

中航材利顿航空科技股份有限公司

住址：昆明市关上中路 167 号宏兴大厦 C 区 904 号



公开转让说明书

(申报稿)

声明：本公司的公开转让申请尚未得到中国证监会注册或全国股转系统同意。公开转让书说明书申报稿不具有据以公开转让的法律效力，投资者应当以正式公告的公开转让说明书全文作为投资决策的依据。

中国国际金融股份有限公司

地址：北京市朝阳区建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层

二〇二五年一月

声 明

中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）、全国中小企业股份转让系统（以下简称“全国股转系统”）所作的任何决定或意见，均不表明其对本公司股票公开转让申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，本公司经营与收益的变化，由本公司自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行承担。

本公司及控股股东、实际控制人、全体董事、监事、高级管理人员承诺公开转让说明书及其他信息披露资料不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

本公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证公开转让说明书中财务会计资料真实、准确、完整。

本公司及控股股东、实际控制人、全体董事、监事、高级管理人员承诺因公开转让说明书及其他信息披露资料有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券发行或交易中遭受损失的，将依法承担相应的法律责任。

主办券商及证券服务机构承诺因其为公司本次公开转让股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法承担相应的法律责任。

重大事项提示

公司特别提醒投资者注意下列风险和重大事项：

重要风险或事项名称	重要风险或事项简要描述
应收账款发生坏账的风险	报告期各期末，公司应收账款账面价值分别为 14,915.80 万元、25,017.19 万元及 29,090.57 万元，占流动资产的比例分别为 33.68%、40.96%及 36.74%。若主要欠款客户的经营发生不利变化导致款项不能及时收回，公司财务状况将受到不利影响。
存货减值风险	报告期各期末，公司存货账面价值分别为 1,933.55 万元、4,331.00 万元和 24,707.65 万元，最近一期增长较多，主要由 AOG（Aircraft on Ground）业务、EXPT（Expedite）业务及其他业务下的自有航材件库存商品及 IT 业务下的合同履行成本构成。若未来市场发生不利变化，出现航材需求及价格大幅下滑、客户无法履行订单等情况，公司存货将可能大幅计提存货跌价损失，从而对公司的盈利水平产生较大不利影响。
固定资产减值风险	报告期各期末，公司固定资产账面价值分别为 2,355.75 万元、4,845.69 万元和 5,809.37 万元。公司日常经营需持有较大价值的航材周转件用于租赁，因航材需符合适航管理要求，因此对维护管理有较高要求，如管理不当，可能导致资产贬损，此外，航材资产的市场需求存在波动，可能导致航材资产租赁收入发生变化，对公司的经营及财务状况产生较大不利影响。
同业竞争风险	公司控股股东中航材有限及其部分下属企业与公司主营业务存在相同或相似之处，为避免公司与上述关联方未来产生实质性同业竞争，公司控股股东及实际控制人已出具避免同业竞争的承诺。若避免同业竞争的承诺中约定的措施得不到实际履行，将可能给公司的经营活动带来不利影响。
关联交易风险	报告期内，公司关联交易主要为关联采购及关联销售。2022 年、2023 年、2024 年 1-7 月，公司关联采购的金额分别为 0 万元、599.26 万元和 293.72 万元，占采购总额的比例分别为 0%、4.08%和 1.16%；关联销售的金额分别为 3,906.73 万元、13,494.36 万元和 2,966.85 万元，占营业收入的比例分别为 27.80%、55.32%和 24.93%。尽管在公司章程及相关制度中对关联交易的决策程序等进行了规定，但公司仍可能存在关联方利用关联交易损害公司或中小股东利益的风险。
税收优惠政策变化的风险	报告期内，公司高新技术企业证书在有效期内，享受 15%的所得税优惠税率。若未来公司在高新技术企业资质的复审或重新认定中未能通过，则不能继续享受 15%的所得税优惠税率，从而给公司的经营业绩造成不利影响。如果高新技术认定机关或其他有权机关在作出认定后发现公司存在不符合高新技术企业认定标准的情况，则存在税务机关要求公司补缴不符合高新技术企业认定标准期间享受的所得税优惠的风险。
经营场所租赁的风险	公司及控股子公司的主要经营场所为租赁场地，未来若出现公司的租赁合同到期不能续约或出租方提前终止合同，或其他不可抗力等极端因素，公司存在生产经营场地无法继续使用的风险，将对公司短期内正常生产经营造成一定影响。
与行业相关的风险	民用航空业的发展与宏观经济存在密切联系，报告期内，公司客户集中于航空运输业，近年来，国内航空公司面临一定的经营挑战及现金流压力，其在机务 IT 系统的投入以及航材的资金调配等

	方面或将受到一定限制，进而对申请挂牌公司 IT 业务经营及航材业务回款形成一定风险。
资质无法延续产生的风险	公司所经营的业务，要求公司取得相应的资质认证，例如航材分销商证书、海关进出口货物收发货人备案等，同时公司目前拥有高新技术企业证书，相关资质认证或证书存在有效期要求。报告期内，公司持续拥有相应的资质认证，但如果公司到期无法延续或被相应的部门撤销、注销、撤回或吊销，则将对公司的持续经营产生重大不利影响。
客户及供应商集中的风险	因民航业市场集中度较高，且航材存在天然互援保障的属性，公司作为行业内主要提供航材应急保障服务的供应商，客户和供应商存在较高的重叠度，同时客户和供应商较为集中。报告期内，公司客户及供应商集中于航空运输业，主要包括中国国航、东航集团、南航集团、海航集团等国内航空公司。报告期内，公司前五大客户销售金额占当期销售收入的比例分别为 64.31%、73.84% 及 55.52%，公司前五大供应商采购金额占当期采购总额的比例分别为 71.43%、74.89% 及 85.28%。公司的主要客户、供应商集中度较高，主要是受上下游行业集中度较高的影响所致。虽然公司与主要客户、供应商建立了长期稳定的合作关系，但由于主要客户、供应商相对集中，一旦该等客户、供应商发生重大经营问题导致其对公司产品或服务需求下降或降低对公司采购需求的供应，公司在短期内又无法找到替代，则可能对公司的经营产生不利影响。
市场需求变化的风险	公司所经营的业务涉及航材资源优化服务及民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务等市场，相关市场需求变化可能会对公司业务经营产生影响，进而对公司业务持续发展形成一定风险。AOG 业务所面临的市场需求变化可能导致公司自有航材及能够调配的外部航材供给资源与 AOG 需求匹配性降低；EXPT 业务所面临的市场需求变化可能导致公司自有航材销售价格波动；IT 业务可能面临技术发展、政策变化或市场需求变化等引发的底层软件系统变更或替代，导致公司 IT 系统开发服务业务需求波动或需进行更多技术研发投入。
核心技术人员流失的风险	公司作为始终专注民航机务领域的高新技术企业，拥有航材资源优化与信息技术紧密融合的创新业务模式，长期致力于模式创新、技术创新，高素质的研发团队及核心研发成果对公司的持续发展至关重要。公司产品和技术研发需要依赖专业人才，人才是公司保持市场竞争优势和持续创新能力的关键因素。经过多年发展，公司已建立了核心的技术研发团队，保持了较高的稳定性和凝聚力。未来如果公司不能保持有效的激励机制并根据环境变化而不断完善，将会影响到核心技术人员和业务人员积极性、创造性的发挥，甚至造成核心技术人员及业务人员的流失。如果未来公司出现核心技术人员流失的现象，可能会在一定程度上影响公司的市场竞争力和持续创新能力。

目录

声 明	1
重大事项提示	2
目 录	4
释 义	7
第一节 基本情况	9
一、 基本信息	9
二、 股份挂牌情况	9
三、 公司股权结构	14
四、 公司股本形成概况	23
五、 报告期内的重大资产重组情况	31
六、 公司控股子公司或纳入合并报表的其他企业、参股企业的基本情况	31
七、 公司董事、监事、高级管理人员	31
八、 最近两年及一期的主要会计数据和财务指标简表	35
九、 报告期内公司债券发行及偿还情况	36
十、 与本次挂牌有关的机构	36
第二节 公司业务	38
一、 主要业务、产品或服务	38
二、 内部组织结构及业务流程	50
三、 与业务相关的关键资源要素	56
四、 公司主营业务相关的情况	65
五、 经营合规情况	71
六、 商业模式	73
七、 创新特征	76
八、 所处（细分）行业基本情况及公司竞争状况	80
九、 公司经营目标和计划	111
第三节 公司治理	113
一、 公司股东大会、董事会、监事会的建立健全及运行情况	113
二、 表决权差异安排	114

三、	内部管理制度建立健全情况以及董事会对公司治理机制执行情况的评估意见	114
四、	公司及控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员存在的违法违规及受处罚等情况及对公司的影响	115
五、	公司与控股股东、实际控制人的独立情况	115
六、	公司同业竞争情况	116
七、	公司资源被控股股东、实际控制人占用情况	132
八、	公司董事、监事、高级管理人员的具体情况	132
九、	报告期内公司董事、监事、高级管理人员变动情况	135
第四节	公司财务	137
一、	财务报表	137
二、	审计意见及关键审计事项	147
三、	与财务会计信息相关的重大事项判断标准	148
四、	报告期内采用的主要会计政策和会计估计	148
五、	适用主要税收政策	174
六、	经营成果分析	175
七、	资产质量分析	188
八、	偿债能力、流动性与持续经营能力分析	212
九、	关联方、关联关系及关联交易	224
十、	重要事项	235
十一、	股利分配	236
十二、	财务合法合规性	237
第五节	挂牌同时定向发行	239
第六节	附表	240
一、	公司主要的知识产权	240
二、	报告期内对持续经营有重大影响的业务合同及履行情况	244
三、	相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施	247
第七节	有关声明	252
	申请挂牌公司控股股东声明	252
	申请挂牌公司实际控制人声明	253

申请挂牌公司全体董事、监事、高级管理人员声明.....	254
主办券商声明.....	256
律师事务所声明.....	258
审计机构声明.....	259
评估机构声明.....	260
第八节 附件	261

释 义

除非另有说明，以下简称在本说明书中之含义如下：

一般性释义		
本公司/公司/中航材利顿/股份公司/申请挂牌公司	指	中航材利顿航空科技股份有限公司，由利顿有限整体变更设立
利顿有限	指	中航材利顿航空科技有限公司，公司前身
昆明利顿人通	指	昆明利顿人通信息服务有限公司，公司前身
中航材有限	指	中国航空器材有限责任公司，公司控股股东
中航材集团	指	中国航空器材集团有限公司，公司实际控制人
昆明利顿咨询	指	昆明利顿企业管理咨询合伙企业（有限合伙），公司股东
混改基金	指	中国国有企业混合所有制改革基金有限公司，公司股东
嘉兴瑞鸿	指	嘉兴瑞鸿股权投资合伙企业（有限合伙），公司股东
共青城利顿	指	共青城利顿投资合伙企业（有限合伙），公司股东
北京利顿	指	中航材利顿（北京）航空科技有限公司，公司全资子公司
昆明信息	指	昆明利顿信息服务有限公司
昆明博飞	指	昆明博飞经济信息咨询有限公司
昆明利顿租赁	指	昆明利顿租赁服务有限公司
昆明利顿企管	指	昆明利顿企业管理有限公司
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
南航集团	指	中国南方航空集团有限公司
航空资本	指	中国航空资本控股有限责任公司
东航集团	指	中国东方航空集团有限公司
中国国航	指	中国航空集团有限公司
海南航空	指	海南航空控股股份有限公司
专业释义		
民航局、CAAC	指	中国民用航空局，主管民用航空事业
适航管理、适航认证	指	以确保飞行安全为目的，按国家相关规定，对民用航空器的设计、生产、使用和维修，实施的技术鉴定和监督。飞行器及部件的设计及生产等单位需取得各国民航管理局的许可，取得相关许可证书，该许可认证即为适航认证
航材、器材、航空器材	指	航空器、航空发动机以及在航空器或航空发动机维护、保养、改装、更新中使用或需要更换的物料或设备，包括零部件、工具和各种供应品的总称
件号	指	由原始设备制造厂商为其所生产的某种特定部件所编制的型号代码
机务	指	在民航业对飞机的维护、修理、保养、检查、检验等工作的统称，旨在保持飞机的良好状态，确保飞行安全
工卡	指	工作单，是航空公司维修部门维修或检查航空器的指令性文件，主要用来指导维修任务的实施，其内容主要包括完成维修任务的技术指令、施工标准和注意事项，同时也包括维修、修理和改装工作所需要的工序及检验要求
手册	指	飞机维修手册，包含了对各种飞机部件的维修方法和标准，以及维修流程的详细描述。维修手册通常由飞机制造商提供，并会根据适航管理要求进行更新
AOG	指	Aircraft on Ground 的缩写，AOG 状态是指飞机因各种原因导致的故障且不能立即修复，故不能完成正常飞行任务而停飞等待

		修理的状态
EXPT	指	Expedite 的缩写，即除 AOG 状态航材保障以外的非日常非计划性航材调配
MRO	指	Maintenance、Repair 和 Overhaul 的缩写，即指航空维修，涵盖维护、维修、大修等，指对飞机及其上的技术装备进行的维护和修理，以确保飞行安全
OEM	指	Original Equipment Manufacturer 的缩写，指代原厂制造商
飞机 OEM	指	波音公司（Boeing）、空中客车公司（Airbus）及中国商飞等主要飞机制造商
周转件	指	技术上可以修理并且具有厂家发布的技术文件，可以不限次数修复使用，直至无法恢复到厂家发布的技术文件要求的航空器材
消耗件	指	维修过程中需要直接更换的零部件和维修中需要使用的化工品、油料等
SAP	指	Systems Applications and Products in Data Processing，企业管理解决方案的软件名称
航材价拨	指	航空器材有偿调拨，指航空器材在不同单位（如航空公司之间、航空公司与维修单位等）之间进行转移且接收方需要按照一定的价格对这些航材进行购买支付，即航材销售

注：本公开转让说明书中，部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，这些差异是由于四舍五入造成的。

第一节 基本情况

一、 基本信息

公司名称	中航材利顿航空科技股份有限公司	
统一社会信用代码	91530100781675835N	
注册资本（万元）	11,111.1111	
法定代表人	马中威	
有限公司设立日期	2005 年 12 月 6 日	
股份公司设立日期	2023 年 3 月 29 日	
住所	云南省昆明市关上中路 167 号宏兴大厦 C 区 904 号	
电话	010-69458367	
传真	010-69458839	
邮编	650200	
电子信箱	ir@bireturn.com	
董事会秘书或者信息披露事务负责人	罗雅方	
按照《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》的所属行业	G	交通运输、仓储和邮政业
	G56	航空运输业
	G563	航空运输辅助活动
	G5639	其他航空运输辅助活动
按照《挂牌公司投资型行业分类指引》的所属行业	12	工业
	1212	运输
	121214	交通基本设施
	12121410	机场服务
按照《挂牌公司管理型行业分类指引》的所属行业	G	交通运输、仓储和邮政业
	G56	航空运输业
	G563	航空运输辅助活动
	G5639	其他航空运输辅助活动
经营范围	IT 网络平台设计、开发、安装、调试及应用；航空器材销售；航空器材租赁（除飞机、飞机发动机、起落架外）；航空器维修与制造；航空人员及技术的培训；航空器材支援；航空互联网信息技术服务；企业管理咨询；企业信息化咨询及实施；计算机技术培训；销售计算机、软件及辅助设备、机械设备；软、硬件运营维护；设计、制作、代理、发布国内各类广告；对外贸易经营（货物进出口或技术进出口）；第三方物流服务，物流代理服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）	
主营业务	公司的业务是面向以航空公司为主的民航业客户，提供航材资源优化服务（以下简称“航材业务”）和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务（以下简称“IT 业务”）	

二、 股份挂牌情况

（一）基本情况

股票简称	航材科技
------	------

股票种类	人民币普通股
股份总量（股）	111,111,111
每股面值（元）	1.00
股票交易方式	集合竞价
是否有可流通股	是

（二）做市商信息

☐适用 ☒不适用

（三）股东所持股份的限售安排及股东对所持股份自愿锁定的承诺

1、相关法律法规及公司章程对股东所持股份转让的限制性规定

《公司法》第一百六十条规定：“公司公开发行股份前已发行的股份，自公司股票在证券交易所上市交易之日起一年内不得转让。法律、行政法规或者国务院证券监督管理机构对上市公司的股东、实际控制人转让其所持有的本公司股份另有规定的，从其规定。公司董事、监事、高级管理人员应当向公司申报所持有的本公司的股份及其变动情况，在就任时确定的任职期间每年转让的股份不得超过其所持有本公司股份总数的百分之二十五；所持本公司股份自公司股票上市交易之日起一年内不得转让。上述人员离职后半年内，不得转让其所持有的本公司股份。公司章程可以对公司董事、监事、高级管理人员转让其所持有的本公司股份作出其他限制性规定。股份在法律、行政法规规定的限制转让期限内出质的，质权人不得在限制转让期限内行使质权。”

《全国中小企业股份转让系统股票挂牌规则》第六十八条规定：“申请挂牌公司及其控股股东、实际控制人等应当按照下列安排向全国股转公司申请限售，并在公开转让说明书中披露：申请挂牌公司控股股东及实际控制人在挂牌前直接或间接持有的股票分三批解除限售，每批解除限售的数量均为其挂牌前所持股票的三分之一，解除限售的时间分别为挂牌之日、挂牌期满一年和两年。

挂牌前 12 个月以内申请挂牌公司控股股东及实际控制人直接或间接持有的股票进行过转让的，该股票的限售安排按照前款规定执行，主办券商为开展做市业务取得的做市初始库存股票除外。因司法裁决、继承等原因导致有限售期的股票持有人发生变更的，后续持有人应继续执行股票限售安排。”

《公司章程》第二十六条规定：“公司公开发行股份前已发行的股份，自公司股票在证券交易所上市交易之日起 1 年内不得转让。公司董事、监事、高级管理人员应当向公司申报其所持有的公司股份及变动情况，在就任时确定的任职期间每年转让的股份不得超过其所持有公司股份总数的 25%；上述人员离职半年之内，不得转让其所持有的公司股份。公司股东对所持股份有更长时间转让限制承诺或约定的，则从其承诺或约定。”

2、 股东对所持股份自愿锁定承诺

☐适用 ☒不适用

3、 股东所持股份的限售安排

序号	股东名称	持股数量 (股)	持股比 例	是否为董 事、监事 及高管	是否为控股 股东、实际控 制人、一致行 动人	是否 为做 市商	挂牌前 12 个月 内受让自控股股 东、实际控制人的 股份数量(股)	因司法裁决、继 承等原因而获得 有限售条件股票 的数量(股)	质押股份 数量(股)	司法冻结 股份数量 (股)	本次可公开 转让股份数 量(股)
1	中航材有限	50,000,000	45.00%	否	是	否	-	-	-	-	16,666,667
2	昆明利顿咨询	39,830,111	35.85%	否	否	否	-	-	-	-	39,830,111
3	中航材集团	5,666,667	5.10%	否	是	否	-	-	-	-	1,888,889
4	混改基金	5,444,444	4.90%	否	否	否	-	-	-	-	5,444,444
5	嘉兴瑞鸿	4,852,222	4.37%	否	否	否	-	-	-	-	4,852,222
6	共青城利顿	4,717,667	4.25%	否	否	否	-	-	-	-	4,717,667
7	孙宇平	600,000	0.54%	是	否	否	-	-	-	-	150,000
合计	-	111,111,111	100.00%	-	-	-	-	-	-	-	73,550,000

(四) 挂牌条件适用情况

共同标准	公司治理制度	股东大会议事规则	制定
		董事会议事规则	制定
		监事会议事规则	制定
		关联交易制度	制定
		投资者关系管理制度	制定
	董事会秘书或信息披露事务负责人	公司是否设立董事会秘书或信息披露事务负责人	是
		董事会秘书或信息披露事务负责人是否为公司高管	是
	合规情况	最近 24 个月内申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司是否存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序行为被司法机关作出有罪判决,或刑事处罚未执	☐ 是 ☒ 否

		行完毕	
		最近 24 个月内申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司是否存在欺诈发行、重大信息披露违法或者其他涉及国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域的重大违法行为	☐ 是 ☒ 否
		最近 12 个月内申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员是否被中国证监会及其派出机构采取行政处罚	☐ 是 ☒ 否
		申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员是否被中国证监会及其派出机构采取行政处罚	☐ 是 ☒ 否
		申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员是否因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会及其派出机构立案调查，尚未有明确结论意见	☐ 是 ☒ 否
		申请挂牌公司或其控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员是否被列入失信联合惩戒对象且情形尚未消除	☐ 是 ☒ 否
		申请挂牌公司董事、监事、高级管理人员是否存在被中国证监会及其派出机构采取证券市场禁入措施，或被全国股转公司认定其不适合担任公司董事、监事、高级管理人员，且市场禁入措施或不适格情形尚未消除的情形	☐ 是 ☒ 否
	审计情况	最近一个会计年度经审计的期末净资产是否为负值	☐ 是 ☒ 否
		最近一期每股净资产不低于 1 元/股	☒ 是 ☐ 否
		持续经营时间是否少于两个会计年度	☐ 是 ☒ 否
	股本情况	股本总额（万元）	11,111.1111

差异化标准——标准 1

√ 适用 ☐ 不适用

标准 1	净利润指标（万元）	年度	2023 年度	2022 年度
		归属于母公司所有者的净利润	5,150.42	3,970.65

		扣除非经常性损益后归属母公司所有者的净利润	4,701.25	3,561.87
--	--	-----------------------	----------	----------

差异化标准——标准 2

☐适用 ☒不适用

差异化标准——标准 3

☐适用 ☒不适用

差异化标准——标准 4

☐适用 ☒不适用

差异化标准——标准 5

☐适用 ☒不适用

分析说明及其他情况

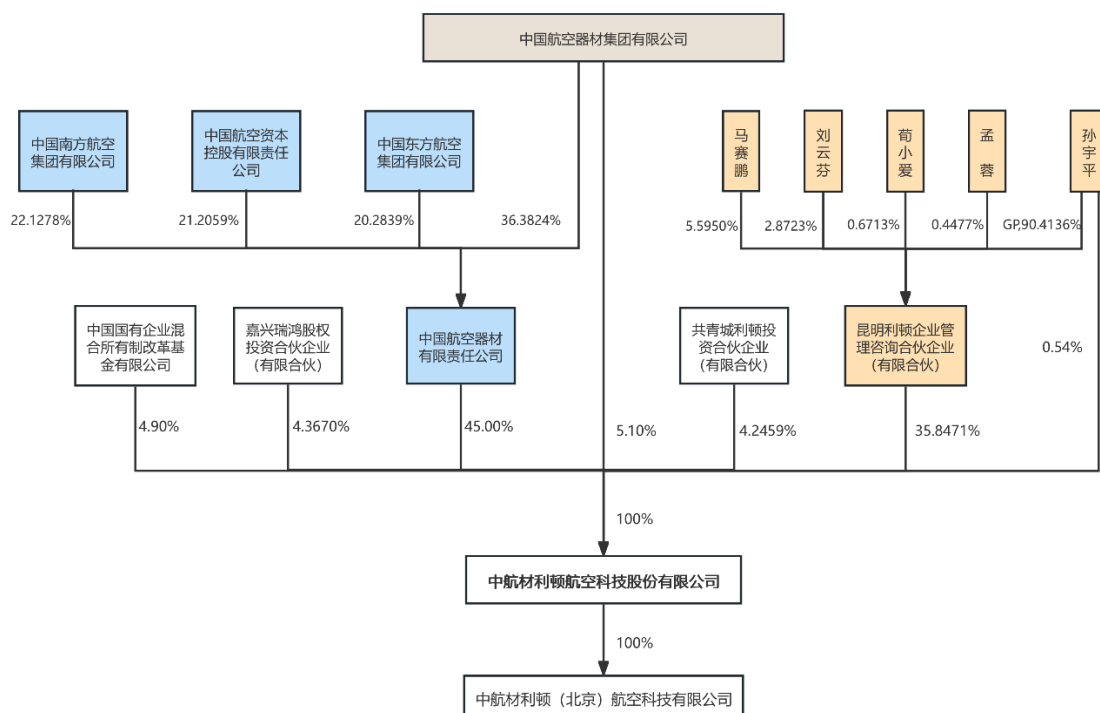
根据《全国中小企业股份转让系统股票挂牌规则》第二十一条相关规定，公司所选择适用的挂牌条件为“最近两年净利润均为正且累计不低于 800 万元，或者最近一年净利润不低于 600 万元”。2022 年度和 2023 年度，公司归属于母公司所有者的净利润（以扣除非经常性损益前后孰低者为计算依据）分别为 3,561.87 万元和 4,701.25 万元，最近两年净利润均为正且累计不低于 800 万元；2024 年 7 月 31 日，公司每股净资产为 2.79 元/股，不低于 1 元/股。公司符合挂牌条件的相关要求。

（五）进层条件适用情况

挂牌同时进入层级	基础层
----------	-----

三、 公司股权结构

(一) 股权结构图



(二) 控股股东和实际控制人

1、 控股股东

截至本公开转让说明书签署日，中航材有限直接持有公司 50,000,000 股股份，占公司股本总额的 45%，为公司的控股股东。

控股股东为法人的，请披露以下表格：

√适用 □不适用

公司名称	中国航空器材有限责任公司
统一社会信用代码	91110000100000550B
法定代表人	苏龙龙
设立日期	1981 年 12 月 5 日
注册资本	216,921.220682
公司住所	北京市顺义区天纬四街 3 号 1 幢
邮编	101309
所属国民经济行业	航空运输业（G56）
主营业务	中国境内航空器材零备件零售与批发、代理销售及租赁等航材长期保障服务

出资结构

序号	股东（出资人）	认缴资本（元）	实缴资本（元）	持股（出资）比例
1	中航材集团	789,212,206.82	789,212,206.82	36.38%
2	南航集团	480,000,000	480,000,000	22.13%
3	航空资本	460,000,000	460,000,000	21.21%
4	东航集团	440,000,000	440,000,000	20.28%
合计	-	2,169,212,207	2,169,212,207	100%

控股股东为合伙企业的，请披露以下表格：

☐适用 ☒不适用

控股股东为自然人的，请披露以下表格：

☐适用 ☒不适用

控股股东为其他非法人组织的，请披露以下表格：

☐适用 ☒不适用

2、实际控制人

截至本公开转让说明书签署日，中航材集团直接持有公司 5.10%的股份。并通过其子公司中航材有限间接控制公司 45%的股份，合计控制公司 50.10%股份，为公司实际控制人。

控股股东与实际控制人不相同

☒适用 ☐不适用

实际控制人为法人的，请披露以下表格：

☒适用 ☐不适用

公司名称	中国航空器材集团有限公司
统一社会信用代码	91110000710930296M
法定代表人	徐思伟
设立日期	2002年10月11日
注册资本	200,000
公司住所	北京市顺义区空港工业区天柱路8号
邮编	101318
所属国民经济行业	航空运输业（G56）
主营业务	飞机批量采购和其他代理收入

实际控制人为自然人的，请披露以下表格：

☐适用 ☒不适用

实际控制人为非法人组织的，请披露以下表格：

☐适用 ☒不适用

共同实际控制人之间存在一致行动关系的，除了披露上述基本情况外，还应披露以下情况：

☐适用 ☒不适用

3、报告期内实际控制人发生变动的情况

☐适用 ☒不适用

(三) 前十名股东及其他持股 5%以上股份或表决权股东情况

序号	股东名称	持股数量 (股)	持股比例	股东性质	是否存在质押或 其他争议事项
1	中航材有限	50,000,000	45.00%	境内法人	否
2	昆明利顿咨询	39,830,111	35.85%	境内合伙企业	否
3	中航材集团	5,666,667	5.10%	境内法人	否
4	混改基金	5,444,444	4.90%	境内法人	否
5	嘉兴瑞鸿	4,852,222	4.37%	境内合伙企业	否
6	共青城利顿	4,717,667	4.25%	境内合伙企业	否
7	孙宇平	600,000	0.54%	境内自然人	否
合计	-	111,111,111	100.00%	-	-

☐适用 ☒不适用

(四) 股东之间关联关系

☒适用 ☐不适用

中航材集团直接持有中航材有限 36.38%股权，系中航材有限的控股股东，中航材有限为中航材集团实际控制的企业。

孙宇平为昆明利顿咨询的执行事务合伙人且持有其 90.41%合伙份额，昆明利顿咨询为孙宇平实际控制的企业。

除上述情形外，截至本公开转让说明书签署日，公司股东之间不存在其他关联关系。

(五) 其他情况

1、机构股东情况

☒适用 ☐不适用

(1) 昆明利顿咨询

1) 基本信息:

名称	昆明利顿企业管理咨询合伙企业（有限合伙）
成立时间	2022 年 12 月 23 日
类型	有限合伙企业
统一社会信用代码	91530111MAC68B6C4R
法定代表人或执行事务合伙人	孙宇平
住所或主要经营场所	中国（云南）自由贸易试验区昆明片区官渡区关上街道宏兴大厦 C 座 904
经营范围	一般项目：企业管理咨询；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动自

	主开展经营活动)。
--	-----------

2) 机构股东出资结构:

序号	股东(出资人)	认缴资本(元)	实缴资本(元)	持股(出资)比例
1	孙宇平	27,124,088	0	90.41%
2	马赛鹏	1,678,512	0	5.60%
3	刘云芬	861,700	0	2.87%
4	荀小爱	201,400	0	0.67%
5	孟蓉	134,300	0	0.45%
合计	-	30,000,000	0	100.00%

(2) 混改基金

1) 基本信息:

名称	中国国有企业混合所有制改革基金有限公司
成立时间	2020年12月24日
类型	有限责任公司
统一社会信用代码	91310000MA1FL7MC49
法定代表人或执行事务合伙人	郭祥玉
住所或主要经营场所	中国(上海)自由贸易试验区临港新片区环湖西二路888号821室
经营范围	一般项目:股权投资;资产管理;投资咨询;企业管理咨询业务。(除依法须经批准的项目外,凭营业执照依法自主开展经营活动)

2) 机构股东出资结构:

序号	股东(出资人)	认缴资本(元)	实缴资本(元)	持股(出资)比例
1	中国诚通控股集团有限公司	24,200,000,000	24,200,000,000	34.23%
2	长江三峡投资管理有限公司	6,000,000,000	6,000,000,000	8.49%
3	中国国新控股有限责任公司	6,000,000,000	6,000,000,000	8.49%
4	中建材联合投资有限公司	6,000,000,000	6,000,000,000	8.49%
5	南方电网资本控股有限公司	5,000,000,000	5,000,000,000	7.07%
6	中国远洋海运集团有限公司	5,000,000,000	5,000,000,000	7.07%
7	上海临港新片区私募基金管理有限公司	3,000,000,000	3,000,000,000	4.24%
8	海南中万启盛管理服务有限公司	3,000,000,000	3,000,000,000	4.24%
9	中广核资本控股有限公司	2,000,000,000	2,000,000,000	2.83%
10	中国通用技术(集团)控股有限责任公司	2,000,000,000	2,000,000,000	2.83%
11	上海国有资本投资有限公司	1,500,000,000	1,500,000,000	2.42%
12	云南省投资控股集团有限公司	1,000,000,000	1,000,000,000	1.41%
13	中国化学工程集团有限公司	1,000,000,000	1,000,000,000	1.41%
14	海通创新证券投资有限公司	1,000,000,000	1,000,000,000	1.41%
15	华侨城集团有限公司	1,000,000,000	1,000,000,000	1.41%
16	上海临港经济发展(集团)有限公司	1,000,000,000	1,000,000,000	1.41%
17	上海申能诚毅股权投资有限公司	750,000,000	750,000,000	1.06%
18	上海国际港务(集团)股份有限公司	750,000,000	750,000,000	1.06%
19	中电金投控股有限公司	500,000,000	500,000,000	0.71%
合计	-	70,700,000,000	70,700,000,000	100.00%

(3) 嘉兴瑞鸿

1) 基本信息:

名称	嘉兴瑞鸿股权投资合伙企业（有限合伙）
成立时间	2022 年 12 月 7 日
类型	有限合伙企业
统一社会信用代码	91330402MAC5DG5MX4
法定代表人或执行事务合伙人	北京瑞和信业投资有限公司
住所或主要经营场所	浙江省嘉兴市南湖区东栅街道南江路 1856 号基金小镇 1 号楼 186 室-49
经营范围	一般项目：股权投资（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。

2) 机构股东出资结构:

序号	股东（出资人）	认缴资本（元）	实缴资本（元）	持股（出资）比例
1	霍尔果斯奥圣股权投资合伙企业（有限合伙）	5,225,000	5,225,000	16.89%
2	董宇	5,225,000	5,225,000	16.89%
3	周文辉	3,135,000	3,135,000	10.14%
4	李家茂	2,612,500	2,612,500	8.45%
5	郑运忠	2,090,000	2,090,000	6.76%
6	孟健	2,090,000	2,090,000	6.76%
7	史琰	2,090,000	2,090,000	6.76%
8	张忠玉	2,090,000	2,090,000	6.76%
9	胡文涛	2,090,000	2,090,000	6.76%
10	曾义	1,045,000	1,045,000	3.38%
11	刘重阳	1,045,000	1,045,000	3.38%
12	袁兵兵	1,045,000	1,045,000	3.38%
13	颜天龙	1,045,000	1,045,000	3.38%
14	北京瑞和信业投资有限公司	104,500	104,500	0.34%
合计	-	30,932,000	30,932,000	100.00%

(4) 共青城利顿

1) 基本信息:

名称	共青城利顿投资合伙企业（有限合伙）
成立时间	2022 年 10 月 26 日
类型	有限合伙企业
统一社会信用代码	91360405MAC329XH6U
法定代表人或执行事务合伙人	赵斌
住所或主要经营场所	江西省九江市共青城市基金小镇内
经营范围	一般项目：以自有资金从事投资活动（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

2) 机构股东出资结构:

序号	股东（出资人）	认缴资本（元）	实缴资本（元）	持股（出资）比例
1	江洋	1,500,000	1,500,000	8.49%
2	马赛鹏	1,500,000	1,500,000	8.49%
3	赵聪聪	1,100,000	1,100,000	6.23%
4	于洲洋	1,000,000	1,000,000	5.66%
5	刘云芬	1,000,000	1,000,000	5.66%
6	刘曼华	1,000,000	1,000,000	5.66%
7	罗雅方	800,000	800,000	4.53%
8	费砚春	800,000	800,000	4.53%
9	杜婷婷	700,000	700,000	3.96%
10	孙小强	600,000	600,000	3.40%
11	彭志锋	500,000	500,000	2.83%
12	战婕	500,000	500,000	2.83%
13	王鹏	500,000	500,000	2.83%
14	程亚克	500,000	500,000	2.83%
15	雷宏	500,000	500,000	2.83%
16	代建新	400,000	400,000	2.27%
17	商敬思	400,000	400,000	2.27%
18	白晓勇	400,000	400,000	2.27%
19	司友春	300,000	300,000	1.70%
20	张楠	300,000	300,000	1.70%
21	肖波	300,000	300,000	1.70%
22	胡来峰	250,000	250,000	1.42%
23	何鹏飞	200,000	200,000	1.13%
24	吴晟	200,000	200,000	1.13%
25	周卢纳敏	200,000	200,000	1.13%
26	张小龙	200,000	200,000	1.13%
27	王俊杰	200,000	200,000	1.13%
28	莫刚	200,000	200,000	1.13%
29	薄海	200,000	200,000	1.13%
30	谭姮	200,000	200,000	1.13%
31	赵斌	200,000	200,000	1.13%
32	靳帅	200,000	200,000	1.13%
33	龙铮	200,000	200,000	1.13%
34	韩磊	160,000	160,000	0.91%
35	郝全宇	150,000	150,000	0.85%
36	刘思含	100,000	100,000	0.57%
37	尹富	100,000	100,000	0.57%
38	龚方晖	100,000	100,000	0.57%
合计	-	17,660,000	17,660,000	100.00%

私募股东备案情况

√适用 □不适用

截至本公开转让说明书签署日，公司机构股东中混改基金、嘉兴瑞鸿属于私募投资基金股东，其已按照《私募投资基金监督管理暂行办法》《私募投资基金登记备案办法》等相关规定完成私募投资基金备案，其私募基金管理人已在中国证券投资基金业协会进行登记，相关备案及登记信息具

体如下：

序号	股东名称	基金备案情况		私募基金管理人名称	基金管理人登记情况	
		基金编号	备案日期		登记编号	登记日期
1	混改基金	SQN313	2021 年 5 月 12 日	诚通混改私募基金管理有限公司	P1071956	2021 年 4 月 29 日
2	嘉兴瑞鸿	SZG892	2023 年 2 月 12 日	北京瑞和信业投资有限公司	P1007941	2015 年 2 月 4 日

2、特殊投资条款情况

√适用 □不适用

2022 年 9 月 22 日，公司与中航材有限、昆明利顿租赁、昆明博飞、孙宇平、混改基金及中航材集团共同签署了《关于中航材利顿航空科技有限公司之股东协议》（以下简称“《股东协议》”），对优先认购权、优先购买权、反稀释保护权、最优惠待遇等特殊权利进行了约定，具体情况如下：

特殊权利条款	条款内容
优先认购权	1.1 公司拟增加注册资本时，应首先向各方发出书面通知（“增资通知”），载明拟新增注册资本的金额（“拟新增注册资本”）、认购价格、拟认购第三方的身份等主要内容。各方在收到公司发出的增资通知后四十五（45）日内，有权但无义务按照其在公司的持股比例优先认购公司的全部或部分拟新增注册资本（“优先认购权”）。
优先购买权	2.1 现有股东中任意一方（“卖方”）欲出售、转让或以其他方式处置其直接或间接在公司中拥有的全部或部分股权（“拟出售股权”）的，应首先向其他股东和公司发出出售其所持公司股权之通知（“出售通知”）。出售通知应包括拟出售股权比例、出售价格、付款条件以及受让方的身份信息等主要信息。除卖方外的其他股东（“优先购买权人”）有权但无义务按照出售通知载明的同等价格和条件按照主张行使优先购买权的股东相互之间的持股比例优先购买该等拟出售股权（“优先购买权”）。优先购买权人拟行使优先购买权须于收到出售通知之日起六十（60）日（“购买期限”）内通知卖方，逾期未通知的，视为放弃优先购买权。
共同出售权	2.2 如果混改基金放弃行使优先购买权的，其有权但无义务作为共同出售权人（“共同出售权人”）按照出售通知载明的相同价格和条件参与出售股权（“共同出售权”）。如果共同出售权人决定行使共同出售权，须于收到出售通知之日起六十（60）日内向卖方发出参与出售的通知，该通知应载明其拟参与出售的股权数量（“拟共售股权”），且该等股权数量应不超过以下两者的乘积：（i）共同出售权人持有的公司股权，（ii）一个分数，分子是卖方拟出售股权，分母是卖方持有的公司股权。卖方接到共同出售权人发出的通知后，应当采取一切合理措施保证共同出售权人共同出售权的实现（包括但不限于缩减卖方出售股权数量）。
反稀释保护权	3.2 交割日后，若公司发生任何新融资，且公司股东会同意新增股东获得公司新增注册资本的新认购价格低于反稀释权人获得公司注册资本的原始认购价格的，则该反稀释权人有权要求以新认购价格优先认购公司新融资涉及的新增注册资本。
最优惠待遇	5.1 各方一致同意，受限于是交易文件（为本协议之目的，增资协议、本协议、公司章程及与本次增资相关的其他法律文件合称“交易文件”）的具体约定，除非投资人事先书面豁免，如果公司的任何股东根据本协议签署日前的任何文件（不含交易文件）在本协议签署后享有任何优于投资人在交易文件下的优先权，或者享有任何额外的优先权，则投资人应当自动享有同样的该等优先权利。

	5.2 各方一致同意，若公司后续融资给予其他后续投资方的条件和权利优于投资人在交易文件下的条件和权利，该等条件和权利将自动适用于投资人。
优先清算权、 查阅权、知情 权等条款	7.1 公司应按时向投资人（“信息权人”）提供集团公司的下列文件： （1） 在每个会计年度结束后的一百二十（120）日内，提供经审计的带附注审计报告及公司年度运营涉及重大事项（第 7 条所述重大的标准是指对公司净利润影响超过 10%或净资产影响超过 5%或需由公司董事会、股东会/股东大会决策的事项）的说明； （2） 在每一季度结束后的二十（20）日内，提交未经审计但根据中国会计准则编制的季度（合并）财务报表； （3） 在每个会计年度结束前的三十（30）日内，提交下一年度的财务预算和业务计划； （4） 信息权人合理要求的根据《公司法》和公司章程有权知悉，或与集团公司经营和财务有关的其他信息； （5） 若集团公司获悉任何可能对其业务、经营、财务或发展前景产生重大不利影响的信息，应自获悉该等信息之日起三（3）日内提供给信息权人。 公司所有依照本协议第 7.1 条向信息权人提供的财务报表应包含相应期间的合并后和各个分、子公司的资产负债表、损益表和现金流量表，且包含年度预算和实际结果的比较。 7.2 信息权人有权查阅并复制公司章程、股东会会议记录、董事会会议记录、监事会会议记录（如有）和财务会计报告。公司应当在发生任何重大事宜时，于三（3）日内及时通知信息权人。 7.3 自本协议签署之日起，信息权人有权：（1）在正常工作时间，对公司及其子公司的资产、财务账簿和其它经营记录进行查看核对，（2）在合理必要时，就公司经营方面事宜与公司董事、监事、高级管理人员或公司聘请的服务机构沟通，或访问其顾问、雇员、独立会计师及律师，（3）根据自身需要派出信息权人内部的审计人员或聘请独立的审计师对公司进行审计，该审计人员或审计师有权了解、查看公司及其子公司的全部的财务报表、财务凭证、原始单据以及其它的公司资料。信息权人行使本条权利时，公司应当提供必要协助。
2024 年 12 月，公司与中航材有限、昆明利顿租赁、昆明博飞、孙宇平、混改基金及中航材集团共同签署了《关于<股东协议>相关条款之终止协议》（以下简称“《终止协议》”），就《股东协议》中特别约定事项的终止及恢复事宜，各方作出如下约定： “1、同意《股东协议》“第 1 条优先认购权”、“第 2 条优先购买权”、“第 3 条反稀释保护权”、“第 5 条最优惠待遇”、“第 7 条信息权和检查权”的特别约定自丙方（指中航材利顿）向全国中小企业股份转让系统有限责任公司（以下简称“全国股转公司”）提交股票公开转让并挂牌申请材料之日起终止。上述条款终止后，任何一方均不会根据上述条款向其他方提出任何索赔、请求或主张；特别的，甲方（指混改基金、中航材集团）均不会根据上述条款要求其他方承担现金补偿、股权回购义务。 2、自本协议签署之日起，甲方各自按照《中华人民共和国公司法》《中航材利顿航空科技股份有限公司章程》的规定享受股东权利、履行股东义务。 3、各方确认，截至本协议签署之日，本协议各方各自在持有丙方股权期间，未要求过其他方承担回购、现金或股权补偿、共同出售的义务。 4、截至本协议签署之日，本协议各方未因《股东协议》的签署、履行发生任何纠纷，且不存	

在任何潜在纠纷；甲方各自所持丙方股权系真实持有，权属清晰，不存在任何股权争议及纠纷。

5、自本协议签署之日起，本协议各方之间不存在以丙方的经营业绩、发行上市等事项作为标准，以对所持丙方的股权进行回购或者调整、反稀释、共同出售、拖带出售等安排作为实施内容的有效的或将生效的其他协议安排或类似的特殊安排（本协议第一条第6款约定除外）。

6、尽管有上述约定，如果（i）丙方的新三板挂牌申请被全国股转公司作出不予受理或终止审核决定的，或（ii）被中国证券监督管理委员会（以下简称“证监会”）作出不予注册决定的（如涉及），或（iii）丙方主动撤回申请的，或（iv）丙方申请新三板挂牌的主办券商撤销推荐的，或（v）因其他原因导致丙方未能在获得全国股转公司和证监会作出同意公开转让并挂牌的审核/注册决定载明的有效期内完成新三板挂牌，或（vi）在提交新三板挂牌申请资料后12个月内或者各方另行书面认可的其他时间之内丙方未完成新三板挂牌的，则自不予受理或终止审核或不予注册（如涉及）决定出具之日，或丙方主动撤回申请或主办券商撤销推荐之日，或前述期限届满之日（以孰早者为准）起，本协议第一条第1款所述被终止条款的效力即自动、自始恢复效力，并视为自始未被终止过；若甲方行使该等被终止条款项下权利的期间因本协议第一条第1款而被终止的，则前述期间自该等条款效力依据本第6款恢复之日起自动顺延（即终止期间不计入前述权利的行权期间）。”

虽然《终止协议》中存在附条件恢复的条款，但约定的恢复条件主要针对公司最终未能注册并挂牌或发行上市的情形，在新三板挂牌期间不存在恢复效力的可能，且在触发恢复情形后公司并非新三板挂牌公司，不适用《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》关于“1-8对赌等特殊投资条款”的要求。

截至本公开转让说明书签署日，公司不存在严重影响公司持续经营能力、损害公司及其他股东合法权益、违反公司章程及全国股转系统关于公司治理相关规定的对赌等特殊投资条款。

3、 股东适格性核查

序号	股东名称	是否适格	是否为员工持股平台	具体情况
1	中航材有限	是	否	-
2	昆明利顿咨询	是	否	-
3	中航材集团	是	否	-
4	混改基金	是	否	-
5	嘉兴瑞鸿	是	否	-
6	共青城利顿	是	是	员工持股平台，符合《国有科技型企业股权和分红激励暂行办法》（财资〔2016〕4号）的相关规定。
7	孙宇平	是	否	-

4、 其他情况说明

事项	是或否
----	-----

公司及子公司是否存在 VIE 协议安排	否
是否存在控股股东为境内外上市公司	否
公司、重要控股子公司、控股股东及实际控制人是否存在股东超过 200 人的情形	否
公司及子公司是否存在工会或职工持股会持股	否

具体情况说明

☐适用 ☒不适用

四、 公司股本形成概况

（一） 公司设立情况

1、有限公司设立情况

2005 年 11 月 29 日，昆明信息、昆明博飞及自然人王晓青共同签署《昆明利顿人通信息服务有限公司章程》，以货币出资设立昆明利顿人通，注册资本 200 万元，其中昆明信息出资 102 万元、昆明博飞出资 38 万元、王晓青出资 60 万元。

2005 年 12 月 1 日，昆明精诚会计师事务所有限责任公司出具《验资报告》（精会事验字[2005]第 385 号），审验截至 2005 年 12 月 1 日，昆明利顿人通已收到股东缴纳的注册资本合计 200 万元。

2005 年 12 月 6 日，昆明市工商行政管理局核准昆明利顿人通设立并颁发了注册号为 5301002520005 的《企业法人营业执照》。

昆明利顿人通设立时，其股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	昆明信息	102.00	51.00
2	王晓青	60.00	30.00
3	昆明博飞	38.00	19.00
合计		200.00	100.00

2、股份公司设立情况

中航材利顿系由利顿有限以截至 2022 年 9 月 30 日经审计净资产 248,064,799.05 元扣除 2023 年 3 月 1 日股东会决议以 2022 年 9 月 30 日为分红基准日分配的 40,000,000 元分红后的 208,064,799.05 元折合股份 111,111,111 股而整体变更设立的股份公司。

2023 年 3 月 7 日，立信会计师出具了“信会师报字[2023]第 ZK20070 号”《审计报告》。根据该报告，截至 2022 年 9 月 30 日，利顿有限经审计的资产总额为 608,500,708.08 元，负债总额为 360,435,909.03 元，净资产为 248,064,799.05 元。

2023 年 3 月 8 日，中企华出具了“中企华评报字（2023）第 3166 号”《中航材利顿航空科技

有限公司拟变更设立股份有限公司所涉及其净资产资产评估报告》。根据该报告，以 2022 年 9 月 30 日为评估基准日，利顿有限的净资产评估价值为 27,225.96 万元。

2023 年 3 月 15 日，中航材集团作出《关于中航材利顿航空科技有限公司股份制改制的批复》（中航材发[2023]20 号），“一、原则同意中航材利顿航空科技有限公司整体变更设立中航材利顿航空科技股份有限公司的改制方案，应按照《中航材利顿航空科技有限公司审计报告》中的净资产数值扣除分红金额进行折股整体变更为股份有限公司；二、原则同意利顿公司国有股权管理方案；三、原则同意股份公司适时召开创立大会”。

2023 年 3 月 16 日，中航材集团出具《国有资产评估项目备案表》（备案编号：1422ZGHC2023002），就中企华评估师出具的“中企华评报字[2023]第 3166 号”《中航材利顿航空科技有限公司拟变更设立股份有限公司所涉及其净资产资产评估报告》确定的评估结果予以备案。

2023 年 3 月 20 日，利顿有限召开 2023 年第四次股东会，审议同意将利顿有限整体变更为股份有限公司。由利顿有限全体股东作为发起人，以 2022 年 9 月 30 日为基准日，以截至 2022 年 9 月 30 日经审计的利顿有限净资产 248,064,799.05 元扣除 2023 年 3 月 1 日股东会决议以 2022 年 9 月 30 日为分红基准日分配的 40,000,000 元分红后的 208,064,799.05 元为基础，按照 1:0.5340 的折股比例折合股份 111,111,111 股，每股面值人民币 1 元，超出部分 96,953,688.05 元计入资本公积。

2023 年 3 月 25 日，利顿有限全体股东签订了《发起人协议》。

2023 年 3 月 25 日，公司召开创立大会，同意以发起方式设立公司。

2023 年 3 月 25 日，立信会计师对各发起人投入公司的出资进行验证并出具“信会师报字[2023]第 ZK20200 号”《验资报告》。经审验，截至 2023 年 3 月 25 日止，中航材利顿（筹）已根据《公司法》有关规定及公司折股方案，将航材有限截至 2022 年 9 月 30 日止经审计的所有者权益（净资产）人民币 248,064,799.05 元扣除 2023 年 3 月 1 日股东会决议以 2022 年 9 月 30 日为分红基准日分配的 4,000 万元分红后的 208,064,799.05 元为基础，按 1: 0.5340 的比例折合股份总额 111,111,111 股，每股 1 元，共计股本 111,111,111 元，所有者权益（净资产）超过股份金额的计入资本公积。

2023 年 3 月 29 日，中航材利顿完成本次整体变更的工商变更登记手续并取得昆明市市场监督管理局核发的统一社会信用代码为“91530100781675835N”的《营业执照》。

本次整体变更后，中航材利顿的股权结构如下：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例（%）
1	中航材有限	5,000.0000	45.00
2	昆明利顿咨询	3,983.0111	35.85
3	中航材集团	566.6667	5.10
4	混改基金	544.4444	4.90

5	嘉兴瑞鸿	485.2222	4.37
6	共青城利顿	471.7667	4.25
7	孙宇平	60.0000	0.54
合计		11,111.1111	100.00

（二） 报告期内的股本和股东变化情况

1、报告期初公司股权结构情况

截至 2022 年 1 月 1 日，利顿有限的股东持股情况如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	中航材有限	5,000	50.00
2	昆明利顿租赁	4,750	47.50
3	昆明博飞	190	1.90
4	孙宇平	60	0.60
合 计		10,000	100.00

2、2022 年 9 月，引入战略投资者增资至 11,111.1111 万元

2022 年 7 月 29 日，中航材集团作出《关于中航材利顿航空科技有限公司增资扩股事项的批复》（中航材发[2022]64 号），同意利顿有限通过增资扩股的方式引入战略投资者，以评估价格通过国有资产交易所挂牌，股比不超过 10%。经利顿有限在北京产权交易所公告本次增资项目信息，最终征集到 1 个意向增资方混改基金。经中航材集团审批，中航材集团本次以非公开协议方式对利顿有限进行增资。

2022 年 9 月 27 日，利顿有限股东会作出决议，中航材集团、混改基金签署《增资协议》，向利顿有限增资合计 4,159.3508 万元，其中 1,111.1111 万元计入注册资本，3,048.2397 万元计入利顿有限的资本公积。本次增资完成后，利顿有限注册资本由 10,000 万元增加至 11,111.1111 万元，其中中航材集团认购新增注册资本 566.6667 万元，混改基金认购新增注册资本 544.4444 万元。

2022 年 9 月 27 日，利顿有限就该次增资事宜办理了工商变更登记手续。该次增资完成后，利顿有限的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	中航材有限	5,000.0000	45.00
2	昆明利顿租赁	4,750.0000	42.75
3	昆明博飞	190.0000	1.71

4	孙宇平	60.0000	0.54
5	中航材集团	566.6667	5.10
6	混改基金	544.4444	4.90
合 计		11,111.1111	100.00

中航材集团、混改基金已足额缴纳了本次增资的全部出资款项。

3、2023 年 1 月，员工股权激励暨股权转让

2022 年 9 月 22 日，利顿有限召开第三届董事会第三次会议，审议通过《中航材利顿航空科技有限公司员工激励方案》。同日，利顿有限召开一届一次（2022 年）职工代表大会审议通过《中航材利顿航空科技有限公司员工激励方案》。

2022 年 9 月 23 日，中航材集团作出《关于中航材利顿航空科技有限公司员工股权激励方案的批复》（中航材发[2022]118 号），同意利顿有限《员工股权激励方案》。

2022 年 10 月 9 日，利顿有限召开 2022 年第五次股东会，审议通过股权激励方案。依据《国有科技型企业股权和分红激励暂行办法》（财资〔2016〕4 号）和《关于做好中央科技型企业股权和分红激励工作的通知》（国资发分配〔2016〕274 号）文件要求，结合企业现状，利顿有限采取股权出售的方式实施股权激励；股权来源为民营股东方依法向被激励对象转让其持有的部分股权。本次激励采用间接持股方式，即激励对象以本人名义、以个人具有合法支配权的现金出资成立一个有限合伙企业，即持股平台，通过持股平台间接对利顿有限持股。有限合伙企业仅限用于股权激励，不从事其他业务的投资。

2022 年 10 月 26 日，共青城利顿完成工商注册登记。

2022 年 11 月，利顿有限召开 2022 年第六次股东会，同意昆明利顿租赁向新增股东共青城利顿以 1,766 万元人民币转让其所持有的 471.7667 万元出资额（占利顿有限总股本的 4.25%）并签署《股权转让协议》；在上述转让前的老股东均同意放弃对股权转让资本的优先认购权。

2023 年 1 月 18 日，利顿有限就该次股权转让事宜办理了工商变更登记手续。该次股权转让完成后，利顿有限的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	中航材有限	5,000.0000	45.00
2	昆明利顿租赁	4,278.2333	38.50
3	昆明博飞	190.0000	1.71
4	孙宇平	60.0000	0.54
5	中航材集团	566.6667	5.10
6	混改基金	544.4444	4.90

7	共青城利顿	471.7667	4.25
合 计		11,111.1111	100.00

4、2023 年 2 月，民营股东股权调整及引入财务投资者暨股权转让

（1）民营股东孙宇平对其控制的持股主体进行了整合调整

昆明利顿租赁向新设立的民营股东持股平台昆明利顿咨询转让所持利顿有限 4,278.2333 万元出资额（占利顿有限注册资本的 38.5%），转让对价 2,489.4305 万元；昆明博飞向昆明利顿咨询转让所持利顿有限 190.0000 万元出资额（占利顿有限注册资本的 1.71%），转让对价 110.5695 万元。

2022 年 12 月 12 日，昆明利顿租赁和昆明博飞就民营股东股权调整事项致函中航材利顿各股东，各股东均书面答复放弃行使优先购买权。

2023 年 2 月 6 日，中航材利顿召开 2023 年第一次股东会，同意上述股权转让事项。

民营股东孙宇平对其控制的持股主体进行调整后，利顿有限的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	中航材有限	5,000.0000	45.00
2	昆明利顿咨询	4,468.2333	40.21
3	共青城利顿	471.7667	4.25
4	孙宇平	60.0000	0.54
5	混改基金	544.4444	4.90
6	中航材集团	566.6667	5.10
合 计		11,111.1111	100.00

（2）引入财务投资者

民营股东孙宇平以股权转让方式引入财务投资者嘉兴瑞鸿。昆明利顿咨询向嘉兴瑞鸿转让所持利顿有限 485.2222 万元出资额（占利顿有限注册资本的 4.367%），转让对价为 2,960 万元。

2023 年 2 月 6 日，中航材利顿召开 2023 年第二次股东会，同意原股东昆明利顿企业管理咨询向嘉兴瑞鸿转让其股权。昆明利顿企业管理咨询将其在中航材利顿持有的股权 485.2222 万元按 2,960 万元转让给嘉兴瑞鸿，其他股东放弃优先购买权。

2023 年 2 月 2 日，利顿有限就民营股东股权调整及引入财务投资者股权转让事宜办理了工商变更登记手续。该次股权转让完成后，利顿有限的股权结构如下：

序号	股东名称	出资金额（万元）	出资比例（%）
1	中航材有限	5,000.0000	45.00
2	昆明利顿咨询	3,983.0111	35.85

3	共青城利顿	471.7667	4.25
4	孙宇平	60.0000	0.54
5	混改基金	544.4444	4.90
6	中航材集团	566.6667	5.10
7	嘉兴瑞鸿	485.2222	4.37
合 计		11,111.1111	100.00

5、2023 年 3 月，利顿有限整体变更为股份有限公司

2023 年 3 月 29 日，利顿有限整体变更为股份有限公司，具体参见本公开转让说明书之“第一节基本情况”之“四/（一）/2、股份公司设立情况”。

（三） 区域股权市场或其他交易场所挂牌情况

☐适用 ☒不适用

（四） 在全国股转系统摘牌后重新申报情况

☐适用 ☒不适用

（五） 股权激励情况或员工持股计划

☒适用 ☐不适用

为促进公司各项战略目标的快速实现，建立激发人才活力的中长期激励机制，公司对部分员工实施股权激励。截至本公开转让说明书签署日，共青城利顿系公司为实施股权激励而成立的员工持股平台，本次股权激励计划设立程序情况详见本节“四、公司股本形成概况”之“（二）报告期内的股本和股东变化情况”之“3、2023 年 1 月，员工股权激励暨股权转让”。

1、股权激励的实施方式

根据员工股权激励方案，利顿有限拟采取股权出售的方式实施股权激励，股权来源为民营股东方依法向被激励对象转让其持有利顿有限的部分股权。本次激励采用间接持股方式，即激励对象以本人名义、以个人具有合法支配权的现金出资成立有限合伙企业作为持股平台，通过持股平台间接对利顿有限持股。本次激励以评估价值作为持股价格依据，本次股权激励前，中企华以 2021 年 12 月 31 日为评估基准日对利顿有限进行评估并出具了评估报告，并就资产评估结果向中航材集团完成备案。经评估确认，公司全部股东权益账面价值为人民币 37,434.16 万元，以此确定每 1 元注册资本价格为 3.743416 元。

2、对公司经营状况、未来财务状况、控制权的影响

上述股权激励安排系为建立员工长期激励约束机制，吸引和激励公司中高层管理层、核心技术人

才和管理骨干以及公司所需的其他关键人才而设立，有利于公司的经营发展，未对公司财务状况造成重大影响。上述股权激励实施前后，公司控股股东始终为中航材有限、实际控制人始终为中航材集团，公司控制权未发生变化。

（六） 其他情况

事项	是或否
公司是否曾擅自公开或者变相公开发证券	否
公司是否曾存在代持	是
公司是否（曾）存在工会、职工持股会持股或自然人股东人数较多的情形	否
公司是否（曾）存在非货币出资	否
公司是否曾存在出资瑕疵	否
公司是否曾涉及国有企业、集体企业改制	否
公司历史沿革是否涉及国资、外资、集体股东出资	是
公司是否（曾）存在红筹架构	否
公司是否存在分立、合并事项	否

具体情况说明：

√适用 □不适用

1、公司历史上存在代持情形

公司历史上曾存在代持情形，孙宇平代马赛鹏间接持有昆明利顿人通 2%的股权权益。根据孙宇平、马赛鹏的介绍及其提供的股权代持文件及《代持关系确认暨解除代持协议》，双方确认：

（1）孙宇平于 2016 年 5 月 6 日签署代持文件时，直接持有昆明利顿人通 0.6%股权，并通过其控制的昆明利顿租赁间接控制昆明利顿人通 47.5%股权、通过其控制的昆明博飞间接控制昆明利顿人通 1.9%股权，合计 50%，当日昆明利顿人通注册资本为人民币 10,000 万元。

（2）尽管孙宇平签署前述代持文件时，未直接持有中航材利顿 2%股权，但双方仍认可自代持文件出具之日起孙宇平即代马赛鹏持有昆明利顿人通 2%的股权权益（对应马赛鹏代持股穿透至昆明利顿人通的注册资本为 200 万元）。

（3）2023 年 1 月 18 日，昆明利顿租赁将其持有的利顿有限 471.7667 万元出资额（此时利顿有限经中航材集团及混改基金增资后注册资本已增至 11,111.1111 万元，471.7667 万元出资额对应利顿有限 4.2459%股权）按 1,766 万元的价格转让给共青城利顿。孙宇平、马赛鹏确认，鉴于本次受让方系公司员工持股平台，非基金公司等外部投资者，故孙宇平代马赛鹏持有的中航材利顿股权权益不参与转让（即以马赛鹏代持股穿透至昆明利顿人通的注册资本仍为 200 万元计算，此时马赛鹏代持股对应利顿有限层面的股权比例为 1.8000%）。

（4）2023 年 2 月 20 日，孙宇平将其控制的昆明利顿租赁所持有的利顿有限 4,278.2333 万元出资额（对应利顿有限 38.5041%股权）、昆明博飞持有的利顿有限 190.0000 万元出资额（对应利顿有限 1.7100%股权），共计 4,468.233 万元出资额（对应利顿有限 40.2141%股权）平移至其作为普通合伙人的持股平台昆明利顿咨询。此时，马赛鹏的代持股在昆明利顿咨询层面进行代持还原，以马赛鹏代持股对应利顿

有限注册资本为 200 万元、昆明利顿咨询对应利顿有限注册资本为 4,468.2333 万元进行倒算，马赛鹏代持股对应昆明利顿咨询的持股比例为 4.4760%。

（5）双方同意，通过孙宇平向马赛鹏无偿转让所持昆明利顿咨询 4.4760% 合伙份额的方式完成代持还原。

2023 年 3 月 27 日，孙宇平与马赛鹏完成转让昆明利顿咨询 4.4760% 合伙份额的工商变更登记，公司历史上存在的代持安排已经得到还原和规范。

综上，公司历史上存在的代持安排已经得到还原和规范，各方均不存在任何已经发生的、正在进行的或潜在的争议或纠纷，不会对公司的经营状况、财务状况、控制权产生重大不利影响。

2、公司历史沿革涉及国资股东出资

公司历史沿革涉及国资股东出资公司历史沿革涉及国资股东出资情况，详见本节“四、公司股本形成概况”之“（二）报告期内的股本和股东变化情况”。

截至本公开转让说明书签署日，申请挂牌公司股东中，中航材有限、中航材集团、混改基金为国有股东。其中中航材有限直接持有申请挂牌公司 50,000,000 股股份，占申请挂牌公司股本总额的 45%；中航材集团直接持有申请挂牌公司 5,666,667 股股份，占申请挂牌公司股本总额的 5.10%；混改基金直接持有申请挂牌公司 5,444,444 股股份，占申请挂牌公司股本总额的 4.90%。

公司已于 2023 年 6 月 6 日办理了股份制改制的国有产权登记，并取得了中航材有限、中航材集团、混改基金的《企业产权登记表》。

五、 报告期内的重大资产重组情况

☐适用 ☒不适用

其他事项披露

☐适用 ☒不适用

六、 公司控股子公司或纳入合并报表的其他企业、参股企业的基本情况

（一） 公司控股子公司或纳入合并报表的其他企业

☒适用 ☐不适用

1、 中航材利顿（北京）航空科技有限公司

成立时间	2022 年 8 月 26 日
住所	北京市顺义区空港融慧园 10 号 4 至 5 层 402
注册资本	480 万元
实缴资本	480 万元
主要业务	航材资源优化服务、民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务
与公司业务的关系	一致
股东构成及持股比例	公司持股 100%

最近一年及一期财务数据

单位：万元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日
总资产	1,025.89	953.42
净资产	801.29	696.77
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度
营业收入	1,170.25	1,803.73
净利润	104.52	197.38
最近一年及一期财务数据是否经审计	是（已经审计）	

其他情况

☐适用 ☒不适用

（二） 参股企业

☐适用 ☒不适用

七、 公司董事、监事、高级管理人员

序号	姓名	职务	任期开始时间	任期结束时间	国家或地区	境外居留权	性别	出生年月	学历	职称
1	马中威	董事长	2024 年 11 月 8 日	2026 年 3 月 24 日	中国	无	男	1975 年 1 月	硕士研究生	高级工程师、经济

										师、招标师
2	周复宗	董事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1981年12月	博士研究生	工程师
3	冯军	董事	2024年6月24日	2026年3月24日	中国	无	男	1970年6月	本科	高级政工师
4	孙宇平	董事、总经理	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1963年3月	硕士研究生	民航局维修工程师
5	马赛鹏	董事、副总经理	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1977年3月	硕士研究生	无
6	祁丰雷	董事	2024年11月8日	2026年3月24日	中国	无	男	1984年10月	硕士研究生	助理工程师
7	郑洪涛	独立董事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1966年10月	博士研究生	教授
8	马正	独立董事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1958年5月	硕士研究生	高级经济师
9	桓彩虹	独立董事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	女	1967年1月	本科	无
10	杨静	监事会主席	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	女	1974年4月	本科	高级会计师、注册会计师、注册税务师
11	张欣	监事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1979年1月	本科	高级经济师
12	沈鹏飞	职工监事	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1990年1月	本科	无
13	罗雅方	董事会秘书	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	女	1987年11月	硕士研究生	无
14	刘曼华	副总经理	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	女	1973年6月	硕士研究生	无
15	司友春	副总经理	2023年3月25日	2026年3月24日	中国	无	男	1975年3月	本科	无
16	张文平	财务总监	2024年11月8日	2026年3月24日	中国	无	男	1968年6月	本科	高级会计师

续：

序号	姓名	职业（创业）经历
1	马中威	2005年4月至2012年3月曾任北京三元飞机刹车技术有限责任公司业务部项目经理、副经理，2012年3月至2018年12月曾任中航材国际招标有限公司招标二部副经理、招标一部经理、副总经理、总经理，2018年12月至2020年5月任中国民航技术装备有限责任公司党委委员、副总经理，以及中航材国际招标有限公司总经理，2020年5月至2024年11月任中国民航技术装备有限责任公司总经理，2022年6月至2024年6月挂职陕西省渭南市委常委、市人民政府党组成员、副市长，2020年5月至今任中国民航技术装备有限责任公司党委副书记、董事。马中威先生自2024年11月起在公司任职，现任公司董事长。
2	周复宗	2013年1月至2014年6月任贵州省思南县人民政府副县长，2014年7月至2015年5月任铜仁市九龙地矿投资开发有限责任公司董事、副总经理，2015年6月至2017年5月任共青团铜仁市委员会副书记，2017年6月至2018年7月任铜仁市工业和信息化委员会副主任，2018年8月至2021年2月任中航材集团党委工作部副部长，2021年3月至2022年5月任中航材集团规划

		发展部副总经理，2021年3月至2022年6月任中国通用航空有限责任公司董事，2021年4月至2023年12月任中国民航技术装备有限责任公司董事，2022年6月至2023年12月任华欧航空培训有限公司、华欧航空支援有限公司董事。2022年6月至今任中航材集团战略发展部总经理，2023年11月至今任北京中航空港建设工程有限公司董事，2023年12月至今任中航材有限董事。周复宗先生自2023年3月起任公司董事。
3	冯军	2004年5月至2006年12月任中国航空器材进出口总公司党委办公室企业文化主管，2006年12月至2008年1月任中国航空器材进出口集团公司党委办公室副主任，2008年1月至2010年8月任中国航空器材集团公司党群工作部副主任，2010年8月至2014年1月任中国民航技术装备有限责任公司纪委书记、副总经理、党委委员，2014年1月至2015年5月任北京凯兰航空技术有限公司党委书记、副总经理，2015年5月至2016年4月任中国航空器材集团公司党群工作部主任、机关党委副书记，2016年4月至2017年2月任中国航空器材集团公司党群工作部主任、机关党委书记，2017年2月至2018年1月任中航材有限党委书记、副总经理，2018年1月至2018年10月任北京凯兰航空技术有限公司党委书记、董事长，2018年10月至2024年3月任中航材集团纪委委员，2019年7月至2021年5月任北京航空工艺地毯有限公司董事长，2024年3月起至今任中航材集团董事。冯军先生自2024年6月起任公司董事。
4	孙宇平	1983年7月至1992年2月任中国北方航空公司航修厂工程师、排故队队长，1992年2月至1995年10月任中国北方航空公司总经理秘书，1995年11月至2002年7月曾任中国北方航空公司飞行训练中心副总经理、总经理，1999年3月至2009年3月任昆明市利顿科贸有限公司执行董事，2002年1月至2012年1月任云南利顿科技有限公司执行董事兼总经理，2003年4月至2009年11月任昆明利顿信息服务有限公司执行董事，2003年7月至2022年9月任云南空港飞机维修公司董事，2008年4月至2022年4月任昆明利顿航材经贸有限公司执行董事、总经理，2011年3月至2021年12月任昆明利顿企业管理有限公司监事，2012年2月至2023年10月任都江堰宇宁科技有限公司监事。2009年4月至今任昆明利顿租赁执行董事、总经理，2015年9月至今任昆明洛奇企业管理合伙企业（普通合伙）执行事务合伙人，2022年12月至今任昆明利顿咨询执行事务合伙人。孙宇平先生于2005年11月创立公司前身昆明利顿人通，现任公司董事、总经理。
5	马赛鹏	1998年7月至2003年4月任中国航空结算中心软件开发工程师，2003年5月至2008年8月任新加坡国家电脑局（NCS）北京办事处销售经理，2005年11月至今任昆明博飞监事。马赛鹏先生自2008年9月起在公司任职，现任公司董事、副总经理。
6	祁丰雷	2007年7月至2010年6月任中船重工船舶设计研究中心有限公司员工，2010年6月至2014年1月任中国银河证券股份有限公司北京阜成路证券营业部市场部经理，2014年2月至2021年4月曾任中国银河证券股份有限公司北京朝阳门北大街证券营业部理财部经理、总经理助理、副总经理，2021年4月至今任诚通混改私募基金管理有限公司央企服务部执行总监，2024年1月至今任凯盛玻璃控股有限公司董事。祁丰雷先生自2024年11月起在公司任职，现任公司董事。
7	郑洪涛	1986年7月至1992年8月任湖北省孝感市农业局技术干部，1995年7月至1996年12月任广东仲恺技术经济学院教师，1997年1月至1997年10月任农业部农村经济研究中心干部，1997年10月至1998年9月任光大证券投资银行部项目经理。2001年7月至今任北京国家会计学院教授。郑洪涛先生自2023年3月起任公司独立董事。
8	马正	1984年8月至1989年4月任中国民用航空总局公安局干部，1984年4月至2014年3月期间曾任中国民用航空局政策法规司主任科员、副处长、处长、

		副司长、司长，2014年3月至2020年2月期间曾任首都机场集团公司党委委员、总法律顾问、工会主席，2022年9月至今返聘任中国航空运输协会总法律顾问。马正先生自2023年3月起任公司独立董事。
9	桓彩虹	1989年8月至2000年8月任北京飞机维修工程有限公司航材处航材采购专家、航材计划专家，2000年9月至2005年4月任北京飞机维修工程有限公司航线维修部航材计划采购组组长，2005年5月至2011年4月任北京飞机维修工程有限公司航材处航材计划采购部门、通用采购部门经理，2011年5月至2013年6月任北京飞机维修工程有限公司航材处库房部门经理，2013年7月至2022年1月任北京飞机维修工程有限公司航材与采购部安全质量管理分部经理。桓彩虹女士自2023年3月起任公司独立董事。
10	杨静	1995年9月至1999年8月曾任沈阳市城建局排水处会计、沈阳市城建局绿化处会计，1999年8月至2003年4月任中鹏会计师事务所项目经理，2003年5月至2007年1月曾任中国航空器材进出口集团公司财务会计部项目经理、审计监察部审计经理，2007年1月至2008年1月任北京凯兰航空技术有限公司财务经理，2008年1月至2016年8月曾任中国航空器材集团公司财务会计部总经理助理、财务会计部副总经理，2016年9月至2024年7月曾任南苑机场管理服务有限公司副总经理，北京中航空港建设工程有限公司副总经理兼财务总监，中航材集团、中航材利顿上市办副主任、副总经理，中航材集团企业管理部副总经理，中航材集团法律合规与风险管理部/审计部副总经理，2024年7月至今任中航材集团审计部副总经理。杨静女士自2023年3月起任公司监事。
11	张欣	2002年8月至2015年9月为中航材有限职工，2015年9月至2019年5月任中航材有限企业管理部部门副经理，2019年5月至今任中航材有限战略发展管理部总经理。张欣先生自2019年5月起任公司监事。
12	沈鹏飞	2012年7月至2017年3月曾任北京爱尔的科技有限公司开发工程师，北京科码先锋科技有限公司开发工程师，陕西巨丰投资资讯有限公司开发工程师。沈鹏飞先生自2017年3月起在公司任开发工程师，自2023年3月起任公司职工监事。
13	罗雅方	2012年3月至2017年10月任中航材集团公司办公室秘书，2017年11月至2021年9月在中航材有限企业管理部、党群工作部党委办公室工作，2018年8月至2020年5月任中航材有限团委书记，2021年9月至2022年9月任中航材集团科技创新部、战略发展部经理。罗雅方女士自2022年9月起在公司任职，现任公司董事会秘书。
14	刘曼华	2006年5月至2009年7月任北京凯兰航空技术公司维修中心销售部副经理，2009年7月至2011年7月任北京凯兰航空技术公司销售总监、维修中心销售部经理，2011年7月至2022年10月任北京三元飞机刹车技术有限公司副总经理。刘曼华女士自2022年10月起在公司任职，现任公司副总经理。
15	司友春	1998年7月至2001年3月期间任四川长虹电气股份有限公司职员，2001年4月至2008年4月为自由职业。司友春先生自2008年5月起在公司任职，现任公司副总经理。
16	张文平	1991年8月至1999年2月任北京昊天工业公司主管会计，1999年2月至2004年7月任中国北方车辆公司财务部业务经理，2004年7月至2005年9月任中国航空器材进出口集团公司财务会计部会计核算经理，2005年9月至2008年1月任中国航空器材进出口集团公司财务会计部总经理助理，2008年1月至2009年6月任中国航空器材进出口集团公司审计监察部副总经理，2009年6月至2010年8月任中国航空器材集团公司审计监察部副总经理，2010年8月至2017年8月任中国航空器材集团公司监察审计部副主任，2017年8月至2017年11月任中国航空器材集团公司纪委办公室副主任、监察审计部副总经理，2017年11月至2018年10月任中航材集团纪委办公室副主任、监察审计部副总经理，2018年10月至2020年5月任中航材集团审计部副总

		经理，2020年5月至2022年6月任中航材集团审计部总经理，2022年6月至2024年10月任中航材集团董事。张文平先生自2024年11月起在公司任职，现任公司财务总监。
--	--	--

八、最近两年及一期的主要会计数据和财务指标简表

项目	2024年7月31日	2023年12月31日	2022年12月31日
资产总计（万元）	91,231.18	72,044.79	52,901.47
股东权益合计（万元）	30,993.78	28,337.11	27,186.69
归属于申请挂牌公司的股东权益合计（万元）	30,993.78	28,337.11	27,186.69
每股净资产（元）	2.79	2.55	2.45
归属于申请挂牌公司股东的每股净资产（元）	2.79	2.55	2.45
资产负债率	66.03%	60.67%	48.61%
流动比率（倍）	1.33	1.43	1.77
速动比率（倍）	0.92	1.33	1.69
项目	2024年1月—7月	2023年度	2022年度
营业收入（万元）	11,902.72	24,393.32	14,054.59
净利润（万元）	2,656.67	5,150.42	3,970.65
归属于申请挂牌公司股东的净利润（万元）	2,656.67	5,150.42	3,970.65
扣除非经常性损益后的净利润（万元）	2,533.71	4,701.25	3,561.87
归属于申请挂牌公司股东的扣除非经常性损益后的净利润（万元）	2,533.71	4,701.25	3,561.87
毛利率	71.09%	48.55%	62.13%
加权净资产收益率	8.96%	15.72%	17.98%
加权平均净资产收益率（扣除非经常性损益）	8.56%	14.45%	16.28%
基本每股收益（元/股）	0.24	0.46	0.39
稀释每股收益（元/股）	0.24	0.46	0.39
应收账款周转率（次）	0.75	1.22	1.04
存货周转率（次）	0.41	4.01	1.26
经营活动产生的现金流量净额（万元）	-20,376.62	9,161.50	-2,361.36
每股经营活动产生的现金流量净额（元/股）	-1.83	0.82	-0.21
研发投入金额（万元）	990.84	1,605.36	1,354.74
研发投入占营业收入比例	8.32%	6.58%	9.64%

注：计算公式

- 1、每股净资产=净资产/期末总股本
- 2、归属于申请挂牌公司股东的每股净资产=归属于申请挂牌公司股东的净资产/期末总股本
- 3、资产负债率=总负债/总资产*100%
- 4、流动比率=流动资产/流动负债
- 5、速动比率=（流动资产-存货）/流动负债
- 6、毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入
- 7、加权净资产收益率=归属于申请挂牌公司股东的净利润/加权平均净资产
- 8、加权平均净资产收益率（扣除非经常性损益）=扣除非经常性损益后归属于申请挂牌公司股东的净利润/加权平均净资产

- 9、基本每股收益=归属于申请挂牌公司股东的净利润/发行在外普通股加权平均数
- 10、稀释每股收益=经过稀释性调整的归属于申请挂牌公司股东的当期净利润/（发行在外的普通股加权平均数+假定稀释性潜在普通股转换为已发行普通股而增加的普通股股数的加权平均数）
- 11、应收账款周转率=营业收入÷期初期末应收账款平均账面价值（其中 2024 年 1-7 月系年化后数据）
- 12、存货周转率=营业成本÷期初期末存货平均账面价值（其中 2024 年 1-7 月系年化后数据）
- 13、每股经营活动的现金流量净额=经营活动现金流量净额/期末股本总额

九、 报告期内公司债券发行及偿还情况

☐适用 ☒不适用

十、 与本次挂牌有关的机构

（一） 主办券商

机构名称	中金公司
法定代表人	陈亮
住所	北京市朝阳区建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层
联系电话	010-65051166
传真	010-65051156
项目负责人	孙靖譞
项目组成员	陈贻亮、王自立、陈剑隽、黄财建、宣和君、韩雨冰、刘宇航、张心怡

（二） 律师事务所

机构名称	北京市中伦律师事务所
律师事务所负责人	张学兵
住所	北京市朝阳区金和东路 20 号院正大中心 3 号楼南塔 22-31 层
联系电话	010-59572288
传真	010-65681022
经办律师	王冠、侯镇山

（三） 会计师事务所

机构名称	立信会计师事务所（特殊普通合伙）
执行事务合伙人	朱建弟、杨志国
住所	上海市黄浦区南京东路 61 号楼四楼
联系电话	021-63391166
传真	021-63392558
经办注册会计师	苗颂、张道源

（四） 资产评估机构

☒适用 ☐不适用

机构名称	北京中企华资产评估有限责任公司
法定代表人	权忠光
住所	北京市东城区青龙胡同 35 号
联系电话	010-65881818

传真	010-65882651
经办注册评估师	陈懿、郑丹阳

(五) 证券登记结算机构

机构名称	中国证券登记结算有限责任公司北京分公司
负责人	周宁
住所	北京市西城区金融大街 26 号金阳大厦 5 层
联系电话	4008058058
传真	010-50939716

(六) 证券交易场所

机构名称	全国中小企业股份转让系统有限责任公司
法定代表人	周贵华
住所	北京市西城区金融大街丁 26 号金阳大厦
联系电话	010-63889512
传真	010-63889514

(七) 做市商

☐适用 ☒不适用

第二节 公司业务

一、 主要业务、产品或服务

（一） 主营业务

主营业务	公司的主营业务是面向以航空公司为主的民航业客户，提供航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务
------	--

公司是民航机务领域的数字化领导者，自成立以来，始终专注民航机务领域，致力于为民航客户打造安全、高效、可靠的民航机务 IT 应用，迅速及时解决航材急缺的问题，优化航材资源的管理和调配。

公司深耕民航机务领域近 20 年，形成了航材资源优化与信息技术紧密融合的创新业务模式，航材及 IT 两大业务互相依靠、迭代发展，持续推动航材共享保障体系的建立及完善，并引领民航机务领域数字化转型，整体提升了航班正点率，为航司“放心飞”保驾护航。公司的服务覆盖了中国大陆全部民航公司，赢得了包括中国国航、东航集团、南航集团、海南航空在内的四大航空集团、中国民用航空局、中国商飞等在内的众多客户信任。公司是中国最大的航材应急保障服务商，市占率接近 60%，近三年年均应急保障服务次数超万次，持续提升行业应急航材交易效率及航材互援保障响应速度。公司是中国民航机务领域内主流的 IT 解决方案提供商，目前通过公司开发及实施的机务 IT 系统管理的飞机超过 3,000 架，占据中国民航业运输飞机在册架数比例超 70%。

公司的航材业务，可根据保障紧急程度的区别，分为应急保障（下称“AOG 业务”，AOG 即为 Aircraft on Ground 的缩写，AOG 状态是指飞机因各种原因导致的故障且不能立即修复，故不能完成正常飞行任务而停飞等待修理的状态。当飞机处于 AOG 状态下时，航司会发起 AOG 紧急求援需求，公司接到求援需求后，通过紧急航材调配解决求援需求，这一过程通常在 24 小时内完成），和迅速保障（下称“EXPT 业务”，即 AOG 保障以外的非日常非计划性航材调配）两种服务模式。①AOG 业务方面，公司以积极的模式创新成为行业发展的引领者，公司是航材应急保障领域通行商业标准的主要发起人和制定者，创建了行业现行的应急保障互援模式，构建起统一的应急保障交易定价、航材流转、责任承担模式，通过与航空公司签订框架协议以及通过自主开发的航材互援平台系统查询匹配和交易流程管理，大幅减少交易谈判成本，整体提升了航材应急保障响应效率及资源利用率。公司基于信息技术，结合行业实际交易场景，实现技术创新，促进行业传统交易模式向线上化、数字化升级。公司自主开发的航材互援平台可助力航司航材数据联通，平台接口可使求援响应效率相比传统求援方式提升约 40%，且可使航材求援响应全过程数字化、可监控，进而整体提升器材交付效率。此外，公司基于自身多年的经营经验积累，分析挖掘求援需求、业务合同、保障难度、催还信息、构型、工程及原厂飞机手册等数据，精准确定航材需求，已建立评估二手飞机机载设备的价值、购置二手飞机、组织安排拆解飞机并对所获取航材进行流转经营的能力，通过这一能

力和商业化创新，公司可获取高性价比航材资源，进一步充实应急保障的航材储备，拓展和深化保障范围、深度，提高应急保障业务对客户需求的满足程度，增强客户黏性，推动公司业务量持续增长。②EXPT 业务方面，公司凭借领先的行业经验及数字化分析能力，对二手飞机拆解获得的航材及自有库存航材中在应急保障场景中应用频率较低的部分进行优化调配，面向非应急保障领域提供保障，进一步提高公司的保障范围和客户服务能力，以平衡并优化全行业的航材资源，推动实现行业航材资源效益的最大化。

在 IT 业务方面，公司是民航机务 IT 自主解决方案的先行者，也是行业内最早实现民航机务 IT 解决方案自主开发并实施的国内厂商之一。公司创新地基于 SAP 平台结合自研的 JAVA 架构平台为民航客户打造 MRO 业务系统，致力于提供更适用中国民航客户需求场景的 IT 解决方案。公司所提供的产品和服务已经覆盖机务维修信息化业务链的源头、过程及后端应用环节，可满足民航客户在工程管理、生产管理、航材管理、质量管理、培训管理、主数据管理等主要业务模块的信息化管理需求，可实现远程故障诊断、航线维修、大修、部附件维修、发动机管理、预防性维修、业财一体化管理等解决方案落地，帮助客户建立机务数据收集与分析、内部资源配置与优化的配套能力，为飞行安全性、维修计划合理性、航材采购决策科学性 & 机务管理有效性等提供数据及算法支撑，打造成本效益更优的维修方案、资源调度方案及航材供应链管理方案实践。公司的产品和服务已覆盖国内 45 家航空公司，由公司开发、实施的机务维修 IT 系统所管理的飞机数量超过 3,000 架，并已成为民航客户企业的核心生产系统，管理着价值上万亿的航空器材。公司积极实现 IT 业务布局延展，以航空公司客户为基础，进一步拓展了机场客户、维修厂客户及飞机及航材制造商客户，保障范围从持续适航延伸至初始适航，助力客户打造飞机全生命周期的资产管理信息化平台，为民航维修新业态的建立奠定基础，并为国产大飞机的数字化运行及保障提供有力支持，积极响应国资委推进全行业数字化转型的号召，肩负以领先的 IT 产品及服务引领民航业机务数字化转型的责任。

截至本公开转让说明书签署日，公司已取得发明专利 5 项、软件著作权 60 项。公司的技术创新持续获得行业及客户认可，公司是国家高新技术企业，也是民航业内首家承担国家战略新兴产业项目的中央企业，已取得质量管理体系认证、CMMI 认证，并荣获云南省省级专精特新“小巨人”等荣誉。公司在两大业务的基础上，进一步承担国务院强力推动、国资委直接领导和民航局大力支持的重大专项工作部署“航材共享平台建设”项目中核心任务“E-航材平台”的建设任务，运用信息技术，结合模式创新，推动我国民航业建立高效、智能、节约的航材共享保障体系，打造全新产业生态。

（二） 主要产品或服务

1、航材业务

（1）AOG 业务

航材应急保障服务，即针对民航飞机在 AOG 状态下的突发性航材需求，提供高效的航材资源支持，以保证飞机维修工作的顺利进行，在保障民航飞行安全和提高航班准点率等方面发挥重要作用。航材应急保障作为航空维修（MRO）的细分业务场景之一，主要参与者包括各航空公司、第三方航材应急保障服务商（下称“应急保障服务商”）和航材供应商，交易模式主要包括航材租赁、航材销售（也称为“航材价拨”）。航材应急保障高度契合航材的天然共享属性，是航材共享管理模式的重要应用。

由于航材资源优化服务行业拥有供需结构分散、资源体量巨大、交易信息庞杂等特点，同时因航材供需双方对交易时效性、安全性、准确性有极高要求，行业自发形成的航司间互援保障模式较为粗放，难以满足供需方双方的需求，因此以公司为代表的应急保障服务商的角色应运而生，作为链接行业供需两端的居间服务商，提供航材租赁、价拨（即销售）应急保障服务，高效促进供需匹配及交易达成。租赁、价拨系业内两种主要的交易模式，系指面对航材需求方求援时，以公司为代表的应急保障服务提供商，利用自身资源优势快速找到对应的自有产权航材（下称“自有航材”、“自有件”）或对接航空公司及其他航材供应商对其拥有产权的航材（下称“外部航材”、“外部件”）进行租入或购入，再出租或出售给航材需求方的交易模式。基于 AOG 应急保障航材天然共享这一行业需求特性，公司供应商和客户均主要为各大航司，上下游之间存在较高的重叠度。



公司经过摸索，重塑了行业的交易方式，并形成了自身壁垒，具体而言：①制定商业标准：过去，航司间自发形成的互援保障体系系多边交易的模式，需方需要同时向多家供方求援，沟通成本大，同时一个完整的交易流程至少包括需求匹配、确认交易、安排物流、器材签收、结算、器材归还等节点，交易涉及的节点多、流程长，需要航司独立进行多边沟通与跟进，在专业度、时效性、成本等方面均会遭遇挑战。公司作为航材应急保障领域通行商业标准的主要发起人和制定者，创建了行业现行的应急保障互援模式，构建起统一的应急保障交易定价、航材流转、责任承担模式，通过与行业主要参与方签订航材互援框架协议，对交易流程、定价方式进行标准化约定，并逐渐形成行业通行规范，将原本航司之间互援的多边交易转换成单边交易，在航材信息数据聚合、平衡交易

价格、安排器材交付物流、规范交易流程、降低航材供需双方交易风险等方面发挥重要作用；②推动供需匹配数字化变革：传统模式下，航司客户向应急保障服务提供商以线下方式发起航材求援需求，第三方收到需求后，主要也通过线下方式，一对一进行供给方情况确认，并基于确认情况进一步匹配供需，相关交易链路复杂，同时会涉及多客户、多站点沟通，信息传递效率低下。公司创新开发应急航材互援交易服务平台，推动求援及应援流程的数字化变革，公司收到客户求援需求后，可通过应急航材互援交易服务平台一站式完成航材资源搜索、筛选及匹配，同时可利用平台数字化管理逻辑、数据库资源及算法优势，大幅提高器材文件审核、物流安排、结算、器材归还的业务处理效率；③推动交易执行流程线上化变革：传统模式下，航司客户向应急保障服务提供商发起航材求援需求，主要通过邮件、微信、QQ 以及电话等线下方式。公司的应急航材互援交易服务平台已为部分航司客户开放接口，可实现平台与航司的生产管理 IT 系统的无缝对接，航司客户可直接通过线上方式发起求援需求，并借助公司平台的数字化能力，对交易链路中的多个环节实现优化，平台系统会结合航司客户的用件目的、库存情况、历史交易情况等因素，帮助航司自动校验实际用件目的和需求填写的准确性，并利用算法辅助客户做出相对更优的交易决策，同时对于相对标准化的协议确认、结算等环节实现自动化处理，减少人工介入。

除此以外，公司在数字化经营、组织二手飞机拆解获取航材进行经营、交易履约及交易风险管控等方面具备优势，帮助公司持续提升客户服务能力、加深客户合作关系，并提升自身经营能力，进而强化公司的业务壁垒，具体而言：①数字化经营：公司基于自身多年的经营经验积累，分析挖掘求援需求、业务合同、保障难度、催还信息、构型、工程及原厂飞机手册等数据，精准确定航材需求，同时公司掌握飞机构型、航材件号、航材供需情况等多维度数据信息，可通过对相关数据的定期追踪及深度挖掘，对行业资源的富余与缺失实现一定程度的预判，并据此指导自有器材的采购与储备，以持续提升对客户需求的覆盖；②组织二手飞机拆解获取航材进行经营：公司已建立评估二手飞机机载设备的价值、购置二手飞机、组织安排飞机拆解并对所获取航材进行流转经营的能力，通过这一能力和商业化创新，公司可有效获取价格更优的航材资源，进一步充实应急保障的航材储备，拓展和深化保障范围、深度，提高应急保障业务对客户需求的满足程度，增强客户黏性，推动公司业务量持续增长，同时增厚自有件应急保障的盈利空间；③交易履约能力：在交易中，以公司为代表的应急保障服务商通常负责航材运输，需要整体监控物流和签收过程，确保航材顺利实现交付，只有在少数情况下才由航材需求方自提航材或自行指定物流方进行航材运输。因此组织物流、保障高效交付的执行能力是应急保障服务商重要的基础能力，也是航空公司客户遴选业务合作伙伴的重点考核标准。公司深耕行业多年，已建立专业的物流运输管理机制，与民航业多家专业物流服务提供商建立深度合作，确保了应急航材保障范围广度及时效性，并保障了器材流转、交付及验收等环节的专业性，避免潜在纠纷的发生，公司还安排了物流专员专人专岗完成物流对接、跟踪及沟通工作，进一步保障信息通畅度及透明度，公司近三年年均应急保障服务次数超万次，物流交付的专业程度深受客户信赖；④风险管控能力：航材价值量大、航材应急保障交易链条长且节点多

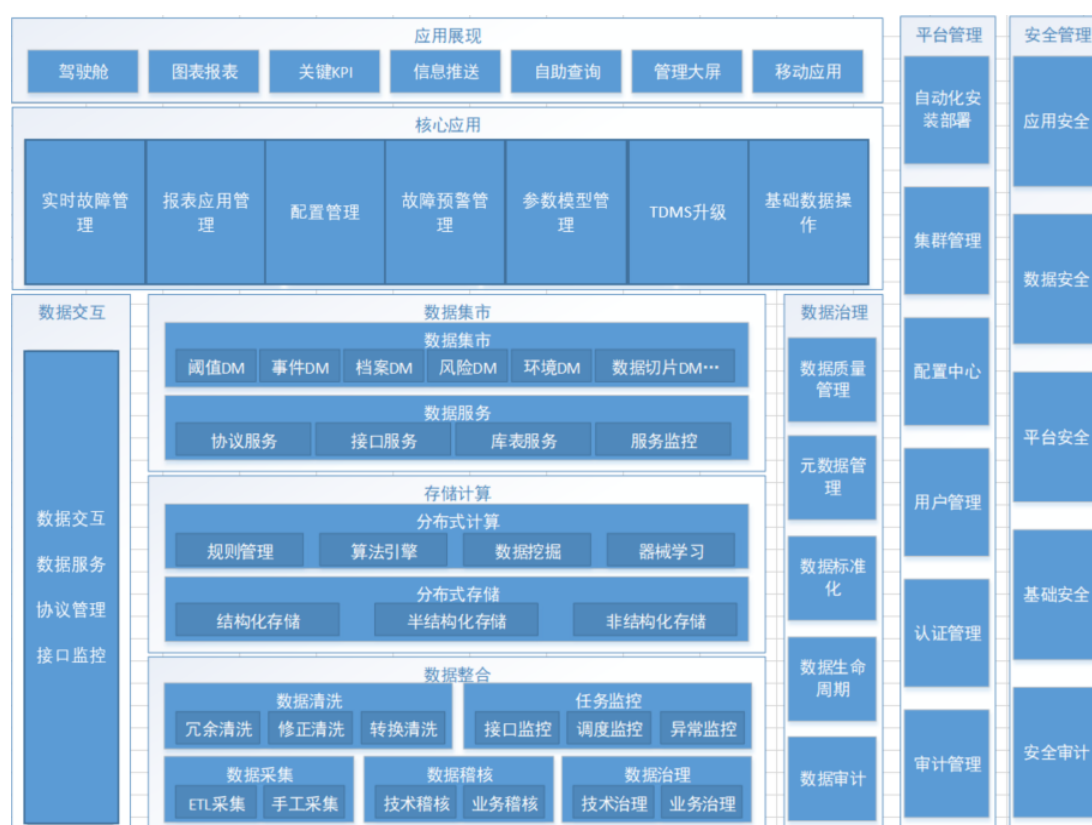
等诸多因素，导致航材应急保障交易本身即存在一定风险，而公司作为行业数字化领导者及创新交易模式先行者，拥有较好的风险管控能力，同时国有企业性质也对公司风险承担能力提出更高要求，以上均有利于帮助客户整体控制交易风险敞口，有利于公司加深客户信任度。

（2）EXPT 业务

EXPT 业务是基于公司为 AOG 业务自有航材储备目的开展的二手飞机拆解，公司对二手飞机拆解获得的航材及自有库存航材中在应急保障场景中应用频率较低的部分进行优化调配，对外销售，相关部件在国内市场紧俏程度较低，而在国外市场拥有更加旺盛的市场需求，因此公司自 2024 年末起主要面向国外市场销售。基于所拥有的大量数据，公司掌握国内航材市场需求状况，在进一步开拓国际市场并获得相关市场器材需求的差异信息的前提下，公司可将国内富余器材在国外差异化市场进行盘活，平衡并优化全行业的航材资源，实现行业航材资源效益的最大化。

2、IT 业务

公司 IT 业务主要系向民航客户提供基于 SAP 平台结合自研的 JAVA 架构平台的机务 IT 系统开发和实施服务，此外也针对客户的已有机务 IT 系统提供升级强化服务、系统常规运维服务。公司向客户交付的 IT 系统完整的底层平台架构示意图如下：



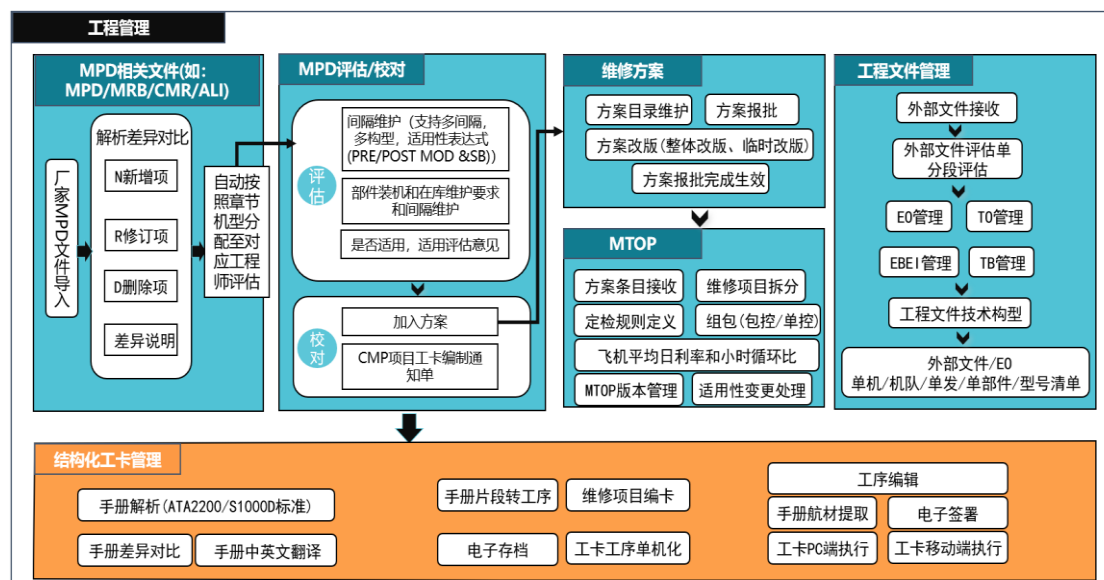
公司为客户实施的机务维修 IT 系统，可满足民航客户在工程管理、生产管理、航材管理、质量管理、培训管理、主数据管理等主要机务业务模块的系统需求，进而赋能客户在机务维修领域进行

全链条、全场景的信息系统管理，帮助客户建立配套数据积累及分析能力。



实际业务开展过程中，客户除可采购完整系统的开发及运维服务外，也可根据实际需求，向公司采购其中单一业务模块，或某几个业务模块组合的相关 IT 服务。公司针对客户具体业务模块提供的 IT 系统产品情况介绍如下：

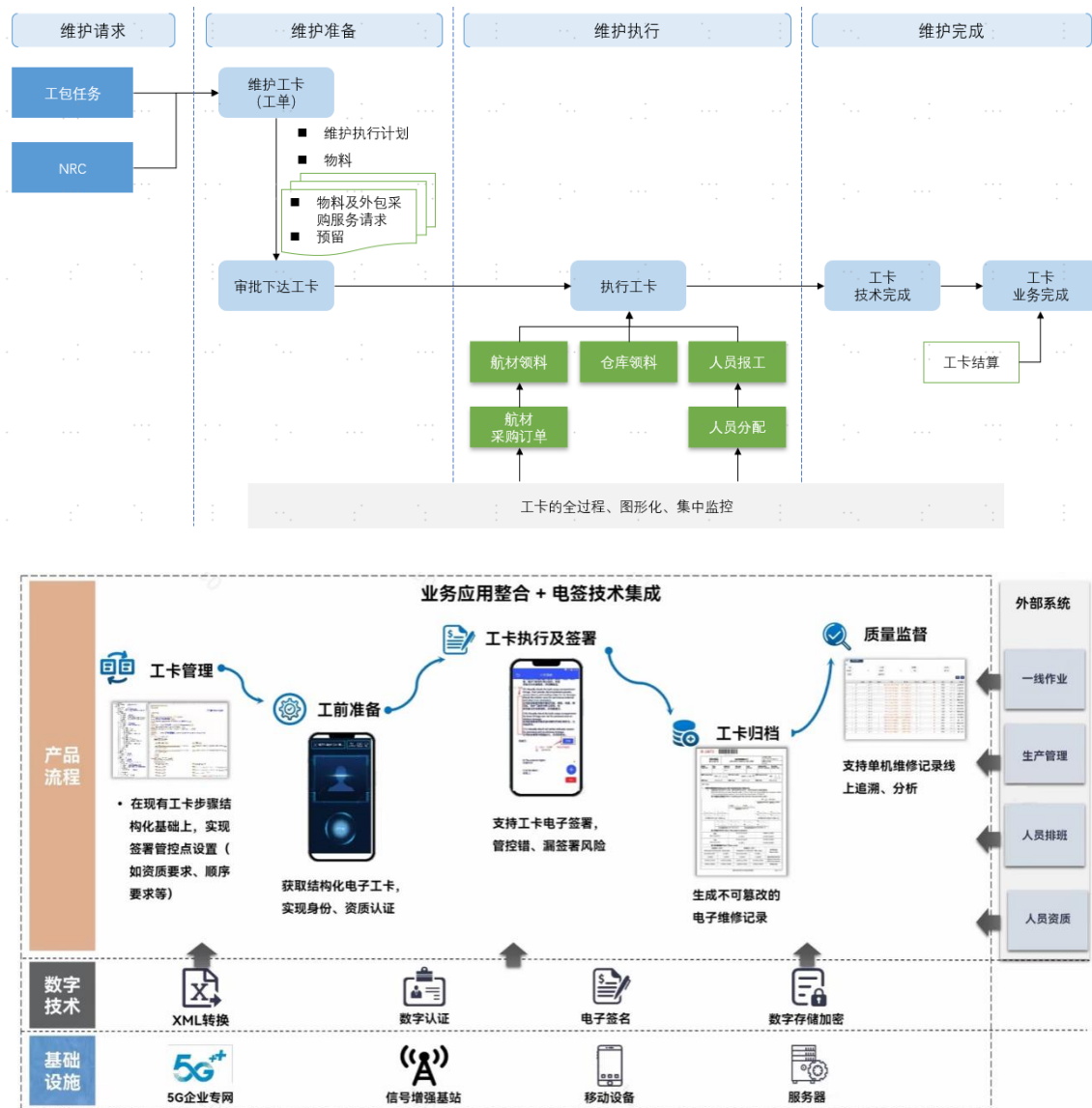
(1) 工程管理模块



工程管理模块，系帮助航司客户对本航司管辖机队中的飞机应该何时维护、如何维护等工作实现数字化管理的系统。系统将来源于民航局等行业主管部门的法规类要求文件和来源于原厂商的技术类手册等进行统一的数字化管理，实现对上述资料进行自动解析、自动翻译等，从而帮助航司的工程师在进一步做飞机维护标准的制定工作时，提供准确的数据依据，并有效提升工程师工作效率及准确率。

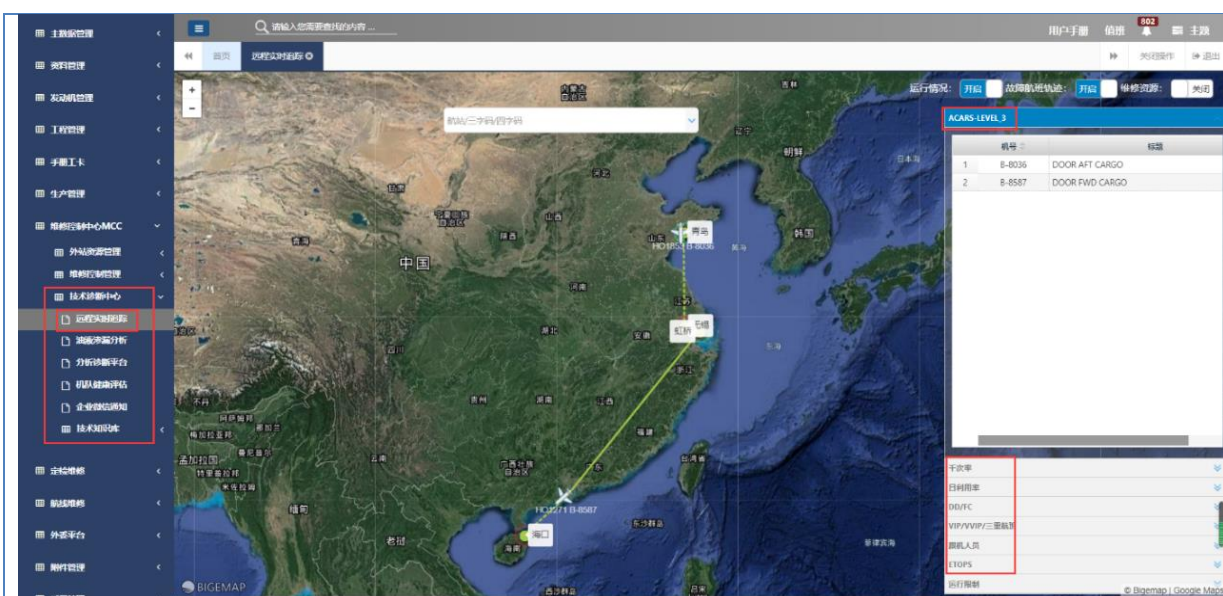
主要功能包括：维修手册管理、工程文件管理、维修方案、工卡管理、构型控制管理、结构修理管理等。

(2) 生产管理模块



生产管理模块，系帮助航司客户对整个机务维修过程实现智能化管控的系统，根据上游工程系统产出的各项飞机维护标准并结合飞机运行数据以及民航局适航管控要求，实现对飞机维修工作的智能编排、维修生产过程的全程数字化管控，确保飞机时刻处于适航状态，保障旅客的出行安全。

主要功能包括：执行方案管理、维修计划管理、定检执行管理、航线执行管理、附件控制管理、执行监控管理等。以下是客户实时远程飞机状态监控的系统界面：



(3) 航材管理模块

接口系统	询报价服务				航材查询服务		客户需求处理服务		客户订单处理服务		物料工程参考数据		其他接口	立体仓库				
	飞机运营数据服务				飞机工程数据服务		飞机技术支持服务		财务服务		型号参考数据			金税直连				
航材中心管理系统	库房布线规划管理		架位条形码管理		航材/GSE条形码管理		架位RFID管理		航材/GSE RFID管理		手持终端业务操作管理							
	航材需求管理		航材计划管理		客户订单管理		销售定价管理		航材收发货管理		航材检验管理		应付管理		应收管理			
	航材询报价管理		普通采购管理		普通销售管理		客户寄售管理		入库/出库管理		上架/下架管理		总账管理		资产管理			
	航材送修管理		供应商寄售管理		客户共享管理		客户租赁管理		航材盘点管理		航材时寿及履历管理		财务库存管理		成本管理			
	供应商共享管理		供应商交换管理		客户交换管理		属地化销售管理		航材运输管理		航材报关管理		月结管理		费用评审管理			
	航材调拨转储管理		航材退换货管理		航材驿站管理		客户退换货管理		条码业务管理		RFID业务管理		折扣管理		清账管理			
	航材计划采购管理				航材销售服务管理				航材仓储物流管理				财务管理					
	主数据		组织架构主数据		物料主数据		供应商主数据		客户主数据		采购业务主数据		销售业务主数据		财务主数据			
	服务组件		系统管理		计划审批		采购审批		销售审批		计划监控		采购监控		销售监控		业务报表	

航材管理模块，系帮助航司客户对航材实现智能化、业财一体化管控的系统，航材是飞机维修工作开展的重要保障模块，同时也是航司资产占比最重业务，实现航材的智能化、业财一体化管控有利于赋能航司持续提升飞机运营效益、管控经济成本。

主要功能包括：航材需求管理、航材计划管理、航材合同管理、航材检验管理、航材库房管理、航材账单管理等。

(4) 质量管理模块



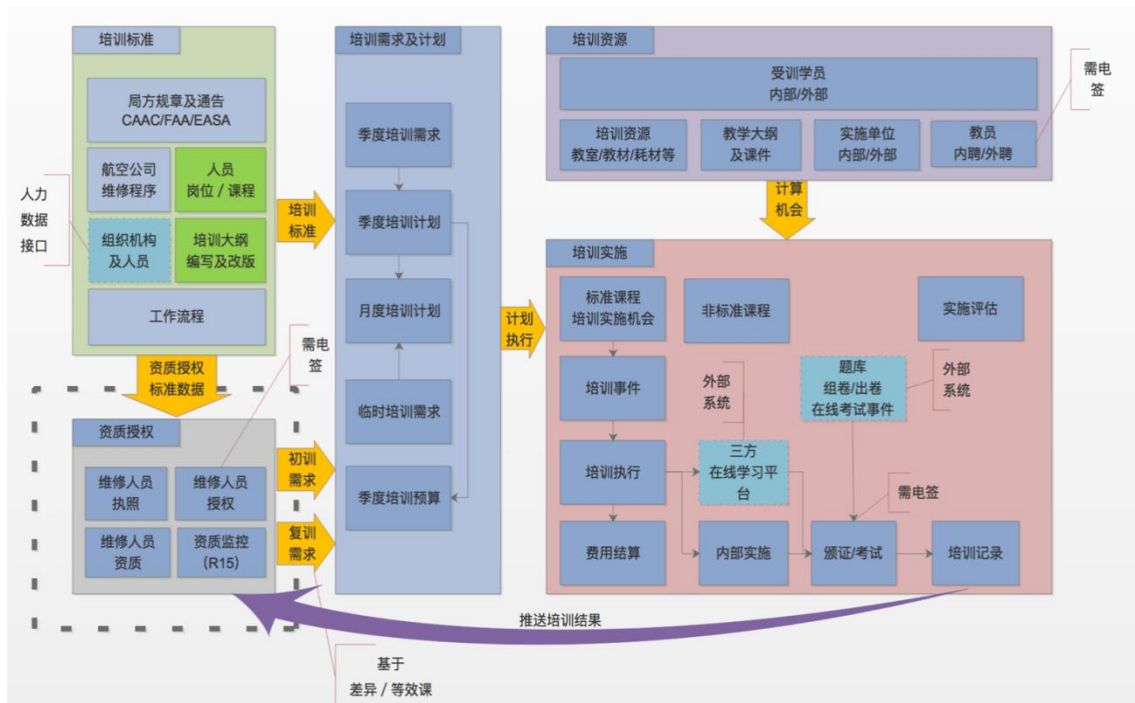
- 实时监控**安全生产**重要指标
- 缩短管理层制定决策反应时间
- 提高问题解决效率及精准度，保证安全生产



质量管理模块，系通过数字化的手段将质量管理的各项要求触及到整体机务维修链条各环节的系统，致力于充分提高质量管理的效率，并与机务维修其他各个模块实现有效集成，全链路跟踪质量要求落实情况。

主要功能包括：质量安全管理、质量监督管理、质量审核管理、质量授权管理、质量保证管理、维修能力管理、质量风险管理等。

(5) 培训管理模块

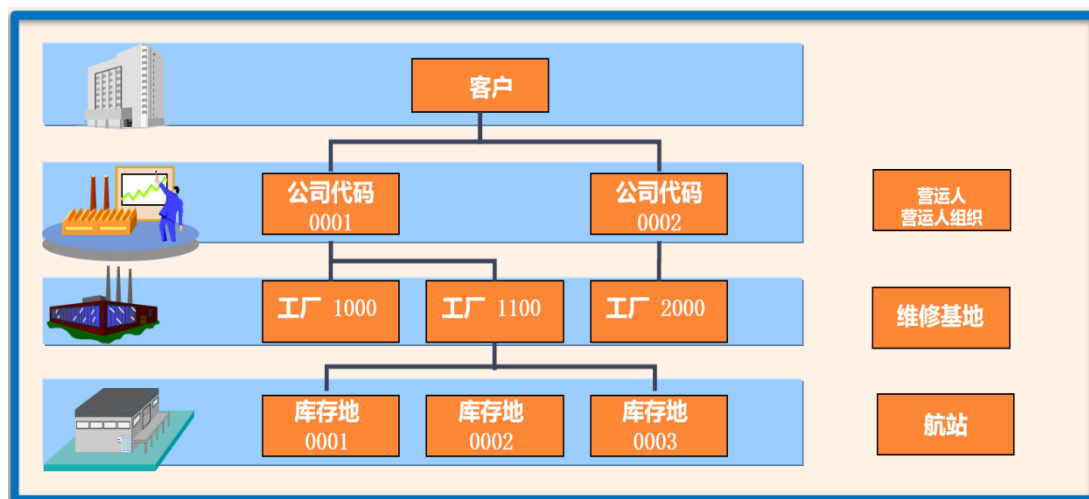


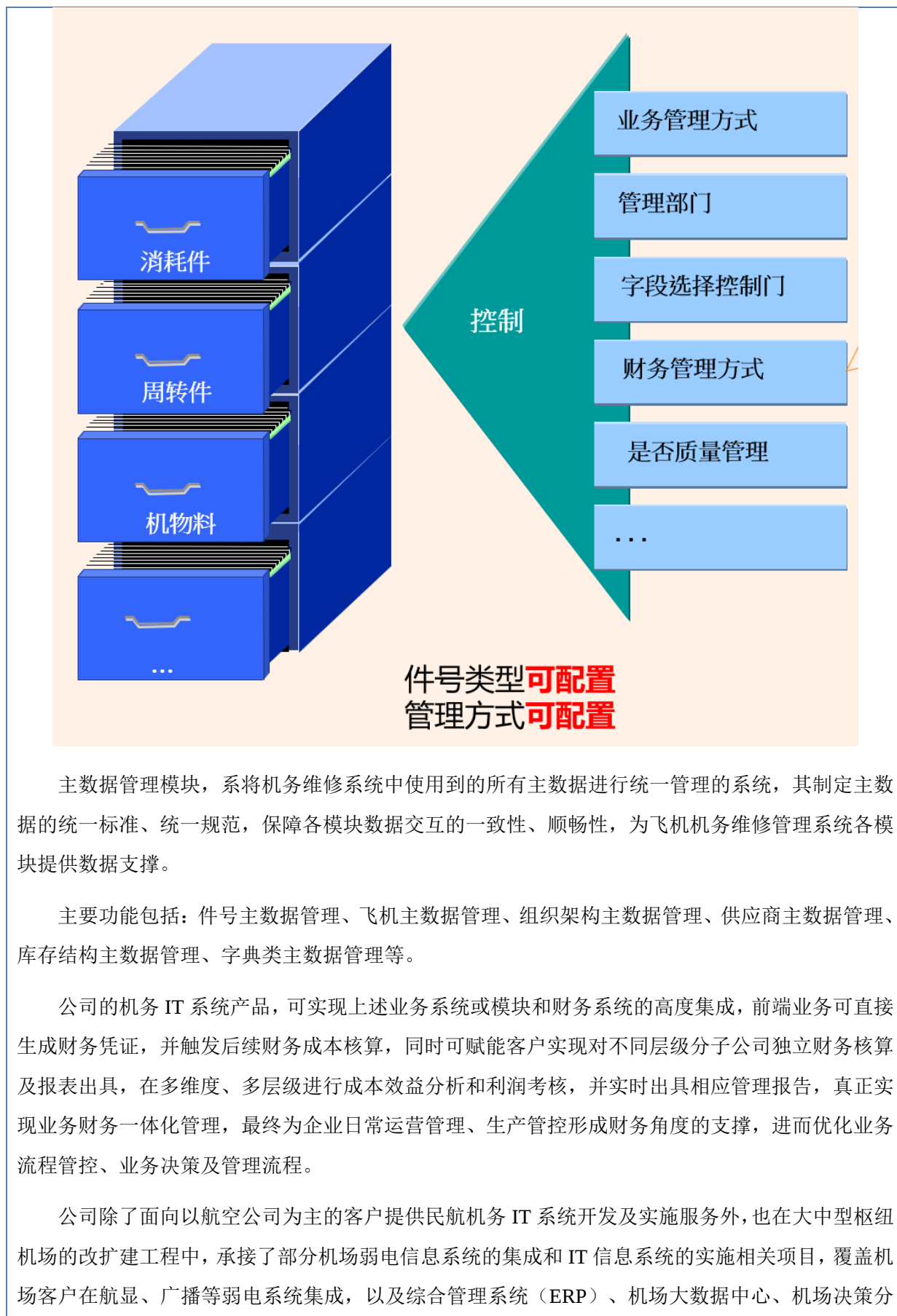
培训管理模块，系帮助航司客户在统一平台、统一流程、统一数据体系下培训业务的集中控制、全流程监控的系统。支持多航司客户、多维修单位以及多分子公司、多证件下的机务维修培训业务，

实现航司及维修企业机务维修培训、机务维修质量授权管理工作的高度集成；支持以民航局《维修单位培训大纲的制定》为主要管理维度，对同一集团范围内各分子公司的证件管理体系要求进行统一，解决了因证件管理体系不一导致的培训资源及管理资源浪费的问题，有利于减少分公司人员调动带来的重新培训、重新授权以及授权评估等新增工作量，同时提升了培训与质量体系的标准及管理的有效合规性。系统还提供 E-learning 在线学习平台，支持课程在线学习，支持视频、PDF 课件，通过组合课程将教学大纲内容相似或相关的课程打包组合实施，合理的安排教学资源，提供学习、考试、复训全流程的线上化管理，可提高实施工作的资源利用效率。

主要功能包括：人员档案管理、培训大纲管理、培训计划管理、培训实施管理、岗位管理、课程管理等。

(6) 主数据管理模块

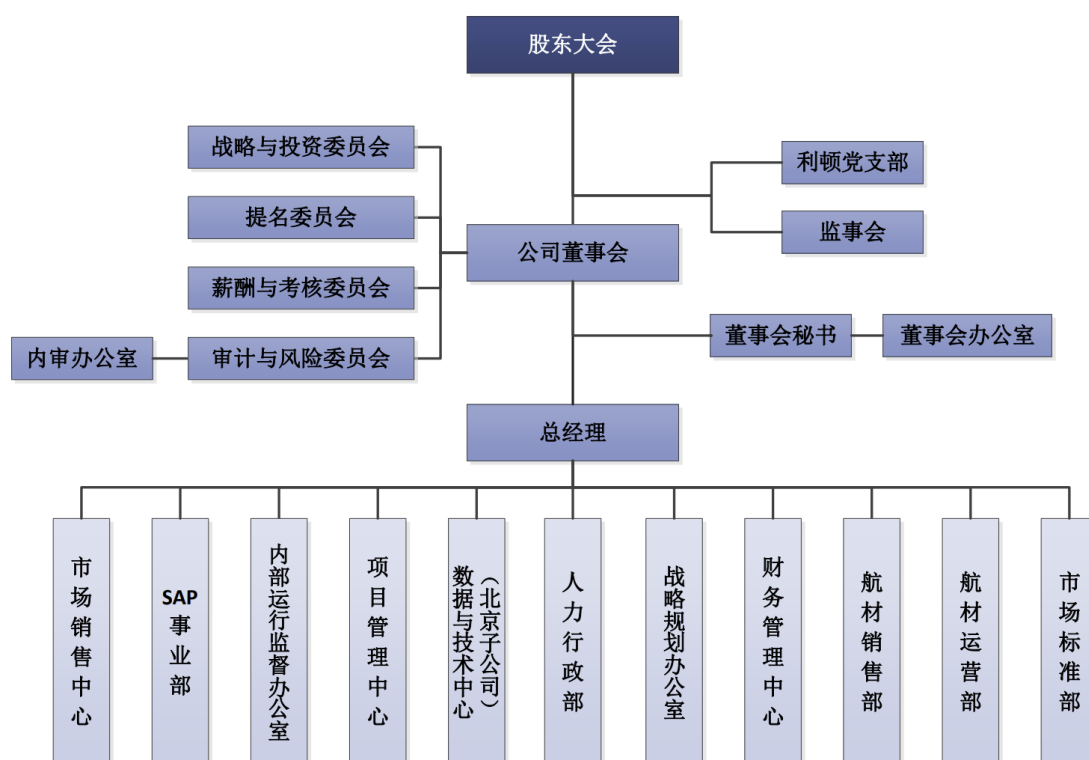




析系统等核心信息管理系统开发的需求，在相关项目中，公司主要负责软件开发、系统集成及项目整体管理等工作。

二、 内部组织结构及业务流程

（一） 内部组织结构



公司各主要部门职责如下：

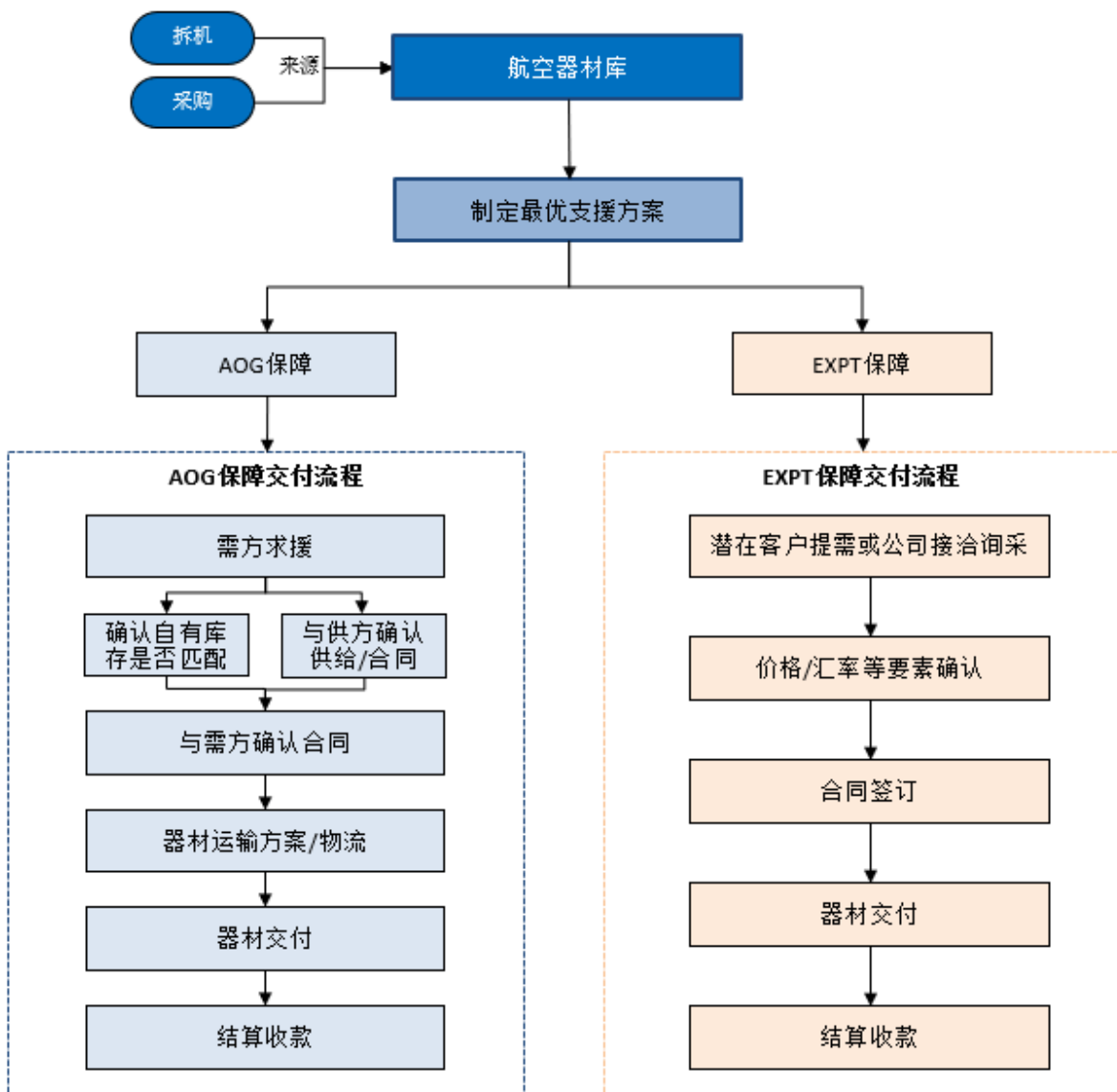
部门名称	部门职责
市场销售中心	负责公司 IT 各业务线的市场销售工作，包括：IT 业务的市场调研、客户维护及商务拓展工作，协助公司制定、实施 IT 市场策略和营销计划，负责业务及研发产品的市场推广、业务宣传，负责 IT 业务线投标、报价、商务谈判、合同签订、回款及商务活动的组织策划等工作
SAP 事业部	负责本事业部外部项目的售前、项目实施、产品部署、运维服务工作，参与公司发展战略制定及规划工作，参与公司新产品研发涉及的各项工作，负责本部门培训工作
内部运行监督办公室	负责公司内部监督机制的建立及相关管理制度拟定，协助完善公司相关规定、制度，负责对公司日常各项生产、管理活动进行监督、检查，负责昆明当地的政府机关、外部机构的日常协调联络、走访接待等并负责具体事项的办理，协助公司负责昆明办公区的安全生产管理工作
项目管理中心	负责公司内外部项目的管理工作，包括项目推进、项目成本归集及核算，项目预算的收集和汇总，参与项目考核工作，负责公司项目、产品、研发等相关过程、验收文档的管理工作及知识沉淀工作，提供项目管理支持及项目管理各项培训，协助总经理完成生产推进工作，参与公司飞机采购项目

数据与技术中心	负责牵头组织或参与公司新产品的各项研发工作，负责外部项目的售前、项目实施、产品部署、运维服务等相关工作，参与公司发展战略制定及规划工作，负责本部门培训工作
人力行政部	负责公司人力资源管理工作，包括人员配置、人员招聘、绩效考核、薪酬核算、劳动关系及劳动保障等模块的体系搭建、制度建设及具体工作的实施，负责组织公司各项科技资质的申报和维护工作，负责公司日常行政管理工作，包括为日常办公保障支持，行政资产的管理，工商手续办理及公司组织资料、重要档案的保管
战略规划办公室	协助组织公司战略、规划相关文件的编写、修订，牵头组织公司各项国企改革措施的实施，协助公司组织、推进上市各项工作，负责公司网站建设及对外宣传工作，负责与股东单位或部门职能涉及的外部单位的沟通、协调、报告撰写等工作
财务管理中心	负责公司财务管理工作，包括：负责日常记账、结账、各类财务报表的编制工作，公司预算体系建设、完善，及预算日常管理工作，组织制定公司财务制度及各项财务管理规定，负责资金管理、调度，保障资金安全，负责工资、奖金的复核及发放工作、报销支付、现金收付工作，为公司决策提供财务数据支撑，负责财务工作有关的外部机构、政府部门的沟通及联系，如审计、银行、税务等，负责公司航材结算工作
航材销售部	参与公司航材市场策略、营销计划的制定，负责市场推广、业务宣传以及商务活动，负责航材业务的账单报价、确认、回款及其他售后工作，进行客户维护及开发，负责市场信息收集、分析，协助航材运营部协调客户关系，负责签订各类服务框架协议及合同，进行商务谈判
航材运营部	负责航材 AOG 需求的日常协调及保障工作，求援需求承接、协调航材资源、促成订单签署及执行订单，以及器材归还、物流协调等售后工作的开展
市场标准部	负责航材业务各项标准的拟定及推广，负责公司自有航材的采购、送修、仓储管理工作，负责航材业务数据的分析，参与公司航材采购、定价、摆放等策略的制定，组织公司二手航空器拆解工作；负责航材各项质量标准的贯标工作

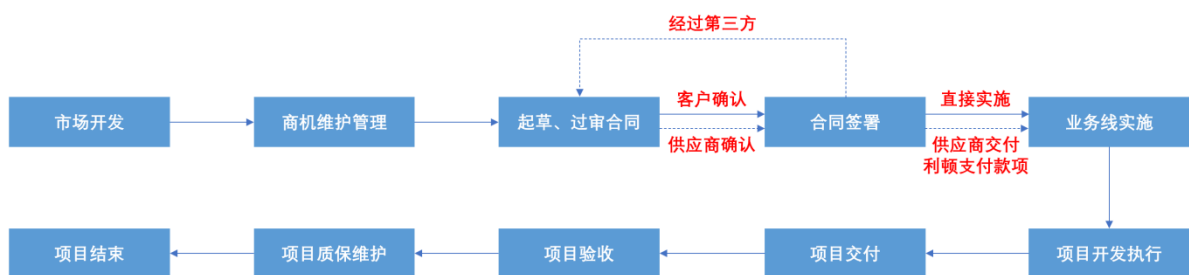
（二） 主要业务流程

1、 流程图

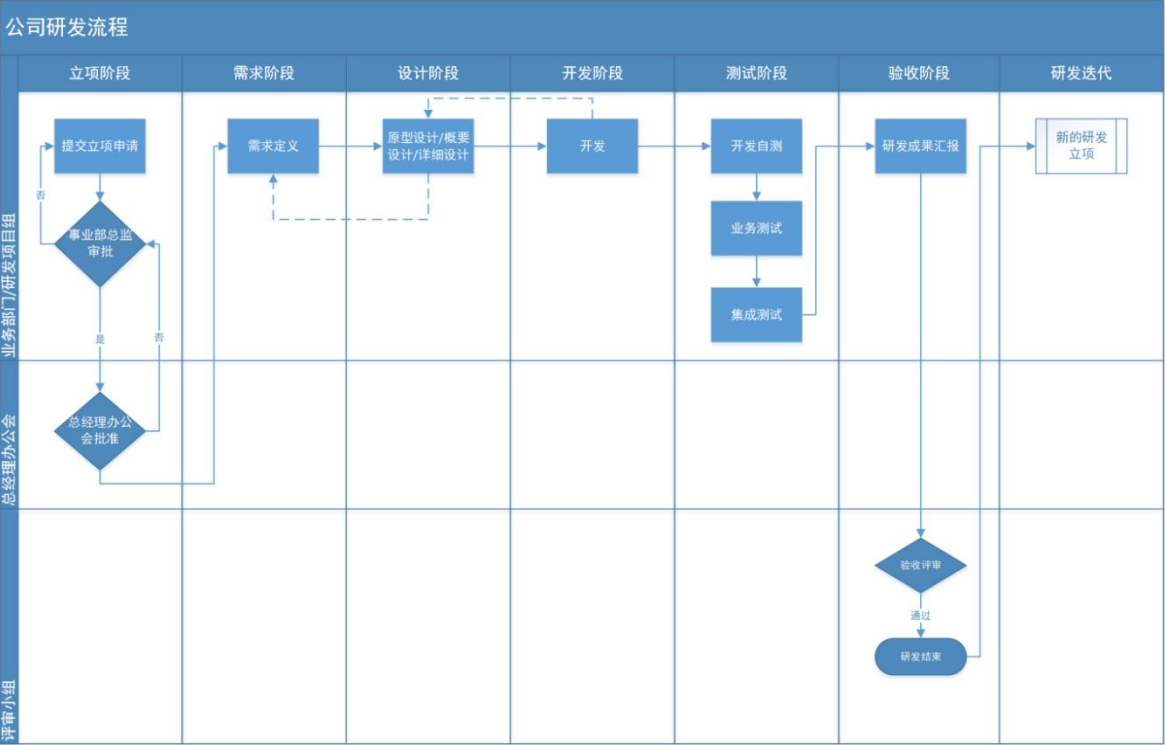
（1）航材业务



(2) IT 业务流程



(3) 研发流程



2、 外协或外包情况

√适用 □不适用

序号	外协（或外包）厂商名称	外协（或外包）厂商与公司、股东、董监高关联关系	外协（或外包）具体内容	单家外协（或外包）成本及其占外协（或外包）业务总成本比重						是否专门或主要为公司服务	是否对外协（或外包）厂商存在依赖
				2024年1月—7月（万元）	占当期外协（或外包）业务总成本比重	2023年度（万元）	占当期外协（或外包）业务总成本比重	2022年度（万元）	占当期外协（或外包）业务总成本比重		
1	复观（北京）科技有限公司	非关联方	技术服务外包	-	-	-	-	124.50	4.74%	否	否
2	参数技术（上海）软件有限公司	非关联方	技术服务外包	72.00	13.75%	96.15	38.41%	96.15	3.66%	否	否
3	思爱普（中国）有限公司	非关联方	技术服务外包	69.08	13.20%	76.66	30.62%	-	-	否	否
4	肥城市解锁商务信息咨询工作室	非关联方	技术服务外包	-	-	-	-	50.00	1.90%	否	否
5	北京博联信科信息服务有限公司	非关联方	技术服务外包	-	-	-	-	177.52	6.76%	否	否
6	深圳市空管通信技术有限公司	非关联方	系统集成外包	-	-	-	-	2,109.87	80.31%	否	否
7	东华软件股份公司	非关联方	系统集成外包	104.11	19.89%	-	-	-	-	否	否
8	湖南天辰建设有限责任公司	非关联方	系统集成外包	139.24	26.60%	-	-	-	-	否	否
9	太极计算机股份有限公司	非关联方	系统集成外包	53.10	10.14%	-	-	-	-	否	否
合计	-	-	-	437.53	83.57%	172.81	69.03%	2,558.04	97.37%	-	-

注：以上为报告期内采购金额超过 50 万元的情况
具体情况说明

报告期内，公司综合考虑成本效益、施工效率等因素，存在向外包厂商采购部分非核心技术服务、系统集成外包的情况，协助公司共同完成相关技术服务。上述外包商与公司及其关联方不存在关联关系。公司与外包厂商定价公允，不存在利益输送。公司严格遵守公司内部质量标准制度及质量管理体系的要求，对外包厂商提供的服务质量进行严格把控。在选择外包厂商时，公司会综合考虑外包厂商的业务资质、专业技术水平、与公司合作历史等因素，同时根据公司内部质量标准制度要求与外包厂商在合同条款上明确约定外包服务的预期效果及质量标准。

3、其他披露事项

☐适用 ☒不适用

三、与业务相关的关键资源要素

(一) 主要技术

√适用 □不适用

序号	技术名称	技术特色	技术来源	技术应用情况	是否实现规模化生产
1	AOG 求援集成引擎	通过供应预测引擎技术，基于历史交易、历史求援数据、供应商画像，针对 AOG 求援需求快速预测潜在外部供应商，提高响应效率、成单可能性。通过航司 AOG 交互接口技术，推动实现航材求援响应全过程数字化、可监控，打通客户系统与公司 AOG 平台之间的数据壁垒，实现航材数据联通，帮助客户实现线上求援、线上合同生成、在线供应链状态跟进，同时提升对账效率。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
2	自有库存采购预测算法	基于航司求援频率、航材件可靠性数据、自有库存的送修记录等数据，预测航司使用航材的拆换周期，进而推导航司 AOG 求援需求并指导自有库存采购。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
3	航材备件保障和需求预测算法	基于航空业对周转件和消耗件的特殊管理特点，对备件数和未来需求设计模型进行预测计算，并根据模型算法进行采购批量的推荐。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
4	飞机维修计划优化排程	对飞机的维修计划（Maintenance Planning, MP）、工程指令（Engineering Order, EO）、故障保留（Deferred Defect, DD）等维修任务，结合监管标准和飞机的自全新状态起的使用时间（Time Since New, TSN）、自全新状态起的使用循环（Cycles Since New, CSN）、航班等运行数据，通过特定算法计算监控到期时限，实现更科学、更合理的飞机维修计划的排程。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
5	定检维修自动派工	通过核心算法对定检维修的每项工作自动分配符合资质的维修人员，提高派工环节的自动化程度，提升派工效率。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
6	部件允装构型管理	通过解析原厂提供的零部件手册数据，实现建立不同构型下飞机允许安装的零部件模型。打通飞机允装构型和图解零件目录（Illustrated Parts Catalog, IPC）的联动，实现节点和适用性的自动创建、更新等，批量产生飞机的允装构型，并与飞机部件实际构型进行比对，控制飞机部件的拆装符合标准要求。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
7	部件禁限装	通过智能解读模型和算法，自动解读和识别禁限装规范文件，并产生禁限装指令，在部件管理的各个业务环节自动进行解读拦截，确保了部件装机、领用始终符合适航规范要求。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
8	基于NLP工卡辅助评估	在工卡评估中通过引入自然语言处理（Natural Language Processing, NLP）技术自动理解工卡内容，将解析结果以结构化方	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是

		式呈现给评估人员，减少工卡评估人员的工作量。			
9	基于 XML 的结构化解析和编辑	基于智能解析算法，自动检测上传的手册原厂结构化文件数据包，按照可配置规则自动解析处理手册。并提供基于 XML 的编辑器，供工程师编辑结构化手册及工卡，提升工程师工作的效率和准确率。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
10	培训管理系统	系帮助航司客户建立在统一平台、统一流程、统一数据体系下培训业务的集中控制、全流程监控的系统。通过系统平台对培训需求采集、培训大纲制定、培训过程管控、培训效果反馈、复训提醒及质量授权等业务实现全链条的数字化管控，提升培训管理能力。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
11	飞机实时监控与维护系统	基于地空数据连接，实现监控飞机的实时状态，通过数据分析手段比对积累的故障征候，及时识别飞机故障，实现飞机的远程故障诊断，提升航材保障的时效性，进而提升航司客户飞机维修能力。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
12	飞机维修工程管理系统	系帮助航司客户对本航司管辖机队中的飞机应该何时维护、如何维护等工作实现数字化管理的系统。将来源于民航局等行业主管部门的法规类要求文件和来源于原厂商的技术类手册等进行统一的数字化管理，实现对上述资料进行自动解析、自动翻译等，从而帮助航司的工程师在进一步做飞机维护标准的制定工作时，提供准确的数据依据，并有效提升工程师工作效率及准确率。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
13	飞机维修生产管理系统	系帮助航司客户对整个机务维修过程实现智能化管控的系统。根据上游工程系统产出的各项飞机维护标准并结合飞机运行数据以及民航局适航管控要求，实现对飞机维修工作的智能编排、维修生产过程的全程数字化管控，确保飞机处于适航状态，保障旅客的出行安全。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
14	飞机维修质量管理体系系统	系通过数字化的手段将质量管理的各项要求触及到整体机务维修链条各环节的系统，致力于充分提高质量管理的效率，并与机务维修其他各个模块实现有效集成，全链路跟踪质量要求落实情况。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
15	飞机维修航材系统	系帮助航司客户对航材实现智能化、业财一体化管控的系统，航材是飞机维修工作开展的重要保障模块，同时也是航司资产占比最重业务，实现航材的智能化、业财一体化管控有利于赋能航司持续提升飞机运营效益、管控经济成本。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
16	飞机可靠性管理系统	系帮助航司客户建立全链路闭环管理可靠性的系统，通过数字化手段实现可靠性管理的分析智能化、模型算法化、流程平台化、监控对象化、采集自动化，提升可靠性管理的科学性、系统性和实时性。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是

17	效益计算引擎	通过数据归集、总额分摊、标准计算三大类算法，实现企业经营活动中收入和成本的标准化处理，支持管理会计及企业经营效益分析等功能实现。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是
18	航空企业飞行方案测算	通过自动解析预算方案的航班计划的算法，实现航班计划的经营测算，为管理人员提供多个方案的经营成果对比。	自主研发	已完成阶段性目标，技术已在项目中使用	是

其他事项披露

☐适用 ☒不适用

（二） 主要无形资产

1、 域名

☒适用 ☐不适用

序号	域名	首页网址	网站备案/许可证号	审核通过时间	备注
1	bireturn.com	www.bireturn.com	滇 ICP 备 17007463 号-1	2023.5.15	-

2、 土地使用权

☐适用 ☒不适用

3、 软件产品

☒适用 ☐不适用

序号	软件产品	证书编号	发证日期	有效期	取得方式	申请人
1	航安机务维修管理系统	2010SR015596	2010 年 4 月 9 日	50 年	受让取得	中航材利顿
2	维修方案及工卡管理系统	2011SR083743	2011 年 11 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
3	西藏航维修工程管理信息系统	2011SR097585	2011 年 12 月 10 日	50 年	原始取得	中航材利顿
4	生产管理系统	2012SR007877	2012 年 2 月 8 日	50 年	原始取得	中航材利顿
5	在线考试系统	2012SR007879	2012 年 2 月 8 日	50 年	原始取得	中航材利顿
6	培训管理系统	2012SR007495	2012 年 2 月 8 日	50 年	原始取得	中航材利顿
7	飞机实时监控与维护专家系统	2013SR162879	2013 年 12 月 31 日	50 年	原始取得	中航材利顿
8	机务航材条码系统	2013SR162569	2013 年 12 月 31 日	50 年	原始取得	中航材利顿
9	基于 QAR 数据的维修事件分析系统	2013SR162947	2013 年 12 月 31 日	50 年	原始取得	中航材利顿
10	飞行运营管理系统	2013SR162622	2013 年 12 月 31 日	50 年	原始取得	中航材利顿
11	飞机维修生产管理系统	2014SR204795	2014 年 12 月 22 日	50 年	原始取得	中航材利顿

序号	软件产品	证书编号	发证日期	有效期	取得方式	申请人
12	飞机维修工程管理系统	2014SR204757	2014 年 12 月 22 日	50 年	原始取得	中航材利顿
13	飞机维修质量管理系统	2015SR027429	2015 年 2 月 6 日	50 年	原始取得	中航材利顿
14	维修控制管理系统	2015SR027653	2015 年 2 月 9 日	50 年	原始取得	中航材利顿
15	飞机维修航材子系统	2015SR028945	2015 年 2 月 10 日	50 年	原始取得	中航材利顿
16	InfoPortal 商务应用集成软件	2015SR109445	2015 年 6 月 18 日	50 年	受让取得	中航材利顿
17	ADM 数据地图工具软件	2015SR109447	2015 年 6 月 18 日	50 年	受让取得	中航材利顿
18	ADM 企业量化管理系统软件	2015SR109449	2015 年 6 月 18 日	50 年	受让取得	中航材利顿
19	昆明利顿航空器材共享平台	2016SR024877	2016 年 2 月 1 日	50 年	受让取得	中航材利顿
20	昆明利顿多余航材交易网软件	2016SR024876	2016 年 2 月 1 日	50 年	受让取得	中航材利顿
21	航线维修管理系统	2017SR486762	2017 年 9 月 4 日	50 年	原始取得	中航材利顿
22	利顿人通航空器材 AOG 求援平台系统	2018SR031269	2018 年 1 月 12 日	50 年	原始取得	中航材利顿
23	利顿航线维管移动端操作平台	2018SR090345	2018 年 2 月 5 日	50 年	原始取得	中航材利顿
24	利顿非例行工卡（NRC）管理系统	2018SR115042	2018 年 2 月 22 日	50 年	原始取得	中航材利顿
25	利顿缺陷控制（FC）管理系统	2018SR115031	2018 年 2 月 22 日	50 年	原始取得	中航材利顿
26	利顿技术支援（ETS）管理系统	2018SR140564	2018 年 3 月 2 日	50 年	原始取得	中航材利顿
27	利顿数据视觉大屏展示系统	2018SR527524	2018 年 7 月 6 日	50 年	原始取得	中航材利顿
28	利顿飞机动态构型系统	2018SR524486	2018 年 7 月 6 日	50 年	原始取得	中航材利顿
29	利顿人通航飞机机务维修及移动端工程管理系统	2018SR652661	2018 年 8 月 16 日	50 年	原始取得	中航材利顿
30	利顿飞机故障诊断与处置系统	2018SR653168	2018 年 8 月 16 日	50 年	原始取得	中航材利顿
31	利顿机轮共享电子商务平台	2019SR0911065	2019 年 9 月 2 日	50 年	原始取得	中航材利顿
32	利顿航材共享采购询价系统	2020SR1102560	2020 年 6 月 16 日	50 年	原始取得	中航材利顿
33	利顿结构化工卡管理应用系统	2020SR1102552	2020 年 6 月 1 日	50 年	原始取得	中航材利顿
34	利顿航材共享通航紧急救援平台	2020SR1188409	2020 年 6 月 9 日	50 年	原始取得	中航材利顿
35	利顿航材共享送修询价系统	2020SR1188418	2020 年 6 月 1 日	50 年	原始取得	中航材利顿

序号	软件产品	证书编号	发证日期	有效期	取得方式	申请人
36	利顿飞机维修电子结构化手册管理平台	2020SR1188402	2020 年 6 月 2 日	50 年	原始取得	中航材利顿
37	利顿航空训练模拟机设备维护系统	2021SR0418993	2021 年 3 月 19 日	50 年	原始取得	中航材利顿
38	利顿老龄飞机结构损伤管理系统	2021SR0953260	2021 年 6 月 26 日	50 年	原始取得	中航材利顿
39	综合效益分析系统	2023SR0353647	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
40	中小航司 MRO 系统增强研发软件	2023SR0353653	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
41	利顿中小航司 Acars 报文解析及性能分析产品研发软件	2023SR0353655	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
42	国产民机 C919 维护控制中心平台系统研发软件	2023SR0353659	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
43	RFID 技术的航材物联网建设软件	2023SR0353648	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
44	航空应急救援系统	2023SR0353403	2023 年 3 月 17 日	50 年	原始取得	中航材利顿
45	航材共享平台-AOG 深化解决系统	2023SR0422335	2023 年 3 月 30 日	50 年	原始取得	中航材利顿
46	MCC 系统增强研发软件	2023SR1228418	2023 年 10 月 13 日	50 年	原始取得	中航材利顿
47	基于 XML 的结构化工卡引擎系统	2023SR1302935	2023 年 10 月 25 日	50 年	原始取得	中航材利顿
48	航材运输透明化系统	2023SR1479626	2023 年 11 月 21 日	50 年	原始取得	北京利顿
49	飞机可靠性管理系统	2023SR1514900	2023 年 11 月 27 日	50 年	原始取得	北京利顿
50	工程外部文件评估管理系统	2023SR1515303	2023 年 11 月 27 日	50 年	原始取得	北京利顿
51	飞机部件维修管理系统	2023SR1642460	2023 年 12 月 14 日	50 年	原始取得	北京利顿
52	飞机机务维修结构管理系统	2024SR0223792	2024 年 2 月 2 日	50 年	原始取得	北京利顿
53	TDMS 电子文档管理系统	2024SR0243178	2024 年 2 月 6 日	50 年	原始取得	北京利顿
54	国产民机 C919 应急救援系统	2024SR0331651	2024 年 2 月 29 日	50 年	原始取得	北京利顿
55	C919 国产飞机技术支援（ETS）管理系统	2024SR0335347	2024 年 2 月 29 日	50 年	原始取得	北京利顿
56	C919 缺陷控制（FC）管理系统	2024SR0461141	2024 年 4 月 3 日	50 年	原始取得	北京利顿
57	民航飞机 C919-AOG 求援平台系统	2024SR0868870	2024 年 6 月 25 日	50 年	原始取得	北京利顿
58	民航综合效益分析计算引擎系统	2024SR0865497	2024 年 6 月 26 日	50 年	原始取得	北京利顿
59	国产飞机 C919-MRO 系统增强研发系统	2024SR0871032	2024 年 6 月 26 日	50 年	原始取得	北京利顿

序号	软件产品	证书编号	发证日期	有效期	取得方式	申请人
60	国产飞机 C919-ACARS 系统报文解析系统	2024SR0866979	2024 年 6 月 26 日	50 年	原始取得	北京利顿

4、 账面无形资产情况

☒ 适用 ☐ 不适用

序号	无形资产类别	原始金额（元）	账面价值（元）	使用情况	取得方式
1	软件	13,709,040.72	1,521,014.09	使用中	购买
2	客户关系	11,200,000.00	1,773,333.34	使用中	购买
合计		24,909,040.72	3,294,347.43	-	-

5、 其他事项披露

☐ 适用 ☒ 不适用

（三） 公司及其子公司取得的业务许可资格或资质

☒ 适用 ☐ 不适用

序号	资质名称	注册号	持有人	发证机关	发证日期	有效期
1	航材分销商证书	No. D12012	中航材利顿	中国民用航空维修协会	2024 年 12 月 31 日	至 2026 年 12 月 31 日
2	海关进出口货物收发货人备案	/	中航材利顿	滇中海关	2019 年 10 月 15 日	长期
3	高新技术企业证书	GR202453000694	中航材利顿	云南省科学技术厅、云南省财政厅、国家税务总局云南省税务局	2024 年 11 月 1 日	至 2027 年 11 月 1 日
4	高新技术企业证书	GR202411004655	北京利顿	北京市科学技术委员会、北京市财政局、国家税务总局北京市税务局	2024 年 12 月 2 日	至 2027 年 12 月 2 日
5	CMMI 认证	0300272-01	中航材利顿	CMMI Institute	2022 年 6 月 10 日	至 2025 年 6 月 10 日
6	质量管理体系认证	00123Q36643R4M/1100	中航材利顿	中国质量认证中心	2023 年 8 月 23 日	至 2026 年 8 月 26 日
是否具备经营业务所需的全部资质		是	-			
是否存在超越资质、经营范围的情况		否	-			

其他情况披露

☐ 适用 ☒ 不适用

（四） 特许经营权情况

☐ 适用 ☒ 不适用

(五) 主要固定资产

1、 固定资产总体情况

固定资产类别	账面原值（元）	累计折旧（元）	账面净值（元）	成新率
运输设备	3,728,539.82	3,542,112.83	186,426.99	5.00%
办公设备	2,463,188.09	1,914,648.17	548,539.92	22.27%
航空周转件	79,489,338.89	22,130,599.65	57,358,739.24	72.16%
合计	85,681,066.80	27,587,360.65	58,093,706.15	67.80%

2、 主要生产设备情况

☐适用 ☒不适用

3、 房屋建筑物情况

☐适用 ☒不适用

4、 租赁

☒适用 ☐不适用

承租方	出租方	地理位置	建筑面积 （平米）	租赁期限	租赁用途
中航材利顿	孙宇光	北京市顺义区空港融 慧园 10-B 座办公楼 1-2 层	743.40	2024 年 1 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日	经营、办公
中航材利顿	孙宇光	北京市顺义区空港融 慧园 10-B 座办公楼 3-5 层	865.20	2024 年 1 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日	经营、办公
中航材利顿	昆明利顿租赁	云南省昆明市关上宏 兴大厦 C 区 905 室	691.00	2023 年 8 月 1 日至 2025 年 7 月 31 日	经营、办公

5、 其他情况披露

☐适用 ☒不适用

(六) 公司员工及核心技术（业务）人员情况

1、 员工情况

(1) 按照年龄划分

年龄	人数	占比
50 岁以上	10	6.0%
41-50 岁	27	16.2%
31-40 岁	70	41.9%
21-30 岁	60	35.9%
21 岁以下	-	-
合计	167	100%

(2) 按照学历划分

学历	人数	占比
博士	-	-
硕士	18	10.8%
本科	132	79.0%
专科及以下	17	10.2%
合计	167	100%

(3) 按照工作岗位划分

工作岗位	人数	占比
研发人员	42	25.1%
销售人员	10	6.0%
管理及其他人员	115	68.9%
合计	167	100%

(4) 其他情况披露

☐适用 ☒不适用

2、核心技术（业务）人员情况

☒适用 ☐不适用

(1) 核心技术（业务）人员基本情况

序号	姓名	年龄	现任职务及任期	主要业务经历及职务	国家或地区	学历	职称或专业资质
1	司友春	49	中航材利顿副总经理 2021年1月至今	1998年7月至2001年3月期间任四川长虹电气股份有限公司职员，2001年4月至2008年4月为自由职业。司友春先生自2008年5月起在公司任职，现任公司副总经理。	中国	本科	无
2	江洋	39	中航材利顿数据与技术中心总监 2023年5月至今	2008年9月-2019年4月，担任中国国际货运航空有限公司北京运营基地国内业务副主任；江洋先生自2019年4月至今，担任中航材利顿数据与技术中心项目经理、副总监、总监	中国	本科	无
3	沈鹏飞	35	中航材利顿高级技术经理、监事 2017年3月至今、2023年3月至今	曾任北京爱尔的科技有限公司开发工程师，北京科码先锋科技有限公司开发工程师，陕西巨丰投资资讯有限公司开发工程师。沈鹏飞先生自2017年3月起在公司任职，自2023年3月起任公司职工监事。	中国	本科	无
4	马赛鹏	47	中航材利顿董事、	1998年7月至2003年4月	中国	硕士	无

			副总经理 2012 年 4 月至今	任中国航空结算中心软件开发工程师，2003 年 5 月至 2008 年 8 月任新加坡国家电脑局（NCS）北京办事处销售经理，2005 年 11 月至今任昆明博飞监事。马赛鹏先生自 2008 年 9 月起在公司任职，现任公司董事、副总经理。			
--	--	--	----------------------	--	--	--	--

与公司业务相关研究成果

√适用 □不适用

序号	姓名	与公司业务相关的研究成果
1	司友春	作为公司副总经理，航材业务专家，SAP MM、PM 领域专家，目前为分管中航材利顿科创工作及网络安全工作及 SAP 业务线的副总经理，多次牵头组织公司业务信息系统的搭建及升级改造工作，并还曾在研发项目中承担具体的业务需求分析、系统设计及开发工作，并作为发明人参与产出 I 类知识产权有《一种基于物联网的航材数据共享方法及系统》。
2	江洋	作为公司数据与技术中心总监，民航业务机务领域业务专家，拥有超过十年软件研发经验，系公司重要的核心研发人员，负责公司产品战略定位，多次牵头公司 IT 系统设计及交付工作，核心业务覆盖 JAVA 实施项目驱动、民航领域产品创新研发以及 AOG 共享平台精密管理，并作为发明人具体参与产出 I 类知识产权有《一种飞机实时监控系统及方法》。
3	沈鹏飞	作为公司技术与数据中心高级技术经理，拥有近十年开发经验、五年项目管理实践经验，主要参与或负责航材运输透明化系统内部研发项目、智慧航材系列产品的研发工作，并作为发明人具体参与产出 I 类知识产权有《一种飞机实时监控系统及方法》。
4	马赛鹏	作为公司副总经理，多年来全面参与公司“E-航材平台”建设及系列 IT 系统开发工作，有深厚的 IT 技术功底及丰富的 ERP 系统建设经验，熟悉各航司系统建设及接口情况。

（2）核心技术（业务）人员变动情况

□适用 √不适用

（3）核心技术（业务）人员持股情况

√适用 □不适用

姓名	职务	持股数量（股）	直接持股比例	间接持股比例
马赛鹏	董事、副总经理	2,629,204	0%	2.3662%
司友春	副总经理	80,144	0%	0.0721%
江洋	数据与技术中心总监（正职）、北京子公司总经理	400,709	0%	0.3606%
合计		3,110,057	0%	2.7989%

（4）其他情况披露

☐适用 ☒不适用

(七) 劳务分包、劳务外包、劳务派遣情况等劳务用工情况

事项	是或否	是否合法合规/不适用
是否存在劳务分包	否	不适用
是否存在劳务外包	是	是
是否存在劳务派遣	是	是

其他情况披露

☒适用 ☐不适用

公司劳务外包详见本公开转让说明书“第二节 公司业务”之“二、内部组织结构及业务流程”之“(二) 主要业务流程”之“2、外协或外包情况”

报告期内，公司主要使用劳动合同用工，劳务派遣作为公司劳动员工的补充方式，与公司合作的劳务派遣单位具备劳务派遣业务资质，报告期内公司存在劳务派遣用工占比超过 10%的情形。截至 2022 年 11 月，公司已停止采用劳务派遣用工形式。

(八) 其他体现所属行业或业态特征的资源要素

☐适用 ☒不适用

四、 公司主营业务相关的情况

(一) 收入构成情况

1、 按业务类型或产品种类划分

单位：万元

产品或业务	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航材业务	9,430.05	79.73%	17,875.93	73.79%	5,686.67	40.56%
其中：AOG	6,913.45	58.45%	8,249.41	34.05%	5,253.33	37.47%
EXPT	2,516.61	21.28%	9,626.52	39.74%	433.34	3.09%
IT 业务	2,398.09	20.27%	6,350.19	26.21%	8,334.23	59.44%
主营业务收入	11,828.15	99.37%	24,226.13	99.31%	14,020.90	99.76%
其他业务收入	74.58	0.63%	167.19	0.69%	33.69	0.24%
合计	11,902.72	100.00%	24,393.32	100.00%	14,054.59	100.00%

2、 其他情况

☐适用 ☒不适用

(二) 产品或服务的主要消费群体

公司的产品及服务主要面向以航空公司为主的民航业客户。

1、报告期内前五名客户情况

2024 年 1 月—7 月前五名销售客户情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	客户名称	是否关联方	销售内容	金额	占营业收入比例
1	中国国航	是	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	2,431.20	20.43%
2	东航集团	是	AOG、IT 解决方案及服务	2,011.18	16.90%
3	幸福航空有限责任公司	否	AOG、EXPT	918.49	7.72%
4	海航集团	否	AOG、IT 解决方案及服务	675.87	5.68%
5	南航集团	是	AOG、IT 解决方案及服务	571.34	4.80%
合计		-	-	6,608.08	55.52%

注：上表交易金额为同控合并口径。“是否关联方”一栏为“是”的，仅代表该客户的集团主体为公司关联方。具体交易对象名称详见下文“公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东在主要客户中占有权益情况”，具体交易对象是否为关联方，详见本文“第四节 公司财务”之“九、关联方、关联关系及关联交易”之“（一）关联方信息”。2023 年度和 2022 年度情况同此处注释。

2023 年度前五名销售客户情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	客户名称	是否关联方	销售内容	金额	占营业收入比例
1	中航材集团	是	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	9,031.18	37.02%
2	中国国航	是	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	3,425.96	14.04%
3	东航集团	是	AOG、IT 解决方案及服务	3,037.33	12.45%
4	海航集团	否	AOG、IT 解决方案及服务	1,663.67	6.82%
5	南航集团	是	AOG、IT 解决方案及服务	853.35	3.50%
合计		-	-	18,011.49	73.84%

2022 年度前五名销售客户情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	客户名称	是否关联方	销售内容	金额	占营业收入比例

1	中国国航	是	AOG、IT 解决方案及服务	2,418.96	17.21%
2	中国商用飞机有限责任公司	否	AOG、IT 解决方案及服务	2,203.85	15.68%
3	中国邮政航空有限责任公司	否	AOG、IT 解决方案及服务	1,997.05	14.21%
4	东航集团	是	AOG、IT 解决方案及服务	1,487.42	10.58%
5	海航集团	否	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	931.69	6.63%
合计		-	-	9,038.97	64.31%

公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东在主要客户中占有权益情况：

√适用 □不适用

序号	姓名	与公司关系	占有权益客户	权益内容
1	中航材集团	主要关联方、持有公司 5%以上股份的股东	中航材集团	中航材集团是公司关联方，也是公司 2023 年度前五大客户（同控合并后）之一，具体交易客户包括中航材集团及其子公司中航材有限、中国航空器材西南有限公司、中国航空器材集团西北有限责任公司、中航材（北京）融资租赁有限责任公司、北京凯兰航空技术有限公司、中航材导航技术（北京）有限公司
2	中国国航	主要关联方	中国国航	中国国航是公司关联方，也是公司 2022、2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大客户（同控合并后）之一，具体交易客户包括北京飞机维修工程有限公司、北京航空有限责任公司、成都富凯飞机工程服务有限公司、大连航空有限责任公司、昆明航空有限公司、山东航空股份有限公司、山东太古飞机工程有限公司、山东翔宇航空技术服务有限责任公司、深圳航空有限责任公司、中国国际航空股份有限公司、中国国际货运航空股份有限公司（以上具体客户均为中国国航的子公司）
3	东航集团	主要关联方	东航集团	东航集团是公司关联方，也是公司 2022、2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大客户（同控合并后）之一，具体交易客户包括东方航空技术有限公司、一二三航空有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国东方航空江苏有限公司（以上具体客户均为东航集团的子公司）
4	南航集团	主要关联方	南航集团	南航集团是公司关联方，也是公司 2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大客户（同控合并后）之一，具体交易客户包括河北航空有限公司、江西航空有限公司、厦门航空有限公司、中国南方航空股份有限公司（以

				上具体客户均为南航集团的子公司)
5	上海飞机客户服务有限公司	主要关联方	上海飞机客户服务有限公司	中国商用飞机有限责任公司系公司 2022 年度前五大客户（同控合并后）之一，具体交易客户包括成都航空有限公司、上海飞机客户服务有限公司（以上具体客户均为中国商用飞机有限责任公司的子公司）。其中，上海飞机客户服务有限公司是申请挂牌公司的关联方

2、客户集中度较高

√适用 □不适用

公司客户集中度相对较高，报告期内，公司前五大客户销售金额占当期销售收入的比例分别为 64.31%、73.84%及 55.52%。公司主营业务为航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务，面向的客户主要系以航空公司为主的民航业客户。国内民航运输市场集中度较高，根据《2023 年民航行业发展统计公报》，从运输总周转量指标来看，2023 年前三大航空集团合计占我国民航运输市场超 65%的市场份额。因此公司收入主要来自国内规模较大的航空公司、客户集中度较高具有合理性。
--

3、其他情况

□适用 √不适用

（三） 供应商情况

1、报告期内前五名供应商情况

报告期内公司主要向供应商采购的是航材、二手飞机、IT 业务所需的设备及服务等，以下为报告期内前五名供应商的具体采购情况，其采购金额为真实反映对公司业务的影响，系以总额法口径统计及列示。

2024 年 1 月—7 月前五名供应商情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	供应商名称	是否关联方	采购内容	金额	占采购总额的比例
1	南航集团	是	航材、二手飞机	21,791.21	54.17%
2	海航集团	否	航材	5,331.37	13.25%
3	中国国航	是	航材	3,324.38	8.26%
4	东航集团	是	航材	2,927.77	7.28%
5	四川航空集团有限责任公司	否	航材	930.14	2.31%

合计	-	-	34,304.88	85.28%
----	---	---	-----------	--------

注：上表交易金额为同控合并口径。“是否关联方”一栏为“是”的，仅代表该供应商的集团主体为公司关联方。具体交易对象名称详见下文“公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东在主要供应商中占有权益情况”，具体交易对象是否为关联方，详见本文“第四节 公司财务”之“九、关联方、关联关系及关联交易”之“（一）关联方信息”。2023 年度和 2022 年度情况同此处注释。

2023 年度前五名供应商情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	供应商名称	是否关联方	采购内容	金额	占采购总额的比例
1	德邻（广州）航空科技有限责任公司	否	二手飞机	10,268.06	30.21%
2	中国国航	是	航材	4,730.79	13.92%
3	海航集团	否	航材	3,828.69	11.26%
4	南航集团	是	航材	3,716.51	10.93%
5	东航集团	是	航材	2,911.75	8.57%
合计		-	-	25,455.80	74.89%

2022 年度前五名供应商情况

单位：万元

业务类别		航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务			
序号	供应商名称	是否关联方	采购内容	金额	占采购总额的比例
1	中国国航	是	航材	4,214.99	23.42%
2	海航集团	否	航材	2,356.68	13.10%
3	南航集团	是	航材	2,345.99	13.04%
4	深圳市空管通信技术有限公司	否	IT 业务所需设备	2,109.87	11.72%
5	东航集团	是	航材	1,826.72	10.15%
合计		-	-	12,854.25	71.43%

公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东在主要供应商中占有权益情况：

√适用 □不适用

序号	姓名	与公司关系	占有权益供应商	权益内容
1	中国国航	主要关联方	中国国航	中国国航是公司关联方，也是公司 2022、2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大供应商（同控合并后）之一，具体交易供应商包括北京飞机维修工程有限公司、北京航空有限责任公司、成都富凯飞机工程服务有限公司、大连航空有限责任公司、昆明航空有限公司、山东航空股份有限公司、山东太古飞机工程有限公司、山东翔宇航空技术服务有限责任公司、深圳航空有限

				责任公司、中国国际航空股份有限公司、中国国际货运航空股份有限公司（以上具体供应商均为中国国航的子公司）
2	东航集团	主要关联方	东航集团	东航集团是公司关联方，也是公司 2022、2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大供应商（同控合并后）之一，具体交易供应商包括东方航空技术有限公司、一二三航空有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国东方航空江苏有限公司（以上具体供应商均为东航集团的子公司）
3	南航集团	主要关联方	南航集团	南航集团是公司关联方，也是公司 2022 年度、2023 年度及 2024 年 1-7 月前五大供应商（同控合并后）之一，具体交易供应商包括河北航空有限公司、江西航空有限公司、厦门航空有限公司、中国南方航空股份有限公司（以上具体供应商均为南航集团的子公司）

2、 供应商集中度较高

√适用 □不适用

公司供应商集中度相对较高，报告期内，公司前五大供应商采购金额占当期采购总额的比例分别为 71.43%、74.89%及 85.28%。航材存在天然互援保障的属性，因此航司作为 AOG 业务的求援响应方，构成了公司最主要的供应商。公司的供应商集中度较高，主要是民航运输业集中度影响所致。
--

3、 其他情况披露

□适用 √不适用

（四） 主要供应商与主要客户重合的情况

√适用 □不适用

报告期内，公司存在主要客户与主要供应商重合的情形，报告期内各期前五大客户和当期前五大供应商重合的具体情况如下，其中采购金额为真实反映对公司业务的影响，系以总额法口径统计及列示：				
2024 年 1-7 月				
单位名称	销售金额（万元）	主要销售内容	采购金额（万元）	主要采购内容
中国国航	2,431.20	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	3,324.38	航材
东航集团	2,011.18	AOG、IT 解决方案及服务	2,927.77	航材
海航集团	675.87	AOG、IT 解决方案及服务	5,331.37	航材
南航集团	571.34	AOG、IT 解决方案及服务	21,791.21	航材
2023 年				

单位名称	销售金额（万元）	主要销售内容	采购金额（万元）	主要采购内容
中国国航	3,425.96	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	4,730.79	航材
东航集团	3,037.33	AOG、IT 解决方案及服务	2,911.75	航材
海航集团	1,663.67	AOG、IT 解决方案及服务	3,828.69	航材
南航集团	853.35	AOG、IT 解决方案及服务	3,716.51	航材

2022 年				
单位名称	销售金额（万元）	主要销售内容	采购金额（万元）	主要采购内容
中国国航	2,418.96	AOG、IT 解决方案及服务	4,214.99	航材
东航集团	1,487.42	AOG、IT 解决方案及服务	1,826.72	航材
海航集团	931.69	AOG、EXPT、IT 解决方案及服务	2,356.68	航材

报告期内，公司存在主要供应商与主要客户重合的情形主要与公司经营模式及所处行业特点有关。

因机场分布广泛，同时机型及航材均存在多样性，航司无法对所有航材在旗下飞机所处的所有机场进行备件，一旦产生应急需求，可能面临自身库存短缺的问题，就需要对外发起紧急求援，除了面向原厂商采购外，各家航司的备件库存可在一定程度形成互补，因此航材存在天然互援保障的属性，航司成为公司 AOG 业务最主要的供方和需方。而在业内众多航司中，大型航司集团由于机队规模庞大、航线分布广，成为 AOG 求援的主要客户；又因其业务体量处于业界头部，因此航材库存也相对丰富，有能力成为与公司 AOG 业务合作相对最为紧密的供件方。

上述经营模式及行业特点，形成了公司主要客户、供应商较高重合度且均为大型航司集团的情况。公司向重合客户、供应商的采购及销售真实、独立，不存在虚增收入的情形。

（五）收付款方式

1、现金或个人卡收款

☐适用 ☒不适用

2、现金付款或个人卡付款

☐适用 ☒不适用

五、经营合规情况

（一）环保情况

事项	是或否或不适用
是否属于重污染行业	否
是否取得环评批复与验收	不适用

是否取得排污许可	不适用
日常环保是否合法合规	是
是否存在环保违规事项	否

具体情况披露：

1、公司所处行业不属于重污染行业

根据《企业环境信用评价办法（试行）》（环发〔2013〕150号）的规定，重污染行业包括火电、钢铁、水泥、电解铝、煤炭、冶金、化工、石化、建材、造纸、酿造、制药、发酵、纺织、制革和采矿业 16 类行业，以及国家确定的其他污染严重的行业。公司的主营业务为面向以航空公司为主的民航业客户，提供航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务，所处行业不属于重污染行业。

2、公司日常经营不涉及需要取得环评批复的情形

经对照《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》，公司日常经营不涉及依法需编制建设项目环境影响报告书、环境影响报告表或者填报环境影响登记表的情形。

3、环保合法合规事项

报告期内，公司及子公司日常经营活动均符合国家和地方有关环境保护的要求，未发生过环保事故，未发生违反环境保护法律法规的情况，未受到相关环境保护主管部门的行政处罚。

根据昆明市生态环境局于 2024 年 11 月 1 日出具的《情况说明》，“中航材利顿航空科技股份有限公司近三年来在本辖区内无重大污染事故发生，无违法和受我局环境行政处罚的情况”。

根据北京市公共信用信息中心于 2024 年 3 月 6 日、2024 年 9 月 2 日出具的《市场主体专用信用报告》，公司子公司北京利顿报告期内在生态环境领域不存在违法违规信息。

（二） 安全生产情况

事项	是或否或不适用
是否需要取得安全生产许可	不适用
是否存在安全生产违规事项	否

具体情况披露：

公司主营业务不属于《安全生产许可证条例》限定的业务范围，生产经营不涉及相关部门安全生产许可的审批，无需取得相关部门颁发的安全生产许可证。报告期内，公司不存在因安全生产违规事项被行政处罚的情况。

（三） 质量管理情况

事项	是或否或不适用
是否通过质量体系认证	是
是否存在质量管理违规事项	否

具体情况披露：

公司通过的质量体系认证情况参见本公开转让说明书之“第二节 公司业务”之“三/（三）公司及其子公司取得的业务许可资格或资质”。报告期内，公司不存在因质量管理违规事项被行政处罚的情况。

（四） 其他经营合规情况

☐适用 ☒不适用

六、 商业模式

公司航材业务可按保障紧急程度进一步划分为 AOG 业务和 EXPT 业务：①AOG 业务，即服务于航材应急求援场景，通过利用自有航材资源或协调各家航空公司、航材供应商资源等方式提供航材应急保障，在收到航空公司应急求援需求时，公司利用应急保障平台快速搜寻到对应资源并进行匹配，若自有件能够满足需求则直接向需求方出售或出租，若需要外部件进行需求保障，则向外部供方租入或购入，再出租或出售给航材需求方，上述交易流程通常在 24 小时内完成。对于自有件，公司的盈利空间主要来自购入成本或折旧金额与向需方出售或出租的价格差。对于外部件，公司的盈利空间主要来自公司向供方购入或租入航材、向需方出售或出租航材之间的差价；②EXPT 业务，即服务于 AOG 保障以外的非日常非计划性航材调配场景，即系公司将二手飞机拆解获得的航材及自有库存航材中在应急保障场景中应用频率较低的部分，面向 EXPT 保障领域提供保障，盈利空间即为相关器材的销售所得与购入/拆解获取相关器材的成本费用之间的差额。

公司 IT 业务主要系向国内民航客户提供基于 SAP 平台结合自研的 JAVA 架构平台的机务 IT 系统开发和实施服务，此外也针对客户的已有机务 IT 系统提供升级优化服务、系统常规运维服务。公司将依据不同的系统方案、市场信息收集，基于硬件成本（如有）+项目组人数*项目执行天数*每人每天费用等成本估值确定销售价格，并通过客户招标采购平台参与项目投标。中标后开展项目实施并完成交付，实现收入；项目结束后公司通常继续承担相关系统运维，收取运维服务费。公司 IT 业务的盈利空间主要来自相关 IT 项目所形成的收入与成本之间的差额。

公司具体的研发模式、采购及生产模式、销售模式情况如下：

（一）研发模式

公司的研发组织模式为矩阵式管理，根据涉及的业务场景灵活抽调业务团队人力资源及数据与技术中心团队专业 IT 技术人员组成专项研发小组进行系统设计及开发。公司研发所涉及的业务场景，主要包括机务 IT 系统新功能、模块等的研发，以及航材互援平台功能、接口等的研发。公司研发团队平均年龄约为 30 岁，本科及以上学历的研发人员占比超过 90%，技术能力主要分布在信息技术方向。

公司研发主要分为立项阶段、需求阶段、设计阶段、开发阶段、测试阶段和验收阶段。根据公司总体战略发展规划的落地要求，业务部门结合部门业务发展及管理增强需要，通过各类讨论会、工作会等会议落实研发方向，每年提交研发项目的立项申请，经总经理办公会审议通过后推进立项，并开展研发活动，经过需求定义、原型或概要设计后正式进入开发，后续经过开发自测、业务测试、集成测试等具体测试流程后形成研发成果，通过验收评审后，研发项目正式完成并结项。公司在日常业务中也会持续对研发成果进行验证，并汇集业务中产生的迭代优化需求，形成新的研发项目方向。

（二）采购模式

1、航材业务

对外采购的内容包括在应急保障交易中购入或租入的航材（主要为各类机型周转件、消耗件、标准件等，器材种类包括新件、二手件、拆机件、库存富余器材）以及二手飞机。采购模式主要有两种，分别是预期采购和即时采购。

预期采购是公司建立自有航材储备的采购方式，公司会根据数据挖掘结果，预测市场供应缺口，有针对性确定需采购器材的种类、件号和数量，之后向供应商（主要为航材原制造厂家、OEM 厂商以及航材分销商等）进行采购，或通过采购二手飞机并委托外部拆机公司进行拆解以获取航材，采购周期从 1 个月到 1.5 年不等。在具体流程上，公司采购部门依据数据挖掘结果，通盘考虑产品属性、工程标准、器材生命周期等因素，综合确定采购计划，随后将采购计划报公司批准后进入采购流程，采购人员将向公司质量部门批准的符合中国民航维修协会标准的供应商进行询价，待经过对证书、改装文件、工程通告、修理证书、器材履历、器材使用小时和循环等相关信息审核和器材比价后，公司将确定最终供应商并签署采购合同，后续再完成对采购器材的交割入库和结算。公司与主要供应商均已建立了长期稳定合作关系，内部已建立供应商评估和管理制度，以确保获得质量可靠的航空器材。

即时采购是公司在紧急求援场景下向外部方紧急协调航材的采购方式，公司会与航空公司签署应急航材保障框架协议，在协议中明确交易规则、价格确认框架及各方责任，具体合同/订单参照协议规则执行。在公司收到潜在客户提出的应急保障求援需求而自有航材储备不足以提供保障时，公司会即时向有对应航材资源的航空公司、航材分销商发起航材采购或租赁需求，这一采购模式的发生频率相对较高，周期较短，从需求到确定交易的时间一般为十几分钟到 1 天之间。在具体流程上，

公司在收到客户求援需求后，业务人员将先行通过公司应急保障航材互援平台查询公司备件情况，如自有备件不足以支持求援需求，将利用应急保障航材互援平台查询并联系询问该航材的供应商的即时库存情况，并完成器材相关资料审核，反馈需方，如需方确认器材符合要求，则公司将与相关供应商形成采购订单，后续完成航材交接及运输。

2、IT 业务

IT 业务的采购内容主要为开发及实施 IT 系统方案所必需的软硬件及技术服务，特别地，公司面向机场客户提供的服务包括了系统集成，实际业务开展中，公司主要负责软件开发、系统集成及项目整体管理等核心工作，对于其中涉及硬件设备（如显示屏、广播器等）的采购及设备安装调试等辅助性、基础性工作会进行分包。公司主要根据在手项目制定采购计划。为保障采购产品的质量，公司实行合格供应商名单管理制度，由市场销售中心根据候选供应商信息编制《合格供方名录》，经审批后作为选择供应商和采购的依据。通过建立合格供应商档案、每年对合格供应商供货质量等情况进行评价，确保采购产品符合项目技术要求。

（三）销售模式

1、航材业务

（1）AOG 业务：公司通过竞争性谈判等方式与客户签订应急保障框架协议，成为航空公司应急保障供应商，目前行业内主要的航司客户均已与公司建立合作关系。建立合作关系后，当客户发生求援需要时，可以通过电话、邮件、微信、QQ 等线下方式联系公司，也可以直接通过平台发起求援，公司通过应急保障平台系统完成航材资源匹配，将自有航材或第三方航材销售或出租给客户以满足客户需求，基于 AOG 需求的紧迫性，通常而言公司会形成销售订单，先为客户提供保障，并依据协议与客户在系统暂估价格，后续结合求援单、价格依据、运输凭证、签收单等与客户完成订单价格、租赁周期、异常处理结果等要素确认以及结算收款。

交易价格方面，公司向上下游支付及收取的价拨或租赁费用，系基于对应航材的基准价乘以费率的方式制定，其中基准价主要参考范围包括原厂商目录价格、原厂商询报价、历史价格、市场价、供给方财务系统器材原值，费率则是结合公司面向对应航空公司的议价能力确定。

公司产品采取多种方式交付，大多数客户选择委托公司运输，运输方式包括陆运、空运、行李、机组携带等方式；少数客户选择自提。

（2）EXPT 业务

对二手飞机拆解获得的航材及自有库存航材中不适宜应急求援业务使用的部分，公司会进行优化调配，对外销售，潜在客户主要包括航空公司、航材制造商、MRO 企业等。相关部件在国内市场紧俏程度较低，而在国外市场拥有更加旺盛的市场需求，因此公司主要面向国外市场销售，报告期内存在少量面向国内市场销售的情形。实际业务开展过程主要包括，潜在客户主动向公司沟通采

购需求，或公司主动接触潜在客户询问需求，随后双方对具体器材件号、数量、价格、交货周期、交货方式等要素进行谈判与确认。公司在海外销售中未采用销售代理，自行承担报关义务，物流通常为客户自提或公司按照客户要求发运到指定地点。

2、IT 业务

IT 业务销售主要通过独家、竞争性谈判及公开招标等方式开展。依据不同的系统方案、市场信息收集、成本估值确定销售报价。中标或确定合作后，由公司 IT 市场销售中心主导完成合同签署工作，通过项目管理部将合同转发至技术团队进行实施。在项目实施完成后，按合同约定和客户需求将系统部署至客户指定地点，经过客户验收后，根据合同条款与客户进行结算，公司通常会承担后续一定时间范围内的运维服务。IT 销售部门目前采用“客户型组织模式”，即按照不同客户的特点有针对性地组建销售队伍进行服务。

七、 创新特征

（一） 创新特征概况

√适用 □不适用

公司自成立以来始终坚持模式创新、技术创新，创新特征具体表现如下：

1、模式创新

公司作为航材应急保障领域通行商业标准的主要发起人和制定者，创建了行业现行的应急保障互援模式，构建起统一的应急保障交易定价、航材流转、责任承担模式，通过与行业主要参与方签订航材互援框架协议，对交易流程、定价方式进行标准化约定，并逐渐形成行业通行规范，将原本航司之间互援的多边交易转换成单边交易，在航材信息数据聚合、平衡交易价格、安排器材交付物流、规范交易流程、降低航材供需双方交易风险等方面发挥重要作用，并推动行业航材互援交易流程统一化、标准化。同时，公司基于信息技术，结合行业实际交易场景，实现技术创新，促进行业传统交易模式向线上化、数字化升级。公司自主开发的航材互援平台可助力航司航材数据联通，助力提升求援响应效率，且可使航材求援响应全过程数字化、可监控，在减少人工干预的同时整体提升器材交付效率；同时，利用平台数据库资源及算法优势，公司可大幅提高航材供需匹配效率及器材文件审核、物流安排、结算、器材归还的业务处理效率。

公司也是业内最早将二手飞机拆解与航材业务有机结合的企业，这提升了公司的保障范围和客户服务能力，通过二手飞机拆解获取更广泛的航材资源，在更大范围促进了全行业的航材资源平衡和优化，推动行业航材资源效益持续优化。

公司为航空公司开发的民航业机务 IT 系统，推动民航机务运营信息化升级，逐步实现更广泛的运维信息数字化、建立更全面的运维数据库，助力传统基于大量纸质记录的运维体系向电子化和数

数字化转型。同时利用信息技术和智能算法，帮助航司实现运维需求预测和智能化统筹安排，推动民航机务运维管理的新模式的建立。

2、技术创新

公司深耕民航机务领域多年，始终坚持自主研发、持续创新，在航材应急保障、民航机务 IT 等细分领域具备深厚的专有技术积累，掌握多项核心技术，持续推动信息技术在飞机及航材管理、航材交易领域的应用，助力行业升级发展。截至本公开转让说明书签署日，公司已取得发明专利 5 项、软件著作权 60 项。公司的技术创新持续获得行业及客户认可，公司是国家高新技术企业，已取得质量管理体系认证、CMMI 认证，荣获了云南省省级专精特新“小巨人”等荣誉，公司的服务覆盖了中国大陆全部民航公司，赢得了包括中国四大航空集团、中国民用航空局、中国商飞等在内的众多客户信任。

公司推动行业传统交易模式的线上化、数字化升级，自主开发航材互援平台，可助力航司航材数据联通，并进一步运用信息技术提升求援响应效率；实现航材求援响应全过程数字化、可监控，提升交付效率和信息交互效率。该业务每年为航空公司提供上万次航材应急支援，推动行业数字化转型及降本增效，并整体提高了航班正点率，为航司“放心飞”保驾护航。

公司通过技术创新满足了客户智能化、自动化、信息化、定制化的 IT 系统建设和管理需求，公司向国内民航企业客户提供基于 SAP 的开发服务、基于 JAVA 的自研机务系统服务，公司是业内率先利用 SAP 平台已有功能并基于中国民航机务管理需求进行二次开发的 IT 系统服务提供商，通过技术创新填补了 SAP 平台原有功能的缺失，创新提供了审批 workflows、飞机维修计划管理、航材备件保障和需求预测算法、部件允装构型管理、部件禁采禁装管理等功能。公司通过技术创新，在行业内率先建立了定制化 ERP 业务系统的开发和交付能力。公司所提供的产品和服务已经覆盖机务维修信息化业务链的源头、过程及后端应用环节，可满足民航客户在工程管理、生产管理、航材管理、质量管理、培训管理、主数据管理等主要业务模块的信息化管理需求，可实现远程故障诊断、航线维修、大修、部附件维修、发动机管理、预防性维修、业财一体化管理等解决方案落地，帮助客户建立机务数据收集与分析、内部资源配置与优化的配套能力，为飞行安全性、维修计划合理性、航材采购决策科学性及机务管理有效性等提供数据及算法支撑，打造成本效益更优的维修方案。公司开发和实施的系统已成为民航客户企业的核心生产系统，管理着价值上万亿的航空器材。公司亦积极实现基于技术创新的 IT 业务延展，保障范围从持续适航延伸至初始适航，助力客户打造飞机全生命周期的资产管理信息化平台，为民航维修新业态的建立奠定基础，并为国产大飞机的数字化运行及保障提供有力支持。

公司拥有一支经验丰富、具有创新意识、具备创造力的研发团队，在民航领域积淀了丰富的研发经验。公司自成立以来一直坚持自主创新的发展道路，持续聚焦飞机及航材管理、航材交易领域的技术研发，经过十余年的积累和沉淀，形成了以马赛鹏先生、司友春先生、江洋先生、沈鹏飞先

生为核心的强大研发团队，截至 2024 年 7 月 31 日，公司研发人员数量为 42 人，占公司员工总数达 25%，其中核心研发人员大部分拥有十年以上的从业经验，在民航机务领域内拥有丰富的研发经验。公司凭借优秀的技术研发团队、强大的技术创新能力，积极承担国务院强力推动、国资委直接领导和民航局大力支持下的重大专项工作部署“航材共享平台建设”项目中核心任务“E-航材平台”建设的使命，同时，持续致力于强化业务能力，满足中国民航客户日益增长、变化的需求，引领并推动民航业信息系统建设和数字化转型。

（二） 知识产权取得情况

1、 专利

√适用 □不适用

序号	项目	数量（项）
1	公司已取得的专利	6
2	其中：发明专利	5
3	实用新型专利	1
4	外观设计专利	0
5	公司正在申请的专利	3

2、 著作权

√适用 □不适用

序号	项目	数量（项）
1	公司已取得的著作权	60

3、 商标权

√适用 □不适用

序号	项目	数量（项）
1	公司已取得的商标权	15

（三） 报告期内研发情况

1、 基本情况

√适用 □不适用

报告期内公司自主开展了多个研发项目，公司注重研发方面投入，2022 年度、2023 年度和 2024 年 1-7 月研发投入分别为 1,354.74 万元、1,605.36 万元和 990.84 万元。

2、 报告期内研发投入情况

√适用 □不适用

单位：元

研发项目	研发模式	2024年1月—7月	2023年度	2022年度
数字化研发及提升项目	自主研发	1,281,109.94	3,277,458.09	3,374,340.44
航材共享平台项目	自主研发	217,563.85	2,331,800.89	2,872,105.36
SAP 标准业务方案产出项目	自主研发	-	21,038.20	2,172,101.98
SAP 全面预算产品研发项目	自主研发	-	2,146,790.48	-
国产民机 C919 维护控制中心平台系统研发	自主研发	-	14,355.84	3,456,772.82
结构化工卡电签解决方案研发项目	自主研发	1,968,470.96	-	-
S4HANA 系统迁移工具研发项目	自主研发	1,929,926.76	-	-
税务管理功能研发项目	自主研发	-	1,773,595.76	-
资产按产量折旧研发项目	自主研发	-	1,392,142.19	-
财务管理平台研发项目	自主研发	670,569.21	695,321.37	-
航材管理业财一体化产品优化研发项目	自主研发	3,879.76	1,297,197.74	-
飞机可靠性管理系统内部研发项目	自主研发	398,802.29	652,376.55	-
航材管理系统内部研发项目	自主研发	975,552.09	-	-
航材运输透明化系统内部研发项目	自主研发	713,216.27	249,473.16	-
人力行政管理平台研发项目	自主研发	13,950.56	709,343.51	-
航司部件维修管理系统研发	自主研发	-	-	708,426.57
民航智能附件监控研发项目	自主研发	627,504.42	77,219.87	-
飞机部件维修管理系统内部研发项目	自主研发	332,949.94	216,605.79	-
项目管理平台研发项目	自主研发	-	536,187.54	-
国产民机航材数据共享接口平台	自主研发	-	432,724.50	-
机务工程及生产管理系统内部研发项目	自主研发	355,600.37	-	-
工程外部文件评估管理系统内部研发项目	自主研发	169,895.98	164,959.55	-
飞机维修工时派工系统研发	自主研发	-	-	326,815.76
RFID 技术航材物联网研发项目	自主研发	-	1,483.20	342,772.09
飞机健康监控管理智慧数据平台内部研发项目	自主研发	249,440.72	-	-
航司结构化修理系统研发	自主研发	-	-	116,095.40
其他项目	自主研发	-	63,498.30	177,970.77
合计	-	9,908,433.12	16,053,572.53	13,547,401.19
其中：资本化金额	-	-	-	-
当期研发投入占营业收入的比重	-	8.32%	6.58%	9.64%

3、合作研发及外包研发情况

√适用 □不适用

公司存在少量通过外部咨询顾问提供 IT 服务满足少量项目阶段性研发需求的情况，报告期各期相关的咨询费分别为 124.05 万元、12.64 万元、67.34 万元，主要满足人员不足以及新领域开发的需求。

报告期各期，外部服务商提供服务情况如下表：

单位：万元

年度	2024年1-7月	2023 年	2022 年	服务内容
北京博联信科信息服务有限公司		12.64	124.05	按照项目需求提供 IT 服务
上海领峪信息科技有限公司	67.34			人脸识别相关技术设计及开发服务

（四） 与创新特征相关的认定情况

√适用 □不适用

“专精特新”认定	☐ 国家级 ☒ 省（市）级
“单项冠军”认定	☐ 国家级 ☐ 省（市）级
“高新技术企业”认定	☒ 是
“科技型中小企业”认定	☐ 是
“技术先进型服务企业”认定	☐ 是
其他与创新特征相关的认定情况	-
详细情况	2024 年 11 月 1 日获得云南省科学技术厅、云南省财政厅、国家税务总局云南省税务局发放的“高新技术企业证书”，有效期三年；2022 年 2 月 1 日公司成为云南省工业和信息化厅认定的云南省省级专精特新“小巨人”企业，有效期至 2025 年 1 月 31 日

八、 所处（细分）行业基本情况及公司竞争状况

（一） 公司所处（细分）行业的基本情况

1、 所处（细分）行业及其确定依据

申请挂牌公司主要面向以航空公司为主的民航业客户，提供航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务。根据国家统计局颁布的《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），申请挂牌公司所处行业为“航空运输业（G56）”。公司所从事的民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务业务也涉及“软件和信息技术服务业”行业。

2、 所处（细分）行业主管单位和监管体制

序号	（细分）行业主管单位	监管内容
1	国家发展和改革委员会	拟订并组织实施国民经济和社会发展战略、中长期规划和年度计划；提出加快建设现代化经济体系、推动高质量发展的总体目标、重大任务以及相关政策；统筹提出国民经济和社会发展的主要目标，监测预测预警宏观经济和社会发展趋势，提出宏观调控政策建议等
2	工业和信息化部	提出新型工业化发展战略和政策，协调解决新型工业化进程中的重大问题；制定并组织实施工业、通信业的行业规划、计划和产业政策；监测分析工业、通信业运行态势，统计并发布相关信息；拟订高技术产业中涉及生物医药、新材料、航空航天、信息产业等的规划、政策和标准并组织实施等

3	中国民航局	提出民航行业发展战略和中长期规划、与综合运输体系相关的专项规划建议；承担民航飞行安全和地面安全监管责任；负责民航空中交通管理工作；组织民航重大科技项目开发与应用，推进信息化建设等
4	中国航空运输协会	宣传、贯彻关于民航业的方针政策和法律法规；研究行业发展和改革的重大问题，改善企业经营环境，促进高质量发展；开展团体标准工作，组织协调相关团体标准的制定、推广，参与相关行业标准的制定、修订工作等
5	中国民用航空维修协会	组织宣传贯彻行业有关的法律、法规、规章和方针政策；开展团体标准工作，组织协调相关团体标准的制定、推广，参与相关行业标准的制定、修订工作；跟踪和推广新技术、新工艺，提供技术支持和咨询服务，提高行业整体竞争力等

3、主要法律法规政策及对公司经营发展的具体影响

(1) 主要法律法规和政策

序号	文件名	文号	颁布单位	颁布时间	主要涉及内容
1	《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》	——	中国共产党第二十届中央委员会第三次全体会议	2024.7	加快构建促进数字经济发展体制机制，完善促进数字产业化和产业数字化政策体系；加快新一代信息技术全方位全链条普及应用，发展工业互联网，打造具有国际竞争力的数字产业集群；促进平台经济创新发展，健全平台经济常态化监管制度；建设和运营国家数据基础设施，促进数据共享
2	《新时代新征程谱写交通强国建设民航新篇章行动纲要》	——	中国民航局	2024.2	对航空运输业完成“十四五”发展任务提出要求，并提出到 2035 年建成航空运输强国，到本世纪中叶全面建成保障有力、人民满意、竞争力强的一流航空运输强国
3	《“数据要素×”三年行动计划（2024-2026 年）》	国 数 政 策（2023）11 号	国家数据局等 17 部委	2023.12	到 2026 年底，数据要素应用广度和深度大幅拓展，在经济发展领域数据要素乘数效应得到显现，形成相对完善的数据产业生态，数据产品和服务质量效益明显提升，数据产业年均增速超过 20%，推动数据要素价值创造的新业态成为经济增长新动力，数据赋能经济提质增效作用更加凸显，成为高质量发展的重要驱动力量
4	《航空器拆解（征求意见稿）》	——	中国民航局	2023.10	规范对以返回使用为目的的航空器拆解单位及其工作的管理，确保航空器拆解件返回使用的可控性，防止因使用不合格航材对飞行安全的影响，为二手飞机拆解业务提供了政策依据和保障
5	《关于落实数字中国建设总体部署加快推动智慧民航建设发展的指导	民 航 发（2023）17 号	中国民航局	2023.6	到 2027 年，智慧民航建设数字化转型取得重要进展，数字基础设施高效联通，数字安全保障能力全面提升，数字政府建设成效显著，数字化发展环境更加完善，数字技术应用创新活跃，数据资源

	意见》				融合共享，数据要素价值有效释放，全面推动民航创新能力、安全水平、运行效率、服务质量和治理效能大幅提升。到 2035 年，智慧民航建设数字化发展水平进入世界前列，数据资源和要素体系完备，数字技术叠加效应、数据要素乘数效应全面释放，民航数字化生态圈全面形成，为民航实现安全、便捷、高效、绿色、经济发展提供有力支撑
6	《质量强国建设纲要》	国务院公报 2023 年第 5 号	中共中央、国务院	2023.2	强化产业基础质量支撑，支持通用基础软件、工业软件、平台软件、应用软件开发，实现工业质量分析与控制软件关键技术突破；加强技术创新、标准研制、计量测试、合格评定、知识产权、工业数据等产业技术基础能力建设，加快产业基础高级化进程
7	《关于民航大数据建设发展的指导意见》	民 航 发 (2022) 53 号	中国民航局	2022.10	按照“业务数据化，数据业务化”发展要求，加快完善民航大数据治理体系和管理服务体系，充分发挥民航大数据在智慧民航建设中的基础作用和乘数倍增效应。提出民航大数据建设的总体目标是建立全域整合、安全高效、开放共享、创新活跃的民航大数据体系，有力推动民航监管精准化、运行高效化、服务智能化和治理现代化，不断夯实智慧民航建设的战略基石，成为数字中国建设的先行领域和创新示范
8	《智慧民航建设路线图》	民 航 发 (2022) 1 号	中国民航局	2022.1	建成透彻感知、泛在互联、智能协同、开放共享的智慧民航体系。民航发展方式实现深刻变革，安全基础更加稳固，运行保障更加高效，运输服务更加便捷，治理体系更加完善。智慧民航成为智慧交通建设的先行示范、数字中国建设的先导产业，为全球民航创新发展贡献中国方案，有力支撑新时代民航强国建设
9	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》	国发〔2021〕 27 号	国务院	2022.1	针对“十四五”时期的民航业发展，提出要优化整合民航数据信息平台；加强智慧民航建设，围绕智慧出行、智慧物流、智慧运行和智慧监管，实施容量挖潜提升工程，推进枢纽机场智慧化升级，建设民航智慧化运营管理系统
10	《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021-2035 年）》	交 科 技 发 (2022) 11 号	交通运输部、科学技术部	2022.1	针对民航业的科技创新，强调要建立智慧民航信息服务技术体系，保障民航全天候安全高效运行；发展智慧民航技术，突破民航运行多要素透彻感知、空地泛在互联、智能融合应用等新一代智慧民航技术
11	《“十四五”数字经济发展规划》	国发〔2021〕 29 号	国务院	2021.12	到 2025 年，数字经济迈向全面扩展期，数字经济核心产业增加值占 GDP 比重达到 10%，数字化创新引领发展能力大幅

					提升，智能化水平明显增强，数字技术与实体经济融合取得显著成效，数字经济治理体系更加完善，我国数字经济竞争力和影响力稳步提升；展望 2035 年，数字经济将迈向繁荣成熟期，力争形成统一公平、竞争有序、成熟完备的数字经济现代市场体系，数字经济发展基础、产业体系发展水平位居世界前列
12	《“十四五”国家信息化规划》	——	中央网络安全和信息化委员会	2021.12	到 2025 年，数字中国建设取得决定性进展，信息化发展水平大幅跃升，数字基础设施全面夯实，数字技术创新能力显著增强，数据要素价值充分发挥，数字经济高质量发展，数字治理效能整体提升
13	《关于推动平台经济规范健康持续发展的若干意见》	发改高技〔2021〕1872 号	国家发展改革委等 9 部委	2021.12	支持平台加强技术创新，引导平台企业进一步发挥平台的市场和数据优势，积极开展科技创新，提升核心竞争力；鼓励平台企业不断提高研发投入强度，加快人工智能、云计算、区块链、操作系统、处理器等领域的技术研发突破；营造良好技术创新政策环境，进一步健全适应平台企业创新发展的知识产权保护制度；支持有实力的龙头企业或平台企业牵头组建创新联合体，围绕工业互联网底层架构、工业软件根技术、人工智能开放创新、公共算法集、区块链底层技术等领域，推进关键软件技术攻关
14	《“十四五”民用航空发展规划》	民航发〔2021〕56 号	中国民航局、国家发展和改革委员会、交通运输部	2021.12	“十四五”期间，着力实现航空运行更加安全高效，保障能力更加坚实可靠，航空服务更加优质公平，行业与产业融合更加紧密，治理体系和治理能力更加完善，民航数字化水平显著提升，科技创新体系基本成型，民航发展动能明显转换，确保量的稳步增长和质的快速提升。展望 2035 年，民航将实现从单一航空运输强国向多领域民航强国跨越的战略目标
15	《“十四五”软件和信息技术服务业发展规划》	工信部规〔2021〕180 号	工业和信息化部	2021.11	到 2025 年，规模以上企业软件业务收入突破 14 万亿元，年均增长 12%以上，产业结构更加优化，基础软件、工业软件、嵌入式软件等产品收入占比明显提升，新兴平台软件、行业应用软件保持较快增长，产业综合实力迈上新台阶；面向航空航天装备等重大技术装备和重点领域需求，发展行业专用工业软件，加强集成验证，形成体系化服务能力
16	《中国新一代智慧民航自主创新联合行动计划纲要》	——	中国民航局、科学技术部	2021.6	到 2025 年，围绕智慧民航建设，瞄准制约民航发展的关键短板，强化科技支撑引领，加大民航科研基础设施建设力度，落实民航安全、适航审定、空事系统、

					智慧机场、智慧空管、智慧航空器运行与运输服务、民航科技创新能力体系共七个方面的重点任务，实现一批关键核心技术装备自主可控，形成国际一流的民航科技创新能力，为建成保障有力、人民满意、竞争力强的民航强国提供强大科技支撑
17	《“十四五”规划》	——	全国人大	2021.3	打造数字经济新优势，充分发挥海量数据和丰富应用场景优势，促进数字技术与实体经济深度融合，赋能传统产业转型升级，催生新产业新业态新模式，壮大经济发展新引擎。营造良好数字生态，坚持放管并重，促进发展与规范管理相统一，构建数字规则体系，营造开放、健康、安全的数字生态。将智能交通、智慧民航列为重点的数字化应用场景
18	《关于加快推动制造服务业高质量发展的意见》	发 改 产 业 (2021) 372 号	国家发展改革委等 13 部委	2021.3	提高制造业生产效率，加快发展工业软件、工业互联网，培育共享制造、共享设计和共享数据平台，推动制造业实现资源高效利用和价值共享；优化制造业供给质量，发展面向制造业的研发、制造、交付、维护等产品全生命周期管理，实现制造业链条延伸和价值增值
19	《国家综合立体交通网规划纲要》	——	中共中央、国务院	2021.2	到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，针对民航业，届时国内民用运输机场将达到 400 个左右，基本建成以世界级机场群、国际航空（货运）枢纽为核心，区域枢纽为骨干，非枢纽机场和通用机场为重要补充的国家综合机场体系。到本世纪中叶，全面建成现代化高质量国家综合立体交通网
20	《推动新型基础设施建设促进民航高质量发展实施意见》	民 航 发 (2020) 62 号	中国民航局	2020.12	到 2035 年，全面建成国际一流的现代化民航基础设施体系。民航数字感知、数据决策、精益管理、精办服务能力大幅提升，基础设施发展方式实现根本性转变，传统和新型基础设施深度融合，系统化、协同化、智能化、绿色化水平明显提升，成为多领域民航强国的强大支撑
21	《新时期促进集成电路产业和软件产业高质量发展的若干政策》	国发(2020) 8 号	国务院	2020.08	围绕财税、投融资、技术研发、进出口、人才、知识产权、市场应用、国际合作等 8 个方面提出 37 条政策措施，进一步优化软件产业发展环境，提升产业创新能力和发展质量
22	《中国民航四型机场建设行动纲要（2020-2035 年）》	民 航 发 (2020) 1 号	中国民航局	2020.1	2021-2030 年作为四型机场建设的全面推进阶段，“平安、绿色、智慧、人文”发展理念全面融入现行规章标准体系；保障能力、管理水平、运行效率、绿色发展能力等大幅提升，支线机场、通用机场发展不

					足等短板得到弥补，机场体系更加均衡协调；示范项目的带动引领作用充分发挥，多个世界领先的标杆机场建成。2031-2035年作为四型机场建设的深化提升阶段，安全高效、绿色环保、智慧便捷、和谐美好的四型机场全面建成
23	《交通强国建设纲要》	——	中共中央、国务院	2019.9	针对民航业，强调要完善航空服务网络，逐步加密机场网建设，大力发展支线航空，推进干支有效衔接，提高航空服务能力和品质；完善民用飞机产品谱系，在大型民用飞机、重型直升机、通用航空器等方面取得显著进展
24	《战略性新兴产业分类（2018）》	国家统计局令第23号	国家统计局	2018.12	将“航空运营及支持服务”“应用软件开发-交通运输行业软件”列入战略性新兴产业名录
25	《新时代民航强国建设行动纲要》	民航发〔2018〕120号	中国民航局	2018.11	从2021-2035年，实现从单一的航空运输强国向多领域的民航强国的跨越，我国民航综合实力大幅提升，形成全球领先的航空公司、辐射力强的国际航空枢纽、一流的航空服务体系、发达的通用航空体系、现代化空中交通管理体系、完备的安全保障体系和高效的民航治理体系，有力支撑基本实现社会主义现代化。从2036年到本世纪中叶，全面建成保障有力、人民满意、竞争力强的民航强国

(2) 对公司经营发展的影响

申请挂牌公司主要面向民航业用户提供航材资源优化服务和民航机务 IT 解决方案咨询及开发服务，属于国家产业政策鼓励扶持范畴，高度契合建设民航强国的发展战略。上述产业政策的出台，为民航业和申请挂牌公司所处细分业务领域的发展提供了良好的政策环境，将在较长时期内为申请挂牌公司扩大业务规模、增强核心竞争力、巩固并提升市场地位带来积极的促进作用。

4、（细分）行业发展概况和趋势

(1) 航空业发展概况和趋势

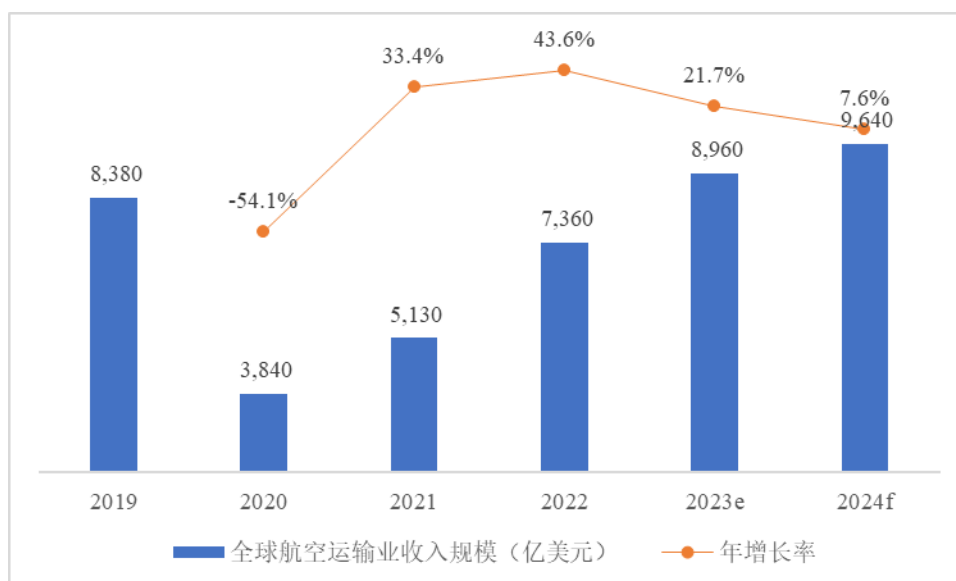
1) 全球航空业发展概况和趋势

近年来，伴随着公共卫生安全事件影响的逐步消除，以及经济活动的重启和复苏，全球范围内的航空运输需求保持增长态势。

行业收入规模方面，根据国际航空运输协会（IATA）数据，2020-2023 年全球航空运输业的营业收入逐年增长，2023 年约达到 8,960 亿美元，同比增长 21.7%，并已超过 2019 年的 8,380 亿美元；

预计 2024 年行业收入规模将达到 9,640 亿美元，同比增长约 7.6%。

2019-2024 年全球航空运输业收入规模及增长情况

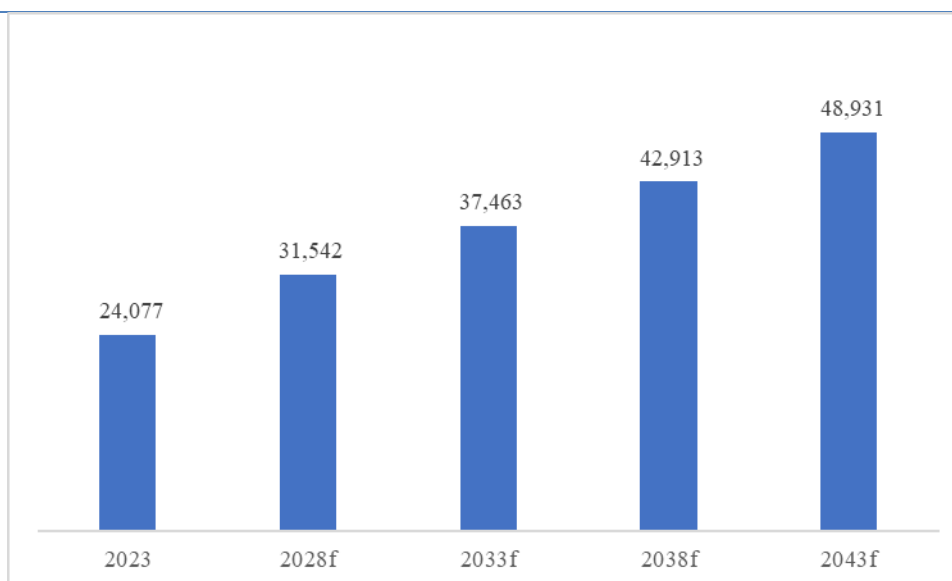


数据来源：国际航空运输协会（IATA）

航空运输需求方面，根据 IATA 数据，2023 年全球航空运输旅客周转量同比增长 36.9%，已恢复至 2019 年的 94.1%；此外，2023 年全球航空货运量也已恢复至 2019 年的 96.4%。预计自 2024 年起，全球航空客、货运均有望步入更为常态化的增长轨道。

机队规模方面，根据《中国商飞公司市场预测年报（2024-2043）》，截至 2023 年末全球现役客机共计 24,077 架，同比增长 2,049 架，增幅为 9.3%。按照不同的细分区域，北美地区机队规模最大，达到 6,879 架；欧洲地区现役客机数量为 4,911 架；中国现役客机数量已达到 4,261 架。预计至 2043 年，全球客机数量有望达到 48,931 架，2023-2043 年复合增长率约为 3.6%，在此期间全球预计将交付 43,863 架新客机，价值接近 6.6 万亿美元。

2023-2043 年全球航空业客机数量（架）



数据来源：《中国商飞公司市场预测年报 2024-2043》

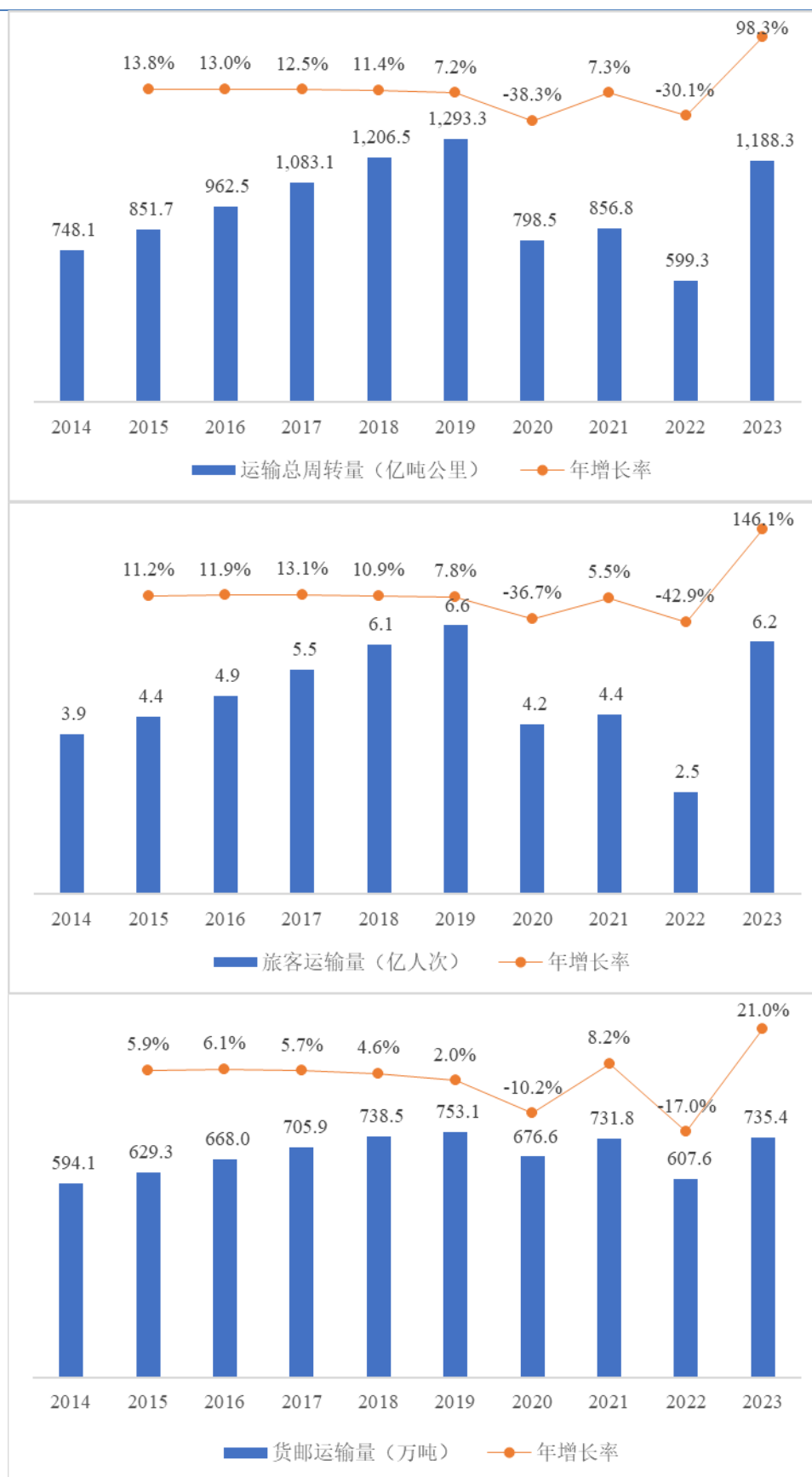
未来，伴随人们外出经商、留学、旅游意愿的进一步提高，全球航空业将保持良好的发展势头。各国政府将不断采取新的战略举措，从基础设施建设、节能减排等各个方面入手，进一步推动实现航空业的全面发展。

2) 中国航空业发展概况和趋势

公共卫生安全事件影响消除后，国内民航业复苏势头强劲，民航运输需求快速回暖。民航业是国民经济重要基础产业，是综合交通运输体系的有机组成部分，是国家战略性、先导性产业。改革开放以来，我国民航业实现快速发展，行业规模持续扩大，服务能力逐步提升，安全水平显著提高，现已成为全球第二大航空运输市场，已具备从民航大国向民航强国跨越的发展基础。

根据中国民航局数据，2014-2019 年我国民航业整体发展势头良好，运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量等行业核心运营指标均保持逐年增长；2020-2022 年受到公共卫生安全事件影响，上述指标均出现下滑；步入 2023 年，我国民航业呈现出强劲的复苏态势，客、货、邮运输需求显著增长，各项行业核心运营指标表现良好，运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别达到 1,188.3 亿吨公里、6.2 亿人次、735.4 万吨，均实现同比大幅提升，并且已基本恢复至 2019 年水平。

2014-2023 年国内民航业核心运营指标及增长情况

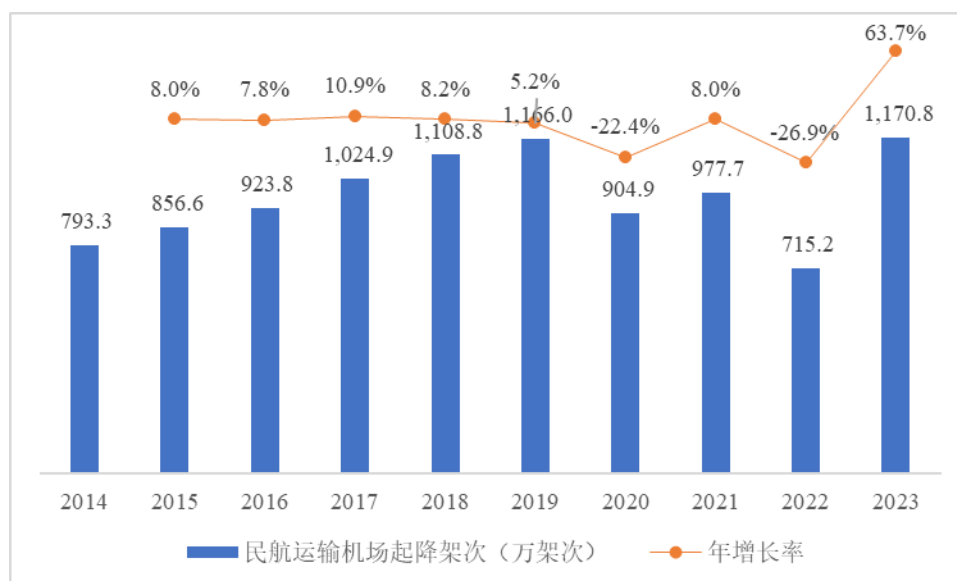


数据来源：中国民航局

根据中国民航局数据，2023 年我国民航运输机场共完成 1,170.8 万起降架次，同比大幅增长

63.7%，已超过 2019 年水平，创下历史新高。

2014-2023 年国内民航运输机场起降架次及增长情况

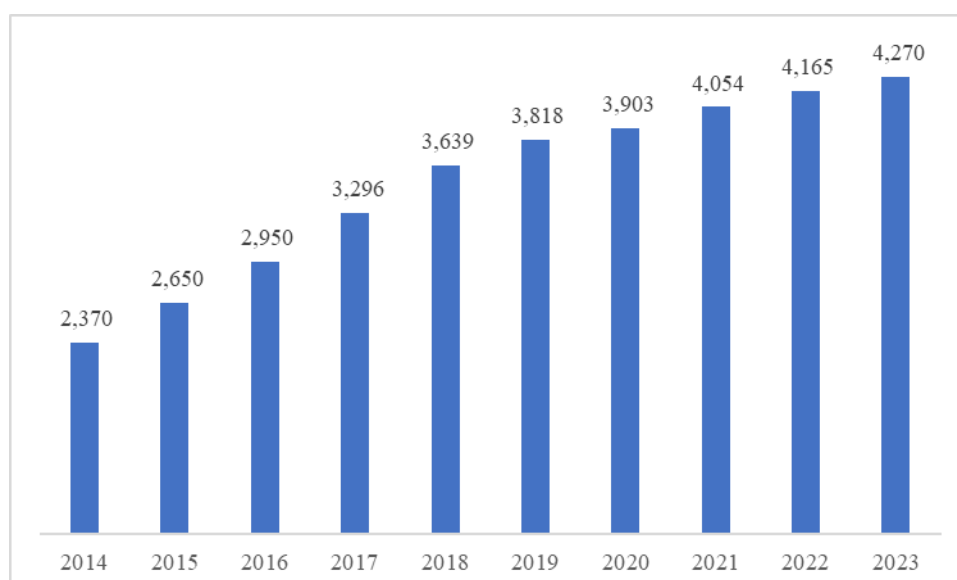


数据来源：中国民航局

根据《“十四五”民用航空发展规划》，2025 年我国民航业目标完成运输总周转量 1,750 亿吨公里、旅客运输量 9.3 亿人次、货邮运输量 950 万吨，三项核心指标在 2020-2025 年的平均增长率分别达到 17.0%、17.2%和 7.0%。未来，我国民航业预计将重回增长轨道，市场前景良好。

民航机队规模逐年扩大，根据中国民航局数据，国内民航业运输飞机在册架数从 2014 年末的 2,370 架逐年增长至 2023 年末的 4,270 架，十年间增长接近一倍，有力支撑了民航业的持续发展。

2014-2023 年国内民航业运输飞机期末在册架数（架）

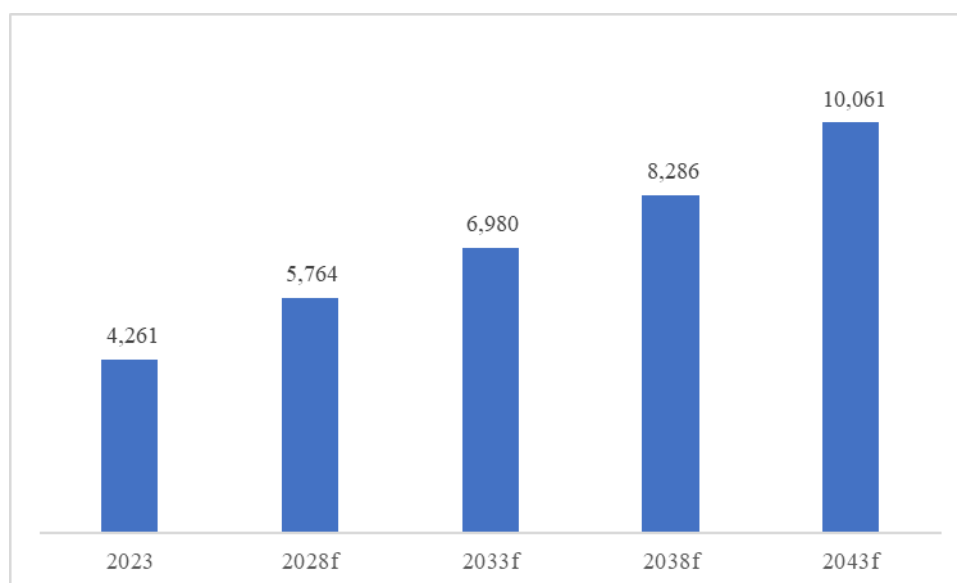


数据来源：中国民航局

根据中国商飞公司发布的《中国商飞公司市场预测年报（2024-2043）》，2023 年中国航空市场客机数量为 4,261 架，已超过 2019 年的 3,863 架。未来，伴随中国经济的稳步发展，民航业将步

入发展质量提升期和格局拓展期。至 2043 年，中国的客机数量将达到 10,061 架，占全球市场整体的 20.6%，2023-2043 年机队规模复合增长率约为 4.4%，在此期间预计将有 9,323 架新客机交付中国市场，交付价值将达到 14,061 亿美元，分别占全球市场的 21.3%和 21.7%。中国将成为全球最大单一航空市场，引领未来全球航空市场增长。

2023-2043 年中国航空市场客机数量（架）

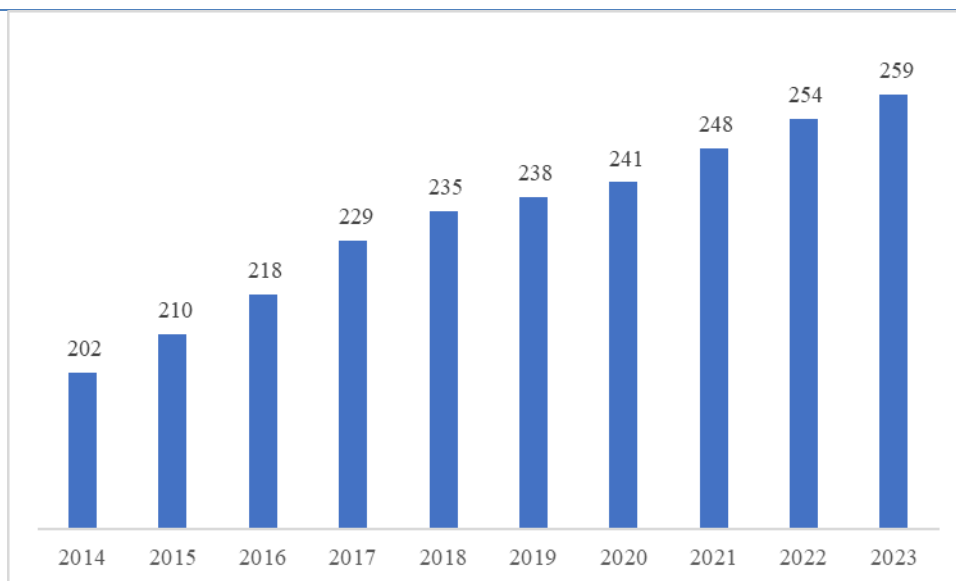


数据来源：《中国商飞公司市场预测年报（2024-2043）》

伴随我国民航业持续发展，航空公司数量持续提升。自 2005 年《国内投资民用航空业规定（试行）》颁布以来，国家放宽了民航业的投资准入及投资范围，民营资本积极参与民航事业建设发展。根据中国民航局数据，2014-2023 年间，我国运输航空公司数量从 51 家增长至 66 家，其中民营和民营控股公司数量从 13 家增长至 27 家，占比显著提高。

伴随民航业客、货、邮运输需求的增长，国内航空运输网络的建设进程也不断推进。运输机场建设方面，根据中国民航局数据，我国境内运输机场数量从 2014 年的 202 个逐年增长至 2023 年的 259 个，根据《“十四五”民用航空发展规划》和《国家综合立体交通网规划纲要》制定的发展目标，至 2025 年和 2035 年国内民用运输机场的预期目标分别为 270 个和 400 个左右；此外，《“十四五”民用航空发展规划》中列示了“十四五”时期运输机场重点建设项目，其中机场改扩建项目数量高达 34 个，目前，诸如广州白云机场三期工程、昆明长水机场二期工程、西安咸阳机场三期工程等大型的机场改扩建项目正在加速推进，旨在提升综合运营效能。

2014-2023 年我国境内运输机场数量（个）



数据来源：中国民航局

航线网络建设方面，我国定期航班航线的数量从 2014 年的 3,142 条增长至 2023 年的 5,206 条。

智慧民航建设已成为我国民航业发展主线。当前，以新一代信息技术融合应用为主要特征的智慧民航正全方位重塑民航业的形态、模式和格局，成为全球航空业新一轮发展的主导趋势。

从国际发展情况看，多个国际组织和国家制定了多项航空运输系统规划，旨在构建更安全、更高效、更灵活和更可持续的新一代航空运输系统。例如，国际民航组织制定了全球空中航行计划（GANP），发布并持续更新航空系统组块升级计划（ASBU）；国际航空运输协会持续致力于利用新技术改进航空服务，并联合国际机场协会推出“新技术催生旅行新体验”项目（NEXTT）；美国实施新一代航空运输系统（NextGen），提出了航空战略实施计划；欧盟及其相关机构提出了欧洲空管总体规划、2050+机场计划、欧洲航空愿景（Flightpath 2050）发展战略等等。

从国内发展情况看，“十四五”规划专篇布局加快数字中国建设，中国民航局等行业主管部门先后颁布《“十四五”民用航空发展规划》、《推动新型基础设施建设促进高质量发展实施意见》《智慧民航建设路线图》《中国民航四型机场建设行动纲要（2020-2035 年）》等一系列政策，明确将智慧民航建设作为“十四五”时期我国民航业发展主线。智慧民航建设覆盖智慧航司、智慧机场、智慧空管、智慧出行、智慧监管等多个领域，是瞄准民航强国建设目标，应用新一轮科技革命和产业变革的最新成果，创新民航运行、服务、监管方式，实现对民航全要素、全流程、全场景进行数字化处理、智能化响应和智慧化支撑的新模式新形态。

（2）民航 IT 行业发展概况和趋势

信息化建设是提高民航业安全管理水平和运营效率的重要手段。我国民航业信息化工作从 20 世纪 80 年代起步，经过 30 多年发展，信息化基础设施迅速完善，行业内大批信息系统建成并投入运行，实现了部分数据共享和分析，为安全决策和行业监管提供了支持。当前，民航信息化已形成

行业管理部门、运行主体和第三方服务商共同建设的发展格局。

按照不同类型的民航业参与主体，民航 IT 系统可以划分为航空公司 IT 系统、机场 IT 系统等类别。航空公司在业务开展和信息化建设过程中所构建和应用的 IT 系统种类众多，行业内通常根据不同的业务环节，进一步划分为运行类、营销类和机务类 IT 系统。运行类 IT 系统主要应用于支撑航空公司运营管理、保障飞行效率和运行安全，核心 IT 系统包括航班运行控制系统（FOC）等。营销类 IT 系统主要应用于支撑航空公司市场营销、旅客服务、机票销售等环节，核心 IT 系统包括旅客服务系统（PSS）、全球分销系统（GDS）等。机务维修 IT 是申请挂牌公司的核心业务单元之一，主要面向机务维修业务提供完备的信息化、数字化技术和系统支持，助力航空公司优化机务维修业务流程、促进降本增效、保障飞行安全。机场 IT 系统，是指机场使用的由计算机、软件及其相关设备、设施（含网络）构成的，按照一定的应用目标和规则对信息进行采集、加工、存储、传输、检索等处理的人机系统，具体包括计算机网络系统和通信链路、航班运营类信息系统、智能控制类信息系统、安全防范类系统，以及通用管理类信息系统等。

1) 民航 IT 行业经营模式

① 标准化软件销售

在标准化软件销售模式下，软件开发商向渠道商或终端用户规模化销售自主开发的高度成熟、通用化的软件产品。该模式的特点是可复制性强、交付和部署流程简捷，有利于形成规模化销售和服务。

② 依托成熟产品提供个性化服务

民航 IT 服务商依托成熟产品，基于对客户业务模式、流程和产品应用场景的理解进行二次开发和功能优化，满足客户对 IT 系统的功能应用和管理需求。相较于标准化软件销售，该模式下提供的功能和应用更复杂，部署交付周期更长，对技术支持和现场服务等专业化能力要求更高。

③ 定制化开发服务

民航 IT 服务商面向特定客户的个性化需求，提供“量身定制”式的系统开发服务，具有高度模块化和定制化、设置灵活、业务针对性强、附加值更高、客户黏性更强等特点，多适用于存在特殊需求的大中型客户，同时单个项目的开发和实施周期更长。

2) 民航 IT 行业发展态势

① 智慧民航建设驱动民航企业加强 IT 投入

民航业具有技术密集、行业规模庞大、产业链结构复杂等特点，从飞机制造维修到航班运行、从空中交通到地面保障、从组织管理到产品服务，涵盖的业务领域和环节众多，产业链各方之间关系紧密，涉及海量的信息数据传递、管理、分析和应用工作。因此，不断加大在 IT 技术开发和系统

构建方面的资源投入力度，是支撑民航业高质量发展的关键基础。

我国民航业历经多年发展，行业规模持续扩大，现已成为全球第二大航空运输市场。同时，以往单纯依靠增加传统要素投入的方式难以适应新形势下的发展要求。当前，以新一代信息技术融合应用为主要特征的智慧民航正全方位重塑民航业的形态、模式和格局，成为全球航空业新一轮发展的主导趋势。近年来，中国民航局等主管部门颁布了一系列政策，明确将智慧民航建设作为“十四五”时期我国民航业发展主线，要求不断加强民航关键信息基础设施和重要生产运行系统的建设、完善和安全保障，以数据治理和智慧化场景应用为抓手，加快推进行业数字化转型发展。

基于民航业自身特点和智慧化发展趋势，近年来国内航空公司、机场等行业参与者持续加大 IT 投入，致力于优化业务流程，推动降本增效。

②机务维修业务的数字化转型需求迫切

机务维修是保障飞行安全的重要基础，具有技术含量高、风险大、流程复杂等特点，并且涉及大量信息数据和文档的传递、保存。此外，面对复杂的经营环境和外部形势，航空公司对于降低飞机维修成本的要求不断提高。因此，机务维修自然成为民航业信息化建设的重点领域，数字化转型需求迫切。

通过围绕维修记录数字化、维修运行数字化、维修故障诊断数字化、维修保障数字化等技术方向进行积极探索，构建数字化业务平台，可对机务维修的生产流程、运营管理和维修资源保障进行全方位优化。

例如，打造维修运行数字化体系决策平台，集成运行计划、排故组织、现场施工和后台控制等关键要素，可实时监控航班保障情况以及飞机排故和航材保障进展；平台将通过打破内部数据孤岛，可实现维修数据与运行数据的互联互通，促进维修资源的合理配置；同时，平台有助于实现生产运行信息的高度可视化和报表化，提高资源调度和决策效率，使各保障基地和外站可实时、在线接收运行指令并高效落实保障工作。

③我国民航 IT 市场自主化空间广阔

我国航空运输业起步较晚，在信息化领域尤其是核心 IT 系统的建设方面落后于欧美发达国家。在民航业发展初期，各企业大多选择直接引进国外成熟的信息化产品，成本较高，并且后续的产品和技术升级主要依赖国外企业。

近年来，伴随各行业对于信息化自主可控的要求日益提高，国内软件企业不断发展壮大并保持高水平研发投入，部分厂商在民航业 IT 技术和系统建设方面取得突破。下游行业用户尤其是中小型航空公司出于系统自主可控和降低建设成本等因素考虑，开始采用自主化软件。整体而言，我国民航 IT 市场的自主化空间广阔。

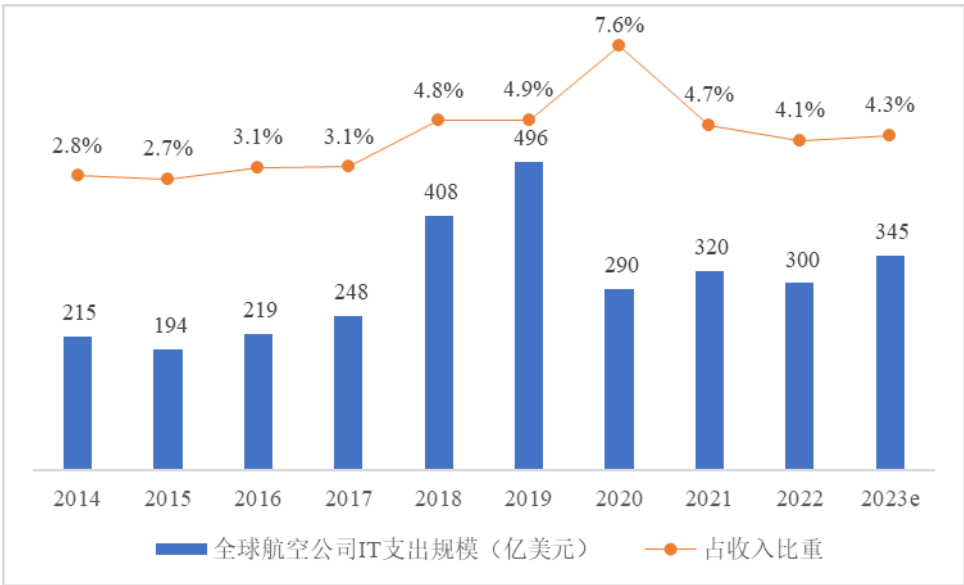
3) 民航 IT 行业市场概况

①全球市场概况

航空公司 IT 领域，根据 SITA 发布的《航空运输业 IT 洞察报告》，2014-2019 年全球航空公司 IT 支出规模快速增长，从 215 亿美元跃升至 496 亿美元；2020 年受到公共卫生安全事件影响，IT 支出规模下滑至 290 亿美元，此后整体保持回升态势，至 2023 年预计达到 345 亿美元。根据 SITA 的市场调研，78%的航空公司预计 2024 年的 IT 支出规模将进一步增长，22%预计将保持平稳。此外，除 2020 年以外，自 2018 年起航空公司 IT 支出规模占收入的比重均保持在 4%-5%之间，总体较为平稳。

针对 IT 支出的重点方向，根据 SITA 调研，89%的航空公司表示未来将在飞机维修领域加大 IT 支出，例如实时飞机数据收集、丰富和分发等技术方向。

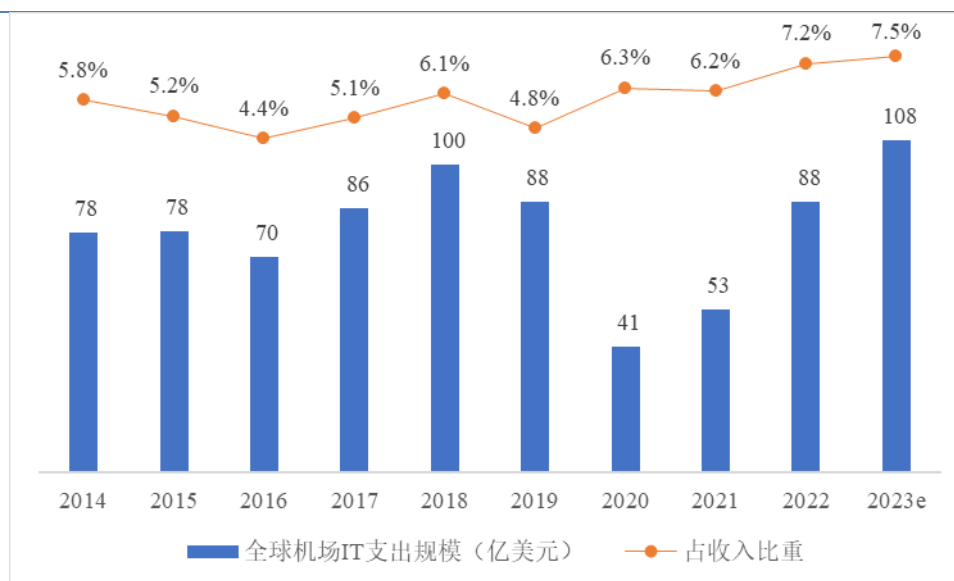
2014-2023 年全球航空公司 IT 支出规模及占收入比重



数据来源：SITA

机场 IT 领域，根据 SITA 发布的《航空运输业 IT 洞察报告》，全球机场 IT 支出规模从 2014 年的 78 亿美元增长至 2018 年的 100 亿美元；在 2020 年下滑至 41 亿美元后快速回升，至 2023 年预计达到 108 亿美元，将创历史新高。根据 SITA 的市场调研，78%机场企业预计 2024 年的 IT 支出规模将进一步增长，19%预计将保持平稳。此外，机场 IT 支出规模占收入的比重整体呈现增长态势，至 2023 年将达到 7.5%。

2014-2023 年全球机场 IT 支出规模及占收入比重

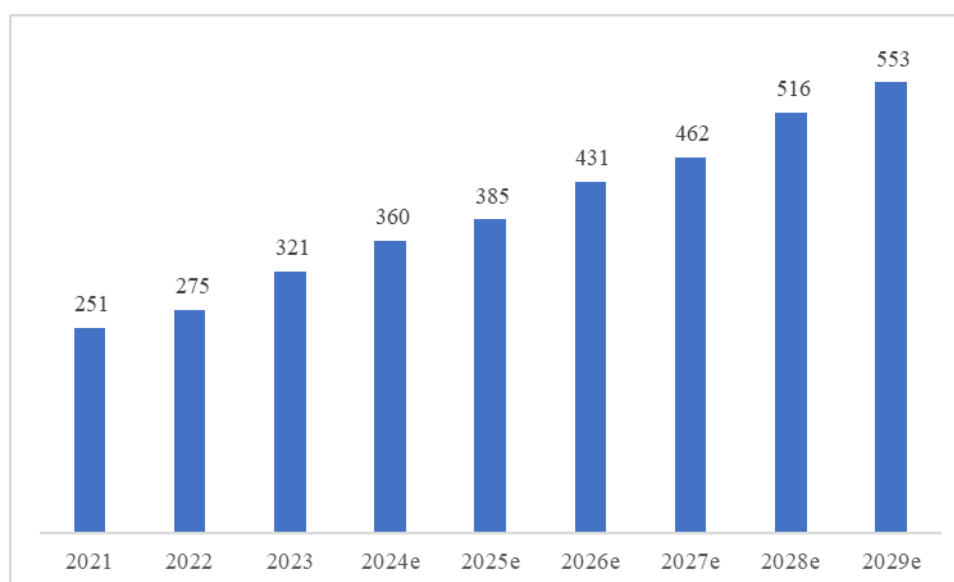


数据来源：SITA

②中国市场概况

根据中国航空新闻网发布的数据，国内民航业的 IT 支出规模预计将从 2021 年的 251 亿元增长至 2029 年的 553 亿元。此外，根据中国民航局数据，2023 年国内民航业实现营业收入 10,237 亿元，据此测算 2023 年国内民航业 IT 支出规模占民航业收入的比重约为 3.1%，与全球市场差距明显。可见，未来国内民航 IT 行业具备较大的成长空间。

2021-2029 年国内民航业 IT 支出规模（亿元）



数据来源：中国航空新闻网

市场结构方面，根据中国航空新闻网发布的数据，按照不同的产品和服务类型，目前国内民航 IT 市场中硬件设备、软件实施、信息服务的规模占比分别约为 45%、35%和 20%，2023 年对应的细分市场规 模分别为 144 亿元、112 亿元和 64 亿元；按照不同的市场参与主体，2023 年国内航空公司 IT 和机场 IT 领域的细分市场规 模分别为 244 亿元和 76 亿元。

4) 民航 IT 行业发展趋势

①行业发展环境持续向好，市场需求不断释放

受益于多重因素驱动，未来民航 IT 行业的发展环境将持续向好，市场需求不断释放。

第一，党中央高度重视民航安全工作，十八大以来，习近平总书记做出一系列重要指示和批示，强调“安全是民航业的生命线”“确保航空运行绝对安全，确保人民生命绝对安全”。民航 IT 系统可针对航空公司与机场运行、航空公司机务等方面进行全面管理、监测与预警，完善安全管理流程、提高安全管理的效率和准确性，对于加强民航安全建设至关重要。因此，从保障民航业安全运行的角度，民航 IT 系统的建设和升级需求将保持增长。

第二，在国内民航运输需求快速回暖、行业规模保持增长的背景下，加强信息化系统建设力度、推动数字化转型升级已成为促进行业高质量发展的重要途径。以机务维修为例，伴随国内民航机队规模和业务数据量的不断扩张，飞机维修和运行管理的难度呈现指数级增长，航空公司仅依靠扩充人员数量已无法满足业务发展要求，且不利于人工操作风险的管控，因此需要不断加大 IT 系统的建设力度，借助信息化、智能化技术手段持续优化业务流程，在提升机务维修效率的同时及时发现潜在的安全隐患。

第三，《“十四五”民用航空发展规划》《智慧民航建设路线图》《关于印发落实数字中国建设总体部署 加快推动智慧民航建设发展的指导意见》等政策的颁布和落地实施，将对促进民航业数字化转型、推动智慧民航建设起到显著的积极作用，从而带动航空公司和机场等行业参与者加大 IT 投入，扩大民航 IT 行业规模。

第四，民航业用户基于行业发展态势及自身业务需求，在未来也将普遍加大对 IT 系统的投入力度。首先，飞机机型持续更新、飞机构型复杂性和差异化程度的不断提升，以及大数据、人工智能、区块链等前沿技术的加速演进和落地应用，将持续推动民航 IT 系统和技术服务的迭代升级，带来可观的需求增量；其次，当前民航业市场竞争日益激烈，如何在保障安全、高效生产运行的前提下节约运营成本并提高精细化管理水平，已成为民航企业需要考虑的重要问题。为加强信息资源共享和利用、加快业务数字化转型，未来相关市场主体的 IT 投入将持续增长。

②民航 IT 系统的自主化程度逐步提高

民航 IT 系统的自主化将成为长期趋势。未来，在不断提高民航业产业链供应链自主可控水平的政策要求下，国内企业将致力于加强自主创新，开发出通用性更强、满足自主化系统环境适配要求的 IT 软件。此外，相较于国外厂商，国内企业对于我国民航业的业务场景特点，以及航空公司和机场等用户对于 IT 系统多样化、个性化的应用和管理需求具有更为精准的把握，本土化需求响应速度更快、服务能力更强，结合在产品和服务性价比、客户资源积累等方面的优势，民航 IT 系统的自主化程度有望逐步提高。

③新一代 IT 技术加速赋能，促进民航业务模式和流程的重塑和改进

大数据、人工智能、AR/MR、物联网、云计算、数字孪生等新一代 IT 技术在未来将持续演进，并在民航 IT 系统中加速融合应用，不断促进业务模式和流程的重塑和改进，赋能行业高质量发展。

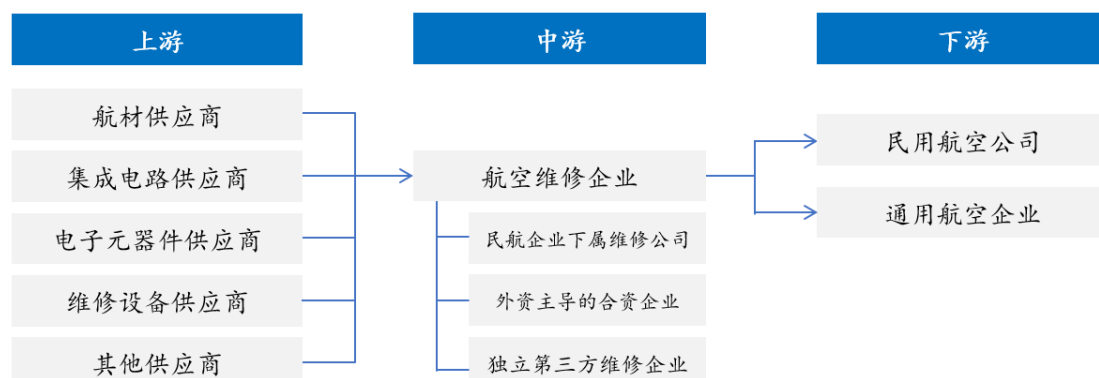
以机务维修为例，机务维修具有业务流程高度复杂化、精细化、标准化、重复化，以及成本高昂等突出特点，对于人为操作造成的风险更为敏感，有望成为上述前沿技术的典型应用场景。

具体而言，在飞机机型持续更新、民航业数据进一步开放共享的趋势下，大数据、人工智能等技术的深化应用，可实现对航空公司机务维修工程管理、生产管理、航材管理等关键节点的智能化升级，例如基于可视化技术实现生产执行全流程的图形化展示、基于人工智能技术实现航材需求的智能化预测并输出航材储备方案、开发可用于生产设备和机器设施全生命周期管理和维护的整套工具等等；此外，利用数据挖掘与分析技术，可以对飞机的故障数据、运行数据、环境数据进行分析与建模，识别常见故障模式和趋势，预测未来可能发生的故障并及时采取应对措施，助力航空公司在机务维修业务领域形成“态势感知”能力。

（3）航空维修业发展概况和趋势

航空维修（MRO），其缩写 MRO 具体是指 Maintenance（维护）、Repair（维修）和 Overhaul（大修），即对飞机及其上的技术装备进行的维护和修理，以确保飞行安全。航空维修是飞机正常运行的前提和必要条件，亦为航空产业的重要组成部分。

根据不同的维修对象，航空维修可划分为机体维修、发动机维修、机载设备维修和航线维护等细分类别。其中，机体维修主要面向机身、机翼、尾翼等机体结构和部件；发动机维修是指针对飞机发动机进行的修理和改装，也称动力装置维修；机载设备维修涵盖的领域较为广泛，涉及机载电子设备和机械设备等部附件；航线维护是指在飞机执行任务前、过站短停时对飞机总体情况进行的例行检查和维护。



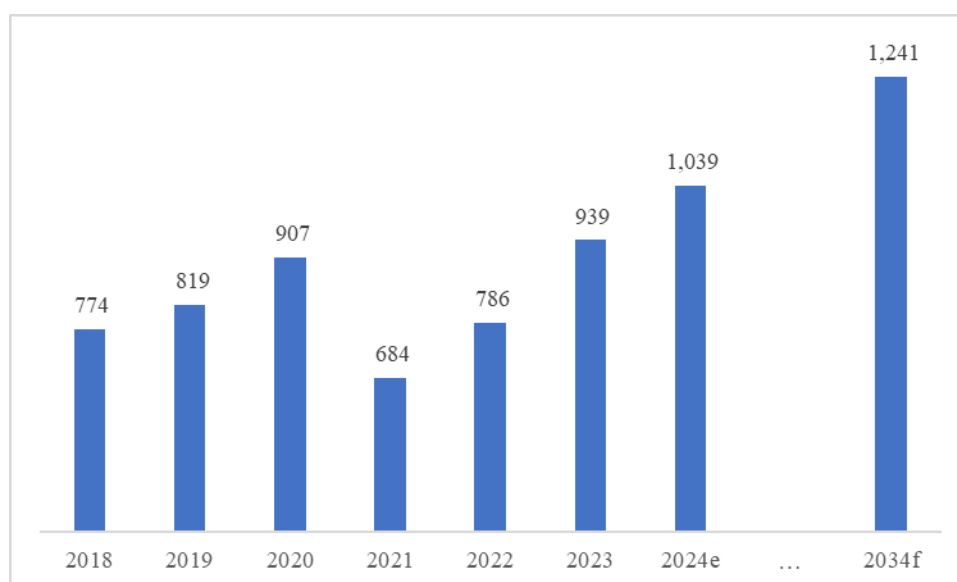
航空维修业的上游主要为航材、集成电路、电子元器件和维修设备供应商。其中，航材是飞机维修的核心材料基础，主要来源于航材制造商的生产加工以及二手飞机拆解等途径。出于经济性和实用性等因素考量，未来二手航材在航空维修领域的使用频次和循环利用效率将不断提高，即航材

供应商购入二手飞机并通过拆解获取航材，面向航材应急求援场景（AOG）以及其他非日常、非计划性航材调配场景（EXPT）提供保障。中游航空维修企业可进一步划分为三种类型，即大型民航企业下属的维修部门或子公司、以国际先进航空维修企业为主导的合资企业，以及独立第三方维修企业。行业下游主要为民航业客户，包括民用航空公司和通用航空企业等。

1) 全球航空维修业市场概况

近年来，全球航空维修业的市场规模整体呈现增长态势。根据 OliverWyman 发布的《Global Fleet and MRO Market Forecast》，2023 年全球航空维修业市场规模达到 939 亿美元，创下历史新高，同比增长 19.5%；未来，行业增速将逐步趋缓，2024 年市场规模预计将达到 1,039 亿美元，同比增长约 10.6%，至 2034 年有望增长到 1,241 亿美元，2024-2034 年复合增长率约为 1.8%。

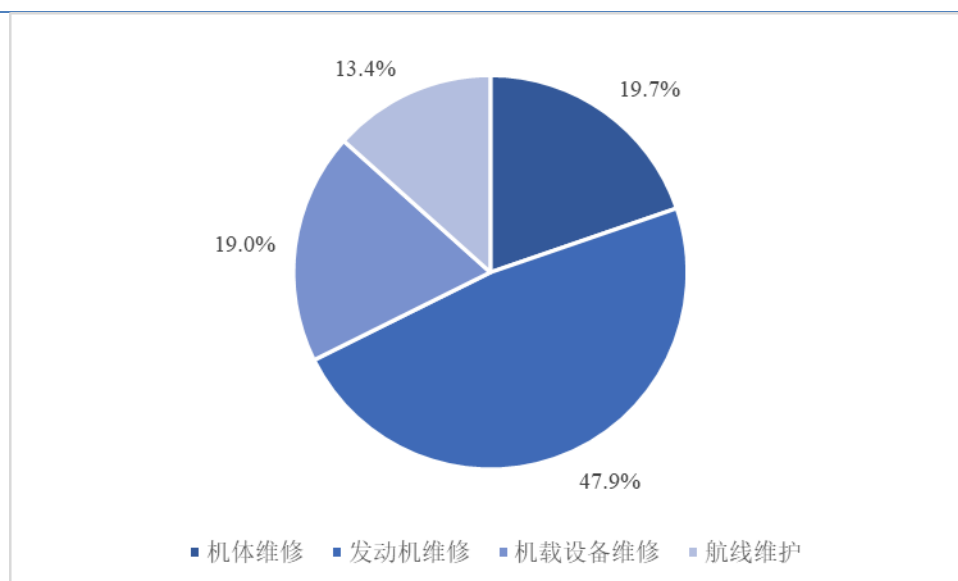
2018-2034 年全球航空维修业市场规模（亿美元）



数据来源：OliverWyman

市场结构方面，按照不同的维修对象，发动机维修领域的规模最大，2024 年在全球航空维修业的市场份额约为 47.9%；机体维修、机载设备维修、航线维护的市场份额将分别达到 19.7%、19.0% 和 13.4%。

2024 年全球航空维修业细分市场结构（按照不同的维修对象）

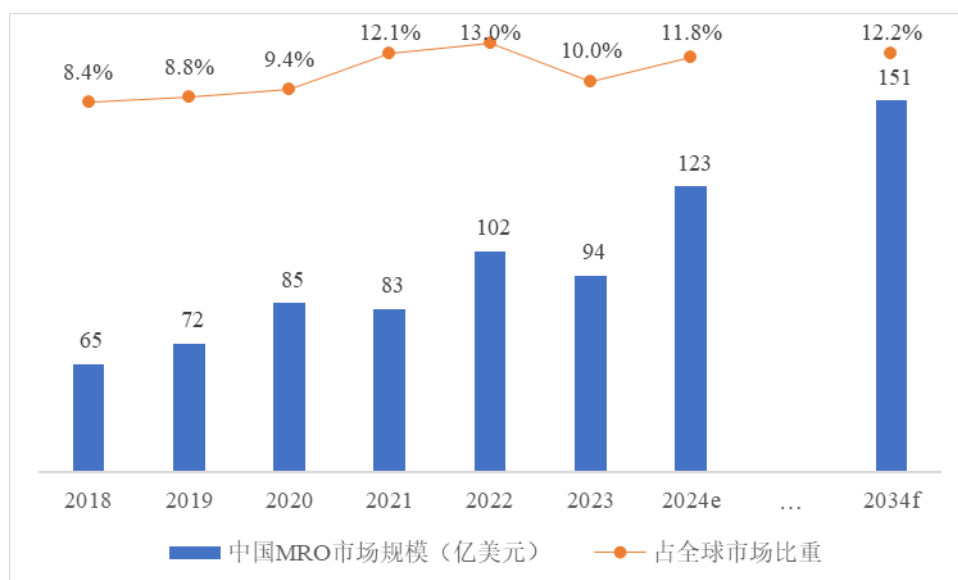


数据来源：OliverWyman

2) 中国航空维修业市场概况

伴随国内民航业运输需求的快速回暖以及机队规模的持续扩张，我国航空维修业的发展势头良好，并且在全球市场中的比重稳步提升。在 2018-2024 年间，国内航空维修业的市场规模将从 65 亿美元增长至约 123 亿美元，在全球市场中的份额将从 8.4% 提升至约 11.8%。未来，中国航空维修业的增长速度将略高于全球市场，至 2034 年市场规模预计将达到 151 亿美元，2024-2034 年复合增长率约为 2.0%。

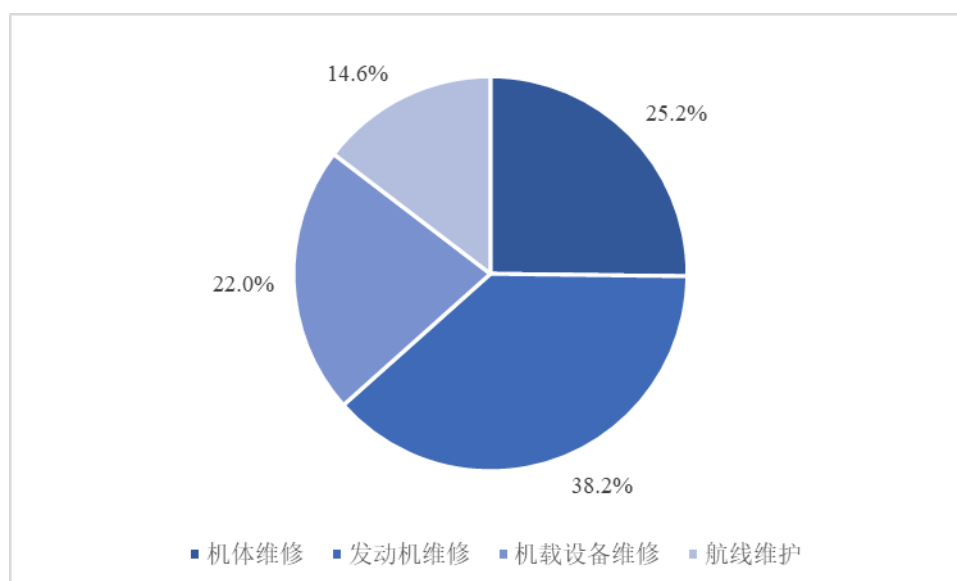
2018-2034 年中国航空维修业市场规模及占全球市场的份额



数据来源：OliverWyman

与全球市场相似，在国内航空维修业中，目前发动机维修领域是规模最大的细分市场，2024 年的市场份额约为 38.2%；其后依次是机体维修、机载设备维修和航线维护，市场份额分别约为 25.2%、22.0% 和 14.6%。

2024 年中国航空维修业细分市场结构（按照不同的维修对象）



数据来源：OliverWyman

（4）航材应急保障行业发展概况和趋势

航材应急保障，即针对民航飞机在 AOG 状态下的突发性航材需求，提供高效的航材资源支持，以保证飞机维修工作的顺利进行，在保障民航飞行安全和提高航班准点率等方面发挥重要作用。航材应急保障作为航空维修（MRO）的细分业务场景之一，主要在各航空公司、第三方航材应急保障服务商（下称“应急保障服务商”）和航材供应商之间通过航材租赁、航材价拨等交易模式开展，高度契合航材的天然共享属性，是航材共享管理模式的重要应用。

因机场分布广泛，同时机型及航材均存在多样性，航司无法对所有航材在旗下飞机所处的所有机场进行备件，一旦产生应急需求，可能面临自身库存短缺的问题，就需要对外发起紧急求援，除了面向原厂商采购外，各家航司的备件库存可在一定程度形成互补，因此应急保障行业存在天然的“互援保障”场景，即由航司之间自发进行应急互援、互助。但该等模式存在一定局限性，对于航材需求方，由于难以全面掌握其他航空公司的航材储备信息，往往需要联系多家航空公司寻求可用航材资源，并且交易流程繁琐、各站点之间的沟通和协调难度较大，导致获取所需航材的效率低下，无法满足航材应急保障对于时效性的极高要求。对于航材供给方，由于航材储备和应急需求之间的匹配性难以预测，此外在航材物流和交付方面缺乏足够的业务经验和资源积累，并且在与需求方进行航材定价、款项结算等交易过程中会产生额外成本，导致航材应急保障的交易效率和经济性偏低。此外，对于航材供需双方而言，存在权责不明晰、自身权益难以得到保障等问题，需要承担较大的交易风险。由此可见，航材资源优化服务行业拥有供需结构分散、资源体量巨大、交易信息庞杂等特点，同时因航材供需双方对交易时效性、安全性、准确性有极高要求，行业自发形成的航司间互援保障模式较为粗放，难以满足供需双方双方的需求，因此应急保障服务商的角色应运而生，作为链接行业供需两端的居间服务商，提供航材租赁、价拨（即销售）应急保障服务，高效促进供需匹配

及交易达成。

1) 行业发展态势

①航材应急保障的市场需求持续增长

近年来，在多重因素驱动下，国内各大航空公司对于航材应急保障的市场需求持续增长。

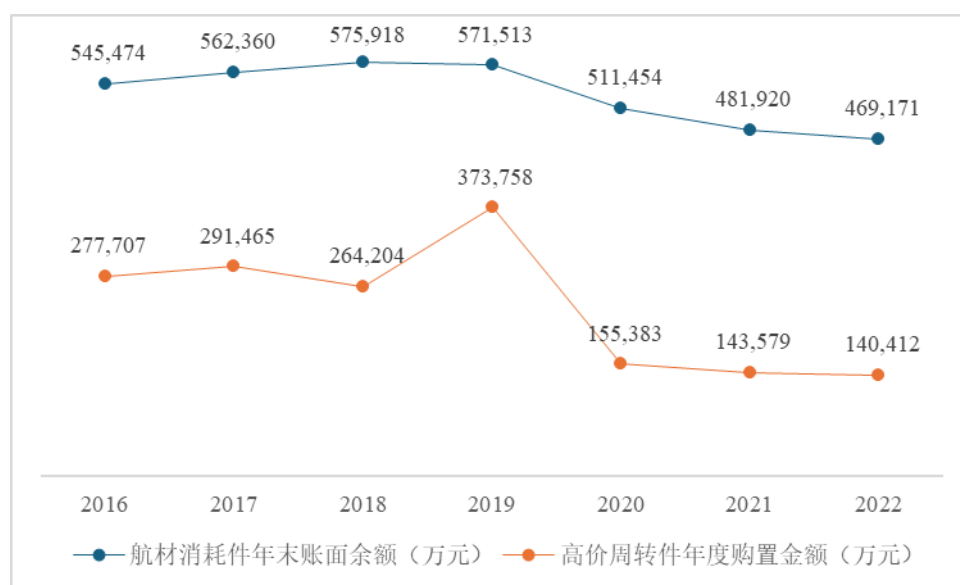
第一，国内民航运输市场快速回暖，直接提振航材应急保障服务需求。根据中国民航局数据，2023 年国内民航业客、货、邮航运需求显著增长，各项行业核心运营指标表现良好，运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别达到 1,188.3 亿吨公里、6.2 亿人次和 735.4 万吨，均实现同比大幅提升；民航运输机场完成 1,170.82 万起降架次，同比增长 63.7%。上述指标在 2023 年的完成情况均已与 2019 年基本持平。根据《“十四五”民用航空发展规划》，至 2025 年国内民航业目标完成运输总周转量 1,750 亿吨公里、旅客运输量 9.3 亿人次、货邮运输量 950 万吨，三项指标在 2020-2025 年的平均增长率分别达到 17.0%、17.2%和 7.0%，市场空间广阔。

第二，国内民航机队规模持续扩大，大部分客机现已或即将步入中龄。机队规模方面，根据中国民航局数据，截至 2023 年末国内民航运输飞机在册架数已达 4,270 架；根据《中国商飞公司市场预测年报（2024-2043）》，预计 2043 年中国的客机数量将达到 10,061 架，占全球市场整体的 20.6%，2023-2043 年间预计将有 9,323 架新客机交付中国市场，交付价值将达到 14,061 亿美元。机龄方面，根据航空业数据分析公司 Cirium 发布的研究报告，国内民航业市场窄体机和宽体机的平均退役机龄约 19 年，目前国内航空公司运营的客机中，超过 2,000 架飞机的机龄在 7-14 年，近 500 架飞机的机龄已达到或超过 15 年，整体平均机龄为 9 年，大部分客机现已或即将步入中龄。机队规模的扩大和机龄的增长，将提高 AOG 出现频次，促进航材应急保障服务的需求增长。

第三，国内机场建设稳步推进，航空公司不断深化过夜站点布局，航材保障区域持续扩大。机场建设方面，根据中国民航局数据，我国境内民航运输机场数量逐年增加，至 2023 年末已达到 259 个，根据《“十四五”民用航空发展规划》和《国家综合立体交通网规划纲要》，至 2025 年和 2035 年国内民用运输机场的预期目标分别为 270 个和 400 个左右；在近三年新通航的运输机场中，诸如西藏阿里普兰机场、阿拉尔塔里木机场、塔什库尔干红其拉甫机场、日喀则定日机场等，均地处新疆、西藏等边远地区；此外，《“十四五”民用航空发展规划》中列示了“十四五”时期运输机场重点建设项目，其中机场改扩建项目数量高达 34 个，目前，诸如广州白云机场三期工程、昆明长水机场二期工程、西安咸阳机场三期工程等大型的机场改扩建项目正在加速推进，旨在提升综合运营效能。同时，近年来国内航空公司不断加大在各大机场过夜运力的投放力度，深化过夜站点布局，从而进一步提升航空运能、保障航班的高效管理和运营。因此，在航空公司网络化、规模化的运营模式下，伴随机场的持续建设以及飞机过夜站点数量的增加，航材保障区域也随之扩大，并延伸至边远城市及地区，进而加大飞机故障情况的分散程度以及航空公司计划性、集中性航材保障难度，使航材应急求援频次不断提升。

第四，航空公司的航材储备能力下降，对于外部航材保障的需求提升。受到公共卫生安全事件等因素影响，近年来国内航空公司的业绩普遍下滑，现金流极度紧张，进而影响到航材的合理采购、补充和调配，航材储备下降。以三大航总体数据为例，2016-2019 年的航材消耗件年末账面余额、高价周转件年度购置金额均呈现上升趋势，但在 2019-2022 年逐年下滑。在此背景下，各大航空公司依靠外部航材资源实现应急保障的需求趋向常态化。

2016-2022 年三大航整体的航材消耗件年末账面余额、高价周转件年度购置金额数据



数据来源：中国国航、南方航空、东方航空公开财务数据
注：南方航空未单独披露各年度的高价周转件购置金额，此处采用“其他飞行设备（包括高价周转件）”数据进行统计。

第五，在地缘冲突事件频发、全球贸易环境和国际关系日趋复杂的背景下，国际航材供应链面临长期挑战。受到原材料产量和供给下降、劳动力流失、运输网络中断、通货膨胀等因素影响，各类型航材严重短缺，零部件修理时间和交付周期大幅延长、价格攀升。航材供应链持续紧张的态势，将进一步扩大航材应急保障的需求缺口。

此外，飞机机型的迭代更新、复杂化程度提高以及不同机型之间的差异化因素，使航材应急保障的需求呈现更加多样化的特点。

②航材应急求援的保障成功率整体处于低位水平

对于航空公司，受到航材备件减少、航材供应链紧张等因素影响，使其针对各机场站点的航材配置和保障压力剧增；对于应急保障服务商，目前行业整体处于成长期，企业资金实力和融资渠道受限，自有航材的储备规模普遍较低，并且求援响应和资源对接仍以线下通讯方式为主，因此在部分情况下难以及时、就近获取可用航材。基于上述因素，叠加国内民航市场回暖、机队规模扩张、机龄增长、机场数量增加和保障区域扩大所带来的需求端增长，导致目前航空公司航材应急求援的保障成功率整体处于低位水平。

近年来，部分领先的应急保障服务商不断加大投入，在信息化、数字化技术融合应用以及交易模式创新等方面取得突破，未来将持续引领行业的高质量发展，推动航材应急求援的保障率不断提升。

根据中国航空新闻网发布的数据，目前针对国内航空公司发起的航材应急保障需求，约 20% 通过应急保障供应商完成航材应急保障；其余 80% 需求中，除少部分通过航空公司之间的航材紧急互援完成应急保障外，大部分均未得到及时满足，主要通过由航空公司向航材制造商、航材贸易商发起紧急订货等途径解决，航材交付时间较长，进而导致飞机无法正常飞行、维修工作无法按照计划正常开展。未来，航材应急求援的保障成功率具有较大的提升空间。

③行业信息化、数字化水平不断提升

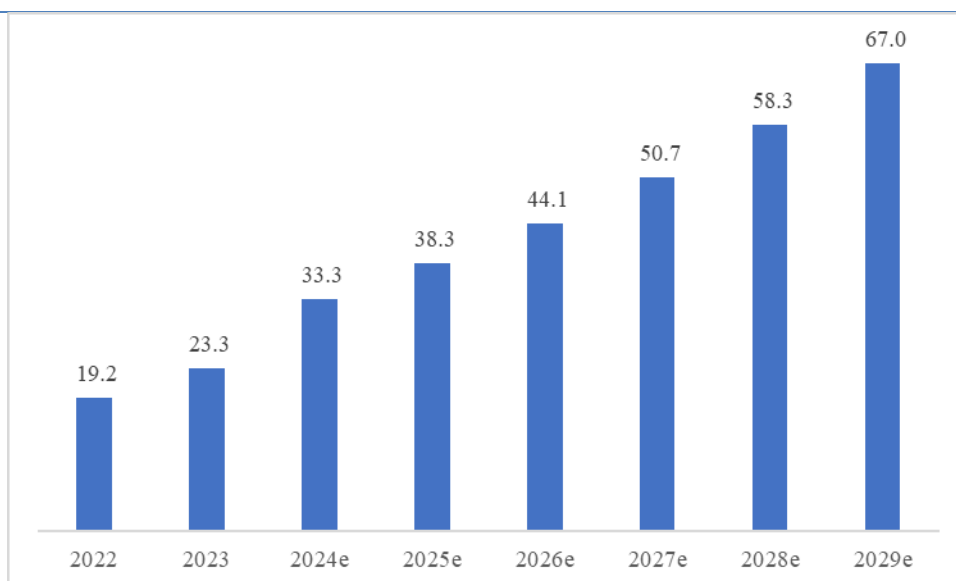
作为智慧民航体系中的重要组成部分，中国民航业航材共享平台在国务院推动、国资委领导和民航局支持下于 2016 年正式启动建设。“E-航材平台”是航材共享平台建设的核心任务，致力于通过系统连接、汇总各航空公司和维修企业的航材保障数据，构建虚拟的动态“航材库”，实时掌握全行业航材供应情况，构造以航司为主、行业内各企业共同参与、开放共享、合作互赢的信息平台，满足航材应急保障需求；同时，通过算法输出航材调剂补充或富余处置建议，促进全行业降本增效。

“E-航材平台”的建设，对航材应急保障行业信息化、数字化水平的提升形成有力支撑。常规业务流程下，航空公司和应急保障服务商主要通过电话、邮件等传统通讯方式发起航材应急求援、寻求可用资源和传递交易信息，存在着各方信息互通程度低、供需匹配难度大、交易效率低等痛点。通过信息化共享平台建设，推动交易模式创新，提升了求援响应速度和保障效率，提高航班正点率；另一方面有助于深化信息技术的融合应用，逐步形成航材数据挖掘、供需缺口预测等数字化技术能力，促进航材资源的合理规划布局和优化配置

2) 航材应急保障行业发展概况

在国内民航业强势复苏、机队规模扩张、航空公司航材备件减少等多重因素的共同驱动下，国内航材应急保障服务的市场需求不断释放。根据中国航空新闻网发布的数据，涵盖租赁、价拨等交易模式在内的国内航材应急保障服务的市场需求，预计将从 2022 年的 19.2 亿元增长至 2029 年的 67.0 亿元，2022-2029 年的复合增长率约为 19.6%。

2022-2029 年国内航材应急保障的市场需求（亿元）



数据来源：中国航空新闻网

3) 航材应急保障行业发展趋势

①航材应急求援的保障成功率和市场规模不断提升

对于应急保障服务商，未来随着经营规模和资金体量的扩大，将通过商业采购、二手飞机拆解等多种渠道，针对性补充自有航材储备，提升航材应急保障成功率。此外，行业信息化和数字化技术能力将继续迭代升级，有效引导航空公司和应急保障服务商进一步优化航材库存规划和区域性布局，提高供需之间的匹配性，更好地满足航材应急保障需求。

在航材应急保障需求和保障成功率同步提升的情况下，航材应急保障的市场规模也将保持增长态势。

②航材共享平台持续优化升级

航材共享平台建设是国务院、国资委重大专项工作部署，并作为重点工作被纳入提质增效专项行动。作为核心任务，未来“E-航材平台”建设将稳步推进，应用价值不断提升。

首先，在产业政策指引下，平台在推动航空公司、航空维修企业、航材制造商和贸易商多方参与的基础上，将进一步加强产业链各方之间航材信息的链接和共享，打通数据孤岛，促进实现航材储备透明化，加强行业资源的集约化整合。其次，平台将持续深化与新一代信息技术的融合发展，航材数据分析、飞机维修和航材保障需求预测等技术手段将日趋成熟，不断提升航材保障和周转效率。此外，平台功能模块将不断丰富，除目前的航材应急保障外，还将适配于航材计划性保障、仓储管理等多个应用场景，为各类型参与者提供全方位的航材管理和保障服务。

③二手航材的使用频次和循环利用效率不断提高

结合经济性和实用性因素，未来二手航材在应急保障场景下的使用频次和循环利用效率将不断

提高。对于应急保障服务商，二手飞机购置和拆解将成为自有航材储备的重要来源，在针对性获取运营机型适用且紧缺的航材资源后，进行合理的区域化配置，并通过航材租赁、价拨等交易模式投入使用。同时，上述业务模式具有较高门槛，对服务商的资金实力、二手飞机及航材价值评估能力，以及对航材需求的定位和把握能力提出较高要求。

5、（细分）行业竞争格局

（1）行业竞争格局及行业内主要企业情况

1）民航机务维修 IT 竞争格局及行业内主要企业情况

对于民航 IT 行业，其专业性要求和发展特点导致行业进入门槛较高，参与者数量相对较少。

我国航空运输业起步较晚，民航信息化领域尤其是核心 IT 系统的建设落后于欧美发达国家。近年来，伴随国内民航企业信息化自主可控的要求不断提高，以及国内民航 IT 服务商在部分业务领域的核心技术储备不断增强，下游用户尤其是中小型航空公司出于系统自主可控和降低建设成本等因素考虑，开始采用自主化软件。从长期来看，行业内技术能力突出、开发经验丰富、技术服务优质的国内民航 IT 服务商的市场份额将逐步扩大。

民航机务维修 IT 领域同样具备较高的专业性门槛，因此市场集中度较高。目前，参与国内民航机务维修 IT 市场的国外厂商主要包括 IBM 等，国内 IT 服务商主要包括申请挂牌公司、上海春秋航空科技有限公司等。其中，国内厂商凭借对民航机务维修业务流程、业务模式的深刻理解，提供契合国内用户多样化、个性化应用需求的优质技术服务，在市场竞争中占据主导地位。申请挂牌公司作为国内民航机务维修领域主流的 IT 系统供应商和服务商之一，公司的产品和服务已覆盖国内 45 家航空公司，由公司开发、实施的机务维修 IT 系统所管理的飞机数量超过 3,000 架。

除申请挂牌公司外，民航机务维修 IT 领域的主要企业情况，具体如下所示：

公司名称	简要介绍
IBM	创立于 1911 年，总部位于美国纽约州阿蒙克市，是全球最大的信息技术和业务解决方案公司之一
上海春秋航空科技有限公司	成立于 2015 年，总部位于上海，是春秋航空股份有限公司的全资子公司，是国内航空公司信息一体化解决方案服务商，主要客户群体为国内外航空公司、机场、机务维修等航空业企业，为行业客户提供维修信息系统、运行控制系统、机组排班系统、安全管理系统、地面生产保障系统、移动运行管理系统等民航业全流程信息系统解决方案

2）航材应急保障行业竞争格局及行业内主要企业情况

航材应急保障行业在行业理解、业务经验、市场资源和品牌效应等方面具有较高的门槛，因此行业参与者数量较少，市场集中度较高。

作为国内主流的应急保障服务商之一，申请挂牌公司是中国民航应急保障航材通行商业标准的发起人和制定者之一，同时也是航材共享平台建设项目中核心任务“E-航材平台”建设的主要承接单位。申请挂牌公司基于信息技术打造高效的航材互援交易服务平台，提升了航材应急求援的响应速度和保障成功率，下游客户已覆盖中国大陆全部民航公司。根据中国航空新闻网发布的数据，2023年国内航空公司共发起约11万次航材应急求援，保障成功率为20%左右，若按照2023年国内民航业共计完成2.2万次航材应急保障进行测算，申请挂牌公司业务量在行业中的占比约为60%。

相对而言，其他行业参与者更多依靠传统的线下通讯手段开展业务，此外受限于自身经营规模和资金实力，导致自有航材储备较少，主要依托外部航材资源提供租赁、价拨等航材应急保障服务。

除申请挂牌公司外，航材应急保障行业的主要企业情况，具体如下所示：

公司名称	简要介绍
昆明宸航科技有限公司	成立于2012年，总部位于昆明，是一家专注于民航业航材应急保障的服务型公司，主要提供航材租赁和价拨、航材物流运输、信息咨询等服务
北京艾威胜航空技术咨询有限公司	成立于2003年，总部位于北京，主营业务领域包括航空技术开发、技术服务、航空零附件销售、航空器材租赁等
西安翔腾航空技术服务有限公司	成立于2008年，总部位于西安，主要从事航空器材应急支援，机务维修专用工具设备支援，航空地面设备的开发、制造和销售等业务
北京汉金科技发展有限公司	成立于2017年，总部位于北京，主要从事民用航空器航材租赁及销售、工程技术支援等业务，服务对象为国内外航空公司、MRO企业等

（2）进入壁垒

1）进入民航机务维修IT行业的主要壁垒

①技术壁垒

民航IT系统集成航空领域技术、计算机科学、软件工程、网络通讯技术以及大数据、人工智能、云计算等新一代信息技术，专业性较强并且技术更新速度较快。因此，IT服务商的研发投入水平和技术创新能力是其核心竞争力的重要体现。

对于机务维修领域的IT服务商而言，一方面需要对飞机维修业务流程具备深刻理解，可针对机型更新、飞机构型复杂性和差异化程度提升所带来的技术迭代需求做出迅速反应，持续完善自身产品和服务；另一方面，需要紧跟大数据、人工智能、区块链等新技术迅猛发展的趋势，不断深化融合应用；此外，由于民航业具有高度国际化的特点，机务类IT产品和服务的优化升级应契合国际主流厂商及竞品的发展方向，从追赶、跟随不断向超越迈进，从而对IT服务商的技术实力、产品和服务质量提出更高要求。

②人才团队壁垒

民航IT行业对人才的专业性要求较高，从业者既需要掌握过硬的IT技术，同时需要具备丰富的民航业务和相关项目经验。因此，IT服务商需要不断吸收和培养具备复合型知识体系、专业素质

突出、行业经验丰富的技术人才，打造强大、稳定的研发和服务团队。对于行业新进入者，在短期内构建优秀的人才团队具有较大难度，因此本行业存在较高的人才壁垒。

③行业理解和项目经验壁垒

民航业 IT 系统的应用场景多样、环节和流程复杂。在 IT 软件开发和技术服务过程中，IT 服务商应对具体的业务场景、各类型用户对于 IT 系统的应用和管理需求具备深刻理解，这需要长期的经验积累和技术沉淀。

此外，民航业用户在构建 IT 系统时，往往对于同行业对标公司 IT 系统的建设、应用和管理情况较为关注，以作为对比和参考。因此，拥有丰富的项目经验以及目标客户对标企业的业务实践案例，将更有助于业务拓展和项目的顺利承接、实施。对于行业新进入者而言，由于缺乏行业理解和项目经验，在项目执行能力方面相对薄弱，同时也难以获得客户的认可。

④品牌效应和客户黏性壁垒

伴随民航业数字化转型进程加快，用户对 IT 服务商的技术先进性和服务能力提出了更高要求，在遴选供应商时更加青睐已在行业中形成较高品牌知名度的企业，以保障项目实施进度和效果。

此外，民航 IT 行业的客户黏性较强，用户针对 IT 系统新建、现有系统升级和运维需求，更倾向于选择在此前已建立良好合作关系的 IT 服务商。作为长期合作伙伴，其对于企业 IT 系统的建设历史、业务数据结构、运营管理难点和痛点具有充分了解，有助于制定更为完善的项目实施方案，在历史数据迁移、新旧系统过渡等方面避免出现技术和安全风险。因此，品牌效应和客户黏性也构成进入本行业的重要壁垒。

2) 进入航材应急保障行业的主要壁垒

①资质认证壁垒

企业在通过中国民用航空维修协会关于航材分销商的资质审核并获颁资质证书后，方可开展航材应急保障及相关业务，航材分销商资质的取得需要经过严格的评估和认证程序，构成本行业的资质认证壁垒。

②行业理解和技术壁垒

为保证及时、就近寻求到可用的航材资源并完成保障任务，应急保障服务商既需要形成对民航业发展情况、航材供应链动态、各航司航材资源区域性配置情况等宏观信息的精准洞察，同时需要对航材应急保障的业务模式具备深刻理解。这主要依赖于对民航业机务维修、航材管理等业务领域丰富的经验积累，同时需要利用互联网、大数据、人工智能等信息化技术实现航材信息数据的聚合，并不断推动交易流程和模式创新，提高保障效率。因此，航材应急保障行业具备较高的行业理解和技术壁垒，新进入者难以在短期内沉淀形成足够的经验和技术储备，业务开展难度较大。

③人才团队壁垒

航材应急保障业务具有极高的时效性要求，伴随保障需求和求援频次的不断增加，对服务商业务团队的行业经验和综合素质提出更高要求。对于行业新进入者，在短期内构建完善的人才管理和培训体系、组建优秀的业务团队具有较大难度，因此本行业存在较高的人才团队壁垒。

④航空公司合作关系壁垒

对于应急保障服务商而言，航空公司同时作为航材资源的需求方和供给方，产业链上下游高度重叠。因此，与各家航空公司签署应急保障框架协议，并形成长期、稳固的合作关系是业务开展的重要前提，既有助于业务需求获取和市场拓展，同时又有助于及时、就近寻求到可用的航材资源并顺利完成保障任务。对于行业新进入者，难以在短期内与众多航空公司建立高度互信的合作伙伴关系，因此将面临较高的竞争壁垒。

⑤品牌效应壁垒

在应急保障业务开展过程中，业务经验丰富、行业影响力和品牌知名度高的应急保障服务商更易于获得航材供给方的信任和支持，从而及时获取可用的航材资源，最大限度确保航材保障成功率。因此，品牌效应也构成进入本行业的重要壁垒。

⑥航材运输和交付能力壁垒

航材的物流运输包括陆运、空运、航班行李、机组携带等多种模式，应根据保障任务的具体情况选择合适的物流方式，或通过多种物流方式的结合，完成航材的高效运输和交付。对于应急保障服务商，这既需要丰富的业务经验和资源积累作为支撑，同时需要与场内/场外物流企业、航空公司等各方保持密切的合作关系，因此构成进入本行业的重要壁垒。

（二） 公司的市场地位及竞争优势

1、公司的市场地位

作为国内主流的应急保障服务商之一，申请挂牌公司是中国民航应急保障航材通行商业标准的发起人和制定者之一，同时也是航材共享平台建设项目中核心任务“E-航材平台”建设的主要承接单位。申请挂牌公司基于信息技术打造高效的航材互援交易服务平台，提升了航材应急求援的响应速度和保障成功率，下游客户已覆盖中国大陆全部民航公司。根据中国航空新闻网发布的数据，2023年国内航材应急保障的市场需求达到 23.3 亿元，针对国内航空公司发起的航材应急求援需求，目前约有 20%系通过应急保障供应商顺利完成保障工作。因此，可推算出 2023 年国内民航业通过应急保障服务商开展航材应急保障业务的市场规模约为 4.7 亿元，据此计算，申请挂牌公司的市场占有率接近 60%。

民航机务维修 IT 领域同样具备较高的专业性门槛，因此市场集中度较高。目前，参与国内民航机务维修 IT 市场的国外厂商主要包括 IBM 等，国内 IT 服务商主要包括申请挂牌公司、上海春秋航空科技有限公司等。其中，国内厂商凭借对民航机务维修业务流程、业务模式的深刻理解，提供契合国内用户多样化、个性化应用需求的优质技术服务，在市场竞争中占据主导地位。申请挂牌公司作为国内民航机务维修领域主流的 IT 系统供应商和服务商之一，公司的产品和服务已覆盖国内 45 家航空公司，通过公司开发及实施的机务 IT 系统管理的飞机超过 3,000 架，占据中国民航业运输飞机在册架数比例超 70%。

2、公司的竞争优势及劣势

（1）竞争优势

1）规模优势

公司是航材应急保障领域通行商业标准的主要发起人和制定者，创建了行业现行的应急保障互援模式，同时是中国最大的航材应急保障服务商，市占率接近 60%，公司的航材资源优化服务覆盖了中国大陆全部民航公司，近三年年均应急保障服务次数超万次，持续提升行业应急航材交易效率及航材互援保障响应速度。

公司是中国民航业机务维修保障领域主流的 IT 系统开发服务供应商，公司 IT 系统产品和服务已覆盖国内 45 家航空公司，是国内大部分航空公司的业务合作伙伴，有超过 3,000 架民航飞机基于公司开发和实施的机务 IT 系统进行运营和维护，公司开发和实施的系统已成为民航客户企业的核心生产系统，管理着价值上万亿的航空器材，为客户提供从持续适航到初始适航的完整保障，覆盖了客户机务维修信息化全业务链的需求，并帮助客户建立数据挖掘、分析能力，整体提升机务管理的数字化程度及管理效率。在多年的行业实践中，公司对主要飞机制造厂商、维修厂商、航空公司的 IT 系统架构和数据接口方式形成了透彻的理解，并在飞机构型、工程标准、航材器材件号等字段信息形成了丰富的数据积累，且在深化行业服务实践的过程中持续实现自我强化，对公司两大业务形成良好的技术支持，形成保持行业领先地位的坚实壁垒。

2）技术优势

公司将信息技术应用于飞机及航材管理、航材交易领域，推动行业升级发展。公司的应急保障航材保障业务针对传统交易方式信息互通程度低、交易成本高等痛点，基于信息技术，显著提升航材应急求援效率，一站式解决应急保障求援需求。公司自主开发的民航业机务 IT 系统，已成为民航客户的核心生产系统，客户得以对民航机务实现全链路数字化管理，提升管理效率，同时利用数据及技术优势，帮助客户实现飞机远程故障诊断及预防性维修，帮助客户实现运维需求预测和智能化统筹安排，助力资源调度效率优化，整体提升资源利用效率、资产利用效率。

公司拥有技术团队规模超百人，拥有良好技术储备，以及稳定的研发队伍，公司核心研发人员

大部分拥有十年以上的从业经验；经过多年的项目开发、实施，公司总结出一套科学、实用的机务 IT 项目实施方式和方法，同时也为航材业务的数字化经营建立扎实的技术基础。

3) 创新引领行业

公司运用信息技术，创新改造航空公司传统飞机及航材管理及航材交易方式，形成行业运营管理及航材共享的新模式。

公司作为航材应急保障领域通行商业标准的主要发起人和制定者，创建了行业现行的应急保障互援模式，构建起统一的应急保障交易定价、航材流转、责任承担模式，通过与行业主要参与方签订航材互援框架协议，对交易流程、定价方式进行标准化约定，并逐渐形成行业通行规范，将原本航司之间互援的多边交易转换成单边交易，在航材信息数据聚合、平衡交易价格、安排器材交付物流、规范交易流程、降低航材供需双方交易风险等方面发挥重要作用。同时，公司创新开发了应急航材互援交易服务平台，引领行业数字化交易变革，一方面，航司客户可直接通过线上方式发起求援需求，并借助公司平台的数字化能力，对交易链路中的多个环节实现优化，减少人工介入，实现更优交易决策；另一方面，公司收到客户求援需求后，亦可通过应急航材互援交易服务平台一站式完成航材资源搜索、筛选及匹配，同时可利用平台数字化管理逻辑、数据库资源及算法优势，大幅提高器材文件审核、物流安排、结算、器材归还的业务处理效率。

公司为航空公司开发的民航业机务 IT 系统，推动民航机务运营信息化升级，逐步实现更广泛的运维信息数字化，并建立更全面的运维数据库，助力传统基于大量纸质记录的运维体系向电子化和数字化转型。同时利用信息技术和智能算法，帮助航司实现运维需求预测和智能化统筹安排，推动民航机务运维管理的新模式的建立。

4) 推动建立新业态，深化竞争壁垒

凭借在 IT 业务、应急保障业务上积累的核心技术，公司进一步搭建资产托管运营平台、固定资源横纵向保障平台、供应商集约保障平台、送修管理及零部件保障平台、智慧民航平台等组成成分，构建“E-航材平台”。

“E-航材平台”的建设是国务院、国资委重大专项工作部署“航材共享平台建设”项目中的核心任务，致力于打造全新产业生态。“E-航材平台”将实现对航空公司的应急状态和日常运维的全面航材保障，以共享模式集约化整合行业资源，通过与各民航客户的机务 IT 系统对接，最终致力于实现航材数据及运维、交易的自动对接，基于信息技术和模式创新，在保障安全的前提下，减少人工干预强度，推动基于航材共享的智能化运维保障新业态的建立。

(2) 竞争劣势

1) 融资渠道单一

现阶段，公司所处的民航业市场空间广阔，市场需求快速增长，同时公司将建设并持续完善“E-

航材平台”以及推动民航领域自主化 ERP 软件开发作为发展重点，因此公司在深化平台建设、加强自有航材储备、加强研发能力建设和 IT 系统开发能力以及加强人才引进和团队建设等方面均迫切需要大量的资金支持，相较于行业内上市公司，公司资金实力和融资渠道有限，难以满足企业快速发展和基础能力建设对于资金的需求。

（三） 其他情况

☐适用 ☒不适用

九、 公司经营目标和计划

（一）公司经营目标

国家对民用航空产业大力支持,《“十四五”民用航空发展规划》《新时代民航强国建设行动纲要》《智慧民航建设路线图》《关于促进民航业发展的若干意见》等政策文件为民航业持续发展指引方向。公司将积极响应国家号召，借助民用航空领域系列优惠政策支持，把握航材应急保障交易市场、民航机务 IT 解决方案市场稳步增长的发展机遇，充分发挥 IT 数据和航材交易互相促进的迭代效应，进一步发展航材业务，建设并持续完善“E-航材平台”，同时持续推动民航领域自主化 ERP 软件开发，致力于帮助行业建立统一的信息平台，通过协议和技术手段，连接起航材产业链相关方，打通数据孤岛，进而打通从初始适航到持续适航的全链路，帮助产业各方提升民航机务管理、航材交易效率，逐步建立支撑行业数字化转型、智能化应用和自主化发展的生态圈，持续助力中国智慧民航体系建设。

（二）公司经营计划

1、深化平台建设

公司业务发展以及“E-航材平台”的构建及完善，要求公司持续深化底层数据平台及多应用场景平台的建设。公司将持续投入资源，加强数据积累及处理、多应用场景开发、维修预测等能力，充分发挥公司现有的信息、资源优势，进一步实现对行业资源的集约化整合，更加有效地实现减少全行业航材储备冗余、提高航材周转效率、实现全行业降本增效的目标。

2、加强自有航材储备

公司计划持续利用应急航材互援交易服务平台系统优势，强化对应急保障行业供需情况的洞察，根据对行业供给缺口的理解，加强公司自有航材储备，优化公司应急航材供应结构，在提升求援响应率的同时，争取扩大自有航材交易比例，进而提高客户服务能力并提升公司盈利能力。

3、加强研发能力建设和 IT 系统开发能力

公司已经建立以市场需求为导向的研发创新体系，计划持续引进高端技术人才，提升公司的研

发能力和技术水平，支持航空机务 IT 系统新技术、新产品的研发工作，持续完善自主化 ERP 软件产品功能并拓宽应用场景，持续保持企业核心技术竞争优势，以技术创新战略驱动企业向前发展。

4、加强人才引进和团队建设

公司将建立长期稳定的人才引进与培养渠道，优化人才结构，不断完善人才培养和激励制度，建立完善的培训机制，以良好的企业文化、工作环境和发展平台吸引并留住人才，建立起能够适应企业现代化管理和公司未来发展需要的高素质员工队伍。根据员工的贡献对其进行激励，为员工提供良好的用人机制和广阔的发展空间，对优秀人才积极予以提拔。

第三节 公司治理

一、 公司股东大会、董事会、监事会的建立健全及运行情况

股东大会、董事会、监事会健全	是/否
股东大会依照《公司法》、《公司章程》运行	是
董事会依照《公司法》、《公司章程》运行	是
监事会依照《公司法》、《公司章程》运行	是

具体情况：

2023年3月29日，中航材利顿召开创立大会，利顿有限以经审计的净资产折股，整体变更为股份公司。中航材利顿自整体变更为股份有限公司以来，公司根据《公司法》《证券法》等有关法律、法规、规范性文件和中国证监会的相关要求，设立股东会、董事会和监事会，建立健全法人治理结构。

（一）股东会制度的建立健全及运行情况

公司按照《公司法》《证券法》等相关法律、法规和规范性文件及《公司章程》的要求制定了《中航材利顿航空科技股份有限公司股东会议事规则》（以下简称“《股东会议事规则》”），股东严格按照《公司章程》和《股东会议事规则》的规定行使权利、履行义务，股东会依法规范运行。

公司股东会会议通知、召开方式、表决方式均符合相关规定，会议记录完整，股东会依法履行了《公司法》《公司章程》赋予的职责，相关决议合法有效。公司股东已严格按照《公司法》《公司章程》《股东会议事规则》的规定行使权利，不存在违反《公司法》及其他规定行使职权的情形。

（二）董事会制度的建立健全及运行情况

截至本公开转让说明书签署日，公司董事会由9名董事组成，设立董事长1名。公司董事由股东会选举或更换。董事任期每届三年，任期届满可连选连任。

公司按照《公司法》《证券法》等相关法律、法规和规范性文件及《公司章程》的要求制定了《中航材利顿航空科技股份有限公司董事会议事规则》（以下简称“《董事会议事规则》”）。公司董事严格按照《公司法》《公司章程》和《董事会议事规则》的规定行使自己的权利和履行自己的义务，董事会运行规范。公司董事会会议召集方式、议事程序、表决方式和决议内容均符合有关法律、法规和《公司章程》的规定，公司董事不存在违反《公司法》及其他规定行使职权的情形。

（三）监事会制度的建立健全及运行情况

截至本公开转让说明书签署日，公司监事会由3名监事组成，设立监事会主席1名。公司监事的任期每届为三年。监事任期届满，连选可以连任。

公司按照《公司法》《证券法》等相关法律、法规和规范性文件及《公司章程》的要求制定了

《中航材利顿航空科技股份有限公司监事会议事规则》（以下简称“《监事会议事规则》”）。公司监事严格按照《公司章程》和《监事会议事规则》的规定行使自己的权利和履行自己的义务，监事会运行规范。

公司监事会会议召集方式、议事程序、表决方式和决议内容均符合有关法律、法规和《公司章程》的规定，公司监事不存在违反《公司法》及其他规定行使职权的情形。

二、 表决权差异安排

☐适用 ☒不适用

三、 内部管理制度建立健全情况以及董事会对公司治理机制执行情况的评估意见

（一） 公司内部管理制度的建立健全情况

事项	是或否
《公司章程》是否符合《非上市公众公司监管指引第3号——章程必备条款》《全国中小企业股份转让系统挂牌公司治理规则》等关于挂牌公司的要求	是
《公司章程》中是否设置关于终止挂牌中投资者保护的专门条款，是否对股东权益保护作出明确安排	是

内部管理制度的建立健全情况：

公司严格按照《公司法》《证券法》等相关法律法规的要求，制定了《公司章程》，内容合法合规，并制定了公司内部管理相关的规章制度文件，包括《股东会议事规则》《董事会议事规则》《监事会议事规则》《董事、监事和高级管理人员薪酬管理制度》《关联交易决策制度》《对外投资管理制度》《防范控股股东及关联方资金占用管理制度》《累积投票制实施细则》等公司内部管理制度。公司已建立有效的公司治理结构。

目前，公司各项管理制度齐全配套，公司股东会、董事会、监事会之间职责分工明确，依法规范运作，管理效率不断提高，保障了公司各项经营活动的有序进行。

（二） 公司投资者关系管理制度安排

为规范公司与投资者之间的信息沟通与关系管理工作，进一步保护投资者的合法权益，建立公司与投资者之间及时、有效、互信的良好沟通关系，完善公司治理，公司根据《公司法》《证券法》等有关法律法规及《公司章程》的规定，制定了《投资者关系管理制度》。

该项制度能够建立并加强公司与投资者和潜在投资者之间的信息沟通，建立公司与投资者之间良好沟通平台，进一步完善公司治理结构，切实保护投资者特别是社会公众投资者的合法权益。

（三） 董事会对公司治理机制执行情况的评估意见

根据相关法规及公司章程，完善公司治理的要求，本次董事会应对本公司治理机制的建立健全和运行情况进行讨论和评估。

经评估，报告期内，公司股东（大）会、董事会、监事会审议的事项均属其职权范围内的事项，会议审议的议案内容合法、有效。相关的召开、表决、决议程序符合《章程》的规定；报告期内公司不存在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用公司资金的情况；报告期内公司不存在严重影响其治理机制有效运行的情况。

综上所述，公司现有治理机制对公司规范运作发挥积极作用，公司治理机制执行情况良好。

四、公司及控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员存在的违法违规及受处罚等情况及对公司的影响

（一）报告期内及期后公司及控股股东、实际控制人、重要控股子公司、董事、监事、高级管理人员存在的违法违规及受处罚的情况

☐适用 ☒不适用

具体情况：

☐适用 ☒不适用

（二）失信情况

事项	是或否
公司是否被纳入失信联合惩戒对象	否
公司法定代表人是否被纳入失信联合惩戒对象	否
重要控股子公司是否被纳入失信联合惩戒对象	否
控股股东是否被纳入失信联合惩戒对象	否
实际控制人是否被纳入失信联合惩戒对象	否
董事、监事、高级管理人员是否被纳入失信联合惩戒对象	否

具体情况：

☐适用 ☒不适用

（三）其他情况

☐适用 ☒不适用

五、公司与控股股东、实际控制人的独立情况

具体方面	是否完整、独立	具体情况
业务	是	公司的业务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，不存在业务资源被其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情形，不存在严重影响公司独立性或者显失公平的关联交易；于本公开转让说明书签署日公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在对公司构成重大不利影响的同业竞争，控股股东、实际控制人已签署关于避免同业

		竞争的承诺，实际控制人也已在集团内部发文通知，明确公司业务定位。
资产	是	公司具备与生产经营有关的主要生产系统、辅助生产系统和配套设施，合法拥有与生产经营有关的机器设备以及注册商标、专利、计算机软件著作权等主要资产的所有权或使用权，具有独立的采购和销售系统，不存在资产被其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情形。
人员	是	公司的经理、副经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员独立于公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，未在公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，且未在公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业处领薪；公司的财务人员也未在公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职。
财务	是	公司已建立独立的财务部门，配备了专职的财务会计人员，并建立了独立的财务核算体系，能够独立开展会计核算、作出财务决策，具有规范的财务会计制度；公司独立设立银行账户，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户的情形；公司的财务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业。
机构	是	公司已建立健全内部经营管理机构，独立行使经营管理职权，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在机构混同的情形。

六、 公司同业竞争情况

（一） 公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业从事相同或相似业务的

√适用 □不适用

序号	公司名称	公司业务	是否构成同业竞争	规范措施/不构成同业竞争判定理由
1	中国航空器材有限责任公司	航空器材进出口、批发与零售、代理销售及租赁等航材长期保障服务	是	中航材有限的主营业务分为航材租赁业务和航材贸易自营业务，与中航材利顿主营业务中的AOG业务不构成同业竞争，与EXPT业务存在潜在同业竞争，具体情况如下： 1、公司的AOG业务为紧急保障情况下的航材调配，中航材有限的航材租赁业务和航材贸易自营业务均为航材日常保障，二者属于不同市场，不具有替代性和竞争性，具体分析详见后文。 2、公司EXPT业务下，航材用于非AOG场景下的销售，与中航材有限的航材贸易自营业务存在潜在同业竞争。为避免上述业务未来发生实质性同业竞争，公司控股股东、实际控制人已分别出具避免同业竞争的承诺：中航材利顿是中航材集团下属从事拆机航材的境外销售的专业公司；中航材集团及下属控制企业（不含中航材利顿及其下属企业）的航材销售业务面对境内开展（以香港为中转地且以中国境内为最终销售目的地的转口贸易除外）。
2	中国航空器材西南有限公司	航空器材进出口、批发与零售、代理销售	是	中国航空器材西南有限公司系中航材有限的全资子公司，主要从事航材贸易自营业务。同业竞争情况与解决方式同中航材有限。
3	中国航空器材集团西北有限责任公司	航空器材进出口、批发与零售、代理销售	是	中国航空器材集团西北有限责任公司系中航材有限的全资子公司，主要从事航材贸易自营业务。同业竞争情况与解决方式同中航材有限。
4	中国航空器材	航空器材进出口、批	是	中国航空器材华东有限公司系中航材有限的全

	华东有限公司	发与零售、代理销售		资子公司，主要从事航材贸易自营业务。同业竞争情况与解决方式同中航材有限。
5	香港亚太有 限 责 任 公 司 (APL (HONG KONG) LIMITED)	航空器材进出口、批 发与零售、代理销售	是	香港亚太有限责任公司系中航材有限的全资子 公司，主要从事航材贸易自营业务。同业竞争情 况与解决方式同中航材有限。
6	中航材(北京) 融资租赁有限 责任公司	航空器材的经营性 租赁和融资性租赁	是	中航材(北京)融资租赁有限责任公司系中航材 有限的全资子公司，主要从事航材的融资租赁。 同业竞争情况与解决方式同中航材有限。

1、中航材有限公司业务的基本情况

中航材有限成立于 1980 年，主要从事飞机采购及航空器材贸易业务。后随着民航体制改革以及国资委打造航材共享平台的战略推动下，2016 年开始中航材有限作为航材共享平台公司主要从事航材贸易、租赁及共享保障业务。中航材有限主要从事航材租赁业务和贸易自营业务两大板块，均对应航材日常保障市场。具体介绍如下：

业务类型		简介
航材租赁 业务	大部件租赁业务	大部件租赁业务对应于价值极高的航材，具体包括发动机、起落架等
	周转件长期保障服务	周转件长期保障服务系航空公司根据自身运营需求向中航材有限指定部分航材周转件的保障需求，由中航材有限对该等事先指定的航材周转件进行备货并在航空公司需要时进行提供
航材贸易自营业务		航材贸易自营业务为传统贸易模式，销售对应于日常保障市场，是从航材原厂商或经销商处买入一定量的航空器材，并以分销的方式向国内、外的客户进行销售。该类业务以消耗件为主，也会采购部分周转件

2、公司 AOG 业务与中航材有限不存在同业竞争

中航材有限在收购公司前基本不涉及 AOG 业务，2015 年收购公司后，通过公司开展 AOG 业务。

中航材有限的航材日常保障业务与公司的 AOG 业务虽均为航空公司提供航材需求保障，但实际解决的航空公司需求性质、业务模式、所需的业务能力等方面均存在明显差别，不存在相互替代性，具体分析如下：

(1) 航材日常保障与 AOG 应急保障属于不同市场，二者无替代性、竞争性

1) 二者的市场供需机制完全不同，不具备替代性

航材日常保障系航空公司基于飞机的飞行保养计划、飞机制造商的航材储备建议等，规划和预测自身机队对各类航材的需求，进行的计划性采购和储备，具体采购节奏和储备地点与飞机的保养维修计划、航空公司的维修基地所在地、主要航线机场有关。其需求的特点是基于机队、基地、航线等因素设定计划，需求总体具有明确的计划性和可预见性。影响需求的因素主要与飞机保有量、

飞行量对应，包括航空公司的机队规模、机型、飞行计划、采购和仓储预算等。总体上可直接根据前述这些因素推算出需求。

相应的，其供给主要来源于航材生产厂商和贸易商。供给方根据航空公司的订单，按常规交易时间节奏商定价格、签署协议、安排交货。影响供给的主要因素为航材生产厂商的生产周期、排产计划，贸易商的库存情况等，总体上可根据前述这些因素判断出某个航材的供给情况。

AOG 应急保障则为航空公司飞机意外出现故障，且航空公司在飞机所在地或邻近地区无自有的对应航材情况下，产生的应急求援需求。其需求完全无法预见（否则航空公司就可以在对应地点储备航材，甚至提前安排飞机检修，从而避免 AOG 情况），具有典型的随机性和突发性特点。同时由于飞机意外停飞直接影响航班正常运转，经济和社会损失巨大，其需求具有突出的急迫性。相比于航材的总保有量，影响需求的主要因素更多与航材/航班的分布情况直接对应，包括飞机故障率、航空公司的航线站点分散度、航材储备分散度等，且其中飞机故障率仅为统计结果，具体在哪一机场、哪个航材上发生是完全的随机事件，虽然可以根据前述统计数据测算总体需求规模，但具体需求的情况则无法根据已知信息预测。

相应的，其供给来源则明显多元化，主要依靠在附近有对应航材的其他航空公司，也来源于附近有库存的航材生产厂商和贸易商。供给方需配合保障航材在最短时间内送达求援方，价格和协议等则往往为事后再议。影响供给的主要因素则为航材交易和运输的时效性、行业整体的航材储备情况等，而其中航材交易和运输的时效性，只有在某一次 AOG 需求发生后才能够具体化，因此具体供给的情况也无法根据已知信息推断出。

基于上述分析，航材日常保障与应急保障市场的需求产生和供给的机制完全不同。虽然二者均与市场整体的航材储备情况相关，但由于 AOG 市场的高度随机性特点，除非能够接近达到所有航空公司在几乎所有机场均备齐全部航材的理想状态，否则 AOG 市场的需求和供给永远存在高度不确定性。由于一架飞机即包含上万件不同航材，而航空公司的飞机型号和航线机场数量众多且仍在持续增长，同时受限于航材的高价值和严格仓储管理要求，要达到前述的理想状态，其资金和管理成本将过于高昂导致无法实现，因此目前的行业整体航材储备程度远远低于前述理想状态。在此种情况下，即使整体航材日常保障市场有所增长，使得行业整体航材储备增加，但对于高度随机性的 AOG 市场需求和供给所产生的影响非常有限。因此，航材日常保障市场与应急保障市场不具备替代性。

2) 二者的交易机制和价格水平存在显著差异，基本不具备相互竞争性

航材日常保障通常即为航空公司向供应商采购航材作为自有库存，其交易机制为常规的货品买卖方式，双方提前商定价格、约定交货和付款安排、签约后在合理时间内完成产品交付，价格水平参照厂商指导价（目录价）等市场公开价格。也有部分情况下，航空公司受自有库存仓储物流压力、资金成本等因素影响，选择通过同第三方公司进行长期保障业务的方式进行日常保障，即由第三方

公司对该等事先指定的航材进行备货并根据航空公司的提前通知相应安排提供。其服务价格则按照所服务的机队机型、数量以及飞行小时数，参照对应航材的市场价格折算，与航材具体供应次数无关，为固定金额。航空公司实际以支付给第三方公司的服务费，替代了自身对相关航材进行备货的采购成本和仓储成本。上述两种日常保障的特点都是提前确定价格、产品交付时间为常规节奏，价格为市场水平。

AOG 应急保障业务则由于其突发性、时间紧迫性，需要快速寻找航材供应方并协调调配航材，要求的产品交付时间极短（通常不超过 24 小时），价格也往往无法在交易前及时谈定，同时供应方具有较高议价能力，航材 AOG 的交易价格通常为市场价格的 2 倍或更高，按单次计价。

基于前述情况，一方面日常保障的定价和交付模式均不能满足 AOG 应急保障需求，难以竞争 AOG 市场；另一方面 AOG 市场相较日常保障市场 2 倍以上的交易价格，则客户也不会在日常保障能够满足要求的情况下选择 AOG 替代日常保障，AOG 也难以竞争日常保障市场。因此二者之间基本不具备竞争性。

（2）中航材有限与公司业务各自独立发展

1）中航材有限与公司历史沿革、资产、人员均不存在重叠

公司成立于 2005 年，最初为民营企业，逐步发展形成了 AOG 及 IT 业务，其人员均来自市场化招聘，相应资产均为公司经营发展过程中滚动积累形成。直至 2015 年被中航材有限收购之前，公司与中航材有限无关联。

中航材有限成立于 1980 年，成立至今一直为央企集团直属子公司，主要从事飞机采购及航空器材贸易业务，其人员属于国有企业职工、资产属于国有资产。中航材有限在收购公司前基本不涉及 AOG 业务，中航材有限于 2015 年收购公司后通过开展 AOG 业务。

公司于 2015 年被中航材有限收购后，两家公司除在股权上形成控制关系以及中航材有限作为控股股东对公司派驻部分董事、监事、高级管理人员等少量人员以外，在业务、资产、人员上均保持独立经营，未发生相互之间的主要业务重组或资产注入等情况，也未发生大范围人员交流或更换，不存在资产、人员的重叠。

2）中航材有限与公司主营业务存在明显差异

A.市场存在明显差异

中航材有限的航空器材销售和租赁业务相关具体分为航空器材的租赁与贸易自营业务，均对应航材日常保障市场：

中航材有限的航空器材租赁业务，分为周转件长期保障（以下简称“长期保障”）和大部件租赁。周转件长期租赁保障业务为航空公司各种机型的指定件号航材提供长期保障，中航材有限和航空公司签署长期保障协议，对协议约定的指定件号航空器材，航空公司可无需自己对相关器材进行

备货，而是由中航材有限在航空公司提出需求后，在约定时间内提供给航空公司，通过长期保障服务实质上替代了航空公司日常保障中的自有器材库存备货。大部件业务系为航空公司用户提供起落架的租赁、更换、维修等整体解决方案。上述业务模式传统，且由于需要大规模备件，模式较重。

中航材有限的航材贸易自营业务为传统贸易模式，销售对应于日常保障市场，是从航材原厂商或经销商处买入一定量的航空器材，并进行分销。该类业务以消耗件为主，也会采购部分周转件。

申请挂牌公司的 AOG 业务是对应航材应急保障市场，通过协调各家航空公司、供应商以及自有航材资源等方式，为航空公司提供应急航材保障服务，在传统业务模式的基础上，基于信息技术，打造了更高效的 AOG 应急保障服务。

B.产品服务特点不同

针对中航材有限航材贸易自营业务、航材租赁业务下的长期保障业务，其所属市场的差异导致中航材有限和公司的 AOG 业务需要具备截然不同的业务模式和核心能力，也从侧面印证了两家公司在完全不同的赛道上发展。具体列表对比如下：

	公司 AOG 业务	中航材有限周转件长期保障业务	中航材有限航材贸易自营业务
业务模式	- 针对航材应急保障市场 - 整合行业内存量资源（自有件+外部件），满足航空公司突发的 AOG 应急保障需求	- 针对航材日常保障市场 - 根据航空公司提出的航材范围，针对性安排对应航材的采购和储备，形成自有库存，并依照航空公司提出的具体需求向其交付航材 - 极特殊情况可能需要寻找第三方库存进行调配	- 针对航材日常保障市场 - 向航材原厂商或经销商处买入一定量的航空器材，形成自有库存，并以分销的方式向国内、外的客户进行销售
保障范围	- 中国大陆全部民航公司，飞机总数约4,000架 - 除飞机整机、发动机、起落架之外的几乎全部航材，件号数量超过数十万件	- 目前已签约航空公司中的部分机队，飞机总数百余架 - 合计已签约的保障件号数约2,300件	- 行业内几乎全部航空公司 - 贸易自营涉及的航材件号数约3,600件
运行模式	侧重轻资产模式	重资产模式，航材基本均为自有库存	
仓储	- 分为以第三方航材和自有航材开展两种模式，其中第三方航材模式占主要地位 - 对自有航材适当备货	航材资产基本为自有库存。为提供更便捷的服务，在仓库布局、仓库管理上需要进行规划	
模式所需的核心能力	- 需提前与众多航空公司或供应商等相关方达成互援框架协议 - 对各大航司历史求援数据、航司及航材供应商备件情况的数据分析能力 - 应急情况下快速寻找对应航材资源的能力 - 应急情况下极短时效的快速协调安排航材运输交付的能力	- 与上游航材厂商、分销商的议价能力 - 对大规模自有航材库存的仓储管理能力 - 满足航材备货及仓储管理所需的资金和资产设施 - 日常保障情况下常规时效的航材运输交付能力	

此外，二者业务的发展方向也存在显著差异。中航材有限针对航材分销及长期保障服务，持续选取市场效益较好的航材类别，建立和保持相应的供应关系，同时开拓航空公司对于所选取类别航材的日常采购需求资源。公司则面向需求多变、航材类别广泛、时效性极高的 AOG 市场，以交易撮合和航材交接服务能力为依托，持续提高数字化和平台化能力，目标是成为航材产业互联网平台级企业，实现全行业航材保障效率的提升。

C.商号

商号方面，申请挂牌公司自 2005 年成立以来，均以自身商号名义开拓市场、建立业务关系，并在行业中形成了较强的竞争力，其品牌得到了行业客户认可，虽于 2015 年被中航材有限收购，并在公司自有商号之前增加中航材有限所属集团名号，但双方在业务上仍保持独立，也未曾借用对方商号名义开展业务。

D.客户

客户方面，申请挂牌公司和中航材有限的主要客户均为航空公司。由于民航运输业高度集中的行业格局，申请挂牌公司和中航材有限的主要客户重合度较高，此种情况为行业特点所致，不代表双方业务重叠。而且从两家公司覆盖的客机数量看，中航材有限长期保障服务的签约飞机仅百余架，涉及包括国航、东航在内的少量航空公司的个别机型，申请挂牌公司 AOG 服务的签约客户则覆盖国内全部航空公司，服务国内民航市场几乎全部的机队，飞机数量约为 4,000 架，中航材有限长期保障服务的客机在申请挂牌公司 AOG 业务服务的客机中占比极低。中航材有限长期保障服务同申请挂牌公司 AOG 业务重合的客户贡献的 AOG 业务收入占申请挂牌公司 AOG 业务总收入约 30%。此外，中航材有限航材贸易自营业务涉及约 200 个客户，主要为飞机维修厂及各航司，同申请挂牌公司 AOG 业务的客户存在一定重合，重合客户贡献的 AOG 业务收入占申请挂牌公司 AOG 业务总收入的约 50-70%，占比较高主要系航司出于自身备件需要从中航材有限采购其贸易自营业务下涉及的航材，但航司自身备件和中航材有限提供的长期保障业务均属于日常保障市场，与 AOG 业务属于不同市场，因此上述客户重合数据不代表两业务存在同业竞争。

E.供应商

供应商方面，申请挂牌公司 AOG 应急保障业务的主要供应商为以三大航为首的中大型航空公司，而中航材有限的供应商（含长期保障及贸易自营业务）则主要系为其提供航材的航材原厂商、分销商以及极少量拥有航材贸易自营业务的航空公司等。中航材有限长期保障及航材贸易自营业务对重合供应商（主要为航空公司）的航材采购额仅占其采购金额的约 2%，即上述航空公司并非中航材有限的主要供应商。申请挂牌公司 AOG 业务中非航空公司供应商的采购金额占其各期采购总额的约 5%。双方的主要供应商基本不重合。

综上所述，中航材有限的航材日常保障业务与申请挂牌公司的 AOG 业务虽均为航空公司提供航材需求保障，但实际解决的航空公司需求性质、业务模式、所需的业务能力等方面均存在明显差

别，不存在相互替代性，不存在同业竞争。

3、公司 EXPT 业务与中航材有限存在潜在同业竞争，已采取相应措施进行规范

公司 EXPT 业务的开展形式为将二手飞机拆解获得的航材及自有库存航材中在应急保障场景中应用频率较低的部分对外销售，与中航材有限的航材贸易自营业务存在潜在同业竞争，为避免二者未来发展过程中产生实质性同业竞争，公司及控股股东、实际控制人已针对公司 EXPT 业务和中航材有限的航材贸易自营采取了如下方式进行划分：

公司未来 EXPT 业务下的拆机航材销售面向境外销售；中航材有限的航材贸易自营业务面向境内销售航材（以香港为中转地且以中国境内为最终销售目的地的转口贸易除外）。

为避免上述业务未来发生实质性同业竞争，公司控股股东、实际控制人已分别出具避免同业竞争的承诺。

（二） 公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业未从事相同或相似业务的

√适用 □不适用

序号	公司名称	经营范围	公司业务	控股股东、实际控制人的持股比例
1	中国航空器材集团有限公司	经营集团公司及其投资企业中由国家投资形成的全部国有资产和国有股权；房地产投资；宾馆、酒店、写字楼的管理；从事飞机、发动机、航空器材及民用航空有关的设备、特种车辆的销售、租赁；国内展览；招标代理；物业管理；货物仓储；与上述业务有关的技术咨询、技术服务；承办广告的设计、制作、发行、发布；货物进出口、技术进出口、代理进出口。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	飞机批量采购和其他代理收入	100%
2	爱尔兰奇龙航空租赁有限公司，及其下属 39 家特殊目的公司	爱尔兰奇龙航空租赁有限公司的经营围如下：飞机、发动机及其它航空设备的经营性和融资性租赁业务，包括购买、销售、维护和维修飞机、发动机及其它航空设备，代表第三方管理飞机、发动机及其它航空设备，以及为第三方提供租赁业务咨询和担保及其他相关活动	爱尔兰奇龙航空租赁有限公司：购买和销售飞机、代表第三方管理飞机，以及为第三方提供租赁业务咨询及其他相关活动下属 39 家特殊目的公司：用于持有境外飞机并开展飞机租赁业务	50%
3	奇龙航空租赁有限公司	租赁业务、向国内外购买租赁财产、租赁财产的残值处理及维修、商务咨询。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动。）	飞机营销、采购、机队管理	50%
4	奇龙航空租	奇龙航空租赁（天津）有限公司的经营范	奇龙航空租赁（天津）	50%

	赁（天津）有限公司，及其下属 11 家特殊目的公司	围如下：租赁业务；向国内外购买租赁财产；租赁财产的残值处理及维修；提供商业务咨询服务及租赁交易咨询。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）	有限公司：购买和销售飞机、代表第三方管理飞机，以及为第三方提供租赁业务咨询及其他相关活动下属 11 家特殊目的公司：用于持有境外飞机并开展飞机租赁业务	
5	成都环宇航运代理有限公司	许可项目：海关监管货物仓储服务（不含危险化学品、危险货物）；道路货物运输（不含危险货物）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：航空国际货物运输代理；国内货物运输代理；民用航空材料销售；货物进出口；技术进出口；五金产品批发；五金产品零售；机械设备销售；专用化学产品销售（不含危险化学品）；建筑材料销售；包装材料及制品销售；金属材料销售；网络设备销售；电子产品销售；计算机软硬件及辅助设备批发；计算机软硬件及辅助设备零售；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；租赁服务（不含许可类租赁服务）；仓储设备租赁服务；报关业务；报检业务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）	从事多式联运和运输代理业	100%
6	中航材（北京）物流有限公司	物流服务；寄售、租赁、送修各国公司的飞机零备件及油脂、油膏；技术咨询、技术服务、技术培训。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	装卸搬运和仓储业	100%
7	北京华材航空客货服务有限公司	国内航线除香港、澳门、台湾地区航线外的航空客货运销售代理业务；国际航线或者澳门、台湾地区航线或者特殊管理的国内航空运输航线的航空客运、货运销售代理业务（危险品除外）；报关；保险代理；海上、航空、陆路国际货运代理；国内货运代理；代理进出口、技术进出口、货物进出口。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	从事多式联运和运输代理业	100%
8	北京凯兰航空技术有限	航空部件的制造（包括飞机零部件的生产）；航空部件的维修（包括飞机零部件	整体机轮刹车保障业务，机轮刹车维修业务	100%

	公司	的维修)；航空技术支援、开发及咨询服务；航空器材的批发及进出口业务。(不涉及国营贸易管理商品；涉及配额许可证管理商品的按国家有关规定办理申请手续。)(企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)		
9	北京三元飞机刹车技术有限责任公司	刹车技术开发、转让、咨询服务及新产品研制销售及维修；销售针纺织品、包装材料、机械设备、通讯设备、化工产品(不含危险化学品及一类易制毒化学品)、飞机零部件、仪器仪表、电子产品、金属制品；货物进出口、代理进出口、技术进出口；信息咨询(不含中介服务)；翻译服务；技术服务；软件开发；信息咨询(不含中介服务)。(市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	航材贸易及飞机刹车推广销售	70%
10	北京航空工艺地毯有限公司	生产航空地毯、提花地毯及配套的飞机内装饰品和旅游纪念品、承接地毯铺设业务。汽车租赁；销售自产产品、机械设备；出租办公用房。(市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	航空地毯及座椅装饰品生产	100%
11	北京凯兰飞机维修工程有限公司	民用航空器维修；航空技术开发、咨询、服务；销售机械设备；货物进出口。(市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；民用航空器维修以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	飞机机轮刹车维修	100%
12	西安凯龙航空技术有限公司	飞机发动机、辅助动力装置、机身及零部件维修；电镀、喷漆、热喷涂、吹砂、喷丸、无损检测；工业燃气轮机相关零部件的维修服务及机械零件表面的特种工艺生产。(依法须经批准的项目，经相关部门批准后开展经营活动)	飞机及零部件维修	100%
13	中航材航空技术(江苏)有限公司	许可项目：民用航空器维修；民用航空器零部件设计和生产；民用航空器(发动机、螺旋桨)生产；民用航空维修人员培训(依法须经批准的项目，经相关部门批准后开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准)一般项目：技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；高	航空发动机零部件维修，航空零部件维修与制造	51%

		性能纤维及复合材料制造；金属表面处理及热处理加工；增材制造；金属制品修理；通用设备修理；仪器仪表修理；通信传输设备专业修理；雷达、无线电导航设备专业修理；专用设备修理；汽轮机及辅机制造；特种作业人员安全技术培训；民用航空材料销售；机械电气设备销售；增材制造装备销售；电子产品销售；电子元器件与机电组件设备销售；化工产品销售（不含许可类化工产品）；橡胶制品销售；货物进出口；技术进出口；租赁服务（不含许可类租赁服务）；销售代理；采购代理服务；新材料技术研发；工程和技术研究和试验发展；信息系统集成服务；软件开发；信息系统运行维护服务；工业互联网数据服务；互联网数据服务；企业管理咨询；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）		
14	中国航材集团通用航空服务有限公司	许可项目：通用航空服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：航空运输设备销售；机械设备销售；机械电气设备销售；民用航空材料销售；租赁服务（不含许可类租赁服务）；互联网销售（除销售需要许可的商品）；技术服务；技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；货物进出口；技术进出口；国内货物运输代理；航空国际货物运输代理；海上国际货物运输代理；陆路国际货物运输代理；住房租赁；非居住房地产租赁；汽车销售；会议及展览服务；劳务服务（不含劳务派遣）；物业管理；汽车零配件批发；化工产品销售（不含许可类化工产品）；专用化学产品销售（不含危险化学品）；润滑油销售；专用化学产品制造（不含危险化学品）；专业保洁、清洗、消毒服务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）	通用航空器进出口、通用航空航材保障、技术服务及商务支持	100%
15	中国民航技术装备有限责任公司	机场特种车辆及机组、机场装卸机械、候机楼设备、民航通讯导航设备、机场助航灯光设备及机场其它专用设备、金属材料、化工原料（不含危险化学品）、焦炭、木材、水泥、纸、橡胶制品、建筑材料、轻工原材料及制品、石油沥青制品、汽车配件的销售、制造、维修与租赁；机场维护工程；进出口业务；与上述业务相关的产品展览、服务、技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务；销售机电产品、电气机械、机械设备、汽车、日用品、计算机、软件及辅助设备、通讯设备、矿产品；	机场地面设备的自营销售、代理进口、以及登机桥的研发生产业务、A-SMGCS 环境下的助航灯光监控系统研发生产、高级目视停靠引导系统研发生产业务	100%

		出租办公用房；计算机维修；机械设备租赁；销售食品；销售危险化学品（经营项目以危险化学品经营许可证为准，有效期至 2023 年 8 月 25 日）。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；销售食品以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）		
16	中国航空器材新疆有限责任公司	飞机、发动机、航空器材及民用航空相关的设备和特种车辆、航空专用轻工、化工、橡胶制品的进出口、销售、租赁、维修、寄售、仓储；货物或技术进出口（国家禁止或涉及行政审批的货物和技术进出口除外）；展览、飞行表演业务；与本公司业务相关的技术咨询、技术服务、业务培训；机电产品、制冷设备、仪表仪器、汽车零配件、金属材料的销售；房屋租赁。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后开展经营活动）	主要从事机场地面保障设备及新技术的引进和销售业务，重点在新疆地区销售特种车辆，除冰雪设备	100%
17	中航材国际招标有限公司	从事国际、国内招标和采购业务；销售民用航空器；货物进出口、技术进出口、代理进出口；技术咨询、技术服务、技术开发、技术转让。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	招标代理、进口代理、工程咨询等	100%
18	中航材工程咨询(西安)有限公司	一般项目：工程管理服务；招投标代理服务；政府采购代理服务；工程造价咨询业务；货物进出口；技术进出口；进出口代理；信息技术咨询服务；咨询策划服务；规划设计管理；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：建设工程设计；建设工程监理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准）	全过程工程咨询、国际国内招标、可研报告编制、机场选址和飞行程序设计等	60%
19	中航材导航技术(北京)有限公司	技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务；数据处理；计算机系统服务；基础软件服务；应用软件服务；销售计算机、软件及辅助设备、民用航空器；货物进出口、技术进出口、代理进出口。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	主要从事导航数据服务业务，龙头产品为电子飞行包（EFB）、数字化通告系统、航空情报自动化系统（AIM）及自动化签派放行系统（FOC）等	40.5%
20	中航材导航	许可项目：货物进出口；技术进出口；进	导航数据相关技术服	40.5%

	技术(海南)有限公司	出口代理（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）一般项目：技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；数据处理服务；计算机系统服务；人工智能基础软件开发；人工智能应用软件开发；计算机软硬件及辅助设备零售；民用航空材料销售（除许可业务外，可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目）	务	
21	中国航材集团北京华诺航空服务有限公司	一般项目：航空商务服务；销售代理；航空运输设备销售；机动车修理和维护；航空运输货物打包服务；专业保洁、清洗、消毒服务；民用航空材料销售；航空国际货物运输代理；机械电气设备制造；机械电气设备销售；租赁服务（不含许可类租赁服务）；电子产品销售；通信设备制造；通用设备制造（不含特种设备制造）；其他通用仪器制造；通用零部件制造；机械零件、零部件销售；五金产品零售；计算机软硬件及辅助设备零售；金属工具销售；机械设备销售；机械设备租赁；汽车销售；货物进出口；技术进出口；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；劳务服务（不含劳务派遣）；非居住房地产租赁；运输设备租赁服务；物业管理；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；会议及展览服务；广告设计、代理；广告发布；广告制作；通用设备修理；专用设备修理；电气设备修理；计算机及办公设备维修；电气设备销售；普通机械设备安装服务；专用设备制造（不含许可类专业设备制造）；电子、机械设备维护（不含特种设备）；特种设备销售；商业、饮食、服务专用设备制造；电子专用设备制造；电子元器件与机电组件设备制造；电子元器件与机电组件设备销售。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：民用航空器维修；通用航空服务；民用航空器零部件设计和生产。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）（不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）	机场综合保障服务，包括航空器清洁、会展服务、航空器维修、特种设备服务	51%
22	中航材南京空港科技有限公司	许可项目：通用航空服务；民用航空器维修（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：国内货物运输代理；机械电气设备销售；民用航空材料销售；机械零件、零	民航工程技术咨询，通用机场设计、咨询服务等	51%

		部件销售；软件销售；计算机软硬件及辅助设备批发；电子产品销售；机械设备销售；金属制品销售；汽车新车销售；新能源汽车整车销售；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；劳务服务（不含劳务派遣）；非居住房地产租赁；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；会议及展览服务；广告设计、代理；广告发布；广告制作；机械设备租赁；小微型客车租赁经营服务；物业管理；计算机及办公设备维修；机动车修理和维护；货物进出口（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）		
23	中航材华诺（广州）航空技术有限公司	电子元器件与机电组件设备销售；电子元器件与机电组件设备制造；电子专用设备制造；商业、饮食、服务专用设备制造；特种设备销售；电子、机械设备维护（不含特种设备）；专用设备制造（不含许可类专业设备制造）；普通机械设备安装服务；电气设备销售；计算机及办公设备维修；电气设备修理；专用设备修理；通用设备修理；广告制作；广告发布；广告设计、代理；会议及展览服务；运输设备租赁服务；非居住房地产租赁；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；汽车销售；机械设备租赁；金属工具销售；计算机软硬件及辅助设备零售；五金产品零售；机械零件、零部件销售；通用零部件制造；其他通用仪器制造；通用设备制造（不含特种设备制造）；通信设备制造；电子产品销售；租赁服务（不含许可类租赁服务）；机械电气设备销售；机械电气设备制造；民用航空材料销售；专业保洁、清洗、消毒服务；机动车修理和维护；航空运输设备销售；销售代理；节能管理服务；装卸搬运；国内货物运输代理；专业设计服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；航空运输货物打包服务；平面设计；机械设备研发；企业管理咨询；新兴能源技术研发；新材料技术研发；运行效能评估服务；劳务服务（不含劳务派遣）；企业管理；工业设计服务；物业管理；标准化服务；旅客票务代理；航空国际货物运输代理；新材料技术推广服务；机械设备销售；航空商务服务；民用航空器零部件设计和生产；民用航空器维修；民用航空油料检测服务；民用航空油料储运及加注油服务；公共航空运输；通用航空服务；货物进出口；进出口代理；民用机场经营；技术进	民航机场工程设备代理销售、航空勤务和承办民航会展航展等	55%

		出口;		
24	中国航材集团广州智慧空港科技有限公司	人工智能基础资源与技术平台; 技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广; 信息系统运行维护服务; 信息系统集成服务; 信息技术咨询服务; 计算机软硬件及辅助设备零售; 软件开发; 数据处理服务; 智能物料搬运装备销售; 物料搬运装备销售; 特种设备出租; 仓储设备租赁服务; 机械设备租赁; 机械设备销售; 机械设备研发; 智能车载设备制造; 计算机系统服务; 电气设备销售; 可穿戴智能设备制造; 大数据服务; 物联网设备制造; 物联网应用服务; 物联网技术服务; 物联网技术研发; 智能机器人的研发; 人工智能理论与算法软件开发; 人工智能基础软件开发; 人工智能行业应用系统集成服务; 物料搬运装备制造; ; 技术进出口;	围绕数字地图、高精度定位、无人驾驶、人工智能等新技术应用, 打造“少人化智慧机坪运行平台”	79%
25	中国航空器材集团资产管理有限公司	资产管理; 销售汽车; 货物进出口、技术进出口、代理进出口; 物业管理; 合同能源管理; 太阳能发电; 技术服务。(市场主体依法自主选择经营项目, 开展经营活动; 依法须经批准的项目, 经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动; 不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	资产管理; 销售汽车; 货物进出口、技术进出口、代理进出口; 物业管理; 合同能源管理; 太阳能发电; 技术服务	100%
26	北京航泰物业管理有限公司	一般项目: 物业管理; 非居住房地产租赁; 食用农产品零售。(除依法须经批准的项目外, 凭营业执照依法自主开展经营活动) 许可项目: 餐饮服务; 食品销售。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动, 具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准)(不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	为集团公司及所属企业提供后勤综合保障服务, 包括会议接待服务、餐饮服务、机动车驾驶服务、楼宇设施设备维护保养及消防安全等	100%
27	天津渤海航空器材进出口有限公司	自营和代理除国家组织统一联合经营的出口商品和国家实行核定公司经营的进口商品以外的其它商品及技术的进出口业务; 办理进出口货物的报关、代运业务; 仓储业务; 民用飞机、地面设备、航空器材、机载设备及其有关工具零备件、租赁代购送修业务; 航空业务有关人员的培训; 各类物资的批发零售; 机电产品、汽车配件及自有房屋的出租业务。(国家有专项专营规定的按规定执行)	房屋租赁	100%
28	中航材航空科技发展有限公司(西安)有限责任公司	航空材料加工的分包; 物流信息; 货物及技术的进出口业务(国家禁止或限制进出口的货物、技术除外); 航空设备及机械加工设备的租赁。(上述经营范围中凡涉及许可项目的, 凭许可证明文件、证件在	飞机发动机盘件出口(中航材利顿的EXPT业务不涉及对发动机的进一步拆解, 因此不涉及飞机发动	100%

		有效期内经营；未经许可不得经营）	机盘件出口）	
29	中航材集团（香港）有限公司	经营范围为：经营飞机、发动机、航空器材及与民用航空有关的设备和特种车辆的进出口、租赁、维修、寄售等业务。代理其他商品和技术的进出口业务。从事与上述经营范围相关的技术咨询、技术服务、培训业务。经营批准或允许的其他业务。	未实际开展业务	100%
30	中国南方航空器材（肯尼亚）有限公司	/	主要负责管理集团在肯尼亚内罗毕地区的房产租赁	100%
31	美国太平洋有限公司	从事任何合法的商业、贸易或活动	未实际开展业务	100%
32	中国航空器材进出口总公司西北公司	民用飞机、发动机、机载设备、航空专用轻工、化工（危险、易制毒、监控化学品除外）、橡胶制品、机场设备、纺织品、特种车辆，金属材料的销售；航空技术咨询；仓储（危险品除外）；自营和代理各类商品和技术的进出口业务（国家限定或禁止公司经营的商品和技术除外）；航空发动机、航材及航空设备的租赁。	处于停业状态，未开展业务	100%

（三） 避免潜在同业竞争采取的措施

1、公司控股股东承诺

公司控股股东中航材有限出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，主要内容如下：

“作为中航材利顿航空科技股份有限公司（以下简称“航材利顿”）的控股股东/实际控制人，本公司就避免同业竞争事项作出如下承诺：

1、本公司承诺航材利顿系中国航空器材集团有限公司（以下简称“中航材集团”）及下属控制企业范围内从事航材应急保障（Aircraft on Ground，简称“AOG”）业务和拆机航材的境外销售的专业公司；本公司及下属控制企业（不包含航材利顿及其控制的企业，下同）不从事航材应急保障业务，本公司及下属控制企业的航材销售业务面对境内开展（以香港为中转地且以中国境内为最终销售目的地的转口贸易除外）。

2、本公司将忠实、尽职、勤勉地履行《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《中航材利顿航空科技股份有限公司章程》等法律法规所规定的控股股东/实际控制人的职责，不利用在航材利顿的地位损害航材利顿及航材利顿其他股东及债权人的正当权益。

3、本公司及下属控制企业现在或将来均不会单独或与其他方以任何形式直接或间接从事或参与任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动；不会以任何形式支持第三方直接或间接从事或参与任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动；亦不会以其他形式介入（不论直接或间

接)任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动。

4、如果本公司及下属控制企业发现任何在航材利顿及其控制的企业现有主营业务范围内的业务机会,本公司及下属控制企业将及时通知航材利顿及其控制的企业,并对其获取该等业务机会给予充分的帮助。

5、本公司将持续督促本公司的下属控制企业在未来不直接或间接从事、参与或进行与航材利顿及其控制的企业生产、经营相竞争的任何活动。

特此承诺。”

2、公司实际控制人承诺

公司实际控制人中航材集团出具了《关于避免同业竞争的承诺函》,主要内容如下:

“作为中航材利顿航空科技股份有限公司(以下简称“航材利顿”)的控股股东/实际控制人,本公司就避免同业竞争事项作出如下承诺:

1、本公司承诺航材利顿系中国航空器材集团有限公司(以下简称“中航材集团”)及下属控制企业范围内从事航材应急保障(Aircraft on Ground,简称“AOG”)业务和拆机航材的境外销售的专业公司;本公司及下属控制企业(不包含航材利顿及其控制的企业,下同)不从事航材应急保障业务,本公司及下属控制企业的航材销售业务面对境内开展(以香港为中转地且以中国境内为最终销售目的地的转口贸易除外)。

2、本公司将忠实、尽职、勤勉地履行《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《中航材利顿航空科技股份有限公司章程》等法律法规所规定的控股股东/实际控制人的职责,不利用在航材利顿的地位损害航材利顿及航材利顿其他股东及债权人的正当权益。

3、本公司及下属控制企业现在或将来均不会单独或其他方以任何形式直接或间接从事或参与任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动;不会以任何形式支持第三方直接或间接从事或参与任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动;亦不会以其他形式介入(不论直接或间接)任何与航材利顿及其控制的企业目前及今后进行的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务或活动。

4、如果本公司及下属控制企业发现任何在航材利顿及其控制的企业现有主营业务范围内的业务机会,本公司及下属控制企业将及时通知航材利顿及其控制的企业,并对其获取该等业务机会给予充分的帮助。

5、本公司将持续督促本公司的下属控制企业在未来不直接或间接从事、参与或进行与航材利

顿及其控制的企业的生产、经营相竞争的任何活动。

特此承诺。”

(四) 其他情况

☐适用 ☒不适用

七、 公司资源被控股股东、实际控制人占用情况

(一) 控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用公司资金、资产或其他资源的情况以及转移公司固定资产、无形资产等资产的情况

☐适用 ☒不适用

(二) 为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担保情况

☐适用 ☒不适用

(三) 为防止股东及其关联方占用或者转移公司资金、资产及其他资源所采取的具体安排

为防止控股股东、实际控制人及其他关联方占用或者转移公司资金、资产及其他资源的情况发生，公司已根据《公司法》以及《公司章程》等相关规定，建立健全了《公司章程》《股东会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理制度》《对外担保管理制度》《防范控股股东及关联方占用公司资金管理制度》等系列制度，建立资金占用防范和责任追究机制，公司在机构部门设置、职权职责分配和业务审批流程等各个方面均能有效监督和相互制约，严格防止主要股东及其他关联方占用或者转移公司资金、资产及其他资源的情况发生。

(四) 其他情况

☐适用 ☒不适用

八、 公司董事、监事、高级管理人员的具体情况

(一) 董事、监事、高级管理人员及其近亲属持有本公司股份的情况

☒适用 ☐不适用

序号	姓名	职务	与公司的关联关系	持股数量 (股)	直接持 股比例	间接持股 比例
1	孙宇平	董事、总经理	董事、高级管理人员	36,611,837	0.5400%	32.4107%
2	马赛鹏	董事、副总经理	董事、高级管理人员	2,629,204	0%	2.3663%
3	司友春	副总经理	高级管理人员	80,144	0%	0.0721%
4	刘曼华	副总经理	高级管理人员	267,138	0%	0.2404%
5	罗雅方	董事会秘书	高级管理人员	213,710	0%	0.1923%

(二) 董事、监事、高级管理人员相互间关系及与控股股东、实际控制人关系：

√适用 □不适用

董事长马中威现任中国民航技术装备有限责任公司董事；董事冯军现任中国航空器材集团有限公司董事；董事周复宗现任中国航空器材集团有限公司战略发展部总经理、中国航空器材有限责任公司董事、北京中航空港建设工程有限公司董事；监事会主席杨静现任中国航空器材集团有限公司审计部副总经理；监事张欣现任中国航空器材有限责任公司战略发展管理部部门经理。

除北京中航空港建设工程有限公司外，公司董事、监事、高级管理人员的上述兼职单位为公司控股股东、实际控制人或其控制的下属企业。

除上述情况外，董事、监事、高级管理人员与控股股东、实际控制人间不存在其他关联关系。

董事、监事、高级管理人员相互间不存在关联关系。

（三） 董事、监事、高级管理人员与公司签定重要协议或作出重要承诺：

√适用 □不适用

在公司任职并领薪的非独立董事、监事、高级管理人员均与公司签订了劳动用工协议、保密协议，明确了任职责任与义务、保密规定及违约责任等。公司与独立董事签署了《独立董事聘用协议》，明确了独立董事的聘任及任期、津贴、职权、职责、保密条款等内容。截至本公开转让说明书签署日，上述协议均正常履行。

董事、监事、高级管理人员与作出的承诺详见本公开转让说明书“第六节 附表”/“三、相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施”。

（四） 董事、监事、高级管理人员的兼职情况

√适用 □不适用

姓名	职务	兼职公司	兼任职务	是否存在 与公司利 益冲突	是否对公司持 续经营能力产 生不利影响
马中威	董事长	中国民航技术装备有限责任公司	董事	否	否
冯军	董事	中国航空器材集团有限公司	董事	否	否
孙宇平	董事、总经理	昆明博飞经济信息咨询有限公司	执行董事兼总经理	否	否
孙宇平	董事、总经理	昆明利顿租赁服务有限公司	执行董事	否	否
孙宇平	董事、总经理	昆明洛奇企业管理合伙企业（普通合伙）	执行事务合伙人	否	否
孙宇平	董事、总经理	昆明利顿企业管理咨询合伙企业（有限合伙）	执行事务合伙人	否	否
周复宗	董事	中国航空器材集团有限	战略发展部总经理	否	否

		公司			
周复宗	董事	中国航空器材有限责任公司	董事	否	否
周复宗	董事	北京中航空港建设工程有限公司	董事	否	否
马赛鹏	董事、副总经理	昆明博飞经济信息咨询有限公司	监事	否	否
祁丰雷	董事	诚通混改私募基金管理有限公司	央企服务部执行总监	否	否
祁丰雷	董事	凯盛玻璃控股有限公司	董事	否	否
郑洪涛	独立董事	北京国家会计学院	教师	否	否
马正	独立董事	中国航空运输协会	总法律顾问	否	否
杨静	监事会主席	中国航空器材集团有限公司	审计部副总经理	否	否
张欣	监事	中国航空器材有限责任公司	战略发展管理部部门经理	否	否

（五） 董事、监事、高级管理人员的对外投资情况

√适用 □不适用

姓名	职务	对外投资单位	持股比例	主营业务	是否存在 与公司利 益冲突	是否对公司持 续经营能力产 生不利影响
孙宇平	董事、总 经理	昆明利顿企业管理 咨询合伙企业 （有限合伙）	90.4136%	企业管理咨询；信息咨询 服务	否	否
孙宇平	董事、总 经理	昆明洛奇企业管 理合伙企业（普 通合伙）	40.9297%	企业管理咨询服务	否	否
孙宇平	董事、总 经理	昆明利顿租赁服 务有限公司	97%	租赁服务（不含许可类租 赁服务）；机械设备租赁； 运输设备租赁服务；货物 进出口；技术进出口；进 出口代理；计算机软硬件 及辅助设备零售；电子产 品销售；国内贸易代理； 社会经济咨询服务；信息 咨询服务（不含许可类信 息咨询服务）	否	否
孙宇平	董事、总 经理	昆明博飞经济信 息咨询有限公司	47.375%	经济信息咨询；工程机械、 电子设备的租赁	否	否
马赛鹏	董事、副 总经理	昆明利顿企业管 理咨询合伙企业 （有限合伙）	5.595%	企业管理咨询；信息咨询 服务	否	否
马赛鹏	董事、副 总经理	昆明洛奇企业管 理合伙企业（普 通合伙）	13.2%	企业管理咨询服务	否	否
马赛鹏	董事、副 总经理	共青城利顿投资 合伙企业（有限 合伙）	8.4938%	以自有资金从事投资活动	否	否

马赛鹏	董事、副总经理	昆明博飞经济信息咨询有限公司	26.3125%	经济信息咨询；工程机械、电子设备的租赁	否	否
司友春	副总经理	共青城利顿投资合伙企业（有限合伙）	1.6988%	以自有资金从事投资活动	否	否
刘曼华	副总经理	共青城利顿投资合伙企业（有限合伙）	5.6625%	以自有资金从事投资活动	否	否
罗雅方	董事会秘书	共青城利顿投资合伙企业（有限合伙）	4.5300%	以自有资金从事投资活动	否	否

（六） 董事、监事、高级管理人员的适格性

事项	是或否
董事、监事、高级管理人员是否具备《公司法》规定的任职资格、履行《公司法》和公司章程规定的义务	是
董事、监事、高级管理人员最近12个月是否存在受到中国证监会行政处罚的情况	否
董事、监事、高级管理人员是否被采取证券市场禁入措施且期限尚未届满	否
董事、监事、高级管理人员是否存在全国股转公司认定不适合担任挂牌公司董监高的情况	否
董事、监事、高级管理人员是否因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查，尚未有明确结论意见	否

具体情况：

☐适用 ☒不适用

（七） 其他情况

☐适用 ☒不适用

九、 报告期内公司董事、监事、高级管理人员变动情况

信息统计	董事长是否发生变动	是
	总经理是否发生变动	否
	董事会秘书是否发生变动	否
	财务总监是否发生变动	是

☒适用 ☐不适用

姓名	变动前职务	变动类型	变动后职务	变动原因
谭克坚	董事、董事长	离任	无	新任后离任。中航材集团内部人事调动
谢海澎	董事、董事长	离任	无	新任后离任。中航材集团内部人事调动
马中威	无	新任	董事、董事长	为完善公司治理机制，补选董事及董事长
胡玉良	董事	离任	无	中航材集团内部人事调动
李莎	董事	离任	无	中航材集团内部人事调动
周复宗	无	新任	董事	为完善公司治理机制，补选一名董事
陈乐乐	董事	离任	无	新任后离任。工作调整离任
祁丰雷	无	新任	董事	为完善公司治理机制，补选一名董事
郑洪涛	无	新任	独立董事	公司股份改制，完善公司治理结构

马正	无	新任	独立董事	公司股份制改制，完善公司治理结构
桓彩虹	无	新任	独立董事	公司股份制改制，完善公司治理结构
杨文静	监事	离任	无	个人原因离任
杨静	无	新任	监事会主席	公司股份制改制，完善公司治理结构
沈鹏飞	无	新任	职工监事	公司股份制改制，完善公司治理结构
刘曼华	无	新任	副总经理	工作调整
罗雅方	无	新任	董事会秘书	工作调整
余涛	副总经理	离任	无	中航材集团内部人事调动
原野	财务总监	离任	无	中航材集团内部人事调动
汪卉	财务总监	离任	无	新任后离任。个人原因离职
杨勇	财务总监	离任	无	新任后离任。个人原因离职
张文平	无	新任	财务总监	为完善公司治理机制，聘任财务总监
焦建	董事	离任	无	中航材集团内部人事调动
冯军	无	新任	董事	中航材集团内部人事调动

第四节 公司财务

一、 财务报表

(一) 合并财务报表

1. 合并资产负债表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	94,777,919.87	187,204,841.54	94,642,126.15
结算备付金	-	-	-
拆出资金	-	-	-
交易性金融资产	-	-	-
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	-	-	-
衍生金融资产	-	-	-
应收票据	-	-	-
应收账款	290,905,688.16	250,171,866.33	149,157,958.83
应收款项融资	2,704,976.98	3,871,120.76	22,416,205.37
预付款项	9,280,423.76	13,204,033.12	920,833.62
应收保费	-	-	-
应收分保账款	-	-	-
应收分保合同准备金	-	-	-
其他应收款	2,477,966.90	1,940,068.14	2,101,545.07
买入返售金融资产	-	-	-
存货	247,076,466.61	43,310,019.20	19,335,460.45
合同资产	125,041,198.56	99,083,614.00	142,003,112.04
持有待售资产	-	-	-
一年内到期的非流动资产	-	-	-
其他流动资产	19,539,713.69	12,005,543.45	12,303,060.29
流动资产合计	791,804,354.53	610,791,106.54	442,880,301.82
非流动资产：			
发放贷款及垫款	-	-	-
债权投资	-	-	-
可供出售金融资产	-	-	-
其他债权投资	-	-	-
持有至到期投资	-	-	-
长期应收款	-	-	-
长期股权投资	-	-	-
其他权益工具投资	-	-	-
其他非流动金融资产	-	-	-
投资性房地产	-	-	-
固定资产	58,093,706.15	48,456,875.88	23,557,451.80
在建工程	-	-	-
生产性生物资产	-	-	-
油气资产	-	-	-

使用权资产	4,636,351.98	5,091,577.35	6,423,354.36
无形资产	3,294,347.43	4,747,374.82	7,238,278.89
开发支出	-	-	-
商誉	41,878,511.24	41,878,511.24	41,878,511.24
长期待摊费用	-	-	-
递延所得税资产	12,604,490.21	9,482,437.65	7,036,790.04
其他非流动资产	-	-	-
非流动资产合计	120,507,407.01	109,656,776.94	86,134,386.33
资产总计	912,311,761.54	720,447,883.48	529,014,688.15
流动负债：			
短期借款	189,490,052.02	50,029,394.34	-
向中央银行借款	-	-	-
吸收存款及同业存放	-	-	-
拆入资金	-	-	-
交易性金融负债	-	-	-
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债	-	-	-
衍生金融负债	-	-	-
应付票据	42,000,000.00	85,336,293.00	-
应付账款	291,616,725.54	232,777,008.59	197,238,743.58
预收款项	5,242,890.30	1,299,347.87	1,317,522.10
合同负债	14,558,558.75	5,194,001.59	6,737,095.27
卖出回购金融资产款	-	-	-
应付手续费及佣金	-	-	-
应付职工薪酬	4,240,648.04	4,824,022.31	7,747,524.78
应交税费	8,624,732.68	8,967,058.57	9,525,927.01
其他应付款	9,004,718.81	6,806,628.63	3,444,370.02
应付分保账款	-	-	-
保险合同准备金	-	-	-
代理买卖证券款	-	-	-
代理承销证券款	-	-	-
持有待售负债	-	-	-
一年内到期的非流动负债	4,197,886.85	1,737,382.69	3,472,445.10
其他流动负债	26,009,122.89	30,531,874.46	20,907,583.02
流动负债合计	594,985,335.88	427,503,012.05	250,391,210.88
非流动负债：			
长期借款	-	-	-
应付债券	-	-	-
其中：优先股	-	-	-
永续债	-	-	-
租赁负债	2,130,497.53	3,742,552.43	5,112,388.29
长期应付款	-	-	-
预计负债	855,014.18	1,161,283.93	1,644,143.16
递延收益	-	-	-
递延所得税负债	4,403,098.07	4,669,886.65	-
其他非流动负债	-	-	-
非流动负债合计	7,388,609.78	9,573,723.01	6,756,531.45
负债合计	602,373,945.66	437,076,735.06	257,147,742.33
所有者权益（或股东权益）：			

股本	111,111,111.00	111,111,111.00	111,111,111.00
其他权益工具	-	-	-
其中：优先股	-	-	-
永续债	-	-	-
资本公积	96,953,688.05	96,953,688.05	66,895,097.00
减：库存股	-	-	-
其他综合收益	-	-	-
专项储备	-	-	-
盈余公积	8,519,901.26	5,916,890.59	19,243,753.07
一般风险准备	-	-	-
未分配利润	93,353,115.57	69,389,458.78	74,616,984.75
归属于母公司所有者权益合计	309,937,815.88	283,371,148.42	271,866,945.82
少数股东权益	-	-	-
所有者权益合计	309,937,815.88	283,371,148.42	271,866,945.82
负债和所有者权益总计	912,311,761.54	720,447,883.48	529,014,688.15

2. 合并利润表

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
一、营业总收入	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
其中：营业收入	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
利息收入	-	-	-
已赚保费	-	-	-
手续费及佣金收入	-	-	-
二、营业总成本	67,866,046.77	173,191,833.50	89,068,672.22
其中：营业成本	34,410,283.44	125,497,206.57	53,227,466.48
利息支出	-	-	-
手续费及佣金支出	-	-	-
退保金	-	-	-
赔付支出净额	-	-	-
提取保险合同准备金净额	-	-	-
保单红利支出	-	-	-
分保费用	-	-	-
税金及附加	571,372.73	1,209,426.73	936,170.81
销售费用	4,707,928.71	8,420,969.40	6,593,933.81
管理费用	15,850,310.38	21,406,225.00	14,494,792.65
研发费用	9,908,433.12	16,053,572.53	13,547,401.19
财务费用	2,417,718.39	604,433.27	268,907.28
其中：利息收入	380,709.10	382,541.87	614,998.32
利息费用	2,641,385.95	828,675.54	868,729.13
加：其他收益	61,133.97	2,791,207.23	3,977,567.37
投资收益（损失以“-”号填列）	-	-	-707,944.14
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	-	-	-
以摊余成本计量的金融资产终止确认收益（损失以“-”号填列）	-	-	-
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-	-	-
汇兑收益（损失以“-”号填列）	-	-	-
信用减值损失	-17,657,950.50	-17,904,679.22	-4,260,181.88

资产减值损失	-5,422,581.85	1,622,130.76	-5,277,080.04
净敞口套期收益（损失以“-”号填列）	-	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	1,381,909.35	943,718.89	133,067.29
三、营业利润（亏损以“-”号填列）	29,523,686.36	58,193,730.50	45,342,606.68
加：营业外收入	1,071.07	772.40	116,013.33
其中：非流动资产处置利得	-	-	-
减：营业外支出	0.01	306,698.07	19,675.53
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	29,524,757.42	57,887,804.83	45,438,944.48
减：所得税费用	2,958,089.96	6,383,602.23	5,732,435.15
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
其中：被合并方在合并前实现的净利润	-	-	-
（一）按经营持续性分类：			
1.持续经营净利润	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
2.终止经营净利润	-	-	-
（二）按所有权归属分类：			
1.少数股东损益	-	-	-
2.归属于母公司所有者的净利润	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
六、其他综合收益的税后净额	-	-	-
归属于母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-	-	-
（一）不能重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
1.重新计量设定受益计划变动额	-	-	-
2.权益法下不能转损益的其他综合收益	-	-	-
3.其他权益工具投资公允价值变动	-	-	-
4.企业自身信用风险公允价值变动	-	-	-
（二）将重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
1.权益法下可转损益的其他综合收益	-	-	-
2.其他债权投资公允价值变动	-	-	-
3.可供出售金融资产公允价值变动损益	-	-	-
4.持有至到期投资重分类为可供出售金融资产损益	-	-	-
5.金融资产重分类计入其他综合收益的金额	-	-	-
6.其他债权投资信用减值准备	-	-	-
7.现金流量套期储备	-	-	-
8.外币财务报表折算差额	-	-	-
9.其他	-	-	-
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	-	-
七、综合收益总额	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
归属于母公司所有者的综合收益总额	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
归属于少数股东的综合收益总额	-	-	-
八、每股收益：			
（一）基本每股收益	0.24	0.46	0.39
（二）稀释每股收益	0.24	0.46	0.39

3. 合并现金流量表

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
一、经营活动产生的现金流量：			

销售商品、提供劳务收到的现金	226,137,210.74	342,617,345.44	198,357,027.08
客户存款和同业存放款项净增加额	-	-	-
向中央银行借款净增加额	-	-	-
向其他金融机构拆入资金净增加额	-	-	-
收到原保险合同保费取得的现金	-	-	-
收到再保险业务现金净额	-	-	-
保户储金及投资款净增加额	-	-	-
处置以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产净增加额	-	-	-
收取利息、手续费及佣金的现金	-	-	-
拆入资金净增加额	-	-	-
回购业务资金净增加额	-	-	-
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	16,074,020.12	10,681,775.01	12,222,312.77
经营活动现金流入小计	242,211,230.86	353,299,120.45	210,579,339.85
购买商品、接受劳务支付的现金	390,092,762.35	176,458,938.07	151,546,049.98
客户贷款及垫款净增加额	-	-	-
存放中央银行和同业款项净增加额	-	-	-
支付原保险合同赔付款项的现金	-	-	-
支付利息、手续费及佣金的现金	-	-	-
支付保单红利的现金	-	-	-
支付给职工以及为职工支付的现金	31,415,322.75	54,900,576.25	47,573,862.13
支付的各项税费	10,000,034.41	14,087,782.18	23,838,455.04
支付其他与经营活动有关的现金	14,469,341.37	16,236,859.11	11,234,527.24
经营活动现金流出小计	445,977,460.88	261,684,155.61	234,192,894.39
经营活动产生的现金流量净额	-203,766,230.02	91,614,964.84	-23,613,554.54
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	1,946,490.45	1,047,710.62	164,371.71
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	1,946,490.45	1,047,710.62	164,371.71
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	14,545,777.23	31,426,449.69	1,740,403.21
投资支付的现金	-	-	-
质押贷款净增加额	-	-	-
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	14,545,777.23	31,426,449.69	1,740,403.21
投资活动产生的现金流量净额	-12,599,286.78	-30,378,739.07	-1,576,031.50
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金	-	-	41,593,508.00
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	-	-	-
取得借款收到的现金	139,000,000.00	49,990,497.63	-

发行债券收到的现金	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流入小计	139,000,000.00	49,990,497.63	41,593,508.00
偿还债务支付的现金	-	-	19,257,200.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	2,043,539.35	40,522,343.74	550,211.71
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-	-
支付其他与筹资活动有关的现金	-	3,742,552.43	-
筹资活动现金流出小计	2,043,539.35	44,264,896.17	19,807,411.71
筹资活动产生的现金流量净额	136,956,460.65	5,725,601.46	21,786,096.29
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-16,977.62	0.26	1,101.64
五、现金及现金等价物净增加额	-79,426,033.77	66,961,827.49	-3,402,388.11
加：期初现金及现金等价物余额	161,603,953.64	94,642,126.15	98,044,514.26
六、期末现金及现金等价物余额	82,177,919.87	161,603,953.64	94,642,126.15

（二） 母公司财务报表

1. 母公司资产负债表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	94,125,872.03	186,991,184.76	92,150,565.64
交易性金融资产	-	-	-
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	-	-	-
衍生金融资产	-	-	-
应收票据	-	-	-
应收账款	290,905,688.16	250,171,866.33	149,157,958.83
应收款项融资	2,704,976.98	3,871,120.76	22,416,205.37
预付款项	9,280,423.76	13,204,033.12	920,833.62
其他应收款	2,477,966.90	1,940,068.14	2,101,545.07
存货	250,489,243.53	46,184,520.02	19,459,420.64
合同资产	125,041,198.56	99,083,614.00	142,003,112.04
持有待售资产	-	-	-
一年内到期的非流动资产	-	-	-
其他流动资产	19,539,713.69	12,005,543.45	12,303,060.29
流动资产合计	794,565,083.61	613,451,950.58	440,512,701.50
非流动资产：			
债权投资	-	-	-
其他债权投资	-	-	-
可供出售金融资产	-	-	-
持有至到期投资	-	-	-
长期应收款	-	-	-
长期股权投资	4,800,000.00	4,800,000.00	4,800,000.00
其他权益工具投资	-	-	-

其他非流动金融资产	-	-	-
投资性房地产	-	-	-
固定资产	58,093,706.15	48,456,875.88	23,557,451.80
在建工程	-	-	-
生产性生物资产	-	-	-
油气资产	-	-	-
使用权资产	4,636,351.98	5,091,577.35	6,423,354.36
无形资产	3,294,347.43	4,747,374.82	7,238,278.89
开发支出	-	-	-
商誉	41,878,511.24	41,878,511.24	41,878,511.24
长期待摊费用	-	-	-
递延所得税资产	12,062,696.91	9,060,287.72	7,019,978.09
其他非流动资产	-	-	-
非流动资产合计	124,765,613.71	114,034,627.01	90,917,574.38
资产总计	919,330,697.32	727,486,577.59	531,430,275.88
流动负债：			
短期借款	189,490,052.02	50,029,394.34	-
交易性金融负债	-	-	-
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债	-	-	-
衍生金融负债	-	-	-
应付票据	42,000,000.00	85,336,293.00	-
应付账款	301,193,620.64	242,157,690.08	201,093,705.70
预收款项	5,242,890.30	1,299,347.87	1,317,522.10
合同负债	14,558,558.75	5,194,001.59	6,737,095.27
应付职工薪酬	2,454,900.83	3,210,786.98	6,654,263.32
应交税费	8,210,662.82	8,043,193.67	9,278,473.25
其他应付款	8,958,632.46	6,777,236.63	3,444,370.02
持有待售负债	-	-	-
一年内到期的非流动负债	4,197,886.85	1,737,382.69	3,472,445.10
其他流动负债	26,009,122.89	30,531,874.46	20,907,583.02
流动负债合计	602,316,327.56	434,317,201.31	252,905,457.78
非流动负债：	-	-	-
长期借款	-	-	-
应付债券	-	-	-
其中：优先股	-	-	-
永续债	-	-	-
租赁负债	2,130,497.53	3,742,552.43	5,112,388.29
长期应付款	-	-	-
预计负债	855,014.18	1,161,283.93	1,644,143.16
递延收益	-	-	-
递延所得税负债	4,403,098.07	4,669,886.65	-
其他非流动负债	-	-	-
非流动负债合计	7,388,609.78	9,573,723.01	6,756,531.45
负债合计	609,704,937.34	443,890,924.32	259,661,989.23
所有者权益：	-	-	-
股本	111,111,111.00	111,111,111.00	111,111,111.00
其他权益工具	-	-	-
其中：优先股	-	-	-

永续债	-	-	-
资本公积	96,953,688.05	96,953,688.05	66,895,097.00
减：库存股	-	-	-
其他综合收益	-	-	-
专项储备	-	-	-
盈余公积	8,519,901.26	5,916,890.59	19,243,753.07
一般风险准备	-	-	-
未分配利润	93,041,059.67	69,613,963.63	74,518,325.58
所有者权益合计	309,625,759.98	283,595,653.27	271,768,286.65
负债和所有者权益合计	919,330,697.32	727,486,577.59	531,430,275.88

2. 母公司利润表

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
一、营业收入	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
减：营业成本	34,765,812.96	125,959,607.45	53,331,184.21
税金及附加	503,816.85	1,206,992.45	922,425.36
销售费用	4,806,071.77	8,460,647.59	6,597,987.20
管理费用	16,066,907.17	21,237,307.38	14,480,968.36
研发费用	9,710,083.29	15,028,244.90	13,551,835.11
财务费用	2,418,612.76	606,686.35	271,091.68
其中：利息收入	379,141.71	379,192.15	612,469.92
利息费用	2,641,385.95	828,675.54	868,729.13
加：其他收益	49,474.61	2,791,028.37	3,977,567.37
投资收益（损失以“－”号填列）	-	-	-707,944.14
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	-	-	-
以摊余成本计量的金融资产终止确认收益（损失以“－”号填列）	-	-	-
净敞口套期收益（损失以“－”号填列）	-	-	-
公允价值变动收益（损失以“－”号填列）	-	-	-
信用减值损失	-17,657,950.50	-17,904,679.22	-4,260,181.88
资产减值损失	-5,422,581.85	1,622,130.76	-5,277,080.04
资产处置收益（损失以“－”号填列）	1,381,909.35	943,718.89	133,067.29
二、营业利润（亏损以“－”号填列）	29,106,768.97	58,885,899.02	45,255,786.98
加：营业外收入	1,071.07	772.40	116,013.33
减：营业外支出	-	306,698.07	19,675.53
三、利润总额（亏损总额以“－”号填列）	29,107,840.04	58,579,973.35	45,352,124.78
减：所得税费用	3,077,733.33	6,752,606.73	5,744,274.62
四、净利润（净亏损以“－”号填列）	26,030,106.71	51,827,366.62	39,607,850.16
（一）持续经营净利润	26,030,106.71	51,827,366.62	39,607,850.16
（二）终止经营净利润	-	-	-
五、其他综合收益的税后净额	-	-	-
（一）不能重分类进损益的其他综合收益	-	-	-

1.重新计量设定受益计划变动额	-	-	-
2.权益法下不能转损益的其他综合收益	-	-	-
3.其他权益工具投资公允价值变动	-	-	-
4.企业自身信用风险公允价值变动	-	-	-
(二) 将重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
1.权益法下可转损益的其他综合收益	-	-	-
2.其他债权投资公允价值变动	-	-	-
3.金融资产重分类计入其他综合收益的金额	-	-	-
4.其他债权投资信用减值准备	-	-	-
5.可供出售金融资产公允价值变动损益	-	-	-
6.持有至到期投资重分类为可供出售金融资产损益	-	-	-
7.现金流量套期储备	-	-	-
8.外币财务报表折算差额	-	-	-
9.其他	-	-	-
六、综合收益总额	26,030,106.71	51,827,366.62	39,607,850.16
七、每股收益：	-	-	-
(一) 基本每股收益	0.23	0.47	0.39
(二) 稀释每股收益	0.23	0.47	0.39

3. 母公司现金流量表

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金	221,299,035.74	342,617,345.44	198,357,027.08
收到的税费返还	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	12,680,093.81	3,174,949.64	12,149,944.01
经营活动现金流入小计	233,979,129.55	345,792,295.08	210,506,971.09
购买商品、接受劳务支付的现金	396,207,472.30	183,219,999.66	151,546,049.98
支付给职工以及为职工支付的现金	21,233,816.89	38,632,716.35	45,228,917.88
支付的各项税费	8,957,506.87	14,040,666.75	23,837,855.04
支付其他与经营活动有关的现金	11,784,954.57	16,006,043.75	11,199,263.24
经营活动现金流出小计	438,183,750.63	251,899,426.51	231,812,086.14
经营活动产生的现金流量净额	-204,204,621.08	93,892,868.57	-21,305,115.05
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金	-	-	-
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	1,946,490.45	1,047,710.62	164,371.71
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	1,946,490.45	1,047,710.62	164,371.71
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	14,545,777.23	31,426,449.69	1,740,403.21
投资支付的现金	-	-	4,800,000.00
取得子公司及其他营业单位支付的现	-	-	-

金净额			
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	14,545,777.23	31,426,449.69	6,540,403.21
投资活动产生的现金流量净额	-12,599,286.78	-30,378,739.07	-6,376,031.50
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金	-	-	41,593,508.00
取得借款收到的现金	139,000,000.00	49,990,497.63	-
发行债券收到的现金	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	-	-	-
筹资活动现金流入小计	139,000,000.00	49,990,497.63	41,593,508.00
偿还债务支付的现金	-	-	19,257,200.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	2,043,539.35	40,522,343.74	550,211.71
支付其他与筹资活动有关的现金	-	3,742,552.43	-
筹资活动现金流出小计	2,043,539.35	44,264,896.17	19,807,411.71
筹资活动产生的现金流量净额	136,956,460.65	5,725,601.46	21,786,096.29
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-16,977.62	0.26	1,101.64
五、现金及现金等价物净增加额	-79,864,424.83	69,239,731.22	-5,893,948.62
加：期初现金及现金等价物余额	161,390,296.86	92,150,565.64	98,044,514.26
六、期末现金及现金等价物余额	81,525,872.03	161,390,296.86	92,150,565.64

（三） 财务报表的编制基础、合并财务报表范围及变化情况

1. 财务报表的编制基础

本财务报表按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和各项具体会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”），以及中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》的相关规定编制。

2. 合并财务报表范围及变化情况

（1） 合并财务报表范围

☐适用 ☐不适用

序号	名称	持股比例	表决权比例	至最近一期期末实际投资额（万元）	纳入合并范围的期间	合并类型	取得方式
1	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	100%	100%	480.00	2022 年度、2023 年度、2024 年 1-7 月	子公司	新设合并

纳入合并报表企业的其他股东为公司股东或在公司任职

☐适用 ☒不适用

其他情况

☐适用 ☒不适用

(2) 民办非企业法人

☐适用 ☒不适用

(3) 合并范围变更情况

☐适用 ☒不适用

二、 审计意见及关键审计事项

1. 财务报表审计意见

事项	是或否
公司财务报告是否被出具无保留的审计意见	是

立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计了公司财务报表，包括 2022 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日及 2024 年 07 月 31 日的合并及母公司资产负债表，2022 年度、2023 年度及 2024 年 1-7 月的合并及母公司利润表、合并及母公司现金流量表、合并及母公司所有者权益变动表以及相关财务报表附注。

立信会计师事务所（特殊普通合伙）认为，后附的财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了利顿科技 2022 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日及 2024 年 07 月 31 日的合并及母公司财务状况以及 2022 年度、2023 年度及 2024 年 1-7 月的合并及母公司经营成果和现金流量。

2. 关键审计事项

关键审计事项	该事项在审计中如何应对
收入确认	针对收入确认情况，实施的主要审计程序如下： 1、 了解与收入确认相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性； 2、 检查主要的互援协议和销售合同，了解主要合同条款或条件，评价收入确认方法是否适当； 3、 通过抽样的方式检查与收入确认相关的支持性凭证，包括互援协议和销售合同、销售和租赁发票、结算单、出库单、验收单、银行回单等； 4、 结合应收账款、合同资产和营业收入函证程序，检查已确认收入金额的准确性； 5、 实施截止测试，检查收入是否在恰当期间确认； 6、 检查与营业收入相关的信息是否已在财务报表中作出恰当列报
应收账款坏账计提	针对应收账款坏账准备的计提情况，实施的主要审计程序如下： 1、 了解、评估并测试管理层对应收账款账龄分析以及确定应收账款坏账准备相关的内部控制； 2、 复核管理层对应收账款进行减值测试的相关考虑及客观证据，关注管理层是否充分识别已发生减值的项目； 3、 对于管理层按照信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款，复核组合划分的合理性，检查坏账准备计提的准确性；

	4、对于单独计提坏账准备的应收账款选取样本，复核管理层对预计未来可获得的现金流量做出估计的依据及合理性； 5、对重要应收款项进行函证，结合客户现场访谈了解交易及应收款项的真实性、准确性，并将函证结果与管理层记录的金额进行核对； 6、结合期后回款情况检查，评价管理层坏账准备计提的合理性。 7、检查与应收账款预期信用损失相关的信息是否已在财务报表中作出恰当列报。
--	--

三、与财务会计信息相关的重大事项判断标准

公司相关披露事项涉及的重要性标准如下：	
项目	重要性标准
重要的按单项计提坏账准备的应收账款	金额大于 50 万元
坏账准备收回或转回金额重要的应收账款	金额大于 50 万元
重要的应收账款核销情况	金额大于 50 万元
坏账准备转回或收回金额重要的其他应收款	金额大于 50 万元
重要的按单项计提减值准备的合同资产	金额大于 50 万元
账龄超过一年或逾期的重要应付账款	金额大于 300 万元
账龄超过一年的重要合同负债	金额大于 50 万元
账龄超过一年的重要合同负债	金额大于 50 万元
账龄超过一年或逾期的重要其他应付款项	金额大于 50 万元
公司提醒投资者关注本公开转让说明书所附财务报告及审计报告全文，以获取全部的财务资料。	

四、报告期内采用的主要会计政策和会计估计

（一）报告期内采用的主要会计政策和会计估计

以下披露内容已涵盖了公司根据实际生产经营特点制定的具体会计政策和会计估计。 1、遵循企业会计准则的声明 本财务报表符合财政部颁布的企业会计准则的要求，真实、完整地反映了公司 2022 年 12 月 31 日、2023 年 12 月 31 日、2024 年 7 月 31 日的合并及母公司财务状况以及 2022 年度、2023 年度、2024 年 1-7 月的合并及母公司经营成果和现金流量。 2、会计期间 自公历 1 月 1 日起至 12 月 31 日止为一个会计年度。
--

3、营业周期

公司营业周期为 12 个月。

4、记账本位币

公司采用人民币为记账本位币。

5、同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法

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

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

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

6、控制的判断标准和合并财务报表的编制方法

（1）控制的判断标准

合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，合并范围包括公司及全部子公司。控制，是指公司拥有对被投资方的权力，通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报，并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。

（2）合并程序

公司将整个企业集团视为一个会计主体，按照统一的会计政策编制合并财务报表，反映本企业集团整体财务状况、经营成果和现金流量。公司与子公司、子公司相互之间发生的内部交易的影响予以抵销。内部交易表明相关资产发生减值损失的，全额确认该部分损失。如子公司采用的会计政策、会计期间与公司不一致的，在编制合并财务报表时，按公司的会计政策、会计期间进行必要的调整。

子公司所有者权益、当期净损益和当期综合收益中属于少数股东的份额分别在合并资产负债表中所有者权益项目下、合并利润表中净利润项目下和综合收益总额项目下单独列示。子公司少数股东分担的当期亏损超过了少数股东在该子公司期初所有者权益中所享有份额而形成的余额，冲减少

数股东权益。

1) 增加子公司或业务

在报告期内，因同一控制下企业合并增加子公司或业务的，将子公司或业务合并当期期初至报告期末的经营成果和现金流量纳入合并财务报表，同时对合并财务报表的期初数和比较报表的相关项目进行调整，视同合并后的报告主体自最终控制方开始控制时点起一直存在。

因追加投资等原因能够对同一控制下的被投资方实施控制的，在取得被合并方控制权之前持有的股权投资，在取得原股权之日与合并方和被合并方同处于同一控制之日孰晚日起至合并日之间已确认有关损益、其他综合收益以及其他净资产变动，分别冲减比较报表期间的期初留存收益或当期损益。

在报告期内，因非同一控制下企业合并增加子公司或业务的，以购买日确定的各项可辨认资产、负债及或有负债的公允价值为基础自购买日起纳入合并财务报表。

因追加投资等原因能够对非同一控制下的被投资方实施控制的，对于购买日之前持有的被购买方的股权，按照该股权在购买日的公允价值进行重新计量，公允价值与其账面价值的差额计入当期投资收益。购买日之前持有的被购买方的股权涉及的以后可重分类进损益的其他综合收益、权益法核算下的其他所有者权益变动转为购买日所属当期投资收益。

2) 处置子公司

①一般处理方法

因处置部分股权投资或其他原因丧失了对被投资方控制权时，对于处置后的剩余股权投资，按照其在丧失控制权日的公允价值进行重新计量。处置股权取得的对价与剩余股权公允价值之和，减去按原持股比例计算应享有原有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额与商誉之和的差额，计入丧失控制权当期的投资收益。与原有子公司股权投资相关的以后可重分类进损益的其他综合收益、权益法核算下的其他所有者权益变动，在丧失控制权时转为当期投资收益。

②分步处置子公司

通过多次交易分步处置对子公司股权投资直至丧失控制权的，处置对子公司股权投资的各项交易的条款、条件以及经济影响符合以下一种或多种情况，通常表明该多次交易事项为一揽子交易：

- i. 这些交易是同时或者在考虑了彼此影响的情况下订立的；
- ii. 这些交易整体才能达成一项完整的商业结果；
- iii. 一项交易的发生取决于其他至少一项交易的发生；
- iv. 一项交易单独看是不经济的，但是和其他交易一并考虑时是经济的。

各项交易属于一揽子交易的，将各项交易作为一项处置子公司并丧失控制权的交易进行会计处

理：在丧失控制权之前每一次处置价款与处置投资对应的享有该子公司净资产份额的差额，在合并财务报表中确认为其他综合收益，在丧失控制权时一并转入丧失控制权当期的损益。

各项交易不属于一揽子交易的，在丧失控制权之前，按不丧失控制权的情况下部分处置对子公司的股权投资进行会计处理；在丧失控制权时，按处置子公司一般处理方法进行会计处理。

3) 购买子公司少数股权

因购买少数股权新取得的长期股权投资与按照新增持股比例计算应享有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整合并资产负债表中的资本公积中的股本溢价，资本公积中的股本溢价不足冲减的，调整留存收益。

4) 不丧失控制权的情况下部分处置对子公司的股权投资

处置价款与处置长期股权投资相对应享有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整合并资产负债表中的资本公积中的股本溢价，资本公积中的股本溢价不足冲减的，调整留存收益。

7、现金及现金等价物的确定标准

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

8、外币业务和外币报表折算

1) 外币业务

外币业务采用交易发生日的即期汇率作为折算汇率将外币金额折合成人民币记账。

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

9、金融工具

公司在成为金融工具合同的一方时，确认一项金融资产、金融负债或权益工具。

(1) 金融工具的分类

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

公司将同时符合下列条件且未被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，分

类为以摊余成本计量的金融资产：

- 业务模式是以收取合同现金流量为目标；
- 合同现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

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

- 业务模式既以收取合同现金流量又以出售该金融资产为目标；
- 合同现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。

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

除上述以摊余成本计量和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产外，公司将其余所有的金融资产分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。在初始确认时，如果能够消除或显著减少会计错配，公司可以将本应分类为以摊余成本计量或以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产不可撤销地指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

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

符合以下条件之一的金融负债可在初始计量时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债：

- 1）该项指定能够消除或显著减少会计错配。
- 2）根据正式书面文件载明的企业风险管理或投资策略，以公允价值为基础对金融负债组合或金融资产和金融负债组合进行管理和业绩评价，并在企业内部以此为基础向关键管理人员报告。
- 3）该金融负债包含需单独分拆的嵌入衍生工具。

（2）金融工具的确认依据和计量方法

1）以摊余成本计量的金融资产

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

持有期间采用实际利率法计算的利息计入当期损益。

收回或处置时，将取得的价款与该金融资产账面价值之间的差额计入当期损益。

2) 以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）

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

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

3) 以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（权益工具）

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

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

4) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

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

5) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

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

终止确认时，其账面价值与支付的对价之间的差额计入当期损益。

6) 以摊余成本计量的金融负债

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

持有期间采用实际利率法计算的利息计入当期损益。

终止确认时，将支付的对价与该金融负债账面价值之间的差额计入当期损益。

（3）金融资产终止确认和金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一时，公司终止确认金融资产：

一 收取金融资产现金流量的合同权利终止；

— 金融资产已转移，且已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；

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

公司与交易对手方修改或者重新议定合同而且构成实质性修改的，则终止确认原金融资产，同时按照修改后的条款确认一项新金融资产。

发生金融资产转移时，如保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则不终止确认该金融资产。

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

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

1) 所转移金融资产的账面价值；

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

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

1) 终止确认部分的账面价值；

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

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

（4）金融负债终止确认

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

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

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

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

（5）金融资产和金融负债的公允价值的确定方法

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

（6）金融工具减值的测试方法及会计处理方法

公司对以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）和财务担保合同等以预期信用损失为基础进行减值会计处理。

公司考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，以发生违约的风险为权重，计算合同应收的现金流量与预期能收到的现金流量之间差额的现值的概率加权金额，确认预期信用损失。

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

对于由《企业会计准则第 21 号——租赁》规范的交易形成的租赁应收款，公司选择始终按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备。

对于其他金融工具，公司在每个资产负债表日评估相关金融工具的信用风险自初始确认后的变动情况。

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

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

如果该金融工具的信用风险自初始确认后已显著增加，公司按照相当于该金融工具整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备；如果该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加，公司按照相当于该金融工具未来 12 个月内预期信用损失的金额计量其损失准备。由此形成的损失准备的增加或转回金额，作为减值损失或利得计入当期损益。对于以公允价值计量且其变动计入其

他综合收益的金融资产（债务工具），在其他综合收益中确认其损失准备，并将减值损失或利得计入当期损益，且不减少该金融资产在资产负债表中列示的账面价值。

如果有客观证据表明某项应收款项已经发生信用减值，则公司在单项基础上对该应收款项计提减值准备。

除单项计提坏账准备的上述应收款项外，公司依据信用风险特征将其余金融工具划分为若干组合，在组合基础上确定预期信用损失。公司对应收票据、应收账款、其他应收款、合同资产等计提预期信用损失的组合类别及确定依据如下：

项目	组合类别	确定依据
应收账款、其他应收款、合同资产	账龄组合	按照账龄划分
应收账款	其他组合	按照向客户收款先于给相关供应商付款划分
应收票据	低风险组合	按是否到付款时点
其他应收款	备用金组合	按款项性质划分

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

10、存货

（1）存货的分类和成本

存货分类为：库存商品、低值易耗品、合同履约成本。

存货按成本进行初始计量，存货成本包括采购成本、加工成本和其他使存货达到目前场所和状态所发生的支出。

（2）发出存货的计价方法

存货发出时按个别认定法计价。

（3）存货的盘存制度

采用永续盘存制。

（4）低值易耗品的摊销方法

低值易耗品采用一次转销法。

（5）存货跌价准备的确认标准和计提方法

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

库存商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；需要经过加工的材料存货，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、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。

产成品、库存商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；需要经过加工的材料存货，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、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

11、合同资产

（1）合同资产的确认方法及标准

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

（2）合同资产预期信用损失的确定方法及会计处理方法

合同资产的预期信用损失的确定方法及会计处理方法详见上文“9、（6）金融工具减值的测试方法及会计处理方法”。

12、长期股权投资

（1）共同控制、重大影响的判断标准

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

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

（2）初始投资成本的确定

1）企业合并形成的长期股权投资

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

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

2）通过企业合并以外的其他方式取得的长期股权投资

以支付现金方式取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。

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

（3）后续计量及损益确认方法

1）成本法核算的长期股权投资

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

2）权益法核算的长期股权投资

对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，不调整长期股权投资的初始投资成本；初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

公司按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权投资的账面价值；按照被投资单位宣告分派的利润或现金股

利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值；对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动（简称“其他所有者权益变动”），调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益。

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

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

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

3）长期股权投资的处置

处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款的差额，计入当期损益。

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

因处置股权投资等原因丧失了对被投资单位的共同控制或重大影响的，原股权投资因采用权益法核算而确认的其他综合收益，在终止采用权益法核算时采用与被投资单位直接处置相关资产或负债相同的基础进行会计处理，其他所有者权益变动在终止采用权益法核算时全部转入当期损益。

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

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

进行会计处理。

13、固定资产

(1) 固定资产的确认和初始计量

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

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

固定资产按成本（并考虑预计弃置费用因素的影响）进行初始计量。

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

(2) 折旧方法

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

各类固定资产折旧方法、折旧年限、残值率和年折旧率如下：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
运输工具	年限平均法	8	5	11.88
办公设备及其他	年限平均法	5	5	19.00
航材周转件	年限平均法	10	5	9.50

(3) 固定资产处置

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

14、借款费用

(1) 借款费用资本化的确认原则

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

符合资本化条件的资产，是指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或

者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

（2）借款费用资本化期间

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

借款费用同时满足下列条件时开始资本化：

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

2）借款费用已经发生；

3）为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

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

（3）暂停资本化期间

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

（4）借款费用资本化率、资本化金额的计算方法

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

对于为购建或者生产符合资本化条件的资产而占用的一般借款，根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的借款费用金额。资本化率根据一般借款加权平均实际利率计算确定。

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

15、无形资产

（1）无形资产的计价方法

1）公司取得无形资产时按成本进行初始计量；

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

生的其他支出。

2) 后续计量

在取得无形资产时分析判断其使用寿命。

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

(2) 使用寿命有限的无形资产的使用寿命估计情况

项目	预计使用寿命	摊销方法
软件	10 年	直线法
客户关系	10 年	直线法

(3) 研发支出的归集范围

公司进行研究与开发过程中发生的支出包括从事研发活动的人员的相关职工薪酬、耗用材料、相关折旧摊销费用等相关支出，并按以下方式进行归集：

从事研发活动的人员的相关职工薪酬主要指直接从事研发活动的人员以及与研发活动密切相关的管理人员和直接服务人员的相关职工薪酬。研发活动的相关折旧摊销费用包括用于研究开发活动的办公场所的折旧摊销费。

(4) 划分研究阶段和开发阶段的具体标准

公司内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出和开发阶段支出。

研究阶段：为获取并理解新的科学或技术知识等而进行的独创性的有计划调查、研究活动的阶段。

开发阶段：在进行商业性生产或使用前，将研究成果或其他知识应用于某项计划或设计，以生产出新的或具有实质性改进的材料、装置、产品等活动的阶段。

(5) 开发阶段支出资本化的具体条件

研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。开发阶段的支出同时满足下列条件的，确认为无形资产，不能满足下述条件的开发阶段的支出计入当期损益：

- 1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- 2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- 3) 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；
- 4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出

售该无形资产；

5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。

16、长期资产减值

长期股权投资、固定资产、使用权资产、使用寿命有限的无形资产等长期资产，于资产负债表日存在减值迹象的，进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

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

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

在对包含商誉的相关资产组或者资产组组合进行减值测试时，如与商誉相关的资产组或者资产组组合存在减值迹象的，先对不包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，计算可收回金额，并与相关账面价值相比较，确认相应的减值损失。然后对包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，比较其账面价值与可收回金额，如可收回金额低于账面价值的，减值损失金额首先抵减分摊至资产组或者资产组组合中商誉的账面价值，再根据资产组或者资产组组合中除商誉之外的其他各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减其他各项资产的账面价值。上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不予转回。

17、合同负债

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

18、职工薪酬

(1) 短期薪酬的会计处理方法

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

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

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

（2）离职后福利的会计处理方法

1）设定提存计划

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

2）设定受益计划

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

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

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

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

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

（3）辞退福利的会计处理方法

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

19、预计负债

与或有事项相关的义务同时满足下列条件时，公司将其确认为预计负债：

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

预计负债按履行相关现时义务所需的支出的最佳估计数进行初始计量。

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

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

- 或有事项涉及单个项目的，按照最可能发生金额确定。
- 或有事项涉及多个项目的，按照各种可能结果及相关概率计算确定。

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

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

20、股份支付

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

(1) 以权益结算的股份支付及权益工具

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

如果修改了以权益结算的股份支付的条款，至少按照未修改条款的情况确认取得的服务。此外，任何增加所授予权益工具公允价值的修改，或在修改日对职工有利的变更，均确认取得服务的增加。

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

（2）以现金结算的股份支付及权益工具

以现金结算的股份支付，按照公司承担的以股份或其他权益工具为基础计算确定的负债的公允价值计量。授予后立即可行权的股份支付交易，公司在授予日按照承担负债的公允价值计入相关成本或费用，相应增加负债。对于授予后完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的股份支付交易，在等待期内的每个资产负债表日，公司以对可行权情况的最佳估计为基础，按照公司承担负债的公允价值，将当期取得的服务计入相关成本或费用，并相应计入负债。在相关负债结算前的每个资产负债表日以及结算日，对负债的公允价值重新计量，其变动计入当期损益。

公司修改以现金结算的股份支付协议中的条款和条件，使其成为以权益结算的股份支付的，在修改日（无论发生在等待期内还是等待期结束后），公司按照所授予权益工具当日的公允价值计量以权益结算的股份支付，将已取得的服务计入资本公积，同时终止确认以现金结算的股份支付在修改日已确认的负债，两者之间的差额计入当期损益。如果由于修改延长或缩短了等待期，公司按照修改后的等待期进行会计处理。

21、收入

（1）收入确认和计量所采用的会计政策

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

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

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

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

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

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

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

- 公司就该商品或服务享有现时收款权利，即客户就该商品或服务负有现时付款义务。
- 公司已将该商品的法定所有权转移给客户，即客户已拥有该商品的法定所有权。
- 公司已将该商品实物转移给客户，即客户已实物占有该商品。
- 公司已将该商品所有权上的主要风险和报酬转移给客户，即客户已取得该商品所有权上的主要风险和报酬。
- 客户已接受该商品或服务。

公司根据在向客户转让商品或服务前是否拥有对该商品或服务的控制权，来判断从事交易时公司的身份是主要责任人还是代理人。公司在向客户转让商品或服务前能够控制该商品或服务的，公司为主要责任人，按照已收或应收对价总额确认收入；否则，公司为代理人，按照预期有权收取的佣金或手续费的金额确认收入。

（2）按照业务类型披露具体收入确认方式及计量方法

1）AOG 业务

公司 AOG 业务，即航材应急保障业务，包括航材价拨业务和航材租赁业务。航材价拨业务在航材送达客户签收后确认收入，其中在外部件航材价拨业务中，公司为代理人，按照预期有权收取的购销价差金额确认收入。航材租赁业务分为自有件航材租赁业务和外部件航材租赁业务。自有件航材租赁业务适用租赁准则确认租赁收入，外部件航材租赁业务中，公司为代理人，以已租时间作为履约进度，按照预期有权收取的租金价差确认收入。

2）IT 解决方案咨询及开发服务

公司 IT 解决方案咨询及开发服务包括软件开发和软件运维服务。对于软件产品的开发，在产品移交验收后确认收入。对于软件运维服务，公司按照履约进度在服务期内分期确认收入。

3）EXPT 业务

公司从多种渠道，包括二手飞机拆解和购买航材，保障飞机的航材需求，在航材送达客户指定地点交付后确认收入。

22、合同成本

合同成本包括合同履约成本与合同取得成本。

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

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

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

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

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

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

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

23、政府补助

（1）类型

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

与资产相关的政府补助，是指公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助。与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。

公司将政府补助划分为与资产相关的具体标准为：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；

公司将政府补助划分为与收益相关的具体标准为：公司取得的除与资产相关的政府补助之外的政府补助；

对于政府文件未明确规定补助对象的，公司将该政府补助划分为与资产相关或与收益相关的判断依据为：是否用于购建或以其他方式形成长期资产。

（2）确认时点

政府补助在公司能够满足其所附的条件并且能够收到时，予以确认。

（3）会计处理

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

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

24、递延所得税资产和递延所得税负债

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

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

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

对于应纳税暂时性差异，除特殊情况外，确认递延所得税负债。

不确认递延所得税资产或递延所得税负债的特殊情况包括：

- 商誉的初始确认；
- 既不是企业合并、发生时也不影响会计利润和应纳税所得额(或可抵扣亏损)，且初始确认的资产和负债未导致产生等额应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异的交易或事项。

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

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

资产负债表日，公司对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足

够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

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

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

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

25、租赁

租赁，是指在一定期间内，出租人将资产的使用权让与承租人以获取对价的合同。

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

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

（1）公司作为承租人

1) 使用权资产

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

租赁负债的初始计量金额；

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

公司发生的初始直接费用；

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

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

公司按照上文“16、长期资产减值”所述原则来确定使用权资产是否已发生减值，并对已识别

的减值损失进行会计处理。

2) 租赁负债

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

固定付款额（包括实质固定付款额），存在租赁激励的，扣除租赁激励相关金额；

取决于指数或比率的可变租赁付款额；

根据公司提供的担保余值预计应支付的款项；

购买选择权的行权价格，前提是公司合理确定将行使该选择权；

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

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

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

未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益或相关资产成本。

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

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

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

3) 短期租赁和低价值资产租赁

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

4) 租赁变更

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

- 该租赁变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；
- 增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

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

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

（2）公司作为出租人

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

1）经营租赁会计处理

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

2）融资租赁会计处理

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

公司按照固定的周期性利率计算并确认租赁期内各个期间的利息收入。应收融资租赁款的终止确认和减值按照本附注“三、（XX）金融工具”进行会计处理。

未纳入租赁投资净额计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

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

- 该变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；
- 增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

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

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

- 假如变更在租赁开始日生效，该租赁会被分类为融资租赁的，公司按照上文“9、金融工具”关于修改或重新议定合同的政策进行会计处理。

(3) 售后租回交易

公司按照上文“21、收入”所述原则评估确定售后租回交易中的资产转让是否属于销售。

1) 作为承租人

售后租回交易中的资产转让属于销售的，公司作为承租人按原资产账面价值中与租回获得的使用权有关的部分，计量售后租回所形成的使用权资产，并仅就转让至出租人的权利确认相关利得或损失。

在租赁期开始日后，使用权资产和租赁负债的后续计量及租赁变更详见上文“25、租赁（1）公司作为承租人”。在对售后租回所形成的租赁负债进行后续计量时，公司确定租赁付款额或变更后租赁付款额的方式不会导致确认与租回所获得的使用权有关的利得或损失。

售后租回交易中的资产转让不属于销售的，公司作为承租人继续确认被转让资产，同时确认一项与转让收入等额的金融负债。金融负债的会计处理详见上文“9、金融工具”。

2) 作为出租人

售后租回交易中的资产转让属于销售的，公司作为出租人对资产购买进行会计处理，并根据前述“2、公司作为出租人”的政策对资产出租进行会计处理；售后租回交易中的资产转让不属于销售的，公司作为出租人不确认被转让资产，但确认一项与转让收入等额的金融资产。金融资产的会计处理详见上文“9、金融工具”。

(二) 主要会计政策、会计估计的变更

1. 会计政策变更

☒适用 ☐不适用

(1) 执行《企业会计准则解释第 17 号》“关于售后租回交易的会计处理”的规定

财政部于 2023 年 10 月 25 日公布了《企业会计准则解释第 17 号》（财会〔2023〕21 号，以下简称“解释第 17 号”），自 2024 年 1 月 1 日起施行。其中“关于售后租回交易的会计处理”的规定允许企业自发布年度提前执行。

解释第 17 号规定，承租人在对售后租回所形成的租赁负债进行后续计量时，确定租赁付款额或变更后租赁付款额的方式不得导致其确认与租回所获得的使用权有关的利得或损失。企业在首次

执行该规定时，应当对《企业会计准则第 21 号——租赁》首次执行日后开展的售后租回交易进行追溯调整。执行该规定未对公司财务状况和经营成果产生影响。

(2) 执行保证类质保费用重分类

财政部于 2024 年 3 月发布了《企业会计准则应用指南汇编 2024》，规定保证类质保费用应计入营业成本。执行该规定，公司将报告期原计入销售费用的保证类质保费用重分类计入营业成本，重分类金额分别为 2023 年度 3,235,328.69 元、2022 年度 2,350,095.97 元。

单位：元

期间/时点	会计政策变更的内容	受影响的报表项目名称	原政策下的账面价值	影响金额	新政策下的账面价值
2023 年度	规定保证类质保费用应计入营业成本，不再计入销售费用	销售费用	11,656,298.09	-3,235,328.69	8,420,969.40
2023 年度	规定保证类质保费用应计入营业成本，不再计入销售费用	营业成本	122,261,877.88	3,235,328.69	125,497,206.57
2022 年度	规定保证类质保费用应计入营业成本，不再计入销售费用	销售费用	8,944,029.78	-2,350,095.97	6,593,933.81
2022 年度	规定保证类质保费用应计入营业成本，不再计入销售费用	营业成本	50,877,370.51	2,350,095.97	53,227,466.48

2. 会计估计变更

☐适用 ☒不适用

(三) 前期会计差错更正

☐适用 ☒不适用

五、 适用主要税收政策

1、 主要税种及税率

主要税种	计税依据	税率
增值税	按税法规定计算的销售货物和应税劳务收入为基础计算销项税额，在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应交增值税	13%、6%
企业所得税	按应纳税所得额计缴	15%、20%
城市维护建设税	按实际缴纳的增值税及消费税计缴	7%

注：公司子公司中航材利顿（北京）航空科技有限公司为小微企业，实际所得税税率根据年度应纳税所得额确定。

2、 税收优惠政策

公司属于高新技术企业，于 2021 年 12 月 3 日收到云南省科学技术厅、云南省财政厅、国家税

务总局云南省税务局颁发的证书编号为 GR202153000103 的高新技术企业证书,有效期 3 年,自 2021 年 12 月 3 日起至 2024 年 12 月 2 日止按 15%的税率征收企业所得税。

根据《财政部 税务总局关于实施小微企业和个体工商户所得税优惠政策的公告》（财政部 税务总局公告 2021 年 12 号）和《财政部 税务总局关于进一步实施小微企业所得税优惠政策的公告》（财政部 税务总局公告 2022 年第 13 号）的规定，小型微利企业年度应纳税所得额不超过 100 万元的部分，减按 12.5%计入应纳税所得额，按照 20%税率缴纳企业所得税；年度应纳税所得额超过 100 万元，不超过 300 万元的部分，减按 25%计入应纳税所得额，按照 20%税率缴纳企业所得税。

3、 其他事项

☐适用 ☒不适用

六、 经营成果分析

（一） 报告期内经营情况概述

1. 报告期内公司经营成果如下：

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
营业收入（元）	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
综合毛利率	71.09%	48.55%	62.13%
营业利润（元）	29,523,686.36	58,193,730.50	45,342,606.68
净利润（元）	26,566,667.46	51,504,202.60	39,706,509.33
加权平均净资产收益率	8.96%	15.72%	17.98%
归属于申请挂牌公司股东的扣除非经常性损益后的净利润（元）	25,337,130.02	47,012,538.06	35,618,700.14

2. 经营成果概述

（1） 营业收入

报告期内，公司营业收入分别为 140,545,850.30 元、243,933,186.34 元、119,027,222.16 元，收入持续增长主要因公司深耕多年的 AOG 业务随着客户的航空运输需求增长相应持续增长，以及公司基于行业资源、综合竞争优势进一步开拓了 EXPT 业务。公司具体营业收入变动情况及分析请参见本公开转让说明书本节之“六、经营成果分析”之“（二）营业收入分析”。

（2） 综合毛利率

报告期内，公司综合毛利率分别为 62.13%、48.55%、71.09%。公司毛利率波动较大，主要因报告期内收入构成变化导致，具体变动情况及分析请参见本公开转让说明书本节之“六、经营成果分析”之“（四）毛利率分析”。

（3）净利润

报告期内，公司净利润分别为 39,706,509.33 元、51,504,202.60 元、26,566,667.46 元。2023 年较 2022 年净利润增长，主要原因系营业收入持续增长。

（4）加权平均净资产收益率

报告期内，公司加权平均净资产收益率分别为 17.98%、15.72%、8.96%。

（二）营业收入分析

1. 各类收入的具体确认方法

（1）AOG 业务

AOG 业务包括航材价拨业务和航材租赁业务。航材价拨业务在航材送达客户签收后确认收入，其中在外部件航材价拨业务中，公司为代理人，按照预期有权收取的购销价差金额确认收入。航材租赁业务分为自有件航材租赁业务和外部件航材租赁业务。自有件航材租赁业务适用租赁准则确认租赁收入，外部件航材租赁业务中，公司为代理人，已租时间作为履约进度，按照预期有权收取的租金价差确认收入。

（2）IT 业务

公司 IT 业务包括软件开发和软件运维服务。对于软件产品的开发，在产品移交验收后确认收入。对于软件运维服务，公司按照履约进度在服务期内分期确认收入。

（3）EXPT 业务

公司从多种渠道，包括二手飞机拆解和购买航材，保障飞机的航材需求，在航材送达客户指定地点交付后确认收入。

2. 营业收入的主要构成

（1）按产品（服务）类别分类

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	118,281,458.30	99.37%	242,261,260.51	99.31%	140,208,986.56	99.76%
航材业务	94,300,531.30	79.23%	178,759,319.18	73.28%	56,866,668.77	40.46%
其中：AOG	69,134,451.64	58.08%	82,494,142.26	33.82%	52,533,254.10	37.38%
EXPT	25,166,079.66	21.14%	96,265,176.92	39.46%	4,333,414.67	3.08%
IT 业务	23,980,927.00	20.15%	63,501,941.33	26.03%	83,342,317.79	59.30%
其他业务收入	745,763.86	0.63%	1,671,925.83	0.69%	336,863.74	0.24%

合计	119,027,222.16	100.00%	243,933,186.34	100.00%	140,545,850.30	100.00%
原因分析	报告期内公司主营业务集中于航材业务与 IT 业务，收入总体呈现持续增长态势，主要源于公司深耕多年的 AOG 业务随着客户的航空运输需求增长相应持续增长，以及公司基于行业资源、综合竞争优势进一步开拓了 EXPT 业务。IT 业务收入报告期内有所下降，主要系项目实施类 IT 业务的需求频次低，项目实施完成后，一般将产生后续的运维收入，2022 年实施类项目相对较多导致当年 IT 收入相对较高。 2023 年 EXPT 业务收入较 2022 年大幅增长，主要系公司当年进一步拓展了旧飞机拆解业务，出售了发动机等大型航材件导致。					

（2）按地区分类

☒ 适用 ☐ 不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
中国境内	115,465,653.52	97.01%	237,173,297.36	97.23%	140,113,386.02	99.69%
中国境外	3,561,568.64	2.99%	6,759,888.98	2.77%	432,464.28	0.31%
合计	119,027,222.16	100.00%	243,933,186.34	100.00%	140,545,850.30	100.00%
原因分析	报告期内，公司按地区分类统计主营业务收入时，根据客户的注册地址区分境内和境外销售。公司的业务主要以内销为主，主要满足国内航空公司的业务开展需求，境外收入来自（1）在中国境内执飞的境外航司贡献的 AOG 收入，以及（2）EXPT 业务出口给境外客户的拆机航材。					

（3）按生产方式分类

☐ 适用 ☒ 不适用

（4）按销售方式分类

☐ 适用 ☒ 不适用

（5）其他分类

☐ 适用 ☒ 不适用

3. 公司收入冲回情况

☐ 适用 ☒ 不适用

4. 其他事项

☐ 适用 ☒ 不适用

（三）营业成本分析

1. 成本归集、分配、结转方法

航材业务：航材业务成本主要包括自有航材销售的物料成本（销售类业务）、持有用于租赁的航材折旧（租赁类业务）、航材件运输到客户的物流成本、航材运营部人员工资、航材修理费。业务发生后，涉及销售的航材件的采购成本、物流成本对应结转计入营业成本，租赁业务中用于租赁的航材件的折旧、修理费以及人员成本按月结转计入营业成本；涉及航材件来自于第三方的情况按净额法核算，航材件的采购金额、采购租金从营业成本转出抵消营业收入。

IT 业务：按具体项目核算成本，成本主要包括：直接人工、外包费用、直接费用、软件及硬件采购，日常在生产成本归集；人工按照工时分摊计入不同项目，直接费用、外包费用、软件及硬件采购按具体项目归集。实施类项目在验收确认收入时一次性结转项目成本计入营业成本，运维类项目按期确认收入同时结转成本。

2. 成本构成分析

（1）按照产品（服务）分类构成：

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务成本	34,196,391.15	99.38%	125,014,831.45	99.62%	53,046,313.88	99.66%
航材业务	21,974,080.43	63.86%	99,928,554.78	79.63%	13,425,008.59	25.22%
其中：AOG	10,167,835.75	29.55%	13,432,693.17	10.70%	9,753,718.30	18.32%
EXPT	11,806,244.68	34.31%	86,495,861.61	68.92%	3,671,290.29	6.90%
IT 业务	12,222,310.72	35.52%	25,086,276.67	19.99%	39,621,305.29	74.44%
其他业务成本	213,892.29	0.62%	482,375.12	0.38%	181,152.60	0.34%
合计	34,410,283.44	100.00%	125,497,206.57	100.00%	53,227,466.48	100.00%
原因分析	报告期内公司营业成本结构与营业收入结构相匹配，公司业务成本变动趋势与营业收入变动趋势基本保持一致。2022 年主营业务成本 IT 业务占比较高，主要因 AOG 业务净额法核算，且当年 EXPT 业务收入规模较小对应成本金额较低。 2023 年由于 EXPT 业务采购拆解二手飞机后出售的发动机价值较高导致其成本占比大幅上升。					

（2）按成本性质分类构成：

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航材业务	21,974,080.43	63.86%	99,928,554.78	79.63%	13,425,008.59	25.22%
物料	12,431,220.12	36.13%	86,629,020.64	69.03%	3,839,863.55	7.21%
直接费用	7,175,719.81	20.85%	10,233,852.65	8.15%	6,337,756.40	11.91%
人工	2,367,140.50	6.88%	3,065,681.49	2.44%	3,247,388.63	6.10%

IT 业务	12,222,310.72	35.52%	25,086,276.67	19.99%	39,621,305.29	74.44%
物料	2,017,754.35	5.86%	1,101,238.22	0.88%	4,009,798.34	7.53%
外包费用	1,962,045.43	5.70%	3,219,579.74	2.57%	6,804,662.45	12.78%
直接人工	7,071,208.95	20.55%	17,586,138.89	14.01%	22,527,460.49	42.32%
直接费用	1,171,301.99	3.40%	3,179,319.82	2.53%	6,279,384.01	11.80%
其他业务成本	213,892.29	0.62%	482,375.12	0.38%	181,152.60	0.34%
合计	34,410,283.44	100.00%	125,497,206.57	100.00%	53,227,466.48	100.00%
原因分析	1、航材业务 公司航材业务包括 AOG 和 EXPT，AOG 主要包括以第三方航材和自有航材开展两种模式，其中第三方航材模式在 AOG 业务中占主要地位，该种模式下航材业务以净额法核算，成本主要为相关业务部门的人工、物流费等直接费用，不包括外部采购航材价值或租金。EXPT 业务主要以自有航材满足客户需求，航材业务以总额法列示，其成本构成中以航材价值为主。2022 年公司 EXPT 业务较少，主要为 AOG 业务，因此当年航材业务成本以人工、物流费等直接费用为主；2023 年 EXPT 业务销售发动机成本 8,150.52 万元，导致当年成本构成中航材成本大幅上升至 9,992.86 万元，导致航材业务成本占总成本比例大幅增加至 79.63%；2024 年 1-7 月 EXPT 业务收入占比有所下降，导致航材业务成本占总成本比例下降至 63.86%。 2、IT 业务 报告期内，IT 业务的成本结构相对稳定，主要为直接人工成本、外包费用及直接费用，公司 IT 主要以软件开发结合客户需求提供少量外采软硬件。					

(3) 其他分类

☐适用 ☒不适用

3. 其他事项

☐适用 ☒不适用

(四) 毛利率分析

1. 按产品（服务）类别分类

单位：元

2024 年 1 月—7 月			
项目	收入	成本	毛利率
主营业务	118,281,458.30	34,196,391.15	71.09%
航材业务	94,300,531.30	21,974,080.43	76.70%
其中：AOG	69,134,451.64	10,167,835.75	85.29%
EXPT	25,166,079.66	11,806,244.68	53.09%
IT 业务	23,980,927.00	12,222,310.72	49.03%

其他业务	745,763.86	213,892.29	71.32%
合计	119,027,222.16	34,410,283.44	71.09%
原因分析	公司 2024 年 1-7 月毛利率较 2023 年大幅提升，主要系 2023 年 EXPT 业务毛利率较低。		
	1、AOG 业务，该业务为公司长年深耕优势业务，在业内竞争力较强，公司主要采用从第三方采购、租赁以及部分自备航材满足客户的紧急需求，该业务毛利率较高且报告期持续提升，主要因①第三方航材销售、租赁按净额法核算且占比较高；②2024 年公司自有航材增加且租赁效率较高，自有航材租赁收入提升高于当期自有航材折旧增加，自有航材租赁收入占比及毛利率同时提升。		
	2、EXPT 业务，2024 年 1-7 月主要销售给客户的是 2023 年末飞机拆解获得的二手航材件，毛利率相对较高。		
	3、IT 业务 2024 年 1-7 月毛利率相对较低，主要系当期已完成的部分实施类项目包括外采软硬件成本，导致毛利率较低。		
2023 年度			
项目	收入	成本	毛利率
主营业务	242,261,260.51	125,014,831.45	48.40%
航材业务	178,759,319.18	99,928,554.78	44.10%
其中：AOG	82,494,142.26	13,432,693.17	83.72%
EXPT	96,265,176.92	86,495,861.61	10.15%
IT 业务	63,501,941.33	25,086,276.67	60.50%
其他业务	1,671,925.83	482,375.12	71.15%
合计	243,933,186.34	125,497,206.57	48.55%
原因分析	2023 年度公司毛利率较 2022 年有所下降，主要系 EXPT 业务毛利率较低所致，其他业务毛利率相对平稳。		
	AOG 业务毛利率较 2022 年小幅提升，主要因按净额法核算的外部件销售、租赁业务收入占比提升。		
	公司 2023 年开始重点开拓了 EXPT 业务，买旧飞机进行拆解，并把大部件航材如发动机对外销售，其中发动机销售金额 8,851.52 万元对应毛利率 7.92%导致当年 EXPT 业务整体毛利率偏低。		
2022 年度			
项目	收入	成本	毛利率
主营业务	140,208,986.56	53,046,313.88	62.17%
航材业务	56,866,668.77	13,425,008.59	76.39%
其中：AOG	52,533,254.10	9,753,718.30	81.43%
EXPT	4,333,414.67	3,671,290.29	15.28%

IT 业务	83,342,317.79	39,621,305.29	52.46%
其他业务	336,863.74	181,152.60	46.22%
合计	140,545,850.30	53,227,466.48	62.13%
原因分析	2022 年度公司 IT 业务毛利率相对 2023 年度较低，主要系 2022 年 IT 业务中第一大实施项目金额 1,067.52 万元，实施周期长外包费用高，且同时存在部分外采成本，毛利率仅为 11.63%。		

2. 与可比公司毛利率对比分析

公司	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
申请挂牌公司	71.09%	48.55%	62.13%
润贝航科	27.34%	24.37%	28.34%
航新科技	23.83%	29.98%	29.20%
平均	25.59%	27.18%	28.77%
利顿-航材业务	76.70%	44.10%	76.39%
利顿-航材业务（总额法）	30.02%	21.47%	20.38%
中国民航信息网络	59.12%	51.95%	56.02%
利顿-IT 类业务	49.03%	60.50%	52.46%
原因分析	公司与可比公司的综合毛利率存在差异，主要系公司同时从事航材业务和 IT 业务，无与公司业务类型、结构、模式完全可比的公司。 1、航材业务 公司航材业务毛利率较高，主要系公司航材业务中 AOG 业务主要以第三方航材开展，采用净额法核算，列示的毛利率相应较高。为加强可比性，假设航材业务采用总额法核算，则报告期各期毛利率分别为 20.38%、21.47%、30.02%，与润贝航科、航新科技毛利率无显著差异，公司航材业务 2024 年 1-7 月毛利率大幅上升至 30.02%，主要系当期 EXPT 业务销售给客户较多 2023 年末飞机拆解获得的二手航材件，该部分业务毛利率相对较高。 2、IT 业务 公司均主要面向航空领域开展 IT 业务，公司业务更聚焦于航司机务段 IT 需求，公司 IT 业务毛利率与可比公司中国民航信息网络不存在明显差异，2022-2023 年均在 50%-60%左右。 公司 IT 毛利率波动主要受开展的实施类业务、运维类业务的占比变动，以及各年度存在包含外采软硬件或外包费用的低毛利率实施类项目占比变化导致。		

注：2024 年 1-7 月可比公司毛利率数据采用其 2024 年 1-6 月披露数据。

3. 其他分类

☐适用 ☒不适用

4. 其他事项

☐适用 ☒不适用

(五) 主要费用、占营业收入的比重和变化情况

1. 期间费用分析

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
营业收入（元）	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
销售费用（元）	4,707,928.71	8,420,969.40	6,593,933.81
管理费用（元）	15,850,310.38	21,406,225.00	14,494,792.65
研发费用（元）	9,908,433.12	16,053,572.53	13,547,401.19
财务费用（元）	2,417,718.39	604,433.27	268,907.28
期间费用总计（元）	32,884,390.60	46,485,200.20	34,905,034.93
销售费用占营业收入的比重	3.96%	3.45%	4.69%
管理费用占营业收入的比重	13.32%	8.78%	10.31%
研发费用占营业收入的比重	8.32%	6.58%	9.64%
财务费用占营业收入的比重	2.03%	0.25%	0.19%
期间费用占营业收入的比重总计	27.63%	19.06%	24.84%
原因分析	报告期内，公司期间费用总额有所增长，主要系公司经营规模增长。报告期各期间费用占比有所波动，分别为 24.84%、19.06%和 27.63%，其中 2023 年度有所下降，主要系当期收入由于 EXPT 业务大幅增加上涨较多导致。 具体分析请参见本公开转让说明书本节之“六、经营成果分析”之“（五）主要费用、占营业收入的比重和变化情况”之“2、期间费用主要明细项目”。		

2. 期间费用主要明细项目

(1) 销售费用

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
职工薪酬	2,019,306.21	3,789,101.64	2,784,262.96
业务招待费	1,802,086.74	2,983,434.84	2,281,192.78
无形资产摊销	653,333.33	1,120,000.00	1,120,000.00
技术服务费	32,947.92	9,475.83	33,402.12

差旅费	173,227.05	445,793.70	263,325.64
办公费	11,859.08	25,029.71	54,143.22
交通费	15,168.38	47,378.96	48,173.13
会议费	-	754.72	9,433.96
合计	4,707,928.71	8,420,969.40	6,593,933.81
原因分析	报告期内，公司销售费用分别为 659.39 万元、842.10 万元、470.79 万元，主要由职工薪酬、业务招待费 and 无形资产摊销等构成。其中，无形资产摊销主要由报告期前收购昆明利顿企管资产组时确认的客户资源摊销产生。 报告期内，公司销售费用规模小幅扩大，主要系公司收入规模扩大、销售活动投入需求增加，销售人员职工薪酬、业务招待费同步上升所致。公司航材业务销售人员需长期服务对接航空公司的众多分公司、子公司，沟通协调航材件的接收、及时归还、维修，并解决供需双方订单执行过程中遇到的细节问题。随着公司业务规模扩大，销售团队人员数量上升，同时业务员相应发生业务招待相关费用报销增加，使得公司销售人员职工薪酬、业务招待费有所上升。		

(2) 管理费用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
职工薪酬	7,527,290.65	11,192,068.37	6,934,821.75
仓储管理费	2,500,628.64	399,292.97	238,781.09
商业保险	1,673,482.30	454,983.13	28,510.41
使用权资产摊销	836,800.72	1,029,695.68	921,836.16
无形资产摊销	799,694.06	1,370,904.07	1,370,904.08
咨询服务费	582,466.90	746,272.83	1,893,883.52
业务招待费	342,980.66	349,604.33	238,646.04
董事会费	297,083.08	218,396.77	-
差旅费	264,152.94	375,323.35	163,402.81
办公费	251,364.19	463,904.63	657,852.36
中介机构服务费	134,055.66	4,300,184.94	1,360,415.09
折旧费	73,171.06	128,887.85	123,821.67
交通费	55,219.96	69,365.18	94,152.70
会议费	18,513.39	113,591.34	-
房租及杂费	18,072.37	71,136.80	88,051.19
低值易耗品	18,000.00	-	-
其他	457,333.80	122,612.76	379,713.78

合计	15,850,310.38	21,406,225.00	14,494,792.65
原因分析	报告期内，公司管理费用分别为 1,449.48 万元、2,140.62 万元、1,585.03 万元，主要由职工薪酬、仓储管理费、使用权资产摊销、无形资产摊销等构成。 2023 年、2024 年 1-7 月，公司管理费用中的职工薪酬增加，主要系公司管理人员数量增加且薪酬同步上升。 2023 年中介机构服务费用增加至 430.02 万元，主要系公司当年完成股改及股权架构调整确认的相关中介服务费。 2024 年 1-7 月，公司管理费用中的仓储管理费、商业保险费快速增加，主要原因包括：1) 公司的 EXPT 业务自 2023 年以来规模持续扩大，2024 年购入飞机后支付了仓库托管费 206.47 万元，并为飞机购买的财产保险 147.70 万元；2) 基于对行业需求的业务布局，公司的自有航材采购量自 2023 年以来持续增加，新增在多家航司的仓库租赁支出，仓储管理费因而同步上升。		

(3) 研发费用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
职工薪酬	8,373,108.43	14,604,515.02	10,038,855.49
咨询费	673,396.24	126,415.06	1,240,462.23
差旅费	347,793.49	327,088.63	990,847.42
折旧与摊销	328,171.50	613,035.40	475,994.14
办公费	86,707.71	222,318.52	195,423.31
车辆费用	59,930.21	52,802.21	40,235.30
交通费	5,147.11	21,940.96	23,071.06
房租及杂费	34,178.43	85,456.73	112,421.77
服务费	-	-	424,242.88
其他	-	-	5,847.59
合计	9,908,433.12	16,053,572.53	13,547,401.19
原因分析	报告期内，公司研发费用分别为 1,354.74 万元、1,605.36 万元、990.84 万元，主要为提升行业与客户在航材保障、机务运维的信息化、管理效率、交易效率而进行的研发，公司研发费用主要由职工薪酬构成。报告期内，公司研发支出稳步上升，主要系公司为持续增强核心竞争力，进一步满足行业与客户需求，在经营规模逐步增长的基础上，持续投入。		

(4) 财务费用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
利息支出	2,641,385.95	828,675.54	868,729.13
其中：租赁负债利息费用	137,188.92	267,435.09	339,741.99
减：利息收入	380,709.10	382,541.87	614,998.32
银行手续费	140,063.92	158,299.86	16,278.11
汇兑损益	16,977.62	-0.26	-1,101.64
合计	2,417,718.39	604,433.27	268,907.28
原因分析	报告期内，公司财务费用分别为 26.89 万元、60.44 万元、241.77 万元，持续上升，主要系公司为满足经营规模增长、业务开拓对航材件储备的需求，短期借款大幅增加所致。短期借款余额由 2023 年 12 月 31 日的 5,002.94 万元增长至 18,949.01 万元，相应导致公司利息费用同步增加。		

3. 其他事项

☐适用 ☒不适用

（六）影响经营成果的其他主要项目

1. 其他收益

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
政府补助	14,274.92	858,594.71	2,614,727.94
进项税加计抵减	-	1,897,763.80	1,310,719.35
代扣个人所得税手续费	46,859.05	34,848.72	52,120.08
合计	61,133.97	2,791,207.23	3,977,567.37

具体情况披露：

报告期内，公司其他收益分别为 397.76 万元、279.12 万元、6.11 万元，主要为进项税加计抵减和收到的与收益相关的政府补助，政府补助明细详见本公开转让说明书本节“六、经营成果分析”之“（六）影响经营成果的其他主要项目”之“5、报告期内政府补助明细表”。

2. 投资收益

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
债务重组产生的投资收益	-	-	-707,944.14
合计	-	-	-707,944.14

具体情况披露：

2022 年公司所确认重组损失 70.79 万元，系根据公司与海南航空控股股份有限公司签署的债权金额确认函，对 2022 年收回应收账款账面价值 1,415.89 万元给予对应 5%折扣。

3. 其他利润表科目

√适用 □不适用

单位：元

信用减值损失			
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
应收账款坏账损失	18,082,820.80	18,196,615.00	3,923,459.36
其他应收款坏账损失	-424,870.30	-291,935.78	336,722.52
合计	17,657,950.50	17,904,679.22	4,260,181.88

具体情况披露

报告期内，公司信用减值损失分别为 426.02 万元、1,790.47 万元、1,765.80 万元，主要为应收账款坏账损失和其他应收款坏账损失。其中，应收账款坏账损失金额较大，主要系因公司下游客户为航空行业公司，结算周期普遍较长，导致公司各期末应收账款余额较高。2023 年应收账款坏账损失较 2022 年提升主要因 4-5 年账龄的应收账款余额占比较高以及对奥凯航空应收账款单项认定计提坏账准备；2024 年 1-7 月应收账款坏账损失金额大幅提升主要因对幸福航空应收账款单项认定计提坏账准备。

单位：元

资产减值损失			
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
存货跌价损失及合同履约成本减值损失	206,816.68	103,339.00	478,485.74
合同资产减值损失	5,215,765.17	-1,725,469.76	4,798,594.30
合计	5,422,581.85	-1,622,130.76	5,277,080.04

具体情况披露

报告期内，公司资产减值损失分别为 527.71 万元、-162.21 万元、542.26 万元，主要为合同资产减值损失，存货跌价损失及合同履约成本减值损失影响较小。2022 年合同资产减值损失金额较大主要因合同资产金额较报告期初提升导致，2024 年 1-7 月合同资产减值损失金额较大因当期对幸福航空合同资产单项认定计提减值损失导致。

单位：元

资产处置收益			
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
固定资产处置收益	1,381,909.35	943,718.89	133,067.29
合计	1,381,909.35	943,718.89	133,067.29

具体情况披露

报告期内，公司固定资产处置收益分别为 13.31 万元、94.37 万元、138.19 万元，为固定资产航材周转件处置收益。

单位：元

营业外收入			
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
应付账款核销	-	-	114,786.30
其他	1,071.07	772.40	1,227.03
合计	1,071.07	772.40	116,013.33

具体情况披露

报告期内，公司营业外收入分别为 11.60 万元、0.08 万元、0.11 万元，主要为应付账款核销，金额较小，对公司经营成果影响较小。

单位：元

营业外支出			
项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
非流动资产毁损报废损失	-	-	16,500.00
罚款滞纳金支出	-	240,567.13	3,175.53
其他	0.01	66,130.94	-
合计	0.01	306,698.07	19,675.53

具体情况披露

报告期内，公司营业外支出分别为 1.97 万元、30.67 万元、0.00 万元，主要为非流动资产毁损报废损失、罚款滞纳金支出，金额较小，对公司经营成果影响较小。

4. 非经常性损益情况

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	1,381,909.35	943,718.89	133,067.29

计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外	14,274.92	2,756,358.51	3,925,447.29
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费	2,400.25	-	-
债务重组损益	-	-	-707,944.14
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	1,071.06	-305,925.67	96,337.80
其他符合非经常性损益定义的损益项目	46,859.05	1,932,612.52	1,362,839.43
小计	1,446,514.63	5,326,764.25	4,809,747.67
减：所得税影响数	216,977.19	835,099.71	721,938.48
少数股东权益影响额（税后）	-	-	-
非经常性损益净额	1,229,537.44	4,491,664.54	4,087,809.19

5. 报告期内政府补助明细表

√适用 □不适用

单位：元

补助项目	2024年1月—7月	2023年度	2022年度	与资产相关/与收益相关	经常性/非经常性损益	备注
促进高质量发展政策扶持资金	-	300,000.00	-	与收益相关	非经常性	
技术合同认定登记奖补	-	180,000.00	-	与收益相关	非经常性	
稳岗补贴	14,274.92	11,294.71	18,727.94	与收益相关	非经常性	
促进就业补贴	-	2,000.00	-	与收益相关	非经常性	
连续两次以上（含两次）认定高新技术企业奖补拨款	-	-	100,000.00	与收益相关	非经常性	
省级专精特新企业补助	-	-	2,350,000.00	与收益相关	非经常性	
省级研发经费投入奖补资金	-	365,300.00	146,000.00	与收益相关	非经常性	
合计	14,274.92	858,594.71	2,614,727.94			

七、资产质量分析

（一）流动资产结构及变化分析

√适用 □不适用

单位：元

项目	2024年1月—7月		2023年度		2022年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	94,777,919.87	11.97%	187,204,841.54	30.65%	94,642,126.15	21.37%
应收账款	290,905,688.16	36.74%	250,171,866.33	40.96%	149,157,958.83	33.68%

应收款项融资	2,704,976.98	0.34%	3,871,120.76	0.63%	22,416,205.37	5.06%
预付款项	9,280,423.76	1.17%	13,204,033.12	2.16%	920,833.62	0.21%
其他应收款	2,477,966.90	0.31%	1,940,068.14	0.32%	2,101,545.07	0.47%
存货	247,076,466.61	31.20%	43,310,019.20	7.09%	19,335,460.45	4.37%
合同资产	125,041,198.56	15.79%	99,083,614.00	16.22%	142,003,112.04	32.06%
其他流动资产	19,539,713.69	2.47%	12,005,543.45	1.97%	12,303,060.29	2.78%
合计	791,804,354.53	100.00%	610,791,106.54	100.00%	442,880,301.82	100.00%
构成分析	报告期内，公司流动资产主要为货币资金、应收账款、存货、合同资产。上述资产合计占流动资产的比例分别为 91.48%、94.92%和 95.71%。2023 年末及 2024 年 7 月末流动资产规模逐渐增大主要因公司发展 EXPT 业务销售回款及购入存货导致。2024 年 7 月末，公司存货金额大幅提升，主要系 2024 年公司从河北航空购入 5 架飞机所致。					

1、货币资金

☒ 适用 ☐ 不适用

(1) 期末货币资金情况

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
库存现金	-	-	-
银行存款	82,177,919.87	161,603,953.64	94,642,126.15
其他货币资金	12,600,000.00	25,600,887.90	-
合计	94,777,919.87	187,204,841.54	94,642,126.15
其中：存放在境外的款项总额	-	-	-

报告期各期末，公司货币资金分别为 9,464.21 万元、18,720.48 万元和 9,477.79 万元，2023 年末货币资金余额较高主要因当期 EXPT 业务销售回款后尚未投入新的存货采购导致。报告期各期末，公司不存在存放在境外的货币资金。

(2) 其他货币资金

☐ 适用 ☒ 不适用

(3) 其他情况

☐ 适用 ☒ 不适用

2、交易性金融资产

☐ 适用 ☒ 不适用

3、以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

☐ 适用 ☒ 不适用

4、 应收票据

☐适用 ☒不适用

5、 应收账款

☒适用 ☐不适用

(1) 应收账款按种类披露

☒适用 ☐不适用

单位：元

种类	2024 年 7 月 31 日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	47,197,853.05	13.62%	23,843,075.80	50.52%	23,354,777.25
按组合计提坏账准备	299,245,211.50	86.38%	31,694,300.59	10.59%	267,550,910.91
合计	346,443,064.55	100.00%	55,537,376.39	16.03%	290,905,688.16

续：

种类	2023 年 12 月 31 日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	15,670,255.79	5.45%	8,079,277.17	51.56%	7,590,978.62
按组合计提坏账准备	271,957,076.24	94.55%	29,376,188.53	10.80%	242,580,887.71
合计	287,627,332.03	100.00%	37,455,465.70	13.02%	250,171,866.33

续：

种类	2022 年 12 月 31 日				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例	金额	计提比例	
按单项计提坏账准备	488,298.54	0.29%	488,298.54	100.00%	-
按组合计提坏账准备	167,948,553.51	99.71%	18,790,594.68	11.19%	149,157,958.83
合计	168,436,852.05	100.00%	19,278,893.22	11.45%	149,157,958.83

A、 期末按单项计提坏账准备的应收账款

☒适用 ☐不适用

单位：元

2024 年 7 月 31 日					
序号	应收账款内容	账面金额	坏账准备	计提比例	计提理由
1	幸福航空有限责任公司	28,402,718.89	14,201,359.45	50.00%	预期无法全额收回
2	奥凯航空有限公司天津分公司	18,306,835.62	9,153,417.81	50.00%	预期无法全额收回
3	友和道通航空有限公司	488,298.54	488,298.54	100.00%	预计无法收回
合计	-	47,197,853.05	23,843,075.80	-	-

√适用 □不适用

单位：元

2023 年 12 月 31 日					
序号	应收账款内容	账面金额	坏账准备	计提比例	计提理由
1	奥凯航空有限公司天津分公司	15,181,957.25	7,590,978.63	50.00%	预期无法全额收回
2	友和道通航空有限公司	488,298.54	488,298.54	100.00%	预计无法收回
合计	-	15,670,255.79	8,079,277.17	-	-

√适用 □不适用

单位：元

2022 年 12 月 31 日					
序号	应收账款内容	账面金额	坏账准备	计提比例	计提理由
1	友和道通航空有限公司	488,298.54	488,298.54	100.00%	预计无法收回
合计	-	488,298.54	488,298.54	-	-

B、按照组合计提坏账准备的应收账款

√适用 □不适用

单位：元

组合名称	账龄组合				
账龄	2024 年 7 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	190,667,128.17	70.07%	9,533,356.37	5.00%	181,133,771.80
1-2 年	47,154,176.22	17.33%	4,715,417.62	10.00%	42,438,758.60
2-3 年	18,142,220.92	6.67%	3,628,444.18	20.00%	14,513,776.74
3-4 年	5,010,640.48	1.84%	2,505,320.24	50.00%	2,505,320.24
4-5 年	9,444,218.95	3.47%	7,555,375.16	80.00%	1,888,843.79
5 年以上	1,699,280.36	0.62%	1,699,280.36	100.00%	-
合计	272,117,665.10	100.00%	29,637,193.93	10.89%	242,480,471.17

续：

组合名称	账龄组合				
账龄	2023 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	150,465,307.99	61.46%	7,523,265.40	5.00%	142,942,042.59
1-2 年	67,406,056.84	27.53%	6,740,605.68	10.00%	60,665,451.16
2-3 年	10,607,114.98	4.33%	2,121,423.00	20.00%	8,485,691.98
3-4 年	4,419,841.23	1.81%	2,209,920.61	50.00%	2,209,920.62
4-5 年	11,176,367.09	4.56%	8,941,093.67	80.00%	2,235,273.42
5 年以上	754,841.71	0.31%	754,841.71	100.00%	-
合计	244,829,529.84	100.00%	28,291,150.07	11.56%	216,538,379.77

续：

组合名称	账龄组合				
账龄	2022 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	92,104,316.90	62.15%	4,605,245.87	5.00%	87,499,071.03
1-2 年	33,525,961.91	22.62%	3,352,596.19	10.00%	30,173,365.72
2-3 年	6,317,244.19	4.26%	1,263,448.84	20.00%	5,053,795.35
3-4 年	14,089,696.52	9.51%	7,044,848.26	50.00%	7,044,848.26
4-5 年	467,872.32	0.32%	374,297.85	80.00%	93,574.47
5 年以上	1,702,322.52	1.15%	1,702,322.52	100.00%	-
合计	148,207,414.36	100.00%	18,342,759.53	12.38%	129,864,654.83

单位：元

组合名称	其他组合				
账龄	2024 年 7 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	-	-	-	-	--
1 至 2 年	642,035.00	2.37%	5,376.05	0.84%	636,658.95
2 至 3 年	181,130.20	0.67%	2,354.36	1.30%	178,775.84
3 至 4 年	22,516,638.18	83.00%	1,812,459.91	8.05%	20,704,178.27
4 至 5 年	-	-	-	-	-
5 年以上	3,787,743.02	13.96%	236,916.34	6.25%	3,550,826.68
合计	27,127,546.40	100.00%	2,057,106.66	7.58%	25,070,439.74

续：

组合名称	其他组合				
账龄	2023 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	-	-	-	-	-
1 至 2 年	642,035.00	2.37%	5,376.05	0.84%	636,658.95
2 至 3 年	12,566,562.38	46.32%	650,399.82	5.18%	11,916,162.56
3 至 4 年	10,131,206.00	37.35%	192,346.26	1.90%	9,938,859.74
4 至 5 年	-	-	-	-	-
5 年以上	3,787,743.02	13.96%	236,916.33	6.25%	3,550,826.69
合计	27,127,546.40	100.00%	1,085,038.46	4.00%	26,042,507.94

续：

组合名称	其他组合				
账龄	2022 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内（含 1 年）	642,035.00	3.25%	2,688.03	0.42%	639,346.97
1 至 2 年	4,349,007.23	22.03%	83,384.83	1.92%	4,265,622.40
2 至 3 年	10,131,206.00	51.32%	76,938.50	0.76%	10,054,267.50

3 至 4 年	-	-	-	-	-
4 至 5 年	-	-	-	-	-
5 年以上	4,618,890.92	23.40%	284,823.79	6.17%	4,334,067.13
合计	19,741,139.15	100.00%	447,835.15	2.27%	19,293,304.00

(2) 本报告期实际核销的应收账款情况

√适用 □不适用

单位名称	应收账款内容	核销时间	核销金额（元）	核销原因	是否因关联交易产生
天津航空有限责任公司	航材款	2022 年 12 月 31 日	23,550.40	发票拒付	否
其他零星客户	IT 款、航材款	2022 年 12 月 31 日	1.80	发票拒付	否
北京飞机维修工程有限公司	航材款	2023 年 12 月 31 日	687.30	发票拒付	否
福州航空有限责任公司	航材款	2023 年 12 月 31 日	19,354.27	发票拒付	否
其他零星客户	航材款	2023 年 12 月 31 日	0.95	发票拒付	否
北京飞机维修工程有限公司	航材款	2024 年 7 月 31 日	909.57	发票拒付	否
其他零星客户	航材款	2024 年 7 月 31 日	0.54	发票拒付	否
合计	-	-	44,504.83	-	-

(3) 应收账款金额前五名单位情况

□适用 □不适用

单位名称	2024 年 7 月 31 日			
	与本公司关系	金额（元）	账龄	占应收账款总额的比例
中国邮政航空有限责任公司	非关联关系	41,951,987.92	1 年以内、1-2 年、2-3 年、5 年以上	12.11%
海航航空技术有限公司	非关联关系	32,587,462.34	1 年以内、1-2 年、2-3 年	9.41%
幸福航空有限责任公司	非关联关系	28,402,718.89	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年	8.20%
龙江航空有限公司	非关联关系	27,885,979.84	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年	8.05%
东方航空技术有限公司	关联方	26,959,731.39	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、5 年以上	7.78%
合计	-	157,787,880.38	-	45.55%

续：

单位名称	2023 年 12 月 31 日			
	与本公司关系	金额（元）	账龄	占应收账款总额的比例

中国邮政航空有限责任公司	非关联关系	40,393,132.76	1 年以内、1-2 年、2-3 年、4-5 年	14.04%
龙江航空有限公司	非关联关系	24,843,903.77	1 年以内、1-2 年、2-3 年	8.64%
苏南瑞丽航空有限公司	非关联关系	20,106,507.08	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年	6.99%
北京飞机维修工程有限公司	关联方	19,288,711.41	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	6.71%
幸福航空有限责任公司	非关联关系	18,072,106.61	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年	6.28%
合计	-	122,704,361.63	-	42.66%

续：

单位名称	2022 年 12 月 31 日			
	与本公司关系	金额（元）	账龄	占应收账款总额的比例
中国邮政航空有限责任公司	非关联关系	21,033,457.81	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	12.49%
苏南瑞丽航空有限公司	非关联关系	20,597,867.15	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	12.23%
东方航空技术有限公司	关联方	12,563,481.38	1 年以内、1-2 年、2-3 年、4-5 年	7.46%
龙江航空有限公司	非关联关系	11,069,556.36	1 年以内、1-2 年	6.57%
幸福航空有限责任公司	非关联关系	10,909,759.85	1 年以内、1-2 年、2-3 年	6.48%
合计	-	76,174,122.55	-	45.22%

（4） 各期应收账款余额分析

① 应收账款余额波动分析

报告期各期末，公司应收账款余额分别为 16,843.69 万元、28,762.73 万元 和 34,644.31 万元，金额较大，且呈现上升趋势，主要系因公司下游客户为航空公司，结算周期普遍较长，导致公司各期末应收账款余额较高，且随着公司报告期内业务规模扩大，公司各期末应收账款余额同步增加。

② 公司期末余额合理性分析

报告期各期末，公司应收账款占营业收入比重情况如下：

项目	单位：元		
	2024 年 7 月 31 日 /2024 年 1-7 月	2023 年 12 月 31 日 /2023 年度	2022 年 12 月 31 日 /2022 年度
应收账款余额	346,443,064.55	287,627,332.03	168,436,852.05

营业收入（净额法口径）	119,027,222.16	243,933,186.34	140,545,850.30
占比（净额法）	291.06%	117.91%	119.84%
营业收入（总额法口径）	265,668,568.12	432,275,195.38	335,589,015.42
占比（总额法）	130.40%	66.54%	50.19%

2022 年末、2023 年末，公司应收账款余额占当期营业收入的比例分别为 119.84%和 117.91%，应收账款余额占营业收入比重较高，主要因公司外部件 AOG 业务按净额法确认收入，但因承担全额的信用风险，按照总额法确认应收账款导致。

（5） 公司坏账准备计提政策谨慎性分析

公司根据以往年度经验，结合实际经营情况，确定应收款项坏账准备计提比例，应收账款坏账准备计提比例与同行业相近。公司与同行业可比公司应收账款按账龄组合计提坏账准备的政策比较如下：

账龄	公司	润贝航科	航新科技
1 年以内（含,下同）	5.00%	5.00%	5.00%
1-2 年	10.00%	20.00%	10.00%
2-3 年	20.00%	40.00%	20.00%
3-4 年	50.00%	100.00%	30.00%
4-5 年	80.00%		50.00%
5 年以上	100.00%		100.00%

注：润贝航科数据来源为 2024 年半年度报告；航新科技数据来源为其首次公开发行股票招股说明书；中国民航信息网络未披露应收账款按账龄组合计提坏账准备的近期政策

公司与同行业可比公司相比应收账款计提坏账准备的政策不存在重大差异，公司坏账计提政策合理，符合行业特点。

（6） 应收关联方账款情况

☒ 适用 ☐ 不适用

报告期各期末，公司应收关联方账款余额分别为 2,078.44 万元、4,043.18 万元、4,874.70 万元。公司应收关联方账款主要为关联销售产生的货款，具体情况详见本节“九、关联方、关联关系及关联交易”之“（三）关联交易及其对财务状况和经营成果的影响”之“3、关联方往来情况及余额”。

（7） 其他事项

☐ 适用 ☒ 不适用

6、 应收款项融资

√适用 □不适用

(1) 应收款项融资分类列示

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
应收票据	2,704,976.98	3,871,120.76	22,416,205.37
合计	2,704,976.98	3,871,120.76	22,416,205.37

期末公司不存在已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收款项融资。

(2) 已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收款项融资

种类	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	期末终止确认金额	期末未终止确认金额	期末终止确认金额	期末未终止确认金额	期末终止确认金额	期末未终止确认金额
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
合计	-	-	-	-	-	-

(3) 其他情况

□适用 √不适用

7、预付款项

√适用 □不适用

(1) 预付款项按账龄列示

单位：元

账龄	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1 年以内	9,280,423.76	100.00%	13,204,033.12	100.00%	920,833.62	100.00%
合计	9,280,423.76	100.00%	13,204,033.12	100.00%	920,833.62	100.00%

(2) 预付款项金额前五名单位情况

√适用 □不适用

2024 年 7 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	金额（元）	占期末余额的比例	账龄	款项性质
Avtrade Limited	非关联关系	2,949,128.30	31.78%	1 年以内	货款
AP Aviation & Travel Consultin	非关联关系	1,866,501.37	20.11%	1 年以内	货款
中国南航集团进出口贸易有限公司	非关联关系	1,433,370.68	15.45%	1 年以内	货款
深圳市诚泰航材设备有限公司	非关联关系	1,000,000.00	10.78%	1 年以内	货款
中国平安财产保险股份有限公司天津分公司	非关联关系	775,483.84	8.36%	1 年以内	货款
合计	-	8,024,484.19	86.48%	-	-

续：

2023 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	金额（元）	占期末余额的比例	账龄	款项性质
河北航空有限公司	非关联关系	5,600,000.00	42.41%	1 年以内	货款
中国南航集团进出口贸易有限公司	非关联关系	1,943,112.73	14.72%	1 年以内	货款
思爱普（中国）有限公司	非关联关系	1,535,950.80	11.63%	1 年以内	货款
中国航空器材集团西北有限责任公司	关联方	1,298,493.23	9.83%	1 年以内	货款
AAR Supply Chain, Inc	非关联关系	678,051.03	5.14%	1 年以内	货款
合计	-	11,055,607.79	83.73%	-	-

续：

2022 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	金额（元）	占期末余额的比例	账龄	款项性质
AVTRADE LIMITED	非关联关系	594,498.50	64.56%	1 年以内	货款
易飞天翼科技（天津）有限公司	非关联关系	157,700.00	17.13%	1 年以内	货款
TELEDYNE	非关联关系	83,305.81	9.05%	1 年以内	货款
上海赛蒙金属材料有限公司	非关联关系	41,137.00	4.47%	1 年以内	货款
北京飞机维修工程有限公司	关联方	20,582.29	2.24%	1 年以内	货款
合计	-	897,223.60	97.45%	-	-

（3）最近一期末账龄超过一年的大额预付款项情况

☐适用 ☒不适用

（4）其他事项

☐适用 ☒不适用

8、其他应收款

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
其他应收款	2,477,966.90	1,940,068.14	2,101,545.07
应收利息	-	-	-
应收股利	-	-	-
合计	2,477,966.90	1,940,068.14	2,101,545.07

（1）其他应收款情况

①其他应收款按种类披露

☒适用 ☐不适用

单位：元

坏账准备	2024 年 7 月 31 日
------	-----------------

	第一阶段		第二阶段		第三阶段		合计	
	未来 12 个月预期信用损失		整个存续期预期信用损失（未发生信用减值）		整个存续期预期信用损失（已发生信用减值）			
	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备
按单项计提坏账准备	-	-	-	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备	2,868,558.60	390,591.70	-	-	-	-	2,868,558.60	390,591.70
合计	2,868,558.60	390,591.70	-	-	-	-	2,868,558.60	390,591.70

续：

坏账准备	2023 年 12 月 31 日							
	第一阶段		第二阶段		第三阶段		合计	
	未来 12 个月预期信用损失		整个存续期预期信用损失（未发生信用减值）		整个存续期预期信用损失（已发生信用减值）			
	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备
按单项计提坏账准备	-	-	-	-	-	-	-	-
按组合计提坏账准备	2,755,530.14	815,462.00	-	-	-	-	2,755,530.14	815,462.00
合计	2,755,530.14	815,462.00	-	-	-	-	2,755,530.14	815,462.00

续：

坏账准备	2022 年 12 月 31 日							
	第一阶段		第二阶段		第三阶段		合计	
	未来 12 个月预期信用损失		整个存续期预期信用损失(未发生信用减值)		整个存续期预期信用损失(已发生信用减值)			
	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备	账面金额	坏账准备
按 单 项 计 提 坏 账 准 备	-	-	-	-	-	-	-	-
按 组 合 计 提 坏 账 准 备	3,208,942.85	1,107,397.78	-	-	-	-	3,208,942.85	1,107,397.78
合 计	3,208,942.85	1,107,397.78	-	-	-	-	3,208,942.85	1,107,397.78

A、单项计提坏账准备的其他应收款：

☐适用 ☒不适用

B、按照组合计提坏账准备的其他应收款：

√适用 □不适用

单位：元

组合名称	账龄组合				
账龄	2024 年 7 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内	1,487,033.94	65.82%	74,351.70	5.00%	1,412,682.24
1-2 年	220,000.00	9.74%	22,000.00	10.00%	198,000.00
2-3 年	-	-	-	-	-
3-4 年	500,000.00	22.13%	250,000.00	50.00%	250,000.00
4-5 年	39,500.00	1.75%	31,600.00	80.00%	7,900.00
5 年以上	12,640.00	0.56%	12,640.00	100.00%	-
合计	2,259,173.94	100.00%	390,591.70	17.29%	1,868,582.24

续：

组合名称	账龄组合				
账龄	2023 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内	675,000.00	26.42%	33,750.00	5.00%	641,250.00
1-2 年	220,000.00	8.61%	22,000.00	10.00%	198,000.00
2-3 年	800,000.00	31.31%	160,000.00	20.00%	640,000.00
3-4 年	500,000.00	19.57%	250,000.00	50.00%	250,000.00
4-5 年	52,140.00	2.04%	41,712.00	80.00%	10,428.00
5 年以上	308,000.00	12.05%	308,000.00	100.00%	-
合计	2,555,140.00	100.00%	815,462.00	31.91%	1,739,678.00

续：

组合名称	账龄组合				
账龄	2022 年 12 月 31 日				
	账面余额	比例	坏账准备	计提比例	账面价值
1 年以内	363,627.81	13.06%	18,181.39	5.00%	345,446.42
1-2 年	800,000.00	28.73%	80,000.00	10.00%	720,000.00
2-3 年	500,000.00	17.96%	100,000.00	20.00%	400,000.00
3-4 年	300,432.78	10.79%	150,216.39	50.00%	150,216.39
4-5 年	308,000.00	11.06%	246,400.00	80.00%	61,600.00
5 年以上	512,600.00	18.41%	512,600.00	100.00%	-
合计	2,784,660.59	100.00%	1,107,397.78	39.77%	1,677,262.81

②按款项性质列示的其他应收款

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日
----	-----------------

	账面余额	坏账准备	账面价值
押金、保证金	1,645,432.78	359,904.64	1,285,528.14
员工备用金	609,384.66	-	609,384.66
其他	613,741.16	30,687.06	583,054.10
合计	2,868,558.60	390,591.70	2,477,966.90

续：

项目	2023 年 12 月 31 日		
	账面余额	坏账准备	账面价值
押金、保证金	2,555,140.00	815,462.00	1,739,678.00
员工备用金	200,390.14	-	200,390.14
其他	-	-	-
合计	2,755,530.14	815,462.00	1,940,068.14

续：

项目	2022 年 12 月 31 日		
	账面余额	坏账准备	账面价值
押金、保证金	2,784,660.59	1,107,397.78	1,677,262.81
员工备用金	424,282.26	-	424,282.26
其他	-	-	-
合计	3,208,942.85	1,107,397.78	2,101,545.07

③本报告期实际核销的其他应收款情况

☐适用 ☒不适用

④其他应收款金额前五名单位情况

☒适用 ☐不适用

单位名称	2024 年 7 月 31 日				占其他应收款总额的比例
	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	
中国南方航空股份有限公司	无关联关系	押金保证金	500,000.00	1 年以内	17.43%
东方航空技术有限公司	关联方	押金保证金	500,000.00	3—4 年	17.43%
香港航空有限公司	无关联关系	代付修理费、进口税费、运费	469,033.48	1 年以内	16.35%
孙宇光	关联方	房租押金	248,292.78	1 年以内	8.66%
江西国际货运航空有限公司	无关联关系	投标保证金	220,000.00	1—2 年	7.67%
合计	-	-	1,937,326.26	-	67.54%

续：

单位名称	2023 年 12 月 31 日				占其他应收款总额的比例
	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	
北京飞机维修工程有限公司	关联方	押金保证金	800,000.00	2—3 年	29.03%
中国南方航空股份有限公司	无关联关系	押金保证金	500,000.00	1 年以内	18.15%
东方航空技术有限公司	关联方	押金保证金	500,000.00	3—4 年	18.15%
中国民航大学	无关联关系	押金保证金	337,500.00	4—5 年、5 年以上	12.25%
江西国际货运航空有限公司	无关联关系	投标保证金	220,000.00	1—2 年	7.98%
合计	-	-	2,357,500.00	-	85.56%

续：

单位名称	2022 年 12 月 31 日				占其他应收款总额的比例
	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	
北京飞机维修工程有限公司	关联方	押金保证金	800,000.00	1—2 年	24.93%
中国南方航空股份有限公司	无关联关系	押金保证金	500,000.00	5 年以上	15.58%
东方航空技术有限公司	关联方	押金保证金	500,000.00	2—3 年	15.58%
中国民航大学	无关联关系	押金保证金	337,500.00	3—4 年、4—5 年	10.52%
孙宇光	关联方	房租押金	248,292.78	3—4 年	7.74%
合计	-	-	2,385,792.78	-	74.35%

⑤其他应收关联方账款情况

☒适用 ☐不适用

报告期各期末，公司其他应收关联方账款余额分别为 171.77 万元、138.32 万元、74.83 万元。公司其他应收关联方账款主要为关联方租赁押金、关联自然人备用金，具体情况详见本节“九、关联方、关联关系及关联交易”之“（三）关联交易及其对财务状况和经营成果的影响”之“3、关联方往来情况及余额”。

⑥其他事项

☐适用 ☒不适用

（2） 应收利息情况

☐适用 ☒不适用

（3） 应收股利情况

□适用 √不适用

9、 存货

√适用 □不适用

(1) 存货分类

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
库存商品	229,950,475.14	1,238,340.21	228,712,134.93
合同履约成本	17,603,706.35	1,528,640.13	16,075,066.22
发出商品	2,289,265.46	-	2,289,265.46
合计	249,843,446.95	2,766,980.34	247,076,466.61

续：

项目	2023 年 12 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
库存商品	34,668,492.76	1,031,523.53	33,636,969.23
合同履约成本	10,504,788.85	1,528,640.13	8,976,148.72
发出商品	696,901.25	-	696,901.25
合计	45,870,182.86	2,560,163.66	43,310,019.20

续：

项目	2022 年 12 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
库存商品	12,675,293.36	1,637,549.88	11,037,743.48
合同履约成本	9,098,009.89	819,274.78	8,278,735.11
发出商品	18,981.86	-	18,981.86
合计	21,792,285.11	2,456,824.66	19,335,460.45

(2) 存货项目分析

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 19,335,460.45 元、43,310,019.20 元、247,076,466.61 元，主要由 AOG 业务、EXPT 业务下的自有航材件库存商品及 IT 业务下的合同履约成本构成。

报告期各期末，公司库存商品账面价值分别为 11,037,743.48 元、33,636,969.23 元和 228,712,134.93 元，占存货账面价值的比例分别为 57.09%、77.67%和 92.57%。报告期内，公司结合市场需求波动、销售情况、产品类型、库存情况等，对自有航材进行适当备货。2024 年 7 月末库存商品金额较大主要因公司采购二手飞机尚未完成拆解及出售。

① 存货周转率与可比公司对比

公司名称	2024 年 1-7 月	2023 年度	2022 年度
------	--------------	---------	---------

润贝航科	3.16	4.25	3.99
航新科技	3.78	7.19	6.91
中国民航信息网络	70.78	166.82	145.81
申请挂牌公司	0.41	4.01	1.26

注 1：存货周转率=营业成本/期初及期末存货平均账面余额；
注 2：上市可比公司列示 2024 年 1-6 月存货周转率，已经年化处理；
注 3：申请挂牌公司 2024 年 1-7 月存货周转率已经年化处理。

2022 年申请挂牌公司存货周转率低于可比公司润贝航科和航新科技、主要因公司当年净额法确认收入的 AOG 业务收入占比较高，2024 年 1-7 月申请挂牌公司存货周转率大幅低于可比公司，主要因申请挂牌公司当期采购飞机价值较高尚未实现销售。

报告期内，公司各期末存货跌价计提比例分别为 11.27%、5.58%、1.11%，存货跌价准备计提充分。

②公司存货跌价准备计提比例与可比公司对比

公司名称	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
润贝航科	5.31%	6.41%	9.57%
航新科技	14.49%	14.54%	14.72%
中国民航信息网络	-	-	-
可比公司均值	9.90%	10.48%	12.14%
申请挂牌公司	1.11%	5.58%	11.27%

申请挂牌公司存货跌价准备计提比例与润贝航空接近，整体处于同行业可比公司合理区间范围内，符合行业惯例和公司实际经营情况。报告期内，公司保持一贯的存货跌价准备计提政策。2024 年末存货跌价计提金额较低，主要因新购入的二手飞机期后已实现部分销售且效益良好，不存在减值迹象。

(3) 建造合同形成的已完工未结算资产

☐适用 ☒不适用

10、 合同资产

☒适用 ☐不适用

(1) 合同资产分类

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
航材业务	121,884,983.08	11,956,148.58	109,928,834.50

IT 业务	15,637,439.03	525,074.97	15,112,364.06
合计	137,522,422.11	12,481,223.55	125,041,198.56

续：

项目	2023 年 12 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
航材业务	93,278,852.41	6,894,023.30	86,384,829.11
IT 业务	13,070,219.97	371,435.08	12,698,784.89
合计	106,349,072.38	7,265,458.38	99,083,614.00

续

项目	2022 年 12 月 31 日		
	账面余额	跌价准备	账面价值
航材业务	128,719,356.73	8,319,788.23	120,399,568.50
IT 业务	22,274,683.45	671,139.91	21,603,543.54
合计	150,994,040.18	8,990,928.14	142,003,112.04

报告期各期末，公司合同资产账面价值分别为 14,200.31 万元、9,908.36 万元和 12,504.12 万元，占流动资产的比重分别为 32.06%、16.22%、15.79%，主要为租赁尚未结束的 AOG 租赁业务应收租金、IT 项目质保金和按月确认但尚未结算的运维服务应收款项。

（2）合同资产减值准备

√适用 □不适用

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少			2024 年 7 月 31 日
			转回	转销	其他减少	
单项计提	1,934,677.30	4,388,428.89	-	-	-	6,323,106.19
账龄组合	5,270,781.08	827,336.28	-	-	-	6,098,117.36
其他组合	60,000.00	-	-	-	-	60,000.00
合计	7,265,458.38	5,215,765.17	-	-	-	12,481,223.55

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少			2023 年 12 月 31 日
			转回	转销	其他减少	
单项计提	-	1,934,677.30	-	-	-	1,934,677.30
账龄组合	8,668,059.66	-3,397,278.58	-	-	-	5,270,781.08
其他组合	322,868.48	-262,868.48	-	-	-	60,000.00
合计	8,990,928.14	-1,725,469.76	-	-	-	7,265,458.38

续：

项目	2021 年 12	本期增加	本期减少	2022 年 12
----	-----------	------	------	-----------

	月 31 日		转回	转销	其他减少	月 31 日
账龄组合	3,971,997.06	4,696,062.60	-	-	-	8,668,059.66
其他组合	220,336.78	102,531.70	-	-	-	322,868.48
合计	4,192,333.84	4,798,594.30	-	-	-	8,990,928.14

(3) 其他情况披露

☐适用 ☒不适用

11、 持有待售资产

☐适用 ☒不适用

12、 一年内到期的非流动资产

☐适用 ☒不适用

13、 其他主要流动资产

☒适用 ☐不适用

(1) 其他主要流动资产余额表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
待抵扣进项税	19,539,713.69	12,005,543.45	4,792,202.84
待退所得税	-	-	7,510,857.45
合计	19,539,713.69	12,005,543.45	12,303,060.29

(2) 其他情况

☐适用 ☒不适用

(二) 非流动资产结构及变化分析

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
固定资产	58,093,706.15	48.21%	48,456,875.88	44.19%	23,557,451.80	27.35%
使用权资产	4,636,351.98	3.85%	5,091,577.35	4.64%	6,423,354.36	7.46%
无形资产	3,294,347.43	2.73%	4,747,374.82	4.33%	7,238,278.89	8.40%
商誉	41,878,511.24	34.75%	41,878,511.24	38.19%	41,878,511.24	48.62%
递延所得税资产	12,604,490.21	10.46%	9,482,437.65	8.65%	7,036,790.04	8.17%
合计	120,507,407.01	100.00%	109,656,776.94	100.00%	86,134,386.33	100.00%
构成分析	公司非流动资产主要为固定资产和商誉。报告期各期末固定资产占非流动资产比例分别为 27.35%、44.19%和 48.21%，商誉占非流动资产比例分别为 48.62%、					

	38.19%和 34.75%，保持稳定。
--	----------------------

1、 债权投资

☐适用 ☒不适用

1、 可供出售金融资产

☐适用 ☒不适用

2、 其他债权投资

☐适用 ☒不适用

3、 其他权益工具投资

☐适用 ☒不适用

4、 长期股权投资

☐适用 ☒不适用

5、 其他非流动金融资产

☐适用 ☒不适用

6、 固定资产

☒适用 ☐不适用

(1) 固定资产变动表

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2024 年 7 月 31 日
一、账面原值合计：	71,740,317.54	14,545,777.23	605,027.97	85,681,066.80
运输设备	3,728,539.82	-	-	3,728,539.82
办公设备	2,410,366.72	52,821.37	-	2,463,188.09
航空周转件	65,601,411.00	14,492,955.86	605,027.97	79,489,338.89
二、累计折旧合计：	23,283,441.66	4,344,365.86	40,446.87	27,587,360.65
运输设备	3,542,112.83	-	-	3,542,112.83
办公设备	1,835,765.80	78,882.37	-	1,914,648.17
航空周转件	17,905,563.03	4,265,483.49	40,446.87	22,130,599.65
三、固定资产账面净值合计	48,456,875.88	10,201,411.37	564,581.10	58,093,706.15
运输设备	186,426.99	-	-	186,426.99
办公设备	574,600.92	-26,061.00	-	548,539.92
航空周转件	47,695,847.97	10,227,472.37	564,581.10	57,358,739.24
四、减值准备合计				
运输设备				
办公设备				
航空周转件				
五、固定资产账面价值合计	48,456,875.88	10,201,411.37	564,581.10	58,093,706.15
运输设备	186,426.99	-	-	186,426.99

办公设备	574,600.92	-26,061.00	-	548,539.92
航空周转件	47,695,847.97	10,227,472.37	564,581.10	57,358,739.24

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2023 年 12 月 31 日
一、账面原值合计：	40,445,538.72	31,426,449.69	131,670.87	71,740,317.54
运输设备	3,728,539.82	-	-	3,728,539.82
办公设备	2,355,087.34	55,279.38	-	2,410,366.72
航空周转件	34,361,911.56	31,371,170.31	131,670.87	65,601,411.00
二、累计折旧合计：	16,888,086.92	6,423,033.88	27,679.14	23,283,441.66
运输设备	3,542,112.83	-	-	3,542,112.83
办公设备	1,706,339.77	129,426.03	-	1,835,765.80
航空周转件	11,639,634.32	6,293,607.85	27,679.14	17,905,563.03
三、固定资产账面净值合计	23,557,451.80	25,003,415.81	103,991.73	48,456,875.88
运输设备	186,426.99	-	-	186,426.99
办公设备	648,747.57	-74,146.65	-	574,600.92
航空周转件	22,722,277.24	25,077,562.46	103,991.73	47,695,847.97
四、减值准备合计				
运输设备				
办公设备				
航空周转件				
五、固定资产账面价值合计	23,557,451.80	25,003,415.81	103,991.73	48,456,875.88
运输设备	186,426.99	-	-	186,426.99
办公设备	648,747.57	-74,146.65	-	574,600.92
航空周转件	22,722,277.24	25,077,562.46	103,991.73	47,695,847.97

续：

项目	2022 年 1 月 1 日	本期增加	本期减少	2022 年 12 月 31 日
一、账面原值合计：	39,056,955.29	1,740,403.21	351,819.78	40,445,538.72
运输设备	4,058,539.82	-	330,000.00	3,728,539.82
办公设备	2,241,407.94	113,679.40	-	2,355,087.34
航空周转件	32,757,007.53	1,626,723.81	21,819.78	34,361,911.56
二、累计折旧合计：	14,193,693.75	3,014,908.53	320,515.36	16,888,086.92
运输设备	3,855,612.83	-	313,500.00	3,542,112.83
办公设备	1,582,518.10	123,821.67	-	1,706,339.77
航空周转件	8,755,562.82	2,891,086.86	7,015.36	11,639,634.32
三、固定资产账面净值合计	24,863,261.54	-1,274,505.32	31,304.42	23,557,451.80
运输设备	202,926.99	-	16,500.00	186,426.99
办公设备	658,889.84	-10,142.27	-	648,747.57
航空周转件	24,001,444.71	-1,264,363.05	14,804.42	22,722,277.24
四、减值准备合计				
运输设备				
办公设备				
航空周转件				
五、固定资产账面价值合计	24,863,261.54	-1,274,505.32	31,304.42	23,557,451.80
运输设备	202,926.99	-	16,500.00	186,426.99
办公设备	658,889.84	-10,142.27	-	648,747.57

航空周转件	24,001,444.71	-1,264,363.05	14,804.42	22,722,277.24
-------	---------------	---------------	-----------	---------------

(2) 固定资产清理

☐适用 ☒不适用

(3) 其他情况

☐适用 ☒不适用

7、使用权资产

☒适用 ☐不适用

(1) 使用权资产变动表

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2024 年 7 月 31 日
一、账面原值合计：	10,058,425.09	711,260.34	-	10,769,685.43
房屋及建筑物	10,058,425.09	711,260.34	-	10,769,685.43
二、累计折旧合计：	4,966,847.74	1,166,485.71	-	6,133,333.45
房屋及建筑物	4,966,847.74	1,166,485.71	-	6,133,333.45
三、使用权资产账面净值合计	5,091,577.35	-455,225.37	-	4,636,351.98
房屋及建筑物	5,091,577.35	-455,225.37	-	4,636,351.98
四、减值准备合计				
房屋及建筑物				
五、使用权资产账面价值合计	5,091,577.35	-455,225.37	-	4,636,351.98
房屋及建筑物	5,091,577.35	-455,225.37	-	4,636,351.98

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2023 年 12 月 31 日
一、账面原值合计：	9,684,230.73	374,194.36	-	10,058,425.09
房屋及建筑物	9,684,230.73	374,194.36	-	10,058,425.09
二、累计折旧合计：	3,260,876.37	1,705,971.37	-	4,966,847.74
房屋及建筑物	3,260,876.37	1,705,971.37	-	4,966,847.74
三、使用权资产账面净值合计	6,423,354.36	-1,331,777.01	-	5,091,577.35
房屋及建筑物	6,423,354.36	-1,331,777.01	-	5,091,577.35
四、减值准备合计				
房屋及建筑物				
五、使用权资产账面价值合计	6,423,354.36	-1,331,777.01	-	5,091,577.35
房屋及建筑物	6,423,354.36	-1,331,777.01	-	5,091,577.35

续：

项目	2022 年 1 月 1 日	本期增加	本期减少	2022 年 12 月 31 日
一、账面原值合计：	9,585,264.38	98,966.35	-	9,684,230.73
房屋及建筑物	9,585,264.38	98,966.35	-	9,684,230.73
二、累计折旧合计：	1,620,541.55	1,640,334.82	-	3,260,876.37

房屋及建筑物	1,620,541.55	1,640,334.82	-	3,260,876.37
三、使用权资产账面净值合计	7,964,722.83	-1,541,368.47	-	6,423,354.36
房屋及建筑物	7,964,722.83	-1,541,368.47	-	6,423,354.36
四、减值准备合计				
房屋及建筑物				
五、使用权资产账面价值合计	7,964,722.83	-1,541,368.47	-	6,423,354.36
房屋及建筑物	7,964,722.83	-1,541,368.47	-	6,423,354.36

(2) 其他情况

☐适用 ☒不适用

8、在建工程

☐适用 ☒不适用

9、无形资产

☒适用 ☐不适用

(1) 无形资产变动表

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2024 年 7 月 31 日
一、账面原值合计	24,909,040.72	-	-	24,909,040.72
软件	13,709,040.72	-	-	13,709,040.72
客户关系	11,200,000.00	-	-	11,200,000.00
二、累计摊销合计	20,161,665.90	1,453,027.39	-	21,614,693.29
软件	11,388,332.57	799,694.06	-	12,188,026.63
客户关系	8,773,333.33	653,333.33	-	9,426,666.66
三、无形资产账面净值合计	4,747,374.82	-1,453,027.39	-	3,294,347.43
软件	2,320,708.15	-799,694.06	-	1,521,014.09
客户关系	2,426,666.67	-653,333.33	-	1,773,333.34
四、减值准备合计				
软件				
客户关系				
五、无形资产账面价值合计	4,747,374.82	-1,453,027.39	-	3,294,347.43
软件	2,320,708.15	-799,694.06	-	1,521,014.09
客户关系	2,426,666.67	-653,333.33	-	1,773,333.34

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2023 年 12 月 31 日
一、账面原值合计	24,909,040.72	-	-	24,909,040.72
软件	13,709,040.72	-	-	13,709,040.72
客户关系	11,200,000.00	-	-	11,200,000.00
二、累计摊销合计	17,670,761.83	2,490,904.07	-	20,161,665.90
软件	10,017,428.50	1,370,904.07	-	11,388,332.57
客户关系	7,653,333.33	1,120,000.00	-	8,773,333.33
三、无形资产账面净值合计	7,238,278.89	-2,490,904.07	-	4,747,374.82

软件	3,691,612.22	-1,370,904.07	-	2,320,708.15
客户关系	3,546,666.67	-1,120,000.00	-	2,426,666.67
四、减值准备合计				
软件				
客户关系				
五、无形资产账面价值合计	7,238,278.89	-2,490,904.07	-	4,747,374.82
软件	3,691,612.22	-1,370,904.07	-	2,320,708.15
客户关系	3,546,666.67	-1,120,000.00	-	2,426,666.67

续：

项目	2022 年 1 月 1 日	本期增加	本期减少	2022 年 12 月 31 日
一、账面原值合计	24,909,040.72	-	-	24,909,040.72
软件	13,709,040.72	-	-	13,709,040.72
客户关系	11,200,000.00	-	-	11,200,000.00
二、累计摊销合计	15,179,857.76	2,490,904.07	-	17,670,761.83
软件	8,646,524.43	1,370,904.07	-	10,017,428.50
客户关系	6,533,333.33	1,120,000.00	-	7,653,333.33
三、无形资产账面净值合计	9,729,182.96	-2,490,904.07	-	7,238,278.89
软件	5,062,516.29	-1,370,904.07	-	3,691,612.22
客户关系	4,666,666.67	-1,120,000.00	-	3,546,666.67
四、减值准备合计				
软件				
客户关系				
五、无形资产账面价值合计	9,729,182.96	-2,490,904.07	-	7,238,278.89
软件	5,062,516.29	-1,370,904.07	-	3,691,612.22
客户关系	4,666,666.67	-1,120,000.00	-	3,546,666.67

(2) 其他情况

☐适用 ☒不适用

10、 生产性生物资产

☐适用 ☒不适用

11、 资产减值准备

☐适用 ☒不适用

12、 长期待摊费用

☐适用 ☒不适用

13、 递延所得税资产

☒适用 ☐不适用

(1) 递延所得税资产余额

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
资产减值准备	71,176,171.98	10,676,425.80
新租赁准则税会差异	5,057,083.16	758,562.48
预计负债	855,014.18	128,252.13
无形资产	7,966,062.02	1,194,909.30
应付职工薪酬	-	-
未实现内部利润	3,412,776.93	511,916.54
可抵扣亏损	597,535.20	29,876.76
合计	89,064,643.47	13,299,943.01

续：

项目	2023 年 12 月 31 日	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
资产减值准备	48,096,549.74	7,214,482.47
新租赁准则税会差异	5,479,935.12	821,990.27
预计负债	1,161,283.93	174,192.59
无形资产	8,830,283.54	1,324,542.53
应付职工薪酬	1,925,443.06	288,816.46
未实现内部利润	2,814,332.87	422,149.93
可抵扣亏损	-	-
合计	68,307,828.26	10,246,174.25

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
资产减值准备	31,834,043.80	4,775,106.57
新租赁准则税会差异	6,716,645.49	1,007,496.82
预计负债	1,644,143.16	246,621.47
无形资产	10,311,806.15	1,546,770.92
应付职工薪酬	2,716,569.74	407,485.46
未实现内部利润	112,079.67	16,811.95
可抵扣亏损	-	-
合计	53,335,288.01	8,000,293.19

(2) 其他情况

☐适用 ☒不适用

14、其他主要非流动资产

☒适用 ☐不适用

(1) 其他主要非流动资产余额表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
----	-----------------	------------------	------------------

商誉	41,878,511.24	41,878,511.24	41,878,511.24
合计	41,878,511.24	41,878,511.24	41,878,511.24

(2) 其他情况

☐适用 ☒不适用

(三) 资产周转能力分析

1、 会计数据及财务指标

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
应收账款周转率（次/年）	0.75	1.22	1.04
存货周转率（次/年）	0.41	4.01	1.26
总资产周转率（次/年）	0.25	0.39	0.27

注：2024 年 1-7 月数据已经年化处理

2、 波动原因分析

报告期内，受客户结算付款周期较长，公司应收账款周转率分别为 1.04、1.22 和 0.75，年度之间总体保持稳定。

报告期内，公司存货周转率分别为 1.26、4.01 和 0.41，2023 年公司存货周转率大幅上升主要系当期大力开拓的 EXPT 业务相关存货在当期大部分实现了销售，导致收入大幅上涨，2023 年末存货余额相比 2022 年末增加的金额相对较少。

报告期内，公司总资产周转率分别为 0.27、0.39 和 0.25，总体保持稳定，2023 年有所上涨主要系存货周转率上涨导致。

综上所述，报告期内公司上述财务指标波动具有合理性。

八、 偿债能力、流动性与持续经营能力分析

(一) 流动负债结构及变化分析

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	189,490,052.02	31.85%	50,029,394.34	11.70%	0.00	0.00%
应付票据	42,000,000.00	7.06%	85,336,293.00	19.96%	0.00	0.00%
应付账款	291,616,725.54	49.01%	232,777,008.59	54.45%	197,238,743.58	78.77%
预收款项	5,242,890.30	0.88%	1,299,347.87	0.30%	1,317,522.10	0.53%
合同负债	14,558,558.75	2.45%	5,194,001.59	1.21%	6,737,095.27	2.69%

应付职工薪酬	4,240,648.04	0.71%	4,824,022.31	1.13%	7,747,524.78	3.09%
应交税费	8,624,732.68	1.45%	8,967,058.57	2.10%	9,525,927.01	3.80%
其他应付款	9,004,718.81	1.51%	6,806,628.63	1.59%	3,444,370.02	1.38%
一年内到期的非流动负债	4,197,886.85	0.71%	1,737,382.69	0.41%	3,472,445.10	1.39%
其他流动负债	26,009,122.89	4.37%	30,531,874.46	7.14%	20,907,583.02	8.35%
合计	594,985,335.88	100.00%	427,503,012.05	100.00%	250,391,210.88	100.00%
构成分析	公司流动负债主要为应付账款、短期借款和应付票据。报告期各期末，公司应付账款占流动负债的比例分别为 78.77%、54.45%和 49.01%。报告期内，公司业务规模扩大，相应采购需求增加，应付账款金额同步增加。2023 年末，公司应付账款占流动负债的比例低于上年同期，主要系公司新增应付票据和短期借款所致。公司 2024 年 7 月末应付账款占流动负债的比例相较 2023 年末保持稳定。2023 年末、2024 年 7 月末公司短期借款及应付票据金额和占比大幅提升，主要系为满足购置自有航材及二手飞机的资金需求。					

1、 短期借款

√适用 □不适用

(1) 短期借款余额表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
信用借款	189,490,052.02	50,029,394.34	
合计	189,490,052.02	50,029,394.34	

(2) 最近一期末已到期未偿还余额

□适用 √不适用

(3) 其他情况

□适用 √不适用

2、 应付票据

√适用 □不适用

(1) 应付票据余额表

√适用 □不适用

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
商业承兑汇票	-	-	-
银行承兑汇票	42,000,000.00	85,336,293.00	-
合计	42,000,000.00	85,336,293.00	-

(2) 无真实交易背景的票据融资

☐适用 ☒不适用

(3) 其他情况

☐适用 ☒不适用

3、应付账款

☒适用 ☐不适用

(1) 应付账款账龄情况

单位：元

账龄	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1 年以内	199,837,021.54	68.53%	142,148,412.44	61.07%	119,816,525.37	60.75%
1-2 年	43,187,499.48	14.81%	43,047,614.24	18.49%	25,307,058.21	12.83%
2-3 年	5,821,378.23	2.00%	13,636,914.31	5.86%	17,987,029.31	9.12%
3 年以上	42,770,826.29	14.67%	33,944,067.60	14.58%	34,128,130.69	17.30%
合计	291,616,725.54	100.00%	232,777,008.59	100.00%	197,238,743.58	100.00%

(2) 应付账款金额前五名单位情况

☒适用 ☐不适用

2024 年 7 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占应付账款总额的比例
海航航空技术有限公司	非关联关系	货款	36,814,597.78	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年	12.62%
东方航空技术有限公司	关联方	货款	34,794,038.78	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	11.93%
海南航空控股股份有限公司	非关联关系	货款	19,000,657.05	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	6.52%
中国国际航空股份有限公司	非关联关系	货款	18,955,307.94	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、5 年以上	6.50%
深圳市空管通信技术发展有限公司	非关联关系	货款	18,990,638.25	1 至 2 年、3 年以上	6.51%
合计	-	-	128,555,239.80	-	44.08%

续：

2023 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占应付账款总额的比例
中国国际航空股份有限公司	非关联关系	货款	26,503,836.02	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年	11.39%
东方航空技术有限公司	关联方	货款	25,138,044.12	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、5 年以上	10.80%
中国南方航空股份有限公司	非关联关系	货款	21,363,391.86	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年	9.18%
深圳市空管通信技术发展有限公司	非关联关系	货款	18,990,638.25	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3 年以上	8.16%
海南航空控股股份有限公司	非关联关系	货款	15,273,412.81	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3 年以上	6.56%
合计	-	-	107,269,323.06	-	46.08%

续：

2022 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占应付账款总额的比例
中国国际航空股份有限公司	非关联关系	货款	21,851,545.47	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	11.08%
深圳市空管通信技术发展有限公司	非关联关系	货款	21,754,044.46	1 年以内、1 至 2 年、2 至 3 年、3 年以上	11.03%
中国南方航空股份有限公司	非关联关系	货款	16,999,033.64	1 年以内、1-2 年、2-3 年	8.62%
海南航空控股股份有限公司	非关联关系	货款	12,502,494.64	1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年、4-5 年、5 年以上	6.34%
东方航空技术有限公司	关联方	货款	12,432,804.17	1 年以内、1-2 年、2-3 年、4-5 年、5 年以上	6.30%
合计	-	-	85,539,922.38	-	43.37%

（3） 其他情况

☐适用 ☒不适用

4、 预收款项

☒适用 ☐不适用

(1) 预收款项账龄情况

√适用 □不适用

单位：元

账龄	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1 年以内	5,242,890.30	100.00%	1,299,347.87	100.00%	1,317,522.10	100.00%
合计	5,242,890.30	100.00%	1,299,347.87	100.00%	1,317,522.10	100.00%

(2) 预收款项金额前五名单位情况

√适用 □不适用

2024 年 7 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占预收款项总额的比例
湖南航空股份有限公司	非关联关系	货款	1,170,677.00	1 年以内	22.33%
Stratton Aviation LLC	非关联关系	货款	1,036,175.64	1 年以内	19.76%
美国天空租赁航空公司	非关联关系	货款	803,352.00	1 年以内	15.32%
成都道合纵横航空科技有限公司	非关联关系	货款	590,031.20	1 年以内	11.25%
海南飞越航空技术有限公司	非关联关系	货款	252,700.00	1 年以内	4.82%
合计	-	-	3,852,935.84	-	73.49%

续：

2023 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占预收款项总额的比例
Aviation Trading(Hongkong) Lim	非关联关系	货款	496,755.00	1 年以内	38.23%
西安博航经纬科技有限公司	非关联关系	货款	203,182.93	1 年以内	15.64%
南京励之耕机电技术有限公司	非关联关系	货款	189,480.00	1 年以内	14.58%
MALETH-AERO AOC LTD	非关联关系	货款	185,350.48	1 年以内	14.26%
TOUCAN AIR LLC	非关联关系	货款	135,549.54	1 年以内	10.43%
合计	-	-	1,210,317.95	-	93.15%

续：

2022 年 12 月 31 日					
------------------	--	--	--	--	--

单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占预收款项总额的比例
MALETH-AERO AOC LTD	非关联关系	货款	381,612.68	1 年以内	28.96%
香港航空有限公司	非关联关系	货款	348,485.29	1 年以内	26.45%
上海金鹿公务航空有限公司	非关联关系	货款	149,436.00	1 年以内	11.34%
TOUCAN AIR LLC	非关联关系	货款	135,549.54	1 年以内	10.29%
湖南航空股份有限公司	非关联关系	货款	135,046.60	1 年以内	10.25%
合计	-	-	1,150,130.11	-	87.29%

(3) 最近一期末账龄超过一年的大额预收账款情况

☐适用 ☒不适用

(4) 其他情况

☐适用 ☒不适用

5、合同负债

☐适用 ☐不适用

(1) 合同负债余额表

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
预收 IT 项目款	14,558,558.75	5,194,001.59	6,737,095.27
合计	14,558,558.75	5,194,001.59	6,737,095.27

(2) 其他情况披露

☐适用 ☒不适用

6、其他应付款

☒适用 ☐不适用

(1) 其他应付款情况

1) 其他应付款账龄情况

账龄	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1 年以内	7,842,915.26	87.10%	6,460,827.42	94.92%	2,723,656.30	79.08%
1-2 年	574,567.81	6.38%	-	-	2,000.00	0.06%
2-3 年	-	-	-	-	399,498.30	11.60%
3-4 年	26,585.79	0.30%	26,585.79	0.39%	-	-
4-5 年	241,434.53	2.68%	-	-	302,770.42	8.79%

5 年以上	319,215.42	3.54%	319,215.42	4.69%	16,445.00	0.48%
合计	9,004,718.81	100.00%	6,806,628.63	100.00%	3,444,370.02	100.00%

2) 按款项性质分类情况:

单位: 元

项目	2024 年 7 月 31 日		2023 年 12 月 31 日		2022 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
保证金	7,694,398.68	85.45%	2,930,180.43	43.05%	718,713.72	20.87%
关联方往来	-	-	-	-	817,888.93	23.75%
待报销费用	517,691.44	5.75%	141,514.48	2.08%	674,364.58	19.58%
外部款项往来	478,897.90	5.32%	3,466,384.92	50.93%	1,233,402.79	35.81%
员工个人工会会费	313,730.79	3.48%	268,548.80	3.95%	-	-
合计	9,004,718.81	100.00%	6,806,628.63	100.00%	3,444,370.02	100.00%

3) 其他应付款金额前五名单位情况

√适用 □不适用

2024 年 7 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额 (元)	账龄	占其他应付款总额的比例
AERO SAIL LIMITED	无关联关系	项目保证金	4,565,929.96	1 年以内	50.71%
AEROSPACE TECHNICAL SERVICES	无关联关系	项目保证金	2,210,530.24	1 年以内	24.55%
立信会计师事务所 (特殊普通合伙)	无关联关系	中介顾问服务费	471,698.11	1 年以内	5.24%
香港航空有限公司	无关联关系	项目保证金	357,288.53	1-2 年	3.97%
华南国际商务航空有限公司	无关联关系	项目保证金	241,434.53	4-5 年	2.68%
合计	-	-	7,846,881.37	-	87.14%

续:

2023 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额 (元)	账龄	占其他应付款总额的比例
中国国际金融股份有限公司	无关联关系	中介顾问服务费	3,000,000.00	1 年以内	44.07%
四川宝悦国际航空服务有限公司	无关联关系	项目保证金	2,012,241.95	1 年以内	29.56%
立信会计师事务所	无关联关系	中介顾问服务费	471,698.11	1 年以内	6.93%

务所（特殊普通合伙）					
香港航空有限公司	无关联关系	项目保证金	357,288.53	1 年以内	5.25%
岛内航空服务有限公司	无关联关系	项目保证金	302,770.42	5 年以上	4.45%
合计	-	-	6,143,999.01	-	90.26%

续：

2022 年 12 月 31 日					
单位名称	与本公司关系	款项性质	金额（元）	账龄	占其他应付款总额的比例
立信会计师事务所（特殊普通合伙）	无关联关系	中介顾问服务费	854,716.98	1 年以内	24.81%
中国航空器材有限责任公司	关联方	高管服务费	817,888.93	1 年以内	23.75%
华南国际商务航空有限公司	无关联关系	项目保证金	399,498.30	2-3 年	11.60%
岛内航空服务有限公司	无关联关系	项目保证金	302,770.42	4-5 年	8.79%
中企华评估事务所	无关联关系	中介顾问服务费	113,207.54	1 年以内	3.29%
合计	-	-	2,488,082.17	-	72.24%

（2） 应付利息情况

☐适用 ☒不适用

（3） 应付股利情况

☐适用 ☒不适用

（4） 其他情况

☐适用 ☒不适用

7、 应付职工薪酬

☒适用 ☐不适用

（1） 应付职工薪酬变动表

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2024 年 7 月 31 日
一、短期薪酬	4,304,725.49	27,909,285.22	28,492,274.72	3,721,735.99
二、离职后福利-设定提存计划	519,296.82	2,871,183.26	2,871,568.03	518,912.05
三、辞退福利	-	51,480.00	51,480.00	-

四、一年内到期的其他福利	-	-	-	-
合计	4,824,022.31	30,831,948.48	31,415,322.75	4,240,648.04

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2023 年 12 月 31 日
一、短期薪酬	6,756,831.00	47,590,330.92	50,042,436.43	4,304,725.49
二、离职后福利-设定提存计划	990,693.78	4,294,657.40	4,766,054.36	519,296.82
三、辞退福利	-	92,085.46	92,085.46	-
四、一年内到期的其他福利	-	-	-	-
合计	7,747,524.78	51,977,073.78	54,900,576.25	4,824,022.31

续：

项目	2022 年 1 月 1 日	本期增加	本期减少	2022 年 12 月 31 日
一、短期薪酬	8,553,919.61	43,161,539.71	44,958,628.32	6,756,831.00
二、离职后福利-设定提存计划	325,174.68	3,252,575.71	2,587,056.61	990,693.78
三、辞退福利	-	28,177.20	28,177.20	-
四、一年内到期的其他福利	-	-	-	-
合计	8,879,094.29	46,442,292.62	47,573,862.13	7,747,524.78

(2) 短期薪酬

单位：元

项目	2023 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2024 年 7 月 31 日
1、工资、奖金、津贴和补贴	2,890,414.50	23,614,536.65	23,787,414.45	2,717,536.70
2、职工福利费	2,941.00	39,306.34	42,247.34	-
3、社会保险费	320,133.51	1,715,472.43	1,715,970.53	319,635.41
其中：医疗保险费	242,218.92	1,654,930.74	1,645,797.22	251,352.44
工伤保险费	6,538.04	58,642.24	59,244.88	5,935.40
生育保险费	71,376.55	597.20	9,626.18	62,347.57
4、住房公积金	318,290.49	2,069,592.97	2,172,472.08	215,411.38
5、工会经费和职工教育经费	772,945.99	470,376.83	774,170.32	469,152.50
6、短期带薪缺勤	-	-	-	-
7、短期利润分享计划	-	-	-	-
8、其他短期薪酬	-	-	-	-
合计	4,304,725.49	27,909,285.22	28,492,274.72	3,721,735.99

续：

项目	2022 年 12 月 31 日	本期增加	本期减少	2023 年 12 月 31 日
1、工资、奖金、津贴和补贴	5,701,436.40	40,622,481.75	43,433,503.65	2,890,414.50
2、职工福利费	-	129,239.40	126,298.40	2,941.00
3、社会保险费	355,108.04	2,584,604.33	2,619,578.86	320,133.51
其中：医疗保险费	253,503.65	2,491,994.65	2,503,279.38	242,218.92
工伤保险费	20,259.22	89,689.38	103,410.56	6,538.04
生育保险费	81,345.17	968.95	10,937.57	71,376.55
4、住房公积金	296,479.81	3,565,430.32	3,543,619.64	318,290.49
5、工会经费和职工教育经费	403,806.75	688,575.12	319,435.88	772,945.99
6、短期带薪缺勤	-	-	-	-
7、短期利润分享计划	-	-	-	-
8、其他短期薪酬	-	-	-	-
合计	6,756,831.00	47,590,330.92	50,042,436.43	4,304,725.49

续：

项目	2022 年 1 月 1 日	本期增加	本期减少	2022 年 12 月 31 日
1、工资、奖金、津贴和补贴	7,739,421.28	34,644,431.18	36,682,416.06	5,701,436.40
2、职工福利费	-	106,952.57	106,952.57	-
3、社会保险费	181,348.40	1,958,197.80	1,784,438.16	355,108.04
其中：医疗保险费	94,239.57	1,885,617.91	1,726,353.83	253,503.65
工伤保险费	5,764.43	68,438.30	53,943.51	20,259.22
生育保险费	81,344.40	4,141.59	4,140.82	81,345.17
4、住房公积金	222,597.27	3,138,694.54	3,064,812.00	296,479.81
5、工会经费和职工教育经费	410,552.66	687,697.38	694,443.29	403,806.75
6、短期带薪缺勤	-	-	-	-
7、短期利润分享计划	-	-	-	-
8、其他短期薪酬	-	2,625,566.24	2,625,566.24	-
合计	8,553,919.61	43,161,539.71	44,958,628.32	6,756,831.00

8、 应交税费

√适用 □不适用

单位：元

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
增值税	347,045.75	788,340.72	109,545.47
消费税	-	-	-
企业所得税	8,030,401.28	7,146,258.23	8,813,742.99
个人所得税	175,887.02	866,151.47	446,219.65
城市维护建设税	12,146.23	7,668.18	7,668.18
教育附加税	8,675.87	5,477.27	5,477.27
印花税	50,576.53	153,162.70	143,273.45

合计	8,624,732.68	8,967,058.57	9,525,927.01
----	--------------	--------------	--------------

9、其他主要流动负债

√适用 □不适用

(1) 其他主要流动负债余额表

单位：元

其他主要流动负债科目			
项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
一年内到期的非流动负债	4,197,886.85	1,737,382.69	3,472,445.10
其他流动负债	26,009,122.89	30,531,874.46	20,907,583.02
合计	30,207,009.74	32,269,257.15	24,380,028.12

(2) 其他情况

□适用 √不适用

(二) 非流动负债结构及变化分析

√适用 □不适用

项目	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
租赁负债	2,130,497.53	28.83%	3,742,552.43	39.09%	5,112,388.29	75.67%
预计负债	855,014.18	11.57%	1,161,283.93	12.13%	1,644,143.16	24.33%
递延所得税负债	4,403,098.07	59.59%	4,669,886.65	48.78%	0.00	0.00%
合计	7,388,609.78	100.00%	9,573,723.01	100.00%	6,756,531.45	100.00%
构成分析	公司非流动负债主要为租赁负债、递延所得税负债。					

(三) 偿债能力与流动性分析

项目	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
资产负债率	66.03%	60.67%	48.61%
流动比率（倍）	1.33	1.43	1.77
速动比率（倍）	0.92	1.33	1.69
利息支出（元）	2,641,385.95	828,675.54	868,729.13
利息保障倍数（倍）	12.18	70.86	53.31

注：利息保障倍数=（利润总额+费用化利息支出）/费用化利息支出

1、波动原因分析

(1) 长期偿债能力

报告期内，公司资产负债率分别为 48.61%、60.67%和 66.03%。报告期内公司资产负债率持续上升，主要系为大力开拓航材业务，公司购置二手飞机对资金需求较大，主要通过短期借款和开具

汇票方式满足。

(2) 短期偿债能力

报告期内，公司流动比率分别为 1.77、1.43 和 1.33，速动比率分别为 1.69、1.33 和 0.92，报告期内公司流动比率及速动比率有所下降，主要系为满足业务资金需求，短期借款和汇票大幅增加导致。

报告期各期末，公司与流动比率、速动比率与可比公司航新科技接近，与各可比公司对比情况如下：

项目		2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
流动比率 (倍)	润贝航科	6.00	11.51	13.02
	航新科技	1.54	1.51	1.29
	中国民航信息网络	2.65	2.93	3.26
	公司	1.33	1.43	1.77
速动比率 (倍)	润贝航科	4.46	9.16	10.99
	航新科技	1.04	1.07	0.96
	中国民航信息网络	2.63	2.91	3.25
	公司	0.92	1.33	1.69

注：可比公司列示截至 2024 年 6 月 30 日数据

(四) 现金流量分析

1、 会计数据及财务指标

项目	2024 年 1 月—7 月	2023 年度	2022 年度
经营活动产生的现金流量净额（元）	-203,766,230.02	91,614,964.84	-23,613,554.54
投资活动产生的现金流量净额（元）	-12,599,286.78	-30,378,739.07	-1,576,031.50
筹资活动产生的现金流量净额（元）	136,956,460.65	5,725,601.46	21,786,096.29
现金及现金等价物净增加额（元）	-79,426,033.77	66,961,827.49	-3,402,388.11

2、 现金流量分析

(1) 经营活动产生的现金流量分析

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额分别为-2,361.36 万元、9,161.50 万元和 -20,376.62 万元。各期经营活动现金流量与净利润存在一定差异，主要系业务扩张拓展期经营性资产和负债变化较大导致，比如 2024 年 7 月末公司存货由 2023 年末的 4,331.00 万元增长至 24,707.65 万元，导致 2024 年 1-7 月经营性现金流量净额为-20,376.62 万元。

(2) 投资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-157.60 万元、-3,037.87 万元和-1,259.93 万元，总体较低。

(3) 筹资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为 2,178.61 万元、572.56 万元和 13,695.65 万元，2022 年净额较大主要系当年吸收股权投资资金 4,159.35 万元，2024 年 1-7 月净额较大主要系公司新增应付票据和短期借款所致。

(五) 持续经营能力分析

公司建立了符合自身业务特点和当前发展阶段的商业模式，拥有开展业务所需各类关键资源要素。报告期内，公司主营业务明确且未发生变更。截至本公开转让说明书签署日，公司生产经营正常，不存在法律、法规、规范性文件及《公司章程》规定的导致无法持续经营的情形，也不存在法院依法受理重整、和解或者破产申请的情形，具有持续经营能力。

(六) 其他分析

☐适用 ☒不适用

九、 关联方、关联关系及关联交易

(一) 关联方信息

事项	是或否
是否根据《公司法》《企业会计准则》及相关解释、《非上市公众公司信息披露管理办法》和中国证监会、全国股转公司的有关规定披露关联方	是

1. 存在控制关系的关联方的基本信息

关联方姓名	与公司关系	直接持股比例	间接持股比例
中航材有限	控股股东	45%	0%
中航材集团	实际控制人	5.1%	45%

2. 关联法人及其他机构

☒适用 ☐不适用

关联方名称	与公司关系
爱尔兰奇龙航空租赁有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业

奇龙航空租赁有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
奇龙航空租赁（天津）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材西南有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
成都环宇航运代理有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材（北京）物流有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京华材航空客货服务有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材集团西北有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材华东有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
香港亚太有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材（北京）融资租赁有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京凯兰航空技术有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京三元飞机刹车技术有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京航空工艺地毯有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京凯兰飞机维修工程有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
西安凯龙航空技术有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材航空技术（江苏）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航材集团通用航空服务有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国民航技术装备有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材新疆有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材国际招标有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材工程咨询（西安）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材导航技术（北京）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材导航技术（海南）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航材集团北京华诺航空服务有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材南京空港科技有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材华诺（广州）航空技术有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航材集团广州智慧空港科技有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材集团资产管理有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
北京航泰物业管理有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
天津渤海航空器材进出口有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材航空科技发展（西安）有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中航材集团（香港）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国南方航空器材（肯尼亚）有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
美国太平洋有限公司	控股股东、实际控制人控制的企业
中国航空器材进出口总公司西北公司	控股股东、实际控制人控制的企业
通航航空租赁（天津）有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
广飞伍号（广州）租赁有限责任公司	控股股东、实际控制人控制的企业
昆明利顿租赁服务有限公司	公司股东、董事、总经理孙宇平控制的企业
昆明博飞经济信息咨询有限公司	公司股东、董事、总经理孙宇平控制，公司董事、副总经理马赛鹏投资的企业
昆明利顿餐饮服务有限公司	公司股东、董事、总经理孙宇平控制，公司董事、副总经理马赛鹏投资的企业昆明博飞经济信息咨询有限公司的控股子公司
昆明洛奇企业管理合伙企业（普通合伙）	公司股东、董事、总经理孙宇平控制的企业
昆明利顿企业管理咨询合伙企业（有限合伙）	持有公司 5%以上股份的企业，公司股东、董事、总经理孙宇平控制的企业
北京中航空港建设工程有限公司	公司董事及中航材有限董事周复宗担任董事的

	企业
凯盛玻璃控股有限公司	公司董事祁丰雷担任董事的企业
南航集团	间接持有公司 5%以上股份的企业
航空资本	间接持有公司 5%以上股份的企业
中国国航	间接持有公司 5%以上股份的企业
东航集团	间接持有公司 5%以上股份的企业
青岛联合通用航空有限公司	中航材集团总经理助理及中航材有限董事苏龙龙、中航材集团总经理助理焦建担任董事的企业
中航材航空救援股份有限公司	中航材集团总经理助理及中航材有限董事苏龙龙、中航材集团总经理助理焦建担任董事的企业
中国中煤能源股份有限公司	中航材集团董事詹艳景担任董事的企业
广州飞机维修工程有限公司	中航材有限董事李欣担任董事的企业
东方航空技术有限公司	中航材有限董事谢富荣担任董事、高级管理人员的企业
西安东航赛峰起落架系统维修有限公司	中航材有限董事谢富荣担任董事的企业
上海东航虹飞实业有限责任公司	中航材有限董事谢富荣担任董事的企业
北京飞机维修工程有限公司	中航材有限董事王涛担任高级管理人员的企业
东方航空进出口有限公司	中航材有限董事谢富荣担任董事的企业
北京集安航空资产管理有限公司	中航材有限董事王涛担任董事的企业
上海飞机客户服务有限公司	中航材有限董事杨军担任董事的企业
中航材威利斯融资租赁有限公司	中航材有限监事李娜担任董事的企业
华普航空发动机培训中心有限公司	中航材有限监事李娜担任董事的企业
中国联合航空有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
东航集团财务有限责任公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
空地互联网络科技股份有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
东方航空传媒股份有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
上海东航数字科技有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
新上海国际大厦有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
东方航空电子商务有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
东方航空（汕头）经济发展有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业
上海上航实业有限公司	中航材有限监事周联担任董事的企业

截至报告期末，除上述已列示的关联法人及其他机构外，爱尔兰奇龙航空租赁有限公司还下设 39 家特殊目的公司，奇龙航空租赁（天津）有限公司下设 11 家特殊目的公司。该等特殊目的公司属于控股股东、实际控制人控制的企业，构成公司的关联方，报告期内与公司不存在关联交易。

3. 其他关联方

√适用 □不适用

关联方名称	与公司关系
马中威	公司董事长
孙宇平	公司董事、总经理
周复宗	公司董事
冯军	公司董事
马赛鹏	公司董事、副总经理
祁丰雷	公司董事
郑洪涛	公司独立董事

马正	公司独立董事
桓彩虹	公司独立董事
杨静	公司监事会主席
张欣	公司监事
沈鹏飞	公司职工监事
司友春	公司副总经理
刘曼华	公司副总经理
张文平	公司财务总监
罗雅方	公司董事会秘书
徐思伟	在实际控制人担任董事长
任宇	在实际控制人担任董事、总经理
徐宇栋	在实际控制人担任董事
赵越让	在实际控制人担任董事
田留文	在实际控制人担任董事
罗群	在实际控制人担任董事
詹艳景	在实际控制人担任董事
王忠夫	在实际控制人担任副总经理
张成刚	在实际控制人担任副总经理
唐勇	在实际控制人担任高级管理人员
赵保辉	在实际控制人担任高级管理人员
苏龙龙	在实际控制人担任高级管理人员在控股股东担任董事长
焦建	在实际控制人担任高级管理人员
张俊	在控股股东担任副董事长、总经理
李欣	在控股股东担任董事
王涛	在控股股东担任董事
谢富荣	在控股股东担任董事
杨军	在控股股东担任董事
何伯宏	在控股股东担任监事会主席
李娜	在控股股东担任监事
周联	在控股股东担任监事
朱庆忠	在控股股东担任监事
匡泽球	在控股股东担任监事
孙福臣	在控股股东担任高级管理人员
吕军	在控股股东担任高级管理人员
郭翔	在控股股东担任高级管理人员
赵建春	在控股股东担任高级管理人员
其他关联自然人	公司董事、监事和高级管理人员，控股股东及实际控制人的董事、监事和高级管理人员关系密切的家庭成员，包括配偶、父母、配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母

（二） 报告期内关联方变化情况

1. 关联自然人变化情况

√ 适用 □ 不适用

关联方名称	与公司关系	人员去向
谢海澎	报告期内曾任公司董事、董事长	2024 年 11 月卸任
谭克坚	报告期内曾任公司董事、董事长	2023 年 2 月卸任
胡玉良	报告期内曾任公司董事	2022 年 9 月卸任
焦建	报告期内曾任公司董事	2024 年 6 月卸任
陈乐乐	报告期内曾任公司董事	2024 年 11 月卸任
李莎	报告期内曾任公司董事	2022 年 9 月卸任
杨文静	报告期内曾任公司监事	2023 年 3 月卸任
原野	报告期内曾任公司高级管理人员	2023 年 3 月离职
余涛	报告期内曾任公司高级管理人员	2022 年 10 月离职
汪卉	报告期内曾任公司高级管理人员	2023 年 9 月离职
杨勇	报告期内曾任公司高级管理人员	2024 年 6 月离职

2. 关联法人变化情况

√适用 □不适用

关联方名称	与公司关系	资产、人员去向
北京泽雨文化有限公司	报告期内曾任公司董事陈乐乐近亲属控制的企业	2024 年 11 月董事陈乐乐卸任
都江堰宇宁科技有限公司	报告期内公司董事、总经理孙宇平控制的企业	2023 年 10 月转让
北京玺禾美商贸有限公司	报告期内公司董事孙宇平配偶孙小静控制的企业	2024 年 8 月注销
昆明利顿企业管理有限公司	报告期前 12 个月公司董事孙宇平控制的企业	2021 年 12 月注销
昆明利顿航材经贸有限公司	报告期内公司董事孙宇平控制的企业	2022 年 4 月注销
中国航空器材集团能源管理有限责任公司	报告期前 12 个月公司实际控制人中航材集团控制的企业	2021 年 9 月注销
中航材航空新材料有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2022 年 12 月注销
中国航空器材集团欧洲有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2022 年注销
中航材项目管理（西安）有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2022 年 12 月注销
中国通用航空有限责任公司	报告期内公司实际控制人中航材集团曾控制的企业	2022 年无偿划转 100%股权，不再纳入中航材集团并表范围
东方通用航空摄影有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团曾控制的企业	股东为中国通用航空有限责任公司，因中国通用航空有限责任公司 2022 年无偿划转事项不再纳入中航材集团并表范围
中通航应急救援有限责任公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2022 年 12 月注销
南光国际资源（北京）有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团曾控制的企业	2022 年无偿划转 51%股权，不再纳入中航材集团并表范围
廊坊华诺通用航空服务有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2023 年 3 月注销
中航材华德宝空港设备（昆山）有	报告期内公司实际控制人中	2024 年 2 月注销

限公司	航材集团控制的企业	
中航材工程咨询（上海）有限公司	报告期内公司实际控制人中航材集团控制的企业	2024 年 1 月注销

（三） 关联交易及其对财务状况和经营成果的影响

1. 经常性关联交易

√适用 □不适用

（1） 采购商品/服务

√适用 □不适用

关联方名称	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额（元）	占同类交易金额比例	金额（元）	占同类交易金额比例	金额（元）	占同类交易金额比例
北京集安航空资产管理有限公司	703,698.48	0.28%	5,465,451.04	3.72%	-	-
中国航空器材集团西北有限责任公司	2,233,453.06	0.88%	352,392.51	0.24%	-	-
中国航空器材西南有限公司	-	-	174,762.09	0.12%	-	-
小计	2,937,151.54	1.16%	5,992,605.64	4.08%	-	-
交易内容、关联交易必要性及公允性分析	报告期内，公司按净额法口径的关联采购主要因向关联方采购储备自有航材，公司采购前已按内部制度多方询价比较，关联采购具备必要性、合理性和公允性。公司与关联方在 AOG 场景下的购入或租入航材以响应客户的航材求援需求的采购，直接由关联方交付客户，实物未经过公司仓库，在净额法口径下相应采购金额已全额抵销。					

（2） 销售商品/服务

√适用 □不适用

关联方名称	2024 年 1 月—7 月		2023 年度		2022 年度	
	金额（元）	占同类交易金额比例	金额（元）	占同类交易金额比例	金额（元）	占同类交易金额比例
北京飞机维修工程有限公司	8,694,913.97	7.30%	17,163,954.50	7.04%	17,787,076.92	12.66%
东方航空技术有限公司	17,689,879.36	14.86%	26,267,443.37	10.77%	9,674,716.89	6.88%
上海飞机客户服务有限公司	368,160.38	0.31%	631,132.08	0.26%	10,885,623.65	7.75%
中航材导航技术（北京）有限公司	-	-	18,867.92	0.01%	-	-
北京集安航空	857,340.00	0.72%	-3,497.35	0.00%	-	-

资产管理有限公司						
北京凯兰航空技术有限公司	12,537.27	0.01%	7,338.37	0.00%	37,871.55	0.03%
广州飞机维修工程有限公司	215,903.73	0.18%	572,775.01	0.23%	273,661.01	0.19%
中国航空器材集团西北有限责任公司	-292.04	0.00%	991.11	0.00%	44,852.24	0.03%
中国航空器材西南有限公司	514.16	0.00%	26,764.28	0.01%	-9,280.68	-0.01%
中国航空器材有限责任公司	1,822,911.74	1.53%	1,553,937.92	0.64%	372,825.73	0.27%
中航材（北京）融资租赁有限责任公司	6,594.34	0.01%	88,515,204.00	36.29%	-	-
中国航空器材集团有限公司	-	-	188,679.25	0.08%	-	-
小计	29,668,462.91	24.93%	134,943,590.46	55.32%	39,067,347.31	27.80%
交易内容、关联交易必要性及公允性分析	除 2023 年度对中航材（北京）融资租赁有限公司出售发动机外关联销售业务外，报告期内，公司关联销售主要因向关联方销售航材或租出航材以响应其航材求援需求，此类关联销售具备必要性。公司与关联方在AOG场景下的关联销售遵循求援业务框架协议，相应协议及其中约定的定价机制、交易和结算安排相较公司与其他非关联方的框架协议无显著差异，此类关联销售定价公允。 2023 年，公司开展二手飞机拆解，购入飞机并对其进行拆解，并将拆得的两台发动机以售后代管方式向中航材（北京）融资租赁有限责任公司出售，实现发动机关联销售收入 8,851.52 万元。该笔关联交易金额较大，其必要性及公允性分析如下： （1）关联销售必要性 ①发动机属于公司开展二手飞机拆解的副产品，亟待对外售出 公司基于在AOG业务领域的实践经验，通过拆解老旧飞机、获取适用于运营机型的紧缺二手器材并投入AOG业务使用，将其余航材对外销售，以开展EXPT业务。上述模式充分利用了公司在航材资源使用领域的丰富数据积累，发挥了公司在拆机器材流转方面的领先优势，公司可有效获取部分稀缺器材，精准补充行业紧缺资源。发动机是飞机拆解过程中无法避免产生的副产品，而由于公司经营范围不包括发动机租赁，且由于发动机具有价值高、技术难度大的特性，无法直接以公司原有的AOG模式进行交易，公司因而必须针对发动机进行专项处置，相关销售需求具有真实性、合理性、必要性。 ②公司有快速回笼资金的短期需求 在上述业务的开展过程中，公司向供应商预付了飞机采购款项，占用了较多流动资金，因此需要尽快实现发动机的对外出售，以实现资金回笼，降低资金占用成本。					

	中航材（北京）融资租赁有限责任公司提供的报价、报关责任、运费承担等条款相对优于其他意向客户；且中航材（北京）融资租赁有限责任公司属于中航材集团下属公司，对公司的运营情况及发动机产品情况较为了解，双方沟通顺畅，预计交易所需耗时更短。因此，公司综合考虑选择中航材（北京）融资租赁有限责任公司作为交易对方，有助于快速回笼资金，具有必要性。 （2）关联销售公允性 ①公司已就本次交易进行多方询价 公司此次发动机出售参考了多家意向客户报价，除中航材（北京）融资租赁有限责任公司外，公司还取得其他意向客户报价。经对比中航材（北京）融资租赁有限责任公司与其余两家意向客户报价，综合报关、运费等因素，公司择优选择与中航材（北京）融资租赁谈判确定最终销售价格。最终确定的交易价格与其他潜在客户报价无显著差异，不存在损害公司及其股东利益的情形。 ②关联方参考第三方机构估值及市场情况确定报价 中航材（北京）融资租赁有限责任公司在向公司报价前，已独立调研后续发动机租赁及销售的市场需求，并取得第三方机构出具的估值报告。中航材（北京）融资租赁有限责任公司的采购报价系其结合市场情况，独立判断得出，不存在为公司承担成本、费用或输送利益的情形。 综上所述，公司已就本次关联交易进行多方询价，关联方中航材（北京）融资租赁有限责任公司结合第三方估值机构及自身市场调研情况内部评审后报价，双方综合谈判确定最终价格，最终交易价格与市场价格无显著差异，不存在关联方为公司承担成本、费用或输送利益的情形，亦不存在损害公司及其股东利益的情形，本次关联交易的定价公允。
--	---

（3） 关联方租赁情况

√适用 □不适用

单位：元

关联方	关联交易内容	2024年1月—7月	2023年度	2022年度
孙宇光	房屋	-	3,001,748.14	-
昆明利顿租赁服务有限公司	房屋	-	782,018.52	-
合计	-	-	3,783,766.66	-
关联交易必要性及公允性分析	公司作为承租方，关联方持有闲置办公楼位置、面积符合公司的租赁需求，公司向关联方租赁房屋物业具有商业合理性；关联方向公司收取的租赁费单价参考租赁协议签署时周边办公楼出租价格确定，租赁价格公允。			

（4） 关联担保

☐适用 ☒不适用

(5) 其他事项

☒适用 ☐不适用

关键管理人员报酬

单位：元

项目	2024 年 1-7 月	2023 年度	2022 年度
关键管理人员报酬	2,822,794.46	6,331,411.92	3,462,220.41

2. 偶发性关联交易

☒适用 ☐不适用

(1) 采购商品/服务

☐适用 ☒不适用

(2) 销售商品/服务

☐适用 ☒不适用

(3) 关联方租赁情况

☐适用 ☒不适用

(4) 关联担保

☐适用 ☒不适用

(5) 其他事项

☒适用 ☐不适用

单位：元

项目	2024 年 1-7 月	2023 年度	2022 年度
接受高管服务费	-	-	755,650.59

2022 年接受股东中国航空器材有限责任公司委派高管，向其支付高管服务费。

3. 关联方往来情况及余额

(1) 关联方资金拆借

☐适用 ☒不适用

B.报告期内由关联方拆入资金

☐适用 ☒不适用

(2) 应收关联方款项

√适用 □不适用

单位：元

单位名称	2024年7月31日	2023年12月31日	2022年12月31日	款项性质
	账面金额	账面金额	账面金额	
(1) 应收账款	-	-	-	-
北京飞机维修工程有限公司	17,051,611.45	19,288,711.41	6,659,454.08	货款/服务款
东方航空技术有限公司	26,959,731.39	10,098,818.64	12,563,481.38	货款/服务款
中航材导航技术（北京）有限公司	-	20,000.00	-	货款/服务款
中国航空器材有限责任公司	4,010,240.38	2,057,310.26	603,447.23	货款/服务款
广州飞机维修工程有限公司	674,831.29	781,518.62	514,529.26	货款/服务款
北京凯兰航空技术有限公司	46,406.08	184,668.14	115,263.09	货款/服务款
中国航空器材西南有限公司	4,131.00	750.00	7,000.00	货款/服务款
中国航空器材集团西北有限责任公司	-	-	317,240.01	货款/服务款
北京集安航空资产管理有限公司	-	-	3,952.00	货款/服务款
中航材（北京）融资租赁有限责任公司	-	8,000,000.00	-	货款/服务款
中国航空器材集团有限公司	-	200,000.00	-	货款/服务款
小计	48,746,951.59	40,631,777.07	20,784,367.05	-
(2) 其他应收款	-	-	-	-
马赛鹏	-	-	59,528.02	备用金
杨文静	-	-	9,838.92	备用金
谢海澎	-	83,231.16	-	备用金
孙宇光	248,292.78	-	248,292.78	房租押金
北京凯兰航空技术有限公司	-	-	100,000.00	押金保证金
北京飞机维修工程有限公司	-	800,000.00	-	押金保证金
东方航空技术有限公司	500,000.00	500,000.00	500,000.00	押金保证金
小计	748,292.78	1,383,231.16	1,717,659.72	-
(3) 预付款项	-	-	-	-
中国航空器材集团西北有限责任公司	-	1,298,493.23	-	货款
小计	-	1,298,493.23	-	-
(4) 长期应收款	-	-	-	-
合同资产：	-	-	-	-
中国航空器材有限责任公司	1,824,638.94	973,803.65	3,784,283.38	未结算货款/服务款
广州飞机维修工程有限公司	197,501.79	96,892.64	244,486.12	未结算货款/服务款
北京凯兰航空技术有限公司	33,199.97	34,382.13	134,583.09	未结算货款/服务款
中国航空器材西南有限公司	-	-	5,850.00	未结算货款/服务款
中国航空器材集团西北有限责任公司	-	330.00	-	未结算货款/服务款
北京飞机维修工程有限公司	6,731,376.27	5,390,151.60	7,903,436.65	未结算货款/服务款
东方航空技术有限公司	29,523,591.69	32,759,279.85	25,276,212.52	未结算货款/服务款
上海飞机客户服务有限公司	1,332,393.15	964,232.77	333,100.69	未结算货款/服务款

小计	39,642,701.81	40,219,072.64	37,681,952.45	-
----	---------------	---------------	---------------	---

(3) 应付关联方款项

√适用 □不适用

单位：元

单位名称	2024 年 7 月 31 日	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日	款项性质
	账面金额	账面金额	账面金额	
(1) 应付账款	-	-	-	-
东方航空技术有限公司	34,794,038.78	25,138,044.12	12,432,804.17	货款/服务款
中国航空器材有限责任公司	3,311,777.59	1,524,641.43	872,112.57	货款/服务款
北京凯兰航空技术有限公司	116,552.92	27,015.80	169,953.16	货款/服务款
北京集安航空资产管理有限公司	43,788.43	2,194,932.68	19,777.76	货款/服务款
中国航空器材西南有限公司	-	451.36	451.36	货款/服务款
中国航空器材集团西北有限责任公司	7.96	7.96	19,198.37	货款/服务款
广州飞机维修工程有限公司	789,382.36	350,299.09	273,560.85	货款/服务款
北京飞机维修工程有限公司	3,039,939.65	3,090,248.54	5,283,727.71	货款/服务款
昆明利顿租赁服务有限公司	-	26,503.59	1,025,721.16	货款/服务款
小计	42,095,487.69	32,352,144.57	20,097,307.11	-
(2) 其他应付款	-	-	-	-
中国航空器材有限责任公司	-	-	817,888.93	高管服务费
小计	-	-	817,888.93	-
(3) 预收款项	-	-	-	-
合同负债：	-	-	-	-
东方航空技术有限公司	1,198,018.87	1,919,716.98	2,706,175.47	预收 IT 项目款
小计	1,198,018.87	1,919,716.98	2,706,175.47	-
一年内到期的非流动负债：	-	-	-	-
孙宇光	3,522,834.48	1,510,679.48	2,979,730.80	租赁待付款项
昆明利顿租赁服务有限公司	835,912.57	417,956.29	756,645.00	租赁待付款项
小计	4,358,747.05	1,928,635.77	3,736,375.80	-
租赁负债：	-	-	-	-
孙宇光	1,761,417.24	3,020,155.87	4,469,596.20	租赁待付款项
昆明利顿租赁服务有限公司	429,821.71	847,777.99	945,806.42	租赁待付款项
小计	2,191,238.95	3,867,933.86	5,415,402.62	-

(4) 其他事项

□适用 √不适用

4. 其他关联交易

□适用 √不适用

(四) 关联交易决策程序及执行情况

事项	是或否
公司关联交易是否依据法律法规、公司章程、关联交易管理制度的	是

规定履行审议程序，保证交易公平、公允，维护公司的合法权益。

上述关联交易均已经公司股东会确认，关联股东在审议相关交易时进行了回避；上述关联交易根据市场交易规则履行，交易条件不存在对交易之任何一方显失公平的情形，上述关联交易不存在严重影响公司独立性的情形或损害公司及公司非关联股东利益的内容。

（五） 减少和规范关联交易的具体安排

为规范并减少公司关联交易，公司制定了《关联交易管理制度》，并在《公司章程》等公司规章制度中对关联交易的审议程序、决策权限等进行了明确的规定，从而有效的保证了公司关联交易的合法合规性和公允性。

为规范并减少公司关联交易，公司控股股东、实际控制人及董事、监事、高级管理人员、核心技术人员出具了《减少或规范关联交易的承诺》，具体内容请参见本公开转让说明书“第六节 附表”之“三、相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施”。

十、 重要事项

（一） 提请投资者关注的资产负债表日后事项

无

（二） 提请投资者关注的或有事项

1、 诉讼、仲裁情况

类型（诉讼或仲裁）	涉案金额（元）	进展情况	对公司业务的影响
劳动仲裁	857,430.00	已受理，正在仲裁过程中	不会对公司经营产生重大不利影响
合计	857,430.00	-	-

2、 其他或有事项

根据《国家税务总局关于企业研究开发费用税前加计扣除政策有关问题的公告》（国家税务总局公告 2015 年第 97 号）第四条规定，烟草制造业、住宿和餐饮业、批发和零售业、房地产业、租赁和商务服务业、娱乐业等行业其研发费不适用税前加计扣除政策。公司依据 AOG 业务及 IT 业务系基于自身技术能力开展服务的业务，符合适用条件，已申报加计扣除并享受相关税收优惠。近期相关税务部门提出对公司业务性质认定的讨论，可能被认定为不适用于加计扣除的租赁和商务服务

业。截至本公开转让说明书签署日，公司仍在与相关部门沟通。如公司被相关部门最终认定属于不适用加计扣除政策的行业，则预计将要求企业补缴税款。

（三） 提请投资者关注的担保事项

截至本公开转让说明书签署日，公司不存在对外担保。

（四） 提请投资者关注的其他重要事项

重要债务重组：

项目	债务重组方式	原重组债权债务账面价值	确认的债务重组利得/损失	债务重组的时间
应收海航航空技术有限公司款	调整债务本金	14,759,183.10	-707,944.14	2022 年
合计	-	14,759,183.10	-707,944.14	-

十一、 股利分配

（一） 报告期内股利分配政策

报告期内，公司依据《公司章程》的有关规定进行股利分配，具体如下：

第一百六十条 公司分配当年税后利润时，应当提取税后利润的 10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配。

股东会违反前款规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司；给公司造成损失的，股东及负有责任的董事、监事、高级管理人员应当承担赔偿责任。

公司持有的本公司股份不得参与分配利润。

第一百六十一条 公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司注册资本。

公积金弥补公司亏损，应当先使用任意公积金和法定公积金；仍不能弥补的，可以按照规定使用资本公积金。 法定公积金转为注册资本时，所留存的该项公积金应不少于转增前公司注册资本的 25%。 第一百六十二条 公司利润分配政策为：公司每年度根据实际经营情况提出利润分配方案并经股东会审议通过后实施。公司可采取现金或股份方式支付股东股利。公司的利润分配应重视对股东的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性。 第一百六十三条 公司股东会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

（二） 报告期内实际股利分配情况

分配时点	股利所属期间	金额（元）	是否发放	是否符合《公司法》等相关规定	是否超额分配股利
2023 年 3 月 1 日	2022 年度	40,000,000	是	是	否
2024 年 9 月 30 日	2023 年度	7,000,000	是	是	否

（三） 公开转让后的股利分配政策

公司在全国中小企业股份转让系统公开转让并挂牌后之股利分配政策将与公司现行股利分配政策保持一致。
--

（四） 其他情况

无

十二、 财务合法合规性

事项	是或否
公司及下属子公司设有独立的财务部门，能够独立开展会计核算、作出财务决策	是
公司及下属子公司的财务会计制度及内控制度健全且得到有效执行，会计基础工作规范，符合《会计法》、《会计基础工作规范》以及《公司法》、《现金管理条例》等其他法律法规要求	是
公司按照《企业会计准则》和相关会计制度的规定编制并披露报告期内的财务报表，在所有重大方面公允地反映公司的财务状况、经营成果和现金流量，财务报表及附注不存在虚假记载、重大遗漏以及误导性陈述	是
公司申报财务报表按照《企业会计准则》的要求进行会计处理，不存在重要会计政策适用不当或财务报表列报错误且影响重大，需要修改申报财务报表（包括资产负债表、利润表、现金流量表、所有者权益变动表）	是
公司不存在因财务核算不规范情形被税务机关采取核定征收企业所得税且未规范	是
公司不存在通过第三方获取或为第三方提供无真实交易背景的贷款（转贷）	是

公司不存在个人卡收付款	是
公司不存在现金坐支	是
公司不存在开具无真实交易背景票据融资	是
公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的企业占用	是
公司不存在其他财务内控不规范事项	是

具体情况说明

☐适用 ☒不适用

第五节 挂牌同时定向发行

☐适用 ☒不适用

第六节 附表

一、 公司主要的知识产权

(一) 专利

公司已取得的专利情况：

√适用 □不适用

序号	专利号	专利名称	类型	授权日	申请人	所有权人	取得方式	备注
1	CN202411044551.8	基于机器学习的云计算资源机务系统运维优化方法及装置	发明	2024-10-11	中航材利顿航空科技股份有限公司	中航材利顿航空科技股份有限公司	原始取得	
2	CN202410977236.4	一种基于物联网的航材数据共享方法及系统	发明	2024-09-17	中航材利顿航空科技股份有限公司	中航材利顿航空科技股份有限公司	原始取得	
3	CN202311576621.X	一种基于 XML 的可视化工卡数据处理方法及系统	发明	2024-01-26	中航材利顿航空科技股份有限公司	中航材利顿航空科技股份有限公司	原始取得	
4	CN202311041151.7	一种飞机实时监控系统及方法	发明	2023-10-27	中航材利顿航空科技股份有限公司	中航材利顿航空科技股份有限公司	原始取得	
5	CN202223041486.2	一种飞机故障检测装置	实用新型	2023-04-14	中航材利顿航空科技股份有限公司	中航材利顿航空科技股份有限公司	原始取得	
6	CN202410498180.4	一种航空器的健康可靠性分析方法及系统	发明	2024-11-19	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	原始取得	

公司正在申请的专利情况：

√适用 □不适用

序号	专利申请号	专利名称	类型	公开（公告）日	状态	备注
1	CN202311574646.6	航空器材的智能货柜的控制方法、系统、设备及存储介质	发明	2024-01-12	实质审查	
2	CN202311075584.4	一种飞机故障检测系统及其工作方法	发明	2023-11-21	实质审查	
3	CN202410550171.5	基于物联网的航空器材供应链跟踪方法及系统	发明	2024-08-09	实质审查	

(二) 著作权

√适用 □不适用

序号	名称	登记号	取得日期	取得方式	著作权人	备注
1	航安机务维修管理系统 V2.0	2010SR015596	2006.02.08	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
2	维修方案及工卡管理系统 V1.0	2011SR083743	2011.04.05	原始	中航材利顿航空科技	

序号	名称	登记号	取得日期	取得方式	著作权人	备注
				取得	股份有限公司	
3	中小航司维修工程管理信息系统 V3.0	2011SR097585	2011.06.24	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
4	生产管理系统 V1.0	2012SR007877	2011.03.01	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
5	培训管理系统 V1.0	2012SR007495	2010.12.02	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
6	在线考试系统 V1.0	2012SR007879	2011.02.01	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
7	飞机实时监控与维护专家系统 V1.0	2013SR162879	2013.11.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
8	飞行运营管理系统 V1.0	2013SR162622	2013.11.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
9	基于 QAR 数据的维修事件分析系统 V1.0	2013SR162947	2013.11.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
10	机务航材条码系统 V1.0	2013SR162569	2013.11.12	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
11	飞机维修工程管理系统 V1.0	2014SR204757	2014.10.20	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
12	飞机维修生产管理系统 V1.0	2014SR204795	2014.10.20	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
13	飞机维修质量管理系统 V1.0	2015SR027429	2014.10.31	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
14	维修控制管理系统 V1.0	2015SR027653	2014.10.31	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
15	飞机维修航材子系统 V1.0	2015SR028945	2014.10.31	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
16	Infoportal 商务应用集成软件 V7.0	2015SR109445	2008.12.08	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
17	ADM 企业量化管理系统软件 V1.0	2015SR109449	2003.05.28	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
18	ADM 数据地图工具软件 V1.0	2015SR109447	2014.02.08	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
19	昆明利顿航空器材共享平台 V1.0	2016SR024877	2011.4.29	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
20	昆明利顿多余航材交易网软件 V1.0	2016SR024876	2011.10.30	受让取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
21	航线维修管理系统 V1.0	2017SR486762	2017.06.16	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
22	利顿人通航空器材 AOG 求援平台系统 V1.0	2018SR031269	2017.11.16	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
23	利顿航线维管移动端操作平台 V1.0	2018SR090345	2017.11.16	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
24	利顿缺陷控制（FC）管理系统 V1.0	2018SR115031	2017.12.27	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
25	利顿非例行工卡（NRC）管理系统 V1.0	2018SR115042	2017.12.25	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
26	利顿技术支援（ETS）管理系统 V1.0	2018SR140564	2017.12.28	原始取得	中航材利顿航空科技	

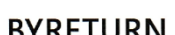
序号	名称	登记号	取得日期	取得方式	著作权人	备注
				取得	股份有限公司	
27	利顿数据视觉大屏展示系统 V1.0	2018SR527524	2018.03.01	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
28	利顿飞机动态构型系统 V1.0	2018SR524486	2018.02.26	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
29	利顿人通航司飞机机务维修及移动端工程管理系统 V2.0	2018SR652661	2018.05.30	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
30	利顿飞机故障诊断与处置系统 V1.0	2018SR653168	2018.02.08	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
31	利顿机轮共享电子商务平台 V1.0	2019SR0911065	2019.05.30	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
32	利顿航材共享采购询报价系统 V1.0.2	2020SR1102560	2020.5.20	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
33	利顿航材共享通航紧急求援平台 V1.0.2	2020SR1188409	2020.4.30	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
34	利顿航材共享送修询报价系统 V1.0.0	2020SR1188418	2020.5.11	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
35	利顿飞机维修电子结构化手册管理平台 V1.0	2020SR1188402	2020.6.8	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
36	利顿结构化工卡管理应用系统 V1.0	2020SR1102552	2020.6.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
37	利顿航空训练模拟机设备维护系统 V1.0	2021SR0418993	2020.11.13	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
38	利顿老龄飞机结构损伤管理系统 V1.0	2021SR0953260	2020.11.13	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
39	综合效益分析系统 V1.0	2023SR0353647	2022.6.20	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
40	中小航司 MRO 系统增强研发软件 V1.0	2023SR0353653	2022.06.20	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
41	利顿中小航司 Acars 报文解析及性能分析产品研发软件 V1.0	2023SR0353655	2022.12.12	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
42	国产民机 C919 维护控制中心平台系统研发软件 V1.0	2023SR0353659	2022.12.12	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
43	RFID 技术的航材物联网建设软件 V1.0	2023SR0353648	2022.6.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
44	航空应急救援系统 V1.0	2023SR0353403	2022.6.15	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
45	航材共享平台-AOG 深化解决系统 V1.0	2023SR0422335	2022.11.08	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
46	MCC 系统增强研发软件	2023SR1228418	2022.11.08	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
47	基于 XML 的结构化工卡引擎系统	2023SR1302935	2023.8.1	原始取得	中航材利顿航空科技股份有限公司	
48	航材运输透明化系统	2023SR1479626	2023.5.22	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
49	飞机可靠性管理系统	2023SR1514900	2023.8.22	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
50	工程外部文件评估管理系统	2023SR1515303	2023.8.1	原始取得	中航材利顿（北京）	

序号	名称	登记号	取得日期	取得方式	著作权人	备注
				取得	航空科技有限公司	
51	飞机部件维修管理系统	2023SR1642460	2023.10.12	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
52	飞机机务维修结构管理系统	2024SR0223792	2023.10.12	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
53	TDMS 电子文档管理系统	2024SR0243178	2023.12.1	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
54	国产民机 C919 应急救援系统	2024SR0331651	2024.1.1	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
55	C919 国产飞机技术支援（ETS）管理系统	2024SR0335347	2024.1.1	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
56	C919 缺陷控制（FC）管理系统	2024SR0461141	2024.2.16	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
57	民航飞机 C919-AOG 求援平台系统	2024SR0868870	2024.4.30	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
58	民航综合效益分析计算引擎系统	2024SR0865497	2024.4.30	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
59	国产飞机 C919-MRO 系统增强研发系统	2024SR0871032	2024.4.30	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	
60	国产飞机 C919-ACARS 系统报文解析系统	2024SR0866979	2024.4.30	原始取得	中航材利顿（北京）航空科技有限公司	

（三） 商标权

√适用 □不适用

序号	商标图形	商标名称	注册号	核定使用类别	有效期	取得方式	使用情况	备注
1	中航材利顿	中航材利顿	37320456	42 类设计研究	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
2	中航材利顿	中航材利顿	37335077	9 类科学仪器	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
3		图形	37309833	42 类设计研究	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
4	BYRETURN	BYRETURN	37309856	42 类设计研究	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
5		图形	37323324	35 类广告销售	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
6	BYRETURN	BYRETURN	37305201	9 类科学仪器	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
7	中航材利顿	中航材利顿	37308604	35 类广告销售	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
8	BIRETURN	BYRETURN	37308563	35 类广告销售	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	

序号	商标图形	商标名称	注册号	核定使用类别	有效期	取得方式	使用情况	备注
9		BYRETURN	37320407	42 类设计研究	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
10		图形	37323467	9 类科学仪器	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
11		BYRETURN	37333644	9 类科学仪器	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
12		BYRETURN	37308586	35 类广告销售	2019.11.21-2029.11.20	原始取得	正常使用	
13		利顿	51648972	39 类运输贮藏	2021.08.14-2031.08.13	原始取得	正常使用	
14		E-航材 AVIATION MATERIALS	62050322	39 类运输贮藏	2022.07.14-2032.07.13	原始取得	正常使用	
15		利顿 E 航材	62029307	39 类运输贮藏	2022.07.14-2032.07.13	原始取得	正常使用	

二、 报告期内对持续经营有重大影响的业务合同及履行情况

公司于报告期内履行的对公司生产经营、未来发展或财务状况有较大影响的合同披露标准如下：

重大销售合同：航材业务选取标准为报告期内公司及其子公司与累计交易金额超过 1,000 万元的客户签署的主要框架协议及销售合同（以上金额均不含税）；IT 业务选取标准为公司及其子公司签署的单笔金额超过 1,000 万元的销售合同。

重大采购合同：航材业务选取标准为报告期内公司及其子公司与累计交易金额超过 2,000 万元的客户签署的主要框架协议及采购合同（以上金额均不含税。为真实反映公司采购活动情况，以上重大采购合同金额门槛为总额法口径）；IT 业务选取标准为公司及其子公司签署的单笔金额超过 2,000 万元的采购合同。

重大借款合同：选取截至报告期末正在履行的借款合同。

截至 2024 年 7 月 31 日，报告期内对持续经营有重大影响的业务合同及履行情况如下：

（一） 销售合同

序号	合同名称	客户名称	关联关系	合同内容	合同金额 (万元)	履行情况
1	发动机购买协议	中航材（北京）	关联方	发动机销售	4,665.98	履行完毕

2	发动机购买协议	融资租赁有限责任公司		发动机销售	4,228.55	履行完毕
3	航材价拨服务协议	东方航空技术	关联方	航材互援	框架协议	正在履行
4	航材 AOG 租赁服务协议	有限公司		航材互援	框架协议	正在履行
5	航空器材互援协议	中国邮政航空有限责任公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
6	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	履行完毕
7	航空器材互援代理协议			航材互援	框架协议	履行完毕
8	航材租赁/价拨代理服务总协议及其补充协议	中国国际航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	履行完毕
9	计算机信息系统开发合同			IT 销售	1,028.05	正在履行
10	航材互援协议及其补充协议	中国国际航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
		北京飞机维修工程有限公司	关联方			
11	航空器材互援协议	幸福航空有限责任公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
12	航空器材互援协议	龙江航空有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
13	飞机零部件修理协议及其补充协议	北京飞机维修工程有限公司	关联方	修理协议	框架协议	正在履行
14	AMECO SAP 系统整合项目-服务协议			IT 销售	2,806.60	履行完毕
15	长沙-高精度机场综合大数据等系统采购合同	民航成都电子技术有限责任公司	非关联方	IT 销售	8,589.38	正在履行
16	杭州安赛泊、飞友系统集成软件采购合同		非关联方	IT 销售	4,227.43	正在履行
17	应用软件系统开发合同	易航科技股份有限公司	非关联方	IT 销售	2,169.81	履行完毕
18	航材支援中心管理系统技术开发合同	上海飞机客户服务有限公司	关联方	IT 销售	1,262.26	正在履行
19	机务维修管理系统开发合同	澳门航空股份有限公司	非关联方	IT 销售	1,226.42	正在履行
20	成都航空有限公司 ERP 系统采购项目开发服务合同	成都航空有限公司	非关联方	IT 销售	1,165.88	履行完毕
21	维修信息管理系统二期项目开发服务合同	上海吉祥航空股份有限公司	非关联方	IT 销售	1,084.91	履行完毕
22	机务平台一期、机务平台二期、机务维修结构管理、TDMS、机务平台保税库功能、航空发动机机队健康管理与维修决策支持系统一期与机务平台系统利顿统一维护大包合同	四川航空股份有限公司	非关联方	IT 销售	1,012.83	正在履行

（二） 采购合同

序号	合同名称	供应商名称	关联关系	合同内容	合同金额 (万元)	履行情况
1	航空器材互援协议	河北航空有限	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行

2	SALE AND PURCHASE AGREEMENT	公司		飞机及发动机采购	19,850.00	履行完毕
3	1架二手 A320-232 飞机的买卖协议	德邻（广州）航空科技有限责任公司	非关联方	飞机采购	9,842.31	履行完毕
4	航材价拨服务协议	东方航空技术有限公司	关联方	航材互援	框架协议	正在履行
5	航材 AOG 租赁服务协议			航材互援	框架协议	正在履行
6	航材租赁/价拨代理服务总协议及其补充协议	中国国际航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	履行完毕
7	航材互援协议及其补充协议	中国国际航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
		北京飞机维修工程有限公司	关联方			
8	E190 飞机零部件采购与拆解协议及其补充协议	海航航空技术股份有限公司	非关联方	飞机零部件采购	2,647.64	履行完毕
9	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	正在履行
10	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	履行完毕
11	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	履行完毕
12	航空器材互援协议及其补充协议	中国南方航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
13	关于《航空器材互援协议》的补充协议			航材互援	框架协议	正在履行
14	关于航材互援协议：CSN-JWB-20090800302 的补充协议			航材互援	框架协议	履行完毕
15	航材互援协议	海南航空控股股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
16	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	履行完毕
17	航空器材互援协议			航材互援	框架协议	履行完毕
18	航材租赁/价拨代理服务总协议	深圳航空有限责任公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
19	航材租赁/价拨代理服务总协议及其补充协议			航材互援	框架协议	履行完毕
20	航空器材互援协议	四川航空股份有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
21	航材租赁/价拨代理服务总协议			航材互援	框架协议	正在履行
22	航材租赁/价拨代理服务总协议			航材互援	框架协议	履行完毕
23	航空器材互援协议	北京首都航空有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
24	航空器材互援协议及其补充协议			航材互援	框架协议	履行完毕
25	航空器材互援协议及其补充协议	厦门航空有限公司	非关联方	航材互援	框架协议	正在履行
26	杭州萧山国际机场三期信息工程项目软件及瘦客户机采购合同	深圳市空管通信技术发展有限公司	非关联方	IT 采购	3,873.45	正在履行
27	武汉天河机场三期航显广播系统软硬件采购合同及其补充协议			IT 采购	3,517.51	正在履行
28	长沙机场 T3 扩建-高精度机场综合大数据等系统安装实施及 PC 等设备采购合同	湖南天辰建设有限责任公司	非关联方	IT 采购	3,481.11	正在履行
29	长沙机场 T3 扩建-物联网负载均衡大数据中心系统采购合同	东华软件股份公司	非关联方	IT 采购	2,602.69	正在履行

（三） 借款合同

√适用 □不适用

序号	合同名称	贷款人	关联关系	合同金额 (万元)	借款期限	担保情况	履行情况
1	综合授信合同	中信银行股份有限公司昆明分行	无	12,000.00	每笔借款期限为1年	无	正在履行
2	授信协议	招商银行股份有限公司昆明分行	无	8,000.00	每笔借款期限为1年	无	正在履行
3	融资额度协议	上海浦东发展银行股份有限公司昆明分行	无	12,000.00	每笔借款期限为1年	无	正在履行

(四) 担保合同

□适用 √不适用

(五) 抵押/质押合同

□适用 √不适用

(六) 其他情况

□适用 √不适用

三、 相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施

√适用 □不适用

承诺主体名称	实际控制人：中航材集团；控股股东：中航材有限
承诺主体类型	☐ 申请挂牌公司 ☒ 实际控制人 ☒ 控股股东 ☐ 董事、监事、高级管理人员 ☐ 核心技术（业务）人员 ☐ 本次申请挂牌的主办券商及证券服务机构 ☐ 其他
承诺事项	减少或规范关联交易的承诺
承诺履行期限类别	长期有效
承诺开始日期	2024年12月26日
承诺结束日期	无
承诺事项概况	一、本公司及本公司的关联方（如有）将不以任何理由和方式占用中航材利顿航空科技股份有限公司（简称“航材利顿”）及其子公司的资金以及其他任何资产、资源，在任何情况下不要求航材利顿提供任何形式的担保。本公司及本公司控制的其他企业将尽量避免与航材利顿及其子公司的关联交易。 二、对于无法避免或有合理原因而发生的关联交易，本公司或本公司控制的其他企业将根据有关法律、法规和规范性文件以及中航材利顿航空科技股份有限公司章程的规定履行交易审批程序及信息披露义务，遵循平等、自愿、等价和有偿的一般商业原则，与航材利顿签订关联交易协议，并确保关联交易的价格公允，原则上不偏离市场独立第三方的价格或收费标准，以维护航材利顿及其他股东的利益。 三、本公司或本公司控制的其他企业保证不利用本公司作为航材利顿控股股东/实际控制人的地位和影响，通过关联交易损害航材利顿及其他股东的合法权益，或违规占用或转移其

	资金、资产及其他资源，或要求航材利顿违规提供担保。 四、本承诺函自签字之日即行生效并不可撤销，并在航材利顿存续且依照全国中小企业股权转让系统的相关规定本公司被认定为航材利顿控股股东或实际控制人期间内持续有效。 五、如违反上述承诺，而给航材利顿造成损失，本公司将承担赔偿责任。
承诺履行情况	正常履行
未能履行承诺的约束措施	详见本节之“三、相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施”之“其他与本次申请挂牌（同时定向发行）相关的承诺”。

承诺主体名称	董事、监事、高级管理人员：马中威、周复宗、冯军、孙宇平、马赛鹏、祁丰雷、郑洪涛、马正、桓彩虹、杨静、张欣、沈鹏飞、罗雅方、刘曼华、司友春、张文平
承诺主体类型	☐ 申请挂牌公司 ☐ 实际控制人 ☐ 控股股东 ☒ 董事、监事、高级管理人员 ☐ 核心技术（业务）人员 ☐ 本次申请挂牌的主办券商及证券服务机构 ☐ 其他
承诺事项	减少或规范关联交易的承诺
承诺履行期限类别	长期有效
承诺开始日期	2024 年 12 月 26 日
承诺结束日期	无
承诺事项概况	1、本人及本人的关联方（如有）将不以任何理由和方式占用航材利顿及其子公司的资金以及其他任何资产、资源，在任何情况下不要求航材利顿提供任何形式的担保。本人及本人控制的其他企业将尽量避免与航材利顿及其子公司的关联交易。对于确有必要且无法回避的关联交易，均按照公平、公允和等价有偿的原则进行，交易价格按市场公认的合理价格确定，并按相关法律、法规以及规范性文件的规定履行交易审批程序及信息披露义务，切实保护航材利顿及中小股东利益。 2、本人保证严格遵守中国证监会、全国中小企业股份转让系统有关规定、规范性法律文件及《公司章程》等管理制度的规定，依照合法程序，不利用职务谋取不当的利益，不损害航材利顿及其股东的合法权益。 3、全体董事承诺在航材利顿董事会对涉及本人的关联交易事项进行表决时，履行回避表决的义务；全体监事承诺在航材利顿监事会对涉及本人的关联交易事项进行表决时，履行回避表决的义务。 本人作为航材利顿之董事/监事/高级管理人员期间，本承诺始终有效。如违反上述承诺与航材利顿进行交易，而给航材利顿造成损失，本人将承担赔偿责任。
承诺履行情况	正常履行
未能履行承诺的约束措施	详见本节之“三、相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施”之“其他与本次申请挂牌（同时定向发行）相关的承诺”。

承诺主体名称	实际控制人：中航材集团；控股股东：中航材有限
承诺主体类型	☐ 申请挂牌公司 ☒ 实际控制人

	√其他
承诺事项	解决资金占用问题的承诺
承诺履行期限类别	长期有效
承诺开始日期	2024年12月26日
承诺结束日期	无
承诺事项概况	一、本人/本企业及关联方在报告期初（2022年1月1日）至中航材利顿航空科技股份有限公司（以下简称“公司”）挂牌期间，严格按照《公司法》等规范性法律文件及《公司章程》等公司治理相关制度的规定，严格履行义务、依法行使权利，不直接或间接地借用、占用、为关联方提供担保等方式侵占公司的资金款项及其他资产。 二、本人/本企业在报告期内不存在并且未来不会以下列方式将公司资金直接或间接地提供本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他关联方使用： 1、公司为本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业垫付工资、福利、保险、广告等费用和其他支出； 2、代本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业偿还债务； 3、有偿或无偿、直接或者间接地拆借公司的资金给本人、本人近亲属及其控制的其他企业使用； 4、不及时偿还公司承担本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业的担保责任而形成的债务； 5、公司在没有商品或者劳务对价情况下提供给本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业使用资金； 6、通过银行或非银行金融机构向本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业提供委托贷款； 7、为本人/本企业、本人近亲属及其控制的其他企业开具没有真实交易背景的商业承兑汇票； 8、中国证监会、证券交易所、全国中小企业股份转让有限责任公司认定的其他形式的占用资产情形。 三、如本人/本企业非因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕： 1、在未能履行或未能按期履行相关承诺的事实得到确认后及时披露未能履行或未能按期履行相关承诺的具体原因，并向投资者公开道歉； 2、因未能履行或未能按期履行相关承诺给投资者造成损失的，向投资者依法承担赔偿责任； 3、因本人/本企业违反承诺所产生的全部收益归属公司所有，如果致使投资者在证券交易中遭受损失，本人将依法向投资者赔偿相关损失。
承诺履行情况	正常履行
未能履行承诺的约束措施	详见本节之“三、相关责任主体作出的重要承诺及未能履行承诺的约束措施”之“其他与本次申请挂牌（同时定向发行）相关的承诺”。
承诺主体名称	申请挂牌公司：中航材利顿； 实际控制人：中航材集团；控股股东：中航材有限； 董事、监事、高级管理人员：马中威、周复宗、冯军、孙宇平、马赛鹏、祁丰雷、郑洪涛、马正、桓彩虹、杨静、张欣、

	沈鹏飞、罗雅方、刘曼华、司友春、张文平； 核心技术（业务）人员：司友春、江洋、沈鹏飞、马赛鹏 其他股东：昆明利顿咨询、混改基金、嘉兴瑞鸿、共青城利顿、孙宇平
承诺主体类型	☒ 申请挂牌公司 ☒ 实际控制人 ☒ 控股股东 ☒ 董事、监事、高级管理人员 ☒ 核心技术（业务）人员 ☐ 本次申请挂牌的主办券商及证券服务机构 ☒ 其他
承诺事项	其他与本次申请挂牌（同时定向发行）相关的承诺
承诺履行期限类别	长期有效
承诺开始日期	2025 年 1 月 7 日
承诺结束日期	无
承诺事项概况	1、本承诺人将严格履行在公司本次挂牌过程中所作出的全部公开承诺事项中的各项义务和责任。 2、如本承诺人非因不可抗力原因导致未能履行公开承诺事项的，接受如下约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕： （1）在未能履行或未能按期履行相关承诺的事实得到确认后及时披露未能履行或未能按期履行相关承诺的具体原因，并向投资者公开道歉； （2）向公司及投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益； （3）将上述补充承诺或替代承诺提交公司股东会审议； （4）如果因本承诺人未履行相关承诺事项，所得收益将归属于公司，如果致使投资者在交易中遭受损失，本承诺人将依法向投资者赔偿相关损失。
承诺履行情况	正常履行
未能履行承诺的约束措施	本项承诺即为未能履行承诺的约束措施

第七节 有关声明

申请挂牌公司控股股东声明

本公司或本人已对公开转让说明书进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人（签字）：



苏龙龙



申请挂牌公司实际控制人声明

本公司或本人已对公开转让说明书进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人（签字）：



徐思伟



申请挂牌公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本公开转让说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

全体董事（签字）：



马中威



孙宇平



郑洪涛



周复宗



马赛鹏



马正



冯军

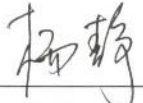


祁丰雷

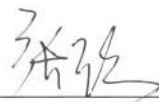


桓彩虹

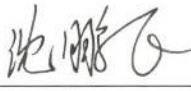
全体监事（签字）：



杨静

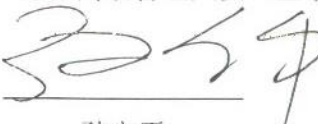


张欣



沈鹏飞

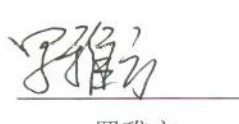
全体高级管理人员（签字）：



孙宇平



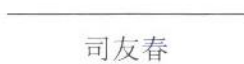
马赛鹏



罗雅方



刘曼华



司友春



张文平

法定代表人（签字）：



马中威



中航材利顿航空科技股份有限公司

2025年1月23日

申请挂牌公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本公开转让说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

全体董事（签字）：

马中威	周复宗	冯军
孙宇平	马赛鹏	祁丰雷
郑洪涛	马正	桓彩虹

全体监事（签字）：

杨静	张欣	沈鹏飞
----	----	-----

全体高级管理人员（签字）：

孙宇平	马赛鹏	罗雅方
刘曼华	司友春	张文平

法定代表人（签字）：

马中威



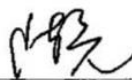
中航材利顿航空科技股份有限公司

2015年1月23日

主办券商声明

本公司已对公开转让说明书进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人或授权签字人（签字）：



陈亮



主办券商声明

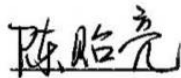
本公司已对公开转让说明书进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

项目负责人（签字）：

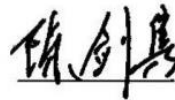


孙靖譔

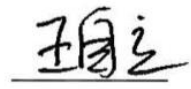
项目小组成员（签字）：



陈贻亮



陈剑隼



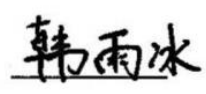
王自立



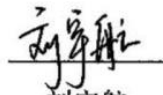
黄财建



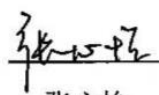
宣和君



韩雨冰



刘宇航



张心怡



第七节 有关声明

律师事务所声明

本机构及经办律师已阅读公开转让说明书，确认公开转让说明书与本机构出具的法律意见书无矛盾之处。本机构及经办律师对申请挂牌公司在公开转让说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认公开转让说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

北京市中伦律师事务所（盖章）



负责人：

张学兵

经办律师：

王冠

侯镇山

2025年1月23日

审计机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读公开转让说明书，确认公开转让说明书与本机构出具的审计报告无矛盾之处。本机构及经办人员对申请挂牌公司在公开转让说明书中引用的审计报告的内容无异议，确认公开转让说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册会计师(签字):

苗颂

苗颂



张道源

张道源



会计师事务所负责人(签字):

杨志国

杨志国



立信会计师事务所(特殊普通合伙)



评估机构声明

本机构及签字资产评估师已阅读公开转让说明书, 确认公开转让说明书与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及经办人员对申请挂牌公司在公开转让说明书中引用的资产评估报告的内容无异议, 确认公开转让说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办资产评估师(签字):



郑丹阳



资产评估机构负责人(签字):

权忠光

北京中企华资产评估有限责任公司



第八节 附件

一、主办券商推荐报告

二、财务报表及审计报告

三、法律意见书

四、公司章程

五、全国股转系统同意公开转让的审核文件或中国证监会同意公开转让的注册文件

六、公司设立以来股本演变情况及董事、监事、高级管理人员的确认意见

七、其他与公开转让有关的重要文件