公司代码:688510　　公司简称:航亚科技

无锡航亚科技股份有限公司 2025 年年度报告摘要

第一节 重要提示

1、本年度报告摘要来自年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到 http://www.sse.com.cn 网站仔细阅读年度报告全文。

2、重大风险提示

公司已在本报告中详细阐述公司在经营过程中可能面临的各种风险及应对措施,敬请查阅本报告第三节“管理层讨论与分析”。

3、本公司董事会及董事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

4、公司全体董事出席董事会会议。

5、公证天业会计师事务所(特殊普通合伙)为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

6、公司上市时未盈利且尚未实现盈利

□是 √否

7、董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

公司拟向全体股东每 10 股派发现金红利人民币 2 元(含税)。2025 年度合并报表归属于上市公司股东净利润为 101,930,536.27 元,截至 2025 年 12 月 31 日,母公司可供分配利润为人民币 282,072,759.65 元。公司总股本为 259,522,608 股,以此为基数,拟派发现金红利总额人民币 51,904,521.60 元(含税),占 2025 年合并报表归属于上市公司普通股股东净利润比例 50.92%,本公司结余的未分配利润结转入下一年度。在本报告披露之日起至实施权益分派股权登记日期间,公司总股本发生变动的,公司拟维持分配总额不变,相应调整每股分配比例。公司上述利润分配方案已经公司第四届董事会第七次会议审议通过,尚需提交公司股东会审议批准。

母公司存在未弥补亏损

□适用 √不适用

8、是否存在公司治理特殊安排等重要事项

□适用 √不适用

第二节 公司基本情况

1、公司简介

1.1 公司股票简况

√适用 □不适用

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所及板块	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所科创板	航亚科技	688510	不适用

1.2 公司存托凭证简况

□适用 √不适用

1.3 联系人和联系方式

	董事会秘书	证券事务代表
姓名	方红涛	李钰铃
联系地址	无锡市新东安路 35 号	无锡市新东安路 35 号
电话	0510-81893698	0510-81893698
传真	0510-81893692	0510-81893692
电子信箱	IRM@hyatech.cn	IRM@hyatech.cn

2、报告期公司主要业务简介

2.1 主要业务、主要产品或服务情况

公司专注于航空发动机和燃气轮机关键零部件及医疗骨科植入锻件的研发、生产及销售。报告期内,公司主营业务没有发生重大变化。公司主要产品具体用途如下:

产品名称	具体用途及实现功能
航空发动机和燃气轮机关键零部件	
压气机叶片	动叶片:装配在发动机转动轴上,对空气做功压缩空气增加空气动能。 静叶片:装配在发动机固定环上的叶片,起到导流、分气、使燃烧时的空气达到燃烧所需压缩比的作用。
整体叶盘	是盘片一体化设计的复杂转动件(取代分离式的盘+叶片),可使发动机轻量化、简化结构、提高压缩效率并降低维护成本。
机匣	是整个发动机的基座,是主要承力部件,支撑发动机并提供气流流道,其外形结构复杂;基本特征是圆筒形或圆锥形的壳体和支板组成的构件。
涡轮盘	是涡轮发动机具有关键特性的核心部件,用于固定涡轮叶片并传递动力给压气机转子用于压缩空气或输出功率。
医疗骨科植入锻件	
髋关节柄件	是假体仿照人体髋关节的结构,其将假体柄部插入股骨髓腔内,利用头部与关节臼或假体金属杯形成旋转,实现股骨的曲伸和运动。
髋关节臼杯		
胫骨平台	胫骨上端与股骨下端形成膝关节,胫骨与股骨下端接触的面称为胫骨平台,是膝关节的重要负荷结构。

1、航空发动机和燃气轮机领域

在航空发动机业务方面,公司已成为法国赛峰、中国航发、英国 RR、美国 GE 等国内外主流航空发动机厂商及国内发动机设计院所的供应商;在燃气轮机业务方面,已成为美国 GE、中国航发燃机、龙江广瀚、誉网集团等国内外主流燃气轮机公司的供应商。

公司具备直接供货所需的资质,在“两机”产业链中属于成品零部件供应商,处于产业链的中游,直接向航空发动机和燃气轮机整机制造商销售关键零部件,上游包括原材料、铸锻件及毛坯件以及辅助材料、加工设备供应商。公司产品如下图所示:

公司航空发动机和燃气轮机零部件产品示意图

2.医疗骨科关节领域

公司医疗关节植入锻件是骨科人工关节的半成品工件,客户采购后进行一系列加工及人体植入适应性医疗表面处理,最终形成能植入于人体的医疗骨科关节。由于医疗骨科植入锻件与航空发动机压气机叶片在材料及锻造环节的生产设备、工艺流程上相近,因此,公司依托先进的航空锻造技术与工程实力进入医疗骨科植入物锻件领域,主要产品包括人工髋关节－股骨柄、人工髋关节－髋臼杯、人工膝关节－胫骨托等。

公司医疗骨科关节植入锻件产品示意图

2.2 主要经营模式

报告期内公司经营模式未发生重大变化。

1、销售模式

公司采用直销模式,按照客户需求进行产品工艺设计、特性验证和产品生产。公司需要通过航空及医疗的质量体系认证,取得客户的供应商资质、特种工艺资质等认证后,才能正式向客户提供产品并批量供货。

2、采购模式

公司由采购部统一对外采购,主要包括:金属棒料、盘件及机匣毛坯件、成附件、工装、辅料以及工序外协服务等。对于金属棒料及毛坯件等主要原材料,公司需从客户(主要为赛峰、GE 航空、罗罗等)认定的合格供应商处采购棒材原材料,按照“以产定购”的原则,对质量、价格等因素综合比较后在相关客户的合格供应商名录中选择,具有自主性。

3、生产模式

公司主要采取以销定产的生产模式。由制造部门根据市场部门的订单提出领料申请并组织生产。制造部门根据工程技术部门所形成的工艺规程定岗、定机、定人进行生产。除公司自行生产外,基于产能、经济因素等考虑,公司将部分粗铣、线切割等粗加工工序以及等离子喷涂等特种工艺采用工序外协模式生产。

4、研发模式

公司采取自主研发为主的研发模式。由技术中心负责科研项目的统一管理,由项目经理向技术中心提出立项申请,由科技委负责项目批准。具体研发项目的实施则根据不同的项目类型开展,技术中心对科研项目进行定期检查。科研项目研发结束后,项目负责人需及时完成《科研项目验收报告》,提交技术中心组织评审验收。产品的工艺研发,须严格按照产品研发体系要求,开展产品策划、工艺试验、工艺评审、产品测试、首件鉴定、质量评审等相关工作。产品工艺研发一般分为三个阶段,包括试制阶段、先锋批阶段与样件批认证阶段,并在批产后持续进行工艺改进、迭代提升。其中,试制阶段针对关键工艺工序开展工艺试验并验证,解决设计符合性问题,并确保验证后零件符合设计特性要求;先锋批阶段将通过对关键工序进行制程能力(CPK)评估,验证工艺稳定性和可靠性,精准核算工艺成本;样件批阶段将由客户对产品进行符合性验证,对工艺及关键工序进行固化,以实现后续产业化批量生产。

2.3 所处行业情况

(1). 行业的发展阶段、基本特点、主要技术门槛

(1)航空发动机和燃气轮机零部件行业

①行业的发展阶段

a)国际航空发动机和燃气轮机领域

从航空发动机领域来看,2025 年,全球航空市场需求持续稳健增长,行业增速逐步回归历史常态,根据国际航空运输协会(IATA)公布的数据,全球航空客运总需求同比增长 5.3%;全球航空货运总需求(按照货运吨公里计算)同比增长 3.4%,创历史纪录。市场在整体增长的同时,呈现出区域分化与结构特点,亚太地区以最快的增速和最高的载客率,成为拉动行业增长的核心引擎。航空运输需求增长带动了发动机市场的规模扩张,GE 航空 2025 年商用飞机发动机交付量同比增长 25%,CFM 国际交付量同比增长 28%,国际商用航空发动机行业正处于技术迭代、市场需求增长与供应链重构的关键阶段。

从燃气轮机领域来看,2025 年全球市场在 AI 算力爆发与能源转型的双重驱动下进入高景气周期。据行业统计,全年全球燃气轮机新增订单量同比增长约 60%,其中北美市场受数据中心建设潮推动,订单增速尤为显著,新签订单交付周期普遍排至 2028－2030 年,其中轻型燃机因部署快、调峰能力强等优势成为 AI 数据中心首选方案。面对订单交付积压问题,主要制造商已提升未来产能规划,为产业链未来五年提供高确定性的景气保障。

与此同时,由于飞机和发动机制造商产能受限,全球运力供给无法完全匹配需求增长,主要飞机制造商也面临长期订单交付压力,其未交付的订单量按现有交付速度计算,交付周期均超过 11 年。另外,全球主要发动机制造商均表示存在供应瓶颈,产能受全球供应链影响仍未完全恢复,防务领域的竞争性扩张又进一步挤占民用发动机供应链产能。

这种供需失衡导致产能与订单需求之间的结构性错配日益凸显,零部件短缺及国际贸易环境加剧全球民航供应链效率下行。在此背景下,国际主要发动机制造商正积极调整供应链策略,这将有利于公司深化与核心客户的战略合作关系,为未来市场份额拓展奠定坚实基础。

在窄体机方面,低成本航空公司和短途航线的快速增长,使得 Leap 系列发动机(配载波音 737 和空客 A320)成为市场主导机型,2025 年继续领跑交付榜,据美国《航空周刊》,MRO 公司等预测,2026－2035 年,全球飞机制造商将生产 42000 架配装涡扇发动机的商用飞机,其中约 23706 架配装 Leap 系列发动机,占比一半以上。基于公司与赛峰集团长期稳定的战略合作关系,公司在 Leap 系列发动机增压级叶片领域的全球市场份额保持稳定,同时也在逐步扩展其他结构件类产品。

在宽体机方面,GENX 系列发动机(配载波音 787 等)是 GE 航空史上销售速度最快的高推力发动机,GE9X 发动机是世界上推力最大的民用航空发动机,已进入交付倒计时,据美国《航空周刊》预测,2026－2035 年间,GE 航空有望交付约 2600 台 GEnx－1B 发动机、约 1784 台 GE9X 发动机。公司已完成 GENX 发动机项目的研制,2025 年稳定交付,年内也完成了 GE9X 项目的研制,已有部分件号进入量产;GE90 发动机广泛应用于全球现役大型飞机上(如波音 777),公司已成功导入相关项目并已逐步量产;据美国《航空周刊》预测,2026－2035 年间,遄达发动机的交付量可能达 3084 台,其中 77%是遄达 XWB 型,公司在此机型上的压气机叶片项目已转入量产。

b)国内航空发动机和燃气轮机领域

在“两机专项”、“飞发分离”、“双碳战略”等顶层设计持续赋能下,“十五五”规划纲要又进一步将“科技自立自强水平大幅提高”与“重点领域关键核心技术快速突破”作为核心目标,为“两机”产业营造了良好的发展环境,我国“两机”产业进入核心技术攻坚与国产化替代的加速期。

我国航空装备产业链已实现从设计、制造到取证的全流程贯通。以中国商飞为代表的民机制造业面临“产能爬坡”与“动力自主”的双重挑战。在此背景下,配套的国产长江系列商用航空发动机研制进入取证冲刺阶段,中国民航制造业将迎来自身发展的黄金时期。

从防务类航空发动机板块来看,不断变化的地缘政治竞争进一步强化了装备自主可控的紧迫性。“新机列装”和“存量换发”双轮驱动,进一步刺激对应发动机零部件需求,行业景气度持续向上。

从燃气轮机领域来看,在国家“双碳”目标及能源安全战略驱动下,依托 AI 算力需求,国内燃气轮机行业迎来新的发展机遇期。其中,中小型燃气轮机凭借在分布式能源、油气输送及数据中心调峰领域的灵活应用,市场占有率高,成为燃机发展的主力方向。

②基本特点

航空发动机和燃气轮机领域是典型的高技术、高壁垒、高投入、高风险且事关国家重大利益的战略产业,全球市场形成寡头格局。在民用航空发动机领域,GE 航空、普惠、罗罗、赛峰以及的前述公司交叉经营的 CFM 国际、IAE 等,占据全球商用航空发动机约 99%的市场份额,控制着商用飞机发动机的核心技术。在防务航空发动机领域,目前世界上能够独立研制高性能航空发动机的国家只有美、俄、英、法、中国等少数几个国家。在燃气轮机领域,长期以来,中国燃气轮机市场基本被美、德、日三国所垄断,中国企业在重型燃机国产化及轻型燃机供应链配套上取得突破,正深度融入全球供应链。

产业链主要由上游原材料、中游零部件/单元体、下游整机制造商构成,以主机企业为牵引,在世界范围内形成了产业链的四级供应结构。行业逐渐形成寡头局势的同时,各家整机制造商也形成了主承包商－供应商发展模式,整机制造商主要负责总体设计和顶节设计,承担主要结构件和系统级设计和制造工作,并负责最后的总装。供应商根据主制造商需要参与具体各个部件的生产制造中,零部件生产制造在全球范围内转往亚太等地区。主制造商通过合同约定以及考核的方式对供应商的进度、质量、成本和交付进行严格管理。

经过近几十年的发展,国内已经形成了一条功能完备的航空发动机产业链。产业链主要环节包括:设计研发、加工制造(原材料)、加工制造(零组件)、整机集成交付、运营维修。设计研发领域集中了大批研究院所等优质资源;原材料领域,镍、钛、钢、铝四足鼎立;零部件与子系统,锻造、铸造各司其职,控制系统自成一体;而整机集成交付,航发动力目前是唯一的龙头;运营维修则分别为军队和航空公司。

③主要技术门槛

航空发动机和燃气轮机作为典型技术密集型产品,需要面临在高压高温、高负载以及高转速的极端特殊环境中长期反复工作,对其设计、加工及制造能力都有极高要求。

公司采用国际上主流的精锻近净成形技术生产压气机叶片。该技术应用下,压气机叶片精锻成形后,型面和缘板内侧面不需需要机加工,而是直接通过无余量精密锻造达到零件设计图纸要求的尺寸精度和表面粗糙度,或者预留少许分布均匀的余量,通过化学铣削、抛光的加工方式去除。相对于以模锻为代表的传统塑性成形技术,精锻技术总体上具有工程化应用的诸多技术和加工效率优势:A.更加完整地保持了金属表面完整性(叶片金属流线的连续),增加了叶片的抗疲劳性能,在很大程度上提高了叶片的寿命和可靠性;B.较好的实现了复杂叶型的轮廓精度;成形零件局部重要位置不需或需要极少后续机械加工,即可符合零件之尺寸及公差要求之成形制程,减少对原材料的消耗,显著降低生产成本。

公司制造的整体叶盘、盘轴类转动件及整流器、机匣为代表的结构件等,都是“两机”发动机中结构较为复杂、需耐受苛刻工作环境的关键零部件,具有型面复杂程度高、测试难度高、耐受性要求高、生产过程管控困难等特性,所采用的钛合金及高温合金属于难加工材料,并且需要采用摩擦焊接、电子束焊、喷涂、涂镀、化学处理、无损检测等特种工艺。公司掌握了多种不同技术规范的钛合金、高温合金的热加工参数及性能,掌握了不同材料规范在制造各类零部件的先进工程制造技术以及各类特种工艺。

(2)医疗骨科植入锻件行业

①行业的发展阶段

2025 年,全球骨科植入物市场规模预计突破 600 亿美元,受全球人口老龄化加剧及手术渗透率提升驱动,亚太、拉美和中东等新兴市场成为增长主引擎,欧美日等发达国家和地区的市场需求已从普及转向产品升级换代,市场规模庞大但增长趋于稳定。在国内,随着人工关节国家集采政策全面落地执行,行业已进入以量换价后的业绩修复与需求释放阶段,整体呈现温和增长态势。

②基本特点

医疗骨科植入锻件的上游主要是原材料供应商、中游主要是植入件毛坯厂家,下游则是骨科植入件加工及临床厂家。目前骨科行业正处于集采背景下的行业重塑期以及国产替代进口趋势增强的窗口期,行业呈现两大特点,一是行业集中度提升,二是进口替代。

③主要技术门槛

医疗骨科关节植入物假体精密锻件是组成髋体植入物髋关节与膝关节的重要主体结构组成部分。髋关节植入件主体结构由髋关节的股骨柄和髋臼杯组成,其精密锻件材料牌号一般是 TC4、TC4ELI、Ti6Al4V、Ti6Al4VELI 的钛合金,也有高氮不锈钢和钴铬钼合金材料。在各种金属中,钛合金质地轻盈、机械性能良好,力学性能比较接近人骨,与骨头和肌肉有良好的相容性。精密锻造的钛合金锻件,其表面流线接近于零件外形分布并致密,具有非常好的抗疲劳性能。同时钛合金精密锻件在人体内很难被腐蚀,生物兼容性好,极少与人体有排斥反应,对植入人体适应性较好。在膝关节植入物假体胫骨平台方面,目前钛合金胫骨平台较多采用精密锻件,钴铬钼胫骨平台较多采用精密铸件,钴铬钼胫骨平台比重大、强度高、机械加工难度大。随着近几年耐磨涂层技术发展,铸造钴铬钼胫骨平台逐渐被轻质的比强比高的钛合金胫骨平台精密锻件所取代。这类合金最突出的特性是耐磨,有利于延长假体寿命,减少有害的磨损碎屑产生。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

公司产品批量装机应用于国际主流民用航空发动机,公司在成熟项目上与国际客户的合作粘性进一步增强,同时成功开拓其他发动机机型研发新品,反映公司的产品与服务赢得赛峰为代表的国际主流发动机厂商的高度认可;同时公司也是国内航空发动机关键零部件的同步研制开发的重要参与者之一,承担了多个高性能先进国产发动机以及长江系列商用发动机零部件的研制任务,同时导入新型号的燃气轮机关键零部件产品。此外,公司医疗骨科植入锻件批量应用于国内外主流医疗骨科品牌。具体如下:

(1)“两机”高性能零部件领域

①压气机叶片类产品

全球主流航空发动机厂商中的赛峰、RR 和 GE 航空为公司客户,公司是赛峰 leap 型号发动机低压压气机叶片的主要供应商。公司已先后成功开发并批量交付了波音系列的 B737max、B777、B787、B777X 及空客 A320neo、A350 等窄体客机、宽体客机的压气机叶片。同时,公司积极参与中国航发集团高性能发动机、多种型号燃气轮机以及我国自主研制的 CJ1000/CJ2000 发动机(配装 C919/C929 飞机)等重点型号任务,提供高、低压压气机叶片。

②转动件及结构件类产品

公司围绕先进的精密加工工艺、先进的检测及工艺装备,以及特种工艺等多项工艺技术的集成与应用,在关键零部件专业化领域取得稳步发展,得到了国内外航空发动机公司以及国内主要科研院所的认可,目前以支持中国航发集团整机研制为主,参与国产主流在役发动机的关键零部件批量化生产配套;参与先进新型国产发动机预研及型号的零组件研制及批产;全面深度参与国产商用航空发动机研制;与国内知名燃气轮机用户合作推进燃气轮机国产化进程;先后完成国家、省、市重大科研攻关任务。

(2)医疗骨科植入锻件领域

公司依靠精锻技术制造医疗植入物的杯、柄、托等类别精密锻件,已成为国内医疗骨科植入锻件行业知名供应商,在中国市场服务于国内外多家知名医疗骨科关节品牌制造企业。除了实现了髋关节系列产品的大规模产业化供应外,还实现了钛合金胫骨平台产品国产化,参与了我国医疗骨科关节先进材料的应用发展。国内医疗骨科植入件市场占有率前十名厂商中包括强生医疗、施乐辉、威高骨科、爱康医疗(子公司英国 JRI)等均为公司长期稳定战略客户。

(3). 报告期内新技术、新产业、新业态、新模式的发展情况和未来发展趋势

从整体上来看,为了应对航空和燃气轮机工业对发动机不断提高的性能要求,零部件正向着高性能(高温、高压比、高可靠性)发展,其提升除了依存于原材料性能的提升之外,更依存于制造环节对高性能要求的生产与实现。因此无论在研制阶段还是在量产阶段,航空发动机和燃气轮机的发展除了发动机本身的设计水平外,必然离不开上游配套高性能零部件制造供应链的集群支撑,行业的产业集聚趋势逐渐加强。随着航空和燃气轮机产业的不断发展,专业化供应商不仅提供零部件制造技术,还在维护方面提供了高效可靠的解决方案,扮演着发动机寿命周期管理中不可或缺的角色,专业化供应商的重要性在产业中愈发凸显。

在技术方面,精锻近净成形加工技术是航空发动机和燃气轮机零件制造及应用的长期重要发展趋势之一。精锻近净成形技术具有提高产品的可靠性和使用寿命、压缩部件整体加工成本、提升部件加工效率、稳定和闭环控制产品工艺质量的优点。在欧美发达国家航空发动机零部件生产中,均普遍采用该工艺技术路线实现航空发动机零部件批量化生产,该技术将在国内得到长期、进一步的推广应用。

同时,新一代的难变形材料、轻质合金、复合材料应用步伐加快。一方面,各种新型难变形材料、轻质合金、复合材料的应用日益广泛,迫切需要科学的工艺设计手段以确保工艺质量;另一方面,对叶片、转动件及结构件的尺寸精度、生产效率、高精度发展制造技术量、生产成本和生产周期的要求更加严格。新的金属材料和复合材料的研发,能够让航空发动机零部件重量更轻、强度更高、耐热和耐腐蚀性更好。未来“更强”、“更耐热”、“更轻”、“更便宜”的新材料让未来的航空发动机推力更大、更省油、更可靠、更耐久、更便于维修、成本更低。

数字化技术的推动使得发动机零部件的生产过程更为智能化和自动化。首先,如何高效率地实现钛合金及高温合金等难加工材料的高精度加工,是行业内的技术研究重点,通过制造数据积累、数字化仿真等数字控制技术的融入,能有效缩短研发周期、修正技术工艺并提升生产效率、生产精度。其次,先进的机器学习和人工智能应用于生产线,提高了制造效率,降低了成本,同时确保产品质量的稳定性,也为质量控制和追溯提供了更为可靠的手段。数字化技术和人工智能的广泛应用将进一步推动制造业的智能化升级。

3、公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位:元 币种:人民币

	2025年	2024年	本年比上年增减(%)	2023年
总资产	2,017,840,518.04	1,917,034,994.20	5.26	1,585,860,374.06
归属于上市公司股东的净资产	1,207,996,359.67	1,141,985,157.65	5.78	1,048,937,439.71
营业收入	696,579,325.27	703,237,456.45	-0.95	543,505,433.12
利润总额	113,097,675.70	136,508,954.88	-17.15	95,940,053.79
归属于上市公司股东的净利润	101,930,536.27	126,525,306.11	-19.44	90,201,290.73
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	75,833,460.93	102,988,145.50	-26.37	85,698,599.48
经营活动产生的现金流量净额	180,041,730.65	210,467,915.47	-14.46	120,728,220.37
加权平均净资产收益率(%)	8.77	11.64	减少 2.87 个百分点	8.99
基本每股收益(元/股)	0.39	0.49	-20.41	0.35
稀释每股收益(元/股)	0.39	0.49	-20.41	0.35
研发投入占营业收入的比例(%)	10.42	8.70	增加 1.72 个百分点	8.88

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位:元 币种:人民币

	第一季度(1-3月份)	第二季度(4-6月份)	第三季度(7-9月份)	第四季度(10-12月份)
营业收入	174,012,430.01	195,362,731.22	160,832,164.08	166,371,999.96
归属于上市公司股东的净利润	30,673,232.44	30,539,507.15	16,666,525.67	24,061,271.01
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	25,677,188.94	28,220,468.74	11,343,968.98	10,591,834.27
经营活动产生的现金流量净额	60,730,368.61	-28,947,318.97	87,196,487.29	61,062,193.72

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用 √不适用

4、股东情况

4.1 普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

单位:股

截至报告期末普通股股东总数(户)	10,447
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	11,412
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0
截至报告期末持有特别表决权股份的股东总数(户)	0
年度报告披露日前上一月末持有特别表决权股份的股东总数(户)	0

前十名股东持股情况(不含通过转融通出借股份)						
股东名称(全称)	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售条件股份数量	质押、标记或冻结情况	
					股份状态	数量	股东性质
严奇	280,000	37,597,391	14.49	0	无	0	境内自然人
阮仕海	0	16,975,091	6.54	0	无	0	境内自然人
无锡华航科创投资中心(有限合伙)	-1,211,471	8,193,300	3.16	0	无	0	其他
国联证券资管－无锡通汇投资有限公司－国联定新 50 号单一资产管理计划	-2,300,038	7,699,962	2.97	0	无	0	其他
黄勤	0	6,178,261	2.38	0	无	0	境内自然人
中国航发资产管理有限公司	-3,401,026	6,098,379	2.35	0	无	0	国有法人
江苏新苏投资发展集团有限公司	-7,175,862	4,820,948	1.86	0	无	0	境内非国有法人
全国社保基金六零四组合	4,634,955	4,634,955	1.79	0	无	0	其他
全国社保基金一一六组合	4,508,647	4,508,647	1.74	0	无	0	其他
沈梅辉	-3,000,000	4,500,000	1.73	0	无	0	境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	公司前十名股东中,阮仕海、黄勤为严奇的一致行动人;无锡华航科创投资中心(有限合伙)为严奇控制的公司持股平台;除此之外,公司未知上述其他股东之间是否存在关联或一致行动关系。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无						

存托凭证持有人情况

□适用 √不适用

截至报告期末表决权数量前十名股东情况表

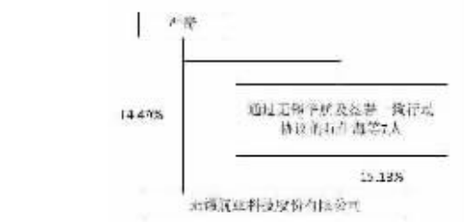
□适用 √不适用

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

□适用 √不适用

5、公司债券情况

□适用 √不适用

第三节 重要事项

1、公司应当根据重要性原则,披露报告期内公司经营情况的重大变化,以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

报告期内,公司全年实现营业收入 69,657.93 万元,较上年同期下降 0.95%;实现营业利润 11,325.00 万元,较上年同期下降 16.93%;实现归属于母公司所有者的净利润 10,193.05 万元,较上年同期下降 19.44%。

2、公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的,应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

□适用 √不适用

证券代码:688510　证券简称:航亚科技　公告编号:2026-024

无锡航亚科技股份有限公司
关于开展应收账款保理业务的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性依法承担法律责任。

重要内容提示:

● 无锡航亚科技股份有限公司(以下简称“公司”)拟就公司在日常经营活动中产生的部分应收账款开展保理业务(以下简称“保理业务”),保理业务开展金额额度上限为 5,000 万元人民币或其他等值货币。

● 本交易不构成关联交易,也未构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

● 本交易已经公司第四届董事会第七次会议审议通过,无需提交股东会审议。

一、开展保理业务概述

公司于 2026 年 4 月 16 日召开第四届董事会第七次会议,审议通过了《关于开展应收账款保理业务的议案》,同意就公司在日常经营活动中产生的部分应收账款开展保理业务,保理业务开展金额额度上限为 5,000 万元人民币或其他等值货币。保理业务期限为本次董事会审议通过之日起 12 个月内,具体每笔保理业务期限以单项保理合同约定为准。

本次开展保理业务未构成关联交易,也未构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》和《无锡航亚科技股份有限公司章程》等相关规定,本次保理业务无需提交股东会审议。

二、开展保理业务标的

本次应收账款保理业务标的为公司在日常经营活动中发生的部分尚未到期的应收账款。截至本公告日,本次转让的应收账款不存在抵押、质押给任何第三方的情况。

三、开展保理业务主要内容

1、合作机构:国内商业银行、商业保理公司等具备相关业务资格的机构,具体合作机构授权公司管理层根据合作关系及综合资金成本、融资期限、服务能力等因素选择。

2、保理方式:合作机构受让公司在日常经营活动中产生的应收账款,为公司提供无追索权及有追索权保理业务服务。

3、保理金额:总金额不超过 5,000 万元人民币或其他等值货币。

4、保理费率:根据单笔保理业务操作时具体金融市场价格确定,由双方协商确定。

5、保理期限:保理业务期限为本次董事会审议通过之日起 12 个月内,具体每笔保理业务期限以单项保理合同约定期限为准。

6、主要责任及说明:

(1)开展应收账款无追索权保理业务,保理业务相关机构若在约定的期限内未收到或未足额收到应收账款,保理业务相关机构无权向公司追索未偿融资款及相应利息;

(2)开展应收账款有追索权保理业务,公司应继续履行服务合同项下的其他所有义务,并对有追索权保理业务融资对应的应收账款承担偿还责任,合作机构若在约定期限内不能足额收到应收账款,融资利息,则有权按照合同约定向公司追索未偿融资款以及由于公司的原因产生的罚息等。

(3)保理合同以保理业务相关机构固定格式的《国内保理业务合同》等相关法律文件为准。

四、开展保理业务目的及对公司的影响

公司开展本次保理业务,是基于盘活应收账款、减少应收账款管理成本、加速资金周转、增强资产流动性的考虑,有利于改善资产负债结构及经营性现金流状况,符合公司发展规划和整体利益,对公司经营具有积极意义。

五、保理业务的组织实施

1、在额度范围内,董事会授权公司管理层具体实施保理业务并签署相关合同文件,包括但不限于选择合格的保理业务机构、确定公司可以开展的应收账款保理业务具体额度等。

2、公司财务部组织实施、分析应收账款保理业务,如发现或判断有不利因素,将及时采取相应措施,控制风险,并第一时间向公司董事会报告。

3、公司审计部负责对应收账款保理业务开展情况进行审计和监督。

4、公司独立董事、审计委员会有权对应收账款保理业务的具体情况进行监督与检查。

特此公告。

无锡航亚科技股份有限公司董事会
2026 年 4 月 17 日

证券代码:688510　证券简称:航亚科技　公告编号:2026-025

无锡航亚科技股份有限公司
关于 2025 年度及 2026 年第一季度计提资产减值准备的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性依法承担法律责任。

一、本次计提减值准备情况概述

根据《企业会计准则》以及无锡航亚科技股份有限公司(以下简称“公司”)财务制度等相关规定,为客观公允地反映公司截至 2025 年 12 月 31 日及 2026 年 3 月 31 日的财务状况及经营成果,基于谨慎性原则,公司对截至 2025 年 12 月 31 日及 2026 年 3 月 31 日合并报表范围内可能发生资产减值损失的有关资产计提减值准备。

公司 2025 年度计提各类减值损失 3,082.34 万元,2026 年第一季度计提各类减值损失 1,448.22 万元。

(下转166版)

证券代码:688510　　证券简称:航亚科技

无锡航亚科技股份有限公司 2026 年第一季度报告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性依法承担法律责任。

重要内容提示

公司董事会及董事、高级管理人员保证季度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人(会计主管人员)保证季度报告中财务信息的真实、准确、完整。

第一季度财务报表是否经审计

□是 √否

一、主要财务数据

(一)主要会计数据和财务指标

单位:元 币种:人民币

项目	本报告期	上年同期	本报告期比上年同期增减变动幅度(%)
营业收入	171,453,321.62	174,012,430.01	-1.47
利润总额	22,116,990.81	36,242,671.78	-38.98
归属于上市公司股东的净利润	20,035,413.60	30,673,232.44	-34.68
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	19,658,318.59	25,677,188.94	-23.44
经营活动产生的现金流量净额	19,098,207.13	60,730,368.61	-68.55
基本每股收益(元/股)	0.08	0.12	-33.33
稀释每股收益(元/股)	0.08	0.12	-33.33
加权平均净资产收益率(%)	1.64	2.63	减少 0.99 个百分点
研发投入合计	10,661,603.16	14,066,424.74	-24.21
研发投入占营业收入的比例(%)	6.22	8.08	减少 1.86 个百分点
	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增减变动幅度(%)
总资产	1,997,136,035.59	2,017,840,518.04	-1.03
归属于上市公司股东的所有者权益	1,228,300,313.32	1,207,996,359.67	1.68

(二)非经常性损益项目和金额

√适用 □不适用

单位:元 币种:人民币

非经常性损益项目	本期金额	说明
非流动性资产处置损益,包括已计提资产减值准备的冲销部分		
计入当期损益的政府补助,但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外	197,037.17	
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外,非金融企业持有金融资产和金融负债产生的公允价值变动损益以及处置金融资产和金融负债产生的损益		
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费		
委托他人投资或管理资产的损益		
对外委托贷款取得的损益		
因不可抗力因素,如遭受自然灾害而产生的各项资产损失		
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回		
企业取得子公司、联营企业及合营企业的投资成本小于取得投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值产生的收益		
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益		
非货币性资