



海南航空控股股份有限公司董事会：

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)(“普华永道”或“我们”)接受海南航空控股股份有限公司(“海航控股”)委聘，就海航控股拟收购的海航航空技术股份有限公司、HNA Aviation (Hong Kong) Technics Holding Co., Limited、海南天羽飞行训练有限公司、西部航空有限责任公司及重庆西部航空控股有限公司(合称“标的公司”)编制的 2016 年度及 2017 年度财务报表(以下合称“标的公司申报财务报表”)进行审计。我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行审计工作，截至本函件日，相关审计工作仍在进行中。

海航控股于 2018 年 6 月 9 日披露了《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案》(“交易预案”)，并于 2018 年 6 月 22 日收到了上海证券交易所(“上交所”)出具给海航控股的关于交易预案的审核问询函(“问询函”)。我们以上述审计工作为依据，对海航控股就问询函回复所载资料中与标的公司相关历史财务信息，提出我们的意见，详见附件。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)

2018 年 7 月 日



附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

问题一：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 2：

预案披露，标的资产 HNA Aviation 的主要资产为 SR Technics Switzerland，预估作价为 23.45 亿元。该资产在报告期内出现亏损，净利润分别为-27,614.98 万元和-9,513.01 万元；且 2017 年毛利率为 3.52%，相较于 2016 年的 9.74% 出现较大幅度的下滑。请补充披露：(1)SR Technics Switzerland 报告期内的前五大客户名称、销售金额及占比，并说明本次交易完成后，对相关客户销售可能产生的影响，是否会导致客户流失；(2)SR Technics Switzerland 报告期内连续亏损及毛利率下滑的原因；(3)结合前述问题及海航航空集团前期完成对 SR Technics Switzerland 收购后的整合情况及效果、SR Technics Switzerland 在手订单等情况，说明 SR Technics Switzerland 业绩承诺的可实现性及相关措施；(4)结合前述问题，补充披露 SR Technics Switzerland 的估值公允性，并说明收购 SR Technics Switzerland 是否有利于提高公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力。请财务顾问和会计师发表意见。

海航控股回复：

由于 HNA Aviation 的盈利预测主体与标的公司财务核算主体均为 SR Technics Holdco，且 SR Technics Switzerland 是 SR Technics Holdco 的唯一全资子公司。故本问询函回复主要从 SR Technics Holdco 的财务数据及盈利预测数据进行分析。

1、SR Technics Switzerland 报告期内的前五大客户名称、销售金额及占比，并说明本次交易完成后，对相关客户销售可能产生的影响，是否会导致客户流失：

报告期内，SR Technics Holdco 的前五大客户名称、销售金额及占比、合作时间等情况如下表：

单位：万元

2017年度			
客户名称	销售金额	占比	合作时间
Pacific American Corporation	60,518.06	7.50%	15年
Swiss International Air Lines Ltd.	45,566.57	5.64%	超过15年
LEGAL Air Berlin PLC & Co.	39,095.32	4.84%	超过15年
European Air Transport Leipzig GmbH	34,444.81	4.27%	6年
JSC Ural Airlines	32,723.52	4.05%	6年
小计	212,348.28	26.30%	

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2016年度			
客户名称	销售金额	占比	合作时间
Swiss International Air Lines Ltd.	91,826.32	13.13%	超过15年
Finnair PLC	42,038.21	6.01%	12年
LEGAL Air Berlin PLC & Co.	36,525.24	5.22%	超过15年
EasyJet Airline Company Limited	26,054.96	3.73%	15年
Etihad Airways PJSC	25,852.61	3.70%	10年
小计	222,297.34	31.79%	

注：Pacific American Corporation 向 SR Technics Switzerland 送修的飞机和发动机为海航控股所运营。

SR Technics Holdco 与上述前五大客户合作多年，关系稳定。报告期内各年度，前五大客户销售金额发生变化，主要因为客户业务需求变化导致。如 2016 年前五大客户中 Finnair PLC、EasyJet Airline Company Limited 和 Etihad Airways PJSC，虽然 2017 年不在前五大客户之列，但 SR Technics Holdco 当年对其销售额分别为 28,514.45 万元、29,748.72 万元和 28,666.12 万元，依然位列 SR Technics Holdco 前十大客户。

2016 年，海航航空集团通过 HNA Aviation 收购 Mubadala 持有的 SR Technics Holdco 的 80% 股权，构成了 SR Technics Holdco 控股股东及控制权的变更。前述交易并未导致 SR Technics Holdco 前五大客户的流失。

在本次交易前，SR Technics Holdco 管理层已制定了机身维修业务由苏黎世基地逐步转向马耳他基地的战略转型计划。上述战略转型计划的实施，存在导致部分苏黎世机身维修业务客户流失的风险，上市公司已补充披露相关风险，具体内容如下：

“在本次交易前，SR Technics Holdco 管理层已制定了机身维修业务由苏黎世基地逐步转向马耳他基地的战略转型计划。尽管 SR Technics Holdco 已制定了客户维护计划，但上述战略转型计划的实施，仍存在导致部分苏黎世机身维修业务客户流失的风险。此外，本次交易完成后，如果上市公司无法有效地管理标的公司，则中长期来看则可能出现客户流失的风险。”

本次交易完成后，海航控股将继续支持 SR Technics Holdco 推进现有发展战略和经营策略，保持现有核心管理层的稳定，支持 SR Technics Holdco 完善服务品质，在维护现有客户的基础上，开拓业务市场。

综合以上分析，因本次交易完成导致 SR Technics Holdco 客户流失的可能性较低。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2、SR Technics Switzerland 报告期内连续亏损及毛利率下滑的原因

(1)报告期内毛利率下滑的原因

1)发动机维修业务结构发生变化

2017年SR Technics Holdco 营业收入的增长主要来自发动机维修业务的增长。2017年SR Technics Holdco 接待发动机维修186次，同比2016年的161次增加了15.53%，但2017年发动机维修增量主要来自重修业务，由于重修耗材大，毛利率相对较低，因此2017年发动机维修业务结构的变化导致其整体毛利率出现下降。

单位：次数

发动机	2016年	2017年	增减幅度
维修次数	161	186	15.53%
轻修	63	62	-1.59%
重修	98	124	26.53%

2)其他业务中的机身维修业务因战略转型导致收入减少

SR Technics Holdco 2017年其他业务营业收入100,438.74万元，同比2016年的136,049.17万元，减少了26.17%。这主要因为机身维修业务因战略转型，关闭苏黎世维修生产线，导致收入下降。具体情况是因为苏黎世人工成本高，机身维修业务缺乏竞争性，处于亏损状况。SR Technics Holdco 董事会正对苏黎世机身维修业务进行战略转型。2017年起，SR Technics Holdco 便不再签约新的长期客户，同时关闭苏黎世基地8条机身维修生产线中的5条；当年机身维修业务营业收入大幅下降，而成本的调整具有滞后性，因此2017年整体毛利率出现下降。

单位：万元

其他业务营业收入	2017年度	2016年度	减少金额
机身维修业务	63,717.22	95,355.03	-31,637.81
航线维修业务	34,387.71	37,564.19	-3,176.48
其他	2,333.81	3,129.95	-796.14
合计	100,438.74	136,049.17	-35,610.43

2019年，随着苏黎世机身维修基地的关停、人员裁减及转岗，以及2020年马耳他新基地的投产，预计机身维修业务收入、毛利情况都会得到持续改善。

(2)报告期内持续亏损的原因

2016年，SR Technics Holdco 净利润为-45,330.22万元，2017年净利润为-11,466.51万元。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2016年，SR Technics Holdco 整体毛利为 68,145.33 万元，但 30,073.50 万元的财务费用和 58,361.73 万元的资产减值损失使得其出现亏损。其中，财务费用中的 15,292.60 万元为外部借款产生的利息，10,613.20 万元为汇率波动产生的汇兑损益；资产减值损失中主要包括针对淘汰的飞机型号和发动机型号对应的航材(包括周转件和消耗件)计提减值准备约 5.39 亿元，应收账款坏账准备计提约 0.35 亿元，其他资产减值损失 0.1 亿元。

2017年，SR Technics Holdco 亏损的主要原因是其毛利率的下降，毛利率下降的具体原因详见本题回复“2、SR Technics Switzerland 报告期内连续亏损及毛利率下滑的原因/(1)报告期内毛利率下滑的原因”。

3、SR Technics Holdco 盈利预测的可实现性

根据 SR Technics Holdco 管理层出具的盈利预测，2018年、2019年、2020年、2021年及 2022年，SR Technics Holdco 合并口径扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润如下表：

单位：万瑞士法郎

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

SR Technics Holdco 2019年扭亏为盈主要因为：(1)部件业务新订单的增加，改善了毛利状况；(2)发动机业务订单增加和维修深度结构的变化，改善了毛利。

2020年至 2022年盈利持续增长主要来自部件维修、发动机维修和机身维修三大业务板块的持续拓展及毛利状况的改善。

具体分析如下：

(1)部件维修业务的盈利预测

单位：万瑞士法郎

部件维修	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
主营业务收入	27,511.84	32,808.47	36,746.82	40,007.10	42,847.54
主营业务成本	29,000.84	32,752.13	35,400.42	37,861.27	39,523.61
毛利	-1,489.00	56.34	1,346.40	2,145.83	3,323.93
毛利率	-5.41%	0.17%	3.66%	5.36%	7.76%

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

1) 毛利和毛利率增长的原因

部件维修业务毛利水平的增加，主要来源于收入的增长和折旧水平的持续降低。

① 部件维修业务收入的持续增加

2017 年底至 2018 年一季度，SR Technics Holdco 陆续签约了 4 个长期业务合同。未来预测期内，预计部件维修业务营业收入将逐步增长。

② 折旧额将持续下降

部件维修业务包括部件维修整体解决方案业务(Integrated Component Services, ICS)和单次部件维修业务(Single Component Services, SCS)，其中 ICS 业务主要通过 SR Technics Holdco 投资航材库，为客户提供“部件租赁+维修”服务，即：当客户飞机部件需要送修时，SR Technics Holdco 直接调用航材库中的备件，替换待修部件，从而保障客户飞机的正常运营。同时将待修部件送回维修基地进行维修。ICS 业务占部件维修业务总收入约 80%。

盈利预测期间，部件维修业务的折旧额将大幅下降，主要因为：A、2006 年 Mubadala 收购 SR Technics Holdco 时，按照公允价值将部分收购对价分摊至周转部件中。这些部件的收购对价分摊(Purchase Price Allocation, PPA)在盈利预测期间陆续提完折旧，导致未来期间折旧出现下降。B、ICS 业务主要为部件“共享+维修”模式，在已有航材库的基础上，新增客户并不需要周转件投资大幅增加，同时 SR Technics Holdco 正在与航材供应商建立合作关系，通过共享航材库形式，降低航材投资，因此未来折旧额不会大额增加。

综合以上分析，部件维修业务在未来期间的毛利率状况将逐步改善。

2) 部件维修业务收入增长预测的可实现性

① 盈利预测期间，现有合同覆盖情况

如上述分析，ICS 业务占部件维修业务营业收入约 80%。部件维修业务收入的增长主要基于合同进行预测，且 ICS 业务合同主要为长期合同。未来预测期间，现有合同覆盖情况的具体情况如下：

单位：万瑞士法郎

部件维修	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
ICS 业务现有合同	20,500.00	23,600.00	21,600.00	20,700.00	14,600.00
部件业务总收入	27,510.84	32,808.47	36,746.82	40,007.10	42,847.54
现有合同覆盖率	74.52%	71.93%	58.78%	51.74%	34.07%

*2018 年现有合同覆盖统计为截止之 2018 年 4 月底

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

②增量收入

盈利预测期间，部件维修业务增量收入主要考虑了到期合同续签和新客户新合同开拓带来的收入增长。基于过去十年全球机队规模的增长情况和未来部件维修市场需求的分析，SR Technics Holdco 正加强区域市场，特别是亚太地区市场的开拓力度，并取得积极效果。在 2017 年底至 2018 年一季度期间签约了 4 份 ICS 长期合同的基础上，2018 年 5 月份与香港快运航空公司(HK Express)签订一份 10 年期的 ICS 业务合同，为香港快运航空公司 20 架空客 A320ceo 和 12 架空客 A321neo 的机队规模提供部件维修整体解决方案服务。

(2)发动机维修业务的盈利预测

发动机维修业务盈利预测情况如下表：

单位：万瑞士法郎

发动机维修	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
主营业务收入	90,408.30	90,000.00	100,000.00	105,000.00	110,000.00
主营业务成本	78,644.46	74,774.04	82,888.70	87,045.21	90,749.86
毛利率	13.20%	17.02%	17.17%	16.94%	17.38%

1)毛利和毛利率增长的原因

根据管理层出具的盈利预测，发动机业务的增长主要来自维修量的增加。SR Technics Holdco 的发动机到店维修次数如下表：

单位：次数

发动机维修	实际					预测				
	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
维修次数	186	184	161	161	186	200	260	300	300	300
轻修	69	68	62	63	62	24	78	90	90	90
重修	117	116	99	98	124	176	182	210	210	210
重修占比	62.90%	63.04%	61.49%	60.87%	66.67%	88.00%	70.00%	70.00%	70.00%	70.00%

注：“轻修”是指“轻度维修”，“重修”是指“重度维修”；“轻修”和“重修”的区分，主要依据发动机维修深度。

2018 年发动机重修比例预计约为 88%，高于过去五年最高比例。基于历史经验，单台发动机轻修收费约 200 万美元到 300 万美元之间，重修收费约 500 万美元左右。因此 2018 年发动机维修量同比只增长 7.52% 的情况下，营业收入增幅却高达 22.06%。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2019年至2022年，预计重修比例维持在70%左右。由于发动机重修耗材更大，所以毛利率相对较低。因此随着未来重修比例的减少，轻修占比的增加，预计将提升2019年至2022年发动机业务的毛利率水平。

2) 发动机维修业务收入增长的可实现性

① 市场需求

根据奥纬咨询(Oliver Wyman)预测，2017年全球MRO业务市场规模约为756亿美元，其中发动机维修板块为296亿美元，占比39.2%。到2027年末，MRO市场规模将达1,092亿美元，年均增长3.8%，其中发动机维修板块约为479亿美元，占比提升至44%，年均增长4.9%。全球发动机维修市场的巨大需求，为SR Technics Holdco及其子公司开拓发动机维修业务奠定了良好的外部条件。

② SR Technics Holdco 授权维修发动机机型的维修市场情况

发动机维修是航空维修领域技术含量和准入门槛最高的业务，且任何型号发动机的维修都需要获得发动机原厂商的专项授权，才能开展业务。SR Technics Holdco具有美国普拉特&惠特尼公司(Pratt&Whitney)授权的PW4000-94系列和PW4000-100系列航空发动机的维修资质，同时拥有CFM公司授权的CFM56-5B系列、CFM56-5C系列、CFM56-7B系列、CFM56-5A系列、CFM56-3系列发动机的维修资质。

这些发动机目前正逐步进入维修高峰期，市场需求旺盛，而受限于技术工人的缺乏，SR Technics Holdco目前产能无法满足其接收更多市场订单的需求。

③ 产能提升

发动机维修是SR Technics Holdco最核心和最大收入来源的业务，也是未来公司价值提升的核心驱动因素。因此，海航航空集团收购SR Technics Holdco后，积极推进“ES300+”产能提升计划，通过外部招聘和内部培养相结合方式，增加技术工人规模。随着机身业务的转型，公司已启动苏黎世机身业务部分员工转岗培训，并转入发动机维修业务，预计未来两年维修能力将持续提升，并在2020年达到每年300台的维修产能。

④ 客户主要以签订长期合同为主

2016年和2017年，发动机维修业务分别占SR Technics Holdco全年营业收入的48.82%和62.94%。

发动机维修业务的客户一般倾向于与SR Technics Holdco签订长期框架合同，建立长期稳定的合作关系。一方面，长期框架合同可以使客户获得稳定、可靠的维修服务的持续供给；另一方面，维修公司为降低运营风险，提高运营效率，也倾向于签订长期合同。

从SR Technics Holdco现有框架合同分析，目前持有的61份合同中，3年期以上合同占比达62.30%，5年以上占比达32.79%。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

合同期限	合同数量	占比
1年以内	7	11.48%
1年以上且3年以内	16	26.23%
3年以上且5年以内	18	29.51%
5年以上且10年以内	15	24.59%
10年以上	2	3.28%
滚动合同	3	4.92%
合计	61	100.00%

从合同到期年份分析，SR Technics Holdco 到期年份分布如下表：

合同期限	合同数量	占比
2018	15	24.59%
2019	10	16.39%
2020	7	11.48%
2021	10	16.39%
2022	7	11.48%
2022以后(含滚动合同)	12	19.67%
合计	61	100.00%

综合以上分析，发动机维修业务收入的增长具有可实现性。

(3)机身维修业务的盈利预测

1)机身业务从2020年起收入、毛利将持续上升

由于苏黎世的高人工成本，SR Technics Holdco 机身维修业务缺乏竞争性，处于亏损状况，且经营净现金流为负。SR Technics Holdco 董事会正对苏黎世机身维修业务进行战略转型。2017年SR Technics Holdco 已陆续关闭了苏黎世基地8条机身维修生产线中的5条；2018年剩余3条生产线中的2条也已关闭，并启动裁员和转岗计划。按照初步计划，2018年约150人转移到发动机维修业务。

目前，SR Technics Holdco 在马耳他有2个机位的机身维修线，主要为EasyJet Airline Company Limited(易捷航空)提供机身定检维修服务。根据SR Technics Holdco 的规划，以及与马耳他政府相关企业签订的备忘录，SR Technics Holdco 将在马耳他机场投资建设新的机身维修基地，预计2020年建成并开始逐步投入使用。其中，2020年投入4个维修机位，新基地投入后，现有的两条维修线厂房退租并于2021年再投入2个机位。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

随着 2020 年马耳他新基地的投入使用，预计马耳他基地的机身定检业务将出现较大幅度的提升。2018 年至 2022 年，机身业务收入预测如下：

单位：万瑞士法郎

机身维修	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
瑞士基地	3,676.00	-	-	-	-
马耳他基地	2,351.00	2,351.00	3,902.00	5,132.00	5,260.00
工程业务	2,249.62	2,511.52	2,585.27	2,680.11	2,807.31
合计	8,276.62	4,862.52	6,487.27	7,812.11	8,067.31
占营业收入比例	6.30%	3.67%	4.37%	4.93%	4.84%

其中 2018 年的收入预测主要根据现有合同预测得到的数据，盈利预测期间马耳他基地收入增量主要来自 2020 年后新的维修生产线的投产。

同时，由于马耳他人工成本只有瑞士苏黎世的 1/3，机身维修业务人工成本占总收入的比例由 2017 年 57.54% 逐步下降到 2022 年占收入的比例为 32.64%，因此，虽然 2019 年机身业务毛利状况尚未得到改善，但随着 2020 年马耳他基地生产线的陆续投产，预计机身维修业务营业收入将大幅提高，毛利率得到恢复，盈利状况明显改善。

2) 收入和毛利上升的可实现性

机身业务盈利预测的增长主要来自马耳他基地 2020 年后投产所带来的营业收入的增加。

目前，SR Technics Holdco 在马耳他国际机场有两条机身维修生产线，新基地拟建设 6 条机身维修生产线，其中两条用以替代原有的两条产线。该基地的投资建设主要基于 SR Technics Holdco 对市场业务情况、客户可以获得情况的定性定量分析后做出的投资规划。

预测未来马耳他基地盈利情况时，SR Technics Holdco 综合分析了马耳他国际机场航线及周边可辐射地区航空公司机队规模状况，评估了相应客户的可获得性。具体收入预测情况如下：

单位：万瑞士法郎

马耳他基地盈利预测	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
在手合同	2,351.00	2,351.00	2,351.00	1,022.17	-
预计续约及新增合同	-	-	1,551.00	4,109.83	5,260.00
合计	2,351.00	2,351.00	3,902.00	5,132.00	5,260.00-

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

基于 SR Technics Holdco 机身业务的历史营业收入，潜在客户与 SR Technics Holdco 业务合作关系，以及人工成本下降后带来公司市场竞争力的提升，SR Technics Holdco 马耳他基地机身业务盈利预测中对续约及新增合同带来收入的预测预计具有可实现性。

4、SR Technics Switzerland 的估值公允性，并说明收购 SR Technics Switzerland 是否有利于提高公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力

(1)SR Technics Holdco 的估值公允性

根据彭博数据库可以查询到的航空维修行业可比公司数据，EV/EBITDA 倍数在 6.63 至 21.79 之间，平均值为 14.09；市净率在 1.43 至 2.38 之间，平均值为 1.77。

而 SR Technics Holdco 在预评估基准日的 EV/EBITDA 为 10.25，市净率为 1.11，均在合理范围内。

公司名称	国家/地区	股票代码	EV/EBITDA (2017年)	市净率 (2017年)
香港飞机工程有限公司	中国香港	0044.HK	6.63	1.50
AAR Corp	美国	AIR	13.86	1.43
SIA Engineering Company	新加坡	SIE	21.79	2.38
平均值			14.09	1.77

注：以上数据来自彭博数据库。

综合以上分析，SR Technics Holdco 在预评估基准日的 EV/EBITDA 及市净率均在合理范围内。

(2)说明收购 SR Technics Switzerland 是否有利于提高公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力

1)本次交易对上市公司主营业务的发展起到了重要的支持、保障作用，进一步夯实上市公司主营业务，提高资产质量

本次交易前，海航控股及其旗下控股子公司主要以“航空客、货运输业务”为主营业务，共拥有国内外通航航线近 1,800 条。SR Technics Holdco 是一家航空器及其部件维修综合解决方案供应商，主营业务为飞机发动机维修、部件维修、机身定检、航线维护和航空维修培训，特别是发动机深度维修领域具有深厚的技术积累和良好的市场声誉，是世界著名航空发动机制造商普拉特&惠特尼(Pratt&Whitney)和 CFM 授权维修点，也是霍尼韦尔发动机燃油系统部件的授权维修点，具有包括发动机叶片在内的绝大部分核心部件的维修技术和能力。

本次交易的完成，不仅有利于为上市公司主营业务的发展提供更稳定的保障，减少未来航空维修支出，而且有助于上市公司开拓航空维修业务，进一步完善在航空产业链上的布局，特别是进入门槛较高的航空发动机维修行业，从而提高核心竞争力，扩展发展空间。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2)有利于提升上市公司扩展新的未来利润增长点

上市公司对 HNA Aviation 的收购，有助于上市公司在未来借助 SR Technics Holdco 公司平台，拓展航空器发动机维修业务的深度。对上市公司本身机队的发动机维修起到了重要的保障作用的同时，通过引入该项核心稀缺技术业务的引入，提升上市公司核心竞争力，增加上市公司未来利润增长点，进一步增强上市公司未来的抗风险能力和盈利能力。

根据《盈利预测补偿协议》，海航控股和海航航空集团约定，以 SR Technics Holdco 管理层出具的盈利预测中 SR Technics Holdco 在 2018 年、2019 年、2020 年、2021 年及 2022 年合并口径扣除非经常性损益后归属于母公司所有者净利润(以下简称“管理层净利润预测数”)为依据确定利润承诺数。

单位：万瑞士法郎

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年
承诺的 SR Technics Holdco 的净利润	-3,916.82	1,305.23	5,443.25	7,160.15	9,314.66

随着上市公司新利润增长点的开辟和 SR Technics Holdco 未来盈利能力的逐步释放，上市公司未来的抗风险能力与盈利能力均将得以增强。

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题 2 的回复(1)及(2)所载资料中 SR Technics Holdco 相关历史财务信息(包括 SR Technics Holdco 报告期内的前五大客户名称、销售金额及占比，SR Technics Holdco 报告期内连续亏损及毛利率下滑的原因)与我们在审计财务报表过程中取得的 SR Technics Holdco 会计资料以及了解的信息存在重大不一致。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

问题二：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 3：

预案披露，天羽飞训采用资产基础法预估值为 5.21 亿元，报告期内净利润分别为 1064 万元和 8202 万元，其中对关联方的销售额占其销售总额的比例分别约为 93.43%、86.22%。请：(1)结合天羽飞训的业务模式和主要客户情况，补充披露其报告期内经营业绩增长较快的原因；(2)结合天羽飞训的业务模式和主要客户情况，披露天羽飞训关联交易占比较高的原因，并说明天羽飞训关联交易定价基础及是否公允，其业务是否具有独立性；(3)结合公司收购天羽飞训的收益情况，进一步分析收购天羽飞训的原因及合理性；(4)补充披露采用资产基础法对天羽飞训进行估值的原因，并结合天羽飞训子公司的评估方法，说明天羽飞训不进行业绩承诺是否符合《重组办法》的规定。请财务顾问和会计师和律师发表意见。

海航控股回复：

1、结合天羽飞训的业务模式和主要客户情况，补充披露其报告期内经营业绩增长较快的原因

(1)天羽飞训的业务模式和主要客户情况

天羽飞训是一家综合型现代航空培训服务公司，通过投资培训基地，引进不同型号的模拟机，设置培训课程，为航空公司的飞行员提供新飞行员培训、老飞行员复训和转机型训练等飞行培训服务，目前拥有海口、三亚两个训练基地，共拥有 25 台在运营的飞行模拟机，以及配套的软硬件教学设施。

天羽飞训的客户主要为各大航空公司，前五大客户的主要情况如下：

单位：万元

客户	2017年度	占营业收入的比例
海南航空控股股份有限公司	30,276.23	71.03%
海航集团有限公司	6,475.70	15.19%
中国南方航空集团有限公司	1,508.83	3.54%
浙江长龙航空有限公司	778.95	1.83%
中国东方航空集团有限公司	630.85	1.48%
合计	39,670.56	93.07%

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

单位：万元

客户	2016年度	占营业收入的比例
海南航空控股股份有限公司	19,896.67	82.10%
海航集团有限公司	2,746.01	11.33%
中国南方航空集团有限公司	575.47	2.37%
昆明航空有限公司	227.30	0.94%
浙江长龙航空有限公司	183.11	0.76%
合计	23,628.56	97.05%

(2)报告期内业绩增长较快的原因

1)营业收入增长较快的原因

天羽飞训的收入主要包括模拟机训练收入，理论培训收入等。2017年天羽飞训营业收入为42,623.11万元，较2016年增加18,387.77万元，增幅为76%。营业收入的增长主要来自飞行模拟训练收入的增加。2017年天羽飞训模拟机训练收入共计38,356.00万元，较2016年22,872.33万元增长了67.69%，具体原因如下：

① 模拟机数量增加，业务规模扩大

首先，截至2016年底，天羽飞训拥有在运营模拟机共计17台，2017年底模拟机数量增加到24台，服务产能大幅提升。

② 市场需求旺盛，利用率小幅提升

其次，由于飞行培训市场需求旺盛，天羽飞训2017年模拟机整体利用率较2016年小幅提升了约4%。

上述两项原因导致天羽飞训2017年整体训练时长较2016年增加了61%。

③ 增设理论培训课程，增加业务收入

此外，天羽飞训2017年增设了不同的理论培训课程，2017年理论培训收入较2016年也有所增加。

2)净利润增长较快的原因

① 固定成本占比较高，业务规模的扩大显著提升营业利润

天羽飞训的成本费用主要包括模拟机折旧费和租赁费、职工薪酬、利息支出以及后勤保障费等。其成本构成中的固定成本的比例较高。大额的固定成本支出(包括模拟机折旧费、租赁费等)于2016年度以及2017年度占主营业务成本的比例分别为52%和49%，保持相对稳定。随着天羽飞训业务的增长，营业收入的扩大，固定成本得以摊薄，进而2017年毛利率较2016年增加15%，营业利润自2016年度的1,348.41万元增加至2017年度的8,195.50万元。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

②取得高新技术企业证书，享受税收优惠政策

天羽飞训于 2017 年度取得高新技术企业证书，自 2017 年至 2019 年适用 15% 税率；同时天羽飞训适用于经济特区的税收优惠政策，自 2017 年起企业所得税适用两免三减半政策，因此天羽飞训于 2017 年度的实际所得税税率为零；而 2016 年以 25% 的税率计缴企业所得税。因此，在营业收入与营业利润大幅度上升的背景下，天羽飞训 2017 年所得税费用比 2016 年度下降 194.09 万元。

综上所述，天羽飞训报告期内经营业绩增长较快具有合理性。

2、结合天羽飞训的业务模式和主要客户情况，披露天羽飞训关联交易占比较高的原因，并说明天羽飞训关联交易定价基础及是否公允，其业务是否具有独立性

(1) 关联交易占比较高的原因

飞行培训行业受制于模拟机较低的可移动性，主要通过飞行员前往飞行培训公司进行训练。而在航空行业中，飞行员是航空公司的重要生产要素，其时间所对应的直接经济价值较高。若飞行培训公司距离较远，将显著增加飞行培训的资金成本及飞行员时间成本。因此，各飞行培训公司具有一定的服务半径、存在较强的区域性特征。

天羽飞训现有两个培训基地分别位于海口和三亚，靠近海航控股和海航集团的总部基地，在对其输出服务方面，拥有地域便利优势，具有较强的经济性。此外，天羽飞训拥有的模拟机机型，与海航控股旗下航空公司所运营的飞机机型匹配度较高，能够匹配其飞行培训的需求。因此，鉴于前述地域性特征、经济性优势以及培训机型的匹配，天羽飞训与关联方销售形成的关联交易占比较高。

随着市场需求的日益旺盛，以及天羽飞训市场开拓的不断深化，截至 2017 年 12 月 31 日，天羽飞训外部签约客户数量已经超过 40 家，对关联方的销售额占比也从 2016 年度的 93.43% 减少至 2017 年度的 86.22%。未来，天羽飞训将继续深化飞行培训基地布局优化。目前，天羽飞训已规划在重庆和西安两地临港产业区投资建设新的飞行培训基地，明确深化内陆地区业务布局的战略方向。随着新培训基地的投资建成和市场开拓的深化，预计未来，天羽飞训的非关联客户业务将进一步提升。

(2) 关联交易定价基础及公允性

天羽飞训营业收入主要来自飞行模拟培训服务，运营机型包括：A320、A330、B737(含 B737-300 和 B737-800)、B787、E190、E145。天羽飞训主要面向航空公司客户提供飞行员的培训服务。在提供服务过程中，天羽飞训与客户对服务内容进行协商、谈判后达成初步合作意向，并通过框架协议达成合作。框架协议中双方明确约定服务期限、训练计划、收费方式及对训练设备的要求等内容。天羽飞训与客户综合考量市场情况、培训机型、培训时长、培训内容、培训配套服务等因素，通过商业谈判确定合同价格，并据此提供服务。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

报告期内，天羽飞训不同机型培训服务收入及其占比，关联方及非关联方价格差异率情况如下表：

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

注：差异率=金额差异÷关联方客户平均价格。

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

1) A320 机型

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

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

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

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2)B787 机型

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

3)E190 机型

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

综合以上分析，天羽飞训对关联方客户销售定价具有公允性。

(3)天羽飞训业务独立性

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

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

综合以上分析，天羽飞训的业务具有独立性。

3、结合公司收购天羽飞训的收益情况，进一步分析收购天羽飞训的原因及合理性

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

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

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

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

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

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

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

根据《重大资产重组管理办法》第三十五条之规定：

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

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

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

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题 3 的回复(1)及(2)所载资料中天羽飞训相关历史财务信息(包括天羽飞训的经营业绩增长较快原因的讨论和关联交易及其公允性的分析)与我们在审计财务报表过程中取得的天羽飞训会计资料以及了解的信息存在重大不一致。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

问题三：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 5

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

海航控股回复：

1、海航技术相关资质证书的更新情况

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

2、SR Technics Switzerland 相关资质证书情况

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

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

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

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

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题 5 的回复(2)所载资料中海航技术与 SR Technics Switzerland 相关历史财务信息与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术与 SR Technics Switzerland 了解的信息存在重大不一致，且我们没有发现上述标的公司按照持续经营编制基础编制财务报表存在重大不合理的情况。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

问题四：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 6

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

海航控股回复：

1、前述机库及其占用土地转让交易是否合规，是否会对本次交易构成不利影响

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

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

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

2&3、是否存在尚未支付相关土地交易税费的情况；若后续被追缴相关土地交易税费，具体由谁承担

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

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题 6 的回复(2)(3)所载资料中海航技术相关历史财务信息(包括海航技术尚未支付相关土地交易税费的情况以及海航技术与海航控股对上述税费承担方式的约定)在重大方面与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术会计资料以及了解的信息存在重大不一致。

问题五：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 9

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

海航控股回复：

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

(1)支付给职工以及为职工支付的现金数额增加

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

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

② 人员增加影响：2017 年年度月平均人员数量较 2016 年增长约 971 人，按照 2016 年总体工资水平计算，人员增长所带来的工资支出约 1.63 亿元。

(2)2016 年收回航材预付款

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

(3)2017 年期末应收账款余额增加

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

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

2017 年净现金流未随营业收入而同比例上升的主要原因主要为 2017 年年末海航技术应收账款余额较 2016 年年末的 6.57 亿元增加至 10.14 亿元。2018 年，海航技术通过催收相关应收账款，相关情况已得以有效改善。截至 2018 年 4 月 30 日，海航技术应收账款余额为 8.8 亿元，较 2017 年年末减少 1.4 亿元。

综上所述，海航技术 2017 年度的经营活动产生的现金流量净额较 2016 年度出现大幅度下降的主要原因为 1)支付给职工以及为职工支付的现金数额增加；2)2016 年收回航材预付款；及 3)2017 年期末应收账款余额增加，具有合理性。

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。上述问题 9 的回复所载资料中海航技术相关 2016 年度及 2017 年度财务信息在重大方面与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术会计资料以及了解的信息是一致的。

问题六：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 10

预案披露，海航技术的主要子公司海技天津 2017 年度归属于母公司所有者净利润 8113.91 万元，较上年的 332.41 万元大幅上升，请补充披露原因及合理性。请财务顾问和会计师发表意见。

海航控股回复：

2017 年度，天津航空和北部湾航空等公司与海技天津签订维修技术支援总协议，双方约定由海技天津向天津航空和北部湾航空等公司提供所有的服务，但因海技天津人员配备及部分站点设置暂时无法完全满足天津航空和北部湾航空等公司的航班站点以及技术人员派驻需求，因此暂时性由海航技术母公司安排人员执行服务任务。由于相关的支援人员编制在海航技术母公司，人员工资计入海航技术母公司营业成本，而营业收入根据合同计入海计天津。上述涉及人员的人工费用于 2017 年度总计为 4,546.66 万元。海航技术现已将该部分人工费用自海航技术母公司的营业成本分摊至海技天津的营业成本。该分摊为海航技术母公司与其子公司海技天津间的分摊，对海航技术合并报表层面的营业收入、营业成本均无影响，增加海航技术合并报表净利润 568.33 万元，对海航技术合并报表层面无重大影响。上述分摊调整后，海技天津 2017 年度毛利率为 23.49%，归属于母公司所有者净利润为 4,703.92 万元，较上年的 332.41 万元大幅上升，原因如下：

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

(1)原有客户机队增长，维修需求增大

2017年，原有客户天津航空和北部湾航空主要运营机队规模出现增长，海技天津所服务的其机队规模分别自2016年的70架和16架，增加至2017年度的99架和23架。为满足客户需求，海技天津2017年新增保障外站和基地重庆、唐山、郑州、长沙、南宁。客户机队规模的增长导致其维修需求的增大，海技天津业务规模及营业收入进而增加，包括航线收入、机队管理收入、租赁收入、人员委派收入等总计增加约7,031.05万元。

(2)新增维修业务客户，业务规模扩大

2017年，海技天津维修业务新增部分客户，贡献营业收入约819.08万元，包括航线收入、机队管理收入、附件维修及机身维修收入等。

(3)附件维修及机身维修能力提升

海技天津通过人员培训、资质申请、市场培育等措施大大提升了附件维修、机身维修承接业务类型及业务量。新增改装、附件维修、机身维修能力主要包括E190机型更换起落架、A330机型8A检和更换APU、A320neo机型1C检以下、更换发动机和APU维修能力、超声检测NDT特种作业能力等。海技天津维修能力的提升使其具备承接更多的细分附件维修及机身维修业务类型的能力及更大的相应潜在业务市场。海技天津改装、附件维修及定检营业收入于2016年度和2017年度分别为3,461.99万元及8,682.32万元，增加5,220.33万元，增长150.79%。

(4)2016年建设期初步完成，2017年产能效率大幅提高

海技天津2016年1月1日开始正式运营，在运营当年需要针对保障能力提前投入成本进行维护，如维修专业人员提前储备、保障外站和基地开拓，业务处于非饱和状态。而2017年在2016年建设期储备初步完成的基础上，维修业务能力得以进一步提升和释放，人员、设备的产能效率得以提升。

综上，海技天津2017年度的营业收入、营业成本同比均有不同程度增长，但由于成本增长速度低于收入增长幅度的情况。因此，海技天津2017年归属于母公司所有者净利润较上年明显上升。上述海技天津归属母公司所有者净利润的上升具有合理性。

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。我们没有发现上述问题10的回复所载资料中海航技术相关历史财务信息与我们在审计财务报表过程中取得的海航技术会计资料以及了解的信息存在重大不一致。

附件：普华永道对于《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》所做回复的专项意见
(除特别说明外，金额单位为人民币万元)

问题七：

上交所《关于对海南航空控股股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易预案信息披露的问询函》中的问题 11

预案披露，西部航空 2017 年度“除公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益”为-2022.44 万元；SR Technics Holdco 2016 年度和 2017 年度非流动资产处置损益分别为 10,947.54 万元和 8,080.08 万元，请补充披露原因及合理性。请财务顾问和会计师发表意见。

海航控股回复：

截至 2017 年 12 月 31 日，西部航空持有与银行签署之名义本金为 4,500.00 万美元的外汇远期合同。2017 年度，前述外汇远期合同发生公允价值变动损失 2,022.44 万元。由于前述外汇远期交易以公允价值计量且不符合套期保值的确认条件，因此西部航空将其确认为以公允价值计量且其变动计入当期损益的交易性金融负债，并且将其公允价值变动计入当期损益。该公允价值变动产生的当期损益根据《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号》的相关规定应归属于非经常性损益。

SR Technics Holdco 2016 年度和 2017 年度非流动资产处置损益主要源于公司处置固定资产 - 高价周转件的损益。SR Technics Holdco 持有高价周转件主要用于飞机组件及发动机维修。该等高价周转件具有金额高，可反复使用的特点，其使用年限均在 1 年以上，因此 SR Technics Holdco 管理层根据行业惯例，将飞机和发动机使用的周转件作为固定资产核算，且管理层在每年年末对高价周转件进行减值测试。

2016 年度和 2017 年度，SR Technics Holdco 客户航空公司中若干飞机机型和发动机型号的维修需求减少，而该些机型对应的高价周转件无法在 SR Technics Holdco 服务的其他机型或发动机上使用，导致 SR Technics Holdco 在未来维修业务中对于该些机型的周转件的需求空间存在一定的不确定性。

SR Technics Holdco 管理层为了优化周转件的库存，定期清理处置需求减少机型的相关高价周转件。SR Technics Holdco 采购的周转件按照采购成本入账计入固定资产，并计提折旧。上述周转件在出售时参考了市场价格向独立第三方出售。由于市价高于账面价值，故 SR Technics Holdco 在处置上述周转件时产生了收益。

普华永道的意见：

截至本函件签署日，我们尚未完成对上述标的公司申报财务报表的审计工作。对于上述事项的会计处理结果及相关财务影响以最终正式披露的标的公司经审计后的财务报表为准。上述问题 11 的回复所载资料中西部航空及 SR Technics Holdco 相关历史财务信息在重大方面与我们在审计财务报表过程中取得的西部航空及 SR Technics Holdco 会计资料以及了解的信息是一致的，相关会计处理所在重大方面符合企业会计准则的相关规定。