

证券简称：中信海直

证券代码：000099



中信海洋直升机股份有限公司

Citic Offshore Helicopter Co., Ltd.

(广东省深圳市罗湖区解放西路 188 号)

公开发行可转换公司债券

募集说明书

保荐机构： 信达证券股份有限公司

联合主承销商： 信达证券股份有限公司
 中信证券股份有限公司
CITIC SECURITIES CO.,LTD

募集说明书签署日期： 2012 年 12 月 17 日

声 明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺募集说明书及其摘要不存在任何虚假、误导性陈述或重大遗漏，并保证所披露信息的真实、准确、完整。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书及其摘要中财务会计报告真实、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，均不表明其对本公司所发行证券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，证券依法发行后，本公司经营与收益的变化，由本公司自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

重大事项提示

投资者在评价公司本次发行的可转换公司债券时，应特别关注下列重大事项：

1、2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司来自深圳地区的业务收入占业务总收入的57.26%、54.84%、50.99%和49.38%，其主要为通用航空飞行服务业务的收入。本公司在深圳地区主要以深圳直升机场为基地开展通用航空飞行服务业务，该机场对本公司的主营业务具有重要意义，是公司的主要经营场地。

根据中国民用航空总局运函[1998]22号文，同意本公司在改制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。目前，深圳直升机场由本公司控股股东中海直公司管理，本公司通过与控股股东签定机场使用协议的方式使用深圳直升机场。截至本募集说明书签署之日，深圳直升机场土地未办理相关权属证书。根据国务院办公厅、中央军委办公厅联合发布的《关于建设机场和合用机场审批程序的若干规定》（国办发[1985]49号），现有机场废弃或改作他用，需报送国务院、中央军委审批。

鉴于本公司与中海直公司签署了《直升机场使用协议》，根据中国法律及该等协议之约定，中海直公司有义务确保本公司依该协议正常使用深圳直升机场及其配套设施，若中海直公司因机场土地权属出现争议而给本公司造成损失的，则本公司有权就因此所遭受的直接和可预见损失要求中海直公司予以赔偿。但如果本公司最终获得的赔偿未能弥补所遭受的实际损失，或者本公司不能以可接受的条件重新找到合适的替代场所，本公司的业务、财务状况和经营业绩可能会受到不利影响。

2、飞行安全风险是通用航空企业最基本的风险，也是通用航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行安全风险来自于恶劣的天气、机械故障、人为错误及其他不可抗事件。目前，本公司主要经营海上石油直升机飞行服务业务，以及护林防火、电力作业、海上救助、海上巡查、警务飞行、引航等其他通用航

空业务，上述业务飞行作业环境复杂多变，飞行难度高。

本公司长期以来充分认识到良好、完善的安全运行机制是通用航空企业生存发展的关键所在，并建立了严格的安全防范措施，贯彻“安全第一，预防为主”的方针，加强飞行员和机务人员安全培训，并选择先进机型和设备，确保飞行安全。多年来，本公司保持了良好的安全飞行记录。但是，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。

此外，我国民航管理部门制定了严格的安全管理制度，定期对本公司的日常安全运行情况进行检查。本公司海上石油直升机飞行服务业务的主要客户也定期对本公司的安全生产情况进行检查。长期以来，本公司在各项检查中均显著优于行业标准及客户标准。若本公司未来安全管理制度出现纰漏或安全运营水平下降，将可能存在受到处罚以及丢失业务机会的风险。

3、本公司聘请了鹏元资信评估有限公司对本次发行的可转债进行资信评级，根据鹏元资信评估有限公司出具的《中信海洋直升机股份有限公司 2012 年不超过 6.5 亿元可转换公司债券信用评级报告》，本公司本次发行可转债的信用评级为 AA+级，该级别反映了本期债券安全性很高，违约风险很低。鹏元资信评估有限公司在本次评级结束后，将在本期可转债有效存续期间进行定期跟踪评级以及不定期跟踪评级。

4、本公司的主要服务客户是在中国海域从事海洋油气勘探、开发的中外石油公司，主要包括负责中国对外合作开发海洋石油天然气资源业务的中海油和一些与中海油进行合作的知名跨国石油公司，客户相对集中。报告期内，本公司前五名客户收入额占主营业务收入的比例分别为 79.11%、80.72%、77.17%、80.52%。因此，本公司主要客户生产经营计划的调整，以及对直升机飞行服务需求的变动，将会对本公司直升机飞行作业量产生直接影响。

本公司的前身中国海洋直升机专业公司成立的初衷，即为服务我国海洋石油天然气开发。目前，我国能够提供海上石油直升机飞行服务的通用航空企业仅有本公司、南航珠直、东方通航三家，本公司占据了约 60%的市场份额。直升机飞行服务是海上油气开发，特别是远海、深海油气开发中重要的基础服务。因此，

本公司的业务也对中海油下属公司及其合资公司的业务运营意义重大。本公司自成立以来，始终与中海油及其合资公司保持了长期稳定的合作关系。同时，本公司将在稳定现有客户的基础上，进一步加大市场开发力度、增强服务意识、提升服务水平，逐步建立庞大而稳定的客户群，降低依赖主要服务客户的风险。

5、为了明确本次发行后对新老股东权益分红的回报，进一步细化《公司章程》中关于股利分配政策的条款，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，本公司第四届董事会第十次会议审议通过了《关于落实现金分红政策有关事项的工作方案》的议案、关于修改《公司章程》的议案及《关于股东回报规划的论证报告及未来三年股东回报规划（2012-2014年）》的议案，并已于2012年7月25日召开的2012年第二次临时股东大会对上述议案审议通过，请投资者特别注意。

6、《上市公司证券发行管理办法》规定，“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期未经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外”。截至2011年12月31日，本公司合并财务报表中归属于母公司股东的净资产为17.0243亿元，不低于15亿元，因此本公司未对本次公开发行的可转换公司债券发行提供担保，请投资者特别注意。

7、本公司就本次发行可转债制定了债券持有人会议制度，投资者认购本次发行的可转债即视作同意债券持有人会议规则，请投资者特别注意。

8、本次发行的可转换公司债券是兼具债性和股性的投资品种，债券持有者可以选择在“自可转债发行结束之日起满6个月后的第一个交易日起至可转债到期日止”进行转股。当股票价格触及“任意二十个连续交易日中至少十个交易日的收盘价格低于当期转股价格90%”的转股价格向下修正条款时，公司可能向下修正转股价格，但由于股票价格受各方面因素影响较多，存在一定的波动性和不确定性，公司未来股价可能持续低于转股价格及修正后的转股价格，进而导致投资者损失由转股带来增值收益的机会，请投资者特别注意。

本公司提请投资者关注以上重大事项，并提请投资者仔细阅读本募集说明书“第二节 本次发行概况”以及“第三节 风险因素”等相关章节。

目 录

第一节 释义	8
一、 基本术语.....	8
二、 行业术语.....	11
第二节 本次发行概况	16
一、 本公司基本信息.....	16
二、 本次发行概况.....	16
三、 本次发行的有关当事人.....	28
第三节 风险因素	32
一、 市场风险.....	32
二、 业务经营风险.....	34
三、 财务风险.....	38
四、 管理风险.....	39
五、 政策法规的风险.....	39
六、 募集资金投资项目的风险.....	40
七、 与本次可转债有关的风险.....	41
八、 其他风险.....	42
第四节 本公司基本情况	44
一、 本次发行前本公司股本结构及前十大股东情况.....	44
二、 本公司的组织结构及重要权益投资情况.....	45
三、 控股股东及实际控制人情况.....	48
四、 本公司所处行业情况.....	52

五、	本公司所处行业的竞争格局及本公司的行业地位.....	75
六、	本公司主营业务的经营情况.....	82
七、	本公司主营业务的组织情况.....	89
八、	本公司拥有的主要经营资质.....	103
九、	与本公司主营业务相关的主要资产情况.....	105
十、	上市以来历次股本筹资、派现及净资产变化情况.....	114
十一、	报告期内本公司及其控股股东、实际控制人做出的重要承诺及履行情况	115
十二、	股利分配政策.....	116
十三、	最近三年发行的债券和偿还情况以及各年度的偿债指标.....	122
十四、	董事、监事、高级管理人员.....	123
第五节	同业竞争与关联交易.....	132
一、	同业竞争.....	132
二、	关联交易.....	134
第六节	财务会计信息.....	146
一、	财务报告及相关财务资料.....	146
二、	财务报表.....	146
第七节	管理层讨论与分析.....	166
一、	资产负债分析.....	166
二、	偿债能力分析.....	178
三、	资产周转能力分析.....	180
四、	盈利能力分析.....	181

五、	现金流量分析.....	196
六、	资本性支出分析.....	197
七、	会计政策和会计估计变更以及会计差错更正.....	197
八、	税收优惠及财政补贴情况.....	197
九、	重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项说明.....	199
十、	对本公司未来经营趋势的综合分析.....	200
第八节	本次募集资金运用.....	202
一、	本次募集资金投资项目概况.....	202
二、	项目市场背景情况.....	203
三、	项目投资的必要性和可行性.....	205
四、	本次选择可转债融资方式的原因及合理性.....	208
五、	项目审批情况.....	210
六、	购置 7 架 EC 225LP 型直升机合同签订情况.....	210
七、	项目经济效益分析.....	212
第九节	历次募集资金运用.....	213
一、	最近五年本公司募集资金情况.....	213
二、	前次募集资金情况.....	213
第十节	董事及有关中介机构声明.....	217
第十一节	备查文件.....	225
一、	本募集说明书的备查文件.....	225
二、	查阅地点和查阅时间.....	225

第一节 释义

本募集说明书中，除另有说明外，下列简称具有如下特定含义：

一、基本术语

公司、本公司、发行人、 中信海直	指	中信海洋直升机股份有限公司，根据文意需要亦包括其所有子公司
控股股东、中海直公司	指	中国中海直有限责任公司，根据文意需要亦指其前身中国中海直总公司、中国海洋直升机专业公司、中国海洋直升飞机专业公司
实际控制人、中信集团	指	中国中信集团有限公司，根据文意需要亦指其前身中国中信集团公司、中国国际信托投资公司
中信股份	指	中国中信股份有限公司
本募集说明书	指	《中信海洋直升机股份有限公司公开发行可转换公司债券募集说明书》
股东大会	指	中信海洋直升机股份有限公司股东大会
董事会	指	中信海洋直升机股份有限公司董事会
监事会	指	中信海洋直升机股份有限公司监事会
独立董事	指	独立于公司股东且不在公司内部任职，并与公司或公司经营管理者没有重要的业务联系或专业联系，且对公司事务做出独立判断的董事
三会	指	股东大会、董事会、监事会

中信通航	指	本公司控股子公司中信通用航空有限责任公司
维修公司	指	本公司控股子公司中信海直通用航空维修工程有限公司
募投项目	指	募集资金投资项目
本次发行、本次可转债发行	指	本次本公司公开发行可转换公司债券的行为
可转债	指	可转换公司债券
保荐机构、信达证券	指	信达证券股份有限公司
中信证券	指	中信证券股份有限公司
发行人律师	指	广东信达律师事务所
北京永拓	指	北京永拓会计师事务所有限责任公司
我国	指	中华人民共和国，就本募集说明书而言，不包括台湾省、香港特别行政区、澳门特别行政区
国务院	指	中华人民共和国国务院
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
中央军委	指	中华人民共和国中央军事委员会
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
财政部	指	中华人民共和国财政部

交通部	指	中华人民共和国交通运输部
国家统计局	指	中华人民共和国国家统计局
海关总署	指	中华人民共和国海关总署
民航局、民航总局、CAAC	指	中华人民共和国交通运输部中国民用航空局，其前身为中国民用航空总局
国家物价局	指	原中华人民共和国物价局，1994年并入国家发改委，现为国家发改委物价司
国家经济贸易委员会	指	原中华人民共和国国家经济贸易委员会
深圳证监局	指	中国证券监督管理委员会深圳监管局
深交所	指	深圳证券交易所
《公司章程》	指	《中信海洋直升机股份有限公司章程》
《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》
《企业会计准则》	指	财政部2006年2月颁布的《企业会计准则-基本准则》和38项具体会计准则及其应用指南、解释以及其他相关规定
A股	指	经中国证监会核准向境内投资者发行、在境内证券交易所上市、以人民币标明股票面值、以人民币认购和进行交易的普通股
GDP	指	国内生产总值

“十一五”时期	指	2006-2010年度
“十二五”时期	指	2011-2015年度
报告期、最近三年及一期	指	2009年度、2010年度、2011年度及2012年1-6月
最近三年	指	2009年度、2010年度、2011年度
元	指	人民币元
HIBOR	指	香港银行同业拆放利率
南头直升机场	指	位于深圳南头的深圳直升机场

二、 行业术语

四大部件	指	主桨毂、主减速器、中减速器、尾减速器
高价周转件	指	在正常情况下维修和经常更换的价值较高、又有序号进行跟踪管理、可以进行多次使用的航空器材
《民航法》	指	《中华人民共和国民用航空法》
FAA	指	Federal Aviation Administration, 美国联邦航空管理局
EASA	指	European Aviation Safety Agency, 欧洲航空安全局
WTO	指	World Trade Organization, 世界贸易组织
南航珠直	指	中国南方航空股份有限公司珠海直升机分公司

东方通航	指	东方通用航空有限责任公司
南方航空	指	中国南方航空股份有限公司
东方航空	指	中国东方航空股份有限公司
中海油	指	中国海洋石油总公司
中石油	指	中国石油天然气集团公司
中石化	指	中国石油化工集团公司
中航油	指	中国航空油料集团公司
波音	指	美国波音公司
汉莎	指	德国汉莎航空股份公司
通用电气	指	美国通用电气公司
斯奈克玛	指	法国斯奈克玛公司
摩天宇	指	德国摩天宇航空发动机维修公司
和记黄埔	指	和记黄埔有限公司
ENI 作业公司	指	意大利国家能源控股公司
CACT 作业公司	指	CACT作业者集团, 由中国海洋石油总公司控股, 美国雪佛龙公司及意大利国家能源控股公司 (ENI) 参股
哈斯基能源公司	指	加拿大哈斯基能源公司

丹文能源公司	指	美国丹文能源公司
洛克石油公司	指	洛克石油（中国）公司
康菲石油	指	美国康菲国际石油有限公司
布列斯托公司	指	英国布列斯托直升机有限公司
冀东油田	指	中石油冀东油田
胜利油田	指	中石化胜利油田
文昌作业公司	指	中海油（中国）有限公司文昌13-1/2油田作业公司
飞行架次	指	一架飞行器每起降一次，视为一个飞行架次
飞行架月	指	一架飞行器每飞行一个合同月，视为一个飞行架月
干租	指	通过协议，由出租人（可能是航空运营人、银行或租机公司）向承租人（航空运营人）提供航空器而不提供飞行机组的租赁。干租通常由承租人承担运行控制
湿租	指	通过协议，由出租人（航空运营人）向承租人（航空运营人）提供航空器并且至少提供一名飞行机组人员的租赁。湿租通常由出租人承担运行控制
代管	指	通用航空企业按照民航局有关要求向航空器所有权人提供的管理及航空专业服务。本文中的代管，特指本公司为客户拥有的飞行器提供委托管理(包括提供飞行人员及机务维修人员、航材采

购和送修、航空器适航维修服务、作业安全管理等), 并面向非特定客户公开经营并根据合同约定方式收取代管费用的通用航空经营模式

执管	指	代管的一种模式, 特指一种使用客户拥有的飞行器专为该特定客户提供飞行器管理及飞行服务的代管方式
通用航空事故征候	指	按照《一般运行和飞行规则》(CCAR91)、《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》(CCAR135)或《民用航空器驾驶员学校合格审定规定》(CCAR141)规定运行的航空器在运行阶段发生的事故征候; 或按照《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR121)或《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》(CCAR135)规定运行的航空器在用于教学训练飞行过程中发生的事故征候
地面事故征候	指	在非运行阶段但是在机场活动区内发生的与航空器有关的事故征候
万架次率	指	每飞行一万架次的发生次数
签派管制室	指	负责签派工作的部门。根据《中国民用航空飞行签派细则》, 飞行签派工作的任务是, 根据航空公司的运行计划, 合理地组织航空器的飞行并进行运行管理, 争取航班正常, 提高服务质量和经济效益
表观消费量	指	指产量加上净进口量

伦敦保险市场 指 全球性的保险与再保险业务运作中心，是全球保险业最重要的保险交易市场，尤其在航空和海运保险方面

本募集说明书中任何表格若出现总数与表格所列数值总和不符，均为采用四舍五入所致。

第二节 本次发行概况

一、 本公司基本信息

1. 公司名称（中文）：中信海洋直升机股份有限公司

公司名称（英文）：CITIC OFFSHORE HELICOPTER CO., LTD.

2. 法定代表人：毕为

3. 成立（工商注册）日期：1999年2月11日

4. 公司股票上市地：深圳证券交易所

5. 股票简称：中信海直

股票代码：000099

6. 注册地址：广东省深圳市罗湖区解放西路188号

联系地址：深圳市南山区南海大道21号深圳直升机场

7. 联系电话：0755 - 26723697

8. 电子信箱：ir@china-cohc.com

二、 本次发行概况

（一） 本次发行核准情况

本次发行已经本公司2011年12月1日召开的本公司第四届董事会第六次会议和2012年5月10日召开的2012年第一次临时股东大会审议通过。

本次发行已经中国民用航空局《民航企业机场联合重组改制许可决定书》（民航函[2012]258号）批准同意、财政部《关于中信海洋直升机股份有限公司发行可转换公司债券有关问题的批复》（财金函[2012]21号）同意，以及中国证监会《关于核准中信海洋直升机股份有限公司公开发行可转换公司债券的批复》（证监许可[2012]1641号）核准。

(二) 本次发行证券类型

本公司本次发行的证券类型为 A 股可转换公司债券，该可转债及未来转换的 A 股股票将在深圳证券交易所上市。

(三) 发行方式及发行对象

1、发行方式及向原股东配售的安排

本次发行的可转债向本公司原股东优先配售。原股东优先配售后余额及原股东放弃的部分采用网下对机构投资者配售和通过深交所系统网上定价发行相结合的方式。

本公司原股东可优先认购的可转债数量为其在募集说明书确定的股权登记日（2012 年 12 月 18 日）收市后登记在册的本公司股份数乘以 1.2655 元（即每股配售 1.2655 元面值的可转债），再按每 1 张 100 元转换为张数。网上配售不足 1 张的部分按照精确算法取整。本公司原股东可优先认购的可转债上限总额为 649.9608 万张，占本次债券发行数量的 99.99%。

2、发行对象

本次可转债的发行对象为持有中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司证券账户的自然人、法人、证券投资基金、符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止者除外）。

(四) 本次发行方案要点

1、发行规模

本次拟发行可转债总额为人民币 6.5 亿元。

2、可转债存续期限

本次发行的可转债的存续期限为自发行之日起 6 年，即自 2012 年 12 月 19 日至 2018 年 12 月 18 日。

3、票面金额和发行价格

本次发行的可转债每张面值为人民币 100 元，按面值发行。

4、票面利率

本次发行可转债票面利率：第一年到第六年的利率分别为：第一年为 0.5%，第二年为 1.0%，第三年为 1.5%，第四年为 2.0%，第五年为 2.0%，第六年为 2.0%。

5、付息的期限和方式

(1) 年利息计算

年利息指可转债持有人按持有的可转债票面总金额自可转债发行首日起每满一年可享受的当期利息。年利息的计算公式为：

$$I=B \times i$$

I：指年利息额；

B：指本次发行的可转债持有人在计息年度（以下简称“当年”或“每年”）付息债权登记日持有的可转债票面总金额；

i：指可转债当年票面利率。

(2) 付息方式

(A) 本次可转债采用每年付息一次的付息方式，计息起始日为可转债发行首日。可转债持有人所获得利息收入的应付税项由可转债持有人负担。

(B) 付息日：每年的付息日为本次可转债发行首日起每满一年的当日。每相邻的两个付息日之间为一个计息年度。

转股年度有关利息和股利的归属等事项，由公司董事会根据相关法律法规及深圳证券交易所的规定确定。

(C) 付息债权登记日：每年的付息债权登记日为每年付息日的前一交易日，公司将在每年付息日之后的五个交易日内支付当年利息。在付息债权登记日前（包括付息债权登记日）转换成股票的可转债不享受当年度及以后计息年度利息。

6、转股期限

本次发行的可转债转股期自可转债发行结束之日起满 6 个月后的第一个交易日起至可转债到期日止。

7、转股股数确定方式

本次发行的可转债持有人在转股期内申请转股时，转股数量的计算方式为： $Q=V/P$ ，并以去尾法取一股的整数倍。

其中： V 为可转债持有人申请转股的可转债票面总金额； P 为申请转股当日有效的转股价。

转股时不足转换为一股的可转债余额，本公司将按照深圳证券交易所等部门的有关规定，在可转债持有人转股当日后的五个交易日内以现金兑付该可转债余额及该余额所对应的当期应计利息。

8、转股价格的确定及其调整

（1）初始转股价格的确定

本次发行的可转债的初始转股价格为 7.10 元/股，不低于募集说明书公布日前二十个交易日日本公司股票交易均价和前一个交易日日本公司股票交易均价。

前二十个交易日日本公司股票交易均价=前二十个交易日日本公司股票交易总额/该二十个交易日日本公司股票交易总量；前一交易日日本公司股票交易均价=前一交易日日本公司股票交易总额/该日本公司股票交易总量。

（2）转股价格的调整及计算方式

在本次发行之后，当本公司发生送红股、转增股本、增发新股（不包括因本次发行的可转债转股而增加的股本）、配股以及派发现金股利等情况时，本公司将按上述条件出现的先后顺序，依次对转股价格进行累积调整，具体调整办法如下：

派送股票股利或转增股本： $P1=P0/(1+n)$ ；

增发新股或配股： $P1=(P0+A\times k)/(1+k)$ ；

上述两项同时进行： $P1 = (P0 + A \times k) / (1 + n + k)$;

派送现金股利： $P1 = P0 - D$;

上述三项同时进行： $P1 = (P0 - D + A \times k) / (1 + n + k)$ 。

其中： $P0$ 为调整前有效的转股价， n 为该次送股率或转增股本率， k 为该次增发新股率或配股率， A 为该次增发新股价或配股价， D 为该次每股派送现金股利， $P1$ 为调整后有效的转股价。本公司出现上述股份和/或股东权益变化时，将依次进行转股价格调整，并在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登董事会决议公告，并于公告中载明转股价格调整日、调整办法及暂停转股期间（如需）。当转股价格调整日为本次发行的可转债持有人转股申请日或之后，转换股份登记日之前，则该持有人的转股申请按公司调整后的转股价格执行。

当本公司可能发生股份回购、公司合并、分立或任何其他情形使公司股份类别、数量和/或股东权益发生变化从而可能影响本次发行的可转债持有人的债权利益或转股衍生权益时，本公司将视具体情况按照公平、公正、公允的原则以及充分保护持有人权益的原则调整转股价格。有关转股价格调整内容及操作办法将依据当时国家有关法律法规及证券监管部门的相关规定来制订。

9、转股价格向下修正条款

（1）修正条件及修正幅度

在本可转债存续期间，当本公司股票在任意二十个连续交易日中至少十个交易日的收盘价格低于当期转股价格 90% 时，本公司董事会有权提出转股价格向下修正方案并提交本公司股东大会表决，该方案须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过方可实施。股东大会进行表决时，持有本公司本次发行可转债的股东应当回避；修正后的转股价格应不低于该次股东大会召开日前二十个交易日的本公司股票交易均价和前一交易日的本公司股票交易均价，同时，修正后的转股价格不得低于最近一期经审计的每股净资产值和股票面值。

若在前述二十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

（2）修正程序

本公司向下修正转股价格时，本公司须在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登股东大会决议公告，公告修正幅度、股权登记日及暂停转股期间。从股权登记日后的第一个交易日（即转股价格修正日），开始恢复转股申请并执行修正后的转股价格。

若转股价格修正日为转股申请日或之后，转换股份登记日之前，该类转股申请应按修正后的转股价格执行。

10、赎回条款

（1）到期赎回条款

本次发行的可转债到期后五个交易日内，公司将以本可转债面值的 106%（含最后一期利息），向投资者赎回全部未转股的可转债。

（2）有条件赎回条款

在转股期内，当下述情形的任意一种出现时，本公司有权决定按照以面值加当期应计利息的价格赎回全部或部分未转股的可转债：

（A）在转股期内，如果本公司股票在任何连续三十个交易日中至少十五个交易日的收盘价格不低于当期转股价格的 130%（含 130%）；

（B）当本次发行的可转债未转股余额不足 3,000 万元时。

当期应计利息的计算公式为： $IA=B \times i \times t/365$

IA：指当期应计利息；

B：指本次发行的可转债持有人持有的将赎回的可转债票面总金额；

i：指可转债当年票面利率；

t：指计息天数，即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天数（算头不算尾）。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日

按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

11、回售条款

(1) 有条件回售条款

自本次可转债第三个计息年度起，如果本公司股票在任何连续三十个交易日的收盘价格低于当期转股价格的 70%，可转债持有人有权将全部或部分其持有的可转债按照 103 元（含当期应计利息）回售给本公司。若在上述交易日内发生过转股价格因发生送红股、转增股本、增发新股（不包括因本次发行的可转债转股而增加的股本）、配股以及派发现金股利等情况而调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，在调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。如果出现转股价格向下修正的情况，则上述三十个交易日须从转股价格调整之后的第一个交易日起重新计算。自本次可转债第三个计息年度起，可转债持有人在每年回售条件首次满足后可按上述约定条件行使回售权一次，若在首次满足回售条件而可转债持有人未在公司届时公告的回售申报期内申报并实施回售的，该计息年度不应再行使回售权。

(2) 附加回售条款

若本公司本次发行的可转债募集资金投资项目的实施情况与本公司在募集说明书中的承诺情况相比出现重大变化，根据中国证监会的相关规定被视作改变募集资金用途或被中国证监会认定为改变募集资金用途的，可转债持有人享有一次回售的权利。可转债持有人有权将全部或部分其持有的可转债按照 103 元（含当期应计利息）回售给公司。持有人在附加回售条件满足后，可以在本公司公告后的附加回售申报期内进行回售，本次附加回售申报期内不实施回售的，不应再行使附加回售权。

12、转股后的股利分配

因本次发行的可转债转股而增加的本公司股票享有与原股票同等的权益，在股利发放的股权登记日当日登记在册的所有普通股股东（含因可转债转股形成的股东）均参与当期股利分配，享有同等权益。

(五) 预计募集资金量、募集资金投资项目和募集资金专项存储账户

本次发行可转债拟募集资金不超过人民币 6.5 亿元（未扣除发行费用）。

本次发行募集资金拟用于购置 4 架 EC 225LP 型直升机。该项目已经获得民航局《关于中信海洋直升机股份有限公司购买 7 架 EC 225 型直升机的批复》（民航函[2011]1442 号）的批准。该募集资金投资项目的具体情况可参见本募集说明书“第八节 本次募集资金运用”。

本次发行募集资金到位前，本公司可根据项目的实际付款进度，通过自筹资金支付项目款项。募集资金到位后，可用于支付项目剩余款项及置换先期自筹资金投入。

若本次发行实际募集资金净额低于拟投入项目的资金需求额，本公司将根据实际募集资金净额，按照项目需要调整投资规模，募集资金不足部分由本公司自筹解决。

本公司将根据《募集资金管理制度》，将本次募集资金存放于本公司募集资金存储的专项账户。

(六) 债券持有人及债券持有人会议

1、债券持有人的权利与义务

为保护债券持有人的合法权益，督促其合理履行义务，本公司和债券持有人一致同意债券持有人的下述权利和义务：

(1) 债券持有人的权利

- (A) 依照其所持有可转债数额享有约定利息；**
- (B) 根据约定条件将所持有的可转债转为本公司股份；**
- (C) 根据约定的条件行使回售权；**
- (D) 依照法律、行政法规及本公司章程的规定转让、赠与或质押其所持有**

的可转债；

(E) 依照法律、本公司章程的规定获得有关信息；

(F) 按约定的期限和方式要求本公司偿付可转债本息；

(G) 法律、行政法规及本公司章程所赋予的其作为本公司债权人的其他权利。

(2) 债券持有人的义务

(A) 遵守本公司发行可转债条款的相关规定；

(B) 依其所认购的可转债数额缴纳认购资金；

(C) 除法律、法规规定及可转债募集说明书约定之外，不得要求本公司提前偿付可转债的本金和利息；

(D) 法律、行政法规及本公司章程规定应当由可转债持有人承担的其他义务。

2、债券持有人会议

(1) 债券持有人会议的召开在债券存续期内，本公司发生下列事项之一的，本公司应当召开债券持有人会议：

(A) 拟变更债券募集说明书的约定；

(B) 本公司不能按期支付本期债券的本息；

(C) 本公司减资、合并、分立、解散或者申请破产；

(D) 本期债券的保证人或者担保物发生重大变化；

(E) 其他影响债券持有人重大权益的事项。

债券持有人会议行使以下职权：

(A) 就本公司变更本期债券募集说明书的约定作出决议；

(B) 当本公司未能按期支付本期债券本息时，就通过法律途径强制本公司

偿还债券本息的事宜作出决议；

(C) 当本公司发生减资、合并、分立、解散或者申请破产的情形时，就债券持有人应采取的债权保障措施及其依法行使有关权利的方式作出决议；

(D) 当发生其他对债券持有人权益构成其他重大不利影响的事项时，就债券持有人依法行使有关权利的方式作出决议；

(E) 行使法律、行政法规、部门规章及本规则赋予债券持有人会议的其他职权。

下列机构或人士可以提议召开债券持有人会议并向会议召集人提交书面提案：

(A) 本公司董事会提议；

(B) 单独或合计持有本公司发行的债券 10%以上（含 10%）未偿还债券面值的持有人书面提议；

(C) 法律、法规规定的其他机构或人士。

(2) 债券持有人会议的召集和通知

(A) 债券持有人会议由本公司董事会负责召集和主持；

(B) 本公司董事会应自其知悉该等事项或收到相关书面提案之日起 15 日内向全体债券持有人及有关出席对象发送会议通知，并自会议通知发出之日起 15 日后召开债券持有人会议。会议通知应注明开会的具体时间、地点、内容、方式、债券持有人登记日、联系人姓名电话等事项。会议通知可以采取公告方式。

(3) 债券持有人会议的出席人员

除法律、法规另有规定外，债券持有人有权出席或者委派代表出席债券持有人会议，并行使表决权。

下列机构或人员可以参加债券持有人会议，也可以在会议上提出议案供会议讨论决定，但没有表决权：

(A) 债券发行人即本公司；

(B) 其他重要关联方。

本公司董事会应当聘请律师出席债券持有人会议，对会议的召集、召开、表决程序和出席会议人员资格等事项出具法律意见。

(4) 债券持有人会议的召开程序

(A) 首先由会议主持人按照规定程序宣布会议议事程序及注意事项，确定和公布监票人，然后由会议主持人宣读提案，经讨论后进行表决；

(B) 监票人应当在表决后立即进行清点并由会议主持人当场公布计票结果，并形成债券持有人会议决议；

(C) 债券持有人会议由本公司董事长主持。在本公司董事长未能主持大会的情况下，由董事长授权董事主持；如果本公司董事长和董事长授权董事均未能主持会议，则由出席会议的债券持有人以所代表的债券面值总额 50% 以上（不含 50%）选举产生一名债券持有人作为该次债券持有人会议的主持人；

(D) 召集人应当制作出席会议人员的签名册。签名册载明参加会议人员姓名（或单位名称）、身份证号码、住所地址、持有或者代表有表决权的债券面额、被代理人姓名（或单位名称）等事项。

(5) 债券持有人会议的表决与决议

(A) 债券持有人会议进行表决时，以每 100 元面值债券为一表决权；

(B) 债券持有人会议采取记名方式进行投票表决；

(C) 债券持有人会议须经出席会议的二分之一以上债券面值总额的持有人同意方能形成有效决议；

(D) 债券持有人会议的各项提案或同一项提案内并列的各项议题应当分开审议，逐项表决；

(E) 债券持有人会议决议经表决通过后生效，但其中需中国证监会或其他有权机构批准的，经有权机构批准后方可生效；

(F) 除非另有明确约定，债券持有人会议决议对决议生效日登记在册的全

体债券持有人有效；

(G) 债券持有人会议做出决议后，本公司董事会以公告形式通知债券持有人，并负责执行会议决议；

(H) 债券持有人会议记录由出席会议的债券持有人会议召集人代表和记录员签名，并由本公司保存。

(6) 债券投资者认购本期债券视作同意债券持有人会议安排。

(七) 债券评级

本公司聘请了鹏元资信评估有限公司对本次发行的可转债进行资信评级，根据鹏元资信评估有限公司出具的《中信海洋直升机股份有限公司 2012 年不超过 6.5 亿元可转换公司债券信用评级报告》，本公司本次发行的可转债的信用评级为 AA+ 级，该级别反映了本期债券安全性很高，违约风险很低。鹏元资信评估有限公司在本次评级结束后，将在本期可转债有效存续期间进行定期跟踪评级以及不定期跟踪评级。定期跟踪评级每年进行一次，鹏元资信评估有限公司将依据其信用状况的变化决定是否调整本期债券信用等级；当发生可能影响本次评级报告结论的重大事项，以及被评对象的情况发生重大变化时，鹏元资信评估有限公司在认为必要时及时启动不定期跟踪评级。鹏元资信评估有限公司将依据该重大事项或重大变化对被评对象信用状况的影响程度决定是否调整本期债券信用等级。

(八) 承销方式及承销期

本次发行由联合主承销商组织的承销团以余额包销方式承销。

本次可转债发行的承销期为 2012 年 12 月 17 日至 2012 年 12 月 25 日。

(九) 发行费用

本次发行的费用包括：保荐及承销费用合计 1,300 万元，律师费用 30 万元，审计及验资费用 6 万元，资信评级费用 25 万元，推介及媒体宣传费用 53 万元，发行手续费用【】万元。

上述费用为预计费用，最终将根据发行情况确定并根据实际发生金额增减。

(十) 与本次发行有关的时间安排

日期	发行安排
2012年12月17日(T-2日)	刊登募集说明书及摘要、发行公告、网上路演公告
2012年12月18日(T-1日)	网上路演；原股东优先配售股权登记日
2012年12月19日(T日)	刊登发行提示性公告，原股东优先配售认购日、网上、网下申购日；(网下申购资金缴款到账截止时间为当日下午17:00时)
2012年12月20日(T+1日)	网下申购定金验资
2012年12月21日(T+2日)	网上申购资金验资；确定网下、网上发行数量及对应的网下配售比例及网上中签率；网上申购配号
2012年12月24日(T+3日)	刊登网上中签率及网下发行结果公告；进行网上申购的摇号抽签；根据中签结果网上清算交割和债权登记；退还未获配售的网下申购金，网下申购定金如有不足，不足部分需于改日补足
2012年12月25日(T+4日)	刊登网上申购资金摇号抽签结果公告，投资者根据中签号码确认认购数量；解冻未中签的网上申购资金

上述日期为工作日。如相关监管部门要求对上述日程安排进行调整或遇重大突发事件影响发行，联合主承销商将及时公告，修改发行日程。

(十一) 本次发行证券的上市流通

本次发行结束后，本公司将尽快向深交所申请上市交易，具体上市时间将另行公告。

三、本次发行的有关当事人

本公司 中信海洋直升机股份有限公司
法定代表人：毕为

住所：广东省深圳市罗湖区解放西路 188 号

联系地址：深圳市南山区南海大道 21 号深圳直升机场

电话：0755 – 26971630

传真：0755 – 26971630

联系人：黄建辉、苏韶霞

互联网网址：www.china-cohc.com

电子信箱：ir@china-cohc.com

保荐机构（联合主承销商）

信达证券股份有限公司

法定代表人：高冠江

住所：北京市西城区闹市口大街 9 号院 1 号楼

联系地址：北京市西城区闹市口大街 9 号院 1 号楼

电话：010 – 63081031

传真：010 – 63081071

保荐代表人：徐存新、杨升

项目协办人：张钊

项目经办人：袁瑾、张子航、于淼

联合主承销商

中信证券股份有限公司

法定代表人：王东明

住所：广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座

联系地址：北京市朝阳区亮马桥路 48 号中信证券大厦

电话：010 – 60833965

传真：010 – 60833955

项目经办人：童育坚、俞毅坤、付炜毅、胡京奇、李琦

承销团其他成员

中信建投证券股份有限公司

法定代表人：王长青

住所：北京市朝阳区安立路 66 号 4 号楼

电话：010 – 85130202

传真：010 – 85130542

联系人：封帆

发行人律师

广东信达律师事务所

法定代表人：麻云燕

住所：深圳市福田区深南大道 4019 号航天大厦 24 楼

电话：0755 – 88285290

传真：0755 – 88265175

经办律师：麻云燕、石之恒、顾倩

会计师事务所

北京永拓会计师事务所有限责任公司

法定代表人：吕江

住所：北京市朝阳区关东店北街一号（国安大厦 13 层）

电话：010 – 65950411

传真：010 – 65955570

签字注册会计师：李友元、徐琳

资信评级机构

鹏元资信评估有限公司

法定代表人：刘思源

住所：深圳市深南大道 7008 号阳光高尔夫大厦三楼

电话：0755 – 82872814

传真：0755 – 82872338

经办评级师：林心平、贺亮明

**申请上市的证
券交易所**

深圳证券交易所

住所：深圳市深南东路 5045 号

电话：0755 – 82083333

传真：0755 – 82083667

收款银行

中信银行北京瑞城中心支行

账户名称：中信证券股份有限公司

账号：7116810192300002123

大额支付系统号：302100011681

联行行号：711681

股票登记机构

中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司

住所：广东省深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼

电话：0755-25938000

传真：0755-25938000

第三节 风险因素

一、市场风险

(一) 宏观经济周期性波动产生的风险

通用航空行业的发展水平与宏观经济发展水平紧密相关。国内外宏观经济的周期性波动，可能会影响我国海上石油开发、各类空中作业、公务包机出行需求等，进而影响通用航空行业的业务量。同时，国内外宏观经济的周期性波动，会影响汇率、利率、国际油价等因素，并引起通用航空企业相关收入、成本的波动，进而可能影响通用航空企业的经营业绩。

(二) 对我国海洋石油行业发展依赖的风险

本公司主营业务中，通用航空飞行服务业务占据了主要份额。目前，本公司通用航空飞行服务业务主要集中于海上石油直升机服务业务。报告期内，本公司76%以上的收入来自于海上石油直升机飞行服务，目前本公司主营业务的发展对我国海洋石油行业的发展存在依赖性。

随着我国石油对外依存度的不断提高，我国石油开发战略已经从以陆上为主发展为海陆兼备。目前，我国海上油气开发处于高速发展期，中海油等公司的近海油气勘探开发技术已达到国际先进水平，探明储量亦不断扩大。未来，我国将重点发展深海油气勘探开发。但是，深海油气勘探开发难度较大，不确定性较多，中海油等石油公司在相关技术上的研发进程、新型设备应用效果等，均可能影响其海上油气勘探开发的实际进度。此外，国家能源战略和海上油气勘探政策的变化、国内外原油市场供需状况等因素均可能影响我国海上油气勘探开发进程，进而导致海上石油直升机飞行服务市场出现波动。

尽管本公司在继续加大海上直升机飞行作业力度、扩大机队规模、保持和发展海上石油直升机飞行服务市场份额的同时，努力开拓直升机和固定翼飞机相结合的陆上通用航空业务及通用航空维修业务，但预计在短期内本公司主营业务仍将以海上石油直升机飞行服务业务为主。若未来我国海洋石油行业持续快速发

展，则本公司的主营业务也将不断发展；若我国海洋石油行业发展遇到阻力、发展放缓，则本公司的海上石油直升机飞行业务的发展也将放缓，进而可能影响本公司的经营业绩。

(三) 行业内竞争加剧的风险

长期以来，本公司在我国通用航空飞行服务行业中占据领先地位，本公司的控股子公司维修公司是国内航空维修业中第一家通用航空专业维修公司。随着通用航空行业的发展，行业内的竞争不断加大。

在海上石油直升机飞行服务市场，本公司的主要竞争对手为南航珠直及东方通航。上述竞争对手一方面分别借助南方航空和东方航空的融资平台优势，不断加大投入、扩充机队；另一方面借助南方航空和东方航空在国内主要民航机场资源方面的优势，加快基地网点布局，对本公司市场地位产生一定影响。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司在海上石油直升机飞行服务市场的市场份额分别为60%、58%、56%、60%，总体保持稳定但略有波动。未来，随着我国南海海域海上石油直升机飞行服务市场竞争激烈程度的日益提高，若本公司无法及时扩充机队、加强市场开发，可能面临市场份额有所下降，进而影响公司经营业绩的风险。

此外，通用航空市场的政策开放和良好前景可能吸引更多新的境内外竞争者进入通用航空飞行服务行业及航空维修业，行业竞争的加剧还可能导致市场服务同质化、服务价格提升困难。如本公司不能采取积极有效措施应对日益激烈的市场竞争，将面临业务量及市场份额下降的风险。

(四) 市场需求不足的风险

随着我国对通用航空行业支持政策的稳步推进以及海上石油开发等与通用航空密切相关行业的快速发展，预计未来我国通用航空市场需求将不断扩大。本公司基于多年的运营经验、市场调研及判断，近年来不断扩充机队规模，以抓住未来行业发展的良好机遇。但是，若未来因海上石油开发行业发展放缓、通用航空行业市场竞争加剧等因素导致公司业务量及市场份额下降，本公司可能面临市场需求不足、直升机作业量不饱满或者闲置的情况。由于本公司直升机均由国外

引进，价格昂贵且运营成本高，若出现作业量不饱满或者闲置等情形，本公司每年将因飞机折旧、维修、保养等承担较高的刚性成本，进而对公司的经营业绩产生一定影响。

二、业务经营风险

（一）飞行安全的风险

飞行安全风险是通用航空企业最基本的风险，也是通用航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行安全风险来自于恶劣的天气、机械故障、人为错误及其他不可抗事件。目前，本公司主要经营海上石油直升机飞行服务业务，以及护林防火、电力作业、海上救助、海上巡查、警务飞行、引航等其他通用航空业务，上述业务飞行作业环境复杂多变，飞行难度高。

本公司长期以来充分认识到良好、完善的安全运行机制是通用航空企业生存发展的关键所在，并建立了严格的安全防范措施，贯彻“安全第一，预防为主”的方针，加强飞行员和机务人员安全培训，并选择先进机型和设备，确保飞行安全。多年来，本公司保持了良好的安全飞行记录。但是，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。

此外，我国民航管理部门制定了严格的安全管理制度，定期对本公司的日常安全运行情况进行检查。本公司海上石油直升机飞行服务业务的主要客户也定期对本公司的安全生产情况进行检查。长期以来，本公司在各项检查中均显著优于行业标准及客户标准。若本公司未来安全管理制度出现纰漏或安全运营水平下降，将存在面临民航管理部门处罚及丢失业务机会的风险。

（二）作业合同定价不合理的风险

本公司作业合同定价主要按照国际、国内同类市场管理的要求，结合自身运营成本（如人工成本、航材成本、航油价格、飞机折旧等）情况，与客户协商确定。近年来，随着我国通用航空行业的快速发展，同行业企业之间的竞争亦日趋激烈，可能会对作业合同的定价产生不利影响。如本公司因市场竞争、成本预算

变动、服务定价权有限等因素导致作业合同定价不合理，或者本公司未能根据运营成本变动趋势及时与客户商议相应调整合同定价，可能出现本公司经营业绩增长受制约的风险。

本公司将充分发挥自身在信誉、技术、优质服务等方面的优势，提高合同报价的竞争力以及与客户议价能力，并根据国内外同类合同定价的变动趋势及运营成本的变化情况，及时调整合同定价策略，降低因竞争、价格、成本变动可能带来的不利影响。

(三) 日常运营成本费用上涨的风险

人工成本、航油及航材消耗是本公司主要的成本支出。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，上述三项成本合计占本公司主营业务成本的42.36%、44.21%、45.05%及51.95%。我国人均工资水平的不断提高，以及航油、航材市场供应和价格的波动，将给本公司的成本控制带来较大的压力。如人工、航油、航材等日常运营成本持续上涨，而本公司作业合同价格不能相应调整的情况下，本公司的经营业绩将可能受到较大影响。

目前，本公司正积极采取多种措施优化人力资源配置、控制人工成本。此外，本公司经过多年的运作，与航油、航材供应商建立了长期、稳定和良好的合作关系，保障了本公司航油、航材的稳定供应；同时，本公司将加大对航材消耗管理的力度，并加强航油采购的科学管理，以控制航材与航油消耗的成本支出。

(四) 主要客户依赖的风险

本公司的主要服务客户是在中国海域从事海洋油气勘探、开发的中外石油公司，包括负责中国对外合作开发海洋石油天然气资源业务的中海油和一些国际知名的跨国石油公司，客户相对集中。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司前五名客户收入额占主营业务收入的比例分别为79.11%、80.72%、77.17%、80.52%。因此，本公司主要客户生产经营计划的调整，以及对直升机飞行服务需求的变动，将会对本公司直升机飞行作业量产生直接影响。

本公司的前身中国海洋直升机专业公司成立的初衷，即为服务我国海洋石油

天然气开发。目前，我国能够提供海上石油直升机飞行服务的通用航空企业仅有本公司、南航珠直、东方通航三家，本公司占据了约 60% 的市场份额。直升机飞行服务是海上油气开发，特别是远海、深海油气开发中重要的基础服务。因此，本公司的业务也对中海油下属公司及其合资公司的业务运营意义重大。本公司自成立以来，始终与中海油及其合资公司保持了长期稳定的合作关系。同时，本公司将在稳定现有客户的基础上，进一步加大市场开发力度、增强服务意识、提升服务水平，逐步建立庞大而稳定的客户群，降低依赖主要服务客户的风险。

（五）主要供应商集中的风险

本公司采购直升机前，向各个主要直升机制造商进行询价。由于全球直升机生产制造行业集中度较高，不同直升机制造商的同类机型及其航材和保障价格比较接近。鉴于本公司与欧洲直升机公司建立了长期关系，采购直升机、保障及航材均具有一定优惠条件，且本公司欧洲直升机公司系列直升机形成规模效应后有助于降低维护保障成本和单机航材平均库存水平，因此本公司主要使用欧洲直升机公司生产的系列直升机。报告期内，本公司主要向 EUROCOPTER AN EADS COMPANY（欧洲直升机公司）采购飞机及相关的功率小时保障，向欧洲直升机公司在中国的主要航材销售代理商香港迅泽航空器材有限公司采购航材，向 TURBOMECA 公司（欧洲直升机公司生产的系列直升机装备该公司生产的发动机）采购发动机功率小时保障服务。

受上述影响，本公司采购的集中程度较高。2009 年、2010 年、2011 年及 2012 年 1-6 月，本公司对前五大供应商的采购金额合计占当期采购总额的比例分别为 64.23%、70.95%、73.06% 和 52.81%。其中，对 EUROCOPTER AN EADS COMPANY（欧洲直升机公司）、香港迅泽航空器材有限公司、TURBOMECA 公司三家供应商的采购金额合计占当期采购总额的比例分别为 54.95%、59.43%、60.96% 和 35.61%，本公司存在供应商集中的风险。

为提高采购来源及采购价格的稳定性，本公司已经采取了一系列措施。本公司于 2004 年 6 月 10 日与欧洲直升机公司、香港迅泽航空器材有限公司签署了《战略合作伙伴协议》，该协议旨在推动三方共同合作，有利于保障本公司在欧洲直升机公司系列直升机及相关航材、功率小时保障等方面采购来源的稳定性。同

时，本公司通过开展询价、与主要供应商开展战略合作、推动价格谈判等手段，保障采购价格的稳定性。

但是，若本公司上述措施实施不力，或上述措施得以实施但无法取得实际效果，将使本公司存在因采购来源不畅影响公司日常运营或采购价格上升过快影响公司盈利能力的风险。

(六) 主要生产经营用地手续不完善的风险

2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司来自深圳地区的业务收入占业务总收入的57.26%、54.84%、50.99%和49.38%，其主要为通用航空飞行服务业务的收入。本公司在深圳地区主要以深圳直升机场为基地开展通用航空飞行服务业务，该机场对本公司的主营业务具有重要意义，是公司的主要生产经营场地。

根据中国民用航空总局运函[1998]22号文，同意本公司在改制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。目前，深圳直升机场由本公司控股股东中海直公司管理，本公司通过与控股股东签定机场使用协议的方式使用深圳直升机场。截至本募集说明书签署之日，深圳直升机场土地未办理相关权属证书。根据国务院办公厅、中央军委办公厅联合发布的《关于建设机场和合用机场审批程序的若干规定》（国办发[1985]49号），现有机场废弃或改作他用，需报送国务院、中央军委审批。鉴于本公司与中海直公司签署了《直升机场使用协议》，根据中国法律及该等协议之约定，中海直公司有义务确保本公司依该协议正常使用深圳直升机场及其配套设施，若中海直公司因土地权属出现争议而给本公司造成损失的，则本公司有权就其因此所遭受的直接和可预见损失要求中海直公司予以赔偿。但如果本公司最终获得的赔偿未能弥补所遭受的实际损失，或者本公司不能以可接受的条件重新找到合适的替代场所，本公司的业务、财务状况和经营业绩可能会受到不利影响。

(七) 未能及时满足客户需求导致丢失业务机会的风险

本公司在获取海上石油直升机飞行服务业务时，通常需向客户明确参与作业

的直升机型及相关机队配置。如本公司因直升机数量不足而无法及时满足客户新增需求，则存在丢失业务机会的风险。由于海上石油直升机飞行服务具有长期性和稳定性的特点，本公司可能将永久性丢失该业务机会，并对公司未来的经营业绩造成潜在的损失。

三、财务风险

(一) 偿债风险

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司负债总额为 88,873.55 万元，其中，短期借款、长期借款分别为 4,500.00 万元、62,820.93 万元。本次可转债发行完成后，本公司资产负债率约为 46.40%。虽然本公司的资产负债率在已上市航空公司中居于较低水平，但为适应日益激烈的市场竞争，本公司需要进一步通过银行借款等多种途径获取资金，以扩大机队规模、调整机队结构。购置直升机所产生的债务融资需求将使本公司负债规模进一步上升，从而增加本公司的债务本息偿付压力。

(二) 汇率风险

本公司大部分银行借款以港币计值，截至 2012 年 6 月 30 日，本公司以港币计值的银行借款折合人民币约 62,820.93 万元，占本公司负债总额的比例为 70.69%。在汇率波动的情况下，本公司由于港币借款折算产生一定的汇兑损益。2009 年、2010 年、2011 年及 2012 年 1-6 月，本公司汇兑净收益分别为-14.41 万元、2,471.93 万元、3,643.43 万元及-308.68 万元。随着我国人民币汇率市场化进程的推进，汇率的波动将可能更加频繁，从而对本公司的财务状况和经营业绩产生不确定影响。

此外，由于我国民用通用航空器生产能力不足，我国通用航空企业主要向境外进口飞行器及配套航材。目前，全球主要通用航空器生产制造商集中于欧洲和美国，我国通用航空企业境外采购多数以欧元、美元等货币计价和结算。本公司主要购置欧洲直升机公司生产的系列直升机，并主要以欧元作为计价和付款货币。因此，人民币汇率的波动将直接影响本公司境外采购直升机及配套航材相关

成本的变动，从而对本公司的业绩产生一定影响。

(三) 利率风险

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司负债总额中 4,500.00 万元为短期借款，受现行市场利率波动影响；其余 62,820.93 万元为长期借款，借款利率为 6 个月 HIBOR 上浮固定基点。人民币及港币借款利率的变化将对本公司的借贷成本产生较大影响。

四、管理风险

(一) 控股股东控制的风险

截至报告期末，本公司的控股股东中海直公司持有本公司 46.65% 的股份，处于控制地位。中海直公司的态度和决策对本公司发展战略、生长经营决策、利润分配等重大事项具有决定性的影响。鉴于控股股东的部分利益可能与其他股东的利益不完全一致，控股股东可能会利用其控股地位，通过行使表决权对本公司人事、经营决策等进行控制，促使本公司作出有悖于本公司其他股东最佳利益的决定。

(二) 本公司管理及专业人才流失的风险

优秀与勤勉的管理团队与员工，是本公司参与市场竞争并获取成功的关键因素之一。本公司业绩的增长依赖于管理层的领导能力，依赖于飞行员、机务、保障人员的经验与专业技术水平，依赖于市场营销、战略规划、客户服务、安全管理、财务及其他管理人员的团队协作。因此，本公司的经营业绩，在一定程度上还取决于是否能够吸引和留住经验丰富的管理人员及专业人员。由于本公司所在行业的市场竞争日趋激烈，如本公司未来无法为优秀员工提供合理的激励与事业发展的平台，则本公司面临着优秀管理人员和专业人员流失的风险。

五、政策法规的风险

(一) 国家通用航空相关政策调整的风险

我国正积极推进空域改革试点工作，确立了我国空域改革的总体目标、阶段步骤和主要任务。然而，由于低空开放涉及面广，需要国家各有关部门共同研究，具体的实施规定文件尚未出台，开放的时间、实际操作和进展仍有较大不确定性，可能影响通用航空市场未来需求，并对本公司的发展带来一定的影响。此外，其他通用航空政策的变动也可能在一定程度上影响本公司的业务发展和经营效益。

（二）税收优惠政策变动的风险

目前，我国进口通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件需缴纳进口关税及进口环节增值税，进口关税及进口环节增值税对通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件的采购成本及购置后的折旧和保险费用等具有较大影响。

“十一五”期间，我国对空载重量介于 2 吨-7 吨之间的进口通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件采取免缴进口关税及进口环节增值税的政策。但是，根据《关于“十二五”期间在我国海洋开采石油（天然气）进口物资免征进口税收的通知》（财关税[2011]32 号）有关规定，自 2011 年 1 月 1 日起，我国将不再对空载重量小于 5 吨的进口通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件进行进口关税及进口环节增值税的减免，但介于 5 吨-10 吨之间的进口通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件仍可在规定的免税进口额度内，经相关部门认定后，享受免缴进口关税及进口环节增值税的优惠。此外，相关通用航空器及配套相关设备、部附件和零配件的境外维修服务也面临缴纳进口关税和进口环节增值税的情况。因此，本公司“十二五”期间交付的 5 吨以下的 EC 155B1 型直升机及该机型配套航材，以及相关设备、部附件和零配件境外维修费用，将面临进口关税和进口环节增值税得不到豁免从而导致成本增加的风险。此外，未来国家相关税收优惠政策的进一步调整，也将会对本公司购置进口直升机的成本造成影响。

六、募集资金投资项目的风险

本公司本次公开发行可转换公司债券募集资金将全部用于购置 4 架 EC 225LP 型直升机。虽然本公司对本次募集资金投资项目进行了审慎、充分的研究和论证，但在项目实施过程中，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果，可能

会使本次募集资金投资项目存在效益达不到预期的风险。

七、与本次可转债有关的风险

本次可转债在发行结束后将在深圳证券交易所挂牌上市并公开交易。可转债是一种兼具债券性质和股权性质的投资工具。投资者购买本次可转债可能面临以下几方面的风险：

（一）本次可转债偿还的相关风险

由于可转债的债券性质，如果本公司受经营环境等因素的影响，经营状况发生不利变化，本次可转债投资者面临部分或全部本金和利息无法偿还的风险。同时本次发行的可转债未提供担保。

（二）本次可转债转股的相关风险

进入可转债转股期后，可转债投资者将主要面临以下与转股相关的风险：

1、本公司股票的交易价格可能因为多方面因素发生变化而出现波动。转股期内，如果因各方面因素导致本公司股票价格不能达到或超过本次可转债的当期转股价格，可能会影响投资者的投资收益。

2、本次可转债设有有条件赎回条款，在本次发行的可转债转股期内，如果本公司股票连续三十个交易日中至少有十五个交易日的收盘价不低于当期转股价格的 130%（含 130%），本公司有权按照本次发行的可转债面值加当期应计利息的价格赎回全部或部分未转股的可转债；此外，当本次发行的可转债未转股的票面总金额不足人民币 3,000 万元时，本公司有权决定按面值加当期应计利息的价格赎回全部未转股的可转债。如果本公司行使上述有条件赎回的条款，可能促使可转债投资者提前转股，从而导致投资者面临可转债存续期缩短、未来利息收入减少的风险。

3、转股价格向下修正条款未通过股东大会批准的风险。本次可转债中设有转股价格向下修正条款，在本次发行的可转债存续期间，当本公司股票在任意二十个连续交易日中至少十个交易日的收盘价格低于当期转股价格 90%时，经本公

司股东大会批准后，本公司可申请向下修正转股价格。但由于转股价格向下修正可能对原股东持股比例、净资产收益率和每股收益产生一定的潜在摊薄作用，可能存在转股价格向下修正条款未通过股东大会批准的风险。

(三) 可转债价格波动的风险

可转债是一种具有债券特性且附有股票期权的混合型证券，其市场价格受市场利率、债券剩余期限、转股价格、本公司股票价格、赎回条款、向下修正条款、投资者的预期等诸多因素的影响，这需要可转债的投资者具备一定的专业知识。

可转债在上市交易、转股等过程中，可转债的价格可能会出现异常波动或与其投资价值严重偏离的现象，从而可能使投资者遭受损失。为此，本公司提醒投资者必须充分认识到债券市场和股票市场中可能遇到的风险，以便作出正确的投资决策。

(四) 可转债转股后对原股东持股比例、净资产收益率和每股收益摊薄的风险

本公司此次发行可转债不超过 6.5 亿元人民币，如果投资者在转股期内将债券全部或部分转股将使本公司股本总额相应增加，对本公司原有股东持股比例、本公司净资产收益率及本公司每股收益产生一定的摊薄作用。

(五) 转股价格向下修正条款对原股东持股比例、净资产收益率和每股收益摊薄的风险

本次可转债设有转股价格向下修正条款，在该条款被触发时，本公司可能申请向下修正转股价格，导致因本次可转债转股而新增的股本总额增加，从而扩大本次可转债转股对本公司原股东的潜在摊薄作用。

八、其他风险

本公司主营的通用航空业务，受不良气候的影响较大。本公司生产运营中遇到的不良天气状况（如大风、暴雪、暴雨或持续降雨等）、自然灾害（如台风、

海啸、地震等)以及突发性公共事件等均可能严重影响本公司的安全生产,妨碍本公司进行生产经营活动,增加本公司的运营成本。

第四节 本公司基本情况

一、本次发行前本公司股本结构及前十大股东情况

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司的股本结构如下：

表 4.1:

单位：股

	数量	比例
一、有限售条件股份		
1、国家持股	-	-
2、国有法人持股	-	-
3、其它内资持股	-	-
4、外资持股	-	-
5、高管股份	-	-
有限售条件股份合计	-	-
二、无限售条件股份		
1、人民币普通股	513,600,000	100%
2、其它	-	-
无限售条件股份合计	513,600,000	100%
三、股份总数	513,600,000	100%

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司的前十大股东情况如下：

表 4.2

单位：股

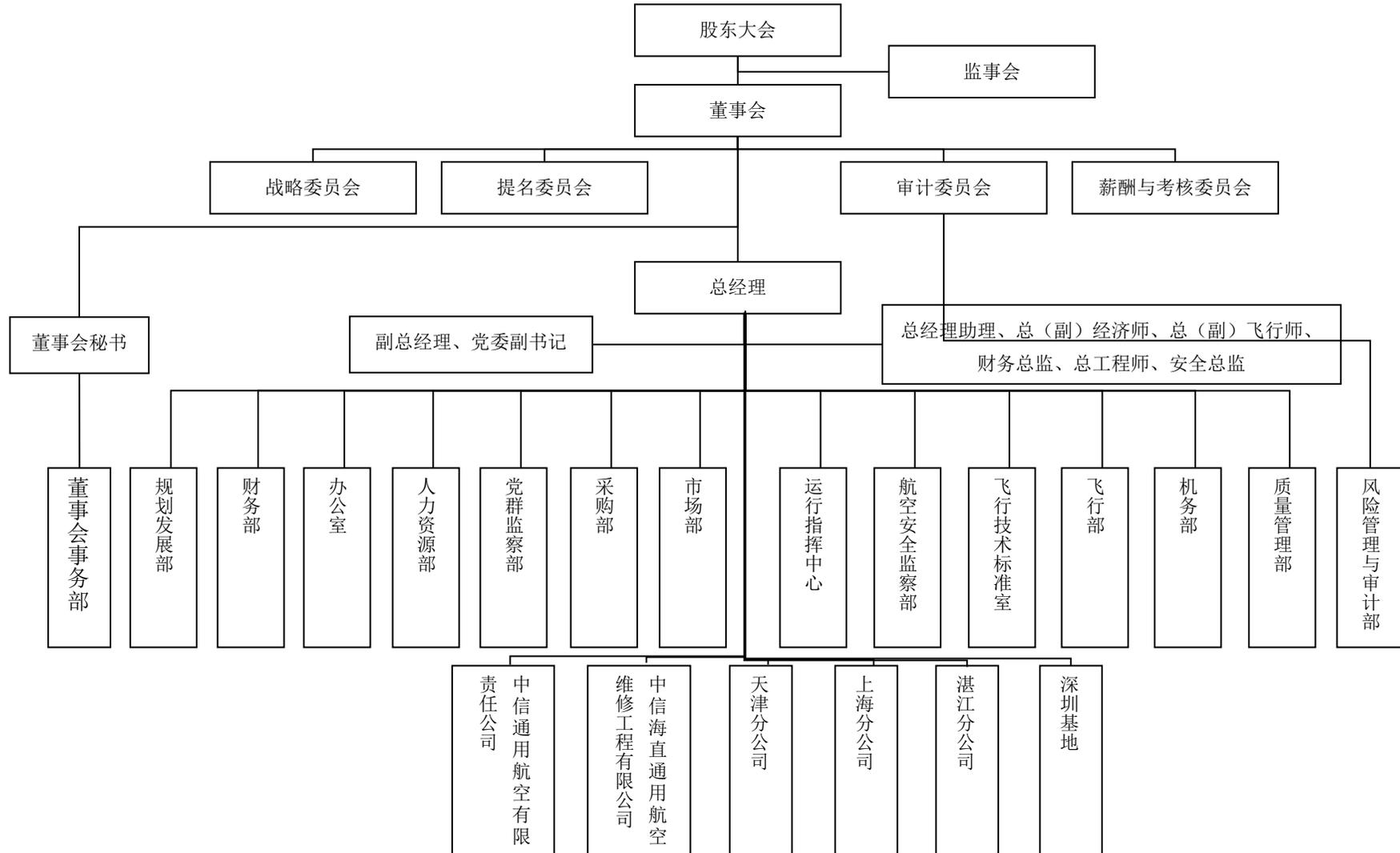
股东名称	持股数量	持股比例	股份性质
中国中海直有限责任公司	239,572,064	46.65%	无限售条件流通股
中国建设银行-工银瑞信精选平衡混合型证券投资基金	2,999,891	0.58%	A 股流通股
中国北方航空公司	2,913,067	0.57%	A 股流通股
信泰人寿保险股份有限公司-万能保险产品	1,929,478	0.38%	A 股流通股
云南国际信托有限公司-中国龙证券投资.瑞明集合资金信托	930,000	0.18%	A 股流通股
中国农业银行-南方中证 500 指数证券投资基金(LOF)	901,574	0.18%	A 股流通股
李叶	851,900	0.17%	A 股流通股
中信国安有限公司	646,645	0.13%	A 股流通股
广东南油经济发展公司	646,645	0.13%	A 股流通股

中国工商银行-广发中证 500 指数证券投资基金(LOF)	626,857	0.12%	A 股流通股
合计	252,018,121	49.09%	-

二、本公司的组织结构及重要权益投资情况

(一) 本公司的组织结构

截至本募集说明书签署之日，本公司的组织结构如下图所示：



(二) 本公司的重要权益投资情况

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司共有 2 家下属公司，如下表所示：

表 4.3：

公司名称	本公司持股比例
中信通用航空有限责任公司	93.97%
中信海直通用航空维修工程有限公司	51%

本公司下属公司的详细情况如下：

1、中信通航

公司名称：中信通用航空有限责任公司

法定代表人：唐万元

成立时间：2003 年 11 月 6 日

注册资本：人民币 8,292.55 万元

实收资本：人民币 8,292.55 万元

注册地址：北京市顺义区空港工业区 A 区天柱路 28 号

公司类型：有限责任公司（台港澳与境内合资）

股权结构：本公司持有 93.97%，香港迅泽航空器材有限公司持有 6.03%

经营范围：许可经营项目：甲类：陆上石油服务、海上石油服务、直升机机外载荷飞行、医疗救护、航空探矿、空中游览、公务飞行、直升机引航作业、通用航空包机飞行、航空器代管业务；乙类：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；丙类：防治农林业病虫害、防治卫生害虫、航空护林、空中拍照（通用航空许可证有效期至 2013 年 1 月 7 日）。一般经营项目：货物进出口；代理进出口；技术进出口。

根据北京永拓会计师事务所有限责任公司出具的审计报告（京永审字[2012]第 17107 号），截至 2011 年 12 月 31 日，中信通航资产总额为 11,238.69 万元，负债总额为 4,680.20 万元，净资产为 6,558.48 万元；2011 年度实现营业收入为

16,494.77 万元，营业利润为 640.86 万元，净利润为 400.00 万元。

2、维修公司

公司名称：中信海直通用航空维修工程有限公司

法定代表人：唐万元

成立时间：2001 年 6 月 4 日

注册资本：美元 500 万元

实收资本：美元 500 万元

注册地址：深圳市南山区南海大道 3533 号南头直升机场

公司类型：有限责任公司（中外合资）

股权结构：本公司持有 51%，香港迅泽航空器材有限公司持有 15%，欧洲直升机公司持有 34%

经营范围：直升机机体及发动机的维修及维护，航空部件、附件的维修及维护。

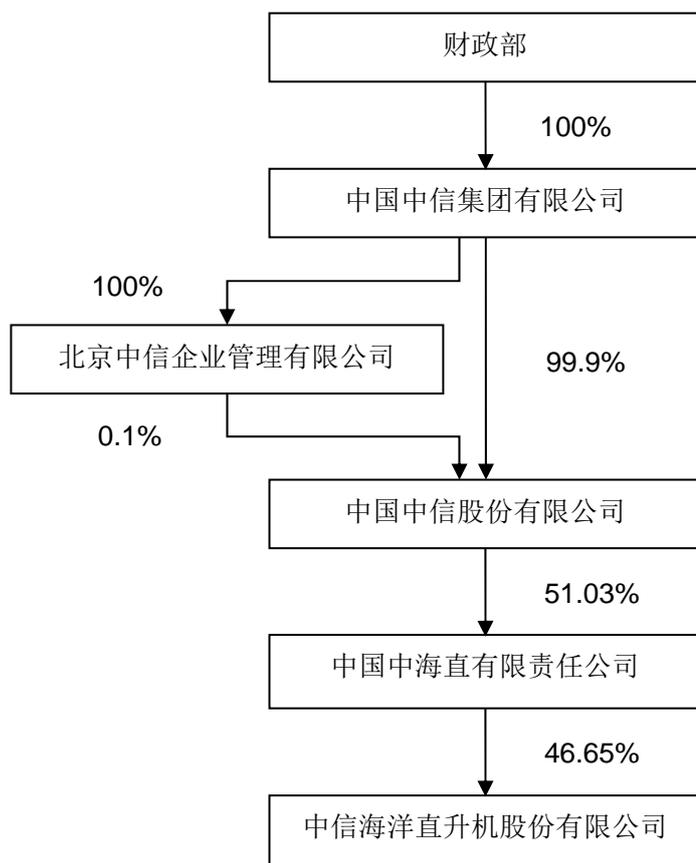
根据北京永拓会计师事务所有限责任公司出具的审计报告（京永审字[2012]第 17106 号），截至 2011 年 12 月 31 日，维修公司资产总额为 9,148.19 万元，负债总额为 3,475.61 万元，净资产为 5,672.58 万元；2011 年度实现营业收入为 6,292.40 万元，营业利润为 433.10 万元，净利润为 565.12 万元。

三、控股股东及实际控制人情况

（一）本公司股权控制结构

最近三年，本公司的控股股东和实际控制人没有发生变动，分别为中海直公司和中信集团。

截至本募集说明书签署之日，本公司与控股股东、实际控制人之间的股权及控制关系如下图所示：



(二) 本公司控股股东情况

截至 2012 年 6 月 30 日，中海直公司持有本公司股份 239,572,064 股，占总股本 46.65%，为本公司控股股东。

1、基本情况

公司名称：中国中海直有限责任公司

注册地址：广东省深圳市罗湖区解放西路 188 号十九层——二十二层

法定代表人：窦建中

成立时间：1983 年 4 月 21 日

注册资金：人民币壹拾亿元整

经营范围：许可经营项目：（无）一般经营项目：提供机场设施和地面服务；

实业投资及管理、服务。

2、财务状况

中海直公司最近一年合并报表口径的简要财务数据如下：

表 4.4:

单位：万元

项目	2011 年 12 月 31 日
资产总额	316,458.76
负债总额	119,139.02
所有者权益	197,319.74
归属于母公司股东的所有者权益	103,319.84
项目	2011 年度
营业总收入	98,725.29
利润总额	18,947.89
净利润	14,114.63
归属于母公司股东的净利润	6,429.19
经营活动产生的现金流量净额	20,834.49
投资活动产生的现金流量净额	(20,774.67)
筹资活动产生的现金流量净额	1,857.29

中海直公司最近一年母公司报表口径的简要财务数据如下：

表 4.5:

单位：万元

项目	2011 年 12 月 31 日
资产总额	122,016.75
负债总额	21,725.72
所有者权益	100,291.03

注：2011 年财务数据经北京永拓会计师事务所有限责任公司审计（京永审字（2012）第 17251 号）。

3、主要下属公司情况

中海直公司下属子公司情况如下表所示：

表 4.6:

公司名称	注册地	注册资本（万元）	持股比例	经营范围
中信海洋直升机股份有限公司	深圳	51,360	46.65%	通用航空运输、飞机维修
上海新路房地产开发有限公司	上海	1,500	100%	房地产开发
上海海鹰矿泉水设备制造公司	上海	800	100%	制造业
深圳华翔实业开发公司	深圳	1,000	100%	开发新技术及科研成果、自有物业管理等
珠海市新路物业发展公司	珠海	1,000	100%	进出口，兼营房产投资等

4、控股股东持有本公司股份的权属情况

截至 2012 年 6 月 30 日，中海直公司持有本公司 239,572,064 股，占本公司总股本的 46.65% 的股权。因中海直公司原下属企业大连中海直实业公司的贷款纠纷案，中海直公司被追加为被执行人，其所持本公司股份中有 500 万股于 2007 年 8 月 17 日被大连经济技术开发区法院冻结。截至 2012 年 6 月 30 日，中海直公司所持上述 500 万股（占公司股本总额的 0.97%）仍被司法冻结。中海直公司正在积极与原告方联系以妥善解决该案件。即使该 500 万股最终全部被执行，中海直公司所持本公司股份占比为 45.68%，仅下降 0.97%，并不影响其作为本公司控股股东的地位及对本公司的实际控制能力。除此之外，中海直公司所持本公司其他股份不存在质押或其它争议的情况。

(三) 本公司实际控制人情况

本公司的实际控制人为中信集团。经国务院批准，中信集团于 1982 年 9 月 15 日设立。

截至本募集说明书签署之日，中信集团注册资本为人民币 18,370,263 万元，法定代表人为常振明。主要经营范围包括：许可经营项目：因特网信息服务业务（除新闻、出版、教育、医疗保健、药品、医疗器械以外的内容；有效期至 2013 年 11 月 25 日）；对外派遣与其实力、规模、业绩相适应的境外工程所需的劳务人员（有效期至 2013 年 4 月 23 日）。一般经营项目：投资管理境内外银行、证

券、保险、信托、资产管理、期货、租赁、基金、信用卡金融类企业及相关产业、能源、交通基础设施、矿产、林木资源开发和原材料工业、机械制造、房地产开发、信息基础设施、基础电信和增值电信业务、环境保护、医药、生物工程和新材料、航空、运输、仓储、酒店、旅游业、国际贸易和国内贸易、商业、教育、出版、传媒、文化和体育、境内外工程设计、建设、承包和分包、行业的投资业务；工程招标、勘测、设计、施工、监理、承包和分包、咨询服务行业；资产管理；资本运营。

根据中瑞岳华会计师事务所出具的审计报告（中瑞岳华审字[2012]第 5568 号），截至 2011 年 12 月 31 日，中信集团母公司报表口径资产总额为 26,409,753.0 万元，负债总额为 4,884,261.9 万元，净资产为 21,525,491.1 万元；2011 年度实现营业收入为 641,916.6 万元，营业利润为 510,471.6 万元，净利润为 456,693.6 万元。截至 2011 年 12 月 31 日，中信集团合并报表口径资产总额为 327,705,276.3 万元，负债总额为 294,225,438.5 万元，净资产为 33,479,837.8 万元；2011 年度实现营业收入为 31,897,578.9 万元，营业利润为 7,150,615.6 万元，归属于母公司股东净利润为 3,651,603.1 万元。

四、 本公司所处行业情况

通用航空产业链涉及行业范围较为广泛，除通用航空飞行服务外，还涉及通用航空器设计制造、通用航空基础设备设计制造、通用航空器维修等。

本公司主营业务包括通用航空飞行服务和通用航空器维修，前者属于通用航空业范畴，总体属于交通运输仓储业；后者属于航空维修业范畴，总体属于制造业。

（一） 我国通用航空业的情况

1、 我国通用航空业基本情况

（1） 通用航空简介

航空活动一般分为军事飞行和民用航空飞行。通用航空是指民用航空飞行中除公共运输航空飞行以外的航空活动。《中华人民共和国民用航空法》第 145 条

定义：“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疗卫生、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。”

通用航空飞行作业分类方式较多，一般按飞行活动的类型分为空中作业、公务飞行和飞行训练等三类。其中空中作业包括为石油开发、矿产勘探、工业生产、建筑营造、农林牧渔、气象探测、电力服务、海洋监测、抢险救灾、科学实验等进行的飞行活动；公务飞行包括各类以商务活动为目的的出租、包租，旅游观光，私人飞行、专业飞行等飞行活动；飞行训练包括培训和体育飞行、教育训练等飞行活动。

（2）我国通用航空业发展情况

我国通用航空业起步较早，但经历了曲折的发展历程。早在 1912 年，航空界先驱冯如驾驶自制飞机在广州进行飞行表演，揭开了我国大陆通用航空业发展的序幕。这一时期与欧美国家相比十分接近，但其后我国通用航空业并未像欧美国家一样快速发展。

1951 年 5 月，应广州市人民政府要求，原中国民航广州管理处派出一架 C 46 型飞机在广州上空执行灭蚊蝇飞行任务，揭开了我国通用航空业发展历史的新篇章。自此，我国通用航空业获得了长足的进步，其中，近十年来，我国通用航空的发展尤其引人注目。2001 年，我国通用航空器在册数量仅 300 余架，飞行时间 5.59 万小时，而根据中国民航局《2011 年民航行业发展统计公报》显示，截至 2011 年底，通用航空企业适航在册航空器总数达到 1,124 架，飞行时间 50.27 万小时，年均增长率分别为 11.3% 和 28.5%。2011 年底，我国获得通用航空企业经营许可证的通用航空企业共计 123 家，行业迎来了快速发展的良好局面。

图 4.1 2005-2011 年我国通用航空业航空器及飞行时间发展情况



注：根据民航局公布的《2011 年民航行业发展统计公报》的相关注释，通用航空器飞行时间因 2011 年通航生产统计企业家数扩充到 96 家，与以前年度统计公报的口径不同，故存在较大差异。

数据来源：中国民用航空局，信达证券，中信证券

(3) 国际通用航空业发展情况及其与我国的对比

(A) 我国通用航空业整体发展水平仍较滞后

对比国际通用航空业发达国家，我国通用航空业仍具有较大差距。我国通用航空飞机数量、飞行小时、机场数量等均远远落后于西方国家。2011 年底，我国 GDP 位列世界第二，但在册通用航空器数量 1,124 架，且其中 303 架为教学训练用机，总量仅相当于 2008 年底美国的 0.49%，2006 年底加拿大的 3.62%、澳大利亚的 10.10%、巴西的 10.89%；飞行小时数为 50.27 万小时，仅相当于 2008 年底美国的 1.93%、2006 年底加拿大的 11.17%、澳大利亚的 29.74%、巴西的 3.35%。2011 年底，我国通用航空飞机与运输航空飞机的比例仅为 0.64:1，远低于 2006 年底国际平均 33:1 水平。

表 4.7:

	中国	美国	加拿大	澳大利亚	巴西
面积 (万平方公里)	960	963	1,000	770	851
GDP (十亿美元)	7,497	14,330	1,300	780	1,100
通航飞机数量 (架)	1,124	228,663	31,018	11,117	10,310
通航飞机年飞行小时 (万小时)	50.27	2,600.9	450	169	1,500

通航飞机和运输航空飞机比例	0.64:1	29.1:1	61:1	34:1	24:1
通用航空机场（个）	约 400	19,370	1,700	461	2,498

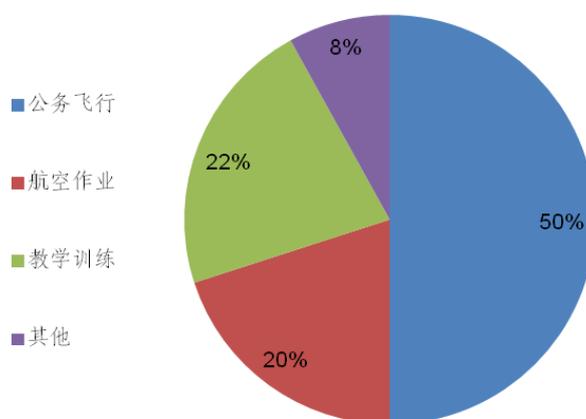
注：中国数据截至 2011 年底，美国数据截至 2008 年底，其余国家数据截至 2006 年底。

资料来源：ACP，CAAC，中信证券研究部，广发证券发展研究中心

(B) 我国通用航空市场仍以航空作业需求为主

目前，国外通用航空业飞行总量构成中，公务飞行占比达到了 50%。

图 4.2 国际通用航空业务分类占比情况



数据来源：中国民用航空局，中信证券研究部

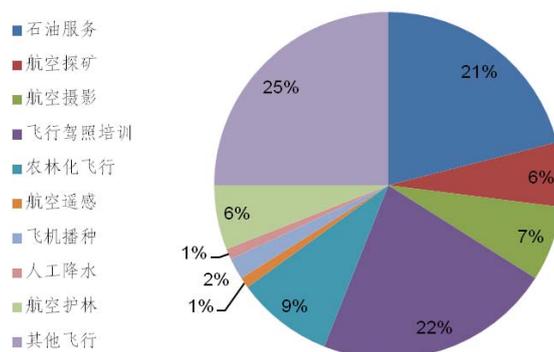
我国民航局将通用航空的经营项目划分为甲、乙、丙三类进行管理，具体如下：

甲类：陆上石油服务、海上石油服务、直升机机外载荷飞行、人工降水、医疗救护、航空探矿、空中游览、公务飞行、私用或商用飞行驾驶执照培训、直升机引航作业、航空器代管、出租飞行、通用航空包机飞行等 13 项；

乙类：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、空中巡查等 8 项；

丙类：飞机播种、空中施肥、空中喷洒植物生长调节剂、空中除草、防治农林业病虫害、草原灭鼠，防治卫生害虫、航空护林等 8 项。

图 4.3 2010 年我国通用航空业务分类占比情况



数据来源：中国民用航空局，中信证券研究部，广发证券发展研究中心

目前，我国尽管已经成为世界第二大经济体，人均 GDP 也取得了较大提升，但我国人均国民收入并不高，经济发展水平仍处于发展中国家阶段。因此，我国通用航空业目前仍主要以海上石油服务、勘探、测绘等航空作业业务为主，上述现状既在一定程度上与我国客观发展背景相适应，又同时反映了我国通用航空市场的发展存在巨大的潜力。随着我国居民收入水平的提高，私人包机、航空拍摄等公务飞行将快速发展，并将成为未来我国通用航空发展的重点。

(C) 国外发展经验预示我国通用航空业将出现高速增长期

综合研究美国、加拿大、巴西、澳大利亚等经济体通用航空产业的发展历程，可以发现上述国家均经历了十年以上的通用航空产业高速增长期。根据中美航空合作组织的研究，美国上世纪 50 年代至 80 年代通用航空飞行小时从 200 万小时上升为接近 4,000 万小时，30 年年均增长超过 10%；加拿大同美国类似，通用飞行器数量自上世纪 50 年代初的 2,000 多架增长为上世纪 80 年代的近 30,000 架，30 年年均增长 8%；巴西通用航空市场在上世纪 60 年代至 90 年代进入高速增长阶段，通用航空器从不足 2,000 台上升为接近 10,000 台，30 年年均增长 6%；澳大利亚自上世纪 50 年代至 90 年代也经历了长达 40 年的高速增长期。

上述国家通用航空业的高速增长主要取决于以下三大因素：

一是经济快速发展，上述国家通用航空业均自上世纪 50 或 60 年代踏上高速增长之路，人均收入快速上升，航空作业及公务飞行需求大增，并带动教学训练飞行的增加；二是政府大力支持，包括低空开放等空域管理改革，创建更合理的监

管制度，大力支持机场等基础设施建设，补贴扶持通用航空重点企业等；三是依托科技进步，通用航空飞行器设计制造、维修保养、空管设备等技术不断进步，使得通用航空飞行安全性和便利性大大提高，为通用航空业的快速增长提供坚实动力，并拉动了整个产业链的协同发展。

目前，我国人均 GDP 已经突破 5,000 美元大关，低空开放等政策改革已经浮出水面，我国通航技术水平近年来也通过自主研发、国际合作、吸收引进国际先进技术等方式获得了长足进步。根据国际通用航空发展经验，预计我国通航产业还能保持持续快速的发展。

2、我国通用航空业的管理体制和行业规划

（1）我国通用航空业的监管部门和管理体制

通用航空活动属于民用航空活动范畴，主要分为空域管理和行业监管。

（A）空域管理

根据《民航法》和《中华人民共和国飞行基本规则》规定，我国对空域实行统一管理，国务院、中央军事委员会空中交通管制委员会领导全国的飞行管制工作，空军负责具体管理工作，包括审批飞行计划、指定航路和飞行高度、制定飞行规则、空中交通管制、飞行禁区管理等。此外，根据《中国民用航空空中交通管理规则》的规定，民航局空中交通管理局根据国家规定负责全国民用航空空中交通管理的组织实施。

（B）行业监管

我国《民航法》对我国民用航空各个方面的监管进行了规定，交通运输部下属的中国民用航空局是中国航空运输业的行政主管部门和行业监管机构。作为中国航空运输业的直接管理机构，中国民用航空局对航空运输业实施宏观管理以及代表国家处理涉外民航事务等方面的职能。

民航局根据《民航法》等法律法规的规定，具体监管内容包括：民用航空器国籍登记及适航管理，航空人员训练、考核、体格检查、颁发执照等管理，全国民用机场的布局和建设规划管理，民用机场使用许可证审批及颁发，民航无线电

台及专用频率管理等。

针对通用航空业企业，根据《民航法》的相关规定，从事经营性通用航空的，民航局负责通用航空经营许可证的审批；未取得经营许可证的，工商行政管理部门不得办理工商登记。从事非经营性通用航空的，应当向民航局办理登记。此外，民航局及其所属民用航空地区管理局还根据《关于引进进口通用航空器管理暂行办法》对进口通用航空器实施两级审批和管理制度。

（2）国际通用航空业的管理体制

由于通用航空器通常航程较短，较少进行国际飞行，故未有明确的适用于国际通用航空运输活动的公约、双边服务协定、管理制度等。通常，公务机等固定翼飞机进行国际飞行，依据公共运输航空国际飞行的公约、双边服务协定，以及途径国相关民航管理部门的具体规定展开飞行活动。直升机等航空器进行国际飞行，一般遵循途经国民航管理部门的具体规定展开飞行活动。

（3）我国通用航空业的相关法律法规和标准

（A）民用航空领域的基本法律法规

我国通用航空业需要遵守民用航空领域的基本法律法规，包括《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国飞行基本规则》、《中国民用航空空中交通管理规则》、《中华人民共和国民用航空器国籍登记条例》、《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》、《中华人民共和国民用航空器权利登记条例》、《中华人民共和国民用航空器权利登记条例实施办法》、《外商投资民用航空业规定》、《外国民用航空器飞行管理规则》等。

（B）针对通用航空业制定的法律法规及部门规章

我国针对通用航空业制定了专门的法律法规及部门规章，包括《国务院关于通用航空管理的暂行规定》、《通用航空经营许可管理规定》（CCAR-135TR-R3）、《关于引进进口通用航空器管理暂行办法》、《通用航空飞行管制条例》、《非经营性通用航空登记管理规定》等。

（C）针对通用航空业安全运行制定的规章

民航局主要针对通用航空企业制定了一系列安全运行规章，具体包括《一般运行和飞行规则》（CCAR-91-R2）、《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》（CCAR-135）、《民用航空器驾驶员学校合格审定规则》（CCAR-141）、《飞行训练中心合格审定规则》（CCAR-142）、《民用航空器驾驶员、飞行教员和地面教员合格审定规则》（CCAR-61-R2）、《民用航空器领航员、飞行机械员、飞行通信员合格审定规则》（CCAR-63FS）。

（4）我国通用航空业的主要政策和规划

近十年来，我国民航管理部门已将通用航空业作为民航发展重点，国家也不断推进与通用航空业发展最密切相关的低空开放政策改革。

2004年，我国召开首次全国空管工作会议，提出有计划的开放低空空域。

2009年，国务院、中央军事委员会空中交通管制委员会召开低空域管理改革研讨会，明确指出“适时有序的开放低空飞行区域”，拟定《关于加快通用航空发展的意见》，并先后确立东北地区通用航空政策试点、内蒙古通勤航空试点、新疆通勤航空与飞行员培训试点、江苏通用航空应急救援试点等项目。

2010年4月，民航局制定加快通用航空发展的有关十五条措施。

2010年7月，中国人民解放军空军副司令员赵忠新公布在黑龙江、广东两省进行低空开放试点工作。

2010年11月，国务院、中央军委联合下发《深化我国低空空域管理改革的意见》，确立了我国空域改革的总体目标、阶段步骤和主要任务，明确“十二五”期间我国将全面推广低空改革试点。根据该意见，中国将逐步开放低空空域，允许轻型固定翼飞机和直升机等一些小型飞机飞行。该意见提出在2011年前试点阶段的基础上，自2011年至2015年间在全国推广改革试点，并在2016年至2020年间进一步深化改革，建立先进合理的管理体制、法规标准和服务保障体系，使得低空空域资源得到科学合理的开放利用。

2011年5月，由民航局制定的《中国民用航空第十二个五年规划》正式公布，首次提及通用航空发展。该规划指出，“十二五”期间，我国通用航空业的发展目标有以下三点：①通用航空机队规模大大增加，到2015年超过2,000架，

较 2010 年的 1,010 架至少增长 98%，通用航空作业时间显著提高，到 2015 年较 2010 年增长 114%（2010 年通用航空作业时间以民航局公布的《2010 年民航行业发展统计公报》口径为准，为 13.98 万小时。根据民航局公布的《2011 年民航行业发展统计公报》，2011 年度我国通用航空器飞行时间达到 50.27 万小时，其主要原因为通航生产统计企业家数扩充，与以往年度统计公报的口径不同）；②进一步降低通用航空市场准入门槛，增加通用航空企业数量，重点培育 3 至 5 家骨干通用航空企业；③做好低空空域管理改革配套工作。

3、行业特征

（1）资金密集型和对资本的依赖性

通用航空企业形成运营能力，需要在飞机购买、航材配备、场站建设、机场使用等方面进行大规模的资金投入，投资回收周期较长，对资本的依赖程度较高。

（2）进入门槛高，安全保障可靠性要求高

直升机等航空器的制造专业性强，运用当今最先进的技术和管理手段，人员、装备和管理都必须遵循严格准入条件，安全保障比经济效益更重要。

（3）规模经济性

通用航空企业的运营、维护具有较高的固定成本，只有当机队达到一定规模时，才能有效降低单位成本。因此，通用航空行业体现出较为明显的规模经济性。

4、通用航空业上游行业的发展情况

通用航空业的上游行业主要为通用航空器制造行业和通用航空维修行业。

我国最主要的通用航空器制造企业为中国航空工业集团公司。目前，该公司已经建立了完整的通用航空器研制生产体系，具备了 3 吨以下级、4-5 吨级、6-8 吨级、9-13 吨级等直升机的研制生产能力，以及多型通用固定翼飞机的研制生产能力，拥有直八、直九、直十一、直十五、AC 313、运五、运十二等多型通用航空器产品。但是，对比国际先进水平，我国通用航空器总体研制生产水平仍较落后，产品多以军用为主，且直八、直九、AC 313 等主要机型均系吸收引进国外技术研制而成。对于海上油气开发行业需求的大吨位、远航程直升机，以及满

足公务飞行需求的公务机等，我国仍缺乏相应的研制生产能力，主要依赖进口。

国际主要直升机生产制造商包括欧洲直升机公司、美国西科斯基飞机公司、美国贝尔直升机德事隆公司、意大利阿古斯塔·韦斯特兰公司、美国罗宾逊直升机公司等。国际主要公务机制造商包括湾流宇航公司、赛斯纳飞行器公司、法国达索飞机制造公司、豪客比奇飞机公司、巴西航空工业公司等。目前，国际不同制造商的同类型通用航空器的价格比较接近，且保持相对较为稳定、每年小幅增长的态势。

通用航空维修行业的发展情况请参见本募集说明书“第四节 公司基本情况 四、公司所处行业情况”之“(二) 我国通用航空维修业的情况”。

5、通用航空业下游行业的发展情况

目前，我国通用航空业的下游需求主要集中于海上油气开发行业，其他需求尽管增长较快，但仍呈现较为分散、比例较低的局面。

(1) 我国石油天然气资源开发现状及发展趋势

石油天然气行业已成为全球经济的重要推动力和现代社会正常运行的重要支柱。20世纪50年代末期，石油在世界能源消费中的比例首次超过煤炭。根据英国石油公司(Bp)发布的《Statistical Review of World Energy 2011》，2010年，石油消费占世界一次能源消费总量的33.56%，而天然气消费占世界一次能源消费总量的23.81%。在我国，煤炭依然是一次能源的主体，但是石油和天然气比例快速上升。2010年，石油和天然气占我国一次能源消费总量的比例已经分别达到19.0%和4.4%。

宏观经济的走势与石油天然气行业的发展息息相关。自2000年国家实施“十五”规划以来，我国GDP保持9%以上的高速增长，石油消费连续四年持续增长，在2004年达到16.04%的增长水平。此后，随着国家对高耗能行业宏观调控逐步加紧，石油表观消费量增速有所回落，在2005年以后开始低于GDP增长速度。2010年，GDP增长10.3%，石油表观消费量增长13.16%，增长速度再次超过GDP增长速度。2011年，由于外部经济环境增长乏力，以及我国经济结构性调整的逐步展开和宏观调控的趋紧，石油表观消费量增速再次回落至4.5%，低于

全年 9.2% 的 GDP 增速。

在我国经济持续增长的推动下，我国石油和天然气的需求不断增长。2011 年，我国石油表观消费量达到 4.7 亿吨，同比增长 4.5%；天然气表观消费量达到 1,307.1 亿立方米，同比增长 20.5%。然而，我国石油和天然气的生产和供给能力明显低于需求。2011 年，我国石油产量为 2.04 亿吨，同比增长 0.3%；天然气产量 1,025.3 亿立方米，同比增长 6.9%，明显低于需求增长速度。受此影响，我国石油天然气进口依存度不断提高，2011 年石油和天然气进口依存度分别达到 56.5% 和 24%。2012 年 1-6 月，我国石油表观消费量达到 2.39 亿吨，同比增长 6.91%，产量 10,055.49 万吨，同比上升 1.62%；天然气表观消费量达到 721 亿立方米，同比增长 15.9%，产量为 539 亿立方米，同比增长 6.7%。

目前，我国石油和天然气的生产开发基本上由中石油、中石化、中海油（以下合称“三大公司”）开展。长期以来，我国主要依靠中石油、中石化在陆上开展石油天然气的开发作业。中海油作为我国最主要的海上石油天然气开发商，产量比例最低。但是，近年来，随着我国石油需求的不断增加和海上石油勘探开发技术、设备制造能力的日益提高，中海油产量上升速度明显提高，海洋石油产量比例不断扩大。中海油国内石油和天然气产量占三大公司总产量之比分别由 2008 年的 16.29% 和 9.87% 提升至 2010 年的 21.96% 和 10.67%。2001-2010 年期间，我国新增石油产量中海洋石油产量比例约 53%，2010 年该比例超过 80%，标志着我国石油工业发展格局完成从“以陆地石油为主”向“陆海统筹、海陆并重”的转变。

（2）我国海上石油天然气资源开发前景广阔

根据 2002 年进行的第三次石油资源评价结果，全国石油资源量为 1,072.7 亿吨，已探明储量 225.6 亿吨，探明率约 38.9%，其中海洋石油资源量为 246 亿吨，占总量的 22.9%，探明率仅为 12.1%，既低于我国总体探明率，也远低于世界平均 73% 和美国 75% 的探明率。根据国土资源部 2011 年发布的《全国油气资源动态评价 2010》显示，全国石油资源量为 881 亿吨，可采资源量 233 亿吨，探明程度约 36%；其中海洋石油资源量超过 300 亿吨。

在我国海洋油气资源储量中，南海的油气资源储量十分丰富，石油地质资源

储量高达 230 亿吨，天然气地质资源储量达 33.9 万亿立方米，被誉为“第二个波斯湾”。而在上述南海深海区域，我国传统海疆内石油地质资源储量高达 120 亿吨，天然气 32.9 万亿立方米，可采集资源量石油 14 亿吨，天然气 6.6 万亿立方米。目前，周边其他国家正加大对我国南海南部油气资源的开采力度，但我国在上述海域尚未进行开采。未来几年，在我国石油需求继续快速增长、陆上成熟油田产量下滑的双重压力下，海洋石油开发、特别是深海石油开发将成为国家重要战略之一。

2010 年末，中海油宣布其国内油气年产量突破 5,000 万吨油当量，成功建成“海上大庆油田”。2011 年初，中海油公布其“十二五”规划的部分内容。该规划显示，“十二五”末中海油国内油气年产量将达到 6,500-7,000 万吨油当量，而增产的主要海域将集中在南海。同时，海洋深水区块将成为未来实现油气储量接替最有潜力的区域之一，国际上一般将水深超过 300 米海域的油气资源定义为深水油气，1,500 米水深以上称为超深水。预计“十二五”期间中国近海的深水及超深水油气田将成为石油公司的重点开发区域。中海油“十一五”期间已经显著加强了在南海深海地区的开发力度，钻探预探井和评价井活动十分频繁，并相继投产了一大批适应深海油气开发的新型设备、船舶和海上平台。“十二五”期间，中海油将继续实施南海深海油田开发战略及相关技术的攻关、研发和实践，已探明未开发的荔湾 3-1 等深海油田亦有望在“十二五”期间投产。2012 年 5 月 9 日，我国海上深海油气开发取得重要突破，隶属于中海油的我国首座自主设计、建造的第六代深水半潜式钻井平台“海洋石油 981”开始实施在南海荔湾 6-1 区域的 1,500 米超深水钻探，这标志着我国海洋石油工业的“深水战略”由此迈出了实质性的一步。中海油计划，至 2020 年末，实现建成我国“深海大庆油田”的目标。除中海油外，中石油、中石化也紧盯海上石油开发的巨大潜力，预计将在“十二五”期间进一步加大在海上油气资源开发的投资。海上油气勘探开发将进入又一新的发展时期。

我国海上石油开发领域的不断扩大和深入发展，将对直升机飞行等服务提出更多更高的需求。随着我国海上油气近海勘探开发技术已成熟稳定、深海油气勘探开发技术取得重大突破，在稳定增加的近海油田直升机服务的基础上，深海油气勘探开发的直升机服务将成为行业发展的重要领域。海上直升机飞行服务行业

将具备良好的发展前景。

6、影响通用航空业发展的因素

(1) 有利因素

(A) 国内经济持续发展

近年来，我国 GDP 保持高速增长。2001 年，我国 GDP 为 10.97 万亿元。根据国家统计局公布的《中华人民共和国 2011 年国民经济和社会发展统计公报》，2011 年我国 GDP 已经增至 47.16 万亿元，是我国 2001 年 GDP 的 4.3 倍，成为世界第二大经济体，人均 GDP 也突破了 5,000 美元大关。尽管 2011 年我国经济受通货膨胀压力、紧缩货币政策以及欧洲债务危机等的影响，增速较 2010 年度有所放缓，但仍保持了 9.2% 的增速。“十二五”期间，我国宏观经济建设的中心将转向结构性调整，但预计仍将保持快速增长的态势。根据我国“十二五”规划纲要，“十二五”期间我国年均 GDP 增幅为 7.5%。我国宏观经济的持续增长将为中国通用航空业的发展提供有力保证。

(B) 产业政策支持

近十年来，我国民航管理部门已经将通用航空视作发展重点，国家也不断推进与通用航空产业发展最密切相关的低空开放政策改革。2010 年 11 月，国务院下发《深化低空空域管理改革的指导意见》，确立了我国空域改革的总体目标、阶段步骤和主要任务，明确“十二五”期间我国将全面推广低空改革试点。2011 年，民航局制定的《中国民用航空发展第十二个五年规划（2011 年至 2015 年）》正式出台，规划首次提出“全面建设民航强国”的发展战略，并提出通用航空“规模快速扩大，基础设施大幅增加，作业领域不断扩展，运营环境持续改善，标准体系初步建立，作业量和飞机数量翻番”的发展目标。随着国家对于低空空域的逐步放开以及国家对于民用航空行业的政策支持，我国通用航空行业将迎来快速发展的良好时机。

(C) 海上油气勘探开发产业对直升机飞行服务具有更大需求

我国海上油气开发产业的快速发展，也不断催生对海上直升机飞行服务的需求。近几年，中海油在南海海域保持平均每年新投产 1-3 个油田的进度，其主要

原因为中海油早年在南海海域探明储量的油田数量较少。然而，随着中海油加大在南海海域的勘探力度，2008年后新发现的油田数量快速上升。中海油提出的“十二五”期间的南海油气开发产量目标和其在深海油气资源开发方面的不断深入，中石油、中石化进军海上油气资源计划的逐步实施，中海油、中石油、中石化等企业近年来加大在海外市场购置油田，均将促使相关通用航空飞行服务需求的进一步提升。

2012年5月9日，“海洋石油981”海上钻井平台在南海荔湾6-1海域开始1,500米超深水钻探，标志我国海洋石油工程“深水战略”迈出重要的实质性一步。受此影响，我国海上石油直升机远程飞行服务有望增加，对远程直升机及拥有远程直升机飞行服务能力的通用航空企业的需求也将加大。

(D) 其他通用航空市场需求不断增加

随着我国经济的发展和繁荣，我国通用航空市场需求不断增加。除海上石油开发需求外，农林、电力、气象等行业对通用航空飞机均具有较大需求外，为应对常规突发性事件，抢险救灾、空中紧急医疗救护、消防救援、警用航空等对通用航空飞机的需求日益紧迫。特别在“汶川地震”后，我国正在规划构建覆盖全国的航空应急救援体系，对我国通用航空市场的发展具有极大的推进作用。此外，随着我国富裕人群增多以及经济活动节奏加快，私人飞机和公务飞行需求将进入快速的临界点。根据豪客比奇飞机公司的估计，如果关键的基础设施、空域的可用性和有利的运行环境得到保证，中国通用航空需求量将以每年20%的速度增长。

(2) 不利因素

(A) 空域资源短缺、飞行计划审批程序繁杂

目前，我国低空空域尚未完全放开，通用航空审批程序较多，且牵涉多个部门。开展通用航空业务，需要经过民航管理部门对于航空器适航和专业人员资质的审批；通用航空飞行，需要获得空军航管部门和民航管理部门关于空域和飞行计划等的审批；若飞行中需要使用军用机场和临时起降点，还需得到军方作战部门批准。目前，中央军委会同国务院，已经开展相关调研工作，并可能在未来简

化审批流程，给予通用航空企业相关审批更大便利。

（B）税收费用偏高

目前我国通用航空飞行器生产制造能力仍不足，而我国对进口通用航空飞机征收的税费偏高，购买进口通用航空器及航材的税负累计达到购买总价的 20% 左右。同时，进口航空器、设备、零部件境外维修的增值服务费，也需要缴纳关税和增值税。与国内公共运输航空以及国外通用航空相比，我国对通用航空征收的税费较高。尽管我国通航企业往往通过一些其他政策途径获得税费的减免，但总体上高昂的税费依然阻碍了通用航空行业整体的发展。

（C）基础设施及保障不足

截至 2009 年底，我国通用航空机场和临时起降点合计约 399 个，而欧美发达国家均远多于我国。其中，美国达到近 2 万个，巴西也拥有 2,500 多个。通用机场和临时起降点的不足限制了通用航空的发展。同时，我国通用航空航油保障渠道狭窄（仅限于中航油）、油料供应困难，也是阻碍通用航空发展的主要原因之一。

7、进入行业的主要障碍

目前，我国对于通用航空行业实行严格的市场准入制度，对通用航空企业成立的条件、运营范围、航空设备、人员、技术、机场、维护保障、安全管理等方面均提出较高的要求。根据国家的相关规定并结合通用航空行业的特点，非航空公司进入该行业的主要障碍如下：

（1）政策壁垒

通用航空业是高度政策管制的行业，通用航空公司的设立、航空器的购置、航线的开设及关闭、通用航空机场及起降点的设置以及各种安全标准、维修资质等均需要取得政府有关部门及军事管理部门的批准。机队资源、航线资源、机场及起降点资源等核心竞争要素的取得均在很大程度上依赖于政府的政策。

民航局对通用航空经营资质的准入具有严格的规定，制定了《通用航空经营许可管理规定》。《通用航空经营许可管理规定》指出，取得通用航空经营许可，应当具备下列基本条件：

(A) 主体资格

设立的通用航空企业必须为企业法人，企业的法定代表人为中国籍公民。

(B) 专业资质

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；有与民用航空器相适应，经过专业训练，取得执照或训练合格证，并具备规定条件的空勤人员。

(C) 资本要求

注册资本符合国家有关法律、法规规定；经营不同类别通用航空项目的企业或航空俱乐部，其购置航空器（含空中作业专用的设施、设备）使用的自有资金额度应满足相关要求。

(D) 飞机、设备要求

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；有与民用航空器相适应的基地机场及其相应的基础设施；有与经营项目相适应、符合作业质量要求的设施、设备。

(E) 此外，还应满足民航局认为必要的其他条件。

除具备上述较高的准入要求外，获取通用航空经营资质审批时间也较长，需要前后经历筹建认可和经营许可两个阶段，手续、流程较为复杂。获得经营许可后，需要每年定期接受检查，经营许可证三年有效期到期后还需办理相关许可续展手续。较高的要求、严格的审定和较为复杂的审批流程，使得企业进入通用航空业具有较高的政策壁垒。

(2) 资金壁垒

通用航空业是资金密集型行业，具有前期投资大、风险高、运营成本高、需要大量资金支持等特点。

根据《通用航空经营许可管理规定》的相关要求，获得通用航空经营许可证有较高的资金要求。具有公务飞行、出租飞行、通用航空包机飞行经营项目的企业在申请通用航空经营资质时，购置航空器使用的自有资金额度不得低于 5,000 万元；具有其它甲类通用航空项目的企业，购置航空器使用的自有资金额度不得

低于 2,000 万元；具有乙类通用航空项目的企业，购置航空器使用的自有资金额度不得低于 1,000 万元；具有丙类通用航空项目的企业，购置航空器使用的自有资金额度不得低于 500 万元。

同时，开展通用航空业务还有较大的购置航空器或租赁航空器的资金需求。尽管通用航空器的购买和租赁价格一般低于公共运输航空器的价格，但后勤维护，以及飞行员队伍的培养等都需要投入大量资金，整体投入仍相对较高，通用航空企业只有形成经营规模效应后才能获得良好的收益。

（3）技术壁垒

通用航空业是一个具有高技术含量的行业，申请通用航空经营许可资质需要具备相关技术要求和配备工作经验丰富的主管、空勤等人员，通用航空公司的成功运作也需要大量高水平、高素质的专业技术人员及经营管理人员。为有效保证飞行的安全性、可靠性，通用航空公司多数专业岗位人员都需要经过长时间的培训和大量的实际操作经验，通过相当复杂的考核，并取得相应的专业技术资格。

（二）我国航空维修业的情况

1、我国航空维修业的基本情况

（1）航空维修业简介

航空维修（MRO，即“Maintenance, Overhaul, Repair”的缩写）主要可以划分为三大业务：航线维修，机体、发动机大修，以及系统部附件修理。其中，航线维修主要包括飞行前/后检查，过夜检查，每日检查，航空器地面装备维护及保养，其维护多于维修；机体、发动机大修主要包括飞机及发动机定期阶段检查，结构修理与改装，模组件修理、试车，飞安通报检查与执行；系统部附件修理包括气液压、电器、燃油、起落架、轮刹等系统部附件检修，航电、通讯、导航、雷达及视讯系统等检修。

（2）我国航空维修业的发展情况

随着我国航空事业的发展，公用运输航空、通用航空及军事航空的飞机数量迅速增加，拉动了我国航空维修市场的蓬勃发展，使得中国已成为全球航空维修

市场增长最快、最有潜力的国家。根据民航局飞行标准司 2011 年 6 月公布的《民用航空维修行业“十二五”发展指导意见》，2010 年，我国航空维修市场总量达到 23.2 亿美元，占世界航空维修市场的 5%，已经成为全球第二大航空运输市场和全球增长最快的民用航空维修市场，其中：发动机维修约占维修总量的 40%，航线维护、飞机大修及改装、部附件维修及翻修各占 20% 左右。根据该发展指导意见的发展目标，至 2015 年，我国航空维修保障工作将比 2010 年增长 70%-100%，维修行业市场规模将达到 450 亿人民币，新增维修专业技能人员需求在 2.4 万人以上。

由于国内航空产业发展较为滞后，大飞机和直升机多依赖进口，故航空维修业务中技术含量和附加值较高的发动机和机体维修主要被外资或合资企业所垄断。根据《民用航空维修行业“十二五”发展指导意见》的统计，在工程设计能力要求高、产品附加值较高的维修项目中，国内维修企业的市场占有率较低，我国国内维修单位仅具有 29% 的部附件维修能力，全行业承担的维修产值不足市场总产值的 25%。随着国内企业维修技术的不断进步，航空公司将修理件放置国内维修的比例将不断增加，以逐步实现产业升级和进口替代。根据民航局的发展目标，至“十二五”期末，我国部附件国内维修率增至 40% 以上，全行业国内维修产值增长至维修行业市场总量的 50%，并拥有 3-5 个主流发动机型号的深度维修能力。

（3）我国通用航空维修业发展情况

航空维修业本身与航空运输业发展密切相关。由于我国民用航空中，通用航空业与公共运输航空业的发展极不平衡，公共运输航空业比例远高于通用航空业，但通用航空业增速较快，因此，我国通用航空维修业也呈现基础较薄弱，但增长显著的局面。

目前，我国通用航空维修业主要由通用航空器制造商、通用航空企业及专业维修公司开展。通用航空企业的维修项目主要集中于航线维修和部分部附件维修。机体、发动机大修，飞机改装及重要部附件维修等主要由通用航空器制造商及专业维修公司经营。同时，鉴于我国通用航空器制造能力相对落后，因此通用航空维修中技术含量更高、业务收入更大的发动机维修、机体大修等主要由境外

企业或中外合资企业完成，我国自主维修能力仍有待进一步的提高。

（4）我国通用航空维修业的发展趋势

（A）技术水平不断进步的趋势

目前，我国专业航空维修企业，特别是专业通用航空维修企业较少，维修项目局限性较大，主要国内维修企业均为中外合资企业，具有国外技术支持，自主技术水平仍较低。随着国内航空市场需求的不断扩大以及客户要求的不断提高，国内航空维修企业将不断加强在维修技术领域的研发，拓展维修项目的范围，并向高精尖维修项目发展。

（B）专业化发展的趋势

目前，国际航空维修业呈现专业化发展的趋势，越来越多的航空公司将维修业务特别是除航线维修业务以外的其他维修业务从自身的运行系统中剥离出来，委托给专业维修企业维修，以提高设备的完好率，降低成本。我国航空维修业也将顺应这一趋势，专业航空维修企业将具有更大的发展空间。

（C）规模化发展的趋势

随着成本压力的不断增加，客户要求的不断提升，以及监管部门对维修质量要求的不断加强，航空维修业的利润率可能无法有效提升。技术力量薄弱、后续资金投入不足的小型航空维修企业生存发展的难度将加大；技术实力强、资金雄厚、服务优质快速的航空维修企业将利用规模化优势占据行业主要地位。

（D）“一站式”发展的趋势

因飞机维修涉及范围非常广泛，且我国民航局对大修、发动机维修、各部附件维修等项目采取分别许可的制度，目前国内尚没有一家实现真正意义上的“一站式”维修服务的企业。实际操作中，客户或维修企业需将部分维修业务外包给其他厂家，通过合作来实现“一站式”维修服务。特别是通用航空维修，由于航空器生产厂家、型号众多，即使行业龙头企业实现“一站式”维修服务也只能针对某一型号的飞机或发动机维修，不可能针对所有型号。

航空维修业发展逐步成熟，客户对全方位的“一站式”服务模式的需求越来越

越强烈。为应对挑战，航空维修服务企业需不断开发新的维修技术，广泛拓展维修范围，以满足客户的需求。

2、我国航空维修业的管理体制

(1) 我国航空维修业的主管部门和管理体制

我国民用航空维修业早期为民航管理部门控制和管理的国家垄断行业。上世纪90年代初，民航管理部门加强了行业宏观管理，逐步开放了国内民用航空维修市场，允许中外合资、民营等多种经济形式主体进入民用航空维修市场。

根据《民航法》规定，维修民用航空器及其发动机、螺旋桨和民用航空器上设备，应当向国务院民用航空主管部门申请领取生产许可证书、维修许可证书。经审查合格的，发给相应的证书。

目前我国民航局对航空维修业实行维修许可证书两级管理制度，分别为维修单位许可和维修项目许可。民航局统一颁发民用航空器维修许可证书，地区民航管理机构根据民航局维修管理职能部门的授权负责本地区维修单位维修许可证书的签发与管理，并履行民航局维修管理职能部门授权的其他维修单位的合格审定和监督检查职责。同时，航空维修企业需要取得所开展维修项目相应的维修项目许可后方可开展相关维修业务。

(2) 我国航空维修业的相关法律法规

除《民航法》外，我国航空维修业涉及的主要规定还有《民用航空器维修单位合格审定规定（CCAR-145-R3）》、《民用航空器维修人员执照管理规则》（CCAR-66-R1）等。

3、航空维修业的行业特征

(1) 技术密集

航空维修技术涉及数学、力学、热学、电子学、计算机学、材料学、化学等诸多基础科学和控制论、系统论等基本理论，包含地面支持保障设备和系统、飞机机体结构、推进动力系统和各类机械系统、电子系统、光学系统和声学系统等多方面的设计制造、试验、维护等。航空维修业涉及的技术面广、内容多、难度

大，具有技术密集的特征。

（2）资金密集

航空器均结构精密，仅靠人工无法进行检测维修。每个部件的维修均需应用专用设备进行检测，而相关设备均价值高昂。同时，随着航空维修技术的发展，航空维修所需设备不断进步，并需要及时更新换代。因此，航空维修业投资规模较大，且需要大量资金支持。

（3）人才密集

航空维修业对专业技术人员要求较高，民航局针对航空维修的相关规定中均对管理人员和技术人员制定了具体要求，企业需具有取得相关执照、合格证书的人员方可营业。同时，航空维修人员还需具备较高的技术水平、操作技能和外语技能，综合素质要求较高。航空维修业具有人才集中的特征。

4、影响我国航空维修业发展的因素

（1）有利因素

（A）政策因素

国家对航空维修业始终持大力支持的政策态度。《中国高新技术产品目录（2006）》中明确将“航空器及部件”以及“航空地面设备”定位为高新技术产品。航空维修业重点维修这些产品，所需维修技术均属高精尖技术，是国家重点扶持产业。

为支持航空维修业的发展，经国务院批准，财政部、国家税务总局联合发布了《关于飞机维修增值税问题的通知》（财税[2000]102号），规定自2000年1月1日起，飞机维修劳务增值税实际税负超过6%的部分实行由税务机关即征即退的优惠政策。

（B）市场需求不断加大

民航局在《中国民用航空发展第十二个五年规划（2011年至2015年）》中提出全面建设民航强国战略。我国宏观经济的不断发展和居民收入水平的不断提高，必将继续推动民航运输业的发展。特别对于通用航空飞行服务业，由于国家

推进低空空域改革及海上石油产业等下游产业快速发展等有利因素，未来 5-10 年将面临大发展。根据民航局“十二五”规划，至 2015 年末通用航空器数量相比 2010 年末增长近一倍。通用航空器的大量增加，将有助于航空维修市场的空间不断扩大。

（C）国内技术水平进步降低了境外维修比例

近十年来，国内航空维修业积极提升技术水平，自行研制开发了多项重大技术，与国际航空维修业的差距不断缩小，整个行业也将伴随着技术进步而不断发展壮大。目前，国内航空机载设备维修技术已基本实现自动化、数字化、模块化、标准化，大大提高了故障诊断正确率，提高了维修的智能化和综合处理能力。机载设备维修综合处理能力的提高，有利于国内维修市场份额的扩大，减少国外送修比例。

（2）不利因素

（A）国内航空器及航材主要依赖进口的影响

目前，我国民用航空工业体系仍未完全建立，我国民用航空运输航空器基本依赖进口，这意味着我国航空维修的主要技术无法源于国内。而出于航空维修业可靠性、安全性要求，CAAC、FAA、EASA 均对航空器材的供应渠道和品质有严格规定和审查监督职能，绝大部分航空器材国内无条件生产。因此我国航空维修企业维修生产所用的主要备件、替换件中，从国外经 CAAC、FAA、EASA 审查合格的进口产品占据了较大比例。国际航空器材生产周期较长，其供应状况和价格变化都会对通用航空维修企业的生产经营产生一定的影响。

（B）国外企业的冲击

我国进入 WTO 后，包括飞机维修和保养（含机载设备的维修）在内的航空服务已经对外开放。我国航空维修业受到了技术和资金实力雄厚的国外厂家或其中外合资企业的强烈竞争。

5、进入行业的主要障碍

（1）政策壁垒

民航局制定了航空维修许可制度,其要求维修单位具备符合维修要求的厂房设施、检测维修工具及设备、器材、维修管理人员、适航性资料等必备条件,还要求建立质量管理体系、工程技术系统、生产控制系统、全员培训系统。同时,由民航局适航监管部门对项目实行逐项审查,并对维修企业进行定期和不定期检查。

同时,根据国家发改委及商务部颁布的《外商投资产业指导目录(2011年修订)》,外商在我国投资开展通用航空飞机维修以及航空发动机及零部件、航空辅助动力系统维修,仅限于合资、合作。这一政策限制了国际先进通用航空制造与维修企业进入我国开展独资运营。

此外,修理进口飞机,还可能需要得到境外航空器制造商的专项资质认证。

严格的政策和管理制度,对新进入行业的企业提出了严格的要求,行业进入门槛较高。

(2) 专项技术

航空维修业具有技术密集的特征,新进入企业往往较难在短期内具备专项技术,无法开展技术难度较大的维修项目,缺乏竞争力。同时,特定型号通用航空器的机体、发动机大修以及系统部附件维修通常还需取得相关制造商的专项授权或维修资质认证,进一步提高了进入行业的门槛。

(3) 专业人员

航空维修业需要大量专业人才,相关技术人员需取得民航局规定的执照和合格证书方可执业。但是,我国航空维修专项人才较为缺乏,院校对相关人才的培养能力存在不足,各大维修企业通常需对专业院校毕业生进行大量的再培训方能满足实际工作需求。新进入行业企业一方面可能缺少足够人才开展业务,另一方面缺乏培养人才的能力,难以在短时间内具有较强的市场竞争力。

(4) 投资规模

航空维修业需要投入大量资金以购买和不断更新维修检测设备,同时航空维修业人力成本也较高。巨大的投资规模提高了进入该行业的门槛。

五、 本公司所处行业的竞争格局及本公司的行业地位

（一） 我国通用航空业的竞争格局及本公司的行业地位

1、 我国通用航空业整体竞争格局及本公司的行业地位

（1） 从业企业数量

根据民航局《2011年民航行业发展统计公报》的数据，截至2011年底，我国获得通用航空企业经营许可证的通用航空企业123家，其中，华北地区33家，中南地区23家，华东地区22家，东北地区15家，西南地区13家，西北地区11家，新疆地区6家。

（2） 通用航空器数量

根据民航局《2011年民航行业发展统计公报》的数据，截至2011年底，我国通用航空企业适航在册航空器总数达到1,124架，其中教学训练用飞机303架。除教学训练用飞机外，通用航空从业企业平均每家拥有适航在册航空器6.7架。

本公司长期拥有我国规模和承运能力领先的航空器队伍。截至本募集说明书签署之日，本公司运营的适航在册通用航空器共计43架，其中自有直升机26架，租赁直升机6架，代管公务机1架，执管直升机8架、公务机2架。本公司运营的适航在册通用航空器明显高于行业内从业企业平均水平，具备国内领先的适航在册通用航空器队伍规模和承运能力。

（3） 作业量

根据民航局《2011年民航行业发展统计公报》的数据，2011年度，全行业完成通用航空生产作业飞行50.27万小时，比上年增长28.5%（根据民航局公布的《2011年民航行业发展统计公报》的相关注释，通用航空器飞行时间因2011年通航生产统计企业家数扩充到96家，与以前年度统计公报的口径不同，故存在较大差异）。

本公司长期位居我国通用航空企业飞行作业量领先地位。2011年度，本公司累计安全飞行24,771小时55分，同比增长1.50%，处于行业领先地位。

2、细分业务市场的竞争格局及本公司的市场地位

本公司主营通用航空业务及其辅助的直升机维修业务。其中，通用航空业务主要分为海上石油直升机飞行服务业务和其他通用航空业务。

(1) 海上石油直升机飞行服务业务市场

根据民航局的划分，海上石油直升机飞行服务属于我国通用航空经营甲类项目。海上石油直升机飞行服务作业危险性高、飞行难度大，目前国内仅有本公司、中国南方航空股份有限公司珠海直升机分公司、东方通用航空有限责任公司等3家企业从事该项业务。

海上石油直升机飞行服务业务是我国通用航空业务的主要组成部分。本公司曾长期占有我国海上石油直升机飞行服务市场领导地位。但是近年来，随着我国通用航空行业的发展以及海上油气开发力度的进一步加大，直升机服务需求快速增加。为抢占市场份额，本公司的竞争对手均加大资金投入规模、购置直升机扩大机队规模、加强市场的开发力度，竞争日趋激烈。

本公司凭借多年安全运营经验，直升机飞行和维护以及相应的管理均与国际接轨，直升机的数量、种类、先进性以及在飞行、维护及保障业务水平方面均强过竞争对手。同时，本公司通过为中外石油公司提供海上石油直升机飞行服务树立了良好的市场品牌和信誉，拥有稳定的长期客户群，目前在市场上仍占据领先地位。根据本公司市场调研情况，按合同架月数计算，报告期内本公司海上石油直升机飞行服务业务的市场份额如下表所示：

表 4.8:

	2012年 1-6月	2011年	2010年	2009年
渤海地区	25%	29%	30%	37%
东海地区	100%	100%	100%	100%
南海东部地区	73%	74%	82%	90%
南海西部地区	56%	52%	50%	50%
整体市场份额	60%	56%	58%	60%

资料来源：本公司市场部

2012年5月9日，随着我国首座自主设计、建造的第六代深水半潜式钻井平台“海洋石油981”在南海荔湾6-1海域开始实施1,500米超深水钻探，我国海洋石油工业的“深水战略”迈出了实质性的一步。“海洋石油981”位于南海东部深海海域，距大陆距离较远。本公司利用自有的EC 225大型远程直升机为其提供海上石油远程直升机飞行服务，标志着本公司在深海远距离飞行服务领域具备机型、飞行经验及维护保障方面的领先优势。随着我国未来深海油气开发的持续推进，本公司将在该细分市场存在良好的业务机会。

（2）其他通用航空业务市场

除海上石油直升机飞行服务业务外，本公司通过控股子公司中信通航经营其他通用航空业务，涵盖海监巡视、空中摄像、电力巡线、航空护林、海上搜救、警务飞行、极地考察、公务飞行等各个方面。

我国从事其他通用航空业务的企业众多，各企业开展的具体业务内容均较为综合但又各具侧重点。由于我国通用航空市场需求广阔，而通用航空企业和航空器数量发展却相对滞后，因此市场竞争并不十分激烈，行业总体集中度较低。

目前，我国从事其他通用航空业务的主要企业包括中国飞龙通用航空有限责任公司、黑龙江龙垦通用航空公司、新疆通用航空有限责任公司、北京首都航空有限公司等。其中，中国飞龙通用航空有限责任公司作业飞行种类较为综合；黑龙江龙垦通用航空公司、新疆通用航空有限责任公司主要侧重农业作业飞行，北京首都航空有限公司主要侧重公务机飞行。由于本公司与上述通用航空企业侧重业务领域各不相同，且上述企业缺少公开披露信息及行业权威部门统计数据，故市场份额并不明晰。

（二）我国航空维修业竞争格局及本公司的行业地位

1、市场竞争格局

我国航空维修业是国内较早允许外资进入的领域。自1989年以来，国外著名公司如波音、汉莎、通用电气、斯奈克玛、摩天宇、和记黄埔均先后进入我国通过合资等形式开办航空维修企业。目前，我国航空维修业从业企业主要分为国内专业维修企业、中外合资维修企业、国外飞机制造商代表处及国内航空公司维

修基地四大类。

我国航空维修业仍处于发展的起步阶段，产业化、市场化程度不高。近年来，尽管国内市场上的航空维修企业在数量上一直保持稳定增长，但由于航空维修业在政策、技术、人才、资金投入等方面均有较高的门槛，因此企业数量增速有限。根据《民用航空维修行业“十二五”发展指导意见》的相关统计，截至2010年底，获民航局批准的国内民航维修企业共计389家，维修人员约6万人。同时，还有331家国外（地区）维修单位获得了民航局CCAR-145部维修许可证。但该类维修企业主要为公共运输航空维修企业，通用航空维修企业较少，主要为通用航空企业下属公司。

国家低空空域改革政策的推出和试点施行，为我国通用航空业发展打开了巨大的空间。通用航空业的发展不但增加了市场规模，更将可能改变市场结构，对我国航空维修业市场进行合理的补充，有利于促进国内航空维修业更加市场化、专业化。

2、本公司的竞争情况

通用航空维修主要分为航线维修，机体、发动机大修以及系统部附件修理。本公司通过公司本部和控股子公司中信通航的机务部开展航线维修，主要为本公司及中信通航自有航空器提供日常维护保障。

本公司控股子公司维修公司是国内为数不多的通用航空专业维修企业，主要为各大通用航空经营企业及军队装备部门提供通用航空维修服务。目前，维修公司是欧洲直升机公司在我国唯一的授权维修中心，已经具备了欧洲直升机公司生产的SA 365N、AS 350、AS 332等型号直升机，以及中国航空工业集团公司制造的直九型直升机的机体、发动机及部附件维修能力和改装能力，在欧洲直升机公司系列直升机维修方面具备垄断地位。

目前，国内另一主要通用航空专业维修企业是四川海特高新技术股份有限公司与东方通用航空有限责任公司共同投资的天津翔宇航空维修工程有限公司（TAMECO），由于本公司与该公司在维修机型等方面存在差异，因此并未发生直接竞争。广州航新航空科技股份有限公司是一家主要经营航空器电子部附件维

修的企业，与本公司在通用航空电子部附件维修方面存在一定竞争。但由于维修型号、各自面向客户等方面存在差异，因此竞争水平较低。

(三) 本公司的竞争优势

1、本公司具有领先的市场地位与稳定的客户基础

本公司作为我国通用航空行业的领军企业，具有较大的市场优势，多年来飞行小时排名行业第一。2011年度，我国获得通用航空企业经营许可证的通用航空企业123家，全行业完成通用航空生产作业飞行50.27万小时（根据民航局公布的《2011年民航行业发展统计公报》的相关注释，通用航空器飞行时间因2011年通航生产统计企业家数扩充到96家，与以前年度统计公报的口径不同，故存在较大差异），本公司共计完成飞行2.48万小时，居行业领先地位。本公司主营的海上石油直升机飞行服务业务市场占有率多年排名第一。

本公司拥有的两架EC 225型以及拟再购入的七架EC 225LP型大型远程直升机，在海上石油直升机远程飞行服务领域占据机型优势。目前，本公司服务于我国首座自主设计、制造的第六代深水半潜式钻井平台“海洋石油981”，将使本公司积累深海远程飞行和维护保障经验，在该细分市场占据一定优势。我国海洋石油工业正实施“深海战略”，深海油气开发持续推进，本公司将具有良好的业务机会。

同时，本公司具备较多的长期业务合同和战略合作伙伴，合作对象包括中海油、CACT作业公司、康菲石油公司、哈斯基能源公司、中央电视台、国家海洋局海监总队、中国极地研究中心、交通部救助打捞局、西南航空护林总站、南方电网超高压输电公司、重庆市公安局、深圳市公安局等一大批国内外知名企事业单位和政府机构。

随着低空开放政策的陆续试点、落实和推进，未来我国通用航空市场将迎来大发展的机遇。同时，我国海上石油产业将快速发展，深海石油勘探和开发日益增多，海上直升机服务需求不断提升。良好的市场前景和本公司多年积累的市场地位和客户基础，将为本公司继续拓展市场、获取新的业务合同提供了有利保障。

2、本公司拥有专业能力强、配置合理的人员结构

本公司拥有我国通用航空领先的机队人员，共拥有飞行员 152 名，其中一大批荣获中国民航安全飞行奖章，有 13 名飞行员荣获功勋奖章、有 8 名飞行员荣获金质奖章、有 3 名飞行员荣获银质奖章、有 10 名飞行员荣获铜质奖章。此外，6 名飞行员具有欧洲联合航空局 JAA 颁发的直升机驾驶执照和机长资格，23 名飞行员具有美国航空局 FAA 颁发的直升机驾驶执照。

本公司还拥有一批知识层次高、维修技术精湛并拥有各类维修执照的维修队伍，共有维修人员 307 名，其中持有民航总局颁发的机务维修执照 176 名。25 人还同时持有检验执照或欧洲联合航空局颁发的机务维护执照。

通用航空作为技术层次较高的行业，人才优势将成为本公司的核心竞争力之一，使得公司长期具备快速发展的潜力。

3、本公司具有基地网络、规模经营的优势

本公司作为我国最大的通用航空企业，拥有我国最大的海上石油飞行服务直升机组，本公司的经营规模、资产规模和净利润在同行业中处于领先地位，具有网络化经营和规模化经营的优势。

本公司在深圳设有主营运基地，并拥有珠海、湛江、东方、舟山、天津、北京等作业基地，基地网络辐射我国南海、东海、渤海三大海域和长三角、珠三角（含港澳地区）、京津三大地区，具备基地网络优势。

截至本募集说明书签署之日，本公司自有直升机 26 架，租赁航空器 6 架，代管航空器 1 架，执管航空器 10 架。本公司领先的机队规模使公司具备了规模化经营的优势，连同所能提供的专业维修服务，构成了我国行业内少有的综合服务能力。

4、本公司在直升机操作、管理、维修技术等方面达到国际先进水平，处于国内领先地位

本公司直升机机队由 EC 225、EC 155B/B1、AS 332L1、SA365N、EC135P2 等欧洲直升机公司系列直升机及 A109E、KA32BC11 等型号直升机构成，上述飞机具有性能复杂、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。经过十多年的运行，本公司在驾驶操作、运营管理、维修保障等方面积累了丰富的经验并具备国内领先水平。

此外，本公司的航空维修业务拥有许多功能齐全、先进的维修检测设备，自主开发了通用 ATE（计算机自动检测）平台，并不断进行技术升级。本公司具备了多种型号直升机大修、发动机维修、旋翼桨叶及尾桨叶片等主要部件维修、直升机组装等方面的领先技术，并在欧洲直升机公司制造的系列直升机机体大修领域处于国内垄断地位。

目前，本公司已取得中国民航维修许可证，欧洲航空安全局（EASA）维修许可证，欧洲直升机公司授权维修中心及多种型号直升机的维修许可认证，TURBOMECA 发动机维修中心资格，美国 ROCKWELL COLLINS 公司销售和售后维修代理商资格，美国 GOODRICH 绞车部门销售和维修代理资格。

5、本公司在安全管理、科学运作方面积累了丰富经验

安全飞行是通用航空类企业维持正常运营和良好声誉的前提条件。本公司成立以来坚决贯彻“安全第一、预防为主”的方针，主动向国际标准看齐。经与国际著名直升机运营公司布列斯托公司的前期合作，本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》，并建立了一套与国际接轨的运行、安全、维护管理手册和规则，成为航空运营管理的基本守则，为保证安全飞行奠定了坚实的基础。此外，本公司通过了 ISO9001 国际质量标准体系认证，并坚持按照《营运手册》进行规范管理、科学运行，使管理工作迈进了规范化、程序化、标准化、制度化的轨道。

多年来，本公司保持了良好的安全飞行记录，并在安全管理方面积累了丰富的经验。2009 年、2010 年、2011 年及 2012 年 1-6 月，本公司无通用航空安全事故，无地面事故征候，显著优于民航局制定的年度通用航空事故万架次率低于 0.3、地面事故征候万架次率低于 0.1 的安全指标。2009 年、2010 年、2011 年及 2012 年 1-6 月，本公司通用航空事故征候分别为 0 次、0 次、1 次、1 次；2009 年、2010 年、2011 年，本公司年度通用航空事故征候万架次率分别为 0、0、0.3，显著优于民航局制定的通用航空事故征候万架次率低于 5 的安全指标，居国内同行前列。

(四) 本公司竞争中面临的挑战

本公司尽管在同行业具备显著的竞争优势，但由于机队合同较为饱和、机队配置结构有待进一步改善等问题，使得本公司未来发展及行业竞争面临以下三个矛盾：我国海上石油飞行服务市场对直升机需求的日益增加与本公司直升机运力饱和的矛盾、国家深海油气开发战略对远程直升机的需求增加与本公司直升机队中该类飞机配置不足的矛盾、本公司主要收入和利润来自南海海域和该海域竞争日趋激烈的矛盾。

若本公司无法尽快提升机队规模、改善机队配置结构，积极应对市场机遇和市场竞争，则可能会在未来的行业竞争中处于不利地位。

六、 本公司主营业务的经营情况

(一) 主营业务概览

本公司主要经营通用航空飞行服务业务及通用航空维修业务。报告期内，本公司上述业务收入情况如下表所示：

表 4.9:

单位：万元

	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
通用航空飞行服务业务收入	49,577.01	92,388.68	82,643.73	76,351.25
比例	97.76%	93.64%	94.01%	94.55%
通用航空维修业务收入	1,137.84	6,276.73	5,269.00	4,399.15
比例	2.24%	6.36%	5.99%	5.45%
主营业务收入合计	50,714.85	98,665.41	87,912.73	80,750.40

报告期内，本公司按地区划分的业务收入分布情况如下表所示：

表 4.10:

单位：万元

	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
深圳地区	25,044.02	50,312.98	48,210.53	46,237.12
比例	49.38%	50.99%	54.84%	57.26%
湛江地区	5,248.19	10,760.39	8,569.77	8,080.28
比例	10.35%	10.91%	9.75%	10.01%
上海地区	6,791.61	11,743.36	10,545.59	8,305.44
比例	13.39%	11.90%	12.00%	10.29%
北京地区	9,479.07	16,494.77	11,853.70	10,220.49
比例	18.69%	16.72%	13.48%	12.66%
天津地区	4,151.96	9,353.90	8,733.15	7,907.07
比例	8.19%	9.48%	9.93%	9.79%
合计	50,714.85	98,665.41	87,912.73	80,750.40

(二) 通用航空飞行服务业务

1、业务概述

通用航空飞行服务业务为本公司主营业务中的主要业务板块，报告期内其业务收入约占本公司主营业务收入的93%以上。本公司通用航空飞行服务业务分为海上石油直升机飞行服务业务和其他通用航空业务，其中，海上石油直升机飞行服务业务主要由本公司本部经营，其他通用航空业务主要由本公司控股子公司中信通航经营。

截至本募集说明书签署之日，本公司投入通用航空飞行服务业务的航空器如下表所示：

表 4.11：

单位：架

类型	型号	数量	航空器种类
自有	AS 332L1	8	直升机
	SA 365N	2	直升机
	EC 155B/B1	12	直升机
	EC 135P2	1	直升机
	A 109E	1	直升机
	EC 225	2	直升机
	小计	26	-

类型	型号	数量	航空器种类
租赁	SA 365N	2	直升机
	KA-32A11BC	1	直升机
	KA-32A	1	直升机
	AS 350B3	2	直升机
	小计	6	-
执管	H 410	2	直升机
	Z 11	1	直升机
	A 109	1	直升机
	AS 350B3	1	直升机
	KA-32A11BC	1	直升机
	A 109S	2	直升机
	Falcon 7X	2	公务机
	小计	10	-
代管	Falcon 900DX	1	公务机
	小计	1	-
投入营运飞机合计		43	-

截至本募集说明书签署之日，本公司作业基地情况如下表所示：

表 4.12

作业基地	主要使用机场	机场运营资质	土地使用权	备注
深圳	深圳直升机场	民用机场使用许可证（编号 T1562010303000）	-	本公司与控股股东签定机场使用协议的方式使用深圳直升机场
湛江	坡头直升机场	民用机场使用许可证（编号 T1562010302900）	湛国用(2002)字第 2006 号	-
天津	塘沽直升机场	民用机场使用许可证（编号 T1562007100700）	塘单国用(2002)字第 043 号	-
东方	东方直升机场	民用机场使用许可证（编号 T1562012300901）	东方国用(2002)字第 465 号	-
珠海	珠海（三灶）机场	-	-	本公司与珠海市珠港机场管理有限公司签署了《设立营运基地及地面保障服务协议》，约定在合同期内，本公司以珠海（三灶）机场作为营运基地，并由珠海（三灶）机场为本公司提供直升机地面保障服务；同时，本公司与珠海市珠港机场管理有限公司和珠海机场集团公司签署了《中信海直在珠海机场租地建设机库合作协议》，租赁土地用于机库和机坪用地
舟山	普陀山机场	-	-	本公司与舟山普陀山机场签署

				《使用舟山普陀山机场协议》，约定本公司在合同期内以舟山普陀山机场为直升机飞行基地，并由舟山普陀山机场提供航务保障和地面保障
北京	首都国际机场	-	-	本公司控股子公司中信通航与北京首都国际机场相关运营主体签署了《北京首都国际机场安全运行管理协议》、《应急救援服务协议》和《北京首都国际机场地面服务结算协议》等协议，约定合同期内，中信通航接受相关安全管理，可在北京首都国际机场停靠和起降航空器，并由首都国际机场提供相关保障服务

报告期内，本公司海上石油直升机飞行服务业务和其他通用航空业务的业务收入及其比例如下表所示：

表 4.13：

单位：万元

	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
海上石油直升机飞行服务业务收入	40,097.94	75,893.91	70,790.03	66,130.76
比例	80.88%	82.15%	85.66%	86.61%
其他通用航空业务收入	9,479.07	16,494.77	11,853.70	10,220.49
比例	19.12%	17.85%	14.34%	13.39%
通用航空飞行服务业务收入合计	49,577.01	92,388.68	82,643.73	76,351.25

(1) 海上石油直升机飞行服务业务

海上石油直升机飞行服务业务是本公司经营的最主要业务。本公司成立的主要目的即为服务于我国海上石油生产，并伴随我国海上石油开发业务的成长而发展，服务能力具有国际水平。多年来，本公司海上石油飞行服务业务收入占公司总收入的 80% 左右，其市场占有率始终保持国内同行业领先的地位。

本公司提供的海上石油直升机飞行服务包括人员和物资运输，平台或储油轮绞车提油服务，以及海上平台所需的一切其他服务，包括 VIP 飞行、医疗急救、

台风撤离等。海上直升机飞行服务迅速、安全、航程远，具有海上轮船运输无法比拟的优势，目前国际海上石油开发公司普遍采用直升机作为海上运输的首选运输方式。

本公司凭借多年成功安全运营，积累了大量经验，拥有一大批稳定优质的客户。截至 2012 年 6 月 30 日，本公司为包括中海油的深圳、上海、湛江、天津等分公司，以及 CACT 作业公司、哈斯基能源公司、丹文能源公司，洛克石油公司、天津港引航中心等国内外海上石油企业提供长期直升机飞行服务保障，并为 ENI 作业公司、康菲石油、冀东油田、胜利油田及文昌作业公司等提供短期直升机飞行服务保障。

报告期内，本公司海上石油直升机飞行服务业务的主要运营情况如下表所示：

表 4.14：

	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
投入飞机架数	23	23	20	18
飞行时间 ^{注 1、注 2}	10,042 小时	18,985 小时 37 分	19,225 小时 15 分	18,317 小时 17 分
飞行架次（架）	11,109	23,663	23,076	21,687
飞行架月	118	201.25	197.25	197.25

注 1：本公司海上石油直升机飞行服务作业时间由正常计划航班飞行时间和台风前临时人员撤离航班飞行时间组成。本公司 2011 年度正常计划航班略有增加，导致飞行架次增加，但 2011 年度台风期持续时间较短，台风次数较少，导致本公司飞行时间有所减少。

注 2：未包含为开展海上石油直升机飞行服务所开展的训练、试飞等其他飞行时间。

（2）其他通用航空业务

本公司的其他通用航空业务主要通过控股子公司中信通航运营，开展除海上石油直升机飞行服务业务外的多类通用航空业务。本公司其他通用航空业务主要包括其他直升机飞行服务业务和公务机飞行服务业务。2009 年度、2010 年度、2011 年度及 2012 年 1-6 月，本公司其他直升机飞行服务业务和公务机飞行服务业务占其他通用航空业务收入的比例分别为 76.30% 和 23.70%、78.53% 和

21.47%、73.65%和 26.35%、74.32%和 25.68%。

其他直升机飞行服务业务主要包括：

- 包机飞行。包机飞行主要服务于国内外政府官员、商界重要客户及其他客户，提供直升机包机飞行、公务飞行和临时租机服务等。本公司曾为多位党和国家领导人、外国政府高级官员、国际公司管理层等提供公务飞行和包机飞机服务。
- 空中巡视及航空拍摄飞行。本公司为进行空中巡视及航空拍摄的客户提供包机飞行，包括为电视机构提供航空拍摄服务，为公安部门、海监海事部门、林业部门、电力部门、极地科考等提供空中巡视、监测、执法、考察等飞行服务。
- 直升机代管。本公司为客户提供直升机代管服务。
- 直升机执管。本公司为包括国家海洋局、交通运输部上海打捞局、中央电视台、中国极地研究中心等多家企事业单位提供直升机执管服务。

公务机飞行服务业务主要包括：

- 公务机代管。本公司为客户提供公务机代管服务。
- 公务机执管。本公司为客户提供公务机执管服务。

报告期内，本公司其他通用航空业务的主要运营情况如下表所示：

表 4.15：

	2012年 1-6月	2011年	2010年	2009年
保障航空器架数	19	19	20	19
飞行时间	1,856 小时 34 分	4,135 小时 33 分	4,594 小时 33 分	3,027 小时 37 分
- 其他直升机	1,438 小时 10 分	3,366 小时 43 分	3,659 小时 22 分	2,394 小时 21 分
- 公务机	418 小时 24 分	768 小时 50 分	935 小时 11 分	633 小时 16 分
飞行架次（架）	1,981	3,831	3,936	3,257
- 其他直升机	1,763	3,558	3,505	3,014

- 公务机

218

273

431

243

（三）通用航空维修业务

除为自有飞机提供日常运营维修及保障服务外，本公司的通用航空维修业务主要由控股子公司维修公司经营，主要从事直升机及航空器的部附件维修、机体大修等各类维修工作。维修公司是由本公司与香港迅泽航空器材有限公司、欧洲直升机公司共同持有的中国第一家中外合资通用航空维修工程公司。

本公司拥有一批知识层次高、维修技术精湛并拥有各类维修执照的维修队伍；拥有许多功能齐全、先进的维修检测设备；并自主开发了通用 ATE（计算机自动检测）平台，可用于各种机型、设备的维修和检测，并不断进行技术升级。本公司的维修服务具有广泛的维修范围和可靠的质量保证。

目前，本公司已经获得民航局批准的维修项目包括：

（1）机体

- AS 332L、AS 332L1 型直升机 12 年和 7500 飞行小时（含）以下各级维修。
- SA 365N（直九）、SA 365N1（直九 A）型直升机 G 级和 C 级（含）以下各级维修。

（2）动力装置

- ARRIEL-IC(WZ-8)、ARRIEL-IC1(WZ-8A)型发动机 500 飞行小时（含）以下各级维修。

（3）机载设备

- 本公司经民航局审批的《航空器部件维修项目清单》(CGAMEC 2001-01) 中列明的航空器电子、仪表及电气设备维修项目，共计 753 个。

（4）特种作业

- 本公司经民航局审批的《航空器部件维修项目清单》(CGAMEC 2001-01) 中列明的航空器救生设备、旋翼桨叶及尾桨叶片维修项目，共计 13 个。

同时，本公司已经取得了多项国际维修资质。包括获得了欧洲航空安全局（EASA）维修许可证；获得了欧洲直升机公司在我国的唯一授权维修中心资质，获得了其签发的 SA 365N（直九）、AS 350、AS 332 型系列直升机的机体大修、改装等维修资质；获得了欧洲直升机公司生产的系列直升机普遍装配的 TURBOMECA 发动机维修中心资格；获得了美国 ROCKWELL COLLINS 公司的销售和售后维修代理商资格；获得了美国 GOODRICH 公司绞车部门销售和维修代理资格。

报告期内，本公司通用航空维修业务的主要运营情况如下表所示：

表 4.16：

	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
直升机大修架数	2	8	6	9
直升机桨叶维修片数	14	30	50	12
直升机部附件维修件数	71	187	234	318
直升机组装架数	-	-	2	-

七、本公司主营业务的组织情况

（一）本公司采购情况

1、采购模式

本公司的主营业务中，主要经营通用航空飞行服务业务，主要采购品为飞机、航材、航油等。

本公司拥有独立的采购系统，依据公司采购管理流程，除采购飞机须报国家主管部门批准外，航材、航油等由本公司独立采购。

本公司制定了《中信海直采购招投标管理程序》，适用于全公司范围内航空器、零部件采购与维修，航空煤油、通信导航设备、特种车辆、办公设备、车辆及大宗物品的采购。根据《中信海直采购招投标管理程序》，招标设备物品的规模标准为：1) 航空器及机载设备单价在 30 万元及以上的必须进行招标邀标或询

价比价采购；2) 通信导航设备、特种车辆及办公设备价值在 30 万元以上的必须进行招标邀标或询价比价采购；3) 批量采购物品价值在 10 万元以上的物品必须进行招标邀标或询价比价采购。

(1) 航空器

航空器采购是公司的主要采购支出项目。公司购置航空器均经过充分的可行性分析，并报国家有关部门审核批准。

公司通过询价比价的模式采购航空器。由于公司长期使用欧洲直升机公司生产的系列直升机，与欧洲直升机公司建立了良好的业务关系，根据欧洲直升机公司的市场营销政策，长期批量采购其生产的直升机将得到采购价格优惠，因此欧洲直升机公司生产的系列直升机在公司航空器采购询价比价中具备优势。同时，机队形成规模便于公司在维修维护保障能力、航材储备等方面形成一定的规模效应，降低公司运营成本。目前，公司主要向欧洲直升机公司采购飞机。此外，为规避未来市场出现运力相对过剩的风险，公司与欧洲直升机公司建立的长期合作关系，使得公司得以获得一定的合理退出机制。

随着公司机队的扩张，为避免未来市场出现运力过剩的风险，公司也对飞机引进方式进行合理配置。目前公司经营所用飞机除自主购买以外，还通过经营性租赁（含干租、湿租）及代管、执管等方式获得。

(2) 航材

公司的航材主要通过订购方式进行采购。公司的航材需求主要包括：新飞机引进后的航材首批订货、日常航材订货、加改装订货（根据工程指令所做的订货，包括重大改装和一般加改装）、年度补充订货（根据飞机的使用状态）等。由于公司机队主要采用欧洲直升机公司生产的系列直升机，因此，为保证航材的质量，公司采购的主要航材均经过民航局、欧洲航空安全局（EASA）及欧洲直升机公司的认证。目前，香港迅泽航空器材有限公司为欧洲直升机公司在中国的主要航材代理商。同时，公司也通过询价比价，向其他供应商采购部分消耗件。

(3) 航油

航油是本公司生产经营所需的主要原材料。报告期内，本公司的通用航空飞行服务业务主要在国内经营，所需的航油基本向中航油采购；本公司境外运营所需的航油向当地航油供应商采购。

根据 2009 年国家发改委颁布的《石油价格管理办法（试行）》，国内航油出厂价实行政府定价，当国际市场原油连续 22 个工作日移动平均价格变化超过 4% 时，政府可相应调整国内航油价格。

2011 年 7 月 7 日，国家发改委颁布《关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》（发改价格[2011]1419 号）。根据该通知，自 2011 年 8 月 1 日起，为平稳推进航油价格市场化改革，航空煤油出厂价格由供需双方协商确定，且不超过新加坡市场进口到岸完税价；出厂价格由进口到岸完税价和贴水两部分构成，贴水由供需双方考虑市场供求、运费、交易数量、国际市场油价走势等因素协商确定，每年协商一次；航空煤油出厂价格每月调整一次，调价时间为每月 1 日。

报告期内，本公司采购航油情况如下表所示：

表 4.17：

年度	国内		国际		总体平均单价 (元/吨)
	采购量(吨)	平均单价 (元/吨)	采购量(吨)	平均单价 (元/吨)	
2012 年 1-6 月	4,148	8,010	-	-	8,010
2011 年	7,786	7,343	-	-	7,343
2010 年	7,740	5,795	-	-	5,795
2009 年	7,402	5,128	65	3,677	5,115

近些年，由于国际原油价格的波动，我国政府对国内航油价格进行了多次调整。本公司年均采购价格从 2009 年的 5,115 元/吨上升至 2011 年的 7,343 元/吨，2012 年 1-6 月航油采购价格达到了 8,010 元/吨。以 2011 年航油采购量进行测算，航油价格每上升 100 元/吨，在其他条件不变的情况下，公司当期税前利润下降约 77.86 万元。2012 年三季度，国际原油价格呈现下行趋势，我国航油价格也相应下降，对本公司降低航油成本具有一定的正面影响。

报告期内，本公司航油成本占营业成本的比例仅在 10% 左右。同时，鉴于航

油为本公司日常运营的刚性需求，本公司通过灵活的航油采购策略，在航油价格历史较低时期，适当扩大采购量，有效降低了航油综合成本。因此，相对较低的营业成本占比和相对灵活的采购策略，使得航油价格波动对本公司的影响相对较小。

（4）保险

本公司每年为公司本部及控股子公司中信通航旗下的航空器购买保险，上述航空器既包括本公司本部及中信通航的自有航空器，也包括根据租赁、代管或执管合同约定需由本公司或中信通航代为投保的航空器。

本公司采购的保险主要分为四类，分别为航空器财产一切险、航空器战争及类似灾害一切险、雇主责任险及货物运输险。

目前，我国开展航空器财产一切险和航空器战争及类似灾害一切险业务的保险公司为中国人民财产保险股份有限公司、中国平安保险（集团）股份有限公司、中国太平洋保险（集团）股份有限公司。其主要保险形式为：由上述三家保险公司的某一家接单，该家保险公司向中国再保险（集团）股份有限公司及伦敦保险市场采购再保险。其中，向伦敦保险市场采购的再保险、向中国再保险（集团）股份有限公司采购的再保险及该接单保险公司分别承担约 80%、15%、5% 的保险责任。由于向伦敦保险市场采购的再保险在保单中比例最大，因此，保险价格主要由伦敦保险市场采购价格决定。本公司每年赴伦敦保险市场进行路演，并通过招投标确定再保险价格。随后，本公司向三家国内保险公司询价，最终确定国内保险公司。

目前，我国雇主责任险及货物运输险的市场化程度较高。本公司通常在采购航空器财产一切险等保险时，同时向保险公司对雇主责任险及货物运输险进行询价，根据综合报价情况确定价格合理的保险公司。

（5）维修保障

本公司航空器的航线维修和日常保障工作，主要由本公司本部机务部及控股子公司中信通航机务部实施。

本公司本部及中信通航航空器的机体、发动机大修及系统部附件维修，主要

通过两种方式：一种为采购本公司控股子公司维修公司的维修服务；另一种为采购欧洲直升机公司或该公司引擎提供商 TURBOMECA 的功率小时保障。其维修效果基本相同，但采购成本不同。前者由于维修公司为本公司的控股子公司，实际为本公司自行承担维修的航材、人力等成本费用；后者由欧洲直升机公司或 TURBOMECA 公司提供维修服务，本公司每个飞行小时支付固定保障费用。机队规模较小时，向欧洲直升机公司及 TURBOMECA 公司采购功率小时保障成本较低；机队规模较大时，由维修公司提供维修保障服务成本较低。

本公司经过多年运营，积累了丰富的经验，并在维修维护保障的采购方面做出合理决策。目前，本公司的主要机型中，本公司为 EC 225 型直升机的机体、发动机及 AS 332L1 型直升机的发动机采购了功率小时保障服务；AS 332L1 型直升机的机体，EC 155B/B1 型直升机的机体、发动机由维修公司进行大修及系统部附件维修。

本公司相关采购项目具有稳定来源，本公司具备独立采购能力。主要采购项目中，飞机、航材价格的波动对本公司成本具有一定的影响；航油成本占本公司营业成本比例相对较小，同时本公司采取了较为灵活的采购策略，使得其价格波动对本公司利润影响有限。本公司采取积极措施与各主要供应商保持长期合作关系，尽力减少原材料价格波动对公司经营业绩的影响。

2、存货管理

本公司与主要供应商均签订了长期采购合同，符合一般商业条款，确保本公司获得生产所需必备物资。本公司运营所需的航油即购即用。本公司期末存货以航材为主。本公司根据民航局的要求，制定了严格的存货管理制度及工作程序。由于航材使用频率较高，本公司按计划定期盘点并根据实际需求安排采购，不存在积压的现象。报告期内，本公司存货周转率情况如下表所示：

表 4.18:

	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
存货周转率	1.21	2.34	2.37	2.52

3、主要供应商情况

报告期内，本公司向前五名供应商的采购情况如下表所示：

表 4.19：

单位：元

供应商名称	采购项目	金额	占当期采购总额的比例
2012 年 1-6 月			
香港迅泽航空器材有限公司	航材	63,729,804.33	29.42%
中国平安财产保险股份有限公司	保险	20,737,337.89	9.57%
中国航油集团新源石化有限公司	航油	16,522,918.40	7.63%
TURBOMECA ASIA PACIFIC PTE LTD	维修保障	9,077,400.56	4.19%
EUROCOPTER AN EADS COMPANY (欧洲直升机公司)	飞机及维修 保障	4,332,172.90	2.00%
合计		114,399,634.08	52.81%
2011 年			
EUROCOPTER AN EADS COMPANY (欧洲直升机公司)	飞机及维修 保障	203,957,158.62	33.34%
香港迅泽航空器材有限公司	航材	133,385,690.29	21.80%
中国航油集团新源石化有限公司	航油	40,790,135.69	6.67%
TURBOMECA ASIA PACIFIC PTE LTD	维修保障	35,579,315.23	5.82%
中国平安财产保险股份有限公司	保险	33,228,354.45	5.43%
合计		446,940,654.28	73.06%
2010 年			
香港迅泽航空器材有限公司	航材	166,575,865.11	28.54%
EUROCOPTER AN EADS COMPANY (欧洲直升机公司)	飞机及维修 保障	141,858,511.88	24.30%
TURBOMECA ASIA PACIFIC PTE LTD	维修保障	38,438,743.05	6.59%
中国平安财产保险股份有限公司	保险	35,093,873.16	6.01%
中国航油集团新源石化有限公司	航油	32,142,902.09	5.51%
合计	-	414,109,895.29	70.95%
2009 年			
EUROCOPTER AN EADS COMPANY (欧洲直升机公司)	飞机及维修 保障	159,326,287.82	26.38%
香港迅泽航空器材有限公司	航材	134,031,506.77	22.20%
TURBOMECA ASIA PACIFIC PTE LTD	维修保障	38,457,897.49	6.37%
中国航油集团新源石化有限公司	航油	30,700,237.05	5.08%
中国平安财产保险股份有限公司	保险	25,345,173.91	4.20%
合计	-	387,861,103.04	64.23%

受航空运输业行业政策及特性影响，本公司采购的集中程度较高。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司对前五大供应商的采购金额合计占当期采购总额的比例分别为64.23%、70.95%、73.06%和52.81%。本公司前五大供应商均与本公司不存在关联关系。

本公司主要通过EUROCOPTER AN EADS COMPANY（欧洲直升机公司）采购飞机及相关的功率小时保障。基于航空安全考虑，本公司主要使用欧洲直升机公司的原厂航材，并通过欧洲直升机公司在中国的主要航材销售代理商香港迅泽航空器材有限公司采购航材，其相当于间接向欧洲直升机公司采购航材。此外，区别于公共运输航空器，直升机制造商往往选择固定的发动机提供商。由于欧洲直升机公司生产的系列直升机装备TURBOMECA公司生产的发动机，因此，本公司向该公司采购发动机功率小时保障服务。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司对该三家供应商的采购金额合计占当期采购总额的比例分别为54.95%、59.43%、60.96%和35.61%。上述采购均由于本公司机队主要采用欧洲直升机公司系列直升机导致。

目前，全球直升机生产制造商比较集中，主要包括欧洲直升机公司、美国西科斯基飞机公司、美国贝尔直升机德事隆公司等。由于行业集中度高，因此不同直升机制造商的同类机型及其航材和保障价格比较接近。本公司与欧洲直升机公司建立了长期关系，采购直升机、保障及航材均具有一定优惠条件，且本公司欧洲直升机公司系列直升机形成规模效应后有助于降低维护保障成本和单机航材平均库存水平。

为巩固已经建立的长期合作关系，结合本公司经营发展的需要，本公司于2004年6月10日与欧洲直升机公司、香港迅泽航空器材有限公司签署了《战略性合作伙伴协议》，该协议旨在推动三方共同合作，对欧洲直升机公司系列直升机在中国市场的运营、推广、维护、修理等领域提供相互间的优先支持、物流支持、机队跟进、相关个性化服务，以及欧洲直升机公司向维修公司转让技术并最终成为欧洲直升机公司认可的AS 332、SA 365N和AS 350型直升机维修中心等事项进行战略性合作。上述合作关系有利于本公司在欧洲直升机公司系列直升机及相关航材方面采购的稳定性。

此外，本公司采购直升机前，向各个主要直升机制造商进行询价，若未来其他直升机制造商提供价格更为优惠、符合本公司使用要求的机型，本公司也可及时调整直升机采购商。

报告期内，本公司的前 5 名供应商与本公司无关联关系。本公司董事、监事、高级管理人员，其他主要关联方或持有公司 5% 以上股份的股东未在上述供应商中占有权益。

（二）本公司生产情况

1、生产模式

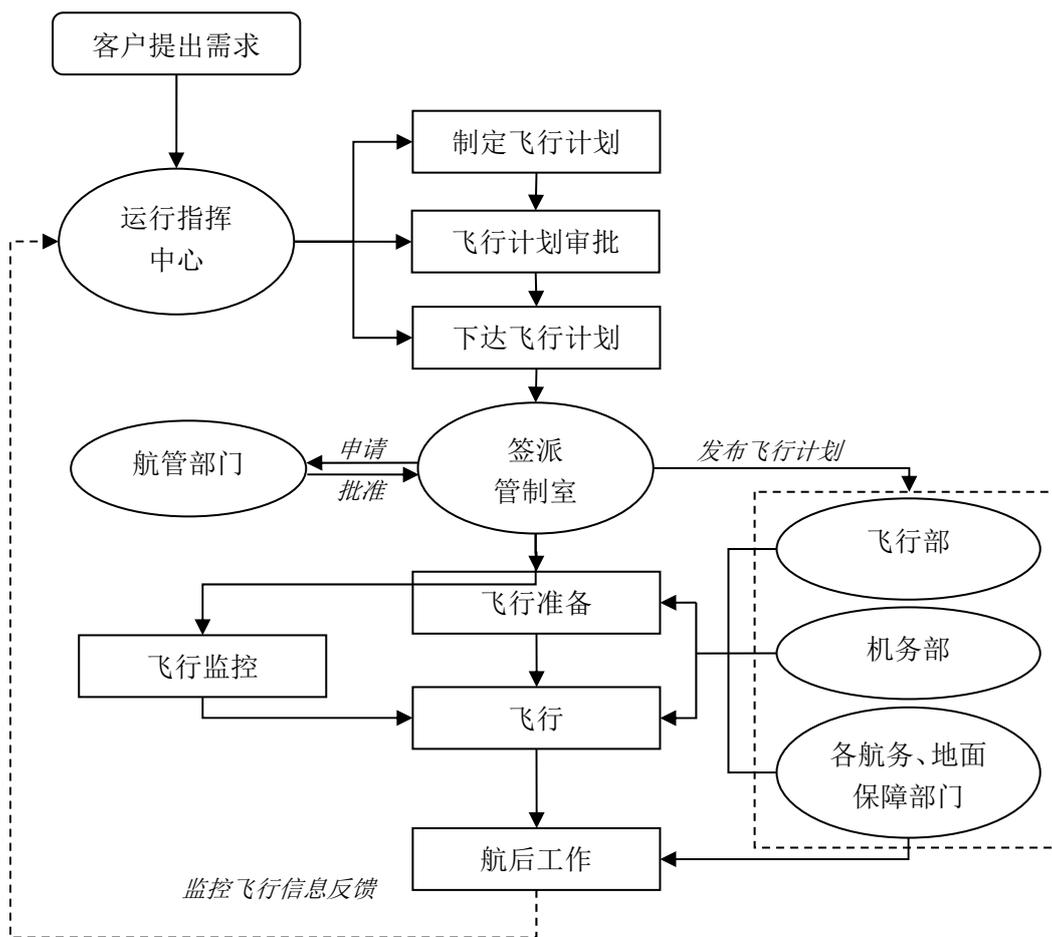
本公司通用航空飞行服务业务的生产模式主要分为自营、代管、执管三类。其中，自营是指本公司使用自主购买或租赁的飞行器开展通用航空飞行服务业务；代管是指第三方将自有航空器委托本公司代为管理，由本公司面向市场进行商业运营并获取收益；执管是代管的一种，特指本公司使用第三方自有航空器，为该第三方提供通用航空飞行服务的一种代管模式。

2、作业流程

（1）通用航空飞行服务业务

本公司通用航空飞行服务业务施行总经理负责下的生产管理制度，主要环节包括制定飞行计划、申报飞行计划、计划下达、飞行准备、飞行实施与监控、航后工作等。本公司设立了运行指挥中心、飞行部、机务部等部门，分别就其中的相关环节进行实施。

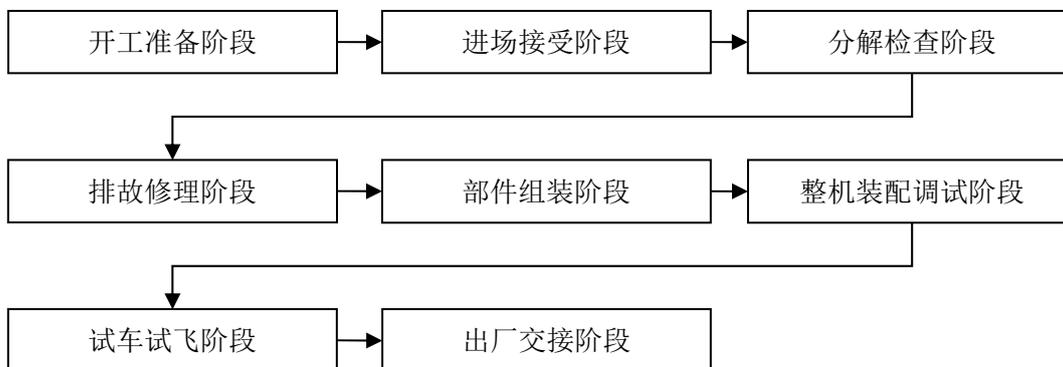
本公司通用航空飞行服务业务的飞行作业流程图如下：



(2) 通用航空维修业务

本公司的控股子公司维修公司从事通用航空维修业务。其基本业务流程如下图所示：

本公司通用航空维修业务流程图



2、安全生产和质量控制情况

(1) 安全生产情况

民航局对所有我国通用航空企业的营运安全、维修及培训标准均拥有管辖权。民航局就飞机维修及操作、设备、签派、通讯、空勤人员及影响航空安全的其它因素制定法规和规则，并要求所有我国通用航空企业定期向民航局提交航班安全记录，包括有关报告期间内发生与其飞机有关的飞行事故或意外的报告及其它与安全相关问题。为确保遵守法规，民航局定期对每家通用航空企业进行安全检查，并对未能符合有关安全标准的企业进行罚款或其它行政处罚。同时，本公司海上石油直升机飞行服务业务的客户，定期对本公司的安全生产情况进行检查，并提出相关整改意见。

本公司一直以来十分重视安全生产和运营，投入了大量资金，并制定了一系列的安全生产规章制度。

(A) 飞行员培训

本公司十分重视飞行员的飞行训练，对训练飞机做出专项安排。本公司制定了《飞行训练手册》、《空勤人员资格要求》、《空勤人员健康管理》、《飞行和执勤时间限制》等制度，对飞行员的累计飞行时间、日常训练时间、转机型训练、各型人员资格要求、执勤时间、身体标准等作出严格限制，确保飞行安全。

(B) 本公司制定了一系列的安全生产规章制度

本公司制定了《航空安全管理手册》、《航空安全保卫手册》、《应急预案》、《危险物品运输》等制度，分别从公司的安全政策、安全目标、风险管理、安全保证、安全促进和应急预案等方面构成了公司的安全管理依据和指南。

(C) 维修作业安全

航空维修是安全生产的重要环节之一，本公司的飞机维修工作严格按照各机型的持续适航维修方案组织实施。该方案主要包括航线维护和定期维修两大类。本公司根据民航局对 SMS 体系建设有关的 AC-121/135-FS-2008-26 和 AC-145-15 咨询通告的具体要求，建立了维修系统 SMS 管理体系，对维护活动中存在的风险

险进行识别、分析、评估和控制，以便更有效的实施安全管理。为维修人员掌握航空安全和风险管理的应用、管理要素及实施方法，本公司制定了维修工作《风险管理手册》和《应急预案》。

通过加大安全投入及制定一系列安全规章制度，本公司的安全经营取得了显著成果。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司无通用航空安全事故，无地面事故征候，显著优于民航局制定的年度通用航空事故万架次率低于0.3、地面事故征候万架次率低于0.1的安全指标。2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司通用航空事故征候分别为0次、0次、1次、1次；2009年、2010年、2011年，本公司年度通用航空事故征候万架次率分别为0、0、0.3，显著优于民航局制定的通用航空事故征候万架次率低于5的安全指标，居国内同行前列。

（2）质量控制情况

本公司本着“顾客至上，安全第一，规范运行，追求完美”的质量管理方针，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。本公司严格按照 GB/T19001-2000/IDT9001:2000 建立质量管理体系，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》等，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。本公司还制定了《质量记录控制程序》，保证本公司运行中形成的记录在识别、贮存、保护、检索、保存期和处置上得到有效控制。

本公司维修系统设有独立的质量管理部，独立行使职权，具有质量否决权，并承担相应质量责任的权利和义务。本公司维修质量管理严格执行国家及民航局有关适航管理、质量管理的方针、政策、法律、法规，全面贯彻质量第一的原则，对本公司维修工作各个环节制定了相应的制度和程序，并以可靠性为中心、建立和完善自我质量审核机制，有计划地对本公司内部各维修单位及本公司外包维修单位进行定期审核和评估。本公司制定了维修系统的质量管理政策和有关工作程序，包括《维修工程管理手册》、《维修管理手册》、《机务工作程序管理手册》、《质量审核方案》、《机坪管理程序（试用版）》及《航材管理手册》等。

3、生产技术和技术研发情况

本公司一直以来十分重视生产技术水平的提高。

(1) 飞行技术

本公司机队主要由欧洲直升机公司系列直升机组成，具备国际领先的技术水平和丰富的飞行经验。本公司制定了严格的飞行、训练制度，定期派送飞行员赴海外培训。

(2) 维修技术

本公司的通用航空维修技术及相关维修检测设备均处于我国同行业先进水平；本公司拥有一批知识层次高、技术精湛并拥有各类执照的专业技术队伍。领先的技术水平和人员队伍均使本公司的服务具有可靠的安全和质量保证。

(A) 技术引进吸收

本公司重视技术引进和吸收消化，已经获得了欧洲直升机公司在我国唯一的特许维修中心认证，以及 AS 332、SA 365N、AS 350 等多型直升机的维修资质，并已经自主掌握了 SA 341/342、EC 155、EC 225 等多型直升机的维修能力。此外，本公司通过技术引进和吸收消化，获得了 TURBOMECA 发动机维修中心资格、美国 ROCKWELL COLLINS 公司销售和售后维修代理商资格、美国 GOODRICH 公司绞车销售和维修代理商资格。

(B) 技术研发

本公司长期重视技术研发，自主开发了通用 ATE（计算机自动检测）平台，可用于各种机型、设备的维修和检测，并不断进行技术升级，在日常维修业务中取得了良好的使用效果。

(三) 本公司销售情况

1、销售模式

通用航空业务市场基本没有零售客户，本公司主要的销售模式为大客户营销。多年来，本公司充分利用自身丰富的运营经验、多年保持的安全运营记录以

及与大客户保持的长期良好合作关系，持续跟踪市场需求，并及时发掘新的大客户需求。

2、主要客户情况

报告期内，本公司前五大客户情况如下表所示：

表 4.20：

单位：元

客户名称	金额	占营业收入的比例
2012 年 1-6 月		
中国海洋石油总公司	279,740,022.23	55.16%
CACT OPERATORS GROUP	47,768,119.99	9.42%
CNOOC China Limited-Panyu Operation Company	29,343,743.28	5.79%
HUSKY OIL CHINA LTD	28,503,235.12	5.62%
国家林业局西南航空护林总站	23,002,169.00	4.54%
合计	408,357,289.62	80.52%
2011 年		
中国海洋石油总公司	559,221,301.09	56.68%
CACT OPERATORS GROUP	100,473,701.40	10.18%
HUSKY OIL CHINA LTD	48,618,342.46	4.93%
交通运输部救助打捞局	28,779,515.17	2.92%
国家林业局西南航空护林总站	24,308,000.00	2.46%
合计	761,400,860.12	77.17%
2010 年		
中国海洋石油总公司	472,696,131.42	53.77%
CACT OPERATORS GROUP	97,241,086.67	11.06%
康菲石油中国有限公司	52,917,977.27	6.02%
HUSKY OIL CHINA LTD	49,321,997.52	5.61%
空军装备部外场部	37,436,401.05	4.26%
合计	709,613,593.93	80.72%
2009 年		
中国海洋石油总公司	419,179,266.59	51.91%
CACT OPERATORS GROUP	86,510,773.59	10.71%
康菲石油中国有限公司	57,512,600.29	7.12%
HUSKY OIL CHINA LTD	49,855,156.48	6.17%
空军装备部外场部	25,775,358.00	3.19%

合计	638,833,154.95	79.11%
----	----------------	--------

2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司前五大客户的销售总额占营业收入的比例分别为79.11%、80.72%、77.17%和80.52%。本公司与该等客户均不存在关联关系。

本公司的主要业务收入来自海上石油直升机飞行服务业务，因此，本公司的最大客户为中海油，而CACT OPERATORS GROUP、康菲石油中国有限公司、HUSKY OIL CHINA LTD等客户，也均为中海油与国外石油开发企业共同投资的合资企业。由于我国特殊的石油天然气资源开发政策，中国海上石油开发基本由中海油下属公司或合资公司经营，这客观上导致了报告期内本公司主要服务客户相对集中。

本公司的前身中国海洋直升机专业公司成立的初衷，即为服务我国海洋石油天然气开发。目前，我国能够提供海上石油直升机飞行服务的通用航空企业仅有本公司、南航珠直、东方通航三家，本公司占据了约60%的市场份额。直升机飞行服务是海上油气开发，特别是远海、深海油气开发中重要的基础服务。因此，本公司的业务也对中海油下属公司及其合资公司的业务运营意义重大。本公司主要为中海油下属公司及其合资企业提供长期服务，并签订了长期服务框架协议。同时，本公司每隔一定时期与中海油下属公司及其合资企业就服务价格及服务细节变动进行协商，并签订补充协议。本公司自成立以来，始终与中海油及其合资公司建立了良好的合作关系，合作协议稳定，回款情况良好，不存在任何以实物抵债的情况，不会影响公司持续稳定经营。

近年来，中石油和中石化开始进军海上石油业务，并逐步加大在海上石油开发方面的投资力度。目前，本公司已分别与上述公司建立了海上石油直升机前期服务的合作关系。随着上述两大石油公司在海上石油开发领域的扩大和深入，本公司将不断加大市场开发力度，稳固并深化与中石油、中石化的业务合作关系，以获得更多新业务合同机会，优化客户结构分布。

此外，本公司将紧抓我国其他通用航空业务发展的机遇，并发展通用航空维修业务，扩大相关业务收入，以改善主要客户相对集中的情况。

报告期内，本公司的前5名客户与本公司无关联关系。本公司董事、监事、

高级管理人员，其他主要关联方或持有公司 5% 以上股份的股东未在上述客户中占有权益。

3、服务定价

(1) 通用航空飞行业务

本公司的通用航空飞行业务主要开展大客户营销，服务定价以每架飞机为单位，分为每月固定费和每小时飞行费用两部分。服务定价采取成本加成法，即本公司在自身服务合理成本的基础上，考虑适当利润，与客户协商确定。

(2) 代管的定价模式

本公司的通用航空代管业务，每个代管项目单独建账、独立核算。本公司以项目业务收入扣除各项成本费用后的净收益为定价基础，与客户约定净收益的一定比例为代管的服务费用。

(3) 执管的定价模式

本公司的通用航空执管业务主要开展大客户营销，服务定价以执管的每架飞机为单位，约定年度计划飞行小时，确定年度执管收费标准；若年度实际飞行小时少于约定小时，按年度执管费用标准全额收费；超过年度计划飞行小时部分，按超额小时收费标准，增加收取超出计划部分小时的执管费用。

(4) 通用航空维修业务

本公司通用航空维修业务的服务定价采取成本加成法，即本公司在自身服务合理成本的基础上，考虑适当利润，与客户协商确定。

八、 本公司拥有的主要经营资质

(一) 通用航空飞行服务的经营资质

本公司拥有中国民用航空中南地区管理局签发的《通用航空企业经营许可证》（民航通企字 003 号），经营范围为：“陆上石油服务、海上石油服务、直升机机外载荷飞行、人工降水、医疗救护、航空探矿、空中游览、公务飞行、私用

飞行驾驶执照培训、直升机引航作业、航空器代管业务、出租飞行、通用航空包机飞行、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”。该经营许可证的有效期为 2012 年 4 月 2 日至 2015 年 4 月 1 日。

本公司控股子公司中信通航拥有中国民用航空华北地区管理局签发的《通用航空企业经营许可证》（民航通企字 046 号），经营范围为：“甲类：陆上石油服务、海上石油服务、直升机机外载荷飞行、医疗救护、航空探矿、空中游览、公务飞行、直升机引航作业、通用航空包机飞行、航空器代管业务；乙类：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；丙类：防治农林业病虫害、防治卫生害虫、航空护林、空中拍照”。该经营许可证的有效期为 2010 年 1 月 8 日至 2013 年 1 月 7 日。

（二）机场运营的资质

本公司拥有中国民用航空中南地区管理局于 2010 年 2 月 8 日签发的《民用机场使用许可证》（编号 T1562010303000），许可机场为深圳南头直升机场，机场使用性质为通用航空机场（工业），可使用机型为各类型直升机及运五以下机型。该许可证有效期五年。

本公司拥有中国民用航空中南地区管理局于 2010 年 1 月 11 日签发的《民用机场使用许可证》（编号 T1562010302900），许可机场为湛江坡头直升机场，机场使用性质为通用航空机场，可使用机型为米 17 及以下各类型直升机。该许可证有效期五年。

本公司拥有中国民用航空华北地区管理局于 2007 年 1 月 9 日签发的《民用机场使用许可证》（编号 T1562007100700），许可机场为天津/塘沽机场，机场使用性质为通用航空机场，可使用机型为运五及以下小型固定翼飞机；各类直升机。该许可证有效期五年。目前，本公司已经向中国民用航空华北地区管理局提交了续办该许可证的申请，截至本募集说明书签署之日，该续办工作仍在办理中。

本公司拥有中国民用航空中南地区管理局于 2012 年 5 月 3 日签发的《民用机场使用许可证》（编号 T1562012300901），许可机场为海南东方直升机场，机

场使用性质为通用航空机场（工业），可使用机型为各类直升机。该许可证有效期五年。

（三）航空维修的资质

本公司控股子公司维修公司拥有中国民用航空总局于 2001 年 7 月 30 日签发的编号为 D.3020 的《维修许可证》，许可维修项目为“航空器/机体、动力装置、航空器部件、特种作业”，该许可证长期有效。同时，中国民用航空总局于 2003 年 6 月 16 日针对该许可证补充签发了《许可维修项目》证书，对许可维修项目做了具体限定。

本公司控股子公司维修公司拥有欧洲航空安全管理局（European Aviation Safety Agency）于 2004 年 4 月 13 日签发的 EASA.145.0002 维修许可证书，证书编号为 2042/2003，主要维修许可项目为“AS 332/332L/L1 系列直升机，以及附件中列明的配件”。目前该证书的有效期至 2013 年 12 月 9 日。

本公司控股子公司维修公司拥有欧洲直升机公司于 2005 年 11 月颁发的《欧洲直升机特许维修中心（an Eurocopter approved Maintenance Centre）》证书；拥有欧洲直升机公司于 2008 年 4 月 29 日签发的 AS 350 型直升机的 O 级、I 级和 I+级维修（O, I & I+ level maintenance activities）许可证书，该证书由欧洲直升机公司进行年检，目前有效期至 2010 年 4 月；拥有欧洲直升机公司于 2009 年 7 月 24 日签发的 AS 332 和 AS 365N 机型的 I 级维修许可证书，该证书由欧洲直升机公司进行年检，目前的有效期至 2012 年 5 月 24 日。截至本募集说明书签署之日，本公司已经向欧洲直升机公司提交了资质续展申请，相关手续正在办理中。

本公司控股子公司维修公司于 2011 年 8 月 16 日与美国 Rockwell Collins 公司签署了国际销售与支持代理协议，协议编号 44478，获得了该公司多种用于直升机的电子部附件产品的销售和售后服务资质。

本公司控股子公司维修公司拥有美国 GOODRICH 公司签发的绞车特许维修证书，证书编号 0002。该证书有效期至 2012 年 12 月 31 日。

九、与本公司主营业务相关的主要资产情况

(一) 主要固定资产

报告期内，本公司主要固定资产基本情况如下表所示：

表 4.21：

单位：万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例
飞机	153,310.23	92.78%	156,507.00	93.24%	151,634.66	93.34%	131,323.51	92.49%
房屋建筑物	5,669.72	3.43%	5,739.33	3.42%	5,858.21	3.61%	6,107.74	4.30%
机器设备	316.74	0.19%	305.81	0.18%	270.03	0.17%	220.85	0.16%
运输设备	1,241.08	0.75%	1,157.00	0.69%	904.91	0.56%	755.26	0.53%
电子及其他设备	704.75	0.43%	696.36	0.41%	908.90	0.56%	709.51	0.50%
固定资产装修	19.74	0.01%	39.80	0.02%	-	-	95.06	0.07%
高价周转件	3,970.64	2.40%	3,414.08	2.03%	2,869.91	1.77%	2,767.65	1.95%
合计	165,232.90	100%	167,859.39	100%	162,446.62	100%	141,979.57	100%

1、航空器

(1) 自有飞机

截至本募集说明书签署之日，本公司自有飞机情况如下表所示：

表 4.22：

飞机型号	飞机注册号	购入时间
AS 332L1	B-7951	1985.12
AS 332L1	B-7955	2004.05
AS 332L1	B-7956	1993.12
AS 332L1	B-7957	1998.12
AS 332L1	B-7958	2000.12
AS 332L1	B-7959	1983.11
AS 332L1	B-7961	2005.12
AS 332L1	B-7962	2006.04
EC 225	B-7127	2007.12
EC 225	B-7128	2008.03

EC 155B1	B-7129	2009.11
EC 155B1	B-7130	2009.11
EC 155B1	B-7132	2010.05
EC 155B1	B-7133	2010.05
EC 155B1	B-7135	2010.11
EC 155B1	B-7141	2011.06
EC 155B1	B-7119	2005.08
EC 155B1	B-7120	2005.10
EC 155B1	B-7187	2012.09
EC 155B	B-7005	2003.02
EC 155B	B-7006	2003.01
EC 155B	B-7008	2002.04
SA 365N	B-7101	1981.12
SA 365N	B-7102	1982.09
A 109E	B-7772	2002.03
EC 135P2	-- ^注	2002.07

注：本公司拥有的EC 135P2型直升机，原国籍号B-7007，因用于警务飞行，经民航局《民用航空器注销登记函件》（编号DR321）批准，取消了该机的国籍登记证和注册号。

（2）租赁航空器

截至本募集说明书签署之日，本公司租赁航空器情况如下表所示：

表 4.23：

航空器型号	航空器注册号	租赁期限	出租方
SA 365N	B-7103	2006.01.01-2010.12.31 ^{注1}	海军装备部善后办公室
SA 365N	B-7106		
KA-32A11BC	B-9491	2012.10.26-2013.10.25	HELIKOREA Co., Ltd
KA-32A	B-9288	2012.05.21-2013.05.20 ^{注2}	CHANGWOON Aviation Co., Ltd
AS 350B3	B-7429	2010.01.01-2012.12.31	ALLYWAY LIMITED
AS 350B3	B-7431	2010.10.01-2012.12.31	ALLYWAY LIMITED

注1：该租赁协议到期后，因双方工作较为忙碌，未签订新的租赁协议。但鉴于双方20多年的友好合作，经本公司与租赁方友好协商，一致同意在新的租赁协议签订之前，原租赁协议所有条款继续生效。

（3）代管飞机

截至本募集说明书签署之日，本公司代管飞机情况如下表所示：

表 4.24:

航空器型号	航空器注册号	合同期限	委托方
Falcon 900DX	B-8021	2012.03.21-2015.12.31	中信国安集团有限公司

(4) 执管飞机

截至本募集说明书签署之日，本公司执管飞机情况如下表所示：

表 4.25:

航空器型号	航空器注册号	合同期限	委托方
A 109	B-7775	2012.08.01-2013.07.31	中央电视台
Z 11	B-7070		
H 410	B-7112	2011.01.01-2016.12.31	中国海监总队
H 410	B-7115		
AS 350B3	B-7428	2012.01.01-2013.12.31	中国南方电网超高压输电公司检修试验中心
KA-32A11BC	B-7810	2010.05.27-2013.05.26 ^{注1}	中国极地研究中心
A 109S	B-7776	2009.08.01-2012.12.31	广东海事局
A 109S	B-7778		
Falcon 7X	B-8029	2009.11.19-2012.11.18	CYCLE CHAMPION INTERNATIONAL LTD
Falcon 7X	B-8207	2012年3月22日起生效，期限为2年，协议到期前三个月，如双方无异议，并经双方书面确认，协议可在两年内继续有效	云南俊发房地产有限责任公司

注1：根据本公司2011年12月10日发布的《中信海洋直升机股份有限公司关于中信通用航空有限责任公司托管的“雪鹰”号卡-32型直升机在南极作业应急迫降情况的提示性公告》，南极中山站当地时间2011年12月8日21时20分（北京时间2011年12月9日0时20分），该直升机在执行“雪龙”船至中山站物资吊挂运输作业任务空载返回“雪龙”船途中，在南极冰山间的海冰区上空飞行时突然出现剧烈抖动，机组按照应急处置程序迫降。由于着陆地周边地势复杂，冰面高低不平，造成着陆时飞机晃动向右侧翻，桨叶碰击冰面受损，机组人员安全脱离，无人员伤亡情况。该直升机所有权人为中国极地研究中心。按照本公司与其签订的《“雪鹰”号直升机委托管理合同》，中国极地研究中心委托中信通航负责该直升机的飞行作业、机务维修、航务保障、安全运行等，该直升机已在中国太平洋财产保险股份有限公司投保。截至本募集说明书签署之日，该直升机已随“雪龙”船归国，事故正在

进一步调查中。

本公司租赁、执管、代管飞机不作为公司资产进行财务核算。

2、备份发动机、四大部件及高价周转件

本公司将直升机的备份发动机、四大部件，及高价周转件纳入固定资产核算。库存备份发动机、四大部件及高价周转件的储存量直接关系到飞机维修成本的高低。本公司在确保飞行安全和生产需求的前提下，根据每年生产任务、库存量等信息审慎采购备份发动机、四大部件及高价周转件。

备份发动机及四大部件的折旧年限为 15-20 年，按直线法计提折旧，年折旧率为 6.33%-4.85%；高价周转件折旧年限为 5 年，按直线法计提折旧，年折旧率为 20%。目前该部分资产库存合理、在用件使用状况良好。

3、房屋

(1) 自有房屋

截至本募集说明书签署之日，本公司自有房屋 31 宗，面积合计 15,440.66 平方米。其中，本公司取得《房屋所有权证书》的房屋 27 宗，面积合计 14,884.73 平方米，占本公司自有房屋总面积的 96.40%；未取得《房屋所有权证书》的房屋 4 宗，面积合计 555.93 平方米，占本公司自有房屋总面积的 3.60%。具体情况如下表所示：

表 4.26:

序号	证书编号	取得方式	所在地	建筑面积 (m ²)	用途
1	深房地字第 4000475039 号	转让	广东深圳	129.21	住宅
2	深房地字第 2000486209 号	转让	广东深圳	147.77	住宅
3	东方房权证八所字第 100004 号	自建	海南东方	972.18	非住宅
4	东方房权证八所字第 100014 号	自建	海南东方	1,660.07	非住宅
5	东方房权证八所字第 100005 号	自建	海南东方	157.94	非住宅
6	房权证东字第 09449 号	自建	海南东方	66.44	非住宅
7	东方房权证八所字第 100003 号	自建	海南东方	151.33	非住宅
8	粤房地证字第 C5337239 号	自建	广东湛江	2,178.22	非住宅
9	粤房地证字第 C5337238 号	自建	广东湛江	255.96	非住宅
10	粤房地证字第 C0815872 号	自建	广东湛江	18.21	非住宅

序号	证书编号	取得方式	所在地	建筑面积 (m ²)	用途
11	粤房地证字第 C0815925 号	自建	广东湛江	409.11	非住宅
12	粤房地证字第 C0815924 号	自建	广东湛江	256.27	非住宅
13	粤房地证字第 C0815871 号	自建	广东湛江	30.39	非住宅
14	粤房地证字第 C0815873 号	自建	广东湛江	1,273.75	非住宅
15	津字第 107011108808 号	自建	天津	5,683.47	非住宅
16	舟房权证普字第 5009606 号	转让	浙江舟山	113.36	住宅
17	舟房权证普字第 5009607 号	转让	浙江舟山	113.36	住宅
18	舟房权证普字第 5009608 号	转让	浙江舟山	113.57	住宅
19	舟房权证普字第 5009610 号	转让	浙江舟山	113.32	住宅
20	舟房权证普字第 5009627 号	转让	浙江舟山	172.46	住宅
21	舟房权证普字第 5009604 号	转让	浙江舟山	113.32	住宅
22	舟房权证普字第 5009602 号	转让	浙江舟山	113.46	住宅
23	舟房权证普字第 5009603 号	转让	浙江舟山	113.46	住宅
24	舟房权证普字第 5009605 号	转让	浙江舟山	113.68	住宅
25	舟房权证普字第 5009611 号	转让	浙江舟山	113.42	住宅
26	舟房权证普字第 5009609 号	转让	浙江舟山	113.42	住宅
27	舟房权证普字第 5009601 号	转让	浙江舟山	187.58	住宅
28	暂无	转让	广东珠海	143.00	住宅
29	暂无	转让	广东珠海	147.80	住宅
30	暂无	转让	广东珠海	121.40	住宅
31	暂无	转让	广东珠海	143.73	住宅

本公司拥有的 4 宗尚未取得《房屋所有权证书》的房屋为商品房预售，本公司已经与开发商签订了《珠海市商品房买卖合同》，待房屋完工交付后正式办理房屋所有权证，办理房屋所有权证无实质性障碍。同时，由于该等房屋的用途为员工宿舍，且在本公司拥有的房屋总面积中比例较小，不会对本公司的日常经营产生重大影响。

(2) 房屋租赁

截至本募集说明书签署之日，本公司租赁房屋 21 宗，面积合计 3,151.19 平方米。本公司租赁的该等房屋均取得了《房屋所有权证书》，并签订了房屋租赁协议。本公司租赁的该等房屋均为办公或员工宿舍用途，若上述租赁行为产生纠纷等原因导致本公司无法继续使用该等房屋而必须搬迁时，本公司可以及时在相关区域内找到替代性的合法场所继续使用，不会对本公司的日常经营产生重大影响。

（二） 主要无形资产

1、土地使用权

（1）自有土地使用权

截至本募集说明书签署之日，本公司拥有土地使用权 3 宗，面积共计 182,392.26 平方米，分别为天津/塘沽机场用地、湛江坡头直升机场用地、海南东方直升机场用地的土地使用权。具体情况如下表所示：

表 4.27:

序号	证书编号	取得方式	面积 (m ²)	终止日期	用途
1	塘单国用(2002)字第 043 号	出让	70,174.26	2052.03.12	机场用地
2	东方国用(2002)字第 465 号	出让	54,850.00	2052.09.09	机场用地
3	湛国用(2002)字第 2006 号	出让	57,368.00	2048.07.27	机场用地

（2）租赁土地使用权

截至本募集说明书签署之日，本公司合计租赁土地使用权 1 宗，面积共计 1,573 平方米。该土地使用权系本公司向珠海市珠港机场管理有限公司和珠海机场集团公司租赁，用于机库和机坪用地。本公司租赁的该土地使用权已经获得了《国有土地使用证书》，且本公司与出租方签署了《中信海直在珠海机场租地建设机库合作协议》，协议租赁期 10 年，自 2011 年 9 月 1 日至 2021 年 8 月 31 日。

2、商标

截至本募集说明书签署之日，本公司拥有注册商标 13 宗。具体情况如下表所示。

表 4.28:

序号	商标名称	注册号	类别	所有权人	有效期
1	COHC	1764588	第 35 类	中信海直	2002 年 05 月 07 日至 2012 年 05 月 06 日
2	COHC	1723877	第 37 类	中信海直	2012 年 02 月 28 日至 2022 年 02 月 27 日
3	COHC	1723950	第 39 类	中信海直	2012 年 02 月 28 日至 2022 年 02 月 27 日
4	COHC	1754885	第 42 类	中信海直	2012 年 04 月 21 日至 2022 年 04 月 20 日

序号	商标名称	注册号	类别	所有权人	有效期
5	中信海直	1764587	第 35 类	中信海直	2002 年 05 月 07 日至 2012 年 05 月 06 日
6	中信海直	1723878	第 37 类	中信海直	2012 年 02 月 28 日至 2022 年 02 月 27 日
7	中信海直	1723905	第 39 类	中信海直	2012 年 02 月 28 日至 2022 年 02 月 27 日
8	中信海直	1754884	第 42 类	中信海直	2012 年 04 月 21 日至 2022 年 04 月 20 日
9		3276890	第 35 类	中信海直	2004 年 04 月 14 日至 2014 年 04 月 13 日
10		1631866	第 37 类	中信海直	2011 年 09 月 07 日至 2021 年 09 月 06 日
11		1663690	第 39 类	中信海直	2011 年 11 月 07 日至 2021 年 11 月 06 日
12		3276892	第 41 类	中信海直	2003 年 10 月 14 日至 2013 年 10 月 13 日
13		3276891	第 44 类	中信海直	2003 年 10 月 14 日至 2013 年 10 月 13 日

注：截至本募集说明书签署之日，本列表第 1 项及第 5 项商标已经过期，本公司已经向商标管理部门提交了续展申请，并获得了商标管理部门的受理确认。目前，该等商标有效期续展工作仍在办理中。

本公司 2 项商标正在办理有效期续展手续，并已经获得商标管理部门的受理确认，预计该等 2 项商标有效期获得续展不存在障碍。本公司日常经营中，该等 2 项商标主要作为公司标识使用，其续展工作不会对本公司的日常生产经营构成重大不利影响。

（三）机场使用协议

1、深圳直升机场

根据中国民用航空总局《关于中国海洋直升机专业公司实行改组、改制有关业务运营管理问题的批复》（总局运函[1998]22 号），本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海直公司。改制后的中海直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，而本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。自成立以来，本公司一直有偿使用深圳直升机场，并将其作为深圳主运

营基地。

为保证本公司能稳定使用该机场，本公司与中海直公司签订了长期的机场使用协议。2002年，本公司与中海直公司签订了《机场使用与服务保障协议》，该协议有效期自2002年1月1日至2011年12月31日。经本公司第四届董事会第七次会议审议通过，本公司于2011年12月31日与中海直公司签订了《直升机场使用协议》，协议约定本公司自2012年1月1日起继续有偿使用该机场，协议有效期10年；协议期届满后，在符合国家法律、法规及相关规定的条件下，如本公司不提出终止本协议，则协议期限将自动延长。

2、舟山普陀山机场

本公司在东海海域开展海上石油直升机飞行服务业务，并以舟山普陀山机场作为飞行基地。为此，本公司与舟山普陀山机场签署了《使用舟山普陀山机场协议》。协议约定本公司在合同期内以舟山普陀山机场为直升机飞行基地，并由舟山普陀山机场提供航务保障和地面保障；保障费根据民航局标准支付。该协议有效期一年。报告期内，本公司每年均与舟山普陀山机场签署了《使用舟山普陀山机场协议》。2011年12月25日，本公司与舟山普陀山机场签署了最新一期的《使用舟山普陀山机场协议》，协议有效期自2012年1月1日起至2012年12月31日止。

3、北京首都国际机场

本公司控股子公司中信通航的公务机业务主要以北京首都国际机场为主运营基地。为此，中信通航与北京首都国际机场相关运营主体签署了一系列协议。

（1）中信通航与北京首都国际机场股份有限公司签署的协议

中信通航与北京首都国际机场股份有限公司于2011年6月7日签署了《北京首都国际机场安全运行管理协议》，协议有效期自签署之日起1年，协议到期时如双方无异议，协议将自动顺延一年。该协议约定，中信通航在进入北京首都国际机场进行运营时，应遵守并配合北京首都国际机场股份有限公司关于北京首都国际机场安全运营的统一协调管理及应急救援管理等。

作为首次进入北京首都国际机场运营或签署前述协议的条件，中信通航与北

京首都国际机场股份有限公司于 2011 年 11 月 28 日签署了《应急救援服务协议》，协议有效期自签署之日起 1 年，协议到期时如双方无异议，协议将自动顺延一年，并可多次顺延。该协议约定北京首都国际机场股份有限公司将向中信通航提供全面高效的应急救援服务。

为对前述两项合同中发生的费用及北京首都国际机场股份有限公司为中信通航提供的其他有偿服务（包括：飞机起降的跑道、滑行道、客机坪、停机坪及目视助航设施、灯光设备等；航站楼内基础设施设备、能源保障、基础配套或专项服务等；地面引导、指挥、停放等；登机桥、廊桥等相关地面服务设施；旅客必要的候机、休息场所、公用设施、安全检查、医疗救护；治安保卫、消防和救援服务；其他服务）费用进行约定，双方签署了《北京首都国际机场地面服务结算协议》，协议自 2010 年 1 月 1 日起生效，有效期一年，协议到期时如双方无异议，协议将自动顺延一年，并可多次顺延。该协议约定双方同意按《关于印发民用机场收费改革实施方案的通知》（民航发[2007]159 号）的相关规定及收费标准和附件一《首都机场特殊航空服务收费标准》结算各项服务费用。

（2）中信通航与北京空港航空地面服务有限公司签署的协议

中信通航与北京空港航空地面服务有限公司于 2010 年 12 月 27 日签署了《附件 B1.0——地点、服务内容及收费标准（按 2004 年版 IATA 标准地名服务协议文本（IATA AMH810）签订）》（简写本），协议自签署之日起生效，有效期 3 年。协议约定合同期内，北京空港航空地面服务有限公司为中信通航提供机坪除冰服务。协议同时对使用除冰车和除冰液的价格进行了约定。

4、珠海（三灶）机场

本公司为将珠海（三灶）机场作为运营基地，与珠海市珠港机场管理有限公司签署了《设立营运基地及地面保障服务协议》，约定本公司将珠海（三灶）机场作为运营基地期间，由珠海市珠港机场管理有限公司为本公司提供包括起降、停放、引导、安检和其他相关地面保障服务。协议约定，起降服务等航空性业务费用，本公司按照民航局和国家发改委发布的标准支付；人员及货物安检等非航空性业务费用，本公司根据双方协商的市场价格支付。协议有效期 10 年，自 2011 年 6 月 1 日至 2021 年 5 月 31 日。

同时，本公司与珠海市珠港机场管理有限公司和珠海机场集团公司签署了《中信海直在珠海机场租地建设机库合作协议》，租赁土地使用权用于机库和机坪用地。该协议租赁期 10 年，自 2011 年 9 月 1 日至 2021 年 8 月 31 日。

5、珠海九洲机场

报告期内，本公司曾以珠海九洲机场作为在珠海地区的营运基地。为此，本公司与珠海九洲机场运营方中国南方航空股份有限公司签署了《通用飞行地面保障协议》，协议有效期自 2010 年 9 月 1 日起一年。协议约定，中国南方航空股份有限公司在珠海九洲机场为本公司提供包括直升机起降、地面服务、旅客和行李安检、直升机看护、直升机引导以及房屋租赁等有关的地面保障服务。协议约定，相关服务费用，本公司根据民航局、国家发改委、国家物价局发布的有关民用机场收费标准进行支付。

十、上市以来历次股本筹资、派现及净资产变化情况

表 4.29:

单位：万元

首发前最近一期末净资产额			22,509.28
历次筹资情况	发行时间	发行类别	筹资净额
	2000 年 07 月	首次公开发行	59,761.80
	2003 年 12 月	配股	14,310.54
	合计		74,072.34
首发后累计派现金额			32,971.20
本次发行前最近一期末净资产额			177,738.71

十一、报告期内本公司及其控股股东、实际控制人做出的重要承诺及履行情况

报告期内，本公司、本公司的控股股东中海直公司及本公司的实际控制人中信集团未新作出重要承诺，亦未违反重大承诺。

2012 年 9 月 10 日，本公司控股股东中海直公司就《深圳直升机场使用协议》中约定的事宜出具《承诺函》，承诺如下：

“1、本公司具备并将切实维持《深圳直升机场使用协议》所需的一切批准、许可的效力和效果，并采取迅速的措施以取得该协议所需的其他批准、许可，并维持该等批准、许可的效力。

2、本公司将确保股份公司依《深圳直升机场使用协议》正常使用深圳直升机场及其配套设施，确保股份公司对深圳直升机场及其配套设施的使用不受任何第三方的干预或影响。

3、若因深圳直升机场土地权属出现争议而给股份公司造成直接或可预见的损失，本公司将对上述损失给予赔偿。”

截至本募集说明书签署之日，控股股东中海直公司切实履行了上述承诺，确保了本公司正常依照《深圳直升机场使用协议》的相关约定使用深圳直升机场。

2012年10月31日，本公司的实际控制人中信集团为避免其自身及其控制的其他经济实体经营或从事的业务与本公司出现同业竞争，出具了《中信海洋直升机股份有限公司实际控制人不进行同业竞争的承诺函》，该承诺的具体内容请参见本募集说明书“第五节 同业竞争与关联交易”之“一、同业竞争”之“(二) 避免同业竞争的措施”。截至本募集说明书签署之日，中信集团切实履行了该承诺，其本身及其直接或间接控制的除本公司外的其他企业均未从事与本公司相同或相似的业务。

另外，本公司首次公开发行前，控股股东中海直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。该承诺函长期有效。报告期内，公司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。

十二、 股利分配政策

（一） 本公司目前的股利分配政策

本公司《公司章程》中对股利分配政策的相关规定如下：

第一百六十三条 公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配，但公司章程规定不按持股比例分配的除外。

股东大会违反前款规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

第一百六十四条 公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司资本。但是，资本公积金将不用于弥补公司的亏损。

法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

第一百六十五条 公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

第一百六十六条 公司利润分配政策如下：

1、公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性；

2、公司可以采取现金或者股票方式分配股利，可以进行年度中期分红；

3、公司最近三年以现金方式累计分配的利润应不少于最近三年实现的年均可分配利润的百分之三十。公司最近三年未进行现金利润分配的，不得向社会公众增发新股、发行可转换公司债券或向原有股东配售股份。具体的年度利润分配

方案由董事会根据公司经营状况拟定，报公司股东大会审议；

4、公司董事会未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红的原因、未用于分红的资金留存公司的用途，独立董事应当对此发表独立意见；

5、存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

（二）本公司股利分配政策修改方案

为了通过现金分红给予股东合理的投资回报，本公司于 2012 年 7 月 6 日召开了第四届董事会第十次会议审议通过了关于修改《公司章程》的议案，并于 2012 年 7 月 25 日召开了 2012 年第二次临时股东大会审议通过了该议案。《公司章程》（草案）中关于利润分配尤其是现金分红事项的相关程序和机制等规定如下：

第一百六十六条 公司董事会应着眼于长远和可持续发展，兼顾业务发展需要和股东稳定回报，综合考虑企业经营发展实际、股东要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素，充分听取股东特别是中小股东的意愿，建立对投资者持续、稳定、科学的回报机制，并从制度上对股利分配作出安排，以保证股利分配政策的连续性和稳定性。

第一百六十七条 公司的利润分配政策由公司董事会、监事会进行专项研究论证，并报股东大会表决通过。公司董事会、监事会和股东大会在利润分配事宜的决策和论证过程中应当充分考虑独立董事和中小股东的意见。

第一百六十八条 公司的利润分配政策如下：

（一）在公司年度实现的可分配利润为正数，且每股收益大于 0.05 元的情况下，公司每一年度应当采取现金或现金和股票相结合或者法律允许的其他方式分配利润，利润分配不得超过累计可分配利润的金额，不得损害公司的可持续发展能力；

（二）在满足公司正常生产经营的资金需求且符合上述利润分配条件的前提下，坚持现金分红为主的原则，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现

的可分配利润的百分之十。如因重大投资计划或重大现金支出等事项董事会未提出现金分红预案或年度现金分红比例低于当年实现的可分配利润的百分之十的，董事会应在利润分配预案中和定期报告中详细披露原因、公司留存资金的具体用途，独立董事对此应发表独立意见；

（三）公司最近三年以现金方式累计分配的利润应不少于最近3年实现的年均可分配利润的30%。公司最近三年以现金方式累计分配的利润不足最近3年实现的年均可分配利润的30%的，不得向社会公众增发新股、发行可转换公司债券或向原有股东配售股份；

（四）在保证公司股本规模和股权结构合理的前提下，基于分享企业价值考虑，公司可以发放股票股利；

（五）公司董事会可以根据公司的资金需求状况提议公司进行中期利润分配；

（六）存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

第一百六十九条 公司利润分配应履行的决策程序：

（一）公司每年利润分配预案由公司董事会根据公司章程的规定、公司利润情况、资金需求和股东回报规划拟定，经公司董事会、监事会分别审议通过后提交股东大会审议。董事会在审议利润分配预案时，须经全体董事过半数表决同意，独立董事应对利润分配预案发表独立意见，且需经公司二分之一以上独立董事表决同意。监事会在审议利润分配预案时，须经全体监事半数以上表决同意。

（二）注册会计师对公司财务报告出具解释性说明、保留意见、无法表示意见或否定意见以及其他非标准无保留意见的审计报告的，公司董事会应当将导致会计师出具上述意见的有关事项及对公司财务状况和经营状况的影响向股东大会做出说明。如果该事项对当期利润有直接影响，公司董事会应当根据孰低原则确定利润分配预案或者公积金转增股本预案。

（三）董事会审议现金分红具体方案时，应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，独立董事应当

发表明确意见。

（四）股东大会在审议利润分配方案时，须经出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的过半数表决同意，股东大会在表决时，可向股东提供网络投票方式。股东大会对现金分红具体方案进行审议时，应当通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。董事会、独立董事和符合一定条件的股东可以向公司股东征集其在股东大会上的投票权。

（五）公司对留存的未分配利润使用计划安排或原则作出调整时，应重新报经董事会、监事会及股东大会按照上述审议程序批准，并在相关提案中详细论证和说明调整的原因，独立董事应当对此发表独立意见。

（六）监事会应对董事会和管理层执行公司现金分红政策和股东回报规划的情况及决策程序进行监督。

第一百七十条 公司根据生产经营情况、投资规划和长期发展目标至少每三年重新审定一次股东分红回报规划，结合股东（特别是中小股东）、独立董事和监事会的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。如因公司外部经营环境或者自身经营状况发生较大变化而需要调整分红规划的，调整分红规划应以股东权益保护为出发点，且不得与公司章程和中国证券监督管理委员会和深圳证券交易所的相关规定相抵触。

第一百七十一条 出现下列情形之一时，公司可以调整利润分配政策：

（一）公司自有资金不足需要外部融资，且外部融资成本高于公司上年度加权平均净资产收益率 30% 以上时；

（二）公司现金流出现困难导致公司到期融资无法按时偿还时；

（三）公司出现对外支付危机时；

（四）监管部门规定的其他情形。

第一百七十二条 公司对公司章程确定的利润分配政策进行调整或者变更的，应当满足公司章程规定的条件，经过详细论证后，制订并提出调整议案，在

独立董事发表独立意见以及监事会发表意见的基础上，经公司董事会审议通过后，提交公司股东大会审议并经出席股东大会的股东所持表决权的2/3以上通过。股东大会在表决时，可向股东提供网络投票方式。

（三）最近三年的股利分配情况

表 4.30:

年度	分配情况
2009 年	以截至 2009 年 12 月 31 日公司股本总额 513,600,000 股为基数，每 10 股派发 0.5 元现金红利（含税）
2010 年	以截至 2010 年 12 月 31 日公司股本总额 513,600,000 股为基数，每 10 股派发 0.5 元现金红利（含税）
2011 年	以截至 2011 年 12 月 31 日公司股本总额 513,600,000 股为基数，每 10 股派发 0.5 元现金红利（含税）

本公司于 2009 年度、2010 年度和 2011 年度向股东分配的现金股利分别为 2,568 万元、2,568 万元、2,568 万元。2009 年度、2010 年度和 2011 年度归属于母公司股东净利润分别为 11,183.45 万元、12,307.29 万元和 13,893.35 万元，实现的年均可分配利润为 12,461.37 万元。本公司最近三年以现金方式累计分配的利润为 7,704 万元，占最近三年实现的年均可分配利润的 61.82%，超过最近三年实现的年均可分配利润的 30%。

（四）本公司的股东分红回报规划

为了明确本次发行后对新老股东权益分红的回报，进一步细化《公司章程》中关于股利分配政策的条款，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，本公司第四届董事会第十次会议审议通过了《关于股东回报规划的论证报告及未来三年股东回报规划（2012-2014 年）》的议案，并于 2012 年 7 月 25 日召开了 2012 年第二次临时股东大会审议通过了该议案。《关于股东回报规划的论证报告及未来三年股东回报规划（2012-2014 年）》的主要内容如下：

1、股东回报规划制定考虑因素：公司将着眼于长远和可持续发展，在综合考虑了公司业务发展及盈利能力情况、发展战略及投资需求、财务状况和现金流

情况、股东回报要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素的基础上，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划与机制，从而对股利分配作出制度性安排，以保证股利分配政策的连续性和稳定性。

2、股东回报规划制定原则：公司股东回报规划应充分考虑和听取股东（特别是中小股东）、独立董事和监事会的意见，坚持（1）重视股东权益保护，为股东提供直接、持续、稳定的投资回报和兼顾公司当前及长远发展需求与股东长远利益和（2）兼顾公司当前及长远发展需求与股东长远利益的基本原则。

3、股东回报规划制定周期：公司至少每3年重新审阅一次利润分配及现金分红回报规划，根据股东（特别是中小股东）、独立董事和监事会的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划，公司保证股东回报计划调整后，以现金方式分配的利润不少于当年实现的可分配利润的10%。

4、股东回报规划修改决策机制：结合公司业务发展及盈利能力情况、发展战略及投资需求、财务状况和现金流情况、股东回报要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境，董事会制定并提出股东回报规划修改议案，在独立董事发表独立意见前以及监事会发表意见的基础上，经公司董事会审议通过后，提交公司股东大会批准，并经出席股东大会的股东所持表决权的2/3以上通过。

5、未来三年股东回报规划：

（1）公司在未来三年（2012-2014年）每一年度均进行利润分配，具体可以采取现金、现金+股票或者法律允许的其他方式分配利润；利润分配不得超过累计可分配利润的金额，不得损害公司的可持续发展能力。

（2）根据《公司法》等有关法律法规及《公司章程》的规定，在公司盈利且现金能够满足公司持续经营和长期发展的前提下，公司足额预留法定公积金、盈余公积金以后，2012-2014年每年向股东分配的现金股利不低于当年实现的可供分配利润的10%，且连续3年内以现金方式累计分配的利润不少于该3年实现的年均可分配利润的30%。

（3）未来三年（2012-2014年）公司原则上每年度进行一次现金分红，公司

董事会可以根据公司盈利情况和资金状况以及资本市场的需要提议公司进行中期现金分红，经股东大会批准后实施。

(4) 如董事会认为出现公司股票价格与公司股本规模不匹配等情况，可以在满足上述现金分红比例的基础上，采取股票股利方式进行利润分配。

(5) 公司当年利润分配完成后留存的未分配利润主要用于与主营业务相关的直升机购置、通航机场建设等重大投资及日常业务运营，逐步扩大经营规模，优化财务结构，促进公司的快速发展，有计划、有步骤地实现公司未来的发展规划目标，最终实现股东利益最大化。公司接受所有股东、独立董事、监事对公司分红的建议和监督。

十三、最近三年发行的债券和偿还情况以及各年度的偿债指标

(一) 最近三年债券发行和偿还情况

最近三年，本公司未发行债券，亦未偿还债券。

(二) 最近三年偿债财务指标

表 4.31:

项目	2009 年	2010 年	2011 年
利息保障倍数 (倍) ^注	7.49	11.72	12.80
贷款偿还率	100%	100%	100%
利息偿付率	100%	100%	100%

注：利息保障倍数 = (净利润 + 利息费用 + 所得税费用) / 利息费用

十四、董事、监事、高级管理人员

(一) 基本情况

截至本募集说明书签署之日，公司董事会由 15 名成员构成，其中独立董事 5 名；公司监事会由 3 名成员构成，其中职工监事 1 名；本公司聘任了总经理、

副总经理、财务总监、董事会秘书等高级管理人员。

截至本募集说明书签署之日，本公司董事、监事、高级管理人员的基本情况如下：

表 4.32:

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期	持有公司股份数量
毕为	董事长	男	56	2011年1月	2014年1月	0
徐念沙	副董事长	男	55	2011年1月	2014年1月	0
王中安	副董事长	男	49	2011年1月	2014年1月	0
唐万元	董事、总经理	男	52	2011年1月	2014年1月	0
曹竞南	董事	男	74	2011年1月	2014年1月	0
李桂萍	董事	女	43	2011年1月	2014年1月	0
王楚	董事	男	54	2012年4月	2014年1月	0
赵小凡 ^注	董事	男	48	2012年8月	2014年1月	0
严宁 ^注	董事	男	55	2012年8月	2014年1月	0
赵振京 ^注	董事	男	51	2012年8月	2014年1月	0
林赵平	独立董事	男	59	2011年1月	2014年1月	0
何炬	独立董事	男	69	2011年1月	2014年1月	0
贾庭仁	独立董事	男	64	2011年1月	2014年1月	0
张建明	独立董事	男	52	2011年1月	2014年1月	0
李慧蕾	独立董事	女	58	2011年1月	2014年1月	0
马雷	监事会召集人	男	43	2011年1月	2014年1月	0
李培良	监事	男	36	2011年1月	2014年1月	0
井学军	职工监事	男	41	2011年1月	2014年1月	0
刘铁雄	副总经理	男	57	2011年1月	2014年1月	0
姚旗	副总经理	男	58	2011年1月	2014年1月	0
刘建新	副总经理	男	46	2011年1月	2014年1月	0
闫增军 ^注	副总经理	男	41	2012年8月	2014年1月	0
王鹏 ^注	副总经理	男	40	2012年8月	2014年1月	0
许卫杰 ^注	副总经理	男	49	2012年8月	2014年1月	0
黄建辉	董事会秘书	男	47	2011年1月	2014年1月	0
陈宏运	财务总监	男	42	2011年1月	2014年1月	0

注：刘海涅先生因已到退休年龄不再担任公司副董事长、董事、副总经理职务；栾真军先生、唐岚先生因工作变动不再担任公司董事职务。2012年8月公司第三次临时股东大会通过累积投票选举产生赵小凡、严宁、赵振京三位董事，2012年8月公司第四届董事会第十一次会议审议通过同意聘任闫增军、王鹏、许卫杰为公司副总经理。

(二) 现任董事、监事、高级管理人员主要工作经历

1、董事

毕为先生，曾任北京市人民检察院检察员，最高人民检察院检察员、处长、地方干部部副部长（副厅级）、副局长，中信网络有限公司副总经理、党委书记。现任中国中海直有限责任公司董事和本公司董事长、党委书记。

徐念沙先生，曾任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、中国海洋航空集团公司董事长兼总经理。现任中国机械工业集团公司副董事长、党委书记，中国中海直有限责任公司副董事长和本公司副董事长。

王中安先生，曾在国家计委工作（其间作为访问学者赴法国学习进修两年），分别任能源司综合处副处长、交通能源司综合处副处长，亚太能源研究中心工作任主任研究员，国家计委基础产业司副处长，中国海洋石油有限公司战略规划部副总经理、计划部总经理、战略规划部总经理等。现任中国海洋石油总公司规划计划部总经理、本公司副董事长。

唐万元先生，曾任国务院经贸办行政司基建房产处副处长、国家经贸委办公厅正处级秘书、国务院国资委机关服务管理局机关服务中心管理办公室主任（副局级）、国务院国资委人防办主任、中信国安集团公司干部、中国中海直有限责任公司副董事长。现任本公司董事、总经理、中信通用航空有限责任公司董事长、中信海直通用航空维修工程有限公司董事长。

曹竞南先生，曾任国防部第六研究院第一研究所研究室副主任，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研究所筹建组组长，直升机设计研究所室主任，直升机研制办公室主任，航空工业部飞机局主管副总工程师，航空部民机开发销售领导小组副组长，中国民用飞机开发公司总经理，中国海洋直升机专业公司副董事长。现任中国航空工业集团公司科技委委员，中国民用飞机开发公司高级顾问，中国中海直有限责任公司副董事长和本公司董事。

李桂萍女士，曾在北京市综合投资公司从事外贸和投资业务，北京涌金财经顾问有限公司、涌金期货经纪有限公司先后任交易员、分析师，华夏媒体信息技

术有限公司任市场分析师，中国海洋石油总公司资金管理部任融资和风险管理主管，中海石油投资控股有限公司任股权投资管理岗位经理。现任中海石油投资控股有限公司股权投资管理岗位经理、中国中海直有限责任公司副董事长和本公司董事。

王楚先生，曾任深圳中康玻璃有限公司市场部经理，深圳赛格进出口公司副总经理，深圳日立赛格显示器有限公司副董事长，深圳赛格股份有限公司董事长、总经理、党委副书记、董事，深圳市赛格集团有限公司办公室主任、总经理助理、副总经理。现任深圳市通产包装集团有限公司党委书记、董事长兼总经理，中国中海直有限责任公司董事、副董事长和本公司董事。

赵小凡先生，曾任中信实业银行（现中信银行股份有限公司）会计部综合处副科长、科长、副总经理，财务管理部副总经理、总经理，计划财务部总经理，行长助理，副行长兼营业总部总经理、党委书记，党委委员，党委副书记，中国中信集团公司财务部主任。现任中国中信集团有限公司财务部主任、中国中信股份有限公司财务部主任、中信银行股份有限公司非执行董事、中国中海直有限责任公司董事和本公司董事。

严宁先生，曾任中国农村信托投资公司信贷租赁处副处长、信贷处长、银行部总经理助理，中国包装总公司财务公司筹备处负责人，正大国际财务有限公司副总裁，中国投资银行深圳分行行长、党组书记，国家开发银行深圳分行负责人、党组书记，国家开发银行总行资金局副局长，中信实业银行（现中信银行股份有限公司）深圳分行行长、党委书记，中国中信集团公司战略与计划部副主任。现任中国中信集团有限公司战略与计划部副主任、中国中信股份有限公司战略与计划部副主任、中国中海直有限责任公司董事和本公司董事。

赵振京先生，曾任解放军87389部队排长、参谋，解放军87367部队参谋、连长，北空司令部办公室秘书，中信公司人事部任免处干部、副处长、处长，中国中信集团公司人事教育部主任助理兼任任免处处长、党委组织部部长助理、党委组织部副部长、人事教育部副主任兼培训中心主任。现任中国中信集团有限公司党委组织部副部长、人事教育部副主任兼培训中心主任、中国中信股份有限公司党委组织部副部长、人事教育部副主任兼培训中心主任、中国中海直有限责任公司

董事和本公司董事。

林赵平先生，曾任广东省供销学校教师、教务科科长，中国南海石油联合服务总公司油品部综合科科长、清债办副主任、经营管理部经理助理，中国南海石油联合服务物资公司总经理助理、副总经理兼办公室主任，中国南海石油联合服务总公司纪委副书记、工会副主席兼总经理助理、办公室主任。现任中国南海石油联合服务总公司党委副书记、纪委书记、本公司独立董事。

何炬先生，曾任北京市仪表工业局科员，北京开关厂总会计师，京都会计师事务所副主任会计师，北京永拓会计师事务所副主任会计师（1998至2001年），北京华商投资有限公司财务总监，北京市注册会计师协会常务理事、理事、专业指导委员会成员。现任北京安华信会计师事务所副主任会计师、本公司独立董事。

贾庭仁先生，曾任北京军区空军后勤部修建处长、国家交通投资公司民航项目部二处处长、国家开发银行交通环保评审局民航邮电处处长、国家开发银行稽核评价局广州组组长、国家开发银行营业部副总经理、国家开发银行贷款委员会专职委员。现已退休并兼任国家开发银行专家委员会常务委员、本公司独立董事。

张建明先生，曾在北京市检察院工作、北京市第二律师事务所工作、北京伟拓律师事务所工作。现为北京伟拓律师事务所律师、本公司独立董事。

李慧蕾女士，曾任国家教育部出国培训中心讲师，中国国际人才交流协会日本部项目主管，中国国际计算机软件工程公司国际合作部部长，现任国家外国专家局外国专家服务中心外事处处长、本公司独立董事。

2、监事

马雷先生，曾在中国海洋直升机专业公司财务部、股改办工作，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，中国中海直总公司襄理、副总经理。现任本公司监事会召集人，中国中海直有限责任公司董事、总经理。

李培良先生，曾任公司财务部经理助理、副经理、经理。现任本公司监事，中信通用航空有限责任公司财务总监。

井学军先生，曾任公司飞行员、飞行部标准室主任、航空安全监察部飞行运行监督主任、航空安全监察部副经理、经理。现任本公司监事、安全总监兼航空安全监察部经理。

3、高级管理人员

唐万元先生，公司总经理，有关唐万元先生的履历请参见董事简历。

刘铁雄先生，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兼中信通用航空有限责任公司董事、副总经理。

姚旗先生，曾任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，公司总经理助理，副总经理，董事会秘书。现任本公司副总经理。

刘建新先生，曾任中国海洋直升机专业公司深圳机务队队长、机务部副经理，本公司机务部副经理，机务部经理。现任本公司副总经理、中信通用航空有限责任公司董事、中信海直通用航空维修工程有限公司董事。

闫增军先生，曾任中国海洋直升机专业公司飞行部飞行员、公司飞行队队长、飞行部副经理、经理。现任公司副总经理、飞行部经理兼党委副书记、中信海直通用航空维修工程有限公司副总经理。

王鹏先生，曾任中国海洋直升机专业公司飞行部飞行员、生产调配室副主任、公司飞行部生产调配室主任、训练室主任、副经理兼党委书记。现任公司党委委员、纪委副书记、党委组织部部长、公司副总经理、公司飞行部党委书记和中信通用航空有限责任公司副总经理。

许卫杰先生，曾任空军第六飞行学院教员、中国海洋直升机专业公司湛江飞行队飞行员、队长、公司湛江分公司飞行队队长、副经理、经理。现任公司副总经理兼湛江分公司经理、党委书记。

黄建辉先生，曾任沈阳飞机设计研究所强度设计室专业组长，平安信托投资

公司企划部负责人，中国平安保险股份有限公司投资管理委员会执行秘书、投资管理中心投资经理，本公司副总经济师兼财务部经理、资本市场部经理、经营计划部经理。现任本公司董事会秘书、副总经济师、中信通用航空有限责任公司董事。

陈宏运先生，曾任中国海洋直升机专业公司财务部主管会计，本公司财务部主管会计、经理助理，副经理。现任本公司财务总监兼财务部经理。

(三) 董事、监事、高级管理人员薪酬

2011年，公司现任董事、监事和高级管理人员报酬情况如下表所示：

表 4.33：

姓名	职务	2011年从公司领取的报酬总额（税前，万元）	是否在股东单位或其它关联单位领取报酬、津贴
毕为	董事长	150.27	否
徐念沙	副董事长	0	否
王中安	副董事长	0	否
唐万元	董事、总经理	150.27	否
曹竞南	董事	0	否
李桂萍	董事	0	否
王楚	董事	0	否
赵小凡 ^注	董事	-	是
严宁 ^注	董事	-	是
赵振京 ^注	董事	-	是
林赵平	独立董事	5	否
何炬	独立董事	5	否
贾庭仁	独立董事	5	否
张建明	独立董事	5	否
李慧蕾	独立董事	5	否
马雷	监事会召集人	0	是
李培良	监事	18.74	否
井学军	职工监事	54.53	否
刘铁雄	副总经理	124.42	否
姚旗	副总经理	95.46	否
刘建新	副总经理	103.34	否
闫增军 ^注	副总经理	-	否
王鹏 ^注	副总经理	-	否

姓名	职务	2011年从公司领取的报酬总额（税前，万元）	是否在股东单位或其它关联单位领取报酬、津贴
许卫杰 ^注	副总经理	-	否
黄建辉	董事会秘书	95.46	否
陈宏运	财务总监	73.77	否

注：刘海涇先生因已到退休年龄不再担任公司副董事长、董事、副总经理职务；、栾真军先生、唐岚先生因工作变动不再担任公司董事职务。2012年8月公司第三次临时股东大会通过累积投票选举产生赵小凡、严宁、赵振京三位董事，2012年8月公司第四届董事会第十一次会议审议通过同意聘任闫增军、王鹏、许卫杰为公司副总经理。

（四）董事、监事、高级管理人员兼职情况

截至本募集说明书签署之日，公司董事、监事、高级管理人员在控股股东、控股股东下属单位及其他单位的兼职情况如下表所示：

表 4.34：

姓名	公司职务	在控股股东及其下属单位任职情况	在其他单位任职情况
毕为	董事长	中国中海直有限责任公司董事	无
徐念沙	副董事长	中国中海直有限责任公司副董事长	中国机械工业集团公司副董事长、党委书记
王中安	副董事长	无	中国海洋石油总公司规划计划部总经理
唐万元	董事、总经理	无	无
曹竞南	董事	中国中海直有限责任公司副董事长	中国航空工业集团公司科技委委员、中国民用飞机开发公司高级顾问
李桂萍	董事	中国中海直有限责任公司副董事长	中海石油投资控股有限公司股权投资管理岗位经理
王楚	董事	中国中海直有限责任公司副董事长	深圳市通产包装集团有限公司党委书记、董事长兼总经理
赵小凡	董事	中国中海直有限责任公司董事	中国中信集团有限公司财务部主任、中国中信股份有限公司财务部主任、中信银行股份有限公司非执行董事
严宁	董事	中国中海直有限责任公司董事	中国中信集团有限公司战略与计划部副主任、中国中信股份有限公司战略与计划部副主任
赵振京	董事	中国中海直有限责任公司董事	中国中信集团有限公司党委组织

林赵平 ^注	独立董事	无	部副部长、人事教育部副主任兼培训中心主任、中国中信股份有限公司党委组织部副部长、人事教育部副主任兼培训中心主任
何炬	独立董事	无	中国南海石油联合服务总公司党委副书记、纪委书记
贾庭仁	独立董事	无	北京安华信会计师事务所副主任会计师
张建明	独立董事	无	国家开发银行专家委员会常务委员
李慧蕾	独立董事	无	北京伟拓律师事务所律师
马雷	监事会召集人	中国中海直有限责任公司董事、 总经理	国家外国专家局外国专家服务中心外事处处长
李培良	监事	无	无
井学军	职工监事	无	无
刘铁雄	副总经理	无	无
姚旗	副总经理	无	无
刘建新	副总经理	无	无
闫增军	副总经理	无	无
王鹏	副总经理	无	无
许卫杰	副总经理	无	无
黄建辉	董事会秘书	无	无
陈宏运	财务总监	无	无

注：林赵平先生除担任本公司独立董事外，兼任中国南海石油联合服务总公司党委副书记、纪委书记。中国南海石油联合服务总公司不是本公司股东，其持有本公司控股股东中海直公司7.22%的股份，间接持有本公司3.37%的股份，低于5%，符合中国证监会《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》（证监发[2001]102号）中有关“在直接或间接持有上市公司已发行股份5%以上的股东单位或者在上市公司前五名股东单位任职的人员及其直系亲属不得担任独立董事”的要求。

截至本募集说明书签署之日，公司的高级管理人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他行政职务。

（五）董事、监事、高管人员持股情况

截至本募集说明书签署之日，公司董事、监事及高级管理人员不存在以任何

方式直接或间接持有公司股份的情况。

(六) 本公司股权激励的实施情况

截至本募集说明书签署之日，本公司未施行股权激励计划。

第五节 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

(一) 同业竞争的基本情况

1、本公司与控股股东及实际控制人业务情况的说明

本公司主要从事通用航空飞行服务业务和通用航空维修业务。

截至本募集说明书签署之日，中海直公司持有本公司 46.65% 的股权，为本公司的控股股东。中海直公司及其控制的其他企业主要提供深圳直升机场固定设施予本公司使用，以及从事房地产开发、制造业等非航空类业务的投资及管理、服务。

中海直公司的控股股东为中信股份，中信股份为中信集团的全资子公司。本公司的实际控制人为中信集团。中信集团及其控制的其他企业主要从事的业务包括商业银行、证券、保险、信托、资产管理、基金、租赁等金融类业务，以及房地产基础设施与区域开发、工程承包、资源与能源业务、制造类业务、信息产业、商贸与服务业等非金融类业务。

中海直公司及其控制的其他企业、中信集团的基本情况详见“第四节 本公司基本情况”之“三、控股股东及实际控制人情况”。

2、本公司与控股股东及实际控制人不存在同业竞争的说明

(1) 本公司与控股股东不存在同业竞争的说明

根据中国民用航空总局《关于中国海洋直升机专业公司实行改组、改制有关业务运营管理问题的批复》（总局运函[1998]22号），本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海直公司。改制后的中海直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，而本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。

目前，本公司及中信通航拥有中国民用航空中南地区管理局及中国民用航空华北地区管理局颁发的《通用航空企业经营许可证》，中国民用航空中南地区管理局及中国民用航空华北地区管理局颁发的深圳南头直升机场、湛江坡头直升机场、海南东方直升机场、天津/塘沽机场的《民用机场使用许可证》，以及民航局颁发的《维修许可证》，具备通用航空运输资格以及通用航空维修资质。而中海直公司及其控制的其他企业不具有民航管理部门颁发的上述资质，未经营通用航空飞行服务及通用航空维修业务，且不拥有或运营飞机资产。

综上所述，本公司与中海直公司及其控制的其他企业之间不存在同业竞争，同时也未构成潜在的同业竞争。

（2）本公司与实际控制人不存在同业竞争的说明

中信集团及其控制的其他企业主要从事金融类业务，以及房地产基础设施与区域开发、工程承包、资源与能源业务、制造类业务、信息产业、商贸与服务类等非金融类业务，不具备通用航空飞行服务业务及通用航空维修业务的经营资质。本公司与中信集团及其控制的其他企业之间不存在同业竞争关系。

（二）避免同业竞争的措施

本公司首次公开发行前，本公司控股股东中海直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本公司业务有实质性竞争或可能有实质性竞争的业务。

从控股股东及其控制的企业近年来的生产经营情况来看，本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。

2012年10月31日，本公司的实际控制人中信集团向本公司出具了《中信海洋直升机股份有限公司实际控制人不进行同业竞争的承诺函》，承诺如下：

“1、截至本承诺函签署之日，本公司未直接或间接经营（包括但不限于单独、合伙经营，投资）与中信海直主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务。

2、自本承诺函签署之日起，本公司将不直接或间接经营（包括但不限于单独、合伙经营，投资）与中信海直目前及未来的主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务。

3、自本承诺函签署之日起，凡本公司有任何商业机会可从事、参与或投资可能会与中信海直及其子公司目前及未来的主营业务构成竞争的业务，本公司会将该等商业机会让予中信海直。

4、本公司将促使本公司直接或间接控制的其他经济实体遵守上述 1-3 项承诺。

如本公司或本公司直接/间接控制的其他经济实体未履行上述承诺而给中信海直造成经济损失，本公司将承担相应的赔偿责任。

本承诺函自签署之日起生效。在本公司为中信海直实际控制人期间，本承诺函持续有效。”

综合考虑中信集团的业务范围并根据上述承诺内容，本公司的实际控制人及其控制的除本公司之外的其他企业不会与本公司发生同业竞争。

（三）独立董事对于同业竞争发表的意见

本公司独立董事认为：上市以来，本公司和控股股东及实际控制人尽最大努力避免同业竞争。本公司和控股股东及实际控制人已经采取了措施避免同业竞争，这些措施是公平合理和有效的。目前本公司与控股股东及实际控制人间不存在任何同业竞争或相似的业务。

二、关联交易

（一）关联方及关联关系

根据《公司法》、《企业会计准则第 36 号-关联方披露》、《上市公司信息披露管理办法》、《深圳证券交易所股票上市规则》的相关规定，截至本募集说明书签署之日，本公司的关联方包括：

1、本公司的控股股东及实际控制人

截至本募集说明书签署之日，本公司的控股股东为中海直公司，实际控制人为中信集团。

2、本公司的控股子公司

表 5.1:

序号	公司名称	注册资本	本公司持股比例	主要经营范围
1	中信通用航空有限责任公司	8,292.55 万元	93.97%	通用航空飞行服务
2	中信海直通用航空维修工程有限公司	美元 500 万元	51%	航空维修

3、本公司的合营企业及联营企业

截至本募集说明书签署之日，本公司无合营企业和联营企业。

4、本公司的其他关联方

本公司的其他关联方主要为控股股东及实际控制人控制的其他企业。

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司的实际控制人中信集团的一级子公司情况如下：

表 5.2:

序号	境内全资子公司	持股比例
1	中信资产管理有限公司	100.00%
2	中信国安集团有限公司	100.00%
3	中信渤海铝业控股有限公司	100.00%
4	中信机电制造公司	100.00%
5	中信网络有限公司	100.00%
6	中信医疗健康产业集团有限公司	100.00%
7	中信宁波集团公司	100.00%
8	北京中信企业管理有限公司	100.00%
9	中信重型机械有限责任公司	100.00%
境内控股子公司		
10	中国中信股份有限公司	99.90%
11	中信矿业科技发展有限公司	84.70%
12	中企网络通信技术有限公司	53.32%
香港地区和境外全资子公司		
13	加拿大升达锯木厂有限公司	100.00%

截至 2012 年 6 月 30 日，中信集团下属中国中信股份有限公司的一级子公

司情况如下：

表 5.3:

序号	境内全资子公司	持股比例
1	中信控股有限责任公司	100.00%
2	中信信托有限责任公司	100.00%
3	中信华东（集团）有限公司	100.00%
4	中信天津投资控股有限公司	100.00%
5	中信建设有限责任公司	100.00%
6	中国市政工程中南设计研究总院有限公司	100.00%
7	中信建筑设计研究总院有限公司	100.00%
8	中信金属有限公司	100.00%
9	中信投资控股有限公司	100.00%
10	中信京城大厦有限责任公司	100.00%
11	中信汽车有限责任公司	100.00%
12	中国国际经济咨询有限公司	100.00%
13	中信旅游集团有限公司	100.00%
14	中信出版股份有限公司	100.00%
15	北京中信和业投资有限公司	100.00%
16	北京中信（金盏）投资有限公司	100.00%
境内控股子公司		
17	中信银行股份有限公司	61.78%
18	信诚人寿保险有限公司	50.00%
19	中信房地产股份有限公司	88.37%
20	中信重工机械股份有限公司	96.71%
21	中国中海直有限责任公司	51.03%
22	中信证券股份有限公司	20.30%
香港地区和境外全资子公司		
23	中信（香港集团）有限公司	100.00%
24	中信美国集团	100.00%
25	香港信源资产有限公司	100.00%
26	中信澳大利亚有限公司	100.00%
27	中信裕联投资有限公司	100.00%
28	中信亚洲卫星控股有限公司	100.00%
29	中信哈萨克斯坦有限责任公司	100.00%
香港地区和境外控股子公司		
30	中信泰富有限公司	57.52%
31	澳门水泥厂有限公司	77.89%
32	中信资源控股有限公司	54.01%

截至 2012 年 6 月 30 日，本公司控股股东控股的其他企业如下所示：

表 5.4:

序号	公司名称	持股比例
1	上海新路房地产开发有限公司	100.00%
2	上海海鹰矿泉水设备制造公司	100.00%
3	深圳华翔实业开发公司	100.00%
4	珠海市新路物业发展公司	100.00%

5、主要投资者个人及与其关系密切的家庭成员

截至本募集说明书签署之日，不存在能够控制、共同控制本公司或者对本公司施加重大影响的个人投资者。

6、关键管理人员及其关系密切的家庭成员

本公司董事、监事、高级管理人员的情况可参见本募集说明书“第四节 本公司基本情况 十四 董事、监事、高级管理人员”。

7、关键管理人员及与其关系密切的家庭成员控制、共同控制或施加重大影响的其它企业

截至本募集说明书签署之日，未发现本公司董事、监事、高级管理人员及与其关系密切的家庭成员控制、共同控制或可施加重大影响的其它企业与本公司发生交易行为的情形。

(二) 关联交易情况

1、经常性关联交易

(1) 机场使用

报告期内，控股股东向本公司提供机场使用服务，具体情况如下表所示。

表 5.5:

单位：万元

交易内容	关联方	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
		金额	比例 ^注	金额	比例	金额	比例	金额	比例
机场使用	中海直公司	250.00	0.70%	470.00	0.67%	470.00	0.73%	470.00	0.79%

注：占当期营业成本的比例

报告期内，控股股东向本公司提供机场使用服务。本公司遵照《中国民用航空法》、民航总局、财政部、国家物价局联合发布的《民用机场收费标准》（民航局发[1992]94号）等规定为基础，并参照市场公平价格，于1999年9月9日与中海直公司签订了《机场使用与服务保障协议》。根据该协议，本公司自设立之日起向中海直公司有偿使用其拥有的深圳、湛江及天津机场及其提供的相关服务保障。2001年，本公司向中海直公司收购湛江直升机场相关资产；同时，本公司在天津自行建设了天津/塘沽直升机场。本公司于2002年5月28日召开2001年度股东大会，审议通过与中海直公司重新签订《机场使用与服务保障协议》的相关议案。2002年5月28日，本公司与中海直公司签署了《机场使用与服务保障协议》，协议有效期限为10年，自2002年1月1日起开始实施。

2011年12月31日，上述《机场使用与服务保障协议》有效期届满。为保持本公司生产经营的稳定性，并结合本公司向中海直公司使用直升机场的实际情况，本公司与中海直公司于2011年12月31日重新签署了《直升机场使用协议》，协议有效期为十年。协议期届满后，在符合国家法律、法规及相关规定的条件下，如本公司不提出终止本协议，则协议期限将自动延长。

根据该协议，本公司向中海直公司有偿使用深圳直升机场。经本公司与中海直公司协商同意，首年度使用费为500万元，自第二个年度起，每年使用费在上一年度使用费的基础上，以我国上一年度居民消费价格指数（CPI）的变动幅度作为使用费增长率确定，但每年使用费的增长幅度最高不得超过5%。该协议自2012年1月1日起施行，有效期十年。

2011年12月28日，本公司召开第四届董事会第七次会议，审议通过了与中海直公司签订《深圳直升机场使用协议》的关联交易议案。公司独立董事在事前审核关联交易相关资料后同意将关联交易议案提交董事会会议审议，并发表了同意上述交易事项的独立意见。

（2）提供劳务

报告期内，本公司曾为实际控制人控制的其他下属企业提供公务机包机服务。该公务机包机服务按照公平、公正、公开的原则，以本公司向其他非关联第三方提供同等服务的市场价格定价，具有公允性，能够确保本公司和全体股东的

利益。报告期内，该关联交易情况如下表所示：

表 5.6:

单位：万元

交易内容	关联方	2012 年 1-6 月		2011 年		2010 年		2009 年	
		金额	比例 ^注	金额	比例	金额	比例	金额	比例
提供公务机运输服务	中信国华国际工程承包有限责任公司	-	-	-	-	452.80	0.52%	412.56	0.51%
	中信（香港集团）有限公司	-	-	-	-	208.78	0.24%	-	-
	中信信托有限责任公司	-	-	24.80	0.03%	-	-	-	-
	中信建设有限责任公司	234.90	0.46%	535.50	0.54%	-	-	-	-
	香港中信资源控股有限公司	-	-	124.47	0.13%	-	-	-	-
	中信房地产股份有限公司	-	-	118.50	0.12%	-	-	-	-
提供公务机代管运营管理服务	中信国安集团有限公司	13.17	0.03%	-	-	-	-	-	-
提供直升机运输服务	中信地产南昌投资有限公司	-	-	45.83	0.05%	-	-	-	-
合计		248.07	0.49%	849.10	0.86%	661.58	0.76%	412.56	0.51%

注：占当期营业收入的比例

2012 年 3 月 21 日，本公司子公司中信通航与本公司关联方中信国安集团有限公司签署了《B-8021 公务机代管运营协议》，中信国安集团有限公司将一架 FALCON 900DX 公务机委托中信通航按照国家有关规定代为管理，并在协议有效期内按照协议约定对该公务机进行维护和公开商业运营，协议有效期自 2012 年 3 月 21 日起生效，至 2015 年 12 月 31 日止。

该协议同时约定，中信通航应对该公务机代管项目独立核算，并按年度建立损益表。中信通航将根据损益表中的年运营收益（税前利润）情况，收取年度管

理费，并形成关联交易收入，具体收取办法如下：

(A) 年运营收益（税前利润）介于 0-1,000 万元之间的，中信通航提取运营收益的 10% 作为年度管理费，剩余部分归中信国安集团有限公司所有；

(B) 年运营收益（税前利润）大于 1,000 万元，计算方法为：1,000 万元以内部分，中信通航提取 10% 作为管理费；1,000 万元以上部分，中信通航提取 50% 作为管理费，两部分管理费合计为年度总管理费，剩余部分归中信国安集团有限公司所有；

(C) 年运营收益（税前利润）为负数，中信通航不收取任何管理费，亦不承担运营亏损，运营亏损由中信国安集团有限公司承担；

(D) 为避免中信国安集团有限公司对中信通航形成资金占用，经中信国安集团有限公司同意，中信通航可以在中信国安集团有限公司应得运营收益中留存部分资金，用于下年度运营收入入账前的对外支付，具体留存金额由双方协商确定。

该公务机代管项目的管理费按照公平、公正、公开的原则，根据市场情况制定，定价具有公允性。

2、偶发性关联交易

2009、2010 年度，本公司控股子公司中信通航为本公司控股股东的个别北京户籍员工代付住房公积金、医保费、社保费等费用 16.29 万元、10.97 万元。截至 2010 年 12 月 31 日，本公司已经及时清理该笔关联债务并向控股股东收回了中信通航代其垫付的所有费用。

2011 年度，本公司控股子公司中信通航向中海直公司预收了 9.38 万元，作为其为中海直公司个别北京户籍员工代付住房公积金、医保费、社保费的费用，并实际代付上述费用共计 8.84 万元。

2012 年 1-6 月，本公司控股子公司中信通航向中海直公司预收了上述代付费 10 万元，并实际代付上述费用共计 6.38 万元。截至本募集说明书签署之日，本公司不存在被控股股东占用资金的情况。

(三) 报告期内关联往来余额

报告期内，本公司与关联方的往来款余额情况如下表所示。该等关联债权债务往来，均因本公司的日常经营而产生，对本公司的经营成果及财务状况无重大影响。

表 5.7:

单位：万元

	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	金额	比例 ^①	金额	比例	金额	比例	金额	比例
应收账款	-	-	408.35	1.70%	443.13	2.90%	-	-
中信建设有限责任公司	-	-	55.50	0.23%	-	-	-	-
中信房地产股份有限公司	-	-	118.50	0.49%	-	-	-	-
中信国华国际工程承包有限责任公司	-	-	234.35	0.98%	234.35	1.53%	-	-
中信（香港集团）有限公司	-	-	-	-	208.78	1.37%	-	-
预收款项	419.40	15.92%	0.54	0.02%	106.88	2.35%	110.82	2.60%
中信信托有限责任公司	-	-	-	-	106.88	2.35%	-	-
中信建设有限责任公司	415.25	15.76%	-	-	-	-	-	-
中国中海直有限责任公司	4.15	0.16%	0.54	0.02%	-	-	-	-
中信国华国际工程承包有限责任公司	-	-	-	-	-	-	110.82	2.60%
应付账款	118.57	1.87%	-	-	-	-	-	-
中信国安集团有限公司	118.57	1.87%	-	-	-	-	-	-

注：占公司该款项期末金额的百分比。

(四) 规范关联交易的制度安排

1、《公司章程》

本公司在《公司章程》中对关联交易决策权限和程序进行了明确规定，并制

定了关联股东或利益冲突的董事在关联交易表决中回避的制度。

(1) 股东大会中涉及关联交易的决策权力与程序

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。

公司与关联人发生的交易（公司提供担保、获赠现金资产除外）金额在 3,000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上的关联交易，须提交股东大会审议。

公司为股东、实际控制人及其关联方提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后提交股东大会审议。公司不得为控股股东及公司持股 50% 以下的其他关联方提供担保。

(2) 董事会中涉及关联交易的决策权力与程序

公司与关联人发生的交易（公司获赠现金资产和提供担保除外）金额低于 3,000 万元，且低于公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 的关联交易（公司提供担保除外），需经董事会审议。

2、关联交易管理制度

本公司在公司第三届董事会第十五次会议审议通过的《中信海洋直升机股份有限公司关联交易管理制度》中对关联交易规范如下：

(1) 关联交易的基本原则和一般规定

本公司的关联交易应当遵循以下基本原则和一般规定：

(A) 诚实信用、平等、自愿原则；

(B) 公开、公平、公允原则；

(C) 关联交易事项应符合有关法律、法规及《公司章程》的规定，并遵守公司签署的相关合同或协议的规定，不得损害公司和非关联股东的利益；

(D) 关联交易应当签署书面协议，协议内容应明确、具体；关联交易价格

或收费应公允，不偏离市场独立第三方的价格或收费的标准，对于难以比较市场价格或订价受到限制的关联交易，应通过合同明确有关成本和利润的标准；

(E) 关联交易金额累积计算原则；

(F) 公司应依法向股东充分披露关联交易的相关信息。

(2) 关联交易回避制度

公司董事会审议关联交易事项时，关联董事应当回避表决，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

(3) 关联交易的审议及披露制度

公司与关联自然人发生的关联交易金额在 30 万元以上的关联交易，公司与关联法人发生的交易金额在 300 万元（含 300 万元）以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5%（含 0.5%）以上的关联交易，应当及时披露。

公司拟与关联人达成的交易金额高于 300 万元或高于公司最近一期经审计净资产值 5% 的关联交易，应由独立董事认可后，提交公司董事会讨论；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。

公司与关联人发生的交易（公司获赠现金资产和提供担保除外）金额在 3,000 万元以上（含 3,000 万元），且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上（含 5%）的关联交易，公司应当根据有关规定聘请具有执行证券、期货相关业务资格的中介结构，对交易标的进行评估或审计，独立董事进行事前认可后再提交董事会审议、报请公司股东大会批准。但与日常经营相关的关联交易所涉及的交易标的，可以不进行审计或评估。独立董事需发表独立意见。

公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后提交股东大会审议。

公司与关联人进行购买原材料、燃料、动力，销售产品、商品，提供或接受劳务，委托或受托销售等与日常经营相关的关联交易事项，应当按照下述规定履

行相应审议程序：

(A) 对于首次发生的日常关联交易，公司应当与关联人订立书面协议，根据协议涉及的金额分别提交董事会、股东大会审议，并需及时披露；

(B) 对于每年发生数量众多的日常关联交易，公司可以在披露上一年度报告之前，对公司当年度将发生的日常关联交易总金额进行合理预计，根据预计金额分别提交董事会或股东大会审议后及时披露。如果在执行过程中，日常关联交易总金额超过预计总金额的，公司应当根据超出金额分别重新提交董事会或股东大会审议后及时披露；

(C) 公司已按程序审议通过的关联交易协议在执行过程中，协议的主要条款未发生显著变化的，公司应当在定期报告中披露各类日常关联交易协议的具体履行情况。

协议主要条款发生显著变化的，公司应当重新签订关联交易协议，并按程序提交董事会、股东大会审议后及时披露。

3、《独立董事制度》对规范关联交易的制度安排

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。

公司股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或所发生的总额高于 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收回欠款，独立董事应当向董事会或股东大会发表独立意见。

(五) 规范关联交易的措施

本公司设立以来的各关联交易均按公开、公平、公正的市场原则进行，保证交易双方的合法权益不受侵犯。本公司切实维护股东利益，采取以下措施对关联交易予以规范：

1、对于本公司业务正常运营所需的关联交易，本公司执行了《公司章程》、《中信海洋直升机股份有限公司关联交易管理制度》及相关关联交易协议等有关

规定履行决策程序，确保交易价格的公允、合理，并给予充分、及时的披露。

2、充分发挥独立董事的作用，确保关联交易价格的公允性及合理性、批准程序的合规性，最大限度地保护其他股东利益。

(六) 独立董事对本公司报告期内关联交易发表的意见

本公司独立董事对于本公司报告期内关联交易发表如下意见：2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司的主要关联交易都按照相关法规和公司章程规定履行了批准程序，定价公允；本公司对规范关联交易所采取的措施可行、有效；未发现存在损害本公司及股东利益的情形。

第六节 财务会计信息

以下信息主要摘自本公司财务报告，投资者如需了解本公司的详细财务状况，请参阅本公司 2009 年、2010 年、2011 年年度报告和 2012 年 1-6 月财务报告，以上报告已刊登于指定的信息披露网站。

本公司 2012 年 1-9 月财务报告已于 2012 年 10 月 30 日公告，并刊登于指定的信息披露网站，投资者可根据需要进行查阅。本公司三季度业务、资产、财务状况正常，报表项目无异常变化，提醒投资者关注。

一、财务报告及相关财务资料

本公司 2009 年度、2010 年度、2011 年度财务报告经北京永拓审计，并出具了标准无保留意见的审计报告（京永审字[2010]第 11015 号、京永审字[2011]第 11010 号和京永审字[2012]第 11003 号）；本公司 2012 年 1-6 月财务报告未经审计。除特别注明外，本章引用的数据均为合并报表数据；本章分析的内容以 2009 年度、2010 年度、2011 年度经审计的财务报告和 2012 年 1-6 月的财务报告为基础。

信达证券对上述财务报告、相关非会计信息、审计事项等进行了审慎核查，认为，本公司会计信息各构成要素之间互相匹配，会计信息与相关非会计信息之间互相匹配，本公司财务资料真实可信。

二、财务报表

（一）报告期合并财务报表

1、合并资产负债表

表 6.1:

单位：元

项目	2012年 6月30日	2011年 12月31日	2010年 12月31日	2009年 12月31日
流动资产：				
货币资金	205,860,578.03	244,334,588.56	238,252,570.27	257,141,894.99
应收账款	255,325,092.68	239,973,258.87	152,803,130.56	196,794,533.47
预付款项	6,463,987.48	8,598,129.90	6,505,749.52	6,661,647.38
其他应收款	28,798,755.55	29,567,495.29	37,875,132.81	57,611,644.16
存货	296,539,971.41	297,399,622.67	301,586,574.16	237,736,000.64
流动资产合计	792,988,385.15	819,873,095.29	737,023,157.32	755,945,720.64
非流动资产：				
固定资产	1,652,329,006.88	1,678,593,894.76	1,624,466,159.67	1,419,795,744.98
在建工程	92,745,572.77	80,895,366.94	26,369,145.21	185,329,687.42
无形资产	14,102,630.00	14,290,293.50	14,665,620.50	15,040,947.50
长期待摊费用	110,928,219.87	114,252,676.13	111,916,462.20	125,245,394.06
递延所得税资产	3,028,799.44	3,028,799.44	1,971,179.90	2,748,319.73
非流动资产合计	1,873,134,228.96	1,891,061,030.77	1,779,388,567.48	1,748,160,093.69
资产总计	2,666,122,614.11	2,710,934,126.06	2,516,411,724.80	2,504,105,814.33
流动负债：				
短期借款	45,000,000.00	55,000,000.00	20,000,000.00	126,415,000.00
应付账款	63,510,977.08	59,743,068.36	48,672,542.32	49,875,360.43
预收款项	26,345,796.08	33,191,188.65	45,456,446.08	42,579,442.17
应付职工薪酬	80,193,843.83	79,079,518.08	48,691,181.15	36,738,085.29
应交税费	17,548,354.14	41,678,128.67	22,564,445.44	22,301,293.38
应付股利	3,460,543.28	3,654,123.05	3,113,238.40	1,718,325.33
其他应付款	24,466,749.16	35,519,581.71	30,638,209.80	26,139,831.71
流动负债合计	260,526,263.57	307,865,608.52	219,136,063.19	305,767,338.31
非流动负债：				
长期借款	628,209,279.22	668,884,105.02	677,118,140.30	675,647,272.50
非流动负债合计	628,209,279.22	668,884,105.02	677,118,140.30	675,647,272.50
负债合计	888,735,542.79	976,749,713.54	896,254,203.49	981,414,610.81
股东权益：				
股本	513,600,000.00	513,600,000.00	513,600,000.00	513,600,000.00
资本公积	461,562,483.08	461,562,483.08	461,562,483.08	461,562,483.08
盈余公积	157,519,606.28	157,519,606.28	144,276,005.94	131,825,104.53
未分配利润	612,237,993.48	569,751,907.32	470,307,102.73	385,871,705.61
归属于母公司股东权益合计	1,744,920,082.84	1,702,433,996.68	1,589,745,591.75	1,492,859,293.22
少数股东权益	32,466,988.48	31,750,415.84	30,411,929.56	29,831,910.30
股东权益合计	1,777,387,071.32	1,734,184,412.52	1,620,157,521.31	1,522,691,203.52
负债和股东权益总计	2,666,122,614.11	2,710,934,126.06	2,516,411,724.80	2,504,105,814.33

2、合并利润表

表 6.2:

单位：元

项目	2012 年 1-6 月	2011 年	2010 年	2009 年
一、营业总收入	507,148,491.12	986,654,085.02	879,127,335.14	807,504,009.46
其中：营业收入	507,148,491.12	986,654,085.02	879,127,335.14	807,504,009.46
二、营业总成本	421,473,850.03	801,567,909.52	724,126,566.80	709,915,004.29
其中：营业成本	358,617,428.92	702,148,863.32	639,747,801.40	592,972,577.95
营业税金及附加	17,464,132.48	32,199,807.19	26,556,250.57	24,523,607.12
管理费用	35,978,882.68	84,185,522.31	74,998,477.50	70,555,503.18
财务费用	9,413,405.95	-21,437,310.62	-13,200,176.43	20,878,769.27
资产减值损失	-	4,471,027.32	-3,975,786.24	984,546.77
三、营业利润（亏损以“-”填列）	85,674,641.09	185,086,175.50	155,000,768.34	97,589,005.17
加：营业外收入	6,354,647.81	3,238,814.71	8,628,936.71	39,936,023.17
减：营业外支出	72,012.24	499,994.23	1,076,125.58	168,425.31
其中：非流动资产 处置净损失	72,012.24	438,594.23	1,076,125.58	168,425.31
四、利润总额（亏损总额以“-”填列）	91,957,276.66	187,824,995.98	162,553,579.47	137,356,603.03
减：所得税费用	23,074,617.85	46,158,067.41	37,505,715.75	24,042,476.95
五、净利润（净亏损以“-”填列）	68,882,658.81	141,666,928.57	125,047,863.72	113,314,126.08
归属于母公司股东的 净利润	68,166,086.16	138,933,529.22	123,072,931.39	111,834,539.74
少数股东损益	716,572.65	2,733,399.35	1,974,932.33	1,479,586.34
六、每股收益：				
（一）基本每股收 益	0.1327	0.2705	0.2396	0.2177
（二）稀释每股收 益	0.1327	0.2705	0.2396	0.2177
七、综合收益总额	68,882,658.81	141,666,928.57	125,047,863.72	113,314,126.08
归属于母公司股东 的综合收益总额	68,166,086.16	138,933,529.22	123,072,931.39	111,834,539.74
归属于少数股东的 综合收益总额	716,572.65	2,733,399.35	1,974,932.33	1,479,586.34

3、合并现金流量表

表 6.3:

单位: 元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009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	470,078,146.56	908,783,874.13	889,278,294.71	777,084,641.09
收到的税费返还	6,334,657.81	3,237,677.06	8,528,666.96	3,192,974.26
收到其他与经营活动有关的现金	6,416,738.17	2,390,351.17	80,238,272.09	15,579,854.30
经营活动现金流入小计	482,829,542.54	914,411,902.36	978,045,233.76	795,857,469.65
购买商品、接受劳务支付的现金	195,686,840.44	400,336,990.83	373,314,644.34	410,539,189.07
支付给职工以及为职工支付的现金	118,313,631.19	195,264,769.37	169,458,013.52	112,217,133.19
支付的各项税费	77,104,537.30	81,574,564.00	87,641,502.03	70,437,783.53
支付其他与经营活动有关的现金	22,863,579.85	38,383,380.16	47,398,059.96	62,032,865.14
经营活动现金流出小计	413,968,588.78	715,559,704.36	677,812,219.85	655,226,970.93
经营活动产生的现金流量净额	68,860,953.76	198,852,198.00	300,233,013.91	140,630,498.72
二、投资活动产生的现金流量:				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	34,507.99	76,794.49	13,036,980.91	66,057,470.00
投资活动现金流入小计	34,507.99	76,794.49	13,036,980.91	66,057,470.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	20,933,164.31	211,419,825.54	210,385,573.91	193,337,883.19
投资活动现金流出小计	20,933,164.31	211,419,825.54	210,385,573.91	193,337,883.19
投资活动产生的现金流量净额	-20,898,656.32	-211,343,031.05	-197,348,593.00	-127,280,413.19
三、筹资活动产生的现金流量:				
取得借款收到的现金	-	157,963,445.95	361,948,112.80	424,637,400.00
筹资活动现金流入小计	-	157,963,445.95	361,948,112.80	424,637,400.00
偿还债务支付的现金	54,420,310.00	97,263,215.00	443,265,225.00	390,771,627.50
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	32,015,997.97	41,695,921.61	40,456,633.43	48,710,362.66
支付其他与筹资活动有关的现金	-	431,458.00	-	-
筹资活动现金流出小计	86,436,307.97	139,390,594.61	483,721,858.43	439,481,990.16

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
筹资活动产生的现金流量净额	-86,436,307.97	18,572,851.34	-121,773,745.63	-14,844,590.16
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	-38,474,010.53	6,082,018.29	-18,889,324.72	-1,494,504.63
期初现金及现金等价物余额	244,334,588.56	238,252,570.27	257,141,894.99	258,636,399.62
六、期末现金及现金等价物余额	205,860,578.03	244,334,588.56	238,252,570.27	257,141,894.99

4、合并股东权益变动表

(1) 2009 年合并股东权益变动表

表 6.4:

单位：元

项目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	120,102,942.79	311,439,327.61	28,352,323.96	1,435,057,077.44
加：会计政策变更	-	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	461,562,483.08	120,102,942.79	311,439,327.61	28,352,323.96	1,435,057,077.44
三、本年增减（减少以“-”填列）	-	-	11,722,161.74	74,432,378.00	1,479,586.34	87,634,126.08
（一）净利润	-	-	-	111,834,539.74	1,479,586.34	113,314,126.08
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	111,834,539.74	1,479,586.34	113,314,126.08
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	11,722,161.74	-37,402,161.74	-	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	11,722,161.74	-11,722,161.74	-	-
2、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	131,825,104.53	385,871,705.61	29,831,910.30	1,522,691,203.52

(2) 2010 年合并股东权益变动表

表 6.5:

单位：元

项目	归属于母公司股东权益			未分配利润	少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积			
一、上年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	131,825,104.53	385,871,705.61	29,831,910.30	1,522,691,203.52
加：会计政策变更	-	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	461,562,483.08	131,825,104.53	385,871,705.61	29,831,910.30	1,522,691,203.52
三、本年增减（减少以“-”填列）	-	-	12,450,901.41	84,435,397.12	580,019.26	97,466,317.79
（一）净利润	-	-	-	123,072,931.39	1,974,932.33	125,047,863.72
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	123,072,931.39	1,974,932.33	125,047,863.72
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	12,450,901.41	-38,637,534.27	-1,394,913.07	-27,581,545.93
1、提取盈余公积	-	-	12,450,901.41	-12,450,901.41	-	-
2、提取职工奖励及福利基金	-	-	-	-506,632.86	-	-506,632.86
3、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-1,394,913.07	-27,074,913.07
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	144,276,005.94	470,307,102.73	30,411,929.56	1,620,157,521.31

(3) 2011 年合并股东权益变动表

表 6.6:

单位：元

项目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	144,276,005.94	470,307,102.73	30,411,929.56	1,620,157,521.31
加：会计政策变更	-	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	461,562,483.08	144,276,005.94	470,307,102.73	30,411,929.56	1,620,157,521.31
三、本年增减（减少以“-”填列）	-	-	13,243,600.34	99,444,804.59	1,338,486.28	114,026,891.21
（一）净利润	-	-	-	138,933,529.22	2,733,399.35	141,666,928.57
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	138,933,529.22	2,733,399.35	141,666,928.57
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	13,243,600.34	-39,488,724.63	-1,394,913.07	-27,640,037.36
1、提取盈余公积	-	-	13,243,600.34	-13,243,600.34	-	-
2、提取职工奖励及福利基金	-	-	-	-565,124.29	-	-565,124.29
3、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-1,394,913.07	-27,074,917.07
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	157,519,606.28	569,751,907.32	31,750,415.84	1,734,184,412.52

(4) 2012 年 1-6 月合并股东权益变动表

表 6.7:

单位：元

项目	归属于母公司股东权益				少数股东权益	股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润		
一、上年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	157,519,606.28	569,751,907.32	31,750,415.84	1,734,184,412.52
加：会计政策变更	-	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	461,562,483.08	157,519,606.28	569,751,907.32	31,750,415.84	1,734,184,412.52
三、本年增减（减少以“-”填列）	-	-	-	42,486,086.16	716,572.65	43,202,658.81
（一）净利润	-	-	-	68,166,086.16	716,572.65	68,882,658.81
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	68,166,086.16	716,572.65	68,882,658.81
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	-	-25,680,000.00	-	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	-	-	-	-
2、提取职工奖励及福利基金	-	-	-	-	-	-
3、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	461,562,483.08	157,519,606.28	612,237,993.48	32,466,988.48	1,777,387,071.32

(二) 报告期母公司财务报表

1、母公司资产负债表

表 6.8:

单位：元

项目	2012 年 6 月 30 日	2011 年 12 月 31 日	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	120,299,913.79	156,906,308.14	164,198,195.12	204,017,860.24
应收账款	223,996,805.54	195,581,326.21	135,263,644.58	159,372,991.56
预付款项	2,392,917.50	3,853,533.40	2,470,447.60	1,982,118.00
其他应收款	19,976,287.08	18,309,051.28	15,011,608.79	30,525,561.01
存货	270,990,662.24	281,919,890.58	276,772,452.44	224,069,099.04
流动资产合计	637,656,586.15	656,570,109.61	593,716,348.53	619,967,629.85
非流动资产：				
长期股权投资	99,031,574.60	99,031,574.60	99,031,574.60	99,031,574.60
固定资产	1,641,262,955.21	1,667,726,110.59	1,613,340,143.86	1,407,608,552.44
在建工程	92,721,339.48	80,886,629.19	26,369,145.21	185,329,687.42
无形资产	14,102,630.00	14,290,293.50	14,665,620.50	15,040,947.50
长期待摊费用	103,045,063.04	107,529,926.19	104,112,259.34	111,040,611.56
递延所得税资产	422,378.58	422,378.58	358,865.35	1,801,991.76
非流动资产合计	1,950,585,940.91	1,969,886,912.65	1,857,877,608.86	1,819,853,365.28
资产总计	2,588,242,527.06	2,626,457,022.26	2,451,593,957.39	2,439,820,995.13
流动负债：				
短期借款	45,000,000.00	55,000,000.00	20,000,000.00	126,415,000.00
应付账款	57,512,467.21	51,874,534.85	42,034,499.40	42,384,170.61
预收款项	-	905,000.00	905,000.00	-
应付职工薪酬	68,288,211.20	73,346,921.05	43,615,665.41	31,740,206.35
应交税费	14,345,611.51	30,741,599.61	19,883,453.64	14,148,185.04
其他应付款	21,448,483.40	28,537,151.74	37,625,492.00	37,903,468.07
流动负债合计	206,594,773.32	240,405,207.25	164,064,110.45	252,591,030.07
非流动负债：				
长期借款	628,209,279.22	668,884,105.02	677,118,140.30	675,647,272.50
非流动负债合计	628,209,279.22	668,884,105.02	677,118,140.30	675,647,272.50
负债合计	834,804,052.54	909,289,312.27	841,182,250.75	928,238,302.57
股东权益：				
股本	513,600,000.00	513,600,000.00	513,600,000.00	513,600,000.00

项目	2012年 6月30日	2011年 12月31日	2010年 12月31日	2009年 12月31日
资本公积	467,497,227.44	467,497,227.44	467,497,227.44	467,497,227.44
盈余公积	157,519,606.28	157,519,606.28	144,276,005.94	131,825,104.53
未分配利润	614,821,640.80	578,550,876.27	485,038,473.26	398,660,360.59
股东权益合计	1,753,438,474.52	1,717,167,709.99	1,610,411,706.64	1,511,582,692.56
负债和股东权益总计	2,588,242,527.06	2,626,457,022.26	2,451,593,957.39	2,439,820,995.13

2、母公司利润表

表 6.9:

单位：元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
一、营业收入	400,979,383.72	758,939,027.25	707,900,302.54	661,307,588.04
减：营业成本	273,260,718.09	520,681,951.98	491,294,578.36	463,950,505.15
营业税金及附加	13,812,126.64	25,625,659.80	22,457,185.46	21,061,377.28
管理费用	21,523,383.19	59,780,358.06	53,384,540.28	53,965,673.80
财务费用	9,648,403.87	-20,958,626.24	-13,088,849.43	21,096,865.35
资产减值损失	-	494,602.11	-6,639,933.53	-2,800,765.12
加：投资净收益（损失以“-”填列）	-	1,451,848.29	1,451,848.30	-
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	-	-	-	-
二、营业利润（亏损以“-”填列）	82,734,751.93	174,766,929.83	161,944,629.70	104,033,931.58
加：营业外收入	19,990.00	1,137.65	100,269.75	37,016,000.00
减：营业外支出	50,762.00	423,261.16	1,076,125.58	168,425.31
其中：非流动资产处置净损失	50,762.00	423,261.16	1,076,125.58	168,425.31
三、利润总额（亏损总额以“-”填列）	82,703,979.93	174,344,806.32	160,968,773.87	140,881,506.27
减：所得税费用	20,753,215.40	41,908,802.97	36,459,759.79	23,659,888.86
四、净利润（净亏损以“-”填列）	61,950,764.53	132,436,003.35	124,509,014.08	117,221,617.41
五、综合收益总额	61,950,764.53	132,436,003.35	124,509,014.08	117,221,617.41

3、母公司现金流量表

表 6.10:

单位: 元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009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	372,927,681.81	699,453,684.39	730,121,804.44	614,622,562.11
收到其他与经营活动有关的现金	23,217,378.97	34,795,304.21	42,486,451.30	43,000,000.00
经营活动现金流入小计	396,145,060.78	734,248,988.60	772,608,255.74	657,622,562.11
购买商品、接受劳务支付的现金	166,870,766.76	326,515,825.54	279,903,417.78	298,070,455.80
支付给职工以及为职工支付的现金	86,924,058.88	135,431,574.03	133,905,669.99	91,499,855.55
支付的各项税费	58,431,643.94	70,804,320.08	63,625,745.91	61,735,922.52
支付其他与经营活动有关的现金	14,199,026.04	20,133,078.29	18,668,930.08	66,696,810.78
经营活动现金流出小计	326,425,495.62	552,884,797.94	496,103,763.76	518,003,044.65
经营活动产生的现金流量净额	69,719,565.16	181,364,190.66	276,504,491.98	139,619,517.46
二、投资活动产生的现金流量:				
取得投资收益收到的现金	-	1,451,848.29	1,451,848.30	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	12,990.00	22,000.00	13,036,980.91	66,057,470.00
投资活动现金流入小计	12,990.00	1,473,848.29	14,488,829.21	66,057,470.00
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	20,096,221.31	209,307,305.69	209,039,240.68	192,610,936.74
投资活动现金流出小计	20,096,221.31	209,307,305.69	209,039,240.68	192,610,936.74
投资活动产生的现金流量净额	-20,083,231.31	-207,833,457.40	-194,550,411.47	-126,553,466.74
三、筹资活动产生的现金流量:				
取得借款收到的现金	-	157,963,445.95	361,948,112.80	424,637,400.00
筹资活动现金流入小计	-	157,963,445.95	361,948,112.80	424,637,400.00
偿还债务支付的现金	54,420,310.00	97,263,215.00	443,265,225.00	390,771,627.50
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	31,822,418.20	41,091,393.19	40,456,633.43	47,708,461.38

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
支付其他与筹资活动有关的现金	-	431,458.00	-	-
筹资活动现金流出小计	86,242,728.20	138,786,066.19	483,721,858.43	438,480,088.88
筹资活动产生的现金流量净额	-86,242,728.20	19,177,379.76	-121,773,745.63	-13,842,688.88
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-	-	-
五、现金及现金等价物净增加额	-36,606,394.35	-7,291,886.98	-39,819,665.12	-776,638.16
期初现金及现金等价物余额	156,906,308.14	164,198,195.12	204,017,860.24	204,794,498.40
六、期末现金及现金等价物余额	120,299,913.79	156,906,308.14	164,198,195.12	204,017,860.24

4、母公司股东权益变动表

(1) 2009 年母公司股东权益变动表

表 6.11:

单位：元

项目	本年金额				股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	
一、上年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	120,102,942.79	318,840,904.92	1,420,041,075.15
加：会计政策变更	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	467,497,227.44	120,102,942.79	318,840,904.92	1,420,041,075.15
三、本年增减（减少以“-”号填列）	-	-	11,722,161.74	79,819,455.67	91,541,617.41
（一）净利润	-	-	-	117,221,617.41	117,221,617.41
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	117,221,617.41	117,221,617.41
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	11,722,161.74	-37,402,161.74	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	11,722,161.74	-11,722,161.74	-
2、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	131,825,104.53	398,660,360.59	1,511,582,692.56

(2) 2010 年母公司股东权益变动表

表 6.12:

单位：元

项目	本年金额				股东权益合计
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	
一、上年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	131,825,104.53	398,660,360.59	1,511,582,692.56
加：会计政策变更	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-
二、本年年初余额	513,600,000.00	467,497,227.44	131,825,104.53	398,660,360.59	1,511,582,692.56
三、本年增减（减少以“-”号填列）	-	-	12,450,901.41	86,378,112.67	98,829,014.08
（一）净利润	-	-	-	124,509,014.08	124,509,014.08
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	124,509,014.08	124,509,014.08
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	12,450,901.41	-38,130,901.41	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	12,450,901.41	-12,450,901.41	-
2、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	144,276,005.94	485,038,473.26	1,610,411,706.64

(3) 2011 年母公司股东权益变动表

表 6.13:

单位：元

项目	本金额				
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
一、上年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	144,276,005.94	485,038,473.26	1,610,411,706.64
加：会计政策变更	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-
二、本年初余额	513,600,000.00	467,497,227.44	144,276,005.94	485,038,473.26	1,610,411,706.64
三、本年增减（减少以“-”号填列）	-	-	13,243,600.34	93,512,403.01	106,756,003.35
（一）净利润	-	-	-	132,436,003.35	132,436,003.35
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	132,436,003.35	132,436,003.35
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	13,243,600.34	-38,923,600.34	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	13,243,600.34	-13,243,600.34	-
2、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	157,519,606.28	578,550,876.27	1,717,167,709.99

(4) 2012 年 1-6 月母公司股东权益变动表

表 6.14:

单位：元

项目	本期金额				
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
一、上年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	157,519,606.28	578,550,876.27	1,717,167,709.99
加：会计政策变更	-	-	-	-	-
前期差错更正	-	-	-	-	-
二、本年初余额	513,600,000.00	467,497,227.44	157,519,606.28	578,550,876.27	1,717,167,709.99
三、本年增减（减少以“-”号填列）	-	-	-	36,270,764.53	36,270,764.53
（一）净利润	-	-	-	61,950,764.53	61,950,764.53
（二）其他综合收益	-	-	-	-	-
上述（一）和（二）小计	-	-	-	61,950,764.53	61,950,764.53
（三）股东投入和减少资本	-	-	-	-	-
（四）利润分配	-	-	-	-25,680,000.00	-25,680,000.00
1、提取盈余公积	-	-	-	-	-
2、对股东的分配	-	-	-	-25,680,000.00	-25,680,000.00
（五）股东权益内部结转	-	-	-	-	-
四、本年年末余额	513,600,000.00	467,497,227.44	157,519,606.28	614,821,640.80	1,753,438,474.52

(三) 报告期主要财务指标

报告期内，本公司主要财务指标如下表所示：

表 6.15:

项目	2012年6月30日或2012年1-6月	2011年12月31日或2011年	2010年12月31日或2010年	2009年12月31日或2009年
偿债能力				
流动比率 ^{注1}	3.04	2.66	3.36	2.47
速动比率 ^{注2}	1.91	1.70	1.99	1.69
资产负债率(合并报表)	33.33%	36.03%	35.62%	39.19%
资产负债率(母公司报表)	32.25%	34.62%	34.31%	38.05%
利息保障倍数(倍) ^{注3}	13.67	12.80	11.72	7.49
盈利能力				
综合毛利率 ^{注4}	29.29%	28.84%	27.23%	26.57%
营业利润率 ^{注5}	16.89%	18.76%	17.63%	12.09%
全面摊薄净资产收益率 ^{注6}	3.91%	8.16%	7.74%	7.49%
运营效率				
应收账款周转率 ^{注7}	2.05	5.02	5.03	5.01
存货周转率 ^{注8}	1.21	2.34	2.37	2.52
总资产周转率 ^{注9}	0.19	0.38	0.35	0.34

注1：流动比率=流动资产/流动负债

注2：速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

注3：利息保障倍数=(净利润+利息费用+所得税费用)/利息费用

注4：综合毛利率=(营业收入-营业成本)/营业收入

注5：营业利润率=营业利润/营业收入

注6：全面摊薄净资产收益率=归属于母公司股东的净利润/期末归属于母公司股东的股东权益

注7：应收账款周转率=营业收入/应收账款期初期末平均余额

注8：存货周转率=营业成本/存货期初期末平均余额

注9：总资产周转率=营业收入/资产总额期初期末平均值

根据中国证监会发布的《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号—非经常性损益（2008）》的规定，报告期内，本公司非经常性损益情况如下表所示：

表 6.16:

单位：万元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
	金额	金额	金额	金额
非流动资产处置损益	-5.20	-43.75	-104.89	-14.24
政府补助收益	633.47	323.77	859.87	3,991.00
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-	-6.14	0.30	-
所得税影响额	-157.07	-65.73	-166.16	-55.55
少数股东权益影响额	-232.02	-119.72	-325.97	-114.46
合计	239.18	88.43	263.15	3,806.74
非经常性损益占同期归属于母公司股东的净利润比例	3.51%	0.64%	2.14%	34.04%

根据《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号—净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010年修订）的规定，本公司最近三年及一期的净资产收益率及每股收益指标如下表所示：

表 6.17:

年份	项目	报告期利润（元）	加权平均净资产收益率	每股收益（元）	
				基本每股收益	稀释每股收益
2012年 1-6月	归属于公司普通股股东的净利润	68,166,086.16	3.94%	0.1327	0.1327
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	65,774,286.76	3.80%	0.1281	0.1281
2011年	归属于公司普通股股东的净利润	138,933,529.22	8.45%	0.2705	0.2705
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	138,049,249.75	8.40%	0.2688	0.2688
2010年	归属于公司普通股股东的净利润	123,072,931.39	7.99%	0.2396	0.2396
	扣除非经常性损益后	120,441,395.22	7.82%	0.2345	0.2345

	归属于公司普通股股东的净利润				
	归属于公司普通股股东的净利润	111,834,539.74	7.73%	0.2177	0.2177
2009年	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	73,767,110.53	5.10%	0.1436	0.1436

第七节 管理层讨论与分析

本公司董事会成员和管理层结合本公司经审计的合并财务报表以及相关的财务会计资料对本公司的资产、负债及权益状况、偿债能力、资产周转能力、盈利能力及现金流量等情况进行了讨论和分析。其中讨论涉及数据除特别说明外，均为合并口径。

一、资产负债分析

(一) 资产构成分析

报告期内，本公司的资产结构如下表所示：

表 7.1：

单位：万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产合计	79,298.84	29.74%	81,987.31	30.24%	73,702.32	29.29%	75,594.57	30.19%
非流动资产合计	187,313.42	70.26%	189,106.10	69.76%	177,938.86	70.71%	174,816.01	69.81%
资产总计	266,612.26	100%	271,093.41	100%	251,641.17	100%	250,410.58	100%

随着经营规模的持续快速增长，报告期内，本公司总资产规模稳步增长，由2009年12月31日的250,410.58万元增长至2012年6月30日的266,616.26万元。

从资产结构看，非流动资产是本公司资产的主要组成部分。报告期内，非流动资产在总资产中的比例分别为69.81%、70.71%、69.76%和70.26%。本公司的非流动资产主要为直升机等固定资产，其当前的资产结构与所处行业的特点相关，符合通用航空企业固定资产投资规模较大的特点。

1、流动资产

报告期内，本公司的流动资产构成情况如下表所示：

表 7.2:

单位: 万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
货币资金	20,586.06	25.96%	24,433.46	29.80%	23,825.26	32.33%	25,714.19	34.02%
应收账款	25,532.51	32.20%	23,997.33	29.27%	15,280.31	20.73%	19,679.45	26.03%
预付款项	646.40	0.82%	859.81	1.05%	650.57	0.88%	666.16	0.88%
其他应收款	2,879.88	3.63%	2,956.75	3.61%	3,787.51	5.14%	5,761.16	7.62%
存货	29,654.00	37.40%	29,739.96	36.27%	30,158.66	40.92%	23,773.60	31.45%
流动资产合计	79,298.84	100%	81,987.31	100%	73,702.32	100%	75,594.57	100%

本公司的流动资产主要包括货币资金、应收账款、存货。截至2012年6月30日,上述流动资产在本公司流动资产中的比例分别是25.96%、32.20%、37.40%。

(1) 货币资金

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日,本公司货币资金分别为25,714.19万元、23,825.26万元、24,433.46万元和20,586.06万元,占流动资产总额的比例分别为34.02%、32.33%、29.80%和25.96%。

本公司在业务经营中需要保留一定规模的货币现金以满足本公司本部及下属子公司的日常运营周转需要。此外,为满足市场日益增长的需求,本公司近年来不断扩大机队规模,基本上保持每年购入约1-2架直升机。为满足上述购置直升机的需要,本公司于各时点均保留一定余额的货币资金。相对于本公司日益扩张的业务规模,本公司的货币资金并不充足,仍需通过各种渠道融资,以满足业务发展的需要。

(2) 应收账款

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日,本公司应收账款分别为19,679.45万元、15,280.31万元、23,997.33万元和25,532.51万元,占流动资产总额的比例分别为26.03%、20.73%、29.27%和32.20%。

应收账款主要由两部分构成:其一、本公司因提供海上石油直升机飞行服务和其他通用航空业务而应收取的飞行服务款等;其二、本公司因提供通用航空维修业务而应收取的维修款。根据本公司的信用政策,在开具正式发票之日起45-60

天内，客户与本公司结算相应款项。

截至2010年12月31日，本公司应收账款为15,280.31万元，较上年末减少22.35%，主要是由于本公司加强了应收账款的催收力度，应收账款回款加快所致。截至2011年12月31日，本公司应收账款较上年末增加了8,717.01万元，增幅为57.05%，主要原因包括：①本公司不断加强与客户沟通，上调作业合同服务价格，营业收入稳步上升，应收账款较调价前有所上升；②由于本公司与客户于2011年末才完成当年海上石油作业合同的续签手续，客户延迟支付了本公司部分飞行服务款，促使应收账款年末金额进一步增加。2012年6月30日，本公司的应收账款为25,532.51万元，较上年末略有上升。

报告期内，本公司应收账款的账龄结构如下表所示：

表 7.3:

单位：万元

账龄	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例
1年以内	25,266.62	98.96%	23,731.44	98.89%	15,201.43	99.48%	19,562.50	99.41%
1至2年	229.82	0.90%	229.82	0.96%	9.12	0.06%	116.96	0.59%
2至3年	-	-	-	-	69.77	0.46%	-	-
3至4年	36.07	0.14%	36.07	0.15%	-	-	-	-
合计	25,532.51	100%	23,997.33	100%	15,280.31	100%	19,679.45	100%

报告期内，本公司应收账款账龄结构较为稳定，本公司1年以内的应收账款占应收账款金额的比例均超过98%，账龄结构较为合理。

截至2012年6月30日，本公司应收账款中前五大应收单位情况如下表所示：

表 7.4:

单位：万元

客户名称	与公司关系	账面余额	账龄	占应收账款 账面总额的 比例
中海石油（中国）有限公司上海分公司	非关联方	5,949.84	1年之内	23.24%
中海石油（中国）有限公司湛江分公司	非关联方	5,244.06	1年之内	20.48%
CNOOC China Limited-Shenzhen Operation Company	非关联方	4,448.07	1年之内	17.37%

CACT OPERATORS GROUP	非关联方	1,841.25	1年之内	7.19%
中海石油（中国）有限公司天津分公司	非关联方	1,641.67	1年之内	6.41%

本公司的坏账准备计提政策如下：本公司根据应收客户的经营规模、业务性质及客户结算状况，将期末余额在100万元（含100万元）以上的单项应收款项确定为单项金额重大的应收账款。本公司对单项金额重大的应收账款，以及单项金额不重大但账龄时间较长存在减值迹象且按照组合计提坏账准备不能反映其风险特征的应收账款单独进行减值测试。对其余单项金额不重大的应收账款，以应收账款的账龄为信用风险特征划分组合，采用账龄分析法计提坏账准备。

截至2012年6月30日，本公司单项计提特别坏账准备的情况如下：

表 7.5：

单位：万元

项目	账面余额	坏账准备	计提比例
达索公司	139.06	37.84	27.21%
哈尔滨平川药业股份有限公司	33.30	33.30	100.00%

截至2012年6月30日，本公司按照组合采用账龄分析法计提坏账准备的情况如下：

表 7.6：

单位：万元

账龄	账面余额	坏账准备	账面价值
1年以内	617.30	-	617.30
1至2年	8.40	0.84	7.56
2至3年	-	-	-
3至4年	7.53	2.12	5.41

截至2012年6月30日，除上述需计提坏账准备的情况外，其余的应收账款经公司管理层审核后，认为不存在无法收回的风险，不需计提重大坏账准备。

（3）预付款项

本公司的预付款项主要为预付的租赁飞机保证金、航油采购保证金等款项。报告期内，本公司预付款项占流动资产总额的比例较低，截至2012年6月30日，预付款项占流动资产总额的比例为0.82%。

(4) 其他应收款

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司其他应收款分别为5,761.16万元、3,787.51万元、2,956.75万元和2,879.88万元，占流动资产总额的比例分别为7.62%、5.14%、3.61%和3.63%，比例总体保持下降趋势。

报告期内，其他应收款的账龄结构如下所示：

表 7.7:

单位：万元

账龄	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例
1年以内	578.37	20.08%	791.71	26.78%	1,267.22	33.46%	1,212.61	21.05%
1至2年	165.38	5.74%	403.65	13.65%	416.19	10.99%	3,292.39	57.15%
2至3年	392.64	13.63%	8.99	0.30%	1,618.80	42.74%	29.97	0.52%
3至4年	6.75	0.23%	1,412.99	47.79%	474.85	12.53%	970.34	16.84%
4至5年	1,397.32	48.52%	339.19	11.47%	10.45	0.28%	255.85	4.44%
5年以上	339.41	11.79%	0.22	0.01%	-	-	-	-
合计	2,879.88	100%	2,956.75	100%	3,787.51	100%	5,761.16	100%

报告期内，本公司的其他应收款主要为：①应收中国人民解放军空军装备部的M 171型直升机处置款及代垫维修费用。本公司与中国人民解放军空军装备部签订《米171型直升机转让协议》，将4架M 171型直升机转让予中国人民解放军空军装备部，以盘活存量资产，提高资产利用率，并由本公司代垫相关维修费用。截至2010年12月31日，本公司已全额收回M 171型直升机的处置款项及相关代垫维修费用。②应收中国飞艇租赁有限责任公司的飞艇项目保证金，本公司子公司中信通航与中国飞艇租赁有限责任公司合作开展飞艇项目，由中国飞艇租赁有限责任公司购置飞艇并委托中信通航代管飞艇。在双方签署的合作协议中，约定由中信通航按飞艇采购金额的一定比例作为飞艇引进中国并交由中信通航运行期间的保证金。在飞艇项目结束后，中信通航若退还飞艇，中国飞艇租赁有限责任公司验收合格后将之前收取的保证金退回中信通航。

截至2012年6月30日，本公司其他应收款中前五大应收单位情况如下所示：

表 7.8:

单位: 万元

客户名称	与公司关系	账面余额	账龄	占其他应收款账面总额的比例
中国飞艇租赁有限责任公司	非关联方	2,688.87	3-5 年	66.93%
备用金	本公司员工	591.11	1 年之内	14.71%
北京飞艇亚太广告有限公司	非关联方	378.51	1-2 年	9.42%
中国人民解放军空军装备部直属仓库	非关联方	18.36	1 年之内	0.46%
中国机械进出口(集团)有限公司	非关联方	11.06	1 年之内	0.28%

对于其他应收款坏账准备计提政策如下: 本公司根据应收客户的经营规模、业务性质及客户结算状况, 将期末余额在100万元(含100万元)以上的单项应收款项确定为单项金额重大的其他应收款。本公司对单项金额重大的其他应收款, 以及单项金额不重大但账龄时间较长存在减值迹象且按照组合计提坏账准备不能反映其风险特征的其他应收款单独进行减值测试。对其余单项金额不重大的其他应收款, 以其他应收款的账龄为信用风险特征划分组合, 采用账龄分析法计提坏账准备。

截至2012年6月30日, 本公司单项计提特别坏账准备的情况如下:

表 7.9:

单位: 万元

项目	账面余额	坏账准备	计提比例
中国飞艇租赁有限责任公司	2,688.87	955.14	35.52%
北京飞艇亚太广告有限公司	378.65	37.51	9.91%

截至2012年6月30日, 本公司按照组合采用账龄分析法计提坏账准备的情况如下:

表 7.10:

单位: 万元

账龄	账面余额	坏账准备	账面价值
1 年以内	120.29	-	120.29
1 至 2 年	86.54	7.65	78.89

2至3年	10.29	1.30	8.99
3至4年	7.02	1.38	5.64
4至5年	-	-	-
5年以上	134.69	134.46	0.23

(5) 存货

报告期内，本公司存货构成情况如下：

表 7.11：

单位：万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例
航材及备件	29,617.85	99.88%	29,631.64	99.64%	30,080.55	99.74%	23,721.64	99.78%
航油	36.14	0.12%	108.32	0.36%	10.09	0.03%	51.68	0.22%
低值易耗品	-	-	-	-	68.02	0.23%	0.29	0.00%
合计	29,654.00	100%	29,739.96	100%	30,158.66	100%	23,773.60	100%

本公司的存货包括航材及备件、航油和低值易耗品。其中，航材及备件是本公司存货项目的主要构成部分。随着本公司业务规模逐年增长和机队规模逐年扩大，对航材及备件的需求量也不断增加。截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司存货分别为23,773.60万元、30,158.66万元、29,739.96万元和29,654.00万元，占流动资产总额的比例分别为31.45%、40.92%、36.27%和37.40%。其中，报告期内本公司航材及备件的金额分别为23,721.64万元、30,080.55万元、29,631.64万元和29,617.88万元，占期末存货金额的比例为99.78%、99.74%、99.64%和99.88%。

本公司对于存货跌价准备计提政策为：资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。存货成本高于其可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。存货跌价准备按照单个存货项目计提，以前减记存货价值的影响因素已经消失的，减记的金额予以恢复，并在原已计提的存货跌价准备的金额内转回，转回的金额计入当期损益。

报告期内，本公司未出现存化市价大幅下跌的情况，未有证据表明重大存货陈旧过时或实体损坏或长期闲置的状况，存货状况良好，未发现减值迹象，不需计提存货跌价准备。

2、非流动资产

本公司的非流动资产主要包括固定资产、在建工程、长期待摊费用。报告期内，本公司的非流动资产结构如下表所示：

表 7.12:

单位：万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
固定资产	165,232.90	88.21%	167,859.39	88.76%	162,446.62	91.29%	141,979.57	81.22%
在建工程	9,274.56	4.95%	8,089.54	4.28%	2,636.91	1.48%	18,532.97	10.60%
无形资产	1,410.26	0.75%	1,429.03	0.76%	1,466.56	0.82%	1,504.09	0.86%
长期待摊费用	11,092.82	5.92%	11,425.27	6.04%	11,191.65	6.29%	12,524.54	7.16%
递延所得税资产	302.88	0.16%	302.88	0.16%	197.12	0.11%	274.83	0.16%
非流动资产合计	187,313.42	100%	189,106.10	100%	177,938.86	100%	174,816.01	100%

(1) 固定资产

本公司的固定资产包括飞机、房屋建筑物、机器设备、运输设备、电子及其他设备、固定资产装修和高价周转件。本公司固定资产在非流动资产中所占比例较高，与本公司所属的航空运输行业的资本密集型特点密切相关。其中，飞机是本公司经营所需的主要设备，在固定资产中比例较大。

报告期内，本公司的固定资产构成如下表所示：

表 7.13:

单位：万元

项目	2012年6月30日		2011年12月31日		2010年12月31日		2009年12月31日	
	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例	账面价值	比例
飞机	153,310.23	92.78%	156,507.00	93.24%	151,634.66	93.34%	131,323.51	92.49%
房屋建筑物	5,669.72	3.43%	5,739.33	3.42%	5,858.21	3.61%	6,107.74	4.30%
机器设备	316.74	0.19%	305.81	0.18%	270.03	0.17%	220.85	0.16%
运输设备	1,241.08	0.75%	1,157.00	0.69%	904.91	0.56%	755.26	0.53%
电子及其他设备	704.75	0.43%	696.36	0.41%	908.90	0.56%	709.51	0.50%

固定资产装 修	19.74	0.01%	39.80	0.02%	-	-	95.06	0.07%
高价周转件	3,970.64	2.40%	3,414.08	2.03%	2,869.91	1.77%	2,767.65	1.95%
合计	165,232.90	100%	167,859.39	100%	162,446.62	100%	141,979.57	100%

截至 2010 年 12 月 31 日及 2011 年 12 月 31 日，本公司固定资产较上年末均有所增加，主要是由于本公司 2010 年、2011 年分别有 4 架、2 架新购置的 EC 155B1 型直升机结转固定资产，导致固定资产相应增加。

报告期内，本公司经营所处的经济、技术或者法律等环境以及固定资产所处的市场在当期或近期未发生对本公司不利的重大变化，未发现重大固定资产陈旧过时或实体损坏或长期闲置的状况，未发现固定资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的现象，固定资产状态良好，未发现减值迹象，无需计提固定资产减值准备。

（2）在建工程

本公司的在建工程主要包括尚未达到可使用状态的直升机、机场改扩建工程和建筑物装修工程等。截至 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2011 年 12 月 31 日和 2012 年 6 月 30 日，在建工程占非流动资产的比例分别为 10.60%、1.48%、4.28% 和 4.95%。

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司在建工程较上年末减少了 85.77%，主要系本公司 2009 年到货的 2 架 EC 155B1 型直升机于 2010 年达到正常使用状态并结转为固定资产，导致在建工程较 2009 年末大幅减少。截至 2011 年 12 月 31 日，本公司在建工程较上年末增加 206.78%，主要原因是本公司根据购机合同的约定，于 2011 年末支付了 7 架 EC 225LP 型直升机的首期购机款，促使在建工程大幅增加。截至 2012 年 6 月 30 日，本公司在建工程为 9,274.56 万元，较上年末略有增加。

报告期内，未发现重大在建工程陈旧过时或实体损坏的状况，未发现在建工程长期停工的现象，在建工程状态良好，未发现减值迹象，无需计提减值准备。

（3）无形资产

本公司的无形资产为土地使用权。截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司无形资产分别为1,504.09万元、1,466.56万元、1,429.03万元、1,410.26万元，占非流动资产的比例分别为0.86%、0.82%、0.76%、0.75%。报告期内，本公司无形资产金额逐年减少是由于土地使用权摊销所致。

(4) 长期待摊费用

本公司的长期待摊费用主要由以下几个部分构成：①飞机及发动机（含飞机四大部件）的大修理费用；②应由当期及以后各期承担的空、地勤人员专业资格国外培训费用；③应由当期及以后各期承担的装饰装修工程费用。截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，长期待摊费用分别为12,524.54万元、11,191.65万元、11,425.27万元、11,092.82万元，占非流动资产的比例分别为7.16%、6.29%、6.04%、5.92%。截至2010年12月31日，本公司的长期待摊费用较上年减少10.64%，主要是本公司管理部门的办公场所装修于2010年已达到使用寿命，根据本公司的会计政策，将尚未摊销完毕的装饰装修工程费用一次性结转到当年损益，进而导致当年长期待摊费用较上年末有所下降。2011年12月31日及2012年6月30日，本公司的长期待摊费用分别为11,425.27万元、11,092.82万元，规模基本稳定。

(5) 递延所得税资产

本公司的递延所得税资产系应收款项坏账准备引起的暂时性差异而形成的。截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日及2012年6月30日，递延所得税资产占非流动资产的比例分别为0.16%、0.11%、0.16%及0.16%，所占比例较低。

(二) 负债构成分析

报告期内，本公司的负债结构如下表所示：

表 7.14：

单位：万元

项目	2012年6月30日	2011年12月31日	2010年12月31日	2009年12月31日
----	------------	-------------	-------------	-------------

	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
短期借款	4,500.00	5.06%	5,500.00	5.63%	2,000.00	2.23%	12,641.50	12.88%
应付账款	6,351.10	7.15%	5,974.31	6.12%	4,867.25	5.43%	4,987.54	5.08%
预收款项	2,634.58	2.96%	3,319.12	3.40%	4,545.64	5.07%	4,257.94	4.34%
应付职工薪酬	8,019.38	9.02%	7,907.95	8.10%	4,869.12	5.43%	3,673.81	3.74%
应交税费	1,754.84	1.97%	4,167.81	4.27%	2,256.44	2.52%	2,230.13	2.27%
应付股利	346.05	0.39%	365.41	0.37%	311.32	0.35%	171.83	0.18%
其他应付款	2,446.67	2.75%	3,551.96	3.64%	3,063.82	3.42%	2,613.98	2.66%
流动负债合计	26,052.63	29.31%	30,786.56	31.52%	21,913.61	24.45%	30,576.73	31.16%
长期借款	62,820.93	70.69%	66,888.41	68.48%	67,711.81	75.55%	67,564.73	68.84%
非流动负债合计	62,820.93	70.69%	66,888.41	68.48%	67,711.81	75.55%	67,564.73	68.84%
负债合计	88,873.55	100%	97,674.97	100%	89,625.42	100%	98,141.46	100%

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司负债总额分别为98,141.46万元、89,625.42万元、97,674.97万元和88,873.55万元。

本公司负债结构中，非流动负债所占比例较高，主要是由于本公司购置直升机开展通用航空飞行服务业务的投资回收期相对较长，以及出于调整融资结构等方面的考虑，本公司将长期借款作为主要的债务融资方式，截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日及2012年6月30日，本公司非流动负债占负债总额的比例分别为68.84%、75.55%、68.48%、70.69%。

1、流动负债

(1) 短期借款

本公司的短期借款主要是本公司向商业银行借入的信用借款。截至2010年12月31日，本公司的短期借款为2,000.00万元，较2009年末下降84.18%，减少金额为10,641.50万元。短期借款大幅下降的主要原因是本公司根据对运营资金的需求及实际运营资金状况，对公司的融资结构进行调整，偿还了到期的短期借款。截至2011年12月31日，本公司的短期借款为5,500.00万元，较上年末增加3,500.00万元，新增短期借款主要用于支付购置7架EC 225LP型直升机的首期购机款。截至2012年6月30日，本公司的短期借款为4,500.00万元。

(2) 应付账款

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司的应付账款分别为4,987.54万元、4,867.25万元、5,974.31万元和6,351.10万元，占负债总额的比例分别为5.08%、5.43%、6.12%和7.15%，所占比例较低。

本公司的应付账款主要包括本公司应支付给TURBOMECA和欧洲直升机公司的飞机保障费、应支付给保险公司的飞机保险费，以及应支付给国内外供应商的航材及航油采购款等。

（3）预收款项

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日及2012年6月30日，本公司预收款项分别为4,257.94万元、4,545.64万元、3,319.12万元及2,634.58万元，占负债总额的比例分别为4.34%、5.07%、3.40%和2.96%，总体保持较低水平。预收款项主要包括直升机托管方预先支付的托管费以及直升机维修方预先支付的维修费等。

（4）应付职工薪酬

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司的应付职工薪酬分别为3,673.81万元、4,869.12万元、7,907.95万元和8,019.38万元，占负债总额的比例分别为3.74%、5.43%、8.10%及9.02%。2009年至2011年，应付职工薪酬年末余额逐年增加，主要是由于本公司的员工数量逐年增加以及员工待遇有所提升，由此导致公司的人工成本上涨所致。

（5）应交税费

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日及2012年6月30日，本公司应交税费占负债总额的比例分别为2.27%、2.52%、4.27%和1.97%。本公司的应交税费主要包括应交纳的企业所得税、增值税和营业税等税种。报告期内应交税费随业务经营规模相应增长。

（6）应付股利

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日和2012年6月30日，本公司应付股利占负债总额的比例分别为0.18%、0.35%、0.37%、0.39%。本公

司应付股利占负债总额的比例较小，主要为本公司子公司的其他股东未及时领取的股利。

(7) 其他应付款

截至2009年12月31日、2010年12月31日、2011年12月31日、2012年6月30日，本公司的其他应付款分别为2,613.98万元、3,063.82万元、3,551.96万元和2,446.67万元。报告期内，其他应付款占负债总额的比例分别为2.66%、3.42%、3.64%及2.75%，所占比例较小。

2、非流动负债

本公司的非流动负债为长期借款。本公司的长期借款占负债总额的比例较高，主要是由于本公司为匹配投资回收期相对较长的固定资产投资项目，以及调整融资结构、控制融资成本的需要而进行长期债务融资所致。本公司的长期借款为向国家开发银行借入的两项港币抵押借款，主要包括：

(1) 本公司于2007年11月与国家开发银行签订了《国家开发银行股份有限公司外汇借款合同》(合同号：4430555972007563367)、并分别于2007年11月、2008年5月和2008年10月与国家开发银行签订了《国家开发银行股份有限公司贷款抵押合同》和《保险权益转让合同》。本公司此次贷款总金额为7.3亿元港币，借款期限自2007年11月至2017年11月。截至2012年6月30日，本公司已按合同规定提取全部贷款共计73,000万港币，已累计归还本金29,615万港币。

(2) 本公司为购买10架EC 155B1直升机项目用款需要，于2009年11月与国家开发银行签订了贷款承诺金额为等值港币60,000万元的《国家开发银行股份有限公司外汇借款合同》(合同号：4403275972009510327)，借款期限自2009年11月至2021年11月。截至2012年6月30日，本公司已提取该项目下贷款港币36,676.98万元(此合同的提款期已经于2011年11月27日到期，国家开发银行对合同剩余金额港币23,323.02万元不再给予提取)，已累计归还港币本金3,000万元。

二、偿债能力分析

报告期内，本公司偿债能力指标如下表所示：

表 7.15:

项目	2012年6月30日或2012年1-6月	2011年12月31日或2011年	2010年12月31日或2010年	2009年12月31日或2009年
流动比率 ^{注1}	3.04	2.66	3.36	2.47
速动比率 ^{注2}	1.91	1.70	1.99	1.69
资产负债率(合并报表)	33.33%	36.03%	35.62%	39.19%
资产负债率(母公司报表)	32.25%	34.62%	34.31%	38.05%
利息保障倍数(倍) ^{注3}	13.67	12.80	11.72	7.49

注1: 流动比率 = 流动资产 / 流动负债

注2: 速动比率 = (流动资产 - 存货) / 流动负债

注3: 利息保障倍数 = (净利润 + 利息费用 + 所得税费用) / 利息费用

1、流动比率和速动比率

报告期内, 本公司的流动比率和速动比率均处于良好水平, 反映了本公司资产流动性状况良好, 短期偿债能力较强。截至 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2011 年 12 月 31 日和 2012 年 6 月 30 日, 本公司流动比率分别为 2.47、3.36、2.66 和 3.04, 速动比率分别为 1.69、1.99、1.70 和 1.91。

2010 年 12 月 31 日, 本公司的流动比率和速动比率较上年有所上升, 主要原因是本公司为调整债务结构和降低融资成本, 偿还了 10,641.50 万元的人民币短期借款, 导致流动负债减少。

2011 年 12 月 31 日, 本公司的流动比率和速动比率较上年有一定的下降, 主要原因包括: ①为支付购置 7 架 EC 225LP 型直升机的首期购机款, 本公司于 2011 年新借入人民币短期借款 3,500.00 万元; ②2011 年本公司启动员工薪酬与绩效调整方案, 调增人员薪酬水平, 应付职工薪酬有较大增长。上述两方面原因促使流动负债有较大幅度的增加。

2012 年 6 月 30 日, 本公司的流动比率和速动比率较上年上升, 主要是因为: ①本公司于 2012 年 3 月缴纳了 2011 年度企业所得税, 应交税费余额相应减少, 导致流动负债规模有所降低; ②2012 年投资活动现金支出大幅减少, 导致 2012 年 6 月 30 日的流动资产及速动资产余额较上年末有所增加。

2、资产负债率

报告期内，本公司的资产负债率总体保持在合理水平，资产负债结构健康。截至 2009 年 12 月 31 日、2010 年 12 月 31 日、2011 年 12 月 31 日和 2012 年 6 月 30 日，本公司母公司报表的资产负债率分别为 38.05%、34.31%、34.62% 和 32.25%；合并报表资产负债率分别为 39.19%、35.62%、36.03% 和 33.33%。2010 年末，本公司资产负债率较上年末明显下降，主要是由于本公司当年经营活动现金流量净额较上年增加约 1.6 亿元，现金较为充裕而偿还了 10,641.50 万元的人民币短期借款，导致资产负债率有所下降。2011 年 12 月 31 日及 2012 年 6 月 30 日，本公司资产负债率较上年期末水平基本保持稳定。

3、利息保障倍数

2009 年、2010 年、2011 年和 2012 年 1-6 月，本公司利息保障倍数分别为 7.49、11.72、12.80 和 13.67。

2010 年，本公司的利息保障倍数较 2009 年有较大幅度的上升，主要原因包括：①随着飞行作业量的增加，本公司经营业绩稳步上升，2010 年利润总额较上年增长了 18.34%；②本公司当年经营活动现金流量净额较上年增加约 1.6 亿元，为优化债务结构和降低融资成本，本公司偿还了人民币短期借款 10,641.50 万元，导致利息支出有所减少。2011 年及 2012 年 1-6 月，随着本公司的经营效益和利润总额较上年同期持续增长，利息保障倍数保持上升趋势。

总体来看，本公司当前的息税前利润足以支付借款利息，无法支付利息的风险较小，目前的盈利状况能够保证债务的安全性。

综上所述，本公司具有较强的偿债能力。

三、资产周转能力分析

报告期内，本公司资产周转能力指标如下表所示：

表 7.16:

项目	2012 年 6 月 30 日或 2012 年 1-6 月	2011 年 12 月 31 日或 2011 年	2010 年 12 月 31 日或 2010 年	2009 年 12 月 31 日或 2009 年
----	-------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

项目	2012年6月30日或2012年1-6月	2011年12月31日或2011年	2010年12月31日或2010年	2009年12月31日或2009年
应收账款周转率 ^{注1}	2.05	5.02	5.03	5.01
存货周转率 ^{注2}	1.21	2.34	2.37	2.52
总资产周转率 ^{注3}	0.19	0.38	0.35	0.34

注1：应收账款周转率=营业收入/应收账款期初期末平均余额

注2：存货周转率=营业成本/存货期初期末平均余额

注3：总资产周转率=营业收入/资产总额期初期末平均值

2009年、2010年和2011年，本公司的应收账款周转率分别为5.01、5.03和5.02，应收账款周转率总体保持稳定。本公司在业务规模增长的过程中，始终重视对应收账款的管理，促进应收账款的及时收回。报告期内，本公司应收账款的质量较高，且占总资产的比例较低。

2009年、2010年和2011年，本公司的存货周转率分别为2.52、2.37和2.34。2010年本公司的存货周转率较2009年有一定的下降，主要原因为本公司新购入4架EC 155B1型直升机，为保障直升机的正常飞行，本公司于2010年相应增加了航材及备件的储备，由此导致年底存货相应增加。2011年本公司的存货周转率为2.34，总体稳定略有下降。

2009年、2010年和2011年，本公司的总资产周转率分别为0.34、0.35和0.38。本公司的总资产周转率基本保持稳定，并呈现上升趋势，表明本公司的资产运营效率逐步提高

四、盈利能力分析

（一）概述

2009年至2011年，本公司经营业绩稳步提升，收入、利润水平均保持增长的态势。其中，营业收入由2009年的80,750.40万元增长至2011年的98,665.41万元，年均复合增长率为10.54%；归属于母公司股东的净利润由2009年的11,183.45万元增长至2011年的13,893.35万元，年均复合增长率为11.46%。2012年1-6月，本公

公司的营业收入和归属于母公司股东的净利润分别为50,714.85万元、6,816.61万元，较上年同期分别增长16.61%、4.43%。报告期内，本公司的盈利状况如下表所示：

表 7.17:

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	
营业收入	50,714.85	16.61%	98,665.41	12.23%	87,912.73	8.87%	80,750.40	
净利润	6,888.27	4.94%	14,166.69	13.29%	12,504.79	10.36%	11,331.41	
净利润率	13.58%	不适用	14.36%	不适用	14.22%	不适用	14.03%	
归属于母公司股东的净利润	6,816.61	4.43%	13,893.35	12.89%	12,307.29	10.05%	11,183.45	

(二) 营业收入分析

1、营业收入构成分析

本公司营业收入分为通用航空飞行服务业务收入和通用航空维修业务收入。报告期内，本公司的营业收入构成如下表所示：

表 7.18:

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
通用航空飞行服务业务	49,577.01	97.76%	92,388.68	93.64%	82,643.73	94.01%	76,351.25	94.55%
其中：								
海上石油直升机飞行服务业务	40,097.94	79.07%	75,893.91	76.92%	70,790.03	80.52%	66,130.76	81.90%
其他通用航空业务	9,479.07	18.69%	16,494.77	16.72%	11,853.70	13.48%	10,220.49	12.66%
-其他直升机飞行服务业务	7,044.99	13.89%	12,148.52	12.31%	9,309.15	10.59%	7,797.74	9.66%
-公务机飞行服务	2,434.08	4.80%	4,346.25	4.41%	2,544.55	2.89%	2,422.75	3.00%

业务									
通用航空维修业务	1,137.84	2.24%	6,276.73	6.36%	5,269.00	5.99%	4,399.15	5.45%	
合计	50,714.85	100%	98,665.41	100%	87,912.73	100%	80,750.40	100%	

通用航空飞行服务业务收入是本公司营业收入的主要来源。报告期内，通用航空飞行服务业务收入占营业收入的比例在90%以上。其中，海上石油直升机飞行服务业务是本公司通用航空飞行服务业务的主要组成部分，报告期内，本公司海上石油直升机飞行服务业务收入占营业收入的比例分别为81.90%、80.52%、76.92%和79.07%。

随着其他通用航空业务和通用航空维修业务的不断发展，本公司其他通用航空业务收入、通用航空维修业务收入占营业收入比例分别由2009年的12.66%、5.45%增至2011年的16.72%、6.36%。2012年1-6月，本公司其他通用航空业务收入、通用航空维修业务收入占营业收入的比例分别为18.69%和2.24%。报告期内本公司其他通用航空业务收入中，其他直升机飞行服务业务收入占比约75%。

2、营业收入增长变动分析

(1) 通用航空飞行服务业务收入

通用航空飞行服务业务是本公司的主要业务领域。受益于我国通用航空业的快速发展，以及我国海上油气开发行业对直升机飞行服务需求的增加，本公司通用航空飞行服务业务收入稳步增长。2009年、2010年、2011年、2012年1-6月，本公司通用航空飞行服务业务收入分别为76,351.25万元、82,643.73万元、92,388.68万元、49,577.01万元，较上年同期分别增长15.94%、8.24%、11.79%、20.98%。

目前，本公司通用航空飞行服务业务主要分为海上石油直升机飞行服务业务和其他通用航空业务。

(A) 海上石油直升机飞行服务业务

海上石油直升机飞行服务业务为本公司的核心及传统业务。2009年至2011年，本公司海上石油直升机飞行服务业务收入保持稳步增长，从66,130.76万元增加至75,893.91万元，年均复合增长率为7.13%；2012年1-6月，本公司海上石油直

升机飞行服务业务收入较上年同期增加23.47%。主要原因包括：①随着我国逐步加大海上油气资源的勘探与开发力度，海上石油直升机飞行服务需求日益增长。面对良好的市场发展机遇，本公司逐步加大业务开拓力度，海上直升机飞行作业量总体提升。2009年至2011年，本公司海上石油直升机飞行时间从18,317小时17分增长至2011年的18,985小时37分，年均复合增长率1.81%，飞行架次从21,687架次增长至23,663架次，年均复合增长率4.46%；②本公司不断加强与客户的沟通，巩固与客户的长期战略合作关系，并根据运营成本变动趋势及时与客户商议相应上调作业合同服务价格；③报告期内，本公司新购置的直升机逐步开始执行飞行作业合同，进一步促进业务收入稳步提升。

（B）其他通用航空业务

2009年至2011年，本公司其他通用航空业务收入增长迅速，从10,220.49万元增加至16,494.77万元，年均复合增长率为27.04%。本公司其他通用航空业务收入的增长，主要受益于我国通用航空行业的快速发展以及本公司其他通用航空业务经营规模的有效扩大。2009年至2011年，本公司其他通用航空业务飞行时间从3,027小时37分增长至4,135小时33分，年均复合增长率达16.87%，飞行架次从3,257架次增长至3,831架次，年均复合增长率达8.45%。近年来，本公司不断加强在航空器代管和执管、海上搜救、海洋巡查、警务航空、电力巡线、森林防火等方面的市场开拓力度，并凭借优质的服务与重要客户建立战略合作伙伴关系，使其他通用航空业务作业合同数量不断增加。2012年1-6月，本公司其他通用航空业务收入为9,479.07万元。

（2）通用航空维修业务收入

2009年至2011年，本公司通用航空维修业务收入从4,399.15万元增加至6,276.73万元，年均复合增长率为19.45%。2012年1-6月，本公司通用航空维修业务收入为1,137.84万元，较上年同期下降1,372.33万元。收入有所下降主要系2012年上半年根据新承接的飞机维修业务的特点，本着谨慎性原则，公司暂以初级维修价格为收入的确认基础，待年末根据实际维修状况再相应调整总维修价格，由此导致2012年1-6月维修收入略有下降。

（三）营业成本分析

1、营业成本构成分析

报告期内，本公司营业成本构成如下表所示：

表 7.19：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
人工成本	8,259.89	23.03%	15,103.13	21.51%	14,218.89	22.23%	12,806.81	21.60%
飞机折旧费	4,818.90	13.44%	9,254.21	13.18%	8,156.81	12.75%	7,229.58	12.19%
航材消耗成本	6,646.29	18.53%	9,823.65	13.99%	8,827.02	13.80%	8,074.18	13.62%
航油消耗成本	3,726.34	10.39%	6,708.41	9.55%	5,236.60	8.19%	4,238.80	7.15%
飞机修理费	2,085.02	5.81%	7,068.74	10.07%	6,964.54	10.89%	5,185.89	8.75%
飞机保障费	2,076.23	5.79%	4,541.28	6.47%	4,483.45	7.01%	6,178.69	10.42%
飞机租赁费	1,892.21	5.28%	4,286.65	6.11%	3,911.01	6.11%	3,435.46	5.79%
飞机保险费	1,834.58	5.12%	3,746.95	5.34%	3,285.22	5.14%	3,661.49	6.17%
人员培训费	370.18	1.03%	1,029.70	1.47%	1,592.14	2.49%	1,365.78	2.30%
其他成本	4,152.09	11.58%	8,652.18	12.32%	7,299.10	11.41%	7,120.58	12.01%
合计	35,861.74	100%	70,214.89	100%	63,974.78	100%	59,297.26	100%

人工成本、飞机折旧费、航材消耗成本、航油消耗成本、飞机修理费、飞机保障费、飞机租赁费和飞机保险费是本公司营业成本的主要组成部分。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，上述八项成本占本公司营业成本的比例分别为85.69%、86.10%、86.21%和87.39%。

2、营业成本增减变动分析

2009年至2011年，随着本公司的业务规模不断扩展，营业成本逐年增长，由2009年的59,297.26万元增至2011年的70,214.89万元，年均复合增长率为8.82%。2012年1-6月，本公司营业成本为35,861.74万元，较上年同期增长15.25%。本公司营业成本的增长与营业收入的增长基本匹配，飞行作业量增加和机队规模扩大是营业成本上升的主要原因。

(1) 人工成本

人工成本是本公司营业成本的主要构成部分之一。人工成本主要包括飞行、机务和保障人员的工资、奖金、各类补贴、社会保险费及职工福利费等。2009

年至2011年，本公司的人工成本的年均复合增长率为8.60%。人工成本快速增长的原因包括：①飞行、机务和保障人员数量的增加。报告期内，本公司的机队规模逐年扩大。为满足机队规模扩大对人员的需求，本公司相应招聘和培养飞行、机务和保障人员，报告期内上述业务人员数量从539人增加至692人；②因全社会人工成本的上升，本公司于2011年实施员工薪酬与绩效改革，调增人员薪酬水平，相应增加了人工成本；③伴随人工成本的上涨，与之相关的社会保险费、职工福利费与工会经费等成本均相应提高。由于上述原因，本公司的人工成本近年来有较大幅度的增长。

（2）飞机折旧费

飞机折旧费是本公司营业成本的重要组成部分。报告期内，飞机折旧费占营业成本的比例分别为12.19%、12.75%、13.18%、13.44%，比例保持逐年增长态势。主要原因是随着本公司业务规模的扩大，机队规模逐年增加，由此导致飞机折旧费逐年增长。2009年至2011年，本公司的飞机折旧费年均复合增长率为13.14%。

（3）航材消耗成本和航油消耗成本

航材消耗成本和航油消耗成本均是本公司营业成本的主要构成部分。报告期内，航材消耗成本占营业成本的比例分别为13.62%、13.80%、13.99%和18.53%；航油消耗成本占营业成本的比例分别为7.15%、8.19%、9.55%和10.39%。

2009年至2011年，本公司的航材消耗成本同比持续上涨，主要原因包括：①报告期内，本公司机队规模逐年扩大，导致航材消耗量相应增加；②本公司耗用的航材主要从国外采购，近年来国际市场上的航材价格基本保持每年3%-5%的上涨幅度，也促使航材消耗成本逐年上涨。

报告期内，本公司的航油消耗成本上涨较快。2010年、2011年，航油消耗成本分别较上年同期增长了23.54%、28.11%。航油消耗成本快速增长主要系以下两方面原因所致：①受国际原油价格的直接影响，国内航空燃油价格近年来进行了多次上调。2010年、2011年，本公司平均航油采购价格分别为5,795元/吨、7,343元/吨，航油采购平均成本较上年分别增长了13.29%、26.71%；②因本公司机队

规模扩大带来航油消耗量相应增加。

(4) 飞机修理费、飞机保障费、飞机租赁费和飞机保险费

飞机修理费、飞机保障费、飞机租赁费和飞机保险费是本公司的另四项重要成本项目。报告期内，上述四项成本合计占营业成本的比例分别为31.13%、29.14%、27.98%和22.00%。

本公司的飞机修理费主要系飞机大修、发动机及四大部件大修与改装所发生的费用摊销以及飞机日常运营维修发生的支出。飞机大修、发动机及四大部件大修和改装发生的费用一般按4年进行摊销。2009年至2011年，本公司的飞机修理费从5,185.89万元增加至7,068.74万元，年均复合增长率为16.75%。本公司的飞机修理费持续增长，主要是由于本公司机队规模逐年扩大，以及飞机发动机和四大部件修理价格持续上涨，导致发动机、四大部件大修理费用以及日常运营维修费用逐年增加。

飞机保障费系本公司的飞机因加入TURBOMECA发动机功率小时保障计划和欧洲直升机公司四大部件保障计划而向TURBOMECA和欧洲直升机公司支付的保障费用。本公司每月根据合同规定的费率和收费小时计提缴纳保障费用。报告期内，本公司的飞机保障费占营业成本的比例分别为10.42%、7.01%、6.47%和6.77%。2010年，本公司的飞机保障费为4,483.45万元，较上年减少了27.44%，主要是由于本公司以前年度购入的2架EC 225型直升机于2009年开始加入欧洲直升机公司的四大部件保障计划，根据双方沟通，本公司需一次性缴纳自飞机购入日起的已使用小时的飞行保障费用，从而导致2009年飞行保障费基数较高。

飞机租赁费主要系本公司子公司中信通航为开展业务而租赁KA-32A11BC、KA-32A、SA 365N等型号飞机的租赁费用。2009年至2011年，本公司的飞机租赁费分别为3,435.46万元、3,911.01万元和4,286.65万元，飞机租赁费逐年增加主要是由于飞机租赁价格上涨所致。

飞机保险费系本公司为飞机购买的财产一切险、雇主责任险等险种所发生的费用，费用的增减主要受保险费率及机队数量等因素的综合影响。2010年，本公司的飞机保险费为3,285.22万元，较上年降低10.28%，主要原因是保险公司综合

考虑本公司2009年安全飞行记录等因素后，相应调低了2010年的保险费率。2011年，本公司的飞机保险费较上年增加14.05%，主要是由于本公司机队规模扩大，导致当年投保金额较上年有所增加。

(5) 人员培训费

人员培训费主要系本公司的飞行、机务及保障人员为获取执照、改换机型而参加国内外培训项目发生的支出。报告期内，人员培训费占营业成本的比例分别为2.30%、2.49%、1.47%及1.03%，所占比例较低。

(6) 其他成本

其他成本主要包括机库、跑道、维修车间等固定资产装修费的摊销成本、航务保障费和机场保障费等项目。

(四) 利润的主要来源及盈利能力稳定性和连续性分析

1、本公司利润的主要来源

报告期内，本公司各项业务的营业毛利和毛利率情况如下表所示：

表7.20：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率
通用航空飞行服务业务	15,000.69	30.26%	27,383.15	29.64%	23,545.50	28.49%	20,716.47	27.13%
其中：								
海上石油直升机飞行服务业务	12,804.11	31.93%	23,825.72	31.39%	21,660.58	30.60%	19,735.71	29.84%
其他通用航空业务	2,196.58	23.17%	3,557.43	21.57%	1,884.92	15.90%	980.76	9.60%
-其他直升机飞行服务业务	1,975.64	28.04%	3,960.90	32.60%	3,174.58	34.10%	2,368.30	30.37%
-公务机飞行服务业务	220.94	9.08%	-403.47	-9.28%	-1,289.66	-50.68%	-1,387.54	-57.27%

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年	
	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率
通用航空维修业务	-147.58	-12.97%	1,067.37	17.01%	392.45	7.45%	736.67	16.75%

2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司通用航空飞行服务业务的营业毛利占营业毛利总额的比例分别为96.57%、98.36%、96.25%和100.99%，其中，本公司海上石油直升机飞行服务业务的营业毛利占营业毛利总额的比例达83%以上，是本公司最主要的利润来源。报告期内，本公司通用航空飞行服务业务的毛利率总体呈现上升趋势。2009年至2011年，本公司通用航空飞行服务业务营业毛利从2009年的20,716.47万元增至2011年的27,383.15万元，毛利率从2009年的27.13%提升至2011年的29.64%，保持逐年上升的态势。伴随通用航空飞行服务业务的经营绩效不断提升，2012年1-6月，本公司通用航空飞行服务业务毛利率上升至30.26%。本公司通用航空飞行服务业务综合毛利率的提升主要得益于海上石油直升机飞行服务业务毛利率提升，一方面由于本公司加强了业务价格谈判力度，海上石油飞行服务业务服务价格逐年提升，同时，机队规模扩大带来了新的业务合同收入，导致营业收入增速较快；另一方面由于本公司机队规模扩大形成规模效应，单位固定成本增幅降低，而本公司不断加强管控，运营成本增幅较慢，导致本公司营业成本增速低于营业收入增速。

其次，2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司公务机业务的营业毛利分别为-1,387.54万元、-1,289.66万元、-403.47万元及220.94万元，逐步由亏损转向盈亏平衡，也是本公司综合毛利率升高的主要原因之一。

再者，其他直升机飞行服务业务毛利率一般高于海上直升机服务，报告期内该分部比重总体稳步上升也是本公司综合毛利率上升的次要原因。

2009年、2010年、2011年及2012年1-6月，本公司通用航空维修业务的营业毛利占营业毛利总额的比例分别为3.43%、1.64%、3.75%和-0.99%，所占比例较小。因而对本公司综合毛利率变化影响不大。报告期内，本公司通用航空维修业务毛利率波动较大，主要原因为：2010年维修项目较为复杂，促使本公司当年的维修成本相对较高，由此导致本公司通用航空维修业务的营业毛利由2009年的736.67万元减少至2010年的392.45万元，毛利率由2009年的16.75%减少至2010年

的7.45%；2011年，本公司在逐步提高维修价格的同时，不断提升维修技术能力和维修质量，加强维修成本控制，并积极扩大维修作业规模，通用航空维修业务的经营效益稳步回升，毛利率上升至17.01%；2012年1-6月，本公司维修业务毛利率为-12.97%，较上年有所下降，主要由于根据2012年上半年新承接的维修业务的特点，本着谨慎性原则，公司暂以初级维修价格作为收入的确认基础，由此导致公司上半年确认的维修收入金额较实际发生的维修成本略低；其次，航空维修业务行业规模较小，其具有一定的周期性和不稳定性，加上结算期的影响，毛利率波动较公司其他业务略大。

2、本公司盈利能力稳定性和连续性分析

本公司现有主要业务的发展、未来盈利能力的稳定性和连续性与通用航空行业发展状况和宏观经济的发展密切相关。近年来，我国国民经济的持续发展和居民人均收入的快速上升，为中国通用航空业的稳定发展奠定坚实基础。此外，随着国家对于低空空域的逐步放开以及国家对于民航航空行业的政策支持，我国通用航空行业将迎来快速发展的良好时机。

同时，本公司主要下游行业——海上油气开发产业正处于高速发展期。根据中海油公布其“十二五”规划的部分内容，“十二五”末中海油国内油气年产量将达到6,500-7,000万吨油当量。依照中海油的计划，至2020年末，中海油将实现建成我国“深海大庆油田”的目标。除中海油外，中石油、中石化也紧盯海上石油开发的巨大潜力，预计将在“十二五”期间进一步加大在海上油气资源开发的投入。我国海上油气资源勘探领域的不断扩大和开发力度的不断加强，将促使相关通用航空飞行服务需求的进一步提升。

随着通用航空行业以及相关下游行业的持续发展，本公司未来如能继续依靠自身技术、管理、网络、品牌等优势，有效保持和提高市场份额，将对本公司业绩的持续增长形成良性推动作用。

（五）其他利润表项目

1、营业税金及附加

2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的营业税金及附加金额分

别为2,452.36万元、2,655.63万元、3,219.98万元和1,746.41万元。随着本公司通用航空飞行服务业务的经营业绩稳步提升，营业税金及附加同比相应增加。

2、期间费用

报告期内，本公司期间费用情况如下表所示：

表 7.21：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额
管理费用	3,597.89	14.68%	8,418.55	12.25%	7,499.85	6.30%	7,055.55
财务费用	941.34	-251.28%	-2,143.73	-62.40%	-1,320.02	-163.22%	2,087.88

(1) 管理费用

2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的管理费用金额分别为7,055.55万元、7,499.85万元、8,418.55万元和3,597.89万元，占营业收入的比例分别为8.74%、8.53%、8.53%及7.09%。人工成本、差旅办公费和固定资产修理费是本公司管理费用的主要组成部分，2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，上述三项费用占本公司管理费用的比例分别为70.80%、73.62%、72.11%和71.11%。

2010年，管理费用较上年增长6.30%，主要原因为本公司管理部门的办公场所装修已达到使用寿命，根据本公司的会计政策，将尚未摊销完毕的装修费用一次性计入固定资产修理费，从而导致本公司管理费用较上年有所上升。2011年，管理费用较上年增长12.25%，主要原因为本公司于2011年对员工薪酬与绩效方案进行调整，调整人员薪酬水平，导致管理费用中人工成本相应增加。随着本公司营业收入持续增长，同时不断加强管理费用的内部控制，报告期内，本公司的管理费用占营业收入比例保持下降态势。

(2) 财务费用

本公司财务费用主要包括利息支出、利息收入和汇兑损益等。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司财务费用占营业收入的比例分别为2.59%、

-1.50%、-2.17%和1.86%。财务费用的变化主要与汇兑损益和利息支出相关。

2010年及2011年，财务费用较上年分别减少3,407.89万元和823.71万元，主要是由于2010年至2011年，人民币对港币呈现逐步升值趋势，本公司的港币借款产生较大的汇兑收益。2010年、2011年，本公司汇兑收益金额分别为2,471.93万元和3,643.43万元，大幅抵减了利息支出。

3、资产减值损失

报告期内，本公司资产减值损失情况如下表所示：

表7.22：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额
坏账损失	-	不适用	447.10	212.46%	-397.58	-503.84%	98.45

报告期内，本公司的资产减值损失为根据坏账准备计提政策计提的坏账损失。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司资产减值损失的金额分别为98.45万元、-397.58万元、447.10万元和0万元，资产减值损失对利润的影响较小。

2010年，资产减值损失为-397.58万元，主要是由于本公司加大了应收款项的催收力度，当年收回了部分长账龄应收款项，并相应转回了以前年度计提的坏账准备。

4、营业外收支

报告期内，本公司营业外收入情况如下表所示：

表7.23：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额
政府补助	633.47	141.49%	323.77	-62.35%	859.87	-78.45%	3,991.00

处置固定资产净收益	2.00	不适用	0.11	-95.83%	2.73	4.88%	2.60
其他	-	不适用	-	-100.00%	0.30	不适用	-
营业外收入合计	635.46	142.26%	323.88	-62.47%	862.89	-78.39%	3,993.60

报告期内，本公司营业外支出情况如下表所示：

表7.24：

单位：万元

项目	2012年1-6月		2011年		2010年		2009年
	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额	同比增长率	金额
处置固定资产净损失	7.20	312.92%	43.86	-59.24%	107.61	538.93%	16.84
其他	-	-100.00%	6.14	不适用	-	不适用	-
营业外支出合计	7.20	47.45%	50.00	-53.54%	107.61	538.93%	16.84

报告期内，本公司的营业外收入主要来自于政府补助，主要包括执行抗震救灾任务中毁损直升机的政府经济补偿款和增值税返还等。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司营业外收入的金额分别为3,993.60万元、862.89万元、323.88万元和635.46万元，营业外收入占利润总额的比例分别为29.07%、5.31%、1.72%和6.91%。2009年，本公司营业外收入占同年利润总额的比例较高，主要原因是本公司于2009年收到3,699.00万元的政府经济补偿款，用于补偿本公司在执行“5.12”汶川大地震救灾任务中毁损的一架直升机。2010年，本公司营业外收入的金额为862.89万元，主要是本公司因提供飞机维修劳务而收到税务机关的增值税返还，具体请参见本节之“八 税收优惠及财政补贴情况”。

报告期内，本公司的营业外支出主要为处置固定资产净损失。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司营业外支出的金额分别为16.84万元、107.61万元、50.00万元和7.20万元。

5、所得税费用

2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的所得税费用分别为2,404.25万元、3,750.57万元、4,615.81万元和2,307.46万元，占利润总额的比例分别为17.50%、23.07%、24.58%和25.09%，所得税费用占利润总额的比例逐年上升。

上述变化的主要原因是本公司深圳总部及其子公司维修公司的企业所得税率逐年上调所致。2009年至2012年，本公司深圳总部及其子公司维修公司的企业所得税率均分别为20%、22%、24%和25%。

6、净利润

2009年、2010年、2011年，本公司的净利润分别为11,331.41万元、12,504.79万元和14,166.69万元，归属于母公司股东的净利润分别为11,183.45万元、12,307.29万元和13,893.35万元。报告期内，主要得益于主营业务收入规模稳步增长和综合毛利率的提升，本公司的净利润规模保持持续稳定增长态势。2012年1-6月，本公司的净利润为6,888.27万元，归属于母公司股东的净利润为6,816.61万元。

(六) 盈利能力指标分析

表7.25:

项目	2012年6月30日或2012年1-6月	2011年12月31日或2011年	2010年12月31日或2010年	2009年12月31日或2009年
综合毛利率 ^{注1}	29.29%	28.84%	27.23%	26.57%
营业利润率 ^{注2}	16.89%	18.76%	17.63%	12.09%
全面摊薄净资产收益率 ^{注3}	3.91%	8.16%	7.74%	7.49%

注1: 综合毛利率 = (营业收入 - 营业成本) / 营业收入

注2: 营业利润率 = 营业利润 / 营业收入

注3: 全面摊薄净资产收益率 = 归属于母公司股东的净利润 / 期末归属于母公司股东的股东权益

1、综合毛利率

2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的综合毛利率分别为26.57%、27.23%、28.84%和29.29%。

2010年本公司的综合毛利率较2009年有所上升，主要原因为随着本公司飞行作业量稳步增长，经营规模效应逐步显现，单位收入承担的飞机折旧费、大修理费摊销及保险费等固定成本降低。

2011年及2012年1-6月本公司的综合毛利率持续提高，主要是本公司根据运营成本的变动及时与客户商议分别上调了2011年及2012年作业合同服务价格，促使综合毛利率持续上升。

2、营业利润率

2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的营业利润率分别为12.09%、17.63%、18.76%和16.89%。2009-2011年度的营业利润率逐年增加，除上述综合毛利率上升的因素外，还由于人民币升值导致本公司借入的港币借款产生一定的汇兑收益以及2010年本公司归还了部分短期借款10,641.50万元，降低了本公司的财务费用。2010年、2011年，人民币对港币总体保持逐步升值态势，本公司的港币借款分别产生汇兑收益2,471.93万元和3,643.43万元，分别使当年营业利润率增加2.81和3.69个百分点。2012年1-6月，由于人民币兑港币逐步贬值，导致公司港币长期借款产生汇兑损失308.68万元，财务费用较快增加，进而促使公司营业利润率略有下降。

3、净资产收益率

报告期内，本公司经营状况良好，主要得益于综合毛利率持续提高而盈利能力不断增强，全面摊薄净资产收益率逐年提高。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司全面摊薄净资产收益率分别为7.49%、7.74%、8.16%和3.91%。

（七）非经常性损益分析

报告期内，本公司的非经常性损益明细情况请见“第六节 财务会计信息”。2009年、2010年、2011年和2012年1-6月，本公司的非经常性损益分别为净收益3,806.74万元、净收益263.15万元、净收益88.43万元和净收益239.18万元，分别占同期归属于母公司股东的净利润的34.04%、2.14%、0.64%和3.51%。

2009年，本公司的非经常性损益占同年净利润比例较高，主要原因是本公司于当年收到国家补偿款3,699.00万元，用于补偿本公司在执行“5.12”汶川大地震救灾任务中毁损的直升机。

除2009年度外，报告期内非经常性损益对本公司经营成果无重大影响，但不

存在本公司经营业绩依赖政府补助的情形。

五、现金流量分析

报告期内，本公司的现金流量情况如下表所示：

表 7.26:

单位：万元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
经营活动产生的现金流量净额	6,886.10	19,885.22	30,023.30	14,063.05
投资活动产生的现金流量净额	-2,089.87	-21,134.30	-19,734.86	-12,728.04
筹资活动产生的现金流量净额	-8,643.63	1,857.29	-12,177.37	-1,484.46
现金及现金等价物净增加额	-3,847.40	608.20	-1,888.93	-149.45

（一）经营活动

本公司经营活动产生的现金流入主要来源于本公司为客户提供飞行服务及维修业务而收到的现金；经营活动现金流出主要为购买航材、航油等商品、接受劳务及缴纳直升机运营的保障保险费而支付的现金。2009年至2010年，随着公司业务规模逐年扩大，经营活动产生的现金流入不断增长。2010年，本公司加强了应收账款的催收力度，及时收回了客户原计划在2011年初支付的2010年末产生的飞行服务款，以及由于收到政府补偿公司2008年损毁直升机的补偿款，导致本公司2010年经营活动产生的现金流入有了较大幅度的提升。2011年，由于本公司于年末才完成当年海上石油作业合同的续签手续，导致客户延迟支付了本公司部分飞行服务款，因而本公司2011年经营活动产生的现金流入有较大幅度的下降。

（二）投资活动

本公司投资活动现金流入主要为处置固定资产而收到的现金；投资活动现金流出主要为购建固定资产和其他长期资产支付的现金。报告期内，本公司投资活动产生的现金流量净额持续为负数，主要由于本公司不断扩充机队规模、采购设备所致。

（三）筹资活动

本公司的筹资活动现金流入主要来源于取得银行借款收到的现金；筹资活动现金流出主要为偿还到期银行借款、偿付利息及分配股利而支付的现金。2010年，本公司筹资活动产生的现金流量净额为-12,177.37万元，远低于报告期内其他年份，主要是由于本公司为调整负债结构、降低融资成本，于当年归还了到期的短期借款所致。

本公司筹资活动产生的现金流量主要是为满足投资活动资金需求而进行的筹资。本公司力图通过综合运用各种融资手段，降低本公司的筹资成本，推动本公司业务发展目标的实现。

六、资本性支出分析

（一）报告期重大资本支出

重大资本性支出的用途为购买飞机。报告期内，本公司的重大资本支出如下表所示：

表 7.27：

单位：万元

项目	2012年1-6月	2011年	2010年	2009年
重大资本支出	-	19,455.24	13,460.81	14,883.56

（二）未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求量

截至2012年6月30日，本公司主要资本性承诺为已签约直升机购置计划之未付款部分4,092万美元和13,499.50万欧元，按2012年6月30日外汇牌价折合人民币合计约132,136.06万元。

七、会计政策和会计估计变更以及会计差错更正

报告期内，本公司无会计政策变更、会计估计变更和会计差错更正事项。

八、税收优惠及财政补贴情况

（一）税收优惠

1、所得税

2007年3月16日全国人民代表大会通过了《中华人民共和国企业所得税法》（以下简称“新所得税法”），新所得税法自2008年1月1日起施行。根据《国务院关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39号），自2008年1月1日起，原享受低税率优惠政策的企业，在新税法施行后5年内逐步过渡到法定税率。其中：享受企业所得税15%税率的企业，2008年按18%税率执行，2009年按20%税率执行，2010年按22%税率执行，2011年按24%税率执行，2012年按25%税率执行。

本公司深圳总部及其子公司维修公司适用的企业所得税率自2008年1月1日起五年内从18%调整至25%。

2、增值税

根据《财政部、国家税务总局关于飞机维修增值税问题的通知》（2000年10月12日 财税[2000]102号），报告期内，本公司飞机维修劳务增值税实际税负超过6%的部分实行由税务机关即征即退的政策。

3、进口关税和进口环节增值税

2009年至2010年，根据《海关总署关于执行“十一五”期间在我国海洋和陆上特定地区开采石油（天然气）进口物资税收优惠政策的通知》（署税发[2007]151号），本公司购置EC 155B/B1、EC 225和AS 332L1型直升机及相关设备、部附件和零配件免征进口关税和进口环节增值税。

2011年，根据《关于“十二五”期间在我国海洋开采石油（天然气）进口物资免征进口税收的通知》（财关税[2011]32号），本公司购置EC 225和AS 332L1型直升机及相关设备、部附件和零配件免征进口关税和进口环节增值税。

（二）财政补贴

本公司2009、2010、2011年度以及2012年1-6月享受的财政补贴金额分别为

39,910,023.17元、8,598,666.96元、3,237,677.06元和6,334,657.81元。

2009年度，本公司之子公司维修公司享受的增值税返还金额为2,920,023.17元；另外财政部于2008年12月26日出具财金[2008]186号《财政部关于中信海洋直升机股份有限公司执行抗震救灾任务中损毁直升机给予政府经济补偿的批复》，同意对本公司在执行“5.12”四川汶川大地震抗震救灾任务中毁损的机号为B-7960的AS 332L1超美洲豹型直升机给予经济补偿金36,990,000元。该补偿金已于2009年1月9日到账，计入2009年政府补助。

2010年度，本公司之子公司维修公司享受的增值税返还金额为8,528,666.96元；另外，本公司获得海上救助奖励金70,000.00元。

2011年度，本公司之子公司维修公司享受的增值税返还金额为3,237,677.06元。

2012年1-6月，本公司之子公司维修公司享受的增值税返还金额为6,334,657.81元。

九、重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项说明

（一）重大担保

截至本募集说明书签署之日，本公司及其控股子公司担保情况如下：

表7.28：

序号	抵押人	抵押权人	担保金额	抵押合同签订日期	抵押物	抵押登记	担保的主合同编号
1	中信海直	国家开发银行	73,000万港币	2007年11月29日	国籍号分别为B-7119、B-7120的EC 155B1直升机；国籍号分别为B-7955、B-7961、B-7962的AS 332L1直升机	已登记	4430555972 007563367
2				2008年1月22日	国籍号为B-7127的EC 225直升机		
3				2008年5月9日	国籍号为B-7128的EC 225直升机		
4				2008年10月14日	国籍号分别为B-7005、B-7008的EC 155B直升机		
5	中信海直	国家开发银行	60,000万港币	2010年1月6日	国籍号分别为B-7129、B-7130的EC 155B1直升机	已登记	4403275972 009510327
6				2011年1月6日	国籍号分别为B-7132、B-7133的EC		

		155B1 直升机	
7		2011年5月6日	国籍号为B-7135的EC 155B1直升机
8		2011年12月26日	国籍号为B-7141的EC 155B1直升机

(二) 诉讼情况

截至本募集说明书签署之日，不存在本公司、本公司控股子公司及其董事、监事及高级管理人员作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项，也不存在本公司、本公司控股子公司及其董事、监事及高级管理人员作为一方当事人涉及刑事诉讼的情况。

(三) 或有事项或重大期后事项

报告期内，本公司未有任何重大需披露的或有事项或期后事项。

十、对本公司未来经营趋势的综合分析

结合本公司报告期资产结构、财务状况及各项业务的开展情况，本公司管理层对本公司未来财务状况和盈利能力持乐观态度。

1、本公司属于通用航空业和航空维修业，现有各项业务的发展和现有资产与业务未来盈利的稳定性和持续性，与通用航空业整体发展状况和宏观经济发展密切相关。随着我国实施民航强国战略的深入推进，以及低空空域开放政策的进一步落实，未来我国通用航空业将迎来良好的发展环境。同时，随着我国对海上油气开发的不断倚重，海上石油直升机飞行服务业务的市场空间将继续扩大。而未来我国其他通用航空服务需求的扩大，以及城镇居民人均可支配收入的稳步增长，也将推动我国通用航空业和航空维修业保持较快发展的势头。

2、本公司是我国机队规模最大、年均飞行时间最多、技术优良、具有多年通用航空业务经营与管理专业经验的通用航空领军企业。同时，本公司长期重视安全生产和质量控制，多年来保持着良好的安全运营记录，建立了较好的市场口碑。

3、本公司具备较多的长期业务合同和战略合作伙伴，同时，本公司不断拓展市场、获取新的业务合同，为本公司的未来发展和持续盈利提供了有利保障。

4、本公司将不断根据市场需求，增加飞机数量、调整机队结构，进一步增强竞争力，适应市场需求，提高盈利能力。

第八节 本次募集资金运用

一、 本次募集资金投资项目概况

2012年5月10日，本公司2012年第一次临时股东大会审议通过了《关于公司本次发行可转换公司债券方案的议案》和《关于公司公开发行可转换公司债券募集资金投资项目可行性分析报告的议案》等五项议案，本次发行可转债的募集资金不超过6.5亿元人民币。本次募集资金投资项目为购置4架EC 225LP型直升机。

本次募投项目总投资预计约为8,120万欧元。根据购置飞机的付款计划，本次募集资金的使用情况如下表所示：

表 8.1:

项目名称	项目总投资	拟使用募集资金	募集资金投入计划	
			2012年	2013年
购置4架 EC 225LP 型直升机	8,120万欧元（约 合人民币70,100 万元）	人民币65,000万元 （约合7,529万欧 元）	人民币23,000万 元（约合2,664万 欧元）	人民币42,000万 元（约合4,865万 欧元）
合计	8,120万欧元（约 合人民币70,100 万元）	人民币65,000万元 （约合7,529万欧 元）	人民币23,000万 元（约合2,664万 欧元）	人民币42,000万 元（约合4,865万 欧元）

注：本项目购机价格以欧元计价，该项目总投资未包含购机进口环节的税款。项目投资金额测算中，按照欧元对人民币汇率1:8.6328折算。

本次发行募集资金到位前，本公司可根据项目的实际付款进度，通过自筹资金支付项目款项。募集资金到位后，可用于支付项目剩余款项及置换先期自筹资金投入。

若本次发行实际募集资金净额低于拟投入项目的资金需求额，本公司将根据实际募集资金净额，按照项目需要调整投资规模，募集资金不足部分由本公司自筹解决。

二、项目市场背景情况

1、我国通用航空行业面临重要的发展机遇

近十年，我国通用航空行业取得了令人瞩目的发展。截至 2011 年底，通用航空企业适航在册航空器总数达到 1,124 架，飞行时间 50.27 万小时（根据民航局公布的《2011 年民航行业发展统计公报》的相关注释，通用航空器飞行时间因 2011 年通航生产统计企业家数扩充到 96 家，与以前年度统计公报的口径不同，故存在较大差异），分别年均增长 11.3% 和 28.5%。然而，与美国、加拿大、澳大利亚、巴西等国家相比，我国通用航空行业发展滞后，通用航空飞机数量、飞行小时、通用航空机场数量等均落后于海外国家。

随着我国经济的发展和社会的繁荣，我国通用航空市场需求不断增加。同时，随着我国低空空域管理制度的改革，我国将迎来通用航空发展的历史性机遇。此外，我国人均 GDP 快速增长，为通用航空行业的发展奠定了经济基础。

2011 年，民航局制定的《中国民用航空发展第十二个五年规划（2011 年至 2015 年）》正式出台。规划首次提出“全面建设民航强国”的发展战略，并提出通用航空“规模快速扩大，基础设施大幅增加，作业领域不断扩展，运营环境持续改善，标准体系初步建立，作业量和飞机数量翻番”的发展目标。规划进一步指出，到“十二五”末，我国通用航空机队规模将超过 2,000 架，较“十一五”末至少增长 98%，通用航空飞行时间较“十一五”末增长 114%（2010 年通用航空作业时间以民航局公布的《2010 年民航行业发展统计公报》口径为准，为 13.98 万小时。根据民航局公布的《2011 年民航行业发展统计公报》，2011 年度我国通用航空器飞行时间达到 50.27 万小时，其主要原因为通航生产统计企业家数扩充，与以往年度统计公报的口径不同）。

我国通用航空行业的高速发展，将为公司发展以海上石油直升机飞行服务为主业、统筹发展其他通用航空业务，实现公司加速发展提供历史性机遇。

2、我国海上石油天然气的勘探开发进入新的发展时期，对海上石油直升机飞行服务业务提出更多更高要求

在我国经济持续增长的推动下，我国石油和天然气的需求不断增长。然而，

我们目前石油产量明显低于需求增长速度。

我国海上石油天然气资源开发前景广阔,根据国土资源部 2011 年发布的《全国油气资源动态评价 2010》显示,全国石油资源量为 881 亿吨,可采资源量 233 亿吨,探明程度约 36%;其中海洋石油资源量超过 300 亿吨。2001-2010 年期间,我国新增石油产量中海洋石油产量比例约 53%,2010 年该比例超过 80%,标志着我国石油工业发展格局完成从“以陆地石油为主”向“陆海统筹、海陆并重”的转变。

在我国海洋油气资源储量中,南海的油气资源储量十分丰富,特别是南海深海区域的储量。未来几年,在我国石油需求继续快速增长、陆上成熟油田产量下滑的双重压力下,海洋石油开发、特别是深海石油开发将成为国家重要战略之一。

目前,中海油是我国最主要的海上石油天然气开发商。近年来,随着我国石油需求的不断增加和海上石油勘探开发技术、设备制造能力的日益提高,中海油产量上升速度明显提高。2010 年末,中海油宣布其国内油气年产量突破 5,000 万吨油当量,成功建成“海上大庆油田”。2011 年初,中海油公布其“十二五”规划的部分内容。该规划显示,“十二五”末中海油国内油气年产量将达到 6,500-7,000 万吨油当量,而增产的主要海域将集中在南海。同时,海洋深水区块将成为未来实现油气储量接替最有潜力的区域之一,预计“十二五”期间中国近海的深水油气田将成为石油公司的重点开发区域。中海油计划,至 2020 年末,实现建成我国“深海大庆油田”的目标。除中海油外,中石油、中石化也紧盯海上石油开发的巨大潜力,预计将在“十二五”期间进一步加大在海上油气资源开发的投资。海上油气勘探开发将进入又一新的发展时期。

我国海上石油开发领域的不断扩大和深入发展,必将对直升机飞行等服务提出更多更高的需求,特别是深海油气勘探开发的直升机服务将成为市场竞争的重要区域。2012 年 5 月 9 日,我国海上深海油气开发取得重要突破,中海油的“海洋石油 981”开始实施在南海荔湾 6-1 区域的 1500 米超深水钻探,标志着我国海洋石油工业的“深水战略”由此迈出了实质性的一步。作为我国海上石油直升机飞行服务主要提供商,本公司凭借所拥有的 EC 225 型大型远程直升机,为“海洋石油 981”提供飞行服务。本公司应以前瞻性和战略发展的眼光,密切跟踪并

及时把握未来海上石油开发特别是深海石油开发带来的海上石油直升机飞行业务的市场机遇，稳固、扩大公司海上石油业务的市场份额，确保公司在传统主营业务上的竞争优势，满足海洋石油开发勘探发展趋势的需求。

三、项目投资的必要性和可行性

根据民航局的“十二五”规划及相关市场背景分析，未来五年，我国将实施全面建设民航强国的战略规划，通用航空市场将迎来快速发展的战略机遇期。中信海直作为我国通用航空行业唯一的上市公司，主要业务收入来源于海上石油直升机飞行服务市场，并占据该市场 60% 以上的市场份额，位居行业领先地位。我国深入发展海上石油开发、特别是深海油气资源开发，将为公司海上石油直升机飞行服务主业带来发展机遇。

然而，面对发展机遇，公司目前面临以下三个矛盾。

1、南海大型直升机需求日益增加与公司大型远程直升机运力饱和的矛盾

我国能源供需矛盾日益突出，加快能源石油产业发展的战略已经成为国家的战略重点。我国海上油气资源丰富，近年来，以中海油为主的我国三大石油公司加快了对我国周边海域石油天然气资源的勘探开采进程，海上油气开发进入了全面发展时期。未来几年，我国将继续加强海上特别是南海海域油气资源开发，这将显著增加对海上石油直升机飞行服务的需求。

本公司与海上石油直升机飞行服务的客户签订长期协议，客户用机合同约定了具体使用直升机，在合同中的直升机除约定的特殊情况外，无法服务于其他客户，而目前本公司现有直升机合同较为饱满。同时，公司自有经营海上石油飞行服务的直升机 2009 年度、2010 年度经营性飞行时间平均每月超过 80 小时/架，2011 年度，随着新购置 EC 155B1 型直升机投入运营，降至平均每月 67 小时/架，仍远超 2011 年度行业平均 37 小时/架月的水平。若考虑尚未计算的必要的训练、试飞时间，以及由于季节性因素和台风期撤离需求带来的业务高峰，部分月份每架直升机飞行可达近百小时，既对开拓新的业务造成影响，较高的飞行时间也对飞行安全造成一定隐患。近年来，海上石油钻井平台单体规模不断扩大，客户往往需求大型直升机承担飞行任务。而本公司目前拥有的大型直升机数量有限，均

有固定合同，飞行任务较中型直升机更为饱满，而具备远程飞行能力的 EC 225 型直升机数量仅为 2 架，无法满足业务不断发展的需求。

由于直升机服务合同具有长期性和稳定性，且直升机与合同间具有固定关系，而新购置直升机交付需要 1-2 年的周期，因此目前公司承接新业务合同的能力受到限制。

2、国家深海油气开发战略对远程直升机的需求增加与公司直升机队配置结构尚需进一步调整的矛盾

我国不断加强深海油气资源的勘探开发，形成了广阔的市场前景，但也对海上直升机飞行服务提出了更多、更新的要求。2012 年 5 月，随着“海洋石油 981”的投产，我国海洋石油工业“深海战略”迈出实质性一步，对海上远程直升机飞行服务的需求也将不断增长，而拥有大型远程直升机是参与深海油气开发直升机飞行服务的基本条件。同时，深海直升机飞行作业难度和危险度均高于近海作业，对直升机的综合性能也提出了更高的要求。

目前，本公司自有直升机主要机型的重要参数和性能如下：

表 8.2

机型	最远航程	最大起飞全重	空载重量	巡航速度	发动机台数	乘员数	油耗	架数
EC 155 B/B1	909km	4,850kg	3,100kg	150kt	2	12 人	330kg/h	12
AS 332L1	968km	8,600kg	4,600kg	130 kt	2	22 人	500kg/h	8
EC 225	1140km	11,000kg	5,300kg	143 kt	2	22 人	640kg/h	2

注：以上为公司目前使用的主要机型，架数占到目前公司自有飞机的 80% 以上。

数据来源：公司自有直升机民用航空器所有权登记申请书

公司海上石油直升机飞行服务队主要由 EC 155B/B1 型直升机和 AS 332L1 型直升机组成，仅有的 2 架 EC 225 大型远程直升机均在执行飞行合同，目前个别钻井平台甚至出现以 2 架 EC 155B/B1 代替 1 架 EC 225 飞行的情况，这无疑大大提高了飞行的运营成本，除了运载量差别外，EC 155B/B1 和 AS 332L1

在航程，舒适度和乘机体验上均逊于 EC 225 机型，如不更新机型，本公司势必在市场竞争中处于不利地位。由此可见，机队配置结构无法适应未来可能增加的深海作业需求。因此，新增远程直升机，将是公司争取新增业务、拓展深海石油勘探作业飞行市场必不可少的前提条件和实际需要。

3、公司主要收入和利润来自南海海域和该海域竞争日趋激烈的矛盾

南海海域是我国通用航空海上石油直升机飞行服务最大的市场，公司在该海域占据主要市场份额，公司主要收入和利润也来自南海海域市场。由于海上石油直升机飞行服务业务盈利较好，且南海海域展现出未来深海油气开发的巨大发展潜力，因此，近两年来各主要海上石油直升机服务企业均加大了在南海海域的投入，陆续购置或准备购置大型直升机，市场竞争日趋激烈。同时，尽管海上石油直升机飞行服务市场进入门槛较高，但随着我国通用航空市场的日益成熟、监管政策的不断开放，其他国内外通用航空公司也可能陆续加入该市场的竞争。为应对激烈的市场竞争，巩固市场份额，公司一方面需继续保持人才、技术、安全等方面的竞争优势，另一方面也迫切需要紧跟市场形势，及时增强直升机机队配置，有效提升竞争实力。

为应对上述公司发展中的矛盾，并经公司第四届董事会第五次会议、公司 2011 年第二次临时股东大会审议通过，计划购置 7 架 EC 225LP 型直升机，并在未来 3-4 年分阶段交付。公司本次募集资金投资项目为购置上述 7 架 EC 225LP 型直升机中前 4 架交付的直升机，以满足海上石油对大型远程直升机的市场需求。

公司本次募集资金投资项目符合国家全面建设民航强国的发展战略和通用航空规模快速扩大的产业发展方向，以公司实际运营情况为基础，将市场需求作为项目出发点，有助于提升公司机队规模，优化机队配置结构，进一步增强市场竞争力，对于拓展公司经营规模、掌握市场竞争的主动权、积极迎接公司发展的机遇与挑战、巩固行业地位等具有重要意义。

公司通过多年持续的市场开拓和稳健的经营，具备实施本募投项目的市场基础、技术基础和运营管理基础。公司通过与直升机供应商建立的良好关系，使项目具有一定的抗风险能力，具有实施的可行性。

四、本次选择可转债融资方式的原因及合理性

本公司本次选择可转债方式募集资金，是综合考虑了公司自身的财务状况、盈利能力和经营特点，本次融资的成本和效率，投资者保护及发行市场情况等多方面因素而做出的谨慎决定。具体的原因和合理性体现在以下方面：

1、具有债权融资特点的可转债融资是比股权融资更合适的选择

在财务状况方面，公司资产负债率较低。截至 2012 年 6 月 30 日，公司负债总额为 88,873.55 万元，其中，短期借款、长期借款分别为 4,500.00 万元、62,820.93 万元；资产负债率为 33.33%，在已上市航空公司中居于较低水平。公司经营情况比较稳定，业绩短期大幅提升的可能性较小，而是随着作业产能的逐渐增加稳步提高。考虑以上因素，若选择股权融资，短期内股本迅速扩大可能导致每股收益和净资产收益率下降，不利于稳定股价和保护投资者利益；若选择具有债权融资特点的可转债融资，本次发行完成后公司的资产负债率约为 46.40%，可以提高财务杠杆比例，而且短期内不会摊薄每股收益和净资产收益率。

2、股债结合的可转债融资是比纯债券融资更适合公司的选择

首先，考虑到公司 2012-2013 年资金需求、使用计划和资金来源的安排，本次选择可转债融资作为公司配套融资计划的一部分。

本次可转债募集资金用于支付 2011 年 12 月订购的 7 架 EC225LP 型直升机中的前 4 架。除此之外，公司 2008 年订购的 10 架 EC155B1 型直升机项目中后 4 架将在 2012-2013 年陆续到货，需要资金约 2.7 亿元；公司日常经营需要的短期贷款和其他融资（保函、信用证、进口代付等）资金需求约 2.0 亿元；随着机队规模的扩大，相应的航材备件采购配套需要占用资金预计约 1.8 亿元，归还长期贷款本息所需资金约 1.0 亿元，上述资金需求合计约 7.5 亿元。预计 2012-2013 年度公司经营活动产生的净现金流量约为 2.0 亿元，资金缺口约为 5.5 亿元。公司已向有关银行申请 14.5 亿元人民币的综合授信额度，拟通过银行贷款等方式解决。

因为上述资金使用计划和安排，公司对债务融资的需求将使资产负债率进一步上升。从长远考虑，前述 7 架 EC225LP 型直升机中的后 3 架（2014-2015 年交货）尚需资金约 5.2 亿元，公司亦拟通过债务融资方式解决。本次选择可转债作为公司配套融资计划的一部分，考虑到若持有人在发行完成 6 个月后转股，一方面能适当调整公司资本结构，提升公司通过负债方式继续融资的能力；另一方面能降低公司财务风险，减轻还本付息的资金压力，保证公司财务结构始终处于健康水平。

其次，可转债融资方式可以更好地匹配投资回收期相对较长的募投项目。

公司面临通用航空及海上石油直升机飞行服务良好的发展机遇，相应业务发展战略亟需扩充机队规模。但本次筹集资金购置的 4 架 EC 225LP 型直升机直至 2013 年才能交付完毕，交付后还需办理验收及飞行测试等手续后方可投入运营，即从投入到效益产出需要一定的时间，经测算，项目的税后财务内部收益率为 9.4%，投资回报期为 12.13 年。

综合考虑再融资方案对公司财务状况和经营成果的影响，在现有条件下，可转债是公司融资成本较低、融资效率较高的融资方式。公司如果选择公司债融资，资产和负债在时间上难以匹配，债券到期后必然会带来较大的偿债压力；选择可转债融资，一方面通过转股会降低公司偿债压力；另一方面，本次发行可转债票面年利率不超过 3%，大幅低于目前市场上期限相近、评级为 AA+ 的公司债券约 6% 的综合融资成本，即使出现不转股到期偿付情况，还本付息的压力也会大大减轻，从而使得公司的财务风险得到有效控制。

再次，可转债可以给投资者更多选择权，有利于保护投资者利益。

公司本次发行可转债募集资金用于购置的 EC225LP 型直升机将服务于海上石油市场。随着项目的投产，公司业绩将稳步提升。一方面，投资者可以选择转股，分享公司长期发展带给股东的稳定回报；另一方面，如果市场出现变化，投资者也可以选择到期兑付。公司 2009-2011 年经营活动产生的净现金流量分别为 1.4 亿元、3.0 亿元和 2.0 亿元，同期归属于母公司股东的净利润分别为 1.1 亿元、1.2 亿元和 1.4 亿元，公司有充足的现金流和盈利能力保证偿付本息，从而保证可转债投资者的安全性。

基于上述分析,投资者牺牲部分债券投资的机会收益换取未来转股的选择权和本息安全的保护权,有利于投资者利益的保护。

3、可转债容易为市场接受,有利于公司募投项目顺利开展。

兼具股债特性的可转债容易为市场接受,公司采用可转债融资可以降低发行风险,能够顺利募集资金开展募投项目,逐步实现公司业务发展目标,进一步增强公司在海上石油直升机飞行服务市场的竞争力。

五、项目审批情况

2011年12月9日,本公司召开2011年第二次临时股东大会,审议通过了《关于公司购置7架EC 225LP型直升机的议案》,同意本公司购置7架EC 225LP型直升机。

2011年12月14日,中国民用航空局以《关于中信海洋直升机股份有限公司购买7架EC 225型直升机的批复》(民航函[2011]1442号),同意本公司以购买方式引进7架EC 225LP型直升机。本次募集资金投资项目为购置上述7架EC 225LP型直升机中前4架交付的直升机。

六、购置7架EC 225LP型直升机合同签订情况

经本公司股东大会批准,2011年12月19日,本公司与直升机供应商欧洲直升机公司在深圳签订了《欧洲直升机公司与中信海洋直升机股份有限公司就提供7架EC 225LP型直升机第ECOPO1186/09/11号销售合同》(以下称购机合同)。该购机合同主要情况如下。

1、供应商基本情况

本次购机合同供应商为欧洲直升机公司,法定代表人为DR. LUTZ BERTLING,注册资本:581,614,047.00欧元。该公司是欧洲宇航防务集团(EADS)下属的全球最大的直升机制造公司,主要从事生产、销售直升机及其相关服务,总部位于法国普罗旺斯省马赛国际机场。欧洲直升机公司与本公司不存在关联关系。

2、供应商履约能力分析

本公司与欧洲直升机公司在购置直升机、航材供应、维修和保障等方面建立了长期合作关系。目前本公司自有的 26 架直升机中有 25 架为欧直系列直升机，另有 3 架 EC 155B1 型直升机待交付。在多年的合作中，欧洲直升机公司在产品质量、供货能力和后续服务等方面能够按合同履行，信用良好，未出现违约情况。

3、购机合同主要内容

购机合同共有 14 项条款和附录 10 项。条款包括价格、交货、产品质量、产权移交及收货、修改、仪表刻度标识及外部涂漆、技术支持、付款方式、保修、直升机的运输及重新组装、出口许可证、杂项事宜、仲裁、合同生效等内容；附录包括供货及价格定义、技术验收证书范本、重新组装证书范本、首期/中期付款银行担保范本、履约保证书范本、尾款汇款/承兑函范本、技术数据索引 225 11.100.01E、加（选）装设备技术数据、欧直公司标准销售条款、付款条例等。合同主要条款如下：

（1）购机数量、单价及总金额

本公司向欧洲直升机公司购置 7 架 EC 225LP 型直升机，单价为 2,030 万欧元（未含进口关税和增值税），购机总价 14,210 万欧元，折合人民币约 122,632.30 万元（1 欧元=8.63 人民币）。占公司最近一期经审计的总资产及净资产的比例分别为 48.73% 和 75.69%。合同购机价以市场公允价为依据。

（2）付款计划和直升机交付安排

购置 7 架 EC225LP 型直升机的付款和交付安排如下：

表 8.3

时间	付款计划（人民币万元）	交付安排
2011 年度	6,131.62	签订合同
2012 年度	19,796.36	交付 1 架
2013 年度	56,060.48	交付 3 架
2014 年度	14,715.88	交付 1 架
2015 年度	25,927.97	交付 2 架
合计	122,632.30	——

(3) 记帐及支付货币、付款条件

本合同的记帐及支付货币为欧元。首期和中期付款，欧洲直升机公司将向本公司提供一份首期及中期付款银行担保，该银行担保从欧洲直升机公司收到相应的首期及中期付款之日起开始生效，至该直升机的产权移交文件签署完毕止。尾款支付，欧洲直升机公司将向本公司提供一份履约保证书，其保证金额度为本次付款所涉及直升机价格的百分之五（5%），有效期从收到尾款之日起一年。

七、项目经济效益分析

本次募集资金投资项目总投资额预计约为 8,120 万欧元，购置的 4 架 EC 225LP 型直升机预计于 2012 年至 2013 年先后交付。经测算，项目的税后财务内部收益率为 9.4%，投资回报期为 12.13 年。上述经济效益估算及财务评价结果可能在未来随着汇率、利率波动及经营环境变动等因素有所变化。

第九节 历次募集资金运用

一、最近五年本公司募集资金情况

本公司前次募集资金的时间为 2004 年 1 月，距今已经超过 5 年。本公司最近 5 年内未募集资金。

二、前次募集资金情况

（一）前次募集资金使用情况

1、前次募集资金使用情况对照表：

前次募集资金实际使用与配股说明书募投项目情况对比详见下表：

表 9.1:

前次募集资金使用情况对照表

单位：人民币万元

募集资金净额：14,310.54					已累计使用募集资金总额：14,310.54					
变更用途的募集资金总额：14,310.54					各年度使用募集资金总额	2004年	2005年	2006年	2007年	
变更用途的募集资金总额比例：100%						3,742.03	4,825.91	0.00	5,742.60	
投资项目		募集资金投资总额			截至2012年6月30日募集资金累计投资额				项目达到预定可使用状态日期 (或截止日项目完工程度)	
序号	承诺投资项目	变更后实际投资项目	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	
1	购置1架公务机	购置4架中远程直升机	不适用	8,567.94	8,567.94	不适用	8,567.94	8,567.94	0	100%
2		对中信通用航空有限责任公司出资	不适用	5,742.60	5,742.60	不适用	5,742.60	5,742.60	0	100%

2、前次募集资金实际投资项目变更情况

鉴于 2003 年度配股实际募集资金 14,310.54 万元，与配股说明书计划购置 1 架公务机项目的资金需求存在较大的资金缺口，公司根据我国海洋石油工业发展对直升机飞行服务提出新的需求，经 2004 年 10 月 27 日召开的公司第二届董事会第九次会议和 2004 年 11 月 30 日召开的公司 2004 年度第一次临时股东大会审议通过，将募集资金投向变更为联合中国航空集团公司与中国航空器材进出口集团公司共同出资组建公务机公司及购置 4 架中远程直升机。

由于合作方不再参与投资，公务机公司未能如期组建。为加快前次募集资金的使用进度，并考虑到公司控股的中信通用航空有限责任公司具备公务机项目的营运资质，经 2006 年 4 月 18 日召开的公司第二届董事会第十七次会议和 2006 年 5 月 23 日召开的 2005 年度股东大会审议通过，将组建公务机公司项目变更为对中信通航的现金出资（加上公司以实物资产出资 2,049.95 万元，公司出资占中信通航注册资本比例的 93.97%）。

3、前次募集资金投资项目已对外转让或置换情况说明

公司不存在前次募集资金投资项目对外转让或置换的情况。

4、前次募集资金未使用情况、使用计划及安排

公司不存在前次募集资金未使用的情况。

（二）前次募集资金投资项目实现效益情况

公司前次募集资金投资项目为购置 4 架中远程直升机的首付款和对中信通用航空有限责任公司出资，于 2007 年 7 月使用完毕。公司于 2007 年 8 月 14 日在《中国证券报》、《上海证券报》、《证券时报》以及巨潮资讯网披露《公司关于前次募集资金使用及投资项目实施完成情况的公告》。截至 2012 年 6 月 30 日，前次募集资金投资项目实现效益情况如下：

1、公司购置 4 架中远程直升机的募投项目实际总投资金额 40,468.31 万元，其中募集资金 8,567.94 万元，主要用于支付购置飞机的首付款，占项目实际总投资金额的 18.23%，其他为自筹资金。该募投项目的承诺效益为：年平均营业收

入 10,818 万元，销售毛利率 35%，内部收益率：息税前 11.37%，息税后 6.93%（贷款）、8.97%（再融资）；静态投资回收期：息税前 7.8 年，息税后 11 年（贷款）、9.2 年（再融资）。前述 4 架中远程直升机，于 2006 年 4 月全部交付并投入运营，自投产以来该项目实现年均（2007 年-2011 年）营业收入 15,585.38 万元，截至 2012 年 6 月 30 日已累计实现收入 97,933.21 万元，基本符合预期效益。

2、中信通航自 2007 年 7 月起正式运营，目前主要从事直升机执管、公务机代管、海洋巡查、海上搜救、电力作业、港口引航、空中摄影、公务飞行、航空护林、警务航空、临时包机以及固定翼公务机包机飞行等业务。2009、2010、2011 年，中信通航分别实现营业收入 10,220.49 万元、11,853.70 万元、16,494.77 万元，净利润-963.15 万元、-430.05 万元、400.00 万元。中信通航投入运营初期出现的亏损，主要原因是在取得公务飞行等新增通航业务营运资质、人员培训、市场培育等前期投入较大，短期内对公司整体效益有影响。随着公务飞行及直升机执管、公务机代管、租赁、农林、电力等业务的拓展，中信通航经营情况逐步改善，2011 年，中信通航实现营业收入 16,494.77 万元，净利润 400.00 万元，预计未来盈利情况有望进一步改善。

变更后的募集资金投资项目符合国家产业政策，兼顾了海上石油和其他通用航空业务的实际需要，及时解决公司海上石油直升机规模不足的问题，有效地拓展了市场，为巩固公司行业地位奠定了基础。募集资金整体使用效益达到预期。

（三）前次募集资金实际情况与公司对外信息披露的对照情况

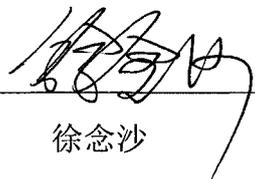
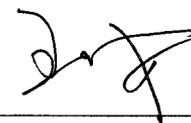
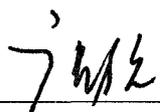
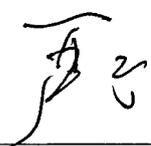
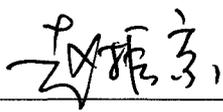
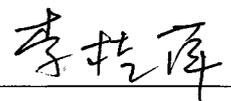
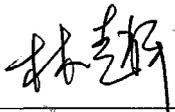
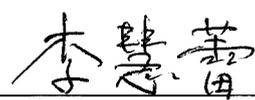
公司募集资金使用情况与公司对外信息披露文件中披露的有关内容相符。

第十节 董事及有关中介机构声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司全体董事签字：

 _____ 毕 为	 _____ 徐念沙	 _____ 王中安
 _____ 唐万元	 _____ 曹竞南	 _____ 赵小凡
 _____ 严 宁	 _____ 赵振京	 _____ 王 楚
 _____ 李桂萍	 _____ 林赵平	 _____ 何 炬
 _____ 贾庭仁	 _____ 张建明	 _____ 李慧蕾



本公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

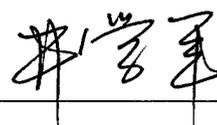
公司全体监事签字：



马雷



李培良



井学军

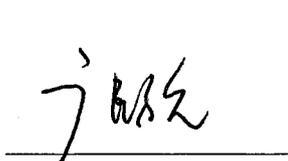
中信海洋直升机股份有限公司



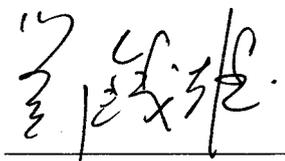
本公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

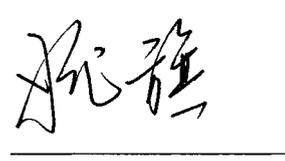
公司全体高级管理人员签字：



唐万元



刘铁雄



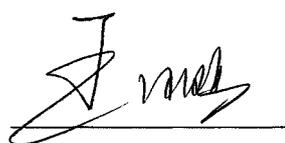
姚旗



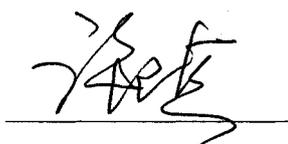
刘建新



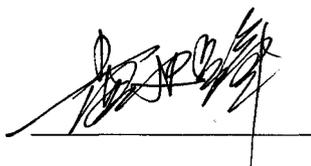
闫增军



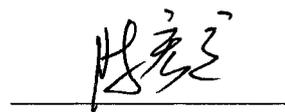
王鹏



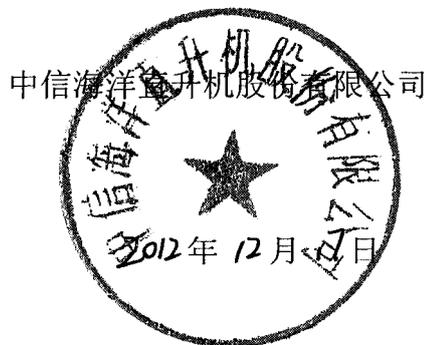
许卫杰



黄建辉



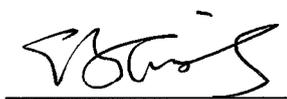
陈宏运



保荐机构（主承销商）声明

本公司已对募集说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

保荐代表人：

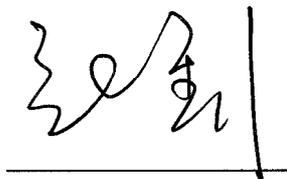


徐存新



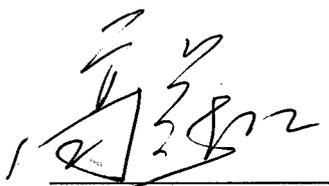
杨升

项目协办人：



张钊

法定代表人：



高冠江



2012年12月17日

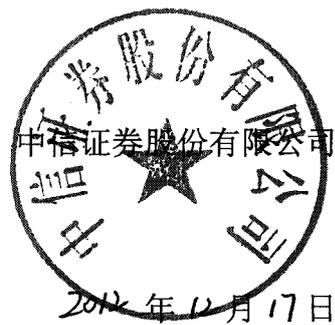
主承销商声明

本公司已对募集说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人：



王东明



发行人律师声明

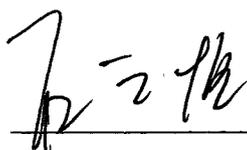
本所及签字的律师已阅读募集说明书及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告不存在矛盾。本所及签字的律师对发行人在募集说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认募集说明书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

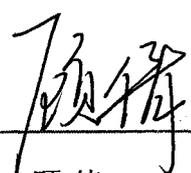
律师事务所负责人：


麻云燕

签字律师：


麻云燕


石之恒

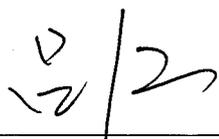

顾婧



会计师事务所声明

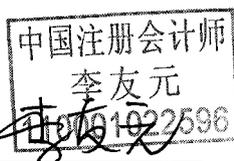
本所及签字注册会计师已阅读募集说明书及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本所出具的报告不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书及其摘要中引用的财务报告的内容无异议，确认募集说明书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

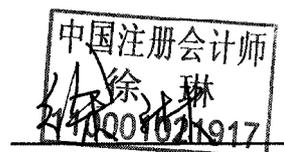
会计师事务所负责人：



吕江

经办注册会计师：


李友元


徐琳

北京永拓会计师事务所有限责任公司



资信评级机构声明

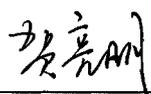
本机构及签字的评级人员已阅读募集说明书及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本机构出具的资信评级报告不存在矛盾。本机构及签字的评级人员对发行人在募集说明书及其摘要中引用的资信评级报告的内容无异议，确认募集说明书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

资信评级机构负责人：



刘思源

经办注册评估师：



贺亮明



林心平



第十一节 备查文件

一、本募集说明书的备查文件

- 1、中信海直最近三年的财务报告和审计报告以及最近一期财务报告；
- 2、保荐机构出具的发行保荐书；
- 3、法律意见书和律师工作报告；
- 4、资信评级报告；
- 5、中国证监会核准本次发行的文件；
- 6、其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅地点和查阅时间

自本募集说明书公告之日起，以上文件将在巨潮资讯网披露，网址为 www.cninfo.com.cn。同时，上述文件将陈放于本公司和联合主承销商的办公场所，投资者可于每周一至周五上午 9：00—11：00、下午 2：30—4：30 期间前往查阅。