

证券代码:600221、900945

证券简称:海航控股、海控 B 股

编号:临 2018-183

海南航空控股股份有限公司

关于回复上海证券交易所《关于对海南航空控股股份有限公司
资产购买及出售关联交易事项的《问询函》》的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容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。

海南航空控股股份有限公司(以下简称“公司”)于 2018 年 12 月 12 日收到上海证券交易所发来的上证公函[2018]2713 号《关于对海南航空控股股份有限公司资产购买及出售关联交易事项的《问询函》》(以下简称“《问询函》”),在收到《问询函》后,公司高度重视,积极组织有关部门认真整理资料及核对信息,现对问询事项回复公告如下:

一、公告披露,公司拟以 156,498.65 万元人民币收购嘉兴兴晟海新投资合伙企业(有限合伙)持有的公司控股子公司中国新华航空集团有限公司(以下简称“新华航空”)12.18%股权。交易完成后,公司将持有新华航空 73.92%股权。请补充说明:(1)鉴于公司之前已持有新华航空纳入合并报表,而新华航空 2018 年 1-9 月净利润-6,963.79 万元,盈利能力不佳,请充分说明公司继续收购该公司少数股权的必要性;(2)标的公司的历史沿革,本次交易对方嘉兴兴晟取得新华航空 12.18%股权的时间、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性;(3)公司本次交易的支付方式、支付进度具体安排、资金来源。

公司回复:

(一)公司继续收购新华航空少数股权的必要性

1.战略意义。新华航空作为海航控股的重要子公司,是北京首都国际机场这一国内最大航空市场的基地航空公司,是海航控股立足首都、向全国、全世界发展的重要战略支撑,战略地位非常重要。

截止 2018 年 10 月,海航控股在首都机场国内出港航线 46 条,基本通航国内所有的省会城市及重点城市,国际及地区出港航线 23 条,通航港台地区、中亚、东南亚、西欧、东欧、北美及中东地区。日航班量达到 85 班,日旅客吞吐量约 32,000 人次,同时海航控股约 50%宽体机在首都机场进出港,在首都机场的市场份额约为 14%。

目前所有海航控股在北京地区的生产运营均由新华航空保障,新华航空对于海航控股在北京市场获取各类资源,提高市场占有率具有不可或缺的战略意义。提高对新华航空的持股比例有利于公司整体资源调配及运营效率的提升,也是海航控股进一步聚焦航空主业的重要举措。

2、经营效益。新华航空长期以来经营状况稳健,发展态势良好,2015-2017 年分别录得 445,218.41 万元、474,668.87 万元、552,125.21 万元营业收入,并取得 49,297.70 万元、41,636.74 万元、36,523.87 万元净利润,标的公司具备良好的投资价值。2018 年因燃油成本大幅提升以及汇率波动等原因,全民航业出现了解时性的经营效益周期性回调;但随着 11 月开始燃油成本显著下降,汇率相对稳定,以及中国经济的稳定向好,同时通过精细化管理,整合资源等降本增效措施,预计新华航空将逐步提升经营效益,扭亏为盈。收购新华航空少数股东股权后,增强了公司对子公司的控制,进一步促进了母子利益一体化,增强了公司核心竞争力。

(二)标的公司的历史沿革,本次交易对方嘉兴兴晟取得新华航空 12.18%股权的时间、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性

1.标的公司历史沿革

新华航空前身为中国新华航空公司(以下简称“原新华航空”),原名称为中国航空联运服务公司,成立于 1991 年 3 月。原新华航空隶属于国家计划委员会并由其全额投资,原注册资本为 150 万元。

2000 年 3 月,根据全国企业兼并破产和职工再就业工作领导小组[2000]13 号文件《中央党政机关非金融类脱钩企业兼并破产的项目的通知》,新华集团有限责任公司(以下简称“新华集团”)兼并原新华航空,自此原新华航空成为新华集团的子公司。

2001 年 2 月,新华集团、海航集团有限公司(“海航集团”)及海南航空股份有限公司(以下简称“公司”,海航控股前身)共同签订出资协议,对原新华航空进行重组,并组建中国新华航空有限责任公司。新组建的中国新华航空有限责任公司的注册资本为 183,000 万元,其中新华集团以承接原公司的银行借款、现金及原公司截至 2001 年 3 月 31 日经评估后的净资产共计 73,200 万元出资,占注册资本的 40%;海航集团以现金 16,470 万元出资,占注册资本的 9%;公司以现金和飞机及配套航材出资 93,330 万元,占注册资本的 51%。2001 年 8 月 31 日,重组后新成立的新华航空完成工商变更手续。

2002 年 12 月,海航集团与公司签订股权转让协议,将其持有新华航空的 9%股权转让给公司,转让完成后,公司持有新华航空的股权比例增至 60%。

2009 年 9 月,新华集团与公司之母公司—大新华航空有限公司(以下简称“大新华航空”)签订股权转让协议,将其持有新华航空 40%的股权转让给大新华航空。转让完成后,公司与大新华航空分别持有新华航空 60%及 40%的股权。

2010 年 12 月,经新华航空股东会决议,新华航空注册资本为 183,000 万元增加至 225,857 万元,由公司以出资 150,000 万元,其中 42,857 万元增加注册资本,107,143 万元计入资本公积。增资完成后,公司对新华航空的持股比例上升至 68%。

2011 年 9 月,大新华航空与公司签订股权转让协议,将其持有新华航空 32%的股权转让给公司。转让完成后,新华航空为公司之全资子公司。

2015 年 1 月,北京德通顺利投资顾问有限公司(以下简称“北京德通顺利投资”)向新华航空增资 90,000 万元,其中 45,000 万元增加注册资本,45,000 万元计入资本公积。北京德通顺利投资持有新华航空 16.61%的股权,公司对新华航空的持股比例下降至 83.39%。

2015 年 11 月,嘉兴兴晟向新华航空增资 150,000 万元,其中 53,418.8 万元增加注册资本,96,581.20 万元计入资本公积。增资完成后,嘉兴兴晟持有新华航空 16.47%的股权,北京德通顺利投资对新华航空的持股比例下降至 13.88%,公司对新华航空的持股比例下降至 69.65%。

2016 年 12 月 13 日,中国对外经济贸易信托有限公司(以下简称“对外经济贸易信托”)向新华航空增资 330,000 万元,其中 114,388.71 万元增加注册资本,215,611.29 万元计入资本公积。增资完成后,新华航空注册资本为 438,664.5137 万元。对外经济贸易信托持有新华航空 26.08%的股权,嘉兴兴晟持股比例下降至 12.18%,北京德通顺利投资对新华航空的持股比例下降至 10.25%,公司对新华航空的持股比例下降至 51.49%。

2017 年 10 月,海航控股以 135,460.17 万元收购北京德通顺利投资持有的新华航空 10.25%股权,交易完成后,海航控股持有新华航空 61.74%的股权。

2.本次交易对方嘉兴兴晟取得新华航空 12.18%股权的时间、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性

(1)嘉兴兴晟取得新华航空 12.18%股权的时间、取得成本

2015 年 11 月,嘉兴兴晟向新华航空增资 150,000 万元,其中 53,418.8 万元增加注册资本,96,581.20 万元计入资本公积。增资完成后,嘉兴兴晟持有新华航空 16.47%的股权,北京德通顺利投资对新华航空的持股比例下降至 13.88%,公司对新华航空的持股比例下降至 69.65%。

(2)本次交易作价情况

本次交易,海航控股拟以 156,498.65 万元收购嘉兴兴晟持有的新华航空 12.18%股权。此次交易价格是 2018 年 9 月 30 日为评估基准日,采用收益法评估结果最终确认的评估值为基础确定的。

(3)两次交易的差异及合理性分析

嘉兴兴晟取得新华航空股权时,新华航空净利率为 1.27 倍,本次交易价格对应的净利率为 1.05 倍,相比降低了 0.22 倍。本次交易,海航控股拟以 156,498.65 万元收购嘉兴兴晟持有的新华航空 12.18%股权,较嘉兴兴晟增资额增加 4,998.65 万元,增长 4.15%。

新华航空除经营航空客货运输业务外,同时负责海航北京基地运营及股权投资,截止 2018 年 9 月 30 日新华航空投资性房地产,可供出售金融资产、长期股权投资及在建工程合计占资产总额的 74.07%,这部分资产占企业资产比重较大,2015 年 11 月至今,该部分资产有所增值,因此本次交易价格较嘉兴兴晟取得成本有所增长是合理的。

今年航空运输业受油价上涨和汇率变动的影响较大,航空公司利润有所下滑,由于燃油成本占主营业务成本比重较大,未来年度燃油价格回落同样会引发毛利及净利大幅度的提升。

依据上述分析,本次交易价格合理,不存在损害公司利益或中小股东利益的情形。

(三)公司本次交易的支付方式、支付进度具体安排、资金来源

公司此次计划以自有资金 156,498.65 万元收购新华航空 12.18%股权,在获得股东大会审议通过,公司与嘉兴兴晟海新投资合伙企业(有限合伙)将签署股权转让协议,并拟在协议生效后 30 日内,通过现金支付方式向股权转让方嘉兴兴晟海新投资合伙企业(有限合伙)支付转让款。

二、公告披露,公司拟以 69,570.62 万元购买海航航空集团有限公司(以下简称“海航航空集团”)持有的海南天羽飞行训练有限公司(以下简称“天羽飞行”)100.00%股权。请补充说明:(1)天羽飞行的历史沿革,海航集团取得天羽飞行的时间、取得方式、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性;

1.天羽飞行的历史沿革

(1)天羽飞行设立

2015 年 11 月 3 日,海航航空集团有限公司以现金出资 30,000.00 万元设立天羽飞行,设立时的公司名称为海南天羽飞行训练有限公司。前述出资已经海南华合会计师事务所(普通合伙)核验并出具《验资报告》(海华合会验字[2016]第 806001 号)。

天羽飞行设立时股权结构如下:

序号	股东名称	出资金额(万元)	股权比例(%)
1	海航航空集团有限公司	30,000.00	100.00
	合计	30,000.00	100.00

(2)天羽飞行增资

2017 年 5 月 10 日,天羽飞行股东做出决定,同意新增注册资本 7,495.31 万元。新增出资由北京首都航空有限公司(以下简称“首都航空”)全额认缴,并以实物(模拟机及训练设备)出资。前述出资已经中联资产评估集团有限公司评估,并出具编号为中联评报字[2017]157 号的《资产评估报告》。

本次变更完成后,天羽飞行股权结构如下:

序号	股东名称	出资金额(万元)	股权比例(%)
1	海航航空集团有限公司	30,000.00	80.01
2	北京首都航空有限公司	7,495.31	19.99
	合计	37,495.31	100.00

(3)天羽飞行股权转让

2018 年 3 月 20 日,天羽飞行股东会同意北京首都航空有限公司将其持有的天羽飞行 19.99%股权转让予海航航空集团有限公司,转让价格为 10,377.48 万元。同时,天羽飞行的公司类型由其他有限责任公司变更为海航航空有限公司(法人)企业。

本次变更完成后,天羽飞行股权结构如下:

序号	股东名称	出资金额(万元)	股权比例(%)
1	海航航空集团有限公司	37,495.31	100.00%
	合计	37,495.31	100.00%

2、海航集团取得天羽飞行的时间、取得方式、取得成本及与本次交易作价是否存在差异及其合理性

海航航空集团有限公司通过 2015 年 11 月出资 30,000.00 万元设立天羽飞行及 2018 年 3 月 20 日出资 10,377.48 万元收购北京首都航空有限公司持有的天羽飞行 19.99%股权完成对天羽飞行的全资控股,海航航空集团有限公司取得天羽飞行 100%股权总成本为 40,377.48 万元。本次交易天羽飞行 100%股权作价 69,570.62 万元,高于海航航空集团有限公司取得总成本 29,193.14 万元,增长 72.30%。

本次交易价格是以 2018 年 10 月 31 日为评估基准日采用资产基础法得出的评估结论为基础确定的。天羽飞行自成立以来至评估基准日累计的盈利达 25,193.85 万元,评估结论中包括以前年度的累计盈利,而海航航空集团有限公司取得天羽飞行的成本中除了北京首都航空有限公司持有的 19.99%股权外均不包括以前年度累计盈利,因此本次按照资产基础法评估结论确定的交易价格高于海航航空集团有限公司取得成本是合理的。

2018 年 3 月,首航以 10,377.48 万元价格将持有的天羽 19.99%转让给海航航空集团,转让价格对应的市盈率为 6.33 倍;本次交易对方对应经审计 2017 年度净利润 0.82 亿,对应市盈率为 8.48 倍; 2018 年 1-10 月经审计的净利润 1.59 亿,对应 2018 年 1-10 月净利润的市盈率为 4.37 倍;随着天羽飞训盈利能力的进一步提升,市盈率不断降低,因此本次交易价格低于上市公司水平是合理的。

(二)前次重组预案收益法评估中对应 2018 年净利润的预计与实际实现情况的对比分析

前次重组预案的收益法评估净利润 1.28 亿(不考虑财务费用及剔除非经常性损益),2018 年 1-10 月净利润 1.59 亿,修正口径后为 1.89 亿(剔除非经常性损益及财务费用),预计全年净利润 1.91 亿,修正口径后为 2.25 亿(剔除非经常性损益及财务费用),差异的主要原因为 2018 年整体毛利率提升,预案预估毛利率为 31%,2018 年实际毛利率 48%。企业实际利润较重组预案时增加主要是营业成本下降所致,重组预案预估营业成本约 4.1 亿元,2018 年 1-10 月实际成本 2.3 亿,预计全年营业成本 2.79 亿,较预案时下降 32%。

与重组预案预估成本相比,本次预估值成本下降主要源于以下三点,第一,公司管理日渐成熟,工作流程优化,管理效益提升,但由于新增模拟机引进未达预期,实际在岗人员较训练时减少,导致人工成本下降;第二,为优化运营资金使用效率,减少航材储备的采购成本;第三,推进增收节支,合理优化训练机组入住酒店及车辆安排,节约训练保障费用;第四,新增模拟机租金成本及折旧较预案预估时减少成本;第五,严控非必要性出差及培训,减少境内外培训,大力培养内部教员及讲师,节约培训成本。

(三)本次股份转让价格与仍在 1 年有效期内的评估结果产生重大差异的原因及其合理性

本次股份转让价格是以 2018 年 10 月 31 日为评估基准日,选取资产基础法评估结果作为最终结论,评估值为 69,570.62 万元,与账面价值 62,689.16 相比,评估增值 6,881.47 万元,评估增值率为 10.98%。上次评估基准日为 2017 年 12 月 31 日,采用资产基础法评估结果作为评估结论,预评估值为 52,120.18 万元,与账面价值 46,763.11 万元相比预评估增值 5,357.07 万元,增值率为 11.46%。

对比两次评估结论,两次评估均采用资产基础法作为评估结论,评估值差异 17,450.44 万元,评估值差异率为 33.48%,两次评估基准日不同导致的审计后净资产差异 15,926.05 万元是两次评估差异的主要原因。另外,本次评估基准日的人民币汇率上升也是造成两次评估差异的另一原因。因此通过上述分析,因评估基准日不同两次评估结论差异是合理的。

(四)公司本次交易的支付方式、支付进度具体安排、资金来源

公司此次计划以自有资金 69,570.62 万元收购天羽飞行 100%股权,在获得股东大会审议通过后,公司将与海航航空集团有限公司签署完成股权转让协议,并拟在协议生效后 30 日内,通过现金支付方式向股权转让方海航航空集团有限公司支付转让款。

三、公告披露,公司拟以 113,400.00 万元收购天津创鑫持有的天津航空 8.55%股权。交易完成后,公司将持有天津航空 95.82%股权。天津航空评估增值 11.69%,扣除永续债后折合每股净资产评估值 1.62 元。请补充说明:(1)标的永续债的账面金额、评估金额、列式科目及其会计处理依据,说明永续债在此次评估中的作价安排。(2)标的公司的历史沿革,本次交易对方持有标的 8.55%股权取得时间、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性。(3)公司本次交易的支付方式、支付进度具体安排、资金来源。

公司回复:

(一)标的永续债的账面金额、评估金额、列式科目及其会计处理依据,说明永续债在此次评估中的作价安排

1.标的永续债的账面金额、评估金额、列式科目及其会计处理依据

于 2016 年及 2017 年,经中国银行间市场交易商协会批准,天津航空分别发行 200,000 万元和 130,000 万元中期票据。截止 2017 年 12 月 31 日,账面金额 340,589.01 万元。于 2017 年,天津航空之子公司北京海航航空有限责任公司向自第三方资产管理公司借入可续期委托贷款 30,000 元。截止 2017 年 12 月 31 日,账面金额 30,063.53 万元。

按照《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》“第九条 权益工具,是指能证明拥有某个企业在扣除所有负债后的资产中的剩余权益的合同。企业发行的金融工具同时满足下列条件的,符合权益工具的定义,应当将其金融工具分类为权益工具:(一)该金融工具企业应当不包括交付现金或其他金融资产给其他方,或在潜在不利条件下与其他方交换金融资产或金融负债的合同义务”,或者“在潜在不利条件下,与其他方交换金融资产或金融负债的合同义务”。此外,天津航空发行的永续债不存在通过自身权益工具结算的相关条款。

根据永续债发行条款及公司的评估,永续债的本金及利息偿付的条款及设置能无条件地避免以交付现金或其他金融资产来履行合约义务,且其他条款也均不会导致天津航空存在“向其他方交付现金或其他金融资产的合同义务”,或者“在潜在不利条件下,与其他方交换金融资产或金融负债的合同义务”。因此,天津航空发行的永续债不存在通过自身权益工具结算的相关条款。

因此我们将其列示在股东权益项目中的“其他权益工具”项目,其应付未付的利息,作为未分配利润的减少,相对增加了“其他权益工具”项目账面余额。

2.标的永续债的评估金额及在此次评估中的作价安排

本次评估主要采用收益法评估结果作为最终评估结论,评估师主要采用企业现金流折现模型计算公司的股权价值,先通过预计经营产生的现金流量折现计算出经营资产的价值,再追加加上非经营资产价值后得出企业的整体价值,然后减去企业评估基准日的有息负债价值最终得出标的公司的股权价值。

本次评估对于永续债的评估主要以审计后账面值确认评估值。因此在计算标的公司股权价值时评估师按照标的公司扣除永续债前的全部股东权益价值直接减去按审计确认后的账面价值得出标的公司的股权价值。

(二)标的公司的历史沿革,本次交易对方持有标的 8.55%股权取得时间、取得成本、与本次交易作价是否存在差异及其合理性

1.标的公司的历史沿革

天津航空有限责任公司原名大新华快运航空,成立于 2006 年 11 月 15 日,由海航集团、公司共同出资设立,成立时注册资本为 1 亿元,由海航集团出资 0.81 亿元,占注册资本的 81%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 19%;天津中联有限责任会计师事务所为公司的设立出具了《验资报告》津中联联字(2006)第 17 号)。

2007 年 10 月 25 日,公司新增注册资本 5 亿元,由海航集团全额出资。增资后股权结构变更为海航集团出资 5.81 亿元,占注册资本的 96.83%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 3.17%。北京恒介会计师事务所为此次增资出具了《验资报告》(京恒验字(2007)第 0049 号)。

2008 年 12 月 10 日,公司新增注册资本 7 亿元,其中:海航集团以现金和实物方式增资 5 亿元,天津保税区投资有限公司以现金方式增资 2 亿元,增资后股权结构变更为海航集团有限公司出资 10.81 亿元,占

注册资本的 83.15%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 1.46%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 15.38%。公司此次增资后注册资本变更为 13 亿元,实收资本变更为 8.12 亿元。北京恒介会计师事务所为此次增资出具了《验资报告》(京恒验字(2008)第 10051 号)。中都国际(北京)资产评估有限公司为海航集团的实物出资进行了评估,并出具了《资产评估报告》(中都评报字[2008]30 号)。

2009 年 1 月 20 日,海航集团出资 1.88 亿元,北京恒介会计师事务所为海航集团此次出资出具了《验资报告》(京恒验字(2009)第 00051 号),海航集团此次出资后实收资本变更为 10 亿元。

2009 年 2 月 3 日,天津保税区投资有限公司向公司出资 1 亿元,北京恒介会计师事务所为天津保税区投资有限公司的此次出资出具了《验资报告》(京恒验字(2009)第 0009 号),天津保税区投资有限公司此次出资后天津航空公司实收资本变更为 11 亿元。

2009 年 3 月 18 日,经天津市工商行政管理局核准,大新华快运航空名称变更为“天津航空有限责任公司”。

2009 年 7 月 23 日,海航集团向天津航空公司出资 1 亿元,北京恒介会计师事务所为海航集团的此次出资出具了《验资报告》(京恒验字(2009)第 0032 号),此次出资后实收资本变更为 12 亿元。

2009 年 7 月 29 日,天津保税区投资有限公司向天津航空公司出资 1 亿元,北京恒介会计师事务所为天津保税区投资有限公司的此次出资出具了《验资报告》(京恒验字(2009)第 0033 号),此次出资后天津航空公司实收资本变更为 13 亿元。

2010 年 5 月 26 日,由海航集团北方总部(天津)有限公司向天津航空公司增资 6 亿元。北京恒介会计师事务所为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(京恒验字(2010)第 0016 号),此次增资后股权结构变更为海航集团有限公司出资 10.81 亿元,占注册资本的 56.89%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 10.53%;海航集团北方总部(天津)有限公司出资 6 亿元,占注册资本的 31.58%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 1%。

2010 年 9 月 16 日,公司增加注册资本 4 亿元,新增注册资本由昆仑信托有限责任公司交纳。立信中联都会会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(中联都会验字[2010]A-0046 号),此次增资后股权结构变更为海航集团有限公司出资 10.81 亿元,占注册资本的 47%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 8.7%;海航集团北方总部(天津)有限公司出资 6 亿元,占注册资本的 26.09%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 0.83%;昆仑信托有限责任公司出资 4 亿元,占注册资本的 17.39%。

2010 年 12 月 31 日,海航集团向海航集团北方总部(天津)有限公司转让其持有天津航空公司的 13.04%的股权,此次股权转让后,天津航空公司股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 33.96%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 8.7%;海航集团北方总部(天津)有限公司出资 9 亿元,占注册资本的 39.13%;公司出资 0.19 亿元,占注册资本的 0.83%;昆仑信托有限责任公司出资 4 亿元,占注册资本的 17.39%。

2011 年 9 月 10 日,海航集团北方总部(天津)有限公司向公司转让其持有的 21.74%的股权。2011 年 12 月 3 日,天航控股有限公司增加注册资本 6.5 亿元。天津航空公司此次增资已经华闻会计师事务所有限责任公司审计,华闻会计师事务所有限责任公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(华闻验字[2011]第 1031 号),此次增资后天津航空的注册资本变更为 29.5 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团有限公司出资 7.81 亿元,占注册资本的 26.48%;天航控股有限公司出资 6.5 亿元,占注册资本的 22.03%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 17.59%;海航集团北方总部(天津)有限公司出资 4 亿元,占注册资本的 13.56%;昆仑信托有限责任公司出资 4 亿元,占注册资本的 13.56%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 6.78%。

2012 年 5 月 23 日,天航控股有限公司向天津航空公司增加注册资本 3 亿元。天津航空公司此次增资已经华闻会计师事务所有限责任公司审计并出具了《验资报告》(京恒验字[2012]第 1015 号),此次增资后天津航空公司的注册资本变更为 32.5 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 24.03%;天航控股有限公司出资 9.5 亿元,占注册资本的 29.23%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 15.97%;海航集团北方总部(天津)有限公司出资 4 亿元,占注册资本的 12.31%;昆仑信托有限责任公司出资 4 亿元,占注册资本的 12.31%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 6.15%。

2012 年 11 月 5 日,昆仑信托有限责任公司向天航控股有限公司转让其持有天津航空公司的 12.31%的股权,此次股权变更后股权结构为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 24.03%;天航控股有限公司出资 25 亿元,占注册资本的 62.5%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 12.98%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 6.15%。

2012 年 11 月 7 日,海航集团北方总部(天津)有限公司向天航控股有限公司转让其持有天津航空公司的 12.31%的股权。此次股权变更后股权结构为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 24.03%;天航控股有限公司出资 17.5 亿元,占注册资本的 53.85%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 15.97%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 6.15%。

2013 年 3 月 1 日,天航控股有限公司向天津航空公司增加注册资本 7.5 亿元。天津航空公司此次增资已经北京安致勤会计师事务所有限公司审计,北京安致勤会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(安致勤验字[2013]第 2002 号),此次增资后天津航空公司的注册资本为 40 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 19.52%;天航控股有限公司出资 25 亿元,占注册资本的 62.5%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 12.98%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 5%。

2013 年 4 月 12 日,天航控股有限公司向天津航空公司增加注册资本 4 亿元。天津航空公司此次增资已经北京安致勤会计师事务所有限公司审计,北京安致勤会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(安致勤验字[2013]第 2003 号),此次增资后天津航空公司的注册资本为 44 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 17.75%;天航控股有限公司出资 29 亿元,占注册资本的 65.9%;公司出资 5.19 亿元,占注册资本的 11.8%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 4.55%。

2013 年 5 月 20 日,公司向天津航空公司增资 5.71 亿元。天津航空公司此次增资已经北京安致勤会计师事务所有限公司审计,北京安致勤会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(安致勤验字[2013]第 2005 号),此次增资后天津航空公司的注册资本变更为 49.71 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 15.71%;天航控股有限公司出资 29 亿元,占注册资本的 58.34%;公司出资 10.9 亿元,占注册资本的 21.93%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 4.02%。

2013 年 5 月 22 日,公司向天津航空公司增资 6.29 亿元。天津航空公司此次增资已经北京安致勤会计师事务所有限公司审计,北京安致勤会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(安致勤验字[2013]第 2006 号),此次增资后天津航空公司的注册资本变更为 56 亿元。天津航空公司此次增资后股权结构变更为海航集团出资 7.81 亿元,占注册资本的 13.95%;天航控股有限公司出资 29 亿元,占注册资本的 51.78%;公司出资 17.19 亿元,占注册资本的 30.70%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,占注册资本的 3.57%。

2013 年 9 月 22 日,增加注册资本 3.5 亿元,新增注册资本全部由天航控股有限公司缴纳。天津航空公司此次增资已经北京安致勤会计师事务所有限公司验证,北京安致勤会计师事务所有限公司为天津航空公司此次增资出具了《验资报告》(安致勤验字[2013]第 2007 号),此次增资后天津航空公司的注册资本变更为 59.5 亿元。

2014 年 1 月 29 日,海航集团向公司转让其所持有的全部天津航空公司股权。此次股东变更后股权结构变更为天航控股有限公司出资 32.5 亿元,持股比例为 54.62%;公司出资 25 亿元,持股比例为 42.02%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,持股比例为 3.36%。

2014 年 5 月 23 日,注册资本由 59.5 亿元增加至 66.5 亿元,新增注册资本 7 亿元由天航控股有限公司缴纳。此次增资后股权结构变更为天航控股有限公司出资 39.5 亿元,持股比例为 59.40%;公司出资 25 亿元,持股比例为 37.60%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,持股比例为 3.01%。

2014 年 7 月 14 日,注册资本由 66.5 亿元增加至 73.5 亿元,新增注册资本 7 亿元由公司缴纳。此次增资后股权结构变更为天航控股有限公司出资 39.5 亿元,持股比例为 53.74%;公司出资 32 亿元,持股比例为 43.54%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,持股比例为 2.72%。

2014 年 8 月 26 日,注册资本由 73.5 亿元增加至 80.5 亿元,新增注册资本 7 亿元由天津创鑫投资合伙企业(有限合伙)公司缴纳,此次增资后股权结构变更为天航控股有限公司出资 39.5 亿元,持股比例为 49.07%;公司出资 32 亿元,持股比例为 39.75%;天津保税区投资有限公司出资 2 亿元,持股比例为 2.48%;天津创鑫投资合伙企业(有限合伙)出资 7 亿元,持股比例为 8.7%。

2014 年 12 月 19 日,天津航空公司注册资本为 80.5 亿元增加至 81.926 亿元,新增注册资本 1.426 亿元由天津保税区投资有限公司认缴。此次增资后股权结构变更为天航控股有限公司出资 39.5 亿元,持股比例为 48.22%;公司出资 32 亿元,持股比例为 39.06%;天津保税区投资有限公司出资 3.426 亿元,持股比例为 4.18%;天津创鑫投资合伙企业(有限合伙)出资 7 亿元,持股比例为 8.55%。

2015 年 4 月 12 日,公司与天航控股签署《股权转让框架协议》,天航