（上接B21版）

机型	年度	培训服务收入		关联方非关联方价格差异率(平均小时费率差异率)
		金额（万元）	占比	
B737-800	2017	16,544.61	43.13%	2.31%
	2016	12,105.69	52.93%	4.46%
A320	2017	9,696.01	25.28%	9.13%
	2016	3,705.95	16.20%	-2.00%
B787	2017	3,973.84	10.36%	-26.78%
	2016	1,491.29	6.52%	-
E190	2017	3,915.41	10.21%	10.23%
	2016	3,038.23	13.28%	7.02%
A330	2017	2,933.08	7.65%	1.13%
	2016	2,220.52	9.71%	-
其他	2017	1,293.05	3.37%	4.45%
	2016	310.65	1.36%	-2.21%

注：差异率=金额差异÷关联方客户平均价格。

在飞行培训服务中，关联方与非关联方的平均价格存在5%以上差异的机型项目的情况如下：

1）A320机型

A320是天羽飞训第二大模拟机培训收入来源机型。2016年和2017年，该机型给天羽飞训带来的培训收入分别占总飞行培训收入的16.20%和25.28%。

报告期内，A320机型的非关联方客户共有9家。2016年非关联方客户平均销售价格比关联方略低2.00%，不存在重大差异。2017年非关联方客户平均销售价格比关联方高9.13%，主要因为2017年天羽飞训向部分非关联方提供服务的范围比向关联方提供服务的范围广，提升了非关联方客户平均销售单价。

关联方客户与非关联方客户平均销售价格的其他非重大差异，是因为基于商业谈判的结果。

2）B787机型

B787机型的单价差异系该机型需求不饱和引起的，天羽飞训现有B787模拟机的机位及培训能力超出了所有关联方培训的总需求，因此，为了吸引非关联方客户，公司在定价时遵照市场原则给予一定优惠。这也是为了提高模拟机利用率，增加收入，同时增加非关联方客户，开拓外部市场，逐步降低关联交易比例，参照竞争对手的价格，给予一定的临时性降价优惠。

3）E190机型

E190飞机是由巴西航空工业公司制造的100座位左右的支线飞机。虽然该机型飞机市场规模不大，但模拟机数量较少，天羽飞训所在区域的市场需求较大。基于市场供求状况和商业目的考虑，天羽飞训在商业谈判中，对部分客户进行了适当的提价，以提高业务盈利水平。

综合以上分析，天羽飞训对关联方客户销售定价具有公允性。

（3）天羽飞训业务独立性

天羽飞训建立健全了内部经营管理机构，独立行使经营管理职权，不存在与控股股东及其控制的企业存在机构混同的情形。天羽飞训拥有独立的采购、生产和销售体系，拥有独立开展经营活动的资产、人员、资质以及具有独立面向市场自主经营的能力。同时，天羽飞训建立了独立的财务核算体系，能够独立作出财务投资决策，具有规范的财务会计制度，不存在与控股股东及其控制的企业机构存在共用银行账户的情况。

此外，通过上述对关联方以及非关联方不同机型的定价进行对比，发现天羽飞训关联交易以市场价为基础，具体价格以天羽飞训和客户双方综合市场环境、服务对象类型（客运/货运）等因素协商确定，且天羽飞训对关联方的销售定价与非关联方不存在重大差异。

综合以上分析，天羽飞训的业务具有独立性。

3、结合公司收购天羽飞训的收益情况，进一步分析收购天羽飞训的原因及合理性

我国航空运输业发展势头良好，政府对民航运力投入加大，同时鼓励社会资本进入民用航空领域投资，机队规模不断增大。根据《中国民用航空发展第十三个五年规划》预测，2015年至2020年间，我国的航空运输总周转量将由852亿吨公里增长至1,420亿吨公里，年均增幅约为10.8%。我国旅客运输量将由4.4亿人增长至7.2亿人，年均增幅为10.4%。根据IATA的预测，2024年中国航空旅客需求将超过美国，成为全球最大的航空客运市场。这为航空配套产业的发展奠定了良好的行业基础。未来随着航空运输客机机队规模的高速增长，民航专业人才，特别是飞行员和空乘人员的市场需求将大幅增加，从而为飞行培训市场的发展奠定良好的基础。

天羽飞训是一家综合型现代航空训练服务企业，主要从事飞行模拟机培训，目前拥有海口、三亚两个培训基地。未来天羽飞训将积极加快区域布局，投资建设重庆培训中心和西安培训中心，布局西北、西南和中部地区市场。

收购天羽飞训，不仅有利于为上市公司飞行培训提供良好的保障，而且有利于上市公司开拓飞行培训业务，完善产业链布局，为未来盈利增长奠定了坚实的基础。

4、补充披露采用资产基础法对天羽飞训进行估值的原因，并结合天羽飞训子公司的评估方法，说明天羽飞训不进行业绩承诺是否符合《重组办法》的规定

本次预估时分别采用了资产基础法和收益法对标的公司进行了预估，评估结论选择了资产基础法结果。

主要由于天羽飞训的主要资产构成为飞行培训模拟机，实物资产占比较高，适合采用资产基础法进行评估。此外，资产基础法所需的各种基础资料齐备，主要资产的重置成本资料获取很可靠。综上所述，采用资产基础法评估更能客观公正的体现重置出资产价值。

根据《重大资产重组管理办法》第三十五条之规定：

“采取收益现值法、假设开发法等基于未来收益预期的方法对拟购买资产进行评估或者估值并作为定价参考依据的，上市公司应当在本次资产重组实施完毕后3年内的年度报告中单独披露相关资产的实际盈利数与利润预测数的差异情况，并由会计师事务所对此出具专项审核意见；交易对方应当与上市公司就相关资产实际盈利数不足利润预测数的情况签订明确可行的补偿协议。”

在评估机构对天羽飞训的预评估中，采用了资产基础法的预评估结果作为定价依据，且其中并未嵌套采取收益现值法、假设开发法等方法。故本次交易中交易对方未对天羽飞训进行业绩承诺，符合《重大资产重组管理办法》的相关规定。

综上所述，本次交易中采用资产基础法对天羽飞训进行估值具有合理性，交易对方不进行业绩承诺，符合《重大资产重组管理办法》的相关规定。

5、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

（1）由于1）模拟机数量增加，业务规模扩大；2）市场需求旺盛，利用率小幅提升；3）引入优质机型培训模拟机，整体平均单价得以提升；4）增设理论培训课程等原因，天羽飞训2017年的业务规模及营业收入增长较快。该收入的增长具有合理性。

在前述营业收入快速增长的基础上，由于1）固定成本占比较高，业务规模的扩大显著提升营业利润；2）取得高新技术企业证书，享受税收优惠政策等原因，天羽飞训的利润水平得以进一步提高。该利润的增长具有合理性。

（2）综合考虑天羽飞训区域位置，投放的模拟机机型与上市公司飞机机型具有较高匹配度等原因，其关联交易占比较高具有合理性；且其交易定价相对公允，业务具有独立性。

（3）收购天羽飞训，不仅有利于为上市公司飞行培训提供良好的保障，而且有利于上市公司开拓飞行培训业务，完善产业链布局，为未来盈利增长奠定了坚实的基础。

（4）采用资产基础法对天羽飞训进行估值具有合理性，交易对方关于天羽飞训不进行业绩承诺符合《重大资产重组管理办法》的规定。

二、标的资产的经营情况

（四）预案披露，2015年1月，SR Technics Switzerland接到美国关税和边境保护局（U.S. Customs Border Protection）要求调查两批进口美国的维修部件情况。SR Technics Switzerland经过内部自查发现，2010年至2015年进口美国的维修部件存在错误分类的情况，为降低风险决定向美国关税和边境保护局主动披露进口部件错误分类的情况。根据SR Technics Switzerland内部调算，该调查最终可能需要补交298万美元的关税。请补充披露：（1）美国关税和边境保护局是否就此对SR Technics Switzerland进行处罚；（2）该事项是否对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响。请财务顾问和律师发表意见。

回复：

1、美国关税和边境保护局是否就此对SR Technics Switzerland进行处罚

根据SR Technics Switzerland出具的说明文件：“进口部件错误分类事项系其进口报关代理公司在申报时出现错误，SR Technics Switzerland已于2015年8月选择新的进口报关代理公司处理所有进口货物申报工作。”

境外律师事务所Hogan Lovells U.S L.L.P已就此事项出具《境外法律备忘录》，具体内容如下：

“2018年1月8日，我所代理SR Technics Switzerland Ltd（下文称“SR Technics”或“公司”）依据关税预先披露相关法律（美国法典第十九章1592条c款第4项和联邦规则汇编第19章第162条74款）向美国海关及边境保卫局递交了完善的预先披露文件（“Prior Disclosure”）。

预先披露程序是一项自愿非强制性的披露程序。向美国出口货物的出口方利用这项程序披露在美国进口关税申报过程中所产生的错误以及应予更正的正确信息，从而免于和被披露的申报错误相关的、本应接受的处罚。

美国法典第十九章1592条c款第4项预先披露程序的法律基础，同时规定了减免处罚的具体数额应与预先披露文件相一致。联邦规则汇编第19章第162条74款为预先披露程序的具体执行规定。

正确的提交预先披露文件可以显著的减少甚至免除出口方面临的美国关税处罚。具体来说，针对重大过失或过失而引起的违规，如果存在漏缴应缴关税的情况，相应处罚会仅限于额外交纳漏缴关税和行政手续费产生的利息以及补交漏缴关税。

在准备预先披露文件的过程中，公司重新对其所有美国关税申报记录进行了完整全面的自查。已提交给有关部门的预先披露文件中包括了仍在稽查时效范围内的过去五年中非由故意而在关税申报文件中产生的错误以及相应的更正。

公司在2017年财务报表中已经计提该298万美元的税费且已承诺，一旦公司被依法认定应补缴相应税费，则公司将在美国海关正式作出补缴要求的30天之内补缴已在预先披露文件中自愿披露的漏缴关税。

至本备忘录签发之日，公司仍未从美国海关处收到与预先披露相关的任何决定。最近一次与美国海关的沟通产生于美国海关要求公司同意其将审查预先披露文件的时间限制额外延长两年。公司已经同意延长期限。据此，我们不认为在近期之内美国海关会作出任何决定。”

根据上述《境外法律备忘录》，截至本回询函回复出具日，美国关税和边境保护局未对SR Technics Switzerland进行处罚。

2、该事项是否对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响

根据境外律师事务所Hogan Lovells U.S L.L.P出具的《境外法律备忘录》，美国关税和边境保护局未对SR Technics Switzerland进行处罚。截至本回询函回复出具日，该事项未对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响。

根据海航航空集团出具的承诺函：

“一、截至本承诺函出具之日，SR Technics Switzerland正在积极配合美国关税和边境保护局进行调查。若因上述调查事宜影响SR Technics Switzerland从事正常业务经营，本承诺人将积极采取有效措施，促使SR Technics Switzerland业务经营持续正常进行，以减轻或消除本不利影响。

二、若SR Technics Switzerland因上述进口维修部件错误分类事项被有关主管政府部门以任何形式的处罚或承担任何形式的法律责任，或被有关当事人追索，本承诺人愿意承担SR Technics Switzerland因前述事项受处罚或承担法律责任而导致、遭受、承担的任何损失、损害、索赔、成本和费用，并使SR Technics Switzerland免受损失。”

综上，上述事项未对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响。

3、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

（1）截至本回询函回复出具日，美国关税和边境保护局未就SR Technics Switzerland主动披露进口部件错误分类的情况对SR Technics Switzerland进行处罚。

（2）截至本回询函回复出具日，上述事项未对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响。

4、国浩律师核查意见

经核查，国浩律师认为：

（1）截至本回询函回复出具日，美国关税和边境保护局未就SR Technics Switzerland主动披露进口部件错误分类的情况对SR Technics Switzerland进行处罚。

（2）截至本回询函回复出具日，上述事项未对SR Technics Switzerland的正常业务经营造成影响。

（五）预案披露，标的资产部分业务资质已到期或即将到期，如：海航技术现有编号为PMA0130-XB的零部件制造人批准书已于2018年5月16日到期，SR Technics Switzerland持有的编号为145F-030和IFAMO/2017/51的维修机构许可证即将于2018年6月底前到期。请补充披露：（1）相关业务资质证书续期或更新的情况；（2）若无法及时续期或更新，是否会对公司经营产生影响。请财务顾问、会计师和律师发表意见。

回复：

1、海航技术相关资质证书的更新情况

海航技术原持有的编号为PMA0130-XB的零部件制造人批准书已于2018年5月16日到期。截至本回询函回复出具日，海航技术已取得证书续期更新，新许可证书有效期至2020年5月16日。

2、SR Technics Switzerland相关资质证书情况

SR Technics Switzerland持有的印度尼西亚民航局颁发的编号为145F-030的《维修机构许可证》已于2018年6月30日到期。截至本回询函回复出具日，SR Technics Switzerland已取得证书续期更新，新许可证书有效期至2019年9月22日。

SR Technics Switzerland持有的马来西亚民航局颁发的编号为FAMO/2017/51的《维修机构许可证》已于2018年6月29日到期。根据证书更新的最新进展，马来西亚民航局将现场审计的日期延迟到2018年7月24日，同时出具了证书有效期延期函，确认有效期延长两个月。

由于各国民航管理部门的资质审查标准及工作安排的不同，民航管理部门因相关审计或审查工作安排延期而出具证书有效延期函，以允许维修公司在审计或审查延期期间继续开展相关业务为行业内常见的行为。

SR Technics Switzerland 报告期内运营较为规范，且历史上自首次取得马来西亚颁发的《维修机构许可证》后，未曾出现无法取得续期的情况。故SR Technics Switzerland无法取得上述资质续期的风险较小。

3、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

（1）海航技术持有的有编号为PMA0130-XB的零部件制造人批准书已完成更新。

（2）SR Technics Switzerland持有的印度尼西亚民航局颁发的编号为145F-030的《维修机构许可证》已完成更新。

（3）SR Technics Switzerland持有的马来西亚民航局颁发的编号为FAMO/2017/51的《维修机构许可证》期限为2017年6月7日至2018年6月29日。根据证书更新的最新进展，马来西亚民航局将现场审计的日期延迟到2018年7月24日，同时出具了证书有效期延期函，确认有效期延长两个月。

SR Technics Switzerland无法取得上述资质续期的风险较小。

4、国浩律师核查意见

经核查，国浩律师认为：

（1）海航技术持有的有编号为PMA0130-XB的零部件制造人批准书已完成更新。

（2）SR Technics Switzerland持有的印度尼西亚民航局颁发的编号为145F-030的《维修机构许可证》已完成更新。

（3）SR Technics Switzerland持有的马来西亚民航局颁发的编号为FAMO/2017/51的《维修机构许可证》期限为2017年6月7日至2018年6月29日。根据证书更新的最新进展，马来西亚民航局将现场审计的日期延迟到2018年7月24日，同时出具了证书有效期延期函，确认有效期延长两个月。

SR Technics Switzerland无法取得上述资质续期的风险较小。

5、普华永道会计师核查意见

经核查，普华永道会计师认为：

（1）截至本回询函回复出具日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题的回复（2）（3）所载资料中海航技术相关历史财务信息与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术与SR Technics Switzerland了解的信息存在重大不一致，且我们没有发现上述标的公司按照持续经营编制基础编制财务报表存在重大不合理的情况。

（六）预案披露，2010年12月28日，海航控股将海口美兰机场海航海口基地1号机库（海口市房权证海房字第HK063800号）及其占用土地转让予海航技术，双方签署了转让合同且完成了对价支付。目前该交易尚未办理房产所有权及土地使用权转证书变更过户手续。本次交易完成后，海航技术将成为海航控股全资子公司，故此上地使用权属尚未从海航控股名下办理完成变更过户的情况不会导致权属纠纷，不会对海航技术生产经营产生重大不利影响。请补充披露：（1）前述机库及其占用土地转让交易是否合规，是否会对本次交易构成不利影响；（2）是否存在尚未支付相关土地交易税费的情况；（3）若后续被追缴相关土地交易税费，具体由谁承担。请财务顾问和会计师、律师发表意见。

1、前述机库及其占用土地转让交易是否合规，是否会对本次交易构成不利影响

2010年12月28日，海航控股与海航技术签署了《飞机维修设备设施转让合同》，合同约定海航控股将海口美兰机场海航海口基地1号机库（海口市房权证海房字第HK063800号）及所占用土地转让给海航技术，机库及土地转让价款合计175,572,990.79元，海航技术已支付对价。上述事项已经上市公司第六届董事会十六次会议、2010年第四次临时股东大会审议通过。

截至预案出具之日，因海口美兰机场海航海口基地1号机库及所占用土地处于抵押状态，尚未办理过户登记手续。抵押情况具体如下：2003年6月30日，上市公司民安航空有限责任公司与国家开发银行签署《国家开发银行人民币、外汇资金贷款抵押合同》，将包括海口美兰机场海航海口基地1号机库及所占土地在内的多个抵押物抵押给国家开发银行，用于为其向国家开发银行的借款提供担保。担保期限与借款期限相同，借款期限为2003年6月30日至2018年6月29日。

上述抵押担保已于2018年6月29日到期，目前海航控股正在办理海口美兰机场海航海口基地1号机库及所占用土地的抵押解除手续，待抵押解除后海航控股将为上述房产、土地办理产权变更手续。上述土地交易有效，预计不会对本次交易构成重大不利影响。

2、是否存在尚未支付相关土地交易税费的情况；若后续被追缴相关土地交易税费，具体由谁承担

根据双方约定，其中土地增值税、营业税及附加、印花税由海航控股承担，契税由海航技术承担。海航控股及海航技术计划将于机库实际过户时缴纳上述税费。实际缴纳税费以当地税务机关的核准为依据。

3、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

上市公司与海航技术关于海口美兰机场海航海口基地1号机库（海口市房权证海房字第HK063800号）及其占用土地的转让事项已经上市公司第六届董事会第十六次会议、2010年第四次临时股东大会审议通过，并已签署有效协议。前述资产的相关抵押已到期，预计不会对本次交易构成重大不利影响。

根据双方约定，其中土地增值税、营业税及附加、印花税由海航控股承担，契税由海航技术承担。海航控股及海航技术计划将于机库实际过户时缴纳上述税费。实际缴纳税费以当地税务机关的核准为依据。

4、国浩律师核查意见

经核查，国浩律师认为：

上市公司与海航技术关于海口美兰机场海航海口基地1号机库（海口市房权证海房字第HK063800号）及其占用土地的转让事项已经上市公司第六届董事会第十六次会议、2010年第四次临时股东大会审议通过，并已签署有效协议。前述资产的相关抵押已到期，预计不会对本次交易构成重大不利影响。

根据双方约定，其中土地增值税、营业税及附加、印花税由海航控股承担，契税由海航技术承担。海航控股及海航技术计划将于机库实际过户时缴纳上述税费。实际缴纳税费以当地税务机关的核准为依据。

5、普华永道会计师核查意见

经核查，普华永道会计师认为：

截至本回询函回复出具日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题的回复（2）（3）所载资料中海航技术相关历史财务信息与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术会计资料以及了解的信息存在重大不一致。

（七）预案披露，标的资产海航技术于2015年9月29日发起成立招商创融-海航技术应收账款（一期）资产支持专项计划，专项计划存续期限为自专项计划成立之日（含该日）至专项计划终止日（含该日）止的期间，总计3年外加12个工作日。请公司补充披露该资产支持专项计划会计处理，说明是否会对海航技术的资产完整性造成影响。请财务顾问和律师发表意见。

回复：

1、背景信息

海航技术作为原始权益人将应收账款债权及其附属担保权益作为“基础资产”转让予招商证券资产管理公司，由招商证券资产管理公司作为计划管理人设立资产支持专项计划。该资产支持专项计划于2015年9月29日正式成立。

招商证券在深圳证券交易所进行ABS应收账款债权资产证券化交易，并将资产支持专项计划所募集的资金用于向原始权益人购买基础资产。

在上述资产支持专项计划中，计划管理人发行了优先级和次级资产支持证券。资产支持证券持有人享有与其持有资产支持证券类别和数额相对应的专项计划受益权。本资产证券化交易中，所有优先级资产支持证券转让予深圳证券交易所的合格投资者，而海航技术将持有所有次级资产支持证券。

2、海航技术对此次专项计划设立的会计处理

（1）海航技术将基础资产专项计划纳入合并范围

该资产支持专项计划为结构化主体，由于：

1）海航技术的经营决策以及经营活动影响专项计划净收入，从而影响专项计划账户现金流。

2）海航技术作为全部次级资产支持证券的持有者，将享受与专项计划相关的可变回报收益。

3）海航技术作为差额支付承诺人，承诺提供无条件、不可撤消的差额补足义务，以保证专项计划资产支持证券持有人按期、足额获得本金和预期收益。

4）在发生加速清偿事件或违约事件时，计划管理人有权宣布所有未到期资产支持证券全部到期，并有权要求海航技术回购剩余基础资产。

根据《企业会计准则第33号》中判断控制的规定，海航技术对该资产支持专项计划构成控制，因此将其纳入合并报表范围。

（2）将资产支持专项计划发行资产支持证券交易中的募集资金确认为金融负债

按照本交易架构，资产支持专项计划是海航技术在资产证券化交易中，愿意将合法所有的基础资产转让给计划管理人并取得对价，并由计划管理人以上述基础资产设立资产支持专项计划。

海航技术对于专项计划具有控制权，并将在编制合并财务报表时将专项计划纳入合并范围。按照资产支持专项计划相关文件的约定，海航技术及专项计划有义务在约定的分配日，将优先级资产支持证券预期收益和/或本金划拨至深圳证券交易所指定账户。因此，在海航技术合并财务报表所体现的企业集团（包含专项计划）层面，承担了向优先级资产支持证券持有人交付现金的合同义务，该合同义务符合金融负债的定义。故前述资产支持证券交易中的募集资金在海航技术合并财务报表层面被确认一项金融负债。

综上所述，由于该资产支持专项计划仍属于海航技术控制下，且属于其合并报表范围内，上述事项不会对海航技术的资产完整性产生重大不利影响。

3、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

上市公司已补充披露相关资产支持专项计划的会计处理。该资产支持专项计划属于海航技术合并报表范围内，相关资集资金被确认为金融负债。

该资产支持专项计划不会对海航技术的资产完整性产生重大不利影响。

4、国浩律师核查意见

经核查，国浩律师认为：

上市公司已补充披露相关资产支持专项计划的会计处理。该资产支持专项计划属于海航技术合并报表范围内，相关资集资金被确认为金融负债。

该资产支持专项计划不会对海航技术的资产完整性产生重大不利影响。

（八）预案披露，SR Technics Switzerland存在核心管理人才流失的风险。请补充披露：（1）该标的核心管理层的具体情况，包括但不限于年龄及工作经历等，并充分说明上市公司未来的长短期激励机制安排；（2）海航航空集团在取得控制权后采取的相关措施及效果，包括但不限于该标的的业绩情况等。请财务顾问发表意见。

1、该标的核心管理层的具体情况，包括但不限于年龄及工作经历等，并充分说明上市公司未来的长短期激励机制安排

（1）核心管理层的具体情况

SR Technics Switzerland主要经营管理由SR Technics Holdco的管理团队进行。SR Technics Holdco的核心管理人员具体情况如下：

姓名	性别	出生年份	国籍	职务	教育背景	工作履历
万宁	男	1973	中国	董事长	硕士研究生	曾任海航控股维修工程师、航线维修经理、祥鹏航空维修工程部总经理、海航控股维修工程部副总经理、海航控股装备购置总经理、西部航空总裁、香港航空副总裁，2007年4月至今，任SR Technics Holdco董事长。
Frank Walschot	男	1961	荷兰	首席执行官	工商管理硕士（MBA）	Frank Walschot在航空行业有近30年的工作经历，曾任职于美国联合技术公司普惠发动机维修部门、德国Lufo Group；2008年加入SR Technics Holdco，历任维动机维修部副总裁、高级副总裁、首席运营官；2017年4月担任海航技术首席投资官；2018年4月至今，任SR Technics Holdco的首席执行官。
胡建峰	男	1975	中国	副首席执行官	工商管理硕士（MBA）	曾任海航控股维修部副总经理、金鹿公务机有限公司副总裁、大新华航空维修部副总裁、天津航空副总裁；2017年3月至今，任SR Technics Holdco副首席执行官。
Sven Kussmann	男	1972	德国	财务总监	工商管理硕士（MBA）	曾任职于普华永道会计师事务所、Allianz Capital Partners、Mubadala Development Company；2016年5月加入SR Technics Holdco任首席财务总监。
郑玉洁	女	1986	中国	副财务总监	硕士研究生	曾任天津航空财算经理、SeaCo财务分析经理和大新华航空维修公司财务总监；2017年1月至今，任SR Technics Holdco副财务总监。
Jean-Marc Lenz	男	1963	瑞士	首席运营官	硕士研究生	曾任瑞士航空机身维修部技术员、高级技术指导、机身维修经理；1996年加入SR Technics Holdco，7年任高级子公司生产运营部副总裁、航线维护部经理、航线维护部总经理、副总裁兼机身基地维修业务总监、高级副总裁兼机身维修部总经理；现任首席运营官。
Michael Sattler	男	1965	德国	首席商务官	硕士研究生	曾任职于德国空军、Jet Aviation、RUAG Aviation；2015年4月加入SR Technics Holdco，现任首席商务官。
Sven Graber	男	1973	瑞士	首席人力资源官	硕士研究生	曾任职于Jet Aviation、Sonova AG、Novelis AG；2016年加入SR Technics Holdco，现任首席人力资源管理官。
Franz Maier	男	1971	瑞士	代首席信息技术官	Completion of apprenticeship with diploma	1998年加入SR Technics Holdco，曾在SR Technics Holdco的巴林、百慕达、巴塞罗那等地任职航线维护计划经理，2016年起任信息技术部负责人，现任代首席信息技术官。
André Huber	男	1971	瑞士	总法律顾问	硕士研究生	曾任职于Cantonal Hospital of Baden（CH），2004年加入SR Technics Holdco，历任法律顾问、副总裁兼副总法律顾问，现任高级副总裁兼总法律顾问。

（2）上市公司未来的长短期激励机制安排

1）保持并持续优化SR Technics Holdco现有激励机制

交易完成后，SR Technics Holdco将继续保持独立运营，在与上市公司积极发挥协同效益的基础上，继续推进现行公司战略，维持公司运营管理的连续性。同时，作为控股股东，上市公司将通过董事会的影响，确保SR Technics Holdco的薪酬制度具有市场竞争力，实现核心管理层的稳定和公司业绩的持续增长。

2）长期激励机制设定

根据《盈利预测补偿协议》，上市公司与交易对方海航航空集团约定，以SR Technics Holdco管理层目前的盈利预测中2018年、2019年、2020年、2021年及2022年合并口径扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润为依据确定利润承诺数，具体情况如下表：

单位：万瑞士法郎

项目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
预测/承诺净利润	-3,916.82	1,305.23	5,443.25	7,160.15	9,314.66

在设置了未来实际利润数未达承诺数情况下的业绩补偿机制的前提下，为激励管理层推进SR Technics Holdco的业务发展，进一步保障业绩承诺的实现，交易双方约定设置了针对核心管理人员的超额利润奖励机制。若SR Technics Holdco在利润承诺期间内，累计实现的实际净利润数超过累计净利润承诺数，SR Technics Holdco应在利润承诺期间届满后将SR Technics Holdco在利润承诺期间累计实际净利润数超过累计净利润承诺数部分的25%（且不超过《盈利预测补偿协议》项下交易对价总额的20%，含税）作为奖励，以现金方式支付给本次交易完成后HNA Aviation及其主要子公司SR Technics Holdco及SR Technics Switzerland的在任的核心管理人员。

3）职业发展路径的提升

本次交易完成后，SR Technics Holdco将成为海航控股的子公司。在使得海航控股在航空产业链上布局更加完善的同时，也为SR Technics Holdco及SR Technics Switzerland的公司员工提供了一个更加广阔的职业发展平台。同时，海航控股也需要继续吸收航空领域优秀的国际化人才，推动上市公司和公司国际领先的航空公司。

因此，交易完成后，上市公司将充分发挥平台优势，一方面为SR Technic Holdco核心管理层创造更加广阔的职业发展空间，另一方面也为提升上市公司的国际化管理水平，继续引入优秀的国际化人才。

2、海航航空集团在取得控制权后采取的相关措施及效果，包括但不限于该标的的业绩情况等

（1）海航航空集团取得控制权后采取的整合措施

自2016年12月收购SR Technics Switzerland以来，海航航空集团从经营战略、核心管理层团队、激励机制优化、市场开拓布局等方面，全面、持续地推进SR Technics Switzerland的战略转型。

1）经营战略调整

A.机身维修业务

由于SR Technics Switzerland机身维修业务常年处于亏损状态。海航航空集团在收购SR Technics Switzerland完成后，积极推进重事会全面实施机身维修业务的战略转型。一方面，SR Technics Switzerland逐步缩减苏黎世的机身维修业务规模，在2017年已关闭5条维修生产线位的情况下，2018年上半年又继续关闭了另外2条维修生产线位，剩余1条线位预计将在2019年内关闭。同时，海航航空集团亦积极通过董事会支持SR Technics Switzerland推动马耳他新维修基地的建设，推进机身维修业务向低成本地区转移，从而降低公司整体运营成本，增强机身维修业务的竞争力，增强盈利能力。

B.部件维修业务

SR Technics Switzerland的部件维修业务主要包括部件维修整体解决方案业务（Integrated Component Services，ICS）和单一部件维修业务（Single Component Services，SCS）。其中，ICS业务约占SR Technics Switzerland部件维修业务总收入的80%。ICS业务的模式特点是，SR Technics Switzerland通过投资航材库，在客户的飞机部件需要维修时，直接使用航材库中的备件，保障客户飞机的正常运营，同时将待修部件送回维修基地进行维修。因此，ICS业务模式下SR Technics Switzerland需要投入大量资金，以储备满足客户需求的航材库。海航航空集团取得SR Technics Switzerland控制权后，积极寻找合作方，以建立共享航材库，从而降低SR Technics Switzerland对航材库的前期投资，利用共享航材库的规模效益，提高航材运转效率。推动部件维修业务中ICS业务商业模式的转型，实现轻资产运营，优化现金流。

C.发动机维修业务

海航航空集团取得SR Technics Switzerland控制权以后，基于其业务结构的分析，认为SR Technics Switzerland的发动机业务在技术积累、授权深度、客户认可、品牌声誉、人才积累等方面具有较大优势，明确了发动机维修业务为SR Technics Switzerland产值提升的驱动核心，并制定了“ES300+”产能提升计划，旨在将发动机维修业务的产能从当前的200台提升至2020年的300台以上。此外，通过业务培训，SR Technics Switzerland正在将缩减苏黎世机身维修业务产生的空余人员转岗至发动机维修业务，这将为“ES300+”产能提升计划的实现，奠定基础。

2）管理团队结构调整

收购SR Technics Switzerland完成后，海航航空集团根据投资整合和战略调整的需要，对SR Technics Switzerland的经营管理团队进行了一系列调整。

A.推荐中国籍管理人员进入SR Technics Switzerland核心管理层

收购SR Technics Switzerland完成后，海航航空集团向SR Technic Holdco推荐3名具备丰富航空业管理经验，了解中国及亚洲市场情况的管理人员进入SR Technics Switzerland的核心管理团队，分别担任董事长、副首席执行官、副财务总监，加强了控股股东对SR Technics Switzerland的直接影响。

B.推动SR Technics Switzerland核心管理人员融入海航航空集团的文化和管理模式

由于SR Technics Switzerland原首席运营官Frank Walschol行业经验丰富、业务能力突出，海航航空集团调任其到海口工作，担任海航技术首席投资官，一方面为海航技术培养国际化人才，推动海航技术天津航空机维修项目的推进；另一方面，海航航空集团积极推动SR Technics Switzerland核心管理人员与海航技术的交流，推动海航航空集团旗下MRO业务的整体融合与优势互补。

C.选拔业务能力突出的业务部门负责人进入管理层团队

任命原发动机维修事业部负责人Jean-Marc Lenz担任首席运营官，原机身维修事业部负责人Michael Sattler 担任首席商务官，原代理首席人力资源官 Sven Graber转正。

D.任命更加了解海航文化且业务能力突出的人员担任公司新首席执行官

在2018年初，原首席执行官合同到期。综合考虑到Frank Walschol先生行业经验丰富、历史业绩突出，且有在海航技术工作经验，具备理解海航航空集团整合MRO业务整体融合及管理方式的背景，是落实和推进SR Technics Switzerland战略调整和业务转型的最合适人员。因此，经海航航空集团向董事会提名推荐，董事会任命Frank Walschol担任新首席执行官。

3）新市场、新业务的开拓

收购SR Technics Switzerland完成后，海航航空集团利用其在亚太地区的影响力及网络优势，积极协助SR Technics Switzerland开拓中国和亚太市场。截至本回询函回复出具日，SR Technics Switzerland已陆续取得厦门航空、菲律宾航空等航空公司的业务订单。同时，SR Technics Switzerland在欧洲主要机场的航线维修站点也陆续获取中国民航局颁发的维修许可证，服务于已开辟欧洲航线的相关中国航空公司客户的境外维修需求。

（2）取得的效果

通过海航航空集团积极的整合措施，SR Technics Switzerland的战略调整和业务转型取得良好的阶段性成果。

首先，机身业务的转型取得积极进展，苏黎世机身维修生产线位的关闭和马耳他新基地的建设正在大力推进。随着业务向成本更低的马耳他转移和新基地的投入，预计未来机身维修业务将逐步恢复盈利。

其次，部件维修业务的调整亦取得积极进展，SR Technics Switzerland已与国际知名航材贸易服务商美国VAS Aero Services公司建立合作，通过与VAS Aero Services共同运营共享航材库，减少SR Technics Switzerland公司的资金沉淀，增强了现金流和航材的周转率，同时降低了运营成本及风险，为SR Technics Switzerland部件维修业务的持续增长提供了有力保证。

最后，发动机维修业务已呈现良好的增长态势。2017年，SR Technics Switzerland发动机业务到店维修量从2016年的161次增长到2017年的186次，营业收入也从2016年的34.13亿元增加到2017年的50.82亿元。

4、独立财务顾问核查意见

经核查，独立财务顾问认为：

（1）上市公司已补充披露标的公司核心管理层的具体情况。上市公司已制定了长短期激励机制以实现SR Technics Holdco管理层的稳定和业绩的持续增长。

（2）海航航空集团取得标的公司控制权后，已采取了包括1）经营战略调整；2）管理团队结构调整；3）新市场、新业务的开拓在内的整合措施，并取得了一定的效果。

（九）预案披露，海航技术2017年度的经营活动产生的现金流量净额6809.91万元，较上年的5.7亿元大幅下降，请补充披露原因及合理性。请财务顾问和会计师发表意见。

回复：

1、海航技术2017年度的经营活动产生的现金流量净额6809.91万元，较上年的5.7亿元大幅下降，请补充披露原因及合理性

海航技术经营活动现金流主要包括：销售商品及提供劳务收到的现金、收到的其他与经营活动有关的现金、购买商品及提供劳务支付的现金、支付给职工的现金等。2017年度较2016年度经营活动产生的现金流下降主要源于以下几个因素的影响：

（1）支付给职工以及为职工支付的现金数额增加

由于工资薪酬上调、生产及研发员工数量增加等原因，2017年度海航技术支付给职工以及为职工支付的现金较2016增加3.43亿元。具体的原因及影响为：

①工资薪酬上调影响：2016年6月起海航技术调整薪酬，薪酬调整导致2017年月平均工资较2016年上浮约15%，由于工资上调产生的2017年工资较2016年支出增长约1.80亿元。

② 人员增加影响：2017年度月平均人员数量较2016年增长约971人，按照2016年的月平均工资计算，人员增长所带来的工资支出约1.63亿元。

（2）2016年收回航材预付款

2017年度，海航技术收到的其他与经营活动有关的现金较2016减少2.04亿元。其中主要原因为2016年收回航材预付货款1.50亿元。而2017年无类似事项发生。

（3）2017年期末应收账款余额增加

2017年，海航技术销售商品、提供劳务收到的现金2017年较2016年增加5.74亿元，主要产生于2017年度营业收入的增长；同时，购买商品、提供劳务支付的现金2017年较2016年增加5.70亿元。两项呈基本持平状态。

2017年净现金流未随营业收入而同比例上升的主要原因主要为2017年年末海航技术应收账款余额较2016年年末的6.57亿元增加至10.14亿元。2018年，海航技术通过催收相关应收账款，相关情况已得以有效