

中信海洋直升机股份有限公司

(注册地：中国深圳市罗湖区解放西路 188 号)

股票简称：中信海直

股票代码：000099



配股说明书 (封卷稿)

主承销商： 巨田证券有限责任公司

(中国深圳市福田区滨河大道 5020 号证券大厦)

发行人中文名称：中信海洋直升机股份有限公司

发行人英文名称：CITIC OFFSHORE HELICOPTER CO., LTD.

发行人注册地址：中国深圳市罗湖区解放西路 188 号

股票简称：中信海直

股票代码：000099

配售类型：人民币普通股

配售比例：以截止 2002 年 12 月 31 日总股本为基数，每 10 股配售 3 股

配股数量：2,160 万股，每股面值：人民币 1.00 元

每股配售价格：7.12 元人民币

预计募集资金量：15,379.2 万元人民币

发行方式与发行对象：向股权登记日登记在册的公司全体社会公众股东网上
定价配售

配股说明书公告时间：2003 年 11 月 27 日

配股发行缴款日期：2003 年 12 月 5 日至 2003 年 12 月 18 日

股票上市的证券交易所：深圳证券交易所

承销团：主承销商：巨田证券有限责任公司

分销商：红塔证券股份有限公司

分销商：大通证券股份有限公司

分销商：北方证券有限责任公司

发行人律师事务所：广东晟典律师事务所

发行人会计师事务所：深圳鹏城会计师事务所

董事会声明

本公司董事会已批准本配股说明书，全体董事承诺其中不存在任何虚假、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

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配股说明书及其摘要中的财务会计报告真实、完整。

证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对发行人所发行股票的价值或者投资人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，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本配股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

特别风险提示

本公司特别提醒投资者注意“风险因素”中的下列投资风险：

1、通用航空业作为资本密集型和技术密集型行业，具有投资大、运营管理要求高、运营成本高的特点，目前仍存在着应用范围有限、发展不平衡的问题。在蕴藏着巨大的市场潜力的同时，也给新市场的开发和培育带来资金、人力资源配置、技术、管理等问题，在短期内难以形成较高的投资回报。因此，公司从事的通用航空业务存在一定的行业风险。

2、本公司的控股股东中国中海直总公司现持有本公司 62.38%的股份，本次配股完成后中国中海直总公司仍将持有本公司 57.13%的股份，处于控制地

位，可能会对公司发展战略、生产经营决策和利润分配等重大问题有着决定性的影响。因此，本公司存在一定的大股东控制的风险。

3、本次所募集资金拟投资开拓公务机市场。该项目如实施成功，将进一步增强本公司的核心竞争力，并对改善公司目前的主营业务收入结构、扩大资产规模等方面有一定的促进作用。但由于公务机市场是新型航空服务市场，项目本身存在着不确定性，公司在此提醒投资者考虑募集资金的投资风险。

4、2002年公司根据中国民用航空总局《关于调整飞机、发动机折旧年限有关问题的通知》及财政部财建函[2002]24号《关于同意调整航空公司部分资产折旧年限的复函》的要求，对飞机、发动机折旧年限作了调整：从2002年1月1日开始执行，将公司飞机折旧年限由原来的10年，调整为15—20年。该政策对公司2002年度利润总额的影响额为1,794.2万元，对净利润的影响额为1,525.1万元。公司在此提醒投资者注意调整折旧政策对公司经营业绩的影响。

目 录

释 义	8
第一章 概 览	9
一、公司基本情况	9
二、2000—2003 年中期的主要财务数据	10
三、本次发行情况	11
四、募集资金主要用途	11
第二章 本次发行概况	12
一、本次配售发行的有关当事人	12
二、本次发行的基本情况	15
三、本次发行的承销情况	16
第三章 风险因素	18
一、行业风险	18
二、经营风险	19
三、市场单一化风险	22
四、管理风险	23
五、募集资金投向风险	23
六、政策风险	26
七、其他风险	27
八、公司收购兼并与对外扩张风险	31
九、净资产收益率下降的风险	31
第四章 发行人基本情况	33
一、发行人基本情况	33
二、发行人历史沿革	33
三、发行人的组织结构	35
四、控股股东与其他主要股东的基本情况	37
五、公司控股或参股企业的有关情况	38
六、本次发行前后公司股本结构	39

第五章 业务和技术	40
一、通用航空业国内外基本情况	40
二、影响通用航空行业发展的有利和不利因素	44
三、公司面临的主要竞争状况	48
四、业务范围与主营业务	52
五、公司主要业务情况	54
六、与公司业务相关的主要固定资产及无形资产	54
七、在建固定资产情况	59
八、特许经营权的情况	59
九、本公司合营和联营及其他业务安排	60
十、本公司无境外经营业务	60
十一、质量控制情况	60
十二、主要客户及供应商资料	63
十三、权益人与供应商、客户关系	63
十四、本公司成立以来重大业务和资产重组行为	64
第六章 同业竞争与关联交易	68
一、关于同业竞争	68
二、关联关系及交易	68
三、本次募集资金的运用没有涉及关联交易	74
四、避免同业竞争和规范关联交易的制度安排	74
五、发行人律师、主承销商、独立董事的意见	76
第七章 董事、监事、高级管理人员	77
一、董事、监事及高级管理人员情况	77
二、董事、监事、高级管理人员的收入、报酬安排	80
三、公司高管人员在关联单位任职情况	81
四、公司所有董事、监事、高管人员持股情况	81
第八章 公司治理结构	82
一、公司独立性情况说明	82
二、公司设立独立董事情况	84

三、公司重大生产经营决策程序与规则	85
四、管理层和核心技术人员履行诚信义务的限制性规定	86
五、其他内部控制制度	87
六、公司管理层对内部控制制度的自我评估意见	87
七、发行人会计师对公司内部控制制度的意见	88
第九章 财务会计信息	89
一、近三年又一期比较合并资产负债表、利润及利润分配表和现金流量表	89
二、2003 年半年度财务报表附注	93
三、近三年及最近一期主要财务指标	124
四、公司变更飞机折旧年限原因的说明	125
第十章 管理层讨论与分析	128
一、经营业绩及分析	128
二、公司财务状况和营运能力分析	134
三、现金流量情况分析	137
四、本公司主要财务优势及困难	138
五、重大投资、收益，收购兼并情况	139
六、银行授信额度及使用情况、重大资本支出情况及计划	139
七、资产出售、抵押、置换、委托经营情况；重大担保、诉讼、或有事项、期后事项	142
第十一章 业务发展目标	145
一、公司发展计划	145
二、拟定上述计划所依据的假设条件以及面临的困难	147
三、业务目标的主要经营理念	148
四、发展计划与现有业务关系	149
五、实现上述计划涉及的合作方及合作条件	149
六、本次募集资金的运用对实现上述业务目标的作用	149
第十二章 本次募集资金运用	150
一、本次发行募集资金的基本情况	150

二、投资项目效益的估算及对公司财务的影响	151
三、募集资金年度使用计划	151
四、募集资金投资项目简介	152
五、募集资金投资项目的立项审批情况	157
六、募集资金投资项目前期准备情况	157
七、募集资金缺口的补充来源	161
第十三章 前次募集资金运用	162
一、资金管理制度	162
二、前次募集资金的使用情况	162
第十四章 股利分配政策	167
一、发行人税后利润分配政策	167
二、公司近三年股利分配政策与实际分配情况	167
三、本次股票发行前滚存利润的处理	168
四、2003 年利润分配政策	168
第十五章 其他重要事项	169
一、信息披露制度	169
二、重要合同	171
三、重大诉讼事项	176
四、其他重大事项	177
第十六章 董事及有关中介机构声明	179
发行人全体董事声明	179
主承销商声明	180
发行人律师声明	181
审计业务的会计师事务所声明	182
第十七章 附录和备查文件	183
一、备查文件	183
二、查阅地点	183
三、查阅时间	184

释 义

本配股说明书中，除非文意另有所指，下列简称具有如下特定意义：

本公司、公司、股份公司、发行人、中信海直：	指中信海洋直升机股份有限公司，是本次配股发行的主体
证监会：	指中国证券监督管理委员会
国家经贸委：	指原国家经济贸易委员会
深交所：	指深圳证券交易所
中信通航	指中信通用航空有限责任公司
民航总局：	指中国民用航空总局
通用航空：	指使用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动
北方航空	指中国北方航空公司
龙江通航	指原中国北方航空黑龙江通用航空公司
CAA	指英国民航局
ACT	指AGIP、CHEVRON、TEXACO三个油公司联合作业集团
CACT	指中海石油（中国）有限公司、AGIP、CHEVRON、TEXACO四个油公司联合作业集团
股票：	指本公司已发行的每股面值人民币1元的普通股股票
本次发行：	指本次向原股东按照10：3的比例配售股票的行为
交易日：	指深圳证券交易所的正常营业日
主承销商：	指巨田证券有限责任公司
公司章程：	指中信海洋直升机股份有限公司的章程
《公司法》：	指《中华人民共和国公司法》
《证券法》：	指《中华人民共和国证券法》
WTO：	指世界贸易组织
元：	指人民币元

第一章 概 览

声 明

本概览是对配股说明书全文作概要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读本配股说明书全文。

一、公司基本情况

名 称：	中信海洋直升机股份有限公司
英文名称：	CITIC OFFSHORE HELICOPTER CO, LTD.
法定代表人：	李士林
股票简称：	中信海直
股票代码：	000099
注册日期：	1999年2月11日
注册地址：	深圳市罗湖区解放西路188号
办公地址：	深圳市南山区麒麟路21号直升机场
电话：	0755-26723692、26971630
传真：	0755-26723684
互联网地址：	http://www.china-cohc.com
电子信箱：	board@china-cohc.com

中信海洋直升机股份有限公司是经国家经贸委企改[1998]860号文批准，以中国中海直总公司（原中国海洋直升机专业公司）为主要发起人，联合中国海洋石油南海东部公司、中信国安有限公司（原中信国安总公司）、中航黑河民机技贸中心、广东南油经济发展公司、深圳市友联运输实业有限公司（原深圳市通发汽车运输有限公司）、深圳名商室外运动俱乐部有限公司共同发起，在原中国海洋直升机专业公司基础上改制设立的为中国海洋石油开发提供直升机飞行服务的通用航空类股份有限公司，于1999年2月11日正式成立，并领取了注册号为

1000001003124 的企业法人营业执照。公司设立时注册资本为人民币 13,600 万元。

经中国证券监督管理委员会证监发行字[2000]90 号文批复，本公司于 2000 年 7 月 3 日在深圳证券交易所上网定价发行方式公开发行社会公众股 6,000 万股，发行后本公司总股本增至 19,600 万股。同年 7 月 31 日，本公司 6,000 万社会公众股在深圳证券交易所挂牌交易，成为我国第一家通用航空类上市公司。

2002 年 7 月 24 日，公司实施了 2001 年度分红方案：以截止 2001 年 12 月 31 日公司总股本 19,600 万股为基数，每 10 股送红股 2 股另派发现金红利 1 元，总股本增至 23,520 万股。

公司主营业务是为中外用户提供勘探、开发海洋石油及其他方面的直升机通用航空运输作业服务，主要客户为中国海洋石油总公司及英国、美国、荷兰、意大利、法国、日本和挪威等国家的近 30 家中外石油公司。2002 年，公司拥有全国直升机海上石油飞行服务 60.25% 的市场份额，规模与效益均位于国内同行业首位。

二、2000—2003 年中期的主要财务数据

以下财务数据分别摘自深圳同人会计师事务所出具的深同证审字[2001]第 018 号审计报告、岳华会计师事务所有限责任公司出具的岳总审字[2002]第 A116 号审计报告、深圳鹏城会计师事务所出具的深鹏所股审字[2003]23 号审计报告和深鹏所股审字[2003]65 号审计报告。公司近三年及最近一期的财务数据如下：

1、资产负债表主要数据：

单位：元

科目	2003 年 6 月 30 日	2002 年 12 月 31 日	2001 年 12 月 31 日	2000 年 12 月 31 日
流动资产	714,898,735.33	667,937,976.03	686,700,400.02	869,062,226.15
资产总额	1,565,440,994.55	1,387,500,291.25	1,079,619,168.08	1,094,266,393.25
负债总额	606,892,954.09	463,230,924.34	203,962,445.48	270,331,811.98
股东权益	947,689,041.18	913,504,903.16	865,616,267.55	823,934,581.27

2、利润表主要数据：

单位：元

科目	2003 年上半年	2002 年	2001 年	2000 年
主营业务收入	172,378,742.24	330,999,932.48	315,124,165.08	297,263,986.46
营业利润	38,165,251.43	70,828,148.65	53,106,840.48	56,233,581.62
利润总额	40,259,992.02	73,263,021.03	70,861,705.98	60,302,940.46
净利润	34,184,138.02	62,000,063.56	61,281,686.28	51,257,499.39
净资产收益率	3.61%	6.79%	7.08%	6.22%
加权净资产收益率	3.68%	6.91%	7.17%	10.35%
每股收益（元/股）	0.1453	0.26	0.31	0.26
扣除非经常性损益后的每股收益（元/股）	0.1393	0.26	0.27	0.24
扣除非经常性损益后加权的净资产收益率	3.52%	6.72%	6.22%	9.67%
每股净资产（元/股）	4.03	3.88	4.41	4.22

三、本次发行情况

本次配股以公司截止 2002 年 12 月 31 日的总股本 23,520 万股为基数,向全体股东每 10 股配售 3 股,配售总量为 7,056 万股。其中国有法人股股东可配售 4,896 万股,社会公众股股东可配售 2,160 万股。国有法人股股东以书面承诺,全部放弃本次配股权,本次实际配售股份数量 2,160 万股。

本次配股价格为每股 7.12 元人民币。预计本次配股募集资金总量为人民币 15,379.2 万元。

本次配股由巨田证券有限责任公司担任主承销商所组成的承销团以余额包销方式承销。

四、募集资金主要用途

中国民航总局民航规函[2001]458 号文件批准本公司引进 16 架通用航空飞机。按照本公司建设陆上通用航空项目的整体规划,计划总投资 151,645 万元,包括购置飞机 16 架、收购 1-2 家通航企业或投资建设地面服务设备和设施。

本次配股募集资金用于购置一架公务机,总投资 40,678 万元,以本次配股募集资金 14,736.448 万元(扣除发行费用)全部投入。募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决。

第二章 本次发行概况

本配股说明书是依据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《股票发行与交易管理暂行条例》、《公开发行股票公司信息披露实施细则》、《关于做好上市公司新股发行工作的通知》（证监发[2001]43号）、《上市公司新股发行管理办法》、关于修订《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第11号——上市公司发行新股招股说明书》的通知（证监发行字[2003]27号）等法律、行政法规、相关规定以及公司的实际情况编写，旨在向境内公众投资者提供有关本公司的基本情况和股票发行与认购的有关规定。除本公司董事会和主承销商外，没有委托或授权任何其他人提供未在本配股说明书中刊载的信息和对本配股说明书作任何解释或者说明。

投资人如对本配股说明书有任何疑问，可咨询本公司及本次配股发行的各有关当事人。投资人应注意必须自行承担买卖本公司配股所应支付的税款，发行人和承销商对此不承担责任。

本公司董事会依照上述国家法律、行政法规及相关规定对本次配股事项进行了逐项检查，认为符合有关规定。2003年4月24日，本公司第一届董事会第二十一次会议表决通过了本次配股预案。公司第一届董事会第二十一次会议决议已在2003年4月26日的《中国证券报》、《证券时报》、《上海证券报》上公告；该议案并经2003年8月15日召开的公司2003年第一次临时股东大会审议通过。公司2003年第一次临时股东大会决议公告于2003年8月16日在《中国证券报》、《证券时报》、《上海证券报》上刊登。

本次发行已经中国证券监督管理委员会证监发行字[2003]137号文核准。

一、本次配售发行的有关当事人

发 行 人： 中信海洋直升机股份有限公司

英文名称： CITIC OFFSHORE HELICOPTER CO., LTD.
法定代表人： 李士林
办公地址： 深圳市南山区麒麟路 21 号直升机场
联系电话： 0755-26723692、26971630
传 真： 0755-26723684
联 系 人： 姚旗、苏韶霞
发行人网址： <http://www.china-cohc.com>
发行人电子信箱： board@china-cohc.com

主承销商： 巨田证券有限责任公司
法定代表人： 王一楠
办公地址： 深圳市福田区滨河大道证券大厦
电 话： 0755-83379333-2242
传 真： 0755-82990026
联 系 人： 徐涛、冀东晓、黄小青、姚浩

分 销 商： 红塔证券股份有限公司
法定代表人： 管自和
办公地址： 云南省昆明市北京路 155 号附 1 号红塔大厦
电 话： 0871-3577982
传 真： 0871-3579825
联 系 人： 马兴昆

分 销 商： 大通证券股份有限公司
法定代表人： 张凯华
办公地址： 北京市东城区东直门外大街南二里庄 29 号
电 话： 010-64642288-4028
传 真： 010-84481760
联 系 人： 张晶

分 销 商：北方证券有限责任公司
法定代表人：路畔生
办公地址：上海市浦东南路 500 号国家开发银行大厦 13 楼
电 话：021-58885109
传 真：021-58885130
联 系 人：舒颖

律师事务所：广东晟典律师事务所
负 责 人：陈利民
经办律师：陈利民、徐育康
办公地址：深圳市华强北路 4002 号圣廷苑酒店 B 座 20 楼
联系电话：0755-83789697

会计师事务所：深圳鹏城会计师事务所
负 责 人：饶永
经办会计师：李光道、梁烽
办公地址：深圳市华富路 5 号南光大厦 7 楼
电 话：0755—83688835

股份登记机构：中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司
办公地址：深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼
负 责 人：戴文华
电 话：0755-25938000
传 真：0755-25987132

主承销商收款银行：建设银行深圳分行营业部
户 名：巨田证券有限责任公司
账 号：034005070300022

上市的证券交易所：深圳证券交易所
注册地址：深圳市深南东路 5045 号
法定代表人：张育军
电 话：0755-82083333
传 真：0755-82083667

二、本次发行的基本情况

1、配股类型：人民币普通股（A 股）

2、每股面值：人民币 1.00 元

3、配股比例及配股数量：本次配股以截止 2002 年 12 月 31 日公司总股本 23,520 万股为基数，向全体股东每 10 股配售 3 股，配售总量为 7,056 万股。其中国有法人股股东可配售 4,896 万股，社会公众股股东可配售 2,160 万股。国有法人股股东以书面承诺，全部放弃本次配股权，中华人民共和国财政部以财金函[2003]88 号文件批复，同意公司国有法人股股东放弃本次配股，本次实际配售股份数量 2,160 万股。

4、定价方式：本次配股价格为《配股说明书》刊登日（不含刊登日）前 20 个交易日公司 A 股股票平均收盘价的 85%，即 7.12 元/股。

5、发行对象及发行方式

对股权登记日收市后登记在册的公司全体社会公众股东通过上网定价的方式发行。

6、预计募集资金总额：本次配股完成后，预计本公司可募集资金总额 15,379.2 万元人民币。

7、股权登记日：2003 年 12 月 4 日

8、除权基准日：2003 年 12 月 5 日

9、本次发行有关停牌、复牌时间安排

根据深圳证券交易所的有关规定，本公司在 2003 年 11 月 27 日刊登配股获准公告日停牌一小时，其余时间正常交易。

10、本次发行股份的上市流通

本公司本次配售股票可流通部分的上市交易时间，将在配售方案实施完毕后，由公司刊登股份变动公告并与深圳证券交易所协商后另行公告。

本次发行股票认购后产生的零股，按深圳证券交易所的有关规定办理。

三、本次发行的承销情况

1、**承销方式**：本次承销对社会公众股股东应配股份采取余额包销方式，即在配股缴款截止日后尚未被认购的社会公众股应配股份由承销团包销。

2、缴款地点与缴款办法

在缴款日期内，社会公众股东凭本人身份证、股东账户卡，在股票托管券商处通过深圳证券交易所交易系统办理缴款手续，配股权证简称“海直 A1 配”，配股权证代码“080099”。

3、**缴款的起止时间**：自本次配股缴款自除权日起十个交易日止，即自 2003 年 12 月 5 日至 2003 年 12 月 18 日止，逾期未缴款者视为自动放弃配股权。

4、承销团名称及其承销份额：

机构	公司名称	承销数量（股）	承销比例
主承销商	巨田证券有限责任公司	4,320,000	20%
分销商	红塔证券股份有限公司	7,560,000	35%
分销商	大通证券股份有限公司	4,320,000	20%

分销商	北方证券有限责任公司	5,40,000	25%
合计		21,600,000	100%

5、发行费用

本次发行的发行费用总额预计为 642.752 万元,根据募集资金金额估算如下:承销费用 461.376 万元,审核费用 3 万元,律师费用 45 万元,上网发行费用 83.376 万元,差旅费 40 万元,材料制作费用 10 万元。

6、本次配股发行的重要日期

配股说明书公告日:2003 年 11 月 27 日

股权登记日:2003 年 12 月 4 日

除权基准日:2003 年 12 月 5 日

缴款起始日:2003 年 12 月 5 日

缴款截止日:2003 年 12 月 18 日

获配股票预计上市日:由深圳证券交易所安排,具体时间另行公告。

第三章 风险因素

投资者在评价和配售本公司本次发行的股票时,除本配股说明书提供的资料外,应特别认真地考虑下述各项风险因素。

根据重要性原则或可能影响投资决策的程度大小排序,公司本次配股发行有关风险如下:

一、行业风险

通用航空业是资本密集型和技术密集型行业,具有投资大、飞行安全要求高、运营成本高的特点,这就意味着进入该行业的通用航空企业必须具备足够的经营实力。从现状来看,我国现有通用航空公司普遍存在着机队构成不合理,机型单一,无法满足多样化的市场需求等问题。而且机队规模小、经营能力弱,难以形成规模化经营,造成业内整体经营不佳,行业的发展受到了制约。

目前我国通用航空业同世界同行相比差距很大,发展缓慢。通用航空固定翼飞机和直升机机队总量仅占世界总数的 0.13%,飞行作业量仅占世界总量的 0.24%,而且在通用航空的许多作业领域(例如:电力巡线、港口引航等)目前才刚起步。上述通用航空业存在的应用范围不广、发展不平衡等问题,一方面表明该市场蕴藏着巨大的潜力,另一方面也说明新市场的开发和培育将不可避免的面临资金、人才、技术、管理等方面的问题,项目投资在短期内难以形成较高的投资回报,公司可能会面临一定的行业风险。

公司目前是国内唯一一家上市的通用航空企业,具有较强的综合实力。目前,公司拥有和管理营运飞机 29 架,主要由“超美洲豹”、“海豚”等世界先进的机型构成。公司的机队规模、机型构成基本上能满足海上石油服务业务发展需要。公司安全的营运纪录及高效优质服务在中外石油公司中树立了良好的品牌和信誉,使公司拥有一批稳定长期的客户群。公司将继续立足该主营业务,并通过本

次配股募集资金投资开发以公务机为主的陆上通用航空项目，构筑全方位、多层次的通用航空服务体系，以满足日益增长的市场需求，实现可持续发展。

二、经营风险

公司经营风险包括飞行安全风险、航空材料、航空燃油供应的风险、对主要客户依赖的风险和作业合同价格变化的风险等。

（一）飞行安全风险

飞行安全是航空企业最基本的风险。飞行安全风险来自于恶劣的天气、机械故障、人为错误及其他不可抗事件。公司目前主营业务是海上直升机飞行服务，海上直升机飞行作业环境复杂，平台起降面积小，飞机起降、着陆难度高，直升机性能复杂，操作技术要求高，增加了飞行难度。公司拟开拓陆上通用航空市场，涉足公务飞行、陆上工业服务、城市综合服务等不同行业或领域的经营服务。新业务的开拓将增加新的飞机机型，也增加了飞行的安全管理难度。飞行安全保障是一项系统工程，一旦某一细微环节出现问题会导致飞行意外发生，给正常的经营运作和公司信誉乃至市场份额带来不利的影响。

公司充分认识到良好、完善的安全运行机制是航空企业生存发展的关键所在。为了确保飞行安全，规避飞行安全风险，公司从以下方面建立了严格的安全防范措施：第一，在机制上，公司建立了直接向安全第一责任人和直接责任人负责的垂直管理体制，设有安全监察部，负责公司的飞行安全保障。第二，在管理上，为了贯彻“安全第一，预防为主”的方针，公司积极推行安全目标责任制和全面规范化管理，层层落实并认真做好飞行、机务、航务、飞行保障各项工作，加强技术管理，提高飞行人员的技术和特殊情况下的处置能力，提高直升机的适航维护能力。第三，在机型选择、导航及维修维护设备上，公司均选择先进机型和设备，确保飞行安全。

完善的运行机制、严格的管理制度、有效的防范措施使公司保持了良好安全飞行纪录，近三年来公司的飞行安全纪录如下：

年份	年飞行时间	年飞行架次	当年飞行事故	总万时率	地面事故	事故征候	万时率
2000年	8,842h	12,310	0	0.79	0	2	1.69
2001年	9,040h	12,335	0	0.72	0	1	1.12
2002年	8,442h	10,102	0	0.66	0	0	0

自 2000 年至 2002 年的三年期间，公司未发生过一次安全事故。2002 年度荣获中国民航总局颁发的全国航空安全“金鸥杯”，这是对通用航空企业安全飞行工作的最高奖励。

公司开拓以公务飞行为主的陆上通用航空业务，新业务的开拓将增加新的机型，从而增加新的飞行安全风险。公司为了有效防范飞行安全风险，公司决定在收购北方航空黑龙江通用航空公司资产的基础上组建中信通用航空有限责任公司作为陆上通用航空项目的操作平台。黑龙江通用航空公司过去长期沿用北方航空公司的全国甲类通用航空经营项目和范围，具有丰富的陆上通用航空运营管理经验和人才资源。中信通用航空有限责任公司成立后，将承继黑龙江通用航空公司的陆上通用航空人才及业务、安全管理经验，有效弥补公司陆上通用航空运营管理经验和人才的不足，确保公务飞行的安全。

（二）航空材料、航空燃油供应的风险

公司所需航材包括直升机的各种机械部件、电器仪表和通讯导航设备等。2000 年至 2002 年，公司航油成本占主营业务成本的比例分别为 5.32%、7.4%、4.95%，航材成本占主营业务成本的比例分别为 8.46%、17%、9.4%。航油、航材消耗是公司主要的成本支出之一，航空材料及航油市场供应和价格的变化直接影响公司的经营成本。2003 年 3 月 20 日，伊拉克战争爆发，使国际原油价格波动剧烈，在一定程度上对公司经营业绩产生影响。

目前，本公司航油、航材等主要供应商十分固定，直升机所耗燃料为 3#航空煤油，主要由广东茂名巨正源有限公司供应。经过多年的运作，公司与信誉良好的航空材料供应商建立了长期、稳定和良好的合作关系，航空材料的供应能得到保障；同时，公司将进一步加大对航空材料消耗管理的力度，降低航空材料的供应成本，并加强航油采购的科学管理。在实际工作中，公司加强与茂名巨正源有

限公司等主要供应商的密切联系，及时掌握供油动态，保证航油最低储存量，加强飞机油耗的控制，降低燃油成本。

（三）航空材料、航空燃油存货管理风险

为了减少航材、航油不足对公司飞行的影响，公司每年的航油和航材存货均在 3,000 万元以上，到 2003 年 6 月 30 日已超过 1 亿元。随着公司经营规模的扩大，航油、航材的采购量及存货量也在不断加大，若公司现有的航油、航材管理制度不能适应业务发展的需要，有可能因存货过大造成资金的浪费或因存货不足对飞行业务造成影响。

公司将优选信誉良好的航空材料、航油供应商，与其建立长期、稳定、良好的合作关系；同时，公司将强化航空材料、航油的科学、规范管理，在保证航空材料、航油可供率的前提下，加大航空材料、航油消耗管理的力度，控制费用支出，保持合理的库存。

（四）依赖主要服务客户的风险

公司的主要服务对象是在中国海域从事海洋石油、天然气勘探、开发的中外石油公司，包括全面负责中国对外合作开发海洋石油天然气资源业务的中国海洋石油总公司和一些国际知名的跨国石油公司，客户相对集中。2003 年上半年，公司前五名客户租机收入额占公司主营业务收入的 57.30%；2002 年，公司前五名客户租机收入额占公司主营业务收入的 59.85%；2001 年，公司前五名客户租机收入总额占公司主营业务收入的 74.67%。因此，公司主要客户勘探、开发计划的调整和海上石油气田、钻井平台和钻井船作业量的变动，将会对公司直升机服务合同数量，飞行作业量产生直接影响。

通用航空与运输航空相比，具有客户比较集中的特点。公司已与中国海洋石油总公司和一些国际知名的跨国石油公司建立了长期稳定的合作关系。公司将在稳定现有客户的基础上，进一步增强服务意识，提高服务水平，以安全、高效、优质的服务吸引客户，逐步建立庞大而稳定的客户群。

（五）作业合同定价风险

作业合同的定价不仅受直升机购置与租用费用的制约及客户支出预算成本的因素（诸如人员工资、税负、航材、航油价格和直升机变动）的影响，还会受到市场供求变化的影响。随着国家民航体制改革的深化及鼓励通用航空企业发展的政策的实施，我国通用航空企业将获得宽松、优惠的投资和经营政策，通用航空企业将得到快速发展，企业之间的竞争亦将日趋激烈，可能会直接影响到企业合同的定价。2002年，由于油价上升，公司与客户商议合同补充条款而延期收款，导致公司2002年末应收账款较上年增加64.87%。

公司的作业合同定价已基本实现了与国际接轨，按照国际、国内同类市场管理的要求，结合行业运营成本等实际情况，由双方协商确定。公司将密切关注国际、国内市场同类合同定价的变动趋势，掌握第一手信息资料，及时调整营销策略，依靠自己的信誉、技术、优质服务取得合同的同时，努力降低自身的经营成本，提高合同报价的竞争力，降低因竞争、价格、成本变动可能带来的影响。

三、市场单一化风险

目前本公司通用航空飞行服务主要集中于海上石油服务。2002年，公司的主营业务海上石油飞行服务作业量占近海直升机石油服务市场60.25%的份额。目前，公司90%以上的利润来自于海上石油飞行服务，存在市场单一化风险。海洋石油行业政策变化，国际、国内原油市场状况，海洋石油勘探开发作业量以及市场竞争等因素，都会导致直升机海洋石油服务市场出现波动。石油行业与世界宏观经济息息相关，当宏观经济不景气时，石油的需求量和开采量将随之缩减，对公司主营业务将带来较大的影响。受全球经济不景气的影响，世界对石油的需求减少，从而导致公司1999年的主营业务收入由1998年的287,027,017.31元一度下降为267,559,870.00元。

开发新的业务领域，拓宽收益来源是抵御市场单一风险的有效措施。本公司将在继续加大直升机海上石油作业力度，扩大机队规模，保持和发展海上石油市场优势的同时，努力开拓直升机和固定翼飞机相结合的陆上通用航空市场，特别

是公务飞行市场、工业航空市场和城市综合管理市场，开发直升机和固定翼飞机的大修、零部件和机载设备修理业务以及相关的航空服务领域。

根据目前国际通用航空业发展的最新趋势，公司将充分发挥人才、技术、管理经验的优势，结合我国的实际情况，发展相关新型业务领域，如大力开展飞行员培训、飞机委托管理等业务，为客户提供多样化服务。公司已与交通部上海海上救助打捞局、中央电视台签订了合作协议，向上海海上救助打捞局、中央电视台提供飞机执管服务。

随着陆上通用航空服务、飞机修理及飞机委托管理等业务的开展，公司的服务功能将得到充分发挥，实现航空业务多样化，减少市场单一化的风险。

四、管理风险

本公司的控股股东中国中海直总公司现持有本公司 62.38% 的股份，本次配股完成后中国中海直总公司仍将持有本公司 57.13% 的股份，处于控制地位。其态度和决策对公司发展战略、生产经营决策和利润分配等重大问题有着决定性的影响。如果本公司法人治理结构不健全，控股股东可利用其控股地位，通过行使表决权对公司人事、经营决策等进行控制，有可能会损害本公司中小股东的利益。

为保护其他股东的权益，本公司控股股东已承诺与本公司不发生同业竞争，同时，公司控股股东还承诺在公司经营业务中将不利用其在公司中的控股地位，转移利润或从事其它有损公司及其他股东权益的业务。对此，公司章程中有明确规定“公司的控股股东在行使表决权时，不得做出有损于公司和其他股东合法权益的决定”、“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议公告应当充分披露非关联股东的表决情况。”公司已建立了规范的法人治理结构，严格遵守公司章程，有效防范控股股东对公司控制风险。

五、募集资金投向风险

经过认真细致的可行性论证，公司本次募集资金投入的项目具有良好的经济

效益和社会效益。但是在项目实施过程中,若宏观经济形势变化、市场状况变动、国家有关政策的调整以及人力不可抗拒的因素的出现,将会影响项目的进展或效益。

(一) 市场拓展风险

公务飞行市场前景广阔,市场潜力巨大。随着中国改革开放的深化,经济水平的提高积累了一大批优秀的企业和财富,为公务机的发展奠定了物质基础;中国加入 WTO 后,跨国公司纷纷在华设立分支机构,也不断地促进着我国公务机市场的发展。有关专家分析,按我国目前的经济水平,预计国内公务机的需求量为 200-300 架,而我国目前的公务机数量不足 20 架,有较大的发展空间。但通用航空是对其它行业的一种运输服务,在此期间,国家的航空政策、相关行业的政策、宏观经济、人们的消费倾向及对通用航空的认识态度等因素都会对这个市场造成影响。因此,公司开拓公务机这一新型服务市场,存在一个培育期,在培育期内,公司的收益可能受到影响。由于受到我国经济发展水平的现状及我国大多数企业对于公务飞行认识不足,对于使用公务机能给企业带来的潜在利益未能正确估计及人们认为公务飞行成本高,不如乘坐定期航班节约成本观念的影响,在一定程度上增加了公务飞行市场开拓的难度。

在开拓公务机市场时,公司秉承了一贯所坚持的以市场为导向的经营方针,严格按照市场的需求,循序渐进安排资金投入。在项目拓展前期,公司已作了一些必要的市场开拓准备。公司通过广泛联系商谈,初步建立了一批有合作意向的客户群,并同部分客户达成了合作协议,为市场的开拓奠定了良好的基础。

公司海上石油服务客户

公司主要为中外石油公司提供海洋石油运输服务,占有我国 60%以上的海洋石油飞行服务市场,先后为 30 家中外石油公司提供了飞行服务,并与这些客户建立了良好的合作关系。本项目营运后,公司将为这些客户提供延伸飞行服务。这些客户将成为中信海直公务飞行业务的稳定客户群。

中信集团及其集团下属企业

公司的实际控制人为中国中信集团公司。中信集团作为我国对外开放的窗口企业之一，规模庞大、实力雄厚，拥有一大批控股和参股企业，业务涉及金融、实业和服务领域，中信集团及其下属企业将是陆上通用航空项目长期稳定的服务对象。该项目的建设能够满足中信集团经营管理的需要，增强中信集团竞争能力。公司已与中信集团及其部分下属控股企业包括中信证券股份有限公司、中信实业银行、中信国安足球俱乐部等企业签订了提供公务飞行包机服务的合作意向书。

其他潜在的客户

公司本次开拓陆上通用航空项目服务的潜在对象是在华投资的跨国公司、民营企业、上市公司、国有企业集团和金融机构等。这些公司实力雄厚、业务广泛，将为公司的持续发展提供广阔的市场。在项目实施前期，公司已与上述公司进行了广泛接触并与人保深圳分公司签署了公务飞行合作意向书。

（二）经营管理风险

公司本次募集资金购置的飞机主要从事公务飞行服务，该领域是目前除了海洋石油飞行服务外最有发展前景的领域，但对公司来讲是一个全新的领域，缺乏专业人才和运营管理经验。公务飞行具有机动性、灵活便捷的特点，就航空器而言，不同的机种机型不仅需要掌握不同的驾驶操作技术，还需要建立起与之配套的支持保障系统，主要包括维修保障系统、无线电通讯系统、导航系统、气象雷达系统等。这是一个系统工程，一旦某一细微环节出现问题都会导致飞行意外发生。对每种新机种机型熟练的掌握必须要有足够的技术积淀，否则容易出现飞行安全事故，给公司正常的经营运作、信誉乃至市场份额都带来不利的影响，甚至被迫停业整顿，中止业务。

为了开拓公务飞行服务项目，降低项目实施风险，公司按照民航总局分业经营管理的要求，对海上与陆上的通用航空业务进行分业管理。公司收购了龙江通航后，在龙江通航现有的资产及专业队伍、运营经验的基础上与中国航空总公司合资，组建中信通用航空有限责任公司作为公司公务飞行服务项目的操作平台，实施公务飞行服务项目，从而解决公司在公务飞行经营方面专业人才的缺乏和运营管理经验的不足问题，确保公务飞行服务项目的顺利实施与营运安全。中信通

航成立后，中信海直可以集中精力从事海上石油的营运管理，避免海上、陆上业务的相互干扰和影响，确保海上业务的稳定增长，公务飞行服务业务有效开拓。同时，公司在产业结构调整、经营管理、人才、机队维护和飞行安全等方面作了充分的准备来满足公司开拓公务飞行业务的需要。

（三）基地与地面服务系统发展滞后的风险

公司拟开拓的公务飞行服务项目的实施将使公司的主营业务由海上石油飞行服务扩展到陆上。公司服务的地域范围的扩大、营运能力的有效发挥需要完善的基地网络和地面配套服务系统。由于我国通用航空发展起步晚、建设慢，与之配套的地面服务系统未能形成合理的布局和有效的网络，还未能对通用航空的发展形成有力的支持。基地与地面服务配套系统的发展滞后，将会影响到项目的实施。

公司目前提供的海上飞行服务主要集中在近海，在沿海地区已建立了较为完善的作业网络。公司在深圳南头、哈尔滨设有营运基地，在上海、天津、湛江等地设有分公司，形成了一个以深圳为中心，辐射渤海、东海、黄海、东北的服务网络。公务飞行服务项目实施后，将充分利用公司已形成的作业网络首先在沿海地区开展公务飞行服务，然后再向内陆纵深发展；同时将尽可能利用现有的民用、军用机场及地面设施，并根据自身条件，进行一些必要且适当的配套投资，减少因基地与地面服务系统发展滞后对公务飞行业务开拓的影响。

六、政策风险

目前我国还没有形成独立的通用航空管理体制，对通用航空管理，国家民用航空总局基本上沿用民用运输航空管理办法，造成通用航空飞行作业环境开放不够，购机及配套航材、航油的程序繁琐，尤其是低空管制对通用航空业务发展有一定限制。通航作业需提前“一事一报”申请空域，手续多、时间长，使高效、灵活、便捷的特点不能有效发挥，正常生产经营受到制约。低空空域开放问题目前仍是影响我国通用航空发展的主要外部因素。

“十五”期间，民航总局将继续加大对通用航空的扶持力度，其管理政策将

朝着更加有利于通航企业发展和业务领域拓展的方向发展。《中华人民共和国通用航空飞行管制条例》已于 2003 年 5 月 1 日开始实施，该条例的实施将进一步促进通用航空企业发展，方便通用航空的运营。

目前民航总局正着手对通用航空运营业的体制进行调整和改革，通过对通用航空企业进行重组、改制，实行股份制，使现有通用航空企业适应市场的需要，增强自我的发展能力；同时，通过开放通用航空市场，吸收外部资金对现有通用航空企业进行重组和改组，借助外部力量改变通用航空企业的现状。这些改革措施有利于改变我国通用航空企业目前发展相对滞后的现状。

公司将在国家各项经济政策和产业政策的指导下，结合自己的发展战略和经营战略，充分运用国家的优惠政策，通过收购兼并，整合业内资源，提高公司的综合实力，增强公司的抗风险能力。同时，公司将利用自身在业内已形成的综合优势和知名度，积极拓宽信息渠道和业务渠道，以尽可能防范政策因素的变化可能导致的风险。

七、其他风险

（一）外汇风险

公司海上直升机飞行服务主要面向一些跨国石油公司，直升机所需的航空材料也需从国外进口，因此，公司涉及外汇业务较为频繁。此外，公司购买直升机形成的外币债务需要外币偿还贷款本金和利息。公司 2000 年、2001 年和 2002 年外汇收入折合人民币分别为 19,095 万元、21,463 万元、19,604.33 万元，分别占当年公司主营业务收入的 64%、68.48%、59.2%；三年外汇支出折合人民币分别为 11,387 万元、19,948 万元、25,008.82 万元；2003 年 1—6 月外汇收入和支出折合人民币分别为 10,255 万元和 12,944 万元。因此，汇率的波动必然会影响公司的采购成本、财务费用和营业收入。

公司已与一些专业机构建立了紧密的业务联系，并委派了专人对外汇业务进行研究和跟踪，公司将密切关注外汇市场行情，对外汇汇率走势进行合理预测，科学地安排收支计划，及时发现可能面临的外汇风险，并采取套期保值等方法，

合理规避汇率风险；在结算货币的选择上,将根据需要选择有利的币种,使外汇收支币种相匹配,争取把公司的外汇风险降低到最小程度。

(二) 入世风险

我国加入 WTO 后,更多的外资通用航空公司通过合资、参股等形式进入国内通用航空市场,外资通用航空公司具有资金雄厚、技术先进、管理规范、业务创新能力强等优势,将使本公司面临以下两方面竞争:

1、通用航空业务方面的竞争

外资通用航空公司与国内通用航空公司在业务方面的竞争集中体现在对客户资源的竞争。公司的现有客户和将来发展的客户——在华投资的外国石油公司和其他在华企业以及国内规模大、效益好的内资企业将会是外资通用航空公司争夺的重点客户。同时这些优秀的企业出于自身业务发展和自身经济利益考虑,往往也会选择那些服务灵活、效率高、拥有海外网络和国际声誉的外资通用航空公司。客户资源方面的竞争将具体反映在如下几方面:

(1) 海上石油飞行服务市场的竞争。目前,直升机海上石油飞行服务是我国通用航空应用最广的一个领域,占我国通用航空作业总量的三分之一以上。随着我国国民经济的持续发展,国家对石油的需求将日趋增加。“十五”期间,我国海上石油年开采量将从目前的 2000 万吨提高到 4000 万吨,石油开采量将增加一倍,对海上直升机飞行服务的需求也将增加一倍。公司主营业务主要集中于海上石油服务,90%以上的利润来自于海上石油服务。2002 年公司海上飞行作业量占近海直升机石油服务市场 60.25%的份额。加入 WTO 后,一旦外资通用航空公司允许进入中国市场,必将凭借其资本、技术、管理和服务优势和与跨国石油公司的良好业务关系,以海上石油服务市场作为其业务开发的重点,从而与本公司展开激烈竞争。

(2) 航空维修服务的竞争。在《服务贸易总协定》中,有四项航空运输服务纳入多边贸易体系中,它们分别是:客运服务、飞机的维修和保养、计算机订座系统服务、空运支持系统。中国民航承诺开放第 2 和 3 两项。这意味着航空维

修服务业是中国加入 WTO 后对外全面开放的行业之一。中国入世后，更多的外国航空维修厂商到中国投资兴办维修服务企业，而且不受与中方合资的限制，也不受投资金额、投资年限的限制。外资通用航空公司在维修业务方面具有技术、资本和管理的优势，因此，外资在国内的航空维修业务将迅速增长。

(3) 陆上通用航空服务市场的竞争。公司拟投资介入的陆上通用航空主要是目前国内刚刚起步的公务飞行、港口引航、电力巡线、城市综合管理和航空旅游等业务，本次配股募集资金投入公务飞行业务，虽然在短期内，上述业务领域还不在于国家允许的外商直接在华投资的范围，公司面临国际市场竞争压力相对较小，但随着我国加入 WTO 的深化，我国航空服务市场将会逐步扩大对外开放力度，公司将面临国外资本实力雄厚、经营管理经验丰富的通用航空公司的竞争。

目前，外国石油公司是公司的主要客户，公务飞行项目建成后，公司拟将这些客户以及在华的外商投资企业作为公司陆上业务开拓的重点服务对象。加入 WTO 后，外资通用航空公司凭借其业务创新能力强及与这些公司天然渊源关系，争夺陆上通用航空飞行服务市场和其他服务市场已成为必然。

2、人才方面的竞争

外资通用航空公司给中国通用航空业带来的另一个严峻的挑战是人力资源方面的竞争。外资的进入，需要大批来自中国本土的飞行人员、地勤人员、维修技术人员和管理人员，以解决外资企业适应投资环境本土化的问题。因此，吸引与留住优秀的人才将是公司面临一大考验。

加入 WTO 以后，公司面临外资通用航空公司的竞争是不可避免的。公司将不断完善用人机制和薪酬制度，吸引优秀人才，同时加强与有关院校的合作，为公司将来的发展建立人力资源储备，迎接中国加 WTO 后的挑战。

(三) 股市风险

股票市场瞬息万变，股票的价格不仅决定于公司的经营业绩，而且还同国家的宏观经济环境、金融政策、政治形势、证券市场的供求关系有关，这些都会使

公司的股价产生波动。我国股票市场尚处在初级阶段,市场的投机行为,投资者心理的不稳定性和不可预测事件的发生等等,都可能使股票价格产生波动,从而给投资者带来损失。因此,投资者应该对股价波动的存在和投资股市的风险有充分的认识。

本公司将严格按照《公司法》、《证券法》、《股票发行与交易管理暂行条例》、《公开发行股票公司信息披露实施细则》等法律、法规规范公司行为,及时、公开、公正地披露重要信息,加强与投资公众的沟通,树立公司的良好形象。同时,采取积极而稳健的经营方针,使公司经营业绩保持的稳定增长,为股东创造稳定的回报,提高公司股票在证券市场上的抗风险能力,最大限度地减少公司股票投资者的风险。

(四)“非典型性肺炎”对公司业务的影响

2003年上半年,我国暴发了危害极大的流行性传染病——“非典型性肺炎”,许多行业受到了影响。受该传染病的影响,我公司原计划2003年上半年谈判和执行的陆上通航合同推迟进行,从而影响了公司的业务,同时也使公司控股子公司中信海直通用航空维修工程有限公司业务受到一定影响。因此,类似“非典型性肺炎”等的流行性传染病可能会对公司的经营带来一定的影响。

针对该类风险,公司一方面将加强安全、卫生等方面的管理,做好防范工作;另一方面,公司将继续加强与政府有关部门的联系与沟通,以便及时采取有效的应急措施,将该类风险的不良影响降至最低。

(五)调整折旧政策对公司经营业绩的影响

2002年公司根据中国民用航空总局财务司《关于调整飞机、发动机折旧年限有关问题的通知》及财政部财建函[2002]24号《关于同意调整航空公司部分资产折旧年限的复函》的要求,对飞机、发动机折旧年限作了调整:从2002年1月1日开始执行,将公司飞机折旧年限由原来的10年,调整为15—20年。该政策对公司2002年度利润总额的影响额为1,794.2万元,对净利润的影响额为1,525.1万元。

八、公司收购兼并与对外扩张风险

“十五”期间，公司将充分利用国家大力发展通用航空、整合业内资源的有利时机，在继续保持直升机海上石油服务市场的基础上，向陆上通用航空延伸和拓展。根据民航总局对通用航空发展的要求，通过并购、重组，合资、合作等方式，实施扩大企业规模的发展战略。公司于2002年1月自筹资金14,850万元，收购了中国北方航空公司全资拥有的黑龙江通用航空公司资产，对其重组改造，组建中信通用航空有限责任公司，作为实施陆上通用航空项目的操作平台，负责本次募集资金购置公务机的营运管理。同时，为了提高海上石油服务市场占有率，公司拟收购中国南方航空股份有限公司全资拥有的珠海直升机公司（详见“第十章管理层讨论与分析”中的“重大资本支出情况及计划”）。这些收购措施的实施，有利于加速公司发展战略的实施，实现低成本扩张。但公司收购这些资产后，若不能有效对其进行重组，在短期内由于资产规模扩大，效益不能同步增长，或由于购并失败，将会影响公司盈利能力。

为了减少购并给公司造成的不利影响，公司在收购时将充分抓住国家目前大力发展通用航空、重组、整合业内通航资源的有利时机，结合业务拓展和培育利润新增长点的需要，在国家产业政策指导下，有目的的选择具有发展潜力的通航企业加以收购兼并购或联合重组，实现公司扩大规模，占领市场的发展战略。同时为了确保购并成功，公司建立了一套严格投资决策体系。公司设有专门的部门和人员，负责收购对象的选择，收购方案的设计、重组计划的安排等工作事宜。公司总经理办公会议负责对收购项目的可行性进行评估。公司董事会和股东大会在各自权限范围内对购并项目进行审议。在实施过程中严格按照原目标加以监控，并根据变化情况及时调整对策，从体制改革、机制转换、队伍建设、市场开拓、业务结构调整以及企业文化融合等方面加大重组整合力度，使其营运能力在较短的时间内得到有效发挥，实现较好的经济效益。

九、净资产收益率下降的风险

公司本次配股募集资金总额为15,379.2万元，扣除发行费用后实际募集

14,736.448 万元，所募资金将用于拓展陆上通用航空的公务机项目，所投项目具有一次性投资量大，投资回收期限长，年折旧费高的特点。本项目投资总额为 40,678 万元，用于投资购置公务机一架。经公司初步测算，本次募集资金投资回收期所得税前为 16 年，所得税后为 17 年。发行后公司股本扩张，若所募资金的使用效益不能达到预期效果将导致净资产收益率下降。

本公司将按照董事会制定的发展战略，充分利用已形成的市场优势、管理优势，全面服务于我国海洋石油工业经营为立足点，逐步形成航空业务的多样化，通过不断提高业务能力和服务水平，加强内部管理，降低运营成本，提高企业经济效益，避免募集资金使用效益下降并减少公司股本扩张对公司净资产收益率的影响。

第四章 发行人基本情况

一、发行人基本情况

名称：	中信海洋直升机股份有限公司
英文名称：	CITIC OFFSHORE HELICOPTER CO , LTD .
法定代表人：	李士林
股票简称：	中信海直
股票代码：	000099
注册日期：	1999年2月11日
注册地址：	深圳市罗湖区解放西路188号
办公地址：	深圳市南山区麒麟路21号直升机场
电话：	0755-26723692、26971630
传真：	0755-26723684
互联网地址：	http://www.china-cohc.com
电子信箱：	board@china-cohc.com

二、发行人历史沿革

1、公司设立缘由

公司前身中国海洋直升飞机专业公司是为贯彻国务院“开发海洋油气资源、建立战略能源储备”这一重要决策而设立的。

自1979年起，我国开始与美、日、法等国的大型石油公司合作，共同开发我国海上石油资源。为了解决海洋油气资源开发人员、设备等运输的问题，1981年10月6日，国务院常务会议决定：组建海洋直升飞机公司，由石油部、三机部、广东省和空军联合经营，满足海上石油开发服务的需要。

1982年8月11日，国家计委、经委联合办公会议批复：“中国海洋直升飞机服务公司以海军为主，中国海洋石油总公司和航空工业部参加，共同努力，为南海和其他海域的石油开发提供服务，补充和促进国内民用专业航空事业的发展。”

遵照国务院1981年10月6日常务会议决定及国家经委、计委的批复，中国海洋直升飞机专业公司于1983年3月13日组建，开始担负为中国海洋油气开发提供配套的海上石油飞行服务重任。

2、公司改制过程

本公司是经国家经济贸易委员会国经贸企改[1998]860号文批准，在对中国海洋直升飞机专业公司主要资产、人员和业务进行改制的基础上，由中国中海直总公司（原中国海洋直升飞机专业公司）、中信国安有限公司（原中信国安总公司）、中国海洋石油南海东部公司、中航黑河民机技贸中心、广东南油经济发展公司、深圳市友联运输实业有限公司（原深圳市通发汽车运输有限公司）和深圳名商室外运动俱乐部有限公司于1999年2月共同发起设立的为中国海洋石油开发提供直升飞机飞行服务的通用航空类股份有限公司。公司设立时注册资本为13,600万元。主发起人中国中海直总公司投入资本经中华财务会计咨询公司评估，并经财政部评字[1998]209号文确认的净资产20,351.52万元，按65.85%的折股比例折为13,402万股，界定为国有法人股；上述其他六家发起人各投入现金50万元，按65.85%的折股比例，各折为33万股，股权界定为国有法人股。

3、公开发行及股本演变

经中国证券监督管理委员会证监发行字[2000]90号文件批准，公司于2000年7月3日在深圳证券交易所上网定价发行A种股票6,000万股（每股面值1.00元，发行价10.2元人民币/股），并于2000年7月31日在深交所上市流通。公司在原有法人股13,600万股的基础上，增加了6,000万股流通股。

2002年7月24日公司，实施了2001年年度分红送股方案：以2001年末总股本19,600万股为基数，每10股送红股2股，送红股后总股本增至23,520万股，

股权结构未发生变动。

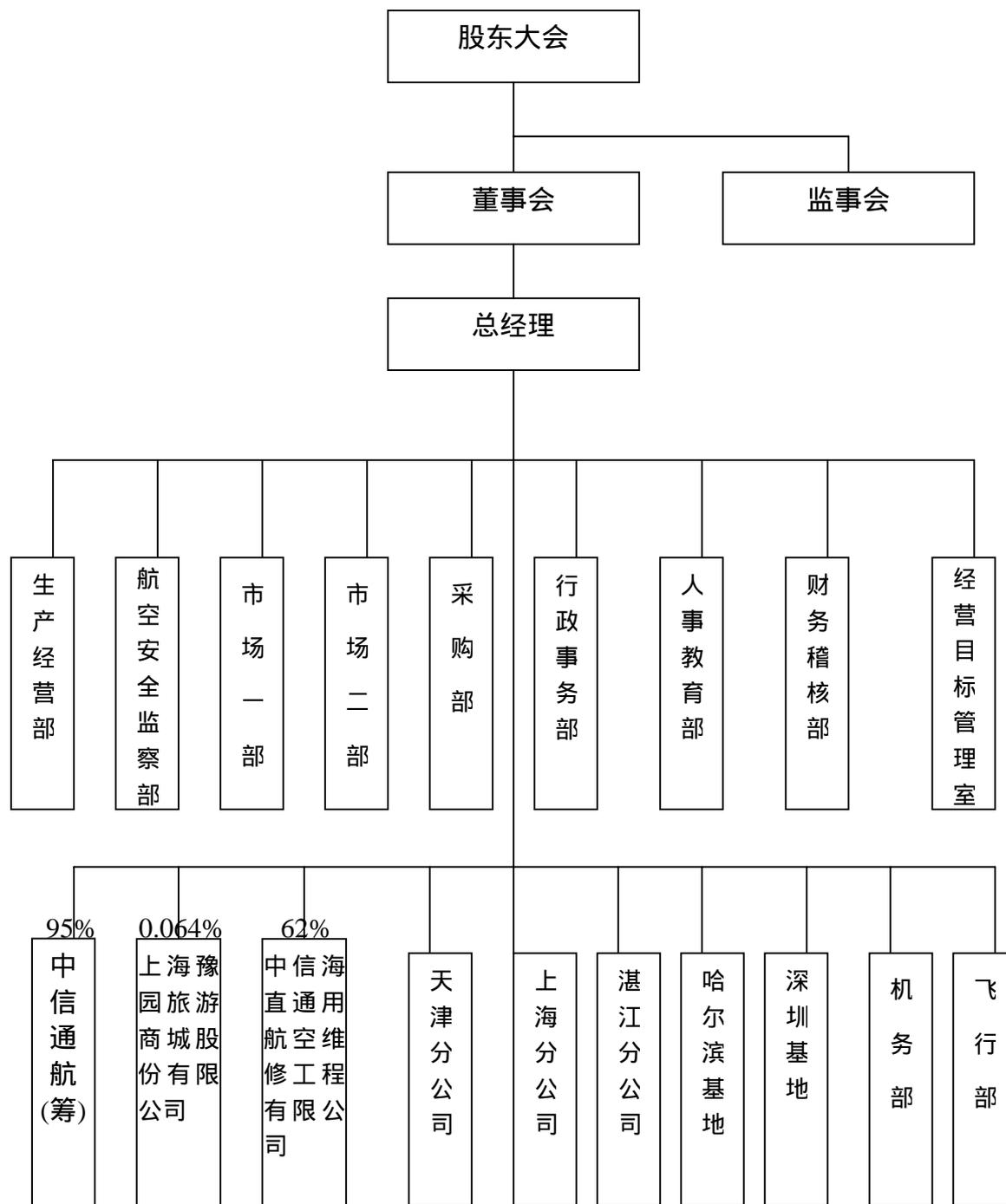
截止 2003 年 6 月 30 日十大股东情况

股东	持股量(股)	持股比例(%)	股份性质
(1)中国中海直总公司	146,712,000	62.38	国有法人股
(2)中国北方航空公司	14,112,000	6.00	国有法人股
(3)黄乾生	450,500	0.19	社会公众股
(4)深圳名商室外运动俱乐部有限公司	396,000	0.17	国有法人股
(5)中信国安有限公司	396,000	0.17	国有法人股
(6)中国海洋石油南海东部公司	396,000	0.17	国有法人股
(7)深圳市友联运输实业有限公司	396,000	0.17	国有法人股
(8)中航黑河民机技贸中心	396,000	0.17	国有法人股
(9)广东南油经济发展公司	396,000	0.17	国有法人股
(10)王巍	359,000	0.15	社会公众股

2002 年 1 月 23 日，公司大股东中国中海直总公司与中国北方航空公司签订《股权转让协议》，将其所持有的公司 1,176 万股国有法人股转让给北方航空公司。因公司于 2002 年 7 月 24 日实施了 2001 年度利润分配方案，该转让的国有法人股变为 1,411.2 万股。此次股权转让已于 2002 年 10 月 10 日获财政部 [2002]412 号文《关于中国中海直总公司与北方航空公司部分国有股权转让有关问题的批复》批准。2003 年 4 月 5 日，双方已将股权过户手续办理完毕。

三、发行人的组织结构

公司现有 2 个主作业基地、3 家分公司、2 家控股公司（其中 1 家筹备）、1 家参股公司，组织结构图示如下：



深圳基地主要负责南海东部海域、深圳及其周边地区的业务营运。

湛江分公司主要为南海西部、北部湾海域及周边地区（包括海南东方、三亚

等地)提供直升机服务。

天津分公司主要为渤海海域提供直升机服务。

上海分公司以上海大场机场为基地,为黄海和东海、上海周边地区及华东地区(包括宁波、舟山等地)提供直升机服务。

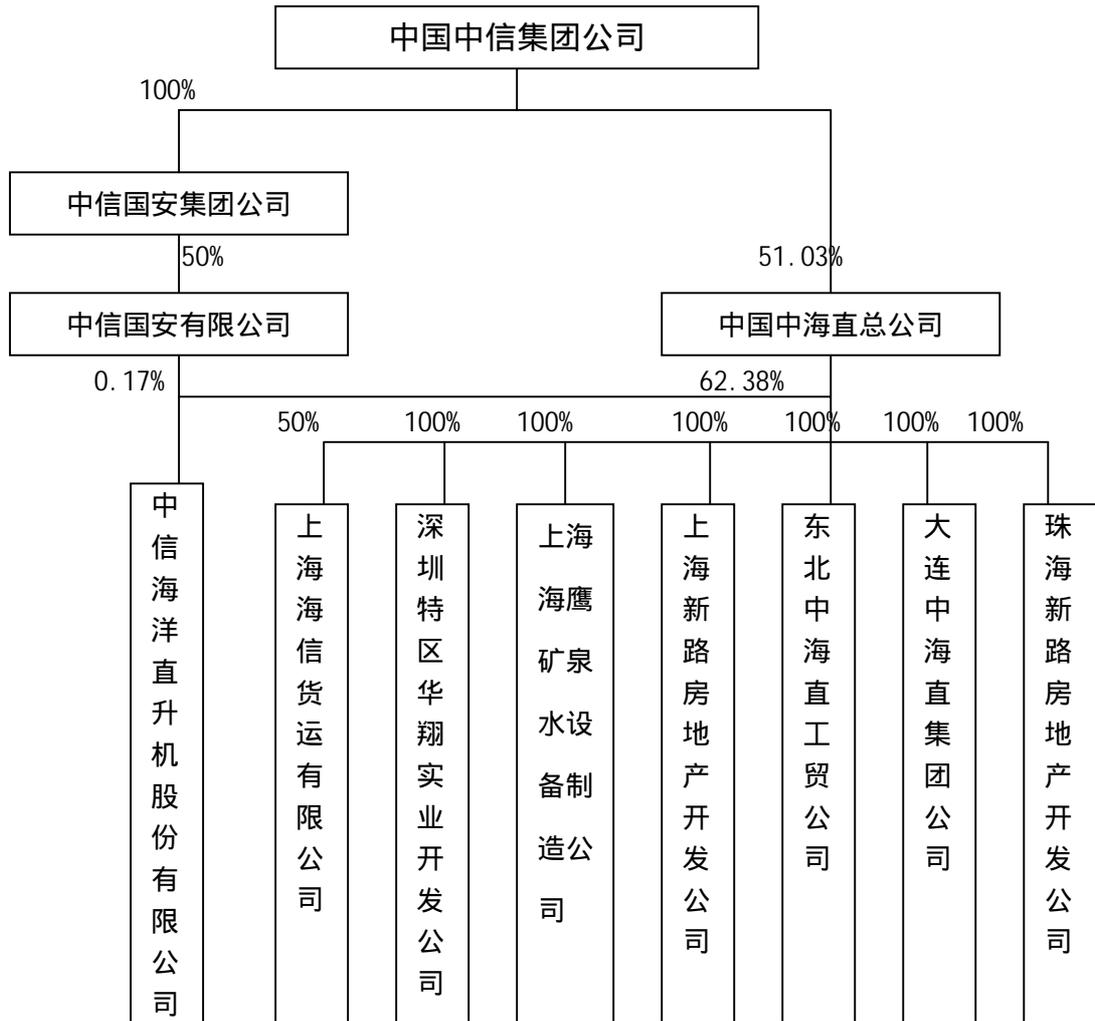
哈尔滨基地主要负责公司东北地区的农林飞行业务。

四、控股股东与其他主要股东的基本情况

持有本公司5%以上股份的股东有中国中海直总公司、中国北方航空公司,基本情况如下:

1、中国中海直总公司(原中国海洋直升机专业公司):

现持有本公司股份 14,671.2 万股,占总股本的 62.38%,为本公司控股股东,法定代表人为王炯,注册资金为人民币 10,000 万元。截止 2002 年 12 月 31 日,总资产为 1,614,519,024.89 元,净资产 683,656,535.92 元,净利润 41,294,605.82 元。经营范围包括:提供机场设施和地面服务;交通运输业、仓储业、能源项目、制造业、旅游业、农林牧渔业项目的投资;资产受托管理;投资、资产重组的咨询;技术转让、服务、咨询;化工材料、建筑材料、黑色金属材料、机械设备、电子设备、汽车(不含小轿车)、摩托车、日用百货、食品、饮料、五金交电、纺织品、服装鞋帽的销售;兼营包括公司参与投资及合营企业的设备材料、自有产品的销售;石油化工产品的储运业务(以上国家有专项专营规定除外)。下图为公司控股股东分公司、子公司关系图:



2、中国北方航空公司

现持有本公司 1,411.2 万股，占公司总股本 6%。住所为：辽宁省沈阳市东塔机场；法定代表人：周永前；注册资金：人民币伍亿零玖拾伍万玖仟元；主营业务：航空客、货、邮、行李运输服务，通用航空业务，航空运输代理业务；截止 2002 年 12 月 31 日，公司总资产为 1,351,855 万元，净资产为-86,509 万元，2002 年公司实现主营业务收入 417,894 万元，实现净利润-61,805 万元。

上述股东所持股份目前不存在质押、冻结或争议事项。

五、公司控股或参股企业的有关情况

(一) 控股子公司

公司的控股子公司——中信海直通用航空维修工程有限公司,系经中国国际信托投资公司以资计字[2000]25号、中国民用航空总局民航规函[2000]578号、原对外贸易经济合作部[2000]外经贸资一函字第1033号文批准,由公司与香港迅泽航空器材有限公司、英国布列斯托直升机有限公司合资组建的中外合资企业,是公司控股(公司占62%的股权)子公司,于2001年6月4日取得企业法人营业执照,注册资本320万美元。其经营范围主要为直升机机体及发动机的维修维护,航空部件、附件的修理及维护。

截止2003年6月30日,中信海直通用航空维修工程有限公司总资产人民币3,512.50万元,净资产2,861.83万元,2003年1—6月净利润24.88万元。

(二) 参股子公司

公司的参股公司 - 上海豫园旅游商城股份有限公司为上海证券交易所上市公司,本公司持有其2,972,970股法人股,占其总股本的0.064%,有关该公司情况请参见上海证券交易所公开披露信息。

六、本次发行前后公司股本结构

本次发行前后公司的股本结构变动情况如下:

	配股前		配股后	
	股数(万股)	比例(%)	股数(万股)	比例(%)
一、尚未流通股份				
国有法人股	16,320	69.39	16,320	63.55
尚未流通股份小计	16,320	69.39	16,320	63.55
二、已流通股份				
社会公众股	7,200	30.61	9,360	36.45
已流通股份小计	7,200	30.61	9,360	36.45
三、股份总数	23,520	100	25,680	100

第五章 业务和技术

本公司是为中国海洋石油开发提供直升机飞行服务而设立的直升机飞行服务公司，公司主营业务是为中外用户提供勘探、开发海洋石油及其他方面的直升机通用航空运输作业服务。公司成立后，国家按石油、天然气开采服务类企业对本公司进行经营管理。本公司作为为南海石油开发提供后勤服务的企业，参加我国海洋石油开发工作。中国海洋石油总公司是本公司控股股东的主要股东之一，并派员担任本公司的副董事长，公司的生产作业、安全、环保、物资进口等方面，一直与中国海洋石油总公司保持了密切的业务联系。但由于本公司从事的业务是飞行服务，在飞行业务上纳入了民航体系，隶属于通用航空业。

一、通用航空业国内外基本情况

民用航空由运输航空和通用航空共同组成。我国的通用航空是指使用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医药卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行。

（一）国际通用航空业发展现状

当前全球民航业，通用航空占有较大比重，世界通用航空飞机大约有 34 万架，占全部民航飞机的 97%左右，飞行员 56.2 万人，年飞行量达 5,100 万小时。美国是通用航空最发达国家，其发展水平具有代表性。美国拥有通用航空飞机 184,300 架，其中直升机达 7,600 架。美国 1999 年通用航空的飞行时间为 2,840 万小时。1999 年全球有 12,157 家用户使用着 18,308 架公务机，其中美国拥有 8,500 架公务飞机。

（二）我国通用航空业的发展现状

1、总体发展水平

我国通用航空业经过 50 多年的发展，在农林牧渔、能源交通、地质测绘、科教文卫、城建环保、医疗救护、缉私执法、抢险救灾等领域得到了广泛应用。目前，我国共有 36 家通用航空企业，拥有各种型号的通用航空飞机 430 架，约占全部民航飞机的 45%；2000 年我国通用航空企业生产作业时间共为 48,000 小时（包括私用飞机驾照培训小时），拥有通用航空机场 126 个。从我国目前通用航空业发展现状来看与世界同行相比差距很大，与 80—90 年代蓬勃发展的中国运输航空业相比，发展速度明显滞后。我国通用航空固定翼飞机和直升机飞机仅占世界总量的 0.13%；飞行作业量仅占世界总量的 0.24%。在许多通用航空作业领域我们目前还是空白。（以上数据摘自《通用航空》2001 年第 8 期）

我国通用航空不仅整体水平低，而且发展结构不合理。目前我国的通用航空的应用领域主要是石油服务、农林业飞行、航空护林、播种施药和航空摄影等，1999 年我国通用航空上述几项的飞行小时数占总量的近 80%，据资料统计，国外通用航空发达的国家主要应用领域排在前 10 位的分别为交通运输、飞行训练、旅游观光、城市治安、石油航空、紧急医疗救护、新闻采集、农林航空、邮政航空和紧急救援。在国外通用航空发达国家，公务飞行、工业航空和旅游观光、医疗救护、城市消防、城市综合管理等飞行已较普遍，并且发展迅速，而我国在这些领域则刚刚起步。

2、通用航空发展面临的困难

从我国通用航空发展现状来看，通用航空发展面临的困难是综合性的，有客观原因，也有主观原因，主要表现在：

（1）国家整体综合实力还适应不了通用航空发展的需求，投入不足、配套设施不全，生产成本过高，市场培育不足。

（2）目前的管理体制不能适应通用航空企业发展的需要，造成经营机制不活，组织形式不能适应市场发展的需要。

（3）由于我国的通用航空业尚不成熟和不具规模化，目前进入该领域，投资回报受到影响。

（4）我国通用航空公司大都规模较小、机队不合理，机型单一，而且数量

不足，无法满足多样化市场的需求。

(5) 国家对通用航空管理太严，制约了通用航空灵活、快速、高效特点的发挥，丧失了许多市场机会，制约了飞行作业量的增长和通用航空市场发展。

3、通用航空发展前景

2000年，我国的国内生产总值已超过10,000亿美元，每年还在以7%的速度增长。经济的高速发展，为通用航空业发展提供了前所未有的机遇。通用航空是国家经济向现代化发展过程中，社会需求日益增多的一个领域。根据发达国家的经验，只有运输航空和通用航空同步发展，通用航空机队的比重一般应占60%以上，民航才能良性发展。而目前我国拥有各种型号的通航飞机仅430架，且机龄超过二十年的飞机在半数以上，年总飞行小时55,000小时左右，明显滞后于蓬勃发展的运输航空业，远不能适应我国经济发展对通用航空的巨大需求。随着我国现代化建设步伐的迈进，人们越来越认识到通用航空的优越性。伴随着通用航空在世界范围内技术的进步和价格的降低，我国的通用航空业会加快发展，通用航空在民航飞行中的比例将逐步提高，通用航空网络将日趋完善，通用航空飞行将走进人们的生活，对通用航空的市场需求也将会加大。

根据民航总局《通用航空发展“十五”规划和2015年远景目标研究报告》，我国通用航空在“十五”期间航空生产作业量每年将保持一定水平稳定增长：

2000年——2005年我国通用航空作业量规划

年度	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
飞行小时	40000	43600	47524	51801	56453	61546
年增长率	——	9%	8.26%	9%	8.98%	9.02%

(三) 行业管理体制

通用航空业是受国家高度管制的行业，国家主要从下面几个方面对通用航空进行管理：

1、市场准入管理

国家对通用航空实行严格的市场准入制度，未经中国民用航空总局或其设立

的民航地区管理局批准，取得经营许可权，任何单位和个人不得擅自筹建通用航空企业、购租通用航空器、从事通用航空经营活动。

2、营运资质管理

对已具有通用航空经营许可权的企业，国家对其营运资质有严格的规定，通用航空企业只能在其规定的营业范围内从事通用航空作业活动。根据《通用航空企业审批管理规定》（民航总局令102号），通用航空的经营项目划分为甲类、乙类、丙类三类。其中甲类为陆上石油服务、海上石油服务、直升机外挂载重、人工降水、医疗救护、航空探矿、空中游览、公务飞行；取得甲类经营资格的基本条件是：

（1）企业的主要负责人应当具备相应的航空专业知识。主管飞行和作业技术质量的负责人除具备相应的航空专业知识外，还应当在航空部门或专业领域工作三年以上，具有一定的组织管理经验；

（2）注册资本不少于2,000万元，其中从事公务飞行经营项目的企业注册资本应不少于5,000万元；

（3）具有在中华人民共和国登记、符合适航标准的两架（含）以上民用航空器；

（4）有与民用航空器相适应、经过专业训练，取得执照，并具备规定条件的空勤人员，民用航空器与机组的比率应到1：1.5以上；

（5）有与民用航空器相适应、符合标准、取得执照或证书的维修、作业技术、通信和其他勤务保障人员；

（6）有与民用航空器相适应的基地机场及其相应的基础设施；

（7）所使用民用航空器的维修条件能够保证飞行安全，有与所申报经营项目作业质量相适应的其他设施、设备。

3、营运管理

根据《中华人民共和国民用航空法》和国家其他有关规定，中国民用航空总局制定了《行政程序规则》、《航空器》、《航空人员》、《空中交通规则与一般运行规则、导航设施》、《民用航空企业合格审定》、《学校及其他单位的合

格审定》、《机场》、《管理规则》、《航空保险》、《备用》、《航空基金》、《航空市场管理》、《航空保安》、《航空市场管理》、《科技和计量标准》、《航空器搜寻援救和事故调查》等十五编管理规章制度管理民用航空（民用运输航空和通用航空）。

本公司目前提供的海洋石油直升机服务属直升机近海飞行，为了集中统一地管理直升机近海飞行，国家民航总局根据《中华人民共和国飞行基本规则》和《中国民用航空飞行规则》规定的原则，制定了《中国民用航空直升机近海飞行规则》，对直升机近海飞行的各方飞行事宜都作出了严格的规定。

4、空中管制

目前，我国对空域的交通管制十分严格，通用航空作业需要提前“一事一报”地申请空域，未经航空管理部门同意不能飞行。

5、行业政策对现有通用航空企业的影响

现行的行业管理政策不仅对通用航空企业的资本实力、人才、技术、安全等的基本资质要求十分严格而且对通用航空企业经营活动要求十分具体，企业购机及配套航材、航油都要履行一定的审批程序；通航作业需提前“一事一报”申请空域，手续繁琐、时间长，使通用航空高效、灵活、便捷的特点不能有效发挥，正常生产经营受到制约。这些规定使一般企业投资该领域受到了一定的限制，构成了目前通用航空企业实质性的垄断经营，同时亦制约了通用航空灵活、快速、高效特点的发挥，丧失了许多市场机会，影响了飞行作业量的增长和通用航空市场的发展。

二、影响通用航空行业发展的有利和不利因素

（一）产业政策

通用航空是国家经济向现代化发展过程中，社会需求日益增多的一个领域，国家经济越发达，社会文明程度越高，对通用航空的需求则越大。我国通用航空

发展“十五”规划提出：给通用航空宽松、优惠的投资和经营政策，切实改善飞行环境，大力发展定期航班以外的客货运输。

民航总局作出的《关于发展通用航空业若干问题的决定》，明确指出将对通用航空业采取扶持的政策，逐步建立符合市场规律的、特有的、宽松的通用航空管理体系。在民航总局、外经贸部和国家计委联合制定的《外商投资民用航空业规定》中，提出了更加宽松的对外开放政策。根据该规定，从2002年8月1日起，外商将可以通过购买航空企业股票等投资方式和“其他经批准的投资方式”投资我国民用航空企业；投资范围将进一步扩大，取消试点数量的限制。除涉及国家机密的项目外，外商可投资其他任何通用航空领域。此规定拓展了外商投资方式。除了原来认可的外商以合资、合作方式投资民用航空业外，新增加了外商可通过购买股票等新的投资方式和“其他经批准的投资方式”。国家引进外资的政策将有效解决我国发展通用航空业中面临的市场、技术、人才、管理等发展问题，加速我国通用航空业的发展。

为了促进我国通用航空业的发展，中国民航总局在指导通用航空业发展及完善管理法规方面采取一些相应的措施：

1、为了解决低空空域开放的问题，中国民航总局与有关部门制订了《中华人民共和国通用航空飞行管理条例》，并于2003年5月1日开始实施，该条例主要是为了适应通用航空公司对空域使用的要求，方便通用航空企业的运营作业。

2、简化通用航空公司的购机程序，缩短通用航空企业购置生产工具时间。

3、通过股份制改造、收购、兼并等多种方式整合业内资源，促进通用企业运营业的体制调整和改革，使其真正成为市场的经营主体。

（二）主营业务特性

通用航空业是第三产业具有服务其他行业的特点。公司目前主营业务是直升机海上石油飞行服务。公司生产经营与海洋石油行业的发展息息相关，对海洋石油业的发展有较强的依赖性。“十五”期间，中国海上油气产量将在现有基础上

翻一番，年开采量达到 4,000 万吨，其中原油年产量 3,028 万吨，平均每年递增 20%。除目前已经建成的 23 个海上油气田、正在建设的 7 个海上油气田外，还将新开发 14 个油气田，新增生产平台 50 座以上，生产井千口以上，作业地也由浅海向深海延伸。

随着海上油气的大力发展，作为不可替代的主要运输工具直升机也将有更大的需求。预计“十五”前期，除目前已提供海洋石油服务的 22 架直升机外，保守估计还将新增需求 20—30 架，运输服务市场十分可观。

通用航空业是典型的资本技术密集行业，具有前期投入量大、安全保障要求高、技术要求高的特点。通用航空企业除了拥有一定数量的飞行员及通用航空器外，还需要建立与之配套的支持保障系统，主要包括无线电通讯系统、导航系统、气象雷达、维修保障系统等。这是一个系统工程，一旦某一细微环节出现问题，就可能会导致飞行意外发生。该系统的建设、管理必须掌握先进的技术，具备足够的资本实力，配备专业人才。

（三）消费趋向与购买力

中国加入 WTO 给我国国民经济总体发展和各行业发展带来了机遇与挑战。从国际上发达国家通用航空发展的历史来看，通用航空领域消费呈以下趋势：

1、公务飞行需求增加

我国已经加入了 WTO，各部门、各行业的企业和社会机构与国外的联系将更加密切，国外完善的市场经营机制也将使国人的经营观念得到彻底的改变，使全社会更加重视经营效率，重视时间价值，加大对公务包机飞行的需求。此外，在我国加入 WTO 后，面对如此潜力巨大、充满活力的市场环境，将有更多的外国企业在中国投资设立办事机构，增加投资，随之增加的公务飞行需求也将是巨大的，因为在一个领土辽阔的国家进行各种商务活动，公务飞机是最好的交通工具。

2、工业航空服务需求增加

随着人们效率意识的增强，在社会生活中人们对直升机飞行的需求日趋增

加，从传统的海上、陆上石油服务延伸到电力引线、港口引航、资源勘察等领域。

直升机海上、陆上石油服务是我国目前通用航空应用最广的一个领域。随着国民经济的持续发展，我国对石油的需求量将日趋增加。“十五”期间，中国海上油气产量将在现有基础上翻一番，年开采量达到4,000万吨；陆上石油开发将集中于西部，特别是塔里木盆地、准噶尔盆地、柴达木盆地和吐鲁番盆地。这将增加直升机石油服务的作业量。

由于直升机具有灵活、空中悬停、机动性强的特点，在工业部门具有很强的应用领域，特别是电力引线、港口引航，资源勘察等是需求较强的领域。

3、城市综合管理需求增加

直升机在城市综合管理方面应用范围十分广泛，从医疗救护、消防、航空摄影、气象控制、新闻播报、治安管理以及沿海城市缉私等许多方面。我国目前拥有超过百万的特大城市34个，这些城市规模较大，经济实力雄厚，直升机在这些城市综合管理方面蕴藏着巨大的市场。

（四）国际市场冲击

《服务贸易总协定》涉及到民航业的有四个领域：航空运输、飞机维修与保养服务、计算机订座系统的服务、航空运输服务的出售与营销服务。公司主营业务海上石油飞行服务及拟投资介入的陆上通用航空服务主要是目前国内刚刚起步的公务飞行、港口引航、电力巡线和城市综合管理等业务，不在国家允许的外商投资全开放范围。但《服务贸易总协定》强调航空自由化，在未来5年内将扩大协定范围；而且，中国在泛太平洋国家首脑会议《奥兰多挑战》声明中支持航空运输自由化，将促进中国民航业的整体开放。

随着我国加入WTO，对外开放进程的深入，更多的外资通用航空公司会进入国内通用航空市场，所从事的业务范围将逐步扩大。外资通用航空公司具有资金雄厚、技术先进、管理规范、业务创新能力强等优势，将直接对本公司现有的客户、人才资源、管理制度、营运体制等多方面产生一定的影响。

（五）进入本行业的主要障碍

目前，国家对通用航空实行严格的市场准入制度，对通用航空企业成立的条件，经营的范围，营运管理、航空设备、人员、技术、机场、维护保障、安全管理等各方面都提出了严格的要求。根据国家的有关法律、法规及通用航空业的特点，非航空公司进入该行业的主要障碍有：

（1）受技术条件的限制。通用航空业是一个高技术含量的行业，它的可靠性及安全性需要高素质、专业化的飞行人员、地勤人员和维修技术人员，而国内现在合格的飞行人员、地勤人员和维修技术人员相当缺乏；

（2）受资金实力的限制。通用航空业具有前期投资大、风险高、运营成本高、需要大量的资金支持等特点，营运企业只有形成一定的经营规模、拥有足够的客户群后才能获得较好收益。

（3）受安全营运记录的影响。飞行安全风险是航空企业最基本的风险。飞行安全风险来自于恶劣的天气、机械故障、人为错误及其他不可抗事件。只有具有安全的营运记录，才能获得通用航空业务的营运资质。

三、公司面临的主要竞争状况

（一）同行业竞争的情况

目前，我国有通用航空企业 36 家，共拥有各类型固定翼飞机和直升机约 430 多架。航空作业主要包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医药卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动。

我国目前从事海上石油飞行服务的主要有 3 家企业，除了本公司外，还有中国南方航空珠海直升机公司和东方通用航空公司，因此，本公司所处的行业集中度很高。在海上石油服务市场中，公司的市场份额约占 60%以上，处于绝对领先地位。竞争对手中国南方航空珠海直升机公司作业领域集中在南海西部海域，东

方通用航空公司主要在渤海海域。2000年，两家公司的占有率分别为14.75%和21.91%。

在陆上通用航空领域，公司竞争对手有飞龙专业航空公司、黑龙江龙垦通用航空公司、新疆通用航空公司、东华通用航空公司等30多家，这些公司服务的领域对公司募集资金拟从事的领域竞争压力不大。但随着国家通用航空业的各项政策措施的落实，将会出现一些规模大，机制灵活具有竞争力通用航空公司。

此外，中国加入WTO以后，随着外国航空运输企业参股或购买国内航空运输企业的限制取消，国内竞争对手通过引入外资壮大实力，将会改变行业竞争态势，加大公司的竞争压力。

（二）竞争优势

中信海直作为国内目前通用航空领域中实力最强的企业，与国内竞争者相比，有着丰富的服务和管理经验，综合实力、竞争优势显著，拥有海洋石油直升机运输服务60%以上的市场占有率。

1、经营优势

公司的经营规模、资产规模和净利润在同行业中处于领先地位，公司的规模进入了快速扩张的阶段。公司在深圳设有主营运基地，在上海、天津、湛江等地设有分公司。营运基地初步形成了以深圳为中心，辐射渤海、南海的服务网络，这是其他公司难以具备的网络基地优势，为公司今后的跨越式发展提供了坚实的保障。公司的作业基地服务范围构成如下：

作业基地	辐射区域	主要使用机场
深圳南头基地	南海东部海域	深圳南头机场
哈尔滨基地	中国东北地区	哈尔滨太平国际机场
湛江分公司	南海西部海域	湛江坡头直升机场
天津分公司	渤海西部海域	天津塘沽机场
上海分公司	东海海域	舟山机场

充分发挥基地网络的优势，可以增强公司盈利能力，形成规模效益，增强企业的竞争力。目前公司投入营运的直升机29架，其中公司自有飞机19架（自行

购买 12 架、收购龙江通航获得 7 架), 租赁飞机 7 架, 执管飞机 3 架。机队构成合理、机型各异, 能充分满足海上石油服务市场的需要。

2、技术优势

公司直升机机队由“超美洲豹”、“海豚”等先进机型构成, 这些飞机具有性能复杂、操作难度大的特点, 其快速、灵活的营运除了需要掌握复杂的驾驶操作技术外, 还需要建立起与之配套的支持保障系统, 主要包括无线电通讯系统、导航系统、气象雷达系统、维修保障系统等。这是一个系统工程, 一旦某一细微环节出现问题都可能导致飞行意外发生。经过十多年的运行, 公司掌握了先进操作、管理、维修技术。

3、管理优势

作为通用航空类企业, 安全问题是永恒的主题, 中信海直在成立之初就坚决贯彻“安全第一、预防为主”的方针, 主动向国际标准看齐。公司参照国际飞行手册, 并结合自己的实际情况在通用航空企业中第一家编制了《营运手册》, 作为航空营运管理的基本守则, 旨在通过科学规范的管理, 不断消除安全隐患。公司已通过 ISO9001 国际质量标准体系认证, 按照《营运手册》进行运行, 使管理工作迈进了规范化、程序化、标准化、制度化的轨道。

4、人才优势

公司目前具有通用航空最强的机队人员。公司现有飞行员 77 人, 其中有 5 名飞行员荣获中国民航安全飞行金质奖章, 15 名飞行员荣获中国民航安全飞行银质奖章, 17 名飞行员荣获中国民航安全飞行铜质奖章; 3 名飞行员具有英国民航局 CAA 颁发的直升机驾驶执照和机长资格, 是国内首批具有 CAA 执照的飞行员。公司还拥有机务维修人员 122 人, 都持有民航总局颁发的机务维修执照, 其中 21 人同时持有检验执照, 8 人同时持有英国民航局颁发的机务维护执照。

5、制度优势

与其他同类型通用航空公司比较, 公司具有明显制度优势。公司是一家新近

改制的上市公司，在改制的过程中，非经营性资产得到了完全剥离，留在公司的是盈利较强的优质资产。同时，在改制的过程中，对与生产经营无关的人员进行分离，减少相关费用的开支。更重要是作为上市公司具有灵活的营运机制，能根据市场的需要制定相应的发展策略。

6、资金优势

公司经营活动所产生的现金净流量较大，且非常稳定，付现能力较强，能够满足公司业务对资金的需求；公司资信状况良好，融资能力强能满足公司实现跨越式发展的需要。特别是作为一家上市公司，能从资本市场上按照经营发展需要募集资金，而非上市公司很难从社会上融资或者融资成本非常高，因而摆脱不了因资金不足而不能进行规模化经营的困境。对于通用航空运营来说，如果不能形成规模，就不能降低运行成本，会造成盈利少，再生产能力差的恶性循环。

（三）竞争劣势

本公司目前的竞争劣势主要是在以下几个方面：

1、公司与国外通用航空企业相比还存在一定的差距，其抗风险能力还比较薄弱，主要表现在以下几个方面：

（1）公司的资产规模与业务规模相对较小，有待进一步提高。

（2）公司现有的机队规模和机型构成还不能完全适应公司业务未来发展的需要。公司现拥有作业性营运飞机 29 架，主要由“超美洲豹”、“海豚”等世界先进的机型构成。公司的机队规模、机型构成基本上能满足海上石油服务业务发展需要，但不能满足公司进一步开拓市场发展的需要。

（3）2002 年公司的主营业务海上飞行作业量占近海石油直升机服务市场 60.25%的份额。公司 90%以上的利润来自于海上石油服务，一旦海上石油行业出现波动，就会影响公司的盈利水平。

2、公司自成立以来主要是为海上石油飞行服务，缺乏陆上通用航空营运经验，特别是缺乏公务机的营运经验，不利于业务的拓展。

3、当前公司的人才结构，质量和数量制约公司的进一步发展，要实现跨越式发展，需要培养、引进一批主要高级经营管理人才和营销专业人员。

4、公司通过 ISO9001 国际质量标准体系认证，按照《营运手册》进行运行，使管理工作迈进了规范化、程序化、标准化、制度化的轨道。但目前实际工作中制度建设的落实与质量标准要求尚有一定差距，内部运行机制受传统工作习惯的影响，还不能完全满足市场经济体系建设要求，资源配置效率有待进一步提高。

（四）市场份额变动情况与趋势

目前，公司在行业的地位相当稳固。公司飞行作业多年以来始终保持领先，占全国海洋石油直升机飞行作业总量 60%以上，2002 年的市场占有率为 60.25%；2001 年国内通用直升机航空飞行合计 55,937 小时，公司飞行达 9,040 小时，占 16.16%以上。在市场环境稳定，公司经营正常的前提下，公司在今后若干年内将继续保持行业领先态势。2002 年 3 月，公司与南方航空公司签署了《关于转让南方航空珠海直升机公司股权协议》，若该项收购顺利实施，公司将进一步提高海上石油市场占有率，届时公司的海上石油市场的占有率将达到 75%以上，同时公司将通过募集资金购置新飞机努力开拓直升机和固定翼飞机的陆上通用航空市场，特别是公务飞行市场，开发直升机和固定翼飞机的大修、零部件和机载设备修理业务以及相关的航空服务领域。

根据目前国际通用航空业发展的最新趋势，公司将在开展海上、陆上和飞机大修理业的基础上，充分发挥人才、技术、管理经验的优势，结合我国的实际情况，进一步开发渤海、南海西部等海域作业的跨国石油集团的配套飞行服务，还将重点开发上海港等我国重要港口的直升机引航服务，电力系统电网公司的直升机巡线、悬停作业等配套飞行服务，开发与直升机相结合的传媒广告服务，开发新的市场资源，大力开展飞行员培训、飞机委托管理等业务，实现通用航空业务多样化。

四、业务范围与主营业务

（一）业务范围

公司的业务范围是为国内外用户提供陆上石油、海洋石油服务，人工降水、医疗救护、航空探矿、航空摄影、空中广告、海洋监测、渔业飞行、气象探测、科学实验、城市消防、空中巡查、航空护林、空中拍照等方面的飞行服务，飞行场站服务设施；直升机、二手飞机、报废飞机、航空设备、器材及零配件的出口业务；直升机、航空设备、器材及零配件、机场场站设备的进口业务；接受委托代理上述进出口业务；与外国航空公司签订有关租用直升机、固定翼飞机及飞行员、机械师的合同；自营和代理除国家组织统一联合经营的16种出口商品和国家实施核定公司经营的商品以外的商品及技术的进出口业务；开展“三来一补”、进料加工业务；对销贸易和转口贸易；直升机机体、动力装置、机载设备、特种作业设备的维修；石油化工产品的仓储、陆路运输；投资企业所需设备、材料及生产产品的销售(国家有专项专营规定的除外)。

(二) 主营业务

公司主营业务是通用航空运输服务，目前主要为中外用户提供勘探、开发海洋石油及其他方面的直升机飞行服务。公司每年为中国海上石油开发提供 9000 多小时的飞行服务；成立至今 20 多年来，累计为海上平台提供 15 万架次的飞行服务，总飞行量在 10 万小时以上，运送人员 70 万人次，货物近 7,000 吨，占全国海上石油飞行服务市场 60% 以上份额，充分保障了中国海洋石油开发的顺利进行。中信海直已成为中国海洋石油开发必不可少的组成部分。

2001 年公司占有全国海洋石油直升机飞行服务市场的 63.46%，占全国通用直升机航空年飞行小时总量的 16.16%。2002 年，公司飞行 10,102 架次，其中海上石油运输飞行 9,847 架次，农林飞行 255 架次；作业飞行 8,442 小时，其中海上石油飞行 7,907 小时，农林飞行 535 小时；执行海上石油作业合同 16 个，作业 137.76 架月，海上市场占有率为 60.25%；执行飞机执管合同 2 个。

2003 年 1—6 月，公司共执行通用航空飞行任务 5,250 架次，作业飞行 4,429 小时，执行海上石油作业合同 12 个、飞机执管合同 2 个，共完成直升机翻修 6 架，部附件维修 95 件，海上市场占有率为 65%。

五、公司主要业务情况

(一) 公司主要业务构成

目前，公司主要是为中外石油公司提供直升机飞行服务和直升机维修服务，飞行收入占公司全年营业收入的 90%以上。

(二) 主要业务的消费群体及市场占有率

自成立以来，公司已为中国海洋石油总公司以及英国、荷兰、意大利、法国、挪威、美国和日本等国家的近 30 家石油公司提供了优质、安全的飞行服务，与中国海洋石油总公司及著名的跨国石油巨头 CACT（联合作业者集团）、PHILLIPS（菲利普斯）、BP - AMOCO（阿莫科）、TEXCO（德士古）、AGIP（阿吉普）、STATOIL [挪威（东方）有限公司]、SHN（日本华南石油公司）等公司签订了常年的业务合同，获得了长期稳定的客源。目前的海洋石油服务市场占有率达 60%以上；2001 年全国通用直升机航空飞行合计 55,937 小时，公司飞行达 9,040 小时，占 16.16%。2002 年，公司占有海上石油飞行服务市场 60.25% 的份额。2003 年 1—6 月，公司占有海上石油飞行服务市场 65% 的份额。

六、与公司业务相关的主要固定资产及无形资产

(一) 固定资产情况

1、固定资产情况一览表

单位：元

	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
固定资产原值：				
房屋建筑物	54,710,533.65	——	——	54,710,533.65
飞机	644,374,820.07	137,558,808.03	——	781,933,628.10
运输工具	17,786,649.36	902,520.00	180,000.00	18,509,169.36
机器设备	4,386,929.98	167,901.00	——	4,554,830.98
电子设备等	17,273,768.52	580,360.04	2,700.00	17,851,428.56
合计：	738,532,701.58	139,209,589.07	182,700.00	877,559,590.65
累计折旧：				
房屋建筑物	1,685,933.24	1,058,310.32	——	2,744,243.56

飞机	102,167,384.20	14,456,818.19	—	116,624,202.39
运输工具	9,999,191.05	715,667.49	22,752.00	10,692,106.54
机器设备	2,754,253.48	156,795.99	—	2,911,049.47
电子设备等	7,354,590.63	1,195,146.11	767.88	8,548,968.86
合计:	123,961,352.60	17,582,738.10	23,519.88	141,520,570.82
固定资产净值	614,571,348.98			736,039,019.83

2、主要营运资产情况

截止 2003 年 6 月 30 日，公司拥有的主要营运资产是直升机，其构成如下：

(1) 公司拥有自置直升机和固定翼飞机 19 架，包括：

A、“海豚”SA365N 型直升机 2 架。已由公司领取了中国民用航空总局核发的 NR0937、NR0938 号《民用航空器国籍登记证》，国籍标志和登记标志分别为中国 B-7101、B-7102。

B、“超美洲豹”AS332L 型直升机 5 架。其中 4 架已领取了中国民用航空总局 3 号、NR0936 号、NR0942、NR0943 号《民用航空器国籍登记证》，国籍标志和登记标志分别为 B-7958、B-7951、B-7956、B-7957；另外 1 架飞机目前已由公司领取了中国民用航空总局核发的 LR0068 号《民用航空器临时登记证》。

C、A109 型直升机 1 架。已领取了中国民用航空总局 NR1594 号《民用航空器国籍登记证》，国籍标志和登记标志为 B-7772。

D、EC155B 型直升机 3 架。已领取了中国民用航空总局 NR1639、NR1716、NR1717 号《民用航空器国籍登记证》，国籍标志和登记标志分别为 B-7008、B-7005、B-7006。

E、EC135 型直升机 1 架。已领取了中国民用航空总局 NR1052 号《民用航空器国籍登记证》，国籍标志和登记标志为 B-7007。

F、M171 型直升机 4 架。系公司所收购“龙江通航”的资产，已办理了有关过户权证变更手续。

G、Y-5B 型固定翼飞机 3 架。系公司所收购“龙江通航”的资产，已办理有关权证过户变更手续。

自有飞机情况一览表

购置飞机	飞机型号	飞机注册号	购置时间	制造年份
1	Super Puma AS332L	B-7951	1986.4	1986
2	Super Puma AS333L1	B-7956	1998.6	1993
3	Super Puma AS333L1	B-7957	1998.12	1998
4	Super Puma AS333L1	B-7958	2000.12	2000
5	Super Puma AS336L	B-7959	2000.12	1983
6	Dauphin SA365N	B-7101	1994.2	1982
7	Dauphin SA366N	B-7102	1993.11	1982
8	A109	B-7772	2002.1	2001
9	EC155B	B-7008	2002.6	2002
10	EC135	B-7007	2002.7	2002
11	EC155B	B-7005	2003.3	2003
12	EC155B	B-7006	2003.3	2003
13	M171	B-7850	1999.9	1998
14	M171	B-7852	1999.1	1999
15	M171	B-7853	1999.1	1999
16	M171	B-7855	1999.1	1999
17	Y5B	B-8708	1996.6	1993
18	Y5B	B-8721	1996.6	1996
19	Y5B	B-8722	1996.6	1996

(2) 公司租赁使用的直升机 7 架，包括：

A、“超美洲豹”AS332 型直升机 3 架，系公司向英国 BHL 公司租赁使用。公司已与英国 BHL 公司签订了《租赁直升机及有关服务的协议》。

B、“海豚”SA365N 型直升机 2 架，系向海军航空兵部租赁使用。原中国海洋直升机专业公司与海军航空兵部签订了直升机租赁协议。2001 年 2 月 16 日，公司与海军航空兵部签订了关于租用这 2 架直升机的补充协议。

C、“直九”型直升机 1 架，系公司向中国飞龙专业航空公司租赁使用。公司已与中国飞龙专业航空公司签订了直升机租赁协议。

D、“直九”型直升机 1 架，系公司向总参陆航局租赁使用。公司已与总参陆航局签订了直升机租赁协议。

租赁飞机情况一览表

租赁飞机	飞机型号	飞机注册号	出租方	期限
1	Super Puma AS332L	G-TIGI	布列斯托	根据工作需要
2	Super Puma AS333L	G-TIGM	布列斯托	根据工作需要
3	Super Puma AS334L	G-TIGP	布列斯托	根据工作需要
4	Dauphin SA365N	B-7103	海军航空兵部	根据工作需要
5	Dauphin SA365N	B-7106	海军航空兵部	根据工作需要
6	Dauphin SA367N	B-7107	飞龙	根据工作需要
7	Dauphin SA368N	B-7111	总参陆航局	根据工作需要

(3) 公司执管飞机 3 架，包括：

A：“Z-11”型直升机 1 架，系公司向中央电视台提供飞机执管服务。2002 年 8 月 2 日，公司与中央电视台签订了 1 架 Z-11 直升机的托管合同。

B：“S-76C+”型直升机 2 架，系公司向交通部上海海上救助打捞局提供飞机执管服务。2001 年 6 月 21 日，公司与交通部上海海上救助打捞局签订了 2 架“S76C+”型直升机的托管合同。

执管飞机情况一览表

租赁飞机	飞机型号	飞机注册号	出租方	期限
1	Z-11	B-7070	中央电视台	3 年
2	S-76C+	B-7309	海上救助局	3 年
3	S-76C+	B-7310	海上救助局	3 年

3、公司拥有的其他固定资产

公司拥有的其他固定资产主要包括房屋建筑物、运输工具、机器设备及电子设备等。根据鹏城会计师事务所出具的《审计报告》，截止 2003 年 6 月 30 日，上述资产的净值分别为人民币 5,196.63 万元、781.71 万元、164.38 万元及

930.25 万元。

其中，房屋建筑物是公司购买的上海分公司、湛江直升机场、哈尔滨基地、中信大厦第 16 层等处的房产。

4、购置办公楼事项

经公司第一届董事会第六次会议和 2000 年度股东大会批准，公司计划出资 4,392 万元购买由深圳中洲城市广场有限责任公司开发建造的中信大厦第 15、16 两层办公楼。由于公司在直升机场已解决了部分办公用楼，经与深圳中洲城市广场有限责任公司协商，公司只购置第 16 层，面积为 1,687.32 平方米，公司实际支付购楼款 2,095 万元。预计公司可以在 2003 年 12 月取得该新购办公楼层房屋的产权证书。

(二) 无形资产情况

截止 2003 年 6 月 30 日，公司无形资产净值 1,890.41 万元，主要是公司所拥有的湛江直升机场、上海分公司、哈尔滨基地的土地使用权、天津塘沽机场及海南东方机场土地使用权。此外无商标、专利等其他无形资产。

(三) 土地使用权及主要经营性房产取得和占有情况

根据中国民用航空总局运函[1998]22 号文，同意公司在改组设立时实行通用航空业务职能与机场有关业务职能分设的原则，其有关机场的业务职能划归改制后的中国中海直总公司。中国中海直总公司提供机场使用与服务保障并收取相应费用。因此，公司不存在以土地折价入股或租赁土地的情况。

公司所拥有的湛江直升机场及上海分公司土地使用权系公司 2001 年向中国中海直总公司受让所得。公司拥有的天津土地使用权和海南东方机场土地使用权系 2002 年购入。

七、在建固定资产情况

截止 2003 年 6 月 30 日,公司在建工程价值为 6,510.72 万元,主要是办公楼装修改造工程、海南东方机场和天津新机场建设工程。

公司办公楼改造及装修工程造价预算总额是 1,960.00 万元,截止 2003 年 6 月 30 日,已投资 2,284.44 万元,已完成工程进度的 99%。

海南东方机场系公司为了满足开拓南海南部市场的需要而投资新建的一直升机场。本公司目前南海南部市场的飞行服务使用的是湛江机场,随着该区域业务的增多,湛江机场已不能满足其需求,且湛江机场距离新开拓的南海南部市场较远,就近修建机场也可以降低营运成本。项目已列入公司 2001 年投资计划,计划投资总额 1,300 万元,截止 2003 年 6 月 30 日,已投资 1,014.05 万元,已完成工程进度的 78%。目前,机场场道及附属设施已施工完毕,工程正在最后完善阶段,已可起降飞机。

天津新机场是由于公司目前租用的天津直升机场规模较小,不能满足作业飞机频繁起降和公司进一步开拓渤海石油飞行服务市场的需要。兴建该机场投资预算为 3,700 万元,截止 2003 年 6 月 30 日,已投资 2,727.07 万元,完成工程进度的 75%。目前,机场跑道已施工完毕,跑道内的有关附属设施、综合楼及机库等正在建设中,尚未投入使用。

另外,公司截止 2003 年 6 月 30 日还有一些零星装修工程共 185.16 万元。

八、特许经营权的情况

根据中国民用航空总局 2003 年 4 月 2 日签发的民航通企字第 003 号文,允许公司经营海上、陆上石油服务,人工降水、医疗救护、航空探矿、直升机引航作业及国内航空摄影,空中广告、海洋监测、渔业飞行、气象探测、科学实验、城市消防、空中巡查、航空护林、空中拍照等业务。

公司于 2001 年 7 月取得中国民用航空总局颁发的第 D.3020 号维修许可证。维修的项目有:机体、动力装置、机载设备、特种作业。

九、本公司合营和联营及其他业务安排

1、中信海直通用航空维修工程有限公司

经中国民用航空总局民航规函[2000]578号、中国中信集团公司资计[2000]25号、对外贸易经济合作部[2000]外经贸资一函第1033号文批准,于2001年6月成立了我国第一家中外合资通用航空维修公司“中信海直通用航空维修工程有限公司”。本公司出资1,642万元,占出资比例62%;外方香港迅泽航空器材有限公司与英国布列斯托直升机有限公司的出资比例分别占20%和18%。

2、拟成立中信通用航空有限责任公司

为了开拓陆上通用航空业务,公司通过对原中国北方航空黑龙江通用航空公司的收购与重组,在其机队、人员、基地、业务的基础上,与中国航空总公司合资拟组建“中信通用航空有限责任公司”,开拓陆上通用航空业务。2002年3月20日,公司第一届董事会第十二次会议审议通过了对“龙江通航”进行改制,并投资组建中信通用航空有限责任公司的议案。2003年1月8日,公司与中国航空总公司签订《合资组建中信通用航空有限责任公司》的合同章程,并经中国民用航空总局民航运函[2002]26号文《关于同意筹建中信通用航空有限公司(筹)开展筹建工作的批复》批准,公司获准按照甲类通用航空企业的要求,筹建中信通用航空有限责任公司,筹建期限自2003年1月13日开始至2005年1月12日止。根据中信海直与中国航空总公司签订的合同、章程,拟组建的公司名称为:中信通用航空有限责任公司;注册资本:人民币10,000万元;出资比例:中信海直以现金和实物出资95%,中国航空总公司以现金出资5%。

十、本公司无境外经营业务

十一、质量控制情况

(一) 公司质量控制标准

本公司的质量方针是“顾客至上,安全第一,规范运行,追求完美”,向顾

客提供具有国际水准和符合中国民航适航规定的高质量的直升机服务。公司严格按照 ISO9001 国际质量保证标准制定了《中信海洋直升机股份有限公司营运总册》，包括《质量手册》、《商务管理手册》、《企业管理手册》、《培训管理手册》、《航空服务业物资采购控制程序》五部分，并于 2000 年 6 月通过 ISO9001 国际质量保证标准体系的认证，认证号为 FS55204。为了确保飞行安全，为客户提供安全、高效优质的服务，公司制定了以下质量控制指标：

1、飞行不正常千次率：		5‰
2、飞行可用率：		95%
3、计量器具校准及时率		100%
4、设备完好率：	一类设备	100%
	二类设备	95%
5、航务情报准确率		100%
6、飞行安全目标：		
1) 杜绝飞行事故		
2) 杜绝劫机事故		
3) 杜绝重大航空地面事故		
4) 飞行事故征候		2.5/万架次；
	机务人为原因事故征候、一般航空地面事故及航空地面事故征候，万架次率各 0.6。	
5) 飞行严重差错		3/万架次
	机务人为原因严重差错	
		2/万架次
6) 地面保障飞行不正常		2/万架次
7、顾客投诉处理及时率：		100%

(二) 公司航空安全保险情况

为了防止航空意外发生对公司运营造成不良影响，公司在采取种种有效措施确保航空安全的同时，公司对营运过程中可能出现的意外情况，进行了投保，减少意外事故的发生给公司带来的损失。目前，中信海直投保的险种包括：

1、**机身一切险(含机身地面险)**：是指不论任何原因，造成飞机及其附件的

意外损失或损坏，以及因意外引起的飞行拆卸重装和清除残骸的费用。

2、**综合单一责任险**：由于飞机或从飞机上坠落、坠物造成第三者的人身伤亡或财产损失，以及由于旅客在乘坐或上下飞机时发生意外，造成旅客的人身伤亡或所携带和已经交运登记的行李、物件的损失，以及对旅客、行李或物件在运输过程中因延迟而造成的损失。

3、**每位乘客责任险**：是中信海直另外对每位乘客的人身安全进行投保。

4、**雇主责任险**：公司对空中机务人员的人身安全进行投保。

5、**人身意外险**：公司对公司工作人员进行投保。

6、**航材保险**：被保险人所属或租用、借用而未作为飞机一部分装在飞机上的所有航材发生损失而进行投保。

7、**国内货物运输保险**：被保险人所属或租用、借用而未作为飞机一部分装在飞机上的所有货物发生损失进行投保。

上述保险的最高赔偿额为：

险种	最高赔偿额
机身一切险	“海豚”每架最高 200 万美元、“超美洲豹”每架最高 950 万美元、米 171 每架 3000 万人民币、Y-5 每架 200 万人民币、Z-11/0036 型直升机每架 1250 万人民币。
综合单一责任险	“超美洲豹”每架 5000 万美元、Z-11/0036 型直升机每架 2500 万人民币、Y-5 每架 1000 万人民币、其它飞机每架 2000 万美元
每位乘客责任险	中国人每人 50 万人民币、外籍人员按国际公约和国际法赔偿
雇主责任险	雇员年薪的 3 倍
人身意外险	每人 15 万人民币
航材保险	500 万美元
国内货物运输保险	300 万美元

中信海直 2000 年、2001 年共支出保险费分别为 523 万元和 1,187 万元。“9.11”事件发生后，世界各保险公司普遍提高了保险费率 30%—50%，加上公司机队规模的扩大，2002 年共支出保险费 2,067 万元。2003 年 1—6 月，公司共支出保险费 893.12 万元。

十二、主要客户及供应商资料

1、2002 年前五名供应商

由于航空业的特殊性，航油及航材供应受国家严格管制，因此公司航材及航油的供应商比较固定。

名 称	采购金额 (万元)	占总支出比例 (%)	备 注
欧洲直升机公司 (EUROCOPTER)	9,084.93	46.51%	购机
香港迅泽航空器材有限公司	5,771.90	29.55%	购航材
意大利阿古斯塔公司	3,338.76	17.09%	购机
法国宇航公司	483.90	2.48%	购航材
透博梅卡亚太公司	429.69	2.20%	购航材

2、2002 年前五名客户

名 称	收入金额 (万元)	占同类收入比例 (%)	备 注
菲利普斯油公司	4,724.80	14.49%	租机收入
阿莫科油公司	3,908.47	11.99%	租机收入
CACT 油公司	3,771.93	11.57%	租机收入
西部采油公司	3,745.03	11.48%	租机收入
上海平湖项目组 (PINGHU)	3,366.58	10.32	租机收入

十三、权益人与供应商、客户关系

除公司控股子公司中信海直通用航空维修工程有限公司与香港迅泽航空器材有限公司有关联关系外，本公司董事、监事、高级管理人员及公司的其他主要关联方或持有本公司 5%以上股份的股东没有与上述客户和供应商存在关联关系。

十四、本公司成立以来重大业务和资产重组行为

2001年8月12日,公司与中国北方航空公司签定了关于收购北方航空全资拥有的中国北方航空黑龙江通用航空公司资产的协议,并于2001年9月17日召开的第二次临时股东大会和2001年第一届董事会第九次会议上审议通过。

1、收购龙江通航资产的目的

根据民航总局对通用航空的发展计划,本公司拟在“十五”期间,在继续保持直升机海上服务市场领先的基础上,发挥自身特长,向陆上通用航空领域延伸和拓展。为此,拟通过对现有国内通航企业的资产、人员、业务的整合重组实现资源的优化配置,组建独立从事陆上通用航空业务的专业公司,作为公司开发和拓展陆上通用航空业务领域构筑新的操作平台。同时,通过收购经营性资产,引入新的机型和业务门类,扩充飞行、机务、航务保障和航空管理的专业队伍,提高市场开发能力,满足多样化市场的需求。

2、收购资产的基本情况

龙江通航是于1996年6月在中国民用航空总局进行通用航空改革试点时,由北方航空黑龙江分公司分离而筹建,属于北方航空内部经营甲类通用航空业务的非独立核算单位。龙江通航办公地在哈尔滨南岗区,基地在哈尔滨太平国际机场,现有经营的主要业务以航空农林化、空中游览、航空摄影、通用航空短途包机、石油勘探、飞机外挂、磁测和抢险救灾为主。在册员工约110人,其中,飞行、机务人员等空地勤人员近80人。公司收购的资产,主要包括:M171直升机4架、Y-5B固定翼飞机3架、位于哈尔滨市南岗区的公司办公楼1栋(面积6,780平方米)相关的航材以及设备、车辆等固定资产。对这些资产,中华财务会计咨询有限公司出具了[2001]063号资产评估报告书,资产评估汇总表如下:

资产评估结果汇总表

评估基准日:2001年7月31日

资产占有单位：中国北方航空公司

金额单位：人民币万元

项目	账面价值	调整后价值	评估价值	增减值	增减率
	A	B	C	D=C-B	E=D/B × 100%
流动资产	129.59	129.59	131.57	1.98	15%
固定资产	13,718.23	12,501.49	14,718.73	2,217.23	17.7%
其中：在建工程					
建筑物	2,204.06	2,204.06	2,657.92	453.86	20.6%
设备	11,514.17	10,297.44	12,060.80	1,763.37	17.1%
资产总计	13,847.81	12,631.08	14,850.30	2,219.21	17.6%
负债总计					
净资产	13,847.81	12,631.08	14,850.30	2,219.21	17.6%

这些资产评估价值为14,850.30万元,其中,流动资产为131.57万元,固定资产为14,718.73万元。

3、交易价格及支付

根据《资产收购协议》本次收购价格依照财政部确认的《资产评估报告》所示的净资产额确定。根据财政部《关于委托中国民用航空总局办理中国北方航空公司部分资产转让评估项目合规性审核函》(财办企[2001]1166号),中国民用航空总局出具了民航财函[2001]932号文《关于中国北方航空公司转让部分资产给中信海直的资产评估项目的审核意见》对资产评估报告予以确认。

公司于2002年1月18日和2002年1月22日分两次支付收购资产所需款项14,850.30万元。收购所需资金均通过银行贷款解决。

4、收购资产运营计划

为满足国内通用航空市场需求增长的需要,根据民航总局对通用航空的发展要求,“十五”期间,本公司拟在继续保持直升机海上服务市场领先的基础上,发挥自身特长,向陆上通用航空领域延伸和拓展。本公司通过收购龙江通航资产后,扩充其飞行、机务队伍,增加新的机型投入(包括固定翼飞机),扩大业务

范围,并对其进行公司制改组,使之成为从事陆上通用航空业务的甲类通用航空企业,作为本公司拓展陆上通航业务建立新的操作平台。

5、项目实施进展情况

公司收购龙江通航的资产后对其进行了重组,为了确保在重组过渡期内,龙江通航的通用航空业务正常进行,公司向中国民用航空总局申请设立哈尔滨基地。中国民航总局以民航运函[2002]214号《关于中信海洋直升机股份有限公司设立哈尔滨基地的批复》,同意在重组过渡期内设立哈尔滨基地作为公司下属不具有独立法人资格的分支机构,在公司经营项目和范围内开展经营活动。2002年1月30日公司与北方航空签订了租费协议,自2002年2月1日至2004年1月31日,收购后的“龙江通航”继续使用北方航空所属的哈尔滨太平国际机场及有关附属设施,年租费为30万元,该协议已于2003年初提前终止。

公司所收购“龙江通航”在哈尔滨市办公楼的房产权证、土地权证过户手续办理完毕,飞机的产权过户手续也已经完成。

2002年3月20日,公司第一届董事会第十二次会议审议通过了对龙江通航进行公司制改组,并投资组建中信通用航空有限责任公司的议案。2002年8月1日,公司与中国航空总公司签署《合资组建中信通用航空公司的框架协议书》,就组建中信通航的主要事项作出了规定和安排。8月29日,公司的主管单位中国国际信托投资公司批准筹建中信通航。2003年1月13日,中国民用航空总局下发了民航运函[2002]26号文《关于同意筹建中信通用航空有限公司(筹)开展筹建工作的批复》,公司获准按照甲类通用航空企业的要求,筹建中信通用航空有限责任公司,筹建期限自2003年1月13日开始至2005年1月12日止。

目前,中信通航已经通过了民航总局的运行验收,正在办理验资、注册手续。

2002年初,公司完成了对龙江通航的收购,在未改组设立中信通用航空有限责任公司之前,对龙江通航业务、资产、人员尚处于调整、重组阶段,其营运能力不能得到有效发挥,新的业务也有个开发培育的过程,因此,2002年该部分资产发生亏损1,333万元。

针对这一情况，公司积极采取措施，2003 年上半年该部分资产亏损 689 万元，争取全年实现扭亏为盈：

(1) 注册成立中信通航，拓展原龙江通航的主营业务范围，增加收入来源

目前中信通航已经通过了民航总局的运行验收，正在办理验资、注册手续。中信通航成立后将依托中信海直在中国通用航空业务领域的地位优势，在确保龙江通航现有业务扩大的基础上，通过公司的统一整合，利用公司的市场化营销管理经验，加大对公务飞行、工业服务、资源勘探、城市综合管理、航空旅游、电力巡线等业务的开发力度，使中信通航（原龙江通航）的业务有一个大的发展。

公司从 2002 年起将龙江通航部分飞行员改装从事海上石油飞行服务作业，以增加公司效益。同时以龙江通航人员为主，执行为中央电视台、交通部海上救助局的飞机执管服务，为公司收益增长起到积极作用。

(2) 通过盘活存量资产，提效增收

龙江通航原以从事农林服务为主，收益水平较低。公司在利用其空地勤人力资源充实海上石油服务和开发陆上通航新业务的同时，努力盘活存量资产，以引进更适合于公司业务发展所需的新机型。经公司第一届董事会第二十次会议批准，决定将 4 架 M171 飞机及相关资产予以转让，以减少折旧费、维修费、保险费、以及管理费等费用。

第六章 同业竞争与关联交易

一、关于同业竞争

根据中国民用航空总局的有关文件,公司在改组设立时实行了通用航空业务职能与机场有关业务职能分设的原则,其有关机场的业务职能划归改制后的中国中海直总公司。改制后的中国中海直总公司主要从事提供机场设施及地面服务、资产委托管理等业务,而公司主要从事与通用航空领域的直升机作业服务相关的业务。因此,公司与大股东中国中海直总公司不存在同业竞争。

本公司律师审查认为,发行人与关联企业之间不存在同业竞争。

本次发行的主承销商审查认为,发行人与关联企业之间不存在同业竞争。

本公司不存在运用募集资金收购有实际控制权的个人或法人资产以避免同业竞争的情况。

二、关联关系及交易

根据中国证监会证监发[2000]41号文规定的范围。本公司目前存在的关联方及关联关系如下:

(一) 本公司的发起人为公司的关联企业。主要包括:中国中海直总公司、中信国安有限公司(原中信国安总公司)、中国海洋南海东部公司、中航黑河民机技贸中心、广东南油经济发展公司、深圳市友联运输实业有限公司(原深圳市通发汽车运输有限公司)及深圳名商室外运动俱乐部有限公司。

(二) 持有公司5%以上股份的其他股东:中国北方航空公司。

(三) 中国中海直总公司下属的与公司并列的子公司上海新路房地产开发公司、珠海新路房地产开发公司、上海海信货运有限公司、深圳华翔实业开发公司、

上海海鹰矿泉水设备制造公司、东北中海直工贸公司、大连中海直集团公司。

(四)中国中信集团公司及其所控股子公司。公司第一大股东为中国中海直总公司,占有本公司62.38%的股份,而中国中信集团公司持有中国中海直总公司51.03%的股份,为本公司的实际控股股东。另一发起人中信国安有限公司是中国中信集团公司的控股子公司。

(五)公司控股子公司:中信海直通用航空维修工程有限公司属中外合资企业,本公司持有其注册资本的62%。

本公司的主要关联交易如下:

(一) 房屋租赁

公司成立时所使用的办公场所系向中国中海直总公司租赁。公司根据公平市价原则,与中国中海直总公司签订了有关的《房屋租赁合同书》。根据该合同,公司向中国中海直总公司租赁使用位于深圳市罗湖区解放西路188号19楼的办公用房,房屋面积共计749平方米,每平方米每月租金106元,每年租金952,728.00元,租赁期限为自公司设立之日起先订10年。由于该关联交易是按市场公平定价,对公司的财务状况和经营成果没有影响。房屋租赁费用占2000年和2001年主营业务成本的比例分别为0.4%和0.4%。

2002年3月,公司办公场所搬迁到深圳市南山区麒麟路21号直升机场,不再向中国中海直总公司租赁位于深圳市罗湖区解放西路188号19楼的办公用房。经协商,公司提前终止了与中国中海直总公司的《房屋租赁合同书》,自2002年起不再实施。

(二) 机场服务

公司业务所需使用的机场及相关的飞行服务保障由中国中海直总公司提供。公司遵照《中国民用航空法》、中国民航总局、财政部、国家物价局联合发布的民航局发[1992]94号文《民用机场收费标准》的规定,并参照市场公平价格,与中国中海直总公司签订了《机场使用与服务保障协议》。根据该协议,公司自设

立之日起向中国中海直总公司有偿使用其拥有的深圳、湛江、天津机场及其提供的相关飞行服务保障,具体服务收费项目包括飞机起降服务费、机场内场地租用费及机场地面服务费。2002年5月28日,公司2001年年度股东大会审议通过了与中国中海直总公司签署的《机场使用与服务保障协议》修订议案。根据修订议案,收费用标准如下:

1、飞机起降服务费

参照《民用机场收费标准》的规定,并结合国内目前的同类市场价格,公司的飞机每一个起架次(飞机每起飞、降落一次为一个起架次)应向中国中海直总公司交纳人民币158元的起降服务费。

2、机场内场地租用费

公司收购湛江直升机场、上海分公司两地房地产后,仍使用中国中海直总公司所拥有的深圳、天津两地机场,主要包括候机指挥高度楼、机库、航材库、油料库以及空地勤楼等,加新增租用办公楼、车库等,合计总面积为20,588.58平方米,按照《民用机场收费标准》的规定,公司租用中国中海直总公司机场内场地的计费标准为每月10元/每平方米,以此计算,公司每年向中国中海直总公司交纳机场内场地租用费总额为2,470,629.90元。

3、机场地面服务费

(1) 水电使用费:主要包括公司直升机的清洗与消防、设备运转及飞机管理的水电使用费。

本公司每年按照中国中海直总公司为公司提供上述水电付出的实际成本金额,向中国中海直总公司支付该水电使用费。

(2) 机场道路许可使用费

中国中海直总公司许可公司有偿使用中国中海直总公司在深圳机场内所有有关道路,总面积为9,235平方米,计费标准为每月每平方米5元人民币,公司

每年需向中国中海直总公司交纳机场道路使用费为人民币 554,100.00 元。

(3) 机场警卫安全服务费

中国中海直总公司有偿向本公司提供机场内的警卫、安全及保障公司飞行安全等服务。经公司与中国中海直总公司的确认，公司每年向中国中海直总公司支付的该项服务费为人民币 128,000.00 元。

协议有效期为自2002年1月1日起10年。

2000年度公司支付上述费用共3,847,272.00元，占公司主营业务成本的1.99%；2001年度支付上述费用3,847,272.00元，占公司主营业务成本的1.91%；2002年共支付办公楼租赁费、机场使用及服务费等共计人民币470万元，占公司主营业务成本的2.2%，2003年1—6月，公司共支付人民币235万元，占公司主营业务成本的2.27%。

(三) 往来款项

公司与中国中海直总公司、上海新路房地产开发公司、珠海新路房地产开发公司及湛江飞达公司存在其他应收款。根据深圳同人会计师事务所出具的《审计报告》，截止2001年6月30日止，由于内部往来形成的控股股东中国中海直总公司占用公司往来款2,287万元。对于控股股东所占用的资金，公司进行了清理。根据公司2001年度第一次临时股东大会决议，公司与中国中海直总公司直签订了《资产收购协议》，以资产评估值1,655万元为收购价，收购中国中海直总公司的湛江、上海房地产资产。该评估结果经国家财政部委托中国国际信托投资公司合规性审核，已由后者出具资财字[2001]35号《关于中国中海直总公司部分资产转让项目资产评估的审核意见》，确认了评估值。公司据此由上述资产收购款抵扣控股股东的部分占用资金。其后因控股股东与公司业务往来，应收、应付相抵，截止2002年3月14日，控股股东已全部清偿上述款项。经公司与中国中海直总公司协商，资金占用期间，公司向其收取资金占用费共计1,333,646.43元。

(四) 收购、转让资产

1、根据经营业务的需要，根据公司 2001 年度临时股东大会的授权，公司于 2001 年 7 月 30 日与中国中海直总公司签订了《资产收购协议》。公司向中国中海直总公司收购上海分公司、湛江直升机场两地房地产资产，分别是位于上海闸北区场中路 2310 号共 1674 平方米的土地使用权及该土地上的建筑物和位于湛江坡头直升机场共 57,268 平方米的土地使用权以及地上的建筑物。根据中华财务会计咨询有限公司出具的中华评报字[2001]第 040 号评估报告书，确认该部分资产评估值为 1,655 万元。资产评估汇总表如下：

评估基准日：2000 年 12 月 31 日

金额单位：万元

项目	帐面原值	帐面净值	调整后帐面值	评估价值	增减值	增值率(%)
		A	B	C	D=C-B	E=D/B*100%
固定资产						
建筑物	410.57	207.30	207.30	470.00	262.70	127%
无形资产						
土地使用权		193.22	193.22	1185.00	991.78	513%
资产总计		400.52	400.52	1655.00	1254.48	313%

财政部委托中国国际信托投资公司办理合规性审核工作，中国国际信托投资公司于 2001 年 10 月 29 日出具了资财字[2001]35 号《关于中国中海直总公司资产转让项目资产评估的确认审核意见》予以确认。协议履行日期为财政部对上述转让资产的确认日。公司所收购资产转让价格确认的依据是按财政部确认的评估价值进行。

目前，上述资产的产权过户手续已全部办理完毕，不存在产权纠纷。

本次公司收购大股东的资产可以进一步充实、完善公司现有经营资产，降低本公司的经营成本。同时减少公司与第一大股东之间的关联交易，规范公司的运作。

2、根据公司 2001 年度临时股东大会的授权，公司向中信海直通用航空维修工程有限公司转让下属维修中心资产。中信海直通用航空维修工程有限公司，是

公司控股子公司。根据中华财务咨询有限公司出具中华评报字[2000]年 069 号评估报告确认。资产评估汇总表如下：

评估基准日：2001 年 8 月 31 日

单位：万元

项目	帐面价值	调整后帐面值	评估值	增减值	增值率(%)
流动资产	303.51	303.51	309.30	5.79	1.91
固定资产	424.12	424.12	431.81	7.69	1.81
其中:设备	424.12	424.12	431.81	7.69	1.81
无形资产	—	—	580.00	580.00	—
资产总计	727.63	727.63	1321.11	593.48	81.56

财政部办公厅于 2001 年 8 月 14 日出具了财办企[2001]654 号文《关于中信海洋直升机股份有限公司转让资产评估项目的审核意见》予以确认。

中信海直通用航空维修工程有限公司是专业从事有关直升机机体及发动机的维修及维护、航空部件、附件的修理及维护等业务的企业，转让维修中心的资产有利于整合公司资源，实现专业化经营。

(五) 委托资产管理

2000 年 7 月，本公司向社会公开发行股票 6000 万股，募集资金 5.98 亿元，主要用于购买直升机和组建航空维修公司。由于直升机的订货期较长，在此期间会出现部分募集资金的闲置。公司董事会为提高资金的使用效率，提高公司和股东利润，按照《招股说明书》第六部分“募集资金的应用”中有关“项目出现资金闲置时，可进行安全稳定的短期投资”的规定，根据本公司章程中关于公司董事会有权在其授权范围内进行短期投资决策的规定，将 5,000 万元募集资金委托中信证券股份有限公司（以下简称“中信证券”）进行证券投资。

本公司与中信证券于 2000 年 9 月 1 日签署了《中信证券股份有限公司委托资产管理协议》。本公司委托中信证券进行资产管理 5,000 万元人民币，委托期限一年。中信海直和中信证券的第一大股东（间接或直接）均为中国中信集团公司（中国中信集团公司持有中信证券 37.85%股份）。

由于公司当时刚刚上市，对有关规定理解掌握不够，缺乏信息披露的经验，鉴于该项“委托投资”可在需要时随时收回，故未能遵照有关程序及时披露。后经过公司第一届董事会第七次会议及2001年第一次临时股东大会确认，并在《证券时报》上进行了公开披露。2001年6月29日公司提前终止了与中信证券的委托理财协议，收回用于委托理财资金5,000万元及投资收益753万元。投资收益占公司2001年利润总额的10.62%。

（六）长期负债

根据深圳同人会计师事务所有限公司深同证审字[2001]第082号审计报告，截止2001年6月30日，中国国际信托投资公司向公司提供长期借款美元30万元，月利率6.7708%。该借款系原中国海洋直升机专业公司于1992年6月向中国国际信托投资公司所贷，在改制重组中进入本公司的长期负债。应于1995年6月到期，通过展期延至1999年6月。该借款本金及利息已于2001年10月24日由公司偿还。

（七）担保

截止2003年6月30日，公司还存在如下关联担保情况：

1、本公司向招商银行股份有限公司深圳南油支行借款欧元7,330,000.00元及美元10,000,000.00元由中国中海直总公司提供担保。

2、本公司向中国光大银行深圳福强路支行借款1000万美元，由中信国安有限公司提供担保。

三、本次募集资金的运用没有涉及关联交易

根据目前的安排，本次募集资金的运用没有涉及关联交易。

四、避免同业竞争和规范关联交易的制度安排

（一）股东及实际控制人的承诺

本公司第一大股东中国中海直总公司已向本公司出具了《不进行同业竞争的承诺函》，承诺其本身和其现有或将来成立的除本公司以外的控股子公司，将不直接或间接参与经营任何与中信海直业务有实质性竞争或可能有实质性竞争的业务。

从实际控制人及其控制的企业近年来的生产经营情况来看，公司的控股股东切实履行了上述承诺，未从事与本公司同一或同类产品的生产经营，也没有经营与本公司相同或相似的业务。

（二）公司章程对规范关联交易的规定

本公司《公司章程》明确规定了关联股东、董事对关联事项表决的回避制度。

《公司章程》规定：“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。如有特殊情况关联股东无法回避时，公司在征得有权部门的同意后，可以按照正常程序进行表决，并在股东大会决议公告中作出详细说明。

股东大会审议关联交易事项时，应当遵守国家有关法律、法规的规定和深圳证券交易所股票上市规则，与该关联事项有关联关系的股东(包括股东代理人)可以出席股东大会，并可以依照大会程序向到会股东阐明其观点，但在投票表决时必须回避。

股东大会对关联交易事项作出的决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的二分之一以上通过方为有效。但是，该关联交易事项涉及本公司章程八十二条规定的事项时，股东大会决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的三分之二以上通过方为有效”。

（三）减少关联交易的措施

1、公司改制时按照通用航空业务职能与机场有关业务分设的原则，已将营运所需的飞机、维护检测、导航、通信等与通航业务相关的经营性资产纳入了本

公司。公司拥有完全独立的经营系统。

2、向公司大股东中国中信海直总公司所租赁的机场，以市价为基础，延长合同的有效期限，采取相对固定的租赁方式。

3、随着公司经营规模的扩大和市场占有率的提高，公司将新建或收购直升机场以减少关联交易。

五、发行人律师、主承销商、独立董事的意见

1、发行人律师经审查后认为：“公司的关联交易行为已经依照法定程序获得公司股东大会的有效批准，已经履行了必要的法律手续；本所未发现该等关联交易存在损害公司及股东利益的情况。公司已在章程、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》及其他有关规定中明确规定了股东大会、董事会在对有关关联交易进行表决时，关联股东、关联董事进行回避以进行公允决策的有关规定。公司上述的关联交易情况，以及解决同业竞争的承诺，已经在公司本次配股的配股说明书(申报稿)及其他相关文件中进行了充分披露，不存在重大遗漏或隐瞒的情况。”

2、主承销商巨田证券有限责任公司认为本配股说明书对关联方、关联交易予以了全面的披露，不存在损害发行人及中小股东利益的情形，决策程序合法有效，交易价格公允，采取的减少关联交易的措施可行有效。

3、本公司独立董事陆正飞、肖梦、王小强、马伟豪、吴雪芳认为：关联交易协议对双方的责任和义务作了约定，对关联交易的有关条款进行了充分披露，无重大遗漏和重大隐瞒；与关联方发生的关联交易遵循了市场公正、公平、公开的原则，关联交易定价公允，未发现损害双方各自利益的行为；本公司《公司章程》及《关联交易决策规则》的相关规定确保了公司关联交易协议公允的决策程序，公司的关联交易协议业已履行了法定的批准程序。

第七章 董事、监事、高级管理人员

一、董事、监事及高级管理人员情况

董事长李士林，男，53岁，中共党员，大专学历，曾任北京市政工程局干部、市政机械技术开发公司主任、市环城工程公司科长，中信兴业公司开发处副经理、国安宾馆总经理、中信兴业公司副总经理、中信国安集团公司总经理、董事长，现任中国中信集团公司常务董事、副总经理。

副董事长徐念沙，男，46岁，中共党员，民商法学博士，高级工程师，曾任海军东海舰队导弹护卫舰副舰长及国际引水员，北京市外运公司部门经理，北京市机械进出口公司部门经理，中国嵩海实业总公司总经理助理、副总经理，华海房地产开发公司副总经理、总经理，现任中国海洋航空集团公司董事长兼总经理。

副董事长刘福，男，57岁，大学学历，1970年分配到海洋石油勘探指挥部实习，先后担任钻井队技术员、队长、平台工程师、经理。1982年后担任钻井公司副经理、渤海石油公司副总经理、安全总监、中海石油北方钻井公司总经理。1999年开始担任中海石油有限公司健康安全环保部经理。长期从事海洋石油的钻井、完井、安全生产和环境保护工作。1999年曾经获得绥中36—1优快钻井国家科技进步二等奖。

董事曹竞南，男，65岁，中共党员，大学学历，研究员高工，曾任国防部第六研究院第一研究所设计员、专业组长、室副主任，航空工业部122厂设计所总体组组长，国防科工委六院直升机设计所筹建组组长、直升机设计研究室主任，国防科工委六院直升机研制办公室副主任、主任，航空工业部飞机局主管工程师、副总工程师，航空部民机开发销售领导小组组长，中国民用飞机开发公司副总经理、总经理，中国海洋直升机专业公司副董事长，现任中国中海直总公司副董事长。

董事孙志鸿，女，54岁，中共党员，1986年毕业于中央广播电视大学会计学

专业，1995年结业于北京经济学院研究生院涉外经济管理研究班，高级会计师，中国注册会计师，历任中国国际信托投资公司财务部副处长、处长、主任助理、副主任，现任中国中信集团公司财务部副主任，中国石化仪征化纤股份有限公司副董事长。长期从事企业管理的财务管理工作。

董事唐岚，男，44岁，中共党员，工商管理硕士，工程师，曾任湘潭电机厂干部，长沙市人事局科长，中国国际信托投资公司人事教育部干部、副处长、处长、主任助理，现任中国中信集团公司人事教育部副主任。

董事总经理，蒲坚，男，43岁，1976年11月参加工作，中共党员，硕士研究生毕业，高级经济师。历任江苏连云港啤酒厂车间主任、科长，中国江苏三得利食品有限公司制造部部长、总经理助理、中方总经理，中信证券股份有限公司企业购并部总经理、上海管理总部总经理，中信证券股份有限公司襄理、企业融资委员会主任、中信证券副总经理，中信联合创业投资有限公司董事长兼总经理。现任中国中信集团公司董事，本公司董事、总经理。

董事李建一，男，36岁，大专学历，曾任北京外交人员服务局职工，国安宾馆部门副经理，中信国安总公司办公室副主任、董事会办公室主任，中信国安信息产业股份有限公司副总经理。现任中信国安有限公司总经理。

董事王培富，男，57岁，大专学历，中共党员，曾任民航第十飞行大队领航员、领航副主任、一中队副政委、领航主任、大队副政委兼纪委书记，民航第二十飞行大队一中队政委；北方航空公司航务处处长、修建处处长、吉林分公司总经理，现任北方航空公司副总经理。受国务院批准特等功一次。

独立董事陆正飞，男，40岁，中共党员，经济学博士/博士后。曾任南京大学商学院会计系主任、副教授、教授等，现任北京大学光华管理学院会计系主任，教授，博士生导师；兼任财政部会计准则委员会咨询专家、中国会计学会理事及学术委员、中国成本研究会理事会理事、中国中青年财务成本研究会常务理事、《会计研究》特约编辑、《审计研究》编委、《中国会计与财务研究》（香港）编委等学术及社会职务。

独立董事肖梦，女，55岁，大专学历。曾任中国社会科学院财贸所《财贸经济》编务、助理编辑、编辑，中央编译局《经济社会体制比较》杂志编辑、副编审、副主编等职，现任中央编译局《经济社会体制比较》杂志副主编。近年来主要从事对中国经济改革方案设计、转轨经济和比较制度分析等课题项目的研究，编辑出版的书籍有《中国经济改革的整体设计》、《腐败；权力与金钱的交换》等共14本，与人合著的出版物有《股票市场漫谈》等共5本，发表专访文章《社会主义的经济改革和对社会主义的再认识》等共13篇。

独立董事王小强，男，50岁。英国剑桥大学经济与政治系毕业，博士学位。历任中国社会科学院《中国社会科学》杂志社编辑，中国社会科学院农业经济研究所中国农村发展问题研究组助理研究员、副组长，国家经济体制改革委员会中国经济体制改革研究所研究员、常务副所长，香港理工大学中国商业中心研究员，粤海企业集团董事会经济顾问等职，现任国家税务总局中国税务杂志社综合研究组研究员。王小强先生在经济体制改革、经济建设等方面发表了有关的著作和文章，其中有《西部大开发方略-再造中国续编》、《三网合一》等本人或与有关人员合作的著作9部、文章64篇。

独立董事马伟豪，男，45岁，汉族，中共党员，大学文化，工程师，曾任中国南海石油联合服务总公司业务部干部、副科长、南油服务总公司团委书记、总经理办公室秘书、总经理办公室副主任、主任，现任中国南海石油联合服务总公司副总经理。

独立董事吴雪芳，女，57岁，大学学历，曾任西北国棉五厂工人、技术员、副科长、主任，西北国棉五厂企业集团规划建设部部长、副总工程师、深圳分公司负责人，深圳投资管理公司投资部副部长、企业管理部部长、副总经济师、综合部部长、现任深圳市投资管理公司副总裁。

监事会召集人唐方明，男，59岁，中共党员，大学学历，1968年参加工作，曾在哈尔滨飞机制造厂、中航技深圳工贸中心工作。1983年4月在中国海洋直升机专业公司工作，历任公司经营部经理、总经理助理兼商务部经理，现任公司党委副书记兼纪委书记。

监事马雷，男，34岁，大学学历，曾在山西省煤运公司太原分公司南城公司、中国海洋直升机专业公司财务部、股改办工作，历任深圳市高副瑞粮油食品有限公司副总经理、中国中海直总公司企业管理部副经理，现任中国中海直总公司襄理。

监事肖展耀，男，54岁，中共党员，高中学历，干部，曾任中国海洋直升机专业公司干部、广州办事处主任、人事部经理，本公司人事教育部经理，现任本公司深圳基地党委书记。

副总经理刘海溁，男，52岁，中共党员，大专学历，一级飞行员，曾任海军第一航空学院学员，海军航空兵独立二团飞行员，中国海洋直升机专业公司飞行员、深圳作业训练基地经理、副总经理，现任本公司副总经理。

副总经理刘铁雄，男，48岁，中共党员，大学学历，工程师，曾任哈尔滨飞机制造公司设计所设计员，中国海洋直升机专业公司经营管理部副经理、经理、飞行作业部经理，中国海洋直升机专业公司总经理助理、副总经理，现任本公司副总经理。

董事会秘书姚旗，男，49岁，中共党员，工商管理硕士毕业，经济师、高级策划师、高级经营师，曾任黑龙江省大兴安岭地区工程公司干部，浙江电视大学宁波分校干部，宁波国际信托投资公司总经理秘书，中信宁波公司副处长、处长，中国海洋直升机专业公司股改办主任，现任本公司董事会秘书、总经理助理。

财务负责人周雪华，女，37岁，研究生学历，会计师职称，曾任广东核电合营有限公司会计，深圳市通讯工业股份有限公司财务经理和证券部经理，深圳市银安投资公司、深圳市依格计算机网络有限公司财务总监，2001年12月起任本公司财务部经理。

二、董事、监事、高级管理人员的收入、报酬安排

（一）董事、监事、高级管理人员的收入、报酬安排

1、不在本公司担任职务的董事和监事，包括李士林、徐念沙、刘福、曹竞南、孙志鸿、唐岚、李建一、王培富、马雷共九人不在本公司领取薪酬。

2、肖梦、王小强、马伟豪、吴雪芳四名独立董事年薪共12万元，经2003年第二次临时股东大会审议通过新聘任的独立董事陆正飞年薪5万元。

3、公司董事总经理蒲坚年薪18万元，监事会召集人唐方明年薪13万元、监事肖展耀年薪12万元。

4、其他高管人员，副总经理刘海湮年薪25万元、副总经理刘铁雄年薪15万元、董事会秘书姚旗年薪13万元、财务负责人周雪华年薪9万元。

(二) 本公司董事、监事、高级管理人员与本公司之间不存在有关借款和担保协议

三、公司高管人员在关联单位任职情况

本公司所有高级管理人员都没有在本公司的股东单位或股东的控制法人单位担任除董事以外的其他职务。

四、公司所有董事、监事、高管人员持股情况

截止本配股说明书签署日，本公司所有董事、监事、高级管理人员均不持有本公司的股份。

第八章 公司治理结构

2000年3月,经公司董事会决议及1999年度股东大会审议通过,本公司已依据《公司法》及《上市公司章程指引》等有关规定,对公司章程进行了相应的全面修订;2001年12月25日,公司第一届董事会第十次会议审议通过了《公司章程修改议案》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《总经理工作细则》,2002年1月29日,公司2002年度第一次临时股东大会审议通过了《公司章程修改议案》、《股东大会议事规则》;2002年5月28日,公司2001年度股东大会审议通过了《公司章程修改议案》对公司章程进行了修改、2003年9月10日,公司2003年度第二次临时股东大会审议通过了《公司章程修改议案》对公司章程进行了修改,建立起了符合上市公司要求的公司法人治理结构。

一、公司独立性情况说明

1、资产独立:本公司成立于1999年2月11日。改制时,资产重组的范围包括原中国海洋直升机专业公司从事通用航空业务相关的除机场土地以外的全部经营性资产及原中国海洋直升机专业公司从事的通用航空经营项目。在本公司进行股份制改制时,与通用航空业务无关的对外投资及部分企业借款和机场用地及其附属物、办公楼等资产未进入股份公司。本公司与中国中海直总公司签订了《机场使用与服务保障协议》和《房屋租赁合同》,向其支付服务费及租赁费。公司具有独立的生产经营系统和直接面向市场经营的能力,主营业务突出。改制后,中国中海直总公司作为本公司的控股母公司存续,以其航空业务相关经营性净资产20,351.52万元投入股份公司,不再经营通用航空业务,转为主要从事投资管理、机场管理的公司,从而使股份公司与中国中海直总公司双方保持业务独立,双方产权清晰。公司2001年第一次临时股东大会审议通过了向中国中海直总公司收购其属下的湛江直升机机场、上海分公司两地房地产资产的议案。此次收购可使公司减少与中国中海直总公司的关联交易,资产更具独立性。

2、业务独立:中信海直主要从事海上石油飞行服务,目前拥有、管理“超

美洲豹”和“海豚”等各种型号的飞机 29 架，主要为国内外用户提供勘探、开发海洋石油及其他方面的飞行服务。自成立以来，已为中国海洋石油总公司以及英国、荷兰、意大利、法国、挪威、美国和日本等国家的近 30 家石油公司提供了优质、安全的飞行服务。

3、人员独立：本公司董事、监事及高级管理人员严格按照《公司法》、《公司章程》的有关规定产生；公司的人事及工资管理与股东单位完全严格分离；本公司与关联法人单位均单独设立人事部门，公司不存在董事长同时担任控股股东法定代表人的情形，公司总经理、副总经理、董事会秘书、财务负责人等高级管理人员均未在股东单位兼职。

4、机构独立：公司按照《公司法》和中国证监会的有关规定的要求，设立了股东大会、董事会、监事会并相应制定了其工作程序，股东大会是本公司的最高权力机构，行使决定公司经营方针和投资计划等职权；董事会对股东大会负责，行使决定公司的经营计划和投资方案等职能；监事会行使监督、检查公司经营、决策以及财务等职能；经理层负责公司日常经营管理工作，向董事会负责，总理由董事会聘任。各机构均独立于控股股东及其它发起人，依法行使各自职权。

根据精简高效的原则，公司设有人事教育部、财务稽核部、商务部等十一个职能部门。各部门都具有明确的职责分工，能做到各司其职，各尽其责。

5、财务独立：公司和控股股东分别设立了独立的财务部门，配备了各自的财务人员，均建立了各自独立的财务核算体系。

公司制定了《财务管理制度》等规章制度，具有规范、独立的财务会计制度，并实施严格统一的财务监督管理。

公司成立以来，在银行单独开立帐户，与控股股东帐户分立。不存在将资金存入股东单位的财务公司或结算中心帐户的情况。公司依法纳税，并于 1999、2000 年被深圳市授予“深圳市守法纳税大户”。

二、公司设立独立董事情况

根据中国证监会《关于在上市公司建立独立董事的指导意见》，公司 2003 年度第二次临时股东大会审议通过修改《公司章程》的议案，修改后的章程规定，公司董事会由 14 名董事组成。2002 年 5 月 28 日，2001 年年度股东大会选举肖梦、王小强为独立董事。2003 年 5 月 9 日公司 2002 年度股东大会选举肖梦、王小强、马伟豪、吴雪芳等为第二届董事会独立董事，2003 年 9 月 10 日公司 2003 年度第二次临时股东大会补选陆正飞先生为公司第二届董事会独立董事。

独立董事除具有《公司法》和其他相关法律、法规、公司章程赋予董事的职权外，尚行使以下特别职权：

(一) 重大关联交易(指公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5%的关联交易)应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；

(二) 向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；

(三) 向董事会提请召开临时股东大会；

(四) 提议召开董事会；

(五) 独立聘请外部审计机构或咨询机构；

(六) 可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权。

独立董事行使上述职权应当取得全体独立董事的二分之一以上同意。

独立董事应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

(一) 提名、任免董事；

(二) 聘任或解聘高级管理人员；

(三) 公司董事、高级管理人员的薪酬；

(四) 公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或新发生的总额高于 300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5% 的借款或其他资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款；

(五) 独立董事认为可能损害中小股东权益的事项；

(六) 法律、法规和规范性文件规定的其他事项。

三、公司重大生产经营决策程序与规则

(一) 对外投资等重大投资决策的程序和规则

按照公司《章程》规定，董事会运用公司资产所作出的风险投资权限为：单项投资运用资金总额在公司净资产的 5% 以下。董事会应当建立严格的审查和决策程序，超过前述投资额的项目应当组织有关专家、专业人员进行评审，并报股东大会批准。风险投资的范围包括：证券、金融衍生品种、房地产、信息技术、生物技术及其他公司经营范围外的高新技术项目等。除上述情形外，董事会的经营决策权限为：

1、单项金额在公司净资产 10% 以下的投资，包括股权投资、生产经营性投资等，但涉及公开发行证券等需要报送中国证监会核准的事项，应经股东大会批准；

2、单项金额人民币 10,000 万元以下，且融资后公司资产负债率在 60% 以下的借款；

3、累计金额在公司净资产 30% 以下的资产抵押、质押；

4、单项金额在公司净资产 3% 以下、累计金额在公司净资产 10% 以下的对外担保；

5、涉及资产处置(包括收购、出售、置换、清理等)或关联交易的，按照中

中国证监会有关规定及证券交易所股票上市规则执行。

（二）管理人员的选择、考评、激励和约束机制

本公司对高级管理人员的选拔和任用是参照《公司法》、《公司章程》及选拔合格人才的原则进行的，考核时注重工作绩效，通过民主推荐 - 组织考察 - 董事会研究决定等几个程序来确定。

对高级管理人员的考评，除定期、不定期地接受董事会的考核考评外，本公司正在建立一套较为完善的激励和约束机制。在收入方面将对高级管理人员试行年薪制，年薪总体收入与公司的经营业绩挂钩，并随公司利润的变动而上下浮动，以此提高高级管理人员对股东负责、对董事会负责的责任心和工作积极性，从而提高公司的经营利润；公司还制定了《关于领导干部廉洁自律的规定》等有关制度，初步形成了对高级管理人员有效的监督和约束机制，实行廉政建设责任制。

（三）重要财务决策程序与规则

公司财务部门负责编制公司年度财务预算、决算草案，年度财务决算经聘请的会计师事务所审计后提交董事会。公司在证券交易所规定的时间内进行信息披露工作，并组织召开股东大会通过年度财务预算和决算方案。

中期财务报告由财务部门负责编制，董事会审定，并在规定披露时间内披露。

公司董事会负责制订弥补亏损方案和利润分配方案，经股东大会审议通过后实施。

其他重大财务决策，由财务部门协同业务部门进行可行性分析和财务风险分析，经总经理办公会或根据公司章程和有关法律法规的规定分别提请董事会或股东大会审议实施。

四、管理层和核心技术人员履行诚信义务的限制性规定

为保证本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员履行诚信义务，本

公司依据《公司法》、《证券法》、《档案法》、《保密法》等法律、法规的有关规定，通过公司管理制度、聘任合同等方式对上述人员的诚信义务进行了规定。

五、其他内部控制制度

1、**安全管理制度**：公司认真贯彻“安全第一，预防为主”的方针，把飞行安全放在一切工作的首位，建立健全了航空安全管理体系、航空运行指挥系统和航空安全管理检查网络，制定了安全管理营运手册。2000年，公司导入了ISO9000质量认证体系，于2000年6月20日取得了英国标准协会（BSI）颁的ISO9001质量认证书，使质量体系管理迈上了规范化、程序化、标准化、制度化的轨道。

2、**公司运营内部控制制度**：公司制定了《中信海洋直升机股份有限公司营运总册》（共52册）将公司各业务环节纳入制度化管理，包括飞行、机务、人事、财务、行政、营销、采购、资产管理、投资等一系列的管理制度，采用组织结构控制方法、授权批准控制方法、会计系统控制方法、财产保全控制方法、人员素质控制方法、风险控制方法、电子信息系统控制方法等规范公司的内部控制，加强公司内部管理。

3、**计提资产减值准备的内部控制制度**：2001年8月13日，公司第一届董事会第九次会议及第一届监事会第五次会议审议通过了公司关于计提资产减值准备的内部控制制度。该制度的确立，不但完善了公司的资产结构，更有利于公司日后经营业务的稳定发展。

六、公司管理层对内部控制制度的自我评估意见

本公司管理层认为公司现有的内部控制制度全面覆盖了业务开拓管理、航务管理、机务管理、商务管理、飞行管理、飞行安全管理、行政管理、人事管理、财务管理、基地管理等方面，是针对公司自身特点制定的，在完整性、有效性和合理性方面不存在重大缺陷。公司企业内控制度保证了公司各项业务活动的顺利进行，保证了飞行安全，保护了资产的安全和完整，保证了本公司会计资料的真实、合法、完整，促进了本公司经营效率的提高和经营目标的实现。内控制度是

健全和有效的。

七、发行人会计师对公司内部控制制度的意见

本公司所聘请的深圳鹏城会计师事务所通过对公司内部控制制度的控制环境、会计系统、控制程序等三个方面的详尽调查和评估得出如下结论：“公司管理当局按照已制定的内部控制制度等标准于 2003 年 6 月 30 日所有重大方面保持了与会计报表相关的有效的内部控制。”

第九章 财务会计信息

一、近三年又一期比较合并资产负债表、利润及利润分配表和现金流量表

以下资料摘自本公司最近三年又一期经审计的会计报表。

合并资产负债表

编制单位：中信海洋直升机股份有限公司

单位：人民币元

资产	2003年6月30日	2002年12月31日	2001年12月31日	2000年12月31日
流动资产：				
货币资金	421,785,781.59	436,316,739.82	490,783,614.68	505,197,164.67
短期投资	30,469,551.99	30,000,000.00	10,000,000.00	210,000,000.00
应收股利	237,837.60	—	—	—
应收帐款	87,766,254.80	66,502,042.88	40,336,213.01	49,322,398.79
其它应收款	20,430,857.54	14,141,713.38	15,927,778.13	8,421,562.44
预付帐款	45,080,850.50	37,980,575.12	85,492,178.30	62,641,432.84
存货	109,029,401.89	82,901,745.07	44,004,735.14	33,057,738.52
待摊费用	98,199.42	95,159.76	155,880.76	421,928.89
流动资产合计	714,898,735.33	667,937,976.03	686,700,400.02	869,062,226.15
长期投资：				
长期股权投资	8,296,150.00	8,296,150.00	8,296,150.00	6,536,673.00
合并价差	—	--	2,408.52	--
股权投资差额	—	--	--	--
长期投资合计	8,296,150.00	8,296,150.00	8,298,558.52	6,536,673.00
固定资产：				

固定资产原价	877,559,590.65	738,532,701.58	426,137,323.59	275,248,673.79
减：累计折旧	141,520,570.82	123,961,352.60	98,831,361.16	67,926,834.45
固定资产净值	736,039,019.83	614,571,348.98	327,305,962.43	207,321,839.34
减：固定资产减值准备	—	--	--	--
固定资产净额	736,039,019.83	614,571,348.98	327,305,962.43	207,321,839.34
在建工程	65,107,232.67	55,571,484.34	32,509,178.75	7,617,383.39
固定资产合计	801,146,252.50	670,142,833.32	359,815,141.18	214,939,222.73
无形资产及其他资产：				
无形资产	18,904,083.46	19,105,522.55	11,967,180.00	--
长期待摊费用	22,195,773.26	22,017,809.35	12,837,888.36	3,728,271.37
无形资产及其他资产合计	41,099,856.72	41,123,331.90	24,805,068.36	3,728,271.37
递延税项				
递延税项借项	—	--	--	--
资产总计	1,565,440,994.55	1,387,500,291.25	1,079,619,168.08	1,094,266,393.25

企业负责人：李士林

财务负责人：周雪华

编制人：李培良

合并资产负债表（续）

编制单位：中信海洋直升机股份有限公司

单位：人民币元

负债及所有者权益	2003年6月30日	2002年12月31日	2001年12月31日	2000年12月31日
流动负债：				
短期借款	398,751,996.00	330,932,500.00	100,000,000.00	152,145,100.00
应付帐款	65,856,836.06	62,849,496.28	46,372,773.63	37,237,016.35
预收货款	1,650,000.00	--	--	--
应付工资	654,507.52	650,997.81	2,730,000.00	--
应付福利费	4,895,021.29	5,220,770.65	5,975,235.34	5,665,317.79
应付股利	20,398,710.50	20,530,710.50	20,136,000.00	39,266,000.00
应交税金	5,610,810.50	6,381,251.43	7,059,171.89	7,011,252.59
其它应付款	31,685.64	78,213.94	53,891.93	68,635.85
其他应付款	105,606,915.09	33,150,512.24	15,922,665.54	18,611,753.29

预提费用	656,561.80	656,561.80	425,561.80	668,968.25
流动负债合计	604,113,044.40	460,451,014.65	198,675,300.13	260,674,044.12
长期负债:				
长期借款	—	--	--	2,460,654.44
长期应付款	2,779,909.69	2,779,909.69	5,287,145.35	7,197,113.42
长期负债合计	2,779,909.69	2,779,909.69	5,287,145.35	9,657,767.86
负债合计	606,892,954.09	463,230,924.34	203,962,445.48	270,331,811.98
少数股东权益	10,858,999.28	10,764,463.75	10,040,455.05	—
股东权益				
股本	235,200,000.00	235,200,000.00	196,000,000.00	196,000,000.00
资本公积	597,299,448.40	597,299,448.40	597,299,448.40	597,299,448.40
盈余公积	44,063,490.96	44,063,490.96	31,663,363.84	19,407,026.58
其中:公益金	22,031,745.48	22,031,745.48	15,831,681.92	9,703,513.29
未分配利润	71,126,101.82	36,941,963.80	40,653,455.31	11,228,106.29
股东权益合计	947,689,041.18	913,504,903.16	865,616,267.55	823,934,581.27
负债与股东权益合计	1,565,440,994.55	1,387,500,291.25	1,079,619,168.08	1,094,266,393.25

企业负责人:李士林

财务负责人:周雪华

编制人:李培良

合并利润及利润分配表

编制单位:中信海洋直升机股份有限公司

单位:人民币元

项目	2003年1—6月	2002年	2001年	2000年
一.主营业务收入	172,378,742.24	330,999,932.48	315,124,165.08	297,263,986.46
减:主营业务成本	103,316,062.59	205,540,627.69	202,647,114.45	192,445,995.30
主营业务税金及附加	3,720,579.89	10,003,494.10	9,983,141.04	9,485,702.57
二.主营业务利润	65,342,099.76	115,455,810.69	102,493,909.59	95,332,288.59
加:其他业务利润	234,319.53	(10,277.45)	(256,745.31)	2,646,607.33
减:营业费用	218,000.59	—	51,377.45	—
管理费用	26,281,195.09	56,005,218.77	48,255,564.57	37,446,005.20

财务费用	911,972.18	(11,387,834.18)	823,381.78	4,309,309.10
三 营业利润	38,165,251.43	70,828,148.65	53,106,840.48	56,223,581.62
加 投资收益	1,905,117.31	537,947.03	15,854,319.92	297,297.00
营业外收入	238,860.20	2,148,200.83	2,144,239.05	4,223,663.02
减 营业外支出	49,236.92	251,275.48	243,693.47	441,601.18
四 利润总额	40,259,992.02	73,263,021.03	70,861,705.98	60,302,940.46
减 所得税	5,981,318.47	10,535,968.20	9,602,920.46	9,045,441.07
减少数股东损益	94,535.53	726,417.22	(22,900.76)	—
五 净利润	34,184,138.02	62,000,635.61	61,281,686.28	51,257,499.39
加 年初未分配利润	36,941,963.80	40,653,455.31	11,228,106.29	9,422,106.78
六 可供分配利润	71,126,101.82	102,654,090.92	72,509,792.57	60,679,606.17
减 提取法定盈余公积	—	6,200,063.56	6,128,168.63	5,125,749.94
提取法定公益金	—	6,200,063.56	6,128,168.63	5,125,749.94
七 可供股东分配的利润	71,126,101.82	90,253,963.80	60,253,455.31	50,428,106.29
减：应付普通股股利	—	14,112,000.00	19,600,000.00	39,200,000.00
转作股本的普通股股利	—	39,200,000.00	—	—
八 未分配利润	71,126,101.82	36,941,963.80	40,653,455.31	11,228,106.29

企业负责人：李士林

财务负责人：周雪华

编制人：李培良

合并现金流量表

编制单位：中信海洋直升机股份有限公司

单位：人民币元

项目	2003年1—6月	2002年	2001年	2000年
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	145,773,886.76	305,332,027.45	324,155,507.57	285,306,066.38
收到的税费返还	—	—	—	—
收到的其他与经营活动有关的现金	78,205,597.22	35,120,095.64	—	26,596,053.21
现金流入小计	223,979,483.98	340,452,123.09	324,155,507.57	311,902,119.59
购买商品、接受劳务支付的现金	90,304,204.97	166,627,791.20	157,896,920.96	67,780,183.59
经营租赁所支付的现金	—	10,180,000.00	4,925,200.00	115,405,540.05
支付给职工以及为职工支付的现金	24,420,590.52	48,232,446.36	44,388,275.10	23,557,280.75
支付的各项税款	13,694,149.45	28,896,742.74	21,108,562.36	29,236,322.55
支付的其他与经营活动有关的现金	20,180,968.06	35,861,156.21	33,197,642.88	18,020,514.94
现金流出小计	148,599,913.00	289,798,136.51	261,516,601.30	253,999,841.88

经营活动产生的现金流量净额	75,379,570.98	50,653,986.58	62,638,906.27	57,902,277.71
二、投资活动产生的现金流量：				
收回投资所收到的现金	30,000,000.00	40,000,000.00	200,000,000.00	150,000,000.00
取得投资收益所收到的现金	1,667,279.71	—	6,931,457.25	—
分得股利或利润所收到的现金	—	—	297,297.00	297,297.00
取得债券利息收入所收到的现金	—	537,947.03	6,866,088.67	—
处理固定资产、无形资产和其他长期资产而收到的现金净额	117,100.00	259,500.00	114,551.67	29,747.00
收到的其他与投资活动有关的现金	—	7,635,967.20	—	—
现金流入小计	31,784,379.71	48,433,414.23	214,209,394.59	150,327,044.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	146,928,877.09	298,866,228.32	205,706,837.43	71,100,601.76
投资所支付的现金	30,469,551.99	60,000,000.00	—	360,000,000.00
支付的其他与投资活动有关的现金	—	—	—	—
现金流出小计	177,398,429.08	358,866,228.32	205,706,837.43	431,100,601.76
投资活动产生的现金流量净额	(145,614,049.37)	(310,432,814.09)	8,502,557.16	(280,773,557.76)
三、筹资活动产生的现金流量：				
吸收权益性投资所收到的现金	—	—	10,060,947.29	597,618,000.00
银行存款利息所收到的现金	—	—	10,446,904.99	10,177,302.11
借款所收到的现金	447,833,145.00	647,566,943.32	400,000,000.00	162,145,100.00
收到的其他与筹资活动有关的现金	—	—	—	—
现金流入小计	447,833,145.00	647,566,943.32	420,507,852.28	769,940,402.11
偿还借款所支付的现金	388,161,400.00	416,634,443.32	454,608,274.44	137,145,100.00
发生筹资费用所支付的现金	—	—	—	800,000.00
分配股利或利润和偿还利息所支付的现金	4,032,787.26	24,356,174.01	51,337,218.54	8,168,915.74
支付的其他与筹资活动有关的现金	—	1,278,724.76	117,372.72	560,769.74
现金流出小计	392,194,187.26	442,269,342.09	506,062,865.70	146,674,785.48
筹资活动产生的现金流量净额	55,638,957.74	205,297,601.23	(85,555,013.42)	623,265,616.63
四、汇率变动对现金的影响额	64,562.42	14,351.42	—	(139,384.84)
五、现金及现金等价物净增加额	(14,530,958.23)	(54,466,874.86)	(14,413,549.99)	400,254,951.74

企业负责人：李士林

财务负责人：周雪华

编制人：李培良

二、2003 年半年度财务报表附注

(一) 公司简介

本公司是经中国国际信托投资公司以资计字[1998] 20 号文批准,以中国中海直总公司(原为中国海洋直升机专业公司)为主要发起人,同时联合中国海洋石

油南海东部公司、中信国安有限公司（原中信国安总公司）、中航黑河民机技贸中心、广东南油经济发展公司、深圳市友联运输实业有限公司（原深圳市通发汽车运输有限公司）、深圳名商室外运动俱乐部有限公司共同发起，在原中国海洋直升机专业公司基础上，通过改组改制而设立的股份有限公司。本公司于 1999 年 2 月 11 日正式成立，并领取了注册号为 1000001003124 的企业法人营业执照。登记的注册资本为人民币 13600 万元。法人代表：李士林。

经营范围是：为国内外用户提供陆上石油服务、海洋石油服务、人工降水、医疗救护、航空探矿、航空摄影、空中广告、海洋监测、渔业飞行、气象探测、科学实验、城市消防、空中巡查、航空护林、空中拍照方面的飞行服务、飞行场站服务设施；直升机、二手飞机、报废飞机、航空设备、器材及零配件的出口业务；直升机、航空设备、器材及零配件、机场场站设备的进口业务；接受委托代理上述进出口业务；与外国航空公司签定有关租用直升机、固定翼飞机及飞行员、机械师的合同；自营和代理除国家组织统一联合经营的 16 种出口商品和国家实行核定公司经营的商品以外的商品及技术的进出口业务；开展“三来一补”、进料加工业务、对销贸易和转口贸易；直升机机体、动力装置、机载设备、特种作业设备的维修；石油化工产品的仓储、陆路运输；投资企业所需设备、材料及生产产品的销售（国家有专项专营规定的除外）。

经中国证券监督管理委员会以证监发行字[2000]90 号文批复，本公司于 2000 年 7 月 3 日在深圳证券交易所上网定价发行方式向社会公众增量发行人民币普通股 6,000 万股，发行后总股本为 19,600 万股。同年 7 月 31 日，本公司 6000 万人民币普通股在深圳证券交易所挂牌交易。

2002 年 7 月，本公司实施按 2001 年末股份总额 19600 万股，每 10 股送 2 股派 1 元（含税）的利润分配方案，送股后，本公司总股本为 23,520 万股。

（二）公司及附属子公司的主要会计政策、会计估计和合并会计报表的编制方法

1、会计制度

执行中华人民共和国财政部颁布的《企业会计准则》、《企业会计制度》及其补充规定。

2、会计年度

以1月1日起至12月31日止为一个会计年度。

3、记账本位币

以人民币为记账本位币。

4、记账基础和计价原则

会计核算以权责发生制为记账基础，资产以历史成本为计价原则。其后如果发生减值，则按规定计提减值准备。

5、外币业务核算方法

会计年度内涉及的外币经营性业务，按年初中国人民银行公布的汇率折合为人民币入账。期末货币性项目中的非记账本位币余额按期末中国人民银行公布的汇率进行调整。由此产生的折算差额除筹建期间及固定资产购建期间有关借款发生的汇兑差额资本化外，作为汇兑损益记入当年度财务费用。

6、外币会计报表的折算方法

以外币为本位币的子公司，本期编制折合人民币会计报告时，所有资产、负债类项目按照合并会计报表决算日的市场汇率折算为母公司记账本位币，所有者权益类项目除“未分配利润”项目外，均按照发生时的市场汇率折算为母公司本位币。损益类项目和利润分配表中的有关发生额项目按合并会计报表决算日的市场汇率折算为母公司记账本位币。对现金流量表中的有关收入、费用各项目，以及有关长期负债、长期投资、固定资产、长期待摊费用、无形资产的增减项目，按合并会计报表决算日的市场汇率折算为母公司记账本位币。有关资本的净增加额项目按照发生时的汇率折算为母公司记账本位币。由于折算汇率不同产生的折算差额，在折合人民币资产负债表所有者权益类设外币报表折算差额项目反映。

7、现金等价物的确定标准

将持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金且价值变动风险很小的投资视为现金等价物。

8、坏账核算方法

(1)坏账确认标准

a、债务人破产或死亡，以其破产财产或者遗产清偿后，仍然不能收回的应收款项；

b、债务人逾期未履行偿债义务超过三年而且有明显特征表明无法收回的应收款项。

(2)坏账准备的计提方法和标准

对坏账核算采用备抵法。

a、应收账款(不含关联公司往来款项)按决算日余额的5%计提坏账准备；

b、其他应收款(不含关联公司往来款项)根据债务单位的财务状况、现金流量等情况，以决算日余额分账龄按比例提取一般性坏账准备。对账龄为1年(含1年，以下类推)以内的提取比例为5%，1—2年的为20%，2—3年的为30%，3—4年以上的为40%，4—5年以上的为45%，5年以上的为50%；对有确凿证据表明不能收回或挂账时间太长的应收款项采用个别认定法计提特别坏账准备，计提的坏账准备计入当年度管理费用。

9、存货核算方法

(1)存货分类：本公司存货分航材及备件、航空油料、在途物料、低值易耗品等四类。

(2)存货取得和发出的计价方法：存货的取得以实际成本入账，发出按加权

平均法计价，存货盘存制度采用永续盘存法。

低值易耗品和包装物领用时一次摊销。

(3)存货跌价准备的确认标准及计提方法：期末，对存货进行全面盘点的基础上，对遭受损失，全部或部分陈旧过时或销售价格低于成本的存货，预计其成本不可回收的部分，提取存货跌价准备，提取时按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额确定。

10、短期投资核算方法

短期投资在取得时以实际成本计价。持有期间所获得的现金股利或利息，除取得时已记入应收账款的现金股利或利息外，以实际收到时作为投资成本的回收，冲减短期投资的账面价值。期末按成本与市价孰低法计价，依投资项目对市价低于成本的差额提取短期投资跌价准备，并计入当年度损益类账项。出售投资的损益于出售日按投资账面值与收入的差额确认。

11、长期投资核算方法

(1)长期股权投资

a、长期股权投资的计价

长期股权投资的初始投资成本按投资时实际支付的价款或确定的价值计价。

b、股权投资差额

采用权益法核算的长期股权投资，对长期投资取得时的初始投资成本与在被投资单位所有者权益中所占的份额有差额，以及对长期股权投资由成本法改为权益法时，投资成本与享有被投资单位所有者权益份额的差额，设置“股权投资差额”明细科目核算。股权投资差额的摊销按直线法摊销，合同规定了投资期限的，按投资期限摊销；合同没有规定投资期限的，按 10 年摊销。

c、收益确认方法

对占投资单位有表决权资本总额 20% 以下或虽占投资单位有表决权资本总额 20%（含 20%）以上，但不具有重大影响的长期投资采用成本法核算；对占投资单位有表决权资本总额 20%（含 20%）以上或虽占投资单位有表决权资本总额不足 20%，但具有重大影响的长期投资采用权益法核算。

采用成本法核算的，在被投资单位宣告发放现金股利时确认投资收益，但该投资收益仅限于所获得的被投资单位在接受投资后产生的累积净利润的分配额，所获得的被投资单位宣告分派的现金股利超过上述数额的部分，作为初始投资成本的冲回冲减投资的账面价值；采用权益法核算的，以取得被投资单位股权后发生的净损益为基础，在各会计期末按应分享或应分担的被投资单位实现的净利润或发生的净亏损的份额，确认投资收益，并调整长期股权投资的账面价值。处置股权投资时，将投资的账面价值与实际取得价款的差额，作为当期投资收益。

(2) 长期债权投资

a、长期债权投资的计价

长期债权投资按取得时的实际成本计价。

b、长期债权投资溢折价的摊销

长期债权投资的实际成本与债券票面价值的差额，作为溢价或折价，债券的溢价或折价在债券存续期间内于确认相关债券利息收入时摊销。摊销方法采用直线法。

c、长期债权投资收益确认方法

债券投资根据票面价值与票面利率按期计算确认利息收入，经调整债券投资溢价或折价摊销后的金额确认当期收益。其他债权投资按期计算的应收利息，确认为当期投资收益，处置长期债权投资时，按实际取得的价款与长期债权投资账面价值的差额，作为当期投资损益。

(3) 长期投资减值准备

期末对长期投资逐项进行检查，如果长期投资的市价持续下跌或被投资单位经营状况恶化等原因导致其可收回金额低于投资的账面价值，则对可收回金额低于长期投资账面价值的部分计提长期投资减值准备，首先冲抵该项投资的资本公积准备项目，不足冲抵的差额部分确认为当期损失。对已确认损失的长期投资的价值又得以恢复的，则在原已确认的投资损失的数额内转回。

12、固定资产计价及其折旧方法

(1)固定资产标准：固定资产指使用期限在一年以上的房屋、建筑物、机器、机械、运输工具以及其他与生产、经营有关的设备、器具、工具等，以及不属于生产、经营主要设备的，单位价值在人民币 2000 元以上并且使用年限在两年以上的资产。

(2)固定资产计价：固定资产以实际成本为原价入账。惟本公司在改制为股份公司时，发起人投入固定资产已按评估确认的价值入账。

(3)固定资产折旧方法：固定资产的折旧采用平均年限法计算，并分别按各类固定资产的原值、估计经济使用年限和预计残值（原值的 5%）确定其折旧率如下：

资产类别	使用年限	年折旧率
房屋建筑物	20-40 年	4.75%-2.375%
直升飞机	15-20 年	6.33%-4.75%
机器设备	10 年	9.5%
运输工具	10 年	9.5%
电子及其他设备	5 年	19%

(4)固定资产减值准备

期末固定资产按账面价值与可收回金额孰低计价，对由于市价持续下跌，或技术陈旧、损坏、长期闲置等原因导致固定资产可收回金额低于账面价值的，按单项固定资产可收回金额低于账面价值的差额计提固定资产减值准备。

13、在建工程核算方法

在建工程指兴建中的厂房与设备及其他固定资产，按实际成本入账，其中包括直接建筑及安装成本，以及于兴建、安装及测试期间的有关借款利息支出及外汇汇兑损益。在建工程在达到预定可使用状态时，确认固定资产，并截止利息资本化。

期末对在建工程进行全面检查，若在建工程长期停建并且预计在未来3年内不会重新开工，所建项目在性能上、技术上已经落后并且所带来的经济效益具有很大的不确定性，或其他足以证明在建工程已经发生减值的，按可收回金额低于账面价值的差额计提在建工程减值准备。

14、无形资产计价和摊销方法

无形资产按取得时的实际成本计价，并按其预计受益年限平均摊销。具体摊销年限如下：

类别	摊销年限
土地使用权	46-50年

期末检查各项无形资产预计给本公司带来未来经济利益的能力，当存在某项无形资产已被其他新技术等所替代，使其为企业创造经济利益的能力受到重大不利影响；某项无形资产的市价在当期大幅下跌，在剩余摊销年限内预期不会恢复；某项无形资产已超过法律保护期限，但仍然具有部分使用价值；其他足以证明某项无形资产实质上已发生了减值准备情形的情况下，预计可收回金额低于账面价值的差额计提无形资产减值准备。

15、其他资产核算方法

其他资产按实际发生额入账。

a、开办费：在公司开始生产经营当月一次计入开始生产经营当月损益；

b、长期待摊费用：形成时按发生的实际成本计价，并按受益期限平均摊销。

本公司长期待摊费用具体项目及摊销年限如下：

项 目	摊销年限
直升机大修理费用	4 年
飞机入门费(培训费)	4 年
飞机改良支出	4 年
装修费	10 年
机场构筑物改良支出	10 年

16、借款费用

(1)借款费用资本化的确认条件

借款费用包括借款而发生的利息、折价或溢价的摊销和辅助费用以及因外币借款而发生的汇兑差额，因专门借款而发生的利息、折价或溢价的摊销和汇兑差额，在同时具备下列三个条件时，借款费用予以资本化：

- a、资产支出已经发生；
- b、借款费用已经发生；
- c、为使资产达到预定可使用状态所必要的购建活动已经开始。

其他的借款利息、折价或溢价的摊销和汇兑差额，在发生当期确认费用。

(2)资本化金额的确定

至当期止购建固定资产资本化利息的资本化金额，等于累计支出加权平均数乘以资本化率，资本化率按以下原则确定：

- a、为购建固定资产只借入一笔专门借款，资本化率为该项借款的利率；
- b、为购入固定资产借入一笔以上的专门借款，资本化率为这些借款的加权平均利率。

(3) 暂停资本化

若固定资产的购建活动发生非正常中断，并且时间连续超过 3 个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当期费用，直至资产的购建活动重新开始。

(4) 停止资本化

当所购建的固定资产达到预定可使用状态时，停止其借款费用的资本化，以后发生的借款费用于发生当期确认费用。

17、预计负债的确认原则

若与或有事项相关的义务同时符合以下条件，则将其确认为负债：

- a、该义务是企业承担的现时义务；
- b、该义务的履行很可能导致经济利益流出企业；
- c、该义务的金额能够可靠地计量。

确认负债的金额是清偿该负债所需支出的最佳估计数。如果所需支出存在一个金额范围，则最佳估计数按该范围的上、下限金额的平均数确定；如果所需支出不存在一个金额范围，则最佳估计数按如下方法确定：

- a、或有事项涉及单个项目时，最佳估计数按最可能发生金额确定；
- b、或有事项涉及多个项目时，最佳估计数按各种可能发生额及其发生概率计算确定。

确认的负债所需支出全部或部分预期由第三方或其他方补偿的，则补偿金额在基本确定能收到时，作为资产单独确认。确认的补偿金额不超过所确认负债的账面价值。

18、收入确认原则

本公司收入主要为飞行作业收入及航空维修收入，具体确认标准为：

- (1)租机收入：按飞行合同约定的租机条件分期确认收入。
- (2)飞行小时收入：按飞行劳务已提供，并取得收款的证据确认收入的实现。
- (3)航空维修收入：按维修劳务已提供，并取得收款的证据确认收入的实现。

19、所得税的会计处理方法

所得税会计处理采用应付税款法。

20、合并会计报表的编制方法

(1)合并会计报表原则

本合并会计报表系按照财政部财会字[1995]11 号文《合并会计报表暂行规定》和财会二字(1996)2号《关于合并会计报表合并范围请示的复函》等有关文件的要求编制的。

原则上对持有被投资单位有表决权资本总额 50%以上，或虽不超过 50%但具有实际控制权的长期投资单位合并其会计报表。

(2)编制方法

以母公司及纳入合并范围的各子公司的会计报表为合并依据，合并时将母公司与各子公司相互间的重要投资、往来、存货购销等内部交易及其未实现利润抵销后逐项合并，并计算少数股东权益。

对纳入合并报表范围的子公司所执行的会计制度，业已在会计报表合并时予以必要的调整。

根据财政部财会函字[1999]10号《关于资不抵债公司合并报表问题请示的复函》，投资企业确认的亏损分担额，一般以长期股权投资减记至零为限。其未确认的被投资单位的亏损分担额，在编制合并会计报表时，可以在合并会计报表的

“未分配利润”项目上增设“未确认的投资损失”项目；同时，在利润表的“少数股东损益”项目下增设“未确认的投资损失”项目。这两个项目反映母公司未确认子公司的投资亏损额。

21、利润分配

本公司按当年实现净利润提取 10%的法定盈余公积金，10%的法定公益金。剩余可供股东分配的利润由董事会提出利润分配方案报股东大会批准实施。

（三）税项

本公司主要适用的各项税费和税率如下：

税 项	计 税 基 础	税 率
营业税	通用航空运输服务收入	3%
增值税	航空维修收入	6%
城市维护建设税	营业税额	1%, 7%
教育费附加	营业税额	3%
企业所得税	应纳税所得额	15%

本公司设立在深圳市经济特区，按 15%的企业所得税率计缴所得税，其他税种按所属地规定纳税。

根据深圳市地方税务局深地税三发[2001]384 号文批复，本公司之控股子公司中信海直通用航空维修工程有限公司经营期满 10 年以上，从开始获利年度起，第 1 年和第 2 年免征企业所得税，第 3 年至第 5 年减半征收企业所得税。如实际经营期不满 10 年，则应补缴已免征和减征的企业所得税。2002 年为第一个获利年度，本期为第二获利年度。

由于非典影响，本公司所处的通用航空运输业享受业务收入从 2003 年 5 月起至 9 月 30 日止给予免征营业税、城建税、教育费附加的照顾，截止 2003 年 6

月 30 日，本公司深圳总公司根据深地税发[2003]406 号文申请减免已获深圳市地方税务局批准减免，本公司天津分公司已获减免，故未计提 5-6 月营业税、城建税、教育费附加；本公司上海、湛江分公司由于尚未获得批准，故按正常计提营业税、城建税及教育费附加。

(四)控股子公司及合营企业、联营企业有关情况

本公司控股子公司概况如下：

公司名称	注册地	注册资本	拥有股权		投资额	主营业务	是否合并
			直接	间接			
中信海直通用航空维修工程有限公司	深圳市	美元 320 万元	62%	--	人民币 16,421,586.00	直升机体及发动机的维修及维护，航空部件、附件的维修及服务	是

(五)、合并会计报表主要项目注释

1、货币资金

		2003-6-30		2002-12-31	
项目	币种	原币	折合人民币	原币	折合人民币
现 金	RMB	161,639.31	161,639.31	71,177.82	71,177.82
	USD	8,766.42	72,563.32	14,510.42	120,107.10
	HKD	24,878.32	26,400.87	6,438.67	6,832.07
	EUR	270.00	2,206.44	270.00	2,206.44
小 计			262,809.94		200,323.43
银行存款	RMB	155,115,499.78	155,115,499.78	184,757,095.10	184,757,095.10
	USD	31,118,265.80	257,578,116.99	29,365,125.35	243,063,853.41
	HKD	7,181,391.18	7,620,192.32	7,434,890.71	7,889,162.53
	EUR	40,656.38	385,637.78	23,584.68	203,520.55
小 计			420,699,446.87		435,913,631.59
其他货币金	RMB	823,524.78	823,524.78	202,784.80	202,784.80
小 计			823,524.78		202,784.80
合 计			421,785,781.59		436,316,739.82

2、短期投资和短期投资跌价准备

项 目	2003-6-30		2002-12-31	
	投资金额	跌价准备	投资金额	跌价准备
债券投资	30,469,551.99	——	30,000,000.00	——

3、应收账款

账 龄	2003-6-30			
	金 额	比例	坏账准备	净 额
1年以内	87,878,532.29	99.63%	439,392.66	87,439,139.63
1-2年	8,939.27	0.01%	44.70	8,894.57
3年以上	319,819.70	0.36%	1,599.10	318,220.60
合 计	88,207,291.26	100%	441,036.46	87,766,254.80
账 龄	2002-12-31			
	金 额	比例	坏账准备	净 额
1年以内	66,426,408.83	99.40%	332,132.04	66,094,276.79
1-2年	319,819.70	0.47%	1,599.09	318,220.61
3年以上	89,995.45	0.13%	449.97	89,545.48
合 计	66,836,223.98	100%	334,181.10	66,502,042.88

(1) 于2003年6月30日前五名欠款单位情况如下：

单位名称	所欠金额	欠款时间	欠款内容
CACT Operators Group	16,033,488.69	2003年	提供飞行服务款
菲利普斯中国有限公司	7,810,633.03	2003年	提供飞行服务款
中海石油(中国)有限公司深圳分公司	8,653,084.04	2003年	提供飞行服务款
中海石油(中国)有限公司上海分公司	10,386,389.03	2003年	提供飞行服务款
中海石油(中国)有限公司湛江分公司	14,304,903.97	2003年	提供飞行服务款

(2) 本公司应收账款均为面向海洋石油公司的应收租机款，收款期平均为2个月，坏账可能性小，故按应收账款余额的5%计提坏账准备。

(3) 应收帐款期末余额比上年末增加 21,371,067.28 元, 上升 31.98%, 主要客户中海石油内部调整而延期收款所致。

(4) 应收账款期末余额中无持有本公司 5%(含 5%)以上股份的股东单位欠款。

4、其他应收款

2003-6-30				
账龄	金额	比例	坏账准备	净额
1年以内	15,819,520.22	72.91%	568,119.38	15,251,400.84
1-2年	4,724,817.36	21.78%	152,561.43	4,572,255.93
2-3年	102,278.99	0.47%	30,683.70	71,595.29
3-4年	43,013.51	0.20%	17,205.40	25,808.11
4-5年	125,946.69	0.58%	56,676.01	69,270.68
5年以上	881,053.38	4.06%	440,526.69	440,526.69
合计	21,696,630.15	100%	1,265,772.61	20,430,857.54
2002-12-31				
账龄	金额	比例	坏账准备	净额
1年以内	13,405,998.69	87.56%	481,420.52	12,924,578.17
1-2年	788,523.10	5.15%	157,704.62	630,818.48
2-3年	43,013.51	0.28%	12,904.06	30,109.45
3-4年	160,958.29	1.05%	64,383.32	96,574.97
4-5年	70,280.90	0.46%	31,626.41	38,654.49
5年以上	841,955.64	5.50%	420,977.82	420,977.82
合计	15,310,730.13	100%	1,169,016.75	14,141,713.38

(1) 于 2003 年 6 月 30 日前五名欠款单位情况如下：

单位名称	所欠金额	欠款时间	欠款内容
本公司北京公务机项目组	3,555,786.89	2001-2003年	备用金
深圳机场油料公司	192,960.00	1998年前	代垫款

中国飞龙专业航空公司	376,453.01	2002-2003年	代垫款
机场服务公司	449,219.33	1998年前	代垫款
中央电视台	951,698.22	2002-2003年	代垫款

(2) 其他应收款期末余额比上年末增加 6,385,900.02 元, 上升 41.71%, 主要原因系开展项目使备用金增加所致。

(2) 其他应收款期末余额中无持有本公司 5%(含 5%)以上股份的股东单位欠款。

5、预付账款

账 龄	2003-6-30		2002-12-31	
	金 额	比 例	金 额	比 例
1年以内	44,455,990.50	98.61%	16,758,432.12	44.12%
1-2年	624,860.00	1.39%	21,222,143.00	55.88%
合 计	45,080,850.50	100%	37,980,575.12	100%

(1) 预付帐款期末余额中主要是预付 EUROCOPTER (欧洲直升机公司) 购直升机款 44,323,740.50 元, 占该帐项的 98.32%。

(2) 预付帐款期末余额比上年末增加 7,100,275.38 元, 上升 18.69%, 主要系上年预购的两架飞机已于本期到货使用并转入固定资产, 本期正在预购两架超美洲豹飞机并已预付第一期合同款所致。

(3) 预付帐款期末余额中无持有本公司 5%(含 5%)以上股份的股东单位欠款。

6、存货及存货跌价准备

项 目	2003-6-30			2002-12-31		
	金 额	跌价准备	净 额	金 额	跌价准备	净 额

航材及备件	108,554,496.02	—	108,554,496.02	82,636,885.93	--	82,636,885.93
航空油料	472,036.07	—	472,036.07	261,989.34	--	261,989.34
低值易耗品	2,869.80	—	2,869.80	2,869.80	--	2,869.80
合计	109,029,401.89	—	109,029,401.89	82,901,745.07	--	82,901,745.07

本公司存货期末成本低于市场可变现价值，无需计提存货跌价准备。

存货期末余额比上年末增加 26,127,656.82 元，上升 31.52%，主要原因系本公司本期已购置 2 架直升机，并正在预购 2 架直升机，故航材及配件储备增加。

7、待摊费用

类别	2002-12-31	本期增加	本期摊销	2003-6-30
报刊费	16,947.85	—	8,474.30	8,473.55
养路费	53,211.91	43,288.00	54,774.04	41,725.87
租赁费	25,000.00	—	25,000.00	—
直升机模型费用	—	48,000.00	—	48,000.00
合计	95,159.76	91,288.00	88,248.34	98,199.42

8、长期股权投资

项目	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
股票投资	8,296,150.00	—	—	8,296,150.00
减：减值准备	—	—	—	—
长期股权投资净额	8,296,150.00	—	—	8,296,150.00

股票投资的明细列示如下：

被投资单位	股份性质	股数	股权比例	投资金额	市值*	减值准备
上海豫园商城	法人股	2,972,970	6.39%	8,296,150.00	11,076,540.61	—

*该市值计算是以该公司披露的 2003 年第一季度报告中截止 2003 年 3 月 31 日的净资产为准。

9、固定资产及累计折旧

类别	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
固定资产原值				
房屋建筑物	54,710,533.65	——	——	54,710,533.65
飞机	644,374,820.07	137,558,808.03	——	781,933,628.10
运输工具	17,786,649.36	902,520.00	180,000.00	18,509,169.36
机器设备	4,386,929.98	167,901.00	——	4,554,830.98
电子及其他设备	17,273,768.52	580,360.04	2,700.00	17,851,428.56
合计	738,532,701.58	139,209,589.07	182,700.00	877,559,590.65
累计折旧：				
房屋建筑物	1,685,933.24	1,058,310.32	——	2,744,243.56
飞机	102,167,384.20	14,456,818.19	——	116,624,202.39
运输工具	9,999,191.05	715,667.49	22,752.00	10,692,106.54
机器设备	2,754,253.48	156,795.99	——	2,911,049.47
电子及其他设备	7,354,590.63	1,195,146.11	767.88	8,548,968.86
合计	123,961,352.60	17,582,738.10	23,519.88	141,520,570.82
净值	614,571,348.98			736,039,019.83

上述固定资产在期末不存在减值。

本期增加的固定资产主要是飞机，其中从欧洲直升机公司购入的两架飞机价值 135,407,130.16 元，其余为旧飞机更换主要部件。

本公司于 2002 年从中国北方航空公司购入的资产中价值 118,287,617.00 元的飞机的产权过户手续已经完成，价值 1,823,000.00 元的运输工具的过户手续正在办理过程中，购置中信大厦房产的产权证亦在办理中。

10、在建工程

工程项目名称	预算数	实际支付				资金 来源	进 度
		2002-12-31	本期增加	本期转出	2003-6-30		
租入办公楼改造 及装修工程	19,600,000.00	21,799,953.24	1,044,420.20	—	22,844,373.44	自筹	99%
海南东方机场	13,000,000.00	7,816,452.51	2,324,058.25	—	10,140,510.76	自筹	78%
直升飞机	—	—	135,407,130.16	135,407,130.16	—	自筹	完工
天津新机场跑 道建设工程	37,000,000.00	22,289,917.62	4,980,783.32	—	27,270,700.94	自筹	75%
其他零星装修 工程	—	3,665,160.97	1,285,890.36	99,403.80	4,851,647.53	自筹	—
合 计		55,571,484.34	145,042,282.29	135,506,533.96	65,107,232.67		

本期本公司新购入两架直升飞机价值人民币 135,407,130.16 元，该两架飞机已达到可使用状态，故已转入固定资产。

11、无形资产

类 别	取得方式	原始金额	2002-12-31	本期增加	本期摊销	2003-6-30	剩余摊销年限
土地使用权	购买	19,434,785.28	19,105,522.55		201,439.09	18,904,083.46	45-49.5

12、长期待摊费用

项目	2002-12-31	本期增加	本期摊销	2003-6-30
飞机大修理	3,665,027.13	2,420,998.79	848,554.92	5,237,471.00
飞机改良支出	3,599,321.84	—	469,476.72	3,129,845.12
机场构筑物改良支出	12,130,231.30	—	722,247.93	11,407,983.37
培训费	656,828.63	—	91,650.48	565,178.15
装修费	1,823,609.02	—	91,180.45	1,732,428.57
青苗赔偿费	142,791.43	—	19,924.38	122,867.05
合 计	22,017,809.35	2,420,998.79	2,243,034.88	22,195,773.26

本期增加的飞机大修理支出系例行的大修理，摊销期为4年。

13、短期借款

借款类别	2003-6-30		2002-12-31	
	原 币	折合人民币	原 币	折合人民币
银行借款				
其中：信用	RMB40,000,000.00	40,000,000.00	RMB84,000,000.00	84,000,000.00
	USD5,000,000.00	41,387,000.00	USD8,000,000.00	66,218,400.00
	EUR8,710,000.00	82,439,279.00		
担保	USD20,000,000.00	165,548,000.00	RMB40,000,000.00	40,000,000.00
	EUR7,330,000.00	69,377,717.00	USD17,000,000.00	140,714,100.00
合计		398,751,996.00		330,932,500.00

本公司为了解决投资项目及日常经营资金周转的需要，于本期延续招商银行股份有限公司深圳南油支行、中国光大银行深圳分行福强路支行、中国民生银行深圳分行滨海支行的综合授信额度，并向福建兴业银行深圳分行申请人民币一亿元的综合授信额度，相应增加借款，详见附注（十一）（2）。

期末，短期借款中无逾期借款。

14、应付账款

应付账款截止2003年6月30日的余额为人民币65,856,836.06元。其中应付前五名单位款项合计51,501,932.68元，占本项目比例为78.20%。

应付账款期末余额中无欠持本公司5%(含5%)以上股份的股东单位的款项。

15、应付股利

单位：元

投资者	2003-6-30	2002-12-31
中国中海直总公司	15,936,150.50	15,936,150.50
中国海洋石油南海东部公司	23,760.00	155,760.00

中信国安有限公司	23,760.00	23,760.00
中航黑河民机技贸中心	23,760.00	23,760.00
深圳市友联运输实业有限公司	23,760.00	23,760.00
广东南油经济发展公司	23,760.00	23,760.00
深圳名商室外运动俱乐部有限公司	23,760.00	23,760.00
社会公众股	4,320,000.00	4,320,000.00
合 计	20,398,710.50	20,530,710.50

根据本公司第一届董事会第二十次会议决议，以截止 2002 年 12 月 31 日的股本总额 235,200,000.00 为基数，按每十股派发 0.6 元现金红利（含税），该预案已经 2002 年度股东大会审议通过。根据本公司第二届第一次董事会会议决议，本期不拟进行利润分配和公积金转增股本。

16、应交税金

税 种	2003-6-30	2002-12-31
营业税	989,750.06	1,720,723.14
增值税	40,529.46	85,857.61
企业所得税	4,417,771.40	4,671,264.91
城市维护建设税	(9,456.77)	22,999.19
个人所得税	172,216.35	(119,593.42)
合 计	5,610,810.50	6,381,251.43

关于本期 5-6 月营业税减免的情况详见附注（三）。

17、其他应付款

其他应付款截止 2003 年 6 月 30 日的余额为人民币 105,606,915.09 元，比上年末增加 72,456,402.85 元，上升 218.57%，原因系本公司因开展投资项目的需要，与其他公司的暂时往来款增加所致。其中应付中国人民解放军海军航空兵海豚机赔偿款 1140 万人民币，系改制前原企业向其租赁的海豚飞机，于 1993 年在租用期间毁损获取的赔偿款，按租机协议应转付原机主。期末应付前五名单位款

项合计 102,253,399.30 元，占本项目比例为 96.82%。

其他应付款期末余额中无欠持本公司 5%(含 5%)以上股份的股东单位的款项。

18、预提费用

项 目	2003-6-30	2002-12-31
利息	406,561.80	406,561.80
审计费	250,000.00	250,000.00
合 计	656,561.80	656,561.80

19、长期应付款

项 目	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
中国运输机械进出口总公司	2,779,909.69	—	—	2,779,909.69

20、股本

	2002-12-31	本期增(减)变动					2003-6-30
		配股	送股	公积金转股	其他	小计	
一、年末未上市流通股份(股)							
1. 国有法人股	163,200,000.00	—	—	—	—	—	163,200,000.00
2. 内部职工股	—	—	—	—	—	—	—
未上市流通股份合计	163,200,000.00	—	—	—	—	—	163,200,000.00
二、已上市流通股份(股)							
1. 人民币普通股	72,000,000.00	—	—	—	—	—	72,000,000.00
已上市流通股份合计	72,000,000.00	—	—	—	—	—	72,000,000.00
三、股份总数(股)	235,200,000.00	—	—	—	—	—	235,200,000.00

21、资本公积

项 目	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
-----	------------	------	------	-----------

股本溢价	597,211,499.40	—	—	597,211,499.40
接受捐赠	87,949.00	—	—	87,949.00
合计	597,299,448.40	—	—	597,299,448.40

22、盈余公积

项 目	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
法定盈余公积	22,031,745.48	—	—	22,031,745.48
法定公益金	22,031,745.48	—	—	22,031,745.48
合计	44,063,490.96	—	—	44,063,490.96

23、未分配利润

	分配比例	2003年1—6月
年初未分配利润		36,941,963.80
本年净利润		34,184,138.02
减：利润分配		—
1. 提取法定盈余公积	10%	—
2. 提取法定公益金	10%	—
3. 转作股本的普通股股利*		—
4. 分配普通股股利**		—
期末未分配利润		71,126,101.82

24、主营业务收入及成本

	主营业务收入		主营业务成本		主营业务毛利	
行业	2003年1—6月	2002年1—6月	2003年1—6月	2002年1—6月	2003年1—6月	2002年1—6月
通用航空运输服务	168,906,607.64	151,216,834.97	101,460,025.58	93,269,986.61	67,446,582.06	57,946,848.36
航空维修	3,472,134.60	3,869,047.99	1,856,037.01	2,345,984.00	1,616,097.59	1,523,063.99
合计	172,378,742.24	155,085,882.96	103,316,062.59	95,615,970.61	68,062,679.65	59,469,912.35

本公司向前五家客户提供的飞行服务收入总计人民币 98,771,595.04 元，占本期收入合计的 57.30%；向前五名供应商购入飞机及航空材料总计人民币

169,022,487.47 元，占本期总购货量的 98.82%。

25、其他业务利润

类 别	2003 年 1-6 月	2002 年 1-6 月
废油销售	189,319.45	(8,929.41)
其他	45,000.08	—
合计	234,319.53	(8,929.41)

26、财务费用

类 别	2003 年 1-6 月	2002 年 1-6 月
利息支出	4,032,790.26	5,375,495.51
减：利息收入	4,856,723.36	3,472,378.91
汇兑损益	1,380,570.96	(4,358,527.28)
其他	355,334.32	241,664.91
合 计	911,972.18	(2,213,745.77)

本期财务费用比上年同期有较大增加，原因系欧元汇率上升，本公司借入的欧元外币借款期末产生汇兑损失所致。

27、投资收益

类 别	2003 年 1-6 月	2002 年 1-6 月
股票投资收益	237,837.60	—
债券投资收益	1,667,279.71	338,207.03
长期投资减值准备转回	—	—
合 计	1,905,117.31	338,207.03

本期投资收益比上年同期增加 1,566,910.28 元，上升 463.30%，主要原因系购买债券获得债券投资收益所致。

28、营业外收入

项 目	2003年1-6月	2002年1-6月
处理固定资产净收益	238,860.20	—
发行股票申购资金利息收入	—	1,004,747.96
其他收入	—	3,000.00
合 计	238,860.20	1,007,747.96

本期营业外收入比上年同期减少 768,887.76 元，下降 76.30%，主要原因系发行股票申购资金利息收入已于上年全部摊销完毕，本期无摊销额所致。

29、营业外支出

项 目	2003年1-6月	2002年1-6月
处理固定资产净损失	42,080.12	171,229.51
捐赠支出	2,156.80	—
其他	5,000.00	32,278.63
合 计	49,236.92	203,508.14

30、支付的其他与经营活动有关的现金

账 项	内 容	2003年1-6月
其他应收款	备用金	1,525,234.80
	往来款	7,501,323.83
管理费用	招待费	1,142,202.00
	差旅费	690,515.82
	运输费	756,715.70
	水电费	568,911.52
	修理费	68,813.63
	办公费	178,692.99
	通讯费	360,269.89

	广告费	55,790.00
	租赁费	2,235,700.00
	其它	5,096,797.88
合 计		20,180,968.06

(六)、母公司会计报表主要项目注释

1、应收账款

2003-6-30				
账 龄	金 额	比 例	坏账准备	净 额
1年以内	85,521,700.33	99.89%	427,608.50	85,094,091.83
3-4年	89,995.45	0.11%	499.98	89,495.47
合 计	85,611,695.78	100%	428,108.48	85,183,587.30
2002-12-31				
账 龄	金 额	比 例	坏账准备	净 额
1年以内	64,177,453.74	99.86%	320,887.27	63,856,566.47
3-4年	89,995.45	0.14%	449.98	89,545.47
合 计	64,267,449.19	100%	321,337.25	63,946,111.94

期末应收帐款比上年末增加的原因详见附注（五）3。

2、长期股权投资

项 目	2002-12-31	本期增加	本期减少	2003-6-30
股票投资	8,296,150.00	—	—	8,296,150.00
减：减值准备	—	—	—	—
股票投资净额	8,296,150.00	—	—	8,296,150.00
其他股权投资	17,563,072.41	154,242.17	—	17,717,314.58
减：减值准备	—	—	—	—
其他股权投资净额	17,563,072.41	154,242.17	—	17,717,314.58
合 计	25,859,222.41	154,242.17	—	26,013,464.58

(1)股票投资

被投资单位	股份性质	股数	股权比例	投资金额	*市值	减值准备
上海豫园商城	法人股	2,972,970	6.39%	8,296,150.00	11,076,540.61	--

*该市值计算是以该公司披露的2003年第一季度报告中截止2003年3月31日的净资产为准。

(2)其他股权投资

被投资单位	投资期限	股权比例	初始投资额	2002-12-31	本期权益调整	累计权益调整	本期增(减)	2002-12-31
中信海直通用航空维修工程有限公司	2001.6.4—2016.6.3	62%	16,421,586.00	17,563,072.41	154,242.17	1,295,728.58	—	17,717,314.58

3、主营业务收入及成本

行业	主营业务收入		主营业务成本		主营业务毛利	
	2003年1—6月	2002年1—6月	2003年1—6月	2002年1—6月	2003年1—6月	2002年1—6月
通用航空运输服务	168,906,607.64	151,216,834.97	101,810,887.64	95,169,480.26	67,095,720.00	56,047,354.71

4、投资收益

类别	2003年1-6月	2002年1-6月
股票投资收益	237,837.60	—
股权投资收益	154,242.17	1,187,099.48
债券投资收益	1,667,279.71	338,207.03
合计	2,059,359.48	1,525,306.51

本期投资收益比上年同期增加的原因详见附注(五)27。

(七)、关联方关系及交易

关联方概况

1、与本公司存在关联关系的关联方，包括已于附注(四)列示的存在控制

关系的关联公司及下列存在控制关系的本公司股东和不存在控制关系的关联各方。

(1)存在控制关系的本公司股东

企业名称	注册地址	主营业务	与本企业关系	经济性质或类型	法定代表人
中国中海直总公司	深圳市	机场管理及投资管理	本公司之控股股东	全民所有制	王炯

(2)存在控制关系的关联方的注册资本及其变化

企业名称	2002-12-31	本期增加数	本期减少数	2003-6-30
中国中海直总公司	100,000,000.00	--	--	100,000,000.00

(3)存在控制关系的关联方所持股份及其变化

企业名称	2002-12-31		本期增加数		本期减少数		2003-6-30	
	金额	%	金额	%	金额	%	金额	%
中国中海直总公司	160,824,000.00	68.38	—	--	14,112,000.00	6	146,712,000.00	62.38

关于股权变化的细节详见附注（十一）6。

2、不存在控制关系的关联方

企业名称	与本公司的关系
中信国安有限公司	本公司之股东
中国北方航空公司	本公司之股东
中国海洋石油南海东部公司	本公司之股东
中航黑河民机技贸中心	本公司之股东
广东南油经济发展公司	本公司之股东
深圳市友联运输实业有限公司	本公司之股东
深圳名商户外运动俱乐部有限公司	本公司之股东

关联方交易事项

1、租赁

关联方名称	交易项目	2003年1-6月	2002年1-6月	定价政策
中国中海直总公司	支付机场使用和房屋租赁费用	2,350,000.00	2,350,000.00	协议定价

根据本公司与中海直总公司于2002年5月28日重新签订的《机场使用与服务保障协议》，本公司从2002年1月1日起每年按协议支付机场使用和房屋租赁费用人民币470万元。本期支付235万元。

2、担保

本公司向招商银行股份有限公司深圳南油支行借款欧元7,330,000.00元及美元10,000,000.00元由中国中海直总公司提供担保。

本公司向中国光大银行深圳福强路支行借款1000万美元，由中信国安有限公司提供担保。

关联方应收应付款项余额

关联方名称	金 额		占各项目款项余额比例	
	2003-6-30	2002-12-31	2003-6-30	2002-12-31
应付股利:				
中国中海直总公司	15,936,150.50	15,936,150.50	78.12%	77.62%

(八)、或有事项

截止2003年6月30日，本公司未有任何重大需披露的或有事项。

(九)、承诺及期后付款事项

截止2003年6月30日，本公司有已签合同但尚未支付的购直升机款计1,848

万欧元。

(十)、 结算日后的账项

2003年6月30日后任何期间，本公司概无编制任何业经审计之账项。

(十一)、 资产负债表日后及其他重大事项

1、根据本公司第一届董事会第二十一次会议决议，审议通过了本公司关于变更融资方式（发行可转换债券）为配股的议案，并相应调整募集资金使用投资项目，本次配股以截止2002年12月31日公司总股本23,520万股为基数，向全体股东每10股配售3股，预计可配售7,056万股，其中法人股股东可配售4,896万股，社会公众股股东可配售2,160万股。配股募集资金投向为购置公务机，总投资为40,678万元，募集资金全部投入，不足部分由公司自筹解决。该议案尚待2003年第一次临时股东大会审议通过，有效期限为自2003年第一次临时股东大会通过之日起一年。

2、根据本公司董事会第一届第二十次会议决议并经2002年度股东大会审议通过，本公司向以下银行申请综合授信额度：

（1）延续招商银行股份有限公司深圳南油支行（原招商银行深圳分行南山支行）申请2亿元人民币的综合授信额度，期限为1年，由中国中海直总公司提供担保，用于公司投资项目的资金周转；

（2）延续中国民生银行深圳分行滨海支行2亿元人民币的综合授信额度，期限为1年，授信方式：信用，用于公司投资项目的资金周转；

（3）延续中国光大银行深圳分行福强路支行3亿元人民币的授信额度，期限为一年，由中信国安集团公司提供担保，用于公司投资项目的资金周转；

（4）向福建兴业银行中心区支行申请1亿元人民币的综合授信额度，授信方式：信用，用于投资项目的周转金。

以上申请的综合授信额度共计8亿元人民币（截止2003年6月30日已获

贷款总额计人民币 398,751,996.00 元)。

3、根据本公司董事会第一届第十三次及第十四次会议决议，本公司与中国南方航空股份有限公司草签了《关于转让中国南方航空(集团)珠海直升机公司股权协议》，拟向南方航空收购其全资拥有的中国南方(集团)珠海直升机公司股权。但该议案尚须提交本公司股东大会审议，并待有关主管部门的批准。

4、根据本公司董事会第一届第十二次会议决议，本公司拟对龙江通航进行公司制改组，并以收购资产投资组建通用航空公司。2003年1月8日，本公司与中国航空总公司签订《合资组建中信通用航空有限责任公司》的合同章程，经中国民用航空总局民航运函[2002]26号文《关于同意筹建中信通用航空有限公司(筹)开展筹建工作的批复》，本公司获准按照甲类通用航空企业的要求，筹建中信通用航空有限责任公司，筹建期限自2003年1月13日开始至2005年1月12日止。根据本公司与中国航空总公司签订的合同、章程，拟组建的公司名称为：中信通用航空有限责任公司；注册资本：人民币10,000万元；出资比例：本公司以现金和实物出资95%，中国航空总公司以现金出资5%。

5、根据本公司董事会第一届第十一次会议决议，本公司之子公司中信海直通用航空维修工程有限公司拟增资扩股，本公司也拟向该子公司追加出资。

6、2002年1月23日，本公司控股股东中国中海直总公司与中国北方航空公司签定《股权转让协议》，将其持有的国有法人股1176万股转让给中国北方航空公司。截止2003年6月30日，相关股权过户手续已经完成。

7、根据本公司董事会于2003年3月28日《中信海洋直升机股份有限公司关于转让公司资产的提示性说明》，本公司拟在2003年转让本公司上海分公司原拥有的位于上海场中路原评估价值为人民币4,700,000.00元的办公楼以及本公司2001年向中国北方航空公司收购的原评估价值约人民币110,335,617.00元的4架米171飞机及相关资产。

三、近三年及最近一期主要财务指标

经审计，公司在报告期间的各项财务指标情况如下：

项目	2003年1-6月	2002年	2001年	2000年
流动比率	1.18	1.45	3.46	3.33
速动比率	0.997	1.27	3.43	3.32
应收帐款周转率	1.99	6.20	7.06	6.82
存货周转率	1.08	3.24	5.26	5.62
资产负债率(母公司)	38.84%	33.45%	18.92%	24.70%
每股净资产(元)	4.03	3.88	4.46	4.20
每股经营活动现金流量(元)	0.32	0.22	0.32	0.30
每股净现金流量(元)	(0.0618)	(0.2316)	(0.0735)	2.0421

上述财务指标的计算方法如下：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=速动资产/流动负债

应收账款周转率=主营业务收入/应收账款平均余额

存货周转率=主营业务成本/存货平均余额

资产负债率=总负债/总资产

每股净资产=期末净资产/期末股本总额

每股经营活动的现金流量=经营活动产生的现金净流量净额/期末股本总额

每股净现金流量=现金流量净额/期末股本总额

本公司按《公开发行证券信息披露规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》的要求所计算的2002年净资产收益率和每股收益如下：

报告期利润	净资产收益率(%)		每股收益(元)	
	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
主营业务利润	12.45	12.88	0.4909	0.4909
营业利润	7.64	7.90	0.3011	0.3011

净利润	6.79	6.91	0.2636	0.2636
扣除非经常性损益后的净利润	6.60	6.72	0.2563	0.2563

2003 年上半年净资产收益率和每股收益如下：

报告期利润	净资产收益率（%）		每股收益（元）	
	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
主营业务利润	6.89	7.03	0.2778	0.2778
营业利润	4.03	4.10	0.1623	0.1623
净利润	3.61	3.68	0.1453	0.1453
扣除非经常性损益后的净利润	3.46	3.52	0.1393	0.1393

注：

全面摊薄及加权平均的净资产收益率和每股收益计算公式如下：

全面摊薄净资产收益率=报告期利润/期末净资产

全面摊薄每股收益=报告期利润/期末股份总数

加权平均净资产收益率（ROE）的计算公式如下：

$$ROE=P/(E_0+NP/2+E_i *M_i /M_0-E_j *M_j /M_0)$$

其中：P 为报告期利润；NP 为报告期净利润；E₀ 为期初净资产；E_i 为报告期发行新股或债转股等新增净资产；E_j 为报告期回购或现金分红等减少净资产；M₀ 为报告期月份数；M_i 为新增加股份净资产下一月份起至报告期末的月份数；M_j 为减少净资产下一月起至报告期末的月份数。

加权平均每股收益（ESP）的计算公式如下：

$$ESP=P/(S_0+S_1+S_i *M_i /M_0-S_j *M_j /M_0)$$

其中：P 为报告期利润；S₀ 为期初股份总数；S₁ 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；S_j 为报告期因回购或缩股等减少股份数；M₀ 为报告期月份数；M_i 为增加股份下一月份起至报告期末的月份数；M_j 为减少股份下一月起至报告期期末的月份数。

四、公司变更飞机折旧年限原因的说明

2002 年 7 月 19 日，中信海洋直升机股份有限公司第一届董事会第十七次会议决定，从 2002 年 1 月 1 日起，将本公司的飞机及发动机（含备份发动机）的

折旧年限由原来的 10 年调整为 15 至 20 年，其中大型直升机 20 年，中型直升机 15 年，残值率保持 5% 不变。调整的理由与原因如下：

1、执行财政部与民航总局的最新规定

2002 年 7 月 5 日，中国民用航空总局财务司以 1519 号明传电报向各航空公司发布了《关于调整飞机、发动机折旧年限有关问题的通知》(简称“《通知》”)，要求各航空公司从 2002 年 1 月 1 日起按照财政部财建函[2002]24 号《关于同意调整航空公司部分资产折旧年限的复函》(简称“《复函》”)对飞机、发动机折旧年限作了调整，并根据情况，在规定范围内自行选择确定折旧年限，同意在飞机及发动机达到规定的适航标准，确保飞行安全的前提下，将飞机及发动机的折旧年限作适当调整，并从 2002 年 1 月 1 日开始执行；同意通用航空飞机、发动机(含备份发动机)折旧年限明确为 8 年至 20 年；具体折旧年限由企业在规定范围内自行选择。

公司根据上述《通知》与《复函》的要求，并依据财政部 2001 年 11 月颁发的《企业会计准则—固定资产》第 22 条的规定(“企业应当定期对固定资产的使用寿命进行复核，如果固定资产使用寿命的预期数与原先的估计数有重大差异，则应当相应调整固定资产折旧年限”)结合本公司的飞机及发动机的实际使用和维护修理情况，并参照国际上已投入运营的同类型号的飞机及发动机的使用维护情况，在确保飞机及发动机达到规定的持续适航标准、确保飞行安全的前提下，方才调整了飞机及发动机的折旧年限。

2、依据对飞机及发动机所实施的维修保障制度

公司(及其前身中国海洋直升机专业公司)自成立以来，一直按民航总局批准的《维修方案》，对飞机的机体与部附件实行定期检查、定期维护修理、大修理以及更新等，并按照国际惯例，对发动机与飞机部附件实行功率小时保障制度。通过持续不断、循环往复的维护更新机制，使飞机及发动机等部附件在规定的时限内，不断得到维修、更新与替换，始终处于良好的适航状态。由于新技术、新材料、新工艺的大量应用，以及机载设备、部附件的不断更新，飞机及发动机的性能与质量，本身也在持续的改进与提高之中。

公司依据经民航总局批准的飞机及发动机制造厂规定的使用维护保障制度，对飞机及发动机实施飞机定期检查维护制度、功率小时保障制度、飞机适航状态的监控制度等维修保障制度。

3、参照国外同类公司的做法

公司的长期合作伙伴英国布列斯托直升机公司，是成立于 1948 年的国际著名的直升机操作公司，现拥有 300 余架各类直升机。该公司的主力机型中，有在公司服役的“超美洲豹”等型号直升机，其飞机及发动机的年折旧率为 5%，实际折旧年限为 20 年。

4、变更折旧政策对公司经营业绩的影响

公司变更飞机及发动机（含备份发动机）的折旧年限对公司 2002 年度利润总额的影响额为 1,794.2 万元，对净利润的影响额为 1,525.1 万元；

2003 年 1—6 月份，变更折旧年限对公司利润总额的影响额为 1,391 万元，对净利润的影响额为 1,182 万元，相对于 2002 年 1—6 月，变更折旧年限对公司利润总额和净利润不构成影响。

第十章 管理层讨论与分析

公司董事会成员和管理层结合近三年及最近一期经审计的财务会计资料,就本公司的财务状况和经营成果进行了详细的讨论与分析,具体结果如下:

一、经营业绩及分析

目前,公司主要是为中外石油公司提供直升机电人、载货飞行服务,海洋石油飞行服务收入占公司全年营业收入的90%以上,主营业务十分突出;公司近三年半中飞行作业量、飞行收入等各项指标基本上保持了稳定增长的态势,没有出现过大起大落的现象。随着作业量的增加,公司飞行收入、营业利润、利润总额和净利润也呈稳定增长的态势。公司飞行服务覆盖了我国南海东部、南海西部、东海和渤海等海域,在国内海洋直升机领域处于领先地位。公司客户相对稳定,长期合同居多,使公司在国内海洋石油飞行服务领域的市场占有率多年一直保持在60%以上,特别是在南海东部和东海领域,市场占有率高达100%,为公司获得稳定的收入来源打下了良好的基础。2002年度,公司实现主营收入33,099.99万元,比2001年的31,512.42万元增加了1,587.99万元;扣除非经常性损益后的净利润为6,029.26万元,比2001年的5,317.31万元增加了711.95万元,增幅为13.39%。2003年上半年公司实现主营收入17,237.87万元,比上年同期的15,508.59万元增加了1,729.28万元,增幅为11.15%;扣除非经常性损益后的净利润为3,276.70万元,比上年同期的2,409.35万元增加867.35万元,增幅为36.00%。

本公司近三年及最近一期的经营成果如下(单位:元):

项目	2003年1—6月	2002年度	2001年度	2000年度
主营业务收入	172,378,742.24	330,999,932.48	315,124,165.08	297,263,986.46
主营业务利润	65,342,099.76	115,455,810.69	102,493,909.59	95,332,288.59
其他业务利润	234,319.53	(10,277.45)	(256,745.31)	2,646,607.33

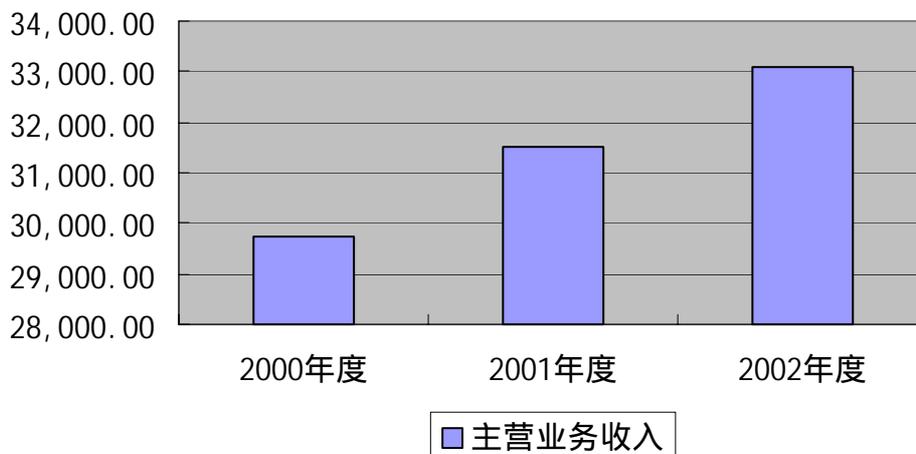
营业费用	218,000.59	—	51,377.45	—
管理费用	26,281,195.09	56,005,218.77	48,255,564.57	37,446,005.20
财务费用	911,972.18	(11,387,834.18)	823,381.78	4,309,309.10
营业利润	38,165,251.43	70,828,148.65	53,106,840.48	56,223,581.62
投资收益	1,905,117.31	537,947.03	15,854,319.92	297,297.00
利润总额	40,259,992.02	73,263,021.03	70,861,705.98	60,302,940.46
净利润	34,184,138.02	62,000,635.61	61,281,686.28	51,257,499.39
每股收益	0.14 元/股	0.26 元/股	0.27 元/股	0.30 元/股
净资产收益率	3.52%	6.72%	6.22%	9.67%

注：上表中每股收益和净资产收益率为扣除非经常损益后的加权平均数。

1、主营业务收入分析

本公司的主营业务收入和利润主要来源于公司海上石油飞行服务收入。2000年、2001年和2002年本公司的主营业务收入分别为29,726万元、31,512万元和33,100万元，2001年的主营业务收入比2000年增加了1,786万元，2002年的主营业务收入比2001年增加了1,588万元（见下图，单位：万元），2000年、2001年和2002年的主营业务收入年增长率分别为11%、6%和5%。

近三年主营业务收入图



2000年至2002年，公司主营业务收入中通用航空运输服务收入分别占100%、

99.46%、96.95%，2003年上半年为97.99%。公司主营业务突出，主营业务收入稳定，但同时也存在着主营业务结构单一化的特点。近年来公司航空维修业务逐步发展，占公司主营业务收入的比重逐年增加。随着公司航空维修业务的发展，并伴随公司本次募集资金投资项目的实施，公司的主营业务将进一步拓宽，公司的抗风险能力也将进一步得到加强。

公司的主营业务——通用航空运输服务主要是为中外石油公司提供海洋石油开发所需的飞行服务，近年来公司一直占有中国海洋石油飞行服务市场60%以上的市场份额，主要业务市场变化不大，季节性影响也较小。

2、营业毛利

2000年、2001年、2002年度及2003年上半年公司主营业务利润及毛利率情况如下：

	2003年1—6月	2002年	2001年	2000年
主营业务利润(万元)	65,342,099.76	11,545.58	10,249.39	9,533.23
比上年同期增长率(%)	19.43	12.65	8	4.67
通用航空飞行服务毛利率(%)	39.93	37.70	35.65	35.26
航空维修毛利率(%)	46.54	51.19	43	——
综合毛利率(%)	39.48	37.90	35.69	35.26

本公司的主营业务成本主要为运输作业成本，包括飞机折旧费用、人工费、航材、航油消耗及飞机保险费、保障费、租赁费等。2000年、2001年和2002年公司主营业务成本分别为19,245万元、20,265万元和20,554万元，年增长率为5.3%和1.4%，2003年上半年公司主营业务成本为10,331.61万元，较上年同期增长了8.05%。

公司主营业务利润逐年增加，表明了公司的业务一直保持稳定增长。尤其是2002年及2003年上半年增幅较大，一方面是由于公司业务较上年同期有一定的增长，另一方面是由于公司按国家财政部和民航总局的通知要求，调整了飞机及发动机的折旧年限，减少折旧费用所致。

近年来，公司的毛利率一直保持在 35%以上，处于较高的水平。同时，由于受美国“9.11”事件的影响，各保险公司普遍提高了飞机的保费，受伊拉克战争的影响，油价上涨，也使公司在一定程度上增加了支出，导致公司毛利率增幅不大。

3、期间费用

近三年又一期公司期间费用如下：

项目	2003 年 1—6 月	2002 年	2001 年	2000 年
营业费用（元）	218,000.59	——	51,377.45	——
管理费用（元）	26,281,195.09	56,005,218.77	48,255,564.57	37,446,005.20
财务费用（元）	911,972.18	-11,387,834.18	823,381.78	4,309,309.10
合计	27,411,167.86	44,617,384.59	49,170,323.80	41,755,314.30

（1）管理费用

本公司管理费用主要为管理人员的工资、福利费用和支付机场租赁费及其他日常管理开支费用。2000 年、2001 年和 2002 年度，公司的管理费用分别为 3,745 万元、4,826 万元和 5,601 万元，2001 年和 2002 年增长率为 29%和 16%。

2001 年公司管理费用比 2000 年增长了 29%，主要原因是公司为开拓陆上通用航空项目而进行的前期工作所支付的调研费、咨询费和引进专业人才，增加管理人员的工资费用。

2002 年公司管理费用比去年同期增长了 16%，主要是公司收购北航龙江通航的资产后增加管理费用支出。

2003 年上半年公司管理费用较上年同期减少了 202.85 万元，降幅为 7.17%。

（2）财务费用

本公司财务费用主要由利息收支差额和汇兑损益构成。2000 年、2001 年和

2002 年公司的财务费用分别为 431 万元、82 万元和 - 1,139 万元。

2001 年公司财务费用比 2000 年减少了 349 万元，主要是由于公司前次募集资金除已支付部分直升机购机款外，其余大部分以货币资金的形式存在，增加了公司的利息收入 1,045 万元。此外，由于汇率变化使公司产生了汇兑收益 150 万元，受上述因素影响，使公司在 2001 年新增短期借款 4 亿元的情况下，财务费用却比上年同期下降。

公司 2002 年财务费用为 - 1,139 万元，比上年同期下降了 1,221 万元，主要是公司 2002 年 1-8 月份共预付了购买飞机及航材备件款 1,348 万欧元，到年底结算时，折合人民币 13,354 万元入帐，因为欧元升值，产生了汇兑收益 1,378 万元；从证券公司收回存出投资，获得利息收入 204 万元，故本期利息支出减少所致。

2003 年 1—6 月，公司财务费用为 91.20 万元，较上年同期的 -221.37 万元增加了 312.57 万元。

4、投资收益

公司 2001 年实现投资收益 1,585 万元，其中公司投资债券实现收益 627 万元、委托理财实现收益 753 万元、长期投资减值准备转回 176 万元，股票投资收益 30 万元，合计比 2000 年的 30 万元增加了 1,555 万元。

2002 年，公司投资收益为 54 万元，比上年同期 1,585 万元减少了 1,531 万元。主要是公司收回了委托理财，减少了对外投资。

2003 年 1—6 月，公司投资收益为 190.51 万元，比上年同期 33.82 万元增加了 156.69 万元，主要是公司购买债券获得债券投资收益所致。

5、所得税

公司注册地及实际经营地都在深圳经济特区，享受 15% 的所得税优惠政策，另外，本公司控股子公司中信海直通用航空维修工程有限公司是中外合资企业，

享受从开始获利年度起，第 1 年和第 2 年免征企业所得税，第 3 年至第 5 年减半征收企业所得税的优惠政策。

2000 年至 2003 年上半年，公司所得税缴纳情况如下：

项目	2003 年 1—6 月	2002 年	2001 年	2000 年
所缴所得税额（万元）	598.13	1053.60	960.29	904.54

6、非主营业务对公司利润的影响

公司 2000 年、2001 年、2002 年和 2003 年 1—6 月，其他业务利润分别为 264.66 万元、-25.67 万元、-1.03 万元和 23.43 万元，其他业务利润对公司利润影响不大。同期，非经常性损益分别为 378.21 万元、810.86 万元、215.03 万元、141.72 万元。2001 年非经常性损益金额较大的原因是投资收益较大，目前，公司非经常性损益正在不断减少，非主营业务对公司利润的影响正在不断减弱。

7、净利润

公司 2001 年实现净利润 6,128 万元，比 2000 年增长了 1,002 万元，主要由于公司 2001 年投资收益较 2000 年增加了 1,555 万元所致。

公司 2002 年实现净利润 6,200 万元，比 2001 年同期增加了 72 万元，增长率为 1.1%。2002 年公司延长了飞机及发动机折旧年限和机场构建物改良支出待摊年限，为公司增加了净利润 1,604.92 万元；2002 年初公司完成了对“龙江通航”资产的收购，公司的资产规模相应增加了 14,850 万元，但公司需对有关资产实施重组，并承担相关费用、成本支出，2002 年对龙江通航单独核算时，亏损了 1,333 万元，因利息支出增加财务费用 677 万元。以上两项使公司 2002 年度收益同比减少 2,010 万元。“9.11”事件后，国内外保险公司均大幅提高了飞机的保险费率，加上公司机队规模的扩大，公司 2002 年保险费支出为 2,066.99 万元，比 2001 年 1,187 万元增加了 74%。从而导致了公司 2002 年度净利润仅比 2001 年增长 1.1%。

2003年1—6月，公司净利润为3,418.41万元，较上年同期2,477.71万元增加了37.97%，主要原因是公司通过积极开拓市场、增加收入，同时加强预算管理和成本控制，使公司2003年上半年经营状况呈现良好态势。

二、公司财务状况和营运能力分析

1、流动比率、速动比率和资产负债率

公司2000年至2003年上半年的流动比率、速动比率和资产负债率(母公司)如下：

项目	2003年上半年	2002年	2001年	2000年
流动比率	1.18	1.45	3.46	3.33
速动比率	0.997	1.27	3.43	3.32
资产负债率	38.84%	33.45%	18.92%	24.70%

公司流动比率和速动比率较高，短期偿债能力强。但2002年末和2003年上半年公司流动比率和速动比率大幅下降，主要原因是公司为解决投资项目及日常经营资金周转的需要，增加了银行借款，导致流动比率和速动比率大幅下降。虽然如此，由于公司资产负债率不高，公司仍然有较强的偿债能力，短期偿债压力不大。

2、应收帐款周转率和存货周转率

公司近三年又一期的应收帐款周转率和存货周转率如下：

项目	2003年上半年	2002年	2001年	2000年
应收帐款周转率	1.99	6.20	7.06	6.82
存货周转率	1.08	3.24	5.26	5.62

公司应收帐款周转率有所下降，但仍保持着较高的水平，应收帐款基本上都是一年以内的，而且欠款对象都是信誉良好的国际国内大型石油公司，呆帐的可能性很低。

公司存货主要为航材及备件，近年来存货周转率逐年降低，原因是公司不断地增加运营飞机，航材及备件储备增加所致，公司的存货水平符合行业特征，正常合理。

3、负债构成及股东权益情况

公司近三年半来的负债及股东权益情况如下（单位：万元）：

项目	2003年6月30日	2002年12月31日	2001年12月31日	2000年12月31日
流动负债	60,411.30	46,045.10	19,867.53	26,067.40
长期负债	277.99	277.99	528.71	965.78
负债总额	60,689.30	46,323.09	20,396.24	27,033.18
少数股东权益	1,085.90	1,076.45	1,004.05	—
股本	23,520.00	23,520.00	19,600.00	19,600.00
资本公积	59,729.94	59,729.94	59,729.94	59,729.94
盈余公积	4,406.35	4,406.35	3,166.34	1,940.70
未分配利润	7,112.61	3,694.20	4,065.35	1,122.81
股东权益合计	94,768.90	91,350.49	86,561.63	82,393.46

截止2003年6月30日，在本公司负债结构中，流动负债60,411.30万元，占公司负债总额的99.54%，公司短期借款39,875.20万元，占公司负债总额的65.70%，其余的主要是应付账款、应付股利和其他应付款。即公司的负债主要是短期借款构成，长期负债所占比例较小，公司的负债结构不太合理。今后，随着公司投资计划以及募集资金投资项目的实施，公司将增加长期负债的比例，负债结构将趋于合理。

近三年多来，公司股东权益逐年增加，截止2003年6月30日，公司股东权益达到94,768.90万元，较2000年增长了15.02%。公司经营稳健，能够保障股东的权益。

4、资产质量及资产结构

项目	2003年6月30日	2002年12月31日	2001年12月31日	2000年12月31日
流动资产	71,489.87	66,793.80	68,670.04	86,906.22
长期投资	829.62	829.62	829.86	653.67
固定资产	80,114.63	67,014.28	35,981.51	21,493.92
无形资产及其他	4,109.99	4,112.33	2,480.51	372.83
资产总计	156,544.10	138,750.03	107,961.92	109,426.64

截止 2003 年 6 月 30 日，公司资产总计为 156,544.10 万元，主要是由流动资产和固定资产构成。其中流动资产 71,489.87 万元，占公司资产总额的 45.67%，固定资产净值为 73,604 万元，占资产总额的 47.02%。两项合计，共占公司资产总额的 92.69%，符合航空类企业的经营特点。

在公司的流动资产中货币资金 42,175.58 万元，占流动资产的 59%，存货 10,902.94 万元，占流动资产的 15.25%。在公司固定资产中，营运性资产飞机的净值为 66,530.94 万元，占固定资产总额的 83.04%。

公司及其前身中国海洋直升机专业公司自成立以来，一直按民航总局批准的《维修方案》，对飞机的机体与部附件实行定期检查、定期维护修理、大修理以及更新等，并按照国际惯例，对发动机与飞机部附件实行功率小时保障制度。通过持续不断、循环往复的维护更新机制，使飞机及发动机等部附件在规定的时限内，不断得到维修、更新与替换，始终处于良好的适航状态。由于新技术、新材料、新工艺的大量应用，以及机载设备、部附件的不断更新，飞机及发动机的性能与质量，本身也在持续的改进与提高之中。因此，公司营运性资产飞机的资产质量良好。

公司独立董事及申报会计师均认为：公司已按规定足额计提了各项资产减值准备。公司各项资产计提的范围、帐龄的划分、提取的方法、提取的比例等政策稳健，符合公司的实际情况及通用航空行业的特点，比较真实地反映了公司的资产状况和经营成果。

三、现金流量情况分析

单位：万元

项目	2003年上半年	2002年	2001年	2000年
销售商品、提供劳务收到的现金	14,577.39	30,533.20	32,415.55	28,530.61
收到的其他与经营活动有关的现金	7,820.56	3,512.01	—	2,659.61
购买商品、接受劳务支付的现金	9,030.42	16,662.78	15,789.69	6,778.02
经营租赁所支付的现金	—	1,018.00	492.52	11,540.55
支付给职工以及为职工支付的现金	2,442.06	4,823.24	4,438.83	2,355.73
支付的各项税款	1,369.41	2,889.67	2,110.86	2,923.63
支付的其他与经营活动有关的现金	2,018.10	3,586.12	3,319.76	1,802.05
经营活动现金流量净额	7,537.96	5,065.40	6,263.89	5,790.23
投资活动产生的现金流量净额	(14,561.40)	(31,043.28)	850.26	(28,077.36)
筹资活动产生的现金流量净额	5,563.90	20,529.76	8,555.50	62,326.56
汇率变动对现金的影响额	6.46	1.44	—	(13.94)
现金及现金等价物净增加额	(1453.10)	(5,446.69)	(1,441.35)	40,025.50

1、经营活动产生的现金流量情况

公司近三年来“销售商品、提供劳务收到的现金”、“支付给职工以及为职工支付的现金”等基本保持稳定，因此，经营活动产生的现金流量也基本稳定，2003年上半年公司经营活动产生的现金流量增幅较大，原因是公司“收到的其他与经营活动有关的现金”增长较大。

2、投资活动产生的现金流量情况

2002年以来，公司“投资活动产生的现金流量”一直为负，原因是公司为增强竞争力和营运能力，增加购买直升机，以及其他固定资产、无形资产等所支付现金所致。

3、筹资活动产生现金流情况

2002 年的筹资活动产生的现金流量净额为 20,530 万元,其中借款所收到的现金为 64,757 万元,偿还借款所支付的现金 41,663 万元,分配股利或利润所支付的现金为 2,436 万元,支付的其他与筹资活动有关的现金 128 万元。

2003 年上半年,公司筹资活动产生的现金流量较上年同期减少,主要原因是公司借款与还款之间的差额减少所致。

四、本公司主要财务优势及困难

按照本公司过往三年又一期的财务状况、经营成果与现金流量情况,本公司的主要财务优势如下:财务状况稳健、盈利能力强、流动性好、现金流好。

1、作为国内通用航空领域的龙头企业,本公司的各项资产规模指标在同行业均居于领先地位。截止 2003 年 6 月 30 日,公司的总资产为 156,544 万元,净资产为 94,769 万元,总股本 23,520 万股,以上指标处于全国通用航空企业的首位。这为本公司业务能够持续稳定发展打下了良好的基础。

2、公司近年来业绩优良,盈利水平较高。公司 2000 年、2001 年和 2002 年加权平均净资产收益率分别为 10.35%、7.17%和 6.91%,近三年加权平均净资产收益率为 8.14%,2003 年上半年加权平均净资产收益率为 3.68%,在取得良好社会效益的同时获得了良好的经济效益。公司的实力使公司在为中外石油公司提供直升机飞行服务方面树立起了良好的品牌和信誉,拥有一批稳定的长期中外客户群,在资本市场上建立了良好的形象,具有继续筹集权益资金的能力。

3、公司经营活动所产生的现金净流量较大,且十分稳定。公司 2000 年、2001 年和 2002 年经营活动产生的现金流量净额分别为 5,790 万元、6,264 万元和 5,065 万元。每股经营活动产生的现金流量分别为 0.30 元、0.32 元和 0.22 元。

2003 年上半年,公司经营活动产生的现金流量净额达到 7,537.96 万元,每股经营活动产生的现金流量为 0.32 元。

4、自公司成立以来,就不断加强以财务管理制度为主的内部控制制度建设,

制定了一系列的财务规章制度。按照股份制企业制度的要求规范会计核算体系，建立了“以单机为核算基础，以合同为核算对象”的成本核算体系，加强成本控制，取得了十分显著的效果。如，1998年由于受油价暴跌的影响，海洋石油直升机服务市场萎缩，公司在承受石油公司降低租金、减少飞行的巨大压力下，全年飞行收入减少了2,000多万元，但是公司在加强管理、节支增效的努力下，利润总额反而增长了19.95%。

截止2003年6月30日，公司的资产负债率为38.84%，在航空类企业中处于较低的水平，而且公司一直保持着较多的货币资金。但伴随着公司投资计划以及募集资金投资项目的实施，公司的负债将会大幅的增加，负债率将会有较大的提高，公司也将会而面临着一定的资金短缺。

募集资金到位后，公司也将面临着开拓新市场的压力，在短期内，可能存在摊薄净资产收益率的风险。

五、重大投资、收益，收购兼并情况

（一）重大投资、收益

经中国民用航空总局民航规函[2000]578号、中国中信集团公司资计[2000]25号、对外贸易经济合作部[2000]外经贸资一函第1033号文批准，于2001年6月成立了我国第一家中外合资通用航空维修公司“中信海直通用航空维修工程有限公司”。详见第四章“发行人基本情况”。

（二）收购兼并情况

2002年初，公司收购了中国北方航空黑龙江通用航空公司资产。详见第五章“业务和技术”。

六、银行授信额度及使用情况、重大资本支出情况及计划

（一）银行授信额度及使用情况

截止 2003 年 8 月 31 日，公司的授信额度及使用情况如下表：

授信银行	授信额度	期限	已使用情况	备注
招商银行深圳南油支行	人民币 2 亿元	2003 年 7 月 2 日至 2004 年 7 月 2 日	欧元：231 万元	中国中海直总公司担保
中国光大银行深圳福强路支行	人民币 2 亿元	2003 年 6 月 7 日至 2004 年 6 月 7 日	美元：1000 万元	中信国安集团公司担保
民生银行深圳市滨海支行	人民币 2 亿元	2002 年 4 月 30 日至 2004 年 4 月 30 日	美元：500 万元； 欧元：871 万元； 人民币 2000 万元	信用
中国工商银行深圳桃源支行	人民币 3 亿元	2003 年 8 月至 2004 年 8 月	——	信用
福建兴业银行深圳中心区支行	人民币 1 亿元	2003 年 6 月 25 日至 2004 年 6 月 25 日	人民币 2000 万元	信用

（二）重大资本支出情况及计划

1、重大资本支出情况

（1）利用 2000 年首次公开发行股票募集资金购买了九架直升飞机。详见第十三章“前次募集资金运用”。

（2）2002 年初，利用银行贷款，收购了北方航空黑龙江通用航空公司资产。详见第五章“业务和技术”。

（3）购买 2 架“超美洲豹”型直升机

为满足近年来海上石油服务对大型直升机的需求，进一步增强市场竞争力，经公司第一届董事会第二十次会议以及公司 2002 年度股东大会的批准，公司 2003 年购置 2 架“超美洲豹”AS332L1 型直升机，投资额合同价款 2,310 万欧元（其中包括配置 HUMS 设备 60 万欧元，运费 20 万欧元），约合人民币 20,700 万元，占公司 2002 年 12 月 31 日经审计的资产总额的 14.91%。

购置原因：公司目前用于海上石油服务的 8 架“超美洲豹”型直升机中，自有 5 架，向英国布列斯托直升机公司湿租 3 架，均已全部投入于作业，尚不能满足海上服务市场对大型直升机的需求。如本次购置的 2 架直升机投入运营后，可

满足新增合同的作业需求,其中可替代湿租1架。

收益预测:根据公司历年的作业水平以及对2003年后的市场预测,购置并投入2架“超美洲豹”型直升机后,预计将新增年收入7,204万元;按公司前4年的平均综合毛利率34%计算,预计将新增年收益2,450万元;静态投资回收期预计为8.5年,年投资回报率在11%左右。

资金来源:该次欲购置2架“超美洲豹”AS332L1型直升机共需资金2,310万欧元,约合人民币20,700万元,公司拟以自有资金和银行贷款解决。

目前,公司已与欧直公司签订了购机合同,并已向欧直公司预付了4,212.08万元购机款。

2、重大资本支出计划

(1)收购中国南方航空股份有限公司全资拥有的中国南方航空(集团)珠海直升机公司(以下简称“珠直公司”)全部股权计划

2002年3月26日公司第一届董事会第十三次会议审议通过了公司与中国南方航空股份有限公司草签的《关于转让中国南方航空(集团)珠海直升机公司股权协议》,拟收购南方航空全资拥有的珠海直升机公司100%的股权。

收购珠直公司的目的

根据公司的发展战略目标,通过对国内同类通用航空企业的收购与重组,优化航空资源配置,进一步扩大公司的营运规模 and 市场份额,以适应我国海洋石油开发迅速增长的需要,为提高公司收益开辟新的利润增长点。

珠直公司的基本情况

珠直公司是南方航空属下经营甲类通用航空业务的全资子公司,成立于1980年5月6日,总部设在珠海市九洲机场,在湛江市和三亚市设有分公司。主要经营范围包括:海上石油服务、陆上石油服务、直升机外挂载重、空中旅游、公务飞行及其他包机飞行服务。公司现有在册员工267人,其中在岗员工228

人，离退休员工 39 人；直升机飞行人员 23 人，固定翼飞机飞行人员 10 人，工程技术人员 50 人。

收购珠直公司对公司的影响

如本次收购成功实施，将对提高公司的直升机海上服务的营运规模 and 市场份额、增加海上石油服务的主营业务收入、增强通用航空业务领域的市场开发能力和营运实力，产生积极而深远的影响。目前，珠直公司海上石油服务市场占有率为 15%。公司收购珠直公司后，直升机海上石油服务的市场占有率将由目前的 60% 提升到 75% 以上。市场份额的增加，有利于进一步提高公司的盈利能力，为投资者创造良好的投资回报。

收购珠直公司进展情况

2002 年 4 月上旬，中国南方航空（集团）公司以南航规划[2002]25 号文《关于转让中国南方航空（集团）公司珠海直升机公司的请示》向中国民航总局报请审批。目前正在等待主管部门中国民用航空总局对涉及该收购的有关事项作出批复，有关的资产评估和审计工作待批复后进行。

（2）组建“中信通用航空有限责任公司”

详见第五章“业务和技术”、第十二章“本次募集资金运用”。

七、资产出售、抵押、置换、委托经营情况；重大担保、诉讼、或有事项、期后事项

（一）公司资产出售、抵押、置换、委托经营情况

1、资产出售情况

根据公司 2001 年度临时股东大会的授权，公司向中信海直通用航空维修工程有限公司转让下属维修中心资产。详见第六章“同业竞争与关联交易”。

2、资产出售计划

(1) 拟出售上海房产

公司上海分公司原拥有的位于上海场中路办公楼，土地面积 1,674.32 平方米，建筑面积 1,564.24 平方米，原评估价值为人民币 4,700,000 元。由于上海分公司基地拟搬迁至舟山机场，经公司第一届董事会第二十次会议批准，将搬往宁波，为盘活存量资产，公司决定于 2003 年将该办公楼予以转让。

(2) 拟出售收购龙江通航的 4 架 M—171 飞机及相关资产

2002 年对收购的龙江通航资产单独核算时，产生经营亏损 1,333 万元。公司为盘活存量资产，引进更适合于公司业务发展所需的新机型，经公司第一届董事会第二十次会议批准，决定于 2003 年将 4 架 M171 飞机及相关资产（原评估价值人民币 110,335,617.00 元）予以转让。

3、公司目前无资产抵押、置换、委托经营情况。

(二) 重大担保、诉讼、或有事项、期后事项

1、本公司无重大担保、诉讼、或有事项。

2、本公司无重大、影响投资者判断的期后事项。

(三) 公司与关联方资金往来及对外担保情况

1、公司与关联方资金往来情况

(1) 公司不存在被控股股东及其他关联方占用资金情况，公司没有为控股股东及其他关联方垫支工资、福利、保险、广告等期间费用，也不存在互相代为承担成本和其他支出情况；

(2) 公司未通过拆借、委托贷款、委托投资、商业承兑汇票、代偿债务等任何形式让控股股东及其他关联方使用公司资金。

2、公司对外担保情况

目前，公司没有为任何企业提供担保，公司也没有为控股股东及本公司持股50%以下的其他关联方、任何非法人单位或个人提供担保。

第十一章 业务发展目标

一、公司发展计划

（一）公司发展战略

公司的发展战略是：在巩固海洋石油直升机飞行服务业务的基础上，延伸拓展飞机执管业务、通用航空维修业务及公务飞行业务，构建主营业务多元化产业链发展架构，通过业务间的衍生联系来拓展市场，提高增值效益，实现可持续发展。优化服务，提高市场占有率，保持国内通用航空业的龙头地位，并适时介入国际市场，发展成为大型集团化的跨国公司。

（二）整体经营目标及主要业务的经营目标

整体经营目标：以海洋石油直升机服务为主，努力发展电力巡线、港口引航、公务飞行等陆上通用航空市场，为电力、能源等基础产业和高速增长的行业与部门如传媒等服务，分享这些行业与部门的增长成果；开发直升机、固定翼飞机的大修、零部件和机载设备的修理业务，并向相关的航空服务领域扩展，实现航空业务的多样化，范围由沿海辐射全国最终走向世界，确保本公司在我国通用航空业的龙头地位。公司将充分利用国家扶持通用航空发展的有利时机，拓宽持续融资渠道，通过并购、联营、合资、合作等方式扩大企业规模；充分利用与国际著名的通用航空公司长期稳定的合作关系，积极推进公司的国际化进程。

主要业务的经营目标：“十五”期间，本公司将充分利用现有的行业地位优势、技术优势、管理优势，稳定并扩大海上飞行服务的业务量和服务范围，并大力发展陆上通用航空业务和航空维修业务。公司预计到 2005 年，机群（包括直升机和固定翼飞机）规模达到 40 架以上；直升机海上石油作业量将以年均 10% 的速度增长，达到年平均 150 架月以上，海上飞行服务的市场占有率在原有的基础上稳步增长，陆上通用航空服务业务的市场占有率达到行业内领先水平，航空

维修中心可维修件数达 1,000 件以上，对外承接直升机机载设备的故障件维修达到国内市场份额的 35%，对外承接固定翼飞机机载设备的故障件维修达到国内市场份额的 8%。

（三）人员扩充计划

根据发展的需要，结合公司用人机制的改革，按照合理的比例，公司将有计划地引入高素质的空、地勤人才和管理人才，壮大公司的专业技能人才队伍，提高公司的整体素质。

加强教育培训，结合实际，通过实行国内与国外培训相结合的方式，培训飞行、机务等专业人员，全面提高员工素质；弘扬企业文化，引入人才竞争机制。培养员工的创新精神和创造能力，着重选拔和培养能力出众、年富力强、有敬业精神的人才，具备适应国际竞争需要的企业家队伍，达到一个国际化经营的通用航空企业的要求。同时关心并提高员工的生活水平，丰富员工的文化生活，增强企业的凝聚力和员工的归属感。

（四）技术开发与创新计划

公司准备在今后的业务拓展过程中，多引入科技含量高的新机型、管理系统和安全设施，并学习采用新的、先进的飞行技术和管理技能，为客户提供更加安全、附加值高的服务。

（五）市场开发与营销网络建设计划

公司将在现有营运规模的基础上，继续开发新客户，并保持海上与陆上客户同步增长。未来几年内，除了进一步开发渤海、南海西部等海域作业的跨国石油集团的配套飞行服务外，还将重点开发上海港等我国重要港口的直升机引航服务，电力系统电网公司的直升机巡线、悬停作业等配套飞行服务，开发与直升机相结合的传媒广告服务，开发新的市场资源，提高本公司的盈利能力。另一方面，充分利用本公司与国际、国内航空业企业良好的合作关系，以及被收购企业的客户资源与地域优势，积极开发新的市场领域。

在营销网络建设上，公司制定了从沿海地区向全国辐射，随着西部开发，向西部推进的方针。一方面立足于国内市场，另一方面也将在适当的时机打入国际市场。

（六）再融资计划

本公司目前的股本规模较小、资产负债率低、现金流也比较好，所以在未来的发展中，可以采用发行股票或借贷等多种形式筹措资金。本公司将根据实际需求，选择对公司有利的融资形式来筹措发展所需资金。

（七）收购兼并及对外扩充计划

从优化资产配置出发，结合通用航空业的现状与发展，本公司将通过收购、兼并、托管、吸纳国际著名航空企业参股等多种资本运营方式，实现低成本扩张。

（八）深化改革和组织结构调整的计划

结合公司业务和规模的不断扩大，公司将进一步地深化改革，优化公司的用人机制、分配机制、激励机制以及财务、安全等方面的制度，提高工作效率和资源利用效率。公司的组织结构也要随着公司的扩张而不断调整，向集团化方向发展。

（九）国际化经营的规划

公司目前的服务对象大部分为国外客户，而且本公司的飞机供应商也都是国外厂商。本公司将充分利用这些资源，将业务拓展到境外，并不断地向同行业国际大型公司学习先进的管理、经营、营销等方面的经验和技能，与国际接轨，适时走出国门，打入国际市场。

二、拟定上述计划所依据的假设条件以及面临的困难

（一）拟定上述计划实施依据的假设条件

1、公司所处的宏观经济、政治、法律和社会处于正常发展状态，并没有对

公司发展有重大影响的不可抗力事件发生；

2、国家对石油、电力等能源产业重点扶持、优先发展的政策继续延续，对通用航空业扶持政策、促进措施不会有重大改变，并能得到较好的贯彻执行；

3、公司的管理水平和技术能力的提高能适应公司业务扩张需要，在业内已形成品牌优势，海上石油飞行等配套服务的市场优势能继续保持；

4、公司制定的融资计划和收购兼并计划能顺利实施。

(二) 实施上述计划将面临的主要困难

1、目前我国通用航空业不论从应用领域、经营规模还是结构以及地面服务设施均比较落后，对公司上述计划的实施有一定的影响；

2、国家对通用航空业实施扶持政策。各项政策的落实情况，直接影响到公司上述计划的有效实施；

3、目前我国通用航空业尚未形成一定规模的市场，本公司目前的客户主要集中在境外，因此在推进国内通用航空业市场化方面存在一定的困难；

4、若本次募集资金不能及时到位，将会直接影响上述计划的实施；

5、航空业人才流动性不高，本公司在引入高级飞行专业人才方面可能会遇到一定的困难，对公司未来的扩张可能会产生影响；

6、另外，飞行服务基地发展滞后也可能给公司上述计划的实施带来一定的困难。

三、业务目标的主要经营理念

“安全、优质、高效”、“团结、开拓、创新、奉献”是公司一贯坚持的经营理念。力求飞行和资产的安全，在安全中求发展，并最大限度地满足用户的需求。

四、 发展计划与现有业务关系

上述业务发展计划是公司现有业务的延伸,是对现有业务量的扩大和质的提高,与现有业务相辅相成、互相促进。上述计划的实施,使公司的优势更加明显,资源可以得到更充分的利用,并降低公司的营运成本,同时也使公司的业务向纵深方向发展,提高了公司的综合实力。

五、 实现上述计划涉及的合作方及合作条件

上述计划的实施不仅需要与国际著名航空企业保持良好的合作关系,还离不开公司现有和未来客户的大力支持,特别是海上石油开采的跨国公司、电网公司、港口等国家基础的产业部门与本公司的紧密合作是公司实现上述战略规划中的重要环节。航空管理部门、与本公司长期合作的航空公司、飞机制造商等企业和机构对本公司上述计划的实施也会有很大的帮助。

六、 本次募集资金的运用对实现上述业务目标的作用

1、本次募集资金将用于购置公务机,用来补充拟组建的中信通用航空有限责任公司的飞行力量,加速发展陆上通用航空业务,所以本次发行的顺利实施,将使公司成功地实现从海上向陆上扩张的计划。

2、本次募集资金投资项目的顺利进行,将使公司充分发挥现有的直升机优势,使公司海上和陆上航空业务形成互补。一方面继续扩大海上石油服务,满足急增的海上石油开发需要,另一方面促进公司业务范围从海上向陆上服务延伸。同时有利于公司扩大融资渠道,实现企业规模经营,构筑一个良好的发展升级平台,保持企业持续稳定的发展。

3、本次募集资金的运用,将使公司可以在现有的稳定市场和基地网络优势基础上充分发挥现有的优势,增强盈利能力,形成规模效益,增强市场竞争力,保持企业持续、稳定的发展。

第十二章 本次募集资金运用

一、本次发行募集资金的基本情况

(一) 预计本次发行募集资金总量及依据

依据《关于做好上市公司新股发行工作的通知》(证监发[2001]43号)、《上市公司新股发行管理办法》、等法律、行政法规、相关规定,结合公司的经营状况、财务状况以及投资项目的资金需求情况,公司本次配股募集资金总额15,379.2万元,扣除发行费用后实际募集14,736.448万元,全部投资到中信通航,用于购置公务机,开拓公务机市场。该项目作为公司陆上通用航空项目的一部分,总投资40,678万元,募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决。

本项目的立项依据是中国民航总局民航规函[2001]458号文件,该文件批准本公司引进16架通用航空飞机。按照本公司建设陆上通用航空项目的整体规划,计划总投资151,645万元,包括购置飞机16架、收购1-2家通航企业或投资建设地面服务设备和设施。

(二) 董事会和股东大会对本次募集资金投资项目的意见

公司第一届第二十一一次董事会于2003年4月24日召开,公司董事会审议了本次配股发行募集资金投资开拓陆上通用航空中公务机建设项目,认为该项目符合民航总局对通用航空发展的要求及本公司发展战略,具有较强的盈利能力和良好的市场前景,对公司继续保持直升机海上服务市场领先地位,公司主营业务的拓展、盈利能力持续稳定增长具有重要意义。公司董事会全体成员一致认为:本次发行的募集资金运用可行性分析是可行的,能够实现预期目标。该方案经2003年8月15日公司2003年度第一次临时股东大会决议通过。

二、投资项目效益的估算及对公司财务的影响

(一) 项目投资效益的估算

本次配股募集资金投资项目总投资 40,678 万元,订购公务机后,预计第二年项目正式运营,运营当年开始产生效益。经济效益估算及财务评价如下(项目计算期为 20 年):年平均营业收入 6,466.23 万元;年平均利润总额 2,382.62 万元;年平均利税总额 2947.74 万元;投资利润率 5.86%;投资利税率 7.25%。财务内部收益率所得税前 7.88%、所得税后 6.93%。财务净现值:($i_c=5.5\%$) 所得税前 8,933.81 万元,所得税后:5,157.98 万元。投资回收期所得税前 16 年,所得税后 17 年。

(二) 项目实施对公司财务成果、财务状况的影响

目前,公司 90%以上的利润来自于海上石油服务,存在市场单一化风险。该项目实施成功后,将进一步提高本公司的竞争力,增强公司的盈利能力。项目营运后,在有利于公司继续保持直升机海上服务市场优势的同时,通过向陆上通用航空领域延伸和拓展,构成直升机和固定翼飞机相结合的机队,适应多样化的市场需要,改变公司利润构成单一的状况。由于公务机市场的开拓需要有一个培育期,所以募集资金到位后,短期内将在一定程度上摊薄公司的净资产收益率。

三、募集资金年度使用计划

(一) 募集资金计划使用安排

本次配股发行募集资金用于购置陆上通用航空项目一期建设所需的 1 架成本效益比较好等公务机。本次募集资金年度使用计划如下:

1、2003 年支付购机款的 30%即 12,204.40 万元用于订购飞机;

2、2004 年下半年或 2005 年初,飞机到货后支付剩余款项 28,473.60 万元(募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决)。

（二）购机款的支付计划

公司将在募集资金到位后立刻按计划投入：

单位：万元

项目名称	投资总额	资金来源		募集资金使用计划	
		募集资金	自筹	2003年	2004年
公务机项目	40,678	14,736.448	25,941.552	12,204.4	2,532.048

注：2004年公司以募集资金投入2,532.048万元，募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决。

（三）募集资金在闲置期间的处理

按照国际惯例，从订购飞机到飞机交付使用一般需要1—1.5年的时间，在此期间募集资金将会出现阶段性闲置。资金出现阶段性闲置时，公司将进行安全、稳定的短期投资。

四、募集资金投资项目简介

（一）项目投资背景

通用航空业是我国民用航空的重要组成部分，它不仅可为我国的工、农、林、牧、渔等行业的生产提供有力的保障，而且对整个国民经济的发展有重要的推动作用。但是，目前我国通用航空业的现状不但与我国的经济水平和发展水平不相称，也与国际通用航空的发展水平存在着很大的差距。

通用航空服务中的公务飞行服务是指在统一的航空安全管制的前提下，由客户确定起飞时间、始达地点、飞行线路，通过专门设计的航空路线，在约定的时间最大限度满足其旅行要求，向旅客提供包机飞行服务。公务机具有省时、高效、机动灵活、安全可靠、易于保密、方便管理控制、吸引客户等优点。特别是美国“9.11”事件发生后，人们从自身安全考虑出发，公务机的市场日趋增大。尽管其价格与运输航空相比价格较贵，但它能够给使用者带来远远高于服务价格的经

济利益和安全保障,所以公务机已经在外国发达国家得到了普遍应用且呈上升趋势。

1、我国公务机市场的现状

与国外相比,我国公务飞行还处于发展的初级阶段,目前使用的公务机不超过 20 架。一方面主要是多数企业对于公务飞行不够了解,对于使用公务机能给企业带来的潜在利益不清楚;另一方面受人们观念的影响制约,认为公务飞行成本高不如坐定期航班节约成本。实际上,考虑到机会成本、安全成本、效率等因素,综合计算成本是可行的,企业进行公务飞行也是参与市场竞争的需要。随着人们观念的更新,效率意识的增强,市场竞争的需要,公务飞行在我国潜在的市场是巨大的。

我国公务机市场已突破了发展初期的瓶颈,进入了一个新的累积发展阶段。1998 年,中国成立了第一家专门从事公务飞行的公务机公司——金鹿公务机有限公司。该公司在购买第一架公务机后,即被埃索石油公司长期包租。近几年中,该公司一直以 70% 以上的增长率发展着,年平均飞行达到五六百小时,并且计划引进大型公务机。国内许多运输航空公司已经开展或计划购买公务机从事公务飞行。

2、我国公务机市场的发展前景

中国经济快速稳定的发展势头为公务机市场提供了切实的保证。经济水平的提高积累了企业和个人的财富,这为公务机的发展提供了物质基础;开放的中国吸引了大量的国际知名企业和机构,财富 500 强在国内基本设有代表处,还有大量驻华其他公司、使领馆机构,它们无疑将促进中国公务飞行的进一步发展。中国加入世贸组织以后,各种类型的经济交往将更加频繁,公务飞行量将以更快的速度增长。有专家分析,在新兴市场中,当 GDP 达到一万亿美元时,就意味着有 250 架公务飞机的需求。就中国目前的 GDP 算,假设相应基础设施已到位并满足增长要求,预计国内公务机机队的潜力可达到 200---300 架。(摘自中国企业标准网《中国公务机市场的走向与发展》)。

公司本次拟购置 1 架适合市场需求,且成本、效益比良好的公务机,主要是满足各国政府要员、跨国公司及国内实力雄厚的企业跨国洲际飞行及国内和周边国家长短途飞行的需要。

3、加入 WTO 对我国公务机市场发展的影响

我国加入 WTO 以后,各部门、各行业的企业和社会机构与国外的联系将更加密切,国外完善的市场经营机制也将使国人的经营观念得到彻底的改变,使全社会更加重视经营效率,重视时间价值,加大对公务包机飞行的需求。此外,在我国加入 WTO 后,面对潜力巨大、充满活力的市场环境,将有越来越多的外国企业在中国投资设立办事机构,增加投资,随之增加的公务飞行需求也将是巨大的,因为在一个领土辽阔的国家进行各种商务活动,公务飞机是最好的交通工具。

中信海直具有丰富通用航空运作的经验,拥有一定的机群规模和市场占有率,拥有上市公司通畅的融资渠道。该项目的实施,有助于促进通用航空业中公务飞行服务业的发展,缩短与国外的差距,进而促进我国通用航空业的发展,增强企业的竞争力。

(二) 项目投资情况

中国民航总局民航规函[2001]458 号文件批准本公司引进 16 架通用航空飞机。按照本公司建设陆上通用航空项目的整体规划,计划总投资 151,645 万元,包括购置飞机 16 架、收购 1-2 家通航企业或投资建设地面服务设备和设施。

本次配股预计募集资金总额 15,379.2 万元,扣除发行费用后实际募集 14,736.448 万元,全部投资到中信通用航空有限责任公司,用于购置一架公务机,开拓公务机市场。该项目作为公司陆上通用航空项目的一部分,总投资 40,678 万元,募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决。

国际航空市场变化较快,国内对航空服务的需求结构和需求量也不断变化,公司在购置机型时将考虑到航空市场的发展变化、机型在中国市场的适用性、国家航空管理当局对机型的批准等多种因素的影响,按照市场需求及民航管理当局

的要求，选择成本、效益比良好的机型。

(三) 开拓公务机市场项目具体实施计划

1、总体目标

以北京为中心，建立各大区的区域飞行网络，最终形成覆盖全国的通用航空飞行网络体系，并逐步建立起全国主要城市的机场地面服务系统。

2、选址及布局

北京现拥有人口 1200 多万，为我国经济政治文化的中心，聚集了包括工业、金融、旅游、保险、商业等国内大公司的总部，也是众多的国际大公司在华分支机构的所在地和各国驻华使馆的所在地，具有巨大的公务机潜在市场。另外从各方面的发展看，对周围地区具有巨大的经济辐射作用，必将带来对公务航空的巨大需求。北京在公务飞行及公务飞行的延伸服务等方面都具有极大的市场潜力，因此本项目的总部选定在北京。

另外，依托公司目前的经营网络，在全国各大区分别建立 7 个配套服务性基地：华北区：北京；东北区：大连；华东区：上海；中南区：武汉；华南区：深圳；西北区：西安；西南区：成都。

3、组建中信通用航空有限责任公司作为陆上通用航空项目操作平台

公司将在收购“龙江通航”的飞机资产、地面服务设备及设施等相关资产和接收陆上通用航空飞行人员及地面服务人员的基础上，拟成立“中信通用航空有限责任公司”作为陆上通用航空项目的操作平台，主要从事公务飞行、电力巡线、港口引航、旅游等通用航空服务。

为了使公司陆上通用航空项目顺利实施，公司根据中国民用航空总局民航法函[2001]936 号文《关于中国北方航空公司与中信海洋直升机股份公司部分资产置换重组的批复》，自筹资金 14,850 万元，收购了“龙江通航”的资产，并在收购“龙江通航”资产的基础上对其进行公司制改组，组建“中信通航”作为实

施陆上通用航空项目的操作平台。此次收购将满足对陆上通用航空项目进行专业化经营管理、技术管理、风险防范的需要，同时将解决陆上通用航空营运资质的问题。

2002年3月20日，公司第一届第十二次董事会审议通过了对“龙江通航”进行公司制改组并投资组建中信通用航空有限责任公司的议案。目前，“中信通航”的组建、资金筹措、机型选择、飞行员机务人员的培训、市场开发及基地建设等准备工作正在进行之中。2002年8月1日，公司与中国航空总公司，就合资组建中信通航事宜，签订了《合资组建中信通用航空公司有限责任公司框架协议书》，并于2003年1月8日签订《合资组建中信通用航空有限责任公司》的合同和章程，根据合资协议中信通航的注册资本为1亿元人民币，出资比例为：中信海直95%，中国航空总公司5%。中信通航的筹建已获得了中国民用航空总局的批准，根据中国民用航空总局民航运函[2002]26号文《关于同意筹建中信通用航空有限公司（筹）开展筹建工作的批复》，中信海直获准按照甲类通用航空企业的要求，筹建中信通用航空有限责任公司，筹建期限自2003年1月13日开始至2005年1月12日止。

目前，中信通航已经通过了民航总局的运行验收，正在办理验资、注册手续。

中国航空总公司是新中国历史最久的骨干运输航空企业，总部在北京，法定代表人刘剑锋，注册资金1.126亿元人民币，主营航空运输、航空客货运输代理、包机服务、航空器租赁和航空器维修，业务覆盖内地及港、澳、台地区（参股、控股港龙航空公司与澳门航空公司），拥有各类飞机31架，在技术保障、运营管理、市场营销、航材保障等方面，均有相当的实力和优势，并有能力投资中信通航。通过引进骨干航空企业，有助于增强中信通航的核心竞争力，提高安全运营水平；也有利于促进公务飞行业务的起步，缩短筹建开发过程，提高投资效率。

五、募集资金投资项目的立项审批情况

经中国民航总局民航规函[2001]458号文件批准,“十五”期间,公司获准引进16架通用飞机,其中直升机12架,固定翼飞机4架,开发陆上通用航空市场。本次配股募集资金拟全部投入建设该项目一期,购置公务机一架,总投资40,678万元。

六、募集资金投资项目前期准备情况

公司本次配股发行拟投资开拓陆上通用航空中公务飞行服务项目。为了降低项目实施风险,公司在市场拓展、产业结构调整、经营管理、人才、机队维护和飞行安全等方面作了充分的准备来支撑公司资本和业务的快速扩张。

(一) 市场拓展

实现良好的预期效益必须拥有相对稳定、足够量的用户源,为了使本项目具有稳定的客户基础,公司进行了一系列市场开拓的前期准备工作。

1、建立了有合作意向的客户群

公司通过广泛联系商谈,初步建立了一批有合作意向的客户群,并同部分客户达成了合作协议,为市场的开拓奠定了良好的基础。

中国国际信托投资公司及其集团下属企业

公司的实际控制人为中信集团公司。中信集团作为我国对外开放的窗口企业之一,规模庞大、实力雄厚,拥有一大批控股和参股企业,业务涉及金融、实业和服务领域。中信集团及下属公司将是中信海直固定的、长期稳定的服务对象,陆上通用航空的建设能够满足中信对其经营管理的需要,增强中信集团的自身服务能力和竞争能力。公司已与中信集团及部分下属控股企业包括中信证券股份有限公司、中信实业银行、中信国安足球俱乐部等签订了提供公务飞行包机服务的合作意向书。

公司海上石油服务客户

公司主要为中外石油公司提供海洋石油运输服务,占有我国60%的海洋石油

服务市场，先后为 30 家中外石油公司提供了飞行服务。公司与这些客户建立了良好的合作关系。本项目营运后公司将为这些客户提供延伸飞行服务。这些客户将成为中信海直陆上通用航空新业务的稳定客户群。

2、发展潜在客户

公司本次开拓陆上通用航空项目服务的潜在对象是在华投资的跨国公司、民营企业、上市公司、国有企业集团和金融机构等。这些公司实力雄厚，业务广泛，将为中信海直的持续发展提供广阔的市场。

（二）产业结构调整

“十五”期间，我国通用航空企业将获得宽松、优惠的投资和经营政策。面对新形势下的机遇与挑战，中信海直坚持以安全为前提，效益为目标，将其主营业务向纵深、横向发展，改变公司主营业务单一局面，由直升机海上石油服务拓展到陆上通用航空、航空维修等领域，培育公司新的利润增长点。通过并购、合资、合作等方式扩大企业规模，拓展直升机、固定翼飞机的陆上石油、电力巡线、港口引航、公务飞行和城市综合管理等陆地通用航空业务，实行多元化发展战略，以降低经营风险，将公司发展成为“主营突出、专业清晰、市场稳固、综合实力强”的上市公司。

（三）经营管理

与海上石油飞行服务相比，陆上通用航空项目在机型、服务对象、安全营运体系、技术要求等方面有较大的区别，公司需建立独立的陆上通用航空营运体系和操作平台。为此，公司收购了“龙江通航”的资产，并对其进行改制重组，合资组建中信通用航空有限责任公司，作为本次陆上通用航空项目实施运作的平台。“龙江通航”是我国最早从事陆上通用航空的企业之一，建立了较为完善的经营管理制度，公司在其现有管理制度的基础上，结合公司海上营运飞行的管理经验，制定一系列的管理制度，主要包括组织系统管理、业务开拓管理、航务管理、机务管理、商务管理、飞行安全管理、综合管理、人事管理、财务管理、基地的管理、以及内控制度。为了借鉴国外陆上通用航空经营经验，公司管理层曾

多次到国外进行考察、学习。

（四）人才

根据《通用航空企业审批管理规定》规定：“设立通用航空企业具备有与民用航空器相适应、经过专业训练，取得执照，并具备规定条件的空勤人员，民用航空器与机组的比率应到 1：1.5 以上”。公司收购“龙江通航”不仅仅只是其资产，更重要的是获得了丰富的人才资源。“龙江通航”在册空勤人员 39 人，在册的地勤人员 38 人，持有各类机型执照 79 人/项。

通过此项收购，可直接解决本项目所需要的飞行员和机务人员，节约了人力资源成本，为本项目的实施创造了条件。公司作为目前国内通用航空领域实力最强的企业之一，具有多年从事通航飞行、相关地面配套服务的运营经验，形成了一套比较成熟完善的员工招聘和培训制度。

（五）机队维护

公司拥有机务人员 122 人，都持有民航总局颁发的机务维修执照，其中 11 人持有英航 CAA 国际维护执照。2001 年公司组建了我国首家中外合资通用航空维修公司“中信海直通用航空维修工程有限公司”，从事通用航空各类航空器的机体翻修、改装、设备研究和维修、电子信息技术及软件开发。合资企业先进的维修技术和经营管理经验为本项目购买飞机的运营、机队维护等提供基础保障，降低飞机的检修费用，缩短维修周期，提高飞机的出勤率，这样有利于降低运营成本，增强市场竞争力。

（六）飞行安全

飞行安全是航空公司生存发展的基础。为了确保飞行安全，公司建有一套严密的安全管理体制。公司设有安全保障部，对公司的安全事宜完全负责，主要包括：建立安全管理体系、定期召开安全分析会，对公司全体员工进行安全教育工作；监控各部门的安全工作制度、各阶段、各岗位是否按程序要求进行。

公司始终把飞行安全工作放在经营工作的首位，并保持着良好的飞行记录，

在业内有着良好的信誉。经过多年运营，积累了丰富的经验，在飞行安全方面的管理和措施的落实上已形成系统的规章制度。公司在借鉴海上飞行营运管理手册的基础上，制定了陆上通用航空管理营运手册，作为中信通用航空有限责任公司的营运管理手册。项目的运营将严格实施飞行操作规程，贯彻“安全第一、预防为主”的方针，从组织上、制度上、管理上采取有效措施，确保飞行安全。

为了减少由于飞机故障而给飞行安全带来的风险，公司在选购飞机时，将购置那些知名度高、安全性能好、技术先进的飞机，确保飞行无误。

本次募集资金投入的项目是公司尚未涉及的陆上通用航空服务中的公务飞行服务领域，为了使陆上项目的实施不影响公司现有海上石油飞行业务的管理和运作，公司将成立“中信通航”实施陆上通用航空业务，实现分业经营，确保海、陆业务飞行安全。

（七）陆上通用航空服务开展的情况

“龙江通航”是属北方航空公司内部经营甲类通用航空业务的单位，主要业务以航空农林化、航空摄影、通用航空短途包机、石油勘探、磁测和抢险救灾为主。“龙江通航”在陆上通用航空服务有着丰富的经验和良好的安全营运记录。公司此次重组“龙江通航”后，新组建的中信通用航空有限责任公司将承继北方航空公司在陆上通用航空方面的营运经验和服务市场，并经主管部门批准，在公司的营业范围内努力拓展陆上通用航空市场。为了配合本项目的成功实施，公司在市场拓展、产业结构调整、经营管理、人才、机队维护和飞行安全等方面作好充分准备的同时，也在一定的范围内开展了一些陆上通用航空的服务，并取得了良好的经济和社会效益。通过这些陆上通航服务实践，公司的队伍得到了锻炼，这将对陆上通用航空项目开展产生积极影响。

（八）主承销商核查意见

公司主承销商巨田证券认为：“通用航空作为一种用途广泛、社会效益极高的先进社会生产力，随着我国国民经济的稳步发展，有着广阔的市场前景，通用航空运营肯定会得到迅速发展。为开拓陆上通用航空市场，特别是公务飞行服

务市场，中信海直在市场拓展、产业结构调整、经营管理、人才、机队维护和飞行安全等方面作了一定的准备来支撑资本和业务的快速扩张。同时我们注意到，我国目前通用航空的现状是：社会对通用航空的需求很大，但消费群体存在着一定的局限性，此外由于整个行业的不成熟及中信海直本次募集资金所投项目是开拓一个新兴市场，使公司的收益率水平短期将受到一定的影响。因此，中信海直实施该项目时存在着一定风险，敬请投资者注意投资风险。”

七、募集资金缺口的补充来源

本次配股预计募募集资金总额 15,379.2 万元，扣除发行费用后实际募集 14,736.448 万元，全部投资到中信通用航空有限责任公司，用于购置一架公务机，开拓公务机市场。该项目作为公司陆上通用航空项目的一部分，总投资 40,678 万元，募集资金不足部分由公司通过银行贷款或租赁等方式解决。

第十三章 前次募集资金运用

一、资金管理制度

本公司根据《企业会计准则》和《股份有限公司会计制度》及其补充规定，制定了《中信海洋直升机股份有限公司营运总册——财务管理手册》等内部控制制度，对公司的货币资金管理、存货管理、低值易耗品管理、对外投资核算及管理、固定资产核算办法、在建工程核算及管理、付款及审批程序等各个方面的管理都做出了详尽规定；同时也对公司财务预算、资金筹集与管理、成本核算管理、费用核算管理等方面做了详尽规定，并在实际操作中取得了较好的效果。

二、前次募集资金的使用情况

经中国证券监督管理委员会证监发行字[2000]90号文批准，公司于2000年7月3日在深圳证券交易所上网定价发行股票6,000万股，每股面值1.00元，以10.20元人民币/股的价格溢价发行，共计募集资金人民币61,200万元，扣除券商承销费、交易所上网费及其他发行费用1,438.20万元后，实际募集资金人民币59,761.80万元。募集资金于2000年7月7日到帐，并经深圳市同人会计师事务所(深同证验字[2000]第011号《验资报告》)验证。

(一) 募集资金计划投资情况

公司于2000年6月29日公告的《招股说明书》所披露的募集资金用途如下：

- 1、投资58,862.82万元(含部分自筹资金)购置直升机6架；
- 2、投资1,455.00万元建设机载设备维修中心。

单位：万元

项目名称	投资总额	资金来源		募集资金使用计划	
		募集资金	其他	2000	2001
1. 购置直升机项目	58,862.52	57,945.00	917.52	36,155.40	21,789.60
2. 机载设备维修中心项目	1,455.00	1,455.00	—	1,455.00	----
合计	60,317.52	59,400.00	917.52	37,610.40	21,789.60

(二) 募集资金实际投资情况

1、前次募集资金投向变更情况

公司前次募集资金使用从大的项目方面没有进行变更，但在具体购置的直升机类型上进行了调整，具体如下：

(1) 归还改制运行期间所购置的 2 架法国制造“超美洲豹”直升机的银行贷款 13,645.50 万元人民币；

(2) 支付于 2000 年 12 月到货的 2 架“超美洲豹”直升机及相应的附加配件款 14,826.44 万元；

(3) 以募集资金 1,455.00 万元、自筹资金 187.16 万元出资，组建我国首家中外合资通用航空维修公司“中信海直通用航空维修工程有限公司”，公司持有 62% 的股权；

(4) 中信海直在 2001 年 5 月 17 日、2001 年 6 月 20 日与欧洲直升机公司签定了购置 4 架直升机合同，合同价款为 3,382.40 万欧元；与意大利阿古斯塔公司签定了购置 1 架直升机合同，合同价款为 539.36 万欧元；

公司购买飞机情况一览表

序号	机型	供货方	合同签订日期	价格(单位: Euro)	到货日期
1	EC 155B	Eurocopter	2001-5-17	7,370,000.00	2002-06
2	EC 155B	Eurocopter	2001-5-17	7,170,000.00	2003-03
3*	EC 135	Eurocopter	2001-5-17	3,670,000.00	2002-07
4	EC155B	Eurocopter	2001-6-20	7,000,000.00	2003-03
5	A109	Agusta	2001-6-29	4,020,000.00	2002-01
合计				29,230,000.00	

注：公司购飞机合同总价为 3,922 万元欧元，其中购买飞机价款净额为 2,923 万元欧元，随机备件款为 998 万元欧元。

截止 2003 年 6 月 30 日，中信海直已支付了已到货 A109P 型、EC135P 型、EC155B 型共三架直升机及附加配件款人民币 13,343.58 万元(含备件款人民币 746.44 万元)；支付已到货的两架 EC155B 型直升机及备件款人民币 17,302.37 万元。

截止 2003 年 6 月 30 日，公司支付购买直升机及备件款共计人民币 59,117.89 万元，其中超过募股资金部分计人民币 811.09 万元系用自有资金补足。

2、注册会计师意见

根据深圳鹏城会计师事务所出具的《关于中信海洋直升机股份有限公司前次募集资金使用情况的专项审核报告》(深鹏所特字[2003]218 号)，截止 2003 年 6 月 30 日，公司前次募集资金人民币 59,761.80 万元已全部按计划使用完毕。

(三) 前次募集资金项目调整原因、程序和披露情况

1、调整原因

公司实际利用前次募集资金购置 9 架直升机，比《招股说明书》所披露的多 3 架，其主要原因在于已到货的 4 架“超美洲豹”直升机，由新飞机改为二手机，具体原因说明如下：

公司所使用的海上石油服务主力机种“超美洲豹”直升机，生产批量小，新飞机从订货到交付一般在二年以上。目前国际市场的新机单价为 1,500 至 1,600 万美元，二手机的单价则为 900 至 1,000 万美元，两者相差 4,000 至 5,000 万元人民币。公司面临海上作业规模扩大、直升机队数不足的市场压力，为满足市场急需，通过借鉴国外航空公司的营运经验，并经慎密细致的调研论证，根据国际市场二手直升机供应相对充裕的有利条件，公司将原购机计划调整为：向没有任何关联关系的欧洲直升机公司购买 4 架二手直升机。

2、调整程序

公司购置直升机项目的调整情况已分别经过公司第一届董事会临时董事会、第一届董事会第六次会议及 2000 年度股东大会审议通过。

3、项目调整的信息披露

公司购置直升机项目的调整情况及公司董事会、股东大会决议情况已分别在 2000 年 11 月 30 日、2001 年 3 月 6 日及 2001 年 4 月 3 日的《中国证券报》、《证券时报》和《上海证券报》上进行了公告。

(四) 前次募集资金投资项目产生的效益情况

2000 年 7 月至 2000 年 12 月，使用募集资金购买的 2 架“超美洲豹”直升机实现收入 30,318,978.09 元，飞行成本 24,509,484.25 元，实现飞行毛利 5,809,493.84 元，毛利率 19%。

2001 年度，使用募集资金购买的 4 架“超美洲豹”直升机实现飞行收入 89,029,586.93 元，飞行成本 67,706,482.54 元，实现飞行毛利 21,322,104.39 元，毛利率 23.95%。

2002 年度使用募集资金购买的 4 架“超美洲豹”直升机实现飞行收入 96,746,936.48 元，飞行成本 68,547,888.19 元，实现飞行毛利 28,199,048.29 元，毛利率 29.15%。

2003 年 1-6 月使用募集资金购买的 4 架“超美洲豹”直升机实现飞行收入 57,324,800.35 元，飞行成本 33,542,020.72 元，实现飞行毛利 23,782,779.63 元，综合毛利率 41.49%。

使用募集资金购买的一架 EC135P 型直升机、一架 A109P 型直升机及三架 EC155B 型直升机共实现飞行收入 7,662,064.52 元，飞行成本 3,982,334.53 元，实现飞行毛利 3,679,729.99 元，综合毛利率 48.03%。

2001 年 7 月至 2003 年 6 月，使用募集资金投资中信海直通用航空维修工

程有限公司累积实现投资收益 129.57 万元，投资收益率 8.91%。

此外，由于直升机订货期较长，在此期间会出现募集资金闲置。为提高资金使用效率，提高公司和股东利益，公司将 2000 年度部分募集资金在实际用款之前用于投资国债 15,996.46 万元、委托专业机构理财 5,000 万元。公司于 2001 年 6 月 29 日提前终止了与专业机构的委托理财协议，收回用于委托理财和国债投资，取得委托理财收益 753 万元及国债收益 876 万元。

(五) 实际使用效益与预计效益的比较

招股书披露 投资项目	预计收益情况	实际投资项目	实际投资收益	实际使用效益与预计效益差异的说明
购置 6 架直升机	预计 2000 年末开始产生效益。项目投产后预计年均税后利润可达 7,685.75 万元，内部收益率为 16.26%，投资回收期 9.69 年。	购置 9 架直升机	其中 4 架直升机 2001 年实现飞行毛利 2132.21 万元，2002 年实现飞行毛利 2819.9 万元；另外 5 架直升机截止 2002 年底未产生效益。	由于飞机订货期较长，公司购买的 5 架新飞机截止 2003 年 3 月才全部到货，因此截止 2002 年底还未投入使用。另外 4 架飞机共计 2.85 亿元，已在 2001 年全部产生效益。根据该 4 架飞机的使用效益，待公司本次购买的 9 架飞机全部投入使用，公司的效益将进一步显现。
投资 1455 万元，建设机载设备维修中心	预计 2000 年末开始产生效益。投产后前四年预计可年新增税后利润 427 万元，在收回投资的第五年后，平均年新增税后利润可达 1700 万元，内部收益率为 59.44%，投资回收期 3.79 年。	出资 1,642.2 万元组建我国首家中外合资通用航空维修公司“中信海直通用航空维修工程有限公司”，公司持有 62% 的股权。	2001 年下半年开始投产，2002 年开始盈利，当年税后利润 211.7 万元。	由于中信海直通用航空维修工程有限公司为中外合资企业，又涉及特许经营权，因此在 2001 年 6 月才注册成立。因此未能在 2000 年产生效益。

第十四章 股利分配政策

一、发行人税后利润分配政策

发行人《公司章程》第 176 条规定，公司交纳所得税后的利润，按下列顺序分配：

- (1) 弥补上一年度的亏损；
- (2) 提取法定公积金 10%；
- (3) 提取法定公益金 5%；
- (4) 提取任意公积金；
- (5) 支付股东股利。

公司法定公积金累计额为公司注册资本的百分之五十以上的，可以不再提取。提取法定公积金、公益金后，是否提取任意公积金由股东大会决定。公司不在弥补公司亏损和提取法定公积金、公益金之前向股东分配利润。

二、公司近三年股利分配政策与实际分配情况

根据本公司第一届董事会第二十次会议决议，2002 年利润分配预案是以截止 2002 年 12 月 31 日的公司股份总额 23,520 万股为基数，每 10 股派发现金红利 0.60 元（含税），该预案已经 2002 年度股东大会审议通过，并已实施完毕。

根据本公司第一届董事会十二次会议决议，2001 年利润分配预案是以截止 2001 年 12 月 31 日的公司股份总额 19,600 万股为基数，每 10 股送红股 2 股，另派发现金红利 1 元（含税），该预案已经 2002 年 5 月 28 日召开的公司 2001 年度股东大会审议通过，并已实施完毕。

根据本公司第一届董事会第六次会议决议，2000 年度利润分配方案是以截止 2000 年 12 月 31 日公司总股本 19,600 万股为基数，每 10 股派发现金红利 2.00 元（含税）。

三、本次股票发行前滚存利润的处理

本次股票发行前所滚存的利润，将由所有股东共享。

四、2003 年利润分配政策

公司第一届董事会第二十次会议审议通过，根据公司经营与发展实际，预计 2003 年度利润分配政策如下：

- 1、2003年度分配利润一次；
- 2、2003年度实现净利润用于2003年度股利分配的比例不低于20%，2002年度未分配利润用于2003年度股利分配的比例不低于20%；
- 3、公司2003年度以现金红利或现金红利与红股相结合的方式进行利润分配，其中现金红利占利润分配的比例不低于30%。

公司 2003 年度利润分配方案将根据实际经营情况确定。

第十五章 其他重要事项

一、信息披露制度

（一）发行人信息披露和投资者联系的负责部门、负责人、对外咨询电话

本公司董事会秘书姚旗先生负责信息披露和投资者联系,对外咨询电话号码为(0755)26723692。

公司董事会秘书应当履行的职责:准备和提交董事会和股东大会的报告和文件;筹备董事会会议和股东大会;出席董事会会议并负责会议的记录和会议文件;对涉及公司信息披露的事项,促进公司进行及时、合法、完整地信息披露。

（二）发行人信息披露制度

为了维护投资者的合法权益及本公司的长远利益,保证市场的公平、公正、公开,进一步防范风险,树立中信海直良好的社会形象,根据《公司法》、《证券法》、《公司章程》及其他有关法律法规特制定本制度。

第一条 信息披露工作应遵循的原则

1、真实性原则:公司对外披露信息应通过统一渠道和严格的程序,内容必须保证真实性和可靠性,禁止任何形式的弄虚作假。

2、及时性原则:信息披露要严格按照主管机关及有关法律、法规的规定期限办理,不得无故拖延。

3、完整性原则:信息披露内容要完整翔实,对要求揭示的所有事项不得遗漏或回避。

4、准确性原则:信息披露必须语言准确、条理清楚,对所揭示的内容不得含糊。

第二条 信息披露工作由董事会秘书唯一代表公司对外进行信息披露,其他公司员工无权进行任何形式的信息披露,包括以公司名义同新闻媒体接触或回答问题,向外散发未经公开披露的信息资料等。董事会秘书代表公司进行有关信息披露活动时,应确保披露信息的准确、真实和完整,没有重大遗漏或严重误导性陈述。

第三条 信息披露前,应尽可能将知情人控制在最小范围内。

第四条 公司掌握内幕信息的人员不得利用内幕信息进行证券交易,也不得将内幕信息透露给他人,让他人利用内幕信息进行证券交易。

第五条 信息披露的指定报刊一经选定不得随意更改,一个会计年度内的信息披露事项应固定在至少一种中国证监会指定的报刊上公告。

第六条 根据中国证监会有关要求及深圳证券交易所的规定,上市公司的信息披露主要包括以下内容:

- 1、年度报告、中期报告等定期报告
- 2、临时报告
- 3、发行公告及上市公告书
- 4、募集说明书
- 5、其他事项

第七条 信息披露工作内容具体包括:

- 1、信息披露公告的制作;
- 2、信息披露相关媒体的联络与落实;
- 3、信息披露工作内部流程的实施和监督;
- 4、信息定期对外披露工作;
- 5、信息披露文本的归档及保管;
- 6、外界对公司已披露信息的查询与释疑。

第八条 信息披露内容的应按中国证监会和证券交易所的有关规定制作,并

由董事会秘书组织相关部门完成。

第九条 信息披露工作的流程：

- 1、各部门应及时向董事会秘书提交信息披露所需的资料和信息，包括主要内容、披露时间及媒体，以便于准备和安排。
- 2、董事会秘书安排制作公告文稿及相关材料。
- 3、将公司公告文稿及相关信息材料报送深圳证券交易所审核。
- 4、经深圳证券交易所审核同意后，在指定的报纸上公告信息披露文件，并将文件放置于交易所，以供查阅。

第十条 对外披露的信息文件须按上级部门的要求和有关法律法规规定，报送中国证监会审查或置于交易所、公司等场所以备投资者查阅，并建立专门的咨询电话，由董事会秘书统一负责投资者的有关咨询及释疑。

第十一条 已披露信息文本原件须由董事会秘书处统一归档，并保存至少十年。

第十二条 信息披露工作的总结由董事会秘书定期汇报总经理，同时公司监事会定期和不定期对公司信息披露工作进行检查和评价，对存在的问题提出改进办法，对信息披露中出现的失误提出处理意见。

二、重要合同

截止到报告期，对本公司生产经营活动、未来发展或者财务状况具有重要影响的合同主要包括：

借款合同：

(1)2002年11月8日，公司与中国光大银行福强路支行签订了借款合同。公司向光大银行福强路支行短期借款1,000万元美元，用于流动资金周转，期限为1年，自2002年11月8日起，至2003年11月7日止，借款年利率2.8%。

(2)2003年3月3日,公司与民生银行深圳市滨海支行签订了借款合同。公司向民生银行滨海支行短期借款500万元美元,用作流动资金,期限为1年,自2003年3月3日至2004年3月3日,借款年利率为1.88125%。

(3)2003年3月11日,公司与民生银行深圳市滨海支行签订了借款合同。公司向民生银行滨海支行短期借款490万元欧元,用作流动资金,期限为1年,自2003年3月11日至2004年3月11日,借款年利率为2.83825%。

(4)2003年4月10日,公司与民生银行深圳市滨海支行签订了借款合同。公司向民生银行滨海支行短期借款150万元欧元,用作流动资金,期限为1年,自2003年4月11日至2004年4月11日,借款年利率为2.90038%。

(5)2003年4月21日,公司与民生银行深圳市滨海支行签订了借款合同。公司向民生银行滨海支行短期借款231万元欧元,用于购买AS332L1型直升机,期限为1年,自2003年4月22日至2004年4月22日,借款年利率为3.00125%。

(6)2003年5月26日,公司与招商银行深圳南油支行签订了借款合同。公司向招商银行深圳南油支行短期借款231万元欧元,用于购买直升机,期限为1年,自2003年5月26日至2004年5月26日,借款年利率为2.95625%。

(7)2003年6月25日,公司与民生银行深圳市滨海支行签订了借款合同。公司向民生银行滨海支行短期借款人民币2000万元,用作流动资金,期限为半年,自2003年6月25日至2003年12月25日,借款年利率为4.536%。

(8)2003年6月25日,公司与兴业银行深圳中心区支行签订了借款合同。公司向兴业银行深圳中心区支行短期借款人民币2000万元,用于流动周转,期限为半年,自2003年6月25日至2003年12月25日,借款年利率为4.536%。

(9)2003年9月12日,公司与招商银行深圳南油支行签订了借款合同。公司向招商银行深圳南油支行短期借款502万元欧元,用于流动资金,期限为1年,自2003年9月12日至2004年9月12日,借款年利率为3.023%。

飞机租赁协议

(1)原中海直专业公司与英国 BHL 公司于 1984 年 8 月 27 日签订的《租赁直升机及有关服务的协议》(No.Z-3)。根据该协议,英国 BHL 公司向中海直专业公司长期提供直升机租赁、飞行员及技术支援服务。该协议长期有效。根据公司与英国 BHL 公司、原中海直专业公司于 1999 年签订的补充协议,上述协议的相关债权债务在公司设立后全部由公司承继,且不存在法律障碍。根据公司与 BHL 分别于 1999 年 6 月 30 日、7 月 12 日、2000 年 3 月 7 日签订的协议,公司向英国 BHL 公司租赁三架“超美洲豹”AS332 型直升机。

(2)公司与海军航空兵部于 2001 年 2 月 16 日签订的直升机租赁协议。根据该等协议,公司向其租赁使用两架海豚直升机。该协议目前有效存续。

(3)公司与中国飞龙专业航空公司于 2001 年 2 月 3 日签订的直升机租赁协议。根据该等协议,公司向其租赁一架直九型直升机。

(4)公司与总参陆航局于 2001 年 8 月 9 日签订的直升机租赁协议。根据该协议,公司向其租赁使用一架海豚直升机。

航材及飞机购买合同

(1)公司与香港迅泽签订的航材购买合同共计六份。根据该等合同,公司向香港迅泽购买航材,购买金额共计法国法郎40,511,831.12元、美元313,978.94元。

(2)2003年公司与欧直公司(EUROCOPTER)签定购机合同(合同号分别为1017/01/03、1017/01/03bis),根据该协议公司向其购买两架“超美洲豹”AS332L1型直升机,飞机单价为1155万欧元,两架共计2,310万欧元(其中包括配置HUMS设备60万欧元,运费20万欧元),约合人民币20,700万元。

飞行服务协议

(1)公司与 ACT Operators Group(“ACT”)公司于 1999 年 12 月 11 日签订的直升机飞行服务协议。根据该协议,公司向 ACT 提供直升机飞行服务。

(2)公司与美国 Amoco Orient Petroleum Company(“ AMOCO ”)于 2000 年 11 月 16 日签订的有关直升机飞行服务协议。根据该协议，公司向 AMOCO 提供直升机飞行服务。

(3)公司与日本 JHN 石油作业公司(“ JHN ”)于 2000 年 12 月 29 日签订的有关直升机飞行服务协议。根据该协议，向 JHN 公司提供直升机飞行服务。

(4)公司与美国 PHILLIPS CHINA INC.(“ PHILLIPS ”)于 2001 年 6 月 29 日签订的有关直升机飞行服务协议。根据该协议，公司向 PHILLIPS 提供直升机飞行服务。

(5)公司与 CACT、AMOCO、PHILLIPS 于 2001 年 4 月 13 日签订的直升机飞行服务协议。根据该协议，公司向 CACT、AMOCO、PHILLIPS 提供直升机飞行服务。

(6)公司与中国海洋石油东海公司、中国海洋石油总公司平湖油气田海上生产作业项目组及中国海洋石油总公司平湖油气田钻井完井项目组于 2000 年 3 月 24 日签订的直升机服务合同。根据该合同，向其提供直升机飞行服务。

(7)公司与DEVON ENERGY CHINA , LTD. 于2003年5月1日签订了“直升机飞行小时服务合同”。要据该合同，本公司向其海上26口石油钻井平台提供为期两年的直升机飞行服务。

(8)公司与中海石油(中国)有限公司湛江分公司生产部于2000年12月28日签订的直升机服务合同。根据该合同，公司向其提供直升机飞行服务。

(9)公司与中海石油(中国)有限公司湛江分公司协调部于2001年6月25日签订的直升机服务合同。根据该合同，公司向其提供直升机飞行服务。

(10)公司与中海石油(中国)有限公司天津分公司于2000年12月21日签订的直升机服务合同。根据该合同，公司向其提供直升机飞行服务。

(11) 公司与中国海洋石油渤海公司于1999年12月18日签署的直升机服务合同 (ZD2000H03Z)。根据该协议, 公司向其提供直升机飞行服务。该协议目前有效存续。

(12) 2001年12月25日公司与中海石油(中国)有限公司湛江分公司签署了直升机服务合同。根据合同从2002年起公司将为其提供直升机飞行服务。

(13) 2002年6月24日, 公司与中国海洋石油总公司平湖油气田海上生产作业项目组签署了直升服务合同。根据合同从2002年6月26日起公司将为其提供直升飞行服务。

飞机执管合同

(1) 2001年6月, 公司与交通部上海海上救助打捞局签订了2架S76直升机的托管合同。该合同从2002年1月1日开始执行。

(2) 2002年8月2日, 公司与中央电视台签订了一架Z11直升机的托管合同。该合同从2002年8月1日开始执行。

功率小时保障协议

(1) 公司与欧洲直升机公司于1999年4月26日签订的《功率小时保障协议》。根据该协议, 欧洲直升机公司将定期向公司派遣专家, 对直升机的主要大部件进行维修服务, 费用按照协议约定的标准由公司支付。同时欧洲直升机公司也有权力对公司的直升机进行检查, 费用由欧洲直升机公司自身支付。

(2) 公司与透博梅卡亚太公司于1998年8月1日签订的《功率小时保障协议》。根据该协议, 透博梅卡亚太公司将向公司提供标准零部件的更换服务和派遣专家对直升机进行维护服务。

机场使用与服务保障协议

公司与中国中海直总公司于1999年9月9日签订的《机场使用与服务保障协议》。根据该协议, 公司自设立之日起有偿使用中国中海直总公司拥有的深圳、

湛江、天津机场及其提供的相关直升机飞行服务保障，具体服务收费项目包括飞机起降服务费、机场内场地租用费及机场地面服务等。期限自股份公司设立之日起十年。

中国中海直总公司的前身中海直专业公司已就上述深圳、湛江、天津机场分别领取了中国民用航空总局核发的《民用机场使用许可证》，在中海直专业公司1999年变更为中国中海直总公司之后，中国中海直总公司需要根据中国民用航空总局的规定统一换领新的《民用机场使用许可证》，公司向中国中海直总公司有偿使用该等机场已经中国民用航空总局总局运函[1998]22号文批准。

注：公司已完成了对湛江机场的收购，其所有权归公司拥有。2002年5月28日公司2001年度股东大会审议通过了《机场使用与服务保障协议》修订议案。

合资组建中信通航协议

2003年1月8日，公司与中国航空总公司签订了《合资组建中信通用航空有限责任公司》的合同和章程，根据合资协议中信通航的注册资本为1亿元人民币，出资比例为：中信海直95%，中国航空总公司5%。

收购协议

公司与中国南方航空股份有限公司草签了《关于转让中国南方航空（集团）珠海直升机公司股权协议》。根据协议公司拟向南方航空公司收购其全资拥有的中国南方（集团）珠海直升机公司股权。该协议已经2002年3月26日召开的公司第一届董事会第十三次会议审议通过。

三、重大诉讼事项

辽宁省高级人民法院于2001年5月30日冻结了中海直总公司所持公司1,900万股国有法人股，被冻结的股份占中海直总公司当时所持公司股份总额的14.17%，占公司股本总额的9.69%。2001年11月5日，被冻结的中海直总公司所持上述公司股份已于在中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司依法办理

了解冻手续。该事项不会导致公司股权结构发生变更。其详情如下：

辽宁省高级人民法院受理原告中国工商银行大连市分行诉中国中海直总公司及其下属大连中海直实业公司为大连经济技术开发区高蛋白工业公司借款担保合同纠纷一案。原告为大连高蛋白公司向德国阿尔福莱德 O.C. 托普福有限公司(以下简称“德国公司”)引进补偿贸易资金提供外汇担保,担保金额为美元 495 万元以及利息和相关费用,中海直总公司、大连中海直实业公司对上述担保款项提供反担保,担保期限届满时三被告未偿付原告实际垫付的款项合计美元 4,853,378.06 元。原告请求法院判令中海直总公司、大连中海直实业公司、大连高蛋白公司共同偿付其垫付的款项及自垫付之日起的利息。

辽宁省高级人民法院经审理,作出“(1998)辽经初字第 14 号”民事判决,判令大连高蛋白公司向大连工行给付美元 2,191,892.63 元及相应利息(垫付款中的美元 2,661,485.43 元已经辽宁省高级人民法院调解解决),中海直总公司大连中海直实业公司在美元 2,288,514.57 元的范围内承担代为清偿责任。

一审判决作出后,中海直总公司和大连中海直实业公司上诉至最高人民法院。最高人民法院于 1999 年 11 月 22 日作出“(1998)经终字第 389 号”民事判决,判决驳回上诉,维持原判。

经律师审查及公司董事会确认,截止本配股说明书出具日,公司及公司控股子公司、公司控股股东、董事、监事、高级管理人员不存在尚未了结的或可合理预见的针对公司重要资产、权益和业务及可对公司本次配股发行有实质性影响的重大诉讼事项、仲裁或行政处罚及刑事诉讼。

四、其他重大事项

(一) 公司股东股权托管情况

中国海洋石油南海东部公司与中海石油投资控股有限公司同为中海石油总公司子公司,双方于 2002 年 7 月 23 日签署的《股权托管协议》,中国海洋石油南海东部公司将其持有的本公司股份及相应的全部权利托管给中海石油投

资控股有限公司。

中海石油投资控股有限公司成立于 2000 年 11 月 22 日，注册地是：北京市东直门外小街 6 号 406 室；法定代表人：林绍东；注册资本：人民币伍仟万元；为中国海洋石油总公司之全资子公司，负责经营管理中海油主业以外的长期投资项目，主要业务是实业投资和资产受托管理。根据厦门天健华天有限责任会计师事务所 2003 年 1 月 26 日出具的厦门天健华天所审（2003）NZ 字第 0091-5 号《审计报告》：截止 2002 年 12 月 31 日，中海石油投资控股有限公司总资产 22.47 亿元，净资产 9.39 亿元。

（二）变更融资方式

公司于 2001 年度提出申请发行总规模不超过 7 亿元人民币的可转换公司债券，募集资金用于投资陆上通用航空项目。由于公司 2002 年年度报告披露后不符合发行可转债的条件，董事会决定将申请发行可转债变更为配股，并相应调整募集资金使用投资项目。

第十六章 董事及有关中介机构声明

发行人全体董事声明

发行人全体董事声明

本公司全体董事承诺本配股说明书及其摘要不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

全体董事签名：

独立董事：

肖梦：

马伟豪：

董事：

李士林：

刘福：

孙志鸿：

蒲坚：

王培富：

陆正飞：

王小强：

吴雪芳：

徐念沙：

曹竞南：

唐岚：

李建一：

中信海洋直升机股份有限公司

二〇〇三年十月二十七日

主承销商声明

本次配股的招股文件

配股说明书

主承销商声明

本公司已对本配股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在任何虚假记载、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。

项目负责人：徐一春

法定代表人（或授权代表）：

姜学军



巨田证券有限责任公司

二〇〇三年十月二十七日

发行人律师声明

广东晟典律师事务所

SD & Partners

发行人律师声明

广东晟典律师事务所(以下简称“本所”)作为中信海洋直升机股份有限公司(以下简称“发行人”)本次申请配股(以下简称“本次发行”)的法律顾问,在此声明如下:

本所同意发行人在其本次发行的配股说明书及其摘要中引用本所出具的法律意见书和律师工作报告的相关内容。

本所及经办律师保证由本所同意发行人在配股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容已经本所审阅,确认配股说明书及其摘要不致因本所出具的法律意见书和律师工作报告的内容出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏而引致的法律风险,并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。



经办律师: 陈利民

徐育康

负责人: 陈利民

二〇〇三年十月二十七日

审计业务的会计师事务所声明

审计业务的会计师事务所声明

本所及经办会计师保证由本所同意发行人中信海洋直升机股份有限公司在配股说明书及其摘要中引用的财务报告已经本所审计，确认配股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

注册会计师：



会计师事务所负责人：



第十七章 附录和备查文件

一、备查文件

- 1、公司章程正本；
- 2、中国证监会核准本次发行的文件；
- 3、本次配股的承销协议书；
- 4、本公司最近三年及最近一期的财务报告及审计报告原件；
- 5、深圳鹏城会计师事务所有限责任公司关于本公司前次募集资金使用情况的专项报告；
- 6、检查中发现问题的发行人的整改报告；
- 7、深圳鹏城会计师事务所关于本公司内部控制制度的评价报告；
- 8、律师事务所为本次配股出具的《关于中信海洋直升机股份有限公司 2003 年度配股的法律意见书》、《关于中信海洋直升机股份有限公司 2003 年度配股的律师工作报告》等有关法律文件；
- 9、其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅地点

查阅地点：中信海洋直升机股份有限公司

地 址：深圳市南山区麒麟路 21 号直升机场

联系电话：(0755)26723692、26971630

传 真：(0755) 26723684

联系人：姚旗、苏韶霞

查阅地点：巨田证券有限责任公司

地 址：深圳市福田区滨河大道证券大厦

联系电话：(0755)83379333-2242

传 真 : (0755) 82990006

联系人 : 徐涛、冀东晓、黄小青、姚浩

三、查阅时间

每个工作日上午 8 : 30-12 : 00, 下午 13 : 30-17 : 00。

[此页无正文]

[此页为中信海洋直升机股份有限公司 2003 年度配股的配股说明书盖章页]

