

南航通用航空股份有限公司

China Southern Airlines General Aviation Company Limited

(广东省珠海市香洲区吉大石花西路 163 号)



南航通用航空股份有限公司

China Southern Airlines General Aviation Company Limited

首次公开发行股票并在主板上市 招股说明书

(申报稿)

声明：本公司的发行申请尚需经交易所和中国证监会履行相应程序。本招股说明书不具有据以发行股票的法律效力，仅供预先披露之用。投资者应当以正式公告的招股说明书作为投资决定的依据。

保荐人（主承销商）



中信证券股份有限公司

CITIC Securities Company Limited

广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座

声明及承诺

中国证监会、交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对发行人注册申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责；投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担股票依法发行后因发行人经营与收益变化或者股票价格变动引致的投资风险。

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

发行概况

发行股票类型	人民币普通股（A股）
发行股数	本次公司拟公开发行 A 股股份数量不超过 115,000,000 股，占发行后公司总股本的比例不超过 25%（超额配售选择权行使前）。公司可授权主承销商在符合法律法规及监管要求的前提下行使超额配售选择权，超额发售不超过本次发行股数（超额配售选择权行使前）15%的股份。若公司在本次发行前发生送股、资本公积金转增股本等事项，则发行数量将做相应调整。本次发行采取全部发行新股的方式。最终实际发行数量、超额配售事宜及战略配售比例将根据公司的资本需求情况、公司与监管机构的沟通情况和发行时市场情况确定
每股面值	人民币 1.00 元
每股发行价格	【*】元
预计发行日期	【*】年【*】月【*】日
拟上市的证券交易所和板块	深圳证券交易所主板
发行后总股本	不超过 46,000.00 万股（行使超额配售选择权之前）
保荐人（主承销商）	中信证券股份有限公司
招股说明书签署日期	【*】年【*】月【*】日

目录

声明及承诺	1
发行概况	2
目录.....	3
第一节 释义	7
一、普通术语.....	7
二、专业术语.....	9
第二节 概览	11
一、重大事项提示.....	11
二、发行人及本次发行的中介机构基本情况.....	13
三、本次发行概况.....	14
四、发行人主营业务经营情况.....	15
五、发行人板块定位情况.....	16
六、发行人主要财务数据和财务指标.....	18
七、发行人财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况.....	18
八、发行人选择的具体上市标准.....	18
九、发行人公司治理特殊安排等重要事项.....	19
十、募集资金运用与未来发展规划.....	19
第三节 风险因素	20
一、与发行人相关的风险.....	20
二、与行业相关的风险.....	22
三、其他风险.....	23
第四节 发行人基本情况	24
一、发行人概况.....	24
二、发行人的设立情况.....	25
三、发行人的股权结构.....	31
四、发行人控股子公司、参股公司以及分公司情况.....	32
五、持有发行人 5%以上股份的主要股东和实际控制人情况	33
六、发行人股本情况.....	41

七、发行人董事、监事、高级管理人员情况.....	43
八、本次公开发行申报前已经制定或实施的股权激励及相关安排.....	58
九、发行人员工情况.....	66
第五节 业务与技术	69
一、发行人主营业务、主要产品或服务的基本情况.....	69
二、发行人所处行业及其监管政策.....	77
三、发行人的行业竞争地位.....	108
四、发行人主营业务情况.....	114
五、发行人的主要固定资产及无形资产.....	121
六、发行人主要服务的核心技术.....	130
七、发行人的特许经营权及业务资质情况.....	133
八、发行人环境保护与安全生产情况.....	134
九、发行人境外经营情况.....	135
第六节 财务会计信息与管理层分析	136
一、报告期内财务报表.....	136
二、财务报表审计意见、关键审计事项、报告期内与财务会计信息相关的重要性水平及合并财务报表范围.....	140
三、报告期内的主要会计政策和会计估计.....	142
四、税项.....	183
五、分部信息.....	184
六、非经常性损益明细表.....	185
七、主要财务指标.....	185
八、经营成果分析.....	187
九、财务状况分析.....	204
十、偿债能力、流动性与持续经营能力分析.....	222
十一、报告期内重大投资、资本性支出、重大资产业务重组或股权收购合并事项.....	233
十二、重大担保、诉讼、其他或有事项及重大期后事项.....	233
十三、盈利预测.....	235
十四、发行人的股利分配情况.....	235

第七节 募集资金运用与未来发展规划	236
一、募集资金运用概况	236
二、募集资金投资项目情况	239
三、公司未来发展规划	248
第八节 公司治理与独立性	251
一、公司治理概述	251
二、内部控制相关情况	251
三、报告期内违法违规行情况	252
四、资金占用和对外担保情况	252
五、发行人独立运营情况	252
六、发行人同业竞争情况	254
七、关联方及关联关系	256
八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响	259
九、采取规范关联交易的主要措施	270
十、公司关联交易制度的执行情况	273
第九节 投资者保护	274
一、投资者关系的主要安排	274
二、股利分配政策	275
三、本次发行完成前滚存利润的分配安排	277
四、发行人不存在特别表决权股份、协议控制架构或类似特殊安排，不存在尚未盈利或累计未弥补亏损的情况	278
第十节 其他重要事项	279
一、重要合同	279
二、对外担保情况	281
三、重大诉讼或仲裁事项	281
第十一节 声明	283
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明	283
二、发行人控股股东、实际控制人声明	286
三、保荐机构（主承销商）声明	287
四、发行人律师声明	290

五、审计机构声明.....	291
六、资产评估机构声明.....	292
七、验资机构声明（一）	293
八、验资机构声明（二）	294
第十二节 附件	295
一、备查文件.....	295
二、文件查阅时间、地点.....	295
三、落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票 机制建立情况.....	296
四、与投资者保护相关的承诺.....	298
五、发行人及其他责任主体作出的与发行人本次发行上市相关的其他承诺 事项.....	319
六、股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全 及运行情况说明.....	323
七、募集资金运用情况.....	335
八、控股子公司、参股公司及分公司情况.....	337
九、发行人被授权使用的商标清单.....	338

第一节 释义

本招股说明书中，除非另有说明，下列术语具有如下含义：

一、普通术语

南航通航、公司、本公司、发行人	指	南航通用航空股份有限公司
通航有限	指	南航通用航空有限公司
珠海分公司	指	中国南方航空股份有限公司珠海直升机分公司
南航通航（海南）	指	南航通用航空（海南）有限公司
控股股东、实际控制人、南航集团	指	中国南方航空集团有限公司
南航股份	指	中国南方航空股份有限公司
《公司章程》	指	《南航通用航空股份有限公司章程》
《公司章程（草案）》	指	《南航通用航空股份有限公司章程（草案）》
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《土地管理法》	指	《中华人民共和国土地管理法》
《上市规则》	指	《深圳证券交易所股票上市规则》
“十四五”规划	指	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》
广东恒健投资	指	广东恒健投资控股有限公司
广州城建集团	指	广州市城市建设投资集团有限公司
深圳鹏航基金	指	深圳市鹏航股权投资基金合伙企业（有限合伙）
国新双百	指	国新双百壹号（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）
南网产投	指	南方电网产业投资集团有限责任公司
南航资本控股	指	中国南航集团资本控股有限公司
通航通	指	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）
南航财务公司	指	中国南航集团财务有限公司
中信海直	指	中信海洋直升机股份有限公司
中国通航	指	中国通用航空有限责任公司
中国飞龙	指	中国飞龙通用航空有限公司
北大荒通航	指	北大荒通用航空有限公司
中海油	指	中国海洋石油集团有限公司
中国海油	指	中国海洋石油有限公司
国家电投	指	国家电力投资集团有限公司

中国电建	指	中国电力建设股份有限公司
国家能源	指	国家能源投资集团有限责任公司
三峡新能源	指	中国三峡新能源（集团）股份有限公司
广东华电	指	广东华电福新阳江海上风电有限公司
金风科技	指	新疆金风科技股份有限公司
南方电网	指	中国南方电网有限责任公司
中民投	指	中民国际融资租赁股份有限公司
珠海翔翼	指	珠海翔翼航空技术有限公司
广东澳电	指	广东澳电通用航空有限公司
三一集团	指	三一集团有限公司
西科斯基飞机公司	指	Sikorsky Commercial Inc.
德事隆集团	指	Textron Inc.
派克汉尼汾公司	指	Parker-Hannifin Corporation
加拿大直升机公司	指	CHC GROUP LTD.
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
财政部	指	中华人民共和国财政部
环保部、生态环境部	指	中华人民共和国环境保护部，自 2018 年 3 月将环境保护部的职责整合，组建中华人民共和国生态环境部，不再保留环境保护部
珠海市市监局	指	珠海市市场监督管理局
国家发改委、发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
中国证监会、证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
交通运输部	指	中华人民共和国交通运输部
商务部	指	中华人民共和国商务部
广东海事局	指	中华人民共和国广东海事局
民航局	指	中国民用航空局
解释第 15 号	指	《企业会计准则解释第 15 号》
最近一年	指	2022 年度
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元
本招股说明书、招股说明书、本招股书	指	南航通用航空股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市招股说明书
报告期	指	2020 年、2021 年和 2022 年

保荐人、保荐机构、主承销商、中信证券	指	中信证券股份有限公司，本次发行的保荐人、主承销商
立信会计师、审计机构、会计师事务所	指	立信会计师事务所（特殊普通合伙），发行人本次发行的审计机构
国浩律师事务所、发行人律师	指	国浩律师（深圳）事务所，发行人本次发行的法律服务机构

二、专业术语

适航证	指	航空器适航证
国籍证	指	航空器国籍登记证
电台证	指	航空器无线电台许可证书
航材	指	航空器材
时寿件	指	在航空器、发动机或者螺旋桨的持续适航文件中有强制更换要求的部件，通常按照一定的飞行时间、起落次数、日历时间、APU 小时、APU 循环或其组合进行控制，到期需送车间进行检测、翻修或拆下报废
OEM	指	Original Equipment Manufacturer 原始设备制造商
AMM	指	Aircraft Maintenance Manual 航空器维修手册
AD	指	Airworthiness Directives 适航指令
EO	指	Engineering Orders 工程指令
GTA	指	General Terms Agreement 一般条款协议
GME 系统	指	机务维修工程管理系统
PMA	指	民用航空零部件制造人批准书
AOG	指	Aircraft On Ground 停飞飞机
CAAC	指	Civil Aviation Administration of China 中国民用航空局
EASA	指	European Union Aviation Safety Agency 欧洲航空安全局
CCAR-91 部	指	《一般运行和飞行规则》
CCAR-135 部	指	《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》
CCAR-136 部	指	《特殊商业和私用大型航空器运营人运行合格审定规则》
CCAR-61 部	指	《民用航空器驾驶员合格审定规则》
CRM	指	Crew Resource Management 机组资源管理
CCAR-21 部	指	《民用航空产品和零部件合格审定规定》
CCAR-145 部	指	《民用航空器维修单位合格审定规则》
CCAR-147 部	指	《民用航空器维修培训机构合格审定规则》
OA	指	Office Automation 办公自动化系统
ISO	指	International Organization for Standardization 国际标准化组织

SMS	指	Safety Management System 企业安全管理体系
EB	指	发行人自主研发的飞行网上准备系统
SSR	指	Secondary Surveillance Radar 二次雷达系统
FQMS	指	Flight Quality Monitoring System 飞行品质监控系统
FAA	指	Federal Aviation Administration 美国联邦航空局
GFOS	指	General Flight Operation System 通航运行管理信息系统
6T	指	航前航后可视化
IOGP	指	The International Association of Oil & Gas Producers 国际石油和天然气生产商协会
模拟机	指	训练和培养飞行员飞行驾驶技术的地面练习操作装置
外载荷	指	来自外界的约束外力与外部力的承载能力
6S	指	6S 管理方法
PINS	指	Point in Space 一种直升机空间点飞行程序
精巡	指	电网直升机精细化巡视作业
快巡	指	电网直升机快速巡视作业

注：除特别说明外，本招股说明书所有数值保留两位小数，若出现合计数与各分项数值之和尾数不符的情况，系四舍五入原因所致。

第二节 概览

本概览仅对招股说明书全文作扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、重大事项提示

公司特别提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必仔细阅读招股说明书正文内容，并特别关注以下事项：

（一）特别风险提示

请投资者认真阅读本招股说明书“第三节 风险因素”章节的全部内容，充分了解公司所披露的风险因素，审慎作出投资决定，并特别关注下列风险：

1、客户集中度较高的风险

目前公司主要收入来源于海上油气平台飞行业务，由于我国海上油气开采主要集中于中国海洋石油集团有限公司及其下属公司，导致公司呈现出客户集中度较高的特点。如果未来行业环境、产业政策发生变化，或者主要客户的经营情况发生不利变化，导致客户对公司服务的需求减少，将会对公司经营成果造成不利影响。

2、飞行安全风险

飞行安全风险是通用航空企业面临的重要风险，飞行安全也是通用航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行安全风险来自于恶劣天气、机械故障、人为因素及其他不可抗力影响。目前，公司主要经营业务包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等。上述业务飞行作业环境复杂多变，飞行难度高，若出现飞行事故或征候将给正常的经营运作和公司信誉乃至市场份额带来不利的影响。若公司未来安全管理制度出现纰漏或安全运营水平下降，将存在面临管理部门处罚及无法获取新业务的风险。

3、募投项目风险

本次募集资金投资项目为“通航综合运营能力提升项目”和“购置航材和

维修设备项目”，以上项目的实施将有利于提升公司的运力水平、实现公司机队的合理配置等，从而抓住通用航空行业发展机遇。本次募集资金投资项目已经过审慎的可行性论证，符合国家产业政策和通用航空行业的发展趋势，市场前景广阔，但项目实施过程中仍可能存在一些不可预测的风险因素。如果本次募投项目在实施过程中出现下游市场需求减少、行业竞争加剧等情况，则可能出现新购飞机运力消纳存在不确定性、项目实施效益偏低等募投项目实施成果不达预期的风险。

4、航油价格波动风险

发行人是以通航运输服务为主业的服务商，航油成本是发行人重要的成本支出之一。发行人的航油采购价格与国际油价波动密切相关。报告期内，受供需关系变化等因素影响，国际原油价格出现了大幅波动。未来航油价格若出现较大幅度上涨，将对发行人的营业成本产生直接影响。

（二）本次发行相关主体作出的重要承诺

本公司提示投资者认真阅读本公司、股东、董事、监事、高级管理人员以及本次发行的保荐人及证券服务机构等作出的重要承诺、未能履行承诺的约束措施等，具体事项请详见本招股说明书“第十二节 附件”之“四、与投资者保护相关的承诺”。

（三）本次发行前滚存利润的分配安排

2023年4月18日，公司召开2023年第二次临时股东大会，会议审议通过了《关于公司首次公开发行股票前滚存利润分配政策的议案》，议案规定公司本次发行上市前实现的滚存未分配利润由发行上市完成后的新老股东按发行完成后持股比例享有。

（四）本次发行后股利分配政策

具体内容请详见本招股说明书“第九节 投资者保护”之“二、股利分配政策”之“（一）本次发行后股利分配政策”。

（五）本次发行并上市的批准

1、发行人董事会批准本次发行上市

2023 年 4 月 3 日，发行人召开第一届董事会第七次会议，逐项审议通过了《关于公司申请首次公开发行人民币普通股股票并在主板上市的议案》，审议通过了《关于公司首次公开发行人民币普通股股票募集资金投资项目及可行性研究报告的议案》《关于提请召开公司 2023 年第二次临时股东大会的议案》等与本次发行上市相关的议案，同时提请股东大会审议批准。

2、发行人股东大会的批准与授权

2023 年 4 月 18 日，发行人召开 2023 年第二次临时股东大会，审议通过了与本次发行上市相关的议案，包含本次发行股票的种类和数量、发行对象、发行方式、募集资金用途、发行前滚存利润的分配方案、决议的有效期、对董事会办理本次发行事宜的授权等必要事项。

发行人本次发行上市符合关于首次公开发行 A 股并在主板上市的要求；发行人本次发行上市的申请尚需取得深交所的审核通过并经中国证监会同意注册。

二、发行人及本次发行的中介机构基本情况

（一）发行人基本情况			
发行人名称	南航通用航空股份有限公司	成立日期	2014 年 11 月 17 日 (2022 年 12 月 19 日 整体变更为股份有限公司)
注册资本	人民币 34,500 万元	法定代表人	李二保
注册地址	珠海市万山区桂山镇 桂海三路 5 号一楼	主要经营地址	广东省珠海市香洲区 吉大石花西路 163 号
控股股东	南航集团	实际控制人	南航集团
行业分类	航空运输业（G56）	在其他交易场所（申请）挂牌或上市的情况	无
（二）本次发行的有关中介机构			
保荐人	中信证券股份有限公司	主承销商	中信证券股份有限公司
发行人律师	国浩律师（深圳）事务所	其他承销机构	无
审计机构	立信会计师事务所	评估机构	北京北方亚事资产评

	（特殊普通合伙）		估事务所（特殊普通合伙）
发行人与本次发行有关的保荐人、承销机构、证券服务机构及其负责人、高级管理人员、经办人员之间存在的直接或间接的股权关系或其他利益关系		本次发行的中介机构及其负责人、高级管理人员、经办人员不存在直接或间接持有本公司股份或其他利益关系的情形。	
（三）本次发行其他有关机构			
股票登记机构	中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司	收款银行	中信银行北京瑞城中心支行
其他与本次发行有关的机构		验资机构一：立信会计师事务所（特殊普通合伙）	
		验资机构二：信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）	

三、本次发行概况

（一）本次发行的基本情况			
股票种类	人民币普通股（A股）		
每股面值	人民币 1.00 元		
发行股数	不超过 11,500.00 万股（超额配售选择权行使前）	占发行后总股本比例	不超过 25%（超额配售选择权行使前）
其中：发行新股数量	不超过 11,500.00 万股（超额配售选择权行使前）	占发行后总股本比例	不超过 25%（超额配售选择权行使前）
股东公开发售股份数量	-	占发行后总股本比例	-
发行后总股本	不超过 46,000.00 万股（超额配售选择权行使前）		
每股发行价格	【】元/股		
发行市盈率	【】倍（按照每股发行价除以发行后每股收益计算）		
发行前每股净资产	【】元/股	发行前每股收益	【】元/股
发行后每股净资产	【】元/股	发行后每股收益	【】元/股
发行市净率	【】倍（按每股发行价格除以发行后每股净资产计算）		
发行方式	本次发行的发行方式采用网下向询价对象配售和网上向社会公众投资者按市值申购定价发行相结合的方式，或采用中国证监会、深圳证券交易所认可的其他发行方式		
发行对象	本次发行对象为符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开立证券账户的符合资格的自然人、法人等投资者或中国证监会规定的其他对象（国家法律、法规和规范性文件禁止购买者除外）		
承销方式	余额包销		
募集资金总额	【】万元		
募集资金净额	【】万元		

募集资金投资项目	通航综合运营能力提升项目
	购置航材和维修设备项目
发行费用概算	本次新股发行费用总额为【】万元，其中： 承销及保荐费用【】万元 审计及验资费用【】万元 律师费用【】万元 与本次发行相关的信息披露费用【】万元 发行手续费用【】万元
高级管理人员、员工拟参与战略配售情况	本次发行不安排高级管理人员、员工参与战略配售，但在符合法律法规及监管要求的前提下，公司可根据公司战略、业务发展和融资规模的需要，在本次发行时实施战略配售，将部分股票配售给符合法律法规要求的战略投资者，具体配售比例届时根据法律法规要求及市场状况确定
保荐人相关子公司拟参与战略配售情况	本次发行不安排保荐人相关子公司参与战略配售
拟公开发售股份股东名称、持股数量及拟公开发售股份数量、发行费用的分摊原则	不适用
（二）本次发行上市的重要日期	
刊登发行公告日期	【】
开始询价推介日期	【】
刊登定价公告日期	【】
申购日期和缴款日期	【】
股票上市日期	【】

注：公司可授权主承销商在符合法律法规及监管要求的前提下行使超额配售选择权，超额发售不超过本次发行股数（超额配售选择权行使前）15%的股份。

四、发行人主营业务经营情况

南航通航从事通用航空运营服务，坚持构建“大安全、大应急、大消费”业态，持续拓展海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务；同时，公司积极探索通航直升机培训以及短途运输、空中游览等新兴消费业务。公司是国内主要的通用航空运营服务提供商之一，是服务国家能源战略及国家应急救援保障体系的骨干通航运营企业。截至 2022 年底，南航通航共运营各类直升机 29 架，主要运营广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城 4 个基地，在全国布局多个基地及作业点。

2018 年 8 月，公司成为国务院国资委“双百企业”。2019 年 5 月，成为国家发改委混合所有制改革试点企业。在国务院国资委对中央企业所属“双百企

业”专项考核中，获评最高等级“标杆企业”。

发行人的主要业务、主要产品或服务及其用途、所需主要原材料及重要供应商、主要生产模式、销售方式和渠道及重要客户、行业竞争情况及发行人在行业中的竞争地位的详细情况，请参见本招股说明书“第五节 业务与技术”。

五、发行人板块定位情况

（一）公司业务模式成熟

自成立以来，公司一直专注于通用航空运营服务，以通航运输服务、直升机代管及公共服务为核心业务。报告期内，公司主营业务未发生重大变化。

公司业务模式成熟，截至 2022 年 12 月 31 日，公司及其前身已连续安全运营 24 年，保持 297 个月的航空安全周期，成为了国内保持飞行安全周期最长的通航公司。2012 年至 2022 年，连续 11 年突破全年 10,000 个安全飞行小时。另外，公司已取得英国标准协会（BSI）颁发的 ISO9001、ISO14001、ISO45001 认证证书，质量管理、环境管理、职业健康安全管理体系符合国际规范。

（二）公司经营规模、经营业绩保持稳定增长

报告期内，公司资产规模整体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
资产总额	187,345.67	189,954.43	170,985.05
负债合计	22,916.81	24,737.82	14,486.02
股东权益合计	164,428.86	165,216.61	156,499.03

报告期内，随着公司业务及资本规模不断扩张，资产规模实现稳健增长，从 2020 年末的 170,985.05 万元增长至 2022 年末的 187,345.67 万元。

报告期内，公司经营业绩整体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
营业收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
主营业务收入	60,077.83	54,400.19	52,456.31
营业利润	11,992.35	7,910.65	9,158.04
净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
归属于母公司股东净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09

报告期内，公司营业收入分别为 53,102.63 万元、55,845.74 万元和 62,451.46 万元；2021 年及 2022 年分别较上一年增长 5.17%及 11.83%，呈现稳定增长的趋势。报告期内，公司净利润分别为 7,479.09 万元、5,732.01 万元和 8,850.82 万元，盈利状况良好。

公司主营业务突出，报告期内主营业务收入占同期营业收入的比重分别为 98.78%、97.41%和 96.20%。其中，通航运输服务收入是公司主营业务收入最主要来源。

（三）公司具有行业代表性

我国通航传统业务的参与者多为大型国有企业，如发行人、中信海直、中国通航、中国飞龙、北大荒通航等。在国内市场直升机海上油气业务，对通航企业的飞行技术、保障能力、安全记录均提出了较高要求，目前市场的主要参与者为发行人、中信海直、中国通航。

南航通航是国家骨干全资通用航空企业，是国内主要的通用航空运营服务提供商之一，在国务院国资委对中央企业所属“双百企业”2022 年度专项考核中，获评最高等级“标杆企业”，是国家发展和改革委员会混合所有制改革试点企业，是服务国家能源战略及国家应急救援保障体系的骨干通航运营企业。

公司及其前身荣获中共中央、国务院、中央军委联合授予的“全国抗震救灾英雄集体”，中华全国总工会“全国五一劳动奖状”“全国模范职工之家”“先进劳动关系和谐企业”，国资委中央企业“青年文明号”，民航局“通用飞行安全二星奖”，广东省通用航空协会、广东省无人机协会“中国直升机运营实力奖”“通航开拓创新奖”，广东省“应急救援先进集体”“文明单位荣誉称号”等。

综上，公司从事通用航空运营服务，业务模式成熟；公司生产经营规模较大，经营业绩保持稳定增长；公司业务规模处于国内通用航空前列，属于行业内具有代表性的优质企业，符合主板关于“大盘蓝筹”企业定位的相关要求。

六、发行人主要财务数据和财务指标

公司聘请立信会计师事务所（特殊普通合伙）对本次申报的财务报表进行了审计，本公司报告期主要财务数据及财务指标如下：

项目	2022 年度/ 2022-12-31	2021 年度/ 2021-12-31	2020 年度/ 2020-12-31
资产总额（万元）	187,345.67	189,954.43	170,985.05
归属于母公司股东所有者权益（万元）	164,428.86	165,216.61	156,499.03
资产负债率（母公司）	12.23%	13.02%	8.47%
营业收入（万元）	62,451.46	55,845.74	53,102.63
净利润（万元）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
归属于母公司股东净利润（万元）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
扣除非经常性损益后归属于母公司股东净利润（万元）	8,109.12	5,167.85	5,724.11
基本每股收益（元）	0.26	-	-
稀释每股收益（元）	0.26	-	-
加权平均净资产收益率（%）	5.26	3.53	6.79
研发投入占营业收入的比例	-	-	-
经营活动产生的现金流量净额（万元）	15,652.75	25,901.66	9,805.77
现金分红（万元）	7,030.17	5,624.43	1,991.47

七、发行人财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况

截至本招股说明书签署日，公司不存在需要披露的资产负债表日后事项，且公司并未编制盈利预测报告。

八、发行人选择的具体上市标准

根据《深圳证券交易所股票上市规则》（2023 年修订），发行人选择的具体标准为“最近三年净利润为正，且最近三年净利润累计不低于 1.5 亿元，最近一年净利润不低于 6,000 万元，最近三年经营活动产生的现金流量净额累计不低于 1 亿元或者营业收入累计不低于 10 亿元”。

公司 2020 年至 2022 年各项财务指标符合上述标准，具体如下：

第一套上市标准	是否符合	公司财务指标情况
最近三年净利润为正，且最近三年净利润累计	是	发行人 2020 年度、2021 年度和 2022 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的

第一套上市标准	是否符合	公司财务指标情况
不低于 1.5 亿元		净利润分别为 5,724.11 万元、5,167.85 万元和 8,109.12 万元
最近一年净利润不低于 6,000 万元	是	发行人 2022 年度扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润为 8,109.12 万元
最近三年经营活动产生的现金流量净额累计不低于 1 亿元或者营业收入累计不低于 10 亿元	是	发行人 2020 年度、2021 年度和 2022 年度经营活动产生的现金流量净额分别为 9,805.77 万元、25,901.66 万元、15,652.75 万元 发行人 2020 年度、2021 年度和 2022 年度经审计的营业收入分别为 53,102.63 万元、55,845.74 万元和 62,451.46 万元

九、发行人公司治理特殊安排等重要事项

报告期内，公司不存在特别表决权股份等特殊安排。

十、募集资金运用与未来发展规划

经公司 2023 年 4 月 18 日召开的 2023 年第二次临时股东大会审议，公司将结合自身实际经营需要和发展目标，在实际募集资金扣除发行费用后，全部用于公司主营业务相关的项目，具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	募集资金使用金额	使用募集资金占比
1	通航综合运营能力提升项目	53,000.00	53,000.00	100.00%
1-1	飞机购置项目	42,000.00	42,000.00	100.00%
1-2	模拟机购置项目	11,000.00	11,000.00	100.00%
2	购置航材和维修设备项目	17,000.00	6,000.00	35.29%
合计		70,000.00	59,000.00	84.29%

公司将紧紧依托民航强国、海洋强国和国家能源战略新机遇，充分借助特区优势、湾区优势和海南自贸港建设优势，强化传统主业优势，持续拓展多元化业务，构建充分彰显通航功能的大安全、大应急、大消费业态，努力实现持续安全、持续盈利、持续发展，建设成为国内领先、世界知名的通用航空综合服务商。

第三节 风险因素

投资者在评价本次发行及作出投资决定时，除本招股说明书已披露的其他信息外，应慎重考虑下述各项风险因素。下述风险因素的分类是根据重要性原则或有可能影响投资决策的程度大小进行排序，但该排序并不表示风险因素会依次发生。

一、与发行人相关的风险

（一）经营风险

1、客户集中度较高的风险

目前公司主要收入来源于海上油气平台飞行业务，由于我国海上油气开采主要集中于中国海洋石油集团有限公司及其下属公司，导致公司呈现出客户集中度较高的特点。如果未来行业环境、产业政策发生变化，或者主要客户的经营情况发生不利变化，导致客户对公司服务的需求减少，将会对公司经营造成不利影响。

2、飞行安全的风险

飞行安全风险是通用航空企业会面临的风险，飞行安全也是通用航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行安全风险来自于恶劣天气、机械故障、人为因素及其他不可抗力影响。目前，公司主要经营项目包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等。上述业务飞行作业环境复杂多变，飞行难度高，若出现飞行事故或征候将给正常的经营运作和公司信誉乃至市场份额带来不利的影响。若公司未来安全管理制度出现纰漏或安全运营水平下降，将存在面临管理部门处罚及无法获取新业务的风险。

3、人工成本上升风险

人工成本占公司主营业务成本的比重较高，通用航空行业对于从业人员综合素质要求较高，公司人力成本逐年上涨，影响公司成本总额持续上升。如公司未来人力成本大幅上升，则公司的业绩增长将面临较大的压力。

4、土地房产权属相关的风险

截至本招股说明书签署日，发行人尚存在未取得权属证书的房屋情况，该类房屋建筑面积合计为 9,249.36 平方米。发行人的租赁物业中亦存在部分权属不规范情形。前述自有房屋存在因未取得权属证书被规划主管部门处以责令限期拆除等行政处罚的风险。如发行人因上述自有或租赁房屋被拆除或产生其他权属问题需要重新确定经营场所，将可能发生额外费用，对发行人的业务经营造成不利影响。

（二）财务风险

1、毛利率波动风险

报告期各期，主营业务毛利率分别为 22.61%、22.61%和 25.68%，其中，2020 年和 2021 年，公司毛利率保持相对稳定，2022 年，公司毛利率有所提升，主要系海上油气平台飞行业务需求增长、公司飞行小时单价上升以及飞行作业量增加使直升机使用率提升所致。公司毛利率受到业务结构、下游市场景气度、人力成本等因素的影响，具有一定波动幅度。其中，电力巡线飞行服务受服务单价下降影响，报告期各期毛利率分别为 20.49%、10.69%和 2.85%，呈逐年下降趋势。未来，如果由于下游市场变化导致公司服务价格下跌或飞行量下降，或者原材料价格、用工成本的上升导致公司服务成本提升，将带来毛利率水平的下降，对公司经营业绩造成不利影响。

2、应收账款回收风险

报告期各期末，公司应收账款账面价值分别为 25,900.73 万元、20,698.98 万元和 28,269.92 万元，占总资产的比例分别为 15.15%、10.90%和 15.09%。报告期各期末，公司的应收账款金额较大。2020 年以来，公司应收账款账龄均较短，客户整体回款情况良好。由于公司业务以海上油气平台飞行业务为主，若未来国家能源政策、经济环境出现不可预见的剧烈变化，导致客户支付困难，公司无法按期收回应收账款而导致坏账金额增加，将会对公司经营业绩造成不利影响。

3、政府补助政策变化风险

报告期各期，受益于行业相关补贴政策，公司收到的通用航空发展专项资

金、中小机场补贴合计分别为 1,888.00 万元、2,202.00 万元和 2,094.00 万元，金额较高，长期以来通用航空产业受到相关政策支持，但若未来政府补助政策发生变化或公司不能满足政府补助政策的要求，可能对公司经营业绩产生不利影响。

（三）募集资金运用的风险

1、募投项目成果应用不达预期的风险

本次募集资金投资项目为“通航综合运营能力提升项目”“购置航材和维修设备项目”，以上项目的实施将有利于提升公司的运力水平及扩大运营网络布局，从而为公司扩大业务规模打下坚实基础。本次募集资金投资项目已经过审慎的可行性论证，符合国家产业政策和航空业的发展趋势，市场前景广阔，但项目实施过程中仍可能存在一些不可预测的风险因素。如果本次募投项目在实施过程中出现下游市场需求减少等情况，则可能出现新购飞机运力消纳存在不确定性、项目实施效益偏低等募投项目实施成果不达预期的风险。

2、募集资金投入带来的折旧摊销风险

本次募集资金投资项目建成后，公司的资产规模将有所增加，未来每年公司将新增折旧摊销费用。在募集资金投资项目建成初期，由于募投项目的收益释放尚需一定时期，其带来的业务量和盈利水平提升尚无法抵减因资产增加而新增的折旧摊销费用，将会对公司经营业绩产生不利影响。

3、净资产收益率被摊薄的风险

本次发行募集资金到位后公司净资产规模将有所增加，由于募集资金投资项目建设和效益兑现存在一定的时间周期，发行后短期内公司净利润的增长速度将可能低于净资产的增长速度，从而导致公司短期内面临净资产收益率下降的风险。

二、与行业相关的风险

（一）市场需求波动风险

随着我国持续推进通用航空产业发展以及海上油气开发等与通用航空密切相关行业的快速发展，预计未来我国通用航空市场需求将不断扩大。但是，若

未来因海上油气开发行业发展放缓、通用航空行业市场竞争加剧等因素导致公司业务量及市场份额下降，公司可能面临市场需求波动、出现直升机作业量不饱满的情况，但公司每年仍需承担飞机折旧、维修、保养等固定成本，进而对公司的经营业绩产生一定影响。

（二）行业监管政策风险

通用航空行业的发展与宏观经济及行业政策高度相关。外部宏观环境会直接或间接影响通用航空服务的市场需求，进而影响公司的财务状况和经营业绩。近年来，各级主管部门陆续出台了多项政策，大力支持通用航空行业的发展。尽管目前良好的政策环境为通用航空行业的持续快速发展提供了有力保障，但若未来国家对通用航空行业的法律法规、监管要求或行业标准发生较大变化，势必将对通用航空行业发展趋势及市场竞争格局产生重要影响，若公司未能根据相关法律法规或产业政策的变化及时调整经营策略和资源布局，则将对公司未来的业务开展及业绩产生不利影响。

（三）航油价格波动风险

发行人是以通航运输服务为主业的服务商，航油成本是发行人重要的成本支出之一。发行人的航油采购价格与国际油价波动密切相关。报告期内，受供需关系变化等因素影响，国际原油价格出现了大幅波动。未来航油价格若出现较大幅度上涨，将对发行人的营业成本产生直接影响。

三、其他风险

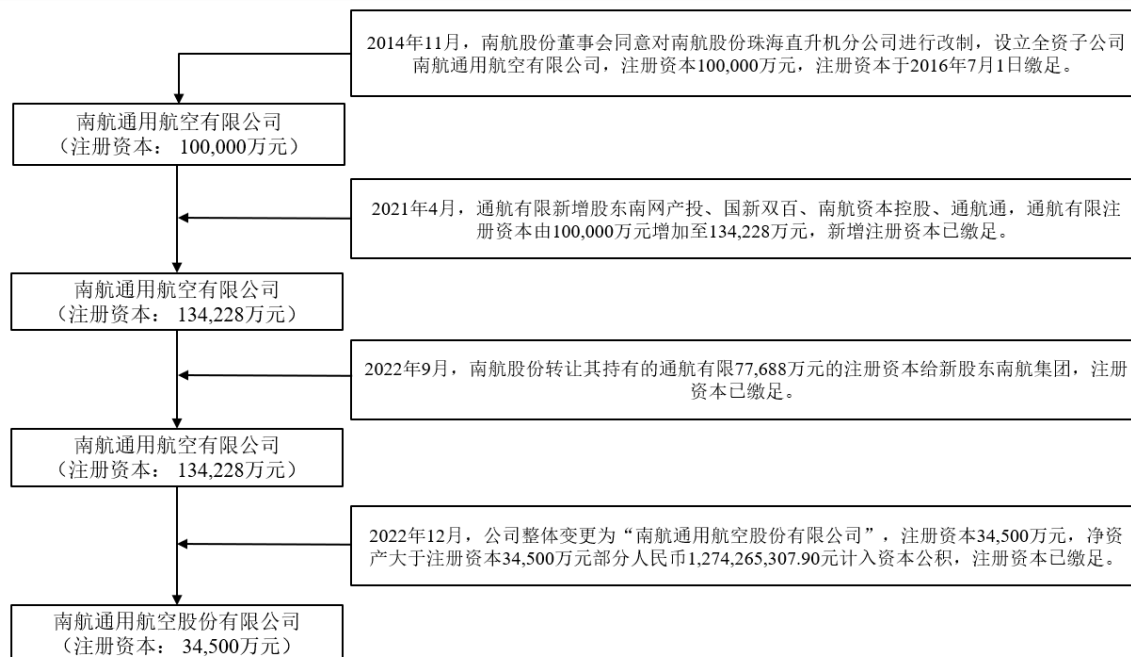
截至本招股说明书签署日，公司员工持股平台通航通持有的 1,980.51 万股发行人股份被质押予招商银行股份有限公司广州分行，占发行人总股本的比例为 5.74%。该股份质押系通航通为员工持股人员筹集部分实缴出资款项而进行的质押，并由持股人员为通航通提供保证担保。如该招商银行贷款无法按期偿还，可能存在因股东已质押股份被处置而导致公司股权结构发生变化的风险。

第四节 发行人基本情况

一、发行人概况

中文名称：	南航通用航空股份有限公司
英文名称：	China Southern Airlines General Aviation Company Limited
注册资本：	34,500 万元
法定代表人：	李二保
有限公司成立日期：	2014 年 11 月 17 日
股份公司成立日期：	2022 年 12 月 19 日
公司住所：	广东省珠海市万山区桂山镇桂海三路 5 号一楼
办公地址：	广东省珠海市香洲区吉大石花西路 163 号
邮政编码：	519000
电话号码：	0756-3365087
传真号码：	0756-3334984
互联网网址：	www.csgac.com
电子信箱：	csagair@csair.com
负责信息披露和投资者关系的部门	董事会办公室
负责信息披露和投资者关系的负责人	伏奎
负责信息披露和投资者关系的联系方式	0756-3365087

二、发行人的设立情况



（一）有限公司设立情况

1、2014 年 11 月，通航有限设立

2014 年 10 月 15 日，南航集团批复同意南航股份关于珠直分公司改制方案。根据南航股份关于珠直分公司的改制方案，南航股份原则上拟将珠直分公司的资产和负债全部注入新设子公司，新设子公司注册资本为 10 亿元，南航股份以珠直分公司资产和负债整体打包出资。

2014 年 10 月 31 日，南航股份作出股东决定，决定由南航股份出资设立通航有限并制定公司章程，注册资本 100,000 万元。

2014 年 11 月 17 日，珠海市市监局核准通航有限设立登记，通航有限设立时的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	认缴出资额（万元）	实缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	南航股份	100,000	0	100
合计		100,000	0	100

2、2016 年 7 月，通航有限股东实缴注册资本

2016 年 10 月，南航股份作出股东决定，南航股份以珠直分公司的实物资

产以及与其相关联的资金、债权、债务（剔除部分应付南航股份往来款项）和人员一并剥离转入通航有限，按照立信会计师出具的基准日为 2016 年 6 月 30 日的专项审计报告，确定各项转入资产、负债价值。北京中企华资产评估有限责任公司对珠直分公司改制项目出具评估报告，评估基准日为 2016 年 6 月 30 日，珠直分公司经评估的总资产为 21.83 亿元，经评估的净资产为 3.44 亿元，本次评估结果已由南航集团进行了国有资产评估备案登记。通航有限根据上述专项审计报告的具体项目和金额于 2016 年 7 月 1 日建立财务账套。

通航有限接收南航股份移交的珠直分公司全部资产后的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	认缴出资额（万元）	实缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	南航股份	100,000	100,000	100
	合计	100,000	100,000	100

2017 年 12 月 30 日，南航集团办理了通航有限 100,000 万元实缴资本的国有资产产权登记。

通航有限已于 2016 年 7 月 1 日接收南航股份用于实缴出资的全部资产及负债，其中存在部分不动产未办理不动产权证、未及时办理不动产权权属变更登记手续以及未及时出具验资报告等情形。就上述事宜，公司及股东已采取如下措施：

（1）2022 年 8 月 30 日，信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）出具 XYZH/2022BJAA131123 号《南航通用航空有限公司 2016 年 7 月 1 日验资报告》，就南航股份对通航有限的出资情况进行了审验。

（2）针对通航有限接收南航股份移交的珠直分公司全部资产时，未完成房产及土地使用权证载权利人变更登记事项。截至招股说明书出具之日，发行人已经完成土地使用权及九处房产的证载权利人变更登记，并就两处已拆除房产办理了产权注销登记，尚余三处房产因历史遗留问题迄今未办理完毕证载权利人变更登记手续，发行人正在开展上述房产的变更登记事项。截至招股说明书出具之日，发行人实际拥有、控制、使用及处分上述迄今未办理完毕权利人变更登记手续的三处房产，未有任何第三方对前述房产提出任何权利主张或异

议。

（3）针对通航有限接收南航股份移交的珠直分公司全部资产中的未办理不动产权证的房产，发行人正在开展上述房产的不动产产权登记申请相关的事项。发行人实际拥有、控制、使用及处分该等房产，未有任何第三方对前述未办理完毕不动产权证的房产提出任何权利主张或异议。

保荐人和发行人律师就通航有限上述实缴出资事项进行了核查。经核查：

（1）2022 年 8 月 30 日，信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）已出具验资报告，对南航股份对通航有限的出资情况进行了审验。

（2）发行人实际拥有、控制、使用及处分上述迄今未办理不动产权证及未办理完毕权利人变更登记手续的房产，未有任何第三方对前述房产提出任何权利主张或异议。截至本招股说明书出具之日，发行人及其前身通航有限未曾因为前述出资情况受到相关部门的行政处罚，不存在纠纷或潜在纠纷。南航股份作为发行人曾经的控股股东，就通航有限所接收的瑕疵资产情况进行了说明及承诺，南航股份承诺：南航股份于 2016 年 7 月 1 日将相关资产和负债投入发行人，发行人接收全部资产并实际拥有、控制和使用。若因产权瑕疵导致任何第三方向发行人提出权利主张或因产权瑕疵影响发行人的正常业务运营而导致发行人遭受损失，则该等损失由南航股份承担，必要时可采取适当方式置换该出资资产。前述南航股份承诺对应义务已由南航集团基于《中国南方航空股份有限公司与中国南方航空集团有限公司关于南航通用航空有限公司之股权转让协议》承继。发行人及控股股东已采取规范措施，发行人正在开展上述房产的权属登记及变更登记事项，上述瑕疵房产不会影响公司的生产经营。

（二）股份公司设立情况

2022 年 11 月 28 日，通航有限召开股东会，决议通航有限以经审计的截至 2022 年 9 月 30 日的账面净资产 1,689,566,967.11 元扣除经 2022 年 11 月 15 日通航有限 2022 年第八次股东会决议分红金额 70,301,659.21 元后的净资产 1,619,265,307.90 元为基础折股整体变更为股份有限公司，其中 34,500 万元折为股份有限公司的股本，共计 34,500 万股；剩余部分 1,274,265,307.90 元计入资本公积；通航有限全体股东南航集团、国新双百、南航资本控股、南网产投、

通航通作为发起人，以各自在通航有限中的股权所对应的净资产认购公司的股份。本次股改时同步实施了缩股减资，公司履行了相应的减资程序。同日，通航有限全体股东南航集团、国新双百、南航资本控股、南网产投、通航通作为发起人签订了《发起人协议》。本次股改对应的通航有限净资产已经评估，净资产评估值为 208,193.17 万元，南航集团于 2022 年 11 月 22 日对该评估报告进行了国有资产评估备案登记。

2022 年 11 月 29 日，发行人召开了创立大会暨 2022 年第一次股东大会，全体发起人一致决定按经审计的原账面净资产扣除经 2022 年 11 月 15 日通航有限 2022 年第八次股东会决议分红金额后的净资产折股将通航有限整体变更为股份有限公司，并选举产生了第一届董事会董事及公司非职工代表监事。

2022 年 11 月 29 日，立信会计师出具验资报告，对本次股改的注册资本变更及实收情况进行审验。

2022 年 12 月 19 日，发行人在珠海市市监局办理完毕公司登记手续，领取了统一社会信用代码为 91440400323280545F 的《营业执照》。整体变更完成后，发行人股本结构如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	实缴出资额 (万元)	持股比例
1	中国南方航空集团有限公司	19,967.79	19,967.79	57.8776%
2	国新双百壹号（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）	4,868.57	4,868.57	14.1118%
3	南方电网产业投资集团有限责任公司	3,451.85	3,451.85	10.0054%
4	中国南航集团资本控股有限公司	3,451.85	3,451.85	10.0054%
5	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）	2,759.94	2,759.94	7.9998%
合计		34,500.00	34,500.00	100.00%

（三）报告期内的股本和股东变化情况

报告期期初，公司的股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资额（万元）	实缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	南航股份	100,000	100,000	100
合计		100,000	100,000	100

报告期内，公司的历次股本和股东变化情况具体如下：

1、2021年4月，通航有限第一次增资及股权转让

2020年7月1日，南航集团批复同意通航有限增资扩股，具体如下：一、同意通航有限在北京产权交易所公开征集战略投资方；二、同意通航有限搭建员工持股平台，与战略投资方同步推进，员工持股平台比例不高于8%。

2020年7月2日，南航股份董事会作出决议，审议通过：一、通航有限混改方案；二、同意通航有限以评估价格通过北京产权交易所公开挂牌，通过进场交易程序最终选择符合条件的投资者，交易价格不得低于经备案的评估值；三、同意通航有限员工持股框架方案。上述员工持股实施方案已由南航集团报送国务院国有资产监督管理委员会。

2020年11月，南航股份与南网产投、国新双百、南航资本控股、通航通签订《增资暨股权转让协议》，约定通航有限注册资本由100,000万元增加至134,228万元。南网产投以10,257.6096万元认购通航有限新增注册资本6,888万元，其中6,888万元计入注册资本，3,369.6096万元计入资本公积；同时以9,742.3464万元的价格受让南航股份所持通航有限原注册资本中的6,542万元出资额。国新双百以14,466.0888万元认购通航有限新增注册资本9,714万元，其中9,714万元计入注册资本，4,752.0888万元计入资本公积；同时以13,742.3376万元的价格受让南航股份所持通航有限原注册资本中的9,228万元出资额。南航资本控股以10,257.6096万元认购通航有限新增注册资本6,888万元，其中6,888万元计入注册资本，3,369.6096万元计入资本公积；同时以9,742.3464万元的价格受让南航股份所持通航有限原注册资本中的6,542万元出资额。通航通以15,991.0296万元认购通航有限新增注册资本10,738万元，其中10,738万元计入注册资本，5,253.0296万元计入资本公积。上述款项皆以货币形式支付。通航有限股权已经评估，股权评估值为148,911.84万元，南航集团于2020年3月24日对该评估报告进行了国有资产评估备案登记。

2021年4月9日，通航有限股东作出股东决定，决定进行股权转让并办理通航有限增资事宜。同日，通航有限股东共同签署了《公司章程》。

2021年5月31日，信永中和会计师事务所（普通合伙）出具了验资报告，对通航有限本次新增注册资本的实收情况进行了审验。

2021年4月12日，通航有限在珠海市市监局办理完毕本次增资的工商变更登记手续。本次增资完成后，通航有限的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	实缴出资额 (万元)	持股比例
1	南航股份	77,688	77,688	57.8776%
2	国新双百	18,942	18,942	14.1118%
3	南网产投	13,430	13,430	10.0054%
4	南航资本控股	13,430	13,430	10.0054%
5	通航通	10,738	8,712.7317	7.9998%
合计		134,228	134,228	100%

2、2022年9月，通航有限第二次股权转让

2022年9月13日，南航集团董事会作出决议，审议同意南航集团收购南航股份持有的全部通航有限股权事项，转让对价以经南航集团备案的评估结果确定。

2022年9月22日，南航股份董事会作出决议，审议同意南航股份向南航集团出售通航有限全部股权的关联交易事项。南航股份董事会发出《中国南方航空股份有限公司关于出售控股子公司南航通用航空有限公司股权暨关联交易公告》，对本次股权转让事项的具体情况进行了披露。同日，南航股份与南航集团签订了《中国南方航空股份有限公司与中国南方航空集团有限公司关于南航通用航空有限公司之股权转让协议》，约定南航股份以117,744.89万元的价格将其持有的通航有限77,688万元的注册资本57.8776%股权转让给南航集团。通航有限股权已经评估，股权评估值为202,371.58万元，南航集团于2022年9月23日对该评估报告进行了国有资产评估备案登记。

2022年9月22日，通航有限股东会作出决议，同意南航股份转让其持有的通航有限77,688万元的注册资本57.8776%股权给新股东南航集团。同日，南航集团与原股东南网产投、国新双百、南航资本控股、通航通共同签署《公司章程》。

2022年9月27日，通航有限在珠海市市监局办理完毕本次股权转让的工商变更登记手续。本次股权转让完成后，通航有限的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	实缴出资额 (万元)	持股比例
1	南航集团	77,688	77,688	57.8776%
2	国新双百	18,942	18,942	14.1118%
3	南网产投	13,430	13,430	10.0054%
4	南航资本控股	13,430	13,430	10.0054%
5	通航通	10,738	10,738	7.9998%
合计		134,228	134,228	100%

3、2022年12月，整体变更为股份公司

本次整体变更并同步缩股减资的具体情况，详见本招股说明书本节之“二、公司的设立情况”之“（二）股份公司设立情况”。

（四）报告期内的重大资产重组情况

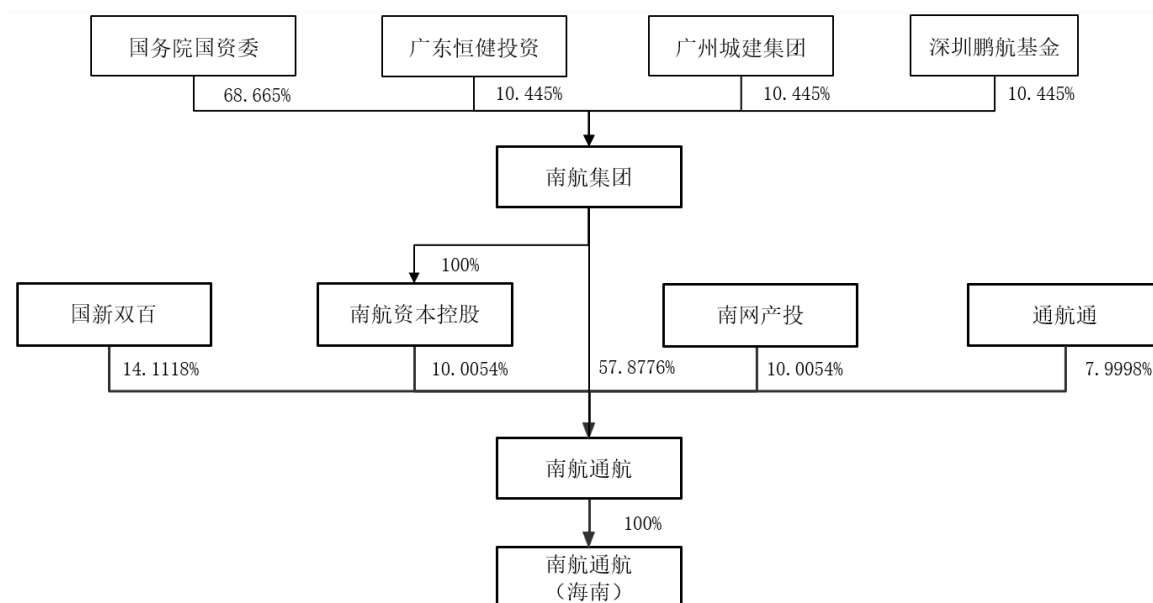
报告期内，公司未发生重大资产重组的情况。

（五）发行人在其他证券市场的上市及挂牌情况

公司无在其他证券市场上市及挂牌的情况。

三、发行人的股权结构

截至本招股说明书出具日，公司股权结构如下：



四、发行人控股子公司、参股公司以及分公司情况

（一）控股及参股公司股权结构

发行人控股及参股公司股权结构，详见本节之“三、发行人的股权结构”。

（二）境内控股子公司

截至本招股说明书出具日，公司共拥有 1 家境内全资子公司。南航通航（海南）有限公司成立于 2021 年 6 月 17 日，目前尚未实际经营，设立目的是为发展与开拓海南地区海上油气平台飞行服务、区间摆渡、直升机维修、航空旅游等通用航空业务机会，具体情况如下：

1、南航通航（海南）

截至本招股说明书出具日，南航通航（海南）为公司全资子公司，其基本情况如下：

项目	具体情况
企业名称	南航通用航空（海南）有限公司
成立时间	2021 年 6 月 17 日
注册资本	20,000.00 万元
实缴资本	-
注册地址及主要生产经营地	海南省海口市江东新区兴洋大道 181 号 205 室-1284
股东结构	公司持股 100.00%
主营业务及分工	报告期内尚未实际经营

南航通航（海南）最近一年的简要财务数据如下：

单位：万元

财务指标	总资产	净资产	净利润
2022 年度/2022 年 12 月 31 日	-	-	-

注：南航通航（海南）报告期内尚未实际经营。

（三）境外控股子公司

截至本招股说明书出具日，公司不存在境外控股子公司。

（四）参股公司

截至本招股说明书出具日，公司不存在参股公司。

（五）报告期内转让控股子公司的情况

报告期内，公司不存在转让控股子公司的情况。

（六）发行人已注销子公司情况

报告期内，公司不存在注销子公司的情况。

（七）发行人分公司

截至本招股说明书出具日，公司拥有 1 家存续的境内分支机构，具体情况如下：

序号	分支机构名称	统一社会信用代码	设立时间
1	南航通用航空股份有限公司湛江分公司	91440800MABQR7HM57	2022 年 6 月 10 日

五、持有发行人 5%以上股份的主要股东和实际控制人情况

（一）控股股东和实际控制人

1、控股股东

截至本招股说明书出具日，南航集团直接持有公司 57.8776%的股权，南航集团直接持有南航资本控股 100%的股权，并通过南航资本控股间接持有公司 10.0054%的股权，为公司的控股股东。报告期内，公司控股股东曾发生变更，变更前为南航股份，变更后为南航集团，关于控股股东变更情况详见本节“二、公司的设立情况”之“（三）报告期内的股本和股东变化情况”之“2、2022 年 9 月，通航有限第二次股权转让”。

（1）南航集团

截至本招股说明书出具日，南航集团的基本情况如下：

项目	具体情况
企业名称	中国南方航空集团有限公司
统一社会信用代码	91440000100005896P
公司类型	有限责任公司（国有控股）
成立时间	1987 年 4 月 9 日
注册资本	1,776,759.3371 万元
实缴资本	1,776,759.3371 万元

项目	具体情况
法定代表人	马须伦
注册地址	广东省广州市白云机场
主要生产经营地	广东省广州市白云区齐心路 68 号中国南方航空大厦
经营范围	经营集团公司及其投资企业中由国家投资形成的全部国有资产和国有股权。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

截至 2022 年 12 月 31 日，南航集团的股东情况如下：

股东名称	认缴出资额（万元）	持股比例
国务院国资委	1,220,000.0000	68.665%
广东恒健投资控股有限公司	185,586.4457	10.445%
广州市城市建设投资集团有限公司	185,586.4457	10.445%
深圳市鹏航股权投资基金合伙企业（有限合伙）	185,586.4457	10.445%
合计	1,776,759.3371	100%

截至 2022 年 12 月 31 日，南航集团的财务情况如下：

单位：万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	33,631,901.96
净资产	7,848,671.37
营业收入	8,851,305.39
净利润	-3,244,810.91

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据来自信永中和所出具的审计报告。

报告期内，公司控股股东不存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序的刑事犯罪，不存在欺诈发行、重大信息披露违法或者其他涉及国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域的重大违法行为。

（2）南航股份

截至本招股说明书出具日，南航股份的基本情况如下：

项目	具体情况
企业名称	中国南方航空股份有限公司
统一社会信用代码	91440000100017600N
公司类型	股份有限公司

项目	具体情况
成立时间	1995 年 3 月 25 日
注册资本	1,812,088.9795 万元
实缴资本	1,812,088.9795 万元
法定代表人	马须伦
注册地址	广东省广州市黄埔区玉岩路 12 号冠昊科技园区一期办公楼三楼 301 室
主要生产经营地	广东省广州市白云区齐心路 68 号中国南方航空大厦
经营范围	提供国内、地区和国际定期及不定期航空客、货、邮、行李运输服务；提供航空器维修服务；经营国内外航空公司的代理业务；提供航空配餐服务（仅限分支机构经营）；航空地面延伸业务；民用航空器机型培训（限分支机构凭许可证经营）；资产租赁；工程管理与技术咨询；航材销售；旅游代理服务；商品零售批发；健康体检服务；互联网销售（除销售需要许可的商品）；保险兼业代理业务；国内贸易代理；专业设计服务；第一类增值电信业务；第二类增值电信业务；广告制作；广告发布；广告设计、代理；互联网数据服务；互联网信息服务；信息系统集成服务；物联网技术服务；社会经济咨询服务；信息技术咨询服务；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动。）

截至 2022 年 12 月 31 日，南航股份的前十大股东情况如下：

股东名称（全称）	期末持股数量	比例（%）	持有有限售条件股份数量	股东性质
中国南方航空集团有限公司	9,404,468,936	51.90	3,257,005,885	国有法人
南龙控股有限公司	2,612,124,036	14.41	0	国有法人
香港中央结算（代理人）有限公司	1,750,361,837	9.66	0	境外法人
香港中央结算有限公司	598,229,311	3.30	0	境外法人
中国证券金融股份有限公司	320,484,148	1.77	0	国有法人
美国航空公司	270,606,272	1.49	0	境外法人
中国航空油料集团有限公司	261,861,354	1.45	0	国有法人
中国国有企业结构调整基金股份有限公司	179,117,033	0.99	0	国有法人
春秋航空股份有限公司	140,411,561	0.77	0	境内非国有法人
兴业银行股份有限公司—广发睿毅领先混合型证券投资基金	69,699,279	0.38	0	境内非国有法人

截至 2022 年 12 月 31 日，南航股份的财务情况如下：

单位：百万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	312,001.00
净资产	55,114.00
营业收入	87,059.00
净利润	-33,698.00

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据来自毕马威（华振）所出具的审计报告。

2、实际控制人

截至本招股说明书出具日，发行人实际控制人为南航集团，最近三年，发行人实际控制人情况没有发生变更。

（二）其他持有发行人 5%以上股份的股东

截至本招股说明书出具日，除控股股东外，其他持有发行人 5%以上股份的主要股东有国新双百、南网产投、南航资本控股、通航通。其中，国新双百持有发行人 14.1118%股份，南网产投持有发行人 10.0054%股份，南航资本控股持有发行人 10.0054%股份，通航通持有发行人 7.9998%股份。

1、国新双百

企业名称	国新双百壹号（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）
统一社会信用代码	91330102MA2GY5W751
成立日期	2019年9月16日
认缴出资额	850,000万元
企业类型	有限合伙企业
经营期限	2019年9月16日至无固定期限
执行事务合伙人	国改双百发展基金管理有限公司
私募基金备案号	SJE713
私募基金管理人名称	国改双百发展基金管理有限公司
注册地址	浙江省杭州市上城区白云路 26 号 122 室-18
主要生产经营地	北京市西城区新华 1949 文化金融创新产业园 18 幢西
经营范围	服务：股权投资（未经金融等监管部门批准，不得从事向公众融资存款、融资担保、代客理财等金融服务）。
主营业务与发行人主营业务的关系	国新双百为私募股权基金，主营业务为股权投资等，与发行人主营业务无关

截至本招股说明书出具日，国新双百合伙人构成情况如下：

序号	合伙人	认缴出资额 (万元)	认缴出资比例 (%)
1	国改双百发展基金合伙企业（有限合伙）（LP）	847,900.00	99.75
2	双百春华（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）（LP）	2,000.00	0.24
3	国改双百发展基金管理有限公司（GP）	100.00	0.01
合计		850,000.00	100.00

截至 2022 年 12 月 31 日，国新双百的财务情况如下：

单位：万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	961,256.50
净资产	961,218.01
营业收入	140,138.15
净利润	140,052.30

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据未经审计。

2、南网产投

企业名称	南方电网产业投资集团有限责任公司
统一社会信用代码	91440101MA5CHUQD39
成立日期	2018年9月30日
注册资本	300,000万元
实缴资本	206,400万元
企业类型	有限责任公司（法人独资）
经营期限	2018年9月30日至无固定期限
控股股东	中国南方电网有限责任公司
注册地址	广州市南沙区横沥镇明珠一街 1 号 409 房-A156、A157
主要生产经营地	广州市黄埔区科学城科翔路 11 号南方电网综合基地
经营范围	新材料技术推广服务；新兴能源技术研发；创业空间服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；科技中介服务；知识产权服务；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；信息技术咨询服务；园区管理服务；以自有资金从事投资活动；企业管理；企业管理咨询；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；工程管理服务；先进电力电子装置销售；智能输配电及控制设备销售；环保咨询服务；智能控制系统集成；人工智能行业应用系统集成服务；电池销售；安防设备销售；供电业务
主营业务与发行人主营	南网产投为国有产业投资平台，主营业务为股权投资等，与发行

业务的关系	人主营业务无关

截至本招股说明书出具日，南网产投的股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	出资比例 (%)
1	中国南方电网有限责任公司	300,000	100.00
合计		300,000	100.00

截至 2022 年 12 月 31 日，南网产投的财务情况如下：

单位：万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	652,467.62
净资产	387,527.67
营业收入	426,844.46
净利润	24,860.53

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据来自中审众环所出具的审计报告。

3、南航资本控股

企业名称	中国南航集团资本控股有限公司
统一社会信用代码	91440101MA59NW4888
成立日期	2017年6月8日
注册资本	600,000万元
实缴资本	550,000万元
企业类型	有限责任公司
经营期限	2017年6月8日至无固定期限
控股股东	中国南方航空集团有限公司
注册地址	广州市白云区新白云机场南工作区空港 5 路南航明珠大酒店 213 室（空港白云）
主要生产经营地	广州市白云区齐心路 68 号南航大厦 16 楼
经营范围	股权投资；投资管理服务；投资咨询服务；项目投资（不含许可经营项目，法律法规禁止经营的项目不得经营）
主营业务与发行人主营业务的关系	南航资本控股为国有产业投资平台，主营业务为股权投资等，与发行人主营业务无关

截至本招股说明书出具日，南航资本控股的股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	出资比例 (%)
1	中国南方航空集团有限公司	600,000	100.00
合计		600,000	100.00

截至 2022 年 12 月 31 日，南航资本控股的财务情况如下：

单位：万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	782,862.29
净资产	762,170.31
营业收入	3,070.97
净利润	35,717.01

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据来自信永中和所出具的审计报告。

4、通航通

企业名称	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）
统一社会信用代码	91440400MA55GUKM7Q
成立日期	2020年11月3日
注册资本	15,992.8296万元
实缴资本	15,992.8296万元
企业类型	有限合伙企业
经营期限	2020年11月3日至无固定期限
执行事务合伙人	珠海通航号投资有限公司（委派代表:李二保）
注册地址	珠海市横琴新区宝华路 6 号 105 室-72001（集中办公区）
主要生产经营地	广东省珠海市香洲区石花西路 163 号
经营范围	一般项目：以自有资金从事投资活动；企业管理。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
主营业务与发行人主营业务的关系	通航通为发行人员工持股平台，主营业务为股权投资等，与发行人主营业务无关

截至本招股说明书出具日，通航通合伙人构成情况如下：

序号	合伙人	认缴出资额 （万元）	认缴出资比例 （%）
1	珠海通航一号投资合伙企业（有限合伙）（LP）	5,151.05665	32.2085
2	珠海通航二号投资合伙企业（有限合伙）（LP）	5,381.6965	33.6507
3	珠海通航三号投资合伙企业（有限合伙）（LP）	5,458.57645	34.1314
4	珠海通航号投资有限公司（GP）	1.5	0.0094
合计		15,992.8296	100.00

如上表所述，通航一号、通航二号、通航三号为公司的员工持股平台，通航号为员工持股平台执行事务合伙人，委派代表李二保。通航通基本情况详见本节“八、本次公开发行申报前已经制定或实施的股权激励及相关安排”。

截至 2022 年 12 月 31 日，通航通的财务情况如下：

单位：万元

项目	截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	16,075.34
净资产	0.91
营业收入	-
净利润	984.58

注：以上截至 2022 年 12 月 31 日/2022 年度财务数据未经审计。

（三）控股股东和其他股东持有公司股份的质押及争议情况

截至本招股说明书签署日，发行人员工持股平台通航通持有的 1,980.51 万股发行人股份被质押予招商银行股份有限公司广州分行，占发行人总股本的比例为 5.74%，上述股份质押系通航通为持股人员筹集部分实缴出资款项而进行的银行借款质押，并由持股人员实际还款。上述贷款用途仅用于员工持股平台认购发行人股权的对价款，员工持股计划自筹资金比例不低于通航通需支付的认购发行人股份对价款的 40%。

除此之外，截至本招股说明书出具日，发行人控股股东及其他股东不存在将其持有的发行人股份进行质押的情形。

（四）股东特殊权利的约定及终止

发行人历史上存在已解除的含有股东特殊权利的协议，上述协议存在强制回购权条款，但未约定发行人存在股份回购义务。2023 年 4 月 28 日，上述含有股东特殊权利的协议已解除。自解除协议签署日起，发行人及发行人的控股股东、实际控制人不存在与南航通航其他股东约定且尚未解除的其他特殊股东权利。

对照《监管规则适用指引——发行类第 4 号》之 4-3 规定的要求分析如下：1、发行人为含有强制回购权条款协议的签署当事人，该协议未约定发行人存在股份回购义务，且已解除；2、含有强制回购权条款的协议不存在可能导致公司控制权变化的约定，不与市值挂钩，不存在严重影响发行人持续经营能力或者其他严重影响投资者权益的情形；3、解除协议中已明确“股权回购”相关条款自始无效，对各方均不具有约束力，各方之间就该等条款亦不存在任何现存或潜在的争议和纠纷，解除协议亦未含有效力恢复条款。

综上，发行人历史上存在股东特殊权利约定及终止事项不会对发行人及其控股股东、实际控制人的认定产生不利影响，不存在影响发行人实际控制权清晰、稳定的情形或风险。

（五）控股股东和实际控制人违法违规情况

报告期内，发行人控股股东和实际控制人不存在重大违法违规行为。

六、发行人股本情况

（一）本次发行前后的股本情况

本次发行前公司总股本为 34,500 万股，本次拟向社会公众公开发行不超过 11,500 万股普通股，不超过本次发行完成后公司股份总数的 25%（超额配售选择权行使前）。假设本次公开发行新股数量为 11,500 万股，则本次发行前后公司的股本结构如下：

序号	股东名称	发行前		发行后	
		股数 (万股)	比例 (%)	股数 (万股)	比例 (%)
1	中国南方航空集团有限公司	19,967.79	57.8776	19,967.79	43.4082
2	国新双百壹号（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）	4,868.57	14.1118	4,868.57	10.5839
3	南方电网产业投资集团有限责任公司	3,451.85	10.0054	3,451.85	7.5040
4	中国南航集团资本控股有限公司	3,451.85	10.0054	3,451.85	7.5040
5	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）	2,759.94	7.9998	2,759.94	5.9999
6	本次发行社会公众股	-	-	11,500.00	25.0000
合计		34,500.00	100.00	46,000.00	100.00

如后续发行中采用超额配售选择权的，则行使超额配售选择权而发行的股票为本次发行的一部分，本次发行股票的数量应当根据超额配售选择权的行使结果相应增加，且行使超额配售选择权而发行的股票数量不超过本次发行股票数量（不含采用超额配售选择权发行的股票数量）的 15%。

（二）前十名股东持股情况

本次发行前，公司共有五名股东，具体情况详见本节之“六、发行人股本

情况”之“（一）本次发行前后的股本情况”。

（三）股东中战略投资者及持股情况

截至本招股说明书签署日，申报前一年发行人新增股东不属于战略投资者。

（四）前十名自然人股东及其在发行人担任的职务

本次发行前，公司不存在自然人股东。

（五）有关公司股本中的国有股份或外资股份的说明

1、国有股份情况

截至本招股说明书签署日，公司股份中含有国有股份，为南航集团、南网产投和南航资本控股持有的本公司的股份，合计 26,871.49 万股，占本次发行前本公司总股本的 77.89%。截至本招股说明书签署日，上述国有股东尚未取得有关主管部门关于办理国有股东标识管理相关事项的批复文件。

2、外资股份情况

截至本招股说明书签署之日，公司股本中不存在外资股的情况。

（六）发行人最近一年新增股东情况

发行人在提交发行申请文件前 12 个月内新增 1 名股东，即南航集团，南航集团基本情况详见本节之“五、持有发行人 5%以上股份的主要股东和实际控制人情况”之“（一）控股股东和实际控制人”。该等股东入股时间、入股原因、入股价格及定价依据具体如下：

序号	股东名称	入股时间	入股原因	入股价格	定价依据
1	南航集团	2022 年 9 月	根据集中优势资源聚焦主业的战略，原控股股东南航股份将持有的发行人股权全部转让至发行人实际控制人南航集团所致	1.5156 元/ 注册资本	截至评估基准日 2022 年 5 月 31 日，发行人股东全部权益价值约为 20.24 亿元。

截至本招股说明书签署日，南航集团与发行人的其他股东的关联关系情况详见本节之“六、发行人股本情况”之“（七）发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例”。

截至本招股说明书签署日，发行人董事李二保、陈国钧、卢建兴、李仲飞、尤德卫、辛宇系由南航集团提名，发行人董事胡艳苹系由南航集团全资子公司南航资本控股提名，发行人监事何小宏、杨学旗系由南航集团提名。

除上述情形外，南航集团与公司其他董事、监事、高级管理人员、本次发行中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员之间不存在亲属关系或关联关系；南航集团直接或间接持有的公司的股份均属于自有股份，不存在委托持股、信托持股、股份代持或其他利益输送安排，不存在法律法规规定禁止持股的情况。

（七）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例

截至本招股说明书出具日，南航资本控股为公司控股股东及实际控制人南航集团的全资子公司。南航集团、南航资本控股分别持有发行人 57.8776%、10.0054%的股份。通航通为发行人员工持股平台持股的合伙企业，通航通与南航集团保持一致行动关系，通航通持有发行人 7.9998%的股份。

除上述情况外，截至本招股说明书出具日，发行人各股东间不存在关联关系。

（八）公开发售股份对发行人的控制权、治理结构及生产经营的影响

本次发行为公司公开发行新股，不存在股东公开发售股份的情形。

七、发行人董事、监事、高级管理人员情况

（一）董事、监事、高级管理人员的简要情况

1、董事会成员

截至本招股说明书出具日，董事会成员基本情况如下：

序号	姓名	董事会职位	提名人	本届任职期间
1	李二保	董事长	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
2	陈国钧	董事	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
3	卢建兴	董事	南航集团	2023 年 4 月至 2025 年 11 月
4	李果	董事	国新双百	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
5	张祖荣	董事	南网产投	2022 年 11 月至 2025 年 11 月

序号	姓名	董事会职位	提名人	本届任职期间
6	胡艳苹	董事	南航资本	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
7	李仲飞	独立董事	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
8	尤德卫	独立董事	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
9	辛宇	独立董事	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月

各位董事简历如下：

李二保先生：1967 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2010 年 7 月至 2012 年 12 月，在南航股份公司总务部担任总经理、党总支副书记；2012 年 12 月至 2016 年 12 月，在南航股份公司基本建设工程管理部担任总经理、党委副书记；2016 年 12 月至 2018 年 9 月，在汕头航空有限公司担任总经理、党委副书记；2018 年 9 月至今，担任发行人董事长、党委书记、南航通航（海南）执行董事。

陈国钧先生：1971 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2014 年 8 月至 2017 年 5 月，在南航股份公司航空食品部担任总经理、党委副书记；2017 年 5 月至 2021 年 8 月，在广州南联航空食品有限公司担任总经理、党委副书记。2021 年 8 月至今，担任发行人董事。

卢建兴先生：1970 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2007 年 4 月至 2015 年 5 月，担任南航股份航空服务质量管理部副总经理、战略转型办公室副主任、营销委客户服务中心总经理、党总支副书记；2015 年 5 月至 2023 年 2 月，担任广东南航电子商务有限公司总经理、党委副书记；2023 年 4 月至今，担任发行人董事。

李果先生：1971 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，博士研究生学历。2004 年 11 月至 2011 年 8 月，担任招商局集团有限公司研究部主任、国际研究发展部副总经理；2011 年 9 月至 2012 年 5 月，担任中关村发展集团股份有限公司资本运营部部长；2012 年 5 月至今，历任中国国新上市股权部投资总监、国新国际投资有限公司投资一部投资总监，现任国改双百发展基金管理有限公司常务副总经理。2020 年 12 月至今，担任发行人董事。

张祖荣先生：1977 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历，高级经济师。2011 年 1 月至 2011 年 10 月任广东电网计划发展部副科长；2011

年至 2019 年历任广东电网佛山供电局市场营销部主任助理、副主任，企业管理部副主任、主任；2019 年至今历任南网产投资产管理部副主任、副总经理、计划与财务部总经理。2022 年 11 月至今，担任发行人董事。

胡艳苹女士：1978 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2008 年 2 月至 2019 年 5 月，在中国南航集团财务有限公司任党委委员、副总经理。2019 年 6 月至今，在中国南航集团资本控股有限公司任党委委员、副总经理。2019 年 8 月至今，在南航保险经纪有限公司任董事长。2020 年 12 月至今，担任发行人董事。

李仲飞先生：1963 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，毕业于中国科学院，博士研究生学历。曾任广东顺德农村商业银行股份有限公司独立董事、珠江人寿保险股份有限公司独立董事，内蒙古大学教授，中山大学社科处处长，中山大学管理学院执行院长、创业学院院长；现任中山大学管理学院财务与投资学教授、博士生导师，南方科技大学讲席教授，金徽矿业股份有限公司独立董事，厦门国际银行股份有限公司独立董事，融捷健康科技股份有限公司独立董事。2022 年 11 月至今，担任发行人独立董事。

尤德卫先生：1968 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，毕业于中山大学法律专业，硕士研究生学历。1990 年 7 月至 1992 年 2 月，任广州中船黄埔造船有限公司厂办秘书；1992 年 2 月至 1993 年 5 月，任广州越秀区司法局法律工作者；1993 年 5 月至 1997 年 6 月任广州万通律师事务所合伙人、律师；1997 年 6 月至 2019 年 1 月，任广东纵横天正律师事务所高级合伙人、律师；现任广东广信君达律师事务所高级合伙人、律师，广东省港航集团有限公司兼职外部董事，广东省建筑科学研究院集团股份有限公司独立董事。2022 年 11 月至今，担任发行人独立董事。

辛宇先生：1970 年出生，中国国籍，无永久境外居留权，博士研究生学历，毕业于香港理工大学财务学专业，中国注册会计师。2003 年 10 月至今就职于中山大学管理学院，历任讲师、副教授、教授、系主任、副院长，现任教授、博士生导师。主持过多项国家级、省级和横向课题，在国内外重要学术刊物发表论文四十余篇，获得多项国家级及全国性学术会议的论文奖励，2010 年入选教育部“新世纪优秀人才支持计划”，2018 年入选财政部“会计名家培养

工程”，现任青木数字技术股份有限公司独立董事。2022 年 11 月至今，担任发行人独立董事。

2、监事会成员

截至本招股说明书出具日，公司监事会成员基本情况如下：

姓名	监事会职位	提名人	本届任职期间
何小宏	监事会主席	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
杨学旗	监事	南航集团	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
朱惠婷	职工代表监事	发行人职工代表大会	2022 年 10 月至 2025 年 11 月

各位监事简历如下：

何小宏先生：1966 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2012 年 4 月至 2019 年 7 月，在中国南航集团担任纪委办公室监察专员；2019 年 8 月至今，担任发行人监事，现为监事会主席。

杨学旗先生：1973 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，大专学历。2003 年 12 月至 2007 年 2 月，在中国南航集团建设开发公司财务部担任副经理；2007 年 2 月至 2016 年 12 月，在南航集团办公厅担任秘书后在审计部担任审计经理；2016 年 12 月至 2022 年 3 月，在中国南航集团文化传媒股份有限公司担任纪委书记、党委委员；2022 年 4 月至今，担任发行人监事。

朱惠婷女士：1988 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。2017 年 3 月至今担任财务部主管，2022 年 10 月至今，担任发行人职工代表监事。

3、高级管理人员

截至本招股说明书出具日，公司高级管理人员基本情况如下：

姓名	具体职位	本届任职期间
胡月秋	总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
魏振兴	副总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
赵福亮	副总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
张晓帅	副总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
曹思照	副总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
蔡立军	副总经理	2022 年 11 月至 2025 年 11 月

姓名	具体职位	本届任职期间
钟国柱	总工程师	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
王多智	财务总监	2022 年 11 月至 2025 年 11 月
伏奎	董事会秘书、总法律顾问	2022 年 11 月至 2025 年 11 月

各高级管理人员简历如下：

胡月秋先生：1969 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。2010 年 9 月至 2016 年 12 月，在南航股份公司 A320 机队担任经理；2016 年 12 月至 2018 年 9 月，在发行人担任党委书记、副总经理；2018 年 9 月至今，担任发行人总经理、党委副书记，南航通航（海南）总经理。

魏振兴先生：1978 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2008 年 3 月至 2014 年 9 月，在南航股份公司法律部担任全面风险管理经理；2014 年 9 月至 2017 年 4 月，在南航股份公司法律部担任副总经理；2017 年 4 月至 2017 年 9 月，在珠海航空有限公司担任副总经理、党委委员；2017 年 9 月至 2019 年 5 月，在珠海航空有限公司担任副总经理、工会主席、党委委员；2019 年 5 月至 2020 年 12 月，在发行人担任副总经理、工会主席、党委委员；2020 年 12 月至今，担任发行人副总经理、党委委员。

赵福亮先生：1971 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。2010 年 4 月至 2017 年 7 月，在中国南航集团旅游发展有限公司担任党委委员、企业管理部部长；2017 年 7 月至 2018 年 1 月，在南航集团战略规划投资部担任经理；2018 年 1 月至 2020 年 12 月，在发行人担任纪委书记、党委委员；2020 年 12 月至今，担任发行人纪委书记、副总经理、党委委员。

张晓帅先生：1976 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，专科学历。2010 年 9 月至 2013 年 9 月，在南航股份公共关系室担任副经理；2013 年 9 月至 2017 年 7 月，在南航股份公共关系室担任经理；2017 年 7 月至 2019 年 11 月，在南航集团办公厅对外联络室担任经理；2019 年 11 月至 2020 年 1 月，在南航集团行政管理部对外联络室担任经理；2020 年 1 月至 2020 年 12 月，在发行人担任副总经理、党委委员；2020 年 12 月至今，担任发行人副总经理、工会主席、党委委员。

曹思照先生：1976 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。

2012年10月至2016年11月，在发行人前身珠直分公司担任飞行部经理；2016年11月至2020年12月，在发行人担任飞行部经理；2020年12月至今，担任发行人副总经理、党委委员。

蔡立军先生：1970年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。2012年10月至2016年11月，在发行人前身珠直分公司先后担任维修厂副厂长、安全质量监察部经理；2016年11月至2020年12月，在发行人担任安全质量监察部经理；2020年12月至今，担任发行人副总经理、党委委员。

钟国柱先生：1963年出生，中国国籍，无境外永久居留权，专科学历。2005年5月至2016年7月，在发行人前身珠直分公司担任副总经理、党委委员；2016年7月至2020年12月，在发行人担任副总经理、党委委员；2020年12月至今，担任发行人总工程师。

王多智先生：1971年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。2010年4月至2011年11月，在中国南方航空集团公司财务部委派中国南航集团财务有限公司财务部担任经理；2011年11月至2014年5月，在中国南方航空集团公司财务部委派天源证券经纪有限公司担任财务总监兼财务部经理；2014年5月至2015年9月，在中国南方航空集团公司财务部担任财务管理经理；2015年9月至2018年4月，在中国南方航空集团公司财务部外派中国南航集团地勤有限公司担任财务经理；2018年4月至2019年1月，在南航集团财务部担任外派人员；2019年1月至2020年9月，在广州白云国际物流有限公司担任财务总监兼财务部经理；2020年11月至2021年5月，在发行人财务部担任总经理；2021年5月至今，担任发行人财务总监、南航通航（海南）财务负责人。

伏奎先生：1972年出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历。2009年6月至2016年10月，在中国南方航空集团公司规划投资部担任资产管理经理；2016年10月至2017年7月，在中国南方航空集团公司规划投资部担任经营规划经理；2017年7月至2021年4月，在南航集团战略规划投资部改革发展室担任经理；2021年4月至2021年6月，在发行人战略规划部（董事会办公室、深化改革领导小组办公室）担任总经理；2021年6月至今，担任发行人董事会秘书、总法律顾问。

4、董事、监事、高级管理人员的兼职情况

截至本招股说明书出具日，发行人现任董事、监事、高级管理人员在发行人及其控股子公司外的主要兼职情况如下表所示：

姓名	本公司职务	兼职单位名称	兼职职位	兼职单位与本公司的关联关系
李二保	董事长	珠海通航号投资有限公司	执行董事、法定代表人	通航号为发行人员工持股平台的执行事务合伙人
陈国钧	董事	珠海翔翼航空技术有限公司	专职董事	珠海翔翼为南航股份的全资子公司
		南方航空物流股份有限公司	专职董事	南航物流为南航股份的控股子公司
卢建兴	董事	南方航空物流股份有限公司	专职董事	南航物流为南航股份的控股子公司
李果	董事	中钢洛耐科技股份有限公司	董事	无其他关联关系
		浙江省浙商资产管理股份有限公司	董事	无其他关联关系
		中信科智联科技有限公司	董事	无其他关联关系
		科改新原（杭州）企业管理有限公司	执行董事兼总经理	无其他关联关系
		新原锂科（杭州）企业管理合伙企业（有限合伙）	执行事务合伙人委派代表、执行事务委员会委员	无其他关联关系
		国改科技基金管理有限公司	副总经理	无其他关联关系
张祖荣	董事	南方电网产业投资集团有限责任公司	计划与财务部总经理	南网产投为发行人持股5%以上股份的股东
		南方电网智慧用能能源（广东）有限公司	董事	无其他关联关系
胡艳苹	董事	南航保险经纪有限公司	董事长、法定代表人	南航保险经纪为南航资本控股的子公司
		中国南航集团资本控股有限公司	副总经理	受同一控股股东控制且南航资本控股为发行人持股5%以上股份的股东
李仲飞	独立董事	广州金逸影视传媒股份有限公司（002905.SZ）	独立董事	无其他关联关系
		明阳智慧能源集团股份公司（601615.SH）	独立董事	无其他关联关系

姓名	本公司职务	兼职单位名称	兼职职位	兼职单位与本公司的关联关系
		融捷健康科技股份有限公司 (300247.SZ)	独立董事	无其他关联关系
		金徽矿业股份有限公司 (603132.SH)	独立董事	无其他关联关系
		厦门国际银行股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		珠江人寿保险股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		中山大学	教授、博士生导师	无其他关联关系
		南方科技大学	讲席教授	无其他关联关系
尤德卫	独立董事	广东省港航集团	外部董事	无其他关联关系
		广东省建筑科学研究院集团股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		广晟有色金属股份有限公司 (600259.SH)	独立董事	无其他关联关系
		广东省高速公路发展股份有限公司 (000429.SZ)	独立董事	无其他关联关系
		广东广信君达律师事务所	高级合伙人、律师	无其他关联关系
辛宇	独立董事	青木数字技术股份有限公司 (301110.SZ)	独立董事	无其他关联关系
		广州市增城区产业投资集团有限公司	外部董事	无其他关联关系
		东莞发展控股股份有限公司 (000828.SZ)	独立董事	无其他关联关系
		粤港澳大湾区产融投资有限公司	独立董事	无其他关联关系
		南方出版传媒股份有限公司 (601900.SH)	独立董事	无其他关联关系
		中山大学	教授、博士生导师	无其他关联关系
何小宏	监事会主席	重庆航空有限责任公司	监事	重庆航空为南航股份的控股子公司
		中国南航集团文化传媒股份有限公司	监事	受同一控股股东控制
		南龙国际货运有限公司	监事	南龙国际为南航股份的境外控股子公司
杨学旗	监事	四川航空股份有限公司	监事	四川航空为南航股份的参股公司
		南航国际融资租赁有限公司	监事	受同一控股股东控制
朱惠婷	职工代表监事	-	-	-
胡月秋	总经理	珠海通航号投资有限公司	经理	通航号为发行人员工持股平台的执行事务合伙人
		中国南方航空股份公司	飞行员	受同一控股股东控制

姓名	本公司职务	兼职单位名称	兼职职位	兼职单位与本公司的关联关系
魏振兴	副总经理	珠海通航号投资有限公司	监事	通航号为发行人员工持股平台的执行事务合伙人
赵福亮	副总经理	-	-	-
张晓帅	副总经理	-	-	-
曹思照	副总经理	-	-	-
蔡立军	副总经理	-	-	-
钟国柱	总工程师	-	-	-
王多智	财务总监	-	-	-
伏奎	董事会秘书、总法律顾问	海南民航凯亚有限公司	董事	海南凯亚为发行人控股股东南航集团的参股公司

注：1、南航股份、南航资本控股、南航国际融资租赁与发行人均为南航集团控制的二级企业。

2、发行人总经理因保持飞行员执照资质原因在南航股份进行模拟机训练及担任教员，除此之外，其他人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务。

5、董事、监事、高级管理人员之间的亲属关系

截至本招股说明书出具日，公司现任董事、监事、高级管理人员相互之间不存在亲属关系。

6、发行人的董事、监事、高级管理人员涉及行政处罚、被司法机关立案侦查、被中国证监会立案调查的情况

公司董事、监事、高级管理人员最近三年不存在涉及行政处罚、被司法机关立案侦查、被中国证监会立案调查的情况。

（二）董事、监事、高级管理人员签订的协议及履行情况

截至本招股说明书签署之日，在公司工作并领薪的董事、监事、高级管理人员均与公司签订了劳动合同。截至本招股说明书出具日，上述合同、协议均履行正常，不存在违约情况。

（三）发行人与董事、监事、高级管理人员近三年的变动情况

截至本招股说明书出具日，公司董事、监事、高级管理人员最近三年的变动情况如下：

1、董事变动情况

公司目前的董事会成员为李二保、陈国钧、卢建兴、李果、张祖荣、胡艳苹、李仲飞、尤德卫、辛宇 9 人。报告期内董事的变化情况如下：

时间	变动前	变动后	变动原因
2020 年 10 月	李二保、郑旭丹、胡月秋、吴榕新、叶婕	李二保、陈剑（新）、胡月秋、吴榕新、叶婕	股东改变任命或委派
2020 年 12 月	李二保、胡月秋、陈剑、吴榕新、叶婕	李二保、刘安德（新）、陈海强（新）、徐波（新）、李果（新）、李嘉华（新）、胡艳苹（新）	股东改变任命或委派，以及公司增资后新股东委派外部董事
2021 年 8 月	李二保、刘安德、陈海强、徐波、李果、李嘉华、胡艳苹	李二保、陈国钧（新）、陈海强、徐波、李果、裴爱州（新）、胡艳苹	股东改变任命或委派
2022 年 3 月	李二保、裴爱州、陈国钧、陈海强、徐波、李果、胡艳苹	李二保、陈国钧、黄邵远（新）、徐波、李果、裴爱州、胡艳苹	
2022 年 11 月	李二保、裴爱州、陈国钧、徐波、黄邵远、李果、胡艳苹	李二保、陈国钧、李果、裴爱州、胡艳苹、李仲飞（新）、尤德卫（新）、辛宇（新）、张祖荣（新）	发行人设立时经股东提名、股东大会选任了发行人第一届董事会成员
2023 年 4 月	李二保、陈国钧、裴爱州、李果、胡艳苹、李仲飞、尤德卫、辛宇、张祖荣	李二保、陈国钧、卢建兴（新）、李果、胡艳苹、李仲飞、尤德卫、辛宇、张祖荣	裴爱州退休，经股东提名，发行人股东大会选任新董事

2020 年初，发行人的董事为李二保、郑旭丹、胡月秋、吴榕新、叶婕。其中，李二保为董事长。

2020 年 10 月 30 日，发行人股东决定同意免去郑旭丹董事职务，任命陈剑为董事。

2020 年 12 月 18 日，发行人召开第二届董事会第一次会议，根据各股东董事委派函及股东会决议，正式组建第二届董事会，组成人员为：李二保、刘安德、李嘉华、徐波、李果、陈海强、胡艳苹，其中，李二保为公司董事长。本次董事会变动为公司增资引入股东南网产投、国新双百、南航资本控股、通航通后对董事会进行的调整。

2021 年 8 月 20 日，南航股份委派裴爱州、陈国钧为公司董事，刘安德、李嘉华不再担任公司董事职务。本次董事变动是南航股份委派董事的调整。

2022年3月8日，南网产投委派黄邵远为公司董事，陈海强不再担任公司董事。本次董事变动是南网产投委派董事的调整。

2022年11月29日，发行人召开创立大会暨第一次股东大会，选举李二保、陈国钧、裴爱州、李果、胡艳苹、张祖荣担任非独立董事；选举尤德卫、李仲飞、辛宇担任独立董事，组成股份公司第一届董事会。本次董事变动为公司整体变更为股份有限公司后，为完善公司治理结构而新增独立董事以及原股东提名董事的调整。2022年11月29日，发行人召开第一届董事会第一次会议，选举李二保担任股份公司第一届董事会董事长。

2023年4月12日，裴爱州因个人退休原因不再担任发行人董事，经南航集团提名，发行人2023年第一次临时股东大会选任卢建兴为发行人董事。

除上述变动外，近三年公司董事未发生其他变化。

2、监事变动情况

公司目前监事会成员为何小宏、杨学旗、朱惠婷3人。报告期内监事的变化情况如下：

时间	变动前	变动后	变动原因
2020年12月	何小宏、王迎春	周安逸（新）、王迎春	股东改变任命或委派
2021年1月	周安逸、王迎春	周安逸、王迎春、颜晓春（新）	职工代表大会选举新职工监事
2021年8月	周安逸、颜晓春、王迎春	何小宏（新）、颜晓春、王迎春	股东改变任命或委派
2022年4月	何小宏、颜晓春、王迎春	何小宏、颜晓春、杨学旗（新）	
2022年10月	何小宏、颜晓春、杨学旗	何小宏、杨学旗、朱惠婷（新）	职工代表大会选举新职工监事

2020年初，发行人的监事为何小宏、王迎春。

2020年12月1日，南航股份委派周安逸为公司监事，何小宏不再担任公司监事职务。

2021年1月19日，发行人职工代表大会选举颜晓春为公司职工代表监事。

2021年8月20日，南航股份委派何小宏为公司监事，周安逸不再担任公司监事会主席、监事职务，何小宏担任公司监事会主席。

2022年4月22日，南航股份委派杨学旗为南航通用航空有限公司监事，王迎春不再担任公司监事职务。

2022年10月4日，发行人职工代表大会同意免去颜晓春职工监事职务，选举朱惠婷为公司职工代表监事。

2022年11月29日，发行人召开第一届监事会第一次会议，选举何小宏为公司监事会主席，公司监事会主席未发生变化。

除上述变动外，近三年公司监事未发生其他变化。

3、高级管理人员变动情况

公司目前高级管理人员为胡月秋、魏振兴、赵福亮、张晓帅、曹思照、蔡立军、钟国柱、王多智、伏奎9人。报告期内高级管理人员的变化情况如下：

时间	变动前	变动后	变动原因
2020年1月	总经理：胡月秋； 副总经理：钟国柱、魏振兴	总经理：胡月秋； 副总经理：钟国柱、魏振兴、张晓帅（新）	股东任命
2020年12月	总经理：胡月秋； 副总经理：钟国柱、魏振兴、张晓帅	总经理：胡月秋； 副总经理：魏振兴、赵福亮（新）、张晓帅、曹思照（新）、蔡立军（新）	股东任命
2021年4月	总经理：胡月秋 副总经理：蔡立军、张晓帅、赵福亮、曹思照、魏振兴	总经理：胡月秋 副总经理：蔡立军、张晓帅、赵福亮、曹思照、魏振兴； 总工程师：钟国柱（新）； 财务总监：王多智（新）	新聘财务总监，修改公司章程，认定总工程师为高级管理人员
2021年6月	总经理：胡月秋； 副总经理：蔡立军、张晓帅、赵福亮、曹思照、魏振兴； 总工程师：钟国柱； 财务总监：王多智	总经理：胡月秋； 副总经理：蔡立军、张晓帅、赵福亮、曹思照、魏振兴； 总工程师：钟国柱； 财务总监：王多智； 董事会秘书：伏奎（新）	新设董事会秘书，由控股股东推荐，董事会任免

2020年初，发行人的高级管理人员为胡月秋、魏振兴、钟国柱。

2022年11月29日，发行人召开第一届董事会第一次会议，聘任胡月秋担任公司总经理，魏振兴、赵福亮、张晓帅、曹思照、蔡立军担任公司副总经理，王多智担任公司财务总监，伏奎担任公司董事会秘书及公司总法律顾问，钟国柱担任公司总工程师。本次高级管理人员变动中新聘任的高管均为发行人

内部培养，发行人高级管理人员未发生变化。

除上述变动外，近三年公司高级管理人员未发生其他变化。

4、公司董事、高级管理人员稳定性分析

发行人及通航有限的上述董事及高级管理人员变动，主要因发行人股东的人事任命调整或人员退休离任而发生，该等变化未对发行人的生产经营产生重大不利影响。发行人最近三年部分董事、监事、高级管理人员的变化不属于重大不利变化，未影响公司经营决策的稳健性及盈利能力的可持续性。

（四）董事、监事、高级管理人员与发行人及其业务相关的对外投资情况

截至本招股说明书出具日，公司董事、监事、高级管理人员不存在与发行人及发行人业务相关的其他对外投资。

（五）董事、监事、高级管理人员及其近亲属持有发行人股份的情况

1、直接持有公司股份情况

截至本招股说明书出具日，公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属不存在直接持有公司股份的情况。

2、间接持有公司股份情况

截至本招股说明书出具日，公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属间接持有公司股份的情况如下：

序号	姓名	职务/身份	持股方式	持股比例（%）
1	李二保	董事长	通过通航通间接持股	0.3077
2	胡月秋	总经理	通过通航通间接持股	0.3077
3	魏振兴	副总经理	通过通航通间接持股	0.1538
4	赵福亮	副总经理	通过通航通间接持股	0.1538
5	张晓帅	副总经理	通过通航通间接持股	0.1538
6	曹思照	副总经理	通过通航通间接持股	0.1538
7	蔡立军	副总经理	通过通航通间接持股	0.1538
8	钟国柱	总工程师	通过通航通间接持股	0.1538
9	王多智	财务总监	通过通航通间接持股	0.1538
10	伏奎	董事会秘书、总法律顾问	通过通航通间接持股	0.1538

（六）董事、监事、高级管理人员的薪酬情况

1、薪酬组成、确定依据及履行的程序情况

在公司担任具体生产经营职务的董事、监事、高级管理人员的薪酬由基本工资、津贴及奖金等组成。经股东大会审议，独立董事享有固定数额的独立董事津贴。

2、报告期内董事、监事、高级管理人员薪酬总额占发行人利润总额的比重

公司报告期内董事、监事、高级管理人员的薪酬总额分别占公司各期利润总额的比重如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
薪酬总额	1,421.44	1,492.99	1,798.76
利润总额	11,981.82	7,820.25	10,225.88
薪酬总额/利润总额	11.86%	19.09%	17.59%

3、最近一年从发行人及其关联企业领取收入的情况

2022 年度，发行人现任董事、监事、高级管理人员在发行人及其关联企业领取薪酬情况如下表所示：

单位：万元

序号	现任公司职务	姓名	2022 年度薪酬	是否在关联企业领取薪酬
1	董事长	李二保	148.49	否
2	董事	陈国钧	-	是
3	董事	卢建兴	-	是
4	董事	李果	-	是
5	董事	张祖荣	-	是
6	董事	胡艳苹	-	是
7	独立董事	李仲飞	-	否
8	独立董事	尤德卫	-	否
9	独立董事	辛宇	-	否
10	监事会主席	何小宏	-	是
11	监事	杨学旗	-	是
12	职工代表监事	朱惠婷	28.26	否

序号	现任公司职务	姓名	2022 年度薪酬	是否在关联企业 领取薪酬
13	总经理	胡月秋	146.54	否
14	副总经理	魏振兴	134.69	否
15	副总经理	赵福亮	115.81	否
16	副总经理	张晓帅	113.40	否
17	副总经理	曹思照	208.93	否
18	副总经理	蔡立军	107.75	否
19	总工程师	钟国柱	88.49	否
20	财务总监	王多智	92.21	否
21	董事会秘书、总法律顾问	伏奎	105.43	否

注：除在公司领取薪酬外，发行人总经理为保持飞行员资质，在南航股份参加技术复训及飞行训练，而产生了补贴收入。

公司董事、监事、高级管理人员中，外部董事陈国钧、卢建兴、李果、张祖荣和胡艳苹，以及外部监事何小宏、杨学旗均未在公司及所属子公司领取薪酬、享受其他待遇和退休金计划；独立董事李仲飞、尤德卫、辛宇自 2023 年起领取独立董事津贴，未在公司及所属子公司享受其他待遇和退休金计划。

4、董事、监事、高级管理人员及其近亲属所持股份质押或冻结情况

2020 年 11 月，公司员工持股平台通航通以 15,991.0296 万元认购通航有限新增注册资本，取得发行人 7.9998% 的股份；部分出资款来源于银行借款，借款金额约为 6,300 万元。2021 年 5 月，珠海通航通将其持有南航通航部分股权进行了质押，并由持股人员为通航通提供保证担保。该股权质押的质押权人为招商银行股份有限公司广州分行，通航通质押股数占其持有公司股权的比例为 59.56%。

公司股改后总股本为 34,500.00 万元，其中，通航通持有公司 2,759.94 万股股份，占公司股份总数的 7.9998%。2023 年 4 月 20 日，因融资需要，通航通将其持有的公司 1,980.51 万股进行质押，质押权人为招商银行股份有限公司广州分行。

八、本次公开发行申报前已经制定或实施的股权激励及相关安排

（一）持股平台

截至本招股说明书出具日，发行人在本次发行申报前设立了持股平台通航通，持有公司 7.9998% 的股份。

1、员工持股计划实施背景

2015 年 8 月 24 日，中共中央、国务院印发《关于深化国有企业改革的指导意见》（中发〔2015〕22 号）提出：“探索实行混合所有制企业员工持股。坚持试点先行，在取得经验基础上稳妥有序推进，通过实行员工持股建立激励约束长效机制。”2016 年 8 月 2 日，国务院国资委、财政部、中国证监会联合印发《关于国有控股混合所有制企业开展员工持股试点的意见》（国资发改革〔2016〕133 号），允许符合条件的国有控股混合所有制企业开展员工持股试点，并对试点原则、试点企业条件、企业员工入股、企业员工股权管理、试点工作实施等内容作出具体要求。2019 年 5 月，公司成为国家发改委混合所有制改革试点企业。

2020 年 7 月 1 日，南航集团作出《关于同意增资扩股南航通用航空有限公司的批复》（南航集团规划[2020]7 号），批复同意通航有限搭建员工持股平台，与战略投资方同步推进，员工持股平台比例不高于 8%。2020 年 7 月 2 日，南航股份作出《中国南方航空股份有限公司临时董事会会议决议》（编号：临 202000624），同意通航有限员工持股框架方案。南航集团于 2020 年 7 月 30 日向国务院国资委报送了《南航集团关于南航通用航空有限公司员工持股实施方案的报告》（南航集团〔2020〕178 号）。

2、员工持股方案的主要内容

（1）员工范围

持股人员范围为在关键岗位工作并对公司经营业绩和持续发展有直接或较大影响的科研人员、经营管理人员和业务骨干。所有参与人员为与南航通航或其控股子公司签订劳动合同的员工。

（2）入股价格

首批持股人员入股价格不低于 2019 年 11 月 30 日通航有限经评估的每股价值，并以通航有限在北京产权交易所公开征集战略投资者的进场挂牌交易价格确定；后续批次持股人员向持股平台的出资价格按首批持股人员入股价格、最近一次每股估值与最近一期经审计每股净资产值的孰高值确定。

（3）锁定期

持股人员持有的南航通航标的股份自完成实缴出资之日起开始锁定 36 个月。如实现南航通航上市，则持股人员需承诺其所持南航通航标的股权份额自上市之日起继续锁定 36 个月。锁定期间，除《员工持股实施方案》规定的情形外，不得转让或出售。

根据相关法律法规规定，公司改制成为股份有限公司后，公司董事和高级管理人员在任职期间每年转让的南航通航股权份额不得超过其所持有南航通航股权份额总数的 25%；在离职后半年内，不得转让其所持有的南航通航股权份额。公司上市后，还应遵循证券监管机构及证券交易所其他有关规定。

3、持股平台基本情况

（1）通航通

截至本招股说明书出具日，通航通的基本情况如下：

项目	具体情况
企业名称	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）
执行事务合伙人	珠海通航号投资有限公司（委派代表：李二保）
成立时间	2020 年 11 月 3 日
注册地	珠海市横琴新区宝华路 6 号 105 室-72001（集中办公区）
主营业务	投资控股

通航通合伙人构成情况如下：

序号	合伙人	认缴出资额 （万元）	认缴出资比例 （%）
1	珠海通航一号投资合伙企业（有限合伙）	5,151.05665	32.2085
2	珠海通航二号投资合伙企业（有限合伙）	5,381.6965	33.6507
3	珠海通航三号投资合伙企业（有限合伙）	5,458.57645	34.1314
4	珠海通航号投资有限公司	1.5	0.0094
合计		15,992.8296	100.00

根据通航通的《合伙协议》，通航通的有限合伙人均为发行人员工，珠海通航一号投资合伙企业（有限合伙）的合伙人、合伙人出资及任职情况如下：

序号	合伙人姓名/名称	合伙人类型	认缴出资数额 （万元）	出资比例 （%）	在发行人的职务
1	李二保	有限合伙人	615.0396	11.9404	董事长
2	张晓帅	有限合伙人	307.5198	5.9702	副总经理
3	朱苏波	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
4	周捷	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
5	吉文华	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
6	莫天	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
7	林伟强	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
8	段俊德	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
9	罗培德	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
10	张汉鹏	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
11	刘国栋	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
12	李文驹	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
13	梁劲洪	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
14	何志军	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
15	田伟	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
16	陈若雄	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
17	王江鹏	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
18	唐鹏	有限合伙人	153.7599	2.985	公司员工
19	任海涛	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
20	陈志多	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
21	刘靛	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
22	阮汝强	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
23	曾春文	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
24	徐晋东	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
25	郭永春	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
26	续建峰	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
27	张文溪	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
28	刘洋	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
29	管明现	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
30	欧杰洪	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工

序号	合伙人姓名/名称	合伙人类型	认缴出资数额 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
31	高荣光	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
32	孙柏添	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
33	王善良	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
34	郝松	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
35	沈猛	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
36	陈春平	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
37	黄伟军	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
38	徐晓明	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
39	吴杰	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
40	刘秋艳	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
41	闫伟	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
42	李增辉	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
43	蒋智	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
44	铁梦	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
45	王晓磊	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
46	孙洪涛	有限合伙人	76.87995	1.4925	公司员工
47	珠海通航号投资有限公司	普通合伙人	0.1	0.0019	-
合计			5151.05665	100	-

珠海通航二号投资合伙企业（有限合伙）的合伙人、合伙人出资及任职情况如下：

序号	合伙人姓名 (或名称)	合伙人类型	认缴出资数额 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
1	胡月秋	有限合伙人	615.0396	11.4290	总经理
2	钟国柱	有限合伙人	307.5198	5.7149	总工程师
3	蔡立军	有限合伙人	307.5198	5.7142	副总经理
4	王多智	有限合伙人	307.5198	5.7142	财务总监
5	冯绮君	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
6	郭长青	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
7	祝修虎	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
8	严勇	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
9	颜晓春	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
10	张建新	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工

序号	合伙人姓名 (或名称)	合伙人类型	认缴出资数额 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
11	梁华洪	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
12	莫建瑞	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
13	杜华	有限合伙人	153.7599	2.8571	公司员工
14	余德华	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
15	梁德杰	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
16	李峰	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
17	龙泉	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
18	周飞	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
19	严峻	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
20	杨东鹏	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
21	廖志文	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
22	姜栋	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
23	李明军	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
24	陈征	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
25	李永强	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
26	宁运德	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
27	赵谦	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
28	沈在烨	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
29	史中胜	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
30	李靖宇	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
31	吕联伟	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
32	马永涛	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
33	李学钊	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
34	张泽明	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
35	李仲庆	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
36	林朱延	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
37	吴昂	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
38	秦成宇	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
39	宋梦捷	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
40	李喆	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
41	王雄涛	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
42	王旺明	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工

序号	合伙人姓名 (或名称)	合伙人类型	认缴出资数额 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
43	赵骏	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
44	储潜流	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
45	何国安	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
46	曹澈	有限合伙人	76.87995	1.4285	公司员工
47	珠海通航号投资有限公司	普通合伙人	0.1	0.0019	-
合计			5381.6965	100	-

珠海通航三号投资合伙企业（有限合伙）的合伙人、合伙人出资及任职情况如下：

序号	合伙人姓名 (或名称)	合伙人类型	认缴出资数额 万元	出资比例 (%)	在发行人的职务
1	魏振兴	有限合伙人	307.5198	5.639	副总经理
2	赵福亮	有限合伙人	307.5198	5.638	副总经理
3	曹思照	有限合伙人	307.5198	5.634	副总经理
4	伏奎	有限合伙人	307.5198	5.634	董事会秘书
5	张晶巍	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
6	黄河	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
7	朱铮铎	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
8	古田	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
9	石乐峰	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
10	许林海	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
11	潘锦卿	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
12	徐俊刚	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
13	林耿	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
14	关土龙	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
15	黄天荣	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
16	陈捷	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
17	邓继勇	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
18	密世聪	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
19	谢健	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
20	刘普	有限合伙人	153.7599	2.817	公司员工
21	徐光辉	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
22	陈玉梅	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工

序号	合伙人姓名 (或名称)	合伙人类型	认缴出资数额 万元	出资比例 (%)	在发行人的 职务
23	苏江琼	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
24	耿雁斌	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
25	权康	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
26	孙之美	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
27	张浩	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
28	黎觐喜	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
29	王大崇	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
30	孟川川	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
31	陶浩海	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
32	荀彦智	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
33	刘泉	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
34	王东波	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
35	陈龙	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
36	王威波	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
37	陈正勇	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
38	肖天缘	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
39	王建红	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
40	晏晓红	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
41	唐满仕	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
42	李鹏程	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
43	梁国强	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
44	左中	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
45	姜允龙	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
46	林元铖	有限合伙人	76.87995	1.408	公司员工
47	珠海通航号投资有限公司	普通合伙人	0.1	0.002	-
合计			5458.57645	100	

珠海通航号投资有限公司的股东出资及任职情况如下：

序号	股东姓名	认缴注册资本 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
1	李二保	0.3	16.6667%	董事长
2	胡月秋	0.3	16.6667%	总经理
3	张晓帅	0.3	16.6667%	副总经理

序号	股东姓名	认缴注册资本 (万元)	出资比例 (%)	在发行人的职务
4	魏振兴	0.3	16.6667%	副总经理
5	赵福亮	0.3	16.6667%	副总经理
6	钟国柱	0.3	16.6667%	总工程师
合计		1.8	100.000	-

4、持股平台不属于私募投资基金

上述持股平台不存在以非公开方式向投资者募集资金设立的情形，不属于《私募投资基金监督管理暂行办法》规定的私募投资基金，无需按照《私募投资基金管理人登记和基金备案办法（试行）》等规定办理私募投资基金备案。

5、员工持股平台的退出流程

根据《南航通用航空有限公司员工持股实施方案》，公司股权激励方案对员工退出进行了规定，具体如下：

“（一）持股人员符合退出情形的，经董事会审批，可以退出本方案。

（二）人力资源部组织退出人员签订股权退出相关协议及其他持股平台相关文件，约定股权退出的时间、价格确定方式及转让主体。

（三）窗口期开放后，由人力资源部按本实施方案相关规定，组织股权退出工作。

（四）人力资源部对退出流程相关文件进行存档、管理。”

6、持股平台的股份锁定及减持相关承诺

通航通承诺：“1、自公司首次公开发行股票上市交易之日起三十六个月内，通航通不转让或委托他人管理通航通直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、公司首次公开发行股票并上市后六个月内，如公司股票连续二十个交易日的收盘价均低于公司首次公开发行股票时的发行价（如因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整，下同），或者上市后六个月期末收盘价低于公司首次公开发行股票时的发行价，通航通持有的公司股票锁

定期限自动延长六个月。

3、通航通将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若未履行本承诺所赋予的义务和责任，通航通将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

4、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，通航通承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

5、上述承诺内容系通航通真实的意思表示，通航通自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，通航通将依法承担相应责任。”

（二）控股股东对发行人高管及员工实施的股权激励

发行人控股股东不存在对发行人高管及员工实施股权激励的情况。

九、发行人员工情况

（一）员工人数及其变化情况

报告期各期末，公司及下属子公司共拥有员工 415 人、411 人及 459 人。

（二）员工结构

截至 2022 年 12 月 31 日，公司员工的结构情况如下：

1、员工专业结构

专业构成	人数	占员工总数的比例
行政管理人员	72	15.69%
专业技术人员	237	51.63%
飞行人员	129	28.10%
财务人员	12	2.61%
营销服务人员	9	1.96%
合计	459	100.00%

2、员工学历结构

专业构成	人数	占员工总数的比例
硕士及以上学历	8	1.74%
本科学历	323	70.37%
专科学历	101	22.00%
中专及以下学历	27	5.88%
合计	459	100.00%

3、员工年龄结构

年龄构成	人数	占员工总数的比例
51岁及以上	94	20.48%
40-50岁	72	15.69%
30-39岁	241	52.51%
30岁以下	52	11.33%
合计	459	100.00%

（三）社会保险和住房公积金的情况

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	人数	占比	人数	占比	人数	占比
应缴纳总人数	459	100.00%	411	100.00%	415	100.00%
已缴纳情况：						
养老保险	399	86.93%	405	98.54%	409	98.55%
失业保险	399	86.93%	405	98.54%	409	98.55%
工伤保险	399	86.93%	405	98.54%	409	98.55%
医疗保险	399	86.93%	405	98.54%	409	98.55%
生育保险	399	86.93%	405	98.54%	409	98.55%
住房公积金	399	86.93%	406	98.78%	409	98.79%

注：应缴纳总人数为剔除劳务派遣人员后员工总数。

报告期各期末，发行人境内员工社会保险、住房公积金应缴人数分别为 415 人、411 人及 459 人。2022 年末公司存在 60 位员工未缴纳社会保险及住房公积金的情形，主要原因为 2022 年 12 月末公司 60 位劳务派遣人员转签为合同制员工，转签员工入职日期晚于公司 2022 年 12 月的社会保险、住房公积金缴纳日，发行人已自 2023 年 1 月起依法为该等员工缴纳社会保险及住房公积金。

除上述情况外，2020 年末，发行人有 5 名董事及高级管理人员社会保险、住房公积金由南航股份代缴，通航有限定期根据南航股份的结算数额将款项返

还给南航股份，1 名高级管理人员当月社会保险、住房公积金在原任职单位缴纳，于次月起由发行人为其缴纳社会保险及住房公积金；2021 年末，发行人有 6 名董事及高级管理人员社会保险、5 名董事及高级管理人员的住房公积金由南航股份代缴，通航有限定期根据南航股份的结算数额将款项返还给南航股份。2022 年末，发行人已不存在上述代缴事项。

（四）公司社保及公积金缴纳的合规性

根据社会保险主管部门和住房公积金主管部门出具的证明，报告期内发行人及重要子公司不存在因违反社会保险及住房公积金相关法律、法规而受到行政处罚的情形。

（五）公司劳务派遣情况

报告期内，为满足临时用工和辅助用工需求，发行人采取劳务派遣作为劳动用工的一种补充方式。报告期各期末，发行人及境内子公司从劳务派遣单位接受派遣人员的数量及占用工总量的比例情况如下：

期限	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
劳务派遣人数（人）	45	142	150
用工总量（人）	504	553	565
劳务派遣人数占用工总量的比例	8.93%	25.68%	26.55%

注：用工总量为公司员工及劳务派遣人数加总数。

报告期内，发行人存在劳务派遣用工比例超过 10%的情况，发行人逐步规范劳务派遣用工形式，降低派遣员工比例。截至 2022 年 12 月 31 日，发行人劳务派遣用工比例为 8.93%，低于用工总量的 10%，与发行人合作的劳务派遣单位均具备必要的劳务派遣资质，符合《劳务派遣暂行规定》的要求。

根据劳动主管部门出具的证明，报告期内公司及其重要子公司不存在因违反劳动用工方面的法律法规而受到行政处罚的情形。

第五节 业务与技术

一、发行人主营业务、主要产品或服务的基本情况

（一）公司主营业务基本情况

南航通航从事通用航空运营服务，坚持构建“大安全、大应急、大消费”业态，持续拓展海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务；同时，公司积极探索通航直升机培训以及短途运输、空中游览等新兴消费业务。

公司是国内主要的通用航空运营服务提供商之一，是服务国家能源战略及国家应急救援保障体系的骨干通航运营企业。公司在国务院国资委对中央企业所属“双百企业”2022年度专项考核中，获评最高等级“标杆企业”，是国家发改委混合所有制改革试点企业。

截至2022年底，南航通航共运营各类直升机29架，主要运营广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城4个基地，在全国布局多个基地及作业点，公司基地及作业点主要分布如下：



公司及其前身荣获中共中央、国务院、中央军委联合授予的“全国抗震救

灾英雄集体”，中华全国总工会“全国五一劳动奖状”“全国模范职工之家”“先进劳动关系和谐企业”，国资委中央企业“青年文明号”，民航局“通用飞行安全二星奖”，广东省通用航空协会、广东省无人机协会“中国直升机运营实力奖”“通航开拓创新奖”，广东省“应急救援先进集体”“文明单位荣誉称号”等。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司及其前身已连续安全运营 24 年，保持 297 个月的航空安全周期。2012 年至 2022 年，连续 11 年突破全年 10,000 个安全飞行小时。

（二）公司主要产品或服务的基本情况

公司主要产品或服务如下表所示：

服务名称		服务内容
通航运输服务	海上油气平台飞行服务	为海上油气作业平台工作人员倒班、台风撤送及应急救援提供直升机运输服务
	电力巡线飞行服务	为电网提供线路精细化巡视、通道快速巡视、灾后应急巡视及带电作业飞行等服务
	海上风电飞行服务	通过直升机的绞车作业方式将维保人员运送至风力发电机上或海上保障平台
直升机代管及公共服务		以客户需求为导向，受托管理客户的直升机，为客户提供飞行运营、机务维修、日常管理等服务
其他通航服务		为客户提供临时包机、短途运输、空中游览、航空护林等其他类型的业务

（1）海上油气平台飞行服务

海上油气平台飞行服务是为海上油气作业平台工作人员倒班、台风撤送及应急救援提供直升机运输服务，是公司的核心业务，也是通航领域中对安全、技术要求较高的业务种类。公司长期为中海油、中石油、中石化、雪佛龙、壳牌和哈斯基等国际知名石油公司提供海上油气平台飞行服务。

（2）电力巡线飞行服务

电力巡线飞行服务是以直升机为平台，搭载可见光、红外/紫外热像、激光雷达等装置，为电网提供线路精细化巡视、通道快速巡视、灾后应急巡视及带电作业飞行等服务，其中，公司的带电作业飞行能力在国内具备较强竞争力，作业范围分布广东、广西、云南、海南、贵州等省份。

（3）海上风电飞行服务

海上风电飞行服务主要是通过直升机的绞车作业方式将维保人员运送至风力发电机上或海上保障平台。相比传统的轮船运输，采用直升机运输具有快速高效、作业限制条件少等特点。维保人员遇到突发状况时，也可第一时间实施应急救援。公司是国内少数能够在风机基座上收放维保人员的通航公司，已为国家电投、中国电建、国家能源、三峡新能源、广东华电、金风科技等海上风电运营商及风机生产企业提供海上风电飞行服务。

（4）直升机代管及公共服务

直升机代管服务及公共服务是以客户需求为导向，受托管理客户的直升机，为客户提供飞行运营、机务维修、日常管理等服务，公司先后为三一集团、广东海事局、内蒙古蒙泰集团等单位代管了各类直升机，提供优质服务，建立了良好的市场声誉。

公司积极响应国家《“十四五”国家应急体系规划》，积极拓展公共服务相关业务。2021年9月15日，广东省应急管理厅和公司签署战略合作框架协议，在珠海九洲机场挂牌成立广东省应急救援航空指挥调度中心，在广东省开展航空应急救援业务。

（5）其他业务

公司其他主营业务主要是为客户提供临时包机、短途运输、空中游览、航空护林等其他类型的业务。

（三）主营业务收入构成及特征

报告期各期，公司主营业务收入按业务类型构成情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
（1）通航运输服务	56,804.14	94.55	51,951.50	95.50	51,364.50	97.92
其中：海上油气平台飞行服务	51,409.46	85.57	45,426.07	83.50	43,235.71	82.42
电力巡线飞行服务	4,355.49	7.25	6,051.66	11.12	8,128.79	15.50
海上风电飞行服务	1,039.20	1.73	473.77	0.87	-	-
（2）直升机代管及公共服务	2,936.34	4.89	1,491.87	2.74	581.13	1.11
（3）其他通航服务	337.35	0.56	956.82	1.76	510.68	0.97

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
合计	60,077.83	100.00	54,400.19	100.00	52,456.31	100.00

通航运输服务收入是公司主营业务收入最主要来源，报告期各期，公司通航运输服务收入分别为 51,364.50 万元、51,951.50 万元和 56,804.14 万元，占主营业务收入的比例分别为 97.92%、95.50%和 94.55%，结构较为稳定。

（四）主要经营模式

1、采购模式

公司的采购需求主要包括航空器、机务类物资、维修服务及基建工程，同时公司设立了《供应商管理办法》，在技术（服务）、商务、价格等方面对供应商进行评价。公司各类需求的采购方式如下：

（1）航空器采购

在航空器的采购方面，公司存在航空器购买、租赁模式。公司在采购航空器前，会根据业务性质筛选符合要求的主流机型及配置，并对各机型的飞行性能、维护便利性、运营需求等条件进行调研与横向对比，确定航空器选型。在机龄、配置、航空器状态、交付时间符合公司业务需求时，公司会对供应商就采购对价、税费、航空器到位时间、运输责任、保险责任等条件进行比较与谈判，确定最优供应商。若公司签订国外新机的购置合同，一般还需经过生产地总装、试飞和验收，拆卸海运或空运，到岸复装、试飞和验收等流程。

（2）机务类物资采购

公司机务类物资采购包括用于维修或保养的航材、航化品、维修工具设备和其他产品。公司机务类供应商包括航空产品制造厂商、航空零部件制造厂商或 OEM 以及 AC-121-64 质量管理体系中规定的承修商、航材分销商、PMA 制造厂商。其中，公司航材与专用工具向直升机制造厂商进行采购，常规标准件采购向航材供应商以询价方式采购。日常采购按照公司《航材采购程序》实施，原则上以最低评估价法为成交标准，对于紧急或 AOG 需求级别的部件，原则上以最短交货期为成交标准。

（3）维修服务采购

公司严格按照行业管理规定开展维修服务采购，要求供应商必须持有经 CAAC、FAA、EASA 等批准的机型维修许可证，并通过公司质量管理审核。公司的送修工作严格按照 AC-120-FS《合格的航材》和 AC-121-55R1《航空器的修理和改装》，以及 AC-121-66《维修计划和控制》中有关航材送修管理的相关规定建立工作流程。航材日常送修工作按照公司《航材送修程序》实施。

（4）建设工程采购

公司的建设工程需求包括机场、基地建设与维修，公司对建设工程服务、房屋维修服务按国家相关法律法规及公司《采购管理制度》进行招标、竞价、询价等分类采购，并按标准实施采购评审。

2、服务模式

公司主要提供的通用航空飞行服务主要包括业务获取、生产计划、运行实施、运行讲评四个环节，具体情况如下：

（1）业务获取

公司市场部负责市场调查及市场开发工作，并代表公司与有关客户商谈与业务相关的各类协议及合同。在服务协议、服务合同签订后，由市场部通过任务协调程序安排任务的执行。

（2）生产计划

公司运行指挥部负责根据客户需求拟定飞行计划并向军民航管制部门申请，获得批准后，向公司相关部门发布飞行计划。

（3）运行实施

飞行计划发布后，各运行部门就飞行作业开展飞行准备工作，包括飞行机组安排、直升机航前准备、地面保障、航行情报收集、气象资料准备和分析、制定飞行方案和应急预案等。飞行准备工作完成且满足飞行安全要求后，飞行员按程序实施飞行作业。公司运控部门跟踪监控飞行动态，并记录和保存运行数据。飞行作业结束后，公司维修厂开展航后工作，以确保直升机保持适航状态。

（4）运行讲评

运行指挥部统计、分析公司运行品质（航班正常性、计划完成率等），并定期组织每日和季度运行讲评会，及时协调和处理运行中存在的问题，以提高公司运行效率和效益。

3、销售模式

公司销售主要由市场部负责，采取直销模式进行销售。

4、采用目前经营模式的原因、影响经营模式的关键因素、经营模式和影响因素在报告期内的变化情况及未来变化趋势

公司目前的经营模式是在长期的业务发展过程中，结合通用航空产业链、客户需求、产品特点等多方面因素经过多年的持续探索与完善而来的，符合自身发展要求及所在行业特点。影响公司经营模式的关键因素包括国家法律法规、产业政策、宏观经济环境、客户需求、自身发展战略、行业竞争态势等。

报告期内，公司的经营模式及影响公司经营模式的关键因素未发生重大变化，在可预见的未来亦不会发生重大变化。

（五）成立以来主营业务、主要产品或服务、主要经营模式的演变情况

公司自成立以来一直以通用航空运营服务为主营业务，在巩固发展海上油气平台飞行服务的同时，公司也在不断扩展通用航空其他领域业务。2014 年，公司首次与南方电网开展合作，开展电力巡线飞行服务；2018 年，开展短途运输和空中游览业务；2019 年，公司发挥海上直升机运营经验优势，响应国家“碳中和”战略，积极拓展海上风电飞行服务；长期以来，公司积极履行央企社会责任，开展应急救援任务。

综上所述，公司在通用航空运营行业中不断开拓新的业务领域，积极探索多元化业务发展，目前已成为业务种类较为全面的通用航空运营服务提供商。

（六）主要业务经营情况和核心技术产业化情况

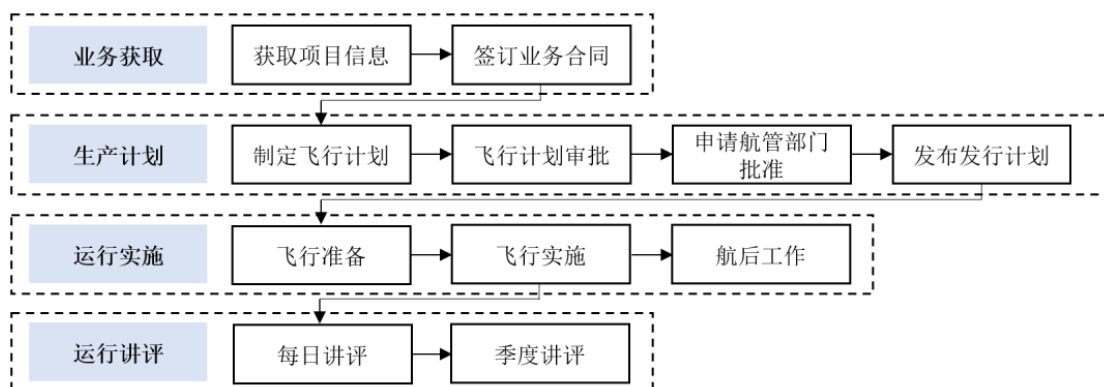
报告期各期，公司主营业务收入分别为 52,456.31 万元、54,400.19 万元和 60,077.83 万元，得益于国内海油服务需求及应急救援服务需求的增长，南航通航的主营业务收入呈现稳定增长趋势。

发行人所从事的通用航空运营服务的技术水平及特点主要体现在飞行运行

安全管理技术、飞行培训技术和维修保障技术，该等技术已在发行人日常经营中深度运用。

（七）主要服务的业务流程图

公司主要为客户提供海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务，业务流程图如下：



（八）报告期各期具有代表性的业务指标及其变动情况

报告期各期，公司具有代表性的业务指标情况如下：

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
运营直升机数量（架）	29	28	22
飞行员数量（名）	129	129	129
飞行员人机比	4.45	4.61	5.86
飞行小时数（小时）	15,661.17	15,599.17	13,391.37

报告期各期末，公司运营直升机数量不断提升，主要系公司直升机代管及公共服务中应急救援业务运营直升机数量上升所致。

报告期各期末，公司飞行员数量总体保持稳定，飞行员人机比有所下降主要系公司运营直升机数量上升所致，公司飞行员数量较为充沛。

2022 年度，公司飞行小时数较 2021 年度小幅提升；2021 年度，公司飞行小时数较 2020 年度增加 2,207.80 小时，增幅为 16.49%，主要系公司海上油气平台飞行服务飞行时长增加所致。

（九）公司主营业务符合国家产业政策和国家经济发展战略

近年来，国家出台了一系列支持通用航空行业发展的相关政策，为我国通用航空行业的未来发展奠定了坚实的基础。

《“十四五”通用航空发展专项规划》指出，“十四五”期间，我国通用航空将按照“十四五”时期“一二三三四”民航总体工作思路，守牢安全底线，坚持“定支点、找定位、明方位、显作为”的总原则，大力发展公益服务，积极鼓励新兴消费，稳步推进短途运输，深化拓展无人机应用，巩固优化传统作业，提升资源保障能力，优化行业治理。我国已经进入“十四五”建设的重要时期，随着我国在空域资源、地面保障资源、专业人才资源等领域制定并实施一系列改革措施，改革红利将逐步释放，为通航发展带来历史性发展机遇，促进通航产业的持续健康发展。

南航通航从事通用航空运营服务，主要经营业务包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等，符合国家产业政策和国家经济发展战略。

（十）公司业务发展过程和模式成熟度、经营稳定性和行业地位

1、发行人业务发展过程和模式成熟度

发行人业务发展过程参见本节“一、发行人主营业务、主要产品或服务的基本情况”之“（五）成立以来主营业务、主要产品或服务、主要经营模式的演变情况”。

公司在通用航空运营服务领域拥有多年的业务经验，在长期的业务发展过程中已经形成了成熟的业务模式，符合自身发展要求及所在行业特点。

2、发行人经营业绩稳定性

报告期内，公司营业收入分别为 53,102.63 万元、55,845.74 万元和 62,451.46 万元，经营业绩稳定，收入稳定增长。报告期内，公司的主要经营业绩情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
营业收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09
归属于母公司股东的净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09

3、发行人的行业地位

公司市场竞争力突出、市场知名度较高、具有较强的行业影响力，具有较强的行业代表性，详见本节之“三、发行人的行业中竞争地位”之“（一）发行人的市场占有率、近三年的变化情况及未来变化趋势”。

二、发行人所处行业及其监管政策

（一）行业定位

公司从事通用航空运营服务，主营业务包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等。根据《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），公司所处行业为“航空运输业（G56）”下的“通用航空服务（G562）”。

（二）行业主管部门、行业监管体制、行业主要法律法规及政策

1、行业主管部门与行业协会

（1）中国民用航空局及地方管理局

中国民用航空局是国家管理民用航空的职能机构，自 1987 年进行重大体制改革起，民航局不直接经营和管理航空业务，主要行使政府管理职能，进行宏观管理调控。民航局下设民航地区管理局，全国分为 7 大民航管理局，代表民航局管理协调地区民航工作。各管理局下设通航处，分管通用航空工作。

中国通用航空行业采取民航局和各地区管理局二级管理的形式，民航局及其设立的民航地区管理局是通用航空活动的主管部门。通用航空作业对安全要求高，涉及范围广，联系部门多。在实际工作中，要求有关行业主管部门协调和统一调度各项工作，处理各项事务，担当起行业主管部门行政管理的职能。

（2）中国航空运输协会通用航空工作委员会

中国航空运输协会通用航空工作委员会是中国航空运输协会分支机构。中国航空运输协会是以民用航空公司为主体，由企、事业法人和社团法人自愿参加组成的、行业性的、不以营利为目的的全国性社团法人，党建领导机关是中央和国家机关工作委员会，接受行业管理部门中国民用航空局的业务指导和监督管理，受国家法律保护，登记备案部门是民政部。中国航协通航工作委员会

的会员单位包括：通用航空器制造、通航运营、通航服务保障企业，以及相关教育培训、科研、金融租赁、保险等。中国航协通航工作委员会的主要职责包括：宣传与贯彻国家促进通用航空发展的方针政策、为会员单位和通航企业提供全方位服务、协助政府行业主管部门办理涉及通航发展和通航企业的相关事宜、协助地方政府推动通航产业在当地落地和发展等。

2、行业主要法律法规和政策

（1）行业法律法规

为推进通用航空行业的规范化发展，结合该行业的具体情况，国家相继出台了若干行业管理规定，主要包括《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国飞行基本规则》《通用航空飞行管制条例》等，主要内容如下：

发布时间	法规名称	具体内容
2023年4月6日	《小型航空器和运输类直升机实施定期载客飞行安全运行要求》	适用于 CCAR-135 部合格证持有人（以下简称合格证持有人）使用旅客座位数 10 至 19 座小型航空器和 10 座及以上运输类直升机实施定期载客飞行，同时为局方对使用旅客座位数 10 至 19 座小型航空器和 10 座及以上运输类直升机实施定期载客飞行的合格证持有人进行运行合格审定和持续监督管理提供依据和指导。
2023年4月6日	《直升机水上平台运行规则》	适用于按照 CCAR-135 部实施直升机水上平台运行的运营人（以下简称运营人），为运营人规范实施直升机水上平台运行提供依据，同时为局方对实施直升机水上平台运行的运营人进行运行合格审定和持续监督管理提供依据。
2022年10月28日	《直升机机外载荷作业飞行规则》	适用于按照 CCAR-136 部实施外载荷作业运行的运营人。
2022年9月28日	《民航单位法定自查工作规范》	通过督促民航生产经营单位按照本通告规范地开展法定自查工作，推动民航生产经营单位落实主体责任，单位领导履行领导责任，从业人员履行岗位责任，持续提升行业合规能力和合规运行水平。更加充分地发挥现有各类合规管理体系的优势，以系统融合降低民航生产经营单位合规成本。将系统监管理念融入法定自查，推动民航生产经营单位精准开展安全生产、经营运行、内部管理、程序标准、行为规范等方面的法定自查，持续监控生产经营的合规态势，及时纠偏，实现合规操作、合规运行。借助数据分析成果，使法定自查与民航行政机关行政检查两种检查方式紧密结合，相互促进。
2022年9月15日	《直升机巡航下降区域程序运行要求》	为实施直升机海上运行的 CCAR-135 部运营人（以下简称运营人）提供直升机巡航下降区域（Helicopter En Route Descent Area）程序（以下

发布时间	法规名称	具体内容
		简称 HEDA），规范并指导运营人在非管制空域、飞行情报区或者管制空域无空中交通影响的海上空域，下降至一定高度后，使用目视参考飞向并降落在海上平台。
2022 年 7 月 1 日	《一般运行和飞行规则》	在中华人民共和国境内实施运行的所有民用航空器（不包括系留气球、风筝、无人火箭、无人自由气球和民用无人驾驶航空器）应当遵守本规则中相应的飞行和运行规定。
2022 年 4 月 29 日	《通用航空安全保卫规则》	适用于在中华人民共和国境内依法设立的通用航空器运营人在境内开展的除使用无人驾驶航空器之外的通用航空活动，以及与上述通用航空活动相关的单位和个人。
2022 年 2 月 11 日	《民用航空器维修单位合格审定规则》	适用于为取得民用航空器维修许可证的单位的合格审定及监督管理。
2022 年 2 月 11 日	《民用航空器维修培训机构合格审定规则》	适用于为取得民用航空器维修人员执照或者其机型签署提供培训的机构的合格审定及监督管理。
2022 年 1 月 4 日	《特殊商业和私用大型航空器运营人运行合格审定规则》	本规则适用于在中华人民共和国境内依法登记的运营人所实施的下列飞行活动： （1）以取酬为目的的下列商业飞行活动： （i）使用航空器实施的农林喷洒作业飞行。 （ii）使用直升机实施的机外载荷作业飞行。 （iii）使用航空器实施的跳伞服务飞行。 （2）使用由航空器代管人代管的航空器实施的私用飞行。 （3）使用大型航空器实施私用飞行。
2022 年 1 月 4 日	《小型商业运输和空中游览运营人运行合格审定规则》	本规则适用于在中华人民共和国境内依法登记的运营人所实施的以取酬为目的的下列商业飞行活动： （1）使用下列小型航空器实施的定期、不定期载客或者载货飞行，以及长途空中游览飞行： （i）正常类、实用类、特技类和通勤类飞机。 （ii）正常类直升机。 （2）使用下列运输类飞机实施的载货或者不定期载客飞行： （i）旅客座位数（不包括机组座位）30 座及以下。 （ii）最大商载 3400 千克及以下。 （3）使用运输类直升机实施的定期、不定期载客或者载货飞行。 （4）下列短途空中游览飞行： （i）除自由气球外，航空器的起飞和着陆满足下列条件之一的空中游览飞行： （A）在同一起降点完成，并且航空器在飞行时距起降点的直线距离不超过 40 千米。 （B）在两个直线距离不超过 40 千米的起降点间实施。 （ii）使用自由气球在运营人的运行规范中经批

发布时间	法规名称	具体内容
		准的飞行区域内实施，并且每次飞行的起飞和着陆地点应当包含在该区域之内的空中游览飞行。
2022年1月4日	《民用航空器驾驶员学校合格审定规则》	规章明确了对飞行驾驶执照培训机构的审定标准。
2021年8月13日	《民用航空低空飞行服务专业人员基础培训机构评估管理工作办法》	尽快开展民用航空低空飞行服务专业人员基础培训机构评估工作，加快推进低空飞行服务专业人才的培养，满足低空飞行服务保障三级体系建设工作需要。
2021年4月29日	《中华人民共和国民用航空法》	是国内通用航空活动政策和管理的法律依据。《民航法》设定了通用航空的定义以及从事通用航空活动的条件，明确提出保障飞行安全，保护用户、地面第三人以及从事通用航空活动的单位和个人的合法权益。
2020年8月26日	《通用航空经营许可管理规定》	适用于中华人民共和国境内从事经营性通用航空活动企业的经营许可以及相应的监督管理。
2020年8月18日	《通用航空短途运输管理暂行办法》	一是明确通用航空短途运输的定义和经营范围。明确短途运输企业可以“干支通”联运和跨境运输，但不得从事危险品运输。二是明确通用航空企业从事短途运输业务的条件和运营要求。三是突出对消费者权益的保护。通过要求短途运输企业制定并公布运输服务标准来保护消费者的合法权益。四是明确了短途运输企业锂电池运输安全管理要求。
2019年6月26日	《通用航空飞行计划审批与空管运行管理规定（试行）》	规定了飞行计划受理流程，空中交通服务管制范围，以及应急救援情况处理。
2018年11月16日	《民用航空器驾驶员合格审定规则》	民用航空器驾驶员执照与等级的申请和权利行使应当遵守本规则的规定。
2018年3月13日	《民用航空安全管理规定》	适用于中华人民共和国领域内民用航空生产经营活动的安全管理。
2013年11月6日	《通用航空飞行任务审批与管理规定》	首次明确了除九种情况外，通用航空飞行任务不需要办理任务申请和审批手续。
2003年1月10日	《通用航空飞行管制条例》	该条例是管理中国境内通用航空飞行活动的基本依据，规范了从事通用航空飞行活动的单位或个人向当地飞行管制部门提出飞行计划申请的程序、时限要求；明确了在中国境内进行的一些特殊飞行活动，所需履行的报批手续和文件要求；并对升放和系留气球作出了具体要求。
2000年7月24日	《中华人民共和国飞行基本规则》	中国境内凡辖有航空器的单位、个人和与飞行有关的人员及其飞行活动，必须遵守的规则。

2020年8月，民航局为贯彻落实《国务院办公厅关于促进通用航空业发展的指导意见》（国办发〔2016〕38号）关于发展通用航空短途运输的相关工作部署与要求，规范通用航空短途运输市场监管工作，按照“放管结合、以放为

主、分类管理”通用航空发展理念，颁布了《通用航空短途运输管理暂行办法》，明确短途运输企业可自主选择航点和确定航线，并规定了通用航空企业开展短途运输的细则。该法条颁布后，通航企业短途运输在航线选择和航班时刻方面更加灵活，能为商务和公务旅客提供高效、便捷的交通服务，也增强通用航空企业进一步发展的潜力。

2020年8月，交通运输部发布新版《通用航空经营许可管理规定》，使市场准入条件有所下降，具体体现在以下两点：

1）经营性通用航空的分类模式由以前的纵向分类模式变为横向分类模式

2020年，新的《通用航空经营许可管理规定》发布之后，经营性通用航空的分类模式发生了根本性变化，即采取横向分类模式，不再按照级别分类，而是按照具体业务内容进行分类，具体分为载客类、载人类和其他类三类业务。载客类业务是指“为获取酬金或者收费而从事旅客运输，并且合同当事人履行的是因运送旅客而发生位移的运输合同”；载人类业务是指“载客运输以外且航空器上搭载有机组以外人员的航空活动，合同当事方履行的主合同是运输合同以外的合同”；其他类业务是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，进行载客类和载人类业务以外的其他经营性活动。根据新的《通用航空经营许可管理规定》，载人类和其他类所包含的具体业务内容由民航局另行规定。

2）将非经营性通用航空市场准入法律制度由许可模式变为备案模式

2020年，民航局发布了《关于取消“非经营性通用航空登记核准”加强事中事后监管措施的公告》，对《通用航空管理暂行规定》进行了修订，对非经营性通用航空市场准入法律制度取消许可，改为备案，对经营性通用航空依然采取一般许可的监管方式。新的《通用航空经营许可管理规定》明确并统一了通航公司获得经营许可的条件，使通航市场运行更加健康、规范。

（2）行业产业政策

为鼓励与促进行业的发展，近年来，我国政府相继发布一系列具有实质性作用的产业政策，具体如下：

发布时间	政策名称	具体内容
2022 年 6 月 13 日	《“十四五”通用航空发展专项规划》	明确发展目标为：“十四五”期间，聚焦五个重点领域，夯实两大保障体系，实现五个新变化，即安全水平达到新平衡，发展规模实现新跃升，保障能力取得新突破，行业治理开创新局面，服务质量达到新水平。在此基础上，设定了安全、规模、服务三个方面的 16 个具体指标，如通用航空死亡事故万时率五年滚动值低于 0.08，通用航空器期末在册数达到 3,500 架，开展通用航空应急救援服务的省份不少于 25 个等。
2022 年 4 月 13 日	《救捞系统十四五发展规划》	十四五时期救捞系统将进一步提升航空器救助能力，加快飞行基地建设，按照海上救助力量在沿海离岸 100 海里以内水域形成多重覆盖，200 海里重点水域加强的目标，在全国沿海规划布局救助机场和飞行起降点，积极推进飞行基地与救助基地融合发展。
2022 年 4 月 12 日	《“十四五”民航适航发展专项规划》	明确了民航适航审定系统“十四五”时期发展的指导思想、基本原则、发展目标，还提出了创新适航审定模式，推进绿色低碳航空产业发展，强化新技术应用推动产业协同，优化顶层设计、加强系统组织机构完善，强化工作协同、凝聚适航审定系统合力，落实主体责任、促进安全管理体系建设，深化资源融合、推进机构批准机制建立，优化适航审定法规政策，健全审定工作管理制度，完善人员资质管理制度，强化行业安全运行的技术支撑能力，提升适航审定履职能力，加强适航审定技术研究能力，提升适航审定国际合作能力等“十四五”时期民航适航发展的 14 项主要任务。
2022 年 3 月 25 日	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》	通过多项措施来扩大航空网络覆盖，包括建设世界级机场群，启动能力紧张枢纽机场改扩建工程，建设支线机场和专业性货运枢纽机场，推进通用机场规划建设，优化航路航线网络等。同时，规划也强调要推进智慧民航建设，夯实民航运行安全全链条管理，加强空管体制改革，优化全国航路航线网，深化低空空域管理改革等。着眼于提升航空运输的质量和效率，实现现代综合交通运输体系的建设和发展。
2021 年 3 月 12 日	《“十四五”规划和 2035 年远景目标纲要》	稳步建设支线机场、通用机场和货运机场，积极发展通用航空。
2021 年 2 月 24 日	《国家综合立体交通网规划纲要》	国家综合立体交通网连接全国所有县级及以上行政区、边境口岸、国防设施、主要景区等。以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升。完善铁路、公路、水运、民航、邮政快递等基础设施网络，构建以铁路为主干，以公路为基础，水运、民航比较优势充分发挥的国家综合立体交通网。

发布时间	政策名称	具体内容
2020 年 12 月 31 日	《通用机场空域监视系统建设通用要求》	规定了通用机场空域监视系统的建设基本原则、系统功能、系统组成，明确了系统软件的信息采集、监视数据处理与服务、计划信息处理与服务、告警处理与服务、人机界面和系统支撑等功能要求，同时对低空监视雷达、ADS-B 和无线电侦测定位系统（TDOA）等硬件设备的功能、性能以及环境场地等方面提出相应要求。
2019 年 7 月 30 日	《关于加强运输机场保障通用航空飞行活动有关工作的通知》	对运输机场保障通航飞行的地面服务、收费标准、空管运行等方面工作作出明确要求和规定，要求各运输机场要不折不扣地将通用航空“放管服”政策、要求落到实处，切实做好保障通用航空飞行活动有关工作，促进通用航空更好“飞起来”。

2021 年 3 月，国家发布“十四五”规划，提出“十四五”期间将考虑稳步建设支线机场、通用机场和货运机场，积极发展通用航空。2022 年 6 月，民航局发布了《“十四五”通用航空发展专项规划》，从安全、规模和服务三个方面科学务实设定发展目标和指标，重点在以下两方面做了专门考虑：一是分类设计指标，包括约束性指标、预期性指标，其中，安全指标作为约束性指标，需要纳入考核评估的指标，体现出安全底线；二是丰富指标类型，除飞行小时、航空器、机场等规模目标外，从发展效果角度设计指标体系、丰富指标类型。规模指标上，对有人机、无人机做了区分，体现规划对无人机新业态发展的引导；服务指标上，根据应急、消费、运输、工农业作业特点，结合相关部门意见，充实和调整了部分指标，意在立体化、多维度展示通航服务对经济社会发展的重要作用。

“十四五”规划及《“十四五”通用航空发展专项规划》强调了通用航空在中国的战略地位及发展方向，意味着通用航空的安全性、服务质量和产业规模将在“十四五”规划的指导下有进一步地发展。

（3）从业人员职业资格管理

我国通用航空行业对从业人员实行职业资格管理制度，如航空器驾驶员按照《民用航空器驾驶员合格审定规则》进行管理，航空维护人员按《航空器维修人员执照管理规则》进行管理，飞行签派员按照《飞行签派员执照管理规则》进行管理。

民航从业人员职业资格相关管理制度的实施，规范了资格认证标准和程

序，提高了通用航空从业人员的素质和技能水平，有效提高了通用航空的安全性和服务质量，促进了通用航空企业的快速发展。在国际化的背景下，也使得中国通用航空产业更加接轨国际标准，增强了其国际竞争力，对于推动中国通用航空产业的健康发展具有积极的作用。

（三）通用航空行业发展概况

1、行业概述

民用航空飞行一般分为公共航空运输和通用航空。公共航空运输是指公共航空运输企业使用民用航空器经营的旅客、行李或者货物的运输，包括公共航空运输企业使用民用航空器办理的免费运输。通用航空是指民用航空飞行中除公共运输航空飞行以外的航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育培训、文化体育等方面的飞行活动。通用航空以灵活航线或非航线、个性化的服务为特点，作业范围广、作业空域低、作业时效性强，涉及多样化民用领域。

根据交通运输部于 2020 年 7 月审议通过的《通用航空经营许可证管理规定》（交通运输部令 2020 年第 18 号）相关规定，经营性通用航空活动分为三类：

（1）载客类，是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，从事旅客运输的经营性飞行服务活动。

（2）载人类，是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，搭载除机组成员以及飞行活动必需人员以外的其他乘员，从事载客类以外的经营性飞行服务活动。

（3）其他类，是指通用航空企业使用符合民航局规定的民用航空器，从事载客类、载人类以外的经营性飞行服务活动。

载客类经营活动主要类型包括通用航空短途运输和通用航空包机飞行。载人类、其他类经营活动的主要类型由民航局另行规定。

2、我国通用航空行业发展历程

（1）我国通用航空行业的发展历程

在中国通用航空发展初期，随着人口增长和人民生活水平提高，农业现代化的需求快速增长，通用航空开始应用于大型农业领域，逐步应用于农业植保、林业监测、畜牧管理等，为后来的通航发展奠定了基础。通用航空的发展也受到了工商需求的驱动，工业需求主要包括工业基础性发展阶段所需要的地形勘察、航空测绘和资源勘探等方面的航空活动，这些领域对通用航空技术和设备的需求较高。而商业需求主要涉及货运、客运和航空邮政等方面，具有较大的发展空间与潜力。

进入 21 世纪后，中国通用航空行业与国际间不断合作，引进国际先进技术、管理经验和人才，促进了国内通用航空行业的提升和国际化发展。中国经济的快速增长、基础设施的不断完善推动了公共服务对通用航空的应用需求。在这一阶段，通用航空逐渐应用于医疗急救、灾害救援、森林防火、环境监测、海洋研究、公共执法辅助等公共服务领域。地方政府为通用航空行业的公共服务出台一系列扶持政策，推动通用航空行业的快速发展。此外，随着通用航空持续发展，民航管理部门陆续出台的政策和法规也逐步使通用航空行业的发展更具规范化。

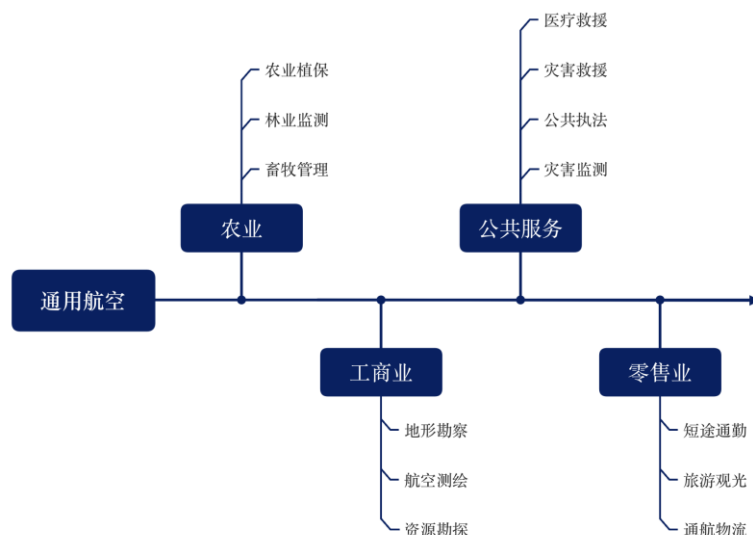


公共救援服务



零售观光旅行

近年以来，随着消费水平的提高和互联网应用的普及、通用航空基础设施的建设，通用航空行业得到了更好的发展条件，提高了通用航空的运行效率和安全性。通用航空市场开始向大众消费方向拓宽发展脉络，涉及旅游景区的飞行观光、商业定制化飞行需求等。大众消费者对个性化航空服务的需求不断增长。随着国家低空开放政策实施，空中游览、海岛飞行、短途通勤以及粤港澳跨境飞行等多种通航业务进一步发展。此外，技术进步和政策支持推动了通用航空行业向更多新兴领域拓展，如定制化航空物流、商业无人机技术的进一步推广和应用。

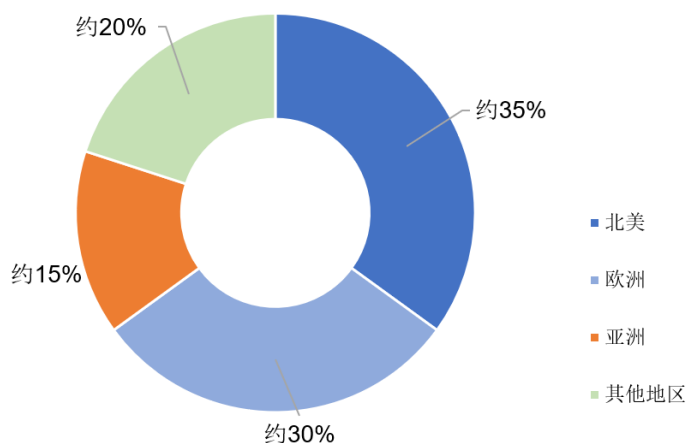


3、通航产业整体市场概况

（1）全球通航产业市场概况

根据 Global Insight Services 发布的《2021 至 2032 年直升机服务市场分析与预测报告》，2022 年全球直升机服务的市场规模为 319 亿美元，其中北美约占 35%，欧洲约占 30%，亚洲约占 15%，其他地区约占 20%。具体情况如下图所示：

图：2022 年全球通用航空市场格局



资料来源：Global Insight Services

可以看出，亚洲市场份额占比 15%，少于北美和欧洲市场，具有很大的增长潜力。目前，我国“十四五”规划及《“十四五”通用航空发展专项规划》强调了通用航空行业发展的目标和基础设施建设目标，且近年来随着国家空域管制改革的不断推进，我国通用航空行业将迎来快速发展。对比全球通用航空

服务业的市场规模，中国通航产业将有巨大的市场增长空间。

（2）我国通用航空产业主要应用场景

1）传统作业

通用航空作为国家战略新兴产业，与国家经济建设与社会发展紧密联系，在农业、工业、交通、服务等多个传统领域发挥重要作用。我国将不断推广农业航空作业，加强智慧农业融合，拓展农业植保，提升森林草原覆盖率。加强渔业资源空中巡查，助力现代海洋产业。强化服务国家能源战略，支持石油、电力、航空探矿等行业，保障能源安全，高效开发资源。拓展服务应用，支持人工影响天气、科学试验、空中广告等业务，满足多样化需求。其中保障国家能源体系稳定是通用航空的重要应用领域，主要包括海上油气平台飞行服务、海上风电飞行服务和电力巡线飞行服务。

①海上油气平台飞行服务

我国海上油气开采主要集中于中国海洋石油集团有限公司及其下属公司，根据中国海油 2022 年度业绩发布会，2022 年度中国海油共有 9 个新项目顺利投产，40 余个产能项目在建。渤海油田稳居中国第一大原油生产基地，南海东部油田提前达到上产目标，而渤海油田、南海油田为发行人主要直升机作业区域。根据《中国海洋石油集团有限公司“十四五”发展规划》，“十四五”期间，中国海洋石油将持续加大国内勘探开发力度，力争 2025 年油气产量超过 8,000 万吨。随着我国海洋油气的产量及勘探力度的不断加大，钻井平台作业时间也随之增长。根据中海油服《2022 年年度报告》，随着全球海上平台需求稳步上升影响，中海油服 2022 年度钻井平台作业 16,727 天，同比增加 2,645 天，增幅达 18.8%。海上油气开采、勘探开发活动的日益活跃将推动海洋油气直升机服务需求的持续攀升。

②海上风电飞行服务

根据《2021 年中国海洋经济统计公报》显示，2021 年全国海上风电新增并网容量 1,690 万千瓦，同比增长 4.5 倍，累计容量跃居世界第一，大量海上风电平台的建设及运维将赋予海上风电飞行服务更大的增长空间。

③电力巡线飞行服务

据中国电力企业联合会统计，2020 年我国输电线路回路长度达到 215.62 万千米，同比增长 9.16%。随着中国电力基础设施的不断完善和新能源的推广应用，电力巡检与维护市场将持续扩大，预计 2025 年通用航空电力巡线里程将达到 100 万公里。

2) 航空应急救援

“十四五”规划指出，为国家提升治理体系和治理能力，增强突发公共事件应急能力，提升自然灾害防御水平，要求迅速提升航空应急救援服务能力，提升服务能力，拓展服务领域，固化服务范式，充分发挥通用航空服务多元化公益场景效能。同时，急救医疗航空在中国已经显示出强烈的发展潜力，随着人口老龄化和医疗服务需求的增长，以及政府对医疗资源优化配置的重视，急救医疗航空市场有望在未来取得突破性发展。此外，通用航空的应急救援服务范围也包括警务巡逻、搜救救援、环境监测等多个领域。《“十四五”通用航空发展专项规划》明确支持应急主管部门、地方政府将通用航空纳入政府购买服务指导性目录，利用民航财政资金政策，支持通用航空应急服务能力提升，支持保险机构积极开发航空应急、医疗救护等领域的保险新产品，鼓励公益组织提供资金支持，组织拓展通用航空应急服务。

3) 通用航空培训

随着中国通用航空市场的快速发展，对飞行员、维修员等专业人才的需求迅速增加。因此，通用航空培训市场将迎来广阔的发展空间。我国政府出台了一系列政策来推动通用航空培训事业的发展。《“十四五”通用航空发展专项规划》支持应急主管部门、地方政府建立通用航空应急救援联合训练机制，加大上机专业人员、万能操作手的培训力度，优化驾驶员执照培养体系，推动飞行培训能力快速布局、高效扩容。同时，《“十四五”通用航空发展专项规划》指出到 2025 年，私用、运动驾驶员执照持有数将预期达到 8,200 人，相比 2022 年的 5,700 人增长约 44%。

4) 旅游观光航空

旅游观光航空在中国市场同样具有较大的发展潜力。我国不断推动低空旅游发展，支持文旅主管部门扩大空中游览、高空跳伞等对景区的覆盖，建立连

接景区、度假区、主题公园等旅游目的地的低空旅游网。居民收入的增长和旅游观光需求的提升，都将会使越来越多的消费者将尝试空中观光体验，预计市场规模将逐年扩大。

5) 民用无人机应用

近年来，无人机在中国市场的应用呈现出多元化趋势，涵盖了航拍摄影、物流配送、农业植保、安防巡查等领域。在国家政策的支持下，无人机行业将继续保持高速增长，市场空间庞大。根据《“十四五”通用航空发展专项规划》，到 2025 年，经营性无人驾驶航空器将相比 2022 年增加 8 万架，民用无人机驾驶员执照持有数增加 10 万人。

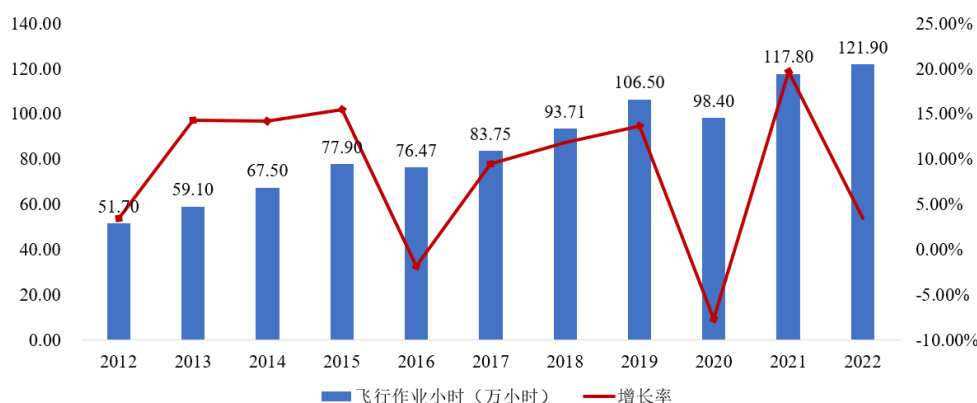
（3）现阶段我国通用航空行业的整体市场概况

2010 年，国务院、中央军委颁布实施《关于深化我国低空空域管理改革的意见》拉开了我国通用航空产业改革的大幕；2016 年《国务院办公厅关于促进通用航空业发展的指导意见》出台，使得我国通用航空产业迎来了快速发展的机遇，提出“5521”的发展目标；2021 年 2 月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，纲要提出“发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济”；2021 年，民航局“十四五”规划明确未来将继续推动运输航空和通用航空两翼齐飞，大力推进低空空域改革，进一步完善通用航空基础设施建设，为通航产业快速发展提供坚实基础。近年来，我国低空空域管理改革由点到面逐步推进，发展环境不断改善，市场活力逐步激发，通用航空飞行小时总量创历史新高，通用航空企业数量持续增长，通用航空飞行器数量不断增加，产业规模稳步扩大。

1) 通用航空飞行小时总量创历史新高

根据《2021-2022 中国通用航空发展报告》、《2022 年民航行业发展统计公报》，2022 年中国通用航空飞行作业时间达到 121.90 万小时，从 2012 年至 2022 年年复合增长率达 8.96%。

图：2012-2022 年中国通用航空飞行作业时间总量

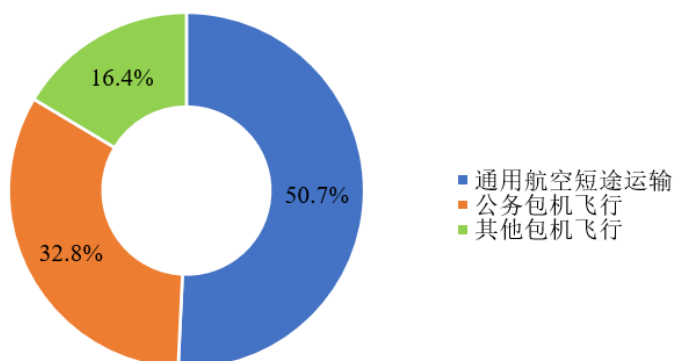


资料来源：《2021-2022 中国通用航空发展报告》《2022 年民航行业发展统计公报》

①载客类

2021 年我国全行业完成通用航空载客类作业 2.0 万小时，同比下降 19.1%，主要作业项目为通用航空短途运输、公务包机飞行等。

图：2021 年通用航空载客类主要项目作业时间分布

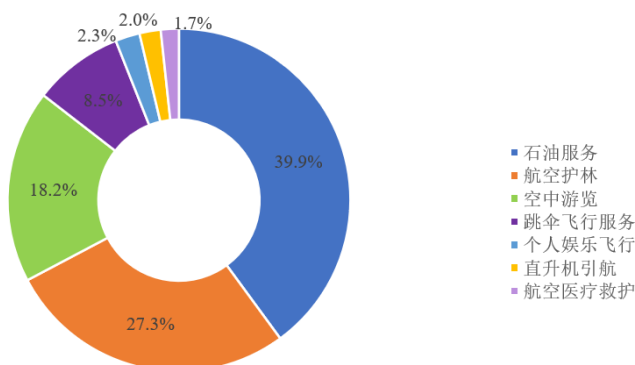


资料来源：《2021-2022 中国通用航空发展报告》

②载人类

2021 年我国全行业完成通用航空载人类作业 10.7 万小时，同比上升 17.0%，主要作业项目为石油服务、航空护林、空中游览等。

图：2021 年通用航空载人类主要项目作业时间分布

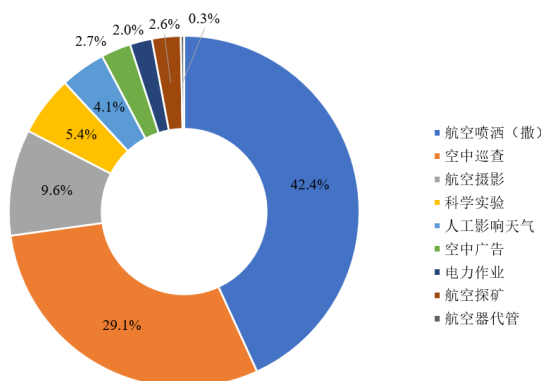


资料来源：《2021-2022 中国通用航空发展报告》

③其他类

2021 年我国全行业完成通用航空其他类作业 59.1 万小时，同比上升 14.1%，主要作业项目为航空喷洒、空中巡查、航空摄影、航空探矿等。

图：2021 年通用航空其他类主要项目作业时间分布



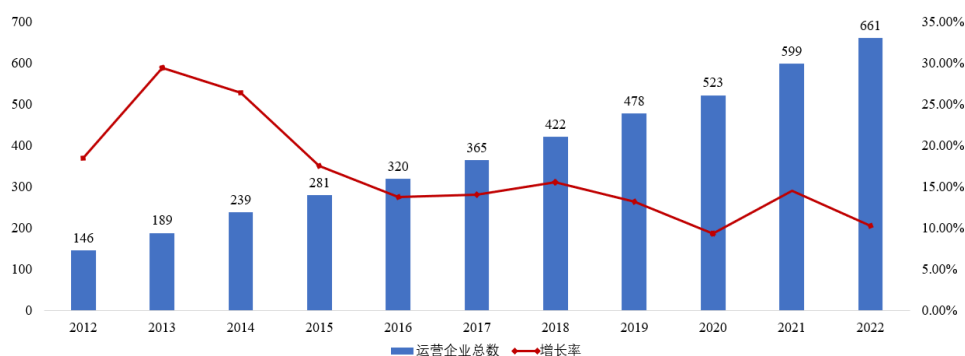
资料来源：《2021-2022 中国通用航空发展报告》

2) 通用航空企业数量持续增长

根据《2021-2022 中国通用航空发展报告》、《2022 年民航行业发展统计公报》，2022 年中国获得通用航空经营许可证的通用航空企业数量达到 661 家，同比增长 10.52%，从 2012 年至 2022 年年复合增长率达 16.3%。

中国通用航空产业正处于蓬勃发展的阶段，引起众多企业家们广泛关注和踊跃参与。企业整体情况方面，全国约有 80%以上的通航企业规模小，处于起步阶段，盈利能力较弱，而少数规模较大的通航企业凭借技术资源、人才资源、航线资源等优势，市场占有率较高，盈利能力较强。

图：2012-2022 年中国通用航空运营企业数量（单位：个）

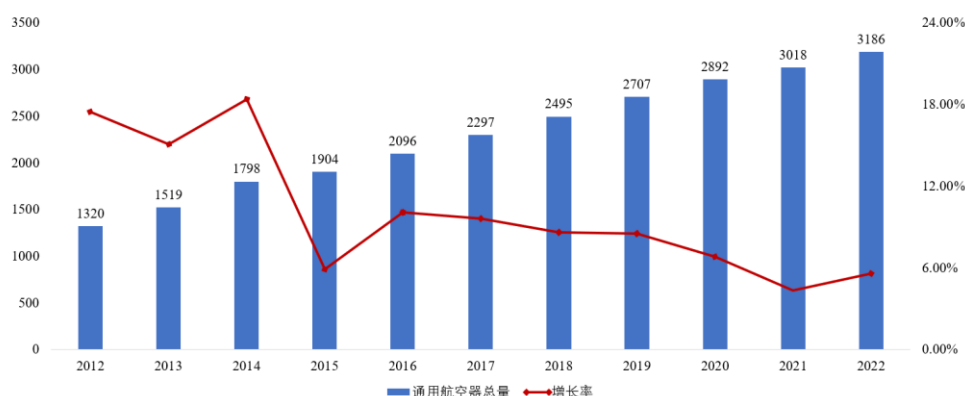


资料来源：《2021-2022 中国通用航空发展报告》《2022 年民航行业发展统计公报》

3) 通用航空航空器数量不断增加

根据 2012 年至 2022 年《民航行业发展统计公报》，2022 年中国通用航空在册航空器总数达到 3,186 架，同比 2021 年增长 5.57%，从 2012 年至 2022 年年复合增长率达 9.21%。目前，我国通用航空在册航空器总数保持持续稳定增长的趋势，为我国通用航空行业发展奠定良好基础。

图：2012-2022 年末中国在册通用航空器数量（单位：架）

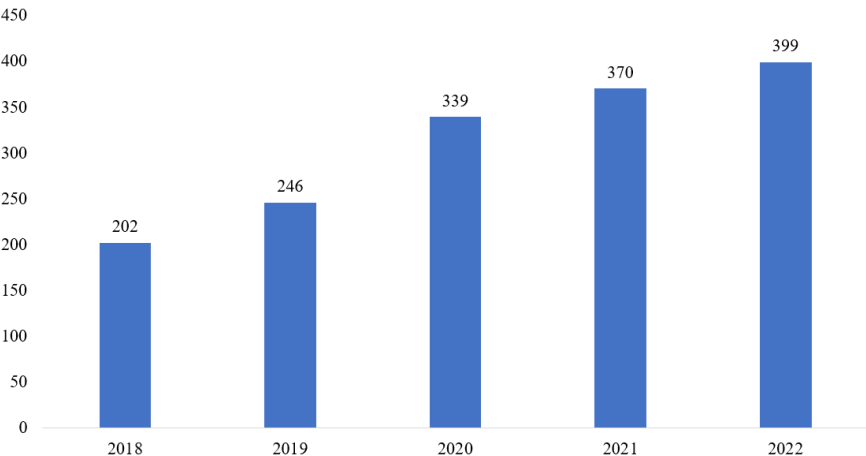


资料来源：2011-2022 年《民航行业发展统计公报》

4) 通用机场数量稳定增长

根据 2018 年至 2022 年《民航行业发展统计公报》，中国在册管理的通用机场数量从 2018 年 202 个增长至 2022 年的 399 个，年复合增长率达 18.55%，2022 年较去年同比增长 7.84%。目前，我国在册管理的通用机场数量保持持续稳定增长的趋势，为我国通用航空综合基础保障体系发展奠定良好基础。

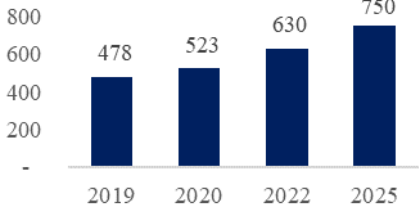
图：2018-2022 年我国在册管理的通用机场数量（单位：个）



数据来源：2018-2022 年《民航行业发展统计公报》

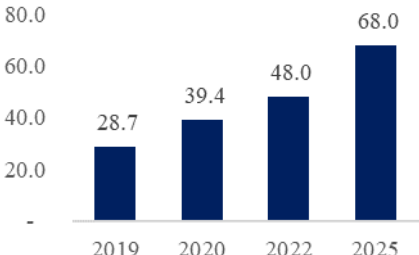
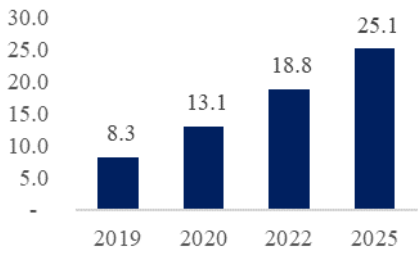
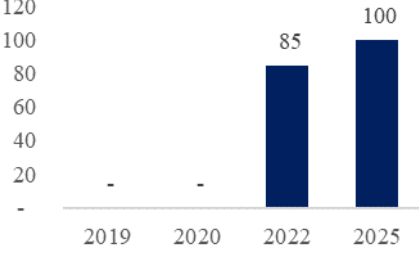
从上述情况可知，我国通用航空市场正在稳定发展，根据《“十四五”通用航空发展专项规划》，在政策指引和市场需求的带动下，我国通用航空市场在“十四五”通用航空发展目标的引导下有望持续向好。

图：“十四五”期间通用航空发展目标

维度	指标		2019 年	2020 年	2022 年	2025 年
安全	通用航空 ¹ 死亡事故万时率 五年滚动值		0.058		/	0.08
规模	企业数量 (家)	通用航空（有人 机）企业				
		通过用航空（无人 机）企业				

注 ¹：统计范围不含非法飞行和私用飞机。

维度	指标		2019 年	2020 年	2022 年	2025 年										
	飞行小时 (万小时)	飞行量 (含无人机)	<table><tr><th>年份</th><th>飞行量 (含无人机)</th></tr><tr><td>2019</td><td>106.5</td></tr><tr><td>2020</td><td>281.1</td></tr><tr><td>2022</td><td>350.0</td></tr><tr><td>2025</td><td>450.0</td></tr></table>				年份	飞行量 (含无人机)	2019	106.5	2020	281.1	2022	350.0	2025	450.0
		年份	飞行量 (含无人机)													
2019	106.5															
2020	281.1															
2022	350.0															
2025	450.0															
		其中：无人驾驶航空器综合管理平台飞行量	<table><tr><th>年份</th><th>其中：无人驾驶航空器综合管理平台飞行量</th></tr><tr><td>2019</td><td>125</td></tr><tr><td>2020</td><td>183</td></tr><tr><td>2022</td><td>210</td></tr><tr><td>2025</td><td>250</td></tr></table>				年份	其中：无人驾驶航空器综合管理平台飞行量	2019	125	2020	183	2022	210	2025	250
年份	其中：无人驾驶航空器综合管理平台飞行量															
2019	125															
2020	183															
2022	210															
2025	250															
通用航空器期末在册数（架）			<table><tr><th>年份</th><th>通用航空器期末在册数（架）</th></tr><tr><td>2019</td><td>2,707</td></tr><tr><td>2020</td><td>2,892</td></tr><tr><td>2022</td><td>3,000</td></tr><tr><td>2025</td><td>3,500</td></tr></table>				年份	通用航空器期末在册数（架）	2019	2,707	2020	2,892	2022	3,000	2025	3,500
年份	通用航空器期末在册数（架）															
2019	2,707															
2020	2,892															
2022	3,000															
2025	3,500															
经营性无人驾驶航空器数（万架）			<table><tr><th>年份</th><th>经营性无人驾驶航空器数（万架）</th></tr><tr><td>2019</td><td>8</td></tr><tr><td>2020</td><td>13</td></tr><tr><td>2022</td><td>17</td></tr><tr><td>2025</td><td>25</td></tr></table>				年份	经营性无人驾驶航空器数（万架）	2019	8	2020	13	2022	17	2025	25
年份	经营性无人驾驶航空器数（万架）															
2019	8															
2020	13															
2022	17															
2025	25															
私用、运动驾驶员执照持有数（人）			<table><tr><th>年份</th><th>私用、运动驾驶员执照持有数（人）</th></tr><tr><td>2019</td><td>4,736</td></tr><tr><td>2020</td><td>4,950</td></tr><tr><td>2022</td><td>5,700</td></tr><tr><td>2025</td><td>8,200</td></tr></table>				年份	私用、运动驾驶员执照持有数（人）	2019	4,736	2020	4,950	2022	5,700	2025	8,200
年份	私用、运动驾驶员执照持有数（人）															
2019	4,736															
2020	4,950															
2022	5,700															
2025	8,200															
民用无人机驾驶员执照持有数（万人）			<table><tr><th>年份</th><th>民用无人机驾驶员执照持有数（万人）</th></tr><tr><td>2019</td><td>6.7</td></tr><tr><td>2020</td><td>8.9</td></tr><tr><td>2022</td><td>12.0</td></tr><tr><td>2025</td><td>22.0</td></tr></table>				年份	民用无人机驾驶员执照持有数（万人）	2019	6.7	2020	8.9	2022	12.0	2025	22.0
年份	民用无人机驾驶员执照持有数（万人）															
2019	6.7															
2020	8.9															
2022	12.0															
2025	22.0															

维度	指标		2019 年	2020 年	2022 年	2025 年
	在册通用机场数 (个, A、B 类合计)					
服务	应急救援	开展航空应急救援的省份数量 (个)	19	19	≥22	≥25
	航空消费	空中游览、航空运动等参与人数 (万人次)				
	通航运输	通航运输开通省份 (个)	17	19	≥22	≥25
		旅客运输量 (万人)				
	传统作业	农业作业面积 (含无人机, 亿亩)				
		电力巡线里程 (含无人机, 万公里)				

4、通用航空行业发展趋势

(1) 我国加快构建现代能源体系，通用航空为国家能源安全保驾护航

《“十四五”现代能源体系规划》中明确提出我国要增强能源供应链稳定

性和安全性，增强油气供应能力，不断增强风险应对能力，保障产业供应链稳定和经济平稳发展。通用航空作为海上油气、海上风电、电力巡线的重要后勤保障方式，市场需求将迎来较大提升。

1) 海洋油气开发需求日益增长，助力直升机海洋油气服务持续扩容

由于海上气象条件与环境复杂，且存在恶劣天气下的抢险救援任务需求，直升机往返海上油气平台是运送油气平台作业人员、器材设备或执行其他后勤支援工作的主要手段。根据《“十四五”现代能源体系规划》，为强化战略安全保障，推进化石能源开发生产环节碳减排，我国将加大国内海洋油气勘探开发，提高海上油气平台供能中的电力占比。

2) 海上风电的规模化开发，赋予直升机海上风电飞行服务更大的增长空间

海上风电平台需要使用直升机运输往返运送施工人员、维修人员、值守人员、器材设备或执行其他后勤支援工作。2020年9月，我国提出针对碳排放的“双碳”战略，即兼顾经济发展与绿色经济转型，力争2030年前实现“碳达峰”和2060年前实现“碳中和”。其中，发展可再生能源是推动我国能源结构调整的重要措施。《“十四五”现代能源体系规划》明确鼓励建设海上风电基地，推进海上风电向深水区布局，以京津冀及周边地区、长三角、粤港澳大湾区等为重点，统筹推动海上风电规模化开发。

3) 电网运维管理工作压力不断增长，扩大直升机电力巡线飞行服务需求

我国特高压、跨区直流和500kV及以上电力线路需要依靠直升机进行精细化巡视、航空测量、通道巡视、灾后电网评估，并开展检修和吊装作业。

《“十四五”现代能源体系规划》强调要维护能源基础设施安全，确保重要输电通道安全，强化设备监测和巡视维护。输电线路作为电力传输的“大动脉”，除线路功率造成的损耗外，还可能因为雷击、覆冰、泥石流、风偏放电、线路污染、植被生长、动物风筝触碰等外界因素造成故障与输电损失。随着电网规模的持续扩大，电网运维管理工作的难度亦不断上涨，我国直升机电力巡线飞行服务的需求量有望进一步增长。

(2) 民航空域资源释放程度较低，低空空域改革助力通航发展

通用航空作业空域低，大部分集中于3,000m以下高度，多数通航航空器作

业高度低、体积较小、飞行速度较慢，对于低、慢、小的飞行目标探测、识别与管理，是各国低空空域管理的棘手难题。我国不断推进低空空域管理的配套改革，“十四五”期间，低空空域管理改革逐步在全国更大范围展开。广西提出要积极对接中央空管委、民航局等国家部委，争取纳入国家低空空域改革试点省。江苏、浙江、广东、重庆等省市编制了“十四五”低空空域管理改革和通航发展规划，强调要充分利用低空空域管理改革契机，成立低空空域协同管理机构，支持有条件的地区和有通航产业基础的地区开展低空空域管理改革先行先试，加快推进低空飞行服务保障体系建设，推动简化低空目视航线飞行计划申报审批环节，提升空域利用率和使用效率，有望助力我国通用航空的持续繁荣。

（3）我国通用航空机场密度不足，多省机场布局注入发展动力

通用航空机场是通航航空器的起降平台，其建设需考虑空域条件、气象条件、电磁环境、净空环境、环境影响以及与城乡建设和土地利用规划的相容性。目前，我国通用机场布局有待完善，根据《民航行业发展统计公报》，2022 年我国净增通用机场 29 个，全国在册管理的通用机场数量 399 个。据统计，2018 年我国每万平方公里拥有的通用机场数量 0.42 个，仅为美国的 24.71%；每百万人拥有的通用机场数量 0.29 个，仅为美国的 0.46%。我国通用机场密度较低、分布不均，为此，我国在多省份试点通用航空机场体系化建设，普遍提出了至少覆盖市一级行政单位的规划目标，为我国通用航空注入新的发展动力。

（4）公共服务市场和消费市场需求将成为新的行业增长点

“十四五”规划指出各级政府应加强和完善航空应急救援体系与能力，科学调整应急物资储备品类、规模和结构，提高快速调配和紧急运输能力，强调了应急救援体系的重要性，提高了通用航空在应急救援体系中的战略地位。

《“十四五”通用航空发展专项规划》支持应急主管部门、地方政府将通用航空纳入政府购买服务指导性目录，支持应急主管部门、地方政府加大服务购买力度，打造服务样板，深化拓展通用航空在森林草原防灭火、防汛抗旱、地震和地质灾害、堰塞湖等抢险救灾领域的应用。《“十四五”应急救援力量建设规划》提出加快构建大型固定翼灭火飞机、灭火直升机与无人机高低搭配、布

局合理、功能互补的应急救援航空器体系。

目前上海、江苏、浙江、福建、广东、四川、重庆、西藏、甘肃、青海等省市均响应“十四五”规划制定了航空应急救援保障体系的发展方针，预计未来各级政府应急管理部门对通用航空公共服务的采购将不断提高。

《“十四五”通用航空发展专项规划》支持通航新兴消费扩容提质，以满足多样化新兴消费需求为目标，大力支持通用航空服务产品创新，提升产品供给能力，壮大航空人口规模，推动通用航空大众化发展。《扩大内需战略规划纲要（2022-2035 年）》提到要扩大文化和旅游消费，加快培育海岛、邮轮、低空、沙漠等旅游业态，释放通用航空消费潜力。《通用航空短途运输管理暂行办法》和《通用航空企业短途运输旅客服务规范》也使短途运输及公务飞行业务更加规范。随着空域逐渐放开，通航消费市场不断规范，多项利好政策支持通航消费持续发展。

从通用航空产业特点及成熟国家的发展情况来看，消费市场是通用航空产业很重要的领域，FAA 统计数据显示，私人用途和短途运输在美国通用航空飞行总时长中占据 70.56%，是美国通用航空产业最重要的构成。看国内市场潜力，我国通航消费迎来新的发展机会，根据《2021-2022 中国通用航空发展报告》，2021 年新的一批短途运输航线开通，山东“环鲁飞”短途运输航线成形，民航客机接驳直升机摆渡的城市商务飞行在深圳宝安机场首现，全国已运营的通用航空短途运输航线达到 108 条。星越通用航空大数据平台的数据显示，截至 2021 年底，空中游览人数达到 37 万人次，娱乐跳伞人数达到 8.7 万人次，全国航空飞行营地已经达到 382 个，通航俱乐部有 428 家，低空旅游、航空运动、通航休闲娱乐市场潜力开始显现。

综上所述，在政策支持及市场需求的刺激下，公共服务市场和消费需求将成为新的行业增长点。

（5）通用航空产业链和航空技术不断完善，通航基础设施建设不断完善

1) 航空器制造技术持续进步

通用航空器为通用航空核心产业链上游，制造技术为该产业链关键点。在通用航空器研发、制造方面，我国机型偏少，整机研发、生产技术水平同国际

相比有较大差距。但是随着我国不断加大先进技术研发力度和全面实现现代化建设，航空器正在逐渐实现国产替代，国内不断改进的先进的材料技术和制造工艺技术的进步将促使航空器制造技术持续进步。

2) 通航基础设施建设不断完善

“十四五”规划提出我国将稳步建设支线机场、通用机场和货运机场，积极发展通用航空，保障体系基础设施建设的推进将不断完善。

综上所述，随着我国通用航空产业链和航空技术不断完善，通航基础设施建设不断完善。

（四）通用航空行业竞争格局和市场化程度

我国通用航空传统业务的参与者多为大型国有企业，如公司、中信海直、中国通用航空、中国飞龙、北大荒通用航空等。其中，由于直升机海上油气业务对通用航空企业的飞行技术、保障能力、安全记录均提出了较高要求，目前市场的主要参与者为发行人、中信海直、中国通用航空，因此发行人在海上油气业务上与客户具有一定的议价能力，业务收入及毛利率较为稳定。

同时，公司在新兴作业市场与消费娱乐市场面临较为充分的市场竞争。通用航空的蓬勃发展吸引了大量民营资本，我国陆续成立了大量从事新兴作业或消费娱乐业务的通用航空公司，但普遍规模不大、飞行量较少。

（五）行业进入的主要壁垒

1、技术与管理壁垒

通用航空各类业务差异明显、作业环境复杂、作业量较大，对生产安全提出较高要求。筑牢安全防线是通航企业的首要任务，需不断加强安全管理，坚持安全培训，提高典型特情与故障处置能力；实施安全绩效考核制度评价体系，加强隐患排查和风险评估，完善应急预案和飞行手册；强化维修质量保障工作，预防多发性、常见性安全风险。综上，通用航空行业存在技术与管理壁垒。

2、资质壁垒

通用航空业务开展需具备相关资质，包括《小型商业运输和空中游览运营

人运行合格审定规则》中的运行合格证，以及关于各类业务的飞行器、场地、设备、人员的各项要求；《特殊商业和私用大型航空器运营人运行合格审定规则》中以取酬为目的的农林喷洒、直升机机外载荷、跳伞飞行以及大型航空器的私用飞行运行合格证；《民用航空器维修单位合格审定规定》中的民用航空器维修许可证，申请航空器维修许可证需满足厂房、设备、人员、技术、质量、安全等方面的各项硬性要求；《民用航空器维修培训机构合格审定规定》中申请的维修培训机构合格证的资质要求以及《民用航空器驾驶员学校合格审定规则》中的驾驶员学校合格证，申请须满足相关训练规范及关于人员、机场、航空器、设施、训练课程和记录的相关要求。

综上所述，企业全面开展通航业务需要一定的行业积累并申请多种资质，因此通用航空业务存在资质壁垒。

3、资金壁垒

海上油气平台飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等业务具有较高资金、安全、技术门槛。通航企业承接该类业务，需在安全保障、基础设施、人员训练等方面有较大投入，满足甲方及监督方要求。例如，从事海上油气平台飞行业务，必须拥有先进的大中型直升机，以及配套的通航机场、机库等基础保障设施，该特点决定了该类业务的重资产属性。目前，我国大多数通航企业规模小、飞行量少，达到客户的重资产、高标准招标门槛存在一定难度。综上，通用航空行业存在资金壁垒。

4、人才壁垒

飞行员是通用航空企业的宝贵人力资源，从航校毕业的飞行学员需要足够的实践经验才能承担航线运输驾驶员的责任，且海上飞行需要具备仪表作业能力，风电飞行服务需要掌握高难度悬停绞车作业能力，飞行员也需要通过模拟机培训满足日常训练要求，建立经验丰富的飞行机队不仅需要高昂的成本，还需要充足的时间。综上，通用航空行业存在人才壁垒。

（六）影响行业发展的有利及不利因素

1、有利因素

（1）通航产业战略地位提升，“五大领域、两大保障”规划提质增效

通航产业潜在需求大，通用航空的飞行机动灵活、快速高效，作业可覆盖农、林、牧、渔、工业、建筑、科研、交通、娱乐、市政民生等多个领域，“十三五”期间，我国提出通用航空与运输航空“两翼齐飞”指导方针，通用航空战略地位进一步提升，服务保障体系配套不断完善，促进通用航空市场发展。

《国务院关于加强培育和发展战略性新兴产业的决定》指出，“重点发展以干支线飞机和通用飞机为主的航空装备，做大做强航空产业。加强……支线航空与通用航空……等领域的市场配套基础设施建设。”

“十四五”期间，中国民航局印发《“十四五”通用航空发展专项规划》，旨在建设民航强国战略，并提出“五大领域、两大保障”，其中，“五大重点领域”包括公益服务、新兴消费、短途运输、无人机应用和传统业态等五大重点领域，“两大保障”包括基础保障、行业治理等两大保障体系。具体规划情况如下：

规划框架	重点任务	任务内容
五大重点领域	公益服务提能增效	围绕应急救援和医疗救护，拓展应急救援场景，打造服务范式，推动安全 and 质量融合管理，助力民机研制，在空地保障、实训演练、资金等方面加大支持力度，推动公益服务能力提升。
	新兴消费扩容提质	以满足多样化消费需求为目标，大力支持服务创新，落实安全责任，推动降低成本，精准对接需求，壮大消费群体，推动通用航空大众化发展。
	通航运输连线成网	发挥通用航空“小机型、小航线、小航程”的特点，拓展服务网络，加强安全管理，推动干支通便捷出行，加大机场、时刻、资金等方面保障措施，打通航空运输服务“微循环”。
	无人机广泛应用	坚持包容审慎，支持应用领域创新，在适航、运营、社会化管理等方面创新行业管理，加大适航、科研支持力度，推动无人机驱动的低空新经济发展。
	传统作业巩固提升	坚持巩固优势，提升服务广度深度，加强设施保障，健全标准体系，提高作业质量，进一步拓展工农作业新场景。
两大保障体系	夯实资源保障能力	包括优化空域管理、完善地面保障、优化飞行保障、加强人才培养、加大创新驱动、培育航空文化等六方面任务。
	持续提升治理能力	包括完善法规体系、优化管理机构、改进治理手段、加强协同互促等四方面任务。

（2）助力经济的高质量发展，通航运营产业持续向好

在通航发展较快的国家和地区，通航产业已成为国民经济的重要组成部分，对当地的经济建设作出了重要贡献。我国经济已进入高质量发展阶段，面临结构性、周期性问题带来的机遇与挑战，通航产业作为生产工具或消费物品，对服务国民经济，不断提振我国经济发展质量与国民消费水平，具有重要价值。

（3）我国配套政策不断完善，改革红利将逐步释放

我国民航局出台的《通用航空经营许可管理规定》《通用机场分类管理办法》等文件降低了通用航空的准入门槛，简化经营许可程序；分类简化了通用机场的建设取证标准；降低了企业设立时对基地机场的要求等。

随着国家《“十四五”通用航空发展专项规划》及各地支持通用航空发展的相关政策进一步出台，在空域资源、地面保障资源、专业人才资源等领域制定并实施一系列改革措施，通用航空改革红利将逐步释放，为通航发展带来历史性发展机遇，促进通航产业的持续健康发展。

2、不利因素

（1）我国通航飞行员存缺口，飞行专业人才争夺激烈

稳定、高素质的人才队伍是支持通航企业稳步发展的有力保障，但根据《中国民航驾驶员发展年度报 2022 年版》，截至 2022 年 12 月 31 日，我国通用航空企业的在职驾驶员执照数仅 3,725 人。通用航空专业人员培养周期长、技术标准高，导致从业人员较实际需求缺口大，业内各企业人才争夺激烈。

（2）我国低空空域资源紧张，通航作业效率受影响

我国低空空域资源较为紧张，对通航航空器飞行尚有严格限制。另外，航空器的飞行时间、起降地、经停点、飞行航线须严格按照报备飞行计划执行，因此复杂的流程审批使航空器作业时间延长，且提高了通航业务的运营门槛。

（七）行业技术水平及技术特点、行业特有的经营模式及行业特征

1、行业技术水平及技术特点

通用航空行业是高技术含量的行业，经营运行资质的取得需要企业在技术水平、机队规模、人员完整度、运营管理水平等多方面达到相应标准，通过民

航局相关批准，方可取得。通用航空行业的技术水平及特点主要体现在飞行驾驶技术、安全保障能力两个方面，具体如下：

飞行驾驶技术方面，通用航空通常使用小型飞机或直升机作业，不同的作业项目具有各自的技术要求和质量标准，因此专业性极强。此外，通用航空主要在野外进行低空或超低空作业，地形差异较大，易受到气候条件和地理条件的制约和影响，对于飞行员的驾驶技术要求极高。

安全保障能力方面，安全飞行是通用航空企业的核心关注点，为有效保证飞行的安全性、可靠性，通用航空公司飞行员均需经过长时间培训和实操经验，并取得相应的专业技术资格。此外，通用航空行业作业范围广、作业空域低、作业时效性强，对于通用航空公司航空器检修、运行监控、保障服务都提出了极高的要求。

2、行业特有的经营模式

在通用航空运营服务方面，相比运输航空，通用航空飞行专业技能要求更高，且部分通用航空作业飞行难度更大，安全风险较高，因此通用航空航空器所有者或通用航空服务需求方通常会向通用航空企业寻求专业的运营服务。

通用航空企业常见运营服务收费模式如下：

（1）“固定费用+飞行小时”收费：固定费用和飞行小时费分别核算。在直升机使用期内，通用航空企业根据直升机的服务期限收取固定费用，以满足客户 7*24 小时的直升机使用需求，或覆盖直升机运营的固定成本；另外再按照服务期内的实际飞行时间收取飞行小时费以覆盖变动成本。

（2）服务里程收费：按照公里数收取费用，并且根据巡检的精细程度制定不同的公里收费标准。此外，部分航空急救主要费用也按照飞行距离收费。

（3）服务时间收费：客户按照实际飞行时间支付服务费用。收费标准可能会根据飞机型号、航线、飞行时间等因素进行计算。对于某些期限较长的包机业务，也可约定合同期内的保底飞行小时数，最终按整个服务期内的保底飞行数与实际飞行小时数以孰高结算。

（4）乘员数量收费：客户需要支付一定的服务费用，按照乘客人数和航班

次数计算收费。收费标准可能会根据航线、机型、服务类型以及安全保障等因素进行计算。

（5）总包式收费：对于某服务项目客户一次性或分期支付总包费用，整个项目的服务费用在合同签订之时已确定。收费标准会根据飞机型号、服务时间、服务内容等因素进行确定。

在通用航空保障服务方面，通用航空涉及监测维修、飞行培训等细分市场。其中，近年来检修外包模式兴起，已布局通用航空飞行、维修业务一体化的企业将拥有更强的市场竞争力。

3、行业特征

公司所处通用航空行业在不同细分领域，具备不同的周期性、季节性与区域性特征。

（1）周期性

通用航空行业的发展水平与宏观经济发展水平具有相关性。国内外宏观经济的周期性波动，可能会影响我国海上油气开发、各类空中作业、公务包机出行需求等，进而影响通用航空行业的业务量；同时，国内外宏观经济的周期性波动，会影响国际油价、航材价格等因素，并引起通用航空企业相关收入、成本的波动，进而可能影响通用航空企业的经营业绩。

（2）区域性

我国通用航空细分业态存在较为明显的区域性特征，海上油气、海上风电业务主要分布在我国沿海省份；护林通用航空业务主要以我国东北和云南两大通用航空的护林作业基地为中心辐射。伴随我国空中活动不断增多，预计通用航空的发展主要集中于经济发达及有通勤需要的地区。

（3）季节性

受天气和中国传统节日的影响，通航直升机的飞行需求量而有所变化。部分通用航空细分业态存在较为明显的季节性特征，通常在台风季节，海上油气、海上风电业务的通航飞行需求会有上升；空中游览、跳伞飞行等娱乐消费通用航空业务，通常在假期需求较为旺盛；而我国护林通用航空业务随我国森

林火灾多发期的防灾、减灾需求而有所变化；农业通用航空业务主要分布在夏秋两季等。

（八）发行人所处行业与上、下游行业之间的关联性，上下游行业发展状况对本行业及其发展前景的影响

1、行业与上下游产业的关系

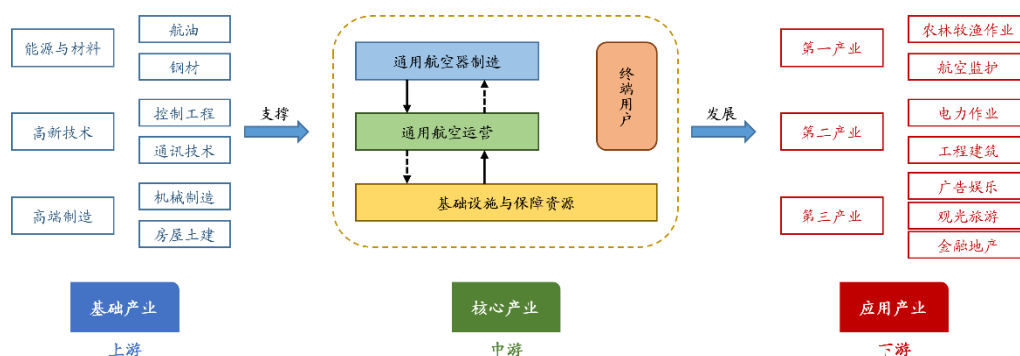
通用航空行业可以分为基础产业、核心产业和应用产业三大部分，产业链条十分庞大。核心产业为通用航空最重要的部分，包含通用航空器制造、通用航空运营及基础设施与保障资源三部分，基础产业为通用航空产业的上游，为核心产业提供资源、技术等支撑；应用产业为通用航空的下游，主要是通用航空作为生产、作业工具或娱乐消费媒介等应用于等国民经济三大产业中，是通用航空行业与用户终端实现交互及盈利的过程。

从通用航空产业的产业链来看，上游中的核心原材料除金属原材料、燃料等基础原材料外，还包括核心零部件的供应，如发动机、机翼等；以及各种软硬件的供应，主要为通用航空器制造提供资源保障和技术基础。

中游主要为通用航空运营，主要包括通用机场建设、服务、人员培训、航空器的维修保养等。一般来讲，通用机场建设主要依赖于国家及地方政策的推动。

从下游应用领域来看，通用航空应用范围较广，主要是通用航空作为生产工具或消费物品服务于国民经济三大产业。若从航空器的用途分类来看，可根据下游应用的不同大致分为公务包机、短途飞行、航空作业、飞行训练和娱乐运动五大类，分别应用于公/私务飞行、工农业应用、人员培训、搜索救援、娱乐活动等领域。

图：通用航空上中下游产业图示



资料来源：民航资源网，东兴证券研究所

2、通用航空核心产业结构

通用航空核心产业链条主要包含三个板块：通用航空运营、通用航空制造与综合服务保障。

（1）通用航空运营

通用航空运营业务范围涉及通用航空飞行管制条例中规定的各种通用航空活动，是围绕通用航空活动开展各种运营的产业。

（2）通用航空器制造

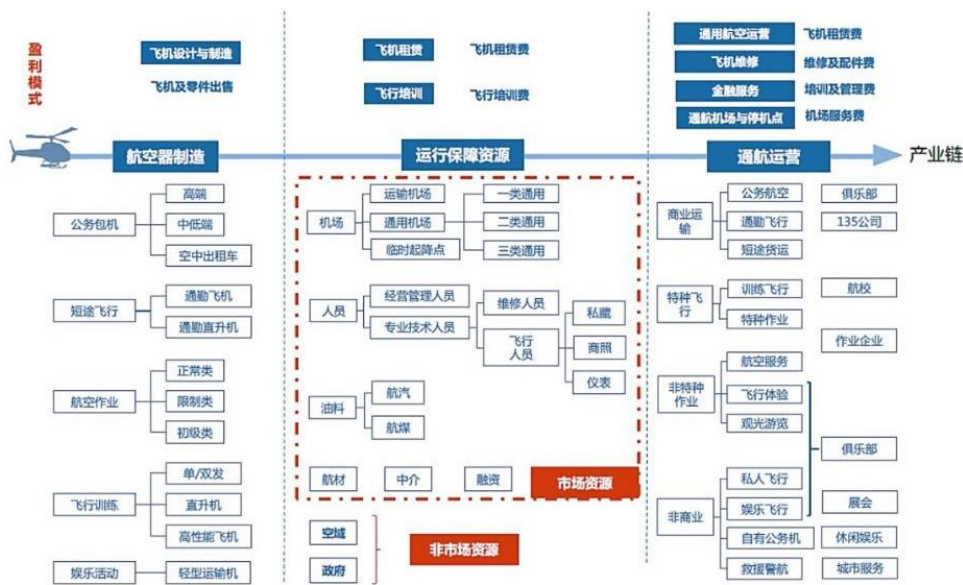
通用航空器制造可以分成特种设备制造和航空器制造，特种设备用户包括机场、空中交通管制、航空公司、航空油料等，如登机桥、民航特种车辆等专用设备，主要涵盖民航特种设备的研发、制造、维护等环节。航空器制造涵盖航空器的研发、制造、维修等环节。

（3）通用航空综合服务保障

通用航空综合服务保障指为满足通用航空运营环境需要而构建的服务保障产业集群，包括机场运营、地面保障服务、空中交通管制、航务代理、航空教育培训以及油料航材供应等业务。

通用航空核心产业内部各板块关联性强，具有高效益、高风险、高附加值、高技术的特征，其产业链由运营、制造、培训、维修、物流与其他衍生产业组成，这些产业之间协调运转。总体来看，通用航空核心产业的发展将形成特色明显的庞大产业集群，从而对现代服务业、现代制造业和高新技术产业的协同发展起到很强的带动作用。

图：通用航空核心产业链图示



资料来源：中投顾问产业研究中心

3、我国通用航空核心产业各环节相关性分析

通用航空运营及其他两个板块构成了整体的通用航空核心产业链，它的发展对整个产业链起到引导及带动作用，通用航空运营与其他两个板块构成的环节关联度将关系到产业链的整体运营效率问题，对整个产业链的综合竞争力和可持续发展起着至关重要的作用。

通用航空器研发、制造为通用航空核心产业链上游，航空器的研发、制造技术将直接影响通用航空运营的成本，航空器的制造成本将直接传导至通航运营企业的固定成本，航空器的核心技术将影响折旧年限以及油耗等可变成本，航空器的安全性、稳定性、功能全面性将影响通航运营的盈利能力甚至下游市场需求。通用航空器的研发、制造环节技术难度高、迭代时间长，其技术突破难度大，随着我国先进制造业的不断发展，未来技术突破将为我国通航产业带来变化。

通用航空综合基础保障为通用航空核心产业链中游，机场的设施及位置将影响通航运营的服务范围、航线数量和服务种类，加油点、通讯设施、合格停机坪的位置及数量将影响通航运营企业的服务能力和服务安全性，进而影响下游需求。随着我国按照“十四五”规划对通航体系的建设目标不断落实，中国通用航空综合基础保障体系将持续完善。

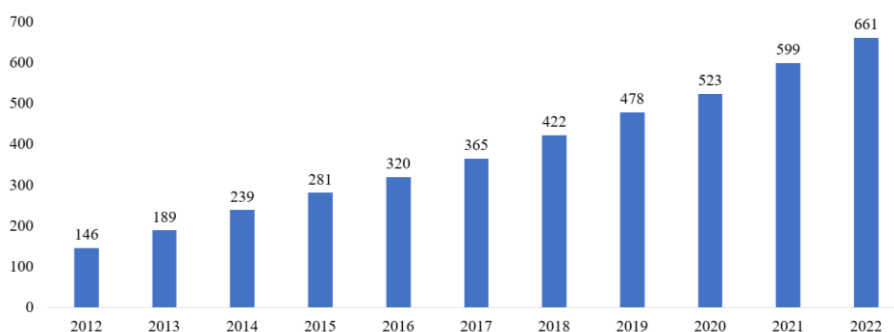
三、发行人的行业竞争地位

（一）发行人的市场占有率、近三年的变化情况及未来变化趋势

我国通航传统业务的参与者多为大型国有企业，如发行人、中信海直、中国通航、中国飞龙、北大荒通航等。在国内市场直升机海上油气业务对通航企业的飞行技术、保障能力、安全记录均提出了较高要求，目前市场的主要参与者为发行人、中信海直、中国通航。

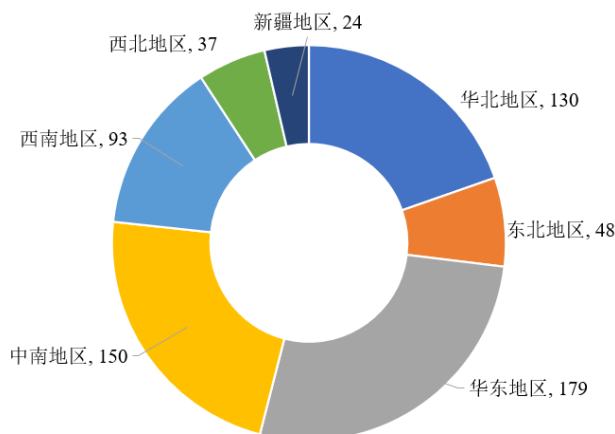
同时，公司在新兴作业市场与消费娱乐市场面临较为充分的市场竞争。通用航空的蓬勃发展吸引了大量民营资本，我国陆续成立了大量从事新兴作业或消费娱乐业务的通航公司，但普遍规模不大、飞行量较少。据统计，截至 2022 年底我国获得通用航空经营许可证的通航企业 661 家（不包含无人机通航企业），主要集中于华东、中南、华北地区，通航企业总数同比增长 10.52%，基于 2012 年的 10 年年均复合增长率为 16.31%。

2012-2022 年我国获得通用航空经营许可证的企业数量（单位：家）



数据来源：2012-2022 年《民航行业发展统计公报》

2022 年我国各地区获得通用航空经营许可证的企业数量



数据来源：《2022 年民航行业发展统计公报》

据民航局统计，2022 年底我国通用航空在册航空器总数达到 3,186 架，通航企业 661 家，平均每家运营飞行器仅 4.82 架，而我国 80%以上的通航企业运营飞行器数量在 5 架以下。公司运营直升机 29 架，具备从事海上油气平台、海上风电、应急救援、电力巡线飞行服务等高门槛业务的飞行技能与飞行资质，并且已连续安全运营 24 年。

公司持续在经营业绩、业务种类、机队规模、装备水平、专业人才数量、飞行技术、维修技术以及运营管理体系长期保持行业领先水平，坚持服务国家战略，抢抓行业发展机遇，锚定目标攻坚克难，抢抓机遇乘势而上，努力开创高质量发展新局面。

截至 2022 年底，公司一共拥有 129 位专业飞行员，数量全国领先，随着国家对通航领域准入门槛的降低以及低空领域管制政策的逐步放开，未来通航产业将迎来重大发展，必将进一步拓展公司未来发展空间。

（二）发行人的主要竞争对手

目前国内海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务等通用航空业务服务提供主体较少，公司主要的竞争对手为中信海洋直升机股份有限公司。中信海直成立于 1983 年 3 月，主要从事海上石油、应急救援、通航维修、港口引航及陆上通航五大业务板块，2000 年 7 月于深交所上市。2021 年度，中信海直年度飞行总量为 37,724 小时；截至 2022 年底，中信海直共有飞行员 209 名，航空器 86 架，运营直升机场 4 个，2022 年度营业收入为 17.98 亿元，净利润为 1.70 亿元。

（三）发行人的竞争优势和劣势

1、发行人的竞争优势

（1）全面的服务范围，丰富的作业经验

公司具备直升机海上飞行、山区飞行、人口稠密地区飞行，以及搜救、外载荷飞行等能力。其中，直升机海上飞行是行业不安全事件与飞行事故高发领域，造成直升机海上飞行风险的因素包括飞行员视觉、海面低空作业及恶劣天气和复杂海况。

海上油气平台飞行服务是公司的核心业务，也是通航领域中对安全、技术要求较高的业务种类。公司先后为中海油、中石油、中石化、雪佛龙、壳牌和哈斯基等国际知名石油公司提供过海上直升机飞行服务。

同时，在海上风电飞行服务方面，公司是国内少数能够在风机基座上收放维保人员的通航企业，且已为国家电投、中国电建、国家能源、三峡新能源、广东华电、金风科技等海上风电运营商及风机生产企业提供海上风电维保和应急救援作业。此外，公司自 2005 年起与交通部救助打捞局合作开展海上应急救援，曾多次参与重大应急救援抢险任务。

直升机应急救援中的山火救援亦有较大飞行风险，由于山区气流较为复杂，加之火场温度较高、粉尘颗粒含量高、能见度较低，对直升机操作有较高要求。公司具备山火救援飞行能力和专业技能，曾分别为南方护林总站和北方护林总站提供直升机护林巡飞与山火救援服务，并在多地设护林基地。除此之外，公司也具备海上救援、自然灾害救援等多种环境的救援能力。

直升机电力巡线飞行服务面临地形落差大、山区气候复杂，以及直升机飞行高度低、飞行速度慢、需要贴近线缆飞行等风险，对直升机操作要求较高。公司电力巡线飞行服务以直升机为平台，搭载可见光、红外/紫外热像、激光雷达等装置，为电网提供线路精细化巡视、通道快速巡视、灾后应急巡视及带电作业飞行服务，其中，公司的带电作业飞行能力在国内具备较强竞争力，开展了南方电网的巡线业务，累积了丰富的作业经验。

除此之外，公司拥有经验丰富的飞行机队，具有充足的人力开展直升机代管业务；同时公司也开展临时包机、空中游览、短途运输等其他业务，因此公司在不同的服务类型方面均有业务积累及理解。

综上，公司拥有全面的服务范围、优秀的运营飞行能力及丰富的恶劣条件作业经验。

（2）完善健全的安全控制制度，强大的飞行安全保障能力

公司秉承“持续安全”的运营原则，始终将安全工作作为企业重心，荣获“通用飞行安全二星奖”。截至 2022 年 12 月 31 日，公司及其前身已连续安全运营 24 年，保持 297 个月的航空安全周期，2012-2022 年连续 11 年突破全年

10,000 个安全飞行小时。另外，公司已取得 ISO9001、ISO14001、ISO45001 认证证书，质量管理、环境管理、职业健康安全管理体系符合国际规范。

在安全系统方面，近年来，公司持续健全、完善安全规章，并在飞行、机务、运行控制的各个系统建立安全长效机制。公司引入信息科技手段，不断提高安全管理能力，在国内通航领域率先引入“飞行网上准备系统（EB）”“二次雷达系统（SSR）”和“飞行品质监控系统（FQMS）”，开发并投入使用了“通航运行管理信息系统（GFOS）”，增强了公司抗风险、系统解决安全问题以及应对突发事件的能力。

在安全制度方面，公司按照 CCAR-135 部等相关要求，参照母公司中国南方航空 CCAR-121 部运输航空运行标准，建立了具有自身特点的高标准通用航空安全管理体系。同时，公司拥有全面的维护管理程序、详细的工作实施流程及完备的 SMS 体系构成了成熟的运行体系。其中，公司的 6T（航前航后可视化）系统为航线维修提供有效支撑，公司的 APS 维修理论确保大型定检和大型维修工作有条不紊，公司建立的作为行业标杆的 6S 管理为维修现场和办公环境确立标准，公司创立的四大系统检查制度确保直升机重要系统维护后复查环节落实到位，公司还实行了特有的直升机重要故障管控制度，由公司各部门各层级联动把关诊断，确保直升机在故障彻底排除后重返蓝天。

在安全管理方面，公司始终秉持安全问题“零容忍”的安全观，在日常管理中，通过外部审计和内部排查促进安全工作，严格按照 IOGP 的航空器管理指南进行海上作业。同时公司积极学习先进管理理念，在内部加大自身检查力度，落实安全责任；在外部认真对待局方、客户和总部的安全审计和检查，有效整改，堵塞漏洞，加强培训、审查工作，提升安全管理水平。

（3）全面的通用航空多板块运营能力

公司向通用航空产业链上下游延伸，形成多板块综合业务平台，在作业飞行、运行指挥、机务维修、机场基地、通航专业培训等方面均有布局。

在通用航空飞行作业方面，公司运营的机型种类全面，包括 S-92A、S-76C++、S-76C+、BELL407、H125、H145、AW109、KA-32 等，可以满足客户各类场景下的飞行需求。

在运行指挥配套服务方面，公司提供飞行和运行保障、空管、签派、飞行程序设计等服务，拥有充足持照运控人员，并具备信息化、数字化优势，以及空域协调调度优势。

GFOS 是公司的重要运行管理系统，经过持续的系统兼容性完善，以及平台的信息化、数字化、智能化升级，公司的 GFOS 系统平台已建立多部门联合运行的生产流程、经营流程、管理流程，助力发挥大运行管理模式，逐步实现航空器、机组、航班三大资源的统一调配，保障了飞行安全、提高了飞行品质、降低了运行成本。

公司在珠海、湛江、三亚等基地设有二次雷达跟踪系统，同时公司自有的直升机均装配有卫星定位系统，即在动态监视方面拥有两套系统。公司的珠海九洲机场也是全国最早推行通航 pins 程序的机场。公司在巡线直升机上使用了北斗卫星定位系统，并计划在全公司推行，有效提升了公司飞行器在恶劣环境下的安全运行能力。

公司拥有丰富的通航低空作业申请、协调经验，具备较强的市场竞争力，设立多个作业基地和作业点，拥有广东珠海、海南三亚、广东湛江、辽宁兴城四大基地，在全国布局了多个基地及作业点，有效提高了公司的应急响应与作业保障能力。

在机务维修方面，现有的通用航空维修能力以机体和部件维修定检为主，多数通用航空企业自行开展日常维修定检，社会化的专业维修机构较少。公司具备丰富的航空器维护和管理经验，拥有符合要求的维修设施、设备、工具以及具有丰富维修经验的专业技术团队，可完成十余种机型各类型定检。公司采取了定期检修与视情维修相结合的方式，有效提升直升机的安全性能，消除了事故隐患，降低了日常维修成本与维修负担。

在维修培训方面，公司借力公司自身维修厂，于 2009 年 2 月取得 CCAR-147 部《维修培训机构合格证书》，正式成立培训中心。

在飞行培训方面，公司拥有一批具备丰富飞行实践和教学经验，具有 CCAR-61 部私照、商照和机型培训资质的飞行教员，自主研发制定了《飞行员训练大纲》和《飞行技术管理手册》，培训范围涵盖资质类培训、作业类培

训、提升类培训及基础类培训。公司可提供 S-92、S-76、B407、H125 等机型的真机训练以及 S-76/S-92 全动式 D 级模拟机，其训练范围基本涵盖所有直升机飞行涉及的科目，模拟机及相关训练已通过中国民航局、美国联邦航空管理局等审定认证。

（4）出众的品牌价值与影响力

公司是国内主要的通用航空运营服务提供商之一。公司在国务院国资委对中央企业所属“双百企业”2022 年度专项考核中，获评最高等级“标杆企业”，是国家发改委混合所有制改革试点企业，是服务国家能源战略及国家应急救援保障体系的骨干通航运营企业。

公司长期从事的海上油气、海上风电、应急救援等业务是针对特定客户的服务，该类客户群体更加注重安全保障。将安全视作效益的前提，保持安全高投入，注重发展中的持续安全管理，是公司参与高价值业务市场的重要竞争力，也是公司建立长期品牌影响力的重要基础。

在荣誉方面，公司及其前身荣获中共中央、国务院、中央军委联合授予的“全国抗震救灾英雄集体”，中华全国总工会“全国五一劳动奖状”“全国模范职工之家”“先进劳动关系和谐企业”，国资委中央企业“青年文明号”，民航局“通用飞行安全二星奖”，广东省通用航空协会、广东省无人机协会“中国直升机运营实力奖”“通航开拓创新奖”，广东省“应急救援先进集体”“文明单位荣誉称号”等。

2、发行人的竞争劣势

（1）融资渠道较为单一

通用航空行业为资本密集型行业，购置直升机、建造机场、培养飞行员等均需大量资金投入。相比已上市公司，南航通航融资渠道较为单一，对公司业务发展形成了一定制约。公司将结合内外部环境制定科学的融资计划，不断优化资本结构，提升企业融资能力。

（2）机队规模劣势

发行人深耕通用航空行业多年，拥有较强的技术及资源优势，但与主要竞

争对手相比，发行人在机队规模方面仍存在一定差距。公司将根据发展规划，结合市场需求，发挥自身飞行人员及自身技术潜力优势，持续扩充机队规模，提升公司规模实力。

四、发行人主营业务情况

（一）主要产品或服务用途

参见本节之“一、发行人主营业务、主要产品或服务的基本情况”之“（二）公司主要产品或服务的基本情况”部分。

（二）销售情况

1、主要服务能力

报告期各期，公司主要服务业务指标情况如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
飞行小时数（小时）	15,661.17	15,599.17	13,391.37
总飞行架次（次）	16,623	16,847	13,601
总起落架次（次）	33,246	33,694	27,202
运营直升机数量（架）	29	28	22
飞行员数量（名）	129	129	129
飞行员人机比	4.45	4.61	5.86

2、主要服务的客户群体

发行人的下游客户主要包括海上油气生产运营商、电网运营商、应急救援单位等。

3、主要服务的销售收入及价格变动情况

报告期内，公司主要服务的销售收入及价格波动情况如下：

（1）海上油气平台飞行服务

报告期各期，公司海上油气平台飞行服务销售收入分别为 51,364.50 万元、51,951.50 万元和 56,804.14 万元。2021 年度，公司海上油气平台飞行服务销售价格无较大波动情况；2022 年度，公司海上油气平台飞行服务销售价格中飞行小时费有所提升。

（2）电力巡线飞行服务

报告期各期，公司电力巡线飞行服务销售收入分别为 8,128.79 万元、6,051.66 万元和 4,355.49 万元。南方电网 2021 年起将电力巡线飞行服务业务结算模式改为总部统一定价，单价有所下降，结合巡线业务结构改变，公司电力巡线飞行服务收入出现下降。

（3）直升机代管及公共服务

报告期各期，公司直升机代管及公共服务销售收入分别为 581.13 万元、1,491.87 万元和 2,936.34 万元，直升机代管及公共服务价格无较大波动情况。

4、报告期内前五名客户的销售情况

报告期内，公司向前五名客户销售情况如下：

单位：万元

序号	客户名称	业务类型	营业收入 金额	占当期营业 收入的比例
2022 年度				
1	中国海洋石油集团有限公司	海上油气平台飞行服务	48,815.88	78.17%
2	中国南方电网有限责任公司	电力巡线飞行服务	4,387.65	7.03%
3	A 客户	直升机代管及公共服务	1,541.55	2.47%
4	哈斯基石油中国有限公司	海上油气平台飞行服务	1,272.80	2.04%
5	爱思开尔世恩株式会社	海上油气平台飞行服务	1,233.58	1.98%
合计			57,251.47	91.67%
2021 年度				
1	中国海洋石油集团有限公司	海上油气平台飞行服务	43,956.26	78.71%
2	中国南方电网有限责任公司	电力巡线飞行服务	6,091.58	10.91%
3	哈斯基石油中国有限公司	海上油气平台飞行服务	1,503.06	2.69%
4	中华人民共和国广东海事局	直升机代管及公共服务	747.25	1.34%
5	三一集团有限公司	直升机代管及公共服务	572.81	1.03%
合计			52,870.96	94.67%
2020 年度				
1	中国海洋石油集团有限公司	海上油气平台飞行服务	40,572.73	76.40%
2	中国南方电网有限责任公司	电力巡线飞行服务	8,132.32	15.31%
3	中国石油集团海洋工程有限公司	海上油气平台飞行服务	1,400.79	2.64%

序号	客户名称	业务类型	营业收入 金额	占当期营业 收入的比例
4	哈斯基石油中国有限公司	海上油气平台飞行服务	1,293.54	2.44%
5	三一集团有限公司	直升机代管及公共服务	593.42	1.12%
合计			51,992.80	97.91%

注：以上主要客户统计为同一控制下合并口径。

2020 年至 2022 年，公司对中国海洋石油集团有限公司销售金额占营业收入的比例分别为 76.40%、78.71%和 78.17%，收入占比较高，主要系由于下游客户的行业分布集中而导致的客户集中，具体情况如下：

（1）发行人客户集中的原因及合理性

报告期各期，南航通航对中海油销售收入较为稳定，分别为 40,572.73 万元、43,956.26 万元和 48,815.88 万元，占营业收入比例分别为 76.40%、78.71%和 78.17%，占比较高，主要系由于下游客户的行业分布集中而导致的客户集中。

发行人第一大客户中国海洋石油集团有限公司属于海上石油和天然气行业，该行业涉及国家能源安全，与国家经济命脉紧密相关，因此目前我国海上石油开采主要集中于中国海洋石油集团有限公司及其下属公司。此外，由于海上天气情况复杂，经常会出现恶劣极端天气情况，因此对于飞行员、直升机、安全管理都有非常高的要求，只有少数通用航空企业才能进行此类业务，中海油主要采购南航通航、中信海直、中国通航三家通航公司提供的海上油气平台飞行服务，且中海油对该业务总采购额较大，使得公司第一大客户收入占比较高。

同行业可比上市公司中信海直与南航通航对中海油销售收入情况如下：

单位：万元

对中海油销售收入	2022年度	2021年度	2020年度
南航通航	48,815.88	43,956.26	40,572.73
占营业收入比例	78.17%	78.71%	76.40%
中信海直	121,928.26	110,090.75	103,896.07
占营业收入比例	67.81%	65.50%	66.67%

综上所述，发行人客户集中与行业经营特点一致，不存在下游行业较为分散而发行人自身客户较为集中的情形，发行人客户集中具备合理性。

（2）发行人客户在行业中的地位、透明度与经营状况

发行人第一大客户中国海洋石油集团有限公司是国务院国有资产监督管理委员会直属的特大型国有企业，在我国海上石油和天然气行业中处于龙头地位，其控股子公司中国海油为上市公司，透明度高。发行人客户经营状况良好，根据中国海油《2022 年年度报告》，中国海油 2022 年度营业收入为 4,222.30 亿元，同比增长 72%；归属于上市公司股东的净利润 1,416.77 亿元，同比增长 102%。

（3）发行人与客户合作的历史、业务稳定性及可持续性，相关交易的定价原则及公允性

自发行人成立以来，南航通航始终保持与中海油的持续合作，始终保持稳定业务关系。报告期内，南航通航对中海油销售收入较为稳定，分别为 40,572.73 万元、43,956.26 万元和 48,815.88 万元，呈逐年上涨趋势。由于民航局会尽量避免多家航司航线交叉情况以降低飞行风险，因此中海油通常会根据地理区域进行划分作供应商作业区域。此外，由于海上飞行作业情况复杂，对于飞行服务保障能力要求极高，国内目前提供该服务的通用航空运营企业较少，因而发行人被替代风险较小。根据发行人与中海石油（中国）有限公司签订的《直升机服务战略合作框架协议》，发行人与中海油结合国际原油价格、航材价格、CPI 等因素协商各种机型的采购价格，其向发行人采购服务均履行了其内部相应的采购程序，其定价具备公允性。

（4）发行人与重大客户不存在关联关系，发行人的业务获取方式不影响独立性，发行人具备独立面向市场获取业务的能力

截至本招股说明书出具之日，发行人与中海油不存在关联关系。中海油作为我国海上油气开发行业的龙头企业，拥有完善的采购和供应商管理体系来应对其庞大的生产规模。公司在成为中海油供应商后，主要业务合同通过谈判方式获得，发行人的业务获取方式不影响独立性，为发行人独立面向市场获取。

（5）发行人下游客户需求情况及发行人具备开拓其他客户的能力

我国海上油气开采主要集中于中国海洋石油集团有限公司及其下属公司，根据中国海油 2022 年度业绩发布会，2022 年度中国海油共有 9 个新项目顺利投

产，40 余个产能项目在建。渤海油田稳居中国第一大原油生产基地，南海东部油田提前达到上产目标，而渤海油田、南海油田为发行人主要直升机作业区域。中国海油全年油气净产量增至 623.8 百万桶油当量，刷新中国海油净产量纪录。另据《中国海洋石油集团有限公司“十四五”发展规划》，“十四五”期间，中国海洋石油将持续加大国内勘探开发力度，力争 2025 年油气产量超过 8,000 万吨。

随着我国海洋油气的产量及勘探力度的不断加大，钻井平台作业时间也随之增长。根据中海油服《2022 年年度报告》，随着全球海上平台需求稳步上升影响，中海油服 2022 年度钻井平台作业 16,727 天，同比增加 2,645 天，增幅达 18.8%。海上油气开采、勘探开发活动的日益活跃将推动海洋油气直升机服务需求的持续攀升。根据《中国通用航空发展报告 2021-2022》，2021 年度通用航空石油服务飞行小时数为 4.26 万小时，同比增长 10.63%。综上所述，考虑到我国能源安全保障等因素，我国海油勘探、开采活动将持续增长，由此带来海上油气直升机服务需求的持续上升。

公司是国内为数不多的具备直升机海上油气服务能力的通用航空企业，报告期内，发行人除中海油外还为中国石油集团海洋工程有限公司、中石化海洋石油工程有限公司、哈斯基石油中国有限公司、爱思开尔世恩株式会社等多家国际知名海上石油和天然气行业企业提供海上油气直升机服务，发行人具备开拓其他客户的能力。

（6）发行人及其下游客户所在行业属于国家产业政策明确支持的领域，相关政策及其影响下的市场需求不具有阶段性特征，产业政策变化不会对发行人的客户稳定性、业务持续性产生重大不利影响

根据“十四五”规划，我国将稳步建设支线机场、通用机场和货运机场，积极发展通用航空。

根据《“十四五”现代能源体系规划》，为强化战略安全保障，推进化石能源开发生产环节碳减排，我国将加大国内海洋油气勘探开发，提高海上油气平台供能中的电力占比。

由此可见，发行人及其第一大客户所在行业属于国家产业政策明确支持的

领域，相关政策在未来较长的时间范围内将提升市场需求，产业政策变化不会对发行人的客户稳定性、业务持续性产生重大不利影响。

（7）不存在重大依赖的单一客户属于非终端客户的情况

发行人不存在重大依赖的单一客户属于非终端客户的情况。

综上所述，发行人存在重大客户依赖的情形，但不会对发行人持续经营能力产生重大不利影响。

（三）采购情况

1、主要采购产品、原材料、能源或接受服务情况

公司的主要采购项目包括航材及维修服务、租赁服务、航空油料、保险服务、劳务服务及地面服务。报告期各期，公司主要采购金额及其占采购总额的比重如下：

单位：万元

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航材及维修服务	7,498.44	31.68%	5,655.16	28.47%	10,317.47	51.90%
租赁服务	4,203.21	17.76%	4,868.51	24.51%	2,282.08	11.48%
航空油料	4,158.40	17.57%	2,269.74	11.43%	1,402.89	7.06%
保险服务	1,930.90	8.16%	1,846.68	9.30%	1,711.50	8.61%
劳务服务	1,793.49	7.58%	1,708.25	8.60%	721.37	3.63%
地面服务	616.16	2.60%	443.85	2.23%	365.84	1.84%
其他	3,472.06	14.67%	3,067.96	15.45%	3,078.45	15.49%
合计	23,672.66	100.00%	19,860.15	100.00%	19,879.60	100.00%

（1）航材及维修服务

公司所采购的航材及维修服务主要是各类直升机航材以及直升机维修服务等，公司航材及维修服务供应商包括直升机制造商、维修商等。

（2）租赁服务

公司所采购的租赁服务主要是直升机模拟机租赁、直升机租赁等，公司租赁服务供应商主要为直升机模拟机租赁公司、直升机租赁公司等。

（3）航空油料

公司航空油料供应商主要为油料生产商。报告期内，受国际油价的大幅上涨影响，发行人航空油料采购价格在报告期内亦呈现一定的波动，具体情况如下：

项目	2022 年	2021 年	2020 年
航空燃油采购均价（元/吨）	8,169.11	4,874.92	3,346.06

（4）保险服务

公司所采购的保险服务主要是直升机保险、车辆保险、人身意外险，公司保险服务供应商主要为保险公司。

（5）劳务服务

公司所采购的劳务服务供应商主要为人力资源公司。

（6）地面服务

公司所采购的地面服务主要是直升机起降及地面服务费，公司地面服务供应商主要为各地机场等。

2、报告期内前五名供应商情况

（1）主要供应商采购情况

报告期内，公司对前五名供应商采购金额及其占公司总采购金额的比例如下：

单位：万元

序号	供应商名称	采购金额	占当期采购总额比例
2022 年度			
1	中国南方航空集团有限公司	3,627.39	15.32%
2	中国航空油料集团有限公司	3,590.09	15.17%
3	西科斯基飞机公司	3,369.43	14.23%
4	中国人民保险集团股份有限公司	1,911.08	8.07%
5	珠海市南方人力资源服务有限公司	1,107.83	4.68%
合计		13,605.82	57.47%
2021 年度			
1	中国南方航空集团有限公司	3,813.54	19.20%

序号	供应商名称	采购金额	占当期采购总额比例
2	西科斯基飞机公司	3,353.12	16.88%
3	中国航空油料集团有限公司	1,875.14	9.44%
4	中国人民保险集团股份有限公司	1,833.09	9.23%
5	珠海市南方人力资源服务有限公司	1,546.25	7.79%
合计		12,421.15	62.54%
2020 年度			
1	西科斯基飞机公司	6,580.87	33.10%
2	中国南方航空集团有限公司	1,951.88	9.82%
3	中国人民保险集团股份有限公司	1,697.80	8.54%
4	中国航空油料集团有限公司	1,175.67	5.91%
5	贵州西南飞虎通用航空有限公司	899.04	4.52%
合计		12,305.26	61.90%

注 1：以上主要供应商统计为同一控制下合并口径

注 2：报告期各期发行人通过中国南航集团进出口贸易有限公司向西科斯基飞机公司代采购额分别为 6,563.41 万元、3,334.79 万元和 2,887.30 万元

报告期内，公司前五大供应商总体保持稳定；公司不存在向单个供应商的采购比例超过当期采购总额的 50%或严重依赖于少数供应商的情况。

发行人向南航集团的关联采购参见本招股说明书“第八节 公司治理与独立性”之“八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响”。

五、发行人的主要固定资产及无形资产

（一）主要固定资产

公司拥有与主营业务有重大影响的固定资产主要包括直升机、房屋及建筑物。报告期各期末，公司主要固定资产账面价值情况如下：

单元：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直升机	78,473.81	92.21	85,160.73	93.83	91,071.03	93.27
房屋及建筑物	1,838.35	2.16	1,960.99	2.16	2,085.45	2.14
其他	4,787.44	5.63	3,642.54	4.01	4,487.72	4.59
合计	85,099.60	100.00	90,764.26	100.00	97,644.20	100.00

1、直升机

直升机是公司的主要生产经营设备。截至报告期末，公司运营直升机共 29 架，其中 16 架直升机为公司自有，6 架直升机为公司租赁使用，7 架直升机为公司代管运营。公司主要运营的机型包括 S-92A、S-76C++、S-76C+、BELL407、H125、H145、AW109、KA-32 等。

部分主要机型图示



S-92A



S-76C++



H125



BELL407

2、房屋、建筑物及自有土地

（1）已取得权属证书的房屋及自有土地

截至本招股说明书签署日，发行人在境内拥有以下 14 项《不动产权证书》所载的国有建设用地使用权、房屋所有权的不动产权利。具体情况如下：

序号	权证编号	坐落	用途	使用期限至	面积	权利性质	权利类型
1	粤（2022）珠海市不动产权第 0250476 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 1 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 2,826.17 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			车库/车位	-	房屋建筑面积 308.04 m ²	自建房	房屋所有权
2	粤（2022）珠海市不动产权第 0251271 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 2 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			集体宿舍	-	房屋建筑面积 612.62 m ²	自建房	房屋所有权
3	粤（2022）珠海市不动产权第 0251450 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 3 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 165.27 m ²	自建房	房屋所有权
4	粤（2022）珠海市不动产权第 0251491 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 4 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 33.80 m ²	自建房	房屋所有权
5	粤（2022）珠海市不动产权第 0250475 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 5 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 136.38 m ²	自建房	房屋所有权
6	粤（2022）珠海市不动产权第 0251449 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 6 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 2,272.80 m ²	自建房	房屋所有权
7	粤（2022）珠海市不动产权第 0250393 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 7 栋	机场用地	未定期	共有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 69.40 m ²	自建房	房屋所有权
8	粤（2022）珠海市不动产权第 0251136 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 8 栋	机场用地	未定期	有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 2,169.79 m ²	其他	房屋所有权
9	粤（2022）珠海市不动产权第 0250631 号	珠海市香洲区情侣中路 80 号 9 栋	机场用地	未定期	有宗地面积 140,120.30 m ²	划拨	国有建设用地使用权
			其他	-	房屋建筑面积 2,134.71 m ²	自建房	房屋所有权
10	琼（2021）三亚市不动产权第 0018836 号	三亚市天涯区海榆西线公路北侧南航通用航空有限公司三亚基地	综合用地	2045-04-01	土地使用权面积 3,099.82 m ²	出让	国有建设用地使用权
			设备房	-	房屋建筑面积 1,239.83 m ²	-	房屋所有权

序号	权证编号	坐落	用途	使用期限至	面积	权利性质	权利类型
		机库					
11	琼（2021）三亚市不动产权第 0018838 号	三亚市天涯区海榆西线公路北侧南航通用航空有限公司三亚基地车库	综合用地	2045-04-01	土地使用权面积 353.31 m ²	出让	国有建设用地使用权
			车库	-	房屋建筑面积 134.29 m ²	-	房屋所有权
12	琼（2021）三亚市不动产权第 0018840 号	三亚市天涯区海榆西线公路北侧南航通用航空有限公司三亚配电房	综合用地	2045-04-01	土地使用权面积 490.06 m ²	出让	国有建设用地使用权
			设备房	-	房屋建筑面积 186.58 m ²	-	房屋所有权
13	琼（2021）三亚市不动产权第 0018837 号	三亚市天涯区海榆西线公路北侧南航通用航空有限公司三亚基地水泵房	综合用地	2045-04-01	土地使用权面积 80.15 m ²	出让	国有建设用地使用权
			设备房	-	房屋建筑面积 30.46 m ²	-	房屋所有权
14	琼（2021）三亚市不动产权第 0018839 号	三亚市天涯区海榆西线公路北侧南航通用航空有限公司三亚基地综合楼	综合用地	2045-04-01	土地使用权面积 4,971.91 m ²	出让	国有建设用地使用权
			办公	-	房屋建筑面积 2,407.17 m ²	-	房屋所有权

上表 1-9 项涉及的两宗划拨土地及地上房屋均位于珠海九洲机场内，用于机场及机场配套设施，被发行人用于开展主营业务，符合不动产权证登记的“机场用地”土地用途。

（2）未完成更名的不动产

截至本招股说明书签署日，发行人位于珠海九洲机场的自有土地上有三处因存在房屋加建等历史遗留问题而尚未完成不动产权证证载权属人更名的房屋，具体情况如下：

序号	权属人	权证编号	坐落	用途	使用期限	面积 (m ²)
1	南航集团 珠直公司	粤房地证字第 1265609 号	珠海市吉大海景路 直升机场（食堂）	食堂	未定期	179.76
2	南航集团 珠直公司	粤房地证字第 1265608 号	珠海市吉大海景路 直升机场内汽车库	汽车库	未定期	512.35
3	南航集团 珠直公司	粤房地证字第 1265605 号	珠海市吉大海景路 直升机场门卫	机场门 卫房	未定期	16.05

该等房屋的主要用途为食堂、汽车库及门卫房，不属于发行人核心经营资产，可替代性较强，此等情形对公司的生产经营不会造成重大不利影响。

截至本招股说明书出具之日，发行人已经启动上述未完成更名的 3 处房屋的不动产产权登记申请相关工作。

（3）尚未取得权属证书的自有房屋

截至本招股说明书签署日，发行人位于珠海九洲机场的自有土地上的部分房屋和 4 处建于发行人非自有土地上的房屋尚未取得权属证书，面积合计 9,249.36 平方米。发行人主要经营通用航空运营服务，其主要生产经营场所为机场用地、跑道及其附属设施、房屋建筑物等。发行人尚未取得权属证书的自有土地面积及自有房屋建筑面积合计占发行人自有土地面积及自有房屋总建筑面积合计的比例为 5.32%。

上述瑕疵房屋主要用途为机库、办公楼、汽车棚、宿舍楼等。在发生停用或搬迁情形时，发行人在同等条件下可在较短时间内寻找到符合要求的可替代房屋。截至 2022 年 12 月 31 日上述房产的账面价值为 711.29 万元，占发行人总资产账面价值比例为 0.38%，替代成本较低，不会对发行人业务开展造成重大影响。截至本招股说明书出具日，发行人已经启动上述建于自有土地上的未办

证房屋的不动产产权登记申请相关工作。

发行人建在非自有土地上的瑕疵房屋为归航台、兴城机库、兴城候机室、湛江机库，其中：（1）关于归航台，根据《协议书》《建设用地审批表》等文件，主管部门允许该归航台供珠海直升机场使用；（2）兴城机库及兴城候机室位于兴城机场内，根据该机场的有权管理方于 2022 年 5 月 19 日出具的《情况说明》，其可保证公司在兴城机场内在用设施正常使用；（3）湛江机库位于发行人租赁的南航集团土地上。根据南航股份出具的《承诺书》，建于发行人非自有土地上的房屋均为通航有限所接收的瑕疵资产，若因产权瑕疵导致任何第三方向发行人提出权利主张或因产权瑕疵影响发行人的正常业务运营而导致发行人遭受损失，则该等损失由南航股份承担；目前，该等承诺对应义务已由南航集团基于《中国南方航空股份有限公司与中国南方航空集团有限公司关于南航通用航空有限公司之股权转让协议》承继。

珠海市自然资源局于 2023 年 3 月 7 日开具《证明》，证明发行人在报告期内未因违反土地资源管理方面法律、法规、规章的规定而受到行政处罚的记录。珠海市住房和城乡建设局于 2023 年 2 月 13 日开具《证明》，证明发行人在报告期内不存在相关违法、违规记录及行政处罚记录。湛江市坡头区自然资源局于 2023 年 5 月 12 日开具《关于南航通用航空股份有限公司涉自然资源领域情况的说明》，证明发行人在报告期内不存在自然资源领域的违法行为。湛江市坡头区住房和城乡建设局于 2023 年 5 月 12 日开具《证明》，证明发行人未因违反房产、建设等问题而受任何行政处罚。经查询房屋坐落地土地、规划及住房建设监督管理部门网站，报告期初至本招股说明书出具之日，发行人不存在因持有及使用上述未完成更名及尚未取得权属证书的房屋而受到主管部门处罚的情形。

就发行人未完成更名及尚未取得权属证书的不动产，发行人控股股东、实际控制人南航集团出具了《关于南航通用航空股份有限公司所持瑕疵不动产事宜的专项承诺》，承诺鉴于通航有限设立时从南航股份取得的部分不动产因历史遗留原因存在产权等瑕疵，就该等不动产的瑕疵事项，若出现发行人及其子公司因使用发行人在本次发行上市前持有的上述瑕疵不动产进行生产经营而产生纠纷或受到相关政府主管部门行政处罚情况；或被政府主管部门要求拆除而

影响发行人正常经营并导致发行人受到损失情形的，南航集团将协助发行人恢复正常生产经营，并承担因此所造成的全部损失。

综上，发行人拥有上述未完成更名及尚未取得权属证书的房屋，报告期初至本招股说明书出具之日未受到主管部门的处罚，发行人已就位于珠海九洲机场的自有土地上的房屋启动了不动产产权登记申请相关工作。即使上述瑕疵房屋未来被相关主管部门要求拆除，但由于其占发行人总资产账面价值比重较低，且发行人控股股东、实际控制人作出了将协助发行人恢复正常生产经营并承担因此所造成的全部损失的承诺。因此，发行人拥有尚未完成更名及尚未取得权属证书房屋的情况不会对发行人的生产经营产生重大不利影响，亦不会对本次发行上市构成实质性障碍。

3、租赁房屋

截至本招股说明书签署日，发行人及其下属子公司的租赁房屋情况具体如下：

序号	出租方	坐落	约定用途	面积 (m ²)	租赁期限
1	南航集团	湛江市坡头新塘直升机场院内	新塘机场宿舍（办公）	308.29	2021.1.1 - 2023.12.31
2	南航股份	南航珠海模拟飞行训练中心教学楼地上第4、5、6层（不含409A、418、419、420、611）	办公	5,973.41	2021.1.1 - 2023.12.31
3	吴川市杨赤里村投资置业有限公司	吴川市塘缀镇赤里村房产7栋（第3栋、第6栋、第8栋、第15栋、第20栋、第27栋、第33栋）	员工宿舍	2,583.00	2022.3.1 - 2023.12.31
4	广东省机场管理集团有限公司湛江机场公司	湛江吴川机场新机场飞行区内1#特种车库	仓库	882.00	2022.3.8 -
			办公区域	106.92	2024.3.7

发行人承租的上表第2-4项房屋出租方未能提供房屋的不动产权证。但鉴于：

（1）就上表第2项房屋，根据发行人与南航股份的协议约定，南航股份将保障发行人在原协议项下的一切权利（包括但不限于对土地及房屋的实际使用权利），且如南航股份因该等土地及房屋被有关政府主管部门（如土地行政主管部门、民用航空管理部门等）处以行政处罚或要求承担其他法律责任（包括

不限于政府强制拆迁、权属纠纷、行政处罚、第三方申诉权利等），或因任何手续不完善导致发行人不能继续使用该等土地及房屋，南航股份愿意承担发行人因此受到的直接经济损失。

（2）由于发行人从事通用航空运营服务，因业务开展需要，发行人租赁的上表第 3、4 项房屋均位于机场内及机场周边。机场为保证航空运营企业的住宿、办公和业务需求，机场区域内的土地开发和房产投资建设由土地使用权人统一进行，所建房产部分租赁给航空运营企业用于开展航空运营业务；机场周边区域，由村集体成员自建，统一委托有关公司出租。由于机场及其周边区域建设的特殊性以及历史原因，使得很多物业都建于集体用地上或未取得相关权属证明，且该等物业的使用通常不会受未办理权属证明事宜之不利影响。

综上，发行人租赁未办理权证的房产均由机场、大型国有企业或村集体成员投资建设，该等瑕疵物业发生产生权属纠纷或相关房产被拆除的可能性较小；同时，根据发行人与南航股份的协议约定，南航股份基于其出租的瑕疵物业承担发行人因此受到的直接经济损失。因此，发行人租赁未办理权证的房产的情形不会对发行人的生产经营产生重大不利影响，亦不会对本次发行上市构成实质性障碍。

（二）无形资产

1、土地使用权

截至本招股说明书签署日，除本节“五、发行人的主要固定资产及无形资产”之“（一）主要固定资产”之“2、房屋、建筑物及自有土地”所述已取得的土地使用权外，发行人及其控股子公司还有租赁 3 处土地，具体情况如下：

序号	出租方	地址	面积	土地用途	租赁期限	土地性质
1	三亚市天涯区桶井村民委员会凤凰一村民小组、凤凰二村民小组、凤凰三村民小组	通航有限三亚基地机库西侧、凤凰机场铁丝网外围	50.00 亩	机场用地	2019.9.1 - 2029.9.1	集体土地
2	南航集团	湛江市坡头区沟尾	18,139.19m ²	交通运输	2021.1.1 - 2023.12.31	授权经营
3	三亚凤凰国际机场有限责任公司	三亚市天涯区凤凰镇南航通用航空股份有限公司三亚基地机库北侧	5.43 亩	机场用地	2021.9.1 - 2026.8.31	出让

根据三亚市自然资源局、三亚市天涯区人民政府、出租方提供的权属证书或相应权属、规划用途证明资料，上述土地使用权已取得相应权属证书或权属证明，权属证书权利登记人与出租人一致；发行人租赁集体土地已履行有关法定审批程序，土地使用用途与规划用途一致。

2、域名

截至本招股说明书签署日，发行人注册并持有的主要域名如下表所列示：

序号	权利人	域名名称	网站备案/许可证号	审核通过日期
1	发行人	csgac.com	粤 ICP 备 16106457 号-1	2023 年 1 月 23 日

3、商标

根据发行人（被许可方）与南航集团（许可方）于 2023 年 5 月 16 日签订的《商标使用许可协议》，许可方同意被许可方将被许可的商标作为公司名称中的字号使用，同意授权被许可方在日常经营和宣传工作中使用南航商标。被许可的商标为南航集团在中国商标主管部门注册登记的 6 类、16 类、19 类、20 类、11 类、14 类、28 类，包括“南航”、“南方航空”、VI 组合及木棉花航徽图案等商标，许可地域范围为中国境内；上述商标的授权许可为普通许可，许可费用为无偿许可，许可期限为三年，载明“发行人不得将许可商标向任何第三方进行再许可、转让或处置。在南航集团作为发行人的实际控制人的前提下：在本协议有效期限届满时，南航集团同意在公开、公平、公正的市场交易原则基础上，按照本协议约定的相同原则与发行人续签商标许可合同并配合发行人作为上市公司履行的关联交易审批程序和信息披露义务；在商标许可使用协议有效期内，南航集团将依法合理持续拥有该等注册商标，积极采取有效措施保障许可商标的所有权，不作出有意损害注册商标有效性的行动。”截至上述协议签署之日，有关商标的情况详见“第十二节 附件”之“九、发行人被授权的商标清单”。发行人使用被授权商标未有超出授权范围的情况。

发行人为南航集团下属企业并长期保持良好的合作关系，将上述商标授权给发行人使用符合双方的整体利益。在《商标许可使用协议》有效期届满前，发行人将提前与南航集团进行沟通、商议办理续签事宜。因此，虽然发行人无法绝对排除南航集团取消对发行人授权使用上述商标的风险，但南航集团取消授权的风险相对较低。发行人作为国内主要的通用航空运营服务提供商之一，

客户在选择发行人服务时主要看重发行人的服务能力和质量，而不仅是南航集团许可使用的注册商标，发行人对相关商标不存在严重依赖。

综上，发行人以授权许可方式使用控股股东、实际控制人授权的上述商标不会对发行人资产完整和独立性构成重大不利影响。

4、专利

根据发行人（被许可方）与南航股份（许可方）于 2023 年 5 月签订的《专利实施许可合同》，许可方授权被许可方名称为“航空发动机燃油喷嘴高温热清洗仪”的实用新型专利，专利申请号为“ZL202122488574.6”，公开（公告）号为“CN216756924U”，许可期限至 2031 年 10 月 14 日，许可区域为中国境内，许可技术领域为航空器械领域，许可方式为普通实施许可。

上述专利申请日为 2021 年 10 月 15 日，专利授权专利日为 2022 年 6 月 17 日，权利期限自申请日起算 10 年，取得方式为原始取得。

六、发行人主要服务的核心技术

公司的主要服务为通用航空运营服务，其核心技术主要体现在运行安全管理技术、飞行培训技术以及维修保障技术。

（一）运行安全管理技术

公司坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的安全方针。公司遵循国际安全管理体系和中国民航相关法律法规，按照 CCAR-135 部等相关要求，参照母公司中国南方航空 CCAR-121 部运输航空运行标准，建立了具有自身特点的高标准通用航空安全管理体系。

在安全系统方面，近年来，公司持续健全、完善安全规章，并在飞行、机务、运行控制的各个系统建立安全长效机制。公司引入信息科技手段，不断提高安全管理能力，在国内通航领域率先引入“飞行网上准备系统（EB）”“二次雷达系统（SSR）”和“飞行品质监控系统（FQMS）”，开发并投入使用了“通航运行管理信息系统（GFOS）”，增强了公司抗风险、系统解决安全问题以及应对突发事件的能力。

在安全制度方面，公司按照 CCAR-135 部等相关要求，参照母公司中国南

方航空 CCAR-121 部运输航空运行标准，建立了具有自身特点的高标准通用航空安全管理体系。同时，公司拥有全面的维护管理程序、详细的工作实施流程及完备的 SMS 体系构成了成熟的运行体系。其中，公司的 6T（航前航后可视化）系统为航线维修提供有效支撑，公司的 APS 维修理论确保大型定检和大型维修工作有条不紊，公司建立的作为行业标杆的 6S 管理为维修现场和办公环境确立标准，公司创立的四大系统检查制度确保直升机重要系统维护后复查环节落实到位，公司还实行了特有的直升机重要故障管控制度，由公司各部门各层级联动把关诊断，确保直升机在故障彻底排除后重返蓝天。

在安全管理方面，公司在日常管理中，通过外部审计和内部排查促进安全工作，严格按照 IOGP 的航空器管理指南进行海上作业。同时公司积极学习先进管理理念，在内部加大自身检查力度，落实安全责任；在外部认真对待局方、客户和总部的安全审计和检查，有效整改，堵塞漏洞，加强培训、审查工作，提升安全管理水平。

在安全培训方面，公司持续进行专业人员及关键岗位的培养，通过专业技术的培训，确保专业技术人员素质的提升与飞行生产的安全。公司对飞行、机务等技术部门实施“严管厚爱”的原则，在安全管理、技术培训、作风建设方面强调严管、不徇私情、不送人情、违章必究；在生活条件、工作环境、后勤保障、思想动态方面注重厚爱，加强人文关怀，围绕一线开展工作。

（二）飞行培训技术

通用航空飞行作业对于直升机驾驶技术要求极高，公司拥有成熟完备的飞行员培训体系，使得飞行员可以胜任多种复杂飞行场景、完成各类飞行作业需求。

公司拥有一批具备丰富飞行实践和教学经验，具有 CCAR-61 部私照、商照和机型培训资质的飞行教员，自主研发制定了《飞行员训练大纲》和《飞行技术管理手册》，培训范围涵盖资质类培训、作业类培训、提升类培训及基础类培训。公司可提供 S-92、S-76、B407、H125 等机型的真机训练以及 S-76/S-92 全动式 D 级模拟机，其训练范围基本涵盖所有直升机飞行涉及的科目，模拟机及相关训练已通过中国民航局、美国联邦航空管理局等审定认证。

公司长期保持与美国飞安国际公司等国际著名训练中心、直升机生产商开展技术交流，定期派遣教员前往进行学术教学探讨，不断提高训练水平，多年来公司承担了国内外多家直升机运营公司及单位的训练任务，在业内树立了良好口碑和品牌形象。

（三）维修保障技术

公司具备中国民航 CCAR-145 部维修许可资质，拥有专业的维修人员和设备，能够为自有和代管的通用航空器提供全方位的维修保障服务，包括日常检查、定检、故障排除、部件更换等。公司 CCAR-145 部维修许可证具体维护机型涵盖 S76A、S76C、S92A、BELL407、BELL412、H145 及 H125 机型航线维修和各类型定检，可对 RR250C30S、RR250C47B 发动机进行单元体更换，对 GE CT7-8A 型发动机燃油喷嘴进行检测，以及着色渗透、荧光渗透、涡流等无损检测和复合材料修理的技术。公司通过加装状态维修软硬件设备，在航后或航中上传 EVXP 数据及 HUMS 数据，及时监控、扩大维修范围，并对发动机、主减速器、旋翼等重要部件进行管理，如进行发动机履历管理、发动机时控件管理、发动机性能及监控等。公司采取了定期检修与视情维修相结合的方式，有效提升直升机的安全性能，消除了事故隐患，降低了日常维修成本与维修负担。

同时，公司拥有全面的维护管理程序、详细的工作实施流程及完备的 SMS 体系构成了成熟的运行体系。其中，公司的 6T（航前航后可视化）系统为航线维修提供有效支撑，公司的 APS 维修理论确保大型定检和大型维修工作有条不紊，公司建立的作为行业标杆的 6S 管理为维修现场和办公环境确立标准，公司创立的四大系统检查制度确保直升机重要系统维护后复查环节落实到位，公司还实行了特有的直升机重要故障管控制度，由公司各部门各层级联动把关诊断，确保直升机在执行飞行任务前彻底排除故障。

在维修培训方面，公司依托自身维修力量，于 2009 年 2 月取得 CCAR-147 部《维修培训机构合格证》，正式成立培训中心，帮助维修人员不断提高技术水平。

七、发行人的特许经营权及业务资质情况

（一）发行人拥有的特许经营权

截至本招股说明书出具之日，公司业务不涉及特许经营内容，无特许经营权。

（二）发行人的主要业务资质

截至本招股说明书出具之日，公司拥有的批准、备案登记或资质证书如下表所示：

序号	名称	持有人	编号	颁发机关/备案机构	颁发日期/备案日期	有效期至
1	《通用航空企业经营许可证》	南航通航	民航通企字第 0092 号	中国民用航空中南地区管理局	2019.05.15	长期有效
2	《商业非运输航空运营人运行合格证》	通航有限	G-0003-ZN	中国民用航空中南地区管理局	2016.09.27	长期有效
3	《运行合格证》	南航通航	S-001R1-ZN	中国民用航空中南地区管理局	2023.01.16	长期有效
4	《航空运营人运行合格证》	通航有限	C-032-ZN	中国民用航空中南地区管理局	2016.09.27	长期有效
5	《维修许可证》	南航通航	D.320015	中国民用航空局	2022.12.25	2025.12.24
6	《维修培训机构合格证》	南航通航	D.147.300008	中国民用航空局	2022.12.31	2025.12.30
7	《中华人民共和国无线电台执照》	南航通航	440420040004/V0001、 440420040005/H0001、 440420070056/H0001	广东省工业和信息化厅	2023.02.27	2023.11.06
8	《医疗机构执业许可证》	南航通航医务室	PDY00660644040212D4001	珠海市香洲区卫生健康局	2023.03.15	2027.02.22
9	《食品经营许可证》	南航通航	JY34404020380098	珠海市香洲区市场监督管理局	2023.03.07	2026.06.03
10	《通用航空机场许可证》	南航通航	T13820234003100	中国民用航空中南地区管理局	2023.05.17	长期有效
11	直升机场备案	南航通航	/	中国民用航空中南地区管理局	2020.4.30	长期有效

序号	名称	持有人	编号	颁发机关 /备案机构	颁发日期 /备案日期	有效期至
12	报关单位备案	南航通航	4404164BL3	香洲海关	2016.12.19	2068.07.31

因民航规章调整，上述第 2 项《商业非运输航空运营人运行合格证》及第 4 项《航空运营人运行合格证》已被《小型商业运输和空中游览运营人合格证》《驾驶员学校合格证》取代，发行人申请办理新证书不存在障碍，其将根据民航规章要求准备材料并根据民航局的统一部署安排新证书的申请工作，在新证书取得前，发行人可继续使用原有证书。

综上，发行人已经取得了从事主营业务所必需的资质证书，有权开展资质证书许可范围内的相关业务和经营活动，发行人的经营范围和经营方式符合相关法律、法规和规范性文件的规定。

八、发行人环境保护与安全生产情况

（一）环境保护情况

公司主营业务为通用航空运营服务，不属于重污染行业。发行人在业务开展中，可能对环境产生影响的污染物主要包括航空器噪声、航空器废气、生产运行所需的化学物质。发行人在生产经营过程中，严格按照国家环保相关法律法规及其他规定的要求，对潜在环境污染物进行控制，并采取相应的处理措施。

公司制定了《质量、环境、职业健康安全管理体系手册》以确保实现质量、环境、职业健康安全管理的方针和目标，并取得了 ISO14001:2015 环境管理体系认证。

报告期内，发行人未发生重大环境污染事故，不存在因违反环境保护相关法律法规行为而受到重大行政处罚的情形。

（二）安全生产情况

公司秉承“安全第一、规范运作、客户至上、诚实守信”的服务宗旨，建立并严格贯彻落实“持续安全”意识，始终将安全工作作为企业重心。公司制定了《质量、环境、职业健康安全管理体系手册》以确保实现质量、环境、职

业健康安全管理的方针和目标并持续保持，取得了 ISO9001:2015 质量管理体系认证和 ISO45001:2018 职业健康安全管理体系认证。

报告期内，发行人没有在安全生产领域因违反安全生产管理相关法律法规而受到行政处罚的记录。

九、发行人境外经营情况

截至本招股说明书签署之日，公司不存在境外生产经营的情况。

第六节 财务会计信息与管理层分析

如不特殊注明，本节中数据均引自公司经审计的财务报告。公司提醒投资者，若欲对公司的财务状况、经营成果、现金流量及会计政策进行更详细的了解，应当认真阅读财务报告及审计报告全文。本章节所载的 2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日和 2022 年 12 月 31 日的资产负债表，2020 年度、2021 年度和 2022 年度的利润表、现金流量表已经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计。立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具了信会师报字[2023]第 ZM10068 号标准无保留意见《审计报告》。

一、报告期内财务报表

（一）资产负债表

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
流动资产：			
货币资金	50,409.20	53,216.41	29,791.38
应收票据	-	392.83	1,077.42
应收账款	28,269.92	20,698.98	25,900.73
预付款项	775.33	819.47	267.27
其他应收款	966.23	1,110.16	1,945.04
存货	7,422.29	7,811.59	8,752.84
合同资产	401.48	242.21	120.35
其他流动资产	207.38	0.66	19.74
流动资产合计	88,451.83	84,292.31	67,874.76
非流动资产：			
固定资产	85,099.60	90,764.26	97,644.20
在建工程	-	358.07	325.87
使用权资产	6,236.21	9,294.93	-
无形资产	3,372.02	3,605.87	3,872.94
长期待摊费用	1,374.11	731.60	540.35
递延所得税资产	1,089.74	907.39	726.94
其他非流动资产	1,722.17	-	-
非流动资产合计	98,893.84	105,662.12	103,110.29

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
资产总计	187,345.67	189,954.43	170,985.05
流动负债：			
应付账款	2,433.73	1,719.71	1,591.91
合同负债	302.04	561.59	353.43
应付职工薪酬	7,900.97	5,435.64	6,746.72
应交税费	2,204.88	3,876.68	3,446.09
其他应付款	2,650.47	3,061.61	1,901.85
一年内到期的非流动负债	3,307.49	2,988.00	-
其他流动负债	33.94	21.63	171.70
流动负债合计	18,833.52	17,664.87	14,211.69
非流动负债：			
租赁负债	3,808.96	6,798.63	-
预计负债	274.33	274.33	274.33
非流动负债合计	4,083.29	7,072.96	274.33
负债合计	22,916.81	24,737.82	14,486.02
所有者权益：			
股本	34,500.00	132,202.73	128,630.33
资本公积	127,426.53	15,753.58	14,005.98
盈余公积	107.42	1,926.69	1,387.78
未分配利润	2,394.91	15,333.61	12,474.94
归属于母公司所有者权益合计	164,428.86	165,216.61	156,499.03
少数股东权益	-	-	-
所有者权益合计	164,428.86	165,216.61	156,499.03
负债和所有者权益总计	187,345.67	189,954.43	170,985.05

（二）利润表

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
一、营业总收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
其中：营业收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
二、营业总成本	53,360.65	50,561.69	46,249.55
其中：营业成本	46,335.86	43,551.36	40,780.73
税金及附加	222.13	310.24	164.57

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
销售费用	553.37	579.61	391.50
管理费用	6,626.25	6,361.37	5,737.89
财务费用	-376.95	-240.90	-825.14
其中：利息费用	406.24	522.53	-
利息收入	933.06	706.83	823.59
加：其他收益	2,783.00	2,635.08	2,364.88
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-2.50	1.25	-60.33
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-3.29	-9.73	0.41
资产处置收益（损失以“-”号填列）	124.34	-	-
三、营业利润（亏损以“-”号填列）	11,992.35	7,910.65	9,158.04
加：营业外收入	0.62	0.78	1,179.41
减：营业外支出	11.15	91.18	111.57
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	11,981.82	7,820.25	10,225.88
减：所得税费用	3,131.00	2,088.24	2,746.79
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
（一）按经营持续性分类			
1. 持续经营净利润（净亏损以“-”号填列）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
2. 终止经营净利润（净亏损以“-”号填列）	-	-	-
（二）按所有权归属分类			
1. 归属于母公司股东的净利润（净亏损以“-”号填列）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
2. 少数股东损益（净亏损以“-”号填列）	-	-	-
六、其他综合收益的税后净额	-	-	-
归属于母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-	-	-
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	-	-
七、综合收益总额	8,850.82	5,732.01	7,479.09
归属于母公司所有者的综合收益总额	8,850.82	5,732.01	7,479.09
归属于少数股东的综合收益总额	-	-	-
八、每股收益：			
（一）基本每股收益（元/股）	0.26	-	-
（二）稀释每股收益（元/股）	0.26	-	-

（三）现金流量表

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
一、经营活动产生的现金流量			
销售商品、提供劳务收到的现金	58,975.09	65,126.87	45,075.20
收到其他与经营活动有关的现金	4,621.92	3,702.76	3,841.43
经营活动现金流入小计	63,597.01	68,829.63	48,916.63
购买商品、接受劳务支付的现金	18,034.05	12,346.66	16,939.09
支付给职工以及为职工支付的现金	22,177.67	25,280.42	18,097.87
支付的各项税费	6,342.05	3,741.26	2,675.59
支付其他与经营活动有关的现金	1,390.49	1,559.62	1,398.31
经营活动现金流出小计	47,944.26	42,927.97	39,110.86
经营活动产生的现金流量净额	15,652.75	25,901.66	9,805.77
二、投资活动产生的现金流量			
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	246.04	0.85	1.00
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	63,321.78
投资活动现金流入小计	246.04	0.85	63,322.78
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,305.11	2,962.93	2,990.68
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	998.19
投资活动现金流出小计	5,305.11	2,962.93	3,988.87
投资活动产生的现金流量净额	-5,059.07	-2,962.08	59,333.91
三、筹资活动产生的现金流量			
吸收投资收到的现金	3,016.03	5,320.00	42,636.31
筹资活动现金流入小计	3,016.03	5,320.00	42,636.31
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	12,654.60	1,991.47	-
支付其他与筹资活动有关的现金	3,480.89	3,360.75	83,267.85
筹资活动现金流出小计	16,135.49	5,352.22	83,267.85
筹资活动产生的现金流量净额	-13,119.46	-32.22	-40,631.54
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	-2,525.78	22,907.37	28,508.13
加：期初现金及现金等价物余额	51,570.98	28,663.61	155.48
六、期末现金及现金等价物余额	49,045.20	51,570.98	28,663.61

二、财务报表审计意见、关键审计事项、报告期内与财务会计信息相关的重要性水平及合并财务报表范围

（一）财务报表审计意见

立信会计师事务所（特殊普通合伙）依据中国注册会计师审计准则，对公司财务报表进行了审计，包括 2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日及 2022 年 12 月 31 日的资产负债表，2020 年度、2021 年度及 2022 年度的利润表、现金流量表、所有者权益变动表以及相关财务报表附注，并出具了信会师报字[2023]第 ZM10068 号标准无保留意见《审计报告》。

立信会计师事务所（特殊普通合伙）认为，上述财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了公司 2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日及 2022 年 12 月 31 日的财务状况以及 2020 年度、2021 年度及 2022 年度的经营成果和现金流量。

（二）关键审计事项

关键审计事项是立信会计师事务所（特殊普通合伙）根据职业判断，认为分别对 2020 年度、2021 年度 2022 年度期间财务报表审计最为重要的事项。

1、通航运输服务收入确认

（1）事项描述

南航通航业务收入主要来源于通航运输服务收入，南航通航 2020 年度、2021 年度和 2022 年度营业收入分别为 531,026,293.55 元、558,457,393.90 元和 624,514,601.17 元，其中通航运输服务收入分别为 513,644,965.32 元、519,514,984.98 元和 568,041,440.45 元，占各年度营业收入比重分别为 96.73%、93.03%和 90.96%。

由于通航运输服务收入确认对南航通航财务报表影响重大，因此将通航运输服务收入确认作为关键审计事项。

（2）审计应对

针对收入确认事项，立信会计师事务所（特殊普通合伙）执行了如下审计程序：

1) 了解和评价管理层与通航运输服务合同签订及变动相关的关键内部控制，并测试关键控制运行的有效性；

2) 了解和评价管理层与通航运输服务收入确认相关的关键内部控制，并测试关键控制运行的有效性；

3) 通过分析性复核程序，分析通航运输服务收入是否出现异常波动情况并核实变动原因；

4) 选取通航运输服务合同样本，检查合同约定的固定服务金额、服务涵盖期间、小时费率或公里费率，检查南航通航与客户确认的飞行小时或飞行公里数记录，核实通航运输服务收入确认的准确性；

5) 对主要的通航运输服务客户实施函证程序并进行访谈，以评价收入确认的真实性、准确性和完整性；

6) 针对资产负债表日前后记录的通航运输服务收入，针对按飞行小时数和飞行公里数计算确认的服务收入，将飞行小时数和飞行公里数核对至飞行计划表、飞行任务书等支持性文件，以评价收入是否记录于恰当的会计期间。

（三）报告期内与财务会计信息相关的重要性水平

立信会计师在计划审计工作时确定了可接受的重要性水平，以便能够评价财务报表整体是否公允反映。立信会计师在被审计单位以下指标中进行了选择和判断：（1）收入金额的 0.5%-1%；（2）被审计单位经常性业务的税前利润金额 5%-8%；（3）总资产金额的 0.5%-1%或净资产金额的 2%-5%。由于被审计单位为拟上市公司，税前利润为财务报表使用者特别关注的财务报表项目，因此选取经常性业务的税前利润作为财务报表整体重要性水平的计算基数，计算基数采取了申报期三年数据的平均值。

（四）合并财务报表范围

截至 2022 年 12 月 31 日，南航通航（海南）无实际经营，公司也未对其实际投资，财务报表项目数据为 0，无纳入合并财务报表相关数据。

三、报告期内的主要会计政策和会计估计

（一）会计期间

自公历 1 月 1 日起至 12 月 31 日止为一个会计年度。

（二）记账本位币会计期间

自公历 1 月 1 日起至 12 月 31 日止为一个会计年度。

（三）营业周期

本公司营业周期为 12 个月。

（四）记账本位币

本公司采用人民币为记账本位币。

（五）同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法

同一控制下企业合并：合并方在企业合并中取得的资产和负债（包括最终控制方收购被合并方而形成的商誉），按照合并日被合并方资产、负债在最终控制方合并财务报表中的账面价值为基础计量。在合并中取得的净资产账面价值与支付的合并对价账面价值（或发行股份面值总额）的差额，调整资本公积中的股本溢价，资本公积中的股本溢价不足冲减的，调整留存收益。

非同一控制下企业合并：合并成本为购买方在购买日为取得被购买方的控制权而付出的资产、发生或承担的负债以及发行的权益性证券的公允价值。合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，确认为商誉；合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益。在合并中取得的被购买方符合确认条件的各项可辨认资产、负债及或有负债在购买日按公允价值计量。

为企业合并发生的直接相关费用于发生时计入当期损益；为企业合并而发行权益性证券或债务性证券的交易费用，计入权益性证券或债务性证券的初始确认金额。

（六）合营安排分类及共同经营会计处理方法

合营安排分为共同经营和合营企业。

共同经营，是指合营方享有该安排相关资产且承担该安排相关负债的合营安排。

本公司确认与共同经营中利益份额相关的下列项目：

- （1）确认本公司单独所持有的资产，以及按本公司份额确认共同持有的资产；
- （2）确认本公司单独所承担的负债，以及按本公司份额确认共同承担的负债；
- （3）确认出售本公司享有的共同经营产出份额所产生的收入；
- （4）按本公司份额确认共同经营因出售产出所产生的收入；
- （5）确认单独所发生的费用，以及按本公司份额确认共同经营发生的费用。

本公司对合营企业的投资采用权益法核算，详见本节之“（十二）长期股权投资”。

（七）现金及现金等价物的确定标准

现金，是指本公司的库存现金以及可以随时用于支付的存款。现金等价物，是指本公司持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额的现金、价值变动风险很小的投资。

（八）外币业务和外币报表折算

1、外币业务

外币业务采用交易发生日的即期汇率作为折算汇率将外币金额折合成人民币记账。

资产负债表日外币货币性项目余额按资产负债表日即期汇率折算，由此产生的汇兑差额，除属于与购建符合资本化条件的资产相关的外币专门借款产生的汇兑差额按照借款费用资本化的原则处理外，均计入当期损益。

2、外币财务报表的折算

资产负债表中的资产和负债项目，采用资产负债表日的即期汇率折算；所

有者权益项目除“未分配利润”项目外，其他项目采用发生时的即期汇率折算。利润表中的收入和费用项目，采用交易发生日的即期汇率折算。

处置境外经营时，将与该境外经营相关的外币财务报表折算差额，自所有者权益项目转入处置当期损益。

（九）金融工具

本公司在成为金融工具合同的一方时，确认一项金融资产、金融负债或权益工具。

1、金融工具的分类

根据本公司管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，金融资产于初始确认时分类为：以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产和以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

本公司将同时符合下列条件且未被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，分类为以摊余成本计量的金融资产：

一业务模式是以收取合同现金流量为目标；

一合同现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

本公司将同时符合下列条件且未被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）：

一业务模式既以收取合同现金流量又以出售该金融资产为目标；

一合同现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

对于非交易性权益工具投资，本公司可以在初始确认时将其不可撤销地指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（权益工具）。该指定在单项投资的基础上作出，且相关投资从发行者的角度符合权益工具的定义。

除上述以摊余成本计量和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金

融资产外，本公司将其余所有的金融资产分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

金融负债于初始确认时分类为：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和以摊余成本计量的金融负债。

2、金融工具的确认依据和计量方法

（1）以摊余成本计量的金融资产

以摊余成本计量的金融资产包括应收票据、应收账款、其他应收款、长期应收款、债权投资等，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入初始确认金额；不包含重大融资成分的应收账款以及本公司决定不考虑不超过一年的融资成分的应收账款，以合同交易价格进行初始计量。

持有期间采用实际利率法计算的利息计入当期损益。

收回或处置时，将取得的价款与该金融资产账面价值之间的差额计入当期损益。

（2）以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）

以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）包括应收款项融资、其他债权投资等，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入初始确认金额。该金融资产按公允价值进行后续计量，公允价值变动除采用实际利率法计算的利息、减值损失或利得和汇兑损益之外，均计入其他综合收益。

终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入当期损益。

（3）以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（权益工具）

以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（权益工具）包括其他权益工具投资等，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入初始确认金额。该金融资产按公允价值进行后续计量，公允价值变动计入其他综合收益。取得的股利计入当期损益。

终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中

转出，计入留存收益。

（4）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产包括交易性金融资产、衍生金融资产、其他非流动金融资产等，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入当期损益。该金融资产按公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

（5）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债包括交易性金融负债、衍生金融负债等，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入当期损益。该金融负债按公允价值进行后续计量，公允价值变动计入当期损益。

终止确认时，其账面价值与支付的对价之间的差额计入当期损益。

（6）以摊余成本计量的金融负债

以摊余成本计量的金融负债包括短期借款、应付票据、应付账款、其他应付款、长期借款、应付债券、长期应付款，按公允价值进行初始计量，相关交易费用计入初始确认金额。

持有期间采用实际利率法计算的利息计入当期损益。

终止确认时，将支付的对价与该金融负债账面价值之间的差额计入当期损益。

3、金融资产终止确认和金融资产转移

满足下列条件之一时，本公司终止确认金融资产：

一收取金融资产现金流量的合同权利终止；

一金融资产已转移，且已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；

一金融资产已转移，虽然本公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是未保留对金融资产的控制。

发生金融资产转移时，如保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬

的，则不终止确认该金融资产。

在判断金融资产转移是否满足上述金融资产终止确认条件时，采用实质重于形式的原则。

公司将金融资产转移区分为金融资产整体转移和部分转移。金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项金额的差额计入当期损益：

（1）所转移金融资产的账面价值；

（2）因转移而收到的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额（涉及转移的金融资产为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）的情形）之和。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和未终止确认部分之间，按照各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：

（1）终止确认部分的账面价值；

（2）终止确认部分的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）的情形）之和。

金融资产转移不满足终止确认条件的，继续确认该金融资产，所收到的对价确认为一项金融负债。

4、金融负债终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，则终止确认该金融负债或其一部分；本公司若与债权人签定协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，则终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

对现存金融负债全部或部分合同条款作出实质性修改的，则终止确认现存金融负债或其一部分，同时将修改条款后的金融负债确认为一项新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认时，终止确认的金融负债账面价值与支付对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损

益。

本公司若回购部分金融负债的，在回购日按照继续确认部分与终止确认部分的相对公允价值，将该金融负债整体的账面价值进行分配。分配给终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

5、金融资产和金融负债的公允价值的确定方法

存在活跃市场的金融工具，以活跃市场中的报价确定其公允价值。不存在活跃市场的金融工具，采用估值技术确定其公允价值。在估值时，本公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术，选择与市场参与者在相关资产或负债的交易中所考虑的资产或负债特征相一致的输入值，并优先使用相关可观察输入值。只有在相关可观察输入值无法取得或取得不切实可行的情况下，才使用不可观察输入值。

6、金融资产减值的测试方法及会计处理方法

本公司以单项或组合的方式对以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）和财务担保合同等的预期信用损失进行估计。

本公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，以发生违约的风险为权重，计算合同应收的现金流量与预期能收到的现金流量之间差额的现值的概率加权金额，确认预期信用损失。如果该金融工具的信用风险自初始确认后已显著增加，本公司按照相当于该金融工具整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备；如果该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加，本公司按照相当于该金融工具未来 12 个月内预期信用损失的金额计量其损失准备。由此形成的损失准备的增加或转回金额，作为减值损失或利得计入当期损益。

本公司通过比较金融工具在资产负债表日发生违约的风险与在初始确认日发生违约的风险，以确定金融工具预计存续期内发生违约风险的相对变化，以评估金融工具的信用风险自初始确认后是否已显著增加。通常逾期超过 30 日，本公司即认为该金融工具的信用风险已显著增加，除非有确凿证据证明该金融

工具的信用风险自初始确认后并未显著增加。

如果金融工具于资产负债表日的信用风险较低，本公司即认为该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加。

如果有客观证据表明某项金融资产已经发生信用减值，则本公司在单项基础上对该金融资产计提减值准备。

对于由《企业会计准则第 14 号——收入》（2017）规范的交易形成的应收款项和合同资产，无论是否包含重大融资成分，本公司始终按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备。

对于租赁应收款，本公司选择始终按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备。

本公司不再合理预期金融资产合同现金流量能够全部或部分收回的，直接减记该金融资产的账面余额。

（十）存货

1、存货的分类和成本

存货分类为：航材消耗件、航油、其他库存商品。

存货的取得以实际成本入账，存货成本包括采购成本、其他使存货达到目前场所和状态所发生的支出。

2、发出存货的计价方法

航材消耗件发出时按个别认定法计价；发出其他库存商品按先进先出法计价；发出航油按加权平均法计价。

3、不同类别存货可变现净值的确定依据

资产负债表日，存货应当按照成本与可变现净值孰低计量。当存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备。可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致

存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

4、存货的盘存制度

采用永续盘存制。

5、低值易耗品和包装物的摊销方法

（1）低值易耗品采用一次转销法；

（2）包装物采用一次转销法。

（十一）合同资产

1、合同资产的确认方法及标准

本公司根据履行履约义务与客户付款之间的关系在资产负债表中列示合同资产或合同负债。本公司已向客户转让商品或提供服务而有权收取对价的权利（且该权利取决于时间流逝之外的其他因素）列示为合同资产。同一合同下的合同资产和合同负债以净额列示。本公司拥有的、无条件（仅取决于时间流逝）向客户收取对价的权利作为应收款项单独列示。

2、合同资产预期信用损失的确定方法及会计处理方法

合同资产的预期信用损失的确定方法及会计处理方法详见本节“（九）6、金融资产减值的测试方法及会计处理方法”。

（十二）长期股权投资

1、共同控制、重大影响的判断标准

共同控制，是指按照相关约定对某项安排所共有的控制，并且该安排的相关活动必须经过分享控制权的参与方一致同意后才能决策。本公司与其他合营方一同对被投资单位实施共同控制且对被投资单位净资产享有权利的，被投资单位为本公司的合营企业。

重大影响，是指对被投资单位的财务和经营决策有参与决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。本公司能够对被投资单位施加重大影响的，被投资单位为本公司联营企业。

2、初始投资成本的确定

（1）企业合并形成的长期股权投资

对于同一控制下的企业合并形成的对子公司的长期股权投资，在合并日按照取得被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付对价账面价值之间的差额，调整资本公积中的股本溢价；资本公积中的股本溢价不足冲减时，调整留存收益。因追加投资等原因能够对同一控制下的被投资单位实施控制的，按上述原则确认的长期股权投资的初始投资成本与达到合并前的长期股权投资账面价值加上合并日进一步取得股份新支付对价的账面价值之和的差额，调整股本溢价，股本溢价不足冲减的，冲减留存收益。

对于非同一控制下的企业合并形成的对子公司的长期股权投资，按照购买日确定的合并成本作为长期股权投资的初始投资成本。因追加投资等原因能够对非同一控制下的被投资单位实施控制的，按照原持有的股权投资账面价值加上新增投资成本之和作为初始投资成本。

（2）通过企业合并以外的其他方式取得的长期股权投资

以支付现金方式取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。

以发行权益性证券取得的长期股权投资，按照发行权益性证券的公允价值作为初始投资成本。

3、后续计量及损益确认方法

（1）成本法核算的长期股权投资

公司对子公司的长期股权投资，采用成本法核算，除非投资符合持有待售的条件。除取得投资时实际支付的价款或对价中包含的已宣告但尚未发放的现金股利或利润外，公司按照享有被投资单位宣告发放的现金股利或利润确认当期投资收益。

（2）权益法核算的长期股权投资

对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。初始投资成本

大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，不调整长期股权投资的初始投资成本；初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

公司按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权投资的账面价值；按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值；对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动（简称“其他所有者权益变动”），调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益。

在确认应享有被投资单位净损益、其他综合收益及其他所有者权益变动的份额时，以取得投资时被投资单位可辨认净资产的公允价值为基础，并按照公司的会计政策及会计期间，对被投资单位的净利润和其他综合收益等进行调整后确认。

公司与联营企业、合营企业之间发生的未实现内部交易损益按照应享有的比例计算归属于公司的部分，予以抵销，在此基础上确认投资收益，但投出或出售的资产构成业务的除外。与被投资单位发生的未实现内部交易损失，属于资产减值损失的，全额确认。

公司对合营企业或联营企业发生的净亏损，除负有承担额外损失义务外，以长期股权投资的账面价值以及其他实质上构成对合营企业或联营企业净投资的长期权益减记至零为限。合营企业或联营企业以后实现净利润的，公司在收益分享额弥补未确认的亏损分担额后，恢复确认收益分享额。

（3）长期股权投资的处置

处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款的差额，计入当期损益。

部分处置权益法核算的长期股权投资，剩余股权仍采用权益法核算的，原权益法核算确认的其他综合收益采用与被投资单位直接处置相关资产或负债相同的基础按相应比例结转，其他所有者权益变动按比例结转入当期损益。

因处置股权投资等原因丧失了对被投资单位的共同控制或重大影响的，原股权投资因采用权益法核算而确认的其他综合收益，在终止采用权益法核算时

采用与被投资单位直接处置相关资产或负债相同的基础进行会计处理，其他所有者权益变动在终止采用权益法核算时全部转入当期损益。

因处置部分股权投资等原因丧失了对被投资单位控制权的，在编制个别财务报表时，剩余股权能够对被投资单位实施共同控制或重大影响的，改按权益法核算，并对该剩余股权视同自取得时即采用权益法核算进行调整，对于取得被投资单位控制权之前确认的其他综合收益采用与被投资单位直接处置相关资产或负债相同的基础按比例结转，因采用权益法核算确认的其他所有者权益变动按比例结转入当期损益；剩余股权不能对被投资单位实施共同控制或施加重大影响的，确认为金融资产，其在丧失控制之日的公允价值与账面价值间的差额计入当期损益，对于取得被投资单位控制权之前确认的其他综合收益和其他所有者权益变动全部结转。

通过多次交易分步处置对子公司股权投资直至丧失控制权，属于一揽子交易的，各项交易作为一项处置子公司股权投资并丧失控制权的交易进行会计处理；在丧失控制权之前每一次处置价款与所处置的股权对应得长期股权投资账面价值之间的差额，在个别财务报表中，先确认为其他综合收益，到丧失控制权时再一并转入丧失控制权的当期损益。不属于一揽子交易的，对每一项交易分别进行会计处理。

（十三）固定资产

1、固定资产的确认和初始计量

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有，并且使用寿命超过一个会计年度的有形资产。固定资产在同时满足下列条件时予以确认：

- （1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业；
- （2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

固定资产按成本（并考虑预计弃置费用因素的影响）进行初始计量。

与固定资产有关的后续支出，在与其有关的经济利益很可能流入且其成本能够可靠计量时，计入固定资产成本；对于被替换的部分，终止确认其账面价值；所有其他后续支出于发生时计入当期损益。

2、折旧方法

固定资产折旧采用年限平均法分类计提，根据固定资产类别、预计使用寿命和预计净残值率确定折旧率。对计提了减值准备的固定资产，则在未来期间按扣除减值准备后的账面价值及依据尚可使用年限确定折旧额。如固定资产各组成部分的使用寿命不同或者以不同方式为企业提供经济利益，则选择不同折旧率或折旧方法，分别计提折旧。

各类固定资产折旧方法、折旧年限、残值率和年折旧率如下：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	年限平均法	15-30	5.00	3.17-6.33
直升机				
—直升机主体	年限平均法	20	5.00	4.75
—发动机及机身替换件	年限平均法	4-6	0.00	16.67-25.00
备用发动机	年限平均法	15	5.00	6.33
运输工具	年限平均法	6	5.00	15.83
其他设备（含高价周转件）	年限平均法	5-10	0.00-5.00	9.50-20.00

3、固定资产处置

当固定资产被处置、或者预期通过使用或处置不能产生经济利益时，终止确认该固定资产。固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的金额计入当期损益。

（十四）在建工程

在建工程按实际发生的成本计量。实际成本包括建筑成本、安装成本、符合资本化条件的借款费用以及其他为使在建工程达到预定可使用状态前所发生的必要支出。在建工程在达到预定可使用状态时，转入固定资产并自次月起开始计提折旧。

（十五）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

公司发生的借款费用，可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的，予以资本化，计入相关资产成本；其他借款费用，在发生时根据其发生

额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产，是指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

2、借款费用资本化期间

资本化期间，指从借款费用开始资本化时点到停止资本化时点的期间，借款费用暂停资本化的期间不包括在内。

借款费用同时满足下列条件时开始资本化：

（1）资产支出已经发生，资产支出包括为购建或者生产符合资本化条件的资产而以支付现金、转移非现金资产或者承担带息债务形式发生的支出；

（2）借款费用已经发生；

（3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

当购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时，借款费用停止资本化。

3、暂停资本化期间

符合资本化条件的资产在购建或生产过程中发生的非正常中断、且中断时间连续超过 3 个月的，则借款费用暂停资本化；该项中断如是所购建或生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用状态或者可销售状态必要的程序，则借款费用继续资本化。在中断期间发生的借款费用确认为当期损益，直至资产的购建或者生产活动重新开始后借款费用继续资本化。

4、借款费用资本化率、资本化金额的计算方法

对于为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入的专门借款，以专门借款当期实际发生的借款费用，减去尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额，来确定借款费用的资本化金额。

对于为购建或者生产符合资本化条件的资产而占用的一般借款，根据累计

资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的借款费用金额。资本化率根据一般借款加权平均实际利率计算确定。

在资本化期间内，外币专门借款本金及利息的汇兑差额，予以资本化，计入符合资本化条件的资产的成本。除外币专门借款之外的其他外币借款本金及其利息所产生的汇兑差额计入当期损益。

（十六）无形资产

1、无形资产的计价方法

（1）公司取得无形资产时按成本进行初始计量；

外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。

（2）后续计量

在取得无形资产时分析判断其使用寿命。

对于使用寿命有限的无形资产，在为企业带来经济利益的期限内摊销；无法预见无形资产为企业带来经济利益期限的，视为使用寿命不确定的无形资产，不予摊销。

2、使用寿命有限的无形资产的使用寿命估计情况

项目	预计使用寿命	摊销方法	残值率（%）	依据
土地使用权	50 年	平均年限法	0.00	按照土地使用权证期限摊销
软件	5 年	平均年限法	0.00	按预计使用年限平均摊销

（十七）长期资产减值

长期股权投资、采用成本模式计量的投资性房地产、固定资产、在建工程、使用权资产、使用寿命有限的无形资产、油气资产等长期资产，于资产负债表日存在减值迹象的，进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产

的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

对于因企业合并形成的商誉、使用寿命不确定的无形资产、尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，至少在每年年度终了进行减值测试。

本公司进行商誉减值测试，对于因企业合并形成的商誉的账面价值，自购买日起按照合理的方法分摊至相关的资产组；难以分摊至相关的资产组的，将其分摊至相关的资产组组合。相关的资产组或者资产组组合，是能够从企业合并的协同效应中受益的资产组或者资产组组合。

在对包含商誉的相关资产组或者资产组组合进行减值测试时，如与商誉相关的资产组或者资产组组合存在减值迹象的，先对不包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，计算可收回金额，并与相关账面价值相比较，确认相应的减值损失。然后对包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，比较其账面价值与可收回金额，如可收回金额低于账面价值的，减值损失金额首先抵减分摊至资产组或者资产组组合中商誉的账面价值，再根据资产组或者资产组组合中除商誉之外的其他各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减其他各项资产的账面价值。

上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不予转回。

（十八）长期待摊费用

本公司长期待摊费用包括：装修装饰工程、租赁土地上的建筑设施。

本公司发生的长期待摊费用按实际成本计价，并按预计受益期限平均摊销，对不能使以后会计期间受益的长期待摊费用项目，在确定时将该项目的摊余价值全部计入当期损益。

（十九）合同负债

本公司根据履行履约义务与客户付款之间的关系在资产负债表中列示合同资产或合同负债。本公司已收或应收客户对价而应向客户转让商品或提供服务的义务列示为合同负债。同一合同下的合同资产和合同负债以净额列示。

（二十）职工薪酬

1、短期薪酬的会计处理方法

本公司在职工为本公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

本公司为职工缴纳的社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工为本公司提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额。

本公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本，其中，非货币性福利按照公允价值计量。

2、离职后福利的会计处理方法

（1）设定提存计划

本公司按当地政府的相关规定为职工缴纳基本养老保险和失业保险，在职工为本公司提供服务的会计期间，按以当地规定的缴纳基数和比例计算应缴纳金额，确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

此外，本公司还参与了由国家相关部门批准的企业年金计划/补充养老保险基金。本公司按职工工资总额的一定比例向年金计划/当地社会保险机构缴费，相应支出计入当期损益或相关资产成本。于报告期内，本公司的离职后福利均属于设定提存计划。

（2）设定受益计划

本公司根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间，并计入当期损益或相关资产成本。

设定受益计划义务现值减去设定受益计划资产公允价值所形成的赤字或盈余确认为一项设定受益计划净负债或净资产。设定受益计划存在盈余的，本公司以设定受益计划的盈余和资产上限两项的孰低者计量设定受益计划净资产。

所有设定受益计划义务，包括预期在职工提供服务的年度报告期间结束后的十二个月内支付的义务，根据资产负债表日与设定受益计划义务期限和币种相匹配的国债或活跃市场上的高质量公司债券的市场收益率予以折现。

设定受益计划产生的服务成本和设定受益计划净负债或净资产的利息净额计入当期损益或相关资产成本；重新计量设定受益计划净负债或净资产所产生的变动计入其他综合收益，并且在后续会计期间不转回至损益，在原设定受益计划终止时在权益范围内将原计入其他综合收益的部分全部结转至未分配利润。

在设定受益计划结算时，按在结算日确定的设定受益计划义务现值和结算价格两者的差额，确认结算利得或损失。

3、辞退福利的会计处理方法

本公司向职工提供辞退福利的，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：公司不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；公司确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

（二十一）预计负债

与或有事项相关的义务同时满足下列条件时，本公司将其确认为预计负债：

- （1）该义务是本公司承担的现时义务；
- （2）履行该义务很可能导致经济利益流出本公司；
- （3）该义务的金额能够可靠地计量。

预计负债按履行相关现时义务所需的支出的最佳估计数进行初始计量。

在确定最佳估计数时，综合考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素。对于货币时间价值影响重大的，通过对相关未来现金流出进行折现后确定最佳估计数。

所需支出存在一个连续范围，且该范围内各种结果发生的可能性相同的，最佳估计数按照该范围内的中间值确定；在其他情况下，最佳估计数分别下列情况处理：

- 或有事项涉及单个项目的，按照最可能发生金额确定。

- 或有事项涉及多个项目的，按照各种可能结果及相关概率计算确定。

清偿预计负债所需支出全部或部分预期由第三方补偿的，补偿金额在基本确定能够收到时，作为资产单独确认，确认的补偿金额不超过预计负债的账面价值。

本公司在资产负债表日对预计负债的账面价值进行复核，有确凿证据表明该账面价值不能反映当前最佳估计数的，按照当前最佳估计数对该账面价值进行调整。

（二十二）股份支付

本公司的股份支付是为了获取职工或其他方提供服务而授予权益工具或者承担以权益工具为基础确定的负债的交易。本公司的股份支付分为以权益结算的股份支付和以现金结算的股份支付。

1、以权益结算的股份支付及权益工具

以权益结算的股份支付换取职工提供服务的，以授予职工权益工具的公允价值计量。对于授予后立即可行权的股份支付交易，在授予日按照权益工具的公允价值计入相关成本或费用，相应增加资本公积。对于授予后完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的股份支付交易，在等待期内每个资产负债表日，本公司根据对可行权权益工具数量的最佳估计，按照授予日公允价值，将当期取得的服务计入相关成本或费用，相应增加资本公积。

在等待期内，如果取消了授予的权益工具，则本公司对取消所授予的权益性工具作为加速行权处理，将剩余等待期内应确认的金额立即计入当期损益，同时确认资本公积。但是，如果授予新的权益工具，并在新权益工具授予日认定所授予的新权益工具是用于替代被取消的权益工具的，则以与处理原权益工具条款和条件修改相同的方式，对所授予的替代权益工具进行处理。

2、以现金结算的股份支付及权益工具

以现金结算的股份支付，按照本公司承担的以股份或其他权益工具为基础计算确定的负债的公允价值计量。授予后立即可行权的股份支付交易，本公司在授予日按照承担负债的公允价值计入相关成本或费用，相应增加负债。对于

授予后完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的股份支付交易，在等待期内的每个资产负债表日，本公司以对可行权情况的最佳估计为基础，按照本公司承担负债的公允价值，将当期取得的服务计入相关成本或费用，并相应计入负债。在相关负债结算前的每个资产负债表日以及结算日，对负债的公允价值重新计量，其变动计入当期损益。

（二十三）优先股、永续债等其他金融工具

本公司根据所发行优先股/永续债的合同条款及其所反映的经济实质而非仅以法律形式，在初始确认时将该金融工具或其组成部分分类为金融资产、金融负债或权益工具。

本公司发行的永续债/优先股等金融工具满足以下条件之一，在初始确认时将该金融工具整体或其组成部分分类为金融负债：

（1）存在本公司不能无条件地避免以交付现金或其他金融资产履行的合同义务；

（2）包含交付可变数量的自身权益工具进行结算的合同义务；

（3）包含以自身权益进行结算的衍生工具（例如转股权等），且该衍生工具不以固定数量的自身权益工具交换固定金额的现金或其他金融资产进行结算；

（4）存在间接地形成合同义务的合同条款；

（5）发行方清算时永续债与发行方发行的普通债券和其他债务处于相同清偿顺序的。

不满足上述任何一项条件的永续债/优先股等金融工具，在初始确认时将该金融工具整体或其组成部分分类为权益工具。

（二十四）收入

1、收入确认和计量所采用的会计政策

本公司在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务控制权时确认收入。取得相关商品或服务控制权，是指能够主导该商品或服务的使用并从中获得几乎全部的经济利益。

合同中包含两项或多项履约义务的，本公司在合同开始日，按照各单项履约义务所承诺商品或服务的单独售价的相对比例，将交易价格分摊至各单项履约义务。本公司按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。

交易价格是指本公司因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，不包括代第三方收取的款项以及预期将退还给客户的款项。本公司根据合同条款，结合其以往的习惯做法确定交易价格，并在确定交易价格时，考虑可变对价、合同中存在的重大融资成分、非现金对价、应付客户对价等因素的影响。本公司以不超过在相关不确定性消除时累计已确认收入极可能不会发生重大转回的金额确定包含可变对价的交易价格。合同中存在重大融资成分的，本公司按照假定客户在取得商品或服务控制权时即以现金支付的应付金额确定交易价格，并在合同期间内采用实际利率法摊销该交易价格与合同对价之间的差额。

满足下列条件之一的，属于在某一时段内履行履约义务，否则，属于在某一时点履行履约义务：

- 客户在本公司履约的同时即取得并消耗本公司履约所带来的经济利益。
- 客户能够控制本公司履约过程中在建的商品。
- 本公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本公司在整个合同期内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。

对于在某一时段内履行的履约义务，本公司在该段时间内按照履约进度确认收入，但是，履约进度不能合理确定的除外。本公司考虑商品或服务的性质，采用产出法或投入法确定履约进度。当履约进度不能合理确定时，已经发生的成本预计能够得到补偿的，本公司按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。

对于在某一时点履行的履约义务，本公司在客户取得相关商品或服务控制权时点确认收入。在判断客户是否已取得商品或服务控制权时，本公司考虑下列迹象：

- 本公司就该商品或服务享有现时收款权利，即客户就该商品或服务负有现时付款义务。

- 本公司已将该商品的法定所有权转移给客户，即客户已拥有该商品的法定所有权。
- 本公司已将该商品实物转移给客户，即客户已实物占有该商品。
- 本公司已将该商品所有权上的主要风险和报酬转移给客户，即客户已取得该商品所有权上的主要风险和报酬。
- 客户已接受该商品或服务。

2、收入确认的具体原则

本公司对外提供通航运输、直升机代管及公共服务等，其中，通航运输服务主要包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务和海上风电飞行服务。

（1）海上油气平台飞行服务

海上油气平台飞行服务主要为客户提供海上油气平台人员接送服务，其收入主要包括月固定服务费收入和按服务小时计费收入。本公司根据服务合同的月固定收费标准按月确认固定服务费收入，根据按月与客户确认的实际飞行服务小时数和服务合同约定的飞行小时费率计算确认服务收入。

（2）电力巡线飞行服务

电力巡线飞行服务主要为电网客户提供线路精细化巡视、通道快速巡视及灾后应急巡视飞行服务。本公司根据电力巡线飞行服务合同约定的巡线公里数单价，以及按月与客户确认的实际飞行巡线公里数，计算确认电力巡线飞行服务收入。

（3）海上风电飞行服务

海上风电飞行服务主要为风电场提供运输、起吊及应急救援服务，其收入包括固定保底收入及按服务小时计费收入。本公司根据服务合同将固定保底收入在服务涵盖期间平均确认；对于超出保底量的部分，按服务小时计算服务收入。

（4）直升机代管及公共服务

直升机代管服务主要根据直升机持有人的要求，对其持有的直升机提供代

管服务，本公司根据与客户签订的代管服务合同确定的服务金额于服务涵盖期间按月平均确认直升机代管服务收入。

（二十五）合同成本

合同成本包括合同履约成本与合同取得成本。

本公司为履行合同而发生的成本，不属于存货、固定资产或无形资产等相关准则规范范围的，在满足下列条件时作为合同履约成本确认为一项资产：

- 该成本与一份当前或预期取得的合同直接相关。
- 该成本增加了本公司未来用于履行履约义务的资源。
- 该成本预期能够收回。

本公司为取得合同发生的增量成本预期能够收回的，作为合同取得成本确认为一项资产。

与合同成本有关的资产采用与该资产相关的商品或服务收入确认相同的基础进行摊销；但是对于合同取得成本摊销期限未超过一年的，本公司在发生时将其计入当期损益。

与合同成本有关的资产，其账面价值高于下列两项的差额的，本公司对超出部分计提减值准备，并确认为资产减值损失：

- 1、因转让与该资产相关的商品或服务预期能够取得的剩余对价；
- 2、为转让该相关商品或服务估计将要发生的成本。

以前期间减值的因素之后发生变化，使得前述差额高于该资产账面价值的，本公司转回原已计提的减值准备，并计入当期损益，但转回后的资产账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该资产在转回日的账面价值。

（二十六）政府补助

1、类型

政府补助，是本公司从政府无偿取得的货币性资产或非货币性资产，分为与资产相关的政府补助和与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助，是指本公司取得的、用于购建或以其他方式形成

长期资产的政府补助。与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。

2、确认时点

政府补助在本公司能够满足其所附的条件并且能够收到时，予以确认。

3、会计处理

与资产相关的政府补助，冲减相关资产账面价值或确认为递延收益。确认为递延收益的，在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入当期损益（与本公司日常活动相关的，计入其他收益；与本公司日常活动无关的，计入营业外收入）；

与收益相关的政府补助，用于补偿本公司以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益（与本公司日常活动相关的，计入其他收益；与本公司日常活动无关的，计入营业外收入）或冲减相关成本费用或损失；用于补偿本公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益（与本公司日常活动相关的，计入其他收益；与本公司日常活动无关的，计入营业外收入）或冲减相关成本费用或损失。

本公司取得的政策性优惠贷款贴息，区分以下两种情况，分别进行会计处理：

（1）财政将贴息资金拨付给贷款银行，由贷款银行以政策性优惠利率向本公司提供贷款的，本公司以实际收到的借款金额作为借款的入账价值，按照借款本金和该政策性优惠利率计算相关借款费用。

（2）财政将贴息资金直接拨付给本公司的，本公司将对应的贴息冲减相关借款费用。

（二十七）递延所得税资产和递延所得税负债

所得税包括当期所得税和递延所得税。除因企业合并和直接计入所有者权益（包括其他综合收益）的交易或者事项产生的所得税外，本公司将当期所得税和递延所得税计入当期损益。

递延所得税资产和递延所得税负债根据资产和负债的计税基础与其账面价值的差额（暂时性差异）计算确认。

对于可抵扣暂时性差异确认递延所得税资产，以未来期间很可能取得的用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限。对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

对于应纳税暂时性差异，除特殊情况外，确认递延所得税负债。

不确认递延所得税资产或递延所得税负债的特殊情况包括：

- 商誉的初始确认；
- 既不是企业合并、发生时也不影响会计利润和应纳税所得额（或可抵扣亏损）的交易或事项。

对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异，确认递延所得税负债，除非本公司能够控制该暂时性差异转回的时间且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回。对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，当该暂时性差异在可预见的未来很可能转回且未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额时，确认递延所得税资产。

资产负债表日，对于递延所得税资产和递延所得税负债，根据税法规定，按照预期收回相关资产或清偿相关负债期间的适用税率计量。

资产负债表日，本公司对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

当拥有以净额结算的法定权利，且意图以净额结算或取得资产、清偿负债同时进行，当期所得税资产及当期所得税负债以抵销后的净额列报。

资产负债表日，递延所得税资产及递延所得税负债在同时满足以下条件时以抵销后的净额列示：

- 纳税主体拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权

利；

- 递延所得税资产及递延所得税负债是与同一税收征管部门对同一纳税主体征收的所得税相关或者是对不同的纳税主体相关，但在未来每一具有重要性的递延所得税资产及负债转回的期间内，涉及的纳税主体意图以净额结算当期所得税资产和负债或是同时取得资产、清偿负债。

（二十八）租赁

自 2021 年 1 月 1 日起的会计政策：

租赁，是指在一定期间内，出租人将资产的使用权让与承租人以获取对价的合同。

在合同开始日，本公司评估合同是否为租赁或者包含租赁。如果合同中一方让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价，则该合同为租赁或者包含租赁。

合同中同时包含多项单独租赁的，本公司将合同予以分拆，并分别各项单独租赁进行会计处理。合同中同时包含租赁和非租赁部分的，承租人和出租人将租赁和非租赁部分进行分拆。

对于由特殊情况直接引发的、就现有租赁合同达成的租金减免、延期支付等租金减让，满足条件的（详见本节“（三十）重要会计政策和会计估计的变更”），本公司对所有租赁选择采用简化方法不评估是否发生租赁变更，也不重新评估租赁分类。

1、本公司作为承租人

（1）使用权资产

在租赁期开始日，本公司对除短期租赁和低价值资产租赁以外的租赁确认使用权资产。使用权资产按照成本进行初始计量。该成本包括：

租赁负债的初始计量金额；

在租赁期开始日或之前支付的租赁付款额，存在租赁激励的，扣除已享受的租赁激励相关金额；

本公司发生的初始直接费用；

本公司为拆卸及移除租赁资产、复原租赁资产所在场地或将租赁资产恢复至租赁条款约定状态预计将发生的成本，但不包括属于为生产存货而发生的成本。

本公司后续采用直线法对使用权资产计提折旧。对能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的，本公司在租赁资产剩余使用寿命内计提折旧；否则，租赁资产在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内计提折旧。

本公司按照本节之“（十七）长期资产减值”所述原则来确定使用权资产是否已发生减值，并对已识别的减值损失进行会计处理。

（2）租赁负债

在租赁期开始日，本公司对除短期租赁和低价值资产租赁以外的租赁确认租赁负债。租赁负债按照尚未支付的租赁付款额的现值进行初始计量。租赁付款额包括：

固定付款额（包括实质固定付款额），存在租赁激励的，扣除租赁激励相关金额；

取决于指数或比率的可变租赁付款额；

根据公司提供的担保余值预计应支付的款项；

购买选择权的行权价格，前提是公司合理确定将行使该选择权；

行使终止租赁选择权需支付的款项，前提是租赁期反映出公司将行使终止租赁选择权。

本公司采用租赁内含利率作为折现率，但如果无法合理确定租赁内含利率的，则采用本公司的增量借款利率作为折现率。

本公司按照固定的周期性利率计算租赁负债在租赁期内各期间的利息费用，并计入当期损益或相关资产成本。

未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益或相关资产成本。

在租赁期开始日后，发生下列情形的，本公司重新计量租赁负债，并调整相应的使用权资产，若使用权资产的账面价值已调减至零，但租赁负债仍需进一步调减的，将差额计入当期损益：

当购买选择权、续租选择权或终止选择权的评估结果发生变化，或前述选择权的实际行权情况与原评估结果不一致的，本公司按变动后租赁付款额和修订后的折现率计算的现值重新计量租赁负债；

当实质固定付款额发生变动、担保余值预计的应付金额发生变动或用于确定租赁付款额的指数或比率发生变动，本公司按照变动后的租赁付款额和原折现率计算的现值重新计量租赁负债。但是，租赁付款额的变动源自浮动利率变动的，使用修订后的折现率计算现值。

（3）短期租赁和低价值资产租赁

本公司选择对短期租赁和低价值资产租赁不确认使用权资产和租赁负债，并将相关的租赁付款额在租赁期内各个期间按照直线法计入当期损益或相关资产成本。短期租赁，是指在租赁期开始日，租赁期不超过 12 个月且不包含购买选择权的租赁。低价值资产租赁，是指单项租赁资产为全新资产时价值较低的租赁。公司转租或预期转租租赁资产的，原租赁不属于低价值资产租赁。

（4）租赁变更

租赁发生变更且同时符合下列条件的，公司将该租赁变更作为一项单独租赁进行会计处理：

该租赁变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；

增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

租赁变更未作为一项单独租赁进行会计处理的，在租赁变更生效日，公司重新分摊变更后合同的对价，重新确定租赁期，并按照变更后租赁付款额和修订后的折现率计算的现值重新计量租赁负债。

租赁变更导致租赁范围缩小或租赁期缩短的，本公司相应调减使用权资产的账面价值，并将部分终止或完全终止租赁的相关利得或损失计入当期损益。

其他租赁变更导致租赁负债重新计量的，本公司相应调整使用权资产的账面价值。

（5）特殊情况相关的租金减让

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的，本公司不评估是否发生租赁变更，继续按照与减让前一致的折现率计算租赁负债的利息费用并计入当期损益，继续按照与减让前一致的方法对使用权资产进行计提折旧。发生租金减免的，本公司将减免的租金作为可变租赁付款额，在达成减让协议等解除原租金支付义务时，按未折现或减让前折现率折现金额冲减相关资产成本或费用，同时相应调整租赁负债；延期支付租金的，本公司在实际支付时冲减前期确认的租赁负债。

对于短期租赁和低价值资产租赁，本公司继续按照与减让前一致的方法将原合同租金计入相关资产成本或费用。发生租金减免的，本公司将减免的租金作为可变租赁付款额，在减免期间冲减相关资产成本或费用；延期支付租金的，本公司在原支付期间将应支付的租金确认为应付款项，在实际支付时冲减前期确认的应付款项。

2、本公司作为出租人

在租赁开始日，本公司将租赁分为融资租赁 and 经营租赁。融资租赁，是指无论所有权最终是否转移，但实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁。经营租赁，是指除融资租赁以外的其他租赁。本公司作为转租出租人时，基于原租赁产生的使用权资产对转租赁进行分类。

（1）经营租赁会计处理

经营租赁的租赁收款额在租赁期内各个期间按照直线法确认为租金收入。本公司将发生的与经营租赁有关的初始直接费用予以资本化，在租赁期内按照与租金收入确认相同的基础分摊计入当期损益。未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。经营租赁发生变更的，公司自变更生效日起将其作为一项新租赁进行会计处理，与变更前租赁有关的预收或应收租赁收款额视为新租赁的收款额。

（2）融资租赁会计处理

在租赁开始日，本公司对融资租赁确认应收融资租赁款，并终止确认融资租赁资产。本公司对应收融资租赁款进行初始计量时，将租赁投资净额作为应收融资租赁款的入账价值。租赁投资净额为未担保余值和租赁期开始日尚未收到的租赁收款额按照租赁内含利率折现的现值之和。

本公司按照固定的周期性利率计算并确认租赁期内各个期间的利息收入。应收融资租赁款的终止确认和减值按照本节之“（九）金融工具”进行会计处理。

未纳入租赁投资净额计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

融资租赁发生变更且同时符合下列条件的，本公司将该变更作为一项单独租赁进行会计处理：

该变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；

增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

融资租赁的变更未作为一项单独租赁进行会计处理的，本公司分别下列情形对变更后的租赁进行处理：

假如变更在租赁开始日生效，该租赁会被分类为经营租赁的，本公司自租赁变更生效日开始将其作为一项新租赁进行会计处理，并以租赁变更生效日前的租赁投资净额作为租赁资产的账面价值；

假如变更在租赁开始日生效，该租赁会被分类为融资租赁的，本公司按照本节之“（九）金融工具”关于修改或重新议定合同的政策进行会计处理。

（3）特殊情况相关的租金减让

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的经营租赁，本公司继续按照与减让前一致的方法将原合同租金确认为租赁收入；发生租金减免的，本公司将减免的租金作为可变租赁付款额，在减免期间冲减租赁收入；延期收取租金的，本公司在原收取期间将应收取的租金确认为应收款项，并在实际收到时冲减前期确认的应收款项。

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的融资租赁，本公司继续按照与

减让前一致的折现率计算利息并确认为租赁收入。发生租金减免的，本公司将减免的租金作为可变租赁付款额，在达成减让协议等放弃原租金收取权利时，按未折现或减让前折现率折现金额冲减原确认的租赁收入，不足冲减的部分计入投资收益，同时相应调整应收融资租赁款；延期收取租金的，本公司在实际收到时冲减前期确认的应收融资租赁款。

2021年1月1日前的会计政策：

租赁分为融资租赁和经营租赁。融资租赁是指实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁。经营租赁是指除融资租赁以外的其他租赁。

对于由特殊情况直接引发的、就现有租赁合同达成的租金减免、延期支付等租金减让，同时满足下列条件的，本公司对所有租赁选择采用简化方法，不评估是否发生租赁变更，也不重新评估租赁分类：

减让后的租赁对价较减让前减少或基本不变，其中，租赁对价未折现或按减让前折现率折现均可；

减让仅针对 2021 年 6 月 30 日前的应付租赁付款额，2021 年 6 月 30 日后应付租赁付款额增加不影响满足该条件，2021 年 6 月 30 日后应付租赁付款额减少不满足该条件；

综合考虑定性和定量因素后认定租赁的其他条款和条件无重大变化。

3、经营租赁会计处理

（1）公司租入资产所支付的租赁费，在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法进行分摊，计入当期费用。公司支付的与租赁交易相关的初始直接费用，计入当期费用。

资产出租方承担了应由公司承担的与租赁相关的费用时，公司将该部分费用从租金总额中扣除，按扣除后的租金费用在租赁期内分摊，计入当期费用。

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的经营租赁，本公司继续按照与减让前一致的方法将原合同租金计入相关资产成本或费用。发生租金减免的，本公司将减免的租金作为或有租金，在减免期间计入损益；延期支付租金的，本公司在原支付期间将应支付的租金确认为应付款项，在实际支付时冲减前期

确认的应付款项。

（2）公司出租资产所收取的租赁费，在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法进行分摊，确认为租赁相关收入。公司支付的与租赁交易相关的初始直接费用，计入当期费用；如金额较大的，则予以资本化，在整个租赁期间内按照与租赁相关收入确认相同的基础分期计入当期收益。

公司承担了应由承租方承担的与租赁相关的费用时，公司将该部分费用从租金收入总额中扣除，按扣除后的租金费用在租赁期内分配。

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的经营租赁，本公司继续按照与减让前一致的方法将原合同租金确认为租赁收入；发生租金减免的，本公司将减免的租金作为或有租金，在减免期间冲减租赁收入；延期收取租金的，本公司在原收取期间将应收取的租金确认为应收款项，并在实际收到时冲减前期确认的应收款项。

4、融资租赁会计处理

（1）融资租入资产：公司在承租开始日，将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认的融资费用。公司采用实际利率法对未确认的融资费用，在资产租赁期间内摊销，计入财务费用。公司发生的初始直接费用，计入租入资产价值。

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的融资租赁，本公司继续按照与减让前一致的折现率将未确认融资费用确认为当期融资费用，继续按照与减让前一致的方法对融资租入资产进行计提折旧，对于发生的租金减免，本公司将减免的租金作为或有租金，在达成减让协议等解除原租金支付义务时，计入当期损益，并相应调整长期应付款，或者按照减让前折现率折现计入当期损益并调整未确认融资费用；延期支付租金的，本公司在实际支付时冲减前期确认的长期应付款。

（2）融资租出资产：公司在租赁开始日，将应收融资租赁款，未担保余值之和与其现值的差额确认为未实现融资收益，在将来收到租金的各期间内确认为租赁收入。公司发生的与出租交易相关的初始直接费用，计入应收融资租赁

款的初始计量中，并减少租赁期内确认的收益金额。

对于采用特殊情况相关租金减让简化方法的融资租赁，本公司继续按照与减让前一致的租赁内含利率将未实现融资收益确认为租赁收入。发生租金减免的，本公司将减免的租金作为或有租金，在达成减让协议等放弃原租金收取权利时，冲减原确认的租赁收入，不足冲减的部分计入投资收益，同时相应调整长期应收款，或者按照减让前折现率折现计入当期损益并调整未实现融资收益；延期收取租金的，本公司在实际收到时冲减前期确认的长期应收款。

（二十九）终止经营

终止经营是满足下列条件之一的、能够单独区分的组成部分，且该组成部分已被本公司处置或被本公司划归为持有待售类别：

（1）该组成部分代表一项独立的主要业务或一个单独的主要经营地区；

（2）该组成部分是拟对一项独立的主要业务或一个单独的主要经营地区进行处置的一项相关联计划的一部分；

（3）该组成部分是专为转售而取得的子公司。

持续经营损益和终止经营损益在利润表中分别列示。终止经营的减值损失和转回金额等经营损益及处置损益作为终止经营损益列报。对于当期列报的终止经营，本公司在当期财务报表中，将原来作为持续经营损益列报的信息重新作为可比会计期间的终止经营损益列报。

（三十）重要会计政策和会计估计的变更

1、重要会计政策变更

（1）执行《企业会计准则第 14 号——收入》（2017 年修订）（以下简称“新收入准则”）

财政部于 2017 年度修订了《企业会计准则第 14 号——收入》。修订后的准则规定，首次执行该准则应当根据累积影响数调整当年年初留存收益及财务报表其他相关项目金额，对可比期间信息不予调整。

本公司自 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则。根据准则的规定，本公司仅对在首次执行日尚未完成的合同的累积影响数调整 2020 年年初留存收益以及财

务报表其他相关项目金额。执行该准则的主要影响如下：

单位：元

会计政策变更的内容和原因	受影响的报表项目	对 2020 年 1 月 1 日余额的影响金额
将不满足无条件收款权的合同质保金应收账款重分类至合同资产，将销售商品与提供劳务相关的预收款项重分类至合同负债及其他流动负债。	应收账款	-2,024,029.00
	合同资产	2,024,029.00
	预收款项	-391,024.92
	合同负债	368,891.43
	其他流动负债	22,133.49

与原收入准则相比，执行新收入准则对 2020 年度财务报表相关项目的影响如下：

单位：元

受影响的资产负债表项目	对 2020 年 12 月 31 日余额的影响金额
应收账款	-1,203,516.36
合同资产	1,203,516.36
预收款项	-3,545,942.27
合同负债	3,534,293.74
其他流动负债	11,648.53

单位：元

受影响的利润表项目	对 2020 年度发生额的影响金额
信用减值损失	-4,123.18
资产减值损失	4,123.18

（2）执行《企业会计准则第 21 号——租赁》（2018 年修订）

财政部于 2018 年度修订了《企业会计准则第 21 号——租赁》（简称“新租赁准则”）。本公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则。根据修订后的准则，对于首次执行日前已存在的合同，公司选择在首次执行日不重新评估其是否为租赁或者包含租赁。

本公司作为承租人：

本公司选择根据首次执行新租赁准则的累积影响数，调整首次执行新租赁准则当年年初留存收益及财务报表其他相关项目金额，不调整可比期间信息。

对于首次执行日前已存在的经营租赁，本公司在首次执行日根据剩余租赁付款额按首次执行日本公司的增量借款利率折现的现值计量租赁负债，并根据

每项租赁选择以下两种方法之一计量使用权资产：

假设自租赁期开始日即采用新租赁准则的账面价值，采用首次执行日的本公司的增量借款利率作为折现率。

与租赁负债相等的金额，并根据预付租金进行必要调整。

对于首次执行日前的经营租赁，本公司在应用上述方法的同时根据每项租赁选择采用下列一项或多项简化处理：

1) 将于首次执行日后 12 个月内完成的租赁作为短期租赁处理；

2) 计量租赁负债时，具有相似特征的租赁采用同一折现率；

3) 使用权资产的计量不包含初始直接费用；

4) 存在续租选择权或终止租赁选择权的，根据首次执行日前选择权的实际行使及其他最新情况确定租赁期；

5) 作为使用权资产减值测试的替代，按照本节之“（二十一）预计负债”评估包含租赁的合同在首次执行日前是否为亏损合同，并根据首次执行日前计入资产负债表的亏损准备金额调整使用权资产；

6) 首次执行日之前发生的租赁变更，不进行追溯调整，根据租赁变更的最终安排，按照新租赁准则进行会计处理。

在计量租赁负债时，本公司使用 2021 年 1 月 1 日的承租人增量借款利率（加权平均值：4.75%和 4.90%）来对租赁付款额进行折现。

单位：元

2020 年 12 月 31 日财务报表中披露的重大经营租赁的尚未支付的最低租赁付款额	60,759,493.80
按 2021 年 1 月 1 日本公司增量借款利率折现的现值	48,114,103.89
2021 年 1 月 1 日新租赁准则下的租赁负债	51,185,877.43
上述折现的现值与租赁负债之间的差额	-3,071,773.54

对于首次执行日前已存在的融资租赁，本公司在首次执行日按照融资租入资产和应付融资租赁款的原账面价值，分别计量使用权资产和租赁负债。

本公司作为出租人：

对于首次执行日前划分为经营租赁且在首次执行日后仍存续的转租赁，本

公司在首次执行日基于原租赁和转租赁的剩余合同期限和条款进行重新评估，并按照新租赁准则的规定进行分类。重分类为融资租赁的，本公司将其作为一项新的融资租赁进行会计处理。

除转租赁外，本公司无需对其作为出租人的租赁按照新租赁准则进行调整。本公司自首次执行日起按照新租赁准则进行会计处理。

本公司执行新租赁准则对财务报表的主要影响如下：

单位：元

会计政策变更的内容和原因	受影响的报表项目	对 2021 年 1 月 1 日余额的影响金额
(1) 公司作为承租人对于首次执行日前已存在的经营租赁的调整	使用权资产	48,114,103.89
	租赁负债	45,549,553.33
	一年到期的非流动负债	5,636,324.10
	预付款项	-1,125,847.98
	递延所得税资产	767,943.39
	留存收益	-3,429,678.13

2、首次执行新收入准则、新租赁准则调整首次执行当年年初财务报表相关项目情况

(1) 2020 年 1 月 1 日首次执行新收入准则调整 2020 年年初财务报表相关项目情况

1) 资产负债表

单位：元

项目	2019 年 12 月 31 日余额	2020 年 1 月 1 日余额	调整数		
			重分类	重新 计量	合计
应收账款	155,911,966.65	153,887,937.65	-2,024,029.00	-	-2,024,029.00
合同资产	-	2,024,029.00	2,024,029.00	-	2,024,029.00
预收款项	391,024.92	-	-391,024.92	-	-391,024.92
合同负债	-	368,891.43	368,891.43	-	368,891.43
其他流动 负债	878,880.51	901,014.00	22,133.49	-	22,133.49

(2) 2021 年 1 月 1 日首次执行新租赁准则调整 2021 年年初财务报表相关项目情况

1) 资产负债表

单位：元

项目	2020 年 12 月 31 日余额	2021 年 1 月 1 日余额	调整数		
			重分 类	重新计量	合计
使用权资产	-	48,114,103.89	-	48,114,103.89	48,114,103.89
预付账款	2,672,741.44	1,546,893.46	-	-1,125,847.98	-1,125,847.98
递延所得税资产	7,269,361.53	8,037,304.92	-	767,943.39	767,943.39
一年内到期的非流动负债	-	5,636,324.10	-	5,636,324.10	5,636,324.10
租赁负债	-	45,549,553.33	-	45,549,553.33	45,549,553.33
盈余公积	13,877,846.30	13,534,878.49	-	-342,967.81	-342,967.81
未分配利润	124,749,384.54	121,662,674.22	-	-3,086,710.32	-3,086,710.32

3、其他重要会计政策和会计估计变更情况

(1) 执行《企业会计准则解释第 13 号》

财政部于 2019 年 12 月 10 日发布了《企业会计准则解释第 13 号》（财会〔2019〕21 号，以下简称“解释第 13 号”），自 2020 年 1 月 1 日起施行，不要求追溯调整。

①关联方的认定

解释第 13 号明确了以下情形构成关联方：企业与其所属企业集团的其他成员单位（包括母公司和子公司）的合营企业或联营企业；企业的合营企业与企业或其他合营企业或联营企业。此外，解释第 13 号也明确了仅仅同受一方重大影响的两方或两方以上的企业不构成关联方，并补充说明了联营企业包括联营企业及其子公司，合营企业包括合营企业及其子公司。

②业务的定义

解释第 13 号完善了业务构成的三个要素，细化了构成业务的判断条件，同时引入“集中度测试”选择，以在一定程度上简化非同一控制下取得组合是否构成业务的判断等问题。

本公司自 2020 年 1 月 1 日起执行解释第 13 号，执行解释第 13 号未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

（2）执行《碳排放权交易有关会计处理暂行规定》

财政部于 2019 年 12 月 16 日发布了《碳排放权交易有关会计处理暂行规定》（财会[2019]22 号），适用于按照《碳排放权交易管理暂行办法》等有关规定开展碳排放权交易业务的重点排放单位中的相关企业（以下简称重点排放企业）。该规定自 2020 年 1 月 1 日起施行，重点排放企业应当采用未来适用法应用该规定。

本公司自 2020 年 1 月 1 日起执行该规定，执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

（3）执行财会〔2020〕10 号文财政部于 2020 年 6 月 19 日发布了财会〔2020〕10 号文，自 2020 年 6 月 19 日起施行，允许企业对 2020 年 1 月 1 日至该规定施行日之间发生的相关租金减让进行调整。按照该规定，对于同时满足下列条件的由特殊情况直接引发的租金减免、延期支付租金等租金减让，企业可以选择采用简化方法进行会计处理：

减让后的租赁对价较减让前减少或基本不变，其中，租赁对价未折现或按减让前折现率折现均可；

减让仅针对 2021 年 6 月 30 日前的应付租赁付款额，2021 年 6 月 30 日后应付租赁付款额增加不影响满足该条件，2021 年 6 月 30 日后应付租赁付款额减少不满足该条件；

综合考虑定性和定量因素后认定租赁的其他条款和条件无重大变化。

本公司对于属于该规定适用范围的租金减让全部选择采用简化方法进行会计处理，并对 2020 年 1 月 1 日至该规定施行日之间发生的相关租金减让根据该规定进行相应调整。

（4）执行财会〔2021〕9 号文

财政部于 2021 年 5 月 26 日发布了财会〔2021〕9 号文，自 2021 年 5 月 26 日起施行，将财会〔2020〕10 号文允许采用简化方法的特殊情况相关租金减让的适用范围由“减让仅针对 2021 年 6 月 30 日前的应付租赁付款额”调整为“减让仅针对 2022 年 6 月 30 日前的应付租赁付款额”，其他适用条件不变。

本公司对适用范围调整前符合条件的租赁合同已全部选择采用简化方法进行会计处理，对适用范围调整后符合条件的类似租赁合同也全部采用简化方法进行会计处理，并对通知发布前已采用租赁变更进行会计处理的相关租赁合同进行追溯调整，但不调整前期比较财务报表数据；对 2021 年 1 月 1 日至该通知施行日之间发生的未按照该通知规定进行会计处理的相关租金减让，根据该通知进行调整。

（5）执行财会〔2022〕13 号文

财政部于 2022 年 5 月 19 日发布了财会〔2022〕13 号文，再次对允许采用简化方法的特殊情况相关租金减让的适用范围进行调整，取消了原先“仅针对 2022 年 6 月 30 日前的应付租赁付款额的减让”才能适用简化方法的限制。对于由特殊情况直接引发的 2022 年 6 月 30 日之后应付租赁付款额的减让，承租人和出租人可以继续选择采用财会〔2022〕13 号文规范的简化方法进行会计处理，其他适用条件不变。

本公司对适用范围调整前符合条件的租赁合同已全部选择采用简化方法进行会计处理，对适用范围调整后符合条件的类似租赁合同也全部采用简化方法进行会计处理，并对通知发布前已采用租赁变更进行会计处理的相关租赁合同进行追溯调整，但不调整前期比较财务报表数据；对 2022 年 1 月 1 日至该通知施行日之间发生的未按照该通知规定进行会计处理的相关租金减让，根据该通知进行调整。

（6）执行《企业会计准则解释第 14 号》

财政部于 2021 年 2 月 2 日发布了《企业会计准则解释第 14 号》（财会〔2021〕1 号，以下简称“解释第 14 号”），自公布之日起施行。2021 年 1 月 1 日至施行日新增的有关业务，根据解释第 14 号进行调整。

①政府和社会资本合作（PPP）项目合同

解释第 14 号适用于同时符合该解释所述“双特征”和“双控制”的 PPP 项目合同，对于 2020 年 12 月 31 日前开始实施且至施行日尚未完成的有关 PPP 项目合同应进行追溯调整，追溯调整不切实可行的，从可追溯调整的最早期间期初开始应用，累计影响数调整施行日当年年初留存收益以及财务报表其他相

关项目，对可比期间信息不予调整。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

②基准利率改革

解释第 14 号对基准利率改革导致金融工具合同和租赁合同相关现金流量的确定基础发生变更的情形作出了简化会计处理规定。

根据该解释的规定，2020 年 12 月 31 日前发生的基准利率改革相关业务，应当进行追溯调整，追溯调整不切实可行的除外，无需调整前期比较财务报表数据。在该解释施行日，金融资产、金融负债等原账面价值与新账面价值之间的差额，计入该解释施行日所在年度报告期间的期初留存收益或其他综合收益。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

（7）执行《企业会计准则解释第 15 号》

财政部于 2021 年 12 月 30 日发布了《企业会计准则解释第 15 号》（财会〔2021〕35 号，以下简称“解释第 15 号”）。

①关于资金集中管理相关列报

解释第 15 号就企业通过内部结算中心、财务公司等对母公司及成员单位资金实行集中统一管理涉及的余额应如何在资产负债表中进行列报与披露作出了明确规定。该规定自公布之日起施行，可比期间的财务报表数据相应调整。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

②关于试运行销售的会计处理

解释第 15 号规定了企业将固定资产达到预定可使用状态前或者研发过程中产出的产品或副产品对外销售的会计处理及其列报，规定不应将试运行销售相关收入抵销成本后的净额冲减固定资产成本或者研发支出。该规定自 2022 年 1 月 1 日起施行，对于财务报表列报最早期间的期初至 2022 年 1 月 1 日之间发生的试运行销售，应当进行追溯调整。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

③关于亏损合同的判断

解释第 15 号明确企业在判断合同是否构成亏损合同时所考虑的“履行该合

同的成本”应当同时包括履行合同的增量成本和与履行合同直接相关的其他成本的分摊金额。该规定自 2022 年 1 月 1 日起施行，企业应当对在 2022 年 1 月 1 日尚未履行完所有义务的合同执行该规定，累积影响数调整施行日当年年初留存收益及其他相关的财务报表项目，不调整前期比较财务报表数据。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

（8）执行《企业会计准则解释第 16 号》

财政部于 2022 年 11 月 30 日公布了《企业会计准则解释第 16 号》（财会〔2022〕31 号，以下简称“解释第 16 号”）。

①关于发行方分类为权益工具的金融工具相关股利的所得税影响的会计处理

解释第 16 号规定对于企业分类为权益工具的金融工具，相关股利支出按照税收政策相关规定在企业所得税税前扣除的，应当在确认应付股利时，确认与股利相关的所得税影响，并按照与过去产生可供分配利润的交易或事项时所采用的会计处理相一致的方式，将股利的所得税影响计入当期损益或所有者权益项目（含其他综合收益项目）。

该规定自公布之日起施行，相关应付股利发生在 2022 年 1 月 1 日至施行日之间的，按照该规定进行调整；发生在 2022 年 1 月 1 日之前且相关金融工具在 2022 年 1 月 1 日尚未终止确认的，应当进行追溯调整。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

②关于企业将以现金结算的股份支付修改为以权益结算的股份支付的会计处理

解释第 16 号明确企业修改以现金结算的股份支付协议中的条款和条件，使其成为以权益结算的股份支付的，在修改日（无论发生在等待期内还是结束后），应当按照所授予权益工具修改日当日的公允价值计量以权益结算的股份支付，将已取得的服务计入资本公积，同时终止确认以现金结算的股份支付在修改日已确认的负债，两者之间的差额计入当期损益。

该规定自公布之日起施行，2022 年 1 月 1 日至施行日新增的有关交易，按照该规定进行调整；2022 年 1 月 1 日之前发生的有关交易未按照该规定进行处

理的，应当进行追溯调整，将累计影响数调整 2022 年 1 月 1 日留存收益及其他相关项目，不调整前期比较财务报表数据。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

③关于单项交易产生的资产和负债相关的递延所得税不适用初始确认豁免的会计处理

解释第 16 号规定，对于不是企业合并、交易发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额（或可抵扣亏损）、且初始确认的资产和负债导致产生等额应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异的单项交易（包括承租人在租赁期开始日初始确认租赁负债并计入使用权资产的租赁交易，以及因固定资产等存在弃置义务而确认预计负债并计入相关资产成本的交易等单项交易），不适用豁免初始确认递延所得税负债和递延所得税资产的规定，企业在交易发生时应当根据《企业会计准则第 18 号——所得税》等有关规定，分别确认相应的递延所得税负债和递延所得税资产。

该规定自 2023 年 1 月 1 日起施行，允许企业自 2022 年度提前执行。对于在首次施行该规定的财务报表列报最早期间的期初至施行日之间发生的适用该规定的单项交易，以及财务报表列报最早期间的期初因适用该规定的单项交易而确认的弃置义务相关预计负债和对应的相关资产，产生应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异的，企业应当按照该规定进行调整。执行该规定未对本公司财务状况和经营成果产生重大影响。

（9）其他会计政策和会计估计的变更

本报告期本公司其他主要会计政策和会计估计未发生变更。

四、税项

（一）主要税种及税率

税种	计税依据	税率
增值税	按税法规定计算的销售货物和应税劳务收入为基础计算销项税额，在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应交增值税	6%、9%、13%
	本公司亦有业务按简易方式征收增值税，不抵扣进项税额	5%、3%

税种	计税依据	税率
城市维护建设税	按实际缴纳的增值税计缴	7%
教育费附加	按实际缴纳的增值税计缴	3%
地方教育费附加	按实际缴纳的增值税计缴	2%
企业所得税	按应纳税所得额计缴	25%
房产税	从价计征（房产原值一次减除 30%后的余值计算缴纳）	1.2%
	从租计征	12%
土地使用税	按实际占用的土地面积	3 元/m ² 、15 元/m ²

（二）税收优惠及批文

1、增值税及税金附加优惠

根据《财政部税务总局海关总署关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部税务总局海关总署公告 2019 年第 39 号）规定，自 2019 年 4 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日，允许生产、生活性服务业纳税人按照当期可抵扣进项税额加计 10%，抵减应纳税额。

根据财政部、税务总局 2022 年第 11 号公告《关于促进服务业领域困难行业纾困发展有关增值税政策的公告》第一条的规定，《财政部税务总局海关总署关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部税务总局海关总署公告 2019 年 39 号）第七条规定的生产、生活性服务业增值税加计抵减政策，执行期限延长至 2022 年 12 月 31 日。

2、城镇土地使用税优惠

根据《国家税务总局关于对民航机场用地征免土地使用税问题的规定》（（89）国税地字第 032 号）规定，机场飞行区（包括跑道、滑行道、停机坪、安全带、夜航灯光区）用地、场内外通信导航设施用地和飞行区四周排水防洪设施用地，在机场道路中，场外道路用地免征城镇土地使用税。

五、分部信息

公司以内部组织结构、管理要求、内部报告制度为依据确定经营分部，以经营分部为基础确定报告分部并披露分部信息。报告期内，公司无需设置经营分部，无需披露分部信息。

六、非经常性损益明细表

公司根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益》（证监会公告[2008]43 号）编制了 2020 年度、2021 年度和 2022 年度的非经常性损益明细表，并经信会师报字[2023]第 ZM10073 号鉴证报告确认。

报告期各期，公司非经常性损益项目及金额如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
非流动资产处置损益	124.34	-	-
计入当期损益的政府补助（与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外）	875.12	842.64	980.58
对外委托贷款取得的损益	-	-	291.55
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-10.52	-90.40	1,067.84
小计	988.94	752.24	2,339.97
减：所得税影响额	247.23	188.08	584.99
非经常性损益净额	741.70	564.17	1,754.98
减：归属于少数股东的非经常性损益净影响数	-	-	-
其中：归属于母公司股东的非经常性损益	741.70	564.17	1,754.98

公司非经常性损益主要由政府补助和非流动资产处置损益构成，报告期各期，归属于母公司股东的非经常损益分别为 1,754.98 万元、564.17 万元和 741.70 万元，绝对值金额占归属于母公司股东的净利润分别为 23.47%、9.84% 和 8.38%。2020 年，公司非经常损益金额为 1,754.98 万元，主要系公司当年收到因遭受台风导致飞机受损的保险赔偿款。报告期内，非经常损益对公司盈利能力不存在重大影响。

七、主要财务指标

（一）基本财务指标

报告期内，公司基本财务指标情况如下：

主要财务指标	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
流动比率（倍）	4.70	4.77	4.78

主要财务指标	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
速动比率（倍）	4.30	4.33	4.16
资产负债率（母公司）	12.23%	13.02%	8.47%
资产负债率（合并）	12.23%	13.02%	8.47%
主要财务指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度
应收账款周转率（次/年）	2.54	2.38	2.56
存货周转率（次/年）	6.08	5.26	5.19
息税折旧摊销前利润（万元）	25,091.45	20,978.54	19,672.85
利息保障倍数（倍）	30.49	15.97	-
归属于母公司股东的净利润（万元）	8,850.82	5,732.01	7,479.09
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润（万元）	8109.12	5167.85	5724.11
研发投入占营业收入的比例	-	-	-
每股经营活动的净现金流量（元/股）	0.45	0.20	0.08
每股净现金流量（元/股）	-0.07	0.17	0.22
每股净资产（元/股）	4.77	1.25	1.22

上述财务指标的计算公式如下：

- 1、流动比率=流动资产/流动负债；
- 2、速动比率=（流动资产-存货）/流动负债；
- 3、资产负债率（母公司）=（母公司总负债/母公司总资产）×100%；
- 4、资产负债率（合并）=（总负债/总资产）×100%；
- 5、应收账款周转率=营业收入/应收账款平均账面价值；
- 6、存货周转率=营业成本/存货平均账面价值；
- 7、息税折旧摊销前利润=利润总额+计入财务费用的利息支出+本期固定资产折旧及投资性房地产折旧/摊销+本期无形资产摊销+本期长期待摊费用摊销+使用权资产折旧；
- 8、利息保障倍数=（当期利润总额+计入财务费用的当期的利息支出）/（计入财务费用的利息支出+计入在建工程资本化的利息支出）；
- 9、扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润=归属于母公司股东的净利润-非经常性损益的影响数；
- 10、研发投入占营业收入的比例=研发费用/营业收入；
- 11、每股经营活动产生的现金流量=经营活动产生的现金流量/期末总股本；
- 12、每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/期末总股本；
- 13、每股净资产=归属于母公司所有者权益/期末总股本。

（二）净资产收益率和每股收益

公司按照《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号——净资产收益率和每股收益计算及披露》（2010 年修订）的要求计算的净资产收益率和每股收益情况如下：

项目	报告期间	加权平均净资产收益率（%）	每股收益（元/股）	
			基本每股收益	稀释每股收益
归属于公司普通股股东的净利润	2022 年	5.26	0.26	0.26
	2021 年	3.53	-	-
	2020 年	6.79	-	-
扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	2022 年	4.82	0.24	0.24
	2021 年	3.18	-	-
	2020 年	5.20	-	-

注：上述指标的计算公式如下：

1、加权平均净资产收益率= $P0 \div (E0 + NP \div 2 + Ei \times Mi \div M0 - Ej \times Mj \div M0 \pm Ek \times Mk \div M0)$

其中：P0 分别对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为归属于公司普通股股东的净利润；E0 为归属于公司普通股股东的期初净资产；Ei 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；Ej 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M0 为报告期月份数；Mi 为新增净资产次月起至报告期期末的累计月数；Mj 为减少净资产次月起至报告期期末的累计月数；Ek 为因其他交易或事项引起的、归属于公司普通股股东的净资产增减变动；Mk 为发生其他净资产增减变动次月起至报告期期末的累计月数。

报告期发生同一控制下企业合并的，计算加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产从报告期期初起进行加权；计算扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产从合并日的次月起进行加权。计算比较期间的加权平均净资产收益率时，被合并方的净利润、净资产均从比较期间期初起进行加权；计算比较期间扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产不予加权计算（权重为零）。

2、基本每股收益= $P0 \div S = P0 \div (S0 + S1 + Si \times Mi \div M0 - Sj \times Mj \div M0 - Sk)$

其中：P0 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S0 为期初股份总数；S1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；Si 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；Sj 为报告期因回等减少股份数；Sk 为报告期缩股数；M0 报告期月份数；Mi 为增加股份次月起至报告期期末的累计月数；Mj 为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

报告期内发生同一控制下的企业合并，合并方在合并日发行新股作为对价的，计算报告期末的基本每股收益时，应把该股份视同在合并期初即已发行在外的普通股处理（按权重为 1 进行加权平均）。计算比较期间的基本每股收益时，应把该股份视同在期间期初既已发行在外的普通股处理。计算报告期末扣除非经常性损益后的每股收益时，合并方在合并日发行的新股从合并日起次月进行加权。计算比较期间扣除非经常性损益后的每股收益时，合并方在合并日发行的新股不予加权计算（权重为零）。

报告期发生同一控制下企业合并，合并方在合并日发行新股份作为对价的，计算报告期间和比较期间的稀释每股收益时，比照计算基本每股收益的原则处理。

3、稀释每股收益= $P1 \div (S0 + S1 + Si \times Mi \div M0 - Sj \times Mj \div M0 - Sk + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$

其中，P1 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。公司在计算稀释每股收益时，应考虑所有稀释性潜在普通股对归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润和加权平均股数的影响，按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益，直至稀释每股收益达到最小值。

八、经营成果分析

报告期内，公司的利润表主要指标如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
营业收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
营业成本	46,335.86	43,551.36	40,780.73
营业利润	11,992.35	7,910.65	9,158.04
利润总额	11,981.82	7,820.25	10,225.88
净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09
归属于母公司股东的净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	8,109.12	5,167.85	5,724.11

公司从事通用航空运营服务，坚持构建“大安全、大应急、大消费”业态，持续拓展海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务。截至报告期末，南航通航共运营各类直升机 29 架，主要运营广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城 4 个基地，在全国布局多个基地及作业点。

报告期内，公司营业收入分别为 53,102.63 万元、55,845.74 万元和 62,451.46 万元，扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 5,724.11 万元、5,167.85 万元和 8,109.12 万元。报告期内，公司主营业务突出，营业利润是公司利润的主要来源，相关经营成果主要基于公司领先的服务水平、良好的客户基础以及较强的市场竞争能力等竞争优势基础上形成，公司持续经营能力较强。

（一）营业收入

1、营业收入构成

报告期各期，公司营业收入情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	60,077.83	96.20	54,400.19	97.41	52,456.31	98.78
其他业务收入	2,373.63	3.80	1,445.55	2.59	646.32	1.22
合计	62,451.46	100.00	55,845.74	100.00	53,102.63	100.00

公司主要从事包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电

飞行服务、直升机代管及公共服务等多元化通用航空综合业务。

报告期各期，公司主营业务收入分别为 52,456.31 万元、54,400.19 万元和 60,077.83 万元，占营业收入的比例均在 95%以上，主营业务突出。公司的其他业务收入主要为培训收入、地面服务收入等，占营业收入的比例较小。

2、主营业务收入变动分析

报告期各期，公司主营业务收入按业务类型构成情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	金额	金额	占比
（1）通航运输服务	56,804.14	94.55	51,951.50	95.50	51,364.50	97.92
其中：海上油气平台飞行服务	51,409.46	85.57	45,426.07	83.50	43,235.71	82.42
电力巡线飞行服务	4,355.49	7.25	6,051.66	11.12	8,128.79	15.50
海上风电飞行服务	1,039.20	1.73	473.77	0.87	-	-
（2）直升机代管及公共服务	2,936.34	4.89	1,491.87	2.74	581.13	1.11
（3）其他通航服务	337.35	0.56	956.82	1.76	510.68	0.97
合计	60,077.83	100.00	54,400.19	100.00	52,456.31	100.00

通航运输服务收入是公司主营业务收入最主要来源。报告期各期，公司通航运输服务收入分别为 51,364.50 万元、51,951.50 万元和 56,804.14 万元，占主营业务收入的占比分别为 97.92%、95.50%和 94.55%。

3、分区域的主营业务收入构成

报告期各期，公司主营业务收入主要集中在广东省和海南省，上述两个省份的收入占比合计分别为 84.54%，87.44%和 85.69%，主要原因是海上油气平台飞行服务收入系公司主营业务收入的主要来源，而我国南海的油气资源富集区域主要集中在海南、广东近海及北部湾区域。

报告期各期，公司区域销售具体分布情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
广东省	44,464.34	74.01	34,298.88	63.05	37,567.95	71.62
海南省	8,203.12	13.65	11,014.74	20.25	8,277.84	15.78

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
其他	7,410.37	12.33	9,086.57	16.70	6,610.52	12.60
合计	60,077.83	100.00	54,400.19	100.00	52,456.31	100.00

4、分季度的主营业务收入构成

报告期各期，公司主营业务收入季度分布情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
第一季度	10,813.93	18.00	9,859.98	18.12	10,079.22	19.21
第二季度	12,299.28	20.47	12,639.97	23.24	13,776.78	26.26
第三季度	16,503.29	27.47	13,043.68	23.98	12,837.95	24.47
第四季度	20,461.32	34.06	18,856.55	34.66	15,762.36	30.05
合计	60,077.83	100.00	54,400.19	100.00	52,456.31	100.00

由上表可知，报告期内，公司主营业务收入不存在明显的季节性，各季度的收入占比稳定在 18%-30%左右，整体较为稳定。整体来看，公司下半年主营业务收入高于上半年主营业务收入，主要系公司主营业务收入主要来源于海上油气平台飞行服务。当遇到台风等极端恶劣天气时，客户需采购直升机服务从海上油气钻井平台撤出工作人员，而三、四季度为我国沿海台风高发期，因此公司的销售收入大部分确认在下半年，符合行业特征。

（二）营业成本

1、营业成本构成

报告期内，公司营业成本总体构成及变动情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务成本	44,652.05	96.37	42,098.76	96.66	40,597.61	99.55
其他业务成本	1,683.81	3.63	1,452.60	3.34	183.12	0.45
合计	46,335.86	100.00	43,551.36	100.00	40,780.73	100.00

报告期内，公司营业成本分别为 40,780.73 万元、43,551.36 万元和

46,335.86 万元，其中主营业务成本占各期营业成本的比例均在 95%以上，占比较高。公司营业成本的构成及其变动趋势与同期营业收入的构成及其变动趋势基本一致，营业成本与营业收入规模相匹配。

2、主营业务成本波动性与收入波动性的匹配关系

报告期内，公司主营业务成本与收入的变动情况如下：

单位：万元

项目	2022 年		2021 年		2020 年
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额
主营业务收入	60,077.83	10.44%	54,400.19	3.71%	52,456.31
主营业务成本	44,652.05	6.07%	42,098.76	3.70%	40,597.61

由上表所示，2021 年公司主营业务成本的变动趋势与主营业务收入变动趋势一致，2022 年公司主营业务收入同比增长率较主营业务成本同比增长率相对偏高，主要系 2022 年公司海上油气平台飞行服务的小时费较上一年度上涨 5%，并且飞机利用率提升带来的飞机租金收入增加。

3、主营业务成本明细情况

报告期各期，公司主营业务成本明细如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
人工费	18,984.77	42.52	18,601.47	44.19	16,687.56	41.10
飞机租金及折旧	9,009.21	20.18	9,949.04	23.63	9,198.47	22.66
机务维修成本及高价件折旧	5,927.58	13.28	5,672.23	13.47	8,288.83	20.42
其他日常费用	4,338.90	9.72	3,670.04	8.72	3,211.86	7.91
航油成本	4,084.84	9.15	2,208.02	5.24	1,402.63	3.45
保险及保障费用	2,306.75	5.17	1,997.97	4.75	1,808.27	4.45
总计	44,652.05	100.00	42,098.76	100.00	40,597.61	100.00

报告期各期，除机务维修成本及高价件折旧、航油成本外，公司人工成本、飞机租金及折旧、保险及保障费用和其他日常费用占主营业务成本的比重变动趋势相对稳定。

（1）人工费

报告期各期，公司人工费用分别为 16,687.56 万元、18,601.47 万元和 18,984.77 万元，占主营业务成本的比例分别为 41.10%、44.19%和 42.52%，占比较为稳定，主要为直升机飞行员、机务人员的工资薪酬。

（2）飞机租金及折旧

报告期各期，公司飞机租金及折旧成本分别为 9,198.47 万元、9,949.04 万元和 9,009.21 万元，占主营业务成本的比例分别为 22.66%、23.63%和 20.18%，占比较为稳定，主要为直升机租赁费用和自有飞机的折旧摊销。

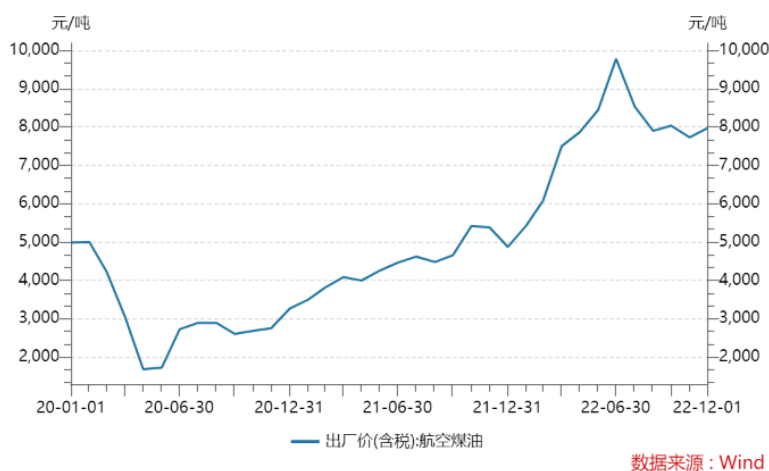
（3）机务维修成本及高价件折旧

报告期各期，公司机务维修成本及高价件折旧成本分别为 8,288.83 万元、5,672.23 万元和 5,927.58 万元，占主营业务成本的比例分别为 20.42%、13.47%和 13.28%。公司 2020 年机务维修成本较高主要系当年公司主力机型 S92、S76 直升机的发动机、APU 等大部件进行集中维修，导致当年航材维修费较高。

（4）航油成本

报告期各期，公司航油成本分别为 1,402.63 万元、2,208.02 万元和 4,084.84 万元，占主营业务成本的比例分别为 3.45%、5.24%和 9.15%，占比逐年上升的主要原因为国际油价的大幅上涨带动国内航空煤油价格的快速上升，进而导致公司的航油成本有所上升。

报告期各期，国内航空煤油价格走势如下：



如上图所示，报告期内国内航空煤油价格出现大幅上涨，而公司航油采购

价格与国内航空煤油价格波动密切相关，因此公司航油成本逐年上升具有合理性。

（5）保险及保障费用

报告期各期，公司保险及保障费用分别为 1,808.27 万元、1,997.97 万元和 2,306.75 万元，占主营业务成本的比例分别为 4.45%、4.75%和 5.17%，占比较为稳定，主要为公司支付的直升机保险费用及起降地面服务费用。

（6）其他日常费用

报告期各期，公司其他日常费用分别为 3,211.86 万元、3,670.04 万元和 4,338.90 万元，占主营业务成本的比例分别为 7.91%、8.72%和 9.72%，占比较为稳定，主要为飞行训练费、办公费等其他日常费用。

4、主营业务成本业务构成情况

报告期各期，公司主营业务成本明细如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
（1）通航运输服务	42,653.13	95.52	40,442.09	96.06	39,894.98	98.27
其中：海上油气平台飞行服务	37,802.79	84.66	34,756.38	82.56	33,431.69	82.35
电力巡线飞行服务	4,231.24	9.48	5,405.01	12.84	6,463.29	15.92
海上风电飞行服务	619.10	1.39	280.70	0.67	-	-
（2）直升机代管及公共服务	1,722.26	3.86	745.84	1.77	284.44	0.70
（3）其他通航服务	276.67	0.62	910.84	2.16	418.19	1.03
合计	44,652.05	100.00	42,098.76	100.00	40,597.61	100.00

报告期各期，公司主营业务成本结构相对稳定，其中，公司通航运输服务成本分别为 39,894.98 万元、40,442.09 万元和 42,653.13 万元，占各期主营业务成本比例分别为 98.27%、96.06%和 95.52%，占比较高。

（三）毛利及毛利率

报告期内，公司毛利构成及综合毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
主营业务毛利	15,425.78	12,301.42	11,858.70
其他业务毛利	689.81	-7.05	463.20
营业利润	11,992.35	7,910.65	9,158.04
主营业务毛利率	25.68%	22.61%	22.61%
综合毛利率	25.80%	22.01%	23.20%

报告期各期，公司综合毛利率分别为 23.20%、22.01%和 25.80%，主营业务毛利率分别为 22.61%、22.61%和 25.68%，其中，2020 年和 2021 年，公司毛利率保持相对稳定，2022 年，公司毛利率有所提升，主要系公司海上油气平台飞行服务业务飞行小时单价上升以及飞行作业量增加所致。报告期内，公司营业毛利的变动趋势与公司营业收入的变动趋势总体匹配。

1、主营业务毛利构成

报告期各期，公司主营业务毛利按照业务类型划分的构成情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
（1）通航运输服务	14,151.01	91.74	11,509.41	93.56	11,469.51	96.72
其中：海上油气平台飞行服务	13,606.66	88.21	10,669.69	86.74	9,804.02	82.67
电力巡线飞行服务	124.26	0.81	646.65	5.26	1,665.49	14.04
海上风电飞行服务	420.10	2.72	193.07	1.57	-	-
（2）直升机代管及公共服务	1,214.08	7.87	746.03	6.06	296.70	2.50
（3）其他通航服务	60.69	0.39	45.99	0.37	92.49	0.78
合计	15,425.78	100.00	12,301.42	100.00	11,858.70	100.00

报告期各期，公司主营业务毛利主要来自于通航运输服务，通航运输服务毛利占比分别为 96.72%、93.56%和 91.74%。

2、主营业务毛利率变动总体分析

报告期各期，公司按照不同业务类型划分的主营业务毛利率及毛利贡献情况如下：

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	毛利率	主营业务 收入占比	毛利率	主营业务收 入占比	毛利率	主营业务 收入占比

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	毛利率	主营业务收入占比	毛利率	主营业务收入占比	毛利率	主营业务收入占比
（1）通航运输服务	24.91%	94.55%	22.15%	95.50%	22.33%	97.92%
其中：海上油气平台飞行服务	26.47%	85.57%	23.49%	83.50%	22.68%	82.42%
电力巡线飞行服务	2.85%	7.25%	10.69%	11.12%	20.49%	15.50%
海上风电飞行服务	40.43%	1.73%	40.75%	0.87%	-	-
（2）直升机代管及公共服务	41.35%	4.90%	50.01%	2.74%	51.05%	1.11%
（3）其他通航服务	17.99%	0.55%	4.81%	1.76%	18.11%	0.97%
主营业务合计	25.68%	100.00%	22.61%	100.00%	22.61%	100.00%

报告期各期，影响公司主营业务毛利率的因素主要包括各类产品收入占比与毛利率的区间变动，上述两项因素对主营业务毛利率变动的影响情况如下：

项目	2022 年度较 2021 年度		2021 年度较 2020 年度	
	收入占比变动影响	毛利率变动影响	收入占比变动影响	毛利率变动影响
海上油气平台飞行服务	0.55%	2.49%	0.25%	0.67%
电力巡线飞行服务	-0.11%	-0.87%	-0.47%	-1.52%
直升机代管及公共服务	0.89%	-0.24%	0.82%	-0.01%
海上风电飞行服务	0.35%	-	-	-
其他通航服务	-0.22%	0.23%	0.04%	-0.13%
合计	1.46%	1.61%	0.64%	-0.99%

注：收入比重影响=（本期销售收入占比-上期销售收入占比）*本期毛利率；
毛利率变动影响=（本期毛利率-上期毛利率）*上期销售收入占比。

如上表所示，2022 年度公司主营业务毛利率较 2021 年度提升 3.07 个百分点主要系海上油气平台飞行服务毛利率提升所致。

3、主营业务类型毛利率变动分析

报告期各期，公司主营业务按业务类型的毛利率情况如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
海上油气平台飞行服务	26.47%	23.49%	22.68%
电力巡线飞行服务	2.85%	10.69%	20.49%
海上风电飞行服务	40.43%	40.75%	-

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
直升机代管及公共服务	41.35%	50.01%	51.05%
其他通航服务	17.99%	4.81%	18.11%
主营业务毛利率	25.68%	22.61%	22.61%

（1）海上油气平台飞行服务业务毛利率变动分析

报告期各期，公司海上油气平台飞行服务的毛利率分别为 22.68%、23.49% 和 26.47%。其中 2020 年和 2021 年海上油气平台飞行服务的毛利率基本保持稳定。2022 年，公司海上油气平台飞行服务的毛利率提升 2.98 个百分点，主要受益于 2022 年海上油气平台飞行服务飞行小时单价的提升及飞行作业量的增加。随着海上油气平台飞行服务收入增长但飞机折旧、人工成本等固定成本变化幅度较小，因此海上油气平台飞行服务毛利率与 2021 年同期相比有所上升。

（2）电力巡线飞行服务毛利率变动分析

报告期各期，公司电力巡线飞行服务的毛利率分别为 20.49%、10.69% 和 2.85%。报告期各期，受无人机技术进步及市场竞争加剧影响，公司电力巡线飞行服务收入呈逐年下降趋势。一方面，精巡业务每公里价格分别为 1,711 元、1,525 元和 1,330 元，快巡业务每公里价格分别为 565 元、410 元和 360 元，单价持续降低，主要系南方电网 2021 年起将电力巡线飞行服务业务结算模式改为总部统一定价，价格出现下降；另一方面，单价较高的精巡业务作业比例逐年降低。单价下降及巡线业务结构改变压缩了电力巡线飞行服务业务的利润空间，导致公司电力巡线飞行服务业务毛利逐年走低。

（3）海上风电飞行服务业务毛利率变动分析

海上风电飞行服务业务为公司 2021 年度新增业务，2021 年度与 2022 年度，该业务毛利率分别为 40.75% 和 40.43%，毛利率保持稳定。

（4）直升机代管及公共服务业务毛利率变动分析

报告期各期，公司直升机代管及公共服务业务的毛利率分别为 51.05%、50.01% 和 41.35%，2022 年毛利率有所下降，主要系公司 2022 年起新开展的代管项目处于战略开拓阶段，毛利率较低，因此 2022 年直升机代管及公共服务毛利率有所下降。

（5）其他通航服务毛利率变动分析

报告期各期，公司其他通航服务主要包括海岛包机、空中游览、临时包机等通用航空运输服务，收入规模较小且多属于非标准化项目，因此毛利率波动较大。

4、与同行业可比上市公司毛利率比较分析

报告期内，发行人主营业务毛利率与同行业可比上市公司主营业务毛利率对比情况如下：

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中信海直	20.46%	26.81%	28.37%
南航通航	25.68%	22.61%	22.61%

由上表可见，报告期各期发行人毛利率基本保持稳定，与同行业上市公司不存在显著差异，处在合理区间。

报告期各期末，公司与中信海直主要飞行业务数据对比如下：

项目	2022 年末/2022 年度		2021 年末/2021 年度		2020 年末/2020 年度	
	中信海直	南航通航	中信海直	南航通航	中信海直	南航通航
飞行员人机比	2.43	4.45	2.51	4.61	2.63	5.86
人均飞行小时	-	242.81	354.22	241.85	346.36	207.62

注：飞行员人机比=报告期各期末飞行员人数/飞行器数量；

人均飞行小时=报告期各期飞行小时/飞行员数量*2；

中信海直未在 2022 年年报披露当年度飞行小时数据。

如上表所示，与中信海直相比，公司飞行员人机比偏高，人均飞行小时偏低，主要原因系为满足未来发展需要，公司加强核心资源建设，提前进行机队及飞行员战略性储备，飞行员配比高于同行业可比公司，因此 2020 年至 2021 年毛利率低于同行业可比公司。

（四）期间费用

报告期内，公司各项期间费用及占营业收入的比例情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例
销售费用	553.37	0.89	579.61	1.04	391.50	0.74
管理费用	6,626.25	10.61	6,361.37	11.39	5,737.89	10.81
研发费用	-	-	-	-	-	-
财务费用	-376.95	-0.60	-240.90	-0.43	-825.14	-1.55
合计	6,802.66	10.89	6,700.08	12.00	5,304.24	9.99

报告期内，公司期间费用分别为 5,304.24 万元、6,700.08 万元和 6,802.66 万元，占营业收入的比例分别为 9.99%、12.00%和 10.89%。报告期内公司各项期间费用基本保持稳定。

1、销售费用

报告期内，公司销售费用明细情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
职工薪酬	469.04	84.76	421.68	72.75	325.45	83.13
办公费	33.29	6.02	34.93	6.03	21.12	5.39
差旅费	15.89	2.87	17.32	2.99	16.11	4.11
宣传广告费	12.95	2.34	77.97	13.45	7.01	1.79
业务招待费	22.20	4.01	27.71	4.78	21.77	5.56
其他费用	-	-	-	-	0.03	0.01
合计	553.37	100.00	579.61	100.00	391.50	100.00

公司销售费用主要包括职工薪酬、办公费、差旅费、业务招待费等。报告期内，销售费用金额分别为 391.50 万元、579.61 万元和 553.37 万元，公司销售费用主要由职工薪酬构成，报告期内各期占比分别为 83.13%、72.75%和 84.76%。

报告期内，同行业可比上市公司销售费用占营业收入比例如下：

公司名称	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中信海直	0.77%	0.85%	0.28%
南航通航	0.89%	1.04%	0.74%

报告期各期，公司销售费用占营业收入比例与同行业可比上市公司相比不存在重大差异。

2、管理费用

报告期各期，公司管理费用明细情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
职工薪酬费用	5,183.31	78.22	4,995.70	78.53	4,306.97	75.06
折旧费和摊销费用	652.51	9.85	573.64	9.02	309.63	5.40
维修费	172.00	2.60	191.24	3.01	190.70	3.32
中介机构费	145.04	2.19	69.98	1.10	96.74	1.69
水电费	88.28	1.33	85.57	1.35	76.29	1.33
财产保险费	33.22	0.50	27.25	0.43	16.09	0.28
差旅费	32.17	0.49	33.16	0.52	34.43	0.60
租赁费	-	-	-	-	194.17	3.38
其他费用	319.72	4.83	384.84	6.05	512.86	8.94
合计	6,626.25	100.00	6,361.37	100.00	5,737.89	100.00

报告期各期，公司管理费用金额分别为 5,737.89 万元、6,361.37 万元和 6,626.25 万元，占营业收入比例分别为 10.81%、11.39%和 10.61%，主要包括职工薪酬、办公费、折旧费等。公司管理费用率整体较为稳定。

报告期各期，同行业可比上市公司管理费用占营业收入比例如下：

公司名称	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中信海直	6.70%	3.97%	8.99%
南航通航	10.61%	11.39%	10.81%

报告期各期，公司管理费用占营业收入比例分别为 10.81%、11.39%和 10.61%，公司管理费用率整体较为稳定。2021 年度中信海直对补充退休福利政策进行修改，导致设定受益成本中过去服务成本下降 82,450,000.00 元，计入当年管理费用。剔除政策修改影响后 2021 年度中信海直管理费用占营业收入比例为 8.88%。报告期各期，公司管理费用占营业收入比例较同行业可比上市公司相比不存在重大差异。

3、财务费用

报告期内，公司财务费用明细情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
利息费用	406.24	522.53	-
其中：租赁负债利息费用	406.24	522.53	-
减：利息收入	933.06	706.83	823.59
汇兑损益	146.54	-58.47	-6.08
手续费及其他	3.33	1.87	4.53
合计	-376.95	-240.90	-825.14

公司财务费用包括利息费用、汇兑损益、手续费及其他。报告期内，财务费用分别为-825.14 万元、-240.90 万元和-376.95 万元，绝对值金额占营业收入比重分别为 1.55%、0.43%和 0.60%。

2021 年公司财务费用有所增加主要系因公司于 2021 年 1 月 1 日开始执行《企业会计准则第 21 号——租赁（2018 年 12 月修订）》，将租赁付款额与其折现值之间的差额形成的未确认融资费用分期计入形成。

报告期各期，公司与同行业上市公司财务费用率对比如下：

公司名称	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中信海直	2.10%	2.24%	2.85%
南航通航	-0.60%	-0.43%	-1.55%

报告期各期，公司财务费用占营业收入比例与同行业可比上市公司相比，不存在重大差异。

（五）利润表其他项目分析

1、税金及附加

报告期各期，公司税金及附加明细如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
城市维护建设税	82.56	37.17	113.70	36.65	35.69	21.69
教育费附加	58.97	26.55	81.21	26.18	25.50	15.49

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
房产税	32.26	14.52	48.04	15.49	46.03	27.97
印花税	25.11	11.30	43.82	14.12	37.24	22.63
土地使用税	21.97	9.89	21.97	7.08	18.60	11.30
车船税	1.26	0.57	1.50	0.48	1.52	0.92
合计	222.13	100.00	310.24	100.00	164.57	100.00

公司的税金及附加主要由房产税、城市维护建设税、教育费附加、印花税和土地使用税等组成。报告期内，公司税金及附加的金额分别为 164.57 万元、310.24 万元和 222.13 万元，占当期营业收入的比重分别为 0.31%、0.56%和 0.36%。

2、其他收益

报告期各期，公司其他收益的明细情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
政府补助	2,529.66	90.90	2,444.02	92.75	2,117.79	89.55
进项税加计抵减	243.47	8.75	183.62	6.97	237.80	10.06
代扣个人所得税手续费返还	9.87	0.35	7.43	0.28	9.30	0.39
合计	2,783.00	100.00	2,635.08	100.00	2,364.88	100.00

报告期各期，公司其他收益主要为与企业日常活动相关的政府补助。根据《企业会计准则第 16 号-政府补助》，公司对于报告期存在的与公司日常活动相关的政府补助，计入其他收益，不再计入营业外收入。

报告期各期，公司收到的政府补助明细情况如下：

单位：万元

补助项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度	与资产相关/ 与收益相关
通用航空发展专项资金	1,898.00	1,785.00	1,375.00	与收益相关
桂山镇财政所企业扶持金	354.00	215.00	152.00	与收益相关
中小机场补贴	196.00	417.00	513.00	与收益相关
稳岗补贴	52.51	12.02	59.79	与收益相关
一次性留工补贴	20.02	-	-	与收益相关

补助项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度	与资产相关/ 与收益相关
支线航空补贴	6.00	8.00	14.08	与收益相关
葫芦岛海事局搜救奖励金	3.00	7.00	3.00	与收益相关
湛江基地政策减免款	0.13	-	-	与收益相关
珠海财政局工资补贴款	-	-	0.44	与收益相关
延迟复工补助	-	-	0.48	与收益相关
合计	2,529.66	2,444.02	2,117.79	-

3、信用减值损失

报告期各期，公司主要信用减值损失具体如下：

单元：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
应收票据坏账损失	34.16	-28.75	-5.41
应收账款坏账损失	-38.16	27.88	-54.56
其他应收款坏账损失	1.49	2.12	-0.36
合计（损失以“-”号填列）	-2.50	1.25	-60.33

报告期各期，公司信用减值损失分别为-60.33 万元、1.25 万元和-2.50 万元。公司信用减值损失主要为计提的应收账款坏账损失、应收票据坏账损失和其他应收款坏账损失。公司相关资产回收性良好，信用减值损失保持较低水平。

4、资产减值损失

报告期各期，公司主要资产减值损失具体如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
合同资产减值损失	-3.29	-9.73	0.41
合计（损失以“-”号填列）	-3.29	-9.73	0.41

报告期各期，公司资产减值损失为合同资产减值损失，分别为 0.41 万元、-9.73 万元和-3.29 万元。公司资产减值损失余额较低，对公司整体利润水平影响较小。

5、资产处置收益

报告期各期，公司资产处置收益明细情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
处置固定资产利得	124.34	-	-
合计（损失以“-”号填列）	124.34	-	-

报告期内，公司资产处置收益金额分别为 0 万元、0 万元和 124.34 万元。2022 年度，公司资产处置收益为 124.34 万元，主要系公司处置车辆所得。

6、营业外收入

报告期各期，公司营业外收入明细如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
非流动资产毁损报废利得	0.57	0.78	0.67
保险赔偿收入	-	-	1,174.24
罚款收入	0.05	-	-
其他	-	-	4.50
合计	0.62	0.78	1,179.41

公司营业外收入主要包括保险赔偿收入等。报告期各期，公司营业外收入分别为 1,179.41 万元、0.78 万元和 0.62 万元。2020 年度公司保险赔偿收入 1,174.24 万元，主要为公司飞机因遭受台风导致飞机受损收到的保险赔偿款。2021 年度和 2022 年度公司营业外收入金额较小，占利润总额的比例较低。

7、营业外支出

报告期各期，公司营业外支出明细如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
非流动资产毁损报废损失	11.15	37.68	64.80
非常损失	-	53.45	46.78
其他	-	0.06	-
合计	11.15	91.18	111.57

公司营业外支出包括非流动资产毁损报废损失和非常损失等。报告期各期，公司营业外支出分别为 111.57 万元、91.18 万元和 11.15 万元，金额较低，对公司盈利能力的影响较小。

（六）公司纳税情况分析

1、报告期内主要税项缴纳情况

报告期各期，公司主要税种缴纳情况如下：

单位：万元

税项	项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
增值税	本期应交数	1,134.77	1,668.88	509.91
	本期实缴数	1,384.30	1,306.04	543.48
企业所得税	本期应交数	3,313.35	2,191.90	3,018.69
	本期实缴数	4,697.63	2,166.92	1,968.81

2、所得税费用与会计利润的关系

报告期各期，公司所得税费用与利润总额的关系情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
利润总额	11,981.82	7,820.25	10,225.88
按法定/适用税率计算的所得税费用	2,995.46	1,955.06	2,556.47
子公司适用不同税率的影响	-	-	-
调整以前期间所得税的影响	-	-	-
非应税收入的影响	-	-	-
不可抵扣的成本、费用和损失的影响	135.55	133.18	172.86
使用前期未确认递延所得税资产的可抵扣亏损的影响	-	-	-
本期未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异或可抵扣亏损的影响	-	-	17.46
所得税费用	3,131.00	2,088.24	2,746.79

九、财务状况分析

（一）资产结构及变动分析

报告期各期末，公司资产结构如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产	88,451.83	47.21	84,292.31	44.38	67,874.76	39.70
非流动资产	98,893.84	52.79	105,662.12	55.62	103,110.29	60.30

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
资产总额	187,345.67	100.00	189,954.43	100.00	170,985.05	100.00

报告期各期末，公司资产总额分别为 170,985.05 万元、189,954.43 万元、和 187,345.67 万元。公司资产结构以非流动资产为主，整体结构保持稳定。

（二）流动资产构成及变化分析

报告期各期末，公司流动资产的构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	50,409.20	56.99	53,216.41	63.13	29,791.38	43.89
应收票据	-	-	392.83	0.47	1,077.42	1.59
应收账款	28,269.92	31.96	20,698.98	24.56	25,900.73	38.16
预付款项	775.33	0.88	819.47	0.97	267.27	0.39
其他应收款	966.23	1.09	1,110.16	1.32	1,945.04	2.87
存货	7,422.29	8.39	7,811.59	9.27	8,752.84	12.90
合同资产	401.48	0.45	242.21	0.29	120.35	0.18
其他流动资产	207.38	0.23	0.66	0.00	19.74	0.03
流动资产合计	88,451.83	100.00	84,292.31	100.00	67,874.76	100.00

公司流动资产主要由货币资金、应收账款和存货构成。报告期各期末，上述三项资产合计占流动资产总额的比例分别为 94.95%、96.96%和 97.34%。

1、货币资金

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
库存现金	-	-	-
银行存款	49,741.52	52,156.10	28,763.42
其他货币资金	667.67	1,060.31	1,027.96
合计	50,409.20	53,216.41	29,791.38
其中：存放财务公司款项	49,038.09	51,570.98	28,660.65

报告期各期末，公司货币资金分别为 29,791.38 万元、53,216.41 万元和 50,409.20 万元，占流动资产的比例分别为 43.89%、63.13%和 56.99%。

2021 年末，公司货币资金较 2020 年末增加 23,425.03 万元，主要系正常经营活动带来的货币资金增加。2022 年末，公司货币资金余额较 2021 年末减少 2,807.21 万元，主要原因为公司 2022 年向股东分配股利导致当期资金净流出。

公司控股东南航集团为强化集团整体资金管控、加强集团成员企业的资金集中管理和增强资金的规模效应，对下属企业采取资金归集的方式进行资金集中管理。公司在中国南航集团财务有限公司以本公司名义开立内部联动账户，各报告期期末作为货币资金列示，金额分别为 28,660.65 万元、51,570.98 万元和 49,038.09 万元，不存在因资金集中管理支取受限的资金的情况。资金归集具体情况参见本招股说明书“第八节、公司治理与独立性”之“八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响/（三）一般关联交易/1、经常性关联交易”。

报告期各期末，公司货币资金中受限资金主要由履约保证金及房改基金构成，具体情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
履约保证金	-	395.00	365.00
房改基金	667.67	665.31	662.96
合计	667.67	1,060.31	1,027.96

2、应收票据及应收款项融资

报告期各期末，公司应收票据及应收款项融资构成情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
银行承兑汇票	-	-	-
商业承兑汇票	-	426.99	1,082.83
应收票据账面余额小计	-	426.99	1,082.83
减：坏账准备	-	34.16	5.41
应收票据账面价值小计	-	392.83	1,077.42
应收款项融资账面价值	-	-	-
合计	-	392.83	1,077.42

公司下游客户少部分采用票据结算，报告期各期末，公司应收票据主要为

商业承兑汇票。报告期各期末，公司的应收票据金额分别为 1,077.42 万元、392.83 万元和 0 万元，占流动资产的比例分别为 1.59%、0.47%和 0.00%。2021 年末公司商业承兑汇票金额较 2020 年末减少 684.58 万元，2022 年末商业承兑汇票金额较 2021 年末减少 392.83 万元，主要系与开票客户业务终止所致。

3、应收账款

报告期各期末，公司应收账款金额情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
应收账款账面余额	28,412.09	20,802.99	26,032.62
减：坏账准备	142.17	104.01	131.89
应收账款账面价值	28,269.92	20,698.98	25,900.73

报告期各期末，公司应收账款账面余额分别为 26,032.62 万元、20,802.99 万元和 28,412.09 万元，应收账款账面价值分别为 25,900.73 万元、20,698.98 万元和 28,269.92 万元，占流动资产的比例分别为 38.16%、24.56%和 31.96%。

报告期各期末，公司应收账款与营业收入对比情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
应收账款账面余额	28,412.09	20,802.99	26,032.62
减：坏账准备	142.17	104.01	131.89
应收账款账面价值	28,269.92	20,698.98	25,900.73
营业收入	62,451.46	55,845.74	53,102.63
应收账款账面价值占营业收入的比例	45.27%	37.06%	48.77%

报告期内公司应收账款账面价值占营业收入的比例较为稳定。

（1）应收账款账龄结构

报告期各期末，公司应收账款账龄结构情况如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比
1 年以内	28,410.63	99.99	20,802.99	100.00	26,009.56	99.91
1 至 2 年	1.47	0.01	-	-	23.06	0.09

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比
2至3年	-	-	-	-	-	-
3至4年	-	-	-	-	-	-
4至5年	-	-	-	-	-	-
5年以上	-	-	-	-	-	-
应收账款账面余额合计	28,412.09	100.00	20,802.99	100.00	26,032.62	100.00
减：坏账准备	142.17	-	104.01	-	131.89	-
应收账款账面价值合计	28,269.92	-	20,698.98	-	25,900.73	-

报告期各期末，公司1年以内应收账款账面余额占比较高，公司应收账款账龄结构合理。

（2）应收账款坏账准备计提情况

报告期各期末，公司应收账款按类别计提坏账准备情况如下：

单位：万元，%

类别	2022.12.31				账面价值
	账面余额		坏账准备		
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备	28,412.09	100.00	142.17	0.50	28,269.92
其中：账龄组合	28,412.09	100.00	142.17	0.50	28,269.92
合计	28,412.09	100.00	142.17	0.50	28,269.92
类别	2021.12.31				账面价值
	账面余额		坏账准备		
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备	20,802.99	100.00	104.01	0.50	20,698.98
其中：账龄组合	20,802.99	100.00	104.01	0.50	20,698.98
合计	20,802.99	100.00	104.01	0.50	20,698.98
类别	2020.12.31				账面价值
	账面余额		坏账准备		
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	-	-	-	-	-

按组合计提坏账准备	26,032.62	100.00	131.89	0.51	25,900.73
其中：账龄组合	26,032.62	100.00	131.89	0.51	25,900.73
合计	26,032.62	100.00	131.89	0.51	25,900.73

（3）应收账款坏账计提政策与同行业公司比较情况

报告期各期，中信海直的应收账款坏账计提比例如下：

公司	账龄区间	计提比例	
		组合-政府部门客户	组合-企业客户
中信海直	未逾期	0.02%	0.04%
	逾期 1-90 日	0.03%	0.06%
	逾期 91-365 日	0.06%	0.12%
	逾期 1-2 年	4.00%	8.00%
	逾期 2-3 年	18.00%	36.00%
	逾期 3-4 年	25.00%	50.00%
	逾期 4 年以上	100.00%	100.00%

公司报告期内坏账计提比例情况如下：

公司	账龄区间	计提比例
南航通航	1 年以内（含 1 年）	0.50%
	1-2 年（含 2 年）	8.00%
	2-3 年（含 3 年）	36.00%
	3-4 年（含 4 年）	50.00%
	4-5 年（含 5 年）	100.00%
	5 年以上	100.00%

由上表可知，公司应收账款坏账准备计提政策、计提比例与同行业公司相比不存在重大差异。

（4）主要应收账款客户分析

报告期各期末，应收账款余额前五名客户情况如下：

单位：万元，%

2022.12.31				
序号	客户名称	账面余额	占应收账款余额比例	坏账准备
1	中国海洋石油集团有限公司	24,115.67	84.88	120.58
2	A 客户	1,017.68	3.58	5.09

3	天合国际融资租赁有限公司	846.50	2.98	4.23
4	连云港海悦船舶服务有限公司	428.58	1.51	2.14
5	哈斯基石油中国有限公司	358.83	1.26	1.79
-	合计	26,767.26	94.21	133.84
2021.12.31				
序号	客户名称	账面余额	占应收账款余额比例	坏账准备
1	中国海洋石油集团有限公司	16,998.95	81.71	84.99
2	中国南方电网有限责任公司	2,419.25	11.63	12.10
3	哈斯基石油中国有限公司	451.94	2.17	2.26
4	中国船舶集团有限公司	339.60	1.63	1.70
5	中国通用航空有限责任公司	203.66	0.98	1.02
-	合计	20,413.39	98.12	102.07
2020.12.31				
序号	客户名称	账面余额	占应收账款余额比例	坏账准备
1	中国海洋石油集团有限公司	22,670.16	87.08	113.35
2	中国南方电网有限责任公司	1,464.98	5.63	7.32
3	中国石油集团海洋工程有限公司	826.99	3.18	4.13
4	哈斯基石油中国有限公司	572.24	2.20	2.86
5	中国船舶集团有限公司	299.16	1.15	1.50
-	合计	25,833.53	99.24	129.17

注：上述应收账款金额统计为同一控制下合并口径。

报告期各期末，公司应收账款前五名客户的余额合计分别为 25,833.53 万元、20,413.39 万元和 26,767.26 万元，占应收账款余额的比例分别为 99.24%、98.12%和 94.21%。基于与主要客户长期、稳定的合作关系，公司应收账款可回收性较高、发生坏账的可能性很小。

（5）期后回款情况

公司报告期各期末应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
应收账款余额	28,412.09	20,802.99	26,032.62
期后回款金额	17,444.11	20,802.99	26,032.62
期后回款额占期末应收账款余额比例	61.40%	100%	100%

注：上表回款数据截至 2023 年 4 月 30 日。

报告期内，公司与主要客户签订的合同与实际收款进度约定基本一致，截至本招股说明书签署日，公司 2020 年末及 2021 年末期后回款金额占当期末应收账款余额比例均为 100%，2022 年末期后回款金额占当期期末应收账款余额比例为 61.40%，应收账款期后回款率良好。

4、预付款项

报告期各期末，公司预付款项按账龄分布情况如下：

单位：万元、%

账龄	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1 年以内	762.98	98.41	809.02	98.73	257.30	96.27
1 至 2 年	12.35	1.59	1.84	0.22	9.97	3.73
2 至 3 年	-		8.61	1.05	-	
合计	775.33	100	819.47	100.00	267.27	100

报告期各期末，公司预付款项余额分别为 267.27 万元、819.47 万元和 775.33 万元，占流动资产的比例分别为 0.39%、0.97%和 0.88%，占比较小。报告期各期末，公司账龄 1 年以内的预付账款占比较高，账龄较短，主要为预付保险费、服务费及货款。

报告期各期末，公司预付账款期末余额前五名单位情况如下：

单位：万元、%

序号	2022.12.31		
	单位名称	金额	占预付款项期末余额合计数的比例
1	中国人民财产保险股份有限公司珠海市分公司	245.16	31.62
2	广州南方航空报关有限公司	84.88	10.95
3	中国南方航空股份有限公司	80.66	10.4
4	中国飞龙通用航空有限公司	77.76	10.03
5	AIRBUS HELICOPTERS CHINA HK LIMITED	53.64	6.92
	合计	542.10	69.92
序号	2021.12.31		
	单位名称	金额	占预付款项期末余额合计数的比例
1	立名联合科技（北京）有限公司	668.47	81.57
2	广州南方航空报关有限公司	75.34	9.19

3	中国移动通信集团广东有限公司珠海分公司	23.04	2.81
4	广东电网有限责任公司珠海供电局	21.22	2.59
5	Flight Safety International	8.61	1.05
合计		796.68	97.21
序号	2020.12.31		
	单位名称	金额	占预付款项期末余额合计数的比例
1	广州南方航空报关有限公司	76.52	28.63
2	天津元跃飞机租赁有限公司	66.33	24.82
3	天津元容飞机租赁有限公司	43.38	16.23
4	广东电网有限责任公司珠海供电局	31.10	11.64
5	中国人民财产保险股份有限公司广州市分公司	25.48	9.53
合计		242.81	90.85

报告期各期末，公司预付款项前五名中除中国南方航空股份有限公司、广州南方航空报关有限公司、天津元跃飞机租赁有限公司、天津元容飞机租赁有限公司为公司关联方外，其他各家与公司均无关联关系。

5、其他应收款

报告期各期末，公司其他应收款账面价值分别为 1,945.04 万元、1,110.16 万元和 966.23 万元，占流动资产的比例分别为 2.87%、1.32%和 1.09%。报告期各期末，其他应收款按款项性质分类情况如下所示：

单位：万元

款项性质	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
押金保证金	920.67	981.23	1,088.24
关联单位往来款	30.84	5.83	685.10
保险赔款	-	8.34	1.31
其他单位和个人往来款	18.27	119.81	177.56
小计	969.78	1,115.21	1,952.20
减：坏账准备	3.55	5.05	7.17
合计	966.23	1,110.16	1,945.04

报告期末关联方资金往来情况参见本招股说明书“第八节、公司治理与独立性”之“八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响/（四）关联方应收应付款项/1、应收关联方款项”。

报告期各期末，公司其他应收款主要为飞机租赁产生的押金保证金，公司其他应收款按账龄划分的余额及坏账准备情况如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比
1年以内	349.8	36.07	585.55	52.51	1,046.09	53.59
1至2年	113.83	11.74	83.33	7.47	12.34	0.63
2至3年	79.83	8.23	11.03	0.99	412.68	21.14
3至4年	3.53	0.36	412.21	36.96	459.43	23.53
4至5年	407.21	41.99	8.53	0.76	17.83	0.91
5年以上	15.59	1.61	14.57	1.31	3.86	0.20
小计	969.78	100.00	1,115.21	100.00	1,952.20	100.00
减：坏账准备	3.55	-	5.05	-	7.17	-
合计	966.23	-	1,110.16	-	1,945.04	-

报告期各期末，公司其他应收款前五名情况如下：

单位：万元，%

序号	2022.12.31				
	单位名称	款项性质	金额	账龄	占其他应收款项期末余额合计数的比例
1	天津元跃飞机租赁有限公司	押金保证金	393.30	4至5年	40.56
2	中华人民共和国广州白云机场海关	押金保证金	229.48	1年以内	23.66
3	陕西直升机股份有限公司	押金保证金	100.00	1至2年	10.31
4	天津元容飞机租赁有限公司	押金保证金	75.00	2至3年	7.73
5	珠海万顺发石油运输有限公司	押金保证金	50.16	1年以内	5.17
合计			847.94		87.43
序号	2021.12.31				
	单位名称	款项性质	金额	账龄	占其他应收款项期末余额合计数的比例
1	天津元跃飞机租赁有限公司	押金保证金	393.30	3至4年	35.27
2	陕西直升机股份有限公司	押金保证金	300.00	1年以内	26.90
3	天津元容飞机租赁有限公司	押金保证金	75.00	1至2年	6.73
4	华彬春蕾（天津）租赁	押金保证金	100.00	1年以内	8.97

	有限公司				
5	中华人民共和国广州白云机场海关	押金保证金	25.41	1 年以内	2.28
合计			893.71		80.15
2020.12.31					
序号	单位名称	款项性质	金额	账龄	占其他应收款项期末余额合计数的比例
1	中国南方航空股份有限公司	关联单位往来款	679.19	1 年以内	34.79
2	中华人民共和国湾仔海关	押金保证金	424.09	3 至 4 年	21.72
3	天津元跃飞机租赁有限公司	押金保证金	393.30	2 至 3 年	20.15
4	天津元容飞机租赁有限公司	押金保证金	75.00	1 年以内	3.84
5	B 客户	押金保证金	66.00	1 年以内	3.38
合计			1,637.58		83.88

6、存货

（1）存货构成

报告期各期末，公司存货构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航材消耗件	7,431.14	99.01	7,858.56	99.54	8,815.48	99.77
航油	74.27	0.99	36.28	0.46	20.56	0.23
其他库存商品	-	-	0.17	0.00	0.20	0.00
账面余额	7,505.41	100.00	7,895.00	100.00	8,836.25	100.00
跌价准备	83.11	-	83.41	-	83.41	-
账面价值	7,422.29	-	7,811.59	-	8,752.84	-

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 8,752.84 万元、7,811.59 万元和 7,422.29 万元，占流动资产的比例分别为 12.90%、9.27%和 8.39%，主要由航材消耗件构成。2020 年末公司存货账面价值较高主要系为业务发展需要加大了航材消耗件的储备。

（2）存货跌价准备计提情况

报告期各期末，公司存货账面余额变动情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	账面余额	存货跌价准备	账面余额	存货跌价准备	账面余额	存货跌价准备
航材消耗件	7,431.14	83.11	7,858.56	83.41	8,815.48	83.41
航油	74.27	-	36.28	-	20.56	-
其他库存商品	-	-	0.17	-	0.20	-
合计	7,505.41	83.11	7,895.00	83.41	8,836.25	83.41

报告期各期末，公司存货跌价准备分别为 83.41 万元、83.41 万元和 83.11 万元，占存货账面余额的比重分别为 0.94%、1.06%和 1.11%，公司计提的存货跌价准备源自于对预计可变现净值低于存货成本的航材消耗件计提的跌价。

7、合同资产

报告期各期末，公司合同资产具体情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
服务质保金	415.11	252.54	120.96
账面余额合计	415.11	252.54	120.96
减值准备	13.63	10.33	0.60
账面价值	401.48	242.21	120.35

报告期各期末，公司合同资产账面价值分别为 120.35 万元、242.21 万元和 401.48 万元，占流动资产的比例分别为 0.18%、0.29%和 0.45%，占比较低。公司合同资产全部为服务质保金。

8、其他流动资产

报告期各期末，公司其他流动资产情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
IPO 发行费用	100.00	-	-
待认证进项税	107.38	0.66	19.74
合计	207.38	0.66	19.74

报告期各期末，公司其他流动资产金额分别为 19.74 万元、0.66 万元和 207.38 万元，占流动资产的比例分别为 0.03%、0.01%和 0.23%。2022 年末其他

流动资产余额较 2021 年末增长 206.72 万元，主要系新增 IPO 发行费用及待认证进项税所致。

（三）非流动资产构成及变化分析

报告期各期末，公司非流动资产构成情况如下：

单位：万元、%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
固定资产	85,099.60	86.05	90,764.26	85.90	97,644.20	94.70
在建工程	-	-	358.07	0.34	325.87	0.32
使用权资产	6,236.21	6.31	9,294.93	8.80	-	-
无形资产	3,372.02	3.41	3,605.87	3.41	3,872.94	3.76
长期待摊费用	1,374.11	1.39	731.60	0.69	540.35	0.52
递延所得税资产	1,089.74	1.10	907.39	0.86	726.94	0.71
其他非流动资产	1,722.17	1.74	-	-	-	-
非流动资产合计	98,893.84	100.00	105,662.12	100.00	103,110.29	100.00

公司非流动资产主要由固定资产、使用权资产和无形资产构成，报告期各期末，前述三项资产占非流动资产的比例分别为 98.45%、98.11%和 95.77%。

1、固定资产

报告期各期末，公司固定资产账面价值具体构成如下：

单元：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
房屋及建筑物	1,838.35	2.16	1,960.99	2.16	2,085.45	2.14
直升机	78,473.81	92.21	85,160.73	93.83	91,071.03	93.27
备用发动机	1,202.12	1.41	446.95	0.49	490.35	0.50
运输工具	220.16	0.26	311.81	0.34	401.29	0.41
其他设备	917.00	1.08	682.70	0.75	771.59	0.79
高价周转件	2,448.16	2.88	2,201.08	2.43	2,824.49	2.89
合计	85,099.60	100.00	90,764.26	100.00	97,644.20	100.00

报告期各期末，公司固定资产账面价值分别为 97,644.20 万元、90,764.26 万元和 85,099.60 万元，占非流动资产的比例分别为 94.70%、85.90%和

86.05%。公司作为通用航空服务提供商，固定资产结构中直升机占比较高。

2021年末，公司固定资产账面价值相对于2020年末减少了6,879.94万元，降幅为7.05%。2022年末，公司固定资产账面价值相对于2021年末减少了5,664.66万元，降幅为6.24%，主要系直升机的折旧所致。

公司固定资产折旧年限及预计残值率与同行业公司对比如下：

公司	折旧方法	类别	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
南航通航	年限平均法	房屋及建筑物	15-30	5.00	3.17-6.33
		直升机-直升机主体	20	5.00	4.75
		直升机-发动机及机身替换件	4-6	0.00	16.67-25.00
		备用发动机	15	5.00	6.33
		运输工具	6	5.00	15.83
		其他设备（含高价周转件）	5-10	0.00-5.00	9.50-20.00
中信海直	年限平均法	房屋及建筑物	20-40	5.00	4.75-2.38
		直升机	15-20	5.00	6.33-4.75
		机器设备	5-10	5.00	19.00-9.50
		运输工具	10	5.00	9.50
		电子及其他设备	5	5.00	19.00
		飞行设备-发动机及直升机四大部件	15-20	5.00	6.33-4.75
		飞行设备-高价周转件	5	0.00	20.00

综上，公司主要固定资产折旧年限和预计净残值率与同行业可比上市公司不存在重大差异。

报告期内，公司固定资产未发生减值情况，故未计提减值准备。

报告期各期末，公司固定资产累计折旧情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
一、账面余额			
房屋及建筑物	5,372.87	5,372.87	5,368.72
直升机	197,987.11	197,804.22	197,922.88
备用发动机	1,501.06	685.27	685.27
运输工具	1,415.14	1,766.73	1,861.98

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
其他设备	3,372.57	2,966.71	2,885.39
高价周转件	11,932.40	10,786.35	10,717.11
合计	221,581.15	219,382.14	219,441.34
二、累计折旧			
房屋及建筑物	3,534.53	3,411.88	3,283.27
直升机	119,513.30	112,643.49	106,851.85
备用发动机	298.94	238.31	194.91
运输工具	1,194.98	1,454.92	1,460.69
其他设备	2,455.57	2,284.01	2,113.80
高价周转件	9,484.24	8,585.27	7,892.62
合计	136,481.56	128,617.88	121,797.14
三、账面价值			
房屋及建筑物	1,838.35	1,960.99	2,085.45
直升机	78,473.81	85,160.73	91,071.03
备用发动机	1,202.12	446.95	490.35
运输工具	220.16	311.81	401.29
其他设备	917.00	682.70	771.59
高价周转件	2,448.16	2,201.08	2,824.49
合计	85,099.60	90,764.26	97,644.20

2、在建工程

报告期各期末，公司在建工程的情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
九洲机场机库修复加固	-	-	3.11
飞机发动机及机身替换件	-	-	322.75
三亚基地停机坪扩建	-	6.01	-
九洲机场航站楼装修维修工程（一期）	-	171.80	-
湛江吴川机场临时机坪维修工程	-	180.26	-
合计	-	358.07	325.87

报告期各期末，公司在建工程账面价值分别为 325.87 万元、358.07 万元和 0.00 万元，占非流动资产的比例分别为 0.32%、0.34%和 0.00%，占比较小。报告期各期末，公司在建工程主要为机场机库维修工程和飞机发动机及机身替换

件维修项目，与公司主营业务相关，具有较好的市场前景，因此未计提减值准备。

3、使用权资产

根据 2021 年 1 月 1 日起执行的新租赁准则，公司将在租赁期内使用的租赁资产权利确认为使用权资产。

报告期各期末，公司使用权资产情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
账面原值			
直升机	5,975.65	5,975.65	-
房屋及建筑物	1,104.08	835.21	-
土地	680.33	680.33	-
其他	6,144.67	6,144.67	-
合计	13,904.73	13,635.86	-
累计折旧			
直升机	2,729.44	1,946.84	-
房屋及建筑物	665.99	278.40	-
土地	176.63	67.46	-
其他	4,096.45	2,048.22	-
合计	7,668.52	4,340.93	-
账面价值			
直升机	3,246.21	4,028.81	-
房屋及建筑物	438.09	556.81	-
土地	503.69	612.86	-
其他	2,048.22	4,096.45	-
合计	6,236.21	9,294.93	-

4、无形资产

报告期各期末，公司无形资产构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
土地使用权	3,349.88	99.34	3,486.61	96.69	3,623.34	93.56

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
软件	22.14	0.66	119.26	3.31	249.59	6.44
合计	3,372.02	100.00	3,605.87	100.00	3,872.94	100.00

报告期各期末，公司无形资产账面价值分别为 3,872.94 万元、3,605.87 万元和 3,372.02 万元，占非流动资产的比例分别为 3.76%、3.41%和 3.41%，占比保持稳定，主要由用于公司生产经营的土地使用权和软件构成。报告期各期末，公司各项无形资产均状况良好、均处于正常使用状态，不存在市价持续下跌或预计可收回金额低于账面价值等减值迹象，无需计提相应的减值准备。

5、长期待摊费用

报告期各期末，公司长期待摊费用情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
租赁土地上的建筑设施	220.28	264.02	307.76
装修装饰工程	1,153.82	467.58	232.59
合计	1,374.11	731.60	540.35

报告期各期末，公司长期待摊费用账面价值分别为 540.35 万元、731.60 万元和 1,374.11 万元，占非流动资产的比例分别为 0.52%、0.69%和 1.39%。公司长期待摊费用主要为公司机场各类维修改造工程。

6、递延所得税资产/负债

报告期各期末，公司递延所得税资产/负债的情况如下表所示：

（1）未经抵销的递延所得税资产

单位：万元

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
资产减值准备	96.74	24.19	93.75	23.44	144.48	36.12
信用减值损失	145.72	36.43	143.22	35.81	84.02	21.00
预提费用	3,378.34	844.58	2,848.35	712.09	2,679.25	669.81
租赁负债	6,974.35	1,743.59	9,839.18	2,459.79	-	-
合计	10,595.16	2,648.79	12,924.50	3,231.12	2,907.74	726.94

(2) 未经抵销的递延所得税负债

单位：万元

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	应纳税暂时性差异	递延所得税负债	应纳税暂时性差异	递延所得税负债	应纳税暂时性差异	递延所得税负债
使用权资产	6,236.21	1,559.05	9,294.93	2,323.73	-	-
合计	6,236.21	1,559.05	9,294.93	2,323.73	-	-

(3) 以抵销后净额列示的递延所得税资产或负债

单位：万元

项目	2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31	
	递延所得税资产和负债互抵金额	抵销后递延所得税资产或负债余额	递延所得税资产和负债互抵金额	抵销后递延所得税资产或负债余额	递延所得税资产和负债互抵金额	抵销后递延所得税资产或负债余额
递延所得税资产	1,559.05	1,089.74	2,323.73	907.39	-	726.94
递延所得税负债	1,559.05	-	2,323.73	-	-	-

报告期各期末，公司递延所得税资产账面价值分别为 726.94 万元、907.39 万元和 1,089.74 万元，占非流动资产的比重分别为 0.71%、0.86%和 1.10%。公司递延所得税资产主要由预提费用和新租赁准则税会差异等因素引起的可抵扣暂时性差异所产生。

7、其他非流动资产

报告期各期末，公司其他非流动资产构成如下表所示：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
预付直升机款	1,722.17	-	-
合计	1,722.17	-	-

2022 年末，公司其他非流动资产为预付 1 台 S92 直升机购置款项。

(四) 资产周转能力分析

报告期各期末，公司主要资产周转能力指标如下：

指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度
应收账款周转率（次/年）	2.54	2.38	2.56
存货周转率（次/年）	6.08	5.26	5.19

注：应收账款周转率=营业收入/应收账款平均账面价值；
存货周转率=营业成本/存货平均账面价值。

1、应收账款周转率

报告期内，公司应收账款周转率与同行业可比公司对比如下：

指标	公司简称	2022 年度	2021 年度	2020 年度
应收账款周转率（次/年）	中信海直	1.98	1.96	2.00
	南航通航	2.54	2.38	2.56

数据来源：可比上市公司数据来自于公司定期报告。可比上市公司定期报告未披露应收账款周转率，计算公式为“营业收入/应收账款平均账面价值”。

报告期各期，公司应收账款周转率分别为 2.56、2.38 和 2.54，与同行业可比公司相比无较大差异，主要原因系中信海直与公司应收账款主要客户相同，结算政策及周期不存在较大差异。

2、存货周转率分析

报告期内，公司存货周转率与同行业可比公司对比如下：

指标	公司简称	2022 年度	2021 年度	2020 年度
存货周转率（次/年）	中信海直	5.03	4.26	3.54
	南航通航	6.08	5.26	5.19

数据来源：可比上市公司数据来自于公司定期报告。可比上市公司定期报告未披露应收账款周转率，计算公式为“营业成本/存货平均账面价值”。

报告期各期，公司存货周转率分别为 5.19、5.26 和 6.08，总体优于同行业可比公司。主要原因系发行人航材等存货储备主要用于自身直升机维修，中信海直还开展航材贸易及第三方维修业务，存在不同的存货储备需求。

十、偿债能力、流动性与持续经营能力分析

（一）负债情况分析

1、负债基本情况分析

报告期各期末，公司负债构成及其变化情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	18,833.52	82.18	17,664.87	71.41	14,211.69	98.11
非流动负债	4,083.29	17.82	7,072.96	28.59	274.33	1.89

项目	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
负债合计	22,916.81	100.00	24,737.82	100.00	14,486.02	100.00

报告期各期末，公司负债总额分别为 14,486.02 万元、24,737.82 万元和 22,916.81 万元。公司负债结构未发生重大变化，主要由流动负债构成，报告期各期末流动负债占总负债的比重分别为 98.11%、71.41%和 82.18%。2021 年末和 2022 年末非流动负债增加主要为公司 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，根据新租赁准则将经营租赁租入的设备确认租赁负债所致。

2、流动负债构成及变化分析

报告期各期末，公司流动负债构成情况具体如下：

单位：万元，%

项目	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
应付账款	2,433.73	12.92	1,719.71	9.74	1,591.91	11.20
合同负债	302.04	1.60	561.59	3.18	353.43	2.49
应付职工薪酬	7,900.97	41.95	5,435.64	30.77	6,746.72	47.47
应交税费	2,204.88	11.71	3,876.68	21.95	3,446.09	24.25
其他应付款	2,650.47	14.07	3,061.61	17.33	1,901.85	13.38
一年内到期的非流动负债	3,307.49	17.56	2,988.00	16.91	-	-
其他流动负债	33.94	0.18	21.63	0.12	171.70	1.21
流动负债合计	18,833.52	100.00	17,664.87	100.00	14,211.69	100.00

报告期各期末，流动负债主要是由应付账款、合同负债和应付职工薪酬等构成。

（1）应付账款

报告期各期末，公司应付账款账面价值分别为 1,591.91 万元、1,719.71 万元和 2,433.73 万元，占流动负债的比重分别为 11.20%、9.74%和 12.92%，主要由应付保障费、应付航材费和应付航油费组成，具体如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付航材费	2,065.70	1,472.61	1,337.43

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付航油款	305.53	137.31	113.40
应付保障费	7.05	42.85	18.04
其他	55.44	66.94	123.04
合计	2,433.73	1,719.71	1,591.91

报告期各期末，公司应付账款账龄组成情况如下表所示：

单位：万元，%

账龄	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	2,423.83	99.59	1,719.71	100.00	1,567.84	98.49
1 年以上	9.89	0.41	-	-	24.07	1.51
合计	2,433.73	100.00	1,719.71	100.00	1,591.91	100.00

报告期各期末，公司应付账款主要系一年以内账龄的应付账款，占比分为 98.49%、100.00%和 99.59%。

报告期各期末，公司应付账款前五名具体如下：

单位：万元，%

时间	单位名称	款项主要内容	期末余额	占应付账款比例
2022 年末	西科斯基飞机公司	应付航材款	1,185.44	48.71
	广州捷荣航空科技股份有限公司	应付航材款	306.20	12.58
	中国航空油料集团有限公司	应付航油款	224.89	9.24
	立名联合科技（北京）有限公司	应付航材款	189.04	7.77
	德事隆集团	应付航材款	143.68	5.90
	合计		2,049.26	84.20
2021 年末	西科斯基飞机公司	应付航材款	677.79	39.41
	广州捷荣航空科技股份有限公司	应付航材款	447.80	26.04
	中国航空油料集团有限公司	应付航油款	102.51	5.96
	加拿大直升机公司	应付航材款	73.71	4.29
	派克汉尼汾公司	应付航材款	70.03	4.07
	合计		1,371.84	79.77
2020 年末	西科斯基飞机公司	应付航材款	805.61	50.61
	Standard Aero Aviation Holdings Inc.	应付航材款	143.74	9.03
	中国航空油料集团有限公司	应付航油款	103.67	6.51

时间	单位名称	款项主要内容	期末余额	占应付账款比例
	中国南方航空集团有限公司	飞行训练费、其他零星采购	70.86	4.45
	加拿大直升机公司	应付航材款	69.98	4.40
	合计		1,193.87	75.00

（2）合同负债

报告期各期末，公司合同负债账面价值分别为 353.43 万元、561.59 万元和 302.04 万元，占流动负债的比重分别为 2.49%、3.18%和 1.60%，主要由预收改装及维修服务费和预收飞行及代管服务费组成，具体如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
预收改装及维修服务费	161.08	352.41	8.85
预收飞行及代管服务费	77.74	209.18	344.58
预收培训费	63.22	-	-
合计	302.04	561.59	353.43

（3）应付职工薪酬

报告期各期末，公司应付职工薪酬具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
短期薪酬	6,845.25	5,383.59	6,746.72
离职后福利-设定提存计划	1,030.28	-	-
辞退福利	25.44	52.05	-
一年内到期的其他福利	-	-	-
合计	7,900.97	5,435.64	6,746.72

报告期各期末，公司应付职工薪酬余额分别为 6,746.72 万元、5,435.64 万元和 7,900.97 万元，占流动负债比例分别为 47.47%、30.77%和 41.95%。2021 年公司应付职工薪酬余额较 2020 年有所下降，主要系根据公司薪酬文件规定，对高管实行留存部分年薪于任期届满考核后结算，2021 年公司一次性发放任期届满高管考核年薪所致。2022 年公司应付职工薪酬余额较 2021 年有所上升，主要系 2022 年公司享受企业社保缓缴政策以及 2022 年公司业绩良好，期末计提奖金增加所致。

（4）应交税费

报告期各期末，公司应交税费具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
增值税	114.10	363.63	0.78
印花税	7.54	3.80	-
企业所得税	2,062.75	3,447.03	3,422.05
城市维护建设税	7.99	22.33	0.05
房产税	3.42	20.57	19.79
土地使用税	3.37	3.37	3.37
教育费附加（含地方教育费附加）	5.71	15.95	0.04
合计	2,204.88	3,876.68	3,446.09

报告期各期末，公司应交税费分别为 3,446.09 万元、3,876.68 万元和 2,204.88 万元，占流动负债比例分别为 24.25%、21.95%和 11.71%，主要由企业所得税、增值税、印花税等构成。报告期内，公司纳税情况分析具体请详见本节“八、经营成果分析”之“（六）公司纳税情况分析”。

（5）其他应付款

报告期各期末，公司其他应付款账面价值分别为 1,901.85 万元、3,061.61 万元和 2,650.47 万元，占流动负债的比例分别为 13.38%、17.33%和 14.07%，由其他应付款项构成，具体情况如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付利息	-	-	-
应付股利	-	-	-
其他应付款项	2,650.47	3,061.61	1,901.85
合计	2,650.47	3,061.61	1,901.85

其中，其他应付款项的具体构成如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
关联单位往来款	1,295.94	720.78	263.41
房改基金	667.67	665.31	662.96

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付工程款	116.02	373.82	91.21
押金、质保金	50.73	59.53	23.71
应付短期租赁款	40.75	782.17	233.48
其他	479.36	460.01	627.09
合计	2,650.47	3,061.61	1,901.85

公司其他应付款主要由关联单位往来款、房改基金、应付工程款和押金保证金等部分构成。关联单位往来款主要为公司与南航股份、珠海翔翼等所发生关联交易形成的其他应付款，关联交易具体情况详见本招股说明书“第八节 公司治理与独立性”之“八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响”。报告期各期末，公司其他应付款项余额较为稳定。

（6）一年内到期的非流动负债

报告期各期末，公司一年内到期的非流动负债的主要构成情况如下：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
一年内到期的长期借款	-	-	-
一年内到期的应付债券	-	-	-
一年内到期的长期应付款	-	-	-
一年内到期的租赁负债	3,307.49	2,988.00	-
合计	3,307.49	2,988.00	-

报告期各期末，公司一年内到期的非流动负债分别为 0.00 万元、2,988.00 万元和 3,307.49 万元，占流动负债比例分别为 0.00%、16.91%和 17.56%，主要为一年内到期的租赁负债。2021 年末、2022 年末，公司一年内到期的租赁负债主要是公司执行新租赁准则，将设备租赁一年内所需支付的租金现值列报在一年内到期的非流动负债。

（7）其他流动负债

报告期各期末，公司其他流动负债分别为 171.70 万元、21.63 万元和 33.94 万元，占流动负债比例分别为 1.21%、0.12%和 0.18%，主要为待转销项税。

3、非流动负债构成及变化分析

报告期各期末，公司非流动负债主要构成情况如下：

单位：万元，%

项目	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
租赁负债	3,808.96	93.28	6,798.63	96.12	-	-
预计负债	274.33	6.72	274.33	3.88	274.33	100.00
非流动负债合计	4,083.29	100.00	7,072.96	100.00	274.33	100.00

报告期各期末，公司非流动负债主要是租赁负债和预计负债。

（1）租赁负债

公司于 2021 年 1 月 1 日起开始执行新租赁准则，新租赁准则下，公司不再区分融资租赁与经营租赁，对所有租赁（选择简化处理方法的短期租赁和低价值资产租赁除外）确认使用权资产和租赁负债。

报告期各期末，公司租赁负债账面价值分别为 0.00 万元、6,798.63 万元和 3,808.96 万元，具体情况如下表所示：

单位：万元

项目	2022 年末	2021 年末	2020 年末
租赁负债-直升机	4,094.14	4,500.98	-
租赁负债-房屋及建筑物	413.22	527.37	-
租赁负债-土地	464.67	568.72	-
租赁负债-其他	2,144.43	4,189.57	-
减：一年内到期的非流动负债	3,307.49	2,988.00	-
合计	3,808.96	6,798.63	-

（2）预计负债

报告期各期末，公司预计负债账面价值分别为 274.33 万元、274.33 万元和 274.33 万元，金额较小，均为公司租赁直升机相关的预计复原成本。

（二）所有者权益分析

报告期各期末，公司所有者权益构成情况如下：

单位：万元

项目	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
股本（实收资本）	34,500.00	132,202.73	128,630.33
资本公积	127,426.53	15,753.58	14,005.98
盈余公积	107.42	1,926.69	1,387.78
未分配利润	2,394.91	15,333.61	12,474.94
归属于母公司所有者权益合计	164,428.86	165,216.61	156,499.03
少数股东权益	-	-	-
所有者权益合计	164,428.86	165,216.61	156,499.03

（三）偿债能力分析

报告期各期末，公司主要偿债能力指标如下：

指标	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
流动比率（倍）	4.70	4.77	4.78
速动比率（倍）	4.30	4.33	4.16
资产负债率（母公司）	12.23%	13.02%	8.47%
资产负债率（合并）	12.23%	13.02%	8.47%
指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度
息税折旧摊销前利润（万元）	25,091.45	20,978.54	19,672.85
利息保障倍数（倍）	30.49	15.97	-

报告期各期末，公司的流动比率分别为 4.78 倍、4.77 倍和 4.70 倍，速动比率分别为 4.16 倍、4.33 倍和 4.30 倍，偿债能力良好且稳定。报告期各期末，公司合并口径资产负债率分别为 8.47%、13.02%和 12.23%，公司负债结构稳定，2021 年末资产负债率增加主要为公司 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，根据新租赁准则将经营租赁租入的设备确认租赁负债所致。

报告期内，公司销售回款情况良好，短期偿债风险可控。报告期内，公司流动比率、速动比率和资产负债率与同行业上市公司对比情况如下：

财务指标	公司简称	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
流动比率（倍）	中信海直	4.42	4.78	3.32
	南航通航	4.70	4.77	4.78
速动比率（倍）	中信海直	3.74	4.40	2.86
	南航通航	4.30	4.33	4.16

财务指标	公司简称	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
资产负债率（合并）	中信海直	20.77%	25.16%	34.77%
	南航通航	12.23%	13.02%	8.47%

数据来源：可比上市公司数据来自于公司定期报告

报告期各期末，公司流动比率、速动比率与同行业可比公司相比无明显差异。资产负债率低于同行业可比上市公司水平，主要原因系报告期内公司无银行借款，负债水平较低。

（四）现金流量分析

报告期内，公司现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
经营活动现金流入小计	63,597.01	68,829.63	48,916.63
经营活动现金流出小计	47,944.26	42,927.97	39,110.86
经营活动产生的现金流量净额	15,652.75	25,901.66	9,805.77
投资活动现金流入小计	246.04	0.85	63,322.78
投资活动现金流出小计	5,305.11	2,962.93	3,988.87
投资活动产生的现金流量净额	-5,059.07	-2,962.08	59,333.91
筹资活动现金流入小计	3,016.03	5,320.00	42,636.31
筹资活动现金流出小计	16,135.49	5,352.22	83,267.85
筹资活动产生的现金流量净额	-13,119.46	-32.22	-40,631.54
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-
现金及现金等价物净增加额	-2,525.78	22,907.37	28,508.13

1、经营活动产生的现金流量分析

报告期内，公司经营活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	58,975.09	65,126.87	45,075.20
收到其他与经营活动有关的现金	4,621.92	3,702.76	3,841.43
经营活动现金流入小计	63,597.01	68,829.63	48,916.63
购买商品、接受劳务支付的现金	18,034.05	12,346.66	16,939.09
支付给职工以及为职工支付的现金	22,177.67	25,280.42	18,097.87
支付的各项税费	6,342.05	3,741.26	2,675.59

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
支付其他与经营活动有关的现金	1,390.49	1,559.62	1,398.31
经营活动现金流出小计	47,944.26	42,927.97	39,110.86
经营活动产生的现金流量净额	15,652.75	25,901.66	9,805.77

报告期各期，公司经营活动产生的现金流量净额分别为 9,805.77 万元、25,901.66 万元和 15,652.75 万元。其中，销售商品、提供劳务收到的现金分别为 45,075.20 万元、65,126.87 万元和 58,975.09 万元。

报告期各期，公司销售商品、提供劳务收到的现金与营业收入基本匹配，公司销售回款情况顺畅，经营活动现金周转管理良好。

报告期内，发行人经营活动产生的现金流量净额与净利润的勾稽关系如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
净利润	8,850.82	5,732.01	7,479.09
加：信用减值损失	2.50	-1.25	60.33
资产减值准备	3.29	9.73	-0.41
固定资产折旧	8,886.80	9,104.63	9,098.06
使用权资产折旧	3,327.58	3,176.69	-
无形资产摊销	233.85	228.18	266.21
长期待摊费用摊销	255.15	126.25	82.70
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“－”号填列）	-124.34	-	-
固定资产报废损失（收益以“－”号填列）	10.57	36.89	64.13
财务费用（收益以“－”号填列）	598.37	469.98	
递延所得税资产减少（增加以“－”号填列）	-182.34	-180.46	-271.89
存货的减少（增加以“－”号填列）	389.30	941.25	-1,803.10
经营性应收项目的减少（增加以“－”号填列）	-8,031.78	6,726.22	-11,324.98
经营性应付项目的增加（减少以“－”号填列）	1,432.96	-468.47	6,155.63
经营活动产生的现金流量净额	15,652.75	25,901.66	9,805.77

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额与净利润的差异主要系固定资产折旧、经营性应收项目以及经营性应付项目变动的影响。

2、投资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司投资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	246.04	0.85	1.00
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	63,321.78
投资活动现金流入小计	246.04	0.85	63,322.78
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	5,305.11	2,962.93	2,990.68
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	998.19
投资活动现金流出小计	5,305.11	2,962.93	3,988.87
投资活动产生的现金流量净额	-5,059.07	-2,962.08	59,333.91

报告期内，公司投资活动产生的现金流量净额分别为 59,333.91 万元、-2,962.08 万元和-5,059.07 万元。2019 年公司将富余流动资金通过委托贷款的形式拆出给关联方中国南方航空股份有限公司，该委托贷款余额公司于 2020 年全部收回，形成大额投资活动现金流入。报告期内公司投资活动现金流出主要为增买固定资产投资支出。

3、筹资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
吸收投资收到的现金	3,016.03	5,320.00	42,636.31
筹资活动现金流入小计	3,016.03	5,320.00	42,636.31
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	12,654.60	1,991.47	-
支付其他与筹资活动有关的现金	3,480.89	3,360.75	83,267.85
筹资活动现金流出小计	16,135.49	5,352.22	83,267.85
筹资活动产生的现金流量净额	-13,119.46	-32.22	-40,631.54

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-40,631.54 万元、-32.22 万元和-13,119.46 万元。2020 年度大额筹资活动现金流入主要系收到南网产投、国新双百、南航资本控股、通航通增资款项。2020 年度大额筹资活动现金流出主要系归还南航股份借款。2022 年筹资活动现金流出主要为向股东分配现金股利。

（五）流动性风险分析

报告期内，公司负债以流动负债为主，主要为公司经营过程中形成的应付账款、合同负债和应付职工薪酬等。报告期内，公司资产周转情况良好，应收账款周转率和存货周转率均高于同行业可比公司水平，公司偿债能力与同行业可比公司相比相对较强。

（六）持续经营能力分析

报告期内，公司在通用航空主要业务领域保持了稳定的竞争优势和市场地位，内部管理和业务运行规范，未来公司具备较强的持续经营能力。

可能直接或间接对公司持续经营能力产生重大不利影响的风险，详见本招股说明书之“第三节 风险因素”。

十一、报告期内重大投资、资本性支出、重大资产业务重组或股权收购合并事项

（一）重大投资事项

报告期内，本公司不存在重大投资事项。

（二）重大资本性支出情况

报告期内，本公司不存在重大资本性支出情况。

（三）重大资产业务重组情况

报告期内，本公司不存在重大资产业务重组情况。

（四）股权收购事项

报告期内，本公司不存在股权收购事项。

十二、重大担保、诉讼、其他或有事项及重大期后事项

（一）重要承诺事项

1、投资承诺

发行人于 2021 年 6 月 17 日投资成立南航通航（海南），截至报告期末尚未出资和实际开展业务。根据南航通用航空（海南）有限公司章程约定，发行

人以货币出资 20,000.00 万元，将于 2031 年 12 月 31 日前缴足。

2、资本承诺

单位：万元

合同类型	合同内容	合同金额	已执行金额	未执行金额
采购合同	航材周转件采购	1,935.78	53.64	1,882.14
S92 飞机采购合同	S92 飞机	16,731.06	1,718.87	15,012.20
合计		18,666.84	1,772.50	16,894.34

发行人于资产负债表日及日后签约但未于财务报表中确认的资本性支出总额为 16,894.34 万元，具体情况如下：

（1）向 AIRBUS HELICOPTER SCHINAHK LIMITED 采购货钩等航材周转件（固定资产），待付航材款人民币 129.48 万元（欧元：174,437.20，欧元对人民币汇率：7.4229）。

（2）向 Sikorsky Commercial Inc. 采购尾桨叶组件等航材周转件（固定资产），待付航材款人民币 1,527.66 万元（美元：2,193,463.81，美元对人民币汇率：6.9646）。

（3）向青岛联合通用航空产业发展有限责任公司采购 EC135 直升机医疗构型设备，用于应急救援业务的医疗急救，待付设备款人民币 225.00 万元。经发行人总经理办公会议批准，发行人与青岛联合通用航空产业发展有限责任公司于 2022 年 11 月 8 日签订了医疗构型设备采购合同。

（4）购买固定资产 1 架 S92 直升机待付购机款人民币 15,012.20 万元（美元：21,555,000.00，美元对人民币汇率：6.9646）。经发行人总经理办公会议批准，发行人与 Vertical Aviation No.1 Limited 于 2022 年 12 月 16 日签订了《Aircraft Sale and Purchase Agreement》。

（二）资产负债表日后事项

公司于 2023 年 3 月 28 日召开第一届董事会第五次临时会议，并于 2023 年 4 月 12 日召开了 2023 年第一次临时股东大会审议通过了向关联方珠海翔翼航空技术有限公司购买一台 S76/S92 双构型直升机模拟机事项的议案。珠海翔翼亦召开董事会审议通过了出售直升机模拟机的议案。双方约定以直升机模拟机的

评估值作为交易价格，定价公允。该模拟机转让关联交易的决策程序符合上市规则、公司章程的规定。

除上述事项外，公司不存在需要披露的日后事项。

（三）其他重要事项

截至本招股说明书签署日，发行人不存在需要披露的其他对投资者决策有影响的重要事项。

（四）重大担保、诉讼事项

截至本招股说明书出具日，发行人不存在对财务状况、盈利能力及持续经营产生重大影响的重大担保、诉讼事项。

十三、盈利预测

公司未编制盈利预测报告。

十四、发行人的股利分配情况

报告期内，公司现金股利分配情况具体如下：

根据 2021 年 5 月南航通用航空有限公司 2021 年第二次股东会通过的关于公司 2020 年度利润分配的方案，公司向全体股东分配现金股利 1,991.47 万元已实施。

根据 2022 年 6 月南航通用航空有限公司股东会 2022 年第二次会议通过的关于公司 2021 年度利润分配的议案，公司向全体股东分配现金股利 5,624.43 万元已实施。

根据 2022 年 11 月南航通用航空有限公司股东会 2022 年第八次会议通过的关于公司 2022 年中期利润分配的议案，公司向全体股东分配现金股利 7,030.17 万元已实施。

第七节 募集资金运用与未来发展规划

一、募集资金运用概况

（一）募集资金计划及投资项目审批情况

1、募集资金拟投资项目及预计投资金额

经公司于 2023 年 4 月 18 日召开的 2023 年第二次临时股东大会审议，公司将结合自身实际经营需要和发展目标，在实际募集资金扣除发行费用后，全部用于公司主营业务相关的项目，具体如下：

序号	项目名称	项目投资总额 (万元)	募集资金使用 金额(万元)	使用募集资金 占比
1	通航综合运营能力提升项目	53,000.00	53,000.00	100.00%
1-1	飞机购置项目	42,000.00	42,000.00	100.00%
1-2	模拟机购置项目	11,000.00	11,000.00	100.00%
2	购置航材和维修设备项目	17,000.00	6,000.00	35.29%
合计		70,000.00	59,000.00	84.29%

如本次实际募集资金净额（扣除发行费用后）少于上述项目拟投入募集资金总额，不足部分将由公司通过自有资金以及银行贷款等自筹资金方式解决；如本次实际募集资金净额（扣除发行费用后）超过上述拟投入募集资金总额，则公司将按照有关规定，并根据公司发展规划及实际生产经营需求，在履行必要的程序后，将超募资金用于上述募集资金投资项目或适用法律法规和证券监管部门认可的其他用途。

本次募集资金到位后，公司将按照投资项目的实施进度及轻重缓急安排使用；若本次募集资金到位时间与项目进度要求不一致，公司将根据实际情况需要以其他资金先行投入，待募集资金到位后予以置换。

2、募集资金项目涉及的审批、核准或备案情况

本次募集资金投资项目已取得的相关主管部门的审批或备案情况如下：

序号	项目名称	实施主体	审批、核准或备案情况	环评情况
1	通航综合运营能力提升项目	南航通航	根据民航局《关于取消通用航空器引进审批（备案）程序的通知》（民航发〔2017〕27 号）精神，取消通用航空器引进审批（备案）程序，中南地区范围内个	不适用

序号	项目名称	实施主体	审批、核准或备案情况	环评情况
			人或企业引进一般通用航空器和喷气公务机不再实施审批和备案 已在珠海市香洲区发展和改革局完成项目备案，备案号 2303-440402-04-03-990957	
2	购置航材和维修设备项目	南航通航	已在珠海市香洲区发展和改革局完成项目备案，备案号 2303-440402-04-03-317487	不适用

（二）募集资金使用管理制度

公司已根据相关法律法规制定了《募集资金管理制度》，对募集资金专户存储和募集资金使用进行了明确规定，公司首次公开发行股票募集资金到位之后，将严格按照该制度对募集资金的专项使用进行监督和管理。

（三）募集资金投资项目与企业现有生产经营规模、财务状况、技术水平、管理能力和发展目标等相适应的分析

1、与生产规模相适应

南航通航从事通用航空运营服务，坚持构建“大安全、大应急、大消费”业态，持续拓展海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务；同时，公司积极探索通航直升机培训以及短途运输、空中游览等新兴消费业务。公司是国内主要的通用航空运营服务提供商之一，是服务国家能源战略及国家应急救援保障体系的骨干通航运营企业。

报告期内，公司现有机队规模的飞行运力已经趋于饱和，难以满足公司持续增长的业务需求。本次募集资金投资项目实施以公司现有通航运营业务、航材周转率和航材余额为基础，通过购置直升飞机、模拟机，进一步扩大机队规模、增强飞行运力，拓展业务规模，通过购置航材和维修设备，满足公司在日常运行中对飞机维护、保养、检修的需要，提高公司飞行安全和服务质量。因此，本次募集资金投资项目与现有生产经营规模相适应。

2、与财务状况相适应

报告期各期，公司营业收入分别为 53,102.63 万元、55,845.74 万元和 62,451.46 万元；2021 年及 2022 年分别较上一年增长 5.17%及 11.83%，呈现稳定增长的趋势。公司实现净利润分别为 7,479.09 万元、5,732.01 万元和 8,850.82

万元，实现归属于母公司股东净利润分别为 7,479.09 万元、5,732.01 万元和 8,850.82 万元。公司盈利状况良好，能够支撑本次募集资金投资项目的实施和后续运营。在考虑募集资金投资项目新增折旧摊销影响后，公司仍能保持较高的盈利水平，项目新增折旧摊销对公司经营业绩的影响较小。本次募集资金到位后，将进一步增强公司的资本实力和净资产，降低公司的财务风险，有效支持募投项目的建设和实施，本次募投项目与公司财务状况相匹配。

3、与技术水平相适应

在飞行运力方面，截至 2022 年 12 月 31 日，公司运营飞机 29 架。在营运资质方面，公司拥有 CCAR-91 部、CCAR-135 部、CCAR-136 部等运营资质。在飞行服务网络方面，公司拥有广东珠海、海南三亚、广东湛江、辽宁兴城四大基地，并在全国布局多个基地和作业点。在飞机维修技术方面，公司是 CCAR-145 部飞机维修单位，具有 S92A、S76 系列的最高级定检维修能力，并获得 CCAR-147 部《维修培训机构合格证》。在飞行技术培训方面，公司拥有一批具备丰富飞行实践和教学经验，具有 CCAR-61 部私照、商照和机型培训资质的飞行教员。多年来，公司持续进行专业人员及关键岗位的培养，通过专业技术的培训，确保专业技术人员素质的提升与飞行生产的安全。截至 2022 年 12 月 31 日，公司已连续安全运营 24 年，保持 297 个月的航空安全周期。公司具备与本次募集资金投资项目相适应的技术水平。

4、与管理能力相适应

公司已经建立了完善的公司治理制度和内部控制措施。在运营管理架构方面，本次募投项目的实施，其运营管理架构要求与公司目前的架构一样。根据以往公司运营的良好表现，目前的运营管理架构适合未来募投项目的相关运营。在安全管控方面，公司在飞行、机务、运行控制的各个系统建立长效安全机制。建设了企业安全管理体系（SMS），引入“飞行网上准备系统”（EB）、“二次雷达系统”（SSR）和“飞行品质监控系统”（FQMS），自主开发并投入使用了通航运行管理信息系统（GFOS），使公司的运行信息做到公开、透明，提升信息传输效率，同时提高公司管控、运行、安全以及服务水平。在质量管控方面，公司严格执行国家和行业相关标准，当前已取得了英国标准协会（BSI）颁发的 ISO9001 质量管理体系认证、ISO14001 环境管理体系

认证、ISO45001 职业健康安全体系认证。

公司经过多年的发展，积累了丰富的管理经验，制定了一套行之有效的管理职能分工体系，形成了高效统一、分工明确的管理模式，为本次募投项目的实施提供了切实保障。因此，本次募集资金投资项目与公司的管理能力相适应。

5、与发展目标相适应

本次募集资金投资项目全部围绕公司现有主营业务进行，是公司依据未来发展规划作出的战略性安排，以进一步扩大公司的业务规模、增强盈利能力、保障公司未来发展。

通航综合运营能力提升项目系通过购置直升飞机进一步扩大公司通航运力，扩大公司的业务范围，强化通航服务领域的核心竞争力，提高市场份额，实现多元化业务发展目标，为公司可持续发展奠定基础。此外，本次项目中购置飞行模拟机，以不断提升飞行员的专业能力，丰富飞行经验，降低飞行员训练费用成本，同时充分利用公司通航的师资力量和实战经验等资源，开展对外模拟培训业务，实现资源利用最大化，合理提高公司利润水平。

购置航材和维修设备项目实施后，能有效满足公司在经营中对飞机维修保养的需要，保障公司飞行的安全，也为公司飞行服务业务不断发展、机队规模持续扩大打好基础。综上，本次募集资金投资项目与公司的发展目标相适应。

（四）募集资金投资项目实施后同业竞争情况及对发行人独立性的影响

本次募集资金投资项目实施后，不会导致公司新增同业竞争问题，亦不会对公司的独立性产生不利影响。

二、募集资金投资项目情况

（一）通航综合运营能力提升项目

1、项目建设内容

本项目总投资 53,000.00 万元，其中飞机购置费 42,000.00 万元，模拟机购置费 11,000.00 万元，拟全部使用募集资金。项目投资期 42 个月，本项目实施后，将增加海上油气、应急救援等业务的飞行运力，同时扩大对外模拟机培训

业务。项目达产后，实现飞行服务业务年销售收入 13,057.31 万元，实现模拟机培训业务年销售收入 4,766.01 万元。

2、项目投资概算

（1）总投资

本项目总投资 53,000.00 万元，主要包括飞机购置费和模拟机购置费，具体投资情况如下表所示：

序号	项目	投资金额（万元）	占比
1	飞机购置费	42,000.00	79.25%
2	模拟机购置费	11,000.00	20.75%
合计		53,000.00	100.00%

（2）设备清单

本项目拟购置 2 架 AW139 型直升机、2 架 KA-32 型直升机和 1 台 MI-171 全动飞行模拟机。具体配置详见下表：

序号	设备名称	数量	单位	金额（万元）
1	AW139 型直升机	2	架	22,000.00
2	KA-32 型直升机	2	架	20,000.00
3	MI-171 全动飞行模拟机	1	台	11,000.00
合计		5	-	53,000.00

3、项目建设的必要性

（1）积极响应国家政策，抓住通用航空行业发展机遇

通用航空业作为国家战略性的新兴产业，国务院、国家发改委、民航局等部门都陆续印发了支持通用航空行业发展的政策，涉及低空飞行管制、航空器、航空人才等内容。在《“十四五”通用航空发展专项规划》中，提出要构筑功能完善的通用航空体系，更好发挥通用航空支撑多领域民航强国建设、服务经济社会发展、满足国防需求、助力构建新发展格局。为此，民航局针对通用航空不同的服务作出如下发展规划：1）开展航空应急救援的省份数量超过 25 个；2）空中游览、航空运动等参与人数将达到 68 万人次；3）通航运输开通省份超过 25 个；4）旅客运输量达到 9 万人次；5）农业作业面积达到 25.1 亿亩；6）电力巡线里程达到 100 万公里。在此背景下，通用航空的市场规模将进

一步扩大。

在本次项目中，公司拟引入 4 架航空器，以此响应国家政策，促进实现“十四五”期间通用航空行业的发展目标，同时有利于公司抓住通用航空行业历史性发展机遇，抢占市场先机。

（2）公司业务规模逐年扩大，对飞机运力和飞行员训练需求日益增长

从机队配置来看，截至 2022 年 12 月 31 日，公司运营 29 架直升机，主要开展海上油气运输以及直升机电力巡线飞行服务等两类业务。随着公司近年业务持续增长，海油业务运力已经饱和，“有任务、无运力”的矛盾凸显，无法满足未来海油业务增长需要；同时，公司正在积极拓展政府应急、航空护林等新兴业务，打造新的业务增长极，需要增强新业务运营能力。为满足各类业务的运力需求，公司亟需根据业务的性质引进不同级别、不同特点、能适应不同作业类型的机型。在本次项目中，公司拟用部分募集资金购置 AW139 型直升机 2 架、KA-32 型直升机 2 架，以此增加公司运力，为公司扩大业务规模奠定基础；同时，公司将购置 MI-171 型模拟机 1 台，为飞行员提供充分的训练条件，不断提升飞行员的专业能力，丰富飞行经验。

（3）实现公司机队的合理配置，有助于公司多元化业务发展

目前，公司运营的 S92 大型直升机主要用于执行海油作业任务，S76 中型直升机可用于海油、风电等业务，Bell407、H125 直升机主要用于电力巡线飞行服务等业务；近期新引进的 2 架 K32 大型直升机以及 H135 直升机主要用于广东省的应急救援业务。基于现有业务量的增加以及多元化业务的拓展，公司目前的机队规模无法满足市场需求，因此公司亟需在现有的机队规模基础上，扩大公司机队规模，建立一支符合市场需求、大中小型直升机多层次构成的机队，实现公司机队合理配置，以此提升海上服务的服务品质，并形成以海上服务引领多元化业务的产品体系，从而提高公司的盈利能力的稳定性，增强抗风险能力，为公司可持续发展奠定基础。

4、项目建设的可行性

（1）公司建立了严格的安全体系为项目安全运行提供制度保障

在安全系统方面，公司率先引入了“飞行网上准备系统”（EB）、“二次

雷达系统”（SSR）、“飞行品质监控系统”（FQMS）；此外，公司还自主开发了通航运行管理信息系统（GFOS），使公司的运行信息做到公开、透明，提升信息传输效率，同时提高公司管控、运行、安全以及服务水平。在飞行安全方面，截至 2022 年 12 月，公司已持续安全飞行 297 个月。在质量管控方面，公司严格执行国家和行业相关标准，当前已取得 ISO9001 质量管理体系认证、ISO14001 环境管理体系认证、ISO45001 职业健康安全体系认证。综上所述，公司具备完善的安全体系以及严格的质量管控为本项目的实施奠定基础。

（2）公司培育了一支专业的人才队伍为项目顺利实施提供人才支持

公司一直以来都高度重视技术人才的培养和优秀人才的引进，现已形成一支高水平、稳定性强、实战经验丰富的飞行、机务和保障队伍。在飞行技术培训方面，公司拥有一批具备丰富飞行实践和教学经验，具有 CCAR-61 部私照、商照和机型培训资质的飞行教员。综上所述，公司的良好的人才梯队和人才优势使得本项目具备扎实的人力资源基础，为本项目的实施提供强有力的支持。

（3）公司具备丰富的飞行经验和专业的飞行训练水平为项目安全运行打好基础

目前，公司使用的全动式 D 级模拟器（即高仿真 D 级飞行模拟器）以及相关训练都已通过中国民航局、美国联邦航空管理局等机构的审定认证，其训练范围基本涵盖所有传统布局轮式直升机飞行涉及的所有科目，包括飞行员初始、复训、转机型、升级机长、升级教员训练等；此外，公司还为客户提供特情处置、机组资源管理等方面的理论培训，选取的训练科目结合了国家航空器飞行任务的特点和可能存在的高风险点，例如发动机故障、涡环、空中双发停车、尾桨故障、发动机失火和复杂天气特情训练。综上所述，公司拥有丰富的飞行经验以及专业的飞行训练水平，使公司具备开展模拟机培训业务的技术和实力，确保项目安全运行。

（4）公司构建了合理的通用航空网络及枢纽为项目顺利运行奠定基础

公司在广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城等地建立了多个作业基地。公司基础设施的地区分布符合公司业务未来的发展方向。公司构建了合理的通用航空网络布局及枢纽，为本项目的顺利运营奠定了基础。

（5）公司拥有稳定的客户资源为项目新增产能消化提供保障

公司始终都紧跟通用航空行业的发展趋势，坚持以客户需求为核心，目前与多家知名企业建立了长期稳定的合作关系，积累了优质稳定的行业客户，包括中海油、哈斯基等。公司凭借丰富的飞行经验、领先的技术水平、严格的质量控制以及优质的服务，成为国内主要的通用航空运营服务提供商之一。公司稳定的客户资源将为本项目的新增产能消耗提供保障。

5、项目与主要业务之间的关系

公司主营业务为通用航空运营服务，主要经营项目包括海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等。通过购置直升飞机以及模拟航空器，增加公司运力需求，满足主营业务的需求，同时进一步拓展多元化业务。项目投产后，公司将实现扩大整体业务规模，提高服务质量，有利于进一步发挥公司技术、服务、客户、品牌和管理资源优势，切实增强公司市场竞争能力、可持续发展能力和抵抗市场变化风险的能力。

6、项目实施进度

本项目投资期为 42 个月，具体实施计划进度如下表：

设备机型	项目	T+1				T+2				T+3				T+4	
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	H1	H2
AW139	调研、询价、签订合同等					△									
	厂家生产						△	△	△	△	△	△	△		
	总装验收、报关、运输												△		
	复装、许可申请、认证、人员培训、交付													△	
	开展通航运输服务													△	△
KA32	调研、询价、签订合同等	△	△												
	厂家生产		△	△	△										
	总装验收、报关、运输				△										
	复装、许可申请、认证、人员培训、交付					△									
	开展通航运输服务						△	△	△	△	△	△	△	△	△
MI-171 模拟机	签订合同、运输、组装、调试验收					△	△	△	△	△	△				
	开展培训											△	△	△	△

注：T代表建设初始年，1、2数字代表年数，Q1、Q2、Q3、Q4为当年第一、二、三、四季度

7、项目经济效益分析

本项目运营期为 20 年，实施期 3.5 年。项目完全达产后，年均收入 17,823.31 万元，税后内部收益率为 6.42%，投资回收期为 14.72 年（税后，含实施期）。

（二）购置航材和维修设备项目

1、项目建设内容

随着鼓励通用航空发展相关国家产业政策的出台，低空空域改革的逐步实施，通用航空产业在“十四五”阶段步入了快速发展期。为推进公司飞行服务业务发展、配合机队规模进一步扩大，公司拟用本项目的募集资金购置航材和维修设备，满足公司在经营中对飞机维修保养的需要，保障公司飞行的安全。

2、项目投资概算

本项目总投资 17,000.00 万元，拟使用募集资金 6,000.00 万元，主要用于购置航材及维修设备。

3、项目建设的必要性

（1）公司机队规模扩大、运力提升的需要

航材是航空器材（零备件）的简称，指除航空器机体以外的所有航空器部件和原材料，包括发动机、起落架、控制盒，甚至螺钉等，主要应用在飞机定期维护、故障检修时需要更换零备件的时候。航材是维持飞机正常、安全、持续飞行的重要物质基础，具有品种规格多、数量大、供应商复杂等特点，通常该费用占航空企业的运营成本中的比例较大。

本项目将根据公司历史经营特点以及机队规模，提前对未来一定时期内的航材采购需求进行评估，同时结合航材库存历史消耗情况及飞机检修计划，在较为固定的采购渠道完成航材采购购置，储备符合公司机队结构和生产运营所需的航材备件，为公司的未来安全运输、经营效率提升提供保障。此外，公司及公司前身发展至今已超过 40 年，随着公司现有飞机投入运行时间逐渐增加，飞机老龄化问题日渐突出，为保证公司飞行安全，公司有必要加强对老龄化飞机运行的安全管理，加大对航材的投入，因此本项目的实施是必要的。

（2）公司业务多元化发展对维修航材和设备的需要

从未来发展的战略规划来看，公司将继续立足于海上油气平台运输业务，同时开展并持续打造“1+1+1+N”产品体系，引进新的机型，对应应急救援、护林、海上风电、港口引航和个人消费等业务进行加快布局，积极培育新兴业务，拓展公司多元化通航业态。在此背景下，公司的机型种类、业务类型和飞行小时数有望持续增加，对航材消耗和飞机维修需求将会更多。基于公司始终对飞行安全性高要求的考虑，需要足够的资金购置航材和维修设备，以应对未来业务多元化发展所需要的飞机航材。

4、项目建设的可行性

（1）维修技术

现有的通用航空维修能力以机体和部件维修定检为主，多数通用航空企业自行开展日常维修定检，社会化的专业维修机构较少。公司及公司前身作为具有四十多年发展历史的通用航空企业，飞机维修能力较强，主要的业务范围包括航空器加改装、航空器大修、资质培训、技术支持、技术服务。目前，公司拥有中国民航颁发的“CCAR-145 部飞机维修许可证”及“CCAR-147 部维修培训机构合格证”。

在维修技术方面，公司具备 S92A、S76 系列的最高级定检维修能力，具备多种类型直升机的维修能力，具备 RR250-C47B 和 ALLISON 250-C30S 型发动机单元体更换能力，具有无损检测、层合板结构符合材料脱层修理的特种作业能力，以及可从事 ATA 第 25、32、33、65 和 73 章节的部分航空部件修理工作。

在维修培训方面，公司凭借自身飞机维修厂，正式成立了培训中心，具备 S-76、S-92、Bell407 三种直升机机型培训资质。

（2）飞行和机务等专业队伍的配备情况

经过多年发展，公司通过实施人力资源战略、增加培训内容等方式提高团队素质，现已形成了一支高水平、稳定性强、实战经验丰富的飞行、机务和保障队伍。公司的飞行队伍及机务维修实力雄厚，可有效保障公司飞行、维护、运行、空管、签派等工作开展。

（3）公司供应配套及基地附属设施建设提供支持和保障的情况

直升机作业的供应保障主要包括航油和航材备件的供应，以及地勤维护、场地建设等方面的内容。公司在航油、航材及附属设施、飞行作业标准、机组培训、维修保障和管理制度等多方面具有成熟稳定的保障体系。

公司依托丰富的通航运营经验，在航材购置及维修领域已建立稳定、可靠的采购渠道，与多个知名的航材厂商建立了长期合作关系，为本项目的航材的供应提供支持。目前，公司在广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城等地运营 4 个基地，并在全国布局多个基地和作业点。为确保基地的正常运营以及飞机的日常维护，公司在各个基地配备了直升机起降、维修方面的设施，并安排了机务人员对直升机进行日常维护和定检。

（4）安全及质量控制

公司始终坚持“安全第一”的原则，不断加强企业安全管理体系（SMS）的建设，注重完善公司安全规章和安全保障的机制，持续提升公司系统解决安全问题的能力，应对突发事件和抗风险能力不断增强。此外，公司在飞行、机务、运行控制、技术创新等各个方面还建立了长效安全机制，率先引入“飞行网上准备系统”（EB）、“二次雷达系统”（SSR）、“飞行品质监控系统”（FQMS），结合使用公司自主开发的通航运行管理信息系统（GFOS），提高了公司运行信息的及时传输性，有效提升公司运行、安全、服务品质。

5、项目与主要业务之间的关系

本项目是在公司现有主营业务的基础上，结合国家产业政策和行业发展特点，以现有的机队规模、航材周转率、航材库存和未来预期业务规模为依托实施的投资计划，通过检修所需的航材和设备，满足公司在日常运行中对飞机维护、保养、检修的需要。项目实施后，公司将进一步强化公司飞行安全、提高服务质量，有利于进一步发挥公司技术、服务、客户、品牌和管理资源优势，切实增强公司市场竞争能力、可持续发展能力和抵抗市场变化风险的能力。

本项目的实施不会改变公司现有的生产经营和商业模式，将会提高公司的持续盈利能力和整体竞争力。

6、项目收益

本项目不直接产生收益。在公司运力增长的情况下，本项目拟用募集资金购置公司未来在一定时期内飞机维修所需的航材和维修设备，确保公司航材库存维持在合理的水平区间，保持有合理的航材库存并建立动态高效的航材采购保障体系，对航空安全运营、提升运营效率、降低运营成本、应对航空器故障等突发事件具有重要意义。

三、公司未来发展规划

（一）发行人的战略规划

公司坚持新发展理念，构建新发展格局，坚持“轻资产，高收益，高质量”发展思路，积极实施“三个持续”“四个转变”“五大结构调整”“五大机制建立”“三四五五”高质量发展纲领，紧紧依托民航强国、海洋强国和国家能源战略新机遇，充分借助特区优势、湾区优势和海南自贸港建设优势，强化传统主业优势，持续拓展多元化业务，构建充分彰显通航功能的大安全、大应急、大消费业态，逐步建成以海油、应急救援、模拟机培训为核心的“1+1+1+N”多元化产业发展格局，努力实现持续安全、持续盈利、持续发展，建设成为国内领先、世界知名的通用航空综合服务商。

（二）报告期内发行人为实现战略目标已采取的措施及实施效果

1、重视技术人才队伍建设

公司一贯重视人才培养，通过加强内部培训，优化飞行人才培养机制，多种方式持续完善人才梯队建设，确保专业技术人员素质的提升与飞行生产的安全。

2、持续优化公司治理结构

公司不断加强内部控制建设，充分发挥公司治理对战略目标实现的推进作用。通过优化董事会决策机制、设立独立董事等措施，进一步提升了公司在把握战略方向、作出战略决策的能力与效率，为公司拓展业务范围、进一步扩大业务规模助力。

3、优化飞机机队配置

公司根据业务的性质引进不同级别、不同特点，适应不同作业类型的机型。为促进新兴业务的发展，公司持续优化飞机机队配置，引进不同型号、品牌的飞机。截至 2022 年 12 月 31 日，公司共运营飞机 29 架。

4、加强基础设施建设

公司设立多个作业基地和作业点，主要运营广东珠海、广东湛江、海南三亚、辽宁兴城 4 个基地，在全国布局多个基地及作业点，有效提高了公司的应急响应与作业保障能力。

5、重视营销队伍建设

公司持续开展全员营销活动，集中全员智慧和力量抢抓市场机遇；持续抓好市场项目管理，不断总结经验，优化管理模式；进一步提升运行服务品质，提高市场竞争力，进一步发挥基地营销带动作用。

（三）未来规划采取的措施

1、增加公司飞行运力，持续打造“1+1+1+N”产品体系

在现有机队的运力基础上，公司在未来四年将计划引进包括 AW139 直升机、KA-32 直升机、MI-171 型模拟机等，增加公司运力及关键设备，支撑公司持续构建“1+1+1+N”产品体系，在巩固提升海上油气业务基础上，积极拓展应急救援、直升机模拟机培训业务等新兴业务，不断满足市场需要，有效提升市场份额。

2、健全公司运营机制

公司将在现有运营机制的基础上，根据未来的战略规划进一步建设和优化可长期稳定推动公司发展的现代化公司制度，优化组织架构，合理设置各部门职能，缩短决策传导时长，提升响应速度与精准度。同时不断完善内部管理制度，认真落实安全风险管理和内部控制制度。根据业务需求、特点及飞机机型、机龄状况，科学调配机型用途，努力降低管控风险。在提高公司运行效率的同时，有效降低公司运营成本和安全风险。

3、进一步加大人力资源投入

公司将在人力资源方面进一步加大投入，积极引进高端飞行人才的同时，有计划地对企业员工进行针对性岗位知识及技能培训，提高员工的专业水平及素质。与此同时，为优化企业人才结构，加强人才梯队建设，公司将通过执行有效的人才激励制度，完善人力资源考核机制，制定明确、具有可操作性的考核标准，建立健全人才贡献激励机制，培育积极创新的企业文化，确保公司业务发展目标的实现。

4、认真组织募集资金投资项目实施

本次募集资金投资项目将为公司实现战略目标提供资金支持，公司将在现有业务的基础上，根据行业发展趋势、外部经营环境和公司发展规划，认真组织募集资金投资项目的实施，进一步增加公司飞行运力，扩大业务范围，强化通航服务领域的核心竞争力，提高市场份额。

第八节 公司治理与独立性

一、公司治理概述

公司成立以来，特别是随着混合所有制改革实施及股份公司设立，持续建立和完善现代公司治理结构，搭建了符合公司发展需要的组织架构和运行机制。

公司依据《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等相关法律法规要求及《公司章程》的规定，建立了由股东大会、董事会、监事会和高级管理人员组成的公司治理架构，形成了权力机构、决策机构、监督机构和管理层之间权责明确、运作规范的相互协调和相互制衡机制，为公司高效、稳健经营提供了组织保证。

公司董事会下设战略与投资委员会、审计与风险委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会，分别负责公司的投资管理和发展战略、内外部审计及风险管理、董事和高级管理人员的甄选和审查、董事和高级管理人员的管理和考核等工作，保证董事会议事、决策的专业化、高效化。

报告期内，公司治理结构及规范运作情况良好，不存在重大缺陷。

二、内部控制相关情况

（一）公司董事会对内部控制有效性的自我评估意见

公司董事会认为，截止 2022 年 12 月 31 日公司在所有重点控制环节建立了较为健全的、合理的内部控制制度，并已得到了有效的执行，公司内部控制于内部控制评价报告基准日在所有重大方面是有效的。公司已经建立起的内部控制体系在完整性、合规性、有效性等方面不存在重大缺陷。但由于内部控制固有的局限性、内部环境以及宏观环境、政策法规持续变化，可能导致原有控制活动不适用或出现偏差，对此公司将及时进行内部控制体系的补充和完善，为财务报告的真实性、完整性，以及公司战略、经营目标的实现提供合理保障。

（二）注册会计师对财务报表内部控制有效性的意见

2023 年 4 月 3 日，立信会计师对公司出具了《内部控制鉴证报告》（信会

师报字[2023]第 ZM10074 号），鉴证意见为：“南航通航于 2022 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制”。

三、报告期内违法违规行为情况

2020 年 11 月 10 日，发行人收到珠海市卫生健康局出具的《珠海市卫生健康局行政处罚决定书》（粤珠卫健香罚字（2020）214 号），决定因发行人未将医疗废物按类别分置于专用包装物（或者容器），根据《医疗卫生机构医疗废物管理办法》第四十条第二项，对发行人作出警告行政处罚。该决定书载明，根据发行人违法行为的事实性质、情节、社会危害程度和相关证据，按照《珠海市卫生局行政处罚自由裁量权细化标准（暂行）》序号 40 的规定，情节轻微，确定违法行为适用的行政处罚裁量等次为从轻。

发行人严格按照《公司法》等相关法律法规和公司章程的规定规范运作，依法经营。上述处罚违法情节轻微，不构成重大违法违规行为，不属于重大行政处罚。除此之外，发行人报告期内不存在其他违法违规行为，公司没有受到过其他行政管理部门的行政处罚。

四、资金占用和对外担保情况

报告期内以及截至本招股说明书签署之日，公司不存在其他资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情况。

报告期内以及截至本招股说明书签署之日，公司不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担保的情况。

五、发行人独立运营情况

公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业在资产、人员、财务、机构、业务方面相互独立，具有完整的业务体系及面向市场独立经营的能力。

（一）资产完整

公司具备与经营有关的业务体系，合法拥有、使用与经营有关的土地、房屋、设备以及商标的所有权或者使用权，具有独立的采购和销售体系。公司对所有资产拥有完全的控制权、支配权或使用权，不存在资产、资金被控股股

东、实际控制人及其控制的其他企业占用而损害公司利益的情况。

（二）人员独立

公司的董事、监事、高级管理人员严格按照《公司法》《公司章程》等有关规定通过合法程序选举或聘任产生，符合法律、行政法规和规范性文件及《公司章程》的规定。截至招股说明书签署日，发行人总经理、副总经理、财务总监和董事会秘书等高级管理人员专职在公司工作，上述人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务。发行人总经理、副总经理、财务总监和董事会秘书等高级管理人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪；公司的财务人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职。

（三）财务独立

公司已建立独立的财务核算体系、能够独立作出财务决策、具有规范的财务会计制度和对分公司、子公司的财务管理制度；公司未与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户。

（四）机构独立

公司已建立健全内部经营管理机构、独立行使经营管理职权，与控股股东和实际控制人及其控制的其他企业间不存在机构混同的情形。

（五）业务独立

公司的业务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在对公司构成重大不利影响的同业竞争，详见本节“六、发行人同业竞争情况”。

公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在严重影响独立性或显失公平的关联交易，详见本节“八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响”。

（六）发行人主营业务、控制权、管理团队的稳定性

公司主营业务、控制权、管理团队稳定，最近三年内主营业务和董事、高级管理人员均没有发生重大不利变化；公司的股份权属清晰，不存在导致控制

权可能变更的重大权属纠纷，最近 3 年实际控制人没有发生变更。

（七）对持续经营有重大影响的事项

公司不存在主要资产、核心技术、商标的重大权属纠纷，重大偿债风险，重大担保、诉讼、仲裁等或有事项，经营环境已经或将要发生的重大变化等对持续经营有重大影响的事项。

六、发行人同业竞争情况

（一）同业竞争情况说明

报告期内，公司主要经营海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等业务。截至本招股说明书签署日，公司控股股东及实际控制人均为南航集团。

1、公司主营业务领域

报告期内，南航通航通过直升机开展海上油气平台飞行服务、电力巡线飞行服务、海上风电飞行服务、直升机代管及公共服务等主营业务，属于通用航空业务领域。除南航通航外，南航集团及其控制的其他企业不存在拥有通用航空相关业务资质的情况，均未从事通用航空相关业务。其中，南航股份及其下属子公司主要从事运输航空业务，包括：航空客运、航空货运、客货机维修业务等。南航通航从事的通用航空业务与南航集团及其控制的其他企业从事的业务在运营飞机种类、业务经营资质、专业人员资质、客户与供应商、业务技术特点均存在较大差异，互相不具有替代性、竞争性，不存在利益冲突，不构成同业竞争。

2、公司其他业务领域

报告期内，南航通航其他业务主要包括飞行培训业务、维修服务等业务，报告期各期的飞行培训业务收入分别为 21.02 万元、817.56 万元和 788.79 万元。南航股份子公司珠海翔翼亦存在开展直升机模拟机培训业务的情况。珠海翔翼成立于 2002 年 7 月 10 日，为南航股份全资子公司，主营业务为：飞行培训，提供飞行、签派、管制及机务等人员的专业和管理培训，研发和提供安全运行及训练解决方案，同时提供模拟机维护技术及航材支持、训练中心管理咨

询等服务。2022 年末，珠海翔翼总资产为 216,466.75 万元，净资产为 179,231.00 万元；2022 年，珠海翔翼营业收入为 65,087.56 万元，净利润为 19,605.66 万元。最近一年财务数据经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计。

为进一步优化通航产业资源，彻底解决南航通航与珠海翔翼直升机模拟机培训业务间的潜在同业竞争问题，2023 年 4 月 18 日，南航通航与珠海翔翼签署《资产交易合同》，约定将珠海翔翼拥有的直升机模拟机及其附属设备转让给南航通航。该交易完成后，珠海翔翼不再新增直升机模拟机培训业务，珠海翔翼与南航通航在直升机模拟机培训业务上不存在实质性同业竞争。

（二）避免同业竞争的承诺

为避免在以后的经营中产生同业竞争，最大限度地维护发行人及中小股东的利益，保证发行人的正常经营，发行人控股股东、实际控制人南航集团出具了《关于避免新增同业竞争的承诺》，承诺如下：

“1、南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业目前未从事任何与公司及公司控制的企业构成或可能构成同业竞争的业务或活动；南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业未来将不会从事任何与公司及公司控制的企业构成或可能构成同业竞争的业务或活动。

2、如因国家法律修改、政策变动或其他不可避免的原因使南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业与公司构成或可能构成同业竞争时，南航集团将保证公司享有在同等条件下的优先受让权、优先受托管理权、优先承包经营权或优先收购权，并承诺尽最大努力避免与公司构成同业竞争。

3、若南航集团将来开拓与公司的主营业务构成或可能构成直接或间接竞争关系的新的业务领域，南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业或经济组织（不含公司及其子公司）将在合理可行的范围内立即书面通知公司，尽力促使公司按合理和公平的条款和条件享有该业务机会优先权。

前述承诺自签署之日起正式生效，在南航集团作为公司控股股东、实际控制人期间，持续有效且不可撤销。如因南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反前述承诺，南航集团将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的相关损失。”

七、关联方及关联关系

本公司报告期对关联方及关联交易的披露遵循了《公司法》《企业会计准则第 36 号—关联方披露》《上市公司信息披露管理办法》和证券交易所颁布的相关业务规则。截至 2022 年 12 月 31 日，公司主要关联方及关联关系情况如下：

（一）控股股东和实际控制人

公司控股股东和实际控制人为南航集团，关于公司控股股东和实际控制人的具体情况参见本招股说明书“第四节发行人基本情况”之“五、持有发行人 5%以上股份的主要股东和实际控制人情况”。

（二）全资子公司、控股子公司、合营企业、联营企业

序号	关联方名称	关联关系描述	目前状态
1	南航通用航空（海南）有限公司	发行人全资子公司	有效存续

截至本招股说明书签署日，除上述子公司外，发行人不存在其他控股子公司、合营企业及联营企业。

（三）控股股东、实际控制人控制的其他企业

控股股东、实际控制人控制的除发行人外的其他二级企业情况如下：

公司名称	与发行人关系
中国南方航空股份有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
中国南航集团文化传媒股份有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
中国南航集团财务有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
广州南航建设有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
深圳市白云航空旅游有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
南航集团北京经济开发有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
新疆航空有限公司	控股股东、实际控制人的子公司

公司名称	与发行人关系
中国北方航空有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
南龙控股有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
中国南航集团资本控股有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
中国南方航空集团深圳有限公司	控股股东、实际控制人的子公司
大连民航大厦有限公司	控股股东、实际控制人的子公司

注：南航集团已于 2023 年 3 月退出大连民航大厦有限公司。

（四）其他持有公司 5% 股份以上的股东

除南航集团外，直接持有公司 5% 以上股份的股东情况如下：

序号	名称	持股比例	与公司关系
1	国新双百壹号（杭州）股权投资合伙企业（有限合伙）	14.1118%	持股5%以上的股东
2	南方电网产业投资集团有限责任公司	10.0054%	持股5%以上的股东
3	中国南航集团资本控股有限公司	10.0054%	持股5%以上的股东
4	珠海通航通投资合伙企业（有限合伙）	7.9998%	持股5%以上的股东

以上股东的具体情况详见本招股说明书“第四节发行人基本情况”之“五、持有发行人 5% 以上股份的主要股东和实际控制人情况”。其中，南航资本控股为发行人控股东南航集团的全资子公司。

（五）关联自然人

公司董事、监事、高级管理人员为公司的关联自然人。发行人的董事共 9 名，2023 年 4 月，因董事裴爱州退休离任，发行人 2023 年第一次临时股东大会选任卢建兴为发行人董事，公司现任的董事分别为李二保、陈国钧、卢建兴、李果、张祖荣、胡艳苹、李仲飞、尤德卫、辛宇；发行人的监事共 3 名，分别为何小宏、杨学旗、朱惠婷；发行人的高级管理人员共 9 名，分别为胡月秋、魏振兴、赵福亮、张晓帅、曹思照、蔡立军、钟国柱、王多智、伏奎。

公司董事、监事和高级管理人员的情况详见本招股说明书之“第四节发行人基本情况”之“七、发行人董事、监事、高级管理人员情况”。

公司董事、监事、高级管理人员关系密切的家庭成员亦为公司关联自然人。关系密切的家庭成员包括其配偶、年满 18 周岁的子女及其配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹、子女配偶的父母。

公司控股股东南航集团的董事、监事、高级管理人员均为公司关联自然人。发行人控股股东南航集团的董事共 9 名，分别为马须伦、韩文胜、罗来君、李辉、洪水坤、唐军、陈强、朱恩平、任积东；总经理为韩文胜，副总经理为吴颖湘、章正荣，总会计师为姚勇。

报告期基准日后，发行人控股股东南航集团的副总经理章正荣离任，由高飞替代；陈威华新任南航集团董事会秘书。

（六）关联自然人直接或间接控制的或者担任董事、高级管理人员的法人或其他组织

公司董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员直接或者间接控制的，或者担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的除本公司及控股子公司以外的法人或其他组织为公司的关联方。

公司控股股东南航集团之董事、监事、高级管理人员直接或间接控制的，或者担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的法人或其他组织亦为公司的关联方。

（七）报告期内曾经的关联方及关联方的变化情况

1、关联自然人

主要包括：（1）公司在报告期内及报告期前十二个月内历任董事、监事、高级管理人员，及该等人士关系密切的家庭成员，包括配偶、父母、配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母；（2）公司控股股东及实际控制人南航集团、原控股股东南航股份在报告期内及报告期前十二个月内历任董事、监事、高级管理人员。

2、关联法人

公司报告期内曾经存在关联关系的法人主要为：（1）报告期内曾经存在关联关系的关联自然人直接或间接控制的，或者担任董事、高级管理人员的法人或者其他组织；（2）在报告期内及报告期前十二个月内，控股股东实际控制人控制的已转让或注销的企业。

3、报告期内关联方变化情况

报告期内，公司实际控制人未发生变化，控股股东由南航股份变为南航集团，南航股份为南航集团的控股子公司。公司关联方的变化主要系控股股东、实际控制人控制的其他企业有所变化，以及董事、监事、高级管理人员及其关联企业有所变化。

八、关联交易及其对公司财务状况和经营成果的影响

报告期内，公司关联交易的简要汇总情况如下：

单位：万元

分类	项目	2022 年度/ 2022 年末	2021 年度/ 2021 年末	2020 年度/ 2020 年末
经常性关联交易	销售商品、提供劳务	4,587.83	3,203.11	125.52
	采购商品、接受劳务	353.26	415.13	1,004.81
	关键管理人员领取的薪酬	1,421.44	1,492.99	1,798.76
	关联租赁	详见本节之“（三）一般关联交易”之“1、经常性关联交易”之“（3）关联租赁”		
	财务公司存款	详见本节之“（三）一般关联交易”之“1、经常性关联交易”之“（4）关联方金融服务”		
偶发性关联交易	购销商品、提供和接受劳务	18.01	4.35	5.33
	关联方资产转让	40.03	-	1.62
	关联方资金拆借	详见本节之“（三）一般关联交易”之“2、偶发性关联交易”之“（3）关联方资金拆借”		
	关联方资金往来利息	详见本节之“（三）一般关联交易”之“2、偶发性关联交易”之“（4）关联方资金往来利息”		

（一）重大关联交易的判断标准及依据

在判断重大关联交易时，公司综合考虑交易内容、交易对发行人经营情况产生的影响及对公司主营业务产生的影响等因素，参考公司《关联交易管理制度》规定的股东大会审议关联交易事项权限，将公司与关联人发生的成交金额超过 3,000 万元，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上的交易认定为重大关联交易，或金额虽未达到上述标准但公司认为较为重要的相关事项，从而区分重大关联交易与一般关联交易。

（二）重大关联交易

报告期内，公司无重大关联交易事项。

（三）一般关联交易

1、经常性关联交易

（1）购销商品、提供和接受劳务的关联交易

1) 销售商品、提供劳务的经常性关联交易

单位：万元

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国南方航空股份有限公司	航务代理	72.81	30.48	125.52
珠海翔翼航空技术有限公司	飞行训练服务费	127.37	98.97	-
南方电网通用航空服务有限公司	电力巡线飞行服务等	4,387.65	3,073.66	-
合计		4,587.83	3,203.11	125.52

报告期各期，公司的经常性关联销售金额分别为 125.52 万元、3,203.11 万元、和 4,587.83 万元，占公司各期营业收入比例分别为 0.24%、5.74%和 7.35%，占比较低。公司关联销售主要系向南方电网通用航空服务有限公司提供电力巡线飞行服务。

公司 2014 年起为南方电网提供电力巡线飞行服务，后逐渐成长为南网片区最大的电力巡线飞行服务提供商。2021 年公司混改引入南网产投作为战略投资者，因此公司自 2021 年起将南网产投全资子公司南方电网通用航空服务有限公司之间的交易认定为关联交易。公司与南方电网通用航空服务有限公司发生的电力巡线飞行服务采用招标方式确定，定价公允，不存在损害公司及股东利益的情形。

2) 采购商品、接受劳务的经常性关联交易

单位：万元

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国南方航空股份有限公司	制服费	37.80	46.64	58.23
中国南方航空股份有限公司	系统维护费/零星采购	25.57	54.48	15.73
中国南航集团进出口贸易有限公司	进出口代理手续费	54.46	64.58	111.57
广州南方航空报关有限公司	报关手续费及其他杂费	196.50	191.81	213.28
珠海翔翼航空技术有限公司	飞行员模拟机理论课费用及飞行训练服务费	12.82	29.09	597.27

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
南航嘉源（广州）航空用品有限公司	机供品	0.46	0.50	0.17
广东南航明珠航空服务有限公司	住宿费/机供品	25.65	28.02	8.57
合计		353.26	415.13	1,004.81

报告期各期，公司采购商品、接受劳务的经常性关联交易总额分别为 1,004.81 万元、415.13 万元和 353.26 万元，占当期营业成本比例分别为 2.46%、0.95%和 0.76%，占比极低且呈逐年下降趋势。主要系向广州南方航空报关有限公司与中国南航集团进出口贸易有限公司采购报关、进出口代理服务。

南航集团每年进出口代理及报关业务量较大，旗下专门从事进出口代理及报关业务的广州南方航空报关有限公司与中国南航集团进出口贸易有限公司处理该类业务经验丰富、效率较高，公司该项采购符合业务发展需要，具备合理性和必要性。其服务定价是基于南方航空报关有限公司与中国南航集团进出口贸易有限公司向其他第三方企业提供同类服务价格基础上协商确定，具备价格公允性。

（2）关键管理人员领取的薪酬

报告期各期，发行人关键管理人员领取薪酬的情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度	2021 年度	2020 年度
关键管理人员领取的薪酬	1,421.44	1,492.99	1,798.76

（3）关联租赁

报告期各期，公司作为出租方的关联交易情况如下：

单位：万元

承租方名称	租赁资产种类	确认的租赁收入		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
珠海翔翼航空技术有限公司	车位租赁	0.61	0.66	0.66
合计		0.61	0.66	0.66

报告期各期，公司作为承租方的关联交易情况如下：

1）旧租赁准则适用

单位：万元

出租方名称	租赁资产种类	确认的租赁费
		2020 年度
中国南方航空股份有限公司	房屋及建筑物	194.17
天津元容飞机租赁有限公司	直升机	144.28
天津元跃飞机租赁有限公司	直升机	555.99
中国南方航空集团有限公司	房屋及建筑物	10.16
中国南方航空集团有限公司	土地	35.50
合计		940.11

2) 新租赁准则适用

2021 年 1 月 1 日起根据新租赁准则，公司作为承租方情况如下：

单位：万元

出租方名称	租赁资产种类	简化处理的短期租赁和低价值资产租赁的租金费用	
		2022 年度	2021 年度
广州飞机维修工程有限公司	其他	0.31	-
出租方名称	租赁资产种类	未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额	
		2022 年度	2021 年度
珠海翔翼航空技术有限公司	其他	-161.43	-121.55
出租方名称	租赁资产种类	支付的租金（不含税）	
		2022 年度	2021 年度
中国南方航空股份有限公司	房屋及建筑物	241.67	311.96
天津元跃飞机租赁有限公司	直升机	541.94	526.43
天津元容飞机租赁有限公司	直升机	266.16	266.16
珠海翔翼航空技术有限公司	直升机模拟机	2,200.00	2,200.00
中国南方航空集团有限公司	房屋及建筑物	34.48	34.48
中国南方航空集团有限公司	土地	49.84	49.84
出租方名称	租赁资产种类	承担的租赁负债利息支出	
		2022 年度	2021 年度
中国南方航空股份有限公司	房屋及建筑物	16.35	34.98
天津元跃飞机租赁有限公司	直升机	105.89	120.92
天津元容飞机租赁有限公司	直升机	54.52	64.33
珠海翔翼航空技术有限公司	直升机模拟机	154.86	244.89
中国南方航空集团有限公司	房屋及建筑物	2.31	3.61

中国南方航空集团有限公司	土地	3.34	5.21
出租方名称	租赁资产种类	增加的使用权资产	
		2022 年度	2021 年度
中国南方航空股份有限公司	房屋及建筑物	-	738.48
天津元跃飞机租赁有限公司	直升机	-	3,532.43
天津元容飞机租赁有限公司	直升机	-	1,588.25
珠海翔翼航空技术有限公司	直升机模拟机	-	6,144.67
中国南方航空集团有限公司	房屋及建筑物	-	96.73
中国南方航空集团有限公司	土地	-	139.83

报告期内，公司主要的关联租赁为直升机租赁、直升机模拟机租赁及房屋建筑物租赁，具体情况如下：

①直升机租赁

A. 天津元跃

2017 年 12 月，南航通航通过公开询价方式确定向中民投租赁 2 架适用于电力巡线用途的贝尔 407 直升机，租赁年限为 8 年，原拟定于 2018 年 9 月交付。租赁协议签订后，为保障公司电力巡线飞行服务业务不受影响，南航国际融资租赁有限公司与中民投谈判协商租赁协议的转让事宜。南航国际融资租赁有限公司子公司天津元跃购入以上两架飞机后与南航通航签订了飞机租赁协议，本次租赁价格以南航通航与中民投原租赁协议租赁价格为基准协商确定，因此该项关联租赁具备合理性、必要性及公允性。

B. 天津元容

2019 年 9 月，南航通航通过公开询价方式确定向广东澳电租赁 1 架空客 H125 直升机，租赁年限为 3 年，原拟定于 2020 年 1 月交付。租赁协议签订后，为保障公司电力巡线飞行服务业务不受影响，南航国际融资租赁有限公司与广东澳电谈判协商租赁协议的转让事宜。南航国际融资租赁有限公司子公司天津元容购入该飞机后与南航通航签订了飞机租赁协议，本次租赁价格以南航通航与广东澳电原租赁协议租赁价格为基准协商确定，因此该项关联租赁具备合理性、必要性及公允性。

②直升机模拟机租赁

报告期内，公司向珠海翔翼租赁了 SK-76/SK-92 直升机模拟机，主要系公司为不断提升飞行员的专业能力，丰富飞行经验，满足公司自身飞行训练需求的同时充分利用公司通用航空领域的师资力量和飞行经验等资源，开展对外模拟机培训业务，实现资源利用最大化，因此该项租赁具备合理性和必要性，价格由双方参照市场价格协商确定，具备公允性。

③房屋建筑物租赁

报告期内，公司房屋租赁主要是公司向南航股份租赁南航珠海模拟飞行训练中心教学楼地上二层部分房间及地上第 4、5、6 层，作为办公场所使用。公司自成立以来一直租赁该场所作为主要经营办公场所，该项关联租赁具备合理性。双方定价遵循公平合理的原则，以市场公允价格为基础，参考资产评估报告确定，具备定价公允性。

（4）关联方金融服务

发行人作为央企控股子公司，报告期内公司与南航财务公司之间存在存款、关联担保等金融服务类关联交易。南航财务公司成立于 1995 年，是经中国人民银行批准设立隶属于中国南方航空集团公司的金融子公司。

南航财务公司的基本情况如下：

公司名称	中国南航集团财务有限公司	
统一社会信用代码	91440000231120157L	
法定代表人	姚勇	
营业期限	1995 年 6 月 28 日至无固定期限	
注册地址	广东省广州市白云区齐心路 68 号中国南方航空大厦 13A 层	
经营范围	许可该机构经营中国银行业监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他批准的业务,经营范围以批准文件所列的为准。（依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动）	
股权结构	股东名称	股权比例
	南航集团	51.4160%
	南航股份	41.8080%
	汕头航空有限公司	2.4640%
	厦门航空有限公司	2.4640%
	珠海航空有限公司	1.2320%
	广州南联航空食品有限公司	0.6160%

	合计	100.00%

1) 资金归集情况

公司控股股东南航集团为强化集团整体资金管控、加强集团成员企业的资金集中管理和增强资金的规模效应，对下属企业采取资金归集的方式进行资金集中管理。

2022 年 10 月 26 日，公司总经理办公会议审议了与中国南航集团财务有限公司签署《金融服务框架协议》与解除资金归集事项。会议同意，公司与中国南航集团财务有限公司签署《金融服务框架协议》并解除资金归集。

《金融服务框架协议》主要约定：发行人本着存取自由的原则将部分暂时闲置的流动资金及部分营业回笼款项存入南航财务公司。南航财务公司应遵守《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发〔2022〕48 号）的相关规定。公司已与南航财务公司解除在南航财务公司开立账户的资金自动归集，未来不再继续在南航财务公司进行资金自动归集。

截至本招股说明书签署日，公司的相关账户已注销或解除资金归集功能，公司已不存在资金归集的情况。

2) 关联存款情况

报告期内，公司与南航财务公司之间的存款业务构成关联交易且存款利率与市场同期水平基本一致。报告期各期末，公司存入南航财务公司的资金情况如下：

单位：万元

项目名称	2022 年末	2021 年末	2020 年末
货币资金	49,038.09	51,570.98	28,660.65
合计	49,038.09	51,570.98	28,660.65

长期以来，公司与南航财务公司保持良好合作关系，南航财务公司作为南航集团的资金管理平台和金融服务平台，公司在南航财务公司开设账户并进行存款业务，有利于提高资金使用效率、节约交易成本和费用。

3) 关联担保情况

单位：元

担保方	担保金额	担保起始日	担保到期日	担保是否已经履行完毕
中国南航集团财务有限公司	6,000,000.00	2022/11/11	2025/10/20	否

报告期内，公司发生的该项关联担保系南航财务公司应公司的要求，为公司租赁直升飞机提供增信措施的担保行为，不存在损害公司利益的情形，不会对公司当期经营成果和主营业务产生重大影响。

公司和南航财务公司作为独立的法人，均具有完备的治理结构，双方完全遵循商业化、市场化原则办理相关业务，公司与南航财务公司之间发生的金融服务类关联交易不存在损害发行人利益的情形，对公司的独立性不存在重大不利影响。

2、偶发性关联交易

（1）购销商品、提供和接受劳务的关联交易

报告期内，公司发生了一般偶发性关联交易，就九洲机场机库修复加固工程与广州南航工程监理有限公司发生工程监理服务费，就广东省应急救援直升机交付仪式活动项目与中国南航集团文化传媒股份有限公司发生宣传展览费用，金额很小，对公司的财务状况和经营成果不构成重大影响，对主营业务不构成重大影响，具体情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
珠海翔翼航空技术有限公司	材料销售收入	1.43	-	-
广州南航工程监理有限公司	监理费	5.54	3.75	-
中国南航集团文化传媒股份有限公司	宣传/展览	7.60	0.22	4.66
广州飞机维修工程有限公司	维修材料款/航材采购/维修费	3.44	0.38	0.30
广州南联航空食品有限公司 珠海分公司	机供品	-	-	0.37
合计		18.01	4.35	5.33

（2）关联方资产转让

报告期内，公司向关联方资产转让主要是出售旧的电子设备及车辆，交易金额很小，对发行人的生产经营不构成重大不利影响。

单位：万元

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国南方航空股份有限公司	车辆转让	38.99	-	-
中国南方航空股份有限公司	实物转让	1.03	-	1.62
合计		40.03	-	1.62

(3) 关联方资金拆借

报告期内，公司与关联方资金拆借的具体情况如下：

单位：元

关联方	拆借金额	起始日	到期日
拆入：			
中国南方航空股份有限公司	832,678,512.68	2014/11/17	2020/12/18
拆出：			
中国南方航空股份有限公司	629,734,390.86	2019/5/10	2020/2/29

通航有限成立时，尚有其他应付款未归还给南航股份，公司于 2020 年 12 月向南航股份归还了成立时的其他应付款以及成立后累计发生的往来余额 832,678,512.68 元。除此之外，公司于报告期内不存在其他关联方资金拆入的情形。

公司于 2019 年 5 月开始将富余流动资金通过委托贷款的形式拆出给关联方中国南方航空股份有限公司。公司于 2020 年已全部收回该款项。该委托贷款结清后，公司于报告期内不存在其他关联方资金拆出的情形。

(4) 关联方资金往来利息

报告期内，公司与关联方资金往来利息的具体情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2022 年度	2021 年度	2020 年度
中国南方航空股份有限公司	委托贷款利息收入	-	-	291.55
合计		-	-	291.55

公司曾于 2019 年将富余流动资金通过委托贷款的形式拆出给关联方南航股份并在 2020 年产生委托贷款利息收入 291.55 万元，该笔委托贷款已于 2020 年全部收回。

（四）关联方应收应付款项**1、应收关联方款项**

报告期各期末，公司应收关联方款项情况如下

单位：万元

项目名称	关联方	2022 年末		2021 年末		2020 年末	
		账面 余额	坏账 准备	账面 余额	坏账 准备	账面 余额	坏账 准备
应收账款	中国南方航空股份有限公司	4.26	0.02	-	-	133.05	0.67
应收账款	南方电网通用航空服务有限公司	33.58	0.17	2,369.99	11.85	-	-
预付款项	广州南方航空报关有限公司	84.88	-	75.34	-	76.52	-
预付款项	中国南方航空股份有限公司	80.66	-	-	-	-	-
预付款项	天津元容飞机租赁有限公司	-	-	-	-	43.38	-
预付款项	天津元跃飞机租赁有限公司	-	-	-	-	66.33	-
其他应收款	天津元容飞机租赁有限公司	75.00	0.38	75.00	0.38	75.00	0.38
其他应收款	天津元跃飞机租赁有限公司	393.30	1.97	393.30	1.97	393.30	1.97
其他应收款	中国南方航空集团有限公司	6.59	0.01	5.76	0.01	4.93	0.01
其他应收款	广东南航明珠航空服务有限公司	15.21	0.03	-	-	-	-
其他应收款	中国南方航空股份有限公司	-	-	-	-	679.19	1.36
合同资产	南方电网通用航空服务有限公司	392.69	11.83	131.59	0.66	-	-
合计		1,086.17	14.41	3,050.97	14.86	1,471.70	4.39

2、应付关联方款项

报告期各期末，公司应付关联方款项情况如下

单位：万元

项目名称	关联方	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付账款	中国南方航空股份有限公司	24.50	1.02	16.06
应付账款	中国南航集团进出口贸易有限公司	2.11	0.97	4.09
应付账款	广州飞机维修工程有限公司	3.10	0.34	-
应付账款	广东南航明珠航空服务有限公司	0.39	-	-

项目名称	关联方	2022 年末	2021 年末	2020 年末
应付账款	珠海翔翼航空技术有限公司	-	-	58.70
其他应付款	珠海翔翼航空技术有限公司	135.95	120.28	-
其他应付款	中国南方航空股份有限公司	967.98	506.37	189.65
其他应付款	中国南方航空集团有限公司	188.24	90.15	73.76
其他应付款	广州南航工程监理有限公司	-	3.97	-
其他应付款	广东南航明珠航空服务有限公司	3.76	-	-
合计		1,326.03	723.11	342.25

（五）关联交易对公司财务状况、经营成果的影响

1、经常性关联交易对财务状况和经营成果的影响

报告期内，公司经常性关联交易主要是电力巡线飞行业务、进出口代理手续费以及报关手续费等。发行人经常性关联交易占同期营业成本/营业收入的比例情况如下：

单位：万元、%

项目	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占同期营业成本/营业收入的比例	金额	占同期营业成本/营业收入的比例	金额	占同期营业成本/营业收入的比例
采购商品和接受劳务	353.26	0.76	415.13	0.95	1,004.81	2.46
销售商品和提供劳务	4,587.83	7.35	3,203.11	5.74	125.52	0.24

如上表所述，报告期内，发行人关联交易的金额占同期的营业成本/营业收入整体处于较低水平，未影响发行人的当期营业收入及利润增长，关联交易对公司影响较小。

同时，发行人拥有完整的采购、生产、销售体系，具有独立开展经营活动的能力。发行人大部分服务提供给无关联第三方，并大部分向无关联第三方采购原材料及服务，发行人在业务环节上，不存在只能由关联方完成的环节，不存在对关联方依赖的情形。

2、偶发性关联交易对财务状况和经营成果的影响

报告期内，公司发生了一般偶发性关联交易，就九洲机场机库修复加固工程与广州南航工程监理有限公司发生工程监理服务费，就广东省应急救援直升

机交付仪式活动项目与中国南航集团文化传媒股份有限公司发生宣传展览费用，金额很小，对公司的财务状况和经营成果不构成重大影响。

综上所述，关联交易不会影响发行人的独立性，发行人对相关关联方不存在依赖，不会对发行人财务状况和经营成果产生重大不利影响。

九、采取规范关联交易的主要措施

（一）公司控股股东、实际控制人及其他持股 5%以上的股东出具的承诺

为规范和减少公司的关联交易，公司的控股股东、实际控制人南航集团、其他持股 5%以上的股东南航资本控股、通航通、国新双百、南网产投已出具《关于规范并减少关联交易的承诺》。

1、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团将善意行使和履行作为南航通航实际控制人的权利和义务，充分尊重南航通航的独立法人地位，保障南航通航独立经营、自主决策，并促使由南航集团推荐或提名的南航通航董事（如有）依法履行其应尽的诚信和勤勉义务。在南航通航的股东大会对涉及南航集团（包括南航集团直接或间接控制的企业，但南航通航及其直接或间接控制的企业除外，下同）的关联交易进行表决时，南航集团将回避表决。

2、南航集团承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用南航通航（包括南航通航直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求南航通航为南航集团提供违规担保。

3、南航集团将尽量避免和减少与南航通航之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，南航集团将依法与南航通航签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害南航通航及其股东的利益。

4、南航集团将严格和善意地履行与南航通航签订的关联交易协议。南航集团不会向南航通航谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果南航集团违反上述承诺，南航通航及南航通航其他股东有权要求南

航集团规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给南航通航；如因违反上述承诺给南航通航造成经济损失，南航集团将赔偿南航通航因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自发生以下情形时终止（以较早为准）：

（1）根据有关法规或规则，南航集团不再被视为南航通航的实际控制人；或
（2）南航通航股票终止上市（但南航通航股票因任何原因暂时停止买卖除外）。”

2、公司股东南航资本控股、通航通、国新双百、南网产投承诺：

“1、在公司的股东大会对涉及本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业的关联交易进行表决时，本公司将回避表决。

2、本公司承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用公司（包括公司直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求公司为本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业提供违规担保。

3、本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将尽量避免和减少与公司之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将依法与公司签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害公司及其股东的利益。

4、本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将严格和善意地履行与公司签订的关联交易协议。本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业不会向公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反上述承诺，公司及公司其他股东有权要求本公司规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给公司；如因违反上述承诺给公司造成经济损失，本公司将赔偿公司因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自发生以下情形时终止（以较早为准）：

（1）根据有关法规或规则，本公司不再持有公司的 5%以上股份；或（2）南航通航股票终止上市（但公司股票因任何原因暂时停止买卖除外）。 ”

3、公司董事、监事和高级管理人员承诺：

“1、在公司的股东大会对涉及本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业的关联交易进行表决时，本人将回避表决。

2、本人承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用公司（包括公司直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求公司为本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业提供违规担保。

3、本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将尽量避免和减少与公司之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将依法与公司签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害公司及其股东的利益。

4、本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将严格和善意地履行与公司签订的关联交易协议。本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业不会向公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反上述承诺，公司及公司其他股东有权要求本人规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给公司；如因违反上述承诺给公司造成经济损失，本人将赔偿公司因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自本人不再担任公司的董事/监事/高级管理人员时终止。 ”

（二）规范关联交易的制度安排

公司已在其现行有效的《公司章程》等内部治理规则，以及根据《公司

法》《上市公司章程指引》《上市公司治理准则》《上市公司股东大会规则》等法律、法规及规范性文件制定的《公司章程（草案）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理制度》《独立董事工作制度》中对关联交易决策权限与程序、关联股东和关联董事回避表决等制度作出了明确的规定，建立了较为完善的关联交易公允决策程序和内部控制制度，从制度上保证了公司关联交易公允性，确保关联交易行为不损害公司和全体股东的利益。

十、公司关联交易制度的执行情况

报告期内，公司发生的关联交易均已履行了公司章程及相关制度规定的程序，各股东对于报告期内关联交易事项不存在异议。同时，公司召开第一届董事会第七次会议和 2023 年第二次临时股东大会，审议通过了《关于确认公司 2020 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日期间关联交易情况的议案》。

发行人的独立董事于 2023 年 4 月 3 日出具了独立董事意见，认为发行人报告期内发生的关联交易真实、合法、有效，关联交易定价公允，不存在损害发行人或股东的合法利益的情况。

发行人在报告期内发生的关联交易遵循公平自愿原则，均按照交易发生时适用的公司章程等有关制度及规定履行了必要的决策程序，关联交易价格由交易方根据市场情况及变化协商确定，定价公允、合理，不存在损害公司及股东利益的情形，符合公司及股东的最大利益。

第九节 投资者保护

一、投资者关系的主要安排

（一）信息披露制度和流程

根据规定，公司制定了《投资者关系管理制度》《信息披露管理制度》。该制度明确了公司管理人员在信息披露和投资者关系管理中的责任和义务，有助于加强公司与投资者之间的信息沟通，提升规范运作和公司治理水平，切实保护投资者的合法权益。

本次公开发行股票上市后，公司将严格按照上述法律、规范性文件以及《信息披露管理制度》《投资者关系管理制度》的规定，认真履行公司的信息披露义务，及时公告公司在涉及重要生产经营、重大投资、重大财务决策等方面的事项，确保披露信息的真实性、准确性、完整性和及时性，保证投资者能够公开、公正、公平地获取公开披露信息。

（二）投资者沟通渠道的建立情况

公司将按照《信息披露管理办法》《投资者关系管理制度》及相关法律法规中的规定，积极开展投资者关系管理工作，规范公司运营和提高公司治理水平。公司董事会秘书为公司投资者关系管理实施负责人，全面负责公司投资者关系的管理工作，其主要信息如下：

联系人：	伏奎
联系电话：	0756-3365087
传真号码：	0756-3334984
公司网站：	www.csgac.com
电子信箱：	csagair@csair.com

（三）未来开展投资者关系管理的规划

公司董事、监事、高级管理人员及公司相关职能部门应积极参与并主动配合公司投资者关系管理部门做好投资者关系管理工作。

根据中国证监会和股票上市地证券交易所的要求，及时、准确地进行指定信息披露和重大事件的披露；归纳投资者所需要的投资信息并统一发布；收集

公司现有投资者的相关信息，将投资者对公司的评价、意见和期望及时传递到公司决策层。

如投资者需要到公司生产地现场参观，在不影响生产和泄露机密的前提下，公司的各相关部门应积极配合，及时提供便利，并在不违背公司信息披露管理制度和本制度有关规定的情况下提供必要信息。

公司应当通过深圳证券交易所投资者关系互动平台（以下简称“互动易”）等多种渠道与投资者交流，指派或者授权相关人员及时查看并处理互动易的相关信息。公司应当通过互动易就投资者对已披露信息的提问进行充分、深入、详细的分析、说明和答复。对于重要或者具普遍性的问题及答复，公司应当加以整理并在互动易以显著方式刊载。

二、股利分配政策

（一）本次发行后的股利分配政策

根据《公司章程（草案）》《上市后股东分红回报三年规划》相关规定，本次发行后，公司股利分配政策的主要内容如下：

（1）利润分配原则

在兼顾公司长远和可持续发展的前提下，公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，牢固树立回报股东的意识，利润分配政策应保持连续性和稳定性。

（2）利润分配的形式与时间间隔

公司实行现金、股票、现金与股票相结合或其他符合法律、行政法规的合理方式分配股利。

在满足利润分配条件并保证公司正常经营和长远发展的前提下，公司原则上每年度进行一次利润分配，也可以根据盈利情况和资金需求情况进行中期利润分配。

（3）利润分配的条件及比例

公司在当年盈利且存在可供分配利润，按规定提取法定公积金、任意公积

金后，并无重大投资计划或重大现金支出等事项（重大投资计划或重大现金支出是指公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出超过公司最近一期经审计的合并报表净资产的 30%）以及未发生重大损失（损失金额超过公司最近一期经审计的合并报表净资产的 10%）等特殊事项的前提下，公司应当采取现金方式分配股利，以现金方式分配的利润不少于当年实现的利润在弥补亏损并提取公积金后剩余可分配利润的 10%。

最近三年以现金方式累计分配的利润不少于公司于该三年实现的年均可分配利润的 30%。公司未来三年以现金方式累计分配的利润不少于公司于该三年实现的年均可分配利润的 30%。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

1) 公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

2) 公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

3) 公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照上述规定处理。公司在实施上述现金分红的同时，可以同时发放股票股利。

公司根据年度的盈利情况及现金流状况，在保证最低现金分红比例，维持公司股本规模及股权结构合理的前提下，注重股本扩张与业绩增长保持同步，如确有特殊情况无法进行现金分配并按照公司章程的规定履行各项程序后，可通过发行股票股利的方式回报投资者。若公司实施了以股票分配股利或资本公积金转增股本方案的，则公司当年可以不再实施以现金方式分配利润的方案，且该年度不计入本规划所述的三年内。

（4）利润分配的决策程序和机制

1) 公司在每个会计年度结束后，由董事会提出分红预案，独立董事发表独立意见，提交股东大会进行表决，并在取得行政审批手续后（如需要）实施利润分配方案。

2) 公司监事会对董事会和管理层执行公司分红政策和股东回报规划的情况及决策程序进行监督。

3) 公司应在定期报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况，如对现金分红政策进行调整或变更的，还应详细说明调整或变更的条件和程序是否合规。若公司年度实现盈利且存在可供分配利润但未提出现金利润分配方案，公司应在年度报告中详细说明未提出利润分配的原因，未用于现金利润分配的资金留存公司的用途和使用计划。

4) 因国家法律法规和证券监管部门对公司的分红政策颁布新的规定或公司因外部经营环境、自身经营状况发生重大变化而需调整分红政策的，应以股东权益保护为出发点，详细论证和说明原因，并严格履行决策程序。公司分红政策发生变动，应当由董事会审议变动方案，独立董事对此发表独立意见，提交股东大会并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上审议通过。

（二）本次发行前后股利分配政策的差异情况

公司根据中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》等法律法规的相关规定进一步明确了公司利润分配的原则、形式、优先顺序、分配条件、决策程序以及利润分配政策调整等相关事项，加强了对中小投资者的利益保护。本次发行完成后，公司股利分配政策更重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展，在满足公司正常生产经营所需资金的前提下，实行积极、持续、稳定的利润分配政策。

三、本次发行完成前滚存利润的分配安排

根据公司召开的 2023 年第二次临时股东大会，公司首次公开发行股票并上市前滚存的未分配利润在公司首次公开发行股票并上市后由公司首次公开发行股票后的新老股东按照发行后持股比例共同享有。如因国家会计政策调整而相应调整前述未分配利润数额，以调整后的数额为准。

四、发行人不存在特别表决权股份、协议控制架构或类似特殊安排，不存在尚未盈利或累计未弥补亏损的情况

报告期内，发行人不存在特别表决权股份、协议控制架构或类似特殊安排，不存在尚未盈利或累计未弥补亏损的情况。

第十节 其他重要事项

一、重要合同

（一）销售合同

截至 2022 年 12 月 31 日，公司或其子公司与报告期各期合并范围前五大客户签署的已经履行完毕、正在履行或将要履行的重要销售框架协议如下：

序号	合同名称	销售方	采购方	销售内容	合同期限	履行情况
1	直升机服务战略合作框架协议	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2017.1.1-2019.12.31	履行完毕
2	直升机服务战略合作框架协议补充协议	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2020.1.1-2020.12.31	履行完毕
3	直升机服务战略合作框架协议补充协议（二）	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2021.1.1-2021.12.31	履行完毕
4	直升机服务战略合作框架协议补充协议（三）	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2022.1.1-2022.12.31	履行完毕
5	直升机服务战略合作框架协议补充协议（四）	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2022.1.1-2022.12.31	履行完毕
6	直升机服务战略合作框架协议	南航通航	中海石油（中国）有限公司	直升机服务	2023.1.1-2025.12.31	正在履行
7	广西电网公司 2019-2021 年输电线路直升机巡视飞行服务合同	南航通航	广西电网有限责任公司	直升机巡视飞行服务	2019.1.1-2022.12.31	履行完毕
8	南方电网通用航空服务有限公司 2021 年第一批次直升机租赁及运维保障服务标包 1 框架合同及补充协议	南航通航	南方电网通用航空服务有限公司	直升机服务及运维保障	2021.5.27-2021.12.31	履行完毕
9	南方电网通用航空服务有限公司 2021 年第一批次直升机租赁及运维保障服务标包 2 框架合同	南航通航	南方电网通用航空服务有限公司	直升机服务及运维保障	2021.5.27-2021.12.31	履行完毕
10	南方电网通用航空服务有限公司 2022 年第一批次直升机电力巡视配套服务标包 1 合同	南航通航	南方电网通用航空服务有限公司	直升机服务	2022.3.10-2022.12.31	履行完毕

报告期内，公司或其子公司签署的已经履行完毕或正在履行的单笔金额在300万元以上的重要销售合同如下：

序号	合同名称	销售方	采购方	销售内容	金额	合同签署日期	履行情况
1	直升机管理协议	南航通航	三一集团有限公司	直升机代管	1,758.00 万人民币	2020.12.31	正在履行
2	B-7348 直升机修复协议	南航通航	德宏南亚通用航空有限公司	直升机维修及技术支持	330.00 万人民币	2021.11.10	履行完毕

（二）采购合同

截至 2022 年 12 月 31 日，公司或其子公司与报告期各期合并范围前五大供应商签署的已经履行完毕、正在履行或将要履行的重要采购架协议如下：

序号	合同名称	采购方	销售方	采购内容	合同期限	履行情况
1	直升机模拟机培训及飞行体验项目合作协议	南航通航	珠海翔翼航空技术有限公司	模拟机培训及飞行体验项目合作	2021.1.1-2022.12.30	履行完毕
2	直升机模拟机培训及飞行体验项目合作协议	南航通航	珠海翔翼航空技术有限公司	模拟机培训及飞行体验项目合作	2022.12.30-2023.12.31 ²	履行完毕
3	航空燃料销售合同	南航通航	华南蓝天航空油料有限公司	航空油料供应及加油服务	2022.9.15-长期	正在履行
4	一架贝尔 407GXP 飞机 MSN[54748] 飞机租赁协议、补充协议、租赁协议更新及补充协议	南航通航	中民神鹰六号（天津）航空租赁有限公司、天津元跃飞机租赁有限公司	飞机租赁	2019.2.20-2027.2.19	正在履行
5	一架贝尔 407GXP 飞机 MSN[54749] 飞机租赁协议、补充协议、租赁协议更新及补充协议	南航通航	中民神鹰六号（天津）航空租赁有限公司、天津元跃飞机租赁有限公司	飞机租赁	2019.1.11-2027.1.10	正在履行
6	南航租赁空客 H125 直升机租赁协议	南航通航	天津元容飞机租赁有限公司	飞机租赁	2020.5.25-2027.5.24	正在履行

² 发行人与珠海翔翼航空技术有限公司签署的《直升机模拟机培训及飞行体验项目合作协议》实际于 2023 年 4 月 18 日终止

报告期内，公司或其子公司签署的已经履行完毕或正在履行的单笔金额在1,000万元（或等值外币）以上的重要采购合同如下：

序号	合同名称	采购方	销售方	采购内容	金额	合同签署日期	履行情况
1	AIR CRAFT SALE AND PURCHASE AGREEMENT	南航通航	BANK OF UTAH,VERTICALAVIATIONNO1 LIMITED	购买直升机	2,395.00万美元	2022.12.16	正在履行
2	南航通用航空有限公司2021年度直升机航空器综合保险	南航通航	中国人民财产保险股份有限公司珠海市分公司	航空器综合保险	1,736.60万人民币	2021.1.1	履行完毕
3	南航通用航空有限公司2022年度直升机航空器综合保险合同	南航通航	中国人民财产保险股份有限公司珠海市分公司	航空器综合保险	1,629.97万人民币	2022.1.1	履行完毕
4	南航通用航空股份有限公司2023年度直升机航空器综合保险保险合同及补充合同	南航通航	中国人民财产保险股份有限公司珠海市分公司	航空器综合保险	1,322.77万人民币	2022.12.31	正在履行

（三）授信及借款合同

截至本招股说明书签署之日，发行人及其子公司不存在正在履行的借款合同及授信合同。

二、对外担保情况

截至本招股说明书签署之日，公司不存在任何对外担保事项。

三、重大诉讼或仲裁事项

（一）发行人的重大诉讼和仲裁情况

截至本招股说明书签署日，发行人及其子公司不存在尚未了结的或可预见的会对本次发行上市构成重大不利影响的诉讼或仲裁案件。

（二）发行人控股股东及实际控制人、董事、监事、高级管理人员的重大诉讼和仲裁情况

截至本招股说明书签署之日，发行人控股股东及实际控制人不存在尚未了

结的或可预见的会对本次发行上市构成重大不利影响的诉讼或仲裁案件。

截至本招股说明书签署之日，发行人董事、监事、高级管理人员不存在尚未了结的或可预见的会对本次发行上市构成重大不利影响的诉讼或仲裁案件。

（三）发行人董事、监事、高级管理人员的刑事诉讼情况

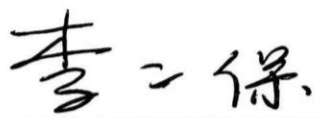
截至本招股说明书签署日，发行人董事、监事、高级管理人员不存在尚未了结的或可预见的刑事诉讼的情况。

第十一节 声明

一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

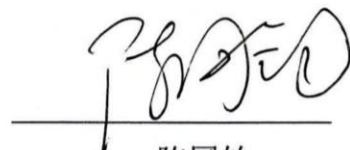
全体董事签名：



李二保



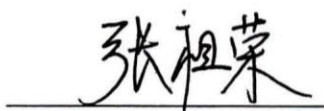
卢建兴



陈国钧



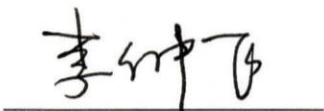
李 果



张祖荣



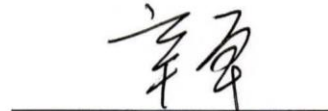
胡艳萍



李仲飞



尤德卫



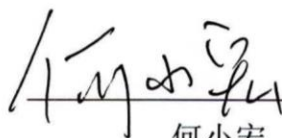
辛 宇

南航通用航空股份有限公司

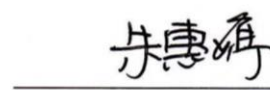


本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体监事签名：


何小宏


杨学旗


朱惠婷



本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体非董事高级管理人员签名：

胡月秋

胡月秋

魏振兴

魏振兴

赵福亮

赵福亮

张晓帅

张晓帅

曹思照

曹思照

蔡立军

蔡立军

钟国柱

钟国柱

王多智

王多智

伏奎

伏奎

南航通用航空股份有限公司

2023年5月29日



二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司承诺本招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

中国南方航空集团有限公司
法定代表人：马须伦（签字）
2023年5月29日



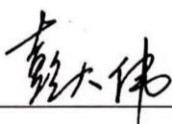
三、保荐机构（主承销商）声明

本公司已对招股说明书进行核查，确认招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

法定代表人：


张佑君

保荐代表人：


彭大伟


施 丹

项目协办人：


李朱光



中信证券股份有限公司

2023 年 5 月 29 日

保荐机构总经理声明

本人已认真阅读南航通用航空股份有限公司招股说明书的全部内容，确认招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对招股说明书的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应的法律责任。

总经理：



杨明辉



中信证券股份有限公司

2023年5月29日

保荐机构董事长声明

本人已认真阅读南航通用航空股份有限公司招股说明书的全部内容，确认招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对招股说明书的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应的法律责任。

董事长：



张佑君



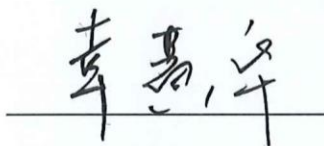
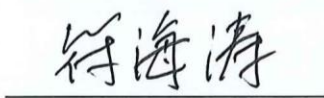
四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本所出具的法律意见书无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

律师事务所负责人：


马卓檀

经办律师：


幸黄华
符海涛
王 颖

关于南航通用航空股份有限公司申请首次公开发行股票 的审计机构声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本所出具的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所鉴证的非经常性损益明细表等无矛盾之处。

本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所鉴证的非经常性损益明细表等的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

本声明仅供南航通用航空股份有限公司申请首次公开发行股票之用，不适用于任何其他目的。

签字注册会计师：彭敏琴

签名：



签字注册会计师：林定

签名：



签字注册会计师：庞安然

签名：



会计师事务所负责人：杨志国

签名：



立信会计师事务所（特殊普通合伙）



六、资产评估机构声明

本机构及签字资产评估师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本机构于2022年11月2日出具的北方亚事评报字[2022]第01-908号《南航通用航空有限公司拟改制整体变更为股份有限公司所涉及的南航通用航空有限公司股东全部权益价值资产评估报告》无矛盾之处。本机构及签字资产评估师对发行人在招股说明书中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

签字资产评估师：

资产评估师
董哲
110980072

董哲

资产评估师
李金友
110980061

李金友

资产评估机构负责人：

闫全山

闫全山

北京北方亚事资产评估事务所（特殊普通合伙）



关于南航通用航空股份有限公司申请首次公开发行股票的验资机构声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本所出具的验资报告无矛盾之处。

本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

本声明仅供南航通用航空股份有限公司申请首次公开发行股票之用，不适用于任何其他目的。

签字注册会计师：彭敏琴

签名：



签字注册会计师：林定

签名：



签字注册会计师：庞安然

签名：



会计师事务所负责人：杨志国

签名：



立信会计师事务所（特殊普通合伙）



二〇二三年五月廿九日

验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读南航通用航空股份有限公司招股说明书，确认招股说明书与本机构出具的验资报告（报告号：XYZH/2021BJAA131512、XYZH/2022BJAA131123）无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的上述验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

签字注册会计师：



马元兰



汪进利



会计师事务所负责人：



谭小青



信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）



2023年5月29日

第十二节 附件

一、备查文件

- （一）发行保荐书；
- （二）上市保荐书；
- （三）法律意见书；
- （四）财务报告及审计报告；
- （五）公司章程（草案）；
- （六）落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票机制建立情况；
- （七）与投资者保护相关的承诺；
- （八）发行人及其他责任主体作出的与发行人本次发行上市相关的其他承诺事项；
- （九）内部控制鉴证报告；
- （十）经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- （十一）股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况说明；
- （十二）董事会专门委员会的设置情况说明；
- （十三）募集资金具体运用情况；
- （十四）子公司、参股公司简要情况；
- （十五）其他与本次发行有关的重要文件。

二、文件查阅时间、地点

（一）查阅时间

每周一至周五上午 9:30—11:30，下午 1:00—3:00。

（二）查阅地点

1、发行人：南航通用航空股份有限公司

联系地址：广东省珠海市香洲区吉大石花西路 163 号

联系人：伏奎

联系电话：0756-3365087

2、保荐机构（主承销商）：中信证券股份有限公司

联系地址：广东省深圳市福田区中心三路 8 号中信证券大厦 21 层

联系人：李晓东

联系电话：0755-23835888

三、落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票机制建立情况

（一）落实投资者关系管理相关规定的安排

公司为规范信息披露行为，落实投资者关系管理，加强公司与投资者和潜在投资者的信息沟通，根据法律、法规和《公司章程》关于信息披露的规定，建立了《信息披露事务管理制度》。公司应当及时依法履行信息披露义务，披露的信息应当真实、准确、完整，简明清晰、通俗易懂，不得有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

公司的信息披露及投资者服务工作由董事会统一领导和管理，董事会秘书负责具体的协调和组织信息披露及投资者服务事宜，相关人员的联系方式如下：

董事会秘书：伏奎

联系地址：珠海市香洲区吉大石花西路 163 号

邮政编码：519000

联系电话：0756-3365087

传真号码：0756-3334984

电子信箱：csagair@csair.com

（二）股利分配决策程序

根据上市后适用的《公司章程（草案）》及《南航通用航空股份有限公司上市后三年股东分红回报规划》，公司董事会在制定利润分配方案时，应当认真研究和论证现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，独立董事应当发表明确意见。独立董事可以征集中小股东的意见，提出现金分红提案，并直接提交董事会审议。股东大会对现金分红具体方案进行审议前，公司应当通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。公司监事会应对董事会制定公司利润分配方案的情况和决策程序进行监督。

公司因特殊情况不进行现金分红时，提交股东大会审议的利润分配方案中应当说明未分红的原因、未用于分红的资金留存公司的用途，并在年度报告中予以披露。

（三）股东投票机制建立情况

1、采取累积投票制选举公司董事、股东代表监事

根据《公司章程（草案）》规定，股东大会就选举董事、监事进行表决时，可以实行累积投票制。股东大会以累积投票方式选举董事、监事的，董事会应当向股东公告候选董事、监事的简历和基本情况。

2、中小投资者单独计票机制

根据《公司章程（草案）》规定，股东大会审议影响中小投资者利益的重大事项时，对中小投资者表决应当单独计票。单独计票结果应当及时公开披露。

3、法定事项采取网络投票方式召开股东大会进行审议表决

根据《公司章程（草案）》规定，公司应在保证股东大会合法、有效的前提下，通过各种方式和途径，提供网络形式的投票平台等现代信息技术手段，为股东参加股东大会提供便利。

4、征集投票权的相关安排

根据《公司章程（草案）》及有关法律、法规、规范性文件的规定，董事会、独立董事、持有百分之一以上有表决权股份的股东或者依照法律、行政法规或者国务院证券监督管理机构的规定设立的投资者保护机构，可以作为征集人，自行或者委托证券公司、证券服务机构，公开请求公司股东委托其代为出席股东大会，并代为行使提案权、表决权等股东权利。

依照前款规定征集股东权利的，征集人应当披露征集文件，公司应当予以配合。禁止以有偿或者变相有偿的方式公开征集股东权利。公司及股东大会召集人不得对征集投票权提出最低持股比例限制。

公开征集股东权利违反法律、行政法规或者国务院证券监督管理机构有关规定，导致公司或者其股东遭受损失的，应当依法承担赔偿责任。

四、与投资者保护相关的承诺

（一）关于所持股份锁定期的承诺

1、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、自公司首次公开发行股票上市交易之日起三十六个月内，南航集团不转让或委托他人管理南航集团直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、公司首次公开发行股票并上市后六个月内，如公司股票连续二十个交易日的收盘价均低于公司首次公开发行股票时的发行价（如因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整，下同），或者上市后六个月期末收盘价低于公司首次公开发行股票时的发行价，南航集团持有的公司股票锁定期限自动延长六个月。

3、南航集团将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若不履行本承诺所赋予的义务和责任，南航集团将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

4、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交

易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，南航集团承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

5、上述承诺内容系南航集团真实的意思表示，南航集团自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，南航集团将依法承担相应责任。”

2、公司控股股东、实际控制人一致行动人南航资本控股承诺：

“1、自公司首次公开发行股票上市交易之日起三十六个月内，南航资本控股不转让或委托他人管理南航资本控股直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、公司首次公开发行股票并上市后六个月内，如公司股票连续二十个交易日的收盘价均低于公司首次公开发行股票时的发行价（如因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整，下同），或者上市后六个月期末收盘价低于公司首次公开发行股票时的发行价，南航资本控股持有的公司股票锁定期限自动延长六个月。

3、南航资本控股将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若不履行本承诺所赋予的义务和责任，南航资本控股将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

4、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，南航资本控股承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

5、上述承诺内容系南航资本控股真实的意思表示，南航资本控股自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，南航资本控股将依法承担相应责任。”

3、持股平台通航通承诺：

“1、自公司首次公开发行股票上市交易之日起三十六个月内，通航通不转让或委托他人管理通航通直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、公司首次公开发行股票并上市后六个月内，如公司股票连续二十个交易日的收盘价均低于公司首次公开发行股票时的发行价（如因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整，下同），或者上市后六个月期末收盘价低于公司首次公开发行股票时的发行价，通航通持有的公司股票锁定期限自动延长六个月。

3、通航通将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若未履行本承诺所赋予的义务和责任，通航通将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

4、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，通航通承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

5、上述承诺内容系通航通真实的意思表示，通航通自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，通航通将依法承担相应责任。”

4、公司股东国新双百、南网产投承诺：

“1、公司首次公开发行股票并上市之日起十二个月内（以截止时间在后者为准），本企业不转让或者委托他人管理本次发行前本企业直接或间接持有的公司股份，也不由公司回购该部分股份。

2、本企业将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若未履行本承诺所赋予的义务和责任，本企业将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

3、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交

易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，本企业承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

4、上述承诺内容系本企业真实的意思表示，本企业自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，本企业将依法承担相应责任。”

5、公司持股董事和高级管理人员承诺：

“1、自公司首次公开发行股票并上市交易之日起十二个月内，本人不转让或委托他人管理本人直接或间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、公司首次公开发行股票并上市交易后六个月内，如公司股票连续二十个交易日的收盘价均低于公司首次公开发行股票时的发行价（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整，下同），或者上市后六个月期末收盘价低于公司首次公开发行股票时的发行价，本人持有的公司股票锁定期限自动延长六个月。

3、在上述持股锁定期届满后，在本人担任公司董事期间，每年转让的股份不超过本人所持有公司股份总数的 25%；离职后六个月内不转让本人持有的公司股份，也不由公司回购该等股份。若本人在担任公司董事的任期届满前离职的，本人承诺在就任时确定的任期内和任期届满后六个月内，仍遵守前述规定。

4、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行上述承诺。

5、本人将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任，若不履行本承诺所赋予的义务和责任，本人将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的任何损失，违规减持股票的收益将归公司所有。

6、本承诺出具后，若中国证券监督管理委员会或其派出机构、深圳证券交易所作出其他监管规定，且上述承诺不能满足该等规定时，本人承诺届时上述承诺将自动适用变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

7、上述承诺内容系本人真实的意思表示，本人自愿接受监管机构、自律组织及社会公众的监督，若违反上述承诺，本人将依法承担相应责任。”

（二）关于持股意向和减持意向的承诺

1、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团持续看好公司业务前景，全力支持公司发展，拟长期持有公司股票，在锁定期内，将不会出售本次发行上市前直接或间接持有的公司股份。

2、南航集团在锁定期满后拟减持股票的，将认真遵守中国证监会、深圳证券交易所关于股东减持的相关规定，结合公司稳定股价、开展经营、资本运作的需要，审慎制定股票减持计划，在股票锁定期满后逐步减持，且不违反在公司首次公开发行时所作出的公开承诺。

3、南航集团在锁定期满后两年内减持股票的，减持价格不低于公司首次公开发行股票时的发行价（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整）。

4、本公司承诺在减持前 3 个交易日予以公告，通过证券交易所集中竞价交易首次减持的在减持前 15 个交易日予以公告。

5、如果南航集团因未履行上述承诺事项而获得收入的，所得的收入归公司所有。”

2、公司控股股东、实际控制人一致行动人南航资本控股承诺：

“1、本公司持续看好发行人业务前景，全力支持发行人发展，拟长期持有发行人股票，在锁定期内，将不会出售本次发行上市前直接或间接持有的发行人股份。

2、本公司在锁定期满后拟减持股票的，将认真遵守中国证监会、深圳证券交易所关于股东减持的相关规定，结合发行人稳定股价、开展经营、资本运作的需要，审慎制定股票减持计划，在股票锁定期满后逐步减持，且不违反在发行人首次公开发行时所作出的公开承诺。

3、本公司在锁定期满后两年内减持股票的，减持价格不低于发行人首次公开发行股票时的发行价（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整）。

4、本公司承诺在减持前 3 个交易日予以公告，通过证券交易所集中竞价交易首次减持的在减持前 15 个交易日予以公告。

5、若本公司未履行上述承诺，本公司将在中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；如果本公司因未履行上述承诺事项而获得收入的，所得的收入归发行人所有。”

3、持股平台通航通承诺：

“1、本公司持续看好发行人业务前景，全力支持发行人发展，拟长期持有发行人股票，在锁定期内，将不会出售本次发行上市前直接或间接持有的发行人股份。

2、本公司在锁定期满后拟减持股票的，将认真遵守中国证监会、深圳证券交易所关于股东减持的相关规定，结合发行人稳定股价、开展经营、资本运作的需要，审慎制定股票减持计划，在股票锁定期满后逐步减持，且不违反在发行人首次公开发行时所作出的公开承诺。

3、本公司在锁定期满后两年内减持股票的，减持价格不低于发行人首次公开发行股票时的发行价（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整）。

4、本公司承诺在减持前 3 个交易日予以公告，通过证券交易所集中竞价交易首次减持的在减持前 15 个交易日予以公告。

5、若本公司未履行上述承诺，本公司将在中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；如果本公司因未履行上述承诺事项而获得收入的，所得的收入归发行人所有。”

4、公司股东国新双百、南网产投承诺：

“1、本公司持续看好发行人业务前景，全力支持发行人发展，拟长期持有发行人股票，在锁定期内，将不会出售本次发行上市前直接或间接持有的发行人股份。

2、本公司在锁定期满后拟减持股票的，将认真遵守中国证监会、深圳证券交易所关于股东减持的相关规定，结合发行人稳定股价、开展经营、资本运作的需要，审慎制定股票减持计划，在股票锁定期满后逐步减持，且不违反在发行人首次公开发行时所作出的公开承诺。

3、本公司在锁定期满后两年内减持股票的，减持价格不低于发行人首次公开发行股票时的发行价（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所的有关规定作相应调整）。

4、本公司承诺在减持前 3 个交易日予以公告，通过证券交易所集中竞价交易首次减持的在减持前 15 个交易日予以公告。

5、若本公司未履行上述承诺，本公司将在中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；如果本公司因未履行上述承诺事项而获得收入的，所得的收入归发行人所有。”

5、公司持股董事和高级管理人员承诺：

“1、本人将严格按照相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件及证券交易所业务规则的有关规定以及本人就所持公司股份流通限制及锁定事项出具的相关承诺执行有关股份限售事项，在本人所持股份的锁定期内，本人不会进行任何违反上述相关规定及股份锁定承诺的股份减持行为。

2、本人所持公司股份锁定期届满后，如本人确定减持公司股份的，将依法按照相关监管部门允许的方式进行减持，具体方式包括但不限于交易所集中竞价交易方式、大宗交易方式、协议转让方式等，并依法及时履行提前报告及信息披露义务；本人减持公司股份的价格（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，按照有关规定进行相应调整，下同）也将按照相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件及证券交易所业务规则

的有关规定执行。

3、本人所持公司股份在锁定期满后 2 年内减持的，本人承诺减持价格不低于公司首次公开发行股票时的发行价。

4、本人减持公司股票，将遵守《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》以及《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等相关法律、行政法规、部门规章、规范性文件及证券交易所业务规则的有关规定。如上述有关法律、法规、部门规章、规范性文件和证券交易所规则发生变化的，则按届时有效的规定执行。”

（三）关于上市后三年内稳定股价的承诺

1、发行人承诺：

“一、本公司将严格遵守执行公司股东大会审议通过的《南航通用航空股份有限公司关于上市后三年内稳定公司股价预案及约束措施》（以下简称“《稳定股价预案》”），按照《稳定股价预案》的规定履行稳定公司股价的义务；同时，本公司将敦促其他相关方严格按照该预案的规定，全面且有效地履行其各项义务和责任。

二、如公司本次发行上市后三年内触发《稳定股价预案》中规定的稳定股价条件，公司将严格按照《稳定股价预案》的要求，采取稳定股价措施。

三、若法律、法规、规范性文件及中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所对启动股价稳定措施的具体条件、采取的具体措施等有不同规定，或者对公司因违反上述措施而应承担的相关责任及后果有不同规定的，本公司自愿无条件地遵从该等规定。

四、本公司在采取前述稳定股价措施时，应按照公司股票上市地上市规则及其他适用的监管规定履行相应的信息披露义务，并需符合所适用的法律法规及公司章程等相关规定。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团将严格遵守执行南航通航股东大会审议通过的《南航通用航空股份有限公司关于上市后三年内稳定公司股价预案及约束措施》（以下简称

“《稳定股价预案》”），按照《稳定股价预案》的规定履行稳定公司股价的义务。

2、如南航通航本次发行上市后三年内触发《稳定股价预案》中规定的稳定股价条件，本公司将严格按照《稳定股价预案》的要求，采取稳定股价措施。

3、本公司在采取前述稳定股价措施时，应按照南航通航股票上市地上市规则及其他适用的监管规定履行相应的信息披露义务，并需符合所适用的法律法规及公司章程等相关规定。”

3、在公司领取薪酬的非独立董事及高级管理人员承诺：

“一、本人将严格遵守执行公司股东大会审议通过的《南航通用航空股份有限公司关于上市后三年内稳定公司股价预案及约束措施》（以下简称“《稳定股价预案》”），按照《稳定股价预案》的规定履行稳定公司股价的义务和责任；同时，本人将敦促公司及其他相关方严格按照该预案的规定，全面且有效地履行其各项义务和责任。

二、如公司本次发行上市后三年内触发《稳定股价预案》中规定的稳定股价条件，本人将严格按照《稳定股价预案》的要求，采取稳定股价措施。

三、本人在采取前述稳定股价措施时，应按照公司股票上市地上市规则及其他适用的监管规定履行相应的信息披露义务，并需符合所适用的法律法规及公司章程等相关规定。”

（四）关于欺诈发行上市的股份回购的承诺

1、发行人承诺：

“1、如在公司投资者缴纳股票申购款后且股票尚未上市交易前，因公司本次发行并上市的招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，导致对判断公司是否符合法律规定的发行、上市条件构成重大、实质影响，进而被中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）等有权部门确认构成欺诈发行上市的，对于已发行的新股但尚未上市交易的，本公司承诺将按照投资者所缴纳股票申购款加该期间内银行同期 1 年期存款利息，对已缴纳股票申购款的投资者进行退款。

2、如在公司首次公开发行的股票上市交易后，因公司本次发行并上市招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，导致对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响，进而被中国证监会等有权部门确认构成欺诈发行上市的，本公司将依法回购已发行的新股本，回购价格不低于回购公告前 30 个交易日（不足 30 个交易日，则以回购公告前实际交易日为准）该种股票每日加权平均价的算术平均值（如根据前述规则确定的回购价格低于投资者买入股票时的价格，则按照买入价格并加算银行同期存款利息确定回购价格，如回购价格高于买入价格的，则按照回购价格进行回购），并根据相关法律法规规定的程序实施。回购实施时法律法规另有规定的从其规定。本公司董事会、股东大会将及时就股份回购相关事项进行审议。

3、如实际执行过程中，本公司违反上述承诺的，将采取以下措施：（1）及时、充分披露承诺未得到执行、无法执行或无法按期执行的原因；（2）向投资者提出补充或替代承诺，以保护投资者的合法权益；（3）将上述补充承诺或替代承诺提交发行人股东大会审议；（4）给投资者造成直接损失的，依法赔偿损失；（5）有违法所得的，按相关法律法规处理；（6）根据届时中国证监会及深圳证券交易所规定可以采取的其他措施。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团保证本次发行上市不存在任何欺诈发行的情形。

2、如南航通航不符合发行上市条件，以欺骗手段骗取发行注册并已经发行上市的，本公司将在中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）等有权部门确认后 5 个工作日内启动股份回购程序，购回已转让的原限售股份（如有）。回购价格不低于公司本次发行上市的发行价格加上股票发行后至回购要约发出时的期间银行活期存款利息或中国证监会认可的其他价格，并根据相关法律法规规定的程序实施。如南航通航上市后发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息行为的，上述发行价为除权除息后的价格。”

（五）关于填补被摊薄即期回报的承诺

1、发行人承诺：

“公司承诺通过如下措施努力提高公司的收入和盈利水平，以填补被摊薄

的即期回报，增强公司持续回报能力。

1、加强募集资金投资项目的监管，保证募集资金合法合理使用

公司制定了《募集资金管理制度》，对募集资金的存储及使用、募集资金使用的管理与监督等进行了详细规定。本次发行募集资金到位后，募集资金将存放于董事会决定的专项账户进行集中管理，做到专户存储、专款专用。公司将按照相关法规、规范性文件和《募集资金管理制度》的要求，对募集资金的使用进行严格管理，并积极配合募集资金专户的开户银行、保荐机构对募集资金使用的检查和监督，保证募集资金使用的合法合规性，防范募集资金使用风险，从根本上保障投资者特别是中小投资者利益。

2、积极推进募集资金投资项目建设，争取早日实现项目的预期效益

本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主营业务，符合国家产业政策，有利于扩大公司的生产规模。募集资金投资项目在建成投产后，将提高公司的生产、运营能力，巩固公司的市场领先地位，实现公司业务收入的可持续增长。

本次募集资金到位后，公司将在资金的计划、使用、核算和防范风险方面强化管理，积极推进募集资金投资项目建设，争取早日实现预期效益。

3、加强经营管理和内部控制，提升经营效率

公司将进一步加强内控体系建设，完善并强化投资决策程序，合理运用各种融资工具和渠道控制资金成本，提高资金使用效率，节省公司的各项费用支出，全面有效地控制公司经营和管理风险。除此之外，公司将不断完善公司治理结构，确保公司股东大会、董事会、监事会能够按照相关法律、法规和《公司章程》的规定充分行使权利、科学决策和有效行使监督职能，切实维护公司和股东尤其是中小股东的合法权益。

4、完善利润分配制度，强化投资者回报机制

为进一步规范公司的利润分配制度，公司根据中国证监会发布的《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37号）及《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》等相关规定，制定了《公司章程（草案）》，对利润分配政策尤其是现金分红的相关政策作了明确规定。公司

首次公开发行股票并上市后，将切实履行上述利润分配规章制度的相关规定，注重对全体股东的分红回报，强化投资者回报机制，保证利润分配政策的连续性和稳定性。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团在任何情况下不滥用控股股东、实际控制人地位，不越权干预南航通航经营管理活动，不侵占南航通航利益。

2、自本承诺出具之日起至南航通航本次发行上市实施完毕前，如中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且本承诺不能满足中国证监会该等规定时，本公司承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺。

3、本公司承诺切实履行所作出的任何有关填补回报措施的承诺，如本公司违反该等承诺并给南航通航或者投资者造成损失的，本公司愿意依法承担对南航通航或者投资者的补偿责任。”

3、公司董事和高级管理人员承诺：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、承诺对本人的职务消费行为进行约束；

3、承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

4、承诺由董事会或董事会薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、承诺拟公布的公司股权激励（如有）的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、本人将切实履行公司制定的有关填补回报措施以及对此作出的任何有关填补回报措施的承诺，若违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担对公司或者投资者的补偿责任。”

（六）关于利润分配政策的承诺

1、发行人承诺：

“一、公司利润分配政策的基本原则

在兼顾公司长远和可持续发展的前提下，公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，牢固树立回报股东的意识，利润分配政策应保持连续性和稳定性。

二、公司利润分配具体政策

1、利润分配的形式与时间间隔

公司实行现金、股票、现金与股票相结合或其他符合法律、行政法规的合理方式分配股利。

在满足利润分配条件并保证公司正常经营和长远发展的前提下，公司原则上每年度进行一次利润分配，也可以根据盈利情况和资金需求情况进行中期利润分配。

2、利润分配的条件及比例

公司在当年盈利且存在可供分配利润，按规定提取法定公积金、任意公积金后，并无重大投资计划或重大现金支出等事项（重大投资计划或重大现金支出是指公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出超过公司最近一期经审计的合并报表净资产的 30%）以及未发生重大损失（损失金额超过公司最近一期经审计的合并报表净资产的 10%）等特殊事项的前提下，公司应当优先采取现金方式分配股利，以现金方式分配的利润不少于当年实现的利润在弥补亏损并提取公积金后剩余可分配利润的 10%。

最近三年以现金方式累计分配的利润不少于公司于该三年实现的年均可分配利润的 30%。公司未来三年以现金方式累计分配的利润不少于公司于该三年实现的年均可分配利润的 30%。

3、现金分红的差异化政策

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规

定的程序，提出差异化的现金分红政策：

1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照上述规定处理。公司在实施上述现金分红的同时，可以同时发放股票股利。

4、公司发放股票股利条件

公司根据年度的盈利情况及现金流状况，在保证最低现金分红比例，维持公司股本规模及股权结构合理的前提下，注重股本扩张与业绩增长保持同步，如确有特殊情况无法进行现金分配并按照公司章程的规定履行各项程序后，可通过发行股票股利的方式回报投资者。若公司实施了以股票分配股利或资本公积金转增股本方案的，则公司当年可以不再实施以现金方式分配利润的方案，且该年度不计入本规划所述的三年内。

5、利润分配的决策程序和机制

（1）公司在每个会计年度结束后，由董事会提出分红预案，独立董事发表独立意见，提交股东大会进行表决，并在取得行政审批手续后（如需要）实施利润分配方案。

（2）公司监事会对董事会和管理层执行公司分红政策和股东回报规划的情况及决策程序进行监督。

（3）公司应在定期报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况，如对现金分红政策进行调整或变更的，还应详细说明调整或变更的条件和程序是否合规。若公司年度实现盈利且存在可供分配利润但未提出现金利润分配方案，公司应在年度报告中详细说明未提出利润分配的原因，未用于现金利润分配的资金留存公司的用途和使用计划。

（4）因国家法律法规和证券监管部门对公司的分红政策颁布新的规定或公司因外部经营环境、自身经营状况发生重大变化而需调整分红政策的，应以股东权益保护为出发点，详细论证和说明原因，并严格履行决策程序。公司分红政策发生变动，应当由董事会审议变动方案，独立董事对此发表独立意见，提交股东大会并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上审议通过。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“南航集团将采取一切必要的合理措施，督促南航通航按照上市后适用的《南航通用航空股份有限公司章程（草案）》（以下简称“《公司章程》”）及股东大会审议通过的《南航通用航空股份有限公司上市后三年股东分红回报规划》（以下简称“《分红回报规划》”）的相关规定，严格执行相应的利润分配政策。本公司采取的措施包括但不限于：

（1）根据《公司章程》及《分红回报规划》的相关规定，督促相关方提出利润分配方案；

（2）在审议南航通航利润分配方案的股东大会上，本公司及本公司关联方将对符合利润分配政策和分红回报规划要求的利润分配方案投赞成票；

（3）督促南航通航根据相关决议执行利润分配方案。”

（七）关于未履行承诺事项的约束措施的承诺

1、发行人承诺：

“1、如果公司未履行招股说明书披露的承诺事项，将视情况通过公司股东大会、证券监督管理机构、深圳证券交易所指定途径披露未履行的具体原因，并向公司投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益。

2、如果因公司未履行相关承诺事项，致使投资者在证券交易中遭受损失的，公司将依法向投资者赔偿相关损失。在证券监督管理机构或其他有权部门认定公司招股说明书存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏等事项后十个工作日内，公司将启动赔偿投资者损失的相关工作。投资者损失根据与投资者协商确定的金额，或者依据证券监督管理部门、司法机关认定的方式或金额确定。

3、如该等已违反的承诺仍可继续履行，公司将继续履行该等承诺。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团将严格按照南航集团在本次发行上市过程中所作出的各项承诺履行相关义务和责任。

2、如南航集团未能履行承诺的各项义务和责任，则南航集团承诺采取以下措施：

（1）如南航集团未能履行公开承诺事项的，南航集团应当向南航通航说明原因，并由南航通航在中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所指定媒体上公开披露南航集团未履行公开承诺事项的具体原因，同时，南航集团应向南航通航的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益；

（2）因南航集团未能履行承诺事项而致使南航通航遭受损失的，南航集团将依据证券监管部门或司法机关最终处理决定或生效判决，依法及时足额赔偿南航通航损失；

（3）如南航集团未能履行承诺事项，而公众投资者因信赖南航集团承诺事项进行交易而遭受损失的，南航集团将依据司法机关生效判决，依法及时足额赔偿投资者损失。

3、南航集团在作出的各项承诺事项中已提出具体约束措施的，按照南航集团在该等承诺中承诺的约束措施履行。”

3、公司控股股东、实际控制人一致行动人南航资本控股承诺：

“1、南航资本控股将严格按照南航资本控股在本次发行上市过程中所作出的各项承诺履行相关义务和责任。

2、如南航资本控股未能履行承诺的各项义务和责任，则南航资本控股承诺采取以下措施：

（1）如南航资本控股未能履行公开承诺事项的，南航资本控股应当向南航通航说明原因，并由南航通航在中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所指定媒体上公开披露南航资本控股未履行公开承诺事项的具体原因，同时，南航资本控股应向南航通航的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资

者的权益；

（2）因南航资本控股未能履行承诺事项而致使南航通航遭受损失的，南航资本控股将依据证券监管部门或司法机关最终处理决定或生效判决，依法及时足额赔偿南航通航损失；

（3）如南航资本控股未能履行承诺事项，而公众投资者因信赖南航资本控股承诺事项进行交易而遭受损失的，南航资本控股将依据司法机关生效判决，依法及时足额赔偿投资者损失。

3、南航资本控股在作出的各项承诺事项中已提出具体约束措施的，按照南航资本控股在该等承诺中承诺的约束措施履行。”

4、持股平台通航通承诺：

“1、通航通将严格按照通航通在本次发行上市过程中所作出的各项承诺履行相关义务和责任。

2、如通航通未能履行承诺的各项义务和责任，则通航通承诺采取以下措施：

（1）如通航通未能履行公开承诺事项的，通航通应当向南航通航说明原因，并由南航通航在中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所指定媒体上公开披露通航通未履行公开承诺事项的具体原因，同时，通航通应向南航通航的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益；

（2）因通航通未能履行承诺事项而致使南航通航遭受损失的，通航通将依据证券监管部门或司法机关最终处理决定或生效判决，依法及时足额赔偿南航通航损失；

（3）如通航通未能履行承诺事项，而公众投资者因信赖通航通承诺事项进行交易而遭受损失的，通航通将依据司法机关生效判决，依法及时足额赔偿投资者损失。

3、通航通在作出的各项承诺事项中已提出具体约束措施的，按照通航通在该等承诺中承诺的约束措施履行。”

5、公司股东国新双百、南网产投承诺：

“1、本公司将严格按照本公司在本次发行上市过程中所作出的各项承诺履行相关义务和责任。

2、如本公司未能履行承诺的各项义务和责任，则本公司承诺采取以下措施：

（1）如本公司未能履行公开承诺事项的，本公司应当向南航通航说明原因，并由南航通航在中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所指定媒体上公开披露本公司未履行公开承诺事项的具体原因，同时，本公司应向南航通航的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益；

（2）因本公司未能履行承诺事项而致使南航通航遭受损失的，本公司将依据证券监管部门或司法机关最终处理决定或生效判决，依法及时足额赔偿南航通航损失；

（3）如本公司未能履行承诺事项，而公众投资者因信赖本公司承诺事项进行交易而遭受损失的，本公司将依据司法机关生效判决，依法及时足额赔偿投资者损失。

3、本公司在作出的各项承诺事项中已提出具体约束措施的，按照本公司在该等承诺中承诺的约束措施履行。”

6、公司董事、监事和高级管理人员承诺：

“1、如果本人未履行招股说明书披露的承诺事项，将视情况通过公司股东大会、证券监督管理机构、交易所指定途径披露未履行的具体原因，并向公司投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益。

2、如果因本人未履行相关承诺事项，致使公司、投资者遭受损失的，本人将依法承担赔偿责任。

3、如果本人未承担前述赔偿责任，则本人持有公司股份在本人履行完毕前述赔偿责任之前不得转让，同时公司有权扣减本人所获分配的现金分红用于承担前述赔偿责任。

4、如该等已违反的承诺仍可继续履行，本人将继续履行该等承诺。

5、本人不会因职务变更、离职等原因而放弃履行上述承诺。”

（八）关于招股说明书无虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

1、发行人承诺：

“1、公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、如经中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质性影响的，自中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门认定公司存在上述情形之日起十个交易日内，公司将召开董事会并提议召开股东大会，审议关于回购首次公开发行的全部股票的议案，回购价格将以发行价为基础并参考相关市场因素确定。

3、如经中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形，致使投资者在证券交易中遭受损失的，公司将严格按照中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门的相关决定，依法赔偿投资者损失。”

2、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、如经中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形，致使投资者在证券发行和交易中遭受损失的，南航集团将严格按照中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门的相关决定，依法赔偿投资者损失。

3、如经中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述

或重大遗漏的情形，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，南航集团将促使公司依法回购首次公开发行的全部新股，同时南航集团将按照二级市场的价格依法购回已转让的原限售股份。南航集团购回股票时将依照《公司法》《证券法》、中国证监会和深圳证券交易所的相关规定以及南航通航《公司章程》执行。”

3、公司董事、监事和高级管理人员承诺：

“1、公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、如经中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形，致使投资者在证券发行和交易中遭受损失的，本人将严格按照中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门的相关决定，依法赔偿投资者损失。

3、如经中国证监会、深圳证券交易所或其他有权部门认定，公司首次公开发行股票并上市招股说明书及其他信息披露资料中存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏的情形，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本人将促使公司依法回购首次公开发行的全部新股，同时本人将按照二级市场的价格依法购回已转让的原限售股份。本人购回股票时将依照《公司法》《证券法》、中国证监会和深圳证券交易所的相关规定以及《公司章程》执行。

4、本人保证不因其职务变更、离职等原因而拒不履行或者放弃履行承诺。”

（九）关于控股股东、实际控制人避免新增同业竞争的承诺

1、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业目前未从事任何与公司及公司控制的企业构成或可能构成同业竞争的业务或活动；南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业未来将不会从事任何与公司及公司控制的企业构成或可能构成同业竞争

的业务或活动。

2、如因国家法律修改、政策变动或其他不可避免的原因使南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业与公司构成或可能构成同业竞争时，南航集团将保证公司享有在同等条件下的优先受让权、优先受托管理权、优先承包经营权或优先收购权，并承诺尽最大努力避免与公司构成同业竞争。

3、若南航集团将来开拓与公司的主营业务构成或可能构成直接或间接竞争关系的新的业务领域，南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业或经济组织（不含公司及其子公司）将在合理可行的范围内立即书面通知公司，尽力促使公司按合理和公平的条款和条件享有该业务机会优先权。

前述承诺自签署之日起正式生效，在南航集团作为公司控股股东、实际控制人期间，持续有效且不可撤销。如因南航集团及/或南航集团控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反前述承诺，南航集团将承担公司、公司其他股东或利益相关方因此所受到的相关损失。”

（十）关于依法承担赔偿责任的承诺

1、保荐机构、主承销商承诺如下：

中信证券承诺：“本公司已对南航通用航空股份有限公司招股说明书进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

本公司为南航通用航空股份有限公司首次公开发行股票制作、出具的文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形；若因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形，给投资者造成直接经济损失的，将依法赔偿投资者损失。”

2、发行人律师承诺

国浩律师事务所承诺：“如因本所未能依照适用的法律、法规、规范性文件及行业准则的要求勤勉尽责地履行法律职责而导致本所为发行人本次发行及

上市制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本所将依法赔偿投资者损失。”

3、审计机构、验资机构承诺

立信会计师事务所（特殊普通合伙）承诺：“如本所为发行人申请首次公开发行股票事宜制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，因此给投资者造成损失的，本所将依法赔偿投资者损失。”

4、资产评估机构承诺

北京北方亚事资产评估事务所（特殊普通合伙）承诺：“为南航通用航空股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市制作、出具的资产评估报告之专业结论不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形；若因本公司制作、出具的资产评估报告之专业结论有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏给投资者造成损失的，本公司将依法赔偿投资者损失。”

五、发行人及其他责任主体作出的与发行人本次发行上市相关的其他承诺事项

（一）关于申请首次公开发行股票并在主板上市股东信息披露的承诺

1、发行人承诺：

“（一）本公司及本公司股东已及时向本次发行的中介机构提供了真实、准确、完整的资料，积极和全面配合了本次发行的中介机构开展尽职调查，依法在本次发行的申报文件中真实、准确、完整地披露了股东信息，履行了信息披露义务。

（二）本公司直接或间接持股股东均具备法律法规规定的股东资格，不存在法律法规规定禁止持股的主体直接或间接持有发行人股份的情形。

（三）本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员不存在直接或间接持有本公司股份情形。

（四）本公司/本公司股东不存在以本公司股份进行不当利益输送情形。

（五）若公司违反上述承诺，将承担由此产生的一切法律后果。”

（二）关于规范和减少关联交易的承诺

1、公司控股股东、实际控制人南航集团承诺：

“1、南航集团将善意行使和履行作为南航通航实际控制人的权利和义务，充分尊重南航通航的独立法人地位，保障南航通航独立经营、自主决策，并促使由南航集团推荐或提名的南航通航董事（如有）依法履行其应尽的诚信和勤勉义务。在南航通航的股东大会对涉及南航集团（包括南航集团直接或间接控制的企业，但南航通航及其直接或间接控制的企业除外，下同）的关联交易进行表决时，南航集团将回避表决。

2、南航集团承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用南航通航（包括南航通航直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求南航通航为南航集团提供违规担保。

3、南航集团将尽量避免和减少与南航通航之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，南航集团将依法与南航通航签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害南航通航及其股东的利益。

4、南航集团将严格和善意地履行与南航通航签订的关联交易协议。南航集团不会向南航通航谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果南航集团违反上述承诺，南航通航及南航通航其他股东有权要求南航集团规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给南航通航；如因违反上述承诺给南航通航造成经济损失，南航集团将赔偿南航通航因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自发生以下情形时终止（以较早为准）：

- （1）根据有关法规或规则，南航集团不再被视为南航通航的实际控制人；或
- （2）南航通航股票终止上市（但南航通航股票因任何原因暂时停止买卖除外）。”

2、公司股东南航资本控股、通航通、国新双百、南网产投承诺：

“1、在公司的股东大会对涉及本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业的关联交易进行表决时，本公司将回避表决。

2、本公司承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用公司（包括公司直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求公司为本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业提供违规担保。

3、本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将尽量避免和减少与公司之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将依法与公司签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害公司及其股东的利益。

4、本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将严格和善意地履行与公司签订的关联交易协议。本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业不会向公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果本公司及/或本公司控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反上述承诺，公司及公司其他股东有权要求本公司规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给公司；如因违反上述承诺给公司造成经济损失，本公司将赔偿公司因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自发生以下情形时终止（以较早为准）：
（1）根据有关法规或规则，本公司不再持有公司的 5%以上股份；或（2）南航通航股票终止上市（但公司股票因任何原因暂时停止买卖除外）。 ”

3、公司董事、监事和高级管理人员承诺：

“1、在公司的股东大会对涉及本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业的关联交易进行表决时，本人将回避表决。

2、本人承诺不以借款、代偿债务、代垫款项或者其他方式占用、挪用公司（包括公司直接或间接控制的企业，下同）的资金、资产，也不要求公司为本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业提供违规担保。

3、本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将尽量避免和减少与公司之间的关联交易；对于不可避免的关联交易，本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将依法与公司签署协议，按照相关法律、法规以及公司章程等规定履行信息披露义务和适当的审批程序，并按照公平、公允和等价有偿的原则进行，不会利用关联交易调节财务指标，损害公司及其股东的利益。

4、本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业将严格和善意地履行与公司签订的关联交易协议。本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业不会向公司谋求任何超出该等协议规定以外的利益或收益。

5、如果本人及/或本人控制、与其他主体共同控制、具有重大影响的企业违反上述承诺，公司及公司其他股东有权要求本人规范相应的交易行为，并将已经从交易中获得的利益、收益以现金的方式补偿给公司；如因违反上述承诺给公司造成经济损失，本人将赔偿公司因此受到的全部损失。

6、本承诺自出具之日起生效，自本人不再担任公司的董事/监事/高级管理人员时终止。”

（三）关于瑕疵不动产的承诺

因南航通航设立时从南航股份取得的部分不动产存在瑕疵事项，控股股东、实际控制人南航集团承诺：“若出现南航通航及其子公司因使用南航通航在本次发行上市前持有的上述瑕疵不动产进行生产经营而产生纠纷或受到相关政府主管部门行政处罚情况；或被政府主管部门要求拆除而影响南航通航正常经营并导致南航通航受到损失情形的，南航集团将协助南航通航恢复正常生产经营，并承担因此所造成的全部损失。”

六、股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况说明

根据《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等有关法律、法规、规范性文件及《公司章程》的要求，公司已建立健全股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度。上述股东大会、董事会、监事会会议通知、召开方式、出席情况、提案审议、表决程序符合相关规定。

（一）股东大会制度建立健全及运行情况

1、股东的权利和义务

《公司章程》规定，公司股东享有下列权利：

“（1）依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；

（2）依法请求、召集、主持、参加或者委派股东代理人参加股东大会，并行使相应的表决权；

（3）对公司的经营进行监督，提出建议或者质询；

（4）依照法律、行政法规及本章程的规定转让、赠与或质押其所持有的股份；

（5）查阅本章程、股东名册、公司债券存根、股东大会会议记录、董事会会议决议、监事会会议决议、财务会计报告；

（6）公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余财产的分配；

（7）对股东大会作出的公司合并、分立决议持异议的股东，要求公司收购其股份；

（8）法律、行政法规、部门规章或本章程规定的其他权利。”

公司股东承担下列义务：

“（1）遵守法律、行政法规和本章程；

（2）依其所认购的股份和入股方式缴纳股金；

（3）除法律、法规规定的情形外，不得退股；

（4）不得滥用股东权利损害公司或者其他股东的利益；不得滥用公司法人独立地位和股东有限责任损害公司债权人的利益；

（5）法律、行政法规及本章程规定应当承担的其他义务。

公司股东滥用股东权利给公司或者其他股东造成损失的，应当依法承担赔偿责任。

公司股东滥用公司法人独立地位和股东有限责任，逃避债务，严重损害公司债权人利益的，应当对公司债务承担连带责任。”

2、股东大会的职权

《公司章程》规定，股东大会是公司的权力机构，依法行使以下职权：

“（1）决定公司的经营方针和投资计划；

（2）选举和更换非由职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；

（3）审议批准董事会的报告；

（4）审议批准监事会报告；

（5）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；

（6）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

（7）对公司增加或者减少注册资本作出决议；

（8）对发行公司债券作出决议；

（9）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；

（10）修改本章程；

（11）对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；

（12）审议批准本章程第四十三条规定的财务资助事项；

（13）审议批准本章程第四十四条规定的担保事项；

（14）审议批准本章程第四十五条规定的交易事项；

（15）审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产百分之三十的事项；

（16）审议批准变更募集资金用途事项；

（17）审议股权激励计划和员工持股计划；

（18）审议单项金额人民币五亿元以上，或融资后公司资产负债率在百分之七十以上的债务性融资事项；

（19）公司与关联人发生的成交金额超过三千万元，且占公司最近一期经审计净资产绝对值超过百分之五的关联交易事项（提供担保除外）；

（20）审议法律、行政法规、部门规章或本章程规定应当由股东大会决定的其他事项。”

《公司章程》中，第四十三条规定：

“公司提供财务资助，除应当经全体董事的过半数审议通过外，还应当经出席董事会会议的三分之二以上董事审议同意并作出决议，并及时对外披露。

财务资助事项属于下列情形之一的，应当在董事会审议通过后提交股东大会审议，深圳证券交易所另有规定的除外：

（1）单笔财务资助金额超过上市公司最近一期经审计净资产的百分之十；

（2）被资助对象最近一期财务报表数据显示资产负债率超过百分之七十；

（3）最近十二个月内财务资助金额累计计算超过上市公司最近一期经审计净资产的百分之十；

（4）深圳证券交易所或者公司章程规定的其他情形。

公司提供资助对象为公司合并报表范围内且持股比例超过百分之五十的控股子公司，且该控股子公司其他股东中不包含公司的控股股东、实际控制人及其关联人的，可以免于适用前两款规定。”

《公司章程》中，第四十四条规定：

“公司提供担保，除应当经全体董事的过半数审议通过外，还应当经出席董事会会议的三分之二以上董事审议同意并作出决议，并及时对外披露。

公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过：

（1）本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，超过最近一期经审计净资产的百分之五十以后提供的任何担保；

（2）本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，超过最近一期经审计总资产的百分之三十以后提供的任何担保；

（3）最近十二个月内担保金额累计计算超过公司最近一期经审计总资产的30%；

（4）为资产负债率超过百分之七十的担保对象提供的担保；

（5）单笔担保额超过最近一期经审计净资产百分之十的担保；

（6）对股东、实际控制人及其关联方提供的担保。”

《公司章程》中，第四十五条规定：

“公司发生的交易（包括对外捐赠，但提供担保、提供财务资助除外）达到下列标准之一的，应当提交股东大会审议：

（1）交易涉及的资产总额占公司最近一期经审计总资产的百分之三十以上，该交易涉及的资产总额同时存在账面值和评估值的，以较高者为准；

（2）交易标的（如股权）涉及的资产净额占公司最近一期经审计净资产的百分之三十以上，且绝对金额超过五千万元，该交易涉及的资产净额同时存在账面值和评估值的，以较高者为准；

（3）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的营业收入占公司最近一个会计年度经审计营业收入的百分之三十以上，且绝对金额超过五千万元；

（4）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的净利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的百分之三十以上，且绝对金额超过五百万元；

（5）交易的成交金额（含承担债务和费用）占公司最近一期经审计净资产的百分之三十以上，且绝对金额超过五千万元人民币；

（6）交易产生的利润占上市公司最近一个会计年度经审计净利润的百分之三十以上，且绝对金额超过五百万元人民币。

上述指标计算中涉及的数据如为负值，取其绝对值计算。

公司与合并报表范围内的控股子公司发生的或者上述控股子公司之间发生的交易，可以免于披露和履行上述审议程序，但中国证监会或者深圳证券交易所另有规定的除外。”

3、股东大会的议事规则

股东大会分为年度股东大会和临时股东大会。年度股东大会每年召开 1 次，应当于上一会计年度结束后的 6 个月内举行。临时股东大会不定期召开，出现《公司法》第一百条规定的应当召开临时股东大会的情形时，临时股东大会应当在 2 个月内召开。

股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的过半数通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的三分之二以上通过。

（二）董事会制度建立健全及运行情况

发行人制定了《董事会议事规则》，董事会规范运行，发行人董事严格按照《公司章程》和《董事会议事规则》的规定行使自己的权利。

1、董事会的构成

公司设董事会，对股东大会负责。公司董事会由 9 名董事组成，其中独立董事 3 名。董事会设董事长 1 人，董事长由董事会以全体董事的过半数选举产生。董事由股东大会选举或更换，每届任期三年。董事任期届满，可连选连任。外部董事在同一企业连续任职一般不超过六年。董事在任期届满以前，股东大会不能无故解除其职务。

公司董事会设立战略与投资、薪酬与考核、审计与风险、提名等相关专门委员会。专门委员会对董事会负责，依照本章程和董事会授权履行职责，提案应当提交董事会审议决定。专门委员会成员全部由董事组成，其中审计与风险委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会中独立董事占多数并担任召集人，审计与风险委员会的召集人为会计专业人士；战略与投资委员会成员需包括一名独立董事。董事会负责制定专门委员会工作规程，规范专门委员会的运作。

2、董事会的职权

《公司章程》规定董事会行使下列职权：

- “（1）召集股东大会，并向股东大会报告工作；
- （2）执行股东大会的决议；
- （3）决定公司的经营计划和投资方案；
- （4）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；
- （5）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （6）制订公司增加或者减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；
- （7）拟订公司重大收购、收购本公司股票或者合并、分立、解散及变更公司形式的方案；
- （8）在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易、对外捐赠等事项；
- （9）决定公司内部管理机构的设置；
- （10）决定聘任或者解聘公司总经理、董事会秘书及其他高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；根据总经理的提名，决定聘任或者解聘公司副总经理、财务负责人等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；
- （11）制订公司的基本管理制度；
- （12）制订本章程的修改方案；
- （13）管理公司信息披露事项；
- （14）向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；
- （15）听取公司总经理的工作汇报并检查经理的工作；
- （16）法律、行政法规、部门规章或本章程授予的其他职权。”

3、董事会的议事规则

董事会每年至少召开两次会议，由董事长召集。代表十分之一以上表决权的股东、三分之一以上董事或者监事会，可以提议召开董事会临时会议。

董事会应当于定期董事会会议召开十日以前书面通知全体董事和监事。发生应当召开董事会的情形之一，董事长应在 10 日内召集和主持临时董事会会议。

董事长召集和主持董事会会议。董事长不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上董事共同推举一名董事代为履行相关职务。董事会会议应有过半数的董事出席方可举行。董事会作出决议，必须经全体董事的过半数通过。

（三）监事会制度建立健全及运行情况

1、监事会的构成

《公司章程》规定，公司设监事会。监事会由三名监事组成，监事会设主席一人。监事会主席由全体监事过半数选举产生。监事会包括两名股东代表和一名公司职工代表。监事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。监事的任期每届为三年。监事任期届满，连选可以连任。

2、监事会的职权

《公司章程》规定监事会行使下列职权：

“（1）应当对董事会编制的公司定期报告进行审核并提出书面审核意见；

（2）检查公司财务；

（3）对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、本章程或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；

（4）当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正；

（5）提议召开临时股东大会，在董事会不履行《公司法》规定的召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；

（6）向股东大会提出提案；

（7）依照《公司法》第一百五十一条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；

（8）发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，费用由公司承担。”

3、监事会的议事规则

《公司章程》规定，监事会每六个月至少召开一次会议，监事可以提议召开临时监事会会议。

监事会会议及临时监事会会议应当分别在会议召开十日和三日前书面通知全体监事。

监事会决议应当经半数以上监事通过。

（四）独立董事制度建立健全及运行情况

1、独立董事制度的建立

公司建立独立董事制度，2022 年 11 月 29 日，公司召开创立大会暨第一次股东大会选举了 3 名独立董事，分别为李仲飞、尤德卫、辛宇，其中辛宇为会计专业人士。本公司 9 名董事会成员中，独立董事人数为 3 人，独立董事占公司董事总数的比例不少于三分之一，其中一名为会计专业人士。

2、独立董事的职权

公司《独立董事工作制度》规定，为了充分发挥独立董事的作用，独立董事除具有《公司法》和其他相关法律、法规、规范性文件及《公司章程》赋予董事的职权外，公司还应当赋予独立董事行使以下特别职权：

“（1）重大关联交易（指公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于上市公司最近经审计净资产值的 5%的关联交易）应由独立董事事前认可；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；

（2）向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；

（3）向董事会提请召开临时股东大会；

（4）征集中小股东的意见，提出利润分配提案，并直接提交董事会审议；

（5）提议召开董事会；

（6）在股东大会召开前公开向股东征集投票权；

（7）独立聘请外部审计机构和咨询机构，对公司的具体事项进行审计和咨询。”

3、独立董事的独立意见

独立董事应当对公司以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

“（1）提名、任免董事；

（2）聘任、解聘高级管理人员；

（3）董事、高级管理人员的薪酬；

（4）公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或新发生的总额高于 300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5%的借款或其他资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款；

（5）聘用、解聘会计师事务所；

（6）因会计准则变更以外的原因作出会计政策、会计估计变更或重大会计差错更正；

（7）公司的财务会计报告、内部控制被会计师事务所出具非标准无保留审计意见；

（8）内部控制评价报告；

（9）相关方变更承诺的方案；

（10）优先股发行对公司各类股东权益的影响；

（11）公司现金分红政策的制定、调整、决策程序、执行情况及信息披露，以及利润分配政策是否损害中小投资者合法权益；

（12）需要披露的关联交易、提供担保（不含对合并报表范围内子公司提供担保）、委托理财、提供财务资助、募集资金使用相关事项、股票及衍生品投资等重大事项；

（13）重大资产重组方案、管理层收购、股权激励计划、员工持股计划、回购股份方案、公司关联方以资抵债方案；

（14）公司拟决定其股票不再在证券交易所交易；

（15）独立董事认为可能损害中小股东权益的事项；

（16）法律、行政法规、中国证监会、深圳证券交易所和《公司章程》规定的其他事项。

独立董事应当就上述事项发表以下几类意见之一：同意；保留意见及其理由；反对意见及其理由；无法发表意见及其障碍，所发表的意见应当明确、清楚。”

4、独立董事行使职权的情况

截至本招股说明书签署之日，公司独立董事根据《公司章程》规定，遵循《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《独立董事工作制度》出席股东大会、董事会，积极参与议案讨论，独立行使表决权。各位独立董事根据自身的专长，分别任董事会下属各专门委员会委员，结合公司实际情况，在完善公司法人治理结构、提高公司决策水平等方面提出积极的建议，在促进公司规范运作、保护中小股东利益方面发挥了积极的作用。

（五）董事会秘书制度建立健全及运行情况

1、董事会秘书制度的建立

公司设立董事会秘书一名。董事会秘书为公司高级管理人员，对公司和董事会负责。法律、法规及公司章程对公司高级管理人员的有关规定，适用于董事会秘书。公司现任董事会秘书为伏奎先生。

2、董事会秘书的职责

公司《董事会秘书工作细则》规定，董事会秘书的主要职责是：

“（1）负责公司信息披露事务，协调公司信息披露工作，组织制定公司《信息披露管理办法》，督促公司及相关信息披露义务人遵守信息披露相关规定；

（2）负责组织和协调公司投资者关系管理工作，协调公司与证券监管机构、股东及实际控制人、中介机构、媒体等之间的信息沟通；

（3）组织筹备董事会会议和股东大会会议，参加股东大会、董事会、监事会及高级管理人员相关会议，负责董事会会议记录工作并签字；

（4）负责公司信息披露的保密工作，在未公开重大信息出现泄露时，及时向深圳证券交易所报告并办理公告；

（5）关注有关公司的传闻并主动求证真实情况，督促董事会等有关主体及时回复深圳证券交易所所有问询；

（6）组织董事、监事和高级管理人员进行证券法律法规、本细则及深圳证券交易所其他相关规定要求的培训，协助前述人员了解各自在信息披露中的职责；

（7）督促董事、监事和高级管理人员遵守相关法律法规、规章、规范性文件、本细则、深圳证券交易所其他相关规定及公司章程，切实履行其所作出的承诺；在知悉公司、董事、监事和高级管理人员作出或可能作出违反有关规定的决议时，应予以提醒并立即如实地向深圳证券交易所报告；

（8）负责公司股票及其衍生品种变动的管理事务等；

（9）协助公司董事会加强中国特色现代国有企业制度和公司治理机制建设，组织公司治理研究，组织制订公司治理相关规章制度；

（10）组织公司治理制度体系的实施，管理相关事务；

（11）负责与董事的联络，负责组织向董事提供信息和材料的工作；

（12）协助董事长拟订重大方案、制订或者修订董事会运作的各项规章制度；

（13）组织跟踪了解董事会决议的执行情况，并及时报告董事长，重要进展情况还应当向董事会报告；

（14）负责董事会与股东、监事会的日常联络；

（15）《公司法》《证券法》、中国证监会和深圳证券交易所要求履行的其他职责。”

3、董事会秘书职责履行情况

截至本招股说明书签署之日，公司董事会秘书确保了董事会、股东大会的依法召开，及时向公司股东、董事通报有关信息，为公司治理结构的完善和董事会、股东大会正常行使职权发挥了重要作用。

（六）董事会专门委员会设置以及实际发挥作用情况

2022年11月29日，南航通用航空股份有限公司第一届董事会第一次会议审议通过了设立各专门委员会的议案，董事会设立战略与投资委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会以及审计与风险委员会等四个专门委员会，专门委员会成员各由3名董事组成。在四个专门委员会中，除战略与投资委员会的主任委员由公司董事长担任外，提名委员会、薪酬与考核委员会、审计与风险委员会均由独立董事担任主任委员。

董事会各专门委员会组成人员及主要职责如下：

名称	主任委员	委员
战略与投资委员会	李二保	李二保、李果、李仲飞
提名委员会	尤德卫	尤德卫、陈国钧、李仲飞
薪酬与考核委员会	李仲飞	李仲飞、胡艳苹、辛宇
审计与风险委员会	辛宇	辛宇、张祖荣、尤德卫

1、董事会战略与投资委员会

战略与投资委员会的主要职责权限包括：“（1）研究公司重大经营方针、发展战略、中长期规划和专项规划，向董事会提出意见或建议；（2）研究公司重大经营计划、投资计划和投资方案等，向董事会提出意见或建议；（3）研究需董事会决策的公司重大投资和资本运作事项等，向董事会提出意见或建议；（4）研究需董事会决策的公司重大资产及不动产处置事项等，向董事会提出意见和建议；（5）研究需董事会决策的公司重大改革改制事项等，向董事会提出意见和建议；（6）董事会授权的其他职责。”

2、董事会提名委员会

提名委员会的主要职责权限包括：“（1）研究公司高级管理人员的选择标准和程序，并向董事会提出建议；（2）遴选合格的董事人选和高级管理人员的

人选；（3）对董事人选和高级管理人员进行审核并提出建议；（4）董事会授权的其他职责。”

3、董事会薪酬与考核委员会

薪酬与考核委员会的主要职责权限包括：“（1）研究公司业绩考核事项；（2）研究和审查董事、高级管理人员的业绩考核办法和薪酬管理办法，进行考核并提出建议；（3）研究和审查董事、高级管理人员业绩考核结果和薪酬兑现建议方案；（4）研究和审查公司工资总额管理办法、年度工资总额预算方案及决算结果；（5）董事会授权的其他职责。”

4、董事会审计与风险委员会

审计与风险委员会的主要职责权限包括：“（1）指导公司风险管理体系、内部控制体系、违规经营投资责任追究工作体系和法律合规管理体系建设；（2）监督及评估公司的内部控制，研究公司风险管理、内部控制、法律合规管理、违规经营投资责任追究等方面的重大事项并提出意见或建议，对相关制度及其执行情况进行检查和评估，负责推进公司法治建设；（3）监督和评估外部审计工作，向董事会提出聘请或者更换会计师事务所等有关中介机构及其报酬的建议；（4）审议公司的会计政策及其变动并向董事会提出意见；（5）评价审计部门的工作成效；（6）监督及评估内部审计工作，督导公司内部审计制度的制定及实施；（7）向董事会提出年度审计计划和重点审计任务，经批准后督促落实；（8）协调管理层、内部审计部门及相关部门与外部审计机构的沟通；（9）审阅公司的财务报告并对其发表意见；（10）董事会授权的其他职责及法律法规和证券交易所相关规定中涉及的其他事项。”

公司董事会各专门委员会自设立至本招股说明书签署之日，均严格按照《公司法》《公司章程》和各专门委员会相关工作细则规范运行，积极履行职责，对公司战略、董事及高管提名、董事及高管薪酬考核、内部审计等事项进行审议，强化了公司董事会的决策功能，促进了公司治理结构的完善。

七、募集资金运用情况

（一）募集资金专项存储制度的建立及执行情况

公司已根据相关法律法规制定了《募集资金管理制度》，对募集资金专户

存储和募集资金使用进行了明确规定，公司首次公开发行股票募集资金到位之后，将严格按照该制度对募集资金的专项使用进行监督和管理。

（二）通航综合运营能力提升项目

1、项目建设内容

本项目总投资 53,000.00 万元，其中飞机购置费 42,000.00 万元，模拟机购置费 11,000.00 万元，拟全部使用募集资金。项目投资期 42 个月，本项目实施后，将增加海上油气、应急救援等业务的飞行运力，同时扩大对外模拟机培训业务。项目达产后，实现飞行服务业务年销售收入 13,057.31 万元，实现模拟机培训业务年销售收入 4,766.01 万元。

2、项目投资概算

（1）总投资

本项目总投资 53,000.00 万元，主要包括飞机购置费和模拟机购置费，具体投资情况如下表所示：

序号	项目	投资金额（万元）	占比
1	飞机购置费	42,000.00	79.25%
2	模拟机购置费	11,000.00	20.75%
合计		53,000.00	100.00%

（2）设备清单

本项目拟购置 2 架 AW139 型直升机、2 架 KA-32 型直升机和 1 台 MI-171 全动飞行模拟机。具体配置详见下表：

序号	设备名称	数量	单位	金额（万元）
1	AW139 型直升机	2	架	22,000.00
2	KA-32 型直升机	2	架	20,000.00
3	MI-171 全动飞行模拟机	1	台	11,000.00
合计		5	-	53,000.00

3、项目实施进度

本项目投资期为 42 个月，具体实施计划进度如下表：

设备机型	项目	T+1				T+2				T+3				T+4	
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	H1	H2
AW139	调研、询价、签订合同等					△									
	厂家生产						△	△	△	△	△	△	△		
	总装验收、报关、运输												△		
	复装、许可申请、认证、人员培训、交付												△	△	
	开展通航运输服务														△
KA32	调研、询价、签订合同等	△	△												
	厂家生产		△	△	△										
	总装验收、报关、运输				△										
	复装、许可申请、认证、人员培训、交付					△									
	开展通航运输服务						△	△	△	△	△	△	△	△	△
MI-171 模拟机	签订合同、运输、组装、调试验收					△	△	△	△	△	△				
	开展培训											△	△	△	△

注：T 代表建设初始年，1、2 数字代表年数，Q1、Q2、Q3、Q4 为当年第一、二、三、四季度。

（三）购置航材和维修设备项目

1、项目建设内容

随着鼓励通用航空发展相关国家产业政策的出台，低空空域改革的逐步实施，通用航空产业在“十四五”阶段步入了快速发展期。为推进公司飞行服务业务发展、配合机队规模进一步扩大，公司拟用本项目的募集资金购置航材及维修设备，满足公司在经营中对飞机维修保养的需要，保障公司飞行的安全。

2、项目投资概算

本项目总投资 17,000.00 万元，拟使用募集资金 6,000.00 万元，主要用于购置航材及维修设备。

八、控股子公司、参股公司及分公司情况

截至本招股说明书签署日，发行人拥有的子公司、参股公司的简要情况详

见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“四、发行人控股子公司、参股公司以及分公司情况”。

九、发行人被授权使用的商标清单

序号	注册商标	类别	注册号	权利人	有效期限	取得方式
1		16	7679964	南航集团	2030 年 12 月 13 日	原始取得
2		16	7054738	南航集团	2030 年 10 月 20 日	原始取得
3	南 航	16	4798585	南航集团	2029 年 5 月 6 日	原始取得
4	南方航空	16	4798545	南航集团	2029 年 2 月 27 日	原始取得
5		11	7679969	南航集团	2032 年 2 月 20 日	原始取得
6		11	7054743	南航集团	2030 年 11 月 20 日	原始取得
7	南方航空	11	4798557	南航集团	2028 年 6 月 6 日	原始取得
8	南 航	11	4798590	南航集团	2028 年 11 月 6 日	原始取得
9	南航	14	30514532	南航集团	2030 年 11 月 6 日	原始取得
10		14	7679966	南航集团	2030 年 12 月 6 日	原始取得
11		14	7054740	南航集团	2030 年 6 月 20 日	原始取得
12		28	7679992	南航集团	2030 年 12 月 20 日	原始取得
13		28	7054746	南航集团	2030 年 8 月 27 日	原始取得
14	南方航空	28	4798541	南航集团	2029 年 2 月 13 日	原始取得
15	南 航	28	4798575	南航集团	2029 年 2 月 13 日	原始取得
16	南方航空	20	57756476	南航集团	2033 年 2 月 13 日	原始取得
17		20	7679980	南航集团	2030 年 12 月 6 日	原始取得
18		20	7054734	南航集团	2030 年 6 月 27 日	原始取得

序号	注册商标	类别	注册号	权利人	有效期限	取得方式
19	南 航	20	4798581	南航集团	2029 年 2 月 27 日	原始取得
20	南方航空	20	4798552	南航集团	2029 年 2 月 27 日	原始取得 (撤销/无效 宣告申请审 查中)
21		19	7679981	南航集团	2030 年 12 月 27 日	原始取得
22		19	7054735	南航集团	2030 年 7 月 6 日	原始取得
23	南方航空	19	4798553	南航集团	2029 年 2 月 20 日	原始取得
24	南 航	19	4798582	南航集团	2029 年 2 月 20 日	原始取得
25		6	7680157	南航集团	2031 年 6 月 20 日	原始取得
26		6	7054758	南航集团	2030 年 7 月 20 日	原始取得
27	南方航空	6	4798562	南航集团	2028 年 6 月 6 日	原始取得
28	南 航	6	4798595	南航集团	2028 年 11 月 6 日	原始取得