股票简称：中航飞机　股票代码：000768　公告编号：2014-077

中航飞机股份有限公司非公开发行A股股票预案

二〇一四年十月

声　明

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

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

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

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

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

特别提示

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

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

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

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

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

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

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

释义

在本预案中，除非文意另有所指，下列词语具有如下含义：

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

第一节　本次非公开发行股票方案概要

一、本公司基本情况

公司名称：中航飞机股份有限公司

法定代表人：方玉峰

成立日期：1997年6月18日

注册资本：265,383.4509万元

注册地址：陕西省西安市阎良区西飞大道一号

股票简称：中航飞机

股票代码：000768

股票上市地：深圳证券交易所

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

二、本次非公开发行的背景和目的

（一）本次非公开发行的背景

1、大中型飞机核心研制平台整合完成，重组协同效应蓄势待发

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

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

2、国家安全需求驱动军用飞机发展

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

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

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

3、国产民用飞机产业化蓄势待发

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

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

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

（二）本次非公开发行的目的

1、打造中航飞机在新发展阶段的核心竞争力

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

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

2、进一步推动军民融合，促进军用、民用飞机产业体系共同发展

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

3、优化升级飞机装配能力

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

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

4、打造一流的关键零部件研制业务实力

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

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

5、完善公司客户服务体系

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

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

三、发行对象及其与公司的关系

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

四、发行股份的价格及定价原则、发行数量、限售期

（一）发行股票的种类和面值

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

（二）发行方式

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

（三）定价基准日、发行价格及定价原则

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

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

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

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

派发现金股利：P1=P0-D

送红股或转增股本：P1=P0/（1+N）

两项同时进行：P1=（P0-D）/（1+N）

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

（四）募集资金总额及发行数量

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

（五）认购方式

所有发行对象均以货币方式认购本次非公开发行的股份。

（六）限售期

本次非公开发行的股份，自发行结束之日起的十二个月内不得转让。

（七）本次非公开发行募集资金投向

本次募集资金扣除发行费用后的净额将全部用于以下项目：

单位：万元

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

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

（八）上市地点

限售期届满后，本次发行的股票将在深交所上市交易。

（九）本次发行决议的有效期

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

五、募集资金投向

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

单位：万元

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

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

二、本次募集资金投资项目基本情况

（一）数字化装配生产线条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

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

（2）西安飞机分公司业务发展情况

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

① 军民用飞机整机制造

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

② 军民用飞机零部件承制

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

③ 民用航空产品国际转包生产

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

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为新舟700涡桨支线飞机。

2、项目发展前景

（1）新一代涡桨支线飞机的研制得到国家政策的大力支持

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

（2）西安飞机分公司具有雄厚的技术实力和丰富的飞机制造经验

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

（3）涡桨支线飞机市场需求旺盛

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

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

3、项目投资概算

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

4、投资效益测算

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

单位：万元

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

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

5、项目审批/备案情况

该项目正在履行项目备案及环评等必要程序。

（二）运八系列飞机装配能力提升项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

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

（2）汉中飞机分公司业务发展情况

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

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为运八系列飞机，包括运输机及特种飞机。

2、项目发展前景

（1）符合我国“战略空军”的发展目标

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

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

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

（2）国际军贸市场发展空间巨大

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

（3）民用市场前景广阔

中型运输机较大型运输机的机场和空域适应性强、使用经济性好，又比小型运输机装载能力更强、使用范围更广、航程更远，是在国土疆域范围内、复杂气候及起降条件下执行空运任务的优选机型。近年来，我国乃至世界范围内自然灾害频繁、地区性武装冲突升温、坠机沉船等大型事故频发，中型运输机作为执行抗险救灾、物资运输、海洋搜救、人员撤离等任务的主力机型频频登台亮相，重要性日益凸显。此外，经公司拟向不超过十名特定投资者非公开发行不超过25,000万股份（含25,000万股）。中航飞机本次非公开发行募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），募集资金扣除发行费用后的净额将用于实施数字化装配生产线条件建设项目、运八系列飞机装配能力提升项目、机轮刹车产业化能力提升项目、关键重要零件加工条件建设项目、国际转包生产条件建设项目、客户服务体系条件建设项目以及补充流动资金。现就该等募集资金投资项目的可行性分析如下：

一、本次募集资金的使用计划

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

单位：万元

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

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

二、本次募集资金投资项目基本情况

（一）数字化装配生产线条件建设项目

1、项目基本情况

（1）项目实施方式简介

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

（2）西安飞机分公司业务发展情况

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

① 军民用飞机整机制造

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

② 军民用飞机零部件承制

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

③ 民用航空产品国际转包生产

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

（3）项目产品纲领

该项目主要产品为新舟700涡桨支线飞机。

2、项目发展前景

（1）新一代涡桨支线飞机的研制得到国家政策的大力支持

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