

证券简称：航新科技

证券代码：300424

上市地点：深圳证券交易所



广州航新航空科技股份有限公司

重大资产购买报告书

(草案)

交易对方	注册地址
Baltcap Private Equity Fund L.P.	37 Esplanade, St Helier, Jersey, JE1 2TR, Channel Islands
Sasmex Investments Limited	70 Michail Georgiou, Athienou, 7600 Larnaca, Cyprus
Tiaravia Services Limited	1 Vasilika, Dali 2540, Nicosia, Cyprus
Tigriaco Trading Limited	1 Vasili Michailidi, 2650 Pera Oreinis, Nicosia, Cyprus
Napantaco Management Limited	Georgiou Kariou, 6B, Flat/Office 6B, Dasoupoli, Strovolos, 2014, Nicosia, Cyprus

独立财务顾问



二〇一八年三月

公司声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证本报告书及其摘要内容的真实、准确、完整，保证不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的赔偿责任。如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，本公司全体董事、监事、高级管理人员将暂停转让其在本公司拥有权益的股份。

本公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证本报告书及其摘要中财务会计资料真实、准确、完整。

中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所及其它有权机构对本次交易所做的任何决定或意见，均不表明其对本公司股票的价值或投资者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。

本次重大资产购买完成后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责；因本次重大资产购买引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本报告书存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

交易对方声明

根据交易对方出具的《关于所提供信息真实、准确、完整的承诺函》：

“鉴于广州航新航空科技股份有限公司（以下简称“航新科技”）拟购买Magnetic MRO AS 100%股份（以下简称“本次交易”），根据《上市公司重大资产重组管理办法》，本次交易构成重大资产重组。本公司作为本次交易的卖方之一，承诺如下：本公司将及时向航新科技提供本次重组的相关信息，并保证所提供的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。本公司将依照双方签署之《股份购买协议》承担相应法律责任。”

中介机构声明

一、公司本次重组的独立财务顾问招商证券股份有限公司声明：

本公司及项目经办人员同意《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要引用本公司出具的独立财务顾问报告的内容，且所引用内容已经本公司及项目经办人员审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本次重组申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

二、公司本次重组的法律顾问国浩律师（深圳）事务所声明：

本所及本所经办律师同意广州航新航空科技股份有限公司在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要中引用本所出具的法律意见书的相关内容，且所引用本所出具的法律意见书的相关内容已经本所及本所经办律师审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对本所出具的法律意见书的相关内容的真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本所为本次重组出具的申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本所未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

三、公司本次重组的会计师事务所安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）声明：

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“本所”）及签字注册会计师已阅读《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》（以下简称“报告书”），确认报告书及其摘要中引用的经审计的财务报表与本所出具的财务报表审计报告（报告编号：安永华明（2018）专字第 61280770_P01 号）的内容无矛盾之处。

本所及签字注册会计师对广州航新航空科技股份有限公司在报告书及其摘要中引用的本所出具的上述报告的内容无异议，确认报告书及其摘要不致因完整地引用本所出具的上述报告而在相应部分出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对本所出具的上述报告的真实性和完整性根据有关法律法规的规定承担相应的法律责任。

四、公司本次重组的会计师事务所广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）声明：

本所及本所签字注册会计师同意广州航新航空科技股份有限公司在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要中引用本所出具的审阅报告的相关内容，且所引用本所出具的审阅报告的相关内容已经本所及本所签字注册会计师审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本所为本次重组出具的申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本所未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

五、公司本次重组的估值机构北京中天衡平国际资产评估有限公司声明：

本公司及本公司经办估值人员同意《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要引用本公司出具的估值数据，且所引用数据已经本公司及本公司经办估值人员审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本次重组申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

目录

公司声明	2
交易对方声明	3
中介机构声明	4
目录	6
释义	11
重大事项提示	16
一、本次重大资产购买方案概述.....	16
二、本次交易构成重大资产重组.....	17
三、本次交易不构成重组上市.....	18
四、本次交易不构成关联交易.....	18
五、本次重组对上市公司的影响.....	18
六、本次交易的决策过程.....	19
七、本次重组相关方所作出的重要承诺.....	21
八、本次重组对中小投资者权益保护的安排.....	24
九、本次重组的原则性意见及相关股份减持计划.....	28
十、其他重要事项.....	29
重大风险提示	30
一、本次交易的相关风险.....	30
二、标的资产相关风险.....	33
三、其他风险.....	35
第一节 本次交易概况	37
一、本次交易的背景及目的.....	37
二、本次交易的方案概述.....	40
三、本次交易构成重大资产重组.....	41
四、本次交易不构成重组上市.....	42
五、本次交易不构成关联交易.....	42

六、本次重组对上市公司的影响.....	42
七、 本次交易的决策过程.....	44
第二节 上市公司基本情况	46
一、上市公司基本信息.....	46
二、上市公司设立及历史沿革.....	46
三、最近三年的重大资产重组情况.....	49
四、上市公司主营业务情况.....	49
五、主要财务指标.....	49
六、公司控股股东及实际控制人情况.....	50
七、最近三年的合法合规情况.....	51
八、最近六十个月的控制权变动情况.....	52
九、本次交易的其他相关主体.....	52
第三节 交易对方基本情况	53
一、Baltcap Private Equity Fund L.P.的基本情况.....	53
二、Sasmex Investment Limited 的基本情况.....	56
三、Tiaravia Services Limited 的基本情况	57
四、Napantaco Management Limited 的基本情况	59
五、Tigriaco Trading Limited 的基本情况	60
六、其他事项说明.....	61
第四节 交易标的基本情况	63
一、交易标的概况.....	63
二、主要历史沿革.....	63
三、产权控制结构及组织架构.....	66
四、标的公司主要资产权属状况.....	68
五、主营业务情况.....	76
六、主要财务数据及指标.....	93
七、最近三年进行的与股份转让、增减资或改制相关的估值或资产评估情况	94
八、报告期内主要会计政策及相关会计处理.....	94
九、子公司情况.....	96

十、对交易标的的其它情况说明.....	98
第五节 标的资产估值情况	99
一、估值的基本情况.....	99
二、公司董事会对本次交易标的估值事项意见.....	109
三、独立董事对本次交易估值事项的独立意见.....	111
第六节 本次交易合同的主要内容	113
一、协议主体和签订日期.....	113
二、标的资产.....	113
三、交易价格、定价依据及支付方式.....	113
四、交割先决条件及交割安排.....	115
五、卖方关于无价值溢出的承诺及赔偿责任（期间损益安排）	117
六、与资产相关的人员安排.....	118
七、违约责任.....	119
八、违约金.....	120
第七节 交易的合规性分析	121
一、本次交易符合《重组办法》第十一条对重大资产重组规定的情况.....	121
二、独立财务顾问对是否符合《重组办法》的规定发表的结论性意见.....	124
三、法律顾问对是否符合《重组办法》的规定发表的结论性意见.....	124
第八节 管理层讨论与分析	125
一、本次交易前上市公司财务状况与经营成果.....	125
二、交易标的所处行业特点.....	130
三、交易标的的经营情况的讨论与分析.....	155
四、本次交易对上市公司持续经营能力、未来发展前景、当期每股收益等财务指标和非财务指标的影响分析.....	166
第九节 财务会计信息	171
一、标的公司财务会计信息情况说明.....	171
二、标的公司最近两年一期的财务报表.....	171
三、上市公司备考合并财务数据.....	173
第十节 同业竞争和关联交易	178
一、同业竞争.....	178

二、关联交易.....	179
第十一节 风险因素	183
一、本次交易的相关风险.....	183
二、标的资产相关风险.....	186
三、其他风险.....	188
第十二节 其他重大事项	190
一、保护投资者合法权益的相关安排.....	190
二、本次交易完成后上市公司是否存在资金、资产被实际控制人或其他关联人占用和为实际控制人或其他关联人提供担保的情形.....	194
三、本次交易对上市公司负债结构的影响.....	194
四、上市公司在本次重组前 12 个月内购买、出售资产的情况.....	194
五、本次交易对上市公司治理机制的影响.....	194
六、本次交易后上市公司的现金分红政策及相应的安排.....	195
七、本公司股票停牌前股价无异常波动的说明.....	204
八、本次交易涉及的相关主体买卖上市公司股票的自查情况.....	205
九、上市公司对标的资产业务、人员的整合计划.....	207
十、本次重组的原则性意见及相关股份减持计划.....	207
第十三节 独立董事和相关证券服务机构的意见	209
一、独立董事意见.....	209
二、独立财务顾问意见.....	211
三、法律顾问意见.....	212
第十四节 本次交易相关证券服务机构	213
一、独立财务顾问.....	213
二、法律顾问.....	213
三、审计机构.....	213
四、审阅机构.....	214
五、估值机构.....	214
第十五节 董事、监事、高级管理人员及相关中介机构声明	215
一、董事声明.....	215
二、监事声明.....	216

三、高级管理人员声明.....	217
四、独立财务顾问声明.....	218
五、法律顾问声明.....	219
六、审计机构声明.....	220
七、审阅机构声明.....	221
八、估值机构声明.....	222
第十六节 备查文件	223
一、备查文件.....	223
二、备查地点.....	223

释义

上市公司、公司、本公司、航新科技、买方、股份公司	指	广州航新航空科技股份有限公司
香港航新	指	航新航空服务有限公司，系航新科技之全资子公司
标的公司、MMRO	指	Magnetic MRO AS，指注册在 V äke-S õjam ä tn 1a,Tallinn 11415,Estonia 注册号为 10865988 的企业
标的资产	指	MMRO 的 100%股份
MAC	指	MAC Aero Interiors Ltd，系 MMRO 公司全资子公司
MLL	指	Magnetic Leasing Limited，系 MMRO 公司全资子公司
MPTL	指	Magentic Parts Trading Limited，系 MMRO 公司持股 49.90%的联营公司
交易对方	指	Baltcap Private Equity Fund L.P.， Sasmex Investments Limited， Tiaravia Services Limited， Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited，且根据上下文具体语境，具体指称标的公司上述全体股东或部分股东
本次交易/本次重组/本次重大资产购买	指	航新科技向标的公司股东支付现金购买其合计持有的标的公司 100%股份的行为
CAAC/民航局/民航总局	指	Civil Aviation Administration of China，指中国民用航空局
FAA	指	Federal Aviation Administration，指美国联邦航空管理局
EASA	指	European Aviation Safety Agency，指欧洲航空安全局
CCAR	指	China Civil Aviation Regulation，指中国民用航空规章。中国民航管理的航空公司和其他航空企业全部按照 CCAR 的要求来建立和健全各自的管理体系
CCAR-145	指	民用航空器维修单位合格审定规定，规定了民用航空器维修单位的类别
CCAR-147	指	民用航空器维修培训机构合格审定规定，规定了维修培训机构合格证的类别
CCAR-66	指	民用航空器维修人员执照管理规则，适用于从事在中国注册的民航空器维修、部件修理工作人员的执照的颁发和监督管理
CCAR-121	指	大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则

航空器	指	航空器是指在大气层中飞行的飞行器，包括飞机、直升机、滑翔机、飞艇等，其中飞机、直升机是最主要的航空器，本报告书所称航空器主要指飞机
窄体飞机	指	单通道，通常一排座位为六个的喷气飞机
宽体飞机	指	具有大直径机身客舱，有两个通道，载客量在 300 人以上的喷气飞机
老一代飞机、主力机型、新一代飞机/新一代机型	指	参考 ICF 对飞机的划分，老一代飞机指首飞时间在 1990 年以前的飞机，包括 A300/A310 /747-1/2/3 /BAE146 等型号； 主力机型指首飞时间在 1990 年-2005 年的飞机，如（波音 737-700, -800, -900ER）737-CL /737-NG（波音 737 MAX 7, MAX 8,MAX 9, MAX 10）/ A320(空客 A318, A319, A320, A321) A330 （空客 A319NEO,A320NEO, A321NEO）/340 / 777 / E-Jet； 新一代飞机/机型指首飞时间在 2005 年之后的飞机，如波音 787 / A350 / A380 / C Series / E-Jet E2
航空维修、MRO	指	Maintenance、Repair、Overhaul 的缩写，指航空器维修，即对航空器或航空器零部件进行检测、修理、排除故障、定期检修、翻修和改装工作的统称
OEM 厂家	指	Original Equipment Manufacturer，原厂委托制造厂家，本报告书所指 OEM 厂家主要为波音、空客、霍尼韦尔等飞机、部件生产厂家
独立第三方 MRO	指	独立于航空器运营单位、航空器制造企业、OEM 厂家，提供航空器或者航空器部件维修服务的维修单位
适航管理、适航认证	指	以确保飞行安全为目的，按国家相关规定，对民用航空器的设计、生产、使用和维修，实施的技术鉴定和监督。航空器及部件的设计及生产等单位需取得各国民航管理局的许可，取得相关许可证书，该许可认证即为适航认证
GE	指	GE 航空集团，隶属于通用电气，是世界领先的飞机喷气及涡桨发动机、部件和集成系统制造商
CFM56 发动机	指	1974 年美国通用电气公司和法国斯奈克玛公司合资成立 CFM 公司，其研发生产了 CFM56 系列型号发动机，其中 CFM56 发动机为波音窄体客机的独家发动机供应商，它的改进型 Leap 系列发动机为波音 737MAX 指定发动机
V2500 发动机	指	1983 年，由美国普惠公司、英国罗罗公司、菲亚特公司、日本航空发动机公司和德国 MTU 航空发动机

		公司合资成立了国际航空发动机公司（IAE），V2500 发动机为一半以上的空客 A320 系列客机提供动力
航材	指	除航空器机体以外的所有部件和原材料
辅助动力装置、APU	指	作用是向飞机独立地提供电力和压缩空气，少量的 APU 可以向飞机提供附加推力，为飞机提供辅助动力，以节省燃油成本
新件	指	没有使用时间或循环经历的航空器部件
时寿件	指	按照一定的飞行时间、起落次数、日历时间、APU 小时、APU 循环或其组合进行控制，到期需送车间进行检测、翻修或拆下报废的部件
周转件	指	技术上可以修理并且具有厂家发布的技术文件，可以不限次数修复使用，直至无法恢复到厂家发布的技术文件要求的航空器材
可修件	指	技术上可以修复但不具备厂家正式发布的技术文件的航空器材
航线可更换件	指	在航线维修操作中可以拆换的零件、组件或部件
AOG 订货	指	紧急订货，指航空器因航空器材缺件而导致停场所实施的订货，为最高等级的紧急订货
反推装置	指	Thrust reversers，反推装置是指借助方法或装置改变喷气流方向，使作用在发动机上的力沿着与正常前进推力相反的方向产生推力分量，以减少飞机着陆滑跑距离的装置
发动机机队管理	指	机队管理是建立在现代维修理论基础上的信息科学管理。指充分利用先进的发动机状态监视系统、性能评估软件、视情维修的各种手段和数据资源，收集各种有价值的信息并建立数据库。通过对这些数据资源的全面分析，根据飞机实际情况制定出相应的发动机参数的警戒值，进而保证飞行安全
AR、AR 技术	指	Augmented Reality，增强现实技术，指一种实时地计算摄影机影像的位置及角度并加上相应图像的技术，这种技术的目标是在屏幕上把虚拟世界套在现实世界并进行互动
AMECO	指	Aircraft Maintenance & Engineering Corporation, Beijing, 北京飞机维修工程有限公司，为中国国际航空股份有限公司和德国汉莎航空股份公司合资经营的航空维修企业
GAMECO	指	Guangzhou Aircraft Maintenance Engineering Co.,Ltd., 广州飞机维修工程有限公司，为中国南方航空股份有

		限公司、南华国际飞机工程有限公司和香港和记黄埔飞机维修投资有限公司共同合资经营的航空维修企业
北京集安	指	北京集安航空资产管理有限公司，主营业务包括二手飞机贸易和租赁、亚洲市场的飞机发动机分销和拆解等
天津海特	指	天津海特飞机工程有限公司，主营业务为飞机大修、改装服务；航线维修维护；技术机队管理等
南通华夏	指	南通华夏飞机工程技术股份有限公司，主营业务为提供中小型航空器的各类维修，以及基于深度维修能力开展的飞机改装、老旧飞机拆解零部件销售等业务
中龙飞机	指	中龙飞机拆解基地有限公司，为专注于飞机处置业务的老旧飞机解决方案提供商
货银对付（DVP）	指	货银对付制度就是将证券交收和资金交收联系起来的机制，指进行证券交易的结算时证券交收和资金交收同时完成，且不可撤销，是全球证券结算系统普遍采用的重要原则。在此机制下，一旦结算参与人发生资金或证券交收违约，证券登记结算机构可以暂不向违约参与人交付其买入的证券或应收的资金，从而防范本金损失的风险
独立财务顾问、招商证券	指	招商证券股份有限公司
法律顾问、国浩律师	指	国浩律师（深圳）事务所
安永华明、会计师、审计机构	指	安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）
正中珠江、审阅机构	指	广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）
中天衡平、估值机构	指	北京中天衡平国际资产评估有限公司
爱沙尼亚	指	爱沙尼亚共和国
英国	指	大不列颠及北爱尔兰联合王国
爱尔兰	指	爱尔兰共和国
境外法律顾问	指	航新科技为本次重组聘请的境外法律顾问，包括： 爱沙尼亚法律顾问：Ellex Raidla Advokaadibüroo OÜ 英国法律顾问：Brabner's LLP 爱尔兰法律顾问：McCann FitzGerald
《股份购买协议》	指	航新科技与标的公司全体股东就本次重组签订的《股份购买协议》（Share Purchase Agreement）
报告书、本报告书	指	《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》
《法律意见书》	指	国浩律师出具的 GLG/SZ/A2083/FY/2018-042 号《关于广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买之法律意见书》
《审计报告》	指	安永华明针对标的公司近两年一期的财务报告出具

		的《审计报告》（安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号）
《估值报告》	指	中天衡平出具的中天衡平咨字[2018]33002 号《广州航新航空科技股份有限公司拟购买 Magnetic MRO AS 股份项目估值报告》
《审阅报告》	指	正中珠江出具的广会专字[2018]G17035860020 号《广州航新航空科技股份有限公司备考财务报表审阅报告》
《境外法律尽职调查报告》	指	爱沙尼亚法律顾问联合英国法律顾问、爱尔兰法律顾问于 2018 年 3 月 1 日向航新科技出具的针对本次重大资产购买的《法律尽职调查报告》
《爱沙尼亚法律意见书》	指	爱沙尼亚法律顾问于 2018 年 3 月 1 日向航新科技出具的针对本次重组所涉 MMRO 相关事宜的法律意见书
《英国法律意见书》	指	英国法律顾问于 2018 年 3 月 1 日向航新科技出具的针对本次重组所涉 MAC 相关事宜的法律意见书
《爱尔兰法律意见书》	指	爱尔兰法律顾问于 2018 年 3 月 1 日向航新科技出具的针对本次重组所涉 MLL 相关事宜的法律意见书
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所、交易所	指	深圳证券交易所
《公司法》	指	现行有效的《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	现行有效的《中华人民共和国证券法》
《重组管理办法》、《重组办法》	指	现行有效的《上市公司重大资产重组管理办法》
近两年及一期，报告期	指	2015 年度、2016 年度和 2017 年 1-10 月
元、万元、亿元	指	除特别注明的币种外，指人民币元、人民币万元、人民币亿元
《公司章程》	指	现行有效的《广州航新航空科技股份有限公司章程》
** 本报告书中所列出的数据可能因四舍五入原因而与根据报告书中所列示的相关单项数据直接相加之和在尾数上略有差异。		

重大事项提示

本部分所述的词语或简称与本报告书“释义”中所定义的词语或简称具有相同的含义。特别提醒投资者认真阅读本报告书全文，并特别注意下列事项：

一、本次重大资产购买方案概述

（一）交易方案概述

1、方案概要

航新科技拟通过香港全资子公司香港航新以现金方式向交易对方购买其持有的标的公司合计 100%股份。航新科技将综合使用自有资金和境外银行贷款，以香港航新作为直接收购主体向交易对方支付本次交易的全部对价。其中境外银行贷款拟采用通过向境内银行申请内保外贷的方式，由境内银行的境外分支机构向香港航新发放欧元贷款。

2、交易对方

本次交易的交易对方为 Baltcap Private Equity Fund L.P.， Sasmex Investments Limited， Tiaravia Services Limited， Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited。本次交易前，交易对方合计持有标的公司 100%股份。

3、交易标的

本次交易的标的为交易对方合计持有的 Magnetic MRO AS 100%股份。

（二）交易标的的定价及估值情况

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100%股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。

根据交易双方于 2018 年 1 月 2 日签订的《股份购买协议》，本次交易采用“锁箱机制”进行定价，双方约定在交割日买方基于“锁箱日”（2017 年 9 月 30 日）

账目应向全部卖方支付的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元（以估值基准日外汇汇率折算为人民币 33,384.97 万元），同时加上自 2017 年 11 月 30 日至交割日期间以收购价格为基数计算的对应利息，并减去标的公司在锁箱日至交割日期间发生的“价值溢出额”（如有）及其对应的按年化 1.5% 利率计算的利息金额。同时，若因政策变化等原因，上市公司未能在最后期限日（2018 年 4 月 30 日）前完成相关备案、批准，则自 2018 年 5 月 1 日至交割日期间，买方应当每日向卖方支付 50,000 欧元作为补偿金。关于本次交易的定价原则及价格调整机制详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“三、交易价格、定价依据及支付方式”。

同时，公司聘请中天衡平作为估值机构，以 2017 年 10 月 31 日为估值基准日对标的公司进行估值并出具了编号为中天衡平咨字[2018]33002 的《估值报告》分析本次交易作价的合理性和公允性。

（三）对价支付方式

根据《股份购买协议》的约定，在交割日，买方应根据爱沙尼亚证券登记处经营者制定的适用于本交易的法律法规，向其证券账户经营者发出指示，要求其将相关卖方的无任何权利负担的拟出售股份通过货银对付（DVP）的方法转让给买方，并以欧元现金支付给卖方前款所述的全部固定收购价格、利息以及补偿金（如有）。

二、本次交易构成重大资产重组

根据航新科技及标的公司 2016 年度经审计的财务数据以及交易作价情况，标的公司相关指标占上市公司最近一个会计年度经审计的对应指标的比例如下：

单位：万元

2016 年 12 月 31 日/2016 年度	标的公司合计	交易金额	上市公司合计	占比
资产总额指标	19,781.99	33,384.97	111,047.58	30.06%
资产净额指标	4,181.12	33,384.97	87,503.59	38.15%
营业收入指标	36,514.63	不适用	42,452.28	86.01%

注：交易金额以固定收购总价 4,317.0405 万欧元，按照 2017 年 10 月 31 日欧元兑人民币中间价 7.7333 元折算得出。

根据《上市公司重大资产重组管理办法》，标的资产营业收入指标占上市公司最近一个会计年度相应指标的比例达到 50% 以上，因此，本次交易构成重大资

产重组。

三、本次交易不构成重组上市

本次交易不涉及发行股份，不会导致上市公司股权结构发生变化，本次交易也不涉及向公司实际控制人及其关联人购买资产。本次交易完成前后上市公司的实际控制人均为卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人，本次交易不会导致公司实际控制人发生变更，不构成重组上市。

四、本次交易不构成关联交易

本次交易前，交易对方未持有上市公司股份，也不存在《深圳证券交易所创业板股票上市规则》规定的构成关联方的其他情形；本次交易不涉及上市公司向交易对方发行股份的情形，也不涉及交易对方向上市公司委派董事、监事、高级管理人员的情形，或者在未来十二个月内产生《深圳证券交易所创业板股票上市规则》规定的构成关联方的其他情形。

五、本次重组对上市公司的影响

（一）本次重组对上市公司股权结构的影响

本次交易上市公司不涉及发行股份，不会导致上市公司股权结构的变化，也不存在对上市公司控制权的影响。

（二）本次重组对上市公司主营业务的影响

目前航新科技的主营业务包括航空机载设备研制及保障、航空维修及服务两大板块。航空机载设备研制及保障板块包括机载设备研制、检测设备研制、飞机加改装业务，航空维修及服务板块包括飞机部附件维修和航空服务业务。

标的公司是一家全方位飞机技术支持解决方案提供商，主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。

本次交易完成后，航新科技将逐步完善在航空维修领域的布局，从原有的机载设备研制、机载设备检测设备研制以及机载设备维修服务等飞机部件研制和维修业务，进一步拓展至基地维修、航线维修、飞机内部装饰和外部涂装等 MRO 业务以及飞机拆解和飞机发动机、飞机备件贸易等航空资产管理业务。公司可以通过整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务。

（三）本次重组对上市公司财务状况和盈利能力的影响

根据正中珠江出具的《审阅报告》（广会专字[2018]第 G17035860020 号），本次交易前后上市公司主要财务数据比较如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日			2016 年 12 月 31 日		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
总资产	106,472.17	156,704.06	47.18%	111,047.58	158,049.14	42.33%
项目	2017 年 1-10 月			2016 年		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
营业收入	32,237.74	75,359.36	133.76%	42,452.28	78,966.91	86.01%
归属于母公司所有者的净利润	3,547.65	5,274.26	48.67%	5,986.22	7,594.53	26.87%
基本每股收益（元/股）	0.15	0.22	48.67%	0.25	0.32	26.87%

本次交易完成后，上市公司 2017 年 10 月末的总资产规模将从 106,472.17 万元增长至 156,704.06 万元，增幅为 47.18%。2016 年、2017 年 1-10 月的营业收入将分别从 42,452.28 万元、32,237.74 万元增长至 78,966.91 万元、75,359.36 万元，涨幅分别为 86.01%和 133.76%。2016 年、2017 年 1-10 月的基本每股收益将分别从 0.25 元/股、0.15 元/股上升至 0.32 元/股、0.22 元/股，涨幅分别为 26.87%和 48.67%。

综上所述，本次交易完成后，上市公司的资产规模和营业收入规模将大幅提升，盈利水平将显著提高。

六、本次交易的决策过程

（一）本次交易已履行的内部及监管机构批准程序

1、上市公司的批准和授权

公司于 2018 年 1 月 2 日召开第三届董事会第十八次会议，审议通过了《关于签署<股份购买协议>的议案》。

公司于 2018 年 3 月 6 日召开第三届董事会第二十一次会议，审议通过了本次交易报告书及其他与本次交易相关的议案。

2、交易对方的批准和授权

2017 年 12 月 13 日，交易对方 Baltcap Private Equity Fund L.P.的普通合伙人 Baltcap Private Equity Management Limited 召开董事会，审议通过了与本次交易相关的议案。

2018 年 1 月 2 日，交易对方 Sasmex Investments Limited, Tiaravia Services Limited, Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited 分别由各自的唯一董事作出同意本次交易的决议。

同时，根据交易对方在《股份购买协议》中作出的声明与保证，交易对方已经获得所有内部所必需的正式授权和批准。

3、其他已经履行的监管机构审批程序

公司于 2018 年 1 月 15 日取得了广东省商务厅颁发的《企业境外投资证书》（编号：境外投资证第 N4400201800036 号），核准公司以境外银行贷款 33,788.892541 万元投资标的公司。鉴于公司拟将本次交易的资金来源调整为综合使用自有资金和境外银行贷款，公司已向商务部门提交境外投资备案变更申请。

公司于 2018 年 1 月 29 日取得了广东省发展和改革委员会颁发的《项目备案通知书》，备案文号为粤发改外资函【2018】491 号，本次交易已经完成广东省发展和改革委员会的备案。

（二）本次交易尚须履行的内部和监管机构批准、备案程序

- 1、本次交易及本次交易涉及的相关事宜尚需上市公司股东大会审议通过；
- 2、本次交易尚需完成商务部门的境外投资备案变更；

3、本次交易尚需完成中国国家外汇管理局或其相应地方主管部门的登记程序；

4、其他必须的审批、备案或授权（如有）。

上述事项为本次交易的前提条件，取得批准、核准、备案或通过审批前不得实施本次重组方案。本次交易能否取得上述批准或核准以及最终取得批准或核准的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

七、本次重组相关方所作出的重要承诺

承诺方	承诺事项	承诺内容
上市公司及全体董事、监事、高级管理人员	提供资料真实性、准确性、完整性	一、本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证为本次交易而向参与本次交易的各中介机构所提供的所有资料、信息和作出的声明、承诺、确认及说明等均为真实、准确、完整和及时的，资料副本或复印件与其原始资料或原件一致；所有文件的签名、印章均是真实的，该等文件的签署人业经合法授权并有效签署该文件，不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。 二、本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证所提供信息、资料以及本次交易的《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要内容均真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，如因提供的信息、资料以及《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及其摘要内容存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给本公司的投资者或者参与本次交易的中介机构造成损失的，将依法承担个别和连带的赔偿责任。 三、本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证已履行了法定的披露和报告义务，不存在应当披露而未披露的合同、协议、安排或其他事项。 四、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证券监督管理委员会立案调查的，在案件调查结论明确之前，本公司董事、监事、高级管理人员将暂停转让其在上市公司拥有权益的股份。
	关联关系情况	根据《公司法》、《证券法》、《深圳证券交易所创业板股票上市规则》和《企业会计准则》等法律、法规及规范性文件的相关规定，本公司及全体董事、监事、高级管理人员与本次交易的交易对方不存在关联关系，本次交易不构成关联交易。

承诺方	承诺事项	承诺内容
上市公司 全体董 事、监事、 高级管理 人员	合法合规情况	1、现任董事、监事和高级管理人员在最近三年内不存在在受行政处罚、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁的情形，亦不存在涉嫌重大违法违规情形的情形。 2、本人具备和遵守《公司法》等法律、法规、规范性文件及航新科技公司章程规定的任职资格和义务，本人任职均经合法程序产生，不存在有关法律、法规、规范性文件及航新科技公司章程及有关监管部门、兼职单位（如有）所禁止的兼职情形，不存在违反《公司法》第一百四十六条、第一百四十七条、第一百四十八条规定的行为。 3、截至本承诺函出具之日，本人不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证券监督管理委员会立案调查的情形，不存在正被其他有权部门调查等情形，亦不存在尚未了结的或潜在的重大诉讼、仲裁或行政处罚的情形。 4、本人最近三年诚信情况良好，不存在被中国证券监督管理委员会及其派出机构、证券交易所采取监管措施、纪律处分或者行政处罚的情形，不存在受到深圳证券交易所公开谴责的情形。 5、本人及本人控制的机构不存在因涉嫌本次重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的情形，最近三十六个月不存在被中国证券监督管理委员会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的情形，不存在《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条规定中不得参与任何上市公司重大资产重组的情形。
	减持承诺	自上市公司本次重大资产购买复牌之日起至实施完毕期间，本人承诺将不减持所持上市公司股份（如有）。若违反上述承诺，由此给上市公司或者其他投资者造成损失的，本人承诺将向上市公司或其他投资者依法承担赔偿责任。
上市公司 董事、高 级管理 人员	本次交易摊薄即期 回报采取填补措施 的承诺	为确保公司填补回报措施能够得到切实履行，维护公司及全体股东的合法利益，公司全体董事、高级管理人员承诺如下： （1）本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。 （2）本人承诺对本人的职务消费行为进行约束。 （3）本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。 （4）本人承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。 （5）未来公司如实施股权激励，本人承诺股权激励的

承诺方	承诺事项	承诺内容
		行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。 （6）若深圳证券交易所审核过程中要求对本人出具的承诺进行调整的，则根据深圳证券交易所的要求对相关承诺事项进行相应调整。 （7）自本承诺出具日至公司本次重大资产重组实施完毕前，若中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所该等规定时，本人承诺届时将按照中国证券监督管理委员会及深圳证券交易的最新规定出具补充承诺。 （8）本人承诺切实履行公司制定的有关填补被摊薄即期回报的措施以及本人作出的相关承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担相应的赔偿责任。
上市公司	合法合规情况	1、本公司及本公司最近 3 年内的控股股东、实际控制人不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情形； 2、本公司及本公司控股股东、实际控制人最近 12 个月内未受到证券交易所公开谴责，不存在其他重大失信行为； 3、本公司及本公司现任董事、监事、高级管理人员最近三年不存在受到行政处罚、刑事处罚的情形，不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证券监督管理委员会立案调查的情形，不存在正被其他有权部门调查等情形，亦不存在尚未了结的或潜在的重大诉讼、仲裁或行政处罚的情形。 4、不存在因涉嫌重大资产重组相关的内幕交易被立案调查或者立案侦查的情形，最近 36 个月不存在因内幕交易被中国证监会作出行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的情况，不存在《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条规定中不得参与任何上市公司重大资产重组的情形。
控股股东、实际控制人	关于规范关联交易的承诺函	1、本次交易完成后，本人与航新科技及其控制的其他企业将尽可能地减少与航新科技发生关联交易。 2、对于无法避免或有合理原因的关联交易，本人将遵循市场化的公正、公平、公开原则，按照有关法律法规、规范性文件和《公司章程》等有关规定，履行包括回避表决等合法程序，不通过关联关系谋求特殊利益，不会进行任何有损航新科技及航新科技其他股东利益，特别是中小股东利益的关联交易。 3、本人及本人的关联方将不以任何方式违法违规占用航新科技及其控制的其他企业的资金、资产，亦不要求航新科技及其控制的其他企业为本人及本人的关联方

承诺方	承诺事项	承诺内容
		进行违规担保。 本人承诺，若违反上述承诺，将承担因此而给航新科技及其股东造成的一切损失。
	关于避免同业竞争的承诺函	1、截至本承诺函出具之日，本人及本人控制的其他企业未从事与上市公司及其控制的其他企业所从事的业务构成或可能构成直接利益冲突的竞争性经营活动。 2、本人承诺，本人将不会并且将要求、督促本人控制的下属企业不会在中国境内外任何地方、以任何形式直接或间接从事与航新科技及其控制的其他企业构成竞争的业务或活动。 3、如本人或本人控制的相关企业违反本承诺函，应负责赔偿航新科技及其控制的其他企业因同业竞争行为而导致的损失，并且本人及本人控制的相关企业从事与航新科技及其控制的其他企业构成竞争业务所产生的全部收益均归航新科技所有。 4、如因本人违反上述承诺而给上市公司造成损失的，取得的经营利润归上市公司所有，并需赔偿上市公司受到的一切损失。
	原则性同意本次重组的承诺函	本人不可撤销地承诺将出席航新科技审议本次重大资产购买的股东大会，并且将根据适用的法律法规在航新科技的股东大会上投票赞成关于批准本次重大资产购买的相关决议。
	减持承诺函	自上市公司本次重大资产购买复牌之日起至实施完毕期间，本人承诺不减持所持上市公司股份。若违反上述承诺，由此给上市公司或其他投资者造成损失的，本人承诺将向上市公司或其他投资者依法承担赔偿责任。
交易对方	关于所提供信息真实、准确、完整的承诺函	本公司将及时向航新科技提供本次重组相关信息，并保证所提供的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。本公司将依照双方签署之《股份购买协议》承担相应法律责任。

八、本次重组对中小投资者权益保护的安排

为保护投资者尤其是中小投资者的合法权益，本次交易过程将采取以下安排和措施：

（一）严格履行上市公司信息披露的义务

公司严格按照《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《上市公司重大资产重组管理办法》、《关于规范上市公司重大资产重组若干问题的规定》等相关法律、法规的要求对本次交易方案采取

严格的保密措施，切实履行信息披露义务，公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件。本报告书披露后，公司将继续严格按照相关法律法规的要求，及时、准确地披露公司本次交易的进展情况。

（二）严格履行相关程序

公司在本次交易过程中严格按照相关规定履行法定程序进行表决和披露。本次交易报告书在提交董事会讨论时，独立董事就该事项发表了独立意见。

此外，根据《重组管理办法》，本公司已聘请独立财务顾问和法律顾问对本次交易进行核查，并且已聘请具有相关证券业务资格的会计师事务所、估值机构出具审计、估值报告。本公司聘请的独立财务顾问和法律顾问将根据相关法律法规要求对本次交易出具独立财务顾问报告和法律意见书。

（三）股东大会通知公告程序及网络投票安排

上市公司将按照《公司章程》的规定发出召开审议本次重组方案的股东大会的通知，敦促公司全体股东参加本次股东大会。根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，为给参加股东大会的股东提供便利，本次股东大会公司将采用现场投票与网络投票相结合方式召开。公司通过深圳证券交易所系统和互联网投票系统向全体股东提供网络形式的投票平台，股东可以在网络投票时间内通过上述系统行使表决权。

本公司将单独统计并予以披露公司的董事、监事、高级管理人员、单独或者合计持有上市公司 5%以上股份的股东以外的其他股东的投票情况。

（四）确保本次交易标的的定价公允

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100% 股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定，符合相关法律法规、规范性文件的规定，定价公平、公允，不存在损害公司及其股东利益、特别是中小股东利益的情形。

同时，公司聘请中天衡平作为估值机构，以 2017 年 10 月 31 日为估值基准日对标的公司进行估值并出具了编号为中天衡平咨字[2018]33002 的《估值报告》，

从独立估值机构的角度分析本次交易价格的公允性。

（五）摊薄当期每股收益的填补回报安排

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发〔2013〕110号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发〔2014〕17号）、《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（中国证监会〔2015〕31号）等法律、法规、规范性文件的要求，公司董事会就本次交易对即期回报摊薄的影响进行了认真、审慎、客观的分析，就上述规定中的有关要求落实如下：

1、本次交易对公司即期回报财务指标的影响

根据公司2016年度和2017年1-10月财务报告以及正中珠江审阅的备考财务报表，假设公司于2015年1月1日完成对MMRO 100%股份的收购，即公司自2015年1月1日起将MMRO纳入合并财务报表的编制范围，则本次交易对公司2016年度及2017年1-10月归属于母公司所有者的净利润及每股收益影响情况对比如下：

项目	2017年1-10月		2016年度	
	本次交易前	本次交易后 (备考)	本次交易前	本次交易后 (备考)
归属于母公司所有者的净利润（万元）	3,547.65	5,274.26	5,986.22	7,594.53
基本每股收益（元）	0.15	0.22	0.25	0.32

注：2017年1-10月数据为未审数据

本次交易前，公司2016年实现的基本每股收益为0.25元/股、2017年1-10月实现的基本每股收益为0.15元/股。本次交易后，根据正中珠江审阅的备考财务报表，公司2016年基本每股收益为0.32元/股，2017年1-10月基本每股收益为0.22元/股。2016年和2017年1-10月的备考归属于母公司所有者的净利润以及基本每股收益指标较公司同期实际实现数均有明显提升。

2、本次交易摊薄即期回报的填补措施

为防范公司本次交易后即期回报被摊薄的风险，公司拟采取以下填补措施，以增强公司持续回报能力：

（1）加快并购整合，发挥协同效应，提高整体盈利能力

公司将加快拟购入资产的整合，在业务、人员、财务管理等各方面进行规范，同时整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，拓宽各自的服务领域、技术储备、市场区域和客户群体，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务，增强公司的整体盈利能力。

（2）进一步完善公司治理与内部控制，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》等法律、法规和规范性文件的要求，进一步优化治理结构、加强内部控制，节省公司的各项费用支出，完善并强化投资决策程序，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益。未来公司将合理运用各种融资工具和渠道，控制资金成本，提升资金使用效率，在保证满足公司业务快速发展对资金需求的前提下，全面有效地控制公司经营和资金管控风险。

（3）严格落实现金分红政策，保护中小投资者的利益

公司重视对股东的合理投资回报，本次重组完成后，公司将继续实行可持续、稳定、积极的利润分配政策，并将结合公司实际情况、政策导向和市场意愿，在符合利润分配条件的情况下，积极落实对股东的利润分配，努力提升对股东的回报，以更好的保障并提升公司股东利益。

公司提示广大投资者注意：公司所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出的保证。

3、公司董事、高级管理人员对本次交易摊薄即期回报采取填补措施的承诺

为确保公司填补回报措施能够得到切实履行，维护公司及全体股东的合法权益，公司全体董事、高级管理人员承诺如下：

（1）本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。

（2）本人承诺对本人的职务消费行为进行约束。

（3）本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

（4）本人承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

（5）未来公司如实施股权激励，本人承诺股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

（6）若深圳证券交易所在审核过程中要求对本人出具的承诺进行调整的，则根据深圳证券交易所的要求对相关承诺事项进行相应调整。

（7）自本承诺出具日至公司本次重大资产重组实施完毕前，若中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所该等规定时，本人承诺届时将按照中国证券监督管理委员会及深圳证券交易所的最新规定出具补充承诺。

（8）本人承诺切实履行公司制定的有关填补被摊薄即期回报的措施以及本人作出的相关承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担相应的赔偿责任。

九、本次重组的原则性意见及相关股份减持计划

（一）控股股东对本次重组的原则性意见

截至本报告书签署日，公司控股股东及实际控制人卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人已出具了《关于原则性同意本次重组的承诺函》，不可撤销地承诺将出席航新科技审议本次重大资产购买的股东大会，并且将根据适用的法律法规在航新科技的股东大会上投票赞成关于批准本次重大资产购买的相关决议。

（二）控股股东、董事、监事、高级管理人员自本次重组复牌之日起至实施完毕期间的股份减持计划

截至本报告书签署日，公司控股股东及实际控制人卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人，以及公司董事、监事、高级管理人员均已出具如下承诺：

“自上市公司本次重大资产购买复牌之日起至实施完毕期间，本人承诺将不减持所持上市公司股份（如有）。若违反上述承诺，由此给上市公司或者其他投资者造成损失的，本人承诺将向上市公司或其他投资者依法承担赔偿责任。”

十、其他重要事项

投资者可到指定网站（www.szse.cn）浏览本报告书的全文及中介机构出具的意见。

重大风险提示

投资者在评价本公司此次重组时，还应特别认真地考虑下述各项风险因素。

一、本次交易的相关风险

（一）交易暂停、取消及终止的相关风险

1、尽管本公司已经按照相关规定制定并采取了保密措施，但在本次重大资产重组实施过程中，仍存在因公司股价异常波动或异常交易可能涉嫌内幕交易而导致本次重大资产重组被暂停或终止的可能；

2、根据《股份购买协议》的约定，本次交易的最终交割需要满足一定的先决条件和交割安排，具体约定详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“四、交割先决条件及交割安排”。由于本次交易拟收购的标的公司为海外公司，业务涉及多个国家和地区，其面临的风险比境内收购更为复杂，交割先决条件的满足面临一定的不确定因素。因此，本次重大资产购买存在《股份购买协议》中约定的交割先决条件无法实现，而可能导致交易无法实施的风险。

3、在本次交易进行过程中，交易双方可能需要根据监管机构的要求或因市场、政策、环境、经济、技术发生变化等原因修改完善交易方案，如交易双方无法就修改完善交易方案的措施达成一致，则本次交易存在终止的可能。

基于上述原因，本次交易存在被暂停、取消或终止的可能，提请投资者注意投资风险。

（二）资金筹措风险

本次交易为跨境现金收购，根据《股份购买协议》的约定，交易对价需要使用欧元现金支付，上市公司拟综合使用自有资金和境外银行贷款支付本次交易的全部对价，其中境外银行贷款拟采用通过向境内银行申请内保外贷的方式，由境内银行的境外分支机构向香港航新发放欧元贷款用于支付本次交易的对价。目前公司正积极与多家银行就相关贷款事宜进行洽谈和协商，但截至本报告书签署日公司尚未获得相关银行关于本次交易贷款的正式审批同意；同时，若在交割前相

关外汇等监管政策发生不利变化，也会给最终的贷款发放和自有资金出境带来不确定性。因此本次交易存在因交易支付款项不能及时、足额到位的融资风险。

（三）承担交易违约金及支付补偿金的风险

根据《股份购买协议》，“如依据本协议 5.5.2 条的约定本协议终止，或依据本协议第 4.6 条的约定任一方退出本协议，则守约方有权要求违约方支付总额为 1,000,000 欧元的违约金。违约方应当自收到相关索赔通知之日起 30 日内支付违约金。但是，若买方已尽其所能采取一切措施但由于非买方原因未完成 4.1.4 条约定的国家发改委、商务部和外管局的备案或登记手续，则买方无需支付上述违约金。”关于违约金条款的具体约定，详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“八、违约金”。

同时，根据《股份购买协议》，在最后期限日（2018 年 4 月 30 日）前，买方尽最大努力仍不能完成相关备案或获得批准或召开股东大会，双方可善意协商决定将最后期限延长最迟至 2018 年 6 月 30 日；如双方决定延长最后期限日，则自 2018 年 5 月 1 日至交割日期间，买方应当每日向卖方支付 50,000 欧元作为补偿金。

因此，若因公司原因导致协议终止或交易对方退出本协议，公司将面临承担交易违约金的风险；若公司在最后期限日前未能完成相关备案或获得批准或召开股东大会，公司将面临支付补偿金的风险。

（四）最终交易价格及汇率波动风险

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的标的公司股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。根据《股份购买协议》，本次交易的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元（以估值基准日外汇汇率折算为人民币 33,384.97 万元），并根据最终交割的时间支付一定的利息费用或补偿金（如有），同时扣减“价值溢出额”（如有）及其对应的利息。关于本次交易的定价原则及价格调整机制详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“三、交易价格、定价依据及支付方式”。因此，根据价格调整机制进行调整后，本次交易的最终购买价款

具有一定不确定性。

同时，本次交易买方将在交割日以欧元现金进行最终购买价款的支付，伴随着人民币与欧元之间的汇率变动，将可能出现欧元兑人民币汇率上升导致与本次收购对价等额人民币值上升的风险。

（五）审批风险

本次重大资产收购的交割尚需取得必要备案或审批方可实施，包括但不限于：

- 1、本次交易及本次交易涉及的相关事宜尚需上市公司股东大会审议通过；
- 2、本次交易尚需完成商务部门的境外投资备案变更；
- 3、本次交易尚需完成中国国家外汇管理局或其相应地方主管部门的登记程序；
- 4、其他必须的审批、备案或授权（如有）。

上述事项为本次交易的前提条件，取得批准、核准、备案或通过审批前不得实施本次重组方案。本次交易能否取得上述批准或核准以及最终取得批准或核准的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意本次交易的审批风险。

（六）未设置盈利补偿机制的风险

本次交易不构成关联交易，本次标的资产的交易作价系根据国际并购交易的惯例，经过交易双方多轮报价、谈判，并根据《股份购买协议》约定的价格调整机制最终确定。因此，本次交易未设置盈利补偿机制的情形符合《上市公司重大资产重组管理办法》的相关规定。本次交易完成后，由于未设置盈利补偿机制，若标的公司业绩无法达到预期，会给上市公司经营业绩带来不利影响，且交易对方无需给予相应补偿，提请投资者关注相关风险。

（七）控制权变更导致的标的公司部分经营资质无法延续的风险

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，根据欧盟的相关规定，由于本次重组将导致 MMRO 及其控股子公司发生控制权变更，MMRO 及其控股子公司需要就其持有的部分资质证书向爱沙尼亚民航局或欧洲航空安全局或英国民航局进行申请或通知；根据《爱沙尼亚法律意

见书》及《英国法律意见书》，如 MMRO 及其控股子公司继续从事其现有业务且不存在管理层实质变化的情形，则其就控制权变更事宜取得相关航空机构的认可不存在法律障碍。因此，若标的公司未能及时就此次控制权变更事宜及时向相关航空机构申请或通知，或本次收购完成后标的公司的现有业务发生重大变化或标的公司管理层发生实质变化，则标的公司的部分经营资质存在无法延续的风险。

二、标的资产相关风险

（一）维修服务质量风险

标的公司主要从事的航空维修业务涉及诸多学科以及特种工艺技术，是高精尖技术使用面最宽、技术范畴最广的高端服务性行业之一，具有技术范围广、技术复杂程度高、技术管理难度大等特点。

标的公司在报告期内未出现重大质量纠纷，但航空维修服务的复杂性仍可能使标的公司在服务提供过程中出现质量未达标准的情况，这将对标的公司业绩表现和多年在航空维修行业建立的品牌造成不利的影响。

（二）客户流失风险

报告期内，标的公司航空维修业务的主要客户为欧洲等地区的中小型航空公司，虽然标的公司在与客户的长期合作过程中形成了较为稳定的合作关系，且已将重要客户对本次标的公司控制权变更的认可作为本次交割的先决条件，但标的公司依然存在由于本次交易造成客户流失从而对标的公司未来业绩增长造成不利影响的风险。

（三）税收政策变化的风险

根据爱沙尼亚税法规定，企业利润是在分配时而不是获得利润所得时缴纳所得税。当支付股息、福利、礼品、捐赠、非业务相关支出和定价转移调整时需要按月申报所得税，分配时的有效税率为 20%，即应纳所得税额等于净分配数除以 0.8，再乘以 20% 的税率。若后续当地政府修改税法相关规定，可能会导致企业所得税缴纳时间提前，则会给标的公司的现金流带来不利影响。

（四）技术更新的风险

航空业属于典型的技术密集型行业，集合了物理、材料、电子等多种基础和应用科学的尖端技术成果，设计、生产制造、应用、保障维修环节均具有很高的技术要求，飞机的更新换代给维修技术带来了更多挑战，航空业的发展要求 MRO 企业致力于掌握最新维修技术。虽然航空维修技术发展、更新存在一定的延续性，但随着新机型、新产品的不断普及和更新，若无法及时掌握与新机型、新产品相关的维修技术，掌握最新的大数据技术帮助分析航空运营中产生的海量数据，公司将面临客户流失和盈利能力下降的风险。

（五）核心管理层离任及核心技术人员流失的风险

根据上市公司目前的规划，未来标的资产仍将保持其经营实体存续并在其原管理团队管理下运营。因此，核心管理团队的能力对于公司后续海外发展至关重要，尤其是核心管理团队的稳定性将直接关系到标的公司业务的稳定和拓展。虽然《股份购买协议》中已经对核心管理层的竞业禁止作出相关安排，但在充分市场竞争的行业背景下，如果核心管理层聘用期限内离任或退休，仍将对标的公司的管理和运营带来不利影响。

航空维修属于航空运营保障与服务环节，相比于注重技术创新应用的飞机设计制造环节，航空维修更专注于飞机技术应用的维护以及维修经验的积累，具有丰富业务经验的核心技术人员对标的公司业务的发展至关重要。虽然标的公司一直致力于人力资源整合，努力为核心技术员工提供有竞争力的薪酬待遇、良好的工作环境、合理的培训机制以及公平的晋升通道，但是仍然存在核心技术人员流失的可能性。一旦核心技术人员流失，将对标的公司带来不利影响。

（六）海外市场业务整合风险

根据公司目前的规划，未来标的资产仍将保持其经营实体存续运营，且标的资产在爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰、克罗地亚等多个国家和地区开展经营活动，与公司在法律法规、会计、税收制度、商业惯例、企业文化等方面存在一定差异。本次交易后，公司能否在人员、财务、生产、运营等各方面对标的公司进行有效的经营管理仍存在不确定性，存在并购整合和经营管理不能实现预期效果的风险。

（七）上市公司治理风险

上市公司在完成本次交易后，将会对标的公司在财务管理、客户管理、资源管理、业务拓展、企业文化等方面进行整合，增强双方协同效应。并购后整合和国际化经营需要建立一支具有国际企业管理经验的团队，倘若在交易完成后上市公司管理水平不能满足战略发展需求，则会存在相关整合计划因缺乏有效执行而无法顺利推进的风险。此外，本次交易完成后本公司规模将进一步扩大，如果内部机构设置和管理制度不能迅速跟进，将会对本公司未来的经营造成不利影响。

（八）商誉减值风险

本次重大资产购买系非同一控制下的企业合并，根据《企业会计准则》，购买方对合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值部分的差额，应当确认为商誉。该等商誉不作摊销处理，但需要在未来每年会计年度进行减值测试。本次交易完成后，上市公司将确认一定金额的商誉，若标的公司未来经营情况未达预期，则相关商誉存在减值风险，从而对上市公司未来经营业绩产生不利影响。

（九）外汇风险

由于标的公司的日常运营中涉及欧元、美元等货币，而上市公司的合并报表记账本位币为人民币。人民币与其他货币之间汇率的不断变动，将可能给本次交易及公司未来运营带来汇兑损失风险。

三、其他风险

（一）相关资料翻译不准确的风险

本次交易的交易对方及标的资产涉及爱沙尼亚、英国、塞浦路斯、爱尔兰等多个国家和地区，因此与交易对方和标的资产相关的材料和文件的原始语种涉及英语、爱沙尼亚语等。本次交易的相关协议亦以英语表述。为了便于投资者理解和阅读，在本报告书中，涉及交易对方、交易标的以及交易协议等内容均以中文译文披露。由于中西方法律法规、社会文化、表达习惯等均存在一定差异，由原始语种翻译而来的中文译文可能未能十分贴切的表述原文的意思，因此存在本报告中披露的相关翻译文本不准确的风险。

（二）股票市场风险

股票市场投资收益与投资风险并存。股票市场价格波动不仅取决于上市公司的发展战略和经营业绩，还受宏观经济周期、利率、资金供求关系等众多因素的影响，同时也会因国际、国内政治经济形势及投资者心理因素的变化而产生波动，从而使上市公司股票的价格偏离其价值。上市公司一直严格按照有关法律法规的要求，真实、准确、完整、及时地披露有关信息，加强与投资者的沟通，同时采取积极措施，尽可能地降低股东的投资风险。但是，本次重组仍然需要有关部门审批且需要一定的时间周期方能完成，在此期间股票市场价格可能出现波动，从而给投资者带来一定的风险。

除上述风险外，公司不排除因政治、经济、自然灾害等其他不可控因素带来不利影响的可能性。本报告书披露后，公司将继续按照相关法规的要求，及时、准确地披露公司重组的进展情况，敬请广大投资者注意投资风险。

第一节 本次交易概况

一、本次交易的背景及目的

（一）本次交易的背景

1、抓住国家战略机遇，落实“一带一路”建设政策

2013年习近平总书记提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略，2015年3月28日，国家发改委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，阐明了“一带一路”倡议的时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制等内容，文中明确指出基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，要拓展建立民航全面合作的平台和机制，加快提升航空基础设施水平。根据《中国民航报》报道，中国民航已将“一带一路”沿线国家、地区和国内重要城市，纳入发展布局考虑中，由点到线、由线成面，逐步构建起“一带一路”沿线地区与国家互联互通的空中走廊，加速推进“一带一路”倡议落实，而完善的航线网络和快捷的交通运输可以为区域互联互通、经济发展提供基础支持和强劲动力。根据中国民航局统计，2017年中国航空公司经营的国际航线由2013年的427条增至778条，2017年底航班量比“一带一路”倡议提出之时（2013年底）增长120%。

爱沙尼亚作为“一带一路”国家之一，地处欧洲东北部，位于波罗的海东海岸，东与俄罗斯接壤，南与拉脱维亚相邻，北面为芬兰湾，隔海与芬兰、瑞典相望，占据波罗的海重要贸易通道。爱沙尼亚现为欧盟成员国，也是北约、经合组织成员国。爱沙尼亚政治环境稳定，奉行自由贸易政策，对外资实行国民待遇，我国与爱沙尼亚双边贸易已实现二十余年的稳步发展。

本次交易紧跟国家“一带一路”倡议的战略导向，投资并购爱沙尼亚优质企业，为以航空产业为主要内容的“空中丝绸之路”建设提供保障，为我国产业结构调整 and 转型升级作出贡献。同时，本次交易协助上市公司融入世界航空产业链，拓展航空维修业务和航空资产管理业务能力，通过并购做大做强，积极参与国际市场竞争。

2、全球机队持续增长，政策鼓励航空维修行业发展

根据奥纬咨询预测，在全球经济复苏增长、航空运输量稳步提升、老龄飞机更新等因素驱动影响下，全球飞机的数量将在未来 10 年保持每年 3.4% 的增长。根据空客公司及波音公司的市场预测，到 2027 年欧洲将保持世界第二大航空市场地位，欧洲窄体飞机将会在 2027 年达到 5,300 架左右，对应复合年均增长率为 3.7%。飞机数量的持续增长可带来航空公司飞机维修支出的稳定增长，同时随着大量新飞机的投入使用，机龄较长飞机的租赁成本下降，其退役时间也会相应推迟，从而带来更多维修业务需求。

根据国家发改委 2013 年修订的《产业结构调整指导目录（2011 年本）（修正）》版本，“航空器地面维修、维护、检测设备开发制造”及“航空器、设备及零件维修”为鼓励类项目，政府鼓励社会资本进入相关领域进行投资。

为支持航空维修行业的发展，经国务院批准，财政部、国家税务总局联合发布了《财政部、国家税务总局关于飞机维修增值税问题的通知》（财税(2000)102 号）就飞机维修增值税作出通知：自 2000 年 1 月 1 日起对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。2011 年，国家税务总局进一步明确了国外、国内飞机维修业务的增值税优惠政策。《关于飞机维修业务增值税处理方式的公告》（国家税务总局公告 2011 年第 5 号）中规定，对承揽国内、国外航空公司飞机维修业务的企业所从事的国外航空公司飞机维修业务，实行免征本环节增值税应纳税额、直接退还相应增值税进项税额的办法。

日益增长的全球及国内航空需求和对航空业发展有利政策支持，均为国内航空维修行业和航空资产管理服务行业提供了良好发展机遇。

3、标的公司具有较强综合服务能力和客户资源的优势

标的公司是全方位飞机技术支持解决方案提供商，总部位于爱沙尼亚塔林，航线维修业务在塔林机场的市场占有率为 90%。此外标的公司已为波罗的海、西欧、东欧和非洲等多个地区的客户成功提供服务，以高质量、高效率的服务赢得了客户的信赖和长期支持。标的公司在 MRO 领域可以提供基地维修、航线维修、工程服务和飞机内饰设计及生产、飞机涂装等全方位维修、维护服务，同时标的

公司还可以为客户提供以发动机及飞机部件贸易为主的航空资产管理服务。

标的公司致力于建设覆盖全欧洲范围的营销网络，主要客户为欧洲和非洲的中小型航空公司，与波罗的海航空、奥地利航空、芬兰航空等客户成功合作并建立了紧密联系。通过专业技术和服务能力与客户建立广泛的业务联系和信任后，标的公司可获取客户第一手的需求信息，再针对性地提供高附加值服务，业务范围涉及近 40 个国家。凭借优秀的服务质量和出口业绩表现，标的公司获得了爱沙尼亚企业管理局颁发的“2017 爱沙尼亚年度企业”和“2017 爱沙尼亚年度出口企业”奖项。

（二）本次交易的目的

1、完善上市公司产业链布局，快速推进国际化发展

上市公司在飞机维修领域具有十多年的维修经验，与众多国内外知名航空公司建立了战略合作伙伴关系，是波音公司在华授权维修服务商，是国内较早开辟海外市场的第三方维修企业。同时，上市公司自 2003 年起与国内外合作伙伴进行航材业务，目前与多家国内外航材贸易商形成良好的合作关系，销售网络遍及东南亚及欧美国家。

上市公司聚焦“保障飞机安全”战略，对外深耕产业链布局，努力开拓新业务增长点。通过本次交易，上市公司以横向并购的方式快速切入欧洲飞机基地维修、航空资产管理相关细分领域，获得实现全面布局航空保障业务环节的战略目标，进入国际市场，同时实现了公司对飞机维修、航材贸易在内的航空资产管理业务的跨越式发展。此外，上市公司可以凭借标的资产在海外的布局深入了解海外的市场环境、经营环境、法律环境，积累海外并购和跨国企业管理经验。同时，可以借助标的资产的海外渠道和资源，推动上市公司现有业务的国际化发展。

2、发挥协同效应，提升上市公司的综合实力

目前上市的主营业务包括航空机载设备研制及保障、航空维修及服务两大板块。航空机载设备研制及保障板块包括机载设备研制、检测设备研制、飞机加改装业务，航空维修及服务板块包括飞机部附件维修和航空服务业务。标的公司主营业务为航空维修业务和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航

线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。

本次交易完成后，航新科技将逐步完善在航空维修领域的布局，从原有的机载设备研制、机载设备检测设备研制以及机载设备维修服务等飞机部件研制和维修业务，进一步拓展至基地维修、航线维修、飞机内部装饰和外部涂装等 MRO 业务以及飞机拆解和飞机发动机、飞机备件贸易等航空资产管理业务。公司可以通过整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务。

二、本次交易的方案概述

（一）交易方案概述

1、方案概要

航新科技拟通过香港全资子公司香港航新以现金方式向交易对方购买其持有的标的公司合计 100%股份。航新科技将综合使用自有资金和境外银行贷款，以香港航新作为直接收购主体向交易对方支付本次交易的全部对价。其中境外银行贷款拟采用通过向境内银行申请内保外贷的方式，由境内银行的境外分支机构向香港航新发放欧元贷款。

2、交易对方

本次交易的交易对方为 Baltcap Private Equity Fund L.P., Sasmex Investments Limited, Tiaravia Services Limited, Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited。本次交易前，交易对方合计持有标的公司 100%股份。

3、交易标的

本次交易的标的为交易对方合计持有的 Magnetic MRO AS 100%股份。

（二）交易标的的定价及估值情况

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100%股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司

的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。

根据交易双方于 2018 年 1 月 2 日签订的《股份购买协议》，本次交易采用“锁箱机制”进行定价，双方约定在交割日买方基于“锁箱日”（2017 年 9 月 30 日）账目应向全部卖方支付的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元（以估值基准日外汇汇率折算为人民币 33,384.97 万元），同时加上自 2017 年 11 月 30 日至交割日期间以收购价格为基数计算的对应利息，并减去标的公司在锁箱日至交割日期间发生的“价值溢出额”（如有）及其对应的按年化 1.5% 利率计算的利息金额。同时，若因政策变化等原因，上市公司未能在最后期限日（2018 年 4 月 30 日）前完成相关备案、批准，则自 2018 年 5 月 1 日至交割日期间，买方应当每日向卖方支付 50,000 欧元作为补偿金。关于本次交易的定价原则及价格调整机制详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“三、交易价格、定价依据及支付方式”。

同时，公司聘请中天衡平作为估值机构，以 2017 年 10 月 31 日为估值基准日对标的公司进行估值并出具了编号为中天衡平咨字[2018]33002 的《估值报告》分析本次交易作价的合理性和公允性。

（三）对价支付方式

根据《股份购买协议》的约定，在交割日，买方应根据爱沙尼亚证券登记处经营者制定的适用于本交易的法律法规，向其证券账户经营者发出指示，要求其将相关卖方的无任何权利负担的拟出售股份通过货银对付（DVP）的方法转让给买方，并以欧元现金支付给卖方前款所述的全部固定收购价格、利息以及补偿金（如有）。

三、本次交易构成重大资产重组

根据航新科技及标的公司 2016 年度经审计的财务数据以及交易作价情况，标的公司相关指标占上市公司最近一个会计年度经审计的对应指标的比例如下：

单位：万元

2016 年 12 月 31 日/2016 年度	标的公司合计	交易金额	上市公司合计	占比
资产总额指标	19,781.99	33,384.97	111,047.58	30.06%

资产净额指标	4,181.12	33,384.97	87,503.59	38.15%
营业收入指标	36,514.63	不适用	42,452.28	86.01%

注：交易金额以固定收购总价 4,317.0405 万欧元，按照 2017 年 10 月 31 日欧元兑人民币中间价 7.7333 元折算得出。

根据《上市公司重大资产重组管理办法》，标的资产营业收入指标占上市公司最近一个会计年度相应指标的比例达到 50%以上，因此，本次交易构成重大资产重组。

四、本次交易不构成重组上市

本次交易不涉及发行股份，不会导致上市公司股权结构发生变化，本次交易也不涉及向公司实际控制人及其关联人购买资产。本次交易完成前后上市公司的实际控制人均为卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人，本次交易不会导致公司实际控制人发生变更，不构成重组上市。

五、本次交易不构成关联交易

本次交易前，交易对方未持有上市公司股份，也不存在《深圳证券交易所创业板股票上市规则》规定的构成关联方的其他情形；本次交易不涉及上市公司向交易对方发行股份的情形，也不涉及交易对方向上市公司委派董事、监事、高级管理人员的情形，或者在未来十二个月内产生《深圳证券交易所创业板股票上市规则》规定的构成关联方的其他情形。

六、本次重组对上市公司的影响

（一）本次重组对上市公司股权结构的影响

本次交易上市公司不涉及发行股份，不会导致上市公司股权结构的变化，也不存在对上市公司控制权的影响。

（二）本次重组对上市公司主营业务的影响

目前航新科技的主营业务包括航空机载设备研制及保障、航空维修及服务两大板块。航空机载设备研制及保障板块包括机载设备研制、检测设备研制、飞机加改装业务，航空维修及服务板块包括飞机部附件维修和航空服务业务。

标的公司是一家全方位飞机技术支持解决方案提供商，主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。

本次交易完成后，航新科技将逐步完善在航空维修领域的布局，从原有的机载设备研制、机载设备检测设备研制以及机载设备维修服务等飞机部件研制和维修业务，进一步拓展至基地维修、航线维修、飞机内部装饰和外部涂装等 MRO 业务以及飞机拆解和飞机发动机、飞机备件贸易等航空资产管理业务。公司可以通过整合双方的客户资源、专业人员和业务资质，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务。

（三）本次重组对上市公司财务状况和盈利能力的影响

根据正中珠江出具的《审阅报告》（广会专字[2018]第 G17035860020 号），本次交易前后上市公司主要财务数据比较如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日			2016 年 12 月 31 日		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
总资产	106,472.17	156,704.06	47.18%	111,047.58	158,049.14	42.33%
项目	2017 年 1-10 月			2016 年		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
营业收入	32,237.74	75,359.36	133.76%	42,452.28	78,966.91	86.01%
归属于母公司所有者的净利润	3,547.65	5,274.26	48.67%	5,986.22	7,594.53	26.87%
基本每股收益（元/股）	0.15	0.22	48.67%	0.25	0.32	26.87%

本次交易完成后，上市公司 2017 年 10 月末的总资产规模将从 106,472.17 万元增长至 156,704.06 万元，增幅为 47.18%。2016 年、2017 年 1-10 月的营业收入将分别从 42,452.28 万元、32,237.74 万元增长至 78,966.91 万元、75,359.36 万元，涨幅分别为 86.01%和 133.76%。2016 年、2017 年 1-10 月的基本每股收益将分别从 0.25 元/股、0.15 元/股上升至 0.32 元/股、0.22 元/股，涨幅分别为 26.87%和 48.67%。

综上所述，本次交易完成后，上市公司的资产规模和营业收入规模将大幅提

升，盈利水平将显著提高。

七、 本次交易的决策过程

（一）本次交易已履行的内部及监管机构批准程序

1、上市公司的批准和授权

公司于 2018 年 1 月 2 日召开第三届董事会第十八次会议，审议通过了《关于签署<股份购买协议>的议案》。

公司于 2018 年 3 月 6 日召开第三届董事会第二十一次会议，审议通过了本次交易报告书及其他与本次交易相关的议案。

2、交易对方的批准和授权

2017 年 12 月 13 日，交易对方 Baltcap Private Equity Fund L.P.的普通合伙人 Baltcap Private Equity Management Limited 召开董事会，审议通过了与本次交易相关的议案。

2018 年 1 月 2 日，交易对方 Sasmex Investments Limited, Tiaravia Services Limited, Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited 分别由各自的唯一董事作出同意本次交易的决议。

同时，根据交易对方在《股份购买协议》中作出的声明与保证，交易对方已经获得所有内部所必需的正式授权和批准。

3、其他已经履行的监管机构审批程序

公司于 2018 年 1 月 15 日取得了广东省商务厅颁发的《企业境外投资证书》（编号：境外投资证第 N4400201800036 号），核准公司以境外银行贷款 33,788.892541 万元投资标的公司。鉴于公司拟将本次交易的资金来源调整为综合使用自有资金和境外银行贷款，公司已向商务部门提交境外投资备案变更申请。

公司于 2018 年 1 月 29 日取得了广东省发展和改革委员会颁发的《项目备案通知书》，备案文号为粤发改外资函【2018】491 号，本次交易已经完成广东省发展和改革委员会的备案。

（二）本次交易尚须履行的内部和监管机构批准、备案程序

- 1、本次交易及本次交易涉及的相关事宜尚需上市公司股东大会审议通过；
- 2、本次交易尚需完成商务部门的境外投资备案变更；
- 3、本次交易尚需完成中国国家外汇管理局或其相应地方主管部门的登记程序；
- 4、其他必须的审批、备案或授权（如有）。

上述事项为本次交易的前提条件，取得批准、核准、备案或通过审批前不得实施本次重组方案。本次交易能否取得上述批准或核准以及最终取得批准或核准的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

第二节 上市公司基本情况

一、上市公司基本信息

名称:	广州航新航空科技股份有限公司
英文名称:	Guangzhou Hangxin Aviation Technology Co., Ltd.
法定代表人:	卜范胜
股票上市地:	深圳证券交易所
股票简称:	航新科技
股票代码:	300424
首发时间:	2015 年 4 月 22 日
注册资本:	23,998.8992 万元
经营范围:	航空、航天相关设备制造；航空器零件制造；航空航天器修理；电子、通信与自动控制技术研究、开发；电子工业专用设备制造；电子测量仪器制造；信息技术咨询服务；通用设备修理；专用设备修理；铁路运输设备修理；仪器仪表修理；通信传输设备专业修理；通信交换设备专业修理；雷达、无线电导航设备专业修理；其他通信设备专业修理；汽车零部件及配件制造（不含汽车发动机制造）；软件开发；信息系统集成服务；数据处理和存储服务；机械零部件加工；电工机械专用设备制造；船用配套设备制造；交通安全、管制及类似专用设备制造；工业自动控制系统装置制造；船舶自动化、检测、监控系统制造；船舶修理；商品批发贸易（许可审批类商品除外）；商品零售贸易（许可审批类商品除外）
统一社会信用代码	91440101781235119U
注册地址:	广东省广州市经济技术开发区科学城光宝路1号
办公地址:	广东省广州市经济技术开发区科学城光宝路1号
邮政编码:	510633
电话号码:	020-66350978
传真号码:	020-66354166
电子信箱:	securities@hangxin.com

二、上市公司设立及历史沿革

（一）有限公司设立、股份公司改制及首次公开发行

航新科技前身为成立于 2005 年 11 月 23 日的广州航卫计算机科技有限公司，2009 年 11 月 13 日，广州航卫计算机科技有限公司召开股东会，审议通过《关

于公司由有限责任公司整体变更为股份有限公司的议案》，根据广东正中珠江会计师事务所出具的以 2009 年 9 月 30 日为审计基准日的广会所审字[2009]第 09005690031 号《审计报告》，将经审计 1,796.15 万元净资产中的 1,500.00 万元折为股本 1,500.00 万股（每股面值 1.00 元），其余 296.15 万元计入资本公积。公司于 2009 年 12 月 23 日取得了广州市工商行政管理局核发的注册号为 440108000002907 的《企业法人营业执照》，注册资本为 1,500.00 万元。

经中国证券监督管理委员会证监许可[2015]557 号文核准，航新科技于 2015 年 4 月 22 日深圳证券交易所创业板上市，共公开发行新股 3,327 万股，股票简称“航新科技”，股票代码“300424”。发行上市后，航新科技总股本由 9,980 万股增加至 13,307.00 万股。

发行上市后，公司股本结构如下：

股东名称	持股数量（万股）	持股比例（%）
一、有限售条件的流通股		
卜范胜	2,936.2158	22.07
黄欣	968.2596	7.28
柳少娟	927.8406	6.97
深圳市达晨创业投资有限公司	698.6000	5.25
李凤瑞	692.5122	5.20
其他限售股股东	3,756.5718	28.23
二、无限售条件的流通股		
境内上市人民币普通股(A股)	3,327.00	25.00
三、合计	13,307.00	100.00

（二）首次公开发行以来历次股本变动情况

1、2017 年 9 月限制性股票激励计划

2017 年 6 月 15 日，上市公司召开 2017 年第一次临时股东大会审议通过了《广州航新航空科技股份有限公司 2017 年限制性股票激励计划（草案）及其摘要的议案》、《广州航新航空科技股份有限公司 2017 年限制性股票激励计划实施考核管理办法的议案》、《广州航新航空科技股份有限公司关于提请股东大会授权董事会办理公司 2017 年限制性股票激励计划相关事项的议案》等与激励计划相

关的议案。

2017年7月12日，公司召开第三届董事会第十三次会议，审议通过了《关于向激励对象授予限制性股票的议案》。根据《上市公司股权激励管理办法》、公司《2017年限制性股票激励计划（草案）》及其摘要的相关规定和2017年第一次临时股东大会的授权，董事会认为公司限制性股票激励计划规定的授予条件已经成就，同意确定以2017年7月12日为授予日，授予43名激励对象46.3万股限制性股票，授予价格为26.87元/股，激励计划授予激励对象的标的股票来源为公司向激励对象定向增发的本公司A股普通股。2017年9月6日，本次授予的股票上市。本次授予完成后，上市公司的总股本增加至13,353.30万股。

2、2017年9月资本公积转增股本

2017年9月11日，上市公司召开2017年第三次临时股东大会，审议通过了《关于公司2017年半年度利润分配预案的议案》，航新科技拟以截止2017年6月30日公司总股本133,070,000股为基数进行资本公积金转增股本，向全体股东每10股转增8股，共计转增106,456,000股，转增后公司总股本将增加至239,526,000股。

因公司于2017年9月6日完成2017年限制性股票激励计划首次授予登记工作，公司总股本增加至133,533,000股。按照“现金分红总额、送红股总额、转增股本总额固定不变”的原则，公司2017年半年度权益分派方案调整为：以公司现有总股本133,533,000股为基数，以资本公积金向全体股东每10股转增7.972261股。2017年9月20日，本次资本公积转增股本完成，上市公司的总股本增加至23,998.90万股。

（三）上市公司前十大股东情况

截至2017年10月31日，上市公司前10大股东情况如下：

股东名称	持股数量（股）	持股比例（%）
卜范胜	52,770,437	21.99
黄欣	17,401,814	7.25
柳少娟	16,675,394	6.95
李凤瑞	12,446,010	5.19

孙丽香	7,942,200	3.31
卜祥尧	3,422,249	1.43
深圳市达晨创业投资有限公司	2,980,384.00	1.24
张全	2,881,469	1.20
吴贵斌	2,713,276	1.13
中国农业银行股份有限公司-南方 改革机遇灵活配置混合型证券投资 基金	2,590,078.00	1.08
前十大股东合计	121,823,311	50.76

三、最近三年的重大资产重组情况

上市公司最近三年不存在重大资产重组的情形。

四、上市公司主营业务情况

上市公司的主营业务为航空机载设备研制及保障、航空维修及服务两大板块。航空机载设备研制及保障板块包括机载设备研制、检测设备研制、飞机加改装业务，航空维修及服务板块包括飞机部附件维修和航空服务业务。报告期内，公司主营业务未发生重大变更。

报告期内，上市公司按产品分类的主营业务收入构成如下：

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
设备研制及保障	11,019.46	34.18%	16,442.27	38.73%	17,778.55	43.08%
航空维修及服务	20,626.78	63.98%	25,260.76	59.50%	22,647.85	54.88%
其他产品	591.51	1.84%	749.26	1.76%	838.25	2.04%

其中，2017 年 1-10 月财务数据未经审计。

五、主要财务指标

（一）合并资产负债表主要数据

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
----	------------------	------------------	------------------	------------------

流动资产合计	63,315.10	64,755.30	60,281.68	48,572.24
非流动资产合计	43,157.07	46,292.28	40,151.58	36,854.21
资产总计	106,472.17	111,047.58	100,433.26	85,426.45
流动负债合计	16,995.64	22,451.62	17,355.79	35,496.35
非流动负债合计	993.85	1,092.38	1,272.75	4,969.15
负债合计	17,989.50	23,544.00	18,628.54	40,465.50
归属于母公司所有者权益合计	88,381.95	87,503.59	81,804.73	44,960.95
股东权益合计	88,482.67	87,503.59	81,804.73	44,960.95

（二）合并利润表主要数据

单位：万元

项目	2017 年度 1-10 月	2016 年度	2015 年度	2014 年度
营业总收入	32,237.74	42,452.28	41,264.65	50,911.18
营业利润	2,681.06	4,004.01	5,870.01	6,118.83
利润总额	3,906.91	6,740.69	8,265.38	9,189.13
净利润	3,498.37	5,986.22	7,220.34	8,043.87
归属于母公司所有者的净利润	3,547.65	5,986.22	7,220.34	8,043.87

（三）合并现金流量表主要数据

单位：万元

项目	2017 年度 1-10 月	2016 年度	2015 年度	2014 年度
经营活动产生的现金流量净额	-12,386.23	-848.40	732.82	5,031.69
投资活动产生的现金流量净额	3,320.50	-8,104.98	-6,620.86	-3,310.74
筹资活动产生的现金流量净额	-5,808.93	3,279.23	16,279.23	-7,225.87
现金及现金等价物净增加额	-14,866.86	-5,596.49	10,405.68	-5,532.80
加：期初现金及现金等价物余额	18,284.07	23,880.56	13,474.88	19,007.68
期末现金及现金等价物余额	3,417.21	18,284.07	23,880.56	13,474.88

以上财务数据中，2017 年 1-10 月财务数据未经审计。

六、公司控股股东及实际控制人情况

截至本报告书签署日，卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人分别直接持有公司 21.99%、7.25%、6.95%、5.19%的股份，上述四人为公司

的创始人，且于 2011 年 11 月 16 日签署《一致行动协议》，卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生共同持有公司 41.37% 的股份，为本公司的控股股东和实际控制人。

卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生基本情况如下：

卜范胜先生，1953 年 4 月出生，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。1980 年 7 月毕业于北京航空航天大学，高级工程师，曾获得中国民航总局颁发的机务维修先进个人“特殊贡献奖”称号；1969 年至 1994 年就职于哈尔滨飞机制造公司，1994 年至 1997 年任哈尔滨航新电器总经理。1997 年以来历任航新电子总经理、董事、董事长；现任本公司董事长。

黄欣先生，1962 年 12 月出生，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。毕业于北京航空航天大学，研究员级高级工程师；曾就职于哈尔滨飞机制造公司。历任航新科技副总经理、总经理；现任本公司董事；同时兼任哈尔滨航卫董事长，北京航新航宇航空科技有限公司、上海航歆国际贸易有限公司、广州航新测控科技有限公司、广州航新信息科技有限公司执行董事。

柳少娟女士，1961 年 11 月出生，本科学历，中国国籍，无境外永久居留权。毕业于南京航空航天大学，高级工程师，曾获得中国民航总局颁发的“争做 21 世纪优秀机务人”活动优秀个人称号；曾就职于哈尔滨飞机制造公司。历任航新科技副总经理、总经理；现任本公司董事；同时兼任航新电子、上海航新、天津航新执行董事，香港航新董事，山东翔宇副董事长。

李凤瑞先生，1967 年 7 月出生，工商管理硕士，中国国籍，无境外永久居留权。本科毕业于北京航空航天大学，研究生毕业于澳大利亚堪培拉大学，工程师。曾就职于哈尔滨飞机制造公司。历任航新科技副总经理；现任本公司董事；兼任北京巨华伟业投资管理有限公司董事。

七、最近三年的合法合规情况

（一）公司及现任董事、监事、高级管理人员涉嫌犯罪及违法违规情况

截至本报告书签署日，公司及其现任董事、监事、高级管理人员不存在因涉

嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正被中国证监会立案调查的情况。

（二）公司及现任董事、监事、高级管理人员最近三年受到的行政处罚或刑事处罚情况

公司及其现任董事、监事、高级管理人员最近三年不存在受到行政处罚或刑事处罚的情况。

（三）公司及其控股股东、实际控制人最近十二个月的诚信情况

公司及其控股股东、实际控制人最近十二个月内不存在受到深圳证券交易所公开谴责的情况，亦不存在其他重大失信行为。

八、最近六十个月的控制权变动情况

卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生等四人为上市公司实际控制人。最近六十个月，公司控制权未发生变动。

九、本次交易的其他相关主体

上市公司拟以设立在香港的全资子公司航新航空服务有限公司作为本次交易的直接买方，收购交易对方持有的标的公司 100%股份。

航新航空服务有限公司的基本情况如下：

公司名称：航新航空服务有限公司

设立地点：中国香港

注册资本：700,000.00 港币

成立日期：2013 年 5 月 21 日

登记注册号：1910515

经营范围：航空、机电产品贸易及技术咨询与服务

股权结构：航新科技持股 100%

第三节 交易对方基本情况

一、Baltcap Private Equity Fund L.P.的基本情况

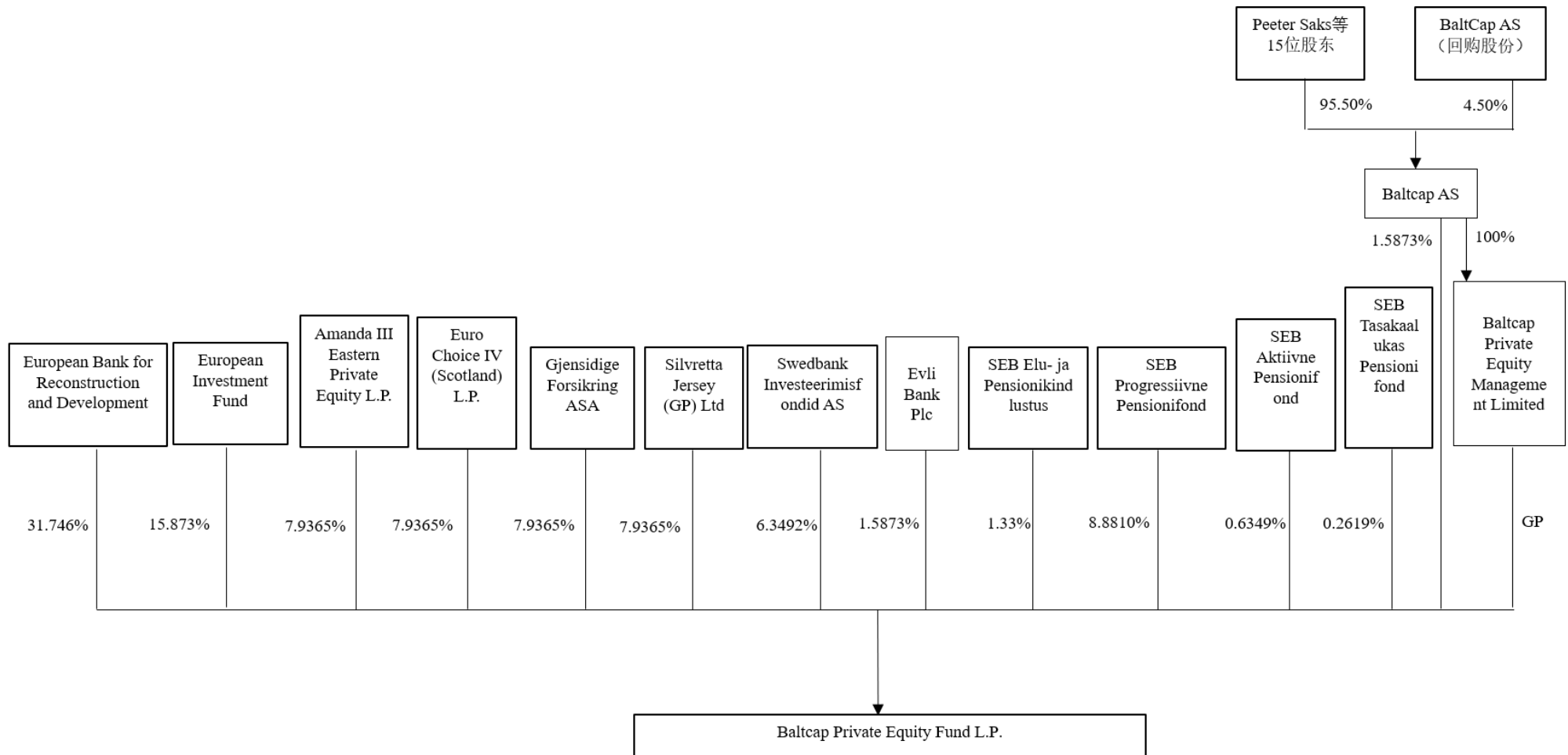
本次交易前，Baltcap Private Equity Fund L.P.持有标的公司 70%股份，为标的公司的控股股东。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Baltcap Private Equity Fund L.P.的基本情况如下：

（一）基本情况

公司名称	Baltcap Private Equity Fund L.P.
公司性质	有限合伙企业
注册地	英国
注册地址	37 Esplanade, St Helier, Jersey, JE1 2TR, Channel Islands
注册号	LP12587
成立日期	2007.11.26
主要业务范围	投资基金，主要通过并购、参与后期扩张交易等方式投资于波罗的海沿岸国家的中小型企业

根据交易对方在《股份购买协议》中的保证，Baltcap Private Equity Fund L.P.是一家在其管辖法律下正式组建、有效设立并存续，且经营状况良好的企业。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Baltcap Private Equity Fund L.P.是于 2007 年 11 月 26 日依据英国法律正式成立并合法存续的有限合伙企业，Baltcap Private Equity Management Limited 为其普通合伙人。

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Baltcap Private Equity Fund L.P.的股权结构图如下：



Baltcap Private Equity Fund L.P.的主要投资人包括欧洲复兴开发银行（EBRD）、欧洲投资基金（EIF）、波罗的海养老基金，以及母基金、银行、保险公司等其他机构投资者。其中，欧洲复兴开发银行是唯一持有超过 25%份额的投资者。具体投资比例如下：

序号	投资人	投资比例
1	European Bank for Reconstruction and Development	31.746%
2	European Investment Fund	15.873%
3	Amanda III Eastern Private Equity L.P.	7.9365%
4	Euro Choice IV (Scotland) L.P.	7.9365%
5	Gjensidige Forsikring ASA	7.9365%
6	Silvretta Jersey (GP) Ltd	7.9635%
7	Swedbank Investeerimisfondid AS	6.3492%
8	Evli Bank Plc	1.5873%
9	SEB Elu- ja Pensionikindlustus	1.33%
10	BaltCap AS	1.5873%
11	SEB Progressiivne Pensionifond	8.8810%
12	SEB Aktiivne Pensionifond	0.6349%
13	SEB Tasakaalukas Pensionifond	0.2619%

Baltcap Private Equity Management Limited 是 Baltcap Private Equity Fund L.P. 的普通合伙人，BaltCap AS 持有 Baltcap Private Equity Management Limited 100% 股份，BaltCap AS 的股权结构如下：

序号	股东名称	持股比例
1	Peeter Saks	21.81%
2	OÜ Mvest Consulting	17.85%
3	Dagnis Dreimanis	17.85%
4	Simonas Gustainis	17.87%
5	Kristjan Kalda	0.03%
6	Blatt OÜ	3.95%
7	Oliver Kullman	0.03%
8	Hommiku Invest OÜ	3.95%
9	Sandijs Abolins-Abols	3.98%
10	MB "Estvesta"	0.02%
11	Mārtiņš Jaunarājs	4.03%
12	Peteris Treimanis	0.08%
13	Sarunas Stepukonis	0.06%
14	Kornelijus Celutka	0.06%
15	Sayan Investments UAB	3.95%
16	BaltCap AS (回购股份)	4.50%

（二）最近两年主要财务数据

单位：欧元

项目	2016 年 12 月 31 日/2016 年	2015 年 12 月 31 日/2015 年
总资产	64,011,349	65,760,582
总负债	15,236	246,502
所有者权益	63,996,113	65,514,080
营业收入	13,079,707	6,592,743
营业成本	937,579	998,906
净利润	12,129,033	5,563,313

注：财务数据已经 KPMG Channel Islands Limited 审计

（三）下属企业情况

根据交易对方提供的信息，除标的公司外，Baltcap Private Equity Fund L.P. 主要下属企业情况如下：

序号	公司名称	持股比例（%）	业务领域及区域
1	FCR Media Group OÜ	100	数字媒体集团，主要经营区域包括波罗的海沿岸国家、捷克、斯洛伐克、罗马尼亚、克罗地亚、比利时
2	TREV-2 Grupp AS	74.7	爱沙尼亚的基础设施建设企业
3	Kelprojekta UAB	90.1	立陶宛的交通基础设施工程企业

二、Sasmex Investment Limited 的基本情况

本次交易前，Sasmex Investment Limited 持有标的公司 11.5% 股份。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Sasmex Investment Limited 的基本情况如下：

（一）基本情况

公司名称	Sasmex Investment Limited
公司类型	有限责任公司
注册地	塞浦路斯
注册地址	70 Michail Georgiou, Athienou, 7600 Larnaca, Cyprus
注册资本	2000 欧元
注册编号	331956
成立日期	2014.5.2
主要业务范围	持股型公司，投资交易

根据交易对方在《股份购买协议》中的保证，Sasmex Investment Limited 是一家在其管辖法律下正式组建、有效设立并存续，且经营状况良好的公司。

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Sasmex Investment Limited 是于 2014 年 5 月 2 日依据塞浦路斯法律正式成立并合法存续的有限责任公司。Sasmex Investment Limited 共发行 2,000 股股票，每股票面价值为 1 欧元，Belserve Consultants Limited 和 Vaspaco Properties Limited 各持有 1,000 股，持股比例各 50%。

根据 Jonas Butautis 于 2014 年 6 月 16 日分别与 Belserve Consultants Limited 和 Vaspaco Properties Limited 签署的信托声明书（Declaration of trust），Belserve Consultants Limited 和 Vaspaco Properties Limited 作为 Jonas Butautis 的代名人和受托人持有 Sasmex Investment Limited 的股份，因此 Jonas Butautis 为 Sasmex Investment Limited 的实际股东和实际控制人。

（二）最近两年主要财务数据

单位：欧元

项目	2016 年 12 月 31 日/2016 年	2015 年 12 月 31 日/2015 年
总资产	803,149	803,255
总负债	960,233	897,808
所有者权益	-157,084	-94,553
营业收入	-	-
营业成本	2,460	2,294
净利润	-62.531	-92,558

注：财务数据已经 C.Efstathiou Audit Ltd 审计

（三）下属企业情况

根据交易对方提供的信息和境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Sasmex Investment Limited 无子公司。

三、Tiaravia Services Limited 的基本情况

本次交易前，Tiaravia Services Limited 持有标的公司 9.5% 股份。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tiaravia Services Limited 的基本情况如下：

（一）基本情况

公司名称	Tiaravia Services Limited
公司类型	有限责任公司
注册地	塞浦路斯
注册地址	1 Vasilika, Dali 2540, Nicosia, Cyprus
注册资本	2000欧元
注册编号	330249
成立日期	2014.3.6
主要业务范围	持股型公司，投资交易

根据交易对方在《股份购买协议》中的保证，Tiaravia Services Limited 是一家在其管辖法律下正式组建、有效设立并存续，且经营状况良好的公司。

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tiaravia Services Limited 是于 2014 年 3 月 6 日依据塞浦路斯法律正式成立并合法存续的有限责任公司。Tiaravia Services Limited 共发行 2,000 股股票，每股票面价值为 1 欧元，Normax Holdings Limited 和 Normax Management Limited 各持有 1,000 股，持股比例各 50%。

根据 Paulius Kavaliauskas 于 2014 年 6 月 17 日分别与 Normax Holdings Limited 和 Normax Management Limited 签署的信托声明书(Declaration of trust)，Normax Holdings Limited 和 Normax Management Limited 作为 Paulius Kavaliauskas 的代名人和受托人持有 Tiaravia Services Limited 的股份，因此 Paulius Kavaliauskas 为 Tiaravia Services Limited 的实际股东和实际控制人。

（二）最近两年主要财务数据

单位：欧元

项目	2016 年 12 月 31 日/2016 年	2015 年 12 月 31 日/2015 年
总资产	663,475	663,698
总负债	795,110	742,693
所有者权益	-131,635	-78,995
营业收入	-	-
营业成本	2,941	2,295
净利润	-52,640	-77,000

注：财务数据已经 C.Efstathiou Audit Ltd 审计

（三）下属企业情况

根据交易对方提供的信息和境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tiaravia Services Limited 无子公司。

四、Napantaco Management Limited 的基本情况

本次交易前，Napantaco Management Limited 持有标的公司 6%股份。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Napantaco Management Limited 的基本情况如下：

（一）基本情况

公司名称	Napantaco Management Limited
公司类型	有限责任公司
注册地	塞浦路斯
注册地址	Georgiou Kariou, 6B, Flat/Office 6B, Dasoupoli, Strovolos, 2014, Nicosia, Cyprus
注册资本	2000欧元
注册编号	331903
成立日期	2014.4.30
主要业务范围	持股型公司，投资交易

根据交易对方在《股份购买协议》中的保证，Napantaco Management Limited 是一家在其管辖法律下正式组建、有效设立并存续，且经营状况良好的公司。

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Napantaco Management Limited 是于 2014 年 4 月 30 日依据塞浦路斯法律正式成立并合法存续的有限责任公司。Napantaco Management Limited 共发行 2,000 股股票，每股票面价值为 1 欧元，Kamaronian Investments Limited 和 Notrosion Management Limited 各持有 1,000 股，持股比例各 50%。

根据 Thomas O'Neill 于 2014 年 6 月 17 日分别与 Kamaronian Investments Limited 和 Notrosion Management Limited 签署的信托声明书(Declaration of trust)，Kamaronian Investments Limited 和 Notrosion Management Limited 作为 Thomas O'Neill 的代名人和受托人持有 Napantaco Management Limited 的股份，因此 Thomas O'Neill 为 Napantaco Management Limited 的实际股东和实际控制人。

（二）最近两年主要财务数据

单位：欧元

项目	2016 年 12 月 31 日/2016 年	2015 年 12 月 31 日/2015 年
总资产	420,823	419,020
总负债	506,883	470,328
所有者权益	-86,060	-51,308
营业收入	-	-
营业成本	-2,460	-2,295
净利润	-34,752	-49,157

注：财务数据已经 C.Efstathiou Audit Ltd 审计

（三）下属企业情况

根据交易对方提供的信息和境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Napantaco Management Limited 无子公司。

五、Tigriaco Trading Limited 的基本情况

本次交易前，Tigriaco Trading Limited 持有标的公司 3%股份。根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tigriaco Trading Limited 的基本情况如下：

（一）基本情况

公司名称	Tigriaco Trading Limited
公司类型	有限责任公司
注册地	塞浦路斯
注册地址	1 Vasili Michailidi, 2650 Pera Oreinis, Nicosia, Cyprus
注册资本	2000欧元
注册编号	331267
成立日期	2014.4.8
主要业务范围	持股型公司，投资交易

根据交易对方在《股份购买协议》中的保证，Tigriaco Trading Limited 是一家在其管辖法律下正式组建、有效设立并存续，且经营状况良好的公司。

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tigriaco Trading Limited 是于 2014 年 4 月 8 日依据塞浦路斯法律正式成立并合法存续的有限责任公司。

Tigriaco Trading Limited 共发行 2,000 股股票，每股票面价值为 1 欧元，Centimon Investments Limited 和 Centimon Management Limited 各持有 1,000 股，持股比例各 50%。

根据 Simona Verbiene 于 2014 年 6 月 17 日分别与 Centimon Investments Limited 和 Centimon Management Limited 签署的信托声明书(Declaration of trust)，Centimon Investments Limited 和 Centimon Management Limited 作为 Simona Verbiene 的代名人和受托人持有 Tigriaco Trading Limited 的股份，因此 Simona Verbiene 为 Tigriaco Trading Limited 的实际股东和实际控制人。

（二）最近两年主要财务数据

单位：欧元

项目	2016 年 12 月 31 日/2016 年	2015 年 12 月 31 日/2015 年
总资产	209,800	209,627
总负债	256,964	238,093
所有者权益	-47,164	-28,466
营业收入	-	-
营业成本	-2,460	-2,295
净利润	-18,698	-26,471

注：财务数据已经 C.Efstathiou Audit Ltd 审计

（三）下属企业情况

根据交易对方提供的信息和境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，Tigriaco Trading Limited 无子公司。

六、其他事项说明

（一）交易对方与上市公司的关联关系，以及向上市公司推荐董事或者高级管理人员的情况

根据交易对方出具的声明，本次交易的交易对方与上市公司不存在任何关联关系，交易对方亦不存在向上市公司推荐董事或者高级管理人员的情况。

（二）交易对方及其主要管理人员最近五年内未受行政处罚、刑事处罚、或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁情况说明

根据交易对方出具的声明，交易对方及其主要管理人员最近五年内未受过与证券市场相关的行政处罚、刑事处罚、或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁。

（三）交易对方及其主要管理人员最近五年的诚信情况

根据交易对方出具的声明，交易对方及其主要管理人员不存在未按期偿还大额债务的情况，不存在被中国证监会采取行政监管措施或受到证券交易所纪律处分的情况。

第四节 交易标的基本情况

一、交易标的概况

基本情况如下：

名称	Magnetic MRO AS
注册地址	V äke-S õjam ä tn 1a, Tallinn 11415, Estonia
股本	1,090,188.80 欧元
成立日期	2002.5.15
注册号	10865988
税务号	EE100764615
经营范围	修理和维护飞行器和航空器

二、主要历史沿革

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》及交易对方提供的 MMRO 于爱沙尼亚证券登记处的历次股权变动情况表，标的公司的主要历史沿革如下：

标的公司成立于 2002 年 5 月 15 日，前身为 Maersk Air Maintencance Estonia AS，2002 年 4 月 24 日，标的公司当时的唯一股东 Maersk Airs A/S 为设立公司而出资 400,000 爱沙尼亚克朗，因此标的公司设立时的股本为 400,000 爱沙尼亚克朗。

1、2002 年 7 月，第一次股份转让

2002 年 7 月 22 日，Maersk Airs A/S 将其持有的 4,000 股标的公司股份转让给 Baltic Maersk Air Holding AS，Baltic Maersk Air Holding AS 成为标的公司唯一股东。

2、2003 年 1 月，第一次增资

2003 年 1 月 9 日，标的公司股本增加至 10,400,000 爱沙尼亚克朗，新增的 10,000,000 爱沙尼亚克朗股本，全部由 Baltic Maersk Air Holding AS 出资 27,000,000 爱沙尼亚克朗认购。

3、2003 年 9 月，第二次股份转让

2003 年 9 月 18 日，Baltic Maersk Air Holding AS 将其持有的 104,000 股标的公司股份转让给 SAS AB，SAS AB 成为标的公司唯一股东。

4、2004 年 1 月，第二次增资

2004 年 1 月 26 日，标的公司股本增加至 11,400,000 爱沙尼亚克朗，新增的 1,000,000 爱沙尼亚克朗股份，全部由 SAS AB 出资 10,000,000 爱沙尼亚克朗认购。

5、2004 年 12 月，第三次股份转让

2004 年 12 月 29 日，SAS AB 将其持有的 114,000 股标的公司股份转让给 SAS TECH AB，SAS TECH AB 成为标的公司唯一股东。

6、2010 年 3 月，第四次股份转让

2010 年 3 月 1 日，SAS TECH AB 将其持有的 114,000 股标的公司股份转让给 MRO OÜ，MRO OÜ 成为标的公司唯一股东。

7、2010 年 5 月，第五次股份转让

2010 年 5 月 27 日，MRO OÜ 将其持有的 114,000 股标公司股份转让给 Baltcap Private Equity Fund L.P，Baltcap Private Equity Fund L.P 成为标的公司唯一股东。

8、2010 年 6 月，第三次增资

2010 年 6 月 25 日，标的公司股本增加至 12,400,000 爱沙尼亚克朗，新增的 1,000,000 爱沙尼亚克朗股本，全部由 Baltcap Private Equity Fund L.P 以其对标的公司的 79,500,000 爱沙尼亚克朗股东贷款转换为股本认购。

9、2010 年 8 月，第六次股份转让

2010 年 8 月 4 日，Baltcap Private Equity Fund L.P 将其持有的 273 股标的公司股份转让给 Lars-Olof Stig Bolinder。

10、2010 年 10 月，第七次股份转让

2010年10月15日，Baltcap Private Equity Fund L.P 将其持有的 312 股标的公司股份转让给 Lars-Olof Stig Bolinder。

11、2010 年 12 月，第八次股份转让

2010 年 12 月 16 日，Private Equity Fund L.P 将其持有的 195 股标的公司股份转让给 Lars-Olof Stig Bolinder。

12、2011 年 5 月，第四次增资

2011 年 5 月 23 日，标的公司股本的计价货币由爱沙尼亚克朗变更为欧元，同时，标的公司股本增加至 793,600 欧元，新增的 1,095.6 欧元股本，全部由 Baltcap Private Equity Fund L.P 出资 1095.6 欧元认购。

13、2012 年 12 月，第九次股份转让

2012 年 12 月 11 日，Baltcap Private Equity Fund L.P 将其持有的 250 股标的公司股份转让给 Richard David Williams。

14、2014 年 2 月，第十次股份转让

2014 年 2 月 13 日，Lars-Olof Stig Bolinder 将其持有的 780 股标的公司股份转让给 Baltcap Private Equity Fund L.P。

15、2014 年 6 月，第十一次股份转让

2014 年 6 月 12 日，Richard David Williams 将其持有的 250 股标的公司股份转让给 Baltcap Private Equity Fund L.P。

16、2014 年 8 月，第十二次股份转让

2014 年 8 月 4 日，Baltcap Private Equity Fund L.P 将其持有的标的公司 16,182 股股份转让给 Tiaravia Services Limited；将其持有的标的公司 19,589 股股份转让给 Sasmex Investments Limited；将其持有的标的公司 10,220 股股份给 Napantaco Management Limited；将其持有的标的公司 5,110 股股份转让给 Tigriaco Trading Limited。

17、2016 年 6 月，第五次增资

2016年6月2日,标的公司股本增加至1,090,188.80欧元,新增的296,588.80欧元股本,全部由Baltcap Private Equity Fund L.P以其对标的公司的1,900,000欧元股东贷款转换为股本认购。该次增资经标的公司于2016年3月15日召开的股东会批准,除Baltcap Private Equity Fund L.P外的其他股东放弃了优先认购权。

18、2016年9月,第十三次股份转让

2012年3月1日,Maersk Air Maintencance Estonia AS、Sergei Školnik、Baltcap Private Equity Fund L.P签订了《期权协议》,在满足协议约定的条件下,以每股41欧元的价格授予Sergei Školnik标的公司2,440股股份。

2013年3月1日,Maersk Air Maintencance Estonia AS、Risto Mäets、Baltcap Private Equity Fund L.P签订了《期权协议》,在满足协议约定的条件下,以每股41欧元的价格授予Risto Mäets标的公司2,440股股份。

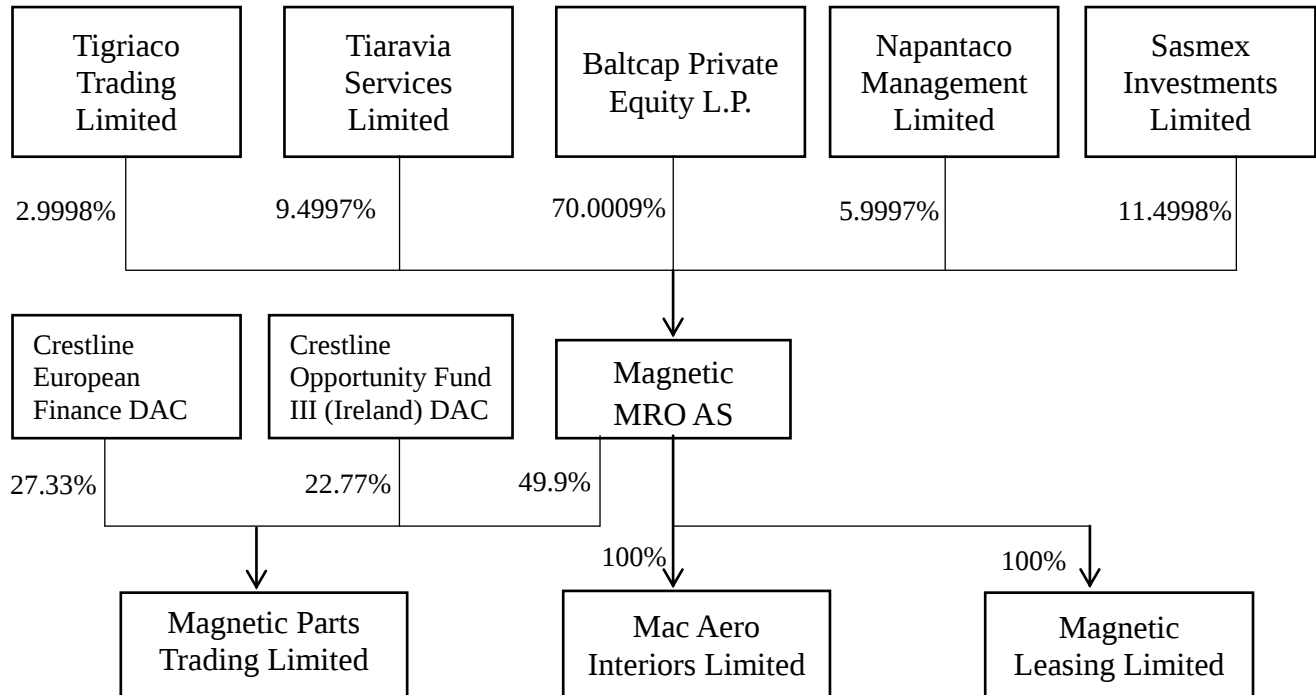
为完成上述股权激励协议项下义务,2016年9月19日Baltcap Private Equity Fund L.P将其持有的标的公司4,880股股份转让给Magnetic MRO AS,Magnetic MRO AS再将上述股份分别转让给Sergei Školnik,Risto Mäets二人,每人各2,440股,交易对价均为100,040欧元。同日,Sergei Školnik,Risto Mäets再将其各自持有的上述股份转让给Baltcap Private Equity Fund L.P,交易对价均为155,040欧元。

根据《爱沙尼亚法律意见书》,标的公司是按照爱沙尼亚法律正式注册成立并合法存续的公司,其历史上的股本变动及股东结构的变动均已正式、合法地在爱沙尼亚商业登记处登记注册。

三、产权控制结构及组织架构

（一）产权控制结构

截至本报告书签署日,标的公司的股权结构如下:

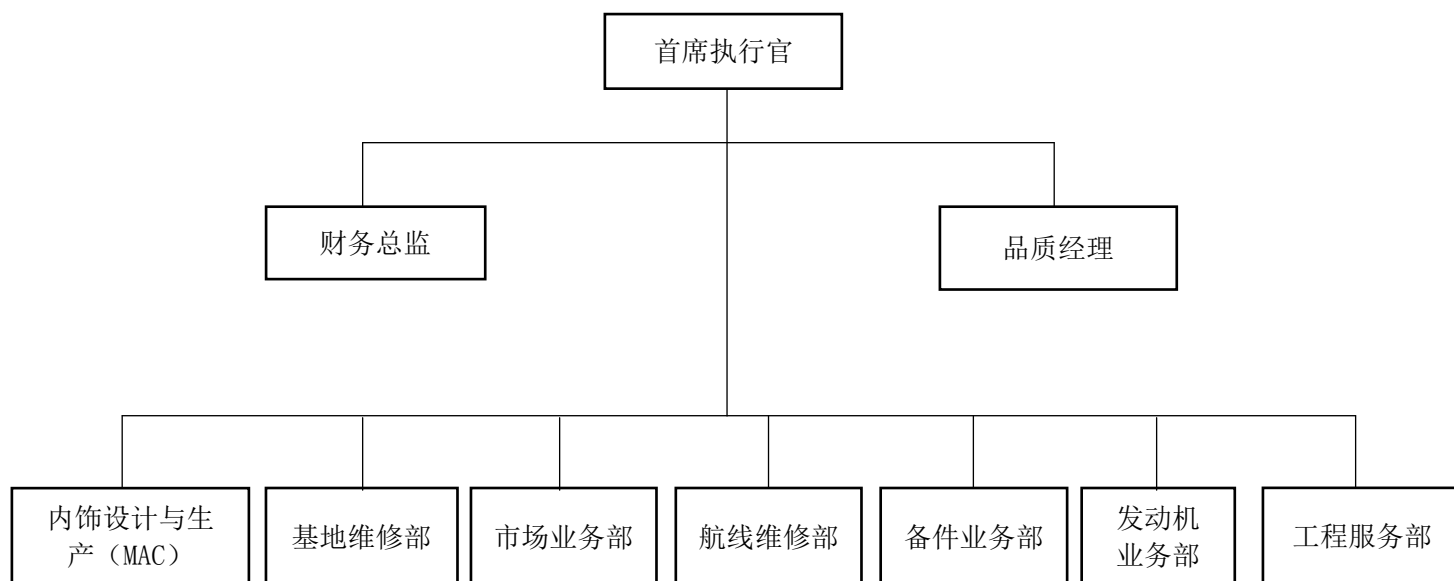


除 Baltcap Private Equity Fund L.P.持有的股份外，自 2014 年 8 月 4 日起，Sasmex Investments Limited，Tiaravia Services Limited，Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited 持有的标的公司股份已经质押给 Baltcap Private Equity Fund L.P.，除前述质押外，MMRO 的股份权属清晰，不存在影响股份转让及股份转让登记的其他权利受限情形。

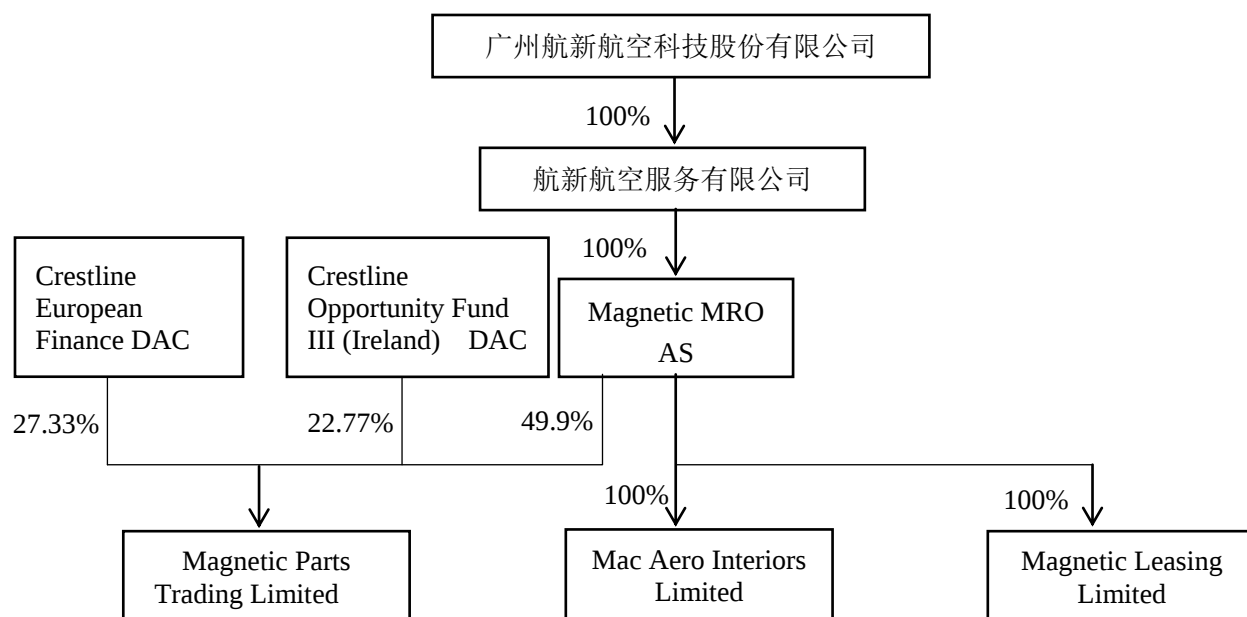
根据《股份购买协议》，交易对方承诺其出售股份拥有充分和不受限制的所有权，且出售股份可以在交割时自由转让，且该股份未设立任何权利负担。

（二）组织架构

截至本报告书签署日，标的公司的组织架构如下：



本次交易完成后，标的公司的股权结构如下：



四、标的公司主要资产权属状况

（一）主要资产情况

1、主要资产概况

根据安永华明出具的安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号《审计报告》，截至 2017 年 10 月 31 日，标的公司主要资产构成情况如下：

项目	2017.10.31	
	金额（万元）	占比
货币资金	541.17	2.35%
应收账款	7,357.20	31.97%
预付款项	998.39	4.34%
其他应收款	340.70	1.48%
存货	5,372.29	23.35%
其他流动资产	283.09	1.23%
流动资产小计	14,892.83	64.72%
长期应收款	622.80	2.71%
固定资产	5,751.66	24.99%
无形资产	97.84	0.43%
商誉	643.06	2.79%
长期待摊费用	565.22	2.46%
其他非流动资产	438.92	1.91%
非流动资产小计	8,119.50	35.28%
总资产	23,012.33	100.00%

截至 2017 年 10 月 31 日，标的公司合并财务报表总资产 23,012.33 万元，其中：流动资产总额 14,892.83 万元，占总资产的比重为 64.72%，主要由应收账款、预付款项、存货等构成；非流动资产总额为 8,119.50 万元，占总资产的比重为 35.284%，主要由长期应收款、固定资产、商誉等构成，其中商誉系标的公司收购 MAC 时形成。

2、固定资产概况

（1）自有不动产情况

截至本报告书签署日，标的公司及其子公司未持有不动产。

（2）房屋租赁情况

截至本报告书签署日，标的公司及其子公司共有 7 处租赁房产，具体情况如下：

序号	出租方	承租方	房屋地址	租赁期限	租赁面积 (m ²)	租金	用途
1、	AS Tallinna Lennujaam(Tallinn Airport)	Magnetic MRO AS	塔林机场内	2012.8.22-2042.8.22	11,800	74,400 欧元 / 月 (2016.11.1-2025.10.31)	办公室、机库

						，自交接日14年后，根据CPI调整租金（每年增幅不超过5%）	
2、	AS Tallinna Lennujaam	Magnetic MRO AS	塔林机场内	2013.11.1-2023.12.31（除非提前通知，否则延长至2028.12.31）	5,428.9	40,065.18 欧元 / 月（出租方每两年有权上涨10%的租金）若双方就租金无法达成一致，出租方提前一个月通知可解除合同）	办公室、车间、车库、机库
3、	AS Tallinna Lennujaam	Magnetic MRO AS	塔林机场内	从移交日（合同约定移交日为2017.10.12前，实际移交日为2017.10.31）起16年（除非提前通知，否则延续10年）	2,853	6.72 欧元每平方米（直至2022.3.1）随后每年根据CPI上涨租金	办公室、机库、车间
4、	AS Tallinna Lennujaam	Magnetic MRO AS	塔林机场内	2017.3.1-2019.2.28	909	2,999.70 欧元 / 月	仓库
5、	Panaviatic AS	Magnetic MRO AS	塔林机场内	2015.6.1-2016.6.1（框架协议期限为一年，除非提前解约否则自动续期）	1,421	18,700 欧元 / 月（机库） 263 欧元 / 月（仓储） 14 欧元 / 平方米 / 月（办公室）	机库、仓库、办公室
6、	AB “Hanner”	Magnetic MRO AS	Konstitucijos Ave. 7, Vilnius, Lithuania	2015.12.11-2019.1.1	320.3（办公室）、9.7（公共区域）及13个车位	5,280 欧元 / 月	办公室

7、	Flowercourt Limited	MAC Aero Interiors Limited	Unit 9, Perrywood Business Park, Salfords, Redhill RH1 5DZ	2017.1.24-2032.1.23	1,633.18	首年为 87,741 英镑 / 每年（不含税），自 2018 年 1 月 25 日起调整为 175,482 英镑 / 每年（不含税），自 2022 年 1 月 24 日起调整至 243,725 英镑或者根据市场情况较高额。	B1 类（办公室、研究和发展产品、加工或轻工业）、B8 类（储存或分配）
----	---------------------	----------------------------	--	---------------------	----------	---	--------------------------------------

根据《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，MMRO 及其控股子公司的上述租赁合法有效，租赁房产可长期使用，租赁合同无权属纠纷。

3、无形资产概况

（1）商标

根据《境外法律尽职调查报告》，截至《境外法律尽职调查报告》出具之日，标的公司拥有的商标情况如下：

商标	所有人	注册号 / 申请号	注册日	有效期至	类别	状态	保护地区
Magnetic MRO (文字商标)	Magnetic MRO AS	013182423	2015.2.4	2024.8.19	35、37、40、42	存续	欧盟
	Magnetic MRO AS	013218318	2015.2.6	2024.9.1	35、37、40、42	存续	欧盟
EngineStands24 (文字商标)	Magnetic MRO AS	017234782	2018. 1. 8	2027.9.21	6、7、12、39	存续	欧盟
	Magnetic MRO AS	017234766	2018. 1. 8	2027.9.21	6、7、12、39	存续	欧盟

Magnetic Leasing (文字商标)	Magnetic Leasing Limited	013748165	2015.7.3	2025.2.17	7、12、35、36、39	存续	欧盟
	Magnetic Leasing Limited	013748264	2015.7.3	2025.2.17	7、12、35、36、39	存续	欧盟

根据《爱沙尼亚法律意见书》，MMRO 相关知识产权无异议、撤回、宣告无效及设立任何权利负担等实质法律障碍；根据《爱尔兰法律意见书》，就 MLL 持有的相关商标，卖方及标的公司未披露任何实质性问题或者权利负担。

（2）专利

截至本报告书签署日，标的公司未拥有专利。

（3）特许经营权

截至本报告书签署日，标的公司未拥有特许经营权。

4、许可他人使用或被他人许可使用资产情况

根据境外律师出具的《境外法律尽职调查报告》，标的公司存在被他人许可使用资产的情形，具体如下：

签订日期	许可人	被许可人	许可事项	有效期	许可费用	用途
2010.10.18 (2015.7.20 签订附属协议)	ITSF OÜ	Magnetic MRO AS	软件使用	24 个月（除非一方提前一个月通知终止，每 12 个月自动续期）	2750 欧元 + 增值税 / 月	基地维护模块、航线维护模块、物流模块、安全模块等
2012.4.19	ITSF OÜ	Magnetic MRO AS	软件使用	12 个月（除非一方提前一个月通知终止，每 12 个月自动续期）	根据飞机不同收费	持续适航性管理

2014.6.19	Data Catering OÜ	Magnetic MRO AS	软件使用 (Microsoft Dynamics AX)	长期有效	一次性收费 8,700 欧元+增值税	人力资源和工资管理
-----------	------------------	-----------------	---------------------------------	------	--------------------	-----------

5、与主营业务相关的主要经营资质情况

根据《境外法律尽职调查报告》及交易对方提供的资料，MMRO 及其控股子公司取得的与主营业务相关的主要资质证书情况如下：

序号	证书名称	证书编号	发证日期/ 修订日期	有效期	所有人	发证机构
1	维修机构许可证	EE.145.0102	2004.7.29/ 2017.4.28	长期有效	MMRO	爱沙尼亚民航局
2	设计机构许可证	EASA.21J.628	2016.6.29	长期有效	MMRO	欧洲航空安全局
3	维修培训机构合格证	EE.147.0002	2016.1.26/ 2017.3.14	长期有效	MMRO	爱沙尼亚民航局
4	生产机构许可证	EE.21G.0001	2013.9.16/ 2017.4.7	长期有效	MMRO	爱沙尼亚民航局
5	持续适航性管理机构许可证	EE.MG.0023	2015.4.8/ 2015.12.22	长期有效	MMRO	爱沙尼亚民航局
6	维修单位许可证	7MIY679C	2015.11.12	2018.11.30	MMRO	美国联邦航空管理局
7	维修机构许可证	2-REG.145.107	2016.11.29	长期有效	MMRO	根西行政区民航主管
8	维修机构许可证	AMO/ES/MMA	2016.12.16	2018.11.25	MMRO	尼日利亚民航局
9	维修机构许可证	UA.145.0609	2016.10.21	长期有效	MMRO	乌克兰国家航空管理局
10	航空设备维修与修理机构证	040/MRO	2016.12.13	2018.6.29	MMRO	土库曼斯坦国家民航部
11	维修机构许可证	TR.145.F.0058	2016.11.30	长期有效	MMRO	土耳其民航总局
12	飞行器维修机构许可证	BDA/AMO/295	2017.5.31	2019.5.30	MMRO	百慕大民航局
13	持续适航性管理机构许可证	2-REG.39.38	2017.6.7	核发日后 24 个月	MMRO	根西行政区民航主管
14	维修机构许可证	V-472	2017.10.5/ 2017.11.14	长期有效	MMRO	阿塞拜疆国家民航局
15	设计机构许可证	V-473	2017.10.5	长期有效	MMRO	阿塞拜疆国家民航局
16	设计机构许可证	EASA.21J.178	2016.11.8	长期有效	MAC	欧洲航空安全局
17	生产机构许可证	UK.21G.2670	2013.11.12/ 2017.9.22	长期有效	MAC	英国民航局
18	维修机构许可证	UK.145.01324	2013.12.4/ 2017.9.22	长期有效	MAC	英国民航局

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，MMRO 及其控股子公司已取得其业务经营所需的全部资质证书；由于本次

重组将导致 MMRO 及其控股子公司发生控制权变更，根据欧盟第 1321/2014 号法规及欧盟第 748/2012 号法规，MMRO 及其控股子公司因为其持有上述第 1、3、4、5 项证书而需要向爱沙尼亚民航局进行申请或通知，因为其持有上述第 2、16 项证书而需要向欧洲航空安全局进行申请或通知，因为其持有上述第 17、18 项证书而需要向英国民航局进行申请或通知，该等机构将对其是否适合继续持有该等许可证书进行确认；根据《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，如 MMRO 及其控股子公司继续从事其现有业务且不存在管理层实质变化的情形，则其就控制权变更事宜取得相关航空机构的认可不存在法律障碍。

（二）对外担保情况

根据《境外法律尽职调查报告》，截至《境外法律尽职调查报告》出具之日，标的公司对外担保情况如下：

序号	项目	担保人	被担保人	担保物	担保金额
1	Mac Aero Interiors 与 AS Nordea Finance Estonia 签订的保理协议项下保证义务	Magnetic MRO AS	AS Nordea Finance Estonia（已更名为 Luminor Liising AS）	/	370,000 欧元
2	商业担保	Magnetic MRO AS	Nordea Bank AB（现已更名为 Luminor Bank AS）	动产	21,000,000爱沙尼亚克朗的第一顺位动产质押、10,000,000爱沙尼亚克朗的第二顺位动产质押、23,764,000爱沙尼亚克朗的第三顺位动产质押、1,700,000欧元的第四顺位动产质押、3,000,000欧元的第五顺位动产质押。

（三）主要负债情况

根据安永华明出具的安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号《审计报告》，截至 2017 年 10 月 31 日，标的公司主要负债构成情况如下：

项目	2017.10.31
----	------------

	金额（万元）	占比
短期借款	5,773.45	34.27%
应付账款	6,056.59	35.95%
预收款项	3,429.85	20.36%
应付职工薪酬	1,167.60	6.93%
应交税费	191.20	1.13%
应付利息	10.83	0.06%
其他应付款	87.59	0.52%
一年内到期的非流动负债	79.29	0.47%
流动负债小计	16,796.39	99.70%
长期借款	-	
长期应付款	50.53	0.30%
非流动负债小计	50.53	0.30%
总负债	16,846.92	100.00%

截至 2017 年 10 月 31 日，标的公司合并财务报表总负债 16,846.92 万元，主要由流动负债构成，主要包括短期借款、应付账款、预收款项和应付职工薪酬等。

1、融资协议情况

根据《境外法律尽职调查报告》，截至《境外法律尽职调查报告》出具之日，MMRO 及其控股子公司 10 万欧元以上的融资合同情况如下：

（1）2017 年 4 月 28 日，MMRO 与 Nordea Bank AB（已更名为 Luminor Bank AS）（注册号：12608043）签订《透支协议》，约定透支额度以 MMRO 年度营业额及合并报表的未计利息、税项、折旧及摊销前的利润（即“EBITDA”）为计算依据：若 MMRO 年度营业额超过 50,000,000 欧元且 EBITDA 超过 3,400,000 欧元，则透支额度为 7,800,000 欧元；若 MMRO 年度营业额超过 50,000,000 欧元且 EBITDA 低于 3,400,000 欧元，则透支额度为 5,800,000 欧元；若 MMRO 年度营业额低于 40,000,000 欧元且 EBITDA 低于 2,500,000 欧元，则透支额度为 4,800,000 欧元；本合同有效期至 2018 年 3 月 29 日。

（2）2016 年 7 月 15 日，MAC 与 Nordea Finance Estonia AS（已更名为 Luminor Liising AS）签订《保理协议》，授信额度为 370,000 欧元，以欧元计数的交易的利息为 EONIA+1.85%，以美元计数的交易的利息为 LIBOR+1.85%，以其他币种计数的交易的利息为 Nordea Bank AB 过夜存款利率+1.85%；合同未约定有效期限。

五、主营业务情况

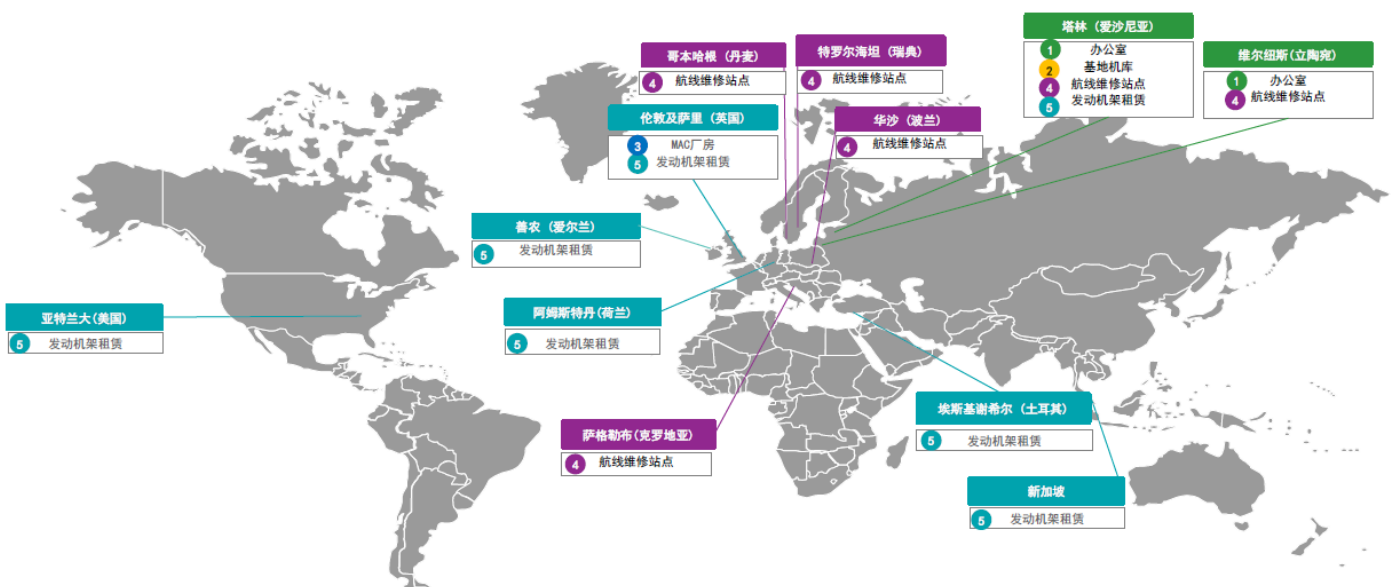
（一）所属行业的基本情况

参见本报告书“第八节 管理层讨论与分析 之 二、交易标的所处行业特点”。

（二）主营业务概况

MMRO 是一家全方位飞机技术支持解决方案提供商，主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。

MMRO 总部位于爱沙尼亚首都塔林，航线维修服务站点分布在欧洲波罗的海地区，包括爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰、克罗地亚等国家，可提供 A320、B737、CL/NG、ATR、CRJ700/900NG、ERJ170/190、SAAB340 等机型的航线维修服务。MMRO 基地维修业务位于爱沙尼亚，目前拥有 4 条维修服务线和 1 条飞机涂装服务线，可同时满足 5 架窄体飞机的基地维修需求。MMRO 位于英国的子公司 MAC 主要提供飞机内部装饰的设计和生业务。



（三）主要产品和服务及报告期内变化情况

1、主要产品或服务及其用途

MMRO 主要服务分布如下表所示：

主要业务类别	明细服务分类
航空维修业务（MRO）	基地维修
	航线维修
	其他业务（工程服务、飞机涂装、飞机内部装饰等）
航空资产管理业务	发动机和机体的贸易、租赁和维护，发动机架租赁业务
	飞机备件贸易、维修以及飞机拆解业务

（1）航空维修业务（MRO）

MRO 业务主要包括基地维修和航线维修两大业务，具体情况如下表所示：

MRO 业务主要内容

MRO 业务	分类	一般维修时点	维修内容	举例说明
航线维修	过站短停，每日/48h 例行检查	执行下次任务前或飞机停靠超过 4 个小时	通常对飞机视检，排除飞机的明显损伤	检查飞行所需液体贮存水平、应急设备等，检查轮胎和刹车
	A 检	每 500 飞行小时或每 2 个月	在指定的维修点完成，通常需要打开飞机罩板进行维修，且需要一些特定的工具和测试设备	对飞机机体进行视检，排除明显损伤、变形、腐蚀；检查机组氧气系统、应急灯、刹车等重要部件；使用飞机内置检测设备协助检查
	B 检	每 1100 飞行小时	对部件和系统进行更为细致的检测，通常需要特定的设备和工具，但一般不需要进行部件拆解	
基地维修	C 检	每 4000 飞行小时或每 20 个月	对飞机系统和部件进行部件可用性和功能的全面检查。通过需要使用特定工具设备，维修过程需要 3-5 天时间，C 检包括了 A 检、B 检和例行维护的全部内容	视检机舱、逃生设备、应急设备等。检修线路情况，机舱门密封情况和燃油管路、飞机进气口等关键部件或系统
	D 检	每飞行 25000 小时或 6 年	一般指飞机结构性大修，要求对飞机结构进行无损检测。对关键区域进行内部检查，对腐蚀、变形、破裂等情况进行综合维修。维修过程一般持续 20 天以上，D 检包括了 A 检、B 检、C 检和例行维护的全部内容	检查连接螺栓，机体和机翼等重要结构

1) 基地维修业务，指具备大型维修工具和机器的维修机库，为飞机提供机体和动力装置项目在内的定期检修、大修、改装服务等，通常称为内场维修。



MMRO 主要维修机库之一

MMRO 的基地维修业务位于爱沙尼亚塔林机场，日常情况下由三个机库共 4 个机位提供维修服务，2017 年 11 月投入使用的飞机涂装机库可在基地维修旺季时可提供 1 个机位以分担基地维修服务，标的公司机库面积总和约 21,500 m²。

MMRO 的基地维修业务目前服务机型为窄体飞机，包括空客 320 系列如 A318/A319/A320/A321 和波音 737 系列如 B737-CL 的 B737-300/400/500 和 B737-NG 的 B737-600/700/800/900 等机型。基地维修主要内容为飞机定期检查的 C 检和 D 检，机体结构检查，维修，改装和腐蚀控制，具体包括复合材料修复，钣金修复加工，综合无损检测，热处理，镀铬和阳极氧化处理，部件机械加工等。经过多年的经营与发展，截至 2017 年，基地维修业务部门已累积完成了 500 次定期检修（主要为飞机 C 检和 D 检），并累积提供了超过 170 万的维修工时。2017 年，波音公司将 MMRO 纳入 GoldCare 飞机机队服务网络，作为合格维修服务提供商。

2) 航线维修业务，指在飞机执行任务前、过站短停时对总体情况进行的例行检查和维护，对相关故障和缺陷进行处理，保障飞机正常飞行，通常称为外场维修。

MMRO 航线维修站点主要分布于欧洲波罗的海地区，包括爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰等国家，为空客 A320 系列、波音 737 系列，CRJ-700/900/1000，

ERJ-170/190, Saab-340, ATR-42-400/500/72-212A 等型号飞机提供航线维修服务。航线维修内容主要为每日及每周例行检查, 定期检修 (主要为飞机 A 检), 工程技术支持, 发动机、辅助动力装置、起落架等部件更换、AOG 订货和缺陷处理等。

标的公司 MRO 维修能力如下表所示:

MMRO 航线维修及基地维修能力清单

飞机型号 持有人	飞机机型	发动机限制	维修级别
波音公司	B737-300/400/500/600/700/800/900	CFM56 发动机	C 检、D 检、飞机机构检查、修理、改装和腐蚀情况控制
空客公司	A318/A319/A320/A321	CFM56 发动机	
空客公司	A319/A320/A321	IAE V2500 发动机	
庞巴迪公司	CRJ 700/701/702 CRJ 705 CRJ 900 CRJ 1000	GE CF34 发动机	航线维修, 但不包括 6000 飞行小时维修计划工作任务; 基地维修, 仅限于飞机涂装工作。
巴西航空工业	Embraer ERJ 170	GE CF34 发动机	
巴西航空工业	Embraer ERJ 190	GE CF34 发动机	航线维修, 包括每周检查; 基地维修, 仅限于飞机涂装工作。
萨博公司	Saab 340	GE CT7 发动机	航线维修, 但不包括 4000 飞行小时维修计划工作任务; 基地维修, 仅限于飞机涂装工作。
ATR 公司	ATR 42-400/500/72-212A	PWC PW 120	航线维修, 但不包括 5000 飞行小时维修计划工作任务; 基地维修, 仅限于飞机涂装工作。

3) 其他业务

①工程服务, 指 MMRO 提供的持续适航性管理服务 (CAMO), 具体包括飞机和发动机的购前检测, 飞机机体和发动机价值评估, 生产认证活动 (POA), 设计认证活动 (DAO) 和飞机升级、改装项目计划等工程服务。工程服务作为 MMRO 的技术支持中心, 同时为其他业务提供支持。

②飞机涂装, 指利用专业涂装设备改变飞机外表状态的服务。MMRO 的飞

机涂装机库于 2017 年 11 月正式运营，可容纳一架窄体飞机，每月可完成 4 架商用或 2 架私人飞机的涂装作业。



MMRO 位于塔林的飞机涂装机库

③飞机内部装饰业务，指 MMRO 子公司 MAC 提供的飞机内部装饰业务。MAC 拥有较为全面的设计和生产能力，提供飞机洗手间、厨房、座椅、隔板、行李箱、VIP 定制内饰等内饰的改装、翻新服务。MAC 持有欧洲航空安全局颁发的 21J 部设计机构许可证，21G 部生产机构许可证和 145 部维修许可证。

（2）航空资产管理业务

航空资产管理业务包括了飞机机体及发动机、飞机备件的贸易等、飞机拆解以及发动机架租赁等业务。

1) 飞机机体及发动机业务，主要指 MMRO 提供的飞机机体、发动机贸易业务，还包括飞机发动机租赁、发动机机队管理等其他业务形式。MMRO 能够提供服务的发动机范围覆盖了市场主力飞机发动机型号如 CFM56-3/5A/5B/7B 和 V2500-A5 等。

机体和发动机贸易业务主要包括以下两种业务形式：一是以客户需求为先，MMRO 首先明确客户需求，然后利用在行业内丰富渠道资源针对性地寻找目标机体或发动机。完成搜寻后，MMRO 会对拟采购的机体或发动机进行综合技术检查，审查相关维修文件，具体包括适航性认证文件、部件维修文件、发动机进场维修记录和历史交易记录等，协助客户综合判断机体或发动机价值和使用寿命。确认采购价及销售价后，客户会预付相关款项，MMRO 收款后完成采购。二是

以资产为先，MMRO 从市场上获得优质机体或发动机资产信息后，通过综合技术检查，审查相关维修文件，完成对机体或发动机的价值和使用寿命评估，并进行采购。MMRO 在采购的同时寻找潜在客户，对客户需求进行匹配。机体或发动机获得客户认可后，即可完成交易。

发动机租赁业务指将 MMRO 自持的发动机出租给航空公司等客户，其租金收入一般按照月度收取。发动机机队管理工作指 MMRO 为中小型航空公司提供发动机保养计划及维修服务，包括维修计划文件审查、发动机监控等工作。

发动机架租赁业务，指 MMRO 与瑞士德迅集团(Kuehne Nagel Engine Chain)合作，通过 EngineStands24.com 网络平台在全球范围内提供商用客机发动机架一站式租赁服务。MMRO 负责网络平台运营，瑞士德迅集团提供物流运输，将发动机架运送至客户。



MMRO 发动机架租赁业务

2) 备件业务，指 MMRO 提供的飞机备用部件的贸易和维修，飞机拆解服务等。

MMRO 备件贸易业务，指为缺乏备件保障能力的中小型航空公司提供各种飞机机型周转件、可修件、航空维修耗材的综合解决方案。MMRO 拥有飞机拆解公司、航空公司等多样灵活的采购渠道，其位于立陶宛的备件业务团队可提供 24/7 的全天候保障服务。MMRO 备件贸易业务形式与机体和发动机业务类似，大多数情况下以客户需求为先，确认客户需求后与市场上的备件资源进行匹配。

MMRO 备件维修业务，指将存在故障或缺损的部件进行维修或翻修，使其

重新达到合格适航条件后再将其出售。MMRO 的飞机备件维修能力包括了辅助动力装置、电力系统、飞行控制系统、起落架、液压系统等主要飞机备件。

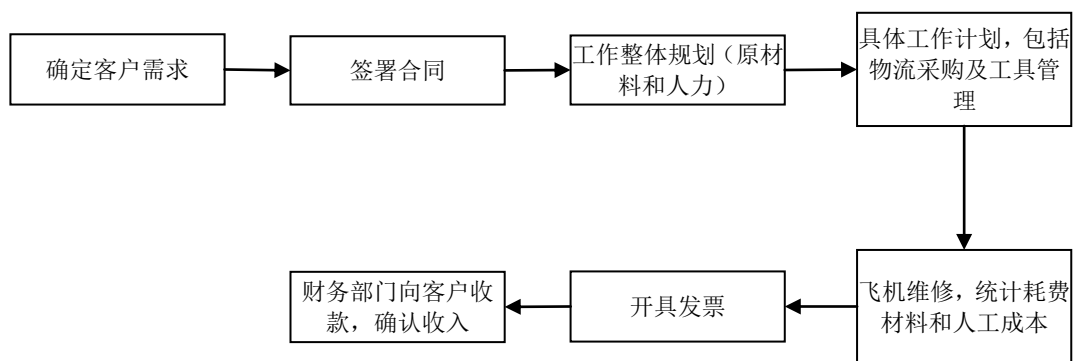
飞机拆解业务指 MMRO 将飞机中有价值的零部件进行拆除、回收、再出售的过程，客户主要有航空公司和其他飞机部件分销商。2017 年 7 月，公司成立联营公司 MPTL 主要从事体量较大的飞机拆解项目。

2、主要产品或服务的变化情况

报告期内，MMRO 主营业务突出，围绕航空维修业务和航空资产管理主营业务不断扩展业务范围，提升服务能力。报告期内标的主营业务、主要产品和服务均未发生重大变化。

（四）主要服务流程图

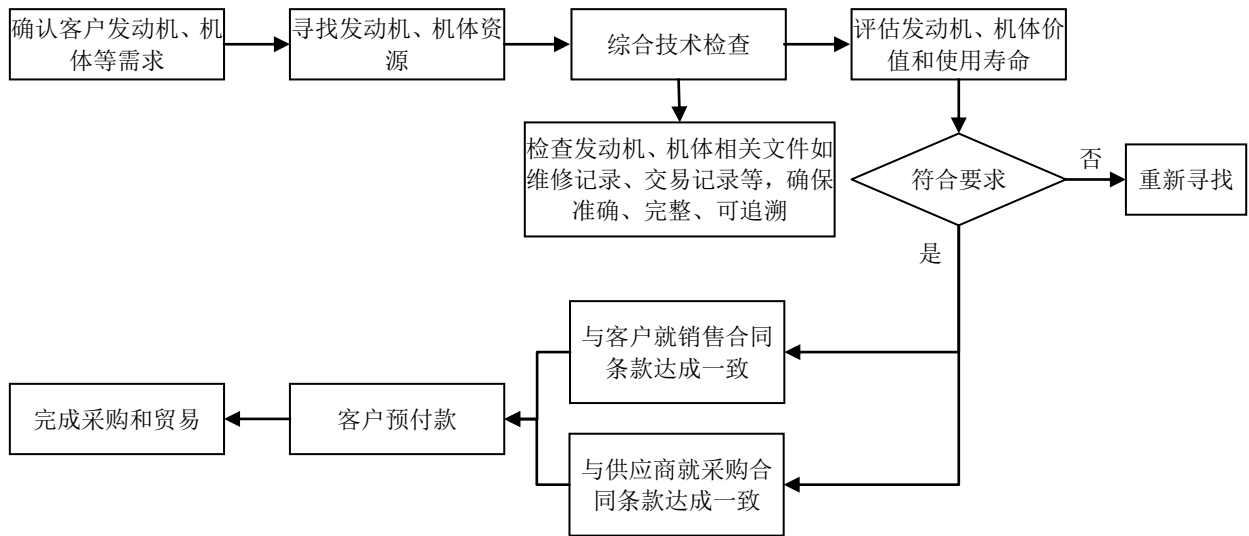
1、MMRO 飞机维修业务流程



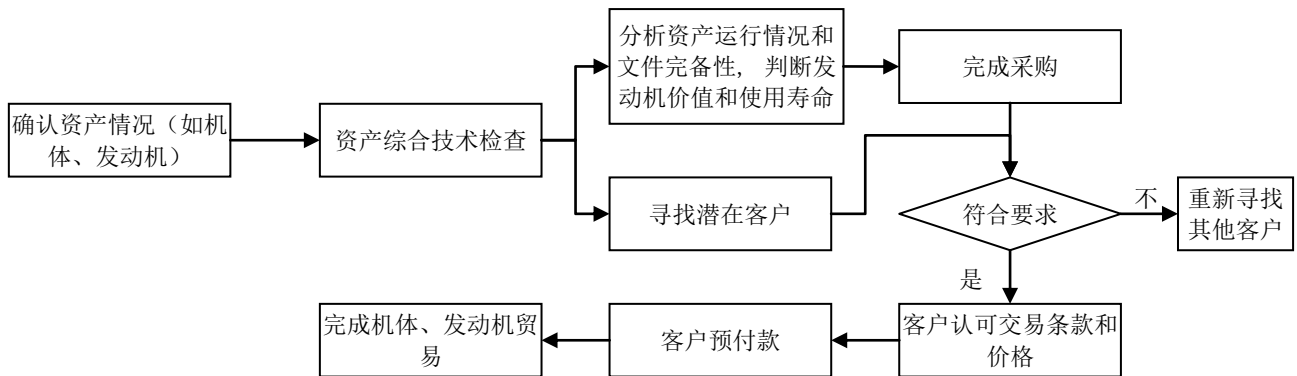
2、发动机贸易业务流程

发动机贸易流程有如下两种情形：

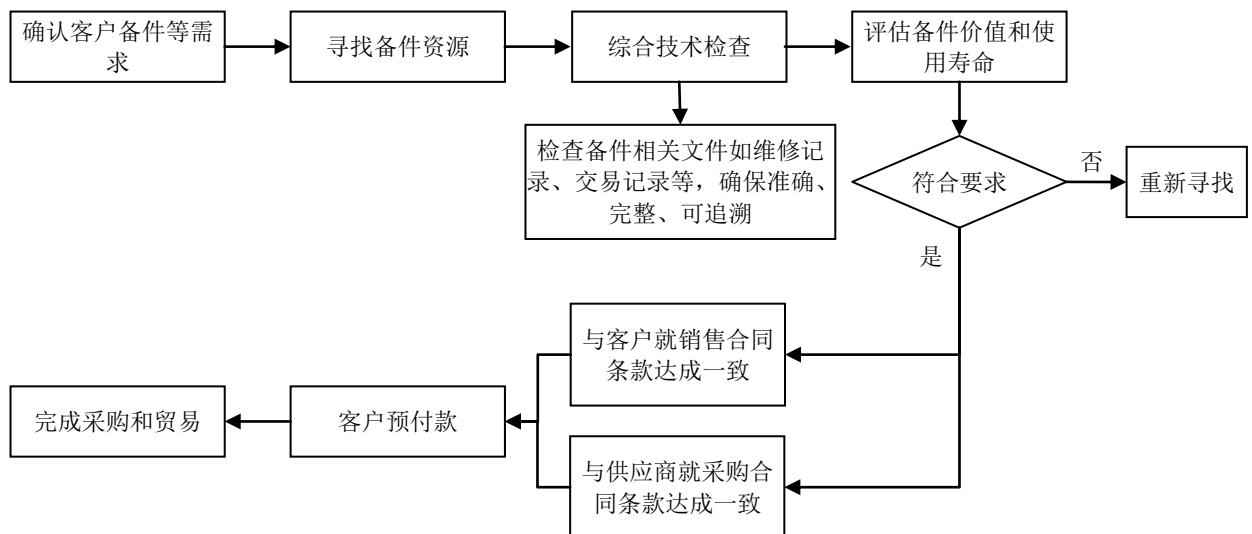
（1）客户需求为先的发动机、机体贸易：



(2) 产品为先的发动机、机体贸易：



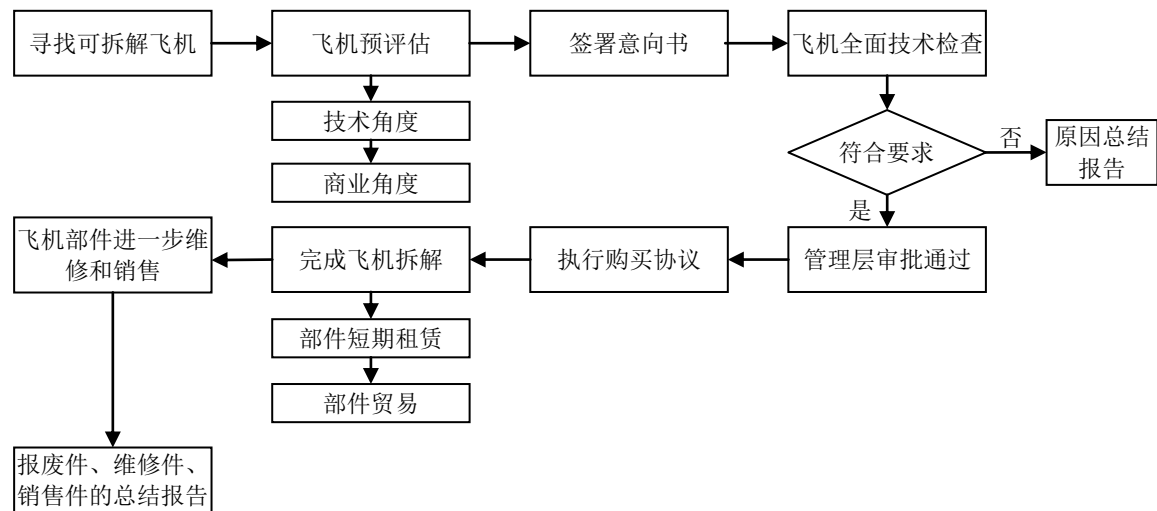
3、备件贸易流程



备件贸易流程与客户需求为先的发动机、机体贸易业务流程高度相似。

4、飞机拆解流程

飞机拆解业务流程图如下：



（五）主要的经营模式

1、采购模式

（1）基地维修及航线维修所需部件采购模式

MMRO 大部分的部件采购为“以销定采”，即先确认客户需求后再进行针对性采购。采购活动主要负责人为采购部门的物料计划专员（Material Planner, MP），其主要职责为计划、预订和监控航线维修、基地维修以及备件业务所需的库存保障和部件需求。

通常来讲，MMRO 会优先选择部件原始生产厂商，如空客公司和波音公司。当原始生产厂商缺货时，MMRO 会通过其他渠道如大型 B2B 航空部件交易平台 ILS、StockMarket 等和谷歌搜索寻找新的潜在供应商。初步划定供应商范围后，MMRO 会进行进一步筛选，一方面确认供应商业务的合法合规性，包括检查供应商主营业务、检查供应商 FAA 和 EASA 相关资质、检查主要产品/服务情况；另一方面 MMRO 会发放供应商评估问卷，全面评估供应商的质量控制情况、地理位置、客户服务水平等是否满足采购需求。完成新供应商初选后，MMRO 的质控部门会对新供应商的信息进行再次检查，获得认可后采购部才会正式进行采购。

MMRO 的部件采购分为以下两种情况：

1) 基于项目的采购：客户根据飞机实际情况提出部件维修需求，物料计划专员和项目经理初步确认相应部件需求，并制作部件需求物料清单（BOM, Bill of Materials）。飞机开展现场维修工作后项目人员确认最终的 BOM。物料计划专员将 BOM 进行分类，一类部件使用自有库存，另一类则需要对外采购。针对需要采购的部件，项目经理和维修人员会在 MMRO 采购系统（Alaskar Purchase Moodle）登记确认，物料计划专员根据清单比较不同供应商的报价，并选择价格合适的供应商。物流计划专员会将拟采购部件的价格、可选数量等信息通过邮件发送给项目经理，经确认后再进行采购。

2) 常规采购：MMRO 需要时刻保证仓库中的备件库存水平高于最低所需。MMRO 通过 Axapta 等专业管理系统实现库存的电子化管理，每周全面检查并提示库存量小于最低所需的部件。采购部门的分析人员通过系统提示的信息，结合项目需求预测，决定采购部件的数量和价格。

物料计划专员根据经验调整最终的采购数量并发出采购订单，当订单金额超过 2000 美元时，会通知 CFO 该项采购的相关情况；当订单金额超过 5000 美元时，需得到采购部负责人的事先批准。采购订单一般可分为两种，一种是针对大型供应商如波音公司和空客公司，他们有自己的网上采购平台，物料计划专员可通过供应商网上采购平台录入需求信息，并了解所需部件的实时库存情况；另一种是针对小型供应商，物料计划专员通常直接通过 email 下达订单，明确采购部件编号、数量和供货周期等信息。

采购部件运送至 MMRO 后，专业人员首先会进行视检，保证采购部件的数量、状态符合与订单一致，并补充登记标的公司对自身部件库存进行的编号，资质证书编号和寿命期限等信息。部件信息补充之后，仓库管理人员会完成部件的入库手续。采购需求部门人员填写提货单，方可使用采购的部件。

（2）航空资产管理采购模式

飞机机体、发动机、备件业务采购模式主要分为两种，一种是以客户需求优先，MMRO 首先会确认客户对飞机发动机的明细需求，然后通过多元化市场渠道寻找目标发动机。完成初步搜寻后，MMRO 会对潜在目标发动机进行综合技术检查并检查维修文件，包括机体和发动机的适航性、时寿件维修、大修记录和

历史交易记录等，协助客户评估目标机体、发动机的价值和使用寿命。客户确认采购目标后，MMRO 会与客户就合同条款和销售价格进行谈判，同时与供应商就合同条款和采购价格进行谈判，完成谈判后 MMRO 会要求客户预付合同款项，为本次贸易提供资金支持。MMRO 取得预付账款后，完成发动机采购和贸易。通常情况下，目标发动机会直接运输至最终客户处。

另一种是以资产为先的贸易业务，MMRO 从市场上获得优质机体、发动机或备件资产信息后，通过综合技术检查，审查相关维修文件，完成对机体或发动机的价值和使用寿命评估，并直接进行采购。MMRO 在采购的同时寻找潜在客户，对客户需求进行匹配。

2、销售模式

MMRO 内部采用较为统一的销售模式。与客户初步接触后，销售人员首先会通过邮件发送标准销售意向书模板，模板中包括标准商业条款，定价政策，付款要求，服务内容，例外情形和合同有效期等。客户签署销售意向书后，MMRO 与客户正式开始谈判，就销售意向书中的条款进行协商调整以满足双方要求。谈判后双方会开始准备正式的销售合同，MMRO 的销售人员会与具有技术背景的部门总监协同推进合同的准备工作，并根据客户的要求进行不断调整。双方结束谈判后，MMRO 董事会成员作为代表签署正式的销售合同。

根据销售内容不同，销售合同主要分为以下三种类型：

（1）基地维修销售合同

基地维修销售合同一般包括主维修合同和相关框架协议，主合同对整体服务内容作出约定，框架协议则详细约定了收费条款，服务飞机机队清单，维修费用具体组成和部件费用定价条款等。

基地维修费用主要包括工时费用和材料费用，相关负责人为 MMRO 项目经理和物料计划专员（MP）。项目经理通常由 MMRO 具有行业丰富经验的经理担任，主要职责为：A. 提出工时需求计划。B. 制作物料需求清单（BOM）。BOM 中列示了检修中需求的所有航空维修耗材和备件。C. 监督整体项目流程，与客户及维修人员保持密切沟通。D. 与航空公司等客户代表（通常具有技术、工程

师、采购专员等行业工作背景）召开每日例会，沟通项目最新进展并解决项目问题。物料计划专员主要职责通过调用内部库存和外部采购，为项目提供基于 BOM 的航空维修耗材及部件保障，并且随项目进行随时补充临时航空维修耗材和部件。

（2）航线维修销售合同

航线维修合同一般会约定固定的维修费用和航空维修耗材费用，并且会补充约定紧急呼叫维修和临时维修服务的费用，上述费用通常是按月收取。对比基地维修，航线维修销售合同内容较为标准化，销售服务期限较短，因此无需分配特定项目经理。

（3）发动机和备件业务销售合同

MMRO 发动机业务和备件业务均以贸易业务模式为主，因此发动机和大型部件在不同订单中差异较大，MMRO 拥有丰富的行业经验和专业能力，可以对发动机和大型部件进行价值评估，通过协商与客户确认交易具体的销售价格和付款政策。

（六）主要产品的生产销售情况

1、主要产品的产能、产量及销量

根据交易对方提供的资料，MMRO 的 MRO 服务及航空资产管理业务具有定制化特征。标的公司根据客户需求特点提供针对性的飞机维修和航空资产管理服务，不存在产能及产量概念。

2、交易标的主要产品销售价格的变动情况

因为标的公司提供的 MRO 服务及航空资产管理业务具有定制化特征，为非标准化产品，不同订单之间差异较大，因此销售价格无法定量化统计。

3、向前五名客户销售情况

标的公司的销售收入主要来自基地维修业务、备件业务和发动机业务，标的公司 2015、2016 年度、2017 年 1-10 月前五大客户的销售收入及占比如下：

序号	客户	业务销售收入 (人民币)	占营业收入比 例 (%)
2017 年 1-10 月			

序号	客户	业务销售收入 (人民币)	占营业收入比 例 (%)
1	Heston Services Ltd	91,375,063	21.2%
2	Air Baltic Corporation SIA	34,139,652	7.9%
3	West Coast Aviation Ltd.	33,513,277	7.8%
4	Air Peace Limited	19,719,242	4.6%
5	Regional Jet OU	17,525,646	4.1%
合计		196,272,881	45.5%
2016 年度			
1	Air Peace Limited	52,097,322	14.3%
2	Medview Airline Limited	27,080,818	7.4%
3	West Coast Aviation Ltd.	25,282,501	6.9%
4	Air Baltic Corporation SIA	23,729,436	6.5%
5	Avioserv San Diego, Inc.	22,769,446	6.2%
合计		150,959,523	41.3%
2015 年度			
1	Scandinavian Airlines System AB	31,166,231	11.7%
2	Avioserv San Diego, Inc.	29,016,354	10.9%
3	Air Baltic Corporation SIA	24,455,585	9.2%
4	Estonian Air AS	18,450,810	6.9%
5	Azman Air	17,261,381	6.5%
合计		120,350,362	45.1%

报告期内，标的公司不存在向单一客户的销售比例超过当期销售总额 50%或严重依赖于少数客户的情形。根据交易对方及标的公司出具的声明，报告期内除监事会成员 Thomas O'Neill 在 West Coast Aviation Ltd.中持权益外，交易对方及其关联方、标的公司及标的公司的董事、监事、高级管理人员、核心技术人员和其他关联方不存在在上述客户中占有权益的情况。

（七）主要供应商及其供应情况

报告期内，MMRO 向前五大供应商采购金额及占比情况如下：

序号	供应商	采购金额 (人民币)	占采购总额比 例 (%)
2017 年 1-10 月			
1	Merx Aviation Ireland 2 Limited	58,930,774	15.1%
2	VL Airleasing Limited	43,291,969	11.1%
3	European Aviation Limited	17,898,075	4.6%
4	The Boeing Company	13,798,343	3.5%
5	Tallinna Lennujaam AS	12,413,097	3.2%
合计		146,332,258	37.6%
2016 年度			
1	AerCap Ireland Capital Limited	39,365,120	12.5%

序号	供应商	采购金额 (人民币)	占采购总额比 例 (%)
2	Elmcroft Management Limited	20,817,779	6.6%
3	The Boeing Company	20,458,874	6.5%
4	Tallinna Lennujaam AS	14,142,532	4.5%
5	AS Air Lease One (Ireland) Limited	11,384,723	3.6%
合计		106,169,028	33.7%
2015 年度			
1	Aviation Capital Group Corp	30,491,762	13.9%
2	Tallinna Lennujaam AS	13,520,978	6.2%
3	The Boeing Company	12,676,716	5.8%
4	AeroTurbine Inc	7,178,525	3.3%
5	Jordan Airmotive Ltd	7,148,843	3.3%
合计		71,016,824	32.4%

报告期内,不存在标的公司向单一供应商的采购比例超过当期采购总额 50% 或严重依赖于少数供应商的情形。根据交易对方及标的公司出具的声明,报告期内交易对方及其关联方、标的公司及标的公司的董事、监事、高级管理人员、核心技术人员和其他关联方不存在在上述供应商中占有权益的情况。

（八）环境保护情况

MMRO 已经通过了 ISO 14001:2015 环境管理体系认证,飞机维修服务及飞机涂装业务达到了国际环境管理体系和环境管理水平要求。

同时,根据《境外法律尽职调查报告》,MMRO 已取得 L.ÕV/326369 号空气污染许可,该项许可于 2015 年 6 月 4 日核定,主要适用于 MMRO 爱沙尼亚塔林 Lennujaama tee 13 的飞机涂装机库,有效期为长期。

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》、《英国法律意见书》、《爱尔兰法律意见书》,截至各境外法律意见书出具之日,MMRO、MAC、MLL 均未受到因违反环境保护相关法律及规定导致的处罚。

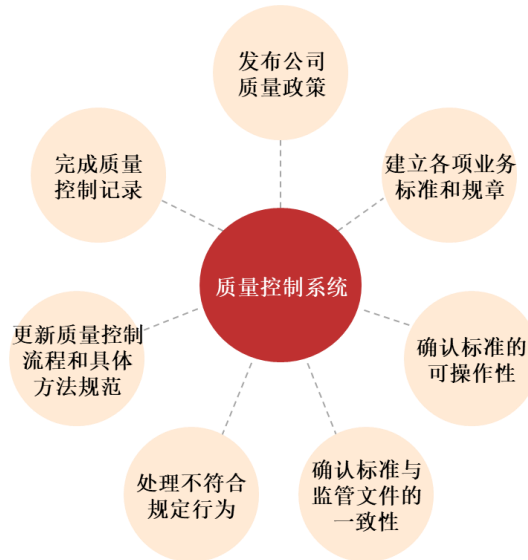
（九）主要产品和服务的质量控制情况

1、质量控制标准

MRO 及航空资产管理行业属于航空运营保障与服务环节,涉及航空飞行安全,各国及相关机构均制定了严格的质量控制标准,以保障飞行安全。MMRO 非常重视质量控制体系建设,根据 EASA145 部维修许可证等要求规范设立了质

量控制部门和质量控制经理，建立了较为完善的质量控制系统，使用 Q-pulse 等专业软件对公司内部进行严格的质量控制管理。

MMRO 质量控制系统情况



质量控制经理作为 MMRO 质量控制系统的主要负责人，主要职责为执行质量保证计划中的质量审核和检查，识别并记录业务中不符合质量控制要求情况，监督质量控制纠正和预防措施的具体实施，直接向公司负责人汇报质量控制情况。MMRO 的质量控制体系核心目标为确保各项业务开展符合 EASA、ECCA、FAA 等航空监管机构和 MMRO 内部的流程标准及规范，最终保障飞机运行安全。

2、质量控制措施

MMRO 已获得必维国际检验集团（Bureau Veritas）颁发的 ISO 9001:2015 质量管理体系认证，认可 MMRO 在飞机部件采购、销售、更换和租赁服务方面提供的服务质量。MAC 已获得劳氏质量认证（LRQA）颁发的 AS 9100C（技术上等同于 EN9100:2009 和 JISQ9100:2009）质量管理体系认证。

为了保障 MMRO 业务开展符合监管标准和质量控制措施的有效实施，质量控制部门保持高度的独立性：第一，可直接向管理层汇报标的公司内部质量控制情况；第二，对除财务和销售之外的所有业务部门工作流程进行检查和问询；第三，拥有对各业务部门内部审计权限，可根据实际情况展开内部质量调查和问询。

MMRO 提出了质量保证计划来保障标的公司内部各项业务符合监管要求、标准和流程规范。质量保证计划（Quality Assurance Program）主要包括了质量内

部审计、质量检查和随机检查、监控纠正措施实施、与公司质量安全委员沟通质量控制情况、记录质量控制情况并保存相关记录。质量保证计划的实施保障了公司质量控制活动的正常进行，保障了标的公司的服务质量。

3、产品质量纠纷情况

根据交易对方提供的资料，报告期内 MMRO 未发生重大的产品质量纠纷。

（十）主要产品生产技术情况

航空维修属于飞机售后市场的保障服务环节，相比于注重技术创新应用的飞机设计制造环节，航空维修更专注于飞机技术应用的维护以及维修经验的积累。

标的公司维修技术来源主要为以下三方面，一是从 EASA 等监管部门、航空公司、航空 OEM 等客户处获得飞机及部件的最新技术文件，包括维修监管要求、适航指令、维修手册、补充结构检查文件、服务通告等；二是 MMRO 将维修中产生的维修数据进行电子化管理，在获得客户同意情况下，将维修数据保存至标的公司内部数据图书馆，不断积累维修经验和技术；三是 MMRO 积极与第三方合作，积极拓展 3D 打印、AR、大数据分析等创新技术在航空维修中的使用，以保障维修质量，缩短了飞机维修时间，提升 MMRO 整体竞争实力。

（十一）报告期核心技术人员特点分析及变动情况

1、总体情况

截至 2017 年 10 月 31 日，MMRO 拥有 402 名全职员工。员工的职能分布结构情况如下：

序号	员工职能	人数	占比
1	管理人员	18	4%
2	技术人员	213	53%
3	市场销售人员	21	6%
4	管理及支持人员	150	37%
合计		402	100%

MMRO 员工的教育结构情况如下：

序号	教育情况	人数	占比
1	硕士研究生	37	9%
2	本科	60	15%
3	本科以下	305	76%
合计		402	100%

MMRO 员工的年龄结构情况如下：

序号	年龄	人数	占比
1	50 岁以上	57	14%
2	41-50 岁	34	9%
3	30-40 岁	128	31%
4	小于 30 岁	183	46%
合计		402	100%

2、管理层情况

MMRO 拥有一支富有行业经验和创新精神的核心技术团队，团队主要成员简介如下：

Risto Mäets 先生担任标的公司 CEO，2007 年加入 MMRO，历任标的公司工程师、部门经理和首席运营官，具有 10 余年 MRO 行业经验。Risto Mäets 先生拥有塔林理工大学（Tallinn Technical University）的生产工程硕士学位。

Astrit Viisma Kass 女士担任标的公司 CFO，2015 年加入标的公司，拥有近 15 年的财务经验，曾在大型会计师事务所、交通运输企业和电信领域企业从事财务工作，拥有塔林理工大学的 MBA 学位。

Sergei Shkolnik 先生担任标的公司基地维修主管，2006 年加入标的公司，历任生产经理，曾就职于瑞安航空和马尔斯克航空公司，一直从事基地维修相关工作。Sergei Shkolnik 先生拥有里加航空大学（Riga Aviation University）的民用航空飞机和发动机维护硕士学位。

Gintautas Gruodis 先生担任标的公司备件业务主管，2014 年加入标的公司，曾就职于 FL 技术，拥有贝尔格莱德大学（University of Belgrade）的机械硕士学位。

Mark Thorne 先生担任标的公司的航线维修业务经理，2017 年加入标的公司，曾就职于 TAG 航空，毕业于爱沙尼亚航空学院。

Priit Kimmel 先生担任标的公司的工程服务部门经理，2016 年加入标的公司，曾就职于 Affecto Lietuva, JSC GRG, Omnitel, TNT 等公司，从事销售工作。Priit Kimmel 先生拥有维尔纽斯大学的计算机科学学位。

Filip Stanisic 先生担任标的公司的发动机部门主管，2013 年加入标的公司，在非洲、欧洲、斯堪的纳维亚半岛等地区拥有 20 余年航空行业从业经历，毕业于南非的肯普顿帕克大学（Kempton Park College）。

3、核心人员及报告期内核心人员的变动情况

根据交易双方签署的《股份购买协议》，MMRO 的核心人员共有 13 人，均在行业内有丰富的经验，他们为 MMRO 的快速发展和持续盈利提供了保障。报告期内，MMRO 的核心人员稳定，未发生重大变化。

六、主要财务数据及指标

根据安永华明出具的安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号《审计报告》，标的公司报告期内的财务数据如下：

（一）资产负债表主要数据

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
流动资产合计	14,892.83	16,902.74	8,684.44
非流动资产合计	8,119.50	2,879.26	1,839.60
资产总计	23,012.33	19,781.99	10,524.03
流动负债合计	16,796.39	15,526.33	7,666.61
非流动负债合计	50.53	74.54	1,698.84
负债总计	16,846.92	15,600.88	9,365.45
所有者权益总计	6,165.41	4,181.12	1,158.59

（二）利润表主要数据

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
营业收入	43,121.62	36,514.63	26,698.25
营业成本	35,825.57	29,545.95	21,289.92

利润总额	1,730.48	1,608.32	1,190.71
净利润	1,726.61	1,608.32	1,189.78
扣除非经常性损益后的净利润	1,712.88	1,581.71	1,186.99

（三）现金流量表主要数据

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
经营活动产生的现金流净额	-6,917.53	4,934.86	1,092.45
投资活动产生的现金流净额	-1,591.81	-271.62	-841.53
筹资活动产生的现金流净额	3,012.60	-788.02	1,649.81
汇率变动对现金及现金等价物的影响	152.39	81.16	-50.91
现金及现金等价物净增加额	-5,344.36	3,956.38	1,849.81

（四）主要财务指标

项目	2017 年 10 月 31 日 /2017 年 1-10 月	2016 年 12 月 31 日 /2016 年	2015 年 12 月 31 日/ 2015 年
资产负债率	73.21%	78.86%	88.99%
毛利率	16.92%	19.08%	20.26%
净利润率	4.00%	4.40%	4.46%

（五）非经常性损益

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
非流动资产处置收益	15.83	38.22	2.98
营业外支出	-2.10	-11.61	-0.19
所得税影响额	-	-	-
合计	13.73	26.61	2.79

七、最近三年进行的与股份转让、增减资或改制相关的估值或资产评估情况

最近三年，标的公司无评估报告或估值报告。

八、报告期内主要会计政策及相关会计处理

本公司聘请了安永华明按中国会计准则及会计政策对标的公司两年一期的财务报表进行了审计并编制了《审计报告》，其中与标的公司相关的主要会计政

策及相关会计处理如下：

（一）财务报表编制基础及确定合并报表时的重大判断和假设

1、财务报表编制基础

标的公司财务报表按照财政部颁布的《企业会计准则—基本准则》以及其后颁布及修订的具体会计准则、应用指南、解释以及其他相关规定（统称“企业会计准则”）编制。

本财务报表以持续经营为基础列报。

编制财务报表时，除某些金融工具外，均以历史成本为计价原则。资产如果发生减值，则按照相关规定计提相应的减值准备。

2、确定合并报表时的重大判断和假设

（1）合并范围

合并财务报表的合并范围以控制为基础确定。子公司，是指被标的公司控制的主体（含企业、被投资单位中可分割的部分，以及标的公司所控制的结构化主体等）。

（2）合并财务报表的编制方法

编制合并财务报表时，子公司采用与标的公司一致的会计期间和会计政策。标的公司内部各公司之间的所有交易产生的资产、负债、权益、收入、费用和现金流量于合并时全额抵销。

（二）收入的确认原则和计量方法

“收入在经济利益很可能流入本集团、且金额能够可靠计量，并同时满足以下条件时予以确认：

销售商品收入：本集团已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方，并不再对该商品保留通常与所有权相联系的继续管理权和实施有效控制，且相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量，确认为收入的实现。销售商品收入金额，按照从购货方已收或应收的合同或协议价款确定，但已收或应收的合同或协

议价款不公允的除外；合同或协议价款的收取采用递延方式，实质上具有融资性质的，按照应收的合同或协议价款的公允价值确定。

提供劳务收入：于资产负债表日，在提供劳务交易的结果能够可靠估计的情况下，按完工百分比法确认提供劳务收入；否则按已经发生并预计能够得到补偿的劳务成本金额确认收入。提供劳务交易的结果能够可靠估计，是指同时满足下列条件：收入的金额能够可靠地计量，相关的经济利益很可能流入本集团，交易的完工进度能够可靠地确定，交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。本集团以已经发生的成本占估计总成本的比例确定提供劳务交易的完工进度。提供劳务收入总额，按照从接受劳务方已收或应收的合同或协议价款确定，但已收或应收的合同或协议价款不公允的除外。

利息收入：按照他人使用本集团货币资金的时间和实际利率计算确定。

租赁收入：经营租赁的租金收入在租赁期内各个期间按照直线法确认，或有租金在实际发生时计入当期损益。”

九、子公司情况

（一）Mac Aero Interiors Limited（全资子公司）

名称	Mac Aero Interiors Limited
注册地址	11 Staple Inn, London, WC1V 7QH
股本	2 英镑（2 股普通股）（每股 1 英镑）
成立日期	2012.12.18
注册号	08335187
主要业务范围	飞机内部装饰的设计和生

根据《境外法律尽职调查报告》、《股份购买协议》、《英国法律意见书》及交易对方提供的相关资料，MAC 为 MMRO 的全资子公司；截至《英国法律意见书》出具之日，MAC 是一家根据英格兰及威尔士法律依法设立并有效存续的有限责任公司，具有独立的法人资格。

MAC 最近一期的资产总额、营业收入、净资产额或净利润占 MMRO 经审计的合并财务报表的相应指标均不超过 20%。

（二）Magnetic Leasing Limited（全资子公司）

名称	Magnetic Leasing Limited
注册地址	C/O Mulqueen & Co Bishop Street Newcastle West Co. Limerick
股本	认缴股本为 100,001 欧元，发行股本为 101 欧元（100 普通股和 1 可赎回优先股）（每股 1 欧元）
成立日期	2014.1.8
注册号	537659
主要业务范围	飞机备件租赁

注：MLL 未实际开展经营

根据《境外法律尽职调查报告》、《股份购买协议》、《爱尔兰法律意见书》及交易对方提供的相关资料，MLL 为 MMRO 的全资子公司；截至《爱尔兰法律意见书》出具之日，MLL 是一家根据爱尔兰法律依法设立并有效存续的有限责任公司，具有独立的法人资格。

MLL 最近一期的资产总额、营业收入、净资产额或净利润占 MMRO 经审计的合并财务报表的相应指标均不超过 20%。

（三）Magnetic Parts Trading Limited（标的公司持股 49.9%的联营公司）

名称	Magnetic Parts Trading Limited
注册地址	First Floor, Jubilee Buildings, Victoria Street, Douglas, Isle of Man, IM1 2SH
注册股本	1,000 美元（50,100 普通 A 股;49,900 普通 B 股）（每股 0.01 美元）
成立日期	2017.7.20
注册号	014999V
主要业务范围	购买飞机、飞机部件或发动机进行即刻拆解以出售或出租。
股东情况	Magnetic MRO AS 持股 49.9%; Crestline Opportunity Fund III(Ireland) DAC 持股 22.77%; Crestline European Finance DAC 持股 27.33%

根据 MMRO、Crestline European Finance DAC 和 Crestline Opportunity Fund III (Ireland) DAC 与 MPTL 于 2017 年 7 月 20 日签署的《股东协议》，Crestline European Finance DAC 持有 MPTL27,327 股 A 类股票，占 MPTL 总股本的 27.33%；Crestline Opportunity Fund III (Ireland) DAC 持有 MPTL22,773 股 A 类股票，占 MPTL 总股本的 22.77%；MMRO 持有 MPTL49,900 股 B 类股票，占 MPTL 总股本的 49.90%。Crestline Investors, Inc.是一家美国的另类投资管理公司，主要作为财务投资者从事信贷和其他形式投资，Crestline European Finance DAC 和 Crestline Opportunity Fund III (Ireland) DAC 为 Crestline Investors, Inc.从事相关的业务的主体。MPTL 的投资周期为《股东协议》签署之日起五年，且当所有股东一致同意时可以延长。

根据各方于 2017 年 7 月 20 日签订的，并于 2017 年 11 月 27 日修正的《股东贷款协议》，MMRO、Crestline European Finance DAC 和 Crestline Opportunity Fund III (Ireland) DAC 作为 MPTL 的股东，向其提供如下贷款便利承诺：

项目	优先级/次级	借款人	承诺金额
A贷款便利承诺	优先级	Crestline European Finance DAC	\$10,908,826.73
		Crestline Opportunity Fund III(Ireland) DAC	\$9,090,672.27
	次级	Magnetic MRO AS	\$4,999,501.00
B贷款便利承诺	优先级	Crestline European Finance DAC	\$8,728,000.00
		Crestline Opportunity Fund III(Ireland) DAC	\$7,272,000.00
合计			\$40,999,000.00

根据 MPTL 与 MMRO 于 2017 年 7 月 20 日签订的《运营协议》，MPTL 委托 MMRO 负责其业务的实际运营，MPTL 需就 MMRO 提供的运营服务按月支付管理费用。

同时，根据运营协议，若应最终客户要求或因业务资质等原因，MPTL 需要通过 MMRO 向最终客户销售，则 MPTL 与 MMRO 之间签订的合同与 MMRO 与最终客户之间签订的合同应为背靠背合同。

十、对交易标的的其它情况说明

（一）本次交易涉及的债权债务转移情况

本次交易不涉及标的公司债权债务转移问题，标的公司对其现有的债权债务在本次交易完成后依然以其自身的名义享有或承担。

（二）重大诉讼及仲裁情况

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》、《英国法律意见书》、《爱尔兰法律意见书》及交易对方的说明，自 2014 年起至《境外法律尽职调查报告》出具之日，MMRO、MAC、MLL 均不涉及诉讼、仲裁及行政处罚。

第五节 标的资产估值情况

一、估值的基本情况

（一）估值基本情况及结论

1、市场法估值结果

采用市场法中的可比公司比较法，标的公司在估值基准日 2017 年 10 月 31 日股东全部权益价值为 30,206.34 万元，增值额 24,040.93 万元，增值率 389.93%。

2、收益法估值结果

采用收益法，标的公司在估值基准日 2017 年 10 月 31 日股东全部权益价值为 35,142.78 万元，增值额 28,977.37 万元，增值率 470.00%。

3、估值结论

采用可比公司比较法是从估值对象经营情况及可比公司经营情况的估值水平来估算估值对象的价值，而收益法是立足于估值对象本身的获利能力来预测估值对象的价值，两者是相辅相成的，可比公司比较法的结果是收益法结果的市场表现，而收益法结果是可比公司比较法结果的坚实基础，是估值对象的内在价值的合理反映。考虑到 Magnetic MRO AS 主要从事飞机维修和航材贸易业务，收益法估值中结合估值对象业务发展等因素变化对未来获利能力的影响，更为合理地反映了估值对象的企业价值，为体现企业管理层未来盈利预测对估值的影响，采用收益法估值结果，得出在估值基准日估值对象股东全部权益价值为 35,142.78 万元。

综上所述，标的公司股东全部权益价值估值为 35,142.78 万元。

（二）市场法估值方法说明

企业价值估值中的市场法，是指将估值对象与可比上市公司或者可比交易案例进行比较，确定估值对象价值的估值方法。市场法常用的两种具体方法是上市公司比较法和交易案例比较法。但由于缺少与估值对象相似的三个以上的可比交

易案例，故采用上市公司比较法作为市场法的估值方法。

上市公司比较法就是通过比较与委估企业处于同一或类似行业上市公司的价值来确定委估企业的市场价值。这种方式一般是首先选择与被估值单位处于同一或类似行业并且股票交易活跃的上市公司作为对比公司，然后通过交易股价计算对比公司的股权市场价值和企业整体价值。

上市公司比较法要求通过分析对比公司股权(所有者权益)和/或企业价值与收益性参数、资产类参数或现金流比率参数之间的比率乘数来确定被估值单位的比率乘数，然后，根据委估企业的收益能力、资产类参数来估算其股权和/或企业的价值。因此采用市场法估值的一个重要步骤是分析确定、计算比率乘数。比率乘数一般可以分为三类，分别为收益类比率乘数、资产类比率乘数和现金流比率乘数。

根据本次估值对象的特点以及参考国际惯例，本次估值我们选用收益类比率乘数，即用对比公司股权(所有者权益)和全投资资本市场价值与收益类参数计算出的比率乘数。

1、本次估值选用企业价值比率乘数 EV/EBITDA

EBITDA=净利润+利息+税+折旧与摊销。从公式可以看出来：（1）EBITDA 不受企业筹资政策的影响，排除了企业资本结构变化的影响；（2）EBITDA 不受企业间不同折旧摊销政策的影响，排除了这些非现金成本的影响；（3）EBITDA 不受不同国家和地区所得税率不同的影响。由于被估值单位难以找到资本结构相同的可比公司，且被估值企业的子公司包含了不同的税率水平，为了排除资本结构和母子公司不同税率水平的影响，因此市场法采用 EV/EBITDA 方法进行估值。

2、估值对象价值确定

利用如下公式计算估值对象市场价值。

估值对象股权价值=（企业价值－付息负债价值）+非经营性资产价值

企业价值=估值对象 EBITDA 比率乘数×估值对象的 EBITDA。

可比上市公司选择标准是在公开、交易活跃的市场上，选择可比公司，这些可比公司与估值对象的所处行业、资产规模、上市时间、企业近年利润相同或相

似。

（三）收益法估值方法说明

1、概述

现金流折现方法（DCF）是通过将企业未来预期的现金流折算为现值，估计企业价值的一种方法，即通过估算企业未来预期现金流和采用适宜的折现率，将预期现金流折算成现时价值，得到企业价值。其适用的基本条件是：企业具备持续经营的基础和条件，经营与收益之间存在较稳定的对应关系，并且未来收益和风险能够预测及可量化。使用现金流折现法的关键在于未来预期现金流的预测，以及数据采集和处理的客观性和可靠性等。当对未来预期现金流的预测较为客观公正、折现率的选取较为合理时，其估值结果具有较好的客观性，易于为市场所接受。

2、基本估值思路

本次收益法估值基本思路是：

（1）对纳入报表范围的资产和主营业务，按照最近几年的历史经营状况的变化趋势和业务类型等分别核查、估算预期收益（净现金流量），并折现得到经营性资产的价值；

（2）对纳入报表范围，但在预期收益（净现金流量）估算中未予考虑的诸如基准日存在的货币资金，应收、应付股利等流动资产（负债）；呆滞或闲置设备、房产以及未计及收益的在建工程等非流动资产（负债），定义其为基准日存在的溢余或非经营性资产（负债），单独测算其价值；

（3）对纳入报表范围，但在预期收益（净现金流量）估算中未予考虑的长期股权投资，单独测算其价值；

（4）由上述各项资产和负债价值的加和，经扣减少数股东权益价值后，得出估值对象归属于母公司股东权益价值。

3、估值模型

本次收益法估值以标的公司合并口径报表为基础，对估值对象于估值基准日

的股东全部权益价值进行估值。估值模型采用股权自由现金流模型。

（1）基本模型

本次估值的基本模型为：

$$P = \sum_{n=1}^i \frac{A_i}{(1+r)^i} + \frac{A_n}{r(1+r)^i} + N - D$$

式中：

A_i ：未来第 i 年的预期收益（股权现金流量）；

r ：折现率；

A_n ：预测收益期的预期收益（股权现金流量）；

N 为非生产性资产及溢余资产(负债)估值

D 为企业少数股东权益价值

（2）收益指标

本次估值，使用估值对象股权现金流量作为其经营性资产的收益指标，其基本定义为：

$A_i = \text{净利润} + \text{折旧摊销} - \text{追加资本}$

根据企业的经营历史以及未来市场发展等，估算其未来预期的股权现金流量。将未来经营期内的股权现金流量进行折现处理并加和，测算得到经营性资产价值。

（3）折现率

本次估值采用资本资产定价模型（CAPM）确定折现率 r_e ：

$$r_e = r_f + \beta_e \times (r_m - r_f) + \varepsilon$$

式中：

r_f ：无风险报酬率；

r_m ：市场预期报酬率；

ε : 特性风险调整系数;

β_e : 权益资本的预期市场风险系数。

（四）估值假设

本次估值基于估值对象产权所有者及管理层提交的盈利预测，该预测遵循了以下假设：

1、一般假设

（1）持续经营假设

资产持续经营假设是指估值时需根据被估值资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定估值方法、参数和依据。

（2）公开市场假设

公开市场假设，是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。

2、特殊假设

（1）假设基准日外部经济环境不变，该国现行的宏观经济不发生重大变化；

（2）假设企业经营合法、合规，在未来经营期内的主营业务、收入与成本的构成等仍保持其最近几年的状态持续，而不发生较大变化。不考虑未来可能由于内外部环境变化所导致的主营业务状况的变化所带来的损益；

（3）以企业估值基准日产业政策、经营模式及发展趋势为前提，未考虑估值基准日后可能发生产业政策变化、经营模式调整等情形对企业业绩的影响；

（4）企业所处的社会经济环境以及所执行的税赋、税率等政策无重大变化；

（5）企业未来的经营管理人员尽职，并继续保持合理有效的经营管理模式；

（6）企业生产、经营场所的取得及利用方式与估值基准日保持一致而不发

生变化；

（7）假设企业的坏账计提政策谨慎合理，能够覆盖企业未来经营中可能存在的实际坏账损失；

（8）委托方及估值对象提供的基础资料和财务资料真实、准确、完整；

当上述条件发生变化时，估值结果一般会失效。

（五）收益法估值过程

1、营业收入、成本预测

根据历史财务数据，近两年的收入增长率在 36%以上，毛利率在 16.92%和 20.26%之间，平均毛利率为 18.75%。基于 MMRO 过往的客户基础关系不断加深、目标市场中窄体飞机的增加、各个业务条线的稳步发展及后续业务发展开拓计划等因素影响，预计 MMRO 的强劲增长率在预测期间将会持续并平滑下降。估值人员对由企业提供的营业收入和营业成本的预测进行了复核，并就营业成本涉及的占比较大的材料成本、职工薪酬以及折旧和摊销的取值过程进行了重点分析。

营业收入和成本的预测结果见下表：

单位：万元

项目	预测年期					
	2017 年 11-12 月	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
营业收入	8,437.90	59,043.24	65,358.79	71,059.40	75,571.29	77,972.09
营业成本	6,886.34	48,196.66	53,414.11	58,014.29	61,599.30	63,527.37
毛利率	18.39%	18.37%	18.28%	18.36%	18.49%	18.53%

2、期间费用预测

根据合并报表披露，企业最近两年一期销售费用由广告宣传费、业务招待费组成；管理费用主要为职工薪酬、租赁费、中介服务费、水电供热费、办公用品、研发费用、差旅费等；财务费用主要为利息支出、汇兑（收益）/损失、交易手续费等。企业参照历史年度该等变动费用构成及其与营业收入的比率，并结合企业营业收入预测情况进行估算。期间费用预测结果见下表。

单位：万元

项目	预测年期					
	2017 年 11-12 月	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
销售费用	42.08	301.22	333.33	362.41	385.41	397.65
管理费用	1,019.73	6,555.11	6,971.83	7,332.12	7,628.72	7,840.02
财务费用	40.36	207.84	207.84	207.84	207.84	207.84

3、所得税预测

根据爱沙尼亚税法规定，企业利润是在分配时而不是获得利润所得时缴纳所得税。此外，当支付股息、福利、礼品、捐赠、非业务相关支出和定价转移调整时需要按月申报所得税。

股息分配只能在已批准的年度报告上决定。分配时的有效税率为 20%（净分配数除以 0.8，再乘以税率）。爱沙尼亚的股息支付无需支付预提税。

MMRO 及子公司属于不同的税务管辖区，税项、税率各有不同。以下为主要国家子公司的适用税项及税率：

国家	税种	计税依据	税率（%）
爱沙尼亚	企业所得税	已宣告发放的股利	20%
英国	企业所得税	应纳税所得额	2015 年 1 月 1 日至 2017 年 3 月 31 日：20% 2017 年 4 月 1 日以后：19%
爱尔兰	企业所得税	应纳税所得额	12.5%

所得税包括当期所得税和递延所得税。与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的计入所有者权益外，均作为所得税费用或收益计入当期损益。

由于本次是对股东全部权益进行估值，因此股权交易对价包含了股东应得的股息，所以净利润视同股息分配额扣除所得税。

对子公司投资利润的分配，由于母子公司不在同一个国家而产生的税收差异，一般来说，母公司所在国会在股利分配时计收所得税，由于爱沙尼亚税率高于子公司所在国的税率。因此本次估值时按 20%预测所得税费用。

企业参照结合企业净利润预测情况进行估算，所得税费用预测结果见下表：

单位：万元

项目	预测年期					
	2017 年 11-12 月	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
所得税费用	89.63	754.74	884.39	1,026.43	1,147.75	1,197.52

4、折旧及摊销预测

企业的固定资产按取得时的实际成本计价。企业按照执行的固定资产折旧政策，以基准日经审计的固定资产账面原值、后续投资预计转增固定资产原值、预计使用期、加权折旧率等估算未来经营期的折旧额。企业无形资产主要为外购软件等，长期待摊费用为待摊的装修款等，本次估值按照企业相关会计政策估算未来各年度的摊销额。

5、资本性支出预测

资本性支出系指企业在不改变当前经营业务条件下，为保持持续经营所需增加的超过一年的长期资本性投入。如经营规模扩大所需的投资及融资规模增加，以及持续经营所必须的资产更新等。

6、营运资金增加额估算

营运资金追加额系指企业在不改变当前主营业务条件下，为保持企业持续经营能力所需的新增营运资金，如正常经营所需保持的现金、产品存货购置、代客户垫付购货款（应收账款）等所需的基本资金以及应付的款项等。营运资金的追加是指随着企业经营活动的变化，获取他人的商业信用而占用的现金，正常经营所需保持的现金、存货等；同时，在经济活动中，提供商业信用，相应可以减少现金的即时支付。通常其他应收账款和其他应付账款核算的内容绝大多数为与主业无关或暂时性的往来，需具体甄别视其与所估算经营业务的相关性个别确定。因此估算营运资金的增加原则上只需考虑正常经营所需保持的现金、应收款项、存货和应付款项等主要因素。

根据对企业历史资产与业务经营收入和成本费用的统计分析以及未来经营期内各年度收入与成本估算的情况，预测得到的未来经营期各年度的营运资金增加额，见下表。

单位：万元

科目	预测年期					
	2017 年 11-12 月	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
营运流动资产	13,953.49	16,448.15	18,215.30	19,796.71	21,041.37	21,706.22
营运流动	10,507.07	12,256.29	13,583.07	14,752.89	15,664.55	16,154.85

负债						
营运资金	3,446.42	4,191.86	4,632.23	5,043.82	5,376.82	5,551.37
营运资金追加额	27.58	745.44	440.37	411.59	333.00	174.55

7、净现金流量的预测结果

下表给出了企业未来经营期内的营业收入以及净现金流量的预测结果。估算时不考虑未来经营期内营业外收支、补贴收入以及其它非经常性经营等所产生的损益。

单位：万元

项目	预测年期					
	2017 年 11-12 月	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年 度
营业收入	8,437.90	59,043.24	65,358.79	71,059.40	75,571.29	77,972.09
营业成本	6,886.34	48,196.66	53,414.11	58,014.29	61,599.30	63,527.37
营业税金及附加	1.26	8.80	9.74	10.59	11.26	11.62
销售费用	42.08	301.12	333.33	362.41	385.41	397.65
管理费用	1,019.73	6,555.11	6,971.83	7,332.12	7,628.72	7,840.02
财务费用	40.36	207.84	207.84	207.84	207.84	207.84
营业利润	448.13	3,773.71	4,421.94	5,132.15	5,738.76	5,987.59
利润总额	448.13	3,773.71	4,421.94	5,132.15	5,738.76	5,987.59
所得税费用	89.63	754.74	884.39	1026.43	1147.75	1197.52
净利润	358.5	3,018.97	3,537.55	4,105.72	4,591.01	4,790.07
加回：折旧及摊销	272.83	1,765.14	2,033.25	2,135.76	2,145.46	2,176.80
扣减：资本性支出	208.66	3,124.25	2,706.66	1,701.33	1,840.53	1,992.87
营运资金追加额	27.58	745.44	440.37	411.59	333.00	174.55
股权自由现金流量	395.09	914.42	2,423.77	4,128.56	4,562.94	4,799.45

8、权益资本价值计算

由于爱沙尼亚本国资本市场不发达，难以取得注册地和经营地都在爱沙尼亚的上市公司作为可比公司。我们在全球市场范围内选取了业内的 3 家上市公司作为可比公司。

（1）无风险收益率 r_f

由于爱沙尼亚未发行国债。爱沙尼亚银行业严重依赖外国资本，以北欧国家为主的外国银行控制了爱沙尼亚银行业的 90% 以上市场份额。因此以同为新兴市场且同为东欧国家的保加利亚、斯洛伐克、波兰、立陶宛、罗马尼亚已发行国债

的债券收益率平均值近似等于爱沙尼亚无风险收益率 R_f 。

国家	债券收益率（%）	高（%）	低（%）
保加利亚	1.30	1.30	1.30
斯洛伐克	0.95	0.97	0.94
波兰	3.461	3.510	3.446
立陶宛	1.250	1.250	1.250
罗马尼亚	4.650	4.670	4.479

数据来源：Investing.com

$$r_f = (1.3\% + 0.95\% + 3.461\% + 1.250\% + 4.650\%) / 5 \\ = 2.32\%$$

（2）市场风险溢价：市场风险溢价在估值实务中有多种计算方法，取值各不相同，但差异不大，本次估值采用国家风险补偿算法。

市场风险溢价 = 成熟股票市场的基本补偿额 + 国家风险补偿额

期间	Anthmetic Average	
	Stocks-t.Bills	Stocks-T.Bonds
1928-2016	7.96%	6.24%
Std Error	2.12%	2.26%
1967-2016	6.57%	4.375
Std Error	2.39%	2.72%
2007-2016	7.90%	3.62%
Std Error	6.06%	8.63%

成熟股票市场的基本补偿额：取值为 1928-2016 年美国股票与国债的算术平均收益差 6.24%；爱沙尼亚国家风险补偿额取 0.5%。

$$\text{市场风险溢价} = 6.24\% + 0.5\% = 6.74\%$$

（3）企业权益资本预期风险系数 β_e 值

取同类可比上市公司股票，以 2013 年 1 月至 2017 年 10 月近五年的市场价格测算估计，得到企业 β_e 值估计值 $\beta_e = 0.5886$ 。

（4）折现率 r_e

本次估值考虑到企业在公司的融资条件、资本流动性以及公司的治理结构等方面与可比上市公司的差异性所可能产生的特性个体风险，以及对比上市公司和标的公司不在同一个国家所产生的国家风险，设特性风险调整系数 $r_c = 6\%$ ；

$$r_e = 2.32\% + 0.5886 \times 6.74\% + 6\% \\ = 12.29\%$$

9、少数股东权益价值

由于本次估值未考虑 MPTL 对未来收益的影响，因此少数股东权益，即 M=0.00 万元。

10、权益资本价值

单位：万元

项目	金额
股权自由现金流现值和	34,601.61
加：溢余资产	541.17
股权全部股权价值	35,142.78
估值基准日净资产账面价值	6,165.41
收益法估值增值额	28,977.37
收益法估值增值率	470.00%

在实施了收益法估值程序和方法后，标的公司在 2017 年 10 月 31 日股东全部权益价值估值为 35,142.78 万元。

二、公司董事会对本次交易标的估值事项意见

（一）董事会对本次交易估值机构的独立性、估值假设前提的合理性、估值方法与估值目的的相关性以及交易定价的公允性的意见

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100% 股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。

公司本次重大资产购买的定价未以评估结果作为依据，为论证本次交易定价的公允性，公司聘请了具有证券期货相关业务评估资质的北京中天衡平国际资产评估有限公司对标的资产进行估值，并出具了《广州航新航空科技股份有限公司拟购买 Magnetic MRO AS 股份项目估值报告》。

根据《上市公司重大资产重组管理办法》的相关规定，公司董事会对估值机构的独立性、估值假设前提的合理性、估值方法与估值目的的相关性以及交易定价的公允性分析如下：

1、估值机构的独立性

上市公司聘请的北京中天衡平国际资产评估有限公司具有证券、期货相关业务资格，本次估值机构的选聘程序合法合规，估值机构及其经办人员与本次交易各方均不存在影响其提供服务的现实的及预期的利益或者冲突，其进行估值符合客观、公正、独立的原则和要求，具有充分的独立性。

2、估值假设前提的合理性

本次对标的公司的估值中，北京中天衡平国际资产评估有限公司所设定的估值假设前提符合国家有关法规与规定，遵循了市场通行惯例及准则，符合标的资产的实际情况，估值假设前提具有合理性。

3、估值方法与估值目的的相关性

企业价值估值方法主要有资产基础法、收益法和市场法。进行估值时需根据估值目的、价值类型、估值对象、资料收集情况等相关条件，恰当选择一种或多种资产估值方法。结合本次资产估值对象、价值类型和估值人员所收集的资料及标的公司的实际情况，本次交易的估值机构在估值过程中选取了与估值目的及估值资产状况相关的估值方法，估值结果客观、公正地反映了基准日估值对象的实际情况，估值方法与估值目的具有相关性。

4、交易定价的公允性

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100% 股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。公司本次重大资产购买的定价未以评估结果作为依据，为论证本次交易定价的公允性，公司聘请了具有证券期货相关业务评估资质的北京中天衡平国际资产评估有限公司对标的资产进行估值，并出具了《广州航新航空科技股份有限公司拟购买 Magnetic MRO AS 股份项目估值报告》。本次交易的相关估值实施了必要的估值程序，遵循了独立性、客观性、科学性、公正性等原则，运用了合规且符合估值资产实际情况的估值方法，选用的参照数据、资料可靠，股权估值价值公允、准确。根据交易对价与本次估值之间的比较分析，本次交易定价具有公允性。

综上所述，公司本次交易所选聘的估值机构独立、估值假设前提合理、估值方法与估值目的的相关性一致；本次交易为市场化收购，交易定价由交易各方经过协商确定，所涉资产定价公允；不存在损害上市公司和股东合法权益的情形。

（二）董事会关于本次交易的估值合理性分析

1、本次交易估值情况

截至估值基准日，标的资产估值为 35,142.78 万元，估值对应的静态估值 PE 倍数如下表所示：

股权价值估值结果 (人民币万元)	2016 年净利润 (人民币万元)	2016 年静态 PE
35,142.78	1,608.32	21.85

2、与国内可比公司的对比分析

标的公司主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。标的公司主营业务均属于航空运营保障与服务环节，通过寻找 A 股上市公司航空运营保障与服务类上市公司，计算其 2016 年静态 PE，并列表比较如下：

序号	证券代码	证券简称	总市值 (2017/10/31) (人民币万元)	2016 年净利润 (人民币万元)	2016 年静态 PE
1	002023.SZ	海特高新	808,252.79	4,076.84	198.3
2	002097.SZ	山河智能	857,527.59	6,692.10	128.1
3	000415.SZ	渤海金控	3,945,724.58	227,680.20	17.3
4	300424.SZ	航新科技	587,973.03	5,986.22	98.2
平均					110.5

本次交易估值对应静态 PE 倍数为 21.85 倍，远低于可比上市公司的 110.5 倍的平均静态 PE 倍数。与可比公司相比，本次交易标的资产的估值具有合理性。

三、独立董事对本次交易估值事项的独立意见

根据《重组管理办法》、《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》、《深圳证券交易所创业板股票上市规则》及《公司章程》等的有关规定，独立董事发表意见如下：

1、本次重组聘请的估值机构北京中天衡平国际资产评估有限公司具有证券

业务资格。除业务关系外，北京中天衡平国际资产评估有限公司及其经办估值人员与公司、标的公司及其股东均不存在现实的及预期的利益或冲突，具有充分的独立性。

2、估值机构和估值人员所设定的估值假设前提和限制条件符合国家有关法律法规的规定，遵循了市场通用的惯例及准则，符合估值对象的实际情况，估值假设前提具有合理性。

3、估值机构在估值过程中实施了相应的估值程序，遵循了独立性、客观性、科学性、公正性等原则，运用了合规且符合标的资产实际情况的估值方法，估值方法选用恰当，估值方法与估值目的相关性一致。

4、按照国家有关法律、法规及中国证监会的有关规定，本次交易价格乃基于公平合理的原则，综合考虑了多方面的影响因素，通过谈判确定，根据交易对价与估值机构出具的估值之间的比较分析，本次交易定价具有公允性及合理性，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形。

第六节 本次交易合同的主要内容

2018年1月2日，航新科技与交易对方签署了《股份购买协议》，协议包括定义、销售与购买、收购价格与利息的支付、交割先决条件、交割、交割后的承诺、保证、违约责任、竞业禁止、禁止雇佣、保密条款及声明、管辖法律及争议解决、通知、释义、其他和附件等部分。《股份购买协议》以英文版签署，本节内容系相关内容的中文翻译，在对中英文本的理解上发生歧义时，以英文文本为准。

《股份购买协议》的主要条款及内容如下：

一、协议主体和签订日期

买方：广州航新航空科技股份有限公司

卖方一：Baltcap Private Equity Fund L.P.

卖方二：Sasmex Investments Limited

卖方三：Tiaravia Services Limited

卖方四：Tigriaco Trading Limited

卖方五：Napantaco Management Limited

签订时间：2018年1月2日

二、标的资产

卖方持有的MMRO100%股份。

三、交易价格、定价依据及支付方式

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的MMRO100%股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之

间进行多轮报价、谈判而最终确定。同时，公司聘请中天衡平作为估值机构，以 2017 年 10 月 31 日为估值基准日对标的公司进行估值并出具了编号为中天衡平咨字[2018]33002 的《估值报告》，从独立估值机构的角度分析了本次交易价格的公允性。根据《估值报告》，本次交易作价具有一定的合理性和公允性。

根据《股份购买协议》的约定，本次交易的交易价格及支付方式如下：

（一）交易价格

本次交易采用“锁箱机制”进行定价，双方约定在交割日买方基于“锁箱日”（2017 年 9 月 30 日）账目应向全部卖方支付的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元，同时加上自 2017 年 11 月 30 日至交割日期间以收购价格为基数计算的对应利息，并减去标的公司在锁箱日至交割日期间发生的“价值溢出额”（如有）及其对应的按年化 1.5%利率计算的利息金额。

即，本次交易买方最终支付的交易价格为：

1) 4,317.0405 万欧元

2) 加：自 2017 年 11 月 30 日至交割日期间以收购价格为基数计算的对应利息（自 2017 年 11 月 30 日至 2018 年 3 月 31 日（包括当日）或交割日（以孰早为准）止，买方应当以收购价格为基数以 1.5%的年利率向卖方支付利息；如交割日在 2018 年 4 月 1 日之后，则自 2018 年 4 月 1 日到交割日止，买方应当以收购价格为基数以 2.5%的年利率向卖方支付利息。自锁箱日至交割日（包括当日）期间的利息按照实际天数每日计算（一年按 365 天计算））

3) 减：锁箱日至交割日期间发生的“价值溢出额”及其对应的年化 1.5%利率的利息金额（如在锁箱日至交割日期间，标的公司已产生或产生价值溢出，则从该价值溢出中受益的相关卖方应当立即以欧元对欧元为基础向买方支付与其或其关联方（视情况而定，不重复计算）从该溢出中获得的现金或利益等额的价款（即“价值溢出额”）。在价值溢出发生至买方收到相关价值溢出额期间，相关卖方应当以价值溢出额为基数以 1.5%的年利率向买方支付利息。）

同时，如代表买方的安永会计师事务所最晚于 2018 年 2 月 28 日做出的（安永审计完成后立即向买方提供审计报告）对锁箱账目及本协议附件 1 中的净运营

资本标准值的审计（“安永审计”）确定，以下两项的总额：1）附件 1 中的股东权益总额减去安永审计报告中的股东权益总额；加上 2）安永审计报告中的净运营资本标准值减去附件 1 中的净运营资本标准值；超过 350,000 欧元，则双方可就安永会计师事务所审计的结果及其对收购价格的影响（如有），进行协商。如任何一方认为无法通过协商解决，或于交易完成最后期限日仍没有解决该争议，则任何一方可以要求退出本协议且无需支付违约金。

（二）补偿金

在最后期限日（2018 年 4 月 30 日）前，如国家发改委、商务部、外管局变更其境外收购的政策或监管措施，或深圳证券交易所变更上市公司重大资产重组的政策或监管措施，导致买方尽最大努力仍不能完成备案或获得批准或召开股东大会，双方可善意协商决定将最后期限延长最迟至 2018 年 6 月 30 日。如双方决定延长最后期限日，则自 2018 年 5 月 1 日至交割日期间，买方应当每日向卖方支付 50,000 欧元作为补偿金，且此段期间利息不叠加。

（三）支付方式

在交割日，买方应根据爱沙尼亚证券登记处经营者制定的适用于本交易的法律法规，向其证券账户经营者发出指示，要求其将相关卖方的无任何权利负担的拟出售股份通过货银对付（DVP）的方法转让给买方，并以欧元现金支付给卖方前款所述的全部固定收购价格、利息以及补偿金（如有）。

四、交割先决条件及交割安排

（一）交割的先决条件

买方接受拟出售股份的交付及支付购买价格的义务须以下列条件达成为前提，但买方可自行决定豁免以下任一条件：

（1）卖方已经获得 Luminor Bank AS 就标的公司签订的相关融资协议的书面确认书，Luminor Bank AS 和 Luminor Liising AS 已同意本协议项下约定的标的公司的控制权变更；

（2）卖方已取得 Crestline 出具的 MPTL 股东协议附件 4 第 3 条第 3（a）款

约定所指的书面同意，即 Crestline 同意本协议约定的标的公司的控制权变更，同时 Crestline 公司没有要求提前偿还 MPTL 股东协议附件 4 第 5 条第 1 款中约定的优先级贷款；

（3）买方的股东大会已批准本项交易；

（4）买方已完成下述事项：1）在中华人民共和国国家发展和改革委员会（“国家发改委”）当地分支机构备案，以及 2）在中华人民共和国商务部（“商务部”）当地分支机构备案，以及 3）在中华人民共和国国家外汇管理局（“外汇局”）地方分局办理直接外汇登记手续；

（5）卖方已向买方交付本协议附件 11 中约定的竞业禁止承诺函。

（二）交割安排

如双方未另行确定交割日，则交割应当于 2018 年 3 月 30 日（“交割日”）在买方与卖方约定地点完成。如截至交割日，本协议中第 4.1 条中约定的任何一个先决条件没有达成或者被免除，除非买卖双方对交割日另有约定，交割日应当顺延至自本协议第 4.1 条约定的先决条件首次达成之日起的第 10 个工作日。

买卖双方应当于交割时按照以下步骤完成交割：

（1）卖方向买方交付标的公司与 BaltCap AS 于 2016 年 2 月 2 日签订的，并于 2016 年 8 月 31 日修订的咨询服务协议的终止协议。

（2）买方应当向卖方交付按照本协议附件 7 中约定的形式出具给每位卖方辞职董事会成员的豁免赔偿函。

（3）标的公司应当向卖方交付按照本协议附件 8 中约定的形式出具给卖方每位辞职董事会成员的豁免赔偿函，还应当向卖方交付确定豁免函中约定事项以及罢免辞职董事会成员的相关公司决议。

（4）卖方应当向买方交付辞职董事会成员签署的辞职信，辞职信中应当表明其已从标的公司的董事会中辞去相关职位，且该辞职董事会成员无针对标的公司提起的索赔，辞职信自交割日起生效。

（5）标的公司的监事会应当通过董事会成员 Jonas Butautis, Paulius

Kavaliauskas 以及 Simona Verbiene 已被罢免的决议。

（6）标的公司股东会审议通过以下决议：1）罢免标的公司监事会成员 Kristjan Kalda, Martin Kõdar, Peeter Saks 以及 Thomas O'Neill；2）Jonas Butautis 和 Paulius Kavaliauskas（在获得其同意的前提下）与买方提名的监事会成员（以买方在交割前的合理时间内提供必要的文件和同意为条件）被选举组成标的公司新一届监事会；3）标的公司的监事会成员获得授权与 Jonas Butautis 和 Paulius Kavaliauskas 签署监事会成员协议。

（7）为实现标的公司控制权从卖方转移至买方，Jonas Butautis 和 Paulius Kavaliauskas 将会按照其与买方约定的条款，与标的公司签署为期 9 个月的监事会成员协议。

（8）卖方应根据爱沙尼亚证券登记处经营者制定的适用于本交易的法律法规，向其证券账户经营者发出指示，要求其通过货银对付（DVP）的方法将相关卖方的无任何权利负担的拟出售股份转让给买方，并收取交割日时买方应付的全部固定收购价格、利息以及补偿金（如有）。

（9）买方应根据爱沙尼亚证券登记处经营者制定的适用于本交易的法律法规，向其证券账户经营者发出指示，要求其将相关卖方的无任何权利负担的拟出售股份通过货银对付（DVP）的方法转让给买方，并向卖方支付交割日时买方应付的全部固定收购价格、利息以及补偿金（如有）。

五、卖方关于无价值溢出的承诺及赔偿责任（期间损益安排）

根据《股份购买协议》，卖方承诺自锁箱日起，除被允许的价值溢出外，标的公司没有发生价值溢出。如在锁箱日与交割日期间，标的公司已产生或产生价值溢出，则从该价值溢出中受益的相关卖方应当立即以欧元对欧元为基础向买方支付与其或其关联方（视情况而定，不重复计算）从该溢出中获得的现金或利益等额的价款（即“价值溢出额”）。在价值溢出发生至买方收到相关价值溢出额期间，相关卖方应当以价值溢出额为基数以 1.5% 的年利率向买方支付利息。单一卖方的赔偿总额不得超过该卖方实际收到的收购价款。

根据《股份购买协议》的定义，以下事项属于价值溢出：

（1）标的公司及其子公司已支付或已同意支付给卖方或其关联方、董事会及监事会成员的任何款项（或转让资产或为其利益而承担或产生的债务），但不包含正常经营过程中支付的款项；

（2）标的公司及其子公司任何股份回购、注销或购买自有股份、减资；

（3）标的公司及其子公司为实现卖方利益，向任何一个卖方及其关联方回购、购买或偿还已向其发行的股份或借入资本；

（4）标的公司及其子公司向卖方或其关联方或其利益宣告或支付的利润或资产的分红或资本返还、储备金或资本分配或其他类似性质的款项；

（5）标的公司及其子公司免除的卖方或其关联方的债务；

（6）标的公司及其子公司为卖方或其关联方的利益对其资产设立的权利负担；

（7）除非经过买方的书面同意，标的公司已支付或已同意支付的与本次交易相关的款项，包括任何顾问费，核心员工名单 1 及核心员工名单 2 的奖金，但下列款项除外：已计入收购价格的顾问费，以及总计不超过 30,000 欧元，且是由标的公司在签署本次协议后，为完成本次交割的先决条件或其他义务，准备及履行拟出售股份的交割而向其顾问支付的与本次交易相关的法律咨询费及数据库费用。

（8）与 MPTL 直接或间接相关的支付给 KPMG 的超过 800,000 美元的款项；

（9）除允许的价值溢出外，其他与上述内容相关的协议。

六、与资产相关的人员安排

根据《股份购买协议》第四部分（交割先决条件）的约定，在本协议签署后至交割前，买卖双方应尽最大努力并真诚合作，促使标的公司与 Risto Mäkelä, Filip Stanisic 以及 Astrit Viisma-Kass 签署竞业禁止协议，在其终止与标的公司及其子公司的雇佣或服务协议后的至少六个月内竞业禁止。

根据《股份购买协议》第五部分（交割）的约定，在交割日前，Jonas Butautis，

Paulius Kavaliauskas 以及 Simona Verbiene 应从标的公司董事会辞职；Kristjan Kalda, Martin Kõdar, Peeter Saks 以及 Thomas O'Neill 应从标的公司监事会辞职。同时，标的公司股东会将选举 Jonas Butautis 和 Paulius Kavaliauskas（在其同意的前提下）与买方提名的监事会成员（在买方于交割前合理的时间内提供必要的文书和同意函的前提下）组成标的公司新一届监事会。

七、违约责任

根据《股份购买协议》第八部分（违约责任）的约定，交易双方有关违约责任的主要条款如下：

（1）卖方因本协议产生的或与本协议有关的责任应限于本条款规定的范围内，但由于因卖方或为卖方利益欺诈或故意违约而产生的责任除外。为避免疑义，双方同意，买方有权仅根据本协议就本协议项下拟进行的交易向卖方提出任何索赔。

（2）时间限制：为保证索赔有效，买方向卖方提出的每一项索赔应以书面形式作出，且应包含以下内容（如下述的某个期限已过期，且在该期限内无论因何种原因买方未提交任何关于要求卖方承担赔偿责任买方的要求，则卖方无需因本协议的约定承担任何责任）：1）每项索赔均应说明具体理由，所有相关细节，具体的依据、买方信任的证据及要求赔偿的金额；2）每项索赔应当自买方知晓导致该索赔的情况之日起 60 个工作日内提出；3）交割完成 18 个月后，不得提起任何索赔（除非违反附件 5（保证）中第 5 条（税务）的约定），同时，超出税务法定期限（时间限制）后，不得对违反附件 5（保证）中第 5 条（税务）提出索赔。

（3）最低赔偿责任：1）卖方仅对单项索赔金额超出 75,000 欧元的索赔承担责任；2）除非卖方对所有索赔的赔偿责任总额超过 500,000 欧元，否则卖方对于索赔不承担责任。3）索赔的数额应为扣除买方或标的公司及其子公司产生的与索赔相关的所有法律、专业和其他费用后的净额。

（3）最高赔偿责任：单一卖方就所有索赔（包括涉及该等索赔的利息及法律、专业及其他成本和费用）的赔偿总额不得超过该卖方实际收到的收购价款的

20%；但对于附件 5 第 2.1 条（出售股份的完全所有权、未设立权利负担）、第 5 条（税务）中的保证索赔以及按照本协议第 3.4 条规定的价值溢出索赔，单一卖方的赔偿总额不得超过该卖方实际收到的收购价款。

八、违约金

如依据本协议 5.5.2 条的约定（即交割日因卖方或买方违反约定已被推迟两次，但买方或卖方在根据本协议而设定的最终交割日前依然未能履行其义务，且守约方未给出其他交割宽限期，守约方有权终止本协议且无需承担任何责任）本协议终止，或依据本协议第 4.6 条的约定（即本协议的先决条件未能达成，卖方或买方可以退出本协议；或者如买方未按照本协议约定的的时间内履行向卖方有权代表确认已将有关交易的相关信息告知发改委和商务部、竭力促成其尽快取得买方股东大会批准及有关政府部门备案/审批的义务，或买方未能取得买方股东大会批准及有关政府部门备案/审批，即买方在最后期限日之前未能获得买方股东大会批准及有关政府部门备案/审批的，卖方可以退出本协议）任一方退出本协议，则守约方有权要求违约方支付总额为 1,000,000 欧元的违约金。违约方应当自收到相关索赔通知之日起 30 日内支付违约金。但是，如买方已尽其所能采取一切措施但由于非买方原因未完成 4.1.4 条约定的国家发改委、商务部和外管局的备案或登记手续，则买方无需支付上述违约金。

第七节 交易的合规性分析

一、本次交易符合《重组办法》第十一条对重大资产重组规定的情况

本次交易的整体方案符合《重组办法》第十一条的规定。具体说明如下：

（一）符合国家产业政策和有关环境保护、土地管理、反垄断等法律和行政法规的规定

1、本次交易符合国家产业政策

本次交易标的为 MMRO 100%的股份，MMRO 主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件的贸易等。根据国家发改委 2013 年修订的《产业结构调整指导目录》，标的公司主要从事的“航空器地面维修、维护、检测设备开发制造”及“航空器、设备及零件维修”为鼓励类项目，本次交易符合国家的产业政策。

2、本次交易符合有关环境保护的法律和行政法规的规定

MMRO 从事的业务不属于高能耗、高污染的行业，根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》、《英国法律意见书》、《爱尔兰法律意见书》，截至各境外法律意见书出具之日，MMRO、MAC、MLL 均未遭受因违反环境保护相关法律及规定导致的处罚，本次交易符合有关环境保护的法律和行政法规的规定。

3、本次交易符合土地管理法律和行政法规的规定

截至本报告书签署日，MMRO 未拥有土地使用权，本次交易不存在违反我国土地方面有关法律和行政法规的规定的情形。

4、本次交易不存在违反反垄断法规规定的情形

航新科技和 MMRO 在其所属行业内均未获得垄断地位，根据《中华人民共

和国反垄断法》的规定，航新科技本次购买 MMRO 100%股份的行为，不构成行业垄断行为，本次交易不涉及境外反垄断审查。

综上所述，本次交易事项符合国家相关产业政策和有关环境保护、土地管理等法律法规，亦不违反《中华人民共和国反垄断法》的规定。

（二）本次交易不会导致上市公司不符合股票上市条件

本次交易不涉及发行股份，不影响公司的股本总额和股权结构，不会导致上市公司股权结构和股权分布不符合股票上市条件。

本次交易不会导致上市公司不符合股票上市条件。

（三）本次交易所涉及的资产定价公允，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100%股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。上市公司聘请的具有证券业务从业资格的估值机构及经办人员与标的资产、交易对方及上市公司均没有利益关系或冲突，具有独立性。本次交易定价机制符合《重组办法》等规定，不存在损害上市公司及广大股东利益的情形。

综上，本次交易定价由交易各方基于市场化原则协商确定，具有合理性，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形。

（四）本次交易所涉及的资产权属清晰，资产过户或者转移不存在法律障碍，相关债权债务处理合法

本次交易的标的为 MMRO100%的股份，除 Sasmex Investments Limited, Tiaravia Services Limited, Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited 持有的标的公司股份已经质押给 Baltcap Private Equity Fund L.P.外，标的公司的股份权属清晰，不存在影响股份转让及股份转让登记的其他权利受限情形；根据《股份购买协议》的约定，交易对方承诺其出售股份拥有充分和不受限制的所有权，且出售股份可以在交割时自由转让，且该股份未设立任何权利负担。本

次交易不涉及债权、债务的处置或变更。

因此，本次交易所涉及的资产权属清晰，在相关法律程序和交割先决条件得到适当履行的情形下，资产过户或者转移不存在法律障碍，相关债权债务处理合法。

（五）本次交易有利于上市公司增强持续经营能力，不存在可能导致上市公司重组后主要资产为现金或者无具体经营业务的情形

本次交易完成后，航新科技将逐步完善在航空维修领域的布局，从原有的机载设备研制、机载设备检测设备研制以及机载设备维修服务等飞机部件研制和维修业务，进一步拓展至基地维修、航线维修、飞机内部装饰和外部涂装等 MRO 业务以及飞机拆解和飞机机体、发动机、备件贸易等航空资产管理业务。

公司将加快拟购入资产的整合，在业务、人员、财务管理等各方面进行规范，同时整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，拓宽各自的服务领域、技术储备、市场区域和客户群体，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务，增强公司的整体盈利能力。因此，不存在可能导致上市公司重组后主要资产为现金或者无具体经营业务的情形。

（六）本次交易有利于上市公司在业务、资产、财务、人员、机构等方面与实际控制人及其关联人保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定

本次交易前，上市公司在资产、人员、财务、机构和业务方面保持独立。本次交易不构成关联交易；交易完成后，上市公司将继续按照有关法律法规的规定保持规范的法人治理结构和独立运营的公司管理体制，保持上市公司在资产、人员、财务、机构和业务方面的独立性。

综上，本次交易符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定。

（七）本次交易有利于上市公司保持健全有效的法人治理结构

本次交易前，上市公司已建立了健全有效的法人治理结构，建立了由股东大会、董事会、监事会和高级管理人员组成的公司治理架构，形成了权力机构、决策机构、监督机构和管理层之间权责明确、运作规范的相互协调和相互制衡机制。

本次交易完成后，上市公司将依据《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》等法律法规的要求，继续执行相关的议事规则或工作细则，保持健全、有效的法人治理结构，规范上市公司运作。

综上各点，本次交易符合《重组管理办法》第十一条的要求。

二、独立财务顾问对是否符合《重组办法》的规定发表的结论性意见

上市公司聘请招商证券担任本次交易的独立财务顾问，根据独立财务顾问出具的《招商证券股份有限公司关于广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买之独立财务顾问报告》，招商证券认为本次交易方案符合《公司法》、《证券法》、《重组办法》等法律、法规和规范性文件的规定。

三、法律顾问对是否符合《重组办法》的规定发表的结论性意见

上市公司聘请国浩律师（深圳）事务所作为本次交易的法律顾问。根据法律顾问出具的《国浩律师（深圳）事务所关于广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买之法律意见书》，国浩律师认为，航新科技本次重组符合现行相关法律、行政法规、规章和规范性文件的规定，本次重组的主体均具备相应的资格，相关协议内容和形式合法，重组方案合法、有效。在取得本法律意见书所述之全部批准、授权与备案并履行全部必要的法律程序后，本次重组的实施不存在法律障碍，不存在其他未在本法律意见书中披露的可能会对本次重组构成实质性障碍的法律问题或风险。

第八节 管理层讨论与分析

公司管理层基于如下财务资料完成了本节的分析与讨论：上市公司 2015 年、2016 年的审计报告，以及 2017 年 1-10 月未经审计的合并财务数据；标的公司 2015 年、2016 年、2017 年 1-10 月的审计报告。

一、本次交易前上市公司财务状况与经营成果

（一）财务状况分析

1、资产结构分析

航新科技 2015、2016 年财务数据经正中珠江审计，2017 年 1-10 月的财务数据未经审计。公司合并报表的资产结构情况如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日		2016 年 12 月 31 日		2015 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产：						
货币资金	3,603.82	3.38%	16,916.89	15.23%	19,705.21	19.62%
应收票据	1,384.69	1.30%	1,600.00	1.44%	795.43	0.79%
应收账款	28,630.68	26.89%	23,980.07	21.59%	16,843.16	16.77%
预付款项	1,184.83	1.11%	710.76	0.64%	1,357.15	1.35%
其他应收款	368.30	0.35%	153.12	0.14%	162.41	0.16%
存货	27,455.98	25.79%	19,152.75	17.25%	15,999.15	15.93%
其他流动资产	686.79	0.65%	2,241.71	2.02%	5,419.17	5.40%
流动资产合计	63,315.10	59.47%	64,755.30	58.31%	60,281.68	60.02%
非流动资产：						
可供出售金融资产	-	-	4,139.00	3.73%	-	-
长期股权投资	1,438.68	1.35%	1,270.80	1.14%	4,217.58	4.20%
投资性房地产	798.66	0.75%	838.92	0.76%	2,929.22	2.92%
固定资产	27,224.54	25.57%	28,876.98	26.00%	25,883.36	25.77%
在建工程	2,046.89	1.92%	1,472.68	1.33%	1,714.90	1.71%
无形资产	4,757.53	4.47%	4,303.33	3.88%	4,120.01	4.10%
开发支出	2,777.95	2.61%	1,719.90	1.55%	132.56	0.13%
长期待摊费用	99.57	0.09%	115.64	0.10%	46.43	0.05%
递延所得税资产	876.45	0.82%	773.30	0.70%	654.77	0.65%
其他非流动资产	3,136.80	2.95%	2,781.72	2.50%	452.76	0.45%
非流动资产合计	43,157.07	40.53%	46,292.28	41.69%	40,151.58	39.98%
资产总计	106,472.17	100.00%	111,047.58	100.00%	100,433.26	100.00%

报告期各期末，公司的资产结构稳定。2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末公司的流动资产占总资产中的比例分别为 60.02%、58.31%和 59.47%，非流动资产占总资产的比例分别为 39.98%、41.69%和 40.53%。

（1）流动资产构成

公司流动资产主要包括应收账款、存货以及货币资金等。

报告期各期末，应收账款分别为 16,843.16 万元、23,980.07 万元和 28,630.68 万元，占总资产的比例分别为 16.77%、21.59%和 26.89%，应收账款账面价值以及在总资产中的占比均持续提高。2016 年末，应收账款较 2015 年末增长 42.37%。2017 年 10 月末，应收账款较 2016 年末增长 19.39%，主要系客户回款延缓所致。

报告期各期末，存货分别为 15,999.15 万元、19,152.75 万元和 27,455.98 万元，占总资产的比例分别为 15.93%、17.25%和 25.79%，存货账面价值以及占各期末总资产的比例持续提高。2017 年 10 月末，存货较 2016 年末增长 43.35%，一方面系由于公司的原材料和在产品有所增加，另一方面系由于公司针对机载设备检测系统合同中单价较大（大于等于 300 万元），且合同期超过一年的跨期项目按照《企业会计准则——建造合同》的要求进行核算，使得建造合同形成的已完工未结算资产增加。

报告期各期末，货币资金分别为 19,705.21 万元、16,916.89 万元和 3,603.82 万元，占总资产的比例分别为 19.62%、15.23%和 3.38%。2017 年 10 月末，货币资金较 2016 年末下降 78.70%，主要系经营活动和筹资活动现金流净额减少所致，其中筹资活动现金流净额减少主要系由于公司现金分红及归还贷款。

（2）非流动资产构成

公司非流动资产主要包括固定资产、无形资产以及长期股权投资等。

公司的固定资产主要为房屋建筑物以及机器设备。报告期各期末，固定资产分别为 25,883.36 万元、28,876.98 万元和 27,224.54 万元，占总资产的比例分别为 25.77%、26.00%和 25.57%，占比较为稳定。

报告期各期末，无形资产分别为 4,120.01 万元、4,303.33 万元和 4,757.53 万

元，占总资产的比例较为稳定，分别为 4.10%、3.88%和 4.47%。

报告期各期末，长期股权投资分别为 4,217.58 万元、1,270.80 万元和 1,438.68 万元，占总资产的比例分别为 4.20%、1.14%和 1.35%。2016 年末，长期股权投资较 2015 年末下降 69.87%，主要系公司与嘉兴硅谷天堂华彩投资管理合伙企业（有限合伙）、西藏山南硅谷天堂昌吉投资管理有限公司、硅谷天堂资产管理集团股份有限公司签订退伙协议，公司退出合伙企业所致。

2、负债结构及其变化

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日		2016 年 12 月 31 日		2015 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债：						
短期借款	1,000.00	5.56%	4,200.00	17.84%	500.00	2.68%
应付票据	651.05	3.62%	776.07	3.30%	2,080.24	11.17%
应付账款	10,280.85	57.15%	10,467.76	44.46%	8,286.58	44.48%
预收款项	1,323.21	7.36%	1,192.68	5.07%	1,079.35	5.79%
应付职工薪酬	1,987.02	11.05%	2,888.27	12.27%	2,732.78	14.67%
应交税费	325.05	1.81%	2,026.48	8.61%	1,672.25	8.98%
其他应付款	658.66	3.66%	656.33	2.79%	1,004.59	5.39%
一年内到期的非流动负债	-	-	-	-	-	-
其他流动负债	769.80	4.28%	244.04	1.04%	-	-
流动负债合计	16,995.64	94.48%	22,451.62	95.36%	17,355.79	93.17%
非流动负债：						
长期借款	-	-	-	-	-	-
应付债券	-	-	-	-	-	-
递延收益	993.85	5.52%	1,092.38	4.64%	1,272.75	6.83%
非流动负债合计	993.85	5.52%	1,092.38	4.64%	1,272.75	6.83%
负债合计	17,989.50	100.00%	23,544.00	100.00%	18,628.54	100.00%

报告期各期末，公司的负债以流动负债为主。2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末流动负债占总负债的比例分别为 93.17%、95.36%和 94.48%，非流动负债占总负债的比例分别为 6.83%、4.64%和 5.52%。流动负债 2017 年 10 月末较 2016 年末下降 24.30%，主要系由于短期借款、应付职工薪酬以及应交税费的减少。

（1）流动负债构成

公司流动负债主要包括应付账款、短期借款以及应付职工薪酬等。

报告期各期末，应付账款分别为 8,286.58 万元、10,467.76 万元和 10,280.85 万元，占总负债的比例分别为 44.48%、44.46%和 57.15%。2016 年末，应付账款较 2015 年末增长 26.32%，主要系由于公司 2016 年的采购规模有所增加。

报告期各期末，短期借款分别为 500 万元、4,200 万元和 1,000 万元，占总负债的比例分别为 2.68%、17.84%和 5.56%。2017 年 10 月末，短期借款较 2016 年末下降 76.19%，主要原因系公司偿还了部分银行借款。

报告期各期末，应付职工薪酬分别为 2,732.78 万元、2,888.27 万元和 1,987.02 万元，占总负债的比例分别为 14.67%、12.27%和 11.05%。2017 年 10 月末，应付职工薪酬较 2016 年末下降 31.20%，主要原因系公司发放了上年度的奖金。

（2）非流动负债构成

公司非流动负债主要为递延收益，因收到政府补助而确认。报告期各期末，递延收益分别为 1,272.75 万元、1,092.38 万元和 993.85 万元，占总负债的比例总体有所下降，分别为 6.83%、4.64%和 5.52%。

3、现金流情况

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
经营活动产生的现金流量净额	-12,386.23	-848.40	732.82
投资活动产生的现金流量净额	3,320.50	-8,104.98	-6,620.86
筹资活动产生的现金流量净额	-5,808.93	3,279.23	16,279.23
汇率变动对现金及现金等价物的影响	7.80	77.66	14.49
现金及现金等价物净增加额	-14,866.86	-5,596.49	10,405.68

公司 2016 年经营活动产生的现金流量净额较 2015 年减少了 215.77%，主要系客户回款延缓等影响所致。2017 年 1-10 月，经营活动产生的现金净流出为 -12,386.23 万元，主要原因系公司的应收账款通常在年末收回。

报告期内，公司投资活动产生的现金流量净额变动较大，且 2015 年和 2016 年为负。2015 年投资活动现金流出较 2014 年同期增长 103.13%，主要系公司利用自有资金对嘉兴硅谷天堂华彩投资管理合伙企业（有限合伙）进行投资所致。

2017 年 1-10 月投资活动产生的现金流量净额为 3,320.50 万元，主要系由于公司收回投资款、购置资产减少。

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额波动较大。2016 年筹资活动产生的现金流量净额较 2015 年减少 79.86%，主要系由于公司 2015 年公开发行股份收到募集的资金净额 33,523.10 万元。2017 年 1-10 月，筹资活动产生的现金流量净额为-5,808.93 万元，主要系由于公司偿还了银行借款和支付了现金股利。

4、偿债能力分析

报告期各期末，公司主要偿债能力指标如下：

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
资产负债率（合并报表）	16.90%	21.20%	18.55%
流动比率（倍）	3.73	2.88	3.47
速动比率（倍）	2.04	2.00	2.47

注：1、资产负债率=总负债/总资产；

2、流动比率=流动资产/流动负债；

3、速动比率=（流动资产-存货-预付账款）/流动负债；

2015 年末至 2017 年 10 月末，公司资产负债率整体呈下降态势。2015 年末公司资产负债率为 18.55%，较 2014 年末的 47.37%大幅降低，主要系由于公司 2015 年公开发行股票募集资金以及偿还了短期借款。

2016 年末公司的流动比率由 2015 年的 3.47 下降至 2.88，速动比率由 2.47 下降至 2.00，主要系由于 2016 年公司新增短期借款使得流动负债同比增长了 29.36%。2017 年 10 月末流动比率有所提高，主要系由于公司流动资产水平保持平稳，但短期借款、应付职工薪酬以及应交税费的减少使得流动负债水平大幅下降。

（二）经营成果分析

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
营业收入	32,237.74	42,452.28	41,264.65
营业成本	18,866.14	24,312.09	21,184.90
营业利润	2,681.06	4,004.01	5,870.01
利润总额	3,906.91	6,740.69	8,265.38
净利润	3,498.37	5,986.22	7,220.34
归属于母公司所有者的净利润	3,547.65	5,986.22	7,220.34

2016 年和 2015 年公司的净利润分别同比下降 17.09%和 10.24%，公司的盈利能力有所下滑。2015 年营业收入同比下降 18.95%，主要原因系公司所处行业整体市场竞争加剧、用户需求减少。设备研制及保障业务方面新品研发周期较长造成公司收入阶段性的波动，客户机队更新换代导致老旧飞机加改装需求减少，保障业务下滑。航空维修及服务业务方面，国内机队更新速度较以往有所加快，导致机队平均机龄下降至 5 年左右，而飞机故障高发期在投入运行 5 年之后，因此导致飞机数量增长而实际维修市场未有明显增长。同时由于飞机机型更新、部附件的可靠性提高，部分客户的新飞机部附件商保期延长，导致公司所处行业的市场有所下滑。

二、交易标的所处行业特点

标的公司是一家全方位飞机技术支持解决方案提供商，主营业务为航空维修业务（MRO）和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机发动机、飞机备件的贸易等。根据中国证监会《上市公司行业分类指引》（证监会公告[2012]31 号）和《国民经济行业分类（GB/T 4754-2017）》，标的公司航空维修业务所处行业为“金属制品、机械和设备修理业”（C43），航空资产管理业务所处行业为“批发业”（C51）。

（一）行业管理体制

MRO 行业及航空资产管理行业均为航空运输业的配套产业，航空运输业的发展直接影响 MRO 行业和航空资产管理行业的发展。

国际上航空运输业的主要管理机构为美国联邦航空管理局（FAA）和欧洲航空安全局（EASA），二者均为世界上主要的航空器适航证颁发者。行业相关国际组织主要有国际民用航空组织（ICAO）以及国际航空运输协会（IATA）。

美国联邦航空管理局（FAA）隶属于美国运输部，其职责为负责民用航空安全、联邦航空机构的行为。FAA 主要职责范围为①制定航空器生产、运行和维护的安全标准和相应规章以及飞行员、机场的认证；②保障安全高效的空域，负责制定空中管制规则、分配飞行空域和指挥空中交通，负责管理机场塔台，航路

管制中心和飞行服务站；③负责建设、维护、运营地面导航设备，包括语音和数据通信设备、雷达站、计算机中心等；④推动航空业的发展，主导行业标准的制定工作；⑤负责管理商用太空运输行业，主要是对商用空间发射设施和私用发射的装备进行审核；⑥研究和发展更先进的导航和空管系统，帮助企业研制更先进的航空器、发动机和设备。

欧洲航空安全局（EASA）由欧盟成员国在 2002 年 6 月设立，迄今拥有 800 余名航空业专家及管理者。目标是最大限度保护航空业相关活动中公民的安全，促进欧盟航空业的发展。EASA 主要职责是起草民用航空安全法规，为欧盟提供航空技术支持，协助签署航空相关国际协议。除此之外，该机构执行与航空安全相关的运行颁证工作，例如航空产品和有关设计，制造和维护机构的认证。

国际民用航空组织（ICAO）前身为根据 1919 年《巴黎公约》成立的空中航行国际委员会（ICAO），目前作为联合国的一个专门机构，旨在促进世界民航安全、制定国际空运标准和处理国际民航事务。ICAO 的宗旨和目的在于发展国际航行的原则和技术，促进国际航空运输的规划和发展，主要活动是研究国际民用航空的问题，制定民用航空的国际标准和规章，鼓励使用安全措施、统一业务规章和简化国际边界手续。

国际航空运输协会（IATA）是由各国的航空公司组成的国际性行业联盟组织。IATA 的宗旨是为了世界人民的利益，促进安全、正常而经济的航空运输，对于直接或间接从事国际航空运输工作的各空运企业提供合作的途径，与国际民航组织以及其他国际组织通力合作。

爱沙尼亚航空运输业的监管部门为爱沙尼亚民航局（ECAA），职责在于维护爱沙尼亚国内航空安全，监督境内航空运输业的运营符合 ICAO 和 EASA 的指导方针和指南，并提供航空运营、航空维修、适航等资质的认证。

我国航空运输业的主管部门是中国民用航空局（CAAC），MRO 行业的自律性组织为中国民用航空维修协会。

中国民用航空局（CAAC）主要代表政府制定民航业的各项法规，对民航各方面的工作进行总的规划管理，对飞行员进行资格认证和考核，协调和指挥空中

交通，负责重大国际民航业的外事活动，监督处理重大航空安全事务等。中国民用航空局内设飞行标准司，主要职责包括：①起草民航飞行运行、航空器维修、航空卫生的相关法规、规章、政策、标准、程序和技术规范，并监督执行；②组织实施民用航空器维修单位合格审定和持续监督检查，负责维修单位许可证的颁发、修改和吊销工作；③负责民航飞行人员、乘务员、飞行签派员、维修人员训练机构合格证的颁发、修改和吊销工作。组织、指导飞行人员训练设备的鉴定工作等。

中国民用航空维修协会的业务主管单位是中国民用航空局，协会的主要宗旨是协助政府加强行业管理，发挥桥梁与纽带作用；制定行业标准，规范行业行为，促进行业发展，协调同业关系，提升行业竞争力，为航空公司提供优质服务；维护会员单位的利益和业内工作者的权益；促进与国际维修同行的交流与合作等。

（二）主要法律法规及政策

航空运输因涉及到人员、货物运输安全，国际及国内均订立了法律法规来促进航空运输业及配套产业的健康发展，主要如下：

序号	名称	时间	发布单位	主要内容
国际法律法规及政策				
1	《统一国际航空运输某些规则的公约》，称为“华沙公约”体系	1929 年 10 月	缔约国	对国际运输的定义、运输凭证和承运人责任作了明确的规定，主要规定了发生飞行事故之后的赔偿责任。
2	《国际民用航空公约》、《国际航班过境协定》和《国际航空运输协定》，称为“芝加哥公约”体系	1944 年 12 月	缔约国	为国际航空运输多边管理框架的形成奠定了基础，使国际民用航空得按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务得建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营，提出构建了领空主权原则，航空器国籍制度，以及将国际航班分为定期航班飞行和不定期航班飞行。
中国法律法规及政策				
3	《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》	1987 年 5 月	中国民用航空局	对航空器的设计、生产、使用、维修、进出口单位或个人所需资质及要求作出相关规定。承担在中国注册登记的民用航空器的维修业务的任何境内/境外维修单位或者个人必须向民航局申请维

				修许可证，经民航局对其维修设施、技术人员、质量管理体系审查合格，并颁发维修许可证后，方可从事批准范围内的维修业务活动。
4	《民用航空器维修单位合格审定规定》（CCAR-145-R3）	2005 年 8 月	中国民用航空局	对申请民用航空器及其部件维修服务的维修单位的合格审定、许可证的发放、后续监督检查做了相关规定。其中对维修单位的厂房设施、工具设备、器材、人员、适航性资料、质量系统等方面制定了严格要求和规定。
5	《民用航空器维修人员执照管理规则》（CCAR-66-R2）	2005 年 12 月	中国民用航空局	规范民用航空器维修人员执照的管理，保障民用航空器持续适航和飞行安全，适用于从事在中国注册的民用航空器的维修、部件修理工作的人员的执照的颁发和监督管理。
6	《民用航空器维修培训机构合格审定规定》（CCAR-147）	2005 年 9 月	中国民用航空局	为规范民用航空器维修人员培训机构的管理和监督，培养合格的民用航空器维修人员
7	《维修和改装一般规则》（CCAR-43）	2005 年 12 月	中国民用航空局	对民用航空器及其部件的维修和改装工作做了相关规定。使用航空器制造厂的现行有效的维修手册或持续适航文件中的方法、技术要求或实施准则；使用保证维修和改装工作能按照可接受的工业准则完成所必需的工具和设备（包括测试设备）。
8	《民用航空器维修行业标准体系表》（MH/T 3010-2006）	2007 年 8 月	中国民用航空局	对民用航空器的维修业务提供了标准规范和要求，包括民用航空器的维修人员的技术档案要求、地面维修设备和工具、航线维修规则等。
9	《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24 号）	2012 年 7 月	国务院	制定了我国民航业总体发展目标：到 2020 年初步形成安全、便捷、高效、绿色的现代化民用航空体系。具体包括：航空运输规模不断扩大，年运输总周转量达到 1700 亿吨公里，年均增长 12.2%，全国人均乘机次数达到 0.5 次；通用航空实现规模化发展，飞行总量达 200 万小时，年均增长 19%；经济社会效益更加显著，航空服务覆盖全国 89%的人口等。积极支持国产民机制造：引导飞机、发动机和机载设备等国

				产化，形成与我国民航业发展相适应的国产民航产品制造体系，建立健全售后服务和运行支持技术体系。
10	《国务院办公厅关于印发促进民航业发展重点工作分工方案的通知》（国办函〔2013〕4号）	2013年1月	国务院	根据《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24号）精神，为实现我国民航业总体发展目标，国务院办公厅提出大力发展通用航空、积极支持国产民机制造等十六项措施。
11	《民用航空工业中长期发展规划（2013-2020年）》	2013年5月	工信部	完善现代航空工业体系，增强民用航空工业的可持续发展能力，并在民用飞机产业化领域实现重大跨越。
12	《中国民用航空发展第十三个五年规划》	2016年12月	中国民用航空局、国家发改委、交通运输部	阐明民航行业未来五年发展的指导思想、基本原则、目标要求、重大举措，是未来一段时期指导全行业发展的纲领性文件，具体包括确保航空持续安全、构建国家综合机场体系、全面提升航空服务能力、提升空管保障服务水平、改革创新推动转型发展和保障举措等。
13	《中华人民共和国民用航空法》	2017年11月修订	全国人大	对我国民用航空器登记、航空器权利、适航管理，航空人员、民用机场、空中管制、公共航空运输企业、通用航空等方面的管理做了相关规定。

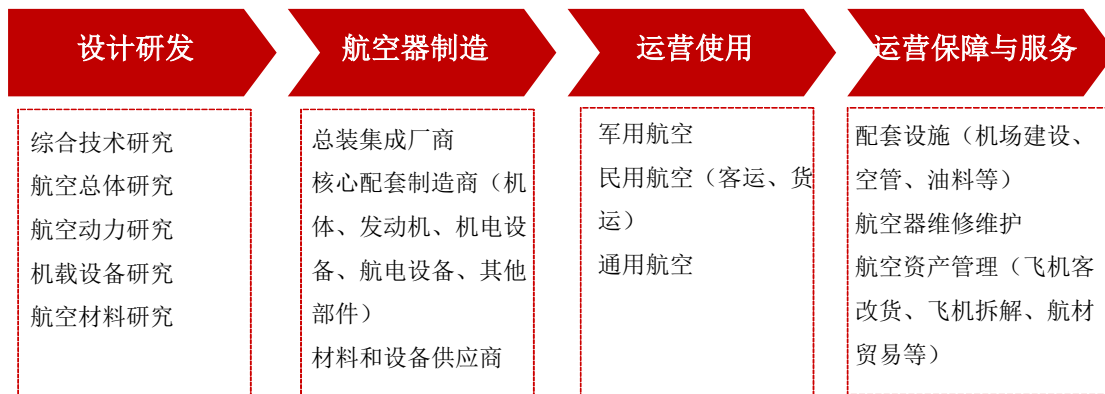
（三）行业发展概况

根据维修程度的不同，MRO行业可以分为航线维修与基地维修，航线维修是指在飞机执行任务前、过站短停时对飞机总体情况进行的例行检查和维护，通常称为外场维修；基地维修是指具备大型维修工具和机器的维修工厂，为飞机提供机体和动力装置项目在內的定期检修、大修、拆换大型部件、改装服务等，通常称为内场维修。

根据维修需求的不同，MRO行业可以分为航线维修、机体维修、发动机维修和部件维修。机体维修是指对机身、机翼、尾翼、起落架等机体部件的维修。发动机维修是指对飞机发动机的维修及发动机零部件的更换。部件维修是指对飞机控制和导航、通讯、客舱空调、刹车、通讯和电源等设备和系统的维修，以保障飞机基本飞行性能。

从事 MRO 行业的主体主要由三类企业组成，一是民航企业投资的维修企业，主要为相关民航企业提供飞机维修服务，服务内容多为基地维修、航线维修、机体维修等；二是航空器及航空器部件制造企业，如 OEM 厂家，主要针对自身产品提供售后维修服务；三是独立第三方维修企业，提供的服务包括基地维修、航线维修及部件维修等。

航空产业链包括了航空器设计研发、制造、运营与使用以及运营保障与服务四大环节。上游航空器的设计研发和航空器制造环节，涉及航空总体、航空动力、机载设备、航空材料的配套研发及制造；中游航空器运营使用环节分为军用航空、民用航空和通用航空三大领域。下游运营保障与服务环节主要涉及配套设施行业、MRO 行业和航空资产管理行业等。

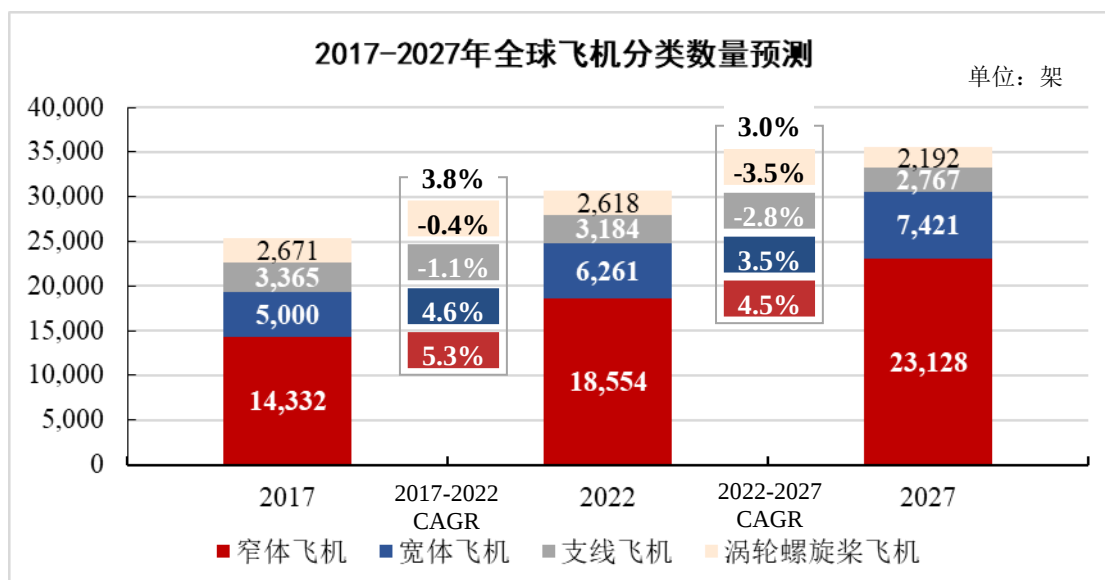


资料来源：华泰证券研究所

1、全球 MRO 行业发展概况

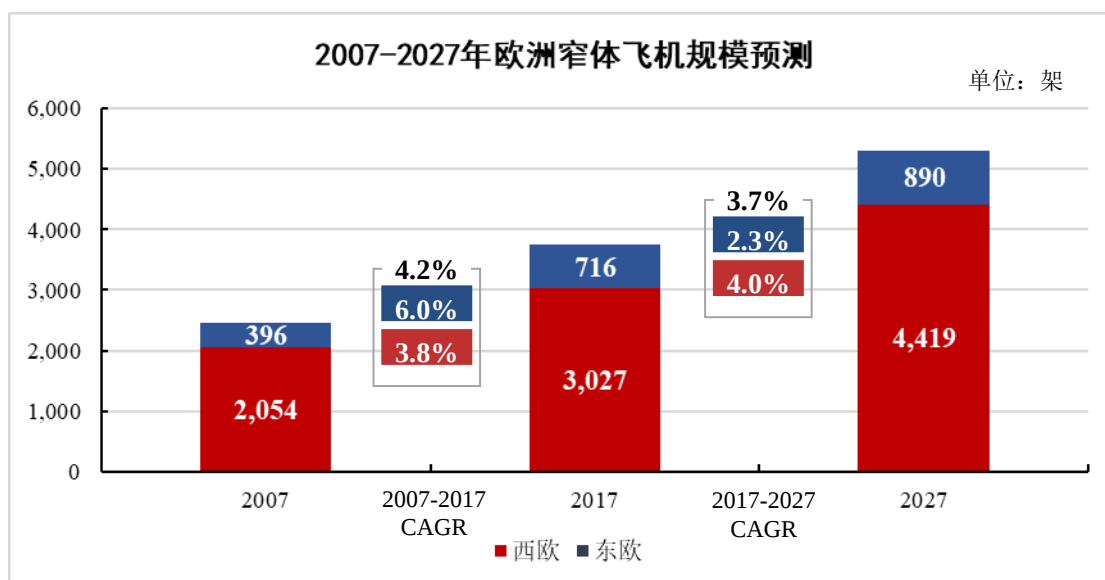
根据 2016 年国际货币基金组织发布的全球经济展望，2017 年全球 GDP 预期增长率为 3.7%，高于 2016 年的 3.1%，全球经济仍处于温和复苏状态。由于全球航空业的经营与经济增长之间一般保持同向变动，加上航空运输需求增长和更新老龄飞机等因素，奥纬咨询预测全球飞机的数量将在未来 10 年保持每年 3.4% 的增长。

（1）世界飞机数量持续增长，窄体飞机占据主流



数据来源：奥纬咨询

根据奥纬咨询预测，由于低成本航空公司的大量采购，窄体飞机将从 2017 年约 14,300 架增长至 2027 年超过 23,100 架，年平均复合增长率为 4.9%。窄体飞机中，波音 737 系列和空客 A320 系列飞机预计将占有 90% 以上的市场份额，其余的市场份额则由庞巴迪 C 系列客机、中国商飞 C919、伊尔库特 MC-21 等机型共同占有。



数据来源：空客公司，波音公司

根据空客公司及波音公司的市场预测，到 2027 年欧洲将保持世界第二大航空市场地位。欧洲窄体飞机将会在 2027 年达到 5,300 架左右，对应复合年均增长率为 3.7%。飞机数量的稳定增长使得航空公司飞机维修支出稳定增长，同时

随着大量新飞机的投入使用，使得机龄较长飞机的租赁成本下降，其退役时间也会相应推迟，从而带来更多维修业务需求。

（2）国际油价低位徘徊，飞机退役时间推迟

2017 年原油均价为每桶 50 美元，高于 2016 年的均价每桶 41 美元。虽然均价有所回升，但航空燃油的价格仍然比前三年均价低 45%左右。

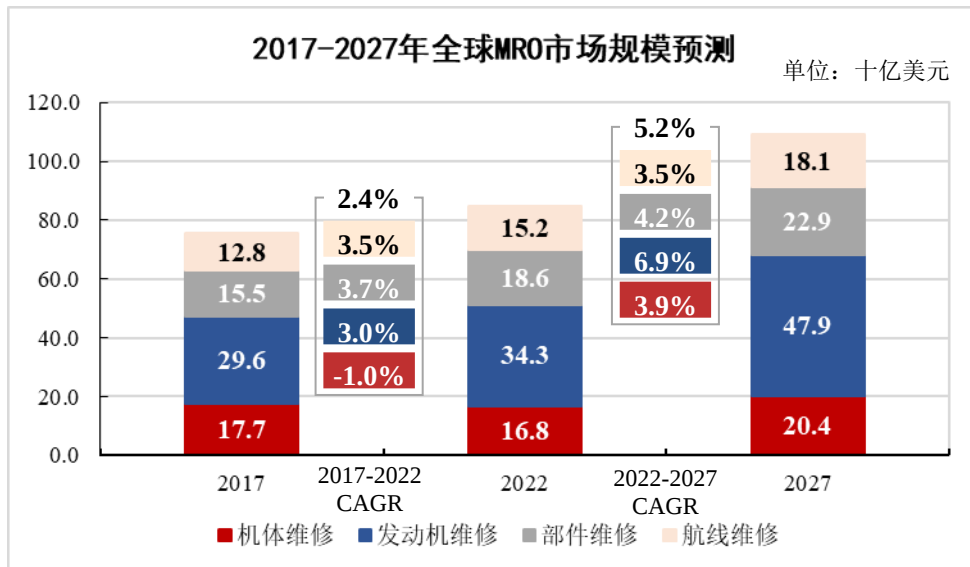


数据来源：美国能源信息管理局

低油价下，航空公司将推迟飞机的退役时间，主要原因在于机龄较长飞机的油耗较高，但低油价一定程度缓解了燃料上升的成本，上述情况将直接提升飞机维修市场的需求，尤其是机体维修和发动机维修这些细分领域的需求。

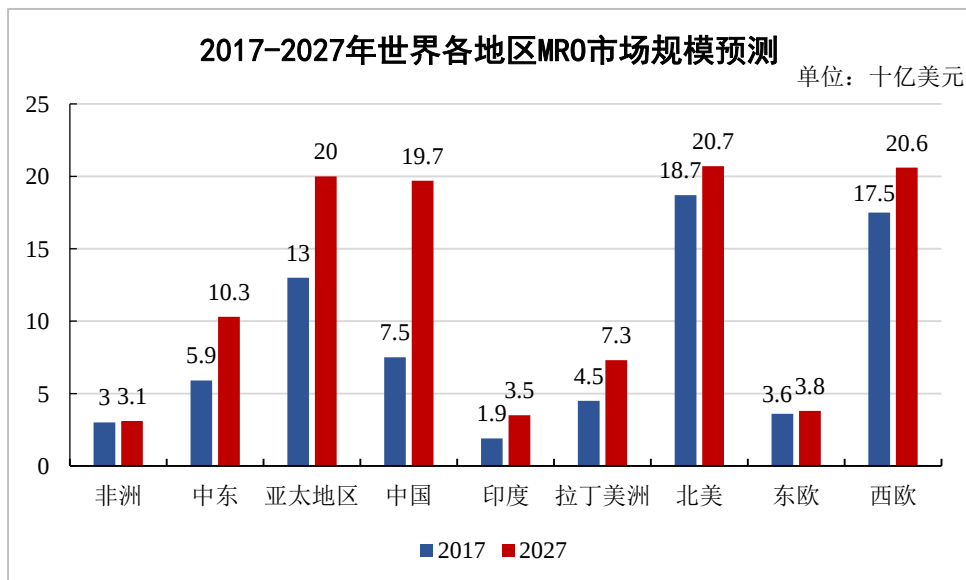
（3）全球 MRO 市场持续增长

根据奥纬咨询预测，2017 年全球 MRO 市场规模约 756 亿美元，预测未来 10 年全球 MRO 市场复合年均增长率为 3.8%，2027 年将达到 1,092 亿美元。此外，根据国际航空运输协会（IATA）2017 年航空维修成本峰会（Maintenance Cost Conference 2017）公布的数据，2016 年全球 MRO 市场规模约 676 亿美元，预计于 2026 年达到 1,000 亿美元，复合年均增长率为 4.1%。



数据来源：奥纬咨询

欧洲的 MRO 市场规模整体将保持稳定，其中西欧的 MRO 市场复合年均增长率约为 1.6%，市场规模将由 17.5 亿美元增长至 2027 年的 20.6 亿美元；东欧则受俄罗斯受到经济制裁的影响，预测复合年均增长率约为 0.7%，将于 2027 年达到 3.8 亿美元。中国则是全球增长最快的市场，预计 2027 年市场规模将达到 19.7 亿美元。

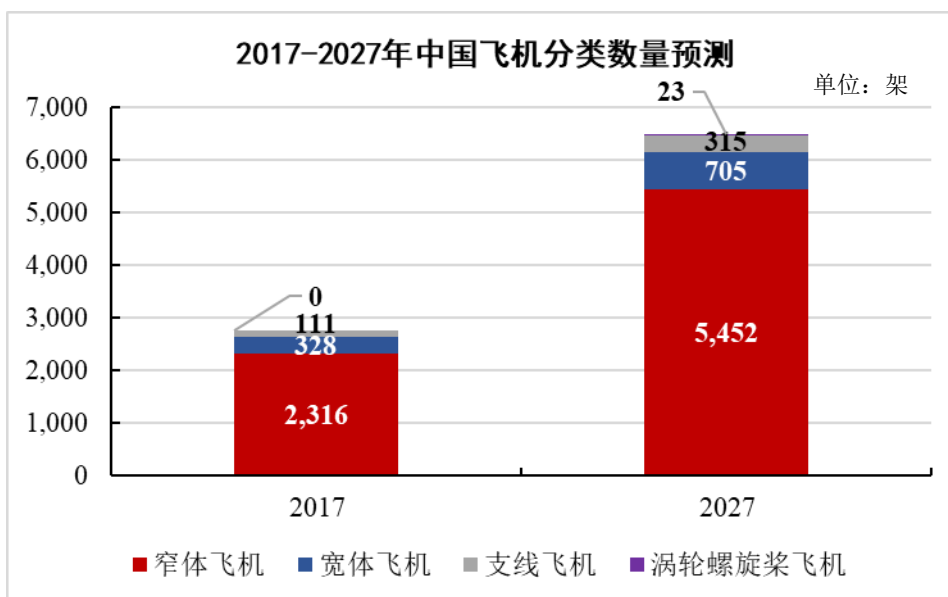


数据来源：奥纬咨询

2、中国 MRO 行业发展概况

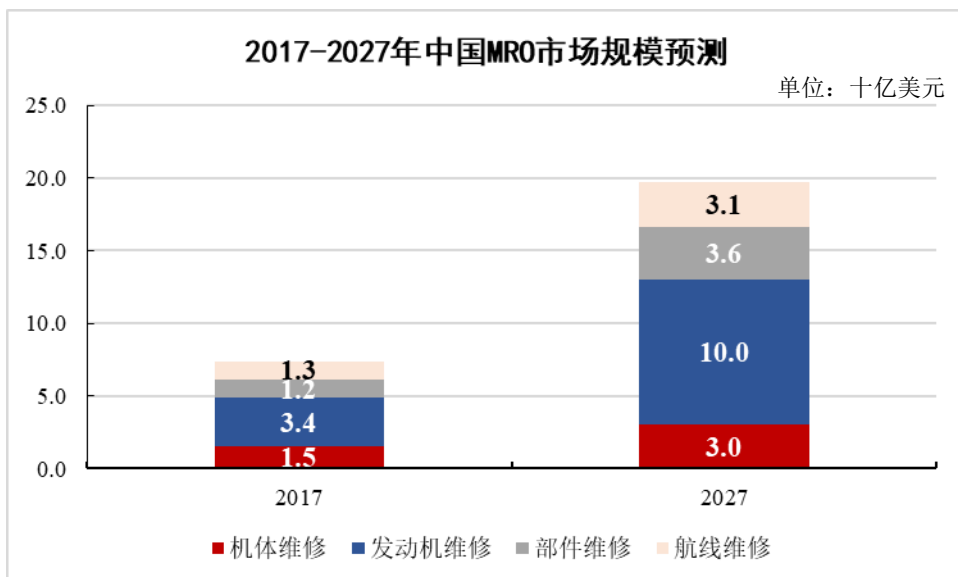
随着我国经济水平的提高，中产阶级人口不断增多，国内航空需求也日益旺盛，我国有望在 20 年内成为全球最大的航空运输市场。目前，国内航空公司不

断扩充机队规模，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，这些因素共同促进了我国 MRO 市场的增长。



数据来源：奥纬咨询

根据奥纬咨询预测，我国的飞机数量将从 2017 年的 2,755 架增长至 2027 年的 6,495 架，年平均复合增长率为 9.0%。其中窄体飞机占比始终保持在 80%以上，我国的窄体飞机主力机型为波音 737 系列和空客 A320 系列。



数据来源：奥纬咨询

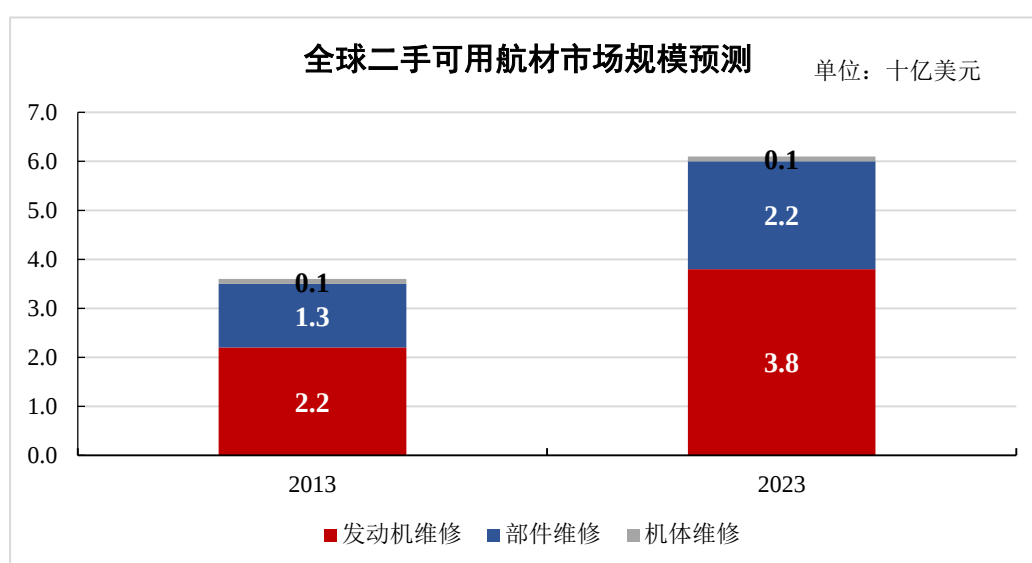
如上图所示，我国 MRO 市场规模将从 2017 年的 75 亿美元增长至 2027 年的 197 亿美元，年平均复合增长率为 10.1%，其中增长最快的领域为发动机维修

业务，主要原因为新一代航空发动机相关维修和零部件替换单价更高，维修成本及相应费用大幅提升。

3、航空资产管理行业概况

（1）全球二手可用航材持续增长

未来全球二手可用航材的来源将比较稳定，一方面因为随着飞机拆解技术的不断成熟，飞机退役后可拆解回收更多更高价值的零部件。另一方面是因为新一代飞机投入使用将使得老一代飞机逐步退役。



数据来源：ICF International

根据 ICF 的预测，全球二手可用航材市场规模将从 2013 年的 35 亿美元增长至 2023 年的 61 亿美元。目前全球二手可用航材市场中约 65% 的市场份额为航空发动机相关航材；30% 的市场份额由部件维修相关周转件、航线可更换件等构成，主要应用于 AOG 订货等情况；剩余 5% 的市场份额由机体维修相关航材构成。

发动机是最重要的航材市场细分领域之一，发展的驱动因素如下：①飞机原发动机进入检修周期，需更换备件发动机；②部分发动机的维修成本过高，有直接更换需求；③拆解发动机可获得紧缺的零部件。根据 Cavok 数据，2015 年全球在役发动机有 5 万台左右，2025 年预计数量将增长至超过 7 万台，复合年均增长率为 3.4%，其中约 30% 为新一代航空发动机。

（2）飞机拆解行业兴起

飞机拆解是指将飞机中具有价值的部件拆除，经过维修、检测、再适航认证等环节后重新销售进入国际航材市场循环使用的过程。因为飞机拆解具有经济高效、环境友好、价值增值等特点。

飞机拆解主要过程



根据国际飞机拆解回收协会（AFRA）统计，目前全球每年飞机拆解数量在 400-600 架，未来 20 年内将有 12,000 架飞机退役。同一系列机型中的零部件具有很好的通用性，如空客 A320NEO 系列飞机与现有 A320 系列飞机除发动机以外约 95%的零部件可以共享。通过飞机拆解可以获得大量高性价比的二手可用航材，根据机型和机龄不同，平均一架飞机可回收 600-1000 个航材部件，价值 100-300 万美元，主要集中在发动机，辅助动力装置（APU）、反推装置、起落架等，单件航材价格受当时市场供需情况影响。

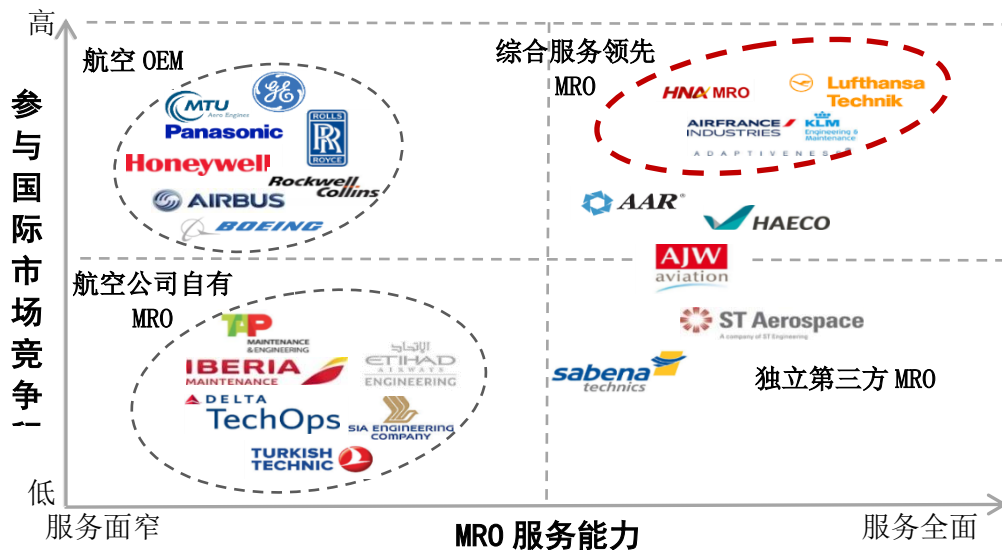
全球飞机拆解行业的参与方主要有专业飞机拆解公司、MRO 企业以及飞机制造商，我国飞机拆解行业处于起步阶段，国内主要参与者有北京集安，天津海特，南通华夏和中龙飞机等，拆解机源基本为国内飞机，在国际飞机拆解市场中并没有竞争优势。未来随着老一代飞机退役数量的稳步增加以及国际竞争者进入我国市场，我国飞机拆解行业有望取得快速发展。

（四）行业的市场竞争格局

1、行业整体竞争情况

国际 MRO 市场的主要参与者有航空公司自有 MRO、航空 OEM 厂商及独立第三方 MRO 企业，竞争格局如下图所示：

国际 MRO 市场竞争格局



数据来源：海航技术

独立第三方 MRO 企业能提供较为全面的服务，部分领先企业如港机集团、新科宇航已积极参与到国际市场竞争中。航空 OEM 厂商利用其在全球营销网络和技术上的优势，主导发动机、大型部件维修等细分领域。航空公司自有 MRO 主要为自身运营提供维修服务保障。

目前，我国 MRO 行业可提供航线维修、定期检修、大修、改装、系统升级、机载设备维修、升级以及少量飞机拆解服务，但发动机维修能力仍有待提升。我国的 MRO 市场参与者主要包括中外合资 MRO 企业、独立第三方 MRO 企业和航空 OEM 厂商。

国际领先 MRO 企业大多通过与国内航空公司合资方式快速切入中国 MRO 市场，如中国南方航空股份有限公司和香港和记黄埔（中国）有限公司合资设立广州飞机维修工程有限公司（GAMECO），中国国际航空股份有限公司和德国汉莎航空股份公司合资设立的北京飞机维修工程有限公司（AMECO），由香港飞机工程有限公司、厦门航空、日本航空、国泰航空、波音公司等合资设立的厦门太古飞机工程有限公司（TEACO）等。

国内独立第三方 MRO 企业主要从事机载设备在内的部件维修、航线维修等业务，主要市场竞争者为航新科技、海特高新、安达维尔、山河智能、丰荣航空、武汉航达和成都华太等。

航空 OEM 厂商主要从事飞机改装、飞机维修、航材销售及维修、工程技术服务、技术培训等业务，如上海波音航空改装维修工程有限公司、上海普惠飞机发动机维修有限公司等。

MRO 行业所涉及的细分领域较多，不同领域在维修技术、维修设备、维修周期等方面差异较大，不存在直接竞争，但分别从事相同或类似的航线维修、机体维修、发动机维修、部件维修的企业之间将面对充分竞争。

2、航空资产管理行业市场竞争格局

航空资产管理行业主要包括航材贸易、飞机拆解等业务，为 MRO 行业提供航材支持，与 MRO 行业发展情况直接相关。根据 ICF 数据，全球航材市场中 OEM 厂商提供的新件占据主导地位，而二手可用航材处于稳定增长阶段。目前 OEM 厂商在航材贸易领域中占据主导地位。

飞机拆解市场的竞争者集中在美国和西欧，占据了市场绝大部分份额，先发优势明显。我国飞机拆解行业刚刚起步，行业目前主要参与者有北京集安，天津海特，南通华夏和中龙飞机等，拆解的机源以国内为主，无国际竞争优势。受可拆解机源有限、二手可用航材接受程度、行业政策与监管机制等因素影响，我国飞机拆解行业仍处于发展初期。

3、标的公司主要竞争对手情况

（1）FL 技术（FL Technics）

FL 技术隶属于波兰上市公司阿维亚航空集团(Avia Solutions Group)，是 MRO 一站式解决方案供应商。FL 技术是波罗的海国家中最大的飞机维护和修理组织之一，在立陶宛、俄罗斯、英国、波兰、意大利和马来西亚设有办事处，通过立陶宛和乌克兰的两个基地提供维修服务。目前公司 MRO 服务飞机涵盖了波音，空中客车和庞巴迪等主力机型。

（2）德国汉莎技术公司（Lufthansa Technik AG）

德国汉莎技术公司世界领先的民用飞机 MRO 服务提供商，拥有 35 个下属公司，全球员工超过 26,000 名。该公司设置七个业务单元：航空维护、飞机大

修、零部件服务、引擎维护、大客户服务、起落架服务和产品创新部，为全球超过 800 个客户提供服务，其中 MRO 服务范围覆盖了近 30 种飞机机型和约 40 种航空发动机，飞机零部件可更换单元全球库存超过 14 万个。该公司在新技术、新材料、自动化修理和数字化研发等方面也处于行业领先地位。

（3）法荷航维修工程公司（AFI KLM E&M）

AFI KLM E&M 是欧洲领先的 MRO 集团之一，雇员数超过 14,000 人，客户数超过 200 个，库存零部件超过 60 万个。该公司提供全方位的优质 MRO 服务，包括主力窄体飞机、宽体飞机的维修，机体维修，航线维修，引擎维护，技术训练等，飞机维修平均拆卸间隔时间领先于业内，与航空 OEM 厂商具有紧密合作关系。在数字化维修领域，公司开发了机体和发动机的预测性维修工作工具。

（4）瑞航技术（SR Technics）

瑞航技术总部位于苏黎世，是一家世界领先的集机身、发动机、零部件、工程服务和航空技术培训为一体的独立第三方综合性 MRO 服务商和供应商。瑞航技术全球雇员数超过 3,000 人，维修支持 1,000 余种飞机型号，已与超过 500 家航空公司、飞机租赁商以及 OEM 制造商等多元化客户群体建立长久的合作伙伴关系。2016 年 7 月，海航集团宣布收购瑞航技术 80% 股权。

（5）捷克航空技术公司（Czech Airlines Technics）

捷克航空技术公司成立于 2010 年，作为捷克航空公司附属的技术维修部门。2012 年公司成为独立第三方 MRO 企业，拥有 700 余名员工，提供基地维修、航线维修、部件维修、持续适航性管理和起落架维修等综合 MRO 服务，主要客户有捷克航空，芬兰航空、荷兰皇家航空、日耳曼尼亚航空等。

（6）塞尔维亚航空运输技术公司（Jat Tehnika）

2006 年，塞尔维亚航空运输技术公司从原母公司塞尔维亚航空公司分离，成为欧洲东南部最具有代表性的独立第三方 MRO 企业，公司主要维修机库位于塞尔维亚首都贝尔格莱德，提供波音公司 737 系列、空客公司 A320 系列客机的基地维修、航线维修、机队管理和改装等服务以及 CFM 56 系列飞机发动机及其辅助动力装置的维修服务。

（五）影响行业发展的因素

1、有利因素

（1）航空公司对综合 MRO 服务需求更为突出

越来越多的航空公司倾向于寻找可以提供综合 MRO 服务以及航空资产管理服务的解决方案提供商。具体的综合服务能力、目标及增值情况如下表所示：

服务增值	维修服务能力	维修目标
 大 小	优化计划性维修方案	达到 MRO 服务最优化
	预测性维修	预测零部件故障
	诊断性维修	寻找明确故障
	库存和基础处理	基本故障识别

全方位的 MRO 服务包括了更高的服务增值，领先的维修能力和技术以及更低的维修成本。对航空公司来说，将飞机维修和资产管理服务外包不仅能减少自身经济资源占用，而且能使其集中力量安全经济地完成客运服务，提升航空公司的核心竞争力。因此，越来越多的中小型航空公司将维修外包作为调整业务重点、降低公司成本的有效途径。能提供预测性维修和维修计划专业建议等增值服务的 MRO 企业将获得更多航空公司的认可。

（2）全球航空机队稳定增长，我国航空机队迅速发展，为 MRO 行业和航空资产管理行业提供增长空间

根据 ICF 统计，截止 2016 年底，全球约有 28,000 架飞机，在航空运输需求增长和飞机更新换代的驱动下，飞机数量将保持复合年均增长率 3.2% 的增长，2026 年将达到 38,100 架飞机，其中亚太地区为增长最为快速的地区。根据奥纬咨询预测，世界飞机数量将在未来 10 年保持每年 3.4% 的增长，2027 年飞机数量将突破 35,000 架。

根据奥纬咨询预测，我国的民航飞机数量将增长至 2027 年的 6,495 架，2017-2027 年平均复合增长率为 9.0%。其中窄体飞机数量占比始终在 80% 以上，我国的窄体飞机主力机型为波音 737 系列和空客 A320 系列。根据《2016 年民航行业发展统计公报》，2016 年在世界经济和贸易增速处于 7 年来最低水平，国内经济下行压力加大的情况下，我国民航主要运输指标继续保持平稳较快增长。民航全行业运输飞机截至 2016 年底在册架数 2,950 架，比上年底增加 300 架，2016

年全行业完成运输总周转量 962.51 亿吨公里，比上年增长 13.0%。

未来我国航空运输业将在宏观经济稳定增长、城市化加快、消费升级、旅游发展、机场建设加速、航空运输政策法规进一步开放等因素驱动下持续增长。

全球及我国航空运输业稳定发展，将带动飞机机队数量增长，进而带来更大的飞机维修需求，我国将成为全球增长最快的民航维修市场之一，为 MRO 行业提供了充足的市场增长空间。

（3）我国政策支持鼓励航空业发展

民航业“十三五”发展规划对民航发展提出了更高要求，主要目标如下：一是安全水平保持领先，运输航空每百万小时重大及以上事故率低于 0.15。二是战略作用持续增强，民航对国民经济贡献不断提高，航空运输在综合交通中的比重进一步提升，旅客周转量比重达到 28%；运输总周转量达到 1420 亿吨公里，旅客运输量 7.2 亿人次，货邮运输量 850 万吨，年均分别增长 10.8%、10.4%和 6.2%。三是保障能力全面提升，运输机场数量达到 260 个左右，基本建成布局合理、功能完善、安全高效的机场网络；空域不足的瓶颈制约得到改善，空管保障能力稳步提高，年起降架次保障能力达到 1,300 万。

根据国家发改委 2013 年修订的《产业结构调整指导目录（2011 年本）（修正）》版本，“航空器地面维修、维护、检测设备开发制造”及“航空器、设备及零件维修”为鼓励类项目，政府鼓励社会资本进入相关领域进行投资。

为支持 MRO 行业的发展，经国务院批准，财政部、国家税务总局联合发布了《财政部、国家税务总局关于飞机维修增值税问题的通知》（财税(2000)102 号）就飞机维修增值税作出通知：自 2000 年 1 月 1 日起对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。

2011 年，国家税务总局进一步明确了国外、国内飞机维修业务的增值税优惠政策。《关于飞机维修业务增值税处理方式的公告》（国家税务总局公告 2011 年第 5 号）中规定，对承揽国内、国外航空公司飞机维修业务的企业所从事的国外航空公司飞机维修业务，实行免征本环节增值税应纳税额、直接退还相应增值税进项税额的办法。

航空业发展得到了国家的大力支持，为国内 MRO 行业和航空资产管理服务行业的发展提供了良好机遇。

2、不利因素

（1）航空运输业受宏观经济形势波动影响

MRO 行业、航空资产管理服务行业作为附属产业受航空运输业发展的直接影响，航空运输业作为周期性行业受宏观经济影响较大。世界近两年中东、以色列、朝鲜半岛等地缘政治博弈加剧，并出现了英国脱欧等黑天鹅事件，为世界宏观经济带来了不确定性，如 2017 年 12 月，利比亚油管爆炸，引发国际油价上涨，短期影响航空运输业的运营成本。

（2）新一代飞机带来的维修技术和数据处理挑战

新一代飞机如波音 787 和空客 A350 汇集了各学科的最新高精尖工业技术，如电子化程度极高的系统，新型复合及金属基底材料，飞机故障自动检测、故障自动隔离系统等。相比传统机型，新一代飞机最大的特点之一是在飞行过程中产生大量的飞行数据，供维修厂商进行分析判断，如波音 787 的飞机健康管理系统参数达到 10 万个，目前主力机型 A320 系统参数仅为 1.5 万个。

MRO 企业面临着如何掌握最新维修技术和分析航空运营中产生的海量数据的挑战。只有积极拓展新一代机型的维护能力，将自身维修技术向精细化、纵深化发展，才能在竞争中获取优势。

（六）行业壁垒

1、客户关系壁垒

通常中小型航空公司由于规模资金限制，缺乏足够的基地维修、备件更换和发动机养护专业能力，依赖于第三方提供的专业 MRO 服务和航空资产管理服务。一方面，航空公司为获取长期、优质、稳定的服务，通常会选择与几家 MRO 企业建立长期合作关系。另一方面，因涉及到航空安全问题，航空公司对 MRO 企业的遴选、评审周期较长且要求严格。因此，持续、稳定的客户关系是进入该行业的壁垒。

2、资质壁垒

航空业为典型的强监管行业，各国民航主管部门均制定了严格的准入许可资格审核标准。由于 MRO 行业涉及到重大财产（航空器）和人身生命安全，政府部门对 MRO 行业实施了严格的准入制度和监管措施，任何 MRO 企业必须拥有相关民航局颁发的维修资格证书才能开展经营。各国民航局对维修单位不仅要求其应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、适航性资料等必备文件，还要求其建立质量管理体系、工程技术系统、生产控制系统等。

3、资金壁垒

飞机维修所需部件种类繁多，且部分零部件价格高昂，MRO 企业需要维持一定水平的部件库存用于维修业务，并且需要购置、更新专用维修设备和工具。航空资产管理业务涉及飞机拆解、发动机或其他重要备件采购，为典型的资金密集型行业，需要投入大量资金。同时，由于购入后需要进行进一步的拆解、维修、适航认证后才能再次进入流通市场，业务周期较长也使得资金成本提高。因此本行业均存在资金壁垒，对新进入的企业提出较高的资金实力要求。

4、人才壁垒

MRO 行业需要专业的技术人才，要求机务工程师等维修人员精通飞机系统、具备工程设计能力，并且国内外均实行维修人员资质认证，只有取得相关维修人员执照后方可执业。根据 CCAR-66 部民用航空器维修人员执照管理规则，一般工作 3 年以上的机务人员才可考取维修基础执照。MRO 工作中，要求维修人员严谨、细致、高效，在保证安全的前提下，尽可能短的时间内排除故障，保障飞机航班正常运行。MRO 技术涉及的学科多、知识广，技术更新迭代快，培养专业人才的成本高、周期长，因此构成了本行业的进入壁垒。

5、技术壁垒

MRO 行业属于典型的技术密集型行业，涉及材料学、力学、热学、工程学、计算机学、数学、电子学、信息学、控制论等诸多学科以及特种工艺技术，是高精尖技术使用面最宽、技术范畴最广的高端服务性行业之一。因涉及到航空安全，

各国均制定了 MRO 行业的标准规范，为 MRO 企业进行维修机构 145 部资格认证。新一代飞机的逐渐服役也对 MRO 技术升级提出了更高的要求。MRO 技术不仅需要相关技术资格认证，更需要行业内长期的经验积累，这对新进入行业的企业构成了较高的进入壁垒。

（七）行业技术水平及技术特点

1、MRO 行业的技术特点

航空业属于典型技术密集型行业，集合了物理、化学、冶金、材料、电子等多种基础科学和应用科学的尖端技术成果，其对产品的技术性能指标、加工精度、可靠性等要求非常高，对制造设备、生产过程中的技术和工艺水平的要求很高，航空工业技术水平可以代表一个国家现代科技的发展水平。

（1）MRO 技术高度规范化和标准化

因涉及到航空安全，各国均制定了 MRO 行业的标准规范，对 MRO 企业进行维修机构 145 部资格许可，对维修企业编制和控制维修方案提出具体要求和指导，以保证飞机运行的安全性和可靠性。维修技术指导和维修资料主要来源于航空制造公司、部件 OEM 厂家和维修企业编制，如飞机维护手册、故障隔离手册、大修手册、维修计划等。典型的航空维修方案要求至少包括方案的适用性、航空器使用特点和利用率、名词术语解释、维修方案控制和使用说明等。

国内外也对 MRO 行业相关人员和培训机构实行资质认证制度，如国内的 CCAR-66 民用航空器维修人员执照和 CCAR-147 民用航空器维修人员培训机构认证，因此 MRO 技术具有高度规范化和标准化的特点。

（2）MRO 技术水平要求高

航空业属于典型技术密集型行业，集合了物理、化学、冶金等多种基础和应用科学的尖端技术成果，设计、生产制造、应用、保障维修环节均具有很高的技术要求，飞机的更新换代给维修技术带来了更多挑战。航空业的发展要求 MRO 企业致力于掌握最新维修技术，掌握最新的大数据技术帮助分析航空运营中产生的海量数据，逐渐发展出自身维修优势，并将该优势向精细化、纵深化发展，推动整个 MRO 行业从基于诊断的计划性维修向基于大数据的预测性维修转变。

（3）MRO 技术未来发展方向

MRO 技术整体水平朝着精细化、纵深化、专业化的路线发展，业务形式从最初单一的现场检查和短期小型维修项目，逐渐发展到提供长期、全机队、全方位技术支持。

新一代飞机如波音 787 和空客 A350 汇集了各学科的最新高精尖工业技术，包括电子化程度极高的飞行系统，新型复合及金属基底材料，飞机故障自动检测系统，故障自动隔离系统等。相比传统机型，新一代飞机最大的特点之一是在飞行过程中产生大量的飞行数据，供维修厂商进行分析判断。根据奥纬咨询预测，2026 年全球机队将产生约 9800 万 TB 飞行数据。

新技术在 MRO 细分领域的应用发展可以帮助维修企业创造更多的增值服务，具体各细分应用领域的代表性新技术整理列示如下：

应用领域	航线维修	维修计划制定	飞机健康管理	航材供应链管理	技术文件电子化
代表性新技术及优势	手持式维修设备可节约大量时间成本	移动互联网、电子工作卡、XML 等新技术提升制定维修计划效率	飞机运行数据分析可实现飞机故障的预测和预测性维修	EDI/RFID 技术可以提升库存整体利用率	将技术文件扫描上传至云端，进行电子化管理，技术人员可随时随地查看

2、航空资产管理行业相关技术特点

航空资产管理行业主要业务包括飞机拆解以及飞机机体、飞机发动机、飞机备件等的贸易、租赁等，要求维修企业和人员熟悉航空领域的最新技术应用情况，熟悉飞机及备件贸易、飞机发动机贸易及租赁、飞机价值评估、飞机交易等相关专业技术知识，参与采购、维护和修理等合同的技术谈判，控制技术标准和技術风险。

（八）行业特有的经营模式及周期性、区域性或季节性等特征

1、行业特有的经营模式

（1）按小时付费包修模式（Power by hour, PBH）

PBH 为国际较为先进的维修保障模式，指按飞机飞行时间向客户收取费用，包修范围包括航材管理、一次性部件租赁、航材互换以及飞机故障支援，涵盖了

飞机部件拆卸、维修、更换、物流等业务环节。PBH 主要面向中小型、廉价航空公司等客户。PBH 一方面可以减小航空公司维修成本压力，控制维修保障支出，另一方面有利于 MRO 企业和航空公司建立稳定的业务关系。

（2）全面部件支持模式（Total Component Support, TCS）

TCS 为德国汉莎技术公司首次提出的 MRO 服务模式，适用于综合服务领先的 MRO 企业，具体内容为航空公司与 MRO 企业签署合作协议，将飞机部件维修需求全面或部分外包给 MRO 企业，并根据航材、人工服务等收费。

航空公司通过 TCS 可节约航材备件的库存成本，并获得了优质的综合 MRO 服务，如遍及全球的飞机部件库存，全天候 24/7 的部件维修能力、工程服务能力和物流能力。

2、周期性

MRO 行业与航空制造业、航空运输业密切相关，航空运输业与宏观经济运行周期呈正相关关系。当宏观经济上升运行时，航空运输需求会持续增加，航空制造业务与维修业务的收入和盈利能力将持续上升。反之，当宏观经济增速减缓时，航空运输需求将减弱，客运和货运业务规模的增长也将随之减缓，航空制造与维修业务也将受到不利影响。

3、区域性

MRO 及航空资产管理行业属于航空运营保障与服务环节，服务机构分布与机场网络、航线网络密切相关，通常位于机场和航线站点周围。其中 MRO 行业的基地维修业务要求飞机驶入维修车间，维修公司通常会选择在机场旁边建立维修基地，便于提供更为便捷的维修服务。因此基地维修呈现出较为明显的区域性特征，集中在各国航空业较为发达的大城市机场附近。

4、季节性

根据飞机制造商以及各国航空管理部门的要求，飞机在执行一定小时数的飞行任务之后需要进行安全检查，以保证飞行安全，飞机的维修定检有较为严格的要求，达到飞行里程后需要进行集中维修。由于夏天为欧洲旅游旺季，欧洲的航

航空公司尽量避免在夏天进行飞机大修，因此欧洲地区的基地维修业务在夏季为淡季，呈现出一定的季节性，但日常的航线维修不具有明显的季节性。

（九）上下游关联性及对行业的影响

1、上游产业

MRO 行业和航空资产管理行业的上游产业均为航空制造业，主要包括飞机 OEM 厂商、航材贸易商、维修设备及原材料的供应商等，其为 MRO 企业提供部件、维修所需设备及工具等。

上游行业的技术创新和成本变动直接影响了标的公司获取原材料、设备等成本，在产业链中，位于上游的飞机制造商及 OEM 厂商议价能力较高。MRO 企业通过建立长期的合作关系来降低自己的采购成本。

2、下游产业

MRO 行业及航空资产管理行业属于航空运营保障与服务环节，处于产业链下游，服务于民航企业、飞机租赁企业、航材贸易商等客户。受航空运输业需求的影响，民航企业会制定飞机采购计划和飞机年度维修计划，这直接影响了 MRO 企业的业务需求。通常来讲航空公司在合作中议价能力较强，MRO 企业通过提供全方位技术支持解决方案和一系列的增值服务，增加航空公司、飞机租赁企业、航材贸易商等的客户粘度。

（十）标的公司的核心竞争力及行业地位

标的公司是全方位飞机技术支持解决方案提供商，总部位于爱沙尼亚塔林，航线维修业务在塔林机场的市场占有率为 90%。此外标的公司已为波罗的海、西欧、东欧和非洲等多个地区的客户成功提供服务，以高质量、高效率的服务赢得了客户的信赖和长期支持。

标的公司主要核心竞争力如下：

1、综合服务能力突出，全方位满足客户需求

目前标的公司已经成长为飞机全方位技术支持解决方案提供商，在 MRO 领域可以提供基地维修、航线维修、工程服务和飞机内饰设计及生产、飞机涂装等

全方位维修、维护服务，并在多个国家和地区设立服务站点。同时，标的公司还可以为客户提供以发动机及飞机部件贸易为主的航空资产管理服务，能够全方位满足客户需求。

标的公司航线维修服务分布于爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰、克罗地亚等多个国家地区，基地维修业务位于爱沙尼亚，飞机内饰设计及生产业务位于英国。

航线维修站点主要分布在欧洲的波罗的海地区，目前支持 A320、B737、CL/NG、ATR、CRJ700/900NG、ERJ170/190、SAAB340 等主力机型的航线维修；位于爱沙尼亚塔林的维修基地目前拥有 4 条维修服务线和 1 条飞机涂装服务线，可同时满足 5 架窄体飞机的基地维修需求；内饰设计和生产服务主要由英国的子公司 MAC 提供；标的公司还开展了部件贸易、发动机架租赁、工程服务等业务，为客户飞机机队运营提供全方位保障。凭借优秀的服务质量，标的公司获得了爱沙尼亚企业管理局颁发的“2017 爱沙尼亚年度企业奖”。

2、客户资源优势

标的公司立足于东欧市场，主要客户为欧洲和非洲的中小型航空公司，与波罗的海航空、奥地利航空、芬兰航空等客户成功合作并建立了紧密联系。因为缺乏足够的基地维修、备件库存和发动机维护专业能力，此类中小型航空公司通常依赖于第三方提供的专业 MRO 服务和航空资产管理服务。通过专业知识和服务能力与客户建立广泛的业务联系和信任后，标的公司可获取客户第一手的需求信息，再针对性地提供高附加值的一站式综合技术解决方案。

标的公司致力于建设覆盖全欧洲范围的营销网络，注重客户群体的培育和战略合作，与各大航空公司、主要航材贸易商建立了广泛和深入的合作伙伴关系。标的公司业务范围涉及近 40 个国家，获得了爱沙尼亚企业管理局颁发的“2017 爱沙尼亚年度出口企业”奖项，以表彰其在技术和出口领域的出色表现。

3、业务资质优势

标的公司在波罗的海地区具有较强影响力，拥有完备的 MRO 领域资质证书和许可，包括爱沙尼亚民航局颁发的 145 部维修许可证、147 部飞机维修培训机

构合格证，持续适航性管理机构许可证，以及欧洲航空安全局颁发的设计机构许可证。标的公司还获得了土耳其、百慕大、尼日利亚、乌克兰、土库曼斯坦等国家和地区的飞机维修许可证以及美国联邦航空局颁发的维修单位许可证。根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，MMRO 及其控股子公司已取得其业务经营所需的全部资质证书。

4、创新技术应用优势

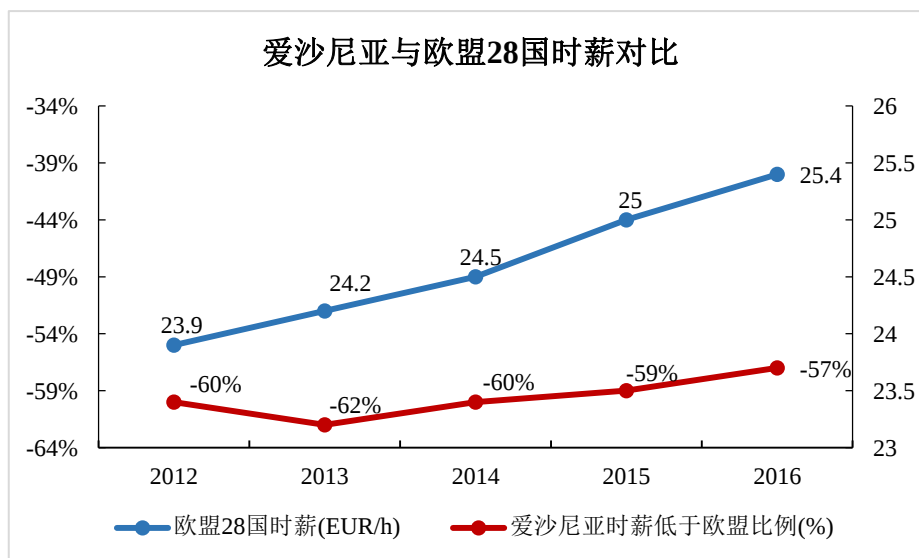
标的公司非常重视创新技术在业务中的应用，致力于打造创新型“智修企业”。通过与专业机构、大学等合作，标的公司成功将 3D 打印技术、AR 技术和大数据分析技术等应用于公司实际经营中。具体情况如下：

技术名称	技术描述	技术使用情况及优势
3D 打印技术	通过与大学合作，已将 3D 打印技术与飞机内饰部件生产结合在一起	可大大缩短将飞机内饰中塑料部件的生产时间，交付周期可提前约 30 天
3D 视觉技术	客户可看到虚拟现实的 3D CAD 模型；可使用谷歌眼镜观察数字客舱	在内饰维护前，使得客户充分了解颜色、材料等内饰变更维护后效果
3D 扫描技术	通过与大学合作，通过 3D 扫描技术完成部分部件的计算机数字控制生产（CNC）	3D 扫描技术可将整个机体保存为计算机数字格式 提高部件生产效率
AR 技术	客户可在飞机喷涂前通过 AR 设备等了解喷涂后效果	使客户更好了解到飞机喷涂服务效果，辅助人员进行分析和判断，提高维修效率，减少人为差错
大数据	标的公司正在开发基于大数据来预测备件种类数目库存需求的算法	改善备件库存，提升周转率，减少整体库存量

标的公司在技术创新领域保持高度敏感和快速反应，可以在第一时间为客户提供最为先进便捷的服务，推动业务持续发展。

5、人力成本优势

标的公司基地维修业务的定价基于业内习惯，主要按照工时收取，工时效率和成本直接决定了公司的盈利能力。由于欧洲不同地区的发展水平差异，爱沙尼亚具有人力成本优势，具体时薪对比如下：



数据来源：Eurostat

由上图可见，2016 年爱沙尼亚时薪低于欧盟 28 国平均水平 57%左右，具有明显的人力成本优势。

三、交易标的经营情况的讨论与分析

以下分析均基于安永华明出具的安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号《审计报告》：

（一）资产及负债分析

1、资产分析

报告期各期末，标的公司合并资产负债表的主要资产构成如下表所示：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日		2016 年 12 月 31 日		2015 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动资产						
货币资金	541.17	2.35%	5,885.52	29.75%	1,929.14	18.33%
应收账款	7,357.20	31.97%	6,060.95	30.64%	3,551.21	33.74%
预付款项	998.39	4.34%	378.68	1.91%	397.87	3.78%
其他应收款	340.70	1.48%	43.77	0.22%	16.54	0.16%
存货	5,372.29	23.35%	4,191.11	21.19%	2,656.52	25.24%
其他流动资产	283.09	1.23%	342.71	1.73%	133.15	1.27%
流动资产小计	14,892.83	64.72%	16,902.74	85.45%	8,684.44	82.52%
非流动资产						
长期应收款	622.80	2.71%	-	-	-	-

固定资产	5,751.66	24.99%	1,706.86	8.63%	1,403.31	13.33%
无形资产	97.84	0.43%	107.90	0.55%	38.69	0.37%
商誉	643.06	2.79%	607.60	3.07%	-	-
长期待摊费用	565.22	2.46%	386.11	1.95%	388.05	3.69%
其他非流动资产	438.92	1.91%	70.79	0.36%	9.54	0.09%
非流动资产小计	8,119.50	35.28%	2,879.26	14.55%	1,839.60	17.48%
总资产	23,012.33	100.00%	19,781.99	100.00%	10,524.03	100.00%

报告期内，标的公司的总资产持续增长。2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末，标的公司总资产分别为 10,524.03 万元、19,781.99 万元和 23,012.33 万元。2016 年末总资产较 2015 年末增加 87.97%，主要原因系随着标的公司业务的发展，货币资金、应收账款以及存货大幅增加。

（1）货币资金

报告内，标的公司货币资金的波动较大。货币资金 2016 年末较 2015 年末增长 205.08%，主要系由于标的公司 2016 年收到两笔来自客户订购飞机和发动机的大额预付款项，合计约 4,300 万元。2017 年 10 月末货币资金大幅下降，一方面系由于标的公司在 2017 年将收到的前述预付款项用于采购，另一方面系由于标的公司在 2017 年 1-10 月新增采购了 7 台发动机，支付现金约 3,000 万元，使得经营活动的现金净流出大幅增加。

截止至 2017 年 10 月末，标的公司的货币资金不存在使用受限或有着潜在回收风险的款项。

（2）应收账款

报告期各期末，标的公司的应收账款情况如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
1 年以内	7,263.62	6,222.56	3,707.68
1 至 2 年	431.45	109.09	84.71
2 至 3 年	39.69	48.81	20.15
3 至 4 年	52.43	17.55	0.00
减：坏账准备	429.99	337.06	261.34
应收账款合计	7,357.20	6,060.95	3,551.21

报告期内，随着标的公司营业收入的增长，应收账款也在持续增加。

标的公司对客户的信用政策主要如下：

业务线	客户群	信用政策
MRO 业务中的基地维修业务	新客户或非洲客户	客户交付飞机前，标的公司向客户开具 100%固定费用的发票，客户需要在交付前先支付该等费用。维修完成后，标的公司在将飞机重新交付给客户起的 30 天内根据实际费用开具最终发票，客户需要在 10 天内支付费用。
	具有良好财务状况以及良好合作关系的客户	维修完成后，标的公司在将飞机交付给客户起的 30 天内开具最终发票，客户需要在 30 天内支付费用。
航空资产管理业务中的零部件贸易	新客户	客户需要支付 100%的预付款项
	具有良好财务状况以及良好合作关系的客户	客户需要填写信用申请表和提供财务报表等支持性文件，财务部门或管理层将根据分析决定该客户的信用政策。

标的公司对于维修业务的合同收入，按照完工百分比法确认劳务收入，其中完工百分比按照已经发生的成本占估计总成本的比例确定。如果提供劳务的结果无法可靠估计，则按已经发生并预计能够得到补偿的劳务成本金额确认收入。对于销售商品收入，标的公司在已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方、并不再对该商品保留继续管理权和实施有效控制、相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量的情况下，确认营业收入。

在以上信用政策和收入确认原则之下，标的公司会产生较多的应收账款，其主要来自于 MRO 业务中的维修业务以及资产管理业务中的备件贸易业务。标的公司 2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末应收第三方的账款占比分别为 98.33%、99.50%和 92.85%，应收关联方的账款占比分别为 1.67%，0.50%和 7.15%，2017 年 10 月末应收关联方账款的上升主要系由于标的公司向关联方 West Coast Aviation Ltd.销售发动机等而产生了应收账款。关联方 West Coast Aviation Ltd.为标的公司的长期客户。

（3）存货

报告期各期末的存货情况如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
存货原值	6,488.33	5,071.91	3,306.95
减：跌价准备	1,116.04	880.80	650.43

存货净值	5,372.29	4,191.11	2,656.52
------	----------	----------	----------

标的公司存货主要包括飞机、发动机、备件等。2016 年末存货较 2015 年末增长 57.77%，主要系由于标的公司 2015 年末飞机和发动机的存货较少，但随着航空资产管理业务的快速发展，相关的存货大幅增加。

（4）长期应收款

2017 年 10 月末，标的公司长期应收款大幅增加，主要系由于标的公司于 2017 年 7 月向联营企业 Magnetic Parts Trading Ltd. 拆借资金 622.80 万元，该长期应收款的期限为 7 年，年利率为 10%。

（5）固定资产

单位：万元

2017 年 10 月 31 日	原值	累计折旧及减值准备	账面价值
机械及飞机零部件	8,276.92	2,729.98	5,546.94
办公设备	655.30	488.20	167.10
运输设备	110.49	72.87	37.62
合计	9,042.71	3,291.05	5,751.66
2016 年 12 月 31 日	原值	累计折旧及减值准备	账面价值
机械及飞机零部件	3,444.04	1,937.43	1,506.61
办公设备	579.01	402.58	176.43
运输设备	84.12	60.30	23.82
合计	4,107.17	2,400.31	1,706.86
2015 年 12 月 31 日	原值	累计折旧及减值准备	账面价值
机械及飞机零部件	2,780.40	1,626.79	1,153.61
办公设备	575.48	352.93	222.56
运输设备	74.77	47.63	27.15
合计	3,430.66	2,027.35	1,403.31

2017 年 10 月末，固定资产较 2016 年末上升 236.97%，主要系由于标的公司于 2017 年采购了 7 台发动机，短期用于对外租赁，使得机械及飞机零部件账面价值增加了 2,843.51 万元。

（6）无形资产

标的公司的无形资产较少，2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末无形资产账面价值分别为 38.69 万元、107.90 万元和 97.84 万元。其主要为标的公司购买的软件许可。报告期内，标的公司无通过内部研发形成的无形资产。

（7）商誉

2017 年 10 月末，标的公司商誉的账面价值为 643.06 万元，系标的公司 2016 年 2 月收购 MAC100%股权而形成。报告期内，商誉不存在减值迹象。

2、负债分析

报告期各期末标的公司合并资产负债表的主要负债构成如下表所示：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日		2016 年 12 月 31 日		2015 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
流动负债						
短期借款	5,773.45	34.27%	2,438.59	15.63%	2,161.54	23.08%
应付账款	6,056.59	35.95%	5,073.52	32.52%	1,618.44	17.28%
预收款项	3,429.85	20.36%	6,464.97	41.44%	2,351.68	25.11%
应付职工薪酬	1,167.60	6.93%	846.80	5.43%	777.76	8.30%
应交税费	191.20	1.13%	246.11	1.58%	162.02	1.73%
应付利息	10.83	0.06%	2.69	0.02%	222.00	2.37%
其他应付款	87.59	0.52%	60.62	0.39%	40.30	0.43%
一年内到期的非流动负债	79.29	0.47%	393.03	2.52%	332.87	3.55%
流动负债小计	16,796.39	99.70%	15,526.33	99.52%	7,666.61	81.86%
非流动负债						
长期借款	-	-	-	-	1,666.66	17.80%
长期应付款	50.53	0.30%	74.54	0.48%	32.18	0.34%
非流动负债小计	50.53	0.30%	74.54	0.48%	1,698.84	18.14%
总负债	16,846.92	100.00%	15,600.88	100.00%	9,365.45	100.00%

报告期内，标的公司的总负债持续增加。2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末，标的公司总负债分别为 9,365.45 万元、15,600.88 万元和 16,846.92 万元。标的公司的负债以流动负债为主，2015 年、2016 年和 2017 年 10 月末流动负债在总负债中的占比分别为 81.86%、99.52%和 99.70%。

（1）短期借款

报告期各期末的短期借款情况如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
银行透支余额	5,773.45	1,342.57	2,161.54
银行借款	-	1,096.02	-
合计	5,773.45	2,438.59	2,161.54

2015 年末、2016 年末和 2017 年 10 月末，标的公司的短期借款合计分别为 2,161.54 万元、2,438.59 万元和 5,773.45 万元，在总负债中占比分别为 23.08%、15.63%和 34.27%。标的公司的短期借款主要包括银行透支余额和银行借款，2017 年 10 月末短期借款的年利率为 2.35%。其中，银行透支为 Nordea Bank 提供给标的公司的短期融资工具，额度由银行根据标的公司合并季度报表的营业额及息税前利润决定。2017 年 10 月末，标的公司的可用透支额度为人民币 6,031.97 万元，有效期至 2018 年 3 月 29 日，担保人为 Sihtasutus KredEx，担保金额为人民币 1,160 万元；2016 年末和 2015 年末，标的公司银行透支的担保人均均为 Baltcap Private Equity Fund L.P.。2017 年 10 月末，标的公司短期借款合计较 2016 年末增长 136.75%，主要系由于标的公司的银行透支余额由 2016 年末的 1,342.57 万元上升至 2017 年 10 月末的 5,773.45 万元。

（2）应付账款

报告期内，随着业务规模的增长，标的公司的应付账款不断增加，其为应付供应商的采购款项，标的公司通常在 1 个月内清偿。

（3）预收款项

标的公司预收款项主要为向客户收取的用于飞机和发动机等设备采购的款项。2016 年末，预收款项较 2015 年末增加 174.91%，主要系由于标的公司 2016 年收到客户订购飞机和发动机的大额款项。2017 年 10 月末，预收款项较 2016 年末减少了 46.95%，主要系由于标的公司于 2017 年初完成了该飞机和发动机的采购并实现了销售，预收款项转入了营业收入。

（4）长期借款

标的公司的长期借款主要为来自 Baltcap Private Equity Fund L.P.的股东贷款，2016 年末大幅下降主要系由于 Baltcap Private Equity Fund L.P.将该贷款转为了资本投入。

（二）主要财务指标

1、偿债能力分析

报告期内标的公司主要偿债能力指标如下：

项目	2017年10月31日 /2017年1-10月	2016年12月31日 /2016年	2015年12月31日 /2015年
经营活动产生的现金流量净额（万元）	-6,917.53	4,934.86	1,092.45
息税折旧摊销前利润（万元）	2,701.94	2,137.86	1,668.26
利息保障倍数（倍）	18.36	15.06	11.11
资产负债率	73.21%	78.86%	88.99%
流动比率（倍）	0.89	1.09	1.13
速动比率（倍）	0.51	0.79	0.73

注：1、息税折旧摊销前利润=利润总额-利息收入+利息支出+折旧+摊销

2、利息保障倍数=(利润总额+费用化利息支出)/利息支出

3、资产负债率=总负债/总资产；

4、流动比率=流动资产/流动负债；

5、速动比率=(流动资产-存货-预付账款)/流动负债；

2015年末、2016年末和2017年10月末标的公司的资产负债率分别为88.99%、78.86%和73.21%，资产负债率持续下降。2017年10月末，标的公司的流动比率和速动比率较2016年末有所下降，主要系由于标的公司2017年1-10月采购的发动机等在2017年10月末尚未出售，短期内用于对外租赁，会计处理上从存货转入了固定资产，使得标的公司的流动资产和速动资产水平下降。报告期内，息税折旧摊销前利润分别为1,668.26万元、2,137.86万元和2,701.94万元，利息保障倍数分别为11.11、15.06和18.36，两者在报告期内均呈现逐步提高的趋势。

标的公司2017年1-10月的经营活动现金净流出大幅增加，一方面系由于标的公司于2016年预收了客户订购飞机和发动机的款项约4,600万元，其后于2017年初将该等款项用于了采购；另一方面系由于标的公司2017年新增采购了7台发动机，支付现金约3,000万元。

2、营运能力分析

报告期内标的公司主要营运能力指标如下：

项目	2017年1-10月	2016年	2015年
应收账款周转率（次）	7.71	7.60	-
存货周转率（次）	8.99	8.63	-
总资产周转率（次）	2.42	2.41	-

注：1、应收账款周转率=营业收入/平均应收账款余额；

2、存货周转率=营业成本/平均存货余额；

3、总资产周转率=营业收入/平均资产总额

为保持指标可比性，2017 年 1-10 月周转率已进行年化。

2017 年 1-10 月，标的公司的应收账款周转率、存货周转率以及资产周转率分别为 7.71、8.99 和 2.42，各指标较 2016 年均有所提高，标的公司的营运能力有所改善。

（三）盈利能力分析

1、营业收入构成分析

（1）主要构成

报告期内标的公司不同业务板块的营业收入情况如下所示：

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
MRO 业务	14,168.41	32.86%	15,034.27	41.17%	13,725.52	51.41%
航空资产管理业务	28,953.21	67.14%	21,480.36	58.83%	12,972.74	48.59%
营业收入合计	43,121.62	100.00%	36,514.63	100.00%	26,698.25	100.00%

报告期内，标的主营业务收入持续增长。2016 年，标的公司营业收入较 2015 年增长 36.77%，一方面系由于标的公司 2016 年开始大力发展航空资产管理业务，该业务板块的销售收入增长提升了公司的整体营业收入水平；另一方面系由于标的公司 2016 年 2 月收购了 MAC 的 100%股权而将其纳入了合并范围，使得营业收入规模较 2015 年有所增加。

报告期内，标的公司大力发展航空资产管理业务，使得该板块的业务贡献不断提高，2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月航空资产管理业务在营业总收入中的占比分别为 48.59%、58.83%和 67.14%。航空资产管理业务成为了标的公司营业收入的重要增长点。

（2）地区分布

根据客户所处区域进行划分，报告期内标的公司营业收入的地区分布情况如下所示：

单位：万元

国家或地区	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
爱沙尼亚以外的欧	26,535.01	61.54%	18,063.67	49.47%	13,561.71	50.80%

洲地区						
欧洲以外的地区	14,743.89	34.19%	17,229.76	47.19%	10,657.62	39.92%
爱沙尼亚	1,842.72	4.27%	1,221.20	3.34%	2,478.93	9.28%
合计	43,121.62	100.00%	36,514.63	100.00%	26,698.25	100.00%

报告期内，爱沙尼亚以外的欧洲地区是标的公司收入的主要来源，2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月爱沙尼亚以外的欧洲地区收入占比分别为 50.80%、49.47% 和 61.54%。

（3）季节性

标的公司的营业收入存在一定的季节性波动，主要原因系基地维修业务具有季节性。由于夏季为欧洲的旅游旺季，欧洲的航空公司一般较少在夏季进行飞机的大修，这导致了标的公司夏季的基地维修收入相对较低。为了降低基地维修业务的季节性影响，2016 年标的公司成功开拓了来自非洲的新客户，从而增加了夏季的机库利用率。此外，由于航空资产管理业务不受季节性因素的影响，随着这该业务板块的收入贡献不断提高，标的公司营业收入的季节性波动也得到了缓解。

2、盈利能力连续性和稳定性分析

2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月，标的公司的净利润分别为 1,189.78 万元、1,608.32 万元和 1,726.61 万元。报告期内，标的公司的盈利能力稳步提升。

标的公司作为飞机技术支持解决方案提供商，在 MRO 领域可以提供基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰、飞机涂装等服务，在多个国家和地区设立服务站点。MRO 行业及航空资产管理行业属于航空运营保障与服务环节，处于产业链下游，服务于民航企业、飞机租赁企业、航材贸易商等客户。受航空运输业需求的影响，民航企业会制定飞机采购计划和飞机年度维修计划，这直接影响了标的公司的业务需求。在全球航空机队稳定增长的背景下，标的公司能否凭借其综合服务能力优势和业务资质优势等不断开拓市场，是其提高盈利能力持续性和稳定性的关键因素。

3、利润来源及盈利驱动因素分析

报告期内，标的公司按业务分类的毛利和占毛利总额的比例如下所示：

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
MRO 业务	3,128.74	42.88%	3,943.34	56.59%	4,140.34	76.55%
航空资产管理业务	4,167.31	57.12%	3,025.33	43.41%	1,268.00	23.45%
合计	7,296.05	100.00%	6,968.68	100.00%	5,408.34	100.00%

报告期内，标的公司按业务分类的毛利率如下所示：

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年
	毛利率	变动	毛利率	变动	毛利率
MRO 业务	22.08%	-4.15%	26.23%	-3.94%	30.17%
航空资产管理业务	14.39%	0.31%	14.08%	4.31%	9.77%
综合毛利率	16.92%	-2.16%	19.08%	-1.17%	20.26%

2015 年，2016 年和 2017 年 1-10 月，标的公司的毛利分别为 5,408.34 万元、6,968.68 万元和 7,296.05 万元，毛利水平持续提高。报告期内，航空资产管理业务逐渐成为标的公司的主要利润来源，2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月航空资产管理业务的毛利分别为 1,268.00 万元、3,025.33 万元和 4,167.31 万元，在毛利中占比分别为 23.45%、43.41%和 57.12%。

报告期内，标的公司的综合毛利率分别为 20.26%、19.08%和 16.92%，呈现下降的趋势，一方面系由于 MRO 业务的毛利率有所下降，2015 年，2016 年和 2017 年 1-10 月分别为 30.17%、26.23%和 22.08%；另一方面系由于航空资产管理业务的毛利率水平低于 MRO 业务，2015 年，2016 年和 2017 年 1-10 月航空资产管理业务的毛利率分别为 9.77%、14.08%和 14.39%，随着航空资产管理业务在营业总收入中占比不断提高，标的公司的综合毛利率有所下滑。

在盈利驱动因素方面，对于 MRO 业务，提升自身服务能力和开拓目标市场是实现 MRO 业务未来增长的主要因素；而对于航空资产管理业务，能否维持良好的增长将很大程度取决于标的公司的渠道资源和优质客户的积累。

4、利润表项目变动分析

报告期内，标的公司的利润表如下：

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	43,121.62	100.00%	36,514.63	100.00%	26,698.25	100.00%

减：营业成本	35,825.57	83.08%	29,545.95	80.92%	21,289.92	79.74%
税金及附加	7.07	0.02%	4.06	0.01%	4.60	0.02%
销售费用	210.42	0.49%	225.94	0.62%	125.69	0.47%
管理费用	4,898.96	11.36%	4,636.40	12.70%	3,446.40	12.91%
财务费用	201.82	0.47%	174.41	0.48%	176.28	0.66%
资产减值损失	261.02	0.61%	346.16	0.95%	467.45	1.75%
加：资产处置收益	15.83	0.04%	38.22	0.10%	2.98	0.01%
营业利润	1,732.58	4.02%	1,619.93	4.44%	1,190.89	4.46%
减：营业外支出	2.10	0.00%	11.61	0.03%	0.19	0.00%
利润总额	1,730.48	4.01%	1,608.32	4.40%	1,190.71	4.46%
减：所得税费用	3.87	0.01%	-	-	0.93	0.00%
净利润	1,726.61	4.00%	1,608.32	4.40%	1,189.78	4.46%
其中：归属于母公司股东的净利润	1,726.61	4.00%	1,608.32	4.40%	1,189.78	4.46%
外币财务报表折算差额	257.69	0.60%	44.99	0.12%	-29.22	-0.11%
综合收益总额	1,984.29	4.60%	1,653.31	4.53%	1,160.56	4.35%

（1）营业收入

2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月，标的公司营业收入分别为 26,698.25 万元、36,514.63 万元和 43,121.62 万元。2016 年，标的公司营业收入较 2015 年增长了 36.77%，一方面系由于标的公司 2016 年开始大力发展航空资产管理业务，该业务板块的销售收入增长大幅提升了公司的整体营业收入水平；另一方面系由于标的公司 2016 年 2 月收购了 MAC 的 100% 股权而将其纳入了合并范围，使得营业收入规模较 2015 年末有所增加。

（2）营业成本分析

报告期内，标的公司的营业成本构成如下所示：

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月		2016 年		2015 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
MRO 业务	11,039.66	30.82%	11,090.93	37.54%	9,585.18	45.02%
航空资产管理业务	24,785.91	69.18%	18,455.03	62.46%	11,704.74	54.98%
合计	35,825.57	100.00%	29,545.95	100.00%	21,289.92	100.00%

2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月，标的公司营业成本分别为 21,289.92 万元、29,545.95 万元和 35,825.57 万元。报告期内，标的公司的营业成本主要来自于人工、材料成本、设备及零部件采购成本、外包成本等。

（3）资产处置收益

标的公司的资产处置收益主要来自于飞机零部件等固定资产的出售。

（4）管理费用

2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月，标的公司的管理费用分别为 3,446.40 万元、4,636.40 万元和 4,898.96 万元，在营业收入中的占比分别为 12.91%、12.70% 和 11.36%。标的公司的管理费用主要包括职工薪酬和租赁费等，2015 年、2016 年和 2017 年 1-10 月，职工薪酬和租赁费在管理费用中的占比合计分别为 50.55%、59.76%和 51.02%。标的公司 2016 年的管理费用较 2015 年增长 34.53%，主要系标的公司 2016 年 2 月收购 MAC 后将 MAC 的管理费用并入集团报表所致。

（5）资产减值损失

报告期内，标的公司的资产减值损失构成如下所示：

单位：万元			
项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
应收账款坏账损失	71.24	134.74	194.76
存货跌价损失	178.76	207.92	273.12
其他应收坏账损失	11.02	3.51	-0.43
合计	261.02	346.16	467.45

报告期内，标的公司的资产减值损失主要为应收账款坏账损失以及存货跌价损失。

（6）所得税费用

报告期内，标的公司所得税费用较少。主要原因系根据爱沙尼亚税法规定，企业所得税不是以当年利润为征税对象，而是对宣告发放的利润征税。同时，由于不存在资产和负债税收基础与账面价值之间的暂时性差异，标的公司不存在递延所得税资产或负债。

当标的公司支付股息、福利、礼品、捐赠、非业务相关支出和定价转移调整时需要按月申报所得税。股息分配只能在已批准的年度报告上决定。分配时的有效税率为 20%。

四、本次交易对上市公司持续经营能力、未来发展前景、当期每股

收益等财务指标和非财务指标的影响分析

（一）本次交易对上市公司的持续经营能力影响的分析

1、持续经营能力分析

上市公司在飞机维修领域具有十多年的维修经验，主营业务包括航空机载设备研制及保障、航空维修及服务两大板块。航空机载设备研制及保障板块包括机载设备研制、检测设备研制、飞机加改装业务，航空维修及服务板块包括飞机部附件维修和航空服务业务。MMRO 是一家全方位飞机技术支持解决方案提供商，主营业务为 MRO 业务和航空资产管理业务，MRO 业务主要包括基地维修、航线维修、工程服务和飞机内部装饰业务、飞机涂装等；航空资产管理业务包括了飞机拆解以及飞机机体、发动机、备件等贸易。

上市公司与 MMRO 存在着较强的协同效应。本次交易完成后，上市公司将逐步完善在航空维修领域的布局，从原有的机载设备研制、机载设备检测设备研制以及机载设备维修服务等飞机部件研制和维修业务，进一步拓展至基地维修、航线维修、飞机内部装饰和外部涂装等 MRO 业务以及飞机拆解和飞机机体、发动机、备件贸易等航空资产管理业务。上市公司将加快拟购入资产的整合，在业务、人员、财务管理等各方面进行规范，同时整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，拓宽各自的服务领域、技术储备、市场区域和客户群体，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务，增强公司的整体盈利能力。

综上所述，本次交易能够完善上市公司的产业链布局和业务结构，公司将通过整合发挥协同效应，从而提升上市公司的盈利水平，增强抗风险能力，有利于公司的持续经营和发展。

2、财务安全性分析

上市公司截至 2017 年 10 月末的资产负债率、流动比率、速动比率指标实际数及本次交易完成后的备考数对比如下：

项目	上市公司	上市公司备考
	2017.10.31	2017.10.31
资产负债率（%）	16.90%	43.54%

流动比率（倍）	3.73	1.16
速动比率（倍）	2.04	0.64

本次交易前，上市公司 2017 年 10 月末的资产负债率为 16.90%，本次交易后，上市公司 2017 年 10 月末的备考资产负债率将上升至 43.54%，将仍处于合理的水平。此外，本次交易后上市公司将能够发挥与标的公司的协同效应，进而提升上市公司的盈利水平，因此整体上公司的财务风险不大。

本次交易前，上市公司 2017 年 10 月末的流动比率和速动比率分别为 3.73 和 2.04。本次交易后，其将分别下降至 1.16 和 0.64，一方面系由于备考财务报表将上市公司收购 Magnetic MRO AS100%股权支付给标的公司股东的合并对价作为其他应付款列报，使得上市公司 2017 年 10 月末的备考流动负债水平大幅增加；另一方面系由于标的公司自身的流动比率和速动比率水平低于上市公司。考虑到上市公司将运用长期借款支付本次对价，本次交易后上市公司的流动负债水平相较于备考的流动负债水平将大幅下降。

综上所述，本次收购未对公司的财务安全性产生重大影响。

（二）本次交易对上市公司未来发展前景影响的分析

本次交易中的标的公司是全方位飞机技术支持解决方案提供商，其中航线维修业务在塔林机场的市场占有率为 90%。此外，标的公司已为波罗的海、西欧、东欧和非洲等多个地区的客户成功提供服务，以高质量、高效率的服务赢得了客户的信赖和长期支持。本次交易完成后，上市公司将加快拟购入资产的整合，在业务、人员、财务管理等各方面进行规范，同时整合双方的客户资源、专业人员和业务资质，拓宽各自的服务领域、技术储备、市场区域和客户群体，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务，增强公司的整体盈利能力。

本次交易是上市公司首次进行海外并购交易，今后上市公司将能够利用本次跨境收购的经验，继续在航空产业内深入挖掘资源，通过收购、并购等方式，逐步建立航空多元化产业链，实现公司的可持续发展。

（三）本次交易对上市公司财务指标和非财务指标影响的分析

1、本次交易对上市公司主要财务指标及非财务指标的影响分析

根据正中珠江出具的《审阅报告》（广会专字[2018]第 G17035860020 号），本次交易前后上市公司主要财务数据比较如下：

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日			2016 年 12 月 31 日		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
总资产	106,472.17	156,704.06	47.18%	111,047.58	158,049.14	42.33%
项目	2017 年 1-10 月			2016 年		
	交易前	交易后	变动	交易前	交易后	变动
营业收入	32,237.74	75,359.36	133.76%	42,452.28	78,966.91	86.01%
归属于母公司所有者的净利润	3,547.65	5,274.26	48.67%	5,986.22	7,594.53	26.87%
基本每股收益（元/股）	0.15	0.22	48.67%	0.25	0.32	26.87%

本次交易完成后，上市公司 2017 年 10 月末的总资产规模将从 106,472.17 万元增长至 156,704.06 万元，增幅为 47.18%。2016 年、2017 年 1-10 月的营业收入将分别从 42,452.28 万元、32,237.74 万元增长至 78,966.91 万元、75,359.36 万元，涨幅分别为 86.01%和 133.76%。2016 年、2017 年 1-10 月的基本每股收益将分别从 0.25 元/股、0.15 元/股上升至 0.32 元/股、0.22 元/股，涨幅分别为 26.87%和 48.67%。

综上所述，本次交易完成后，上市公司的资产规模和营业收入规模将大幅提升，盈利水平将显著提高。

2、本次交易对上市公司未来资本性支出的影响及上市公司未来的融资计划

本次交易中，上市公司应向全部卖方支付的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元（以估值基准日外汇汇率折算为人民币 33,384.97 万元），同时加上自 2017 年 11 月 30 日至交割日期间以收购价格为基数计算的对应利息，并减去标的公司在锁箱日至交割日期间发生的“价值溢出额”（如有）及其对应的按年化 1.5%利率计算的利息金额。上市公司将通过向境内银行申请内保外贷的方式，由境内银行的境外分支机构向香港航新发放欧元贷款用于支付本次交易的代价。

3、本次交易职工安置方案及执行情况

本次交易完成后，上市公司将拥有 MMRO100%股份，MMRO 将成为上市

公司全资子公司，本次交易不涉及职工安置等相关事宜

4、本次交易成本对上市公司的影响

本次资产重组将支付独立财务顾问、审计、法律、估值等中介机构费用，部分款项已于 2017 年支付并计入当期损益，剩余款项预计在 2018 年支付完毕，计入当期损益。

第九节 财务会计信息

一、标的公司财务会计信息情况说明

上市公司聘请了安永华明按照中国企业会计准则对标的公司 2015 年、2016 年及 2017 年 1-10 月的合并财务报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告。

二、标的公司最近两年一期的财务报表

（一）合并资产负债表

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
流动资产			
货币资金	541.17	5,885.52	1,929.14
应收账款	7,357.20	6,060.95	3,551.21
预付款项	998.39	378.68	397.87
其他应收款	340.70	43.77	16.54
存货	5,372.29	4,191.11	2,656.52
其他流动资产	283.09	342.71	133.15
流动资产小计	14,892.83	16,902.74	8,684.44
非流动资产			
长期应收款	622.80	-	-
固定资产	5,751.66	1,706.86	1,403.31
无形资产	97.84	107.90	38.69
商誉	643.06	607.60	-
长期待摊费用	565.22	386.11	388.05
其他非流动资产	438.92	70.79	9.54
非流动资产小计	8,119.50	2,879.26	1,839.60
总资产	23,012.33	19,781.99	10,524.03
流动负债			
短期借款	5,773.45	2,438.59	2,161.54
应付账款	6,056.59	5,073.52	1,618.44
预收款项	3,429.85	6,464.97	2,351.68
应付职工薪酬	1,167.60	846.80	777.76
应交税费	191.20	246.11	162.02
应付利息	10.83	2.69	222.00
其他应付款	87.59	60.62	40.30

一年内到期的非流动负债	79.29	393.03	332.87
流动负债小计	16,796.39	15,526.33	7,666.61
非流动负债			
长期借款	-	-	1,666.66
长期应付款	50.53	74.54	32.18
非流动负债小计	50.53	74.54	1,698.84
总负债	16,846.92	15,600.88	9,365.45
股东权益			
股本	831.10	831.10	617.53
资本公积	5,709.57	5,709.57	4,553.92
盈余公积	97.75	97.75	76.39
其他综合收益/亏损	4.91	-252.77	-297.77
未弥补亏损	-477.93	-2,204.53	-3,791.49
股东权益合计	6,165.41	4,181.12	1,158.59
负债和股东权益总计	23,012.33	19,781.99	10,524.03

（二）合并利润表

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
一、营业收入	43,121.62	36,514.63	26,698.25
减：营业成本	35,825.57	29,545.95	21,289.92
税金及附加	7.07	4.06	4.60
销售费用	210.42	225.94	125.69
管理费用	4,898.96	4,636.40	3,446.40
财务费用	201.82	174.41	176.28
资产减值损失	261.02	346.16	467.45
加：资产处置收益	15.83	38.22	2.98
二、营业利润	1,732.58	1,619.93	1,190.89
减：营业外支出	2.10	11.61	0.19
三、利润总额	1,730.48	1,608.32	1,190.71
减：所得税费用	3.87	-	0.93
四、净利润	1,726.61	1,608.32	1,189.78
归属于母公司股东的净利润	1,726.61	1,608.32	1,189.78
五、其他综合收益的税后净额	257.69	44.99	-29.22
外币财务报表折算差额	257.69	44.99	-29.22
六、综合收益总额	1,984.29	1,653.31	1,160.56

（三）现金流量表

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 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	38,974.46	38,082.75	25,767.13

收到的其他与经营活动有关的现金	58.12	30.07	5.38
经营活动现金流入小计	39,032.58	38,112.82	25,772.51
购买商品、接受劳务支付的现金	-33,877.02	-20,629.91	-16,171.44
支付给职工以及为职工支付的现金	-7,797.41	-8,542.71	-5,713.76
支付的各项税费	-10.94	-267.76	-5.54
支付的其他与经营活动有关的现金	-4,264.75	-3,737.59	-2,789.33
经营活动现金流出小计	-45,950.12	-33,177.97	-24,680.06
经营活动产生的现金流量净额	-6,917.53	4,934.86	1,092.45
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	269.98	58.06	102.29
投资活动现金流入小计	269.98	58.06	102.29
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	-1,256.16	-145.17	-943.82
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-184.51	-
支付的其他与投资活动有关的现金	-605.63	-	-
投资活动现金流出小计	-1,861.79	-329.68	-943.82
投资活动产生的现金流量净额	-1,591.81	-271.62	-841.53
三、筹资活动产生的现金流量	-	-	-
取得借款收到的现金	5,614.29	1,080.15	2,216.43
筹资活动现金流入小计	5,614.29	1,080.15	2,216.43
偿还债务支付的现金	-2,509.78	-1,531.16	-445.87
偿付利息支付的现金	-91.90	-337.02	-120.76
筹资活动现金流出小计	-2,601.68	-1,868.17	-566.63
筹资活动产生的现金流量净额	3,012.60	-788.02	1,649.81
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	152.39	81.16	-50.91
五、现金及现金等价物净（减少）/增加额	-5,344.36	3,956.38	1,849.81
加：年初现金及现金等价物余额	5,885.52	1,929.14	79.33
六、年末现金及现金等价物余额	541.17	5,885.52	1,929.14

三、上市公司备考合并财务数据

上市公司根据《上市公司重大资产重组管理办法》及《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 26 号——上市公司重大资产重组申请文件》的规定和要求，假设本次交易已于 2015 年 1 月 1 日实施完成，即标的公司已于 2015

年1月1日成为本公司全资子公司，以此为基础编制了上市公司最近两年及一期的备考合并财务报表。正中珠江对上市公司编制的备考合并财务报表及附注进行了审阅，并出具了广会专字[2018]第 G17035860020 号《审阅报告》。

（一）备考合并财务报表编制基础

本次交易备考财务报表的编制基础节选如下：

“根据中国证券监督管理委员会发布的《上市公司重大资产重组管理办法》及《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 26 号——上市公司重大资产重组申请文件》的相关规定，本公司需对 MAGNETIC MRO AS 的财务报表进行备考合并，编制备考财务报表。备考财务报表系根据本公司与购买资产相关的协议之约定，并按照以下假设基础编制：

（1）备考财务报表附注二所述的相关议案能够获得公司股东大会的批准。

（2）假设公司对 MAGNETIC MRO AS 的企业合并的公司架构于 2015 年 1 月 1 日业已存在，自 2015 年 1 月 1 日起将 MAGNETIC MRO AS 纳入合并财务报表的编制范围，公司按照此架构持续经营。

（3）收购 MAGNETIC MRO AS 股权而产生的费用及税务等影响不在备考财务报表中反映。

在上述假设的前提下，公司以持续经营为基础，根据实际发生的交易和事项，按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和各项具体会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”）编制备考合并财务报表”。

（二）备考合并财务报表

1、资产负债报表

单位：万元

项目	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
流动资产：			
货币资金	4,144.98	22,802.41	21,634.36
应收票据	1,384.69	1,600.00	795.43
应收账款	35,987.88	30,041.02	20,394.37
预付款项	2,183.22	1,089.44	1,755.02

其他应收款	709.00	196.88	178.95
存货	32,828.27	23,343.87	18,655.67
其他流动资产	969.88	2,584.42	5,552.31
流动资产合计	78,207.92	81,658.04	68,966.12
非流动资产：			
可供出售金融资产	-	4,139.00	-
长期应收款	622.80	-	-
长期股权投资	1,438.68	1,270.80	4,217.58
投资性房地产	798.66	838.92	2,929.22
固定资产	32,976.20	30,583.84	27,286.67
在建工程	2,046.89	1,472.68	1,714.90
无形资产	4,855.37	4,411.23	4,158.70
开发支出	2,777.95	1,719.90	132.56
商誉	27,862.62	27,827.16	27,219.56
长期待摊费用	664.79	501.75	434.48
递延所得税资产	876.45	773.30	654.77
其他非流动资产	3,575.72	2,852.51	462.30
非流动资产合计	78,496.14	76,391.10	69,210.74
资产总计	156,704.06	158,049.14	138,176.86
流动负债：			
短期借款	6,773.45	6,638.59	2,661.54
应付票据	651.05	776.07	2,080.24
应付账款	16,337.44	15,541.28	9,905.02
预收款项	4,753.07	7,657.65	3,431.02
应付职工薪酬	3,154.61	3,735.07	3,510.53
应交税费	516.25	2,272.59	1,834.27
应付利息	10.83	2.69	222.00
其他应付款	34,131.21	34,101.91	34,429.86
一年内到期的非流动负债	79.29	393.03	332.87
其他流动负债	769.80	244.04	-
流动负债合计	67,177.01	71,362.92	58,407.36
非流动负债：			
长期借款	-	-	1,666.66
长期应付款	50.53	74.54	32.18
递延收益	993.85	1,092.38	1,272.75
非流动负债合计	1,044.38	1,166.92	2,971.59
负债合计	68,221.39	72,529.84	61,378.95
股东权益：			
归属于母公司所有者权益合计	88,381.95	85,519.30	76,797.90
少数股东权益	100.72	-	-
股东权益合计	88,482.67	85,519.30	76,797.90
负债和股东权益合计	156,704.06	158,049.14	138,176.86

2、利润表

单位：万元

项目	2017 年 1-10 月	2016 年	2015 年
一、营业总收入	75,359.36	78,966.91	67,962.90
二、营业总成本	71,902.85	73,706.91	61,163.13
减：营业成本	54,691.71	53,858.04	42,474.82
营业税金及附加	289.46	461.45	391.70
销售费用	1,811.39	2,818.31	2,656.41
管理费用	13,464.57	15,172.90	14,068.81
财务费用	361.99	-104.96	388.67
资产减值损失	1,283.72	1,501.16	1,182.72
加：公允价值变动净收益	-	-	-
投资收益（损失以“-”填列）	205.61	331.74	258.15
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	167.87	183.23	194.30
资产处置收益（损失以“-”号填列）	16.03	32.19	30.49
其他收益	1,863.84	-	-
三、营业利润	5,542.01	5,623.94	7,088.41
加：营业外收入	107.59	2,744.04	2,465.53
减：营业外支出	12.22	18.96	97.86
四、利润总额	5,637.38	8,349.01	9,456.08
减：所得税	412.41	754.48	1,045.97
五、净利润	5,224.97	7,594.53	8,410.12
归属于母公司所有者的净利润	5,274.26	7,594.53	8,410.12
少数股东损益	-49.28	-	-
六、其他综合收益的税后净额	178.83	90.31	-16.39
（一）归属母公司所有者的其他综合收益的税后净额	178.83	90.31	-16.39
1、以后不能重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
（1）重新计量设定受益计划净负债或净资产的变动	-	-	-
（2）权益法下在被投资单位不能重分类进损益的其他综合收益中享有的份额	-	-	-
2、以后将重分类进损益的其他综合收益	178.83	90.31	-16.39
（1）权益法下在被投资单位以后将重分类进损益的其他综合收益中享有的份额	-	-	-
（2）可供出售金融资产公允价值变动损益	-	-	-

（3）持有至到期投资重分类为可供出售金融资产损益	-	-	-
（4）现金流量套期损益的有效部分	-	-	-
（5）外币财务报表折算差额	178.83	90.31	-16.39
（6）其他	-	-	-
（二）归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-	-	-
七、综合收益总额	5,403.81	7,684.85	8,393.72
（一）归属于母公司所有者的综合收益总额	5,453.09	7,684.85	8,393.72
（二）归属于少数股东的综合收益总额	-49.28	-	-

第十节 同业竞争和关联交易

一、同业竞争

（一）本次交易前的同业竞争情况

本次交易前，卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生四人共同为公司的控股股东和实际控制人。卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生没有以任何形式从事与上市公司及上市公司的控股企业的主营业务构成或可能构成直接或间接竞争关系的业务或活动。

卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生共同作为公司控股股东和实际控制人与上市公司之间不存在同业竞争的情况。

（二）本次交易完成后对同业竞争的影响

本次交易完成后，上市公司的控股股东、实际控制人未发生变更。公司与控股股东、实际控制人之间不存在同业竞争。上市公司控股股东、实际控制人与上市公司及标的公司不经营相同或类似的业务，因此，本次交易不会产生同业竞争。

（三）关于避免与上市公司同业竞争的承诺

上市公司控股股东和实际控制人出具了《关于避免同业竞争的承诺函》：

“1、截至本承诺函出具之日，本人及本人控制的其他企业未从事与上市公司及其控股子公司所从事的业务构成或可能构成直接利益冲突的竞争性经营活动。

2、本人承诺，本人将不会并且将要求、督促本人控制的下属企业不会在中国境内外任何地方、以任何形式直接或间接从事与航新科技及其控制的其他企业构成竞争的业务或活动。

3、如本人或本人控制的相关企业违反本承诺函，应负责赔偿航新科技及其控制的其他企业因同业竞争行为而导致的损失，并且本人及本人控制的相关企业从事与航新科技及其控制的其他企业构成竞争业务所产生的全部收益均归航新

科技所有。

4、如因本人违反上述承诺而给上市公司造成损失的，取得的经营利润归上市公司所有，并需赔偿上市公司受到的一切损失。”

二、关联交易

（一）标的公司报告期内的关联交易情况

1、标的公司关联方情况

标的公司的关联方主要包括 MMRO 的股东、联营公司和 MMRO 的关键管理人员（包括董事、监事、高管及其近亲属及其控制的公司）。

2、标的公司报告期内关联交易分析

根据安永华明出具的安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号《审计报告》，报告期内标的公司的关联交易情况如下：

（1）关联方商品和劳务交易

向关联方销售商品和提供劳务：

单位：元

关联方名称	截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间	2016 年	2015 年
West Coast Aviation Ltd.	33,513,277.37	25,282,500.86	13,362,977.34

注：West Coast Aviation Ltd.系标的公司监事会成员 Thomas O'Neill 的家族企业，该公司由其父亲创立，同时 Thomas O'Neill 也是标的公司的股东 Napantaco Management Limited 的实际控制人。报告期内，MMRO 与其主要进行飞机和飞机发动机的贸易业务，并提供少量基地维修服务。

向关联方购买商品和接受劳务：

单位：元

关联方名称	截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间	2016 年	2015 年
West Coast Aviation Ltd.（注 1）	429,814.08	7,437,565.08	4,390,293.85
Baltcap Private Equity Fund L.P.（注 2）	270,721.80	311,083.20	366,356.70
合计	700,535.88	7,748,648.28	4,756,650.55

注 1：MMRO 与 West Coast Aviation Ltd.主要进行飞机和飞机发动机的贸易业务；

注 2：MMRO 因 Baltcap Private Equity Fund L.P.向其提供的咨询服务而支付咨询费用。

(2) 关联方租赁

作为出租人：

单位：元

关联方	租赁资产种类	截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间	2016 年	2015 年
West Coast Aviation Ltd.	飞机零部件	4,018,470.72	44,372.56	120,582.48

作为承租人：

单位：元

关联方	租赁资产种类	截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间	2016 年	2015 年
West Coast Aviation Ltd.	飞机零部件	31,832.58	720,942.52	2,745,837.82

(3) 关联方资金拆借

资金拆借（截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间）

单位：元

关联方	拆借金额	起始日	到期日
MPTL	6,056,330.26	2017	2024

注：2017 年 7 月，MMRO 按照 MPTL 的《股东贷款协议》向关联方 MPTL 借出资金人民币 6,056,330.26 元，期限七年，按 10%计提利息。2016 年及 2015 年无向关联方借款的情况。

(4) 其他关联交易

单位：元

关联方	截至 2017 年 10 月 31 日止十个月期间	2016 年	2015 年
关键管理人员报酬	3,566,241.98	2,944,186.46	2,825,132.40
股份支付（注 1）	-	10,313.27	66,704.50
合计	3,566,241.98	2,954,499.73	2,891,836.90

注 1：2012 年 3 月 1 日，和 2013 年 3 月 1 日标的公司、Baltcap Private Equity Fund L.P. 分别与 Sergei Školnik 和 Risto Mäets 签订了《期权协议》，在满足协议约定的条件下，以每股 41 欧元的价格分别授予二人标的公司 2,440 股股份。为完成上述股权激励协议项下义务，2016 年 9 月 19 日，Sergei Školnik，Risto Mäets 二人分别行权，交易对价均为 100,040 欧元。同日，Sergei Školnik，Risto Mäets 再将其各自持有的上述股份转让给 Baltcap Private Equity Fund L.P，交易对价均为 155,040 欧元。上述事项构成股份支付。

(5) 公司与关联方的承诺

根据标的公司、Crestline European Finance DAC 和 Crestline Opportunity Fund III (Ireland) DAC 与联营公司 MPTL 于 2017 年 7 月 20 日签订的，并于 2017 年 11 月 27 日修正的《股东贷款协议》，MMRO 作为 MPTL 的股东，承诺向其提供

人民币 33,195,187 元（即 4,999,501 美元）的借款，年利率 10%，期限七年，无抵押。截至 2017 年 10 月 31 日，标的公司已向该关联方提供借款人民币 6,228,031.38 元。

（6）公司与关联方债转股

2016 年 3 月，标的公司母公司 Baltcap Private Equity Fund L.P. 将其对标的公司的应收债权合计人民币 13,681,900 元（即欧元 1,900,000 元）转增资本人民币 2,135,737.38 元（即欧元 296,588.80 元），同时增加资本公积人民币 11,546,162.61 元（即欧元 1,603,411.20 元）。

（7）关联方应收款项余额

应收账款：

单位：元

关联方	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
West Coast Aviation Ltd.	5,259,200.28	304,571.17	592,953.47

长期应收款：

单位：元

关联方	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
MPTL	6,228,031.38	-	-

应付账款：

单位：元

关联方	2017 年 10 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
West Coast Aviation Ltd.	304,851.87	5,991,095.57	142,859.20
Baltcap Private Equity Fund L.P.	139,199.40	26,304.48	8,514.24
合计	444,051.27	6,017,400.05	151,373.44

长期借款：

单位：元

关联方	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
Baltcap Private Equity Fund L.P.	-	-	13,480,880.00

（二）本次交易不会增加上市公司与控股股东、实际控制人及其关联方之间的关联交易

本次交易前，上市公司与交易对方之间不存在关联交易。本次交易完成后，上市公司控制权不发生变更，本次交易不会增加上市公司与控股股东、实际控制人及其关联方之间的关联交易。

同时，上市公司的控股股东、实际控制人卜范胜先生、黄欣先生、柳少娟女士和李凤瑞先生出具了《关于规范关联交易的承诺函》：

“1、本次交易完成后，本人与航新科技及其控制的其他企业将尽可能地减少与航新科技发生关联交易。

2、对于无法避免或有合理原因的关联交易，本人将遵循市场化的公正、公平、公开原则，按照有关法律法规、规范性文件和《公司章程》等有关规定，履行包括回避表决等合法程序，不通过关联关系谋求特殊利益，不会进行任何有损航新科技及航新科技其他股东利益，特别是中小股东利益的关联交易。

3、本人及本人的关联方将不以任何方式违法违规占用航新科技及其控制的其他企业的资金、资产，亦不要求航新科技及其控制的其他企业为本人及本人的关联方进行违规担保。

本人承诺，若违反上述承诺，将承担因此而给航新科技及其股东造成的一切损失。”

第十一节 风险因素

一、本次交易的相关风险

（一）交易暂停、取消及终止的相关风险

1、尽管本公司已经按照相关规定制定并采取了保密措施，但在本次重大资产重组实施过程中，仍存在因公司股价异常波动或异常交易可能涉嫌内幕交易而导致本次重大资产重组被暂停或终止的可能；

2、根据《股份购买协议》的约定，本次交易的最终交割需要满足一定的先决条件和交割安排，具体约定详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“四、交割先决条件及交割安排”。由于本次交易拟收购的标的公司为海外公司，业务设计多个国家和地区，其面临的风险比境内收购更为复杂，交割先决条件的满足面临一定的不确定因素。因此，本次重大资产购买存在《股份购买协议》中约定的交割先决条件无法实现，而可能导致交易无法实施的风险。

3、在本次交易进行过程中，交易双方可能根据监管机构的要求或因市场、政策、环境、经济、技术发生变化等原因修改完善交易方案，如交易双方无法就修改完善交易方案的措施达成一致，则本次交易存在终止的可能。

基于上述原因，本次交易存在被暂停、取消或终止的可能，提请投资者注意投资风险。

（二）资金筹措风险

本次交易为跨境现金收购，根据《股份购买协议》的约定，交易对价需要使用欧元现金支付，上市公司拟综合使用自有资金和境外银行贷款支付本次交易的全部对价，其中境外银行贷款拟采用通过向境内银行申请内保外贷的方式，由境内银行的境外分支机构向香港航新发放欧元贷款用于支付本次交易的对价。目前公司正积极与多家银行就相关贷款事宜进行洽谈和协商，但截至本报告书签署日公司尚未获得相关银行关于本次交易贷款的正式审批同意；同时，若在交割前相关外汇等监管政策发生不利变化，也会给最终的贷款发放和自有资金的出境带来

不确定性。因此本次交易存在因交易支付款项不能及时、足额到位的融资风险。

（三）承担交易违约金及支付补偿金的风险

根据《股份购买协议》，“如依据本协议 5.5.2 条的约定本协议终止，或依据本协议第 4.6 条的约定任一方退出本协议，则守约方有权要求违约方支付总额为 1,000,000 欧元的违约金。违约方应当自收到相关索赔通知之日起 30 日内支付违约金。但是，若买方已尽其所能采取一切措施但由于非买方原因未完成 4.1.4 条约定的国家发改委、商务部和外管局的备案或登记手续，则买方无需支付上述违约金。”关于违约金条款的具体约定，详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“八、违约金”。

同时，根据《股份购买协议》，在最后期限日（2018 年 4 月 30 日）前，买方尽最大努力仍不能完成相关备案或获得批准或召开股东大会，双方可善意协商决定将最后期限延长最迟至 2018 年 6 月 30 日；如双方决定延长最后期限日，则自 2018 年 5 月 1 日至交割日期间，买方应当每日向卖方支付 50,000 欧元作为补偿金。因此，若因公司原因导致协议终止或交易对方退出本协议，公司将面临承担交易违约金的风险；若公司在最后期限日前未能完成相关备案或获得批准或召开股东大会，公司将面临支付补偿金的风险。

（四）最终交易价格及汇率波动风险

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的标的公司股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定。根据《股份购买协议》，本次交易的固定收购总价为 4,317.0405 万欧元（以估值基准日外汇汇率折算为人民币 33,384.97 万元），并根据最终交割的时间支付一定的利息费用或补偿金（如有），同时扣减“价值溢出额”（如有）及其对应的利息。关于本次交易的定价原则及价格调整机制详见本报告书“第六节 本次交易合同的主要内容”之“三、交易价格、定价依据及支付方式”。因此，根据价格调整机制进行调整后，本次交易的最终购买价款具有一定不确定性。

同时，本次交易买方将在交割日以欧元现金进行最终购买价款的支付，伴随

着人民币与欧元之间的汇率变动，将可能出现欧元兑人民币汇率上升导致与本次收购对价等额人民币值上升的风险。

（五）审批风险

本次重大资产收购的交割尚需取得必要备案或审批方可实施，包括但不限于：

- 1、本次交易及本次交易涉及的相关事宜尚需上市公司股东大会审议通过；
- 2、本次交易尚需完成商务部门的境外投资备案变更；
- 3、本次交易尚需完成中国国家外汇管理局或其相应地方主管部门的登记程序；
- 4、其他必须的审批、备案或授权（如有）。

上述事项为本次交易的前提条件，取得批准、核准、备案或通过审批前不得实施本次重组方案。本次交易能否取得上述批准或核准以及最终取得批准或核准的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意本次交易的审批风险。

（六）未设置盈利补偿机制的风险

本次交易不构成关联交易，本次标的资产的交易作价系根据国际并购交易的惯例，经过交易双方多轮报价、谈判，并根据《股份购买协议》约定的价格调整机制最终确定。因此，本次交易未设置盈利补偿机制的情形符合《上市公司重大资产重组管理办法》的相关规定。本次交易完成后，由于未设置盈利补偿机制，若标的公司业绩无法达到预期，会给上市公司经营业绩带来不利影响，且交易对方无需给予相应补偿，提请投资者关注相关风险。

（七）控制权变更导致的标的公司部分经营资质无法延续的风险

根据《境外法律尽职调查报告》、《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，根据欧盟的相关规定，由于本次重组将导致 MMRO 及其控股子公司发生控制权变更，MMRO 及其控股子公司需要就其持有的部分资质证书向爱沙尼亚民航局或欧洲航空安全局或英国民航局进行申请或通知；根据《爱沙尼亚法律意见书》及《英国法律意见书》，如 MMRO 及其控股子公司继续从事其现有业务且不存在管理层实质变化的情形，则其就控制权变更事宜取得相关航空机构的认

可不存在法律障碍。因此，若标的公司未能及时就此次控制权变更事宜及时向相关航空机构申请或通知，或本次收购完成后标的公司的现有业务发生重大变化或标的公司管理层发生实质变化，则标的公司的部分经营资质存在无法延续的风险。

二、标的资产相关风险

（一）维修服务质量风险

标的公司主要从事的航空维修业务涉及诸多学科以及特种工艺技术，是高精尖技术使用面最宽、技术范畴最广的高端服务性行业之一，具有技术范围广、技术复杂程度高、技术管理难度大等特点。

标的公司在报告期内未出现重大质量纠纷，但航空维修服务的复杂性仍可能使标的公司在服务提供过程中出现质量未达标准的情况，这将对标的公司业绩表现和多年在航空维修行业建立的品牌造成不利的影响。

（二）客户流失风险

报告期内，标的公司航空维修业务的主要客户为欧洲等地区的中小型航空公司，虽然标的公司在与客户的长期合作过程中形成了较为稳定的合作关系，且已将重要客户对本次标的公司控制权变更的认可作为本次交割的先决条件，但标的公司依然存在由于本次交易造成客户流失从而对标的公司未来业绩增长造成不利影响的风险。

（三）税收政策变化的风险

根据爱沙尼亚税法规定，企业利润是在分配时而不是获得利润所得时缴纳所得税。当支付股息、福利、礼品、捐赠、非业务相关支出和定价转移调整时需要按月申报所得税，分配时的有效税率为 20%，即应纳所得税额等于净分配数除以 0.8，再乘以 20% 的税率。若后续当地政府修改税法相关规定，可能会导致企业所得税缴纳时间提前，则会给标的公司的现金流带来不利影响。

（四）技术更新的风险

航空业属于典型的技术密集型行业，集合了物理、材料、电子等多种基础和应用科学的尖端技术成果，设计、生产制造、应用、保障维修环节均具有很高的

技术要求,飞机的更新换代给维修技术带来了更多挑战,航空业的发展要求 MRO 企业致力于掌握最新维修技术。虽然航空维修技术发展、更新存在一定的延续性,但随着新机型、新产品的不断普及和更新,若无法及时掌握与新机型、新产品相关的维修技术,掌握最新的大数据技术帮助分析航空运营中产生的海量数据,公司将面临客户流失和盈利能力下降的风险。

（五）核心管理层离任及核心技术人员流失的风险

根据上市公司目前的规划,未来标的资产仍将保持其经营实体存续并在其原管理团队管理下运营。因此,核心管理团队的能力对于公司后续海外发展至关重要,尤其是核心管理团队的稳定性将直接关系到标的公司业务的稳定和拓展。虽然《股份购买协议》中已经对核心管理层的竞业禁止作出相关安排,但在充分市场竞争的行业背景下,如果核心管理层聘用期限内离任或退休,仍将对标的公司的管理和运营带来不利影响。

航空维修属于航空运营保障与服务环节,相比于注重技术创新应用的飞机设计制造环节,航空维修更专注于飞机技术应用的维护以及维修经验的积累,具有丰富业务经验的核心技术人员对标的公司业务的发展至关重要。虽然标的公司一直致力于人力资源整合,努力为核心技术员工提供有竞争力的薪酬待遇、良好的工作环境、合理的培训机制以及公平的晋升通道,但是仍然存在核心技术人员流失的可能性。一旦核心技术人员流失,将对标的公司带来不利影响。

（六）海外市场业务整合风险

根据公司目前的规划,未来标的资产仍将保持其经营实体存续运营,且标的资产在爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰、克罗地亚等多个国家和地区开展经营活动,与公司在法律法规、会计、税收制度、商业惯例、企业文化等方面存在一定差异。本次交易后,公司能否在人员、财务、生产、运营等各方面对标的公司进行有效的经营管理仍存在不确定性,存在并购整合和经营管理不能实现预期效果的风险。

（七）上市公司治理风险

上市公司在完成本次交易后,将会对标的公司在财务管理、客户管理、资源

管理、业务拓展、企业文化等方面进行整合，增强双方协同效应。并购后整合和国际化经营需要建立一支具有国际企业管理经验的团队，倘若在交易完成后上市公司管理水平不能满足战略发展需求，则会存在相关整合计划因缺乏有效执行而无法顺利推进的风险。此外，本次交易完成后本公司规模将进一步扩大，如果内部机构设置和管理制度不能迅速跟进，将会对本公司未来的经营造成不利影响。

（八）商誉减值风险

本次重大资产购买系非同一控制下的企业合并，根据《企业会计准则》，购买方对合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值部分的差额，应当确认为商誉。该等商誉不作摊销处理，但需要在未来每年会计年度进行减值测试。本次交易完成后，上市公司将确认一定金额的商誉，若标的公司未来经营情况未达预期，则相关商誉存在减值风险，从而对上市公司未来经营业绩产生不利影响。

（九）外汇风险

由于标的公司的日常运营中涉及欧元、美元等货币，而上市公司的合并报表记账本位币为人民币。人民币与其他货币之间汇率的不断变动，将可能给本次交易及公司未来运营带来汇兑损失风险。

三、其他风险

（一）相关资料翻译不准确的风险

本次交易的交易对方及标的资产涉及爱沙尼亚、英国、塞浦路斯、爱尔兰等多个国家和地区，因此与交易对方和标的资产相关的材料和文件的原始语种涉及英语、爱沙尼亚语等。本次交易的相关协议亦以英语表述。为了便于投资者理解和阅读，在本报告书中，涉及交易对方、交易标的以及交易协议等内容均以中文译文披露。由于中西方法律法规、社会文化、表达习惯等均存在一定差异，由原始语种翻译而来的中文译文可能未能十分贴切的表述原文的意思，因此存在本报告中披露的相关翻译文本不准确的风险。

（二）股票市场风险

股票市场投资收益与投资风险并存。股票市场价格波动不仅取决于上市公司的发展战略和经营业绩，还受宏观经济周期、利率、资金供求关系等众多因素的影响，同时也会因国际、国内政治经济形势及投资者心理因素的变化而产生波动，从而使上市公司股票的价格偏离其价值。上市公司一直严格按照有关法律法规的要求，真实、准确、完整、及时地披露有关信息，加强与投资者的沟通，同时采取积极措施，尽可能地降低股东的投资风险。但是，本次重组仍然需要有关部门审批且需要一定的时间周期方能完成，在此期间股票市场价格可能出现波动，从而给投资者带来一定的风险。

除上述风险外，公司不排除因政治、经济、自然灾害等其他不可控因素带来不利影响的可能性。本报告书披露后，公司将继续按照相关法规的要求，及时、准确地披露公司重组的进展情况，敬请广大投资者注意投资风险。

第十二节 其他重大事项

一、保护投资者合法权益的相关安排

为保护投资者尤其是中小投资者的合法权益，本次交易过程将采取以下安排和措施：

（一）严格履行上市公司信息披露的义务

公司严格按照《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《上市公司重大资产重组管理办法》、《关于规范上市公司重大资产重组若干问题的规定》等相关法律、法规的要求对本次交易方案采取严格的保密措施，切实履行信息披露义务，公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件。本报告书披露后，公司将继续严格按照相关法律法规的要求，及时、准确地披露公司本次交易的进展情况。

（二）严格履行相关程序

公司在本次交易过程中严格按照相关规定履行法定程序进行表决和披露。本次交易报告书在提交董事会讨论时，独立董事就该事项发表了独立意见。

此外，根据《重组管理办法》，本公司已聘请独立财务顾问和法律顾问对本次交易进行核查，并且已聘请具有相关证券业务资格的会计师事务所、估值机构出具审计、估值报告。本公司聘请的独立财务顾问和法律顾问将根据相关法律法规要求对本次交易出具独立财务顾问报告和法律意见书。

（三）股东大会通知公告程序及网络投票安排

上市公司将按照《公司章程》的规定发出召开审议本次重组方案的股东大会的通知，敦促公司全体股东参加本次股东大会。根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，为给参加股东大会的股东提供便利，本次股东大会公司将采用现场投票与网络投票相结合方式召开。公司通过深圳证券交易所系统和互联网投票系统向全体股东提供网络形式的投票平台，股东可以在网络投票时间内通过上述系统行使表决权。

本公司将单独统计并予以披露公司的董事、监事、高级管理人员、单独或者合计持有上市公司 5%以上股份的股东以外的其他股东的投票情况。

（四）确保本次交易标的的定价公允

本次交易上市公司通过参与竞标的方式购买交易对方持有的 MMRO100% 股份。交易定价系公司及公司聘请的专业顾问根据交易对方提供的关于标的公司的相关资料，经过商业、财务和法律等尽职调查后，与交易对方及其专业顾问之间进行多轮报价、谈判而最终确定，符合相关法律法规、规范性文件的规定，定价公平、公允，不存在损害公司及其股东利益、特别是中小股东利益的情形。

同时，公司聘请中天衡平作为估值机构，以 2017 年 10 月 31 日为估值基准日对标的公司进行估值并出具了编号为中天衡平咨字[2018]33002 的《估值报告》，从独立估值机构的角度分析本次交易价格的公允性。

（五）摊薄当期每股收益的填补回报安排

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发〔2013〕110 号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发〔2014〕17 号）、《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（中国证监会〔2015〕31 号）等法律、法规、规范性文件的要求，公司董事会就本次交易对即期回报摊薄的影响进行了认真、审慎、客观的分析，就上述规定中的有关要求落实如下：

1、本次交易对公司即期回报财务指标的影响

根据公司 2016 年度和 2017 年 1-10 月财务报告以及正中珠江审阅的备考财务报表，假设公司于 2015 年 1 月 1 日完成对 MMRO 100%股份的收购，即公司自 2015 年 1 月 1 日起将 MMRO 纳入合并财务报表的编制范围，则本次交易对公司 2016 年度及 2017 年 1-10 月归属于母公司所有者的净利润及每股收益影响情况对比如下：

项目	2017 年 1-10 月		2016 年度	
	本次交易前	本次交易后 (备考)	本次交易前	本次交易后 (备考)
归属于母公司所有者的净利润（万元）	3,547.65	5,274.26	5,986.22	7,594.53

基本每股收益（元）	0.15	0.22	0.25	0.32
-----------	------	------	------	------

注：2017 年 1-10 月数据为未审数据

本次交易前，公司 2016 年实现的基本每股收益为 0.25 元/股、2017 年 1-10 月实现的基本每股收益为 0.15 元/股，根据广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）审阅的备考财务报表，公司 2016 年基本每股收益为 0.32 元/股，2017 年 1-10 月基本每股收益为 0.22 元/股。2016 年和 2017 年 1-10 月的备考归属于母公司所有者的净利润以及基本每股收益指标较公司同期实际实现数均有明显提升。

2、本次交易摊薄即期回报的填补措施

为防范公司本次交易后即期回报被摊薄的风险，公司拟采取以下填补措施，以增强公司持续回报能力：

（1）加快并购整合，发挥协同效应，提高整体盈利能力

公司将加快拟购入资产的整合，在业务、人员、财务管理等各方面进行规范，同时整合双方的客户资源、专业人才和业务资质，拓宽各自的服务领域、技术储备、市场区域和客户群体，进一步提升双方在各自领域的市场竞争力，为客户提供全方位综合性服务，增强公司的整体盈利能力。

（2）进一步完善公司治理与内部控制，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》等法律、法规和规范性文件的要求，进一步优化治理结构、加强内部控制，节省公司的各项费用支出，完善并强化投资决策程序，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益。未来公司将合理运用各种融资工具和渠道，控制资金成本，提升资金使用效率，在保证满足公司业务快速发展对资金需求的前提下，全面有效地控制公司经营和资金管控风险。

（3）严格落实现金分红政策，保护中小投资者的利益

公司重视对股东的合理投资回报，本次重组完成后，公司将继续实行可持续、

稳定、积极的利润分配政策，并将结合公司实际情况、政策导向和市场意愿，在符合利润分配条件的情况下，积极落实对股东的利润分配，努力提升对股东的回报，以更好的保障并提升公司股东利益。

公司提示广大投资者注意：公司所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出的保证。

3、公司董事、高级管理人员对本次交易摊薄即期回报采取填补措施的承诺

为确保公司填补回报措施能够得到切实履行，维护公司及全体股东的合法权益，公司全体董事、高级管理人员承诺如下：

（1）本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。

（2）本人承诺对本人的职务消费行为进行约束。

（3）本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

（4）本人承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

（5）未来公司如实施股权激励，本人承诺股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

（6）若深圳证券交易所审核过程中要求对本人出具的承诺进行调整的，则根据深圳证券交易所的要求对相关承诺事项进行相应调整。

（7）自本承诺出具日至公司本次重大资产重组实施完毕前，若中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所该等规定时，本人承诺届时将按照中国证券监督管理委员会及深圳证券交易所的最新规定出具补充承诺。

（8）本人承诺切实履行公司制定的有关填补被摊薄即期回报的措施以及本人作出的相关承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担相应的赔偿责任。

二、本次交易完成后上市公司是否存在资金、资产被实际控制人或其他关联人占用和为实际控制人或其他关联人提供担保的情形

本次交易完成前，上市公司不存在资金、资产被实际控制人、控股股东及其关联人占用的情形，不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情况。

本次交易完成后，上市公司实际控制人、控股股东未发生变化，上市公司不存在因本次交易导致资金、资产被实际控制人、控股股东及其关联人占用的情形，不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情况。

三、本次交易对上市公司负债结构的影响

本次交易完成前，上市公司截至 2017 年 10 月 31 日的资产负债率为 16.90%。本次交易完成后，根据正中珠江出具的《审阅报告》（广会专字[2018]第 G17035860020 号），公司 2017 年 10 月 31 日备考合并资产负债率为 43.54%，资产负债率有所提高，但仍处于合理水平。

四、上市公司在本次重组前 12 个月内购买、出售资产的情况

根据《上市公司重大资产重组管理办法》的规定，上市公司在 12 个月内连续对同一或者相关资产进行购买、出售的，以其累计数分别计算相应数额。已按照本办法的规定编制并披露重大资产重组报告书的资产交易行为，无须纳入累计计算的范围，但本办法第十三条规定情形除外。标的资产属于同一交易方所有或者控制，或者属于相同或者相近的业务范围，或者中国证监会认定的其他情形下，可以认定为同一或者相关资产。

最近十二个月内，上市公司未进行与本次收购的资产构成同一或相关资产的交易。

五、本次交易对上市公司治理机制的影响

本次交易前，上市公司已建立了健全有效的法人治理结构，建立了由股东大会、董事会、监事会和高级管理人员组成的公司治理架构，形成了权力机构、决

策机构、监督机构和管理层之间权责明确、运作规范的相互协调和相互制衡机制。

本次交易完成后，上市公司将依据《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》、《深圳证券交易所创业板上市公司规范运作指引》等法律法规的要求，继续执行相关的议事规则或工作细则，保持健全、有效的法人治理结构，规范上市公司运作。

六、本次交易后上市公司的现金分红政策及相应的安排

（一）《公司章程》的利润分配政策

本公司的公司章程对利润分配政策作出规定：

“第一百五十三条 公司分配当年税后利润时，应当提取利润的百分之十（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百分之五十（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，但本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。

第一百五十四条 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百分之二十五（25%）。

第一百五十五条 公司的利润分配政策

（一）利润分配的原则

公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展。

（二）利润分配的方式

公司采取现金、股票或者现金和股票相结合的方式分配股利。公司利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

公司优先采取现金分红的方式，具体包括：

1、公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的百分之十五（15%）；

2、在公司经营状况良好，且董事会认为公司每股收益、股票价格与公司股本规模、股本结构不匹配时，公司可以在满足上述现金分红比例的前提下，同时采取发放股票股利的方式分配利润。公司在确定以股票方式分配利润的具体金额时，应当充分考虑以股票方式分配利润后的总股本是否与公司目前的经营规模、盈利增长速度相适应，并考虑对未来债权融资成本的影响，以确保利润分配方案符合全体股东的整体利益和长远利益。

3、公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，提出差异化的现金分红政策

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

（4）公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

4、公司具备现金分红条件的,应当采用现金分红进行利润分配。如果公司采用股票股利进行利润分配的,应当具有公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

（三）利润分配的期间间隔

1、在公司当年实现盈利且累计未分配利润为正数的前提下,公司每年度至少进行一次利润分配;

2、公司可以进行中期现金分红。公司董事会可以根据公司当期的盈利规模、现金流状况、发展阶段及资金需求状况,提议公司进行中期分红。

（四）利润分配的条件

1、现金分红的具体条件

在保证公司能够持续经营和长期发展的前提下,如公司无重大投资计划或重大资金支出等事项(募集资金投资项目除外)发生,公司应当采取现金方式分配股利,公司每年以现金方式分配的利润应不少于当年实现的可供分配利润的百分之十五(15%),具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。

2、发放股票股利的具体条件

在公司经营状况、成长性良好,且董事会认为公司每股收益、股票价格、每股净资产等与公司股本规模不匹配时,公司可以在满足上述现金分红比例的前提下,同时采取发放股票股利的方式分配利润。公司在确定以股票方式分配利润的具体金额时,应当充分考虑发放股票股利后的总股本是否与公司目前的经营规模、盈利增长速度、每股净资产的摊薄等相适应,并考虑对未来债权融资成本的影响,以确保利润分配方案符合全体股东的整体利益和长远利益。

（五）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。

（六）利润分配政策的调整

如果公司因外部经营环境或自身经营状况发生较大变化而需要调整利润分

配政策的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定。

公司董事会在研究论证调整利润分配政策的过程中，公司可以通过电话、传真、信函、电子邮件、公司网站上的投资者关系互动平台等方式，与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取独立董事和中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

对本章程规定的利润分配政策进行调整或变更的，应当经董事会审议通过后方能提交股东大会审议，独立董事应对此发表独立意见，监事会应当对董事会的议案进行审核并提出书面审核意见。公司应以股东权益保护为出发点，在股东大会提案中对利润分配政策的调整或变更事项作出详细论证和说明原因，并经出席股东大会会议的股东所持表决权的三分之二（2/3）以上通过。

（七）利润分配信息的披露机制

公司应当在年度报告中披露现金分红政策的制定及执行情况，并对下列事项进行专项说明：

- 1、是否符合公司章程的规定或者股东大会决议的要求；
- 2、分红标准和比例是否明确和清晰；
- 3、相关的决策程序和机制是否完备；
- 4、独立董事是否履职尽责并发挥了应有的作用；
- 5、中小股东是否有充分表达意见和诉求的机会，中小股东的合法权益是否得到了充分保护等。

公司对现金分红政策进行调整或变更的，还应当对调整或变更的条件及程序是否合规和透明等进行详细说明。

第一百五十六条 利润分配方案的研究论证程序、决策机制及审议程序

（一）利润分配方案的研究论证程序、决策机制

1、在定期报告公布前，公司管理层、董事会应当在充分考虑公司持续经营能力、保证正常生产经营及业务发展所需资金和重视对投资者的合理投资回报的

前提下，研究论证利润分配预案。董事会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，监事会应当对董事会拟定的利润分配预案进行审核并提出书面审核意见。

2、独立董事可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。

3、公司在上一会计年度实现盈利，但公司董事会在上一会计年度结束后未提出现金分红方案的，应当征询独立董事的意见，并在定期报告中披露未提出现金分红方案的原因、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并公开披露。

4、在公司董事会对有关利润分配方案的决策和论证过程中，以及在公司股东大会对现金分红具体方案进行审议前，公司可以通过电话、传真、信函、电子邮件、公司网站上的投资者关系互动平台等方式，与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取独立董事和中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

（二）利润分配方案的审议程序

1、公司董事会审议通过利润分配预案后，方能提交股东大会审议。董事会在审议利润分配预案时，需经全体董事过半数同意，且经二分之一（1/2）以上独立董事同意方为通过。

2、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所持表决权的二分之一（1/2）通过。如股东大会审议发放股票股利或以公积金转增股本的方案，须经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二（2/3）以上通过。

3、股东大会批准利润分配方案后，公司董事会须在股东大会结束后两个月内完成股利（或股份）的派发事项。”

（二）公司的分红回报规划

为建立对投资者持续、稳定、科学的回报机制，根据《公司法》、《证券法》、《上市公司章程指引》、《首次公开发行股票并在创业板上市管理办法》、《关

于进一步推进新股发行体制改革的意见》、《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》等法律、法规及规章的要求，结合公司实际情况，公司制定了《广州航新航空科技股份有限公司分红回报规划（2014-2018）》。

①股东回报规划制定考虑因素

公司将着眼于长远和可行性发展，综合考虑了企业实际情况，发展目标，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划和机制，从而对股利分配作出制定性安排，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

公司股东回报规划充分考虑和听取股东特别是中小股东的要求和意愿，在保证公司正常经营业务发展的前提下，坚持现金分红为主这一基本原则，每年分红不低于当年实现可供分配利润的15%。

③股东回报规划制定周期

公司至少每五年重新制定一次《股东分红回报规划》，并由公司董事会结合具体经营数据，充分考虑公司目前盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当前资金需求，制定年底或中期分红方案。

④发行上市后三年内（含发行当年）的股东分红回报计划

A、利润分配的原则

公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司的利润分配重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展。

B、利润分配的方式

公司采取现金、股票或者现金和股票相结合的方式分配股利。公司利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

公司优先采取现金分红的方式，具体包括：

a、公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的

15%;

b、在公司经营状况良好，且董事会认为公司每股收益、股票价格与公司股本规模、股本结构不匹配时，公司可以在满足上述现金分红比例的前提下，同时采取发放股票股利的方式分配利润。公司在确定以股票方式分配利润的具体金额时，应当充分考虑以股票方式分配利润后的总股本是否与公司目前的经营规模、盈利增长速度相适应，并考虑对未来债权融资成本的影响，以确保利润分配方案符合全体股东的整体利益和长远利益。

c、公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，提出差异化的现金分红政策

I、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%;

II、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%;

III、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%;

IV、公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

d、公司具备现金分红条件的,应当采用现金分红进行利润分配。如果公司采用股票股利进行利润分配的，应当具有公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

C、利润分配的期间间隔

a、在公司当年实现盈利且累计未分配利润为正数的前提下，公司每年度至少进行一次利润分配;

b、公司可以进行中期现金分红。公司董事会可以根据公司当期的盈利规模、现金流状况、发展阶段及资金需求状况，提议公司进行中期分红。

D、利润分配的条件

a、现金分红的具体条件

在保证公司能够持续经营和长期发展的前提下，如公司无重大投资计划或重大资金支出等事项（募集资金投资项目除外）发生，公司应当采取现金方式分配股利，公司每年以现金方式分配的利润应不少于当年实现的可供分配利润的15%，具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。

b、发放股票股利的具体条件

在公司经营状况、成长性良好，且董事会认为公司每股收益、股票价格、每股净资产等与公司股本规模不匹配时，公司可以在满足上述现金分红比例的前提下，同时采取发放股票股利的方式分配利润。公司在确定以股票方式分配利润的具体金额时，应当充分考虑发放股票股利后的总股本是否与公司目前的经营规模、盈利增长速度、每股净资产的摊薄等相适应，并考虑对未来债权融资成本的影响，以确保利润分配方案符合全体股东的整体利益和长远利益。

E、利润分配政策的调整

如果公司因外部经营环境或自身经营状况发生较大变化而需要调整利润分配政策的，调整后的利润分配政策不得违反相关法律法规的有关规定。

公司董事会在研究论证调整利润分配政策的过程中，公司可以通过电话、传真、信函、电子邮件、公司网站上的投资者关系互动平台等方式，与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取独立董事和中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

对公司的利润分配政策进行调整或变更的，应当经董事会审议通过后方能提交股东大会审议，独立董事应对此发表独立意见，监事会应当对董事会的议案进行审核并提出书面审核意见。公司应以股东权益保护为出发点，在股东大会提案中对利润分配政策的调整或变更事项作出详细论证和说明原因，并经出席股东大会会议的股东所持表决权的三分之二（2/3）以上通过。

（三）公司最近三年的利润分配方案及现金分红情况

公司最近三年利润分配情况具体如下：

1、2017 年半年度利润分配预案

2017 年 9 月 11 日，上市公司 2017 年第三次临时股东大会审议通过了《关于公司 2017 年半年度利润分配预案的议案》。具体分派方案为：“公司拟以截止 2017 年 6 月 30 日公司总股本 133,070,000 股为基数进行资本公积金转增股本，向全体股东每 10 股转增 8 股，共计转增 106,456,000 股，转增后公司总股本将增加至 239,526,000；不派发现金，不送红股。”

因公司于 2017 年 9 月 6 日完成 2017 年限制性股票激励计划首次授予登记工作，公司总股本增加至 133,533,000 股。按照“现金分红总额、送红股总额、转增股本总额固定不变”的原则，公司 2017 年半年度权益分派方案调整为：以公司现有总股本 133,533,000 股为基数，以资本公积金向全体股东每 10 股转增 7.972261 股。2017 年 9 月 20 日，本次资本公积转增股本完成，上市公司的总股本增加至 23,998.90 万股。

2、2016 年度利润分配预案

2017 年 5 月 9 日，上市公司 2016 年度股东大会审议通过了《广州航新航空科技股份有限公司 2016 年度利润分配预案的议案》。具体分派方案为：“以 2016 年 12 月 31 日总股本 133,070,000 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 3 元（含税）合计派发现金股利 39,921,000.00 元（含税），不送红股，不以公积金转增股本，上述利润分配方案实施后，派发后的余额滚存至下一年度，继续留存公司用于支持公司经营发展需要。”上述利润分配方案已实施完毕。

3、2015 年度利润分配及资本公积转增股本的方案

2016 年 4 月 29 日，上市公司 2015 年度股东大会审议通过了《广州航新航空科技股份有限公司 2015 年度利润分配及资本公积转增股本的方案议案》。具体分派方案为：“以 2015 年 12 月 31 日总股本 133,070,000 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 0.25 元（含税）合计派发现金股利 3,326,750.00 元（含税），不送红股，不以公积金转增股本，上述利润分配方案实施后，派发后的余额滚存至下一年度，剩余未分配利润为 345,003,592.37 元，继续留存公司用于支

持公司经营发展需要。”上述利润分配方案已实施完毕。

4、2015 年半年度利润分配预案

2015 年 9 月 8 日，上市公司 2015 年第二次临时股东大会审议通过了《关于 2015 年半年度利润分配的预案》。具体分派方案为：“以截止 2015 年 6 月 30 日公司总股本 133,070,000 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利人民币 3.0 元（含税），合计派发现金红利人民币 39,921,000.00 元，派发后的余额滚存至下一年度；不送红股，不以公积金转增股本。”上述利润分配方案已实施完毕。

（四）本次交易后上市公司的利润分配政策

本次交易可提升上市公司的资产质量，盈利能力和相应的分红能力。本次交易完成后，上市公司将结合自身实际情况、政策导向和市场意愿，不断提高运营绩效，完善利润分配政策，细化相关规章制度，增加分配政策执行的透明度，以更好的保障并提升上市公司股东利益。

七、本公司股票停牌前股价无异常波动的说明

公司于 2017 年 12 月 28 日因重大事项停牌，公司在有关本次交易的敏感信息公布前 20 个交易日即股票停牌前 20 个交易日内（2017 年 11 月 30 日至 2017 年 12 月 27 日），上市公司股票价格累积上涨 6.4%，涨幅未超过 20%。

在上述期间，创业板综指（399102.SZ）收盘点位从 2225.94 点下跌至 2184.89 点，累计跌幅 1.8%，剔除大盘因素，公司股票上涨 8.2%。根据《上市公司行业分类指引（2012 年修订）》，公司属于铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业（行业代码 C37）。公司股票停牌前 20 个交易日内，航天军工指数（886015.WI）从 7095.41 点下跌至 6934.71 点，累计跌幅 2.3%，剔除同行业板块因素，公司股票上涨 8.7%。

根据公司在停牌前 20 个交易日的股价波动情况以及同期内创业板综指（399102.SZ）和航天军工指数（886015.WI）的波动情况，公司股票停牌前 20 个交易日内的股票价格累计涨跌幅未超过 20%，剔除大盘指数因素和同行业板块因素影响后，公司股票停牌前 20 个交易日价格累计涨跌幅均未超过 20%。

因此，公司股票价格波动未达到《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》（证监公司字[2007]128号）第五条相关标准。

八、本次交易涉及的相关主体买卖上市公司股票的自查情况

上市公司自2017年12月28日开市起停牌，上市公司对本次交易相关方及有关人员在公司股票连续停牌前6个月（2017年6月27日至2017年12月27日）期间买卖上市公司股票的情况进行了自查，自查范围具体包括本公司和控股股东及其董事、监事和高级管理人员、交易对方及交易标的相关人员、相关中介机构及其他知悉本次交易内幕信息的法人和自然人，以及上述人员的直系亲属，并由相关内幕信息知情人出具了自查报告。

（一）自然人买卖上市公司股票情况

根据各相关人员出具的自查报告与中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司查询结果，本次重大资产重组涉及的相关主体在自查期间，除下表所列情形外，自查范围内人员不存在买卖航新科技流通股股份的行为；自查范围内人员亦不存在泄露有关信息或者建议他人买卖航新科技股票或操纵航新科技股票等禁止交易的行为。

内幕信息知情人	与上市公司关系	买卖股票日期	交易情况
仲宇	董事李凤瑞之配偶	2017-07-19	买入 1,000 股
陆志勇	中介机构安永项目组 陆丹之父亲	2017-06-30	卖出 2,300 股

上述股票买卖相关人员出具说明如下：

根据实际控制人之一、董事李凤瑞之配偶仲宇出具的说明，“本人买卖航新科技股票纯属个人根据市场公开信息所作出的投资决定，系个人投资行为。本人作为本次重大资产重组航新科技董事李凤瑞的配偶，并无知晓本次重大资产重组信息。本人承诺未从本人直系亲属处得知相关信息。本人及本人直系亲属不存在任何利用本次重组的内幕信息进行股票交易、谋取非法利益的情形。

在航新科技股票复牌直至本次重组实施完毕或航新科技宣布终止本次重组期间，本人将严格遵守相关法律法规及证券监管机构颁布的规范性文件的规定，规范股票交易行为，并且不会以直接或间接方式通过股票交易市场或其他途径进

行航新科技股票的交易。

本人保证上述陈述和承诺不存在虚假记载、重大遗漏的情形，并对其真实性、准确性和完整性依法承担相应的法律责任。”

根据上市公司中介机构安永项目组陆丹之父亲陆志勇出具的说明，“本人买卖航新科技股票纯属个人根据市场公开信息所作出的投资决定，系个人投资行为。本人作为航新科技重大资产重组聘请的安永（中国）企业咨询有限公司高级经理陆丹的父亲，并无知晓本次重大资产重组信息。本人承诺未从本人直系亲属处得知相关信息。本人及本人直系亲属不存在任何利用本次重组的内幕信息进行股票交易、谋取非法利益的情形。

在航新科技股票复牌直至本次重组实施完毕或航新科技宣布终止本次重组期间，本人将严格遵守相关法律法规及证券监管机构颁布的规范性文件的规定，规范股票交易行为，并且不会以直接或间接方式通过股票交易市场或其他途径进行航新科技股票的交易。

本人保证上述陈述和承诺不存在虚假记载、重大遗漏的情形，并对其真实性、准确性和完整性依法承担相应的法律责任。”

（二）相关机构买卖上市公司股票情况

除本次重大资产购买独立财务顾问招商证券外，自查范围内的其他法人及中介机构在自查期间内不存在买卖公司股票的情况，也不存在泄露本次重大资产重组内幕信息以及利用相关内幕信息进行内幕交易的情形。

招商证券在自查期间买卖航新科技股票的情况如下：

业务部门	股票账户	交易时间	买卖情况	累计交易股数
招商证券资产管理公司	招商证券—海通证券—招商证券智远量化对冲2号集合资产管理计划	2017/07/28-2017/11/16	有买有卖。最终结果是核查期间内已卖出航新科技所有股票	累计买入 4,700 股，分红 478 股，累积卖出 5,178 股
	招商证券—海通证券—招商证券智远量化对冲3号集合资产管理计划			累计买入 5,000 股，分红 1,355 股，累积卖出 6,355 股
	招商证券—工商银行—招商证券智远量化对冲4号集合资产管理计划	2017/07/27-2017/11/16		累计买入 11,200 股，分红 2,392 股，累积卖出 13,592 股

根据招商证券出具的自查报告，招商证券全资子公司招商证券资产管理公司以及重组独立财务顾问项目组在本次航新科技重组过程中严格遵守了国内关于内幕交易和证券公司信息隔离墙的相关法律、法规及规范性文件以及招商证券内部的相关规定，未进行内幕交易。招商证券资产管理公司的股票交易并不影响招商证券作为独立财务顾问对本次交易做出独立、客观和公正的评价。

九、上市公司对标的资产业务、人员的整合计划

（一）业务整合计划

本次并购有利于增强上市公司在航空维修业务板块布局，切入欧洲航空维修市场，整合双方丰富的技术资源、客户资源和渠道资源，有助于上市公司的产业融合、技术互补和优势互补。另一方面，上市公司将充分发挥上市公司平台优势、资金优势，人才优势，积极支持 MMRO 在业务扩张、市场开拓上的持续投入，强化竞争优势，提升经营业绩。

（二）人员整合计划

根据上市公司规划，本次交易完成后将继续保持标的公司核心管理层和核心技术人员的稳定性，仍基本按现有状态存续运营，以保证采购、维修、销售等各部门人员构成的相对稳定。同时上市公司将赋予标的公司充分的经营自主权，以确保其管理机制的高效运行，保障其业务的进一步发展。

十、本次重组的原则性意见及相关股份减持计划

（一）控股股东、实际控制人对本次重组的原则性意见

截至本报告书签署日，公司控股股东、实际控制人卜范胜、黄欣、柳少娟和李凤瑞已出具关于原则性同意本次重组的承诺函，“本人不可撤销地承诺将出席航新科技审议本次重大资产购买的股东大会，并且将根据适用的法律法规在航新科技的股东大会上投票赞成关于批准本次重大资产购买的相关决议。”

（二）控股股东、董事、监事、高级管理人员自本次重组复牌之日起至实施完毕期间的股份减持计划

截至本报告书签署日，公司控股股东、实际控制人卜范胜、黄欣、柳少娟和李凤瑞已出具关于减持的承诺函，“自上市公司本次重大资产购买复牌之日起至实施完毕期间，本人承诺不减持所持上市公司股份。若违反上述承诺，由此给上市公司或其他投资者造成损失的，本人承诺将向上市公司或其他投资者依法承担赔偿责任。”

公司董事、监事、高级管理人员已出具关于减持的承诺函，“自上市公司本次重大资产购买复牌之日起至实施完毕期间，本人承诺将不减持所持上市公司股份（如有）。若违反上述承诺，由此给上市公司或者其他投资者造成损失的，本人承诺将向上市公司或其他投资者依法承担赔偿责任。”

第十三节 独立董事和相关证券服务机构的意见

一、独立董事意见

根据《中华人民共和国公司法》（以下简称“《公司法》”）、《中华人民共和国证券法》（以下简称“《证券法》”）、《上市公司重大资产重组管理办法》（以下简称“《重组管理办法》”）、《上市公司证券发行管理办法》、《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》、《上市公司治理准则》及《广州航新航空科技股份有限公司章程》（以下简称“《公司章程》”）等有关规定，我们作为广州航新航空科技股份有限公司（以下简称“公司”）的独立董事，秉承独立、客观、公正的原则及立场，在认真审阅公司及控股子公司航新航空服务有限公司以支付现金的方式购买 Magnetic MRO AS 100%股份（以下简称“本次重大资产购买”、“本次重组”或“本次交易”）及相关交易协议等文件资料并听取公司对本次交易的说明后，就本次交易相关事项发表独立意见如下：

1、本次重大资产购买方案符合《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》及其他有关法律、法规和中国证监会颁布的规范性文件的规定，符合国家有关产业政策、环境保护、土地管理、反垄断法等法律法规的规定，不会导致公司股权分布出现不符合上市条件的情形；方案合理、切实可行，没有损害中小股东的利益，有利于公司增强核心竞争能力和持续经营能力，提高资产质量，改善财务状况。

2、本次重大资产购买涉及有关报批事项的，在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》详细披露了向有关主管部门报批的进展情况和尚需呈报批准的程序，并对可能无法获得批准的风险作出特别提示。

3、根据交易对方的陈述和保证，交易对方须已经合法拥有标的资产的完整权利，除已在本次重大资产购买交易相关文件中披露的情况外，不存在限制或者禁止转让的情形，同时上述资产不存在出资不实或者影响其合法存续的情况，也不涉及重大诉讼、仲裁、司法强制执行等妨碍或禁止权属转移的情况。

4、本次重大资产购买交割完成后，拟购买的资产完整、独立，具备持续经营能力，有利于提高公司资产的完整性，有利于公司继续在人员、采购、生产、

销售、知识产权等方面保持独立。

5、 本次重大资产购买所聘请的估值机构及其经办人员与公司、交易对方、标的公司除业务关系外，无其他关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突，估值机构具有独立性。估值机构和估值人员所设定的估值假设前提和限制条件符合国家有关法律法规的规定，遵循了市场通用的惯例及准则，符合估值对象的实际情况，估值假设前提具有合理性。估值机构在估值过程中实施了相应的估值程序，遵循了独立性、客观性、科学性、公正性等原则，运用了合规且符合标的资产实际情况的估值方法，估值方法选用恰当，估值方法与估值目的相关性一致。

按照国家有关法律、法规及中国证监会的有关规定，本次交易价格乃基于公平合理的原则，综合考虑了多方面的影响因素，通过谈判确定，根据交易对价与估值机构出具的估值之间的比较分析，本次交易定价具有公允性及合理性，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形。

6、 本次重大资产购买的交易对方为 Baltcap Private Equity Fund L.P., Sasmex Investments Limited, Tiaravia Services Limited, Tigriaco Trading Limited 和 Napantaco Management Limited。本次重大资产购买前，前述交易对方与公司及公司董事、监事、高级管理人员、持股 5%以上的股东、控股股东、实际控制人之间不存在关联关系；MMRO 与公司及公司控股股东、实际控制人之间亦不存在关联关系。根据《公司法》、《证券法》、《深圳证券交易所创业板股票上市规则》等法律、法规、规范性文件及《公司章程》的相关规定，本次重大资产购买不构成关联交易。

7、 《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》及本次重大资产购买报告书的相关事项已经公司第三届董事会第二十一次会议审议通过，履行了现阶段必需的法定程序，会议的召开程序、表决程序符合相关法律、法规及《公司章程》的规定。

8、 本次重大资产购买涉及的有关报批程序及交易风险因素已在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》中进行了充分提示，有效保护了广大投资者的利益。

9、本次重大资产购买完成后，MMRO 将成为公司的全资子公司，有利于公司做强主业，完善公司的业务结构，增强公司的核心竞争力；有利于提高公司的盈利能力、可持续发展能力和抗风险能力，符合公司战略发展规划，符合全体股东的现实及长远利益。

综上所述，公司通过本次交易，把握了行业契机进行优质资源整合，有利于增强公司的持续经营能力，有利于公司的长远发展，符合公司和全体股东的利益，不存在损害公司公众股东利益的情况。独立董事同意董事会就本次交易的总体安排，并同意将相关议案提交股东大会审议，公司应按照规定进行信息披露。

二、独立财务顾问意见

本公司已聘请招商证券担任本次交易的独立财务顾问。独立财务顾问通过对本次交易涉及事项进行审慎核查后，发表了以下独立财务顾问核查意见：

“1、航新科技本次交易方案符合《重组办法》、《关于规范上市公司重大资产重组若干问题的规定》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 26 号-上市公司重大资产重组》等法律、法规及规范性文件的规定；重组报告书等信息披露文件的编制符合相关法律、法规和规范性文件的要求，所披露的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情况；

2、本次交易标的为 MMRO100%股份，拟购买的标的公司权属清晰。本次交易的实施将有利于上市公司完善产业链布局和业务结构，公司将通过整合发挥协同效应，从而提升上市公司的盈利水平，增强抗风险能力，有利于公司的持续经营和发展；本次交易完成后，上市公司的资产规模将有所提升、收入规模将大幅扩大，盈利水平显著提高，符合上市公司及全体股东的利益；

3、本次交易系公司通过竞标方式进行的，本次交易的定价是交易各方在公平、自愿的原则下经过多轮报价、谈判最终确定的。上市公司聘请的具有证券业务从业资格的估值机构及经办人员与标的资产、交易对方及上市公司均没有利益关系或冲突，具有独立性。本次交易定价机制符合《重组办法》等规定，不存在损害上市公司及广大股东利益的情形。

4、本次交易不构成关联交易；本次交易完成后上市公司在业务、资产、财

务等方面与实际控制人及关联方将继续保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定；公司治理机制符合相关法律法规的规定；有利于上市公司形成或者保持健全有效的法人治理结构；

5、本次交易完成后，上市公司仍具备股票上市的条件；

6、本独立财务顾问报告符合法律、法规和证监会和深交所的相关规定，所披露的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

7、本次交易前后上市公司实际控制权未发生变更，不构成《重组办法》第十三条所规定的重组上市的情形；

8、本次交易所涉及的各项合同及程序合理合法，在交易各方履行本次交易相关协议的情况下，不存在上市公司交付现金后不能及时获得相应对价的情形；

9、上市公司不存在被中国证监会立案稽查尚未结案的情形。”

三、法律顾问意见

上市公司聘请国浩律师（深圳）事务所担任本次交易的境内法律顾问，根据其出具的法律意见书，法律意见如下：

“本所律师认为，航新科技本次重组符合现行相关法律、行政法规、规章和规范性文件的规定，本次重组的主体均具备相应的资格，相关协议内容和形式合法，重组方案合法、有效，在取得本法律意见书所述之全部批准、授权与备案并履行全部必要的法律程序后，本次重组的实施不存在法律障碍，不存在其他未在本法律意见书中披露的可能会对本次重组构成实质性障碍的法律问题或风险。”

第十四节 本次交易相关证券服务机构

一、独立财务顾问

名称：招商证券股份有限公司

法定代表人：霍达

住所：广东省深圳市福田区益田路江苏大厦 A 座 38 至 45 层

电话：0755-82943666

传真：0755-82944669

项目经办人：江荣华、韩汾泉、蒋伟森、许德学、项佳、丁雨阳、郭栋、王磊

二、法律顾问

名称：国浩律师（深圳）事务所

注册地址：深圳市深南大道 6008 号特区报业大厦 22 楼及 24 楼

事务所负责人：马卓檀

电话：0755-8351 5666

传真：0755-8351 5333

经办律师：丁明明、谢道镛、王颖、朱晓庆、孙志建

三、审计机构

名称：安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）

事务所负责人：毛鞍宁

住所：北京市东城区东长安街 1 号东方广场安永大楼 16 层

电话：010-5815 3000

传真：010-8518 8298

签字注册会计师：谢枫、梁嫦娥

四、审阅机构

名称：广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）

事务所负责人：蒋洪峰

住所：广州市越秀区东风东路 555 号 1001-1008 房

电话：020-8393 9698

传真：020-8380 0977

签字注册会计师：冯琨琮、刘远帅

五、估值机构

名称：北京中天衡平国际资产评估有限公司

住所：北京市朝阳区工人体育场北路 13 号院 1 号楼 18 层 1805

法定代表人：辛宝柱

电话：010-6588 1818

传真：010-6588 2651

经办人员：熊钢、张银柳

第十五节 董事、监事、高级管理人员及相关中介机构声明

一、董事声明

本公司董事会全体董事承诺保证所提供信息、资料以及本次交易的《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容均真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，如因提供的信息、资料以及《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给本公司的投资者或者参与本次交易的中介机构造成损失的，将依法承担个别和连带的赔偿责任。

全体董事签字：

卜范胜	黄 欣	柳少娟
李凤瑞	施鼎豪	黄瑞旺
谢 军	罗 罡	胡 琨
王寿钦	吕海波	肖 健

广州航新航空科技股份有限公司

年 月 日

二、监事声明

本公司监事会全体监事承诺保证所提供信息、资料以及本次交易的《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容均真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，如因提供的信息、资料以及《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给本公司的投资者或者参与本次交易的中介机构造成损失的，将依法承担个别和连带的赔偿责任。

全体监事签字：

王 野

刘爱群

王 剑

广州航新航空科技股份有限公司

年 月 日

三、高级管理人员声明

本公司全体高级管理人员承诺保证所提供信息、资料以及本次交易的《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容均真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，如因提供的信息、资料以及《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》内容存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给本公司的投资者或者参与本次交易的中介机构造成损失的，将依法承担个别和连带的赔偿责任。

全体高级管理人员签字：

陈茜茜

龙朝晖

广州航新航空科技股份有限公司

年 月 日

五、法律顾问声明

本所及本所经办律师同意广州航新航空科技股份有限公司在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要中引用本所出具的法律意见书的相关内容，且所引用本所出具的法律意见书的相关内容已经本所及本所经办律师审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对本所出具的法律意见书的相关内容的真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本所为本次重组出具的申报文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本所未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

事务所负责人（或授权代表）：_____

马卓檀

经办律师：

丁明明

王颖

国浩律师（深圳）事务所

年 月 日

六、审计机构声明

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“本所”）及签字注册会计师已阅读《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书(草案)》（以下简称“报告书”），确认报告书及其摘要中引用的经审计的财务报表与本所出具的财务报表审计报告（报告编号：安永华明（2018）专字第 61280770_P01 号）的内容无矛盾之处。

本所及签字注册会计师对广州航新航空科技股份有限公司在报告书及其摘要中引用的本所出具的上述报告的内容无异议，确认报告书及其摘要不致因完整准确地引用本所出具的上述报告而在相应部分出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对本所出具的上述报告的真实性和完整性根据有关法律法规的规定承担相应的法律责任。

本承诺函仅供广州航新航空科技股份有限公司在本次重大资产重组交易使用；未经本所书面同意，不得作其他用途使用。

首席合伙人的授权代表：_____

张明益

签字注册会计师：_____

谢 枫

梁嫦娥

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）

年 月 日

七、审阅机构声明

本所及本所签字注册会计师同意广州航新航空科技股份有限公司在《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要中引用本所出具的审阅报告的相关内容，且所引用本所出具的审阅报告的相关内容已经本所及本所签字注册会计师审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本所为本次重组出具的申报文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本所未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

会计师事务所负责人：_____

蒋洪峰

签字注册会计师：_____

冯琨琮

刘远帅

广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）

年 月 日

八、估值机构声明

本公司及本公司经办估值人员同意《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要引用本公司出具的估值数据，且所引用数据已经本公司及本公司经办估值人员审阅，确认《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书》及其摘要不致因引用前述内容而存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

如本次重组申请文件存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司未能勤勉尽责的，将承担连带赔偿责任。

法定代表人： _____
辛宝柱

经办估值人员： _____ _____
熊钢 张银柳

北京中天衡平国际资产评估有限公司

年 月 日

第十六节 备查文件

一、备查文件

- 1、航新科技关于本次交易的第三届董事会第二十一次会议决议；
- 2、航新科技独立董事关于公司重大资产购买事宜的独立意见；
- 3、上市公司与交易对方签署的《股份购买协议》；
- 4、招商证券股份有限公司出具的《招商证券股份有限公司关于广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买之独立财务顾问报告》；
- 5、国浩律师（深圳）事务所出具的《国浩律师（深圳）事务所关于广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买之法律意见书》；
- 6、安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《审计报告》（安永华明(2018)专字第 61280770_P01 号）
- 7、广东正中珠江会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《广州航新航空科技股份有限公司备考财务报表审阅报告》（广会专字[2018]G17035860020 号）
- 8、北京中天衡平国际资产评估有限公司出具的《广州航新航空科技股份有限公司拟购买 Magnetic MRO AS 股份项目估值报告》（中天衡平咨字[2018]33002 号）及估值说明；
- 9、其他与本次交易相关的文件。

二、备查地点

- 1、投资者可在本报告书刊登后至本次交易完成前的每周一至周五上午 9:00-11:30，下午 13:30-17:00，于下列地点查阅上述文件：

广州航新航空科技股份有限公司

联系地址：广州市经济技术开发区科学城光宝路 1 号

电话：020-6635 0888

传真：020-6635 4166

联系人：陈茜茜

2、指定信息披露报刊：《中国证券报》、《证券时报》

3、指定信息披露网址：巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）

（本页无正文，为《广州航新航空科技股份有限公司重大资产购买报告书（草案）》之盖章页）

广州航新航空科技股份有限公司

年 月 日