

隆鑫通用动力股份有限公司 关于上海证券交易所问询函的回复公告

本公司董事会及全体董事保证本公告不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

2016年11月18日，隆鑫通用动力股份有限公司（以下简称“公司”或“隆鑫通用”）收到上海证券交易所上市公司监管一部下发的《关于对隆鑫通用动力股份有限公司对外投资事项的问询函》（上证公函【2016】2299号），根据函件要求，现就相关事项逐项回复如下：

一、关于通用航空活塞式发动机的研发进度。公告披露，标的公司的两款通用航空活塞式发动机（汽油活塞式发动机和柴油活塞式发动机，以下简称航空发动机）尚在研发中，请公司补充披露截至公告披露日：（一）是否已完成高空台模拟试验；（二）是否已完成原型机的研制工作；（三）是否已进入型号机研制阶段；（四）是否已完成航空发动机的空中试验工作；（五）在航空发动机的研制工作中，是否存在技术障碍，如有请详细披露；（六）在航空发动机的研制工作中，尚有哪些关键节点仍未完成。

二、关于相关认证获取时点预计的依据。公告披露，标的公司预计将于 2017 年 2 月获得设计单位资质认证，于 2017 年 12 月获得汽油活塞式发动机适航认证，于 2020 年获得柴油活塞式发动机适航认证。请公司补充披露做出上述预测的具体依据。

答：根据公司前期的尽职调查资料和标的公司提供的信息，我们对产品的研发阶段和认证阶段进行了对应梳理，为便于投资者理解，现将你部在问询函中列示的“一”、“二”问题合并如下列表一、表二进行回答：

表一

标的公司汽油活塞式发动机和柴油活塞式发动机的研发和认证进度一览表

类别	序号	CMD22 (汽油活塞式发动机)			GF56 (柴油活塞式发动机)		
		工作内容	时间节点	备注	工作内容	时间节点	备注
研发阶段	1	完成原型样机 (Proto type)	2011		完成原型样机 (Proto type)	2009	
	2	完成地面台架 (Ground bench test) 和模拟试验 (Simulation test)	2014.10	按照 EASA 有关规定, CMD22 无需进行高空台模拟试验	完成地面台架 (Ground bench test) 和模拟试验 (Simulation test)(目前已完成三台功能样机 (Function Engine)测试)	2015.12	完成 1500 小时后, 项目暂停, 集中力量开展 CMD22 的 EASA 产品型号认证申请
	3	完成量产前样机 (Pre-series Engine) 研发 (已完成三台)	2015.10	类似于型号样机, 目前已完成 2000 小时	完成量产前样机 (Pre-series Engine) 研发	2018 年 (关键节点)	计划完成 2000 小时测试及高空台模拟试验, 目前无实质性技术障碍
认证	1	向 EASA 提交	2016.0	对 应	提交 EASA 产	2018 年	计 划

阶段	产品型号认证 (Type Certification) 申请, 并获得申请编号	2	EASA 认证中的 CS-22 Sub-H 标准,	产品型号认证申请	底前 (关键节点)	对 应 EASA 认证中的 CS-23 标准,
2	按照 EASA 要求, 完成了以下工作: 1. 设计复核 (Design Review)、2. 计算分析 (Calculation Analysis)、3. 安全评估 (Safety Assessment)、4. 试验室测试 (包括样机/零部件测试、台架等) (Laboratory test (Sample、A/C Subassemblies、Bench))、5. 地面飞行测试 (包括功能性、静态和动	2016. 10	已 向 EASA 提 交了相 应报告	按照 EASA 要求, 除需完成常规测试和分析报告外, 还需进行电子控制单元 (ECU) 和全权数字电子控制系统的测试 (包括软件和硬件) (Full authority Digital Eletronic Control)	未进行 (关键节点)	计划 对 应 EASA 认证中的 DO-178 标准,

	态 测 试) (Ground Tests on A/C (Functional 、 Static&Dynamic tests))、 6. 数学模型仿真 测 试 (Mathematical models Simulation Test)					
3	空中试验 (Flight Test)	/	按 照 EASA 相 关 规 定， CMD22 产 品 型 号 认 证 不 要 求 完 成	空 中 试 验 (Flight Test)	未 进 行 (关 键 节 点)	按 照 EASA 相 关 规 定， GF56 产 品 型 号 认 证 要 求 完 成
4	已向 EASA 提 交 产 品 型 号 认 证 合 规 性 核 查 清 单 (Compliance Check list)	2016.10		向 EASA 提 交 产 品 型 号 认 证 合 规 性 核 查 清 单 (Compliance Check list)	未 进 行 (关 键 节 点)	计 划
5	确 定 分 供 方 (Subcontract)	2016.11	已 与 EASA 举	确 定 分 供 方 (Subcontract)	未 进 行 (关 键 节 点)	计 划

	tors) 进入产品型号认证流程, 明确下一步认证工作的核心流程 (TC certification core process) 和型号设计定义 (Type design Definition)		行会议, 并确认	tors) 进入产品型号认证流程, 明确下一步认证工作的核心流程 (TC certification core process) 和型号设计定义 (Type design Definition)	节点)	
6	发动机试运行测试 (Engine test implementations)	2017.03	关键节点	发动机试运行测试 (Engine test implementations)	未进行 (关键节点)	计划
7	审核通过, 颁发产品型号认证 (Issue of the Type Certificate)	2017.12	关键节点	审核通过, 颁发产品型号认证 (Issue of the Type Certificate)	2020.12 (关键节点)	计划

备注 1: 在上表中标的公司 GF56 柴油活塞式发动机是按照 EASA 产品型号认证的要求列示了 2018-2020 年的认证计划安排, 但不排除因满足市场需要在 CAAC 和 FAA 获得产品型号认证的可能性。

表二

标的公司设计单位资质认证 (ADOA) 申请进度说明

序号	工作内容	时间节点
----	------	------

1	已向 EASA 提交设计单位资质认证申请 (ADOA)	2016. 02
2	已向 EASA 提交认证程序手册(Manual of procedures)	2016. 02
3	EASA 已就认证程序手册提供反馈意见	2016. 05
4	已回复 EASA 的反馈意见，并得到 EASA 确认	2016. 08
5	EASA 已完成对程序认证手册的审核	2016. 11
6	审核通过，颁发资质认证 (Issue of the ADOA)	2017. 02 (预计)

备注：公司预计标的公司取得相关认证的时间是卖方根据上述已经完成的相关工作、正在办理的相关程序进行预计的，且公司与卖方在出售期权协议草案中明确规定，取得产品认证的时间与卖方行使出售期权的行权价格和期限进行了相应约定（详见第五个问题的回答）。

公司将会对上述两个表格中所列示的关键节点出现提前完成、按时完成及延后完成情况时履行持续披露相关信息的义务。

三、关于标的资产的估值。公告披露，本次交易中，标的公司 100%股权的估值为 4,500 万欧元，系协商确定，且较标的资产 2015 年度经审计净资产大幅增值 168.11%。请公司补充披露：（一）是否聘请相关中介机构对标的资产进行了尽职调查；（二）在对标的公司进行估值的过程中，主要考虑了哪些因素，是否将标的公司的航空发动机业务作为主要考虑因素。

答：（一）为进行本次交易，针对标的公司及其资产状况，公司聘请了德勤咨询（重庆）有限公司和Deloitte Financial Advisory S.r.l.进行了财务和税务尽职调查，并聘请了上海元达律师事务所及意大利律师事务所McDermott Will &

Emery Studio LegaleAssociato 进行了法律尽职调查。

(二) 公司聘请了上海立信资产评估有限公司对标的公司进行了估值，根据其提供估值报告初稿(待公司收到正式估值报告后，如出现与估值报告初稿有差异时，公司将进行补充披露)，估值方法分别使用了市场法和收益法，最终按市场法确定估值，说明如下：

1、市场法估值

本次市场法估值采用上市公司比较法对标的公司股权价值进行了评估。由于国别差异，可能造成资产折旧摊销的方法、所得税税率不同，因此本次评估采用EV/EBITDA估值模型对标的公司价值进行评估。使用该方法评估，考虑的主要因素包括：①同行业（汽车零配件及设备行业）上市公司EV/EBITDA参数；②标的公司2015年的EBITDA。基于上述主要参数，对同行业上市公司EV/EBITDA根据标的公司具体情况进行系数修正，扣减标的公司有息负债并考虑一定的流动性折扣后，确定市场法估值为4,570万欧元。市场法EV/EBITDA估值模型中以标的公司2015年的EBITDA为基数的，而标的公司2015年EBITDA数据中未包含航空发动机业务（尚未产生收入）。

2、收益法估值

本次收益法估值采用企业自由现金流模型对标的公司股权价值进行评估，该模型涉及的主要参数包括：①标的公司收益期内各期收益的现值；②折现率，使用加权平均资本成本（WACC）确定，基于上述主要参数，计算得出企业价值再扣减标的公司有息负债后，确定收益法估值为4,520万欧元。

在本次收益法估值过程中，标的公司航空发动机业务预计仅从2018年才开始产生收入，在本次收益法估值中，航空发动机业务占收入比重约在3%-16.6%之间，总体占比较小，而其毛利占总毛利的比重在3.05%-16.62%之间，比重也较低，再扣减该业务可能分摊的各项费用，该类业务对标的公司整体收益法估值的金额为900万欧元，占总估值4,520万欧元的19.9%，对估值的贡献较低。航空发动机业务并非本次收益法预测中主要考虑的因素。

3、本次估值，综合考虑了标的公司现有汽车发动机加工业务、船用发动机业务、清洁能源业务的贡献以及将来航空发动机业务的贡献等因素，并未将标的公司的航空发动机业务作为主要考虑因素。

四、关于业绩承诺信息的准确性。公告披露，卖方承诺标的公司2016年度经审计的EBITDA不低于1,000万欧元，但根据协议条款，仅在标的公司2016年经审计的EBITDA低于900万欧元时，才会触发价格下调条款。请公司核实公告中有关业绩承诺的内容是否披露准确和完整。

答：根据公司与卖方签署的《股权收购和投资协议》，卖方保证标的公司2016年经审计的EBITDA将不低于1,000万欧元；当2016年经审计的EBITDA低于900万欧元时将会触发价格调整下调机制，并根据实际审计结果的EBITDA金额区间的不同，以不同的公式计算价格下调的金额。协议规定的承诺金额与触发下调金额有所不同的原因如下：

1. 承诺金额与触发价格调整的金额两者之间存在一定的差额，而10%的“浮动”空间是通常采纳的比例。该种机制能够避免当标的公司实际业绩与承诺业绩非常接近的情况下股东之间发生争议，而引发较为耗时、耗力，且效率低下的争议解决机制，也避免影响并购后的业务整合和双方股东的合作；
2. 根据《股权收购和投资协议》，潜在的价格调整是仅对公司有利的、单向的调整，也即价格只可能向下调整，即便标的公司2016年实际EBITDA超过承诺金额（1,000万欧元），公司的购买价格也不会增加。考虑到这是一个仅对公司有利的单项调整，公司在业绩承诺中设置了10%的“浮动”区间，因此卖方承诺的有法律约束力的金额为经审计后的EBITDA值为900万欧元；
3. 公司已披露标的公司1-9月的已实现EBITDA金额（未经审计）约为745万欧元。

五、关于卖方的出售期权。公告披露，对于卖方所持有的标的公司33%的剩余股份，将按照交割日签署的股东协议以及出售期权协议处理，在满足约定的先决条件的前提下，卖方将有权在交割满五年后行使出售期权，按约定的价格和条件向公司出售其所持有的标的公司剩余股份。请公司补充披露协议中约定的具

体先决条件，以及出售期权的行权价格等。

答：截至公告日，公司尚未与卖方签订有关标的公司的出售期权协议。但根据目前双方正在草拟的出售期权协议草案，公司拟授予卖方向公司出售标的公司 33% 的剩余股份的期权（“出售期权”），其有关先决条件、出售期权的行权价格和期限的主要内容双方已经达成一致，现补充披露如下：

1. 如标的公司在交割日起 5 年内，取得 CMD22 汽油活塞式发动机的 EASA 产品型号认证以及 GF56 柴油活塞式发动机 EASA（或 CAAC、FAA）的产品型号认证，卖方可以在交割满 5 年后行权，行权价格按行权前一会计年度标的公司经审计的 EBITDA 金额的 6 倍，乘以卖方行权所出售的股份占标的公司全部股份的百分比计算；
2. 如标的公司在交割日届满 5 年之日起至届满 10 年之日止期间，取得 CMD22 汽油活塞式发动机的 EASA 产品型号认证以及 GF56 柴油活塞式发动机 EASA（或 CAAC、FAA）的产品型号认证的，卖方可以在该期间内行权，行权价格按行权前一会计年度标的公司经审计的 EBITDA 金额的 5 倍，乘以卖方行权所出售的股份占标的公司全部股份的百分比计算；
3. 在交割日届满 10 年后的第一个工作日起至交割日届满 15 年之日止期间，无论标的公司是否已取得 CMD22 汽油活塞式发动机的 EASA 产品型号认证或 GF56 柴油活塞式发动机 EASA（或 CAAC、FAA）的产品型号认证，卖方均可以在该期间行权，行权价格按行权时前一会计年度标的公司经审计 EBITDA 的 3.5 倍，乘以卖方行权所出售的股份占标的公司全部股份的百分比计算。

公司拟在交易交割日与卖方签署出售期权协议，有关卖方出售期权的具体内容和条件以双方最终签订的协议为准。

六、我部关注到，虽然公司在公告中表示拟通过此次收购进入航空活塞式发动机产业领域，并大量描述了该产业领域的情况，但标的公司现有业务收入中并无来自于通用航空发动机的营业收入，绝大部分业务收入来自于汽车发动机加工业务，标的公司正在研发的航空发动机能否完成认证、能否生产销售并实现效益仍具有不确定性；根据公司以往信息披露情况来看，公司也未具备该领域

的生产和经营经验。请公司董事会充分考虑和评估相关风险是否提示充分，如有必要，请予以补充。

答：公司董事会认为，虽然一方面公司目前所从事的轻型发动机业务（活塞式发动机）收入已占公司总收入的 27.16%，且通过与宝马公司的合作积累了大排量活塞式发动机的生产经验，但另一方面截止目前公司仍未直接从事活塞式航空发动机业务（公司研发的 40kw 汽油活塞式发动机尚未正式进入批量生产），且标的公司开发的航空发动机并未对其当期业务产生贡献，能否完成认证、能否生产销售并实现效益仍具有不确定性。公司除已经在公告中披露的风险外，现补充披露本次投资风险如下：

本次投资，因标的公司开展的航空发动机业务存在不确定性，存在业务发展不能实现预期目标，投资不能达到预期收益的风险：

1. 存在标的公司的 CMD22 汽油活塞式发动机不能获得或无法按计划的时间表获得 EASA 产品型号认证的风险；
2. 存在标的公司无法完成 GF56 柴油活塞式发动机研制的风险，或研制成功后无法按计划获得 EASA（或 CAAC、FAA）产品型号认证的风险；
3. 存在标的公司无法按计划取得在意大利制造活塞式航空发动机生产组织许可的风险；
4. 存在标的公司的航空发动机产品在获得相关认证后，仍不适应市场需求，导致该产品在市场拓展方面不能达到预期的风险；
5. 存在标的公司的航空发动机产品在取得 EASA 相关产品型号认证后，能否取得中国 CAAC 颁发的产品型号认证仍存有不确定性，导致标的公司航空发动机产品无法按计划将其出口至中国市场或在中国进行国产化的风险；
6. 存在标的公司的航空发动机产品在取得 CAAC 相关产品型号认证后，不能实现国产化进度要求，导致公司无法在中国市场拓展方面达到预期的风险，同时存在标的公司研发的航空发动机产品不适应中国市场需求，导致在中国相关业务的拓展不能达到预期的风险；

除上述补充内容外，公司于 2016 年 11 月 18 日披露《隆鑫通用动力股份有限公司关于对外投资的公告》的其他内容不变，敬请广大投资者注意投资风险。

股票代码：603766

股票简称：隆鑫通用

编码：临 2016-075

特此公告

隆鑫通用动力股份有限公司

董事会

2016年11月21日