

中国国际航空股份有限公司
2022 年度第二期超短期融资券募集说明书



发行人	中国国际航空股份有限公司
注册金额	人民币 200 亿元
本期发行金额	人民币 30 亿元
发行期限	270 天
主承销商及簿记管理人	江苏银行股份有限公司
存续期管理机构	江苏银行股份有限公司
担保情况	无担保

主承销商及簿记管理人：江苏银行股份有限公司



二零二二年五月

声明与承诺

发行人发行本期债务融资工具已在中国银行间市场交易商协会注册,注册不代表交易商协会对本期债务融资工具的投资价值做出任何评价,也不表明对债务融资工具的投资风险做出了任何判断。凡欲认购本期债务融资工具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,对信息披露的真实性、准确性和完整性进行独立分析,并据以独立判断投资价值,自行承担与其有关的任何投资风险。

发行人董事会(或具有同等职责的部门)已批准本募集说明书,全体董事(或具有同等职责的人员)承诺其中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并对其真实性、准确性、完整性、及时性承担个别和连带法律责任。

发行人及时、公平地履行信息披露义务,其全体董事、监事、高级管理人员或履行同等职责的人员保证募集说明书信息披露的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。董事、监事、高级管理人员或履行同等职责的人员不能保证所披露的信息真实、准确、完整的,应披露相应声明并说明理由。全体董事、监事、高级管理人员已按照《公司信用类债券信息披露管理办法》及协会相关自律管理要求履行了相关内部程序。

发行人负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证本募集说明书所述财务信息真实、准确、完整、及时。

发行人或其授权的机构已就募集说明书中引用中介机构意见的内容向相关中介机构进行了确认,中介机构确认募集说明书所引用的内容与其就本期债券发行出具的相关意见不存在矛盾,对所引用的内容无异议。若中介机构发现未经其确认或无法保证一致性或对引用内容有异议的,企业和相关中介机构应对异议情况进行披露。

凡通过认购、受让等合法手段自愿取得并持有本期债务融资工具的投资者,均视同自愿接受本募集说明书对各项权利义务的约定。包括债券持有人会议规则

及债券募集说明书中其他有关发行人、债券持有人等主体权利义务的相关约定等。

发行人承诺根据法律法规、交易商协会相关自律规则的规定和本募集说明书的约定履行义务，接受投资者监督。

截至本募集说明书签署日，除已披露信息外，无其他影响偿债能力的重大事项。

目录

声明与承诺	2
目录	4
重要提示	7
一、发行人主体提示	7
二、投资人保护机制相关提示	9
第一章 释义	11
第二章 风险提示	15
一、本期债务融资工具的投资风险	15
二、发行人的相关风险	15
第三章 发行条款	25
一、主要发行条款	25
二、发行安排	27
第四章 募集资金运用	30
一、募集资金主要用途	30
二、发行人承诺	30
三、偿债资金来源及保障措施	31
第五章 发行人基本情况	33
一、发行人概况	33
二、发行人历史沿革	34
三、发行人控股股东及实际控制人	38
四、发行人独立性	40
五、发行人主要下属公司及投资情况	41
六、发行人治理情况	47
七、发行人高级管理人员情况	61
八、发行人员工基本情况	67
九、发行人经营情况分析	67
十、发行人主要在建工程情况	83
十一、发行人拟建工程情况	84
十二、发行人未来发展战略	85
十三、发行人所在行业状况、行业地位及面临的主要竞争状况	87

第六章 发行人主要财务状况	98
一、发行人近年财务报告编制及审计情况.....	98
二、发行人近年财务报告适用的会计制度.....	98
三、会计政策、会计估计的变更.....	98
四、发行人合并报表范围变化情况.....	103
五、发行人主要财务数据.....	103
六、发行人财务状况分析（合并报表口径）.....	115
七、发行人盈利能力分析.....	138
八、发行人偿债能力分析.....	141
九、发行人资产运营效率分析.....	142
十、发行人有息债务及偿付情况.....	142
十一、关联交易情况.....	145
十二、或有事项.....	153
十三、受限资产情况.....	154
十四、衍生产品情况.....	155
十五、重大投资理财产品.....	155
十六、海外投资.....	155
十七、直接债务融资计划.....	155
十八、发行人 2020 年及 2021 年重大事项排查.....	155
十九、其他重大事项.....	157
第七章 发行人资信状况	159
一、评级.....	159
二、发行人银行授信情况.....	159
三、发行人债务违约记录.....	159
四、发行人已发行债务融资工具偿还情况.....	160
五、发行人其他资信重要事项.....	161
第八章 本期超短期融资券的担保情况	162
第九章 税项	163
一、增值税.....	163
二、所得税.....	163
三、印花税.....	163
第十章 信息披露安排	165
一、信息披露机制.....	165
二、信息披露安排.....	165

第十一章 持有人会议机制	169
一、持有人会议的目的与效力	169
二、持有人会议的召开情形	169
三、持有人会议的召集	170
四、持有人会议参会机构	172
五、持有人会议的表决和决议	172
六、其他	174
第十二章 违约、风险情形及处置	175
一、违约事件	175
二、违约责任	175
三、偿付风险	175
四、发行人义务	175
五、发行人应急预案	176
六、风险及违约处置基本原则	176
七、处置措施	176
八、不可抗力	177
九、争议解决机制	178
十、弃权	178
第十三章 本期超短期融资券发行主要机构	179
一、发行人	179
二、主承销商及簿记管理人	179
三、存续期管理机构	179
四、审计机构	180
五、公司法律顾问	180
六、登记、托管、结算机构	180
七、集中簿记建档系统技术支持机构	180
第十四章 备查文件	182
一、备查文件	182
二、文件查询地址	182
附录一：主要财务指标计算公式	184

重要提示

一、发行人主体提示

(一) 核心风险提示:

1、毛利率下降的风险

2019-2021年末，发行人主营业务毛利润分别是229.35亿元、-61.27亿元及-113.12亿元，主营业务毛利率分别是16.84%、-8.82%和-15.18%。近三年，发行人主营业务毛利率有所下滑，主要是由于航油价格的上涨使得公司相关成本支出增加以及新冠疫情使公司收入减少所致。未来，在新冠疫情、人民币汇率风险上升、宏观经济增速下滑、航油价格波动以及市场竞争加剧等因素的影响下，发行人仍面临较大的毛利率波动风险。

2、航空运输行业受疫情影响的风险

鉴于新冠肺炎病毒的传染速度极快、疫情波及的国家和地区众多、感染的病患数量不断增加、以及旅客需求的下降和各国政府不断推出旅行限制，此次新冠肺炎疫情对全球航空运输业的冲击前所未有，行业面临空前挑战。航空公司客运量大幅下跌，航空公司现金流面临巨大压力。

尽管受到疫情冲击，发行人积极主动作为、加强市场研判，全力以赴开展效益攻坚，保持主业经营基础稳固。发挥枢纽网络、品牌优势，加强营销管控，抓住客运市场机会，巩固主基地市场地位。加强客货联动，统筹保障资源与市场需求，加大客机货班投入，改善经营效率，尽力将疫情影响降至最低。且随着目前国内疫情逐步好转，发行人国内航线已开始陆续恢复，国际和地区航线也将根据国际和地区疫情形势不断恢复。2021年客座率为68.63%，较2020年减少1.75个百分点，相比2019年的80.99%下降12.36个百分点；客运收入583.17亿元，同比增长4.65%，相比2019年的1245.25亿元下降53.17%，其中国际客运收入34.83亿元，同比下降63.89%，相比2019年的372.71亿元下降90.65%，中国内地客运收入539.74亿元，同比上升19.13%，相比2019年的815.55亿元下降33.82%，中国港澳台客运收入8.60亿元，同比增长10.57%，相比2019年的56.98亿元下降84.91%。

3、飞行安全风险

2019年3月10日，埃塞俄比亚航空一架波音737-8MAX飞机发生坠机空难，

机上157人全部遇难。2019年3月11日9时，中国民航局发出通知，要求国内运输航空公司于2019年3月11日18时前暂停波音737-8MAX系列飞机的商业运行。截至募集说明书签署日，我国针对波音737-8MAX机型飞机尚无恢复商业运行的时间表。截至目前，发行人共拥有波音737-8MAX机型飞机数量23架，其中公司本部16架，子公司深圳航空和昆明航空有限公司分别拥有5架和2架。根据民航局要求已在2019年3月11日停止商业运营，目前发行人对已交付的飞机暂停商业运营。发行人持有的波音737-8MAX机型飞机长时间停飞将会对发行人造成直接以及间接的经济损失。

2022年3月21日，东航MU5735（机型为波音737-800）在执行昆明至广州航班任务时于广西梧州藤县境内坠毁，机上人员共132人全部遇难，给低迷的中国民航业造成重创。

安全飞行是航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行事故或事件不仅将导致受损飞机的修理、造成飞机暂时停运或永久退役，而且还牵涉到受伤及遇难旅客的潜在高额索赔。这些航空安全事故再次提升了公众对全球航空业的安全意识，也为航空公司的安全运营带来更多的挑战。尽管公司已就上述潜在风险针对相关航空业务进行了投保，但超过相关保险责任范围的飞行事故或事件所造成的赔偿仍可能对公司的经营业绩产生不利影响。同时，飞行事故或事件还将对公司的声誉造成不利影响，降低公众对公司的飞行安全的信任程度，从而对公司的业务和经营业绩造成负面影响。

公司始终贯彻“安全第一”的指导思想，在制度化管理、运行控制、人员培训、机务维修、信息化建设等方面加大投入，全面提升安全管理水平。持续完善《航空安全保卫管理体系手册》，通过加大安全投入，公司的安全经营取得了显著成果。

（二）情形提示：

近一年及一期，发行人涉及 MQ.7 表（重大事项）。2021 年末发行人净资产为 658.65 亿元，较 2020 年末减少 179.49 亿元，降幅为 21.42%。2021 年发行人营业利润、净利润分别为 -218.51 亿元、-188.29 亿元，较 2020 年分别减少了 33.51 亿元、30.07 亿元，降幅分别为 18.11%、19.00%，发行人连续两年营业利润与净利润均出现亏损且亏损同比扩大。

近一年及一期，发行人不涉及 MQ.4 表（重大资产重组）与 MQ.8 表（股权委托管理）的情形。

二、投资人保护机制相关提示

(一) 持有人会议机制

本期债务融资工具募集说明书在“持有人会议机制”章节中明确，除法律法规另有规定外，持有人会议所审议通过的决议对本期债务融资工具全部持有人具有同等效力和约束力。

本期债务融资工具募集说明书在“持有人会议机制”章节中设置了对投资者实体权利影响较大的特别议案，按照本募集说明书约定，特别议案的决议生效条件为持有本期债务融资工具表决权超过总表决权数额90%的持有人同意。因此，存在特别议案未经全体投资人同意而生效的情况下，个别投资人虽不同意但已受生效特别议案的约束，自身实体权益存在因服从绝大多数人利益可能受到不利影响的可能性，特别议案包括：

- 1、变更债务融资工具发行文件中与本息偿付相关的发行条款，包括本金或利息金额、计算方式、支付时间、信用增进协议及安排；
- 2、新增或变更发行文件中的选择权条款、投资人保护机制或投资人保护条款；
- 3、解聘、变更受托管理人或变更涉及持有人权利义务的受托管理协议条款；
- 4、同意第三方承担债务融资工具清偿义务；
- 5、授权他人代表全体持有人行使相关权利；
- 6、其他变更发行文件中可能会严重影响持有人收取债务融资工具本息的约定。

(二) 违约、风险情形及处置

本期债务融资工具募集说明书“违约、风险情形及处置”章约定，当发行人发生风险或违约事件后，发行人可与持有人协商采取以下风险及违约处置措施：

- 1、重组并变更登记要素：在发行人无异议的情况下，持有人会议可按照90%的表决比例通过决议，来调整本期债务融资工具的基本偿付条款，该决议将约束本期债项下所有持有人。
- 2、重组并以其他方式偿付：在发行人无异议的情况下，持有人会议可按照50%的表决比例通过决议，同意启动注销本期债务融资工具的工作。通过启动注

销决议后,发行人应当与愿意注销的持有人签订注销协议;不愿意注销的持有人,所持债务融资工具可继续存续。

请投资人仔细阅读相关内容,知悉相关风险。

第一章 释义

在本募集说明书中，除非文中另有所指，下列词语具有如下含义：

发行人/本公司/公司/本企业/企业/中国国航/国航股份	指	中国国际航空股份有限公司
中航集团	指	中国航空集团有限公司
中航有限	指	中国航空（集团）有限公司
非金融企业债务融资工具/债务融资工具	指	具有法人资格的非金融企业在全国银行间债券市场发行的，约定在一定期限内还本付息的有价证券。
超短期融资券	指	在银行间债券市场发行的，期限在 270 天以内的非金融企业债务融资工具。
本期债务融资工具/本期超短期融资券	指	发行额度为人民币 30 亿元的中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券
募集说明书	指	发行人根据《银行间债券市场非金融企业债务融资工具管理办法》及中国银行间市场交易商协会相关自律规范文件，为本期债务融资工具的发行而制作，并在发行文件中披露的说明文件，即《中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书》
簿记建档/集中簿记建档	指	发行人和主承销商协商确定利率（价格）区间后，承销团成员/投资人发出申购定单，由簿记管理人记录承销团成员/投资人认购债务融资工具利率（价格）及数量意愿，按约定的定价和配售方式确定最终发行利率（价格）并进行配售的行为。集中簿记建档是簿记建档的一种实现形式，通过集中簿记建档系统实现簿记建档过程全流程线上化处理
承销协议	指	发行方与主承销方为发行本期债务融资工具签订的，明确发行方与主承销方之间在债务融资工具承销过程中权利和义务的书面协议，即《中国国际航空股份有限公司 2022-2024 年度超短期融资券承销协议》
承销团协议	指	主承销方为与其他承销商共同承销本期债务融资工具而签署的用于明确各方在承销活动中的相关权利、义务、责任和工作安排等内容的书面协议，即《银行间债券市场非金融企业债务融资工具承销团协议》

主承销商	指	具备债务融资工具主承销资质，并已在“承销协议”中被发行人委任的承销机构
主承销方	指	与发行人签署“承销协议”并接受发行人委任负责承销“承销协议”项下债务融资工具的主承销商和联席主承销商（若有）/副主承销商（若有）
承销商	指	具备债务融资工具承销资质并已经签署“承销团协议”，接受主承销方的邀请，共同参与本期债务融资工具承销的承销机构
承销团协议	指	主承销方为与其他承销商共同承销本期债务融资工具而签署的用于明确各方在承销活动中的相关权利、义务、责任和工作安排等内容的书面协议，即《银行间债券市场非金融企业债务融资工具承销团协议》
簿记管理人	指	根据“承销协议”约定受发行人委托负责簿记建档具体运作的主承销商
承销团	指	主承销方为发行本期债务融资工具而与承销商组成的债务融资工具承销团队
余额包销	指	主承销方按照“承销协议”约定在募集说明书载明的缴款日，按发行利率/价格将本方包销额度内未售出的债务融资工具全部自行购入的承销方式
注册金额	指	经交易商协会注册的“承销协议”项下债务融资工具金额，该金额在交易商协会《接受注册通知书》中确定
注册有效期	指	交易商协会《接受注册通知书》中核定的债务融资工具注册金额有效期
近三年/报告期内	指	2019 年、2020 年、2021 年
近一年/一年	指	2021 年
工作日	指	中国境内的商业银行的对公营业日（不包括法定节假日及休息日）
元、万元、亿元	指	如无特别说明，均指人民币
人民银行	指	中国人民银行
交易商协会	指	中国银行间市场交易商协会
银行间市场	指	全国银行间债券市场
北金所	指	北京金融资产交易所有限公司
上海清算所/上清所	指	银行间市场清算所股份有限公司
中国外汇交易中心/全国银行间同业拆借中心	指	中国外汇交易中心暨全国银行间同业拆借中心
公司法	指	《中华人民共和国公司法》

国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
国家发改委	指	国家发展和改革委员会
民航局/CAAC	指	中国民用航空局
国泰航空	指	国泰航空有限公司
国货航	指	中国国际货运航空有限公司
Ameco	指	北京飞机维修工程有限公司
中航兴业	指	中航兴业有限公司
港龙航空	指	港龙航空有限公司
澳门航空	指	澳门航空股份有限公司
山航股份	指	山东航空股份有限公司
山航集团	指	山东航空集团有限公司
西南航空	指	原中国西南航空公司
浙江航空	指	原中航浙江航空公司
东方航空	指	中国东方航空股份有限公司
南方航空	指	中国南方航空股份有限公司
国航香港发展/国航发展	指	国航香港发展有限公司
中信泰富	指	中信泰富有限公司
太古	指	太古股份有限公司
空客公司	指	空中客车公司
运输总周转量/收入吨公里/RTK	指	每一航段旅客、行李、邮件、货物的重量与该航段距离乘积之和。
湿租	指	航空公司之间的一种特殊租赁方式，即在提供飞机的同时提供机组人员、维修人员和保险为对方服务。
两舱	指	头等舱、公务舱
可用吨公里	指	飞行公里乘以可用运载吨位数量
可用座位公里	指	飞行公里乘以可出售座位数量
可用货运公里	指	飞行公里乘以可载货物及邮件吨位数量
旅客周转量	指	除另有所指外，以收入客公里计算
收入客公里	指	飞行公里乘以收费旅客人数

货邮周转量	指	除另有所指外，以收入货运吨公里计算
收入货运吨公里	指	飞行公里乘以收费运载货物及邮件吨位
收入吨公里	指	飞行公里乘以收费运载（乘客及货物）吨位量
综合载运率	指	以收入吨公里除以可用吨公里所得的百分比
客座率/客座利用率	指	以收入客公里除以可用座位公里所得的百分比
货邮载运率/货物及邮件载运率	指	以收入货运吨公里除以可用货运吨公里所得的百分比
轮挡小时	指	由轮挡于飞机起飞时脱离机轮开始计算，直至轮挡再次返回飞机的机轮的完整小时和/或部分小时
代码共享	指	一种被全球各航空公司普遍采用的营销安排。根据与其它航空公司签订的代码共享协议，一家航空公司可以将其它航空公司经营的代码共享航班的座位作为其自有产品进行销售。
IATA	指	国际航空运输协会
航权	指	国际民航航空运输中的过境权利和运输业务的相关权利
ICAO	指	国际民用航空组织，是联合国的一个专门机构，1944年为促进全世界民用航空安全、有序的发展而成立

第二章 风险提示

投资者购买本期债务融资工具，应当认真阅读本募集说明书及有关的信息披露文件，进行独立的投资判断。本期债务融资工具依法发行后，因发行人经营与收益的变化引致的投资风险，由投资者自行负责。投资者在评价和认购本期债务融资工具时，应特别认真地考虑下列各种风险因素：

一、本期债务融资工具的投资风险

（一）利率风险

受国民经济总体运行状况、国家宏观经济、金融政策以及国际环境变化的影响，市场利率存在波动的可能性。由于本期债务融资工具的投资价值在其存续期内可能随着市场利率的波动而发生变动，从而使投资者持有的债务融资工具价值具有一定的不确定性。

（二）流动性风险

银行间市场的交易活跃程度受到宏观经济环境、投资者分布、投资者交易意愿等因素的影响，发行人无法保证本期债务融资工具在银行间市场上市后本期债务融资工具的持有人能够随时并足额交易其所持有的债券。因此，本期投资者在购买本期债务融资工具后可能面临由于债券上市流通后交易不活跃甚至出现无法持续成交的情况，不能以某一价格足额出售其希望出售的本期债务融资工具所带来的流动性风险。

（三）偿付风险

在本期债务融资工具存续期内，宏观经济环境、资本市场状况、国家相关政策等外部因素以及发行人本身的生产经营存在着一定的不确定性，这些因素的变化会影响到发行人的运营状况、盈利能力和现金流量，可能导致发行人无法如期从预期的还款来源获得足够的资金按期支付本期债务融资工具本息，从而使投资者面临一定的偿付风险。

二、发行人的相关风险

（一）财务风险

1、利率变动风险

公司短期借款和长期借款中的浮动利率债务均受现行市场利率波动影响，同时公司有部分美元负债，国外利率的变化亦对公司的利息支出产生影响。

此外，公司部分境外融资债务根据所在国的金融、税务政策取得较低的利率水平，但这些融资产品受到其所在国政策监管、市场容量的影响，未来融资成本具有一定不确定性。如公司不能持续获得低利率的融资，可能导致公司财务成本的上升。

2、汇率波动风险

由于外币净金融负债的存在，未来人民币汇率变动的不确定性，将对公司汇兑损益的金额、财务成本和经营业绩产生一定影响。2019-2021年度公司汇兑净收益分别为-12.11亿元、36.04亿元和12.35亿元。受国内外宏观政治经济等多方面因素影响，未来人民币汇率变动的不确定性，将对公司汇兑损益的金额、财务成本和经营业绩产生一定影响。同时，汇率的波动还将影响公司飞机、航材、航油等来源于境外的采购成本及境外机场起降费等成本的变动，从而会对公司的业绩产生一定影响。

3、资产负债率较高的风险

航空企业大量运用银行借款、发行债券及融资租赁等方式取得营运资金和营运资产，航空企业的资产负债率普遍较高。发行人2019-2021年末的资产负债率分别为65.55%、70.50%及77.93%。发行人资产负债率较高，偿债压力较大，将会给发行人的长期发展带来一定的影响。

4、负债负担较重的风险

近年来，发行人业务规模持续扩大，负债规模不断增长，资产负债率保持较高水平，整体债务负担较重。截至2021年末，发行人有息债务总规模为1,844.03亿元，其中，短期债务为549.35元，占有息债务比为29.79%，长期债务为1,294.67亿元，占有息债务比为70.21%。预计在未来几年内，公司有息债务规模仍将保持较高水平，一定程度上加大了公司的财务风险。

5、金融衍生品风险

截至募集说明书签署日，公司所有套期保值合同均已履行完毕，无正在开展的有效套期保值合同。未来公司如开展油料套期保值业务，根据国际油价的波动，公司所持有的油料套保合约将随着国际油价波动而产生公允价值变动，影响公司经营业绩。

6、毛利率下降的风险

2019-2021年末，发行人主营业务毛利润分别是229.35亿元、-61.27亿元及-113.12亿元，主营业务毛利率分别是16.84%、-8.82%和-15.18%。近三年，发行人主营业务毛利率有所下滑，主要是由于航油价格的上涨使得公司相关成本支出增加以及新冠疫情使公司收入减少所致。未来，在新冠疫情、人民币汇率风险上升、宏观经济增速下滑、航油价格波动以及市场竞争加剧等因素的影响下，发行人仍面临较大的毛利率波动风险。

7、未来资本支出较大的风险

发行人主要的资本支出为飞机采购。通过引进先进机型、退出老旧机型、优化改装机型，提升了发行人机队整体经济性和运行效率。发行人及全资子公司国航进出口有限公司与AFS Investments I, Inc（GECAS公司的全资子公司）于2021年3月18日签订协议，向AFS Investments I, Inc购买18架空中客车A320NEO系列飞机，含5架A320-200N飞机和13架A321-200NX飞机。本次交易的代价将由发行人以现金方式分期支付。在本次交易中，发行人拟购买的前述飞机计划将于2022年前分批由空中客车公司交付予AFS Investments I, Inc后交付本公司。2021年，发行人集团内的资本性支出共计201.70亿元。其中，用于飞机类投资总额为140.34亿元，主要包括飞机及发动机购置、飞机加改装、飞机模拟机等；其他资本性开支项目投资为61.36亿元，主要包括基本建设、信息系统建设、地面设备购置及长期投资项目现金部分。由于发行人资本支出较大，运营成本较高，有可能使公司面临一定的资金压力。

8、流动比率、速动比率较低的风险

航空运输业是资本密集型行业，在生产经营中，需购置或租赁大量的飞机等资产，因此发行人流动资产占比较低。2019-2021年末，流动比率分别为0.32、0.25及0.33，速动比率分别为0.29、0.22及0.31。发行人的流动比率和速动比率较低，体现出发行人流动资产占流动负债比例较低，发行人可能面临短期偿债压力较大的风险。但发行人再融资能力较强，可以通过借新还旧等方式保证短期流动性。

9、资产流动性较低的风险

航空运输业是资本密集型行业，在生产经营中，需购置或租赁大量的飞机等资产，因此发行人流动资产占比较低。2019-2021年末，发行人流动资产占总资产的比重分别为8.43%、6.95%及10.19%，占比较小。如果未来发行人出现流动性风险，资产的可变现能力较低可能对发行人偿债能力造成一定影响。

10、受限资产金额较大的风险

发行人受限资产规模较大。截至2021年末，根据部分银行贷款及融资租赁协议，发行人共抵押了账面净值为895.65亿元（2020年12月31日约为799.83亿元）的飞机和建筑物资产、账面净值为0.26亿元（2020年12月31日约为0.27亿元）的土地使用权。同时，发行人约7.75亿元（2020年12月31日约7.37亿元）的所有权受到限制的货币资金，主要系存放于中国人民银行的准备金。上述受限资产占发行人2021年末净资产的比重为137.20%。尽管飞机等主要资产作为抵/质押资产受限是民用航空行业的常规经营模式，但仍一定程度上限制了公司的资产流动性，可能会对公司的资金运作造成一定的不利影响。

11、经营性现金流波动的风险

2019-2021年度，发行人经营活动产生的现金流量净额分别为383.40亿元、14.08亿元及128.88亿元。经营性现金流是发行人偿债资金的最重要来源，发行人经营性现金支出主要为航空油料支出，现国内航油的价格系由中国航空油料总公司向国家发改委申请调整并向航空企业进行披露及销售，航空企业只能被动接受国家发改委批复的价格。而我国航油价格定价机制同国际原油价格走势挂钩，国际原油价格上升造成的航空燃油价格波动对公司经营活动现金流影响较大。2020年度，发行人经营活动产生的现金流量净额较上年度减少369.32亿元，主要受2020年新冠疫情的影响，发行人销售商品、提供劳务收到的现金较上年同期减少743.51亿元。2021年度，发行人经营活动产生的现金流量净额较上年同期增加815.21%，主要原因为销售收入同比上升以及退票量下降的影响。

12、投资活动现金流持续为负的风险

2019-2021年度，发行人投资活动产生的现金流量净额分别为-119.67亿元、-158.65亿元及-44.53亿元，发行人投资性现金支出主要为飞机、发动机部件及发动机替换件等固定资产购建支出。2020年度，发行人投资活动产生的现金流量净额较上年度减少38.99亿元，降幅为32.58%，主要是发行人于2020年8月认购国泰航空股份35.14亿港元。2021年度，发行人投资活动产生的现金流量净额较上年度增加71.93%，主要由于购建固定资产和其他长期资产支付的现金同比减少以及去年同期认购国泰航空股份。若未来发行人仍因购建固定资产使投资活动现金流持续为负，且发行人经营性现金流因疫情影响而不能较快恢复至2019年的水平，将不利于发行人维护日常运营现金流的稳定，从而对发行人偿债能力产生影响。

（二）经营风险

1、经济波动性风险

航空运输业是与国内和国际宏观经济发展密切相关的行业，经济产业结构、国民收入水平、就业状况在一定程度上影响国民出行频率及选用的交通工具。历史上，航空运输业曾在宏观经济低迷或政治、社会不稳定的时期出现亏损的情况。如果未来国内或国际的宏观经济景气度下滑，可能对公司的财务状况和经营业绩造成不利影响。

2、行业竞争风险

随着国家逐步放松航空管制，民营航空和低成本航空大规模进入国内航空市场，国内航空市场的竞争进入白热化阶段，行业格局存在变数。民营航空以及低成本航空通过在规模、航线、价格、服务等方面提供多元化和扁平化管理，从而获得较高的客座率，加速了行业竞争格局的变动。国内航空公司从“三大航（包括中国国航、南方航空、东方航空）为主导，多家航空公司并存”的格局，逐步向“群雄割据、多极争霸”的局面转变。同时，欧美和亚洲其他地区航空公司作为竞争者进入国内航空市场，发行人的市场份额可能受到影响，从而影响发行人的经营收入，因而发行人面临一定的行业竞争风险。

3、其他运输方式对航空业产生的替代风险

随着我国高速铁路产业的发展，航空运输业会受到直接影响。高速铁路在中短途（200-1000公里）运输中相较航空运输具有诸多明显优势：一是相对简单的上车程序使得旅途时间缩短，二是高铁运力大，三是受极端气候变化影响较小，不易出现误点等情况。根据国家发改委发布的《中长期铁路网规划》，未来我国将建成“四纵四横”的高速铁路网及三个城际快速客运系统，新的规划将原有的1.2万公里提高至1.6万公里，届时将连接我国主要大中城市。随着铁路网规划的推动和落地，高铁的快速发展将在一定程度上分流航空运输业，因而发行人面临被其他运输方式代替的风险。

4、航油价格波动风险

航油成本是航空公司最主要的成本支出之一。国际原油价格波动会对发行人的盈利造成较大的影响。近年来，国际油价波动剧烈（以纽交所WTI期货结算价格为代表）。国际原油市场上的供求关系、美元汇率、地缘政治等诸多因素的综合影响使油价波动成为常态。但如未来国际油价回升，或出现大幅波动，发行人的经营业绩可能受到较大影响。

5、供应商风险

航空运输业具有高技术要求和高运营成本的特点。包括飞机、发动机、航材、航油及信息技术服务等关键运营资源的可选供应商有限，同时航空公司为降低运营成本，通常采取集中采购的方式获取运营资源。如发行人主要供应商出现经营异常，可能对发行人的生产经营造成不利影响。

6、欧洲碳排放税征收对运营成本的影响

自 2012 年 1 月 1 日，欧洲开始征收碳排放税，此举对包括发行人在内的拥有欧洲通航点的国内航空公司带来一定经营压力。根据欧盟推出的“绿色天空”计划：所有进出欧盟及在欧盟内部飞行的航空公司飞机排放的温室气体必须纳入欧盟排放交易体系，其中 85%的减排额按照航线免费使用，剩余的减排额将以拍卖的形式出售。这意味着，拥有欧洲通航点的国内航空公司将与欧洲本土航空公司承担同样的碳减排义务，包括发行人在内的国内航空公司在欧洲的经营成本将有一定的提高。

7、其他不可抗力及不可预见风险

地震、台风、海啸等自然灾害、突发性公共卫生事件以及恐怖袭击、国际政治动荡等因素均会影响航空公司的正常运营。若未来发生上述突发事件，其潜在不利影响包含航班延误或中断、容量和收入减少、安全保险承保上升以及公司信誉受损等，将会对发行人的经营业绩造成负面影响。

8、突发事件引发的经营风险

航空业受外部环境影响较大，地震、台风、海啸等自然灾害、突发性公共卫生事件以及恐怖袭击、政治动荡等因素都会影响航空公司的正常运营，包括航班中断、客运量和收入减少、安全和保险成本上升等，从而对公司的业绩和长远发展带来不利影响。

9、关联交易导致的风险

发行人涉及的主要关联交易有：向关联方采购商品及接受劳务、向关联方出售商品及提供劳务、关联租赁以及其他关联交易等。截至2021年末，发行人应收关联方账款余额16.12亿元、应收关联方其他款项余额2.66亿元，应付关联方款项余额14.36亿元、应付关联方其他款项余额3.85亿元。虽然发行人制定了专门的内控制度防范关联交易风险，过往关联交易基本以市场价格为定价原则，但不排除未来发行人进行的关联交易存在影响其业务和经营效益的风险。

10、航空运输行业受疫情影响的风险

鉴于新冠肺炎病毒的传染速度极快、疫情波及的国家和地区众多、感染的病患数量不断增加、以及旅客需求的下降和各国政府不断推出旅行限制，此次新冠肺炎疫情对全球航空运输业的冲击前所未有，行业面临空前挑战。航空公司客运量大幅下跌，航空公司现金流面临巨大压力。

尽管受到疫情冲击，发行人积极主动作为、加强市场研判，全力以赴开展效益攻坚，保持主业经营基础稳固。发挥枢纽网络、品牌优势，加强营销管控，抓住客运市场机会，巩固主基地市场地位。加强客货联动，统筹保障资源与市场需求，加大客机货班投入，改善经营效率，尽力将疫情影响降至最低。且随着目前国内疫情逐步好转，发行人国内航线已开始陆续恢复，国际和地区航线也将根据国际和地区疫情形势不断恢复。2021年客座率为68.63%，较2020年减少1.75个百分点，相比2019年的80.99%下降12.36个百分点；客运收入583.17亿元，同比增长4.65%，相比2019年的1245.25亿元下降53.17%，其中国际客运收入34.83亿元，同比下降63.89%，相比2019年的372.71亿元下降90.65%，中国内地客运收入539.74亿元，同比上升19.13%，相比2019年的815.55亿元下降33.82%，中国港澳台客运收入8.60亿元，同比增长10.57%，相比2019年的56.98亿元下降84.91%。

11、航空运输需求周期性波动的风险

国民经济的运行带有显著的周期性特征。航空运输业也随着经济从繁荣到低谷的周而复始，不断上演着复苏与衰退，这是由于其对经济活动的高度依赖性决定的。作为生产型服务业，在经济景气周期，各类经济主体趋于活跃，经济要素流动加快且生产率大为提高，因此航空货运需求大量增加，航空运力投入同时增长。相反，当经济不景气或萎缩时，航空需求会加速下降，运力投放将出现削减。航空运输需求的周期性波动会对发行人的生产经营产生不利影响。

12、行业多元化风险

发行人近年来生产规模扩张较快、管理半径不断扩大，行业分布涉及航空运输服务、地面服务、进出口、旅游、通用航空、广告传媒等。随着发行人产业链条的延伸，传统的管理模式可能不再适应新行业的发展，核心生产技术及专业技术人员将成为制约公司进一步发展的瓶颈。如果发行人在资金、技术、管理方面没有及时适应集约化、专业化发展要求，可能会影响新建项目经营效益的发挥。

(三) 管理风险

1、对下属子公司管理风险

截至2021年末，公司共拥有重要全资及控股子公司15家，合营及联营公司15家。公司自成立以来保持着较好的发展势头，资产、收入规模稳健增长，员工人数及下属分支机构的数量也随之增多，组织结构和管理体系日趋复杂，存在一定的管理风险。

2、飞机安全风险

2019年3月10日，埃塞俄比亚航空一架波音737-8MAX飞机发生坠机空难，机上157人全部遇难。2019年3月11日9时，中国民航局发出通知，要求国内运输航空公司于2019年3月11日18时前暂停波音737-8MAX系列飞机的商业运行。截至募集说明书签署日，我国针对波音737-8MAX机型飞机尚无恢复商业运行的时间表。截至目前，发行人共拥有波音737-8MAX机型飞机数量23架，其中公司本部16架，子公司深圳航空和昆明航空有限公司分别拥有5架和2架。根据民航局要求已在2019年3月11日停止商业运营，目前发行人对已交付的飞机暂停商业运营。发行人持有的波音737-8MAX机型飞机长时间停飞将会对发行人造成直接以及间接的经济损失。

2022年3月21日，东航MU5735（机型为波音737-800）在执行昆明至广州航班任务时于广西梧州藤县境内坠毁，机上人员共132人全部遇难，给低迷的中国民航业造成重创。

安全飞行是航空公司维持正常运营和良好声誉的前提条件。飞行事故或事件不仅将导致受损飞机的修理、造成飞机暂时停运或永久退役，而且还牵涉到受伤及遇难旅客的潜在高额索赔。这些航空安全事故再次提升了公众对全球航空业的安全意识，也为航空公司的安全运营带来更多的挑战。尽管公司已就上述潜在风险针对相关航空业务进行了投保，但超过相关保险责任范围的飞行事故或事件所造成的赔偿仍可能对公司的经营业绩产生不利影响。同时，飞行事故或事件还将对公司的声誉造成不利影响，降低公众对公司的飞行安全的信任程度，从而对公司的业务和经营业绩造成负面影响。

公司始终贯彻“安全第一”的指导思想，在制度化管理、运行控制、人员培训、机务维修、信息化建设等方面加大投入，全面提升安全管理水平。持续完善《航空安全保卫管理体系手册》，通过加大安全投入，公司的安全经营取得了显著成果。

3、人力资源管理风险

随着各航空公司运力投放持续扩张，以及新成立航空公司投入运营，造成了国内航空公司在飞行员、机务、运行控制等核心技术人员以及重要管理人员上的竞争。若发行人的核心技术人力资源储备不足以应对核心人才流失或无法匹配发行人经营规模扩大的速度，将可能会对发行人的生产经营造成不利影响。

4、突发事件引发的公司治理结构突然变化风险

发行人已形成了股东会、董事会、监事会和经营管理层相互配合，相互制衡的较为完善的公司治理结构。如发生突发事件，例如事故灾难、涉嫌重大违规、违法行为被执行司法程序等原因，导致公司高级管理人员无法履行职责等，造成其部分董事会、监事会和高级管理人员无法履行相应职责，存在一定的公司治理结构突然变化的风险。

（四）政策风险

1、产业政策风险

近年来，中国民用航空局陆续出台了一系列政策法规，主要涉及促进国内支线民航运输发展、规范大中型飞机引进的审批程序、航线联营、规范机票代理人市场、建立机票价格与航油价格联动机制、航空公司重组、机场收费改革等方面。新一轮航空改革预计将围绕市场准入、退出制度，改革国内和国际航线航班管理，改革航班时刻管理办法，改革价格管理政策等方面展开。新的航空公司的设立、航权开放以及在航线、价格等方面的放松管制将有可能影响到公司业务未来的发展。

2、价格政策风险

中国航空业是受高度监管的行业，民航总局对机票价格实行以政府指导价为主，但是各种变相的削价竞争现象仍然存在。2013年11月6日，民航局、国家发改委联合下发通知，不再限制国内航空票价降价幅度，允许航空公司以基准价为基础，在最高上浮25%、下浮无限制的范围内自主定价，这样航空公司客运根据市场供求情况自主确定票价水平，有助于提高民航业市场化水平，使更多航线的机票价格可以随行就市。

燃油附加费政策的变化对航空运输业业绩具有较大影响。随着国际航油价格波动加速、航空业市场化程度的加深，燃油附加费已成为机票价格的重要组成部分。根据《国家发展改革委、民航局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）、《国家发

展改革委、民航局关于完善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[2011]2219号）的规定，国内燃油附加费价格的调整与航油价格波动已形成较为紧密的关联关系，当国内航空煤油综合采购成本低于基准油价时，停止收取燃油附加费；超出基准油价时，在航空公司自行消化部分成本增支因素的前提下，通过适当收取燃油附加费弥补。2014年下半年随着国际油价持续下跌，国家发改委和民航局决定，自2015年2月5日起暂停对民航国内航线旅客运输征收燃油附加费。2015年4月24日，国家发改委和民航局针对燃油附加费颁发《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）》的规定，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，由每吨4,140元提高到每吨5,000元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨5,000元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。未来随着国内外油价的持续波动，国家发改委、民航局将根据航油市场价格变化对燃油附加费征收率进行了相应调整，这对发行人的盈利存在较大影响。

3、安全生产政策风险

由于国家对于发行人所在行业的安全生产政策可能会做出调整或进行一定程度的变更，此类政策变动可能会导致发行人无法及时调整相关内部安全生产流程，进一步对其短期的生产经营情况产生不良影响。管制放松和航权开放是近年全球航空运输业发展的重要特点，包括市场准入、运力协调、运价形成等原来由各国政府管理的内容，正逐步通过市场手段来主导和分配。目前，政府正在改变其航空政策，目的是使航空业更加市场化，以引入更多的市场竞争和低成本航空公司。在当前供过于求的市场中，放开票价限制、降低行业壁垒将会加重供过于求的状况，降低现有航空公司的收益水平。

4、政策补贴政策变化的风险

2019-2021年度，发行人政府补助分别为36.43亿元、40.76亿元及38.41亿元。若不计算政府补助，发行人亏损将会进一步扩大。尽管发行人所处民航运输业是一个兼具公共事业性质的服务性行业，受到政府给予航空业发展补贴等方面的支持，但若未来航空业补贴政策发生不利变化，可能会对发行人盈利能力造成一定的不利影响。

第三章 发行条款

本期债务融资工具为实名记账式债券，其托管、兑付与交易须按照交易商协会有关自律规则及上海清算所、全国银行间同业拆借中心的有关规定执行。

本期债务融资工具的发行由主承销商负责组织协调。

一、主要发行条款

债务融资工具名称	中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券
发行人全称	中国国际航空股份有限公司
主承销商	江苏银行股份有限公司
簿记管理人	江苏银行股份有限公司
存续期管理机构	江苏银行股份有限公司
发行人待偿还直接债务融资余额	截至本募集说明书签署之日，发行人及子公司待偿还债务融资余额 237.00 亿元。其中，公司债 132.00 亿元，超短期融资券 60.00 亿元，中期票据 45.00 亿元。
《接受注册通知书》文号	中市协注〔2022〕SCPXXX 号
注册金额	人民币 200 亿元（RMB20,000,000,000.00 元）
本期发行金额	人民币 30 亿元（RMB3,000,000,000.00 元）
本期发行期限	270 天
计息年度天数	非闰年 365 天，闰年 366 天
面值	人民币壹佰元（RMB100 元）
发行价格	按面值发行
利率确定方式	采用固定利率方式，发行利率通过集中簿记建档方式确定
发行方式	通过集中簿记建档、集中配售的方式在全国银行间债券市场

	公开发行
托管形式	实名记账式
发行对象	全国银行间债券市场的合格机构投资者
票面利率	票面利率由发行人与簿记管理人根据簿记建档情况，协商一致后确定
承销方式	主承销商组织承销团，以余额包销的方式承销本期超短期融资券
公告日期	XXXX 年 XX 月 XX 日
发行日期	XXXX 年 XX 月 XX 日
起息日期	XXXX 年 XX 月 XX 日
缴款日	XXXX 年 XX 月 XX 日
债权债务登记日	XXXX 年 XX 月 XX 日（如遇法定节假日或休息日则顺延至其后的第一个工作日，顺延期间不另计息）
上市流通日	XXXX 年 XX 月 XX 日
付息兑付方式	到期一次还本付息
付息方式	本期超短期融资券每次付息日前 5 个工作日，由发行人按有关规定在指定的信息媒体上刊登《付息公告》，并在付息日按票面利率，由上海清算所代理完成付息工作
兑付价格	本期超短期融资券到期按面值兑付
兑付日期	XXXX 年 XX 月 XX 日（如遇法定节假日或休息日，则顺延至其后的第一个工作日，顺延期间兑付款项不另计息）
兑付方式	本期超短期融资券到期日前 5 个工作日，由发行人按有关规定在指定的信息媒体上刊登《兑付公告》，并在到期日按面值加利息兑付，由上海清算所代理完成兑付工作
偿付顺序	本期债务融资工具在破产清算时的清偿顺序等同于发行人的普通债务

担保情况及其他增信措施	无担保
登记和托管机构	银行间市场清算所股份有限公司（以下简称“上海清算所”）
集中簿记建档系统技术支持机构	北京金融资产交易所有限公司（以下简称“北金所”）
税务提示	根据国家有关税收法律、法规的规定，投资者投资本期超短期融资券所应缴纳的税款由投资者承担
适用法律	本期超短期融资券的所有法律条款均适用中华人民共和国法律

二、发行安排

（一）集中簿记建档安排

1、本期超短期融资券的簿记管理人为江苏银行股份有限公司，本承销团成员须在发行日，通过集中簿记建档系统向簿记管理人提交《中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券申购要约》（以下简称“《申购要约》”），申购时间以在集中簿记建档系统中将《申购要约》提交至簿记管理人的时间为准。

2、每一承销团成员申购金额的下限为 500 万元（含 500 万元），申购金额超过 500 万元的必须是 500 万元的整数倍。

3、本期超短期融资券的申购期间为 XXXX 年 XX 月 XX 日 9:00 至 XXXX 年 XX 月 XX 日 17:00。本期债务融资工具发行过程中存在延长簿记建档时间的可能。本机构承诺延长前会预先进行充分披露，每次延长时间不低于 1 小时，且延长后的簿记截止时间不晚于簿记截止日 20:00。特殊情况下，延长后的簿记截止时间不晚于簿记截止日次一工作日 11:00。各承销商请仔细阅读《申购说明》。

（二）分销安排

1、认购本期超短期融资券的投资者为银行间债券市场的合格机构投资者。

2、上述投资者应在上海清算所开立 A 类或 B 类持有人账户，或通过全国银行间债券市场中的债券结算代理人开立 C 类持有人账户；其他机构投资者可通过债券承销商或全国银行间债券市场中的债券结算代理人在上海清算所开立 C

类持有人账户。

(三) 缴款和结算安排

1、缴款时间：XXXX 年 XX 月 XX 日 15:00 前。

2、簿记管理人将在 XXXX 年 XX 月 XX 日通过集中簿记建档系统发送《中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券配售确认及缴款通知书》（以下简称“《缴款通知书》”），通知每个承销团成员的获配面额和需缴纳的认购款金额、付款日期、划款账户等。

3、合格的承销商应于缴款日 15:00 前，将按簿记管理人的“缴款通知书”中明确的承销额对应的募集款项划至以下指定账户。

户名：江苏银行资金系统往来

资金账号：99010159060000001

资金开户行：江苏银行股份有限公司

人行支付系统号：313301099999

如合格的承销商不能按期足额缴款，则按照中国银行间市场交易商协会的有关规定和“承销协议”和“承销团协议”的有关条款办理。

4、本期债务融资工具发行结束后，可按照有关主管机构的规定进行转让、质押。。

(四) 登记托管安排

本期超短期融资券以实名记账方式发行，在上海清算所进行登记托管。上海清算所为本期超短期融资券的法定债权登记人，在发行结束后负责对本期超短期融资券进行债权管理、权益监护和代理付息兑付，并负责向投资人提供有关信息服务。

(五) 上市流通安排

本期超短期融资券在债权债务登记日的次一工作日（XXXX 年 XX 月 XX 日），即可以在全国银行间债券市场流通转让，其上市流通将按照全国银行间同

业拆借中心颁布的相关规定进行。

(六) 其他

无。

第四章 募集资金运用

一、募集资金主要用途

本次发行人超短期融资券注册总金额为人民币200亿元，用于发行人及下属公司偿还金融机构借款和补充营运资金，其中65亿元用于补充发行人营运资金，135亿元用于偿还发行人有息债务。首期拟发行金额30亿元。

(一) 超短期融资券注册金额用途

1、补充营运资金

发行人日常业务运营资金需求，主要包括航空油料、折旧、员工薪酬、航空餐饮等。根据2021年度主营业务情况，发行人上述主要支出类项目合计支付金额607.24亿元。

2021年虽受新冠疫情持续影响，但公司运营情况同比有所恢复，发行人航空运输相关业务成本及其他业务成本合计858.44亿元，同比增长13.50%，2022年由于国内疫情仍处于零散发生状态，预计2022年发行人主要营运资金需求支出约689.22亿元，预计2023年发行人主要营运资金需求支出为782.27亿元。

2021年底，发行人合并自有资金、未使用银行授信与短期债券合计为1,396.87亿元，如继续保持现有的自有资金、银行授信规模，2022-2023年发行人合并日常营运资金缺口为689.22亿元+782.27亿元-1,396.87亿元 \approx 74亿元。

2、偿还金融机构借款

截至2021年末，发行人合并口径短期借款、一年内到期的非流动负债合计410.72亿元。为优化债务结构，提高经营效率，发行人拟将本次超短期融资券注册金额200亿元中的135亿元用于发行人及下属公司偿还金融机构借款。

(二) 本期超短期融资券募集资金用途

本期超短期融资券发行金额30亿元，拟用于偿还有息债务及补充流动资金。

二、发行人承诺

发行人承诺：本次发行的超短期融资券募集资金应用于符合国家法律法规及政策要求的生产经营活动，不用于购买银行理财等金融投资、房地产项目储备及

开发投资等领域。

同时承诺本期超短期融资券募集资金将符合国家法律法规及政策的要求，与公司偿还短期借款要求相匹配，不用于长期投资。在本期超短期融资券的存续期间内，发行人变更募集资金用途前将及时披露有关信息。

三、偿债资金来源及保障措施

1、充裕的货币资金和经营活动产生的现金流入保持稳定增长

发行人持有的货币资金和主营业务产生的现金流入是本期超短期融资券按时还本付息的主要还款来源。

近年，发行人货币资金较为充裕，具有一定的偿债能力。最近三年，发行人货币资金余额分别为96.64亿元、65.75亿元及167.10亿元，公司资产流动性较强，具有较充分的偿债资金调配空间，对本期超短期融资券的按时还本付息具有较强的保证。

最近三年，发行人实现营业收入分别为1,361.81亿元、695.04亿元及745.32亿元。同期，发行人经营活动产生的现金流入分别为1,497.01亿元、755.75亿元及917.80亿元。发行人营业收入主要来源于航空运输主营业务收入。近三年，发行人主营业务收入分别为1,329.91亿元、673.03亿元及724.82亿元，分别占全部营业收入的97.66%、96.83%及97.25%。

发行人作为全国三大航空公司之一，航线网络、机队规模等在同行业内位居同行业前列，在国际航运市场具有明显的竞争优势，近年来运营能力稳中有升，综合载运率稳定，随着机队规模的扩大以及航线布局进一步完善等因素影响，营业收入逐步增长。

2、较强的外部融资能力

发行人与各家银行合作关系良好，也凭借自身优良的信誉状况获得金融机构的有力支持。截至2021年末，发行人在各家银行授信总额度为1,754.05亿元，其中已使用授信额度619.28亿元，尚未使用授信额度1,134.77亿元，在资金的使用上具有较为宽松的条件。发行人充足的银行授信也是按期偿还本期超短期融资券本息的有力支撑。

3、建立债券安全兑付的内部机制

为了充分、有效地维护债券持有人利益，发行人为超短期融资券的按时、足额偿付制定了一系列计划，包括确定专门部门与人员、设计工作流程、安排偿债

资金、制定管理措施、做好组织协调等，努力形成一套确保债券安全兑付的内部机制。包括：

（1）加强募集资金的使用管理：发行人根据国家政策和发行人资金使用计划安排使用募集资金。依据发行人内部管理制度，由发行人指定其内部相关部门和人员对募集资金使用情况进行不定期核查，确保募集资金做到专款专用。同时安排人员专门对募集资金使用情况进行日常监督。发行人已要求各有关部门协调配合，加强管理，确保募集资金的有效使用和到期偿还。

（2）偿债计划的人员安排：发行人将安排人员专门负责管理本期债券还本付息工作。自发行日起至付息期限或兑付期限结束，全面负责利息支付、本金兑付及相关事务，并在需要的情况下继续处理付息或兑付期限结束后的有关事宜。

（3）严格信息披露：发行人将遵循真实、准确、完整的信息披露原则，使发行人的偿债能力、募集资金使用等情况受到超短期融资券投资者的监督，防范偿债风险。

第五章 发行人基本情况

一、发行人概况

注册名称：中国国际航空股份有限公司

英文名称：Air China Limited

法人代表：宋志勇

注册资本：人民币1,452,481.52万元

实缴资本：人民币1,452,481.52万元

成立时间：2006年03月27日

统一社会信用代码：911100007178710060

注册地址：北京市顺义区天柱路30号院1号楼1至9层101

邮政编码：101312

电话：010-61462560

传真：010-61462805

互联网址：www.airchina.com.cn

发行人经营范围为：国际、国内定期和不定期航空客、货、邮和行李运输业务；国内、国际公务飞行业务；飞机执管业务；航空器维修；航空公司间业务代理。与主营业务有关的地面服务和航空快递（信件和信件性质的物品除外）；机上免税品；机上商品零售业务；航空意外保险销售代理；进出口业务；酒店管理；承办展览展示；会议服务；物业管理；设计、制作、代理、发布广告；技术培训；自有房屋出租；机械设备租赁；销售日用品、工艺品、纪念品、针纺织品、文化用品、体育用品、机械设备、五金交电、电子产品、服装、汽车、摩托车、汽车配件、摩托车配件、家用电器；住宿；餐饮服务；销售食品。（销售食品、餐饮服务、住宿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。）

2007年12月，公司正式加入世界上最大的航空联盟——星空联盟。截至2020年底，发行人、深圳航空（含昆明航空）、澳门航空、北京航空、大连航空、内蒙航空经营客运航线达674条，其中国际航线48条，地区航线6条，国内航线620条。发行人通航国家及地区28个，通航城市147个，其中国内118个，国际26个，地区3个。通过与星空联盟成员合作，将服务进一步拓展到全球195个国家（地区）的1,300个目的地。

截至2021年末，公司总资产2,984.15亿元，总负债2,325.50亿元，所有者权益658.65亿元，资产负债率77.93%；2021年实现营业收入745.32亿元，净利润-188.29亿元，经营活动产生的现金流量净额为128.88亿元。

二、发行人历史沿革

（一）改制与设立

中国国际航空股份有限公司前身是民航总局北京管理局，自1950年开始从事航空服务以来，一直是提供国际和国内航空服务的中国主要航空公司。为配合中国民航业的改革，1988年7月中国国际航空公司成立，并承接了民航北京管理局的业务，是中国当时资产最多、运输周转量最大的航空公司。

根据国务院国资委国资改革[2004]762号《关于中国航空集团公司重组设立股份有限公司方案的批复》、国务院国资委国资改革[2004]872号《关于设立中国国际航空股份有限公司的批复》以及《发起人协议》，中航集团以其全资企业中国国际航空公司拥有的与航空客货运输及相关地面服务、飞机维修等业务相关的资产、负债，及中国国际航空公司在23家企业中持有的股权（或权益），以及货币资金人民币56,078.21万元作为出资，中航集团的全资子公司中航有限以其持有的中航兴业69%的股权作为出资，于2004年9月30日共同发起设立中国国际航空股份有限公司。公司继承了原中国国际航空公司和中航有限的全部航空运输业务及相关资产、负债。

根据国务院国资委国资产权[2004]854号《关于中国国际航空股份有限公司（筹）国有股权管理有关问题的批复》，发起人中航集团和中航有限将拟投入净资产的评估值901,841.39万元按1: 0.7207475795的折股比例，折为公司每股面值为1元人民币的普通股6,500,000,000股。其中，中航集团持有5,054,276,915股，占已发行的普通股股份总数的77.76%；中航有限持有1,445,723,085股，占已发行的普通股股份总数的22.24%。未折为股本的251,841.39万元计入公司资本公积金。

（二）股本演变

1、首次公开发行H股并上市

经公司2004年9月30日临时股东大会决议批准，并经国务院国资委国资改革[2004]939号《关于中国国际航空股份有限公司转为境外募集公司的批复》和中国证监会证监国合字[2004]39号文及香港联交所批准，公司于2004年12月以国际配售及香港公开发行的方式，向境外发行H股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股港币2.98元。2004年12月15日，公司境外发行股份正式在香港联交所和伦敦证交所上市交易，证券代码分别为“0753.HK”和“AIRC”。截至2005年1月11日，公司本次发行H股共计2,933,210,909股（含超额配售权部分）。

根据国务院国资委国资产权[2004]913号《关于中国国际航空股份有限公司国有股减持有关问题的批复》，中航集团和中航有限根据各自对发行人的持股比例，按照本次境外增量发行股份总额的10%出售其所持有的股份共计293,321,091股。

本次H股发行后，公司总股本为9,433,210,909股，其中发起人股份实施国有股减持后变更为6,206,678,909股，占总股本的比例为65.80%；H股3,226,532,000股，占34.20%（其中战略投资者为943,321,091股，占总股本10%）。

2005年11月29日，商务部以商资批[2005]2877号《商务部关于同意中国国际航空股份有限公司变更为外商投资企业的批复》批准发行人变更为外商投资股份有限公司。

2、首次公开发行A股及上市

经中国证监会证监发字[2006]57号文核准，公司于2006年8月向社会公开发行人民币普通股（A股），2006年8月18日，公司流通A股在上交所上市交易。公司发行A股后，总股本为11,072,210,909股，其中，A股股份为7,845,678,909股，占总股本70.86%；H股股份为3,226,532,000股，占总股本29.14%。

3、2006年H股定向增发

经中国证监会证监国合字[2006]19号《关于同意中国国际航空股份有限公司增发境外上市外资股的批复》核准，公司于2006年9月向国泰航空定向增发H股1,179,151,364股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股港币3.45元。此次定向增发后总股本为12,251,362,273股，其中，A股股份为7,845,678,909股，占总股本64.04%；H股股份为4,405,683,364股，占总股本35.96%。

4、2010年H股定向增发

经中国证监会证监许可[2010]1454号《关于核准中国国际航空股份有限公司增发境外上市外资股的批复》核准，公司于2010年11月向中航有限定向增发H股157,000,000股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股港币6.62元。

5、2010年A股非公开发行

经中国证监会证监许可[2010]1495号《关于核准中国国际航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准，公司于2010年11月非公开发行人民币普通股（A股）483,592,400股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股人民币11.58元。

6、2013年A股非公开发行

经中国证监会证监许可[2013]37号《关于核准中国国际航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准，公司于2013年1月非公开发行人民币普通股（A股）192,796,331股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股人民币5.45元。2013年1月公司非公开发行A股股票后，总股本增加至13,084,751,004股，其中，A股股份为8,522,067,640股，占总股本65.13%；H股股份为4,562,683,364股，占总股本34.87%。

7、2017年A股非公开发行

经中国证监会证监许可[2016]2026号《关于核准中国国际航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准，公司于2017年3月非公开发行人民币普通股（A股）1,440,064,181股，发行股票面值为每股人民币1元，发行价格为每股人民币7.79元。2017年3月公司非公开发行A股股票后，总股本增加至14,524,815,185股，其中，A股股份为9,962,131,821股，占总股本68.59%；H股股份为4,562,683,364股，占总股本31.41%。

（三）股本结构及前十大股东持股情况

1、发行人股本结构

截至2021年末，发行人股本总额为14,524,815,185股，股本结构如下表所示：

表5-1：截至2021年末发行人股本结构明细

单位：股

股份类型	持股数量	持股比例
一、有限售条件股份	-	-
1、国家持股	-	-
2、国有法人持股	-	-
3、其他内资持股	-	-
其中：境内非国有法人持股	-	-
境内自然人持股	-	-
4、外资持股	-	-
其中：境外法人持股	-	-
境外自然人持股	-	-
二、无限售条件流通股份	14,524,815,185	100.00%
1、人民币普通股	9,962,131,821	68.59%
2、境内上市的外资股	-	-
3、境外上市的外资股	4,562,683,364	31.41%
4、其他	-	-
三、股本总数	14,524,815,185	100.00%

2、发行人前十大股东持股情况

表5-2：截至2021年末发行人前十名股东及其持股数量和比例表

单位：股

序号	股东名称	持股数量	持股比例 (%)	股东性质	持有有限售条件股份数量	质押或冻结情况	
						股份状态	数量
1	中国航空集团有限公司	5,952,236,697	40.98	国有法人	0	冻结	127,445,536
2	国泰航空有限公司	2,633,725,455	18.13	境外法人	0	无	0
3	香港中央结算(代理人)有限公司	1,688,134,365	11.62	境外法人	0	无	0
4	中国航空(集团)有限公司	1,556,334,920	10.72	境外法人	0	冻结	36,454,464
5	中国航空油料集团公司	425,673,067	2.93	国有法人	0	无	0
6	中国证券金融股份有限公司	311,302,365	2.14	国有法人	0	无	0
7	香港中央结算有限公司	75,987,042	0.52	境外法人	0	无	0
8	中国农业银行股	67,263,829	0.46	境内非国	0	无	0

序号	股东名称	持股数量	持股比例 (%)	股东性质	持有有限售条件股份数量	质押或冻结情况	
						股份状态	数量
	份有限公司-广发均衡优选混合型证券投资基金			有法人			
9	兴业银行股份有限公司-广发稳健优选六个月持有期混合型证券投资基金	33,734,114	0.23	境内非国有法人	0	无	0
10	中国建设银行股份有限公司-广发价值领先混合型证券投资基金	28,410,985	0.20	境内非国有法人	0	无	0

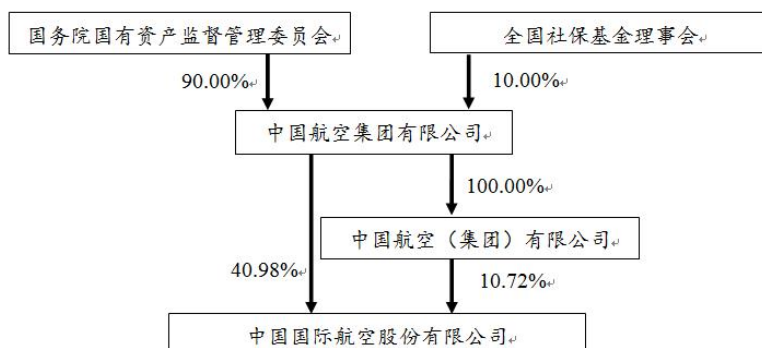
注：依据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》（财企[2009]94号）和财政部、国务院国有资产监督管理委员会、中国证券监督管理委员会、全国社会保障基金理事会公告（2009年第63号）规定，公司控股股东中国航空集团有限公司和中国航空（集团）有限公司分别持有的127,445,536和36,454,464股股份目前处于冻结状态。

三、发行人控股股东及实际控制人

（一）发行人股权结构

截至2021年末，发行人股权结构图如下：

图5-1：截至2021年末发行人股权结构图



（二）发行人控股股东和实际控制人情况

1、发行人控股股东情况

截至2021年末，中航集团持有公司股份5,952,236,697股，占总股本的40.98%，其全资子公司中航有限持有公司股份1,556,334,920股，占总股本的10.72%。中航集团合计持有公司51.70%的股份，为公司控股股东，且持有的股份无被质押的情况。

中航集团是经国务院国函〔2002〕62号文件批准，于2002年10月11日以中国国际航空公司为主体，联合中国航空总公司和中国西南航空公司，共同组建的大型国有独资的航空运输企业，是经国务院批准进行国家授权投资的机构，国务院国资委对其行使出资人权利。

中航集团法定代表人为宋志勇，注册资本为人民币155.00亿元。经营范围为：集团母公司经营集团公司及其投资企业中由国家投资形成的全部国有资产和国有股权；飞机租赁；航空器材及设备的维修。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；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。）

中航集团航空运输业务包括航空客运、航空货运及邮运等，主要由发行人负责运营。根据信永中和会计师事务所出具的《中国航空集团有限公司2020年度审计报告》（XYZH/2021BJAA70209），截至2020年末，中航集团总资产3,071.13亿元，所有者权益974.87亿元；2020年全年，实现营业总收入791.02亿元，利润总额-146.82亿元，净利润-131.57亿元。

截至2021年末，控股股东中航集团下属主要子公司基本情况如下：

表5-3：截至2021年末中航集团下属主要子公司情况

单位：万元、%

序号	企业名称	业务性质	注册资本	直接持股比例	享有的表决权	投资额
1	北京航空货运公司	航空货运	500.00	100.00	100.00	2,058.01
2	中国国际航空股份有限公司	航空运输	1,452,481.52	40.98	51.70	1,322,672.83
3	中国航空集团资产管理有限公司	资产管理	9,514.33	100.00	100.00	8,639.77

序号	企业名称	业务性质	注册资本	直接持股比例	享有的表决权	投资额
4	中国航空资本控股有限公司	投资管理	556,828.56	100.00	100.00	556,828.56
5	中国航空集团建设开发有限公司	建设开发	172,198.30	100.00	100.00	239,348.39
6	中国航空传媒有限责任公司	传媒广告	20,994.74	100.00	100.00	20,994.74
7	中国航空(集团)有限公司	航空运输相关业务及投资	325,000.00 港币	100.00	100.00	403,264.28
8	北京凤凰航空实业有限公司	仓储物流	5,000.00	100.00	100.00	24,872.96

依据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》(财企[2009]94号)和财政部、国资委、证监会、全国社会保障基金理事会公告(2009年第63号)规定,公司控股股东中航集团和中航有限分别持有的127,445,536和36,454,464股股份处于冻结状态。

除上述股份冻结情况以外,截至募集说明书签署日,控股股东中航集团持有的公司股份不存在其他质押、冻结、查封等情况,亦不存在重大权属纠纷情况。

2、实际控制人情况

截至 2021 年末,发行人控股股东为中航集团,中航集团直接持有和通过全资子公司中航有限间接持有公司合计 51.70%的股份;发行人实际控制人为国务院国有资产监督管理委员会。

四、发行人独立性

(一) 业务方面

发行人拥有独立的采购和销售系统,除飞机的对外采购须报国家主管部门批准外,航材、油料由发行人独立采购;发行人通过自己的销售网点及代理商出售机票,具有独立的销售体系。发行人拥有独立的航空客运、货运运营系统。发行人的客货航空运输服务业务均由发行人独立开展。

(二) 人员方面

发行人的生产经营和行政管理独立于中航集团,发行人设有独立的劳动、人

事、工资管理体系，与股东单位完全分离；发行人的董事、监事及高级管理人员均严格按照《公司法》、公司章程等有关规定产生，人员独立。发行人高管人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，发行人财务人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职，高管人员在发行人领取薪酬，未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领取薪酬。

（三）资产方面

发行人独立拥有生产经营所需的完整的资产，包括设立时中航集团和中航有限投入的资产和公司设立后自行购置的飞机、发动机等生产设备、土地使用权、商标、房产、航材等。公司目前没有以资产、权益为股东提供担保，不存在资产、资金被股东违规占用而损害发行人利益的情况。公司目前资产独立完整，独立于公司股东及其他关联方。

（四）机构方面

发行人设有股东大会、董事会、监事会、董事会专门委员会、总裁办公会等决策、经营管理及监督机构，明确了职权范围，建立了有效的法人治理结构。发行人已建立起了一套适应公司发展需要的组织结构，各部门及子公司组成了一个有机的整体，组织机构健全完整，运作正常有序，在内部设置上不存在与中航集团“一套人马、两块牌子”的管理模式。发行人的生产经营、办公机构与控股股东分开，不存在混合经营的状况。

（五）财务方面

发行人设立了独立的财务部门，配备了独立的财务人员，建立了独立的财务核算体系和财务管理制度；发行人按照公司章程规定独立进行财务决策，不存在中航集团干预发行人资金使用的情况；发行人在银行单独开立账户，不存在与中航集团共用银行账户的情况；发行人作为独立纳税人，依法独立纳税，无与股东单位混合纳税现象。目前，发行人不存在以资产、权益或信誉为各股东的债务提供担保的情况，发行人对所有资产有完全的控制支配权，不存在资产、资金被股东占用而损害发行人利益的情况，也不存在股东单位干预发行人资金使用的情况。

五、发行人主要下属公司及投资情况

（一）发行人主要子公司情况

截至 2021 年 12 月末，发行人纳入合并报表范围子公司共计 15 家，具体如下：

表5-4: 截至2021年12月末发行人纳入合并范围子公司

单位：万元、%

序号	公司名称	注册地	业务性质	持股比例	注册资本
1	浙江航空服务有限公司	中国杭州	客舱及餐饮服务	100.00	2,000.00
2	国航香港发展有限公司	中国香港	机票代理服务	95.00	937.90 万港币
3	中国航空集团财务有限责任公司	中国北京	非银行金融	51.00	112,796.19
4	北京飞机维修工程有限公司	中国北京	飞机发动机修理	75.00	30,005.28 万美元
5	深圳航空有限责任公司	中国深圳	航空运输	51.00	536,000.00
6	成都富凯飞机工程服务有限公司	中国成都	飞机设备维修服务	60.00	8,000.00
7	澳门航空股份有限公司	中国澳门	航空运输及航空器代管	66.90	224,204.20 万澳门币
8	昆明航空有限公司	中国昆明	航空运输	80.00	8,000.00
9	北京金凤凰人力资源服务有限公司	中国北京	招聘/管理/咨询等劳务服务	100.00	200.00
10	大连航空有限责任公司	中国大连	航空运输及相关服务业务	80.00	300,000.00
11	北京航空有限责任公司	中国北京	航空运输及航空器代管	51.00	100,000.00
12	Total Transform Group Limited	英属维尔京群岛	投资控股	100.00	1,376,544 万港币
13	中国国际航空内蒙古有限公司	中国呼和浩特	国内航空客货运输业务	80.00	100,000.00
14	国航进出口有限公司	中国北京	产品及技术进出口业务	100.00	9,508.08
15	中航兴业有限公司	中国香港	投资控股	100.00	33,126.80 万港币

(二) 发行人重要子公司介绍

发行人下属子公司情况如下：

1、深圳航空有限责任公司

深圳航空有限责任公司成立于1992年，以深圳为主运营基地，主要经营航空客货运输业务，注册资本为5,360,000,000元，公司持有股权比例为51.00%。

截至2021年末，深圳航空（含昆明航空）机队共有飞机229架，平均机龄8.04年。

2021年度，深圳航空（含昆明航空）投入可用座位公里达518.35亿，同比下降0.41%%；实现收入客公里358.59亿，同比下降3.57%%。运输旅客2,433.13万人次，同比下降4.51%%；平均客座率为69.18%，同比下降2.27个百分点。货运方面，投入可用货运吨公里10.90亿，同比上升7.23%；实现收入货运吨公里5.01亿，同比下降13.37%；运输货邮30.85万吨，同比下降13.44%；货邮载运率为45.96%，同比下降3.23个百分点。

截至2021年末，深圳航空总资产规模为670.44亿元，净资产规模为25.15亿元；2021年度，深圳航空合并口径下实现营业收入185.00亿元，同比增加6.36%。其中航空运输收入为179.27亿元，实现归属于母公司的净利润-33.43亿元，同比减亏12.81亿元。

2、澳门航空股份有限公司

澳门航空成立于1994年，是以澳门为基地的航空公司，注册资本为澳门币224,204.20万澳门币，发行人持有股权比例为66.8995%。

截至2021年末，澳门航空机队共有飞机17架，平均机龄5.56年。

2021年度，澳门航空投入可用座位公里19.62亿，同比上升11.14%；实现收入客公里11.76亿，同比上升28.96%。运输旅客69.85万人次，同比上升27.95%；平均客座率为59.96%，同比上升8.28个百分点。货运方面，投入可用货运吨公里3,117.00万，同比上升11.67%；实现收入货运吨公里1,100.00万，同比下降87.78%；运输货邮718.50吨，同比降低87.38%；货邮载运率为3.50%，同比降低28.71个百分点。

截至2021年末，澳门航空总资产规模为澳门元60.15亿元，净资产规模为澳门元13.58亿元；2021年度，澳门航空合并口径下实现营业收入人民币9.33亿元，同比上升40.30%。其中，航空运输收入为人民币7.67亿元，同比下降17.31%。实现归母净利润人民币-6.74亿元，同比减亏人民币2.44亿元。

3、北京航空有限责任公司

北京航空成立于2011年，注册资本10亿元。发行人持有其股权比例为51.00%。2018年11月22日，北京航空除原有公务航空运输业务外，正式获批开展公共航空运输业务。

截至2021年末，北京航空机队共有托管公务机4架、自有公务机1架，平均机龄8.52年。2021年度，北京航空完成公务航空运输294班次，同比减少15.52%；完成983.45飞行小时，同比减少4.89%；运输旅客2,528人次，同比增加13.77%。截至2021年末，北京航空机队共有3架公共航空运输飞机，平均机龄12.08年。2021年度，北京航空投入可用座位公里4.51亿，实现收入客公里3.04亿；运输旅客31.67万人次，平均客座率为67.31%；货运方面，投入可用货邮吨公里547.72万，实现收入货运吨公里161.12万，运输货邮1,776.53吨，货邮载运率为29.42%。

2021年末，北京航空总资产规模11.31亿元，净资产规模9.42亿元；2021年度，北京航空实现营业收入3.17亿元。其中，航空运输收入为2.59亿元，同比下降24.76%；实现归母净利润-1.16亿元，去年同期为归母净盈利-0.32亿元。

4、大连航空有限责任公司

大连航空成立于2011年，注册资本30亿元，发行人持有其股权比例为80.00%。

截至2021年末，大连航空机队共有飞机13架，平均机龄8.24年。

2021年度，大连航空投入可用座位公里26.01亿，同比下降11.01%；实现收入客公里17.72亿，同比下降12.11%。运输旅客149.10万人次，同比下降5.52%；平均客座率为68.11%，同比下降0.85个百分点。货运方面，投入可用货运吨公里2,199.21万，同比下降11.38%；实现收入货运吨公里1,101.27万，同比下降26.81%；运输货邮8,735.09吨，同比下降21.18%；货邮载运率为50.08%，同比下降10.55个百分点。

截至2021年末，大连航空总资产规模为44.37亿元，净资产规模为33.12亿元；2021年度，大连航空合并口径下实现营业收入10.17亿元，同比下降3.72%，航空运输收入9.98亿元，同比下降2.80%。实现归母净利润-1.89亿元，同比下降2.44亿元。

5、中国国际航空内蒙古有限公司

内蒙航空成立于2013年，注册资本为10亿元，发行人持有其股权比例为80.00%。

截至2021年末，内蒙航空机队共有飞机12架，平均机龄9.61年。

2021年度，内蒙航空投入可用座位公里28.79亿，同比上升17.01%；实现收入客公里19.58亿，同比上升13.70%；运输旅客174.28万人次，同比上升10.94%；平均客座率为67.99%，同比下降1.98个百分点。货运方面，投入可用货运吨公里3,053.14万，同比上升49.62%；实现收入货运吨公里1,054.49万，同比上升2.25%；运输货邮8,562.57吨，同比下降1.28%；货邮载运率为34.50%，同比下降16个百分点。

截至2021年末，内蒙古航空资产规模为22.14亿元，净资产规模为14.09亿元；2021年度，内蒙航空实现营业收入11.43亿元，同比上升16.75%。其中，航空运输收入为11.26亿元，同比下降16.84%。实现归母净利润-1.38亿元，同比下降1.05亿元。

(三) 发行人主要合营、联营企业情况

截至2021年末，发行人主要合、联营公司的基本情况如下：

表5-5：截至2021年末发行人重要合营公司情况表

序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
1	上海浦东国际机场西区公共货运站有限公司	中国上海	货运服务	6,800万元人民币	39.00%
2	四川国际航空发动机维修有限公司（注1）	中国成都	飞机发动机维修	8,800万元美元	60.00%
3	北京集安航空资产管理有限公司	中国北京	航空器、零部件批发和进口	1,000万元美元	50.00%
4	上海国际机场地面服务有限公司	中国上海	地面服务	36,000万元人民币	24.00%
5	无锡市祥翼发展有限公司（注2）	中国无锡	房地产开发与经营	2,000万元人民币	46.30%

注 1：根据四川国际航空发动机维修有限公司章程的规定，对公司经营活动中重大事项的决议均需发行人与合营方达到或超过80%表决权通过方可生效，为此认定为合营企业。

注 2：根据发行人与合营方签署的合作协议，发行人与合营方对无锡祥翼形成共同控制，为此认定为合营企业。

表5-6：截至2021年末发行人重要联营公司情况表

序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
1	国泰航空有限公司	中国香港	航空运输	28,822,000万元港币	29.99%

序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
2	山东航空集团有限公司	中国济南	航空相关业务	58,000万元人民币	49.40%
3	山东航空股份有限公司	中国济南	航空运输	40,000万元人民币	22.80%
4	Menzies Macau Airport Services Limited	中国澳门	地面服务	1,000万元澳门币	41.00%
5	云南空港飞机维修服务公司	中国昆明	民用航空器航线维修	1,000万元人民币	40.00%
6	重庆民航凯亚信息技术有限公司	中国重庆	航空信息技术咨询	1,480万元人民币	24.50%
7	成都民航西南凯亚有限责任公司	中国成都	航空信息技术咨询	1,000万元人民币	35.00%
8	西藏航空有限公司	中国拉萨	航空运输	28,000万元人民币	31.00%
9	郑州飞机维修工程有限公司	中国郑州	飞机发动机维修	15,000万元人民币	15.30%
10	重庆中航食品有限责任公司	中国重庆	航空配餐	8,000万元人民币	6.25%

1、国泰航空有限公司

国泰航空有限公司（以下简称“国泰航空”）成立于1946年，于香港注册成立并于香港联合交易所上市，发行人持有29.99%股权。

截至2021年末，国泰航空机队共有飞机234架，平均机龄10.5年。

2021年，国泰航空投入可用座位公里132.28亿，同比减少61.8%；实现收入客公里41.20亿，同比减少79.5%。运输旅客71.7万人次，同比减少84.5%；平均客座率为31.1%，降幅为26.9%。货运方面，投入可用货运吨公里100.94亿，同比减少10.90%；实现收入货运吨公里82.20亿，同比减少1.10%；运输货物133.30万吨，同比上升0.10%；货物载运率为81.40%，同比上升8.10个百分点，增幅为11.05%。

截至2021年末，国泰航空资产总额1,607.62亿元，负债总额1,016.91亿元，所有者权益590.71亿元，归母净利润-50.80亿元，同比减亏140.76亿元。

2、山东航空股份有限公司

山东航空股份有限公司（以下简称“山东航空”）成立于1999年，注册资本为人民币4亿元，发行人持有22.8%股权。

截至2021年末，山东航空机队共有飞机134架，平均机龄8.21年。

2021年，山东航空投入可用座位公里350.94亿，同比上升3.83%；实现收入客公里268.56亿，同比上升4.8%。运输旅客1,865.49万人次，同比上升2.53%；平均客座率为76.53%，同比上升0.71%。货运方面，投入可用货运吨公里5.24亿，

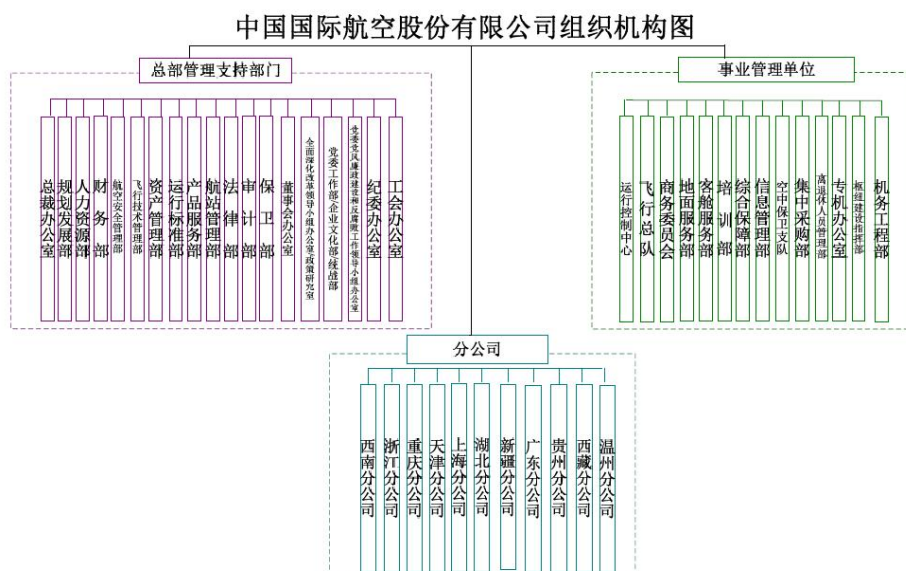
同比减少11.13%；实现收入货运吨公里2.47亿，同比减少11.51%；运输货邮14.52万吨，同比减少12.48%；货邮载运率为47.23%，同比下降0.2%。

截至2021年末，山航股份资产总额326.44亿元，负债总额335.61亿元，所有者权益-9.18亿元；2021年度，山航股份实现营业收入125.15亿元，归母净利润-18.14亿元，同比减亏5.68亿元。

六、发行人治理情况

（一）组织架构图

图5-2: 截至本募集说明书签署日公司组织架构图



发行人主要部门职能简介如下：

1、分公司基地

表5-7: 发行人分公司基地职能定位

部门	职能定位
西南分公司	西南分公司是国航股份的次枢纽运行中心，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障西南区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。协助公司履行对贵州、西藏分公司的管理职能。代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
浙江分公司	浙江分公司是国航股份在浙江区域的属地分公司，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障浙江区域内生产运行

部门	职能定位
	的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。同时代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
重庆分公司	重庆分公司是国航股份在重庆区域内的属地分公司，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障重庆区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。同时代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
天津分公司	天津分公司是国航股份在天津区域的属地分公司，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障天津区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。同时代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
上海分公司	上海分公司是国航股份国际门户，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障上海区域内航班的安全、正常生产运行，组织华东区域内市场开发和营销管理，提升服务品质、质量和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。同时代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
湖北分公司	湖北分公司是国航股份在湖北区域的属地分公司，是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障湖北区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。同时代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
贵州分公司	贵州分公司是具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障贵州区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
西藏分公司	西藏分公司是国航股份具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障西藏区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
温州分公司	温州分公司是国航股份具有区域生产运行、资源管控、综合保障能力的一级机构。具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障温州区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，并对各项任务指标进行协调、监管和考核。代表公司协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
广东分公司	广东分公司是国航股份在广东区域的属地分公司，是具有独立生产运行、资源管控、区域保障能力的公司一级机构，具体贯彻落实公司战略规划和部署，保障广东区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。
新疆分公司	新疆分公司是国航股份在新疆区域的属地分公司，是具有独立生产运行、资源管控、区域保障能力的公司一级机构，负责贯彻落实公司战略规划和部署，保障新疆区域内生产运行的安全、正常，提升服务品质和经营效益，协调区域内地方党政军和行业管理单位相关事务。

2、事业管理单位

表5-8：发行人主要事业管理单位职能定位

部门	职能定位
----	------

部门	职能定位
运行控制中心	运行控制中心是国航股份生产运行、组织保障的指挥中心和运行安全风险的控制中心，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责公司航班运行组织和 AOC 运行管理工作，负责公司应急体系建设，对公司航班运行的质量和效能进行统计和分析，对运行中的风险进行评估，对公司航班整体运行情况进行协调、监管和考核，确保运行安全，提高航班正常性，力争效益最大化。
飞行总队	飞行总队是公司航班飞行和安全生产的主力军，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责组织、实施航班生产、飞行训练以及专包机任务等工作，保证航空运输安全，提高运行服务质量，并对安全生产等绩效指标进行协调、落实和考核，为公司打造一支高素质、专业化的飞行团队。
地面服务部	地面服务部是国航股份北京枢纽地面服务及保障运营管理部门，是公司的一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责为国航及第三方提供全方位、高品质的地面服务和站坪保障。同时为公司建立安全管理体系、枢纽管控体系、服务体系提供相应支持。在保障航班的安全运行的基础上，不断提升服务品质，增强北京航站的枢纽运行保障能力，实现北京航站的有序高效运行。并对地面服务和站坪保障的安全、服务和正常性进行协调、监控和考核。
客舱服务部	客舱服务部是以提升客舱服务品质、保障航班生产运行、确保空防和客舱安全为业务核心的单位，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责各类航班任务的生产运行、空防和客舱安全、客舱供应与服务管理、客舱服务呈现类产品开发设计与实施推广，并对服务质量综合评价、航班派遣率等指标进行协调、监管和考核，确保乘务人力资源发展和全员素质提升，实现客舱服务品质的整体提高。
培训部	培训部是公司岗位资质类培训的组织实施与认证中心，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责承担公司员工通用类、基层管理类培训，以及对在岗类培训实施管理与监督。根据公司整体培训需求，制定培训部教学训练计划，组织实施飞行、运行、航空安全、航空服务、通用技能与基层管理等培训，管理公司共享培训资源，提升培训服务品质，为公司发展提供持久的人才支持。
综合保障部	综合保障部是国航股份的生产运行保障及员工综合服务保障部门，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，制定公司综合保障发展规划、标准规范，负责以北京枢纽保障为核心的公司全方位综合保障工作，以建立公司综合保障业务联动机制为着力点，从衣食住行等方面支持和保障公司飞行安全，提升公司效益与服务品质，并对公司综合保障各项业务进行协调与指导。
信息管理部	信息管理部是为国航股份提供信息化管理与服务的专业部门，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，建立企业级 IT 架构和标准体系，开展信息化建设和运营工作，管控公司信息化资源，保障公司信息安全，为公司提供 IT 专业服务，提升公司 IT 核心竞争力。
空中保卫支队	空中保卫支队是国航股份的空中空防安全保障中心，是公司和民航局空警总队双重领导的公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，负责公司和民航局所赋予的空中空防安全保卫工作，保障公司空中空防安全和重要特殊任务顺利完成，提升空防安全品质，并对公司空中空防安全指标进行协调、监管和考核。
集中采购部	集中采购部是国航股份采购统筹管理和集中采购业务实施的部门，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略和部署，负责制定采购政策、整合采购资源、采购大宗物资以及进出口贸易工作，保障生产物资的供应，提升公司整体采购资源的配置水平与采购价值，打造专业化的采购团队，并对公司内采购行为进行协调、监管和考核。
离退休人员管理部	离退休人员管理部是国航股份离退休人员的主要管理服务单位，是公司一级事业管理单位。具体贯彻落实公司战略规划和部署，研究制定离退休人员相关政策和规定，做好管理服务工作，通过打造一支优质高效的管理和服务保障团队，持续提升工作人员管理服务水平。
机务工程部	机务工程部是代表国航股份履行 CCAR121 部相关职责、承担营运人适航责任的具体业

部门	职能定位
	务管理部门，是国航股份一级事业管理单位。具体负责制定机务维修管理相关领域的政策和管理规范，完善国航机务工程管理、质量管理，维修生产管理、培训管理和航材管理体系建设，确保国航飞机持续适航、运行安全正常，有效控制维修成本。
枢纽建设指挥部	枢纽建设指挥部是国内“新改扩建”机场涉及公司配套建设投资、运营筹划的管理单位，是公司一级事业管理单位。贯彻落实公司战略和部署，做好公司在“新改扩建”机场的运营研究、流程规划、资源统筹、项目监管、内外部协调。统筹负责首都机场“一场两区”运营模式研究及运营筹备；北京大兴国际机场综合保障资源的统筹策划、资源获取；国内主要“新改扩建”机场项目的信息汇编和研究、公司在机场配套设施建设项目的资源配置策划与协调落实及首都机场高端休息室装修改造等工作。
商务委员会	商务委员会根据公司授权对市场部、销售部、网络收益部、结算部、对外合作部及区域营销中心进行管理，是公司一级事业管理单位。具体负责制定商务发展规划，统筹协调营销业务开展，制定完善各项规章制度，实施对各营销单位的综合管理，组织生产经营活动，做好航班运行保障工作，确保商务系统协调、高效运行，保障公司战略决策顺利实施。

3、总部管理支持部门

表5-9: 发行人总部管理支持部门职能定位

部门	职能定位
总裁办公室	总裁办公室是国航股份领导的日常办事机构，是公司的决策督办中心、行政信息中枢，是公司一级管理支持部门。通过行政管理体系建设、决策督办、组织协调等手段推进公司战略部署执行和落实，提升决策执行力和组织运转效率，为实现公司战略目标服务。
规划发展部	规划发展部是国航系战略制定和管理单位，战略决策支持中心、重大资源配置协调中心、多品牌协同中心、战略规划执行与监控中心，是公司一级管理支持部门。具体负责为制定发展战略和有效配置战略资源提供决策支持。
人力资源部	人力资源部是国航股份人力资源制度建设与政策管理中心，是公司一级管理支持部门。具体负责搭建公司高效有序的人力资源管理平台，健全组织管理体系，科学地配置和使用人力资源，完善干部管理、人才培养及薪酬福利制度，优化绩效激励机制。做好企业经营管理的战略合作伙伴，发挥职业顾问作用，为企业经营创造良好的人力资源管理环境。
财务部	财务部是国航股份的预算管理、成本管理、资金管理、效益管理、财务制度建设、财务报告、财务风险及财务内控管理中心，是公司一级管理支持部门。具体负责公司财务体系的整体管理，对公司经济业务进行综合评价，为经营决策提供有力支持。
航空安全管理部	航空安全管理部是国航股份航空安全生产监督管理中心，是公司一级管理支持部门。负责推动公司安全管理体系的完善和有效实施，监督、指导各生产运行单位的安管理工作，不断提升公司安全管理水平。具体负责公司级航空安全监察、航空安全调查和信息管理、航空安全审计、飞行数据监控、航空安全风险、航空安全管理工作的督办和绩效考核，建立并维护公司与政府行业安全监管部门之间的良好协作关系，确保公司的安全政策和要求得以有效贯彻落实，履行对控股子企业的安全监管职责。
飞行技术管理部	飞行技术管理部是国航股份飞行标准、执照、资质、训练、资源、资料、训练经费预算等管理中心，是公司一级管理支持部门。具体负责制定国航股份飞行训练大纲、操作程序、总体训练规划与年度训练计划，并负责监控飞行训练情况。同时负责管理飞行资格与资质、飞行手册翻译与发布等。
资产管理部	资产管理部是公司的资产综合管理平台，是公司产权登记与资产处置的管理及组织实施单位，是公司关联交易的归口管理部门，是公司的一级管理支持部门。具体负责投资企

部门	职能定位
	业管理，房地产与固定资产设备管理（不含飞机、发动机、航材）、产权登记管理与资产处置、关联交易管理，落实国有资产及上市公司监管要求，提升资产使用效率，实现资产保值增值。
运行标准部	运行标准部是国航股份运行标准制定和规范运行监督中心，是公司一级管理支持部门。具体负责保证运行部门贯彻执行政府有关法律、条令、条例、制度和规定。管理公司运行标准，编制运行手册，组织运行审定，保持公司运行合格和规范；监督协调公司的生产运行，实现公司合法、安全、有效运行。
产品服务部	国航股份产品服务部承担公司产品管理委员会办公室职能，是统筹管理国航股份产品与服务工作的管理支持部门。负责国航股份产品与服务的全流程研究、体系建设与统筹管控，不断提升产品和服务质量，持续改善客户体验，打造国航股份“一流服务”的核心竞争力；牵头国航股份质量管理相关工作；负责组织落实客舱安全管理相关工作。
航站管理部	航站管理部是国航股份航站管理体系建设、维护中心，是公司一级管理支持部门。具体负责根据公司服务发展战略和运行规范要求，收集和强化航站服务保障标准的规范和统一；管理和维护航站地服代理协议，建立并完善航站服务保障考核体系；为公司航班的安全运营提供保障支持。
法律部	法律部按照集团法治中航建设目标、要求和方案，围绕国航股份战略目标和部署，统筹国航股份依法治企和重大风险防范工作，是国航股份的一级管理支持部门。具体承担法律管理、全面风险、内部控制及合规管理体系的建设，履行国航股份法律风控合规管理中心职能，提供重大决策、重大项目、规章制度审核、合同审核、诉讼处理、知识产权保护等境内外综合法律支持，建立健全合同管理制度，统筹外聘律师管理，推进规章制度立改废工作，提升合规管理水平，组织全面风险报告、评估和内控建设，培育法治文化，开展普法培训，建设法治队伍。根据治理规则和管控模式，督导各投资企业依法治企，合规经营，防范重大风险。
党委工作部/企业文化部/统战部	党委工作部/企业文化部是股份党委的职能机构，是股份一级管理支持部门。按照股份党委部署要求，负责落实党中央各项政策精神，按照“党要管党、从严治党”要求，推动落实全面从严治党责任，以服务企业发展为核心，推进组织建设、思想政治建设、队伍建设、精神文明建设、企业文化及品牌建设、共青团建设等工作，持续推动股份党建工作水平提升。
纪委办公室	国航股份纪委办公室是国航一级管理支持部门，是国航纪检工作推进中心，与中航集团纪检监察组办公室合署办公，在国航纪委领导下履行纪律检查工作职责，促进国航持续健康发展。
审计部	审计部是股份公司一级管理支持部门。负责建立健全股份公司内部审计体系和内部审计规章制度、工作规范；组织实施股份公司贯彻落实国家以及集团和股份公司重大政策措施、发展规划、战略决策、经济管理、财务收支、内部控制、风险管理和领导人员履行经济责任等审计项目；统筹管理股份公司内部控制评价和违规经营投资责任追究工作；指导、监督和管理所属企业、单位的内部审计工作，开展内部审计部门及其负责人绩效考核和评价；配合国家审计署、国资委等政府部门审计、监督工作，促进股份公司全面深化改革、完善现代企业制度，推进依法治企、维护国有资产安全。
保卫部	国航股份保卫部是股份公司一级管理支持部门，具体负责空防安全、消防安全、内保安全等有关安保工作，建立股份公司空防安全、消防安全、内保安全管理体系和制定相关规章制度，同时根据管控需要对国航股份投资企业空防安全、消防安全、内保安全等业务进行监管。
工会办公室	国航股份工会办公室是国航股份工会委员会的日常办事机构，落实上级和国航股份党委要求，执行国航股份工会委员会决策，增强工会组织的群众工作本领，创新群众工作机制和方式方法，指导基层工会开展工作；支持行政依法行使管理权力，组织职工参加民主管理和民主监督；维护职工合法权益和女职工特殊利益，密切联系并竭诚服务职工群众；开展职工思想教育和素质提升工作，建设知识型、技能型、创新型的职工队伍，

部门	职能定位
	做好职工文化、体育工作，促进公司和谐发展。
董事会办公室	国航股份董事会办公室是国航股份董事会的常设办事机构，负责组织和实施规范公司治理工作，参与并配合与公司相关的管理活动。承担国航股份公司治理相关事宜，重点是董事会（包括专门委员会，下同）规范运作和保障工作；推动市值管理工作，加强投资者关系活动管理；进行信息披露和协助社会责任履责宣传；开展资本市场研究，推动股权管理事务并参与筹划资本运作项目。
全面深化改革领导小组办公室/政策研究室	全面深化改革领导小组办公室（简称“深改办”）是全面深化改革领导小组日常办事机构，根据国航党委的要求，负责组织落实党中央、国务院确定的重大原则、方针政策，研究制定跨企业、跨领域全面深化改革的工作思路、政策措施和总体方案，统一部署重大改革任务，充分发挥企业主体作用，整体把握各项改革任务推进，协调处理改革过程中出现的难点和问题，考核评估重大改革政策措施的实施成效，保证各项改革任务顺利完成。

（二）治理机制

发行人严格依照《公司法》、《特别规定》、《到境外上市公司章程必备条款》、《上市公司章程指引》、《上市公司治理准则》和国家其他法律、行政法规及部门规章的有关规定，建立了完善的发行人治理结构。

1、股东大会

股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：

- （1）决定公司的经营方针和投资计划；
- （2）选举和更换董事（不含职工董事），决定有关董事的报酬事项；
- （3）选举和更换非由职工代表担任的监事，决定有关监事的报酬事项；
- （4）审议批准董事会的报告；
- （5）审议批准监事会的报告；
- （6）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；
- （7）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （8）对公司增加或者减少注册资本作出决议；
- （9）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式等事项作出决议；

(10) 对公司发行债券作出决议;

(11) 对公司聘用、解聘或者不再续聘会计师事务所作出决议;

(12) 修改公司章程;

(13) 对公司一年内购买、出售重大资产金额超过公司最近一期经审计总资产30%的交易作出决议;

(14) 对法律、行政法规及公司章程规定须由股东大会审批的对外担保事项作出决议;

(15) 审议批准变更募集资金用途事项;

(16) 审议股权激励计划;

(17) 法律、行政法规、部门规章及公司章程规定, 应由股东大会作出决议的其他事项。

2、董事会

公司设董事会, 董事会由七至十三名董事组成。外部董事(指不在公司内部任职的董事)应占董事会人数的二分之一以上, 包括不少于董事总人数三分之一的独立董事, 其中至少一名独立董事应具备适当的专业资格, 或具备适当的会计或相关的财务管理专长(独立董事指独立于公司股东且不在公司内部任职的董事)。公司设职工董事一名。董事会设董事长一人, 设副董事长一人。

董事会对股东大会负责, 行使下列职权:

(1) 负责召集股东大会, 并向股东大会报告工作;

(2) 执行股东大会的决议;

(3) 决定公司的经营计划和投资方案;

(4) 制定公司的年度财务预算方案、决算方案;

(5) 制定公司的利润分配方案和弥补亏损方案;

(6) 制定公司增加或者减少注册资本的方案, 以及发行公司债券的方案;

(7) 拟定公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；

(8) 根据法律、行政法规和公司章程规定，决定须由股东大会批准以外的其他对外担保事项；

(9) 在股东大会授权范围内，决定公司的对外投资、收购出售资产、资产抵押、委托理财、关联交易等事项；

(10) 决定公司内部管理机构的设置；

(11) 聘任或者解聘公司总裁、董事会秘书并决定其报酬事项，根据总裁的提名，聘任或者解聘公司副总裁、总会计师、总飞行师及其他高级管理人员，决定其报酬事项；

(12) 制定公司的基本管理制度；

(13) 管理公司信息披露事项；

(14) 向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；

(15) 听取公司总裁的工作汇报并检查总裁的工作；

(16) 制订公司章程修改方案；

(17) 法律法规或本章程规定，以及股东大会授予的其他职权。

3、监事会

公司设监事会。监事会是公司常设的监督性机构，负责对董事会及其成员以及总裁、副总裁、总会计师等高级管理人员进行监督，防止其滥用职权，侵犯股东、公司及公司员工的合法权益。

监事会由五名监事组成。外部监事（指不在公司内部任职的监事）应占监事会人数的二分之一以上，职工代表担任的监事不得少于监事会人数的三分之一。监事会设主席一名。监事任期三年，可连选连任。

监事会向股东大会负责，并依法行使下列职权：

(1) 检查公司的财务，对董事会编制的公司定期报告进行审核并提出书面审核意见；

(2) 对公司董事、总裁、副总裁和其他高级管理人员执行公司职务时，违反法律、行政法规或者公司章程的行为进行监督，对违反法律、行政法规、本章程或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；

(3) 当公司董事、总裁、副总裁和其他高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求前述人员予以纠正；

(4) 核对董事会拟提交股东大会的财务报告，营业报告和利润分配方案等财务资料，发现疑问的可以以公司名义委托注册会计师、执业审计师帮助复审；

(5) 向股东大会提出提案；

(6) 提议召开临时股东大会。在董事会不履行召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；

(7) 提议召开临时董事会；

(8) 代表公司与董事、高级管理人员交涉或对董事、高级管理人员起诉；

(9) 法律、行政法规和公司章程规定，以及股东大会授予的其他职权。

4、三会运作的相关制度

自2004年H股上市开始，公司依据法律法规和境内外监管规定，制定并出台了《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》、《独立董事工作细则》、《董事会审计和风险管理委员会工作细则》、《董事会战略和投资委员会工作细则》、《董事会管理人员培养及薪酬委员会工作细则》、《董事会航空安全委员会工作细则》等治理制度，并不定期修改完善，保证规章制度的适用性。

(三) 内部控制机制

公司建立了科学规范的符合企业实际的公司组织制度和法人治理结构；股东大会、董事会、监事会各司其职，有效的行使决策权，执行权和监督权。公司根据行业特点、经营业务的性质及内部信息沟通的要求，遵循适当集中和分散管理的原则，将公司部门分为管理支持部门、分公司和事业单位进行管理，另设有多个主要子公司及合营公司。通过机构优化设置，公司建立起了一套适应公司发展需要的组织结构，各部门及子公司组成了一个有机的整体，组织机构健全完整，运作正常有序。

公司以发展战略和中心任务为指导，以风险控制和成本管理为基础，根据依法合规的精神，从公司经营发展的需求出发，结合实际工作需要，全面科学规划公司内部控制制度建设，积极推进内控体系建设。

1、基本管理制度

(1) 公司治理制度

除建立健全股东大会、董事会、监事会（三会）的公司治理制度之外，公司制定了一系列基本管理制度，包括《信息披露指引》、《投资者关系管理制度》、《总裁办公会议事规则》、《董事会秘书工作制度》、《董事会议案产生办法》、《董事会成员多元化政策》、《重大信息内部报告制度》、《关联交易决策制度》、《对外担保管理规定》、《证券交易守则》、《募集资金使用与管理制度》、《银行间债券市场发行债务融资工具的信息披露事务管理办法》、《严格控制与控股股东及其他关联方资金往来的规定》、《与中国航空集团财务有限责任公司关联交易的风险控制制度》、《外部信息使用人管理制度》、《内幕信息管理制度》、《年报信息披露重大差错责任追究制度》等。

(2) 决策管理制度及程序

公司依据公司章程形成了完整的决策机制和程序，实施重大决策集体审议制度、职能部门会签制度，制定有《总裁办公会议事规则》、《采购管理规定》、《投资管理规定》等。规划部门、采购部门、财务部门、审计部门，及其它职能部门相互牵制并有明确的分工及审批权限。公司对资本性开支进行总量控制，董事会审定年度资本性开支计划，财务部负责组织计划落实和执行。项目决策的立项、评估、决策、实施和处置等关键环节均实施了相应的管理控制。

(3) 全面预算管理制度

公司建立并实施全面预算管理，制定了《公司全面预算管理办法》以及《公司资金预算管理办法》。公司将涉及价值形式的生产经营及管理活动均纳入预算管理。公司实施严格的预算监督和通报制度，定期对财务状况、经营成果、现金流量等主要经营目标或事项实施管理分析。公司对主要经营成果、大项收支成本费用的预算等建有明确的目标，对各类费用开支建立了严格的单位标准，对主要的经济指标层层分解、责任到人。公司有配套的绩效管理考核机制，按月召开经济效益分析会，将业绩与预算情况进行比较，及时分析差异及原因，定期进行考核。

(4) 资产、工程、采购及付款管理控制

公司建立有实物资产管理规定，对实物资产进行专门化管理，对主要的重大资产实行重点监管，对通用实物资产在公司范围内统筹监管。所有重要资产的验收入库、领用、发出、盘点、保管及处置等关键环节均有控制并已实现信息化管理，可以有效防止各种实物资产被盗、毁损和流失。公司对资产使用的效率效果建立相应的评价机制，定期进行评价。

公司建有规范的工程项目决策程序和项目审计办法，建立了工程项目投资决策的责任制度，对工程项目的概算、招投标、质量管理等环节进行相应的控制。

公司实施财产保全控制，限制未经授权的人员对财产的直接接触，采取定期盘点、财产记录、账实核对、财产保险等措施，确保各种财产的安全完整。

公司采购与付款业务的机构和岗位相互分离并建有完善的控制程序，为规范采购行为、防范采购风险，公司采购业务实行统一管理，遵照国家相关法律法规并结合生产经营实际情况，建立了完备的采购管理体系和组织体系，制订了公司《采购管理规定》、《标准采购管理规程》、《供应商管理规程》、《采购评审管理规程》以及《合同管理规定》等制度，并要求公司内部严格遵循，采购人员能按职责参与采购业务申请、审批、合同订立以及有关工作，监督人员对采购进行监督检查。

(5) 资金管理模式

公司将资金管理职能划分为三个层级，分别为公司财务部，区域财务管理中心及分公司、事业部和营业部的财务部门，按所属区域划分业务管控范围。公司以《中国国际航空股份有限公司资金内控操作手册》、《中国国际航空股份有限公司融资管理规定》为指导，执行《中国国际航空股份有限公司资金预算管理办法》、《中国国际航空股份有限公司资金调配管理规定》、《中国国际航空股份有限公司银行账户管理规定》及《中国国际航空股份有限公司库存现金管理规定》等资金管理制度，在公司范围内实行公司资金集中管理。对货币资金收支和保管业务建立了严格的授权审批权限，能确保办理货币资金业务的不相容岗位相互分离。

(6) 资金运营内控制度

公司根据《中国国际航空股份有限公司资金内控操作手册》，为加强资金运营效率，保证公司的整体运营，日常资金筹措从全盘进行考虑，在合理安排日常

收支的基础上,准确测算资金需求量,以防止筹措不足或筹措过剩而造成的资金运用效率问题,并尽可能选择最优的筹资渠道和方式,力求以同期内较低的融资成本取得生产经营活动所需的资金,并密切关注长、短期债务结构变化,保证长短期资金结构合理,控制流动性风险。

(7) 筹资管理控制

公司所有重大筹资活动均按管理程序进行,制定了《中国国际航空股份有限公司融资管理规定》,公司筹资规模和筹资结构、筹资方式及降低资金成本方案的选择均有严格的审批流程、权限以及决策程序。公司重视利率、汇率风险,并且制订有《中国国际航空股份有限公司利率和汇率风险管理规定(暂行)》,规范公司的利率和汇率风险管理 workflow,保证利率和汇率风险管理运作合法、安全和高效。

公司筹措的资金均按招股文件以及资金募集文件规定的用途进行合理、合规地使用,并向监管部门及时披露有关信息。

(8) 安全生产管理制度

公司制定了《航空安全管理手册》,共4章,分别从公司的安全政策、风险管理、安全保证和安全促进等方面构成了公司的安全管理依据和指南。

(9) 投资企业及关联交易控制

公司制定有《中国国际航空股份有限公司投资管理规定》、《中国国际航空股份有限公司投资企业管理暂行规定》。公司具有完整的对外投资决策机制和程序,通过实行重大投资决策集体审议、职能部门会签等制度,加强投资项目立项、评估、决策、实施、处置等环节的控制,严格控制投资风险。

公司对下属投资企业有规范的监管手段,对控股子公司和具有重大影响的参股公司实施重点管理控制,完善被投资企业的公司治理,建立高管委派制、重大经营及财务数据报告制度等,以及时准确掌握投资企业动态。公司通过董事会既定程序对投资企业实施影响,促进公司与投资企业的合作。公司委托中介对投资企业开展专项审计及年终审计等。

公司对关联交易控制基本建立了明确的管理要求。对关联交易框架协议项下的子协议安排专人监控,定期收集关联交易协议,重点关注与母公司的协议,参与相关子协议的签订工作,确保协议的条款公平、公正,符合上市公司披露的要求。公司建立了数据联系人制度,监控关联交易最新变化,能及时预警并根据

交易所要求提出调整方案。在关联交易披露时，通过资产部、财务部双重把关，确保关联交易数据披露准确完整。

（10）子公司管理制度

国航股份对子公司的管理按照法人治理结构进行管理，依据子公司章程，子公司董事会审批基本管理制度。子公司根据董事会要求制订或修订制度，目前均有较为完善的基本管理制度体系，如总经理办公会、财务管理、人事管理、安全管理、薪酬管理、绩效考核等。另外，根据母公司对子公司风险管理等要求，中航集团、国航股份的某些规定，要求子公司参照执行。

（11）对外担保管理

为保护投资者的合法权益，规范公司的对外担保行为，有效控制公司对外担保风险，根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《中华人民共和国担保法》、《关于规范上市公司对外担保行为的通知》等法律法规以及公司章程有关规定，公司制定了《中国国际航空股份有限公司对外担保管理规定》，规范了公司以自有资产或信用为其他单位提供的保证、资产抵押、质押以及其他担保事宜的行为。

2、会计管理控制

公司建有健全的财务核算及监督体系，对包括资金管理、风险管理、成本管理、财务报告、经济分析、财务管理及资产管理在内的各项财务管理职能有清晰的划分。依据《会计法》、《企业会计准则》、《民航企业会计核算办法》及国家其它有关法律和法规，公司制定适合自身情况的核算制度和规程。公司建立了相应的内部会计基础规范，包括人员岗位操作规范，账务处理程序、原始凭证管理、财产清查、财务收支审批、财务移交监交规定、应收账款管理规定以及档案管理标准等。公司对核算制订了严格的时限和衔接流程。

公司严格贯彻“责任分离、相互制约”的原则，要求对已记录的交易和事项及其计价由具体经办人员以外的独立人员进行核对或验证，如各种原始凭证、记账凭证、报表、生产数据统计等均由经办人以外的人员复核；银行存款调节表、销售发票、成本计算单等均有相关领导确认；公司定期盘点资产进行账实核对。

公司会计和财务方面的决策事项集中于本部处理，实现了会计制度的统一、资金管理的统一、预算审批的统一，以及财务会计档案的集中管理。

公司会计控制中大量应用了计算机信息系统。建立并完善数据仓库，加强数据源管理，从而减少或消除了业务进行中人为操纵和舞弊的可能；在各类会计信息的系统开发与维护、数据输入与输出、文件储存与保管、网络安全等方面设有严密的分权控制。信息网络运行由公司信息中心进行独立的系统升级及维护。

3、内部控制的监督

公司审计部代表公司履行独立内部监督职能。各单位设立专职内部监督部门（如财务部内控和风险分部、投资企业审计部等），以及兼职内部监督队伍（如：商务委员会内控检查组等），履行部门内部监督职责。公司通过设置内部控制监督部门，保证了公司经营管理合法合规、资产安全、财务报告及相关信息真实完整，提高经营效率和效果，以促进公司实现发展战略。

4、突发事件应急处置方案

为加强预案管理与应急处置体系建设工作，提高防范和处置各类风险事件能力，国航股份根据《中华人民共和国突发事件应对法》、国务院《突发事件应急预案管理办法》、国务院国有资产监督管理委员会《中央企业应急管理暂行办法》等有关法律、法规规定，结合国航股份风险管控、预案管理和应急处置工作实际，制定了《中国国际航空股份有限公司应急处置程序手册》等有关应对突发事件的应急处置方案。发行人依据上述办法，建立健全预案管理与应急处置工作体系，构建风险预控、常态管理和应急处置“三位一体”的风险控制和应急处置的工作模式。落实工作职责，完善管理机制，强化培训与演练，提高应急处置能力。

5、短期资金调度应急预案

公司为了加强短期资金合理调度，根据《中国国际航空股份有限公司融资管理规定》，制定短期资金调度应急预案。

首先，通过资金集中管理模式，实现公司资金集中运用和跟踪，加强对大额资金和重点资金的调度、运用和监控管理，其次，加强资金预算管理，通过资金分析找出不同时期的现金流均衡点，设置资金预警控制，细化资金的收支预算，量入为出、统筹安排，以确保资金利用的合理性和计划性，避免出现资金短缺的情况。

公司财务部按照公司相关管理制度统一考虑资金安排，首先调用公司内部存量资金进行调度安排，如还存在资金缺口，由公司财务部完成缺口融资测算，并及时完成公司审批程序，充分利用公司充沛的银行信用额度，使用银行多种可选贷款产品进行短期资金筹措力保短期资金平衡。

七、发行人高级管理人员情况

(一) 董事、监事及高级管理人员任职情况

截至2021年末，发行人共有董事8人（其中独立董事3人），监事5人（其中职工监事2人），总裁1人，副总裁5人，总会计师1人，安全总监1人，总法律顾问1人，总飞行师1人，董事会秘书1人。具体情况如下表：

表5-10: 截至2021年末发行人董事、监事及高级管理人员情况

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
宋志勇	董事长	男	56	2020.12.29	-
	党委书记			2020.12.14	
	执行董事			2014.05.22	-
马崇贤	总裁	男	56	2021.05.31	-
	副董事长			2021.07.20	
冯刚	党委副书记	男	58	2019.11.19	-
	非执行董事			2020.05.26	
贺以礼	非执行董事	男	56	2019.12.19	-
薛亚松	职工董事	男	60	2018.03.29	-
	工会主席			2016.10.31	
段洪义	独立非执行董事	男	58	2020.05.26	-
许汉忠	独立非执行董事	男	71	2015.05.22	-
李大进	独立非执行董事	男	63	2015.12.22	-
赵晓航	副总裁	男	60	2011.02.22	-
	监事会主席			2019.12.19	
何超凡	监事	男	59	2013.10.29	-
吕艳芳	监事	女	50	2020.12.18	-
王杰	职工监事	男	56	2020.09.25	-
秦浩	职工监事	男	54	2020.09.25	-
谭焕民	纪委书记	男	57	2019.01.19	-
王明远	副总裁	男	56	2011.02.22	-
张胜	副总裁	男	49	2020.06.09	-
陈志勇	副总裁	男	58	2012.12.17	-

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期
柴维奎	副总裁	男	59	2012.03.14	-
徐传钰	安全总监	男	57	2012.12.17	-
张华	总法律顾问	男	56	2017.08.09	-
肖烽	总会计师	男	53	2014.07.28	-
王迎年	总飞行员	男	58	2014.11.27	-
倪继良	总工程师	男	55	2020.01.21	-
严斯蒙	总信息师	男	39	2021.09.07	-
黄斌	董事会秘书	男	58	2021.09.30	-
	总裁助理			2021.12.10	-
赵阳	总裁助理	男	54	2017.10.27	-

经核查，发行人董事、监事及高级管理人员的聘任程序符合《公司法》、《证券法》、《公司章程》的有关规定，且均通过合法程序产生，符合发行人《公司章程》规定的任免程序和公司内部人事聘用制度。

（二）董事、监事及高级管理人员的简历

截至募集说明书签署日，发行人现任董事、监事及高管人员主要工作经历及任职情况如下：

1、董事会成员

（1）国航股份董事长、党组书记宋志勇，男，56岁，毕业于中国空军第一飞行学院飞行专业，正高级飞行员。1987年进入民航工作，2014年1月至2020年12月任发行人总裁、党委副书记，主持公司全面工作，2014年5月任发行人执行董事，2016年6月至2020年12月任发行人副董事长，2016年12月至2020年10月任中航集团公司董事、总经理、党组副书记。2020年10月任中航集团公司董事长、党组书记，2020年12月任发行人董事长、党委书记，2020年12月任国泰航空董事局副主席及非常务董事。

（2）马崇贤先生：56岁，毕业于内蒙古大学经济系计划统计专业，大学学历，清华大学高级管理人员工商管理硕士。1988年7月进入民航工作，2010年4月至2021年5月任国航副总裁、党委常委，2016年12月至2021年4月任中航集团公司副总经理、党组成员。2021年4月任中航集团公司党组副书记，2021年5月任中航集团公司董事、总经理，并兼任发行人总裁、党委副书记，2021年6月任国

泰航空非常务董事，2021年7月任发行人执行董事、副董事长。

(3) 国航股份非执行董事、党委副书记冯刚，男，58岁，毕业于四川大学半导体专业。1984年7月参加工作，2014年4月至2019年11月任中航集团公司副总经理，2014年8月至2017年10月任发行人非执行董事，2017年5月至2019年11月任发行人副总裁。2019年11月任中航集团公司董事、党组副书记，发行人党委副书记，2020年5月任发行人非执行董事。

(4) 国航股份非执行董事Patrick Healy (贺以礼)，56岁，毕业于剑桥大学，取得现代语言（荣誉）文学士学位。2013年1月任太古股份有限公司饮料部门常务董事，2014年12月任香港太古集团有限公司董事，2019年10月任太古可口可乐有限公司主席，2019年11月任国泰航空有限公司主席，2019年12月任中国国际航空股份有限公司非执行董事，2021年8月任太古股份有限公司董事。

(5) 国航股份职工董事、工会主席薛亚松，60岁，毕业于财政部财政科学研究所财政专业，获经济学硕士学位。2004年11月至2009年7月任中航集团公司副总经理，2009年7月至2021年12月任中航集团公司工会主席，2016年10月至2021年12月任本公司工会主席。2017年12月任中航集团公司职工董事，2018年3月至2021年末任本公司职工董事。

(6) 国航股份独立非执行董事段洪义，58岁，研究员级高级会计师，持有工商管理硕士学位。曾任南光（集团）有限公司[中国南光集团有限公司]董事、总经理。2019年11月任中央企业专取外部董事，2020年3月任中国电信集团有限公司外部董事、中国核工业集团有限公司外部董事。2020年5月至2021年末任本公司独立非执行董事。

(7) 国航股份独立非执行董事许汉忠，71岁，持有香港中文大学理学学士学位，第十三届全国政协委员、香港总商会理事会理事，2006年7月获香港特区行政长官委任为太平绅士。2015年5月至2021年末任本公司独立非执行董事。2016年12月任白云机场股份有限公司独立非执行董事，2020年6月任北京首都国际机场股份有限公司独立非执行董事，2020年10月任香港新巴及城巴(NWFB Services and Citybus)有限公司董事，2020年12月任香港大湾区航空有限公司董事，2021年6月任中国电力国际发展有限公司董事。

(8) 国航股份独立非执行董事李大进，63岁，毕业于北京大学法学专业，北京天达共和律师事务所主任、合伙人、律师。目前担任第十三届全国政协委员、北京市人大常委会立法咨询专家顾问、最高人民法院特邀监督员、中国人民大学律师学院客座教授、清华大学法学院法律硕士联合导师、西南政法大学客座教授

等职务。2015年12月至2021年末任本公司独立非执行董事。

2、监事简历

(1) 国航股份副总裁、监事会主席赵晓航，60岁，毕业于清华大学经济管理学院管理工程专业，研究生学历。1986年8月进入民航工作，2011年2月至2021年末任发行人副总裁、党委常委，2016年3月任澳门航空董事长，2016年8月至2021年末任中航集团党组成员，2016年12月至2021年末任中航集团副总经理。2016年12月任中国航空传媒有限责任公司董事长，2016年12月至2020年5月任中航有限副董事长，2018年9月任资本控股董事长，2019年12月至2021年末任发行人监事会主席，2020年5月任中航有限董事长。

(2) 国航股份监事、监事会主席何超凡，59岁，毕业于中国民航学院经营管理系。1983年进入民航工作，2019年2月至2020年9月任中翼航空投资有限公司董事长。2019年2月任中国航空租赁有限公司董事长，中航（澳门）航空有限公司董事长，中航（北京）融资租赁有限公司董事长，中国航空公司（香港）有限公司董事长，2013年10月任发行人监事，2018年12月至今任中航有限董事、总裁、党委委员。

(3) 国航股份职工监事王杰，56岁，毕业于中欧国际工商学院工商管理专业，研究生学历。1989年8月进入国航工作，2009年12月至2014年11月任公司人力资源部总经理，2014年11月任公司商务委员会副主任、党委书记，2019年5月兼任商务委员会工会主席，2020年9月任发行人职工监事。

(4) 国航股份职工监事秦浩，53岁，毕业于中共中央党校政治经济学专业，研究生学历。1989年8月进入国航工作，2014年11月至2021年4月任公司客舱服务部副总经理、党委书记，2019年8月至2021年4月任客舱服务部工会主席。2020年9月任发行人职工监事，2021年4月任中国国际航空内蒙古有限公司党委书记，2021年5月任中国国际航空内蒙古有限公司副总经理。

(5) 国航股份监事吕艳芳，50岁，西北政法学院法学专业，法学学士。1996年进入国航工作，2017年8月任中航集团公司（国航股份）法律部总经理，2018年4月任中国航空资本控股有限责任公司监事，2018年8月任中国航空集团财务有限责任公司监事会主席，2020年12月任发行人监事，2021年6月任深圳航空有限责任公司监事并于2021年10月任监事会主席。

3、高级管理人员简历

(1) 赵晓航先生：60岁，毕业于清华大学经济管理学院管理工程专业，研究生学历。1986年8月进入民航工作，2011年2月至2021年末任发行人副总裁、党委常委，2016年3月任澳门航空董事长，2016年8月至2021年末任中航集团党组成员，2016年12月至2021年末任中航集团副总经理。2016年12月任中国航空传媒有限责任公司董事长，2016年12月至2020年5月任中航有限副董事长，2018年9月任资本控股董事长，2019年12月至2021年末任发行人监事会主席，2020年5月任中航有限董事长。

(2) 谭焕民先生：57岁，毕业于吉林大学法学院宪法学专业。2016年12月至2019年1月，任中国航天科技集团有限公司党组成员、党组纪检组组长。2019年1月至今任中航集团公司纪检监察组组长、党组成员，2019年1月任发行人党委常委、纪委书记。

(3) 王明远先生：56岁，毕业于厦门大学计划统计专业。1988年7月进入民航工作，2006年3月至2021年6月任山东航空股份有限公司董事，2007年3月至2021年7月任澳门航空股份有限公司董事、执董会成员。2011年2月任发行人副总裁、党委常委，2011年4月任国航香港发展有限公司董事长，2020年4月任中航集团公司副总经理、党组成员，2020年6月任西藏航空有限公司副董事长。

(4) 张胜先生：49岁，毕业于中国人民大学、美国城市大学工商管理专业，大学学历，工商管理硕士。1992年7月进入民航工作，2017年8月至2020年5月任中国南方航空股份有限公司北京分公司总经理、党委副书记。2020年5月任中航集团公司副总经理、党组成员，2020年5月任发行人党委常委，2020年6月任发行人副总裁。

(5) 陈志勇先生：58岁，毕业于中国民用航空飞行学院飞行技术专业，一级飞行员。1982年10月进入民航工作，2012年12月任发行人副总裁、党委常委，2014年5月兼任深圳航空董事，2014年5月至2020年9月兼任深圳航空总裁、党委副书记，2020年3月兼任深圳航空董事长，2020年7月任中航集团公司副总经理、党组成员。

(6) 柴维玺先生：59岁，毕业于美国西雅图城市大学，研究生学历，硕士学位，高级工程师。1980年9月进入国航工作，2005年10月至2020年1月任Ameco董事。2012年3月任发行人副总裁、党委常委，2012年10月任四川国际航空发动机维修有限公司董事长，2020年10月任北京航空有限责任公司董事长。

(7) 徐传钰先生：57岁，毕业于中国民航飞行学院飞机驾驶专业，清华大学工商管理硕士，一级飞行员。1985年7月进入国航工作，2012年12月任中航集

团公司总飞行师、发行人安全总监，2016年11月兼任山航集团董事长、总裁、党委副书记。

(8) 张华先生：56岁，毕业于中南财经大学工业经济专业，中央党校经济管理专业在职研究生。2016年8月任中航集团公司总法律顾问，2017年8月任发行人总法律顾问，2018年4月任中翼航空投资有限公司董事，2020年3月任大连航空有限责任公司董事长，2021年9月任中国国际货运航空有限公司董事。

(9) 肖烽先生：53岁，毕业于哈尔滨建筑工程学院管理工程专业，大学本科学历，高级会计师。1990年7月进入国航工作，2012年9月任Ameco董事，2014年7月任发行人总会计师，2015年10月任国航海外控股公司董事，2015年11月任中航兴业有限公司董事会主席，2016年2月任中国航空集团财务有限责任公司董事长，2017年1月任国泰航空非常务董事，2021年9月任中国国际货运航空有限公司董事。

(10) 王迎年先生：58岁，毕业于四川广汉航空专科学校飞机驾驶专业，一级飞行员。1984年8月进入民航工作，2011年2月任北京航空有限责任公司董事，2014年11月任发行人总飞行师，2017年2月至2019年11月兼任发行人培训部总经理、党委副书记，2017年11月兼任中国国际航空内蒙古有限公司董事长。

(11) 倪继良先生：55岁，毕业于中国民用航空学院航空机械系飞机发动机设备维修专业。1988年7月进入国航工作，2017年9月至2020年4月任Ameco首席执行官、党委副书记。2020年1月任公司总工程师，2020年4月至今兼任Ameco董事长、党委书记，2021年11月任中国飞机服务有限公司董事。

(12) 严斯蒙先生：39岁，毕业于北京大学物理系、加州大学尔湾分校理论和计算物理专业，获博士学位。2017年11月至2018年4月任美国谷歌（原Fitbit）公司高级数据科学家，2018年4月至2021年7月任瞰天科技有限公司工程副总裁。2021年9月任发行人总信息师。

(13) 黄斌先生：58岁，毕业于中国民航学院计划财务专业，高级会计师。1983年进入国航工作，2011年4月至2021年8月任中国国际货运航空有限公司党委书记、副总裁、党委委员、常委。2011年4月任中国国际货运航空有限公司董事、执行委员会成员，2021年9月任中国国际航空股份有限公司董事会秘书，2021年12月任发行人总裁助理。

(14) 赵阳先生：54岁，毕业于中国民用航空飞行学院飞行技术专业。1988年8月进入民航工作，2014年11月任发行人西南分公司副总经理兼总飞行师、党

委委员、常委，2017年10月任发行人副总运行执行官，运行控制中心总经理、党委副书记，2017年10月任发行人总裁助理。

八、发行人员工基本情况

截至2021年末，公司员工88,395人，员工构成情况如下：

表5-11：截至2021年末发行人员工学历情况表

学历	人数	比例
硕士及以上	3,877	4.39%
本科	47,458	53.69%
专科	26,079	29.50%
中专及以下	10,981	12.42%
合计	88,395	100.00%

表5-12：截至2021年末发行人专业构成情况表

专业构成	人数	比例
管理人员	10,856	12.28%
营销人员	5,337	6.04%
生产运行人员	4,531	5.13%
地面服务人员	11,698	13.23%
客舱服务人员	23,382	26.45%
生产支持人员	6,964	7.88%
飞行人员	10,644	12.04%
工程机务人员	13,146	14.87%
信息技术人员	809	0.92%
其他人员	1,028	1.16%
合计	88,395	100.00%

九、发行人经营情况分析

（一）发行人主营业务及主要服务

公司的经营范围：国际、国内定期和不定期航空客、货、邮和行李运输业务；

国内、国际公务飞行业务；飞机执管业务；航空器维修；航空公司间业务代理。与主营业务有关的地面服务和航空快递（信件和信件性质的物品除外）；机上免税品；机上商品零售业务；航空意外保险销售代理；进出口业务；酒店管理；承办展览展示；会议服务；物业管理；设计、制作、代理、发布广告；技术培训；自有房屋出租；机械设备租赁；销售日用品、工艺品、纪念品、针纺织品、文化用品、体育用品、机械设备、五金交电、电子产品、服装、汽车、摩托车、汽车配件、摩托车配件、家用电器；住宿；餐饮服务；销售食品。（销售食品、餐饮服务、住宿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。）

报告期内，发行人主要从事航空客运业务、航空货运业务以及航空运输配套业务。其中，航空运输配套业务包括酒店运营管理、商品销售、航空器维修等。2018年12月28日，发行人完成将所持有的国货航51%股权转让给中国航空资本控股有限责任公司事宜，不再持有国货航股权。国货航股权转让完成后，公司航空货运业务规模将有较大幅度下降，资源将进一步聚焦航空客运业务，提升航空客运的经营管理能力及竞争力。

近年来，公司紧密围绕安全发展、结构优化、提质增效、创新变革、协同共享、效益领先的发展原则，加快推动公司商业模式转型，优化网络布局，改善旅客体验，做强做优航空运输主业。

（二）主营业务收入、成本情况分析

1、发行人营业收入情况

表5-13：发行人2019-2021年营业收入分板块情况

单位：千元

营业收入	2021年		2020年		2019年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航空运输相关业务收入	69,429,983	93.16%	64,280,269	92.48%	132,990,543	97.66%
其他业务收入	5,101,687	6.84%	5,223,480	7.52%	3,190,147	2.34%
合计	74,531,670	100.00%	69,503,749	100.00%	136,180,690	100.00%

发行人营业收入包括航空运输相关业务收入和其他业务收入，其中航空运输相关业务收入是发行人最主要的收入来源。2019-2021年度，发行人分别实现航空运输相关业务收入 1,329.91 亿元、642.80 亿元和 694.30 亿元，占全部营业收

入的比例分别为 97.66%、92.48%和 93.16%。2019 年，发行人航空运输相关业务规模较大，主要得益于运力投放增加、航线网络拓展后，客运收入不断增多。2020 年受疫情影响营业收入有较大下滑。2021 年，发行人实现营业收入 745.32 亿元，同比增长 7.23%。

发行人其他业务收入主要为地面服务收入和常旅客里程收入等。2019-2021 年度，发行人其他业务收入分别 31.90 亿元、52.23 元和 51.02 亿元，变化幅度较小。

2、发行人主营业务成本情况

表5-14：发行人2019-2021年营业成本分板块情况

单位：千元

营业成本	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航空运输相关业务成本	84,481,418	98.41%	74,217,771	98.13%	111,626,944	98.57%
其他业务成本	1,362,177	1.59%	1,413,282	1.87%	1,618,901	1.43%
合计	85,843,595	100.00%	75,631,053	100.00%	113,245,845	100.00%

与发行人收入结构一致，航空运输相关业务成本占发行人全部营业成本的 97%以上，占绝大部分比例。2019-2021年度，公司航空运输相关业务成本分别为1,116.27亿元、742.18亿元和844.81亿元，与主营业务收入整体趋势相匹配。2019-2021年度，发行人其他业务成本分别为16.19亿元、14.13亿元和13.62亿元，与其他业务收入变化趋势保持一致，占全部营业成本比例不足3%，占比极小。

3、发行人毛利润情况

表5-15：发行人2019-2021年分板块毛利润及毛利率情况

单位：千元

业务板块	2021 年		2020 年		2019 年	
	毛利润	毛利率	毛利润	毛利率	毛利润	毛利率

业务板块	2021 年		2020 年		2019 年	
	毛利润	毛利率	毛利润	毛利率	毛利润	毛利率
航空运输相关业务	-15,051,435	-21.68%	-9,937,502	-15.46%	21,363,599	16.06%
其他业务	3,739,510	73.30%	3,810,198	72.94%	1,571,246	49.25%
合计	-11,311,925	-15.18%	-6,127,304	-8.82%	22,934,845	16.84%

毛利润方面，2019-2021年度，发行人毛利润分别为229.35亿元、-61.27亿元和-113.12亿元；2020年受到疫情冲击，毛利润为负值。2021年，仍然受疫情冲击影响，发行人毛利润亏损113.12亿元，较上年同期扩大亏损51.85亿元。

毛利率方面，2019-2021年度，发行人毛利率分别为16.84%、-8.82%和-15.18%，整体呈下降趋势，主要系新冠疫情及近年来航空运输业营运成本不断增加所致，其中航空油料价格、飞机起降及停机费用、员工成本均表现出增长态势。

（三）发行人业务板块分析

1、航空运输相关业务

表5-16：发行人2019-2021年航空运输相关业务收入明细

单位：千元

航空运输相关业务收入	2021 年		2020 年度		2019 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航空客运	58,316,695	78.25%	55,726,862	84.33%	124,524,583	93.63%
航空货运及邮运	11,113,288	14.91%	8,553,407	12.94%	5,732,160	4.31%
其他	5,101,687	6.84%	5,223,480	2.73%	2,733,800	1.16%
小计	74,531,670	100.00%	69,503,749	100.00%	132,990,543	100.00%

表5-17：发行人2019-2021年航空运输相关业务成本情况

单位：千元

构成项目	2021 年		2020 年度		2019 年度	
	主营业务成本	占比	主营业务成本	占比	主营业务成本	占比
航空油料成本	20,703,780	24.51%	14,817,474	19.96%	35,965,239	32.22%
起降及停机费用	9,667,650	11.44%	9,239,943	12.45%	16,440,081	14.73%

构成项目	2021 年		2020 年度		2019 年度	
	主营业务成本	占比	主营业务成本	占比	主营业务成本	占比
折旧及租赁费	19,403,358	22.97%	18,655,648	25.14%	21,203,592	19.00%
飞机保养、维修和大修成本	6,910,741	8.18%	6,423,313	8.65%	6,119,539	5.48%
员工薪酬成本	18,967,241	22.45%	17,053,498	22.98%	19,737,173	17.68%
航空餐饮费用	1,650,028	1.95%	1,605,027	2.16%	4,026,090	3.61%
其他	7,178,620 (并入民航发展基金)	8.50%	6,422,868	8.65%	8,135,230	7.29%
小计	84,481,418	100.00%	74,217,771	100.00%	111,626,944	100.00%

2019年发行人航空运输相关业务收入中，客运收入占据绝大比例，超过90%，2020年及2021年受疫情影响，居民航空出行率下降，导致客运收入占比下降，但也保持在80%左右；航空运输相关成本中，主要为航空油料成本、起降及停机费用、折旧租赁费和员工薪酬成本等。

(1) 整体情况

近三年发行人合并口径下主要业务运营数据如下：

表5-18：发行人2019-2021年业务运营数据

项目	2021 年	2020 年度	2019 年度
可用吨公里（百万）	24,490.45	23,685.73	36,917.59
收入吨公里（百万）	13,598.95	13,285.14	25,363.67
旅客人次（千）	69,045.17	68,687.07	115,006.12
货物及邮件（吨）	1,186,701.55	1,113,676.51	1,434,203.10
飞行公里（百万）	994.20	973.01	1,454.24
航班数目	572,264	551,373	742,923
其中：国内航线	545,724	513,747	604,863
国际航线	18,179	29,703	97,785
中国香港、澳门及台湾	8,361	7,923	40,725
综合载运率	55.53%	56.09%	68.70%

注：截至2018年12月28日，发行人已完成就所持有的国货航51%股权转让给中国航空资本控股有限责任公司的相关事项，不再持有国货航股权。故自2019

年1月起，发行人定期报告不再包含国货航相关机队信息，运营数据仅为客机腹舱货运数据。

表5-19：2019-2021年三大航载运率比较

单位：%

指标	发行人			南方航空			东方航空		
	2019年	2020年	2021年	2019年	2020年	2021年	2019年	2020年	2021年
客座率	81.02	70.38	68.63	82.81	71.46	71.25	82.06	70.54	67.71
货邮载运率	43.63	36.93	39.99	-			32.54	31.67	37.38
综合载运率	68.7	56.09	55.53	70.26	61.39	63.39	67.31	56.71	55.42

资料来源：发行人、南航股份、东航股份年报

近三年，发行人旅客和货运周转量等运营指标较为稳定，同时货邮载运率整体处于三大航中较高水平。

（2）报告期内业务经营情况

发行人以北京首都国际机场为主基地，构建了以北京、成都、上海和深圳为节点的四角菱形枢纽网络结构，持续打造北京超级枢纽、成都国际枢纽、上海和深圳国际门户，深入推进全球化网络布局，为中高端公商务旅客提供高品质的产品和服务。

截至2021年末，发行人、深圳航空（含昆明航空）、澳门航空、北京航空、大连航空、内蒙航空经营客运航线达674条，其中国际航线48条，地区航线6条，国内航线620条。通过与星空联盟成员的合作，将服务进一步拓展到195个国家（地区）的1,330个目的地。

在市场营销方面，发行人充分利用强大的品牌优势，持续优化运力资源配置，在注重提高产品以及服务质量的同时注重提高顾客忠诚度，努力发展常旅客计划，提高对客户的服务质量并为长期客户提供更丰富的产品。发行人持续动态调整国内、国际运力投入结构，优化机型与市场匹配。对销售渠道进行紧密有效的控制，建立产品销售、服务功能、渠道整合和营销推广统一电子商务平台，国内航线保持价格优势，国际航线细化销售管理，稳定国际门户市场份额及票价。实现常旅客积分场景化支付，扩大里程货币化应用，加强海外电子商务能力。截至2021年底，“凤凰知音”会员总数已超过7,206.56万人，常旅客贡献收入占公司客运收入的56.8%，贡献收入比重同比增加4.5个百分点，旅客满意度大幅提升，忠诚度和消费粘性均显著增长。

1) 客运服务

报告期内，发行人提供国际、国内和地区的客运服务，发行人客运业务的主要运营数据如下：

表 5-20: 发行人 2019-2021 年客运业务的主要运营数据

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
可用座位公里 (百万)	152,444.53	156,060.66	287,787.61
其中：国内航线	145,939.38	135,554.18	167,662.03
国际航线	4,152.23	18,639.58	109,336.78
中国香港、澳门及台湾	2,352.93	1,866.90	10,788.80
收入客公里 (百万)	104,625.58	109,830.07	233,176.14
其中：国内航线	101,494.42	97,117.80	138,193.52
国际航线	1,880.33	11,753.53	86,618.30
中国香港、澳门及台湾	1,250.83	958.75	8,364.31
旅客人次 (千)	69,045.17	68,687.07	115,006.12
其中：国内航线	67,995.09	65,834.70	92,550.97
国际航线	301.31	2,241.20	17,096.11
中国香港、澳门及台湾	748.78	611.18	5,359.05
客座利用率	68.63%	70.38%	81.02%
其中：国内航线	69.55%	71.65%	82.42%
国际航线	45.28%	63.06%	79.22%
中国香港、澳门及台湾	53.16%	51.36%	77.53%

2019 年，发行人客运业务主要运营指标可用座位公里、收入客公里和旅客人次等均保持在较高水平，客座率保持 80% 以上；2020 年受疫情影响，尤其国际航线受影响较大，但客座率仍保持在 70% 以上。

2021 年，发行人投入 1,524.45 亿可用座位公里，同比减少 2.32%；实现客运总周转量 1,046.26 亿收入客公里，同比减少 4.74%；客座利用率为 68.63%，同比下降 1.75 个百分点。投入 107.61 亿可用货运吨公里，同比增加 11.69%；实现货运总周转量 43.03 亿收入货运吨公里，同比上升 20.93%；货邮载运率为 39.99%，同比上升 3.06 个百分点。

表 5-21: 发行人 2019-2021 年客运收入情况

单位：亿元

地区	2019 年	2020 年	2021 年	2021 年占比	2021 年同比增速
中国内地	815.55	453.07	539.74	92.56	19.13
国际	372.72	96.42	34.83	5.97	-63.88
港澳台地区	56.98	7.77	8.60	1.47	10.57
客运收入	1,245.25	557.27	583.17	100.00	4.65

① 国际客运情况

公司拥有广泛的国际航线网络。截至 2021 年 12 月 31 日，通过与星空联盟成员合作，将服务进一步拓展到全球 195 个国家的 1,330 个目的地。

② 国内客运业务情况

公司主基地位于“中国第一门”的北京首都国际机场，目前拥有西南、浙江、重庆、天津、上海、湖北、贵州、西藏、温州和华南等十个分公司/营运基地。公司长期以来坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，深入推进全球化网络布局，持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家战略、重点发展长三角和粤港澳大湾区市场。

a.北京世界级枢纽

全球仅有北京首都国际机场与美国亚特兰大国际机场年旅客吞吐量超过 1 亿人次，北京首都国际机场年旅客吞吐量已连续七年实现增长，连续十年稳居世界第二，是世界重要的国际枢纽。北京地处欧美亚交汇点，具备打造东北亚地区国际大型枢纽的得天独厚的最佳区位优势，并且拥有首屈一指的本土公商务客户群体，北京的区位优势和客源结构优势有利于公司保持较高收益水平。2021 年，北京新开北京首都-图木舒克、北京大兴-衢州等国内航线频次，北京枢纽的航班规模不断扩大，航线网络持续拓展，枢纽商业价值稳步提升。2021 年，面对疫情的持续冲击，公司在北京市场积极恢复运力，兼顾航线经营效益，力保重要国际航空市场不停航。2021 年 1 月，公司开始在北京首都国际机场 T2 和 T3 航站楼同时运营国内航班，随着“一场两区”运营模式的开启，公司将持续提高运行效能，优化旅客出行体验，加快建设世界级枢纽步伐。为配合 2022 年冬奥会和冬残奥会服务保障工作，在落实疫情防控要求下，在 27 天内高效完成国际航班转场 T2 运行；为完善枢纽功能，提升运行品质，联合首都机场推动“再造国门”项

目，改造方案已上报民航局并获得初步认可；完成首都机场 T3C 二层休息室翻新修复项目，更好满足旅客需求。

北京大兴国际机场于2019年投入运行，北京形成“一市两场”的运营格局。作为目前在两场运营且业务量最大的主基地航空公司，公司将充分把握北京枢纽建设的历史性机遇，持续集中资源和精力，加快完善枢纽功能、提高运行效率和服务保障水平、持续优化航线网络，打造北京首都国际机场世界级航空枢纽，同时助力北京大兴国际机场成为“国家发展新的动力源”。

b.成都国际枢纽

成都国际枢纽新开成都双流-阜阳、成都天府-北海等航线；经成都中转国际通航航点累计达39个，推出中转优先安检通道等举措，中转人数同比增加6%。结合成都新天府机场发展机遇，发行人筹划“一市两场”运营及航线规划，布局世界一流航空枢纽发展目标。

c.上海国际门户

公司在上海经营历史悠久，目前于上海虹桥和浦东国际机场提供国内和国际客运服务。上海分公司已开始拥有自己机队，在上海门户已经建立了飞行能力和机务保障能力。公司将继续拓展以上海为基地的航线网络，重点发展国际始发航线，加强与星空联盟合作伙伴的合作，构建国际国内有效连接，使上海成为公司重要的始发国际门户。

d.其它国内航线

公司还在其它国内目的地经营航班，包括深圳、广州、杭州、重庆、武汉、天津、呼和浩特、贵阳等。公司覆盖上述机场的航线网络，有助于公司为往返北京、成都和上海的航班旅客提供更便捷的转机服务。

③ 地区客运业务情况

公司提供中国大陆城市如北京、成都、天津、重庆、大连等往来香港客运业务，北京、上海、杭州、成都、天津、重庆等城市往来台湾的客运业务及武汉往来澳门的客运业务，并且在个别航线上与国泰航空、港龙航空、澳门航空之间通过代码共享航班提供客运服务。

④ 包机业务情况

目前，公司的旅客包机业务主要包括公务包机、商务包机、旅游包机等。

发行人主要按照市场需求决定包机航班安排。公司的大部分国内包机航班在旅游旺季（春节、劳动节和国庆节假期）经营。公司通常在每个季节到来前数月决定包机时刻表，但也在接到紧急通知的情况下经营特别安排的包机。包机航班的经营有时可能涉及重新调配定期客运航班的飞机。公司已经增加了国内包机夜间航班以适应增长的需求。夜间飞行数量的增加将提高公司的飞机使用率、降低经营成本及提高盈利能力。

作为中国唯一载国旗航空公司，公司还为政府提供相关的包机服务。

随着国内经济不断发展、居民收入不断提高，更多的人了解并接受公务机作为外出交通方式的优越性。公司将努力扩大公务、商务旅客包机业务量，在满足社会需求的同时，利用公司现有的国际、国内航线网络，把定期班机业务与包机业务结合起来，开辟新的包机航线，市场的不断扩大和国内包机市场的不断完善和进步，将为公司未来的发展提供更多的发展机遇。

2) 货运服务

报告期内，发行人的货运服务包括一般航空货运服务和特殊货运服务（包括易腐品、活牲畜、贵重物品和危险品）。此外，发行人还提供邮件和快递服务，包括 24 小时特快邮件服务以及特快货物转运服务。报告期内发行人货运业务的主要运营情况如下：

表 5-22: 发行人 2019-2021 年货运业务的主要运营数据

项目	2021 年	2020 年度	2019 年度
可用货运吨公里（百万）	10,760.61	9,634.66	10,951.75
其中：国内航线	3,937.54	3,375.26	4,222.84
国际航线	6,715.58	6,163.23	6,471.54
中国香港、澳门及台湾	107.49	96.17	257.38
收入货运吨公里（百万）	4,302.85	3,558.06	4,778.74
其中：国内航线	1,281.20	1,229.44	1,555.56
国际航线	2,981.52	2,300.49	3,150.59
中国香港、澳门及台湾	40.13	28.13	72.59
货物及邮件（吨）	1,186,701.55	1,113,676.5 1	1,434,203.1 0
货物及邮件载运率	39.99%	36.93%	43.63%

其中：国内航线	32.54%	36.42%	36.84%
国际航线	44.40%	37.33	48.68%
中国香港、澳门及台湾	37.33%	29.25%	28.20%

注：截至 2018 年 12 月 28 日，发行人已完成就所持有的国货航 51%股权转让给中国航空资本控股有限责任公司的相关事项，不再持有国货航股权。故自 2019 年 1 月起，发行人定期报告不再包含国货航相关机队信息，运营数据仅为客机腹舱货运数据。

表 5-23: 发行人 2019-2021 年货运及邮运收入情况

单位：亿元、%

地区	2019 年		2020 年		2021 年		2021 年同比 增速
	收入	占比	收入	占比	收入	占比	
中国内地	15.21	26.53	14.23	16.64	17.58	15.82	23.55
国际	39.98	69.75	68.75	80.38	90.42	81.36	31.52
香港、澳门及台湾	2.13	3.72	2.55	2.98	3.13	2.81	22.39
货运及邮运	57.32	100	85.53	100	111.13	100	29.93

2019-2021 年,发行人货运及邮运收入分别为 57.32 亿元、85.53 亿元及 111.13 亿元。

2019 年末,发行人货运及邮运收入为 57.32 亿元,占航空运输相关业务收入的 4.31%,较上年同期有所下降。但发行人依靠客运航空的高效运营,整体营业收入较上年同期基本持平,仅有小幅降低。因此,国货航不再并表对发行人主营业务收入的稳定增长趋势影响较小。

3) 发行人经营资产情况

2021 年,发行人共引进飞机 43 架,包括 4 架 A350、23 架 A320NEO、11 架 A321NEO、4 架 ARJ21-700 和 1 架公务机。其中融资租赁引进飞机 29 架,经营租赁引进飞机 14 架。退出飞机 4 架,包括 1 架 A330-200、2 架 A321 和 1 架公务机。

截至 2021 年末,发行人合计运营 746 架飞机,其中自有飞机 300 架,融资租赁 238 架,经营租赁 208 架。发行人机队详细情况如下表所示:

表 5-24: 发行人 2021 年末机队详细情况

单位：架

	小计	自有	融资租赁	经营租赁	平均机龄(年)
客机	741	299	238	204	7.79
空客系列	408	155	135	118	7.94
A319	41	32	6	3	14.18
A320/321	287	96	105	86	7.00
A330	64	27	8	29	9.56
A350	16	0	16	0	2.17
波音系列	326	143	97	86	8.76
B737	274	119	77	78	8.93
B747	10	8	2	0	12.47
B777	28	4	18	6	7.71
B787	14	12	0	2	4.86
商飞系列	7	1	6	0	0.81
ARJ21	7	1	6	0	0.81
公务机	5	1	0	4	8.52
合计	746	300	238	208	8.23

(4) 采购情况

1) 飞机、航油、航材及维修服务采购

发行人拥有独立的采购系统。依据公司采购管理流程，除飞机的对外采购有全程经济性分析及论证，同时须报国家主管部门批准外，航油由发行人独立采购，航材由发行人和发行人控股公司采购，高价值航材由国航采购，维修服务则主要由发行人控股公司采购。

① 飞机

飞机采购是发行人重大的采购支出项。为规避未来市场出现运力相对过剩的风险，发行人在机队快速扩张过程中也逐步对飞机引进方式进行适度调整，目前公司经营所用飞机主要通过购买、融资性租赁及经营性租赁（含湿租）三种方式获得。

公司自置飞机采购均经过充分的可行性分析，并报国家发改委审批，主要向

空客公司和美国波音公司两家飞机制造商采购。分别向两家制造商采购有利于根据不同的航线选择最能发挥经济性能的飞机类型，并且可以增强采购的议价能力，降低采购成本。

表5-25: 2022-2024年发行人飞机引进计划

单位：架

	2022 年	2023 年	2024 年
空客系列	36	6	-
A319	-	-	-
A320/A321	27	1	-
A330	-	-	-
A350	9	5	-
波音系列	-	-	-
B737	-	-	-
商飞系列	10	9	9
ARJ21	10	9	9
合计	46	15	9

② 航油

航油是发行人生产经营所需的主要原材料。

a. 国际航油采购

发行人坚持通过询价采购方式进行国际航空煤油供应及加油服务的采购，在兼顾价格优势及保障能力的前提下，确定最佳供应商；针对部分境外机场的航油供应由政府或独家供应商垄断的情况，发行人将通过直采谈判的采购方式与独家航油供应商洽谈价格及保障等合同事宜。

b. 国内航油采购

目前，一个机场只有一家航油供应商。发行人境内航班航油向中航油等国内航油供应商进行单一来源采购。国内油价方面，2011年7月国家发改委明确航空煤油出厂价格逐步实行市场定价，出厂价格按照不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则，由供需双方（供方为中石油、中石化和中海油，需方为中航油）协商确定。机制实行3年多以来，运行十分平稳。自2015年3月份起，国家发改委决定

对国家进一步推进航空煤油出厂价格市场化改革，即日起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。

③ 航材

发行人的航材主要通过寄售、租赁、订购等方式独立或部分委托第三方采购。公司的航材需求主要包括：新飞机引进后的航材首批订货、差异航材补充订货、日常航材订货、加改装订货（根据工程指令所做的订货，包括重大改装和一般加改装）、补充订货（根据库存状态、飞机数量调整所做的订货）等。为保证航材的质量，航空公司对供应商进行严格的筛选，经过民航局、美国联邦航空局（FAA）、欧洲航空安全局（EASA）及航空公司质保部门批准通过的厂商方可成为合格的供货商，所有采购的航材必须提供适航合格证。

④ 机务维修

公司机队飞机的维修和保障工作，主要由下属公司工程技术分公司统一实施、采购和管理。航线维修业务自修比率17%、飞机修理自修比率29%、APU修理自修比率30%、附件修理自修部分占10%；综合自修率16%；其余部分转包。转包定价依市场竞争定价方式进行（以上自修率不包含合营公司）。

（5）燃油附加费

为适应成品油价格和税费改革后形势的变化，充分发挥市场机制，合理疏导国内航空煤油价格变动对航空运输成本的影响，国家发展改革委、民航局研究决定，将民航国内航线旅客运输燃油附加改为由航空公司在规定范围内自主确定具体收取标准。

（6）前五大供应商情况

2019-2021年度，发行人向前五名供应商合计采购金额占当期营业成本的比例分别31.91%、23.41%、32.47%。由于航油供应属于寡头垄断型行业，中国国航航油采购供应商存在相对集中的情况。整体来看，报告期内公司向前5名供应商合计的采购金额占当期营业成本的比例较为稳定，公司不存在向单个供应商的采购比例超过总额50%或严重依赖于少数供应商的情况。

表 5-26: 2019-2021 年度向前五名供应商采购情况

单位：亿元

项目	2021年度	2020年度	2019年度
前5名供应商采购金额合计	178.52	177.05	361.32
占当期营业成本的比例 (%)	20.79%	23.41%	31.91%

注：同属同一实际控制人的供应商采购金额合并计算。

(7) 销售情况

1) 销售模式

国航股份机票销售采用直销渠道和分销渠道相结合的销售方式。

① 直销渠道主要包括官网销售、移动客户端销售、柜台直销和呼叫中心售票四种形式。

② 分销渠道主要包括四种形式：一是通过TMC（差旅管理公司）销售，二是通过OTA（在线旅行社）销售，三是通过一般代理人销售，四是通过批发商销售。对于分销渠道的管理，机票代理公司首先需申请并通过中国航协和国际航协审批，获得中国航协及国际航协颁发的机票代理人资格证书，其后机票代理公司需与国航股份签订机票代理销售协议，通过国航股份授权销售国航机票。机票代理公司需遵守机票销售行为规范，国航股份主要从销售能力、服务品质和行为合规等方面对代理人进行考核。

2) 定价模式

发行人份机票定价策略基于与其他航空公司的竞争关系、历史航班信息、消费者消费习惯及需求、天气状况、节假日等影响因素，以收益管理系统来实现合理的定价。

① 机票价格制定方面，对于国内航线票价，国内航线票价政策由国家发改委与民航总局共同制订，由两部门规定国内航线经济舱基准票价，准许实际票价在一定价格范围内浮动。目前国内各航空公司公布或收取的大多数国内航线的经济舱实际票价不得比基准票价高出25%以上。对于国际航线/地区航线票价，以市场竞争定价为主，少数国际和地区航线的最高票价须经相关政府部门批准。

② 销售及市场营销方面，公司定位于中高端公商务主流旅客市场，截至2021年末，“凤凰知音”会员已超过7,206.5万人，常旅客贡献收入占公司客运收入的56.8%，贡献收入同比增加4.5%。2021年新开发大客户407家，有效大客户数量达到3,861家。积极助力复工复产，为政府、企业、学校复工复产复学定制航

班提供全链条优质服务，累计执行定制航班、包机百余班次，赢得了客户广泛认可。

2、其他业务情况

发行人其他业务收入主要为航空运输主业产业链的基础上衍生的相关业务，主要包括地面服务收入以及常旅客里程等收入，占全部营业收入的比例很小。2021年度，发行人其他业务收入20.50亿元。其中地面服务收入2.03亿元，占比9.90%，常旅客里程收入9.64亿元，占比47.02%。

表5-27：截至2021年末发行人其他业务收入明细情况

单位：亿元、%

其他业务收入	2021 年度	
	金额	占比
地面服务收入	2.03	9.90
常旅客里程收入	9.64	47.02
租赁收入	2.87	14.00
其他收入	5.96	29.08
小计	20.50	100%

（1）地面服务收入

发行人地面服务收入来源于发行人各基地提供的地面服务。发行人以北京首都国际机场为主基地，构建了以北京、成都、上海和深圳为节点的四角菱形枢纽网络结构，持续打造北京超级枢纽、成都国际枢纽、上海和深圳国际门户，提供相关基地服务。2021年度，发行人地面服务收入2.03亿元，占其他业务收入比例为9.90%。

（2）常旅客里程收入

配合枢纽网络战略，发行人定位于中高端公商务主流旅客市场，目前拥有中国规模最大、价值最高的客户群体。发行人的“凤凰知音”常旅客计划拥有庞大、活跃而忠诚的会员。2021年度，发行人常旅客里程收入为9.64亿元，占其他业务收入比例为47.02%。

（四）发行人安全生产情况

发行人坚持将“安全第一”的理念深入到每一个环节，推进机型设备更新、技术革新、加强维修能力建设，确保持续安全运行。同时，发行人持续改进和完善航空安管理体系统，不断强化反恐思维和底线思维意识，组织航空安保应急演练，全面提升防控安全应急处置能力，妥善应对紧急突发事件，确保安保形势总体平稳。

公司发行人拥有堪称世界一流的安全飞行记录和国内领先的综合实力。发行人把“安全第一”作为运输服务的第一要求、把安全作为最重要的服务奉献给广大旅客的理念没有变。“安全第一”的理念已经渗透到公司人员心中，渗透到生产各环节中。发行人拥有一支业务技术精湛、作风严谨、服务良好的飞行员和乘务员队伍。飞行队伍曾获得“国际民航组织荣誉奖章”、“全国安全生产先进集体”、“安全飞行标兵单位”等诸多荣誉。

十、发行人主要在建工程情况

发行人在建工程支出主要为飞机及飞行设备采购款项。2019-2021年末，发行人的在建工程分别为352.76亿元、381.39亿元和348.63亿元，其中飞机预付款占在建工程的比例分别为63.54%、67.41%和65.09%，占据较大比例。

表5-28: 发行人2021年末在建工程明细表

单位：千元

序号	工程名称	预算数 (人民币百 万元)	2021年12月末 账面价值	工程投入 占预算比 例	资金来源	工程 进 度	合规文件
1	飞机及发动机预付款	51,848	22,692,195	-	借款及自筹	-	-
2	发动机替换件	8,205	8,159,121	-	借款及自筹	-	-
3	成都新机场建设	2,796	190,994	71%	借款及自筹	93%	发改基础 [2016]848号、环 审[2016]24号、中 航集团公司发 [2016]82号
4	其他		3,820,341		借款及自筹		-
合计	-		34,862,651		-	-	-

1、飞机预付款：是根据与飞机制造商签订的购买合同，按照飞机价款的一定比例支付给飞机制造商的预付款项。发动机替换件、发动机预付款等均为发行

人所在航空运输业对飞机部件采购的通行做法，不涉及工程类建设。

2、成都新机场建设项目：发行人为满足成都及周边地区航空运输业务增长需求，在成都新机场建设飞行基地工程，主要包括货运基地、航空食品区、机务维修区、生产辅助区等，项目总投资57.4亿元，资金通过借款或自筹。项目已获相关部门的批复：发改基础[2016]848号、环审[2016]24号、中航集团公司发[2016]82号。

上述均为合法合规项目，均已取得相关部门的批复，不存在违法违规现象。经发行人自查，截至本募集说明书签署之日，发行人主要在建工程项目未发生重大变化。

十一、发行人拟建工程情况

截至2021年末，发行人资本承诺金额为305.22亿元，主要为未来几年内支付的若干飞机和有关设备的购置款项；发行人投资承诺金额为0.22亿元，主要用于已签署的投资协议。符合发行人的主业经营状况，公司将根据与供应商签订的采购合同，按照付款进度支付采购款项。

发行人与空客公司、中国商飞等飞机制造企业签订了采购合同，拟在未来采购A320、A350以及ARJ21等型号的民用航空飞机，对现有飞机进行补充和升级换代。

同时，发行人及全资子公司国航进出口有限公司与AFS Investments I, Inc（GECAS公司的全资子公司）于2021年3月18日签订协议，向AFS Investments I, Inc购买18架空中客车A320NEO系列飞机，含5架A320-200N飞机和13架A321-200NX飞机。本次交易的对价将由发行人以现金方式分期支付。在本次交易中，发行人拟购买的前述飞机计划将于2022年前分批由空中客车公司交付予AFS Investments I, Inc后交付本公司。

飞机购买计划方面，2022-2024年，公司将分别引进59架、24架和14架客机，引进机型仍以A320/A321为主，具体见下表，同时在新增A350（为中大型中至超长程用宽体客机系列）等远程中大型新机型上有所下降，主要系调整机队结构，消化国际运力所致。

表5-29：2022-2024年发行人计划引进飞机情况

单位：架

	2022 年	2023 年	2024 年
空客系列	36	6	-
A319	-	-	-
A320/A321	27	1	-
A330	-	-	-
A350	9	5	-
波音系列	-	-	-
B737	-	-	-
商飞系列	10	9	9
ARJ21	10	9	9
合计	46	15	9

十二、发行人未来发展战略

发行人将保持战略定力，以公司愿景、使命为根本出发点，继续坚持四大战略目标、积极推进七大战略重点。

（一）愿景、使命、发展目标

公司愿景 - “全球领先的航空公司”；

公司使命 - “安全第一、四心服务、稳健发展、成就员工、履行责任”；

公司发展目标 - “成为具有国际竞争力的大型网络型承运人，并实现可持续发展”。

（二）四大战略目标

公司的四大战略目标是“竞争实力世界前列、发展能力持续增强、客户体验美好独特、相关利益稳步提升”。

1、竞争实力世界前列

具有较强的国际竞争力，综合指标进入全球航空运输业第一阵营，国内排名领先；拥有世界级的航空枢纽和完善的航线网络；产品和服务水平达到行业一流水平。

2、发展能力持续增强

盈利能力、安全运行能力、网络运营能力、服务能力、资源获取和整合能力、资本结构优化能力、人才发展能力与各阶段发展目标相匹配；运输业务盈利水平高于行业成长水平，单位运营成本控制水平世界领先；各相关业务具备市场化的盈利能力，盈利水平持续增强；多品牌协同和管控能力不断增强。

3、客户体验美好独特

以旅客体验为导向，为客户创造以“四心”为内涵的独特体验；服务和产品的独特性得到目标客户的有效认同和识别，对品牌形成有效支撑。

4、相关利益稳步提升

实现企业、股东、员工、客户、社会利益共同发展；提升企业持续发展能力，为股东提供良好的资产回报，为员工提供良好的职业发展机会、工作条件以及有竞争力的薪酬，为相关地区的经济发展做出贡献，有能力履行社会公益、环境保护和节约能源等社会责任。

（三）七大战略重点

七大战略重点是实现四大战略目标的支撑，要通过枢纽网络战略、资源聚合战略和成本优势战略构建可持续发展的硬实力，通过产品创新战略、品牌战略和专业化战略构建可持续发展的软实力，人才战略是其他六大战略有效实施的根本保证。

1、枢纽网络战略

持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家战略、重点发展长三角和粤港澳大湾区市场，增加并增强网络次级节点作用；全球网络布局，构建适应网络化运营的管控模式。

2、资源聚合战略

持续加强航权、时刻、联盟、合作资源的获取和有效利用；以市场为导向，推进内部核心资源的整合和优化配置，提高资源使用效率；多品牌资源整合，协同效应最大化。

3、成本优势战略

持续推进机队优化，促进机型、市场与航线的匹配；调整成本结构，保持行

业领先的成本优势。

4、产品创新战略

坚持产品和服务创新，借助移动互联技术形成全流程的客户解决方案，建立完善的产品和服务管理体系；坚持运行模式创新，实现运行控制和安全管理的信息化，大幅提升运行质量；坚持商业模式创新，深入推进以电子商务为基础的营销模式和服务模式的转型。

5、品牌战略

建立完善的品牌管理体系，推进品牌国际化，树立独特的品牌价值；构建多品牌体系，服务不同细分市场。

6、专业化战略

建立以客运业务为核心的相关产业布局，发展维修、地服等业务，建立相关业务专业化管理体系，实现相关业务协同发展，增加公司的盈利来源，增强抗风险能力。

7、人才战略

创新人才机制，大力培养或引进高级管理人才、技术人才和业务骨干人才；提升个人绩效和组织绩效，增强团队合力；清晰人才成长路径；建立激励约束机制。

十三、发行人所在行业状况、行业地位及面临的主要竞争状况

（一）航空运输服务行业的现状及发展趋势

1、行业现状

报告期内，发行人的主营业务主要为航空客运运输。2021年度，航空客运收入为583.17亿元，占主营业务收入的78.24%；航空货运及邮运收入为111.13亿元，占主营业务收入的14.91%，发行人主要业务所处行业状况分析如下：

（1）国际航空运输业

2021年，受新冠疫情影响，全球航空业形势依然严峻。全行业客运需求逐

步恢复、货运需求持续旺盛，航空业业绩预期较 2020 年有所改善。随着全球疫苗接种率的提升和治疗药物的推出，全球客运需求有望进入复苏通道。

全球客运需求正在逐步恢复。根据 IATA 预计，2021 年全球旅客周转量达到疫情前（2019 年）40% 的水平，旅客运输量达到 23 亿人次，恢复到 2019 年 51% 的水平。其中，国内客运需求，因大多数国家对境内出行的限制较少，复苏较快，2021 年国内需求恢复至疫情前（2019 年）73% 的水平。国际客运需求，由于跨境旅行继续受疫情影响，恢复艰难，2021 年国际需求仅能恢复至疫情前（2019 年）22% 的水平。

航空货运需求持续旺盛。世界贸易组织预测，2021 年世界贸易将增长 9.5%。大多数经济体的商业信心持续提振、制造业产出和新出口订单均快速增长。航空货运相对于集装箱运输的成本竞争力有所提高。根据 IATA 预计，2021 年航空货运需求比疫情前（2019 年）提高 8%，货运收入在 2021 年增至创纪录的 1,750 亿美元。

航空公司积极实施经营自救。航空公司通过大幅削减成本并利用一切机会调整业务，增加收入，努力实现减亏。根据 IATA 预计，航空公司在持续努力削减成本的同时，运力投入的增长摊薄了单位固定成本，2021 年剔除燃油单位成本较 2020 年的水平下降了 8%；收入方面与 2020 年相比，总收入预计将增长 26.7%，达到 4,720 亿美元；预计 2021 年全球航空业的亏损将从 2020 年的 1,377 亿美元收窄至 520 亿美元。

（2）国内航空运输业概况

2021 年，全行业完成运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量 857 亿吨公里、4.4 亿人次、732 万吨，同比提高 7.3%、5.5% 和 8.2%，恢复到 2019 年的 66%、67% 和 97%；全年航班正常率达 88%，连续 4 年保持在 80% 以上。总体看，国内客运需求恢复优于国际客运，国际货运需求旺盛。

“十四五”是中国民航发展的“转段进阶”阶段，是面向民航强国建设新征程的第一个五年。中国民航发展将从追求速度规模转变为更加注重质量效益；从传

统要素驱动转变为更加注重创新驱动；从运行服务为主转变为更加注重产业协同发展。全行业将按照“一二三三四”民航总体工作思路，坚持安全发展底线和智慧民航建设主线，提升民航综合实力，更加突出体现民航对扩大对外开放、支撑产业发展、促进区域协调、保障国家安全、满足民生需求等方面的基础性作用，有力支撑我国实现社会主义现代化。

2、行业发展趋势

航空业的需求增速与总体经济增速高度相关。2001年至今，中国国内生产总值保持了平均7%以上的增长速度。同时，中国经济的持续增长推动了人均国内生产总值水平的不断提高，促进了消费结构的升级——由满足温饱需求的“吃、穿、用”支出为主阶段向满足小康需求的“住、行”支出为主阶段升级，未来将有越来越多的居民选择以航空作为自费旅游和探亲出行的首选交通工具，航空出行将日趋大众化。尽管中国经济经历了快速的增长，人均国内生产总值也获得了大幅的提高，但相比其他国家，中国民航的市场渗透率不仅距离发达国家存在较大差距，以人均乘机次数作为衡量指标，相比人均国内生产总值水平相当的部分东南亚国家，仍然存在一定差距，这意味着中国航空业仍然具有较大的发展潜力。

2020年初爆发的新冠肺炎疫情成为全球的黑天鹅事件，疫情的全球扩散对航空运输业造成较大负面影响。受疫情防控政策及旅客出行意愿骤降影响，票价及载运人次的下滑使得航司营收同比大幅缩减，而较大规模的经营成本费用及刚性成本持续支出，航司面临较大的业绩亏损。

从复苏趋势来看，国内相关部门亦推出政策措施，起到了稳定剂作用，加速了航空业在后疫情时段生产经营的迅速恢复。得益于国内疫情控制及经济复苏，各类商务活动及客运需求出现较强幅度反弹，2020年四季度，运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别恢复至上年同期的76.3%、84.2%、95.8%，其中国内航线运输恢复至94.5%，当前国内民航运输业务已逐步恢复，但国际航线旅客运输量恢复严重滞后，2020年全年运输指标基本不到去年同期的5%。

长期来看，航空运输业属于周期性和消费型行业，与宏观经济周期密切相关。随着人均收入水平提高、居民收入累计效应及居民消费结构的调整，航空运输的市场基础仍较大且不断扩大，航空客运需求仍具备一定韧性；而实体经济和制造业的发展、运输时效性和储存可靠性的要求、跨境电商企业的发展以及航空物流公司加大信息化投入，或将进一步带来大量的航空货运需求。

（二）行业政策

国家对航空运输业大力支持,近年来出台了一系列政策,促进行业改革发展。

2015年3月,国家发改委、民航局发布《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》,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元提高到每吨5,000元,即国内航空煤油综合采购成本超过每吨5,000元时,航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。航油是航空公司最大的成本消耗,油费的收取在一定程度上可以缓解油价上涨带来的成本压力。

2016年10月,民航局和国家发展改革委《关于深化民航国内航空旅客运输票价改革有关问题的通知》,规定800公里以下航线、800公里以上与高铁动车组列车形成竞争航线旅客运输票价交由航空公司依法自主制定。改革实施后,有利于航空公司更加灵活地制定、调整价格,反映市场供求关系和竞争状况,应对高铁竞争。

自2017年4月,中国民用航空局《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》(民航2017年18号文)正式实施。其中国航内线起降费整体提高10%左右、安检费提高40%至50%、停机费提高5%至10%、客桥费提高100%,出租类业务定价市场化、一类机场地服收费市场化、二类机场地服基础服务收费标准提高20%左右。起降及停机费用占航空公司航空业务成本的5%左右,收费标准上调后,航空公司成本有所提升,对其盈利能力有一定影响,但影响整体可控。

2017年12月、2018年1月,民航局、国家发改委连续下发《民用航空国内运输市场价格行为规则的通知》《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》(民航发〔2017〕145号、146号),进一步放开航空公司对部分航线经济舱的自主定价权。民航局价改频率加快,未来市场化趋势明显。对行业整体而言,在全行业运力持续上升以及需求旺盛的背景下,机票价格上限的逐步放开将更加有利于全行业收入规模的提升,基于四大航航线资源的比较优势,其运营效率有望提升。2018年1月,交通运输部出台《国内投资民用航空业规定》(交通部〔2017〕34号),放宽中国国航、南航股份、东航股份股权结构至国有相对控股,民航业混改拉开序幕。此次改革,在政策上为三大航进一步吸收包括社会资本在内的各类资本投资,提供了一定的空间。

2017年,三大航母公司中航集团、中国南方航空集团有限公司(以下简称“南航集团”)、中国东方航空集团有限公司(以下简称“东航集团”)、相继宣布完成公司制改制,由全民所有制企业改制为国有独资企业,由国务院国资委履行出资人职责。改制将有助于进一步形成有效制衡的公司法人治理结构和灵活高效的市场化经营机制。

2020年2月6日，国家发改委和财政部联合下发《关于新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间免征部分行政事业性收费和政府性基金的公告》（财政部、国家发展改革委公告2020年第11号），内容包括免征航空公司应缴纳的民航发展基金，免征期限自2020年1月1日起，截止日期将视疫情情况另行公告，此举对减少因疫情造成的航空运输行业损失有积极作用。

2020年3月4日，财政部和民航局联合下发《关于民航运输企业新冠肺炎疫情防控期间资金支持政策的通知》（财建〔2020〕30号），对疫情期间不停航和复航的国际航班给予奖励，并向独飞航班进行倾斜；奖励标准按共飞航班每座公里0.0176元和独飞航班每座公里0.0528元执行，奖励金额按照疫情防控期间航空公司实际执行航班可供座公里和本通知相关标准进行核定。对于重大运输飞行任务采用据实结算方式，即在疫情结束后，根据民航局委托的中介机构审计确认的执行重大任务实际运输成本给予适当补助。港澳台地区航线航班参照执行；政策执行期限为2020年1月23日至2020年6月30日。

2020年3月9日，民航局下发《关于积极应对新冠肺炎疫情有关支持政策的通知》：机场管理机构免收按照国务院联防联控机制部署执行重大运输飞行任务的航空性业务收费和地面服务收费，空管单位免收进近指挥费和航路费；降低境内、港澳台地区及外国航空公司机场、空管收费标准。一类、二类机场起降费收费标准基准价降低10%，免收停场费；航路费(飞越飞行除外)收费标准降低10%。境内航空公司境内航班航空煤油进销差价基准价降低8%。上述降费政策自2020年1月23日起实施，截止日期视疫情情况另行通知；鼓励信息、局属企事业等单位适当降低现行收费标准。

2020年5月25日，财政部和民航局联合下发《关于对民航运输企业在疫情防控期间稳定和提升国际货运能力实施资金支持政策的通知》（财建[2020]119号）：中央财政在疫情防控期间，对按照经中国民航适航审定部门批准的设计方案实施的航空器客舱内装货改装项目（以下简称客舱内装货改装项目），以及对中外航空公司从2020年4月1日起使用客运航权执飞往返我国内航点（不含港澳台地区）与国外航点间的不载客国际货运航班（以下简称不载客国际货运航班）给予资金支持。政策执行期限为2020年4月1日至2020年6月30日。

（三）发行人行业地位及竞争优势

1、行业地位

发行人以北京首都国际机场为主基地，坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，目前形成了以北京、成都、上海和深圳为节点的四角

菱形网络结构。公司机队结构与航线网络匹配，且定位于中高端公商务主流旅客市场，产品和服务认可度高。

品牌影响力方面，发行人拥有堪称世界一流的安全飞行记录和国内领先的综合实力，在消费者中有着广泛的品牌认知度和良好的品牌美誉度。发行人是中国唯一的载国旗飞行的民用航空公司，长期为国家领导人、外交使团、文化体育代表团等提供专机和包机服务。

客运量及货邮运量方面，2021年发行人实现旅客运输量6,904.52万人次，同比增长0.52%，货邮运输量118.67万吨，同比增长6.56%。

企业荣誉方面，2007年至2021年发行人连续十五年荣列世界品牌实验室“世界品牌500强”，排名由2007年第461位上升至2021年第283位，以1,972.36亿元的品牌价值成为2021年入选该榜单的唯一中国航企；发行人同时荣获2021“中国品牌年度大奖NO.1（航空服务行业）”。此外国航还入选2021年“BrandZ™最具价值中国品牌100强排行榜”、2021年“中国品牌出海50强”等殊荣。

技术保障方面，发行人拥有专业化、规范化的技术保障，2015年成立全新的北京飞机维修工程有限公司，拥有160多个国内维修站点和国际维修站点，国航机务系统持有近30个国家或地区颁发的维修执照，是中国民用航空局授权的民用航空器改装设计委任单位代表。从80年代末至今，国航机务共取得了近20项国内维修项目的突破，100余项科技研发项目先后获得国家或中国民航局的科技奖，填补了中国民航维修业诸多的技术空白。

承担社会责任方面，发行人通过自身的持续发展，稳定为国家创造税收，提供就业机会；积极参与社会公益实践，投身赈灾救灾，为国家和社会做出了贡献。发行人与中国儿童少年基金会等联合发起设立了中国儿童基金会“儿童保险专项基金”。发行人出色完成了奥运会、残奥会的服务保障任务，2008年9月29日，党中央、国务院在人民大会堂隆重召开北京奥运会、残奥会总结表彰大会，国航被授予“北京奥运会、残奥会先进集体”荣誉称号。落实国家打赢脱贫攻坚战决策部署，依托定点扶贫“8+2”重点项目，全面推进扶贫工作。在国内外各种重大自然灾害和承担紧急运输飞行任务中，发行人都不计得失，快速行动，组织运输，尽职尽责。如2003年抗击“非典”疫情、2008年初抗击冰雪灾害、2008年和2009年汶川、玉树抗震救灾，2010年海地救援、2011年日本海啸救灾和利比亚撤侨、2015年尼泊尔地震救援、2020年抗击“新冠”疫情等包机任务。

总体看，发行人主营业务品牌认可度高，机队规模大，航运网络发达，运营能力较强，在国内航空企业中具有显著优势。

2、行业竞争格局

作为国内客运市场的三大航空公司之一，在国内市场上，发行人主要与东方航空及南方航空互相竞争，竞争程度因航线不同而有所不同。在国际航线上，发行人与多家规模较大的国际航空公司竞争，各条航线上的竞争激烈程度取决于竞争者的数量及实力。在地区航线上，发行人通过与国泰航空、港龙航空及澳门航空订立代码共享安排提供港澳航线客运服务，稳固了在香港、澳门航线竞争地位。

《中国民用航空国内航线航班经营许可规定》于2006年3月20日正式实施，该项规定进一步放宽了对国内航线的经营许可管理，简化了经营许可登记程序，国内大部分机场之间的航线及航班经营陆续放开，提高了航空公司进行航线安排的灵活性和自由度。

面临强大国内外竞争对手的挑战，发行人借助自身良好的品牌知名度，广泛的客运航线网络，庞大、忠诚的客户群体，以及广泛的销售网络，在与其他航空公司的竞争中得以构建自身特有的竞争优势。

3、竞争中面临的挑战

（1）航空准入放松

从同业竞争来看，自2013年民航局重启受理设立航空审批程序，我国航空准入管制进入放松阶段，先后批准了瑞丽航空、青岛航空、乌鲁木齐航空等公司的筹建，截至2014年末，我国运输航空公司达到51家。2015年1-9月再次批准红土航空、狮瑞航空、江西航空、多彩贵州航空、安徽海富航空和桂林航空等公司筹建，航空公司数量有激增的势头，未来市场竞争加剧。截至2020年末，我国共有运输航空公司64家。

（2）低成本航空的发展

随着市场消费需求从豪华、奢侈为主向大众化、经济型逐步转变，从2013年底起，民航局提出鼓励设立低成本航空，此前海南航空旗下的西部航空、乌鲁木齐航空，东方航空旗下的中联航，以及成都航空、幸福航空、华夏航空先后宣布转型成低成本航空。根据民航局监测显示，低成本航空公司平均座公里票价较传统全服务航空公司低30%左右，为低成本航空提供了较强的成本优势。根据欧美航空公司目前经营来看，低成本航空已占据着30%的市场份额，而我国低成本航空市场份额约在5%左右。随着未来国内低成本航空公司逐步增加，中国民航业竞争格局将进一步向多元化发展。

（3）高铁替代作用显现

我国航班总体飞行距离较短，高铁替代分流作用显现。据《2017年全国民航航班运行效率报告》显示，2017年国内城市之间的航班飞行距离主要集中在200至1,800公里范围内，占全年航班量的82%左右，中远程航班量所占比例较小。而我国高铁设计时速在200公里以上，对短途、支线航空运输具有很强的替代作用。目前连通省会城市及大中城市间的“四横四纵”快速客运通道，以及环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区的城际快速客运系统的建设，将对中短途航运进一步分流。据民航局测算，在800公里内的运营里程内，高铁将会分流民航市场20%至30%的客流。总体来说，近年来航空管制放松、低成本航空发，高铁的快速建成通车，使民航业经营面临较为严峻的竞争环境，同时大中型枢纽机场航线容量逼近上限难以扩容，未来航空运输业竞争将更多体现在品牌化、差异化、个性化的战略定位上。

（4）国际航线竞争

在国际航线上尤其是国际长航线上，由于机型限制、成本投入高、旅客弹性较大所以经营风险更大，因而大型全服务航空公司占据的市场份额更高。国际长航线竞争格局相对稳定，目前三大航客座率已经达到了80%的盈利临界点。2019年，是中国民航历史上范围最广、影响最大的一次班机航线调整，新增近万公里的航路航线里程。2019年中国国航响应国家“一带一路”倡议，新开北京-尼斯、上海-伦敦、杭州-罗马等9条国际和地区航线，不断拓展北京枢纽航线网络宽度和厚度。东方航空积极打造上海核心枢纽，优化完善网络结构，主要新开上海至布达佩斯、上海经成都至布达佩斯、西安至迪拜、青岛至巴黎、青岛至迪拜等航线；加密了上海至伦敦盖特威克、昆明经合肥至威海等航线。南方航空持续拓宽“广州之路”，推动粤港澳大湾区航空市场协同发展，新开广州至维也纳、宿务、名古屋等3条航线；同时推动广深市场协同发展，新开深圳至东京成田航线。

4、竞争优势

（1）强大的品牌优势

发行人拥有堪称世界一流的安全飞行记录和国内领先的综合实力，在消费者中有着广泛的品牌认知度和良好的品牌美誉度。发行人是中国唯一的载国旗飞行的民用航空公司，长期为国家领导人、外交使团、文化体育代表团等提供专机和包机服务，这是公司独有的尊贵地位和综合实力的最佳体现。

2007年至2021年发行人连续十五年荣列世界品牌实验室“世界品牌500强”，

排名由2007年第461位上升至2021年第283位，以1,972.36亿元的品牌价值成为2021年入选该榜单的唯一中国航企；发行人同时荣获2021“中国品牌年度大奖NO.1（航空服务行业）”。此外，国航还入选2021年“BrandZ™最具价值中国品牌100强排行榜”、2021年“中国品牌出海50强”等殊荣。

（2）北京枢纽的市场领导者

发行人主基地位于“中国第一国门”的北京首都国际机场。全球仅有北京首都国际机场与美国亚特兰大国际机场年旅客吞吐量超过1亿人次，北京首都国际机场年旅客吞吐量已连续七年实现增长，连续十年稳居世界第二，是世界重要的国际枢纽。北京地处欧亚交汇点，具备打造东北亚地区国际大型枢纽的得天独厚的最佳区位优势，并且拥有首屈一指的本土公商务客户群体，北京的区位优势和客源结构优势有利于公司保持较高收益水平。

2021年，面对疫情的持续冲击，本集团在北京市场积极恢复运力，兼顾航线经营效益，力保重要国际航空市场不停航。2021年1月，公司开始在北京首都国际机场T2和T3航站楼同时运营国内航班，随着“一场两区”运营模式的开启，公司逐步增投运力，持续提高运行效能，优化旅客出行体验，加快了世界级枢纽建设步伐。为配合2022年冬奥会和冬残奥会服务保障工作，在落实疫情防控要求下，在27天内高效完成国际航班转场T2运行；为完善枢纽功能，提升运行品质，联合首都机场推动“再造国门”项目，改造方案已上报民航局并获得初步认可；完成首都机场T3C 二层休息室翻新修复项目，更好满足旅客需求。

北京大兴国际机场于2019年投入运行，北京形成“一市两场”的运营格局。作为目前在两场运营且业务量最大的主基地航空公司，公司将充分把握北京枢纽建设的历史性机遇，持续集中资源和精力，加快完善枢纽功能、提高运行效率和服务保障水平、持续优化航线网络，打造北京首都国际机场世界级航空枢纽，同时助力北京大兴国际机场成为“国家发展新的动力源”。

（3）均衡互补的航线网络

发行人长期以来坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，深入推进全球化网络布局，持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家发展战略。在多年的经营积累中形成了广泛均衡的国内、国际航线网络，覆盖了中国最发达、人口密度最高的区域。经过多年发展，发行人在国内飞往欧洲和北美等主流国际航线上具有领先的市场份额。

在全球抗疫的背景下，充分使用航线网络资源，根据疫情及市场恢复情况，

合理分配公司各基地运力投入，力保重要国际航空市场不停航。依托国内大循环调整投入结构，抓住市场机会扩大国内投入规模，2021年国内投入座公里同比增加7.66%。

报告期内，北京新开北京首都-阿克苏-图木舒克、北京大兴-衢州等国内航线；成都新开成都双流-阜阳、成都天府-北海等国内航线；上海新开上海浦东-郑州、上海浦东-湛江等国内航线。发行人还新开长春-法兰克福、天津-南宁、武汉-宁波、杭州-中卫等国际、国内航线。

（4）高质量的客户基础

较高的公务、商务旅客比例是发行人的重要优势。发行人已成为众多中国政府部门及公司客户所选择的航空公司，并与上述客户订立了多项长期服务协议。发行人的销售部门致力于服务和发展这一重要的细分市场。

配合发行人枢纽网络战略，发行人定位于中高端公商务主流旅客市场，目前拥有中国最具价值的旅客群体。发行人的“凤凰知音”常旅客计划拥有庞大、活跃而忠诚的会员。截至募集说明书签署日，“凤凰知音”会员已超过7,206.56万人，为在疫情常态化下稳定高端会员队伍，适时推出分阶段的适应性保级方案。常旅客贡献收入占公司客运收入的56.8%，贡献收入同比增加4.5%。国航APP注册用户突破1,420万人，且平稳快速增长。2021年新开发大客户407家，有效大客户数量达到3,861家。

（5）领先的成本控制优势

2021年，面对新冠疫情持续影响，本集团制定并坚决执行以收入和效益最大化为原则的总体工作思路。强化从源头上控制成本，除确保安全、防疫投入外，坚持盘活存量、严控增量，充分考虑效益及资金保障能力，量力而行，做好飞机引进、基建投资、航材投资等节奏安排，从源头上控制与资产相关成本；确保安全投入前提下，持续加强非常态下成本与生产的匹配，创新业务管理模式，强化大项成本管控，提升成本效率；对刚性成本精细化管理，对可控费用硬性压降。统一调配资金使用，流动性安全优先，统筹效率与成本，落实边际贡献最大化的要求。

（6）持续的管理创新机制

发行人坚决落实党中央关于科技自立自强和强化企业创新主体地位的战略部署，加强科技创新战略规划，编制完成公司“十四五”科技创新发展规划，确

立了“十四五”科技创新工作从体系搭建阶段向效能提升阶段迈进的发展目标。着力打造民航业创新发展高地，保障“3+8”创新实验室运行，在数字化转型、机务维修、机上网络等领域推动一批科技创新项目立项实施，多项成果获行业认可，“飞机地面燃油交输系统”荣获第四届中国航空维修（MRO CHINA）红冠奖创新项目奖。推动创新人才汇聚及队伍建设，组织“首届创新奖评选暨2021年创新大赛”，设立“创意畅想”和“揭榜应征”两大赛道，通过征集产品、技术、流程等领域的创新项目，挖掘并培育科技创新人才与团队。拓展协同创新合作网络，加入国家技术标准创新基地（民航）、民航机场群综合交通产业技术创新战略联盟，积极参与智慧民航科技创新论坛、民航科教创新成果展等行业交流活动，展现公司在科技创新领域的重要进展及成果。

截至募集说明书签署日，发行人注册资本、控股股东和实际控制人、在建工程、重要子公司或资产未发生重大不利变化。

第六章 发行人主要财务状况

一、发行人近年财务报告编制及审计情况

发行人2019年度财务报告已经德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)审计,并出具了编号为“德师报(审)字(20)第P00738号”无保留意见的审计报告。发行人2020年度财务报告已经德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)审计,并出具了编号为“德师报(审)字(21)第P01722号”无保留意见的审计报告。2021年度财务报告已经德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)审计,并出具了编号为“德师报(审)字(22)第P01343号”无保留意见的审计报告。

本募集说明书引用的财务数据主要来自于发行人2019年度、2020年度、2021年度经审计的合并及母公司的财务报表及2022年一季度未经审计的合并及母公司的财务报表。在阅读本募集说明书中财务报表的信息时,应当参阅发行人经审计的财务报表、注释以及本募集说明书中其他部分对于发行人历史财务数据的注释。

二、发行人近年财务报告适用的会计制度

发行人编制的2019年度、2020年度、2021年度、2022年一季度的财务报表按照财政部2006年2月颁布的《企业会计准则—基本准则》和38项具体会计准则、其后颁布的应用指南、解释及其他相关规定(以下统称“企业会计准则”)。

发行人基于上述编制基础编制的财务报表符合财政部最新颁布的《企业会计准则》的要求,真实完整地反映了企业的财务状况、经营成果和现金流量等有关信息。

三、会计政策、会计估计的变更

(一) 2019年度重要会计政策和会计估计变更

根据财政部于2018年12月7日发布的《关于修订印发<企业会计准则第21号——租赁>的通知》(财会[2018]35号),发行人自2019年1月1日起执行《企业会计准则第21号——租赁》(以下简称“新租赁准则”)。发行人将原融资租赁资产以及未确认入账的经营租赁资产一并调整确认为使用权资产,并相应确认租赁负债。

1、使用权资产和租赁负债的确认

发行人于2019年1月1日确认租赁负债人民币93,548,961千元、使用权资产人民币106,281,400千元。对于首次执行日前的经营租赁，采用发行人及相关子公司作为承租人在首次执行日增量借款利率折现后的现值计量租赁负债，发行人及相关子公司使用的加权平均增量借款利率范围为3.90%-4.89%。

表6-5: 首次确认租赁负债与2018年度披露的重大经营租赁承诺的差额情况

单位: 千元

项目	2019年1月1日
一、2018年12月31日经营租赁承诺	51,395,439
减: 增值税	6,067,742
不含增值税的2018年12月31日经营租赁承诺	45,327,697
按首次执行日增量借款利率折现计算的租赁负债	41,209,140
减: 确认豁免——短期租赁	633,655
确认豁免——低价值资产租赁	205
执行新租赁准则确认的与原经营租赁相关的租赁负债	40,575,280
加: 2018年12月31日应付融资租赁款	52,973,681
二、2019年1月1日租赁负债	93,548,961
列示为:	
流动负债	12,224,913
非流动负债	81,324,048

表 6-6: 首次确认使用权资产的账面价值构成情况

单位: 千元

项目	2019年1月1日
使用权资产:	
对于首次执行日前的经营租赁确认的使用权资产	34,107,831
重分类预付租金	559,580
原租赁准则下确认为固定资产的融资租入资产	69,288,713
售后租回确认的使用权资产	(52,522)
复原成本	2,377,798
合计	106,281,400

表 6-7: 首次确认使用权资产的账面价值按类别构成情况

单位: 千元

项目	2019年1月1日
飞机及发动机	105,128,019
房屋及建筑物	1,141,040
其他	12,341
合计	106,281,400

注 1: 发行人将原租赁准则下分类为融资租赁且尚在租赁期内的账面价值

为人民币 69,288,713 千元资产确认为使用权资产。同时，发行人将人民币 7,125,586 千元和人民币 45,848,095 千元的应付融资租赁款重分类为一年内到期的非流动负债和租赁负债。

注 2：发行人将原租赁准则下作为销售和经营租赁进行会计处理的售后租回交易按照与首次执行日存在的其他经营租赁相同的方法进行会计处理，根据首次执行日前计入长期待摊费用和递延收益的金额调整使用权资产。

2、首次执行新租赁准则对发行人的影响

表 6-8：首次执行新租赁准则调整当年年初未分配利润的相关项目情况

单位：千元

项目	2019 年 1 月 1 日执行新租赁准则的影响
对于首次执行日前的经营租赁确认使用权资产	34,107,831
对于首次执行日前的经营租赁确认租赁负债	(40,575,280)
集团的联营公司首次执行新租赁准则的影响	(1,175,623)
所得税影响	1,553,393
盈余公积	456,307
少数股东权益	528,826
合计	(5,104,546)

表 6-9：首次执行新租赁准则调整当年年初合并资产负债表相关项目情况

单位：千元

项目	2018 年 12 月 31 日	调整数	2019 年 1 月 1 日
预付款项	1,188,879	-559,580	629,299
使用权资产	-	106,281,400	106,281,400
固定资产	160,402,819	-69,288,713	91,114,106
长期待摊费用	606,105	-93,994	512,111
递延所得税资产	2,775,467	1,553,393	4,328,860
长期股权投资	16,540,888	-1,175,623	15,365,265
一年内到期的非流动负债	13,441,489	5,099,327	18,540,816
租赁负债	-	81,324,048	81,324,048
应付融资租赁款	45,848,095	-45,848,095	-
预计负债	431,705	2,377,798	2,809,503
递延收益	647,973	-146,516	501,457
未分配利润	42,880,893	-5,104,546	37,776,347
盈余公积	10,409,470	-456,307	9,953,163
少数股东权益	7,340,693	-528,826	6,811,867

(二) 2020 年度重要会计政策和会计估计变更

随着发行人机队管理经验的积累以及发动机运行监控技术手段的完善,为更加客观反映发行人的财务状况和经营成果,自2020年1月1日起,发行人对固定资产及使用权资产中发动机替换件的折旧方法从年限平均法变更为工作量法。发行人对本次会计估计变更采用未来适用法。于2020年度,此次会计估计变更共计减少合并折旧费用约人民币1,610,791千元。上述会计估计变更已经发行人2020年4月29日召开的第五届董事会第二十次会议审议通过。

除发动机替换件按飞行小时数以工作量法计提折旧外,其他固定资产的折旧采用年限平均法计提,各类固定资产的预计使用寿命/预计飞行小时、预计净残值率及折旧率如下:

类别	预计使用寿命/预计飞行小时	预计净残值率	年折旧率/千小时折旧率
飞机及发动机核心件与发动机辅助动力装置	15-30 年	5%	3.17%-6.33%
飞机替换件	5-12 年	-	8.33%-20.00%
发动机替换件	9-43 千小时	-	2.33%-11.11%
房屋及建筑物	5-50 年	3%-5%	1.90%-19.40%
高价周转件	3-15 年	-	6.67%-33.33%
其他设备	3-20 年	0-5%	4.75-33.33%

固定资产的各组成部分具有不同使用寿命或者以不同方式为发行人提供经济利益的,适用不同折旧率。预计净残值是指假定固定资产预计使用寿命已满并处于使用寿命终了时的预期状态,发行人目前从该项资产处置中获得的扣除预计处置费用后的金额。当固定资产处置时或预期通过使用或处置不能产生经济利益时,终止确认该固定资产。固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的差额计入当期损益。集团至少于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,如发生改变则作为会计估计变更处理。

(三) 2021年重要会计政策和会计估计变更

1、基准利率改革

财政部于 2021 年 2 月 2 日发布实施《企业会计准则解释第 14 号》(“解释第

14号”），规范了基准利率改革导致相关合同现金流量的确定基础发生变更的会计处理。

对于基准利率改革导致相关合同现金流量的确定基础发生变更的情形，当仅因基准利率改革直接导致采用实际利率法确定利息收入或费用的金融资产或金融负债合同现金流量的确定基础发生变更，且变更前后的确定基础在经济上相当时，本集团参照浮动利率变动的处理方法，按照仅因基准利率改革导致变更后的未来现金流量重新计算实际利率，并以此为基础进行后续计量。

除上述变更外，采用实际利率法确定利息收入或费用的金融资产或金融负债同时发生其他变更的，本集团根据上述规定对基准利率改革导致的变更进行会计处理，再根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》的规定评估其他变更是否导致终止确认该金融资产或金融负债。

解释第 14 号自公布之日起施行，在解释施行日金融资产、金融负债等原账面价值与新账面价值之间的差额，计入解释施行日所在年度报告期间的期初留存收益或其他综合收益。于 2021 年 1 月 1 日，本集团持有若干以美元/日元计价，并基于伦敦银行间同业拆借利率计息的租赁负债。本年度上述合同所基于的参考基准利率未被替换，因此尚未对本集团的财务状况和经营成果产生重大影响。

2、关于资金集中度相关列报

财政部于 2021 年 12 月发布《企业会计准则解释第 15 号》（“解释第 15 号”），规范了关于资金集中管理的相关列报。

解释第 15 号规范了如下几类情形的列报：(1) 成员单位归集至集团母公司账户的资金；(2) 成员单位从集团母公司账户拆借资金；(3) 成员单位未归集至集团母公司账户而直接存入财务公司的资金；(4) 成员单位未从集团母公司账户而直接从财务公司拆借的资金。资金集中管理涉及非流动项目的，解释第 15 号要求企业按照《企业会计准则第 30 号——财务报表列报》关于流动性列示的规定，分别在流动资产和非流动资产、流动负债和非流动负债列示。同时，解释第 15 号规定，在集团母公司、成员单位和财务公司的资产负债表中，除符合《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》中有关金融资产和金融负债抵销的规定外，资金集中管理相关金融资产和金融负债不得相互抵销。

解释第15号关于资金集中管理相关列报的规定自公布之日起施行，并要求对可比期间的财务报表数据进行相应调整。采用上述规定未对本集团及本公司的财务状况和经营成果产生重大影响。

(四) 2022年一季度重要会计政策和会计估计变更

无。

四、发行人合并报表范围变化情况

(一) 2021年合并报表范围变化情况

2021年，发行人之子公司上海国航航空服务有限公司(以下简称"上海航服")于2021年9月完成工商登记注销，不再纳入本集团合并范围。

(二) 2020年度合并报表范围变化情况

2020年度，发行人合并报表范围内的一级子公司未发生变化。

(三) 2019年度合并报表范围变化情况

2019年度，发行人合并报表范围内的一级子公司未发生变化。

五、发行人主要财务数据

本章分析所使用的2019年、2020年、2021年的财务数据摘录自发行人2019年度、2020年度及2021年度审计报告。

(一) 合并报表数据

1、合并资产负债表

表 6-11: 发行人 2019-2021 年末及 2022 年 3 月末合并资产负债表

单位: 千元

项目	2022年3月31日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
流动资产:				
货币资金	11,956,983	16,709,664	6,575,243	9,663,667

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	3,500	4,157	-	-
应收票据	1,193	3,591	6,593	362
应收账款	1,565,549	2,991,037	2,942,799	5,997,690
预付款项	598,670	440,274	421,237	479,029
其他应收款	3,466,217	3,191,247	3,491,233	3,245,439
存货	2,611,116	2,050,282	1,853,990	2,098,673
划分为持有待售的资产	111,502	333,884	-	-
一年内到期的非流动资产	-	-	-	-
其他流动资产	5,703,688	4,672,592	4,444,806	3,331,996
流动资产合计	26,015,418	30,396,728	19,735,901	24,816,856
非流动资产：				
可供出售金融资产	-	-	-	-
其他债权投资	1,329,109	1,373,634	1,344,829	1,688,451
持有至到期投资	-	-	-	-
长期应收款	552,506	574,646	621,398	814,507
长期股权投资	11,125,478	12,081,091	12,379,614	16,051,151
其他权益工具投资	157,396	178,366	235,223	255,156
投资性房地产	127,210	128,782	138,688	151,443
固定资产	83,721,874	85,009,447	87,717,717	88,890,118
在建工程	33,915,102	34,862,651	38,138,866	35,276,017
使用权资产	121,067,139	119,213,535	112,074,148	116,827,217
无形资产	3,502,815	3,544,175	3,597,206	3,722,394
商誉	1,102,185	1,102,185	1,102,185	1,102,185
长期待摊费用	234,267	249,358	292,972	366,554
递延所得税资产	10,287,535	9,700,554	6,691,963	4,291,504
非流动资产合计	267,122,616	268,018,424	264,334,809	269,436,697
资产总计	293,138,034	298,415,152	284,070,710	294,253,553
流动负债：				
短期借款	19,442,120	22,001,916	29,327,087	13,566,403
应付短期融资债券	11,880,363	12,332,635	510,810	7,381,933

中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
应付票据	377,793	199,276	62,570	-
应付账款	14,405,302	13,307,360	12,740,096	17,307,980
票证结算	1,926,792	2,116,028	2,002,649	9,980,300
预收款项	-	-	-	-
合同负债	1,705,498	1,479,717	1,280,102	1,037,031
应付职工薪酬	2,776,794	3,502,384	2,608,944	3,196,108
应交税费	138,485	166,085	206,547	1,255,056
应付利息	-	-	-	-
其他应付款	16,195,803	17,239,846	9,600,645	9,031,542
一年内到期的非流动负债	24,080,838	19,070,477	22,054,735	14,873,364
流动负债合计	92,929,788	91,415,724	80,394,185	77,629,717
非流动负债:				
长期借款	48,114,323	43,620,468	21,140,699	1,200,430
应付债券	7,492,253	9,499,579	10,498,398	15,398,535
租赁负债/应付融资租赁款	77,056,885	76,347,051	76,098,678	86,586,353
长期应付款	5,749,470	5,656,909	5,783,825	4,971,572
长期应付职工薪酬	220,736	218,336	229,332	249,933
预计负债	3,136,799	3,147,357	3,023,109	3,026,793
递延收益	533,592	544,383	488,791	521,227
递延所得税负债	326,954	328,063	334,720	621,440
其他非流动负债	1,721,906	1,772,209	2,264,843	2,670,910
非流动负债合计	144,352,918	141,134,355	119,862,395	115,247,193
负债合计	237,282,706	232,550,079	200,256,580	192,876,910
所有者权益				
股本	14,524,815	14,524,815	14,524,815	14,524,815
资本公积	26,270,841	26,270,841	26,270,841	26,270,841
其他综合收益	-532,143	-405,309	-871,587	-14,562
盈余公积	11,564,287	11,564,287	11,564,287	11,026,605
未分配利润	416,046	9,315,969	25,983,437	41,587,530
一般风险准备	131,916	131,916	110,628	110,628
归属于母公司所有者权益合计	52,375,762	61,402,519	77,582,421	93,505,857
少数股东权益	3,479,566	4,462,554	6,231,709	7,870,786

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
所有者权益合计	55,855,328	65,865,073	83,814,130	101,376,643
负债和所有者权益总计	293,138,034	298,415,152	284,070,710	294,253,553

2、合并利润表

表 6-12: 发行人 2019-2021 年度及 2022 年 1-3 月合并利润表

单位: 千元

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
一、营业收入	12,917,577	74,531,670	69,503,749	136,180,690
营业成本	19,688,533	85,843,595	75,631,053	113,245,845
营业税金及附加	52,195	267,584	216,584	273,635
销售费用	1,048,349	4,451,687	4,365,609	6,637,239
管理费用	1,066,408	4,498,803	4,122,945	4,445,259
研发费用	38,099	152,566	179,390	491,363
财务费用	1,251,104	4,127,075	1,309,428	6,168,967
资产减值损失	-	-337,434	-475,614	2,805
信用减值损失	4,948	163,148	92,598	-40,682
加: 其他收益	613,591	3,840,535	4,076,199	3,643,407
投资收益	-842,440	-745,870	-5,916,155	538,357
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益	-853,876	-815,794	-5,993,151	475,259
公允价值变动收益	-657	-404	-	-
资产处置收益	1,193	38,207	44,329	116,062
二、营业利润	-10,450,476	-21,851,458	-18,499,903	9,178,331
加: 营业外收入	27,255	124,536	165,790	236,623
减: 营业外支出	17,989	108,117	140,407	310,315
三、利润总额	-10,441,210	-21,835,039	-18,474,520	9,104,639
减: 所得税费用	-569,551	-3,005,669	-2,652,303	1,852,593
四、净利润	-9,871,659	-18,829,370	-15,822,217	7,252,046
归属于母公司所有者的净利润	-8,899,923	-16,642,310	-14,409,429	6,408,576

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
少数股东损益	-971,736	-2,187,060	-1,412,788	843,470
五、其他综合收益的税后净额	-138,086	417,102	-886,865	969,071
归属母公司所有者的其他综合收益的税后净额	-126,834	462,641	-857,025	950,245
(一) 不能重分类进损益的其他综合收益	-8,021	95,852	89,585	440,862
1.重新计量设定受益计划变动额	-	-4,340	2,449	-2,929
2.权益法下不能转损益的其他综合收益	-	121,787	94,761	441,862
3.其他权益工具投资公允价值变动	-8,021	-21,595	-7,625	1,929
(二) 将重分类进损益的其他综合收益	-118,813	366,789	-946,610	509,383
1.权益法下在被投资单位以后将重分类进损益的其他综合收益中享有的份额	-	813,808	139,255	23,272
2.其他债权投资公允价值变动	-	1,238	-1,649	1,358
3.外币财务报表折算差额	-118,813	-444,185	-1,087,137	481,656
4.可供出售金融资产公允价值变动损益	-	-	-	-
5.其他债权投资信用减值准备	-	-4,072	2,921	3,097
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额	-11,252	-45,539	-29,840	18,826
六、综合收益总额	-10,009,745	-18,412,268	-16,709,082	8,221,117
归属于母公司所有者的综合收益总额	-9,026,757	-16,179,669	-15,266,454	7,358,821

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
归属于少数股东的综合收益总额	-982,988	-2,232,599	-1,442,628	862,296
七、每股收益				
基本每股收益（人民币元/股）	-0.65	-1.21	-1.05	0.47
稀释每股收益（人民币元/股）	-	-1.21	-1.05	0.47

3、合并现金流量表

表 6-13: 发行人 2019-2021 年度及 2022 年 1-3 月合并现金流量表

单位：千元

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 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	14,657,731	78,610,787	67,508,675	141,859,497
收到的税费返还	9,761	44,074	33,643	94,703
收到其他与经营活动有关的现金	1,204,029	13,125,254	8,032,668	7,746,938
经营活动现金流入小计	15,871,521	91,780,115	75,574,986	149,701,138
购买商品、接受劳务支付的现金	9,480,709	-48,413,643	-44,723,559	-73,884,142
支付给职工以及为职工支付的现金	6,550,937	-23,350,613	-22,715,024	-25,105,166
支付的各项税费	236,815	-1,751,757	-1,752,663	-5,413,115
支付其他与经营活动有关的现金	7,261,889	-5,376,330	-4,975,566	-6,958,532
经营活动现金流出小计	23,530,350	-78,892,343	-74,166,812	-111,360,955
经营活动产生的现金流量净额	-7,658,829	12,887,772	1,408,174	38,340,183
二、投资活动产生的现金流量:				

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
收回已质押的银行存款	30,061	47,395	1,713	192,938
取得投资收益收到的现金	22,064	115,443	137,471	635,498
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	233,921	213,252	133,118	766,210
处置子公司收到的现金净额	-	-	-	-
收回投资收到的现金	-	1,149,819	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	76,675	112,062	191,598	163,185
投资活动现金流入小计	362,721	1,637,971	463,900	1,757,831
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,466,844	-6,074,638	-12,038,135	-13,108,682
投资支付的现金	794,343	-	-4,288,445	-613,399
增加已质押的银行存款	-	-16,116	-2,633	-2,380
支付其他与投资活动有关的现金	1,554	-	-	-
投资活动现金流出小计	2,262,741	-6,090,754	-16,329,213	-13,724,461
投资活动产生的现金流量净额	-1,900,020	-4,452,783	-15,865,313	-11,966,630
三、筹资活动产生的现金流量:				
发行债券收到的现金	5,750,000	16,050,000	29,700,000	15,500,000
发行股票收到的现金	-	-	-	-
吸收投资收到的现金	-	490,148	-	400,000
取得借款收到的现金	15,029,966	54,273,008	63,607,615	21,918,459
筹资活动现金流入小计	20,779,966	70,813,156	93,307,615	37,818,459
偿还借款支付的现金	7,581,824	-38,535,887	-27,348,267	-28,273,520

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
偿还债券支付的现金	3,250,000	-9,700,000	-34,000,000	-12,600,000
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	1,588,383	-5,783,848	-6,164,744	-6,441,503
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-	-26,549	-94,505	-200,540
租赁支付的现金	-	-15,082,110	-14,332,052	-14,754,685
支付其他与筹资活动有关的现金	3,516,104			
筹资活动现金流出小计	15,936,311	-69,101,845	-81,845,063	-62,069,708
筹资活动产生的现金流量净额	4,843,655	1,711,311	11,462,552	-24,251,249
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-7,693	-49,585	-102,697	49,795
五、现金及现金等价物净增加额	-4,722,887	10,096,715	-3,097,284	2,172,099
加：期初现金及现金等价物余额	15,934,713	5,837,998	8,935,282	6,763,183
六、期末现金及现金等价物余额	11,211,826	15,934,713	5,837,998	8,935,282

(二) 本部报表数据

1、资产负债表

表 6-14: 发行人 2019-2021 年末及 2022 年 3 月末本部资产负债表

单位：千元

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	4,952,408	5,825,297	4,651,356	6,782,234
交易性金融资产	2,410	3,066	-	-
应收票据	-	-	-	-
应收账款	1,518,673	2,492,262	2,259,952	4,746,976
其他应收款	2,910,310	2,363,982	2,999,425	2,663,180

中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
预付款项	301,459	301,615	261,522	220,809
存货	86,481	81,634	88,664	79,558
持有待售资产	111,502	333,884	-	-
其他流动资产	3,930,900	3,364,548	2,327,891	1,773,630
流动资产合计	13,814,143	14,766,288	12,588,810	16,266,387
非流动资产:				
可供出售金融资产	-	-	-	-
委托贷款	-	-	-	-
长期应收款	763,504	804,093	934,946	906,547
长期股权投资	24,298,520	24,607,026	24,719,781	25,773,081
其他权益工具投资	22,783	22,783	22,783	22,783
固定资产	60,353,709	61,347,580	64,110,458	63,603,497
在建工程	23,613,503	24,077,421	26,891,441	24,207,431
使用权资产	85,526,922	83,312,478	76,579,042	80,217,465
无形资产	2,452,577	2,469,503	2,479,040	2,584,849
长期待摊费用	161,174	171,398	217,999	292,361
递延所得税资产	7,449,089	7,449,089	5,620,570	3,684,145
非流动资产合计	204,641,781	204,261,371	201,576,060	201,292,159
资产总计	218,455,924	219,027,659	214,164,870	217,558,546
流动负债:				
短期借款	13,993,033	15,844,620	20,431,852	10,743,223
应付短期融资债券	-	9,782,882	-	-
应付票据	-	-	-	-
应付账款	11,079,134	9,978,118	10,376,360	13,825,527
票证结算	1,872,889	1,885,651	1,652,124	8,200,724
预收款项	-	-	-	-
合同负债	1,216,436	1,189,785	1,006,813	785,481
应付职工薪酬	1,336,918	1,800,941	882,311	1,339,255
应交税费	73,971	89,545	96,157	1,022,716
应付利息	-	-	-	-
其他应付款	11,602,949	6,766,072	6,254,523	9,948,496
一年内到期的非流动负债	15,789,249	10,503,858	15,306,089	10,212,519
流动负债合计	66,793,813	57,841,472	56,006,229	56,077,941

项目	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
非流动负债:				
长期借款	33,264,266	31,820,863	16,467,910	651,779
应付债券	1,500,000	6,500,000	6,500,000	10,500,000
租赁负债/应付融资租赁款	54,165,661	52,938,427	51,955,400	59,443,076
长期应付款	3,092,923	3,063,348	2,876,964	2,374,899
预计负债	2,363,879	2,379,152	2,155,105	2,016,618
递延收益	344,888	352,730	355,457	385,246
递延所得税负债	-	-	-	-
其他非流动负债	1,468,403	1,528,569	1,981,139	2,345,017
非流动负债合计	96,200,020	98,583,089	82,291,975	77,716,635
负债合计	162,993,833	156,424,561	138,298,204	133,794,576
所有者权益				
股本	14,524,815	14,524,815	14,524,815	14,524,815
资本公积	30,618,680	30,618,680	30,618,680	30,618,680
其他综合收益	282,974	282,974	283,195	361,290
盈余公积	11,527,181	11,527,181	11,527,181	10,989,499
未分配利润	-1,491,559	5,649,448	18,912,795	27,269,686
所有者权益合计	55,462,091	62,603,098	75,866,666	83,763,970
负债和所有者权益总计	218,455,923	219,027,659	214,164,870	217,558,546

2、利润表

表 6-15: 发行人 2019-2021 年度及 2022 年 1-3 月本部利润表

单位: 千元

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
一、营业收入	9,117,106	50,876,034	47,161,657	94,668,529
营业成本	13,952,739	59,175,907	51,299,728	79,107,865
营业税金及附加	31,374	144,856	116,666	141,920
销售费用	828,503	3,237,900	3,161,093	4,773,229
管理费用	511,235	2,110,521	1,793,819	1,898,149
研发费用	14,428	46,338	59,212	129,779
财务费用	922,111	3,086,496	1,024,095	4,476,914
资产减值损失	-	-292,467	-439,656	-
信用减值损失	-	-1,778	4,053	-42,569

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
加：其他收益	318,821	2,209,464	2,157,963	2,253,276
公允价值变动损失	-657	-345	-	-
投资收益(损失以“-”号填列)	-308,506	-50,276	-552,075	677,234
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	-308,506	-76,066	-856,329	357,266
资产处置收益(损失)	1,216	766	38,874	163,393
二、营业利润	-7,132,410	-15,060,620	-9,083,797	7,192,007
加：营业外收入	1,325	20,936	19,663	30,506
减：营业外支出	9,922	81,266	108,066	288,308
三、利润总额	-7,141,007	-15,120,950	-9,172,200	6,934,205
减：所得税费用	-	-1,861,240	-1,998,183	1,557,383
四、净利润	-7,141,007	-13,259,710	-7,174,017	5,376,822
五、其他综合收益的税后净额	-	-3,858	-78,095	155,052
(一)以后不能重分类进损益的其他综合收益	-	-3,858	-78,095	151,177
1.权益法下在被投资单位不能重分类进损益的其他综合收益中享有的份额	-	-3,858	-78,095	151,177
(二)以后将重分类进损益的其他综合收益	-	-	-	3,875
1.权益法下在被投资单位以后将重分类进损益的其他综合收益中享有的份额	-	-	-	3,875
六、综合收益总额	-7,141,007	-13,263,568	-7,252,112	5,531,874

3、现金流量表

表 6-16: 发行人 2019-2021 年度及 2022 年 1-3.月本部现金流量表

单位: 千元

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
一、经营活动产生的现金流量:				

中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	9,926,929	51,539,145	43,080,432	96,664,035
收到的税费返还	-	-	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	547,167	5,023,925	4,710,559	4,469,407
经营活动现金流入小计	10,474,096	56,563,070	47,790,991	101,133,442
购买商品、接受劳务支付的现金	6,389,534	-34,476,615	-31,806,520	-54,167,834
支付给职工以及为职工支付的现金	3,928,227	-12,731,605	-12,326,316	-12,270,845
支付的各项税费	119,036	-956,336	-1,103,090	-3,374,031
支付其他与经营活动有关的现金	1,258,751	-3,681,188	-3,987,223	-5,632,242
经营活动现金流出小计	11,695,548	-51,845,744	-49,223,149	-75,444,952
经营活动产生的现金流量净额	-1,221,452	4,717,326	-1,432,158	25,688,490
二、投资活动产生的现金流量:				
取得投资收益收到的现金	-	55,237	320,157	465,705
收回投资收到的现金	-	396		53,187
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	223,285	90,774	210,854	1,700,515
处置子公司收到的现金	-			-
收到其他与投资活动有关的现金	29,106	96,334	106,942	134,460
投资活动现金流入小计	252,391	242,741	637,953	2,353,867
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,465,040	-4,017,450	-10,550,533	-9,727,628
投资支付的现金	-			-1,600,000

项目	2022 年 1-3 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
投资活动现金流出小计	1,465,040	-4,017,450	-10,550,533	-11,327,628
投资活动产生的现金流量净额	-1,212,649	-3,774,709	-9,912,580	-8,973,761
三、筹资活动产生的现金流量:				
吸收投资收到的现金	-			
取得借款收到的现金	10,050,000	37,274,741	46,576,500	18,772,684
发行债券收到的现金	1,750,000	9,750,000	18,500,000	
筹资活动现金流入小计	11,800,000	47,024,741	65,076,500	18,772,684
偿还债务支付的现金	4,758,640	-26,586,726	-24,480,084	-16,694,101
偿还债券支付的现金	1,750,000	-5,500,000	-17,000,000	-4,000,000
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	1,176,339	-4,029,796	-4,361,901	-4,901,644
租赁支付的现金	-	-10,622,908	-9,989,079	-10,291,723
支付其他与筹资活动有关的现金	2,558,632	-	-	-
筹资活动现金流出小计	10,243,611	-46,739,430	-55,831,064	-35,887,468
筹资活动产生的现金流量净额	1,556,389	285,311	9,245,436	-17,114,784
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-8,138	-42,396	-43,384	2,511
五、现金及现金等价物净增加额	-885,850	1,185,532	-2,142,686	-397,544
加: 期初现金及现金等价物余额	5,794,662	4,609,130	6,751,816	7,149,360
六、期末现金及现金等价物余额	4,908,812	5,794,662	4,609,130	6,751,816

六、发行人财务状况分析（合并报表口径）

（一）资产结构分析

表 6-17: 发行人 2019-2021 年末资产结构情况表

单位: 千元

项目	2021 年 12 月 31 日		2020 年 12 月 31 日		2019 年 12 月 31 日	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比
货币资金	16,709,664	5.60%	6,575,243	2.31%	9,663,667	3.28%
应收票据	3,591	0.00%	6,593	0.00%	362	0.00%
应收账款	2,991,037	1.00%	2,942,799	1.04%	5,997,690	2.04%
预付款项	440,274	0.15%	421,237	0.15%	479,029	0.16%
其他应收款	3,191,247	1.07%	3,491,233	1.23%	3,245,439	1.10%
存货	2,050,282	0.69%	1,853,990	0.65%	2,098,673	0.71%
其他流动资产	4,672,592	1.57%	4,444,806	1.56%	3,331,996	1.13%
流动资产合计	30,396,728	10.19%	19,735,901	6.95%	24,816,856	8.43%
长期应收款	574,646	0.19%	621,398	0.22%	814,507	0.28%
长期股权投资	12,081,091	4.05%	12,379,614	4.36%	16,051,151	5.45%
固定资产	85,009,447	28.49%	87,717,717	30.88%	88,890,118	30.21%
在建工程	34,862,651	11.68%	38,138,866	13.43%	35,276,017	11.99%
使用权资产	119,213,535	39.95%	112,074,148	39.45%	116,827,217	39.70%
无形资产	3,544,175	1.19%	3,597,206	1.27%	3,722,394	1.27%
递延所得税资产	9,700,554	3.25%	6,691,963	2.36%	4,291,504	1.46%
非流动资产合计	268,018,424	89.81%	264,334,809	93.05%	269,436,697	91.57%
资产总计	298,415,152	100.00%	284,070,710	100.00%	294,253,553	100.00%

截至2019年末、2020年末和2021年末，发行人总资产分别为2,942.54亿元、2,840.71亿元和2,984.15亿元。

发行人总资产以非流动资产为主，截至2019年末、2020年末和2021年末，非流动资产占公司总资产的比例分别为91.57%、93.05%和89.81%，流动资产占比较小。

流动资产

截至2019年末、2020年末和2021年末，发行人流动资产分别为248.17亿元、197.36亿元和303.97亿元，占资产总额的比重分别为8.43%、6.95%和10.19%，占比较小。发行人流动资产主要由货币资金、应收账款、其他应收款、存货和其他流动资产等构成。

1、货币资金

截至2019年末、2020年末和2021年末，发行人货币资金余额分别为96.64亿元、65.75亿元和167.10亿元，占流动资产的比例为38.94%、33.32%和54.97%，占资产总额的比例依次为3.28%、2.31%和5.60%。2019年末，发行人所有权受到限制的货币资金约为人民币7.28亿元，其中存放中国人民银行准备金6.12亿元，质押银行存款0.67亿元，保证金约0.49亿元；发行人所有权或使用权受到限制的货币资金金额占货币资金余额的比例为7.54%，占比较小。2020年末，发行人货币资金余额较2019年末减少30.89亿元，减幅为31.96%，主要是由于发行人提升资金使用效率，资金存量减少。2020年末，发行人所有权受到限制的货币资金约为人民币7.37亿元，其中存放中国人民银行准备金6.29亿元，质押银行存款0.64亿元，保证金约0.44亿元；发行人所有权或使用权受到限制的货币资金金额占货币资金余额的比例为11.21%，占比较小。2021年末，发行人货币资金余额较2020年末增加101.34亿元，增幅为154.13%，主要是由于发行人根据资金安排灵活调整资金存量。2021年末，发行人所有权受到限制的货币资金约为人民币7.75亿元，主要是存放中国人民银行准备金；发行人所有权或使用权受到限制的货币资金金额占货币资金余额的比例为4.64%，占比较小。

表 6-18：发行人 2019-2021 年末货币资金明细情况表

单位：千元

项目	2021 年末	2020 年末	2019 年末	2018 年末
库存现金	1,296	4,460	3,689	4,125
银行存款	16,651,849	6,523,142	9,594,103	7,628,513
其他货币资金	56,519	47,641	65,875	174,934
合计	16,709,664	6,575,243	9,663,667	7,807,572
其中：存放境外款项总额	341,870	332,431	681,025	1,235,256

2、应收账款

截至2019年末、2020年末和2021年末，发行人应收账款账面净额分别为59.98亿元、29.43亿元和29.91亿元，占流动资产总额的比例依次为24.17%、14.91%和9.84%。2020年末，发行人应收账款较2019年末减少30.55亿元，减幅50.93%，主要受新冠疫情影响，应收客票款下降。2021年末，发行人应收账款账面金额较2020年末增加0.48亿元，增幅1.64%。

表 6-19：发行人 2019-2021 年末应收账款账龄情况

单位：千元

账龄	2021/12/31		2020/12/31		2019/12/31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	2,976,999	94.51%	2,916,664	94.02%	6,041,494	96.78%
1 至 2 年	40,834	1.30%	69,735	2.25%	78,115	1.25%
2 至 3 年	44,467	1.41%	68,048	2.19%	6,044	0.10%
3 年以上	87,720	2.78%	47,881	1.54%	116,588	1.87%
账面原值	3,150,020	100.00%	3,102,328	100.00%	6,242,241	100.00%
减：坏账准备	158,983	5.05%	159,529	5.14%	244,551	3.92%
账面净值	2,991,037	94.95%	2,942,799	94.86%	5,997,690	96.08%

表 6-20: 发行人 2020 年末及 2021 年末账面原值前五名应收账款明细

单位：千元

客户名称	是否关联方	2020 年末账面原值	账龄	原值占比
国货航	是	1,456,402	2 年以内	47%
中航集团	是	402,659	1 年以内	13%
客户 1	否	203,423	1 年以内	7%
客户 2	否	161,678	1 年以内	5%
客户 3	否	104,736	1 年以内	3%
合计	-	2,328,898	-	75%
客户名称	是否关联方	2021 年末账面原值	账龄	原值占比
国货航	是	1,587,808	1 年以内	50%
中航集团	是	384,102	1 年以内	12%
客户 1	否	278,962	1 年以内	9%
客户 2	否	185,840	1 年以内	6%
客户 3	否	42,428	1 年以内	1%
合计	-	2,479,140	-	78%

2020 年末，发行人对前五大客户的应收账款账面原值合计为人民币 23.29 亿元，占应收账款账面原值的 75.00%。2021 年末，发行人对前五大客户的应收账款账面原值合计为人民币 24.79 亿元，占应收账款账面原值的 78.00%。

3、预付款项

报告期内，发行人预付款项主要为预付的租赁飞机租金、预付设备采购款和预付航油采购款等。2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人预付款项分别为 4.79 亿元、4.21 亿元和 4.40 亿元，占流动资产的比例分别为 1.93%、2.13% 和 1.45%。

2020年末，发行人预付款项较2019年末下降0.58亿元，降幅12.06%，主要是由于预付航油采购款大幅减少所致。2021年末，发行人预付款项4.40亿元，较2020年末增加0.19亿元，增幅为4.52%。

4、其他应收款

报告期内，发行人其他应收款主要包括应收购买飞机及发动机回扣款、租赁押金等。2019年末、2020年末以及2021年末，发行人其他应收款余额分别为32.45亿元、34.91亿元和31.91亿元，占流动资产总额的比例分别为13.08%、17.69%和10.50%。2020年末，发行人其他应收款余额较2019年末增加2.46亿元，增幅为7.57%。2021年末，发行人其他应收款余额较2020年末减少3.00亿元，减幅8.59%。

表 6-21: 发行人 2019-2021 年末其他应收款账龄情况

单位：千元

账龄	2021/12/31		2020/12/31		2019/12/31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	2,012,659	52.29%	1,906,193	44.01%	2,095,555	51.31%
1 至 2 年	478,706	12.44%	861,497	19.89%	287,902	7.05%
2 至 3 年	365,542	9.50%	198,307	4.58%	315,058	7.71%
3 年以上	992,069	25.77%	1,365,011	31.52%	1,385,523	33.93%
账面原值	3,848,976	100.00%	4,331,008	100.00%	4,084,038	100.00%
减：坏账准备	657,729	17.09%	839,775	19.39%	838,599	20.53%
账面净值	3,191,247	82.91%	3,491,233	80.61%	3,245,439	79.47%

发行人已发生信用减值的其他应收款主要为发行人子公司深圳航空应收深圳市汇润投资有限公司（以下简称“汇润投资”）、应收深圳市深航房地产开发有限责任公司（以下简称“深航房地产”）及其下属子公司的往来款项。2019年汇润投资破产清算管理人解散，发行人将账面余额人民币 7.75 亿元的应收汇润投资款项予以核销。截至 2019 年 12 月 31 日，发行人剩余应收深航房地产款项人民币 4.69 亿元，均已全额计提坏账准备。截止 2020 年 12 月 31 日，本集团应收深航房地产的款项为人民币 4.69 亿元，已全额计提减值准备。2021 年收回人民币 1.70 亿元，截止 2021 年 12 月 31 日，发行人应收深航房地产的款项为人民币 2.98 亿元，已全额计提减值准备。

表 6-22: 发行人 2020 年末及 2021 年末余额前五名其他应收账款账明细

单位：千元

客户名称	是否关联方	2020 年末账面原值	账龄	原值占比
客户 1	否	477,830	0-5 年以上	11%
国货航	是	419,480	0-5 年以上	10%
客户 2	否	408,189	2 年以内	9%
中航集团	是	189,250	1 年以内	4%
客户 3	否	187,704	0-5 年以上	4%
合计	-	1,682,453	-	38%
客户名称	是否关联方	2021 年末账面原值	账龄	原值占比
客户 1	否	324,903	2 年以内	8%
国货航	是	265,579	0-5 年以上	7%
客户 2	否	199,325	0-5 年以上	5%
客户 3	否	161,877	0-5 年以上	4%
山航股份	是	105,424	0-5 年以上	3%
合计	-	1,057,108	-	27%

2020 年末，发行人对前五大客户的其他应收账款账面原值合计为人民币 16.82 亿元，占其他应收账款账面原值的 38%。2021 年末，发行人对前五大客户的其他应收账款账面原值合计为人民币 10.57 亿元，占其他应收账款账面原值的 27.00%。

5、存货

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人存货账面价值分别为 20.99 亿元、18.54 亿元和 20.50 亿元，占流动资产的比例分别为 8.46%、9.39% 和 6.75%。发行人的存货主要为航材消耗件，其可存放的时间一般较长。截至 2021 年 12 月 31 日，发行人没有用于债务担保和其他所有权受到限制的存货。

表 6-23: 发行人 2021 年末存货构成及跌价准备情况

单位：千元

存户种类	账面金额	减跌价准备	账面价值	占比
航材消耗件	1,285,203	213,060	1,072,143	52.29%
机上供应品	82,534	-	82,534	4.03%
普通器材	9,486	414	9,072	0.44%
其他	906,772	20,239	886,533	43.24%
合计	2,283,995	233,713	2,050,282	100%

6、其他流动资产

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人其他流动资产余额分别为 33.32 亿元、44.45 亿元和 46.73 亿元，占流动资产的比例分别为 13.43%、22.52%和 15.37%。2020 年末较 2019 年末增加 11.13 亿元，增幅为 33.40%，主要是其他债务工具增加。2021 年末较 2020 年末增加 2.28 亿元，增幅为 5.13%。发行人其他流动资产主要系增值税留抵税额和债权投资。

发行人其他流动资产主要系增值税留抵税额和对关联方发放的贷款。其中，发行人对关联方发放的贷款主要是发行人子公司中航财务公司发放予中航集团及其子公司和联营企业的短期贷款。截至 2021 年末，发行人对关联方发放贷款金额为 0.8 亿元，贷款年利率为 3.30%。

非流动资产

发行人非流动资产主要包括长期股权投资、固定资产、使用权资产、在建工程 and 无形资产等。2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人非流动资产分别为 2,694.37 亿元、2,643.35 亿元以及 2,680.18 亿元，占资产总额的比例分别为 91.57%、93.05% 以及 89.81%，占绝对比例。

1、长期股权投资

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人长期股权投资账面价值分别为 160.51 亿元、123.80 亿元以及 120.81 亿元，占非流动资产的比例分别为 5.96%、4.68% 以及 4.51%。截至 2021 年末，发行人不存在重大的由于被投资单位经营状况变化等原因而导致其可收回金额低于投资的账面价值并且这种降低的价值在可预计的未来期间内不可能恢复的情况，故不需计提长期股权投资减值准备。各长期股权投资的变现及境外投资收益汇回不存在重大限制。

表 6-24: 发行人 2019-2021 年末长期股权投资情况

单位：千元

按权益法核算的股权投资	2021 年末	2020 年末	2019 年末
占合营企业之权益	1,830,070	1,581,105	1,543,509
占联营企业之权益	10,251,021	10,798,509	14,507,642
小计	12,081,091	12,379,614	16,051,151
减：长期股权投资减值准备			
联营企业		-	-

合计	12,081,091	12,379,614	16,051,151
----	------------	------------	------------

2、固定资产和使用权资产

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人固定资产和使用权资产的账面价值合计金额分别为 2,057.17 亿元、1,997.92 亿元以及 2,042.23 亿元，占非流动资产的比例分别为 76.35%、75.58%以及 76.20%，是发行人资产的最主要组成部分。发行人固定资产和使用权资产主要包括飞机及发动机、房屋及建筑物、高价周转件及其他设备等，是公司最主要的经营性资产。2019 年末，发行人固定资产和使用权资产的账面价值变动主要是因为发行人自 2019 年 1 月 1 日起施行新租赁会计准则所致。

根据中华人民共和国财政部于 2018 年 12 月 7 日发布的《关于修订印发<企业会计准则第 21 号——租赁>的通知》（财会[2018]35 号），发行人将原融资租赁资产以及未确认入账的经营租赁资产一并调整确认为使用权资产，并相应确认租赁负债。

表 6-25: 发行人 2020 年末固定资产和使用权资产构成情况表

单位：千元

固定资产:					
项目	飞机及发动机	房屋及建筑物	高价周转件	其他设备	合计
原值	144,455,423	12,041,845	10,800,313	10,500,157	177,797,738
累计折旧	70,099,991	4,972,492	7,165,644	6,852,463	89,090,590
减值准备	966,207	-	23,224	-	989,431
账面价值	73,389,225	7,069,353	3,611,445	3,647,694	87,717,717
使用权资产:					
项目	飞机及发动机	房屋及建筑物	其他	合计	
原值	170,327,987	1,840,832	183,199	172,352,018	
累计折旧	59,113,041	1,123,772	41,057	60,277,870	
减值准备	-	-	-	-	
账面价值	111,214,946	717,060	142,142	112,074,148	

表 6-26: 发行人 2021 年末固定资产和使用权资产构成情况表

单位：千元

固定资产:					
-------	--	--	--	--	--

项目	飞机及发动机	房屋及建筑物	高价周转件	其他设备	合计
原值	142,845,950	13,840,753	11,339,269	11,185,502	179,2111,474
累计折旧	73,078,335	5,416,518	7,815,004	7,322,305	93,632,162
减值准备	547,115	-	22,750	-	569,865
账面价值	69,220,500	8,424,235	3,501,515	3,863,197	85,009,447
使用权资产:					
项目	飞机及发动机	房屋及建筑物	其他	合计	
原值	186,385,876	2,385,678	371,705	189,143,259	
累计折旧	68,631,778	1,242,124	55,822	69,929,724	
减值准备	-	-	-	-	
账面价值	117,754,098	1,143,554	315,883	119,213,535	

表 6-27: 发行人 2020 年末所有权或使用权受限的固定资产和使用权资产情况表

单位: 千元

受限资产类别	受限原因	账面价值
飞机	融资租赁	87,212,798.53
飞机及建筑物	融资租赁	120,739.94
房屋及建筑物	借款抵押	2,231,516.63
账面价值合计	-	89,565,055.10

发行人租赁了多项资产, 主要为飞机及发动机。发行人拥有在租赁期结束时可按低于市价的价格行使购买部分飞机及发动机的选择权。截至 2021 年末, 根据部分银行贷款及融资租赁协议, 发行人共抵押了账面净值约为 22.31 亿元的飞机和建筑物。

截至 2021 年末, 发行人账面价值 46.16 亿元的房屋建筑物类固定资产正在办理产权证明并登记过户至发行人名下。发行人管理层认为发行人有权合法、有效地占用并使用上述房屋, 并且认为上述事项不会对整体财务状况构成任何重大不利影响。

3、在建工程

2019 年末、2020 年末以及 2021 年末, 发行人在建工程账面价值分别为 352.76 亿元、381.39 亿元和 348.63 亿元, 占非流动资产的比例分别为 13.09%、14.43% 和 13.01%。发行人在建工程主要包括飞机及发动机预付款、发动机替换件、发动机预付款等。

表 6-28: 发行人 2020 年末在建工程明细表

单位: 千元

项目	账面价值	占比	资金来源
飞机预付款	24,907,862	65.31%	借款及自筹
发动机替换件	8,807,588	23.09%	借款及自筹
发动机预付款	802,198	2.10%	借款及自筹
成都新机场建设	1,320,346	3.46%	借款及自筹
其他	2,300,872	6.03%	借款及自筹
账面价值合计	38,138,866	100.00%	-

表 6-29: 发行人 2021 年末在建工程明细表

单位: 千元

项目	账面价值	占比	资金来源
飞机及发动机预付款	22,692,195	65.09%	借款及自筹
发动机替换件	8,159,121	23.40%	借款及自筹
成都新机场建设	190,994	0.55%	借款及自筹
其他	3,820,341	10.96%	借款及自筹
账面价值合计	34,862,651	100.00%	-

4、无形资产

2019年末、2020年末、2021年末，发行人无形资产账面价值分别为37.22亿元、35.97亿元和35.44亿元，占非流动资产的比例分别为1.38%、1.36%和1.32%。公司无形资产主要系土地使用权、电脑软件、星空联盟入盟权等。

表 6-30: 发行人 2020 年末无形资产情况表

单位: 千元

项目	土地使用权	电脑软件	星空联盟入盟权	其他	合计
原值	3,674,394	1,419,855	35,328	552,035	5,681,612
累计摊销	863,891	1,131,357	-	89,158	2,084,406
减值准备	-	-	-	-	-

账面价值	2,810,503	288,498	35,328	462,877	3,597,206
------	-----------	---------	--------	---------	-----------

2020年末，发行人账面价值0.27亿元的土地使用权用作银行借款质押。截至2020年末，发行人无形资产不存在预计可收回金额低于其账面价值的情况，故无需计提无形资产减值准备。

表 6-31: 发行人 2021 年末无形资产情况表

单位: 千元

项目	土地使用权	电脑软件	星空联盟入盟权	其他	合计
原值	3,674,456	1,575,989	35,031	551,821	5,837,297
累计摊销	942,842	1,241,921	-	107,609	2,292,372
减值准备	-	-	-	750	750
账面价值	2,731,614	334,068	35,031	443,462	3,544,175

(二) 负债结构分析

表 6-32: 发行人 2019-2021 年末负债结构情况表

单位: 千元

项目	2021 年 12 月 31 日		2020 年 12 月 31 日		2019 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	22,001,916	9.46%	29,327,087	14.64%	13,566,403	7.03%
应付短期融资债券	12,332,635	5.30%	510,810	0.26%	7,381,933	3.83%
应付票据	199,276	0.09%	62,570	0.03%	-	0.00%
应付账款	13,307,360	5.72%	12,740,096	6.36%	17,307,980	8.97%
票证结算	2,116,028	0.91%	2,002,649	1.00%	9,980,300	5.17%
合同负债	1,479,717	0.64%	1,280,102	0.64%	1,037,031	0.54%
应付职工薪酬	3,502,384	1.51%	2,608,944	1.30%	3,196,108	1.66%
应交税费	166,085	0.07%	206,547	0.10%	1,255,056	0.65%
其他应付款	17,239,846	7.41%	9,600,645	4.79%	9,031,542	4.68%
一年内到期的非流动负债	19,070,477	8.20%	22,054,735	11.01%	14,873,364	7.71%
流动负债合计	91,415,724	39.31%	80,394,185	40.15%	77,629,717	40.25%
长期借款	43,620,468	18.76%	21,140,699	10.56%	1,200,430	0.62%
应付债券	9,499,579	4.08%	10,498,398	5.24%	15,398,535	7.98%
租赁负债/应付融资租赁款	76,347,051	32.83%	76,098,678	38.00%	86,586,353	44.89%

项目	2021 年 12 月 31 日		2020 年 12 月 31 日		2019 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
长期应付款	5,656,909	2.43%	5,783,825	2.89%	4,971,572	2.58%
预计负债	3,147,357	1.35%	3,023,109	1.51%	3,026,793	1.57%
递延收益	544,383	0.23%	488,791	0.24%	521,227	0.27%
递延所得税负债	328,063	0.14%	334,720	0.17%	621,440	0.32%
其他非流动负债	1,772,209	0.76%	2,264,843	1.13%	2,670,910	1.38%
非流动负债合计	141,134,355	60.69%	119,862,395	59.85%	115,247,193	59.75%
负债合计	232,550,079	100.00%	200,256,580	100.00%	192,876,910	100.00%

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人的负债总额分别为 1,928.77 亿元、2,002.57 亿元和 2,325.50 亿元。

2020 年末公司总负债较 2019 年末增加 73.8 亿元，增幅为 3.83%。发行人负债规模在 2019 年度增幅较大，主要是因为：发行人自 2019 年 1 月 1 日起执行《企业会计准则第 21 号——租赁》，将原融资租赁资产以及未确认入账的经营租赁资产一并调整确认为使用权资产，并相应确认租赁负债。从负债构成来看，发行人流动负债和非流动负债规模在报告期内基本持平。2021 年末总负债较 2020 年末增加 322.93 亿元，增幅为 16.13%。截至 2019 年末、2020 年末和 2021 年末，公司非流动负债的比例分别为 59.75%、59.85%和 60.69%，负债结构较为合理。

流动负债

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人流动负债分别为 776.30 亿元、803.94 亿元和 914.16 亿元，占负债总额的比重分别为 40.25%、40.15%和 39.31%。报告期内，发行人流动负债主要包括短期借款、应付短期融资债券、应付账款、国内票证结算、国际票证结算、其他应付款和一年内到期的非流动负债。

1、短期借款

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人短期借款账面价值分别是 135.66 亿元、293.27 亿元和 220.02 亿元，占流动负债的比例分别为 17.48%、36.48%和 24.07%。

2020 年末，发行人短期借款较 2019 年末增加了 157.61 亿元，增幅为 116.17%，主要系发行人受疫情影响，短期融资需求增加所致。2021 年末，发行人短期借款金额较 2020 年末减少了 73.25 亿元，降幅为 24.98%，主要原因为发行人为应对新冠疫情影响，在确保流动性安全的基础上减少运营成本后，致使短期融资规模降低所致。

表 6-33: 发行人 2021 年末短期借款结构情况表

单位: 千元

借款类别	2021 年末	2020 年末
信用借款	22,001,916	28,803,055
担保借款	-	524,032
质押借款	-	-
合计	22,001,916	29,327,087

2、应付短期融资债券

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人应付短期融资债券账面价值分别是 73.82 亿元、5.11 亿元和 123.33 亿元，占流动负债的比例分别为 9.51%、0.64% 和 13.49%。

截止 2020 年末，发行人应付短期融资债券较 2019 年末减少 68.71 亿元，降幅为 93.08%，主要系发行人子公司深圳航空发行在外的短期融资债券，年利率为 2.74%。截至 2021 年末，发行人应付短期融资债券较 2020 年末增加 118.22 亿元，涨幅为 2314.33%，主要系发行人子公司深圳航空发行在外的短期融资债券，年利率范围为 2.34%至 3.10%。

3、应付账款

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人应付账款账面价值分别是 173.08 亿元、127.40 亿元和 133.07 亿元，占流动负债的比例分别为 22.30%、15.85%和 14.56%。发行人应付账款主要为应付起降服务款、应付航材及修理款、应付油料款等。截至 2019 年末，发行人账龄超过 1 年的应付账款约 27.00 亿元，主要为应付起降服务费、航材及修理款、电脑订座费和训练费等，发行人与对方继续发生业务往来，上述账款尚未结清。截至 2020 年末，发行人账龄超过 1 年的应付账款约 26.00 亿元，主要为应付起降服务费、航材及修理款、电脑订座费和训练费等，发行人与对方继续发生业务往来，上述账款尚未结清。截至 2021 年末，发行人账龄超过 1 年的应付账款约人民币 23.00 亿元，主要为应付起降服务款、航材及修理款、电脑订座费和训练费等，发行人与对方继续发生业务往来，上述账款尚未结清。

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人应付账款按照款项性质分类情况如下：

表 6-34: 发行人 2019-2021 年末应付账款分类表

单位: 千元

类别	2021 年末	2020 年末	2019 年末
应付起降服务款	2,400,918	2,923,095	5,658,539
应付航材及修理款	4,291,460	3,732,620	3,541,420
应付油料款	1,490,888	836,435	2,412,454
应付电脑订座费等暂估款	2,190,686	2,107,545	2,669,210
应付餐食供应品款	255,876	438,523	774,892
应付销售折让款	420,206	519,785	594,673
其他	2,257,326	2,182,093	1,656,792
合计	13,307,360	12,740,096	17,307,980

表 6-35: 发行人 2019-2021 年末应付账款账龄情况

单位: 亿元

账龄	2021/12/31		2020/12/31		2019/12/31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	110	82.71%	101	79.53%	146	84.39%
1 年以上	23	17.29%	26	20.47%	27	15.61%
合计	133	100.00%	127	100.00%	173	100.00%

4、票证结算

发行人将所出售的客票票证或签订的货邮订单作为一项合同,并将除下述常旅客奖励计划外的提供运输服务作为一项履约义务,并于提供运输服务时按照分摊至该项履约义务的交易价格确认收入。发行人确认客运收入是以运输服务提供或者未使用票证过期为依据,而并非以票证销售为依据。发行人出售的机票在尚未承运时计入流动负债,通过“国内票证结算”或“国际票证结算”进行核算。

2019年末、2020年末和2021年末,发行人国内票证结算账面价值分别是37.07亿元、11.36亿元和14.93亿元,占流动负债的比例分别为4.48%、1.41%和1.74%。

2019年末、2020年末和2021年末,发行人国际票证结算账面价值分别是62.73亿元、8.67亿元和9.40亿元,占流动负债的比例分别为8.08%、1.08%和1.10%。

2021年末,发行人国内票证结算和国际票证结算账面价值合计21.16亿元,较2020年末增加1.13亿元,变化不大。

5、其他应付款

2019年末、2020年末和2021年末，发行人其他应付款账面价值分别是90.32亿元、96.01亿元和172.40亿元，占流动负债的比例分别为11.63%、11.94%和18.86%。2019年末，发行人其他应付款较去年同期增加18.69亿元，增幅26.09%，主要是新增与控股股东资金拆借所致。2020年末发行人其他应付款较去年同期增加5.69亿元，增幅为6.30%。2021年末，发行人其他应付款余额较2020年末增加76.39亿元，增幅为79.57%，主要是发行人一子公司吸收存款增加。

表6-36：发行人2019-2021年末其他应付款分类情况

单位：千元

分类	2021 年末	2020 年末	2019 年末
吸收存款	11,336,605	4,460,613	3,372,495
应付中航集团及其他关联公司款项	2,063,546	1,973,479	1,542,190
应付股利	-	-	-
代理商押金	367,250	564,275	907,911
应付代收税金	171,793	224,133	412,277
应付工程款	1,496,416	172,655	234,295
公共住房维修基金	108,388	108,806	111,102
应付子公司原股东款	98,000	98,000	-
其他	1,597,848	1,998,684	2,451,272
合计	17,239,846	9,600,645	9,031,542

发行人其他应付款中吸收存款为中航集团及其他关联方存放于发行人之子公司中航财务公司的款项，符合相关管理要求，截至2021年12月31日，存款按年利率0.35%至2.03%计息。

6、一年内到期的非流动负债

2019年末、2020年末和2021年末，发行人一年内到期的非流动负债账面价值分别是148.73亿元、220.55亿元和190.70亿元，占流动负债的比例分别为19.16%、27.43%和20.86%。2020年末变化幅度较大，主要是由于发行人短期借款和长期借款增加。

表6-37：发行人2019-2021年末一年内到期的非流动负债情况

单位：千元

分类	2021 年末	2020 年末	2019 年末
一年内到期的长期借款	1,035,034	554,615	374,313
一年内到期的应付债券	3,400,860	7,876,609	431,486
一年内到期的长期应付款	15,624	28,449	32,038
一年内到期的租赁负债/应付融资租赁款	14,534,309	13,560,862	13,861,503
一年内到期的递延收益	-	-	-
一年内到期的预计负债	84,650	34,200	174,024
合计	19,070,477	22,054,735	14,873,364

非流动负债

2019年末、2020年末和2021年末，发行人非流动负债分别为1,152.47亿元、1,198.62亿元和1,411.34亿元，占负债总额的比重分别为59.75%、59.85%和60.69%。报告期内，发行人非流动负债主要包括长期借款、应付债券、租赁负债/应付融资租赁款、长期应付款和预计负债等。

1、长期借款

2019年末、2020年末和2021年末，发行人长期借款余额分别是12.00亿元、211.41亿元和436.20亿元，占非流动负债的比例分别为1.04%、17.64%和30.91%。发行人长期借款金额2020年上升幅度较大，主要是受疫情影响为补充流动资金用于日常经营而增加信用借款增加。2021年末，发行人长期借款金额较2020年末增加224.80亿元，涨幅106.33%，主要原因为公司主动调节融资结构，一年以上流动资金借款比例有所增加。

表 6-38: 发行人 2020 年及 2021 年长期借款结构情况表

单位：千元

借款类别	2021 年末	2020 年末
信用借款	43,094,667	20,195,553
抵押借款	1,560,835	1,349,611
质押借款	-	150,150
减：一年内到期的长期借款	1,035,034	554,615
合计	43,620,468	21,140,699

2、应付债券

2019年末、2020年末和2021年末，发行人应付债券余额分别为153.99亿元、104.98亿元和95.00亿元，占非流动负债总额的比例分别为13.36%、8.76%和6.73%。2020年同期下降31.82%，主要是转入一年内到期的应付债券增加。2021年末，发行人应付债券金额较2020年末减少9.99亿元，减幅9.51%。

表6-39: 发行人2021年末应付债券情况表

债券简称	发行主体	发行规模	发行日期	债券期限	年末余额
2012年第一期公司债(注1)	发行人	5,000,000	2013年1月18日	10年	5,243,123
2012年第二期公司债(注1)	发行人	1,500,000	2013年8月16日	10年	1,530,057
2019年第一期中期票据	深圳航空	1,000,000	2019年03月14日	3年	1,029,464
2019年第一期公司债	深圳航空	1,000,000	2019年04月25日	3年	1,027,397
2019年第二期中期票据	深圳航空	1,000,000	2019年05月21日	3年	1,023,027
2020年第一期中期票据	深圳航空	1,000,000	2020年03月03日	3年	1,024,401
2021年第一期中期票据	深圳航空	2,000,000	2021年08月19日	3年	2,022,970
合计		12,500,000			12,900,439

3、租赁负债/应付融资租赁款

2019年末、2020年末和2021年末，发行人租赁负债/应付融资租赁款的账面余额分别为865.86亿元、760.99亿元和763.47亿元，占非流动负债总额的比例分别为75.13%、63.49%和54.10%。发行人租赁负债/应付融资租赁款主要系发行人通过融资租赁方式引进飞机从而产生的应付出租方款项。

截至2020年末，发行人租赁负债(不包含一年内到期的部分)金额为760.99亿元，较2019年末下降12.11%。2021年末，发行人租赁负债/应付融资租赁款金额较2020年末基本持平。

表6-40: 发行人2019-2021年末未来需要支付的未折现最低融资租赁付款金额

单位：千元

项目	2021 年末	2020 年末	2019 年末
1 年以内 (含 1 年)	17,511,588	16,632,893	17,453,162
1 至 2 年 (含 2 年)	16,940,172	15,824,712	16,599,398
2 至 3 年 (含 3 年)	-	-	15,429,780
2 至 5 年 (含 5 年)	41,151,717	41,987,455	-
3 年以上	-	-	66,826,920
5 年以上	26,984,463	27,801,689	-
小计	102,587,940	102,246,749	116,309,260
减：未确认融资费用	11,706,580	12,587,209	15,861,404
减：一年内到期的租赁负债/应付融资租赁款	14,534,309	13,560,862	13,861,503
合计	76,347,051	76,098,678	86,586,353

4、预计负债

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人预计负债金额分别为 30.27 亿元、30.23 亿元和 31.47 亿元，占非流动负债总额的比例分别为 2.63%、2.52%以及 2.23%。2020 年末，发行人预计负债余额较 2019 年末减少 0.04 亿元，降幅为 0.12%。2021 年末，发行人预计负债余额较 2020 年末增加 1.24 亿元，涨幅 4.11%，

表 6-41：发行人 2020 年末和 2021 年末预计负债按照性质分类情况

单位：千元

项目	2021 年末	2020 年末
河南航空未投入的资本	204,000	204,000
租赁资产的复原成本	2,926,724	2,799,035
其他	16,633	20,074
合计	3,147,357	3,023,109

河南航空注册资本为人民币 5.00 亿元，深圳航空认缴注册资本人民币 2.55 亿元，截至 2021 年 12 月 31 日，深圳航空共投入资本金为人民币 0.51 亿元，尚未投入资本金为人民币 2.04 亿元。2011 年河南航空进入破产重整程序。2020 年 10 月 19 日，郑州中院判决批准河南航空破产重整计划，截至破产重整计划执行到期日 2021 年 1 月 19 日，重整计划尚未执行。根据目前破产重整的进程，深圳航空管理层认为，鉴于深圳航空资本未完全投入，深圳航空很可能需按持股比例

(即 51%)继续承担河南航空的累计损失，以认缴的出资金额为限。因此，深圳航空根据持股比例累计确认预计负债人民币 2.04 亿元。

5、其他非流动负债

发行人自 2018 年 1 月 1 日起执行财政部于 2017 年修订的《企业会计准则第 14 号——收入》，根据上述新收入准则，发行人于 2018 年 1 月 1 日将预收款项余额转入合同负债，同时也将常旅客积分奖励计划下形成的递延收益余额重分类为合同负债，其中合同义务在一年之后到期的列示为其他非流动负债。2019-2021 年末，发行人其他非流动负债分别为 26.71 亿元、22.65 亿元和 17.72 亿元。

(三) 所有者权益分析

表6-42: 发行人2019-2021年末所有者权益分析表

单位：千元

权益项目	2021 年 12 月 31 日		2020 年 12 月 31 日		2019 年 12 月 31 日	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比
股本	14,524,815	22.05%	14,524,815	17.33%	14,524,815	14.33%
资本公积	26,270,841	39.89%	26,270,841	31.34%	26,270,841	25.91%
其他综合收益	-405,309	-0.62%	-871,587	-1.04%	-14,562	-0.01%
盈余公积	11,564,287	17.56%	11,564,287	13.80%	11,026,605	10.88%
未分配利润	9,315,969	14.14%	25,983,437	31.00%	41,587,530	41.02%
一般风险准备	131,916	0.20%	110,628	0.13%	110,628	0.11%
所有者权益合计	65,865,073	100.00%	83,814,130	100.00%	101,376,643	100.00%

1、股本

2019 年末、2020 年末和 2021 年末，发行人的股本均为 145.25 亿元，保持稳定。

表 6-43: 截至 2021 年 12 月 31 日发行人股本结构

单位：股

股份类型	持股数量	持股比例
一、有限售条件股份	-	-
1、国家持股	-	-
2、国有法人持股	-	-

股份类型	持股数量	持股比例
3、其他内资持股	-	-
其中：境内非国有法人持股	-	-
境内自然人持股	-	-
4、外资持股	-	-
其中：境外法人持股	-	-
境外自然人持股	-	-
二、无限售条件流通股份	14,524,815,185	100.00%
1、人民币普通股	9,962,131,821	68.59%
2、境内上市的外资股	-	-
3、境外上市的外资股	4,562,683,364	31.41%
4、其他	-	-
三、股本总数	14,524,815,185	100.00%

(1) 首次公开发行 H 股并上市

经公司 2004 年 9 月 30 日临时股东大会决议批准，并经国务院国资委国资改革[2004]939 号《关于中国国际航空股份有限公司转为境外募集公司的批复》和中国证监会证监国合字[2004]39 号文及香港联交所批准，公司于 2004 年 12 月以国际配售及香港公开发行的方式，向境外发行 H 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股港币 2.98 元。2004 年 12 月 15 日，公司境外发行股份正式在香港联交所和伦敦证交所上市交易，证券代码分别为“0753.HK”和“AIRC”。截至 2005 年 1 月 11 日，公司本次发行 H 股共计 2,933,210,909 股（含超额配售权部分）。

根据国务院国资委国资产权[2004]913 号《关于中国国际航空股份有限公司国有股减持有关问题的批复》，中航集团和中航有限根据各自对发行人的持股比例，按照本次境外增量发行股份总额的 10% 出售其所持有的股份共计 293,321,091 股。

本次 H 股发行后，公司总股本为 9,433,210,909 股，其中发起人股份实施国有股减持后变更为 6,206,678,909 股，占总股本的比例为 65.80%；H 股 3,226,532,000 股，占 34.20%（其中战略投资者为 943,321,091 股，占总股本 10%）。

2005 年 11 月 29 日，商务部以商资批[2005]2877 号《商务部关于同意中国国际航空股份有限公司变更为外商投资企业的批复》批准发行人变更为外商投资股份有限公司。

(2) 首次公开发行 A 股及上市

经中国证监会证监发字[2006]57 号文核准，公司于 2006 年 8 月向社会公开发行人民币普通股（A 股），2006 年 8 月 18 日，公司流通 A 股在上证所上市交易。公司发行 A 股后，总股本为 11,072,210,909 股，其中，A 股股份为 7,845,678,909 股，占总股本 70.86%；H 股股份为 3,226,532,000 股，占总股本 29.14%。

（3）2006 年 H 股定向增发

经中国证监会证监国合字[2006]19 号《关于同意中国国际航空股份有限公司增发境外上市外资股的批复》核准，公司于 2006 年 9 月向国泰航空定向增发 H 股 1,179,151,364 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股港币 3.45 元。此次定向增发后总股本为 12,251,362,273 股，其中，A 股股份为 7,845,678,909 股，占总股本 64.04%；H 股股份为 4,405,683,364 股，占总股本 35.96%。

（4）2010 年 H 股定向增发

经中国证监会证监许可[2010]1454 号《关于核准中国国际航空股份有限公司增发境外上市外资股的批复》核准，公司于 2010 年 11 月向中航有限定向增发 H 股 157,000,000 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股港币 6.62 元。

（5）2010 年 A 股非公开发行

经中国证监会证监许可[2010]1495 号《关于核准中国国际航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准，公司于 2010 年 11 月非公开发行人民币普通股（A 股）483,592,400 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股人民币 11.58 元。

（6）2013 年 A 股非公开发行

经中国证监会证监许可[2013]37 号《关于核准中国国际航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准，公司于 2013 年 1 月非公开发行人民币普通股（A 股）192,796,331 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股人民币 5.45 元。2013 年 1 月公司非公开发行 A 股股票后，总股本增加至 13,084,751,004 股，其中，A 股股份为 8,522,067,640 股，占总股本 65.13%；H 股股份为 4,562,683,364 股，占总股本 34.87%。

（7）2017 年 A 股非公开发行

经中国证监会证监许可[2016]2026 号《关于核准中国国际航空股份有限公司

非公开发行股票批复》核准，公司于 2017 年 3 月非公开发行人民币普通股（A 股）1,440,064,181 股，发行股票面值为每股人民币 1 元，发行价格为每股人民币 7.79 元。2017 年 3 月公司非公开发行 A 股股票后，总股本增加至 14,524,815,185 股，其中，A 股股份为 9,962,131,821 股，占总股本 68.59%；H 股股份为 4,562,683,364 股，占总股本 31.41%。

2、资本公积

2019 年末、2020 年末及 2021 年末，发行人的资本公积均为 262.71 亿元，未发生变动。

3、其他综合收益

2019 年末、2020 年末及 2021 年末，发行人的其他综合收益分别为-0.15 亿元、-8.72 亿元和-4.05 亿元，主要是由于发行人持有相当规模的外币资产，由外币在财务报表折算后的差额引起。

4、盈余公积

2019 年末、2020 年末及 2021 年末，发行人的盈余公积分别为 110.27 亿元、115.64 亿元和 115.64 亿元，近三年整体保持稳定。

5、未分配利润

2019 年末、2020 年末及 2021 年末，发行人的未分配利润分别为 415.88 亿元、259.83 亿元和 93.16 亿元。2020 年末未分配利润较 2019 年末减少 156.04 亿元，降幅为 37.52%，主要是发行人受疫情影响经营亏损所致。2021 年末，发行人未分配利润较 2020 年末减少 166.67 亿元，降幅 64.15%，

（四）现金流量分析

表 6-44: 发行人 2019-2021 年末合并现金流量表

单位：千元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动现金流入小计	91,780,115	75,574,986	149,701,138
经营活动现金流出小计	78,892,343	74,166,812	111,360,955
经营活动产生的现金流量净额	12,887,772	1,408,174	38,340,183

投资活动现金流入小计	1,637,971	463,900	1,757,831
投资活动现金流出小计	6,090,754	16,329,213	13,724,461
投资活动产生的现金流量净额	-4,452,783	-15,865,313	-11,966,630
筹资活动现金流入小计	70,813,156	93,307,615	37,818,459
筹资活动现金流出小计	69,101,845	81,845,063	62,069,708
筹资活动产生的现金流量净额	1,711,311	11,462,552	-24,251,249
现金及现金等价物净增加额	10,096,715	-3,097,284	2,172,099
期末现金及现金等价物余额	15,934,713	5,837,998	8,935,282

1、经营活动现金流分析

从经营活动看，2019-2021 年度，发行人经营活动现金流入分别为 1,497.01 亿元、755.75 亿元和 917.80 亿元，主要为航空客运业务形成的现金流入。2019-2021 年度，发行人经营活动产生的现金流量净额分别为 383.40 亿元、14.08 亿元和 128.88 亿元。2019 年度，发行人经营活动产生的现金流量净额较上年度增加 69.21 亿元，增幅为 22.03%，主要是由于购买商品、接受劳务支付的现金较上年同期下降 87.31 亿元。2020 年度，发行人经营活动产生的现金流量净额较上年度减少 369.32 亿元，主要受 2020 年新冠疫情的影响，发行人销售商品、提供劳务收到的现金较上年同期减少 743.51 亿元。2021 年度，发行人经营活动产生的现金流量净额较上年同期增加 815.21%，主要原因为销售收入同比上升以及退票量下降的影响。

2、投资活动现金流分析

从投资活动看，2019-2021 年度，发行人投资活动产生的现金流量净额分别为 -119.67 亿元、-158.65 亿元和 -44.53 亿元。发行人投资活动产生的现金流出主要是用于购买飞机及发动机支付的现金。2019 年度，发行人投资活动产生的现金流量净额较上年度减少 30.17 亿元，减幅为 33.71%，主要是 2019 年度处置相关资产产生的现金流量减少所致。2020 年度，发行人投资活动产生的现金流量净额较上年度减少 38.99 亿元，降幅为 32.58%，主要是发行人于 2020 年 8 月认购国泰航空股份 35.14 亿港元。2021 年度，发行人投资活动产生的现金流量净额较上年度增加 71.93%，主要由于购建固定资产和其他长期资产支付的现金同比减少以及去年同期认购国泰航空股份。

3、筹资活动现金流分析

从筹资活动看，2019-2021 年度，发行人筹资活动现金流入分别为 378.18 亿元、933.08 亿元、708.13 亿元；筹资活动现金流出分别为 620.70 亿元、818.45

亿元和 691.02 亿元，以偿还债务支付的现金为主。2019-2021 年度，发行人筹资活动产生的现金流量净额分别为-242.51 亿元、114.63 亿元和 17.11 亿元。2019 年度，发行人筹资活动产生的现金流量净额较去年同期减少 28.68 亿元，主要系 2019 年度取得借款收到的现金有所减少所致。2020 年度，发行人筹资活动产生的现金流量净额较去年同期增加 357.14 亿元。2021 年，发行人筹资活动产生的现金流入净额为 17.11 亿元，去年同期现金流入净额减少 85.07%，主要是为应对新冠疫情影响，确保流动性安全，融资规模增加所致。

七、发行人盈利能力分析

(一) 发行人利润表分析

表 6-45: 近三年发行人主要利润指标

单位: 千元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
营业收入	74,531,670	69,503,749	136,180,690
营业成本	85,843,595	75,631,053	113,245,845
销售费用	4,451,687	4,365,609	6,637,239
管理费用	4,498,803	4,122,945	4,445,259
研发费用	152,566	179,390	491,363
财务费用	4,127,075	1,309,428	6,168,967
资产减值损失	-337,434	-475,614	2,805
信用减值转回	163,148	92,598	-40,682
其他收益	3,840,535	4,076,199	3,643,407
投资收益	-745,870	-5,916,155	538,357
公允价值变动收益	-404	-	-
资产处置收益	38,207	44,329	116,062
营业利润	-21,851,458	-18,499,903	9,178,331
营业外收入	124,536	165,790	236,623
营业外支出	108,117	140,407	310,315
利润总额	-21,835,039	-18,474,520	9,104,639
净利润	-18,829,370	-15,822,217	7,252,046

1、主营业务收入

2019-2021 年度，发行人主营业务收入分别为 1,329.91 亿元、673.03 亿元以及 724.82 亿元。发行人的主营业务收入主要来自航空运输收入和其他收入，航空运输收入包括航空客运收入和航空货运及邮运收入，其他收入主要来自飞机和

发动机维修、进出口服务和其他航空服务等业务，发行人业务收入构成相对稳定。发行人近三年主营业务收入波动较大，主要受到新冠疫情影响。

发行人 2019 年度货邮运输收入减少主要是因为原发行人子公司国货航于 2018 年 12 月完成股权划转，国货航不再纳入发行人合并报表范围内。2020 年度，发行人实现主营收入较上年末减少 656.88 亿元，主要受新冠疫情影响。2021 年度，发行人实现主营收入较上年末增加 51.79 亿元，涨幅 7.70%。

2、主营业务成本

2019-2021 年度，发行人主营业务成本分别为 1,116.27 亿元、742.18 亿元和 844.81 亿元。发行人的主营业务成本主要来自航空油料成本、起降及停机费用、折旧、飞机保养、维修和大修成本以及员工薪酬成本。发行人 2019 年度主营业务成本有所下降，主要是因为：国货航不再纳入发行人合并报表范围内，同时航油价格有所下降。2020 年，发行人主营业务成本较上年末减少 374.09 亿元，主要是受疫情影响，收入下降，相应的业务成本下降。2021 年，发行人主营业务成本较上年末增加 102.63 亿元，主要是随收入的增加而增加。

3、投资收益

2019-2021 年度，发行人投资收益分别为 5.38 亿元、-59.16 亿元和-7.46 亿元。

发行人 2019 年度投资收益金额同比减少 8.30 亿元，主要是因为发行人股权处置收益减少以及分占联营企业 2019 年度净利润减少。其中，2019 年度确认国泰航空投资收益 0.67 亿元，同比减少 1.35 亿元；确认西藏航空投资损失为 1.19 亿元，去年同期为投资收益 0.79 亿元。

发行人 2020 年度投资收益较上年减少 64.54 亿元，主要是由于占联营企业本年净利润大幅下降至-61.49 亿元。确认国泰航空投资损失 51.09 亿元，去年同期为投资收益 0.67 亿元；确认山航集团及山航股份投资损失 9.68 亿元，去年同期为投资收益 1.97 亿元。

发行人 2021 年度投资收益较上年末增加 51.7 亿元，主要原因是由于占联营企业本年亏损由 2020 年的 61.49 亿元大幅下降至 10.89 亿元。确认国泰航空投资损失 8.65 亿元，去年同期为投资损失 51.09 亿元；确认山航集团及山航股份投资损失 2.49 亿元，去年同期为投资损失 9.68 亿元。。

4、期间费用

2019-2021 年度，发行人销售费用分别为 66.37 亿元、43.66 亿元和 44.52 亿元；管理费用分别为 44.45 亿元、41.23 亿元和 44.99 亿元；财务费用分别为 61.69 亿元、13.09 亿元和 41.27 亿元。得益于优良的管理，发行人的销售费用和管理费用较为稳定。2019 年，期间费用较上年小幅增长 8.14% 至 177.43 亿元。2019 年，发行人销售费用较上年增长 4.55% 至 66.37 亿元，主要系职工薪酬、电脑订座费增加所致；管理费用较上年降低 4.94% 至 44.45 亿元；财务费用较上年增加 16.92% 至 61.69 亿元，主要系利息支出较上年增加 19.35 亿元所致。2020 年，发行人销售费用较上年下降 34.22% 至 43.66 亿元，主要是代理业务手续费和电脑订座费等的大幅减少，管理费较上年下降 7.24% 至 41.23 亿元，主要系工资、薪金及福利费用的减少，财务费用较上年同期下降 78.78% 至 13.09 亿元，主要系汇兑损失净额的大幅下降。2021 年，发行人销售费用较上年增加 1.97% 至 44.52 亿元，总体规模基本保持稳定，管理费较上年增加 9.12% 至 44.99 亿元，财务费用较上年同期增加 215.28% 至 41.27 亿元，主要由于本年国航股份汇兑净收益同比减少所致。

5、其他收益

发行人根据《企业会计准则第 16 号—政府补助》（财会[2017]15 号）最新要求，自 2017 年 1 月 1 日起新发生的与日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益。2019 年末-2021 年末，发行人其他收益 36.43 亿元、40.76 亿元和 38.41 亿元，主要为航线补贴、政府专项补贴或奖励。

6、营业外收入

2019-2021 年度，发行人营业外收入分别为 2.37 亿元、1.66 亿元和 1.25 亿元，金额变动不大。

（二）发行人盈利能力指标分析

表 6-46: 发行人近三年发行人盈利能力指标表

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务毛利率 (%)	-15.18%	-10.27%	16.06
净资产收益率 (%)	-23.95%	-16.86%	7.09
总资产报酬率 (%)	-5.71%	-4.98%	2.23

2019-2021 年度，发行人主营业务毛利率分别为 16.06%、-10.27% 和 -15.18%。2019 年，随着国内经济企稳回升和国际航运市场的改善，发行人主营业务毛利

率有所回升。2020 年-2021 年，受新冠疫情影响，主营业务毛利率下跌为负值。

八、发行人偿债能力分析

表6-47: 近三年发行人偿债能力指标表

主要财务指标	2021 年末	2020 年末	2019 年末
资产负债率 (%)	77.93	70.50	65.55
流动比率 (倍)	0.33	0.25	0.32
速动比率 (倍)	0.31	0.22	0.29
EBITDA 利息倍数	0.82	1.29	6.49

1、资产负债率分析

截至2019年末、2020年末和2021年末，发行人的负债总额分别为1,928.77亿元、2,002.57亿元和2,325.50亿元，资产负债率分别为65.55%、70.50%和77.93%。最近三年末，发行人资产负债率处于合理的水平；截至2019年末，发行人资产负债率有较大幅度提升，主要系发行人自2019年1月1日开始执行新租赁准则，将原融资租赁资产以及未确认入账的经营租赁资产一并调整确认为使用权资产，并相应确认租赁负债。受此影响，发行人负债规模较2018年末有较大幅度增加，从而资产负债率有所提升。

2、流动比率、速动比率分析

因发行人经营特点，流动资产占比较低，2019年末、2020年末和2021年末，发行人流动比率分别为0.32、0.25和0.33，发行人速动比率分别为0.29、0.22和0.31。航空运输业是资本密集型行业，在生产经营中，需购置大量的飞机等资产，因此发行人的流动比率和速动比率较低，显示发行人短期偿债压力较大。但发行人再融资能力较强，可以通过借新还旧等方式保证短期流动性。

3、EBITDA 利息保障倍数分析

从长期偿债能力指标看，2019-2021年，公司EBITDA利息倍数分别为6.49倍、1.29倍和0.82倍，若不考虑疫情的影响，发行人EBITDA对利息的保障能力逐年降低，但总体倍数水平较高；EBITDA全部债务比分别为18.47%、3.59%和2.04%，若不考虑疫情的影响，EBITDA对债务的保障能力总体较为稳定。

截至 2021 年末，发行人持续受到疫情冲击影响，2021 年营业收入 745.32 亿元，较上年同期增长 7.23%，归属于母公司股东的净利润亏损 218.51 亿元。亏损幅度同比增长的主要原因是 2021 年国内疫情整体得到有效控制，部分民航优惠政策和补贴等（如不停航补贴、起降费减免）减少或停止并对航司恢复征收民航发展基金。中国民航“五个一政策”延续至今，国际航班运营仍未恢复正常。同时，2021 年全年国际油价平均涨幅超过 50%，导致航油价格不断上升。从财务角度来看，基于航空公司运营特性，国航每年还要计提自有飞机折旧并按时支付飞机租赁款。综合以上因素，国航股份 2021 年亏损同比有所增加。

九、发行人资产运营效率分析

表 6-48: 发行人 2019-2021 年资产运营效率指标表

项目	2021 年	2020 年	2019 年
总资产周转率（次/年）	0.26	0.24	0.47
应收账款周转率（次/年）	25.12	15.55	23.95
存货周转率（次/年）	43.97	38.27	56.96

2019-2021 年度，发行人总资产周转率分别为 0.47 次、0.24 次和 0.26 次，2020 年下降较大主要是受到疫情影响，营业收入下降所致。2021 年周转速度有所加快。

2019-2021 年度，发行人应收账款周转率分别为 23.95 次、15.55 次和 25.12 次，应收账款周转量波动的主要原因是疫情所致。。

2019-2021 年度，发行人存货周转率分别为 56.96 次、38.27 次和 43.97 次，呈逐年下降趋势。

十、发行人有息债务及偿付情况

根据经审计的 2021 年度财务报表，发行人最近一个会计年度及期间债务融资情况如下。

（一）银行借款情况

截至2021年末，发行人借款总余额为666.57亿元，其中，短期借款220.02亿元，1年内到期的长期借款10.35亿元，长期借款436.20亿元。

表6-50：2020年末及2021年末发行银行借款期限结构表

单位：千元

项目	2021 年末		2020 年末	
	金额	占比	金额	占比
短期借款	22,001,916	33.01%	29,327,087	57.48%
长期借款	43,620,468	65.44%	21,140,699	41.43%
一年内到期的长期借款	1,035,034	1.55%	554,615	1.09%
合计	66,657,418	100.00%	51,022,401	100.00%

表6-51：2021年末发行人银行借款担保结构表

单位：千元

项目	短期借款		长期借款（含一年内到期的长期借款）		合计	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
信用借款	22,001,916	100.00%	43,094,667	96.51%	65,096,583	97.66%
担保借款	-	-	-	-	-	-
抵押借款	-	-	1,560,835	3.49%	1,560,835	2.34%
质押借款	-	-	-	-	-	-
合计	22,001,916	100%	44,655,502	100%	66,657,418	100%

表 6-52：2021 年末发行人主要银行借款明细

单位：亿元

短 期 借 款							
序号	贷款银行	币种	期末余额	起息日	到期日	借款条件	利率
1	工商银行	人民币	10.00	2021/6/9	2022/6/8	信用	2.00%
2	工商银行	人民币	15.00	2021/6/21	2022/6/8	信用	2.00%
3	工商银行	人民币	20.00	2021/6/24	2022/6/8	信用	2.00%
4	工商银行	人民币	10.00	2021/10/27	2022/10/26	信用	3.00%
5	农业银行	人民币	10.00	2021/1/12	2022/1/11	信用	2.95%
6	中国银行	人民币	2.47	2021/10/29	2022/10/29	信用	3.10%

7	建设银行	人民币	11.00	2021/2/9	2022/2/8	信用	3.00%
小计			78.47				
长 期 借 款							
序号	贷款银行	币种	期末余额	起息日	到期日	借款条件	利率
1	农业银行	人民币	30.00	2020/10/23	2023/10/22	信用	3.10%
2	国家开发银行	人民币	40.00	2020/11/20	2023/11/20	信用	3.18%
3	中国银行	人民币	30.00	2020/12/18	2023/12/18	信用	3.14%
4	进出口银行	人民币	50.00	2021/3/16	2024/3/16	信用	3.35
小计			150.00				
合计			228.47				

(二) 债务融资工具及其他债券发行情况

截至本募集说明书签署日,发行人及下属企业累计待偿还债务融资工具及其他债券共237.00亿元,具体情况如下:

表6-53: 发行人及下属企业累计待偿还债务融资工具情况

公司名称	证券名称	发行期限(年)	票面利率(%)	发行日期	到期日期	发行规模(亿)	证券类别	状态
中国国际航空股份有限公司	12 国航 03	10 年	5.3	2013/8/16	2023/8/16	15	公司债	存续中
	12 国航 01	10 年	5.1	2013/1/18	2023/1/18	50	公司债	存续中
	21 国航 SCP002	270 天	2.42	2021/10/11	2022/7/8	10	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP004	270 天	2.5	2021/10/22	2022/7/22	10	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP005	180 天	2.34	2021/12/15	2022/6/14	20	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP006	270 天	2.49	2021/12/21	2022/9/16	20	超短期融资券	存续中
深圳航空有限责任公司	22 深航 04	3 年	3.40	2022/4/22	2025/4/26	7	公司债	存续中
	22 深航 03	3 年	3.40	2022/4/1	2025/4/7	15	公司债	存续中
	22 深航 02	3 年	3.43	2022/3/21	2025/3/21	10	公司债	存续中
	22 深航 01	3 年	3.18	2022/2/25	2025/2/25	15	公司债	存续中
	22 深航空 MTN001	3 年	2.99	2022/2/18	2025/2/18	15	中期票据	存续中
	21 深航空 MTN001	3 年	3.2	2021/8/19	2024/8/23	20	中期票据	存续中

公司名称	证券名称	发行期限(年)	票面利率(%)	发行日期	到期日期	发行规模(亿)	证券类别	状态
	21 深航 D2	1 年	3.1	2021/6/3	2022/6/4	20	公司债	存续中
	20 深航空(疫情防控债)MTN001	3 年	3	2020/3/3	2023/3/5	10	中期票据	存续中
合计	-	-	-	-	-	237		

十一、关联交易情况

(一) 关联方基本情况

根据《公司法》、《企业会计准则第36号——关联方披露》(财会[2006]3号)等规范性文件的有关规定,截至2021年12月31日,发行人主要关联方,包括:

1、母公司

表6-54: 发行人母公司情况表

母公司名称	企业类型	注册地	法人代表	业务性质	注册资本	对发行人持股比例	对发行人表决权比例	统一社会信用代码
中航集团	有限责任公司国有独资	北京	宋志勇	投资控股、飞机租赁及设备维修	人民币 1,550,000 万元	40.98%	40.98%	91110000710930392Y

另外,中航集团通过其全资子公司中航有限持有发行人另外的10.72%的股权。发行人的母公司和最终控制方均为中航集团。

2、发行人的子公司

截至2021年末,发行人重要子公司情况如下:

表6-55: 发行人重要子公司情况表

单位: 万元、%

序号	公司名称	注册地	业务性质	持股比例	注册资本
----	------	-----	------	------	------

序号	公司名称	注册地	业务性质	持股比例	注册资本
1	浙江航空服务有限公司	中国杭州	客舱及餐饮服务	100.00	2,000.00
2	上海国航航空服务有限公司	中国上海	机票代理及地面代理	100.00	200.00
3	国航香港发展有限公司	中国香港	机票代理服务	95.00	937.90 万港币
4	中国航空集团财务有限责任公司	中国北京	非银行金融	51.00	112,796.19
5	北京飞机维修工程有限公司	中国北京	飞机发动机修理	75.00	30,005.28 万美元
6	深圳航空有限责任公司	中国深圳	航空运输	51.00	536,000.00
7	成都富凯飞机工程服务有限公司	中国成都	飞机设备维修服务	60.00	8,000.00
8	澳门航空股份有限公司	中国澳门	航空运输及航空器代管	66.90	224,204.20 万澳门币
9	昆明航空有限公司	中国昆明	航空运输	80.00	8,000.00
10	北京金凤凰人力资源服务有限公司	中国北京	招聘/管理/咨询等劳务服务	100.00	200.00
11	大连航空有限责任公司	中国大连	航空运输及相关服务业务	80.00	300,000.00
12	北京航空有限责任公司	中国北京	航空运输及航空器代管	51.00	100,000.00
13	Total Transform Group Limited	英属维尔京群岛	投资控股	100.00	1,376,544 万港币
14	中国国际航空内蒙古有限公司	中国呼和浩特	国内航空客货运输业务	80.00	100,000.00
15	国航进出口有限公司	中国北京	产品及技术进出口业务	100.00	9,508.08
16	中航兴业有限公司	中国香港	投资控股	100.00	33,126.80 万港币

3、发行人的合营和联营公司

截至2021年末，发行人主要合营企业、联营企业情况如下：

表6-56：发行人主要合营企业、联营企业情况表

合营企业					
序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
1	上海浦东国际机场西区公共货运站有限公司	中国上海	货运服务	6,800万元人民币	39.00%
2	四川国际航空发动机维修有限公司（注1）	中国成都	飞机发动机维修	8,800万元美元	60.00%

合营企业					
序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
3	北京集安航空资产管理有限公司	中国北京	航空器、零部件批发和进口	1,000万元美元	50.00%
4	上海国际机场地面服务有限公司	中国上海	地面服务	36,000万元人民币	24.00%
5	无锡市祥翼发展有限公司（注2）	中国无锡	房地产开发与经营	2,000万元人民币	46.30%
联营企业					
序号	公司名称	注册地	业务性质	注册资本	持股比例
1	国泰航空有限公司	中国香港	航空运输	78,713.95万元港币	29.99%
2	山东航空集团有限公司	中国济南	航空相关业务	58,000万元人民币	49.40%
3	山东航空股份有限公司	中国济南	航空运输	40,000万元人民币	22.80%
4	Menzies Macau Airport Services Limited	中国澳门	地面服务	1,000万元澳门币	41.00%
5	云南空港飞机维修服务公司	中国昆明	民用航空器航线维修	1,000万元人民币	40.00%
6	重庆民航凯亚信息技术有限公司	中国重庆	航空信息技术咨询	1,480万元人民币	24.50%
7	成都民航西南凯亚有限责任公司	中国成都	航空信息技术咨询	1,000万元人民币	35.00%
8	西藏航空有限公司	中国拉萨	航空运输	28,000万元人民币	31.00%
9	郑州飞机维修工程有限公司	中国郑州	飞机发动机维修	150,000,000 元人民币	15.30%
10	重庆中航食品有限责任公司	中国重庆	航空配餐	80,000,000 元人民币	6.25%

注1：根据四川国际航空发动机维修有限公司章程的规定，对公司经营活动中重大事项的决议均需发行人与合营方达到或超过80%表决权通过方可生效，为此认定为合营企业。

注2：根据发行人与合营方签署的合作协议，发行人与合营方对无锡祥翼形成共同控制，为此认定为合营企业。

4、发行人的其他关联方

截至2021年末，发行人合其他关联方情况如下：

表6-57：发行人与其他关联情况表

公司名称	关联方关系
中航有限	发行人的另一股东及属同一母公司控制
国泰航空（注）	发行人的另一股东同时亦为发行人的联营企业
国货航	母公司控制的公司
浙江中宇航空发展有限公司（以下简称“浙江中宇”）	母公司控制的公司
北京航空货运公司（以下简称“北京航空货运”）	母公司控制的公司

公司名称	关联方关系
中国航空集团建设开发有限公司 (以下简称“中航建设开发”)	母公司控制的公司
民航快递有限责任公司 (以下简称“民航快递”)	母公司控制的公司
中航 (澳门) 航空有限公司 (以下简称“中航澳门”)	母公司控制的公司
北京国风航空旅游服务公司 (以下简称“国风旅游”)	母公司控制的公司
Easy Advance Ltd.	母公司控制的公司
中国航空集团旅业有限公司 (以下简称“中航旅业”)	母公司控制的公司
中国航空传媒有限责任公司 (以下简称“中航传媒”)	母公司控制的公司
成都中航货站有限公司 (以下简称“成都中航货站”)	母公司控制的公司
北京凤凰航空实业公司 (以下简称“凤凰实业”)	母公司控制的公司
机场货运站 (香港) 有限公司 (以下简称“机场货运站”)	母公司控制的公司
天大旅运 (澳门) 有限公司 (以下简称“天大旅运”)	母公司控制的公司
国航物业酒店管理有限公司 (以下简称“国航物业”)	母公司控制的公司
中国航空集团资产管理公司 (以下简称“中航资管”)	母公司控制的公司
重庆中航食品有限责任公司 (以下简称“重庆航食”)	母公司控制的公司
中国航空快递 (香港) 有限公司 (以下简称“中航快递香港”)	母公司控制的公司
中航旅业酒店管理有限公司 (以下简称“中航旅业酒店”)	母公司控制的公司
重庆中航航空货站有限公司 (以下简称“重庆中航货站”)	母公司控制的公司
杭州云品航空食品有限公司 (以下简称“杭州云品”)	母公司控制的公司
Fortune Sign Property Corp.	母公司控制的公司
北京航空食品有限公司 (以下简称“北京航食”)	母公司控制的公司
西南航空食品有限公司 (以下简称“西南航食”)	母公司控制的公司
四川中航建开物业管理有限责任公司 (以下简称“四川中航建开”)	母公司控制的公司
国航成都天府机场基地建设有限公司	母公司控制的公司
上海机场中航佳美航空食品有限公司 (以下简称“佳美航食”)	母公司控制的公司
中航 (北京) 融资租赁有限公司 (以下简称“中航融资租赁”)	母公司控制的公司
中国航空资本控股有限责任公司 (以下简称“中航资本控股”)	母公司控制的公司
中翼航空投资有限公司	母公司控制的公司
Wise Advice Limited	母公司控制的公司
中银三星人寿保险有限公司 (以下简称“三星人寿”)	母公司的联营企业
成都双流国际机场股份有限公司 (以下简称“成都双流”)	母公司的联营企业
中国航空器材有限责任公司 (以下简称“中航器材”)	母公司的联营企业
西安咸阳国际机场股份有限公司 (以下简称“西安咸阳”)	母公司的联营企业
怡中航空服务有限公司 (以下简称“怡中航服”)	母公司的联营企业
中国飞机服务有限公司 (以下简称“中飞服务”)	母公司的联营企业
德国汉莎航空膳食服务 (香港) 有限公司 (以下简称“汉莎航食”)	母公司的联营企业
上海新航空印务有限公司 (以下简称“上海印务”)	母公司的联营企业
大通空运 (香港) 有限公司 (以下简称“大通空运”)	母公司的联营企业
大连民航快递有限公司 (以下简称“大连民航快递”)	母公司的联营企业
中航假期有限公司 (以下简称“中航假期”)	母公司的联营企业
中国民航信息网络股份有限公司 (以下简称“中航信”)	母公司的联营企业

注：发行人与国泰航空的关联方交易额及余额在联营企业项下披露。

(二) 关联方交易情况

截至2021年末，根据发行人经审计的2021年度财务报表的报表附注，关联关系及其交易情况如下：

1、发行人关联交易

(1) 发行人与关联方的主要交易:

表 6-58: 发行人与关联方的主要交易表

单位: 千元

关联交易内容	关联交易类型	关联方	交易金额
提供机票和机票销售代理服务	提供劳务	其他关联方	523
提供货运舱位销售服务	提供劳务	国货航	10,491,416
提供货运舱位销售服务	提供劳务	民航快递	5,858
提供政府包机服务	提供劳务	中航集团	365,433
提供飞机维修服务	提供劳务	国货航	232,861
提供飞机维修服务	提供劳务	其他关联方	115,416
销售餐食、机上供应品和航材	出售商品	其他关联方	33,829
提供地勤服务	提供劳务	国货航	96,325
提供地勤服务	提供劳务	山航股份	62,626
提供地勤服务	提供劳务	国泰航空	5,517
提供地勤服务	提供劳务	其他关联方	25,174
租出房屋及土地使用权	租赁收入	国货航	130,205
租出房屋及土地使用权	租赁收入	其他关联方	7,502
媒体占用	提供劳务	中航传媒	13,105
常旅客收入	提供劳务	西藏航空	42,393
常旅客收入	提供劳务	国泰航空	835
常旅客收入	提供劳务	山航股份	65
其他劳务收入	提供劳务	国货航	264,450
其他劳务收入	提供劳务	中航集团	161
其他劳务收入	提供劳务	其他关联方	17,982
保险代理手续费收入	提供劳务	三星人寿	626
航空通讯费收入	提供劳务	国货航	53,268
航线联营支出	接受劳务	国泰航空	-
接受货运销售代理服务	接受劳务	国货航	609,463
接受客运销售代理服务	接受劳务	山航股份	224
接受客运销售代理服务	接受劳务	国泰航空	-
接受客运销售代理服务	接受劳务	其他关联方	476
采购航食及机上用品	采购商品	北京航食	361,076
采购航食及机上用品	采购商品	西南航食	133,473
采购航食及机上用品	采购商品	浙江中宇	55,871
采购航食及机上用品	采购商品	重庆航食	62,377
采购航食及机上用品	采购商品	佳美航食	79,566
采购航食及机上用品	采购商品	其他关联方	55,018
行政管理服务支出	接受劳务	中航有限	4,908
行政管理服务支出	接受劳务	中航澳门	2,945
接受飞机发动机及航材等维修服务	接受劳务	四川维修公司	872,083
接受飞机发动机及航材等维修服务	接受劳务	其他关联方	68,347
接受机场和地勤服务	接受劳务	国货航	511,935
接受机场和地勤服务	接受劳务	成都双流	434,680

关联交易内容	关联交易类型	关联方	交易金额
接受机场和地勤服务	接受劳务	怡中航服	9,286
接受机场和地勤服务	接受劳务	上海地服	173,710
接受机场和地勤服务	接受劳务	西安咸阳	99,225
接受机场和地勤服务	接受劳务	明捷澳门	21,623
接受机场和地勤服务	接受劳务	成都中航货站	41,332
接受机场和地勤服务	接受劳务	国泰航空	10,742
接受机场和地勤服务	接受劳务	其他关联方	63,922
其它采购与与维修支出	接受劳务	国货航	1,073
其它采购与与维修支出	接受劳务	四川中航建开	28,306
其它采购与与维修支出	接受劳务	民航快递	6,365
其它采购与与维修支出	接受劳务	中航旅业	15,305
其它采购与与维修支出	接受劳务	成都中航货站	18,757
其它采购与与维修支出	接受劳务	浙江中宇	19,466
其它采购与与维修支出	接受劳务	西南航食	20,683
其它采购与与维修支出	接受劳务	北京集安	7,007
其它采购与与维修支出	接受劳务	其他关联方	101,874
媒体广告制作费	接受劳务	中航传媒	151,739
媒体广告制作费	接受劳务	其他关联方	22,839
航空通讯费	接受劳务	中航信	419,691
航空通讯费	接受劳务	其他关联方	5,743
建设工程管理费	接受劳务	中航建设开发	33,533
接受物业管理服务	接受劳务	四川中航建开	249,911
接受物业管理服务	接受劳务	其他关联方	3,235
劳务费支出	接受劳务	中航建设开	42,823
劳务费支出	接受劳务	四川中航建开	3,441
劳务费支出	接受劳务	其他关联方	8,646
常旅客支出	接受劳务	国泰航空	405
常旅客支出	接受劳务	山航股份	43
利息支出	借款	中航集团	19,060
利息支出	借款	中航资本控股	22,878
利息支出	借款	中航有限	12,755
支付关键管理人员劳务薪酬	接受劳务	关键管理人员	14,728
短期租赁租金支出	-	成都双流	55,894
短期租赁租金支出	-	中航融资租赁	4,613
短期租赁租金支出	-	西藏航空	15,811
短期租赁租金支出	-	其他关联方	36,271
支付房屋及土地使用权租金	-	中航建设开发	7,831
支付房屋及土地使用权租金	-	国航物业	25,881
支付房屋及土地使用权租金	-	国货航	4,615
支付房屋及土地使用权租金	-	其他关联方	47,475
支付飞机、发动机及航材租金	-	中航融资租赁	1,795,775
使用权资产/租赁负债当期新增	-	中航融资租赁	3,526,182
使用权资产/租赁负债当期新增	-	其他关联方	176,988
租赁利息支出	-	中航融资租赁及其他关联方	391,434
资金拆借	-	中航有限	330,000
资金拆借	-	中航集团	1,100,000

发行人向关联方出售商品或提供劳务、采购关联方产品或接受关联方提供的劳务以及与关联方之间的租赁交易的价格均由交易双方参照市场价格后协商确定。

除上述各项外，发行人还向中航集团若干业务单位及其他关联方提供其他服务，同时中航集团若干业务单位及其他关联方也向发行人提供运输、酒店及其他服务，所涉及之交易金额相对发行人各期之业绩并不重大。

(2) 中航财务公司与关联方的关联交易

表 6-59: 中航财务公司与关联方的关联交易

单位：千元

关联交易内容	2021 年
吸收存款净增加（减少）	6,875,992
发放贷款净增加（减少）	60,000
发放贷款利息收入	1,457
吸收存款利息支出	59,456

上述关联方交易为发行人之子公司中航财务公司与发行人关联方之间的关联交易，其贷款利率由交易双方参照中国人民银行该类型贷款规定的利率上限后协商确定；存款利率由交易双方参照中国人民银行就该种类存款规定的利率下限后协商确定。

(3) 其他关联交易

于2004年8月25日，中航有限与中航兴业订立两项许可协议，据此，中航有限同意向中航兴业授出许可，给予中航兴业按免收使用费基准分别在香港及澳门使用若干商标的权利，前提是中航兴业为中航集团的直接或间接子公司。2020年及2021年均未支付该商标使用费。

发行人与中航集团订立数项协议，对发行人将商标授予中航集团使用、中航建设提供建筑工程管理服务、向中航集团提供分包包机服务、财务服务、与中航集团之间的物业租赁、提供订票及货运服务、与中航传媒订立的传媒业务合作、与中航集团订立的相互提供服务协议及与中航有限订立的服务协议作出限定。

2、关联方应收应付款项

截至2021年末，发行人及其子公司、联营公司和合营公司的主要关联方应收

应付账款项如下：

表6-60：发行人及其子公司、联营公司和合营公司的主要关联方应收应付账款表

单位：千元

项目名称	关联方	2021 期末余额
应收账款	四川维修公司	2,478
应收账款	其他合营企业	43
应收账款	山航股份	12,196
应收账款	国泰航空	3,607
应收账款	其他联营企业	17,612
应收账款	中航集团	384,102
应收账款	国货航	1,587,808
应收账款	其他关联方	24,124
其他应收款	其他合营企业	224
其他应收款	山航股份	105,424
其他应收款	其他联营企业	338
其他应收款	国货航	265,579
其他应收款	其他关联方	631
其他应收款	其他关联方	85
发放贷款	佳美航食	20,000
发放贷款	北京航食	60,000
合同负债	其他联营企业	11,998
合同负债	其他关联方	23,187
应付账款	四川维修公司	100,603
应付账款	其他合营企业	44,705
应付账款	国泰航空	7,528
应付账款	山航股份	5,605
应付账款	其他联营企业	30,381
应付账款	国货航	560,221
应付账款	中航信	596,062
应付账款	北京航食	44,697
应付账款	其他关联方	234,763
其他应付款	郑州飞机维修工程有限公司	19,390
其他应付款	其他联营企业	5,934
其他应付款	无锡祥翼	175,666
其他应付款	中航集团	45,707
其他应付款	国货航	126,052
其他应付款	中航传媒	70,401
其他应付款	其他关联方	188,966
吸收存款	中航集团	1,318,485
吸收存款	合营企业	86,818

项目名称	关联方	2021 期末余额
吸收存款	其他关联方	9,931,302
资金拆借	中航集团	1,101,150
资金拆借	其他关联方	330,280
租赁负债/应付融资租赁款	中航融资租赁	12,766,567
租赁负债/应付融资租赁款	其他关联方	102,501

吸收存款和发放贷款为中航财务公司为中航集团及其关联方提供的金融财务服务，该类金融财务服务基于正常商业条款。

除吸收存款、发放贷款和资金拆借以外，上述各项应收及应付合营企业款项、联营企业款项、股东款项及其他关联方款项均不计利息及无抵押。此外，除部分款项有部分固定还款期外，其他款项均无固定还款期。

3、关联担保情况

截至2021年末，发行人无需要披露的关联担保情况。

4、关联交易的决策权限、决策程序、定价机制

为保护中小投资者的利益，发行人已经根据中国证监会及上交所的有关要求制定了完善的关联交易制度体系，在《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《独立董事工作细则》中对关联交易的决策权利和程序做出了相应规定。公司还制定了《关联交易决策制度》，对关联交易的决策原则、权限、程序、定价原则等做出了明确具体的规定。此外，公司制定了《严格控制与控股股东及其他关联方资金往来的规定》，严格限制控股股东及其他关联方对公司资金的经营性占用，禁止控股股东及其他关联方对公司资金的非经营性占用。

十二、或有事项

(一) 或有事项

根据中航集团为筹备发行人 H 股在香港联交所及伦敦证券交易所上市而进行的重组，发行人与中航集团及中航有限于 2004 年 11 月 20 日订立重组协议（以下简称“重组协议”）。根据重组协议，除由发行人于重组后所从事业务构成或产生或与其有关的负债外，发行人并无承担任何负债及无需对中航集团与中航有限重组前引致的债务（无论独自或共同）承担责任。发行人亦承诺就中航集团及中航有限因发行人违反任何重组协议条文而蒙受或引致的任何损失向中航集团及中航有限提供补偿保证。

(二) 承诺事项

1、发行人投资承诺主要是已签署的投资协议。2012 年，发行人与其一家合营企业签订投资协议，承诺向其出资美元 5,000 千元。截至 2021 年 12 月 31 日，已投入美元 1,500 千元，仍有美元 3,500 千元投资款项未支出。

2、发行人资本承诺主要为未来几年内支付的若干飞机和有关设备的购置款项，截至 2021 年 12 月 31 日的资本承诺金额为 30,521,713 千元，较截至 2020 年 12 月 31 日的 41,020,445 千元，下降 25.59%。

(三) 担保事项

截至 2021 年末，发行人累计担保总发生额为 1.93 亿元。发行人近一年无需要披露的担保事项。

(四) 仲裁、诉讼事项

无

(五) 资产负债表日后事项

无

十三、受限资产情况

发行人受限资产主要是由飞机发动机、建筑物、土地使用权和货币资金等组成。截至 2021 年末，发行人所有权或使用权受到限制的资产合计 30.32 亿元。

表 6-61：2021 年末发行人所有权或使用权受到限制的资产情况表

单位：千元

资产项目	账面价值	占比	受限原因
固定资产-飞机及建筑物	2,231,517	73.60%	抵押贷款或融资租赁租入资产
无形资产-土地使用权	25,829	0.85%	抵押贷款
货币资金	774,951	25.55%	央行准备金、质押银行存款、保证金
合计	3,032,297	100.00%	-

截至 2021 年末，除上述披露的受限资产之外，发行人无其他具有可对抗第三人的优先偿付负债情况。

十四、衍生产品情况

无。

十五、重大投资理财产品

无。

十六、海外投资

发行人子公司中有1家注册地在澳门，注册资本澳门元224,204.20万元；2家注册地在香港，注册资本分别为港币937.9万元和港币33,126.8万元；1家注册地在英属维京群岛，注册资本分别为港币1,376,544万元。发行人境外投资子公司主营业务包括航空运输、投资控股及机票代理业务。

发行人主要合营及联营企业中，有1家注册地在香港，注册资本合计港币288.22亿元，主营业务为航空运输；有1家注册地在澳门，注册资本合计澳门元0.1亿元，主营业务为地面服务。

截至募集说明书签署日，公司海外子公司经营正常。

十七、直接债务融资计划

截至本募集说明书签署日，发行人已注册超短期融资券额度 200 亿元，本次拟发行 30 亿元，除此之外，发行人暂无其他发行安排。

十八、发行人 2020 年及 2021 年重大事项排查

根据发行人披露的财务数据，发行人 2020 年及 2021 年出现亏损，相应的财务数据变动情况具体如下：

表 6-62：发行人 2020 年及 2021 年合并报表重要财务数据变动情况

单位：亿元

财务数据	2019 年	2020 年	变化率	2020 年	2021 年	变化率
营业收入	1,361.81	695.04	-48.96%	695.04	745.32	7.23%
营业成本	1,132.46	756.31	-33.22%	756.31	858.44	13.50%
营业利润	91.78	-185.00	-301.56%	-185.00	-218.51	/
净利润	72.52	-158.22	-318.17%	-158.22	-188.29	/
经营活动产生的现金	383.40	14.08	-96.33%	14.08	128.88	/

流量净额						
财务数据	2019 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	变化率			
净资产	1,013.77	838.14	-17.32%			
财务数据	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	变化率			
净资产	838.14	658.65	-21.42%			

2020 年发行人营业收入、营业利润、净利润和经营活动产生的现金流量净额分别为 695.04 亿元、-185 亿元、-158.22 亿元和 14.08 亿元，较上年分别下降 48.96%、301.57%、318.17%和 96.33%。

2021 年，发行人营业收入、营业利润、净利润和经营活动产生的现金流量净额分别为 745.32 亿元、-218.51 亿元、-188.29 亿元和 128.88 亿元。其中营业收入较上年同期增加 50.28 亿元，增幅 7.23%；营业利润、净利润相较上年同期有轻度下滑，亏损分别增加 33.51 亿元和 30.07 亿元；经营活动产生的现金流量净额较上年同期增加 114.8 亿元。

2020 年，发行人出现亏损。2020 年发行人净利润-158.22 亿元，亏损占发行人 2020 年末净资产规模的 15.61%。

2021 年，发行人出现亏损。2021 年，发行人净利润-188.29 亿元，亏损占发行人 2021 年末净资产规模的 28.59%。

2020 年末发行人净资产较 2019 年末净资产下降。截至 2020 年末，发行人净资产规模 838.14 亿元，较 2019 年末的 1,013.77 亿元减少 175.63 亿元，降幅 17.32%。

2021 年末发行人净资产较 2020 年末净资产下降。截至 2021 年末，发行人净资产规模 658.65 亿元，较 2020 年末的 838.14 亿元减少 179.49 亿元，降幅 21.42%。

2020 年，发行人营业收入、营业利润、净利润、经营性现金净流量同比大幅下降，并出现亏损，2020 年末发行人净资产较 2019 年末下降 17.32%，发行人经营亏损及净资产下降，主要是全球范围内的新冠疫情导致多国采取旅行限制措施，旅客出行需求和意愿大幅降低所致。2021 年，发行人受新冠疫情影响，经营仍然亏损，但发行人营业收入和经营活动产生的现金流量净额较上年同期有所改善。

综上，虽然发行人仍然处于亏损状态，但随着疫苗的接种，广谱抗新冠药物的研发推进，国内航线逐步恢复，发行人营业收入有所回升，亏损维持在去年同期水平。

十九、其他重大事项

（一）期后事项

2021年3月18日，公司第五届董事会第二十六次会议批准，发行人及全资子公司国航进出口有限公司与 AFS Investments I, Inc.（GE Capital Aviation Services Limited 公司的全资子公司）签订协议，向 AFS Investments I, Inc. 购买 18 架空客 A320NEO 系列飞机，目录价总金额（含机身、引擎及附加部件）为 22.365 亿美元。详情请见公司于 2021 年 3 月 19 日在上海证券交易所网站 (<http://www.sse.com.cn/>) 及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的相关公告。

同日，公司第五届董事会第二十六次会议审议通过了《关于修订公司章程的议案》。公司根据监管部门的要求及实际经营需要，拟变更公司章程中关于住所地和发起人名称的条款。详情请见公司于 2021 年 3 月 19 日在上海证券交易所网站 (<http://www.sse.com.cn/>) 及《中国证券报》、《上海证券报》和《证券日报》上刊登的相关公告。

（二）董事变动情况

2020 年 1 月 21 日，刘德恒辞去发行人独立非执行董事、董事会审计和风险管理委员会主任等职务。根据联交所上市规则，发行人应在 3 个月内（2020 年 4 月 21 日）委任继任独立非执行董事及董事会审计和风险管理委员会委员。尽管发行人一直积极物色具备相关资质的独立非执行董事填补空缺，但需要更多时间完成聘任、提名和委任程序，发行人已向联交所申请并获得联交所同意，填补空缺期限延长至 2020 年 7 月 21 日。

2020 年 5 月 26 日，发行人召开了 2019 年度股东大会，审议和表决通过了《关于选举冯刚先生为非执行董事的议案》、《关于选举段洪义先生为独立非执行董事的议案》。

2020 年 6 月 10 日，发行人召开了第五届董事会第二十一次会议，审议并通过了《关于任命段洪义先生为董事会相关专门委员会委员的议案》，批准段洪义先生为董事会审计和风险管理委员会委员、战略和投资委员会委员。

2020 年 9 月 25 日，职工监事肖艳君女士、李桂霞女士因工作调整，向监事会辞去职工监事职务。公司职工代表大会选举王杰先生、秦浩先生为新任职工监事。

2020 年 12 月 18 日，2020 年第一次临时股东大会，选举吕艳芳女士为公司监事。

2020 年 12 月 29 日，董事长蔡剑江先生因工作调整辞去董事长、董事职务。同日，第五届董事会第二十四次会议选举宋志勇先生为新任董事长。

2021 年 2 月 9 日，王小康先生因年龄原因向公司董事会辞去独立董事职务、董事会管理人员培养及薪酬委员会委员职务。

出于管理目的，发行人根据产品和服务划分成业务单元，本集团有如下 2 个报告分部：1. 航空运输分部主要指以提供航空客运及货邮运服务为主业的业务单元；2. 其他分部主要指以提供除航空客运及货邮运以外服务为主业的业务单元。

管理层出于配置资源和评价业绩的决策目的，对各业务单元的经营成果分开进行管理。分部业绩，以营业利润为基础进行评价。本集团在核算分部财务信息时所采用的会计政策与合并财务报表的会计政策一致。

经营分部间的转移定价，参照与第三方进行交易所采用的公允价格制定。

（三）重大资产重组事项

发行人正在筹划取得山航集团的控制权，并进而取得山航股份的控制权。该事项目前处于商议阶段，发行人与山航集团尚未就该事项签署任何交易协议，该事项的具体方案目前尚在筹划中，因此该事项尚存在重大不确定性，发行人将视后续进展情况及时履行相应的信息披露义务。

本次筹划事项不涉及发行股份购买资产，不构成公司层面的股权变动，不涉及公司控股权的变更，不构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组。

截至本募集说明书签署日，除已披露事项外，发行人无其他重大不利变化。

第七章 发行人资信状况

一、评级

(一) 发行人历史评级情况

表7-1: 近三年历史主体评级

评级日期	主体评级等级	评级机构	标识所代表的涵义
2021-05-27	AAA, 稳定	中诚信国际信用评级有限责任公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低
2020-05-27	AAA, 稳定	中诚信国际信用评级有限责任公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低
2020-05-18	AAA, 稳定	联合资信评估股份有限公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低
2020-05-14	AAA, 稳定	联合信用评级有限公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低
2020-04-09	AAA, 稳定	联合信用评级有限公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低
2020-03-10	AAA, 稳定	联合资信评估股份有限公司	偿还债务的能力极强, 基本不受不利经济环境的影响, 违约风险极低

二、发行人银行授信情况

截至2021年末, 发行人已获得银行授信总金额为1,754.05亿元, 其中已使用授信额度619.28亿元, 尚未使用额度为1,134.77亿元。主要银行授信情况如下:

表7-2: 2021年末发行人本部主要授信合作银行及额度情况表

单位: 亿元

序号	银行名称	授信额度	已使用额度	剩余额度
1	中国银行	318.00	105.49	212.51
2	农业银行	220.00	166.79	53.21
3	工商银行	272.66	68.61	204.05
4	建设银行	187.00	60.00	127.00
合计		997.66	400.89	596.77

三、发行人债务违约记录

截至本募集说明书签署日期, 发行人未发生重大债务违约情况; 根据中国人

民银行“银行信贷登记咨询系统”相关记录，发行人母公司未发生重大债务违约情况。

四、发行人已发行债务融资工具偿还情况

截至本募集说明书签署日，发行人及其下属公司已发行未到期债务融资工具情况如下：

表7-3：截至目前发行人及下属公司未到期债务融资工具情况

公司名称	证券名称	发行期限(年)	票面利率(%)	发行日期	到期日期	发行规模(亿)	证券类别	状态
中国国际航空股份有限公司	12 国航 03	10 年	5.3	2013/8/16	2023/8/16	15	公司债	存续中
	12 国航 01	10 年	5.1	2013/1/18	2023/1/18	50	公司债	存续中
	21 国航 SCP002	270 天	2.42	2021/10/11	2022/7/8	10	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP004	270 天	2.5	2021/10/22	2022/7/22	10	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP005	180 天	2.34	2021/12/15	2022/6/14	20	超短期融资券	存续中
	21 国航 SCP006	270 天	2.49	2021/12/21	2022/9/16	20	超短期融资券	存续中
深圳航空有限责任公司	22 深航 04	3 年	3.40	2022/4/22	2025/4/26	7	公司债	存续中
	22 深航 03	3 年	3.40	2022/4/1	2025/4/7	15	公司债	存续中
	22 深航 02	3 年	3.43	2022/3/21	2025/3/21	10	公司债	存续中
	22 深航 01	3 年	3.18	2022/2/25	2025/2/25	15	公司债	存续中
	22 深航空 MTN001	3 年	2.99	2022/2/18	2025/2/18	15	中期票据	存续中
	21 深航空 MTN001	3 年	3.2	2021/8/19	2024/8/23	20	中期票据	存续中
	21 深航 D2	1 年	3.1	2021/6/3	2022/6/4	20	公司债	存续中
	20 深航空(疫情防控债)MTN001	3 年	3	2020/3/3	2023/3/5	10	中期票据	存续中
合计	-	-	-	-	-	237		

截至本募集说明书签署日期，本公司未出现过已发行债务融资工具到期未偿付情形。

五、发行人其他资信重要事项

截至2021年末，发行人银行授信及使用情况未发生重大变化。截至本募集说明书签署日，发行人资信情况未发生重大不利变化。

第八章 本期超短期融资券的担保情况

本期超短期融资券无担保。

第九章 税项

本期债务融资工具的持有人应遵守我国有关税务方面的法律、法规。本章的分析是依据我国现行的税务法律、法规及国家税务总局有关规范性文件的规定作出的。如果相关的法律、法规发生变更，本章中所提及的税务事项将按变更后的法律法规执行。投资者所应缴纳税项与本期债务融资工具的各项支付不构成抵销。

下列说明仅供参考，所列税项不构成对投资者的法律或税务建议，也不涉及投资本期债务融资工具可能出现的税务后果。投资者如果准备购买本期债务融资工具，并且投资者又属于按照法律、法规的规定需要遵守特别税务规定的投资者，投资者应就有关税务事项咨询专业财税顾问，发行人不承担由此产生的任何责任。

一、增值税

根据2016年3月24日财政部、国家税务总局发布的《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》（财税【2016】36号），自2016年5月1日起，在全国范围内全面推开营业税改征增值税试点，建筑业、房地产业、金融业、生活服务业等全部营业税纳税人，纳入试点范围，由缴纳营业税改为缴纳增值税。

二、所得税

根据2008年1月1日起执行的《中华人民共和国企业所得税法》及其他相关的法律、法规，债务融资工具的利息收入应纳入企业纳税年度的应纳税所得额，并依法缴纳企业所得税。

三、印花税

根据1988年10月1日生效的《中华人民共和国印花税暂行条例》及其实施细则，在我国境内买卖、继承、赠与、交换、分割等所书立的产权转移书据，均应缴纳印花税。

对债务融资工具在银行间市场进行的交易，我国目前还没有有关的具体规定。截至本募集说明书签署日，投资者买卖、赠与或继承债务融资工具而书立转让书据时，应不需要缴纳印花税。发行人无法预测国家是否或将会于何时决定对有关债券交易征收印花税，也无法预测将会适用税率的水平。

本期债务融资工具所列税项不构成对投资者的纳税建议和纳税依据,投资者所应缴纳的税项与债务融资工具的各项支付不构成抵销。监管机关及自律组织另有规定的按规定执行。

第十章 信息披露安排

一、信息披露机制

（一）信息披露内部管理制度

发行人按照中国人民银行《银行间债券市场非金融企业债务融资工具管理办法》（中国人民银行令〔2008〕第1号）及《中国国际航空股份有限公司章程》等相关规定，制定了《中国国际航空股份有限公司于银行间债券市场发行债务融资工具的信息披露事务管理办法》，真实、准确、完整、及时地披露信息，不得有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

目前，发行人正在根据《公司信用类债券信息披露管理办法》（中国人民银行中华人民共和国国家发展和改革委员会中国证券监督管理委员会公告〔2020〕第22号）、交易商协会《银行间债券市场非金融企业债务融资工具信息披露规则》（2021版）要求就既有信息披露管理办法进行修订。

如有关信息披露的监管部门规章和协会的自律规则发生变化，发行人将依据其变化对于信息披露作出调整。

（二）信息披露管理机制

发行人制定了《中国国际航空股份有限公司于银行间债券市场发行债务融资工具的信息披露事务管理办法》，规范了信息披露的内容与标准、信息披露相关义务主体和职责、信息披露的流程及其他相关内容，保障保证公司真实、准确、完整、及时地完成信息披露工作。

（三）信息披露事务负责人

姓名：吕凌飞

职务：财务部副总经理

联系地址：北京市顺义区天柱路30号

电话：010-61462343

电子邮箱：lulingfei@airchina.com

二、信息披露安排

发行人将严格按照中国人民银行《银行间债券市场非金融企业债务融资工具管理办法》及交易商协会《银行间债券市场非金融企业债务融资工具信息披露规则》等文件的相关规定，进行本期债务融资工具存续期间各类财务报表、审计报告及可能影响本期债务融资工具兑付的重大事项的披露工作。

(一) 发行前的信息披露安排

本期债务融资工具发行日前 1 个工作日, 发行人将通过交易商协会认可的网站披露如下文件:

- 1、中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书;
- 2、中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券法律意见书;
- 3、公司最近三年财务报告;
- 4、中国银行间市场交易商协会要求披露的其他文件。

(二) 存续期内定期信息披露

发行人在本期债务融资工具存续期内, 向市场定期公开披露以下信息:

1、企业应当在每个会计年度结束之日后 4 个月内披露上一年年度报告。年度报告应当包含报告期内企业主要情况、审计机构出具的审计报告、经审计的财务报表、附注以及其他必要信息;

2、企业应当在每个会计年度的上半年结束之日后 2 个月内披露半年度报告;

3、企业应当在每个会计年度前 3 个月、9 个月结束后的 1 个月内披露季度财务报表, 第一季度财务报表的披露时间不得早于上一年年度报告的披露时间;

4、定期报告的财务报表部分应当至少包含资产负债表、利润表和现金流量表。编制合并财务报表的企业, 除提供合并财务报表外, 还应当披露母公司财务报表。

(三) 存续期内重大事项的信息披露

存续期内, 企业发生可能影响债务融资工具偿债能力或投资者权益的重大事项时, 应当及时披露, 并说明事项的起因、目前的状态和可能产生的影响。所称重大事项包括但不限于:

1、企业名称变更;

2、企业生产经营状况发生重大变化, 包括全部或主要业务陷入停顿、生产经营外部条件发生重大变化等;

3、企业变更财务报告审计机构、债务融资工具受托管理人、信用评级机构;

- 4、企业 1/3 以上董事、2/3 以上监事、董事长、总经理或具有同等职责的人员发生变动;
- 5、企业法定代表人、董事长、总经理或具有同等职责的人员无法履行职责;
- 6、企业控股股东或者实际控制人变更, 或股权结构发生重大变化;
- 7、企业提供重大资产抵押、质押, 或者对外提供担保超过上年末净资产的 20%;
- 8、企业发生可能影响其偿债能力的资产出售、转让、报废、无偿划转以及重大投资行为、重大资产重组;
- 9、企业发生超过上年末净资产 10%的重大损失, 或者放弃债权或者财产超过上年末净资产的 10%;
- 10、企业股权、经营权涉及被委托管理;
- 11、企业丧失对重要子公司的实际控制权;
- 12、债务融资工具信用增进安排发生变更;
- 13、企业转移债务融资工具清偿义务;
- 14、企业一次承担他人债务超过上年末净资产 10%, 或者新增借款超过上年末净资产的 20%;
- 15、企业未能清偿到期债务或企业进行债务重组;
- 16、企业涉嫌违法违规被有权机关调查, 受到刑事处罚、重大行政处罚或行政监管措施、市场自律组织做出的债券业务相关的处分, 或者存在严重失信行为;
- 17、企业法定代表人、控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员涉嫌违法违规被有权机关调查、采取强制措施, 或者存在严重失信行为;
- 18、企业涉及重大诉讼、仲裁事项;
- 19、企业发生可能影响其偿债能力的资产被查封、扣押或冻结的情况;
- 20、企业拟分配股利, 或发生减资、合并、分立、解散及申请破产的情形;
- 21、企业涉及需要说明的市场传闻;

22、债务融资工具信用评级发生变化;

23、企业订立其他可能对其资产、负债、权益和经营成果产生重要影响的重
大合同;

24、发行文件中约定或企业承诺的其他应当披露事项;

25、其他可能影响其偿债能力或投资者权益的事项。

(四) 本息兑付的信息披露

发行人应当在本期债务融资工具本息兑付日前五个工作日,通过交易商协会
认可的网站公布本金兑付、付息事项。

债务融资工具偿付存在较大不确定性的,企业将及时披露付息或兑付存在较
大不确定性的风险提示公告。

债务融资工具未按照约定按期足额支付利息或兑付本金的,企业将在当日披
露未按期足额付息或兑付的公告;存续期管理机构将不晚于次 1 个工作日披露未
按期足额付息或兑付的公告。

债务融资工具违约处置期间,企业及存续期管理机构将披露违约处置进展,
企业将披露处置方案主要内容。企业在处置期间支付利息或兑付本金的,将在 1
个工作日内进行披露。

上述信息的披露时间应不晚于企业在证券交易所、指定媒体或其他场合公
开披露的时间。信息披露内容不低于《银行间债券市场非金融企业债务融资工
具信息披露规则》及《银行间债券市场非金融企业债务融资工具存续期信息披
露表格体系》要求。

第十一章 持有人会议机制

一、持有人会议的目的与效力

(一) 债务融资工具持有人会议由本期债务融资工具持有人或其授权代表参加, 以维护债务融资工具持有人的共同利益, 表达债务融资工具持有人的集体意志为目的。

(二) 除法律法规另有规定外, 持有人会议所审议通过的决议对本期债务融资工具持有人, 包括所有出席会议、未出席会议、反对议案或者放弃投票权、无表决权的持有人, 以及在相关决议通过后受让债务融资工具的持有人, 具有同等效力和约束力。

二、持有人会议的召开情形

(一) 江苏银行股份有限公司为本期债务融资工具持有人会议的召集人。

(二) 在债务融资工具存续期间, 出现以下情形之一的, 召集人应当召集持有人会议:

1、发行人发行的债务融资工具或其他境内外债券的本金或利息未能按照约定按期(债务融资工具或其他债券条款设置了宽限期的, 以宽限期届满后未足额兑付为召开条件)足额兑付;

2、发行人拟转移债务融资工具清偿义务;

3、发行人拟变更债务融资工具信用增进安排, 或信用增进安排、提供信用增进服务的机构偿付能力发生重大不利变化;

4、发行人拟减资(因实施股权激励计划或实施业绩承诺补偿等回购注销股份导致减资的, 且在债务融资工具存续期内累计减资比例低于发行时注册资本 145.25 亿元的 5%的除外)、合并、分立、解散, 申请破产、被责令停产停业、被暂扣或者吊销许可证、暂扣或者吊销执照;

5、发行人因拟进行的资产出售、转让、无偿划转、债务减免、会计差错更正、会计政策(因法律、行政法规或国家统一的会计制度等要求变更的除外)或会计估计变更等原因可能导致发行人净资产减少单次超过最近一期经审计净资产的 10%或者 24 个月内累计超过净资产(以首次导致净资产减少行为发生时对应的最近一期经审计净资产为准)的 10%, 或者虽未达到上述指标, 但对发行人营业收入、净利润、现金流、持续稳健经营等方面产生重大不利影响;

6、发行人发生可能导致其丧失对重要子公司实际控制权的情形;

7、发行人拟进行重大资产重组;

8、拟解聘、变更受托管理人或变更涉及持有人权利义务的受托管理协议条

款;

- 9、单独或合计持有 30%以上同期债务融资工具余额的持有人书面提议召开;
- 10、发行文件中约定的其他应当召开持有人会议的情形;
- 11、法律、法规及相关自律规则规定的其他应由持有人会议做出决议的情形。

(三) 召集人在知悉上述持有人会议召开情形后,在实际可行的最短期内召集持有人会议,拟定会议议案。

发行人或者提供信用增进服务的机构(如有)发生上述情形的,应当及时告知召集人。持有人会议的召集不以发行人或者提供信用增进服务的机构履行告知义务为前提。

召集人不能履行或者不履行召集职责的,单独或合计持有 30%以上同期债务融资工具余额的持有人、发行人、提供信用增进服务的机构均可以自行召集持有人会议,履行召集人的职责。

(四)在债务融资工具存续期间,发行人或提供信用增进服务的机构出现《银行间债券市场非金融企业债务融资工具信息披露规则》列明的重大事项或信息披露变更事项情形之一的(上述约定须持有人会议召开情形除外),召集人可以主动召集持有人会议,也可以根据单独或合计持有 10%以上同期债务融资工具余额的持有人、发行人或提供信用增进服务的机构向召集人发出的书面提议召集持有人会议。

召集人收到书面提议的,应自收到提议之日起 5 个工作日内向提议人书面回复是否同意召集持有人会议。

三、持有人会议的召集

(一) 召集人应当至少于持有人会议召开日前 10 个工作日在交易商协会认可的渠道披露召开持有人会议的公告。召开持有人会议的公告内容包括但不限于下列事项:

- 1、本期债务融资工具发行情况、持有人会议召开背景;
- 2、会议召集人、会务负责人姓名及联系方式;
- 3、会议时间和地点;
- 4、会议召开形式:持有人会议可以采用现场、非现场或两者相结合的形式;
- 5、会议议事程序:包括持有人会议的召集方式、表决方式、表决截止日和其他相关事宜;
- 6、债权登记日:应为持有人会议召开日前一工作日;

7、提交债券账务资料以确认参会资格的截止时点：债务融资工具持有人在持有人会议召开前未向召集人证明其参会资格的，不得参加持有人会议和享有表决权；

8、参会证明要求：参会人员应出具参会回执、授权委托书、身份证明及债权登记日债券账务资料，在授权范围内参加持有人会议并履行受托义务。

(二)召集人应与发行人、持有人、提供信用增进服务的机构等相关方沟通，并拟定持有人会议议案。

召集人应当至少于持有人会议召开日前 7 个工作日将议案发送至持有人。

议案内容与发行人、提供信用增进服务的机构、受托管理人等机构有关的，议案应同时发送至相关机构。

持有人及相关机构如未收到议案，可向召集人获取。

(三)发行人、提供信用增进服务的机构、单独或合计持有 10%以上同期债务融资工具余额的持有人可以于会议召开日前 5 个工作日以书面形式向召集人提出补充议案。

召集人可对议案进行增补，或在不影响提案人真实意思表示的前提下对议案进行整理，形成最终议案，并提交持有人会议审议。

(四)召集人应当在不晚于会议召开前 3 个工作日将最终议案发送至持有人及相关机构，并披露最终议案概要。

最终议案概要包括议案标题、议案主要内容、议案执行程序及答复时限要求。

(五)持有人会议议案应有明确的决议事项，遵守法律法规和银行间市场自律规则，尊重社会公德，不得扰乱社会经济秩序、损害社会公共利益及他人合法权益。

(六)若发行人披露债务融资工具本息兑付的特别风险提示公告、出现发行人信用类债券违约以及其他严重影响持有人权益的突发情形，召集人可在有利于持有人权益保护的情形下，合理缩短持有人会议召集程序。

符合上述缩短召集程序情形的，召集人应在持有人会议召开前披露持有人会议召开公告，并将议案发送至持有人及相关机构，同时披露议案概要。

若发行人未发生上述情形，但召集人拟缩短持有人会议召集程序的，需向本次持有人会议提请审议缩短召集程序的议案，与本次持有人会议的其他议案一同表决，经持有本期债务融资工具表决权超过总表决权数额 90%的持有人同意后方可生效。

四、持有人会议参会机构

(一) 债务融资工具持有人应当向登记托管机构查询本人债权登记日的债券账务信息, 并于会议召开前提供相应债券账务资料以证明参会资格。召集人应当对债务融资工具持有人或其授权代表的参会资格进行确认, 并登记其名称以及持有份额。

(二) 除法律、法规及相关自律规则另有规定外, 在债权登记日确认债权的债务融资工具持有人有权出席持有人会议。

(三) 发行人、债务融资工具清偿义务承继方、提供信用增进服务的机构等相关方应当配合召集人召集持有人会议, 并按照召集人的要求列席持有人会议。受托管理人应当列席持有人会议, 及时了解持有人会议召开情况。

信用评级机构可应召集人邀请列席会议。

(四) 持有人会议应当至少有 2 名律师进行见证。

见证律师对会议的召集、召开、表决程序、出席会议人员资格、表决权有效性、议案类型、会议有效性、决议生效情况等事项出具法律意见书。法律意见书应当与持有人会议决议一同披露。

五、持有人会议的表决和决议

(一) 债务融资工具持有人及其授权代表行使表决权, 所持每一债务融资工具最低面额为一表决权。未出席会议的持有人不参与表决, 其所持有的表决权数额计入总表决权数额。

(二) 发行人及其重要关联方持有债务融资工具的, 应主动向召集人表明关联关系, 并不得参与表决, 其所持有的表决权数额不计入总表决权数额。利用、隐瞒关联关系侵害其他人合法利益的, 承担相应法律责任。重要关联方包括但不限于:

- 1、发行人控股股东、实际控制人;
- 2、发行人合并范围内子公司;
- 3、债务融资工具清偿义务承继方;
- 4、为债务融资工具提供信用增进服务的机构;
- 5、其他可能影响表决公正性的关联方。

(三) 下列事项为特别议案:

1、变更债务融资工具发行文件中与本息偿付相关的发行条款, 包括本金或利息金额、计算方式、支付时间、信用增进协议及安排;

2、新增或变更发行文件中的选择权条款、投资人保护机制或投资人保护条款；

3、解聘、变更受托管理人或变更涉及持有人权利义务的受托管理协议条款；

4、同意第三方承担债务融资工具清偿义务；

5、授权他人代表全体持有人行使相关权利；

6、其他变更发行文件中可能会严重影响持有人收取债务融资工具本息的约定。

(四)除法律法规另有规定或发行文件另有约定外，出席持有人会议的债务融资工具持有人所持有的表决权数额应超过本期债务融资工具总表决权数额的 50%，会议方可生效。

(五)持有人会议对列入议程的各项议案分别审议，逐项表决。持有人会议不得对公告和议案中未列明的事项进行决议。持有人会议的全部议案应当在会议召开首日后的 3 个工作日内表决结束。

(六)召集人应当向登记托管机构查询表决截止日持有人名册，并核对相关债项持有人当日债券账务信息。

表决截止日终无对应债务融资工具面额的表决票视为无效票，无效票不计入议案表决的统计中。

持有人未做表决、投票不规范或投弃权票的，视为该持有人放弃投票权，其所持有的债务融资工具面额计入议案表决的统计中。

(七)除法律法规另有规定或发行文件另有约定外，持有人会议决议应当由持有本期债务融资工具表决权超过总表决权数额 50%的持有人同意后方可生效；针对特别议案的决议，应当由持有本期债务融资工具表决权超过总表决权数额 90%的持有人同意后方可生效。

(八)持有人会议应有书面会议记录作为备查文件。持有人会议记录由出席会议的召集人代表和见证律师签名。

(九)召集人应当在持有人会议表决截止日后的 2 个工作日内将会议决议公告在交易商协会认可的渠道披露。会议决议公告包括但不限于以下内容：

1、出席会议的本期债务融资工具持有人所持表决权情况；

2、会议有效性；

3、各项议案的概要、表决结果及生效情况。

(十)发行人应对持有人会议决议进行答复，决议涉及提供信用增进服务的机构、受托管理人或其他相关机构的，上述机构应进行答复。

召集人应在会议表决截止日后的 2 个工作日内将会议决议提交至发行人及相关机构，并及时就有关决议内容与相关机构进行沟通。

相关机构应当自收到会议决议之日后的 5 个工作日内对持有人会议决议情况进行答复。

召集人应于收到相关机构答复的次一工作日内在交易商协会认可的渠道披露。

六、其他

(一) 本节所称以上、以下，包括本数。

(二) 召集人、参会机构对涉及单个债务融资工具持有人的持券情况、投票结果等信息承担保密义务。

(三) 本期债务融资工具发行完毕进入存续期后，债务融资工具清偿义务承继方应按照本节中对发行人的要求履行相应义务；新增或变更后的提供信用增进服务的机构应按照本节中对提供信用增进服务的机构的要求履行相应义务。

(四) 本节关于持有人会议的约定与《银行间债券市场非金融企业债务融资工具持有人会议规程（2019 版）》要求不符的，或本节内对持有人会议规程约定不明的，按照《银行间债券市场非金融企业债务融资工具持有人会议规程（2019 版）》要求执行。

第十二章 违约、风险情形及处置

一、违约事件

(一) 以下事件构成本期债务融资工具项下的违约事件:

- 1、在本募集说明书约定的本金到期日、付息日、回售行权日等本息应付日, 发行人未能足额偿付约定本金或利息;
- 2、因法院裁判、仲裁机构仲裁导致本期债务融资工具提前到期, 或发行人与持有人另行合法有效约定的本息应付日届满, 而发行人未能按期足额偿付本金或利息。
- 3、在本期债务融资工具获得全部偿付或发生其他使得债权债务关系终止的情形前, 法院受理发行人破产申请;
- 4、本期债务融资工具获得全部偿付或发生其他使得债权债务关系终止的情形前, 发行人为解散而成立清算组或法院受理清算申请并指定清算组, 或因其它原因导致法人主体资格不存在。

二、违约责任

(一) 如果发行人发生前款所述违约事件的, 发行人应当依法承担违约责任; 持有人有权按照法律法规及本募集说明书约定向发行人追偿本金、利息以及违约金。

(二) 发行人发生上述违约事件, 除继续支付利息之外(按照前一计息期利率, 至实际给付之日止), 还须向债务融资工具持有人支付违约金, 法律另有规定除外。违约金自违约之日起(约定了宽限期的, 自宽限期届满之日起)到实际给付之日止, 按照应付未付本息乘以日利率 0.21‰ 计算。

三、偿付风险

本募集说明书所称“偿付风险”是指, 发行人按本期发行文件等与持有人之间的约定以及法定要求按期足额偿付债务融资工具本金、利息存在重大不确定性的情况。

四、发行人义务

发行人应按照募集说明书等协议约定以及协会自律管理规定进行信息披露, 真实、准确、完整、及时、公平地披露信息; 按照约定和承诺落实投资人保护措施

施、持有人会议决议等；配合中介机构开展持有人会议召集召开、跟踪监测等违约及风险处置工作。发行人应按照约定及时筹备偿付资金，并划付至登记托管机构指定账户。

五、发行人应急预案

发行人预计出现偿付风险或“违约事件”时应及时建立工作组，制定、完善违约及风险处置应急预案，并开展相关工作。

应急预案包括但不限于以下内容：工作组的组织架构与职责分工、内外部协调机制与联系人、信息披露与持有人会议等工作安排、付息兑付情况及偿付资金安排、拟采取的违约及风险处置措施、增信措施的落实计划（如有）、舆情监测与管理。

六、风险及违约处置基本原则

发行人出现偿付风险及发生违约事件后，应按照法律法规、公司信用类债券违约处置相关规定以及协会相关自律管理要求，遵循平等自愿、公平清偿、公开透明、诚实守信等原则，稳妥开展风险及违约处置相关工作，本募集说明书有约定从约定。

七、处置措施

发行人出现偿付风险或发生违约事件后，可与持有人协商采取下列处置措施：

（一）重组并变更登记要素

发行人与持有人协商拟变更超短期融资券发行文件中与本息偿付相关的发行条款，包括本金或利息金额、计算方式、支付时间、信用增进协议及安排的，并变更相应登记要素的，应按照以下流程执行：

1.将重组方案作为特别议案提交持有人会议，按照特别议案相关程序表决。议案应明确重组后债券基本偿付条款调整的具体情况。

2.重组方案表决生效后，发行人应及时向中国外汇交易中心和银行间市场清算所股份有限公司提交变更申请材料。

3.发行人应在登记变更完成后的 2 个工作日内披露变更结果。

（二）重组并以其他方式偿付

发行人与持有人协商以其他方式履行还本付息义务的，应确保当期超短期融资券全体持有人知晓，保障其享有同等选择的权利。如涉及注销全部或部分当期超短期融资券的，应按照下列流程进行：

1、发行人应将注销方案提交持有人会议审议，议案应明确注销条件、时间流程等内容，议案经由持有本期超短期融资券表决权超过总表决权数额 50%的持有人同意后生效；

2、注销方案表决生效后，发行人应当与愿意注销的持有人签订注销协议；注销协议应明确注销流程和时间安排；不愿意注销的持有人，所持超短期融资券可继续存续；

3、发行人应在与接受方案的相关持有人签署协议后的 2 个工作日内，披露协议主要内容；

4、发行人应在协议签署完成后，及时向银行间市场清算所股份有限公司申请注销协议约定的相关超短期融资券份额；

5、发行人应在注销完成后的 2 个工作日内披露结果。

八、不可抗力

（一）不可抗力是指本期债务融资工具发行后，由于当事人不能预见、不能避免并不能克服的情况，致使本期债务融资工具相关责任人不能履约的情况。

（二）不可抗力包括但不限于以下情况：

- 1、自然力量引起的事故如水灾、火灾、地震、海啸等；
- 2、国际、国内金融市场风险事故的发生；
- 3、交易系统或交易场所无法正常工作；
- 4、社会异常事故如战争、罢工、恐怖袭击等。

（三）不可抗力事件的应对措施

1、不可抗力发生时，本公司应及时通知投资者及本期债务融资工具相关各方，并尽最大努力保护债务融资工具投资者的合法权益。

2、发行人或主承销商应召集持有人会议磋商，决定是否终止本期债务融资工具或根据不可抗力事件对本期债务融资工具的影响免除或延迟相关义务的履行。

九、争议解决机制

任何因募集说明书产生或者与本募集说明书有关的争议，由各方协商解决。协商不成的，由发行人住所地有管辖权的法院管辖。

十、弃权

任何一方当事人未能行使或延迟行使本文约定的任何权利，或宣布对方违约仅适用某一特定情势，不能视作弃权，也不能视为继续对权利的放弃，致使无法对今后违约方的违约行为行使权利。任何一方当事人未行使任何权利，也不会构成对对方当事人的弃权。

第十三章 本期超短期融资券发行主要机构

一、发行人

名称：中国国际航空股份有限公司
联系地址：北京市顺义区天竺空港经济开发区天柱路30号国航总部大楼
联系人：杨青、徐晓宁
联系电话：010-61462159
传真：010-61462179
邮政编码：101312

二、主承销商及簿记管理人

名称：江苏银行股份有限公司
联系地址：江苏省南京市秦淮区中华路 26 号江苏银行总行 1703 室
法定代表人：夏平
联系人：封金梅
联系电话：025-58587435
传真：025-58588291
邮政编码：210006

三、存续期管理机构

名称：江苏银行股份有限公司
住所：江苏省南京市秦淮区中华路 26 号江苏银行总行 1703 室
法定代表人：夏平
联系人：胡幽妍
联系电话：025-58587591
传真：025-58588291
邮政编码：210006

四、审计机构

名称：德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）

住所：上海市黄浦区延安东路 222 号 30 楼

执行事务合伙人：曾顺福

联系人：郭静

联系电话：021-61418888

传真：021-61418888

五、公司法律顾问

名称：国浩律师（北京）事务所

住所：北京市朝阳区东三环北路 38 号泰康金融大厦 9 层

负责人：刘继

联系人：李波、武琳悦

联系电话：010-65890699

传真：010-65176800

六、登记、托管、结算机构

名称：银行间市场清算所股份有限公司

住所：上海市黄浦区北京东路 2 号

法定代表人：谢众

电话：021-23198800

传真：021-23198866

联系人：发行岗

七、集中簿记建档系统技术支持机构

名称：北京金融资产交易所有限公司

住所：北京市西城区金融大街乙 17 号

法定代表人：郭欠

联系人：发行部

电话：010-57896722、010-57896516

传真：010-57896726

公司与上述发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员及经办人之间不存在直接的或间接的股权关系或其他重大利害关系。

第十四章 备查文件

一、备查文件

- (一) 《接受注册通知书》（中市协注〔2022〕SCPXXX号）
- (二) 本期债务融资工具募集说明书
- (三) 发行人最近三年财务报告
- (四) 本期债务融资工具法律意见书
- (五) 相关法律法规、规范性文件要求披露的其他文件

二、文件查询地址

投资者可以通过交易商协会认可的网站、发行人和主承销商查询与本期债务融资工具发行相关的前述备查文件。投资者可通过发行人在交易商协会认可的渠道披露的《接受注册通知书》（中市协注〔2022〕SCPXXX号）项下的募集说明书查阅历史信息。交易商协会认可的网站包括北京金融资产交易所网站（www.cfae.cn）、中国货币网（www.chinamoney.com.cn）和上海清算所网站（www.shclearing.com）。

（一）发行人

中国国际航空股份有限公司

查询地址：北京市顺义区天竺空港经济开发区天柱路30号国航总部大楼

法定代表人：宋志勇

联系电话：010-61462159

传真：010-61462179

联系人：杨青、徐晓宁

邮政编码：101312

（二）主承销商

江苏银行股份有限公司

查询地址：江苏省南京市秦淮区中华路26号江苏银行总行1703室

法定代表人：夏平

联系电话：025-58587435

传 真：025-58588291

联系人：封金梅

邮政编码：210006

附录一：主要财务指标计算公式

指标名称	计算公式
偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货)/流动负债合计×100%
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
EBITDA	利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
利息保障倍数	EBITDA/利息支出
盈利能力指标	
营业毛利率	(营业收入-营业成本)/营业收入×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
净利润率	净利润/营业收入×100%
经营效率指标	
存货周转率	营业成本/平均存货
总资产周转率	营业收入/平均资产总额
应收账款周转率	营业收入/平均应收账款

(本页以下无正文)

(本页无正文，为《中国国际航空股份有限公司 2022 年度第二期超短期融资券募集说明书》之盖章页)

