

日照山太飞机工程股份有限公司

中航证券有限公司

关于日照山太飞机工程股份有限公司股票公开转让并
挂牌申请文件的审核问询函的回复

主办券商



二〇二三年十月

全国中小企业股份转让系统有限责任公司：

贵公司《关于日照山太飞机工程股份有限公司股票公开转让并挂牌申请文件的审核问询函》已于 2023 年 9 月 28 日收悉。日照山太飞机工程股份有限公司（以下简称“山太股份”或“公司”），已会同主办券商中航证券有限公司（以下简称“主办券商”）、信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）、泰和泰（北京）律师事务所（以下简称“律师”）本着勤勉尽责、诚实守信的原则对贵公司提出的反馈意见中所有提及的问题逐项予以落实并进行了书面说明，涉及需要相关中介机构核查并发表意见的问题，已由各中介机构出具核查意见，涉及到公开转让说明书及其他相关文件需要改动部分，已经按照反馈意见的要求进行了修改。

如无特别说明，本回复报告中的简称或名词的释义与《公开转让说明书》（申报稿）中的相同。

本回复报告的字体：

审核问询函所列问题	黑体（加粗）
对审核问询函所列问题的回复	宋体
对《公开转让说明书》等申报文件的修改或补充披露部分	楷体（加粗）

本回复中若出现部分合计数尾数与所列数值总和尾数存在差异的情况，均为四舍五入所致。

目 录

问题一、关于历史沿革.....	4
问题二、关于公司业务	11
问题三、关于土地房产	34
问题四、关于经营业绩	40
问题五、关于应收账款	80
问题六、关于客户与供应商	92
问题七、其他事项	102

问题一、关于历史沿革

(1) 公司历史上曾存在股权代持，华凯投资分别代林忠松、张小欢持有公司 10%、1.2% 股份，于 2022 年 12 月解除代持。2023 年 7 月，山东省日照市东港区人民法院作出 (2023) 鲁 1102 诉前调确 247 号《民事裁定书》及 (2023) 鲁 1102 诉前调确 246 号《民事裁定书》，分别对林忠松及张小欢的股东身份予以确认。请公司补充说明：前述代持事项涉诉的原因及具体情况，代持形成及解除是否取得代持人与被代持人双方的确认，公司是否存在其他未解除的代持，是否存在潜在股权纠纷。(2) 北京山太为公司发起人股东，于 2021 年 4 月转出所持公司全部 20% 股权。公司实际控制人郭鸿生曾担任北京山太董事，公司董事、总经理林忠松曾担任北京山太总经理、董事，已于 2022 年 4 月离任；目前公司董事李国华担任北京山太法定代表人、财务负责人、经理、执行董事。请公司补充说明：北京山太发起设立公司的背景原因，出让公司股权的原因及商业合理性；郭鸿生、林忠松离任北京山太董监高人员的主要考虑；结合北京山太业务情况，说明是否存在同业竞争情形。(3) 请公司补充说明历史沿革中的注册资本实缴情况；公司注册资本未实缴完毕期间的营运资金来源、开展经营活动情况、业务规模与营运资金的匹配情况，以及相关财务处理的规范性；公司资金的独立性、是否严重依赖外部资金支持。

请主办券商及律师核查上述事项并发表明确意见。

回复：

一、前述代持事项涉诉的原因及具体情况，代持形成及解除是否取得代持人与被代持人双方的确认，公司是否存在其他未解除的代持，是否存在潜在股权纠纷。

(一) 林忠松代持事项涉诉的原因及具体情况，代持形成及解除已取得代持人与被代持人双方的确认

为确保公司股权清晰，按照司法确认的程序，2023 年 7 月 10 日，林忠松首先向山东省日照市东港区后村镇人民调解委员会申请确认华凯投资所持 10%

(250 万股) 股份系代林忠松持有, 林忠松为公司的原始股东, 将华凯投资所持有公司 10% (250.00 万股) 股份及权益归林忠松所有并记载于公司股东名册。

2023 年 7 月 17 日, 日照市东港区后村镇人民调解委员会就上述确认事项出具《人民调解协议书》: 各方确认华凯投资所持公司 10% (250 万股) 股份系代林忠松持有, 林忠松为公司的原始股东, 将华凯投资所持有公司 10% (250.00 万股) 股份及权益归林忠松所有并记载于公司股东名册。

2023 年 7 月 24 日, 林忠松就上述《人民调解协议书》向山东省日照市东港区人民法院申请司法确认。2023 年 7 月 28 日, 山东省日照市东港区人民法院作出“(2023) 鲁 1102 诉前调确 247 号”《民事裁定书》, 裁定林忠松与公司、华凯投资于 2023 年 7 月 17 日经山东省日照市东港区后村镇人民调解委员会主持达成的调解协议有效。

上述代持形成及解除已取得代持人华凯投资与被代持人林忠松的确认。

(二) 张小欢代持事项涉诉的原因及具体情况, 代持形成及解除已取得代持人与被代持人双方的确认

为确保公司股权清晰, 按照司法确认的程序, 2023 年 7 月 10 日, 张小欢首先向山东省日照市东港区后村镇人民调解委员会申请确认华凯投资所持 1.2% (30 万股) 股份系代张小欢持有, 张小欢为公司的原始股东, 将华凯投资所持有公司 1.2% (30.00 万股) 股份及权益归张小欢所有并记载于公司股东名册。

2023 年 7 月 17 日, 日照市东港区后村镇人民调解委员会就上述确认事项出具《人民调解协议书》, 各方确认华凯投资所持公司 1.2% (30 万股) 股份系代林忠松持有, 林忠松为公司的原始股东, 将华凯投资所持有公司 1.2% (30 万股) 股份及权益归林忠松所有并记载于公司股东名册。

2023 年 7 月 24 日, 张小欢就上述《人民调解协议书》向山东省日照市东港区人民法院申请司法确认。2023 年 7 月 28 日, 山东省日照市东港区人民法院作出“(2023) 鲁 1102 诉前调确 246 号”《民事裁定书》, 裁定张小欢与公司、华

凯投资于 2023 年 7 月 17 日经山东省日照市东港区后村镇人民调解委员会主持达成的调解协议有效。

上述代持形成及解除已取得代持人华凯投资与被代持人张小欢的确认。

公司不存在其他未解除的代持，不存在潜在股权纠纷。

二、北京山太发起设立公司的背景原因，出让公司股权的原因及商业合理性；郭鸿生、林忠松离任北京山太董监高人员的主要考虑；结合北京山太业务情况，说明是否存在同业竞争情形。

（一）北京山太发起设立公司的背景原因，出让公司股权的原因及商业合理性

北京山太发起设立公司的背景原因为：北京山太立足首都机场，而首都机场不能提供公务机维修机库，北京山太未来维修能力的发展受到很大制约，为突破这一瓶颈，投资设立山太股份，以此拓展维修能力。北京山太出让公司股权的原因为：公司的全资子公司鸿鹏蓝天拟开展军用直升机维修与改装业务，而北京山太的股东涉及外资（其第一大股东山东太古为中外合资企业），外资股东不同意北京山太开展涉军业务，并且外资股东亦不利于公司涉军业务的开展，北京山太不适合作为公司的股东，经与华凯投资协商，北京山太出让了其持有的公司全部股权。因此，北京山太出让公司股权，具有商业合理性。

（二）郭鸿生、林忠松离任北京山太董监高人员的主要考虑

公司实际控制人郭鸿生曾担任北京山太董事，于 2022 年 4 月离任；公司董事、总经理林忠松曾担任北京山太总经理、董事，已于 2021 年 7 月离任。

郭鸿生于 2022 年 4 月离任北京山太董事系因北京山太取消董事会设置，改设执行董事 1 名，经全体股东选举李国华为北京山太执行董事。

林忠松于 2021 年 7 月辞去北京山太董事、总经理职务，系因公司业务发展壮大，林忠松没有足够的时间和精力继续在北京山太履行董事、总经理职责。

（三）结合北京山太业务情况，公司与北京山太不存在同业竞争情形

北京山太在首都机场主要从事公务机勤务及排故业务，即公务机运行过程中的航线维护。其服务的机型包括湾流 G200/450/550、庞巴迪 604/605/850、巴航莱格赛 650 等。由于不具备维修机库，根据民航局的管理规定，北京山太只能从事航线维修工作，不能从事定检维修等深度修理工作。

山太股份从事支线及窄体干线飞机深度维修，目前公司维修涉及的主要机型是“巴航 190”系列和“空客 320”系列及公务机。其中，公司公务机维修主要做定检维修，维修深度远远高于北京山太。尽管公司与北京山太均从事公务机的维修业务，但北京山太仅从事公务机航线维护不涉及定检及维修，日照山太仅从事定检和维修业务不涉及航线维护，二者所维修的主要机型及维修的深度不同，获取的维修能力资质亦不同。因此，公司与北京山太不存在同业竞争。

三、补充说明历史沿革中的注册资本实缴情况；公司注册资本未实缴完毕期间的营运资金来源、开展经营活动情况、业务规模与营运资金的匹配情况，以及相关财务处理的规范性；公司资金的独立性、是否严重依赖外部资金支持。

（一）历史沿革中的注册资本实缴情况

自山太股份设立之日起至今，山太股份各股东共实缴注册资本 2,500.00 万元，均为货币出资。具体情况如下：

股本变化情况	实缴出资		
	时间	金额（万元）	出资方
2017年11月，公司设立， 注册资本2000万元	2018.1.5	70.00	华凯投资
	2018.1.29	170.00	华凯投资
	2018.2.9	150.00	北京山太
	2018.4.11	150.00	北京山太
	2018.4.12	150.00	华凯投资
	2018.5.24	50.00	华凯投资
	2018.7.13	20.00	华凯投资
	2018.7.17	20.00	华凯投资

	2018.7.23	100.00	华凯投资
	2018.8.13	10.00	华凯投资
	2018.8.20	30.00	华凯投资
	2018.8.23	100.00	华凯投资
	2018.9.7	10.00	华凯投资
	2018.9.13	80.00	华凯投资
	2018.11.30	85.00	华凯投资
	2018.12.18	5.00	华凯投资
	2018.12.29	70.00	华凯投资
	2019.1.15	30.00	华凯投资
	2019.1.28	95.00	华凯投资
	2019.2.28	105.00	华凯投资
	2019.5.22	70.00	华凯投资
	2019.6.5	30.00	华凯投资
	2019.6.24	100.00	华凯投资
	2019.6.24	100.00	北京山太
	2019.7.24	20.00	华凯投资
	2019.8.7	20.00	华凯投资
	2019.8.30	30.00	华凯投资
	2019.11.11	130.00	华凯投资
	小计	2,000.00	-
2021年9月，增加注册资本500万元	2021.11.2	10.00	郭鸿生
	2021.11.2	90.00	华凯投资
	2022.2.28	180.00	华凯投资
	2022.3.31	20.00	郭鸿生
	2022.12.26	55.00	华凯投资
	2022.12.30	50.00	郭鸿生
	2023.1.3	75.00	郭鸿生
	2023.2.21	20.00	郭鸿生

	小计	500.00	-
合计		2,500.00	-

注：2022年5月18日，公司召开股东大会，同意华凯投资将其持有的5%股份转让给郭鸿生，因华凯投资拟转让的5%股权未实际出资，后续由郭鸿生履行出资义务。

2023年6月5日，信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）出具“XYZH/2023JNAA2B0219号”《出资复核报告》对山太股份成立以来的历次股份出资情况予以确认。

综上，自公司设立以来，公司股东按照《公司章程》和业务实际开展需要陆续对公司完成注册资本实缴，截至目前，实缴资本为2500.00万元。

（二）公司注册资本未实缴完毕期间的营运资金来源、开展经营活动情况、业务规模与营运资金的匹配情况，以及相关财务处理的规范性

在公司注册资本未实缴完毕期间，公司营运资金的主要来源：（1）股东根据公司营运资金需求分批实缴的出资：截至2023年2月21日，公司注册资本已经缴足2,500.00万元；（2）银行贷款：2023年2月21日前，银行向公司提供短期借款280.00万元；（3）自身经营产生的收入：2018年至2023年一季度的净利润分别为-561.61万元、4.95万元、601.90万元、1,310.47万元、1,810.81万元、236.44万元，合计3402.96万元；公司2018年-2023年一季度经营活动产生的现金流量净额分别为-583.61万元、-350.85万元、775.50万元、1,023.47万元、-82.79万元、31.04万元，合计812.76万元；2018年至2023年一季度期间，每年期末的现金及现金等价物净增加额分别为4.35万元、60.86万元、560.65万元、758.59万元、83.28万元、-26.48万元，合计1441.25万元。公司在注册资本未实缴完毕期间正常开展经营活动，业务规模持续增长，以上营运资金能够满足经营活动需要，与业务规模匹配。

根据《企业会计准则》的规定，公司接受投资者投入的货币出资时，根据收到的资金，计入“股本”及“资本公积—股本溢价”科目。

公司收到银行贷款当期，根据《企业会计准则》的规定，计入“短期借款”科目。根据收付实现制，在准确的会计期间记录经营活动产生的现金流。

（三）公司资金的独立性、是否严重依赖外部资金支持

公司实缴资本均为股东自有资金，其中历史股权代持中隐名股东的出资为其自有资金；前述用于实缴公司注册资本的资金合法合规。公司报告期内资金独立，除股东实缴注册资本外，不存在与股东的其他资金往来，亦不存在与其他关联方的非经营性资金往来及相互占用的情况。截至本反馈回复出具之日，公司已建立了独立的财务核算体系，能够独立做出财务决策，聘用了专门的财务人员；报告期内公司现金流情况良好，银行信贷正常，公司的营运资金比较充足，不存在严重依赖外部资金支持的情形。

综上，公司注册资本未实缴完毕期间的营运资金来源主要为股东实缴出资、银行贷款及自身经营产生的收入，公司在注册资本未实缴完毕期间正常开展经营活动，业务规模能够与营运资金较好匹配，前述情况的财务处理规范；公司实缴出资为股东自有资金，合法合规；公司资金能够保持独立，不存在严重依赖外部资金支持的情况。

四、核查程序

1、对代持人及被代持人进行访谈，取得代持协议、代持还原相关股东大会资料、司法确认相关材料及股东的承诺函等资料，了解代持形成及解除的具体情况，核实公司是否存在其他未解除的代持，是否存在潜在股权纠纷。

2、取得北京山太的书面说明、访谈山太股份董事长，了解北京山太发起设立公司及出让公司股权的原因，同时结合北京山太业务情况，核查与公司是否存在同业竞争。

3、取得北京山太的工商档案、董事长、总经理调查表、访谈山太股份董事长、总经理，了解董事长、总经理离任北京山太董事、总经理职务的原因。

4、取得股东出资凭证及承诺函、查阅公司《出资复核报告》、公司设立以来历年的财务报表或审计报告，访谈公司财务负责人，了解公司注册资本实缴情况和公司历年经营状况，核查公司对实收资本、银行贷款的账务处理是否正确。

5、查阅公司的银行征信报告、与银行签署的贷款合同、公司报告期内的银行流水明细，了解公司向银行贷款情况。访谈公司财务负责人了解公司业务规模与营运资金匹配，以及营运资金来源等情况。

五、核查结论

针对上述事项，主办券商及律师认为：

1、为确保公司股权清晰，林忠松及张小欢按照司法确认的程序，向山东省日照市东港区后村镇人民调解委员会申请确认代持股权还原，并就上述出具的《人民调解协议书》向山东省日照市东港区人民法院申请司法确认代持还原。林忠松及张小欢代持事项的代持形成及解除已取得代持人与被代持人双方的确认，公司不存在其他未解除的代持，不存在潜在股权纠纷。

2、北京山太发起设立公司及后续出让公司股权均具有必要性及商业合理性；郭鸿生、林忠松离任北京山太董监高人员主要基于北京山太董事会设置及人员履职所需必要时间精力等考虑；公司与北京山太不存在同业竞争。

3、公司注册资本未实缴完毕期间的营运资金来源主要为股东实缴出资、银行贷款及自身经营产生的收入，公司在注册资本未实缴完毕期间正常开展经营活动，业务规模能够与营运资金较好匹配，前述情况的财务处理规范；公司实缴出资为股东自有资金，合法合规；公司资金能够保持独立，未严重依赖外部资金支持。

问题二、关于公司业务

公司主要为运输航空和公务机等支线、窄体干线飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务；子公司鸿鹏蓝天的主营业务为民用航空器及部件的维修、改装、检测等。公司披露，国内 CCAR-145 部维修单位 491 家，其中具备机体维修能力有 297 家，具备动力装置维修能力的 70 家，具备螺旋桨维修能力 13 家，具备部件维修能力的有 223 家，具备特种作业能力的 138 家。除主要维修工作、最终测试及放行工作外，公司对于个别专业性较强的工作环节或子部件修理工作有时通过外协方式进行，主要内容包括送检送修、检查修理、试机、检查修

理等。

(1) 关于业务内容及资质。请公司：①重新梳理并补充披露公司服务的飞机类型，同时结合相应专业术语释义说明运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机等的区别。②补充披露公司属于 CCAR-145 部维修单位，是否具备机体、动力装置、螺旋桨、部件及特种作业方面的维修能力，公司在行业内的核心竞争力情况。③公司及子公司业务人员取得民用航空器维修人员执照及其他专业资质情况，相应资质是否齐备。

(2) 关于外协。请公司说明：①外协厂商为公司提供的外协产品或服务与公司自行完成部分的区别，外协的必要性与合理性，外协在公司整个业务中所处环节和所占地位，外协是否涉及公司核心业务，公司对外协厂商是否存在依赖；②外协厂商是否具备相应资质。

(3) 关于招投标。请公司说明：①报告期内通过招投标获得的主要订单情况、订单金额及占当期销售收入比重、标的来源及招投标模式、招投标流程及具体实施情况、合法规范情况、未按规定实施招投标（如有）可能引发的风险及规范措施、是否构成重大违法违规；②公司防范商业贿赂的内部制度建立及执行情况。

(4) 关于子公司。请公司说明子公司是否存在建设项目，建设项目环评批复及环保验收情况，以及排污登记办理情况，是否存在违法违规情形。

请主办券商及律师核查上述事项并发表明确意见。

回复：

一、关于业务内容及资质。请公司：①重新梳理并补充披露公司服务的飞机类型，同时结合相应专业术语释义说明运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机等的区别。②补充披露公司属于 CCAR-145 部维修单位，是否具备机体、动力装置、螺旋桨、部件及特种作业方面的维修能力，公司在行业内的核心竞争力情况。③公司及子公司业务人员取得民用航空器维修人员执照及其他专业资质情况，相应资质是否齐备。

(一) 重新梳理并补充披露公司服务的飞机类型，同时结合相应专业术语释义说明运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机等的区别

1、重新梳理并补充披露公司服务的飞机类型

公司主要为支线、窄体干线运输航空飞机和公务机等通航飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务。公司已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“(二) 主要产品或服务”中补充披露公司服务的飞机类型，披露内容如下：

从服务能力来看，公司可以为“空客 A320”系列、“巴航 ERJ190”系列、湾流 GIV-X(G450)、GV-SP(G550)以及庞巴迪 CL-600-2B19(CL850)等多种机型提供上述服务，公司服务的飞机类型具体如下：

	飞机类型	细分机型
运输航空	支线飞机	巴航 ERJ190
	窄体干线飞机	空客 A320
通航飞机	公务机	湾流 G550、G450
		庞巴迪 CL600(CL850)
	直升机	AS350

2、同时结合相应专业术语释义说明运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机等的区别

公司已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“八、所处(细分)行业基本情况及公司竞争状况”之“(一) 公司所处(细分)行业的基本情况”之“4、(细分)行业发展概况和趋势”中补充披露公司服务的飞机类型，披露内容如下：

民用航空是指与人民生活息息相关的各种航空活动，它是一个庞大的行业，通常分为运输航空和通用航空两类。

运输航空，又称“商业航空”或“公共航空运输”，俗称为“民航”，是指以航空器进行经营性的客货运输的航空活动，与铁路、公路、水路和管道运输共同组成国家交通运输系统，又可以分为干线航空和支线航空两个运输部分。通用航空，简称为“通航”，是指使用民用航空器从事公共性航空运输以外的民用航空活动，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、公务飞行、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动。

根据客座数、航程和执飞航线的不同，现代民航运输机可分为支线客机和干线客机两大类。干线客机根据机身客舱的宽度和舱内人员通道的数量，又可以分为宽体（双通道）干线客机和窄体（单通道）干线客机两类。公务机属于通航领域，主要用于行政、商务及个人和团体等出行活动，载客量较少，大多是定制的行程，舒适度最高。支线飞机和干线飞机用于固定航线商业运营，干线是主要城市之间的航线，支线是除干线以外的航线。两者相比较是支线飞机一般航程短、座位数或载重量较少等。

运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机的释义具体如下：

运输航空飞机：是指从事民用运输航空，隶属于航空公司并执飞商业航班的飞机，运输航空飞机一般是相较于通用航空飞机而言。

公务机：公务机通常指 9 吨以下，可乘 4-10 人的小型喷气式或涡桨式飞机。是在行政事务和商务活动中用作交通工具的飞机，亦称行政机或商务飞机。按照国际公务航空委员会的定义，公务机指装有两台或两台以上涡轮发动机，由专业飞行员驾驶，从事不定期飞行的飞机。典型的机型如湾流 G550/G650、庞巴迪 CL600 等。

支线飞机：支线飞机一般用于大城市与中小城市或中小城市之间的中短途客运/货运航线，客座数在 100 座以下，按照 25 部、121 部等规章开展适航与运营。通常分为小型支线飞机（30 座级）、中型支线飞机（50 座）和大型支线飞机（70 座级、90 座级）。典型的机型如巴航 ERJ190、中国商飞 ARJ21 等。

窄体干线飞机：又称“单走道客机”，客舱只有一条中央过道（宽体客机为两条），单排6座或5座布局，少数飞机为单排4座（经济舱）；窄机身设计（相对于宽体飞机的宽机身），最大宽度约4.0m左右；座位数（标准两级客舱布局）约100座~200座，少数机型达到200座~250座；（满客）航程约4500km~7000km。典型的机型如空客A320、波音B737NG和中国商飞C919等。

（二）补充披露公司属于CCAR-145部维修单位，是否具备机体、动力装置、螺旋桨、部件及特种作业方面的维修能力，公司在行业内的核心竞争力情况。

公司已在《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”之“1、飞机维修及改装”之“1）中国民用航空局维修许可（CAAC）范围和级别”中补充披露公司及子公司获得民航局维修许可（CAAC）的机体及特种作业方面的维修能力，披露内容如下：

1、中国民用航空局维修许可（CAAC）范围和级别

公司已获得中国民用航空局核发的《维修许可证》，可从事在中国注册登记的民用航空器的维修业务。根据该《维修许可证》及民航山东监管局批准的《维修管理手册》，公司被许可提供服务的**维修项目类别、工作类别，及机型范围和级别**如下：

维修项目类别	维修工作类别	机型及定检维修级别
航空器	定期检修	ERJ190 系列:限 40000FH/30000FC/3000 APU·H/180M(含)以下 A320 系列:限 45000FH/26500FC/120MO(含)以下 CL-600-2B19 系列: CL850, 限 4000FH/4000FC/5000APU·H/96MO(含)以下 GIV 系列: GIV-X (450), 限 5000FH/4000FC/3000APU·H/144MO(含)以下 GV 系列: GV-SP (G550), 限 4000FH/2500FC/1500APU·H/120MO(含)以下 (以上定期检修能力含可结合完成的修理、改装)
其他	发动机更换	ERJ190 系列机型 CF34、A320 系列机型 CFM56-5
	起落架更换	ERJ190 系列、A320 系列

	无损检测	涡流检测、渗透检测-
	整机喷涂	-

子公司鸿鹏蓝天已获得中国民用航空局核发的《维修许可证》，可从事在中国注册登记的民用直升机的维修业务。根据该《维修许可证》，子公司鸿鹏蓝天被许可提供服务的维修项目类别、工作类别，及机型范围和级别如下：

维修项目类别	维修工作类别	机型及定检维修级别
航空器	定期检修	AS350 系列：AS350B3，限 5400FH/72MO（含）以下定期检修 （以上定期检修能力含可结合完成的修理、改装）
其他	发动机更换	AS350B3 系列

公司已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”之“1、飞机维修及改装”之“5）其他维修能力”中补充披露机体、动力装置、螺旋桨、部件及特种作业方面的其他维修能力，披露内容如下：

5) 其他维修能力

此外，根据民航山东监管局批准的《维修管理手册》，公司具备的其他维修能力如下：

维修项目类别	维修工作类别	机型或维修级别
机体维修项目	-修理（包括结构修理） a.修理工艺在飞机制造厂家技术手册规定修理范围内的，按照手册要求进行修理； b.修理工艺超出了飞机制造厂家技术手册规定修理范围的，通过航空营运人报局方批准修理方案。	定期检修能力所涉及机型
	-改装 改装，指根据相应技术文件的要求对民用航空器或者其部件实施的各类设计更改。	定期检修能力所涉及机型
其他项目	孔探	-

	称重	ERJ190 (CF34) 、 GV-SP(G550) 、 CL-600-2B19 B737-300/400/500、 B737-600/700/800/900、 A318 系列/319 系列/320 系 列/321 系列、CL600-2B16 (CL604&CL605)、GIV-X BD-700Series、 EMB-135BJ/EMB-145、 FALCON7X
发动机维修项目	-	-
螺旋桨维修项目	-	-
部件维修项目	-	-

注：根据《国内维修单位的申请和批准》（民航规〔2022〕28号）的规定，“如维修单位的特种作业（无损检测、孔探等）工作仅为支持其具体机体、发动机、螺旋桨或者部件维修工作的环节，不计划单独承接维修工作，无需申请单独项目。”

公司已在《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”中补充披露公司在行业内的核心竞争力情况，披露内容如下：

从业务内容来看，航空维修行业的企业主要从事飞机机体维修、发动机维修和机载设备维修。公司主要从事航空器机体维修工作，具有从事机体维修、发动机更换、无损检测、孔探、整机喷漆等多种维修能力，具备中国民航局维修许可（CAAC）、百慕大维修批准证书（BCAA）、开曼群岛维修批准证书（CAACI）、中港澳联合维修管理认可单位等多种资质，是国内为数不多的 MRO 轻资产企业。公司获取的许可范围同时包含国内主力机型空客 A320、巴航 ERJ190 以及湾流、庞巴迪公务机等多种机型，维修机型及级别在机体维修领域具备较强竞争优势。公司深耕于空客 A320、巴航 ERJ190 和湾流等公务机的定检维修工作，采用飞行器维修工装设备、千斤顶载荷测试装置等专利技术，维修效率高、质量高，与多家客户达成良好的合作关系，形成了公司的核心竞争力。特别是 ERJ190 系列，当前中国市场上，巴航 ERJ190 机型 80 余架左右，集中在天津航空、北部湾航空、河北航空、多彩贵州等航司，公司历年 ERJ190

的维修业务占据国内市场的主要份额。公司不断精进技艺，开发新的服务机型及维修能力，正在筹备取得波音 737-800 系列的维修许可。

(三) 公司及子公司业务人员取得民用航空器维修人员执照及其他专业资质情况，相应资质是否齐备

1、公司及子公司业务人员取得民用航空器维修人员执照及其他专业资质情况

截至本反馈回复出具之日，公司有 55 人、子公司有 9 人取得中国民用航空局颁发的《航空器维修人员执照》（以下简称“执照”）。《公开转让说明书》之前披露公司取得执照人员数量为 45，数量差异系公司新增取得执照 12 人，离职执照人员 2 人所致。关于其他专业资质，公司已有 2 人取得无损检测证书，6 人取得孔探培训证书。公司及子公司人员持有执照情况及其他专业资质证书情况具体如下：

(1) 公司持有执照人员情况：

序号	姓名	发照日期	所属部门
1	林忠松	2006/12/29	总经办（责任经理）
2	李欣	2009/2/17	质量安全部（质量经理）
3	尹晓芳	2013/9/22	质量安全部
4	徐延顺	2014/7/31	质量安全部
5	赵传友	2013/12/18	供应部
6	宓宝启	2012/12/10	技术工程部
7	刘畅	2020/1/3	技术工程部
8	陈帅	2016/3/19	生产部
9	林继祖	2014/5/13	生产部
10	咸会克	2013/4/24	质量安全部
11	黄平	2013/7/11	生产部
12	田艳方	2019/4/25	生产部
13	刘建文	2007/11/9	生产部

14	宁晨光	2018/11/27	生产部（生产经理）
15	刘国海	2014/7/31	生产部
16	董玉波	2019/1/2	生产部
17	高光耀	2019/4/16	生产部
18	高鹏	2020/9/11	生产部
19	张国良	2017/7/8	生产部
20	田保乐	2017/4/21	生产部
21	魏孝乐	2018/1/11	生产部
22	李传宝	2015/7/13	生产部
23	朱海川	2018/4/24	生产部
24	孙金雨	2014/10/22	生产部
25	田凯文	2019/1/25	生产部
26	李海涛	2014/12/11	生产部
27	陈鑫	2020/9/21	生产部
28	宋绣城	2021/7/23	生产部
29	黄凯亮	2020/7/29	生产部
30	宋庆伟	2022/1/7	生产部
31	严文强	2022/4/18	生产部
32	杜名东	2022/4/26	生产部
33	陈琪	2022/7/8	生产部
34	李超	2022/7/8	生产部
35	汝凯	2022/8/9	生产部
36	王庆斌	2023/4/6	生产部
37	逢格胜	2023/4/11	质量安全部
38	张聪	2023/4/11	生产部
39	刘洋	2023/4/18	生产部
40	张文超	2023/4/21	生产部
41	王金生	2023/4/24	质量安全部
42	付仕辉	2023/4/26	生产部

43	李庆旭	2023/4/26	生产部
44	黄天越	2023/6/15	总经办
45	房晓彬	2016/10/8	技术工程部
46	高俊	2023/4/26	生产部
47	张传峰	2023/7/31	生产部
48	窦伟铭	2023/8/23	生产部
49	阚宝平	2023/2/2	生产部
50	毛德智	2023/8/2	生产部
51	杨凯涛	2023/9/14	生产部
52	孙自庆	2023/9/26	生产部
53	秦臻	2023/07/18	生产部
54	王晓文	2023/08/25	生产部
55	王钰涵	2023/07/24	生产部

(2) 子公司持有执照人员情况:

序号	姓名	发照日期	所属部门
1	洪方	2013/4/24	质量安全部
2	魏树富	2011/12/23	质量安全部
3	郭德尚	2013/5/13	生产技术部
4	李超	2014/10/11	生产技术部
5	谭建	2013/4/17	生产技术部
6	杨家贺	2022/12/26	质量安全部
7	管毓波	2023/7/31	生产技术部
8	李展鹏	2023/8/10	生产技术部
9	吴瑜迪	2018/9/29	生产技术部

(3) 公司及子公司业务人员获取的其他专业资质情况:

序号	姓名	资质类别	专业资质名称	获取日期	签发单位
----	----	------	--------	------	------

1	李福星	无损检测	证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-涡流检测(ET)	2023/5/11	国航股份机务培训中心
			证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-渗透检测(PT)	2023/8/9	国航股份机务培训中心
		孔探	培训证书 -A319/A320/A321(V2500)发动机孔探培训	2022/01/24	东方航空技术有限公司
2	王庆斌	无损检测	证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-渗透检测(PT)	2020/12/15	国航股份机务培训中心
			证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-涡流检测(ET)	2020/12/15	国航股份机务培训中心
			证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-超声检测(UT)	2021/7/15	国航股份机务培训中心
			证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-磁粉检测(MT)	2021/12/30	国航股份机务培训中心
			证书(无损检测人员培训及资格鉴定考试)-红外检测(IRT)	2023/5/6	国航股份机务培训中心
		孔探	结业证书-CF34-10E发动机孔探培训	-	广州飞机维修工程有限公司
			培训证书-A320(CFM56-5B)发动机孔探培训	2021/3/22	东方航空技术有限公司
			培训证书-A320系列(LEAP-1A)发动机孔探培训	2021/07/24	东方航空技术有限公司
			培训证书 -A319/A320/A321(V2500)发动机孔探培训	2022/01/24	东方航空技术有限公司
			培训证书-A320(CFM56-5B)发动机孔探培训	2021/3/22	东方航空技术有限公司
4	田艳方	孔探	结业证书-CF34-10E发动机孔探培训	-	广州飞机维修工程有限公司
5	刘建文	孔探	培训证书-A320系列(LEAP-1A)发动机孔探培训	2021/07/24	东方航空技术有限公司
6	高光耀	孔探	培训证书 -A319/A320/A321(V2500)发动机孔探培训	2022/01/24	东方航空技术有限公司

2、相应资质是否齐备

根据《民用航空器维修单位合格审定规定》(交通运输部令 2022 年第 8 号)第 145.21 条,对维修企业业务人员资质等要求规定如下:

人员类型	任职资格	是否需要取得维修人员执照	是否需要其他特殊资质	是否存在人数限制
(d)应当使用符合以下条件的人员作为直接从事民用航空器或者民用航空器部件维修的人员	<p>(1) 经过有关民航法规、国家标准或者行业标准、专业知识、基本技能、工作程序和维修人为因素知识的培训；</p> <p>(2) 独立从事维修工作的维修人员应当获得本单位的具体工作项目授权；</p> <p>(3) 对于从事无损探伤等工作的人员，应当具备相应的资质水平。</p>	否	对于从事无损探伤等工作的人员，应当具备相应的资质水平。	否
(e)应当使用满足下列要求的人员作为维修放行人员	<p>(1) 除本规则第 145.15 条 (c) 款的情况外，维修放行人员应当是本单位雇用的人员。</p> <p>(2) 国内维修单位的维修放行人员应当持有民航局颁发的民用航空器维修人员执照，并且其维修技术英语等级与维修中使用的技术文件相匹配。对于复杂航空器维修放行的人员还应当具有与其航空器型号对应的有效机型签署。</p> <p>(3) 维修放行人员应当具有所从事放行工作对应民用航空器或者其部件丰富的维修经验，其中航空器维修放行人员应当至少具有两年相关维修经历。</p> <p>(4) 国外维修单位的维修放行人员应当符合本国或者本地区民航当局规定的资格要求，并且维修放行人员应当持有本国或者本地区民航当局颁发的符合国际民航组织标准和措施规定的航空器维修人员执照，具有英语的听、说、读、写能力。</p> <p>(5) 获得本单位对具体维修放行项目的授权。</p>	是	否	否
(f)应当使用满足下列要求的从事与民用航空器或者其部	<p>(1) 经过有关民航法规、国家标准或者行业标准、专业知识、工作程序和维修人为因素知识的培训；</p> <p>(2) 国内维修单位从事与民用航空</p>	管理人员需持有执照	否	(a)维修单位应当至少任命责任经理、

件维修工作有关的管理和支援人员	器或者其部件维修工作直接有关的质量、工程和生产控制管理的人员应当持有民航局颁发的民用航空器维修人员执照，并且其维修技术英语等级与维修中使用的技术文件相匹配；国外维修单位的相应人员应当符合本国或者本地区民航当局规定的资格要求。			质量经理和生产经理各一名
-----------------	--	--	--	--------------

根据《民用航空器维修人员执照管理规则》（交通运输部令 第 10 号）“第 66.5 条 航空器维修人员执照的权限”的规定，“取得航空器维修人员执照后，可以维修放行除复杂航空器之外的其他航空器。”

根据《无损检测工作管理规范》（民航规〔2020〕20 号）、《民用航空无损检测人员资格鉴定与认证》（T/CAMAC 0001—2020）、《发动机孔探培训机构及孔探人员资格鉴定与认证》（T/CAMAC 0008—2023）等相关文件的规定，公司人员获取的无损检测、孔探资质有效。

根据中国民航华东地区管理局出具的证明，自 2021 年 1 月 1 日至 2023 年 5 月 16 日，公司在华东地区内没有发现因违反民用航空管理方面法律法规而受到行政处罚的情况。根据国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、信用中国等相关网站公开信息，公司及子公司不存在因相应资质不齐全而受到行政处罚的情况。

综上，公司直接从事民用航空器维修的业务人员并非必须具备执照，具备执照人员可以从事“维修放行除复杂航空器之外的其他航空器”工作。除从事无损探伤等工作、维修放行、相关管理人员外，公司其他业务人员无需取得特殊资质。相关管理人员有人数限制，需责任经理、质量经理和生产经理各一名，公司符合相关要求，且责任经理、质量经理和生产经理均具备执照。其他需要执照及其他特殊资质人员无数量限制。公司及子公司业务人员相应资质齐备。

二、关于外协。请公司说明：①外协厂商为公司提供的外协产品或服务与公司自行完成部分的区别，外协的必要性与合理性，外协在公司整个业务中所处环节和所占地位，外协是否涉及公司核心业务，公司对外协厂商是否存在依

赖；②外协厂商是否具备相应资质。

（一）外协厂商为公司提供的外协产品或服务与公司自行完成部分的区别，外协的必要性与合理性，外协在公司整个业务中所处环节和所占地位，外协是否涉及公司核心业务，公司对外协厂商是否存在依赖

1、外协厂商为公司提供的外协产品或服务与公司自行完成部分的区别

报告期内，外协厂商对公司提供的外协产品或服务主要如下：（1）在维修过程中，对于某些维修环节和部件，公司不具备检测、维修资质（如液压油油品检测），公司将其送到具备资质的第三方机构检测、维修；（2）除主要维修工作、最终测试及放行工作外，个别专业性较强的工作环节或子部件修理工作，在经过局方批准的情况下，临时委托其他有资质公司完成。对于主要维修工作、最终测试及放行工作，以及其他维修许可范围内，较为常见、稳定的维修、喷涂工作，公司自行完成。

2、外协的必要性与合理性

根据《民用航空器维修单位合格审定规定》（交通运输部令 2022 年第 8 号）第 145.14 条的规定，“除主要维修工作、最终测试及放行工作外，维修单位可以对维修许可证限定范围内维修工作中个别专业性较强的工作环节或者子部件修理等部分维修工作选择符合局方要求的外委维修单位进行维修。”外协可以帮助公司节省个别环节专业人员培训、检测设备及耗材采购成本，提高工作效率，缓解人工压力，具备必要性和合理性。

3、外协在公司整个业务中所处环节和所占地位，外协是否涉及公司核心业务，公司对外协厂商是否存在依赖

报告期内，公司外协交易金额分别为 379.81 万元、40.12 万、83.37 万元，占营业总成本的比例分别为 7.73%，3.13%、1.58%，金额相对较小，占比相对较低。2021 年外协交易金额相对较大的原因是江西瑞鑫盛凯科技有限公司异地喷涂工作金额相对较大，具体情况可见问题四/“五、根据申请材料，公司存在异地维修费，说明异地维修费发生的原因及合理性，公司对该项目进度、质量、验收

进行管控的情况，相关成本费用的归集是否准确、恰当”。公司具备开展维修业务的核心技术能力，外协只涉及到某些检测、维修部件或个别工作环节，不涉及公司核心业务，在整个生产环节中，外协处于次要、辅助的地位。委托第三方机构提供检测、维修、劳务等外协服务较为常见，市场上有较多企业协助民航维修企业提供相关服务，具有可替代性，因此公司对外协厂商不存在依赖。

（二）外协厂商是否具备相应资质

报告期内，公司外协厂商资质情况具体如下：

序号	外协（或外包）厂商名称	外协（或外包）具体内容	相关资质
1	北京丰荣航空科技股份有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
2	陕西省石油产品质量监督检验二站有限公司	送检送修	CNAS 证书
3	北京科荣达航空科技股份有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
4	广州畅元航空科技有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
5	山东翔宇航空技术服务有限责任公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
6	广州航新电子有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
7	北京华瑞飞机部件维修服务有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
8	武汉航达航空科技发展有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
9	中国民航科学技术研究院	送检送修	-
10	重庆科荣达航空科技有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
11	深圳汉莎技术有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证
12	山东太古	检查修理	CCAR145 维修许可证
13	天成商务	试机	CCAR145 维修许可证
14	北京山太	检查修理	CCAR145 维修许可证
15	江西瑞鑫盛凯科技有限公司	飞机喷涂	-
16	厦门臻探航空科技有限公司	送检送修	CCAR145 维修许可证

注：广州畅元航空科技有限公司原名为“广州捷荣航空技术有限公司”，于 2022 年 10 月更名为现名。

除中国民航科学技术研究院和江西瑞鑫盛凯科技有限公司外，其他外协厂商

已取得相关资质，外协工作内容均在资质许可的范围内。中国民航科学技术研究院是民航局授权的专职机构，外协工作内容为 FDR 数据译码，在民航维修中，FDR 数据译码工作是指将 FDR 记录器中的数据还原到可读状态的过程，从而对飞机操纵、飞机性能进行监控，无硬性资质要求。中国民航技术科学研究院是民航局直属机构，具备相关译码实验室和技术，无需取得相关资质；江西瑞鑫盛凯科技有限公司外协工作内容为异地喷涂，技术方案及项目经理均为公司提供，并在整个施工过程中负责指导及质量验收。江西瑞鑫盛凯科技有限公司针对“应急管理部森林消防局飞机涂装项目”为公司提供大庆航空支队十架直升机涂装所需要的施工人员、设备、油漆及耗材等相关服务，森林消防局飞机为非民航业务，无需取得相关资质。

通过国家企业信用信息公示系统、信用中国等网站的公开信息查询，上述外协厂商不存在因资质不齐全而受到行政处罚的情况。

综上，外协厂商具备相应资质。

三、关于招投标。请公司说明：①报告期内通过招投标获得的主要订单情况、订单金额及占当期销售收入比重、标的来源及招投标模式、招投标流程及具体实施情况、合法规范情况、未按规定实施招投标（如有）可能引发的风险及规范措施、是否构成重大违法违规；②公司防范商业贿赂的内部制度建立及执行情况。

（一）报告期内通过招投标获得的主要订单情况、订单金额及占当期销售收入比重、标的来源及招投标模式、招投标流程及具体实施情况、合法规范情况、未按规定实施招投标（如有）可能引发的风险及规范措施、是否构成重大违法违规

1、报告期内通过招投标获得的主要订单情况、订单金额及占当期销售收入比重、标的来源及招投标模式、招投标流程及具体实施情况

公司通过招投标取得的，单个订单金额（含税）在 150 万元以上，并在报告期内确认收入的主要订单情况如下：

单位：元

序号	飞机项目号	客户名称	业务类型	合同签署日期	订单获取方式	合同金额
1	M0105	广西北部湾航空有限责任公司	定检	2021年2月22日	邀请投标	1,900,000.00
2	M0118	广西北部湾航空有限责任公司	定检	2021年3月25日	邀请投标	1,950,000.00
3	M0148	广西北部湾航空有限责任公司	定检	2021年8月5日	邀请投标	1,516,585.00
4	M0157	广西北部湾航空有限责任公司	定检	2021年9月27日	邀请投标	1,701,874.20
5	M0141	天津航空有限责任公司	定检	2021年6月24日	邀请投标	2,620,000.00
6	M0143	天津航空有限责任公司	定检	2021年8月18日	邀请投标	1,690,000.00
7	昆明异地喷漆	应急管理部森林消防局昆明航空救援支队	喷漆	2020年12月25日	公开招标	2,220,000.00
8	大庆异地喷漆	应急管理部森林消防局大庆航空救援支队	喷漆	2020年12月25日	公开招标	3,700,000.00
9	M0162	河北航空有限公司	定检	2020年9月25日	邀请投标	2,100,000.00
10	M0220	广西北部湾航空有限责任公司	定检	2022年2月21日	邀请投标	1,780,000.00
11	M0225	天津航空有限责任公司	定检	2022年4月22日	邀请投标	1,620,000.00
12	M0191	天津航空有限责任公司	定检	2022年2月15日	邀请投标	2,450,000.00
13	M0192	天津航空有限责任公司	定检	2022年2月15日	邀请投标	2,280,000.00
14	M0206	天津航空有限责任公司	定检	2022年4月22日	邀请投标	1,910,000.00
15	M0216	天津航空有限责任公司	定检	2022年4月22日	邀请投标	1,780,000.00
16	M0204	春秋航空股份有限公司	定检	2022年2月17日	邀请投标	2,200,000.00
17	M0213	春秋航空股份有限公司	定检	2022年2月17日	邀请投标	2,180,000.00
18	M0219	春秋航空股份有限公司	定检	2022年5月27日	邀请投标	2,200,000.00

19	M0247	天津航空有限责任公司	定检	2022年8月 28日	邀请投标	1,990,000.00
----	-------	------------	----	----------------	------	--------------

报告期内公司通过招投标方式获得的订单金额及占当期销售收入比重以及招投标模式具体如下：

单位：元

日期	招投标方式获得的 订单金额	招投标模式	营业收入	占当期营业 收入比重
2023年1-3月	208,680.59	公开招标	14,320,388.29	38.73%
	5,337,130.25	邀请投标		
2022年	762,046.77	公开招标	71,589,510.09	57.98%
	40,747,376.76	邀请投标		
2021年	6,558,255.49	公开招标	67,226,491.21	40.36%
	20,573,711.36	邀请投标		

公司标的主要来源于全国各大航司的招标采购平台，以及国家主要招标服务平台，标的来源网址具体如下：

序号	搜索地址
1	中国政府采购网 http://www.ccgp.gov.cn/
2	航空工业电子采购平台 电子招投标专区 https://ebid.eavic.com/cms/index.htm
3	深航采招网 https://www.shenzhenair.com/szair_B2C/getProcurementTender.action
4	东航集团集采实施平台 https://caigou.ceair.com/portal/index
5	中国南方航空采购招标网 https://csbidding.csair.cn/cms/index.htm
6	国航采购平台 http://www.airchina.com.cn/cn/contact_us/cgpt/cgxmgg/index.shtml
7	青岛航空采购平台 https://www.qdairlines.com/articles?cur=75&par=25

8	厦门航空采购平台 https://www.xiamenair.com/brandnew_CN/about/purchase-notice.html
9	西藏航空采购平台 https://www.tibetairlines.com.cn/stdair/airline/tv/static_term/BiddingInformation?sign
10	四川航空采购平台 http://bid.sichuanair.com/tender/front/project/bidding
11	苏南瑞丽航空公众号
12	国网采购平台（选择国网电力空间技术有限公司） https://ecp.sgcc.com.cn/ecp2.0/portal/#/list/list-spe/2018032600289606_1_201803270
13	中国直升机招标网 https://www.dlzb.com/zcdl/
14	中国招标投标公共服务平台 http://www.cebpubservice.com
15	机电产品招标投标电子交易平台 https://www.chinabidding.com/

公司招投标流程及具体实施情况如下：对于公开招标，公司通过上述招投标平台搜集、获取招标信息，根据客户方的要求组织购买标书，编制标书，向招标单位进行投标，按照质优价廉的标准，公司中标后，与客户方签订合同。对于邀请招标项目，公司在收到邀请投标文件后，经过分析与筛选，决定是否参与投标，如参与投标，将根据客户要求内容进行评估，并按照客户的格式制作投标文件，完成报价单反馈客户，中标后，与客户方签订合同。公司通过招投标获取的业务均真实合法地履行了相应的招投标程序。

2、合法规范情况、未按规定实施招投标（如有）可能引发的风险及规范措施、是否构成重大违法违规

《中华人民共和国招标投标法》第三条规定，“在中华人民共和国境内进行下列工程建设项目包括项目的勘察、设计、施工、监理以及与工程建设有关的重要设备、材料等的采购，必须进行招标：（一）大型基础设施、公用事业等关系社会公共利益、公众安全的项目；（二）全部或者部分使用国有资金投资或者国家融资的项目；（三）使用国际组织或者外国政府贷款、援助资金的项目。”公司从事的飞机机体维修、改装、喷涂等业务不属于上述规定的工程建设项目，并

非必须进行招投标。

除通过招投标形式获取订单的业务外，公司其他业务通过询价方式获取订单。对于已有合作历史的部分客户在首次项目结束之后，认可公司良好的维修能力，与公司建立了良好的信任关系，再次需公司提供同款系列机型的维修、定检服务时，基于历史合作经验，仅针对价格、付款方式等商业条款进行磋商谈判，不再重新履行招投标程序。例如天成商务通过询价方式委托公司开展业务。该等情况符合行业惯例，不存在潜在风险。

在公司通过招投标获取业务的过程中，公司严格按照《民法典》、《招标投标法》等法律法规及其内部制定的《招标询价管理办法》等管理制度履行项目招投标程序，签署的合同合法合规。报告期内，公司均为真实投标，不存在应公开招标而未公开招标的情形，不存在应履行招投标程序而未履行的情形，不存在通过商业贿赂或其他不正当手段取得合作机会的情形，不存在与客户以私下利益交换等方法进行交易的情况或利益输送的行为，不存在串标、围标、未投标先施工、商业贿赂等违反招投标法规定的情形，不存在重大违法违规行为。

（二）公司防范商业贿赂的内部制度建设及执行情况

报告期内，公司建立了防范商业贿赂的内部管理制度体系，包括《招标询价管理办法》、《财务管理制度》、《行政管理手册》等，并在《公司章程》中制定了禁止收受贿赂的条款，有效保障了公司业务的合法合规性，相关内容及执行情况如下：

制度名称	相关内容	执行情况
《招标询价管理办法》	第五章 廉洁自律部分，明确规定了“严格执行公司廉洁自律的规定和要求。参与招标工作的人员，必须严格遵守招标采购纪律。” 第二十三条明确禁止相关商业贿赂行为，具体如下：“有违反以下行为者，由公司给予行政和经济处罚直至追究法律责任：（一）泄露标底；（二）招标过程采取走过场，明招暗送；（三）开标前私自拆标，泄露投标人报价；（四）招投标期间，私下与投标者接触，收受礼物、请吃、娱乐和游玩	有效执行。公司销售、采购等重点部门员工严格遵守公司廉洁自律的各项管理规定和要求。

	等；(五)与投标者相互串通，阻挠、排挤其他投标者公平竞争；(六)以各种理由化整为零，逃避上述条款约束；(七)其他违反公司招投标规定的行为。”	
《财务管理制度》	第七章 货币资金日常管理制度，对公司现金使用范围、现金管理规定和银行存款管理作出明确规定； 第八章 成本费用管理制度，对公司费用开支、预算等内容作出明确规定，提出“领导应带头遵守财经纪律，自觉接受财务监督。财务人员要严格执行费用开支标准和范围，加强财务审核工作，凡是报销手续不符、资料不全、原始发票有误，财务人员都要拒绝办理。” 第二十章 备用金及报销管理细则，对公司备用金、报销付款总则、业务招待费等费用类型以及审批权限作出明确规定。	有效执行。公司在资金使用和费用管理等方面制定相关制度并严格予以审批管理，采取有效措施来防范商业贿赂行为。
《行政管理手册》	13、业务接待管理办法，明确规定了公司业务招待活动审批流程、招待标准等内容；提出公司业务接待原则为“合理、规范、节俭、必需”，“响应国家号召和公司要求,严格管理,按程序、标准操作,节约开支,防止铺张浪费。”	有效执行。员工在工作中注重节约，保持清正廉洁的工作作风。
《公司章程》	第八十九条规定，董事“不得利用职权收受贿赂或者其他非法收入，不得侵占公司的财产”； 第一百三十七条规定，“监事应当遵守法律、行政法规和本章程的规定，对公司负有忠实义务和勤勉义务，不得利用职权收受贿赂或者其他非法收入，不得侵占公司的财产。”	有效执行。公司明确规定禁止董事、监事收受贿赂。

公司防范商业贿赂的内部管理制度体系执行情况良好，公司报告期内不存在因商业贿赂受到行政处罚或法院判决而缴纳罚款、罚金的记录，也不存在因商业贿赂行为而正在被立案调查或受到行政处罚或被提起诉讼的情况。

四、关于子公司。请公司说明子公司是否存在建设项目，建设项目环评批复及环保验收情况，以及排污登记办理情况，是否存在违法违规情形。

公司子公司鸿鹏蓝天位于山东省日照市东港区山字河机场(日照山太飞机工程股份有限公司1号机库附属楼1楼)，其直升机修理工作与山太股份共用机库，不存在建设项目，亦不存在违法违规情形。

五、核查程序

1、查阅公司合同台账、重大合同、订单情况及公司出具的声明，了解公司服务的飞机类型；网络检索运输航空飞机、公务机、支线飞机以及窄体干线飞机等释义；访谈公司技术总监，了解各飞机类型的区别。

2、查阅公司取得的资质证书、民航山东监管局批准的《维修管理手册》并在中国民航局官网检索公司的民用航空器维修单位维修许可证书，访谈公司质量安全部负责人，了解公司具备的维修能力；查阅《国内维修单位的申请和批准》，了解民航局对维修项目的相关规定。查阅第三方机构出具的研究报告及行业报告等资料，了解行业情况。访谈公司总经理，了解公司核心竞争力情况。

3、获取、查阅公司及子公司人员获取的民用航空器维修人员执照、及其他专业资质证书，查阅《民用航空器维修单位合格审定规定》和《民用航空器维修人员执照管理规则》等相关规定，查阅中国民航局出具的合规证明、检索国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、信用中国、中国民航华东地区管理局等网站，核实公司及子公司业务人员取得民用航空器维修人员执照及其他专业资质情况，相应资质是否齐备，是否存在因不具备资质被处罚的情况。

4、获取、查阅公司与外协厂商签订的订单、合同及公司出具的说明等资料，核查外协厂商为公司提供的外协产品或服务与公司自行完成部分的区别，外协的必要性与合理性，外协在公司整个业务中所处环节和所占地位，外协是否涉及公司核心业务，公司对外协厂商是否存在依赖；查阅外协厂商相关资质，访谈公司质量安全部负责人，了解外协厂商资质情况，并在中国民航局官网检索外协厂商的民用航空器维修单位维修许可证书；检索国家企业信用信息公示系统、信用中国等网站，核查公司外协厂商是否因资质情况受到过行政处罚。

5、访谈公司商务部负责人，了解公司报告期内通过招投标获得的主要订单情况、公司标的来源及招投标模式、招投标流程及具体实施情况。查阅公司合同台账、招投标相关重大合同、订单、收入成本表、招投标文件，了解公司通过招投标获取的订单金额及占当期销售收入比重；查询《民法典》、《招标投标法》等法律法规，访谈公司主要客户，核查公司招投标是否合法合规。

6、查阅公司《公司章程》、《招标询价管理办法》、《财务管理制度》、《行政管理手册》等制度，了解公司防范商业贿赂的内部管理制度体系。检索国家企业信用信息公示系统、中国市场监管行政处罚文书网、中国裁判文书网、中国执行信息公开网、信用中国等网站，核查公司是否存在因商业贿赂受到行政处罚或被提起诉讼等情况。

7、取得子公司关于在建项目的说明并访谈子公司鸿鹏蓝天总经理，了解子公司是否存在建设项目，建设项目环评批复及环保验收情况，以及排污登记办理情况，是否存在违法违规情形，网络检索国家企业信用信息公示系统、中国市场监管行政处罚文书网、信用中国等网站核实子公司是否存在行政处罚情况。

六、核查结论

针对上述事项，主办券商及律师认为：

1、公司已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”、《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“八、所处（细分）行业基本情况及公司竞争状况”之“（一）公司所处(细分)行业的基本情况”之“4、（细分)行业发展概况和趋势”中补充披露公司服务的飞机类型。

2、公司已在《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”之“1、飞机维修及改装”之“1）中国民用航空局维修许可（CAAC）范围和级别”中补充披露公司及子公司获得民航局维修许可（CAAC）的机体及特种作业方面的维修能力；已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”之“1、飞机维修及改装”之“5）其他维修能力”中补充披露机体、动力装置、螺旋桨、部件及特种作业方面的其他维修能力；已在《公开转让说明书》之“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（二）主要产品或服务”中补充披露公司在行业内的核心竞争力情况。

3、截至本反馈回复出具之日，公司有 55 人、子公司有 9 人取得民用航空维

修人员执照。此外，公司已有 2 人取得无损检测证书，6 人取得孔探培训证书。公司及子公司业务人员相应资质齐备。

4、除中国民航科学技术研究院和江西瑞鑫盛凯科技有限公司外，其他外协厂商均且已取得相关资质，外协工作内容均在资质许可的范围内。中国民航科学技术研究院为民航局办机构，外协工作内容为 FDR 数据译码；江西瑞鑫盛凯科技有限公司外协工作内容为异地喷涂，二者无需取得相关资质。通过国家企业信用信息公示系统、信用中国等网站的公开信息查询，上述外协厂商不存在因资质不齐全而受到行政处罚的情况。公司外协厂商具备相应资质。

5、公司严格履行项目招投标程序，签署的合同合法合规。报告期内，公司均为真实投标，合法规范，不存在重大违法违规行为，不存在未按规定实施招投标情况。公司建立了防范商业贿赂的内部制度并良好执行，不存在因商业贿赂受到行政处罚或立案调查等情况。

6、公司子公司鸿鹏蓝天位于山东省日照市东港区山字河机场（日照山太飞机工程股份有限公司 1 号机库附属楼 1 楼），其直升机修理工作与山太股份共用机库，不存在建设项目，亦不存在违法违规情形。

问题三、关于土地房产

公司无自有土地房产，使用的土地使用权及房屋所有权均归空港开发公司所有。公司发起人与日照市人民政府签订合作协议及补充协议，协议执行期 2018 年 10 月 29 日-2023 年 10 月 28 日，通过该等协议，公司获得了维修机库及辅助设施、CCAR147 培训基地等空侧和陆侧房屋建筑物共计 46,931.90 平方米的五年免费使用权，以及相应土地使用权。目前免费使用期即将届满，公司与空港开发公司于 2023 年 8 月 26 日签订《飞机维修设施租赁框架协议》，租赁空侧内的飞机维修设施（维修机库及辅助设施），租赁期限为 10 年。租赁价格暂估为 865 万元/年，具体价格在正式的租赁协议中，由双方商定。

请公司：（1）补充披露正式租赁协议的签署进展情况，租赁价格目前是否已确定及具体金额，公司是否存在免费租期满后无法续租风险。（2）补充披露公司未来租赁范围是否包括 CCAR147 培训基地、陆侧房屋以及公司使用的土

地，若不包括，公司是否对前述土地房产继续使用所采取措施，是否对公司经营及收入产生不利影响；若公司不再租赁或购买前述土地房产，结合合作协议及补充协议内容说明公司是否存在违约风险。（3）结合前述情况，量化分析公司由免费使用土地房屋转为租赁经营，对公司持续经营、财务状况等方面的影响。（4）补充说明公司及子公司使用的各生产经营场所是否存在未依法办理消防验收、消防备案或进行消防安全检查的情况；若存在，结合《中华人民共和国消防法》等法律法规的规定，说明公司是否存在被行政处罚的风险，是否构成重大违法违规，并量化分析上述日常经营场所若被责令停止使用，对公司财务状况及持续经营能力的影响。

请主办券商及律师核查上述事项并发表明确意见；请申报会计师核查上述事项（3）并发表明确意见。

回复：

一、补充披露正式租赁协议的签署进展情况，租赁价格目前是否已确定及具体金额，公司是否存在免费租期满后无法续租风险。

公司在《公开转让说明书》“第四节 公司财务/十、重要事项/（四）提请投资者关注的其他重要事项”补充披露如下：

“正式租赁协议尚在洽谈过程中，预计在近期内完成签署，租赁价格按照《飞机维修设施租赁框架协议》暂定为 865 万元/年，不存在免费租期满后无法续租风险。”

二、补充披露公司未来租赁范围是否包括 CCAR147 培训基地、陆侧房屋以及公司使用的土地，若不包括，公司是否对前述土地房产继续使用所采取措施，是否对公司经营及收入产生不利影响；若公司不再租赁或购买前述土地房产，结合合作协议及补充协议内容说明公司是否存在违约风险。

公司在《公开转让说明书》“第四节 公司财务/十、重要事项/（四）提请投资者关注的其他重要事项”补充披露如下：

“公司未来租赁范围不包括陆侧 CCAR147 培训基地、食堂等辅助设施以及相关的土地。公司在免费使用期间并无 CCAR147 培训资质，未开展相关业务，部分房屋用于员工宿舍，其余部分对外出租给有 CCAR147 培训资质的第三方，由于出租收入占公司营业收入比例相对较小，对公司经营及收入无重大不利影响。食堂原由第三方承包，公司仅负责管理未收取任何费用，员工就餐自费。未来将由业主直接对食堂进行管理，员工就餐自费。原用于员工宿舍部分房屋由员工自行向房屋所有权人日照空港新区开发投资有限公司承租。陆侧设施的退还与交接正在进行中。

根据日照市人民政府（甲方）与北京山太、华凯投资（乙方）签署的《日照合作项目协议》《日照合作项目补充协议》，协议中约定 CCAR147 培训基地自投入使用之日起，前五年免费使用，五年后由乙方选择租赁或购买，但未约定不再租赁或购买的违约责任，且在山太股份与日照空港新区开发投资有限公司最新签订的《飞机维修设施租赁框架协议》中已对租赁范围进行约定，不存在违约风险。”

三、结合前述情况，量化分析公司由免费使用土地房屋转为租赁经营，对公司持续经营、财务状况等方面的影响。

根据《日照空港飞机维修设施租赁框架协议》中之“三、租赁价格及期限”之“1.乙方拟租赁厂区(维修机库及辅助设施)期限拾年，每年暂估租赁价格为人民币捌佰陆拾伍万元(¥8,650,000.00)”、“3.乙方租赁甲方厂房租金起算日期自 2023 年 10 月 29 日开始”、“4.乙方按季度支付租赁费，租赁费用每季度首月 1 日前支付至甲方指定账户”的规定，结合行业发展情况，假设 2024 年公司财务状况与 2022 年度的经营业绩持平，参考全国银行间同业拆借中心发布的同期 5 年期以上的贷款市场报价利率（LPR）4.2%等数据，公司持续经营、财务状况等的测算和分析如下：

1、租赁对各期利润总额和现金流的影响

单位：万元

项目	2023年 度	2024年 度	2025年 度	2026年 度	2027年 -2032年	2033 年度	合计
租赁事项对利润总额的影响金额	167.31	987.97	961.94	935.62	4,994.17	602.99	8,650.00
支付的现金流		865.00	865.00	865.00	5,190.00	865.00	8,650.00

注：根据《日照空港飞机维修设施租赁框架协议》约定，公司于2023年9月交纳履约保证金100.00万元。

由上表可知，由于租赁开始日为2023年10月29日，租赁事项对2023年的影响仅有两个月，自2024年开始，对利润总额的影响逐年降低，现金流影响稳定。

2、租赁对2024年度利润总额和现金流预测数据的影响

基于谨慎估计，假设2024年度利润总额与2022年度持平，测算数据如下：

单位：万元

项目		2024年度预测数据
对经营业绩的影响	不考虑租赁利润总额①	2,074.38
	租赁费用②	987.97
	扣除租赁费用后利润总额③=①-②	1,086.41
对现金流的影响	不考虑租赁期末现金及现金等价物余额④	1,467.73
	租金⑤	865.00
	扣除租金后期末现金及现金等价物余额⑥=④-⑤	602.73

注1：由于租赁开始日为2023年10月29日，租赁事项对2023年的影响仅有两个月，无法客观描述租赁事项对公司持续经营、财务状况的影响，且根据新租赁准则测算租赁费用前大后小的特点，租赁事项对2024年净利润的影响最大，所以我们选择以2024年度作为预测年度。

注2：基于谨慎性，假设租赁影响数全部计入当期损益。

由上表可知，假设2024年度利润总额与2022年度持平，租赁事项增加当年费用987.97万元，全年利润总额为1,086.41万元；假设2024年期末现金及现金等价物余额与2022年末持平，2024年支付租金865万元，期末现金及现金等价

物现金余额为 602.73 万元。

综上，经测算，免费使用土地转为租赁经营后，会对公司未来利润总额产生一定影响，其中 2024 年影响金额最大，随后会逐期下降，在租赁期内，公司每年需支付租金 865 万元，若公司后续支付租金导致资金周转困难，可通过借款或增资的方式解决资金需求。长期来看，随着公司的发展，租金对公司的影响将逐渐降低，对公司持续经营不会产生重大不利影响。

四、补充说明公司及子公司使用的各生产经营场所是否存在未依法办理消防验收、消防备案或进行消防安全检查的情况；若存在，结合《中华人民共和国消防法》等法律法规的规定，说明公司是否存在被行政处罚的风险，是否构成重大违法违规，并量化分析上述日常经营场所若被责令停止使用，对公司财务状况及持续经营能力的影响

公司及子公司使用的生产经营场所由房屋所有权人日照空港新区开发投资有限公司办理消防验收手续，并已取得山东省日照市消防支队出具的《建设工程消防验收意见书》，综合评定消防验收合格。

山东省日照市东港区消防救援大队等上级消防检查部门对公司进行不定期检查和指导，纠正公司日常消防管理瑕疵，提升公司消防应急救援处置能力。此外，公司定期进行防火巡查，不定期开展消防演练、消防培训等工作，提升消防安全知识和技能，消除火灾隐患。

根据山东省日照市东港区消防救援大队于 2023 年 5 月 9 日出具的证明，公司及子公司鸿鹏蓝天“自设立至今，严格遵守国家和地方有关消防方面的法律、法规及规范性文件，最近两年一期（2021 年度、2022 年度、2023 年 1 月至 3 月）及截至本证明出具之日，不存在因违反有关消防法律、法规及规范性文件而受到任何行政处罚的情形”。

五、核查程序

1、查阅公司发起人与日照市人民政府签署的日照合作项目协议及补充协议，了解公司未来租赁范围及相关违约责任。

2、查阅《飞机维修设施租赁框架协议》、公司出具的说明并对公司董事长进行访谈，了解正式租赁协议的签署进展情况，租赁价格目前是否已确定及具体金额，公司是否存在免费租期满后无法续租风险，以及公司对未来未租赁部分所采取措施。

3、根据租赁条款和《企业会计准则第 21 号——租赁》规定，判断准则适用的恰当性；

4、复核会计假设，重新测算由免费使用土地房屋转为租赁经营，对公司持续经营、财务状况等方面的影响。

5、查阅公司及子公司使用的各生产经营场所的消防验收、消防备案及消防安全检查等文件，核查公司及子公司使用的各生产经营场所是否存在未依法办理消防验收、消防备案或进行消防安全检查的情况。

六、核查结论

主办券商及律师经核查后认为：

1、正式租赁协议尚在洽谈过程中，预计于近期内完成签署，租赁价格按照《飞机维修设施租赁框架协议》暂定 865 万元/年，不存在免费租期满后无法续租风险。公司未来租赁范围不包括陆侧 CCAR147 培训基地、食堂等辅助设施及相关土地，公司不存在违约风险；

2、公司在免费使用期间并无 CCAR147 培训资质，未开展相关业务，部分房屋用于员工宿舍，其余部分对外出租给有 CCAR147 培训资质的第三方，由于出租收入占公司收入占比较小，对公司经营及收入没有不利影响。

3、由免费使用土地转为租赁经营后，会对公司财务状况产生一定影响，但不会对公司持续经营产生重大不利影响。

4、公司及子公司使用的生产经营场所由房屋所有权人日照空港新区开发投资有限公司办理消防验收手续，并已取得山东省日照市消防支队出具的《建设工程消防验收意见书》，综合评定消防验收合格。

针对上述事项（3），申报会计师经核查后认为：

由免费使用土地转为租赁经营后，会对公司财务状况产生一定影响，但不会对公司持续经营产生重大不利影响。

问题四、关于经营业绩

根据公转书，2023年1-3月公司综合毛利率为41.62%，较上年度下降较多，且机身喷涂业务的毛利率持续下降，2023年1-3月毛利率为负值。

请公司将“飞机维修及改装”按照产品类别拆分成“定期检修及修理”、“改装”进行披露，并对应修改公开转让说明书中成本构成分析、毛利率分析等相应内容。

请公司：（1）说明公司报告期内各个季度的收入情况，收入是否存在季节性特征，与同行业可比公司是否一致，与合同约定是否匹配；如有季节性特征，则以列表形式分别补充说明2021年、2022年前十大项目以及第四季度收入确认相关情况，包括但不限于具体项目名称、客户名称、合同签订时间、合同金额及收入占比、服务期间、服务内容及对应飞机数量、验收或对账时间、收入确认时间、具体收入确认相关依据及凭证情况、函证情况、期末应收账款及回款情况等，是否存在跨期确认收入的情形。（2）补充披露“经客户对账确认”在实际操作中的具体情况，以及不同收入确认方法下报告期各期的收入金额及占比，说明该收入确认方法的合理性，合同是否约定对账周期，与同行业可比公司是否具有一致性，是否是行业惯例，公司是否存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。（3）说明公司2022年飞机维修及改装业务收入大幅增加、机身喷涂业务收入大幅减少的原因及合理性，与同行业可比公司是否存在差异，并补充说明报告期内为公司业绩带来大幅增长的客户对象以及订单情况（各报告期收入金额、业务类型、结算方式、应收账款余额等）。（4）分别量化说明飞机维修、改装业务的毛利率及其波动的原因及合理性；量化说明机身喷涂的毛利率持续下降且最近一期为负数的原因及合理性；说明2023年1-3月公司综合毛利率大幅降低的原因及合理性；对比公司与可比公司各类业务的毛利率并分析说明差异原因及合理。（5）根据申请材料，公司存在异地维修费，说明异地维

修费发生的原因及合理性，公司对该项目进度、质量、验收进行管控的情况，相关成本费用的归集是否准确、恰当。（6）公司 2022 年度经营活动现金流量为-82.97 万元，说明经营活动产生的现金流量净额为负的原因及合理性，报告期各期经营活动产生的现金流量净额波动的原因及合理性，收入、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动的匹配性。（7）说明政府补助处理方法是否符合《企业会计准则》有关规定，政府补助是否具有可持续性，公司是否对政府补助存在依赖。（8）结合期后合同签订情况、期后收入、净利润、毛利率、经营活动现金流实现情况等进一步说明公司业绩增长可持续性、在可预见的未来的持续经营能力。

请主办券商、会计师：（1）核查上述情况并发表明确意见。（2）对收入、成本的真实性、准确性、完整性，业绩是否具备稳定性、可持续性，是否存在大幅波动风险发表明确意见。（3）说明对业绩真实性的核查程序，包括但不限于对公司各期主要客户销售数量及价格所履行的具体尽调及审计程序，主要客户走访、函证、细节测试情况及占比，说明各期尽调及审计程序确认的金额占总金额的比重。（4）核查毛利率波动和整体水平是否合理，公司毛利率核算是否准确，并就其真实性、可持续性，是否存在调节毛利率情况，毛利率水平是否符合行业特征，发表明确意见。

回复：

公司已将“飞机维修及改装”按照产品类别拆分成“定期检修及修理”、“改装”进行披露，并对应修改《公开转让说明书》中成本构成分析、毛利率分析等相应内容。具体内容详见公开转让说明书“第四节 公司财务”之“六、经营成果分析”的内容。

一、说明公司报告期内各个季度的收入情况，收入是否存在季节性特征，与同行业可比公司是否一致，与合同约定是否匹配；如有季节性特征，则以列表形式分别补充说明 2021 年、2022 年前十大项目以及第四季度收入确认相关情况，包括但不限于具体项目名称、客户名称、合同签订时间、合同金额及收入占比、服务期间、服务内容及对应飞机数量、验收或对账时间、收入确认时间、具体收入确认相关依据及凭证情况、函证情况、期末应收账款及回款情况等，是否存在跨期确认收入的情形。

(一) 公司报告期内各个季度收入情况，收入是否存在季节性特征，与同行业可比公司是否一致，与合同约定是否匹配；

1、公司主营业务收入存在季节性特征

报告期内公司主营业务为飞机维修及改装和机身喷涂，合计占总收入的 86.79%、91.17%和 95.40%，按照季度列示如下：

单位：万元

日期	2023 年 1-3 月		2022 年度		2021 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
第一季度	1,432.04	100.00%	1,465.32	22.45%	1,354.90	23.22%
第二季度			2,066.21	31.66%	1,889.54	32.39%
第三季度			1,150.67	17.63%	1,022.70	17.53%
第四季度			1,844.36	28.26%	1,567.14	26.86%
合计	1,432.04	100.00%	6,526.57	100.00%	5,834.28	100.00%

由上表可知，报告期内公司主营业务收入存在季节性特征，第二季度和第四季度属于公司收入旺季，主要系航空维修业与航空运输业存在密切关联：第一、三季度分别受春运和暑运影响，航空运输业属于旺季，为了应对旺季的航线需求，各航空公司一般会选择在第二、四季度相对的淡季对飞机进行定期检修，故公司在报告期内呈现在第二、四季度收入相对较高的特征，报告期内公司四季度收入较高的原因系农历新年一般在 1 月底及 2 月份，航空公司通常也会在春运开始前安排飞机的定期检修。

2、与同行业可比公司存在差异且合理，与合同约定匹配

同行业可比公司主要呈现下半年收入较多的季节性特征，主要原因系同行业可比公司主营业务主要是机载设备维修和航空器维修，虽然都是航空维修企业，但是在细分领域上存在差异，公司定期检修业务与航空运输业的运行密切相关。春节、寒暑假通常为我国航空运输的高峰时段，为了保证飞机在旺季的正常运行，各航空公司通常会在每年运输高峰期到来前完成飞机维修工作以保证航班的顺利起降及高峰期的运营。因此公司的飞机维修的业务量随着春节及寒暑假的到来而交替变化，故与同行业公司收入季节性特征上存在一定的差异，但是与客户的合同约定匹配。

（二）如有季节性特征，则以列表形式分别补充说明 2021 年、2022 年前十大项目以及第四季度收入确认相关情况，包括但不限于具体项目名称、客户名称、合同签订时间、合同金额及收入占比、服务期间、服务内容及对应飞机数量、验收或对账时间、收入确认时间、具体收入确认相关依据及凭证情况、函证情况、期末应收账款及回款情况等，是否存在跨期确认收入的情形。

1、2021 年度、2022 年度公司前十大项目

(1) 2022 年前十大项目

单位：万元

序号	客户名称	合同金额		服务期间	服务内容	飞机数量	合同签订时间	交付/验收时间	
		工作包内	工作包外定价方式						
1	天津航空有限责任公司	608.00	航材费用 若航材由客户保障，仅收取 手续费用=航材价格*8%	2022 年 3 月至 7 月	飞机维修	3	2022 年 2 月 15 日	2022 年 4 月 2022 年 7 月	
2	广西北部湾航空有限责任公司	491.70		2022 年 2 月至 3 月、 2022 年 5 月至 6 月、 2022 年 8 月至 10 月	飞机维修	5	2022 年 2 月 21 日	2022 年 3 月 2022 年 6 月 2022 年 9 月 2022 年 10 月	
3	浙江长龙航空有限公司	609.20		若航材由公司保障，收取全部航材费用和 手续费用=航材价格* (1+8%)	2022 年 2 月至 4 月、 2022 年 8 月至 9 月	飞机维修	4	2022 年 2 月 12 日	2022 年 3 月 2022 年 4 月 2022 年 9 月
4	春秋航空股份有限公司	506.80		2022 年 2 月至 5 月	飞机维修	3	2022 年 2 月 17 日	2022 年 3 月 2022 年 5 月	
5	天津航空有限责任公司	353.00		2022 年 4 月至 7 月	飞机维修	3	2022 年 4 月 22 日	2022 年 4 月 2022 年 7 月	
6	青岛航空股份有限公司	325.42	工时费用 超过工作包内 50 或 100 工时的部分：260 元	2022 年 10 月至 12 月	飞机维修	6	2022 年 7 月 28 日	2022 年 10 月 2022 年 11 月 2022 年 12 月	

7	天津航空有限责任公司	257.00		/小时	2022年8月至9月	飞机维修	3	2022年8月28日	2022年9月
8	广西北部湾航空有限责任公司	184.00			2022年11月至12月	飞机维修	4	2022年8月15日	2022年11月 2022年12月
9	天津航空有限责任公司	172.00			2021年12月至2022年1月	飞机维修	2	2021年12月13日	2022年1月
10	天津航空有限责任公司	199.00			2022年9月	飞机维修	1	2022年8月28日	2022年9月

(续)

单位：万元

序号	收入确认									期末应收账款金额	期后回款金额	回款比例
	工作包内			工作包外			收入金额合计	占总收入比	是否存在跨期收入			
	确认时间	确认依据及凭证	金额	确认时间	确认依据及凭证	金额						
1	2022年4月 2022年7月	飞机交付证明	529.08	2022年7月 2022年10月	经客户对账的收费确认单	105.27	634.34	9.44%	否			
2	2022年3月 2022年6月 2022年9月 2022年10月	飞机交付证明	424.01	2022年3月 2022年7月 2022年9月 2022年11月	经客户对账的收费确认单	127.02	551.02	8.20%	否	256.98	256.98	100.00%

3	2022年3月 2022年4月 2022年9月	飞机交付证明	536.80	2022年3月 2022年5月 2022年9月	经客户对账的收费确认单	7.73	544.53	8.10%	否	461.31	461.31	100.00%
4	2022年3月 2022年5月	飞机交付证明	378.06	2022年4月 2022年6月 2022年8月	经客户对账的收费确认单	46.94	425.00	6.32%	否			
5	2022年4月 2022年7月	飞机交付证明	307.48	2022年6月 2022年10月 2022年11月	经客户对账的收费确认单	57.60	365.07	5.43%	否	21.42	21.42	100.00%
6	2022年10月 2022年11月 2022年12月	飞机交付证明	285.43	2022年11月 2022年12月	经客户对账的收费确认单	5.97	291.39	4.33%	否	329.27	143.98	43.73%
7	2022年9月	飞机交付证明	222.47	2022年9月 2022年11月	经客户对账的收费确认单	18.77	241.24	3.59%	否	137.66	137.66	100.00%
8	2022年11月 2022年12月	飞机交付证明	157.91	2022年11月 2022年12月	经客户对账的收费确认单	65.99	223.90	3.33%	否	253.00	241.16	95.32%
9	2022年1月	飞机交付证明	136.97	2022年2月	经客户对账的收费确认单	75.36	212.32	3.16%	否			
10	2022年9月	飞机交付证明	172.95	2022年12月	经客户对账的收费确认单	22.32	195.27	2.90%	否	170.65	170.65	100.00%

合计	3,151.14			532.95	3,684.08	54.80 %		1,630.30	1,433.15	87.91%
----	----------	--	--	--------	----------	------------	--	----------	----------	--------

注 1: 公司按照合同纬度划分项目, 合同金额为含税金额。

注 2: 工作包系合同中明确约定的维修和喷涂项目, 工作包外系实际维修和喷涂过程中发现的额外需要维修的项目和合同未约定的喷涂航材项目。

注 3: 期后回款金额统计截至 2023 年 9 月 30 日。

注 4: 合同约定工作包内包含的工时数量一般为 50、100 工时。

(2) 2021 年前十大项目

单位: 万元

序号	客户名称	合同金额		服务期间	服务内容	飞机数量	合同签订时间	交付/验收时间
		工作包内	工作包外定价方式					
1	天津航空有限责任公司	423.00	航材费用 若航材由客户保障, 仅收取 手续费=航材价格*8% 若航材由公司保障, 收取全部航材费用和 手续费=航材价格*	2020 年 12 月至 2021 年 1 月	飞机维修	3	2020 年 10 月 21 日	2021 年 1 月
2	东海航空有限公司	504.00		2021 年 5 月至 6 月	机身喷涂	9	2021 年 5 月 12 日	2021 年 5 月 2021 年 6 月
3	广西北部湾航空有限责任公司	279.72		2021 年 4 月至 2021 年 9 月	飞机维修	4	2021 年 3 月 25 日	2021 年 5 月 2021 年 7 月 2021 年 9 月
4	多彩贵州航空有限公司	349.80		2021 年 5 月至 6 月	飞机维修	3	2021 年 2 月 22 日	2021 年 6 月

5	应急管理部森林消防局大庆航空救援支队	370.00		(1+8%)	2021年6月至7月、2021年11月	机身喷涂	10	2020年12月25日	2021年6月 2021年7月 2021年11月
6	天津航空有限责任公司	262.00	工时费用	超过工作包内50或100工时的部分:260元/小时	2021年6月至7月	飞机维修	1	2021年6月24日	2021年7月
7	广西北部湾航空有限责任公司	190.00			2021年3月至4月	飞机维修	1	2021年2月22日	2021年4月
8	浙江长龙航空有限公司	268.00			2020年12月至2021年1月	机身喷涂	2	2020年12月24日	2021年1月
9	浙江长龙航空有限公司	243.00			2021年9月至12月	飞机维修	9	2021年8月27日	2021年9月 2021年10月 2021年11月
10	天津航空有限责任公司	250.00			2021年11月至12月	飞机维修	2	2021年11月9日	2021年12月

(续)

单位：万元

序号	收入确认						收入金额合计	占总收入比	是否存在跨期收入	期末应收账款金额	期后回款金额	回款比例
	工作包内			工作包外								
	确认时间	确认依据及凭证	金额	确认时间	确认依据及凭证	金额						

1	2021年1月	飞机交付证明	370.92	2021年1月 2021年2月 2021年3月	经客户对账的 收费确认单	131.47	502.39	7.47%	否	130.88	2.28	1.74%
2	2021年5月 2021年6月	飞机交付证明	446.02	2021年6月	经客户对账的 收费确认单	0.31	446.32	6.64%	否	442.34	442.34	100.00%
3	2021年5月 2021年7月 2021年9月	飞机交付证明	236.77	2021年6月 2021年7月 2021年9月 2021年10月	经客户对账的 收费确认单	176.71	413.48	6.15%	否			
4	2021年6月	飞机交付证明	301.46	2021年8月	经客户对账的 收费确认单	65.50	366.97	5.46%	否			
5	2021年6月 2021年7月 2021年11月	验收单	327.43				327.43	4.87%	否			
6	2021年7月	飞机交付证明	224.79	2021年8月	经客户对账的 收费确认单	44.37	269.16	4.00%	否			
7	2021年4月	飞机交付证明	158.04	2021年5月	经客户对账的 收费确认单	94.01	252.05	3.75%	否			
8	2021年1月	飞机交付证明	237.17	2021年1月	经客户对账的 收费确认单	0.46	237.63	3.53%	否			
9	2021年9月 2021年10月 2021年11月	飞机交付证明	215.04	2021年9月 2021年10月 2021年11月 2021年12月	经客户对账的 收费确认单	8.21	223.25	3.32%	否	252.28	252.28	100.00%

10	2021年12月	飞机交付证明	205.96				205.96	3.06%	否	239.72	239.72	100.00%
合计			2,723.61			521.03	3,244.64	48.26%		1,065.22	936.62	87.93%

注 1：公司按照合同纬度划分项目，合同金额为含税金额。

注 2：工作包系合同中明确约定的维修和喷涂项目，工作包外系实际维修和喷涂过程中发现的额外需要维修的项目和合同未约定的喷涂航材项目。

注 3：期后回款金额统计截至 2023 年 9 月 30 日。

注 4：合同约定工作包内包含的工时数量一般为 50、100 工时。

2、2021 年度第四季度、2022 年度第四季度主要项目

(1) 2022 年第四季度主要项目

单位：万元

序号	客户名称	合同金额		服务期间	服务内容	飞机数量	合同签订时间	交付/验收时间
		工作包内	工作包外定价方式					
1	青岛航空股份有限公司	325.42	航材费用 若航材由客户保障，仅收取手续费=航材价格*8%	2022年10月至12月	飞机维修	6	2022年7月28日	2022年11月 2022年12月
2	广西北部湾航空有限责任公司	184.00		2022年11月至12月	飞机维修	4	2022年8月15日	2022年11月 2022年12月
3	浙江长龙航空有限公司	196.00		若航材由公司保障，收	2022年9月至10月	机身喷涂	2	2022年9

				取全部航材费用和手 续费用=航材价格* (1+8%)				月 16 日	
4	天津航空有限责任公司	181.00			2022 年 9 月至 11 月	飞机维修	2	2022 年 9 月 16 日	2022 年 10 月 2022 年 11 月
5	浙江长龙航空有限公司	146.50			2022 年 10 月至 11 月	飞机维修	1	2022 年 8 月 23 日	2022 年 11 月
6	春秋航空股份有限公司	137.00	工 时 费 用	超过工作包内 50 或 100 工时的部分：260 元/小时	2022 年 10 月至 11 月	飞机维修	3	2022 年 9 月 19 日	2022 年 10 月 2022 年 11 月
7	广西北部湾航空有限责任公 司	100.30			2022 年 10 月	飞机维修	1	2022 年 2 月 21 日	2022 年 10 月
8	东方航空技术有限公司	135.00			2022 年 10 月至 11 月	机身喷涂	3	2022 年 10 月 11 日	2022 年 10 月 2022 年 11 月
9	中国联合航空有限公司	119.00			2022 年 11 月	机身喷涂	1	2022 年 10 月 31 日	2022 年 11 月
10	天津航空有限责任公司	70.00			2022 年 12 月	飞机维修	1	2022 年 12 月 15 日	2022 年 12 月

(续)

单位：万元

序号	收入确认						合计	占 总 入 收 比	是 否 存 在 跨 期 收 入	期末应收 账款金额	期后回款 金额	回款比例
	工作包内			工作包外								
	确认时间	确认依 据及凭 证	金额	确认时间	确认依据及 凭证	金额						

1	2022年11月 2022年12月	飞机交付证明	285.43	2022年11月 2022年12月	经客户对账的收费确认单	5.97	291.39	15.80%	否	329.27	143.98	43.73%
2	2022年11月 2022年12月	飞机交付证明	157.91	2022年11月 2022年12月	经客户对账的收费确认单	65.99	223.90	12.14%	否	253.00	241.16	95.32%
3	2022年10月	飞机交付证明	173.45	2022年10月	经客户对账的收费确认单	1.14	174.59	9.47%	否	197.29	98.00	49.67%
4	2022年10月 2022年11月	飞机交付证明	156.36	2022年11月	经客户对账的收费确认单	4.10	160.46	8.70%	否	81.50	81.50	100.00%
5	2022年11月	飞机交付证明	128.06	2022年11月	经客户对账的收费确认单	16.53	144.59	7.84%	否	163.39	163.39	100.00%
6	2022年10月 2022年11月	飞机交付证明	110.10	2022年12月	经客户对账的收费确认单	27.54	137.63	7.46%	否	155.53	155.53	100.00%
7	2022年10月	飞机交付证明	87.87	2022年11月	经客户对账的收费确认单	38.79	126.66	6.87%	否	143.12	143.12	100.00%
8	2022年10月 2022年11月	飞机交付证明	119.47	2022年11月	经客户对账的收费确认单	1.23	120.70	6.54%	否	136.39	136.39	100.00%
9	2022年11月	飞机交付证明	105.31				105.31	5.71%	否			
10	2022年12月	飞机交付证明	60.25				60.25	3.27%	否	68.08	68.08	100.00%

合计	1,594.22			161.29	1,545.48	83.79%		1,527.57	1,231.15	80.60%
----	----------	--	--	--------	----------	--------	--	----------	----------	--------

注 1: 公司按照合同纬度划分项目, 合同金额为含税金额。

注 2: 工作包系合同中明确约定的维修和喷涂项目, 工作包外系实际维修和喷涂过程中发现的额外需要维修的项目和合同未约定的喷涂航材项目。

注 3: 期后回款金额统计截至 2023 年 9 月 30 日。

注 4: 合同约定工作包内包含的工时数量一般为 50、100 工时。

(2) 2021 年第四季度主要项目

单位: 万元

序号	客户名称	合同金额		服务期间	服务内容	飞机数量	合同签订时间	交付/验收时间	
		工作包内	工作包外定价方式						
1	天津航空有限责任公司	250.00	航材费用 若航材由公司保障, 收取全部航材费用和手续费 = 航材价格 * (1+8%)	2021 年 11 月至 2021 年 12 月	飞机维修	2	2021 年 11 月 9 日	2021 年 12 月	
2	多彩贵州航空有限公司	233.20		若航材由客户保障, 仅收取手续费 = 航材价格 * 8%	2021 年 10 月至 2021 年 12 月	飞机维修	2	2021 年 2 月 22 日	2021 年 10 月 2021 年 12 月
3	河北航空有限公司	210.00		2021 年 11 月至 2021 年 12 月	飞机维修	1	2020 年 9 月 25 日	2021 年 12 月	
4	浙江长龙航空有限公司	184.50		2021 年 10 月至 2021 年 12 月	飞机维修	6	2021 年 8 月 27 日	2021 年 10 月 2021 年 11 月 2021 年 12 月	
5	天津航空有限责任公司	179.00		2021 年 11 月至 2021 年 12 月	飞机维修	2	2021 年 12 月 5 日	2021 年 12 月	

6	广西北部湾航空有限责任公司	170.19	工时费用	超过工作包内 50 或 100 工时的部分：260 元/小时	2021 年 10 月至 2021 年 11 月	飞机维修	1	2021 年 9 月 27 日	2021 年 11 月
7	广西北部湾航空有限责任公司	132.48			2021 年 11 月至 2021 年 12 月	飞机维修	1	2021 年 10 月 27 日	2021 年 12 月
8	浙江长龙航空有限公司	67.00			2022 年 12 月	机身喷涂	1	2021 年 11 月 30 日	2021 年 12 月
9	星雅通用航空有限公司	19.90			2021 年 12 月	飞机维修	1	2021 年 12 月 15 日	2021 年 12 月

(续)

单位：万元

序号	收入确认									期末应收账款金额	期后回款金额	回款比例
	工作包内			工作包外			合计	占总收入比	是否存在跨期收入			
	确认时间	确认依据及凭证	金额	确认时间	确认依据及凭证	金额						
1	2021 年 12 月	飞机交付证明	205.96				205.96	13.14%	否	88.67	88.67	100.00%
2	2021 年 10 月 2021 年 12 月	飞机交付证明	198.91				198.91	12.69%	否	224.77	224.77	100.00%
3	2021 年 12 月	飞机交付证明	178.45				178.45	11.39%	否	201.65	201.65	100.00%

4	2021年10月 2021年11月 2021年12月	飞机交付证明	163.27	2021年10月 2021年11月 2021年12月	经客户对账的收费确认单	7.60	170.88	10.90%	否	193.09	193.09	100.00%
5	2021年12月	飞机交付证明	155.77				155.77	9.94%	否			
6	2021年11月	飞机交付证明	146.54				146.54	9.35%	否			
7	2021年12月	飞机交付证明	114.15				114.15	7.28%	否			
8	2021年12月	飞机交付证明	59.29				59.29	3.78%	否	67.00	67.00	100.00%
9	2021年12月	飞机交付证明	17.39				17.39	1.11%	否		88.67	100.00%
合计			1,239.73			7.60	1,247.34	79.59%		775.18	775.18	100.00%

注 1：公司按照合同纬度划分项目，合同金额为含税金额。

注 2：工作包系合同中明确约定的维修和喷涂项目，工作包外系实际维修和喷涂过程中发现的额外需要维修的项目和合同未约定的喷涂航材项目。

注 3：期后回款金额统计截至 2023 年 9 月 30 日。

注 4：合同约定工作包内包含的工时数量一般为 50、100 工时。

3、2021、2022 年前十大项目和 2021、2022 年四季度主要项目的客户函证情况统计如下：

单位：万元

序号	客户名称	发函金额		回函金额		差异金额		差异原因	是否属于前十大项目的客户	是否属于第四季度项目的客户
		2021 年度收入金额	2022 年度收入金额	2021 年度收入金额	2022 年度收入金额	2021 年度收入金额	2022 年收入金额			
1	天津航空有限责任公司	1,306.75	2,284.22	1,297.45	2,257.03	9.30	27.19	时间性差异	是	是
2	东海航空有限公司	465.79	-	465.79	-	-	-	不适用	是	否
3	浙江长龙航空有限公司	786.58	953.64	786.58	953.64	-	-	不适用	是	是
4	多彩贵州航空有限公司	565.88	270.48	565.88	270.48	-	-	不适用	是	是
5	河北航空有限公司	178.45	86.38	178.45	86.38	-	-	不适用	否	是
6	广西北部湾航空有限责任公司	1,244.79	1,029.66	1,480.95	1,148.91	-236.16	-119.25	时间性差异	是	是
7	青岛航空股份有限公司	170.42	291.39	170.42	291.39	-	-	不适用	是	是
8	春秋航空股份有限公司	80.61	767.70	80.61	767.70	-	-	不适用	是	是
9	东方航空技术有限公司	-	120.70	-	120.70	-	-	不适用	否	是
10	湖南航空股份有限公司	190.92	59.07	190.92	59.07	-	-	不适用	否	否
11	春秋航空飞机工程扬州有限公司	46.65	221.92	46.65	221.92	-	-	不适用	否	否
12	应急管理部森林消防局大庆航空救援支队	327.43	-	327.43	-	-	-	不适用	是	否
13	应急管理部森林消防局昆明航空救援支队	196.46	-	196.46	-	-	-	不适用	否	否
14	天成商务航空有限公司	-	255.57	-	255.57	-	-	不适用	否	否
15	山东太古飞机工程有限公司	663.18	371.77	663.18	371.77	-	-	不适用	否	否
16	北京山太公务机维修技术有限公司	10.78	-	10.78	-	-	-	不适用	否	否

合计	6,234.69	6,712.51	6,461.55	6,804.57	-226.86	-92.06			
----	----------	----------	----------	----------	---------	--------	--	--	--

注 1：收入金额回函不符的原因主要系部分客户按照发票金额回函，导致回函金额有时间性差异。

二、补充披露“经客户对账确认”在实际操作中的具体情况，以及不同收入确认方法下报告期各期的收入金额及占比，说明该收入确认方法的合理性，合同是否约定对账周期，与同行业可比公司是否具有一致性，是否是行业惯例，公司是否存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。

(一) 补充披露“经客户对账确认”在实际操作中的具体情况，以及不同收入确认方法下报告期各期的收入金额及占比，说明该收入确认方法的合理性。

公司已在公转书之“第四节 公司财务”之“六、经营成果分析”之“(二) 营业收入分析”中补充披露如下：

(1) “经客户对账确认”在实际操作中的具体情况

经客户对账确认在实际操作中主要指发生在飞机维修过程中合同工作包外产生的额外维修项目的收入确认。在飞机维修业务中，公司按照与客户约定的工作包中的具体项目实施维修，工作包由飞机生产商要求的飞机维修（例行）项目和与客户事先约定的非例行项目组成，但在实际维修过程中，通常会发现工作包外需要额外维修的项目，这些维修项目可能会影响飞机的安全运行，故公司与客户签订的合同中一般包含两项履约义务：明确约定维修项目的工作包和对可能发生工作包外的维修项目，其中明确维修项目的工作包在合同中有确定的价格，可能发生的工作包外的维修项目双方在合同中只约定收费原则，事后需要双方对账确认具体金额，公司飞机维修合同中相关条款和具体收入确认方法和时点如下：

序号	履约义务	费用类别	定价方式和原则	收入确认时点及收据
1	工作包内	航材费+工时费	合同中明确约定收费金额及收费范围	在飞机维修服务完成并取得飞机交付证明时按照合同价格收入确认
2	工作包外新增项目	航材费	若航材由客户保障，仅收取手续费 费用=航材价格*航材费率； 若航材由公司保障，收取全部航材费用和手续费 费用=航材价格*(1+航材费率)	航材价格双方一般综合参考库存状况和历史及市场价格等因素确定，故不论航材是否由公司保障，其价格均需客户相关部门审核，故基于谨慎性

		工时费	根据合同中明确约定的工时单价*(实际工时数量-合同约定的工作包内工时数量)	原则,公司对于工作包外的新增项目收费经与客户对账确认后收入确认
--	--	-----	---------------------------------------	---------------------------------

注:1.合同约定工时系已包含在合同额内,不单独收取费用;

2.航材费率一般为8%;合同约定的工作包内工时数量一般为50、100工时。

(2) 不同收入确认方法下报告期各期的收入金额及占比情况如下:

单位:万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
飞机维修业务	1,241.82	100.00%	5,809.31	100.00%	3,849.15	100.00%
其中:工作包内	838.29	67.51%	4,594.21	79.08%	3,090.66	80.29%
工作包外	403.52	32.49%	1,215.10	20.92%	758.50	19.71%

(3) 收入确认方法符合会计准则规定

根据新收入准则的规定,企业应当首先确定合同的交易价格,再按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。另外,收入按照极可能不会发生重大转回的金额进行确认。在公司的实际操作过程中,工作包外新增项目的收费金额具有不确定性,尤其是航材收费金额无法可靠估计。故基于谨慎性原则,公司对于新增维修项目收费在经客户对账确认后收入确认,符合会计准则规定。

(二) 合同是否约定对账周期,与同行业可比公司是否具有一致性,是否是行业惯例,公司是否存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。

合同中未约定对账周期,公司对账周期一般在60天以内。

公司主要为运输航空和公务机等支线窄体飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务,而同行业可比公司的航空维修业务主要为航空部附件维修等,除了航空维修业务外,海特高新主营业务还包括从事高端核心装备研制与保障、集成电路设计与制造业务,航新科技主营业务还包括从事设备研制及保障业务,虽然都是航

空维修企业，但是在细分领域上存在差异。同行业设备维修业务一般在劳务提供完毕并取得验收资料（或向客户发出收费通知）后确认收入；机体维修具有特殊性，通常在飞机维修过程中产生合同工作包外的维修项目。由于新增项目不具有可以预见性，在合同签订时无法确定具体金额，合同中仅对其收费原则进行约定，最终收费金额需要客户审核通过后方可确认，故由于所处行业细分领域不同，公司与同行业可比公司收入确认时点存在一定差异，但针对工作包外的新增项目经客户对账后再进行收入确认更符合谨慎性原则，公司不存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。

综上所述，公司“经客户对账确认”的收入确认方法具有合理性，符合会计准则的规定；在合同中并未约定对账周期；公司与同行业可比公司由于所处行业细分领域不同，收入确认时点存在一定差异，但针对工作包外的新增项目经客户对账后再进行收入确认更符合谨慎性原则，公司不存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。

三、说明公司 2022 年飞机维修及改装业务收入大幅增加、机身喷涂业务收入大幅减少的原因及合理性，与同行业可比公司是否存在差异，并补充说明报告期内为公司业绩带来大幅增长的客户对象以及订单情况（各报告期收入金额、业务类型、结算方式、应收账款余额等）

（一）说明公司 2022 年飞机维修及改装业务收入大幅增加、机身喷涂业务收入大幅减少的原因及合理性，与同行业可比公司是否存在差异

2021-2022 年度，公司按产品（服务）类别分类的营业收入情况如下：

单位：万元

项目	2022 年度		2021 年度	
	金额	占比	金额	占比
定期检修及修理	5,809.31	81.15%	3,849.15	57.26%
改装			95.59	1.42%
机身喷涂	717.26	10.02%	1,889.54	28.11%
其他	632.38	8.83%	983.96	13.21%

合计	7,158.95	100.00%	6,722.65	100.00%
----	----------	---------	----------	---------

注：公司 2022 年未发生改装业务。

报告期内，公司营业收入主要来自于定期检修及修理业务和机身喷涂业务，两者合计占营业收入的比例分别为 85.36%、91.17%和 93.64%，占营业收入比重较高，公司主营业务较为突出。报告期内，公司改装收入及其他收入（主要为租金、材料销售收入等）金额及占比较小，对公司业绩影响较小。

报告期内，公司定期检修及修理业务收入分别为 3,849.15 万元、5,809.31 万元和 1,241.82 万元，占营业收入的比重分别为 57.26%、81.15%和 86.62%，占比不断提升；2022 年该业务较上年度增幅较大，主要系随着公司业务能力的提升及市场开拓，公司定期检修及修理的飞机数量从 2021 年的 35 架次增长到 2022 年度的 61 架次，大大提高了公司该项业务的收入规模。

报告期内，公司机身喷涂业务收入分别为 1,889.54 万元、717.26 万元和 100.50 万元，占营业收入的比重分别为 28.11%、10.02%和 7.02%，占比下降；2022 年该业务较上年度下降，主要系受宏观经济下行影响，航空公司对机身喷涂的需求下降，公司机身喷涂的飞机数量从 2021 年的 41 架次下降到 2022 年度的 15 架次，因而拉低了公司该项业务的收入规模。

报告期内，同行业可比公司海特高新、航新科技均未单列维修及改装、喷涂业务收入，而是将其归入航空工程技术与服务（海特高新）或航空维修及服务（航新科技）披露，而恒铨航空未披露其是否存在改装、机身喷涂业务，因此，将公司营业收入中的定期检修及修理、改装、机身喷涂合计数与同行业公司对应收入进行对比，具体情况如下：

单位：万元

公司及业务种类	2022 年度	2021 年度	增幅
海特高新-航空工程技术与服务	66,985.52	54,111.90	23.79%
航新科技-航空维修及服务	94,679.21	73,894.92	28.13%

恒镡航空-航空维修及服务	1,163.39	1,064.16	9.33%
公司-定期检修及修理、改装、机身喷涂合计	6,526.57	5,738.69	13.73%

注：数据来源于同行业可比公司定期报告等公开资料。

2022 年度，公司定期检修及修理、改装、机身喷涂业务合计收入较上年度增长 13.73%，与同行业可比公司收入增长趋势一致，虽然低于航新科技、海特高新的增幅，但高于恒镡航空的增幅，处于行业中间水平，与同行业可比公司不存在重大差异。

（二）补充说明报告期内为公司业绩带来大幅增长的客户对象以及订单情况（各报告期收入金额、业务类型、结算方式、应收账款余额等）

经对比公司各报告期前十大客户的收入情况，报告期内为公司业绩带来大幅增长的客户对象以及订单情况如下表：

单位：万元

客户名称	收入			应收账款余额			业务类型	结算方式
	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度	2023 年 3 月末	2022 年 末	2021 年末		
天津航空	460.82	2,286.31	1,306.75	964.27	1,030.70	601.15	飞机维修	银行转账、承兑 汇票
北部湾航空	314.66	1,029.66	1,244.79	496.19	555.76	1.26	飞机维修、改装	
长龙航空	4.97	953.64	571.54	366.29	922.23	319.28	飞机维修、喷涂	银行转账
春秋航空	124.93	767.70	80.61	322.31	206.56		飞机维修	
山东太古	28.71	371.77	663.18	41.94	34.36	30.36	租赁、航材销售等	
多彩贵州	136.02	270.48	565.88	240.26	86.55	224.77	飞机维	

							修
天成商务	158.20	255.57		178.77	91.75		飞机维修
合计	1,228.31	5,935.13	4,432.75	2,610.03	2,927.91	1,176.82	
当期营业收入/应收账款余额	1,432.04	7,158.95	6,722.65	3,320.48	3,859.66	1,875.82	
占比	85.77%	82.91%	65.94%	78.60%	75.86%	62.74%	

报告期内，公司客户结构保持稳定，为公司业绩带来大幅增长的客户销售金额占营业收入比例分别为 65.94%、82.91%、85.77%，比例呈上升趋势系公司客户稳定、销售规模扩大所致。报告期内，为公司业绩带来大幅增长的客户业务类型主要为飞机维修和喷涂业务，结算方式主要采用银行转账及承兑汇票支付；各报告期末，为公司业绩带来大幅增长的客户应收账款账龄主要在 1 年以内，应收账款质量良好。

四、分别量化说明飞机维修、改装业务的毛利率及其波动的原因及合理性；量化说明机身喷涂的毛利率持续下降且最近一期为负数的原因及合理性；说明 2023 年 1-3 月公司综合毛利率大幅降低的原因及合理性；对比公司与可比公司各类业务的毛利率并分析说明差异原因及合理。

(一) 分别量化说明飞机维修、改装业务的毛利率及其波动的原因及合理性

1、定期检修及修理业务毛利率分析

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度
毛利率	42.84%	50.95%	47.87%
毛利率变动	-8.12%	3.08%	
单价（万元/架）	73.05	95.23	109.98
单价变动（万元/架）	-22.19	-14.74	
单价波动对毛利率的影响	-14.90%	-8.07%	
单位成本（万元/架）	41.76	46.71	57.33

单位成本变动（万元/架）	-4.95	-10.62	
单位成本波动对毛利率的影响	6.78%	11.15%	
单价波动与单位成本波动合计对毛利率影响	-8.12%	3.08%	

注：单价波动对毛利率的影响=（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价-（上期平均单价-上期单位成本）/上期平均单价；单位成本波动对毛利率的影响=（本期平均单价-本期单位成本）/本期平均单价-（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价

2022 年度，公司定期检修及修理业务毛利率上升 3.08%，定期检修及修理业务的单价下降 14.74 万元/架、单位成本下降 10.62 万元/架，单位毛利下降 4.12 万元/架。定期检修及修理业务单价下降主要系当期完成的低级别的定检数量相对较多，而该类业务因定检内容减少收费相对较低；同时该类业务所需要的航材、人工、制造费用也相对较低，从而导致当期单位成本下降。定期检修及修理业务单价下降对毛利率的影响为-8.07%，单位成本降低对毛利率的影响为 11.15%，单位成本下降幅度略高于单价下降幅度综合影响毛利率上升 3.08%。

2023 年 1-3 月，公司定期检修及修理业务毛利率下降 8.12%，定期检修及修理业务的单价下降 22.19 万元/架、单位成本下降 4.95 万元/架，单位毛利下降 17.23 万元/架。2023 年 1-3 月，定期检修及修理业务的销售单价和单位成本较 2022 年度有所下降，主要系每年的 1-2 月份一般为航空维修业务的淡季，公司当期完成的低级别的定检占比较多，而该类业务因定检内容减少导致收费及单位成本下降所致。定期检修及修理业务单价下降对毛利率的影响为-14.90%，单位成本降低对毛利率的影响为 6.78%，单价下降幅度高于单位成本下降幅度综合影响毛利率下降 8.12%。

综上，报告期内，公司定期检修及修理业务毛利率变动主要受当期公司维修飞机的定检级别差异导致定检内容减少，从而使单价及单位成本下降，综合导致了毛利率的变动，具备合理性。

2、改装业务毛利率分析

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度
毛利率	77.29%	-	64.71%

毛利率变动	12.58%	-	-
单价（万元/架）	23.92	-	31.86
单价变动（万元/架）	-7.94	-	-
单价波动对毛利率的影响	-11.72%	-	-
单位成本（万元/架）	5.43	-	11.24
单位成本变动（万元/架）	-5.81	-	-
单位成本波动对毛利率的影响	24.30%	-	-
单价波动与单位成本波动合计对毛利率影响	12.58%	-	-

注：单价波动对毛利率的影响=（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价-（上期平均单价-上期单位成本）/上期平均单价；单位成本波动对毛利率的影响=（本期平均单价-本期单位成本）/本期平均单价-（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价；公司 2022 年度未发生改装业务，因此 2023 年 1-3 月比较数据取 2021 年度为上期数。

2023 年 1-3 月，公司改装业务毛利率较 2021 年度上升 12.58%，改装业务的单价下降 7.94 万元/架、单位成本下降 5.81 万元/架，单位毛利下降 2.13 万元/架。2023 年 1-3 月，改装业务的销售单价和单位成本较 2021 年度有所下降，主要系当期飞机改装的项目减少，2021 年度为飞机广播式预警系统(ADS-B)改装和快速获取驾驶舱音频记录器（QACVR）改装，而 2023 年 1-3 月仅为飞机广播式预警系统改装，相应的单价及成本降低所致。改装业务单价下降对毛利率的影响为-11.72%，单位成本降低对毛利率的影响为 24.30%，单位成本下降幅度高于单价下降幅度综合影响毛利率上升 12.58%，毛利率变动具备合理性。

（二）量化说明机身喷涂的毛利率持续下降且最近一期为负数的原因及合理性

报告期内，公司机身喷涂业务毛利率变动情况如下：

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度
毛利率	-19.35%	8.17%	29.94%
毛利率变动	-27.52%	-21.77%	
单价（万元/架）	50.25	47.82	46.09
单价变动（万元/架）	2.43	1.73	

单价波动对毛利率的影响	4.45%	2.54%	
单位成本（万元/架）	59.98	43.91	32.29
单位成本变动（万元/架）	16.07	11.62	
单位成本波动对毛利率的影响	-31.97%	-24.30%	
单价波动与单位成本波动合计对毛利率影响	-27.52%	-21.77%	

注：单价波动对毛利率的影响=（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价-（上期平均单价-上期单位成本）/上期平均单价；单位成本波动对毛利率的影响=（本期平均单价-本期单位成本）/本期平均单价-（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价

2022 年度，公司机身喷涂业务毛利率下降 21.77%，机身喷涂业务的单价上升 1.73 万元/架、单位成本上升 11.62 万元/架，单位毛利下降 9.89 万元/架。机身喷涂业务单价与单位成本上升主要受喷涂类型的结构不同所致，公司 2022 年度整机喷涂占比较高，局部喷涂占比相对较低，其中整机喷涂业务收费较高，所需的成本也较高。机身喷涂业务单价上升对毛利率的影响为 2.54%，单位成本上升对毛利率的影响为-24.30%，单位成本上升幅度高于单价上升幅度综合影响毛利率下降 21.77%。

2023 年 1-3 月，公司机身喷涂业务毛利率下降 27.52%，机身喷涂业务的单价上升 2.43 万元/架、单位成本上升 16.07 万元/架，单位毛利下降 13.63 万元/架。机身喷涂业务单价与单位成本上升主要受喷涂类型的结构不同所致，公司 2023 年 1-3 月喷涂的飞机数量仅为 2 架次，均为整机喷涂，且其中 1 架为公务机庞巴迪 CL850，机型较大，喷涂收费较高；除整机喷涂直接材料、直接人工成本较高外，因当期业务量的大幅下降导致其当期单位制造费用也相对较多。机身喷涂业务单价上升对毛利率的影响为 4.45%，单位成本上升对毛利率的影响为-31.97%，单位成本上升幅度高于单价上升幅度综合影响毛利率下降 27.52%。

综上，报告期内，公司机身喷涂业务毛利率持续下降且最近一期为负数主要受喷涂类型的结构及最近一期业务淡季影响，业务量的大幅下降导致其单位制造费用相对较多所致，符合公司实际情况，具备合理性。

（三）说明 2023 年 1-3 月公司综合毛利率大幅降低的原因及合理性

2023年1-3月，公司定期检修及修理业务、改装业务、机身喷涂业务的合计毛利额占当期毛利总额的85.76%，当期综合毛利率的变动主要受上述三种业务毛利率变动的影响。公司当期上述三种业务毛利率变动的原因详见上文量化分析的内容。2023年1-3月，公司综合毛利率较上年度大幅降低主要系当期公司维修飞机的定检级别差异导致定检内容减少，从而使单价下降，叠加当期业务淡季的影响，单位制造费用相对较多，综合导致了毛利率的变动，符合公司实际情况，具备合理性。

（四）对比公司与可比公司各类业务的毛利率并分析说明差异原因及合理

报告期内，同行业可比公司海特高新、航新科技均未单列维修及改装、喷涂业务收入，而是将其归入航空工程技术与服务（海特高新）或航空维修及服务（航新科技）披露，而恒镡航空未披露其是否存在改装、机身喷涂业务，因此，将公司定期检修及修理、改装、机身喷涂业务合计数与同行业公司披露的对应分类业务毛利率进行对比，具体情况如下：

公司及业务种类	2022年度	2021年度
海特高新-航空工程技术与服务	38.88%	39.56%
航新科技-航空维修及服务	22.04%	24.25%
恒镡航空-航空维修及服务	43.31%	53.30%
平均	34.74%	39.04%
公司-定期检修及修理、改装、机身喷涂合计	46.25%	41.97%

注：数据来源于同行业可比公司定期报告等公开资料；海特高新、航新科技2023年1季报未披露收入分类数据，恒镡航空未披露2023年1季报。

2021年度，公司定期检修及修理、改装、机身喷涂业务合计的毛利率与海特高新对应业务毛利率水平接近，2022年度与恒镡航空对应业务毛利率水平接近。报告期内，公司定期检修及修理、改装、机身喷涂业务合计的毛利率整体高于同行业可比公司的平均水平，主要原因包括：公司主要为运输航空和公务机等支线窄体飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务，而同行业可比公司主要为航空部附件维修等业务，与公司业务存在差异，导致毛利率不完全可比。报告期内，

公司享受当地政府给予的房屋土地免费使用待遇，导致与房屋土地相关的租金等间接费用低于同行业可比公司，该因素也导致了公司毛利率维持在较高水平。

五、根据申请材料，公司存在异地维修费，说明异地维修费发生的原因及合理性，公司对该项目进度、质量、验收进行管控的情况，相关成本费用的归集是否准确、恰当

（一）发生的原因及合理性

2020年12月，公司与应急管理部森林消防局大庆航空救援支队（甲方）签订《应急救援航空器喷涂项目合同》，约定由公司为甲方所属十架直升机提供喷涂服务。因该项目甲方要求在其所在地——大庆开展，无法在公司日照维修基地进行，而公司在当地无常驻维修人员及配套设施，从成本及便利角度出发，公司对该喷涂业务采取了外协的方式，即由江西瑞鑫盛凯科技有限公司针对“应急管理部森林消防局飞机涂装项目”为公司提供大庆航空支队十架直升机涂装所需要的施工人员、设备、油漆及耗材等相关服务。

综上，公司上述异地喷涂业务原因真实，具备合理性。

（二）公司对该项目进度、质量、验收进行管控的情况

2020年12月，公司与江西瑞鑫盛凯科技有限公司（乙方）签订了《直升机涂装支援合同》，其中关于项目进度、质量等管控的内容包括不限于：施工服务期间，公司派驻一名质量主管监督指导带领乙方施工；公司留存合同额15%的质保金，质保期结束退还给乙方；乙方应对此十架飞机的售后服务负全部责任，该责任在质保期结束时终止，期间发生一切售后服务费用由乙方支付。乙方承担此十架飞机喷涂施工中所有问题的责任。如发生任何问题，包括但不限于质量问题而导致返工或延迟交付，乙方承担由此带来的所有费用及最终用户的罚款。乙方施工人员应服从甲方派驻人员的工作安排。不服从工作安排的人员将被甲方人员替代，并按比例扣除乙方的工时费用。

2021年11月，昌河飞机工业（集团）有限责任公司质量监督验收代表室出具《森林消防局大庆航空救援大队10架直-8(A)直升机喷涂监督验收报告》，“同

意森林消防局大庆航空救援大队 10 架直-8(A)直升机的喷涂质量、涂装效果通过监督检查验收。”

综上，公司对该异地喷涂项目的进度、质量进行了良好管控，喷涂质量、涂装效果通过了专业机构的最终验收，满足了客户的需求。

（三）相关成本费用的归集是否准确、恰当

公司营业成本主要由直接材料、直接人工、制造费用构成。公司航空维修业务在维修管理系统生成唯一识别的项目单号，公司按照不同的维修项目进行成本归集。针对该项目，公司设置“大庆异地维修”辅助项，与该项目相关的直接材料和直接人工成本发生时计入“生产成本”科目，喷涂业务完成经客户验收合格后，确认主营业务收入同时结转主营业务成本；该项目发生的外协费用因专属于该项目，因此直接计入主营业务成本科目，未向其他项目分摊。因该外协费用不属于直接材料和直接人工成本，因此，在按成本性质对营业成本分类时归入了制造费用科目，符合公司实际情况，相关成本费用的归集准确、恰当。

六、公司 2022 年度经营活动现金流量为-82.97 万元，说明经营活动产生的现金流量净额为负的原因及合理性，报告期各期经营活动产生的现金流量净额波动的原因及合理性，收入、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动的匹配性。

（一）公司 2022 年度经营活动现金流量为-82.97 万元，说明经营活动产生的现金流量净额为负的原因及合理性，报告期各期经营活动产生的现金流量净额波动的原因及合理性

报告期内，公司经营活动现金流量净额与销售收现具体情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度①	2021 年度②	变动金额或幅度③=①-②	变动比例④=③/②

经营活动产生的现金流量净额	31.04	-82.79	1,023.47	-1,106.26	-108.09%
销售商品、提供劳务收到的现金	1,872.95	4,738.32	5,949.72	-1,211.4	-20.36%
营业收入	1,432.04	7,158.95	6,722.65	436.30	6.49%
销售收现比	130.79%	66.19%	88.50%	-22.31%	--

1、公司 2022 年度经营活动净现金流量净额-82.97 万元，较 2021 年度减少 108.09%，主要系：

(1) 航空公司客户受外部环境影响短期承压，整体支付进度放缓，2022 年销售收现比较 2021 年降低 22.31%；

(2) 2022 年开始下游部分客户采用票据方式结算，而上游供应商接受票据结算的比例较低，公司仅有少量背书，截至 2022 年 12 月 31 日，应收款项融资期末余额为 373.93 万元，结算方式的改变导致本年销售商品、提供劳务收到的现金减少 373.93 万元。

2、公司 2023 年 1-3 月经营活动净现金流量 31.04 万元，较 2022 年度转正，主要系 2022 年末航空运输市场逐步恢复，2023 年开始航空公司履约能力增强，付款及时所致。

(二) 收入、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动的匹配性。

1、收入与经营活动产生的现金流量净额变动的匹配性

详见问题（一）回复。

2、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动具有匹配性

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度
1.将净利润调节为经营活动现金流量：			

净利润	236.44	1,810.81	1,310.47
加：资产减值准备		0.34	5.60
信用减值损失	-31.69	113.08	529.14
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产折旧	50.22	206.68	184.91
无形资产摊销	10.16	40.63	23.70
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“-”填列）			-3.44
财务费用（收益以“-”填列）	-1.21	-19.65	-6.41
投资损失（收益以“-”填列）	-0.80	-1.36	
递延所得税资产的减少（增加以“-”填列）	4.79	-17.01	-74.62
递延所得税负债的增加（减少以“-”填列）	-0.28	5.25	
存货的减少（增加以“-”填列）	32.63	-143.09	-287.90
经营性应收项目的减少（增加以“-”填列）	370.13	-2,194.27	-526.07
经营性应付项目的增加（减少以“-”填列）	-640.83	115.81	-131.92
其他	1.51		
经营活动产生的现金流量净额	31.04	-82.79	1,023.47

由上表可知，2022 年度公司经营活动产生的现金流量净额较 2021 年度降幅较大，主要系当年公司经营性应收项目期末比期初增加 2,194.27 万元，增幅较大；2023 年 1-3 月，公司经营活动产生的现金流量净额虽转正，但占净利润的比例仍较低，主要系当期公司支付应付职工薪酬、应交税费等导致公司经营性应付项目减少所致。

综上，公司收入、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动具有匹配性。

七、说明政府补助处理方法是否符合《企业会计准则》有关规定，政府补助是否具有可持续性，公司是否对政府补助存在依赖

（一）政府补助处理方法符合《企业会计准则》有关规定

报告期内，公司收到的政府补助金额分别为 60.00 万元、44.30 万元、6.36 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	报表列示项目	项目名称	2023年1-3月	2022年度	2021年度	与资产相关/与收益相关
1	其他收益	山东科学技术厅财政补助款	-	-	4.00	与收益相关
2	其他收益	稳岗补贴	-	-	2.26	与收益相关
3	其他收益	工信局复工复产补贴	-	-	0.10	与收益相关
4	其他收益	中小微企业升级高新技术企业财政补助资金	-	10.00	-	与收益相关
5	其他收益	省级“专精特新”中小企业认定	-	10.00	-	与收益相关
6	其他收益	日照市科技技术局高企认定奖励资金财政补助款	-	10.00	-	与收益相关
7	其他收益	省科技厅企业研究开发财政补助	-	11.00	-	与收益相关
8	其他收益	日照市社保局扩岗补助	-	3.30	-	与收益相关
9	其他收益	市级金融促进发展专项扶持资金	20.00	-	-	与收益相关
10	其他收益	东港区商务局市级航空产业发展补贴	40.00	-	-	与收益相关
合计			60.00	44.30	6.36	

公司依据《企业会计准则第 16 号——政府补助》的规定对政府补助进行账务处理，政府补助计入当期损益或递延收益的划分标准、依据如下：

与资产相关的政府补助，是指公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助；对于同时包含与资产相关部分和与收益相关部分的政府补助，区分不同部分分别进行会计处理；难以区分的，整体归类为与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助，确认为递延收益，在相关资产使用期限内按照合理、系统的方法分期计入损益。

与收益相关的政府补助，用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益，其中，与日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益。与日常活动无关的政府补助，计入营业外收入；用于补偿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。

报告期内，公司计入当期损益的政府补助主要为日常活动相关的政府补助，计入其他收益，依据充分、金额准确，相关会计处理符合《企业会计准则》关于政府补助的相关规定。

（二）政府补助没有可持续性，公司对政府补助不存在依赖

报告期内，公司获得的政府补助主要为企业补贴及对公司科技项目的补助，均属于偶发性的政府补助，已计入非经常性损益，没有可持续性。

报告期内，公司计入当期损益的政府补助及占利润总额比例情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月	2022年度	2021年度
计入当期损益的政府补助金额	60.00	44.30	6.36
利润总额	269.82	2,074.38	1,467.93
政府补助占利润总额比例	22.24%	2.14%	0.43%

报告期内，公司政府补助占利润总额的比例分别为0.43%、2.14%和22.24%，除2023年1-3月外，政府补助占利润总额比例较小，2023年一季度政府补助金额较大，主要系收到东港区商务局市级航空产业发展补贴40.00万元所致。

报告期内，公司盈利能力逐年上升，即便未来政府补助减少对公司的经营能力影响有限，公司对政府补助不存在重大依赖。

八、结合期后合同签订情况、期后收入、净利润、毛利率、经营活动现金流实现情况等进一步说明公司业绩增长可持续性、在可预见的未来的持续经营能力。

(一) 期后收入、净利润、毛利率、经营活动现金流实现情况

单位：万元

项目	2023年1-3月 (审定数)	2023年4-9月 (未经审计)	2022年4-9月
营业收入	1,432.04	3,623.32	3,465.58
营业成本	836.06	2,197.22	1,706.75
净利润	236.44	730.39	796.49
毛利率	41.62%	39.36%	50.75%
经营活动现金流量净额	31.04	1,021.58	594.12

由上表可知，公司报告期后 2023 年 4-9 月营业收入为 3,623.32 万元，营业成本为 2,197.22 万元，净利润为 730.39 万元，毛利率为 39.36%，经营活动现金流量净额为 1,021.58 万元；另外，截至 2023 年 3 月 31 日，公司已签订尚未执行订单金额为 829.40 万元，截至 2023 年 9 月 30 日，公司报告期后合同签订金额为 3,374.04 万元，2023 年 4-9 月工作包外收入确认金额为 400.37 万元，共计 4,603.80 万元，公司在可预见的未来具有持续经营能力。

2023 年 1-9 月国内航空运输业呈现强势反弹迹象，但公司营业收入与 2022 年同期持平主要原因系飞机定检维修主要和飞机的服务年限和飞行小时数有关系，检测周期一般在 2 年半左右，2020-2022 年各航空公司飞行小时数较少，特别是 2022 年为历年最低，虽然 2023 年各航空公司飞行量大幅增加，公司 1-9 月飞机交付数量也较去年同期增加 16 架，增幅 32%，但 2023 年定检飞机在飞行小时数指标上普遍未达到应定检的级别，导致 2023 年本应定检的项目减少，单架飞机的维修收入减少。

公司净利润较 2022 年同期下降 8.30%，主要系受毛利率下降的影响。公司毛利率相比 2022 年同期下降 10%，主要系航空公司整体业绩改善还需时间，维修业务费用有所降低，同时，公司储备维修人员增加导致维修成本增加所致。

公司经营活动现金流相比 2022 年同期由负转正主要系 2022 年末航空市场逐步恢复，2023 年航空公司履约能力增强，付款及时所致。

综上所述，根据期后收入、净利润、毛利率、经营活动现金流实现情况，公司业绩增长具有可持续性，在可预见的未来具有持续经营能力。

九、核查程序

1、访谈公司管理层，了解报告期内各个季度的收入情况及业务情况，询问公司所在的行业季节性特征导致的收入变动情况及原因；查询同行业公司的披露资料，对公司收入季节性特征是否与同行业公司存在差异进行分析；查阅报告期内公司与客户签署的销售合同条款，了解收入确认是否与合同条款匹配；获取报告期内前十大项目及主要项目期后回款明细表，检查至相关的收款单据、回款凭证，复核应收账款的期后回款情况；对公司营业收入进行截止性测试，核对销售合同、收入确认的单据等文件，检查收入是否在恰当的期间确认。

2、访谈公司财务负责人，了解公司“经客户对账确认”在实际工作中的操作情况，评价公司收入确认方法的合理性；复核不同收入确认方法下报告期各期的收入金额的真实性、准确性；检查公司与客户签订的合同相关条款是否约定对账周期；查阅同行业可比公司的公开信息，了解同行业可比公司的收入确认政策，判断与公司收入确认政策是否一致；对经客户对账确认的收入实施截止性测试，检查公司是否存在跨期收入。

3、了解报告期内公司按产品（服务）类别分类的营业收入情况，分析收入变动的原因及合理性；与同行业可比公司进行对比，分析是否存在重大差异；了解报告期内为公司业绩带来大幅增长的客户对象以及订单情况，分析公司客户是否稳定。

4、计算报告期公司飞机维修、改装及喷涂业务的销售数量、单价、单位成本情况；量化分析飞机维修、改装及喷涂业务的毛利率及其波动情况；分析了解机身喷涂的毛利率持续下降且最近一期为负数的原因及合理性、2023年1-3月公司综合毛利率大幅降低的原因及合理性；对比公司与可比公司业务的毛利率并分析差异原因。

5、查阅公司与应急管理部森林消防局大庆航空救援支队签订的《应急救援航空器喷涂项目合同》，了解公司异地喷涂业务的原因；查阅公司与江西瑞鑫盛凯科技有限公司签订的《直升机涂装支援合同》，了解其中关于项目进度、质量等管控的内容；分析异地维修费发生的原因及合理性，检查公司异地维修费相关成本费用的归集情况；查阅《森林消防局大庆航空救援大队10架直-8(A)直升机喷涂监督验收报告》，了解异地维修项目的最终验收情况，检查是否满足客户的需求。

6、访谈公司财务负责人，了解2022年经营性活动现金净流量为负的原因，分析是否具有合理性；复核公司从净利润调整到经营活动现金流量净额的调节过程；重新计算销售收现比，检查计算的准确性；查阅公司销售合同，检查结算方式相关的合同条款的变动。

7、获取并检查公司政府补助明细表，查阅公司报告期内政府补助相关文件，包括公司申请的相关资料、收款凭证、银行流水记录等支持性文件，复核账面记录收到政府补助的金额是否正确；复核政府补助的性质、金额、入账时间是否正确，检查计入当期损益或递延收益的划分标准、会计处理是否符合《企业会计准则》的规定；分析政府补助的变动原因以及对公司经营业绩的影响，判断政府补助是否存在可持续性，是否存在依赖。

8、获取公司合同台账，了解公司报告期后合同签订情况；获取公司报告期后财务报表，与去年同期财务数据进行对比分析；访谈公司管理层，了解两年同期财务数据变动原因、公司业务情况与财务数据的匹配性以及公司未来业绩增长情况、在可预见的未来的持续经营能力。

9、了解及评价公司与收入、成本、采购相关的内部控制设计的有效性，并测试相关内部控制执行的有效性；对公司管理层进行访谈，了解公司开发客户的方式，各类业务的定价模式、销售模式、采购模式，与主要客户的定价依据和议价能力等；了解公司成本核算相关的会计政策、核算方法和核算流程，评估公司成本核算是否符合会计准则要求；获取公司收入、成本明细表，分析公司主要客户、业务类型、销售价格、成本构成等，分析公司销售收入、销售成本变动的合理性；对销售收入实施细节测试，检查与收入确认相关的支持性文件，包括销售合同、飞机放行证书、飞机交付证明、经客户确认的收费确认单等文件，检查合同中对验收条款、合同履行义务的规定，核查收入确认证明文件与合同约定是否一致；执行截止性测试，确认收入、成本是否在恰当期间确认；对主要客户及供应商报告期各期发生的交易额及各期末往来款余额实施函证程序，验证报告期内交易额及余额的真实性和准确性；对主要客户及供应商进行访谈，了解合作背景、交易内容、结算方式、关联关系等交易情况，分析交易行为是否具有商业实质。报告期内细节测试的检查比例均达到 70%以上。对报告期内主要客户的应收账款余额、收入金额实施函证程序，函证结果汇总如下：

单位：万元

项目	2023-3-31/2023 年 1-3 月		2022-12-31/2022 年度		2021-12-31/2021 年度	
	应收账款	营业收入	应收账款	营业收入	应收账款	营业收入
账面金额	3,320.48	1,432.04	3,859.66	7,158.95	1,875.82	6,722.65
发函金额	3,239.49	1,270.92	3,836.66	6,712.51	1,871.72	6,234.69
通过函证程序确认金额	3,239.49	1,270.92	3,836.66	6,712.51	1,871.72	6,234.69
通过函证确认金额占比（占应收账款期末余额和营业收入金额比例）	97.56%	88.75%	99.40%	93.76%	99.78%	92.74%

对报告期内主要客户实施走访程序，走访结果汇总如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度
营业收入金额	1,432.04	7,158.95	6,722.65

走访收入金额	961.40	5,201.17	5,203.39
走访金额占营业收入比例	67.13%	72.65%	77.40%

10、对公司管理层访谈，了解公司毛利率波动的原因及合理性；结合公司各期收入、成本变动情况，分析公司毛利率变动原因；查阅公司财务报表和销售明细表，并结合公司生产经营情况、分析主要客户各期收入金额变动情况及采购情况，分析公司主要客户各期毛利率变动情况；对公司收入进行分析性复核，结合收入、成本构成等因素进行分析，确认毛利率的合理性；获取同行业可比公司公开信息，将公司的毛利率与同行业可比公司类似业务进行对比分析。

十、核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、报告期内公司主营业务收入存在季节性特征，主要系航空维修业与航空运输业存在密切关联，受春运和暑假影响，航空维修业第二、第四季度季节性特征明显；因与同行业公司细分业务领域不完全一致，与同行业公司收入季节性特征上存在一定的差异，但是与客户的合同约定匹配；对前十大项目及第四季度项目进行细节测试检查，结合函证及期后回款检查，前十大项目及第四季度主要项目收入真实、准确；实施截止性测试检查，不存在跨期收入。

2、公司“经客户对账确认”在实际操作中主要指发生在飞机维修过程中合同工作包外产生的额外维修项目的收入确认，双方在合同中只约定收费原则，工作包外新增项目的收费金额具有不确定性，故基于谨慎性原则，公司对于新增维修项目收费在经客户对账确认后收入确认，具有合理性，符合会计准则规定；在合同中并未约定对账周期；公司与同行业可比公司由于所处行业细分领域不同，收入确认时点存在一定差异，但针对工作包外的新增项目经客户对账后再进行收入确认更符合谨慎性原则，公司不存在通过调节对账时间调节跨期收入的情形。

3、2022年度，公司定期检修及修理、改装、机身喷涂业务合计收入较上年度增长 13.73%，与同行业可比公司收入增长趋势一致，处于行业中间水平，与

同行业可比公司不存在重大差异。报告期内，公司客户结构保持稳定，为公司业绩带来大幅增长的客户销售金额占营业收入比例呈上升趋势系公司客户稳定、销售规模扩大所致。报告期内，为公司业绩带来大幅增长的客户业务类型主要为飞机维修和喷涂业务，结算方式主要采用银行转账及承兑汇票支付；各报告期末，为公司业绩带来大幅增长的客户应收账款账龄主要在 1 年以内，应收账款质量好。

4、报告期，公司机身喷涂业务毛利率持续下降且最近一期为负数主要受喷涂类型的结构及最近一期业务淡季影响，业务量的大幅下降导致其单位固定成本相对较多所致，符合公司实际情况，具备合理性。2023 年 1-3 月，公司综合毛利率较上年度大幅降低主要系当期公司维修飞机的定检级别差异导致定检内容减少，从而使单价下降，叠加当期业务淡季的影响，单位固定成本相对较多，综合导致了毛利率的变动，符合公司实际情况，具备合理性。

5、报告期内，公司与应急管理部森林消防局大庆航空救援支队发生的异地喷涂业务真实、合理，公司对该异地喷涂项目的进度、质量进行了良好管控，喷涂质量、涂装效果通过了专业机构的最终验收，满足了客户的需求；相关成本费用的归集准确、恰当。

6、2022 年经营活动产生的现金流量净额为负的原因主要系航空公司客户受外部环境短期承压、整体支付进度放缓，以及 2022 年开始下游客户部分采用票据结算，而上游供应商接受票据结算的比例较低导致；2023 年经营活动现金流量净额，较 2022 年度转正，主要系 2022 年末航空市场逐步恢复，2023 年航空公司履约能力增强、付款及时所致。报告期各期经营活动产生的现金流量净额波动具有合理性，收入、净利润与经营活动产生的现金流量净额变动具有匹配性。

7、报告期内，公司计入当期损益的政府补助依据充分、金额准确，相关会计处理符合《企业会计准则》关于政府补助的相关规定。公司政府补助均系偶发性财政补助，已计入非经常性损益，不具有可持续性，政府补助金额占公司利润总额较小，公司对政府补助不存在重大依赖。

8、根据期后收入、净利润、毛利率、经营活动现金流实现情况，公司业绩增长具有可持续性，在可预见的未来具有持续经营能力。

9、公司收入成本真实、准确、完整，业绩具有稳定性、可持续性，不存在大幅波动风险；报告期内公司业绩真实。

10、报告期内，公司定期检修及修理业务毛利率变动主要受当期公司维修飞机的定检级别差异导致定检内容减少，从而使单价及单位成本下降，综合导致了毛利率的变动；公司机身喷涂业务毛利率变动主要受喷涂类型的结构及最近一期业务淡季影响，业务量的大幅下降导致其单位固定成本相对较多所致，符合公司实际情况，具备合理性；公司毛利率核算准确，不存在调节毛利率情况；报告期内，公司毛利率高于同行业可比公司的平均水平，主要系公司享受当地政府给予的房屋土地免费使用待遇，导致与房屋土地相关的租金等间接费用低于同行业可比公司，毛利率水平符合行业特征。

问题五、关于应收账款

根据公开转让说明书，报告期内公司应收账款分别为 1,297.38 万元、3,164.91 万元、2,657.69 万元，占当年度营业收入的比例分别为 27.90%、53.91%和 57.97%。

请公司补充说明：（1）2022 年公司收入增幅 6.49%的情况下应收账款大幅增长 143.95%的合理性及原因，是否存在放宽信用政策以提高销售额的情形，报告期内应收账款的变动情况是否与信用政策相匹配，信用政策是否发生变化，相关业务模式是否可持续；降低应收款项规模的措施及有效性。（2）公司与同行业可比公司的应收账款规模、占收入的比重、应收账款周转率是否存在较大差异及原因。（3）客户逾期应收账款金额、占比，并逐项说明逾期应收账款对应的收入确认时点，应收账款内控制度的有效性，账龄一年以上大额应收账款涉及项目的具体情况，包括但不限于项目名称、合同金额、相关项目进展情况，说明可回收性及期后回款情况；并补充披露截至目前各报告期末应收账款的回款情况。

请主办券商及会计师核查上述问题并发表明确意见。

回复：

一、2022 年公司收入增幅 6.49%的情况下应收账款大幅增长 143.95%的合理性及原因，是否存在放宽信用政策以提高销售额的情形，报告期内应收账款的变动情况是否与信用政策相匹配，信用政策是否发生变化，相关业务模式是否可持续；降低应收款项规模的措施及有效性。

（一）2022 年公司收入增幅 6.49%的情况下应收账款大幅增长 143.95%的合理性及原因，是否存在放宽信用政策以提高销售额的情形，报告期内应收账款的变动情况是否与信用政策相匹配，信用政策是否发生变化，相关业务模式是否可持续

2021 年、2022 年公司收入及应收账款统计如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月/2023 年 3 月 31 日	2022 年度 /2022 年 12 月 31 日	2021 年度 /2021 年 12 月 31 日	变动金额	变动比例
营业收入	1,432.04	7,158.95	6,722.65	436.30	6.49%
应收账款	2,657.69	3,164.91	1,297.38	1,867.53	143.95%
其中：逾期金额	1,812.31	2,012.30	1,016.26	996.04	98.01%

公司应收账款 2022 年 12 月 31 日较 2021 年 12 月 31 日大幅增长 143.95%的原因系自 2020 年开始，外部环境对全球民航业造成了巨大冲击，民航运输需求持续降低，2022 年航空公司持续承压，偿付进度放缓，2023 年 3 月 31 日较 2022 年 12 月 31 日应收账款的减少的原因系 2022 年末在相关政策的正向引导下，航空市场逐步恢复，2023 年 1 季度客户回款大于新增应收账款，公司不存在放宽信用政策以提高销售额的情况。

报告期各期末，公司除已全额计提坏账的海航系应收账款外，应收账款其他主要客户的信用政策统计如下：

单位：万元

截止日	序号	客户名称	应收账款账面余额	占比	信用政策	信用政策较前一年是否发生变化	备注
2023-3-31	1	广西北部湾航空有限责任公司	496.19	14.94%	收到发票 30 个工作日内支付。	否	
	2	天津航空有限责任公司	454.12	13.68%	收到发票 30 个工作日内支付。	否	
	3	浙江长龙航空有限公司	366.29	11.03%	收到发票 30 个工作日内支付。	否	
	4	青岛航空股份有限公司	359.51	10.83%	收到发票 60 个工作日内支付。	否	
	5	春秋航空股份有限公司	322.31	9.71%	收到发票 60 个工作日内支付。	否	
			合计	1,998.41	60.18%		
2022-12-31	1	浙江长龙航空有限公司	922.23	23.89%	收到发票 30 个工作日内支付。	是	由出厂改为收到发票，无实质性变化
	2	广西北部湾航空有限责任公司	555.76	14.40%	收到发票 30 个工作日内支付。	否	
	3	天津航空有限责任公司	520.55	13.49%	收到发票 30 个工作日内支付。	是	由 45 日改为 30 日，信用政策收紧
	4	东海航空有限公司	342.34	8.87%	收到发票 60 个工作日内支付 70%，飞机正常运行 6 个月后支付 30%。	否	
	5	青岛航空股份有限公司	329.27	8.53%	收到发票 60 个工作日内支付。	否	
			合计	2,670.16	69.18%		
2021-12-31	1	天津航空有限责任公司	601.15	32.05%	工作包内：飞机出场前支付；其他费用：收到发票后 45 个工作日支付。	否	
	2	东海航空有限公司	442.34	23.58%	收到发票 60 个工作日内支付 70%，飞机正常运行 6 个月后支付 30%。	否	

3	浙江长龙航空有限公司	319.28	17.02%	飞机出场日起 30 个工作日内支付。	否	
4	多彩贵州航空有限公司	224.77	11.98%	飞机出场日起 30 个工作日内支付。	否	
5	河北航空有限公司	201.65	10.75%	收到发票 30 个工作日内支付。	否	
合计		1,789.19	95.38%			

报告期内，公司信用政策未发生重大变化，随着民航业务需求的增长，飞机维修及相关服务的需求也会进一步释放，公司相关业务模式可持续。

（二）降低应收款项规模的措施及有效性。

报告期内，公司为降低应收款项的信用风险采取的措施主要包括设置相关控制程序对应收账款回款工作进行管控，同时公司商务部有专人负责相关客户的回款催收工作，及时对相关客户的回款进度进行跟踪。如客户回款进度与合同约定情况出现不符时，公司将进行重点跟进并采取下列措施催收货款：（1）了解未回款的原因，并与客户管理层人员协商后续付款节点；（2）积极与客户通过电话、现场会面等方式磋商回款，并安排专人定期去欠款单位上门催收；（3）协商通过银行承兑汇票加速回款；（4）公司采取“收回前次飞机维修款后才放行本次维修飞机”的策略，加强应收账款的管控。

截至 2023 年 9 月 30 日，各报告期末应收账款（扣除已全额计提坏账的海航系应收账款）期后回款比例分别为 100.00%、88.62%和 84.20%，期后回款良好。

二、公司与同行业可比公司的应收账款规模、占收入的比重、应收账款周转率是否存在较大差异及原因。

1、应收账款规模（账面价值）

单位：万元

公司名称	2023 年 3 月 31 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日
航新科技	65,220.79	66,266.28	63,270.18
海特高新	57,582.28	57,000.37	58,962.34
恒铨航空	-	411.63	315.14

算数平均值	61,401.54	41,226.09	40,849.22
公司	2,657.69	3,164.91	1,297.38

由上表可知，公司应收账款规模远低于同行业算数平均值，主要是系公司成立时间短，业务规模虽大于恒锵航空，但远小于航新科技和海特高新。

2、应收账款占收入的比重

公司名称	2023年1-3月	2022年度	2021年度
航新科技	154.68%	47.44%	54.54%
海特高新	251.93%	62.66%	69.64%
恒锵航空	-	34.85%	28.82%
算数平均值	203.31%	48.31%	51.00%
公司	185.59%	44.21%	19.30%

注1:应收账款占营业收入比=应收账款账面价值/营业收入。

注2:恒锵航空属于三板挂牌公司，未披露一季报数据。

由上表可知，公司应收账款占营业收入的比重在报告期内均优于行业平均值；2021年大幅优于行业水平主要系当期对海航系应收款全额计提坏账准备，导致应收账款账面价值减少所致，2022年度及2023年1季度，公司应收账款占收入的比重与同行业可比公司均值不存在重大差异。

3、应收账款周转率

公司名称	2023年1-3月	2022年度	2021年度
航新科技	0.64	2.16	2.02
海特高新	0.40	1.57	1.32
恒锵航空	-	2.77	2.92
算数平均值	0.52	2.16	2.08
公司	0.49	3.21	5.97

注1:应收账款周转率(次)=营业收入/应收账款平均账面价值。

注2:恒锵航空属于三板挂牌公司，未披露一季报数据。

由上表可知，2022年度应收账款周转率较上年度下降较多，主要系受宏观经济下行的影响，客户回款周期变长；同时2021年度公司计提对海航系应收账款坏账准备5,101,578.33元，导致2021年末应收账款余额相对较低，综合导致公司2022年度应收

账款周转率低于 2021 年度；2023 年 1-3 月，公司应收账款周转率与行业均值差别不大。

三、客户逾期应收账款金额、占比，并逐项说明逾期应收账款对应的收入确认时点，应收账款内控制度的有效性，账龄一年以上大额应收账款涉及项目的具体情况，包括但不限于项目名称、合同金额、相关项目进展情况，说明可回收性及期后回款情况；并补充披露截至目前各报告期末应收账款的回款情况。

（一）客户逾期应收账款金额、占比，及逾期应收账款对应的收入确认时点，应收账款内控制度的有效性；

截至 2023 年 3 月 31 日，主要客户逾期应收账款明细如下：

单位：万元

客户名称	应收账款余额	其中：逾期金额	逾期金额占总逾期金额比	收入确认时间	截至 2023 年 9 月 30 日逾期应收账款回款金额	期后逾期回款金额占各自客户逾期金额比
海航集团破产重整专项服务信托	510.16	510.16	28.15%	2021 年 1 月		
浙江长龙航空有限公司	366.29	360.67	19.90%	2022 年 10 月、 2022 年 11 月	261.39	72.47%
广西北部湾航空有限责任公司	496.19	388.29	21.42%	2022 年 9 月、 2022 年 10 月、 2022 年 11 月、 2022 年 12 月	376.45	96.95%
东海航空有限公司	242.34	242.34	13.37%	2021 年 5 月、 2021 年 6 月	242.34	100.00%
青岛航空股份有限公司	359.51	223.69	12.34%	2022 年 10 月、 2022 年 11 月	94.85	42.40%
多彩贵州航空有限公司	240.26	86.55	4.78%	2022 年 9 月		
合计	2,214.75	1,811.71	99.96%	--	975.03	53.82%

截至 2022 年 12 月 31 日，主要客户逾期应收账款明细如下：

单位：万元

客户名称	应收账款余额	其中：逾期金额	逾期金额占总逾期金额比	收入确认时间	截至 2023 年 9 月 30 日逾期应收账款回款金额	期后逾期回款金额占各自客户逾期金额比
天津航空有限责任公司	520.55	329.73	16.38%	2022 年 7 月、 2022 年 9 月	329.73	100.00%
海航集团破产重整 专项服务信托	510.16	510.16	25.35%	2021 年 1 月		
浙江长龙航空有限公司	922.23	561.56	27.90%	2022 年 3 月、 2022 年 4 月、 2022 年 5 月、 2022 年 9 月	561.56	100.00%
广西北部湾航空有 限责任公司	555.76	115.34	5.73%	2022 年 1 月、 2022 年 6 月、 2022 年 9 月	115.34	100.00%
东海航空有限公司	342.34	342.34	17.01%	2021 年 5 月、 2021 年 6 月	342.34	100.00%
多彩贵州航空有 限公司	86.55	86.55	4.30%	2022 年 9 月		
湖南航空股份有 限公司	66.61	66.61	3.31%	2022 年 3 月、 2022 年 6 月	66.61	100.00%
合计	3,004.21	2,012.30	99.99%	--	1,415.59	70.35%

截至 2021 年 12 月 31 日，主要客户逾期应收账款明细如下：

单位：万元

客户名称	应收账款余额	其中：逾期金额	逾期金额占总逾期金额比	收入确认时间	截至 2023 年 9 月 30 日逾期应收账款回款金额	期后逾期回款金额占各自客户逾期金额比
天津航空有限责任 公司	90.99	2.32	0.23%	2021 年 1 月、 2021 年 9 月	2.32	100.00%
海航集团破产重整 专项服务信托	510.16	510.16	50.20%	2021 年 1 月		
东海航空有限公司	442.34	442.34	43.53%	2021 年 5 月、 2021 年 6 月	442.34	100.00%
浙江长龙航空有 限公司	319.28	59.18	5.82%	2021 年 9 月	59.18	100.00%

合计	1,362.77	1,014.01	99.78%	--	503.85	49.69%
----	----------	----------	--------	----	--------	--------

由上表可知，截至 2023 年 9 月 30 日报告期内主要逾期客户（除海航集团破产重整专项服务信托已全额计提坏账外），其他客户整体回款情况较好。

公司重视对应收款项的管理，为最大限度的降低应收款项的风险，公司特制定了以下内控措施：

（1）建立客户信息资料库，包括客户名称、地址、电话、负责人或联系人电话等，销售管理部门负责对客户资信进行综合评估和管理，建立客户业务状况、财务状况、信用状况等基础信息档案，并经常对客户进行资信状况分析，对资信状况较差的客户予以高度关注；

（2）建立销售台账，详细记录客户名称、应收账款确认时间、合同约定的回款条款，未回款金额、已回款金额等信息；

（3）建立应收账款台账，妥善保管产生往来款项债权债务关系的原始凭据，如合同、发票、飞机交付证明等；

（4）应收款项的对账：根据经营特点和实际情况与往来单位对账，对于不同的业务采用不同的对账频率，至少保证每年末对账一次；

（5）应收账款的催收：因销售而形成的应收账款，根据合同条款，针对每期回款节点回款的时间、金额进行监督、催收。公司依据建立的应收账款台账，及时催收回款；对长期拖欠货款客户的催收货款，由各销售部、财务部等部门协同催收。对于催收不理想的应收账款，公司会考虑通过诉讼等法律手段进行催收；

（6）充分计提坏账准备，期末按信用风险组合计提坏账准备的，将坏账准备计提过程表作为原始单据，经财务部门负责人复核签字后，生成记账凭证；按个别认定法计提坏账准备的，将有关证据会同坏账计提申请单，一起报送管理层批准签字后进行账务处理。

综上所述，报告期内公司制定了严格的应收账款内部控制制度，且整个报告期内运行有效。

(二) 账龄一年以上大额应收账款涉及项目的具体情况，包括但不限于项目名称、合同金额、相关项目进展情况，说明可回收性及期后回款情况；

截至 2023 年 3 月 31 日，账龄一年以上大额应收账款明细如下：

单位：万元

客户	金额	占全部1年以上应收账款的比例	账龄	服务内容	合同工作约定金额	工作包外定价方式		项目进展情况	截至 2023 年 9 月 30 日回款金额	期后回款比例
海航集团破产重整专项服务信托	510.16	67.79%	2-3 年	飞机维修	423.00	航材费用	若航材由客户保障，仅收取手续费 费用=航材价格*8%； 若航材由公司保障，收取全部航材费用和手续费 费用=航材价格*(1+8%)	项目已完成		
						工时费用	超过 100 工时的部分：260 元/小时；			
东海航空有限公司	242.34	32.21%	1-2 年	整机机身喷涂	392.00	航材费用	若航材由客户保障，仅收取手续费 费用=航材价格*8%； 若航材由公司保障，收取全部航材费用和手续费 费用=航材价格*(1+8%)	项目已完成	242.34	100.00%
						工时费用	超过 100 工时的部分：260 元/小时；			
合计	752.50	100.00%							242.34	32.21%

截至 2022 年 12 月 31 日，账龄一年以上大额应收账款明细如下：

单位：万元

客户	金额	占全部 1 年以上应收账款的比例	账龄	服务内容	合同工作约定金额	工作包外定价方式		项目进展情况	截至 2023 年 9 月 30 日回款金额	期后回款比例
						航材费用	工时费用			
海航集团破产重整专项服务信托	510.16	59.84%	1-2 年	飞机维修	423.00	若航材由客户保障，仅收取手续费 费用=航材价格*8%；	超过 100 工时的部分：260 元/小时；	项目已完成		
						若航材由公司保障，收取全部航材费用和手续费 费用=航材价格*(1+8%)				
东海航空有限公司	342.34	40.16%	1-2 年	整机机身喷涂	392.00	若航材由客户保障，仅收取手续费 费用=航材价格*8%；	超过 100 工时的部分：260 元/小时；	项目已完成	342.34	100.00%
						若航材由公司保障，收取全部航材费用和手续费 费用=航材价格*(1+8%)				
合计	852.50	100.00%							342.34	40.16%

由上表可知，报告期内一年以上的应收账款是海航集团破产重整专项服务信托和东海航空有限公司，截至 2023 年 9 月 30 日，东海航空有限公司期后款项已

全部收回；海航集团于 2022 年 4 月成立海航集团破产重整专项服务信托，2022 年 4 月 26 日，公司在信托基金中分别认领了 5,128,442.94 元、7,170.00 元普通债权份额。

2021 年 3 月 23 日，公司提交海航集团有限公司等 321 家公司实质合并重整案债权申报书。公司 2021 年 4 月预计款项无法收回，经管理层审批后，单项全额计提应收账款坏账。海航集团于 2022 年 4 月成立海航集团破产重整专项服务信托，2022 年 4 月将相关债权由天津航空有限责任公司转至海航集团破产重整专项服务信托。

（三）补充披露截至目前各报告期末应收账款的回款情况。

公司已在公转书之“第四节 公司财务”之“七、资产质量分析”之“（一）流动资产结构及变化分析”之“5、应收账款”中补充披露如下：

截至 2023 年 9 月 30 日,各报告期末应收账款的回款情况:

单位：万元

项目	2023-3-31	2022-12-31	2021-12-31
应收账款账面余额	3,320.48	3,859.66	1,875.82
其中：天津航空有限责任公司/海航集团破产重整专项服务信托余额	510.16	510.16	510.16
其他客户余额	2,810.32	3,349.50	1,365.66
累计回款金额	2,366.37	2,968.41	1,365.66
期后回款金额占其他客户余额比	84.20%	88.62%	100.00%

注：海航集团破产重整专项服务信托已全额计提坏账，报告期内没有回款。

由上表可知，截至 2023 年 9 月 30 日，各报告期末应收账款（扣除已全额计提坏账的海航系应收账款）期后回款比例分别为 100.00%、88.62%和 84.20%，期后回款良好。

四、核查程序

1、对公司相关人员进行访谈，了解公司收入增幅 6.49%的情况下应收账款大幅增长 143.95%的合理性及原因，了解主要客户逾期情况和造成逾期的原因，

分析是否具有合理性；

2、获取公司主要客户销售合同，对其报告期内的信用政策及变化情况进行统计分析，检查是否存在同一客户信用政策在报告期内发生变化的情形，分析并检查是否存在放宽信用政策提高销售情况；

3、分析报告期内应收账款变动原因，应收账款与营业收入规模的关系，分析应收账款变动的合理性；

4、了解公司降低应收账款规模的相关措施，并分析及检查执行的有效性；

5、获取同行业可比公司的应收账款规模、占营业收入的比重、应收账款周转率；

6、计算公司的应收账款规模、占收入的比重、应收账款周转率并与同行业对比，分析差异原因及合理性；

7、取得逾期应收账款按项目列示明细表、检查逾期应收账款项目对应的收入确认的时间、检查逾期应收账款期后回款金额的准确性；

8、查阅公司应收账款相关内部控制，了解、测试和评价公司销售与收款相关内部控制设计的合理性和运行的有效性；

9、复核公司账龄划分的准确性，核查公司逾期应收账款及账龄一年以上应收账款的具体项目，检查相关的合同、项目进展情况、收入确认的单据、以及期后回款情况；

10、对于单项计提预期信用损失的应收账款，了解和评估管理层判断的理由，对于进入破产重整的债务人，了解其破产重整的进度、债务人与管理人对该债权性质的划分以及期后回款情况，以评估信用损失准备计提的充分性。

五、核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、2022 年公司收入增幅 6.49%的情况下应收账款大幅增长 143.95%主要系

客户短期承压，放缓支付节奏所致，应收账款主要客户的信用政策、结算方式未发生重大变化，不同客户之间不存在明显差异，不存在通过放宽信用政策增加业务收入的情况。

2、公司应收账款周转率高于同行业可比公司均值主要系客户结构、信用政策、市场规模等方面的差异导致，同时 2021 年应收账款单项计提坏账准备 510.16 万元，减少了 2021 年底应收账款账面价值；2022 年，公司应收账款周转率虽然依高于行业水平但是较上年大幅减少，主要系 2022 年受行业影响逾期应收账款增加，经核查，具有合理性。

3、报告期内，公司不同客户期后回款情况与公司信用政策基本匹配；报告期各期末公司逾期应收账款比例较低，且逾期时间较短，逾期应收账款期后回款情况良好。

4、一年以上的应收账款系海航集团破产重整专项服务信托和东海航空有限公司，相关的项目已履行完毕，东海航空公司期后已完成回款，海航集团破产重整专项服务信托已全额计提坏账。

5、截至 2023 年 9 月 30 日，其他客户（除天津航空有限责任公司/海航集团破产重整专项服务信托余额外）报告期应收账款的期后回款比例分别为 100.00%、88.62%和 84.20%，期后回款良好。

问题六、关于客户与供应商

报告期内，公司向前五大客户的销售额占比分别为 76.54%、83.85%、90.39%，向前五名供应商的采购金额占当期采购总额的比例分别为 49.91%、46.10%、64.00%。客户和供应商的集中度较高。

请公司：（1）补充披露说明公司与主要客户的历史合作情况、获取客户订单方式，客户集中度较高是否符合行业特征，与同行业可比公司是否存在差异，与主要客户的交易是否具有稳定性。（2）结合第一大客户海航集团及其下属企业销售额占比分别为 36.60%、46.29%及 54.21%，且逐年提高的情况，补充说

明公司与海航系客户的合作历史，包括但不限于客户名称、合作开始时间、各期交易金额、各期服务内容及对应的飞机数量等，并结合海航集团重组前后的合作模式、交易金额的变化情况，分析海航系客户的销售稳定性、公司对海航系客户是否存在重大依赖；说明该事件后续对公司持续经营的影响，公司的应对措施及其有效性。（3）补充说明报告期内公司境外及境内采购的采购金额与比例；公司选择供应商的标准和具体方式，与主要供应商的合作模式、合作期限、采购是否具备稳定，是否存在不确定性风险，以及公司的应对措施。

请主办券商及会计师核查公司客户和供应商集中度较高的合理性，公司是否对主要客户存在依赖，与主要客户的合作关系是否稳定，交易是否真实并对客户和供应商集中度较高、海航系客户占比较大对公司持续经营的影响发表明确意见。

回复：

一、补充披露说明公司与主要客户的历史合作情况、获取客户订单方式，客户集中度较高是否符合行业特征，与同行业可比公司是否存在差异，与主要客户的交易是否具有稳定性

公司已在《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“四、公司主营业务相关的情况”之“（二）产品或服务的主要消费群体”之“1、报告期内前五名客户情况”补充披露说明如下：

截至公开转让说明书签署之日，公司与上述主要客户的历史合作情况、获取客户订单方式情况如下：

主要客户名称	历史合作情况	获取客户订单方式
天津航空	已正常合作4年1个月	招投标、询价
北部湾航空	已正常合作3年4个月	招投标、询价
西部航空	已正常合作9个月	询价
天成商务	已正常合作1年9个月	询价

春秋航空	已正常合作2年5个月	招投标、询价
春秋扬州	已正常合作2年	询价
多彩贵州	已正常合作4年5个月	询价
海南晋祥	已正常合作2年1个月	询价
长龙航空	已正常合作4年1个月	招投标、询价
山东太古	已正常合作4年7个月	询价
青岛航空	已正常合作2年10个月	招投标、询价
南山公务机	已正常合作3年2个月	招投标
南山国际	已正常合作1年5个月	询价
金鹿公务	已正常合作2年7个月	招投标、询价
北京山太	已正常合作4年8个月	询价
东海航空	已正常合作2年9个月	招投标、询价

报告期内，公司主要通过招投标、询价的方式获取客户订单，公司与主要客户历史合作情况良好，与大多数客户合作期限较长，公司与主要客户的交易具有稳定性。

公司对《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“四、公司主营业务相关的情况”之“（二）产品或服务的主要消费群体”之“2、客户集中度较高”补充披露如下：

报告期内，公司向前五大客户的销售额分别为 5,145.36 万元、6,002.99 万元、1,294.47 万元，占当期营业收入比例分别为 76.54%、83.85%、90.39%，客户集中度较高。2021 年、2022 年公司对单一客户的销售额占当期营业收入比例均不超过 50%，对单一客户不存在严重的依赖。

2021-2022 年度，公司与同行业可比公司向前五大客户的累计销售占比情况如下：

公司	2022 年度	2021 年度
海特高新	41.62%	31.27%
航新科技	38.74%	44.91%
恒锵航空	87.83%	83.34%
公司	83.85%	76.54%

注：数据来源于同行业可比公司定期报告等公开资料。

2021-2022 年度，公司与同行业可比公司向前五大客户的合计销售占比均在 30% 以上，客户集中度较高属于行业特征；公司向前五大客户的合计销售占比高于海特高新与航新科技，接近恒锵航空的客户集中度；报告期内，公司客户集中度较高符合行业特征，与同行业可比公司不存在重大差异。

公司客户集中度较高的原因如下：

(1) 民航运输市场的集中决定了公司维修业务的客户集中。国内民用航空市场集中度较高，海航、国航、南航、东航等大型航空公司在我国民航运输市场占据近 50% 的份额。公司主要客户天津航空、北部湾航空均属于海航系下属企业。

(2) 航空公司对航空维修供应商的选择具有严格性和业务稳定性。由于航空维修涉及航空器和人身生命安全，航空公司对维修企业的选择和考察较为严格，且具有完整严格的维修业务供应商管理体系。航空公司一般会选择维修技术实力强、经验丰富、维修质量高、周期短的维修企业合作，一旦公司进入了该类客户的供应链体系，双方基本会保持较为稳定的合作关系，客户不会轻易更换。公司凭借一流的维修队伍、精湛的维修技术与客户建立了长期合作关系。

(3) 同一控制下的主体合并计算使得公司报告期内前五大客户销售金额占比相对较高。主要客户天津航空、北部湾航空均属海航集团控制的企业，春秋航空和春秋扬州系母子公司。在实际合作过程中，同一控制口径下各单体客户订单的取得和客户维护存在一定的独立性。

对于上述客户集中度较高的情形，公司已采取措施予以积极应对，包括组织销售部门积极开展市场开拓与服务宣传，扩充客户数量，深度挖掘客户潜在需求，适当降低客户集中度；稳固与现有客户的业务合作关系，增加客户对公司产品及

服务的粘性；推动技术研发部门持续开展技术与工艺创新，提高生产效率，缩短维修工期，增强服务质量，吸引更多的客户。报告期内公司客户集中度较高未对公司的持续稳定经营造成不利影响。

二、补充说明公司与海航系客户的合作历史，包括但不限于客户名称、合作开始时间、各期交易金额、各期服务内容及对应的飞机数量等，并结合海航集团重组前后的合作模式、交易金额的变化情况，分析海航系客户的销售稳定性、公司对海航系客户是否存在重大依赖；说明该事件后续对公司持续经营的影响，公司的应对措施及其有效性

1、公司与海航系客户的合作历史情况

报告期内，公司与海航系客户的合作历史情况如下：

客户名称	合作开始时间	交易金额（万元）			飞机数量（架）			服务内容
		2023年1-3月	2022年度	2021年度	2023年1-3月	2022年度	2021年度	
天津航空	2019年9月	453.70	2,284.22	1,306.75	6	18	9	飞机维修
北部湾航空	2020年6月	311.24	1,029.66	1,244.79	4	12	9	飞机维修、租赁
金鹿公务	2021年2月			110.61			3	飞机维修
西部航空	2023年1月	11.37			1			飞机维修
合计		776.30	3,313.88	2,662.16	11	30	21	

报告期内，公司与海航系客户合作对象为天津航空、北部湾航空、金鹿公务、西部航空四家，其中主要与天津航空和北部湾航空合作较多，而与金鹿公务和西部航空合作相对较少。报告期内，公司与海航系客户交易内容主要为飞机维修业务，其中与天津航空和北部湾航空开始合作均在报告期之前，合作期限较长，合作稳定。

2、海航集团重组前后公司与其的合作模式、交易金额的变化情况

报告期内，海航集团重组前后公司与其的合作模式、交易金额的变化情况如

下：

客户名称	合作模式		重组后交易金额 (万元)		重组前交易金额 (万元)	
	重组前	重组后	2023年 1-3月	2022年 5-12月	2022年 1-4月	2021年度
天津航空	每架飞机单独签订定检协议，以银行转账或银行承兑汇票付款	每架飞机单独签订定检协议，以银行转账或银行承兑汇票付款	453.70	1,344.97	939.25	1,306.75
北部湾航空			311.24	686.39	343.27	1,244.79
金鹿公务						110.61
西部航空		每架飞机单独签订定检协议，以银行转账或银行承兑汇票付款	11.37			
分期间小计			776.30	2,031.36	1,282.52	2,662.16
合计			2,807.66		3,944.68	
平均月交易金额（万元）			255.24		246.54	

注：2022年4月，海航集团成立海航集团破产重整专项服务信托，公司当月将应收海航系客户相关债权转至该信托，因此，上述重组前后以此时间划分。

报告期内，公司对海航系客户的合作模式由重组前的“每架飞机单独签订定检协议，以银行转账付款”，变更为重组后的“每架飞机单独签订定检协议，以银行转账或银行承兑汇票付款”，未发生重大不利变化；同时公司采取“收回前次飞机维修款项后才放行本次维修飞机”的策略，加强了应收款的风险管控，降低了坏账风险。报告期内，海航集团重组前公司与其交易金额为3,944.68万元，重组后交易金额为2,807.66万元，平均月交易金额由重组前的246.54万元变为重组后的255.24万元，未发生重大变化，公司与海航系客户合作稳定。

3、海航系客户的销售稳定性、公司对海航系客户是否存在重大依赖

结合上文公司与海航系客户的合作历史、海航集团重组前后的交易金额变化情况可以看出，报告期内，公司与海航系客户的主要交易内容未发生变化，与主要海航系客户开始合作均在报告期之前，合作期限较长，海航集团重组前后公司与其交易金额未发生重大变化，公司与海航系客户销售具备稳定性。

报告期内，公司客户集中度较高的主要原因包括：民航运输市场的集中决定了公司维修业务的客户集中；航空公司对航空维修供应商的选择具有严格性和业务稳定性；同一控制下的主体合并计算使得公司报告期内前五大客户销售金额占比相对较高。公司客户集中度较高符合行业特征，与同行业可比公司不存在重大差异。报告期内，公司主要采用招投标方式获取海航系客户订单，对海航系客户销售系公司独立开拓及维护，公司具备独立面向市场获取业务的能力，对海航系客户不存在重大依赖。

4、海航集团重组事件后续对公司持续经营的影响，公司的应对措施及其有效性

2022年4月，海航集团成立海航集团破产重整专项服务信托，公司当月将应收海航系客户重组前债权转至该信托，因公司已于2021年对应收海航系客户重组前债权全额计提坏账，因此，该部分债权已不会对公司后续持续经营产生重大不利影响。海航集团重组完成后，公司对海航系客户合作稳定、交易金额未发生重大不利变化，交易回款良好。因此，海航集团重组事件后续对公司持续经营未产生重大不利影响。海航集团重组完成后，公司对海航系客户的合作模式已由重组前的“每架飞机单独签订定检协议，以银行转账付款”，变更为重组后的“每架飞机单独签订定检协议，以银行转账或银行承兑汇票付款”，未发生重大不利变化；同时公司采取“收回前次飞机维修款项后才放行本次维修飞机”的策略，加强了应收款的风险管控，降低了坏账风险。截至本回复出具日，公司的海航系客户回款良好，公司对海航系客户销售回款管控有效。

三、补充说明报告期内公司境外及境内采购的采购金额与比例；公司选择供应商的标准和具体方式，与主要供应商的合作模式、合作期限、采购是否具备稳定，是否存在不确定性风险，以及公司的应对措施

1、报告期内公司境外及境内采购的采购金额与比例

报告期内，公司境外及境内采购的采购金额与比例情况如下：

单位：万元

地区	2023年1-3月		2022年度		2021年度	
	采购金额	占比	采购金额	占比	采购金额	占比
境内	159.45	77.79%	840.56	64.93%	880.26	71.06%
境外	45.53	22.21%	453.97	35.07%	358.47	28.94%
合计	204.98	100.00%	1,294.53	100.00%	1,238.73	100.00%

注：境外采购系采用外币结算作为统计口径。

报告期内，公司境内采购占比分别为71.06%、64.93%和77.79%，公司采购以境内采购为主；公司境外采购主要为向巴航、空客采购飞机维修航材，巴航、空客均为国际知名厂商，公司与其建立了长期、稳定的合作关系，目前未受到国际贸易摩擦及政策限制风险的影响。

2、公司选择供应商的标准和具体方式，与主要供应商的合作模式、合作期限

公司通过对供应商生产资质、产品质量、产品供应持续性与稳定性等方面的综合考核来确定供应商，并基于生产需求，综合考虑原辅材料市场供给情况、品质及价格、合作历史、采购便利性等因素而向供应商询价并进行采购。

报告期内，公司与主要供应商的合作模式、合作开始年份情况如下：

供应商名称	合同签订方式	运输方式及运费承担	付款政策(天)	合作开始时间
PPG航空材料(苏州)有限公司	人工方式下单，通过邮件确认，双方盖章	供应商原则上将货物运送至公司仓库，特殊情况双方协商处理；运费供应商承担	45	2020.10

巴航(中国)飞机技术服务有限公司	巴航官网自行下单, 并通过邮件发送对接人处理	公司委托专业货代运输; 运费公司承担	60	2020.03
广州百盛航空设备有限公司	人工方式下单, 通过邮件确认, 双方盖章	供应商原则上将货物运送至公司仓库, 特殊情况双方协商处理; 运费供应商承担	30	2020.08
捷荣航材(广州)有限公司			45	2020.09
深圳市伊天行技术有限公司			90	2018.06
AIRBUSS.A.S	空客官网自行下单, 并通过邮件发送对接人处理	公司委托专业货代运输; 运费公司承担	30	2020.10
公主岭市大鹏航空设备有限公司	人工方式下单, 通过邮件确认, 双方盖章	供应商原则上将货物运送至公司仓库, 特殊情况双方协商处理; 运费供应商承担	90	2020.08
中翼(天津)航空材料科技发展有限公司				2019.08
上海航速得实业有限公司				2020.12
深圳市华迅航空器材有限公司				2018.06

3、公司采购是否具备稳定, 是否存在不确定性风险, 以及公司的应对措施

报告期内, 公司与主要供应商合作开始时间均在报告期之前, 合作期限较长, 公司采购具备稳定性, 不存在重大不确定风险。

四、请主办券商及会计师核查公司客户和供应商集中度较高的合理性, 公司是否对主要客户存在依赖, 与主要客户的合作关系是否稳定, 交易是否真实并对客户和供应商集中度较高、海航系客户占比较大对公司持续经营的影响发表明确意见

(一) 核查程序

- 1、了解公司与主要客户的历史合作情况、获取客户订单方式等。
- 2、查阅同行业可比公司公开披露资料, 对比公司与同行业可比公司的客户集中度等情况。
- 3、了解公司与海航系客户的合作历史, 包括但不限于客户名称、合作开始时间、各期交易金额、各期服务内容及对应的飞机数量等, 并对比海航集团重组

前后的合作模式、交易金额的变化情况，分析海航系客户的销售稳定性、及公司对海航系客户是否存在重大依赖及后续对公司持续经营的影响、公司的应对措施及其有效性。

4、了解报告期内公司境外及境内采购的采购金额与比例情况、公司选择供应商的标准和具体方式，与主要供应商的合作模式、合作期限等，分析公司采购是否具备稳定；分析供应商集中原因及是否符合行业特征，是否存在不确定性风险，以及公司的应对措施。

5、访谈报告期主要客户及主要供应商，了解报告期公司与其交易情况；向主要客户及主要供应商函证，确认报告期公司与其交易真实、准确性。

（二）核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、报告期内，公司客户集中度较高的主要原因包括：民航运输市场的集中决定了公司维修业务的客户集中；航空公司对航空维修供应商的选择具有严格性和业务稳定性；同一控制下的主体合并计算使得公司报告期内前五大客户销售金额占比相对较高。报告期内，公司客户集中度较高符合行业特征，与同行业可比公司不存在重大差异。

2、报告期内，公司供应商集中度较高的主要原因包括：由于公司维修的主要机型是巴航 190 系列，而巴航维修手册中要求其航材物料须从巴航官方采购，所以导致公司向巴航的航材采购数量较大，报告期内分别为 31.39%、21.79%、16.08%。航材质量与供货周期对于民航维修至关重要，除了航空公司官方要求以外，公司倾向于从有一定合作基础的供应商处进行航材采购，确保在约定时间内及时得到航材供应，以保障维修质量与维修周期。报告期内，公司客户集中度较高符合行业特征，具备合理性。

3、报告期内，公司主要通过招投标、询价的方式获取客户订单，公司与主要客户历史合作情况良好，与大多数客户合作期限较长，公司与主要客户的交易具有稳定性，双方交易真实。

4、海航集团重组前后，公司与海航系客户的主要交易内容未发生变化，与主要海航系客户开始合作均在报告期之前，合作期限较长，海航集团重组前后公司与其交易金额未发生重大变化，公司与海航系客户销售具备稳定性；报告期内，公司主要采用招投标方式获取海航系客户订单，对海航系客户销售系公司独立开拓及维护，公司具备独立面向市场获取业务的能力，对海航系客户不存在重大依赖。

综上，报告期内，公司客户和供应商集中度较高符合行业特征、具备合理性，海航集团重组前后公司与其交易金额未发生重大变化，公司与海航系客户销售具备稳定性，客户和供应商集中度较高及海航系客户占比较大不会对公司持续经营产生重大不利影响。

问题七、其他事项

一、关于期间费用

请公司补充说明：①结合报告期内销售人员数量、客户数量、客户分散度、开发客户的方式等说明销售费用占比较低的原因及合理性，与收入规模是否匹配；②各项期间费用率与同行业可比公司是否存在较大差异及原因；③报告期内，应付职工薪酬金额分别为 300.25 万元、530.36 万元、192.53 万元，结合报告期各期员工人数、员工结构和平均工资水平，量化分析应付职工薪酬大幅增长的原因及合理性；各期支付给职工的现金及应付职工薪酬变动与相关成本费用、公司业务发展情况、经营业绩的匹配关系，并结合当地企业、同行业可比公司平均薪酬情况，分析各期薪酬的合理性；销售、管理、研发人员薪酬是否与同行业可比公司存在较大差异及合理性。④研发费用的内控制度、是否建立跟踪管理系统、研发费用的归集是否真实、准确，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的有关规定。请主办券商及会计师核查上述问题并发表明确意见。

回复：

一、结合报告期内销售人员数量、客户数量、客户分散度、开发客户的方式等说明销售费用占比较低的原因及合理性，与收入规模是否匹配；

单位：万元、个

年度	2023年1-3月	2022年度	2021年度
销售费用	35.20	124.54	115.85
其中:职工薪酬	20.91	83.60	72.62
薪酬占比	59.40%	67.13%	62.68%
销售人员平均数量	4	3	3
营业收入	1,432.04	7,158.95	6,722.65
其中:主营业务收入	1,367.84	6,552.97	5,847.14
主营业务收入占比	95.52%	91.54%	86.98%
主营业务客户数量	11	19	22
其中：航空公司客户数量	11	19	20
其他			2
销售费用率	2.46%	1.74%	1.72%

注：2021年其他客户系应急管理部森林消防局昆明航空救援支队及大庆航空救援支队。

报告期内，公司客户主要为航空公司，民航运输市场的集中决定了公司维修业务的客户集中，同时航空公司对航空维修供应商的选择具有严格性和业务稳定性，因此，公司客户集中度较高，数量相对较少，且公司主要通过招投标、询价方式开发客户，因此公司所需的销售人员数量也较少，销售费用率较低符合公司实际情况，具备合理性，与收入规模匹配。

二、各项期间费用率与同行业可比公司是否存在较大差异及原因；

报告期内，公司与行业可比公司期间费用率对比情况如下：

项目	公司名称	2023年1-3月	2022年度	2021年度
销售费用率	海特高新	0.31%	1.40%	2.11%
	航新科技	0.47%	2.29%	2.56%

	恒镕航空	--	8.79%	8.59%
	平均值	0.39%	4.16%	4.42%
	公司	0.49%	1.74%	1.72%
管理费用率	海特高新	3.68%	18.40%	27.95%
	航新科技	3.45%	15.75%	16.35%
	恒镕航空	--	29.13%	35.63%
	平均值	3.57%	21.10%	26.64%
	公司	4.22%	15.12%	14.19%
研发费用率	海特高新	1.46%	6.19%	7.07%
	航新科技	1.31%	4.97%	4.87%
	恒镕航空	--	10.05%	9.47%
	平均值	1.39%	7.07%	7.14%
	公司	1.29%	5.58%	5.95%
财务费用率	海特高新	2.22%	8.38%	12.99%
	航新科技	0.66%	2.42%	3.05%
	恒镕航空	--	2.69%	2.53%
	平均值	1.44%	4.50%	6.19%
	公司	0.00%	-0.10%	-0.17%

注：1.行业可比公司数据来自于其定期报告或审计报告；2.恒镕航空属于新三板挂牌公司，未披露一季报数据。

1、销售费用率

报告期内，行业可比公司销售费用率平均值分别为 4.16%、4.42%和 0.39%，公司销售费用率分别为 1.74%、1.72%和 0.49%，公司与海特高新、航新科技较为接近，低于恒镕航空，主要系恒镕航空收入规模较小但销售人员薪酬较高所致。

2、管理费用率

报告期内，行业可比公司管理费用率平均值分别为 21.10%、26.64%和 3.57%，

公司管理费用率分别为 15.12%、14.19%和 4.22%，公司管理费用率与海特高新、航新科技较为接近，低于恒锵航空，主要系恒锵航空收入规模较小但管理人员固定人工成本较高所致；剔除恒锵航空的影响因素后，公司管理费用率略低于海特高新、航新科技，主要系公司报告期内无折旧摊销费导致。

3、研发费用率

报告期内，行业可比公司研发费用率平均值分别为 7.07%、7.14%和 1.39%，公司研发费用率分别为 5.58%、5.95%和 1.29%，公司研发费用率与海特高新、航新科技较为接近，低于恒锵航空，主要系恒锵航空收入规模较小导致研发费用率较高，从而拉高了均值。

4、财务费用率

报告期内，行业可比公司财务费用率平均值分别为 4.5%、6.19%和 1.44%，公司财务费用率分别为-0.10%、-0.17%和 0.00%，公司财务费用率低于行业可比公司，主要系公司除 2022 年底有一笔短期借款外，无其他借款发生，财务费用为负数，具备合理性。

三、报告期内，应付职工薪酬金额分别为 300.25 万元、530.36 万元、192.53 万元，结合报告期各期员工人数、员工结构和平均工资水平，量化分析应付职工薪酬大幅增长的原因及合理性；各期支付给职工的现金及应付职工薪酬变动与相关成本费用、公司业务发展情况、经营业绩的匹配关系，并结合当地企业、同行业可比公司平均薪酬情况，分析各期薪酬的合理性；销售、管理、研发人员薪酬是否与同行业可比公司存在较大差异及合理性。

(一)报告期内，应付职工薪酬金额分别为 300.25 万元、530.36 万元、192.53 万元，结合报告期各期员工人数、员工结构和平均工资水平，量化分析应付职工薪酬大幅增长的原因及合理性；

1、报告期各期员工人数、员工结构和平均工资水平

单位：个、万元

项目	员工结构	2023年1-3月	2022年度	2021年度
员工平均人数	管理人员	33	33	23
	研发人员	14	14	13
	生产人员	103	93	80
	销售人员	4	3	3
	合计	154	143	119
月平均薪酬	管理人员	1.80	1.69	1.85
	研发人员	2.10	2.44	2.48
	生产人员	1.55	1.73	1.70
	销售人员	1.78	2.04	2.02
	全部人员	1.66	1.79	1.83

注 1：平均人数=期间发放薪酬总人数/期间月数；

注 2：平均薪酬=期间领取薪酬/期间发放薪酬总人数/期间月数。

公司管理人员人数 2022 年较 2021 年增加较多主要系 2022 年 4 月份全资子公司鸿鹏蓝天开始实际运作，管理人员增加所致，研发人员和销售人员报告期内基本稳定，生产人员报告期内呈现上升趋势，主要系公司业务量增加所致；报告期内各类人员薪酬基本稳定。

2、应付职工薪酬大幅增长的原因及合理性

应付职工薪酬报告期各期末余额构成如下：

单位：万元

项目	2023年3月31日	2022年12月31日	2021年12月31日
工资、奖金、津贴和补贴	178.41	343.23	300.19
社会保险费		6.84	0.01
住房公积金			0.02
工会经费和职工教育经费	14.12	13.24	
基本养老保险		160.05	0.03

失业保险费		7.00	
合计	192.53	530.36	300.25

由上表可知，报告期各期末，公司应付职工薪酬余额分别为 300.25 万元、530.36 万元、192.53 万元。企业工资按照当月计提当月发放、年终奖当年计提次年发放原则，2021 年应付职工薪酬期末余额主要是年终奖金，2022 年应付职工薪酬期末余额相比 2021 年余额增长 230.11 万元，主要系社保缓缴政策和年终奖金计提数增加所致。

根据 2022 年 5 月 24 日山东省人力资源和社会保障厅、山东省财政厅、国家税务总局下发《山东省税务局关于贯彻落实失业保险稳岗位提技能防失业政策的通知》（鲁人社发〔2022〕12 号）文件，企业可申请不同期限的缓缴，缓缴期间免收滞纳金，公司在 2022 年选择缓缴导致期末企业保险费挂账 173.89 万元，企业已于 2023 年 1 月份一次性缴纳。

2023 年 3 月 31 日应付职工薪酬期末余额主要由应付工资 140.90 万元和季度奖金 37.51 万元构成，已于 4 月份发放。

综上，报告期应付职工薪酬期末余额的变动主要系随着业务量增长，管理及生产人员增加，同时公司在 2022 年申请社保延缓缴纳和奖金计提增加所致。

（二）各期支付给职工的现金及应付职工薪酬变动与相关成本费用、公司业务发展情况、经营业绩的匹配关系，并结合当地企业、同行业可比公司平均薪酬情况，分析各期薪酬的合理性；

1、各期支付给职工的现金及应付职工薪酬变动与相关成本费用、公司业务发展情况、经营业绩的匹配关系

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度 ①	2021 年度 ②	变动金额 或幅度③ =①-②	变动比例 ④=③/②
营业收入⑤	1,432.04	7,158.95	6,722.65	436.30	6.49%

其中：主营业务收入	1,367.84	6,552.97	5,847.14	705.84	12.07%
应付职工薪酬贷方发生额⑥	768.23	3,068.07	2,616.33	451.74	17.27%
其中：管理费用-职工薪酬	176.63	664.24	515.84	148.41	28.77%
研发费用-职工薪酬	89.91	396.49	398.59	-2.10	-0.53%
生产成本-职工薪酬	480.38	1,923.74	1,629.29	294.45	18.07%
销售费用-职工薪酬	21.31	83.60	72.62	10.99	15.13%
应付职工薪酬贷方发生额占营业收入的比例⑦=⑥/⑤	56.16%	46.82%	44.75%	--	--
应付职工薪酬借方发生额⑧	1,106.06	2,837.97	2,467.13	370.84	15.03%
支付给职工的现金⑨	1,055.76	2,778.72	2,418.82	359.90	14.88%
差异⑩=⑧-⑨	50.30	59.25	48.31	--	--

各报告期支付给职工的现金及应付职工薪酬变动与相关成本费用、公司业务发展情况、经营业绩的匹配性具体分析如下：

公司 2022 年较 2021 年收入增长 6.49%，主要系主营业务收入增长 12.07% 所致，公司业务量增长需要投入更多的维修人员及维修工时，故 2022 年较 2021 年生产成工人工费发生额增长 18.07%，增长较多的原因主要系维修人员 2022 年较 2021 年平均人数增长 16.34%，2022 年 4 月公司全资子公司鸿鹏蓝天开始实际运作，管理人员增加 12 人，故 2022 年全年较 2021 年管理人员增加 9 人，薪酬增长 28.77%，销售人员薪酬增长 15.13% 基本与收入增长匹配，公司研发投入较为固定，故 2022 年与 2021 年变动不大。

由上表可知，报告期内，公司应付职工薪酬贷方发生额占营业收入比分别为 44.75%、46.82% 和 56.16%，2023 年 1-3 月占比较高主要系一季度为公司收入淡季，而固定人工成本较高导致；2023 年 1-3 月支付给职工的现金相对其他年度较高主要系 2023 年 1 月份支付 2022 年度的年终奖金及延缓缴纳的社保所致。

2、结合当地企业、同行业可比公司平均薪酬情况，各期薪酬的合理性分析

单位：万元

员工薪酬	2022 年度	2021 年度
公司平均薪酬	23.70	24.15
海特高新	16.91	16.30
航新科技	28.82	27.24
恒镛航空	12.65	11.63
同行业可比公司平均薪酬	19.46	18.39
当地平均薪酬	9.33	9.02

注：1.由于无法直接获取同行业可比公司人均薪酬数据，遂以当期职工薪酬除以平均员工数量测算（期初员工数量+期末员工数量）/2；

2.由于无法获取 2023 年 1-3 月同行业可比公司以及当地平均薪酬，未进行同期对比。

公司平均薪酬略高于同行业可比公司平均薪酬，但处于同行业可比公司最高值与最低值之间，具有合理性。公司平均薪酬高于当地平均薪酬，主要系航空维修业属于技术工种，工资待遇较高，符合公司实际情况。

综上所述，公司各期支付给职工的现金随着公司整体业务的增加而增加，并与应付职工薪酬的借方发生额变动趋势一致，各期薪酬具有合理性。

（三）销售、管理、研发人员薪酬是否与同行业可比公司存在较大差异及合理性

单位：万元

薪酬类别	公司名称	2022 年度	2021 年度
管理人员平均薪酬	恒镛航空	23.86	17.66
	航新科技	34.45	28.88
	海特高新	24.07	26.22
	平均值	27.46	24.25
	公司	20.32	22.23
研发人员平均薪酬	恒镛航空	30.40	29.79

	航新科技	9.90	9.21
	海特高新	11.69	9.70
	平均值	17.33	16.23
	公司	29.30	29.75
销售人员平均薪酬	恒镡航空	17.20	19.14
	航新科技	14.34	12.96
	海特高新	16.25	14.72
	平均值	15.93	15.61
	公司	24.47	24.21

注 1. 公司平均薪酬按照职工薪酬除以年平均员工数量测算；

2. 2023 年 1-3 月，同行业可比公司均未公开披露其员工平均薪酬情况；

3. 由于无法直接获取同行业可比公司人均薪酬数据，遂以当期职工薪酬除以平均员工数量测算（期初员工数量+期末员工数量）/2；

4. 同行业可比公司平均薪酬数据来自定期报告或审计报告。

由上表可知，报告期内公司管理人员薪酬低于同行业可比公司平均薪酬，主要系公司经营所在地位于山东省日照市，当地平均工资水平相对较低，而同行业可比公司主要经营地在较为发达一二线城市，工资薪酬水平较高；公司研发人员薪酬虽高于同行业可比公司平均薪酬，但低于恒镡航空水平，处于行业合理区间；公司销售人员薪酬高于同行业可比公司平均薪酬，主要系公司现有销售人员数量较少，且均为骨干人员，薪酬相对较高。

四、研发费用的内控制度、是否建立跟踪管理系统、研发费用的归集是否真实、准确，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的有关规定。请主办券商及会计师核查上述问题并发表明确意见。

公司根据《企业内部控制基本规范》(财会[2008]7 号)和《企业内部控制应用指引》(财会[2010]711 号)的要求，结合公司研发活动实际情况，制定了《技术研发管理手册》等研发相关管理制度，内容包含项目立项、项目验收、知识产权管理等审批流程，从研发项目的立项到完结，提出了系统化的管理要求，规范了公

司研发项目的管理，明确研发费用的归集范围及核算程序，确保研发费用归集及核算的准确性，并且在报告期内一贯执行。具体情况如下：

1、研发项目立项管理

研发中心负责研发项目的立项，组织开展立项评审，召集财务、生产、采购等相关人员召开项目评审会，对项目立项的必要性和可行性、项目预算的合理性等内容进行评审。

2、研发项目过程管理

研发项目立项确定后，项目组按计划开展研发工作，项目负责人负责跟踪项目进度。

3、研发项目结项管理

项目负责人组织成立项目验收小组对研发项目进行评审。验收评审结束后，项目验收小组出具《研发项目验收报告》，经项目负责人审核后，报上级领导审批。验收后，项目组应将研发项目全部材料装订成册，并归档保存。

4、研发成果管理

研发成果资料应当归档保存。研发项目结束后，符合专利申请条件的，项目组应及时归集相关资料，由研发中心办理专利申请手续。

5、研发人员管理

公司通过研发人员的考勤、研发人员薪酬考核等具体规则对研发人员进行管理。

6、研发支出管理

所有研发项目经费均纳入公司财务统一管理，财务中心对研发支出按项目进行归集、核算，并设立明细台账。

报告期内，公司对研发活动在项目立项、过程管理、结项管理、成果管理、人员管理、支出管理等方面建立了严格的内控制度，并按照相关制度有效执行。

报告期内，公司遵守研发相关的内控制度，同时按照研发项目设立明细账，跟踪记录各个研发项目的研发支出。对于职工薪酬根据工时统计表、工资表等按照所属研发项目归集入账；对于直接材料根据研发领料单中列明的项目名称，经审批后由财务中心归集入账。

相关会计处理符合《企业会计准则》的有关规定。

五、核查程序

1、访谈公司管理层及相关部门负责人，了解公司开发客户的方式及销售费用占比较低的原因，评价其合理性；了解公司人员变动及应付职工薪酬大幅增长的原因以及薪酬变动和公司业务发展、经营业绩的关系；了解公司的组织架构、岗位设置和职责、研发人员划分依据等情况，了解公司研发支出归集和核算方法；

2、查阅报告期内的工资明细表、奖金计提表、员工花名册，了解销售人员构成，分析报告各期人员数量的变动情况，复核工资及奖金计算过程；对销售费用实施分析程序及截止性测试，核查销售费用的真实性、准确性和完整性。获取报告期内公司客户清单，分析报告主要客户变动情况；

3、复核公司销售费用率、管理费用率、研发费用率及财务费用率的计算过程；查阅同行业可比公司相关公开披露文件，并与同行业可比公司进行对比，分析差异原因。

4、获取 2022 年社保缓缴政策，了解政策相关情况，并检查后续社保缴纳相关会计凭证及附件；查阅日照市统计局公布的日照市城镇私营单位就业人员平均工资数据,并与公司平均薪酬对比；

5、查阅同行业可比公司的公开披露资料，了解员工数量及职工薪酬情况；

6、获取公司研发相关内部控制制度，了解关键控制点的设计与执行，并进行运行有效性测试；获取报告期研发费用明细账，分析各项目的变动情况，检查研发费用的归集是否真实、准确、合理；针对研发费用执行截止性测试，确定相关交易是否记录于恰当的会计期间。

六、核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、报告期内，公司客户主要为航空公司，民航运输市场的集中决定了公司维修业务的客户集中，同时航空公司对航空维修供应商的选择具有严格性和业务稳定性，因此，公司客户集中度较高，数量相对较少，且公司主要通过招投标、询价方式开发客户，因此公司所需的销售人员数量也较少，销售费用率较低符合公司实际情况，具备合理性，与收入规模匹配。

2、公司期间费用率与同行业可比公司差异具备合理性。公司期间费用率与同行业可比公司平均值存在差异的原因主要系恒锵航空收入规模较小导致期间费用率指标较高、公司报告期内无折旧摊销费，以及公司借款较少导致财务费用率较低。

3、报告期，公司应付职工薪酬期末余额的变动主要系随着业务量增长，管理及生产人员增加，同时公司在 2022 年申请社保延缓缴纳和奖金计提增加所致。公司平均薪酬高于当地平均薪酬，主要系航空维修业属于技术工种，工资待遇较高，符合公司实际情况。报告期内公司管理人员薪酬低于同行业可比公司平均薪酬，主要系公司经营所在地位于山东省日照市，当地平均工资水平相对较低，而同行业可比公司主要经营地在较为发达一二线城市，工资薪酬水平较高；公司研发人员薪酬虽高于同行业可比公司平均薪酬，但低于恒锵航空水平，处于行业合理区间；公司销售人员薪酬高于同行业可比公司平均薪酬，主要系公司现有销售人员数量较少，且均为骨干人员，薪酬相对较高。

4、报告期内，公司对研发活动在项目立项、过程管理、结项管理、成果管理、人员管理、支出管理等方面建立了严格的内控制度，并按照相关制度有效执行；研发费用以研发项目为归集对象，相关费用与研发项目一一对应，公司各项研发费用归集的依据合理，归集准确。

二、关于流动资产

①报告期内，应付账款金额分别为 498.31 万元、417.50 万元、300.15 万元，

请公司结合对外采购的主要内容、对象、付款政策变动情况等，说明应付账款逐年降低的原因及与采购金额的配比情况。②请公司说明存货的分类、结构及变动情况与可比公司是否存在明显差异、存货规模与公司订单、收入等经营业绩情况的匹配性、是否符合行业特征；补充说明存货可变现净值的确定依据、跌价准备计提充分性、与可比公司是否存在明显差异、公司与存货相关的内部控制是否已建立健全并有效执行；补充说明各类存货具体形态、分布地点及相应占比，存货盘点方案及合理性。请主办券商及会计师核查上述事项并发表明确意见，说明对存货监盘及跌价准备所执行的核查程序及结果。

回复：

一、请公司结合对外采购的主要内容、对象、付款政策变动情况等，说明应付账款逐年降低的原因及与采购金额的配比情况

报告期内，公司向供应商采购的主要内容包括航材、喷漆涂料及相关辅助材料等，公司向前五名供应商的采购内容、金额、付款政策（指货物或服务验收合格并收到发票后，公司须付款的天数，下同）情况如下：

2023年1-3月			
单位名称	采购内容	金额（万元）	付款政策（天）
PPG 航空材料（苏州）有限公司	航材、航化品	50.86	45
巴航（中国）飞机技术服务有限公司	航材	32.96	60
广州百盛航空设备有限公司	设备	21.47	30
捷荣航材（广州）有限公司	航材	13.40	45
深圳市伊天行技术有限公司	航材、航化品	12.49	90
合计	-	131.19	-

续：

2022年度			
单位名称	采购内容	金额（万元）	付款政策（天）

巴航（中国）飞机技术服务有限公司	航材	282.03	60
深圳市伊天行技术有限公司	航材、航化品	126.86	90
AIRBUS S.A.S	航材	72.42	30
公主岭市大鹏航空设备有限公司	设备	58.41	90
捷荣航材（广州）有限公司	航材	57.07	45
合计	-	596.78	-

续：

2021 年度			
单位名称	采购内容	金额（万元）	付款政策（天）
巴航（中国）飞机技术服务有限公司	航材	388.86	60
RUSADA SA	软件	60.82	合同生效付款 30%，剩下 70% 不迟于合同生效 1 年内付款
中翼（天津）航空材料科技发展有限公司	喷漆耗材	58.13	90
上海航速得实业有限公司	航材	56.12	90
深圳市华迅航空器材有限公司	航材、航化品	54.32	90
合计	-	618.25	-

报告期内，公司采购金额及应付账款余额情况如下：

项目	2023 年 1-3 月		2022 年度		2021 年度	
	应付账款期末余额	当期采购金额	应付账款期末余额	当期采购金额	应付账款期末余额	当期采购金额
金额（万元）	300.15	204.98	417.50	1,294.53	498.31	1,238.73
比例（期末余额/当期采购金额）	36.61%（注）		32.25%		40.23%	

注：2023 年 1-3 月比例系按照当期采购金额*4 折算的全年数计算所得。

公司 2022 年度采购金额与上年度相差不大，应付账款余额下降的原因主要

系 2021 年公司外购软件应付款 43.96 万元在 2022 年到期付款所致，扣除该因素后，公司应付账款余额与上年度相差不大。公司 2023 年 3 月末应付账款余额下降主要系每年的 1-2 月份一般为航空维修业务的淡季，维修业务量的下降导致当期采购金额下降所致。报告期内，公司应付账款期末余额占当期采购金额的比例、付款政策未发生重大异常变化，应付账款期末余额与当期采购金额匹配。

二、请公司说明存货的分类、结构及变动情况与可比公司是否存在明显差异、存货规模与公司订单、收入等经营业绩情况的匹配性、是否符合行业特征；补充说明存货可变现净值的确定依据、跌价准备计提充分性、与可比公司是否存在明显差异、公司与存货相关的内部控制是否已建立健全并有效执行；补充说明各类存货具体形态、分布地点及相应占比，存货盘点方案及合理性

1、请公司说明存货的分类、结构及变动情况与可比公司是否存在明显差异、存货规模与公司订单、收入等经营业绩情况的匹配性、是否符合行业特征

报告期各期末，公司存货的分类、结构情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 3 月 31 日			
	账面余额	跌价准备	账面价值	占比
原材料	866.66	9.05	857.61	85.93%
在产品	140.39		140.39	14.07%
合计	1,007.06	9.05	998.00	100.00%

续：

项目	2022 年 12 月 31 日			
	账面余额	跌价准备	账面价值	占比
原材料	861.20	9.30	851.90	82.68%
在产品	178.49		178.49	17.32%
合计	1,039.68	9.30	1,030.39	100.00%

续：

项目	2021年12月31日			
	账面余额	跌价准备	账面价值	占比
原材料	655.50	8.96	646.55	72.84%
在产品	241.09	-	241.09	27.16%
合计	896.59	8.96	887.63	100.00%

报告期各期末，公司存货余额分别为 896.59 万元、1,039.68 万元和 1,007.06 万元，整体金额比较稳定。公司存货由原材料和在产品构成，余额合计占存货余额的比例均为 100.00%，其中原材料主要为航空维修所需的航材、航化品、喷漆耗材等，占比分别为 72.84%、82.68%和 85.93%，为公司存货的主要构成；公司在产品主要为尚未完工交付的合同履约成本。

公司主要为运输航空和公务机等支线窄体飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务，而同行业可比公司的航空维修业务主要为航空部附件维修等，除了航空维修业务外，海特高新主营业务还包括从事高端核心装备研制与保障、集成电路设计与制造业务，航新科技主营业务还包括从事设备研制及保障业务，同行业可比公司与公司主营业务存在的差异也导致了存货结构的差异，如公司存货只包括原材料和在产品，而海特高新存货还包括库存商品、发出商品、周转材料等，航新科技存货还包括库存商品、发出商品等，恒锵航空存货还包括发出商品，因此，公司与上述三家公司业务的差异导致了存货结构的差异，符合公司实际情况，具备合理性。

报告期内，公司存货规模与公司订单、收入情况对比如下：

单位：万元

期间	存货账面价值	期末订单	营业收入
2023年1季度/季末	998.00	2,081.51	1,432.04
2022年度/年末	1,030.39	1,249.20	7,158.95
2021年度/年末	887.63	2,922.30	6,722.65

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 887.63 万元、1,030.39 万元和

998.00 万元，整体金额比较稳定，其中 2022 年末公司存货余额略有上升，主要系公司根据未来业绩预测及增量需求情况进行了提前备货，导致当期末原材料余额增加所致。公司 2021-2022 年度营业收入分别为 6,722.65 万元和 7,158.95 万元，保持稳定有升的趋势，与存货变动趋势匹配。

经查阅同行业可比公司公开数据，2021-2022 年度，公司与同行业可比公司存货账面价值、营业收入对比情况如下：

单位：万元

公司	2022 年度		2021 年度	
	存货账面价值	营业收入	存货账面价值	营业收入
海特高新	35,307.46	90,965.29	34,134.59	84,668.49
航新科技	39,533.59	139,691.72	41,284.63	116,014.88
恒镡航空	696.36	1,181.31	777.17	1,093.60
公司	1,030.39	7,158.95	887.63	6,722.65

注：数据来源于同行业可比公司定期报告等公开资料。

2021-2022 年度，公司营业收入与同行业可比公司均保持稳定有升的趋势，公司存货账面价值与同行业可比公司均保持相对稳定，符合行业特征。

2、补充说明存货可变现净值的确定依据、跌价准备计提充分性、与可比公司是否存在明显差异、公司与存货相关的内部控制是否已建立健全并有效执行

报告期各期末，公司对存货进行跌价测试，按照单个存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。其中存货可变现净值的确定依据如下：对于持有以生产为目的的原材料：在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值，按照原材料账面价值高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。对于期末库龄 2 年以上，且预计后续生产无需求的原材料，公司将其可变现净值确认为零，按照该原材料的账面价值全额计提存货跌价准备。对于在产品：在正常生

产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值，按照在产品账面价值高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。

报告期各期末，公司存货跌价准备金额分别为 89,575.20 元、92,962.10 元和 90,525.13 元，占存货余额的比例分别为 1.00%、0.89%和 0.90%。经查阅同行业可比公司公开数据，2021-2022 年度，公司与同行业可比公司存货跌价准备计提比例、存货周转率对比情况如下：

公司	2022 年度		2021 年度	
	存货跌价准备计提比例	存货周转率 (次/年)	存货跌价准备 计提比例	存货周转率 (次/年)
海特高新	4.56%	1.57	4.81%	1.52
航新科技	14.72%	2.43	12.68%	1.90
恒镡航空	12.39%	0.91	10.99%	0.70
平均	10.56%	1.64	9.49%	1.37
公司	0.89%	3.78	1.00%	4.53

注：数据来源于同行业可比公司定期报告等公开资料。

2021-2022 年末，公司存货跌价准备金额占存货余额的比例低于同行业可比公司水平，主要原因如下：1、公司主要为运输航空和公务机等支线窄体飞机提供机体维修、改装、喷涂等业务，而同行业可比公司的航空维修业务主要为航空部附件维修等，除了航空维修业务外，海特高新主营业务还包括从事高端核心装备研制与保障、集成电路设计与制造业务，航新科技主营业务还包括从事设备研制及保障业务，同行业可比公司与公司主营业务存在的差异也导致了存货结构的差异，如公司存货只包括原材料和在产品，而海特高新存货还包括库存商品、发出商品、周转材料等，航新科技存货还包括库存商品、发出商品等，恒镡航空存货还包括发出商品，因此，公司与上述三家公司业务不完全一致，存货结构不完全可比。2、自成立以来，公司采取轻资产经营模式，始终重视存货管理，通过以销定采的模式，始终保持了较高的存货周转率水平，经与同行业可比公司存货周转率进行对比，2021-2022 年度，公司存货周转率分别为 4.53 次/年、3.78 次/

年，远高于同行业可比公司的均值 1.37 次/年和 1.64 次/年，存货周转率的高水平也决定了公司存货状态整体较好，存货跌价的风险较低。

综上，公司存货跌价准备金额占存货余额的比例低于同行业可比公司水平，主要系公司业务、存货结构、经营模式与同行业公司差异较大所致，报告期内，公司存货周转率较高，存货状态整体较好，存货跌价的风险较低，公司存货跌价准备计提比例符合公司实际情况，存货跌价准备计提充分。

公司针对存货管理建立了严格的内控制度，包括《存货管理制度》《仓库管理制度》《化工品库日常管理制度》等，针对存货出入库、仓库管理、生产领用管理、存货盘点等事项进行了详细规定，保证存货的入库、仓储保管和各类出库业务规范有序、存货品质良好、数量真实、准确。公司存货仓储保存条件良好、堆放整齐、管理有序。公司存货盘点过程不存在重大差异，存货账实相符。综上，报告期内，公司建立了有效的存货管理制度，与存货相关的内部控制制度已建立健全并得到有效执行。

3、补充说明各类存货具体形态、分布地点及相应占比，存货盘点方案及合理性

各报告期末，公司各类存货具体形态、分布地点及相应占比情况如下：

项目	日期	具体形态	分布地点	账面余额(万元)	占比
原材料	2023 年 3 月 31 日	航材、航化品、喷漆耗材等	公司及子公司仓库	866.66	86.06%
	2022 年 12 月 31 日			861.20	82.83%
	2021 年 12 月 31 日			655.50	73.11%
在产品	2023 年 3 月 31 日	尚未完工交付的合同履约成本	公司生产车间	140.39	13.94%
	2022 年 12 月 31 日			178.49	17.17%
	21 年 12 月 31 日			241.09	26.89%

公司严格按照《存货管理制度》对存货进行盘点，报告期各期末，公司对存货的盘点方案如下：

报告期各期末，公司财务部门、仓储部门和生产部门对存货制定详细的盘点方案，召开盘点会议、编制盘点计划、组建盘点小组，合理安排公司各部门人员开展盘点工作。公司从系统中导出存货结存数据制作原材料和在产品盘点表，确

保仓库存货有序摆放，停止存货移动，防止遗漏或重复盘点，保证盘点记录的完整。

盘点过程中，公司执行“从表到实物、从实物到表”的双向抽盘，盘点人员清点仓库实际存货数量，核对物料名称、规格型号、数量等内容与盘点表的一致性，对存货盘点中出现账实差异的，核查具体原因，盘点人员记录差异原因并索取造成差异的单据。同时，盘点人员在盘点时注意观察存货摆放及仓库环境是否符合存货管理要求，是否存在陈旧、呆滞及毁损情况。盘点结束后，参与盘点人员在盘点记录表上签字确认，盘点小组汇总盘点结果，将盘点报告提交至管理层。

报告期各期末，公司存货盘点方案得到有效执行，公司通过盘点过程无重大差异，存货账实相符，公司存货盘点方案合理。

三、核查程序

1、了解公司报告期对外采购的主要内容、对象、付款政策变动情况等，分析公司应付账款逐年降低的原因及与采购金额的配比情况。

2、了解公司存货的分类、结构及变动情况，查阅同行业可比公司的主营业务及存货结构情况，并与公司进行对比分析。

3、了解公司报告期存货规模与公司订单、收入等经营业绩情况的匹配性，并与同行业可比公司进行对比，分析是否符合行业特征；

4、了解公司存货可变现净值的确定依据，查阅存货跌价准备计提情况，并与同行业可比公司进行对比，分析存在的差异及原因，分析公司存货跌价准备计提的充分性。

5、检查公司与存货及存货跌价准备相关的内部控制文件是否已建立健全并有效执行；

6、了解公司报告期各类存货具体形态、分布地点及相应占比情况，分析存货盘点方案及合理性。

7、查阅公司报告期各期末存货盘点计划，获取公司的存货盘点表，询问公

司存货存放的地点，了解公司存货盘点情况。公司存货由原材料和在产品构成，其中原材料主要为航空维修所需的航材、航化品、喷漆耗材等，在产品为尚未完工交付的合同履约成本，主要包括原材料、维修人员工资等。针对原材料，中介机构对公司报告期末原材料盘点执行全面监盘程序，对公司报告期最后一期期末的原材料监盘的金额覆盖率达到 94.68%；针对在产品，中介机构对公司报告期期末在产品余额进行了抽查确认其余额真实准确。中介机构对公司报告期末原材料监盘的具体情况如下：

项目	2023 年 3 月末	2022 年末	2021 年末
参与监盘的时间	2023 年 3 月 30 日	2023 年 1 月 3 日	不适用
监盘地点	公司仓库		不适用
监盘人员	主办券商、会计师		不适用
监盘范围	对于公司仓库存货实施全程实地监盘		不适用
监盘方法	在执行全程监盘程序的过程中实地观察存货状态、归类摆放情况，并采用抽盘方式核查明细表中存货数量记录的准确性		不适用
原材料余额（万元）	866.66	861.20	655.50
监盘金额（万元）	820.53	824.50	不适用
监盘比例	94.68%	95.74%	
监盘结果	不存在监盘不符的情况		不适用

对于中介机构未参加监盘的 2021 年末存货余额，执行前推程序，检查当期末原材料盘点表、盘点报告、抽查期末在产品大额发生记录等支持性文件。

四、核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、报告期内，公司向供应商采购的主要内容包括航材、喷漆涂料及相关辅助材料等，公司付款政策未发生重大变化，公司应付账款期末余额与当期采购金额匹配。公司 2022 年应付账款余额下降的原因主要系 2021 年公司外购软件应付

款 43.96 万元在 2022 年到期付款所致，扣除该因素后，公司应付账款余额与上年度相差不大。公司 2023 年 3 月末应付账款余额下降主要系每年的 1-2 月份一般为航空维修业务的淡季，维修业务量的下降导致当期采购金额下降所致。

2、报告期各期末，公司存货由原材料和在产品构成，公司存货整体金额比较稳定。同行业可比公司与公司主营业务存在的差异导致了存货结构的差异，符合公司实际情况，具备合理性。

3、2022 年末公司存货余额略有上升，主要系公司根据业绩预测及增上能力需求情况进行了提前备货，导致当期末原材料余额增加所致。公司营业收入及订单情况与存货变动趋势匹配。2021-2022 年度，公司存货账面价值与同行业可比公司均保持相对稳定，符合行业特征。

4、报告期各期末，公司对存货进行跌价测试，按照单个存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。其中存货可变现净值的确定依据如下：对于持有以生产为目的的原材料：在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值，按照原材料账面价值高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。对于期末库龄 2 年以上，且预计后续生产无需求的原材料，公司将其可变现净值确认为零，按照该原材料的账面价值全额计提存货跌价准备。对于在产品：在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值，按照在产品账面价值高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。

公司存货跌价准备金额占存货余额的比例低于同行业可比公司水平，主要系公司业务、存货结构、经营模式与同行业公司差异较大所致，报告期内，公司存货周转率较高，存货状态整体较好，存货跌价的风险较低，公司存货跌价准备计提比例符合公司实际情况，存货跌价准备计提充分。

5、公司针对存货管理建立了严格的内控制度，包括《存货管理制度》《仓库管理制度》《化工品库日常管理制度》等，针对存货出入库、仓库管理、生产

领用管理、存货盘点等事项进行了详细规定，保证存货的入库、仓储保管和各类出库业务规范有序、存货品质良好、数量真实、准确。公司存货仓储保存条件良好、堆放整齐、管理有序。报告期各期末，公司存货盘点方案得到有效执行，公司通过盘点过程无重大差异，存货账实相符，公司存货盘点方案合理。

综上，报告期内，公司建立了有效的存货管理制度，与存货相关的内部控制制度已建立健全并得到有效执行。

6、经监盘，公司期末存货盘点记录完整、不存在监盘不符的情况，期末存货数量真实准确。

三、关于山东太古

山东太古是公司的客户、供应商、关联方，与公司关系密切。报告期内公司向其采购金额分别为 54.36 万元、19.36 万元及 6.60 万元，销售金额分别为 663.18 万元、374.70 万元、28.71 万元。请公司：①列表逐项说明公司与山东太古的交易内容、交易价格，与市场价格或公司的其他交易对手相比是否存在显著差异，说明交易价格与主要条款的公允性，是否存在利益输送。②说明向山东太古租赁机位、培训场地的具体情况，包括但不限于租赁合同签订时间、租赁场地的区位、面积、租赁期间、租赁价格、结算方式等，说明公司向山东太古租赁的合理性与必要性。请主办券商及会计师核查上述问题并发表明确意见。

回复：

（一）列表逐项说明公司与山东太古的交易内容、交易价格，与市场价格或公司的其他交易对手相比是否存在显著差异，说明交易价格与主要条款的公允性，是否存在利益输送

报告期内，山东太古既是公司的客户，也是公司的供应商，公司从山东太古采购的主要是维修飞机用原材料（如：螺钉螺母、封圈等）、劳务支援、培训服务等，金额较小。公司向山东太古的关联销售主要包括租赁、销售航材、提供劳务支援等，具体交易内容、交易价格，与市场价格或公司的其他交易对手相比情况如下：

期间	交易内容	交易金额	交易价格	市场价格或公司的其他交易对手价格	价格差异
公司销售:					
2023年 1-3月	租赁业务	28.71	培训基地租赁: 0.74元/m ² /天; 机位租赁: 长租, 租金330万元/年, 按年计算, 每半年支付1次	当地办公楼租金大致区间: 0.52-0.87元/m ² /天; 机位租赁: 短租, 租金1.38万元/天, 按日收费, 按月支付	培训基地租赁价格处于市价区间内; 机位租赁价格差异因租期长短、付款周期不同所致, 具备合理性及公允性
2022年	租赁业务	357.26	同2023年1-3月定价	同2023年1-3月定价	不存在重大差异
	销售航材	17.44	种类规格繁多, 无统一单价; 在采购价格基础上加合理税费及溢价, 经双方协商确定	种类规格繁多, 无统一单价; 对外销售执行统一价格	
	合计	374.70			
2021年	租赁业务	636.68	同2023年1-3月定价	同2023年1-3月定价	不存在重大差异
	销售航材	17.61	种类规格繁多, 无统一单价; 在采购价格基础上加合理税费及溢价, 经双方协商确定	种类规格繁多, 无统一单价; 对外销售执行统一价格	
	劳务支援服务	8.89	根据不同岗位 1000-1500元/天/人	根据不同岗位 1000-1500元/天/人	
	合计	663.18			
公司采购:					
2023年 1-3月	采购航材	4.31	种类规格繁多, 无统一单价; 主要参考询价、运费、供货周期等确定采购价格	种类规格繁多, 无统一单价; 主要参考询价、运费、供货周期等确定采购价格	不存在重大差异
	接受劳务支援服务	2.29	根据不同岗位 1000-1500元/天/人	山东太古劳务支援统一报价	
	合计	6.60			
2022年	采购航材	8.75	同2023年1-3月定价模式	同2023年1-3月定价模式	不存在重大差异
	接受劳务支援服务	7.61	根据不同岗位 1000-1500元/天/人	山东太古劳务支援统一报价	

	接受培训服务	3.02	按照山东太古的具体培训订单付费	山东太古培训课程收费标准	
	合计	19.39			
2021年	采购航材	10.97	同2023年1-3月定价模式	同2023年1-3月定价模式	不存在重大差异
	接受劳务支援服务	36.76	根据不同岗位1000-1500元/天/人	山东太古劳务支援统一报价	
	接受培训服务	6.63	按照具体培训订单付费	山东太古培训课程收费标准	
	合计	54.36			

报告期内，公司与山东太古交易价格与市场价格或公司的其他交易对手价格相比不存在显著差异，交易主要条款参照非关联方，并根据具体交易情况履行，交易价格与主要条款公允，不存在利益输送。

(二) 说明向山东太古租赁机位、培训场地的具体情况，包括但不限于租赁合同签订时间、租赁场地的区位、面积、租赁期间、租赁价格、结算方式等，说明公司向山东太古租赁的合理性与必要性

报告期内，公司向山东太古租赁机位、培训场地的具体情况如下：

租赁内容	合同签订时间	租赁场地区位	租赁面积(平方米)	租赁期间	租赁价格	结算方式
机位租赁	2018年7月	公司维修机库	约2,200	3年，到期无异议自动顺延	固定机位330万元/年，临时机位1万元/天	固定机位每半年支付一次，临时机位按月结算
培训基地租赁-主协议	2018年7月	日照空港新区	12,861	3年，到期无异议自动顺延	450万元/年	每半年支付一次
培训基地租赁-补充协议一	2018年9月			主协议到期后再延长7年	349万元/年 (主协议租金扣除实际未租赁的理论楼3层及未交付的教学飞机租金)	
培训基地租赁-补充协议二	2019年12月					
培训基地租赁	2022年9月			2,211	2022年9月	

-补充协议三	月			-2023 年 6 月		
--------	---	--	--	----------------	--	--

报告期内，公司开展租赁业务系在产能利用率未满载的情况下，利用所拥有的与主业相关的资源（机位、培训场地等）进行的让渡使用权行为，增加了公司的利润水平，具有必要性。另外，山东太古因业务饱和需租用公司机位在日照开展异地维修业务，以及租用公司培训楼在日照开展维修培训业务，因此，公司向山东太古租赁机位、培训场地，具备合理性。综上，报告期内，公司向山东太古租赁机位、培训场地具有必要性和合理性。

（三）核查程序

1、查阅报告期内公司与山东太古签订的交易合同，了解双方交易内容、交易价格、主要条款等，并与市场价格或公司的其他交易对手进行比较。

2、访谈山东太古相关人员，了解报告期公司与其关联交易情况；向山东太古函证，确认报告期公司与其关联交易内容金额等信息。

3、查阅公司与山东太古签订的《机库及培训基地租赁服务协议》及其补充协议，了解合同签订时间、租赁场地的区位、面积、租赁期间、租赁价格、结算方式等内容。

4、查阅《公司章程》《关联交易管理制度》等文件，以及公司控股股东及实际控制人、董事、监事、高级管理人员就关联交易事项出具的《关于减少和规范关联交易的承诺函》，了解公司关联交易的决策权限、决策程序及关联董事、关联股东的回避表决制度和公司报告期规范关联交易行为的约束措施。

（四）核查结论

针对上述事项，主办券商及会计师认为：

1、报告期内，公司与山东太古交易价格与市场价格或公司的其他交易对手价格相比不存在显著差异，交易主要条款参照非关联方，并根据具体交易情况履行，交易价格与主要条款公允，不存在利益输送。

2、报告期内，公司开展租赁业务系在产能利用率未达负荷的情况下，利用所拥有的与主业相关的资源（机位、培训场地等）进行的让渡使用权行为，增加了公司的利润水平，具有必要性。另外，山东太古因业务饱和需租用公司机位在日照开展异地维修业务，以及租用公司培训楼在日照开展维修培训业务，因此，公司向山东太古租赁机位、培训场地，具备合理性。综上，报告期内，公司向山东太古租赁机位、培训场地具有必要性和合理性。

四、关于实际控制人及核心技术人员。请公司：①结合《关于进一步规范党政领导干部在企业兼职（任职）问题的意见》等关于公职人员、国有企业领导干部管理的相关法律法规、规范性文件规定，说明郭鸿生自国有单位离职后的投资及任职行为是否合法合规，其在公司的投资及任职资格是否存在法律瑕疵。②补充说明公司核心技术人员与前任职单位是否存在竞业禁止事项或知识产权、商业秘密方面的侵权纠纷或潜在纠纷。请主办券商及律师核查上述事项并发表明确意见。

（一）结合《关于进一步规范党政领导干部在企业兼职（任职）问题的意见》等关于公职人员、国有企业领导干部管理的相关法律法规、规范性文件规定，说明郭鸿生自国有单位离职后的投资及任职行为是否合法合规，其在公司的投资及任职资格是否存在法律瑕疵

1、公职人员、党政领导干部、国有企业领导人员界定

关于界定公职人员、党政领导干部、国有企业领导人员范围的相关规定如下：

序号	规定名称	具体内容
1	《中华人民共和国监察法》	第 15 条规定：公职人员包括：①中国共产党机关、人民代表大会及其常务委员会机关、人民政府、监察委员会、人民法院、人民检察院、中国人民政治协商会议各级委员会机关、民主党派机关和工商业联合会机关的公务员，以及参照《中华人民共和国公务员法》管理的人员；②法律、法规授权或者受国家机关依法委托管理公共事务的组织中从事公务的人员；③国有企业管理人员；④公办的教育、科研、文化、医疗卫生、体育等单位中从事管理的人员；⑤基层群众性自治组织中从事管理的人员；⑥其他依法履行公职的人员。

2	《党政领导干部选拔任用工作条例（2019 修订）》	第 4 条规定：党政领导干部的范围包括：①中共中央、全国人大常委会、国务院、全国政协、中央纪律检查委员会工作部门领导成员或者机关内设机构担任领导职务的人员，国家监察委员会、最高人民法院、最高人民检察院领导成员（不含正职）和内设机构担任领导职务的人员；②县级以上地方各级党委、人大常委会、政府、政协、纪委监委、法院、检察院及其工作部门领导成员或者机关内设机构担任领导职务的人员；③上列工作部门内设机构担任领导职务的人员。④参照公务员法管理的群团机关和县级以上党委、政府直属事业单位的领导成员及其内设机构担任领导职务的人员，前述机关、单位的非中共党员领导干部的选拔任用参照《党政领导干部选拔任用工作条例（2019 修订）》规定执行。
3	《国有企业领导人员廉洁从业若干规定》	第 2 条规定：本规定适用于国有独资企业、国有控股企业（含国有独资金融企业和国有控股金融企业）及其分支机构的领导班子成员。第 6 条规定：国有企业领导人员应当正确行使经营管理权，防止可能侵害公共利益、企业利益行为的发生。不得有下列行为：……（七）离职或者退休后三年内，在与原任职企业有业务关系的私营企业、外资企业和中介机构担任职务、投资入股，或者在上述企业或者机构从事、代理与原任职企业经营业务相关的经营活动……

2、公司实际控制人履历

截至本回复出具日，公司实际控制人郭鸿生主要工作经历如下：

1985 年 5 月至 1988 年 2 月，任航空工业部经济技术研究所工程师；1988 年 3 月至 1990 年 1 月，任中国农村发展信托投资公司项目经理；1990 年 2 月至 1991 年 12 月，任海南世界银行贷款办公室二处处长；1992 年 1 月-1996 年 4 月，从事投资业务；1996 年 5 月至 2002 年 8 月，历任北京中凯航空工程咨询服务有限公司董事长、经理、董事；2002 年 8 月至今，历任北京华凯投资管理有限公司董事长、经理、执行董事；2020 年 7 月至 2023 年 1 月，任鸿鹏蓝天（山东）直升机工程有限公司董事长；2017 年 11 月至今，担任公司董事长，2023 年 8 月至今，担任公司董事会秘书。

根据公司实际控制人填写的调查表、个人简历及公司实际控制人出具的承诺函，公司实际控制人郭鸿生 1985 年 5 月至 1991 年 12 月期间曾在国有单位工作，但不属于公职人员、党政领导干部、国有企业领导人员。其对外投资及任职行为

合法合规，其在公司的投资及任职资格不存在法律瑕疵。

(二) 补充说明公司核心技术人员与前任职单位是否存在竞业禁止事项或知识产权、商业秘密方面的侵权纠纷或潜在纠纷。

公司核心技术人员主要工作履历如下：

序号	姓名	现任职务及任期	主要业务经历及职务
1	郭鸿生	董事长	1985年5月至1988年2月，任航空工业部经济技术研究所工程师； 1988年3月至1990年1月，任中国农村发展信托投资公司项目经理； 1990年2月至1991年12月，任海南世界银行贷款办公室二处处长； 1992年1月-1996年4月，从事投资业务； 1996年5月至2002年8月，历任北京中凯航空工程咨询服务有限责任公司董事长、经理、董事； 2002年8月至今，历任北京华凯投资管理有限公司董事长、经理、执行董事； 2020年7月至2023年1月，任鸿鹏蓝天（山东）直升机工程有限公司董事长； 2017年11月至今，担任公司董事长， 2023年8月至今，担任公司董事会秘书。
2	林忠松	董事、总经理	1997年7月至1999年4月，任山东航空青岛维修基地航线技术员； 1999年4月至2008年8月，任山东太古飞机工程有限公司责任工程师；2008年8月至2011年5月，任山东太古飞机工程有限公司大修部副经理；2011年5月至2012年2月，任山东太古飞机工程有限公司管理部经理；2012年2月至2015年9月，任山东太古飞机工程有限公司公务机发展部部门总经理； 2013年10月至2021年7月，历任北京山太公务机维修技术有限公司，总经理、董事； 2020年7月至今，历任鸿鹏蓝天（山东）直升机工程有限公司董事长、执行董事、总经理； 2017年11月至今，担任公司总经理、董事。
3	张小欢	技术总监	1996年8月至2004年12月，任沈阳飞机工业（集团）有限公司设计工程师； 2005年1月至2015年3月，任厦门太古飞机工程股份有限公司高级经理；

			<p>2015年3月至2015年7月，任子午线通用航空有限公司内饰设计总监；</p> <p>2015年8月至2017年2月，自由职业；</p> <p>2017年4月至2018年3月，任南通华夏飞机工程技术股份有限公司部门经理；</p> <p>2018年3月至今，担任公司技术总监、监事。</p>
4	李欣	质量安全总监	<p>2005年8月至2019年8月，在山东太古飞机工程有限公司工作，历任航线部电子员、大修部工程师学员、航线部排故组工程师领班、质量安全部主任工程师；</p> <p>2019年8月就职于日照山太飞机工程股份有限公司，现任质量安全总监。</p>

报告期内，公司核心技术人员与前任职单位不存在竞业禁止事项或知识产权、商业秘密方面的侵权纠纷或潜在纠纷。

（三）核查程序

1、取得公司实际控制人调查表及其出具的承诺函，并结合相关法律法规，判断其是否为公职人员、党政领导干部或国有企业领导人员。

2、取得核心技术人员调查表及其承诺函，查询中国裁判文书网、全国法院被执行人信息查询平台、全国法院失信被执行人名单信息公布与查询平台等，核查公司核心技术人员与前任职单位是否存在竞业禁止事项或知识产权、商业秘密方面的侵权纠纷或潜在纠纷。

（四）核查结论

主办券商及律师经核查后认为：

1、公司实际控制人郭鸿生曾在国有单位工作，但不属于公职人员、党政领导干部或国有企业领导人员。其对外投资及任职行为合法合规，其在公司的投资及任职资格不存在法律瑕疵。

2、报告期内，公司核心技术人员与前任职单位不存在竞业禁止事项或知识产权、商业秘密方面的侵权纠纷或潜在纠纷。

五、关于信息披露。请公司：①补充披露“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义；②补充披露实际控制人郭鸿生、董事陈鹏的职业经历，保持时间连续；③简化公转书业务部分关于经营范围的披露内容。

(一) 补充披露“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义

公司已在《公开转让说明书》“释义/专业释义”中补充披露“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义，披露内容如下：

CCAR147 培训基地	指	符合民航局于 2022 年颁布的 147 部规章《民用航空器维修培训机构合格审定规则》的民航维修执照培训基地
10 年检及以下能力	指	飞机定期维修间隔在 120M（月）和 120M 以内涵盖的所有维修项目，是通常用来描述维修单位维修定检能力范围的指标之一。比如 A320 系列 10 年检及以下能力
RJ 飞机/支线飞机	指	Regional Jet 飞机，即支线飞机，一般用于大城市与中小城市或中小城市之间的中短途客运/货运航线的飞机，客座数在 100 座以下，按照 25 部、121 部等规章开展适航与运营。通常分为小型支线飞机（30 座级）、中型支线飞机（50 座）和大型支线飞机（70 座级、90 座级），典型的机型如巴航 ERJ190、中国商飞 ARJ21 等
公务机	指	9 吨以下，可乘 4-10 人的小型喷气式或涡轮式飞机。是在行政事务和商务活动中用作交通工具的飞机，亦称行政机或商务飞机，按照国际公务航空委员会的定义，公务机指装有两台或两台以上涡轮发动机，由专业飞行员驾驶，从事不定期飞行的飞机。典型的机型如湾流 G550/G650、庞巴迪 CL600 等
运输航空飞机	指	从事公共性民用航空运输，隶属于航空公司并执飞商业航班的飞机，运输航空飞机一般是相较于通用航空飞机而言
通用航空飞机	指	使用民用航空器从事公共性航空运输以外的民用航空活动的飞机，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、公务飞行、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等活动的飞机
窄体干线飞机	指	客舱只有一条中央过道（宽体客机为两条）的飞机，

		单排6座或5座布局,少数飞机为单排4座(经济舱);窄机身设计(相对于宽体飞机的宽机身),最大宽度约4.0m左右;座位数(标准两级客舱布局)约100座~200座,少数机型达到200座~250座;(满客)航程约4500km~7000km,又称“单走道客机”。典型的机型如空客A320、波音B737NG和中国商飞C919等
孔探	指	发动机内部检查的一种维修项目类别,即通过光学或者视频探头深入发动机内部,对传输的光学图像评估、测量、计算,实现不拆解发动机的条件下直观地判断其状态
称重	指	确定飞机总重,为日常运行做参考,或确定飞机重心范围,规定载荷的一种工作类别

(二) 补充披露实际控制人郭鸿生、董事陈鹏的职业经历, 保持时间连续

公司实际控制人郭鸿生职业经历如下:

1985年5月至1988年2月,任航空工业部经济技术研究所工程师;1988年3月至1990年1月,任中国农村发展信托投资公司项目经理;1990年2月至1991年12月,任海南世界银行贷款办公室二处处长;1992年1月-1996年4月,从事投资业务;1996年5月至2002年8月,历任北京中凯航空工程咨询服务有限公司董事长、经理、董事;2002年8月至今,历任北京华凯投资管理有限公司董事长、经理、执行董事;2020年7月至2023年1月,任鸿鹏蓝天(山东)直升机工程有限公司董事长;2017年11月至今,担任公司董事长,2023年8月至今,担任公司董事会秘书。

公司已在《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“三、公司股权结构”之“(二) 控股股东和实际控制人”之“2、实际控制人”补充披露上述内容。

公司董事陈鹏职业经历如下:

1982年8月至1984年8月,任中国试飞研究院工程师;1984年9月至1987年3月,西北工业大学飞机系研究生;1987年4月至1996年4月,任中国民航科学技术研究院工程师,北京凯兰航空技术有限公司总经理助理;1996年5月至今,历任北京中凯航空工程咨询服务有限公司总经理、董事;2002年8月至

今，历任北京华凯投资管理有限公司董事长、总经理、监事；2017年11月至今，担任公司董事。

公司已在《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“七、董事、监事、高级管理人员”补充披露上述内容。

（三）简化公转书业务部分关于经营范围的披露内容

公司已在《公开转让说明书》“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（一）主营业务”中简化披露经营范围内容，具体如下：

公司的经营范围为：民用航空器维修、民用航空器零部件设计和生产、保税仓库经营、海关监管货物仓储服务（不含危险化学品、危险货物）等许可项目；以及专用设备修理、机械零件、零部件加工、通用零部件制造、专用设备制造（不含许可类专业设备制造）等一般项目。

综上，公司已在《公开转让说明书》之“释义/专业释义”补充披露“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义；已在《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“三、公司股权结构”之“（二）控股股东和实际控制人”之“2、实际控制人”补充披露实际控制人郭鸿生职业经历；已在《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“七、董事、监事、高级管理人员”补充披露董事陈鹏职业经历；已在“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（一）主营业务”简化公转书业务部分关于经营范围的披露内容。

（四）核查程序

主办券商进行了网络查询，并访谈公司技术总监，了解“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义，查阅公司营业执照，核查公司经营范围。

（五）核查结论

主办券商认为：公司已在《公开转让说明书》之“释义/专业释义”补充披露“CCAR147 培训基地”、“10 年检及以下能力”、“RJ 飞机”等专业术语释义；已在

《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“三、公司股权结构”之“（二）控股股东和实际控制人”之“2、实际控制人”补充披露实际控制人郭鸿生职业经历；已在《公开转让说明书》之“第一节 基本情况”之“七、董事、监事、高级管理人员”补充披露董事陈鹏职业经历；已在“第二节 公司业务”之“一、主要业务、产品或服务”之“（一）主营业务”简化公转书业务部分关于经营范围的披露内容。

除上述问题外，请公司、主办券商、律师、会计师对照《非上市公司监督管理办法》《非上市公司信息披露内容与格式准则第 1 号——公开转让说明书》《全国中小企业股份转让系统股票挂牌规则》《全国中小企业股份转让系统股票挂牌审核业务规则适用指引第 1 号》等规定，如存在涉及公开转让条件、挂牌条件、信息披露以及影响投资者判断决策的其他重要事项，请予以补充说明；如财务报告审计截止日至公开转让说明书签署日超过 7 个月，请按要求补充披露、核查，并更新推荐报告。

回复：

除上述问题外，公司、主办券商、律师、会计师对照《非上市公司监督管理办法》《非上市公司信息披露内容与格式准则第 1 号——公开转让说明书》《全国中小企业股份转让系统股票挂牌规则》《全国中小企业股份转让系统股票挂牌审核业务规则适用指引第 1 号》确认，公司不存在涉及公开转让条件、挂牌条件、信息披露以及影响投资者判断决策的其他重要事项。财务报告审计截止日至公开转让说明书签署日未超过 7 个月。

（此页无正文，为日照山太飞机工程股份有限公司《关于日照山太飞机工程股份有限公司股票公开转让并挂牌申请文件的审核问询函的回复》之盖章页）

法定代表人签名：


郭鸿生

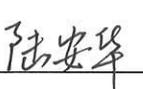
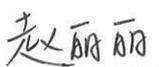
日照山太飞机工程股份有限公司

2023年10月27日

（此页无正文，为中航证券有限公司《关于日照山太飞机工程股份有限公司股票公开转让并挂牌申请文件的审核问询函的回复》之签字盖章页）

项目负责人： 
霍涛

项目小组成员：

			
陆安华	闫亚格	赵丽丽	吴淑琦

