股票简称：中航飞机　股票代码：000768　公告编号：2014-075

中航飞机股份有限公司第六届董事会第二十四次会议决议公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

中航飞机股份有限公司（以下简称“公司”）第六届董事会第二十四次会议通知于2014年10月11日以电子邮件方式发出，于2014年10月15日以现场与视频相结合的方式召开，会议主会场设在西安市阎良区西飞大道一号映天大楼第三会议室。会议应出席董事14名，实际出席董事11名。董事、总经理唐军因公出差，书面委托董事王智林代为出席并行使表决权；董事富宝馨因公出差，书面委托董事周凯代为出席并行使表决权；独立董事田高良因公出差，书面委托独立董事杨秀云代为出席并行使表决权。公司部分监事、高级管理人员和部门负责人列席了会议。

会议的通知、召开符合《公司法》、公司章程及《董事会议事规则》等法律、规章的规定。

会议由公司董事长方玉峰先生主持。

会议经过表决，形成如下决议：

一、批准《关于聘任公司副总经理的议案》

根据总经理唐军的提名，并经董事会提名委员会同意，决定聘请陈骊醒为公司副总经理，任期自董事会批准之日起，至本届董事会任期届满之日止。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

二、批准《关于公司转让控股子公司西安飞机工业铝业股份有限公司股权的议案》

为了聚焦航空主业发展，董事会同意向西安飞机工业（集团）有限责任公司（以下简称“西飞集团”）转让控股子公司西安飞机工业铝业股份有限公司（以下简称“西飞铝业”）的股份，并与西飞集团签署《股份转让框架协议》。《股份转让框架协议》主要内容如下：

（一）转让的目的

实施公司产业结构调整战略，实现主辅分离，加快公司发展航空主营业务，保障西飞铝业长远发展。

（二）转让的标的

1.公司拟向西飞集团转让持有的西飞铝业11,446万股股份，占西飞铝业股份总数的63.57%。

2.标的股份的转让采用协议转让方式。

（三）转让的定价依据

1. 公司及西飞集团同意，由中联资产评估集团有限公司以2014年8月31日为评估基准日对西飞铝业整体资产进行评估；由中联资产评估集团有限公司以2014年8月31日为评估基准日对西飞集团用于支付对价的航空制造相关设备进行评估。

2.本次交易价格以交易标的物的评估值确定。

（四）支付方式

1.标的股份的转让价款由西飞集团以航空制造相关设备经评估后作价支付。

2.交易的差额部分以货币方式补足。

（五）员工安置

公司和西飞集团确认，本次股份转让不涉及西飞铝业的员工安置，西飞铝业员工劳动关系不发生变更。

（六）债权债务

公司和西飞集团确认，本次股份转让不涉及西飞铝业债权债务的转移。

（七）特别约定

公司和西飞集团公司确认，西飞铝业目前存在尚待执行的重大诉讼案件，即西飞铝业诉振兴集团有限公司《铝锭预付款采购协议》欠款纠纷案。由于该案尚在执行阶段，执行结果具有不确定性，因此本次股份转让评估时未将可能实现的诉讼结果纳入评估范围。为此双方同意，根据本案最终实际执行结果，西飞集团公司按其本次受让股份占西飞铝业股份总数的比例，以货币方式向公司予以补偿。

鉴于标的资产的审计和评估工作尚未完成，待上述工作完成并 确定具体交易价格后，另行提请董事会就交易价格事项进行审议。

上述议案涉及关联交易，关联董事方玉峰、唐军、王斌、姜伟、王智林、戴亚隆、罗群辉对该议案回避表决，由7名非关联董事进行表决。

同意：7票，反对：0票，弃权：0票。

三、通过《关于公司符合非公开发行股票条件的议案》

根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司证券发行管理办法》以及《上市公司非公开发行股票实施细则》等有关规定，对照非公开发行股票的资格和有关条件，公司董事会认真进行了自查。公司董事会确认，公司具备本次非公开发行股票的条件和资格。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议。

四、通过《关于公司非公开发行A股股票方案的议案》

公司本次非公开发行的方案具体如下：

（一）发行股票的种类和面值

本次非公开发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A股），每股面值1.00元。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（二）发行方式

本次发行的股票全部采取非公开发行的方式。公司将在中国证监会核准后的六个月内选择适当时机向不超过十名特定对象发行股票。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（三）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为公司第六届董事会第二十四次会议决议公告日，即2014年10月17日。

本次发行的价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的90%，即不低于13.21元/股（定价基准日前20个交易日股票交易均价=定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量）。

最终发行价格将在公司获中国证监会发行核准后，按照《上市公司非公开发行股票实施细则》的规定，根据竞价结果由公司董事会根据股东大会的授权与保荐机构（主承销商）协商确定。

在定价基准日至发行日期间，若公司发生派发现金股利、送红股或转增股本等除权除息事项，本次非公开发行的发行价格将作相应调整，调整公式如下：

派发现金股利：$P1=P0-D$

送红股或转增股本：$P1=P0/(1+N)$

两项同时进行：$P1=(P0-D)/(1+N)$

其中，P0为调整前发行价格，每股派发现金股利为D，每股送红股或转增股本数为N，调整后发行价格为P1。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（四）募集资金总额及发行数量

本次非公开发行预计募集资金总额不超过300,000万元（含300,000万元），发行股票数量合计不超过25,000万股（含25,000万股）。公司在定价基准日至发行日期间因资本公积金转增股本、派送股票股利或派发现金股利的除权、除息或其他事项导致总股本发生变动及/或本次发行底价发生调整的，若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，大于本次发行拟募集资金总额上限（即300,000万元），则发行数量上限不作调整；若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，小于本次发行拟募集资金总额上限，则发行数量上限可做相应调整。在上述范围内，董事会将提请股东大会授权董事会根据实际情况与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）协商确定最终发行数量。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（五）募集资金投向

本次非公开发行募集资金总额不超过300,000万元（含300,000万元），募集资金扣除发行费用后的净额将全部用于以下项目：

单位：万元

项　目	投资项目总额	拟投入募集资金额
数字化装配生产线条件建设项目	110,243.00	70,000.00
运八系列飞机装配能力提升项目	68,650.00	50,000.00
机轮刹车产业化能力提升项目	46,720.00	30,000.00
关键重要零件加工条件建设项目	10,698.00	10,000.00
国际转包生产条件建设项目	25,853.00	20,000.00
客户服务体系条件建设项目	33,554.00	30,000.00
补充流动资金项目	90,000.00	90,000.00
合　计	385,718.00	300,000.00

在本次发行募集资金到位之前，公司可根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。公司募集资金净额不足上述项目拟投入募集资金额部分由公司自筹解决。

（六）认购方式

所有发行对象均以货币方式认购本次非公开发行的股份。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（七）限售期

本次非公开发行的股份，自发行结束之日起的十二个月内不得转让。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（八）本次非公开发行股票前公司滚存利润的安排

本次非公开发行前公司滚存的未分配利润由本次发行完成后的新老股东共享。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（九）上市地点

限售期届满后，本次发行的股票将在深圳证券交易所上市交易。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（十）本次发行决议的有效期

本次非公开发行A股股票方案的有效期为自公司股东大会审议通过本次非公开发行股票议案之日起12个月。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议批准，并经中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）核准后方可实施。

五、通过《关于公司非公开发行A股股票预案的议案》

按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第25号——上市公司非公开发行股票预案和发行情况报告书》的要求，公司编制了《中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票预案》，具体内容见巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）的公告。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议。

六、通过《关于公司非公开发行A股股票募集资金使用可行性分析报告的议案》

公司已编制了《中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票募集资金使用的可行性分析报告》，具体内容见巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）的公告。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议。

七、通过《关于公司前次募集资金使用情况报告的议案》

公司董事会已就前次募集资金截至2013年12月31日的使用情况编制了《中航飞机股份有限公司前次募集资金使用情况报告》，并聘请众环海华会计师事务所（特殊普通合伙）出具了《关于中航飞机股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》，具体内容见巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）的公告。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议。

八、通过《关于提请股东大会授权董事会办理本次非公开发行股票相关事宜的议案》

为保证本次非公开发行工作的顺利进行，提请股东大会授权董事会办理与本次非公开发行相关的下列事项：

（一）办理本次非公开发行的申报事项；

（二）根据证券监管部门对本次非公开发行申请的审核意见，在股东大会的决议范围内，对本次发行申请文件作出修订和调整。

（三）依据国家法律、法规及证券监管部门的有关规定和股东大会的决议，制定本次非公开发行的实施方案，包括决定本次非公开发行的发行时间、发行数量、发行价格及发行对象的选择。

（四）在本次非公开发行决议有效期内，若证券监管部门的相关规定发生变化，则按新的规定继续办理本次发行事宜。

（五）本次发行完成后，办理新发行股份的登记、锁定和上市交易及工商变更登记，并根据实际发行结果，修改《公司章程》相应条款等事宜。

（六）根据有关法律法规、规范性文件和证券监管部门的相关要求修改本次非公开发行具体方案；根据有关部门对投资项目的审核意见或因相关市场条件变化、投资项目实施条件变化等因素，对本次非公开发行具体方案进行调整（包括但不限于重新确定本次非公开发行的定价基准日、发行数量区间、调整募集资金投资项目以及调整募集资金总额上限），但有关法律法规及公司章程规定须由股东大会重新审议批准的事项除外。

（七）本项授权自股东大会审议通过之日起十二个月内有效。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

该议案尚需提交公司股东大会审议。

九、批准《关于聘请本次非公开发行股票联合保荐机构（联席主承销商）暨关联交易的议案》

（一）关于聘请国泰君安证券股份有限公司的议案

同意聘请国泰君安证券股份有限公司作为本次非公开发行联合保荐机构（联席主承销商）。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

（二）关于聘请中航证券有限公司的议案

同意聘请中航证券有限公司作为本次非公开发行联合保荐机构（联席主承销商），鉴于中航证券有限公司和本公司实际控制人同为中国航空工业集团公司，构成关联交易。董事会在表决该议案时，关联董事方玉峰、唐军、王斌、姜伟、王智林、戴亚隆、罗群辉对该议案回避表决，由7名非关联董事进行表决。

同意：7票，反对：0票，弃权：0票。

十、批准《关于召开审议本次非公开发行相关事项的股东大会的议案》

鉴于本次非公开发行股票相关事项提交股东大会审议的条件尚未全部成就，召开股东大会的时间另行通知。

同意：14票，反对：0票，弃权：0票。

特此公告。

附件：陈骊醒基本情况

中航飞机股份有限公司
董　事　会
二〇一四年十月十七日

附件：

陈骊醒基本情况

陈骊醒，男，1962年12月出生，汉族，中共党员，1983年7月参加工作，研究员。西北工业大学航空工程专业毕业，大学本科学历。未持有公司股票。未受过中国证监会及其他有关部门的处罚和证券交易所惩戒。

其工作简历如下：

1983.07　603所特设室干部
1993.05　603所财经处技经室干部
1993.09　603所财经处副处长
1994.03　603所经管办主任
1996.06　603所科技处处长
1998.11　603所副总设计师
2003.06　中航第一飞机设计研究院副总设计师
2007.11　中航第一飞机设计研究院院长助理、副总设计师
2008.12　中航第一飞机设计研究院副院长
2012.02　中航第一飞机设计研究院副院长兼总会计师
2013.01　中航第一飞机设计研究院副院长兼总会计师
中航航空电子系统有限责任公司董事
2014.01　中航第一飞机设计研究院副院长兼总会计师
中航航空电子系统有限责任公司董事
中航飞机研发中心副总经理兼总会计师

股票代码：000768　股票简称：中航飞机　公告编号：2014-076

中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票募集资金使用的可行性分析报告

释　义

在本报告中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

公司、本公司、中航飞机	指	中航飞机股份有限公司
本次非公开发行、本次发行	指	本次中航飞机非公开发行不超过25,000万股（含25,000万股）人民币普通股（A股）的行为
实际控制人、控股股东、中航工业	指	中国航空工业集团公司，公司控股股东及实际控制人
西安飞机分公司	指	中航飞机股份有限公司西安飞机分公司
汉中飞机分公司	指	中航飞机股份有限公司汉中飞机分公司
西安制动分公司	指	中航飞机股份有限公司西安制动分公司
大飞机	指	起飞总重超过100吨的军用、民用运输类飞机，也包括一次航程达到3000公里的军用或乘坐达到150座以上的民用客机
干线飞机	指	乘客座位数量100座以上的，用于主要城市之间的主要航线的民航客机
支线飞机	指	100座以下的小型客机，主要用于承担区域内短距离、小城市之间、大城市与小城市之间的旅客运输
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
中国商飞	指	中国商用飞机有限责任公司
美国波音	指	The Boeing Company，从事飞机开发及生产，是全球最主要的民用飞机制造商之一
欧洲空客	指	Airbus S.A.S，欧洲飞机制造公司，1970年于法国成立
庞巴迪	指	Bombardier Inc.，加拿大庞巴迪公司，著名支线飞机及公务机制造商
意大利阿莱尼亚	指	Alenia Aermacchi，阿莱尼亚公司，意大利著名的航空工业集团
意大利ATR	指	ATR，意大利ATR公司，主要从事支线飞机等航空产品制造
PMA	指	零部件制造人批准证书
元/万元/亿元	指	人民币元/万元/亿元

中航飞机股份有限公司第六届董事会第二十四次会议审议通过了非公开发行A股股票的相关议案，公司拟向不超过十名特定投资者非公开发行不超过25,000万股股份（含25,000万股）。中航飞机本次非公开发行募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），募集资金扣除发行费用后的净额将用于实施数字化装配生产线条件建设项目、运八系列飞机装配能力提升项目、机轮刹车产业化能力提升项目、关键重要零件加工条件建设项目、国际转包生产条件建设项目、客户服务体系条件建设项目以及补充流动资金。现就该等募集资金投资项目的可行性分析如下：

一、本次募集资金的使用计划

公司本次非公开发行A股股票募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），扣除发行费用后募集资金净额拟用于以下5个项目：

单位：万元

项　目	投资项目总额	拟投入募集资金额
数字化装配生产线条件建设项目	110,243.00	70,000.00
运八系列飞机装配能力提升项目	68,650.00	50,000.00
机轮刹车产业化能力提升项目	46,720.00	30,000.00
关键重要零件加工条件建设项目	10,698.00	10,000.00
国际转包生产条件建设项目	25,853.00	20,000.00
客户服务体系条件建设项目	33,554.00	30,000.00
补充流动资金项目	90,000.00	90,000.00
合　计	385,718.00	300,000.00

在本次发行募集资金到位之前，公司可根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。公司募集资金净额不足上述项目拟投入募集资金额部分由公司自筹解决。

二、本次募集资金投资项目基本情况

（一）数字化装配生产线条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

数字化装配生产线条件建设项目由本公司西安飞机分公司组织实施，拟投入募集资金70,000万元用于建设符合新舟700涡桨支线飞机研制要求的专用数字化装配生产线，从部装、总装、试飞、测试、信息化等关键飞机生产制造环节着手，扩充生产面积、新增先进工艺设备、优化改造装配信息化平台及商密网环境，为打造具有国际市场竞争力的新型涡桨支线飞机奠定良好的基础。

（2）西安飞机分公司业务发展情况

西安飞机分公司的主营业务涉及军民用飞机整机制造、军民用飞机零部件承制和民用航空产品国际转包生产等三大领域。

①　军民用飞机整机制造

西安飞机分公司的核心产品是军民用飞机整机制造，主要生产包括轰六系列、飞豹系列、运七系列等军用飞机，以及新舟系列民用涡桨支线飞机等。

②军民用飞机零部件承制

西安飞机分公司承担了自产型号军机的相关零部件制造任务，同时是我国新型喷气式支线飞机ARJ21的主要分承制商及国产C919大型客机最大的机体结构制造商，负责ARJ21除机头、机尾之外超过全机结构件60%以上的主要结构件研制和C919飞机机身、机翼等关键部件的研制。

③民用航空产品国际转包生产

西安飞机分公司是美国波音、欧洲空客、意大利阿莱尼亚等世界知名飞机制造商的重要战略合作伙伴，其国际转包业务的主要产品包括波音737系列飞机垂尾、波音747飞机组合件、波音747飞机改货地板梁、A320系列飞机机翼、ATR42/72飞机机身16段和18段等。

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为新舟700涡桨支线飞机。

2、项目发展前景

（1）新一代涡桨支线飞机的研制得到国家政策的大力支持

新一代涡桨支线飞机的研制和产业化发展是我国航空工业发展战略的重要组成部分。《高端装备十二五发展规划》、《民用航空工业中长期发展规划（2013-2020）》等国家层面的战略规划文件均将新型新舟涡桨支线飞机的研制和产业化能力的形成列为了我国航空产业发展的重点任务和主要目标。《民用航空工业中长期发展规划（2013-2020）》中还明确指出在优化航空工业布局方面，要以上海、陕西及天津为基地，依托现有骨干企业发展民用干支线飞机。2013年，新型新舟涡桨支线飞机新舟700的研制取得了工信部等主管部门的项目立项批复，标志着其前期预研工作获得了国家行业主管部门认可，研制工作及条件保障建设已经正式启动。

（2）西安飞机分公司具有雄厚的技术实力和丰富的飞机制造经验

西安飞机分公司是以航空产品制造为核心主业，集科研、生产、试验、试飞为一体的大型现代化飞机制造企业，拥有完整的飞机装配、整机试验、可靠性试验、飞行试验等航空产品生产线，掌握先进的机械加工、钣金加工、复合材料加工工艺及飞机装配技术，具备国内领先的装配集成水平，曾先后研制了30余种型号的军民用飞机，是我国大型飞机、轰炸机、运输机特种飞机及新舟系列涡桨支线飞机等机型的整机制造商，同时还是我国ARJ21涡扇支线飞机和C919大型客机的主要部件承制商，在飞机研发、制造方面积累了深厚的技术底蕴和丰富的经验，充分具备打造面向国际市场、具有较强国际竞争力的新一代涡桨支线飞机研制能力的必备条件。

（3）涡桨支线飞机市场需求旺盛

世界支线飞机市场主要由涡桨支线飞机和涡扇支线飞机构成，涡桨支线飞机在燃油经济性、尾气排放量等方面较涡扇支线飞机有较大的优势，涡扇支线飞机则在飞行速度方面优于涡桨支线飞机。近年来，世界燃油价格高企，部分国家出于环保考虑开始征收碳排放税，航空公司运营成本压力较大，涡桨支线飞机凭借其中短途运输经济性的特点越来越受到航空公司的青睐。过去十年中，全球新增涡桨支线飞机订单超过1,400架，占同期新增支线飞机订单市场份额的82%。目前，全球约7,200架的支线飞机机队中涡桨支线飞机的比例达到了40%。

根据2014年意大利ATR发布的涡桨支线飞机市场展望，2014年-2033年全球航空公司预计将需新增或更换涡桨支线飞机3,400架，价值约800亿美元，其中新舟700所属的60座-90座级涡桨支线飞机的市场需求约1,600架，占涡桨支线飞机市场总需求的47.06%，是需求量最大的级别。该等巨大的涡桨支线飞机市场需求将为本项目顺利实施并取得良好收益提供可靠保障。

3、项目投资概算

该项目投资总额为110,243万元，其中建设投资为70,000万元，流动资金为40,243万元，拟使用本次发行募集资金投入70,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目的投资内容主要为建设符合新舟700涡桨支线飞机批产要求的数字化装配生产线，建设期4年，达产期5年。该项目建成投产后第一年预计达到设计产能负荷的16.67%，第二年达到33.33%，第三年达到66.67%，第四年达到87.50%，第五年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建成后第一年	建成后第二年	建成后第三年	建成后第四年	建成后第五年
营业收入	24,000	48,000	96,000	126,000	144,000
总成本费用	21,612	41,639	77,714	100,261	113,789
利润总额	350	2,924	11,412	16,717	19,900
净利润	298	2,486	9,700	14,209	16,915

该项目年均新增营业收入118,364万元，年均新增净利润13,191万元，所得税后投资回收期10.8年，所得税后财务内部收益率12.54%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（二）运八系列飞机装配能力提升项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

运八系列飞机装配能力提升项目由本公司汉中飞机分公司组织实施，拟投入募集资金50,000万元，针对运八系列飞机（包括运输机和特种飞机）部装、总装和信息化等方面存在的不足进行建设，突破因装配能力薄弱造成的产能瓶颈，着力提升产品工艺制造技术水平和生产线信息化、数字化水平，在提高运八运输机生产能力和产品质量的同时，重点加大对于相关军民用特种飞机的生产能力建设，充分挖掘运八系列飞机经济价值，增强公司盈利能力。

（2）汉中飞机分公司业务发展情况

汉中飞机分公司的主营业务为运八系列飞机的研制、生产、改装及修理，现已形成了运输机和特种飞机两大系列、三种平台、三十多个品种的专业飞机产品线，销售市场涵盖国内军、民用市场和国际市场。

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为运八系列飞机，包括运输机及特种飞机。

2、项目发展前景

（1）符合我国“战略空军”的发展目标

国务院新闻办公室发布的《2008年中国的国防》白皮书首次明确了空军在我国国防体系中的重要战略地位，并对空军建设提出了适应信息化作战，加快实现由国土防空型向攻防兼备型转变，提高侦查预警、空中打击、防空反导和战略投送能力，努力建设一支现代化的战略空军的发展目标。

在通往这个目标的道路上，空军建设需要走一条机械化、信息化复合式发展的道路。在机械化方面，我军需要强大的空中运输能力以满足部队转场、机动作战及空投空降的需求；在信息化方面，我军需要种类齐全、功能完善的各类特种飞机，实施侦察、预警、电子压制等专项任务，满足多兵种协同作战、远距离作战、持续性作战、精确打击目标等需求。机械化和信息化相结合，是取得信息化条件下战争胜利的先决条件。因此，运输机和特种飞机是构成我国战略空中力量的重要组成部分。

目前，与美国、俄罗斯、日本等世界军事航空强国相比，我国的运输机和特种飞机机队规模和质量都尚有一定差距，大力发展运输机和特种飞机是加强我国空军建设，加速实现“战略空军”发展目标的重要举措。

（2）国际军贸市场发展空间巨大

国际军用中型运输机市场主要由美国C130系列飞机、俄罗斯An12系列飞机和我国的运八系列飞机构成。目前，前述主流中型运输机的部分机型服役年限已较长，未来15年内，预计全球将有800~1,000架现役的中型运输机陆续到寿退役。俄罗斯An12系列飞机和美国C130系列早期型号的飞机现已停产，目前国际市场上能与运八系列飞机形成竞争的同量级产品主要为美国C130J中型运输机。运八系列运输机有望凭借其使用范围广、运载能力强、操作性好、经济性佳等优势在国际军用中型运输机市场占据更大的市场份额。

（3）民用市场前景广阔

中型运输机较大型运输机的机场和空域适应性强、使用经济性好，又比小型运输机装载能力更强、使用范围更广、航程更远，是在国土疆域范围内、复杂气候及起降条件下执行空运任务的优选机型。近年来，我国乃至世界范围内自然灾害频繁、地区性武装冲突升温、坠机沉船等大型事故频发，中型运输机作为执行抗险救灾、物资运输、海洋搜救、人员撤离等任务的主力机型频频登台亮相，重要性日益凸显。此外，经过特种改装的中型运输机亦可用于国土测量、森林防火、海洋环境监测等民事任务。中型运输机用途广泛，市场空间和需求均较为旺盛，为该项目的实施并取得良好收益提供上佳的市场环境。

3、项目投资概算

该项目投资总额为68,650万元，其中建设投资为50,000万元，流动资金为18,650万元，拟使用本次发行募集资金投入50,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目的投资建设内容包括运八系列飞机部装、总装和信息化等方面的能力提升建设，建设期2年，达产期5年。该项目建成投产后前两年预计达到设计产能负荷的66.67%，第三年及第四年达到83.33%，第五年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建成后第一年	建成后第二年	建成后第三年	建成后第四年	建成后第五年
营业收入	80,000	80,000	100,000	100,000	120,000
总成本费用	76,201	76,299	92,356	92,471	108,546
利润总额	614	516	3,662	3,548	6,676
净利润	522	439	3,113	3,016	5,675

该项目年均新增营业收入110,769万元，年均新增净利润4,747万元，所得税后投资回收期10.2年，所得税后财务内部收益率9.53%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（三）机轮刹车产业化能力提升项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

机轮刹车产业化能力提升项目由本公司西安制动分公司组织实施，拟投入募集资金30,000万元用于建设碳/碳复合刹车材料生产线、大型镁铝铸件生产线、精密锻造高强度机轮毛坯生产线和民机刹车机轮、系统附件机加装试生产线，突破现有产能瓶颈，推进先进军工技术的民用产业化发展，降低产品生产成本，为公司创造新的利润增长点。

（2）西安制动分公司业务发展情况

西安制动分公司的主营业务为军民用航空机轮及刹车系统和大型镁铝铸件的研发、生产和制造，是国家重点型号研制及现役飞机备件生产的主要厂家，其特种工艺能力已获得全球多家合作单位及欧美地区适航部门认可，取得了欧洲空客、美国波音等一流飞机整机制造商所产十余种系列飞机的机轮、刹车装置、各类粉末冶金、碳刹车盘（片）及零部件共计八十余项维修许可。

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为航空机轮碳刹车盘、碳/碳结构件、碳毡、汽车碳/碳刹车片、大型镁铝铸件、铝合金锻件、航空机轮及刹车系统附件。

2、项目发展前景

（1）核心技术成熟，产业化发展不存在技术障碍

该项目拟投资推进产业化发展的产品系基于有关军用航空产品多年规模化生产所积累形成的全套完善技术工艺，具有成熟的批产建设条件。本公司此前囿于资金、产能等资源有限，一直未能进行与市场规模及本公司技术实力相匹配的产业化扩张。

该项目的实施主要涉及碳/碳复合刹车材料制造、大型镁合金顺序结晶技术、精密锻造等技术工艺。西安制动分公司是将碳/碳复合刹车材料应用于我国战机的首家企业，在军用航空机轮碳材料刹车盘制造方面有着深厚的技术积淀和丰富的生产经验，其生产的碳材料刹车盘亦已用于波音757、空客A320等民航飞机。大型镁合金顺序结晶技术是西安制动分公司的核心技术之一，可广泛用于飞机刹车机轮系统中铝镁合金轮毂、轮缘、液压附件铸件、大型镁合金发动机机匣、机头罩、门框、导弹壳体等铸件生产。西安制动分公司通过自主研发、改进，成功打造了精密锻造高强度机轮毛坯生产线，出产的产品综合性能指标达到或超过了国外同类产品的水平，机轮使用寿命成倍提升。

综上，该项目拟投资建设的生产线相关技术均已较为成熟完善，该等产品的产业化发展不存在技术障碍。

（2）依托军工产品技术研发优势，带动民用产业发展

西安制动分公司作为我国航空机轮及刹车系统的主要生产商，目前承担了我国大部分军用飞机的航空机轮及刹车系统的设计、研发和生产制造工作。西安制动分公司将利用多年来从事军品研制形成的雄厚的技术积累、充足的人才储备和先进的管理体系，发挥技术研发优势，扩大现有军工产品的核心技术延伸领域，提升资产使用效率，拓展主要产品的应用范围。从而满足民用飞机、国际转包业务和其他民用领域对于该项目产品的需求。

（3）相关产品市场需求旺盛，发展空间大

该项目投资建设的相关产品均有着稳定的市场需求，未来市场拓展空间大。机轮刹车盘是飞机运营最主要的消耗件之一。目前，在军用飞机方面，西安制动分公司每年接到的碳材料刹车盘订货均远超其实际生产能力，较大一部分订单需通过委托外部加工的方式方能完成。随着我国军队现代化建设步伐的加快，机队数量持续增长，军用飞机航空机轮刹车市场的规模呈现不断扩大趋势。在民用飞机方面，截至2013年底，我国民航在册运输飞机架数达到2,145架，年需求碳材料刹车盘超过24万盘，绝大多数碳材料刹车盘均需从国外进口，公司虽然拥有多项PMA认证、具备产品供应资格，但目前产能仅为每年千余盘，导致市场占有率不足1%。因此，公司在机轮刹车盘市场上拥有巨大的发展空间。

采用顺序结晶技术生产的大型镁铝铸件在飞机机身、发动机机匣、机头罩、导弹壳体甚至部分海军舰艇上均有较为广泛的应用，西安制动分公司掌握的顺序结晶技术处于市场领先水平，每年接到的意向订单均超过其实际生产能力，不仅无法充分发挥公司优势将技术转化为利润，同时在一定程度上导致客户流失和市场影响力减弱。

西安制动分公司每年生产机轮需使用的机轮毛坯数量约2,500个，目前其精密锻造高强度机轮毛坯生产线产能仅为每年300个，其余部分需靠外协加工解决。而外协产品加工周期长且质量往往难以保证，在一定程度上影响了公司正常产品交付和新型号研制工作。

总体而言，西安制动分公司目前航空机轮及系统附件的年生产能力仅能满足军品生产的需求，民用飞机市场尚有广阔的市场空间待其进一步拓展。

3、项目投资概算

该项目投资总额为46,720万元，其中新增建设投资为30,000万元，利用原有固定资产投资为8,000万元，流动资金为8,720万元，拟使用本次发行募集资金投入30,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目的投资建设内容包括碳/碳刹车材料生产线、铝镁合金铸件生产线、精密锻造高强度机轮毛坯生产线、民机刹车机轮和系统附件机加装试生产线，建设期3年，达产期5年。该项目建设期最后一年部分已建成生产线将率先投入生产，预计达到设计产能负荷的38.82%，项目建成后第一年预计达到设计产能负荷的59.75%，第二年达到75.99%，第三年达到93.07%，第四年达到98.38%，第五年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建设期最后一年	建成后第一年	建成后第二年	建成后第三年	建成后第四年	建成后第五年
营业收入	35,940	55,320	70,355	86,175	91,090	92,590
总成本费用	33,643	52,172	64,045	76,551	80,868	82,001
利润总额	428	271	2,652	5,143	5,486	5,775
净利润	364	231	2,255	4,372	4,663	4,909

该项目年均新增营业收入83,046万元，年均新增净利润5,148万元，所得税后投资回收期9.2年，所得税后财务内部收益率12.27%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（四）关键重要零件加工条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式

关键重要零件加工条件建设项目由本公司西安飞机分公司组织实施，拟投入募集资金10,000万元用于提升公司在产飞机制造过程中所需的关键重要零件的生产加工能力。目前关键重要零件加工能力的薄弱已经成为制约公司整机产能的短板，通过该项目的实施将对本公司整个飞机制造产业链的产能扩张和升级产生积极影响。

（2）西安飞机分公司业务发展情况

详见本节“二、（一）1、（2）西安飞机分公司业务发展情况”。

（3）项目产品纲领

该项目达产后的主要产品包括钣金零件、整体壁板、大梁类零件、精密回转体、吊挂钛合缘条和壁板、外翼吊挂接头等。

2、项目发展前景

（1）提升关键重要零件加工能力满足整机生产需求

本公司预计未来一段时期内每年需交付新舟60系列飞机（新舟60、新舟600）约15架，并需完成运输机、轰炸机、特种飞机等军用飞机交付任务。此外，随着C919、ARJ21、新舟700飞机等新机型的陆续定型批产，本公司需交付的关键重要零件的种类和数量均将进一步增加。

目前，公司生产关键重要零件的设备处于超负荷运转状态，部分零件加工产能不足在一定程度上影响了整机生产交付进度，难以满足公司业务增长的需要。通过该项目实施，公司拟进一步通过提高关键重要零件的产能及效率，以满足公司日益增长的整机及备件产品交付需求。

（2）替代外协加工、提升公司盈利能力

由于公司关键重要零件环节的产能不足，难以满足日常经营和业务增长的需要，目前公司将部分零件委托外协加工，以满足交付需求。但由于外协加工在交货期、质量、成本、保密等方面均有相应弊端，该等经营模式在一定程度上制约了公司的业务承接能力，同时也摊薄了公司产品的毛利率。通过该项目的实施，有利于公司增强关键重要零件的产能和效益，并能够促进整机交付能力的提升。

此外，由于本公司生产的精密回转体等关键重要零件除了供应本公司自产整机机型以外，还是我国其他整机生产企业的主要供应商，并且已经逐步进入全球主流民机核心部件供应商行列。因此，该等关键重要零件生产能力的增强还将显著提高本公司在整个航空产业链中的地位，在相关领域实现进口替代甚至成为国际航空产业领域的重要供应商，从而进一步完善产业布局，提升盈利能力。

3、项目投资概算

该项目投资金额为10,698万元，其中建设投资为10,000万元，流动资金为698万元，本次发行拟投入募集资金10,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目的投资建设内容为建设关键重要零件的机加生产线，建设期2年，达产期4年。该项目建成投产后第一年预计达到设计产能负荷的26.67%，第二年达到60.00%，第三年达到86.67%，第四年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建成后第一年	建成后第二年	建成后第三年	建成后第四年
营业收入	1,333	3,000	4,333	5,000
总成本费用	1,017	2,013	2,810	3,107
利润总额	146	660	1,071	1,379
净利润	124	561	911	1,172

该项目年均新增营业收入4,513万元，年均新增净利润1,076万元，所得税后投资回收期8.4年，所得税后财务内部收益率12.58%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（五）国际转包生产条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式

国际转包生产条件建设项目由本公司西安飞机分公司组织实施，拟投入募集资金20,000万元用于提升公司国际转包业务的零件数控加工能力、复合材料零部件生产能力、钣金生产能力及物流配送能力，匹配公司国际转包业务规模的增长。

（2）西安分公司业务发展情况

详见本节“二、（一）1、（2）西安飞机分公司业务发展情况”。

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为波音737-700垂尾、空客A319后缘组件、空客A320机翼翼盒和空客A319前缘等国际主流客机零部件。

2、项目发展前景

（1）航空产品国际转包业务市场前景广阔

现代飞机是综合复杂的高技术产品，具有零部件品种、型号、规格繁多，数量大，技术、质量要求高等特点，一家公司单独承担一架飞机的全产业链生产无论从企业管理还是商业投资回报的角度而言，均不是最优的选择。因此，世界主流的飞机制造企业广泛采用了国际转包生产的合作方式，在全球范围内筛选最优秀的专业化单位来承接相关零部件的制造业务，自身则专注于机型研发、改进和总装，达到降低成本、提高效率、增强企业核心竞争力和环境应变能力的目的。欧洲空客和美国波音作为世界民用飞机制造行业的龙头企业，均有超过60%的航空零部件转包给分布于全球数十个国家的数千家供应商完成。目前，国际航空产品转包业务的市场规模已超过了每年约300亿美元。根据欧洲空客发布的《2014-2033全球航空市场预测》数据，未来20年全球客货运飞机新增和替换需求总计达到31,400架，总价值4.6万亿美元，该等巨大的飞机需求将为国际转包业务市场发展创造良好的环境。

当前世界各国对主要航空产品进口绝大部分都作了补偿贸易安排，即在进口航空产品时供货商必须将部分比例的转包业务交由采购国完成，通常为采购总额的20%左右。根据波音公司发布的《2013年中国市场展望》，未来20年中国将需要5,580架新飞机，总价值达7,800亿美元。我国作为世界最大的民用航空产品需求市场，国内航空产品制造企业在获得相应航空产品转包业务方面具备天然优势。

（2）公司国际转包业务发展良好，业务规模不断扩大

本公司是中国航空产品国际转包项目最多、规模最大的单位之一，从事航空产品国际转包业务已有超过30年的历史，具有丰富的国际转包业务经验，同美国波音、欧洲空客、加拿大庞巴迪、意大利ATR等世界知名飞机制造商建立了相互信任、相互协作、共同发展的良好合作关系，是美国波音内襟翼和垂尾、欧洲空客舱门和翼盒、意大利ATR机身等部件的唯一供应商，同时也是欧洲空客的标杆供应商，并取得了波音垂尾、内襟翼等项目授权检验资格。近年来，随着市场需求的不断增加及双方的合作深入，公司的国际转包业务规模也稳步增长。

3、项目投资概算

该项目投资总额为25,853万元，其中建设投资为20,000万元，流动资金为5,853万元，拟使用本次发行募集资金投入20,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目拟在数控加工、复合材料制造、钣金生产、物流中心等四个方面补充设备，并扩建复合材料厂房，建设期3年，达产期2年。该项目建设期第二年起部分设备开始投产，预计达到设计产能负荷的8.13%，建设期第三年达到56.45%，项目建成后第一年预计达到设计产能负荷的86.99%，第二年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建设期第二年	建设期第三年	建成后第一年	建成后第二年
营业收入	1,700	11,804	18,191	20,911
总成本费用	2,076	8,876	13,734	15,985
利润总额	-378	2,115	2,967	3,266
净利润	-322	1,798	2,522	2,776

该项目年均新增营业收入18,694万元，年均新增净利润2,673万元，所得税后投资回收期9.3年，所得税后财务内部收益率12.72%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（六）客户服务体系条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式

客户服务体系条件建设项目拟由本公司西安飞机分公司组织实施，拟投入本次发行募集资金30,000万元用于全面增强公司在飞行培训、备件支援、客户服务管理等方面的软硬件实力，将新增飞行训练器、飞机综合程序训练器、回转库、垂直升降库等设备，同时新建培训大楼及备件库房。

（2）西安飞机分公司业务发展情况

详见本节“二、（一）1、（2）西安飞机分公司业务发展情况”。

（3）项目产品/服务纲领

该项目建成达产后主要形成飞行员及机组保障等人员培训能力、备件全天候供应能力、全球客户信息化技术支持能力等全流程客户服务能力。

2、项目发展前景

（1）飞机交付数量持续增加，自产机队对于客户服务体系需求迫切

截至2013年12月31日，公司新舟60飞机和新舟600飞机共获得国内外订单203架（其中：意向订单53架），累计交付90架飞机，尚未交付113架（含意向订单53架）。未来几年，公司预计每年将交付新舟系列飞机15架。同时，新舟系列的最新机型新舟700飞机也已经获得国家立项，预计将于2019年左右实现向客户交付。因此，未来本公司在全球范围内向客户提供的以新舟系列飞机为主的民机规模和型号均将不断增加，自产机队对于飞行培训、备件支援、信息管理等客户服务能力的需求较为迫切，以飞行培训为例，在役飞机数量每增加15-20架，就必须新增一台相应机型的全动模拟机及配套设备以保障机组人员的初始改装、飞行培训、维修训练需求。

该项目建成后一方面将通过直接收取服务费用创造经济效益；同时，通过全周期服务和全系列产品的结合延伸产业链、升级现有产业结构，打造新的利润增长点。此外，该项目实施有助于通过优质服务延续和增加客户订单，并且充分挖掘潜在客户需求，因此，未来具有稳定的需求和良好的收益保障。

（2）提升公司品牌价值，促进民机业务快速发展

民用飞机的客户服务先于产品交付，止于产品寿命周期，并且作为一种特殊的运输工具产品，民用飞机在交付客户之后的运营维护期超过飞机全寿命的60%，因此客户服务质量将对产品的使用效益产生十分重要的影响。在当前全球航空制造业发展潮流之下，完善、优质的客户服务体系已经成为航空制造商核心竞争力必不可少的组成部分，同时也是用户了解和判断产品性能、制造商综合能力最直观和最有效的途径。客户服务与产品本身共同营造航空制造商的品牌效益，可以巩固用户品牌忠诚度，为中航飞机未来大力开展民机业务、提升民机竞争力以优化业务结构提供必要的品牌建设和服务保障。

3、项目投资概算

该项目投资总额为33,554万元，其中建设投资为30,000万元，流动资金为3,554万元，拟使用本次发行募集资金投入30,000万元，该等募集资金全部用于建设投资。该项目将利用公司现有土地进行建设，不涉及新增土地的情况。

4、投资效益测算

该项目拟在飞行培训、备件支援方面新增设备，并新建培训大楼及备件房，建设期2年，达产期3年。该项目建成后第一年预计达到设计产能负荷的57.81%，第二年达到87.50%，第三年达到100%。该项目达产前各年度效益预测情况如下：

单位：万元

科　目	建成后第一年	建成后第二年	建成后第三年
营业收入	11,100	16,800	19,200
总成本费用	8,980	11,782	12,961
利润总额	892	3,159	4,114
净利润	758	2,685	3,497

该项目年均新增营业收入18,392万元，年均新增净利润3,327万元，所得税后投资回收期8.7年，所得税后财务内部收益率12.11%。

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（七）补充流动资金项目

1、项目基本情况

公司拟将本次非公开发行募集资金中90,000万元用于补充流动资金，以优化公司资产负债结构，拓宽公司融资渠道，满足公司经营规模持续扩大的需求。

2、补充流动资金的必要性和合理性

（1）降低公司资产负债率，优化公司资本结构

公司近三年一期的偿债能力指标情况如下：

项目	2014.6.30	2013.12.31	2012.12.31	2011.12.31
流动比率	1.37	1.40	1.48	1.56
速动比率	0.58	0.66	0.69	0.76
资产负债率（合并口径）	62.60%	61.59%	58.44%	56.55%

公司的流动比例和速动比率逐年降低，短期偿债能力减弱，资产负债率呈上升趋势。本次发行中部分募集资金将用于补充流动资金，可增强公司短期偿债能力，改善公司资产负债结构，降低财务风险、减少财务费用。

（2）拓宽公司融资渠道，减轻公司负债压力

最近三年及一期，公司借款余额逐年上升，2011年12月31日、2012年12月31日、2013年12月31日及2014年6月30日，本公司短期借款余额分别为20.21亿元、24.02亿元、30.98亿元和39.21亿元，长期借款余额分别为8.36亿元、5.39亿元、4.66亿元和4.39亿元，公司借款总额较大，且处于持续增加的态势，尤其是短期借款的额度较大，对公司的短期偿债能力带来了一定风险。与此同时，公司的利息支出也逐年增长，2011年、2012年和2013年，公司利息支出分别达到14,407.21万元、21,317.71万元和24,926.12万元，财务费用增长较快在一定程度上削弱了企业的盈利能力。

综上，本次发行使用部分募集资金补充流动资金，既能够缓解银行贷款到期偿还的现金流压力，优化公司资本负债结构，又能够降低公司的财务费用，提升盈利水平，符合公司的经营模式和发展需求。

（3）满足经营规模日益扩大的资金需求

近年来，公司主营业务收入保持较快增长，由2011年的131.47亿元增至2013年的172.86亿元，年均复合增长率为14.67%，随着主营业务收入的不断增长，经营活动对流动资金的需求也持续扩大。由于整机制造周期较长，且涉及的备件多、金额大，因此公司的存货始终保持在较高水平，截至2014年6月30日，公司的存货账面价值达到151.68亿元。同时，由于公司航空产品销售中的主要款项在产品达到预定状态并交付客户后予以收取，原材料采购等前期成本需要公司以自有资金垫付，从而占用了大量的流动资金。未来随着公司业务规模的持续扩大，公司对营运资金的需求将继续增长。

综上，由于所在行业的经营特点以及自身经营规模的不断扩大，使得本公司需要相应补充流动资金来满足公司未来业务发展的需要。运用本次发行所募集的部分资金来满足公司对流动资金的需求具有充分的必要性，有利于缓解公司经营过程中的流动资金压力，保障公司经营的持续健康发展。

（4）加大技术研发投入，增强核心竞争力

研发实力是飞机制造企业的可持续发展和综合竞争力的基础保障，为了提高飞机的先进性，期望飞机具备更长的生命期和更优异的性能，在基础研究、试验、试制等多个研发环节均须投入大量资金。全球领先的飞机制造企业均争相通过加大研发投入、完善研发机制建立强大的研发体系，并从而形成了竞争对手难以复制的核心竞争力。

本公司亦十分重视研发投入，在军用飞机领域，根据科学技术的进步及国防现代化发展的需要，公司持续进行研发投入，先后研制并升级了多种型号的军用飞机。在民用飞机领域，本公司是新舟系列涡桨支线飞机的整机制造商，同时承担着新一代涡桨支线飞机的研制和产业化发展任务。2011年、2012年、2013年和2014年1-6月，公司研发投入分别为11,259.35万元、11,545.23万元、12,518.62万元和10,943.47万元。充足的研发投入为公司保持我国飞机制造行业领军者奠定了坚实基础，但同全球领先的飞机制造公司相比在研发投入上还存在一定的差距。由于飞机技术研发具有投入大、周期长的特点，研发体系建设需要大量的资金支撑。公司通过自身积累、银行贷款等来源无法满足全部研发资金需求。

为了进一步增强技术研发优势，提升核心竞争力，公司计划通过本次发行补充流动资金以满足研发投入所需资金，加大关键技术的研发投入，寻求在关键产品和关键技术上取得突破，提升我国飞机制造的整体技术水平并相应提高公司产品的竞争力和盈利水平。

三、本次发行募投项目对公司经营管理、财务状况等的影响

（一）本次发行募投项目对公司经营管理的影响

本次发行募集资金将用于本公司军用、民用飞机整机及零部件的研发、生产能力提升及完善客户服务体系等方面。项目建成并达产后，将实现公司重点产品的批产建设、生产线的现代化升级扩产及完善客户服务能力，公司的生产能力、业务规模、技术水平及生产效率都有望得到进一步提升。

本次发行有助于加强公司在飞机研制领域的竞争优势，提升本公司的技术研发实力和自主创新能力，增强公司抵御风险的能力，对实现本公司长期可持续发展具有重要的战略意义。

（二）本次发行募投项目对公司财务状况的影响

本次非公开发行完成后，将增加公司总资产、净资产规模，资产负债率将有所下降，可改善财务结构，提高公司资产流动性及偿债能力，降低财务风险，为未来业务的发展扩宽融资渠道，优化资产负债结构。

本次募集资金投资项目符合国家相关的产业政策及未来公司整体战略的发展方向，具有良好的市场发展前景和经济效益，将进一步提升公司的营业收入和盈利水平，符合公司及全体股东的利益。

四、募集资金投资项目涉及报批事项情况

本次发行方案经2014年10月15日召开的公司第六届董事会第二十四次会议审议通过。本次发行方案尚需通过的核准及批准程序如下：

（一）有权国有资产监督管理部门批准本次非公开发行方案；

（二）公司股东大会审议通过本次非公开发行方案；

（三）中国证监会核准本次非公开发行。

中航飞机股份有限公司董事会
二〇一四年十月十五日

股票简称：中航飞机　股票代码：000768　公告编号：2014-077

中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票预案

中航飞机股份有限公司
二〇一四年十月

声　明

1、公司及董事会全体成员保证本预案内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、本次非公开发行A股股票完成后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责；因本次非公开发行A股股票引致的投资风险，由投资者自行负责。

3、本预案是公司董事会对本次非公开发行A股股票的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

4、投资者如有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

5、本预案所述事项并不代表审批机关对于本次非公开发行A股股票相关事项的实质性判断、确认、批准或核准，本预案所述本次非公开发行A股股票相关事项的生效和完成尚需有权国有资产监督管理部门批准、公司股东大会审议通过和中国证监会核准。

特别提示

1、有关本次非公开发行的相关事项已经公司第六届董事会第二十四次会议审议通过。

2、本次发行为面向特定对象的非公开发行，发行对象包括证券投资基金管理公司、证券公司、保险机构投资者、信托投资公司、财务公司及合格境外机构投资者等符合相关规定条件的法人、自然人或其他合法投资者在内的不超过十名特定投资者。

3、本次非公开发行的定价基准日为公司第六届董事会第二十四次会议决议公告日（即2014年10月17日）。本次发行的发行价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的90%，即不低于13.21元/股，定价基准日前20个交易日股票交易均价=定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量。在定价基准日至发行日期间，若公司发生派发现金股利、送红股或转增股本等除权除息事项，本次发行的发行价格将作相应调整。最终发行价格将在本次发行获得中国证监会发行核准批文之后，按照《上市公司非公开发行股票实施细则》等有关规定，根据竞价结果由公司董事会根据股东大会的授权与保荐机构（主承销商）协商确定。

4、本次非公开发行预计募集资金总额不超过300,000万元（含300,000万元），扣除发行费用后将用于投资数字化装配生产线条件建设项目、运八系列飞机装配能力提升项目、机轮刹车产业化能力提升项目、关键重要零件加工条件建设项目、国际转包生产条件建设项目、客户服务体系条件建设项目和补充公司流动资金。

5、本次发行股票数量合计不超过25,000万股（含25,000万股）。公司在定价基准日至发行日期间因资本公积金转增股本、派送股票股利或派发现金股利的除权、除息或其他事项导致总股本发生变动及/或本次发行底价发生调整的，若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，大于本次发行拟募集资金总额上限（即300,000万元），则发行数量上限不作调整；若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，小于本次发行拟募集资金总额上限，则发行数量上限可做相应调整。在上述范围内，董事会将提请股东大会授权董事会根据实际情况与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）协商确定最终发行数量。

6、本次非公开发行的相关事项已经公司第六届董事会第二十四次会议审议通过，尚需取得有权的国有资产监督管理部门批准，并经公司股东大会审议通过和中国证监会核准后方可实施。

7、根据中国证监会的有关规定以及相关监管部门的要求，本公司对《公司章程》利润分配政策等部分内容进行了补充和修订，同时制定并通过了《未来三年（2014年—2016年）股东回报规划》，在过往利润分配中均严格遵守相关的法律法规及公司相关制度。关于公司利润分配政策尤其是现金分红政策的制定及执行情况、最近三年现金分红金额及比例、股东回报规划，未分配利润使用安排等情况，详见本预案“第四节　公司利润分配政策的制定和执行情况”。

释义

在本预案中，除非文意另有所指，下列词语具有如下含义：

发行人、本公司、公司、上市公司、中航飞机	指	中航飞机股份有限公司
本次发行、本次非公开发行	指	本次中航飞机非公开发行不超过25,000万股（含25,000万股）人民币普通股（A股）的行为
本预案	指	中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票预案
中航工业、控股股东、实际控制人	指	中国航空工业集团公司，公司控股股东及实际控制人
西安飞机分公司	指	中航飞机股份有限公司西安飞机分公司
汉中飞机分公司	指	中航飞机股份有限公司汉中飞机分公司
西安制动分公司	指	中航飞机股份有限公司西安制动分公司
西飞集团	指	西安飞机工业（集团）有限责任公司
陕飞集团	指	陕西飞机工业（集团）有限公司
中航制动	指	西安航空制动科技有限公司
中航起	指	中航飞机起落架有限责任公司
“两融、三新、五化、万亿”	指	中航工业的发展战略，“两融”就是改变过去封闭保守的思维，树立开放合作的观念，融入世界航空产业链，融入区域发展经济圈；“三新”就是中航工业的核心竞争力，由传统的“资产、管理、技术”三位一体，逐步转型升级为“品牌价值、商业模式、集成网络”新的三位一体；“五化”就是推进市场化改革、专业化整合、资本化运作、国际化开拓、产业化发展，最终实现经济规模挑战一万亿的目标。
《公司章程》	指	中航飞机股份有限公司的公司章程
董事会	指	中航飞机股份有限公司董事会
股东大会	指	中航飞机股份有限公司股东大会
大飞机	指	起飞总重超过100吨的军用、民用运输类飞机，也包括一次航程达到3,000公里的军用或乘坐达到150座以上的民用客机
干线飞机	指	乘客座位数量100座以上的，用于主要城市之间的主要航线的民航客机
支线飞机	指	100座以下的小型客机，主要用于承担区域内短距离、小城市之间、大城市与小城市之间的旅客运输
定价基准日	指	公司第六届董事会第二十四次会议决议公告日，即2014年10月17日
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
中国商飞	指	中国商用飞机有限责任公司
美国波音	指	The Boeing Company，从事飞机开发及生产，是全球最主要的民用飞机制造商之一
欧洲空客	指	Airbus S.A.S，欧洲飞机制造公司，1970年于法国成立
庞巴迪	指	Bombardier Inc.，加拿大庞巴迪公司，著名支线飞机及公务机制造商
意大利阿莱尼亚	指	Alenia Aermacchi，阿莱尼亚公司，意大利著名的航空工业集团
意大利ATR	指	意大利ATR公司，主要从事支线飞机等航空产品制造
PMA	指	零部件制造人批准证书
元/万元/亿元	指	人民币元/万元/亿元

第一节　本次非公开发行股票方案概要

一、本公司基本情况

公司名称：中航飞机股份有限公司
法定代表人：方玉峰
成立日期：1997年6月18日
注册资本：265,383.4509万元
注册地址：陕西省西安市阎良区西飞大道一号
股票简称：中航飞机
股票代码：000768
股票上市地：深圳证券交易所

经营范围：飞机、飞行器零部件、航材和地随设备的设计、试验、生产、维修、改装、销售、服务及相关业务；飞行机务保证及服务；飞机租赁及相关服务保障业务；技术装备的设计、制造、安装、调试及技术服务；航空及其它民用铝合金系列产品和装饰材料的开发、设计、研制、生产、销售以及相关的技术服务；进出口加工业务；动力设备和设施、机电设备、工矿备件、电气、管道、非标设备及特种设备的设计、制造、安装、销售、技术服务；碳材料、粉末冶金制品、橡胶件、塑料件、锻铸件的制造；城市暖通工程、天然气安装工程、电子工程的设计、运行、安装、维护、管理、技术服务；汽车零部件的制造、维修、销售及技术服务；客户培训及相关配套服务；员工培训（仅限本系统内部员工）。（上述范围中国家法律、行政法规和国务院决定规定必须报经批准的，凭许可证在有效期内经营；未经批准的，不得从事经营活动）

二、本次非公开发行的背景和目的

（一）本次非公开发行的背景

1、大中型飞机核心研制平台整合完成，重组协同效应蓄势待发

2012年，公司以国家大力推动国防工业股份制改革和国有企业改制上市的政策导向为契机，在中航工业“两融、三新、五化、万亿”发展战略的指引下，通过重大资产重组，完成了对西飞集团、陕飞集团、中航制动、中航起四家公司航空业务相关资产的整合，实现了中航工业大中型飞机整机生产业务的整体上市，成为了我国大中型飞机研制领域的核心平台，在飞机整机、起落架系统、零部件产品等飞机产业链中形成了明显的专业化优势和业务协同效应，为将本公司打造为资源配置合理、核心能力突出、业务分工明晰、经营管理规范、资本运营高效、具有国际竞争力的大中型飞机及关键零部件研发、制造和服务供应商奠定了坚实基础。

经过近两年对前次发行注入资产的内部调整和重组，本公司下属业务资产的协同效应已初步显现，同时根据航空产业发展趋势结合本公司实际情况制定了打造“军民融合型的民用飞机、军用飞机两大产业体系”的发展目标，公司将进入以产业结构优化和生产效率提升为重点的新一轮快速发展阶段，在这一过程中将涉及大量为优化资产配置和升级产品系列而进行的资本投入。为了解决上述产业升级和转型所带来的资金缺口，本公司除优先使用自有资金以外，拟通过本次发行解决部分资金需求。

2、国家安全需求驱动军用飞机发展

随着综合国力的快速增长和国际影响力的不断增强，我国在国际事务中承担的责任和享有的发言权显著提高，与此同时在全球范围内维护我国国家利益的必要性和紧迫性也持续增强。近年来，区域性政治局势紧张以及地区性武装冲突不断，我国周边复杂的地缘政治情况亦对我国国防力量建设提出了更高要求。

现代战争正由机械化战争向以信息化为主要标志的陆海空天一体化的体系对抗方向发展，其具有的突发性强、地域跨度大、强度高、节奏快、物资消耗巨大等特点对于军队的快速反应、机动作战和持续作战能力提出了更高的要求，军用大中型飞机的装备数量、投送及作战能力的强弱已经逐步成为决定制空权争夺乃至整场战争胜负的关键因素，同时也是衡量一个国家是否具备“战略空军”能力的重要标志。受到工业基础薄弱、技术水平落后、国际政治局势等不利因素的影响，在过往较长时期内我国国产军用大中型飞机的发展相对滞后，重要机型在一定程度上依赖进口，一方面形成了我国军用航空装备制造水平的发展瓶颈，另一方面也无法满足我国国防力量武器装备的现代化需求。

近年来，我国航空工业水平飞速发展，公司接连攻克了多个大中型飞机研制领域的难题，推出了数款具有里程碑意义的机型，使我国真正具备了稳定可靠的军用大中型飞机自主供应能力，在摆脱进口依赖和解决供给短缺方面取得了显著进步。下阶段公司需要加快进行有关机型的批产条件建设，真正具备批量生产的能力。

3、国产民用飞机产业化蓄势待发

国产民用飞机产业化是我国航空工业发展战略的重要组成部分，工信部颁布的《高端装备制造业“十二五”发展规划》中明确要求重点加快大型客机、支线飞机、通用飞机和航空配套装备的发展，具体目标包括：研制具有国际竞争力的150座级的C919单通道干线飞机，逐步形成产业化能力；加快ARJ21-700型涡扇支线飞机研制，形成产业化能力，实现批量交付；同时加快新舟60系列的改进改型和市场推广；适时启动新型支线飞机研制，实现支线飞机年销售100架的目标。工信部颁布的《民用航空工业中长期发展规划（2013-2020）》中要求加快ARJ21-700型涡扇支线飞机研制，形成产业化能力，实现批量生产和交付；加快50座级新舟60系列的改进改型和市场推广，启动70座级新舟700涡桨支线飞机研制，形成产业化能力；研制具有国际竞争力的150座级C919大型客机，形成产业化能力；并明确提出至2020年，国产干线飞机国内新增市场占有率达到5%以上，支线飞机和通用飞机国内市场占有率大幅度提高，民用飞机产业年营业收入超过1,000亿元。

目前，C919大型客机首架机已进入结构总装阶段，预计将于2015年完成首飞；ARJ21涡扇支线飞机处于适航取证的冲刺阶段，首架交付机已于2014年6月完成首飞，预计2015年初即可以实现交付；定位于参与全球同类飞机高端市场竞争的新型涡桨支线飞机新舟700已于2013年底完成了国家立项，研制工作已紧锣密鼓的全面展开，预计将在2016年底实现首飞，2018年取得适航证。

本公司承担着C919飞机机身、机翼等关键部件以及ARJ21飞机前机身、中机身、中后机身、机翼、前起落架等核心部件的生产任务，同时是新舟系列涡桨支线飞机的整机制造商，产品系列覆盖了我国下一阶段民用飞机产业化的主要机型，将充分受益于我国民用飞机产业化发展的历史机遇，实现经营业绩的新突破。

（二）本次非公开发行的目的

1、打造中航飞机在新发展阶段的核心竞争力

随着全球经济一体化进程的持续深化，经济发展要素全球流动性明显增强，包括航空工业在内的高端装备制造产业的市场竞争、资源配置、区域融合也越来越显现出全球化的特征，航空产业在全球范围内配置技术、研发、工艺和产能资源的能力也越来越强。在这一行业发展背景下，中航飞机已经形成了大型飞机、中型运输机、轰炸机、涡桨支线飞机、大型核心部件（含起落架系统、刹车制动系统）等全产业链、多种类、多机型的业务布局和产品研制能力，在我国航空产业中建立了突出的行业地位和较强的市场竞争力。但另一方面，基于我国航空产业在历史发展中的布局及结构等因素影响，中航飞机也面临军机业务比重高、传统产能与现代化产能配比不合理等结构性矛盾，为了顺应航空产业发展趋势、抓住弯道超车的契机、应对激烈竞争带来的挑战，本公司将在“军机、民机协调发展”的战略下重点打造“研发与制造技术、集成网络构建与管控以及售后服务与保障”三大核心竞争优势。

本次发行将打造中航飞机在新阶段的核心竞争力，首先，将优化和补充本公司的研发与制造技术，提升数字化设计、数字化制造的协同研制能力，进一步完善专业齐全、设计手段先进的军民机产品研发、改型能力体系；其次，加强公司的集成网络构建与管控能力，引入航空产品优秀供应商参与本公司各机型的研发制造，采用市场化机制运用“主制造商——供应商”模式，构建集成网络吸引外部资源进行全球范围内的航空产业资源配置；最后，大力进行售后服务与保障能力建设，基于互联网技术和全球营销网络加强用户沟通和应急服务机制的快速响应支撑能力，向全球用户提升备件支援的服务能力。

2、进一步推动军民融合，促进军用、民用飞机产业体系共同发展

根据《关于建立和完善军民结合寓军于民武器装备科研生产体系的若干意见》（国发［2010］37号）的有关要求和精神，公司拟通过本次发行进一步建立和完善军民结合、寓军于民的科研生产体系，加大优质民品项目的投资力度，提高资源利用效率。为此，公司本次非公开发行募集资金投资项目中关于生产线现代化升级和扩产的项目将使公司现有的军、民用飞机业务的竞争实力和生产能力均得到显著加强，进一步完善公司的多元化、抗风险、抗周期的业务布局，进而实现公司长期稳定可持续发展。

3、优化升级飞机装配能力

近年来，公司成功完成了多个重点型号飞机的研制工作，部分型号飞机已进入批产阶段。由于现有生产线大多为满足研制任务而建，目前在承担批产任务的同时仍承担着其他新型号飞机的研制任务，生产线上形成了科研和批产任务交叉重叠的情况，生产能力已超负荷，不但降低了生产效率、增加了生产成本，还给公司的正常科研生产活动带来了不利影响。此外，目前公司部分生产线依然采用较为传统的串行工作模式，手工作业程度较高，生产效率较低，生产条件难以满足新型号飞机的生产需求。

因此，公司拟使用本次非公开发行部分募集资金投资数字化装配生产线条件建设项目、运八系列飞机装配能力提升项目，实现重点产品生产线的现代化升级和新建扩产，对现有生产条件进行数字化、自动化、柔性化的改造升级，对于军机与民机、研制与批产进行专业化整合和分线经营调整，从而通过对生产条件的补充和调整实现对于关键环节产能瓶颈的突破和对产能结构的优化，形成适应航空工业发展潮流的先进飞机装配生产能力配置结构。

4、打造一流的关键零部件研制业务实力

本公司通过前次重大资产重组纳入了中航制动和中航起的航空主业资产，成为中航工业旗下专业的刹车系统及起落架等飞机关键重要零部件研制企业。在前期已经完成对于下属关键重要零部件业务、资产的梳理、整合基础上，公司拟进一步通过对于薄弱研制环节的补充建设和技术改造提高相关关键零部件研制业务的综合竞争优势。由于本公司生产的起落架、刹车系统、精密回转体、大梁类零件等关键重要零部件除了满足由本公司制造的整机机型需求以外，还是我国其他整机生产企业的主要供应商并且已经逐步进入全球主流民机核心部件供应商行列，因此，该等关键零部件研制业务实力的增强不但将对本公司整机业务竞争力的提升起到十分积极的影响，同时还将显著提高本公司在整个航空产业链中的地位，在相关领域实现进口替代乃至成为国际航空产业领域的重要供应商，从而进一步完善产业布局、提升盈利能力。

因此，公司拟使用本次非公开发行部分募集资金投资机轮刹车产业化能力提升项目、关键重要零件加工条件建设项目，实现机轮刹车、钣金零件、整体壁板、大梁类零件、精密回转体、吊挂钛合缘条和壁板、外翼吊挂接头等飞机关键重要零部件产业化能力和工艺水平的显著提升。

5、完善公司客户服务体系

目前，本公司已经形成了军用飞机、民用飞机协同发展的战略布局，随着公司在产、在研机型数量的不断增加，经营规模和客户数量的持续扩大，对于公司的客户服务体系提出了更高的要求。飞机等航空产品的客户服务具有周期长、专业性强、涉及部门多等特点，包括研制阶段的技术交流、交付阶段的专业培训到交付后的技术支持、维修保障、备件供应等具体工作，基本覆盖了飞机主要寿命周期。而在飞机性能显著提升、自动化程度快速提高的背景下，航空产品的复杂性和专业性也随之增强，因此客户服务对于飞机性能的充分发挥、使用过程中的安全保障具有更加重要的作用，飞机制造企业对于客户的全流程服务能力也日益成为企业核心竞争力的重要组成部分。

随着生产机型种类和交付飞机架数的增加，客户对于飞行员、地勤维护、维修人员的培训，以及对于工程技术支持、备品备件的需求也将越来越大，现有培训服务体系和备品备件库的规模已经无法满足市场和客户的需求。为了践行公司“品牌影响、集成网络、营销体系”的全流程、系统服务经营理念，构建全周期、全寿命、全天候、全方位的客户服务体系，本公司拟使用本次发行部分募集资金投资客户服务体系条件建设项目，全面提升本公司的客户服务能力，为公司进一步增强综合竞争力和开拓新业务领域提供良好的基础和保障。

三、发行对象及其与公司的关系

本次非公开发行A股股票的发行对象为包括证券投资基金管理公司、证券公司、保险机构投资者、信托投资公司、财务公司及合格境外机构投资者等符合相关规定条件的法人、自然人或其他合法投资者在内的不超过十名特定投资者。最终发行对象将在本次非公开发行申请获得中国证监会的核准后，根据发行对象申购报价的情况，遵照价格优先或监管机构规定的原则和方法予以确定。

四、发行股份的价格及定价原则、发行数量、限售期

（一）发行股票的种类和面值

本次非公开发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A股），每股面值1.00元。

（二）发行方式

本次发行的股票全部采取非公开发行的方式。公司将在中国证监会核准后的六个月内选择适当时机向不超过十名特定对象发行股票。

（三）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为公司第六届董事会第二十四次会议决议公告日，即2014年10月17日。

本次发行的价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的90%，即不低于13.21元/股（定价基准日前20个交易日股票交易均价 = 定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量）。

最终发行价格将在公司获中国证监会发行核准后，按照《上市公司非公开发行股票实施细则》的规定，根据竞价结果由公司董事会根据股东大会的授权与保荐机构（主承销商）协商确定。

在定价基准日至发行日期间，若公司发生派发现金股利、送红股或转增股本等除权除息事项，本次非公开发行的发行价格将作相应调整，调整公式如下：

派发现金股利：$P1=P0-D$

送红股或转增股本：$P1=P0/(1+N)$

两项同时进行：$P1=(P0-D)/(1+N)$

其中，P0为调整前发行价格，每股派发现金股利为D，每股送红股或转增股本数为N，调整后发行价格为P1。

（四）募集资金总额及发行数量

本次非公开发行预计募集资金总额不超过300,000万元（含300,000万元），发行股票数量合计不超过25,000万股（含25,000万股）。公司在定价基准日至发行日期间因资本公积金转增股本、派送股票股利或派发现金股利的除权、除息或其他事项导致总股本发生变动及/或本次发行底价发生调整的，若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，大于本次发行拟募集资金总额上限（即300,000万元），则发行数量上限不作调整；若以调整后的发行底价乘以调整前的发行数量上限所得金额，小于本次发行拟募集资金总额上限，则发行数量上限可做相应调整。在上述范围内，董事会将提请股东大会授权董事会根据实际情况与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）协商确定最终发行数量。

（五）认购方式

所有发行对象均以货币方式认购本次非公开发行的股份。

（六）限售期

本次非公开发行的股份，自发行结束之日起的十二个月内不得转让。

（七）本次非公开发行前公司滚存利润的安排

本次非公开发行前公司滚存的未分配利润由本次发行完成后的新老股东共享。

（八）上市地点

限售期届满后，本次发行的股票将在深交所上市交易。

（九）本次发行决议的有效期

本次非公开发行A股股票方案的有效期为自公司股东大会审议通过本次非公开发行股票议案之日起12个月。

五、募集资金投向

本次非公开发行募集资金总额不超过300,000万元（含300,000万元），募集资金扣除发行费用后的净额将全部用于以下项目：

单位：万元

项　目	投资项目总额	拟投入募集资金额
数字化装配生产线条件建设项目	110,243.00	70,000.00
运八系列飞机装配能力提升项目	68,650.00	50,000.00
机轮刹车产业化能力提升项目	46,720.00	30,000.00
关键重要零件加工条件建设项目	10,698.00	10,000.00
国际转包生产条件建设项目	25,853.00	20,000.00
客户服务体系条件建设项目	33,554.00	30,000.00
补充流动资金项目	90,000.00	90,000.00
合　计	385,718.00	300,000.00

在本次发行募集资金到位之前，公司可根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。公司募集资金净额不足上述项目拟投入募集资金额部分由公司自筹解决。

六、本次发行是否构成关联交易

本次发行不构成关联交易。

七、本次发行是否导致公司控制权发生变化

公司本次非公开发行对象为不超过十名特定投资者，具体发行对象将在公司取得中国证监会核准本次发行的批文后，按照《上市公司非公开发行股票实施细则》等有关规定以竞价方式确定。本次非公开发行前，中航工业直接持有公司40.00%的股份[1]，并通过其关联方间接持有公司19.92%的股份，合计控制公司59.92%的股份，为公司控股股东和实际控制人。按本次发行股数上限25,000万股测算，本次非公开发行完成后，中航工业直接持股比例将不低于36.56%，合计控制公司股份比例将不低于54.76%，仍为公司控股股东和实际控制人。

---

[1] 中航工业以无偿划转的方式取得公司1,061,533,804股股份，占总股本的40%，该等无偿划转行为已经有权国有资产监督管理部门和中国证监会批准或备案，目前正在履行股份登记等相关程序。

（下转B6版）