湖北超卓航空科技股份有限公司

公司代码:688237　　公司简称:超卓航科

2025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,投资者应当到上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)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,敬请查阅本报告第三节“管理层讨论与分析”之“四、风险因素”,敬请广大投资者仔细阅读并注意投资风险。

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、上会会计师事务所(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

经第四届董事会第八次会议决议,公司2025年度拟以实施权益分派股权登记日登记的总股本扣减公司回购专用证券账户中的股份为基数分配利润。本次利润分配预案如下:“公司拟向全体股东每10股派发现金红利人民币3.40元(含税)。截至本预案披露日,公司总股本89,681,952股扣减公司回购专用证券账户中的股份1,265,682股,实际可参与利润分配的股数为88,416,270股,以此计算合计拟派发现金红利人民币30,061,531.80元(含税),公司本次不进行资本公积转增股本,不送红股。如在本预案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,相应调整每股分配金额。”

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	上海证券交易所创板	超卓航科	688237	/

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	敖倾稷	/
联系地址	湖北省襄阳市高新区合子湾路118号	/
电话	0710-3085204	/
传真	0710-3085219	/
电子信箱	hbcz@cz-tec.com	/

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

1、主营业务

超卓航科是国内少数掌握冷喷涂固态增材制造技术并产业化运用在航空器维修再制造领域的企业之一,主要从事定制化增材制造和机载设备维修业务。

公司设立初期主要从事航空器气动附件、液压附件、燃油附件和电气附件的维修业务,主要专注于航空机载设备的维修,经过多年研发创新,公司实现了多种金属材料的高强度沉积,建立了冷喷涂固态增材制造技术体系,并将该技术成功应用于机体结构再制造领域,基于对冷喷涂等增材制造技术的成熟运用,公司持续开发和拓展以冷喷涂为主的增材制造技术的应用场景和下游市场,研发出了适用于电子器件领域的靶材、适用于多种型号飞机的航空零部件、新能源汽车热管理系统零部件和多品类生产设备内壁热反射涂层制备等产品和服务。随着公司以冷喷涂为主的固态增材制造等技术的持续进步、技术应用领域的不断拓展,当前公司主营业务以定制化增材制造为核心发展方向,包括航空航天零部件及耗材的增材制造、新能源汽车零部件制造等。

现阶段,公司主要服务于某甲方及其下属飞机大修厂、某集团下属单位、其他航空运营企业、钢铁冶金企业及汽车零部件生产企业等客户,基于公司在冷喷涂固态增材制造领域领先的技术水平、稳定可靠的产品质量及与甲方的长期合作历史,公司是A、B、C基地级大修厂多种型号飞机起落架大梁疲劳裂纹冷喷涂修复的唯一供应商。

2、主要服务及产品

服务或产品类别		具体服务及产品	对应领域
定化增材制造	航空航天零部件及耗材的增材制造	主要利用冷喷涂固态增材制造技术结构修复航空器受损结构疲劳裂纹,提升航空器结构的强度和使用寿命。公司基于对冷喷涂、热喷涂等表面处理工程技术的深入理解,自行设计、建造设备,并结合实际需求,根据不同产品类型的喷涂需求,对设备进行改造、升级,提高设备兼容性,通过切换部分喷涂设备,实现多类型产品的生产能力。	航空器维修、航空零部件、电子材料生产制造
	航空零部件及配套技术咨询服务	公司依照创新工艺方法解决了钛合金、铝合金、高温镍基合金等各种难加工材料的复杂结构连接。公司制备的超硬超韧沉积层已具备小、结合强度高、耐磨性能超过电镀镀铬沉积层,能够长时间保持卡槽的耐腐蚀、耐磨损等性能。	
	材料制造技术咨询服务	公司对关键制造工艺的深入理解,自行设计、建造设备,并结合实际需求,根据不同产品类型的喷涂需求,对设备进行改造、升级,提高设备兼容性,通过切换部分喷涂设备,实现多类型产品的生产能力。	
	新能源汽车零部件制造	公司基于冷喷涂技术的特点和新能源汽车部分零部件的性能需求,研发出了电池框架、热管理系统零部件等产品的新一代产品,性能具有显著的优越性。公司通过利用冷喷涂等增材制造技术在零部件表面形成金属涂层,可以更加高效地解决铜、铝合金等多金属结合的难题,在提升力学性能的基础上,实现了高耐磨性、导热性等需求。	汽车零部件
机载设备维修	机载设备维修	当机载设备发生故障时,公司通过协真模拟检测、研修、精校、精松、调整维修、故障件更换等维修手段,再进行故障排除,自行设计、建造设备,并结合实际需求,根据不同产品类型的喷涂需求,对设备进行改造、升级,提高设备兼容性,使其保持或恢复原有性能。	航空器维修
工程及零件制造	定制化零部件制造	公司生产板带成型加工精密设备、以及模系部件、非标轴承等工业母机、精密设备及其他工业设备的重要零部件,主要应用于钢铁、有色冶金等行业。例如,辊子/模系部件供给日前以中低端为主,产品性能与寿命远需提高。目前公司已突破高端辊系产品市场的技术壁垒并具备一定技术优势,精度指标、圆度、直线度、表面光洁度等可达到国际日常最一流先进水平,在国内市场有较强竞争力。	金属成型机床及零部件

2.2 主要经营模式

1、研发模式

公司坚持“自主研发、稳步创新”的理念,以冷喷涂固态增材制造技术为核心领域,关注冷喷涂固态增材制造领域的新材料、新技术、新工艺的进展及前沿应用。

公司研发活动坚持以市场应用及客户需求为导向,将实验成果转化成市场需要的产品与服务,满足客户的定制化需求是公司核心竞争力的直接体现。公司在业务发展过程中,与客户进行持续紧密的技术交流,公司管理层和销售部门负责对客户需求和市场信息进行持续跟踪并获得反馈,公司研发中心根据反馈信息确定研发方向及内容,设计并研发符合客户及市场需求的产品、服务。

公司设立专门的研发中心,全面负责推进技术走步、生产工艺及产品结构优化、促进产品、服务的更新升级。研发中心根据市场前景和客户需求开展技术、产品和服务的研发工作,包括研发项目的前期市场调研、项目可行性研究、项目论证、项目研究开发以及研发项目评审等工作。

2、采购模式

公司在保证企业服务能力的前提下,主要采用“以产定购”的采购模式,材料及设备采购统一由采购部门执行,公司建立了合格供应商名录,并制定了《供应商管理制度》等内部控制制度,对原材料及资金实施控制,从而对采购过程进行有效管理,确保采购工作的正常、有序进行。公司采购的原材料主要包括:工业气体、增材用金属粉末、航材备件(机械维修部件、电子电器)、金属材料等。

3、生产模式

公司主要采取“以销定产”的生产模式,根据客户定制化增材制造业务需求或送修产品订单以及相应技术实施标准、交付时间需求等安排生产计划并组织生产。公司建立了严格的《生产管理制度》《技术管理制度》《质量管理制度》《GJB9001C质量手册》《GJB9001C程序文件》《GB/T三体系管理手册》《GB/T三体系程序文件》《GB/T三体系管理制度》《CCAR-145 维修管理手册》《CCAR-145 工作程序手册》等质量控制文件,保障公司生产过程合规、产品符合质量管控要求。

4、销售模式

公司以“直销”模式开展销售业务。公司根据不同产品客户的需求,建立了完善的市场销售体系。

(1)定制化增材制造

1)航空航天零部件及耗材的增材制造

①公司机体结构再制造业务:主要服务于某甲方下属飞机大修厂。公司取得了相应航空维修资质,并进入航空单位的审核批准名录,公司与大修厂签订维修协议,约定预计维修数量和价格。双方按照实际提供服务数量进行结算。

②公司航空零部件生产制造业务:主要服务于某甲方及其下属飞机大修厂、某集团下属单位。公司须先取得业务相关资质,并通过客户的文件资质审核、样品试制审核等程序,甲方对公司产品的技术、工艺、性能、质量进行评审,评审通过并获得产品型号审定书后,与客户签订合同并进行批量生产。

③公司耗材业务:主要提供生产加工服务。公司与客户直接签订合同或订单,根据客户要求进行生产加工。

2)新能源汽车零部件制造

公司新能源汽车零部件制造业务,主要应用于民用领域。公司按照客户需求进行产品研发,与客户直接签订合同或订单,根据客户要求进行生产加工。

(2)机载设备维修

公司机载设备维修主要服务于某甲方及其下属大修厂。公司取得航空维修资质以及不同机型、不同项目的维修能力并成为航空单位合格供应商后,方具备向甲方提供机载设备维修服务的条件。当甲方机载设备达到维修时寿、发生故障或甲方下属大修厂需要机载设备维修服务时,甲方或其下属大修厂根据其合格供应商目录,选取拥有相关维修能力的维修供应商,结合其历史维修周期、退修率、质保率等因素,最终决定送修企业,甲方将故障件发往公司,由公司完成修理、检测合格后,返还客户。根据甲方定价相关规定,国家对相关产品价格实行统一管理、国家定价。国内审价的一般流程为:生产单位编制并向国内审价方提交价成本等报价资料;国内审价方组织审价,批复审定的价格并扣送甲方订货部门。一般而言,甲方单位通常在上、下半年组织一次集中审价,基于此,为保障甲方客户报价机载设备得到及时修复,公司部分机载设备维修业务在先提供维修服务,后签订业务合同的情形。

2)民航机载设备维修

公司民航机载设备维修主要服务于南方航空、中国国航等国内主要航空公司及其子公司。公司在取得客户订单前,需取得民用航空维修资质,并针对不同机型的不同设备维修需求,取得相应的修理能力。公司与航空公司签订维修框架协议后,当航空公司有故障件维修需求时,航空公司从送修管理系统中筛选出具备维修该故障件能力的数家维修单位,并结合其维修周期、承诺飞行小时数、历史维修质量、历史修理价格等因素,确定送修单位。少数不通过送修管理系统选择维修厂家的航空公司,主要根据维修单位的维修能力,向维修单位提供产品,询价单,航空公司根据维修单位反馈的报价单中维修周期、维修费用等信息,选取维修单位。

(3)工业母机及其零部件制造

公司工业母机及其零部件制造业务主要应用于民用领域,主要服务于大型国有企业和部分头部民营企业。公司按照客户需求进行产品研发设计及制造,与客户直接签订合同或订单,根据客户要求进行非标定制。

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)冷喷涂固态增材制造技术的行业情况

①冷喷涂固态增材制造技术的发展

冷喷涂固态增材制造技术起源于上世纪80年代中期,前苏联科学家进行风洞实验时发现当固体颗粒的速度达到某一临界值时,颗粒对挡板表面的作用由冲击转变为沉积,受此现象的启发他们在1990年首次提出了冷气动力喷涂(Coldgas dynamic spray,简称Cold spray)可作为一种新型的涂层工艺,证明了冷喷涂技术在工程应用中的可能性。

冷喷涂固态增材制造技术是一种将粉末粒子加速到超音速并以固态形式碰撞基体后产生剧烈的塑性变形从而形成涂层的沉积技术。由于冷喷涂的沉积可以实现连续堆积而逐层增厚,从而使该技术从一种单纯涂层加工技术发展成为一种快速的增材制造技术。冷喷涂技术的原理如图1所示,在冷喷涂过程中,预热的高压惰性气体携带粉末颗粒经具有收缩扩张结构的喷嘴加速后,以超音速撞击基体,颗粒发生剧烈的塑性变形与基体结合沉积形成涂层。

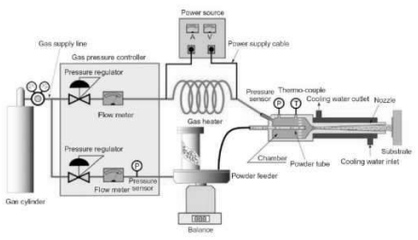


图1 冷喷涂技术原理示意图

现代冷喷涂固态增材制造技术发展起步于20世纪90年代中期,主要有以美国、日本为首的一些发达国家率先进行了冷喷涂技术的研究和应用的开发,冷喷涂固态增材制造技术的应用研究在这些国家已经取得了很大的进展;21世纪开始,冷喷涂技术逐步应用到UH-60黑鹰直升飞机、B-1B轰炸机、F-22战斗机等军事武装设备上,随着冷喷涂技术逐渐成熟,在国际上现已广泛应用于航空航天、武器装备、能源动力、电子电力、医疗器械等多个领域的表面修复、表面增强、功能涂层及增材制造。

②冷喷涂固态增材制造技术特点

A、低温无熔化,热损伤极低

由于喷涂过程中粒子温度远低于熔点,整个过程中完全保持固体状态,因此即使在大气气氛下材料也难以发生相变以及氧化,特别适用于对热敏感的基材或粉末。材料沉积过程中也不会产生较高的热应力,涂层的残余应力较低,避免了工件在制备过程中发生显著的变形,因此利用冷喷涂固态增材制造技术可以实现无需保护气氛环境中金属快速沉积。

B、应用的材料广泛

冷喷涂固态增材制造技术可以沉积多种金属和其合金材料或者它们的混合物,以及部分金属陶瓷或者金属基复合材料,突破了传统沉积技术在材料范围内的局限性,可根据需要灵活地设计沉积材料的成分。

C、沉积效率和沉积速率极高

冷喷涂固态增材制造技术可使包括铜、铝等常见的金属原材料的沉积效率超过90%,每小时可沉积40kg以上的金属粉末,极大缩短加工时间,提高生产效率。

D、高致密、强结合、加工后材料性能优越

由于粒子冲击基体的速度高,使用冷喷涂固态增材制造技术加工后材料致密,几乎没有缺陷,因此加工后的材料具有良好的力学、热学、电学等性能,可以与相应材料的锻件媲美。

E、加工工件尺寸不受限制

冷喷涂设备可以根据需要灵活地设计成便携式、手持式、大型龙门式等多种形式,因此加工后的工件尺寸不受限制,理论上可以实现任意尺寸的沉积。

F、环境友好

冷喷涂固态增材制造技术过程中基本无污染,是一种环境友好型沉积技术。

G、应用范围广泛

冷喷涂固态增材制造技术可应用范围十分广泛,可以实现几乎所有的纯金属及其合金材料及部分金属陶瓷或金属基复合材料等涂层的制备,并且可以在金属、陶瓷、塑料等基体表面上形成涂层,可实现同质/异质材料连接、多材料复合涂层、梯度复合涂层、纳米材料涂层等。

2)航空维修市场概况

根据国家统计局2018年11月发布的《战略性新兴产业分类(2018)》,公司所属行业为“2.高端装备制造产业”之“2.2.2.其他航空装备制造及相关服务”对应的“航空相关设备制造”和“航空航天器修理”行业。

根据航空器的生产和运营,航空业可分为航空器及航空器部件(含发动机、机载设备)制造、航空器运营、航空器及航空部件维修再制造等产业。

航空器及航空器部件维修与再制造包括对飞机及其技术装备进行维护、修理和再制造,是飞机使用的前提和必要条件,是航空业的重要组成部分。

航空器及航空部件维修与再制造的主要内容如下:

机体大修及改装	对机身、机翼、尾翼、起落架等机体部件的维修及再制造,按特定要求对飞机的结构、客舱、系统进行改造升级
部件附件维修	对电子和机械等机载设备的维修
发动机维修	对发动机的维修
航线维护	飞机执行任务前、过站短停时对飞机总体情况进行的例行检查和维护

3)冷喷涂固态增材制造技术在航空领域中的应用情况

随着航空领域的迅速发展,航空器构造也逐步向高性能和复杂结构方向迈进,这对配套的机载设备以及机体结构维修再制造技术提出了更高要求。长期以来,对机体结构和机载设备的损伤修复主要依赖传统技术,如焊接、铆接加强法、复合材料粘接等。然而,这些传统技术对飞机复杂机体结构的可达性差、修复铝镁合金等材料时易氧化且容易产生焊接裂纹,其较大的热应力也会对基体造成变形和热损伤,修复后的抗疲劳性能、结合强度也难以满足关键主承力结构的载荷要求。因此,传统维修技术无法满足飞机核心结构件的维修需求。

从全球范围来看,冷喷涂技术在飞机修复领域得到了广泛应用,可用于修复飞机机体结构、燃油系统等环境控制系统附件、飞机起飞着陆装置、飞行操控系统部件、电源电器仪表部件等部位。在国外军工领域,一些公司已经成功使用冷喷涂技术修复UH-60黑鹰直升飞机的减速器、尾桨减速器、附件传动箱,以及F15、F16、F18战斗机进气口和制动器等部位的气动部损,以及B1-b轰炸机的蒙皮磨损问题。与传统维修技术相比,冷喷涂固态增材制造过程中修复的结构件始终处于低温状态,避免了焊接高温等方式对基体材料的热损伤,也避免了铆接和打孔破坏等方式对基体造成的附加损伤。此外,与复合材料粘接等方式相比,冷喷涂技术具有更强的涂层强度,冷喷涂固态增材制造技术在修复过程中不产生火花和高温,可适应多种修复场景。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

1)公司冷喷涂固态增材制造技术的行业地位

公司是国内少数掌握冷喷涂固态增材制造技术并产业化运用在航空器维修再制造领域的企业之一,公司凭借丰富的行业经验和卓越的技术团队,通过多年技术攻关,率先实现了低压冷喷涂固态增材制造技术成果的突破。2017年,针对航空装备零件结构件疲劳裂纹的修复参数要求,公司在低压冷喷涂固态增材制造技术基础上,自主研发了高强铝合金高压冷喷涂固态增材制造技术。

公司凭借冷喷涂技术在增材强度、喷涂质量稳定性、冷喷涂工艺参数控制、冷喷涂工艺设备等方面的综合优势,在国内多家科研机构和高等院校中脱颖而出,赢得中央某类某型飞机延寿重大课题项目,正式打开冷喷涂制造市场的大门,奠定了公司冷喷涂固态增材制造技术在行业应用中的先发优势和领先地位。目前公司是中国某甲方下属A、B、C基地级大修厂多型飞机起落架大梁疲劳裂纹修复再制造的唯一供应商。

国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会于2025年8月1日发布了《增材制造 冷喷涂工艺规范》(GB/T45858—2025),公司是该项国家标准的主要起草单位之一,该项国家标准已于2025年11月正式实施,通过参与该关键领域国家标准制定,有效提升了公司品牌影响力与行业标杆形象,进一步巩固公司在冷喷涂固态增材制造领域的核心竞争优势。

2)公司定制化增材制造业务的行业地位

公司定制化增材制造业务包括航空航天零部件及耗材的增材制造、新能源汽车零部件制造等。其中,航空航天零部件及耗材的增材制造业务主要覆盖航空航天、魏桂耀打等领域;新能源汽车零部件制造业务主要覆盖新能源汽车等领域。报告期内,公司已将以冷喷涂为主的增材制造技术成熟地应用在相应场景,产品性能优越,服务质量突出。

①航空航天零部件及耗材的增材制造

公司利用冷喷涂固态增材制造技术实现了对多型号飞机起落架大梁疲劳裂纹的修复再制造,修复效果通过了由各方专家组成的技术评审团的状态鉴定,是中国某甲方下属A、B、C基地级大修厂多型飞机起落架大梁疲劳裂纹修复再制造的唯一供应商,行业地位突出。

公司生产的航空零部件在耐腐蚀能力、耐磨强度等方面具有一定的优势,解决了钛合金、铝合金、高温镍基合金等各种难加工材料的复杂结构连面的加工难题,已广泛应用于我国多型号飞机、无人机、运输机、压力与运输容器、魏桂耀打等领域,其制作工艺大类上主要分为熔炼浇铸和粉末冶金法,对于金属及合金耗材常用熔炼浇铸工艺,熔炼浇铸工艺员然流程短、成本低,但耗材的均匀性和晶粒尺寸等不容易控制,粉末冶金成型工艺对粉体的粒度要求较为严格,公司利用冷喷涂固态增材制造技术的工艺耗材,可快速在耗材背衬上喷涂成型铝基耗材材料。冷喷涂技术直接成型耗材的生产效率高,与背衬的结合好,与铸造相比晶粒更细小、相较于传统工艺在成本、致密性等性能方面也存在较强的优势。

②新能源汽车零部件制造

针对新能源汽车电池框架、热管理系统零部件对于强度等性能提出的更高要求,公司通过冷喷涂等增材制造技术在零部件表面形成金属涂层,可以更加高效地解决铜、铝合金等多金属结合的难题,在提升力学性能的基础上,实现了高耐磨性、导热性等需求。

3)公司航空机载设备维修业务的行业地位

在特殊航空机载设备维修领域,公司自2010年开始取得行业资质,长期服务于某甲方下属大修厂等。

在民用航空机载设备维修领域,OEM厂商依靠原厂维修服务的技术优势作为国内机载设备维修领域的主要参与者,第三方维修企业依靠市场灵敏度高、机制灵活、性价比高等特点,已形成了一定的规模和影响力,是我国机载设备维修领域中最为活跃的市场参与者。由于机载设备种类众多,业务相对分散,目前国内机载设备维修领域市场竞争充分,但是公司已成长为国内航空机载设备维修领域综合实力较强的第三方维修企业,航空机载设备维修覆盖气动、液压、电气、燃油等主要附件。

(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

公司一直致力于冷喷涂等增材制造技术的创新研发,并持续关注国际、国内冷喷涂技术相关的前沿发展。在国际上,冷喷涂技术现已广泛应用于航空航天、武器装备、能源动力、电子电力、医疗器械等多个领域的表面修复、表面增强、功能涂层及增材制造。

报告期内,公司针对通用出的多领域、多产品、多维度的性能和应用需求,不断挖掘冷喷涂技术新的应用场景。同时,公司还致力于不同金属粉末的喷涂工艺研发,以提高颗粒的沉积效率,并通过调节喷涂工艺参数提高产品性能。

目前,冷喷涂技术在涂层制备和维修领域的应用相当成熟,适用于几乎所有类型的修复情景,并能制备纯金属、合金、聚合物、复合材料、纳米材料和金属陶瓷等各类材料涂层。在航空航天修复领域,冷喷涂技术的应用范围也十分广泛,可用于飞机机体结构、燃油系统等环境控制系统附件、飞机起飞着陆装置、飞行操控系统部件以及电源电器仪表等部件的修复。

在全球范围内,冷喷涂固态增材制造技术已被广泛应用于民用飞机维修、油气管路维修、民船维修、能源设备维修以及重型机械防腐层维修等领域。据《Wohlers Report 2026》(Wohlers Associates,2026年2月发布),2025年全球工业级增材制造市场(含设备、材料、服务、软件)实际规模为242亿美元,同比增长10.9%;报告对2026—2034年给出基准预测,2026 年市场规模预计在280–300亿美元,增速回升至15%–18%,2027年保持约18%的复合增速,2030年市场规模有望达到700–850亿美元,到2034年将达到1,145亿美元,2025—2034年整体复合年均增长率约为18%。

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	1,591,477,971.57	1,596,490,229.78	−0.31	1,646,017,364.70
归属于上市公司股东的净资产	1,209,504,112.67	1,224,198,825.17	−1.20	1,269,123,925.03
营业收入	388,818,821.04	403,580,268.77	−3.66	270,164,255.63
利润总额	14,213,667.05	20,077,938.22	−29.21	−33,655,320.78
归属于上市公司股东的净利润	12,663,567.62	12,985,989.98	−2.48	−35,001,364.72
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	6,294,105.29	9,332,067.31	−32.55	19,301,178.14
经营活动产生的现金流量净额	−41,777,966.17	−11,824,336.43	不适用	−65,815,262.12
加权平均净资产收益率(%)	1.04	1.05	减少0.01个百分点	−2.74
基本每股收益(元/股)	0.14	0.15	−6.67	−0.39
稀释每股收益(元/股)	0.14	0.15	−6.67	−0.39
研发投入占营业收入的比例(%)	6.98	7.36	减少0.38个百分点	10.51

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	78,454,610.60	85,974,858.06	106,226,979.76	118,162,372.62
归属于上市公司股东的净利润	2,097,402.68	2,274,609.62	6,768,584.94	1,522,970.38
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,224,696.86	−666,238.60	5,192,967.39	542,679.64
经营活动产生的现金流量净额	−30,826,781.44	−38,086,860.40	28,291,643.86	−1,155,968.19

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)	4,594
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	4,473
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
李羿含	0	20,315,197	22.65	0	无	0	境内自然人
李光平	0	14,127,248	15.75	0	无	0	境内自然人
王春晓	0	10,147,809	11.32	0	无	0	境内自然人
航证科创投资有限公司	−2,090,200	3,583,999	4.00	0	无	0	国有法人
中国建设银行股份有限公司—长信国防军工量化灵活配置混合型证券投资基金		2,410,416	2.69	0	无	0	其他
夏盛鹏	−1,213,897	1,611,704	1.80	0	无	0	境内自然人
成都沪蓉创业投资管理有限公司—成都各城绿色创业投资合伙企业(有限合伙)	−921,318	1,588,000	1.77	0	无	0	其他
某产业投资基金	−896,033	1,508,756	1.68	0	无	0	国有法人
汇泉基金—中国银行—汇泉匠心进取三号集合资产管理计划		1,194,207	1.33	0	无	0	其他
洪伯庆	−286,393	1,085,353	1.21	0	无	0	境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	截至本报告期末,公司实际控制人为李羿含、李光平、王春晓,李光平与王春晓为配偶关系,李羿含为李光平与王春晓之子。 航空工业集团通过下属控股子公司航证科创投资持有公司4.00%的股份,航空工业集团直接持有某产业投资基金9.80%的股权,其投股子公司中航产融投资持有某产业投资基金5.79%的权益,同时,中航产融持有某产业投资基金的基金管理人惠华基金40%股权,某产业投资基金直接持有公司1.68%的股份。 除上述情况外,公司未知上其它股东之间是否存在关联关系或一致行动关系。					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用					

存托凭证持有人情况

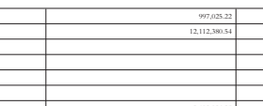
□适用√不适用

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,公司实现营业总收入38,881.88万元,较上年同期下降3.66%;实现归属于母公司所有者的净利润为1,266.36万元,较上年同期下降2.48%。

报告期内,公司总资产159,147.80万元,较报告期初下降0.31%;归属于母公司的所有者权益为120,950.41万元,较报告期初下降1.20%;归属于母公司所有者的每股净资产为13.49元,较报告期初下降1.29%。

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:688237　　证券简称:超卓航科　　公告编号:2026-010

湖北超卓航空科技股份有限公司

2025年度计提减值准备的公告

本公司董事会及全体董事保证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、2025年度计提减值准备情况

根据《企业会计准则第8号——资产减值》(以下简称“《企业会计准则》”)及湖北超卓航空科技股份有限公司(以下简称“公司”)会计政策、会计估计的相关规定,为了客观、准确地反映公司截至2025年12月31日的财务状况及2025年度的经营成果,基于谨慎性原则,公司对截至2025年12月31日合并报表范围内的各项金融资产、存货和长期资产等进行了全面充分的评估和分析,对存在减值迹象的相关资产计提相应的减值准备。

2025年度,公司计提信用减值准备和资产减值准备共计974.19万元,具体如下:

单位:万元　币种:人民币

项目		本期金额
信用减值损失	应收账款坏账损失	−834.22
	其他应收款坏账损失	−6.63
	应收票据坏账损失	−4.59
	小计	−865.44
资产减值损失	合同资产减值损失	1.43
	存货跌价损失	−110.19
	小计	−108.75
合计		−974.19

注:1、损失以“-”号填列。

2、若上表中相关尾数存在差异,系四舍五入所致。

二、计提减值准备事项的具体说明

(一)信用减值损失

公司以预期信用损失为基础,对应收账款、应收票据、其他应收款进行减值 测试并确认减值损失,经测试,本期计提信用减值损失金额共计865.44万元,公司信用减值损失计提金额增加的主要原因:受宏观经济环境的影响,部分客户回款进度不及预期,导致公司对相关应收款项计提的信用减值损失相应增加。

(二)资产减值损失

合同资产的预期信用损失确定方法及会计处理方法,与本公司应收款项采用的预期信用损失计提政策一致。本期转回合同资产减值准备1.43万元,相应冲减当期信用减值损失。

公司于资产负债表日对存货采用成本与可变现净值孰低计量,当存货成本高于其可变现净值时,按单个存货项目计提存货跌价准备;对于与在同一地区生产和销售的产品系列相关、具有相同或类似最终用途或目的、且难以与其他项目分开计量的存货,合并按类别计提存货跌价准备,计提金额计入当期损益。经测试,本期计提的存货跌价准备金额为110.19万元。

本期合计计提资产减值损失的金额为108.75万元。

三、本次计提减值损失对公司的影响

公司本次计提信用及资产减值准备计入信用减值损失科目和资产减值损失科目,2025年度公司合并报表口径计提信用减值损失和资产减值损失合计974.19万元,对公司合并报表利润总额影响数974.19万元(合并利润总额未计算所得税影响)。

本次计提资产减值损失和信用减值损失数据已由公司2025年度审计机构上会会计师事务所(特殊普通合伙)审计确认。

四、其他说明

公司2025年度计提信用减值准备和资产减值准备符合《企业会计准则》及相关会计政策的规定,是基于公司实际情况做出的判断,能够真实客观反映公司截至2025年12月31日的财务状况和2025年度的经营成果,不涉及会计计提方法的变更,符合相关法律法规及公司的实际情况,不会对公司的生产经营产生重大影响,敬请广大投资者注意投资风险。

特此公告。

湖北超卓航空科技股份有限公司董事会
2026年4月30日

证券代码:688237　　证券简称:超卓航科　　公告编号:2026-017

湖北超卓航空科技股份有限公司关于作废部分2025年限制性股票激励计划已授予未归属的限制性股票的公告

本公司董事会及全体董事保证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。

湖北超卓航空科技股份有限公司(以下简称“超卓航科”或“公司”)于2026年4月28日召开第四届董事会第八次会议,审议通过了《关于作废部分2025年限制性股票激励计划已授予未归属的限制性股票的议案》,现将相关事项公告如下:

一、本次限制性股票激励计划已履行的决策程序和信息披露情况

1、2025年12月12日,公司召开第四届董事会第五次会议,审议通过了《关于〈湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划(草案)〉及其摘要的议案》、《关于〈湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划实施考核管理办法〉的议案》以及《关于提请股东会授权董事会办理湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划相关事宜的议案》,公司董事会薪酬与考核委员会就公司2025年限制性股票激励计划相关事项发表了相应核查意见。具体内容详见公司于2025年12月13日披露于上海证券交易所网站(www.sse.com.cn,下同)的相关公告。

2、2025年12月13日至2025年12月22日期间,公司对本激励计划拟激励对象的信息进行了内部公示。截至公示期满,公司董事会薪酬与考核委员会未收到任何对本次拟激励对象名单提出的异议。2025年12月24日,公司在上海证券交易所网站披露了《超卓航科董事会薪酬与考核委员会关于公司2025年限制性股票激励计划拟激励对象名单的公示情况说明及核查意见》。

3、2025年12月29日,公司召开2025年第六次临时股东会,审议通过了《关于〈湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划(草案)〉及其摘要的议案》、《关于〈湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划实施考核管理办法〉的议案》以及《关于提请股东会授权董事会办理湖北超卓航空科技股份有限公司2025年限制性股票激励计划相关事宜的议案》,公司董事会薪酬与考核委员会就公司2025年限制性股票激励计划相关事项发表了相应核查意见。具体内容详见公司于2025年12月13日披露于上海证券交易所网站(www.sse.com.cn,下同)的相关公告。

2、2025年12月13至2025年12月22日期间,公司对本激励计划拟激励对象的信息进行了内部公示。截至公示期满,公司董事会薪