

股票简称：华夏航空

股票代码：002928



华夏航空股份有限公司

(贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层)



华夏航空
CHINA EXPRESS

公开发行可转换公司债券 募集说明书

保荐机构（主承销商）



东兴证券股份有限公司
DONGXING SECURITIES CO., LTD.

(住所：北京市西城区金融大街 5 号新盛大厦 B 座 12-15 层)

签署日期：二〇一九年 十 月

声 明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺募集说明书及其摘要不存在任何虚假、误导性陈述或重大遗漏，并保证所披露信息的真实、准确、完整。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人（会计主管人员）保证募集说明书及其摘要中财务会计报告真实、完整。

证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对公司所发行证券的价值或者投资人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。

凡欲认购本期可转换公司债券（简称“债券”、“可转债”）的投资者，请认真阅读本募集说明书及有关的信息披露文件，进行独立投资判断并自行承担相关风险。证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对公司的经营风险、偿债风险、诉讼风险以及公司债券的投资风险或收益等作出判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

投资者认购或持有本期可转换公司债券视作同意债券持有人会议规则及债券募集说明书中其他有关公司、债券持有人等主体权利义务的相关约定。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

重大事项提示

请投资者关注以下重大事项，并仔细阅读本募集说明书中“风险因素”等有关章节。

一、关于本次可转债发行符合发行条件的说明

根据《证券法》、《上市公司证券发行管理办法》等相关法规规定，公司本次公开发行可转换公司债券符合法定的发行条件。

二、关于本次公开发行可转债的信用评级

本次可转换公司债券经东方金诚国际信用评估有限公司评级，根据东方金诚出具的评级报告，华夏航空股份有限公司主体信用评级为 AA-，本次可转换公司债券信用评级为 AA-，评级展望为稳定。

本次发行的可转换公司债券上市后，东方金诚国际信用评估有限公司将进行跟踪评级，并发布相应评级结果。

三、公司本次公开发行可转债的担保事项

根据《上市公司证券发行管理办法》第二十条的规定“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期未经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外”。截至 2018 年 6 月 30 日，公司经审计的归属于母公司股东权益为人民币 19.98 亿元，不低于 15 亿元，同时截至 2018 年末，公司经审计的归属于母公司股东权益为人民币 21.24 亿元，也不低于 15 亿元，因此本公司未对本次公开发行的可转换公司债券发行提供担保，请投资者特别关注。

四、可转债是一种具有债券特性且附有股票期权的混合型证券，其二级市场价格受市场利率、债券剩余期限、转股价格、公司股票价格、赎回条款、回售条款和转股价格向下修正条款、投资者的预期等诸多因素的影响，需要可转债的投资者具备更多的专业知识。和股票、债券一样，可转债的价格会有上下波动，从而可能使投资者遭受损失。为此，公司提醒投资者必须充分认识到债券市场和股票市场中可能遇到的风险，以便作出正确的投资决策。

投资本次发行的可转债还应注意：

1、投资者认购或以其他方式持有本次发行的可转债，即视为同意债券持有人会议规则。

2、本次发行的可转债满足可转债转股价格修正条件时，本公司董事会是否提议修正转股价格以及该等提议会否被股东大会批准存在不确定性。

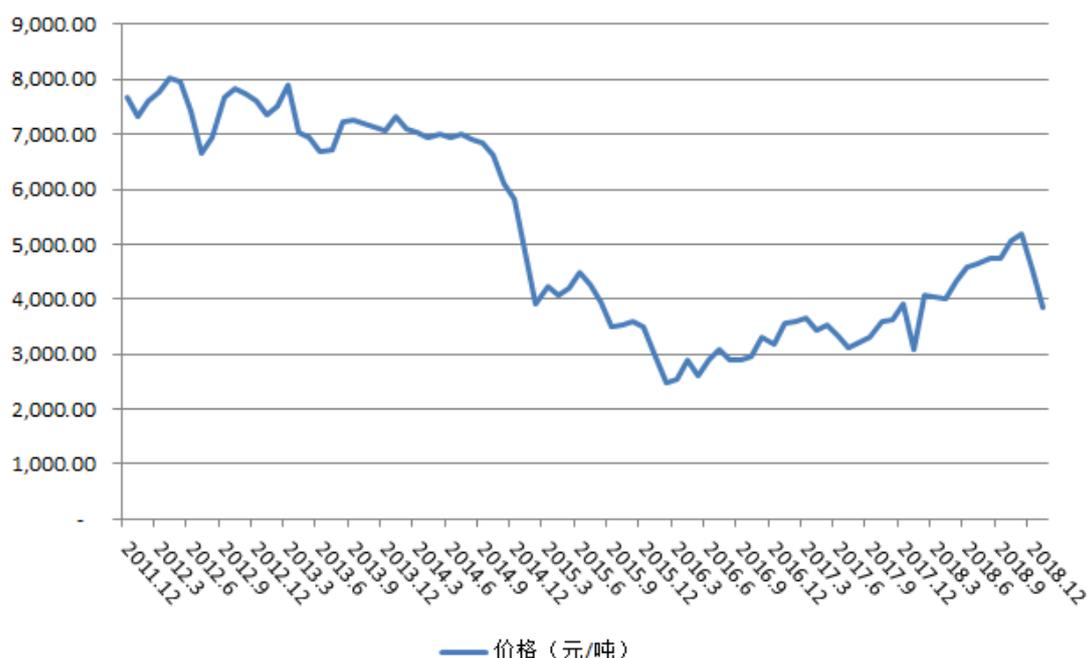
五、公司的相关风险

（一）航油价格波动风险

航油是航空公司生产成本最主要构成项之一，航油市场价格的波动对航空公司生产成本有较大影响，进而影响航空公司利润水平。

2011年8月，国家发展改革委员会颁布《关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》，规定航空煤油出厂价格按照不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则，每月调整一次，国内航油采购价格也将随之调整；2015年2月，国家发改委颁布了《关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》，不再公布航空煤油进口到岸完税价格，改由中石油、中石化、中海油和中航油集团公司按现行原则办法自行计算、确认。随着航空煤油出厂价格市场机制的不断完善，国内航油采购价格的市场波动性将进一步加大。

2011年12月到2019年1月中国进口航空煤油税后价格



数据来源：新华社中国金融信息网

同时，如上图所示，自 2011 年 12 月以来中国进口航空煤油税后价格波动较为剧烈。未来航油价格走势随着国内外经济局势的越发复杂，具有较大的不确定性。

2015 年 3 月，国家发展和改革委员会和中国民航局出台了《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571 号），将收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格，由现行每吨 4,140.00 元提高到每吨 5,000.00 元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨 5,000.00 元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。燃油附加费与油价的联动，可以有效抵减部分油价上涨对于公司经营的不利影响。但若未来航油价格持续上涨，依然会对公司经营造成不利的影响。

（二）机构运力购买业务收入占比较高的风险

由于支线航空的经营特点，公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议，购买航班的客运运力。机构客户与公司签订相关合同，明确购买公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则公司将超过部分的收入支付给机构客户。该模式的具体情况请详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”。

报告期内，公司的大部分航线均通过上述模式开展，2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月，机构客户运力购买业务收入占主营业务收入的比例分别为 35.68%、38.50%、36.23%和 30.43%。

公司在支线航空业内已形成了一定的知名度与品牌效应，报告期内，公司的机构客户基本保持稳定，且每年都有新增机构客户与公司开展运力购买合作，具有可持续性。但是，未来仍存在随着各地支线机场情况的变化，当地经济发展状况的变化，机构客户不再与公司进行运力购买合作的可能性，从而影响公司经营业绩。

另外，根据机构运力购买合同，通常机构客户应按月结算、按月支付。部分机构客户由于审批流程较长，报告期内支付周期大多约 3 个月，公司报告期内

的主要应收款项期后大部分均已收回。然而，理论上仍存在机构客户拖延付款或不付款导致的风险。

（三）汇率变动风险

截至 2019 年 6 月末，公司美元负债为 1.83 亿美元，占全部金融负债比例约 24%，如果人民币兑美元升值或贬值 10%，其他因素保持不变，则公司将增加或减少净利润约人民币 10,297.41 万元，公司美元负债主要用于飞机引进及发动机、航材等采购，公司的采购成本会受到汇率波动的影响。

2016 年、2017 年、2018 年及 2019 年 1-6 月公司汇兑净损失分别为 7,640.33 万元、-5,578.04 万元、3,603.52 万元和 156.30 万元。公司持续关注外币支付项目金额，并择机签署远期外汇合同以达到规避外汇风险之目的，但在人民币汇率波动的情况下，以外币计价的资产和负债的折算依然将产生汇兑损益，从而对公司的财务状况和经营业绩产生一定的影响。

（四）本息兑付及本期可转债未提供担保的风险

在可转债的存续期限内，公司需按可转债的发行条款就可转债未转股的部分每年偿付利息及到期兑付本金，并承兑投资者可能提出的回售要求。受国家政策、法规、行业和市场等不可控因素的影响，公司的经营活动可能没有带来预期的回报，进而使公司不能从预期的还款来源获得足够的资金，可能影响公司对可转债本息的按时足额兑付，以及对投资者回售要求的承兑能力。

同时，根据《上市公司证券发行管理办法》第二十条的规定“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期未经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外”。

截至 2018 年 6 月 30 日，公司经审计的归属于母公司股东的净资产不低于 15 亿元，同时截至 2018 年末，公司经审计的归属于母公司股东的净资产也不低于 15 亿元，因此公司未对本期可转债提供担保。如果本可转债存续期间出现对本公司经营能力和偿债能力有重大负面影响的事件，本可转债可能因未设担保而增加兑付风险。

（五）本次公开发行可转债摊薄即期回报的风险

本次公开发行可转债发行完成后、转股前，公司需按照预先约定的票面利率

对未转股的可转债支付利息，由于可转债票面利率一般比较低，正常情况下公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长会超过可转债需支付的债券利息，不会摊薄基本每股收益，极端情况下如果公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长无法覆盖可转债需支付的债券利息，则将使公司的税后利润面临下降的风险，将摊薄公司普通股股东即期回报。

投资者持有的本次公开发行可转债部分或全部转股后，公司股本总额将相应增加，对公司原有股东持股比例、公司净资产收益率及公司每股收益产生一定的摊薄作用。

另外，本次公开发行可转债设有转股价格向下修正条款，在该条款被触发时，公司可能申请向下修正转股价格，导致因本次公开发行可转债转股而新增的股本总额增加，从而扩大本次公开发行可转债转股对公司原普通股股东的潜在摊薄作用。

（六）募集资金投向风险

公司本次发行所募集资金将用于购买 2 架 A320 系列飞机，以增加公司的航空载运能力，满足公司业务快速发展和运营管理的需要。公司本次发行可转债募集资金所投资的项目的经济效益分析主要是基于当前的经济发展水平、市场环境、行业发展趋势、消费者需求等因素，并结合公司历史经营经验作出。若未来出现募集资金未能及时到位，或宏观经济环境、行业经营环境等发生重大不利变化，对本次募集资金投向产生不利影响，并对预期的经济效益产生不利影响，本次募集资金投资项目的实施效果将存在一定不确定性。

（七）可转债存续期内转股价格向下修正条款不实施的风险

本次发行设置了公司转股价格向下修正条款，在本可转债存续期间，当公司股票出现在任意连续二十个交易日中至少十个交易日的收盘价不高于当期转股价格 90% 的情况，公司董事会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会表决。在满足可转债转股价格向下修正条件的情况下，公司董事会仍可能基于公司的实际情况、股价走势、市场因素等多重考虑，不提出转股价格向下调整方案；或公司董事会所提出的转股价格向下调整方案未获得股东大会审议通过。因此，存续期内可转债持有人可能面临转股价格向下修正条款不能实施的风险。

（八）可转债存续期内转股价格向下修正幅度存在不确定性的风险

公司可转债存续期间，即使公司根据向下修正条款对转股价格进行修正，转股价格的修正幅度也将由于“修正后的转股价格应不低于该次股东大会召开日前二十个交易日公司股票交易均价和前一交易日公司股票交易均价较高者”的规定而受到限制，存在不确定性的风险。且如果在修正后公司股票价格依然持续下跌，未来股价持续低于向下修正后的转股价格，则将导致可转债的转股价值发生重大不利变化，进而可能导致出现可转债在转股期内回售或不能转股的风险。

（九）可转债价格波动甚至低于面值的风险

可转债是一种具有债券特性且附有股票期权的混合型证券，为复合型衍生金融产品，具有股票和债券的双重特性。通常来讲可转债的票面利率低于一般公司债券的利率，存在着利率差异。此外，由于公司股票价格波动受到国内外宏观经济环境、政策导向、行业发展阶段和市场情绪、公司自身经营状况、盈利能力和管理水平等众多因素的影响，若可转债发行后，公司股价持续高于或低于本次可转债的转股价格，会导致转股价格高于或低于正股价格的情形。

因此，由于可转债的品种特点、转债票面利率与可比公司债券的利率差异、转股价格与正股价格的差异等，可转债价格可能会出现异常波动或甚至低于面值，从而投资者面临不能获得预期投资收益甚至出现亏损的风险。

六、本公司的股利分配政策和现金分红比例

（一）利润分配政策及其制定情况

1、公司的利润分配原则为：公司实行持续、稳定的利润分配政策，重视对投资者的合理回报并兼顾公司的长远和可持续发展。

公司采取现金、股票或现金与股票相结合的方式分配股利。现金方式优先于股票方式。

公司当年度实现盈利，在依法提取公积金后可以进行现金分红。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，进行利润分配时，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10%。

重大资金支出安排是指：公司在未来12个月内需要重大投资（包括但不限于对外投资、收购资产以及购买设备等）涉及的累计支出额超过公司最近一期经

审计净资产的 50%的(同时存在账面值和评估值的,以高者为准),且超过 5,000 万元。

在保证公司股本规模和股权结构合理的前提下,基于回报投资者和分享企业价值的考虑,从公司成长性、每股净资产的摊薄、公司股价与公司股本规模的匹配性等真实合理因素出发,当公司股票估值处于合理范围内,公司可以在实施现金分红的同时进行股票股利分配。

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,并按照公司章程规定的程序,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%;

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。

公司的利润分配不得超过累计可分配利润。

2、公司原则上每年度进行一次利润分配,并可以根据盈利情况和资金需求状况进行中期现金分红。

3、公司利润分配决策程序应充分考虑独立董事、外部监事和公众投资者的意见,公司利润分配决策程序具体如下:

在公司实现盈利符合利润分配条件时,公司董事会应当根据公司的具体经营情况和市场环境,制订中期利润分配方案(拟进行中期分配的情况下)、年度利润分配方案,利润分配方案中应说明当年未分配利润的使用计划。

董事会制订的利润分配方案时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,利润分配方案需经董事会过半数以上表决通过,独立董事应当对利润分配政策进行审核并发表明确审核意见,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。

监事会应对董事会制订的利润分配方案进行审核并发表审核意见，若公司有外部监事（不在公司任职的监事），则外部监事应对监事会审核意见无异议。

公告董事会决议时应同时披露独立董事、监事会（包括外部监事，如有）的审核意见。

董事会审议通过利润分配方案后应提交股东大会审议批准，股东大会审议时，公司应当提供网络投票等方式以方便社会公众股东参与股东大会表决。

股东大会对现金分红具体方案进行审议前，公司应当通过接听投资者电话、公司公共邮箱、网络平台、召开投资者见面会等多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

公司董事会制订的利润分配方案，提交股东大会审议时须经普通决议表决通过。

4、公司应当在年度报告中详细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。

对现金分红政策进行调整或变更的，还应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。

5、如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制订现金利润分配方案或者按低于本章程规定的现金分红比例进行利润分配的，应当在定期报告中详细说明不分配或者按低于本章程规定的现金分红比例进行分配的原因、未用于分配的未分配利润留存公司的用途；独立董事、监事会应当对此发表审核意见，其中外部监事（如有）应对监事会意见无异议。

6、公司因生产经营情况发生重大变化、投资规划和长期发展的需要等原因需调整本章程确定的利润分配政策的，应由公司董事会根据实际情况提出利润分配政策调整议案，提请股东大会审议，由出席股东大会的股东所持表决权的

2/3以上通过，并在议案中详细论证和说明原因；调整后的利润分配政策应以股东权益保护为出发点，且不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定；独立董事、监事会应当对此发表审核意见，其中外部监事（如有）应对监事会意见无异议；公司应当提供网络投票等方式以方便社会公众股股东参与股东大会表决。

7、公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后2个月内完成股利（或股份）的派发事项。

（二）最近三年的利润分配情况

公司2016年度利润分配方案为：以公司2016年12月31日的总股本36,000万股为基数，每10股派发现金红利0.50元（含税），共计派发现金红利1,800.00万元。

公司2017年度利润分配方案为：以公司首次公开发行后总股本40,050万股为基数，向全体股东每10股派发现金红利人民币1.10元（含税），共计派发现金红利4,405.50万元。

公司于2018年3月2日完成发行上市，当年实现的现金分红金额为4,405.50万元，现金分红占2017年度可分配利润的比例为11.77%。

公司2018年度利润分配方案为：以总股本40,050万股为基数，向全体股东每10股派发现金红利人民币1.3元（含税），共计派发现金红利5,206.50万元；同时拟以资本公积金每10股转增5股。本次利润分配方案已实施完毕。

公司2018年度现金分红金额占2018年度可分配利润的比例为21.04%。

七、中美贸易摩擦对本次募投项目的影响

根据《关于对原产于美国的部分商品加征关税的公告》（中华人民共和国商务部公告2018年第55号），“中美贸易摩擦”的具体情况如下：“2018年6月15日，美国政府依据301调查单方认定结果，宣布将对原产于中国的500亿美元商品加征25%的进口关税，其中对约340亿美元中国输美商品的加征关税措施将于7月6日实施，对其余约160亿美元商品的加征关税措施将进一步征求公众意见。美方不顾中方的坚决反对和严正交涉，执意采取违反世界贸易组织相关规则的行为，严重侵犯中方根据世界贸易组织规则享有的合法权益，威胁中国经济利益和安全。对于美国违反国际义务对中国造成的紧急情况，为捍卫自身合法权益，中方

依据《中华人民共和国对外贸易法》等法律法规和国际法基本原则，决定对原产于美国的大豆等农产品、汽车、水产品等进口商品对等采取加征关税措施，税率为25%……同时，中方拟对自美进口的化工品、医疗设备、能源产品等商品加征25%的进口关税……”。

公司目前执飞和计划引进的飞机机型均为加拿大庞巴迪公司生产的CRJ900飞机和欧洲空中客车公司生产的A320系列飞机，执飞和计划引进的飞机机型均不涉及美国波音公司生产的波音系列飞机，不在中国对美国输华商品加征关税商品清单中。

目录

声 明.....	1
重大事项提示.....	2
目录.....	12
第一章 释义	15
第二章 本次发行概况	19
一、公司概况.....	19
二、本次发行概况.....	19
三、承销方式及承销期.....	30
四、发行费用.....	30
五、本次发行有关的时间及停、复牌安排.....	30
六、本次发行证券的上市流通.....	31
七、本次发行的相关机构.....	31
第三章 风险因素.....	34
一、市场风险.....	34
二、经营与管理风险.....	38
三、政策变化风险.....	40
四、财务风险.....	41
五、与本期可转债有关的风险.....	42
六、其他风险.....	45
第四章 发行人基本情况	47
一、公司发行前股本总额及前十名股东持股情况.....	47
二、公司组织结构图及对其他企业的重要权益投资情况.....	47
三、发行人控股股东及实际控制人情况.....	54
四、发行人主营业务.....	58
五、航空运输业总体情况.....	58
六、支线航空运输业概况.....	80

七、发行人面临的主要竞争状况.....	87
八、发行人主营业务的具体情况.....	93
九、发行人主要固定资产及无形资产.....	121
十、发行人的特许经营及经营许可情况.....	150
十一、公司境外经营情况.....	151
十二、公司上市以来历次筹资、利润分配及净资产额变化情况.....	151
十三、报告期内公司、控股股东及实际控制人所做出的重要承诺及承诺的履行情况.....	151
十四、公司股利分配政策.....	161
十五、报告期内公司发行的债券及中期票据情况及资信评级情况.....	161
十六、董事、监事、高级管理人员情况.....	161
十七、最近五年被证券监管部门和交易所采取监管措施或处罚的情况及相应整改措施.....	175
第五章 同业竞争与关联交易.....	176
一、同业竞争.....	176
二、关联方及关联交易情况.....	179
第六章 财务会计信息.....	186
一、公司最近三年及一期财务报表.....	186
二、注册会计师审计意见类型.....	213
三、合并报表范围的变化.....	214
四、主要财务指标.....	216
五、最近三年及一期非经常性损益明细表.....	218
第七章 管理层讨论与分析.....	219
一、公司财务状况分析.....	219
二、公司的盈利能力分析.....	244
三、公司现金流量分析.....	297
四、资本性支出情况.....	299
五、会计政策和会计估计变更以及会计差错更正.....	300
六、重大担保、诉讼情况.....	315

七、财务状况和盈利能力的趋势分析.....	329
八、其他重要事项.....	330
第八章 本次募集资金运用.....	331
一、本次募集资金的使用计划.....	331
二、本次募集资金投资项目的必要性和可行性分析.....	331
三、本次募集资金运用对公司经营管理和财务状况的影响.....	333
第九章 历次募集资金运用.....	335
一、前次募集资金数额、资金到账时间以及资金在专项账户的存放情况..	335
二、前次募集资金的实际使用情况.....	336
三、前次募集资金投资项目产生的经济效益情况.....	341
四、前次募集资金以资产认购股份的资产运行情况.....	342
五、前次募集资金实际使用情况与已公开披露信息对照情况.....	342
六、会计师出具的鉴证报告意见.....	342
第十章 董事、监事、高管及有关中介机构声明.....	343
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明.....	343
二、发行人保荐机构（主承销商）声明.....	344
三、发行人保荐机构（主承销商）董事长、总经理声明.....	347
四、发行人律师声明.....	349
五、发行人会计师声明.....	350
六、发行人债券信用评级机构声明.....	352
第十一章 备查文件.....	353

第一章 释义

在本募集说明书中，除非文义另有所指，下列简称具有如下特定含义：

普通术语		
华夏航空	指	华夏航空股份有限公司，在用以描述业务与资产情况时，根据文意亦指公司及其控股子公司
华夏有限	指	华夏航空有限公司，发行人改制前身
公司、发行人、本公司	指	华夏航空，包括前身华夏有限
重庆分公司	指	华夏航空股份有限公司重庆销售分公司
赣州分公司	指	华夏航空股份有限公司赣州分公司
华夏通用航空、华夏通航	指	华夏通用航空有限公司
飞行训练中心	指	华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司
通融企管、北京瑞基、瑞基航空	指	华夏通融（北京）企业管理有限公司，其前身为北京瑞基航空设施管理有限公司
通融贵阳分公司	指	北京瑞基航空设施管理有限公司贵阳分公司
典藏旅行社	指	北京华夏典藏国际旅行社有限公司，其前身为北京华夏典藏旅行社有限公司
典藏重庆分公司	指	北京华夏典藏旅行社有限公司重庆分公司
云集传媒	指	华夏云集（重庆）文化传媒有限公司
融通一号	指	融通一号（天津）租赁有限公司
融通二号	指	融通二号（天津）租赁有限公司
新疆典藏	指	新疆华夏典藏旅行社有限公司
华夏产业投资	指	华夏航空产业投资有限公司
华夏海外发展	指	华夏海外发展（香港）有限公司
融通三号	指	融通三号（香港）租赁有限公司
华夏云融	指	华夏云融航空科技有限公司
鸿商产业	指	鸿商产业控股集团有限公司
龙开创兴	指	北京龙开创兴科技发展有限公司
达孜龙开	指	达孜龙开股权投资管理合伙企业（有限合伙）
邓普尼国际	指	邓普尼国际有限公司

精英国际	指	精英国际有限公司
华夏控股、深圳天络、北京天络、天络航空	指	华夏航空控股（深圳）有限公司，其前身为北京天络航空服务有限公司、深圳市天络航空有限公司
深圳融达	指	深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）
深圳瑞成	指	深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）
华夏通融	指	重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙）
金风创投、新疆澜溪、澜溪管理	指	新疆金风创投股权投资有限公司，现已更名为新疆澜溪管理咨询有限公司
金风控股	指	金风投资控股有限公司
金风科技	指	新疆金风科技股份有限公司
温氏投资	指	广东温氏投资有限公司
金乾投资	指	烟台金乾投资中心（有限合伙）
银泰嘉福	指	北京银泰嘉福基金管理中心（有限合伙）
朗泰通达	指	朗泰通达投资（深圳）合伙企业（有限合伙）
华通壹号	指	贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）
华通贰号	指	贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙）
华通叁号	指	贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙）
华夏飞机	指	南通华夏飞机工程技术股份有限公司，其前身为南通华夏航空工程技术有限公司
报告期、最近三年及一期	指	2016年、2017年、2018年及2019年1-6月
民航局、CAAC	指	中国民用航空局
民航西南局	指	中国民用航空西南地区管理局
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
商务部	指	中华人民共和国商务部
IATA	指	国际航空运输协会
ICAO	指	国际民用航空组织
ACCA	指	中国航空结算有限责任公司
庞巴迪	指	加拿大庞巴迪公司
巴航工业	指	巴西航空工业公司
空客	指	空中客车公司

本次发行	指	华夏航空股份有限公司本次向社会公众公开发行不超过人民币 79,000 万元 A 股可转换公司债券的行为
本募集说明书、本说明书、募集说明书	指	华夏航空股份有限公司公开发行可转换公司债券募集说明书
元、万元、亿元	指	人民币元、万元、亿元
保荐机构（主承销商）、东兴证券、本保荐机构	指	东兴证券股份有限公司
金杜、律师	指	北京市金杜律师事务所
立信、立信会计师、立信会计师事务所	指	立信会计师事务所（特殊普通合伙）
立信中联、立信中联会计师、立信中联会计师事务所	指	立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）
东方金诚	指	东方金诚国际信用评估有限公司
天健兴业	指	北京天健兴业资产评估有限公司
证监会	指	中国证券监督管理委员会
公司法	指	中华人民共和国公司法
证券法	指	中华人民共和国证券法
管理办法	指	上市公司证券发行管理办法
上市规则	指	深圳证券交易所股票上市规则
专业术语		
融资租赁	指	出租人根据承租人对出卖人（供货商）的选择，向出卖人购买租赁物，提供给承租人使用，承租人支付租金，承租期满，货物所有权归属于承租人的交易
经营租赁	指	融资租赁以外的租赁，租入资产不反映在报表中，租赁费列入公司运输成本
运输总周转量	指	每一航段的旅客、行李、邮件、货物的重量与该航段距离乘积之和（每位成年旅客的重量按 90 公斤计算）
旅客周转量、收入客公里	指	每一航段旅客运输量（人）与该航段距离的乘积之和
货邮周转量、货运吨公里	指	每一航段货物、邮件重量与该航段距离的乘积之和
可用吨公里	指	最大业载与航距的乘积，其中，最大业载指飞机最大能装载的运量
可用座公里	指	可出售的最大座位数与航距的乘积
可用货邮吨公里	指	每一航段可提供货邮业载与该航段距离的乘积之和

载运率	指	运输总周转量与可用吨公里之比
客座率	指	收入客公里与可用座公里之比
飞机日利用率	指	每个营运日每架飞机的实际飞行小时
定期航班	指	公布班期和时刻、对公众开发销售的航班
SPA 协议	指	两家航空公司之间的一种销售协议,其中主要规定了当一家航空公司的一段航段开在另外一家航空公司票本上的价格、订座舱位及相关限制条件
BSP	指	Billing and Settlement Plan, 即开账与结算计划, 是 IATA 建立、供航空公司和代理人之间使用的销售结算系统
中航信	指	中国民航信息集团公司, 主要是向航空公司、机场、机票销售代理、旅游企业及民航相关机构和国际组织提供航空客运业务处理、航空旅游电子分销、机场旅客处理、航空货运数据处理、互联网旅游平台等服务, 是目前国内航空旅游行业主要的信息技术及商务服务提供商
ARMS 系统	指	中国航空结算有限责任公司开发的国内航空客运收入管理系统

本募集说明书除特别说明外所有数值保留 2 位小数, 若出现合计数与各分项数值之和尾数不符的情况, 均为四舍五入原因造成。

第二章 本次发行概况

一、公司概况

公司名称：华夏航空股份有限公司

英文名称：China Express Airlines Co., LTD

上市地点：深圳证券交易所

股票简称：华夏航空

股票代码：002928

注册资本：60,075.00 万元

法定代表人：胡晓军

公司住所：贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层

主营运基地：重庆江北国际机场

董事会秘书：俸杰

邮政编码：550012

联系电话：023-67153222-8903

联系传真：023-67153222-8903

电子邮箱：dongmiban@chinaexpressair.com

互联网址：www.chinaexpressair.com

经营范围：法律、法规、国务院决定规定禁止的不得经营；法律、法规、国务院决定规定应当许可（审批）的，经审批机关批准后凭许可（审批）文件经营；法律、法规、国务院决定规定无需许可（审批）的，市场主体自主选择经营。（国内（含港澳台）、国际航空客货运输业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动））

统一社会信用代码：91520000785456947M

二、本次发行概况

（一）本次发行的审批及核准情况

本次可转债发行方案于 2018 年 9 月 20 日经公司第一届董事会第二十二次会

议审议通过，于 2018 年 10 月 9 日经公司 2018 年第三次临时股东大会审议通过。中国证监会已于 2019 年 7 月批准本次发行。

2019 年 8 月 16 日，公司召开第二届董事会第一次会议审议通过《关于延长公司公开发行可转换公司债券股东大会决议有效期的议案》和《关于提请股东大会延长授权董事会办理本次公开发行可转换公司债券相关事宜有效期的议案》；同意将发行方案决议有效期及授权决议有效期延长至中国证监会关于核准公司公开发行可转换公司债券的批复规定的六个月有效期截止日（2020 年 1 月 2 日）；2019 年 9 月 4 日，公司召开 2019 年第四次临时股东大会审议通过前述两项议案。

证券类型	可转换公司债券
发行数量	79,000 万元（共计 790 万张）
债券面值	每张 100 元
发行价格	按面值发行
债券期限	6 年
发行方式与发行对象	本次发行的可转债向发行人在股权登记日收市后中国结算深圳分公司登记在册的原股东优先配售，原股东优先配售后余额部分（含原股东放弃优先配售部分）通过深交所交易系统网上向社会公众投资者发行，认购金额不足 79,000.00 万元的部分由保荐机构（主承销商）包销。

（二）本次可转债基本发行条款

1、本次发行证券的种类

本次发行证券的种类为可转换为公司 A 股股票的可转换公司债券。该可转债及未来转换的 A 股股票将在深圳证券交易所上市。

2、发行规模

本次拟发行可转债募集资金总额为人民币 79,000 万元，共计 790 万张。

3、票面金额和发行价格

本次发行的可转债每张面值为人民币 100 元，按面值发行。

4、可转债存续期限

本次发行的可转债存续期限为6年，即2019年10月16日至2025年10月16日。

5、票面利率

本次发行的可转换公司债券票面利率为：第一年0.50%、第二年0.80%、第三年1.00%、第四年1.50%、第五年2.00%、第六年3.00%。

6、还本付息的期限和方式

本次发行的可转债采用每年付息一次的付息方式，到期归还本金和最后一年利息。

(1) 年利息计算

年利息指可转债持有人按持有的可转债票面总金额自可转债发行首日起每满一年可享受的当期利息。

年利息的计算公式为： $I=B*i$

I：指年利息额；

B：指本次发行的可转债持有人在计息年度（以下简称“当年”或“每年”）付息债权登记日持有的可转债票面总额；

i：指可转债的当年票面利率。

(2) 付息方式

本次发行的可转债采用每年付息一次的付息方式，计息起始日为可转债发行首日。

付息日：每年的付息日为本次发行的可转债发行首日起每满一年的当日。如该日为法定节假日或休息日，则顺延至下一个工作日，顺延期间不另付息。每相邻的两个付息日之间为一个计息年度。转股年度有关利息和股利的归属等事项，由公司董事会根据相关法律法规及深圳证券交易所的规定确定。

付息债权登记日：每年的付息债权登记日为每年付息日的前一交易日，公司将在每年付息日之后的五个交易日内支付当年利息。在付息债权登记日前（包括付息债权登记日）申请转换成公司股票的可转债，公司不再向其持有人支付本计息年度及以后计息年度的利息。

可转债持有人所获得利息收入的应付税项由可转债持有人承担。

7、转股期限

本次发行的可转债转股期自可转债发行结束之日（2019年10月22日，即募集资金划至发行人账户之日）起满六个月后的第一个交易日起至可转债到期日止。（即2020年4月22日至2025年10月16日止（如遇法定节假日或休息日延至其后的第1个工作日；顺延期间付息款项不另计息））。

8、转股价格的确定及其调整

（1）初始转股价格的确定依据

本次发行的可转债的初始转股价格为10.52元/股，不低于募集说明书公告日前二十个交易日公司A股股票交易均价（若在该二十个交易日内发生过因除权、除息引起股价调整的情形，则对调整前交易日的收盘价按经过相应除权、除息调整后的价格计算）和前一个交易日公司A股股票交易均价。

其中，前二十个交易日公司股票交易均价=前二十个交易日公司股票交易总额/该二十个交易日公司股票交易总量；前一交易日公司股票交易均价=前一交易日公司股票交易总额/该日公司股票交易总量。

（2）转股价格的调整方法及计算公式

在本次发行之后，当公司因派送股票股利、转增股本、增发新股或配股、派送现金股利等情况（不包括因可转债转股而增加的股本），将按下述公式进行转股价格的调整（保留小数点后两位，最后一位四舍五入）：

派送股票股利或转增股本： $P_1 = P_0 / (1+n)$ ；

增发新股或配股： $P_1 = (P_0 + A * k) / (1+k)$ ；

上述两项同时进行： $P_1 = (P_0 + A * k) / (1+n+k)$ ；

派送现金股利： $P_1 = P_0 - D$ ；

上述三项同时进行： $P_1 = (P_0 - D + A * k) / (1+n+k)$ 。

其中： P_1 为调整后转股价， P_0 为调整前转股价， n 为送股或转增股本率， A 为增发新股价或配股价， k 为增发新股或配股率， D 为每股派送现金股利。

当公司出现上述股份和/或股东权益变化情况时，将依次进行转股价格调整，并在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登转股价格调整的公告，并于公告中载明转股价格调整日、调整办法及暂停转股时期（如需）。当转股价格调

整日为本次发行的可转债持有人转股申请日或之后，转换股份登记日之前，则该持有人的转股申请按公司调整后的转股价格执行。

当公司可能发生股份回购、合并、分立或任何其他情形使公司股份类别、数量和/或股东权益发生变化从而可能影响本次发行的可转债持有人的债权利益或转股衍生权益时，公司将视具体情况按照公平、公正、公允的原则以及充分保护本次发行的可转债持有人权益的原则调整转股价格。有关转股价格调整内容及操作办法将依据当时国家有关法律法规及证券监管部门的相关规定来制订。

9、转股价格的向下修正条款

(1) 修正条件及修正幅度

在本次发行的可转债存续期间，当公司股票在任意连续二十个交易日中至少有十个交易日的收盘价低于当期转股价格的90%时，公司董事会会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会审议表决。

上述方案须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过方可实施。股东大会进行表决时，持有公司本次发行的可转债的股东应当回避。修正后的转股价格应不低于该次股东大会召开日前二十个交易日公司股票交易均价和前一交易日公司股票交易均价之间的较高者。同时，修正后的转股价格不得低于最近一期经审计的每股净资产值和股票面值。

若在前述二十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

(2) 修正程序

如公司决定向下修正转股价格，公司将在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登相关公告，公告修正幅度、股权登记日及暂停转股期间等。从股权登记日后的第一个交易日（即转股价格修正日）开始恢复转股申请并执行修正后的转股价格。

若转股价格修正日为转股申请日或之后，转换股份登记日之前，该类转股申请应按修正后的转股价格执行。

10、转股股数确定方式

本次发行的可转债持有人在转股期内申请转股时，转股数量 Q 的计算方式为：

$Q=V/P$ ，并以去尾法取一股的整数倍。

其中：V 为可转债持有人申请转股的可转债票面总金额；P 为申请转股当日有效的转股价。

可转债持有人申请转换成的股份须是一股的整数倍。转股时不足转换为一股的可转债余额，公司将按照深圳证券交易所等部门的有关规定，在可转债持有人转股当日后的五个交易日内以现金兑付该部分可转债的票面余额及其所对应的当期应计利息。

11、赎回条款

（1）到期赎回条款

本次发行的可转债期满后五个交易日内，公司将以本次可转债票面面值的 115%（含最后一期利息）的价格向投资者赎回全部未转股的可转债。

（2）有条件赎回条款

在本次发行的可转债转股期内，当下述两种情形的任意一种出现时，公司有权决定按照债券面值加应计利息的价格赎回全部或部分未转股的可转债：

在本次发行的可转债转股期内，如果公司 A 股股票连续三十个交易日中至少有十五个交易日的收盘价格不低于当期转股价格的 130%（含 130%）；

当本次发行的可转债未转股余额不足 3,000 万元时。

当期应计利息的计算公式为： $IA=B*i*t/365$

IA：指当期应计利息；

B：指本次发行的可转债持有人持有的将赎回的可转债票面总金额；

i：指可转债当年票面利率；

t：指计息天数，即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天数（算头不算尾）。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

12、回售条款

(1) 有条件回售条款

本次发行的可转债最后两个计息年度,如果公司股票在任何连续三十个交易日的收盘价格低于当期转股价格的70%时,可转债持有人有权将其持有的可转债全部或部分按债券面值加上当期应计利息的价格回售给公司。

若在上述交易日内发生过转股价格因发生送股票股利、转增股本、增发新股(不包括因本次发行的可转债转股而增加的股本)、配股以及派发现金股利等情况而调整的情形,则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算,在调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。如果出现转股价格向下修正的情况,则上述连续三十个交易日须从转股价格调整之后的第一个交易日起重新计算。

本次发行的可转债最后两个计息年度,可转债持有人在每年回售条件首次满足后可按上述约定条件行使回售权一次,若在首次满足回售条件而可转债持有人未在公司届时公告的回售申报期内申报并实施回售的,该计息年度不应再行使回售权,可转债持有人不能多次行使部分回售权。

(2) 附加回售条款

若公司本次发行的可转债募集资金投资项目的实施情况与公司在募集说明书中的承诺情况相比出现重大变化,根据中国证监会的相关规定被视作改变募集资金用途或被中国证监会认定为改变募集资金用途的,可转债持有人享有一次回售的权利。可转债持有人有权将其持有的可转债全部或部分按债券面值加当期应计利息的价格回售给公司。持有人在附加回售条件满足后,可以在公司公告后的附加回售申报期内进行回售,本次附加回售申报期内不实施回售的,不应再行使附加回售权。

上述当期应计利息的计算公式为: $IA=B*i*t/365$

IA: 指当期应计利息;

B: 指本次发行的可转债持有人持有的将回售的可转债票面总金额;

i: 指可转债当年票面利率;

t: 指计息天数,即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天

数（算头不算尾）。

13、转股年度有关股利的归属

因本次发行的可转债转股而增加的公司A股股票享有与原A股股票同等的权益，在股利发放的股权登记日当日登记在册的所有普通股股东（含因可转债转股形成的股东）均参与当期股利分配，享有同等权益。

14、发行方式及发行对象

本次发行的可转债向发行人在股权登记日收市后中国结算深圳分公司登记在册的原股东优先配售，原股东优先配售后余额部分（含原股东放弃优先配售部分）通过深交所交易系统网上向社会公众投资者发行，认购金额不足79,000.00万元的部分由保荐机构（主承销商）包销。

本次可转债的发行对象为：（1）向发行人原股东优先配售：发行公告公布的股权登记日（即2019年10月15日，T-1日）收市后中国结算深圳分公司登记在册的公司所有股东；（2）网上发行：中华人民共和国境内持有深交所证券账户的社会公众投资者，包括：自然人、法人、证券投资基金等（法律法规禁止购买者除外）；（3）本次发行的承销团成员的自营账户不得参与网上申购。

15、向原股东配售的安排

本次发行的可转换公司债券向公司原股东实行优先配售。

原股东可优先配售的可转换公司债券数量为其在股权登记日（即2019年10月15日，T-1日）收市后登记在册的持有公司股份数按每股配售1.3150元面值可转债的比例计算可配售可转债金额，再按100元/张转换为可转债张数，每1张为一个申购单位。

16、债券持有人和债券持有人会议

（1）债券持有人的权利与义务

1) 可转换公司债券持有人的权利：

① 依照其所持有的本期可转换公司债券数额享有约定利息；

② 根据可转换公司债券募集说明书约定的条件将所持有的本期可转换公司债券转为公司A股股份；

- ③ 根据可转换公司债券募集说明书约定的条件行使回售权；
- ④ 依照法律、行政法规及公司章程的规定转让、赠与或质押其所持有的本期可转换公司债券；
- ⑤ 依照法律、公司章程的规定获得有关信息；
- ⑥ 按可转换公司债券募集说明书约定的期限和方式要求公司偿付本期可转换公司债券本息；
- ⑦ 依照法律、行政法规等相关规定及债券持有人会议规则参与或委托代理人参与债券持有人会议并行使表决权；
- ⑧ 法律、行政法规及公司章程所赋予的其作为公司债权人的其他权利。

2) 可转换公司债券持有人的义务

- ① 遵守公司发行可转换公司债券条款的相关规定；
- ② 依其所认购的可转换公司债券数额缴纳认购资金；
- ③ 遵守债券持有人会议形成的有效决议；
- ④ 除法律、法规规定及可转换公司债券募集说明书约定之外，不得要求公司提前偿付可转换公司债券的本金和利息；
- ⑤ 法律、行政法规及公司章程规定应当由可转换公司债券持有人承担的其他义务。

(2) 债券持有人会议的权限范围

1) 当公司提出变更本期可转换公司债券募集说明书约定的方案时，对是否同意公司的建议作出决议，但债券持有人会议不得作出决议同意公司不支付本期债券本息、变更本期债券利率和期限、取消可转换公司债券募集说明书中的赎回或回售条款等；

2) 当公司未能按期支付可转换公司债券本息时，对是否同意相关解决方案作出决议，对是否通过诉讼等程序强制公司和担保人（如有）偿还债券本息作出决议，对是否参与公司的整顿、和解、重组或者破产的法律程序作出决议；

3) 当公司减资（因股权激励回购股份导致的减资除外）、合并、分立、解散或者申请破产时，对是否接受公司提出的建议，以及行使债券持有人依法享有的权利方案作出决议；

4) 当担保人（如有）发生重大不利变化时，对行使债券持有人依法享有权利的方案作出决议；

5) 对变更、解聘债券受托管理人作出决议；

6) 当发生对债券持有人权益有重大影响的事项时，对行使债券持有人依法享有权利的方案作出决议；

7) 在法律规定许可的范围内对债券持有人会议规则的修改作出决议；

8) 法律、行政法规和规范性文件规定应当由债券持有人会议作出决议的其他情形。

(3) 在本次发行的可转换公司债券存续期内，发生下列情形之一的，公司董事会应召集债券持有人会议

1) 拟变更可转换公司债券募集说明书的约定；

2) 公司不能按期支付可转换公司债券本息；

3) 公司发生减资（因股权激励回购股份导致的减资除外）、合并、分立、解散或者申请破产；

4) 担保人（如有）或担保物（如有）发生重大变化；

5) 发生其他对债券持有人权益有重大实质影响的事项；

6) 根据法律、行政法规、中国证监会、深圳证券交易所及债券持有人会议规则的规定，应当由债券持有人会议审议并决定的其他事项。

下列机构或人士可以提议召开债券持有人会议：

1) 公司董事会提议；

2) 单独或合计持有本期可转换公司债券未偿还债券面值总额 10%以上的债券持有人书面提议；

3) 法律、行政法规及中国证监会规定的其他机构或人士。

17、本次募集资金用途

本次公开发行可转换公司债券拟募集资金总额为 79,000 万元，扣除发行费用后，募集资金将全部用于购买 2 架 A320 系列飞机。本次募投项目情况如下：

单位：万元

项目名称	投资总额	拟投入募集资金
购买 2 架 A320 系列飞机	135,000	79,000
合计	135,000	79,000

本次发行的募集资金到位前，公司可根据自身发展需要并结合市场情况利用自筹资金对募集资金项目进行先期投入，并在募集资金到位后予以置换；公司将根据募集资金到位时间和 A320 系列飞机交付计划，择机调整所购买的飞机。若本次发行扣除发行费用后的实际募集资金低于拟投资项目的实际资金需求总量，公司可根据项目的实际需求，按照相关法规规定的程序对上述项目的募集资金投入金额进行适当调整，不足部分由公司自筹解决。

18、担保事项

本次发行的可转换公司债券不提供担保。

19、募集资金管理及存放账户

公司已建立募集资金专项存储制度，本次发行可转换公司债券的募集资金将存放于公司董事会决定的专项账户中，具体开户事宜将在发行前由公司董事会确定，并在发行公告中披露开户信息。

20、本次决议的有效期限

公司本次发行可转债方案的有效期限为十二个月，自发行方案通过股东大会审议之日起计算。

（三）预计募集资金量和募集资金专项存储账户

本次发行可转债的预计募集资金为 7.9 亿元（未扣除发行费用），本次发行可转债募集资金将存放于本公司董事会指定的专项账户。

（四）债券评级

本次可转换公司债券经东方金诚国际信用评估有限公司评级，根据东方金诚

出具的评级报告，华夏航空股份有限公司主体信用评级为 AA-，本次可转换公司债券信用评级为 AA-，评级展望为稳定。

三、承销方式及承销期

本次发行由主承销商以余额包销方式承销，承销期的起止时间：自 2019 年 10 月 14 日至 2019 年 10 月 22 日。

四、发行费用

项目	含税金额（万元）
承销及保荐费用	1,382.50
律师费用	111.30
会计师费用	80.00
资信评级费用	25.00
信息披露及发行手续费等	37.39
合计	1,636.19

发行费用的实际发生金额会因实际情况略有增减。

五、本次发行有关的时间及停、复牌安排

日期	事项	停复牌安排
T-2 2019年10月14日	刊登募集说明书及其摘要、发行公告、网上路演公告	正常交易
T-1 2019年10月15日	原股东优先配售股权登记日；网上路演	正常交易
T 2019年10月16日	刊登发行提示性公告；原股东优先配售日；网上申购日	正常交易
T+1 2019年10月17日	刊登网上发行中签率及优先配售结果公告；网上申购摇号抽签	正常交易
T+2 2019年10月18日	刊登网上中签结果公告；网上中签投资者足额缴纳认购款	正常交易
T+3 2019年10月21日	保荐机构（主承销商）根据网上资金到账情况确定最终配售结果和包销金额	正常交易
T+4 2019年10月22日	刊登发行结果公告	正常交易

上述日期为交易日。如相关监管部门要求对上述日程安排进行调整或遇重大

突发事件影响发行，主承销商将及时公告，修改发行日程。

六、本次发行证券的上市流通

本次发行的可转债发行结束后，公司将尽快向深圳证券交易所申请上市交易，具体上市时间将另行公告。

七、本次发行的相关机构

（一）发行人

名称：华夏航空股份有限公司

法定代表人：胡晓军

办公地址：重庆市渝北区江北国际机场航安路 30 号

邮政编码：550012

联系电话：023-67153222-8903

传 真：023-67153222-8903

（二）保荐人、主承销商

名称：东兴证券股份有限公司

法定代表人：魏庆华

办公地址：北京市西城区金融大街 5 号（新盛大厦）12、15 层

邮编：100032

保荐代表人：张昱、汤毅鹏

项目协办人：陈饶

项目组其他成员：周方南、张望、陆丹彦、刘子成

联系电话：010-66555253

传 真：010-66555103

（三）审计机构

1、立信会计师事务所（特殊普通合伙）

负责人：朱建弟

签字会计师：张勇、薛淳琦、杨镇宇

办公地址：上海市黄浦区南京东路 61 号四楼

联系电话：021-63391166

传 真：021-63392558

2、立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）

负责人：李金才

签字会计师：李春华、唐健

办公地址：天津市南开区宾水西道 333 号万豪大厦 10 层

联系电话：022-23733333

传 真：022-23718888

（四）公司律师事务所

名称：北京市金杜律师事务所

负责人：王玲

经办律师：周宁、范玲莉

办公地址：北京市朝阳区东三环中路 7 号北京财富中心写字楼 A 座 40 层

联系电话：010-58785588

传真：010-58785566

（五）资信评级机构

名称：东方金诚国际信用评估有限公司

法定代表人：罗光

评级人员：葛新景、李泽田

联系人员：李泽田

办公地址：北京市西城区德胜门外大街 83 号德胜国际中心 B 座 7 层

联系电话：010-62299703

传 真：010-65660988

（六）申请上市的证券交易所

名称：深圳证券交易所

办公地址：广东省深圳市福田区深南大道 2012 号

联系电话：0755-88668888

传 真：0755-82083104

（七）证券登记机构

名称：中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司

办公地址：深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼

联系电话：0755-25938000

传 真：0755-25988122

（八）收款银行（东兴证券）

名称：中国银行股份有限公司北京金融中心支行

户名：东兴证券股份有限公司

账号：322056023692

第三章 风险因素

一、市场风险

（一）宏观经济周期性波动风险

航空运输业的发展与宏观经济周期密切相关，受宏观经济周期的影响较为明显。

近年来我国国内生产总值保持了较快的增长速度，经济的快速发展使得商务往来活动日益频繁、个人消费水平逐步提升，直接或间接带动了航空出行的市场需求，因而我国民航旅客运输量和周转量与国内生产总值几乎同步增长，且增速更快。

目前公司的主营业务收入主要来自于国内支线航空市场，未来公司亦将继续主要专注于开拓国内支线航线，公司业务将不可避免的受到国内经济发展形势的影响。目前我国经济增速逐步放缓，对于尚未明朗的未来国内宏观经济走势，投资者应当积极关注可能由此带来的对包括公司在内的航空运输企业财务状况和经营业绩造成的不利影响。

（二）季节性风险

航空业运力需求除了商务活动外，旅游、探亲等也是重要组成部分，因而受节假日及奥运会等大型活动的影响较大，呈现一定的季节性。一般而言，春运及学生暑假的 7、8 月份，旅游及探亲活动频繁，为我国航空业的旺季；4、5、6、9、10 等月份气候宜人，且有“五一”、“十一”等假期，航空需求较为旺盛，为我国航空业的平季；而其他月份则为航空业的淡季。¹

因而，航空业的季节性特征使公司的客运服务收入及盈利水平随季节发生波动，对公司运营及未来股价表现会产生一定影响。

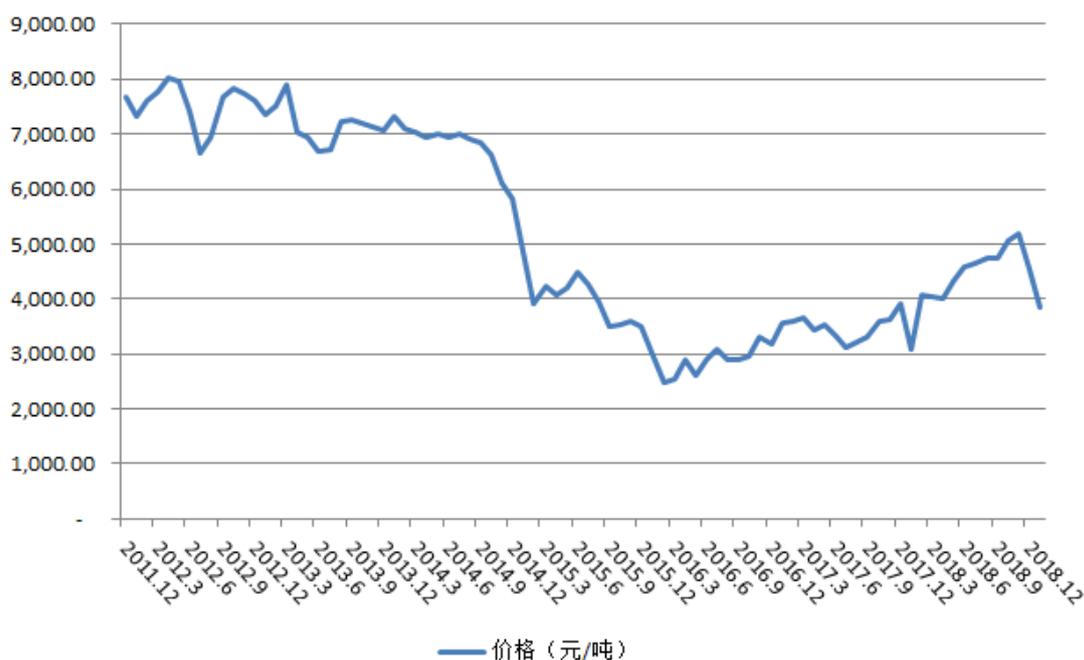
¹资料来源：民航资源网-《航空业的大众化趋势特征及原因解析》，作者：聂立

（三）航油价格波动风险

航油是航空公司生产成本最主要构成项之一，航油市场价格的波动对航空公司生产成本有较大影响，进而影响航空公司利润水平。

2011年8月，国家发展改革委员会颁布《关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》，规定航空煤油出厂价格按照不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则，每月调整一次，国内航油采购价格也将随之调整；2015年2月，国家发改委颁布了《关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》，不再公布航空煤油进口到岸完税价格，改由中石油、中石化、中海油和中航油集团公司按现行原则办法自行计算、确认。随着航空煤油出厂价格市场机制的不断完善，国内航油采购价格的市场波动性将进一步加大。

2011年12月到2019年1月中国进口航空煤油税后价格



数据来源：新华社中国金融信息网

同时，如上图所示，自2011年12月以来中国进口航空煤油税后价格波动较为剧烈。未来航油价格走势随着国内外经济局势的越发复杂，具有较大的不确定性。

2015年3月，国家发展改革委员会和中国民航局出台了《关于调整民航国

内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571号），将收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格，由现行每吨4,140.00元提高到每吨5,000.00元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨5,000.00元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。燃油附加费与油价的联动，可以有效抵减部分油价上涨对于公司经营的不利影响。但若未来航油价格持续上涨，依然会对公司经营造成不利的影响。

（四）机构运力购买业务收入占比较高的风险

由于支线航空的经营特点，公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议，购买航班的客运运力。机构客户与公司签订相关合同，明确购买公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则公司将超过部分的收入支付给机构客户。该模式的具体情况请详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”。

报告期内，公司的大部分航线均通过上述模式开展，2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，机构客户运力购买业务收入占主营业务收入的比例分别为35.68%、38.50%、36.23%和30.43%。

公司在支线航空业内已形成了一定的知名度与品牌效应，报告期内，公司的机构客户基本保持稳定，且每年都有新增机构客户与公司开展运力购买合作，具有可持续性。但是，未来仍存在随着各地支线机场情况的变化，当地经济发展状况的变化，机构客户不再与公司进行运力购买合作的可能性，从而影响公司经营业绩。

另外，根据机构运力购买合同，通常机构客户应按月结算、按月支付。部分机构客户由于审批流程较长，报告期内支付周期大多约3个月，公司报告期内的主要应收款项期后大部分均已收回。然而，理论上仍存在机构客户拖延付款或不付款导致的风险。

（五）市场竞争风险

1、航空运输业竞争风险

目前，我国国航、东航、南航和海航组成的四大航空集团占据了国内干线航空客货运输市场较大的份额。航空运输业是全面竞争的行业，在航线旅客资源方面，航空公司之间存在直接竞争。面对激烈的市场竞争，公司通过差异化定位，专注于支线航空领域。鉴于支线航空对机型、人员、服务等运营模式有别于干线航空，传统干线公司难以自身运行全面的支线网络。公司正是精准定位这一市场，始终专注于支线航空，着力挖掘支线机场地区的新增客流，故在干线航线上与四大航及其他航空公司没有形成直接竞争。

而与公司同样主要经营支线航线且航线区域相似的航空公司之间则存在直接竞争。除公司外，目前我国支线航空市场主要的运营者包括天津航空、幸福航空和北部湾航空等。公司作为一家长期专注于支线市场的航空公司，经过多年的精耕细作，已具有一定的先发优势，成为国内支线航空的先行者。但随着国内支线航空市场竞争的日益激烈，公司将面临较大的行业竞争风险。

2、其他可替代性运输方式的竞争风险

2016年7月，国家发展改革委、交通运输部、中国铁路总公司联合发布了《中长期铁路网规划》，到2020年，建设高速铁路3万公里，覆盖80%以上的大城市，到2025年，建设高速铁路3.8万公里左右，网络覆盖进一步扩大。

高速铁路的快速发展，对航空业产生较大的竞争压力。根据中国民航局的研究，500公里以内高铁对民航的冲击达到50%以上，500公里-800公里高铁对民航的冲击达到30%以上，1,000公里高铁对民航的冲击大约是20%，1,500公里大约是10%²。高速铁路因其较低票价、较高准点率等优势，对航空公司短途运输业务有较强的替代性。

公司主要从事于支线航空的客货运输业务，所经营航线大多为航程800公里以下的支线航线。但由于公司航线主要集中于偏远地区中小城市，大多数运营的航线未与高铁服务网络重叠，因而目前公司业务受到高铁的冲击较小。但

²资料来源：民航资源网-《从新视角分析高铁对民航的影响》，作者：郭才森。

随着高铁服务网络范围的不断扩大及公司航线的不断扩张，未来公司业务一定程度上将面临高铁的竞争压力，进而影响公司业绩增长水平。

二、经营与管理风险

（一）航空安全飞行风险

保障航空安全是航空公司生存和发展的基础，从航空器的运行使用、维修保养和地面服务，每一个系统和环节，安全始终是第一位的。航空公司在自身品牌文化建设中，一个最核心的要素就是必须高度重视航空安全管理，任何重大飞行事故或飞行事故征候都可能使航空公司遭受声誉下降、流失客户，降低公众对本公司的信任度；同时航空公司亦面临严重财产损失，需要承担包括旅客的索赔、受损飞机的修理费用或更换成本。

公司自成立伊始，便高度重视安全飞行工作。公司按照中国民用航空规章AC-121/135-2008-26《关于航空运营人安全管理体系的要求》的规定，在飞行技术安全管理、航空维修维护安全管理、客舱安全管理、地面运行保障安全管理等方面建立了全面的安全管理体系，将安全体系管理的方法应用于与航班生产运行和保障过程中，并予以持续改进，以最大程度地控制航空安全风险。同时，公司按照行业通行的惯例以及法规的强制要求就潜在索赔风险投保了中国民航联合保险机队航空保险，以降低航空安全事故造成的财产损失和对公司财务状况的影响。

虽然公司始终坚持在航空安全方面的投入并将安全管理贯彻于航空业务的各个环节之中，但航空安全的系统性、整体性和复杂性远高于其他交通行业，因此公司依然面临着航空安全的风险。一旦发生安全事故，不仅公司品牌声誉、经营业绩和未来发展会受到影响，公司亦可能因已投保额可能不足以完全弥补相关赔偿责任与修理费用而蒙受损失。

（二）网络和系统故障风险

公司目前依靠自主研发的电子商务平台实现从前端服务到后台保障的信息化运作，包括终端直接面向消费者的航空分销、订座系统，移动商务系统以及

公司内部前端运行与后台保障所需的运行控制系统、离港系统、结算系统和维修信息系统等。任何网络与系统故障都会对公司业务造成不利影响。公司的个人客户机票销售主要通过公司网站（互联网域名为 www.chinaexpressair.com）和线上代理销售。公司迄今没有经历过任何重大的系统故障或安全漏洞，公司将继续加强网络建设以确保系统和网络运行的稳定性与安全性，以降低潜在网络、系统故障和安全风险。任何网络安全方面的潜在威胁都可能降低乘客使用公司电子商务平台订票的意愿，任何重大网络、系统故障都可能会导致网络服务的中断或延误，影响公司的正常经营。

（三）机票价格竞争风险

目前我国民航机票价格采用的是限定在一定幅度内的自主定价原则，各航空公司在同一条航线上的机票价格已形成差异化。随着未来行业管制的进一步放开，各航空公司在机票价格方面的竞争可能继续上演，会对航空公司盈利水平造成不利影响。

公司秉承现代服务业经营理念、采取差异化竞争策略，明确奉行支线战略定位，致力于中国支线航空市场，着力挖掘支线机场地区的新增客流，有效避开与各航空公司干线市场的正面竞争。但随着支线航空市场的发展和公司航线的拓展，公司将逐渐面临其他航空公司的竞争压力，有可能展开机票价格的竞争，对公司的业务发展和盈利能力产生不利影响。

（四）公司业务发展局限风险

公司未来的业务发展方向主要包括新增、加密航线和机队扩张等。由于航线经营许可权需要获得中国民航局或民航地区管理局的审核和批准，因此，公司新增、加密航线计划可能会受到民航空域资源紧张和基础设施缺乏的影响而受到限制。另外，由于飞机的购买和租赁需要经过国家发展和改革委员会和民航局的批准，公司的机队扩张计划也同时会受到国家对民航业运力调控方针的影响。

（五）机型较为单一的风险

截至 2019 年 6 月末，公司拥有 47 架飞机的机队规模，大部分为庞巴迪 CRJ900 系列飞机，机型较为单一。CRJ900 是由庞巴迪宇航集团制造的民用支线喷气飞机，以安全、舒适和环保著称，是当前世界航空市场占有率领先的现代化喷气式支线客机之一，自投入运营至今没有重大事故。但若该型号飞机被发现严重缺陷或产生严重安全问题，则可能被要求停飞纠正，亦可能会影响乘客选择乘坐公司航班，给公司业务带来损失。

三、政策变化风险

（一）民航监管政策变化风险

目前中国民航行业主管部门是中国民航局，负责提出民航事业发展的政策和战略、编制民航行业中长期发展规划、制定行业标准和管理制度、研究和提出民航行业价格及经济调节方法，并对行业实施监督和检查。其在航空公司设立、航线航权分配、飞机采购、航班时刻管理、航空人员的资质及执照管理等方方面面面对航空公司业务的发展产生影响。

近年来，随着我国经济的高速发展和经济全球化趋势的不断深化，航空业市场需求快速增加，航空业利好政策连续出台，对于航空业发展起到了有力的推动作用。但随着我国经济增速的放缓，若受国家财政、信贷、税收等相关政策的影响，中国民航局在进行行业监管时，涉及航空公司营运安全标准、航线航权开放的审批管理、航空公司合法运营的经营许可管理、飞机采购与租赁、航空人员管理、国内及国际航线布局、航班时刻管理等方面的航空业政策发生变化，都将对公司未来业务的发展产生影响。

（二）燃油附加费政策变化的风险

航空运输燃油附加费政策，是指国家价格及民航主管部门规定民航企业可以根据国内航空煤油综合采购成本变动情况向旅客征收一定幅度的燃油附加费的相关政策。国家发展和改革委员会、中国民航局于 2009 年 11 月发布《关于建立民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制有关问题的通知》（发改价格[2009]2879 号），打破由政府部门统一规定燃油附加收取标准的做

法，允许航空公司在规定范围内，自主确定是否收取燃油附加费及具体收取标准。2015年3月，国家发展和改革委员会和中国民航局出台了《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571号），将收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格，由现行每吨4,140.00元提高到每吨5,000.00元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨5,000.00元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。

上述燃油附加费相关政策的推行有利于公司缓解航空燃油价格上涨的风险所带来的业绩影响。若未来我国航空燃油附加费政策发生较大变化，将会对公司的盈利产生直接影响。

四、财务风险

（一）利率变动风险

截至2019年6月末，公司合并口径下负债总额为61.51亿元，其中超过48亿元为带息债务（包括长短期借款和长期应付款），公司的债息偿付将受到市场利率波动的一定影响。

公司带息债务主要以人民币、美元债务为主。我国人民币存贷款利率水平的变动主要受宏观调控政策以及宏观经济形势等多方面因素的影响，人民币贷款利率水平的上升将会直接增加本公司的利息支出；公司美元部分贷款利率主要以伦敦银行同业拆放利率为基准利率，伦敦银行同业拆放利率的变化会相应增加本公司浮动利率的外币贷款成本。

因此，贷款利率水平的上升将会直接增加公司的利息支出，进而带来公司经营业绩波动的风险。

（二）汇率变动风险

截至2019年6月末，公司美元负债为1.83亿美元，占全部金融负债比例约24%，如果人民币兑美元升值或贬值10%，其他因素保持不变，则公司将增加或减少净利润约人民币10,297.41万元，公司美元负债主要用于飞机引进及发动

机、航材等采购，公司的采购成本会受到汇率波动的影响。

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月公司汇兑净损失分别为7,640.33万元、-5,578.04万元、3,603.52万元和156.30万元。公司持续关注外币支付项目金额，并择机签署远期外汇合同以达到规避外汇风险之目的，但在人民币汇率波动的情况下，以外币计价的资产和负债的折算依然将产生汇兑损益，从而对公司的财务状况和经营业绩产生一定的影响。

（三）经营业绩变动风险

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司营业利润分别为27,170.22万元、41,351.99万元、23,017.78万元和13,963.44万元，同期公司净利润分别为34,481.93万元、37,423.07万元、24,746.11万元和14,059.77万元。

报告期内，随着公司业务不断的扩张、机队规模逐步增加，公司的经营业绩持续维持较高水平，但鉴于航油采购价格不断攀升及美元兑人民币汇率大幅波动等原因，2018年公司经营业绩较2017年有明显下滑。但是，如果出现国内外经济形势变化、航油价格波动以及季节性特性和任何其他影响航空运输业务的重大事件，均可能导致公司的营业利润、净利润等业绩指标出现波动，使公司经营业绩受到影响。

五、与本期可转债有关的风险

（一）本息兑付及本期可转债未提供担保的风险

在可转债的存续期限内，公司需按可转债的发行条款就可转债未转股的部分每年偿付利息及到期兑付本金，并承兑投资者可能提出的回售要求。受国家政策、法规、行业和市场等不可控因素的影响，公司的经营活动可能没有带来预期的回报，进而使公司不能从预期的还款来源获得足够的资金，可能影响公司对可转债本息的按时足额兑付，以及对投资者回售要求的承兑能力。

同时，根据《上市公司证券发行管理办法》第二十条的规定“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期末经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外”。

截至 2018 年 6 月 30 日，公司经审计的归属于母公司股东的净资产不低于 15 亿元，同时截至 2018 年末，公司经审计的归属于母公司股东的净资产也不低于 15 亿元，因此公司未对本期可转债提供担保。如果本可转债存续期间出现对本公司经营能力和偿债能力有重大负面影响的事件，本可转债可能因未设担保而增加兑付风险。

（二）信用评级变化风险

本期可转债评级机构评定的信用等级为 AA-。在本次发行的可转债存续期间，若出现任何影响本次发行可转债的信用级别的事项，评级机构有可能调低本次发行可转债的信用级别，将会对投资者利益产生不利影响。

（三）可转债到期未能转股的风险

本次发行的可转债到期前能否转换为公司 A 股股票，取决于本次发行确定的转股价格、二级市场股票价格等多项因素，相关因素的变化可能导致已发行的可转债到期前未能转为公司 A 股股票。届时，投资者只能接受还本付息，而公司也将承担到期偿付本息的义务。

此外，在可转债存续期间，如果发生可转债赎回、回售或到期没有全部转股的情况，公司将面临一定的财务费用负担和资金压力。

（四）可转债存续期内转股价格向下修正条款不实施的风险

本次发行设置了公司转股价格向下修正条款，在本可转债存续期间，当公司股票出现在任意连续二十个交易日中至少十个交易日的收盘价不高于当期转股价格 90%的情况，公司董事会会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会表决。在满足可转债转股价格向下修正条件的情况下，公司董事会仍可能基于公司的实际情况、股价走势、市场因素等多重考虑，不提出转股价格向下调整方案；或公司董事会所提出的转股价格向下调整方案未获得股东大会审议通过。因此，存续期内可转债持有人可能面临转股价格向下修正条款不能实施的风险。

（五）可转债存续期内转股价格向下修正幅度存在不确定性的风险

公司可转债存续期间，即使公司根据向下修正条款对转股价格进行修正，转股价格的修正幅度也将由于“修正后的转股价格应不低于该次股东大会召开日前二十个交易日公司股票交易均价和前一交易日公司股票交易均价较高者”的规定而受到限制，存在不确定性的风险。且如果在修正后公司股票价格依然持续下跌，未来股价持续低于向下修正后的转股价格，则将导致可转债的转股价值发生重大不利变化，进而可能导致出现可转债在转股期内回售或不能转股的风险。

（六）本次公开发行可转债摊薄即期回报的风险

本次公开发行可转债发行完成后、转股前，公司需按照预先约定的票面利率对未转股的可转债支付利息，由于可转债票面利率一般比较低，正常情况下公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长会超过可转债需支付的债券利息，不会摊薄基本每股收益，极端情况下如果公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长无法覆盖可转债需支付的债券利息，则将使公司的税后利润面临下降的风险，将摊薄公司普通股股东即期回报。

投资者持有的本次公开发行可转债部分或全部转股后，公司股本总额将相应增加，对公司原有股东持股比例、公司净资产收益率及公司每股收益产生一定的摊薄作用。

另外，本次公开发行可转债设有转股价格向下修正条款，在该条款被触发时，公司可能申请向下修正转股价格，导致因本次公开发行可转债转股而新增的股本总额增加，从而扩大本次公开发行可转债转股对公司原普通股股东的潜在摊薄作用。

（七）募集资金投向风险

公司本次发行所募集资金将用于购买 2 架 A320 系列飞机，以增加公司的航空载运能力，满足公司业务快速发展和运营管理的需要。公司本次发行可转债募集资金所投资的项目的经济效益分析主要是基于当前的经济发展水平、市场环境、行业发展趋势、消费者需求等因素，并结合公司历史经营经验作出。若未来出现募集资金未能及时到位，或宏观经济环境、行业经营环境等发生重大不利变化，对本次募集资金投向产生不利影响，并对预期的经济效益产生不利

影响，本次募集资金投资项目的实施效果将存在一定不确定性。

（八）可转债价格波动甚至低于面值的风险

可转债是一种具有债券特性且附有股票期权的混合型证券，为复合型衍生金融产品，具有股票和债券的双重特性。通常来讲可转债的票面利率低于一般公司债券的利率，存在着利率差异。此外，由于公司股票价格波动受到国内外宏观经济环境、政策导向、行业发展阶段和市场情绪、公司自身经营状况、盈利能力和管理水平等众多因素的影响，若可转债发行后，公司股价持续高于或低于本次可转债的转股价格，会导致转股价格高于或低于正股价格的情形。

因此，由于可转债的品种特点、转债票面利率与可比公司债券的利率差异、转股价格与正股价格的差异等，可转债价格可能会出现异常波动或甚至低于面值，从而投资者面临不能获得预期投资收益甚至出现亏损的风险。

六、其他风险

（一）实际控制人风险

公司实际控制人为胡晓军先生。本次发行前，胡晓军先生通过华夏控股、深圳融达、华夏通融及其配偶徐为女士（一致行动人）间接控制了公司总计66.02%的股权。本次可转债发行完成后即使全部转股，根据目前公司股票市价测算，胡晓军仍将为公司实际控制人。

公司目前已按照《公司法》、《证券法》、《上市公司章程指引》等法律法规和规范性文件的规定建立并执行了较为完善的公司治理结构，但实际控制人可以通过在股东大会行使表决权的方式决定公司的重大决策事项，公司实际控制人及其一致行动人与中小股东可能存在利益不一致的风险。

（二）证券市场风险

证券市场的投资收益与风险并存。证券价格不仅受公司盈利水平和公司未来发展前景的影响，还受投资者心理、市场供求、公司所处行业发展形势、国家宏观经济状况以及政治、经济、金融政策等诸多因素的影响。公司证券价格可能因上述因素而波动，直接或间接对投资者造成损失，投资者对此应有充分

的认识，谨慎投资。

（三）突发事件风险

台风、地震、雪灾等自然灾害，地区冲突、恐怖袭击、重大安全事故等公共事件及流行疫情等都会给航空业带来停航、航班延迟、旅客人数下降等不利影响，干扰航空公司的正常运行，对航空公司的业绩产生负面影响。

第四章 发行人基本情况

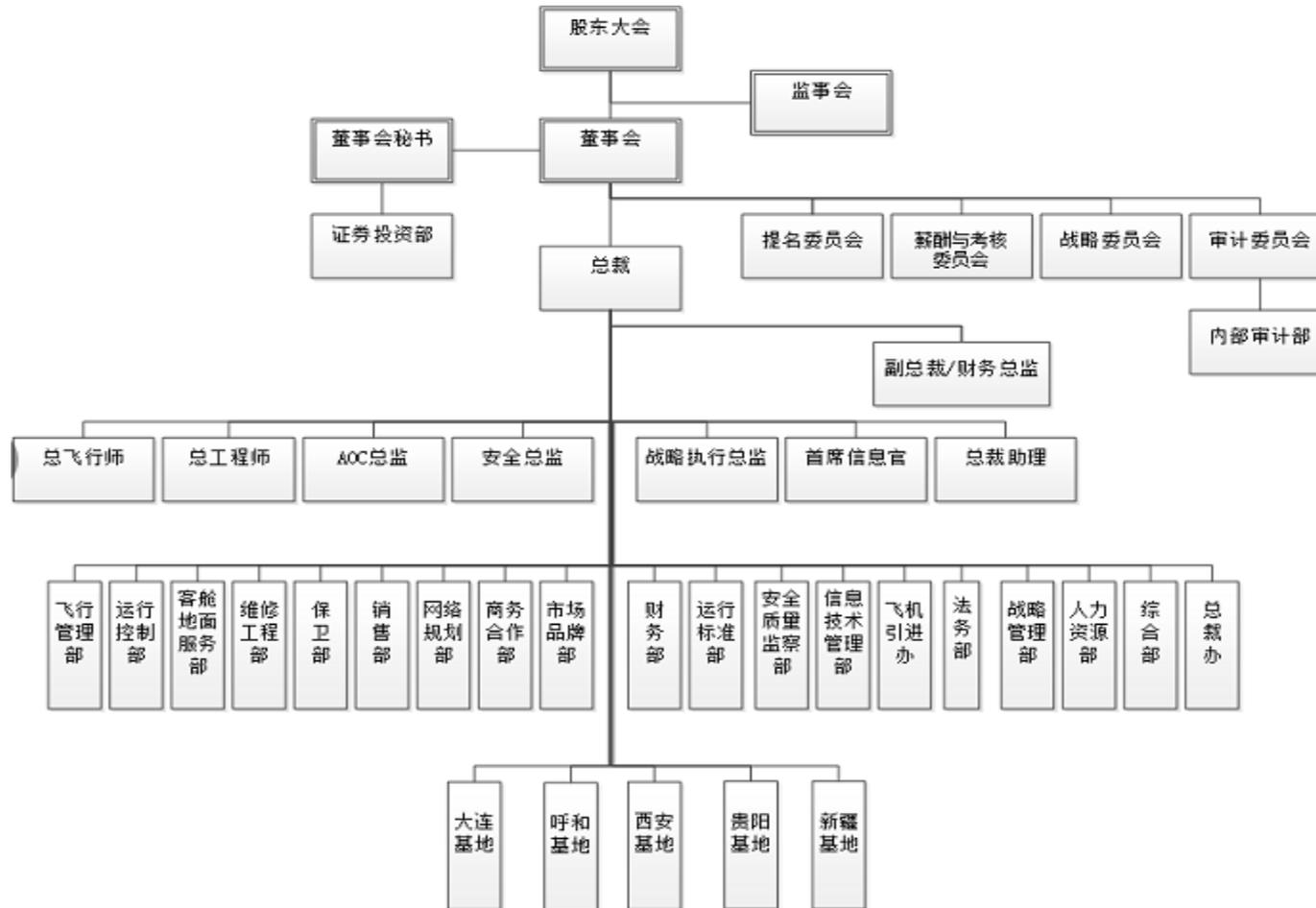
一、公司发行前股本总额及前十名股东持股情况

截至 2019 年 6 月末，公司股份总额为 60,075 万股，其中有限售条件的股份 39,656.22 万股，占总股本的 66.02%，无限售条件的股份 20,418.78 万股，占总股本的 33.98%。其中，公司前十名股东持股情况如下：

股东名称（全称）	期末持股数量（万股）	比例（%）	持有有限售条件股份数量（万股）	质押或冻结情况		股东性质
				股份状态	数量（万股）	
华夏航空控股（深圳）有限公司	21,600.00	35.96%	21,600.00	-	-	境内非国有法人
深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）	8,336.22	13.88%	8,336.22	-	-	境内非国有法人
重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙）	5,940.00	9.89%	5,940.00	-	-	境内非国有法人
深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）	3,780.00	6.29%	3,780.00	-	-	境内非国有法人
周永麟	2,000.05	3.33%	0.00	质押	2,000.05	境内自然人
广东温氏投资有限公司	1,754.78	2.92%	0.00	-	-	境内非国有法人
北京银泰嘉福基金管理中心（有限合伙）	1,573.80	2.62%	0.00	-	-	境内非国有法人
庄金龙	1,429.98	2.38%	0.00	质押	1,240.00	境内自然人
烟台金乾投资中心（有限合伙）	1,399.79	2.33%	0.00	-	-	境内非国有法人
华夏人寿保险股份有限公司—自有资金	990.00	1.65%	0.00	-	-	其他

二、公司组织结构图及对其他企业的重要权益投资情况

(一) 公司组织结构图



（二）公司控股企业和主要参股企业的基本情况

截至本募集说明书签署日，本公司共有 8 家全资一级子公司，分别为华夏产业投资、华夏通用航空、飞行训练中心、通融企管、融通一号、融通二号、华夏海外发展和华夏云融；另有 3 家全资二级子公司，分别为典藏旅行社、云集传媒和融通三号；以及 1 家三级子公司新疆典藏；无参股子公司。公司控股子公司具体情况如下：

1、华夏通用航空

华夏通用航空成立于 2018 年 7 月 19 日，公司住所为重庆市渝北区龙兴镇两江大道 618 号。该公司注册资本 5,000 万元，法定代表人为吴龙江。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

华夏通用航空经营范围为：通用航空企业经营（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）；公共航空运输企业经营（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）；民用航空器维修（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）；票务代理；房屋租赁；住宿服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）；航空信息咨询；货物及技术进出口；航空器材及零部件租赁、销售；展览展示服务；会议服务。

【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

截至 2018 年末，该公司资产总额为 553.51 万元，净资产为 503.51 万元；截至 2019 年 6 月末，该公司资产总额为 1,672.73 万元，净资产为 747.83 万元；2018 年度营业收入为 66.04 万元，净利润为 3.51 万元；2019 年 1-6 月营业收入为 1468.51 万元，净利润为 244.32 万元。

2、飞行训练中心

飞行训练中心成立于 2015 年 1 月 21 日，公司住所为重庆市渝北区龙兴镇迎龙大道 19 号。该公司注册资本 33,260 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

飞行训练中心经营范围为：飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育，员工培训，航空业务知识咨询，航空相关课程软件的开发与销售，模拟机维护和维修相关技术服务，货物和技术的进出口，住宿服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）、房屋租赁、汽

车租赁（不得从事出租客运和道路客货运输经营），普通机械设备维修及制造，普通航空器材及零部件租赁、销售，通用航空项目研发、项目管理。食品销售（依法须经批准的项目，取得审批后方可从事经营）；餐饮服务（依法须经批准的项目，取得审批后方可从事经营）；烟草零售（依法须经批准的项目，取得审批后方可从事经营）；健身服务（依法须经批准的项目，取得审批后方可从事经营）；洗衣服务；停车场管理；美容服务（依法须经批准的项目，取得审批后方可从事经营）；酒店管理及咨询；人力资源信息咨询；安防用品的研发及销售；承办经批准的文化艺术交流活动；销售：酒店用品、日用百货（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

飞行训练中心实际主要从事飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育等业务。

截至 2018 年末，该公司资产总额为 46,567.64 万元，净资产为-171.77 万元；截至 2019 年 6 月末，该公司资产总额为 48,107.12 万元，净资产为 2,571.80 万元；2017 年度营业收入为 253.00 万元，净利润为-1,546.21 万元；2018 年度营业收入为 897.92 万元，净利润为-1,627.74 万元；2019 年 1-6 月营业收入为 4,353.76 万元，净利润为 2,743.57 万元。

3、通融企管

通融企管成立于 2006 年 2 月 13 日，公司住所为北京市顺义区南法信镇顺航路 12 号 10 幢 6 层 609 室。该公司注册资本 5,000.00 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

通融企管经营范围为：销售食品；企业管理；为国内外航空运输企业提供地面保障及延伸服务；为旅客提供候机保障服务；行李货物装卸处理；机场灯光、场道、安检设备、机场内设施维修及维护；机动车公用停车场服务；民用航空票务销售代理；国内海上、道路、航空货运代理；商务咨询；企业管理咨询；经济贸易咨询；批发日用百货、工艺美术品（不含文物、象牙及其制品）、新鲜水果、新鲜蔬菜、未经加工的干果；仓储服务（不含危险化学品）；技术开发；技术咨询；技术服务；技术转让；广告设计、代理、发布。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；销售食品以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项

目的经营活动。)

通融企管实际主要从事民航票务销售代理服务。

截至 2018 年末, 该公司资产总额为 3,949.20 万元, 净资产为-821.76 万元; 截至 2019 年 6 月末, 该公司资产总额为 3,762.46 万元, 净资产为-1,400.50 万元; 2017 年度营业收入为 2,434.90 万元, 净利润为-1,539.93 万元; 2018 年度营业收入为 5,181.70 万元, 净利润为-189.58 万元; 2019 年 1-6 月营业收入为 1,890.08 万元, 净利润为-578.74 万元。

4、融通一号

融通一号成立于 2017 年 4 月 26 日, 公司住所为天津自贸试验区(东疆保税港区) 澳洲路 6262 号查验库办公区 202 室(天津东疆商务秘书服务有限公司托管第 1287 号)。该公司注册资本 10 万元, 法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

融通一号经营范围为: 租赁业务; 向国内外购买租赁财产; 租赁财产的残值处理及维修。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)

融通一号实际主要从事飞机租赁业务。

截至 2018 年末, 该公司资产总额为 15,944.94 万元, 净资产为 4.43 万元; 截至 2019 年 6 月末, 该公司资产总额为 15,487.76 万元, 净资产为 93.75 万元; 2017 年度营业收入为 936.99 万元, 净利润为-49.50 万元; 2018 年度营业收入为 1,848.38 万元, 净利润为 43.92 万元; 2019 年 1-6 月营业收入为 939.13 万元, 净利润为 89.32 万元。

5、融通二号

融通二号成立于 2017 年 11 月 29 日, 公司住所为天津自贸试验区(东疆保税港区) 澳洲路 6262 号查验库办公区 202 室(天津东疆商务秘书服务有限公司托管第 1288 号)。该公司注册资本 10 万元, 法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

融通二号经营范围为: 租赁业务; 向国内外购买租赁财产; 租赁财产的残值处理及维修。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)。

融通二号实际主要从事飞机租赁业务。

截至 2018 年末，该公司资产总额为 15,767.14 万元，净资产为-29.31 万元；截至 2019 年 6 月末，该公司资产总额为 15,333.60 万元，净资产为 91.97 万元；2018 年度营业收入为 1,400.44 万元，净利润为-29.31 万元；2019 年 1-6 月营业收入为 946.92 万元，净利润为 121.29 万元。

6、典藏旅行社

典藏旅行社成立于 2007 年 7 月 23 日，公司住所为北京市顺义区南法信镇顺航路 12 号 10 幢 6 层 610 室。该公司注册资本 200.00 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为通融企管 100%全资子公司。

典藏旅行社原名称为北京华夏典藏旅行社有限公司，2016 年 11 月 8 日更名为北京华夏典藏国际旅行社有限公司。

典藏旅行社经营范围为：国内旅游业务；出境旅游业务；入境旅游业务；旅游信息咨询；票务代理；销售日用品；会议服务；组织文化艺术交流活动（不含演出）；接受委托提供酒店预定服务；汽车租赁；商务信息服务；酒店管理。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；出境旅游业务、入境旅游业务以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

典藏旅行社实际主要从事出入境旅游业务。

截至 2018 年末，该公司资产总额为 1,007.06 万元，净资产为-795.87 万元；截至 2019 年 6 月末，该公司资产总额为 1,450.34 万元，净资产为-918.76 万元；2017 年度营业收入为 1,448.52 万元，净利润为-262.79 万元；2018 年度营业收入为 1,516.82 万元，净利润为-484.34 万元；2019 年 1-6 月营业收入为 855.80 万元，净利润为-152.88 万元。

7、云集传媒

云集传媒成立于 2016 年 8 月 1 日，公司住所为重庆市渝北区龙兴镇迎龙大道 19 号。该公司注册资本 100.00 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为通融企管 100%全资子公司。

云集传媒经营范围为：设计、制作、代理、发布国内外广告；企业形象设计；广告信息咨询；商务信息咨询；展示、展览策划；市场调研；办公用品、工艺美术品、文化用品的研发及销售。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可

开展经营活动】

云集传媒实际主要从事设计、制作、代理、发布国内外广告业务。

截至2018年末，该公司资产总额为417.29万元，净资产为67.56万元；截至2019年6月末，该公司资产总额为568.08万元，净资产为144.63万元；2017年度营业收入为263.25万元，净利润为-146.33万元；2018年度营业收入为1,721.14万元，净利润为126.72万元；2019年1-6月营业收入为454.45万元，净利润为77.07万元。

8、新疆典藏

新疆典藏成立于2018年8月13日，公司住所为新疆巴州库尔勒市石化大道94号天缘酒店617、619室。该公司注册资本30万元，法定代表人为周锦维。该公司为典藏旅行社100%全资子公司。

新疆典藏经营范围为：旅行社服务，国内旅游服务，入境旅游服务，旅客票务代理，旅游信息咨询，会议、展览及相关服务，文化艺术交流活动组织，汽车租赁，商务信息服务，酒店管理；零售：工艺品。（管控要素除外）

截至2018年末，该公司资产总额为34.90万元，净资产为29.86万元；截至2019年6月末，该公司资产总额为34.00万元，净资产为26.08万元；2018年度营业收入为3.93万元，净利润为-0.14万元；2019年1-6月营业收入为0，净利润为-3.78万元。

9、华夏产业投资

华夏产业投资成立于2019年3月1日，公司住所为贵州双龙航空港经济区机场路4号。该公司注册资本10,000万元，法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空100%全资子公司。

华夏产业投资经营范围为：法律、法规、国务院决定规定禁止的不得经营；法律、法规、国务院决定规定应当许可（审批）的，经审批机关批准后凭许可（审批）文件经营；法律、法规、国务院决定规定无需许可（审批）的，市场主体自主选择经营。（股权投资；投资管理服务；项目投资。（涉及许可经营项目，应取得相关部门许可后方可经营））

华夏产业投资目前暂未开展业务。

10、华夏海外发展

华夏海外发展成立于 2019 年 5 月 27 日，公司住所为香港旺角花园街 2-16 号好景商业中心 10 楼 1007B 室。该公司注册资本为 2,000 万美元，为华夏航空全资子公司。

华夏海外发展的业务性质为贸易。

华夏海外发展目前暂未开展业务。

11、融通三号

融通三号成立于 2019 年 6 月 27 日，公司住所为香港旺角花园街 2-16 号好景商业中心 10 楼 1007B 室。该公司注册资本为 1 万美元，为华夏海外发展全资子公司。

融通三号的业务性质为贸易。

融通三号目前暂未开展业务。

12、华夏云融

华夏云融成立于 2019 年 7 月 25 日，公司住所为重庆市渝中区虎踞路 60 号名义层 3、4、5、6 层。该公司注册资本为 5,000 万元，法定代表人为吴龙江，为华夏航空全资子公司。

华夏云融的经营范围为：航空科技、计算机软硬件的技术开发、技术咨询、技术转让；计算机系统集成；设计、制作、代理、发布国内外广告；票务代理；旅游信息咨询；第二类增值电信业务（须经审批的经营项目，取得审批后方可从事经营）；房屋租赁；销售：计算机软硬件；入境旅游业务，国内旅游业务（以上两项须经审批的经营项目，取得审批后方可从事经营）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

华夏云融目前暂未开展业务。

三、发行人控股股东及实际控制人情况

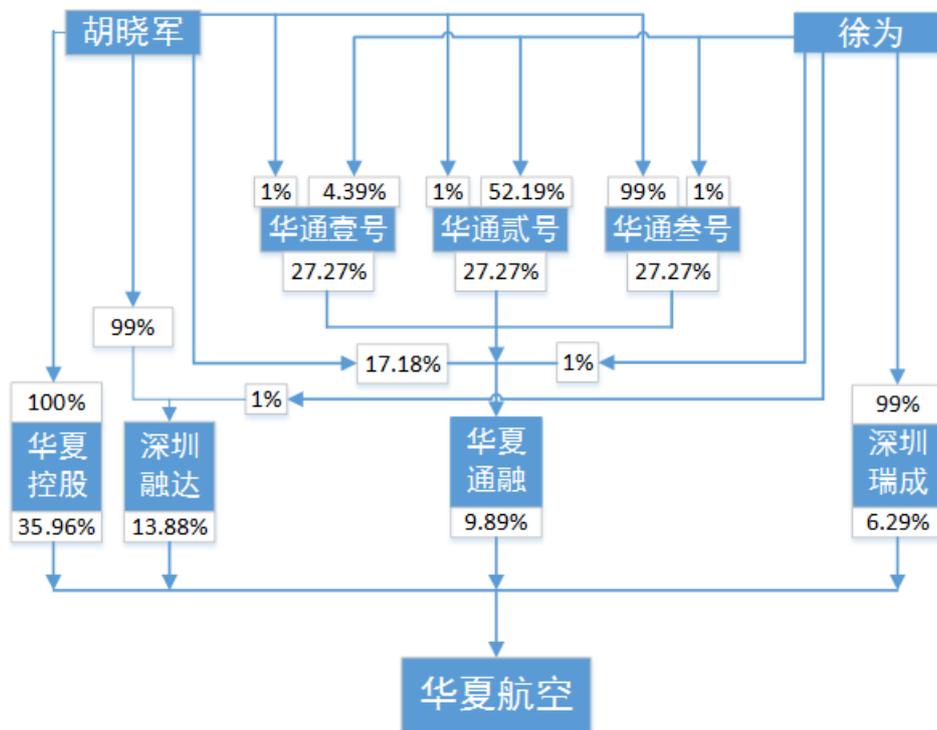
截至 2019 年 6 月末，华夏控股直接持有公司 216,000,000 股股票，占公司总股本的 35.96%，为公司控股股东。

公司实际控制人为胡晓军。胡晓军先生通过华夏控股控制公司 35.96%股份、通过深圳融达控制公司 13.88%股份、通过华夏通融控制公司 9.89%股份，同时其配偶（一致行动人）徐为女士通过深圳瑞成控制公司 6.29%股份，综上，胡晓军合计控制公司 66.02%股份。

(一) 实际控制人情况

胡晓军先生：中国国籍，无境外永久居留权，1961年12月出生，现任本公司董事长，具体情况参见本章“十五、董事、监事、高级管理人员情况”之“(一)董事、监事、高级管理人员简介”之“1、董事会成员”。

截至本募集说明书签署日，实际控制人对公司的股权控制结构如下：



截至本募集说明书签署日，除本公司及其控、参股企业以外，胡晓军直接或间接控制的、或者担任董事、高级管理人员的其他企业情况如下表所示：

企业名称	主营业务	注册资本	持股比例及兼职情况
华夏航空控股(深圳)有限公司	除持有华夏航空股份外，未实际从事任何业务	10,000 万元	法定代表人，持股 100%
深圳融达供应链管理合伙企业(有限合伙)	除持有华夏航空股份外，未实际从事任何业务	2,000 万元	执行事务合伙人，持股 99%
重庆华夏通融企业管理中心(有限合伙)	除持有华夏航空股份外，未实际从事任何业务	6,160 万元	执行事务合伙人，持股 17.18%
贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	除持有华夏通融份额外，未实际从事任何业务	1,680 万元	执行事务合伙人，持股 1%
贵州华通贰号企业管理中心	除持有华夏通融份	1,680 万元	执行事务合伙人，持股 1%

(有限合伙)	额外, 未实际从事任何业务		
贵州华通叁号企业管理中心(有限合伙)	除持有华夏通融份额外, 未实际从事任何业务	1,680 万元	执行事务合伙人, 持股 99%

(二) 控股股东情况

公司名称: 华夏航空控股(深圳)有限公司

经营范围: 投资兴办实业(具体项目另行申报); 投资咨询、经济信息咨询、企业管理咨询(均不含限制项目); 市场营销策划; 文化艺术策划; 国内贸易(不含专营、专卖、专控商品); 经营进出口业务(法律、行政法规、国务院决定禁止的项目除外, 限制的项目须取得许可后方可经营)。

成立时间: 2007 年 1 月 19 日

注册资本: 10,000 万元

注册地址: 深圳市前海深港合作区前湾一路 1 号 A 栋 201 室(入驻深圳市前海商务秘书有限公司)

法定代表人: 胡晓军

注册号: 110113002930530

华夏控股目前未实际从事任何业务。

截至本募集说明书签署日, 华夏控股股权结构如下:

序号	股东名称	注册资本(万元)	出资比例
1	胡晓军	10,000	100%
合计		10,000	100%

截至本募集说明书签署日, 华夏控股除对华夏航空的投资外, 无其他对外投资。

控股股东最近一年一期母公司简要财务会计报表如下:

1、简要资产负债表

单位: 万元

项目	2019 年 6 月 30 日	2018 年 12 月 31 日
资产总额	8,207.00	5,850.35
负债总额	668.38	13.25
所有者权益	7,538.62	5,837.09

2、简要利润表

单位: 万元

项目	2019年1-6月	2018年度
营业收入	-	-
营业利润	1,743.90	1,373.49
利润总额	1,701.45	1,168.28
净利润	1,701.45	1,168.28

注：2018年度财务数据经深圳明致会计师事务所审计，2019年上半年数据未经审计。

四、发行人主营业务

华夏航空是我国支线航空商业模式的引领者和主要践行者，是目前我国唯一长期专注于支线航空的独立航空公司。按照国民经济行业分类划分，公司属于 G561—航空客货运输业；按照证监会《上市公司行业分类指引》进行划分，公司属于 G56—航空运输业。

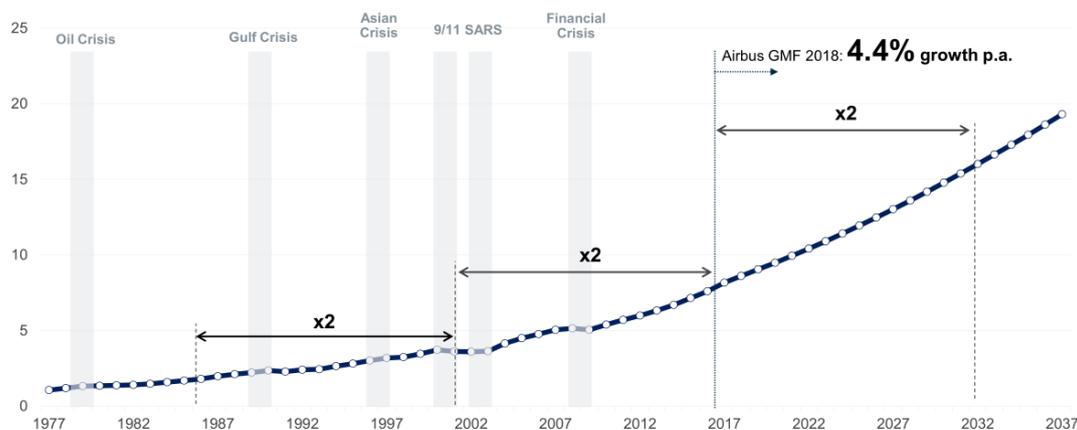
公司自最初成立以来一直明确坚持支线战略定位，以帮助中小城市人民获得平等出行权为使命，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远贫困地区航空通达性为目标。公司期望通过自己以及各战略合作伙伴的共同努力，搭建起一个有效衔接骨干网络的我国支线航空网络。

五、航空运输业总体情况

（一）行业概览

随着全球化进程以及各国间经贸往来的不断加深，航空运输业在全球经济发展与全世界人民生活水平提高中扮演着越来越重要的角色。据国际航空运输协会（IATA）估计（《IATA Annual Review 2018》），2017 年通过航空运输的国际贸易额，价值为 5.9 万亿美元，游客乘飞机花费约 7,110 亿美元，2017 年航空业提供了 6,300 万个就业岗位，创造了 2.7 万亿美元的 GDP。从全球范围来看，航空出行从长期趋势上已经被证明能够抵御外部冲击的影响。

全球航空运输业旅客周转量（单位：万亿人公里）



数据来源：ICAO（空客《全球市场预测（2018）》）

2008 年金融危机之后，北美地区以及欧洲的发达国家经济陷入困境，亚太地区的中国、印度等新兴市场经济体虽然受到一定影响，但是依旧维持高于发达国家的增速，其航空运输市场也成为推动全球航空运输业发展的主要驱动力之一。

根据空客发布的《全球市场预测（2017）》，未来 20 年内亚太地区的旅客周转量将以每年 5.6% 的速度扩张，其全球市场份额也将从 2016 年的 30% 上升至 2036 年的 38%，并作为全球旅客周转量最大地区与欧洲、北美进一步拉开差距。

2016 至 2036 年航空运输市场旅客周转量增速及市场份额变化趋势

（按地区分类）



数据来源：空客《全球市场预测（2017）》

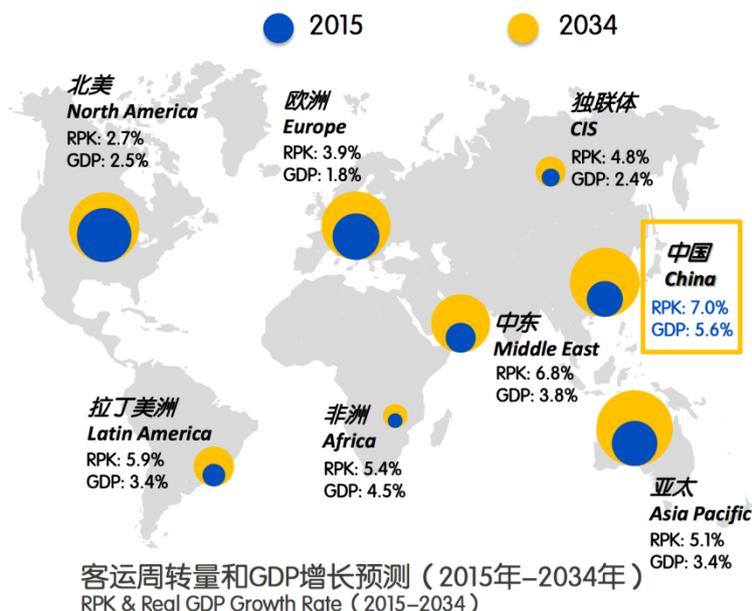
2011-2017 年，我国民航业运输规模实现快速增长，运输总周转量由 2011 年的 577.4 亿吨公里上升至 2017 年的 1,083.08 亿吨公里，年均复合增长率 11.05%。

2011 年与 2017 年我国民航运输业主要指标对比

项目	2017 年度	2011 年度	年均复合增长率
运输总周转量（亿吨公里）	1,083.08	577.44	11.05%
旅客运输量（亿人次）	5.52	2.93	11.13%
旅客周转量（亿人公里）	9,513.04	4,537.00	13.13%
货邮运输量（万吨）	705.90	557.50	4.01%
货邮周转量（亿吨公里）	243.55	173.91	5.77%

数据来源：《中国统计年鉴》、《民航行业发展统计公报》

根据巴西航空工业公司发布的《中国支线航空发展报告 2015-2034》，虽然中国经济发展目前正在经历增速换挡期，但是未来仍将维持平稳较快的发展，预计未来我国的航空客运市场将继续维持较高增速，逐渐达到北美与欧洲的发展水平。



资料来源：Embraer, IHS Global Insight

数据来源：巴航工业《中国支线航空市场发展报告（2015-2034）》

（二）行业主管部门、监管体制及政策法规

1、行业主管部门与监管体制

公司主要经营民用航空运输，属于民用航空业。我国民用航空管理划分为三级管理模式，对民用航空事务实施行业管理和监督：第一层级为中国民用航空局作为最高管理机构，第二层级为民用航空地区管理局，第三层级为民用航空安全监督管理局。各级机构主要职责如下：

（1）中国民用航空局

中国民用航空局是国家副部级单位，为交通运输部管理的国家局，其主要职责包括：

A. 提出民航行业发展战略和中长期规划、与综合运输体系相关的专项规划建议，按规定拟订民航有关规划和年度计划并组织实施和监督检查。起草相关法律法规草案、规章草案、政策和标准，推进民航行业体制改革工作。

B. 承担民航飞行安全和地面安全监管责任。负责民用航空器运营人、航空人员训练机构、民用航空产品及维修单位的审定和监督检查，负责危险品航空运输监管、民用航空器国籍登记和运行评审工作，负责机场飞行程序和运行最低标准监督管理工作，承担民航航空人员资格和民用航空卫生监督管理工作。

C. 负责民航空中交通管理工作。编制民航空域规划，负责民航航路的建设和管理，负责民航通信导航监视、航行情报、航空气象的监督管理。

D. 承担民航空防安全监管责任。负责民航安全保卫的监督管理，承担处置劫机、炸机及其他非法干扰民航事件相关工作，负责民航安全检查、机场公安及消防救援的监督管理。

E. 拟订民用航空器事故及事故征候标准，按规定调查处理民用航空器事故。组织协调民航突发事件应急处置，组织协调重大航空运输和通用航空任务，承担国防动员有关工作。

F. 负责民航机场建设和安全运行的监督管理。负责民用机场的场址、总体规划、工程设计审批和使用许可管理工作，承担民用机场的环境保护、土地使用、净空保护有关管理工作，负责民航专业工程质量的监督管理。

G. 承担航空运输和通用航空市场监管责任。监督检查民航运输服务标准及质量，维护航空消费者权益，负责航空运输和通用航空活动有关许可管理工作。

H. 拟订民航行业价格、收费政策并监督实施，提出民航行业财税等政策建议。按规定权限负责民航建设项目的投资和管理，审核（审批）购租民用航空器的申请。监测民航行业经济效益和运行情况，负责民航行业统计工作。

I. 组织民航重大科技项目开发与应用，推进信息化建设。指导民航行业人力资源开发，科技、教育培训和节能减排工作。

J. 负责民航国际合作与外事工作，维护国家航空权益，开展与港澳台的合作。

K. 管理民航地区行政机构、直属公安机构和空中警察队伍。

L. 承办国务院及交通运输部交办的其他事项。

（2）民航地区管理局

民航局下设 7 个民用航空地区管理局，负责对辖区内民用航空事务实施行

业管理和监督。7 个地区管理局为：华北地区管理局、东北地区管理局、华东地区管理局、中南地区管理局、西南地区管理局、西北地区管理局和新疆管理局。地区管理局的主要职责包括：

A. 贯彻执行国家有关法律法规以及民航局有关规章、制度和标准；负责辖区内民航行政执法、行政处罚和行政诉讼涉及的有关法律事务；承办辖区内民航各类行政执法监察员的考核、报批工作，监督其行政执法行为。

B. 对辖区内的民用航空活动进行安全监督和检查；发布安全通报和指令；组织辖区内民航企事业单位的安全评估工作；组织调查处理辖区内的一般民用航空飞行事故、重大通用航空飞行事故、航空地面事故和民航局授权组织调查的其他事故；参与辖区内重、特大运输航空飞行事故的调查处理工作。

C. 负责对辖区内民用航空器运营人的运行合格审定工作进行持续监督检查；审查辖区内民航企事业单位的运行手册及相关文件并监督检查执行情况；办理辖区内飞行训练机构及设备的合格审定事宜；监督管理辖区内的民用航空卫生工作，办理对航空人员身体条件的审核事宜；负责辖区内民用航空飞行、飞行签派、航空器维修等专业人员的资格管理及有关委任代表的管理工作；审查批准或报批辖区内民用航空器维修单位维修许可证并实施监督管理；按授权承办对承修中国注册航空器及其部件的国外维修单位的审查事宜。

D. 按授权负责对辖区内民用航空器及其部件的适航审定，对辖区内民用航空器及其部件的设计、制造实施监督检查，发布民用航空器适航指令；按授权审查批准或报批辖区内民用航空器适航证、特许飞行证并实施监督管理。

E. 审查批准或报批辖区内民用机场（含军民合用机场民用部分，下同）的总体规划、使用许可证和军民合用机场对民用航空器开放使用的申请，以及飞行程序、运行最低标准、低能见度运行程序等各类程序；对辖区内民用机场的安全运行、环境保护、应急救援工作进行监督检查。

F. 研究拟定辖区内民用航空发展规划；审核报批辖区内新建民用机场的场址预选报告；负责辖区内民用机场专业建设工程项目的质量监督管理；对辖区内航油企业的安全运行及市场准入规则执行情况进行监督检查；管理辖区内民用航空行业标准计量工作；负责辖区内行业统计和信息化工作。

G. 指导和监督辖区内民用航空空防安全工作和民用机场的安检、消防、治

安工作；审查辖区内民用机场、航空运输企业的安全保卫方案和预防、处置劫机炸机或其他突发事件的预案；组织协调相关刑事、治安案件的侦破；督查辖区内专机警卫任务的安全措施落实情况；对辖区内民用机场安全保卫设施实施监督管理。

H. 领导民航地区空中交通管理局，对所辖空域内民用航空空中交通管理系统的安全运行等工作实施监督管理；组织协调辖区内专机保障工作；负责辖区内民航无线电管理工作，组织协调辖区内民用航空器的搜寻救援工作。

I. 维护辖区内民用航空市场秩序，参与监督民航企事业单位执行价格标准情况和收费行为；审核辖区内民航企业和民用机场经营许可申请；审批航空运输企业在辖区内的航线及加班、包机申请；参与协调处理辖区内涉外（含港澳台地区）民用航空事务，监督国家间航空协定在辖区内的执行情况；组织协调辖区内国防动员和重大、特殊、紧急运输（通用）航空抢险救灾工作。

J. 监督管理辖区内国家专项资金安排的建设项目的使用情况和基本建设技术改造项目的财务管理工作；负责辖区内民航行政事业单位财务预决算管理和其他财务报表的审核汇编

K. 按规定权限管理干部，负责所属单位的计划、财务、人事和劳动工资等工作。

L. 领导派出的民航安全监督管理办公室。

M. 负责与辖区内地方人民政府、军事部门的沟通联系。

（3）民用航空安全监督管理局

民航地区管理局根据安全管理和民用航空不同业务量的需要，派出民用航空安全监督管理局，负责辖区内民用航空安全监督和市场管理，其主要职责包括：

A. 承担对辖区内民航企事业单位执行国家有关法律法规和民航局有关规章、制度和标准的监督检查工作。

B. 监督检查辖区内民用航空空中、地面安全工作；按规定承办民用航空飞行事故、航空地面事故和事故征候的调查处理工作。

C. 按授权承办辖区内民用航空运营人运行合格审定、飞行训练机构和维修单位合格审定、民用航空器适航审定、民用航空飞行等专业人员资格管理、民

用航空器持续适航管理的有关事宜并实施监督管理；按授权对辖区内民用航空器及其部件的设计、制造实施监督检查；负责对辖区内民用机场安全运行实施监督管理。

D. 负责对辖区内民用航空市场实施监督管理；组织协调辖区内专机保障工作；承担辖区内国防动员和重大、特殊、紧急运输（通用）航空抢险救灾的有关协调工作。

本公司由西南地区管理局派出的重庆安全监督管理局作为主任监管局，由其对本公司直接进行监督管理。

2、行业主要法律法规

中国民航安全法规体系由法律、行政法规和规章组成。为了落实安全法律、法规和规章，中国民用航空局各职能部门还颁布了配套的规范性文件。

（1）基础立法

中国民航的基本法是自 1996 年 3 月 1 日起施行的《中华人民共和国民用航空法》（以下简称“民航法”）。根据《中华人民共和国立法法》第 7 条，全国人民代表大会常务委员会可对民航法进行修订。

（2）行政法规

中国民航行政法规由国务院颁布，主要包括《中华人民共和国飞行基本规则》、《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》、《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》、《中华人民共和国搜寻援救民用航空器规定》、《民用机场管理条例》等。除上述行业法律、法规外，中国民航还必须遵守《中华人民共和国安全生产法》、《生产安全事故报告和调查处理条例》等法律、法规。

（3）运行规章

中国民用航空规章分为 15 编，具体如下：

编号	规章号	内容
第一编	CCAR-1~CCAR-20	行政程序规则
第二编	CCAR-21~CCAR-59	航空器
第三编	CCAR-60~CCAR-70	航空人员
第四编	CCAR-71~CCAR-120、 CCAR-171~CCAR-182	空中交通规则与一般运行规则、导航设施
第五编	CCAR-121~CCAR-139	民航企业合格审定

第六编	CCAR-140~CCAR-149	学校及其他单位的合格审定及运行
第七编	CCAR-150~CCAR-170	机场
第八编	CCAR-183~CCAR-197	管理规则
第九编	CCAR-198~CCAR-200	航空保险
第十编	CCAR-201~CCAR-250	备用
第十一编	CCAR-251~CCAR-270	航空基金
第十二编	CCAR-271~CCAR-325	航空市场管理
第十三编	CCAR-326~CCAR-355	航空安保
第十四编	CCAR-356~CCAR-390	科技和计量标准
第十五编	CCAR-391~CCAR-400	航空器搜寻救援和事故调查

主要的规章包括：

- 《民用航空产品和零部件合格审定规定》（CCAR-21-R3）；
- 《运输类飞机适航标准》（CCAR-25-R4）；
- 《航空器型号和适航合格审定噪声规定》（CCAR-36-R1）；
- 《民用航空器驾驶员和地面教员合格审定规则》（CCAR-61-R4）；
- 《民用航空人员体检合格证管理规则》（CCAR-67FS-R2）；
- 《民用航空空中交通管理运行单位安全管理规则》（CCAR-83）；
- 《一般运行和飞行规则》（CCAR-91-R2）；
- 《中国民用航空空中交通管理规则》（CCAR-93TM-R4）；
- 《航空器机场运行最低标准的制定与实施规定》（CCAR-97FS-R1）；
- 《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）；
- 《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-129）；
- 《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》（CCAR-135）；
- 《民用机场使用许可规定》（CCAR-139CA-R1）；
- 《民用机场运行安全管理规定》（CCAR-140）；
- 《民用航空器维修单位合格审定规定》（CCAR-145-R3）；
- 《中国民用航空危险品运输管理规定》（CCAR-276-R1）；
- 《民用航空运输机场航空安全保卫规则》（CCAR-329）；
- 《公共航空运输企业航空安全保卫规则》（CCAR-343）；
- 《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》（CCAR-395-R1）；

《民用航空安全信息管理规定》（CCAR-396-R2）；

《中国民用航空应急管理规定》（CCAR-397）。

中国民用航空局管理程序《国际民航组织标准与建议措施实施程序》（AP-IA-01），规定了国际民航组织技术文件的获取与管理办法、国际民航公约附件及航行服务程序的修订程序，以及国内规章标准跟踪修订、差异通知与公布的实施程序。

（4）民航规范性文件

民航规范性文件指民航局机关各职能部门，为了落实法律、法规、民航局规章和政策的有关规定，在其职责范围内制定，经民航局局长授权由职能部门主任、司长、局长签署下发的有关民用航空管理方面的文件，包括：各类管理程序（Aviation Procedure，简称 AP）、咨询通告（Advisory Circular，简称 AC）、管理文件（Management Document，简称 MD）、工作手册（Working Manual，简称 WM）、信息通告（Information Bulletin，简称 IB）。

3、主要行业政策

2012年7月，国务院发布《关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24号），给出了我国航空业发展的整体目标：到2020年，航空运输规模不断扩大，年运输总周转量达到1,700亿吨公里，年均增长12.2%，全国人均乘机次数达到0.5次，经济社会效益更加显著，航空服务覆盖全国89%的人口。在主要任务方面，该意见提出构建以国际枢纽机场和国内干线机场为骨干，支线和通勤机场为补充的国内航空网络，加强干线、支线衔接和支线间的连接，提高中小机场的通达性和利用率。在政策措施方面，该意见提出完善管理体制机制，鼓励和引导外资、民营资本投资民航业；加大对民航建设和发展的投入，中央财政继续重点支持中西部支线机场建设与运营；改善金融服务，支持民航企业上市融资、发行债券和中期票据。

2016年12月，民航局发布《中国民用航空发展第十三个五年计划》指出：到2020年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代民用航空系统，满足国家全面建成小康社会的需要。积极实施“基本航空服务计划”，提高航线网络通达性，特别是对老少边穷和地面交通不便地区的覆盖，使更多人民共享高效、便捷的现代航空运输服务。提高行业资源整体利用效率，鼓励航空公司间分工

协作，加强干线与支线、国内与国际中转衔接。

（三）行业技术水平与行业特点

1、行业技术水平

民航运输业的技术水平主要体现在航空器发展和航行地面保障。

随着航空运输量的不断增长，现代飞机的平均尺寸已经比原来增加了25%，越来越多的航空公司倾向于选择尺寸更大的飞机。在此背景下，大型飞机开始进入市场。其载客量多、单位能耗低、排放低及噪音低，是目前解决航班时刻紧张最有效的方法之一。

支线飞机方面，随着市场对长航线支线的需求和航油价格的上涨，在2000年之后，支线飞机已经发生了喷气化和大型化的进步，70-130座级的新一代大型支线飞机空间宽敞，安静舒适，先进性和可靠性可以比肩最先进的窄体和宽体飞机，经济效益显著。

根据《2017年民航行业发展统计公报》，2017年我国民航吨公里油耗为0.293公斤，较2005年（行业节能减排目标基年）下降13.82%；机场每客能耗较“十二五”末（2013-2015年）均值下降约22%。

地面保障方面，随着我国民用机场进入新的建设高峰期，我国机场硬件设施已逐步赶超发达国家的水平。同时，空中交通管理、通信、导航以及气象等航行保障系统的技术升级改造也明显加快，初步形成了区域管制——终端管制——塔台管制三级空中交通管制服务系统，大部分空域都已实施雷达管制，建立了民航专用卫星通信网、空管数据通信网等信息服务网络，保障航行安全，提高飞行效率。

2、行业特点

（1）周期性

民航运输业与宏观经济状况关联度较大，属于周期性行业。当宏观经济上行时，由于全社会经济活动频繁，商务出行增加，货物贸易运输量增加，以及人们收入增加后休闲旅游活动的增加，都会导致民航运输业的快速增长。反之，若宏观经济下行时，会导致民航运输业增长缓慢。

目前我国宏观经济正处于新一轮的增长转型、结构优化、居民消费升级的进程中，随着收入水平的提高，许多三四线城市以及其他不发达地区的居民获

得了人生中第一次乘坐飞机出行的条件，这为目前的中国民航业，特别是支线航空提供了持续增长的动力。

（2）季节性

我国民航运输业具有一定的季节性特征。一般而言，春运及学生暑假的7、8月份，旅游及探亲活动频繁，为我国航空业的旺季；4、5、6、9、10等月份气候宜人，且有“五一”、“十一”等假期，航空需求较为旺盛，为我国航空业的平季；而其他月份则为航空业的淡季。

根据我国民航运输业的特点，民航局每年组织各航空公司分夏秋和冬春制定两次航线航班安排，以使航线航班安排更加科学合理，符合运输需求季节性的变化。

（3）区域性

民航航线需要围绕民航机场运营，我国目前已经基本建成覆盖全国范围的民航机场布局。各航空公司一般会选择一个或几个枢纽机场作为营运基地，围绕着营运基地开设航线。故根据营运基地的选择不同，各航空公司的航线会集中在各自营运基地区域，形成一定的区域性。

（4）网络性

民航运输业是一个典型的具有网络效应的行业。目前我国已经基本建成覆盖全国范围的民航机场布局，形成了一张覆盖全国的民航网络。网络经济的一个重要特点是，在供给方范围经济中，平均成本随范围扩大而降低，而在需求方范围经济中，平均利润随着范围扩大而提高。目前整个民航的航空网络分为干线网络和支线网络两张大网，干线网络与支线网络互为供给方与需求方，互相促进，互为补充，为全国的旅客提供航空出行服务。

（四）行业的变动趋势以及变动原因

1、行业变动趋势

（1）规模持续增长

随着居民收入水平的提高、消费结构的升级以及跨区域经济联系的日益密切，我国航空运输业务规模稳步增长，运营效率明显提高，行业市场化程度不断提升，航空运输业取得了长足发展，已跻身世界民航的大国行列，在国家经济社会中的战略地位日益凸显。

据民航局统计，截至 2017 年，我国民航全行业运输飞机期末在册 3,296 架，开通定期航班航线 4,418 条，其中国内航线 3,615 条；按不重复距离计算，定期航班里程总数 748.3 万公里，其中国内航线 423.7 万公里；国内通航城市 224 个；国际通航 60 个国家的 158 个城市。2011 年到 2017 年运输总周转量年均复合增长 11.05%。目前我国民航业在旅客周转量、货邮周转量、运输总周转量等指标方面，均稳居世界第二，仅次于美国。

与民航运输规模快速增长相匹配的，航空公司纷纷购买新飞机以扩大运力。2004 年至 2017 年，国内民航全行业运输飞机期末在册架数从 754 架增长至 3,296 架，运力复合增长率约为 12.02%。

(2) 运营效率持续保持较高水平

近年来，随着国民收入水平的提高以及人们对民航出行需求的增长，我国民航运输业的运输效率已发展至较高水平。2015 年至 2017 年，我国民航运输飞机平均日利用率达到 9.46 小时，正班客座率平均达 82.63%，正班载运率平均达 72.80%，持续保持较高水平。

2015-2017 年我国民航运输效率指标

项目	2017 年	2016 年	2015 年	算数平均值
飞机平均日利用率（小时）	9.49	9.41	9.49	9.46
正班客座率	83.20%	82.60%	82.10%	82.63%
正班载运率	73.50%	72.70%	72.20%	72.80%

数据来源：《民航行业发展统计公报》

(3) 业务结构以国内航线为主、逐步扩展国际航线

我国民航运输业按航线范围分为国内航线（含港澳台航线）和国际航线，2015-2017 年，我国民航运输业务结构组成如下：

2015-2017 年我国民航运输业务结构组成

项目	2017 年	占比	2016 年	占比	2015 年	占比
航线数量（条）	4,418	100%	3,794	100%	3,326	100%
国内航线（含港澳台）	3,615	81.82%	3,055	80.52%	2,666	80.16%
国际航线	803	18.18%	739	19.48%	660	19.84%
旅客运输量（亿人）	5.52	100%	4.88	100%	4.36	100%

国内（含港澳台）	4.96	89.86%	4.36	89.34%	3.94	90.37%
国际	0.55	9.96%	0.52	10.66%	0.42	9.63%
货邮运输量（万吨）	705.9	100%	668	100%	629.3	100%
国内（含港澳台）	483.8	68.54%	474.8	71.08%	442.4	70.30%
国际	222.1	31.46%	193.2	28.92%	186.8	29.68%

数据来源：《民航行业发展统计公报》

由上表可以看出，近年来我国民航运输业务结构以国内航线为主，国际航线占比较小：2015-2017年，国内航线（含港澳台）占全部航线数量的比例分别为80.16%、80.52%和81.82%；国内运输量（含港澳台）占旅客运输量的90.37%、89.34%和89.86%；货运方面，国内航线（含港澳台）也分别占到各年货邮运输量的70.30%、71.08%和68.54%，国内航线目前在我国民航运输业务中占据了主要地位。

2、行业变动的有利因素

（1）我国经济快速增长

我国自改革开放以来，国民经济蓬勃发展，经济总量连上新台阶，综合国力大幅提升。据国家统计局数据，国内生产总值由1978年的3,650亿元迅速跃升至2017年的827,122亿元。尽管近年来我国经济增速有所放缓，但仍作为全球主要新兴经济体，保持着6%-7%的较高增长水平。强劲的经济增长将带动民航运输市场需求的增长，更多的商务出行、旅游探亲出行以及货物运输需求，都将持续推动我国民航运输业继续快速发展。

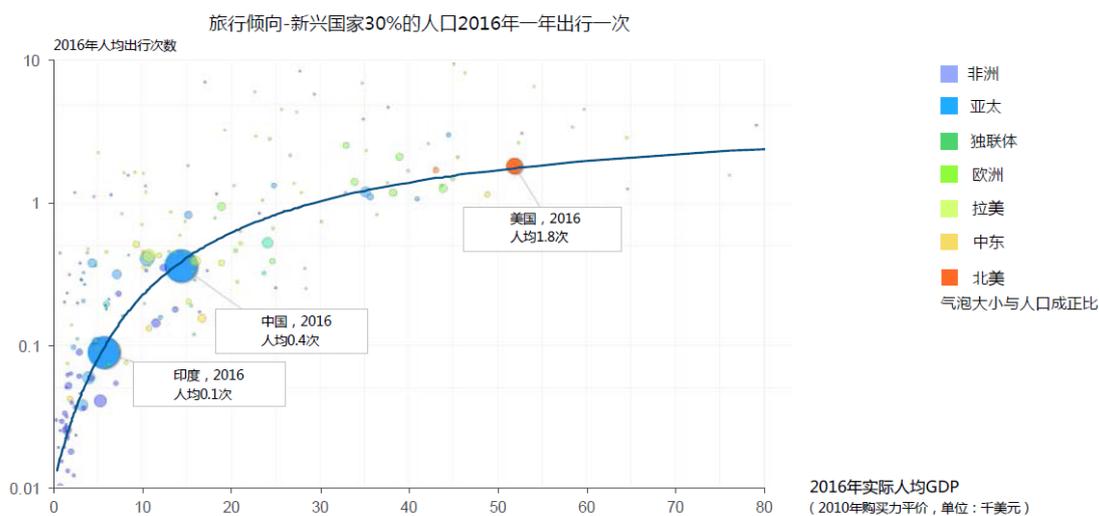
（2）国民收入水平提高带动航空业发展

改革开放以来，随着我国经济实力的快速增长，国民收入水平显著提高。2017年，我国城镇居民人均可支配收入达到36,396元，与2011年21,809元比较，年均复合增长率达到8.91%。

居民收入水平的增长推动了居民消费结构的升级。根据国家统计局统计数据，全国城镇居民的恩格尔系数由2011年的36.3%下降至2017年的28.6%。随着人们生活水平的提高，旅游、交通等领域的服务性消费需求快速增长，并伴随由单纯追求数量消费向量质并举、以质为主的趋势发展。以旅游为例，我国拥有世界最大的国内旅游市场，2017年我国国内旅游人数50亿人次，较2011年26.41亿人次相比，年均复合增长率达11.22%；同时我国已成为世界第四大

入境旅游接待国。航空运输作为各种运输方式中最为快捷的一种，将会形成更为庞大的消费群体和广阔的市场空间。而在这其中，支线航空在满足日益增长的旅游需求方面所发挥的作用，是其他运输方式所无法替代的，对于促进消费升级和需求释放具有重要意义。

根据对部分国家经济水平与航空运输情况统计（如下图所示），人均国内生产总值与人均乘机次数呈现明显的正相关性。一般而言，随着人均国内生产总值的增长，人均航空出行次数会相应提高，航空出行需求将进一步提升。



数据来源: Sabre、IHSEconomics (空客《全球市场预测 (2017)》)

(3) 城镇化率不断提高增加对支线航空服务的需求

近年来我国城镇化水平稳步提高，据国家统计局公布的数据，常住人口城镇化率从 1990 年的 22% 上升至 2017 年的 58.52%，预计常住人口城镇化率 2020 年将达到 60% 左右，2030 年将进一步达到 66% 左右。大量中小城市的发展兴起，使得航空运输网络将进一步向中小城市延伸。居民消费能力与生活方式已逐渐接受航空运输这种相对成本较高、速度较快的交通方式，快捷交通服务需求正由一线城市向二、三线城市发展。更多中小规模城市需要更完善、更便捷、更经济的支线和区域航空服务，包括开通或加密中小城市之间点到点的直达航班，以及中小城市通过区域枢纽机场中转到全国及全球的中转航班。

根据国务院发布的《关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24 号），我国航空业发展的整体目标为到 2020 年，全国人均乘机次数由 2014 年的 0.3 次提升到 0.5 次，其中中小城市的运量增长将占据重要部分。另据全国民航工作会议文件，我国民航大众化战略目标初步设为，到 2030 年满足人均乘机次

数 1 次、旅客运输量 15 亿人次的市场需求，使民航成为大众化的出行方式。随着旅游、探亲等自主性消费市场不断扩大，中国支线航空市场将迎来前所未有的发展机遇。

（4）国家政策支持支线航空健康发展

支线航空发展是我国全面建设小康社会的重要环节，也是民航“普遍航空服务”发展的重点，国家通过各种政策和补贴为支线航空发展提供支持。在大力建设支线机场的同时，为推进我国支线航空健康稳定发展，民航局和国家发改委不断出台关于支线航空在飞机引进、补贴和收费方面的支持政策，重点支持我国偏远地区发展支线航空事业。

根据民航局《2018 年民航支线航空补贴预算方案》，2018 年民航局对支线航空补贴达到 8.88 亿元。支线补贴主要集中在西南、新疆、华北地区，合计占比超过 75%，这些地区也是支线航线最为集中的地区。

民航局《关于进一步深化民航改革工作的意见》中提出，将修订支线航空补贴办法，鼓励支线机场通过区域枢纽连接大型机场，增强区域枢纽机场中转功能。在交通条件较差的偏远落后地区实施“基本航空服务计划”，将其融入全国综合交通运输体系。

（5）地方政府支持促进支线航空加速发展

我国各个地方政府非常重视支线航空发展对于当地经济的拉动作用，发展支线航空有利于优化投资结构、发挥投资对经济增长的关键性作用。以云南、黑龙江、内蒙古、四川、新疆和贵州 6 个支线航空建设较发达的地区为例，其支线机场总数量约占到了全国机场数量的一半。随着支线运量的增长，这些地区的地方经济尤其是旅游业，都得到了迅速的发展。许多地方政府非常重视当地航空发展，实施了各种措施以吸引更多的航空公司在当地开设航线。

（6）支线机场建设为支线航空大发展提供基础

目前国内干线机场时刻资源普遍紧张，而支线机场时刻资源丰富。2017 年我国国内 32 个千万级以上机场客运量占到全国机场总客运量的 81%，其中许多千万级以上机场已经超负荷，如北京、上海和广州等主要城市的机场时刻非常紧张，各航空公司在主要的干线市场已经无法保证充裕的时刻资源，极大地影响了飞机利用率的提升，成本难以降低。与之相反的是，依然有大量的支线机

场利用率偏低，有充足的时刻资源可以利用，这些正是支线航空公司可以大有作为的“蓝海市场”。

根据对《全国机场生产统计公报》进行整理，2017年我国境内民用航空（颁证）机场共有229个（不含香港、澳门和台湾地区），其中支线机场超过160个。根据民航“十三五”规划，至2020年，我国将完善华北、东北、华东、中南、西南、西北六大机场群，新增布局一批运输机场，建成机场超过50个，运输机场总数达260个左右。按照民航局《全国民用机场布局规划》的整体方案，至2020年，全国80%以上的县级行政单元能够在地面交通100公里或1.5小时车程内享受到航空服务，所服务区域的人口数量占全国总人口的82%，国内生产总值（GDP）占全国总量的96%。

机场数量的增加让各航空公司拥有了更多通航地区的选择，可以扩大航线网络的覆盖范围，进而提高整体航空运输的吸引力和竞争力，促进整体民航运输业的良好发展。而近年来新增机场基本为支线机场，这尤其给支线航空运输业带来了发展契机。

3、行业变动的不利因素

（1）民航可用空域资源不足

空域资源是国家的核心资源，国际上通常将空域划分为军事空域、通用空域和运输空域（民航用空域）等部分，对军事空域进行保护；对于通用空域，实行开放并简化审批手续，以促进通用航空的发展；对运输空域则进行充分利用，因为运输空域涉及到民航安全，因此进入这个区域的审批手续相对严格。

随着近年来我国民航业的快速发展，空域航路的增长量已无法满足民航业的需求，空域使用已经成为制约我国航空业发展的瓶颈之一，其主要表现在空管提供的空间和时刻满足不了航空公司新增航线的需求，满足不了新建机场扩容增量的需求。

根据民航局有关报道，预计“十三五”期间，中国空管系统保障飞行架次将以9.3%的速度递增。空域资源不足矛盾将长期存在，释放更多空间和时刻满足航空企业的需求，是整个民航行业发展和社会民生的需要。

（2）人才资源短缺

航班飞行需要飞行员、控管、机务等各技术人员的相互合作来保障，每一

个环节都对人员专业技术提出了很高的要求。随着我国民航运输业的高速增长，航空公司将出现人力资源短缺的情况，缺乏高级技术、管理和安全监管人才。

民航专业技术人才的培养需要一个较长期过程，以飞行员为例，在进入航空公司之前飞行员一般需要在航校进行为期 2-4 年的理论学习和飞行训练；进入航空公司后，飞行员需要 5 年左右的时间才能升为机长，也就是说，一般需要 7-9 年时间可以培养一名机长。而一般新设的民营航空公司没有自行培养机长的条件和能力，需要从已有的大型航空公司引进人才，造成了行业内飞行员持续不足的情况。尤其是对于技术熟练、有相当飞行经历的成熟飞行员以及有丰富经验的机长，短缺情况更为严重。

此外，随着民航企业运营规模的扩大，需要更为先进公司管理理念和方法，这将使得民航企业中高级管理人员的需求也不断增加。

预计未来几年中，我国民航业要实现爆发式增长，人才资源短缺将成为一大制约因素。

（3）高铁的发展对民航运输业带来冲击

近年来，我国大力开展了高铁的建设，目前我国高铁网络已初步成形。根据我国《中长期铁路网规划》，到 2020 年，全国铁路营业里程达到 12 万公里，规划“四纵四横”客运专线网络以及三个城际快速客运系统，网络覆盖大部分中心城市。

高铁的发展对我国民航运输业带来了一定冲击，东部发达地区一二线城市尤为严重。相较于民航运输，高铁更适合用于旅客流量大、地势平坦的地区，而我国东部地区的枢纽城市正是符合上述特征，故在我国东部发达地区，民航运输在短距离运输方面已不占优势，主要枢纽城市的市场基本已被高铁占领。

（五）行业竞争格局与进入壁垒

1、行业竞争格局

2002-2004 年，我国民航进行了以“航空运输企业联合重组、机场属地化管理”为主要内容的体制改革，组建中国航空集团公司、东航航空集团公司、南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司 6 大集团公司，与民航局脱钩，交由中央管理。至此，

我国民航业从原来军民合一、政企不分的民航管理体制，逐渐转变为政企分离、以企业为主体、多种所有制企业平等竞争的市场经济体系，行业市场化程度逐步提高。

目前，我国国航、东航、南航和海航组成的四大航空集团占据了国内干线航空客货运输市场较大的份额，与春秋航空、吉祥航空等区域性航空公司主要在国内干线及国际干线市场进行争夺。上述航空公司主要注意力均集中在干线市场，在支线航空投入比例有限。支线航空作为我国新兴及快速发展的行业，其面临的市场竞争远低于干线航空市场。目前公司是国内唯一长期专注于支线航空市场的独立航空公司。

据民航局数据，截至2017年底，我国共有运输航空公司58家，按不同所有制类别划分：国有控股公司43家，民营和民营控股公司15家。在全部运输航空公司中，中外合资航空公司10家、上市公司7家，全货运航空公司8家。多元化市场主体的共同参与，使我国航空市场呈现出多样化与专业化竞争并存的良好发展态势。

2、进入本行业的主要壁垒

（1）资质壁垒

航空运输业属于政府许可经营管理的行业。根据《国内投资民用航空业规定（试行）》，国内投资主体设立民航企业应当向中国民航局或者民航地区管理局申请取得相应的许可。为对公共航空运输企业经营许可施行严格的管理，原民航总局于2007年下发《民航总局关于调控航班总量、航空运输市场准入和运力增长的通知》，明确提出2010年之前民航总局将暂停受理新设立航空公司的申请。2010年，中国民航局又下发《关于进一步加强公共航空运输企业经营许可管理，落实航空运输安全要求的通知》，将继续暂停受理新航空公司的设立申请。2016年9月，民航局下发《关于加强新设航空公司市场准入管理的通知》来加强对新设航空公司市场准入管理，除了严格控制新设航空公司，对支线航空转干线、全货运航空转客运，也都规定了更严格的限制条件。政府对航空运输业的高度管制构成了进入航空运输市场的资质壁垒。

（2）资金壁垒

航空运输业属于资金密集型行业。航空公司除需大量的资本开支用于购买

或租赁飞机以外，另需投入大量的运营资金维持日常经营，如支付燃油费、飞机起降费和飞机维修费等。一家航空公司需在飞机数量、航线条数、覆盖范围等达到一定的规模，方可实现赢利，这对于行业的进入者提出了较高的资金要求，构成了航空运输业的资金壁垒。

（3）规模壁垒

机队规模、航线网络及营销网络布局是进入航空市场的规模壁垒。同其他资本密集型、高技术行业具有规模经济特征一样，民航业的规模经济性也很明显。合理的机队规模、营销网络和航线网络是民航企业运营中控制单位成本的关键要素。航空公司要到达规模经济效益，同一系列的机队需达到一定规模，并构建高效的营销网络及合理的航线网络，以降低长期平均成本。

（4）技术与人才壁垒

航空运输业属于技术密集型行业。航空公司的成功运作需要经验丰富的高级管理人员和技术娴熟的航空专业人员，很多专业岗位人员均需要长时间的培训和大量的实际操作，并需取得相应的专业技术资格证书才能上岗。

飞行员是航空公司的重要资源。为保证民航飞行队伍稳定与飞行安全，民航局先后下发了《关于规范飞行人员流动管理保证民航飞行队伍稳定的意见》、《关于加强飞行人员流动管理的紧急通知》等关于飞行员流动管理的一系列规范性文件。根据这些规范性文件，航空企业招录其他航空企业在职飞行人员，应当与飞行人员和其所在单位进行协商，并根据一定标准向原单位支付费用，这在一定程度上提高了新航空企业招募飞行员的成本。

对航空专业人员较高的技术要求、专业飞行人才的相对紧缺以及流动的严格管理构成了进入航空运输业市场的技术与人才壁垒。

（六）本行业与上、下游行业之间的关系

航空运输业的上游主要包括飞机制造商、航油供应商、机场、航材提供商等。国际两大飞机制造商波音公司和空客公司，基本垄断了世界窄体机及大飞机市场；而支线客机市场则有包括巴航工业、庞巴迪、中国商飞、ATR 公司等超过 10 家制造商参与竞争。航油供应方面，目前国内航班航油供应主要以中国航空油料集团公司及其下属企业为主要供应商，同时还有其他多家航油供应企业参与其中，航油价格采用以政府指导价格为基础的市场协商定价。各地机场

主要为航空运输企业提供航空时刻资源及飞机起降服务、导航服务等。航材供应商主要为新购飞机机上辅助部件以及后续运维零部件提供支持，相关产品的供应商较多，市场供应充足。

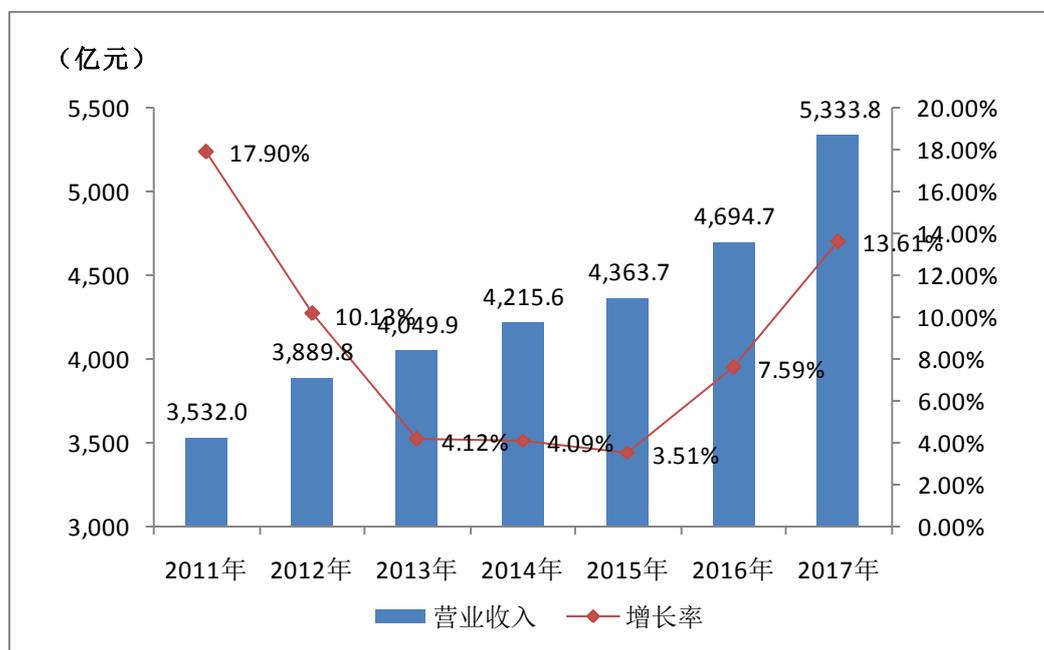
航空运输业的下游客户主要分为客运客户和货运客户，其中客运客户可分为对价格不敏感的商务出行客户和对价格较敏感的个人自费客户；货运客户主要包括贸易公司和快递公司。航空运输业下游需求与宏观经济具有正相关性，会受到经济周期的影响。

（七）行业利润水平及变动原因

1、我国民航运输业的经济效益

伴随着近年来客运、货运运营规模的上升，我国民航企业的收入水平也持续增长，2011-2017年，我国全部航空公司营业收入总额由3,532.00亿元增长至5,333.80亿元，年均复合增长率7.11%。尽管由于宏观经济周期的影响以及比较基数的增大，年增长率呈现波动，但整体收入水平始终保持增长态势。

2011-2017年我国航空公司营业收入情况

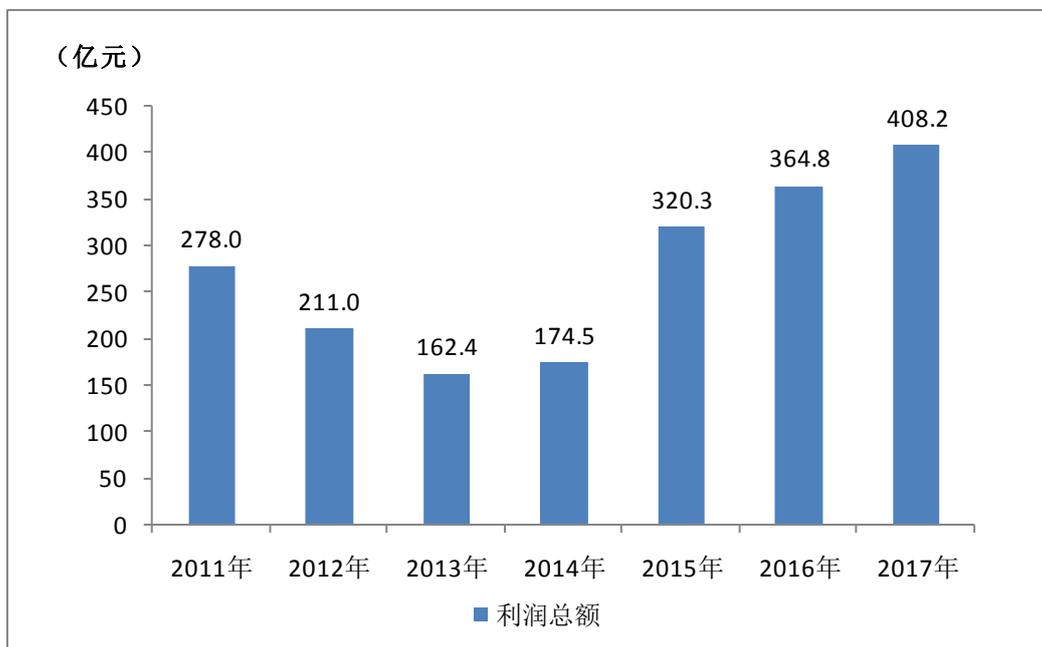


数据来源：《民航行业发展统计公报》

然而，收入的增长并未形成经营利润的同步增长，2011-2013年我国全部航空公司利润总额逐年下降，直至2014年起开始恢复增长。2015年、2016年及2017年，我国全部航空公司实现利润总额320.3亿元、364.8亿元和408.2亿

元，分别较上年增长 83.55%、13.89%和 11.90%。

2011-2017 年我国航空公司利润总额情况



数据来源：《民航行业发展统计公报》

2、影响航空运输业利润水平的主要因素

除市场规模带来的营业收入增长外，我国民航运输业的利润水平主要还受到以下因素影响：

(1) 航油价格

在航空公司的运营成本中，燃油成本通常占据 30%左右，航油价格水平的波动会直接导致航空公司利润水平波动。根据国际原油价格历史走势可以看出，2011 年至 2014 年 7 月，国际原油价格始终处于高位水平，自 2014 年 7 月开始逐渐下降，至 2016 年 1 月达到近十年低位。原油价格的下降为航空企业腾出了利润空间，使得我国航空企业自 2014 年开始实现营业利润正增长，而 2015 年的低位油价使得当年利润大幅提升。

2011-2019年2月NYMEX原油价格月度走势



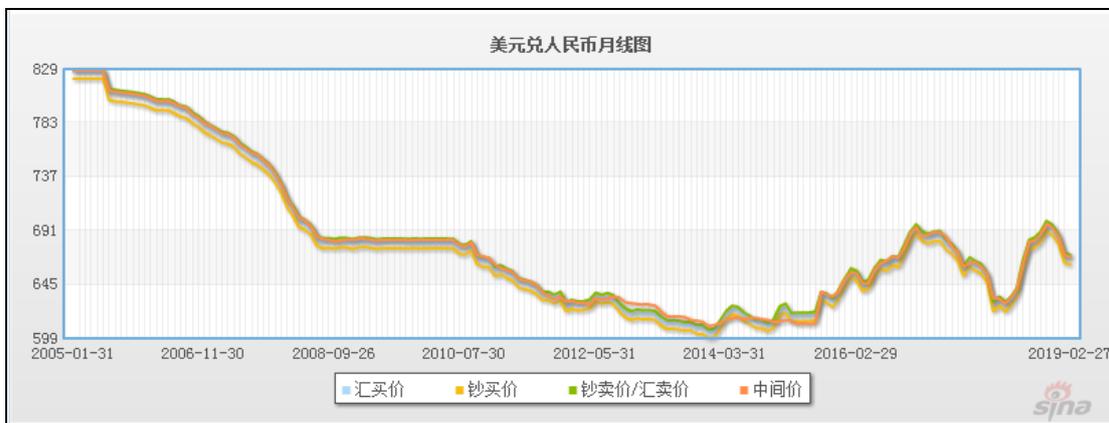
数据来源：新浪财经

(2) 利率与汇率

航空业属于资金密集型行业，因此航空公司的资产负债率一般较高，截至2017年末，三大国有航空公司中，东航、南航的资产负债率均在70%-80%之间，国航的资产负债率也接近60%，所以航空公司的融资成本很大程度受到利率水平的影响。

另外，我国航空公司从国外采购飞机、航材时，多采用外币进行结算，形成较大金额的外币负债，人民币兑外币汇率的变动通过汇兑损益影响航空公司的利润水平。自我国2005年实行汇率改革后，人民币汇率基本呈现了持续上升态势，为国内各航空公司带来较多汇兑收益。直至2013年7月，人民币兑美元汇率出现下跌，随后呈现出波动。随着汇率改革的进一步深化，人民币汇率将更趋市场化，出现波动起伏，这将直接影响航空公司的利润水平。

2005-2019年2月美元兑人民币月线图



数据来源：新浪财经

（3）其他因素

除了油价、利率及汇率因素之外，其他一切影响航空出行安全的因素都会对利润水平产生影响。任何重大国际纠纷、战争、恐怖事件、重大安全事故、流行性疫情、地震、雪灾、台风、火山爆发等突发性事件的发生都可能给整个航空运输业带来冲击，进而影响所有航空公司的利润水平。

六、支线航空运输业概况

（一）国际支线航空业发展概况

支线航空起源于欧美国家，上世纪 70 年代起在欧美国家进入快速发展阶段。1978 年美国在放松航空管制后，伴随着各个大型干线航空公司致力于建设并完善航空枢纽，支线航空也获得了蓬勃发展，成为航空枢纽运转的重要组成部分，极大地促进了美国航空运输业的整体发展。

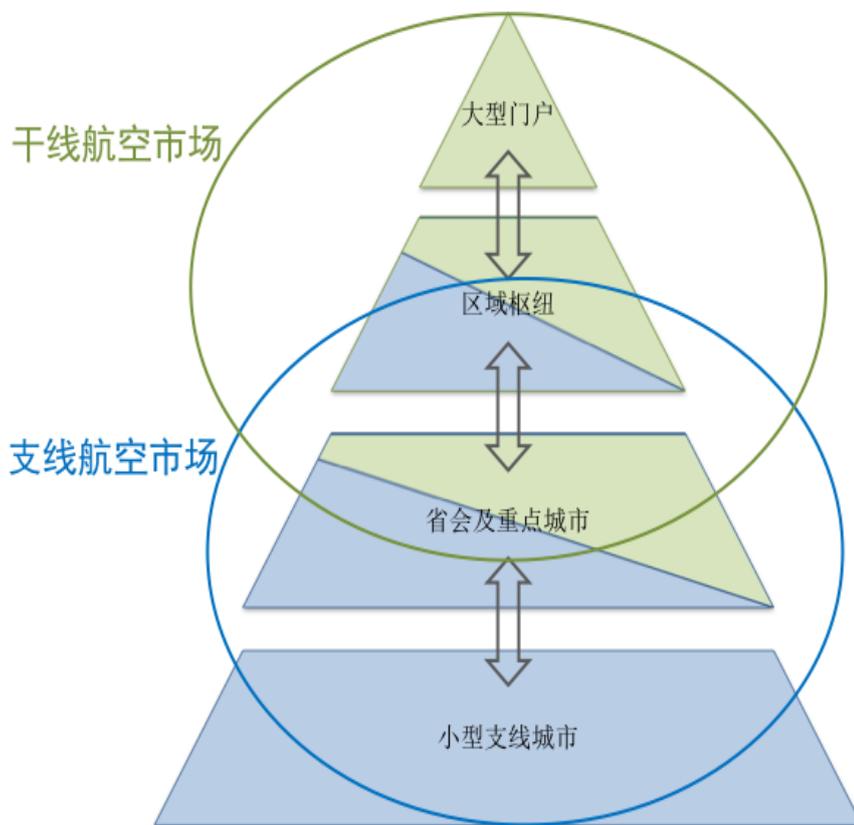
在北美、欧洲等成熟航空市场，支线航空网络占整个航空网络的大部分比例。以北美地区为例，据美国支线航空协会 2016 年年度报告中所述，支线航空使北美地区的每个角落都能连接到全球航空运输网络中去，目前北美有 2/3 的机场由支线航空公司独飞，如果没有这些支线航空网络，这些地区将与外界失去联系，同时也将失去支线航空服务为当地经济带来的活力。

美国拥有世界上最发达支线航空网络。自 1978 年美国政府颁布实施《民航放松管制法》以来，航空公司有了价格决定、航线选择和自主进出该领域的权利，航空公司空前活跃起来，数量呈几何级数增长，民航市场空前繁荣。同时，为支持偏远地区通航的权益，加强国家航线网络的通达性，美国国会宣布启动为期十年的“基本航空服务”（The Essential Air Service Program, EASP）计划，为提供边远地区支线航空服务的航空公司提供财政补贴。

同时，随着各大型干线航空公司致力于建设并完善航空枢纽，支线航空蓬勃发展，成为航空枢纽运转的有机组成部分，极大地促进了美国航空运输的整体发展。到 2010 年，全球第一大机场亚特兰大起降航班中有 31.8%为支线航班，美国第二大机场芝加哥机场则有 63.3%为支线航班。

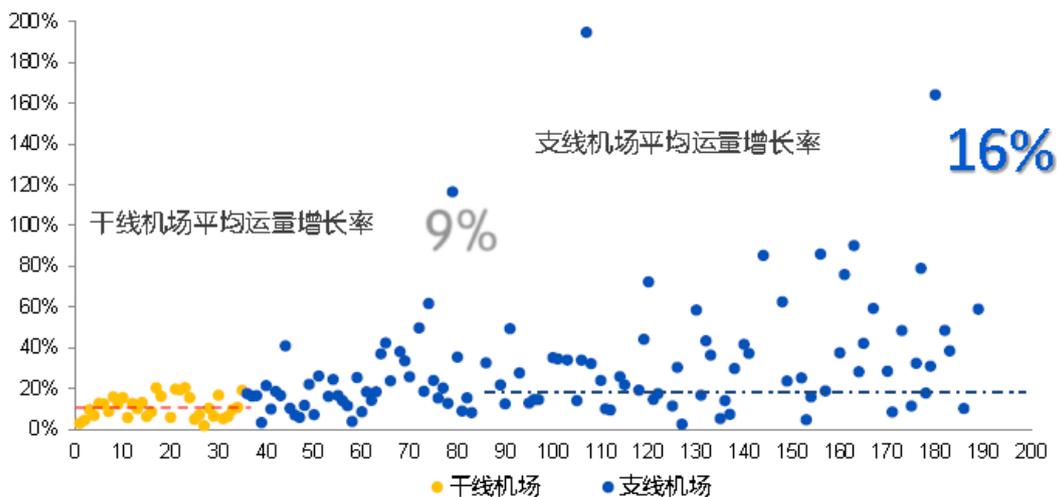
(二) 我国支线航空业发展概况

中国航空市场结构



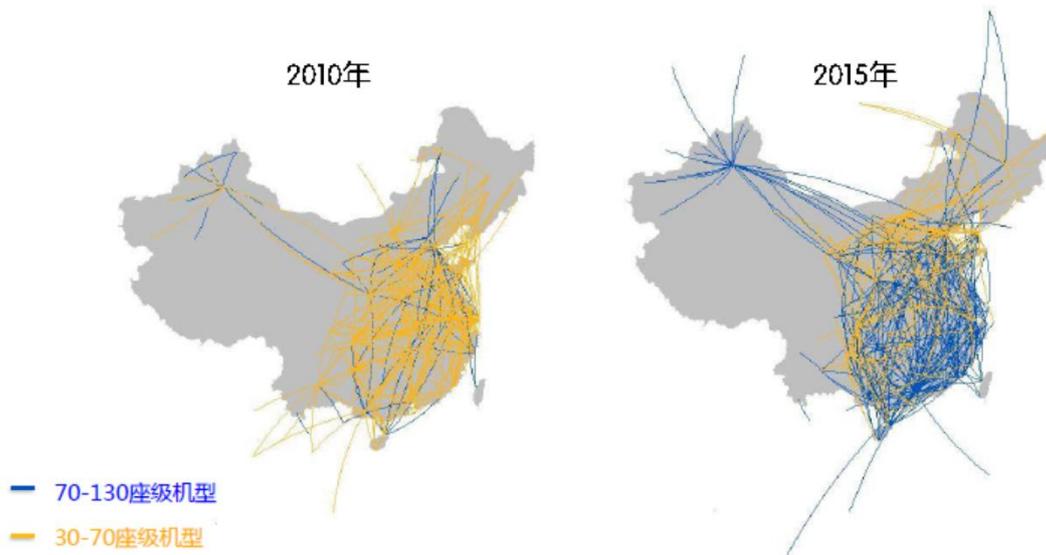
近十年来，我国支线航空在航空出行需求的快速增长，以及国家行业及地方政策的支持下，经历了快速发展，在民航运输体系和中国建设基本航空服务的民航发展规划中占据不可替代的地位。根据中国民航局数据显示，国内支线机场客流量增速显著，2014 年中国支线机场平均运量增长率为 16%，为干线机场的 1.78 倍。从 2010 年到 2015 年，支线航线网络增加了 27%，运力增加了 116%。

中国支线机场与干线机场客流量增长率对比（2014 年）



资料来源：中国民用航空局（巴航工业《中国支线航空市场发展报告 2015-2034》）

支线航线网络增加27%，运力增加116%



资料来源：巴航工业《中国支线航空市场发展报告 2015-2034》

（三）我国支线航空业的战略意义与发展前景

1、发展支线航空的战略意义

（1）改善支线航空通达性是推进全面建设小康社会的必要和紧要条件

我国经过改革开放几十年的快速发展，就民生而言，“衣、食、住”三个方面各区域发展的差异正在逐步消除，而当前在“行”方面作为典型标志的航空通达性却存在着明显的地域差异。2015 年全国约 150 余个支线机场中通达时

间为14小时，而从中国任何一个省会或计划单列市到另外42个相同级别的城市平均通达时间则不到6小时，北京通达性最好，只有3个多小时。从中我们不难看出大中型城市和中小城市的差距，这一现象可以被形象地比做“两个不同发展阶段的中国”。

由于支线航空发展的不平衡和滞后，支线航空通达性已经严重制约了社会全面发展，影响了发达地区向欠发达地区的智力投放，滞缓了三四线城市加速发展的脚步，不但未成为建设小康社会的助力，反而成为实现全面小康的短板。发展支线航空，突破航空通达性瓶颈，已是迫在眉睫。

（2）有效提高偏远地区通达性、实现国家精准扶贫战略目标

在实现通达性目标的多种手段中，支线航空相对高速公路和铁路而言，拥有较强的效率优势。支线机场建设周期短、布点快、针对性强，只需1-2年即可达到通航条件；先期投资少，平均两公里铁路的投资即可建成一个支线机场；且基本不受地形条件限制，越是偏远地区其优势越明显，是连接偏远地区分散的人口及资源最高效的交通方式。目前国家航空干线网络已经基本形成规模，在航线密度和航班频次上具备了一定条件。只要支线机场运营后有适当的运力投入，与已有的航空干线网络对接，就可以充分利用中转联程的运作模式，编织出一个连接全国各地的“空中高速公路”，广泛地实现中小城市交通的快速通达，从而推动航空覆盖的地区范围。

支线航空的航线至少有一端在支线机场，从而成为相对落后地区以及贫困地区实现远距离人员、货物快速流动的必由通道。支线航空网络通达性的提高，特别是偏远地区通达性的提高，有利于在各地方政府开展精准识别、精准帮扶、精准管理和精准考核的扶贫工作基础之上，协助各地方政府优化各类扶贫资源配置，提高扶贫的精准性和有效性。

（3）发展支线航空推动区域发展新战略

近几年，在西部大开发、东北老工业基地振兴、中部崛起等区域经济发展战略稳步推进的基础上，中央政府适时提出了京津冀协同发展、长江经济带、“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”等许多全新的战略构想，为传统区域发展实践注入了鲜活动力。这些区域发展新战略打破了单纯的行政区划甚至国界限制，将区域经济规划扩大到跨市、跨省乃至跨国，力图使生产要素

摆脱行政区划束缚，在更大的范围进行流动和配置。

2016年12月结束的中央工作会议提出了“提高三四线城市和特大城市间基础设施的互联互通，提高三四线城市教育、医疗等公共服务水平，增强对农业转移人口的吸引力；特大城市要加快疏解部分城市功能，带动周边中小城市发展”的发展目标，支线航空将是推动这一目标实现的有力工具。发展支线航空有利于为区际经贸活动和人员往来提供便利，特别是为发挥区域中心城市的人才、技术、创新优势，带动中小城市发展提供了便捷保障。

另外，随着区域发展新战略的深入推进，大量的支线航空潜在需求有待进一步的开发。例如，长江经济带覆盖了11个省市，面积达205万平方公里，区域跨度大、距离长，通过连接支线航线，打通空中通路，有利于快速有效地解决通达性问题。

除此之外，“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”的加快建设，将会形成以点带面、从线到片的辐射效应，让各国经济联系更加紧密，相互合作更加深入。这无疑将给我国西部地区至中、西亚诸国的国际支线航空市场提供发展契机，可以利用喷气支线飞机开通“空中丝路”，使其成为通往中东、西亚的快捷商道。按照北美地区支线航空网络的发展经验，未来我国的支线航空网络将由最早的省内快线的概念，发展成为跨区域、跨国家的“航空新丝路”。

2、我国支线航空具有广阔的发展前景

从下表中可以看到，我国的支线市场相比于美国的支线市场有其特殊性，主要体现在：（1）中国的国土面积与美国不相上下，但是机场数量仅为美国的1/3，航班数量仅为美国的2/5，未来还需建设大量的支线机场，开通大量的支线航线，以促进地区经济发展，提高居民出行的便利水平；（2）中国的人口密度远高于美国，这意味着假设在相同的经济以及航空网络发展水平之下，中国支线市场的需求将会远远高于美国支线市场的需求，甚至会高于美国干线市场的需求；（3）由于中国过高的人口密度，假设在同样高的消费需求、同样多的机场、同样多的航班数量的情况下，中国的支线航空客运市场则需要更大座级的机型来满足这些需求。根据美国支线航空协会2016年度报告中所述，美国支线航空的平均座级在2015年为61座，而中国未来的支线市场需要探索出更加适

合的机型以适应中国支线市场的特殊性发展。

中美相关数据对比（2016年）

项目	中国	美国	比例（中国:美国）
国土面积（万平方公里）	963.41	962.91	约 1:1
人口数量（亿人）	13.83	3.23	约 4:1
机场数量（个）	218	635	约 1:3
航班数量（万班）	367.9	971.8	约 2:5

数据来源：《民航行业发展统计公报》、美国交通部网站、中国交通运输部、FlightGlobal、世界银行、百度百科

未来一、二十年中国的航空运输业仍将处于黄金发展期，支线航空的战略地位和作用将会更加凸显，支线发展也将迎来新机遇。根据国务院发展研究中心的有关预测，未来几年我国支线航空客运量将继续保持快速增长的势头，年均增幅比以往有所加快。预计到2020年，支线航空客运量将会突破1亿人次，其发展速度约为干线航空的2倍。

支线航空业将成为拉动区域经济发展，促进经济发展方式转变和经济结构调整的必要条件。随着大批支线机场投入使用，国家基本航空服务计划出台，未来我国的支线航空将具有广阔的发展前景。

（四）我国支线航空业发展面临的挑战与机遇

目前，我国支线航空业经历了近10年的快速发展，取得了长足进步，但是与欧美发达国家相比，在业务规模、市场份额上还有巨大的提升空间。

1、我国支线机场通达性不足

通达性是指交通网络中各节点相互作用的机会大小，反映了一个地区与其他地区进行经济技术人文交流的机会与潜力，是衡量该区域经济社会发展水平与发展条件的重要指标。

根据国务院发展研究中心有关报道，与干线节点城市相比，我国中小城市的通达性仍存在巨大差距。我国40多个航空干线节点城市航空通达性指标时间平均在5个多小时，而其余航空支线节点城市的支线通达性指标时间平均在14个多小时，支线航空网络的通达性指标远远落后于干线航空网络的发展水平。

2、干线与支线机场发展不均衡

随着近年来航线网络的迅速拓展，我国航空运输干支网络发展不平衡和缺乏有效衔接等问题逐渐显现。干支线运输之间缺乏有效协作，影响了支线航班与干线航班的有效衔接，也无法发挥枢纽机场的中转功能和航空网络的整体效能。

根据民航局公布的相关数据显示，2017 年底我国境内民用航空机场共有 229 个，其中定期航班通航机场 228 个。年旅客吞吐量 1,000 万人次以上的机场有 32 个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 81%，其中首都机场突破 9,500 万人次，上海两场合计突破 1.1 亿人次，北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 24.3%。年旅客吞吐量 200-1,000 万人次机场有 26 个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 11.8%。年旅客吞吐量 200 万人次以下的机场有 171 个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的 7.3%。干、支线机场发展严重不均衡，支线机场仍有巨大的提升空间。

3、面临其他一系列制约

支线机场密度不够也对我国支线航空运输业的发展造成了一定制约。与国际水平比较，我国每万平方公里仅有 0.2 个机场，远低于美国（0.6 个）、日本（2.59 个）等发达国家和地区的标准，也低于同为发展中国家的印度（0.38 个）、巴西（0.85 个）。另外，我国支线航空还存在市场规模依然偏小、部分支线机场利用率偏低、缺乏专业化支线航空公司等一系列问题。

4、挑战与机遇并存

由于缺乏与干线运输的紧密配合，支线运输的中转通达能力还有待提升，从而未能充分发挥支线航空在国家交通体系中应起到的全覆盖与快捷通达的作用。但是随着近年来支线航空的快速发展，支线飞机对于维持和提高航班频率的作用，支线航线对于构建成熟国内航线网络并支持国际航线的作用等，都已经日渐凸现，并越来越多地为更多的业内人士所认识和认同。过去的事实证明，在我国目前正在建设的成熟、高效和完善的综合运输体系中，支线航空的作用不可取代，按照国务院批准的《全国民用机场布局规划》，到 2020 年全国 80% 以上的县级行政单位能够在地面交通 100 公里或 1.5 小时车程内享受到航空服务，发展支线航空已是大势所趋。

我国支线航空市场发展现状与机遇

方面	现状	机遇
机场	大型机场时刻饱和，而大部分支线机场通达性不足	建立多个区域枢纽和点到点航线，支线机场可通过区域枢纽大幅提高通达性
市场	支线市场中，中低流量航线占主流，大部分航线频次不够	通过大型支线飞机开辟更多新市场，提高频次
政府	支持支线市场发展，有意愿投入航空业	充分结合优惠政策，实现地方经济与航企发展的共赢

资料来源：巴航工业《中国支线航空市场发展报告（2015-2034）》

七、发行人面临的主要竞争状况

华夏航空是我国支线航空商业模式的引领者和主要践行者，是目前我国唯一长期专注于支线航空的独立航空公司。公司自最初成立以来一直明确坚持支线战略定位，以帮助中小城市人民获得平等出行权为使命，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远贫困地区航空通达性为目标。

截至 2019 年 6 月末，公司共运营 47 架飞机，包括 38 架庞巴迪 CRJ900 型支线飞机和 9 架空客 A320 飞机，在重庆、贵阳、大连、呼和浩特、西安和新疆建立了 6 个飞行基地，构建了覆盖西南、西北、中南、东北、华北、华东和新疆的支线航线网络，通航点遍布全国百余个城市。公司以独立支线承运人的身份与国内主流干线航空公司及区域航空公司签署了代码共享及 SPA 协议，开展干支结合和中转联程业务，实现支线城市居民到中心城市的快速通达。

（一）公司的行业地位和市场占有率

1、公司的主要竞争对手与行业地位

本公司是成立较早的民营航空公司，通过准确的市场定位和差异化的竞争策略在国内支线市场占据了相当的市场份额，在支线市场中高端公商务及旅游休闲客户群体中拥有良好的口碑和较高的声誉，形成了独具华夏航空特色的市场竞争优势。

根据上市公司年报以及民航局的数据，2016 年旅客运输量排名前七的航空公司（指国航、东航、南航、海航、深圳航空、厦门航空、四川航空）总旅客运

输量超过全行业的三分之二，这七家航空公司均为主营干线与国际航线的航空公司，主要专注于我国干线航空市场的竞争。由于本公司长期专注于支线航空领域，故在干线航线上与上述七家及其他航空公司没有形成直接竞争。目前在国内支线航空市场，本公司的主要竞争对手为天津航空、幸福航空、北部湾航空等。

天津航空虽然目前是我国支线机队规模最大、支线航线数量最多的航空公司，但其同时运行国内干线和国际航线，并不是一家典型的支线航空公司，且正逐步由支线转入干线。2016年5月，天津航空开始引进第一架空客A330宽体客机；2016年6月，天津航空宣布国际化战略转型，分别开通天津—莫斯科、天津—重庆—伦敦两条洲际航线，逐步开始向面向国内外市场的枢纽网络型航空公司转变，并将发展目标定位为主营中远程干线业务的航空公司。

幸福航空作为一家主营支线的航空公司，以天津为主运营基地，采用支线飞机运营支线航线，主力机型是国产新舟60飞机。2016年10月，幸福航空合并了奥凯航空旗下全部新舟60机型支线业务，扩大了机队规模和网络范围，是目前本公司的主要竞争对手。根据幸福航空官网简介，幸福航空以天津为主运营基地开展航空运输业务，拥有23架新舟60飞机，员工1200余名，建成运营基地10余个，开通航线30余条。

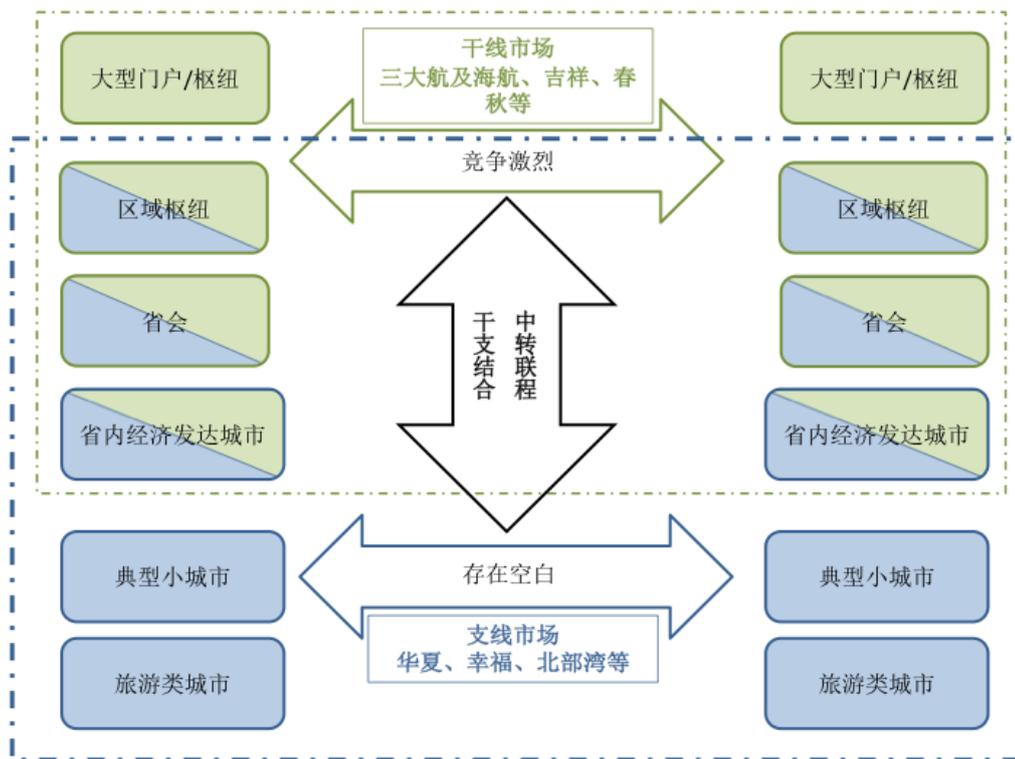
北部湾航空于2015年2月起正式运营，以南宁吴圩国际机场作为主运营基地，并已建立海口、长沙、济南等外站基地。北部湾航空为海航集团旗下天津航空控股子公司，自成立后发展迅速。截止至2018年4月，北部湾航空运力规模已达23架，其中6架空客A320、17架ERJ190，在飞航线55条、通航城市55座。随着机队规模扩大和市场拓展，北部湾航空将逐步开通国内其他城市航线及东南亚国际航线。

2、公司的市场占有率

按照民航局公布的2017夏秋航季航班计划，根据民航局《支线航空补贴管理暂行办法》（民航发[2013]28号）中对支线航空补贴范围的定义进行整理统计，按航点划分，本公司覆盖的支线航点占国内支线航点的34.2%；按航线划分，本公司支线航线数量占国内支线航线总数的9.9%，在国内支线航空市场均名列前茅。

公司主要专注于支线航空市场。如下图第二个虚线框内部分属于典型的支线航线，这些支线航线代表着潜力巨大的支线市场，其覆盖人口达到 8.5 亿。公司专注于该目标市场，力争成为中国支线市场的领导者。

我国干线与支线航空市场示意图



(二) 公司的竞争优势

1、差异化竞争优势

在城镇化和经济发展的双重推力作用下，中国三、四线城市社会消费总额和城镇居民人均收入均逐年增加，消费需求随之呈现增长态势，聚集了庞大的消费群体，同时部分行业经过多年的市场培育，一、二线城市市场空间日趋饱和，入驻三、四线城市的意愿更强烈，为公司带来更广阔的合作空间。本公司立足于三、四线城市，与干线航空公司联合建立中国主要城市与三、四线城市之间的航空网络，提升干线到三、四线城市之间的客流量和网络内干支线航空公司的客座率和载运率。以干支结合为切入点，大力发展支线航空，将支线航空多样化的需求集中在就近枢纽，通过枢纽对接国内业已成型的骨干网络，实现中转联程。将民航的触角伸至干线航空所无法企及的众多地区，在干线航空网络之外形成错位竞争的优势。

2、目标市场的先发优势

相较于干线航空而言，我国的支线航空起步较晚，发展速度相对较慢。近年来，随着国民经济的快速增长和国民收入的稳步提高，普通民众出行的偏好发生了较大变化，对出行方式的便捷性、舒适性有了更高要求，因此航空已经成为越来越多二、三、四线普通民众出行的首选途径。公司很早就切入了当时尚处于空白的支线领域，迄今为止开辟了多条独飞航线。

经过十年的耕耘，公司已经成长为国内支线航空运输的领先者，迄今为止已经开辟了往来重庆、贵阳、银川、西安、呼和浩特、毕节、安顺、乌兰浩特、通辽、二连浩特、海拉尔、黔江、万州、荔波、黎平、海口、三亚、大连、北海、桂林、梧州、珠海等城市的航线。同时，各个机场时刻资源有限，本公司先进入一个机场即占有了优质的时刻资源，后进入的公司就只能选择较差的时刻或者无时刻可选而无法进入该市场。

由于公司进入支线航空领域较早，在各地布局和开设航线大都先于竞争对手，因此能够较早地确立自身的行业地位和用户口碑，从而在目标市场形成先发优势。特别是在部分三、四线城市客流相对有限的情况下，抢先进入这类城市的支线航空市场，能够迅速形成一定的垄断优势（即开辟独飞航线）。

本公司作为中国最早的专门从事支线客货运输业务的民营航空公司，经过多年的精耕细作，形成了一整套针对支线市场的运营模式，并配套了相关的制度流程。区别于其他航空公司以线上销售为主的营销网络构建，公司针对支线航空的特点，逐步建立起遍及全国的三四线城市的营销网络，营销力量同步下沉，对终端市场进行直接开发。

本公司通过在支线航空市场建立先发优势，占据市场份额，并以此为基础与干线航空公司展开全方位合作，进一步带动客流量的提升，形成良性循环，从而增强公司整体的竞争力和盈利能力。

3、与干线公司的合作

航空公司之间的合作最多的表现形式就是代码共享和中转联程。代码共享是指公司与其它航空公司签署代码共享协议，双方在各自的销售渠道中，以自己的航班编号，销售实际由对方承运的航班。代码共享模式对实际承运方而言，可以借由合作方的平台拓宽销售渠道，增加售票；对于实现机票销售的合

作方面而言，通过采用自有航班编号销售承运方航班，可以扩大自有航线网络的辐射范围，增强自有渠道中乘客的粘性，实现双赢。中转联程是指将公司的支线航班与干线航班打包销售，旅客只需在华夏航空购买一张机票，便包含了两家航空公司运营的支线与干线两段航班。

代码共享模式现已成为国内航空业内普遍采用的合作模式，通常同一集团下、同一航空联盟下的航空公司间均会开展代码共享。

本公司得益于作为一家独立的支线航空公司，可以同时与国内三大航空集团及其他航空公司分别开展合作，不受航空集团或航空联盟的限制。目前，公司以独立支线承运人的身份与国内主流干线航空公司和部分区域性航空公司签署了代码共享和 SPA 协议，开展干支结合和中转联程业务，实现支线城市与中心城市的快速通达。

本公司通过与干线公司的广泛合作，建立起在枢纽机场的高网络覆盖率，加上高频次支线航线，将航班资源进行有效组合，真正实现了干支结合、干支互补，有效扩大了本公司航线网络的辐射范围，最终实现了一二线城市与三四线城市间的高效通达。

4、支线机队维修能力

公司选用的庞巴迪 CRJ 系列支线客机在国内民航业使用的不多，除本公司外，只有几家航空公司部分使用该机型。为此，公司自行组建维修团队，并经过多年实践，现已拥有了亚太领先的 CRJ900 型飞机的维修团队。公司持有民航局颁发的《维修许可证》（编号：D.4109），拥有 CRJ200 型飞机 40,000 飞行小时以下各级定期检修、CRJ900 型飞机 12,000 飞行小时以下各级定期检修能力，均处于国内乃至亚太地区领先水平。

5、服务品质优势

旅客满意度对航空公司运营的重要性不言而喻。本公司始终注重服务品质的提升，制订了涉及服务各个环节的程序文件、作业指导书，从制度层面对服务要求进行规范。公司对投诉指标实施严格管控，并纳入绩效考核管理。在公司全员的共同努力下，公司的被投诉率较低，在行业内处于领先水平。

作为一家支线航空公司，涉及到大量的中转联程旅客。对此，公司在塑造“云上公交”品牌的基础上，以“可靠中转”为理念推出了“华夏中转 2.0”

的中转联程服务包产品，实现了服务流程化、标准化，全流程无缝信息推送，让旅客在享受便捷、快速的同时，踏实无忧。凡购买华夏中转 2.0 的旅客，可享受全程 VIP 待遇，包括从购票至到达的全程信息告知、机场专人引导、专属通道、专属休息室、餐饮、隔夜住宿、机场内电瓶车接驳等服务；对于急转旅客，实行“空地对接”、急转信息互通、急转行李、电瓶车点对点接驳等服务。

6、基地与航线优势

公司目前已在贵阳、重庆、大连、呼和浩特、西安和新疆建立了 6 个营运基地，基本实现覆盖我国西南、西北、东北、华北和新疆地区。这些区域是我国支线机场资源最丰富的地区，也是对支线航空潜在需求最大的地区。截至 2019 年 6 月末，公司以重庆江北国际机场的总部基地为主运营基地，开通航线 148 条，通航城市百余个，形成了辐射范围较广的全国性支线航空网络。

近年来快速发展的高速铁路，并不会成为公司支线市场发展的直接竞争者。高铁网络主要服务于东部和南部地区的一二线城市以及其他地区的省会或发达城市，支线航空市场则主要服务国内二三线城市以及欠发达地区，两者的服务网络和覆盖地区冲突较小，支线航空受到高铁的冲击较干线航空要小得多。另外，恰恰在高铁所及的干线城市，未来还将会形成支线空铁联运的连接点。目前公司大部分航空线路与高铁线路并没有重叠，高铁的发展对公司影响有限。

7、信息技术优势

航空运输作为技术含量高、可靠性要求严的复杂业务体系，需要完成大量信息处理工作。公司通过自主研发，开发了航班动态控制系统（FOC）、风险控制管理系统。航班动态控制系统能够对包括飞行计划、飞机调度、运行控制及飞机实时状态监控等在内的飞机运行环节进行全面、深入的专业化营运和管理，因其为自主开发系统，具有灵活性高，扩展空间大的特点；风险控制管理系统可以根据天气情况、机组资质与经验、机场环境等因素，综合分析计算航班的风险系数，以保障安全运营。上述两款软件均由公司自主开发，拥有自主知识产权，在行业内处于技术领先水平。另外，公司也向相关领域内具有丰富经验和一流技术的专业机构采购定制信息系统，包括飞机实时监控系统、安全

管理系统等。公司借助于先进的信息化运营工具打造了高效、经济、安全的业务体系。

八、发行人主营业务的具体情况

（一）公司主营业务概况

华夏航空是我国支线航空商业模式的引领者和主要践行者，是目前我国唯一长期专注于支线航空的独立航空公司。公司自最初成立以来一直明确坚持支线战略定位，以帮助中小城市人民获得平等出行权为使命，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远贫困地区航空通达性为目标。目前公司国内支线航线占公司总航线比例达 93.92%。公司期望通过自己以及各战略合作伙伴的共同努力，搭建起一个有效衔接骨干网络的支线航空网络。

公司以“一通达天下”为品牌口号，致力于打破空间的阻碍，构筑“通达”的交通网络，构建“通融”的中国社会。公司成立十年来，致力于编织中国立体交通体系中最薄弱的部分——支线航空网络。公司与政府、国内大型干线航空公司、机场通力合作，开创了以三四线城市与一二线城市的互通互融为目标的航空运输模式，为中国新兴城市居民带来更经济、便捷的交通选择，也为区域经济发展带来了无限的生机。随着机队的扩大、基地的拓展、更多航线的开通，华夏航空的这一模式将给更多的地方、更多的人带来通达性的提升。

目前公司已在贵阳、重庆、大连、呼和浩特、西安和新疆建立了六个飞行基地，以重庆江北国际机场的总部基地为主运营基地，截至 2019 年 6 月末，已开通航线 148 条，飞往全国百余个城市。

报告期内，公司实现经营规模的快速增长，在基地数量、飞机数量、航线数量等方面均快速上升，具体情况如下：

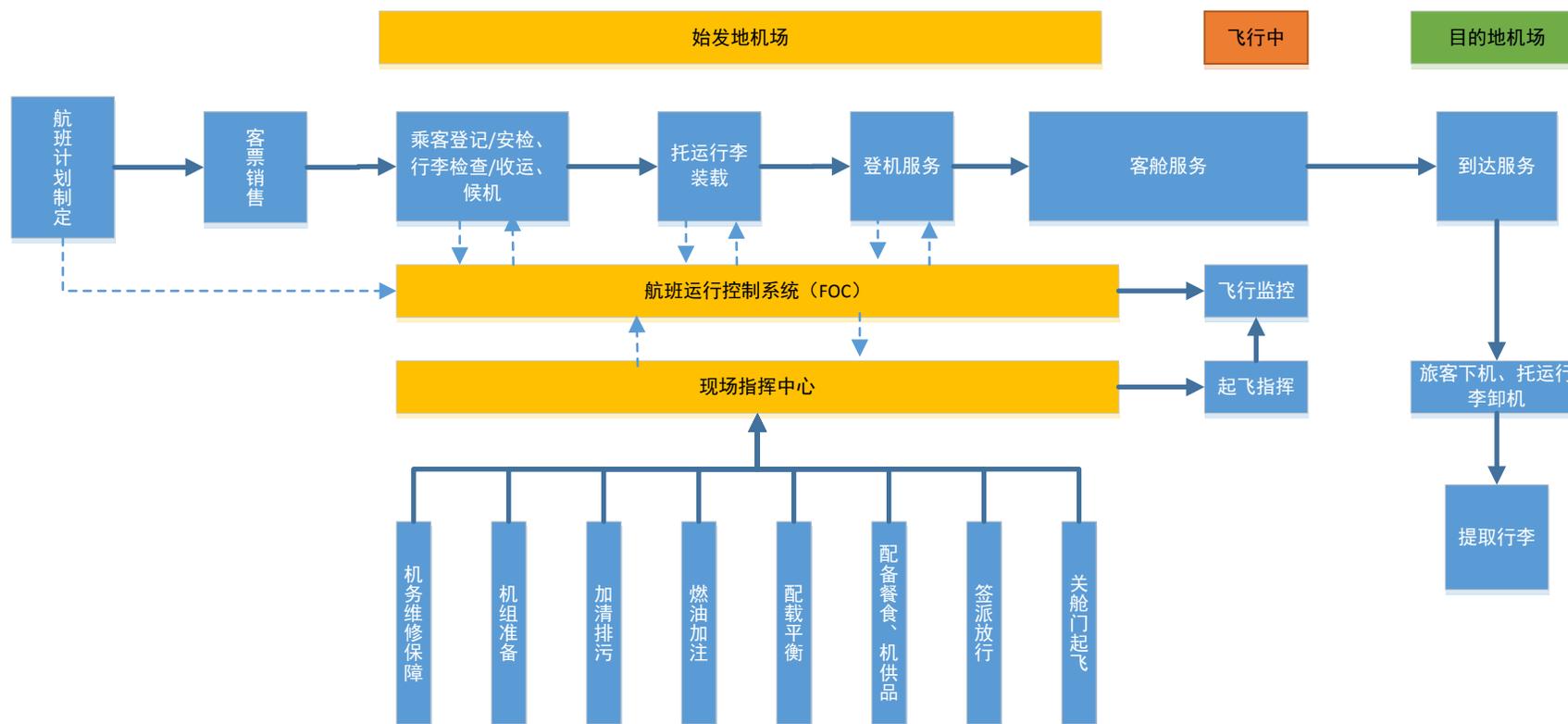
项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日
	数值	增长率	数值	增长率	数值	增长率	数值
基地数量	6	20.00%	5	0.00%	5	0.00%	5

飞机数量	47	6.82%	44	25.71%	35	34.62%	26
飞行员数量	582	8.58%	536	27.92%	419	50.18%	279
航线数量	148	20.33%	123	43.02%	86	16.22%	74
总航线里程（公里）	236,991	18.95%	199,241	23.94%	160,750	48.25%	108,432

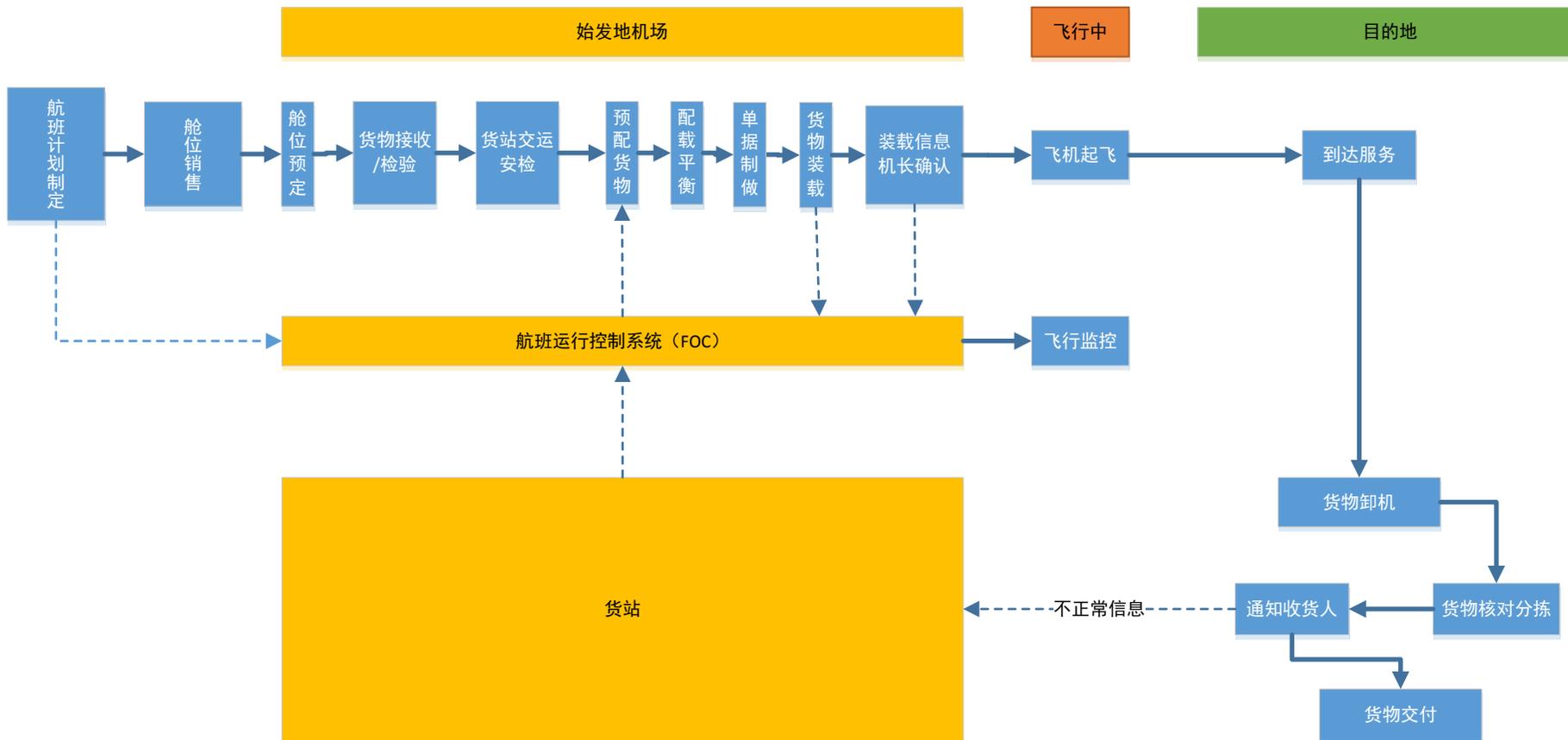
（二）主要服务及流程图

公司的航空运输业务流程图如下：

客运业务流程图



货运业务流程图



（三）主要业务模式

1、采购模式

公司经营中主要的采购物资包括飞机、航材、航油以及机场服务采购。

（1）飞机引进方式及流程

我国对航空公司引进飞机有一套规定的审批程序和监管要求，公司严格按照有关监管规定进行飞机引进，主要步骤如下：公司根据自身经营需要和发展规划，经过充分的可行性论证后，向民航西南管理局提出飞机引进申请；民航西南管理局经评估认为公司的飞机引进计划可行后，将评估意见上报国家民航局；民航局飞行标准司、航空器适航审定司等监管机构依据公司的安全保障、人员配置、运行能力等情况进行审查，认为符合引进条件的，转报国家发改委；国家发改委将对民航局转呈的飞机引进申请出具批准文件，明确引进飞机的型号、数量、引进方式等；此后公司即可实施具体飞机引进工作。

国内航空公司引进飞机的方式主要包括自购、融资租赁、经营租赁三种形式：自购飞机是以自有资金或银行贷款资金，向飞机制造商购买飞机；融资租赁方式下，由租赁公司支付飞机采购款买下飞机，租赁给航空公司使用，航空公司按期支付租金，在租约期满时，航空公司可以较低的价款购买下所租飞机的所有权；经营租赁在租赁期内与融资租赁相似，但在租约期满时，航空公司不购买飞机所有权，而将飞机退租给租赁公司，飞机退租时需要符合双方在经营租赁合同中对飞机约定的退租状态。飞机融资租赁或经营租赁期间，公司对飞机拥有运营权，负责飞机的安全及正常运营，以及按照合同的约定定期支付租金、购买保险。公司还可采用售后回租的方式进行融资租赁或经营租赁，由公司使用自有资金购买飞机后，与租赁公司签订飞机转让协议出售飞机所有权并收取价款，同时与租赁公司签订相关租赁合同，进行融资租赁或经营租赁。

（2）航材采购

公司所采购的航材，是指在实施飞机维修工作时所使用的航空器材。

从采购价格的高低上来分类，所采购的航材主要包括了高价周转件，以及低价消耗件和耗材。高价周转件的生产技术要求较高，专业性较强，市场上的供应商较单一，公司主要向飞机制造原厂商庞巴迪公司和空中客车公司，或其指定的供应商来采购高价周转件。对于低价消耗件和耗材，由于市场上供应商

较多，公司均按照市场化定价方式选择符合公司实际需求、性价比较高的产品来采购。在与一家新的航材供应商开展合作前，公司会通过内部筛选程序，由公司维修工程部质量分部对航材供应商进行资质审核，审核通过后在质量分部备案，并纳入航材供应商清单。后续航材采购部门只能在该清单中选择航材供应商来下采购订单。

从采购计划上来分类，所采购的航材可以分为计划采购航材和非计划采购航材。计划采购航材是指在计划年度内实施定期例行维修工作中必须使用的航材，包括了高价周转件，以及低价消耗件和耗材。这类航材每年必须采购一定数量，该采购数量可以在年初时根据当年的定期例行维修工作计划来确定。非计划采购航材主要是低价消耗件和耗材，以及少量高价周转件，这类航材是由于在定期例行维修工作的实施过程中衍生出了非例行维修工作而产生的使用需求，因此每年的使用量具有一定的不确定性。公司根据以往的经验 and 历史数据，经分析后得出这类航材的最低需求数量，航材采购部门以该最低需求数量为基准，维持此类航材的最低库存量。无论哪类航材，公司都需要保持合适的库存量来满足飞机维修工作的使用需求。在保证满足需求的前提下公司尽可能降低库存量，从而减少资金的占用和沉淀。

（3）航油采购

航空燃油是公司生产经营所需的主要原材料和能源，在公司的营业成本中，航油成本占比最高。我国对于航油的供给和价格均有较为全面系统的规定，公司的航油采购均是在该等航油供销监管体系的规范下进行。

按照我国航空产业结构和行业惯例，各地机场通常均有特定的航油供应企业，航空公司在各地机场的航油补给均是向该等航油企业进行采购。公司在各地机场的航油供应商主要包括：中国航空油料集团公司、华南蓝天航油油料有限公司，其中，中国航空油料集团公司是报告期内公司最主要的航油供应商。

我国对国内航线的航油采购价格具有明确的规范性指导文件，主要包括：《关于印发航空煤油销售价格改革方案（试行）的通知》（民航发[2006]31号）、《国家发展改革委关于改革航空煤油销售价格作价办法的通知》（发改价格[2006]1430号）、《国家发展改革委关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》（发改价格[2011]1419号）、《国家发展改革委关于航空煤油出厂

价格市场化改革有关问题的通知》（发改办价格[2015]329号）。根据上述文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格+进销差价构成，其中国内航油出厂价格由民航局每月汇总市场数据后公布；进销差价实行以政府指导价为主，市场调节价为辅的定价原则，由民航局依据供油公司的成本、市场供求状况、航空公司的承受能力，合理确定进销差价基准价和浮动幅度，由供油企业和航空公司协商确定实际浮动点数。

（4）机场服务采购

公司向机场采购的内容主要包括飞机起降和值机服务、到达服务、摆渡车、餐食配送、行李装卸、货物装卸等地面服务费用。已接入民航局清算中心的机场每月通过清算中心与公司结算相关费用；未接入民航局清算中心的机场则每月直接与公司进行结算。

2、生产经营模式

（1）飞行计划及飞行管理

公司拥有自主研发的航班动态控制系统（FOC），其先进性处于行业领先水平，能够对包括飞行计划、飞机调度、运行控制及飞机实时状态监控等在内的飞机运行环节进行全面、深入的专业化营运和管理。

公司主要通过运行控制部和飞行管理部的合理分工和紧密配合共同承担飞行计划及营运管理的职能。其中运行控制部主管航班运力调配，航空器运行状态控制及运行过程的组织协调，航班运行的各类信息发布，提高运行品质，保证航班正常率；飞行管理部配备了数量超 500 名的飞行员队伍，通过合理调配能够充分保障机队的正常高效运营，同时承担了飞行学员培养和管理以及飞行人员训练的审核、计划制定、报批和组织协调工作，开展飞行人员的日常安全教育与安全培训，业务理论学习和技术研讨会的组织工作，确保飞行安全和空防安全。上述部门紧密配合形成完整的飞行计划及营运管理体系。

（2）客舱服务

客舱是航空公司的对外服务窗口，公司客舱地面服务部直接承担着客舱服务的职责，目前拥有超 600 人的乘务员团队，为旅客提供优质空中服务。公司专注于支线航空，所执飞的航班飞行时间均较短。针对飞行时间短的特点，公司机上提供特色的餐食服务，根据航线不同，提供不同特色的冷热餐食，如在

航班上为旅客提供目的地特色小吃等。公司还将推出机上 Wi-Fi、机上影音等项目，在国内首推为乘客提供一对一的信息交互服务，如乘客下段航班信息提示、中转信息提示等。同时，播放目的地景点介绍等内容，在提高乘机体验的同时，宣传支线特色。

为保障一线人员服务质量，建立标准化服务品质，公司制订了涉及服务各个环节的程序文件、作业指导书，从制度层面对服务要求进行规范。同时，根据相关制度中规定的指标，对各乘务班组进行考核，实行奖惩机制。公司对投诉指标实施严格管控，并纳入绩效考核管理，促进公司进一步完善、提升服务质量。

(3) 地面服务

公司在各个机场的值机服务、到达服务、摆渡车、餐食配送、行李装卸、货物装卸等地面服务内容大部分外包给各地机场的专业服务机构。公司与机场及有关地面服务公司签订地面服务协议或相关服务保障协议，并在各个机场派驻代表，一方面对外包服务提供方进行监督，保障其服务质量达到公司标准；另一方面可以在航班延误时做好解释和安抚工作。地面服务外包是行业内较普遍的惯例做法，各地机场均有相当成熟的地面服务保障能力。公司将地面服务外包，使得公司可以专注于航线运营，也有利于公司降低成本。

除上述的传统地面服务外，公司的中转服务也由地面服务部门承担。公司独具特色的中转服务是为乘客提供全流程的跨航空公司中转保障服务，包括：在始发航站为乘客提供跨航司的“一票到底，行李直挂”业务，在中转航站提供专人、专车的接送引导服务以及专属中转休息室服务等，在到达站提供清晰明确的行李提取指引等服务。上述中转服务由公司自行保障或外包采购，并通过程序文件及作业指导书进行质量把控，为公司干支结合、中转联程的核心业务提供了稳定、可靠的服务支撑。

(4) 飞机日常检查和维修

公司设立了维修工程部，主要工作目标就是通过实施飞机维修工作来保障飞机的运行安全，确保航班的正点和高效运营。飞机维修工作主要包括定期检修和航线维修。

定期检修是指在飞机每飞行达到一定小时数或起降次数后，对飞机进行全

面的例行检查和测试，及时发现存在的缺陷并及时修复，以确保飞机的结构和系统在各方面的性能都达到适航状态，从而确保飞机的可靠运行。定期检修主要是在公司的重庆和贵阳两个具备维修能力的基地进行。

航线维修包括航前维修、过站维修以及航后维修。航前维修和航后维修是指在每天飞机第一个航班起飞前及最后一个航班落地后，对飞机进行例行维护和检查。航前维修和航后维修工作主要是在公司的各个基地进行。过站维修是指于每个航段飞机落地之后到再次起飞之前，在落地机场过站停靠期间，对飞机进行例行维护和检查。公司配置跟机机务人员，在过站停靠时对飞机实施过站维修。上述航线维修工作需要日复一日地实施，从而为机队飞机的飞行安全、运行提供基本保障。

公司拥有中国民航局颁发的《维修许可证》（编号：D.4109），具有对CRJ-200、CRJ-700/900型飞机实施航线维修、各级别的定期检修的能力。

（5）货运业务

公司的货运业务主要通过客运航班的腹舱进行，通过提高飞机腹舱利用率，实现航班资源的充分利用。

3、销售模式

公司的主营业务为航空运输业务，包括客运业务，货运业务以及其他运输业务。其中客运业务又可分为个人客户机票销售和机构客户运力购买两个业务模式。

（1）个人客户机票销售模式

在个人客户机票销售的模式下，个人客户通过不同的渠道向公司购买机票，公司收到各类渠道转来的个人客户支付的票款后，计入“预收账款”科目；待个人客户实际乘坐了该航班后，公司才将对应的票款确认收入。

① 票价确定方式

公司机票订价是在国家有关法规的规定范围内，根据市场供求状况和公司自身情况合理确定的。以民航局公布的各航段指导运价为标准，作为该航段的经济舱全价价格，并以经济舱全价价格为基准，综合考虑实时售票客座率情况、距离起飞时间、行业周期、淡旺季、节假日、早晚航班、特殊事件等因素，对不同航班制定不同的机票折扣率。

机票票价折扣率及售票时间是影响航空公司客座率及收益水平的重要因素。公司根据历史数据与经验，制订了机票折扣率定价原则，合理制定售票政策和票价折扣方案。公司的机票销售收益人员通过航班动态控制系统，对每一班航班的实时售票情况进行监测，结合定价原则中的考量因素，对票价进行实时调整。

② 机票销售渠道

公司的机票销售渠道主要包括直销和代理两大类。直销主要包括自有渠道直销、代码共享合作方渠道直销、中转联程合作方渠道直销以及网上售票平台自营直销；代理主要包括网上销售平台以及各地线下代理商。

目前，我国航空公司的机票销售主要通过中航信进行机票销售信息的发布和汇总。公司将有关航班座位信息录入中航信数据库，各销售渠道根据从中航信获得的机票销售情况同步对外进行销售，中航信实时更新航班、机票信息以及当前销售情况，保证机票整体销售情况在既定的票价水平和售票数量范围内。

A、直销模式

(a) 自有渠道直销

自有渠道直销是通过公司本身的销售渠道，包括公司官网（www.chinaexpressair.com）、服务热线电话（4006006633）等进行对外售票。乘客通过直销渠道直接购买公司机票，直销渠道将机票款统一上交公司财务部结算。

自有渠道直销在代码共享、中转联程模式下，个人客户通过公司购买实际由其他航空公司承运的航班，在这种情况下，公司将实际由其他航空公司承运的航段所对应的票款转付给实际承运的航空公司。

(b) 代码共享合作方渠道直销

华夏航空作为一家独立支线航空公司，可以不受航空集团、航空联盟的限制，分别与各航空公司签署代码共享协议。截至目前，公司已与国航和东航两大国内航空集团签署了代码共享协议。代码共享的两家航空公司均可以自己的航班代码，销售实际由对方承运的航班。

在代码共享的情况下，通过代码共享由合作方渠道销售的由公司实际承运

的航班的相应机票款，公司完成运输后，由合作方将收到票款划付给公司，公司根据与各合作方签订的协议，支付对方代售手续费。

(c) 中转联程合作方渠道直销

中转联程合作方渠道的销售情况类似于上述代码共享合作方销售渠道。个人客户通过中转联程合作方（即干线航空公司）购买实际由公司承运的航班，公司完成运输后，由合作方根据合作协议将收到票款划付给公司，公司根据合作协议，支付对方代售手续费。

(d) 网上售票平台自营直销

网上售票平台自营直销是公司与携程网、去哪儿网、淘宝网、同程网、美团网等网络平台签署合作协议，作为各网络平台上的机票供应商之一，以“华夏航空旗舰店”或“华夏航空直销”的形式对外销售机票。票款收入由网络平台向个人客户收受，在扣除一定的平台使用费后，直接划付给公司。

B、代理销售模式

包括 OTA 在内的所有机票分销代理商，均需通过开账与结算计划（BSP）与公司进行机票款结算。BSP 是 IATA 建立、供航空公司和代理人之间使用的销售结算系统，我国 BSP 的执行单位为国际航协北京办事处。代理商向个人客户销售公司机票后，BSP 系统根据中航信传递的机票销售情况与代理商进行机票款的结算；之后，BSP 系统将有关款项汇至公司资金账户。为保证航空公司资金安全，经国际航协审批认可的代理商向 BSP 结算中心领取 BSP 票本，需按国内、国际机票种类的不同支付不同金额的押金。

该模式避免了航空公司和众多代理商之间多种票证、多头结算、多次付款的复杂状况，为航空公司和代理商节约了开支，提高了工作效率和服务质量，也杜绝了欺诈等违规行为。

(a) 网上售票平台代理销售

网上售票平台代理销售是公司目前代理销售模式下最主要的销售渠道。当前，这类网络公司除了作为 OTA 代理销售公司机票外，也作为垂直搜索引擎为其他代理人提供网络售票平台。公司根据代理商卖出的每一张票的舱位等级，向代理商支付一笔定额代销费用。

(b) 各地线下代理商

线下代理商是指通过实体营业网点（如旅行社、机票销售网点等）对外代销公司机票，相关票款也需通过 BSP 系统与公司结算。由于当今社会网络技术的发展，人们更多地通过网上平台购买机票，线下渠道占比逐渐萎缩，大多数线下代理同时在网上平台进行销售。

（2）机构客户运力购买模式

机构客户运力购买模式，是支线航空领域运营的通常模式，目前公司的机构客户主要为各支线机场所在地的地方政府、机场经营机构等。支线机场所在地的政府部门或机场与公司签订相关的协议，购买每个航班的客运运力。

由于民航机票销售体制的约束，上述机构客户向航空公司购买运力后，不可能自行对外销售该部分机票，因此在实践中该部分机票仍然由航空公司对外销售，机构客户按照运力购买应支付的总价格与航空公司个人客户机票销售收入实际金额之间的差额来与航空公司进行实际的结算。

① 机构客户购买民航运力的现实意义

任何地方的经济发展取决于该地区对外交流、对外交通的通畅程度。我国除了东部、东南部经济较为发达地区之外，中部、西部、西北部、北部、东北部的大部分地区公路和铁路运输受到地形条件、气候条件、运距过长、地点分散等因素的影响，不能很好地满足地区对外交通客运的需求，需要航空客运来切实解决地区对外客运的通畅问题。

此外，随着人民生活水平的不断提高，普通民众对外出交通的便捷性、时间性、舒适性等方面的要求越来越高，特别是在商务和旅游等领域，航空已经成为人们首选的交通途径。

而支线机场所在的地区大多是二、三、四线城市，亟待通过航空客运拉动进出客流，进而带动该地区的商流、旅游及对外交流，从而拉动当地经济的发展；并且，机场投资相对较大，地方政府都迫切需要通过增加航班、增加客流来提高机场的使用效率，并由此带动该地区的土地增值，拉动相关房地产投资和其他领域的投资。

对于航空公司而言，是否有机构客户运力购买也是相关航线定价时所考虑的因素之一。机构客户运力购买使得航空公司能够适当下浮相应航班的票价，拉动航空客流量，从而实现当地促进商流、旅游、提高机场使用效率、推动地

区整体经济发展的目标。因此，地方政府及机场购买民航运力是通过“小资金”撬动“大利益”，对当地而言具有重要的现实意义。

② 机构客户运力购买的具体形式

部分支线机场所在地的政府部门、机场等机构客户在购买运力过程中，会跟多家航空公司进行接洽，在购买价格、运力安排、运输服务等多方面与航空公司进行商业谈判，航空公司本着商业化、市场化的原则，根据各自实际情况向机构客户报价；机构客户根据各航空公司的报价情况、航空公司在支线航空领域的质量与口碑情况，最终选择一家或多家航空公司进行运力购买。在向多家航空公司进行运力购买时，机构客户与各家航空公司签订协议的商业条件都是一致的。

机构客户与公司签订相关合同，明确购买公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则公司将超过部分的收入支付给机构客户。

当实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总额时，按机构客户向公司支付该差额是否存在上限规定，机构客户购买运力还具体分为有限额模式和无限额模式。即在无限额模式下，机构客户向公司支付全部的差额；而在有限额模式下，机构客户向公司支付的差额仅以合同约定的上限为最高支付金额，如果差额过大超过合同约定的上限，机构客户也不会向公司支付额外的费用。机构客户和公司就是否有限额在前述相关合同中做出了明确约定。在运营实践过程中，根据各机构客户的不同要求，上述运力购买的协议名称会有所不同，包括：《客运包机运输销售合同》、《航线定额包舱合同》等等，其协议核心条款按照上述模式经公司与相应机构客户协商一致进行约定。

（3）货运业务

公司货运业务主要通过利用飞机腹舱开展的货邮运输服务。

货运业务亦采用直销和分销相结合的销售模式。直销模式即公司直接向航空物流需求方进行销售；分销模式为有关代理商通过自有渠道为公司承接航空货运订单，代理商拥有最终对外销售的自主定价权，公司根据市场运价水

平确定当期货运价格并依此与代理商进行结算。

(4) 主营业务其他

公司主营业务中的其他业务主要包括了机票退改手续费收入、逾重行李费收入、航空联运手续费收入以及下属子公司的业务收入等。

① 机票退改手续费收入

个人客户购买机票后在实际乘坐航班前，可以对航班进行退票或改期，公司会根据机票的舱位等级收取票面金额一定比例的退改手续费，机票舱位等级越高，退改费率越低，反之则退改费率越高。退改手续费在客户提出退改申请时收取，同时确认为收入。

② 逾重行李费收入

按照民航客运管理，个人购票客户拥有一定限额的免费行李托运额度，超过该额度后需要支付逾重行李费，记入主营业务收入。

③ 航空联运手续费

在公司与其他航空公司互为代码共享或中转联程合作中，个人客户通过公司的渠道购买的实际由其他航空公司承运的航班，公司向对方航空公司收取一定的代售手续费。

(四) 报告期内业务经营情况

报告期内，公司的主营业务收入按照业务类别可分为客运收入、货运收入和其他，其中客运收入又分为个人客户机票销售和机构客户运力购买，具体情况如下：

单位：万元

主营业务收入	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
客运收入	231,978.91	93.72%	396,561.82	93.13%	331,837.79	96.33%	245,784.33	96.45%
其中：个人客户机票销售	156,667.17	63.29%	242,281.80	56.90%	199,201.73	57.83%	154,867.31	60.77%
机构客户运力购买	75,311.74	30.43%	154,280.02	36.23%	132,636.06	38.50%	90,917.02	35.68%
货运收入	451.45	0.18%	626.05	0.15%	494.73	0.14%	487.65	0.19%
其他	15,096.66	6.10%	28,598.63	6.72%	12,152.98	3.53%	8,571.32	3.36%

合计	247,527.02	100.00%	425,786.50	100.00%	344,485.50	100.00%	254,843.30	100.00%
----	------------	---------	------------	---------	------------	---------	------------	---------

注：个人客户机票销售金额包含机构客户运力购买业务中的公司向个人销售机票部分

1、公司航线运能情况

截至 2019 年 6 月末，公司共运营飞机 47 架，其中庞巴迪 CRJ900 型飞机 38 架，空客 A320 型飞机 9 架；已开通航线 148 条，航点百余个，其中国内支线航线比例达 93.92%。

公司现已开通往来重庆、贵阳、银川、西安、呼和、毕节、安顺、乌兰浩特、通辽、二连浩特、海拉尔、黔江、万州、荔波、黎平、海口、三亚、大连、北海、桂林、梧州、珠海等城市的航线。

截至 2019 年 6 月末，公司航线网络如下：



报告期内公司运能情况如下：

项目	2019 年 1-6 月		2018 年度		2017 年度		2016 年度
	数值	增长率	数值	增长率	数值	增长率	数值
可用吨公里 (万吨公里)	58,153.82	-	82,186.71	37.07%	59,958.92	44.10%	41,610.39

可用座位公里 (万客公里)	509,075.61	-	722,975.07	36.47%	529,756.87	42.58%	371,544.57
可用货邮吨公里 (万吨公里)	18,377.95	-	22,931.57	59.90%	14,341.12	46.80%	9,769.40
经营航线数目 (期末数)	148	20.33%	123	43.02%	86	16.22%	74
通航城市(期 末数)	115	7.48%	107	25.88%	85	7.59%	79

报告期内，随着我国经济的发展，国内支线航空市场的快速发展，公司在经营业绩稳步提升的基础上积极通过引进飞机扩大机队，开辟新增航线等手段实现运能快速扩张，2016年末至2019年6月末，公司机队由26架增加至47架飞机，飞行员数量由279名增加至582名，经营航线数、通航城市数均大幅增加，2017年和2018年可用吨公里数年增长率均超过37.07%。

2、公司实际经营规模情况

报告期内，公司各项营运指标如下：

项目	2019年1-6月	2018年度		2017年度		2016年度
	数值	数值	增长率	数值	增长率	数值
运输总周转量(万吨公里)	36,286.82	52,047.82	36.17%	38,224.01	46.28%	26,130.67
旅客周转量(万人公里)	403,356.59	578,075.05	36.23%	424,352.32	46.42%	289,809.89
旅客运输量(万人)	351.47	562.02	31.35%	427.89	41.14%	303.17
货邮周转量(万吨公里)	527.25	768.10	49.54%	513.65	35.63%	378.73
总航班数目	54,129.00	88,440.00	20.36%	73,482.00	29.42%	56,780.00
总飞行里程(万公里)	4,877.67	7,531.26	25.63%	5,994.65	39.17%	4,307.49

报告期内，随着公司运能提升，经营规模快速增长，2017年公司运输总周转量较2016年增长46.28%，2018年公司运输总周转量较2017年增长36.17%。

3、公司运营效率

报告期内，公司运营效率指标如下：

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
飞机日均利用小时(小时)	9.51	8.91	9.14	8.89
客座率	79.23%	79.96%	80.10%	78.00%

载运率	62.40%	63.33%	63.74%	62.80%
-----	--------	--------	--------	--------

注：1、飞机日均利用小时指飞机平均每日提供的生产飞行小时数，它是从时间的角度反映飞机的利用程度。飞机日均利用小时=（报告期生产飞行小时÷平均在册飞机架数）÷报告期日历天数

2、客座率指实际完成的旅客客公里与可提供客公里之比，反映运输飞行中的座位利用程度。客座率（%）=旅客周转量（人公里）÷可提供客公里（人公里）×100%

3、载运率指运输飞行所完成的运输总周转量与可提供吨公里之比，综合反映飞机运载能力的利用程度。载运率（%）=运输总周转量（吨公里）/可提供吨公里（吨公里）×100%

报告期内，公司运营效率各项指标均略低于行业平均水平，主要是由于公司主要运营支线航线，支线航线的旅客人数、客座率均低于传统热门干线航班。

4、发行人飞行基地情况

截至2019年6月末，公司共执飞航线148条，其中绝大部分始发机场为重庆、贵阳、大连、呼和浩特、西安和新疆6个飞行基地之一。

5、主要客户及向其销售情况

报告期内，公司对前五大客户的销售情况如下表所示：

单位：万元

排名	2019年1-6月		
	客户名称	销售金额	占营业收入的比重
1	西部机场集团天水机场有限公司	5,532.28	2.23%
2	黔西南州兴义民航有限责任公司	4,270.29	1.72%
3	固原市人民政府	3,656.20	1.48%
4	阿拉善盟行政公署	3,593.28	1.45%
5	巴音郭楞蒙古自治州人民政府	2,874.19	1.16%
	合计	19,926.23	8.04%
排名	2018年度		
	客户名称	销售金额	占营业收入的比重
1	西部机场集团天水机场有限公司	10,960.00	2.57%
2	黔西南州兴义民航有限责任公司	8,525.74	2.00%
3	阿拉善盟行政公署	7,551.08	1.77%

4	固原市人民政府	7,038.83	1.65%
5	铜仁市人民政府	6,945.50	1.63%
合计		41,021.15	9.63%
排名	2017 年度		
	客户名称	销售金额	占营业收入的比重
1	包头市人民政府	10,202.74	2.96%
2	铜仁市人民政府	9,968.28	2.89%
3	西部机场集团天水机场有限公司	9,736.52	2.82%
4	黔西南州兴义民航有限责任公司	7,068.18	2.05%
5	内蒙古自治区兴安盟行政公署	6,753.74	1.96%
合计		43,729.46	12.68%
排名	2016 年度		
	客户名称	销售金额	占营业收入的比重
1	西部机场集团天水机场有限公司	5,642.80	2.21%
2	梧州市人民政府	5,307.52	2.08%
3	毕节市人民政府	5,130.89	2.01%
4	固原市人民政府	4,270.20	1.67%
5	内蒙古自治区兴安盟行政公署	4,223.54	1.66%
合计		24,574.95	9.63%

报告期内，公司的前五大客户均为机构运力购买模式下的政府和机场客户，客户群体相对较为分散，客户集中度不高，不存在对单个客户的销售比例超过公司销售总额的 50%的情况。

截至本募集说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、主要关联方、持有公司 5%以上股份的股东未持有上述客户的权益。

（五）报告期内原材料、能源供应情况

公司经营中的原材料、能源主要包括航空燃油和航材，飞机租赁及折旧费用、机场起降费及服务费用、人工成本等，具体情况如下：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
----	--------------	---------	---------	---------

	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航油成本	68,711.99	31.38%	112,752.20	30.84%	69,712.17	25.77%	42,094.99	22.19%
飞机租赁及折旧费用	43,489.37	19.86%	71,739.30	19.62%	55,213.15	20.41%	44,947.05	23.69%
起降费及机场服务费用	28,860.99	13.18%	45,063.66	12.33%	34,430.03	12.73%	26,517.99	13.98%
人工成本	37,991.15	17.35%	70,748.42	19.35%	54,293.40	20.07%	40,444.36	21.32%
维修费用	11,204.22	5.12%	13,110.65	3.59%	18,422.77	6.81%	14,149.37	7.46%
航线餐食供应品费	3,224.97	1.47%	8,304.03	2.27%	5,624.07	2.08%	3,761.37	1.98%
民航局收取的费用	5,406.91	2.47%	7,943.48	2.17%	5,859.22	2.17%	4,355.56	2.30%
其他成本	20,085.63	9.17%	35,905.68	9.82%	26,993.97	9.98%	13,424.45	7.08%
主营业务成本合计	218,975.23	100.00%	365,567.42	100.00%	270,548.78	100.00%	189,695.14	100.00%

1、航油采购

报告期内，公司航油成本占营业成本的比例有所波动，主要由于航油价格变动导致。报告期内公司航油采购量及采购价格情况如下：

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
航油采购量（吨）	144,688.84	221,271.91	170,995.37	126,495.00
航油采购均价（元/吨）	4,748.95	5,095.64	4,076.85	3,327.79
航油采购金额（万元）	68,711.99	112,752.20	69,712.17	42,094.99

由上表可以看出，报告期内随着公司经营规模上升，燃油采购量逐年上升。我国对于航空燃油的采购和销售均有较为严格的规范制度，各地机场通常均有特定的航油供应企业，航空公司在各地机场的航油补给均是向该等航油企业进行采购，并没有很大的选择空间。由于公司通航的各支线机场均规模较小，可选择的航油企业数量更少，故报告期内公司主要集中在向中国航空油料有限责任公司、华南蓝天航油油料有限公司和中航油新疆航空油料有限公司采购航油。

2、航材采购

公司的航材采购主要包括了飞机维修使用的高价周转件和低价消耗件。高价周转件的生产技术要求较高，专业性较强，公司主要向庞巴迪公司和空中客车公司，或指定的供应商采购；对于低价消耗件，由于市场上供应商较多，公司均按照市场化定价方式选择符合公司实际需求、性价比较高的产品采购。

3、起降费及机场服务采购

公司向机场采购的内容主要包括飞机起降服务，以及值机服务、到达服务、摆渡车、餐食配送、行李装卸、货物装卸等地面服务。此类服务费用均由各地机场计次、计量进行收取。

4、主要供应商及向其采购情况

报告期内，公司的主要供应商为航油供应商及各地机场。2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司前五名供应商合计采购额占当期采购总额（不包括关于飞机、发动机的资本性支出和租赁费用）的比例分别为73.81%、62.49%、70.00%及81.89%，具体情况如下：

单位：万元

期间	供应商名称	采购内容	采购金额	占采购总额比重
2019年 1-6月	中国航空油料有限责任公司	航油	55,683.12	54.93%
	中航油新疆航空油料有限公司	航油	13,034.10	12.86%
	华南蓝天航空油料有限公司	航油	7,270.68	7.17%
	重庆机场集团有限公司	机场费用	3,929.74	3.88%
	IHI CORPORATION	发动机修理	3,090.87	3.05%
	合计			83,008.51
2018年度	中国航空油料有限责任公司	航油	88,775.98	53.48%
	华南蓝天航空油料有限公司	航油	12,699.25	7.65%
	中航油新疆航空油料有限公司	航油	6,251.68	3.77%
	重庆机场集团有限公司	机场费用	4,957.75	2.99%
	内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司	机场费用	3,495.86	2.11%
	合计			116,180.52
2017年度	中国航空油料有限责任公司	航油	60,431.94	48.19%
	华南蓝天航空油料有限公司	航油	6,612.98	5.27%
	Bombardier Inc	航材及周转件	4,355.35	3.47%
	重庆机场集团有限公司	机场费用	3,839.58	3.06%
	贵州省机场集团有限公司	机场费用	3,126.12	2.49%
	合计			78,365.97

2016 年度	中国航空油料有限责任公司	航油	36,708.49	54.25%
	华南蓝天航空油料有限公司	航油	4,201.78	6.21%
	Bombardier Inc	航材	3,646.49	5.39%
	Dragon Rich Aviation CO.Ltd	航材	2,730.06	4.03%
	内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司	机场费用	2,656.29	3.93%
	合计			49,943.11

截至本募集说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员，主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东均未持有前五名供应商的权益。

（六）安全生产及环境保护

1、安全生产情况

安全是航空公司赖以生存和发展的重要基础，公司自成立以来始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的安全政策，自投入运行以来未发生任何飞行事故、空防安全事故、航空地面运输事故以及航空器维修事故。

公司按照中国民用航空规章建立了安全管理体系（SMS），并于 2010 年通过了民航局 SMS 补充运行合格审定，代表公司在安全管理方面已经达到了国际民航运输的先进管理水平，并能够在实际运行中有效执行；公司于 2010 年通过了国际标准化组织的 ISO 审计，并顺利通过历次复审，标志着公司质量管理达到了国际先进水平；目前公司已获得国际航协的运行安全审计认证（IOSA），已达到国际航空界最权威的安全运行标准。公司的安全生产体系建设和安全运行的主要情况如下：

（1）完善的 SMS 体系

公司拥有被局方认可的、完备有效的 SMS 体系。航空安全委员会是公司安全管理的最高机构，由公司总裁担任委员会主任；设置安全总监和安全质量监察部，负责独立于运行体系开展对安全管理体系各要素运行情况的检查改进；各运行部门设置二级安全质量管理机构。

（2）完善的运行手册体系和标准化运行流程

公司把 SMS 作为长期工程来统筹建设、有序推进，充分发挥各层级的主体安全责任，建立了手册、程序等完备的运行手册体系，建立了作业指导书、SOP

等标准化的运行流程，通过持续完善，覆盖公司安全运行各个环节。

（3）深入分析安全信息、重点关注安全风险

公司建立了完善的安全信息分析和安全风险管理机制，能够及时汇总、整理、分析和处理各项信息数据，将体系管理的方法应用于与航班生产运行和保障过程有关的各个运行子系统，并予以持续改进，最大程度地控制航空安全风险。

（4）持续安全监察、前移安全关口

公司按照 SMS 体系，持续开展安全监察，落实岗位职责，积极开展安全预防工作，确保各项安全工作始终符合法规规章的要求和运行安全要求，通过了民航局历次运行合格审定。

公司在民航局支持下开发了国内第一套“全过程运行安全风险控制与决策系统”，利用信息化技术手段持续改进风险控制措施，强化对运行风险的有效识别、监控、预警、缓解和消除，充分发挥运行控制在航空公司风险管控中的核心作用，逐步实现运行风险防范由事件驱动型向数据驱动型的转变，做到安全关口前移。

（5）加强安全培训、营造安全文化

公司建立了员工培训档案，对教材和课件实施标准化管理，对教员队伍实施考核聘用制度，将业务考核作为员工上岗、晋升、转岗的必要依据，并将“安全培训覆盖率”和“安全培训符合率”作为重要考核指标。

公司确立以报告文化为核心的安全文化体系，强制报告信息的规范性、及时性和准确性一直位于业界前列；通过健全的自愿报告系统，营造主动积极的安全文化氛围。

（6）持续加大安全投入

公司成立了飞行训练中心，拥有飞机模拟机、飞机动舱、客舱模拟器、维修培训设施设备等硬件配置，为各专业提供了强有力的培训保障；重视科技化投入，开发并投产了国内民航业领先的“安全绩效管理系统”和“航班运行风险决策系统”等。

在安全生产支出方面，根据中国民航局《关于考核航空公司安全保障财务状况有关问题的通知》（民航发[2007]128号），报告期内，公司用于安全生产的

相关支出如下表所示：

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
安全生产支出	31,995.27	50,084.92	38,364.48	20,782.59

公司在 SMS 先进理论的指导下，砥砺前行、持续精进，保持优秀的安全管理水平，为公司安全运行提供坚实保障，为实现“平安航班，永续安全”的愿景不懈努力。

(7) 飞行安全管理内部控制制度

为遵守航空业有关航空安全的法律法规及相关规范或标准，公司建立了如下飞行安全管理内部控制制度：

① 建立了安全管理组织机构

公司已经建立了安全管理组织机构，公司的安全管理组织机构构成及相应职能的情况如下：

I. 航空安全委员会

公司设安全管理最高机构航空安全委员会，负责研究制定公司的航空安全战略计划，研究批准公司保障安全的方针、政策、制度和标准，掌握公司及各部门安全状况，定期进行安全检查和讲评，分析安全形势，提出安全措施，负责批准公司重大风险控制措施，研究提出风险管理战略，研究并讨论公司有关航空安全的重大事项；航空安全委员会由总裁、安全总监、运行副总裁、维修副总裁、总飞行师、总工程师和运行部门负责人等人组成。

II. 总裁

总裁系公司安全责任第一人，负责建立、实施、修订并完善安全管理体系，提供实施、保持安全管理体系的必要资源，并对安全管理体系运行效果最终负责。

III. 安全总监

安全总监负责独立地对公司安全管理过程进行监督，并直接向总裁报告运行现状、安全预测、改进需求和安全管理绩效，确保提高整个组织内对安全要求的认识。

IV. 分管副总裁

分管副总裁是分管业务系统安全的直接责任人，对所分管业务系统的安全负直接责任。

V. 各部门总（副）经理

各部门总（副）经理是本部门安全第一责任人，对本部门安全生产负全面责任。

VI. 安全质量监察部

安全质量监察部负责对安全管理体系各要素的运行情况进行检查和改进，包括：组织拟定公司安全目标；监督、促进公司应急组织机构、应急预案和应急演练的完善和持续改进；组织公司级别的风险管理工作，检查、督促部门按照规定程序实施风险管理工作情况，根据风险值评级对危险源进行审批；负责公司各类安全信息收集、分析和处理；组织、开展公司级别的内部审核、评估、安全持续检查，开展公司飞行品质监控相关工作、负责对各部门安全管理体系的运行情况进行检查监督，组织开展公司级别的安全教育、监督部门安全教育开展情况，根据公司制度实施公司级别的安全奖惩等。

VII. 各运行部门

各运行部门负责本部门的安全目标分解；组织本部门和系统的风险管理工作，按照风险管理相关要求并根据风险值评级对危险源进行审批；建立、健全部门应急组织机构、应急培训和演练的实施；对各类外来文件、部门安全信息进行收集、分析和处理；组织开展部门内部的审核、评估和安全检查工作；实施部门级、岗位级安全教育，对部门安全教育的开展情况进行总体控制；健全部门员工安全档案，维护、完善部门安全教育案例库；根据公司授权负责实施安全事件调查、原因分析及改进措施制定，根据公司奖惩制度实施部门级和岗位级的安全奖惩；负责部门安全管理体系作业指导书的建立和维护等。

② 制定了相关安全生产管理制度

公司已经制定了如下安全生产制度：

序号	制度名称	序号	制度名称
手册			
1	《安全管理手册》		
程序制度			

序号	制度名称	序号	制度名称
1	《航空安全委员会工作程序》	6	《运行不正常事件管理程序》
2	《安全绩效管理程序》	7	《飞行品质监控程序》
3	《风险管理程序》	8	《航空安全信息管理程序》
4	《航空不安全事件调查程序》	9	《监察控制程序》
5	《安全隐患排查治理管理程序》	10	《内部审计（评估）控制程序》
作业指导书			
1	《安全检查作业指导书》	14	《航空安保检查作业指导书》
2	《安委会会议管理作业指导书》	15	《航空安保测试作业指导书》
3	《飞行品质监控作业指导书》	16	《安全绩效管理作业指导书》
4	《安全质量管理作业指导书》	17	《外基地安全质量管理作业指导书》
5	《事件调查作业指导书》	18	《风险管理作业指导书》
6	《安全信息管理作业指导书》	19	《安全目标管理作业指导书》
7	《安全人员资格管理作业指导书》	20	《安全教育会议管理作业指导书》
8	《安全教育及经验教训作业指导书》	21	《奖惩作业指导书》
9	《变更管理作业指导书》	22	《内部审计作业指导书》
10	《运控部内部审计实施作业指导书》	23	《应急设施设备管理作业指导书》
11	《基地应急处置作业指导书》	24	《西安基地应急处置作业指导书》
12	《紧急情况应急保障作业指导书》	25	《保卫部应急响应作业指导书》
13	《应急处置预案作业指导书》		

③ 内部控制制度的有效执行

公司已经根据航空安全管理的法律法规建立了航空业务经营管理活动的内部控制体系，建立了分工合理、职责明确、沟通顺畅的组织架构，能够确保内部控制制度的有效执行和实施；公司内部控制制度在实际执行过程中均得到了有效运行，不存在出现重大偏差的情况。

同时随着国家安全管理法律法规的逐步完善，内外部环境的变化和公司持续快速发展的需要，公司也将根据实际情况进一步健全和完善内部控制制度，确保内部控制制度在实际中有效执行和实施。

2、安全生产相关事项

（1）安全生产相关事项情况

民航西南局作出《关于对华夏航空股份有限公司实施运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1249号）的原因、最新进展以及公司的整改情况如下：

2018年7月26日，民航西南局作出《关于对华夏航空股份有限公司实施运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1249号），由于华夏航空G52683航班于2018年7月4日在通辽机场着陆接地前由于机组误操作造成双发停车，四个主轮在接地滑跑时爆胎，对华夏航空采取以下运行限制：1、暂停受理新增航线、航班、加班和包机申请2个月，限制期为2018年7月20日至9月19日；2、2018年8月1日至9月30日期间，以2018年6月公司总飞行小时数为基数，削减公司月度飞行小时总量6%，即每月飞行时间不超过9,166小时。

公司自收到前述通知后，已开展安全整改并按照民航西南局的要求落实相关人员的问责措施，主要包括：提高安全裕度；完善应急机制，提高基地协同处置能力；开展风险管理；排查资质能力管理，加强技术管理；加强安全教育，提升人员专业技能等。

《中华人民共和国行政处罚法（2017年修订）》第三十九条的规定，“行政机关依照本法第三十八条的规定给予行政处罚，应当制作行政处罚决定书。行政处罚决定书应当载明下列事项：……（五）不服行政处罚决定，申请行政复议或者提起行政诉讼的途径和期限……行政处罚决定书必须盖有作出行政处罚决定的行政机关的印章”。根据前述规定，行政机关作出行政处罚应以行政处罚决定书的形式，并应给予当事人申请行政复议或者提起行政诉讼的权利，而民航西南局作出的前述限制运力的决定未采用行政处罚决定书的形式，并且未给予本公司申请行政复议或者提起行政诉讼的权利，因此不属于行政处罚。

此外，民航局法规司于2018年10月16日出具《证明》，证明“华夏航空股份有限公司在2018年1月1日至2018年8月31日期间，没有因违反民用航空管理方面法律法规而受到重大行政处罚的情形”。

公司在完成前述整改工作后，于2018年9月12日向民航西南局报送《华夏航空股份有限公司关于解除运行限制的请示》。根据2018年9月19日民航西南局出具的《关于解除对华夏航空股份有限公司运行限制的通知》（西南局发明电

[2018]1593号)，民航西南局同意：1、自2018年9月20日起，解除对公司“暂停受理公司新增航线、航班、加班和包机申请”的运行限制；2、自2018年10月1日起，解除对公司“以2018年6月公司总飞行小时数为基数，削减公司月度飞行小时总量6%”的运行限制。

综上，民航西南局对公司所作出的《关于对华夏航空股份有限公司实施运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1249号）运行限制的决定不属于行政处罚，前述事项不构成重大违法违规，且民航主管部门已作出对公司解除运力限制的决定，保荐机构认为，前述事宜不构成重大违法违规，不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

（2）安全生产相关事项披露要求

① 实施运力限制事项对公司生产经营影响较小

根据公司被实施运力限制时有效的法律法规和监管规则，公司被实施运力限制事项不属于法律法规或监管规则要求的必须披露的事宜，前述运力限制事宜导致公司需承担飞机维修费13.47万美元，经公司测算营业收入减少约9,790万元，合计占公司2017年营业收入的比例约2.84%，不会对公司生产经营产生重大不利影响。

② 参考上市规则未达到披露标准

经参考《深圳证券交易所股票上市规则》第9.2条“上市公司发生的交易达到下列标准之一的，应当及时披露：……（二）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的营业收入占上市公司最近一个会计年度经审计营业收入的10%以上，且绝对金额超过一千万元；……（四）交易的成交金额（含承担债务和费用）占上市公司最近一期经审计净资产的10%以上，且绝对金额超过一千万元；……”，前述运力限制事宜对公司的影响均未达到该规定披露标准。

综上，公司被实施运力限制不属于法律法规规定的强制披露事项，并且前述运力限制事宜不会对公司的生产经营产生重大不利影响，因此，公司未披露被实施运力限制事宜符合相关法律法规和监管要求，不构成重大违法。

3、核查过程、依据和方法

（1）保荐机构项目组会同律师查阅了《关于对华夏航空股份有限公司实施运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1249号）、《华夏航空股份有限公司

关于解除运行限制的请示》和《关于解除对华夏航空股份有限公司运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1593 号）等与本次事故和运力限制事宜相关的文件以及同行业上市公司的信息披露案例，取得了民航局于 2018 年 10 月 16 日出具的《证明》文件以及发行人关于整改情况的说明，查阅了相关法律法规，并就该等事故的性质进行分析。

（2）保荐机构项目组会同律师查阅了发行人相关内控制度文件，并与发行人的董事会秘书和财务负责人进行访谈，了解事故的整改情况和发行人内控制度的执行情况。

4、保荐机构和发行人律师核查意见

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

前述事故和运力限制事宜不属于公司生产经营中的重大信息，不属于法律法规规定的强制披露事项，公司未披露公司被实施运力限制事宜符合相关法律法规和监管要求。

民航西南局作出的《关于对华夏航空股份有限公司实施运行限制的通知》（西南局发明电[2018]1249 号）不属于行政处罚，前述事项不构成重大违法违规。

公司的相关整改措施的落实情况良好，前述事故及运力限制事宜对公司生产经营的影响已经消除，截至本回复报告出具日，公司没有新发生类似事件。

公司已经制定了完善的飞行安全管理内部控制制度，能够在生产经营中有效履行该等内部控制制度，该等制度完整、合理且有效运行。

5、环境保护情况

航空运输业务涉及的环保法规主要包括对飞机噪音的控制、空气污染物的排放控制、管理危险品、以及油料和废弃物的管理等。新型号的飞机或发动机的制造厂家必须首先通过相关适航管理当局（如中国民航局、美国联邦航空管理局或欧洲航空安全局）的型号合格审定，并确认飞机或发动机在设计性能方面满足相关的环境保护要求。

公司主要使用的 CRJ900 型飞机是全球领先的支线飞机机型之一，在节能环保方面表现优异，通过优化气动效率、轻量化设计以及搭载推力更合适的发动机等手段，达到减少油耗的目的。根据有关测试，CRJ900 在 800 海里航段较同级别机型至少节省油耗 20%。在排放方面，CRJ900 远优于国际民航组织

(International Civil Aviation Organization, ICAO) 航空环境保护委员会 (Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP) 制定的排放标准。在噪音产生方面 CRJ900 也低于在产的同类机型。

报告期内，公司及控股子公司严格遵守国家有关环境保护管理方面的法律法规，没有因违反国家或地方环境保护管理方面的法律、法规和规范性文件而受到行政处罚的情况。

九、发行人主要固定资产及无形资产

(一) 主要固定资产情况

公司的主要固定资产包括飞机及发动机、高价周转件、模拟机、运输设备、机器设备等。截至 2019 年 6 月末，公司主要固定资产情况如下：

单位：万元

项目	账面原值	累计折旧	账面价值	成新率
飞机及发动机	425,135.86	91,016.40	334,119.46	78.59%
高价周转件	27,494.92	7,190.89	20,304.03	73.85%
模拟机	15,316.79	198.70	15,118.09	98.70%
房屋建筑物	9,769.32	441.04	9,328.28	95.49%
运输工具	3,583.36	2,084.55	1,498.82	41.83%
设备类	9,254.04	2,357.04	6,897.00	74.53%
办公类	3,280.82	2,140.35	1,140.47	34.76%
合计	493,835.10	105,428.96	388,406.15	78.65%

注：成新率=账面价值/账面原值*100%

1、主要生产设备情况

公司的主要生产设备为喷气式客机，为适应公司专注于支线航线的经营模式，符合燃油经济性、环保先进性的要求，公司目前主要使用庞巴迪公司生产的 CRJ900 型支线客机。

截至 2019 年 6 月末，公司共运营 47 架飞机，包括 38 架庞巴迪 CRJ900 型支线飞机和 9 架空客 A320 飞机，其中自购引进 3 架，通过融资租赁引进的飞机 19 架、通过经营租赁方式引进的飞机 25 架，全部为全新引进。

公司自购引进飞机 3 架，具体如下：

序号	航空器机型	国籍和登记标志	航空器出厂序列号	标准适航证证号	民用航空器电台执照序号	飞机引进批文号码	机龄(年)	占有权登记号码
1	CRJ900	B-3251	MSN15431	AC7517	N-2017-1690	发改基础(2017)077号文	2.04	PI01072
2	CRJ900	B-3297	MSN15442	AC8282	N-2018-1132	发改基础(2018)387号文	1.27	PI01134
3	CRJ900	B-2928	MSN15447	AC10102	N-2018-1910	发改基础(2018)387号文	1.03	0I04993

公司融资租赁方式引进飞机 19 架，具体如下：

序号	航空器机型	国籍和登记标志	航空器出厂序列号	标准适航证证号	民用航空器电台执照序号	飞机引进批文号码	机龄(年)	占有权登记号码
1	CRJ900	B-7760	MSN15282	AC4306	N-2018-2127	发改基础(2012)927号文	6.95	PI00976
2	CRJ900	B-7762	MSN15285	AC4399	N-2017-0325	发改基础(2012)927号文	6.77	PI00959
3	CRJ900	B-7691	MSN15288	AC4509	N-2017-0324	发改基础(2012)927号文	6.48	PI00962
4	CRJ900	B-3360	MSN15289	AC4633	N-2017-0326	发改基础(2012)927号文	6.27	PI00975
5	CRJ900	B-3361	MSN15290	AC4717	N-2017-0320	发改基础(2012)927号文	6.14	PI00974
6	CRJ900	B-3362	MSN15291	AC4817	N-2017-0332	发改基础(2012)927号文	6.03	PI00973
7	CRJ900	B-3377	MSN15363	AC6087	N-2018-1431	发改基础(2015)771号文	4.18	PI00980

8	CRJ900	B-3378	MSN15364	AC6088	N-2018-1430	发改基础 (2015)771 号文	4.18	PI00979
9	CRJ900	B-3228	MSN15414	AC6949	N-2017-0315	发改基础 (2016) 1409 号文	2.94	PI01038
10	CRJ900	B-3229	MSN15417	AC7011	N-2017-0316	发改基础 (2016) 1409 号文	2.83	PI01040
11	CRJ900	B-3230	MSN15418	AC7305	N-2017-0679	发改基础 (2017)077 号文	2.44	PI01047
12	CRJ900	B-3237	MSN15427	AC7306	N-2017-0678	发改基础 (2017)077 号文	2.44	PI01063
13	CRJ900	B-3250	MSN15430	AC7343	N-2017-1034	发改基础 (2017)077 号文	2.29	PI01062
14	CRJ900	B-3231	MSN15419	AC7374	N-2017-1320	发改基础 (2017)077 号文	2.19	PI01117
15	CRJ900	B-3252	MSN15432	AC7519	N-2017-1697	发改基础 (2017)077 号文	1.99	PI01118
16	CRJ900	B-3298	MSN15445	AC8283	N-2018-1133	发改基础 (2018)387 号文	1.26	PI01135
17	CRJ900	B-3346	MSN15446	AC8381	N-2018-1555	发改基础 (2018)387 号文	1.15	PI01155
18	CRJ900	B-601Z	MSN15448	AC10377	N-2018-2717	发改基础 [2018]1260 号	1.78	PI01249
19	CRJ900	B-602P	MSN15450	AC10446	N-2019-0048	发改基础 [2018]1260 号	1.20	PI01234

公司经营租赁方式引进飞机 25 架，具体如下：

序号	航空器 机型	国籍和 登记标 志	航空器出 厂序列号	标准适 航证证 号	民用航空器 电台执照序 号	飞机引进 批文号码	机龄 (年)	占有权 登记号 码
1	CRJ900	B-7692	MSN15280	AC5143	N-2017-0462	发改基础 (2013) 2261 号文	5.51	PI00961
2	CRJ900	B-7693	MSN15281	AC5145	N-2017-0459	发改基础 (2013) 2261 号文	5.51	PI00960
3	CRJ900	B-3363	MSN15312	AC5258	N-2017-1035	发改基础 (2013) 2261 号文	5.26	PI00972
4	CRJ900	B-3366	MSN15321	AC5493	N-2017-1689	发改基础 (2014) 1050 号文	4.98	PI00969
5	CRJ900	B-3368	MSN15332	AC5656	N-2017-2500	发改基础 (2014) 1050 号文	4.77	PI00970
6	CRJ900	B-3369	MSN15344	AC5727	N-2018-0231	发改基础 (2014) 1050 号文	4.59	PI00968
7	CRJ900	B-3371	MSN15358	AC5937	N-2018-1134	发改基础 (2014) 3031 号文	4.27	PI00971
8	CRJ900	B-3372	MSN15359	AC5938	N-2018-1135	发改基础 (2014) 3031 号文	4.27	PI00967
9	CRJ900	B-3379	MSN15368	AC6169	N-2018-1916	发改基础 (2015)771 号文	4.02	PI00966
10	CRJ900	B-3380	MSN15369	AC6170	N-2018-1911	发改基础 (2015)771 号文	4.02	PI00965
11	CRJ900	B-3381	MSN15371	AC6307	N-2017-0321	发改基础 (2015) 1720 号文	3.85	PI00964

12	CRJ900	B-3382	MSN15372	AC6308	N-2017-0331	发改基础 (2015) 1720 号文	3.76	PI00963
13	CRJ900	B-3118	MSN15395	AC6626	N-2017-0319	发改基础 (2015) 2998 号文	3.41	PI00978
14	CRJ900	B-3141	MSN15396	AC6666	N-2017-0318	发改基础 (2015) 2998 号文	3.25	PI00977
15	CRJ900	B-3142	MSN15397	AC6696	N-2017-0317	发改基础 (2015) 2998 号文	3.23	PI01037
16	CRJ900	B-3227	MSN15410	AC6860	N-2017-0314	发改基础 (2015) 2998 号文	3.02	PI01039
17	A320	B-8697	MSN7805	AC7768	N-2017-2083	发改基础 [2017]1468 号	1.87	PI01133
18	A320	B-8696	MSN7906	AC7953	T-2017-671	发改基础 [2017]1468 号	1.64	PI01119
19	A320	B-8695	MSN7889	AC8058	N-2017-2487	发改基础 [2017]1468 号	1.57	PI01111
20	A320	B-303P	MSN8435	AC10420	N-2018-2178	发改基础 [2018]1260 号	0.69	PI01251
21	A320	B-304S	MSN8522	AC10546	N-2018-2461	发改基础 [2018]1260 号	0.62	PI01252
22	A320	B-304T	MSN8590	AC10561	N-2019-0074	发改基础 [2018]1260 号	0.62	PI01215
23	A320	B-306X	MSN8663	AC10688	N-2019-0205	发改基础 [2019]51 号	0.45	申请中

24	A320	B-307T	MSN8778	AC10769	N-2019-0535	发改基础 [2019]51 号	0.28	申请中
25	A320	B-307X	MSN8808	AC10829	N-2019-0709	发改基础 [2019]51 号	0.25	申请中

根据《中华人民共和国民用航空法》的规定：“民用航空器的融资租赁和租赁期限为六个月以上的其他租赁，承租人应当就其对民用航空器的占有权向国务院民用航空主管部门办理登记；未经登记的，不得对抗第三人。”根据上述规定，公司均会及时为租赁的飞机向民航局办理占有权登记，为公司机队的稳定持续运行提供保障。截至目前，除国籍和登记标志为B-306X、B-307T和B-307X的3架飞机在正常办理外，其余飞机均已办理了占有权登记。

公司新引进飞机后，均会及时开展办理新进飞机的占有权登记，但登记的整个过程需要一定的时间，因此会出现新引进飞机一段时间内未完成占有权登记的情况。根据《中华人民共和国民用航空法》，未经占有权登记的，不得对抗第三人。公司通过租赁引进的飞机，在办理占有权登记前不影响公司正常使用及占有，仅当出现第三人主张对飞机的占有权利时，才会出现占有权风险。因此，公司新飞机在引进初期在办理完成占有权登记前，公司可以正常占有和使用飞机，不会对公司经营造成重大影响。

2、其他生产设备情况

截至本募集说明书签署日，公司共自购及租赁使用CRJ900型飞机备用发动机11台、CRJ900全动模拟机2台及A320全动模拟机1台，具体情况如下：

序号	出厂序号	类型	取得方式	出租人/出售人	租赁期限
1	ESN195505	CF34-8C5	融资租赁	中航国际租赁有限公司	8年
2	ESN195599	CF34-8C5	融资租赁	中航国际租赁有限公司	8年
3	ESN195242	CF34-8C5	融资租赁 已到期转 为自有	浦银金融租赁股份有限 公司	-

4	ESN195288	CF34-8C5	融资租赁 已到期转 为自有	民生福润（天津）航空 租赁有限公司	-
5	ESN195693	CF34-8C5	自购	GE	-
6	ESN195719	CF34-8C5	自购	GE	-
7	ESN965467	CF34-8C5	自购	山东航空股份有限公司	-
8	ESN965472	CF34-8C5	自购	山东航空股份有限公司	-
9	ESN965465	CF34-8C5	自购	山东航空股份有限公司	-
10	ESN965470	CF34-8C5	自购	山东航空股份有限公司	-
11	TRU/SN-00002447	CRJ900 全动 模拟机	融资租赁	民生源盛（天津）航空 租赁有限公司	自起租日起 60 个月
12	ESN195783	CF34-8C5	自购	GE	-
13	SN-00002639	CRJ900 全动 模拟机	自购	TRU SIMULATION+TRAINING CANADA. INC	-
14	SN-00002641	A320 全动模 拟机	自购	TRU SIMULATION+TRAINING CANADA. INC	-

3、房屋和建筑物

(1) 自有房屋建筑物

截至本募集说明书签署日，公司拥有的房屋建筑物情况如下：

序号	所有人	产权证书编号	坐落	建筑面积 (m ²)	宗地面 积 (m ²)	用途	登记日期	取得 方式
1	华夏 航空	渝（2017）渝 北区不动产权 第 000222542 号	渝北区航空港 区华夏航空飞 机维修 1 号机 库 1-1	8,750.02	11,352 （共有）	机场用 地/民航	2017/3/20	自建
2	华夏 航空	渝（2017）渝 北区不动产权 第 000222690 号	渝北区航空港 区华夏航空飞 机维修 2 号车 间 1-1	10,929.55	11,352 （共有）	机场用 地/民航	2017/3/20	自建

注：重庆市就不动产登记统一核发不动产权证书，即房屋所有权证、土地使用权证“两证合一”，上述不动产权证书包含房屋所有权及相应的土地使用权。

截至本募集说明书签署日，上述房产所有权不存在抵押、质押，或被采取司法强制措施或其他权利受到限制的情形，不存在产权纠纷或潜在纠纷。

(2) 租赁房屋建筑物

根据租赁协议、出租方的房屋所有权证书或其他权属证明等相关文件，截至本募集说明书签署日，本公司及其子公司、分公司租赁使用的房产的情况如下：

序号	租用方	出租方	租赁房产的房产证号	地址	租用面积 (m ²)	租金	租赁期限	租赁备案情况
1	华夏航空	贵州机场集团有限公司	未办理房产证	贵阳龙洞堡国际机场1号公寓楼，面积21平方米/间，居室1室，房间号1228、301、302、601、603、605、606、607、608、610、611、612、613、615、616、620、622、623、625、627、629共21间	441.00	403,200.00元/年	2019年1月1日至2019年12月31日	未备案
2	华夏航空	贵州丽豪大饭店有限公司	未办理房产证	3号公寓楼509、510、512、513	99.20	108,600.00元/半年	2019年1月1日至2019年6月30日 (已到期不续租)	未备案
3	华夏航空	中国民用航空西南地区管理局机关服务中心	未办理房产证	贵阳龙洞堡机场宾馆附楼2-3层	900.00	600,000.00元/年	2019年1月1日至2020年12月31日	未备案
4	华夏航空	贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司	未办理房产证	贵阳龙洞堡国际机场T2航站楼内C指廊1层顶端40平方米办公用房	40.00	163,200.00元/年	2019年1月1日至2020年12月31日	未备案

5	华夏航空	贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司	未办理房产证	贵阳机场4号道口2间业务用房	33.66	137,332.80元/年 ^⑤	2019年1月1日至2020年12月31日	未备案
6	华夏航空	大连国际机场集团有限公司	大房产证甘单字第2004800403号	大连市甘井子区迎客路75号楼	1,639.45	600,000.00元/年	2017年1月1日至2018年12月31日 ^注	未备案
7	华夏航空	张殿臣	(辽预师后)房权证字第2010088号	大连市甘井子区虹港路368-4-1-4-1	143.98	3,000.00元/月	2018年2月15日至2021年2月14日	未备案
8	华夏航空	内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司	呼房权证赛罕区字第2007100332号	呼和浩特白塔国际机场老航站楼场内业务用房	210.00	252,000.00元/年	2016年10月20日至2019年10月19日	未备案
9	华夏航空	内蒙古广航酒店管理有限公司	未办理房产证	呼和浩特市赛罕区大学城大商汇7号楼32间客房	1,000.00	128.00元/间/天	2018年2月1日至2023年2月1日	未备案
10	华夏航空	内蒙古广航酒店管理有限公司	未办理房产证	内蒙古呼和浩特市新城区机场北铺路蒙古学百科研究院办公楼三层整层	1,000.00	460,000.00元/年	2018年1月1日至2023年12月31日	未备案

^⑤ 2014年1月1日至2017年3月31日租金为8,078.40元/月，2017年4月1日至2018年12月31日租金为11,444.40元/月。

11	华夏航空	西安咸阳国际机场股份有限公司	未办理房产证	西安咸阳国际机场T2航站楼空侧编号为1A051、1A052的房屋	120.00	350.00元/平方米/月	2019年1月1日至2020年12月31日	未备案
12	华夏航空	西部机场集团旅游有限公司	未办理房产证	咸阳机场空港快捷酒店机场店二楼整层	536.00	707,520.00元 ^④	2019年4月30日至2021年4月29日	未备案
13	华夏航空	重庆机场集团有限公司	渝(2017)渝北区不动产权第000277004号	幸福佳苑4栋,房屋155套,车位29个	5,050.00	6,057,775.92元 ^⑤	2019年1月1日至2021年12月31日	未备案
14	华夏航空	重庆华夏实业有限公司	201房地证2012字第062149号	重庆渝北区双凤桥街道翔宇路36号2幢1、2层整层	6,107.18	164,893.86元/月 ^⑥	2018年7月11日至2020年7月10日	未备案

^④2019年4月30日-2020年4月29日,月租金26,800.00元;2020年4月30日-2021年4月29日,月租金32,160.00元。

^⑤2019年1月1日-2019年12月31日,月租金166,600.00元;2020年1月1日-2020年12月31日,月租金168,266.00元;2021年1月1日-2021年12月31日,月租金169,948.66元。

^⑥首年租金为164,893.86元/月,次年租金为171,001.04元/月。

15	华夏航空	重庆机场集团有限公司	未办理房产证	重庆市江北国际机场T2航站楼2B值机岛B03号售票柜台、B2Y036-1房间资源	73.78	268,800.00元/年	2018年10月29日至2019年10月28日	未备案
16	华夏航空	重庆机场集团有限公司	未办理房产证	重庆市江北国际机场B指廊1楼B1Y038房间资源	112.00	268,800.00元/年	2018年11月15日至2019年11月14日	未备案
17	飞行训练中心	重庆两江航空产业投资集团有限公司	未办理房产证	重庆市渝北区龙兴工业园区内两江航空产业孵化基地部分厂区及办公区	厂区：2675.00； 办公区：557.60	厂区：16.00元/m ² （不含税）； 办公区：26.00元/m ² （不含税） ^⑦	2018年11月1日至2019年10月31日	未备案
18	赣州分公司	樊艳华	赣房权证字第S00377361号	赣州市长征大道12号金鹏怡和园2栋16号杂间	40.00	2,100.00元/月	2018年8月1日至2019年7月31日 [*]	未备案
19	典藏重庆分公司	重庆龙头寺旅游集散中心有限公司	出租方提供的不动产权证缺页，不显示证号	重庆市北部新区天宫殿街道泰山大道东段119号9-12，21-24号	458.80	27,528.00元/月	2017年2月1日至2020年12月31日	未备案

^⑦2018年11月1日-2019年3月31日，厂区、办公区租金含税合计315,136.80元，税率为10%；2019年4月1日-2019年10月31日，厂区、办公区租金含税合计62,454.38元，税率为9%。

20	华夏航空	德润房地产开发集团有限公司	京房权证朝其 06 字第 002091 号	北京市朝阳区永安东里甲 3 号院 1 号楼德润大厦 5 层 605 号	1,167.83	266,265.24 元/月	2018 年 12 月 10 日至 2020 年 12 月 9 日	未备案
21	华夏航空	高林、方成	双房权证双权字第 0372510 号	四川省成都市双流县西航港街道临港路三段 8 号翰林上岛 8 栋 3 单元 13 层 1303 号	67.81	28,235.28 元/年	2019 年 1 月 30 日至 2020 年 1 月 29 日	未备案
22	华夏航空	李燕	双房权证监证字第 1372248 号	四川省成都市双流县西航港街道星月路 69 号 6 栋 3 单元 1402 号	96.24	30,802.08 元/年	2019 年 1 月 30 日至 2020 年 1 月 29 日	未备案
23	华夏航空	冉玉珠、李忠	双房权证双权字第 0328355 号	四川省成都市双流县西航港街道临港路三段 8 号翰林上岛 3 栋 3 单元 10 层 1005 号	107.78	28,235.28 元/年	2019 年 1 月 30 日至 2020 年 1 月 29 日	未备案
24	华夏航空	王春红	新(2018)库尔勒市不动产权第 00005258 号	新疆库尔勒市团结路辖区石化大道 6 号凯旋公馆 A 区 20 号楼、第 17 层第 1703 号房间	110.14	31,250.00 元/年	2018 年 7 月 9 日至 2019 年 7 月 8 日 ^注	未备案

25	华夏航空	张渝红	库尔勒市房权证库字第 2010030212	新疆巴州库尔勒市 南市区石化大道南 侧 10 号华誉亲水湾 21 栋 3 层 5 单元 302	98.30	20,940.00 元 /年	2018 年 8 月 16 日至 2019 年 8 月 15 日	未备案
26	典藏旅行社	新疆机场集团天 缘酒店管理有限 责任公司库尔勒 天缘商务酒店 [®]	房权证正在办理中	库尔勒市石化大道 94 号天缘商务酒店 四楼 617、619	84.15	20,751.39 元	2019 年 6 月 17 日至 2019 年 10 月 31 日	未备案
27	典藏重庆分 公司	伞斯尔 [®]	房权证蒙字第 122021004215 号	内蒙古自治区呼伦 贝尔市新城区中鼎 半岛联排住宅 B4-105 号	253.39	62,000.00 元 /年	2018 年 4 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日 (已到期不续租)	未备案
28	华夏通融 (北京)企 业管理有限 公司内蒙 古分公司	内蒙古食全食美 股份有限公司	未办理房产证	地上东区 88、89、67、 68 号柜台	255.00	102,900.00 元/年	2019 年 1 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日	未备案

[®]新疆民航房地产开发有限责任公司租给天缘酒店管理公司，该公司已出具证明，同意转租。

[®]房屋所有权人敖春玲与伞斯尔签订授权委托书，由敖春玲授权伞斯尔以个人名义出租。

29	华夏通融 (北京) 企业管理有限公司内蒙古分公司	内蒙古食全食美股份有限公司	未办理房产证	内蒙古食全食美哲里木路市场地下库西 12 号	84.00	15,184.00 元/年	2018 年 7 月 1 日至 2019 年 8 月 15 日	未备案
30	华夏航空	贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司	未办理房产证	贵阳龙洞堡国际机场 T1 航站楼售票柜台 1 个, T1 国内区域出发大厅 23 m ² 办公用房 T1-3060	23	425,280.00 元/年	2019 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日	未备案

注：上表租赁期限栏中到期日后标上“注”的为房产租赁已到期但公司仍实际租用的房产，该等房产租赁合同正在续签中。

公司主营业务从事航空运输服务，为方便业务开展的需要，公司主要租赁的房屋均位于机场及机场周边。机场及当地政府为保证航空运输企业的住宿、办公和业务需求，一般由机场或者其他当地国有企业事业单位等进行土地开发和投资建设房产，所建房产主要租赁给航空运输企业用于开展航空运输业务。但由于机场及机场周边地块主要为划拨用地，或由于历史原因未办理土地证，导致公司租赁的部分房产未办理产证。

同时由于公司租赁未办理产证的房产一般由当地国有资本投资建设，主要为机场建设项目及机场配套建设项目，产生权属纠纷的可能性较小，房产被拆除的可能性较小，不会影响公司资产完整性，不会对公司生产经营有重大不利影响。

另外，针对该等无证租赁房产，公司实际控制人胡晓军承诺，如果公司因该等租赁房产存在的瑕疵而不能正常使用相应房屋、并因此遭受损失的，同意全额补偿公司受到的该等损失。

根据最高人民法院《关于审理城镇房屋租赁合同纠纷案件具体应用法律若干问题的解释》（法释[2009]11号）：“出租人就同一房屋订立数份租赁合同，在合同均有效的情况下，承租人均主张履行合同的，人民法院按照下列顺序确定履行合同的承租人：（一）已经合法占有租赁房屋的；（二）已经办理登记备案手续的；（三）合同成立在先的。”的规定，本公司及其分公司、子公司继续使用其已经实际合法占有但未办理租赁备案登记的承租房屋不存在重大法律风险，且本公司及其分公司、子公司在当地类似地段寻找新的租赁场所亦无实质性障碍。因此，本公司及其分公司、子公司未办理租赁房产的备案登记不会对本公司的经营造成重大不利影响。

4、保险情况

飞机机队是公司重要资产，飞机的安全运营肩负着旅客的生命和财产安全，为防范风险，公司和国内部分其他航空公司组建成为中国民航联合保险机队，授权航联保险经纪有限公司安排航空保险事宜。保单由中国人民财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司和中国平安财产保险股份有限公司共同承保，承保比例分别是80%、15%和5%。根据行业惯例，公司每年通过航联保险经纪有限公司签署一次为期一年的保险合同，并在合同期限届满前

完成续签。目前，公司营运机队的全部飞机均属投保范围，未来在保险合同期限内交付公司的飞机也将加入投保范围。

公司按国内民航业惯常的种类及保障范围参加了飞机机身及零备件一切险、飞机机身战争及相关风险保险、航空公司责任保险，就下列事项所导致的责任投保：

- (1) 机身、零备件和设备由任何风险导致的物质毁灭或损坏；
- (2) 因航空公司的利益或由航空公司的运营引起的被保险人的法定责任；
- (3) 因战争、入侵、对敌行为、罢工、骚乱等原因造成的，在公司作为被保险人的机身一切险保单中除外的毁灭或损坏。

在该保单之下，每次事故每架飞机在人身伤亡、财产损失和人身侵害的综合责任限额为 2,000,000,000 美元（具体以保单条款为准）。

航空险总体保单的保障范围包括公司提供服务的所有国家和地区。公司认为，公司的投保范围涵盖了法律、国际法规或公约或任何其他适用双边协议中规定的与旅客伤亡及货物损伤有关的民事赔偿责任。

（二）主要无形资产情况

1、土地使用权

截至本募集说明书签署日，公司拥有的土地使用权具体情况如下：

序号	权利人	土地使用权证号	土地坐落位置	土地面积 (m ²)	权利性质	用途	备注
1	飞行训练中心	渝(2017)两江新区不动产权第000048759号	两江新区龙兴组团V分区V12-1/01号宗地	97,771	出让	其他服务设施用地（业务学校用地）	-

截至本募集说明书签署日，上述土地使用权不存在抵押、质押，或被采取司法强制措施或其他权利受到限制的情形，不存在产权纠纷或潜在纠纷。

2、商标

截至本募集说明书签署日，公司已注册的商标情况如下：

序号	商标注册证号	商标	类别号	注册有效期
----	--------	----	-----	-------

1	16206166		29	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
2	16206184		31	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
3	16206172		32	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
4	16206171		33	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
5	16206170		34	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
6	16206169		35	自 2016 年 6 月 28 日至 2026 年 6 月 27 日
7	16206183		35	自 2016 年 6 月 28 日至 2026 年 6 月 27 日
8	16206168		39	自 2016 年 3 月 21 日至 2026 年 3 月 20 日
9	16206181		43	自 2016 年 6 月 28 日至 2026 年 6 月 27 日
10	5327504		35	自 2009 年 7 月 14 日至 2019 年 7 月 13 日
11	5327503		36	自 2009 年 10 月 14 日至 2019 年 10 月 13 日
12	5327502		37	自 2009 年 10 月 14 日至 2019 年 10 月 13 日
13	5327501		38	自 2009 年 10 月 14 日至 2019 年 10 月 13 日
14	5327500		39	自 2009 年 7 月 21 日至 2019 年 7 月 20 日
15	5327499		41	自 2009 年 8 月 28 日至 2019 年 8 月 27 日
16	5327497		43	自 2009 年 10 月 14 日至 2019 年 10 月 13 日
17	16206165		30	自 2016 年 7 月 14 日至 2026 年 7 月 13 日
18	16206182		39	自 2016 年 7 月 14 日至 2026 年 7 月 13 日
19	16206174		30	自 2016 年 7 月 14 日至 2026 年 7 月 13 日

20	16206155		29	自 2016 年 7 月 14 日至 2026 年 7 月 13 日
21	17831962		40	自 2016 年 10 月 14 日至 2026 年 10 月 13 日
22	17831620		37	自 2016 年 12 月 14 日至 2026 年 12 月 13 日
23	17832205		42	自 2016 年 12 月 21 日至 2026 年 12 月 20 日
24	17831875		39	自 2016 年 12 月 14 日至 2026 年 12 月 13 日
25	18850162	一通达天下	38	自 2017 年 2 月 14 日至 2027 年 2 月 13 日
26	18850280	一通达天下	37	自 2017 年 2 月 14 日至 2027 年 2 月 13 日
27	18850447	一通达天下	40	自 2017 年 2 月 14 日至 2027 年 2 月 13 日
28	18850626	一通达天下	42	自 2017 年 2 月 14 日至 2027 年 2 月 13 日
29	17831416		35	自 2017 年 2 月 14 日至 2027 年 2 月 13 日
30	18849960	一通达天下	35	2017 年 2 月 21 日至 2027 年 2 月 20 日
31	18850585	一通达天下	39	2017 年 2 月 21 日至 2027 年 2 月 20 日
32	18850095	一通达天下	12	2017 年 5 月 21 日至 2027 年 5 月 20 日
33	18850625	一通达天下	41	2017 年 5 月 21 日至 2027 年 5 月 20 日
34	19592625	华夏航空	1	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
35	19592871	华夏航空	2	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
36	19592794	华夏航空	3	自 2017 年 12 月 14 日至 2027 年 12 月 13 日
37	19593025	华夏航空	5	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
38	19593265	华夏航空	6	自 2017 年 9 月 7 日至 2027 年 9 月 6 日
39	19593306	华夏航空	7	自 2017 年 10 月 21 日至 2027 年 10 月 20 日

40	19593585	华夏航空	8	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
41	19593728	华夏航空	9	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
42	19593802	华夏航空	10	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
43	19593752	华夏航空	11	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
44	19593844	华夏航空	12	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
45	19593977	华夏航空	14	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
46	19594050	华夏航空	15	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
47	19594140	华夏航空	16	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
48	19594225	华夏航空	17	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
49	19594293	华夏航空	18	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
50	19594459	华夏航空	19	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
51	19594712	华夏航空	20	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
52	19594710	华夏航空	21	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
53	19594833	华夏航空	22	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
54	19594930	华夏航空	23	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
55	19594824	华夏航空	24	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
56	19594835	华夏航空	25	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
57	19598385	华夏航空	26	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
58	19598424	华夏航空	28	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
59	19598609	华夏航空	30	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
60	19599278	华夏航空	37	自 2017 年 12 月 14 日至 2027 年 12 月 13 日

61	19600218	华夏航空	43	自2017年12月14日至2027年12月13日
62	19600378	华夏航空	44	自2017年12月14日至2027年12月13日
63	19600376	华夏航空	45	自2017年12月14日至2027年12月13日
64	19599462	华夏航空	39	自2018年4月14日至2028年4月13日
65	19604955	华夏云集	1	自2017年8月21日至2027年8月20日
66	19605249	华夏云集	2	自2017年8月21日至2027年8月20日
67	19605252	华夏云集	3	自2017年5月28日至2027年5月27日
68	19605376	华夏云集	4	自2017年5月28日至2027年5月27日
69	19605446	华夏云集	5	自2017年8月21日至2027年8月20日
70	19605475	华夏云集	6	自2017年8月21日至2027年8月20日
71	19600856	华夏云集	10	自2017年5月28日至2027年5月27日
72	19600693	华夏云集	11	自2017年8月21日至2027年8月20日
73	19601058	华夏云集	12	自2017年8月21日至2027年8月20日
74	19600869	华夏云集	13	自2017年8月21日至2027年8月20日
75	19601293	华夏云集	14	自2017年8月21日至2027年8月20日
76	19601080	华夏云集	15	自2017年5月28日至2027年5月27日
77	19601256	华夏云集	16	自2017年8月21日至2027年8月20日
78	19601353	华夏云集	18	自2017年8月21日至2027年8月20日
79	19601357	华夏云集	19	自2017年8月21日至2027年8月20日
80	19601734	华夏云集	20	自2017年8月21日至2027年8月20日
81	19601766	华夏云集	21	自2017年8月21日至2027年8月20日

82	19601696	华夏云集	22	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
83	19602079	华夏云集	23	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
84	19601888	华夏云集	24	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
85	19602045	华夏云集	25	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
86	19602074	华夏云集	26	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
87	19602455	华夏云集	27	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
88	19602373	华夏云集	28	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
89	19602450	华夏云集	31	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
90	19602767	华夏云集	32	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
91	19602875	华夏云集	34	自 2017 年 5 月 28 日至 2027 年 5 月 27 日
92	19602731	华夏云集	35	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
93	19602898	华夏云集	37	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
94	19603197	华夏云集	38	自 2017 年 6 月 21 日至 2027 年 6 月 20 日
95	19603247	华夏云集	39	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
96	19603314	华夏云集	40	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
97	19603161	华夏云集	41	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
98	19603473	华夏云集	43	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
99	19603362	华夏云集	45	自 2017 年 8 月 21 日至 2027 年 8 月 20 日
100	22537807	AIR SHUTTLE	9	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
101	22538018	AIR SHUTTLE	12	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
102	22538827	AIR SHUTTLE	16	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日

103	22539079	AIR SHUTTLE	35	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
104	22539285	AIR SHUTTLE	36	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
105	22539678	AIR SHUTTLE	37	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
106	22546900	AIR SHUTTLE	38	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
107	22547088	AIR SHUTTLE	39	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
108	22547211	AIR SHUTTLE	40	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
109	22554246	AIR SHUTTLE	41	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
110	22554315	AIR SHUTTLE	42	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
111	22554869	AIR SHUTTLE	43	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
112	24334402		37	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日
113	24334864		39	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日
114	24336095		41	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日
115	24336585		42	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
116	24333603		9	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
117	24333897		35	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
118	24334151		43	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
119	24334619	典藏旅行	16	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日
120	24335003	典藏旅行	37	自 2018 年 6 月 7 日至 2028 年 6 月 6 日
121	24334848	典藏旅行	39	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日

122	24336526	典藏旅行	41	自 2018 年 5 月 28 日至 2028 年 5 月 27 日
123	24336693	典藏旅行	42	自 2018 年 5 月 21 日至 2028 年 5 月 20 日
124	24334041	华夏通融	16	自 2018 年 5 月 28 日至 2028 年 5 月 27 日
125	24334731	华夏通融	31	自 2018 年 5 月 28 日至 2028 年 5 月 27 日
126	24333467	华夏通融	43	自 2018 年 5 月 28 日至 2028 年 5 月 27 日
127	24334147	华夏通融	30	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
128	24334644	华夏通融	29	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
129	24335034	华夏通融	39	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
130	24336685	华夏通融	42	自 2018 年 8 月 21 日至 2028 年 8 月 20 日
131	22557169		1	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
132	22558005		2	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
133	22558003		3	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
134	22562573		4	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
135	22558035		5	自 2018 年 4 月 21 日至 2028 年 4 月 20 日
136	22562502		6	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
137	22562926		7	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
138	22563025		8	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
139	22537415		9	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日

140	22563178		11	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
141	22538175		12	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
142	22557800		13	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
143	22563274		15	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
144	22538804		16	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
145	22563522		17	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
146	22563525		18	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
147	22563678		19	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
148	22563703		20	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
149	22563782		21	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
150	22563872		22	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
151	22564016		23	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
152	22564039		24	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
153	22563830		25	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
154	22564191		26	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
155	22564364		28	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日

156	22564526		32	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
157	22564898		34	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
158	22556885		40	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
159	22556997		44	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
160	22556587		45	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
161	22537676	一通达天下	9	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
162	22538096	一通达天下	12	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
163	22538646	一通达天下	16	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
164	22538977	一通达天下	35	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
165	22539303	一通达天下	36	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
166	22539618	一通达天下	37	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
167	22546806	一通达天下	38	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
168	22547090	一通达天下	39	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
169	22547347	一通达天下	40	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
170	22554317	一通达天下	41	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
171	22554366	一通达天下	42	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
172	22554768	一通达天下	43	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
173	22537605	一通达天下	9	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
174	22538776	一通达天下	16	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日

175	22539329	一通达天下	36	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
176	22554920	一通达天下	43	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
177	22537613		9	自 2018 年 2 月 21 日至 2028 年 2 月 20 日
178	22538183		12	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
179	22538899		16	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
180	22538917		35	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
181	22539540		36	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
182	22539561		37	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
183	22546615		38	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
184	22547057		39	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
185	22554027		40	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
186	22554072		41	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
187	22554456		42	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
188	22554699		43	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
189	22537669	云上公交网	9	自 2018 年 4 月 21 日至 2028 年 4 月 20 日
190	22539037	云上公交网	35	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
191	22539363	云上公交网	36	自 2018 年 3 月 28 日至 2028 年 3 月 27 日
192	22539769	云上公交网	37	自 2018 年 4 月 21 日至 2028 年 4 月 20 日

193	22547107	云上公交网	39	自 2018 年 4 月 14 日至 2028 年 4 月 13 日
194	22564785	云上公交网	40	自 2018 年 2 月 14 日至 2028 年 2 月 13 日
195	22538554	云上公交网	16	2018 年 9 月 14 日至 2028 年 9 月 13 日
196	26804175		36	2018 年 10 月 7 日至 2028 年 10 月 6 日
197	26807780		37	2018 年 10 月 7 日至 2028 年 10 月 6 日
198	26797315		35	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
199	27254197	华夏云鲜	16	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
200	27264615	华夏云鲜	34	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
201	27276040	华夏云鲜	38	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
202	24333724	华夏通融	9	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
203	24334278	华夏通达	39	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
204	27252916	华夏通程	12	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
205	27259777	华夏通程	16	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
206	27248165	华夏通程	38	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
207	27240102	华夏通程	40	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
208	27281218	华夏通程	41	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
209	27276764	华夏通程	43	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
210	27250628	华夏航鲜	29	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
211	27237829	华夏航鲜	30	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日
212	27272540	华夏航鲜	31	2018 年 10 月 14 日至 2028 年 10 月 13 日

213	24334216	典藏旅行	9	2018年9月21日至2028年9月20日
214	24334416	典藏旅行	35	2018年10月14日至2028年10月13日
215	24333982		16	2018年10月14日至2028年10月13日
216	24336586		42	2018年8月21日至2028年8月20日
217	27281257	华夏通程	42	2019年1月7日至2029年1月6日
218	27245897	华夏通程	36	2019年1月21日至2029年1月20日
219	27253392	华夏通程	37	2019年1月21日至2029年1月20日
220	27257948	华夏通程	39	2019年1月21日至2029年1月20日
221	27252894	华夏通程	9	2019年1月21日至2029年1月20日
222	27240028	华夏云鲜	39	2019年1月21日至2029年1月20日
223	27253320	华夏云鲜	35	2019年1月21日至2029年1月20日
224	27237704	华夏云鲜	25	2019年1月21日至2029年1月20日
225	27264974	华夏云鲜	32	2019年1月7日至2029年1月6日
226	24334313	华夏通达	9	2019年1月28日至2029年1月27日
227	26746922A		43	2018年11月14日至2028年11月13日
228	24334000	典藏旅行	43	2019年1月28日至2029年1月27日
229	30486445	华夏航空云鸽	43	2019年2月14日至2029年2月13日
230	30491951	华夏航空云鸽	35	2019年2月14日至2029年2月13日
231	30495624	华夏航空云鸽	39	2019年2月14日至2029年2月13日
232	30512597	华夏云鸽	16	2019年2月14日至2029年2月13日

233	30489011	华夏云鸽	38	2019年2月14日至2029年2月13日
234	26785797		39	2019年2月14日至2029年2月13日
235	26804528		38	2019年2月14日至2029年2月13日

十、发行人的特许经营及经营许可情况

截至本募集说明书签署日，本公司及控股子公司已获得经营所需的许可，

具体情况如下：

持有人	证书名称	证书编号	发证机关	许可内容	有效期至
华夏航空	公共航空运输企业经营许可证	民航运企字第047号	中国民用航空局	经营范围：国内（含港澳台），国际航空客货运输业务	2021年6月18日
	航空承运人运行合格证	HXA-A-032-XN	中国民航西南地区管理局	批准承运人按照相应的法规、标准和局方颁发的运行规范实施国内定期载客和CCAR-121部第121.3条（a）款第（2）规定的补充运行	长期有效
	维修许可证	D.4109	中国民用航空局	可从事如下类别的维修工作：航空器/机体、航空器部件、特种作业	长期有效
飞行训练中心	维修培训机构合格证	D.147.400006	中国民用航空局	民用航空器机型培训、维修基本技能培训	长期有效
	飞行训练中心合格证	No.006-XN	中国民航西南地区管理局	CL-65机型飞行训练	长期有效
通融企管	食品经营许可证	JY11113081559353	北京市顺义区食品药品监督管理局	预包装食品销售，含冷藏冷冻食品	2022年12月07日

	航空运输销售代理业务资质证书	HB56578	中国航空运输协会	国内航线除香港、澳门、台湾地区航线外的航空客运销售代理业务	2019年11月6日
典藏旅行社	旅行社业务经营许可证	L-BJ-CJ00699	文化和旅游部	(一) 境内旅游业务 (二) 出境旅游业务 (三) 入境旅游业务	长期有效
典藏重庆分公司	旅行社分社备案登记证明	L-BJ-CJ00699-CQFS0035	重庆市旅游局	(一) 境内旅游业务 (二) 出境旅游业务 (三) 入境旅游业务	长期有效
新疆典藏	旅行社业务经营许可证	L-XJ-100074	新疆维吾尔自治区旅游局	(一) 入境旅游业务 (二) 国内旅游业务	长期有效

十一、公司境外经营情况

截至本募集说明书签署日，公司已开通并运营飞往曼谷、金边和曼德勒的国际航线，该等航线均已取得民航局核发的国际航空客运航线经营许可证。

十二、公司上市以来历次筹资、利润分配及净资产额变化情况

单位：万元

首发前期末净资产额 (截至2017年12月31日)	115,016.28		
历次筹资情况	发行时间	发行类别	筹资金额净额
	2018年2月27日	IPO	77,038.03
	合计		77,038.03
首发后累计派现金额	9,612.00		
截至2019年6月30日净资产额	221,248.20		

十三、报告期内公司、控股股东及实际控制人所做出的重要承诺及承诺的履行情况

(一) 避免同业竞争、关联交易的承诺

1、控股股东出具的承诺

公司控股股东——华夏控股出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜在同业竞争。本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

华夏控股若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起5个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本公司持有的华夏航空股份将不得转让，直至本公司按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

2、实际控制人出具的承诺

公司实际控制人——胡晓军先生出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本人及本人控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本人及由本人控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜在同业竞争。

本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

本人若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本人直接或间接持有的华夏航空股份将不得转让，直至本人按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

3、其他主要股东出具的承诺

公司主要股东——深圳融达、华夏通融、深圳瑞成出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜在同业竞争。本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本企业及由本企业控制的其他

公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

本企业若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起5个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本企业持有的华夏航空股份将不得转让，直至本企业按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

（二）股东持股限售安排、自愿锁定的承诺

1、控股股东出具的承诺

本公司控股股东——华夏控股承诺：

“1、本公司在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，三十六个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。华夏航空上市后6个月内如果公司股票连续20个交易日的收盘价均低于以当日为基准前复权（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，或者上市后6个月期末收盘价低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，本公司持有华夏航空股票的锁定期自动延长6个月。

上述锁定期满后，本公司股东在华夏航空担任董事、监事、高级管理人员职务期间，本公司每年转让的华夏航空股份不超过本公司所直接或间接持有华夏航空的股份总数的25%；上述股东从华夏航空离职后半年内，本公司不转让所持有的华夏航空的股份；且在上述股东申报离职半年后的十二个月内，本公司通过证券交易所挂牌出售华夏航空的股票数量占本公司所持有华夏航空股票总数的比例不超过50%。

2、本公司若违反上述相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，并将在符合法律、法规及规范性文件规定的情况下10个交易日内回购违规卖出的股票，且自回购完成之日起自动延长持有全部股份的锁定期3个月；如果因未履行承诺事项而获得收益的，所得的收益归华夏航空所有，本公司将在获得收益的5日内将前述收益支付给华夏航空指定账户；如果因未履行承诺事项给华夏航空或者其他投资者造成损失的，本公司将向华夏航空或者其他投资者依法承担赔偿责任。

3、华夏航空首次公开发行时，本公司在首次公开发行前所持有的华夏航空的股份不出售。”

2、实际控制人出具的承诺

本公司实际控制人——胡晓军承诺：

“1、本人在首次公开发行前所间接持有和控制的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，三十六个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。华夏航空上市后6个月内如果公司股票连续20个交易日的收盘价均低于以当日为基准前复权（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，或者上市后6个月期末收盘价低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，本人所间接持有和控制的华夏航空股票的锁定期自动延长6个月。本人保证不因其职务变更、离职等原因，而放弃履行承诺。

上述锁定期满后，本人在华夏航空担任董事、监事、高级管理人员职务期间，本人持有和控制的华夏航空的股票每年转让的数量不超过本人所持有和控制的华夏航空的股份总数的25%；本人从华夏航空离职后半年内，不转让所持有和控制的华夏航空的股份；且在本人申报离职半年后的十二个月内，通过证券交易所挂牌出售的本人所持有和控制的华夏航空的股票数量占本人所持有和控制的华夏航空股票总数的比例不超过50%。

2、本人若违反上述相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，并将在符合法律、法规及规范性文件规定的情况下10个交易日内回购违规卖出的股票，且自回购完成之日起自动延长持有全部股份的锁定期3个月；如果因未履行承诺事项而获得收益的，所得的收益归华夏航空所有，本人将在获得收益的5日内将前述收益支付给华夏航空指定账户；如果因未履行承诺事项给华夏航空或者其他投资者造成损失的，本人将向华夏航空或者其他投资者依法承担赔偿责任。

3、华夏航空首次公开发行时，本人在首次公开发行前所间接持有和控制的华夏航空的股份不出售。”

3、其他主要股东的相关承诺

本公司股东深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）、深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）、重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙）承诺：

“1、本企业在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，三十六个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。华夏航空上市后6个月内如果公司股票连续20个交易日的收盘价均低于以当日为基准前复权（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，或者上市后6个月期末收盘价低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，本公司持有华夏航空股票的锁定期自动延长6个月。

上述锁定期满后，本企业合伙人在华夏航空担任董事、监事、高级管理人员职务期间，本企业每年转让的华夏航空股份不超过本企业所直接或间接持有华夏航空的股份总数的25%；上述合伙人从华夏航空离职后半年内，本企业不转让所持有的华夏航空的股份；且在上述合伙人申报离职半年后的十二个月内，本企业通过证券交易所挂牌出售华夏航空的股票数量占本企业所持有华夏航空股票总数的比例不超过50%。

2、本企业若违反上述相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，并将在符合法律、法规及规范性文件规定的情况下10个交易日内回购违规卖出的股票，且自回购完成之日起自动延长持有全部股份的锁定期3个月；如果因未履行承诺事项而获得收益的，所得的收益归华夏航空所有，本企业将在获得收益的5日内将前述收益支付给华夏航空指定账户；如果因未履行承诺事项给华夏航空或者其他投资者造成损失的，本企业将向华夏航空或者其他投资者依法承担赔偿责任。

3、华夏航空首次公开发行时，本企业在首次公开发行前所持有的华夏航空的股份不出售。”

（三）上市后稳定股价的承诺

1、公司出具的相关承诺

公司就首次公开发行后的三年内本公司应采取的稳定股价的措施作出承诺如下：

“1、启动股价稳定措施的具体条件

本公司股票自挂牌上市之日起三年内，一旦出现连续 20 个交易日公司股票收盘价均低于公司最近一期报告期期末公告的每股净资产（如果最近一期报告期期末财务数据公告后因分红、送股、配股、转增等情况导致公司股份或权益变化时，则相应调整每股净资产值，下同）情形时（以下简称“启动条件”），则公司应按照下述规则启动股价稳定措施。

2、稳定股价的具体措施

本公司证券部负责公司股价变动是否触发前述稳定股价措施的启动条件的监测。当证券部监测到公司股价变动触发了前述稳定股价措施的启动条件，应立即通知公司董事会，公司董事会应于两个交易日内发布公告提示公司股价已经触发稳定股价措施的启动条件。

当公司股票价格变动触发稳定股价措施的启动条件时，公司将及时采取以下部分或全部措施稳定公司股价：

（1）公司回购

当公司股票价格触发启动条件时，本公司将依据法律、法规及公司章程的规定，在上述条件成就之日起 5 个交易日内召开董事会讨论并审议稳定股价方案，并经公司董事会全体董事二分之一以上表决通过。

公司董事会应于董事会表决通过稳定股价方案的决议之日起 2 个交易日内发出召开股东大会的通知，并于发出会议通知后的 25 天召开股东大会审议该稳定股价的方案。公司股东大会对回购股份做出决议，须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过。公司控股股东承诺就该等回购事宜在股东大会上投赞成票。

在股东大会审议通过股份回购方案后，公司将依法通知债权人，并向证券监督管理部门、证券交易所等主管部门报送相关材料，办理审批或备案手续。

公司应在股东大会决议做出之日起次日开始启动回购程序，并应在履行相关

法定手续后的 30 个交易日内实施完毕。公司回购方案实施完毕后，应在 2 个交易日内公告公司股份变动报告，并在 10 个工作日内依法注销所回购的股份，办理工商变更登记手续。

公司为稳定股价之目的进行股份回购的，除应符合相关法律法规之要求之外，还应符合下列各项：

① 公司回购股份的资金为自有资金；

② 公司用于回购股份的资金总额累计不超过公司回购事项发生时上一个会计年度经审计的扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润的 30%。

③ 公司回购股份的价格不超过公司最近一期报告期期末公告的每股净资产；

④ 公司回购股份的方式为集中竞价交易方式、要约方式或证券监督管理部门认可的其他方式；

⑤ 公司单次用于回购股份的资金金额不得低于人民币 1,000 万元；

⑥ 公司回购股份后，公司的股权分布应当仍然符合上市条件。

若公司股价已经不满足股价稳定措施启动条件的，可不再继续实施该方案。

3、稳定股价预案的约束措施

如本公司未采取稳定股价的具体措施，将在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，董事会应向股东大会提出替代方案，独立董事、监事会应对替代方案发表意见。股东大会对替代方案进行审议前，公司应通过接听投资者电话、公司公共邮箱、网络平台、召开投资者见面会等多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

如果未履行承诺事项，导致投资者在证券交易中遭受损失的，在被中国证监会、证券交易所或司法机关认定后，本公司将依法赔偿投资者的损失。”

2、控股股东出具的相关承诺

公司控股股东——华夏控股就公司自挂牌上市之日起三年内积极采取稳定其二级市场股价的措施作出如下承诺：

“1、启动股价稳定措施的具体条件

华夏航空股票自挂牌上市之日起三年内，一旦出现连续 20 个交易日公司股票收盘价均低于公司最近一期报告期期末公告的每股净资产（如果最近一期报告期期末财务数据公告后因分红、送股、配股、转增等情况导致公司股份或权益变化时，则相应调整每股净资产值，下同）情形时（以下简称“启动条件”），本公司将根据本承诺积极采取稳定华夏航空二级市场股票价格的措施。

2、本公司承诺就华夏航空稳定股价方案在股东大会上以本公司所拥有的全部表决票数投赞成票。

3、本公司将依据法律、法规及公司章程的规定，在不影响华夏航空上市条件的前提下实施以下具体股价稳定措施：

① 本公司应在符合《上市公司收购管理办法》等法律法规的条件和要求的前提下，对华夏航空股票进行增持；

② 本公司将在华夏航空股价变动触发股价稳定措施启动条件后 10 个交易日内提出增持华夏航空股份的方案（包括拟增持股份的数量、价格区间、时间等），并书面通知华夏航空，华夏航空应按照相关规定披露本公司增持股份的计划。在华夏航空披露本公司增持计划的 3 个交易日后，本公司将按照所公告的方案开始实施增持华夏航空股票的计划，并应在履行相关法定手续后的 30 个交易日内实施完毕；

③ 本公司单次用于增持股份的资金金额不低于本公司上一会计年度自华夏航空处所获得现金分红金额的 100%；累计不超过 5,000 万元；

④ 本公司增持华夏航空股票的价格不高于华夏航空公司最近一期报告期期末公告的每股净资产。

⑤ 本公司增持行为不应导致华夏航空的股权分布不符合上市条件。

如果华夏航空股价已经不满足股价稳定措施启动条件的，本公司可不再继续实施该方案。

如果本公司未按上述承诺采取稳定股价的具体措施，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；如果未按上述承诺采取稳定股价的具体措施，将在前述事项发生之日起 5 个工作日内停止在华夏航空处获得股东分红，同时本公司持有的华夏

航空股票将不得转让，直至按照上述承诺采取相应的稳定股价措施并实施完毕时为止。”

（四）首次公开发行摊薄即期回报填补措施能够得到切实履行的承诺

1、控股股东和实际控制人出具的相关承诺

公司控股股东——华夏控股、实际控制人胡晓军承诺如下：

“为对公司填补回报措施能够得到切实履行，本人承诺不越权干预公司经营管理活动，不得侵占公司利益。”

截至本募集说明书签署日，公司及公司控股股东、实际控制人严格履行了相关承诺，未发生违反承诺的情况。

十四、公司股利分配政策

公司现行股利分配政策见本募集说明书“重大事项提示”之“六、本公司的股利分配政策和现金分红比例”。

十五、报告期内公司发行的债券及中期票据情况及资信评级情况

截至本募集说明书签署日，公司未发行债券及中期票据。

十六、董事、监事、高级管理人员情况

（一）董事、监事、高级管理人员简介

1、董事会成员

根据公司章程，公司董事由股东大会选举或更换，每届任期三年。董事任期届满，可连选连任。董事在任期届满以前，股东大会不能无故解除其职务。公司董事会由9名成员组成，其中独立董事3名。截至本募集说明书签署日，公司董事基本情况如下：

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
胡晓军	董事长	男	58	2019年8月16日	2022年8月15日
乔玉奇	董事	男	69	2019年8月16日	2022年8月15日

吴龙江	董事、总裁	男	46	2019年8月16日	2022年8月15日
徐为	董事	女	57	2019年8月16日	2022年8月15日
汪辉文	董事	男	58	2019年8月16日	2022年8月15日
范鸣春	董事	男	57	2019年8月16日	2022年8月15日
张工	独立董事	男	51	2019年8月16日	2022年8月15日
董小英	独立董事	女	60	2019年8月16日	2022年8月15日
岳喜敬	独立董事	男	53	2019年8月16日	2022年8月15日

1、胡晓军先生，公司董事长，中国国籍，无永久境外居留权，1961年12月出生，研究生学历。1982年2月至1985年9月在湖南机床厂担任助理工程师；1985年9月至1988年5月在武汉理工大学进修研究生课程；1988年6月至1992年5月在中国国际海运集装箱有限公司历任工程师、部门经理；1992年5月至1999年11月在深圳中集天达空港设备有限公司历任部门经理、常务副总；1999年11月至2005年9月在北京首都机场博维空港设备管理有限公司担任董事长、总经理；2006年4月至今担任公司董事长；2006年2月至2018年7月兼任华夏通融（北京）企业管理有限公司执行董事；2007年1月至今兼任华夏航空控股（深圳）有限公司执行董事；2007年7月至今兼任北京华夏典藏国际旅行社有限公司执行董事；2015年1月至今兼任华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司董事长；2015年9月至今兼任深圳融达供应链管理合伙企业和重庆华夏通融企业管理中心执行事务合伙人；2016年8月至今兼任华夏云集（重庆）文化传媒有限公司执行董事和总经理；2016年12月至今兼任贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）、贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙）和贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙）执行事务合伙人；2017年4月至今兼任融通一号（天津）租赁有限公司执行董事；2017年11月至今兼任融通二号（天津）租赁有限公司执行董事；2019年3月至今兼任华夏航空产业投资有限公司执行董事。

2、乔玉奇先生，公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1950年12月，大学本科学历。1979年7月至1992年12月在原化学工业部黎明化工研究院历任工程师、高级工程师、科研处处长；1993年1月至2004年12月在深圳利宝投资有限公司历任部门经理、副总经理、总经理；2005年10月至2009

年6月在神华宁煤集团担任高级技术专家；2010年1月退休后至今担任深圳市高技术产业项目评审专家库专家；2013年8月至今在山西东方金路科技有限公司担任执行董事；2016年1月至今在华夏航空控股（深圳）有限公司担任总经理；2016年8月至今担任公司董事。

3、吴龙江先生，公司董事、总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1973年10月，研究生学历。1996年7月至1999年11月在北京首都国际机场担任候机楼管理处团委书记；1999年11月至2006年12月在北京博维航空设施管理有限公司担任企划部经理、高级经理；2006年12月至今在华夏通融（北京）企业管理有限公司担任总经理；2007年1月至今在华夏航空控股（深圳）有限公司担任监事；2007年1月至今在北京华夏典藏国际旅行社有限公司担任监事；2008年4月至2010年3月，任公司副总经理；2010年3月至2013年5月任公司董事兼副总经理/副总裁；2013年5月至今任公司董事兼总裁；2015年1月至今在华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司担任董事和总经理；2018年7月至今在华夏通用航空有限公司担任董事长。

4、徐为女士，公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1962年5月，大专学历。1981年8月至1989年10月在湖南省机械工业学校任职；1989年10月至1991年1月在深圳开发科技有限公司任职；1991年1月至2008年10月在中国南玻集团有限公司工程玻璃事业部任职；2008年10月至2015年9月为自由职业者；2015年9月至今担任深圳瑞成环境技术合伙企业执行事务合伙人；2015年9月至今担任深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）合伙人；2015年9月至今担任重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙）合伙人；2016年8月至今担任公司董事，2016年11月至今兼任华夏控股监事。

5、汪辉文先生，公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1961年12月，研究生学历。1982年9月至1984年8月在河北印刷机械厂担任助理工程师；1984年9月至1992年12月在中国东方租赁有限公司担任信贷经理；1993年1月至1996年3月在爱尔兰NIVALIS公司担任副总经理；1996年4月至2005年6月在河北省国际信托投资有限公司历任金融部经理、信托部经理；2005年7月至2017年8月担任北京嘉信保险代理有限公司的董事长；2006年6月至

今任北京嘉鑫世纪投资有限公司董事；2006年8月至今担任中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司的副董事长；2007年4月至2018年6月任嘉信保险经纪有限公司董事；2010年9月至今担任方正证券股份有限公司董事；2011年1月至今任银泰证券有限责任公司监事；2011年2月至今任深圳联合金融服务集团股份有限公司董事；2012年2月至今任鄂尔多斯市库布其生态科技发展有限公司执行董事；2013年11月至今任北京盛嘉通源投资有限公司经理；2014年6月至今任珠海横琴联合金融服务有限公司董事；2014年9月至今任北京天时银创投资管理有限公司执行董事兼经理、中国化工油气股份有限公司董事；2014年11月至2018年2月任盈福科技（深圳）有限公司监事、深圳博厚嘉鸿投资控股有限公司监事；2014年12月至2018年2月任智福科技（深圳）有限公司监事；2015年2月至今任银泰恒盈（北京）投资管理有限公司董事长；2015年3月至2018年2月任深圳博厚嘉鸿置地有限公司监事；2014年9月至今担任银泰华盈投资有限公司董事长；2015年11月至今任汇湓投资有限公司经理；2016年6月至今任乐生活（北京）智慧社区投资发展股份有限公司董事；2016年7月至今在联想新视界（北京）科技有限公司担任董事；2016年11月至今任北京银泰嘉禾创业投资有限公司董事长；2016年8月至今担任公司董事。

6、范鸣春先生，本公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1962年10月，研究生学历，高级经济师职称。1988年06月至1993年06月湖北省物价局物价检查所科员、副科长、科长；1993年06月至1994年05月担任深圳市工商局（物价局）物价检查所主任科员；1994年5月至1995年10月担任深圳市工商局（物价局）办公室主任科员；1995年10月至2000年3月担任深圳市工商局（物价局）办公室副主任；2000年03月至2002年08月担任深圳市工商局（物价局）办公室主任；2002年08月至2009年09月担任深圳市工商局（物价局）副局长、党组成员；2009年08月至2011年01月担任中共深圳市福田区委副书记；2011年01月至2015年07月担任深圳市投资控股有限公司党委书记、董事长；2015年07月至2015年10月担任深圳市市场和质量监督管理委员会党组副书记、常务副主任。2012年3月至2016年1月兼任中国平安保险（集团）股份有限公司董事、副董事长；2012年1月至2016年3月兼任国信证券股份有限

公司董事；2016年6月至2018年6月担任苏州中科创新型材料股份有限公司董事、董事长；2018年7月26日至今任公司董事。

7、张工先生，公司独立董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1968年8月，研究生学历，注册会计师。1991年9月至1994年4月在北京AT&T光缆有限公司担任项目经理；1994年4月至2003年10月在普华永道会计师事务所担任高级经理；2003年11月至2013年11月在第一会达风险管理科技有限公司担任财务总监；2014年9月至今在北京北斗融创投资管理有限公司担任总经理；2006年4月至2012年1月担任北京北斗星通导航技术股份有限公司独立董事；2015年3月至今担任北京神州普惠科技有限公司独立董事；2015年7月至今武汉众智鸿图科技有限公司兼任董事；2015年12月至2017年11月担任第一创业摩根大通证券有限责任公司独立董事；2016年8月至今担任公司独立董事；2016年8月至今在锋源创新科技成都有限公司兼任董事；2018年7月至今锋源新创科技（北京）有限公司兼任董事；2018年9月至今担任江西日月明测控科技股份有限公司独立董事。

8、董小英女士，公司独立董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1959年5月，博士研究生学历。1987年7月至2001年9月在北京大学信息管理系担任副教授；2001年9月至今在北京大学光华管理学院担任副教授；2016年8月至今担任公司独立董事。

9、岳喜敬先生，公司独立董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1966年8月，北京大学工商管理硕士。1999年9月至2002年7月在北京大学光华管理学院研究生学习；2001年5月至2002年8月在北京大学企业管理案例研究中心担任研究部负责人；2002年8月至2011年5月在北京财富时代管理咨询有限公司担任首席顾问；2011年6月至2012年9月担任《北大商业评论》副主编；2012年10月至今担任独立学者；2012年5月至2015年5月在山东科技大学担任兼职教授；2017年11月至今任北京家业长青教育咨询有限公司执行董事、经理；2016年8月至今担任公司独立董事。

2、监事会成员

根据公司章程，公司监事的任期每届为三年。监事任期届满，连选可以连任。

股东代表出任的监事由股东大会选举产生，职工代表出任的监事由公司职工通过职工代表大会民主选举产生。公司监事会由3名成员组成，截至本募集说明书签署日，公司监事基本情况如下：

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
邢宗熙	监事会主席	男	54	2019年8月16日	2022年8月15日
柳成兴	职工监事	男	46	2019年8月16日	2022年8月15日
梅锦方	监事	男	54	2019年8月16日	2022年8月15日

1、邢宗熙先生，公司监事会主席，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1965年7月，研究生学历。1987年7月至1992年10月在国营247厂第二设计所担任工程师；1992年10月至2004年6月在北大方正集团有限公司历任总经理、大区总经理、公司常务副总经理；2004年6月至2006年4月在北京数通世纪信息技术有限公司担任总经理；2006年4月至2016年7月在公司历任董事、首席财务官、副总裁；2015年1月至今在华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司担任董事；2015年7月至今在华夏通融（北京）企业管理有限公司担任监事；2016年8月至今在公司担任监事会主席。

2、柳成兴先生，公司职工代表监事，公司审计部经理，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1973年3月，大学专科学历，注册会计师、国际注册内部审计师。1994年2月至1999年12月在綦江化肥总厂工作；2000年1月至2004年9月在重庆咨正会计师事务所担任审计师；2004年10月至2006年12月在重庆远道会计师事务所担任审计经理；2007年1月至2011年7月在重庆谛威会计师事务所担任审计经理；2011年8月至2014年3月在重庆东银实业（集团）有限公司担任审计部经理；2014年4月至2015年3月在重庆方山投资有限责任公司担任财务经理兼内审经理；2015年4月至2016年6月在公司担任审计经理；2016年6月至2016年8月任公司监事、审计部经理；2016年8月至今担任公司职工代表监事、审计部经理；2017年4月至今兼任融通一号（天津）租赁有限公司监事；2017年11月至今兼任融通二号（天津）租赁有限公司监事。

3、梅锦方先生，公司监事，中国国籍，无永久境外居留权，1965年1月出生，研究生学历。1984年8月至2005年5月广东云浮硫铁矿信息中心担任主任；

2005年5月至2008年2月在广东温氏集团股份有限公司创新中心工作；2008年2月至2008年7月在广东温氏食品集团股份有限公司研究院担任科研管理部副主任；2008年7月至2010年3月在广东温氏食品集团股份有限公司办公室担任副主任；2010年3月至2014年3月在广东温氏食品集团股份有限公司担任董事长助理、董事会办公室主任；2011年9月至今在广东温氏投资有限公司担任董事、总经理；2012年4月至2015年4月在千禾味业食品股份有限公司担任监事；2012年5月至2016年2月在新兴县合源小额贷款有限公司担任董事长；2012年12月至今在广东中科白云创业投资有限公司担任董事；2013年3月至今在天津市松正电动汽车技术股份有限公司担任监事；2014年3月至今在广州康盛生物科技有限公司担任董事；2014年4月至今在广东温氏食品集团股份有限公司担任董事会秘书、董事会办公室主任；2014年5月至今在贵州好一多乳业股份有限公司担任董事；2015年9月至今在广州众恒光电股份有限公司担任监事；2015年12月至2018年4月在广州志鸿物流有限公司担任董事；2016年8月至今在公司担任监事；2016年12月至今在昆明七彩云南实业股份有限公司担任监事；2017年6月至今在梅州客商银行股份有限公司担任监事；2017年9月至今在中粮资本投资有限公司担任董事；2018年6月至今在广州郎琴广告传媒股份有限公司担任董事。

3、高级管理人员

根据公司章程，公司高级管理人员包括总裁、副总裁、董事会秘书、财务总监。总裁每届任期三年，可连聘连任。总裁、副总裁、董事会秘书、财务总监均由董事会聘任或解聘。截至本募集说明书签署日，公司的高级管理人员基本情况如下：

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
吴龙江	董事、首席执行官	男	46	2019年9月4日	2022年8月15日
李志良	总裁	男	40	2019年8月16日	2022年8月15日
李三生	联席总裁	男	45	2019年9月4日	2022年8月15日
俸杰	副总裁、董事会秘书	男	47	2019年8月16日	2022年8月15日

张静波	财务总监	女	49	2019年8月16日	2022年8月15日
崔新宇	副总裁	男	48	2019年8月16日	2022年8月15日

吴龙江先生简历详见本节“（1）董事会成员”。

1、李志良先生，中国国籍，无境外永久居留权，汉族，出生于1979年12月，本科学历。2006年4月至2011年11月历任本公司维修工程部航线主任、副经理、经理；2011年11月至2015年10月担任本公司维修工程部副总经理；2015年10月至2016年10月担任本公司客舱地面服务部总经理；2016年10月至2019年7月担任本公司总工程师以及维修工程部总经理；2019年7月至2019年8月担任本公司首席运行官；2019年8月至今担任本公司总裁。

2、李三生先生，公司副总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1974年4月，大学专科学历。1992年12月至1995年12月在武警河南总队服役；1996年6月至1998年7月在四川仪表四厂工作；1998年8月至1999年3月在昆明大学旅行社工作；1999年4月至2003年12月在云南烟草国际旅行社工作；2004年1月至2009年10月在云南英安通用航空公司担任董事长助理；2009年11月至2011年7月在云南晨阳会展有限公司担任总经理；2011年7月至2019年8月在公司历任总裁助理、副总裁；2018年7月至今在华夏通用航空有限公司兼任董事；2019年9月至今在公司担任联席总裁。

3、俸杰先生，公司副总裁、董事会秘书，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1972年8月，大学本科学历。1996年5月至2006年3月在贵州贵宝集团有限公司担任董事会秘书；2006年3月至2007年3月在贵州柏强制药有限公司担任总经理助理；2007年3月至今在华夏航空历任法务主管、总裁助理、飞机引进办总经理、董事会秘书；2015年1月至今在华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司担任监事；2016年11月至今在公司担任副总裁兼任董事会秘书；2019年3月至今在华夏航空产业投资有限公司兼任监事。

4、张静波女士，中国国籍，无永久境外居留权，1970年1月出生，大学本科学历，非执业注册会计师。1992年8月至1996年8月在北京分析仪器厂有限公司担任会计；1996年8月至2000年12月在北京美标钢板陶瓷洁具有限公司担任会计主管；2001年1月至2005年4月在德莎（中国）有限公司担任中国区

财务及行政经理；2005年5月至2008年2月在华隆瑞峰（中国）有限公司担任中国区财务总监；2008年3月至2016年9月在中钢集团新型材料（浙江）有限公司担任副总经理；2016年10月入职公司，2016年11月至今在公司担任财务总监；2017年4月至今兼任融通一号（天津）租赁有限公司经理；2017年11月至今兼任融通二号（天津）租赁有限公司经理。

5、崔新宇先生，中国国籍，无境外永久居留权，1971年4月出生，大学本科学历。1993年7月至2005年11月在中国南方航空股份有限公司河南分公司财务处、市场部工作，担任市场部副总；2005年12月至2008年8月在中国南方航空股份有限公司营销委工作，担任航班计划处处长、航班时刻处处长；2008年9月至2010年8月在中国南方航空股份有限公司昆明营业部工作，担任营业部总经理；2010年9月至2015年9月担任中国南方航空股份有限公司营销委网络收益部副总经理；2015年10月至2016年9月担任东海航空有限公司营销总监；2016年10月至2018年6月担任浙江长龙航空有限公司营销总监；2018年11月至2019年1月在华夏航空股份有限公司担任董事长助理；2019年1月至今担任公司副总裁。

（二）董事、监事、高级管理人员及其近亲属持股情况

截至本募集说明书签署日，董事、监事、高级管理人员及其近亲属直接或间接持有公司股份情况如下：

1、直接持股情况

截至本募集说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属均不直接持有公司股份。

2、间接持股情况

截至本募集说明书签署日，公司董事长胡晓军先生直接持有华夏控股 100% 股权、深圳融达 99% 股权、直接和间接持有华夏通融合计 44.72% 股权，合计间接持有公司股权比例为 54.12%；公司董事徐为女士直接持有深圳瑞成 99% 股权、深圳融达 1% 股权、直接和间接持有华夏通融合计 16.70% 股权，合计间接持有公司股权比例为 8.02%。

截至本募集说明书签署日，公司董事长胡晓军先生、董事徐为女士通过持有

华夏控股、深圳融达、华夏通融、深圳瑞成的出资额从而间接持有公司股份合计 373,306,050 股。胡晓军与徐为是夫妻关系。

截至本募集说明书签署日，公司其他董事、监事、高级管理人员持股情况如下表所示：

单位：万股

序号	姓名	公司职务	持股方式	间接持股数量	间接持股比例
1	邢宗熙	监事	通过华夏通融持有华夏航空股份	52.01	0.10%
2	吴龙江	董事、总裁	通过华夏通融持有华夏航空股份	160.01	0.30%
3	李三生	副总裁	通过华夏通融持有华夏航空股份	56.00	0.10%
4	俸杰	副总裁、董事会秘书	通过华夏通融持有华夏航空股份	70.01	0.13%
5	李志良	总裁	通过华夏通融持有华夏航空股份	40.00	0.07%
合计				339.41	0.95%

截至本募集说明书签署日，上述人员直接、间接持有或间接控制的公司股份均无质押或冻结情况。

（三）董事、监事、高级管理人员报酬情况

公司董事、监事、高级管理人员 2018 年度在公司领取薪酬情况如下：

单位：万元

序号	姓名	职务	税前薪酬
1	胡晓军	董事长	123.82
2	吴龙江	董事、总裁	111.96
3	徐为	董事	8.00
4	乔玉奇	董事	8.00
5	周翔（已离职）	董事	4.00
6	汪辉文	董事	8.00

7	范鸣春(2018 新聘任)	董事	38.36
8	张工	独立董事	18.00
9	董小英	独立董事	18.00
10	岳喜敬	独立董事	18.00
11	邢宗熙	监事会主席	64.77
12	梅锦方	监事	5.00
13	柳成兴	职工监事	30.26
14	罗彤	副总裁	66.03
15	丘克	副总裁	53.65
16	李三生	副总裁	66.84
17	张红军	副总裁	65.22
18	刘明春(已离职)	副总裁	--
19	王军	副总裁	65.30
20	俸杰	副总裁、董事会秘书	65.78
21	张静波	财务总监	65.67
22	陈立阁(已离职)	副总裁	--
23	刘智(已离职)	副总裁	--
24	崔新宇(2019 新聘任)	副总裁	20.11
合计			924.77

注：1、以上人员的收入包括薪酬、津贴、奖金等。

2、2019 年新任总裁李志良 2018 年的收入为 50.52 万元。

除独立董事、外部董事和外部监事之外，上述人员均未有在公司及下属公司以外的其他单位领取薪酬的情形。

公司与高级管理人员均签有《劳动合同》，对上述人士的诚信义务、保密义务作了详细规定。

(四) 董事、监事、高级管理人员其他任职情况

截至本募集说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员在公司及其子公司以外企业任职情况如下表所示：

序号	姓名	本公司职务	兼职企业名称	兼任职务
1	胡晓军	董事长	华夏控股	执行董事
			深圳融达	执行事务合伙人
			华夏通融	执行事务合伙人
			华通壹号	执行事务合伙人
			华通贰号	执行事务合伙人
			华通叁号	执行事务合伙人
2	乔玉奇	董事	华夏控股	总经理
			山西东方金路科技有限公司	执行董事、总经理
3	徐为	董事	华夏控股	监事
			深圳瑞成	执行事务合伙人
4	汪辉文	董事	方正证券股份有限公司	董事
			中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司	副董事长
			银泰华盈投资有限公司	董事长
			北京天时银创投资管理有限公司	执行董事、经理
			北京嘉鑫世纪投资有限公司	董事
			银泰证券有限责任公司	监事
			深圳联合金融服务集团股份有限公司	董事
			鄂尔多斯市库布其生态科技发展有限公司	执行董事
			北京盛嘉通源投资有限公司	经理
			珠海横琴联合金融服务有限公司	董事
			中国化工油气股份有限公司	董事
			银泰恒盈（北京）投资管理有限公司	董事长
			汇溢投资有限公司	经理
乐生活（北京）智慧社区投资发展股份有限公司	董事			

			联想新视界（北京）科技有限公司	董事
			北京银泰嘉禾创业投资有限公司	董事长
5	张工	独立董事	北京神州普惠科技股份有限公司	独立董事
			北京北斗融创投资管理有限公司	总经理
			武汉众智鸿图科技有限公司	董事
			江西日月明测控科技股份有限公司	独立董事
			锋源创新科技成都有限公司	董事
			锋源新创科技（北京）有限公司	董事
6	梅锦方	监事	广东温氏投资有限公司	董事长、总经理
			天津市松正电动汽车技术股份有限公司	监事
			广州康盛生物科技有限公司	董事
			温氏食品集团股份有限公司	董事会秘书、副总裁
			贵州好一多乳业股份有限公司	董事
			广州众恒光电科技股份有限公司	监事
			广州郎琴广告传媒股份有限公司	董事
			中粮资本投资有限公司	董事
			梅州客商银行股份有限公司	监事
			昆明七彩云南实业股份有限公司	监事
7	岳喜敬	独立董事	北京家业长青教育咨询有限公司	执行董事、经理
8	董小英	独立董事	北京大学光华管理学院	副教授

除上述兼职情况外，公司董事、监事、高级管理人员不存在其他兼职情况。

（五）董事、监事、高级管理人员对外投资的情况

截至本募集说明书签署日，公司现任董事、监事、高级管理人员对外投资情况如下表所示：

序号	名称	职务	对外投资对象	注册资本/股本	出资比例
1	胡晓军	董事长	华夏航空控股（深圳）有限公司	10,000.00	100%

			深圳融达供应链管理合伙企业(有限合伙)	2,000.00	99%
			重庆华夏通融企业管理中心(有限合伙)	6,160.00	17.18%
			贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	1%
			贵州华通贰号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	1%
			贵州华通叁号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	99%
2	乔玉奇	董事	山西东方金路科技有限公司	111.00	94.59%
3	徐为	董事	深圳融达供应链管理合伙企业(有限合伙)	2,000.00	1%
			重庆华夏通融企业管理中心(有限合伙)	6,160.00	1%
			深圳瑞成环境技术合伙企业(有限合伙)	3,000.00	99%
			贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	4.39%
			贵州华通贰号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	52.19%
			贵州华通叁号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	1%
4	吴龙江	董事、首席执行官	贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	9.88%
5	张工	独立董事	北京北斗融创投资管理有限公司	1,000.00	60%
			北京北斗融创股权投资管理中心(有限合伙)	500.00	20%
6	邢宗熙	监事	贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	3.21%
7	梅锦方	监事	横琴齐创共享股权投资基金合伙企业(有限合伙)	9,077.26	7.68%
			横琴齐创股权投资基金合伙企业(有限合伙)	700.00	14.29%
			横琴新兴高林投资合伙企业(有限合伙)	198.00	7.77%
8	李三生	副总裁	贵州华通贰号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	3.46%
9	俸杰	董秘、副总裁	贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	4.32%
10	张静波	财务总监	北京豪格科技发展有限公司	555.56	17.76%
			上海德其材料科技有限公司	441.80	6.04%
11	李志良	联席总裁	贵州华通壹号企业管理中心(有限合伙)	1,680.00	2.47%

除上述情况外，其他董事、监事、高级管理人员均不存在对外投资。

（六）董事、监事、高级管理人员相互之间的亲属关系

公司董事、监事、高级管理人员之间均不存在亲属关系。

（七）董事、监事和高级管理人员任职资格

公司的董事、监事、高级管理人员符合《公司法》、《公司章程》中关于董事、监事和高级管理人员任职条件的规定。

（八）公司对管理层的激励情况

截至本募集说明书签署日，公司未对管理层实施涉及公司股权的激励措施。

十七、最近五年被证券监管部门和交易所采取监管措施或处罚的情况及相应整改措施

最近五年内公司不存在被证券监管部门和交易所采取监管措施或处罚的情况。

第五章 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

(一) 关于公司不存在同业竞争情况的说明

目前，公司主要业务为提供国内航线的旅客、货物运输服务。公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业与公司及公司的子公司不存在同业竞争。

1、发行人与控股股东不存在同业竞争情况

公司控股股东——华夏控股持有公司股权 21,600 万股，占公司总股本的 35.96%。目前华夏控股除对公司的股权投资外，无其他经营业务，无其他对外投资情况，与公司不存在同业竞争。

2、发行人与实际控制人不存在同业竞争情况

截至本募集说明书签署日，公司实际控制人为胡晓军，具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“三、发行人控股股东及实际控制人情况”之“（一）实际控制人情况”。

胡晓军先生控制的下属企业为华夏控股、深圳融达、华夏通融、华通壹号、华通贰号和华通叁号，具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“三、发行人控股股东及实际控制人情况”之“（一）实际控制人情况”。胡晓军先生控制的下属企业目前均仅主要从事对公司的股权投资，与公司从事航空运输业务不存在同业竞争。

除上述对外投资以外，胡晓军先生未持有其他任何公司、企业的权益；也未在除公司及下属子公司以外的其他公司、企业或单位任职或领取薪酬；也未以其他任何形式控制或参与其他公司、企业或单位的经营；也未在公司以外从事任何与公司主营业务相同、相似的业务。因此，公司与实际控制人之间不存在同业竞争。

3、发行人子公司与控股股东、实际控制人不存在同业竞争情况

公司子公司包括华夏通用航空、飞行训练中心、通融企管、云集传媒、典藏旅行社、融通一号、融通二号、华夏产业投资、新疆典藏、华夏海外发展、融通三号和华夏云融，其中华夏产业投资、华夏海外发展、融通三号和华夏云融暂未

开展具体业务；飞行训练中心主要从事飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育；通融企管主要从事为国内外航空运输企业提供代理售票、地面保障及延伸服务、以及生鲜食品的销售；云集传媒主要从事设计、制作、代理、发布国内外广告业务；典藏旅行社和新疆典藏主要从事出入境旅游业务；融通一号和融通二号实际主要从事飞机租赁业务。公司各子公司与公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争。

（二）避免同业竞争的承诺

1、控股股东出具承诺

公司控股股东——华夏控股出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜在同业竞争。本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本公司及由本公司控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

华夏控股若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起5个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本公司持有的华夏航空股份将不得转让，直至本公司按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

2、实际控制人出具承诺

公司实际控制人——胡晓军先生出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本人及本人控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本人及由本人控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜在同业竞争。本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本人及由本人控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

本人若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本人直接或间接持有的华夏航空股份将不得转让，直至本人按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

3、其他主要股东出具承诺

公司主要股东——深圳融达、华夏通融、深圳瑞成出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，具体内容如下：

“1、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织目前未直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，从而不会造成本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织与华夏航空存在同业竞争或潜

在同业竞争。本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺未来也不会直接或间接从事与华夏航空已经营的业务或将要经营的业务具有相同或类似的业务，以避免与华夏航空形成同业竞争。

2、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

3、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

本企业若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起5个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本企业持有的华夏航空股份将不得转让，直至本企业按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

二、关联方及关联交易情况

（一）关联方及关联关系

根据《公司法》、《企业会计准则第36号——关联方披露》（财会[2006]3号）、《深圳证券交易所股票上市规则》、《上市公司信息披露管理办法》的相关规定，报告期内公司主要关联方如下：

1、控股股东及其控制的企业

公司的控股股东是华夏控股，其具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“三、发行人控股股东及实际控制人情况”之“（二）控股股东情况”。

截至本募集说明书签署日，华夏控股除持有华夏航空35.96%的股权外，无其他对外投资情况。

2、实际控制人及其控制的企业

公司的实际控制人为胡晓军先生，其具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“三、发行人控股股东及实际控制人情况”之“（一）实际控制人情况”。

除控制本公司、本公司股东华夏控股、深圳融达、华夏通融及华夏通融股东华通壹号、华通贰号和华通叁号外，胡晓军先生未投资其他企业。

3、持有发行人 5% 以上股份的其他股东

除控股股东华夏控股外，持有公司 5%以上股份的其他股东如下：

股东名称	持股比例
深圳融达	13.88%
华夏通融	9.89%
深圳瑞成	6.29%

2018 年上半年公司完成首发后，金风创投（现已更名为“新疆澜溪管理咨询有限公司”）持股比例从 5%稀释至 4.49%，但根据上市规则，报告期内金风创投仍为公司关联方。

4、发行人的子公司、合营企业和联营企业

公司共有 12 家控股子公司，分别为华夏产业投资、华夏通用航空、飞行训练中心、通融企管、融通一号、融通二号、云集传媒（通融企管全资子公司）、新疆典藏、典藏旅行社（通融企管全资子公司）、华夏海外发展、融通三号和华夏云融，均为公司关联方。各子公司具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“二、公司组织结构图及对其他企业的重要权益投资情况”之“（二）公司控股企业和主要参股企业的基本情况”。

5、关联自然人

公司的关联自然人主要包括公司的董事、监事、高级管理人员、上述人员关系密切的家庭成员、以及公司控股股东华夏控股的董事、监事、高级管理人员。

（1）发行人的董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员

公司的董事、监事、高级管理人员的具体情况详见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“十六、董事、监事、高级管理人员情况”。

关系密切的家庭成员包括上述关联自然人的配偶、父母及配偶的父母、兄

弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母。

(2) 控股股东华夏控股的董事、监事、高级管理人员

公司控股股东华夏控股的董事、监事、高级管理人员情况如下：

姓名	职务
胡晓军	执行董事
徐为	监事
乔玉奇	总经理

目前，胡晓军先生同时担任公司董事长；徐为女士和乔玉奇先生同时任公司董事。

6、其他关联方

除前述关联方以外，公司的其他关联方主要为公司关联自然人直接或者间接控制的，或者担任董事、高级管理人员的，除上市公司及其控股子公司以外的法人或者其他组织。截至本募集说明书签署日，报告期内公司其他主要关联方情况如下：

序号	关联方名称	关联关系
1	南通华夏航空工程技术有限公司（2015年更名为南通华夏飞机工程技术股份有限公司）	原董事何丹控制的公司，目前已不再是公司关联方
2	山西东方金路科技有限公司	董事乔玉奇控制的公司
3	银泰华盈投资有限公司	董事汪辉文任董事长的公司
4	中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司	董事汪辉文任副董事长的公司
5	方正证券股份有限公司	董事汪辉文任董事的公司
6	北京嘉信保险代理有限公司	董事汪辉文任董事的公司，2018年1月已离任，但报告期仍为公司关联方
7	北京天时银创投资管理有限公司	董事汪辉文任执行董事、经理的公司
8	北京嘉鑫世纪投资有限公司	董事汪辉文任董事的公司
9	北京嘉信保险经纪有限公司	董事汪辉文任董事的公司，2018年9月已离任，但报告期仍为公司关联方
10	深圳联合金融服务集团股份有限公司	董事汪辉文任董事的公司

11	鄂尔多斯市库布其生态科技发展有限公司	董事汪辉文任执行董事的公司
12	北京盛嘉通源投资有限公司	董事汪辉文任经理的公司
13	珠海横琴联合金融服务有限公司	董事汪辉文任董事的公司
14	中国化工油气股份有限公司	董事汪辉文任董事的公司
15	银泰恒盈（北京）投资管理有限公司	董事汪辉文任董事长的公司
16	汇湓投资有限公司	董事汪辉文任经理的公司
17	乐生活（北京）智慧社区投资发展股份有限公司	董事汪辉文任董事的公司
18	北京银泰嘉禾创业投资有限公司	董事汪辉文任董事长的公司
19	深圳博厚信息科技有限公司	董事汪辉文担任执行董事的公司，现已离任，但报告期仍为公司关联方，该公司现已更名为深圳联金信息科技有限公司
20	联系新视界（北京）科技有限公司	董事汪辉文担任董事的公司
21	北京北斗融创投资管理有限公司	独立董事张工持有 60%股份并担任总经理的公司
22	北京神州普惠科技股份有限公司	独立董事张工担任独立董事的公司
23	北京北斗融创股权投资管理中心（有限合伙）	独立董事张工持有 20%股份并担任执行事务合伙人代表的公司
24	北京中关村北斗股权投资中心（有限合伙）	独立董事张工任执行事务合伙人代表的公司
25	北京第一慧理投资顾问有限公司	独立董事张工持有 90%股份并担任执行董事的公司，该公司现已注销的，但报告期仍为公司关联方
26	北京颐丰投资管理中心（有限合伙）	独立董事张工曾持有 50%出资比例，2018 年 3 月股份已转让，但报告期仍为公司关联方
27	第一创业摩根大通证券有限责任公司（2017 年更名为第一创业证券承销保荐有限责任公司）	独立董事张工曾担任独立董事的公司，2017 年 10 月已离任，但报告期仍为公司关联方
28	江西日月明测控科技股份有限公司	独立董事张工担任独立董事的公司
29	广东中科白云创业投资有限公司	监事梅锦方曾担任董事的公司，2017 年 12 月已离任，但报告期仍为公司关联方
30	广州康盛生物科技有限公司	监事梅锦方担任董事的公司
31	贵州好一多乳业股份有限公司	监事梅锦方担任董事的公司

32	广州志鸿物流有限公司	监事梅锦方曾担任董事的公司，2018年4月已离任，但报告期仍为公司关联方
33	广东温氏投资有限公司	监事梅锦方担任董事长、总经理的公司；持有本公司4.41%股份的股东
34	温氏食品集团股份有限公司	监事梅锦方担任董事会秘书的公司
35	广州郎琴广告传媒股份有限公司	监事梅锦方担任董事的公司
36	中粮资本投资有限公司	监事梅锦方担任董事的公司
37	北京家业长青教育咨询有限公司	独立董事岳喜敬持有98%股份并担任执行董事的公司
38	苏州中科创新型材料股份有限公司	董事范鸣春曾担任董事长、董事的公司（2018年6月-2019年6月期间认定为关联方）
39	北京易贝乐科技文化股份有限公司	监事邢宗熙之妹妹的配偶李志平担任董事的公司
40	艾尼克斯电子（北京）有限公司	副总裁张红军之配偶马朝霞担任财务总监的公司
41	广东空港城投资有限公司	离任副总裁陈立阁担任副总裁的公司
42	武汉众智鸿图科技有限公司	独立董事张工担任董事的公司
43	锋源创新科技成都有限公司	独立董事张工担任董事的公司
44	锋源新创科技（北京）有限公司	独立董事张工担任董事的公司

（二）关联交易

报告期内公司未发生合并范围外的关联交易。

（三）规范关联交易的制度安排

公司在《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《关联交易管理办法》、《独立董事工作制度》等公司治理制度中均对关联交易的回避制度、关联交易的原则、关联交易的决策权力等作出了严格的规定。

（四）报告期内关联交易的决策程序及独立董事意见

在2016年6月之前，华夏航空一直是中外合资经营企业。根据《中外合资经营企业法实施条例》的规定，“董事会是合营企业的最高权力机构，决定合营企业的一切重大问题。”因此，中外合资经营企业并不设置股东会，华夏航空的《合资合同》和《公司章程》也依此做了同样的规定。在2016年6月前，华

夏航空一直未设置股东会，公司董事会一直作为公司的最高权力机构负责公司各项重大经营决策。报告期内，公司于每年年初对本年度的日常性关联交易进行合理预计，提交董事会审议通过，关联董事均回避表决。

股份公司成立后，公司进一步建立了现代化公司治理制度，进一步完善了关联交易的审批权限和审议程序。公司于2016年11月14日召开第一届董事会第二次会议，于2016年11月29日召开2016年第一次临时股东大会，对公司报告期内发生的关联交易进行了审议确认；独立董事出具了如下意见：“公司报告期内（2013年1月1日至2016年9月30日）与关联方之间的关联交易遵循了公平、自愿、合理的原则，关联交易作价公允，不存在损害公司及非关联股东利益的情形。”

（五）减少关联交易的措施

公司报告期内发生的关联交易金额是根据根据市场化原则进行，定价公允，符合公司所处行业情况，未对公司及全体股东的利益造成损害。截至目前，公司与关联方之间的经常性销售代理关联交易和航材关联采购均已消除，公司及下属子公司已全部归还向关联方借款，公司独立性得到进一步增强。

同时，为减少、规范公司未来可能的关联交易，公司控股股东华夏控股、实际控制人胡晓军先生、以及主要股东深圳融达、华夏通融、深圳瑞成均出具了《关于消除和避免与华夏航空股份有限公司的同业竞争、关联交易等事项的承诺》，承诺：

“本公司/本人/本企业及由本公司/本人/本企业控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本公司/本人/本企业及由本公司/本人/本企业控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

本公司/本人/本企业及由本公司/本人/本企业控制的其他公司或经营组织承诺不利用关联交易、资产重组、垫付费用、对外投资、担保和其他方式直接或间接侵占华夏航空的资金、资产，损坏华夏航空及其股东的利益。

若本公司/本人/本企业违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者

致歉；对违反上述承诺而给华夏航空造成的经济损失承担赔偿责任，由此所得的收益全部归华夏航空所有；并在违反相关承诺发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本公司/本人/本企业持有的华夏航空股份将不得转让，直至本公司/本人/本企业按承诺采取相应措施并实施完毕为止。”

第六章 财务会计信息

公司 2016 年度、2017 年度和 2018 年度财务报表已经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具了标准无保留意见审计报告；公司 2019 年 1-6 月财务报表未经审计。

本章引用的财务会计数据非经特别说明，均引自公司 2016 年度、2017 年度和 2018 年度经审计的财务报告以及 2019 年 1-6 月未经审计的财务报告。

一、公司最近三年及一期财务报表

（一）资产负债表

1、合并资产负债表

单位：元

项目	2019 年 6 月 30 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	958,874,506.59	822,758,798.07	622,231,517.61	449,904,945.11
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	-	3,545,685.00	-	-
应收票据	-	-	-	-
应收账款	984,652,496.00	803,754,486.99	486,781,773.21	321,330,690.10
预付款项	150,581,877.02	97,429,002.00	101,039,882.03	44,864,991.97
其他应收款	415,045,958.53	458,155,808.96	399,889,176.06	368,740,843.89
存货	77,964,561.54	73,546,885.50	55,754,915.78	39,772,233.14
其他流动资产	178,274,102.74	195,413,997.31	62,139,713.69	17,719,051.16
流动资产合计	2,765,393,502.42	2,454,604,663.83	1,727,836,978.38	1,242,332,755.37
非流动资产：				
固定资产	3,884,061,450.92	3,894,184,540.44	2,922,293,296.01	1,944,582,842.78
在建工程	853,769,374.83	589,842,356.66	190,973,429.78	133,879,495.85
无形资产	105,084,573.11	95,050,067.72	75,626,222.05	27,220,302.50

长期待摊费用	735,078,578.49	730,771,502.18	549,364,448.73	254,378,468.93
递延所得税资产	20,170,933.83	20,572,166.60	19,556,458.28	15,579,751.88
非流动资产合计	5,598,164,911.18	5,330,420,633.60	3,757,813,854.85	2,375,640,861.94
资产总计	8,363,558,413.60	7,785,025,297.43	5,485,650,833.23	3,617,973,617.31
流动负债:				
短期借款	1,365,000,000.00	952,948,000.00	490,000,000.00	257,606,015.96
应付票据	55,724.70	-	-	7,393,984.04
应付账款	260,113,101.66	248,963,660.58	255,280,943.38	208,740,328.09
预收款项	111,234,230.70	146,243,358.40	100,588,982.93	108,943,533.36
应付职工薪酬	3,855,827.40	43,335,625.43	55,033,177.90	35,094,593.46
应交税费	54,463,374.16	75,780,033.77	60,701,253.20	46,748,189.99
其他应付款	349,693,092.57	305,907,814.23	285,095,148.34	220,978,159.81
一年内到期的非流动 负债	388,397,660.62	555,345,712.77	38,861,800.00	131,575,715.56
流动负债合计	2,532,813,011.81	2,328,524,205.18	1,285,561,305.75	1,017,080,520.27
非流动负债:				
长期借款	975,384,656.20	557,904,384.25	587,867,313.86	84,150,000.00
长期应付款	2,471,240,030.20	2,623,445,704.61	2,349,153,044.03	1,614,461,350.94
递延收益	171,638,761.56	151,201,771.34	112,906,319.64	108,349,616.05
非流动负债合计	3,618,263,447.96	3,332,551,860.20	3,049,926,677.53	1,806,960,966.99
负债合计	6,151,076,459.77	5,661,076,065.38	4,335,487,983.28	2,824,041,487.26
所有者权益:				
股本	600,750,000.00	400,500,000.00	360,000,000.00	360,000,000.00
资本公积	763,275,117.44	963,525,117.44	233,644,817.02	233,644,817.02
盈余公积	87,661,503.33	87,661,503.33	61,116,188.43	20,557,487.10
未分配利润	760,795,333.06	672,262,611.28	495,401,844.50	179,729,825.93
归属于母公司所有者 权益合计	2,212,481,953.83	2,123,949,232.05	1,150,162,849.95	793,932,130.05
少数股东权益	-	-	-	-
所有者权益合计	2,212,481,953.83	2,123,949,232.05	1,150,162,849.95	793,932,130.05
负债和所有者权益总计	8,363,558,413.60	7,785,025,297.43	5,485,650,833.23	3,617,973,617.31

2、母公司资产负债表

单位：元

项目	2019年6月30日	2018年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
流动资产：				
货币资金	832,806,868.05	607,947,951.10	596,870,048.37	429,784,776.20
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	-	3,545,685.00		
应收票据	-	-	-	-
应收账款	978,679,374.54	814,161,756.76	508,781,743.01	328,607,190.54
预付款项	146,000,255.35	92,706,785.18	97,054,381.25	44,062,849.28
其他应收款	1,164,763,705.37	1,258,000,337.33	604,380,808.76	375,592,270.77
存货	74,435,282.14	70,440,941.49	55,385,275.26	34,752,554.33
其他流动资产	142,204,107.30	163,445,222.34	56,519,566.99	15,250,724.81
流动资产合计	3,338,889,592.75	3,010,248,679.20	1,918,991,823.64	1,228,050,365.93
非流动资产：				
长期股权投资	50,759,200.00	50,759,200.00	45,759,200.00	35,659,200.00
固定资产	3,456,448,746.41	3,563,057,131.37	2,739,699,830.65	1,932,440,454.90
在建工程	717,374,420.74	406,587,667.17	172,616,317.57	133,492,143.42
无形资产	56,716,250.04	50,937,227.66	31,230,436.96	27,205,902.86
长期待摊费用	734,978,010.04	730,719,247.59	549,273,003.20	254,378,468.93
递延所得税资产	17,759,619.43	17,365,065.46	16,920,675.84	13,761,417.22
非流动资产合计	5,034,036,246.66	4,819,425,539.25	3,555,499,464.22	2,396,937,587.33
资产总计	8,372,925,839.41	7,829,674,218.45	5,474,491,287.86	3,624,987,953.26
流动负债：				
短期借款	1,341,000,000.00	952,948,000.00	440,000,000.00	257,606,015.96
应付票据	-	-	-	7,393,984.04
应付账款	247,656,342.59	247,013,420.36	253,940,020.60	215,477,713.72
预收款项	99,585,647.57	139,470,807.41	99,217,889.83	108,467,480.02
应付职工薪酬	3,858,901.00	42,074,386.88	54,247,609.40	34,868,181.45
应交税费	52,852,608.72	75,038,356.49	59,640,143.61	46,725,120.89

其他应付款	379,133,067.48	305,378,864.73	290,582,786.71	222,819,411.77
一年内到期的非流动负债	388,397,660.62	555,345,712.77	38,861,800.00	131,575,715.56
流动负债合计	2,512,484,227.98	2,317,269,548.64	1,236,490,250.15	1,017,539,639.37
非流动负债：				
长期借款	975,384,656.20	557,904,384.25	587,867,313.86	84,150,000.00
长期应付款	2,471,240,030.20	2,623,445,704.61	2,349,153,044.03	1,614,461,350.94
递延收益	171,638,761.56	151,201,771.34	112,906,319.64	108,349,616.05
非流动负债合计	3,618,263,447.96	3,332,551,860.20	3,049,926,677.53	1,806,960,966.99
负债合计	6,130,747,675.94	5,649,821,408.84	4,286,416,927.68	2,824,500,606.36
所有者权益：				
股本	600,750,000.00	400,500,000.00	360,000,000.00	360,000,000.00
资本公积	764,542,776.27	964,792,776.27	234,912,475.85	234,912,475.85
盈余公积	87,661,503.33	87,661,503.33	61,116,188.43	20,557,487.10
未分配利润	789,223,883.87	726,898,530.01	532,045,695.90	185,017,383.95
所有者权益合计	2,242,178,163.47	2,179,852,809.61	1,188,074,360.18	800,487,346.90
负债和所有者权益总计	8,372,925,839.41	7,829,674,218.45	5,474,491,287.86	3,624,987,953.26

(二) 利润表

1、合并利润表

单位：元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
一、营业总收入	2,478,492,359.09	4,260,039,818.89	3,448,447,019.41	2,551,180,259.70
其中：营业收入	2,478,492,359.09	4,260,039,818.89	3,448,447,019.41	2,551,180,259.70
二、营业总成本	2,485,883,739.88	4,242,428,339.81	3,124,397,982.19	2,284,284,412.56
其中：营业成本	2,190,462,840.92	3,657,528,281.90	2,705,979,689.91	1,898,771,031.46
税金及附加	1,882,526.90	3,750,072.90	4,443,305.35	2,690,309.16
销售费用	100,419,067.41	193,524,649.39	174,608,829.97	118,401,217.14
管理费用	83,159,781.24	148,873,829.88	149,243,779.60	114,297,231.68
研发费用	1,750,884.95	440,956.91	-	-
财务费用	108,208,638.46	223,324,912.71	79,843,459.72	147,239,204.31

其中：利息费用	108,087,753.26	199,300,899.29	137,650,800.79	73,767,331.95
利息收入	4,682,836.87	13,667,195.04	2,959,739.57	3,589,227.80
资产减值损失	-	14,985,636.12	10,278,917.64	2,885,418.81
加：其他收益	152,143,993.61	205,341,062.60	104,751,850.44	-
投资收益（损失以“-”号填列）	2,950,335.00	268,803.31	-15,281,009.00	4,806,380.00
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-3,584,917.88	3,584,917.88	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-	3,371,586.09	-	-
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-4,483,675.75	-	-	-
三、营业利润（亏损以“-”号填列）	139,634,354.19	230,177,848.95	413,519,878.66	271,702,227.14
加：营业外收入	19,932,592.94	65,830,745.54	33,412,653.57	137,299,031.39
减：营业外支出	1,020,835.19	791,540.83	845,791.36	3,062,641.63
四、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	158,546,111.94	295,217,053.66	446,086,740.87	405,938,616.90
减：所得税费用	17,948,390.16	47,755,971.98	71,856,020.97	61,119,321.73
五、净利润（净亏损以“-”号填列）	140,597,721.78	247,461,081.68	374,230,719.90	344,819,295.17
归属于母公司所有者的净利润	140,597,721.78	247,461,081.68	374,230,719.90	345,769,464.34
少数股东损益	-	-	-	-950,169.17
六、其他综合收益的税后净额	-	-	-	-
七、综合收益总额	140,597,721.78	247,461,081.68	374,230,719.90	344,819,295.17
归属于母公司所有者的综合收益总额	140,597,721.78	247,461,081.68	374,230,719.90	345,769,464.34
归属于少数股东的综合收益总额	-	-	-	-950,169.17
八、每股收益：				
（一）基本每股收益（元/股）	0.23	0.63	1.04	0.96
（二）稀释每股收益（元/股）	0.23	0.63	1.04	0.96

2、母公司利润表

单位：元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
一、营业收入	2,444,789,315.01	4,228,981,793.30	3,423,204,658.85	2,540,350,970.51
减：营业成本	2,205,553,727.94	3,638,729,478.01	2,688,864,141.35	1,890,394,436.43
税金及附加	865,615.96	1,911,864.68	3,296,193.27	2,646,501.87
销售费用	95,226,878.79	193,569,587.34	163,692,272.86	116,704,713.21
管理费用	73,338,137.66	131,971,481.24	131,426,403.23	111,195,081.33
研发费用	1,750,884.95	440,956.91	-	-
财务费用	102,240,174.80	211,182,773.17	75,516,360.11	146,122,067.45
其中：利息费用	107,992,053.26	197,438,788.17	137,084,134.12	72,558,200.00
利息收入	10,454,518.53	23,995,531.92	6,708,050.19	3,490,618.69
资产减值损失	-	14,910,388.27	4,210,707.31	2,904,825.63
加：其他收益	150,857,448.49	204,423,962.71	104,751,850.44	-
投资收益（损失以“-”号填列）	2,950,335.00	268,803.31	-15,281,009.00	4,806,380.00
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-3,584,917.88	3,584,917.88	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	-	3,377,896.34	-	-
信用减值损失（损失以“-”号填列）	-4,340,509.00	-	-	-
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	111,696,251.52	247,920,843.92	445,669,422.16	275,189,724.59
加：营业外收入	19,872,020.69	66,595,515.04	33,358,637.14	137,034,278.64
减：营业外支出	1,014,398.85	751,843.77	767,577.27	2,994,900.85
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	130,553,873.36	313,764,515.19	478,260,482.03	409,229,102.38
减：所得税费用	16,163,519.50	48,311,366.18	72,673,468.75	61,942,864.47
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	114,390,353.86	265,453,149.01	405,587,013.28	347,286,237.91
五、其他综合收益的税后净额	-	-	-	-
六、综合收益总额	114,390,353.86	265,453,149.01	405,587,013.28	347,286,237.91

(三) 现金流量表

1、合并现金流量表

单位：元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
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	2,426,231,383.73	4,299,640,010.94	3,632,525,831.82	2,799,968,746.62
收到的税费返还	4,438,358.57	3,994,540.44	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	270,650,180.13	276,957,878.62	188,052,930.54	147,233,499.11
经营活动现金流入小计	2,701,319,922.43	4,580,592,430.00	3,820,578,762.36	2,947,202,245.73
购买商品、接受劳务支付的现金	1,821,958,388.15	2,898,009,797.12	2,109,435,620.95	1,460,077,392.91
支付给职工以及为职工支付的现金	445,284,821.99	890,112,866.84	650,325,133.42	440,316,456.11
支付的各项税费	34,799,151.59	68,056,195.58	122,531,098.63	86,128,985.39
支付其他与经营活动有关的现金	124,247,757.36	203,076,179.05	252,941,564.72	202,559,575.22
经营活动现金流出小计	2,426,290,119.09	4,059,255,038.59	3,135,233,417.72	2,189,082,409.63
经营活动产生的现金流量净额	275,029,803.34	521,337,391.41	685,345,344.64	758,119,836.10
二、投资活动产生的现金流量				
取得投资收益收到的现金	2,950,335.00	7,410,471.93	-	4,806,380.00
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	21,453,217.00	70,312,042.21	4,505,009.94	20,057,981.96
收到其他与投资活动有关的现金	40,674,664.08	-	-	-
投资活动现金流入小计	65,078,216.08	77,722,514.14	4,505,009.94	24,864,361.96
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	485,057,081.94	1,394,072,351.03	773,214,780.89	579,061,581.43
支付其他与投资活动有关的现金	-	125,000,000.00	15,281,009.00	-
投资活动现金流出小计	485,057,081.94	1,519,072,351.03	788,495,789.89	579,061,581.43
投资活动产生的现金流量净额	-419,978,865.86	-1,441,349,836.89	-783,990,779.95	-554,197,219.47
三、筹资活动产生的现金流量				
吸收投资收到的现金	-	770,380,300.42	-	-
取得借款收到的现金	1,503,847,265.50	1,447,846,977.73	1,032,579,113.86	375,295,305.74

收到其他与筹资活动有关的现金	-	34,332,055.28	-	-
筹资活动现金流入小计	1,503,847,265.50	2,252,559,333.43	1,032,579,113.86	375,295,305.74
偿还债务支付的现金	860,033,100.00	722,460,000.00	388,058,479.53	213,556,120.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	99,534,852.59	124,573,893.12	54,533,635.78	15,349,034.38
支付其他与筹资活动有关的现金	235,120,647.79	424,604,816.80	313,313,082.09	205,988,125.42
筹资活动现金流出小计	1,194,688,600.38	1,271,638,709.92	755,905,197.40	434,893,279.80
筹资活动产生的现金流量净额	309,158,665.12	980,920,623.51	276,673,916.46	-59,597,974.06
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-476,540.59	1,874,473.30	-11,096,893.19	1,783,468.54
五、现金及现金等价物净增加额	163,733,062.01	62,782,651.33	166,931,587.96	146,108,111.11
加：期初现金及现金等价物余额	659,619,184.40	596,836,533.07	429,904,945.11	283,796,834.00
六、期末现金及现金等价物余额	823,352,246.41	659,619,184.40	596,836,533.07	429,904,945.11

2、母公司现金流量表

单位：元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
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	2,401,773,294.62	4,267,308,615.84	3,582,386,195.63	2,785,845,191.88
收到的税费返还	4,438,358.57	3,994,540.44	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	299,213,271.15	279,680,847.59	198,405,904.44	79,905,307.90
经营活动现金流入小计	2,705,424,924.34	4,550,984,003.87	3,780,792,100.07	2,865,750,499.78
购买商品、接受劳务支付的现金	1,832,686,683.20	2,928,762,302.30	2,089,295,226.67	1,433,309,915.87
支付给职工以及为职工支付的现金	432,919,489.66	857,662,699.84	634,627,537.49	436,163,623.56
支付的各项税费	29,682,921.98	59,691,576.96	119,633,168.15	86,038,882.30
支付其他与经营活动有关的现金	108,597,690.33	672,252,087.41	216,899,278.79	210,903,176.85
经营活动现金流出小计	2,403,886,785.17	4,518,368,666.51	3,060,455,211.10	2,166,415,598.58
经营活动产生的现金流量净额	301,538,139.17	32,615,337.36	720,336,888.97	699,334,901.20
二、投资活动产生的现金流量				
取得投资收益收到的现金	2,950,335.00	4,877,359.60	-	4,806,380.00

处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	21,453,000.00	71,354,688.00	4,505,009.94	20,057,981.96
收到其他与投资活动有关的现金	22,849,153.78	47,139,143.22	-	-
投资活动现金流入小计	47,252,488.78	123,371,190.82	4,505,009.94	24,864,361.96
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	419,582,355.21	1,053,057,305.48	574,714,292.22	577,672,342.12
投资支付的现金	-	5,000,000.00	10,100,000.00	-
支付其他与投资活动有关的现金	61,483,726.00	159,000,000.00	192,681,009.00	-
投资活动现金流出小计	481,066,081.21	1,217,057,305.48	777,495,301.22	577,672,342.12
投资活动产生的现金流量净额	-433,813,592.43	-1,093,686,114.66	-772,990,291.28	-552,807,980.16
三、筹资活动产生的现金流量				
吸收投资收到的现金	-	770,380,300.42	-	-
取得借款收到的现金	1,479,847,265.50	1,447,846,977.73	982,579,113.86	375,295,305.74
收到其他与筹资活动有关的现金	-	34,332,055.28	-	-
筹资活动现金流入小计	1,479,847,265.50	2,252,559,333.43	982,579,113.86	375,295,305.74
偿还债务支付的现金	860,033,100.00	672,460,000.00	388,058,479.53	153,556,120.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	99,465,252.59	122,711,782.00	53,966,969.11	14,139,902.43
支付其他与筹资活动有关的现金	235,120,647.79	424,604,816.80	313,313,082.09	205,988,125.42
筹资活动现金流出小计	1,194,619,000.38	1,219,776,598.80	755,338,530.73	373,684,147.85
筹资活动产生的现金流量净额	285,228,265.12	1,032,782,734.63	227,240,583.13	1,611,157.89
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-476,541.42	1,874,444.01	-11,096,893.19	1,783,468.54
五、现金及现金等价物净增加额	152,476,270.44	-26,413,598.66	163,490,287.63	149,921,547.47
加：期初现金及现金等价物余额	546,861,465.17	573,275,063.83	409,784,776.20	259,863,228.73
六、期末现金及现金等价物余额	699,337,735.61	546,861,465.17	573,275,063.83	409,784,776.20

(四) 所有者权益变动表

1、合并所有者权益变动表

单位：元

项目	2019年1-6月												
	归属于母公司所有者权益											少数 股东 权益	所有者权益合计
	股本	其他权益工具			资本公积	减： 库存 股	其他 综合 收益	专项 储备	盈余公积	一般 风险 准备	未分配利润		
优 先 股		永 续 债	其 他										
一、上年期末余额	400,500,000.00				963,525,117.44				87,661,503.33		672,262,611.28		2,123,949,232.05
加：会计政策变更													
前期差错更正													
同一控制下企业合并													
其他													
二、本年期初余额	400,500,000.00				963,525,117.44				87,661,503.33		672,262,611.28		2,123,949,232.05
三、本期增减变动金额（减少以“－”号填列）	200,250,000.00				-200,250,000.00						88,532,721.78		88,532,721.78
（一）综合收益总额											140,597,721.78		140,597,721.78
（二）所有者投入和减少资本													
1. 股东投入的普													

通股													
2. 其他权益工具 持有者投入资本													
3. 股份支付计入 所有者权益的金 额													
4. 其他													
(三) 利润分配											-52,065,000.00		-52,065,000.00
1. 提取盈余公积													
2. 提取一般风险 准备													
3. 对所有者（或 股东）的分配											-52,065,000.00		-52,065,000.00
4. 其他													
(四) 所有者权益 内部结转	200,250,000.00				-200,250,000.00								
1. 资本公积转增 资本（或股本）	200,250,000.00				-200,250,000.00								
2. 盈余公积转增 资本（或股本）													
3. 盈余公积弥补 亏损													
4. 其他													
(五) 专项储备													
1. 本期提取													

2. 本期使用												
(六) 其他												
四、本期期末余额	600,750,000.00				763,275,117.44				87,661,503.33		760,795,333.06	2,212,481,953.83

(续上表)

项目	2018年度												
	归属于母公司所有者权益											少数 股东 权益	所有者 权益 合计
	股本	其他权益工具			资本公积	减： 库存 股	其他 综合 收益	专项 储备	盈余公积	一般 风险 准备	未分配利润		
优先 股		永续 债	其他										
一、上年期末余额	360,000,000.00				233,644,817.02				61,116,188.43		495,401,844.50		1,150,162,849.95
加：会计政策变更													
前期差错更正													
同一控制下企业合并													
其他													
二、本年期初余额	360,000,000.00				233,644,817.02				61,116,188.43		495,401,844.50		1,150,162,849.95
三、本期增减变动金额（减少以“－”号填列）	40,500,000.00				729,880,300.42				26,545,314.90		176,860,766.78		973,786,382.10
（一）综合收益总额											247,461,081.68		247,461,081.68
（二）所有者投入和减少资本	40,500,000.00				729,880,300.42								770,380,300.42
1. 股东投入的普	40,500,000.00				729,880,300.42								770,380,300.42

通股													
2. 其他权益工具 持有者投入资本													
3. 股份支付计入 所有者权益的金 额													
4. 其他													
(三) 利润分配								26,545,314.90		-70,600,314.90			-44,055,000.00
1. 提取盈余公积								26,545,314.90		-26,545,314.90			
2. 提取一般风险 准备													
3. 对所有者（或 股东）的分配										-44,055,000.00			-44,055,000.00
4. 其他													
(四) 所有者权益 内部结转													
1. 资本公积转增 资本（或股本）													
2. 盈余公积转增 资本（或股本）													
3. 盈余公积弥补 亏损													
4. 其他													
(五) 专项储备													
1. 本期提取													

2. 本期使用												
(六) 其他												
四、本期期末余额	400,500,000.00				963,525,117.44				87,661,503.33		672,262,611.28	2,123,949,232.05

(续上表)

项目	2017 年度												
	归属于母公司所有者权益											少数 股东 权益	所有者 权益 合计
	股本	其他权益工具			资本公积	减： 库存 股	其他 综合 收益	专项 储备	盈余公积	一般 风险 准备	未分配利润		
优先 股		永续 债	其他										
一、上年年末余额	360,000,000.00				233,644,817.02				20,557,487.10		179,729,825.93		793,932,130.05
加：会计政策变更													
前期差错更正													
同一控制下企业合并													
其他													
二、本年年初余额	360,000,000.00				233,644,817.02				20,557,487.10		179,729,825.93		793,932,130.05
三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列）									40,558,701.33		315,672,018.57		356,230,719.90

(一) 综合收益总额											374,230,719.90		374,230,719.90
(二) 所有者投入和减少资本													
1. 股东投入的普通股													
2. 其他权益工具持有者投入资本													
3. 股份支付计入所有者权益的金额													
4. 其他													
(三) 利润分配									40,558,701.33	-58,558,701.33			-18,000,000.00
1. 提取盈余公积									40,558,701.33	-40,558,701.33			
2. 提取一般风险准备													
3. 对所有者(或股东)的分配											-18,000,000.00		-18,000,000.00
4. 其他													
(四) 所有者权益内部结转													

1. 资本公积转增资本（或股本）													
2. 盈余公积转增资本（或股本）													
3. 盈余公积弥补亏损													
4. 其他													
（五）专项储备													
1. 本期提取													
2. 本期使用													
（六）其他													
四、本期期末余额	360,000,000.00				233,644,817.02				61,116,188.43		495,401,844.50		1,150,162,849.95

（续上表）

项目	2016 年度												
	归属于母公司所有者权益											少数股东权益	所有者权益合计
	股本	其他权益工具			资本公积	减：库存股	其他综合收益	专项储备	盈余公积	一般风险准备	未分配利润		
优先股		永续债	其他										

一、上年年末余额	80,000,000.00				551,019.63				39,665,751.49		329,220,979.02	184,284.74	449,622,034.88
加：会计政策变更													
前期差错更正													
同一控制下企业合并													
其他													
二、本年年初余额	80,000,000.00				551,019.63				39,665,751.49		329,220,979.02	184,284.74	449,622,034.88
三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列）	280,000,000.00				233,093,797.39				-19,108,264.39		-149,491,153.09	-184,284.74	344,310,095.17
（一）综合收益总额											345,769,464.34	-950,169.17	344,819,295.17
（二）所有者投入和减少资本					-1,275,084.43							765,884.43	-509,200.00
1. 股东投入的普通股													
2. 其他权益工具持有者投入资本													

3. 股份支付计入所有者权益的金额													
4. 其他					-1,275,084.43							765,884.43	-509,200.00
(三) 利润分配								20,557,487.10		-20,557,487.10			
1. 提取盈余公积								20,557,487.10		-20,557,487.10			
2. 提取一般风险准备													
3. 对所有者(或股东)的分配													
4. 其他													
(四) 所有者权益内部结转	280,000,000.00				234,368,881.82			-39,665,751.49		-474,703,130.33			0.00
1. 资本公积转增资本(或股本)													
2. 盈余公积转增资本(或股本)													
3. 盈余公积弥补亏损													
4. 其他	280,000,000.00				234,368,881.82			-39,665,751.49		-474,703,130.33			

(五) 专项储备												
1. 本期提取												
2. 本期使用												
(六) 其他												
四、本期期末余额	360,000,000.00				233,644,817.02				20,557,487.10		179,729,825.93	793,932,130.05

2、母公司所有者权益变动表

单位：元

项目	2019年1-6月										
	股本	其他权益工具			资本公积	减：库存股	其他综合收益	专项储备	盈余公积	未分配利润	所有者权益合计
		优先股	永续债	其他							
一、上年期末余额	400,500,000.00				964,792,776.27				87,661,503.33	726,898,530.01	2,179,852,809.61
加：会计政策变更											
前期差错更正											
其他											
二、本年期初余额	400,500,000.00				964,792,776.27				87,661,503.33	726,898,530.01	2,179,852,809.61
三、本期增减变动金额(减少以“-”号填列)	200,250,000.00				-200,250,000.00					62,325,353.86	62,325,353.86
(一)综合收益总额										114,390,353.86	114,390,353.86
(二)所有者投入和											

减少资本											
1. 股东投入的普通股											
2. 其他权益工具持有者投入资本											
3. 股份支付计入所有者权益的金额											
4. 其他											
(三) 利润分配										-52,065,000.00	-52,065,000.00
1. 提取盈余公积											
2. 对所有者(或股东)的分配										-52,065,000.00	-52,065,000.00
3. 其他											
(四) 所有者权益内部结转	200,250,000.00				-200,250,000.00						
1. 资本公积转增资本(或股本)	200,250,000.00				-200,250,000.00						
2. 盈余公积转增资本(或股本)											
3. 盈余公积弥补亏损											
4. 其他											
(五) 专项储备											
1. 本期提取											
2. 本期使用											

(六) 其他											
四、本期期末余额	600,750,000.00				764,542,776.27				87,661,503.33	789,223,883.87	2,242,178,163.47

(续上表)

项目	2018年度										
	股本	其他权益工具			资本公积	减：库存股	其他综合收益	专项储备	盈余公积	未分配利润	所有者权益合计
		优先股	永续债	其他							
一、上年期末余额	360,000,000.00				234,912,475.85				61,116,188.43	532,045,695.90	1,188,074,360.18
加：会计政策变更											
前期差错更正											
其他											
二、本年期初余额	360,000,000.00				234,912,475.85				61,116,188.43	532,045,695.90	1,188,074,360.18
三、本期增减变动金额(减少以“-”号填列)	40,500,000.00				729,880,300.42				26,545,314.90	194,852,834.11	991,778,449.43
(一)综合收益总额										265,453,149.01	265,453,149.01
(二)所有者投入和减少资本	40,500,000.00				729,880,300.42						770,380,300.42
1. 股东投入的普通股	40,500,000.00				729,880,300.42						770,380,300.42
2. 其他权益工具持有者投入资本											
3. 股份支付计入所有者权益的金额											

4. 其他											
(三) 利润分配								26,545,314.90	-70,600,314.90	-44,055,000.00	
1. 提取盈余公积								26,545,314.90	-26,545,314.90		
2. 对所有者(或股东)的分配									-44,055,000.00	-44,055,000.00	
3. 其他											
(四) 所有者权益内部结转											
1. 资本公积转增资本(或股本)											
2. 盈余公积转增资本(或股本)											
3. 盈余公积弥补亏损											
4. 其他											
(五) 专项储备											
1. 本期提取											
2. 本期使用											
(六) 其他											
四、本期期末余额	400,500,000.00				964,792,776.27			87,661,503.33	726,898,530.01	2,179,852,809.61	

(续上表)

项目	2017 年度									
	股本	其他权益工具	资本公积	减：	其他	专项储	盈余公积	未分配利润	所有者权益合计	

		优 先 股	永 续 债	其 他		库 存 股	综 合 收 益	备			
一、上年年末余额	360,000,000.00				234,912,475.85				20,557,487.10	185,017,383.95	800,487,346.90
加：会计政策变更											
前期差错更正											
其他											
二、本年初余额	360,000,000.00				234,912,475.85				20,557,487.10	185,017,383.95	800,487,346.90
三、本期增减变动 金额(减少以“-” 号填列)									40,558,701.33	347,028,311.95	387,587,013.28
(一) 综合收益总 额										405,587,013.28	405,587,013.28
(二) 所有者投入 和减少资本											
1. 股东投入的普 通股											
2. 其他权益工具 持有者投入资本											
3. 股份支付计入 所有者权益的金额											

4. 其他											
(三) 利润分配									40,558,701.33	-58,558,701.33	-18,000,000.00
1. 提取盈余公积									40,558,701.33	-40,558,701.33	
2. 对所有者(或股东)的分配										-18,000,000.00	-18,000,000.00
3. 其他											
(四) 所有者权益内部结转											
1. 资本公积转增资本(或股本)											
2. 盈余公积转增资本(或股本)											
3. 盈余公积弥补亏损											
4. 其他											
(五) 专项储备											
1. 本期提取											
2. 本期使用											
(六) 其他											
四、本期期末余额	360,000,000.00				234,912,475.85				61,116,188.43	532,045,695.90	1,188,074,360.18

(续上表)

项目	2016 年度										
	股本	其他权益工具			资本公积	减： 库存股	其他 综合 收益	专项 储备	盈余公积	未分配利润	所有者权益合计
		优先股	永续债	其他							
一、上年年末余额	80,000,000.00				543,594.03				39,665,751.49	332,991,763.47	453,201,108.99
加：会计政策变更											
前期差错更正											
其他											
二、本年初余额	80,000,000.00				543,594.03				39,665,751.49	332,991,763.47	453,201,108.99
三、本期增减变动 金额(减少以“-” 号填列)	280,000,000.00				234,368,881.82				-19,108,264.39	-147,974,379.52	347,286,237.91
(一) 综合收益总 额										347,286,237.91	347,286,237.91
(二) 所有者投入 和减少资本											
1. 股东投入的普 通股											

2. 其他权益工具 持有者投入资本											
3. 股份支付计入 所有者权益的金额											
4. 其他											
（三）利润分配								20,557,487.10	-20,557,487.10		
1. 提取盈余公积								20,557,487.10	-20,557,487.10		
2. 对所有者（或股 东）的分配											
3. 其他											
（四）所有者权益 内部结转	280,000,000.00				234,368,881.82			-39,665,751.49	-474,703,130.33		
1. 资本公积转增 资本（或股本）											
2. 盈余公积转增 资本（或股本）											
3. 盈余公积弥补 亏损											
4. 其他	280,000,000.00				234,368,881.82			-39,665,751.49	-474,703,130.33		
（五）专项储备											

1. 本期提取											
2. 本期使用											
(六) 其他											
四、本期期末余额	360,000,000.00				234,912,475.85				20,557,487.10	185,017,383.95	800,487,346.90

二、注册会计师审计意见类型

(一) 审计意见

公司 2016 年度、2017 年度和 2018 年度财务报告均经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并分别出具了信会师报字[2018]第 ZK10001 号和信会师报字[2019]第 ZK10005 号标准无保留意见的审计报告。

(二) 关键审计事项

立信出具的信会师报字[2018]第 ZK10001 号 2015-2017 年度审计报告中，关键审计事项的描述如下：

关键审计事项是会计师根据职业判断，认为对本期财务报表审计最为重要的事项。这些事项的应对以对财务报表整体进行审计并形成审计意见为背景，会计师不对这些事项单独发表意见。会计师确定下列事项是需要在审计报告中沟通的关键审计事项。

经营性租赁飞机及发动机的退租检修准备	
请参阅财务报表附注“三、重要会计政策和会计估计(二十五)”及“五、合并财务报表主要项目注释(二十一)”。	
关键审计事项:	该事项在审计中是如何应对:
<p>于 2017 年 12 月 31 日，公司经营性租赁飞机及发动机的退租检修准备账面余额为人民币 59,348,959.24 元。根据经营租赁协议的条款，公司应于租赁期结束时按照约定的状况要求归还飞机。</p> <p>公司在每个资产负债表日估计以经营租赁方式租入飞机的大修准备，并在租赁期间内计提该项成本。该项成本的计算涉及多项可变因素及假设，包括飞机的预计使用情况、按每飞行小时/循环计算的维修成本预期费率标准等。</p> <p>公司管理层在每个资产负债表日估算经营租赁飞机大修准备时，需对各项可变因素及假设进行评估。由于该评估需要运用的管理层判断的固有复杂程度和主观性，会计师将经营租赁飞机大修准备识别为关键审计事项。</p>	<p>评价公司与计提经营租赁飞机大修准备相关的内部控制设计和运行；</p> <p>评价公司管理层估算经营租赁飞机大修准备所采用的方法和关键假设。评价方法包括通过复核计算、检查经营租赁条款、将假设与合同条款、出租人提供的信息及贵集团以往的维修成本经验进行比较，以测试计提方法的可靠性和计算准确性；</p> <p>向工程部门询问飞机的使用模式，并考虑有关准备与工程部门对飞机状况所作的评估是否一致。</p>
客运服务收入确认	
请参阅财务报表附注“三、重要会计政策和会计估计(二十一)”、“五、合并财务报表主要项目注释(二十八)”及“十五、母公司财务报表主要项目注释(四)”。	

关键审计事项:	该事项在审计中是如何应对:
公司的客运服务收入于提供运输服务时确认。于资产负债表日,公司已出售但尚未提供运输服务的客运服务收款金额以预收账款分别计入合并资产负债表及资产负债表。	评价公司与收入确认相关的内部控制的设计、运行及有效性,评价公司与收入系统相关的信息技术控制设计和运行的有效性; 对公司的客运服务收入执行分析程序; 检查金额重大或符合特定风险标准的与客运服务收入相关会计分录的支持性文件。

立信出具的信会师报字[2019]第 ZK10005 号 2018 年度审计报告中,关键审计事项的描述如下:

关键审计事项是我们根据职业判断,认为对本期财务报表审计最为重要的事项。这些事项的应对以对财务报表整体进行审计并形成审计意见为背景,我们不对这些事项单独发表意见。我们确定下列事项是需要在审计报告中沟通的关键审计事项。

关键审计事项	该事项在审计中是如何应对
客运服务收入确认	
请参阅财务报表附注“三、重要会计政策和会计估计(二十一)”、“五、合并财务报表主要项目注释(二十七)”及“十五、母公司财务报表主要项目注释(四)”。	
华夏航空的客运服务收入于提供运输服务时确认。于资产负债表日,华夏航空已出售但尚未提供运输服务的客运服务收款金额以预收账款分别计入合并资产负债表及资产负债表。	<ol style="list-style-type: none"> 1、评价华夏航空与收入确认相关的内部控制的设计、运行及有效性,评价华夏航空与收入系统相关的信息技术控制设计和运行的有效性; 2、对华夏航空的客运服务收入执行分析程序; 3、对本年记录的收入交易,与信息系统承运数据进行核对,评价相关收入确认是否符合华夏航空收入确认的会计政策; 4、就资产负债表日前后记录的收入交易,选取样本,核对账面收入与内部及外部系统数据信息,以评价收入是否被记录于恰当的会计期间; 5、选取符合特定风险标准的与航空客运收入相关的手工会计分录,核对至相关支持性文件以评估其真实、合理性。

三、合并报表范围的变化

公司最近三年及一期合并报表范围符合财政部及《企业会计准则》的相关规定。

(一) 合并报表范围

公司 2019 年 6 月 30 日合并的子公司基本情况如下表：

序号	子公司名称	子公司类型	注册地	注册资本 (万元)	持股比例
1	华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司	一级子公司	重庆	10,000.00	100%
2	华夏通融（北京）企业管理有限公司	一级子公司	北京	5,000.00	100%
3	融通一号（天津）租赁有限公司	一级子公司	天津	10.00	100%
4	融通二号（天津）租赁有限公司	一级子公司	天津	10.00	100%
5	华夏通用航空有限公司	一级子公司	重庆	5,000.00	100%
6	北京华夏典藏国际旅行社有限公司	二级子公司	北京	200.00	100%
7	华夏云集（重庆）文化传媒有限公司	二级子公司	重庆	100.00	100%
8	新疆华夏典藏旅行社有限公司	三级子公司	库尔勒	30.00	100%
9	华夏航空产业投资有限公司	一级子公司	贵州	10,000.00	100%
10	华夏海外发展（香港）有限公司	一级子公司	香港	2,000 万美元	100%
11	融通三号（香港）租赁有限公司	二级子公司	香港	1 万美元	100%

（二）合并报表范围的变化

报告期内，公司合并财务报表范围的变化情况如下：

子公司	是否纳入合并财务报表范围			
	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
通融企管	是	是	是	是
典藏旅行社	是	是	是	是
飞行训练中心	是	是	是	是
云集传媒	是	是	是	是
融通一号	是	是	是	-
融通二号	是	是	是	-
华夏通航	是	是	-	-
新疆典藏	是	是	-	-
华夏产业投资	是	-	-	-
华夏海外发展	是	-	-	-
融通三号	是	-	-	-

2016 年 8 月，公司投资新设全资子公司华夏云集（重庆）文化传媒有限公司，注册资本 1,000,000.00 元。

2017 年 4 月，公司投资新设全资子公司融通一号（天津）租赁有限公司，注册资本 100,000.00 元。

2017 年 11 月，公司投资新设全资子公司融通二号（天津）租赁有限公司，注册资本 100,000.00 元。

2018 年 7 月，公司投资新设全资子公司华夏通用航空有限公司，注册资本 5,000 万元。

2018 年 8 月，公司投资新设全资子公司新疆华夏典藏旅行社有限公司，注册资本 30 万元。

2019年3月，公司投资新设全资子公司华夏航空产业投资有限公司，注册资本10,000万元。

2019年5月，公司投资新设全资子公司华夏海外发展（香港）有限公司，注册资本2,000万美元。

2019年6月，公司投资新设全资子公司融通三号（香港）租赁有限公司，注册资本1万美元。

四、主要财务指标

（一）净资产收益率及每股收益

根据中国证监会《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露（2010年修订）》（证监会公告[2010]2号）的规定，公司最近三年及一期的净资产收益率和每股收益如下：

报告期利润	报告期	加权平均净资产收益率	每股收益（元/股）	
			基本每股收益	稀释每股收益
归属于母公司普通股股东的净利润	2016年度	55.56%	0.96	0.96
	2017年度	38.50%	1.04	1.04
	2018年度	13.07%	0.63	0.63
	2019年1-6月	6.46%	0.23	0.23
扣除非经常性损益后归属于母公司普通股股东的净利润	2016年度	50.01%	0.86	0.86
	2017年度	36.99%	1.00	1.00
	2018年度	9.82%	0.47	0.47
	2019年1-6月	5.74%	0.21	0.21

注：计算公式如下：

（1）加权平均净资产收益率

$$\text{加权平均净资产收益率} = P_0 / (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$$

其中：P₀分别对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP为归属于公司普通股股东的净利润；E₀为归属于公司普通股股东的期初净资产；E_i为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；E_j为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M₀为报告期月份数；M_i为新增净资产次月起至报告期期末的累计月数；M_j为减少净资产次月起至报告期期末的累计月数；E_k为因其他交易或事项引起的、归属于公司普通股股东的净资产增减变动；M_k为发生其他净资产增减变动次月起至报告期期末的累计月数。

报告期发生同一控制下企业合并的，计算加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产从报告期期初起进行加权；计算扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产从合并日的次月起进行加权。计算比较期间的加权平均净资产收益率时，被合并方

的净利润、净资产均从比较期间期初起进行加权；计算比较期间扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率时，被合并方的净资产不予加权计算（权重为零）。

（2）基本每股收益

$$\text{基本每股收益} = P_0 \div S$$

$$S = S_0 + S_1 + S_2 \times M_1 \div M_0 - S_3 \times M_3 \div M_0 - S_k$$

其中： P_0 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润； S 为发行在外的普通股加权平均数； S_0 为期初股份总数； S_1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数； S_2 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数； S_3 为报告期因回购等减少股份数； S_k 为报告期缩股数； M_0 为报告期月份数； M_1 为增加股份次月起至报告期期末的累计月数； M_3 为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

（3）稀释每股收益

稀释每股收益= $P_1 / (S_0 + S_1 + S_2 \times M_1 \div M_0 - S_3 \times M_3 \div M_0 - S_k + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$

其中， P_1 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。公司在计算稀释每股收益时，应考虑所有稀释性潜在普通股对归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润和加权平均股数的影响，按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益，直至稀释每股收益达到最小值。

（二）其他财务指标

项目	2019. 6. 30	2018. 12. 31	2017. 12. 31	2016. 12. 31
流动比率	1.09	1.05	1.34	1.22
速动比率	0.93	0.90	1.17	1.12
资产负债率（母公司）	73.22%	72.16%	78.30%	77.92%
资产负债率（合并）	73.55%	72.72%	79.03%	78.06%
项目	2019年 1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
利息保障倍数	2.47	2.46	4.24	6.39
应收账款周转率（次）	2.69	6.42	8.35	8.94
存货周转率（次）	28.91	56.57	56.65	50.74
总资产周转率（次）	0.31	0.64	0.76	0.84
每股经营活动现金流量（元）	0.46	1.30	1.90	2.11
每股净现金流量（元）	0.27	0.16	0.46	0.41

注：流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货-预付款项-其他流动资产)/流动负债

资产负债率=总负债/总资产

利息保障倍数=(净利润+所得税+财务费用利息支出)/(财务费用利息支出+资本化利息支出)

应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

存货周转率=营业成本/存货平均余额

每股经营活动现金流量=经营活动产生的现金流量净额/期末股本总数

每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/期末股本总数

五、最近三年及一期非经常性损益明细表

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
非流动资产处置损益	-70.26	1,037.89	-63.51	-207.49
计入当期损益的政府补助（与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外）	70.40	761.20	223.34	451.67
除同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	-63.46	385.37	-1,528.10	480.64
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	1,891.04	5,041.98	3,096.86	3,345.46
少数股东损益影响额	-	-	-	-9.08
所得税影响额	273.35	-1,082.53	-259.67	-607.59
合计	1,554.37	6,143.92	1,468.91	3,453.61

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司非经常性损益分别为3,453.61万元、1,468.91万元、6,143.92万元和1,554.37万元。2016年其它非经常性损益主要为购置庞巴迪公司飞机优惠补贴款以及转让飞行员产生的收益，2017年其它非经常性损益主要为租赁中航国际租赁有限公司飞机优惠补贴款，2018年和2019年1-6月其它非经常性损益主要为飞行员离职取得的净补偿收入以及飞机机队支持款项。

第七章 管理层讨论与分析

公司管理层结合公司最近三年及一期的财务报表，对公司财务状况、盈利能力、现金流量、报告期内资本性支出情况以及财务状况和盈利能力趋势进行了如下分析。

一、公司财务状况分析

(一) 资产状况分析

1、资产结构

报告期各期末，公司资产结构情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	276,539.35	33.06%	245,460.47	31.53%	172,783.70	31.50%	124,233.28	34.34%
非流动资产	559,816.49	66.94%	533,042.06	68.47%	375,781.39	68.50%	237,564.09	65.66%
资产总计	836,355.84	100.00%	778,502.53	100.00%	548,565.08	100.00%	361,797.36	100.00%

报告期内，公司总资产持续增长，2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末分别较上期末增长了116,136.13万元、186,767.72万元、229,937.45万元及57,853.31万元，增长率分别为47.27%、51.62%、41.92%及7.43%，主要系公司业务快速发展、机队规模迅速扩大、营运资金显著增加，使得货币资金、固定资产等资产项目持续增长；此外，2018年公司完成首次公开发行也是2018年末总资产大幅增加的重要原因。

从总资产结构来看，2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司非流动资产占总资产比重分别为65.66%、68.50%、68.47%及66.94%。公司总资产结构呈现非流动资产占总资产比重较高、流动资产占总资产比重较低的特点，主要系公司从事航空运输服务，飞机、发动机和机库等航空运输设备设施是主要的生产要素，构成了总金额较大的固定资产和在建工程。随着公司规模扩大和业务的发展，固定资产规模随之增加。

2、流动资产结构及变动分析

报告期各期末，公司流动资产结构如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
货币资金	95,887.45	34.67%	82,275.88	33.52%	62,223.15	36.01%	44,990.49	36.21%
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	-	-	354.57	0.14%	-	-	-	-
应收票据	-	-	-	-	-	-	-	-
应收账款	98,465.25	35.61%	80,375.45	32.74%	48,678.18	28.17%	32,133.07	25.87%
预付款项	15,058.19	5.45%	9,742.90	3.97%	10,103.99	5.85%	4,486.50	3.61%
其他应收款	41,504.60	15.01%	45,815.58	18.67%	39,988.92	23.14%	36,874.08	29.68%
存货	7,796.46	2.82%	7,354.69	3.00%	5,575.49	3.23%	3,977.22	3.20%
其他流动资产	17,827.41	6.45%	19,541.40	7.96%	6,213.97	3.60%	1,771.91	1.43%
合计	276,539.35	100.00%	245,460.47	100.00%	172,783.70	100.00%	124,233.28	100.00%

报告期内，公司流动资产持续增长，2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末分别较上期末增长了42,085.41万元、48,550.42万元、72,676.77万元及31,078.88万元，增长率分别为51.23%、39.08%、42.06%及12.66%，主要系公司业务快速发展、盈利能力良好，使得货币资金、应收账款等流动资产项目持续增长所致；另外，2018年公司完成首发募资且至2018年末仍未使用完毕也是公司2018年末流动资产大幅增加的重要原因。

从流动资产结构来看，由于公司所处行业的特性及公司经营特点，货币资金、应收账款和其他应收款占流动资产的比重较高。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，上述三项流动资产的合计数分别为113,997.65万元、150,890.25万元、208,466.91万元及235,857.30万元，占流动资产的比重分别为91.76%、87.33%、84.93%及85.29%。

(1) 货币资金

单位：万元

项目	2019年6月30日	2018年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
库存现金	0.93	0.32	15.40	42.24
银行存款	88,941.37	77,194.14	59,634.15	42,890.01
其他货币资金	6,945.15	5,081.42	2,573.61	2,058.25
合计	95,887.45	82,275.88	62,223.15	44,990.49

报告期各期末，公司货币资金余额持续增加。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末货币资金分别较上期末增长了15,610.81万元、17,232.66

万元、20,052.73万元及13,611.57万元，增幅分别为53.13%、38.30%、32.23%及16.54%，2017年末货币资金较2016年末增长主要系报告期内公司盈利能力良好所致，2018年末货币资金增长主要系公司于2018年完成首次公开发行募集资金到位且至期末未使用完毕所致。

(2) 应收票据及应收账款

报告期各期末，公司无应收票据余额。

2016年末、2017年末、2018年末和2019年6月末，公司的应收账款净额分别为32,133.07万元、48,678.18万元、80,375.45万元和98,465.25万元，占同期流动资产的比例分别为25.87%、28.17%、32.74%和35.61%。

2017年末公司应收账款较2016年末增长主要系公司经营规模和主营业务收入持续增长，同时期末应收机构客户运力购买款金额较大所致。2018年末公司应收账款较2017年末上升31,697.27万元，增幅为65.12%，主要系经营规模扩大，部分地区应收账款回款时间延长所致。

① 应收账款账龄结构分析

报告期各期末，公司单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款、单项金额虽不重大但单独计提坏账准备的应收账款余额均为0，按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款占比100%。

公司按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
按账龄分析法计提坏账准备的应收账款	101,502.56	100%	82,963.09	100%	49,762.63	100%	32,830.37	100%
采用个别认定法计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-	-	-	-
合计	101,502.56	100%	82,963.09	100%	49,762.63	100%	32,830.37	100%

报告期各期末，公司应收账款均按账龄分析法计提坏账准备。

公司按账龄分析法计提坏账准备的应收账款账龄结构具体如下：

单位：万元

时间	账龄	账面余额	计提坏账准备	计提比例	占比
2019年6月30日	1年以内	86,551.48	865.51	1.00%	85.27%
	1至2年	14,128.11	1,412.81	10.00%	13.92%
	2至3年	87.08	26.12	30.00%	0.09%

	3至4年	6.05	3.03	50.00%	0.01%
	4年以上	729.83	729.83	100.00%	0.72%
	合计	101,502.56	3,037.31	-	100.00%
2018年12月31日	1年以内	70,797.65	707.98	1.00%	85.34%
	1至2年	11,410.29	1,141.03	10.00%	13.75%
	2至3年	19.27	5.78	30.00%	0.02%
	3至4年	6.05	3.02	50.00%	0.01%
	4年以上	729.83	729.83	100.00%	0.88%
	合计	82,963.09	2,587.64	-	100.00%
2017年12月31日	1年以内	47,902.60	479.03	1.00%	96.26%
	1至2年	756.33	75.63	10.00%	1.52%
	2至3年	373.62	112.09	30.00%	0.75%
	3至4年	624.75	312.37	50.00%	1.26%
	4年以上	105.33	105.33	100.00%	0.21%
	合计	49,762.63	1,084.45	-	100.00%
2016年12月31日	1年以内	31,172.93	311.73	1.00%	94.95%
	1至2年	927.14	92.71	10.00%	2.82%
	2至3年	624.86	187.46	30.00%	1.90%
	3至4年	0.08	0.04	50.00%	0.00%
	4年以上	105.36	105.36	100.00%	0.32%
	合计	32,830.37	697.30	-	100.00%

公司应收账款以1年以内的应收账款为主。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，1年以内应收账款占应收账款余额的比重分别为94.95%、96.26%、85.34%及85.27%。公司应收账款主要为通过BSP系统结算的个人客户机票销售款和尚未收到的机构客户运力购买款，结算回收周期短，资金回笼速度快，同时机构客户信誉度较高，无法收回的风险很小。但公司依然从谨慎性角度出发，按账龄对应收账款分别计提了坏账准备。

② 应收账款金额前五名单位情况

单位：万元

时间	单位名称	账面余额	占应收账款账面余额比例
2019年6月30日	包头市人民政府	13,458.24	13.26%
	铜仁市人民政府	7,797.74	7.68%
	阿拉善盟行政公署	6,940.59	6.84%
	西部机场集团天水机场有限公司	5,973.84	5.89%
	黔南州荔波机场有限责任公司	5,078.95	5.00%
	合计	39,249.35	38.67%

2018年12月31日	包头市人民政府	13,843.03	16.69%
	铜仁市人民政府	8,481.05	10.22%
	黔南州荔波机场有限责任公司	5,766.47	6.95%
	阿拉善盟行政公署	5,234.52	6.31%
	西部机场集团天水机场有限公司	4,918.07	5.93%
	合计	38,243.14	46.10%
2017年12月31日	包头市人民政府	11,380.54	22.87%
	西部机场集团天水机场有限公司	3,367.81	6.77%
	铜仁市人民政府	3,197.89	6.43%
	(BSP) 国际航空运输协会北京办事处	2,524.67	5.07%
	满州里市航空产业发展管理局	2,064.24	4.15%
	合计	22,535.15	45.29%
2016年12月31日	(BSP) 国际航空运输协会北京办事处	3,139.02	9.56%
	梧州市人民政府	2,502.97	7.62%
	铜仁市人民政府	2,158.35	6.57%
	西部机场集团天水机场有限公司	1,718.19	5.23%
	长治机场有限责任公司	1,700.57	5.18%
	合计	11,219.11	34.16%

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司前5名应收账款单位合计占公司应收账款余额比例分别为34.16%、45.29%、46.10%及38.67%，占公司应收账款的比例较高。公司前5名应收账款单位主要为BSP结算机构和向公司进行运力购买的机构客户，这些客户信誉良好，还债能力较强，公司应收账款的回收风险很小。

(3) 预付款项

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司预付款项余额分别为4,486.50万元、10,103.99万元、9,742.90万元及15,058.19万元，占同期流动资产的比例分别为3.61%、5.85%、3.97%及5.45%。公司预付款项主要为预付的航油采购款、航材采购款以及海关税费等。

公司预付款项账龄结构分析如下：

单位：万元

账龄	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
1年以内	13,910.66	92.38%	9,213.86	94.57%	9,136.95	90.43%	4,228.88	94.25%
1至2年	754.73	5.01%	284.38	2.92%	717.55	7.10%	106.29	2.37%
2至3年	208.01	1.38%	62.84	0.64%	102.48	1.01%	32.08	0.72%
3年以上	184.79	1.23%	181.83	1.87%	147.02	1.46%	119.25	2.66%
合计	15,058.19	100.00%	9,742.90	100.00%	10,103.99	100.00%	4,486.50	100.00%

截至2019年6月末，公司预付款金额前五名情况如下：

单位：万元

单位名称	账面余额	占预付款项账面余额比例
中国航空油料有限责任公司重庆分公司	4,851.43	32.22%
南京元聘人力资源服务有限公司	2,141.62	14.22%
GE AIRCRAFT ENGINES	1,439.31	9.56%
MTU Maintenance Berlin-Branden	958.70	6.37%
北京海关	936.99	6.22%
合计	10,328.04	68.59%

截至2019年6月末，公司预付款项中不存在预付持公司5%以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

(4) 其他应收款

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司其他应收款账面价值分别为36,874.08万元、39,988.92万元、45,815.58万元及41,504.60万元，占同期流动资产比例分别为29.68%、23.14%、18.67%及15.01%，占比较高。其中，2018年末的其他应收款包含22.33万应收结构性存款利息、2019年6月末其他应收款包含58.03万应收结构性存款利息。

2017年末公司其他应收款较2016年末增加3,114.84万元，主要系因新增租赁飞机，飞机租赁保证金增加所致；2018年末公司其他应收款较2017年末增加5,826.66万元，主要系随着公司经营规模扩大，应收补贴款增加所致。

① 其他应收款构成情况

报告期各期末，公司按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款占比均

超过 95%，具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款	41,677.55	98.69%	46,025.52	98.69%	40,225.83	98.51%	37,080.05	100.00%
单项金额不重大但单独计提坏账准备的其他应收款	609.80	1.31%	609.80	1.31%	609.80	1.49%	-	-
合计	42,287.35	100.00%	46,635.33	100.00%	40,835.63	100.00%	37,080.05	100.00%

报告期各期末，公司按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
按账龄分析法计提坏账准备的其他应收款	1,553.01	3.73%	2,019.56	4.39%	1,590.85	3.95%	1,510.32	4.07%
采用个别认定法计提坏账准备的其他应收款	40,124.54	96.27%	44,005.97	95.61%	38,634.98	96.05%	35,569.74	95.93%
合计	41,677.55	100.00%	46,025.52	100.00%	40,225.83	100.00%	37,080.05	100.00%

报告期各期末，公司按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款主要为采用个别认定法计提坏账准备的其他应收款，各期末占比均为 90%以上，主要为应收押金、租赁保证金、支线航空补贴款等。

报告期各期末，公司按账龄分析法计提坏账准备的其他应收款账龄结构具体如下：

单位：万元

时间	账龄	账面余额	计提坏账准备	计提比例	占比
2019年6月30日	1年以内	993.27	9.93	1.00%	63.96%
	1至2年	227.35	22.74	10.00%	14.64%
	2至3年	189.75	56.93	30.00%	12.22%

	3至4年	2.51	1.26	50.00%	0.16%
	4年以上	140.13	140.13	100.00%	9.02%
	合计	1,553.01	230.98	-	100.00%
2018年12月31日	1年以内	1,520.45	15.20	1.00%	75.29%
	1至2年	158.69	15.87	10.00%	7.86%
	2至3年	197.18	59.16	30.00%	9.76%
	3至4年	2.37	1.18	50.00%	0.12%
	4年以上	140.86	140.86	100.00%	6.97%
	合计	2,019.56	232.28	-	100.00%
2017年12月31日	1年以内	1,171.43	11.71	1.00%	73.64%
	1至2年	192.06	19.21	10.00%	12.07%
	2至3年	21.63	6.49	30.00%	1.36%
	3至4年	12.47	6.24	50.00%	0.78%
	4年以上	193.26	193.26	100.00%	12.15%
	合计	1,590.85	236.91	-	100.00%
2016年12月31日	1年以内	1,236.74	12.37	1.00%	81.89%
	1至2年	65.33	6.53	10.00%	4.33%
	2至3年	14.92	4.48	30.00%	0.99%
	3至4年	21.46	10.73	50.00%	1.42%
	4年以上	171.86	171.86	100.00%	11.38%
	合计	1,510.31	205.97	-	100.00%

② 其他应收款性质情况

报告期各期末，公司其他应收款按款项性质的分类情况如下：

单位：万元

款项性质	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
保证金	25,556.42	60.44%	24,361.20	52.24%	28,196.85	69.05%	25,509.39	68.80%
支线航空补贴	8,573.08	20.27%	15,055.18	32.28%	10,039.00	24.58%	9,834.00	26.52%
应收购买飞机、发动机及航材回扣款	4,988.26	11.80%	3,404.80	7.30%	-	-	-	-

备用金	628.71	1.49%	603.59	1.29%	325.48	0.80%	809.56	2.18%
押金	1,022.97	2.42%	491.34	1.05%	399.12	0.98%	226.35	0.61%
应收出口退税	-	-	443.45	0.95%	-	-	-	-
应收上市补助	-	-	250.00	0.54%	-	-	-	-
其他	1,517.90	3.59%	2,025.77	4.34%	1,875.17	4.59%	700.76	1.89%
合计	42,287.35	100.00%	46,635.33	100.00%	40,835.63	100.00%	37,080.05	100.00%

公司其他应收款主要由飞机租赁保证金和支线航空补贴构成。

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司保证金余额分别为25,509.39万元、28,196.85万元、24,361.20万元及25,556.42万元，保证金余额持续维持高位，主要系报告期内公司租赁飞机规模较大所致。

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司支线航空补贴余额较大，各期末分别为9,834.00万元、10,039.00万元、15,055.18万元及8,573.08万元，报告期前三年该项其他应收款主要为民航局每年末根据航空公司年度支线航班运营情况给予的补贴；2019年6月末该项其他应收款为新疆机场集团根据公司航班运营情况给予的补贴。

截至2019年6月末，公司前5大其他应收款余额为17,531.59万元，占其他应收款余额的41.46%，具体情况如下：

单位：万元

单位名称	款项性质	账面余额	账龄	占其他应收款账面余额的比例
新疆机场集团有限责任公司	支线补贴款	8,543.50	1年以内	20.20%
AIRBUS SAS SPARES	应收购买飞机、发动机及航材回扣款	2,622.21	1年以内	6.20%
中航蓝钢租赁（天津）有限公司	保证金	2,232.39	5年以上、1年以内	5.28%
交银津十一（天津）飞机租赁有限责任公司	保证金	2,133.62	1年以内	5.05%
交银金融租赁有限责任公司	保证金	1,999.87	1年以内	4.73%
合计	-	17,531.59	-	41.46%

截至2019年6月末，公司其他应收款不存在应收持公司5%（含5%）以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

(5) 存货

报告期各期末，公司存货的分类情况如下：

单位：万元

类别	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面价值	占比	账面价值	占比	账面价值	占比	账面价值	占比
航材、 航材消耗件	7,164.70	91.90%	6,789.63	92.32%	5,284.58	94.78%	3,314.33	83.33%
其他	631.75	8.10%	565.05	7.68%	290.91	5.22%	662.90	16.67%
合计	7,796.46	100.00%	7,354.69	100.00%	5,575.49	100.00%	3,977.22	100.00%

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司存货账面价值分别为3,977.22万元、5,575.49万元、7,354.69万元及7,796.46万元，占流动资产比重分别为3.20%、3.23%、3.00%及2.82%。公司存货主要为航材和航材消耗件，报告期各期末占存货的比重均在80%以上。报告期各期末，随着公司机队规模的不断扩大，库存航材和航材消耗件账面价值逐年提升。

(6) 其他流动资产

单位：万元

项目	2019年6月30日	2018年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
待抵扣进项税	17,827.41	19,541.40	6,213.97	1,771.91
合计	17,827.41	19,541.40	6,213.97	1,771.91

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司其他流动资产分别为1,771.91万元、6,213.97万元、19,541.40万元及17,827.41万元，均为待抵扣进项税。

3、非流动资产结构及变动分析

报告期各期末，公司非流动资产结构情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
固定资产	388,406.15	69.38%	389,418.45	73.06%	292,229.33	77.77%	194,458.28	81.86%
在建工程	85,376.94	15.25%	58,984.24	11.07%	19,097.34	5.08%	13,387.95	5.64%
无形资产	10,508.46	1.88%	9,505.01	1.78%	7,562.62	2.01%	2,722.03	1.15%
长期待摊费用	73,507.86	13.13%	73,077.15	13.71%	54,936.44	14.62%	25,437.85	10.71%

递延所得税资产	2,017.09	0.36%	2,057.22	0.39%	1,955.65	0.52%	1,557.98	0.66%
合计	559,816.49	100.00%	533,042.06	100.00%	375,781.39	100.00%	237,564.09	100.00%

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司非流动资产账面价值237,564.09万元、375,781.39万元、533,042.06万元及559,816.49万元，随着公司经营规模的不断扩大，非流动资产账面价值逐年提高。公司非流动资产主要由固定资产和为引进飞行员形成的长期待摊费用构成，二者合计占非流动资产的比重分别为92.56%、92.39%、86.77%及82.51%，报告期各期末均在80%以上。

(1) 固定资产

截至2019年6月末，公司固定资产原值为493,835.10万元，累计折旧为105,428.96万元，计提减值准备0万元，固定资产账面价值为388,406.15万元，占非流动资产比重69.38%，占总资产比重为46.44%。

截至2019年6月末，公司用于抵押借款的固定资产账面价值为30,819.66万元，抵押物为登记标志为B-3251和B-3297的两架CRJ900飞机。

① 固定资产整体情况

公司固定资产主要为飞机及发动机、高价周转件、模拟机及房屋建筑物等。报告期内公司固定资产原值变动情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面原值	占比	账面原值	占比	账面原值	占比	账面原值	占比
房屋建筑物	9,769.32	1.98%	9,762.87	2.03%	9,328.84	2.65%	5,030.27	2.13%
飞机及发动机	425,135.86	86.09%	422,598.92	88.07%	304,787.28	86.54%	198,871.91	84.05%
其中融资租入飞机及发动机	337,891.06	68.42%	337,885.79	70.42%	276,024.06	78.38%	185,636.44	78.46%
模拟机	15,316.79	3.10%	6,822.18	1.42%	6,788.19	1.93%	6,528.60	2.76%
其中融资租入模拟机	6,077.60	1.23%	6,788.19	1.41%	6,788.19	1.93%	6,528.60	2.76%
高价周转件	27,494.92	5.57%	27,398.19	5.71%	20,718.29	5.88%	17,863.64	7.55%
其中融资租入高价周转件	5,298.18	1.07%	5,336.39	1.11%	5,336.39	1.52%	5,391.45	2.28%
运输工具	3,583.36	0.73%	3,494.49	0.73%	3,023.67	0.86%	2,461.21	1.04%
设备类	9,254.04	1.87%	6,641.17	1.38%	4,780.15	1.36%	4,219.95	1.78%
办公类	3,280.82	0.66%	3,125.13	0.65%	2,753.10	0.78%	1,624.34	0.69%
合计	493,835.10	100.00%	479,842.96	100.00%	352,179.52	100.00%	236,599.93	100.00%

公司固定资产主要由飞机及发动机和高价周转件构成，2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末占固定资产原值比重分别为 91.60%、92.43%、93.78%及 91.66%，与公司的行业特性相一致。

2017 年末及 2018 年末公司固定资产原值较上期末分别增加 115,579.59 万元和 127,663.44 万元，主要系报告期内公司盈利情况良好，为扩大经营规模，引进飞机及发动机和高价周转件若干所致。

截至 2019 年 6 月末，公司固定资产成新率为 78.65%，公司固定资产质量好，故障概率低，有效降低了公司的运营成本。

② 固定资产价值变动情况

报告期各期末，公司固定资产原值、累计折旧和减值准备增减变动情况如下：

单位：万元

项目	自有飞机及发动机	融资租入飞机及发动机	自有高价周转件	融资租入高价周转件	运输工具	设备类	办公类	房屋建筑物	合计
1. 账面原值									
(1) 2015.12.31	2,689.40	148,167.34	5,444.22	5,485.51	1,794.20	1,303.77	1,330.52		166,214.97
(2) 本期增加金额	10,670.48	37,469.10	7,377.45		844.15	9,447.99	495.88	5,030.27	71,335.32
(3) 本期减少金额	124.41		349.47	94.06	177.14	3.21	202.07		950.36
(4) 2016.12.31	13,235.47	185,636.44	12,472.19	5,391.45	2,461.21	10,748.55	1,624.34	5,030.27	236,599.93
2. 累计折旧									
(1) 2015.12.31	670.43	22,996.69	1,928.95	52.63	749.32	123.28	707.76		27,229.06
(2) 本期增加金额	2,710.48	10,257.30	747.64	628.04	192.80	313.18	454.35	24.70	15,328.49
(3) 本期减少金额	30.87		262.98	3.85	163.07	1.51	188.79		651.07
(4) 2016.12.31	3,350.03	33,253.99	2,413.60	676.82	779.04	434.96	973.32	24.70	41,906.47
3. 减值准备									
(1) 2015.12.31									
(2) 本期增加金额	235.17								235.17
(3) 本期减少金额									
(4) 2016.12.31	235.17								235.17
4. 账面价值									
(1) 2016.12.31 账面价值	9,650.27	152,382.45	10,058.59	4,714.63	1,682.17	10,313.59	651.02	5,005.57	194,458.28
(2) 2015.12.31 账面价值	2,018.97	125,170.65	3,515.27	5,432.88	1,044.89	1,180.49	622.76		138,985.91

单位：万元

项目	自有飞机及发动机	融资租入飞机及发动机	自有高价周转件	融资租入高价周转件	模拟机	运输工具	设备类	办公类	房屋建筑物	合计
1. 账面原值										
(1) 2016. 12. 31	13, 235. 47	185, 636. 44	12, 472. 19	5, 391. 45	6, 528. 60	2, 461. 21	4, 219. 95	1, 624. 34	5, 030. 27	236, 599. 92
(2) 本期增加金额	20, 876. 18	90, 387. 62	4, 853. 98		259. 59	563. 00	565. 80	1, 146. 62	4, 298. 57	122, 951. 37
(3) 本期减少金额	5, 348. 43		1, 944. 27	55. 06		0. 55	5. 61	17. 86		7, 371. 78
(4) 2017. 12. 31	28, 763. 22	276, 024. 06	15, 381. 90	5, 336. 39	6, 788. 19	3, 023. 67	4, 780. 15	2, 753. 10	9, 328. 84	352, 179. 52
2. 累计折旧										
(1) 2016. 12. 31	3, 350. 04	33, 253. 99	2, 413. 60	676. 82		779. 04	434. 96	973. 32	24. 70	41, 906. 47
(2) 本期增加金额	5, 469. 36	14, 090. 48	1, 341. 07	608. 62	322. 44	562. 05	488. 21	269. 64	128. 01	23, 279. 87
(3) 本期减少金额	3, 591. 14		1, 616. 43	9. 57		0. 29	2. 84	15. 88		5, 236. 15
(4) 2017. 12. 31	5, 228. 26	47, 344. 47	2, 138. 24	1, 275. 87	322. 44	1, 340. 80	920. 33	1, 227. 08	152. 71	59, 950. 19
3. 减值准备										
(1) 2016. 12. 31	235. 17									235. 17
(2) 本期增加金额										
(3) 本期减少金额	235. 17									235. 17
(4) 2017. 12. 31										
4. 账面价值										
(1) 2017. 12. 31 账面价值	23, 534. 96	228, 679. 60	13, 243. 66	4, 060. 52	6, 465. 75	1, 682. 87	3, 859. 82	1, 526. 02	9, 176. 13	292, 229. 33
(2) 2016. 12. 31 账面价值	9, 650. 26	152, 382. 45	10, 058. 59	4, 714. 63	6, 528. 60	1, 682. 17	3, 784. 99	651. 02	5, 005. 57	194, 458. 28

单位：万元

项目	自有飞机及发动机	融资租入飞机及发动机	自有高价周转件	融资租入高价周转件	模拟机	运输工具	设备类	办公类	房屋建筑物	合计
1. 账面原值										
(1) 2017. 12. 31	28,763.22	276,024.06	15,381.90	5,336.39	6,788.19	3,023.67	4,780.15	2,753.10	9,328.84	352,179.52
(2) 本期增加金额	55,949.92	61,861.72	6,932.16		33.99	505.92	1,863.05	411.97	434.04	127,992.77
(3) 本期减少金额			252.26			35.1	2.03	39.94		329.33
(4) 2018. 12. 31	84,713.14	337,885.78	22,061.80	5,336.39	6,822.18	3,494.49	6,641.17	3,125.13	9,762.88	479,842.96
2. 累计折旧										
(1) 2017. 12. 31	5,228.26	47,344.47	2,138.24	1,275.87	322.44	1,340.80	920.33	1,227.08	152.71	59,950.19
(2) 本期增加金额	8,814.01	16,822.63	1,862.16	605.38	322.88	504.78	822.45	630.31	190.53	30,575.13
(3) 本期减少金额			45.07		19.76		1.33	34.65		100.81
(4) 2018. 12. 31	14,042.27	64,167.10	3,955.32	1,881.25	625.56	1,845.58	1,741.45	1,822.74	343.24	90,424.51
3. 减值准备										
(1) 2017. 12. 31										
(2) 本期增加金额										
(3) 本期减少金额										
(4) 2018. 12. 31										
4. 账面价值										
(1) 2018. 12. 31 账面价值	70,670.87	273,718.68	18,106.48	3,455.14	6,196.62	1,648.91	4,899.72	1,302.39	9,419.64	389,418.45
(2) 2017. 12. 31 账面价值	23,534.96	228,679.60	13,243.66	4,060.52	6,465.75	1,682.87	3,859.82	1,526.02	9,176.13	292,229.33

单位：万元

项目	自有飞机及发动机	融资租入飞机及发动机	自有高价周转件	融资租入高价周转件	模拟机	运输工具	设备类	办公类	房屋建筑物	合计
1. 账面原值										
(1) 2018.12.31	84,713.14	337,885.78	22,061.80	5,336.39	6,822.18	3,494.49	6,641.17	3,125.13	9,762.88	479,842.96
(2) 本期增加金额	2,541.61	5.28	547.78	-	15,316.79	113.08	2,616.25	177.50	6.44	21,324.73
(3) 本期减少金额	9.96	-	412.85	38.21	6,822.18	24.20	3.37	21.81		7,332.58
(4) 2019.6.30	87,244.79	337,891.06	22,196.73	5,298.18	15,316.79	3,583.36	9,254.04	3,280.82	9,769.32	493,835.11
2. 累计折旧										
(1) 2018.12.31	14,042.27	64,167.10	3,955.32	1,881.25	625.56	1,845.58	1,741.45	1,822.74	343.24	90,424.51
(2) 本期增加金额	4,427.92	8,379.12	1,102.07	305.05	299.51	273.81	617.50	334.98	97.80	15,837.75
(3) 本期减少金额			39.18	13.62	726.37	34.85	1.91	17.37		833.30
(4) 2019.6.30	18,470.19	72,546.22	5,018.21	2,172.68	198.70	2,084.54	2,357.04	2,140.35	441.04	105,428.96
3. 减值准备										
(1) 2017.12.31										
(2) 本期增加金额										
(3) 本期减少金额										
(4) 2018.12.31										
4. 账面价值										
(1) 2019.6.30 账面价值	68,774.60	265,344.84	17,178.53	3,125.51	15,118.09	1,498.82	6,897.00	1,140.47	9,328.28	388,406.14
(2) 2018.12.31 账面价值	70,670.87	273,718.68	18,106.48	3,455.14	6,196.62	1,648.91	4,899.72	1,302.39	9,419.64	389,418.45

(2) 在建工程

报告期各期末，公司在建工程变动情况如下表：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
飞机机库一期	-	-	-	-	-	-	1,407.72	10.51%
飞机机库二期	1,389.75	1.63%	1,389.75	2.36%	1,380.92	7.23%	-	-
购买飞机预付款	61,067.35	71.53%	36,454.24	61.80%	13,563.78	71.02%	11,724.02	87.57%
飞行训练中心工程	13,968.37	16.36%	10,120.24	17.16%	1,315.40	6.89%	256.21	1.91%
A320飞行乘务训练设备	-	-	1,221.03	2.07%	760.68	3.98%	-	-
CRJ900飞机全动模拟机A3616P	-	-	3,973.47	6.74%	1,983.84	10.39%	-	-
A320模拟机	-	-	3,339.61	5.66%	-	-	-	-
模拟机BEF组件	2,572.34	3.01%	1,667.50	2.83%	-	-	-	-
新疆库尔勒住勤楼	5,247.78	6.15%	-	-	-	-	-	-
其他	1,131.34	1.33%	818.39	1.39%	92.72	0.49%	-	-
合计	85,376.94	100.00%	58,984.24	100.00%	19,097.34	100.00%	13,387.95	100.00%

公司在建工程主要系购买飞机的预付款以及在建飞机机库、飞行训练中心、训练设备和模拟机等。

2018年末公司在建工程余额较2017年末增加39,886.90万元，增幅为208.86%，主要系公司2018年购买飞机预付款大幅增加、持续投入构建飞行训练中心工程以及新增模拟机所致。

2019年6月末公司在建工程余额较2018年末增加26,392.70万元，增幅为44.75%，主要系公司2019年上半年购买飞机预付款大幅增加以及新建新疆基地住勤楼所致。

(3) 无形资产

报告期各期末，公司无形资产变动情况如下表：

单位：万元

项目	2019年6月30日	2018年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
电脑软件	4,776.38	3,712.73	1,649.93	1,219.04
土地使用权	5,732.07	5,792.28	5,912.69	1,502.99
合计	10,508.46	9,505.01	7,562.62	2,722.03

公司无形资产主要为电脑软件和土地使用权。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司无形资产账面价值分别为2,722.03万元、7,562.62万元、9,505.01万元及10,508.46万元，占非流动资产比重分别为1.15%、2.01%、1.78%及1.88%，占总资产比重分别为0.75%、1.38%、1.22%及1.26%。

2017年末公司无形资产账面价值较2016年末增加4,840.59万元，主要系公司取得一宗土地使用权用于建造培训中心所致。2018年末公司无形资产账面价值较2017年末增加1,942.39万元，主要系公司购置机务维修SPA系统和官网软件所致。

(4) 长期待摊费用

报告期各期末，公司长期待摊费用变动情况如下表：

单位：万元

项目	2019年6月30日	2018年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
飞行员引进费	68,846.72	68,642.41	52,463.69	24,224.95
航材售后回租差额	343.29	382.90	462.13	541.35
经营租入固定资产 装修或改良支出	3,601.56	3,334.37	1,915.43	671.55
其他	716.29	717.46	95.20	-
合计	73,507.86	73,077.15	54,936.44	25,437.85

报告期各期末，公司长期待摊费用主要是飞行员引进费用。报告期内，公司盈利情况良好，经营规模不断扩大，公司机队飞机数量由2016年末的26架增加至2019年6月末的47架。公司通过自身培养和从其他航空公司引入等方式，相应的增加了飞行员人数，因而飞行员引进费逐年增加。

(二) 负债结构及变动分析

1、负债结构

报告期各期末，公司负债结构情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	253,281.30	41.18%	232,852.42	41.13%	128,556.13	29.65%	101,708.05	36.02%
非流动负债	361,826.34	58.82%	333,255.19	58.87%	304,992.67	70.35%	180,696.10	63.98%
负债总计	615,107.65	100.00%	566,107.61	100.00%	433,548.80	100.00%	282,404.15	100.00%

报告期内，随着公司业务规模不断扩大，对营运资金和飞机数量的需求亦不断增加，公司不断通过银行借款和融资租赁等方式筹集资金和增加飞机数量，因而负债总额逐年增加。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月

末，公司负债总额分别较上期末增加了 81,705.12 万元、151,144.65 万元、132,558.81 万元及 49,000.04 万元，分别增长 29.43%、53.52%、30.58%及 8.66%。

从负债结构来看，2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司非流动负债占负债总额的比重分别为 63.98%、70.35%、58.87%及 58.82%，非流动负债占负债总额的比例较高，公司短期偿债压力较小。

2、流动负债结构及变动分析

报告期各期末，公司流动负债结构如下：

单位：万元

项目	2019 年 6 月 30 日		2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
短期借款	136,500.00	53.89%	95,294.80	40.92%	49,000.00	38.12%	25,760.60	25.33%
应付票据	5.57	0.00%	-	-	-	-	739.40	0.73%
应付账款	26,011.31	10.27%	24,896.37	10.69%	25,528.09	19.86%	20,874.03	20.52%
预收款项	11,123.42	4.39%	14,624.34	6.28%	10,058.90	7.82%	10,894.35	10.71%
应付职工薪酬	385.58	0.15%	4,333.56	1.86%	5,503.32	4.28%	3,509.46	3.45%
应交税费	5,446.34	2.15%	7,578.00	3.25%	6,070.13	4.72%	4,674.82	4.60%
其他应付款	34,969.31	13.81%	30,590.78	13.14%	28,509.51	22.18%	22,097.82	21.73%
一年内到期的非流动负债	38,839.77	15.33%	55,534.57	23.85%	3,886.18	3.02%	13,157.57	12.94%
合计	253,281.30	100.00%	232,852.42	100.00%	128,556.13	100.00%	101,708.05	100.00%

公司流动负债主要由短期借款、应付账款、预收款项和其他应付款构成，2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，该等流动负债合计占公司流动负债的比例分别为 78.29%、87.98%、71.03%及 82.36%。

(1) 短期借款

公司短期借款主要为满足短期资金需求的负债，主要是为了支付航油和航材采购款等所致。2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司短期借款分别为 25,760.60 万元、49,000.00 万元、95,294.80 万元及 136,500.00 万元，占同期流动负债比重分别为 25.33%、38.12%、40.92%及 53.89%。

报告期各期末，公司短期借款的明细情况如下表：

单位：万元

借款类别	2019 年 6 月 30 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
保证借款	-	-	5,000.00	-
信用借款	136,500.00	95,294.80	44,000.00	25,760.60
合计	136,500.00	95,294.80	49,000.00	25,760.60

(2) 应付票据及应付账款

① 应付票据

报告期各期末，公司仅 2016 年末和 2019 年 6 月末分别存在 739.40 万元和 5.57 万元应付票据余额，金额均较小。

② 应付账款

报告期各期末，公司应付账款的明细情况如下：

单位：万元

项目	2019 年 6 月 30 日		2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
机场起降费及地服费	11,020.86	42.37%	9,965.32	40.03%	9,609.44	37.64%	6,247.60	29.93%
航材费	6,253.10	24.04%	4,624.23	18.57%	6,086.18	23.84%	5,863.76	28.09%
修理费	2,586.21	9.94%	2,227.43	8.95%	4,760.23	18.65%	3,880.51	18.59%
租赁费	1,296.42	4.98%	3,218.60	12.93%	2,035.64	7.97%	1,452.60	6.96%
配餐费	1,845.44	7.09%	2,716.15	10.91%	1,446.34	5.67%	1,409.98	6.75%
旅客赔偿费	239.29	0.92%	400.25	1.61%	357.32	1.40%	421.76	2.02%
其他	2,769.99	10.65%	1,744.39	7.01%	1,232.96	4.83%	1,597.82	7.65%
合计	26,011.31	100.00%	24,896.37	100.00%	25,528.09	100.00%	20,874.03	100.00%

2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司应付账款余额分别为 20,874.03 万元、25,528.09 万元、24,896.37 万元及 26,011.31 万元，占公司同期流动负债比例分别为 20.52%、19.86%、10.69%及 10.27%。公司应付账款主要由应付机场起降费及地服费、航材费、修理费和租赁费等构成。

(3) 预收款项

公司预收款项主要是预收机票款，主要由公司已经销售机票但乘客尚未实际乘坐而形成；乘客实际乘坐后，相应票款结转为主营业务收入。随着公司业务规模的不断扩大，报告期内预收账款余额亦逐年增加。2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司预收账款余额分别为 10,894.35 万元、10,058.90 万元、14,624.34 万元及 11,123.42 万元，占同期流动负债比例分别为 10.71%、7.82%、6.28%及 4.39%。

(4) 应付职工薪酬

应付职工薪酬主要为公司应付职工工资、奖金、津贴和补贴等。2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司应付职工薪酬余额分别为 3,509.46 万元、5,503.32 万元、4,333.56 万元及 385.58 万元，占同期流动负债比例分别为 3.45%、4.28%、1.86%及 0.15%。

(5) 应交税费

公司应交税费主要为应缴纳的民航发展基金、增值税、个人所得税和企业所得税等。2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司应交税费余额分别为4,674.82万元、6,070.13万元、7,578.00万元及5,446.34万元，占同期流动负债比例分别为4.60%、4.72%、3.25%及2.15%。

(6) 其他应付款

报告期各期末，公司其他应付款的明细情况如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
押金	28,263.28	80.82%	25,034.73	81.84%	24,254.77	85.08%	18,649.39	84.39%
应交系统服务费	1,337.43	3.82%	1,201.84	3.93%	874.06	3.07%	602.54	2.73%
应交培训费	86.24	0.25%	216.00	0.71%	140.46	0.49%	347.65	1.57%
其他	5,211.29	14.90%	3,944.19	12.89%	3,240.21	11.37%	2,498.23	11.31%
应付利息	71.06	0.20%	194.02	0.63%	-	-	-	-
合计	34,969.31	100.00%	30,590.78	100.00%	28,509.51	100.00%	22,097.82	100.00%

2016年末、2017年末、2018年末及2019年6月末，公司其他应付款余额分别为22,097.82万元、28,509.51万元、30,590.78万元及34,969.31万元，占同期流动负债比例分别为21.73%、22.18%、13.14%及13.81%。公司其他应付款主要为机构客户运力购买业务的押金，系公司与机构客户签订运力购买合同后，向客户收取的合同保证金。报告期内，随着公司业务规模的不断扩大，期末其他应付款余额亦逐年增加。

截至2019年6月末，公司其他应付款中无应付持有本公司5%（含5%）以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

3、非流动负债结构及变动分析

报告期各期末，公司非流动负债结构如下：

单位：万元

项目	2019年6月30日		2018年12月31日		2017年12月31日		2016年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
长期借款	97,538.47	26.96%	55,790.44	16.74%	58,786.73	19.27%	8,415.00	4.66%
长期应付款	247,124.00	68.30%	262,344.57	78.72%	234,915.30	77.02%	161,446.14	89.35%
递延收益	17,163.88	4.74%	15,120.18	4.54%	11,290.63	3.70%	10,834.96	6.00%
合计	361,826.34	100.00%	333,255.19	100.00%	304,992.67	100.00%	180,696.10	100.00%

公司非流动负债主要由长期借款和长期应付款构成，2016年末、2017年末、

2018 年末及 2019 年 6 月末，该等负债合计占公司非流动负债的比例分别为 94.01%、96.29%、95.46%及 95.26%。

(1) 长期借款

2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司长期借款余额分别为 8,415.00 万元、58,786.73 万元、55,790.44 万元及 97,538.47 万元，占同期非流动负债比例分别为 4.66%、19.27%、16.74%及 26.96%。公司所获得的长期借款主要用于满足公司引进飞机、进口航材、飞机维修和采购航油等业务持续增长的资金需求。

(2) 长期应付款

报告期各期末，公司长期应付款的明细情况如下表：

单位：万元

借款类别	2019 年 6 月 30 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
应付租赁款	240,093.32	255,729.66	228,939.96	157,596.23
退租检维修储备金	6,987.59	6,560.31	5,934.90	3,830.87
专项应付款	43.10	54.60	40.45	19.03
合计	247,124.00	262,344.57	234,915.30	161,446.14

2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司长期应付款余额分别为 161,446.14 万元、234,915.30 万元、262,344.57 万元及 247,124.00 万元，占同期非流动负债比例分别为 89.35%、77.02%、78.72%及 68.30%。

公司长期应付款主要为应付租赁款和退租检维修储备金，其中应付租赁款为公司融资租赁飞机形成，退租检维修储备金为公司对经营租赁飞机检修形成。

(3) 递延收益

2016 年末、2017 年末、2018 年末及 2019 年 6 月末，公司递延收益余额分别为 10,834.96 万元、11,290.63 万元、15,120.18 万元及 17,163.88 万元。报告期各期末公司递延收益金额较大，主要系公司引入飞机所获得的机队特殊支持所致，上述款项公司在飞机租期内按年摊销。

(三) 主要财务指标分析

项目	2019.6.30	2018.12.31	2017.12.31	2016.12.31
流动比率	1.09	1.05	1.34	1.22
速动比率	0.93	0.90	1.17	1.12
资产负债率（母公司）	73.22%	72.16%	78.30%	77.92%
资产负债率（合并）	73.55%	72.72%	79.03%	78.06%
项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度

利息保障倍数	2.47	2.46	4.24	6.39
应收账款周转率（次）	2.69	6.42	8.35	8.94
存货周转率（次）	28.91	56.57	56.65	50.74
总资产周转率（次）	0.31	0.64	0.76	0.84
每股经营活动现金流量（元）	0.46	1.30	1.90	2.11
每股净现金流量（元）	0.27	0.16	0.46	0.41

注：流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=（流动资产-存货-预付款项-其他流动资产）/流动负债

资产负债率=总负债/总资产

利息保障倍数=（净利润+所得税+财务费用利息支出）/（财务费用利息支出+资本化利息支出）

应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

存货周转率=营业成本/存货平均余额

总资产周转率=营业收入/总资产平均账面价值

每股经营活动现金流量=经营活动产生的现金流量净额/期末股本总数

每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/期末股本总数

1、资产周转能力分析

报告期内，公司与同行业上市公司资产周转能力相关指标情况如下表所示：

应收账款周转率（次）			
期间	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国航空	29.53	34.24	31.52
东方航空	61.51	41.04	33.82
南方航空	50.95	44.28	40.48
海航控股	25.54	34.53	41.22
吉祥航空	45.68	51.32	44.32
春秋航空	125.88	103.02	73.45
平均值	56.51	51.41	44.14
华夏航空	6.42	8.35	8.94
存货周转率（次）			
期间	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国航空	52.01	50.62	35.17
东方航空	37.28	33.26	38.38
南方航空	68.27	62.39	55.89
海航控股	292.71	376.10	1104.44
吉祥航空	104.36	125.26	138.25
春秋航空	109.25	119.94	119.72

平均值	110.65	127.93	248.64
华夏航空	56.57	56.65	50.74
总资产周转率（次）			
期间	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国航空	0.57	0.53	0.52
东方航空	0.50	0.46	0.49
南方航空	0.62	0.61	0.59
海航控股	0.34	0.35	0.47
吉祥航空	0.69	0.66	0.65
春秋航空	0.56	0.55	0.47
平均值	0.54	0.53	0.53
华夏航空	0.64	0.76	0.84

资料来源：各上市公司定期报告

报告期内，公司应收账款周转率处于较高水平，但依然低于行业平均水平，主要系公司专注于支线航空业务，机构用户运力采购收入占有一定比例所致，相较于与国内 BSP 销售机构每周结算的周期，机构客户运力采购一般 1-2 个月结算一次。

报告期内，公司存货周转率处于较高水平，但低于行业平均水平，主要系航空公司存货以航材等消耗件为主，期末存货余额一般不大，但相较同行业上市公司本公司收入和成本规模要小很多所致。

航空业属于资本密集的重资产行业，因而航空公司资产规模一般较大，同行业上市公司总资产周转率均不高。公司虽然资产规模较小，但总资产周转率高于行业平均水平，公司在较小的总资产规模下保持了较高的盈利能力。

总的来说，公司应收账款周转率、存货周转率和总资产周转率符合公司所处行业特点及公司目前的规模。

2、偿债能力分析

报告期内，公司和同行业上市公司主要的偿债能力相关指标如下所示：

流动比率			
期间	2018.12.31	2017.12.31	2016.12.31
中国航空	0.33	0.29	0.30
东方航空	0.22	0.23	0.23
南方航空	0.29	0.26	0.20

海航控股	0.44	0.63	0.90
吉祥航空	0.62	0.70	0.62
春秋航空	1.32	1.22	1.29
平均值	0.53	0.56	0.59
华夏航空	1.05	1.34	1.22
速动比率			
期间	2018.12.31	2017.12.31	2016.12.31
中国航空	0.22	0.17	0.26
东方航空	0.10	0.15	0.13
南方航空	0.16	0.16	0.18
海航控股	0.42	0.60	0.73
吉祥航空	0.50	0.60	0.61
春秋航空	1.22	1.11	1.28
平均值	0.44	0.47	0.53
华夏航空	0.90	1.17	1.12
资产负债率（母公司）			
期间	2018.12.31	2017.12.31	2016.12.31
中国航空	53.76%	53.94%	61.08%
东方航空	76.43%	76.73%	75.99%
南方航空	72.56%	77.24%	88.53%
海航控股	67.38%	61.62%	55.61%
吉祥航空	50.66%	43.29%	45.53%
春秋航空	53.44%	63.01%	65.33%
平均值	62.37%	62.64%	65.34%
华夏航空	72.16%	78.30%	77.92%
资产负债率（合并）			
期间	2018.12.31	2017.12.31	2016.12.31
中国航空	58.74%	59.73%	65.88%
东方航空	74.93%	75.15%	76.15%
南方航空	68.30%	71.53%	72.71%
海航控股	66.42%	62.52%	54.18%
吉祥航空	55.25%	56.60%	55.44%
春秋航空	49.86%	58.92%	62.72%
平均值	62.25%	64.08%	64.51%
华夏航空	72.72%	79.03%	78.06%
利息保障倍数			

期间	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国航空	3.62	4.12	8.68
东方航空	1.66	2.97	8.23
南方航空	1.79	3.16	9.60
海航控股	0.05	1.87	4.32
吉祥航空	5.14	7.20	15.20
春秋航空	7.24	6.33	15.93
平均值	3.25	4.23	10.33
华夏航空	2.46	4.24	6.39

资料来源：各上市公司定期报告

报告期内，公司流动比率、速动比率、资产负债率均高于同行业上市公司平均水平，主要系公司在我国航空业中尚属于规模较小的航空公司，自有资金以及通过银行借款融资能力有限，因而公司通过租赁方式引入的飞机数量较多，应付租赁款等非流动负债金额较大且占比较高所致。

报告期内，公司利息保障倍数较高，显示了公司良好的偿债能力。

在未来运营和投资活动中，公司将结合宏观经济发展状况、行业周期、市场状况以及项目的预期回报等因素，根据理想资本结构重新组合分配资金来源，同时寻求更低成本资金，确保财务杠杆比例保持在适当范围。

二、公司的盈利能力分析

报告期内，公司营业收入、利润情况具体如下所示：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
营业收入	247,849.24	426,003.98	344,844.70	255,118.03
营业利润	13,963.44	23,017.78	41,351.99	27,170.22
利润总额	15,854.61	29,521.71	44,608.67	40,593.86
净利润	14,059.77	24,746.11	37,423.07	34,481.93
归属于母公司所有者净利润	14,059.77	24,746.11	37,423.07	34,576.95

报告期内，公司营业收入总规模高速增长，2016 年、2017 年、2018 年及 2019 年 1-6 月，分别实现营业收入 255,118.03 万元、344,844.70 万元、426,003.98 万元及 247,849.24 万元；公司归属于母公司所有者净利润分别为 34,576.95 万元、37,423.07 万元、24,746.11 万元和 14,059.77 万元，2018 年公司归属于母公司净利润较 2017 年减少 12,676.96 万元，降幅为 33.87%，主要系 2018 年航油采购价格大增以及人民币对美元汇率波动所致。

（一）营业收入分析

公司营业收入由主营业务收入和其他业务收入构成，其中，主营业务收入主要为提供国内民用航空运输服务所获得的收入。报告期内，公司营业收入的构成情况如下表所示：

单位：万元

项 目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务收入	247,527.02	99.87%	425,786.50	99.95%	344,485.50	99.90%	254,843.30	99.89%
其他业务收入	322.21	0.13%	217.48	0.05%	359.21	0.10%	274.73	0.11%
合 计	247,849.24	100.00%	426,003.98	100.00%	344,844.70	100.00%	255,118.03	100.00%

报告期内，公司主营业务突出，构成公司经营发展的核心驱动力。2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司主营业务收入占营业收入的比重分别为99.89%、99.90%、99.95%和99.87%，均在99%以上。公司其他业务收入主要包括公司对外提供航材租赁、维修、技术支持等服务所形成的收入。

1、主营业务收入分析

（1）主营业务收入按业务划分

公司为航空客货运输业企业，主营业务涉及客运、货运等航空运输服务。

报告期内，公司主营业务收入构成的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
客运业务	231,978.91	93.72%	396,561.82	93.13%	331,837.79	96.33%	245,784.33	96.45%
货运业务	451.45	0.18%	626.05	0.15%	494.73	0.14%	487.65	0.19%
其他	15,096.66	6.10%	28,598.63	6.72%	12,152.98	3.53%	8,571.32	3.36%
合计	247,527.02	100.00%	425,786.50	100.00%	344,485.50	100.00%	254,843.30	100.00%

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司分别实现主营业务收入254,843.30万元、344,485.50万元、425,786.50万元和247,527.02万元，主营业务收入快速增长，主要系近年来公司大力推进飞机与专业人员的引进工作，切实加强运营管理，各项营运指标大幅提升，市场竞争力迅速增强所致。

从收入构成分析，公司主要以客运业务为核心，同时合理利用航班运能发展货运业务。报告期各期间，公司客运业务实现的总收入均超过当期主营业务收入的90%。

2017年公司客运业务收入较2016年增长了86,053.46万元，增幅35.01%，

主要系：1) 2017 年度公司新引进 6 架 CRJ900 型飞机、3 架 A320 型飞机，扩大了公司机队规模和运输能力，公司可用座公里数达到 529,756.87 万座公里，较 2016 年度增加了 42.58%；2) 公司经营航线数由 74 条增长至 86 条，增幅 16.22%，但同期总航线里程增幅为 48.25%，较长的航线距离票价相对较高；3) 公司在飞机数量、航线数量均有所增加的情况下，2017 年度客座率和载运率均较 2016 年度有所提高。

2018 年公司客运业务收入较 2017 年增长了 64,724.03 万元，增幅为 19.50%，主要系：1) 2018 年度公司新引进 6 架 CRJ900 型飞机、3 架 A320 型飞机，扩大了公司机队规模和运输能力，公司可用座公里数达到 722,975.07 万座公里，较 2017 年度增加了 36.47%；2) 公司经营航线数由 86 条增长至 123 条，增幅 43.02%。

2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月，公司货运收入分别为 487.65 万元、494.73 万元、626.05 万元和 451.45 万元，货运业务收入规模较小。

2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月，公司主营业务中其他收入分别为 8,571.32 万元、12,152.98 万元、28,598.63 万元和 15,096.66 万元。报告期内公司主营业务中其他收入主要为公司机票退改签手续费收入，该项收入 2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月分别为 6,367.95 万元、8,444.64 万元、14,781.91 万元和 8,165.87 万元，前三年年复合增长率达 52.36%，主要系随着公司经营规模的不断扩大，机票退改签情况的发生频次持续增长所致。此外，因 2018 年航油采购价格不断攀升，2018 年 5-12 月公司航油采购价格持续高于 5,000 元/吨，根据《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571 号），公司自 2018 年 6 月开始收取燃油附加费，2018 年公司燃油附加费收入较 2017 年增加 5,621.02 万元也是主营业务收入中其他收入较 2017 年大幅增加的重要原因。

(2) 主营业务收入按地区划分

报告期内，公司主营业务收入分地区构成的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月		2018 年度		2017 年度		2016 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
国内	243,463.34	98.36%	420,265.70	98.70%	342,161.58	99.33%	254,843.30	100.00%
国际	4,063.68	1.64%	5,520.80	1.30%	2,323.92	0.67%	-	-
合计	247,527.02	100.00%	425,786.50	100.00%	344,485.50	100.00%	254,843.30	100.00%

报告期各期间，公司国内业务实现主营业务收入分别为 254,843.30 万元、

342,161.58万元、420,265.70万元和243,463.34万元，占主营业务收入的比重均在99%左右。自2017年起公司积极开拓国际航空运输市场，致使公司国际业务于2017年、2018年和2019年1-6月分别实现主营业务收入2,323.92万元、5,520.80万元和4,063.68万元，占当期主营业务收入的比重分别为0.67%、1.30%和1.64%。

（二）营业成本分析

1、营业成本总体情况

公司营业成本由主营业务成本和其他业务成本构成。其中，主营业务成本主要为提供国内民用航空运输服务所产生的成本。

报告期内，公司营业成本的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务成本	218,975.23	99.97%	365,567.42	99.95%	270,548.78	99.98%	189,695.14	99.90%
其他业务成本	71.05	0.03%	185.41	0.05%	49.19	0.02%	181.96	0.10%
合计	219,046.28	100.00%	365,752.83	100.00%	270,597.97	100.00%	189,877.10	100.00%

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司营业成本分别为189,877.10万元、270,597.97万元、365,752.83万元和219,046.28万元，公司营业成本总额随着经营规模的迅速扩大而快速增长，因主营业务突出，报告期内公司主营业务成本占营业成本的比重均超过99%。公司其他业务成本主要包括母公司对外提供航材租赁、维修、技术支持等服务所产生的成本。

2、主营业务成本分析

公司为航空客货运输业企业，提供航空运输服务所产生的成本费用主要包括航油成本、经营租赁租入飞机的租赁费、融资租赁租入飞机的折旧费、起降费及机场服务费用和人工成本等。

报告期内，公司主营业务成本按性质分类的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航油成本	68,711.99	31.38%	112,752.20	30.84%	69,712.17	25.77%	42,094.99	22.19%

飞机租赁及折旧费用	43,489.37	19.86%	71,739.30	19.62%	55,213.15	20.41%	44,947.05	23.69%
起降费及机场服务费用	28,860.99	13.18%	45,063.66	12.33%	34,430.03	12.73%	26,517.99	13.98%
人工成本	37,991.15	17.35%	70,748.42	19.35%	54,293.40	20.07%	40,444.36	21.32%
小计	179,053.50	81.77%	300,303.59	82.15%	213,648.75	78.97%	154,004.39	81.19%
维修费用	11,204.22	5.12%	13,110.65	3.59%	18,422.77	6.81%	14,149.37	7.46%
航线餐食供应品费	3,224.97	1.47%	8,304.03	2.27%	5,624.07	2.08%	3,761.37	1.98%
民航局收取的费用	5,406.91	2.47%	7,943.48	2.17%	5,859.22	2.17%	4,355.56	2.30%
其他成本	20,085.63	9.17%	35,905.67	9.82%	26,993.97	9.98%	13,424.45	7.08%
合计	218,975.23	100.00%	365,567.42	100.00%	270,548.78	100.00%	189,695.14	100.00%

公司航油成本、飞机租赁及折旧费用、起降费及机场服务费用和人工成本之和占主营业务成本的比重比较稳定且保持在较高水平，报告期内均在 80%左右。其中，航油成本占比不低于 22%，人工成本占比不低于 17%，飞机租赁及折旧费用占比不低于 19%，起降费及机场服务费用占比不低于 12%。

报告期内，由于航油价格持续震荡上升，公司航油成本占主营业务成本的比例逐年上升，飞机租赁及折旧费用和起降费及机场服务费用等成本项目在主营业务成本中所占的比重相对逐年下降。

公司维修费用包括对飞机进行定期检修、航线维修和过站维修所发生的费用。由于公司运营的飞机数量和航班数量均不断增加，维修费用在主营业务成本中所占的比重较高，报告期内各期间依次为 7.46%、6.81%、3.59%及 5.12%。

公司航线餐食供应品费主要为航班上向旅客提供餐食饮料所发生的成本。公司所提供的支线航空运输服务由于飞行时间较短而选择提供简单快捷的餐饮服务，成本明显低于干线航空，因此航线餐食供应品费在主营业务成本中所占的比例较低，报告期内各期间依次为 1.98%、2.08%、2.27%及 1.47%。

民航局收取的费用包括航路费和签派费等。报告期内，民航局收取的费用占主营业务成本的比重保持稳定，依次为 2.30%、2.17%、2.17%及 2.47%。

报告期内，公司重要主营业务成本项目的变动情况具体分析如下：

（1）航油成本变动情况分析

报告期内，公司航油成本的相关情况如下：

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
航油采购总金额（万元）	68,711.99	112,752.20	69,712.17	42,094.99
航油采购量（吨）	144,688.84	221,271.91	170,995.37	126,495.00
航油平均采购价格（元/吨）	4,748.95	5,095.64	4,076.85	3,327.79
民航局航油出厂平均价格（不含税）（元/吨）	4,198.72	4,554.63	3,499.36	2,827.63
总飞行里程（万公里）	4,877.67	7,531.26	6,058.67	4,307.49
单位飞行里程耗油量（吨/公里）	0.002966	0.002938	0.002822	0.002937

我国对国内航线的航油采购价格具有明确的规范性指导文件，具体请参见“第四章 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”的详细内容。根据相关文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格加进销差价构成。

报告期内，公司航油成本分别为 42,094.99 万元、69,712.17 万元、112,752.20 万元和 68,711.99 万元，逐年上升。2017 年公司航油成本较 2016 年增长 27,617.18 万元，增幅 65.61%、2018 年公司航油成本较 2017 年增长 43,040.03 万元，增幅为 61.74%，主要系报告期内公司航油平均采购价格震荡上行及公司飞行里程数逐年增长所致。

航空燃油是公司经营所需的主要原材料和能源，航油成本占公司主营业务成本的比重较高。报告期各期间，公司航油成本占主营业务成本的比重依次为 22.19%、25.77%、30.84%及 31.38%，报告期内公司航油成本占比逐期上升的主要原因为国际油价回升。

（2）飞机租赁及折旧费用分析

2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月，公司飞机租赁及折旧费用分别为 44,947.05 万元、55,773.64 万元、71,739.30 万元和 43,489.37 万元，公司飞机租赁及折旧费用逐年增加主要系租赁飞机不断增加所致。

报告期内，公司营运飞机引进数量情况如下：

单位：架

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度
	期末数量	新增	期末数量	新增	期末数量	新增	期末数量
经营租赁飞机	25	3	22	3	19	3	16
融资租赁飞机	19	0	19	4	15	5	10
自购飞机	3	0	3	2	1	1	-

合计	47	3	44	9	35	9	26
----	----	---	----	---	----	---	----

(3) 起降费及机场服务费用变动情况分析

起降费及机场服务费用主要包括飞机起降费和值机服务、到达服务、摆渡车、餐食配送、行李装卸、货物装卸等地面服务费用，该类费用与公司总航班数量及旅客数量密切相关。

报告期内，公司起降费及机场服务费用与总航班数目对比情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度		2017年度		2016年度
	金额/班次	金额/班次	增长率	金额/班次	增长率	金额/班次
起降费及机场服务费用	28,860.99	45,063.66	30.88%	34,430.03	29.84%	26,517.99
总航班数目	54,129	88,440	23.36%	73,482	29.42%	56,780

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司起降费及机场服务费用分别为26,517.99万元、34,430.03万元、45,063.66万元和28,860.99万元，2017年公司起降费及机场服务费用较2016年增加7,912.04万元，增幅29.84%，同期总航班数目上升到73,482班次，增长率29.42%，2018年公司起降费及机场服务费用较2017年增加10,633.63万元，增幅30.88%，同期总航班数目上升到88,440班次，增长率23.36%。报告期内，随着公司经营规模的扩大，总航班数目的增加，起降费及机场服务费用相应增长。

(4) 人工成本变动情况分析

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
飞行员数量(人)	582	536	419	279
飞行员人工成本(万元)	16,331.64	41,110.01	32,763.14	22,965.71
其他人员数量(人)	3,516	3,371	2,566	2,070
其他人员人工成本(万元)	21,659.51	29,638.41	21,530.26	17,478.65
合计(万元)	37,991.15	70,748.42	54,293.40	40,444.36

公司主营业务成本中的人工成本主要为与航空运输服务直接相关的各类人员的工资薪金及各类福利费。其中，由于其飞行员对于公司的关键性，飞行员的平均收入较高，在主营业务成本的人工成本中占比较高。报告期内，为满足营运需求，公司每年均引进多名飞行员，导致公司薪酬总额和人工成本相应增长。

(5) 维修费用变动分析

① 飞机维修的实施模式、具体内容及其周期安排、维修费用是否涉及供应商费用，如存在说明金额、占比情况及主要供应商名称和关联关系

A. 飞机维修的实施模式、具体内容及其周期安排

I. 公司设立维修工程部

公司设立了维修工程部，主要工作目标就是通过实施飞机维修工作来保障飞机的运行安全，确保航班的正点和高效运营。

II. 公司拥有民航局颁发的维修资质

公司拥有中国民航局颁发的《维修许可证》（编号：D.4109），具有对CRJ-200、CRJ-700/900型飞机实施航线维修、各级别的定期检修的能力。

III. 飞机维修主要包括定期检修和航线维修两大类

飞机维修工作主要包括定期检修和航线维修两大类。

定期检修是指在飞机每飞行达到一定小时数或起降次数后，对飞机进行全面的例行检查和测试，及时发现存在的缺陷并及时修复，以确保飞机的结构和系统在各方面的性能都达到适航状态，从而确保飞机的可靠运行。

航线维修包括航前维修、过站维修以及航后维修。航前维修和航后维修是指在每天飞机第一个航班起飞前及最后一个航班落地后，对飞机进行例行维护和检查。航前维修和航后维修工作主要在公司的各个基地进行。过站维修是指于每个航段飞机落地之后到再次起飞之前，在落地机场过站停靠期间，对飞机进行例行维护和检查。公司配置跟机机务人员，在过站停靠时对飞机实施过站维修。上述航线维修工作需要日复一日地实施，从而为机队飞机的飞行安全、运行提供基本保障。

B. 维修供应商的维修金额、占比情况，以及关联关系

I. 报告期内维修供应商金额及占比情况

报告期内维修供应商主要为国内外知名飞机部件生产和维修企业，为公司的发动机和高价周转件提供维修服务，具体金额及占比情况如下：

单位：万元

年度	维修供应商	维修内容	维修金额	比例
2016	Rockwell Collins S.E. A Pte Ltd.	高价周转件	614.26	39.00%
年度	Goodrich Actuation systems	高价周转件	129.95	8.25%
	Honeywell international sarl	高价周转件	119.33	7.58%

	Hamilton Sundstrand	高价周转件	113.58	7.21%
	Liebherr Machinery Service (Shanghai) Co., Ltd	高价周转件	93.91	5.96%
	合计		1,071.03	67.99%
2017年度	IHI Corporation	发动机	5,591.43	67.35%
	Honeywell international sarl	高价周转件	765.54	9.22%
	Rockwell Collins S.E.A Pte Ltd.	高价周转件	326.20	3.93%
	北京科荣达航空设备科技股份有限公司	高价周转件	324.73	3.91%
	重庆鹏华航空科技有限公司	高价周转件	244.07	2.94%
	合计		7,251.98	87.35%
2018年度	IHI Corporation	发动机	4,039.38	65.07%
	Credit Standard Aero Holdings	高价周转件	333.86	5.38%
	Lufthansa Technik Aktiengesellschaft	高价周转件	248.12	4.00%
	Liebherr Machinery Service (Shanghai) Co., Ltd	高价周转件	241.51	3.89%
	Rockwell Collins Inc.	高价周转件	214.05	3.45%
	合计		5,076.91	81.78%

II. 维修供应商关联关系

报告期内前五大维修供应商主要为国内外知名飞机部件生产和维修企业，经项目组通过网络查询、访谈公司维修工程部经理，查询国家企业信用信息公示系统 <http://www.gsxt.gov.cn/> 等方式核查维修供应商基本情况如下：

维修供应商	公司基本情况
Rockwell Collins S.E.A Pte Ltd.	罗克韦尔柯林斯有限公司是全球一家专门从事电子设备研发、制造、维修等一体的 OEM 制造厂家
Goodrich Actuation systems	古德里奇公司是世界著名的飞机部件生产和维修企业，长期为波音、空客等世界主要飞机制造商提供部件
Hamilton Sundstrand	汉胜是一家从事航空、防务及航天设备系统的供应商
Liebherr Machinery Service (Shanghai) Co., Ltd	利勃海尔为民用和军用领域生产的航空设备包括飞行控制/作动系统，起落架，空气管理系统和变速箱等系统制造和维修企业。
IHI Corporation	IHI 公司是日本一家重工业公司，为日本重要的军事防务品供

	应商，主要从事军舰、发动机等制造业务
Honeywell international sarl	霍尼韦尔是全球所有商用、防务和航空飞机上发动机、驾驶舱和客舱电子设备、空中无线网络连接等研发、制造厂家和维修企业
北京科荣达航空设备科技股份有限公司	北京科荣达航空设备科技股份有限公司是北京市专门从事航空机载设备维修等相关业务企业
重庆鹏华航空科技有限公司	重庆鹏华航空科技有限公司是重庆市专门从事航空机载设备维修及技术服务的航空维修企业
Credit Standard Aero Holdings	Credit Standard Aero Holdings 是美国一架以从事发动机、APU（辅助动力装置）等飞机用大附件修理的维修厂家
Lufthansa Technik Aktiengesellschaft	德国汉莎航空技术公司是一家从事发动机反推、发动机整流罩、雷达罩、飞行操纵舵面以及其它复合材料结构部件的维修、修理和大修服务，同时提供现场技术支持服务等资源

综上，报告期内前五大维修供应商与公司不存在关联关系。

② 结合申请人 2014 年以来维修费用的波动情况以及维修费占主营业务成本比例波动情况，同时对比同行业可比公司情况，进一步量化分析 2017 年度维修费用大幅增长、2018 年度维修费用大幅减少的具体原因及其合理性

A. 发行人 2014 年以来维修费用的波动情况以及占比波动情况

发行人 2014 年以来维修费用的波动情况

单位：万元

年度	主营业务成本	维修费用	占比
2014 年度	97,013.89	5,452.30	5.62%
2015 年度	129,359.64	7,913.81	6.12%
2016 年度	189,695.14	14,149.37	7.46%
2017 年度	270,548.78	18,422.77	6.81%
2018 年度	365,567.42	13,110.65	3.59%

发行人 2014 年以来，维修费呈现总体上升趋势，其中 2017 年维修费占比随着机队规模的增加出现较大增幅，但 2017 年维修费占比相较于 2016 年占比出现较一定下降不存在维修费异常增加的情况，相较于 2014 年-2016 年维修费占比未出现异常波动。2014 年以来占比存在一定的波动情况，2018 年维修费占主营业务成本的比重出现较大下降。

B. 同行业 2014 年-2018 年维修费用的波动情况

同行业上市公司 2014 年以来维修费用变动情况如下：

单位：亿元

公司	年度	主营业务成本	维修费用
中国国航	2014 年度	878.78	35.88
	2015 年度	836.95	40.15
	2016 年度	872.03	46.55
	2017 年度	1,002.74	62.09
	2018 年度	1,151.32	66.13
东方航空	2014 年度	796.45	44.53
	2015 年度	771.46	43.04
	2016 年度	825.87	49.60
	2017 年度	902.85	53.46
	2018 年度	1,024.07	37.38
南方航空	2014 年度	951.51	54.51
	2015 年度	913.62	73.26
	2016 年度	963.68	78.76
	2017 年度	1,116.87	77.92
	2018 年度	1,286.13	83.32
海航控股	2014 年度	277.03	21.25
	2015 年度	250.48	32.05
	2016 年度	304.96	39.89
	2017 年度	509.77	58.88
	2018 年度	621.20	66.36
吉祥航空	2014 年度	53.91	1.74
	2015 年度	60.19	1.30
	2016 年度	77.16	4.45
	2017 年度	98.14	5.23
	2018 年度	121.82	5.55
春秋航空	2014 年度	62.45	3.03
	2015 年度	63.84	4.01
	2016 年度	72.63	4.14
	2017 年度	95.22	4.83
	2018 年度	117.47	5.23
华夏航空	2014 年度	9.70	0.55

	2015 年度	12.94	0.79
	2016 年度	18.97	1.41
	2017 年度	27.05	1.84
	2018 年度	36.56	1.31

数据来源：上市公司年报

I. 华夏航空 2017 年维修费出现大幅增长符合行业特征

2014 年以来，同行业上市公司维修费用呈总体上升趋势，2017 年均较 2016 年维修费出现较大幅度增长。华夏航空 2017 年维修费出现大幅增长符合行业特征。

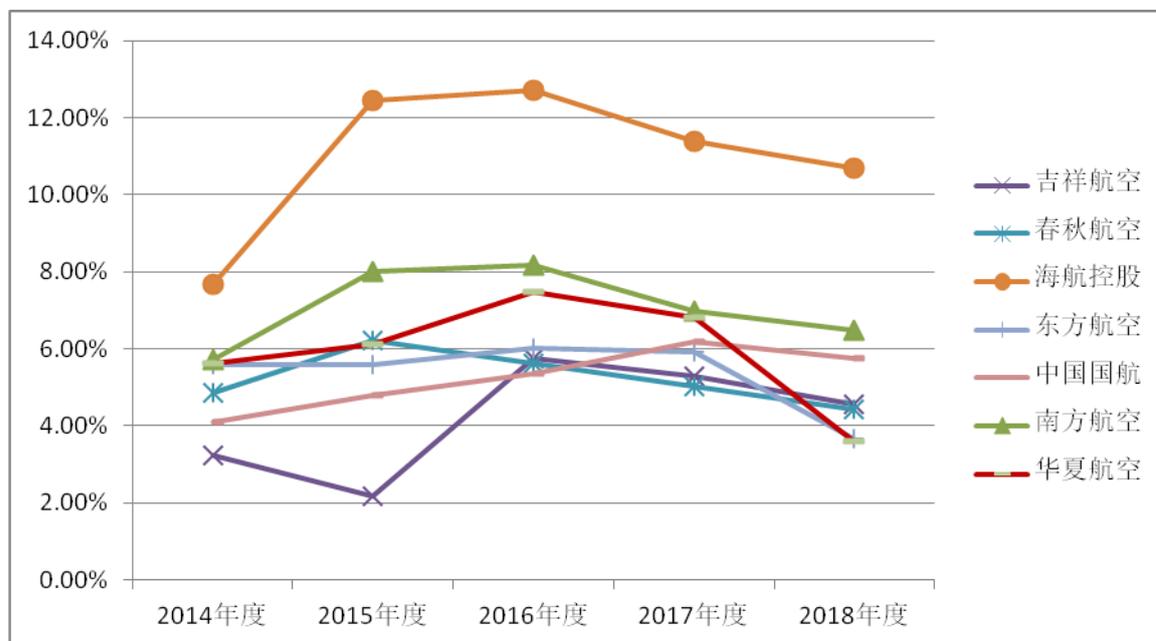
II. 华夏航空 2018 年维修费出现较大幅下降与东方航空一致

东方航空维修费金额从 2017 年的 53.46 亿元下降到 2018 年的 37.38 亿元。华夏航空维修费金额从 2017 年的 1.84 亿元下降到 2018 年的 1.31 亿元。华夏航空 2018 年维修费金额大幅下降与东方航空一致，符合行业特征。

C. 同行业 2014 年以来维修费占比的波动情况

2014 年-2018 年同行业上市公司维修费占主营业务成本的比例的具体波动情况如下：

同行业上市公司维修费占主营业务成本的比例波动情况



数据来源：上市公司年报

I. 华夏航空维修费占比出现较大波动符合行业特征

经过对 2014 年-2018 年同行业上市公司维修费占主营业务成本的比重进行

对比分析，同行业上市公司维修费占比均存在较大波动。因此华夏航空报告期维修费占比出现波动符合行业特征。

II. 华夏航空维修费占比波动区间符合行业特征

经过对 2014 年-2018 年同行业上市公司维修费占主营业务成本的比重进行对比分析，华夏航空维修费占比波动区间为 3.59%--7.46%，其波动区间位于同行业上市公司波动区间 2.16%--12.80%之内，占比未出现异常波动情况。因此华夏航空报告期维修费占比波动区间符合行业特征。

III. 华夏航空维修费占比某些年度出现较大波动幅度符合行业特征

其中部分航空公司在某些年度出现较大的波动幅度，海航控股维修费占比从 2014 年的 7.67%上升到 2015 年度的 12.80%；吉祥航空维修费占比从 2015 年的 2.16%上升到 2016 年度的 5.77%；东方航空维修费占比从 2017 年的 5.92%下降到 2018 年度的 3.65%。因此华夏航空报告期维修费占比出现较大波动幅度符合行业特征。

IV. 华夏航空与东方航空 2018 年维修费金额、占比均出现较大下降

华夏航空与东方航空 2018 年维修费金额、占比均出现较大下降，具体情况如下：

单位：亿元

公司	年度	主营业务成本	维修费	占比
东方航空	2014 年度	796.45	44.53	5.59%
	2015 年度	771.46	43.04	5.58%
	2016 年度	825.87	49.60	6.01%
	2017 年度	902.85	53.46	5.92%
	2018 年度	1,024.07	37.38	3.65%
华夏航空	2014 年度	9.70	0.55	5.62%
	2015 年度	12.94	0.79	6.12%
	2016 年度	18.97	1.41	7.46%
	2017 年度	27.05	1.84	6.81%
	2018 年度	36.56	1.31	3.59%

数据来源：上市公司年报

东方航空维修费金额从 2017 年的 53.46 亿元下降到 2018 年的 37.38 亿元，维修费占比由 5.92%下降到 3.65%。华夏航空维修费金额从 2017 年的 1.84 亿元

下降到 2018 年的 1.31 亿元，维修费占比由 6.81% 下降到 3.59%。华夏航空 2018 年维修费金额以及维修费占比出现较大下降与东方航空一致，符合行业特征。

综上所述，华夏航空 2017 年度维修费用大幅增长、2018 年度维修费用大幅减少符合行业特征，具有合理性。

③ 结合飞机拥有量、机龄以及日常保养项目和保养周期的一致性、日利用小时等因素分析维修费用波动的原因及合理性。2018 年是否存在控制维修费用调节利润指标的情形

A. 报告期内飞机数量和机龄

报告期内，公司实现经营规模的快速增长，飞机数量快速上升，具体情况如下：

项目	2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日
	数值	增长率	数值	增长率	数值
飞机数量	44	25.71%	35	34.62%	26

公司运营飞机总数 44 架，其中机龄 5 年以下的飞机 36 架，机龄 5 年-7 年飞机数量 8 架，飞机整体机龄均较低。公司飞机具体机龄参见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“九、发行人主要固定资产及无形资产”之“1、主要生产设备情况”。

截至 2018 年末，公司飞机及发动机整体成新率情况如下

项目	账面原值	累计折旧	账面价值	成新率
飞机及发动机	422,598.92	78,209.37	344,389.56	81.49%

公司飞机的整体成新率较高，飞机状况良好。

B. 维修费用波动的原因

飞机维修工作主要包括定期检修和航线维修两大类。定期检修是指在飞机每飞行达到一定小时数或起降次数后，对飞机进行全面的例行检查和测试，及时发现存在的缺陷并及时修复；航线维修包括航前维修、过站维修以及航后维修，属于日常性维修。航线维修工作需要日复一日地实施，从而为机队飞机的飞行安全、运行提供基本保障。

报告期内定期检修和航线维修的金额占比情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度		2017 年度		2016 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
定期检修	6,877.40	52.46%	13,293.52	72.16%	10,983.30	77.62%
航线维修	6,233.25	47.54%	5,129.24	27.84%	3,166.07	22.38%
维修费合计	13,110.65	100.00%	18,422.76	100.00%	14,149.37	100.00%

华夏航空维修费金额从2017年的1.84亿元下降到2018年的1.31亿元，具体原因如下：

I. 航线维修金额与飞机数量匹配

报告期内航线维修金额与飞机数量增长情况如下：

项目	2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日
	数值	增长率	数值	增长率	数值
飞机数量	44	25.71%	35	34.62%	26
航线维修(万元)	6,233.25	21.52%	5,129.24	62.01%	3,166.07

航线维修工作需要日复一日地实施，属于日常性维修，报告期内航线维修金额逐年上升，与公司报告期飞机数量增加呈线性关系，航线维修金额与飞机数量匹配。

II. 定期检修费用存在较大偶发性

定期检修是指在飞机每飞行达到一定小时数或起降次数后，对飞机进行全面的例行检查和测试。在定期检修中根据飞机的实际损坏情况制定不同的维修方案，不同的维修方案使得维修费金额差异非常大。如经检查未发现损坏情况，维修费金额较低；如发现飞机重要部件出现重大缺陷或者损坏，维修费金额会较高。因此，定期检修中存在一定偶发性因素会导致报告期内定期检修的维修费出现较大波动，与飞机数量不会呈现严格匹配关系。

公司拥有44架运营飞机，固定资产价值较高，公司2018年末飞机及发动机原值为42.26亿元，假设每发生1%价值损失波动，对维修费的金额影响约为4,226万元。如同时考虑22架经营租赁飞机原值的影响数，维修费影响金额将翻倍超过8,000万元。

因此，维修中偶发性因素使得2017年维修费大幅增加、2018年维修费大幅下降具有合理性。

III. 报告期内经租发动机大修数量导致维修费波动

报告期内经租发动机大修数量和维修金额如下：

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
发动机大修数量（台）	4	6	0
发动机大修金额（万元）	4,039.38	5,591.43	0

公司从 2014 年前后开始使用经营租赁方式引进飞机，其中发动机大修周期为 3-4 年，即引进后的第 3 年即 2017 年经租发动机开始大修，报告期内的大修发动机数量变动导致 2017 年维修费大幅增长，而 2018 年又大幅减少。

IV. 2018 年备用发动机大幅增加节约发动机维修费

报告期内备用发动机数量如下：

项目	2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日
	数值	增长率	数值	增长率	数值
备用发动机（台）	10	250%	4	0%	4

备用发动机由 2017 年的 4 台增加到 2018 年的 10 台，公司通过合理调配备用发动机的使用，延长发动机的使用寿命，发动机的故障率也大幅降低。2018 年实际送修 4 台经营租赁发动机，按照假设 2018 年送修 8 台经租发动机测算节约 4 台发动机维修费用，按照单台 1,000 万元维修费估算节约 2018 年维修费约 4,000 万元。

同时 2018 年新增 6 台备用发动机虽然减少了当年维修费，但相应增加了主营业务成本中的折旧费用。因此 2018 年新增 6 台备用发动机导致折旧费用增加，也是 2018 年维修费减少的原因之一。

V. 2018 年拆解 2 架飞机取得大量航材节约维修费

2018 年 1 月公司经过招投标以 7,076 万元取得山东航空 2 架退役 CRJ700 飞机，公司将飞机拆解后取得大量二手航材，一方面节约了大量的航材采购费并极大的充实了公司航材备件库，另一方面拆解取得的航材在投入使用后可节约大额维修费，经测算可节约 2018 年维修费用约 2,500 万元。

C. 航空行业为民航局强监管的行业

I. 航空安全是华夏航空赖以生存和发展的重要基础

安全是航空公司赖以生存和发展的重要基础，公司自成立以来始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的安全政策，自投入运行以来未发生任何飞行事故、空防安全事故、航空地面运输事故以及航空器维修事故。

公司按照中国民用航空规章建立了安全管理体系（SMS），并于 2010 年通过了民航局 SMS 补充运行合格审定，代表公司在安全管理方面已经达到了国际民航运输的先进管理水平，并能够在实际运行中有效执行；公司于 2010 年通过了国际标准化组织的 ISO 审计，并顺利通过历次复审，标志着公司质量管理达到了国际先进水平；目前公司已获得国际航协的运行安全审计认证（IOSA），已达到国际航空界最权威的安全运行标准。

II. 飞机检修是保障航空安全的重要环节

飞机检修均严格按照民航局的监管规定和华夏航空维修方案手册进行飞机检修，日常性的航线维修和定期检修是检验飞机是否适航的例行操作，公司不存在人为控制维修的情况，也不存在控制维修费用的情况。

因此，航空行业为民航局强监管的行业，公司不存在控制维修费用的情况。

综上所述，维修费用波动符合行业特征，维修费波动原因合理充分，2018 年不存在控制维修费用调节利润指标的情形。

④ 核查过程、依据和方法

A. 保荐机构项目组会同会计师通过网络查询、访谈公司维修工程部经理，查询国家企业信用信息公示系统 <http://www.gsxt.gov.cn/> 等方式核查前五大维修供应商的基本情况；

B. 保荐机构项目组会同会计师分析 2014 年以来发行人维修费用的波动情况以及维修费占比波动情况，并对比同行业可比公司情况，采用数据对比分析维修费用变动原因；

C. 保荐机构项目组会同会计师结合飞机拥有量、机龄分析维修费变动合理性，通过将维修费分类为航线维修和定期维修，通过数据对比分析维修费原因合理性。并查阅备用发动机数量、山东航空退役飞机的中标书和购买合同、经营租赁发动机送修合同，并用数据分析拆解航材的节约费用，查阅民航局颁发的维修许可证和华夏航空维修方案等方式分析维修费变动合理性；抽查飞机进行定期检修、航线维修发生的维修记录和费用清单，并与公司财务记录之间进行比对。

⑤ 保荐机构和发行人会计师核查意见

经核查，保荐机构和发行人会计师认为：

报告期内前五大维修供应商主要为国内外知名飞机部件生产和维修企业，与公司不存在关联关系。华夏航空 2017 年维修费出现大幅增长符合行业特征，华

夏航空 2018 年维修费出现较大幅下降与东方航空一致；华夏航空维修费占比出现波动、波动区间、某些年度出现较大波动幅度符合行业特征；华夏航空的 2018 年维修费金额、占比均出现较大下降与东方航空一致。

报告期内维修费用中的航线维修金额与飞机数量匹配，定期检修费用存在较大偶发性，报告期内经租发动机大修数量导致维修费波动，2018 年备用发动机大幅增加节约发动机维修费，2018 年拆解 2 架飞机取得大量航材节约维修费。航空行业为民航局强监管的行业，航空安全是华夏航空赖以生存和发展的重要基础，飞机检修是保障航空安全的重要环节，公司不存在控制维修费用的情况。维修费用波动符合行业特征，维修费用波动的原因合理充分，2018 年不存在控制维修费用调节利润指标的情形。

（三）毛利润与毛利率分析

1、毛利润情况

报告期内，公司毛利润变化的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月		2018 年度		2017 年度		2016 年度	
	毛利润	占比	毛利润	占比	毛利润	占比	毛利润	占比
主营业务	28,551.79	99.13%	60,219.09	99.95%	73,936.72	99.58%	65,148.16	99.86%
其他业务	251.16	0.87%	32.07	0.05%	310.01	0.42%	92.77	0.14%
全部业务	28,802.95	100.00%	60,251.15	100.00%	74,246.73	100.00%	65,240.92	100.00%

2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年 1-6 月，公司分别实现毛利 65,240.92 万元、74,246.73 万元、60,251.15 万元和 28,802.95 万元，其中，主营业务毛利分别为 65,148.16 万元、73,936.72 万元、60,219.09 万元和 28,551.79 万元，占同期毛利均超过 99%，公司主营业务突出，毛利主要来源于主营业务。

报告期内，公司运营的飞机和航线数量快速增长。截至 2018 年末，公司可用座公里指标达 722,975.07 万可用座公里，较 2016 年末的 371,544.57 万可用座公里增长 351,430.50 万可用座公里。2016 年、2017 年、2018 年及 2019 年 1-6 月，公司主营业务的单位毛利分别为每可用座公里 0.18 元、0.14 元、0.08 元及 0.06 元，公司运营规模快速增长的同时，保持了良好的盈利能力。

2、主营业务毛利率情况

报告期内，公司主营业务毛利率情况如下：

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
主营业务毛利率	11.53%	14.14%	21.46%	25.56%

2016年、2017年、2018年和2019年1-6月，公司主营业务毛利率分别为25.56%、21.46%、14.14%和11.53%。

2017年公司毛利率较2016年度下降了4.1%、2018年公司毛利率较2017年下降了7.32%，主要原因如下：

① 航油价格是公司毛利率最重要的影响因素。报告期内公司航油采购量及采购价格情况如下：

项目	2018年度	2017年度	2016年度
航油采购量（吨）	221,271.91	170,995.37	126,495.00
航油采购均价（元/吨）	5,095.64	4,076.85	3,327.79
航油采购金额（万元）	112,752.20	69,712.17	42,094.99

2016年至2017年，航油采购量和采购金额均大幅上升，航油采购均价由3,327.79元/吨上升至4,076.85元/吨，航油采购价格的大幅上升对公司主营业务毛利率产生了比较显著的负面影响。2018年公司毛利率由2017年的21.46%下降至14.14%，主要原因是油价上涨所致，2018年公司航油采购均价由2017年的4,076.85元/吨上涨至5,095.64元/吨，涨幅为24.99%，与2017年航油平均采购价格上涨25%的敏感性测试结果基本相符。

公司毛利率相对于航油价格的敏感性分析如下：

项目	2018年度	2017年度	2016年度
航油采购量（吨）	221,271.91	170,995	126,495
可用座公里（万座公里）	722,975.07	529,756.87	371,544.57
主营业务收入（万元）	425,786.50	344,485.50	254,843.30
当前价格条件下			
航油平均采购价格（元/吨）	5,095.64	4,077	3,328
航油采购总金额（万元）	112,752.20	69,712.17	42,094.99
主营业务毛利润（万元）	60,219.09	73,936.72	65,148.16
主营业务毛利率	14.14%	21.46%	25.56%
单位可用座公里毛利润（元）	0.08	0.14	0.18
假设1 航油平均采购价格上涨25%条件下			
航油平均采购价格（元/吨）	6,370	5,096	4,160

航油采购总金额（万元）	140,940.25	87,143.52	52,621.92
主营业务毛利润（万元）	32,031.04	56,505.37	54,621.23
主营业务毛利率	7.52%	16.40%	21.43%
单位可用座公里毛利润（元）	0.04	0.11	0.15
假设 2 航油平均采购价格下降 25%条件下			
航油平均采购价格（元/吨）	3,822	3,058	2,496
航油采购总金额（万元）	84,564.15	52,286.11	31,573.15
主营业务毛利润（万元）	88,407.14	91,362.78	75,670.00
主营业务毛利率	20.76%	26.52%	29.69%
单位可用座公里毛利润（元）	0.12	0.17	0.20

② 由于在固定成本相同的情况下航程较长的航线飞机运营效率较高，若当年新增航线的平均航程较原有航线更长，将对公司毛利率产生正面影响。2017年，公司经营航线数由74条增长至86条，增幅16.22%，同期总航线里程增幅为48.25%，总航线里程的增幅高于航线数量的增幅，表明新增航线的平均航程较大幅度长于原有航线均值，对公司毛利率有较大的正面影响。2018年，公司经营航线数由86条增长至123条，增幅43.02%，总航线里程较2017年增幅为23.94%，总航线里程低于航线数量的增幅，表明新增航线的平均航程短于原有航线均值，对公司毛利率有一定负面影响。

③ 2017年，公司营业收入的增幅高于飞机租赁及折旧费用的增幅，对公司毛利率有一定正面影响；2018年公司营业收入增幅低于飞机租赁及折旧费用增幅，对公司毛利率有一定负面影响。

综上，2017年，航油采购价格的大幅上升对公司主营业务毛利率产生了比较显著的负面影响，尽管新增航线航程较长，营业收入增幅高于飞机租赁及折旧费用的增幅等对公司毛利率带来一定贡献，但仍不及航油采购价格上升产生的影响，公司主营业务毛利率进一步有所下降；2018年，航油采购价格持续大幅上升则为公司主营业务毛利率较2017年进一步下降的主要原因。

2019年1-6月公司实现新疆自治区内航空运输收入2.36亿元，同比增长603%，根据航线补贴计算办法，获得航线补贴1.46亿元。运力采购+航线补贴的模式，使新疆自治区航线整体收益水平达到公司机构运力采购的平均收益水平。按照《企业会计准则第16号-政府补助》规定，上述航线补贴计入其他收益，这是2019年上半年公司毛利率较2018年有所下滑的主要原因。

3、公司主营业务毛利率与同行业上市公司对比分析

报告期内，公司与同行业可比上市公司主营业务毛利率情况如下：

期间	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国航空	15.43%	17.10%	23.33%
东方航空	10.36%	10.72%	15.96%
南方航空	9.99%	11.80%	15.65%
海航控股	3.66%	10.13%	19.82%
吉祥航空	14.20%	19.77%	21.40%
春秋航空	8.53%	9.83%	8.90%
平均值	10.83%	13.23%	17.51%
华夏航空	14.14%	21.46%	25.56%

资料来源：各上市公司定期报告

报告期内，公司各年度主营业务毛利率变化趋势与同行业可比上市公司平均水平一致，而绝对数上均高于同行业可比上市公司平均水平，主要系：（1）公司专业于支线航空的经营与发展，在各地布局和开设航线大都先于竞争对手，在部分三、四线城市客流相对有限的情况下，抢先进入这类城市的支线航空市场，能够迅速形成一定的垄断优势（即开辟独飞航线）。公司运营的航线有较大比例为独飞航线，2016年公司收入前十名的航线有4条为独飞航线，另外5条航线上公司的航班数占该航线总航班数量的比重超过50%。因而，公司航线与其他航空公司重叠率较低，所面临的竞争压力相对较低，机票折扣较少，因而毛利率较高；（2）公司专注于支线航空，所执飞的航班飞行时间均较短。针对飞行时间短的特点，公司在机上提供特色餐食服务，为旅客提供目的地特色小吃等，与热餐食相比配餐费较低；（3）通常情况下，航空公司对常旅客的奖励积分采用递延收益法进行核算，即将承运票款在劳务提供产生的收入与奖励积分的公允价值之间进行分配，将承运票款扣除奖励积分公允价值的部分确认为收入、将奖励积分的公允价值确认为递延收益，并根据兑换情况或失效后相应转入主营业务收入、其他业务收入和营业外收入。由于公司目前尚未执行常旅客奖励积分兑换计划，因而也一定程度上提高了公司主营业务的毛利率。

（四）期间费用分析

公司期间费用的具体情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	期间费用率	金额	期间费用率	金额	期间费用率	金额	期间费用率
销售费用	10,041.91	4.05%	19,352.46	4.54%	17,460.88	5.06%	11,840.12	4.64%
管理费用	8,315.98	3.36%	14,887.38	3.49%	14,924.38	4.33%	11,429.72	4.48%
财务费用	10,820.86	4.37%	22,332.49	5.24%	7,984.35	2.32%	14,723.92	5.77%
合计	29,178.75	11.77%	56,572.34	13.28%	40,369.61	11.71%	37,993.76	14.89%

注：期间费用率=期间费用/营业收入

1、销售费用

报告期内，公司销售费用明细如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
机票销售费	6,020.94	59.96%	9,942.20	51.37%	8,336.57	47.74%	6,846.53	57.82%
工资薪酬	3,019.01	30.06%	5,751.91	29.72%	5,120.71	29.33%	2,952.26	24.93%
差旅费	347.83	3.46%	885.84	4.58%	637.58	3.65%	673.75	5.69%
业务招待费	261.76	2.61%	490.06	2.53%	296.19	1.70%	307.11	2.59%
折旧费	40.69	0.41%	99.40	0.51%	194.74	1.12%	238.61	2.02%
广告及宣传费	58.05	0.58%	820.65	4.24%	598.02	3.42%	346.41	2.93%
其他	293.63	2.92%	1,362.40	7.04%	2,277.08	13.04%	475.45	4.02%
合计	10,041.91	100.00%	19,352.46	100.00%	17,460.88	100.00%	11,840.12	100.00%

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，公司销售费用分别为11,840.12万元、17,460.88万元、19,352.46万元及10,041.91万元，占营业收入的比重分别为4.64%、5.06%、4.54%及4.05%。公司销售费用主要由机票销售费和工资薪酬组成，报告期内该两项费用合计占销售费用比例均超过75%。

2017年公司销售费用占营业收入的比重较2016年有所回升，主要系公司调整了市场销售和电子商务等部门的人员配备和工资薪酬水平所致。

2017年公司机票销售费占销售费用比例较2016年有所下降的主要原因为：2016年民航局发布《关于国内航空旅客运输销售代理手续费有关问题的通知》（民航发[2016]6号），规定客运手续费支付标准由按销售额比例支付改为按每张客票定额支付，此举导致机票代销手续费整体水平下降，从而减少了公司机票销售费。

2、管理费用

报告期内，公司管理费用明细如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
工资薪酬	4,881.17	58.70%	8,181.44	54.96%	7,509.42	50.32%	5,759.37	50.39%
咨询服务费	453.51	5.45%	691.21	4.64%	425.40	2.85%	1,122.96	9.82%
租赁费	329.77	3.97%	442.77	2.97%	983.04	6.59%	759.54	6.65%
差旅费	284.56	3.42%	400.93	2.69%	659.57	4.42%	674.56	5.90%
折旧费	387.21	4.66%	791.57	5.32%	626.21	4.20%	397.62	3.48%
业务招待费	289.49	3.48%	816.99	5.49%	480.63	3.22%	365.03	3.19%
通讯费	199.64	2.40%	271.96	1.83%	262.01	1.76%	237.68	2.08%
无形资产摊销	291.53	3.51%	592.96	3.98%	-	-	-	-
车辆费	82.57	0.99%	157.72	1.06%	263.39	1.76%	197.16	1.72%
办公费	77.05	0.93%	54.38	0.37%	285.71	1.91%	335.85	2.94%
其他	1,039.48	12.50%	2,485.44	16.69%	3,429.00	22.98%	1,579.94	13.82%
合计	8,315.98	100.00%	14,887.38	100.00%	14,924.38	100.00%	11,429.72	100.00%

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，公司管理费用分别为11,429.72万元、14,924.38万元、14,887.38万元及8,315.98万元，占营业收入的比重分别为4.48%、4.33%、3.49%及3.36%。公司管理费用主要由工资薪酬构成，报告期内工资薪酬占管理费用比例均超过50%。

2017年度公司管理费用较2016年度增加3,494.66万元，增幅为30.58%，主要系公司管理人员数量与工资水平有所提高所致。2017年公司管理费用其他项较2016年增加1,849.06万元，增幅为117.03%，主要系2017年公司新设工会新增工会会费以及因人员增加带来如劳务费、后勤保障费、制服费、培训费等杂费增加所致。

3、财务费用

报告期内，公司财务费用明细如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
利息支出	10,808.78	99.89%	19,930.09	89.24%	13,765.08	172.40%	7,376.73	50.10%
减：利息收入	468.28	4.33%	1,366.72	6.12%	295.97	3.71%	358.92	2.44%
汇兑损益	156.30	1.44%	3,603.52	16.14%	-5,578.04	-69.86%	7,640.33	51.89%
其他	324.07	2.99%	165.60	0.74%	93.28	1.17%	65.78	0.45%
合计	10,820.86	100.00%	22,332.49	100.00%	7,984.35	100.00%	14,723.92	100.00%

报告期内，公司财务费用主要为利息支出和汇兑损益。我国航空公司从国外购买飞机、租赁飞机时，多采用外币进行结算，因此人民币对外币汇率的变动通过汇兑损益影响航空公司的利润水平。受人民币对美元汇率波动影响，2016年、2017年及2018年公司财务费用分别为14,723.92万元、7,984.35万元及22,332.49万元，其中，2017年公司财务费用较2016年大幅下降、2018年公司财务费用较2017年大幅增长主要系受汇率变化导致的汇兑损益影响。此外，报告期内公司运营规模持续扩大，融资规模也不断增大，致使报告期内公司利息支出逐年增长也是财务费用逐年增加的重要原因。

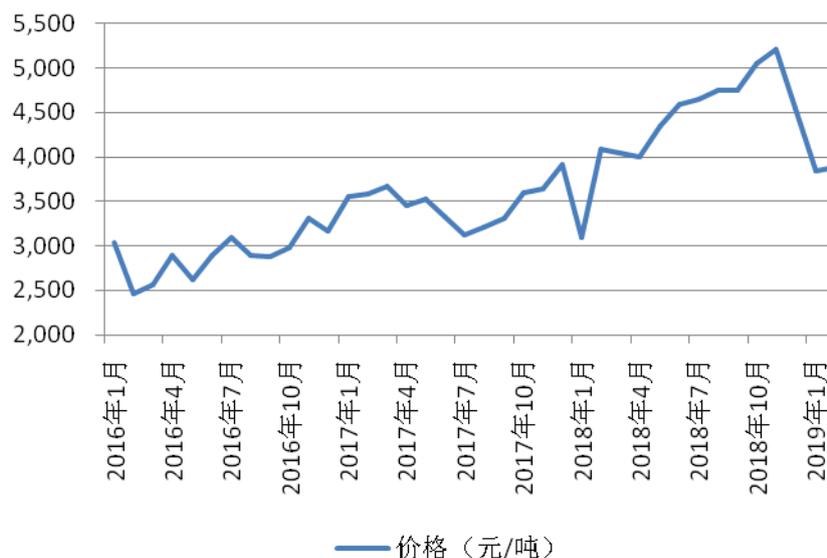
（五）关于2018年公司业绩下滑的专项分析

1、结合报告期内航空燃油价格走势、航油采购价格与国产航空煤油出厂价格的差异情况，人民币对美元汇率变动情况并对比同行业可比公司情况，量化分析报告期各期燃油价格、汇率波动对业绩的影响

（1）中国进口航空煤油税后价格走势情况

2016年1月至2019年2月中国进口航空煤油税后价格走势如下图所示：

2016年1月至2019年2月中国进口航空煤油税后价格



数据来源：新华社中国金融信息网

如上图所示，除2016年1月价格较高外，2016年度中国进口航空煤油税后价格维持震荡上升走势，从2016年2月的2,468元/吨，震荡上行至2016年12月的3,170元/吨，涨幅为28.44%。

2017年度中国进口航空煤油税后价格维持震荡走势，全年各月价格基本维持在3,100-3,950元/吨之间，全年均价高于2016年。

2018年度中国进口航空煤油税后价格一改2016年和2017年的震荡格局，基本处于直线拉升状态，从2018年1月的3,093元/吨一路上涨到2018年11月的5,202元/吨，涨幅达71.46%。2018年12月，中国进口航空煤油税后价格下降至4,547元/吨，较2018年11月的价格降幅为12.59%。

2019年1月中国进口航空煤油税后价格进一步下降至3,844元/吨，较报告期内2018年11月的最高价降幅为26.11%，降幅较大；2019年2月中国进口航空煤油税后价格为3,880元/吨，与2019年1月基本持平。

从前述中国进口航空煤油税后价格走势分析可知，2016年、2017年和2018年，该价格处于上升趋势，导致作为公司营业成本中最重要的组成部分航油的采购价格也处于上升趋势，进而对公司经营业绩带来一定负面影响。

2018年12月以来，中国进口航空煤油税后价格持续下降并于2019年2月企稳，给公司经营带来积极作用。

(2) 公司航油采购价格与国产航空煤油出厂价格差异情况

① 公司航油采购价格与国产航空煤油出厂价格差异情况

我国对国内航线的航油采购价格具有明确的规范性指导文件，主要包括：《关于印发航空煤油销售价格改革方案（试行）的通知》（民航发[2006]31号）、《国家发展改革委关于改革航空煤油销售价格作价办法的通知》（发改价格[2006]1430号）、《国家发展改革委关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》（发改价格[2011]1419号）、《国家发展改革委关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》（发改办价格[2015]329号）。根据上述文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格+进销差价构成，其中国内航油出厂价格由民航局每月汇总市场数据后公布；进销差价实行以政府指导价为主，市场调节价为辅的定价原则，由民航局依据供油公司的成本、市场供求状况、航空公司的承受能力，合理确定进销差价基准价和浮动幅度，由供油企业和航空公司协商确定实际浮动点数。

报告期内，公司航油采购价格与国产航空煤油出厂价格差异对比情况如下：

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
公司航油平均采购价格（不含税） （元/吨）	5,095.64	4,076.85	3,327.79
民航局航油出厂平均价格（不含税） （元/吨）	4,554.63	3,499.36	2,827.63
民航局航油出厂平均价与公司航油平均采购价差额	541.01	577.49	500.16

从上表可知，公司航油采购价格与国产航空煤油出厂价格差额基本维持在500-600元/吨，较为稳定。

② 国产航空煤油出厂价格走势情况

2016年1月至今，民航局公布的国产航油出厂价（含税）情况如下图所示：

2016年1月至今国产航空煤油出厂价



2016年以来,国产航空煤油出厂价格走势与中国进口航空煤油税后价格走势基本一致。

自2016年2月开始国产航油价格逐月震荡上扬;2017年国产航油价格基本维持在4,000元/吨以上,尤其自2017年7月至2018年11月国产航油价格基本维持持续大幅上涨态势;2018年12月至2019年2月,国产航油价格由最高6,218元/吨下降到最低4,585元/吨,降幅达26.26%;2019年3月以来,虽然国产航油价格在回调3个月后又有所反弹,至2019年4月反弹到含税4,946元/吨,但离公司2018年航油采购均价仍有一定距离。

③ 公司航油采购价格变化对业绩的影响情况

报告期内,航油出厂价格持续上涨导致公司航油采购价格持续上涨,进而导致公司运营成本不断上升,对公司业绩产生较大负面影响。报告期内,公司航油采购量和采购均价情况如下表所示:

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
航油采购量 (吨)	221,271.91	170,995.37	126,495.00
航油采购均价 (不含税) (元/吨)	5,095.64	4,076.85	3,327.79

2017年航油采购均价较上年同期上升了749.06元/吨,上升比例为22.51%。假设2017年航油采购均价以2016年的均价计算,航油采购均价上升对2017年营业利润的影响数为下滑12,808.58万元;而2017年公司营业利润较上年同期增长14,181.77万元,航油价格上升影响占比-90.32%。

2018年航油采购均价较上年同期上升了1,018.79元/吨,上升比例为24.99%。

假设2018年航油采购均价以2017年的均价计算，航油采购均价上升对2018年营业利润的影响数为下滑22,542.96万元；而2018年公司营业利润较上年同期下滑18,334.20万元，航油价格上升影响占比122.96%。

受益于2018年12月国产航空煤油出厂价下调至5,711元/吨，较2018年11月的全年最高价下跌8.15%，航油价格停止持续上升态势。2019年以来，国产航空煤油出厂价持续保持震荡下调趋势，截至2019年4月，该价格已下调至4,945元/吨，较2018年12月又下跌了13.41%。

2018年12月以来国产航空煤油出厂价震荡下调大幅缓解了公司未来经营业绩压力。

(2) 美元兑人民币汇率变动情况

① 美元兑人民币期货结算价走势情况

2016年1月至今美元兑人民币期货结算价走势如下图所示：



数据来源：wind

上图为2016年以来美元兑人民币期货每日结算价格，从图中可以看出，报告期内，美元兑人民币期货结算价呈现大幅波动震荡走势。

2016年，美元兑人民币期货结算价呈先贬后升的走势；2017年美元兑人民币期货结算价基本呈贬值走势；2018年美元兑人民币期货结算价基本呈升值走势；2018年底至2019年初美元兑人民币期货结算价出现了近3个月的贬值走势，2019年2月至今美元兑人民币期货结算价基本维持在6.7左右。

因公司飞机采购以美元结算，部分应付飞机融资租赁款由美元负债构成，故

美元对人民币汇率大幅波动导致公司财务费用中的汇兑损益发生较大波动。

② 美元兑人民币汇率波动对公司业绩的影响

2016年公司汇兑净损失为7,640.33万元，而2017年则降至-5,578.04万元，相较上年同期2017年度汇率波动影响增加营业利润13,218.37万元；而2017年公司营业利润较上年同期增长14,181.77万元，汇率波动影响占比93.21%。

2017年公司汇兑净损失为-5,578.04万元，而2018年则升至3,603.52万元，相较上年同期2018年度汇率波动影响减少营业利润9,181.56万元；而2018年公司营业利润较上年同期下滑18,334.20万元，汇率波动影响占比50.08%。

汇率波动对报告期公司营业利润带来较大影响。

2018年12月以来，美元兑人民币期货结算价冲高回落，2019年2月至今，持续维持在6.7左右，短期看较为稳定，而公司也在持续关注外币支付项目金额，并择机签署远期外汇合同以达到规避外汇风险之目的，以此来平滑美元兑人民币汇率波动的影响。

综上所述，航油采购价格大幅上升以及美元兑人民币汇率大幅波动致使公司报告期业绩产生较大波动，但2018年底以来，航油采购价格大幅跳水、美元对人民币汇率有所贬值并在一定时期内保持稳定，致使公司未来业绩进一步下滑的因素有所减弱，对公司未来经营及募投项目实施均有着积极影响。

(3) 假设 2018 年航油价格和汇率波动水平保持与 2017 年一致的测算业绩大幅增长

假设2018年公司航油采购价格以及美元兑人民币汇率波动水平与2017年一致，公司2018年扣非归母净利润将达到45,568.03万元，较2017年扣非归母净利润增加9,613.87万元，增幅为26.74%。

(4) 其他收益的影响

报告期内，公司其他收益情况如下表所示：

单位：元

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
其他收益	205,341,062.60	104,751,850.44	-

公司其他收益主要为航线补贴等与日常经营活动相关的政府补助。

因财政部于2017年修订《企业会计准则第16号——政府补助》，修订后的准则自2017年6月12日起施行，根据准则要求，公司2017年调增其他收益10,475.19

万元，调减营业外收入10,475.19万元，相较上年同期2017年此项会计政策变更增加营业利润10,475.19万元；而2017年公司营业利润较上年同期增长14,181.77万元，前述会计政策变更影响占比73.86%。

2018年公司其他收益较2017年增加10,058.92万元，主要为2018年公司较2017年新增航线37条，致使2018年公司航线补贴较2017年新增9,523.59万元。相较上年同期2018年其他收益增加营业利润10,058.92万元，而2018年公司营业利润较上年同期下滑18,334.20万元，其他收益变动影响占比-55.01%。

综上所述，航油采购价格上升、美元兑人民币汇率波动以及其他收益上升成为报告期公司营业利润波动的主要解释变量。

(5) 同行业上市公司受航油价格及汇率波动的影响情况

① 同行业上市公司航油成本的变动及影响情况

同行业上市公司报告期内航油成本及其占营业成本比重情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度		2017 年度		2016 年度	
	航油成本金额	占营业成本比例	航油成本金额	占营业成本比例	航油成本金额	占营业成本比例
中国航空	3,848,130.30	33.42%	2,840,921.30	28.33%	2,198,193.40	25.21%
东方航空	3,368,000.00	32.89%	2,513,100.00	27.83%	1,962,600.00	23.76%
南方航空	4,292,200.00	33.37%	3,189,500.00	28.56%	2,379,900.00	24.70%
海航控股	2,056,389.20	32.74%	1,459,018.30	28.17%	785,858.30	25.06%
吉祥航空	395,132.37	32.37%	286,594.19	29.07%	191,787.90	24.78%
春秋航空	400,587.10	33.82%	282,989.41	29.36%	188,004.79	25.58%
同行业上市公司平均水平	2,393,406.50	33.10%	1,762,020.53	28.30%	1,284,390.73	24.65%
华夏航空	112,752.20	30.84%	69,712.17	25.77%	42,094.99	22.19%

数据来源：上市公司年报

报告期内，随着航油价格逐年上升，公司与同行业上市公司航油成本占营业成本比例均逐年上升，航油成本的上升均会增加上市航空公司成本，从而降低上市航空公司利润水平。

② 汇率波动对同行业上市公司业绩的影响情况

报告期内，汇率波动对同行业上市公司业绩的影响情况如下表所示：

单位：万元

公司名称	项目	2018 年度		2017 年度		2016 年
		金额	增长额	金额	增长额	金额

中国航空	汇兑净损失	237,657.70	531,467.80	-293,810.10	-717,176.90	423,366.80
	营业利润	982,649.70	-179,981.00	1,162,630.70	244,554.00	918,076.70
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	295.29%	-	293.26%	-
东方航空	汇兑净损失	219,100.00	419,200.00	-200,100.00	-557,500.00	357,400.00
	营业利润	295,800.00	-428,800.00	724,600.00	632,000.00	92,600.00
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	97.76%	-	88.21%	-
南方航空	汇兑净损失	174,200.00	353,200.00	-179,000.00	-505,600.00	326,600.00
	营业利润	400,900.00	-407,200.00	808,100.00	460,800.00	347,300.00
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	86.74%	-	109.72%	-
海航控股	汇兑净损失	170,989.00	359,742.3	-188,753.30	-402,950.8	214,197.50
	营业利润	-511,171.80	-940,807.20	429,635.40	129,155.80	300,479.60
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	38.24%	-	311.99%	-
吉祥航空	汇兑净损失	1,431.63	1,999.80	-568.17	-2,312.68	1,744.51
	营业利润	154,130.96	-11,558.33	165,689.29	44,322.85	121,366.44
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	17.30%	-	5.22%	-
春秋航空	汇兑净损失	3,483.32	2,604.05	879.27	-8,452.98	9,332.25
	营业利润	121,792.61	12,506.84	109,285.77	88,813.12	20,472.65
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	-20.82%	-	9.52%	-
同行业上市公司平均水平	汇兑净损失	134,476.94	278,035.66	-143,558.72	-365,665.56	222,106.84
	营业利润	240,683.58	-325,973.28	566,656.86	266,607.63	300,049.23
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	85.29%	-	137.15%	-
华夏航空	汇兑净损失	3,603.52	9,181.56	-5,578.04	-13,218.37	7,640.33
	营业利润	23,017.78	-18,334.21	41,351.99	14,181.77	27,170.22
	汇率波动对营业利润变动的 影响占比	-	50.08%	-	93.21%	-

数据来源：上市公司年报

从上表可以看出，除汇率波动对春秋航空和吉祥航空影响较小外，汇率波动对同行业其他上市公司营业利润均产生重大影响，为行业普遍现象。

春秋航空不同于同行业其他上市公司的主要原因是报告期内春秋航空持续保持外币资产负债敞口管理，通过包括持续滚动购入远期外汇合约、提前偿还美元负债等方式在内的一揽子方案来控制美元资产负债敞口、通过持有相应规模的日元存款来控制日元资产负债敞口等方式维持汇率中性管理目标；于2018年12月31日，对于春秋航空各类美元金融资产和美元金融负债，如果人民币对美元升值或贬值10%，其它因素保持不变，则春秋航空将增加或减少净利润约人民币5,785,342元。对于春秋航空各类日元金融资产和日元金融负债，如果人民币对日元升值或贬值10%，其它因素保持不变，则春秋航空将增加或减少净利润约人民币10,553,119元。汇率波动对春秋航空业绩敏感性影响远低于公司。

吉祥航空不同于同行业其他上市公司的主要原因是报告期内吉祥航空也通过合理配资美元与人民币负债的比例等方式，减少了汇率波动对其业绩波动的影响；截至2018年12月31日，假定除汇率以外的其他风险变量不变，人民币兑美元汇率变动使人民币升值或贬值1%，将导致吉祥航空2018年度的净利润增加或减少295.68万元；汇率波动对吉祥航空业绩敏感性影响也远低于公司。

除春秋航空外，报告期内公司和其他同行业上市公司因汇率波动对其营业利润产生的影响方向均一致，因公司规模尚小，汇率波动对公司营业利润的影响占比低于同行业上市公司平均水平。

2、对照同行业可比公司情况进一步分析 2018 年业绩下滑幅度相对较低的原因及其合理性

(1) 同行业上市公司业绩情况

报告期内，同行业上市公司业绩情况如下表所示：

单位：万元

指标	项目	2018 年度		2017 年度		2016 年
		金额	增长率	金额	增长率	金额
营业利润	中国航空	982,649.70	-15.48%	1,162,630.70	26.64%	918,076.70
	东方航空	295,800.00	-59.18%	724,600.00	682.51%	92,600.00
	南方航空	400,900.00	-50.39%	808,100.00	132.68%	347,300.00
	海航控股	-511,171.80	-218.98%	429,635.40	42.98%	300,479.60
	吉祥航空	154,130.96	-6.98%	165,689.29	36.52%	121,366.44

	春秋航空	191,836.91	20.13%	159,696.50	452.30%	28,914.81
	同行业上市公司平均水平	252,357.63	-56.12%	575,058.65	90.76%	301,456.26
	华夏航空	23,017.78	-44.34%	41,351.99	52.20%	27,170.22
扣非归属于母公司净利润	中国航空	662,000.50	-8.40%	722,679.00	17.10%	617,163.90
	东方航空	193,400.00	-56.96%	449,300.00	32.15%	340,000.00
	南方航空	234,200.00	-55.07%	521,200.00	17.79%	442,500.00
	海航控股	-408,451.10	-259.09%	256,747.20	11.44%	230,388.90
	吉祥航空	94,368.19	-19.13%	116,696.40	27.87%	91,261.26
	春秋航空	121,792.61	11.44%	109,285.77	433.81%	20,472.65
	同行业上市公司平均水平	149,551.70	-58.76%	362,651.40	24.92%	290,297.79
	华夏航空	18,602.19	-48.26%	35,954.16	15.52%	31,123.33

数据来源：wind

上表用营业利润和扣非归属于母公司净利润两个财务指标衡量同行业上市公司业绩，从上表可知，除春秋航空2018年较2017年业绩仍有所增长外，报告期内其余航空公司业绩均为倒V型，即2017年较2016年增长，2018年较2017年下滑，同行业上市公司平均情况也是如此，公司业绩变动趋势与同行业上市公司平均水平一致，2018年公司业绩下滑幅度略低于同行业上市公司平均水平。

同时由于中国航空、东方航空、南方航空、海航控股、吉祥航空、春秋航空6家航空公司市场份额合计占到国内航空运输业务的90%左右，通过上述数据分析，航空运输行业整体业绩呈现下滑态势，华夏航空业绩下滑幅度与行业整体趋势一致。

(2) 同行业上市公司扣油扣汇的业绩增长情况

考虑到同行业上市公司国际国内航线网络布局差异较大，机型差异较大，航油消耗量也无法取得，各公司外汇负债规模和外汇资产也无法取得，因此无法直接量化分析业绩差异原因。因此为了便于统一口径分析，采用扣除油价和扣除汇率影响后的业绩指标进行量化分析。同行业上市公司扣油扣汇的营业利润和扣非净利润情况如下：

指标	项目	2018年度	2017年度	增长率
		金额	金额	
营业利润（扣油扣汇）	中国航空	5,068,437.70	3,709,741.90	36.63%
	东方航空	3,882,900.00	3,037,600.00	27.83%

	南方航空	4,867,300.00	3,818,600.00	27.46%
	海航控股	1,716,206.40	1,699,900.40	0.96%
	吉祥航空	550,694.96	451,715.31	21.91%
	春秋航空	595,907.33	443,565.18	34.34%
	平均水平	2,780,241.07	2,193,520.47	26.75%
	华夏航空	139,373.50	105,486.12	32.12%
	扣非归属于母公司净利润（扣油扣汇）	中国航空	4,747,788.50	3,269,790.20
东方航空		3,780,500.00	2,762,300.00	36.86%
南方航空		4,700,600.00	3,531,700.00	33.10%
海航控股		1,818,927.10	1,527,012.20	19.12%
吉祥航空		490,932.19	402,722.42	21.90%
春秋航空		525,863.03	393,154.45	33.75%
平均水平		2,677,435.14	1,981,113.21	35.15%
华夏航空		134,957.91	100,088.29	34.84%

注：扣油扣汇业绩指的是扣除航油成本及汇兑净损失影响的各上市公司业绩。

由上表数据分析可知，华夏航空扣油扣汇后的营业利润和扣非净利润增长情况与同行业上市公司平均增长水平基本保持一致，其中春秋航空、吉祥航空、中国国航扣油扣汇后的营业利润和扣非后净利润增长情况与同行业上市公司平均增长水平保持一致，并不存在显著差异。

（3）2018 年公司业绩下滑幅度较东方航空和南方航空相对较低的原因及合理性

① 东方航空业绩下滑情况

根据东方航空 2018 年年报，由于油价上涨、汇率波动导致汇兑损失等原因，东方航空营业利润由 2017 年 724,600.00 万元下降至 2018 年 295,800.00 万元，降幅达 59.18%；扣非归母净利润由 2017 年 449,300.00 万元下降至 2018 年 193,400.00 万元，降幅为 56.96%。

② 南方航空业绩下滑情况

根据南方航空 2018 年年报分析，南方航空营业利润由 2017 年 808,100.00 万元下降至 2018 年 400,900.00 万元，降幅达 50.39%；扣非归母净利润由 2017 年 521,200.00.00 万元下降至 2018 年 234,200.00 万元，降幅为 55.07%，主要原因也是油价上涨以及汇率波动导致汇兑损失所致。

③ 公司业绩下滑幅度较东方航空和南方航空相对较低的原因及合理性

A. 收入增长幅度情况

东方航空、南方航空和公司 2018 年营业收入较上年同期比较情况如下：

单位：万元

公司名称	2018 年度	2017 年度	变动情况	2018 年营业利润较 2017 年下滑比例	2018 年扣非归母净利润较 2017 年下滑比例
东方航空	11,493,000.00	10,172,100.00	12.99%	59.18%	56.96%
南方航空	14,362,300.00	12,748,900.00	12.66%	50.39%	55.07%
华夏航空	426,003.98	344,844.70	23.54%	44.34%	48.26%

从上表可以看出，公司业绩下滑幅度低于南方航空和东方航空的主要原因是 2018 年公司营业收入增幅远高于东方航空和南方航空。

B. 其他收益变动占业绩比例情况

东方航空、南方航空和公司 2018 年较上年同期新增其他收益占营业利润比重情况如下表所示：

单位：万元

公司名称	2018 年较 2017 年其他收益增加额	2018 年营业利润	其他收益增加额占营业利润比例	2018 年营业利润较 2017 年下滑比例
东方航空	48,900.00	295,800.00	16.53%	59.18%
南方航空	126,200.00	400,900.00	31.48%	50.39%
华夏航空	10,058.92	23,017.78	43.70%	44.34%

从上表可以看出，2018 年其他收益较上年同期增加额对东方航空、南方航空以及公司业绩下滑程度也起到重要作用，其他收益增加额占营业利润比例越高，2018 年营业利润下滑幅度越低。

东方航空、南方航空和公司 2018 年较上年同期新增其他收益占扣非归母净利润比重情况如下表所示：

单位：万元

公司名称	2018 年较 2017 年其他收益增加额	2018 年扣非归母净利润	其他收益增加额税后占扣非归母净利润比例	2018 年扣非归母净利润较 2017 年下滑比例
东方航空	48,900.00	193,400.00	25.28%	56.96%
南方航空	126,200.00	234,200.00	53.89%	55.07%
华夏航空	10,058.92	18,602.19	54.07%	48.26%

从上表可以看出，公司其他收益增加额占扣非归母净利润比例较东方航空、南方航空更高也是公司业绩下滑幅度低于东方航空和南方航空的原因之一。

综上所述，在同样受到航油价格上升以及汇率波动等不利条件影响下，公司

业绩下滑幅度较东方航空和南方航空相对较低主要系公司收入增幅更大，其他收益增加额占营业利润和扣非归母净利润比例更高所致，具备合理性。

(4) 2018 年公司业绩下滑幅度较春秋航空、吉祥航空和中国国航相对较高的原因及合理性

① 2018 年度的春秋航空、吉祥航空和中国国航的业绩变动情况

项目	2018 年度营业利润 同比变动情况	2018 年扣非归母净利润 同比变动情况
中国航空	-15.48%	-8.40%
吉祥航空	-6.98%	-19.13%
春秋航空	20.13%	11.44%
华夏航空	-44.34%	-48.26%

② 春秋航空等的收入增长情况

2017 年度和 2018 年度同行业可比上市公司营业收入情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度	2017 年度	增幅情况
中国航空	13,677,440.30	12,136,289.90	12.70%
东方航空	11,493,000.00	10,172,100.00	12.99%
南方航空	14,362,300.00	12,748,900.00	12.66%
海航控股	6,776,393.40	5,990,394.80	13.12%
吉祥航空	1,436,616.65	1,241,169.05	15.75%
春秋航空	1,311,404.13	1,097,058.99	19.54%
平均值	8,176,192.41	7,230,985.46	13.07%
华夏航空	426,003.98	344,844.70	23.54%

2018 年同行业上市公司营业收入平均水平较 2017 年增长 13.07%，春秋航空则增长了 19.54%，吉祥航空增长了 15.75%，中国国航收入增长与同行业增长基本一致。春秋航空和吉祥航空收入增幅均高于同行业上市公司平均水平，导致春秋航空业绩呈现增长，吉祥航空利润下降幅度低于同行业水平和华夏航空下降幅度。

③ 春秋航空等的毛利率变化情况

2017 年度和 2018 年度春秋航空等的主营业务毛利率情况如下：

项目	2018 年度	2017 年度	变动情况
中国航空	15.43%	17.10%	-1.67%

吉祥航空	14.20%	19.77%	-5.57%
春秋航空	8.53%	9.83%	-1.30%
华夏航空	14.14%	21.46%	-7.32%

春秋航空毛利率则从 2017 年的 9.83% 下滑至 8.53%，下滑幅度仅为 1.30%，毛利率下滑幅度远远低于其他公司，因此导致春秋航空利润出现增长。中国国航和吉祥航空毛利率下降幅度低于华夏航空的下降幅度，导致中国国航和吉祥航空业绩下滑幅度小于华夏航空。

④ 春秋航空等的毛利润变化情况

2017 年度和 2018 年度春秋航空等的毛利润情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度	2017 年度	变动情况	增幅情况
中国航空	2,110,429.04	2,075,305.57	35,123.47	1.69%
吉祥航空	203,999.56	245,379.12	-41,379.56	-16.86%
春秋航空	111,862.77	107,840.90	4,021.87	3.73%
华夏航空	60,236.96	74,003.67	-13,766.71	-18.60%

从上表可以看出，2018 年公司毛利润下滑 18.60%，下滑幅度远高于中国航空和春秋航空分别增长 1.69% 和 3.73%，与吉祥航空下滑 16.86% 相差不大。华夏航空毛利润下降幅度较大使得 2018 年公司业绩下滑幅度较春秋航空、吉祥航空和中国国航相对较高。

⑤ 春秋航空等汇兑损益变化情况

2017 年度和 2018 年度春秋航空等的汇兑损益情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度	2017 年度	变动情况	2018 年汇兑损益占营业利润比重
中国航空	237,657.70	-293,810.10	531,467.80	24.19%
吉祥航空	1,431.63	-568.17	1,999.80	0.93%
春秋航空	3,483.32	879.27	2,604.05	2.86%
华夏航空	3,603.52	-5,578.04	9,181.56	15.66%

从上表可以看出，对于中国国航和公司而言，汇兑损益是影响其营业利润的重要部分，而对于吉祥航空和春秋航空，汇兑损益对营业利润的影响则很小。

根据春秋航空 2018 年年报，春秋航空不同于同行业其他上市公司的主要原因是报告期内春秋航空持续保持外币资产负债敞口管理，通过包括持续滚动购入远

期外汇合约、提前偿还美元负债等方式在内的一揽子方案来控制美元资产负债敞口、通过持有相应规模的日元存款来控制日元资产负债敞口等方式维持汇率中性管理目标；于2018年12月31日，对于春秋航空各类美元金融资产和美元金融负债，如果人民币对美元升值或贬值10%，其它因素保持不变，则春秋航空将增加或减少净利润约人民币5,785,342元。对于春秋航空各类日元金融资产和日元金融负债，如果人民币对日元升值或贬值10%，其它因素保持不变，则春秋航空将增加或减少净利润约人民币10,553,119元。汇率波动对春秋航空业绩敏感性影响远低于公司。

根据吉祥航空2018年年报，吉祥航空不同于同行业其他上市公司的主要原因是报告期内吉祥航空也通过合理配资美元与人民币负债的比例等方式，减少了汇率波动对其业绩波动的影响；截至2018年12月31日，假定除汇率以外的其他风险变量不变，人民币兑美元汇率变动使人民币升值或贬值1%，将导致吉祥航空2018年度的净利润增加或减少295.68万元；汇率波动对吉祥航空业绩敏感性影响也远低于公司。

综上所述，公司业绩下滑幅度高于中国国航主要为相较2018年中国国航毛利率下降幅度较小同时毛利润上升，公司2018年毛利率和毛利润下滑均较多所致；春秋航空业绩呈现增长的主要原因是由于春秋航空收入增长幅度为同行业上市公司最高，且毛利率下降幅度最低，同时汇率波动对春秋航空业绩敏感性的影响较低所致；公司业绩下滑幅度高于吉祥航空主要系汇率波动对公司业绩敏感性的影响大于吉祥航空所致。

3、申请人2018年第一至第四季度分别实现营业收入9.91亿元、10.37亿元、11.08亿元和11.25亿元，实现净利润8,231万元、3,954万元、7,597万元和4,964万元，在营业收入各季度差异不大的情况下，净利润波动较大的原因及合理性

公司2018年度营业收入各季度差异不大情况下，净利润波动较大主要是由于航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等因素在季度间波动较大所致。

(1) 航油成本影响

由于航油价格不断上涨，公司2018年各季度航油成本占营业成本的比重明显上升，由2018年第一季度的28.64%增长到2018年第四季度的32.13%。同时公司机队规模扩大，航油成本的绝对金额呈逐季增长，从2018年一季度

22,859.94 万元上升到 2018 年四季度 35,092.35 万元，具体如下：

2018 年分季航油成本表

期间	航油成本（万元）	占当期营业成本比重
2018 年一季度	22,859.94	28.64%
2018 年二季度	26,634.17	31.43%
2018 年三季度	28,165.74	30.63%
2018 年四季度	35,092.35	32.13%
2018 年全年	112,752.20	30.83%

(2) 汇兑损益影响

由于美元兑人民币价格波动影响，公司 2018 年各季度汇兑损失差异较大，造成净利润波动。

2018 年分季汇兑损失表

期间	汇兑净损失（万元）	占当期营业利润比重
2018 年一季度	-2,368.69	-10.29%
2018 年二季度	3,139.06	13.64%
2018 年三季度	3,452.41	15.00%
2018 年四季度	-619.25	-2.69%
2018 年全年	3,603.52	15.66%

注：收益以“-”号填列

2018 年一季度，公司取得汇兑收益 2,368.69 万元，二、三季度汇兑损失分别为 3,139.06 万元、3,452.41 万元，四季度取得汇兑收益 619.25 万元。2018 年累计汇兑损失 3,603.52 万元，占当年营业利润比重达 15.66%。

(3) 其他收益及营业外收入影响

2018 年公司共获得其他收益 2.05 亿元，占利润总额的比例为 69.56%，由于其他收益确认入账时点并非季度间均匀分布，所以对净利润季节间的波动影响较大，具体情况如下表所示：

2018 年分季其他收益汇总表

期间	其他收益（万元）	占当期利润总额比重
2018 年一季度	-	-
2018 年二季度	107.23	0.36%
2018 年三季度	4,426.07	14.99%
2018 年四季度	16,000.80	54.20%
2018 年全年	20,534.11	69.56%

2018 年公司共获得营业外收入 6,583.07 万元，占利润总额的比例为 22.30%，由于营业外收入确认入账时点并非季度间均匀分布，故对净利润季节间的波动影响较大，具体情况如下表所示：

2018年分季营业外收入汇总表

期间	营业外收入(万元)	占当期利润总额比重
2018年一季	1,020.72	3.46%
2018年二季	2,426.60	8.22%
2018年三季	2,962.00	10.03%
2018年四季	173.76	0.59%
2018年全年	6,583.07	22.30%

综上所述,2018年航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等主要影响因素的波动真实发生,导致季度间净利润的波动,具有合理性。

(4) 同行业上市公司2018年分季度收入净利润情况

2018年度,同行业上市公司分季度收入、净利润情况如下:

单位:万元

公司名称	项目	2018年第一 季度	2018年第二 季度	2018年第三季 度	2018年第四 季度
中国航空	营业收入	3,160,675.40	3,263,556.80	3,863,777.30	3,389,430.80
	净利润	262,820.20	84,031.70	346,888.90	39,891.90
东方航空	营业收入	2,676,300.00	2,765,900.00	3,345,600.00	2,705,200.00
	净利润	198,300.00	30,000.00	220,700.00	-178,100.00
南方航空	营业收入	3,410,100.00	3,345,400.00	4,133,400.00	3,473,400.00
	净利润	254,400.00	-40,700.00	203,800.00	-119,200.00
吉祥航空	营业收入	360,895.96	332,143.83	418,225.62	325,351.25
	净利润	43,264.75	18,563.33	81,615.53	-20,150.89
春秋航空	营业收入	323,020.99	310,189.57	384,714.69	293,478.89
	净利润	38,549.99	34,124.29	68,554.32	9,055.40
同行业上市公司 平均水平	营业收入	1,986,198.47	2,003,438.04	2,429,143.52	2,037,372.19
	净利润	159,466.99	25,203.86	184,311.75	-53,700.72
华夏航空	营业收入	99,125.64	103,657.24	110,761.26	112,459.85
	净利润	8,230.57	3,954.14	7,597.30	4,964.10

从上表可知,公司2018年分季度营业收入变动趋势与同行业上市公司平均水平基本一致,公司2018年分季度净利润变动趋势与同行业上市公司平均水平一致。

综上所述,公司2018年度营业收入各季度差异不大情况下,净利润波动较大主要是由于航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等因素在季度间波动较大所致,波动情况与同行业上市公司平均水平一致。

4、截至目前导致业绩下滑的主要不利因素如燃油价格波动、汇率波动等是

否均已实质性消除，是否对申请人可持续经营及本次募投项目实施继续存在重大不利影响；申请人对此采取的应对措施，相关风险揭示是否充分，是否与首发招股书相关信息披露保持一致

(1) 截至目前导致业绩下滑的主要不利因素如燃油价格波动、汇率波动等是否均已实质性消除，是否对申请人可持续经营及本次募投项目实施继续存在重大不利影响；申请人对此采取的应对措施

① WTI 原油价格走势

2016年1月至今，WTI 原油 1906 结算价走势如下图所示：



数据来源：wind

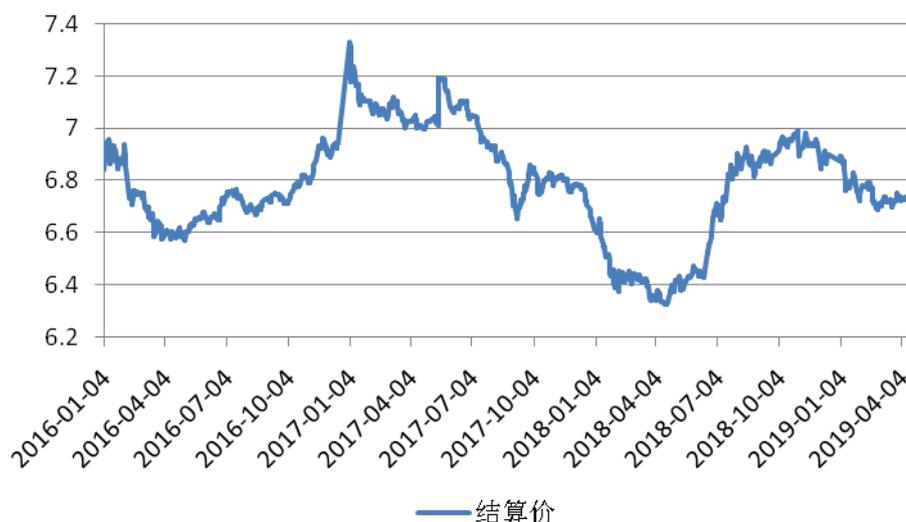
WTI 原油 1906 结算价走势与中国进口航空煤油税后价格走势和国产航空煤油出厂价格走势基本一致。

从 WTI 原油 1906 结算价走势可以看出，自 2018 年 10 月原油价格已从最高约 75 美元/桶下跌至 2018 年 12 月最低约 43 美元/桶，随后一路反弹至 2019 年 4 月的 64 美元/桶，国际原油价格基本结束了自 2017 年 7 月至 2018 年 10 月的单边上涨走势。

② 美元兑人民币汇率情况

2016年1月至今，美元兑人民币期货结算价走势如下图所示：

美元兑人民币期货结算价



数据来源：wind

从美元兑人民币期货结算价走势可以看出，2016年美元兑人民币期货结算价呈先贬后升的走势；2017年美元兑人民币期货结算价基本呈贬值走势；2018年美元兑人民币期货结算价基本呈升值走势；2018年底至2019年初美元兑人民币期货结算价出现了近3个月的贬值走势，2019年2月至今美元兑人民币期货结算价基本维持在6.7左右。

③ 针对航油价格波动及美元兑人民币汇率波动公司采取的对策

A. 收取燃油附加费

根据2015年3月国家发展改革委员会和中国民航局出台的《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571号），收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格由每吨4,140.00元提高到每吨5,000.00元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨5,000.00元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。根据该规定，燃油附加费与油价联动可以有效抵减部分油价上涨对于公司经营的不利影响。

因2018年航油采购价格不断攀升，2018年5-12月公司航油采购价格持续高于5,000元/吨，根据上述规定，公司已于2018年6月开始收取燃油附加费。未来如航油价格再次上涨超过5,000元/吨，公司将再次启动收取燃油附加费以抵减油价上涨对公司经营的不利影响。

B. 成本向下游转移

公司将根据油价波动情况适时调整机票价格，将部分油价上涨成本适当进行转移。同时公司在与机构客户签订运力购买合同过程中也将重点考虑航油采购价格，并将航油成本上升部分或全部转嫁给机构运力购买客户，以保证公司正常的商业利益。

C. 计划开展原油套期保值业务

为降低航油价格波动对公司经营和业绩的影响，2019年1月公司第一届董事会第二十四次会议审议通过了开展原油期货套期保值业务等相关议案，公司将在适当时机实施原油期货套期保值业务，以控制经营风险，提高公司抵御航油价格波动的能力。

D. 开展远期外汇合约对冲部分汇率波动风险

针对美元兑人民币汇率波动风险，公司也在持续关注外币支付项目金额，并与金融机构签署远期外汇合约以达到规避外汇风险之目的，以此锁定美元兑人民币汇率波动的影响。目前公司已针对部分美元负债签订了包含即期/远期结售汇、人民币与外币掉期以及外汇掉期的汇率交易总协议，以对冲美元兑人民币汇率波动风险。

E. 支线航空市场持续向好，公司继续拓展支线航空市场

国内航空市场需求持续增长，而支线市场增长率远远高于干线航空市场，年均保持在20%以上的增长率，公司继续拓展高增长率的支线航空市场，通过收入的增长对冲油价和汇率波动对业绩的影响，整体提升公司业绩规模。

F. 引进燃油经济性更高的新机型

公司从2017年底开始引进空客A320飞机，截止2018年末公司已经引进6架空客A320飞机。空客A320机型相较于庞巴迪CRJ900机型具有更高的燃油经济性，更低单座成本，通过新机型的引入相对降低对燃油在成本中的比重。公司已签订了空客A320系列飞机的购买合同，通过持续引进燃油经济性高的新机型，降低油价对业绩的影响。

G. 新引进飞机时降低美元负债比例和敞口

公司在新引进部分飞机时采用减少使用美元负债的方式达到逐步降低美元负债占总负债比例的目标；同时公司将重新设计新的飞机引进交易结构，通过增加美元资产的方式对冲部分美元负债，总体上降低美元负债敞口。通过降低美元负债比例和敞口降低汇率波动对公司业绩的影响。

H. 公司持续增加运力，通过增加收入提升业绩规模

公司未来每年仍将持续引进飞机，通过增加运力方式扩充航线网络，持续增加收入规模，提升公司的总体业绩规模，通过增加运力推升业绩规模的方式逐步降低油价和汇率波动对业绩的影响。

综上，公司采取了有效的措施应对航油价格波动及汇率波动。

④ 2019 年一季度公司业绩较去年同期有所增长

2019 年一季度，公司营业收入为 124,988.00 万元，较去年同期增长 26.09%；公司净利润为 8,556.19 万元，较去年同期增长 3.96%；公司扣非归母净利润为 8,039.91 万元，较去年同期增长 9.14%。公司 2019 年一季度收入和业绩同比增长，油价和汇率波动不会对公司的业绩构成持续重大不利影响。

综上所述，截止目前国际原油价格较 2018 年 10 月最高点已大幅回落，虽然 2019 年以来有所反弹，但离 2018 年 10 月的高点仍有一定距离；而美元兑人民币汇率也在近三个月基本保持稳定。同时鉴于公司已针对该等经营风险采取了有效措施，且航空行业总体趋势向好，公司业绩下滑的主要因素如燃油价格上升、汇率波动目前已实质性消除，该等经营风险对公司可持续经营及募投项目实施将不会产生重大不利影响。

(2) 航油价格波动风险及美元兑人民币汇率波动风险揭示情况

公司已在本本次公开发行可转债募集说明书“重大事项提示”及“第三章 风险因素”中充分披露航油价格波动风险及美元兑人民币汇率波动风险。

(3) 相关风险揭示情况是否与首发招股书相关信息披露保持一致

经查阅公司首发招股书，公司已于首发招股书“重大事项提示”及“第四章 风险因素”中充分披露航油价格波动风险及美元兑人民币汇率波动风险，相关披露与本次公开发行可转债募集说明书中披露保持一致。

5、2018 年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴是否均已收到，相关补贴金额是否与新增支线数量相匹配；2018 年度在飞机数量及运力增长情况下主营业务成本中的维修费发生额却大幅减少的原因及合理性；结合同行业可比上市公司相关数据对比，逐项分析 2018 年度维修费发生额大幅减少、其他收益中的航线补贴大幅增加、2018 年度营业收入和应收账款增长幅度不一致、应收账款期末余额大幅增长、报告期内各期主营业务毛利率，经营活动净现金流量及应收账款周转率持续下降的原因及合理性，说明 2018 年度是否存在少计成本、费

用、多计收入、收益、利得等情况，规避“发行当年营业利润比上年下降 50% 以上情形”的发行条件

(1) 2018 年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴是否均已收到，相关补贴金额是否与新增支线数量相匹配

截至目前，2018 年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴均已收到，相关补贴金额与新增支线航线数量匹配，具体参见下述“② 2018 年度其他收益中的航线补贴大幅增加情况分析”。

(2) 2018 年度在飞机数量及运力增长情况下主营业务成本中的维修费发生额却大幅减少的原因及合理性

2018 年度在飞机数量及运力增长情况下主营业务成本中的维修费发生额却大幅减少的原因及合理性具体参见本章之“（二）营业成本分析”之“（5）维修费用变动分析”。

(3) 结合同行业可比上市公司相关数据对比，逐项分析 2018 年度维修费发生额大幅减少、其他收益中的航线补贴大幅增加、2018 年度营业收入和应收账款增长幅度不一致、应收账款期末余额大幅增长、报告期内各期主营业务毛利率，经营活动净现金流量及应收账款周转率持续下降的原因及合理性，说明 2018 年度是否存在少计成本、费用、多计收入、收益、利得等情况，规避“发行当年营业利润比上年下降 50% 以上情形”的发行条件

① 2018 年度维修费发生额大幅减少情况分析

关于 2018 年度维修费发生额大幅减少情况分析请参见本章之“（二）营业成本分析”之“（5）维修费用变动分析”。

② 2018 年度其他收益中的航线补贴大幅增加情况分析

A. 报告期内公司其他收益明细情况

2016 年、2017 年及 2018 年，公司其他收益明细如下：

单位：万元

补助项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
航线补贴	19,716.22	10,192.63	10,216.00
中国民用航空总局返还奖励	607.89	282.56	-
其他收益	209.99	-	69.67
合计	20,534.11	10,475.19	10,285.67

注：2016 年其他收益明细为公司 2016 年财务报表计入营业外收入-政府补助的金额。

公司2018年其他收益较2017年和2016年大幅增长的主要原因系公司于2018年夏秋航季开始进驻新疆支线航空市场，2018年共向新疆维吾尔自治区申请了后三个季度的民航支线补贴共计7,805.40万元。

B. 2018年新疆支线补贴的具体情况

根据2017年6月新疆维吾尔自治区人民政府办公厅新政办发[2017]130号《关于自治区民航支线航线补贴的通知》，支线航线补贴原则为“1、自治区财政仅对自治区范围内各支线机场之间的环（串）飞航线给予补贴，不含各支线机场到乌鲁木齐机场、各支线机场到区外机场的航线。2、对于支线航线年平均客座率达到60%以上的不予补贴”；支线航线补贴标准为“根据我区目前航线补助情况，自治区按照航班每起降一次补贴1万元标准给予定额补贴。淡季补贴标准按照以上标准上浮20%，旺季下调20%。”公司申请的2018年二季度支线航线补贴适用该规定。

根据2018年6月新疆维吾尔自治区人民政府办公厅新政办发[2018]63号《关于印发自治区支线航线补贴暂行规定的通知》，支线航线补贴原则为“1、自治区财政仅对自治区范围内各支线机场之间的环（串）飞航线给予补贴，不含各支线机场到乌鲁木齐机场、各支线机场到区外机场的航线。2、对于支线航线年平均客座率达到60%以上的不予补贴”；支线航线补贴标准为“自治区按照南疆（含东疆）支线机场之间互飞每起降一次补贴2万元标准、北疆支线机场之间互飞每起降一次补贴1万元标准、南疆（含东疆）与北疆支线机场之间互飞每起降一次补贴1.5万元标准给予定额补贴。每个区间每日只补贴一班。”公司申请的2018年三季度和四季度支线航线补贴适用该规定。

2018年，公司符合新疆支线航线补贴标准的航线补贴具体情况如下：

期间	航线（条）	航班班次（次）	补贴金额（万元）	补贴到账时间
2018年第二季度	13	1,219	1,462.80	2018年11月
2018年第三季度	13	1,701	2,731.00	2018年12月
2018年第四季度	23	2,496	3,611.60	2019年4月
合计	-	-	7,805.40	-

如上表所示，截至2019年4月，2018年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴均已收到，相关补贴金额与新增支线航线数量相匹配，其他收益中航线补贴大幅增加合理。

C. 2018年新疆四季度支线补贴确认为2018年收入的合理性

根据《企业会计准则第16号——政府补助》（财会〔2017〕15号）的规定：“第七条 政府补助为货币性资产的，应当按照收到或应收的金额计量。”

根据财政部会计司的《企业会计准则第16号——政府补助》应用指南（2018年）的规定：“如果企业已经实际收到补助资金，应当按照实际收到的金额计量；如果资产负债表日企业尚未收到补助资金，但企业在符合了相关政策规定后就相应获得了收款权，且与之相关的经济利益很可能流入企业，企业应当在这项补助成为应收款时按照应收的金额计量。”

根据2018年6月新疆维吾尔自治区人民政府办公厅新政办发〔2018〕63号《关于印发自治区支线航线补贴暂行规定的通知》，支线航线补贴原则为“1、自治区财政仅对自治区范围内各支线机场之间的环（串）飞航线给予补贴，不含各支线机场到乌鲁木齐机场、各支线机场到区外机场的航线。2、对于支线航线年平均客座率达到60%以上的不予补贴”；支线航线补贴标准为“自治区按照南疆（含东疆）支线机场之间互飞每起降一次补贴2万元标准、北疆支线机场之间互飞每起降一次补贴1万元标准、南疆（含东疆）与北疆支线机场之间互飞每起降一次补贴1.5万元标准给予定额补贴。每个区间每日只补贴一班。”因此新疆支线航线补贴为货币性资产的补贴。

根据发行人2018年四季度在新疆的航线航班及客座率情况统计，符合上述支线航线补贴政策要求的航班班次为2496班次，发行人于2019年1月就四季度自治区支线航线补贴向新疆机场集团提出申请，申请补贴金额为3611.60万元。因此发行人满足了补贴文件的相关政策规定并获得了相应的收款权，且与之相关的经济利益很可能流入企业，发行人应当在资产负债表日将补助确认为应收款同时按照应收的金额计量。

经项目组查阅2019年2月新疆机场关于发行人申请支线航线补贴的说明以及2019年4月新疆支线航线补贴的到账凭证。发行人2019年4月收到的新疆补贴3,611.60万元，为发行人2018年4季度应收的航线补贴，收入确认在2018年度符合企业会计准则的规定。

D. 同行业上市公司航线补贴情况

报告期内，同行业上市公司其他收益中航线补贴情况如下：

单位：万元

公司名称	2018 年度		2017 年度		2016 年度
	航线补贴金额	增长率	航线补贴金额	增长率	航线补贴金额
东方航空	44,100.00	49.49%	29,500.00	-26.25%	40,000.00
南方航空	387,200.00	46.67%	264,000.00	-8.46%	288,400.00
中国国航	265,957.70	27.63%	208,389.50	108.34%	100,024.90
海航控股	144,428.70	117.48%	66,411.60	26.17%	52,635.50
春秋航空	103,413.98	22.43%	84,470.87	27.70%	66,145.69
吉祥航空	43,937.83	69.01%	25,997.71	249.17%	7,445.51
同行业上市公司平均水平	164,839.70	45.71%	113,128.28	22.38%	92,441.93
华夏航空	19,716.22	93.44%	10,192.63	-0.23%	10,216.00

数据来源：上市公司定期报告

由上表可以看出，公司2018年航线补贴较上年同期增长93.44%，远高于同行业上市公司平均水平，主要原因是公司经营规模相对较小，2017年航线补贴金额基数远低于同行业上市公司平均水平，且公司于2018年夏秋航季开始进驻新疆支线航空市场，新增新疆维吾尔自治区支线航线补贴所致。

③ 2018年度营业收入与应收款项的增长幅度不一致，应收款项期末余额大幅增长情况分析

报告期各期末，公司应收账款余额变动情况和收入变动情况具体如下：

单位：万元

项目	2018年12月31日 /2018年度		2017年12月31日 /2017年度		2016年12月31日 /2016年度
	金额	增长率	金额	增长率	金额
应收账款余额	82,963.09	66.72%	49,762.63	51.57%	32,830.37
营业收入金额	426,003.98	23.54%	344,844.70	35.17%	255,118.03

公司的应收账款主要为应收客运业务销售款。公司与主要客运代理人的机票销售款使用BSP销售结算系统进行统一结算和回款，通常每周结算两次、回款两次；公司机构客户运力购买业务不使用BSP系统结算，而是直接与客户进行单独结算和回款，通常每一至两月结算一次。公司专注于支线航空的运营发展，机构客户运力购买收入占主营业务收入比重较大，因而公司期末应收账款账面余额较大。

报告期内公司应收账款余额与营业收入变动趋势一致，2016-2018年末公司

应收账款持续增加主要系公司经营规模和主营业务收入持续增长，同时期末应收机构客户运力购买款金额较大所致。2018年末公司应收账款余额较2017年末上升33,200.46万元，增幅为66.72%，主要系经营规模扩大，部分地区应收账款回款时间延长所致。

报告期内，公司应收账款余额占营业收入金额的比例分别为12.87%、14.43%和19.47%，其中2018年占比较2017年有显著提升，主要原因是包头市人民政府、铜仁市人民政府、阿拉善盟行政公署、黔南州荔波机场有限责任公司等部分机构客户应收账款回款时间延长所致，该等客户均为地方政府和当地机场，信誉良好，还债能力较强，公司应收账款的回收风险很小。

④ 报告期内各期主营业务毛利率，经营活动净现金流量及应收账款周转率持续下降的原因及合理性

A. 报告期内各期主营业务毛利率持续下降的原因及合理性

报告期内各期主营业务毛利率持续下降的原因及合理性参见本章之“二、公司的盈利能力分析”之“（三）毛利润与毛利率分析”。

B. 报告期内各期经营活动净现金流量持续下降的原因及合理性

报告期内，公司经营活动现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2018年度	2017年度	2016年度
销售商品、提供劳务收到的现金	429,964.00	363,252.58	279,996.87
收到的税收返还	399.45	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	27,695.79	18,805.29	14,723.35
经营活动现金流入小计	458,059.24	382,057.88	294,720.22
购买商品、接受劳务支付的现金	289,800.98	210,943.56	146,007.74
支付给职工以及为职工支付的现金	89,011.29	65,032.51	44,031.65
支付的各项税费	6,805.62	12,253.11	8,612.90
支付其他与经营活动有关的现金	20,307.62	25,294.16	20,255.96
经营活动现金流出小计	405,925.50	313,523.34	218,908.24
经营活动产生的现金流量净额	52,133.74	68,534.53	75,811.98

如上表所示，公司经营活动产生的现金流量情况良好，销售商品、提供劳务收到的现金和经营活动产生的现金流量净额与主营业务收入和净利润保持着良好匹配。

I. 经营活动现金流入分析

2017年，公司飞机数量较2016年底新增9架，增幅为34.62%；总航线里程数达到160,750公里，较2016年底增加48.25%；2018年，公司飞机数量较2017年底新增9架，增幅为25.71%；总航线里程数达到199,241公里，较2017年底增加23.94%；报告期内公司机队规模不断扩大、总航线里程持续增加导致销售商品、提供劳务收到的现金流入逐年增加。

此外，2018年公司收到的航线补贴同比去年同期增加9,523.59万元系2018年收到其他与经营活动有关的现金较2017年大幅上升的主要原因。

II. 经营活动现金流出分析

除公司机队规模不断扩大、总航线里程持续增加等因素外，2017年航油采购均价较上年同期上升了749.06元/吨，上升比例为22.51%。航油采购均价上升新增2017年航油采购成本为12,808.58万元；2018年航油采购均价较上年同期上升了1,018.79元/吨，上升比例为24.99%，航油采购均价上升新增2018年航油采购成本22,542.96万元；报告期内航油价格持续大幅上升系公司购买商品、接受劳务支付的现金逐年上升的主要原因。

鉴于报告期内公司经营规模不断扩大，2017年公司飞行员人数为419人，较2016年增长50.18%，相应人工成本增加9,797.43万元；2018年公司飞行员人数为536人，较2017年增长27.92%，相应人工成本增加8,346.87万元，报告期内公司飞行员数量持续上升系支付给职工以及为职工支付的现金逐年增加的主要原因。

综上所述，2017年公司经营活动产生的现金流量净额为6.85亿元，较上年同期下降9.6%；2018年公司经营活动产生的现金流量净额为5.21亿元，较上年同期下降23.93%，均主要系报告期内公司航油成本逐年大幅上升以及飞行员人数逐年增加带来人工成本上升所致。报告期内公司经营活动现金流量净额持续下降具备合理性。

C. 报告期内各期应收账款周转率持续下降的原因及合理性

报告期内，公司应收账款周转率情况如下：

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
应收账款周转率（次）	6.42	8.35	8.94

2017年公司应收账款周转率与2016年基本持平，2018年公司应收账款周转率较2017年大幅下降的原因是2018年末公司应收账款余额较2017年末增幅远高于同期营业收入增幅，主要系公司经营规模扩大，部分机构客户如包头市人民

政府、铜仁市人民政府、阿拉善盟行政公署、黔南州荔波机场有限责任公司等应收账款回款时间延长所致。

报告期内，同行业应收账款周转率情况如下：

单位：次

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
中国国航	29.53	34.24	31.52
东方航空	61.51	41.04	33.82
南方航空	50.95	44.28	40.48
海航控股	25.54	34.53	41.22
吉祥航空	45.68	51.32	44.32
春秋航空	125.88	103.02	73.45
同行业上市公司平均值	56.51	51.41	44.14

公司应收账款周转率处于较高水平，但依然低于行业平均水平，主要系公司专注于支线航空业务，机构客户运力采购收入占有一定的比例占比。航空公司主要通过与国内BSP 销售机构的结算票款，一般每周结算和回款1—2次，而公司除通过BSP 销售机构的结算，机构客户运力购买模式下与客户一般每一至两个月结算和回款一次，因而期末应收账款金额较大，应收账款周转率低于行业平均水平。

2016年末、2017年末及2018年末，公司前5名应收账款单位合计占公司应收账款余额比例分别为34.16%、45.29%及46.10%，占公司应收账款的比例较高。公司前5名应收账款单位主要为向公司进行运力购买的机构客户，主要为政府和机场等，由于部分政府部门和机场等国有企业审批和付款流程繁琐，而导致付款审批流程较长，不能严格按照合同约定的回款期限回款，导致应收账款周转率持续下降，但该等客户信誉良好，还债能力较强，一旦内部付款流程完成后均会及时回款，公司应收账款回收风险很小。

⑤ 说明2018年度是否存在少计成本、费用、多计收入、收益、利得等情况，规避“发行当年营业利润比上年下降50%以上情形”的发行条件

2018年公司维修费大幅减少的主要原因为维修分为航线维修和定期检修，其中航线维修金额与飞机数量匹配，定期检修费用存在较大偶发性所致。

2018年其他收益中的航线补贴大幅增加主要原因为2018年夏秋航季开始进驻新疆支线航空市场，新增新疆支线航线补贴所致。

2018年度营业收入和应收账款增长幅度不一致、应收账款期末余额大幅增长

主要原因为包头市人民政府、铜仁市人民政府、阿拉善盟行政公署、黔南州荔波机场有限责任公司等部分机构客户应收账款回款时间延长所致。

报告期内各期主营业务毛利率持续下降主要原因为报告期内公司航油采购价格逐年大幅上升所致。

报告期内各期经营活动净现金流量持续下降主要原因为报告期内公司航油成本逐年大幅上升以及飞行员人数逐年增加带来人工成本上升所致。

报告期内各期应收账款周转率持续下降主要原因为公司经营规模扩大，部分机构客户如包头市人民政府、铜仁市人民政府、阿拉善盟行政公署、黔南州荔波机场有限责任公司等应收账款回款时间延长所致。

综上所述，公司2018年度不存在少计成本、费用、多计收入、收益、利得等情况，不存在规避“发行当年营业利润比上年下降50%以上情形”的发行条件。

6、核查过程、依据和方法

(1) 保荐机构项目组会同会计师查阅了新华社中国金融信息网统计的2016年至2019年2月中国进口航空煤油税后价格、2016年至今民航局每月出具的调整航空煤油销售价格的通知、报告期发行人航油采购量价情况，并对比报告期内同行业上市公司航油采购成本的分析，量化分析报告各期航油价格对发行人业绩的影响；

(2) 保荐机构项目组会同会计师查阅了2016年至今美元兑人民币期货结算价，报告期内发行人汇兑损益情况，并对比报告期内汇兑损益对同行业上市公司业绩的影响，量化分析报告各期汇率波动对发行人业绩的影响；

(3) 保荐机构项目组会同会计师查阅了同行业上市公司2018年和2017年业绩情况，以及东方航空和南方航空业绩下滑原因，分析了发行人2018年业绩下滑幅度低于东方航空和南方航空的原因；

(4) 保荐机构项目组会同会计师查阅了发行人分季度航油采购成本、汇兑损益、其他收益及营业外收入，并对比同行业上市公司分季度收入和利润情况，分析了发行人分季度净利润波动较大的原因；

(5) 保荐机构项目组会同会计师查阅了2016年至今WTI原油期货1906每日结算价、2016年至今美元兑人民币期货结算价，并与发行人董事会秘书和财务负责人进行访谈，了解发行人针对航油价格波动及美元兑人民币汇率波动采取的对策，分析了导致发行人业绩下滑的主要不利因素是否均已消除；

(6) 保荐机构项目组会同会计师查阅了发行人 2018 年在新疆的航线航班及客座率情况、发行人新疆维吾尔自治区关于自治区支线航线补贴的相关文件、新疆机场关于发行人申请支线航线补贴的说明、新疆支线航线补贴的到账凭证，核查了发行人 2018 年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴情况及发行人 2018 年其他收益中的航线补贴大幅增加等情况。

(7) 保荐机构项目组会同会计师查阅了关于深圳证券交易所 2018 年年报问询函的回复公告、发行人首发招股说明书、发行人报告期审计报告、发行人 2018 年末主要新增应收账款单位、发行人报告期主要运营数据、发行人与机构客户签订的合同等，并对比同行业上市公司报告期财务报表，分析了发行人 2018 年度营业收入和应收账款增长幅度不一致、应收账款期末余额大幅增长、报告期内各期主营业务毛利率，经营活动净现金流量及应收账款周转率持续下降的原因。

(8) 保荐机构项目组会同会计师通过抽取样本对应收账款执行函证程序，并跟踪该等应收账款资产负债表日后回款情况，分析并评估了发行人应收款项的回收风险。

7、保荐机构和发行人会计师核查意见

经核查，保荐机构和发行人会计师认为：

与同行业上市公司一样，航油采购价格、美元兑人民币汇率波动以及其他收益变动对报告期内公司业绩产生重要影响；报告期内公司业绩变动趋势与同行业上市公司平均水平一致，2018 年公司业绩下滑幅度略低于同行业上市公司平均水平；2018 年度公司业绩下滑幅度低于东方航空和南方航空的主要因为公司收入增幅更大，且其他收益增加额占营业利润和扣非归母净利润比例更高，公司业绩下滑幅度低于东方航空和南方航空具备合理性。华夏航空、春秋航空、吉祥航空、中国国航扣油扣汇后的营业利润和扣非后净利润增长情况与同行业上市公司平均增长水平保持一致，并不存在显著差异。

公司 2018 年度营业收入各季度差异不大情况下，净利润波动较大主要系航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等因素在季度间波动较大所致，且同行业上市公司均存在同样情况。

截止目前国际原油价格较 2018 年 10 月最高点已大幅回落，虽然 2019 年以来有所反弹，但离 2018 年 10 月的高点仍有一定距离；而美元兑人民币汇率也在近三个月基本保持稳定。同时鉴于公司已针对该等经营风险采取了有效措施，且

航空行业总体趋势向好，公司业绩下滑的主要因素如燃油价格上升、汇率波动目前已实质性消除，该等经营风险对公司可持续经营及募投项目实施将不会产生重大不利影响。公司已在募集说明书中充分揭示航油波动风险和汇率变动风险，且该等风险揭示与首发招股书相关信息披露保持一致。

2018 年新增的新疆维吾尔自治区民航支线补贴均已收到，相关补贴金额与公司 2018 年新增新疆支线航线数量相匹配。发行人 2019 年 4 月收到的新疆补贴为发行人 2018 年 4 季度应收的航线补贴，收入确认在 2018 年度符合企业会计准则的规定。

2018 年度在飞机数量及运力增长情况下主营业务成本中的维修费发生额却大幅减少具备合理性。

经与同行业上市公司对比分析公司 2018 年度及报告期主要财务数据，2018 年度公司不存在少计成本、费用、多计收入、收益、利得等情况，不存在规避“发行当年营业利润比上年下降 50%以上情形”发行条件的情况。

三、公司现金流量分析

报告期内公司现金流量的基本情况参见下表：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
经营活动产生的现金流量净额	27,502.98	52,133.74	68,534.53	75,811.98
投资活动产生的现金流量净额	-41,997.89	-144,134.98	-78,399.08	-55,419.72
筹资活动产生的现金流量净额	30,915.87	98,092.06	27,667.39	-5,959.80
现金及现金等价物净增加额	16,373.31	6,278.27	16,693.16	14,610.81

（一）经营活动现金流量分析

报告期内，公司经营活动现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	242,623.14	429,964.00	363,252.58	279,996.87
收到的税费返还	443.84	399.45	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	27,065.02	27,695.79	18,805.29	14,723.35
经营活动现金流入小计	270,131.99	458,059.24	382,057.88	294,720.22
购买商品、接受劳务支付的现金	182,195.84	289,800.98	210,943.56	146,007.74
支付给职工以及为职工支付的现金	44,528.48	89,011.29	65,032.51	44,031.65
支付的各项税费	3,479.92	6,805.62	12,253.11	8,612.90

支付其他与经营活动有关的现金	12,424.78	20,307.62	25,294.16	20,255.96
经营活动现金流出小计	242,629.01	405,925.50	313,523.34	218,908.24
经营活动产生的现金流量净额	27,502.98	52,133.74	68,534.53	75,811.98

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，公司销售商品、提供劳务收到的现金分别为279,996.87万元、363,252.58万元、429,964.00万元及242,623.14万元；经营活动产生的现金流量净额分别为75,811.98万元、68,534.53万元、52,133.74万元及27,502.98万元。

公司经营活动产生的现金流量情况良好，销售商品、提供劳务收到的现金和经营活动产生的现金流量净额与主营业务收入和净利润保持着良好的匹配。公司报告期内经营活动现金流量净额呈下降趋势主要系随着公司经营规模扩大，期末应收机构运力购买客户金额增大，且部分地区应收账款回款时间延长所致。

（二）投资活动现金流量分析

报告期内，公司投资活动现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
取得投资收益收到的现金	295.03	741.05	-	480.64
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	2,145.32	7,031.20	450.50	2,005.80
收到其他与投资活动有关的现金	4,067.47	-	-	-
投资活动现金流入小计	6,507.82	7,772.25	450.50	2,486.44
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	48,505.71	139,407.24	77,321.48	57,906.16
支付其他与投资活动有关的现金	-	12,500.00	1,528.10	-
投资活动现金流出小计	48,505.71	151,907.24	78,849.58	57,906.16
投资活动产生的现金流量净额	-41,997.89	-144,134.98	-78,399.08	-55,419.72

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，投资活动产生的现金流量净额分别为-55,419.72万元、-78,399.08万元、-144,134.98万元及-41,997.89万元，公司投资活动现金流出金额较大，主要系报告期内公司盈利能力良好，为扩大运营规模不断引入新飞机及购置配套设备所致。

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，公司为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别为57,906.16万元、77,321.48万元、139,407.24万元及48,505.71万元。目前公司正处于快速发展时期，上述投资

活动的现金支出为公司未来成长奠定了基础。

（三）筹资活动现金流量分析

报告期内，公司筹资活动现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
吸收投资收到的现金	-	77,038.03	-	-
取得借款收到的现金	150,384.73	144,784.70	103,257.91	37,529.53
收到其他与筹资活动有关的现金	-	3,433.21	-	-
筹资活动现金流入小计	150,384.73	225,255.93	103,257.91	37,529.53
偿还债务支付的现金	86,003.31	72,246.00	38,805.85	21,355.61
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	9,953.49	12,457.39	5,453.36	1,534.90
支付其他与筹资活动有关的现金	23,512.06	42,460.48	31,331.31	20,598.81
筹资活动现金流出小计	119,468.86	127,163.87	75,590.52	43,489.33
筹资活动产生的现金流量净额	30,915.87	98,092.06	27,667.39	-5,959.80

2016年、2017年、2018年及2019年1-6月，筹资活动产生的现金流量净额分别为-5,959.80万元、27,667.39万元、98,092.06万元及30,915.87万元。

报告期内公司筹资活动的现金流入主要为取得借款收到的现金；2018年公司完成首次公开发行后筹资活动现金流入新增吸收投资收到的现金；现金流出主要是偿还债务支付的现金和支付其他筹资活动有关的现金，其中支付其他筹资活动有关的现金主要为融资租赁引入的飞机支付的现金。

2016年公司取得借款较少且支付其他与筹资活动有关的现金较大，导致筹资活动产生的现金流量净额为负数。2017年公司取得借款收到现金103,257.91万元，偿还借款支付现金38,805.85万元，使得筹资活动产生的现金流量净额为正。2018年公司完成首次公开发行募集7亿余元现金净额致使筹资活动产生的现金流量净额大增。

四、资本性支出情况

（一）报告期内的重大资本性支出

2016年、2017年及2018年，公司重大资本性支出金额分别为56,256.70万元、65,840.07万元及148,431.60万元，主要是为适应公司运营规模的扩大，引入新的飞机和发动机，这与公司处于快速发展阶段有关。

（二）未来可预见的重大资本性支出计划

在未来可预见的时期内，公司重大资本支出主要为本次发行募集资金投资项目，具体情况详见本募集说明书“第八章 本次募集资金运用”。

五、会计政策和会计估计变更以及会计差错更正

（一）会计政策变更情况

1、公司原将飞行员初始训练费用计入长期待摊费用按 20 年摊销。基于谨慎性原则，2016 年 7 月 28 日经有限公司第三届董事会第四次会议批准，公司将飞行员初始训练费用在发生时予以费用化。

2、执行《增值税会计处理规定》

财政部于 2016 年 12 月 3 日发布了《增值税会计处理规定》（财会[2016]22 号），适用于 2016 年 5 月 1 日起发生的相关交易。公司执行该规定的主要影响如下：

会计政策变更的内容和原因	审批程序	受影响的报表项目名称和金额
（1）将利润表中的“营业税金及附加”项目调整为“税金及附加”项目。	不适用	税金及附加
（2）将自 2016 年 5 月 1 日起企业经营活动发生的房产税、土地使用税、车船使用税、印花税从“管理费用”项目重分类至“税金及附加”项目，2016 年 5 月 1 日之前发生的税费不予调整。比较数据不予调整。	不适用	调增税金及附加本年金额 412,005.26 元，调减管理费用本年金额 412,005.26 元。

3、执行《企业会计准则第 16 号——政府补助》

财政部于 2017 年度修订了《企业会计准则第 16 号——政府补助》，修订后的准则自 2017 年 6 月 12 日起施行，对于 2017 年 1 月 1 日存在的政府补助，要求采用未来适用法处理；对于 2017 年 1 月 1 日至施行日新增的政府补助，也要求按照修订后的准则进行调整。

公司执行该准则的主要影响如下：

会计政策变更的内容和原因	审批程序	受影响的报表项目名称和金额
（1）部分与资产相关的政府补助，冲减了相关资产账面价值。	不适用	固定资产
（2）部分与收益相关的政府补助，冲减了相关成本费用	不适用	管理费用
（3）与公司日常活动相关的政府补助，计入其他收益，不再计入营业外收入	不适用	调增其他收益 104,751,850.44 元，调减营业外收入 104,751,850.44 元

4、执行《财政部关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》

财政部于 2018 年 6 月 15 日发布了《财政部关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2018〕15 号），对一般企业财务报表格式进行了修订。

公司执行该规定的对 2018 年报表的主要影响如下：

会计政策变更的内容和原因	审批程序	受影响的报表项目名称和金额
（1）资产负债表中“应收票据”和“应收账款”合并列示为“应收票据及应收账款”；“应付票据”和“应付账款”合并列示为“应付票据及应付账款”；“应收利息”和“应收股利”并入“其他应收款”列示；“应付利息”和“应付股利”并入“其他应付款”列示；“固定资产清理”并入“固定资产”列示；“工程物资”并入“在建工程”列示；“专项应付款”并入“长期应付款”列示。比较数据相应调整。	经公司第一届董事会第二十二次会议审议通过	“应收票据”和“应收账款”合并列示为“应收票据及应收账款”，本期金额 803,754,486.99 元，上期金额 486,781,773.21 元； “应付票据”和“应付账款”合并列示为“应付票据及应付账款”，本期金额 248,963,660.58 元，上期金额 255,280,943.38 元； 调增“其他应收款”本期金额 223,342.46 元，上期金额 0.00 元； 调增“其他应付款”本期金额 1,940,218.84 元，上期金额 0.00 元； 调增“固定资产”本期金额 0.00 元，上期金额 0.00 元； 调增“在建工程”本期金额 0.00 元，上期金额 0.00 元； 调增“长期应付款”本期金额 545,955.57 元，上期金额 404,508.59 元。
（2）在利润表中新增“研发费用”项目，将原“管理费用”中的研发费用重分类至“研发费用”单独列示；在利润表中财务费用项下新增“其中：利息费用”和“利息收入”项目。比较数据相应调整。	经公司第一届董事会第二十二次会议审议通过	调减“管理费用”本期金额 440,956.91 元，重分类至“研发费用”。

公司执行该规定对报告期前两年合并报表比较数据影响情况如下：

（1）合并列示影响

合并列示前：

单位：元

项目	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
应收票据	-	-
应收账款	486,781,773.21	321,330,690.10
应付票据	-	7,393,984.04
应付账款	255,280,943.38	208,740,328.09

合并列示后：

单位：元

项目	2017年12月31日	2016年12月31日
应收票据及应收账款	486,781,773.21	321,330,690.10
应付票据及应付账款	255,280,943.38	216,134,312.13

(2) 并入列示影响

并入列示对其他应收款、其他应付款、固定资产、在建工程等均无影响，对长期应付款影响如下：

并入列示前：

单位：元

项目	2017年12月31日	2016年12月31日
长期应付款	2,348,748,535.44	1,614,271,064.99
专项应付款	404,508.59	190,285.95

并入列示后：

单位：元

项目	2017年12月31日	2016年12月31日
长期应付款	2,349,153,044.03	1,614,461,350.94

(3) 重分类列示影响

重分类列示前：

单位：元

项目	2017年度	2016年度
管理费用	149,243,779.60	114,297,231.68

重分类列示后：

单位：元

项目	2017年12月31日	2016年12月31日
研发费用	-	-
管理费用	149,243,779.60	114,297,231.68

5、变更存货后续计量方法

为更加及时反映公司存货单价及存货占用总金额，2019年3月8日，经公司第一届董事会第二十五次会议及第一届监事会第十二次会议审议通过，公司将发出存货的计价方法由先进先出法变更为移动加权平均法。独立董事对该项会计政策变更发表了同意的独立意见。

根据《企业会计准则第28号——会计政策、会计估计变更和差错更正》的

相关规定，基于公司航材存货存在种类繁多、收发频繁、存货周转快、价格相对稳定等因素，且本次会计政策变更对以前各期的累计影响数无法确定，采用追溯调整法不切实可行，故本次会计政策变更采用未来适用法，不涉及对以前年度会计报表进行追溯调整。本次会计政策变更也不会对公司所有者权益、净利润等指标产生重大影响。

6、执行《关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》

根据财政部《关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2019〕6 号）要求，公司自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，将 2018 年末资产负债表中“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”科目金额 3,545,685.00 元在 2019 年期初调整为“交易性金融资产”。

除上述项目变动影响外，本次会计政策变更不涉及对公司以前年度报表的追溯调整。本次会计政策变更不会对当期和变更前公司总资产、负债总额、净资产及净利润产生任何影响。

根据上述通知，公司将本募集说明书“第六章 财务会计信息”中最近三年及一期资产负债表列示项目“应收票据及应收账款”拆分为“应收票据”和“应收账款”列式；将“应付票据及应付账款”拆分为“应付票据”和“应付账款”列式。

（二）会计估计变更情况

1、变更飞行员引进费摊销期限

公司原将飞行员引进费用计入长期待摊费用并按 20 年摊销期限摊销。根据谨慎性原则，经华夏有限第二届董事会第二十九次会议批准，将飞行员引进费摊销期限改为以下方法：

合同类别	摊销年限
有期限	合同年限不足 10 年的按 10 年摊销；合同年限超过 10 年的按合同年限摊销。
无固定期限	引进时飞行员年龄在 35 岁以下的，按照 20 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 35 岁至 45 岁之间的，按照 15 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 45 岁以上的，按照服役至 55 岁确定摊销期限进行摊销。

公司对上述会计估计变更采用未来适用法，公司自 2016 年 1 月 1 日起按新摊销方法对飞行员引进费进行摊销。

此次会计估计变更对 2016 年度的财务报表影响如下：

受影响的报表项目	对 2016 年 12 月 31 日/ 2016 年度影响金额（增加+, 减少-, 单位：元）
长期待摊费用	-19,866,344.62
应交税费	-2,979,951.69
未分配利润	-16,886,392.93
净利润	-16,886,392.93

2、变更飞机及发动机资产的折旧年限

为更客观地反映公司的财务状况和经营成果，经比较国内同行相关政策，2019年3月8日，公司第一届董事会第二十五次会议及第一届监事会第十二次会议审议通过修订公司飞机及发动机资产的折旧政策，拟将飞机及发动机资产的折旧年限由15年变更为15-20年。独立董事对该项会计估计变更发表了同意的独立意见。

根据《企业会计准则第28号—会计政策、会计估计变更和差错更正》的相关规定，本次会计估计变更采用未来适用法处理，无需对已披露的财务数据进行追溯调整，不会对公司2018年及以前各年度的财务状况和经营成果产生影响，将会对公司2019年度的财务报表产生影响。

经测算，假设公司保持2018年12月31日的固定资产不变，本次会计估计变更后，调整部分固定资产的折旧年限，预计公司2019年度固定资产折旧额将合计减少6,029万元，净利润将合计增加5,125万元。

本次会计估计变更致使公司2019年半年度固定资产折旧额合计减少2,460万元，净利润合计增加2,091万元。

（三）会计差错更正

1、应收款项坏账准备

公司对应收非合并范围内关联方款项采用账龄分析法，且对采用账龄分析法计提坏账准备、账龄在1年以内的应收款项确定应计提的坏账准备比例为1%。而在报告期内，公司并未及时对该部分应收款项计提坏账，由于该部分应收款项的情况在2015年1月1日就存在，经公司2017年12月14日第一届董事会第十五次会议批准，对该部分应收款项进行了追溯调整。上述事项对2016年财务报表影响如下：

单位：元

受影响的报表项目	对 2016 年 12 月 31 日/2016 年度影响金额（增加+, 减少-）
应收账款	-3,117,293.43

其他应收款	-123,673.79
递延所得税资产	479,667.15
资本公积	-2,646,172.40
盈余公积	-7,194.14
未分配利润	-107,933.53
资产减值损失	987,585.76
所得税费用	-142,019.59
净利润	-845,566.17

2、飞行员引进费摊销

公司将飞行员引进费用计入长期待摊费用，其中对有期限的飞行员引进费按照合同期限进行摊销，且最长不超过 15 年；无固定期限的飞行员引进费，引进时飞行员年龄在 45 岁以下的，按照 15 年摊销期限进行摊。而在报告期内，公司将飞行员引进费用计入长期待摊费用，其中有期限的飞行员：对合同年限不足 10 年的按 10 年摊销期限摊销，对合同年限超过 10 年的按合同年限摊销；无固定期限的飞行员：引进时飞行员年龄在 35 岁以下的，按照 20 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 35 岁至 45 岁之间的，按照 15 年摊销期限进行摊销。由于飞行员引进费的情况在 2015 年 1 月 1 日就存在，经公司 2017 年 12 月 14 日第一届董事会第十五次会议批准，对该部分长期待摊费用进行了追溯调整。上述事项对 2016 年财务报表影响如下：

单位：元

受影响的报表项目	对 2016 年 12 月 31 日/2016 年度影响金额（增加+，减少-）
长期待摊费用	-37,550,811.67
递延所得税资产	5,632,621.75
资本公积	-39,060,908.83
盈余公积	714,271.89
未分配利润	6,428,447.02
营业成本	3,772,621.06
营业外收入	13,460,150.31
所得税费用	1,453,129.39
净利润	8,234,399.86

（四）关于公司 2019 年 3 月进行会计政策变更和会计估计变更的专项说明

1、上市仅一年就变更存货计价方法和折旧年限的必要性及合理性

（1）存货计价方法变更的必要性及合理性

公司存货主要为机队日常运营所需航材消耗件，储备于公司各运营基地，公司需要根据运营经验采购安全库存以满足运营需要，以保证机队正常运行。公司认为发出存货的计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”能更加客

观公正地反映公司财务状况和经营成果，提供更可靠、准确和谨慎的会计信息。

1、采用移动加权平均法可以实时调整存货价值，及时反映存货单价及存货占用的总金额；

2、采用移动加权平均法核算的发货成本比较贴近其真实成本，有利于企业利润保持稳定水平；

3、采用移动加权平均法计算出的期末存货成本接近于现行市价，能够降低存货跌价风险；

4、鉴于航材消耗件逐年涨价，相较先进先出法，采用移动加权平均法核算存货成本对公司业绩的反映将更加谨慎，调整后会减少2019年利润。

(2) 折旧年限变更的必要性及合理性

① 折旧年限变更符合企业会计准则规定

《企业会计准则第4号——固定资产》第十九条规定：“企业至少应当于每年年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的，应当调整固定资产使用寿命”。公司2019年初取得了新的证据并引进新的机型，调整固定资产使用寿命符合企业会计准则的规定。

② 截至2018年末首批CRJ900服役期限超过15年

由于公司上市前主要为庞巴迪公司生产的CRJ900飞机，国内仅有华夏航空运营该机型，出于谨慎性原则，公司初始引进该机型时将飞机及发动机折旧期限设定为15年。

2019年初公司取得了CRJ900新的服役期限运营证据。根据庞巴迪出具的说明，该公司出品的第一架CRJ900型飞机于2003年交付美国Mesa航空公司运营，截止目前该飞机仍在运营中，运营期限已超过15年。此外，庞巴迪认为CRJ900型飞机实际服役寿命可超过20年以上。

由于2019年初（上市仅一年）公司取得了CRJ900新的服役期限运营证据，因此将飞机及发动机折旧期限进行了调整。

③ 上市期间开始引进空客新机型

公司自2017年末开始引进空客A320系列飞机，截至2018年末空客A320飞机已达6架，空客A320属于经过运营验证服役期限达到20年的机型，同时根据同行业上市公司情况，该飞机的折旧年限均为20年。

同时鉴于公司飞机及发动机资产的实际使用情况，原来的折旧年限一定程度上已经不能合理反映资产的实际使用状况，结合公司实际情况，借鉴国内同业的相关政策，修订公司飞机及发动机资产的折旧政策，将飞机及发动机资产的折旧年限由15年变更为15-20年，有助于提升公司固定资产的运营能力。本次会计估计变更符合《企业会计准则》的规定，变更后公司财务报表能更客观、公允地反映公司的财务状况、经营成果和现金流量。

因此，上市一年后变更存货计价方法和折旧年限具有必要性及合理性。

2、结合现有环境、所在行业的形势、相关资产状况、会计准则要求等方面，对比同行业可比公司情况，进一步说明上述会计政策变更和会计估计变更是否足够谨慎，是否与首发上市时制订的会计政策和会计估计考虑因素保持一致，是否存在明显调节利润的情形

(1) 同行业上市公司存货计价方法

同行业上市公司存货计价方法具体情况如下：

航空公司	存货计价方法
中国国航	加权平均法
东方航空	加权平均法
南方航空	加权平均法
海航控股	机上供应品——加权平均法
春秋航空	先进先出法
吉祥航空	加权平均法

数据来源：上市公司定期报告

由上表可知，除春秋航空外，同行业上市公司均采用加权平均法作为存货计价方法。

(2) 同行业上市公司飞机及发动机资产折旧年限

同行业上市公司飞机及发动机资产折旧年限具体情况如下：

航空公司	飞机及发动机资产折旧年限
中国国航	15-30年
东方航空	15-20年
南方航空	15-20年
海航控股	20年
春秋航空	20年
吉祥航空	20年

数据来源：上市公司定期报告

由上表可知，同行业上市公司飞机及发动机资产折旧年限集中在15-20年间，且偏向于20年，较公司原来的折旧年限15年更长。

因此，公司变更后的会计政策和会计估计符合同行业上市公司的做法。

(3) 上述会计政策变更和会计估计变更符合谨慎性原则

根据会计信息质量要求，谨慎性的应用不允许企业设置秘密准备，如果企业故意低估资产或者收益，或者故意高估负债或者费用，将不符合会计信息的可靠性和相关性要求，损害会计信息质量，扭曲企业实际的财务状况和经营成果，从而对使用者的决策产生误导，这是会计准则所不允许的。

公司存货计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”，能够更加客观公正地反映公司财务状况和经营成果，提供更可靠、准确的会计信息，且同行业上市公司大部分采用加权平均法作为存货计价方法，变更后能增强与同行业上市公司的可比性；公司已取得 CRJ900 的运营证据，且上市期间开始引进新机型，原折旧年限已不能反映飞机及发动机资产的实际使用情况，参考国内同业的相关政策，修订公司飞机及发动机资产的折旧政策，将飞机及发动机资产的折旧年限由 15 年变更为 15-20 年，符合同行业上市公司的做法。

上述会计政策变更和会计估计变更符合谨慎性原则。

(4) 发行人制定的会计政策和会计估计考虑因素一致性

变更时点前后公司现有环境、行业的形势及资产状况无重大变化，具体情况如下：

1、变更时点前后公司仍为我国专注于支线航空的独立航空公司，目前公司国内支线航线占公司总航线比例达 95.93%。公司也无对市场定位进行改变的计划。

2、变更时点前后公司主营业务均为航空运输业务，公司也无对主营业务进行改变的计划。

3、变更时点前后公司机票销售模式、业务模式、收入确认方式等均未发生变化，公司也无对机票销售模式、业务模式、收入确认方式等发生改变的计划。

4、变更时点前后公司的飞机采购、航油采购、航材采购、机场服务采购、飞行计划及飞行管理、客舱服务、飞机日常检查和维修、货运业务等生产经营模式均未发生变化。公司也无对上述生产经营模式进行改变的计划。

5、变更时点前后公司的主要资产均为飞机及发动机，相关资产状况无重大变化。

(5) 不存在明显调节利润的情形

公司于 2019 年 3 月对存货计价方法和飞机折旧年限进行的变更均采用未来适用法，不会对公司 2018 年及以前各年度的财务状况和经营成果产生影响。

公司 2016 年度、2017 年度和 2018 年度财务报告均经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并分别出具了信会师报字[2018]第 ZK10001 号和信会师报字[2019]第 ZK10005 号标准无保留意见的审计报告。公司报告期内经营成果真实，现金流量正常。报告期内营业收入和成本费用的确认严格遵循国家有关企业会计准则的规定，三年资产减值准备计提充分合理，不存在明显调节利润的情形。

综上所述，变更时点前后公司现有环境、行业的形势及资产状况无重大变化，公司此次会计政策变更和会计估计变更，能够增强与同行业上市公司的可比性，仍旧符合谨慎性要求，并能够提供更可靠和更相关的会计信息，故与首发上市时制订的会计政策和会计估计考虑因素保持一致，不存在明显调节利润的情形。

3、核查过程、依据及方法

（1）保荐机构项目组会同会计师及律师结合现有环境、所在行业的形势和相关资产状况分析了发行人本次会计政策变更和会计估计变更的必要性及合理性；

（2）保荐机构项目组会同会计师及律师通过查阅同行业上市公司飞机及发动机折旧相关会计政策、同行业上市公司存货计价方法以及庞巴迪关于 CRJ900 型飞机服役寿命的说明，评估了发行人本次会计政策变更和会计估计变更的合理性及其影响；

（3）保荐机构项目组会同会计师及律师通过复核公司按照变更前后的折旧政策计算的飞机及发动机折旧计算表，测算发行人本次会计估计变更的影响数。

4、保荐机构、发行人会计师及发行人律师核查意见

经核查，保荐机构、发行人会计师及发行人律师认为：

发行人上市仅一年就变更存货计价方法和折旧年限具备必要性及合理性，本次会计政策变更和会计估计变更均采用未来适用法处理，不涉及对已披露的财务数据进行追溯调整，不会对发行人 2018 年及以前各年度的财务状况和经营成果产生影响，对公司 2019 年度的财务报表将产生影响。

发行人本次会计政策变更和会计估计变更时点前后公司现有环境、行业的形势及资产状况无重大变化，本次会计政策变更和会计估计变更能够增强发行人与同行业上市公司的可比性，仍旧符合谨慎性要求，并能够提供更可靠和更相关的

会计信息，故与首发上市时制订的会计政策和会计估计考虑因素保持一致，不存在明显调节利润的情形。

（五）关于公司 2018 年半年报变更会计师等相关内控规范性的说明

1、半年报审计更换审计机构的原因及合理性，各审计机构是否充分履行前后任沟通等程序，前后任审计机构审计意见是否存在差异

根据《上市公司证券发行管理办法》第二十条“公开发行可转换公司债券，应当提供担保，但最近一期末经审计的净资产不低于人民币十五亿元的公司除外。……”，因公司2017年底经审计净资产不足15亿元，故为确保公司本次公开发行A股可转换公司债券方案顺利推进，公司聘请立信中联对2018年半年度财务报告进行审计。

公司于2018年10月9日第三次临时股东大会审议通过《关于聘请立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）担任公司本次公开发行可转换公司债券的专项审计机构的议案》，决定聘请立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）为公司本次公开发行可转换公司债券的专项审计机构，出具与公司本次申请公开发行可转换公司债券事宜相关的部分文件（如对公司2018年半年度财务报表进行审计并出具2018年半年度审计报告）。

根据《中国注册会计师审计准则第1153号——前任注册会计师和后任注册会计师的沟通》的相关规定：在接受委托前，后任注册会计师应当与前任注册会计师进行必要沟通，并对沟通结果进行评价，以确定是否接受委托；后任注册会计师应当提请被审计单位以书面方式允许前任注册会计师对其询问作出充分答复；在征得被审计单位书面同意后，前任注册会计师应当根据所了解的事实，对后任注册会计师的合理询问及时作出充分的答复。

针对2018年半年报审计，各会计师已按相关规定充分履行前后任会计师沟通等程序。2018年公司年审会计师事务所并未发生变化，仍为立信会计师事务所。

前后任审计机构审计意见不存在差异，立信中联和立信均出具了标准无保留意见的审计报告。公司2018年半年报经立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）审计，出具了立信中联审字[2018]A-0198号标准无保留意见的审计报告；公司2018年度财务报告经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，出具了信会师报字[2019]第ZK10005号标准无保留意见的审计报告。

2、会计差错更正的原因和具体内容，对申请人报告期内财务状况的影响，申请人报告期内是否存在其他会计处理不正确但未披露的事项

报告期内公司会计差错更正主要为应收账款坏账准备及飞行员引进费摊销的相关更正，该等会计差错更正原因、具体内容及对公司报告期内业绩的影响如下：

(1) 应收款项坏账准备

公司对应收非合并范围内关联方款项采用账龄分析法，且对采用账龄分析法计提坏账准备、账龄在1年以内的应收款项确定应计提的坏账准备比例为1%。而在报告期内，公司并未及时对该部分应收款项计提坏账，由于该部分应收款项的情况在2015年1月1日就存在，经公司2017年12月14日第一届董事会第十五次会议批准，对该部分应收款项进行了追溯调整。该事项对公司财务报表影响如下：

单位：元

受影响的报表项目	对 2016 年 12 月 31 日/2016 年度影响金额 (增加+, 减少-)
应收账款	-3,117,293.43
其他应收款	-123,673.79
递延所得税资产	479,667.15
资本公积	-2,646,172.40
盈余公积	-7,194.14
未分配利润	-107,933.53
资产减值损失	987,585.76
所得税费用	-142,019.59
净利润	-845,566.17

(2) 飞行员引进费摊销

公司将飞行员引进费用计入长期待摊费用，其中对有期限的飞行员引进费按照合同期限进行摊销，且最长不超过 15 年；无固定期限的飞行员引进费，引进时飞行员年龄在 45 岁以下的，按照 15 年摊销期限进行摊销。而在报告期内，公司将飞行员引进费用计入长期待摊费用，其中有期限的飞行员：对合同年限不足 10 年的按 10 年摊销期限摊销，对合同年限超过 10 年的按合同年限摊销；无固定期限的飞行员：引进时飞行员年龄在 35 岁以下的，按照 20 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 35 岁至 45 岁之间的，按照 15 年摊销期限进行摊销。由于飞行员引进费的情况在 2015 年 1 月 1 日就存在，经公司 2017 年 12 月 14 日第一届董事会第十五次会议批准，对该部分长期待摊费用进行了追溯调整。上述事项对公司财务报表影响如下：

单位：元

受影响的报表项目	对 2016 年 12 月 31 日/2016 年度影响金额（增加+，减少-）
长期待摊费用	-37,550,811.67
递延所得税资产	5,632,621.75
资本公积	-39,060,908.83
盈余公积	714,271.89
未分配利润	6,428,447.02
营业成本	3,772,621.06
营业外收入	13,460,150.31
所得税费用	1,453,129.39
净利润	8,234,399.86

上述会计差错已在公司首发招股说明书中进行披露。

此外，公司报告期内不存在其他会计处理不正确但未披露的事项。

3、申请人会计基础工作是否规范，内控制度是否健全，是否符合《上市公司证券发行管理办法》第六条（二）款的要求

《证券发行管理办法》第六条第二项规定，“上市公司的组织机构健全、运行良好，符合下列规定：……（二）公司内部控制制度健全，能够有效保证公司运行的效率、合法合规性和财务报告的可靠性；内部控制制度的完整性、合理性、有效性不存在重大缺陷……”。

（1）公司已按照《公司法》、《证券法》及上市公司相关的法律法规规则，建立了完善的公司治理结构，制定了《公司章程》和三会议事规则，以及独立董事、董事会专门委员会工作细则，为公司的财务会计体系奠定了整体基础。

为规范公司会计核算与财务管理工作，维护投资者和债权人的合法权益，根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国会计法》、《企业会计准则》以及国家统一的其他相关财务会计制度规定，结合公司章程以及公司的实际情况和管理要求，公司正式建立了《财务管理制度》及一系列财务的具体制度。

公司为了保护其经济资源的安全、完整，确保经济和会计信息的正确可靠设置了整套严格的内部控制制度，用以协调经济行为，控制经济活动，形成了一系列具有控制职能的方法、措施、程序，并予以规范化，系统化，使之成为一个严密的、较为完整的体系。公司已经建立了规范的财务会计核算体系，财务部门岗位齐备，岗位设置能够匹配公司的实际情况，所聘用财务人员具备与所在岗位相适应的专业知识及工作经验。在关键岗位上，实现了业务与财务人员分离、会计和出纳人员分离。同时，公司采用财务软件进行记账，能够通过记账、核对、岗位职责落实、职责分离、档案管理等会计控制方法，确保企业会计基础工作规范，

因此，公司的财务报告编制具备良好基础。

(2) 公司已经按照《公司法》、《证券法》、公司章程及其他法律法规的规定在董事会下设了审计委员会，并建立了内部审计部门。上述机构均以《董事会审计委员会议事规则》、《华夏航空内部审计制度》作为工作指引依据，人员配备到位。内部审计部可直接报告董事会或其下设的审计委员会，具有独立性。审计委员会严格按照相关规定履行职责。

(3) 公司经营中主要的采购物资包括飞机、航材、航油以及机场服务采购。

我国对航空公司引进飞机有一套规定的审批程序和监管要求，公司严格按照有关监管规定进行飞机引进。截至2018年12月31日，公司共运营38架CRJ900系列飞机和6架A320系列飞机。公司主要向飞机制造原厂商庞巴迪公司和空中客车公司，或其指定的供应商来采购高价周转件；航油均通过在各地机场特定的航油供应企业处采购；机场服务均在各起降机场进行地面服务采购。

报告期内，公司对采购循环建立了完善的内部控制制度，严格规范采购业务中涉及到的预算编制、采购申请、采购审批、签订合同、验收及保管、付款申请、付款审批、付款及财务入账等各环节，保障公司采购业务正常、有序进行。

公司已建立较为完善的物资采购相关管理制度，相关岗位设置完善，人员配置到位，责任划分清晰，实际采购活动的开展与内控要求符合，会计记录、采购记录和仓储记录可保持一致。公司采购业务内部控制制度设计合理，内部控制已经得到有效执行。

(4) 公司销售模式主要包括个人客户机票销售和机构客户运力购买。个人客户机票销售就是公司通过自有渠道或者代理渠道，直接向终端乘坐航班的用户销售机票。机构客户运力购买是指由支线机场所在地的政府部门或机场与开通支线航班的航空公司签订相关的协议，购买其每个航班的客运运力。

公司对销售过程制定了完善详细的流程计划与管理方案，公司的销售客户真实，客户所购的服务具有合理用途，且客户的付款能力和货款回收的及时性能得到保障。除正常业务导致的资金流出外，公司不存在明显异常的大额资金流动，亦不存在通过第三方账户周转从而达到货款回收的情况。

(5) 报告期内，公司对资金循环建立了完善的内部控制制度。公司已制定诸如《财务管理制度》、《印章管理作业指导书》、《资金管理作业指导书》、《差旅费报销管理作业指导书》和《交通费用报销管理作业指导书》等制度，严

格规范资金业务中涉及到的资金授权、批准、审验、责任追究以及公司印章管理等各环节，保障公司资金业务正常、有序地进行。报告期内，公司在资金业务涉及的主要岗位以及人员配置方面设立了完善的制度，保障经办人员职责分离。

(6) 立信会计师事务所（特殊普通合伙）对公司与财务报表相关的内部控制的有效性进行审核后，出具了《华夏航空股份有限公司内部控制鉴证报告》（信会师报字[2019]第ZK10006号），认为公司已按照财政部等五部委颁发的《企业内部控制基本规范》及相关规定于2018年12月31日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

4、核查过程、依据和方法

(1) 保荐机构项目组会同会计师及律师与发行人财务负责人、董事会秘书进行访谈，询问了发行人2018年半年报审计更换审计机构的原因以及上述会计差错更正的原因；

(2) 保荐机构项目组会同会计师及律师查阅了立信中联的沟通函后以及立信对该沟通函的答复，核查了立信和立信中联是否充分履行前后任沟通等程序。

(3) 保荐机构项目组会同会计师及律师查阅了立信中联和立信为发行人出具的审计报告，核查了发行人前后任审计机构审计意见是否存在差异。

(4) 保荐机构项目组会同会计师及律师通过查阅发行人相关财务管理制度以及内控制度等文件、对发行人内部审计部门和审计委员会相关人员进行访谈、测试日常会计核算过程中作出的会计分录以及编制财务报表过程中作出的其他调整的适当性、对公司财务报告、采购与付款、销售与收款、货币资金、固定资产等循环进行了控制测试，选取样本进行测试等，核查了会计基础工作的规范性以及内控制度的健全性。

5、保荐机构、发行人会计师及发行人律师核查意见

经核查，保荐机构、发行人会计师及发行人律师认为：

发行人2018年半年报审计聘请会计师事务所主要为顺利推进本次发行可转换公司债券事宜，针对2018年半年报审计，各会计师已充分履行前后任会计师沟通等程序，发行人未更换年度审计会计师；应收账款坏账准备及飞行员引进费摊销等相关会计差错更正及其影响已在发行人首发招股说明书中进行披露，除上述事项外发行人报告期内不存在其他会计处理不正确但未披露的事项；报告期内发行人会计基础工作规范，内控制度健全，符合《上市公司证券发行管理办法》第

六条（二）款的要求。

六、重大担保、诉讼情况

（一）对外担保情况

1、公司对外担保情况

报告期内，公司对合并范围外主体担保的具体情况如下：

2014年9月18日，公司（作为保证人、承租人）和中国进出口银行（作为债权人）签订保证合同，公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁（天津）有限公司（作为债务人、出租人）之间签署的有关购买出厂序列号为15332和15344的两架CRJ900型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证：若公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿，债权人有权要求公司履行保证责任。

截至本募集说明书签署日，公司财务状况良好，不存在未能按时向两江一号融资租赁（天津）有限公司支付租金的情形，并且公司也尚未接到中国进出口银行关于两江一号融资租赁（天津）有限公司逾期未偿还借款的通知，两江一号融资租赁（天津）有限公司与中国进出口银行签署的前述借款合同正常履行。

截至本募集说明书签署日，公司不存在其他对外担保的情况。

2、公司对外担保履行的程序

华夏有限于2014年9月1日召开董事会，审议通过《关于为两江一号融资租赁（天津）有限公司向中国进出口银行重庆分行的飞机融资提供保证担保的议案》，华夏有限已经按照当时有效的公司章程履行了相应的审议程序。华夏有限在签署前述保证合同时是中外合资企业，根据华夏有限当时适用公司章程，董事会是华夏有限的最高权力机构。

华夏有限系于2014年9月18日与中国进出口银行签署《保证合同》（合同号：2100004242014211815BZ02）。

此外，公司已建立起对外担保的内控制度，明确了对外担保的审批权限和审议程序，公司不存在违规对外提供担保的情形；公司对外担保符合《关于规范上市公司与关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》等规定的要求，不存在损害上市公司及其中小股东利益的情形。

3、针对前述对外担保的反担保情况

针对前述对外担保事项，2019年1月，两江一号融资租赁（天津）有限公司已与公司签订相关反担保协议，协议约定两江一号融资租赁（天津）有限公司对上述担保为公司提供连带的反担保保证责任，具体反担保范围为：非因公司的原因导致公司需要承担的《保证合同》下的全部债务；即非因公司的原因导致公司未能向两江一号融资租赁（天津）有限公司支付租金或清算款项进而导致两江一号融资租赁（天津）有限公司不能按时偿还其与中国进出口银行签署的《借款合同》项下的本金、利息等其他款项，并导致公司履行担保责任后，公司有权向两江一号融资租赁（天津）有限公司追偿所有相关款项。反担保期限为：“自本协议签署之日起至两江一号融资租赁（天津）有限公司完全偿还其从中国进出口银行的借款”。

（二）诉讼、仲裁或行政处罚情况

1、发行人及其控股子公司的诉讼和仲裁事项

（1）华夏航空与伍某的劳动争议案

伍某向重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会提起劳动争议仲裁申请，请求仲裁庭要求华夏航空支付伍某2017年3月份工资12,000元，4月份工资12,000元及2017年5月1日至5月19日期间的工资11,034元，共计35,034元；请求裁决华夏航空向伍某按照100%的标准加付2017年3月份工资12,000元，4月份工资12,000元及2017年5月1日至5月19日期间的工资11,034元，共计35,034元；请求裁决华夏航空向伍某支付违法解除劳动合同赔偿金86,130元；请求裁决华夏航空向伍某支付年休假工资报酬差额9,240元。

2017年7月20日，重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会作出了仲裁裁决书渝北劳人仲案字（2017）第831号，裁决如下：（1）由华夏航空支付伍某2017年3月工资12,000元、4月12,000元、5月1日至5月18日工资7,721.14元；（2）由华夏航空支付伍某2016年至2017年5月18日期间带薪年休假工资报酬共计6,620.69元；（3）驳回伍某的其他仲裁请求。

2017年8月7日，伍某向重庆市渝北区人民法院起诉，要求华夏航空支付伍某2017年3月份工资12,000元，4月份工资12,000元及2017年5月1日至5月18日期间的工资11,034元，共计35,034元；请求判决华夏航空向伍某按照100%的标准加付2017年3月份工资12000元，4月份工资12000元及2017

年5月1日至5月19日期间的工资11034元，共计35034元；请求判决华夏航空向伍某支付违法解除劳动合同赔偿金86,130元；请求裁决华夏航空向伍某支付年休假工资报酬差额9,240元。

2017年8月30日，重庆市渝北区人民法院作出了民事判决书（（2017）渝0112民初16877号），判决如下：（1）由华夏航空支付伍某2017年3月1日至2017年5月18日期间工资31,721.14元；（2）由华夏航空支付伍某2016年至2017年期间未休年休假工资报酬6,620.29元；（3）由华夏航空支付伍某违法解除劳动合同关系的赔偿金77,118元；以上款项共计115,459.43元，扣除伍某同意抵扣的29,879.86元，华夏航空还应向伍某支付85,579.57元；（4）驳回伍某的其他仲裁请求。

公司就本案提起上诉。2017年12月4日，重庆市第一中级人民法院作出了民事裁定书（2017）渝01民终7389号，裁定如下：（1）撤销重庆市渝北区人民法院（2017）渝0112民初16877号民事判决；（2）本案发回重庆市渝北区人民法院重审。

2018年4月9日，重庆市渝北区人民法院作出（2018）渝0112民初184号《民事判决书》，判决：1）华夏航空向伍某支付2017年3月1日至2017年5月18日期间工资人民币1,841.28元，2）华夏航空向伍某支付未休年休假工资报酬人民币6,620.29元，3）驳回伍某其他诉讼请求。

伍某不服一审判决提起上诉。

2018年9月13日，重庆市第一中级人民法院作出（2018）渝01民终4193号《民事判决书》，判决驳回上诉，维持原判。公司已根据原判判决向伍某支付相关费用，本案执行完毕。

（2）华夏航空与卫某的劳动争议案

2018年6月21日，卫某向重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会提起劳动争议仲裁申请，请求仲裁庭裁决：1）华夏航空支付卫某违法解除劳动合同赔偿金80,130元，2）华夏航空支付卫某未休年休假工资2,302.6元，3）华夏航空支付卫某年终奖3,338.75元。

2018年8月3日，重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会作出渝北劳人仲案字[2018]第1584号《仲裁裁决书》，裁决华夏航空支付卫某2018年6月工资2,445.9元，2017年至2018年未休年休假工资1,391元，并驳回卫某其他仲裁

请求。

2018年8月20日，卫某不服仲裁裁决，向重庆市渝北区人民法院提起诉讼。

2018年8月28日，重庆市渝北区人民法院作出（2018）渝0112民初18381号《民事判决书》，判决：1）华夏航空向卫某支付违法解除劳动合同的赔偿金72,331元，2）华夏航空向卫某支付2018年年年终奖2,941元，3）华夏航空向卫某支付2018年6月工资232.31元，4）华夏航空向卫某支付2017年至2018年期间未休年假工资1,391元。

公司不服一审判决，于2019年1月16日提起上诉。

2019年3月27日，重庆市第一中级人民法院作出（2019）渝01民终1731号《民事判决书》，判决：驳回公司上诉，维持原判。公司已根据原审判决向卫某支付相关费用，本案执行完毕。

（3）华夏航空与张某的劳动争议案

2018年6月27日，张某向重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会提起劳动争议仲裁申请，请求仲裁庭裁决：1）华夏航空支付张某违法解除劳动合同赔偿金42,000元，2）华夏航空支付张某2018年3月的工资差额部分1,844元。

2018年9月7日，重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会作出渝北劳人仲案字[2018]第1585号《仲裁裁决书》，裁决华夏航空向张某支付2018年3月和4月的工资1,623.86元，并驳回张某其他仲裁请求。

2018年9月27日，张某不服仲裁裁决，向重庆市渝北区人民法院提起诉讼。

2018年12月13日，重庆市渝北区人民法院作出（2018）渝0112民初30381号《民事判决书》，判决：1）华夏航空向张某支付2018年3月克扣工资1,623元，2）判决驳回张某其他诉讼请求。

2018年12月27日，张某向重庆市第一中级人民法院提起上诉。

2019年3月1日，重庆市第一中级人民法院作出（2019）渝01民终905号《民事判决书》，判决驳回张某上诉，维持原判。公司已根据原审判决向张某支付相关费用，本案执行完毕。

（4）华夏航空与孟某的航空旅客运输合同纠纷案

2018年4月19日，孟某向大连市甘井子区人民法院提起诉讼，诉称其在乘坐华夏航空G52769航班的飞机途中，其手机被盗，由于机长拒绝报警并直接放行所有乘客，致使其错失报警黄金时间，请求法院判决（1）华夏航空赔偿其一

部价值为 9,688 元苹果 X (iPhone X) 手机, (2) 判决华夏航空承担该案全部诉讼费用, 3) 判决华夏航空向其书面道歉。

2018 年 9 月 4 日, 大连市甘井子区人民法院作出 (2018) 辽 0211 民初 3509 号《民事判决书》, 驳回孟某的诉讼请求, 并由孟某负担案件受理费 50 元。

孟某不服一审判决, 已提起上诉。

2019 年 4 月 16 日, 辽宁省大连市中级人民法院作出 (2019) 辽 02 民终 1580 号《民事判决书》, 判决驳回孟某上诉, 维持原判。

(5) 华夏航空与刘某劳动纠纷案

2019 年 1 月 21 日, 刘某向重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会提起劳动争议仲裁申请, 请求仲裁庭裁决华夏航空支付违法解除劳动合同赔偿金及五个月的上年度月平均工资, 合计 23,500 元。

2019 年 4 月 3 日, 重庆市渝北区劳动人事争议仲裁委员会作出渝北劳人仲案字[2019]第 411 号《仲裁调解书》, 要求华夏航空于 2019 年 4 月 12 日前一次性支付刘某赔偿金 1 万元, 华夏航空已按期支付, 本案执行完毕。

(6) 华夏航空与国家工商行政管理总局商标评审委员会 (以下简称“商标评审委员会”) 的行政诉讼案

2019 年 2 月 14 日, 华夏航空向北京知识产权法院提起诉讼, 诉称: 华夏航空于 2017 年 10 月 10 日向国家工商管理总局商标局提出商标注册申请, 被国家工商管理总局商标局予以驳回; 华夏航空在收到驳回通知书后, 向商标评审委员会提出复审申请, 但商标评审委员会作出驳回复审决定, 故华夏航空提请北京知识产权法院依法撤销商标评审委员会作出的前述驳回复审决定。

华夏航空申请商标的具体情况如下:

商标图样	商标申请号	服务项目
	26794960	安排和组织培训班, 电子书籍和杂志的在线出版, 组织彩票发行, 广播和电视节目制作, 健身俱乐部 (健身和体能训练), 组织表演 (演出), 导游服务, 教育, 培训, 娱乐服务

根据北京知识产权法院的传票, 本案已于 2019 年 3 月 27 日开庭审理, 但公司尚未取得法院下达的判决书。

2019 年 6 月 20 日, 北京知识产权法院作出 (2019) 京 73 行初 2485 号《行政判决书》, 判决: 驳回华夏航空的诉讼请求。

华夏航空已向国家知识产权局提起上诉。

(7) 华夏航空与刘某劳动争议案

2019年，刘某向贵阳市南明区人民法院提起诉讼，请求法院判决（1）确认华夏航空与其解除劳动关系，（2）判决华夏航空为其办理劳动人事档案、社会保险关系的转移手续，（3）判决华夏航空向其移交航空人员健康记录本、体检合格证、飞行经历记录本、驾驶员飞行记录簿副本、飞行员执照、空勤登记证复印件。

根据贵阳市南明区人民法院的传票，本案于2019年8月13日开庭审理。

(8) 华夏航空与周某的航空旅客运输合同纠纷案

2019年4月，周某向贵阳市南明区人民法院提起诉讼，诉称其通过飞猪平台在国航处购买了由兴义飞往贵阳的机票，航班号为：CA5812，但实际乘坐的是华夏航空航班，航班号为：G52614，与其购买的航班不符，其次该航班延误17分钟，给其工作带来巨大影响，且国航和华夏航空均拒绝为其开具延误证明，请求法院判决（1）判令国航和华夏航空向其做出书面道歉，（2）判令国航和华夏航空退还其购票款390元，（3）判令国航和华夏航空给其出具延误证明，（4）本案诉讼费由被告承担。

根据贵阳市南明区人民法院的传票，本案于2019年7月开庭，根据公司说明，因原告不到庭，本案按撤诉处理，目前等待撤诉裁定。

(9) 华夏航空与弓某、林某的航空旅客运输合同纠纷案

因华夏航空航班延误导致弓某、林某两位旅客无法完成后续呼和浩特至越南芽庄的行程，产生一定的经济损失，2019年6月，海拉尔铁路运输法院针对弓某、林某与华夏航空旅客运输合同纠纷案立案。

2019年7月，弓某、林某与华夏航空签订和解协议，约定华夏航空向弓某、林某支付5,502元赔偿款，且和解协议签订两天后，弓某、林某提交撤诉。同月，华夏航空按约定支付了全部赔偿款，弓某、林某也向海拉尔铁路运输法院提出撤诉申请，根据海拉尔铁路运输法院（2019）内7103民初45号《民事裁定书》，裁定：准许原告弓某、林某撤回起诉。本案已结案。

(10) 华夏航空与戚某劳动争议案

2019年3月，华夏航空向贵阳市南明区人民法院提起诉讼，请求法院判决（1）判决戚某依据双方劳动合同的约定赔偿原告损失共计22.83万元，（2）一审诉讼费用由被告承担。

根据贵阳市劳动人事争议仲裁委员会开庭通知书，本案于 2019 年 8 月 15 日开庭审理。

(11) 华夏航空与范某劳动争议案

2019 年 3 月，华夏航空向贵阳市南明区劳动人事争议仲裁院提起劳动仲裁，请求裁决范某依据双方劳动合同的约定赔偿其损失共计 644,881.57 元。

该案目前已审理完毕，尚未裁决。

保荐机构认为，上述未决诉讼和仲裁涉案金额较小，不会对公司生产经营产生重大影响。

2、发行人及其控股子公司行政处罚情况

(1) 已在首发招股说明书中披露的报告期内公司受到的行政处罚及整改情况

截至本募集说明书签署日，本公司及其控股子公司已在首发招股说明书中披露的报告期内受到的行政处罚及整改情况如下：

序号	当事人	处罚机构	处罚时间	处罚决定文号	处罚事由	处罚依据	处罚结果	是否缴纳罚款
1	华夏航空	民航西南局	2016 年 11 月 23 日	西南局渝罚字 [2016]6 号	部分 2016 年 8 月维修单位年检发现问题尚未整改	《民用航空器维修单位和各审定规定》(CCAR-145-R3) 第 145.37 条	暂停部分许可维修项目工作 6 个月	—
2	华夏航空	民航西南局	2016 年 11 月 23 日	西南局渝罚字 [2016]7 号	适航指令超期	《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-121-R4) 第 121.763 条	罚款 10,000 元	是
3	华夏航空	民航西南局	2016 年 11 月 23 日	西南局渝罚字 [2016]8 号	适航性限制维修项目超期	《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-121-R4) 第 121.763 条	罚款 20,000 元	是
4	华夏航空	民航西南局	2016 年 11 月 23 日	西南局渝罚字 [2016]9 号	维修项目超期	《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-121-R4) 第 121.763 条和《一般运行和飞行规则》(CCAR-91R2) 第 91.1609 条	罚款 20,000 元	是

5	华夏航空	民航西南局	2016年11月23日	西南局渝罚字[2016]10号	采购、安装使用过的航材未按规定报批 AAC-038 表	《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-121-R4) 第 121.763 条	罚款 10,000 元	是
6	北京瑞基	北京市顺义区国家税务局第一税务所	2016年11月18日	顺一国税简罚(2016)102112号	未按规定保存、报送开局发票的数据	《中华人民共和国发票管理办法》第三十五条	罚款 500 元	是

根据民航局政策法规司 2016 年 12 月 19 日及 2017 年 3 月 13 日出具的《证明》，本公司最近三年（含 2016 年 11 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日）未因违反民航局管辖领域相关法律、行政法规而受到重大行政处罚的情形。

根据北京市顺义区国家税务局首都机场税务分局 2016 年 10 月 14 日及 2017 年 2 月 24 日出具的《证明》，北京瑞基最近三年存在上述税款征收类违法违规（已处理完毕），未发现重大违法违规记录。

① 就上表第1项所涉处罚，西南局渝罚字[2016]6号《民用航空行政处罚决定书》载明，“你公司报告已完成2016年8月维修单位年检发现问题整改，但我局复核发现部分整改措施未落实……根据《民用航空器维修单位合格审定规定》（CCAR-145-R3）第145.37条‘暂停许可维修项目’：‘维修单位违反本规定有下列情形之一的，由民航总局或者民航地区管理局视情暂停其部分或全部许可维修项目工作，并责令其限期整改：……（b）违反本规定第145.13条，未保持本单位持续符合本规定的要求或者拒不接受或不配合民航总局或者民航地区管理局审查、监督和调查的……（h）违反本规定第145.31条，未按规定的维修工作准则实施维修工作的……’的规定，我局决定对你公司作出暂停部分许可维修项目工作（4项部件维修，件号：5010598、5010571-1、5013640、90001200-1）6个月的行政处罚……”。

《民用航空器维修单位合格审定规定》（CCAR-145-R3）第145.37条规定，“维修单位违反本规定有下列情形之一的，由民航总局或者民航地区管理局视情暂停其部分或全部许可维修项目工作，并责令其限期整改：……暂停许可维修项目工作应当根据其违法事实由民航总局或者民航地区管理局决定。暂停许可维修项目工作的期限视违法情节轻重，由民航总局或者民航地区管理局决定；在整改

期限内维修单位仍不能改正上述违法行为的，民航总局或者民航地区管理局可以再次处以无限期暂停许可维修项目工作的处罚，直至改正为止。维修单位在暂停许可维修项目工作期间，不得从事被暂停项目的维修工作；暂停许可维修项目工作期满经民航总局或者民航地区管理局审查合格后，可以恢复进行其被暂停许可维修项目的工作”。根据前述规定，民航西南局仅暂停公司部分许可维修项目、不涉及公司主营业务（国内（含港澳台）、国际航空客货运输业务），公司已经对该等事项进行了整改，该项处罚不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

② 就上表第2项所涉处罚，西南局渝罚字[2016]7号《民用航空行政处罚决定书》载明，“你公司适航指令……超期……的行为，违反了《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）L章‘飞机维修’第121.363条‘适航性责任’……根据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》Y章‘罚则’第121.763条‘违反本规则规定的行为’：‘（a）合格证持有人有下列行为之一且情节轻微的，局方可以责令其停止违法行为，并处以警告或者人民币1万元以上3万元以下罚款：……（6）违反本规则L章的规定，未落实其飞机适航性责任的’的规定，我局决定对你公司作出罚款人民币1万元的行政处罚……”。根据该《行政处罚决定书》，该项行政处罚作出的直接依据是《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第121.763条中情节轻微的部分，属于从轻处罚，并且该项罚款金额较小，上述行为不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

③ 就上表第3项所涉处罚，西南局渝罚字[2016]8号《民用航空行政处罚决定书》载明，“你公司4项适航性限制维修项目ALI超期……的行为，违反了《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）L章‘飞机维修’第121.363条‘适航性责任’……根据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》Y章‘罚则’第121.763条‘违反本规则规定的行为’：‘（a）合格证持有人有下列行为之一且情节轻微的，局方可以责令其停止违法行为，并处以警告或者人民币1万元以上3万元以下罚款：……（6）违反本规则L章的规定，未落实其飞机适航性责任的’的规定，我局决定对你公司作出罚款人民币1万元的行政处罚……”。根据该《行政处罚决定书》，该项行政处罚作出的直接依据是《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第121.763条中情节轻微的

部分，属于从轻处罚，并且该项罚款金额较小，上述行为不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

④ 就上表第4项所涉处罚，西南局渝罚字[2016]9号《民用航空行政处罚决定书》载明，“你公司1项维修项目超期（功能检查ATC，工卡号：000-34-720-802-HX，涉及B-7760等11架飞机，超期2-26个月不等）的行为，违反了《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）L章‘飞机维修’第121.363条‘适航性责任’……根据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》Y章‘罚则’第121.763条‘违反本规则规定的行为’：‘（a）合格证持有人有下列行为之一且情节轻微的，局方可以责令其停止违法行为，并处以警告或者人民币1万元以上3万元以下罚款：……（6）违反本规则L章的规定，未落实其飞机适航性责任的……’和《一般运行和飞行规则》（CCAR-91R2）R章‘法律责任’第91.1609条‘涉及违反相关规定的处罚’：‘（a）对于违反本规则……D章（维修要求）……中有关规定的，局方应责令立即停止违规活动，并可给予下列处罚：……（2）如果直接责任人是航空器所有权人或运营人，局方可给予其警告或罚款的处罚，有违法所得的，给予违法所得的三倍但最高不超过三万元的处罚，没有违法所得的，给予一万元以下的罚款’的规定，我局决定对你公司作出罚款人民币2万元的行政处罚……”。根据该《行政处罚决定书》，该项行政处罚作出的直接依据是《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第121.763条中情节轻微的部分，属于从轻处罚，并且该项罚款金额较小，上述行为不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

⑤ 就上表第5项所涉处罚，西南局渝罚字[2016]10号《民用航空行政处罚决定书》载明，“你公司采购、安装使用过的缺少中国民航AAC-038表适航批准标签的航材共计40项（28项装机使用、12项库存）的行为，违反了《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）L章‘飞机维修’第121.363条‘适航性责任’……根据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》Y章‘罚则’第121.763条‘违反本规则规定的行为’：‘（a）合格证持有人有下列行为之一且情节轻微的，局方可以责令其停止违法行为，并处以警告或者人民币1万元以上3万元以下罚款：……（6）违反本规则L章的规定，未落实其飞机适航性责任的……’的规定，我局决定对你公司作出罚款人民币1万元的行政处

罚……”。根据该《行政处罚决定书》，该项行政处罚作出的直接依据是《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第121.763条中情节轻微的部分，属于从轻处罚，并且该项罚款金额较小，上述行为不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

⑥ 就上表第6项所涉处罚，《税务行政处罚决定书（简易）》（顺一国税简罚[2016]102112号）载明：因瑞基航空2016年10月未按规定保存、报送开具发票的数据，依据《中华人民共和国发票管理办法》第三十五条的规定，处以瑞基航空500元的罚款。《中华人民共和国发票管理办法》第三十五条规定，“违反本办法的规定，有下列情形之一的，由税务机关责令改正，可以处1万元以下的罚款；有违法所得的予以没收：……（九）未按照规定存放和保管发票的”。根据前述《税务行政处罚决定书（简易）》，该项行政处罚作出的直接依据是《中华人民共和国发票管理办法》第三十五条中情节轻微的部分，属于从轻处罚，并且该项罚款金额较小，上述被处罚情况不会对公司持续经营造成重大不利影响，亦不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

此外，根据北京市顺义区地方税务局第一税务所于2017年2月22日出具的《北京市地方税务局纳税人、扣缴义务人涉税保密信息告知书》（京地税顺机一[2017]告字第21号），瑞基航空自2016年10月1日至2016年12月31日不存在受到该局的重大行政处罚的情形。

（2）公司上市后至本募集说明书签署日前新增的行政处罚及整改情况

序号	当事人	处罚机构	处罚时间	处罚决定文号	处罚事由	处罚依据	处罚结果	是否缴纳罚款
1	华夏航空	中国湛江边防检查站	2018年4月24日	湛公边（检）行罚决字[2018]000008号	向湛江机场边检站预报入境航班的机组员工名单中，存在一名员工杨敏证件号码申报错误	《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第（二）项	罚款10,000元	是
2	华夏航空	中国湛江出入境边防检查站	2019年2月15日	珠公境（检）行罚决字[2019]K00002号	向湛江机场边检站预报入境航班的旅客名单中，存在一名旅客黄谱春出生日期申报错误	《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第（二）项	罚款10,000元	是

3	华夏航空	中国民用航空西南地区管理局	2019年2月22日	西南局渝罚字[2019]3号	安排不符合航空安全员休息期规定的航空安全员吕志伟作为航空安全员执行航班任务	《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》第三十九条	罚款20,000元	是
---	------	---------------	------------	----------------	---------------------------------------	----------------------------	-----------	---

①就上表第1项所涉处罚，《行政处罚决定书》（湛公边（检）行罚决字[2018]000008号）载明：华夏航空金边至湛江G54310次航班抵达湛江机场时，向湛江机场边检站预报入境航班的机组员工名单中，存在一名员工杨敏证件号码申报错误。该行为已构成未按规定申报机组员工信息的违法事实。……根据《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第（二）项之规定，现决定给予罚款人民币壹万元整的行政处罚。

根据2018年4月18日公司客舱地面服务部地面服务分部报送湛江边防检查站的《关于G54309航班机组人员信息申报错误的情况说明》（客地字函[2018]第023号），公司发生前述申报错误的情况如下：“公司负责录入机组信息的工作人员在初始录入时，将其中一位机组护照号EB9686038误录为E89686038。在二次复核过程中，该名人员发现此错误并进行修改，但由于人员的再次疏忽，以及键盘上B和N的位置相邻，误将E89686038修改为EN9686038，随后进行保存，导致最终错误。”

根据《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第（二）项规定，“交通运输工具有下列情形之一的，对其负责人处五千元以上五万元以下罚款：……未按照规定如实申报员工、旅客、货物或者物品等信息，或者拒绝协助出境入境边防检查的”。2018年中国湛江边防检查站给予公司的罚金金额属于《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条规定的较低“阶次”的罚金范围内，属于从轻处罚，因此不属于重大行政处罚。此外，该项罚款金额较小，不会对公司持续经营造成重大不利影响。综上，前述处罚不属于重大行政处罚，不构成公司本次发行的实质性法律障碍。

②就上表第2项所涉处罚，《行政处罚决定书》（珠公境（检）行罚决字[2019]K00002号）载明：湛江机场边检站执勤业务一科在勤务中发现华夏航空向湛江边检站预报曼谷至湛江G54306次航班的API信息的旅客名单中，存在一名旅客出生日期申报错误。该行为已构成交通工具未按规定申报的违法事实。……根据《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第（二）项

之规定，现决定给予罚款人民币壹万元整的行政处罚。

经核查公司发生前述申报错误的情况如下：2019年1月8日G54306航班(曼谷-湛江)，因泰国廊曼(曼谷)机场值机人员的操作失误，将黄谱春(HUANG/PUCHUN)旅客的正确出生日期1975年01月05日错误的录入成1995年01月05日。从而导致旅客入境湛江边检时，被发现API中的出生日期和旅客所持护照上的出生日期信息不符。

根据《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条第一款第(二)项规定，“交通运输工具有下列情形之一的，对其负责人处五千元以上五万元以下罚款：……未按照规定如实申报员工、旅客、货物或者物品等信息，或者拒绝协助出境入境边防检查的”。2019年中国湛江边防检查站给予公司的行政处罚属于《中华人民共和国出境入境管理法》第八十三条规定的较低“阶次”的罚金范围内，属于从轻处罚，因此不属于重大行政处罚。此外，该项罚款金额较小，且公司已采取相应整改措施，不会对公司持续经营造成重大不利影响。综上，前述处罚不属于重大行政处罚，不构成公司本次发行的实质性法律障碍。

③就上表第3项所涉处罚，《行政处罚决定书》(西南局渝罚字[2019]3号)载明：“你公司2018年12月18日至24日，安排不符合航空安全员休息期规定的航空安全员吕志伟作为航空安全员执行航班任务的行为，违反了《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》(CCAR-332-R1)第三十一条：‘公共航空运输企业不得派遣航空安全员在超出本规定的值勤期限限制、飞行时间限制或不符合休息期要求的情况下执勤……’的规定”，根据《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》第三十九条的规定，给予公司2万元罚款的行政处罚。

公司航空安全员在休息期参加公司培训，违规情节轻微。根据公司于2019年3月14日向民航重庆安全监督管理局报送的《关于航空安全员休息期管理问题整改情况的报告》，为避免此类情形再次发生，公司对相关问题开展全面整改，在修订完善相关管理程序的同时，深刻剖析问题根源，全面排查勤务派遣和训练管理中存在的漏洞，并制定整改措施，完善程序标准，形成长效管控机制，具体包括：开发航空安全员排班系统，统筹航空安全员资质管理、训练管理、勤务派遣管理、运行风险控制和规章符合性管理；排查治理现有程序标准中的风险；建立运行实力评估机制，每月对次月的运行实力和航空安全员资质符合性进行全面评估等。

《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》第三十九条规定，“公共航空运输企业有下列行为之一的，由地区管理局责令其停止违法行为，处以一万元以上三万元以下罚款……违反本规则第三十条、第三十一条第一款，未按规定执行航空安全员飞行值勤期限限制、累积飞行时间、值勤时间限制和休息时间的”。鉴于前述罚款金额不在该条款规定的较高“阶次”的罚金范围内，违规情节轻微且罚款金额较小，未超过罚款金额上下限的均值，公司安全员在休息期参加培训未造成严重危害后果，因此不属于重大行政处罚；且公司已采取了相应的整改措施，违规状态已消除。综上，该项行政处罚不属于重大处罚，不会对公司本次发行构成实质性法律障碍。

(3) 取得民航局无违法违规证明

根据民航局政策法规司分别于2016年12月19日、2017年3月13日、2017年7月11日、2018年1月15日、2018年10月16日以及2019年2月22日出具的《证明》，公司2016-2018年没有因违反民用航空管理方面法律法规而受到重大行政处罚的情形。

根据民航局政策法规司2019年4月30日出具的《证明》，公司2019年1月1日至2019年3月31日没有因违反民用航空管理方面法律行政法规而受到重大行政处罚的情形。

综上所述，公司2016年至今的行政处罚事项不构成重大违法违规。

《证券发行管理办法》第九条第二项规定，“上市公司最近三十六个月内财务会计文件无虚假记载，且不存在下列重大违法行为：……（二）违反工商、税收、土地、环保、海关法律、行政法规或规章，受到行政处罚且情节严重，或者受到刑事处罚……”。

公司上述违法行为不属于《上市公司证券发行管理办法》第九条第二项规定的情形。

(4) 相关内控制度是否健全并有效执行

公司相关内控制度请参见本募集说明书“第四章 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务的具体情况”之“（六）安全生产及环境保护”之“1、安全生产情况”。

(5) 保荐机构及发行人律师核查意见

经核查，保荐机构认为：

发行人及其子公司 2016 年至今受到的行政处罚均不属于重大行政处罚，发行人及其子公司已完成了相应的整改，发行人相关内控制度健全并有效运行。

经核查，发行人律师认为：

发行人及其子公司 2016 年至今受到的行政处罚均不属于重大行政处罚，发行人及其子公司已完成了相应的整改。此外，根据发行人于 2019 年 3 月 9 日公告的《华夏航空股份有限公司 2018 年度内部控制自我评价报告》和《东兴证券股份有限公司关于华夏航空股份有限公司 2018 年度保荐工作报告》、发行人的说明和承诺并经金杜核查，发行人相关内控制度健全并有效运行。

3、持有发行人 5%以上股份的股东、发行人的控股股东和实际控制人、发行人董事长、总裁涉及的重大诉讼、仲裁或行政处罚情况

截至本募集说明书签署日，持有公司 5%以上股份的股东、公司的控股股东和实际控制人、公司董事长、总裁均不存在尚未了结或可预见的重大诉讼、仲裁或行政处罚案件。

(三) 其他或有事项和重大期后事项情况

报告期内，公司不存在其他或有事项和重大期后事项等情况。

七、财务状况和盈利能力的趋势分析

国民经济的发展运行态势对航空运输业的影响广泛而重大。在国家、政府和行业政策的支持下，我国支线航空的运输需求增长明显。作为一家长期专注于支线市场的航空公司，华夏航空致力于提供优质的支线航空客货运输服务，高度契合国家战略、产业政策和市场需求，未来发展前景广阔。同时，公司不断加强运营管理，逐步形成科学合理的管理控制制度，为未来期间进一步降本增益、提升盈利能力奠定了基础。

上市以来，公司已运用首发募集资金购置飞机及发动机并投建飞行培训中心，改等支出进一步扩大了公司运力，提升了公司在部分航线上的运力投入和竞争力，并同时为公司后续发展提供充足的人才储备。

近期，随着国际原油价格持续上升，公司经营主要原料航油价格也不断走高，导致公司 2018 年经营业绩较上年同期相比有所下滑，毛利率也有所下降，但公司净利润规模仍维持在较高水平。随着公司未来业务规模不断扩张，公司抗风险能力也将得到进一步提升，而本次发行如果成功，公司的总资产和总负债规模均

有所增长，随着未来可转换公司债券持有人陆续实现转股，既能壮大公司的资本实力、改善公司的资本结构，又能增强公司的抗风险能力和持续经营能力，公司的资产负债率也将逐步降低。

八、其他重要事项

（一）公司持有金融资产的情况

截至本募集说明书签署日，公司不存在实施或拟实施的类金融业务情况。

本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在设立或投资各类产业基金、并购基金的情况，未来三个月内暂无设立或投资各类基金的安排。

截至 2018 年 12 月 31 日，公司以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产为 354.57 万元，主要为公司为了对冲汇率风险，针对尚在履约中的美元负债签订了包含即期/远期结售汇、人民币与外币掉期以及外汇掉期的汇率交易总协议，履行该协议产生的金融资产。截至 2019 年 6 月 30 日，公司以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产减少为 0，主要系执行新金融工具重分类至交易性金融资产所致，而交易性金融资产也为 0 主要系远期结售汇到期交割所致。

此外，在确保不影响募集资金投资项目正常运转、不影响公司日常资金正常周转需要、不影响公司主营业务正常发展以及保证资金安全的前提下，为进一步提升公司整体业绩水平，为公司和股东谋取较好的投资回报，公司存在使用部分闲置募集资金和闲置自有资金进行现金管理投资保本型银行理财产品的情况，截至本募集说明书出具日，公司持有的理财产品均已到期赎回，暂未新增持有理财产品。

除上述事项外，公司不存在其他持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

（二）公司发行债券的情况

截至 2019 年 6 月 30 日，公司不存在发行债券的情况，公司债券余额为 0，公司符合可转债发行条件。

第八章 本次募集资金运用

一、本次募集资金的使用计划

本次公开发行 A 股可转换公司债券拟募集资金总额不超过 79,000 万元（含 79,000 万元），扣除发行费用后，募集资金将全部用于购买 2 架 A320 系列飞机。本次募投项目情况如下：

单位：万元

项目名称	投资总额	拟投入募集资金
购买 2 架 A320 系列飞机	135,000	79,000
合计	135,000	79,000

本次发行的募集资金到位前，公司可根据自身发展需要并结合市场情况利用自筹资金对募集资金项目进行先期投入，并在募集资金到位后予以置换；公司将根据募集资金到位时间和 A320 系列飞机交付计划，择机调整所购买的飞机。若本次发行扣除发行费用后的实际募集资金低于拟投资项目的实际资金需求总量，公司可根据项目的实际需求，按照相关法规规定的程序对上述项目的募集资金投入金额进行适当调整，不足部分由公司自筹解决。

二、本次募集资金投资项目的必要性和可行性分析

（一）项目必要性分析

航空运输业的发展受到国民经济和社会发展水平的影响，进入“十三五”期间，我国经济社会发展将进入新的阶段，居民消费结构将进一步升级，产业结构调整 and 城镇化进程也将加快；预计“十三五”期间，我国国民经济仍将保持快速、协调、健康、可持续发展，为国内民航业持续快速发展创造了有利条件。

国际航空运输协会数据显示，2017 年全球航空业旅客总量达 40.8 亿人次，同比上年增长 7.0%，并预计 2018 年旅客总量将达到 43.11 亿人次。2017 年中国航空运输业同样表现优异，民航业增长强劲：根据国家统计局发布的《2017 国民经济和社会发展统计公报》，虽然总体旅客运输总量相对 2016 年有所下降，但民航旅客运输量却依旧保持增长：2017 年度全年旅客运输总量 185 亿人次，比 2016 年减少 2.6%，其中，民航旅客运输量为 5.5 亿人次，较 2016 年上涨 13%；2017 年度全年旅客运输周转总量 32,812.7 亿人公里，比 2016 年增长 5%，其中，

民航旅客周转量为 9,512.8 亿人公里，较 2016 年上涨 13.5%。2018 年上半年，民航旅客运输量 2.97 亿人次，同比增长 12.4%。

近几年，在中国、印度等新兴市场经济蓬勃发展的推动下，亚太航空运输市场已成为推动全球航空运输业发展的主要驱动力之一。根据空客发布的《全球市场预测（2016-2035）》，未来 20 年内亚太地区的旅客周转量将以每年 5.7% 的速度扩张，其全球市场份额也将从 2015 年的 30% 上升至 2035 年的 36%，并作为全球旅客周转量最大地区与欧洲、北美进一步拉开差距。鉴于中国国内及国际航空市场需求的不断增加，尤其是支线航空市场的广阔前景，公司拟进一步通过合理扩充机队规模提升航空载运能力，巩固公司在支线航空市场的地位。

运力的提升是公司实现快速发展的核心驱动力。公司为我国民航业中成长速度较快、盈利能力较强的公司之一，飞机为公司保持核心竞争力和持续盈利能力的核心资产。预计至 2020 年末，公司的市场份额将进一步提高。相对应的，公司机队规模亦将保持快速增长。本次引进的 2 架 A320 系列飞机主要为满足公司未来支线运力需要。在运能提升的基础上，公司不断协调航权资源、增加航班密度，全力优化公司航线网络结构，以达到航线网络与机队规模的协调发展。

（二）项目批准情况

根据民航局对公司“十三五”运输机队规划方案的批复，公司 2018-2020 年可净增 9 架 100-200 座级客机，本次募集资金购买的 2 架 A320 系列飞机为该批复中尚未引进的其中 2 架。

（三）投资概算

根据空客公司网站上公布的 2017 年产品目录所载，每架空客 A320 飞机的目录价格约为 9,900 万美元，实际合同价格经订约各方按公平原则磋商后厘定，低于产品目录所载的价格。根据目录价格按照 2018 年 8 月 31 日中国人民银行公布的 1 美元兑 6.8246 人民币的中间价汇率计算，2 架 A320 系列飞机总投资金额为 13.5 亿元，拟使用募集资金金额为 7.9 亿元。

（四）拟引进飞机的基本情况

本次拟引进的空客 A320 飞机标准构型的基本参数如下：

最大起飞重量：77 吨

最大着陆重量：66 吨
最大无油重量：62.5 吨
最大飞行速度：920 公里/小时
最大设计航程：6,930 公里
最大飞行高度：11,900 米
油料容量：24,209 公升
单通道机舱座位：150 至 186 个

（五）未来收益分析

依据市场情况结合公司航线安排，按照公司目前 A320 飞机机队平均 86%左右的客座率水平，假设未来 A320 飞机机队平均日利用小时数为 11 小时，每架飞机带来的年均营业收入约为 1.45 亿元，在 2 架飞机全部到位后，预计每年能帮助公司合计增加营业收入约 2.9 亿元。

三、本次募集资金运用对公司经营管理和财务状况的影响

（一）对公司经营管理的影响

本次募集资金拟购买 2 架 A320 系列飞机有助于公司抓住国内航空业良好发展契机，新飞机的引进有利于扩大机队规模和提高运输能力，增强公司核心竞争力，提升品牌形象，扩大市场份额，继续提高公司在支线航空领域的市场占有率，为未来的持续发展奠定良好基础。公司经营初期，由于资本实力相对较弱，因此主要采用租赁的方式引进飞机。随着公司资本实力的逐步提高及业务持续发展，适当采用自购方式引进飞机有利于加强机队发展的可规划性，更好地保证机队的长期发展。

（二）对公司财务状况的影响

本次发行将进一步扩大公司的资产规模和业务规模。募集资金到位后，公司的总资产和总负债规模均有所增长，随着未来可转换公司债券持有人陆续实现转股，既能壮大公司的资本实力、改善公司的资本结构，又能增强公司的抗风险能力和持续经营能力，公司的资产负债率也将逐步降低。本次发行虽然可能摊薄公司净资产收益率，但中长期来看，本次募投项目的成功实施将提高公司的航空载运能力，进一步扩大公司的业务规模，并提升公司的综合实力和盈利能力，提高

股东收益水平。

第九章 历次募集资金运用

公司于 2018 年 3 月完成首发上市，截至本募集说明书出具日，除首次公开发行股票募集资金外，上市以来公司无其他发行股份募集资金行为。

一、前次募集资金数额、资金到账时间以及资金在专项账户的存放情况

（一）前次募集资金数额及资金到位时间

经中国证券监督管理委员会《关于核准华夏航空股份有限公司首次公开发行股票批复》（证监许可[2018]254 号）核准，公司首次公开发行人民币普通股（A 股）4,050 万股，每股面值 1 元，发行价格 20.64 元/股，募集资金总额为 835,920,000.00 元，扣除各项发行费用人民币 65,539,699.58 元，募集资金净额为 770,380,300.42 元。

立信会计师事务所（特殊普通合伙）已于 2018 年 2 月 27 日对公司首次公开发行股票的资金到位情况进行了审验，并出具了《华夏航空股份有限公司公开发行股票募集资金验资报告》（信会师报字[2018]第 ZA10219 号）。

（二）前次募集资金存放和管理情况

为了规范募集资金的管理和使用，提高资金使用效率和效益，保护投资者权益，公司按照《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《深圳证券交易所中小企业板上市公司规范运作指引》等有关法律、法规和规范性文件的规定，结合公司实际情况制定《募集资金管理办法》，对募集资金实行专户存储制度，对募集资金的存放、使用、项目实施管理、投资项目的变更及使用情况的监督等进行了规定。

公司及下属全资子公司华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司，会同保荐机构东兴证券股份有限公司于 2018 年 3 月 19 日分别与中国光大银行股份有限公司上海分行、重庆农村商业银行股份有限公司两江分行签订了《募集资金三方监管协议》。该《募集资金三方监管协议》与深圳证券交易所的《募集资金专户存储三方监管协议（范本）》不存在重大差异，公司在使用募集资金时已经严格遵照履行。

截至 2018 年末，公司实际使用募集资金 60,744.60 万元，闲置募集资金产生的利息收入 443.04 万元，购买理财产品未到期余额 12,500.00 万元，募集资金账户余额为 4,235.72 万元，公司募集资金专户的存储余额情况列示如下：

单位：元

账号名称	开户银行	银行账号	存储余额	存储方式
华夏航空股份有限公司	中国光大银行股份有限公司上海分行	36510188001062681	322,083.26	活期
华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司	重庆农村商业银行股份有限公司两江分行	5101010120010010754	42,035,094.95	活期
合计			42,357,178.21	-

二、前次募集资金的实际使用情况

截至 2018 年末，公司前次募集资金运用的具体情况如下：

前次募集资金使用情况对照表

单位：万元

募集资金总额：			83,592.00			已累计使用募集资金总额：			60,744.60	
募集资金净额：			77,038.03			各年度使用募集资金总额：			60,744.60	
变更用途的募集资金总额：			21,660.25			2018年度：			60,744.60	
变更用途的募集资金总额比例：			25.91%							
投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定可使用 状态日期
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺投 资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资 金额	募集前承诺投 资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资金 额	实际投资金额与募 集后承诺投资金额 的差额	
1	购买6架CRJ900型飞机及3台发动机	购买6架CRJ900型飞机及3台发动机	47,038.03	25,377.78	24,043.59	47,038.03	25,377.78	24,043.59	-1,334.19	2017年12月31日
2		一架CRJ900型飞机		21,660.25	20,625.64		21,660.25	20,625.64	-1,034.61	2018年12月31日
3	华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程	华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程	30,000.00	30,000.00	16,075.37	30,000.00	30,000.00	16,075.37	-13,924.63	2018年12月31日
	合计		77,038.03	77,038.03	60,744.60	77,038.03	77,038.03	60,744.60	-16,293.43	

（一）前次募集资金项目的实际投资总额与承诺之差异说明

项目 1：主要原因为截至 2018 年 12 月 31 日，项目未实施完毕；

项目 2：主要原因为该 CRJ900 型飞机实际采购价格低于预算价格；

项目 3：主要原因为截至 2018 年 12 月 31 日，该项目处于建设阶段。

（二）前次募集资金投资项目变更情况

公司计划使用首次公开发行股票募集资金 47,038.03 万元投资“购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目”。

根据公司 2017 年度经营计划，上述募投项目所涉及的 6 架 CRJ900 型飞机公司已以自筹资金先行投入，其中 1 架通过自购方式、5 架通过融资租赁方式完成。上述 1 架自购飞机预先投入资金部分已完成募集资金的置换。对于其余 5 架融资租赁飞机，如公司提前解除租赁合同并改为购入，将增加额外的手续费用、税费支出以及资金占用成本，故公司决定变更部分募集资金用途为购入公司 2018 年计划引进的一架同类型飞机，以便提高公司资金使用效率、保护投资者利益。

此次变更涉及的募集资金为 216,602,506.10 元，占首次公开发行股票募集资金总额的比例为 25.91%。此次变更经公司第一届董事会第十九次会议、第一届监事会第八次会议及 2018 年第一次临时股东大会决议通过，独立董事对该事项发表了同意的独立意见，首发保荐机构东兴证券对该事项发表了同意的核查意见。

（三）前次募集资金投资项目对外转让或置换情况

截至 2018 年末，公司未发生该次募集资金投资项目对外转让情况。

募集资金到位后，公司于 2018 年 4 月 11 日召开了第一届董事会第十八次会议及第一届监事会第七次会议，会议通过了《关于以募集资金置换预先投入募集资金投资项目的自筹资金的议案》，同意公司以募集资金 251,323,321.19 元置换预先投入募集资金投资项目的自筹资金，其中购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目的置换金额为 203,477,793.90 元，包括已支付一架自购 CRJ900 型飞机款和两台发动机的预付款，华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程的置换金额为 47,845,527.29 元，独立董事对该事项发表了同意的独立意见，首发保荐机构东兴证券对该事项发表了同意的核查意见。

对上述募集资金置换事项，立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具了信会师报字[2018]第 ZK10154 号鉴证报告予以确认。

（四）闲置募集资金进行现金管理的情况

在不影响公司经营计划、募投项目建设计划及募集资金使用计划的情况下，为了提高募集资金的使用效率，公司使用了闲置募集资金进行现金管理。

2018 年 4 月 11 日，公司召开第一届董事会第十八次会议审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司确保不影响公司募集资金投资计划正常进行和募集资金安全的情况下，对最高额度不超过人民币 2.8 亿元的部分闲置募集资金进行现金管理，用于投资安全性高、流动性好、满足保本要求、产品投资期限最长不超过 12 个月的保本型约定存款或保本型理财产品，有效期自董事会审议通过之日起不超过 12 个月。

公司第一届监事会第七次会议审议通过该事项，独立董事针对该事项发表了同意的独立意见，首发保荐机构东兴证券对该事项发表了同意的核查意见。

截至 2018 年末，公司使用闲置募集资金累计购买了保本型结构性存款 86,500 万元，其中 12,500 万元尚未到期；累计取得结构性存款收益 335.31 万元。

公司使用闲置募集资金进行现金管理的情况如下：

签约方	产品名称	金额 (万元)	起始日期	终止日期
重庆农村商业银行股份有限公司两江分行	结构性存款 - JG2018003	8,000	2018 年 4 月 20 日	2018 年 8 月 20 日
中国光大银行股份有限公司上海分行	结构性存款 - 2018101046736	20,000	2018 年 4 月 20 日	2018 年 5 月 31 日
重庆农村商业银行股份有限公司两江分行	结构性存款 - JG2018006	8,000	2018 年 6 月 14 日	2018 年 7 月 12 日
中信银行股份有限公司重庆分行	结构性存款 - C186T0164	8,000.00	2018 年 7 年 17 日	2018 年 8 年 17 日
中信银行股份有限公司重庆分行	结构性存款 - C187U0165	10,000.00	2018 年 8 年 27 日	2018 年 9 年 27 日
中信银行股份有限公司	结构性存款	10,000.00	2018 年 9 年 28 日	2018 年 10 年 29 日

签约方	产品名称	金额 (万元)	起始日期	终止日期
司重庆分行	-C188U0184			
重庆农村商业银行股份有限公司两江分行	结构性存款 -JG2018034	10,000.00	2018年11月12日	2018年12月12日
兴业银行股份有限公司重庆分行	结构性存款 -HXCW2018030	2,500.00	2018年11月29日	2019年3月29日
重庆农村商业银行股份有限公司两江分行	结构性存款 -JG2018045	10,000.00	2018年12月20日	2019年2月18日
合 计		86,500.00	-	-

三、前次募集资金投资项目产生的经济效益情况

(一) 前次募集资金投资项目实现效益情况对照表

实际投资项目		截止日投资项目 累计产能利用率 (%)	承诺效益	最近三年实际效益			截止日 累计实现效益	是否达到预计 效益
序号	项目名称			2016 年度	2017 年度	2018 年度		
1	购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
2	一架 CRJ900 型飞机	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
3	华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

（二）前次募集资金投资项目无法单独核算效益的原因及其情况

无。

（三）前次募集资金投资项目的累计实现收益与预计累计收益的差异情况

无。

四、前次募集资金以资产认购股份的资产运行情况

无。

五、前次募集资金实际使用情况与已公开披露信息对照情况

公司募集资金实际使用情况与公司定期报告和其他信息披露文件中披露的有关内容一致。

六、会计师出具的鉴证报告意见

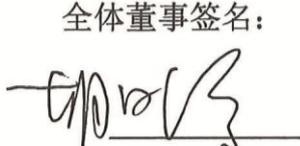
立信会计师对《前次募集资金使用情况报告》进行了专项鉴证，并出具了信会师报字【2019】第 ZK10001 号《前次募集资金使用情况鉴证报告》。立信会计师认为，公司董事会编制的截至 2018 年 12 月 31 日止的《前次募集资金使用情况报告》符合中国证监会《关于前次募集资金使用情况报告的规定》（证监发行字[2007]500 号）的规定，在所有重大方面如实反映了公司截至 2018 年 12 月 31 日止的前次募集资金使用情况。

第十章 董事、监事、高管及有关中介机构声明

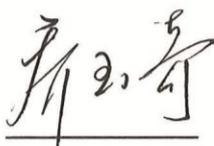
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

全体董事签名：



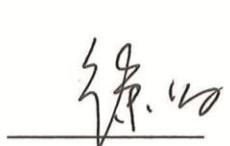
胡晓军



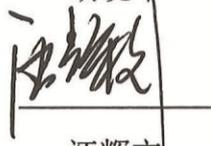
乔玉奇



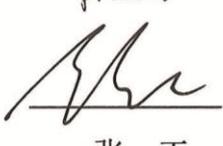
吴龙江



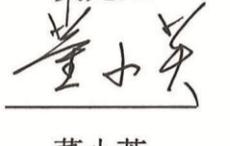
徐为



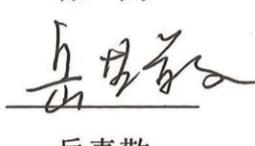
汪辉文



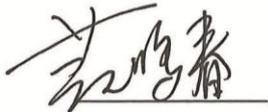
张工



董小英



岳喜敬



范鸣春

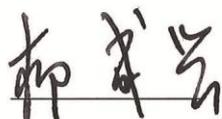


本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

全体监事签名：



邢宗熙



柳成兴



梅锦方



本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

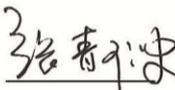
全体高级管理人员签名：

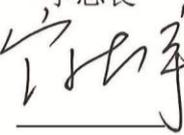

吴龙江


李志良


俸杰


李三生


张静波


崔新宇



二、发行人保荐机构（主承销商）声明

本公司已对募集说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

项目协办人：



陈 饶

保荐代表人：



张 昱



汤毅鹏

法定代表人：



魏庆华



2019年10月10日

三、发行人保荐机构（主承销商）董事长、总经理声明

（一）发行人保荐机构（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读华夏航空股份有限公司募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对募集说明书真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：



魏庆华

（二）发行人保荐机构（主承销商）总经理声明

本人已认真阅读华夏航空股份有限公司募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对募集说明书真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

总经理：



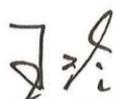
张 涛



律师声明

本所及经办律师已阅读《华夏航空股份有限公司公开发行可转换公司债券募集说明书》及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在募集说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认募集说明书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对募集说明书及其摘要引用法律意见书和律师工作报告的内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

单位负责人：



王 玲

经办律师：



周 宁



范玲莉



本所及签字注册会计师已阅读募集说明书及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本所出具的报告不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书及其摘要中引用的财务报告的内容无异议，确认募集说明书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：




李春华




唐 健

会计师事务所负责人：




李金才

立信中联会计师事务所（特殊普通合伙）



2019年10月14日

六、发行人债券信用评级机构声明

本机构及签字的评级人员已阅读募集说明书及其摘要，确认募集说明书及其摘要与本机构出具的资信评级报告不存在矛盾。本机构及签字的评级人员对发行人在募集说明书及其摘要中引用的资信评级报告的内容无异议，确认募集说明书不致因所引用内容出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字评级人员：

葛新景

葛新景

李泽田

李泽田

债券信用评级机构负责人：

罗光
罗光

东方金诚国际信用评估有限公司



2018年10月26日

第十一章 备查文件

除本募集说明书所披露的资料外，本公司按照中国证监会的要求将下列备查文件备置于本公司处，供投资者查阅：

- 1、公司章程正本和营业执照；
- 2、公司审计报告；
- 3、保荐人出具的发行保荐书；
- 4、法律意见书和律师工作报告；
- 5、资信评级机构出具的资信评级报告；
- 6、注册会计师关于前次募集资金使用情况的鉴证报告；
- 7、中国证监会核准本次发行的文件；
- 8、公司关于本次发行的董事会决议和股东大会决议；
- 9、其他与本次发行有关的重要文件。

投资者可在发行期间每周一至周五上午九点至十一点，下午三点至五点，于下列地点查阅上述文件：

1、发行人：华夏航空股份有限公司

地址：重庆市渝北区江北国际机场航安路 30 号

联系人：俸杰

联系电话：023-67153222-8903

传 真：023-67153222-8903

2、保荐人（主承销商）：东兴证券股份有限公司

办公地址：北京市西城区金融大街 5 号（新盛大厦）12、15 层

联系人：张昱、汤毅鹏

联系电话：010-66551360

传 真：010-66551380

投资者亦可在本公司的指定信息披露网站（<http://www.cninfo.com.cn>）查阅本募集说明书全文。