

证券代码：002928

证券简称：华夏航空

公告编号：2021-011

华夏航空股份有限公司 2020 年年度报告摘要

一、重要提示

本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读年度报告全文。

非标准审计意见提示

适用 不适用

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用 不适用

是否以公积金转增股本

是 否

公司经本次董事会审议通过的普通股利润分配预案为：以 1,013,567,644 股（最终以权益分派实施时股权登记日总股本为准）为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 0.61 元（含税），送红股 0 股（含税），不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用 不适用

二、公司基本情况

1、公司简介

股票简称	华夏航空	股票代码	002928
股票上市交易所	深圳证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	俸杰	蔡超	
办公地址	重庆市渝北区江北国际机场航安路 30 号	重庆市渝北区江北国际机场航安路 30 号	
电话	023-67153222-8903	023-67153222-8903	
电子信箱	dongmiban@chinaexpressair.com	dongmiban@chinaexpressair.com	

2、报告期主要业务或产品简介

（一）公司主营业务及经营模式

（1）公司主营业务

公司主营业务为国内、国际的航空客货运输业务。

根据市场定位不同，航空市场可分为干线航空与支线航空。干线航空的需求主要集中在少数中心城市，而支线航空的需求则分散在大多数中小城市。其中，干线航空公司又可按客群不同分为全服务航司和低成

本航司。全服务航司和低成本航司的市场为出行需求旺盛、客源充足的大型门户城市、全国性枢纽城市和部分区域枢纽城市、省会城市和省内经济发达城市，其中全服务航司的客户为上述市场中对价格相对不敏感的公商务出行旅客及自费出行旅客，低成本航司的客户为上述市场中对价格较为敏感的自费旅客以及追求高性价比的商务旅客；而支线航空所处的细分市场为需求分散的中小城市、旅游城市，是区别于全服务、低成本航空的更为下沉的细分市场。

公司作为国内领先的支线航空公司，致力于为中小城市构建更便捷、更舒适的航空出行方式；致力于成为网络型航空公司，构建广泛覆盖的交通网络；致力于满足中小城市日渐增长的航空出行需求，满足人民群众对美好生活的需求。

(2) 公司的市场地位

公司是国内唯一一家规模化的独立支线航空公司，自成立以来一直明确坚持支线战略定位，也是国内支线航空的引领者。报告期末，公司机队规模54架，航线网络覆盖支线航点92个，占全国支线航点的47%；公司在飞航线169条，其中国内航线168条，国际航线1条，基本构建了全国性的支线航空网络。

(二) 行业发展现状

(1) 国际航空运输业概况

2020年初，疫情爆发并迅速蔓延全球，对全球航空运输业造成巨大负面影响。根据国际航空运输协会发布的2020年全球航空客运需求报告显示，2020年客运运力（以ASK计算）同比下降68.1%、客运需求（以RPK计算）同比下降65.9%，为航空史上客运量降幅最大的一年，需求不足导致客座率同比下降19.2个百分点，至62.8%。

(2) 国内航空运输业概况

2020年，疫情为国内航空运输业带来巨大挑战，面对疫情的严重冲击和严峻复杂的国际形势，国内航班运行情况在全球率先触底反弹，国内航空市场成为全球恢复最快的航空市场。2020年中国民航运输总周转量798.5亿吨公里、旅客运输量4.2亿人次、货邮运输量676.6万吨，分别同比下降38.3%、同比下降36.7%、同比下降10.2%。

(3) 国内支线航空运输业概况

2020年全国机场吞吐量达到85,716万人次，其中吞吐量300万人次以下机场的吞吐量达到10,862万人次，占全国机场吞吐量的13%，较19年，提高3个百分点。十三五期间，支线机场吞吐量复合增速达到25%，整体机场吞吐量复合增速达到10%，支线机场吞吐量增速明显高于干线机场；随着中小城市经济发展，人民的出行方式也将发生改变，更加关注出行的便利、快捷、舒适，越来越多的中小城市居民将选择航空作为出行方式。

(三) 支线航空行业发展趋势

(1) 支线细分市场潜力大

1、中小城市经济发展需求大、消费升级快

经济欠发达地区发展经济，必须先改善城市的通达性，促进人才、物资、信息的快速流动，从而促进当地经济发展。我国西部有许多旅游资源丰富的城市，西部也是支线机场广泛分布的地区，亟需改善通达

性，使游客可快速到达旅游目的地。

部分区域内经济实力较强的非门户城市，公商务出行需求较强，旅客要求进行快速的跨区域流动；邻近航空枢纽的城市，由于枢纽机场时刻有限，这类城市可承接枢纽城市溢出的客流；自然资源丰富的城市，依托资源发展经济，也有较强的公商务航空出行需求。上述城市都有发展支线航空的需求。

随着中小城市经济发展，居民消费结构逐渐升级，旅游、交通等领域的消费性服务需求快速增长，支线航空在满足日益增长旅游等需求方面所发挥的作用，是其他运输方式所无法替代的。

为了满足上述需求，中小城市需要更完善、更便捷、更经济的支线和区域航空服务，包括开通或加密中小城市之间点对点的直达航班，以及中小城市通过枢纽机场中转到全国及全球的中转航班。

2、支线机场资源增长支撑支线发展

根据发改委《全国民用运输机场布局规划》，2025年全国民用运输机场规划布局370个（规划建成约320个）。国内新建机场绝大部分为支线机场，机场网络布局将进一步完善，航空覆盖人群比例将进一步提升。

到2035年，根据民航局《新时代民航强国建设行动纲要》，我国运输机场数量将达到450个左右，地面100公里覆盖所有县级行政单元。

目前国内干线机场时刻资源普遍不足，北京、上海和广州等主要城市的机场时刻非常紧张，各航空公司在主要的干线市场已经无法保证充裕的时刻资源，极大地影响了飞机利用率的提升，成本难以降低。与之相反，依然有大量的支线机场利用率偏低，有充足时刻资源可以利用。

（2）支线航空的作用

1、改善中小城市通达性，保障居民出行权

广泛分布于我国西部、西南部、西北部、北部、东北部的中小城市，能否相对快捷地连接发达地区、相对发达地区，决定了当地居民探亲、旅游、消费的需求能否被满足，能否共享发达地区文化、医疗等基础设施，从而共享国家经济发展的成果。支线航空保障了中小城市的居民的出行权，使其可以较为便捷地到达枢纽城市、北上广深等门户城市，获得更自由的发展空间。

2、促进中小城市经济发展

航空产业本身带来产值。航空业链条长、覆盖广，集服务业、制造业为一体，可以提供就业，改善当地产业结构，拉动当地GDP增长。

航空业改善通达性有利于拉动其他产业发展，特别是一些高端产业，如果当地没有航空运输条件，则无法在当地投资落地。

航空业促进旅游业发展。广大的支线地区拥有丰富的旅游资源，但往往地面交通不发达，或通过地面交通到达效率极低从而影响当地旅游业的发展。支线航班的开通，可以快速吸引游客，拉动旅游业投资，促进旅游业发展。

（3）支线航空发展的有利条件

1、国家政策支持

民航局和发改委出台了较多关于支线航空在飞机引进、补贴和收费方面的支持政策，重点支持我国偏

远地区发展支线航空事业，包括但不限于《支线航空补贴管理暂行办法》、《关于修订民航中小机场补贴管理暂行办法的通知》、《关于调整民航支线机型的通知》等。

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

2021年2月10日，民航局印发《民航旅客中转便利化实施指南》，旨在提升旅客中转便利化，全面改善旅客中转服务体验、激发航空市场需求潜力。后续，民航局将在此基础上研究出台《通程航班管理办法》等配套规范性文件和扶持政策，持续推进旅客中转便利化工作规范化、标准化，提升行李直挂、通程航班业务普及度。

2、地方政府重视

许多地方政府非常重视当地航空发展，随着支线运量的增长，许多地区的地方经济都得到了加速发展，地方政府实施了各种措施以吸引更多航空公司在当地开设航线。部分地方政府率先发布十四五航空规划的有关文件，计划加强机场扩建、加快发展航空经济、推进通用航空改革等诸多促进政策。

（四）支线航空行业特征

（1）需求分散

单个航点客流较低。民航局《2020年民航行业发展统计公报》显示，2020年全国机场吞吐量达到85,716万人次，其中吞吐量300万人次以下机场192个，占机场数的80%，吞吐量达到10,862万人次，占全国机场吞吐量的13%，吞吐量分布不均匀。

因此，支线航空公司的航线网络航点分布更为分散，同样规模的机队需覆盖更多航点，从而采用支支串飞、环飞等方式将分散航点的旅客集中到枢纽航点。

（2）通达性不足

支线航点覆盖率不高。干线机场间基本实现100%通航，干支机场间通航率约为24%，支支机场间仅通航0.4%，干支及支支通航情况明显低于干线水平。

支线通达时间与干线有较大差异。中小城市至国内中心城市的平均通达时间达13.1小时，而国内中心城市间的通达时间是5.3小时，支线城市通达性水平存在较大的改善空间。

（3）干支结合的航线网络

由于支线机场需求分散，直接开通航线连接中心城市经济性相对较差；同时中心城市时刻紧张，所有的支线机场都开设直接连接中心城市的航线存在困难。因此支线网络只能依靠中转，以提升支线城市通达性，所以充分的干支结合对支线航空有重要意义。

（4）运行能力要求高

1、起降频繁，多次签派

由于采用支支串飞或环飞的方式，支线航司的一架飞机在一天之内需执行多条航线、多次起降、进行多次签派、单航段时间相对较短。对机组人员、签派能力要求高。

2、机场环境复杂

部分支线机场跑道短，周围地理环境复杂；对公司气象能力要求高。

3、多基地布局、航线网络设计要求高

为了覆盖更多的航点，并将客流输送到各区域枢纽城市，支线航司需布局更多基地。

如何将离散客源高效、经济地集中到枢纽城市，选择哪些航点开设航线，已通航的航点串飞、环飞的顺序、航班密度等，都是设计航线网络时需要考虑的。

4、保障能力要求高

就数量而言，支线航司需要在更多基地、航点布局飞机保障能力；起降频繁，航前航后检查频率高、响应速度要快。就复杂性而言，支线航点环境更为多变，飞机保障情况更为复杂，对保障创新能力、灵活度要求高。

综上所述，支线航空一方面单航点需求不足，另一方面运行成本高，所以对运行能力和成本管控提出了更高要求。

3、主要会计数据和财务指标

(1) 近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

单位：元

	2020 年	2019 年	本年比上年增减	2018 年
营业收入	4,727,891,755.42	5,407,112,960.26	-12.56%	4,260,039,818.89
归属于上市公司股东的净利润	612,889,904.77	502,237,458.23	22.03%	247,461,081.68
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	497,423,896.75	491,890,924.53	1.12%	186,021,906.16
经营活动产生的现金流量净额	1,007,667,347.40	1,054,200,477.23	-4.41%	521,337,391.41
基本每股收益（元/股）	0.6400	0.5573	14.84%	0.2793
稀释每股收益（元/股）	0.6047	0.5497	10.01%	0.2793
加权平均净资产收益率	18.26%	21.15%	-2.89%	13.07%
	2020 年末	2019 年末	本年末比上年末增减	2018 年末
资产总额	11,507,588,172.59	9,794,823,583.26	17.49%	7,785,025,297.43
归属于上市公司股东的净资产	3,937,458,588.62	2,781,925,570.44	41.54%	2,123,949,232.05

(2) 分季度主要会计数据

单位：元

	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	1,050,226,848.57	933,543,527.43	1,341,170,597.15	1,402,950,782.27
归属于上市公司股东的净利润	-96,254,358.57	104,482,030.90	163,152,713.67	441,509,518.77
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-97,108,400.66	98,487,969.13	161,794,138.16	334,250,190.12
经营活动产生的现金流量净额	98,605,453.26	81,589,700.93	372,902,296.77	454,569,896.44

上述财务指标或其加总数是否与公司已披露季度报告、半年度报告相关财务指标存在重大差异

是 否

4、股本及股东情况

(1) 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

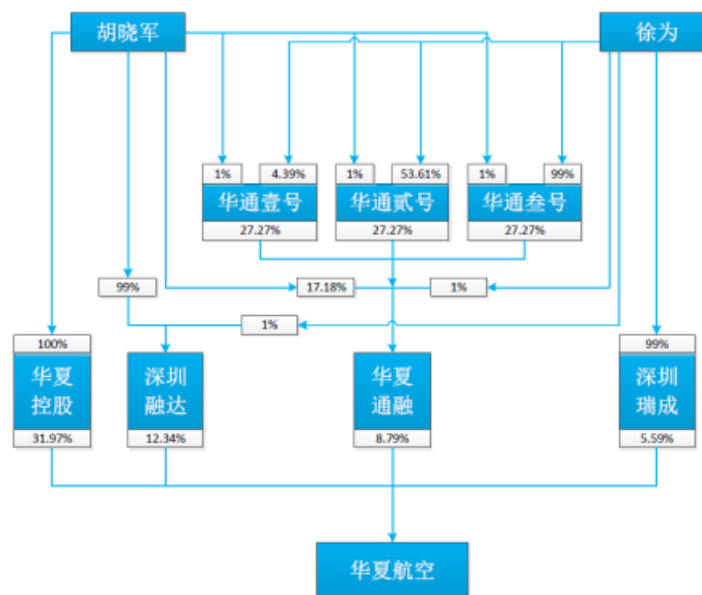
报告期末普通股股东总数	27,718	年度报告披露日前一个月末普通股股东总数	23,274	报告期末表决权恢复的优先股股东总数	0	年度报告披露日前一个月末表决权恢复的优先股股东总数	0
前 10 名股东持股情况							
股东名称	股东性质	持股比例	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况		
					股份状态	数量	
华夏航空控股（深圳）有限公司	境内非国有法人	31.97%	324,000,000	324,000,000			
深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）	境内非国有法人	12.34%	125,043,345	125,043,345			
天津华夏通融企业管理中心（有限合伙）	境内非国有法人	8.79%	89,100,000	89,100,000			
深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）	境内非国有法人	5.59%	56,700,000	56,700,000			
中国农业银行股份有限公司—交银施罗德先进制造混合型证券投资基金	其他	2.56%	25,926,442	0			
香港中央结算有限公司	境外法人	2.06%	20,925,181	0			
中国建设银行股份有限公司—交银施罗德启明混合型证券投资基金	其他	1.97%	20,008,416	0			
陈世辉	境内自然人	1.69%	17,110,025	0			
全国社保基金四一三组合	其他	1.02%	10,309,291	0			
周永麟	境内自然人	1.00%	10,125,300	0	质押		10,125,000
上述股东关联关系或一致行动的说明	华夏航空控股（深圳）有限公司、深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）、天津华夏通融企业管理中心（有限合伙）、深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）为胡晓军或其配偶徐为控制，构成一致行动人。除上述以外，公司未知其他股东之间是否存在关联关系，是否属于一致行动人。						
参与融资融券业务股东情况说明（如有）	前 10 名普通股股东未参与融资融券。						

(2) 公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

□ 适用 √ 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

(3) 以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系



5、公司债券情况

公司是否存在公开发行并在证券交易所上市，且在年度报告批准报出日未到期或到期未能全额兑付的公司债券
否

三、经营情况讨论与分析

1、报告期经营情况简介

2020年，疫情对全球经济造成剧烈负面影响，中国政府采取积极疫情防控措施，中国率先控制住疫情，中国经济率先触底反弹，2020年国内经济增长2.3%。中国民航也在全球率先触底反弹，成为全球恢复最快、运行最好的航空市场。2020年中国民航运输总周转量798.5亿吨公里、旅客运输量4.2亿人次、货邮运输量676.6万吨，相当于2019年的61.7%、63.3%、89.8%。

报告期内，公司实现营业收入47.28亿元，同比下降12.56%，主要系受全球疫情影响，旅客出行需求大幅下滑所致。公司积极调整经营策略，紧盯疫情变化，严格实施防疫政策，积极推动航班恢复。公司飞机平均日利用率为8.5小时；旅客周转量74.39亿人公里，同比下降16.38%；总载运人次642.6万人次，同比下降16.96%。

报告期内，公司归属于母公司普通股股东净利润为6.13亿元，同比增加22.03%，主要系公司积极推动航班恢复、优化航线结构、加强收益管理和成本管控，促进公司整体盈利能力提升；其次，受宏观经济影响，全年油价走低，公司航油成本减少；最后，公司出售并回租三架CRJ-900NG型飞机产生资产处置收益，增加公司净利润。

具体经营情况如下：

1、疫情防控

公司积极响应国家疫情防控政策号召，为了保障支线城市紧急医疗物资和医疗救援人员的运输，在保证运输安全的基础上，公司积极开通抗疫物资运输绿色通道，共免费运输医疗物资5580件，完成23架次包机疫情保障任务，运输医疗队员2228人。

在保障支线城市航空通达性的过程中，公司严格落实疫情防控政策，运输过程中保障旅客及员工生命健康安全，严防疫情传播，公司疫情期间实现两个零感染，即“疫情所有员工岗位上零感染、所有航班旅客客机上零感染。”

2、机队建设

飞机供应商	飞机型号	引进方式	数量（架）	平均机龄（年）
庞巴迪	CRJ900系列	自购	3	2.94
		融资租赁	18	4.54
		经营租赁	17	6.29
	小计		38	5.19
空客	A320系列	经营租赁	11	2.18
	A320neo系列	融资租赁	3	0.31
	小计		14	1.78
中国商飞	ARJ21系列	经营租赁	2	0.08
	小计		2	0.08
合计			54	4.12

2020年11月03日，公司与中国商飞签署《购买飞机系列协议》，公司将向中国商飞购买和接收总共100架ARJ21系列和C919系列飞机，自2020年起十年内交付完成。其中50架确认为ARJ21系列飞机，另50架可全部或部分为C919系列飞机。

报告期内，公司以融资租赁方式引进3架A320neo系列飞机，以经营租赁方式引进2架ARJ21系列飞机。2020年末，公司机队规模达54架，公司平均机龄4.12年，机龄较短，飞机稳定性高，日常维护费用较少，有利于保障公司运行的经济性、安全性。

3、航线网络

报告期末，公司在飞航线169条，其中国内航线168条，国际航线1条；公司坚持支线市场的战略定位，坚持支线航线的网络布局，随运力提升，公司一方面积极开拓新市场，布局新的支线航线网络；另一方面，持续优化现有航线网络，以适应原有市场需求的变化，提高网络布局通达性、经济性。

公司基本建立了差异化的支线航线网络，公司独飞航线151条，占比89%，占比较高。公司覆盖全国47%的支线航点，与干线网络形成互补，利用干支结合，提高整体航空网络的通达性。

公司航线网络图如下：



4、安全运营

报告期内，公司坚持“安全是最大的效益”，加强对飞行、维修、运控等关键环节和关键岗位的管理，保证安全状态平稳可控。公司建立了“公司-部门-班组”三级法定自查机制，全面覆盖公司17个自查部门、5个运行基地。公司创新运行系统功能，对接“风控系统”、“飞行准备网”等信息系统予以控制落实，实现岗位差异化告警、多场景风险禁令、信息精准推送等功能，实现风险管控与运行管理深度对接。公司实现航空运输安全运行，未发生责任原因事故征候及以上等级的不安全事件。

5、通程业务

报告期末，公司通程出行人次73.60万人次，同比增长46%，占总承运人次11.45%，占比持续提升。

服务支持方面，全年通程项目围绕通程标准优化、基础服务能力提升、通程智能化建设、通程模式创新及通程示范航点建设，提高通程服务支持能力。公司新增通程服务机场39个，已在76个机场开通通程航班。

信息化建设方面，公司实现了航班智能组合，覆盖了主要民用机场的所有通程产品由系统自动组合。自主研发了通程智能收益模型，提升了通程航班收益的自动化管理水平。

6、市场开拓

公司深耕支线市场十多年，对支线市场定位及特点有深刻的理解，为当地支线市场设计合理的网络结构，以最少的资源投入，提高当地航空网络的通达性。

报告期内，公司与衢州政府达成战略合作，为衢州打造四省边际枢纽的网络结构，开通了6条跨省航线，包括衢州=成都、衢州=重庆、衢州=西安、衢州=贵阳、衢州=武汉、衢州=珠海，以及衢州=舟山1条省内航线，覆盖航点7个，为周边人民提供更便利的出行选择。公司进入云南市场，通过省内支线串飞的网络布局，开通12条省内航线，覆盖省内航点10个；同时，开通6条省外航线，覆盖省外航点4个，助推云

南全域旅游的发展，激活地方经济发展新动力，进一步盘活省内航旅资源。

7、客运营销

客票销售方面，公司加强旅游产品开发，细分产品类型，突出高定产品设计，构建出发地、目的地互通的旅游线路。报告期内，公司上线会员体系，对用户出行综合画像，为实现精准营销、提高旅客复购率、提升单客价值打好基础，公司直销客票比例有所提升。

大客户合作方面，挖掘新增客户，发挥大区属地优势，发展当地中小型企业、社会团体、行业协会。

8、成本管理

2020年，面对疫情挑战，公司坚持“降本增效稳经营”的理念。在财务费用方面，公司加强资金预算管理，提高资金利用效率，降低财务费用。在节能减排方面，公司通过合理降低飞机配载、优化重心，节约燃油，来降低成本及节能减排。

9、主要运营数据

指标	本报告期	上年同期	同比
可用吨公里数 (ATK) (万吨公里)	121,880.47	126,195.69	-3.42%
国内	121,106.03	123,065.17	-1.59%
国际	774.44	3,130.52	-75.26%
可用座公里数 (ASK) (万人公里)	1,068,186.49	1,103,007.79	-3.16%
国内	1,061,463.84	1,075,730.03	-1.33%
国际	6,722.65	27,277.76	-75.35%
可用货邮吨公里数(万吨公里)	42,247.68	40,977.78	3.10%
国内	41,926.77	39,750.57	5.47%
国际	320.91	1,227.21	-73.85%
运输周转量(RTK)(万吨公里)	68,406.53	80,235.04	-14.74%
国内	68,062.71	78,289.85	-13.06%
国际	343.82	1,945.19	-82.32%
旅客周转量(RPK) (万人公里)	743,928.23	889,614.36	-16.38%
国内	740,166.82	867,924.29	-14.72%
国际	3,761.41	21,690.07	-82.66%
货邮周转量(RFTK)(万吨公里)	2,291.88	1,440.91	59.06%
国内	2,286.26	1,440.34	58.73%
国际	5.62	0.57	885.96%
总载运人次 (千人次)	6,426.39	7,738.60	-16.96%
国内	6,409.51	7,648.47	-16.20%
国际	16.88	90.13	-81.27%
货邮载重量 (吨)	13,662.95	9,369.65	45.82%
国内	13,647.32	9,367.06	45.69%
国际	15.63	2.59	503.47%
综合载运率 (RTK/ATK)	56.13%	63.58%	-7.45%
国内	56.20%	63.62%	-7.42%
国际	44.40%	62.14%	-17.74%
客座率 (RPK/ASK)	69.64%	80.65%	-11.01%
国内	69.73%	80.68%	-10.95%
国际	55.95%	79.52%	-23.57%
货邮载运率	5.42%	3.52%	1.90%

国内	5.45%	3.62%	1.83%
国际	1.75%	0.05%	1.70%

2、报告期内主营业务是否存在重大变化

是 否

3、占公司主营业务收入或主营业务利润 10%以上的产品情况

适用 不适用

单位：元

产品名称	营业收入	营业利润	毛利率	营业收入比上年同期增减	营业利润比上年同期增减	毛利率比上年同期增减
客运收入	4,540,857,508.91	586,914,890.50	12.93%	-13.77%	3.82%	2.19%

4、是否存在需要特别关注的经营季节性或周期性特征

是 否

5、报告期内营业收入、营业成本、归属于上市公司普通股股东的净利润总额或者构成较前一报告期发生重大变化的说明

适用 不适用

6、面临退市情况

适用 不适用

7、涉及财务报告的相关事项

(1) 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况说明

适用 不适用

会计政策变更的内容和原因	说明
2017 年 7 月 5 日，财政部发布了《关于修订印发<企业会计准则第14号—收入>的通知》（财会[2017]22 号）（以下简称“《新收入准则》”），要求在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业，自 2018 年 1 月 1 日起施行《新收入准则》；其他境内上市企业，自 2020 年 1 月 1 日起施行；执行企业会计准则的非上市企业，自 2021 年 1 月 1 日起施行。	《新收入准则》将《企业会计准则第14号—收入（2006年）》和《企业会计准则第15号—建造合同》两项准则纳入统一的收入确认模型；以控制权转移替代风险报酬转移作为收入确认时点的判断标准；对包含多项可明确区分商品的合同的会计处理提供了更明确的指引；对于某些特定交易（或事项）的收入确认和计量作出了明确规定。本次会计政策变更是公司根据财政部发布的相关规定和要求进行，变更后会计政策能够客观、公允地反映公司的财务状况和经营成果，符合相关法律法规规定和公司实际情况。 公司未来在处理常旅客会员权益时将按《新收入准则》，按合同承诺的性质，分别确认为主营业务收入和合同负债。《新收入准则》的实施不会导致公司收入确认方式发生重大变化，不会对公司财务状况、经营成果和现金流量产生重大影响。

(2) 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用 不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

(3) 与上年度财务报告相比，合并报表范围发生变化的情况说明

√ 适用 □ 不适用

- 1、2020年3月，公司投资新设华夏云象科技（重庆）有限公司，注册资本600万元人民币。
- 2、2020年8月，公司子公司华夏云飞融资租赁（上海）有限公司投资新设云飞二号（天津）租赁有限公司，注册资本10万元人民币。
- 3、2020年11月，公司孙公司北京华夏典藏国际旅行社有限公司投资新设云南典藏旅行社有限公司，注册资本100万元人民币。
- 4、2020年12月，公司投资新设华夏航空销售（衢州）有限公司，注册资本1000万元人民币。
- 5、2020年12月，公司子公司华夏航空产业投资有限公司投资新设华夏云赋（深圳）私募基金管理有限公司，注册资本2000万元人民币。