

华夏航空股份有限公司

贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层



华夏航空
CHINA EXPRESS

首次公开发行股票并上市

招股说明书

(申报稿)

保荐机构 (主承销商)



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

北京市西城区金融大街 5 号(新盛大厦)12、15 层

声明：本公司的发行申请尚未得到中国证券监督管理委员会核准。本招股说明书不具有据以发行股票的法律效力，仅供预先披露之用。投资者应当以正式公告的招股说明书全文作为作出投资决策的依据。

发行股票类型：人民币普通股（A股）

发行股数：不超过 4,050 万股，全部为公司公开发行新股，不进行股东公开发售股份。

每股面值：人民币 1.00 元

每股发行价格：【】元/股

预计发行日期：【】年【】月【】日

拟上市的证券交易所：深圳证券交易所

发行后总股本：不超过 40,050 万股

本次发行前股东所持股份的流通限制、股东对所持股份自愿锁定的承诺：

本公司控股股东——华夏航空控股（深圳）有限公司承诺：

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

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

本公司实际控制人——胡晓军承诺：

“本人在首次公开发行前所间接持有和控制的华夏航空的股份，自华夏航空

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

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

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

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

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

总数的比例不超过 50%。”

本公司股东新疆金风创投股权投资有限公司承诺：

“本公司在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，十二个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。”

本公司其他股东——庄金龙、广东温氏投资有限公司、烟台金乾投资中心(有限合伙)、周永麟、北京银泰嘉福基金管理中心（有限合伙）、陈莲英、朗泰通达投资（深圳）合伙企业（有限合伙）均承诺：

“本人/本企业在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，十二个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。”

间接持有公司股份的董事、监事和高级管理人员均承诺：

“本人在首次公开发行前所间接持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，三十六个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。

华夏航空上市后 6 个月内如果公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于以当日为基准前复权（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，或者上市后 6 个月期末收盘价低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，本人所间接持有和控制的华夏航空股票的锁定期自动延长 6 个月。本人在前述锁定期满后的两年内减持本人所持有的华夏航空的股票，减持价格不得低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格。本人保证不因其职务变更、离职等原因，而放弃履行承诺。

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

人所持有的华夏航空的股票数量占本人所持有的华夏航空股票总数的比例不超过 50%。”

保荐人（主承销商）：东兴证券股份有限公司

招股说明书签署日期：【】年【】月【】日

声明及承诺

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、准确、完整。

保荐人承诺因其为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将先行赔偿投资者损失。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

本公司提请投资者关注：

一、本公司此次发行前总股本为 360,000,000 股，本次公开发行股票 的发行总量不超过 40,500,000 股

2016 年 11 月 14 日公司第一届董事会第二次会议和 2016 年 11 月 29 日公司 2016 年度第一临时股东大会审议通过了《关于公司首次公开发行股票并上市的议案》。根据该议案，公司本次新股发行数量应根据企业实际的资金需求合理确定。公司本次公开发行股票占发行后公司总股本不低于 10%，且不超过 4,050 万股，不进行股东公开发售股份。

二、股东所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺

（一）发行人控股股东华夏控股的相关承诺

本公司控股股东——华夏控股承诺：

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

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

比例不超过 50%。

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

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

(二) 发行人实际控制人的相关承诺

本公司实际控制人——胡晓军承诺：

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

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

2、本人若违反上述相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，并将在符合法

律、法规及规范性文件规定的情况下 10 个交易日内回购违规卖出的股票，且自回购完成之日起自动延长持有全部股份的锁定期 3 个月；如果因未履行承诺事项而获得收益的，所得的收益归华夏航空所有，本人将在获得收益的 5 日内将前述收益支付给华夏航空指定账户；如果因未履行承诺事项给华夏航空或者其他投资者造成损失的，本人将向华夏航空或者其他投资者依法承担赔偿责任。

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

（三）发行人其他股东的相关承诺

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

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

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

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

前述收益支付给华夏航空指定账户；如果因未履行承诺事项给华夏航空或者其他投资者造成损失的，本企业将向华夏航空或者其他投资者依法承担赔偿责任。

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

本公司股东新疆金风创投股权投资有限公司承诺：

“1、本公司在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，十二个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。

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

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

本公司其他股东——庄金龙、广东温氏投资有限公司、烟台金乾投资中心(有限合伙)、周永麟、北京银泰嘉福基金管理中心（有限合伙）、陈莲英、朗泰通达投资（深圳）合伙企业（有限合伙）均承诺：

“1、本人/本企业在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，十二个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。

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

同时，间接持有公司股份的董事、监事和高级管理人员均承诺：

“1、本人在首次公开发行前所间接持有的华夏航空的股份，自华夏航空股票上市之日起，三十六个月内不转让或者委托他人管理，也不由华夏航空回购该部分股份。

华夏航空上市后 6 个月内如果公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于以当日为基准前复权（如果因派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照深圳证券交易所的有关规定作复权处理，下同）的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，或者上市后 6 个月期末收盘价低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，本人所间接持有和控制的华夏航空股票的锁定期自动延长 6 个月。本人在前述锁定期满后的两年内减持本人所持有的华夏航空的股票，减持价格不得低于以当日为基准前复权的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格。本人保证不因其职务变更、离职等原因，而放弃履行承诺。

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

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

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

三、持有公司 5%以上股份股东的持股意向和减持意向

（一）发行人控股股东华夏控股作出下述持股意向和减持意向：

“本公司在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股票在锁定期满后两年内，在不丧失对华夏航空控股股东地位、不违反本公司已作出的相关承

的前提下，有意向通过深圳证券交易所减持华夏航空股份；每年减持数量不超过本公司上年末持有华夏航空股份总数的5%；减持股份应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求，减持方式包括二级市场集中竞价交易、大宗交易等深圳证券交易所认可的合法方式；其减持股份的价格根据当时的二级市场价格确定，且不低于以减持日为基准经前复权计算的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，并应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求。本公司拟减持华夏航空股票的，将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告，并承诺将按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

本公司所持华夏航空股份锁定期届满两年后，在满足本公司已作出的各项承诺的前提下，拟减持华夏航空股份的，减持股份的价格根据减持当时的二级市场价格确定，并将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告，并承诺将依法按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

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

（二）深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙）、深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙）作出下述持股意向和减持意向：

“本企业在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股票在锁定期满后两年内，在不违反本企业已作出的相关承诺的前提下，有意向通过深圳证券交易所减持华夏航空股份；每年减持数量不超过本企业上年末持有华夏航空股份总数的5%；减持股份应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求，减持方式包括二级市场集中竞价交易、大宗交易等深圳证券交易所认可的合法方式；其减持股份的价格根据当时的二级市场价格确定，且不低于以减持日为基准经前复权计算的华夏航空首次公开发行股票的发行人价格，并应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求。本企业拟减持华夏航空股票的，将提前三个交易日通知华

夏航空并予以公告，并承诺将按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

本企业所持华夏航空股份锁定期届满两年后，在满足本企业已作出的各项承诺的前提下，拟减持华夏航空股份的，减持股份的价格根据减持当时的二级市场价格确定，并将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告，并承诺将依法按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

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

（三）重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙）作出下述持股意向和减持意向：

“本企业在首次公开发行前直接或间接所持有的华夏航空的股票在锁定期满后两年内，在不违反本企业已作出的相关承诺的前提下，有意向通过深圳证券交易所减持华夏航空股份；每年减持数量不超过本公司持有华夏航空股份总数的 25%；减持股份应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求，减持方式包括二级市场集中竞价交易、大宗交易等深圳证券交易所认可的合法方式；其减持股份的价格根据当时的二级市场价格确定，且不低于以减持日为基准经前复权计算的华夏航空首次公开发行股票的发价价格，并应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求。本公司拟减持华夏航空股票的，将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告，并承诺将按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

本企业所持华夏航空股份锁定期届满两年后，在满足本企业已作出的各项承诺的前提下，拟减持华夏航空股份的，减持股份的价格根据减持当时的二级市场价格确定，并将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告，并承诺将依法按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

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

（四）新疆金风创投股权投资有限公司作出下述持股意向和减持意向：

“本公司所持华夏航空股份锁定期届满后两年内，在不违反本公司已作出的相关承诺的前提下，根据本公司的实际需要，有意向通过深圳证券交易所减持华夏航空全部股份；减持股份应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求，减持方式包括二级市场集中竞价交易、大宗交易等深圳证券交易所认可的合法方式；减持股份的价格根据当时的二级市场价格确定，并应符合相关法律法规及深圳证券交易所规则要求。本公司拟减持华夏航空股票的，将提前三个交易日通知华夏航空并予以公告（减持时本公司持有华夏航空股份低于 5%以下时除外）并在公告减持计划之日起 3 个月内完成。本公司承诺将按照《公司法》、《证券法》、中国证监会及深圳证券交易所相关规定办理。

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

四、稳定股价的预案

2016 年 11 月 14 日公司第一届董事会第二次会议和 2016 年 11 月 29 日公司 2016 年度第一次临时股东大会审议通过了《关于上市后稳定公司股价的预案》的议案，具体内容如下：

（一）启动股价稳定措施的具体条件和程序

1、预警条件：当公司股票连续 5 个交易日的收盘价低于每股净资产的 120% 时，公司将在 10 个交易日内召开投资者见面会，与投资者就公司经营状况、财务指标、发展战略进行深入沟通。

2、启动条件及程序：当公司股票连续 20 个交易日的收盘价低于每股净资产时，应当在 5 日内召开董事会、25 日内召开股东大会，审议稳定股价具体方案，明确该等具体方案的实施期间，并在股东大会审议通过该等方案后的 5 个交易日内启动稳定股价具体方案的实施。

3、停止条件：在上述第（2）项稳定股价具体方案的实施期间内，如公司股票连续 20 个交易日收盘价高于每股净资产时，将停止实施股价稳定措施。

上述第（2）项稳定股价具体方案实施期满后，如再次发生上述第（2）项的启动条件，则再次启动稳定股价措施。

（二）稳定股价的具体措施

1、公司稳定股价的措施

当触发前述股价稳定措施的启动条件时，公司应依照法律、法规、规范性文件、公司章程及公司内部治理制度的规定，及时履行相关法定程序后采取以下部分或全部措施稳定公司股价，并保证股价稳定措施实施后，公司的股权分布仍符合上市条件：

（1）在不影响公司正常生产经营的情况下，经董事会、股东大会审议同意，通过交易所集中竞价交易方式回购公司股票。

（2）要求控股股东及时任公司董事（独立董事除外）、高级管理人员的人员以增持公司股票的方式稳定公司股价，并明确增持的金额和期间。

（3）在保证公司经营资金需求的前提下，经董事会、股东大会审议同意，通过实施利润分配或资本公积金转增股本的方式稳定公司股价。

（4）通过削减开支、限制高级管理人员薪酬、暂停股权激励计划等方式提升公司业绩、稳定公司股价。

（5）法律、行政法规、规范性文件规定以及中国证券监督管理委员会认可的其他方式。

2、控股股东、公司董事、高级管理人员稳定股价的具体措施

当触发前述股价稳定措施的启动条件时，公司控股股东、董事、高级管理人员应依照法律、法规、规范性文件和公司章程的规定，积极配合并保证公司按照要求制定并启动稳定股价的预案。控股股东、公司董事（独立董事除外）、高级管理人员应在不迟于股东大会审议通过稳定股价具体方案后的5个交易日内，根据股东大会审议通过的稳定股价具体方案，积极采取下述措施以稳定公司股价，并保证股价稳定措施实施后，公司的股权分布仍符合上市条件：

（1）在符合股票交易相关规定的前提下，按照公司关于稳定股价具体方案中确定的增持金额和期间，通过交易所集中竞价交易方式增持公司股票。购买所增持股票的总金额不低于其上年度初至董事会审议通过稳定股价具体方案日期间，从公司获取的税后薪酬及税后现金分红总额的15%。

（2）除因继承、被强制执行或上市公司重组等情形必须转股或触发前述股价稳定措施的停止条件外，在股东大会审议稳定股价具体方案及方案实施期间，不转让其持有的公司股份。除经股东大会非关联股东同意外，不由公司回购其持有的股份。

（3）法律、行政法规、规范性文件规定以及中国证券监督管理委员会认可的其他方式。

触发前述股价稳定措施的启动条件时公司的控股股东、董事（独立董事除外）、高级管理人员，不因在股东大会审议稳定股价具体方案及方案实施期间内不再作为控股股东和/或职务变更、离职等情形而拒绝实施上述稳定股价的措施。

公司在未来聘任新的董事、高级管理人员前，将要求其签署承诺书，保证其履行公司首次公开发行上市时董事、高级管理人员已做出的稳定股价承诺，并要求其按照公司首次公开发行上市时董事、监事、高级管理人员的承诺提出未履行承诺的约束措施。

（三）稳定股价预案的约束措施

如发行人未采取稳定股价的具体措施，将在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉，董事会应向股东大会提出替代方案，独立董事、监事会应对替代方案发表意见。股东大会对替代方案进行审议前，公司应通过接听投资者电话、公司公共邮箱、网络平台、召开

投资者见面会等多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

公司控股股东未采取稳定股价的具体措施，将在发行人股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向发行人股东和社会公众投资者致歉；如果未采取稳定股价的具体措施，将在前述事项发生之日起5个工作日内停止在发行人处获得股东分红，同时其持有的发行人股份将不得转让，直至采取相应的稳定股价措施并实施完毕时为止。

公司董事（不包括独立董事）和高级管理人员未采取稳定股价的具体措施，将在发行人股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉；如果未采取稳定股价的具体措施，其将在前述事项发生之日起5个工作日内停止在发行人处领取薪酬或津贴及股东分红，同时其持有的发行人股份不得转让，直至采取相应的股价稳定措施并实施完毕时为止。

五、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏方面的承诺

（一）发行人就招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

“公司招股说明书及其摘要若有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，公司将在中国证监会认定有关违法事实后30个交易日内依法回购首次公开发行的全部新股，回购价格为本公司股票发行价格；公司上市后发生除权除息事项的，上述发行价格及回购股份数量做相应调整。致使投资者在证券交易中遭受损失的，本公司将在该等违法事实被中国证监会认定后30个交易日内依法赔偿投资者损失。

公司若违反相关承诺，将在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者致歉；如果因未履行相关公开承诺事项给投资者造成损失的，将依法向投资者赔偿相关损失。”

（二）发行人控股股东华夏控股就发行人招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

“如果华夏航空招股说明书及其摘要存在对判断华夏航空是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏需回购股份情形的，本公司将利用华夏航空的控股股东地位促成华夏航空在中国证监会认定有关违法事实后 30 个交易日内启动依法回购华夏航空首次公开发行的全部新股工作，并在前述期限内启动依法购回本公司已转让的原限售股份工作；回购及购回价格为华夏航空首次公开发行股票的发行人价格；华夏航空上市后发生除权除息事项的，上述发行价格及回购股份数量做相应调整。致使投资者在证券交易中遭受损失的，本公司将在该等违法事实被中国证监会认定后 30 个交易日内依法赔偿投资者损失。

华夏控股若违反相关承诺，将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向华夏航空股东和社会公众投资者致歉，并在违反相关承诺发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处获得股东分红，同时本公司持有的华夏航空股份将不得转让，直至本公司及华夏航空按承诺采取相应的购回或赔偿措施并实施完毕时为止。”

（三）发行人实际控制人就发行人招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

发行人实际控制人胡晓军承诺：

“如果华夏航空招股说明书及其摘要存在对判断华夏航空是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏需回购股份情形的，本人将利用华夏航空的实际控制人地位促成华夏航空在中国证监会认定有关违法事实后 30 个交易日内启动依法回购华夏航空首次公开发行的全部新股工作，并在前述期限内启动依法购回本公司已转让的原限售股份工作；回购及购回价格为华夏航空首次公开发行股票的发行人价格；华夏航空上市后发生除权除息事项的，上述发行价格及回购股份数量做相应调整。

华夏航空招股说明书及其摘要若有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本人将在该等违法事实被中国证监会认定后 30 个交易日内依法赔偿投资者损失。

若违反上述相关承诺，本人将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向公司股东和社会公众投资者致歉，并在违反赔偿措施发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处领取薪酬或津贴及获得股东分红，同时本人直接或间接持有的华夏航空股份将不得转让，直至按承诺采取相应的赔偿措施并实施完毕时为止。”

（四）发行人全体董事、监事和高级管理人员就发行人招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

公司全体董事、监事和高级管理人员承诺：

“公司招股说明书及其摘要有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本人将在该等违法事实被中国证监会认定后 30 个交易日内依法赔偿投资者损失。

若违反上述相关承诺，本人将在华夏航空股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向公司股东和社会公众投资者致歉，并在违反赔偿措施发生之日起 5 个工作日内，停止在华夏航空处领取薪酬或津贴及获取股东分红，同时本人直接或间接持有的华夏航空股份将不得转让，直至按承诺采取相应的赔偿措施并实施完毕时为止。”

（五）发行人的相关证券服务机构的承诺

东兴证券股份有限公司、立信会计师事务所（特殊普通合伙）、北京市金杜律师事务所、天健兴业资产评估有限公司承诺：因其为发行人首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法按照相关监管机构或司法机关认定的金额赔偿投资者损失，如能证明无过错的除外。

（六）保荐机构先行赔付承诺

东兴证券股份有限公司承诺，因其为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将先行赔偿投资者损失。

六、填补被摊薄即期回报的措施及承诺

（一）公司的相关承诺

为填补公司首次公开发行股票并上市可能导致的投资者即期回报减少，公司承诺本次发行及上市后将采取多方面措施提升公司的盈利能力与水平，尽量减少因本次发行及上市造成的每股收益摊薄的影响。具体措施如下：

1、积极开发新客户，提高公司盈利能力

公司目前已建成了一定规模的支线航线网络，最近 3 年客座率持续上升。公司将继续提升服务质量，通过广告、社交媒体等营销手段，努力开发新客户，进一步提升客座率，提高公司盈利能力。

2、加快募投项目建设，加强募集资金管理

公司本次发行股票募集资金投资项目符合国家产业政策和公司的发展战略，具有良好的市场前景和经济效益。随着新购飞机到位，公司机队扩大，航线网络延伸，公司的盈利能力和经营业绩将会显著提升，有助于填补本次发行对股东即期回报的摊薄。公司将加快募集资金购买飞机的引进速度，在募集资金到位前通过自筹资金先行投入，确保按照公司规划及早实现预期效益，增强以后年度的股东回报，降低本次发行导致的股东即期回报摊薄的风险。

公司已制定《募集资金使用管理办法》，募集资金到位后将存放于董事会指定的专项账户中。公司将定期检查募集资金使用情况，确保募集资金得到合法合规使用。

3、完善公司治理，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，做出科学、迅速和谨慎的决策，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益，确保监事会能够独立有效地行使对董事、经理和其他高级管理人员及公司财务的监督权和检查权，为公司发展提供制度保障。

4、完善利润分配机制，强化投资者回报

公司已根据中国证监会的相关规定，在《公司章程（草案）》中制定了利润分配政策，同时制定了股东分红回报规划。公司利润分配政策及分红回报规划明确了分红的比例、依据、条件、实施程序、调整事项等内容，并对合理性进行了分析。公司已建立了较为完善的利润分配制度，未来将进一步完善利润分配机制，强化投资者回报。

（二）董事、高级管理人员的相关承诺

公司全体董事、高级管理人员根据中国证监会相关规定对公司填补回报措施能够得到切实履行作出了承诺：

（1）承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

（2）承诺对本人的职务消费行为进行约束；

（3）承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

（4）承诺由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

（5）如公司拟实施股权激励，承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

七、发行前滚存的未分配利润的分配方案

根据公司 2016 年 11 月 29 日召开的 2016 年度第一次临时股东大会决议，公司本次发行前滚存的未分配利润由本次发行后的新老股东共享。

八、本次发行上市后的利润分配政策

2016 年 11 月 14 日，本公司召开第一届董事会第二次会议，会议审议通过了《关于通过〈华夏航空股份有限公司章程（草案）〉的议案》；2016 年 11 月 29 日，本公司 2016 年度第一次临时股东大会审议通过了该《公司章程（草案）》，并将在中国证监会核准首次公开发行股票并上市后实施。该《公司章程（草案）》规定了本公司的利润分配政策、股利分配的方式以及现金分红最低比例等，具体规定如下：

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

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

公司当年度实现盈利，在依法提取公积金后可以现金分红。综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，进行利润分配时，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 10%。

重大资金支出安排是指：公司在未来 12 个月内需要重大投资（包括但不限于对外投资、收购资产以及购买设备等）涉及的累计支出额超过公司最近一期经审计净资产的 50%的（同时存在账面值和评估值的，以高者为准），且超过 5,000 万元。

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

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

公司的利润分配不得超过累计可分配利润。

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

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

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

董事会制订的利润分配方案时应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，利润分配方案需经董事会过半数以上表决通过，独立董事应当对利润分配政策进行审核并发表明确审核意见，独立董事可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。

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

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

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

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

公司董事会制订的利润分配方案，提交股东大会审议时须经普通决议表决通过。

4、公司应当在年度报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况，并对下列事项进行专项说明：

- （1）是否符合公司章程的规定或者股东大会决议的要求；
- （2）分红标准和比例是否明确和清晰；
- （3）相关的决策程序和机制是否完备；
- （4）独立董事是否履职尽责并发挥了应有的作用；
- （5）中小股东是否有充分表达意见和诉求的机会，中小股东的合法权益是否得到了充分保护等。

对现金分红政策进行调整或变更的,还应对调整或变更的条件及程序是否合规和透明等进行详细说明。

5、如公司在上一会计年度实现盈利,但公司董事会在上一会计年度结束后未制订现金利润分配方案或者按低于本章程规定的现金分红比例进行利润分配的,应当在定期报告中详细说明不分配或者按低于本章程规定的现金分红比例进行分配的原因、未用于分配的未分配利润留存公司的用途;独立董事、监事会应当对此发表审核意见,其中外部监事(如有)应对监事会意见无异议。

6、公司因生产经营情况发生重大变化、投资规划和长期发展的需要等原因需调整本章程确定的利润分配政策的,应由公司董事会根据实际情况提出利润分配政策调整议案,提请股东大会审议,由出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过,并在议案中详细论证和说明原因;调整后的利润分配政策应以股东权益保护为出发点,且不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定;独立董事、监事会应当对此发表审核意见,其中外部监事(如有)应对监事会意见无异议;公司应当提供网络投票等方式以方便社会公众股股东参与股东大会表决。

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

九、对外担保事项

2014 年 9 月 18 日,本公司(作为保证人、承租人)和中国进出口银行(作为债权人)签订保证合同,本公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁(天津)有限公司(作为债务人、出租人)之间签署的有关购买出厂序列号为 15332 和 15344 的两架 CRJ900 型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证:若本公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿,债权人有权要求本公司履行保证责任。

截至本招股说明书签署日,本公司不存在其他对外担保的情况。

十、特别风险提示

(一) 航空安全飞行风险

保障航空安全是航空公司生存和发展的基础,从航空器的运行使用、维修保

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

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

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

（二）民航监管政策变化风险

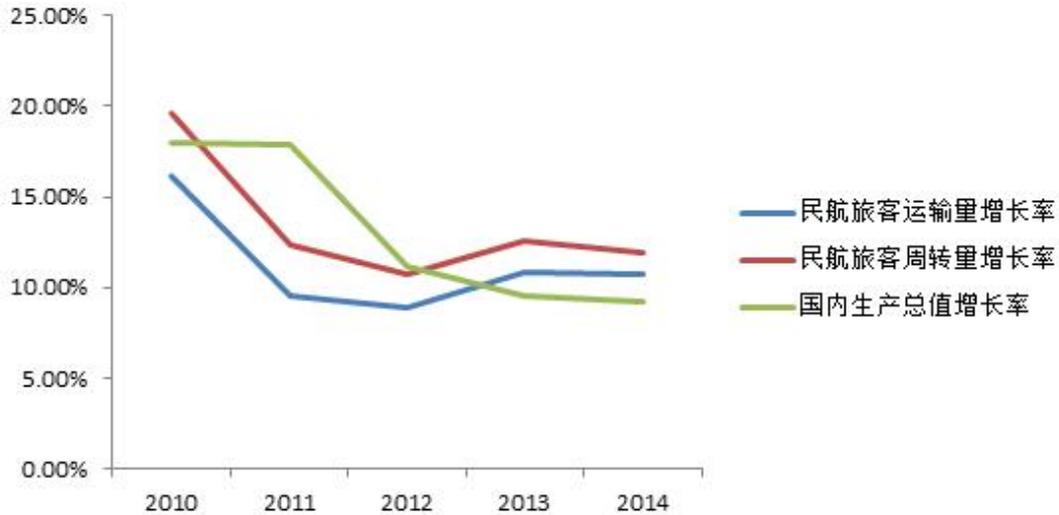
目前中国民航行业主管部门是中国民航局，负责提出民航事业发展的政策和战略、编制民航行业中长期发展规划、制定行业标准和管理制度、研究和提出民航行业价格及经济调节方法，并对行业实施监督和检查。其在航空公司设立、航线航权分配、飞机采购、航班时刻管理、航空人员的资质及执照管理等方方面面面对航空公司业务的发展产生影响。

近年来，随着我国经济的高速发展和经济全球化趋势的不断深化，航空业市场需求快速增加，航空业利好政策连续出台，对于航空业发展起到了有力的推动作用。但随着我国经济增速的放缓，若受国家财政、信贷、税收等相关政策的影响，中国民航局在进行行业监管时，涉及航空公司营运安全标准、航线航权开放的审批管理、航空公司合法运营的经营许可管理、飞机采购与租赁、航空人员管

理、国内及国际航线布局、航班时刻管理等方面的航空业政策发生变化，都将对公司未来业务的发展产生影响。

（三）宏观经济周期性波动风险

航空运输业的发展与宏观经济周期密切相关，受宏观经济周期的影响较为明显。



数据来源：中国国家统计局

由上图可见，2010年—2014年我国国内生产总值保持了较快的增长速度，经济的快速发展使得商务往来活动日益频繁、个人消费水平逐步提升，直接或间接带动了航空出行的市场需求，因而我国民航旅客运输量和周转量与国内生产总值几乎同步增长。

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

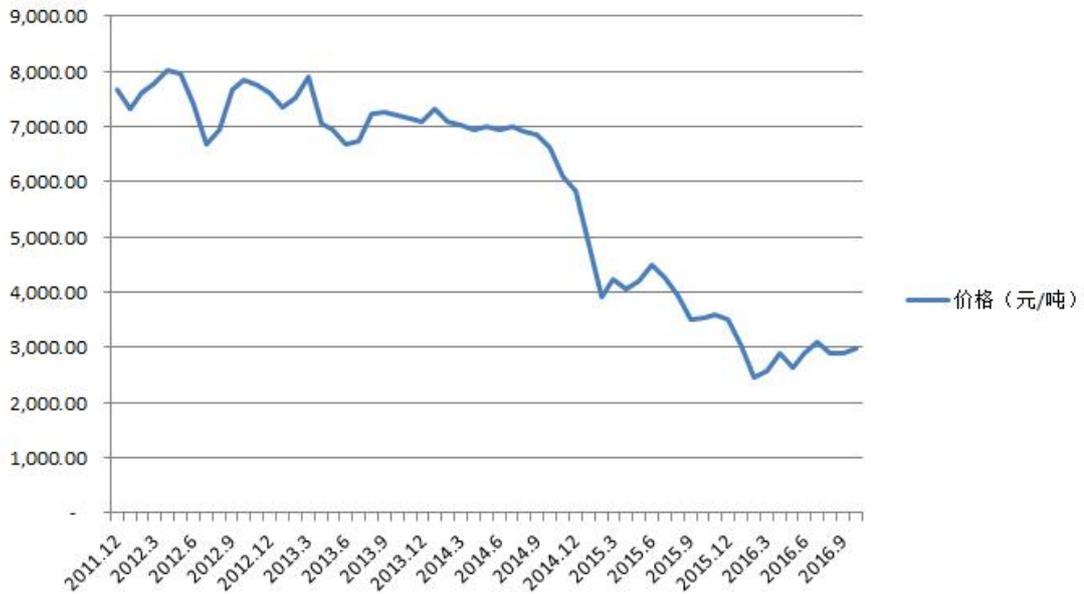
（四）航油价格波动风险

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

2011年8月，国家发展改革委员会颁布《关于推进航空煤油价格市场化改

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

2011.12-2016.10 中国进口航空煤油税后价格（元/吨）



数据来源：新华社中国金融信息网

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

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

（五）机构运力购买业务收入占比较高的风险

由于支线航空的经营特点，公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议，购买航班的客运运力。机构客户与本公司签订相关合同，明确购买本公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给本公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则本公司将超过部分的收入支付给机构客户。该模式的具体情况请详见本招股说明书“第五章业务和技术”之“五、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”。

报告期内，本公司的大部分航线均通过上述模式开展，2013年度、2014年度、2015年度和2016年1-9月，机构客户运力购买收入分别占公司主营业务收入的40.52%、39.84%、35.67%和33.99%。

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

（六）利率变动风险

公司2013年、2014年、2015年和2016年1-9月的总利息支出分别为4,692.97万元、5,937.58万元、6,926.10万元和5,141.74万元。截至2016年9月30日，公司合并口径下负债总额为26亿元，其中约18亿元为带息债务（包括长短期借款），公司的债息偿付将受到市场利率波动的一定影响。

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

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

(七) 汇率变动风险

截至 2016 年 9 月末，对于本公司各类美元金融负债，如果人民币对美元升值或贬值 10%，其它因素保持不变，则本公司将增加或减少净利润约人民币 1 亿元。另外，公司未来购置飞机、来源于境外的航材等采购成本也会受到汇率波动的影响。

公司 2014 年、2015 年和 2016 年 1-9 月汇兑净损失分别为 222.62 万元、6,275.32 万元和 3,349.99 万元。在人民币汇率波动的情况下，以外币计值的资产的折算将产生汇兑损益，从而对本公司的财务状况和经营业绩产生一定的影响。

(八) 机票价格竞争风险

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

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

(九) 公司业务发展局限风险

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

(十) 盈利预测风险

本公司未作盈利预测，提请投资者特别注意相关的投资风险。

目录

| | |
|---|----|
| 声明及承诺..... | 5 |
| 重大事项提示..... | 6 |
| 一、本公司此次发行前总股本为 360,000,000 股，本次公开发行股票的发 行总量不超过 40,500,000 股..... | 6 |
| 二、股东所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺..... | 6 |
| 三、持有公司 5%以上股份股东的持股意向和减持意向..... | 10 |
| 四、稳定股价的预案..... | 13 |
| 五、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏方面的承 诺..... | 16 |
| 六、填补被摊薄即期回报的措施及承诺..... | 19 |
| 七、发行前滚存的未分配利润的分配方案..... | 20 |
| 八、本次发行上市后的利润分配政策..... | 20 |
| 九、对外担保事项..... | 23 |
| 十、特别风险提示..... | 23 |
| 目录..... | 29 |
| 释义..... | 33 |
| 第一章 概览..... | 36 |
| 一、发行人简介..... | 36 |
| 二、发行人的主要股东和实际控制人..... | 37 |
| 三、发行人主营业务概述及主要财务数据..... | 39 |
| 四、本次发行情况..... | 41 |
| 五、募集资金主要用途..... | 42 |
| 第二章 本次发行概况..... | 43 |
| 一、本次发行的基本情况..... | 43 |
| 二、本次发行的有关机构..... | 44 |
| 三、本次发行的重要日期..... | 45 |
| 第三章 风险因素..... | 46 |
| 一、市场风险..... | 46 |
| 二、经营与管理风险..... | 50 |
| 三、政策变化风险..... | 52 |
| 四、财务风险..... | 53 |
| 五、其他风险..... | 54 |

| | |
|---|------------|
| 第四章 公司基本情况 | 56 |
| 一、发行人基本情况..... | 56 |
| 二、发行人的改制重组及设立情况 | 56 |
| 三、发行人历次股本演变情况 | 71 |
| 四、发行人重大资产重组情况 | 78 |
| 五、发行人历次验资情况..... | 78 |
| 六、发行人股权结构图 | 79 |
| 七、发行人组织结构..... | 81 |
| 八、发行人控股、参股公司情况 | 87 |
| 九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况 | 89 |
| 十、发行人股本情况..... | 96 |
| 十一、发行人工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过二百人的情况 | 97 |
| 十二、发行人员工及其社会保障情况..... | 98 |
| 十三、持有发行人 5%以上股份的主要股东以及作为股东的董事、监事、高级管理人员的重要承诺及履行情况 | 100 |
| 第五章 业务和技术 | 102 |
| 一、发行人主营业务、主要服务及其变化情况 | 102 |
| 二、航空运输业总体情况..... | 102 |
| 三、支线航空运输业概况..... | 126 |
| 四、发行人面临的主要竞争状况 | 133 |
| 五、发行人主营业务的具体情况 | 139 |
| 六、发行人主要固定资产及无形资产 | 165 |
| 七、发行人的特许经营及经营许可情况 | 183 |
| 八、发行人的质量控制情况 | 184 |
| 第六章 同业竞争与关联交易 | 185 |
| 一、独立经营情况 | 185 |
| 二、同业竞争 | 186 |
| 三、关联交易 | 190 |
| 第七章 董事、监事、高级管理人员 | 203 |
| 一、董事、监事、高级管理人员简介..... | 203 |
| 二、董事、监事、高级管理人员及其近亲属的持股情况 | 211 |
| 三、董事、监事、高级管理人员的对外投资情况 | 214 |
| 四、董事、监事、高级管理人员的薪酬情况及特定协议或安排 | 216 |

| | |
|--------------------------------------|------------|
| 五、董事、监事、高级管理人员兼职情况..... | 217 |
| 六、董事、监事、高级管理人员的重要承诺..... | 219 |
| 七、董事、监事、高级管理人员报告期内的变动情况..... | 219 |
| 第八章 公司治理..... | 222 |
| 一、概述..... | 222 |
| 二、股东大会制度依法运作情况..... | 222 |
| 三、董事会制度依法运作情况..... | 228 |
| 四、监事会制度依法运作情况..... | 231 |
| 五、独立董事制度依法运作情况..... | 234 |
| 六、董事会秘书制度依法运作情况..... | 236 |
| 七、董事会专门委员会的设置及运作情况..... | 238 |
| 八、本公司遵守法律法规的情况..... | 240 |
| 九、控股股东资金占用及关联担保情况..... | 240 |
| 十、发行人内部控制的评价..... | 240 |
| 第九章 财务会计信息..... | 245 |
| 一、本公司报告期内财务报表及注册会计师的审计意见..... | 245 |
| 二、财务报表的编制基础..... | 257 |
| 三、合并财务报表范围及其变化情况..... | 257 |
| 四、重要会计政策和会计估计..... | 258 |
| 五、主要税项..... | 281 |
| 六、财务报表分部信息..... | 282 |
| 七、非经常性损益情况..... | 282 |
| 八、固定资产、在建工程、无形资产和对外投资情况..... | 283 |
| 九、主要债项..... | 285 |
| 十、所有者权益变动情况..... | 293 |
| 十一、现金流量情况..... | 310 |
| 十二、资产负债表日后事项、或有事项、重要承诺事项及其他重要事项..... | 310 |
| 十三、主要财务指标..... | 312 |
| 十四、历次资产评估情况..... | 315 |
| 十五、历次验资情况..... | 316 |
| 第十章 管理层讨论与分析..... | 317 |
| 一、财务状况分析..... | 317 |
| 二、盈利能力分析..... | 345 |
| 三、现金流量分析..... | 364 |

| | |
|---|------------|
| 四、重大资本性支出..... | 366 |
| 五、与同行业上市公司的重大会计政策或会计估计比较..... | 366 |
| 六、重大担保、诉讼等或有事项..... | 371 |
| 七、未来发展与盈利能力趋势..... | 371 |
| 八、关于本次融资是否摊薄即期回报的分析、填补即期回报的措施及相关承诺..... | 372 |
| 第十一章 业务发展目标..... | 379 |
| 一、公司发展目标与战略..... | 379 |
| 二、公司主要业务发展计划..... | 379 |
| 三、拟定上述计划所依据的假设条件..... | 383 |
| 四、实现上述计划所面临的主要困难..... | 383 |
| 五、保障业务发展目标实现的措施..... | 384 |
| 六、业务发展计划与现有业务的关系..... | 384 |
| 第十二章 募集资金运用..... | 386 |
| 一、募集资金使用概况..... | 386 |
| 二、募集资金投资项目的具体情况..... | 388 |
| 三、募集资金运用对公司财务状况和经营成果的影响..... | 397 |
| 第十三章 股利分配政策..... | 399 |
| 一、股利分配政策..... | 399 |
| 二、发行人最近三年的股利分配情况..... | 399 |
| 三、发行后的股利分配政策..... | 400 |
| 四、本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序..... | 405 |
| 第十四章 其他重要事项..... | 406 |
| 一、信息披露和投资者的关系..... | 406 |
| 二、重大合同..... | 407 |
| 三、对外担保..... | 413 |
| 四、诉讼、仲裁事项与行政处罚..... | 414 |
| 第十五章 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明..... | 416 |
| 第十六章 备查文件..... | 424 |
| 一、招股说明书备查文件..... | 424 |
| 二、查阅时间和查阅地点..... | 424 |

释义

在本招股说明书中，除非另有说明，下列词语具有如下意义：

| 普通术语 | | |
|------------|---|---|
| 华夏航空 | 指 | 华夏航空股份有限公司，在用以描述业务与资产情况时，根据文意亦指公司及其控股子公司 |
| 华夏有限 | 指 | 华夏航空有限公司，发行人改制前身 |
| 发行人、公司、本公司 | 指 | 华夏航空，包括前身华夏有限 |
| 重庆销售分公司 | 指 | 华夏航空股份有限公司重庆销售分公司 |
| 赣州分公司 | 指 | 华夏航空股份有限公司赣州分公司 |
| 飞行训练中心 | 指 | 华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司 |
| 北京瑞基 | 指 | 北京瑞基航空设施管理有限公司 |
| 典藏旅行社 | 指 | 北京华夏典藏国际旅行社有限公司，其前身为北京华夏典藏旅行社有限公司 |
| 云集传媒 | 指 | 华夏云集（重庆）文化传媒有限公司 |
| 鸿商产业 | 指 | 鸿商产业控股集团有限公司 |
| 龙开创兴 | 指 | 北京龙开创兴科技发展有限公司 |
| 达孜龙开 | 指 | 达孜龙开股权投资管理合伙企业（有限合伙） |
| 邓普尼国际 | 指 | 邓普尼国际有限公司 |
| 精英国际 | 指 | 精英国际有限公司 |
| 华夏控股 | 指 | 华夏航空控股（深圳）有限公司，其前身为北京天络航空服务有限公司、深圳市天络航空有限公司 |
| 深圳天络 | 指 | 深圳市天络航空有限公司，其前身为北京天络航空服务有限公司，后更名为华夏航空控股（深圳）有限公司 |
| 北京天络 | 指 | 北京天络航空服务有限公司，后更名为深圳市天络航空有限公司，后更名为华夏航空控股（深圳）有限公司 |
| 深圳融达 | 指 | 深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙） |
| 深圳瑞成 | 指 | 深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙） |
| 华夏通融 | 指 | 重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙） |
| 金风创投 | 指 | 新疆金风创投股权投资有限公司 |
| 金风控股 | 指 | 金风投资控股有限公司 |

| | | |
|-----------------|---|---|
| 金风科技 | 指 | 新疆金风科技股份有限公司 |
| 温氏投资 | 指 | 广东温氏投资有限公司 |
| 金乾投资 | 指 | 烟台金乾投资中心（有限合伙） |
| 银泰嘉福 | 指 | 北京银泰嘉福基金管理中心（有限合伙） |
| 朗泰通达 | 指 | 朗泰通达投资（深圳）合伙企业（有限合伙） |
| 华通壹号 | 指 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） |
| 华通贰号 | 指 | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） |
| 华通叁号 | 指 | 贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙） |
| 报告期 | 指 | 2013年、2014年、2015年及2016年1-9月 |
| 民航局、CAAC | 指 | 中国民用航空局 |
| 民航西南局 | 指 | 中国民用航空西南地区管理局 |
| 国家发改委 | 指 | 中华人民共和国国家发展和改革委员会 |
| 商务部 | 指 | 中华人民共和国商务部 |
| IATA | 指 | 国际航空运输协会 |
| ICAO | 指 | 国际民用航空组织 |
| 庞巴迪 | 指 | 加拿大庞巴迪公司 |
| 巴航工业 | 指 | 巴西航空工业公司 |
| 空客 | 指 | 空中客车公司 |
| 本次发行 | 指 | 华夏航空股份有限公司本次向社会公众公开发行不超过4,050万股A股的行为 |
| 元 | 指 | 人民币元 |
| 保荐机构（主承销商）、东兴证券 | 指 | 东兴证券股份有限公司 |
| 律师 | 指 | 北京市金杜律师事务所 |
| 会计师、立信会计师事务所 | 指 | 立信会计师事务所（特殊普通合伙） |
| 专业术语 | | |
| 融资租赁 | 指 | 出租人根据承租人对出卖人（供货商）的选择，向出卖人购买租赁物，提供给承租人使用，承租人支付租金，承租期满，货物所有权归属于承租人的交易 |

| | | |
|-------------|---|---|
| 经营租赁 | 指 | 融资租赁以外的租赁，租入资产不反映在报表中，租赁费列入公司运输成本 |
| 运输总周转量 | 指 | 每一航段的旅客、行李、邮件、货物的重量与该航段距离乘积之和（每位成年旅客的重量按 90 公斤计算） |
| 旅客周转量、收入客公里 | 指 | 每一航段旅客运输量（人）与该航段距离的乘积之和 |
| 货邮周转量、货运吨公里 | 指 | 每一航段货物、邮件重量与该航段距离的乘积之和 |
| 可用吨公里 | 指 | 最大业载与航距的乘积，其中，最大业载指飞机最大能装载的运量 |
| 可用座公里 | 指 | 可出售的最大座位数与航距的乘积 |
| 可用货邮吨公里 | 指 | 每一航段可提供货邮业载与该航段距离的乘积之和 |
| 载运率 | 指 | 运输总周转量与可用吨公里之比 |
| 客座率 | 指 | 收入客公里与可用座公里之比 |
| 飞机日利用率 | 指 | 每个营运日每架飞机的实际飞行小时 |
| 定期航班 | 指 | 公布班期和时刻、对公众开发销售的航班 |
| SPA 协议 | 指 | 两家航空公司之间的一种销售协议，其中主要规定了当一家航空公司的一段航段开在另外一家航空公司票本上的价格、订座舱位及相关限制条件 |

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

第一章 概览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、发行人简介

公司名称： 华夏航空股份有限公司
英文名称： China Express Airlines Co., LTD
注册资本： 36,000.00 万元
法定代表人： 胡晓军
成立日期： 2006 年 4 月 18 日
公司住所： 贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层
邮政编码： 550012
联系电话： 023-67153222-8903
传真号码： 023-67153222-8903
互联网址： www.chinaexpressair.com
电子邮箱： dongmiban@chinaexpressair.com

本公司的前身——华夏航空有限公司成立于 2006 年 4 月 18 日，是经贵州省人民政府《中华人民共和国外商投资企业批准证书》（商外资贵直字[2006]0001 号）、贵州省商务厅《关于同意设立中外合资经营企业“华夏航空有限公司”的批复》（黔商函[2006]36 号）以及中国民用航空总局《关于中外合资华夏航空有限公司的批复》（民航函[2006]105 号）批准设立的有限责任公司。华夏航空有限公司于 2016 年 8 月 29 日整体变更设立为华夏航空股份有限公司，整体变更后公司注册资本为 36,000.00 万元。

本公司是我国支线航空商业模式的引领者和主要践行者，是目前我国唯一一家长期专注于支线航空运输的独立（与其他任何航空公司均无投资或被投资关系）航空公司。公司自最初成立以来一直明确奉行支线战略定位，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远地区中小城市航空通达性为目标。目前本公司已经拥有支线航线 70 余条，占公司总航线数量的

95%。公司期望通过自己以及各战略合作伙伴的共同努力，搭建起一个有效衔接骨干网络的的支线航空网络。

目前公司已在贵阳、重庆、大连、呼和浩特、西安建立了五个飞行基地，以重庆江北国际机场的总部基地为主运营基地，现已开通航线 70 余条，飞往全国 70 余个通航点。

本公司 2015 年营业收入和净利润分别较上一年度增长 39.21% 和 110.96%；2016 年 1-9 月公司营业收入和净利润已经较 2015 年全年增长 7.24% 和 13.18%。公司本次发行所募资金将用于“购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目”和“华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程”。募投项目实施后，本公司不仅能够进一步巩固在目标市场上的优势地位，也将成为国内首屈一指的支线客货运输的民营航空公司，经营业绩将会进一步得到快速增长。

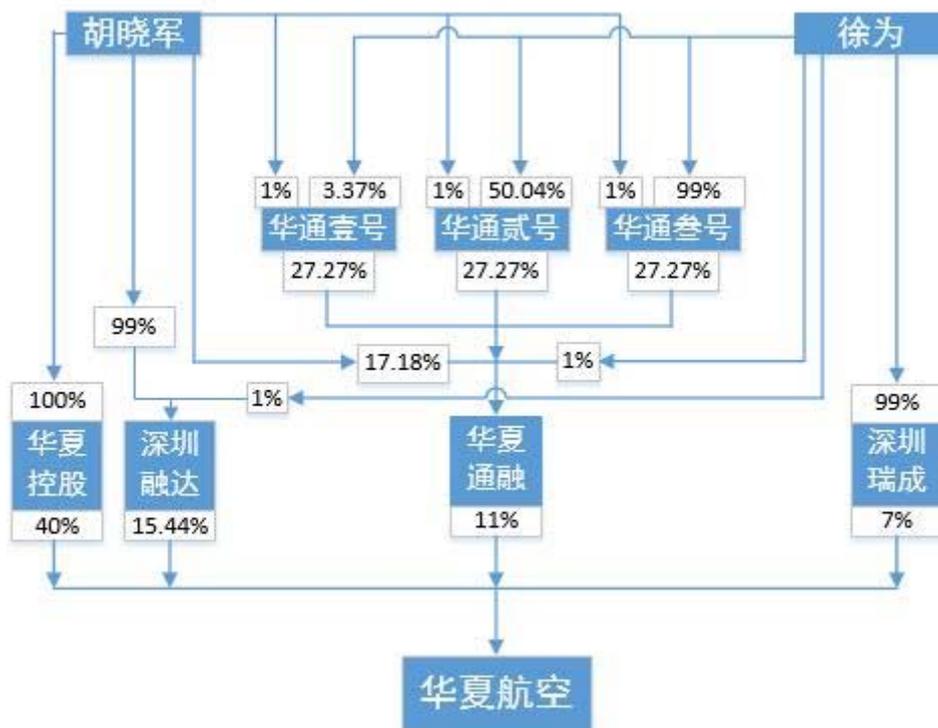
二、发行人的主要股东和实际控制人

本公司目前共有股东 12 名，其中自然人股东 3 人，法人股东 9 名。具体情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 所持股数（股） | 股份比例 |
|----|------|-------------|--------|
| 1 | 华夏控股 | 144,000,000 | 40.00% |
| 2 | 深圳融达 | 55,574,820 | 15.44% |
| 3 | 华夏通融 | 39,600,000 | 11.00% |
| 4 | 深圳瑞成 | 25,200,000 | 7.00% |
| 5 | 金风创投 | 18,000,000 | 5.00% |
| 6 | 庄金龙 | 17,333,280 | 4.81% |
| 7 | 温氏投资 | 15,865,200 | 4.41% |
| 8 | 金乾投资 | 13,334,400 | 3.70% |
| 9 | 周永麟 | 13,333,680 | 3.70% |
| 10 | 银泰嘉福 | 12,425,220 | 3.45% |
| 11 | 陈莲英 | 2,666,700 | 0.74% |
| 12 | 朗泰通达 | 2,666,700 | 0.74% |
| 合计 | | 360,000,000 | 100% |

公司的控股股东为华夏控股，截至本报告出具日，华夏控股直接持有公司 14,400.00 万股股份，占公司总股本的 40.00%，为公司控股股东。

公司实际控制人为胡晓军。胡晓军先生持有本公司控股股东——华夏控股 100% 的出资，系华夏控股（持有本公司 40% 的股权）的唯一股东；并且胡晓军先生作为执行事务合伙人持有深圳融达（持有本公司 15.44% 的股权）99% 的出资额，其作为华夏通融（持有本公司 11% 的股权）的执行事务合伙人，直接及间接持有华夏通融合计 18% 的出资额；同时，其配偶（即其一致行动人）徐为女士持有深圳瑞成（持有本公司 7% 的股权）99% 的出资额，持有深圳融达 1% 的出资额，直接及间接持有华夏通融合计 42.56% 的出资额。因此，胡晓军通过持有华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶（一致行动人）间接控制了本公司总计 73.44% 的股权。



综上所述，胡晓军先生通过持有华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶（一致行动人）间接控制了本公司总计 73.44% 的股权，并且担任公司董事长，能够对企业日常经营活动及重大决策产生重大影响。因此，胡晓军先生为公司的实际控制人，并且在最近三年内，公司的实际控制人未发生变更。

三、发行人主营业务概述及主要财务数据

(一) 发行人主营业务概述

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

(二) 发行人报告期内主要财务数据

发行人报告期内的主要财务状况（合并报表口径）如下：

简要资产负债表

单位：元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 流动资产合计 | 1,103,749,987.05 | 823,732,050.24 | 605,772,286.89 | 397,423,219.18 |
| 非流动资产合计 | 2,283,299,972.44 | 1,674,948,613.28 | 1,200,440,454.17 | 1,175,983,198.13 |
| 资产总计 | 3,387,049,959.49 | 2,498,680,663.52 | 1,806,212,741.06 | 1,573,406,417.31 |
| 流动负债合计 | 835,988,369.94 | 614,336,344.94 | 656,729,990.46 | 492,936,269.97 |
| 非流动负债合计 | 1,765,536,181.32 | 1,392,653,960.02 | 893,854,935.53 | 948,120,396.13 |
| 负债合计 | 2,601,524,551.26 | 2,006,990,304.96 | 1,550,584,925.99 | 1,441,056,666.10 |
| 股东权益合计 | 785,525,408.23 | 491,690,358.56 | 255,627,815.07 | 132,349,751.21 |
| 负债和股东权益总计 | 3,387,049,959.49 | 2,498,680,663.52 | 1,806,212,741.06 | 1,573,406,417.31 |

简要利润表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| 营业收入 | 1,921,615,975.05 | 1,791,861,801.15 | 1,287,124,842.94 | 866,719,922.61 |
| 营业利润 | 328,715,850.42 | 219,860,418.35 | 108,025,365.69 | 78,402,400.18 |
| 利润总额 | 347,691,138.32 | 304,780,670.84 | 146,990,360.70 | 115,485,004.29 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 295,294,418.84 | 258,461,416.28 | 123,654,550.16 | 99,490,299.57 |

简要现金流量表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 661,930,707.79 | 600,816,964.07 | 260,265,612.95 | 154,234,313.68 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -456,548,215.54 | -269,364,895.03 | -130,658,608.85 | -162,595,681.38 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -80,480,892.23 | -168,500,406.39 | -75,325,084.27 | -9,083,841.58 |
| 汇率变动对现金及现金等价物的影响 | 353,752.06 | 3,259,277.15 | -48,924.76 | -413,861.30 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 125,255,352.08 | 166,210,939.80 | 54,232,995.07 | -17,859,070.58 |

主要财务指标

| 项目 | 2016年9月30日 /2016年1-9月 | 2015年12月31日 /2015年度 | 2014年12月31日 /2014年度 | 2013年12月31日 /2013年度 |
|-------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 归属于发行人股东的每股净资产（元） | 2.18 | 6.15 | 3.20 | 1.65 |
| 资产负债率（合并报表） | 76.81% | 80.32% | 85.85% | 91.59% |
| 资产负债率（母公司） | 76.58% | 80.20% | 85.54% | 91.28% |

| | | | | |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 基本每股收益 (元) | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |
| 稀释每股收益 (元) | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |
| 扣除非经常性 损益前加权平 均净资产收益 率 | 46.20% | 66.91% | 63.34% | 103.57% |
| 扣除非经常性 损益后加权平 均净资产收益 率 | 43.28% | 62.84% | 64.73% | 92.62% |
| 每股经营活动 现金净流量 (元) | 1.84 | 7.51 | 3.25 | 1.93 |
| 流动比率 | 1.32 | 1.34 | 0.92 | 0.81 |
| 速动比率 | 1.19 | 1.20 | 0.80 | 0.69 |
| 应收账款周转 率(次/年) | 6.77 | 7.76 | 7.48 | 7.74 |
| 存货周转率 (次/年) | 38.56 | 38.43 | 34.89 | 29.23 |
| 息税折旧摊销 前利润(万元) | 53,550.16 | 49,601.76 | 32,755.60 | 23,878.23 |
| 利息保障倍数 | 7.76 | 5.40 | 3.48 | 3.46 |

四、本次发行情况

发行股票类型：人民币普通股（A股）

发行股票面值：每股 1.00 元

发行数量：本次发行股票的数量不超过 4,050 万股，最终发行数量由股东大会授权董事会与主承销商根据具体情况协商，并经中国证券监督管理委员会核准后确定。

发行方式：网下向配售对象询价发行和网上资金申购定价发行相结合的方式或采用中国证券监督管理委员会核准的其他发行方式

发行价格： 【】元/股

发行对象： 符合资格的询价对象和已经在深圳证券交易所开立证券账户的投资者（法律、法规禁止购买者除外）；中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所等监管部门另有规定的，按其规定处理

拟上市地： 深圳证券交易所

五、募集资金主要用途

经本公司 2016 年第一次临时股东大会批准，本公司拟将本次发行所募集资金扣除发行费用后，投入以下项目（包括置换募集资金到位前已预先投入该等项目的自筹资金）：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 拟使用募集资金投入金额 | 实施主体 |
|----|-----------------------------|-------------|--------|
| 1 | 购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目 | 137,700 | 华夏航空 |
| 2 | 华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 | 30,000 | 飞行训练中心 |
| | 合计 | 167,700 | |

本次发行募集资金到位后，若实际募集资金净额少于上述项目拟投入募集资金总额，不足部分由公司自行筹措资金解决。本次发行募集资金到位前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入上述项目，并在募集资金到位之后用募集资金置换先期投入的自筹资金。

关于募集资金项目的具体情况请参见本招股说明书“第十二章募集资金运用”部分。

第二章 本次发行概况

一、本次发行的基本情况

- 1、股票种类：境内上市人民币普通股（A股）股票
- 2、每股面值：1.00元
- 3、发行股数：本次发行股票的数量不超过4,050万股，最终发行数量由股东大会授权董事会与主承销商根据具体情况协商，并经中国证券监督管理委员会核准后确定
- 4、本次发行数量占发行后总股本的比例：不低于10%
- 5、每股发行价格：【】元
- 6、发行市盈率：【】倍（按扣除非经常性损益前后的净利润孰低除以本次发行后的总股本全面摊薄计算）
- 7、发行前每股净资产：【】元（按截至发行前一年经审计的归属于母公司所有者权益权益除以本次发行前总股本计算）
- 8、发行方式：网下向配售对象询价发行和网上资金申购定价发行相结合的方式或采用中国证券监督管理委员会核准的其他发行方式
- 9、发行对象：符合资格的询价对象和已经在深圳证券交易所开立证券账户的投资者（法律、法规禁止购买者除外）；中国证券监督管理委员会或深圳证券交易所等监管部门另有规定的，按其规定处理
- 10、承销方式：主承销商余额包销
- 11、发行费用：
 - 保荐及承销费用：【】万元
 - 审计及验资费用：【】万元
 - 律师费用：【】万元
 - 登记托管费及上市初始费等：【】万元
 - 与本次发行相关的信息披露费用：【】万元
 - 发行费用合计：【】万元

二、本次发行的有关机构

1、发行人

名称：华夏航空股份有限公司

注册地址：贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层

法定代表人：胡晓军

电话：023—67153222—8903

传真：023—67153222—8903

联系人：俸杰

2、保荐机构（主承销商）

名称：东兴证券股份有限公司

法定代表人：魏庆华

地址：北京市西城区金融大街 5 号（新盛大厦）12、15 层

电话：010—66555745

传真：010—66555397

保荐代表人：郭磊、汤毅鹏

项目协办人：陆猷

项目组其他成员：王义、周方南、孙敬凯、刘刚、王隼

3、发行人聘请的律师事务所

名称：北京市金杜律师事务所

地址：北京市朝阳区东三环中路 7 号北京财富中心写字楼 A 座 40 层

负责人：王玲

电话：010—58785588

传真：010—58785599

签字律师：周宁、柳思佳、范玲莉

4、发行人聘请的会计师事务所

名称：立信会计师事务所（特殊普通合伙）

地址：上海市黄浦区南京东路 61 号四楼

执行事务合伙人：朱建弟

电话：021—63391166

传真：021—63392558

签字注册会计师：张勇、薛淳琦

5、股票登记机构

名称：中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司

地址：深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼

电话：0755—25938000

传真：0755—25988122

6、拟上市的证券交易所：深圳证券交易所

地址：广东省深圳市福田区深南大道 2012 号

电话：0755—88668888

传真：0755—82083104

7、本次发行的收款银行

开户行：中国银行股份有限公司北京金融中心支行

户名：东兴证券股份有限公司

帐号：322056023692

发行人与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员及经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

三、本次发行的重要日期

| | |
|---------------|---------------------|
| 询价推介时间： | 【】年【】月【】日至【】年【】月【】日 |
| 网上网下定价公告刊登日期： | 【】年【】月【】日 |
| 网下询价、缴款日期： | 【】年【】月【】日 |
| 网上申购、缴款日期： | 【】年【】月【】日 |
| 预计股票上市日期： | 【】年【】月【】日 |

第三章 风险因素

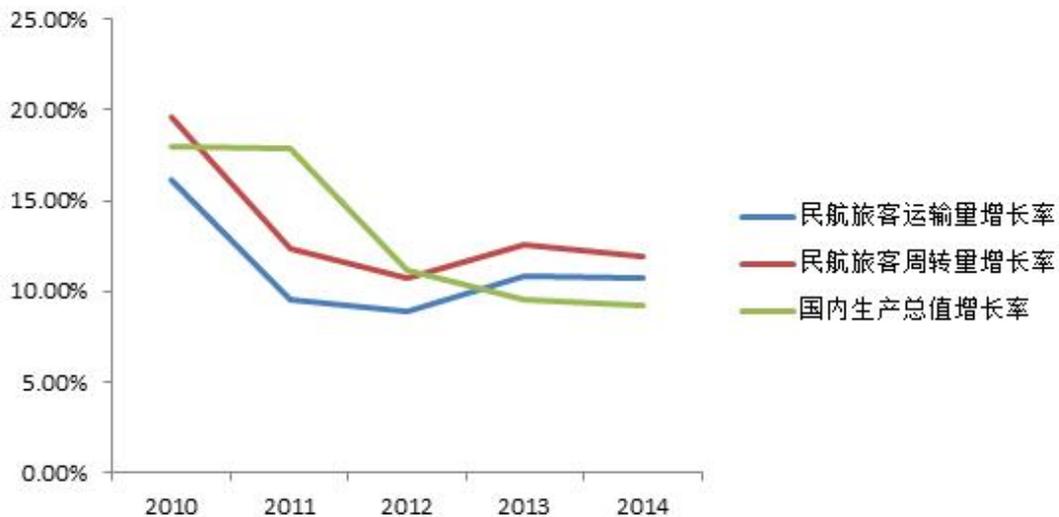
投资者在评价本公司此次发售的股票时，除本招股说明书“重大事项提示”及其它材料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素。

以下风险因素可能直接或间接对发行人生产经营状况、财务状况、持续盈利能力和成长性产生不利影响。下述风险因素是根据重要性原则和可能影响投资者决策的程度大小排序，但该排序并不表示风险因素依次发生。

一、市场风险

（一）宏观经济周期性波动风险

航空运输业的发展与宏观经济周期密切相关，受宏观经济周期的影响较为明显。



数据来源：中国国家统计局

由上图可见，2010年—2014年我国国内生产总值保持了较快的增长速度，经济的快速发展使得商务往来活动日益频繁、个人消费水平逐步提升，直接或间接带动了航空出行的市场需求，因而我国民航旅客运输量和周转量与国内生产总值几乎同步增长。

目前公司的主营业务收入主要来自于国内支线航空市场，未来公司亦将继续专注于开拓国内支线航线，公司业务将不可避免的受到国内经济发展形势的影

响。目前我国经济增速逐步放缓，对于尚未明朗的未来国内宏观经济走势，投资者应当积极关注可能由此带来的对包括本公司在内的航空运输企业财务状况和经营业绩造成的不利影响。

（二）季节性风险

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

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

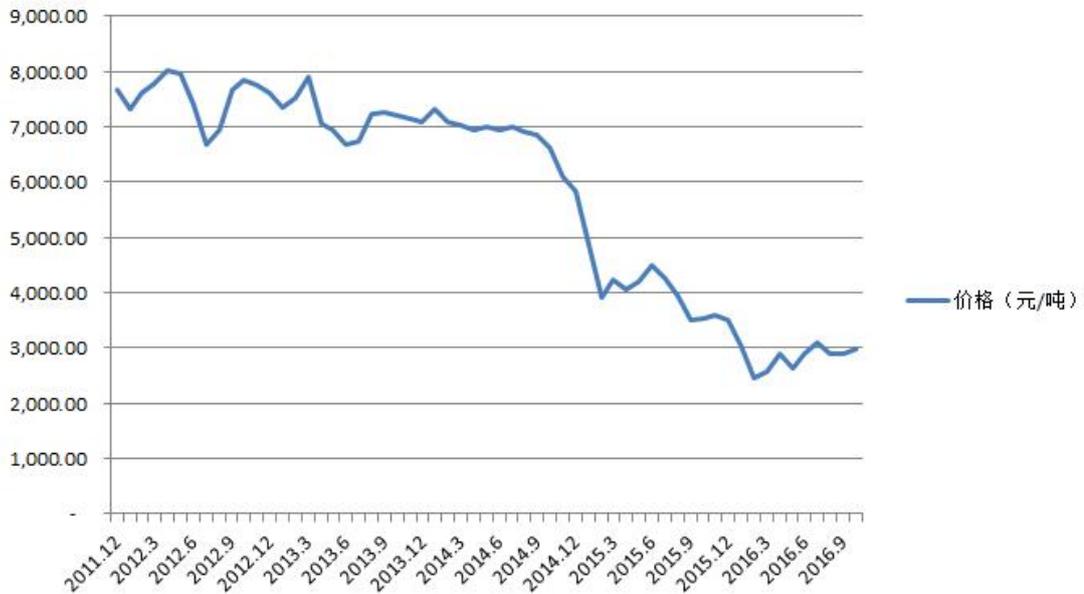
（三）航油价格波动风险

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

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

¹资料来源：民航资源网-《航空业的大众化趋势特征及原因解析》，作者：聂立

2011.12-2016.10 中国进口航空煤油税后价格（元/吨）



数据来源：新华社中国金融信息网

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

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

（四）机构运力购买业务收入占比较高的风险

由于支线航空的经营特点，公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议，购买航班的客运运力。机构客户与本公司签订相关合同，明确购买本公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给本公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则本公司将超过部分的收入支付给机构客户。该模式的具体情况请详见本招

股说明书“第五章业务和技术”之“五、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”。

报告期内，本公司的大部分航线均通过上述模式开展，2013年度、2014年度、2015年度和2016年1-9月，机构客户运力购买收入分别占公司主营业务收入的40.52%、39.84%、35.67%和33.99%。

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

（五）市场竞争风险

1、航空运输业竞争风险

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

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

2、其他可替代性运输方式的竞争风险

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

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

公司主要从事于支线航空的客货运输业务，所经营航线大多为航程800公里以下的支线航线。但由于公司航线主要集中于偏远地区中小城市，大多数运营的航线未与高铁服务网络重叠，因而目前公司业务受到高铁的冲击较小。但随着高铁服务网络范围的不断扩大及公司航线的不断扩张，未来公司业务一定程度上将面临高铁的竞争压力，进而影响公司业绩增长水平。

二、经营与管理风险

（一）航空安全飞行风险

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

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

虽然公司始终坚持在航空安全方面的投入并将安全管理贯彻于航空业务的

¹资料来源：民航资源网-《从新视角分析高铁对民航的影响》，作者：郭才森。

各个环节之中，但航空安全的系统性、整体性和复杂性远高于其他交通行业，因此公司依然面临着航空安全的风险。一旦发生安全事故，不仅公司品牌声誉、经营业绩和未来发展会受到影响，公司亦可能因已投保额可能不足以完全弥补相关赔偿责任与修理费用而蒙受损失。

（二）网络和系统故障风险

公司目前依靠自主研发的电子商务平台实现从前端服务到后台保障的信息化运作，包括终端直接面向消费者的航空分销、订座系统，移动商务系统以及公司内部前端运行与后台保障所需的运行控制系统、离港系统、结算系统和维修信息系统等。任何网络与系统故障都会对公司业务造成不利影响。公司的个人客户机票销售主要通过公司网站（互联网域名为 www.chinaexpress.com）和线上代理销售。公司迄今没有经历过任何重大的系统故障或安全漏洞，公司将继续加强网络建设以确保本公司系统和网络运行的稳定性与安全性，以降低潜在网络、系统故障和安全风险。任何网络安全方面的潜在威胁都可能降低乘客使用本公司电子商务平台订票的意愿，任何重大网络、系统故障都可能会导致网络服务的中断或延误，影响本公司的正常经营。

（三）机票价格竞争风险

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

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

（四）公司业务发展局限风险

公司未来的业务发展方向主要包括新增、加密航线和机队扩张等。由于航线经营许可权需要获得中国民航局或民航地区管理局的审核和批准，因此，本公司

新增、加密航线计划可能会受到民航空域资源紧张和基础设施缺乏的影响而受到限制。另外，由于飞机的购买和租赁需要经过国家发展和改革委员会和民航局的批准，本公司的机队扩张计划也同时会受到国家对民航业运力调控方针的影响。

（五）单一机型风险

公司目前拥有 26 架飞机的机队规模，均为庞巴迪 CRJ900 系列飞机，机型较为单一。CRJ900 是由庞巴迪宇航集团制造的民用支线喷气飞机，以安全、舒适和环保著称，是当前世界航空市场占有率领先的现代化喷气式支线客机之一，自投入运营至今没有重大事故。但若该型号飞机被发现严重缺陷或产生严重安全问题，则可能被要求停飞纠正，亦可能会影响乘客选择乘坐本公司航班，给公司业务带来损失。

三、政策变化风险

（一）民航监管政策变化风险

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

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

（二）燃油附加费政策变化的风险

航空运输燃油附加费政策，是指国家价格及民航主管部门规定民航企业可以根据国内航空煤油综合采购成本变动情况向旅客征收一定幅度的燃油附加费的

相关政策。国家发展和改革委员会、中国民航局于 2009 年 11 月发布《关于建立民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制有关问题的通知》（发改价格[2009]2879 号），打破由政府部门统一规定燃油附加收取标准的做法，允许航空公司在规定范围内，自主确定是否收取燃油附加费及具体收取标准。2015 年 3 月，国家发展和改革委员会和中国民航局出台了《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格[2015]571 号），将收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格，由现行每吨 4,140.00 元提高到每吨 5,000.00 元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨 5,000.00 元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。

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

四、财务风险

（一）利率变动风险

公司 2013 年、2014 年、2015 年和 2016 年 1-9 月的总利息支出分别为 4,692.97 万元、5,937.58 万元、6,926.10 万元和 5,141.74 万元。截至 2016 年 9 月 30 日，公司合并口径下负债总额为 26 亿元，其中约 18 亿元为带息债务（包括长短期借款），公司的债息偿付将受到市场利率波动的一定影响。

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

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

（二）汇率变动风险

截至 2016 年 9 月末，对于本公司各类美元金融负债，如果人民币对美元升

值或贬值 10%，其它因素保持不变，则本公司将增加或减少净利润约人民币 1 亿元。另外，公司未来飞机、航材等采购或租赁成本也会受到汇率波动的影响。

公司 2014 年、2015 年和 2016 年 1-9 月汇兑净损失分别为 222.62 万元、6,275.32 万元和 3,349.99 万元。公司 2016 年 1-9 月运用外汇远期进行套期保值，将当期支付汇率维持在可接受水平。但在人民币汇率波动的情况下，以外币计价的资产和负债的折算依然将产生汇兑损益，从而对本公司的财务状况和经营业绩产生一定的影响。

（三）经营业绩变动风险

公司 2013 年、2014 年、2015 年和 2016 年 1-9 月营业利润分别为 7,840.24 万元、10,802.54 万元、21,986.04 万元和 32,871.59 万元，同期本公司的净利润分别为 9,826.00 万元、12,327.81 万元、26,006.25 万元和 29,434.42 万元。

报告期内，随着公司业务不断的扩张、机队规模逐步增加，公司的经营业绩实现了较快增长。但是，如果出现国内外经济形势变化、航油价格波动以及季节性特性和任何其他影响航空运输业务的重大事件，均可能导致公司的营业利润、净利润等业绩指标出现波动，使公司经营业绩受到影响。

五、其他风险

（一）实际控制人风险

本公司实际控制人为胡晓军先生。胡晓军先生持有本公司控股股东——华夏控股 100%的出资，系华夏控股（持有本公司 40%的股权）的唯一股东；并且胡晓军先生作为执行事务合伙人持有深圳融达（持有本公司 15.44%的股权）99%的出资，其作为华夏通融（持有本公司 11%的股权）的执行事务合伙人，直接及间接持有华夏通融合计 18%的出资额；同时，其配偶（即其一致行动人）徐为女士持有深圳瑞成（持有本公司 7%的股权）99%的出资，持有深圳融达（持有本公司 15.44%的股权）1%的出资额，直接及间接持有华夏通融（持有本公司 11%的股权）合计 42.56%的出资额。本次发行前，胡晓军先生通过持有华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶（一致行动人）间接控制了本公司总计 73.44%的股权。本次发行完成后，胡晓军仍将间接控制本公司 66.01%的股份，仍为本公司的实际控制人。

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

(二) 募集资金投向风险

公司本次发行所募集资金将用于“购置 6 架庞巴迪 CRJ900 型飞机和 3 台发动机项目”以及建设“华夏航空培训中心(学校)项目一期”,以增加公司的航空载运能力,提高公司培训飞行员的能力,满足公司业务快速发展和运营管理的需要。公司首次公开发行股票并上市的募集资金所投资的项目的经济效益分析主要是基于当前的经济发展水平、市场环境、行业发展趋势、消费者需求等因素,并结合本公司历史经营经验作出。若未来出现募集资金未能及时到位,或宏观经济环境、行业经营环境等发生重大不利变化,对本次募集资金投向产生不利影响,并对预期的经济效益产生不利影响,本次募集资金投资项目的实施效果将存在一定不确定性。

(三) 股市风险

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

(四) 突发事件风险

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

(十) 盈利预测风险

本公司未作盈利预测,提请投资者特别注意相关的投资风险。

第四章 公司基本情况

一、发行人基本情况

公司名称： 华夏航空股份有限公司

英文名称： China Express Airlines Co.,LTD

注册资本： 36,000.00 万元

法定代表人： 胡晓军

成立日期： 2006 年 4 月 18 日

公司住所： 贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层

邮政编码： 550012

联系电话： 023-67153222-8903

传真号码： 023-67153222-8903

互联网址： www.chinaexpressair.com

电子邮箱： dongmiban@chinaexpressair.com

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

二、发行人的改制重组及设立情况

（一）设立方式

华夏航空是由其前身——华夏航空有限公司于 2016 年 8 月 29 日整体变更而设立的。

2016 年 7 月 28 日，立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具了编号为信会师报字 [2016] 第 115684 号的《审计报告》，确认华夏有限截至 2016 年 6 月 30 日的总资产为 2,753,875,175.55 元，总负债为 2,117,255,618.47 元，净资产为 636,619,557.08 元。

2016年8月2日，北京天健兴业资产评估有限公司出具了天兴评报字（2016）0882号《评估报告》，确认华夏有限截至2016年6月30日经评估的净资产为72,314.63万元。

2016年8月18日，华夏有限2016年第四次临时股东会做出决议，同意将华夏有限整体变更设立股份有限公司，以2016年6月30日经审计的华夏有限的账面净资产636,619,557.08元为基数，按照1.768388:1的比例折为股份有限公司的股份共计36,000.00万股（每股人民币1元），余额276,619,557.08元计入股份公司的资本公积金。

2016年8月18日，立信会计师事务所出具了信会师报字[2016]第8115966号《验资报告》，确认截至2016年8月18日止，华夏航空已按规定将华夏有限的净资产636,619,557.08元，按原出资比例认购公司股份，按1:0.5655的比例折合股份总额，共计36,000.00万股，净资产大于股本部分276,619,557.08元计入资本公积。

2016年8月25日，公司收到中国民用航空西南地区管理局《关于华夏航空有限公司联合重组改制有关事项的批复》（民航西南局函[2016]181号），准予公司申请设立为华夏航空股份有限公司。

2016年8月26日，公司召开创立大会暨第一次股东大会做出决议，同意发起设立华夏航空，审议通过了公司章程等股份有限公司规章制度。

2016年8月29日，贵州省贵阳市工商行政管理局向公司核发了《营业执照》，统一社会信用代码91520000785456947M。

（二）发起人

华夏航空采取原有限公司整体变更的方式设立，原华夏有限的股东即为本公司的发起人，具体情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 持有股份数（股） | 持股比例 | 股东性质 |
|----|------|-------------|--------|------|
| 1 | 华夏控股 | 144,000,000 | 40.00% | 社会法人 |
| 2 | 深圳融达 | 55,574,820 | 15.44% | 社会法人 |
| 3 | 华夏通融 | 39,600,000 | 11.00% | 社会法人 |
| 4 | 深圳瑞成 | 25,200,000 | 7.00% | 社会法人 |
| 5 | 金风创投 | 18,000,000 | 5.00% | 社会法人 |

| | | | | |
|----|------|--------------------|-------------|------|
| 6 | 庄金龙 | 17,333,280 | 4.81% | 自然人 |
| 7 | 温氏投资 | 15,865,200 | 4.41% | 社会法人 |
| 8 | 金乾投资 | 13,334,400 | 3.70% | 社会法人 |
| 9 | 周永麟 | 13,333,680 | 3.70% | 自然人 |
| 10 | 银泰嘉福 | 12,425,220 | 3.45% | 社会法人 |
| 11 | 陈莲英 | 2,666,700 | 0.74% | 自然人 |
| 12 | 朗泰通达 | 2,666,700 | 0.74% | 社会法人 |
| 合计 | | 360,000,000 | 100% | — |

1、控股股东—华夏控股

(1) 基本情况

成立时间：2007年1月19日

注册资本：10,000.00万元

法定代表人：胡晓军

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

统一社会信用代码：914403007985150539

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

华夏控股原名称为北京天络航空服务有限公司，2016年1月14日由北京市工商行政管理局顺义分局迁至深圳市市场监督管理局，并更名为深圳市天络航空有限公司，2016年11月24日，深圳天络更名为华夏航空控股（深圳）有限公司。

(2) 股权结构

截至本招股说明书签署日，华夏控股股权结构如下：

| 序号 | 股东姓名 | 注册资本（万元） | 股权比例 |
|----|------|-----------|------|
| 1 | 胡晓军 | 10,000.00 | 100% |

| | | |
|----|-----------|------|
| 合计 | 10,000.00 | 100% |
|----|-----------|------|

(3) 主营业务情况

华夏控股目前未实际从事任何业务，仅持有华夏航空 40%的股权。

(4) 主要财务指标

截至 2015 年 12 月 31 日，华夏控股总资产为 4,325.93 万元，净资产为 1,053.50 万元；2015 年度实现净利润 1,124.12 万元（以上数据经北京丰乾国际会计事务所有限责任公司审计）。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 7,405.37 万元，净资产 4,201.75 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-54.62 万元（以上数据未经审计）。

2、深圳融达

(1) 基本情况

成立时间：2015 年 9 月 10 日

出资金额：2,000.00 万元

执行事务合伙人：胡晓军

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

统一社会信用代码：91440300357866894P

主要经营范围：供应链管理；受托管理股权投资基金（不得从事证券投资活动；不得以公开方式募集资金开展投资活动；不得从事公开募集基金管理业务）；接受金融机构委托从事金融外包服务；网络技术开发；计算机软件、财务软件技术开发；计算机硬件设计；受托资产管理（不得从事信托、金融资产管理、证券资产管理等业务）；投资咨询、经济信息咨询、企业管理咨询、财务咨询；股权投资；绿化苗木种养殖销售；环保项目投资、投资兴办实业（具体项目另行申报）；生态环境规划设计；环保工程、园林绿化工程施工；新能源的技术开发；环境保护技术服务；国内贸易；经营进出口业务（以上根据法律、行政法规、国务院决定等规定需要审批的，依法取得相关审批文件后方可经营）。土石方工程施工；污水处理、固废处理、尾气处理。

(2) 出资结构

截至本招股说明书签署日，深圳融达出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|-----|-----------------|-------------|
| 1 | 胡晓军 | 1,980.00 | 99.00% |
| 2 | 徐为 | 20.00 | 1.00% |
| 合计 | | 2,000.00 | 100% |

(3) 主营业务情况

深圳融达目前未实际从事任何业务。除了持有华夏航空 15.44% 股权外，深圳融达无其他投资。

(4) 主要财务指标

截至 2015 年 12 月 31 日，深圳融达总资产为 5,600.00 元，净资产为 -17,900.00 元；2015 年度实现净利润-17,900.00 元（以上数据未经审计）。

截至 2016 年 9 月 30 日，该公司资产总额为 11,967.23 万元，净资产为 11,291.23 万元；2016 年 1-9 月实现净利润 17,413.02 万元（以上数据未经审计）。

3、华夏通融

(1) 基本情况

成立时间：2015 年 9 月 15 日

出资金额：6,160.00 万元

执行事务合伙人：胡晓军

主要经营场所：重庆市渝北龙兴镇迎龙大道 19 号

统一社会信用代码：91500000MA5U31A57Y

主要经营范围：企业管理。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

(2) 出资结构

截至本招股说明书签署日，华夏通融出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|-----|----------|--------|
| 1 | 胡晓军 | 1,058.40 | 17.18% |
| 2 | 徐为 | 61.60 | 1% |

| | | | |
|----|--------------------|----------|--------|
| 3 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 27.27% |
| 4 | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 27.27% |
| 5 | 贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 27.27% |
| 合计 | | 6,160.00 | 100% |

注：华通壹号为员工持股平台，共有 49 名合伙人，其中胡晓军作为执行事务合伙人持有 1% 出资额，徐为作为有限合伙人持有 3.37% 出资额，剩余 95.63% 出资额由其他 47 名公司员工持有；华通贰号为员工持股平台，共有 50 名合伙人，其中胡晓军作为执行事务合伙人持有 1% 出资额，徐为作为有限合伙人持有 50.04% 出资额，剩余 48.96% 出资额由其他 48 名公司员工持有；华通叁号共有 2 名合伙人，胡晓军作为执行事务合伙人持有 1% 出资额，徐为作为有限合伙人持有 99% 的出资额。

（3）主营业务情况

华夏通融目前未实际从事任何业务。除了持有华夏航空 11% 的股权外，华夏通融无其他投资。

（4）主要财务指标

截至 2016 年 9 月 30 日，华夏通融总资产为 6,199.94 万元，净资产为 4,999.94 万元；2016 年 1-9 月度实现净利润-0.058 万元（以上数据未经审计）。

4、深圳瑞成

（1）基本情况

成立时间：2015 年 9 月 11 日

出资金额：3,000.00 万元

执行事务合伙人：徐为

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

统一社会信用代码：914403003578841286

主要经营范围：环境保护技术服务；受托管理股权投资基金（不得从事证券投资活动；不得以公开方式募集资金开展投资活动；不得从事公开募集基金管理业务）；接受金融机构委托从事金融外包服务；网络技术开发；计算机软件、财务软件技术开发；计算机硬件设计；受托资产管理（不得从事信托、金融资产管

理、证券资产管理、保险资产管理等业务)；投资咨询、经济信息咨询、企业管理咨询、财务咨询；股权投资；绿化苗木种养购销；环保项目投资、投资兴办实业（具体项目另行申报）；生态环境规划设计；环保工程、园林绿化工程施工；新能源的技术开发；供应链管理；国内贸易；经营进出口业务（以上根据法律、行政法规、国务院决定等规定需要审批的，依法取得相关审批文件后方可经营）。土石方工程施工；污水处理、固废处理、尾气处理。

（2）出资结构

截至本招股说明书签署日，深圳瑞成出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|-----|-----------------|-------------|
| 1 | 徐为 | 2,970.00 | 99.00% |
| 2 | 禹华婕 | 30.00 | 1.00% |
| 合计 | | 3,000.00 | 100% |

（3）主营业务情况

深圳瑞成目前未实际从事任何业务。除持有华夏航空 7%的股权外，深圳瑞成无其他投资。

（4）主要财务指标

截至 2015 年 12 月 31 日，深圳瑞成总资产为 5,600.00 元，净资产为 -17,900.00 元；2015 年度实现净利润-17,900.00 元（以上数据未经审计）。

截至 2016 年 9 月 30 日，该公司资产总额为 3,926.75 万元，净资产为 3,920.75 万元；2016 年 1-9 月实现净利润 8,286.24 万元（以上数据未经审计）。

5、金风创投

（1）基本情况

成立时间：2011 年 8 月 22 日

注册资本：3,000.00 万元

法定代表人：肖治平

住所：新疆乌鲁木齐经济技术开发区厦门路 21 号 6 楼 34 号房间

统一社会信用代码：91650100580223007Y

主要经营范围：从事对非上市企业的股权投资、通过认购非公开发行股票或

者受让股权等方式持有上市公司股份以及相关咨询服务。(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动)

(2) 股权结构

该公司为有限责任公司(自然人投资或控股的法人独资),公司股东为宁波澜溪成长壹号股权投资合伙企业(有限合伙)。

截至本招股说明书签署日,金风创投股权结构如下:

| 序号 | 股东 | 注册资本(万元) | 股权比例 |
|----|------------------------|-----------------|-------------|
| 1 | 宁波澜溪成长壹号股权投资合伙企业(有限合伙) | 3,000.00 | 100% |
| 合计 | | 3,000.00 | 100% |

金风创投的实际控制人和董事、监事、高管人员情况如下:

| 股东名称 | 持股数(万股) | 持股比例 | 实际控制人 | 董事、监事及高管 |
|------|----------|-------|--------------------|--------------------|
| 金风创投 | 1,800.00 | 5.00% | 新疆金风科技股份有限公司(A股上市) | 执行董事:肖治平 监事:闫晓梅 |

(3) 主营业务情况

该公司主要从事股权投资业务。

(4) 主要财务指标

截至2015年12月31日,其资产总额3,141.61万元,净资产3,142.88万元;2015年度实现净利润87.96万元(上述数据经安永华明会计师事务所审计)。

截至2016年9月30日,其资产总额13,654.32万元,净资产3,012.16万元;2016年1-9月实现净利润-10.83万元(以上数据未经审计)。

6、庄金龙

庄金龙为中国国籍,无境外永久居留权,身份证号码为370782198009xxxxxx,住址为山东省潍坊市奎文区四平路26号。

7、温氏投资

(1) 基本情况

成立时间:2011年4月21日

注册资本：50,000.00 万元

法定代表人：梅锦方

经营场所：珠海市横琴新区宝中路 3 号 4004-68 室

统一社会信用代码：91440400572195595Q

主要经营范围：利用自有资金进行对外投资（法律法规禁止投资的项目除外）；投资管理（涉及许可经营的项目除外）（须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

（2）股权结构

截至本招股说明书签署日，温氏投资股权结构如下：

| 序号 | 股东 | 注册资本（万元） | 股权比例 |
|----|---------------------------|-----------|------|
| 1 | 广东温氏食品集团股份有限公司 (A 股上市) | 50,000.00 | 100% |
| 合计 | | 50,000.00 | 100% |

广东温氏食品集团股份有限公司为创业板上市公司，股票代码为 300498。

（3）主营业务情况

温氏投资目前主要从事股权投资。

（4）主要财务指标

截至 2015 年 12 月 31 日，该公司资产总额为 149,323.40 万元，净资产为 83,300.15 万元；2015 年度实现净利润 26,115.47 万元（以上数据经广东正中珠江会计师事务所审计）。

截至 2016 年 9 月 30 日，该公司资产总额为 321,860.55 万元，净资产为 79,568.51 万元；2016 年 1-9 月实现净利润 4,763.27 万元（以上数据未经审计）。

8、金乾投资

（1）基本情况

成立时间：2016 年 2 月 18 日

出资金额：10,095.00 万元

执行事务合伙人：北京财瑞祥投资管理有限公司（委派代表：陈明星）

主要经营场所：山东省烟台市招远市盛泰路北埠后东路东

统一社会信用代码：91370600MA3C6H5125

主要经营范围：以自有资金进行股权投资（未经金融监管部门批准，不得从事吸收存款、融资担保、代客理财等金融业务）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

（2）出资结构

截至本招股说明书签署日，金乾投资出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|----------------|-----------|--------|
| 1 | 嘉兴宝祥投资管理有限公司 | 6,000.00 | 59.44% |
| 2 | 烟台金控投资中心（有限合伙） | 4,000.00 | 39.62% |
| 3 | 北京财瑞祥投资管理有限公司 | 50.00 | 0.50% |
| 4 | 李潇 | 30.00 | 0.30% |
| 5 | 陈明星 | 10.00 | 0.10% |
| 6 | 李娜 | 5.00 | 0.05% |
| 合计 | | 10,095.00 | 100% |

金乾投资的实际控制人和董事、监事、高管人员情况如下：

| 股东名称 | 持股数（万股） | 持股比例 | 实际控制人 | 董事、监事及高管 |
|------|----------|-------|-------|-----------------------|
| 金乾投资 | 1,333.44 | 3.70% | 刘青博 | 执行事务合伙人：北京财瑞祥投资管理有限公司 |

（3）主营业务情况

金乾投资目前主要专项投资于华夏航空。金乾投资于2017年1月3日在中国证券投资基金业协会备案，备案编码：SJ0865。

（4）主要财务指标

截至2016年9月30日，该公司资产总额为10,000.36万元，净资产为4,000.36万元；2016年1-9月实现净利润0.36万元（以上数据未经审计）。

9、周永麟

周永麟为中国国籍，无境外永久居留权，身份证号码为650106196608xxxxxx，住址为北京市海淀区中关村新科祥园。

10、银泰嘉福

(1) 基本情况

成立时间：2016年5月18日

出资金额：9,598.57万元

执行事务合伙人：北京天时银创投资管理有限公司

主要经营场所：北京市朝阳区广华居17号楼等3幢内19号楼02层201室内98号

统一社会信用代码：91110105MA005JDP3J

主要经营范围：非证券业务的投资管理、咨询；股权投资管理；（不得从事下列业务：1、发放贷款；2、公开交易证券类投资或金融衍生品交易；3、以公开方式募集资金；4、对除被投资企业以外的企业提供担保）；企业管理咨询；企业策划；市场调查；经济贸易咨询。（“1、未经有关部门批准，不得以公开方式募集资金；2、不得公开开展证券类产品和金融衍生品交易活动；3、不得发放贷款；4、不得对所投资企业以外的其他企业提供担保；5、不得向投资者承诺投资本金不受损失或者承诺最低收益”；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。）

(2) 出资结构

截至本招股说明书签署日，银泰嘉福出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|----------------------|----------|--------|
| 1 | 昆山吉纳尔车料有限公司 | 3,090.00 | 32.19% |
| 2 | 宁波汇聚福辰壹号投资合伙企业（有限合伙） | 2,060.00 | 21.46% |
| 3 | 朱平东 | 1,357.54 | 14.14% |
| 4 | 蒲菁华 | 1,030.00 | 10.73% |

| | | | |
|----|----------------|-----------------|-------------|
| 5 | 银泰华盈投资有限公司 | 1,030.00 | 10.73% |
| 6 | 厚泽如意投资发展有限公司 | 1,030.00 | 10.73% |
| 7 | 北京天时银创投资管理有限公司 | 1.03 | 0.02% |
| 合计 | | 9,598.57 | 100% |

银泰嘉福的实际控制人和董事、监事、高管人员情况如下：

| 股东名称 | 持股数 (万股) | 持股比例 | 实际控制人 | 董事、监事及高管 |
|------|-------------|-------|-------|--------------------------------|
| 银泰嘉福 | 1,242.52 | 3.45% | 陈蓓蓓 | 执行事务合伙人：北京 天时银创投资管理有限 公司 |

(3) 主营业务情况

银泰嘉福目前主要从事股权投资业务。银泰嘉福于 2016 年 8 月 17 日在中国证券投资基金业协会备案,取得了私募投资基金备案证明,备案编码: S32323。

(4) 主要财务指标

截至 2016 年 9 月 30 日,该公司资产总额为 9,574.48 万元,净资产为 9,565.24 万元; 2016 年 1-9 月实现净利润-33.33 万元(以上数据未经审计)。

11、陈莲英

陈莲英为中国国籍,无境外永久居留权,身份证号码为 140103195901xxxxxx,住址为山西省太原市小店区亲贤北街 66 号。

12、朗泰通达

(1) 基本情况

成立时间: 2016 年 1 月 5 日

出资金额: 2,255.00 万元

执行合伙人: 朗泰基金投资(深圳)合伙企业(有限合伙)

住所: 深圳市前海深港合作区前湾一路一号 A 栋 201 室(入驻深圳市前海商务秘书有限公司)

统一社会信用代码: 91440300359581366E

主要经营范围: 股权投资基金、股权投资基金管理、受托管理股权投资基金

（不得以公开方式募集资金、不得从事公开募集基金管理业务）；受托资产管理、投资管理（不得从事信托、金融资产管理、证券资产管理等业务）；投资咨询；经济信息咨询；企业管理咨询。（以上法律、行政法规、国务院决定禁止的项目除外，限制的项目须取得许可后方可经营）

（2）出资结构

截至本招股说明书签署日，朗泰通达出资结构如下：

| 序号 | 出资人 | 出资额（万元） | 出资比例 |
|----|----------------------|----------|--------|
| 1 | 深圳市上古衡安投资合伙企业（有限合伙） | 1,200.00 | 53.21% |
| 2 | 邢淏 | 300.00 | 13.30% |
| 3 | 周芮汀 | 250.00 | 11.09% |
| 4 | 朗泰基金投资（深圳）合伙企业（有限合伙） | 205.00 | 9.09% |
| 5 | 宋卫萍 | 150.00 | 6.65% |
| 6 | 王良韬 | 150.00 | 6.65% |
| 合计 | | 2,250.00 | 100% |

朗泰通达的实际控制人和董事、监事、高管人员情况如下：

| 股东名称 | 持股数（万股） | 持股比例 | 实际控制人 | 董事、监事及高管 |
|------|---------|-------|-------|------------------------------|
| 朗泰通达 | 266.67 | 0.74% | 陈学梁 | 执行事务合伙人：朗泰基金投资（深圳）合伙企业（有限合伙） |

（3）主营业务情况

朗泰通达目前主要从事股权投资业务。朗泰通达已于 2016 年 7 月 29 日在中国证券投资基金业协会备案，取得了私募投资基金备案证明，备案编码：SK6771。

（4）主要财务指标

截至 2016 年 9 月 30 日，该公司资产总额为 2,044.64 万元，净资产为 2,043.64 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-6.36 万元（以上数据未经审计）。

(三) 设立前后主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

1、华夏控股在本公司设立前后拥有的主要资产和实际从事的主要业务

(1) 华夏控股在本公司设立之前的主要资产和实际从事的主要业务

华夏控股在本公司设立前曾主要从事机票代理业务，并拥有与上述业务实质性相关的主要资产，包括办公设备等，同时拥有从事相关业务的管理和工作人员。2016 年华夏控股不再从事机票代理业务，亦未从事其他实际业务，仅持有本公司 40% 的股权。

截至 2015 年 12 月 31 日，华夏控股总资产为 4,325.93 万元，净资产为 1,053.50 万元；2015 年度实现净利润 1,124.12 万元（以上数据经北京丰乾国际会计事务所有限责任公司审计）。

(2) 华夏控股在本公司设立之后的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立后，华夏控股所持有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

截至 2016 年 9 月 30 日，华夏控股总资产为 7,405.37 万元，净资产为 4,201.75 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-54.62 万元（以上数据未经审计）。

2、深圳融达在本公司设立前后拥有的主要资产和实际从事的主要业务

(1) 深圳融达在本公司设立之前的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立前，深圳融达未从事实际业务，仅持有公司 15.44% 的股权。

截至 2015 年 12 月 31 日，深圳融达总资产为 5,600.00 元，净资产为 -17,900.00 元；2015 年度实现净利润-17,900.00 元（以上数据未经审计）。

(2) 深圳融达在本公司设立之后的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立后，深圳融达所持有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

截至 2016 年 9 月 30 日，深圳融达总资产为 11,967.23 万元，净资产为 11,291.23 万元；2016 年 1-9 月实现净利润 17,413.02 万元（以上数据未经审计）。

3、华夏通融在本公司设立前后拥有的主要资产和实际从事的主要业务

(1) 华夏通融在本公司设立之前的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立前，华夏通融未从事实际业务，仅持有公司 11.00% 的股权。

(2) 华夏通融在本公司设立之后的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立后，华夏通融所持有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

截至 2016 年 9 月 30 日，华夏通融总资产为 6,199.94 万元，净资产为 4,999.94 万元；2016 年 1-9 月度实现净利润-0.058 万元（以上数据未经审计）

4、深圳瑞成在本公司设立前后拥有的主要资产和实际从事的主要业务

(1) 深圳瑞成在本公司设立之前的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立前，深圳瑞成未从事实际业务，仅持有公司 7.00% 的股权。

截至 2015 年 12 月 31 日，深圳瑞成总资产为 5,600.00 元，净资产为 -17,900.00 元；2015 年度实现净利润-17,900.00 元（以上数据未经审计）。

(2) 深圳瑞成在本公司设立之后的主要资产和实际从事的主要业务

本公司设立后，深圳瑞成所持有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

截至 2016 年 9 月 30 日，深圳瑞成总资产为 3,926.75 万元，净资产为 3,920.75 万元，2016 年 1-9 月实现净利润 8,286.24 万元（以上数据未经审计）。

5、金风创投在本公司设立前后拥有的主要资产和实际从事的主要业务

(1) 金风创投在本公司设立之前的主要资产和实际从事的主要业务

金风创投在本公司设立前主要从事股权投资业务，并拥有与上述业务实质性相关的主要资产，同时拥有从事相关业务的管理和工作人员。

截至 2015 年 12 月 31 日，金风创投总资产为 3,141.61 万元，净资产为 3,142.88 万元；2015 年度实现净利润 87.96 万元（以上数据经安永华明会计师事务所审计）。

(2) 金风创投在本公司设立之后的主要资产和实际从事的主要业务

华夏航空股份有限公司设立后，金风创投所持有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 13,654.32 万元，净资产 3,012.16 万

元；2016年1-9月实现净利润-10.83万元（以上数据未经审计）。

（四）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司系由原有限公司整体变更改制设立，公司成立时承继了原华夏有限的全部资产、负债和各类业务。

根据立信会计师事务所出具信快师报字[2016]115684号《审计报告》，本公司成立时拥有货币资金 30,889.62 万元，流动资产 97,096.23 万元，固定资产 137,055.19 万元，其中主要是飞机及发动机，资产总额 274,306.16 万元，流动负债 66,467.41 万元，净资产 63,100.91 万元。

本公司成立前后所拥有的主要资产未发生重大变化。

本公司成立时实际从事的主要业务是航空客货运输业务。本公司成立前后的主要业务未发生重大变化。

（五）发行人改制设立前后业务流程情况

本公司改制设立前后的主要业务均为航空客货运输业务，改制设立前后业务流程未发生变化。

公司业务流程的具体情况详见本招股说明书“第五章业务与技术”之“五、发行人主营业务的具体情况”的相关内容。

（六）发行人成立以来在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

公司发起人与本公司的关联关系仅限于持有公司股份，公司成立以来与发起人的关联关系未发生变化。公司自设立以来，公司发起人在本公司主营业务经营方面均未与本公司直接发生任何持续性关联交易。本公司的关联交易详情请参见“第六章同业竞争和关联交易”。

三、发行人历次股本演变情况

本公司是由其前身——华夏航空有限公司于 2016 年 8 月 29 日整体变更而设立的。华夏有限自 2006 年 4 月 18 日成立之后经历多次股权变动。

（一）华夏有限设立及缴纳一期出资

公司系经贵州省人民政府《中华人民共和国外商投资企业批准证书》（商外

资贵直字[2006]0001号)、中国民用航空总局《关于中外合资华夏航空有限公司的批复》(民航函[2006]105号)以及贵州省商务厅《关于同意设立中外合资经营企业“华夏航空有限公司”的批复》(黔商函[2006]36号)批准设立的有限公司。

2006年3月1日,鸿商产业、龙开创兴、精英国际、邓普尼国际签署《设立中外合资经营企业华夏航空有限公司合同》以及《中外合资经营企业华夏航空有限公司章程》,共同出资8,000.00万元设立有限公司,均为货币出资。其中第1期出资款截至2006年5月9日止,龙开创兴实缴200.00万元人民币;精英国际实缴相当于1,992.48万元人民币(美元的具体金额按出资当日的汇兑率确定);邓普尼国际实缴相当于1,912.71万元人民币(美元的具体金额按出资当日的汇兑率确定),实缴出资额合计人民币4,105.19万元。

第一期缴纳出资后,公司股权结构具体情况如下:

| 序号 | 股东名称 | 认缴出资额(元) | 实缴出资额(元) | 出资比例 |
|----|-------|----------------------|----------------------|-------------|
| 1 | 鸿商产业 | 32,000,000.00 | — | 40.00% |
| 2 | 精英国际 | 20,000,000.00 | 19,924,790.20 | 25.00% |
| 3 | 邓普尼国际 | 19,200,000.00 | 19,127,093.80 | 24.00% |
| 4 | 龙开创兴 | 8,800,000.00 | 2,000,000.00 | 11.00% |
| 合计 | | 80,000,000.00 | 41,051,884.00 | 100% |

2006年6月16日,贵州同信会计师事务所出具了《验资报告》((2006)同会外验字第01号),经审验,公司已收到龙开创兴、精英国际、邓普尼国际首次缴纳的第1期出资合计4,105.1884万元人民币,其中龙开创兴以货币缴纳出资200.00万元人民币,精英国际以货币缴纳出资1,992.48万元人民币(出资原币为美元248.78万元)、邓普尼国际以货币缴纳出资1,912.71万元人民币(出资原币为美元238.82万元)。

(二) 缴纳二期出资

2006年7月18日,贵州同信会计师事务所出具了《验资报告》((2006)同会外验字第02号),经审验,截至2006年7月13日,公司已收到鸿商产业、龙开创兴、精英国际、邓普尼国际缴纳的第2期出资合计3,894.81万元人民币,

其中鸿商产业以货币缴纳出资 3,200.00 万元，龙开创兴以货币缴纳出资 680.00 万元，精英国际以货币缴纳出资 9.74 万元人民币（出资原币为美元 1.22 万元，折合人民币 9.74 万元，其中 7.52 万元作为注册资本，其余 2.22 万元作为资本公积），邓普尼国际有限公司以货币缴纳出资 9.43 万元人民币（出资原币为美元 1.18 万元，折合人民币 9.43 万元，其中 7.29 万元作为注册资本，其余 2.14 万元作为资本公积）。本次缴纳出资后，公司股权结构具体情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 认缴出资额（元） | 实缴出资额（元） | 出资比例 |
|----|-------|----------------------|----------------------|-------------|
| 1 | 鸿商产业 | 32,000,000.00 | 32,000,000.00 | 40.00% |
| 2 | 精英国际 | 20,000,000.00 | 20,000,000.00 | 25.00% |
| 3 | 邓普尼国际 | 19,200,000.00 | 19,200,000.00 | 24.00% |
| 4 | 龙开创兴 | 8,800,000.00 | 8,800,000.00 | 11.00% |
| | 合计 | 80,000,000.00 | 80,000,000.00 | 100% |

（三）华夏有限第一次股权转让

2013 年 7 月 18 日，华夏有限召开董事会议，决议同意：

公司股东鸿商产业根据其于 2013 年 5 月 15 日与北京天络（现更名为华夏控股）签署的《股权转让协议》，将其持有的公司 40% 的股权（即 3,200.00 万元出资额）转让给北京天络，转让价款为 3,200 万元人民币，即 1 元/股的价格。其他股东同意并自愿放弃对上述股权的优先购买权。

2013 年 6 月 18 日，龙开创兴、精英国际有限公司、邓普尼国际签订了同意上述股权转让并放弃优先购买权的声明。后经商务部《关于同意华夏航空有限公司股权变更的批复》（商资批[2014]361 号）和民航局《关于同意华夏航空有限公司股权重组的批复》（民航函[2013]1585 号）审批同意，公司于 2014 年 5 月 28 日办理完成上述股权转让的工商变更登记手续。

本次股权转让完成后，华夏有限股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资额（元） | 占注册资本比例 | 出资方式 |
|----|-------|---------------|---------|------|
| 1 | 北京天络 | 32,000,000.00 | 40.00% | 货币 |
| 2 | 精英国际 | 20,000,000.00 | 25.00% | 货币 |
| 3 | 邓普尼国际 | 19,200,000.00 | 24.00% | 货币 |

| | | | | |
|----|------|---------------|---------|----|
| 4 | 龙开创兴 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 合计 | | 80,000,000.00 | 100.00% | — |

(四) 华夏有限第二次股权转让

2015年9月30日，华夏有限召开董事会，决议同意：

(1) 公司股东精英国际根据其于2015年9月23日与深圳融达签署的《股权转让协议》，将其持有的公司25%的股权中的13%（即1040.00万元出资额）转让给深圳融达，转让价款为7,280.00万元人民币（即7.00元/股）。其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

(2) 公司股东精英国际根据其于2015年9月23日与深圳瑞成签署的《股权转让协议》，将其持有的公司25%的股权中的12%（即960.00万元出资额）转让给深圳瑞成，转让价款为6,720.00万元人民币（即7.00元/股）。其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

(3) 公司股东邓普尼国际有根据其于2015年9月21日与华夏通融签署的《股权转让协议》，将其持有的公司24%的股权中的11%（即880.00万元出资额）转让给华夏通融，转让价款为6,160.00万元人民币（即7.00元/股）。其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

2015年9月24日，北京天络、龙开创兴、邓普尼国际签订了同意上述股权转让并放弃优先购买权的声明。此次股权转让已经中华人民共和国商务部《商务部关于同意华夏航空有限公司股权变更的批复》（商资批[2016]17号）、中国民用航空西南地区管理局《关于华夏航空有限公司联合重组改制有关事项的批复》（民航西南局函[2015]232号）的审批同意，公司于2016年1月26日办理完成上述股权转让的工商变更登记手续。

本次股权转让完成后，华夏有限股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资额（元） | 占注册资本比例 | 本次出资方式 |
|----|-------|---------------|---------|--------|
| 1 | 北京天络 | 32,000,000.00 | 40.00% | 货币 |
| 2 | 邓普尼国际 | 10,400,000.00 | 13.00% | 货币 |
| 3 | 深圳融达 | 10,400,000.00 | 13.00% | 货币 |
| 4 | 深圳瑞成 | 9,600,000.00 | 12.00% | 货币 |

| | | | | |
|----|------|----------------------|----------------|----|
| 5 | 华夏通融 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 6 | 龙开创兴 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 合计 | | 80,000,000.00 | 100.00% | — |

（五）华夏有限第三次股权转让

2016年3月4日，华夏有限召开董事会，决议同意：

（1）公司股东邓普尼国际根据其于2016年2月21日与深圳融达签署的《股权转让协议》，将其持有的公司13%的股权（即1,040.00万元出资额）转让给深圳融达，转让价款为7,280.00万元人民币（即7.00元/股）。其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权。

（2）公司股东龙开创兴根据其于2016年1月10日与达孜龙开签署的《股权转让协议》，将其持有的公司11%的股权（即880.00万元出资额）转让给达孜龙开，转让价款为1,500.00万元人民币（即1.7045元/股）。其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

（3）同意在商务部门和民航部门批准上述股权转让后终止华夏航空有限公司的合资合同和章程，并编制新的章程。

（4）鉴于公司股东北京天络已更名为“深圳天络”，注册地址已变更为“深圳市前海深港合作区前湾一路1号A栋201室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）”，同意公司办理北京天络由于名称和注册地址变更因所需办理的相关工商变更手续。

2016年2月22日，深圳天络（现更名为华夏控股）、深圳融达、深圳瑞成、华夏通融、龙开创兴签订了同意上述股权转让并放弃优先购买权的声明。此次股权转让完成后，公司由中外合资企业变更为内资企业；此次股权转让已经中华人民共和国商务部《商务部关于同意华夏航空有限公司股权变更的批复》（商资批[2016]499号）、中国民用航空西南地区管理局《关于华夏航空有限公司联合重组改制有关事项的批复》（民航西南局函[2016]51号）的审批同意，公司于2016年6月14日办理完成上述股权转让的工商变更登记手续。

本次股权转让完成后，华夏有限股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资额（元） | 占注册资本比例 | 本次出资方式 |
|----|------|----------------------|----------------|--------|
| 1 | 深圳天络 | 32,000,000.00 | 40.00% | 货币 |
| 2 | 深圳融达 | 20,800,000.00 | 26.00% | 货币 |
| 3 | 深圳瑞成 | 9,600,000.00 | 12.00% | 货币 |
| 4 | 达孜龙开 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 5 | 华夏通融 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 合计 | | 80,000,000.00 | 100.00% | — |

（六）华夏有限第四次股权转让

2016年6月16日，华夏有限召开临时股东会，决议同意：

（1）公司股东达孜龙开根据其于2016年5月20日、2016年5月27日分别与周永麟、银泰嘉福、金乾投资、朗泰通达签署的《股权转让协议》，将其持有的公司3.70%的股权（即296.30万元出资额）转让给周永麟，转让价款为10,000.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司3.45%的股权（即276.116万元出资额）转让给银泰嘉福，转让价款为9,319.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司3.70%的股权（即296.32万元出资额）转让给金乾投资，转让价款为10,000.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司0.14%的股权（即11.26万元出资额）转让给朗泰通达，转让价款为380.00万元人民币（即33.75元/股）。上述转让价款反映各方同意公司的估值为27亿元，其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

（2）公司股东深圳融达根据其于2016年5月20日、2016年5月27日和2016年6月4日与庄金龙、温氏投资、陈莲英、朗泰通达签署的《股权转让协议》，将其持有的公司4.81%的股权（即385.184万元出资额）转让给庄金龙，转让价款为13,000.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司4.41%的股权（即352.56万元出资额）转让给温氏投资，转让价款为11,900.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司0.74%的股权（即59.26万元出资额）转让给陈莲英，转让价款为2,000.00万元人民币（即33.75元/股）；将其持有的公司0.6%的股权（即48.00万元出资额）转让给朗泰通达，转让价款为

1,620.00 万元人民币（即 33.75 元/股）。上述转让价款反映各方同意公司的估值为 27 亿元，其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权；

（3）公司股东深圳瑞成根据其于 2016 年 5 月 27 日与金风创投签署的《股权转让协议》，将其持有的公司 5% 的股权（即 400.00 万元出资额）转让给金风创投，转让价款为 13,500.00 万元人民币（即 33.75 元/股），其他老股东同意并自愿放弃对上述股权的优先受让权。

此次股权转让已经中国民用航空西南地区管理局《关于华夏航空有限公司联合重组改制有关事项的批复》（民航西南局函[2016]140 号）的审批同意，公司于 2016 年 6 月 29 日办理完成上述股权转让的工商变更登记手续。

本次股权转让完成后，华夏有限股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资额（元） | 占注册资本比例 | 本次出资方式 |
|----|------|----------------------|--------------|--------|
| 1 | 深圳天络 | 32,000,000.00 | 40.00% | 货币 |
| 2 | 深圳融达 | 12,349,960.00 | 15.44% | 货币 |
| 3 | 华夏通融 | 8,800,000.00 | 11.00% | 货币 |
| 4 | 深圳瑞成 | 5,600,000.00 | 7.00% | 货币 |
| 5 | 金风创投 | 4,000,000.00 | 5.00% | 货币 |
| 6 | 庄金龙 | 3,851,840.00 | 4.81% | 货币 |
| 7 | 温氏投资 | 3,525,600.00 | 4.41% | 货币 |
| 8 | 金乾投资 | 2,963,200.00 | 3.70% | 货币 |
| 9 | 周永麟 | 2,963,040.00 | 3.70% | 货币 |
| 10 | 银泰嘉福 | 2,761,160.00 | 3.45% | 货币 |
| 11 | 陈莲英 | 592,600.00 | 0.74% | 货币 |
| 12 | 朗泰通达 | 592,600.00 | 0.74% | 货币 |
| 合计 | | 80,000,000.00 | 100 % | — |

（七）股份有限公司设立

华夏有限整体变更设立股份有限公司具体情况详见本章“二、发行人的改制重组及设立情况”之“（一）设立方式”相关内容。

整体变更完成后，公司的股份结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 持有股份数（股） | 持股比例 | 出资方式 |
|----|------|-------------|--------|-------|
| 1 | 深圳天络 | 144,000,000 | 40.00% | 净资产折股 |
| 2 | 深圳融达 | 55,574,820 | 15.44% | 净资产折股 |
| 3 | 华夏通融 | 39,600,000 | 11.00% | 净资产折股 |
| 4 | 深圳瑞成 | 25,200,000 | 7.00% | 净资产折股 |
| 5 | 金风创投 | 18,000,000 | 5.00% | 净资产折股 |
| 6 | 庄金龙 | 17,333,280 | 4.81% | 净资产折股 |
| 7 | 温氏投资 | 15,865,200 | 4.41% | 净资产折股 |
| 8 | 金乾投资 | 13,334,400 | 3.70% | 净资产折股 |
| 9 | 周永麟 | 13,333,680 | 3.70% | 净资产折股 |
| 10 | 银泰嘉福 | 12,425,220 | 3.45% | 净资产折股 |
| 11 | 陈莲英 | 2,666,700 | 0.74% | 净资产折股 |
| 12 | 朗泰通达 | 2,666,700 | 0.74% | 净资产折股 |
| | 合计 | 360,000,000 | 100 % | — |

四、发行人重大资产重组情况

本公司自设立以来未发生过重大资产重组的事宜，除根据生产经营所需而购置固定资产以外，未发生过重大资产购买、出售或置换等事宜。

五、发行人历次验资情况

2006年6月16日，为公司设立之目的，贵州同信会计师事务所出具了（2006）同快外验字第01号验资报告，验证截至2006年05月09日公司已收到精英国际、邓普尼国际和龙开创兴第一期缴纳的注册资本合计人民币41,051,884.00元，均为货币出资。

2006年7月18日，为公司设立之目的，贵州同信会计师事务所出具了（2006）同快外验字第02号验资报告，验证截至2006年07月13日公司已收到鸿商产业、精英国际、邓普尼国际和龙开创兴第二期缴纳的注册资本合计人民币38,948,116.00元，均为货币出资。

2016年8月18日，立信会计师事务所出具了信会师报字[2016]第8115966号《验资报告》，确认截至2016年8月18日止，公司已根据《公司法》有关规定及公司折股方案，将华夏有限截至2016年6月30日止经审计的所有者权益（净资产）人民币636,619,557.08元，按照1:0.5655的比例折合股份总额36,000.00万股，每股1元，共计股本人民币36,000.00万元，大于股本部分276,619,557.08元计入资本公积金。

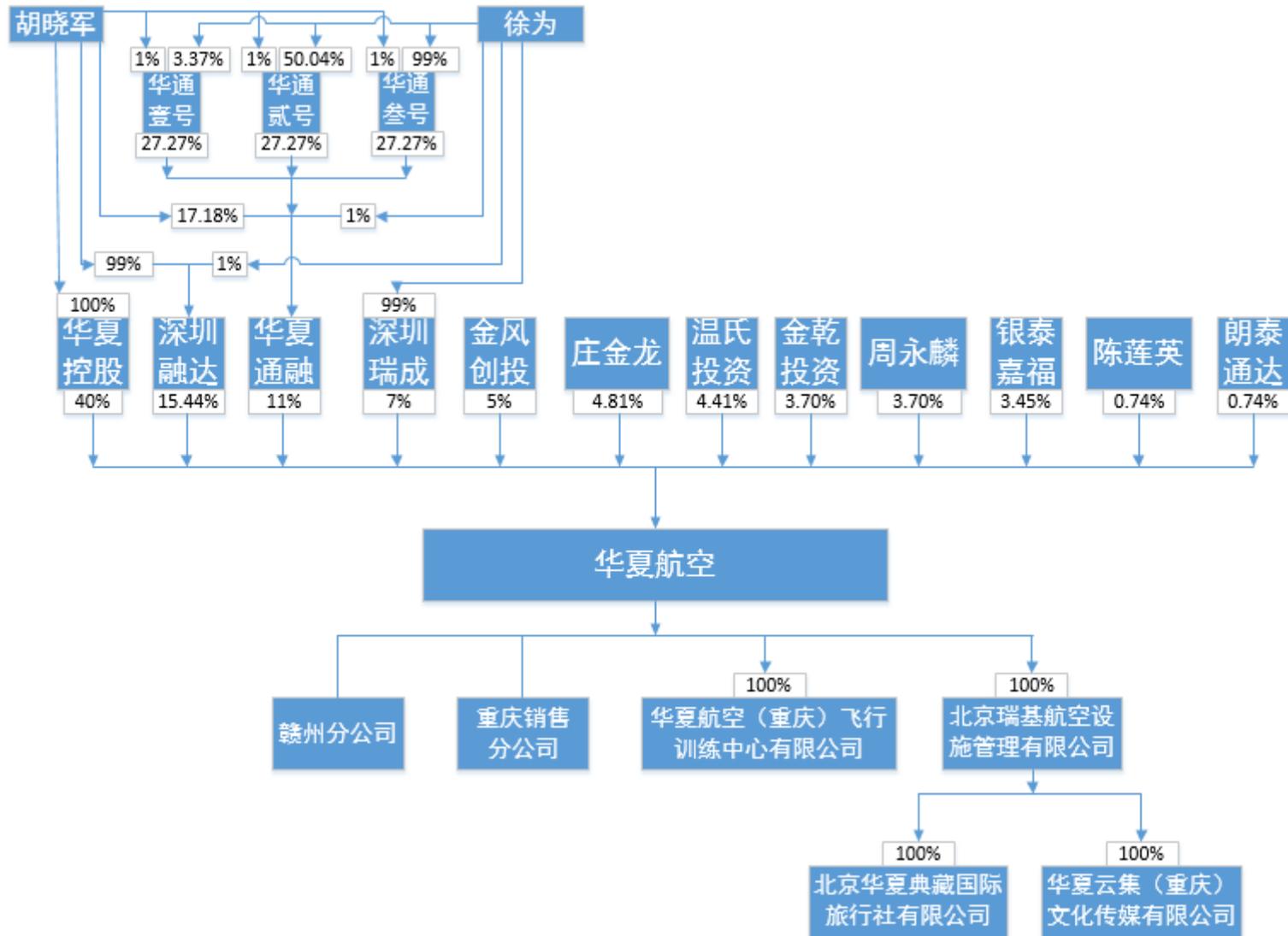
六、发行人股权结构图

截至招股说明书出具日，公司共有股东12名，其中自然人股东3人，法人股股东9名。

本公司控股股东为持有公司40%股权的华夏控股，公司实际控制人为胡晓军先生，其配偶徐为女士是一致行动人。胡晓军先生持有本公司控股股东——华夏控股100%的出资，系华夏控股（持有本公司40%的股权）的唯一股东；并且胡晓军先生作为执行事务合伙人持有深圳融达（持有本公司15.44%的股权）99%的出资额，其作为华夏通融（持有本公司11%的股权）的执行事务合伙人，直接及间接持有华夏通融合计18%的出资额；同时，其配偶（即其一致行动人）徐为女士持有深圳瑞成（持有本公司7%的股权）99%的出资额，持有深圳融达1%的出资额，直接及间接持有华夏通融合计42.56%的出资额。因此，胡晓军通过持有华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶（一致行动人）间接控制了本公司总计73.44%的股权，为本公司实际控制人。

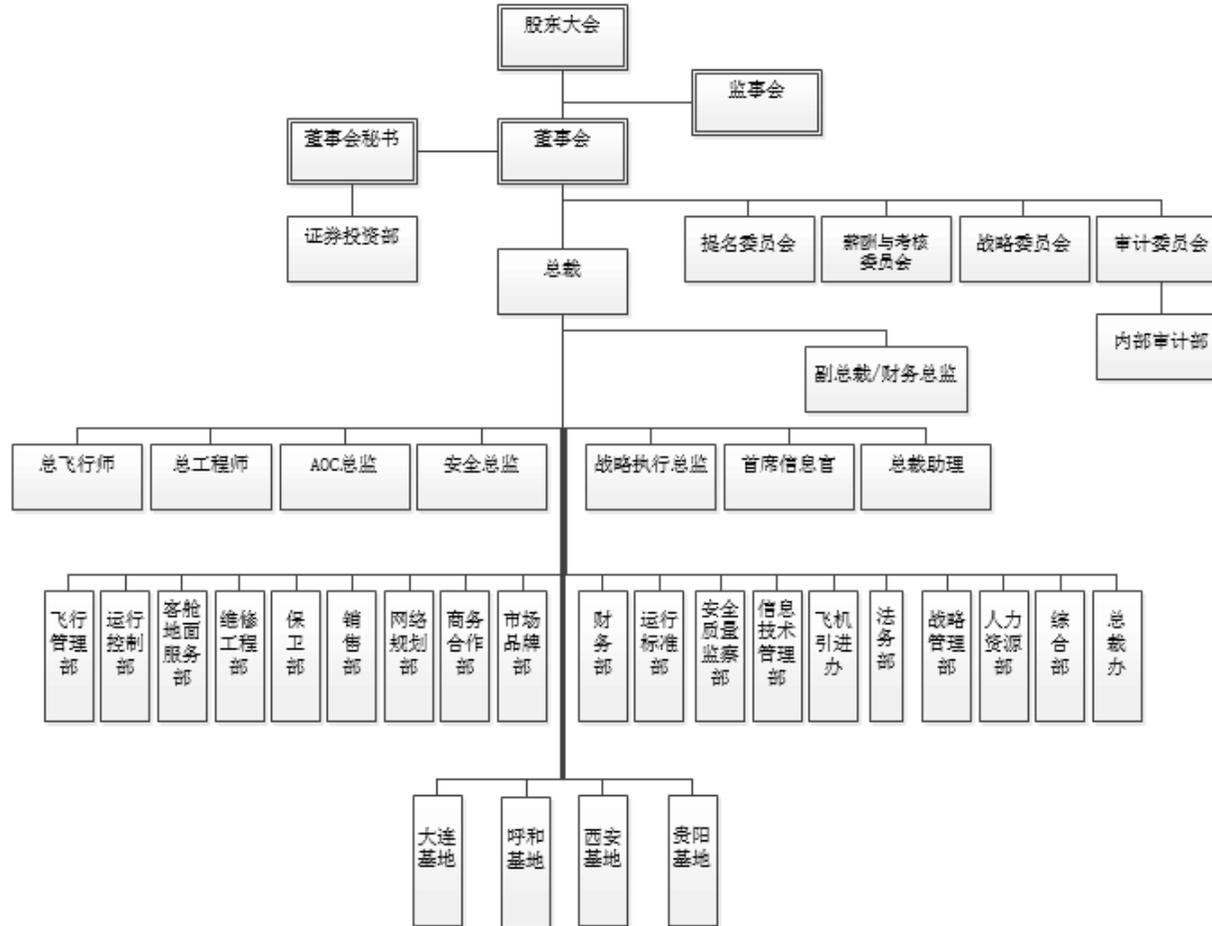
截至招股说明书出具日，本公司共有全资子公司2家，全资孙公司2家，无参股子公司。

截至招股说明书出具日，本公司持股5%以上的主要股东、实际控制人及其控制的其他企业、其他股东、本公司下属控股公司的股权结构图示如下：



七、发行人组织结构

(一) 本公司内部组织机构如下图所示：



(二) 公司主要职能部门设置及职责

以下各级部门职责是指各部门的核心任务和工作输出，不替代部门工作分工。工作分工是以与部门核心工作任务直接关联，以管理顺畅、资源优化为原则。分工复杂的应建立程序文件进行明确。

1、证券投资部

负责证券融资、证券市场分析研究及其他相关工作；根据公司生产发展计划对资金的需求，具体实施证券融资业务；协助董事会秘书编制公司年度报告、中期报告等定期报告，制作有关报送文件；协助组织股东大会、董事会的有关工作，准备会议文件、公告文件。

2、内部审计部

制定并实施内部控制审计计划，检查并报告风险，针对控制缺陷和风险提出改善建议；对募投项目建设、融资使用、公司定期报告编制、重大投资、项目招标等工作进行监督审计。

3、法务部

对公司的重大经济活动提供法律意见；对公司合同进行法律审核，监督、检查合同执行情况；参与公司诉讼案件，对外联系律师等法律事务；完成上级领导交办的其它工作。

4、安全质量监察部

负责公司安全目标的制定、分解和目标过程监控，以保证安全目标的实现；编制、维护公司现行的安全管理系统相关文件，确保符合性、充分性和适宜性；组织公司安全管理体系持续改进，对各要素运行情况进行检查，按照要求确保安全管理系统运行正常；监督、促进公司应急组织机构、应急预案、应急演练的完善和持续改进；监督、跟进风险管理工作，验证、评审风险管理的有效性；调查不安全事件、事故并通报结果，提出不安全事件的奖惩建议；制定公司级安全培训计划，策划、实施安全类教育培训与考核；组织、实施公司安全委员会的相关工作，跟踪决议落实；配合局方完成安全审计、督查等工作；完成上级领导交办的其它工作。

5、运行标准部

组织制定、编写、维护公司体系文件及审核、发布等相关管理工作，确保公司体系文件持续符合性、充分性、适宜性；按照体系文件要求组织、实施各类管理体系审核、检查、监察和培训工作；组织制定、审核、发布各类运行标准、技术标准及相关管理工作，并监督落实；组织、协调第三方机构对公司的各类检查审核、组织对外单位的审核实施；组织实施各类补充运行合格审定；完成上级领导交办的其它工作。

6、运行控制部

航班运力调配，航空器运行状态控制和运行过程的组织协调，以及航班运行的各类信息发布，提高运行品质，保证航班正常率；军队、空管、机场等外部业务相关单位的联络协调，各类服务协议签署；飞机、机场、跑道的性能分析以及开辟航线的适航性分析；出发航班载重平衡及相关业务；生产运行相关通讯设备设施的管理及维护；签派/性能人员的资格管理相关工作；航行情报资料、航空气象资料的管理工作；公司应急处置程序的制定、演练、实施等应急管理；国防动员的组织、指挥、协调管理；完成上级领导交办的其它工作。

7、飞行管理部

编制飞行排班计划与飞行任务书，组织安排完成飞行任务并有效监控飞行员的飞行经历时间；飞行员招募的组织实施、飞行学员培养和管理以及飞行人员训练的审核、计划制定、报批和组织协调工作；飞行人员的日常安全教育与安全培训，业务理论学习和技术研讨会的组织工作，确保飞行安全和空防安全；航油等关键性成本的控制与管理，有效提高飞行人员利用率和降低燃油消耗水平；飞行技术资料的翻译，保证飞行技术资料的准确性、有效性和完整性；飞行人员的执照、证件和技术档案等管理工作；完成上级领导交办的其它工作。

8、维修工程部

航空器航线维修及定期检修及相关技术管理工作，确保航空器适航；合理制定飞机维修计划，提高飞机正点率和利用率；厂家技术资料的接收、评审，保存维修相关技术资料的有效性；参与维修相关的合同、协议等的谈判及实施；完成上级领导交办的其他工作。

9、客舱地面服务部

乘务排班计划的编制并按照航班运行计划执行飞行任务，保障客舱安全与服务质量；组织完成乘务员的各类训练；各类旅客及其他贵宾进出港的接待、引导、候机及航班信息查询服务工作；不正常航班旅客的服务和补偿处理；旅客投诉，旅客满意度等服务质量工作的策划与实施；业务相关单位对外协议的谈判与签署；完成上级领导交办的其它工作。

10、保卫部

负责公司定期载客运行的航空器飞行中的安全保卫工作；负责空中安全保卫队伍的领导、管理、训练和保障等工作；协助相关部门开展公司级航空安保培训，负责组织开展部门日常安全（形势）教育和培训；参与公司重要航班及旅客的保障工作；协助警卫部门参与专、包机的安全保障工作；确保 SeMS 各要素在部门的实践；协助国家有关部门开展押解或遣返工作；负责对通航机场开展航空安保考察和评估；协助国家有关部门监控乘坐我公司航班的重点人员或嫌疑人；负责公司所属人员和车辆的机场控制区通行类证件（人员/车辆机场控制区通行证、中国民航空勤登机证）的审核和办理；协助相关部门办理《中国民航公务乘机证》的备案；负责公司所属人员的背景调查工作；完成上级领导交办的其它工作。

11、销售部

根据公司战略规划及目标，全面开展公司国内、国际客运销售工作；研究制定公司国内、国际客运市场经营策略，根据市场实际需求联系网络规划部门申报航线航班需求；开展国内、国际市场调研，研究并组织实施各类销售政策、产品等的设计、开发、推广和改进工作；构建、完善公司直销服务支持平台；分析国内、国际市场数据，进行具体航线、航班收益的销售过程全监控，完善收益管理和收益监控管理体系；完成上级领导交办的其他工作。

12、网络规划部

研究民航市场发展方向，策划和优化公司航线网络的形态、基地布局等方案，实现网络价值最大化；进行公司中长期航线网络研究与规划，为公司战略规划提供支持；统筹外部资源与公司内部保障资源，合理编排及负责公司中长期航班计划和短期航班计划运营，优化区域航线网络布局；规划公司的航线网络，协调、

落实航班计划的经营权、时刻等资源；负责公布运价的申请、落实，销售系统的申请及核心产品销售技术的实现；完成上级领导交办的其它工作。

13、商务合作部

应收账款、保证金等资金的催收、催缴工作；根据公司战略目标与发展规划，开展国内外航空公司和非航企业间的多方面、多层次、多角度的商务合作业务，创造新的合作和盈利模式；改善外部环境，整合各种外部资源，为公司发展和新运力引进提供航线储备和支持；完成上级领导交办的其他工作。

14、市场品牌部

航空市场的分析与研究，对公司整体收入进行规划与指标的分解；监测航空市场的变化，数据的收集和分析，对消费者进行研究，分析竞争者和潜在竞争者，为公司管理提供决策依据；建立和完善公司全线产品和服务管理体系；负责公司品牌传播规划和品牌传播的实施监督，品牌维护和公关活动，年度市场营销活动的规划和执行；完成上级领导交办的其他工作。

15、人力资源部

根据公司发展战略制定公司人力资源规划方案，并组织实施；公司的机构编制、岗位设置和定编管理；制定人才规划和策略，进行人才发展管理；公司年度培训计划的制定和组织；公司薪酬福利、绩效激励体系的建立和完善；策划、组织公司招聘工作；员工关系管理；人事管理；企业文化管理；完成上级领导交办的其它工作。

16、总裁办公室

公司战略绩效目标执行管控，公司级项目管理；公司管理改善与提升；组织管理文化导向的建立和推动；高层工作秘书事务保障；完成上级领导交办的其它工作。

17、综合部

公关外联事务；党工团建设；机要管理；采购管理；内部宣传管理；航空卫生保障管理；会议事务管理；日常办公事务管理；后勤综合保障（水电物业管理）；车队管理；基建工程项目管理；上级领导交办的其它工作。

18、财务部

参与制定和完善公司财务管理和会计核算的规章制度，发布实施并跟踪；建立公司财务预算管理体系，编制年度财务预算并报董事会批准；各类单据的审核与报销管理；负责建立会计核算体系，跟踪财务预算执行状况，编制公司财务报表和财务预算执行报告；拟定公司中、长期资金计划，对资金实施集中统一管理，提高资金的使用效率；负责公司固定资产的帐务管理，定期清查资产状况；完成上级领导交办的其它工作。

19、战略管理部

宏观环境、航空产业、区域经济研究；组织公司经营战略制定，经营计划与年度目标分解，组织开展组织绩效考评、沟通和反馈；战略实施监控、评估与动态反馈；组织架构优化与管理创新；新兴战略业务单元商业模式的建立及拓展；战略联盟和合作伙伴关系拓展、构建与维系；科技节能减排；完成上级领导交办的其它工作。

20、飞机引进办

负责组织公司拟引进飞机的机型选择和确定工作；负责组织公司飞机购买、租赁谈判、相关合同起草和签署,以及购买、租赁合同的具体执行工作；负责向民航局等国家有关部门报送公司飞机引进的规划和具体飞机引进申请；负责组织公司飞机交付工作；负责组织公司重大资产购置、租赁事宜的谈判和相关合同的起草和签署；负责组织公司飞机及其他重大资产购置的融资工作；负责组织公司飞机及其他重大资产的处置；完成上级领导交办的其它工作。

21、信息技术管理部

全面收集公司各部门信息化需求；规划、建设、管理公司生产运行及职能保障信息系统；规划、建设、管理公司基础信息环境；管理信息化设备、设施，确保公司信息系统运行品质；完成上级领导交办的其它工作。

22、外部基地

履行安全质量管理职责，确保基地安全运行；飞行、乘务、空保、签派、地服、航卫等人员遵照《运行手册》等公司运行管理手册的运行要求完成基地的运行保障任务；行政、车队、人事、财务、销售人员配合各运行保障部门实施基地

的后勤保障和市场销售工作；负责与基地相关的行政管理要求和工作标准，确保与总部的一致性；完成上级领导交办的其它工作。

八、发行人控股、参股公司情况

截至招股说明书出具日，本公司共有全资子公司 2 家，为飞行训练中心和北京瑞基；全资孙公司 2 家，为典藏旅行社和云集传媒；无参股子公司。公司控股子公司、孙公司具体情况如下：

（一）飞行训练中心

飞行训练中心成立于 2015 年 1 月 21 日，公司住所为重庆市渝北区龙兴镇迎龙大道 19 号。该公司注册资本 10,000 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为华夏航空 100%全资子公司。

飞行训练中心经营范围为：飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育，员工培训，航空业务知识咨询，航空相关课程软件的开发与销售，模拟机维护和维修相关技术服务，货物和技术的进出口，住宿服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动），房屋租赁、汽车租赁（不得从事出租客运和道路客货运输经营），普通机械设备维修及制造，普通航空器材及零部件租赁、销售，通用航空项目研发、项目管理。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

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

截至 2015 年 12 月 31 日，该公司资产总额为 10,501.89 万元，净资产为 1,851.89 万元；2015 年度营业收入为 0 万元；2015 年度实现净利润-148.11 万元。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 4,366.92 万元，净资产 3,059.26 万元；2016 年 1-9 月营业收入为 101.79 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-52.63 万元。

（二）北京瑞基

北京瑞基成立于 2006 年 2 月 13 日，公司住所为北京市顺义区物流园八街 9 号院 6 号楼 3 层 326 室。该公司注册资本 500.00 万元，法定代表人为胡晓军。

该公司为华夏航空 100%全资子公司。

北京瑞基经营范围为：为国内外航空运输企业提供地面保障及延伸服务；为旅客提供候机保障服务；行李货物装卸处理；机场灯光、场道、安检设备、机场内设施维修及维护；机动车公用停车场服务；民用航空票务销售代理；国内海上、道路、航空货运代理；商务咨询；企业管理咨询；经济贸易咨询；批发日用百货、工艺美术品（不含文物）、新鲜水果、新鲜蔬菜、未经加工的干果；仓储服务（不含危险化学品）；销售预包装食品（含冷藏冷冻食品）（食品流通许可证有效期至 2020 年 12 月 21 日）。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；销售预包装食品（含冷藏冷冻食品）以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

北京瑞基实际主要从事民航票务销售代理服务。

截至 2015 年 12 月 31 日，该公司资产总额为 674.61 万元，净资产为 113.02 万元；2015 年度营业收入为 62.07 万元；2015 年度实现净利润 323.02 万元。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 1,664.21 万元，净资产 22.32 万元；2016 年 1-9 月营业收入为 101.45 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-90.70 万元。

（三）典藏旅行社

典藏旅行社成立于 2007 年 7 月 23 日，公司住所为北京市顺义区北京空港物流基地物流园八街 1 号二层 B2-287。该公司注册资本 200.00 万元，法定代表人为胡晓军。该公司为北京瑞基 100%全资子公司。

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

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

典藏旅行社实际主要从事出入境旅游业务。

截至 2015 年 12 月 31 日，该公司资产总额为 60.05 万元，净资产为-45.41

万元；2015 年度营业收入为 111.15 万元；2015 年度实现净利润 3.74 万元。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 277.27 万元，净资产-138.16 万元；2016 年 1-9 月营业收入为 24.68 万元；2016 年 1-9 月实现净利润-73.41 万元。

（四）云集传媒

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

云集传媒经营范围为：设计、制作、代理、发布国内外广告；企业形象设计；广告信息咨询；商务信息咨询；展示、展览策划；市场调研。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

云集传媒实际主要从事设计、制作、代理、发布国内外广告业务。

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 0 万元，净资产 0 万元；2016 年 1-9 月营业收入为 0 万元；2016 年 1-9 月实现净利润 0 万元。

九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况

（一）控股股东基本情况

1、控股股东

本公司的控股股东是持有公司 40%股权的华夏控股。华夏控股成立于 2007 年 1 月 19 日，其住所为深圳市前海深港合作区前湾一路 1 号 A 栋 201 室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）。该公司注册资本 10,000.00 万元，法定代表人为胡晓军。公司目前的股权结构如下：

| 序号 | 股东姓名 | 注册资本（万元） | 出资比例 |
|----|------|------------------|-------------|
| 1 | 胡晓军 | 10,000.00 | 100% |
| 合计 | | 10,000.00 | 100% |

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

华夏控股目前未实际从事任何业务。

截至 2015 年 12 月 31 日，其资产总额 4,325.93 万元，净资产 1,053.50 万元；2015 年实现营业收入 364.79 万元，净利润 1,124.12 万元。（以上数据经北京丰乾国际会计事务所有限责任公司审计）

截至 2016 年 9 月 30 日，其资产总额 7,405.37 万元，净资产 4,201.75 万元；2016 年 1-9 月实现营业收入-0.06 万元，净利润-54.62 万元。（以上数据未经审计）

华夏控股持有的本公司股权不存在质押或其他有争议的情况。

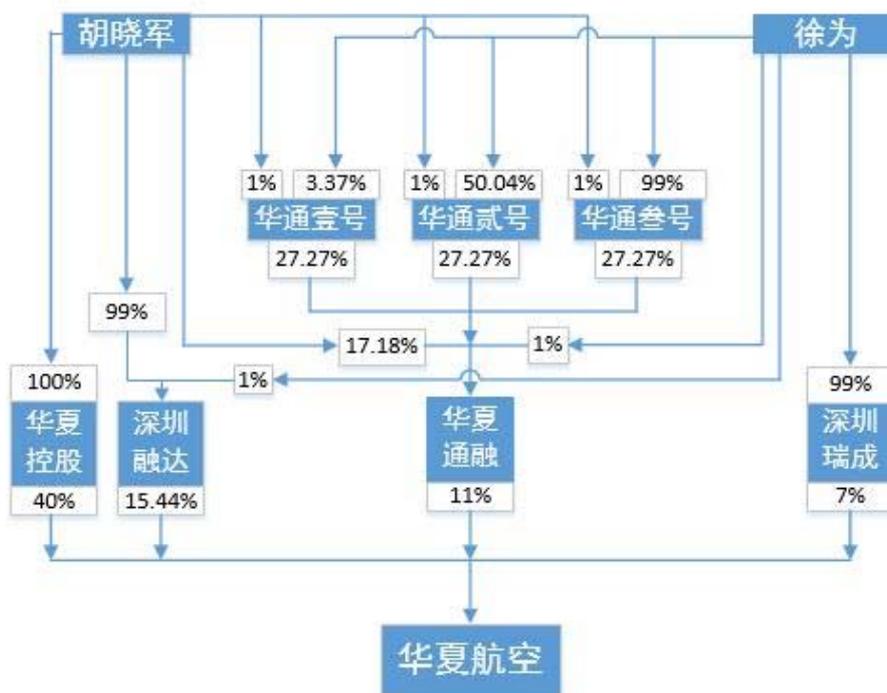
2、控股股东投资的其他企业的情况

华夏控股除持有华夏航空 40%的股权外，无其他对外投资情况。

（二）实际控制人基本情况

1、实际控制人

公司实际控制人为胡晓军。胡晓军先生持有本公司控股股东——华夏控股 100%的出资，系华夏控股（持有本公司 40%的股权）的唯一股东；并且胡晓军先生作为执行事务合伙人持有深圳融达（持有本公司 15.44%的股权）99%的出资额，其作为华夏通融（持有本公司 11%的股权）的执行事务合伙人，直接及间接持有华夏通融合计 18%的出资额；同时，其配偶（即其一致行动人）徐为女士作为执行事务合伙人持有深圳瑞成（持有本公司 7%的股权）99%的出资额，持有深圳融达 1%的出资额，直接及间接持有华夏通融合计 42.56%的出资额。因此，胡晓军通过华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶（一致行动人）间接控制了本公司合计 73.44%的股权。



公司最近 36 个月内实际控制人一直是胡晓军先生，未发生变更。

(1) 股权层面——胡晓军自华夏有限设立之日起通过邓普尼国际实际控制华夏有限 24%的股权，自 2014 年 5 月起实际控制华夏有限 64%的股权，截至目前仍保持绝对控股权。

邓普尼国际自华夏有限设立之日起持有华夏有限 24%的股权。邓普尼国际系一家于 2005 年 6 月 2 日成立于英属维尔京群岛的有限责任公司，成立时唯一股东为胡晓军，后于 2012 年变更了股东名册，将李国城登记为邓普尼国际唯一股东。此变更系胡晓军持有的邓普尼国际 100%的股权由李国城代持，胡晓军仍为邓普尼国际实际股东，享有邓普尼国际的全部股东权益以及所有投资权益；并且，邓普尼国际持有华夏有限股权期间，其向华夏有限委派董事及后续处置华夏有限股权等事宜均是按照胡晓军的意愿来进行的。因此，自华夏有限设立之日起，胡晓军始终实际控制邓普尼国际，并且通过邓普尼国际实际控制华夏有限 24%的股权。

鸿商产业于 2010 年 2 月 26 日出具《董事委任授权书》，自 2010 年 2 月 26 日起，鸿商产业作为华夏有限的第一大股东，将董事委派权的股东权利委托胡晓军来行使（董事人选由胡晓军全权推荐，鸿商产业不予以否认），因此，鸿商产

业所持华夏有限 40%的股权的表决权实际系通过授权胡晓军委派董事的方式，由胡晓军控制和行使；加上邓普尼国际持有的华夏有限 24%的股权，胡晓军实际控制华夏有限 64%的股权。

2013年5月，鸿商产业与北京天络签署《股权转让协议》，将其持有的华夏有限 40%的股权转让给北京天络，于2014年5月办理完成工商变更登记手续。自此，作为北京天络的唯一股东，胡晓军通过北京天络间接持有华夏有限 40%的股权，加上邓普尼国际持有的华夏有限 24%的股权，胡晓军实际控制华夏有限 64%的股权。

2016年1月，邓普尼国际将其持有的华夏有限 11%的股权转让给华夏通融，精英国际将其持有的华夏有限 13%和 12%的股权分别转让给深圳融达和深圳瑞成。2016年6月，邓普尼国际将其持有的华夏有限 13%的股权转让给深圳融达；深圳融达又将其持有的华夏有限股权中的 4.41%、4.81%、0.60%和 0.74%分别转让给温氏投资、庄金龙、朗泰通达和陈莲英。前述股权转让完成后，胡晓军作为华夏通融和深圳融达的执行事务合伙人实际控制着华夏通融和深圳融达持有的华夏有限合计 26.44%的股权，加上北京天络持有的华夏有限 40%的股权，胡晓军本人实际控制华夏有限 66.44%的股权。

截至本招股说明书签署日，胡晓军仍然通过华夏控股、华夏通融和深圳融达实际控制华夏航空 66.44%的股权；同时，胡晓军的配偶（一致行动人）徐为作为执行事务合伙人通过深圳瑞成控制华夏航空 7%的股权。因此，胡晓军通过华夏控股、深圳融达、华夏通融以及通过其配偶徐为（一致行动人）间接控制了本公司合计 73.44%的股权。

（2）董事会层面——胡晓军最近三年实际控制华夏有限/华夏航空董事会半数以上表决权，并担任董事长。

根据《中外合资经营企业法实施条例》，“董事会是合营企业的最高权力机构，决定合营企业的一切重大问题。”因此，中外合资经营企业并不设置股东会，华夏有限在中外合资阶段的合资合同和公司章程也依此做了同样的规定。

根据华夏有限设立时及历次修改或者重新签署的合资合同和公司章程，在鸿商产业将其持有的全部华夏有限的股权转让给北京天络前，华夏有限在中外合资经营企业阶段的董事会由五名董事组成，其中鸿商产业委派二名，龙开创兴委派

一名，精英国际委派一名，邓普尼国际委派一名。

根据鸿商产业、龙开创兴、精英国际、邓普尼国际各自于 2010 年 3 月出具的《董事委派函》，华夏有限当时董事会成员及委派情况如下：

| 姓名 | 委派方 | 职务 |
|-----|-------------|-----|
| 胡晓军 | 鸿商产业（胡晓军推荐） | 董事长 |
| 吴龙江 | 鸿商产业（胡晓军推荐） | 董事 |
| 何丹 | 龙开创兴 | 董事 |
| 邢宗熙 | 精英国际 | 董事 |
| 周翔 | 邓普尼国际 | 董事 |

2014 年 5 月，鸿商产业将其持有的全部华夏有限的股权转让给北京天络后，华夏有限将原合资合同中有关鸿商产业的内容修改为北京天络相应内容，即自北京天络持有华夏有限 40% 股权后，由北京天络委派二名董事。华夏有限当时董事会成员及委派情况如下：

| 姓名 | 委派方 | 职务 |
|-----|-------|-----|
| 胡晓军 | 北京天络 | 董事长 |
| 吴龙江 | 北京天络 | 董事 |
| 何丹 | 龙开创兴 | 董事 |
| 邢宗熙 | 精英国际 | 董事 |
| 周翔 | 邓普尼国际 | 董事 |

2016 年 1 月，邓普尼国际将其持有的华夏有限 11% 的股权转让给华夏通融，精英国际将其持有的华夏有限 13% 和 12% 的股权分别转让给深圳融达和深圳瑞成后，根据北京天络、龙开创兴、邓普尼国际、深圳融达、深圳瑞成和华夏通融于 2015 年 9 月 30 日签署的新的合资合同和公司章程，董事会由五名董事组成，其中北京天络委派二名，龙开创兴委派一名，邓普尼国际委派一名，深圳融达和深圳瑞成共同委派一名。华夏有限当时董事会成员及委派情况如下：

| 姓名 | 委派方 | 职务 |
|-----|-----------|-----|
| 胡晓军 | 北京天络 | 董事长 |
| 吴龙江 | 北京天络 | 董事 |
| 何丹 | 龙开创兴 | 董事 |
| 邢宗熙 | 深圳融达和深圳瑞成 | 董事 |
| 周翔 | 邓普尼国际 | 董事 |

如前所述，鸿商产业（自 2010 年 2 月 26 日起）和邓普尼国际的董事委派权实际系由胡晓军行使，并且最近三年胡晓军系北京天络的唯一股东，北京天络的董事委派权实际也是由胡晓军控制，因此在华夏有限作为中外合资企业阶段，胡晓军自 2010 年 2 月 26 日起实际控制华夏有限董事会半数以上表决权，并担任董事长。

2016 年 6 月，邓普尼国际将其持有的华夏有限 13% 的股权转让给深圳融达后，华夏有限由中外合资企业变更为内资企业。根据变更为内资企业后华夏有限/华夏航空历次修订的公司章程，选举董事应经全体股东或代表出席会议的二分之一以上表决权的股东表决通过。如前所述，自华夏有限变更为内资企业后，胡晓军始终通过北京天络、深圳融达和华夏通融控制华夏有限/华夏航空超过 50% 的股权/股份，具有绝对控股权，其可以决定华夏有限/华夏航空董事会成员的任免。

综上所述，自华夏有限设立之日起，胡晓军实际控制华夏有限 24% 的股权（且自 2010 年 3 月起实际控制 40% 持股股东的董事委派权）；胡晓军自 2010 年 3 月起实际控制中外合资经营企业最高权力机构董事会半数以上表决权，并担任华夏有限董事长。因此，综合胡晓军对华夏有限间接持股的情况以及在董事会层面的控制力情况，自 2010 年 3 月起，胡晓军即能够对华夏有限实施实际控制，是华夏有限的实际控制人。

自 2014 年 5 月 28 日起，胡晓军直接持股的北京天络航空受让华夏有限 40% 的股权后，实际控制华夏有限 64% 的股权，增强了其在股权层面的实际控制权。在 2016 年 1 月和 6 月，华夏通融和深圳融达受让邓普尼国际和精英国际股权后，胡晓军对华夏有限/华夏航空的控制权得到进一步增强。

公司最近 36 个月内实际控制人一直是胡晓军先生，实际控制人未发生变化。

胡晓军先生，中国国籍，无永久境外居留权，身份证号码为 420106196112xxxxxx，住址：广东省深圳市南山区蛇口翠薇园。胡晓军先生目前担任本公司董事长，并兼任华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司董事长、华夏航空控股（深圳）有限公司执行董事、北京瑞基航空设施管理有限公司执行董事。

胡晓军先生间接持有的本公司股权均不存在质押或其他有争议的情况。

2、实际控制人投资的其他企业的情况

(1) 华夏控股

华夏控股具体情况详见本章“九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况”之“(一) 控股股东基本情况”之“1、控股股东”。

(2) 深圳融达

深圳融达具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二) 发起人”之“2、深圳融达”。

(3) 华夏通融

华夏通融具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二) 发起人”之“3、华夏通融”。

(三) 其他主要股东基本情况

本公司其他主要股东（法人股东、持股 5%以上的自然人股东及担任本公司董事、监事或高级管理人员的自然人股东）的基本情况如下：

1、深圳融达

深圳融达具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二) 发起人”之“2、深圳融达”。

除持有本公司 15.44%的股权外，该公司没有持有其他公司股权的情况。

2、华夏通融

华夏通融具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二) 发起人”之“3、华夏通融”。

除持有本公司 11.00%的股权外，该公司没有持有其他公司股权的情况。

3、深圳瑞成

深圳瑞成具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二) 发起人”之“4、深圳瑞成”。

除持有本公司 7.00%的股权外，该公司没有持有其他公司股权的情况。

4、金风创投

金风创投具体情况详见本章“二、发起人的改制重组及设立方式”之“(二)

发起人”之“5、金风创投”。

除持有本公司 5.00%的股权外，该公司未持有与本公司从事相同或类似业务的企业权益。

十、发行人股本情况

（一）本次发行前后公司股本结构变化情况

根据 2016 年 11 月 29 日召开的公司 2016 年第一次临时股东大会决议，公司本次新股发行数量应根据企业实际的资金需求合理确定。公司本次公开发行股票占发行后公司总股本不低于 10%，且不超过 4,050 万股，不进行股东公开发售股份。本次发行前后公司的股本结构如下：

| 股份类别 | 发行前 | | 发行后 | |
|----------|-------------|--------|-------------|--------|
| | 持股数量（股） | 持股比例 | 持股数量（股） | 持股比例 |
| 本次发行前的股份 | 360,000,000 | 100% | 360,000,000 | 89.89% |
| 其中：自然人股 | 33,333,660 | 9.26% | 33,333,660 | 8.32% |
| 社会法人股 | 326,666,340 | 90.74% | 326,666,340 | 81.56% |
| 本次发行的股份 | — | — | 40,500,000 | 10.11% |
| 总股本 | 360,000,000 | 100% | 400,500,000 | 100% |

公司股东所持有的本公司股份均不存在质押或其他有争议的情况。

（二）公司股东情况

本公司目前共有 12 名股东，其中法人股股东 9 名、自然人股东 3 名。假设本次发行新股 4,050 万股，其具体情况如下：

| 序号 | 股东名称 | 所持股数（股） | 股份比例 | | 股份性质 | 任职情况 |
|----|------|-------------|--------|--------|-------|------|
| | | | 发行前 | 发行后 | | |
| 1 | 华夏控股 | 144,000,000 | 40.00% | 35.96% | 社会法人股 | — |
| 2 | 深圳融达 | 55,574,820 | 15.44% | 13.88% | 社会法人股 | — |
| 3 | 华夏通融 | 39,600,000 | 11.00% | 9.89% | 社会法人股 | — |
| 4 | 深圳瑞成 | 25,200,000 | 7.00% | 6.29% | 社会法人股 | — |
| 5 | 金风创投 | 18,000,000 | 5.00% | 4.49% | 社会法人股 | — |

| | | | | | | |
|----|------|-------------|-------|--------|-------|-----|
| 6 | 庄金龙 | 17,333,280 | 4.81% | 4.33% | 自然人股 | 无任职 |
| 7 | 温氏投资 | 15,865,200 | 4.41% | 3.96% | 社会法人股 | — |
| 8 | 金乾投资 | 13,334,400 | 3.70% | 3.33% | 社会法人股 | — |
| 9 | 周永麟 | 13,333,680 | 3.70% | 3.33% | 自然人股 | 无任职 |
| 10 | 银泰嘉福 | 12,425,220 | 3.45% | 3.10% | 社会法人股 | — |
| 11 | 陈莲英 | 2,666,700 | 0.74% | 0.67% | 自然人股 | 无任职 |
| 12 | 朗泰通达 | 2,666,700 | 0.74% | 0.67% | 社会法人股 | — |
| 合计 | | 360,000,000 | 100% | 89.89% | — | — |

（三）战略投资者持股及其简况

公司无战略投资者持股情况。

（四）本次发行前各股东间的关联关系

本公司各股东之间，华夏控股、深圳融达、华夏通融、深圳瑞成均由本公司实际控制人胡晓军及其配偶徐为控制，具体情况为：

胡晓军持有华夏控股 100%的股权；

胡晓军持有深圳融达 99%的出资额并任执行事务合伙人，徐为持有深圳融达 1%的出资额；胡晓军持有华夏通融 17.18%的出资额并任执行事务合伙人，并通过作为华通壹号、华通贰号和华通叁号的执行事务合伙人控制了华夏通融 81.82%的出资额，徐为持有华夏通融 1%的出资额；

徐为持有深圳瑞成 99%的出资额并任执行事务合伙人。

除上述关联关系外，公司各股东间不存在关联关系。

（五）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

公司的全体股东、董事、监事和高级管理人员所持股份的限售安排和自愿锁定股份的相关承诺详见本招股说明书之“重大事项提示”之“二、股东所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺”。

十一、发行人工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过二百人的情况

本公司自设立以来，不存在工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持

股或股东数量超过二百人的情况。

十二、发行人员工及其社会保障情况

(一) 员工人数及变化情况

报告期内，本公司员工人数变化情况如下：

| 项目 | 2016年9月末 | 2015年末 | 2014年末 | 2013年末 |
|------|----------|--------|--------|--------|
| 员工人数 | 2,203 | 1,518 | 1,117 | 772 |

(二) 员工构成情况

截至2016年9月30日，本公司共有员工2,203人，员工构成情况如下：

1、公司员工专业结构分布

| | 项目 | 人数(人) | 比例 |
|------|-----------|-------|--------|
| 专业结构 | 职能管理人员 | 294 | 13.35% |
| | 专业技术人员 | 581 | 26.37% |
| | 飞行员 | 271 | 12.30% |
| | 客舱乘务员 | 433 | 19.66% |
| | 营销及销售人员 | 190 | 8.62% |
| | 财务人员 | 60 | 2.72% |
| | 信息技术人员 | 68 | 3.09% |
| | 地面服务等其他人员 | 306 | 13.89% |
| 人员合计 | — | 2,203 | 100% |

2、公司员工受教育程度的结构分布

| | 项目 | 人数(人) | 比例 |
|------|----------|-------|--------|
| 学历结构 | 硕士及其以上 | 73 | 3.31% |
| | 本科 | 1228 | 55.74% |
| | 大专 | 755 | 34.27% |
| | 中专 | 68 | 3.09% |
| | 高中及其以下学历 | 79 | 3.59% |

| | | | |
|------|---|-------|------|
| 人员合计 | — | 2,203 | 100% |
|------|---|-------|------|

3、公司员工年龄分布

| | 项目 | 人数(人) | 比例 |
|------|--------|-------|--------|
| 年龄结构 | 25岁以下 | 817 | 37.09% |
| | 26-35岁 | 1070 | 48.57% |
| | 36-45岁 | 249 | 11.30% |
| | 46-55岁 | 60 | 2.72% |
| | 55岁以上 | 7 | 0.32% |
| 人员合计 | — | 2,203 | 100% |

(三) 员工社会保障情况

公司按照国家和当地社会保障部门的相关规定，给员工按时缴纳各类社会保险，包括基本养老保险、基本医疗保险、失业保险、生育保险、工伤保险等基本社会保险，并按要求给员工缴纳住房公积金。

根据贵阳市社会保险收付管理中心出具的《证明》，公司自 2013 年 1 月 1 日至今，已经依据国家及地方社会保险相关法律法规在该局办理了社会保险登记，并为员工依法缴纳基本养老保险、基本医疗保险、失业保险、生育保险及工伤保险，未发现有违反国家及地方劳动与社会保险方面的法律、行政法规和规章的行为，也未有因违法受到该行政机关给予行政处罚或行政处理的不良记录。

根据贵阳市住房公积金管理中心出具的《住房公积金缴存情况证明》，发行人于 2006 年 10 月在该中心开设住房公积金户，截至 2016 年 11 月 14 日，未发现住房公积金方面的违法违规行为，未受到该中心住房公积金相关行政处罚。

公司的实际控制人胡晓军向公司作出承诺：“本人作为华夏航空股份有限公司（以下简称“华夏航空”）的实际控制人，如果华夏航空出现以前年度未足额缴纳员工社保费用及住房公积金的情形，导致所涉及的员工要求华夏航空承担任何赔偿责任或者相关主管机关要求华夏航空依法为期间缴纳社保费用、住房公积金及相关滞纳金、罚款等情况时，本人将以自有资金及时、足额承担上述赔偿或代为缴纳的义务，具体数额以相关主管机关通知核定的数额为准，并赔偿由此给华夏航空造成的任何损失。”

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

公司的控股股东华夏控股向公司作出承诺：“华夏航空控股（深圳）有限公司（以下简称“华夏控股”、“本公司”）作为华夏航空股份有限公司（以下简称“华夏航空”）的控股股东，如果华夏航空出现以前年度未足额缴纳员工社保费用及住房公积金的情形，导致所涉及的员工要求华夏航空承担任何赔偿责任或者相关主管机关要求华夏航空依法为逾期缴纳社保费用、住房公积金及相关滞纳金、罚款等情况时，本公司将以自有资金及时、足额承担上述赔偿或代为缴纳的义务，具体数额以相关主管机关通知核定的数额为准，并赔偿由此给华夏航空造成的任何损失。

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

十三、持有发行人 5%以上股份的主要股东以及作为股东的董事、监事、高级管理人员的重要承诺及履行情况

（一）股东所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺

发行人控股股东、发行人实际控制人以及其他股东关于所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺，具体内容详见本招股说明书“重大事项提示”之“二、股东所持股份的限售安排、自愿锁定的承诺”部分的相关内容。

(二) 关于避免同业竞争的承诺

发行人控股股东、实际控制人、深圳融达、华夏通融和深圳瑞成就避免与本公司产生同业竞争的承诺，详见本招股说明书“第六章同业竞争和关联交易”之“二、同业竞争”之“(二) 避免同业竞争的承诺”的相关内容。

(三) 持有公司 5%以上股份股东的持股意向和减持意向

持有公司 5%以上股份股东的持股意向和减持意向的承诺，具体详见本招股说明书“重大事项提示”之“三、持有公司 5%以上股份股东的持股意向和减持意向”相关内容。

(四) 关于稳定股价的承诺

发行人、发行人控股股东以及在发行人任职并领取薪酬的公司董事（不包括独立董事）、高级管理人员关于稳定股价预案的承诺，具体详见本招股说明书“重大事项提示”之“四、稳定股价的预案”相关内容。

(五) 关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏方面的承诺

发行人、发行人控股股东、发行人实际控制人以及发行人全体董事、监事和高级管理人员关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏方面的承诺，详见本招股说明书之“重大事项提示”之“五、关于招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏方面的承诺”。

(六) 董事、高级管理人员关于对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

发行人董事、高级管理人员关于对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺，详见本招股说明书“重大事项提示”之“六、填补被摊薄即期回报的措施及承诺”。

(七) 其他承诺

发行人控股股东和实际控制人关于发行人员工社会保险和住房公积金事宜的承诺，详见本招股说明书“第四章公司基本情况”中“十二、发行人员工及其社会保障情况”部分的相关内容。

第五章 业务和技术

一、发行人主营业务、主要服务及其变化情况

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

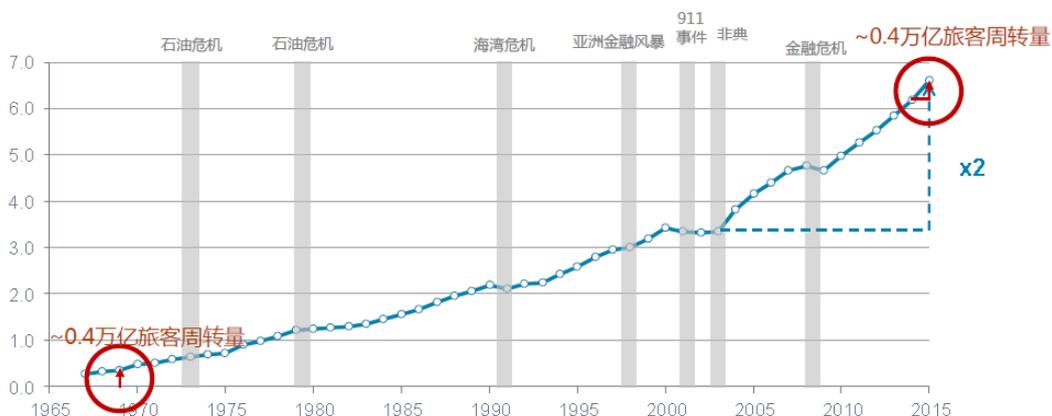
公司自最初成立以来一直明确坚持支线战略定位，以帮助中小城市人民获得平等出行权为使命，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远贫困地区航空通达性为目标。公司期望通过自己以及各战略合作伙伴的共同努力，搭建起一个有效衔接骨干网络的我国支线航空网络。

二、航空运输业总体情况

（一）行业概览

随着全球化进程以及各国间经贸往来的不断加深，航空运输业在全球经济发展与全世界人民生活水平提高中扮演着越来越重要的角色。据国际航空运输协会（IATA）估计，2015 年通过航空运输的国际贸易额，价值为 5.7 万亿美元，游客乘飞机花费超过 620 亿美元，2015 年航空业提供了 6,300 万个就业岗位，创造了 2.7 万亿美元的 GDP。从全球范围来看，航空出行从长期趋势上已经被证明能够抵御外部冲击的影响。

全球年度交通运输业周转量（单位：万亿人公里）



数据来源：ICAO（空客《全球市场预测（2016）》）

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

根据空客发布的《全球市场预测（2016）》，未来 20 年内亚太地区的旅客周转量将以每年 5.7% 的速度扩张，其全球市场份额也将从 2015 年的 30% 上升至 2035 年的 36%，并作为全球旅客周转量最大地区与欧洲、北美进一步拉开差距。

2015 至 2035 年航空运输市场旅客周转量增速及市场份额变化趋势

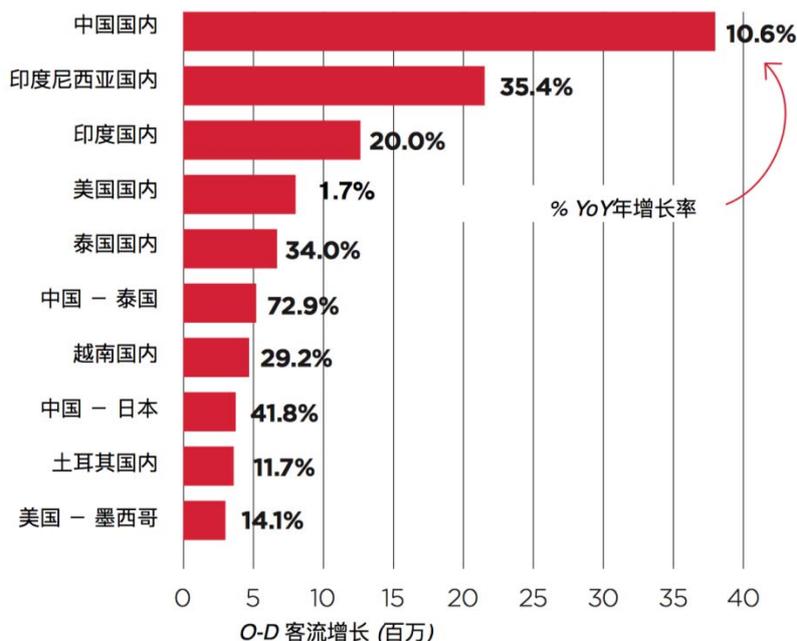
（按地区分类）



数据来源：空客《全球市场预测（2016）》

在发展最快的亚太地区中，中国国内的航空客运市场表现格外突出。目前我国民航业在旅客周转量、货邮周转量、运输总周转量等指标方面，均稳居世界第二，仅次于美国。

2015年O-D市场增长Top 10



数据来源：IATA《AnnualReview2016》

注：O-D 交通量是指起终点间的交通出行量

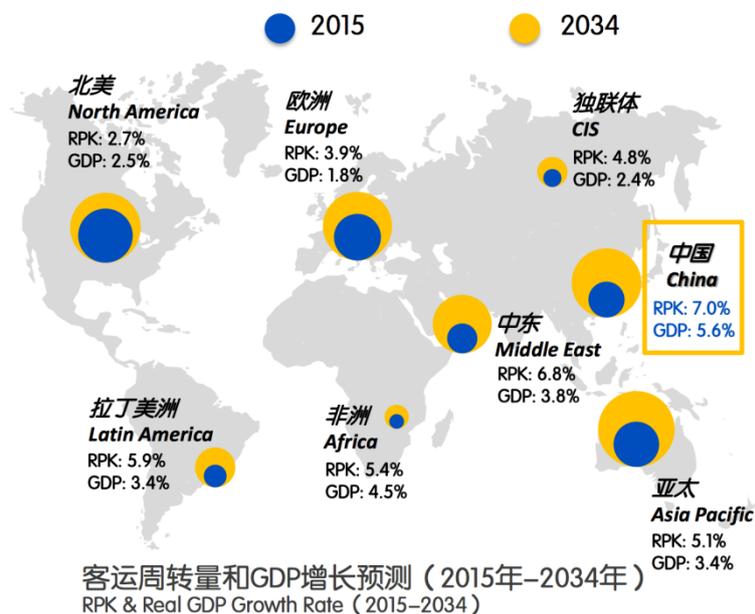
2011 年至 2015 年，我国民航业运输规模实现快速增长，运输总周转量由 2011 年的 577.4 亿吨公里上升至 2015 年的 851.65 亿吨公里，年均复合增长率 10.20%。

2011 年与 2015 年我国民航运输业主要指标对比

| 项目 | 2015 年度 | 2011 年度 | 年均复合增长率 |
|--------------|----------|----------|---------|
| 运输总周转量（亿吨公里） | 851.65 | 577.44 | 10.20% |
| 旅客运输量（亿人次） | 4.36 | 2.93 | 10.45% |
| 旅客周转量（亿人公里） | 7,282.60 | 4,537.00 | 12.56% |
| 货邮运输量（万吨） | 629.3 | 557.5 | 3.07% |
| 货邮周转量（亿吨公里） | 208.1 | 173.9 | 4.59% |

数据来源：《中国统计年鉴》、《民航行业发展统计公报》

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



资料来源: Embraer, IHS Global Insight

数据来源: 巴航工业《中国支线航空市场发展报告（2015-2034）》

（二）行业主管部门、监管体制及政策法规

1、行业主管部门与监管体制

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

（1）中国民用航空局

中国民用航空局是国家副部级单位，为交通运输部管理的国家局，其主要职责包括：

① 提出民航行业发展战略和中长期规划、与综合运输体系相关的专项规划建议，按规定拟订民航有关规划和年度计划并组织实施和监督检查。起草相关法律法规草案、规章草案、政策和标准，推进民航行业体制改革工作。

②承担民航飞行安全和地面安全监管责任。负责民用航空器运营人、航空人员训练机构、民用航空产品及维修单位的审定和监督检查，负责危险品航空运输监管、民用航空器国籍登记和运行评审工作，负责机场飞行程序和运行最低标准监督管理工作，承担民航航空人员资格和民用航空卫生监督管理工作。

③负责民航空中交通管理工作。编制民航空域规划，负责民航航路的管理，负责民航通信导航监视、航行情报、航空气象的监督管理。

④承担民航空防安全监管责任。负责民航安全保卫的监督管理，承担处置劫机、炸机及其他非法干扰民航事件相关工作，负责民航安全检查、机场公安及消防救援的监督管理。

⑤拟订民用航空器事故及事故征候标准，按规定调查处理民用航空器事故。组织协调民航突发事件应急处置，组织协调重大航空运输和通用航空任务，承担国防动员有关工作。

⑥负责民航机场建设和安全运行的监督管理。负责民用机场的场址、总体规划、工程设计审批和使用许可管理工作，承担民用机场的环境保护、土地使用、净空保护有关管理工作，负责民航专业工程质量的监督管理。

⑦承担航空运输和通用航空市场监管责任。监督检查民航运输服务标准及质量，维护航空消费者权益，负责航空运输和通用航空活动有关许可管理工作。

⑧拟订民航行业价格、收费政策并监督实施，提出民航行业财税等政策建议。按规定权限负责民航建设项目的投资和管理，审核（审批）购租民用航空器的申请。监测民航行业经济效益和运行情况，负责民航行业统计工作。

⑨组织民航重大科技项目开发与应用，推进信息化建设。指导民航行业人力资源开发，科技、教育培训和节能减排工作。

⑩负责民航国际合作与外事工作，维护国家航空权益，开展与港澳台的交流与合作。

⑪管理民航地区行政机构、直属公安机构和空中警察队伍。

⑫承办国务院及交通运输部交办的其他事项。

（2）民航地区管理局

民航局下设 7 个民用航空地区管理局，负责对辖区内民用航空事务实施行业管理和监督。7 个地区管理局为：华北地区管理局、东北地区管理局、华东地区管理局、中南地区管理局、西南地区管理局、西北地区管理局和新疆管理局。地区管理局的主要职责包括：

① 贯彻执行国家有关法律法规以及民航局有关规章、制度和标准；负责辖区内民航行政执法、行政处罚和行政诉讼涉及的有关法律事务；承办辖区内民航各类行政执法监察员的考核、报批工作，监督其行政执法行为。

② 对辖区内的民用航空活动进行安全监督和检查；发布安全通报和指令；组织辖区内民航企事业单位的安全评估工作；组织调查处理辖区内的一般民用航空飞行事故、重大通用航空飞行事故、航空地面事故和民航局授权组织调查的其他事故；参与辖区内重、特大运输航空飞行事故的调查处理工作。

③ 负责对辖区内民用航空器运营人的运行合格审定工作进行持续监督检查；审查辖区内民航企事业单位的运行手册及相关文件并监督检查执行情况；办理辖区内飞行训练机构及设备的合格审定事宜；监督管理辖区内的民用航空卫生工作，办理对航空人员身体条件的审核事宜；负责辖区内民用航空飞行、飞行签派、航空器维修等专业人员的资格管理及有关委任代表的管理工作；审查批准或报批辖区内民用航空器维修单位维修许可证并实施监督管理；按授权承办对承修中国注册航空器及其部件的国外维修单位的审查事宜。

④ 按授权负责对辖区内民用航空器及其部件的适航审定，对辖区内民用航空器及其部件的设计、制造实施监督检查，发布民用航空器适航指令；按授权审查批准或报批辖区内民用航空器适航证、特许飞行证并实施监督管理。

⑤ 审查批准或报批辖区内民用机场（含军民合用机场民用部分，下同）的总体规划、使用许可证和军民合用机场对民用航空器开放使用的申请，以及飞行程序、运行最低标准、低能见度运行程序等各类程序；对辖区内民用机场的安全运行、环境保护、应急救援工作进行监督检查。

⑥ 研究拟定辖区内民用航空发展规划；审核报批辖区内新建民用机场的场

址预选报告；负责辖区内民用机场专业建设工程项目的质量监督管理；对辖区内航油企业的安全运行及市场准入规则执行情况进行监督检查；管理辖区内民用航空行业标准计量工作；负责辖区内行业统计和信息化工作。

⑦指导和监督辖区内民用航空空防安全工作和民用机场的安检、消防、治安工作；审查辖区内民用机场、航空运输企业的安全保卫方案和预防、处置劫机炸机或其他突发事件的预案；组织协调相关刑事、治安案件的侦破；督查辖区内专机警卫任务的安全措施落实情况；对辖区内民用机场安全保卫设施实施监督管理。

⑧领导民航地区空中交通管理局，对所辖空域内民用航空空中交通管理系统的安全运行等工作实施监督管理；组织协调辖区内专机保障工作；负责辖区内民航无线电管理工作，组织协调辖区内民用航空器的搜寻救援工作。

⑨维护辖区内民用航空市场秩序，参与监督民航企事业单位执行价格标准情况和收费行为；审核辖区内民航企业和民用机场经营许可申请；审批航空运输企业在辖区内的航线及加班、包机申请；参与协调处理辖区内涉外（含港澳台地区）民用航空事务，监督国家间航空协定在辖区内的执行情况；组织协调辖区内国防动员和重大、特殊、紧急运输（通用）航空抢险救灾工作。

⑩监督管理辖区内国家专项资金安排的建设项目的使用情况和基本建设技术改造项目的财务管理工作；负责辖区内民航行政事业单位财务预决算管理和其他财务报表的审核汇编

⑪按规定权限管理干部，负责所属单位的计划、财务、人事和劳动工资等工作。

⑫领导派出的民航安全监督管理局办公室。

⑬负责与辖区内地方人民政府、军事部门的沟通联系。

（3）民用航空安全监督管理局

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

① 承担对辖区内民航企事业单位执行国家有关法律法规和民航局有关规章、制度和标准的监督检查工作。

② 监督检查辖区内民用航空空中、地面安全工作；按规定承办民用航空飞行事故、航空地面事故和事故征候的调查处理工作。

③ 按授权承办辖区内民用航空运营人运行合格审定、飞行训练机构和维修单位合格审定、民用航空器适航审定、民用航空飞行等专业人员资格管理、民用航空器持续适航管理的有关事宜并实施监督管理；按授权对辖区内民用航空器及其部件的设计、制造实施监督检查；负责对辖区内民用机场安全运行实施监督管理。

④ 负责对辖区内民用航空市场实施监督管理；组织协调辖区内专机保障工作；承担辖区内国防动员和重大、特殊、紧急运输（通用）航空抢险救灾的有关协调工作。

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

2、行业主要法律法规

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

（1）基础立法

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

（2）行政法规

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

(3) 运行规章

中国民用航空规章分为 15 编，具体如下。

| 编号 | 规章号 | 内容 |
|------|--|--------------------|
| 第一编 | CCAR-1~CCAR-20 | 行政程序规则 |
| 第二编 | CCAR-21~CCAR-59 | 航空器 |
| 第三编 | CCAR-60~CCAR-70 | 航空人员 |
| 第四编 | CCAR-71~CCAR-120、 CCAR-171~CCAR-182 | 空中交通规则与一般运行规则、导航设施 |
| 第五编 | CCAR-121~CCAR-139 | 民航企业合格审定 |
| 第六编 | CCAR-140~CCAR-149 | 学校及其他单位的合格审定及运行 |
| 第七编 | CCAR-150~CCAR-170 | 机场 |
| 第八编 | CCAR-183~CCAR-197 | 管理规则 |
| 第九编 | CCAR-198~CCAR-200 | 航空保险 |
| 第十编 | CCAR-201~CCAR-250 | 备用 |
| 第十一编 | CCAR-251~CCAR-270 | 航空基金 |
| 第十二编 | CCAR-271~CCAR-325 | 航空市场管理 |
| 第十三编 | CCAR-326~CCAR-355 | 航空安保 |
| 第十四编 | CCAR-356~CCAR-390 | 科技和计量标准 |
| 第十五编 | CCAR-391~CCAR-400 | 航空器搜寻救援和事故调查 |

主要的规章包括：

- 《民用航空产品和零部件合格审定规定》（CCAR-21-R3）；
- 《运输类飞机适航标准》（CCAR-25-R4）；
- 《航空器型号和适航合格审定噪声规定》（CCAR-36-R1）；
- 《民用航空器驾驶员和地面教员合格审定规则》（CCAR-61-R4）；
- 《民用航空人员体检合格证管理规则》（CCAR-67FS-R2）；
- 《民用航空空中交通管理运行单位安全管理规则》（CCAR-83）；
- 《一般运行和飞行规则》（CCAR-91-R2）；
- 《中国民用航空空中交通管理规则》（CCAR-93TM-R4）；
- 《航空器机场运行最低标准的制定与实施规定》（CCAR-97FS-R1）；
- 《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121-R4）；

《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-129);
《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》(CCAR-135);
《民用机场使用许可规定》(CCAR-139CA-R1);
《民用机场运行安全管理规定》(CCAR-140);
《民用航空器维修单位合格审定规定》(CCAR-145-R3);
《中国民用航空危险品运输管理规定》(CCAR-276-R1);
《民用航空运输机场航空安全保卫规则》(CCAR-329);
《公共航空运输企业航空安全保卫规则》(CCAR-343);
《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》(CCAR-395-R1);
《民用航空安全信息管理规定》(CCAR-396-R2);
《中国民用航空应急管理规定》(CCAR-397)。

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

(4) 民航规范性文件

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

3、主要行业政策

2012年7月,国务院发布《关于促进民航业发展的若干意见》(国发〔2012〕24号),给出了我国航空业发展的整体目标:到2020年,航空运输规模不断扩大,年运输总周转量达到1,700亿吨公里,年均增长12.2%,全国人均乘机次数达到0.5次,经济社会效益更加显著,航空服务覆盖全国89%的人口。在主要任务方面,该意见提出构建以国际枢纽机场和国内干线机场为骨干,支线和通勤机场为补充的国内航空网络,加强干线、支线衔接和支线间的连接,提高中小机

场的通达性和利用率。在政策措施方面，该意见提出完善管理体制机制，鼓励和引导外资、民营资本投资民航业；加大对民航建设和发展的投入，中央财政继续重点支持中西部支线机场建设与运营；改善金融服务，支持民航企业上市融资、发行债券和中期票据。

（三）行业技术水平与行业特点

1、行业技术水平

民航运输业的技术水平主要体现在航空器发展和航行地面保障。

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

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

根据《2015 年民航行业发展统计公报》，2015 年我国民航吨公里油耗为 0.294 公斤，较 2005 年（行业节能减排目标基年）下降 13.5%；“十二五”期间，中国民航吨公里油耗较“十一五”下降近 5%。

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

2、行业特点

（1）周期性

民航运输业与宏观经济状况关联度较大，属于周期性行业。当宏观经济上行时，由于全社会经济活动频繁，商务出行增加，货物贸易运输量增加，以及人们

收入增加后休闲旅游活动的增加，都会导致民航运输业的快速增长。反之，若宏观经济下行时，会导致民航运输业增长缓慢。

目前我国宏观经济正处于新一轮的增长转型、结构优化、居民消费升级的进程中，随着收入水平的提高，许多三四线城市以及其他不发达地区的居民获得了人生中第一次乘坐飞机出行的条件，这为目前的中国民航业，特别是支线航空提供了持续增长的动力。

（2）季节性

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

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

（3）区域性

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

（4）网络性

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

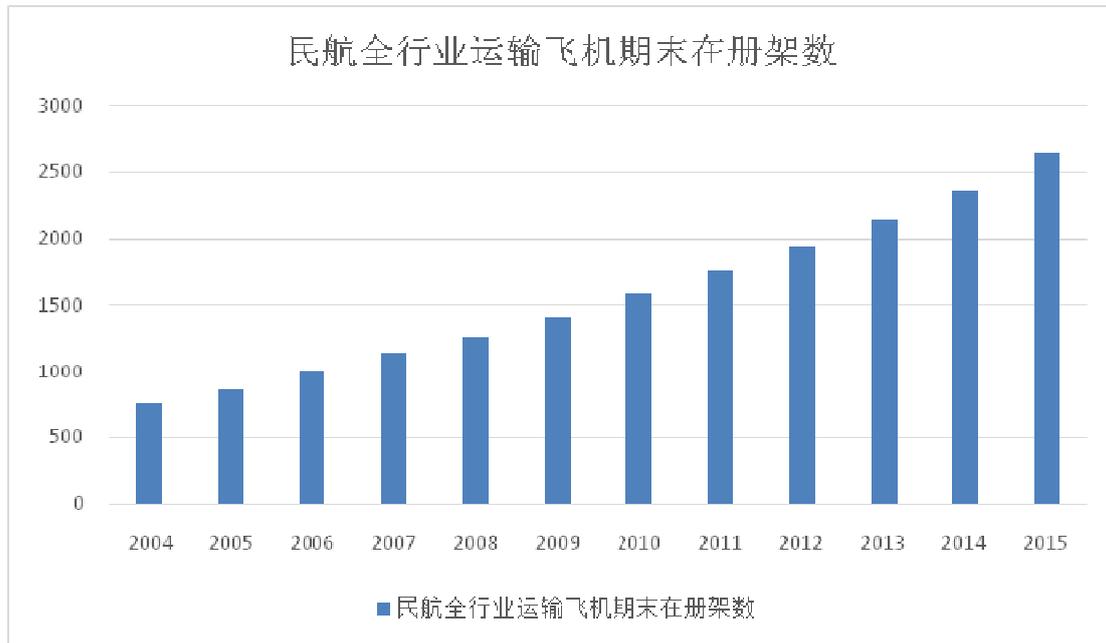
（四）行业的变动趋势以及变动原因

1、行业变动趋势

（1）规模持续增长

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

据民航局统计，截至 2015 年，我国民航全行业运输飞机期末在册 2,650 架，开通定期航班航线 3,326 条，其中国内航线 2,666 条；按不重复距离计算，定期航班里程总数 531.7 万公里，其中国内航线 292.3 万公里；国内通航城市 204 个；国际通航 55 个国家的 137 个城市。2011 年到 2015 年运输总周转量年均复合增长 10.20%。目前我国民航业在旅客周转量、货邮周转量、运输总周转量等指标方面，均稳居世界第二，仅次于美国。



资料来源：中国民航局

与民航运输规模快速增长相匹配的，航空公司纷纷购买新飞机以扩大运力。2000 年至 2015 年，国内民航全行业运输飞机期末在册架数从 754 架增长至 2,650 架，运力复合增长率约为 12.1%。

(2) 运营效率持续保持较高水平

近年来，随着国民收入水平的提高以及人们对民航出行需求的增长，我国民航运输业的运输效率已发展至较高水平。2013年至2015年，我国民航运输飞机平均日利用率达到9.51小时，正班客座率平均达81.5%，正班载运率平均达72.1%，持续保持较高水平。

2013年—2015年我国民航运输效率指标

| 项目 | 2015年 | 2014年 | 2013年 | 算数平均值 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|
| 飞机平均日利用率（小时） | 9.49 | 9.51 | 9.53 | 9.51 |
| 正班客座率 | 82.10% | 81.40% | 81.10% | 81.50% |
| 正班载运率 | 72.20% | 71.90% | 72.20% | 72.10% |

数据来源：《民航行业发展统计公报》

(3) 业务结构以国内航线为主、逐步扩展国际航线

我国民航运输业按航线范围分为国内航线（含港澳台航线）和国际航线，2013年至2015年，我国民航运输业务结构组成如下：

2013年—2015年我国民航运输业务结构组成

| 项目 | 2015年 | 占比 | 2014年 | 占比 | 2013年 | 占比 |
|------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| 航线数量（条） | 3,326 | 100% | 3,142 | 100% | 2,876 | 100% |
| 国内航线（含港澳台） | 2,666 | 80.16% | 2,652 | 84.40% | 2,449 | 85.15% |
| 国际航线 | 660 | 19.84% | 490 | 15.60% | 427 | 14.85% |
| 旅客运输量（亿人） | 4.36 | 100% | 3.92 | 100% | 3.54 | 100% |
| 国内（含港澳台） | 3.94 | 90.37% | 3.6 | 91.84% | 3.27 | 92.37% |
| 国际 | 0.42 | 9.63% | 0.32 | 8.16% | 0.27 | 7.63% |
| 货邮运输量（万吨） | 629.3 | 100% | 594.1 | 100% | 561 | 100% |
| 国内（含港澳台） | 442.4 | 70.30% | 425.7 | 71.65% | 406.7 | 72.50% |
| 国际 | 186.8 | 29.68% | 168.4 | 28.35% | 154.3 | 27.50% |

数据来源：《民航行业发展统计公报》

由上表可以看出，近年来我国民航运输业务结构以国内航线为主，国际航线占比较小：2013年至2015年，国内航线（含港澳台）占全部航线数量的比例分别为85.15%、84.40%和80.16%；国内运输量（含港澳台）占旅客运输量的

92.37%、91.84%和 90.37%；货运方面，国内航线（含港澳台）也分别占到各年货邮运输量的 72.50%、71.65%和 70.30%。国内航线目前在我国民航运输业务中占据了主要地位，但是国际航线无论在航线数量还是旅客运输量方面的占比都在逐年递增，未来几年国际航线的扩展还将继续。

2、行业变动的有利因素

（1）我国经济快速增长

我国自改革开放以来，国民经济蓬勃发展，经济总量连上新台阶，综合国力大幅提升。据国家统计局数据，国内生产总值由 1978 年的 3,650 亿元迅速跃升至 2015 年的 685,505 亿元。尽管近年来我国经济增速有所放缓，但仍作为全球主要新兴经济体，保持着 6%—7%的较高增长水平。强劲的经济增长将带动民航运输市场需求的增长，更多的商务出行、旅游探亲出行以及货物运输需求，都将持续推动我国民航运输业继续快速发展。

（2）国民收入水平提高带动航空业发展

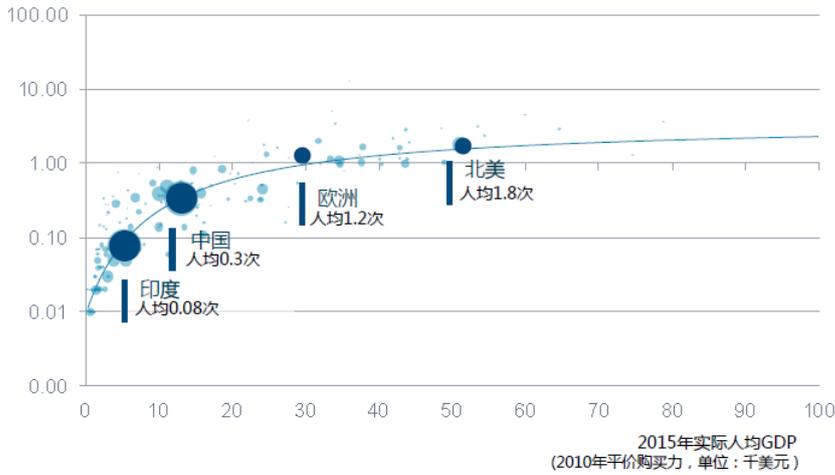
改革开放以来，随着我国经济实力的快速增长，国民收入水平显著提高。2014 年，我国城镇居民人均可支配收入达到 29,381 元，与 2011 年 21,809 元比较，年均复合增长率达到 10.44%。

居民收入水平的增长推动了居民消费结构的升级。根据国家统计局统计数据，全国城镇居民的恩格尔系数由 2011 年的 36.3%下降至 2014 年的 30.0%。随着人们生活水平的提高，旅游、交通等领域的服务性消费需求快速增长，并伴随由单纯追求数量消费向量质并举、以质为主的趋势发展。以旅游为例，我国拥有世界最大的国内旅游市场，2014 年我国国内旅游人数 36.11 亿人次，较 2011 年 26.41 亿人次相比，年均复合增长率达 11%；同时我国已成为世界第四大入境旅游接待国。航空运输作为各种运输方式中最为快捷的一种，将会形成更为庞大的消费群体和广阔的市场空间。而在这其中，支线航空在满足日益增长的旅游需求方面所发挥的作用，是其他运输方式所无法替代的，对于促进消费升级和需求释放具有重要意义。

根据对部分国家经济水平与航空运输情况统计（如下图所示），人均国内生产总值与人均乘机次数呈现明显的正相关性。一般而言，随着国内人均国内生产

总值的增长，人均航空出行次数会相应提高，航空出行需求将进一步提升。

2015年人均出行次数



旅行倾向-
新兴国家25%
的人口2015
年一年出行一
次

数据来源：Sabre、IHSEconomics（空客《全球市场预测（2016）》）

（3）城镇化率不断提高增加对支线航空服务的需求

近年来我国城镇化水平稳步提高，据国家统计局公布的数据，常住人口城镇化率从1990年的22%上升至2015年的56.1%，预计常住人口城镇化率2020年将达到60%左右，2030年将进一步达到66%左右。大量中小城市的发展兴起，使得航空运输网络将进一步向中小城市延伸。居民消费能力与生活方式已逐渐接受航空运输这种相对成本较高、速度较快的交通方式，快捷交通服务需求正由一线城市向二、三线城市发展。更多中小规模城市需要更完善、更便捷、更经济的支线和区域航空服务，包括开通或加密中小城市之间点到点的直达航班，以及中小城市通过区域枢纽机场中转到全国及全球的中转航班。

根据国务院发布的《关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24号），我国航空业发展的整体目标为到2020年，全国人均乘机次数由2014年的0.3次提升到0.5次，其中中小城市的运量增长将占据重要部分。另据全国民航工作会议文件，我国民航大众化战略目标初步设为，到2030年满足人均乘机次数1次、旅客运输量15亿人次的市场需求，使民航成为大众化的出行方式。随着旅游、探亲等自主性消费市场不断扩大，中国支线航空市场将迎来前所未有的发展机遇。

（4）国家政策支持支线航空健康发展

支线航空发展是我国全面建设小康社会的重要环节，也是民航“普遍航空服

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

2015年，民航局对支线航空方面的补贴达到22.9亿元，其中对航空公司在支线航空市场的补贴达到11亿元，同比增长19.32%。民航局对小机场补贴达到12.11亿元，同比增长12.29%。支线补贴主要集中在西南、新疆、华北、西北地区，合计占比超过83%，这些地区也是支线航线最为集中的地区。

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

（5）地方政府支持促进支线航空加速发展

我国各个地方政府非常重视支线航空发展对于当地经济的拉动作用，发展支线航空有利于优化投资结构、发挥投资对经济增长的关键性作用。以云南、黑龙江、内蒙古、四川、新疆和贵州6个支线航空建设较发达的地区为例，2014年的支线机场总数量约占到了全国机场数量的一半。随着支线运量的增长，这些地区的地方经济尤其是旅游业，都得到了迅速的发展。许多地方政府非常重视当地航空发展，实施了各种措施以吸引更多的航空公司在当地开设航线。

（6）支线机场建设为支线航空大发展提供基础

目前国内干线机场时刻资源普遍紧张，而支线机场时刻资源丰富。2015年我国国内26个千万级以上机场客运量占到全国机场总客运量的77.86%，其中许多千万级以上机场已经超负荷，如北京、上海和广州等主要城市的机场时刻非常紧张，各航空公司在主要的干线市场已经无法保证充裕的时刻资源，极大地影响了飞机利用率的提升，成本难以降低。与之相反的是，依然有大量的支线机场利用率偏低，有充足的时刻资源可以利用，这些正是支线航空公司可以大有作为的“蓝海市场”。

根据对《全国机场生产统计公报》进行整理，2015年我国境内民用航空（颁证）机场共有210个（不含香港、澳门和台湾地区），其中支线机场超过160个。

按照民航局《全国民用机场布局规划》的整体方案，至 2020 年，我国民用机场总数将达到 244 个，全国省会城市（自治区首府、直辖市）、主要开放城市、重要旅游地区、交通不便地区以及重要军事要地均有机场连接，逐步形成北方（华北、东北）、华东、中南、西南、西北五大机场群，形成功能完善的枢纽、干线、支线机场网络体系。到 2020 年，全国 80% 以上的县级行政单元能够在地面交通 100 公里或 1.5 小时车程内享受到航空服务，所服务区域的人口数量占全国总人口的 82%，国内生产总值（GDP）占全国总量的 96%。

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

3、行业变动的不利因素

（1）民航可用空域资源不足

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

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

根据民航局有关报道，预计“十三五”期间，中国空管系统保障飞行架次将以 9.3% 的速度递增，预计 2017 年全国空管系统保障飞行起降架次将突破 1,000 万架次。空域资源不足矛盾将长期存在，释放更多空间和时刻满足航空企业的需求，是整个民航行业发展和社会民生的需要。

（2）人才资源短缺

航班飞行需要飞行员、控管、机务等各技术人员的相互合作来保障，每一个环节都对人员专业技术提出了很高的要求。随着我国民航运输业的高速增长，航

空公司将出现人力资源短缺的情况，缺乏高级技术、管理和安全监管人才。

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

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

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

（3）高铁的发展对民航运输业带来冲击

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

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

（五）行业竞争格局与进入壁垒

1、行业竞争格局

2002~2004 年，我国民航进行了以“航空运输企业联合重组、机场属地化管理”为主要内容的体制改革，组建中国航空集团公司、东航航空集团公司、南方航空集团公司、中国民航信息集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材进出口集团公司 6 大集团公司，与民航局脱钩，交由中央管理。至此，我国民航业从原来军民合一、政企不分的民航管理体制，逐渐转变为政企分离、以企业

为主体、多种所有制企业平等竞争的市场经济体系，行业市场化程度逐步提高。

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

据民航局数据，截至 2015 年底，我国共有运输航空公司 55 家，按不同所有制类别划分：国有控股公司 41 家，民营和民营控股公司 14 家。在全部运输航空公司中，中外合资航空公司 12 家、上市公司 6 家，全货运航空公司 7 家。多元化市场主体的共同参与，使我国航空市场呈现出多样化与专业化竞争并存的良好发展态势。

2、进入本行业的主要壁垒

（1）资质壁垒

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

（2）资金壁垒

航空运输业属于资金密集型行业。航空公司除需大量的资本开支用于购买或租赁飞机以外，另需投入大量的运营资金维持日常经营，如支付燃油费、飞机起

降费和飞机维修费等。一家航空公司需在飞机数量、航线条数、覆盖范围等达到一定的规模，方可实现赢利，这对于行业的进入者提出了较高的资金要求，构成了航空运输业的资金壁垒。

（3）规模壁垒

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

（4）技术与人才壁垒

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

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

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

（六）本行业与上、下游行业之间的关系

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

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

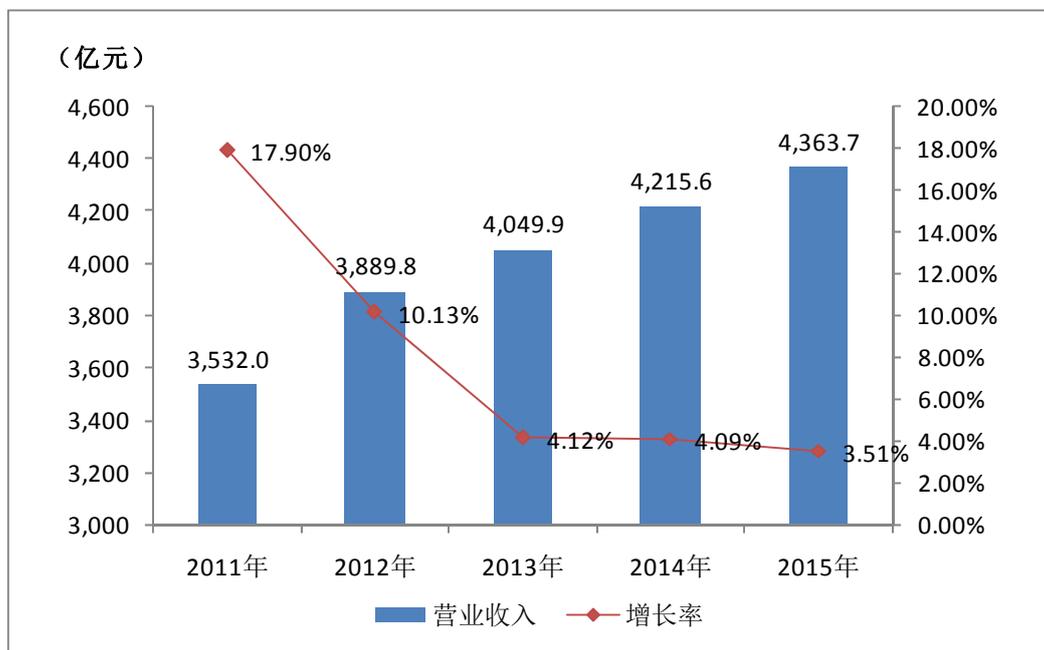
航空运输业的下游客户主要分为客运客户和货运客户，其中客运客户可分为对价格不敏感的商务出行客户和对价格较敏感的个人自费客户；货运客户主要包括贸易公司和快递公司等。航空运输业下游需求与宏观经济具有正相关性，会受到经济周期的影响。

（七）行业利润水平及变动原因

1、我国民航运输业的经济效益

伴随着近年来客运、货运运营规模的上升，我国民航企业的收入水平也持续增长，2011年至2015年，我国全部航空公司营业收入总额由3,532.0亿元增长至4,363.7亿元，年均复合增长率5.43%。尽管由于宏观经济周期的影响以及比较基数的增大，年增长率逐年下降，但整体收入水平始终保持增长态势。

2011年—2015年我国航空公司营业收入情况

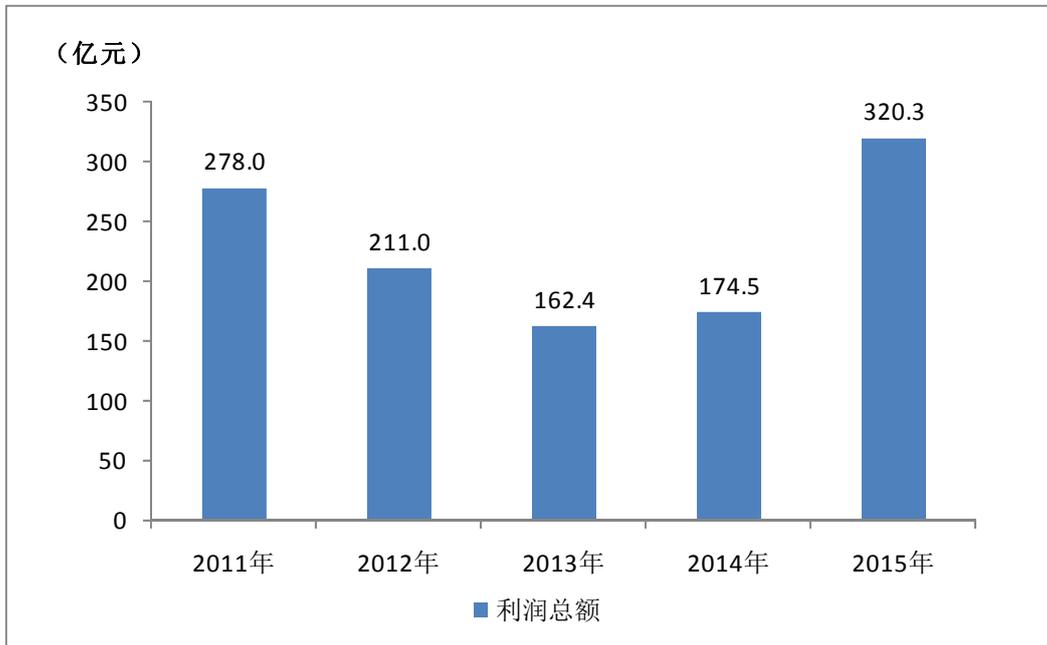


数据来源：《民航行业发展统计公报》

然而，收入的增长并未形成经营利润的同步增长，2011年至2013年我国全部航空公司利润总额逐年下降，直至2014年起开始恢复增长。2014年、2015年，我国全部航空公司实现利润总额174.5亿元和320.3亿元，分别较上年增长

7.45%和 83.55%。

2011 年—2015 年我国航空公司利润总额情况



数据来源：《民航行业发展统计公报》

2、影响航空运输业利润水平的主要因素

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

（1）航油价格

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

2011年—2016年10月 NYMEX 原油价格月度走势



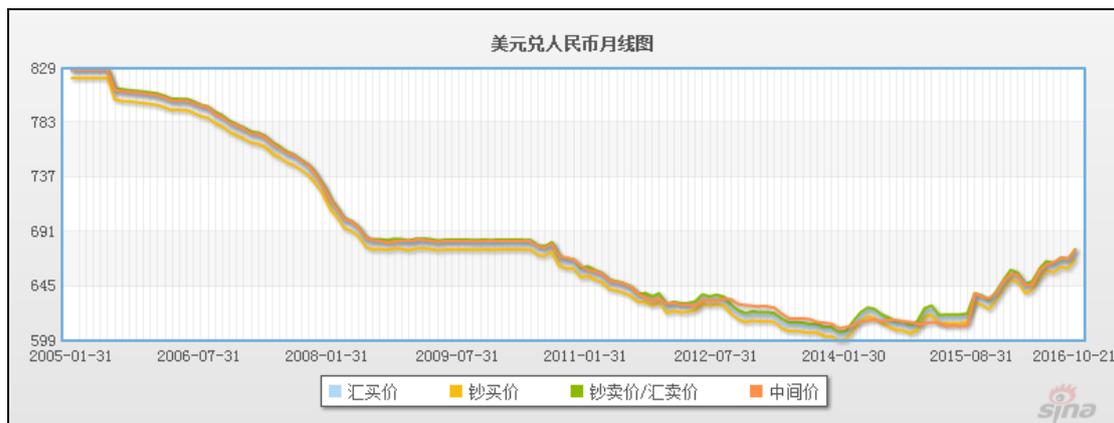
数据来源：新浪财经

(2) 利率与汇率

航空业属于资金密集型行业，因此航空公司的资产负债率一般较高，截至2016年6月末，三大国有航空公司的半年报显示其资产负债率均在70~80%之间，所以航空公司的融资成本很大程度受到利率水平的影响。

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

2005 年—2016 年 10 月美元兑人民币月线图



数据来源：新浪财经

(3) 其他因素

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

三、支线航空运输业概况

(一) 国际支线航空业发展概况

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

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

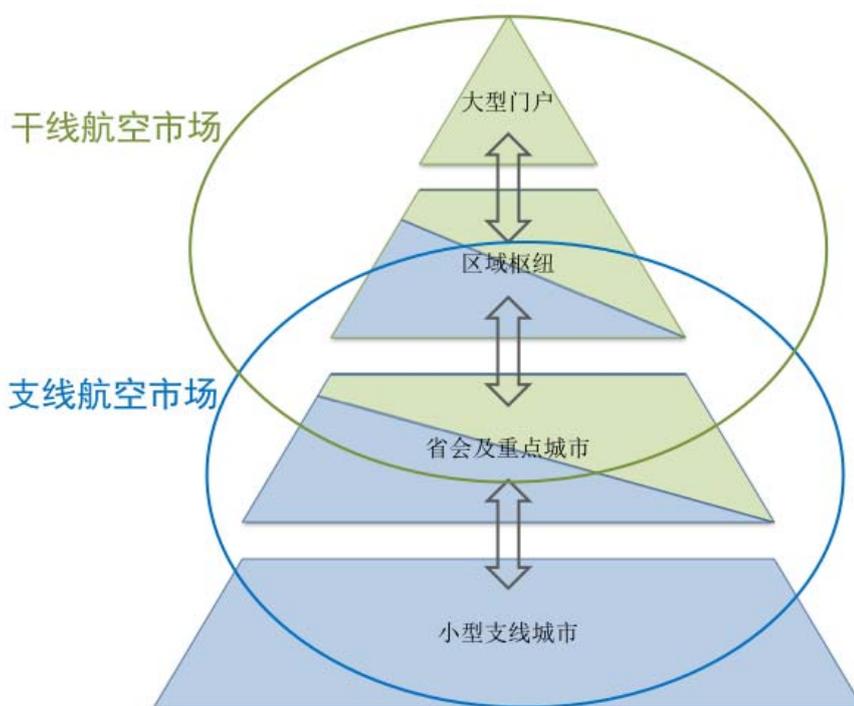
美国拥有世界上最发达支线航空网络。自 1978 年美国政府颁布实施《民航放松管制法》以来，航空公司有了价格决定、航线选择和自主进出该领域的权利，航空公司空前活跃起来，数量呈几何级数增长，民航市场空前繁荣。同时，为支

持偏远地区通航的权益，加强国家航线网络的通达性，美国国会宣布启动为期十年的“基本航空服务”（The Essential Air Service Program, EASP）计划，为提供边远地区支线航空服务的航空公司提供财政补贴。

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

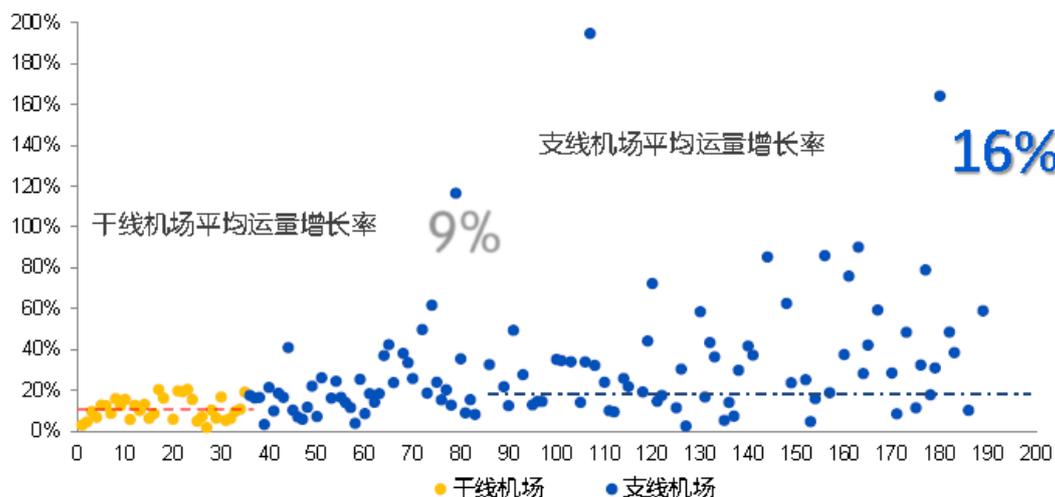
（二）我国支线航空业发展概况

中国航空市场结构



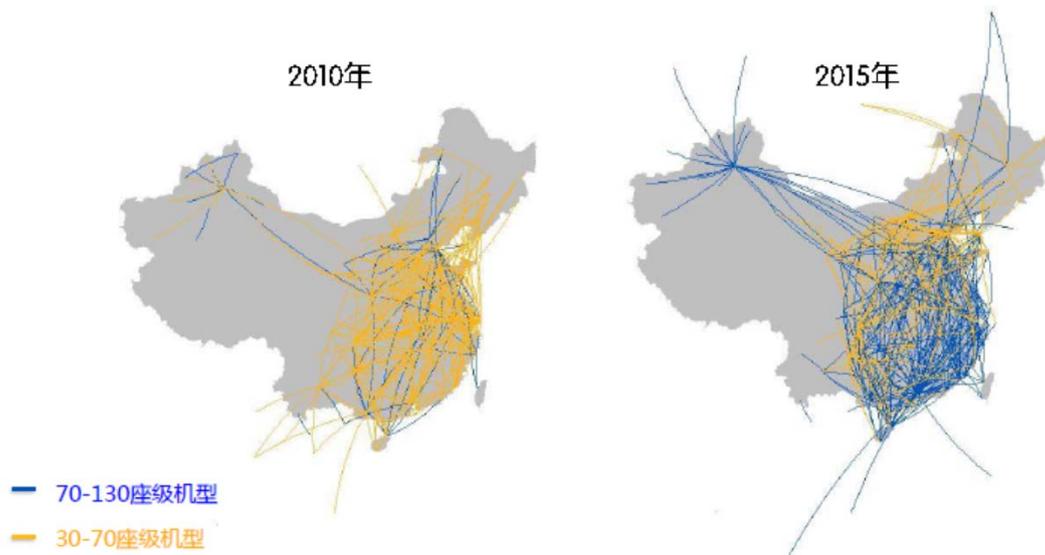
近十年来，我国支线航空在航空出行需求的快速增长，以及国家行业及地方政策的支持下，经历了快速发展，在民航运输体系和中国建设基本航空服务的民航发展规划中占据不可替代的地位。根据中国民航局数据显示，国内支线机场客流量增速显著，2014 年中国支线机场平均运量增长率为 16%，为干线机场的 1.78 倍。从 2010 年到 2015 年，支线航线网络增加了 27%，运力增加了 116%。

中国支线机场与干线机场客流量增长率对比（2014 年）



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

支线航线网络增加27%，运力增加116%



资料来源：巴航工业《中国支线航空市场发展报告 2015-2034》

（三）我国支线航空业的战略意义与发展前景

1、发展支线航空的战略意义

（1）改善支线航空通达性是推进全面建设小康社会的必要和紧要条件

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

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

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

（2）有效提高偏远地区通达性、实现国家精准扶贫战略目标

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

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

（3）发展支线航空推动区域发展新战略

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

划束缚，在更大的范围进行流动和配置。

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

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

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

2、我国支线航空具有广阔的发展前景

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

中美相关数据对比（2015 年）

| 项目 | 中国 | 美国 | 比例（中国:美国） |
|-------------|--------|--------|-----------|
| 国土面积（万平方公里） | 963.41 | 962.91 | 约 1:1 |
| 人口数量（亿人） | 13.71 | 3.26 | 约 4:1 |
| 机场数量（个） | 210 | 634 | 约 1:3 |
| 航班数量（万班） | 337.3 | 952.6 | 约 1:3 |

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

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

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

（四）我国支线航空业发展面临的挑战与机遇

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

1、我国支线机场通达性不足

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

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

2、干线与支线机场发展不均衡

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

根据民航局公布的相关数据显示,2015年底我国境内民用航空机场共有210个,其中定期航班通航机场206个,年旅客吞吐量达到100万人次以上的有70个,完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的95.50%;年旅客吞吐量达到1,000万人次以上的有26个,完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的77.86%;北京、上海和广州三大城市机场的旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的27.28%。另一方面,2015年我国年旅客吞吐量不足50万人次的机场数量达105个,占总数的50%以上,而合计吞吐量却只占总数的2.15%,干、支线机场发展严重不均衡,支线机场仍有巨大的提升空间。

3、面临其他一系列制约

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

4、挑战与机遇并存

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

我国支线航空市场发展现状与机遇

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

资料来源：巴航工业《中国支线航空市场发展报告（2015-2034）》

四、发行人面临的主要竞争状况

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

截至目前，公司拥有 26 架庞巴迪 CRJ900 型支线飞机，在重庆、贵阳、大连、呼和浩特和西安建立了 5 个飞行基地，构建了覆盖西南、西北、中南、东北、华北和华东的支线航线网络，通航点遍布全国 70 余个机场。公司以独立支线承运人的身份与国内主流干线航空公司及区域航空公司签署了代码共享及 SPA 协议，开展干支结合和中转联程业务，实现支线城市居民到中心城市的快速通达。

（一）公司的行业地位和市场占有率

1、公司的主要竞争对手与行业地位

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

根据上市公司年报以及民航局的数据，2015 年旅客运输量排名前七的航空公司（指国航、东航、南航、海航、深圳航空、厦门航空、四川航空）总旅客运输量超过全行业的三分之二，这七家航空公司均为主营干线与国际航线的航空公

司,主要专注于我国干线航空市场的竞争。由于本公司长期专注于支线航空领域,故在干线航线上与上述七家及其他航空公司没有形成直接竞争。目前在国内支线航空市场,本公司的主要竞争对手为天津航空、幸福航空、北部湾航空等。

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

幸福航空作为一家主营支线的航空公司,以天津为主运营基地,采用支线飞机运营支线航线,主力机型是国产新舟60飞机。2016年10月,幸福航空合并了奥凯航空旗下全部新舟60机型支线业务,扩大了机队规模和网络范围,是目前本公司的主要竞争对手。

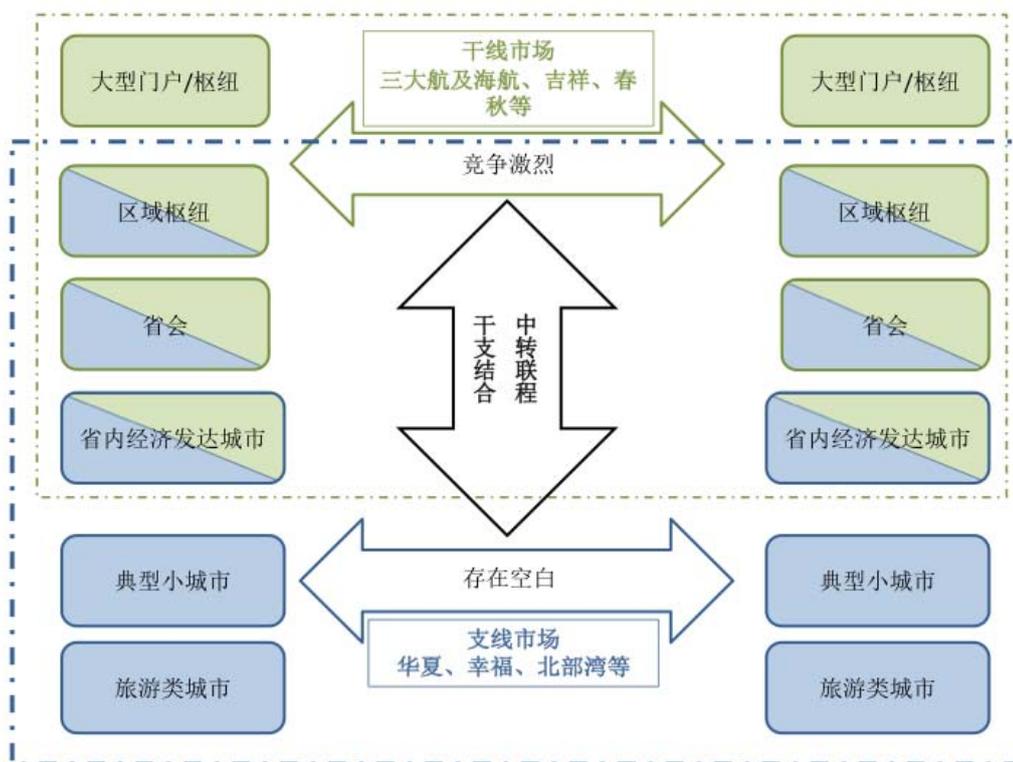
北部湾航空于2015年2月起正式运营,以南宁吴圩国际机场作为主运营基地。北部湾航空为海航集团旗下天津航空控股子公司,自成立后发展迅速,目前,公司运力规模为10架ERJ190,开通22条国内航线,随着机队规模扩大和市场拓展,北部湾航空将逐步开通国内其他城市航线及东南亚国际航线。

2、公司的市场占有率

按照民航局公布的2016/2017冬春航季航班计划,根据民航局《支线航空补贴管理暂行办法》(民航发[2013]28号)中对支线航空补贴范围的定义进行整理统计,按航点划分,本公司覆盖的支线航点占国内支线航点的36%;按航线划分,本公司支线航线数量占国内支线航线总数的11.1%,在国内支线航空市场均名列前茅。

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

我国干线与支线航空市场示意图



在国内支线航空市场，公司具有相对竞争优势，2015 年公司收入前十名的航线，华夏航空航班数占该航线总航班数比例如下表所示：

| 序号 | 航线 | 收入金额 (万元) | 占营业收入 比重 | 华夏航空 航班数 | 该航线总 航班数 | 华夏航空航班 数占比 |
|----|-----------|--------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 1 | 呼和浩特—通辽 | 12,513.11 | 6.98% | 1,974 | 2,594 | 76.10% |
| 2 | 呼和浩特—乌兰浩特 | 11,137.29 | 6.22% | 1,560 | 1,732 | 90.07% |
| 3 | 贵阳—重庆 | 8,111.91 | 4.53% | 2,254 | 4,014 | 56.15% |
| 4 | 贵阳—兴义 | 6,216.89 | 3.47% | 2,133 | 2,133 | 100.00% |
| 5 | 贵阳—毕节 | 5,975.24 | 3.33% | 2,766 | 2,766 | 100.00% |
| 6 | 重庆—柳州 | 4,548.22 | 2.54% | 778 | 778 | 100.00% |
| 7 | 呼和浩特—满洲里 | 4,256.33 | 2.38% | 752 | 752 | 100.00% |
| 8 | 海拉尔—呼和浩特 | 3,976.43 | 2.22% | 552 | 5,437 | 10.15% |
| 9 | 赤峰—包头 | 3,031.40 | 1.69% | 726 | 1,144 | 63.46% |
| 10 | 天津—天水 | 2,869.10 | 1.60% | 468 | 468 | 100.00% |

注：以上数据根据民航局公布的当年航班计划表统计

由上表可以看出，公司在收入前十名的航线上，根据航班数量统计，具有较

高的市场占有率，其中有较大比例由本公司独飞。

（二）公司的竞争优势

1、差异化竞争优势

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

2、目标市场的先发优势

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

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

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

支线航空市场，能够迅速形成一定的垄断优势（即开辟独飞航线）。

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

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

3、与干线公司的合作

航空公司之间的合作最多的表现形式就是代码共享和中转联程。代码共享是指公司与其它航空公司签署代码共享协议，双方在各自的销售渠道中，以自己的航班编号，销售实际由对方承运的航班。代码共享模式对实际承运方而言，可以借由合作方的平台拓宽销售渠道，增加售票；对于实现机票销售的合作方而言，通过采用自有航班编号销售承运方航班，可以扩大自有航线网络的辐射范围，增强自有渠道中乘客的粘性，实现双赢。中转联程是指将本公司的支线航班与干线航班打包销售，旅客只需在华夏航空购买一张机票，便包含了两家航空公司运营的支线与干线两段航班。

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

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

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

4、支线机队维修能力

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

5、服务品质优势

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

作为一家支线航空公司，涉及到大量的中转联程旅客。对此，公司在塑造“云上公交”品牌的基础上，以“可靠中转”为理念推出了“华夏中转 2.0”的中转联程服务包产品，实现了服务流程化、标准化，全流程无缝信息推送，让旅客在享受便捷、快速的同时，踏实无忧。凡购买华夏中转 2.0 的旅客，可享受全程 VIP 待遇，包括从购票至到达的全程信息告知、机场专人引导、专属通道、专属休息室、餐饮、隔夜住宿、机场内电瓶车接驳等服务；对于急转旅客，实行“空地对接”、急转信息互通、急转行李、电瓶车点对点接驳等服务。

6、基地与航线优势

公司目前已在贵阳、重庆、大连、呼和浩特、西安建立了 5 个营运基地，基本实现覆盖我国西南、西北、东北、华北地区。这些区域是我国支线机场资源最丰富的地区，也是对支线航空潜在需求最大的地区。截至目前，公司以重庆江北国际机场的总部基地为主运营基地，开通航线 70 余条，通航机场 70 余个，形成了辐射范围较广的全国性支线航空网络。

近年来快速发展的高速铁路，并不会成为本公司支线市场发展的直接竞争者。高铁网络主要服务于东部和南部地区的一二线城市以及其他地区的省会或发达城市，支线航空市场则主要服务国内二三线城市以及欠发达地区，两者的服务网络和覆盖地区冲突较小，支线航空受到高铁的冲击较干线航空要小得多。另外，

恰恰在高铁所及的干线城市，未来还将会形成支线空铁联运的连接点。目前本公司航空线路与高铁线路并没有重叠，高铁的发展对本公司影响有限。

7、信息技术优势

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

五、发行人主营业务的具体情况

（一）公司主营业务概况

华夏航空是我国支线航空商业模式的引领者和主要践行者，是目前我国唯一长期专注于支线航空的独立航空公司。公司自最初成立以来一直明确坚持支线战略定位，以帮助中小城市人民获得平等出行权为使命，始终致力于中国支线航空市场的开拓发展，并以发展中国支线航空，改善偏远贫困地区航空通达性为目标。目前本公司支线航线占公司总航线数量的 95%。公司期望通过自己以及各战略合作伙伴的共同努力，搭建起一个有效衔接骨干网络的支线航空网络

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

目前公司已在贵阳、重庆、大连、呼和浩特、西安建立了五个飞行基地，以重庆江北国际机场的总部基地为主运营基地，现已开通航线 70 余条，飞往全国 70 余个通航点。

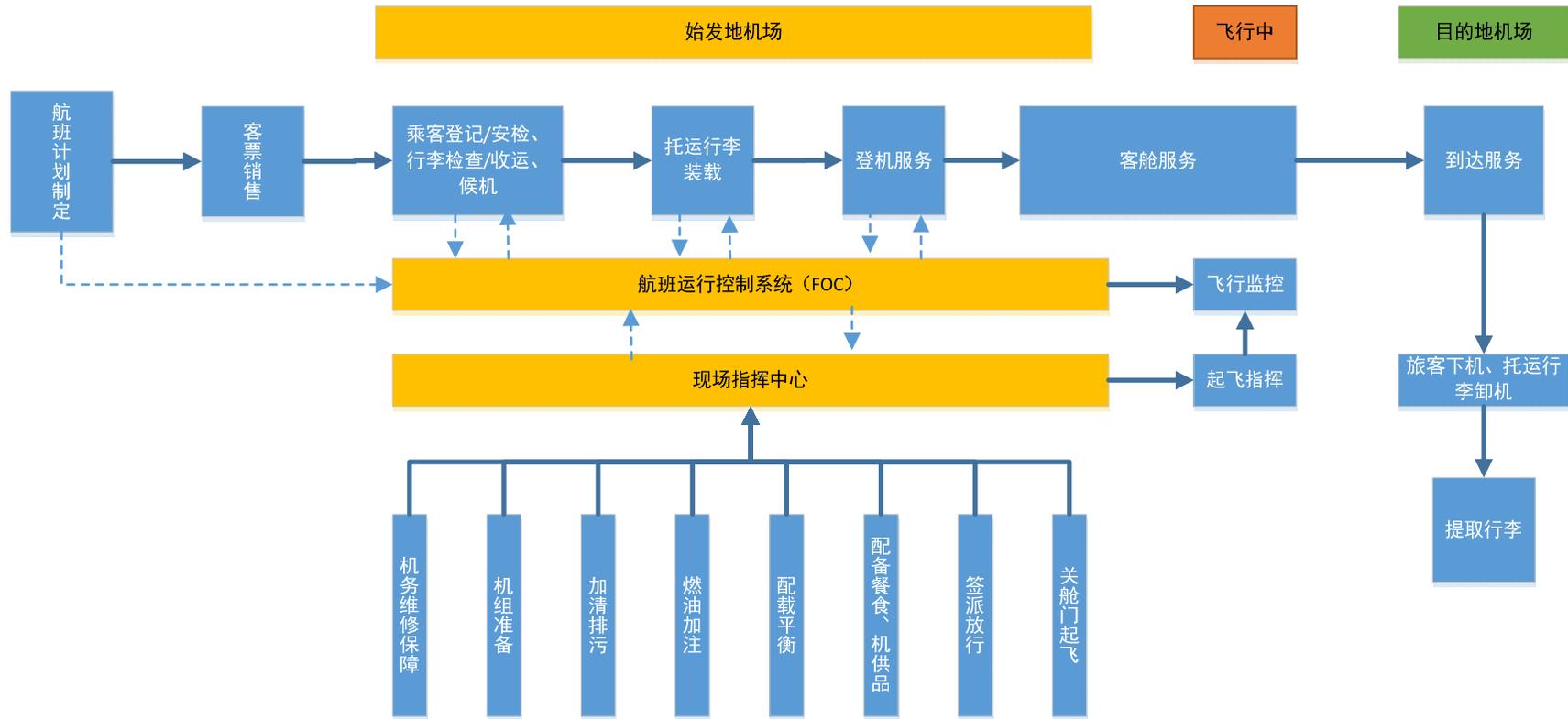
报告期内，公司实现经营规模的快速增长，在基地数量、飞机数量、航线数量等方面均快速上升，具体情况如下：

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 |
|---------------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|
| | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 |
| 基地数量 | 5 | 0.00% | 5 | 25.00% | 4 | 33.33% | 3 |
| 飞机数量 | 26 | 30.00% | 20 | 42.86% | 14 | 40.00% | 10 |
| 飞行员数量 | 271 | 19.38% | 227 | 26.82% | 179 | 42.06% | 126 |
| 航线数量 | 74 | 32.14% | 56 | 19.15% | 47 | 51.61% | 31 |
| 总航线里程 (公里) | 105,488 | 30.88% | 80,601 | 40.33% | 57,437 | 79.51% | 31,997 |

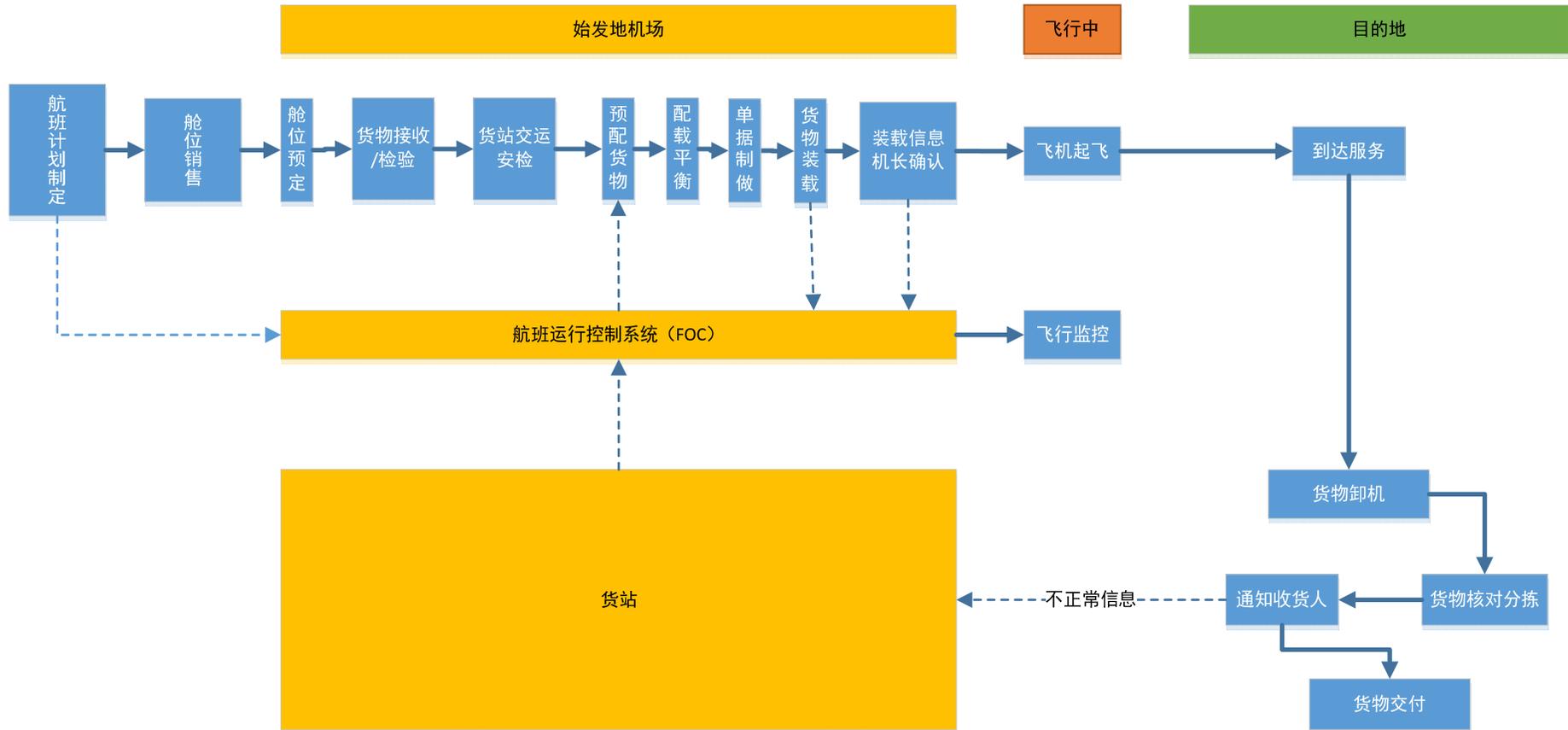
(二) 主要服务及流程图

公司的航空运输业务流程图如下：

客运业务流程图



货运业务流程图



（三）主要业务模式

1、采购模式

本公司经营中主要的采购物资包括飞机、航材、航油以及机场服务采购。

（1）飞机采购

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

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

截至目前，本公司共拥有 26 架庞巴迪 CRJ900 型支线客机，其中 10 架采用融资租赁方式，16 架采用经营租赁方式，未采用自购的方式引进飞机。通过租赁的方式引进飞机，可以保障公司在资本规模较小的情况下迅速扩张机队，扩大经营规模，形成规模效应，抢占市场份额。

（2）航材采购

公司所采购的航材，是指在实施飞机维修工作时所使用的航空器材。

从采购价格的高低上来分类，所采购的航材主要包括了高价周转件，以及低价消耗件和耗材。高价周转件的生产技术要求较高，专业性较强，市场上的供应商较单一，公司主要向飞机制造原厂商庞巴迪公司，或其指定的供应商来采购高价周转件。对于低价消耗件和耗材，由于市场上供应商较多，公司均按照市场化定价方式选择符合公司实际需求、性价比较高的产品来采购。在与一家新的航材供应商开展合作前，公司会通过内部筛选程序，由公司维修工程部质量分部对航材供应商进行资质审核，审核通过后在质量分部备案，并纳入航材供应商清单。后续航材采购部门只能在该清单中选择航材供应商来下采购订单。

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

（3）航油采购

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

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

告期内占到公司航油采购量的 85%以上。

我国对国内航线的航油采购价格具有明确的规范性指导文件，主要包括：《关于印发航空煤油销售价格改革方案（试行）的通知》（民航发[2006]31号）、《国家发展改革委关于改革航空煤油销售价格作价办法的通知》（发改价格[2006]1430号）、《国家发展改革委关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》（发改价格[2011]1419号）、《国家发展改革委关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》（发改办价格[2015]329号）。根据上述文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格+进销差价构成，其中国内航油出厂价格由民航局每月汇总市场数据后公布；进销差价实行以政府指导价为主，市场调节价为辅的定价原则，由民航局依据供油公司的成本、市场供求状况、航空公司的承受能力，合理确定进销差价基准价和浮动幅度，由供油企业和航空公司协商确定实际浮动点数。

（4）机场服务采购

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

2、生产经营模式

（1）飞行计划及飞行管理

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

本公司主要通过运行控制部和飞行管理部的合理分工和紧密配合共同承担飞行计划及营运管理的职能。其中运行控制部主管航班运力调配，航空器运行状态控制及运行过程的组织协调，航班运行的各类信息发布，提高运行品质，保证航班正常率；飞行管理部配备了数量超过 270 名的飞行员队伍，通过合理调配能够充分保障机队的正常高效运营，同时承担了飞行学员培养和管理以及飞行人员训练的审核、计划制定、报批和组织协调工作，开展飞行人员的日常安全教育

与安全培训,业务理论学习和技术研讨会的组织工作,确保飞行安全和空防安全。上述部门紧密配合形成完整的飞行计划及营运管理体系。

(2) 客舱服务

客舱是航空公司的对外服务窗口,公司客舱地面服务部直接承担着客舱服务的职责,目前拥有 400 余人的乘务员团队,为旅客提供优质空中服务。公司专注于支线航空,所执飞的航班中近 60%飞行时间在 1 小时以内。针对飞行时间短的特点,公司机上提供特色的餐食服务,根据航线不同,提供不同特色的冷热餐食,如在航班上为旅客提供目的地特色小吃等。公司还将推出机上 Wi-Fi、机上影音等项目,在国内首推为乘客提供一对一的信息交互服务,如乘客下段航班信息提示、中转信息提示等。同时,播放目的地景点介绍等内容,在提高乘机体验的同时,宣传支线特色。

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

(3) 地面服务

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

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

可靠的服务支撑。

（4）飞机日常检查和维修

公司设立了维修工程部，拥有维修人员 500 多人，主要工作目标就是通过实施飞机维修工作来保障飞机的运行安全，确保航班的正点和高效运营。飞机维修工作主要包括定期检修和航线维修。

定期检修是指在飞机每飞行达到一定小时数或起降次数后，对飞机进行全面的例行检查和测试，及时发现存在的缺陷并及时修复，以确保飞机的结构和系统在各方面的性能都达到适航状态，从而确保飞机的可靠运行。定期检修主要在公司重庆和贵阳两个具备维修能力的基地进行。

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

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

（5）货运及生鲜产品运营

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

自 2015 年起，公司开始开展生鲜农产品业务。公司与各通航地政府及农户开展合作，采购当地优质生鲜农产品，通过飞机腹舱全程冷链运输，销往全国各地经销商、超市。此项业务主要由公司全资子公司北京瑞基具体实施，目前尚处于起步阶段，今后有望成为公司新的利润增长点。生鲜业务为公司带来新业务的同时，为各偏远地区的优质农产品走出当地、走向全国提供了便捷，具有良好的社会效益。

3、销售模式

本公司销售模式主要包括：个人客户机票销售和机构客户运力购买。

（1）个人客户机票销售模式

个人客户机票销售的模式，就是本公司通过自有渠道或者代理渠道，直接向终端乘坐航班的用户销售机票的模式。这一模式下，个人用户直接向本公司购买机票，用户数量庞大，用户个体非常分散。

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

① 票价确定方式

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

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

② 机票销售渠道

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

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

A、直销模式

(a) 自有渠道直销

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

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

(b) 代码共享合作方渠道直销

本公司作为一家独立支线航空公司，可以不受航空集团、航空联盟的限制，分别与各公司签署代码共享协议。截至目前，本公司已与国内主流干线航空公司签署了代码共享协议。代码共享的两家航空公司均可以自己的航班编号，销售实际由对方承运的航班。

在代码共享的情况下，通过代码共享由合作方渠道销售的由本公司实际承运的航班的相应机票款，由合作方在收到票款后划付给本公司，本公司根据与各合作方签订的代码共享协议，支付对方代售手续费。

(c) 中转联程合作方渠道直销

中转联程合作方渠道的销售情况类似于上述代码共享合作方销售渠道。个人客户通过中转联程合作方（即干线航空公司）购买实际由本公司承运的航班的相应机票款，由合作方在收到票款后划付给本公司，本公司根据与各合作方签订的代码共享协议，支付对方代售手续费。

(d) 网上售票平台自营直销

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

B、代理销售模式

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

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

（a）网上售票平台代理销售

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

（b）各地线下代理商

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

（2）机构客户运力购买模式

机构客户运力购买模式，是支线航空领域运营的通常模式，目前公司主要的机构客户包括各支线机场所在地的地方政府、机场经营机构等。支线机场所在地的政府部门或机场与开通支线航班的航空公司签订相关的协议，购买其每个航班的客运运力。

由于民航机票销售体制的约束，上述机构客户向航空公司购买运力后，不可能自行对外销售该部分机票，因此在实践中该部分机票仍然由航空公司对外销

售，机构客户按照运力购买应支付的全部金额与航空公司对外销售的金额之间的差额来与航空公司进行实际的结算。

① 机构客户购买民航运力的现实意义

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

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

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

对于航空公司而言，是否有机构客户运力购买也是相关航线定价时所考虑的因素之一。机构客户运力购买使得航空公司能够适当下浮相应航班的票价，拉动航空客流量，从而实现当地促进商流、旅游、提高机场使用效率、推动地区整体经济发展的目标。因此，地方政府及机场购买民航运力是通过“小资金”撬动“大利益”，对当地而言具有重要的现实意义。

② 机构客户运力购买的具体形式

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

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

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

（四）报告期内业务经营情况

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

单位：万元

| 主营业务收入 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 客运收入 | 186,072.54 | 174,651.81 | 126,553.44 | 85,360.95 |
| 其中：个人客户机票销售 | 120,766.51 | 110,832.52 | 75,333.33 | 50,282.27 |
| 机构客户运力购买 | 65,306.03 | 63,819.29 | 51,220.11 | 35,078.68 |
| 货运收入 | 327.93 | 204.14 | 121.04 | 120.43 |
| 其他 | 5,752.90 | 4,067.04 | 1,884.89 | 1,087.70 |
| 合计 | 192,153.37 | 178,922.99 | 128,559.36 | 86,569.08 |

注：个人客户机票销售金额包含机构客户运力购买业务中的本公司向个人销售机票部分

1、公司航线运能情况

截至 2016 年 9 月，公司共运营庞巴迪 CRJ900 型飞机 26 架，已开通航线 70 余条，航点 70 余个，其中支线航线比例超过 95%。

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

2017 年冬春航季，公司航线网络如下：



报告期内公司运能情况如下：

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | | 2015 年度 | | 2014 年度 | | 2013 年度 |
|------------------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|-----------|
| | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 |
| 可用吨公里 (万吨公里) | 31,471.32 | 7.98% | 29,144.61 | 62.19% | 17,968.97 | 62.39% | 11,065.59 |
| 可用座位公里 (万客公里) | 286,745.77 | 12.10% | 255,797.71 | 70.46% | 150,061.90 | 68.25% | 89,188.02 |

| | | | | | | | |
|---------------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|----------|
| 可用货邮吨公里(万吨公里) | 7,388.92 | 8.54% | 6,807.65 | 61.92% | 4,204.38 | 71.81% | 2,447.07 |
| 经营航线数目(期末数) | 73 | 30.36% | 56 | 19.15% | 47 | 51.61% | 31 |
| 通航城市(期末数) | 74 | 17.46% | 63 | 12.50% | 56 | 16.67% | 48 |
| 每周航班数目(期末数) | 1,360 | 43.61% | 947 | 30.62% | 725 | 149.14% | 291 |

报告期内，随着我国经济的发展，国内支线航空市场的快速发展，公司在经营业绩稳步提升的基础上积极通过引进飞机扩大机队，开辟新增航线等手段实现运能快速扩张，2013年底至2016年9月期间，公司机队由10架增加至26架飞机，飞行员数量由126名增加至271名，经营航线数、通航城市数均大幅增加，2014年、2015年可用吨公里数年增长率均超过60%。

2、公司实际经营规模情况

报告期内，公司各项营运指标如下：

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 |
|--------------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|-----------|
| | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 |
| 运输总周转量(万吨公里) | 19,513.95 | 19.80% | 16,288.40 | 73.74% | 9,375.40 | 69.94% | 5,516.91 |
| 旅客周转量(万人公里) | 217,246.14 | 19.67% | 181,541.07 | 73.30% | 104,757.12 | 71.90% | 60,941.11 |
| 旅客运输量(万人) | 227.77 | 9.33% | 208.34 | 55.82% | 133.70 | 73.00% | 77.29 |
| 货邮周转量(万吨公里) | 247.83 | 40.23% | 176.73 | 85.00% | 95.53 | -7.55% | 103.33 |
| 总航班数目 | 42,779 | 0.69% | 42,486 | 36.91% | 31,033 | 53.33% | 20,240 |
| 总飞行里程(万公里) | 3,257.90 | 7.98% | 3,017.04 | 56.18% | 1,931.73 | 45.93% | 1,323.71 |
| 总飞行小时(小时) | 50,009 | 3.14% | 48,488 | 43.66% | 33,752 | 47.94% | 22,815 |

报告期内，随着公司运能提升，经营规模快速增长，运输总周转量在2013

年至 2015 年间年复合增长率超过 70%。

3、公司运营效率

报告期内，公司运营效率指标如下：

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|--------------|--------------|---------|---------|---------|
| 飞机日均利用小时(小时) | 9.29 | 9.00 | 8.96 | 7.26 |
| 客座率 | 77.52% | 72.81% | 69.88% | 68.58% |
| 载运率 | 62.01% | 55.89% | 52.18% | 49.86% |

报告期内，公司飞机日均利用小时、客座率、载运率均略低于行业平均水平，主要是由于公司主要运营支线航线，支线航线的旅客人数，客座率均低于传统热门干线航班。但公司除个人客户机票销售收入外，还通过机构客户运力购买业务获得一部分收入，从而提升了公司的盈利能力。

4、机构客户运力购买收入情况

报告期内，机构客户运力购买业务是公司重要的收入来源，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|-------------------|--------------|------------|------------|-----------|
| 机构客户运力购买业务收入 | 65,306.03 | 63,819.29 | 51,220.11 | 35,078.68 |
| 主营业务收入 | 192,153.37 | 178,922.99 | 128,559.36 | 86,569.08 |
| 机构客户运力购买占主营业务收入比例 | 33.99% | 35.67% | 39.84% | 40.52% |

2013 年、2014 年、2015 年及 2016 年 1-9 月，机构客户运力购买业务收入分别占主营业务收入的 40.52%、39.84%、35.67%和 33.99%，约占公司主营业务收入的三分之一。公司多年来一直专营于支线航空，对各二三四线城市的发展状况、旅客喜好、地方特点等更加熟悉。公司不仅限于支线航线的运营，还积极挖掘当地的生态资本、旅游资源进行对外宣传，让更多的人了解一座城市、一个地方，吸引更多的人前往当地旅游，促进客流量的增长，对当地的对外交流和经济发展起到了进一步推进作用。因此，公司在支线航空业内已形成了一定的知名度与品牌效应，各地政府和机场等机构也较乐于同本公司开展运力购买合作。截至目前，公司已与约 40 家地方政府、机场等建立了紧密的合作关系。

5、其他业务情况

公司主营业务收入中其他业务主要为逾重行李费等服务费收入和中转联程产品中向其他航空公司收取的机票代销手续费。2013年、2014年、2015年及2016年1-9月，本公司主营业务中的其他收入分别为1,087.70万元、1,884.89万元、4,067.04万元和5,752.90万元，分别占主营业务收入的1.26%、1.47%、2.27%和2.99%。

6、主要客户及向其销售情况

2013年、2014年、2015年及2016年1-9月，公司前五大客户的销售收入占本公司全部营业收入的比重分别为24.19%、12.86%、10.93%和10.17%，具体情况如下：

单位：万元

| 期间 | 客户名称 | 收入金额 | 占营业收入的比重 |
|-----------|--------------------|------------------|---------------|
| 2016年1-9月 | 梧州市人民政府 | 4,518.90 | 2.35% |
| | 毕节市人民政府 | 4,185.56 | 2.18% |
| | 西部机场集团天水机场有限公司 | 4,107.02 | 2.14% |
| | 固原市人民政府 | 3,649.43 | 1.90% |
| | 内蒙古自治区兴安盟行政公署 | 3,064.82 | 1.60% |
| | 合计 | 19,525.73 | 10.17% |
| 2015年度 | 毕节市人民政府 | 5,670.21 | 3.17% |
| | 西部机场集团天水机场有限公司 | 4,037.79 | 2.26% |
| | 梧州市人民政府 | 4,031.33 | 2.25% |
| | 内蒙古自治区兴安盟行政公署 | 3,143.11 | 1.76% |
| | 内蒙古呼伦贝尔市民航机场有限责任公司 | 2,665.74 | 1.49% |
| | 合计 | 19,548.19 | 10.93% |
| 2014年度 | 梧州市人民政府 | 4,241.11 | 3.31% |
| | 毕节市人民政府 | 4,032.59 | 3.14% |
| | 鄂尔多斯伊金霍洛机场有限公司 | 3,215.62 | 2.51% |
| | 黔西南州人民政府 | 2,769.04 | 2.16% |

| | | | |
|---------|----------------|------------------|---------------|
| | 邯郸机场有限责任公司 | 2,227.18 | 1.74% |
| | 合计 | 16,485.54 | 12.86% |
| 2013 年度 | 梧州市人民政府 | 4,014.62 | 7.86% |
| | 鄂尔多斯伊金霍洛机场有限公司 | 2,863.57 | 5.61% |
| | 黔西南州人民政府 | 1,867.24 | 3.65% |
| | 邯郸机场有限责任公司 | 1,823.47 | 3.57% |
| | 安庆天柱山机场有限责任公司 | 1,786.80 | 3.50% |
| | 合计 | 12,355.70 | 24.19% |

报告期内公司客户群体相对较为分散，客户集中度不高，不存在对单个客户的销售比例超过公司销售总额的 50% 的情况。

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

(五) 报告期内原材料、能源供应情况

本公司经营中的原材料、能源主要为航空燃油和航材，与飞机租赁及折旧费用、机场起降费及服务费用、人工成本等共同作为主营业务成本的主要组成部分，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| 航油成本 | 30,356.82 | 34,810.96 | 36,187.87 | 25,549.61 |
| 飞机租赁及折旧费用 | 33,427.71 | 28,819.72 | 19,197.16 | 8,842.43 |
| 起降费及机场服务费用 | 19,301.43 | 16,802.04 | 10,536.06 | 5,761.04 |
| 人工成本 | 26,958.73 | 27,826.96 | 17,510.81 | 8,965.39 |
| 维修费用 | 10,832.79 | 7,913.81 | 5,452.30 | 8,749.38 |
| 航线餐食供应品费 | 2,576.58 | 2,150.74 | 1,254.73 | 808.96 |
| 民航局收取的费用 | 3,773.84 | 3,010.92 | 2,129.45 | 1,122.54 |
| 其他成本 | 7,821.80 | 5,885.50 | 4,745.51 | 5,816.64 |
| 主营业务成本合计 | 135,049.69 | 127,220.66 | 97,013.88 | 65,615.99 |

1、航油采购

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

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 航油采购量（吨） | 95,280.14 | 89,233.00 | 58,484.00 | 35,249.00 |
| 航油采购均价（元/吨） | 3,186.06 | 3,901.13 | 6,187.65 | 7,248.32 |
| 航油采购金额（万元） | 30,356.82 | 34,810.96 | 36,187.87 | 25,549.61 |

由上表可以看出，报告期内随着公司经营规模上升，燃油采购量逐年上升，但由于受国际油价波动影响，采购价格在2014年小幅下降后于2015年开始大幅下降，导致2015年在燃油采购量大幅上升的情况下，采购金额反而略有减少。

报告期内公司的主要燃油供应商为中国航空油料有限责任公司、华南蓝天航油油料有限公司两家。公司向这两家供应商采购的燃油数量合计占公司燃油采购量的95%左右，具体情况如下：

| 期间 | 燃油供应商名称 | 采购量（吨） | 占燃油总采购量比重 |
|-----------|--------------|---------------|-----------|
| 2016年1-9月 | 中国航空油料有限责任公司 | 83,208 | 87.33% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 9,181 | 9.64% |
| | 合计 | 92,389 | 96.97% |
| 2015年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 78,089 | 87.51% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 7,522 | 8.43% |
| | 合计 | 85,611 | 95.94% |
| 2014年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 50,379 | 86.14% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 7,151 | 12.23% |
| | 合计 | 57,529 | 98.37% |
| 2013年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 29,873 | 84.75% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 4,663 | 13.23% |
| | 合计 | 34,536 | 97.98% |

我国对于航空燃油的采购和销售均有较为严格的规范制度，各地机场通常均

有特定的航油供应企业，航空公司在各地机场的航油补给均是向该等航油企业进行采购，并没有很大的选择空间。由于本公司通航的各支线机场均规模较小，可选择的航油企业数量更少，故报告期内公司主要集中在向中国航空油料有限责任公司采购航油，占航油采购总量的 85%以上。

2、航材采购

公司的航材采购主要包括了飞机维修使用的高价周转件和低价消耗件。高价周转件的生产技术要求较高，专业性较强，公司主要向庞巴迪公司，或指定的供应商采购；对于低价消耗件，由于市场上供应商较多，本公司均按照市场化定价方式选择符合公司实际需求、性价比较高的产品采购。公司航材采购模式具体请见本章“五、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”之“1、采购模式”的相关内容。

3、起降费及机场服务采购

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

4、主要供应商及向其采购情况

报告期内，本公司的主要供应商为航油供应商及各地机场。2013 年、2014 年、2015 年及 2016 年 1-9 月本公司前五名供应商合计采购额占当期采购总额（不包括关于飞机、发动机的资本性支出和租赁费用）的比例分别为 84.98%、81.78%、73.50%和 68.09%，具体情况如下：

单位：万元

| 期间 | 供应商名称 | 采购内容 | 采购金额 | 占采购总额比重 |
|--------------|-----------------------------|------|-----------|---------|
| 2016 年 1-9 月 | 中国航空油料有限责任公司 | 航油 | 25,631.83 | 49.92% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 航油 | 2,787.16 | 5.43% |
| | Bombardier Inc | 航材 | 2,527.73 | 4.92% |
| | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司 | 机场费用 | 2,002.29 | 3.90% |
| | Dragon Rich Aviation CO.Ltd | 航材 | 2,013.74 | 3.92% |

| | | | | |
|---------|-----------------------------|------|-----------|--------|
| | 合计 | | 34,962.75 | 68.09% |
| 2015 年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 航油 | 30,119.56 | 56.57% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 航油 | 2,994.57 | 5.62% |
| | Dragon Rich Aviation CO.Ltd | 航材 | 2,512.73 | 4.72% |
| | 贵州省机场集团有限公司 | 机场费用 | 1,769.64 | 3.32% |
| | 重庆机场集团有限公司 | 机场费用 | 1,737.46 | 3.26% |
| | 合计 | | 39,133.96 | 73.50% |
| 2014 年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 航油 | 30,300.61 | 64.57% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 航油 | 4,318.86 | 9.20% |
| | 重庆机场集团有限公司 | 机场费用 | 1,403.99 | 2.99% |
| | 贵州省机场集团有限公司 | 机场费用 | 1,335.59 | 2.85% |
| | Bombardier Inc | 航材 | 1,016.59 | 2.17% |
| | 合计 | | 38,375.64 | 81.78% |
| 2013 年度 | 中国航空油料有限责任公司 | 航油 | 21,453.42 | 65.20% |
| | 华南蓝天航油油料有限公司 | 航油 | 3,493.95 | 10.62% |
| | Bombardier Inc | 航材 | 1,391.20 | 4.23% |
| | 重庆机场集团有限公司 | 机场费用 | 861.03 | 2.62% |
| | 贵州省机场集团有限公司 | 机场费用 | 761.96 | 2.32% |
| | 合计 | | 27,961.56 | 84.98% |

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

（六）安全生产及环境保护

1、安全生产情况

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

本公司按照中国民用航空规章建立了安全管理体系（SMS），并于 2010 年通过了民航局 SMS 补充运行合格审定，代表公司在安全管理方面已经达到了国际民航运输的先进管理水平，并能够在实际运行中有效执行；本公司于 2010 年

通过了国际标准化组织的 ISO 审计，并顺利通过历次复审，标志着公司质量管理达到了国际先进水平；目前本公司正积极筹备，并预计于 2017 年获得国际航协的运行安全审计认证（IOSA），从而达到国际航空界最权威的安全运行标准。本公司的安全生产体系建设和安全运行的主要情况如下：

（1）完善的 SMS 体系

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

（2）完善的运行手册体系和标准化运行流程

本公司把 SMS 作为长期工程来统筹建设、有序推进，充分发挥各层级的主体安全责任，建立了手册、程序等完备的运行手册体系，建立了作业指导书、SOP 等标准化的运行流程，通过持续完善，覆盖公司安全运行各个环节。

（3）深入分析安全信息、重点关注安全风险

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

（4）持续安全监察、前移安全关口

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

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

（5）加强安全培训、营造安全文化

公司建立了员工培训档案，对教材和课件实施标准化管理，对教员队伍实施考核聘用制度，将业务考核作为员工上岗、晋升、转岗的必要依据，并将“安全

培训覆盖率”和“安全培训符合率”作为重要考核指标。

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

（6）持续加大安全投入

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

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

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|--------|-----------|-----------|----------|----------|
| 安全生产支出 | 14,370.94 | 11,106.99 | 9,344.84 | 4,699.87 |

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

2、环境保护情况

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

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

（Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP）制定的排放标准。在噪音产生方面 CRJ900 也低于在产的同类机型。

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

（七）华夏航空在建设全面小康社会和扶贫攻坚工作中的积极作用

反贫困是古今中外治国理政的一件大事。消除贫困、改善民生、逐步实现共同富裕，是社会主义的本质要求。以华夏航空为代表的支线航空企业，在不断发展壮大的过程中，在为企业自身创造经济效益的同时，也为全面小康和扶贫攻坚工作提供了十分有力的支持和保证。

1、提高了落后和贫困地区的通达性，为欠发达地区打造畅通的供应链，积极开发欠发达地区的生态资源

支线航空的航线至少有一端在支线机场，从而成为相对落后地区以及贫困地区实现远距离人员、货物快速流动的必由通道。特别像华夏航空这样的以支线航空运输为主的民航公司，支线占总航线数量的比重接近 95%，是国内仅有的独立的并以支线航空运输为主的航空公司，已经成为我国连通相对落后地区、贫困地区和发达地区、相对发达地区之间最重要的空中运输力量之一，为广泛分布于我国西部、西南部、西北部、北部、东北部的相对落后地区和贫困地区，架起了一座座通往发达地区和相对发达地区的空中桥梁，大大改善了上述落后地区和贫困地区出行及货物外输的便利性，使得这些地区能够真正实现“一通达天下”的目标。

通达性对于落后地区和贫困地区的经济发展具有举足轻重的现实意义。经济发展必然要求交通先行，“穷乡僻壤”若能先改善“僻壤”的出行通达性，则改善“穷乡”的经济状况就有了坚实的基础。以华夏航空为代表的支线航空，在每一条支线航线上，都为相对落后地区和贫困地区带去智力资源，带去投资、采购的商流，带去追求生态大自然及原始古镇古村落的旅游客流，带去新的先进生产技术工艺，带去新的先进种植技术，并为相对落后地区和贫困地区的高价值的特产、生鲜商品的外输打开通畅的供应链，为相对落后地区和贫困地区发挥自身旅游资源、生态资源优势，实现内生性经济快速可持续增长创造不可或缺的重要条

件之一。

华夏航空在快速扩张的基础上，能够充分利用自身在支线航空的布局广的优势，打造一个触角遍及全国相对落后地区和贫困地区的供应链网络，连通和对接遍及全国的采买平台，为全国欠发达地区的生态资源开发提供有力的支持。

2、有利于实现长期稳定的内生性发展式扶贫

以华夏航空为代表的支线航空企业是在市场竞争条件下，以经济盈利性约束条件和现代企业制度的规范要求来拓展支线市场，不断开辟新的支线航线。而这种市场化、盈利性、内生性业务拓展模式恰恰在客观上确保了其在全国范围的扶贫业务链条上发挥长期稳定的积极作用，并帮助欠发达地区实现内生性的可持续增长发展。

华夏航空自设立伊始便专门致力于国内支线航线的开发和拓展，历经十年如一日在支线航空市场上精耕细作，从而在市场化基础上建立了适合于支线航空市场发展的经营模式以及相配套的航空管理体系，这一经营模式和管理体系确保华夏航空未来能够长期、稳定、健康、快速地实现规模和业绩的增长。而华夏航空的成长和壮大，客观上为全面小康和扶贫攻坚工作提供了切实的基础保障，自华夏航空成立以来，这种客观上的积极作用就始终伴随着华夏航空的发展而不断深化；华夏航空的支线航线越是增加，经营规模越是扩大，对相对落后地区和贫困地区的通达性支持和生态资源开发的支持力度就越大；随着华夏航空未来更进一步的发展壮大，对全面小康和扶贫攻坚工作的客观保障作用就愈发显著。因此，华夏航空的不断发展，有利于在客观上实现对全面小康和扶贫攻坚工作长期、稳定、健康的支持和保障。

另一方面，华夏航空对相对落后地区和贫困地区的支持作用主要显现在客流、物流等供应链的拓宽和加速方面，特别是对于拥有大量自然、生态资源且少数民族聚集的西南地区、西部地区和西北地区的欠发达区域而言，非常有助于这些欠发达地区的旅游资源、生态资源的开发利用，并有助于通过先进技术输入改善欠发达地区生态保护工作。因此华夏航空对相对落后地区和贫困地区在扶贫工作中所提供的支持，将帮助该类地区实现“产业扶贫”，实现和完善自身“造血功能”，实现该类地区经济水平的内生性发展和提高。这一客观作用恰恰切合习总书记所提出的“贫困地区发展要靠内生动力”以及“要坚持输血和造血相结合，

坚持民族和区域相统筹，重在培育自我发展能力，重在促进贫困区域内各民族共同发展”的扶贫工作要求。

3、有助于实现精准扶贫的目标

经济水平相对落后地区以及贫困地区自身所拥有的资源禀赋是不尽相同的，有的地区拥有较好的自然景观资源，有的地区拥有美丽乡村或历史古镇、古村落资源，有的地区则拥有多种经济价值较高的特产、生鲜商品资源等等。

支线航空企业作为一个运输载体，所起到的客观作用是大大增强相对落后地区和贫困地区的交通便利性，特别是人员和货物的远距离快速转移能力大大增强。这种通达性是公路和铁路所无法实现的，而且在我国广阔的西南部、西部、西北部和北部地区，受到地域距离远和地形条件复杂的因素影响，公路和铁路造价远远高于东部和南部发达地区，使得上述欠发达地区在整体扶贫工作成本方面压力较大。而航空运输的发展能够较好地避开上述地形条件的限制，并适合于长距离的客货运输。

通过支线航空的建设和发展，大大提高交通运输的便捷性、舒适性以及对高附加价值的特产商品、生鲜商品的运送速度，我国各地的相对落后地区、贫困地区能够根据本地区的资源禀赋条件，迅速吸引到自然景观旅游客流、历史古镇和古村落旅游客流，或是吸引发达地区投资者对上述旅游资源的开发投资，或是吸引发达地区投资者对欠发达地区的生鲜商品进行特色产业的投资。通过这种市场化的方式，吸引国有和民间资本流向各个经济相对落后地区和贫困地区，并实现扶持项目的精准安排、资金的精准靶向和使用，通过市场化手段来达到精准扶贫工作的目的，从而切实保障全国扶贫攻坚战的长期、稳定和有效。

六、发行人主要固定资产及无形资产

（一）主要固定资产情况

公司的主要固定资产包括飞机及发动机、高价周转件、运输工具及设备类、办公类固定资产等。截至 2016 年 9 月 30 日，本公司主要固定资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计折旧 | 账面价值 | 成新率 |
|--------|------------|-----------|------------|--------|
| 飞机及发动机 | 193,184.17 | 32,914.30 | 160,034.70 | 82.84% |

| | | | | |
|-----------|-------------------|------------------|-------------------|---------------|
| 高价周转件 | 16,291.46 | 2,674.38 | 13,617.07 | 83.58% |
| 房屋建筑物 | 4,930.81 | — | 4,930.81 | 100.00% |
| 运输设备 | 2,312.08 | 891.47 | 1,420.61 | 61.44% |
| 机器设备 | 3,574.71 | 322.54 | 3,252.17 | 90.98% |
| 办公设备 | 1,308.26 | 715.52 | 592.75 | 45.31% |
| 合计 | 221,601.49 | 37,518.22 | 183,848.11 | 82.96% |

注：成新率=账面价值/账面原值*100%

1、主要生产设备情况

本公司的主要生产设备为喷气式客机，为适应公司专注于支线航线的经营模式，符合燃油经济性、环保先进性的要求，公司目前全线使用庞巴迪公司生产的CRJ900型支线客机。截至本招股说明书签署日，本公司共拥有营运飞机26架，其中包括通过融资租赁引进的飞机10架、通过经营租赁方式引进的飞机16架，全部为全新引进，平均机龄1.89年，租赁期限均为12年。

公司融资租赁方式引进飞机10架，具体如下：

| 序号 | 航空器机型 | 航空器出厂序列号 | 国籍和登记标志 | 标准适航证证号 | 民用航空器电台执照序号 | 飞机引进批文号码 | 机龄(年) |
|----|--------|----------|---------|---------|-------------|-----------------|-------|
| 1 | CRJ900 | MSN15282 | B-7760 | AC4306 | N-2015-1435 | 发改基础(2012)927号文 | 4.20 |
| 2 | CRJ900 | MSN15285 | B-7762 | AC4399 | N-2015-1736 | 发改基础(2012)927号文 | 4.02 |
| 3 | CRJ900 | MSN15288 | B-7691 | AC4509 | N-2016-339 | 发改基础(2012)927号文 | 3.73 |
| 4 | CRJ900 | MSN15289 | B-3360 | AC4633 | N-2016-902 | 发改基础(2012)927号文 | 3.52 |
| 5 | CRJ900 | MSN15290 | B-3361 | AC4717 | N-2016-1292 | 发改基础(2012)927号文 | 3.39 |

| | | | | | | | |
|----|--------|----------|--------|--------|-------------|---------------------------|------|
| 6 | CRJ900 | MSN15291 | B-3362 | AC4817 | N-2016-1713 | 发改基础 (2012) 927 号文 | 3.28 |
| 7 | CRJ900 | MSN15363 | B-3377 | AC6087 | N-2015-970 | 发改基础 (2015) 771 号文 | 1.43 |
| 8 | CRJ900 | MSN15364 | B-3378 | AC6088 | N-2015-971 | 发改基础 (2015) 771 号文 | 1.43 |
| 9 | CRJ900 | MSN15414 | B-3228 | AC6949 | N-2016-1549 | 发改基础 (2016) 1409 号文 | 0.19 |
| 10 | CRJ900 | MSN15417 | B-3229 | AC7011 | N-2016-2010 | 发改基础 (2016) 1409 号文 | 0.08 |

公司经营租赁方式引进飞机 16 架，具体如下：

| 序号 | 航空器机型 | 航空器出厂序列号 | 国籍和登记标志 | 标准适航证证号 | 民用航空器电台执照序号 | 飞机引进批文号码 | 机龄(年) |
|----|--------|----------|---------|---------|-------------|---------------------------|-------|
| 1 | CRJ900 | MSN15280 | B-7692 | AC5143 | N-2014-278 | 发改基础 (2013) 2261 号文 | 2.76 |
| 2 | CRJ900 | MSN15281 | B-7693 | AC5145 | N-2014-279 | 发改基础 (2013) 2261 号文 | 2.76 |
| 3 | CRJ900 | MSN15312 | B-3363 | AC5258 | N-2014-660 | 发改基础 (2013) 2261 号文 | 2.51 |
| 4 | CRJ900 | MSN15321 | B-3366 | AC5493 | N-2014-1150 | 发改基础 (2014) 1050 号文 | 2.24 |
| 5 | CRJ900 | MSN15332 | B-3368 | AC5656 | N-2014-1586 | 发改基础 (2014) 1050 号文 | 2.02 |
| 6 | CRJ900 | MSN15344 | B-3369 | AC5727 | N-2015-183 | 发改基础 (2014) 1050 号文 | 1.84 |

| | | | | | | | |
|----|--------|----------|--------|--------|-------------|--------------------------|------|
| 7 | CRJ900 | MSN15358 | B-3371 | AC5937 | N-2015-750 | 发改基础 (2014) 3031号文 | 1.52 |
| 8 | CRJ900 | MSN15359 | B-3372 | AC5938 | N-2015-749 | 发改基础 (2014) 3031号文 | 1.52 |
| 9 | CRJ900 | MSN15368 | B-3379 | AC6169 | N-2015-1283 | 发改基础 (2015)771 号文 | 1.27 |
| 10 | CRJ900 | MSN15369 | B-3380 | AC6170 | N-2015-1284 | 发改基础 (2015)771 号文 | 1.27 |
| 11 | CRJ900 | MSN15371 | B-3381 | AC6307 | N-2015-1632 | 发改基础 (2015) 1720号文 | 1.10 |
| 12 | CRJ900 | MSN15372 | B-3382 | AC6308 | N-2015-1735 | 发改基础 (2015) 1720号文 | 1.02 |
| 13 | CRJ900 | MSN15395 | B-3118 | AC6626 | N-2016-524 | 发改基础 (2015) 2998号文 | 0.66 |
| 14 | CRJ900 | MSN15396 | B-3141 | AC6666 | N-2016-901 | 发改基础 (2015) 2998号文 | 0.58 |
| 15 | CRJ900 | MSN15397 | B-3142 | AC6696 | N-2016-1071 | 发改基础 (2015) 2998号文 | 0.48 |
| 16 | CRJ900 | MSN15410 | B-3227 | AC6860 | N-2016-1714 | 发改基础 (2015) 2998号文 | 0.27 |

民航运输企业引进飞机的投入大，资金要求高，采用银行贷款或融资租赁、经营租赁的方式引进飞机是行业内普遍的做法。公司在通过融资租赁、经营租赁引进飞机时均已通过民航局、国家发改委的审批、备案，未经重新审批，租赁双方不得随意改租、退租。另外，根据《中华人民共和国民用航空法》的规定：“民

用航空器的融资租赁和租赁期限为六个月以上的其他租赁，承租人应当就其对民用航空器的占有权向国务院民用航空主管部门办理登记；未经登记的，不得对抗第三人。”根据上述规定，公司均会及时为租赁的飞机向民航局办理占有权登记，为公司机队的稳定持续运行提供保障。截至目前，除最新引进的国籍和登记标志为 B—3142、B—3227、B—3228、B—3229 四架飞机外，其余租赁飞机均已办理了占有权登记。

2、其他生产设备情况

截至本招股说明书签署日，公司共租赁使用 CRJ900 型飞机备用发动机 4 台，具体情况如下：

| 序号 | 出厂序号 | 类型 | 获得方式 | 出租人 | 租赁期限 |
|----|-----------|----------|------|------------------|-------|
| 1 | ESN195505 | CF34—8C5 | 融资租赁 | 中航国际租赁有限公司 | 8 年 |
| 2 | ESN195288 | CF34—8C5 | 融资租赁 | 民生福润（天津）航空租赁有限公司 | 48 个月 |
| 3 | ESN195242 | CF34—8C5 | 融资租赁 | 浦银金融租赁股份有限公司 | 60 个月 |
| 4 | ESN195599 | CF34—8C5 | 融资租赁 | 中航国际租赁有限公司 | 8 年 |

3、房屋和建筑物

（1）自有房屋建筑物

截至本招股说明书签署日，本公司拥有 1 处自有房产，为公司在重庆江北机场中自建的飞机机库及车间楼项目。该项目已获得国有土地使用证（渝（2015）渝北区不动产权第 000023779 号）、建设用地规划许可证（地字第 500112201500009 号）、建设工程规划许可证（建字第 500112201600066 号），目前正在办理上述房产的房屋产权证。

（2）租赁房屋建筑物

截至本招股说明书签署日，本公司及控股子公司因生产经营需要租赁房产情况如下：

| 序号 | 租用方 | 出租方 | 租赁房产房产证号 | 地址 | 租用面积 (m ²) | 租赁期限 |
|----|------|---------------------------|------------------------|---|------------------------|------------------------------------|
| 1 | 华夏航空 | 贵州空港服务有限公司 | — | 贵阳龙洞堡国际机场员工公寓 1 号楼 3 层 2 间、6 层 16 间 | — | 2017 年 1 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日 |
| 2 | 华夏航空 | 贵州空港服务有限公司 | — | 贵阳机场 3 号公寓楼 509、510、512、513 | — | 2017 年 1 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日 |
| 3 | 华夏航空 | 中国民用航空西南地区管理局机关服务中心 | — | 贵阳龙洞堡机场宾馆附楼 2-3 层 | 900 | 2015 年 6 月 1 日至 2017 年 5 月 31 日 |
| 4 | 华夏航空 | 贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司 | — | 贵阳龙洞堡国际机场 T2 航站楼内 C 指廊 1 层顶端 40 平方米办公用房 | 40 | 2016 年 4 月 22 日至 2017 年 4 月 21 日 |
| 5 | 华夏航空 | 贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司 | — | 贵阳龙洞堡国际机场 T2 航站楼内 C 指廊区域及 A 值机岛 | 20 | 2016 年 11 月 1 日至 2017 年 10 月 31 日 |
| 6 | 华夏航空 | 大连国际机场集团有限公司 | 大房产证甘单字第 2004800403 号 | 大连市甘井子区迎客路 75 号楼 | 1,639.45 | 2013 年 1 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日 |
| 7 | 华夏航空 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司 | 呼房权证赛罕区字第 2007100332 号 | 呼和浩特白塔国际机场老航站楼场内业务用房 | 210 | 2016 年 10 月 20 日至 2019 年 10 月 19 日 |
| 8 | 华夏航空 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司 | 呼房权证赛罕区字第 2015128006 号 | 原内蒙古民航机场集团公司办公楼四层 404、405、406、407 | 120 | 2014 年 12 月 1 日至 2016 年 11 月 31 日 |
| 9 | 华夏航空 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司空港分公司 | — | 呼和浩特机场公寓 16 个房间，普间：201、202、204、209、213、214、218、301、304、311、313、314、320、321；标间：405、507 | — | 2016 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日 |

| | | | | | | |
|----|-----------|---------------------|---|---|--------|---------------------------------|
| 10 | 华夏航空 | 周亚平 | 西安市房权证 莲湖区字第 1075108006-5 -31-22104号 | 西安市莲湖区桃园 南路兰空桃园小区9 幢2单元2104室 | 95.76 | 2016年11月10日 至2017年11月9 日 |
| 11 | 华夏航空 | 西部机场集团有限公司 | — | 机场职工公寓楼6号 楼321、1117室 | — | 2015年10月15日 至2016年12月31 日 |
| 12 | 华夏航空 | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店 | — | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店一层大堂入口西侧商务中心 | 95 | 2015年10月22日 至2018年10月21 日 |
| 13 | 华夏航空 | 重庆机场集团有限公司 | — | 幸福佳苑6栋 616-620 | — | 2016年1月1日至 2016年12月31日 |
| 14 | 华夏航空 | 重庆机场集团有限公司 | — | 幸福佳苑4栋, 房屋 155套, 车位29个 | — | 2016年8月14日 至2017年2月13 日 |
| 15 | 华夏航空 | 重庆机场集团有限公司 | — | 幸福佳苑1栋侧面路 边停车位6个 | — | 2016年10月1日 至2017年1月15 日 |
| 16 | 华夏航空 | 重庆机场集团有限公司 | — | 幸福佳苑1栋负二层 停车库, 33个车位 | — | 2016年10月1日 至2017年1月15 日 |
| 17 | 华夏航空 | 重庆机场集团有限公司 | — | 原导航站办公室第 五层 | 195 | 2015年1月1日至 2016年12月31日 |
| 18 | 华夏航空 | 曹伦 | 201房地证 2011字第 008333号 | 渝北区双凤桥街道 桃源大道247号附 108号龙港红树林 25幢-1商业20 | 39.83 | 2016年9月15日 至2017年9月14 日 |
| 19 | 华夏航空 | 重庆两江航空产业投资集团有限公司 | — | 重庆市渝北区龙兴 工业园区山鹰厂房 | 2,000 | 2016年5月1日至 2017年10月31日 |
| 20 | 北京瑞基贵阳分公司 | 张钦 | 筑房权证南明 字第 010124607号 | 贵阳市西湖巷16号 西湖佳苑B区B-02 栋2单元10层1号 | 146.44 | 2015年11月20日 至2018年11月19 日 |

| | | | | | | |
|----|------------|---------------------|---------------------------|------------------------|--------|-----------------------|
| 21 | 北京瑞基 | 北京林吉建筑装饰装璜有限公司 | X京房权证顺字第260184号 | 顺义区物流园八街9号院6号楼3层326室 | 80 | 2015年6月1日至2017年5月31日 |
| 22 | 华夏航空 | 内蒙古乌兰浩特民航机场集团有限责任公司 | 兴安盟房权证乌兰浩特字第110021506897号 | 龙珠新城小区30号楼3单元801室 | 109.56 | 2016年7月1日至2016年12月31日 |
| 23 | 赣州分公司 | 樊艳华 | 赣房权证字第S00377361号 | 赣州市长征大道12号金鹏怡和园2栋16号杂间 | 20.34 | 2016年8月1日至2017年7月31日 |
| 24 | 典藏旅行社重庆分公司 | 徐华超 | 101房地证2010字第32081号 | 重庆市渝中区中山三路131号22-E# | 140.7 | 2016年4月21日至2019年4月20日 |
| 25 | 典藏旅行社重庆分公司 | 李志侠 | 101房地证2005字第09220号 | 重庆市渝中区中山三路131号22-D# | 132.11 | 2016年4月21日至2019年4月20日 |

上述租赁房产存在的情况情形及相关解决方案如下：

① 租赁房屋的出租方和实际所有权人不一致

公司租赁使用的下述租赁房产存在出租方和实际所有权人不一致的情形：

| 序号 | 租用方 | 出租方 | 地址 | 实际所有人 |
|----|------|---------------------------|----------------------------------|--------------------|
| 1 | 华夏航空 | 贵州空港服务有限公司 | 贵阳龙洞堡国际机场员工公寓1号楼3层1间、6层15间 | 贵州省机场集团有限公司 |
| 2 | | | 贵阳机场3号公寓楼509、510、512、513号房间 | |
| 3 | | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司 | 呼和浩特白塔国际机场老航站楼场内业务用房 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司 |
| 4 | | | 原内蒙古民航机场集团公司办公楼四层404、405、406、407 | |

| | | | |
|---|---------------------------|---|---------------------|
| 5 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司空港分公司 | 呼和浩特机场公寓 16 个房间，普间：201、202、204、209、213、214、218、301、304、311、313、314、320、321； 标间：405、507 | |
| 6 | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店 | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店一层大堂入口西侧商务中心 | 西安咸阳国际机场股份有限公司 |
| 7 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司乌兰浩特分公司 | 龙珠新城小区 30 号楼 3 单元 801 室 | 内蒙古乌兰浩特民航机场集团有限责任公司 |

就实际所有权人为贵州省机场集团有限公司的两宗租赁房产，根据贵州省机场集团有限公司的说明，该等租赁房产系贵州省机场集团有限公司授权贵州空港服务有限公司和贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司进行管理，在租赁期限内不会收回该等租赁房产。

就实际所有权人为内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司的三宗租赁房产，内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司出具《证明》，说明其授权内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司和内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司空港分公司管理该等租赁房产，在租赁期限内不会收回该等租赁房产。

就实际所有权人为西安咸阳国际机场股份有限公司的一宗租赁房产，西安咸阳国际机场股份有限公司出具《说明》，说明其授权西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店管理该租赁房产，在租赁期限内不会收回该租赁房产。

就实际所有权人为内蒙古乌兰浩特民航机场集团有限责任公司的一宗租赁房产，内蒙古乌兰浩特民航机场集团有限责任公司出具《说明》，说明其授权内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司乌兰浩特分公司管理该租赁房产，在租赁期限内不会收回该租赁房产。

② 公司租赁使用的部分房产未办理取得《房屋所有权证》

由于历史原因，公司租赁使用的下述租赁房产未办理取得《房屋所有权证》：

| 序号 | 租用方 | 出租方 | 地址 |
|----|------|-------------------------|---|
| 1 | 华夏航空 | 贵州空港服务有限公司 | 贵阳龙洞堡国际机场员工公寓 1 号楼 3 层 1 间、6 层 15 间 |
| 2 | | | 贵阳机场 3 号公寓楼 509、510、512、513、号房间 |
| 3 | | 中国民用航空西南地区管理局机关服务中心 | 贵阳龙洞堡机场宾馆附楼 2-3 层 |
| 4 | | 贵州贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司 | 贵阳龙洞堡国际机场 T2 航站楼内 C 指廊 1 层顶端 40 平方米办公用房 |
| 5 | | | 贵阳龙洞堡国际机场 T2 航站楼内 C 指廊区域及 A 值机岛 |
| 6 | | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司空港分公司 | 呼和浩特机场公寓 16 个房间，普间：201、202、204、209、213、214、218、301、304、311、313、314、320、321；标间：405、507 |
| 7 | | 西部机场集团有限公司 | 机场职工公寓楼 6 号楼 321、1117 室 |
| 8 | | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店 | 西安咸阳国际机场股份有限公司空港大酒店一层大堂入口西侧商务中心 |
| 9 | | 重庆机场集团有限公司 | 幸福佳苑 6 栋 616-620 |
| 10 | | | 幸福佳苑 4 栋，房屋 155 套，车位 29 个 |
| 11 | | | 幸福佳苑 1 栋侧面路边停车位 6 个 |
| 12 | | | 幸福佳苑 1 栋负二层停车库，33 个车位 |
| 13 | | | 原导航站办公室第五层 |
| 14 | | 重庆两江航空产业投资集团有限公司 | 重庆市渝北区龙兴工业园区山鹰厂房 |

该等无证租赁房产主要用于办公、住宿和存放航材使用，公司在过往经营过程中从未被任何方要求搬离该等租赁房产，并且公司在当地类似地段寻找新的租赁房产不存在实质性障碍，因此公司租赁使用该等无证房产不会对公司的持续经营产生重大不利影响。

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

③ 部分租赁房产存在到期未续租的情形

公司租赁使用的下述租赁房产存在到期未续租的情形：

| 序号 | 租用方 | 出租方 | 地址 | 租赁期限 |
|----|------|---------------------------|---|-------------------------|
| 1 | 华夏航空 | 大连国际机场集团有限公司 | 大连市甘井子区迎客路75号楼 | 2013年1月1日至2015年12月31日 |
| 2 | | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司呼和浩特分公司 | 原内蒙古民航机场集团公司办公楼四层404、405、406、407 | 2014年12月1日至2016年11月31日 |
| 3 | | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司空港分公司 | 呼和浩特机场公寓16个房间，普间：201、202、204、209、213、214、218、301、304、311、313、314、320、321；标间：405、507 | 2016年1月1日至2016年12月31日 |
| 4 | | 西部机场集团有限公司 | 机场职工公寓楼6号楼321、1117室 | 2015年10月15日至2016年12月31日 |
| 5 | | 重庆机场集团有限公司 | 幸福佳苑6栋616-620 | 2016年1月1日至2016年12月31日 |
| 6 | | 重庆机场集团有限公司 | 原导航站办公室第五层 | 2015年1月1日至2016年12月31日 |
| 7 | | 重庆机场集团有限公司 | 幸福佳苑1栋侧面路边停车位6个 | 2016年10月1日至2017年1月15日 |
| 8 | | 重庆机场集团有限公司 | 幸福佳苑1栋负二层停车库，33个车位 | 2016年10月1日至2017年1月15日 |
| 9 | | 内蒙古乌兰浩特民航机场集团有限责任公司 | 龙珠新城小区30号楼3单元801室 | 2016年7月1日至2016年12月31日 |

就出租方为大连国际机场集团有限公司的租赁房产，根据大连国际机场集团有限公司出具的《说明函》，其已确定由华夏航空续租该租赁房产，并同意在华夏航空在双方正式签署续租协议前继续使用该租赁房产，该期间的租金由双方友好协商确定。

就其余租赁房产，公司正在与对方办理租赁合同的续签手续，并且该等续租手续的办理不存在障碍。

4、保险情况

飞机机队是本公司重要资产，飞机的安全运营肩负着旅客的生命和财产安全，为防范风险，本公司和国内部分其他航空公司组建成为中国民航联合保险机队，授权航联保险经纪有限公司安排航空保险事宜。保单由中国人民财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司和中国平安财产保险股份有限公司共同承保，承保比例分别是 80%、15%和 5%。根据行业惯例，本公司每年通过航联保险经纪有限公司签署一次为期一年的保险合同，并在合同期限届满前完成续签。目前，本公司营运机队的全部 26 架飞机均属投保范围，未来在保险合同期限内交付本公司的飞机也将加入投保范围。

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

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

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

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

（二）主要无形资产情况

1、土地使用权

截至本招股说明书签署日，公司拥有的土地使用权具体情况如下：

| 使用权人 | 土地使用权证号 | 土地坐落位置 | 土地面积 (m ²) | 取得方式 | 用途 | 备注 |
|------|---------------------------|----------|------------------------|------|------|---------------|
| 华夏航空 | 渝(2015)渝北区不动产权第000023779号 | 渝北区航空港片区 | 11,352 | 划拨 | 机场用地 | 土地性质：H24—机场用地 |

(1) 2015年8月10日，公司与重庆市渝北区国土资源管理分局签订《划拨用地协议书》，华夏航空拟在上述位于重庆江北机场，面积为1.1352公顷的土地上建设飞机维修机库。重庆市渝北区国土资源管理分局同意报市人民政府批准将上述国有建设用地交给华夏航空作为华夏航空重庆基地飞机维修机库工程项目建设用地。该项目用地经2014年渝北区第五次供前审查会和渝北区人民政府第77次区政府常务会审议通过，公司已全额缴纳了土地出让款。

2016年1月5日，重庆市国土资源和房屋管理局向本公司核发《中华人民共和国不动产权证书》（渝(2015)渝北区不动产权第000023779号），记载使用权取得方式为划拨，用途为机场用地，使用权面积为11,352平方米。

2017年1月17日，公司与重庆市国土资源和房屋管理局签订《重庆市国有土地使用权出让合同》（渝地(2017)划转合字(渝北)第2号），出让方同意将该土地使用权的取得方式由划拨转为出让，并在公司补缴地价款214万元后换发《不动产权证书》。

(2) 2016年12月19日，飞行训练中心与重庆市国土资源和房屋管理局签订《国有建设用地使用权出让合同》（渝地(2016)合字(两江)第171号），飞行训练中心拟在上述位于重庆市渝北区龙兴镇（两江新区龙兴工业开发区），面积为97,771平方米的土地上建设飞行人员、客舱人员、维修人员等综合性训练中心。该宗地成交总价为4,371万元。公司已全额缴纳了土地出让款，目前正在办理国有建设用地使用权初始登记。

2、商标

截至本招股说明书出具日，本公司已注册的商标情况如下：

| 序号 | 商标名称及图形 | 商标注册号 | 注册有效期 | 分类号 |
|----|---|---------|---------------------------|-----|
| 1 |  | 5327504 | 2009/7/14 -2019/7/13 | 35 |
| 2 |  | 5327503 | 2009/10/14 -2019/10/13 | 36 |
| 3 |  | 5327502 | 2009/10/14 -2019/10/13 | 37 |
| 4 |  | 5327501 | 2009/10/14 -2019/10/13 | 38 |
| 5 |  | 5327500 | 2009/7/21 -2019/7/20 | 39 |
| 6 |  | 5327499 | 2009/8/28 -2019/8/27 | 41 |
| 7 |  | 5327498 | 2009/8/21 -2019/8/20 | 42 |

| | | | | |
|----|---|----------|---------------------------|----|
| 8 |  | 5327497 | 2009/10/14 -2019/10/13 | 43 |
| 9 |  | 16206160 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 11 |
| 10 |  | 16206159 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 12 |
| 11 |  | 16206158 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 18 |
| 12 |  | 16206157 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 20 |
| 13 |  | 16206156 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 21 |
| 14 |  | 16206166 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 29 |
| 15 |  | 16206164 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 3 |

| | | | | |
|----|---|----------|-------------------------|----|
| 16 |  | 16206184 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 31 |
| 17 |  | 16206172 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 32 |
| 18 |  | 16206171 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 33 |
| 19 |  | 16206170 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 34 |
| 20 |  | 16206169 | 2016/6/28 -2026/6/27 | 35 |
| 21 |  | 16206177 | 2016/6/28 -2026/6/27 | 35 |
| 22 |  | 16206183 | 2016/6/28 -2026/6/27 | 35 |
| 23 |  | 16206168 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 39 |

| | | | | |
|----|---|----------|-------------------------|----|
| 24 |  | 16206181 | 2016/6/28 -2026/6/27 | 43 |
| 25 |  | 16206163 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 5 |
| 26 |  | 16206162 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 7 |
| 27 |  | 16206161 | 2016/3/21 -2026/3/20 | 8 |
| 28 |  | 16206155 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 29 |
| 29 |  | 16206180 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 29 |
| 30 |  | 16206165 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 30 |
| 31 |  | 16206174 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 30 |

| | | | | |
|----|---|----------|---------------------------|----|
| 32 |  | 16206179 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 30 |
| 33 |  | 16206176 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 39 |
| 34 |  | 16206182 | 2016/7/14 -2026/7/13 | 39 |
| 35 |  | 17832253 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 42 |
| 36 |  | 17832203 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 40 |
| 37 |  | 17832103 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 39 |
| 38 |  | 17831805 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 38 |
| 39 |  | 17831561 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 37 |
| 40 |  | 17831376 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 35 |

| | | | | |
|----|---|----------|---------------------------|----|
| 41 |  | 17831091 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 12 |
| 42 |  | 17831962 | 2016/10/14 -2026/10/13 | 40 |

七、发行人的特许经营及经营许可情况

截至本招股说明书签署日，本公司及控股子公司已获得经营所需的许可，具体情况如下：

| 持有人 | 证书名称 | 证书编号 | 发证机关 | 许可内容 | 有效期至 |
|--------|---------------|------------------|-----------------|--|-------------|
| 华夏航空 | 公共航空运输企业经营许可证 | 民航运企字第047号 | 中国民用航空局 | 经营范围：国内（含港澳台），国际航空客货运输业务 | 2018年7月1日 |
| | 航空承运人运行合格证 | HXA-A-032-XN | 中国民航西南地区管理局 | 批准承运人按照相应的法规、标准和局方颁发的运行规范实施国内定期载客和121.3条(a).(2)规定的补充运行 | 长期有效 |
| | 维修许可证 | D.4109 | 中国民航西南地区管理局 | 可从事如下类别的维修工作：航空器/机体、航空器部件、特种作业 | 长期有效 |
| 飞行训练中心 | 维修培训机构合格证 | D.147.400006 | 中国民用航空局 | 民用航空器机型培训 | 长期有效 |
| 北京瑞基 | 食品经营许可证 | JY11113050049955 | 北京市顺义区食品药品监督管理局 | 预包装食品销售（含冷藏冷冻食品） | 2020年12月21日 |

| | | | | | |
|---------------|------------------------------|------------------|--------------|---|------------|
| | 航空运输 销售代理 业务资质 认可证书 | HB56578 | 中国航空运 输协会 | 国内航线除香港、澳 门、台湾地区航线外 的航空客运销售代理 业务 | 2019年11月6日 |
| 典藏 旅行 社 | 旅行社业 务经营许 可证 | L—BJ-CJ006 99 | 国家旅游局 | (一) 入境旅游业务 (二) 境内旅游业务 (三) 出境旅游业务 | 长期有效 |

八、发行人的质量控制情况

(一) 服务质量标准

本公司 2010 年通过 ISO9001 质量管理体系认证，依据质量管理体系要求并结合实际运行情况，建立《管理手册》、《航班运输服务控制程序》等文件，通过上层手册规范服务战略目标、下层程序规范服务质量标准细则，以保证服务质量落实到位，服务标准规范先进。

(二) 质量控制措施

公司制定了系列质量控制措施及质量纠纷解决的办法及规定，包括《服务质量检查控制程序》、《满意度调查控制程序》、《投诉处理程序》等。上述制度程序主要根据民航局关于航空公司产品服务的相关要求及相关专业测评机构的数据分析结果制定。本公司质量监督、控制主要由安全质量监察部负责，其他相应的业务部门如客舱地面服务部、销售部、运行标准部等部门进行配合。

(三) 质量纠纷情况

公司设有运行标准部、销售部、综合部、客舱地面服务部，负责服务品质危机预警机制的建立和维护，代表公司处理重大服务危机（投诉）事件，以快速协调解决服务中发生的相关问题。报告期内公司不存在重大质量纠纷情况，不存在因产品质量问题受到质量技术监督部门处罚的情况。

第六章 同业竞争与关联交易

一、独立经营情况

本公司具有独立完整的资产、人员结构，以及独立合理的财务、机构设置，具有完整的业务体系及独立面向市场自主经营的能力，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业之间相互独立运作。

（一）资产完整

本公司在改制设立前后均独立拥有与整体核心业务（航空客货运输业务）相关的所有经营性资产。

本公司与控股股东、实际控制人之间的资产产权关系清晰，不存在以公司资产、权益或信誉为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业提供担保的情况，不存在资产、资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用而损害公司利益的情况。

（二）人员独立

本公司建立了独立的劳动、人事、工资报酬及社会保障管理体系，独立招聘员工，与员工签订劳动合同。

本公司的董事、监事、高级管理人员符合《公司法》、《公司章程》中关于董事、监事和高级管理人员任职条件的规定，其任职均系根据《公司法》、《公司章程》规定的程序选举或聘任产生，不存在控股股东超越董事会或股东大会作出人事任免决定的情形。

本公司的总裁、副总裁、财务总监和董事会秘书等高级管理人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担任除董事、监事以外的其它职务，未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪；本公司的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。

（三）财务独立

本公司已设置独立的财务部门，并设财务总监 1 名，同时配备独立的财务人员，建立健全独立的财务核算体系、规范的财务会计制度和完整的财务管理体系，

独立进行财务决策。

本公司独立开设银行账户，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户的情形，也不存在控股股东及其控制的其他企业干预本公司资金使用的状况。作为独立纳税人，本公司独立办理税务登记，依法独立进行纳税申报和履行纳税义务，不存在与控股股东或其他单位混合纳税的现象。

（四）机构独立

本公司已按照《公司法》、《公司章程》及其他相关法律、法规及规范性文件的规定设置股东大会、董事会及其下属各专门委员会、监事会、经营管理层等决策及经营管理、监督机构，以及相应的办公机构和生产经营部门，明确了各机构及部门的职权范围，建立了规范、有效的法人治理结构和适合自身业务特点及业务发展需要的组织结构。公司拥有独立的职能部门，各职能部门之间分工明确、各司其职、相互配合，形成有效的独立运营主体。本公司的机构独立于控股股东并实行独立运作，拥有机构设置自主权，不存在与控股股东及其控制的其他企业混合经营、合署办公的情况。

（五）业务独立

本公司以航空客、货运输业务为主业，具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。

本公司拥有完整的法人财产权、经营决策权和实施权，从事的经营业务独立于控股股东及其控制的其他企业；拥有从事业务经营所需的相关资质；拥有独立生产经营场所，开展业务所必须的人员、资金、设备和配套设施，以及在此基础上建立起来的独立完整的业务体系，具有面向市场独立经营的能力，不存在依赖控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行生产经营的情况；与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在同业竞争，也不存在显失公平的关联交易。

二、同业竞争

（一）关于公司不存在同业竞争情况的说明

目前，公司的主要业务为提供国内航线的旅客、货物运输服务。本公司控股

股东、实际控制人及其控制的其他企业与本公司及本公司的子公司不存在同业竞争。

1、本公司与控股股东不存在同业竞争情况

本公司控股股东——华夏控股持有本公司股权 14,400 万股，占发行前本公司总股本的 40%。目前华夏控股除对本公司的股权投资外，无其他经营业务，无其他对外投资情况，与本公司不存在同业竞争。

2、本公司与实际控制人不存在同业竞争情况

截至本招股说明书签署之日，公司实际控制人为胡晓军，具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况”之“（二）实际控制人基本情况”。

胡晓军先生控制的下属企业为华夏控股、深圳融达和华夏通融，具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况”之“（二）实际控制人基本情况”之“2、实际控制人投资的其他企业的情况”。胡晓军先生控制的下属企业目前均仅主要从事对本公司的股权投资，与本公司从事航空运输业务不存在同业竞争。

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

3、本公司子公司与控股股东、实际控制人不存在同业竞争情况

本公司的子（孙）公司包括飞行训练中心、北京瑞基、云集传媒和典藏旅行社，其中飞行训练中心主要从事飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育；北京瑞基主要从事为国内外航空运输企业提供代理售票、地面保障及延伸服务、以及生鲜食品的销售；云集传媒主要从事设计、制作、代理、发布国内外广告业务；典藏旅行社主要从事出入境旅游业务。公司各子公司与本公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争。

（二）避免同业竞争的承诺

1、控股股东出具承诺

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

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

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

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

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

2、实际控制人出具承诺

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

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

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

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

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

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

3、其他主要股东出具承诺

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

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

2、本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺尽量避免与华夏航空发生关联交易。如果确有发生关联交易的必要，则本企业及由本企业控制的其他公司或经营组织承诺按照市场公允的价格进行交易，并根据法律法规和公司章程

等相关规定履行必要的审批程序和信息披露程序。

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

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

三、关联交易

（一）关联方及关联关系

根据《公司法》和《企业会计准则第36号——关联方披露》（财会[2006]3号）的相关规定，报告期内本公司主要关联方如下：

1、控股股东及其控制的企业

本公司的控股股东是华夏控股，其具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况”之“（一）控股股东基本情况”。

截至本招股说明书签署日，华夏控股除持有华夏航空40%的股权外，无其他对外投资情况。

2、实际控制人及其控制的企业

本公司的实际控制人为胡晓军先生，其具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“九、发行人实际控制人及主要股东的基本情况”之“（二）实际控制人基本情况”。

除控制本公司及本公司股东华夏控股、深圳融达、华夏通融外，胡晓军先生未投资其他企业。

3、持有本公司 5% 以上股份的其他股东

除控股股东华夏控股外，持有本公司 5%以上股份的其他股东如下：

| 股东名称 | 持股比例 |
|------|--------|
| 深圳融达 | 15.44% |
| 华夏通融 | 11.00% |
| 深圳瑞成 | 7.00% |
| 金风创投 | 5.00% |

以上股东为本公司关联方，各股东具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“二、发行人的改制重组及设立情况”之“（二）发起人”。

4、本公司的子公司、合营企业和联营企业

本公司共有 2 家控股子公司、2 家控股孙公司，分别为飞行训练中心、北京瑞基、云集传媒（北京瑞基全资子公司）和典藏旅行社（北京瑞基全资子公司），均为本公司关联方。各子公司具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“八、发行人控股、参股公司情况”。

5、关联自然人

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

（1）本公司的董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员

本公司的董事、监事、高级管理人员的具体情况详见本招股说明书“第七章董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”。

关系密切的家庭成员包括上述关联自然人的配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母。

（2）控股股东华夏控股的董事、监事、高级管理人员

公司控股股东华夏控股的董事、监事、高级管理人员情况如下：

| 姓名 | 职务 |
|-----|------|
| 胡晓军 | 执行董事 |

| | |
|-----|-----|
| 徐为 | 监事 |
| 乔玉奇 | 总经理 |

目前，胡晓军先生同时担任本公司董事长；徐为女士同时任本公司董事；乔玉奇先生同时担任本公司董事。

6、其他关联方

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

| 序号 | 关联方名称 | 关联关系 |
|----|---------------------|-------------------------------------|
| 1 | 南通华夏航空工程技术有限公司 | 原董事何丹控制的公司，现已不再是本公司的关联方 |
| 2 | 山西东方金路科技有限公司 | 董事乔玉奇控制的公司 |
| 3 | 银泰华盈投资有限公司 | 董事汪辉文任董事长的公司 |
| 4 | 中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司 | 董事汪辉文任副董事长的公司 |
| 5 | 方正证券股份有限公司 | 董事汪辉文任董事的公司 |
| 6 | 北京嘉信保险代理有限公司 | 董事汪辉文任董事的公司 |
| 7 | 北京天时银创投资管理有限公司 | 董事汪辉文任执行董事、经理的公司 |
| 8 | 北京北斗融创投资管理有限公司 | 独立董事张工持有 70% 股份并担任总经理 |
| 9 | 北京颐丰投资管理中心（有限合伙） | 独立董事张工持有 50% 出资比例 |
| 10 | 第一创业摩根大通证券有限责任公司 | 独立董事张工担任独立董事的公司 |
| 11 | 北京神州普惠科技股份有限公司 | 独立董事张工担任独立董事的公司 |
| 12 | 广东中科白云创业投资有限公司 | 监事梅锦方担任董事的公司 |
| 13 | 广州康盛生物科技有限公司 | 监事梅锦方担任董事的公司 |
| 14 | 贵州好一多乳业股份有限公司 | 监事梅锦方担任董事的公司 |
| 15 | 广州志鸿物流有限公司 | 监事梅锦方担任董事的公司 |
| 16 | 广东温氏投资有限公司 | 监事梅锦方担任董事长、总经理的公司；持有本公司 4.41% 股份的股东 |
| 17 | 广东温氏食品集团股份有限公司 | 监事梅锦方担任董事会秘书的公司 |

（二）关联交易具体情况

报告期内本公司主要的经常性关联交易为接受控股股东提供的客运及货运销售代理服务，以及向关联方采购航材、维修服务。

报告期内本公司主要的偶发性关联交易为本公司及下属子公司向控股股东北京天络借入款项。

1、经常性关联交易

（1）接受关联方提供客运及货运销售代理服务

报告期内，公司控股股东华夏控股的前身北京天络为本公司提供客运及货运销售代理服务，具体情况如下：

北京天络代理销售机票情况

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 北京天络代理销售机票总额 | — | 10,493.34 | 22,102.52 | 10,850.39 |
| 占当期机票销售总额的比例 | — | 8.06% | 26.00% | 20.09% |
| 占当期营业收入的比例 | — | 5.86% | 17.17% | 12.52% |

本公司支付北京天络代理费情况

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|----------------|-----------|--------|----------|--------|
| 本公司支付北京天络售票代理费 | — | 633.52 | 1,022.52 | 615.80 |
| 占当期销售代理费的比例 | — | 11.41% | 18.65% | 31.61% |
| 占当期净利润的比例 | — | 2.44% | 8.29% | 6.27% |

北京天络代理货运销售情况

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------------|-----------|--------|--------|--------|
| 北京天络代理货运总额 | — | — | 0.84 | 60.00 |
| 占当期营业收入的比例 | — | — | 0.01% | 0.07% |

| | | | | |
|--------------|---|---|-------|--------|
| 占当期货运业务收入的比例 | — | — | 0.70% | 49.82% |
|--------------|---|---|-------|--------|

航空机票销售代理行业是全球公开的充分竞争市场，国内、国际从事该等业务的企业众多。机票代理销售是国内、国际航空公司主要的销售模式之一，其通过各国或地区统一的销售代理系统公开进行，具有资质的各代理公司均可根据代理授权销售各航空公司机票。公司控股股东华夏控股的前身北京天络具有航空销售代理资质，在报告期内为本公司提供机票销售代理业务，该等交易系依据市场化、双方自愿、公开、公平之原则开展的。

在该等机票销售代理关联交易中，机票的销售价格由公司在国家有关法规的规定范围内，根据市场供求状况和自身情况合理确定后，将有关航班座位信息录入中航信数据库。北京天络及其他各销售渠道均根据从中航信获得的机票价格和数量等信息同步对外进行销售。

公司机票销售代理费标准根据公司航线布局情况、市场竞争状况、代理商销售金额及其提供的服务质量等制定。公司向北京天络支付的机票销售代理费用即依照上述标准确定，符合市场情况。公司报告期内向北京天络支付的售票代理费占当年净利润的比重非常低，因此该项关联交易对公司报告期各年的经营成果影响非常小。

报告期内，控股股东北京天络向本公司提供货运代理服务，代理销售金额占各期营业收入的比重非常小，未对本公司的经营成果产生重大影响。

为进一步规范公司治理机制，减少关联交易，2016年北京天络不再为本公司提供销售代理业务。截至目前，北京天络已更名为华夏航空控股（深圳）有限公司（即“华夏控股”），并已注销《中国民用航空运输销售代理业务资格认可证书》，除对本公司进行股权投资外，华夏控股未经营其他业务，上述关联交易已彻底消除。

(2) 向关联方采购航材、维修服务

报告期内，公司向关联方南通华夏航空工程技术有限公司（以下简称“南通华夏”）采购航材、维修服务，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------------|-----------|--------|--------|--------|
| 向南通华夏采购总额 | — | 12.22 | 67.59 | — |
| 占当期营业成本的比例 | — | 0.01% | 0.06% | — |
| 占当期同类采购的比例 | — | 0.10% | 1.14% | — |

报告期内本公司向关联方南通华夏采购航材、维修服务均通过市场化定价，与公司向其他非关联方采购同类业务定价机制相同。公司采购航材、维修服务的供应商较多，总采购金额较大，向关联方采购仅占整体采购量的很小部分，对公司整体经营没有重大影响。

国内飞机航材、维修服务的供应商较多，市场充分竞争，公司在采购时有较大的选择空间，2016年起，本公司已停止向南通华夏进行采购。另外，南通华夏为本公司原董事何丹控制的公司，何丹于2016年8月起不再担任本公司董事；何丹亦为本公司原股东龙开创兴、达孜龙开的实际控制人，2016年3月至6月，龙开创兴、达孜龙开均已将其持有本公司股份全部对外转让（具体情况详见本招股说明书“第四章公司基本情况”之“三、发行人历次股本演变情况”）。上述股权转让后何丹与本公司已无关联关系，上述关联采购交易已彻底消除。

2、偶发性关联交易

有限公司阶段，本公司及下属子公司曾从控股股东北京天络借入款项用于生产经营，报告期期初本公司及下属子公司合计从北京天络借款的余额为300万元；报告期内，本公司及下属子公司累计从北京天络新增借入款项200万元，并于2015年归还了上述借款的全部余额。本公司未就上述借款与北京天络签订协议，也未支付利息。本公司与华夏控股（北京天络现更名为华夏控股）于2016年12月签署了声明，对上述借款事项、本公司无需支付利息等进行了确认。

3、关联方资金往来余额情况

报告期内，公司各期末关联方资金往来余额情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 应收账款 | | | | |
| 华夏控股(原北京天络、深圳天络) | — | — | 1,456.25 | 1,372.22 |
| 其他应收款 | | | | |
| 公司高管 | 86.67 | 12.07 | 134.58 | 1,083.03 |
| 应付账款 | | | | |
| 南通华夏 | — | 2.84 | 16.10 | — |
| 其他应付款 | | | | |
| 华夏控股(原北京天络、深圳天络) | — | — | 731.06 | 804.47 |

报告期内，本公司与关联方之间的应收账款、应付账款的期末余额主要为公司因正常生产经营需要与关联方之间销售代理、采购货物和服务等关联交易的应收应付款项。

另外，为开展业务需要，公司高级管理人员在日常经营中会向公司预借备用金用于支付公司各类经营支出，相关款项若在期末未及时报销冲抵，形成期末余额，计入其他应收款。

2013年末和2014年末，公司的其他应付款余额均为应付控股股东北京天络，其中因向北京天络借款形成的其他应付款在2013年末、2014年末的金额分别为420万和400万。另外，报告期内本公司还委托北京天络为公司员工差旅代订机票，相关票款在期末未及时支付时计入其他应付款。

(三) 关联交易对公司财务状况和经营成果的影响

2013年、2014年和2015年，公司通过关联方北京天络代理销售机票，向其支付代理手续费分别占各期净利润的6.27%、8.29%和2.44%。我国国内机票销售代理商数量众多，各代理商均是按照航空公司通过中航信公布的实时票价代理销售，并按照一定的规则计算收取代理费。北京天络与其他非关联代理商在机

票价格、代理费计算方法等方面均一致；个人客户主要是根据航班时间、机票价格等因素选择购票，与通过哪家代理商购买关系不大，故关联方代理售票不会对本公司的财务状况和经营成果造成重大影响，公司对该等关联交易不存在依赖性。自 2016 年起，公司与关联方之间的机票销售代理关联交易已彻底消除。

报告期内本公司向关联方采购航材、维修服务的金额较小，占营业成本的比重极低，对公司的财务状况和经营成果没有重大影响。

报告期内本公司向控股股东无偿借款，为公司节省了一定的融资成本：若按报告期内的借款余额最高值 500 万元，同期银行贷款利率 6% 测算，2013 年至 2015 年，上述关联借款共为公司减少利息支出 90 万元，占 2013 年至 2015 年净利润总额的 0.19%，影响极小。

截至目前，本公司已经消除了与关联方的代理销售、采购航材及维修服务等相关交易，归还了向控股股东的全部借款；自 2016 年起本公司已不存在关联交易。

（四）规范关联交易的制度安排

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

1、《公司章程》及《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》中关于规范关联交易的制度安排

《公司章程》第三十五条规定：“第三十五条 公司的控股股东、实际控制人不得利用其关联关系损害公司利益。违反规定的，给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。”

《公司章程》第七十六条规定：“第七十六条 股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议应当充分披露非关联股东的表决情况。

股东大会审议关联交易事项之前，公司应当依照国家的有关法律、法规确定关联股东的范围。关联股东或其授权代表可以出席股东大会，并可以依照大会程

序向到会股东阐明其观点，但在投票表决时应当回避表决。股东大会决议有关关联交易事项时，关联股东应主动回避，不参与投票表决；关联股东未主动回避表决，参加会议的其他股东有权要求关联股东回避表决。关联股东回避后，由其他股东根据其所持表决权进行表决，并依据本章程之规定通过相应的决议；关联股东的回避和表决程序由股东大会主持人通知，并载入会议记录。股东大会对关联交易事项做出的决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的过半数通过，方为有效。但是，该关联交易事项涉及本章程规定的需要以特别决议通过的事项时，股东大会决议必须经出席股东大会的非关联股东所持表决权的三分之二以上通过，方为有效。”

《公司章程》第一百零六条规定：“第一百零六条 董事会应当确定对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易的权限，应当建立严格的审查和决策程序。重大项目应当组织有关专家、专业人员进行评审，并报股东大会批准。”

《公司章程》第一百一十五条规定：“第一百一十五条 董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的，不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。”

《股东大会议事规则》第四十七条规定：“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议应当充分披露非关联股东的表决情况。”

《董事会议事规则》第十七条规定：“董事审议关联交易事项时，应当对关联交易的必要性、真实意图、对公司的影响作出明确判断，特别关注交易的定价政策及定价依据，包括评估值的公允性、交易标的的成交价格与账面值或评估值之间的关系等，严格遵守关联董事回避制度，防止利用关联交易向关联方输送利益以及损害公司和中小股东的合法权益。”

2、《关联交易管理办法》中关于规范关联交易的制度安排

为进一步规范关联交易，本公司制定了更为具体的《关联交易管理办法》，

对公司关联交易的定义和范围、关联交易遵循的原则、审批权限、决策程序、披露与豁免等事项进行了明确规定，主要内容如下：

《关联交易管理办法》第十三条规定：

“公司的关联交易应当遵循以下基本原则：

（一）公司与关联人之间的关联交易应签订书面协议，明确交易双方的权利义务及法律责任，协议的签订应当遵循平等、自愿、等价、有偿的原则；

（二）公正、公平、公开的原则。关联交易的价格或者收费原则上应不偏离市场独立第三方的标准，对于难以比较市场价格或者订价受到限制的关联交易，应通过合同明确有关成本和利润的标准；公司应对关联交易的定价依据予以充分披露；

（三）关联股东在审议与其相关的关联交易的股东大会上，应当回避表决；

（四）与关联方有任何利害关系的董事，在董事会就该事项进行表决时，应当回避；

（五）公司董事会应当根据客观标准判断该关联交易是否对公司有利。必要时应当聘请专业评估师或者独立财务顾问出具意见。”

《关联交易管理办法》第十四条规定：“公司在召开董事会审议关联交易事项时，会议主持人应当在会议表决前提醒关联董事须回避表决，关联董事应当回避表决，也不得代理其他董事行使表决权。关联董事未主动声明并回避的，知悉情况的董事应当要求关联董事予以回避。

该董事会会议由过半数的非关联董事出席即可举行，董事会会议所做决议须经非关联董事过半数通过。出席董事会的非关联董事人数不足 3 人的，公司应当将该交易提交股东大会审议。”

《关联交易管理办法》第十五条规定：“公司股东大会在审议关联交易事项时，公司董事会及见证律师应在股东投票前，提醒关联股东须回避表决。关联股东应当回避表决。”

《关联交易管理办法》第十八条规定：

“公司向关联人购买资产，成交金额在人民币 3,000 万元以上且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上，并且成交价格与交易标的的账面值、评估值

或者市场价格相比溢价超过 100%的，应当遵守下列要求：

（一）提供经具有从事证券、期货相关业务资格的会计师事务所审核的拟购买资产的盈利预测报告。公司确有充分理由无法提供盈利预测报告的，应当说明原因，在关联交易公告中作出风险提示，并详细分析本次关联交易对公司持续经营能力和未来发展的影响；

（二）资产评估机构采取现金流量折现法、假设开发法等基于未来收益预期的估值方法对拟购买资产进行评估并作为定价参考依据的，独立董事和保荐机构（如有）应当对评估机构的独立性、评估方法的适当性、评估假设前提的合理性、预期未来收入增长率和折现率等重要评估参数取值的合理性、预期收益的可实现性、评估定价的公允性等发表明确意见，公司应当在关联交易实施完毕后连续三年的年度报告中披露相关资产的实际盈利数与利润预测数的差异情况，并由会计师事务所出具专项审核意见；

（三）公司应当与关联人就相关资产未来三年实际盈利数不足利润预测数的情况签订明确可行的补偿协议。”

《关联交易管理办法》第二十条规定：

“公司与关联自然人发生的交易金额在人民币 30 万元以上的关联交易，应当及时披露。

公司不得直接或者通过子公司向董事、监事、高级管理人员提供借款。”

《关联交易管理办法》第二十一条规定：“第二十一条 公司与关联法人发生的交易金额在人民币 300 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5%以上的关联交易，应当及时披露。”

《关联交易管理办法》第二十二条规定：

“公司与关联人发生的交易（公司获赠现金资产和提供担保除外）金额在人民币 3,000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上的关联交易，除应当及时披露外，还应当比照《上市规则》第 9.7 条的规定聘请具有从事证券、期货相关业务资格的中介机构，对交易标的进行评估或者审计，并将该交易提交股东大会审议。

本办法第三十三条所述与日常经营相关的关联交易所涉及的交易标的，可以

不进行审计或者评估。”

《关联交易管理办法》第二十三条规定：“公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后提交股东大会审议。”

3、《独立董事工作制度》中关于规范关联交易的制度安排

《独立董事工作制度》第十九条规定：“公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5% 的关联交易，应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据。”

（五）报告期内关联交易的决策程序及独立董事意见

在 2016 年 6 月之前，华夏航空一直是中外合资经营企业。根据《中外合资经营企业法实施条例》的规定，“董事会是合营企业的最高权力机构，决定合营企业的一切重大问题。”因此，中外合资经营企业并不设置股东会，华夏航空的《合资合同》和《公司章程》也依此做了同样的规定。在 2016 年 6 月前，华夏航空一直未设置股东会，公司董事会一直作为公司的最高权力机构负责公司各项重大经营决策。报告期内，公司于每年年初对本年度的日常性关联交易进行合理预计，提交董事会审议通过，关联董事均回避表决。

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

（六）减少关联交易的措施

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

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

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

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

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

第七章 董事、监事、高级管理人员

一、董事、监事、高级管理人员简介

(一) 董事

本公司董事会由 9 名董事组成。公司董事由创立大会暨第一次股东大会选举产生，任期 3 年，任期届满连选可以连任。本届董事会成员于 2016 年 8 月 26 日由公司创立大会暨第一次股东大会选举产生。2016 年 8 月 26 日公司第一届董事会第一次会议选举胡晓军先生为公司董事长。公司现任董事会成员列表如下：

| 姓名 | 性别 | 职务 | 提名人 | 任职期间 |
|-----|----|-------|--------|---------------------|
| 胡晓军 | 男 | 董事长 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 乔玉奇 | 男 | 董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 吴龙江 | 男 | 董事、总裁 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 周翔 | 男 | 董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 徐为 | 女 | 董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 汪辉文 | 男 | 董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 张工 | 男 | 独立董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 董小英 | 女 | 独立董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 岳喜敬 | 男 | 独立董事 | 华夏航空股东 | 2016.8.26~2019.8.25 |

上述各董事简历如下：

胡晓军先生，本公司董事长，中国国籍，无永久境外居留权，1961 年 12 月出生，研究生学历。1982 年 2 月至 1985 年 9 月在湖南机床厂担任助理工程师；1985 年 9 月至 1988 年 5 月在武汉理工大学进修研究生课程；1988 年 6 月至 1992 年 5 月在中国国际海运集装箱有限公司历任工程师、部门经理；1992 年 5 月至 1999 年 11 月在深圳中集天达空港设备有限公司历任部门经理、常务副总；1999 年 11 月至 2005 年 9 月在北京首都机场博维空港设备管理有限公司担任董事长、总经理；2006 年 4 月至今担任本公司董事长；2006 年 2 月至今兼

任北京瑞基航空设施管理有限公司执行董事；2007年1月至今兼任华夏航空控股（深圳）有限公司执行董事；2007年7月至今兼任北京华夏典藏国际旅行社有限公司执行董事；2015年1月至今兼任华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司董事长；2015年9月至今兼任深圳融达供应链管理合伙企业和重庆华夏通融企业管理中心执行事务合伙人；2016年8月至今兼任华夏云集（重庆）文化传媒有限公司执行董事和总经理。

乔玉奇先生，本公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1950年12月，大学本科学历。1979年7月至1992年12月在原化学工业部黎明化工研究院历任工程师、高级工程师、科研处处长；1993年1月至2004年12月在深圳利宝投资有限公司历任部门经理、副总经理、总经理；2005年10月至2009年6月在神华宁煤集团担任高级技术专家；2010年1月退休后至今担任深圳市高技术产业项目评审专家库专家；2013年8月至今在山西东方金路科技有限公司担任执行董事；2015年12月至今在华夏航空控股（深圳）有限公司担任总经理；2016年8月至今担任本公司董事。

吴龙江先生，本公司董事、总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1973年10月，研究生学历。1996年7月至1999年11月在北京首都国际机场担任候机楼管理处团委书记；1999年11月至2006年12月在北京博维航空设施管理有限公司担任企划部经理、高级经理；2006年12月至今在北京瑞基航空设施管理有限公司担任总经理；2007年1月至2017年1月在华夏航空控股（深圳）有限公司担任监事；2007年7月至今在北京华夏典藏国际旅行社有限公司担任监事；2008年4月至2010年3月，任本公司副总经理；2010年3月至2013年5月任本公司董事兼副总经理/副总裁；2013年5月至今任本公司董事兼总裁；2015年1月至今在华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司担任董事和经理。

周翔先生，本公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1961年3月，研究生学历。1990年5月至1995年3月在深圳安达实业有限公司担任副总经理；1995年3月至2005年10月在深圳众友实业有限公司历任财务总监、总经理；2005年10月至2006年4月参与华夏航空有限公司的筹建；2006年4月至2011年3月担任本公司董事、副总经理；2007年10月至今担任华夏航空

股份有限公司赣州分公司负责人；2011年4月至今担任本公司董事。

徐为女士，本公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1962年5月，大专学历。1981年8月至1989年10月在湖南省机械工业学校任职；1989年10月至1991年1月在深圳开发科技有限公司任职；1991年1月至2008年10月在中国南玻集团有限公司工程玻璃事业部任职；2008年10月至2015年9月为自由职业者；2015年9月至今担任深圳瑞成环境技术合伙企业执行事务合伙人；2016年8月至今担任本公司董事，2017年1月至今兼任华夏控股监事。

汪辉文先生，本公司董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1961年12月，研究生学历。1982年9月至1984年8月在河北印刷机械厂担任助理工程师；1984年9月至1992年12月在中国东方租赁有限公司担任信贷经理；1993年1月至1996年3月在爱尔兰NIVALIS公司担任副总经理；1996年4月至2005年6月在河北省国际信托投资有限公司历任金融部经理、信托部经理；2005年7月至今担任北京嘉信保险代理有限公司董事长；2006年8月至今担任中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司副董事长；2010年9月至今担任方正证券股份有限公司董事；2014年9月至今担任银泰华盈投资有限公司董事长；2015年4月至今担任北京天时银创投资管理有限公司执行董事和经理；2016年8月至今担任本公司董事。

张工先生，本公司独立董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于1968年8月，研究生学历，注册会计师。1991年9月至1994年4月在北京AT&T光缆有限公司担任项目经理；1994年4月至2003年10月在普华永道会计师事务所担任高级经理；2003年11月至2013年11月在第一会达风险管理科技有限公司担任财务总监；2014年9月至今在北京北斗融创投资管理有限公司担任总经理；2006年4月至2012年1月担任北京北斗星通导航技术股份有限公司独立董事；2015年12月至今担任北京神州普惠科技有限公司独立董事；2015年12月至今担任第一创业摩根大通证券有限责任公司独立董事；2016年8月至今担任本公司独立董事。

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

月至今担任本公司独立董事。

岳喜敬先生，本公司独立董事，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1966 年 8 月，研究生学历。1989 年 7 月至 1994 年 5 月在徐州矿务局三河尖煤矿计划科担任职员；1994 年 5 月至 1999 年 8 月在徐州矿务局三河尖煤矿总工办、计算机中心历任副主任、主任；1999 年 9 月至 2002 年 7 月在北京大学进修工商管理硕士课程；2001 年 5 月至 2002 年 8 月在北京大学企业管理案例研究中心担任研究部负责人；2002 年 8 月至 2011 年 5 月在北京财富时代管理咨询有限公司担任首席顾问；2011 年 6 月至 2012 年 9 月担任《北大商业评论》副主编；2012 年 10 月至今担任独立学者；2012 年 5 月至 2015 年 5 月在山东科技大学担任兼职教授；2016 年 8 月至今担任本公司独立董事。

（二）监事

本公司监事会由 3 名监事组成，其中职工代表监事 1 名。监事任期 3 年，任期届满连选可以连任。本届监事会成员中，职工代表监事于 2016 年 8 月 26 日由公司职工代表大会选举产生，股东代表监事于 2016 年 8 月 26 日由公司创立大会暨第一次股东大会选举产生，2016 年 8 月 26 日公司第一届监事会第一次会议选举邢宗熙先生为公司监事会主席。公司监事会成员列表如下：

| 姓名 | 性别 | 职务 | 提名人 | 任职期间 |
|-----|----|-------|--------|---------------------|
| 邢宗熙 | 男 | 监事会主席 | 华夏控股 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 柳成兴 | 男 | 职工监事 | 职工代表大会 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 梅锦方 | 男 | 监事 | 温氏投资 | 2016.8.26~2019.8.25 |

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

柳成兴先生，本公司职工代表监事，公司审计部经理，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1973 年 3 月，大学专科学历，注册会计师、国际注册内部审

计师。1994年2月至1999年12月在綦江化肥总厂工作；2000年1月至2004年9月在重庆咨正会计师事务所担任审计师；2004年10月至2006年12月在重庆远道会计师事务所担任审计经理；2007年1月至2011年7月在重庆谛威会计师事务所担任审计经理；2011年8月至2014年3月在重庆东银实业（集团）有限公司担任审计部经理；2014年4月至2015年3月在重庆方山投资有限责任公司担任财务经理兼内审经理；2015年4月至2016年6月在本公司担任审计经理；2016年6月至2016年8月任本公司监事、审计部经理；2016年8月至今担任本公司职工代表监事、审计部经理。

梅锦方先生，本公司监事，中国国籍，无永久境外居留权，1965年1月出生，研究生学历。1984年8月至2005年5月广东云浮硫铁矿信息中心担任主任；2005年5月至2008年2月在广东温氏集团股份有限公司创新中心工作；2008年2月至2008年7月在广东温氏食品集团股份有限公司研究院担任科研管理部副主任；2008年7月至2010年3月在广东温氏食品集团股份有限公司办公室担任副主任；2010年3月至2014年3月在广东温氏食品集团股份有限公司担任董事长助理、董事会办公室主任；2011年9月至今在广东温氏投资有限公司担任董事、总经理；2012年4月至2015年4月在千禾味业食品股份有限公司担任监事；2012年5月至2016年2月在新兴县合源小额贷款有限公司担任董事长；2012年12月至今在广东中科白云创业投资有限公司担任董事；2013年3月至今在天津市松正电动汽车技术股份有限公司担任监事；2014年3月至今在广州康盛生物科技有限公司担任董事；2014年4月至今在广东温氏食品集团股份有限公司担任董事会秘书、董事会办公室主任；2014年5月至今在贵州好一多乳业股份有限公司担任董事；2015年9月至今在广州众恒光电股份有限公司担任监事；2015年12月至今在广州志鸿物流有限公司担任董事；2016年8月至今在本公司担任监事。

（三）高级管理人员

本公司高级管理人员包括：总裁、副总裁、董事会秘书、财务总监。本届高级管理人员于 2016 年 8 月 26 日由公司第一届董事会第一次会议审议通过并聘任。公司高级管理人员列表如下：

| 姓名 | 性别 | 职务 | 任职期间 |
|-----|----|-----------|----------------------|
| 吴龙江 | 男 | 董事、总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 罗彤 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 丘克 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 李三生 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 张红军 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 刘明春 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 王军 | 男 | 副总裁 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 俸杰 | 男 | 副总裁、董事会秘书 | 2016.8.26~2019.8.25 |
| 张静波 | 女 | 财务总监 | 2016.11.14~2019.8.25 |
| 陈立阁 | 男 | 副总裁 | 2016.12.26~2019.8.25 |
| 刘智 | 男 | 副总裁 | 2017.1.12~2019.8.25 |

吴龙江先生，本公司董事、总经理，简历详见本章“一、董事、监事、高级管理人员简介（一）董事”。

罗彤先生，本公司副总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1963 年 3 月，大学本科学历。1985 年 8 月至 1989 年 5 月在邯郸市拖拉机厂工作；1989 年 5 月至 2002 年 1 月在邯郸市经贸委任职；2002 年 1 月至 2005 年 5 月在西南证券有限责任公司飞虎证券网任职；2005 年 5 月至 2006 年 6 月在贵州铜仁机场担任副总经理；2006 年 6 月至 2008 年 3 月在贵州博维航空设施管理有限公司担任总经理；2008 年 3 月至今在本公司担任副总裁。

丘克先生，本公司副总裁，美国国籍，出生于 1963 年 3 月，研究生学历。1988 年 7 月至 2003 年 8 月在中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司、深圳中集天达空港设备有限公司担任销售员；2003 年 8 月至 2012 年 6 月在北京博维航空设施管理有限公司担任销售总监；2012 年 7 月至今在本公司担任副总裁。

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

张红军先生，本公司副总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1974 年 3 月，研究生学历。1996 年 7 月至 1997 年 2 月在北京金巢装饰材料有限公司担任财务；1997 年 2 月至 2002 年 8 月在石油龙昌药业股份有限公司上海分公司担任总经理；2002 年 8 月至 2004 年 8 月在东方智业管理顾问有限公司担任咨询总监；2004 年 9 月至 2006 年 7 月在美国科特勒咨询集团（北京）公司担任副总经理；2006 年 8 月至 2014 年 12 月在北京财富时代管理咨询有限公司担任董事、副总经理；2015 年 1 月至 2016 年 11 月在本公司历任人力资源总监、副总裁、财务总监，2016 年 11 月至今担任公司副总裁。

刘明春先生，本公司副总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1959 年 2 月，大学专科学历。1976 年 9 月至 2007 年 3 月历任中国国际航空公司重庆分公司机长、运控中心经理等职务；2007 年 3 月至 2016 年 3 月在民航重庆监管局担任副局长；2016 年 3 月至今在本公司担任副总裁。

王军先生，本公司副总裁，中国国籍，无境外永久居留权，出生于 1971 年 3 月，博士研究生学历。1996 年 7 月至 1997 年 7 月在美国麦道飞机公司担任 CRM 教员；1997 年 7 月至 1999 年 7 月在美国波音公司担任 CRM 教员；1999 年 8 月至今在大连外国语大学担任客座副教授；2002 年 11 月至 2003 年 10 月在大连机场客货公司工作；2002 年 9 月至 2012 年 7 月在大连理工大学进修博士课程；2003 年 10 月至 2012 年 7 月在大连机场股份有限公司历任经营管理部市场分部经理、市场部总经理；2012 年 8 月至 2014 年 8 月在大连机场股份有限公司担任副总经理；2014 年 8 月至 2016 年 3 月在浙江长龙航空有限公司担任副总裁；2016 年 4 月至今在本公司担任副总裁。

俸杰先生，本公司副总裁、董事会秘书，中国国籍，无境外永久居留权，出

生于 1972 年 8 月，大学本科学历。1996 年 5 月至 2006 年 3 月在贵州贵宝集团有限公司担任董事会秘书；2006 年 3 月至 2007 年 3 月在贵州柏强制药有限公司担任总经理助理；2007 年 3 月至今在华夏航空历任法务主管、总裁助理、飞机引进办总经理、董事会秘书；2015 年 1 月至今在华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司担任监事；2016 年 11 月至今在本公司担任副总裁兼任董事会秘书。

张静波女士，中国国籍，无永久境外居留权，1970 年 1 月出生，大学本科学历，非执业注册会计师。1992 年 8 月至 1996 年 8 月在北京分析仪器厂有限公司担任会计；1996 年 8 月至 2000 年 12 月在北京美标钢板陶瓷洁具有限公司担任会计主管；2001 年 1 月至 2005 年 4 月在德莎（中国）有限公司担任中国区财务及行政经理；2005 年 5 月至 2008 年 2 月在华隆瑞峰（中国）有限公司担任中国区财务总监；2008 年 3 月至 2016 年 9 月在中钢集团新型材料（浙江）有限公司担任副总经理；2016 年 10 月入职本公司，2016 年 11 月至今在本公司担任财务总监。

陈立阁先生：男，中国国籍，无境外永久居留权，1969 年 9 月出生，研究生学历。1993 年 7 月至 2001 年 4 月在中国民用航空西北地区管理局适航处担任科员；2001 年 4 月至 2004 年 5 月在中国民用航空西北地区管理局适航处担任副处长；2004 年 5 月至 2006 年 6 月在中国民用航空西北地区管理局适航维修处担任副处长；2006 年 6 月至 2010 年 9 月在中国民用航空西北地区管理局适航维修处担任处长；2010 年 9 月至 2016 年 12 月在中国民用航空西北地区管理局担任党委常委、副局长兼总工程师；2016 年 12 月至今在本公司担任副总裁。

刘智先生，中国国籍，无境外永久居留权，1970 年 11 月出生，研究生学历。1994 年 7 月至 1995 年 3 月在民航飞行学院广汉分院 Y-7 中心担任机务维修员；1995 年 3 月至 1999 年 3 月在长城航空公司机务工程部担任机务维修员；1999 年 3 月至 2001 年 9 月在民航飞行学院机务处担任工程师；2001 年 9 月至 2007 年 3 月在民航西南地区管理局担任适航维修处监察员；2007 年 3 月至 2017 年 1 月在民航西南地区管理局担任适航维修处副处长。2017 年 1 月至今在本公司担任副总裁。

（四）董事、监事、高级管理人员的任职资格

本公司董事（含独立董事）、监事和高级管理人员，均符合《公司法》等法律、法规、规范性文件和《公司章程》规定的任职资格要求。

（五）董事、监事、高级管理人员相互之间的亲属关系

公司董事长胡晓军先生与董事徐为女士是配偶关系，本公司其他董事、监事、高级管理人员之间不存在配偶关系、三代以内直系和旁系亲属关系。

二、董事、监事、高级管理人员及其近亲属的持股情况

（一）董事、监事、高级管理人员及其近亲属目前的持股情况

本公司董事长胡晓军先生直接持有华夏控股 100%股权、深圳融达 99%股权、直接和间接持有华夏通融合计 18%股权，合计间接持有公司股权比例为 57.27%；公司董事徐为女士直接持有深圳瑞成 99%股权、深圳融达 1%股权、直接和间接持有华夏通融合计 42.56%股权，合计间接持有公司股权比例为 11.76%。

本公司董事长胡晓军先生、董事徐为女士通过持有华夏控股、深圳融达、华夏通融、深圳瑞成的出资额从而间接持有本公司股份合计 248,508,000 股。胡晓军与徐为是夫妻关系。

公司其他董事、监事、高级管理人员目前的持股情况如下表所示：

| 姓名 | 职务 | 间接持有华夏通融的出资比例 | 间接持有公司的股权比例 | 间接持有公司股份（万股） |
|-----|-----------|---------------|-------------|--------------|
| 周翔 | 董事 | 0.34% | 0.04% | 13.33 |
| 邢宗熙 | 监事 | 0.88% | 0.10% | 34.67 |
| 吴龙江 | 董事、总裁 | 2.69% | 0.30% | 106.67 |
| 罗彤 | 副总裁 | 1.18% | 0.13% | 46.67 |
| 丘克 | 副总裁 | 0.63% | 0.07% | 25 |
| 李三生 | 副总裁 | 0.94% | 0.10% | 37.33 |
| 张红军 | 副总裁 | 0.73% | 0.08% | 29.07 |
| 俸杰 | 副总裁、董事会秘书 | 1.18% | 0.13% | 46.67 |

| | | | |
|----|-------|-------|--------|
| 合计 | 8.57% | 0.95% | 339.41 |
|----|-------|-------|--------|

截至本招股说明书签署日，上述人员其所直接、间接持有或间接控制的本公司股份均无质押或冻结情况。

（二）董事、监事、高级管理人员及其近亲属持股变化情况

1、直接持股变化情况

报告期内，本公司董事、监事、高级管理人员均不直接持有本公司股份，本公司董事、监事、高级管理人员的近亲属均不直接持有本公司股份。

2、间接持股情况变化情况

胡晓军通过持有本公司控股股东——华夏控股的权益，并且通过持有深圳融达和华夏通融出资额从而间接持有本公司股份；徐为通过持有深圳融达、深圳瑞成和华夏通融出资额从而间接持有本公司股份；公司董事兼总裁吴龙江通过持有贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）9.88%出资额从而间接持有华夏通融2.69%出资额；公司董事周翔通过持有贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）1.23%出资额从而间接持有华夏通融0.34%出资额；公司监事邢宗熙通过持有贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）3.21%出资额从而间接持有华夏通融0.88%出资额；公司副总裁丘克通过持有持有贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙）2.31%出资额从而间接持有华夏通融0.63%出资额；公司副总裁张红军通过持有贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）2.69%出资额从而间接持有华夏通融0.73%出资额；公司副总裁李三生通过持有持有贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙）3.46%出资额从而间接持有华夏通融0.94%出资额；公司副总裁罗彤通过持有持有贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙）4.32%出资额从而间接持有华夏通融1.18%出资额；公司副总裁兼董事会秘书俸杰通过持有贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙）4.32%出资额从而间接持有华夏通融1.18%出资额。

截止至本 2016 年 12 月 31 日，本公司董事、监事、高级管理人员间接持股比例情况如下图所示：

| 姓名 | 职务 | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|-----|-----------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | 持华夏控股股权比例 | 华夏控股持本公司股权比例 | 持华夏控股股权比例 | 华夏控股持本公司股权比例 | 持华夏控股股权比例 | 华夏控股持本公司股权比例 | 持华夏控股股权比例 | 华夏控股持本公司股权比例 |
| 胡晓军 | 董事长 | 100% | 40% | 100% | 40% | 100% | 40% | 100% | 40% |
| 姓名 | 职务 | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
| | | 持深圳融达出资比例 | 深圳融达持本公司股权比例 | 持深圳融达出资比例 | 深圳融达持本公司股权比例 | 持深圳融达出资比例 | 深圳融达持本公司股权比例 | 持深圳融达出资比例 | 深圳融达持本公司股权比例 |
| 胡晓军 | 董事长 | 99% | 15.44% | 99% | 13% | — | — | — | — |
| 徐为 | 董事 | 1% | | 1% | | — | | — | |
| 姓名 | 职务 | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
| | | 持深圳瑞成出资比例 | 深圳瑞成持本公司股权比例 | 持深圳瑞成出资比例 | 深圳瑞成持本公司股权比例 | 持深圳瑞成出资比例 | 深圳瑞成持本公司股权比例 | 持深圳瑞成出资比例 | 深圳瑞成持本公司股权比例 |
| 徐为 | 董事 | 99% | 7% | 99% | 12% | — | — | — | — |
| 姓名 | 职务 | 2016 年 12 月 31 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
| | | 持华夏通融出资比例 | 华夏通融持本公司股权比例 | 持华夏通融出资比例 | 华夏通融持本公司股权比例 | 持华夏通融出资比例 | 华夏通融持本公司股权比例 | 持华夏通融出资比例 | 华夏通融持本公司股权比例 |
| 胡晓军 | 董事长 | 18% | 11% | 99% | 11% | — | — | — | — |
| 徐为 | 董事 | 42.56% | | 1% | | — | | — | |
| 周翔 | 董事 | 0.34% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 邢宗熙 | 监事 | 0.88% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 吴龙江 | 董事、 总裁 | 2.69% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 罗彤 | 副总裁 | 1.18% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 丘克 | 副总裁 | 0.63% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 李三生 | 副总裁 | 0.94% | 11% | — | — | — | — | — | — |
| 张红军 | 副总裁 | 0.73% | 11% | — | — | — | — | — | — |

| | | | | | | | | | |
|----|---------------|-------|-----|---|---|---|---|---|---|
| 俸杰 | 副总裁、 董事会秘书 | 1.18% | 11% | — | — | — | — | — | — |
|----|---------------|-------|-----|---|---|---|---|---|---|

注：截止至本招股说明书出具日，胡晓军先生直接持有华夏通融 17.18% 出资额、间接持有华夏通融 0.82% 出资额，合计持有 18% 华夏通融出资额；徐为女士直接持有华夏通融 1% 出资额、间接持有华夏通融 41.56% 出资额，合计持有 42.56% 华夏通融出资额。

报告期内，公司实际控制人胡晓军先生的其他近亲属没有间接持有本公司股份。

三、董事、监事、高级管理人员的对外投资情况

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员的对外投资情况列表如下：

| 姓名 | 本公司职务 | 对外投资企业名称 | 注册资本 (万元) | 持股比例/ 出资比例 | 被投资企业与 本公司关系 |
|-----|--------------|---------------------|--------------|---------------|-----------------|
| 胡晓军 | 董事长 | 华夏航空控股（深圳）有限公司 | 10,000.00 | 100% | 本公司控股股东 |
| | | 深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙） | 2,000.00 | 99% | 本公司股东 |
| | | 重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙） | 11,000.00 | 99% | 本公司股东 |
| | | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 1% | 本公司股东的出资人 |
| | | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 1% | 本公司股东的出资人 |
| | | 贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙） | 2,800.00 | 1% | 本公司股东的出资人 |
| 乔玉奇 | 执行董事、 总经理 | 山西东方金路科技有限公司 | 105.00 | 94% | 无关联关系 |
| 徐为 | 董事 | 深圳融达供应链管理合伙企业（有限合伙） | 2,000.00 | 1% | 本公司股东 |
| | | 重庆华夏通融企业管理中心（有限合伙） | 11,000.00 | 1% | 本公司股东 |

| | | | | | |
|-----|-----------|----------------------|------------|--------|-----------|
| | | 深圳瑞成环境技术合伙企业（有限合伙） | 3,000.00 | 99% | 本公司股东 |
| | | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 3.37% | 本公司股东的出资人 |
| | | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 50.04% | 本公司股东的出资人 |
| | | 贵州华通叁号企业管理中心（有限合伙） | 2,800.00 | 99% | 本公司股东的出资人 |
| 梅锦方 | 监事 | 广东温氏食品集团股份有限公司 | 435,029.69 | 0.02% | 本公司股东的股东 |
| | | 新兴齐创投资合伙企业（有限合伙） | 3,631.26 | 5.45% | 无关联关系 |
| | | 广东筠诚控股股份有限公司 | 102,022.00 | 0.13% | 无关联关系 |
| 张工 | 独立董事 | 北京北斗融创投资管理有限公司 | 300.00 | 70% | 无关联关系 |
| | | 北京颐丰投资管理中心（有限合伙） | 24.00 | 50% | 无关联关系 |
| | | 北京北斗融创股权投资管理中心（有限合伙） | 500.00 | 20% | 无关联关系 |
| 吴龙江 | 董事、 总裁 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 9.88% | 本公司股东的出资人 |
| 周翔 | 董事 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 1.23% | 本公司股东的出资人 |
| 邢宗熙 | 监事 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 3.21% | 本公司股东的出资人 |
| 丘克 | 副总裁 | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 2.31% | 本公司股东的出资人 |
| 张红军 | 副总裁 | 贵州华通壹号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 2.69% | 本公司股东的出资人 |
| 李三生 | 副总裁 | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 3.46% | 本公司股东的出资人 |
| 罗彤 | 副总裁 | 贵州华通贰号企业管理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 4.32% | 本公司股东的出资人 |

| | | | | | |
|----|------------|------------------------|----------|-------|---------------|
| 俸杰 | 董秘、 副总裁 | 贵州华通壹号企业管 理中心（有限合伙） | 1,680.00 | 4.32% | 本公司股东的 出资人 |
|----|------------|------------------------|----------|-------|---------------|

除上述情况外，其他董事、监事、高级管理人员均不存在对外投资。

本公司董事、监事、高级管理人员在华夏航空以外不存在与本公司从事相同或类似业务的其他投资。上述人员所持有的其他对外投资与本公司均不存在利益冲突的情形。

四、董事、监事、高级管理人员的薪酬情况及特定协议或安排

本公司董事、监事、高级管理人员 2015 年在本公司及关联企业领取薪酬的情况如下：

| 姓名 | 职务 | 2015 年度税前薪酬 (万元) | 领取报酬的单位 |
|-----|-------|---------------------|---------|
| 胡晓军 | 董事长 | 121 | 华夏航空 |
| 吴龙江 | 董事、总裁 | 85 | 华夏航空 |
| 徐为 | 董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 乔玉奇 | 董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 周翔 | 董事 | 20 | 华夏航空 |
| 汪辉文 | 董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 张工 | 独立董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 董小英 | 独立董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 岳喜敬 | 独立董事 | 2016 年新聘请 | — |
| 邢宗熙 | 监事会主席 | 65 | 华夏航空 |
| 梅锦方 | 监事 | 2016 年新聘请 | — |
| 柳成兴 | 职工监事 | 24 | 华夏航空 |
| 罗彤 | 副总裁 | 65 | 华夏航空 |
| 丘克 | 副总裁 | 65 | 华夏航空 |
| 李三生 | 副总裁 | 65 | 华夏航空 |
| 张红军 | 副总裁 | 65 | 华夏航空 |
| 刘明春 | 副总裁 | 2016 年新聘请 | — |
| 王军 | 副总裁 | 2016 年新聘请 | — |

| | | | |
|-----|-----------|----------|------|
| 俸杰 | 副总裁、董事会秘书 | 61 | 华夏航空 |
| 张静波 | 财务总监 | 2016年新聘请 | — |
| 陈立阁 | 副总裁 | 2016年新聘请 | 华夏航空 |
| 刘智 | 副总裁 | 2017年新聘请 | 华夏航空 |

注：以上人员的收入包括薪酬、津贴、奖金等。

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

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

本公司除接受公司董事长胡晓军为本公司提供的担保外，与其他董事、监事、高级管理人员均未签订任何借款、担保等协议，也未有认股权等安排。

五、董事、监事、高级管理人员兼职情况

本公司董事、监事、高级管理人员的兼职情况如下表所示：

| 姓名 | 本公司职务 | 兼职企业名称 | 兼任职务 | 与本公司关系 |
|-----|-------|--------------|----------|---------|
| 胡晓军 | 董事长 | 华夏控股 | 执行董事 | 本公司控股股东 |
| | | 深圳融达 | 执行事务合伙人 | 本公司股东 |
| | | 华夏通融 | 执行事务合伙人 | 本公司股东 |
| | | 飞行训练中心 | 董事长 | 本公司子公司 |
| | | 北京瑞基 | 执行董事 | 本公司子公司 |
| | | 典藏旅行社 | 执行董事 | 本公司孙公司 |
| | | 云集传媒 | 执行董事、总经理 | 本公司孙公司 |
| 乔玉奇 | 董事 | 华夏控股 | 总经理 | 本公司控股股东 |
| | | 山西东方金路科技有限公司 | 执行董事 | 无关联关系 |
| 吴龙江 | 董事、总裁 | 飞行训练中心 | 董事、经理 | 本公司子公司 |
| | | 北京瑞基 | 总经理 | 本公司子公司 |
| | | 典藏旅行社 | 监事 | 本公司孙公司 |
| 周翔 | 董事 | 赣州分公司 | 负责人 | 本公司分公司 |

| | | | | |
|-----|--------|---------------------|---------|----------|
| 徐为 | 董事 | 华夏控股 | 监事 | 本公司控股股东 |
| | | 深圳瑞成 | 执行事务合伙人 | 本公司股东 |
| 汪辉文 | 董事 | 北京嘉信保险代理有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| | | 中国北方稀土（集团）高科技股份有限公司 | 副董事长 | 无关联关系 |
| | | 方正证券股份有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| | | 银泰华盈投资有限公司 | 董事长 | 本公司股东的股东 |
| | | 北京天时银创投资管理有限公司 | 执行董事、经理 | 无关联关系 |
| 张工 | 独立董事 | 第一创业摩根大通证券有限责任公司 | 独立董事 | 无关联关系 |
| | | 北京神州普惠科技股份有限公司 | 独立董事 | 无关联关系 |
| | | 北京北斗融创投资管理有限公司 | 总经理 | 无关联关系 |
| 邢宗熙 | 监事 | 北京瑞基 | 监事 | 本公司子公司 |
| | | 飞行训练中心 | 董事 | 本公司子公司 |
| 梅锦方 | 监事 | 广东温氏投资有限公司 | 董事长、总经理 | 本公司股东 |
| | | 广东中科白云创业投资有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| | | 天津市松正电动汽车技术股份有限公司 | 监事 | 无关联关系 |
| | | 广州康盛生物科技有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| | | 广东温氏食品集团股份有限公司 | 董事会秘书 | 本公司股东的股东 |
| | | 贵州好一多乳业股份有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| | | 广州众恒光电科技股份有限公司 | 监事 | 无关联关系 |
| | | 广州志鸿物流有限公司 | 董事 | 无关联关系 |
| 俸杰 | 副总裁、董秘 | 飞行训练中心 | 监事 | 本公司子公司 |

截至本招股书签署日，除上述兼职情况外，本公司董事、监事、高级管理人员

员不存在其他兼职情况。

六、董事、监事、高级管理人员的重要承诺

本公司实际控制人——董事长胡晓军先生就其所间接持有的本公司股份自愿锁定事宜做出承诺，具体内容详见本招股说明书“第四章发行人基本情况”中“十、发行人股本情况”之“（五）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺”部分的相关内容。

胡晓军先生就避免与本公司产生同业竞争的承诺，详见本招股说明书“第六章同业竞争和关联交易”之“一、同业竞争”之“（二）实际控制人和控股股东关于避免同业竞争的相关承诺”部分的相关内容。

公司董事、监事、高级管理人员做出的其他重要承诺，详见本招股说明书“第四章发行人基本情况”之“十、发行人股本情况”之“（五）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺”部分的相关内容。

七、董事、监事、高级管理人员报告期内的变动情况

报告期内，本公司董事、监事及高级管理人员的选聘和变动情况如下：

（一）董事的选聘和变动情况

2013年至2016年6月，华夏有限董事会成员由胡晓军、邢宗熙、周翔、何丹、吴龙江组成，董事会选举胡晓军出任本公司董事长。

2016年6月11日，华夏有限公司召开2016年第一次临时股东会，选举了胡晓军、邢宗熙、周翔、何丹、吴龙江为董事会成员。经当选董事选举，由胡晓军先生出任本公司董事长。

2016年8月26日，公司召开股份有限公司创立大会暨第一次股东大会，选举了股份有限公司第一届董事会成员，胡晓军、乔玉奇、吴龙江、周翔、徐为、汪辉文出任本公司董事，张工、董小英、岳喜敬出任本公司独立董事。经同日召开的第一届董事会第一次会议选举，胡晓军出任本公司董事长。

（二）监事的选聘和变动情况

2016年6月11日，华夏有限召开2016年第一次临时股东会，选举了柳成兴为公司监事。

2016年8月26日，公司召开股份有限公司创立大会暨第一次股东大会，选举产生股份有限公司第一届监事会成员，选举邢宗熙、梅锦芳出任监事；同日举行的职工代表大会选举柳成兴为公司职工代表监事。经当选监事选举，由邢宗熙先生任本公司监事会主席。

(三) 高级管理人员的选聘和变动情况

2013年1月1日，华夏有限由江波担任公司总经理，吴龙江、罗彤、景国潭、肖峰、孙彦明和丘克担任公司副总经理。

2013年3月19日，华夏有限将原总经理和副总经理职务名称变更为总裁和副总裁。

2013年5月15日，华夏有限任命吴龙江担任公司总裁，李三生为公司副总裁，江波不再担任公司总裁。

2013年12月12日，华夏有限任命邢宗熙担任公司财务总监。

2014年1月7日，华夏有限任命邢宗熙担任公司首席财务官，公司不再设财务总监一职。

2014年3月19日，华夏有限任命俸杰为公司董事会秘书。

2014年11月4日，肖锋由于身体原因辞去副总裁职务

2015年10月9日，华夏有限召开董事会，聘请张红军为公司副总裁、分管公司战略和财务工作；免去邢宗熙公司首席财务官职务，聘请其担任公司副总裁。公司副总裁人数增加至7人，分别由李三生、罗彤、景国潭、孙彦明、丘克、张红军、邢宗熙担任，吴龙江继续担任公司总裁，俸杰继续担任公司董事会秘书。

2015年11月13日，华夏有限聘任刘连海担任公司副总裁，孙彦明不再担任公司副总裁。

2016年3月8日，华夏有限聘任刘明春为公司副总裁，刘连海不再担任公司副总裁。

2016年4月12日，华夏有限聘任王军为公司副总裁。

2016年6月11日，华夏有限召开董事会，聘任吴龙江担任公司总裁；聘任俸杰担任公司董事会秘书；聘任邢宗熙、罗彤、刘明春、丘克、李三生、景国潭、张红军和王军担任公司副总裁。

2016年8月26日，公司召开华夏航空股份有限公司第一届董事会第一次

会议，聘任吴龙江为公司总裁；俸杰为公司董事会秘书；罗彤、刘明春、丘克、李三生、景国潭和王军为公司副总裁，张红军为公司副总裁兼财务总监。

2016年11月14日，公司召开华夏航空股份有限公司第一届董事会第二次会议，聘任俸杰为公司副总裁并继续兼任公司董事会秘书；聘任张静波为公司财务总监，原副总裁兼财务总监张红军继续担任公司副总裁，但不再兼任公司财务总监。

2016年12月26日，公司召开华夏航空股份有限公司第一届董事会第四次会议，公司聘任陈立阁为公司副总裁，原副总裁景国潭不再担任公司副总裁。

2017年1月12日，公司召开华夏航空股份有限公司第一届董事会第五次会议，公司聘任刘智为公司副总裁。

综上所述，本公司报告期内董事、监事和高级管理人员均未发生重大变化，基本保持了以吴龙江为核心的经营管理层的稳定性，上述董事、监事和高级管理人员的变化对公司业务和企业发展不存在重大不利影响。

第八章 公司治理

一、概述

本公司按照《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》等相关法律、法规和规范性文件的规定，建立了健全的公司治理架构，股东大会作为权力机构、董事会作为决策机构、监事会作为监督机构各司其职、相互协调、相互制衡。

为本公司法人治理结构的规范化运作进一步提供制度保证，根据相关法律、法规及《公司章程》，本公司制定了《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》、《总裁工作细则》、《董事会秘书工作细则》、《对控股子公司管理制度》、《关联交易管理办法》、《对外担保管理办法》、《对外投资管理办法》、《信息披露管理办法》、《募集资金管理办法》等相关制度。此外，为保证董事会决策的客观性和科学性，本公司现任董事会成员中 3 名独立董事，并已制定了《独立董事工作制度》。另外，董事会下设审计委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会、战略委员会等专门委员会，并制定了相应的《审计委员会工作规则》、《提名委员会工作规则》、《薪酬与考核委员会工作规则》、《战略委员会工作规则》，进一步完善了公司治理架构。

通过各种规章制度的制定和不断完善，公司已经初步建立了符合股份公司上市要求的法人治理结构。公司设立以来，股东大会、董事会、监事会、独立董事及董事会秘书均依法运作，未发生违法违规的情形。

二、股东大会制度依法运作情况

（一）股东大会的职权

股东大会应当在《公司法》和《公司章程》规定的范围内行使职权。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、非由职工代表担任的监事，决定有关董事、监事的报酬事项；
- （3）审议批准董事会的报告；

- (4) 审议批准监事会报告；
- (5) 审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；
- (6) 审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- (7) 对公司增加或者减少注册资本作出决议；
- (8) 对发行公司债券作出决议；
- (9) 对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；
- (10) 修改本章程；
- (11) 对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；
- (12) 审议批准下列担保事项：①本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计净资产的 50%以后提供的任何担保；②公司的对外担保总额，达到或超过公司最近一期经审计总资产 30%以后提供的任何担保；③为资产负债率超过 70%的担保对象提供的担保；④单笔担保额超过最近一期经审计净资产 10%的担保；⑤对股东、实际控制人及其关联方提供的担保；⑥法律法规及本章程规定的应由股东大会决定的其他对外担保事项；
- (13) 审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产 30%的事项；
- (14) 审议批准变更募集资金用途事项；
- (15) 审议股权激励计划；
- (16) 审议法律、行政法规、部门规章或本章程规定应当由股东大会决定的其他事项。

(二) 股东大会的一般规定

股东大会分为年度股东大会和临时股东大会。年度股东大会每年召开 1 次，并应于上一会计年度结束后的 6 个月内举行。临时股东大会不定期召开，出现下列情形时，临时股东大会应当在 2 个月内召开：

- (1) 董事人数不足《公司法》规定人数或者《公司章程》所定人数的 2/3 时；
- (2) 公司未弥补的亏损达实收股本总额 1/3 时；
- (3) 单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东请求时；
- (4) 董事会认为必要时；

(5) 监事会提议召开时；

(6) 法律、行政法规、部门规章或《公司章程》规定的其他情形。

(三) 股东大会的召集

股东大会由董事会依法召集，由董事长主持。

1、独立董事提议召集

独立董事有权向董事会提议召开临时股东大会。对独立董事要求召开临时股东大会的提议，董事会应当根据法律、行政法规和《公司章程》的规定，在收到提议后 10 日内提出同意或不同意召开临时股东大会的书面反馈意见。

董事会同意召开临时股东大会的，应当在作出董事会决议后的 5 日内发出召开股东大会的通知；董事会不同意召开临时股东大会的，应当说明理由并公告。

2、监事会提议召集

监事会有权向董事会提议召开临时股东大会，并应当以书面形式向董事会提出。董事会应当根据法律、行政法规和《公司章程》的规定，在收到提案后 10 日内提出同意或不同意召开临时股东大会的书面反馈意见。

董事会同意召开临时股东大会的，应当在作出董事会决议后的 5 日内发出召开股东大会的通知，通知中对原提议的变更，应当征得监事会的同意。

董事会不同意召开临时股东大会，或者在收到提案后 10 日内未作出反馈的，视为董事会不能履行或者不履行召集股东大会会议职责，监事会可以自行召集和主持。

3、单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东提议召集

单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东有权向董事会请求召开临时股东大会，并应当以书面形式向董事会提出。公司应当充分保障股东享有的股东大会召集请求权。董事会应当根据法律、行政法规和《公司章程》的规定，在收到请求后 10 日内提出同意或不同意召开临时股东大会的书面反馈意见，不得无故拖延。

董事会同意召开临时股东大会的，应当在作出董事会决议后的 5 日内发出召开股东大会的通知，通知中对原请求的变更，应当征得相关股东的同意。

董事会不同意召开临时股东大会，或者在收到请求后 10 日内未作出反馈的，

单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东有权向监事会提议召开临时股东大会，并应当以书面形式向监事会提出请求。

监事会同意召开临时股东大会的，应在收到请求 5 日内发出召开股东大会的通知，通知中对原提案的变更，应当征得相关股东的同意。

监事会未在规定期限内发出股东大会通知的，视为监事会不召集和主持股东大会，连续 90 日以上单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东可以自行召集和主持。

4、监事会和股东自行召集股东大会的通知及备案义务

监事会或股东决定自行召集股东大会的，须书面通知董事会，同时向中国证监会贵州监管局和深圳证券交易所备案。

在股东大会决议公告前，召集股东持股比例不得低于 10%。召集股东应在发出股东大会通知及发布股东大会决议公告时，向中国证监会贵州监管局和深圳证券交易所提交有关证明材料。

对于监事会或股东自行召集的股东大会，董事会和董事会秘书应予配合，提供必要的支持，并及时履行信息披露义务。董事会应当提供股权登记日的股东名册。董事会未提供股东名册的，召集人可以持召集股东大会通知的相关公告，向证券登记结算机构申请获取。召集人所获取的股东名册不得用于除召开股东大会以外的其他用途。监事会或股东自行召集的股东大会，会议所必需的费用由公司承担。

（四）股东大会的提案与通知

1、股东大会的提案

股东大会提案的内容应当属于股东大会职权范围，有明确议题和具体决议事项，并且符合法律、行政法规和本章程的有关规定。

公司召开股东大会，董事会、监事会以及单独或者合并持有公司 3%以上股份的股东，有权向公司提出提案。

单独或者合计持有公司 3%以上股份的股东，可以在股东大会召开 10 日前提出临时提案并书面提交召集人。召集人应当在收到提案后 2 日内发出股东大会补充通知，说明并公告临时提案的内容。

除前款规定外，召集人在发出股东大会通知后，不得修改股东大会通知中已列明的提案或增加新的提案。股东大会通知中未列明或不符合《公司章程》规定的提案，股东大会不得进行表决并作出决议。

2、股东大会的通知

召集人应在年度股东大会召开 20 日前以公告方式通知各股东，临时股东大会应于会议召开 15 日前以公告方式通知各股东。公司在计算起始期限时，不包括会议召开当日，但包括会议召开通知的公告日。

股东大会的通知包括以下内容：

- (1) 会议的时间、地点和会议期限；
- (2) 提交会议审议的事项和提案；
- (3) 以明显的文字说明：全体股东均有权出席股东大会，并可以书面委托代理人出席会议和参加表决，该股东代理人不必是公司的股东；
- (4) 有权出席股东大会股东的股权登记日；
- (5) 会务常设联系人姓名，电话号码。

(五) 股东大会的召开

股权登记日登记在册的所有股东或其代理人，均有权出席股东大会，并依照有关法律、法规及《公司章程》行使表决权。

个人股东亲自出席会议的，应出示本人身份证或其他能够表明其身份的有效证件或证明、股票账户卡；委托代理人出席会议的，代理人应出示有效身份证件和股东授权委托书。

法人股东应由法定代表人或者法定代表人委托的代理人出席会议。法定代表人出席会议的，应出示本人身份证、能证明其具有法定代表人资格的有效证明；委托代理人出席会议的，代理人应出示本人身份证、法人股东单位的法定代表人依法出具的书面授权委托书。

股东大会召开时，公司全体董事、监事和董事会秘书应当出席会议，总裁和其他高级管理人员应当列席会议。

股东大会由董事长主持。董事长不能履行职务或不履行职务时，由半数以上董事共同推举的一名董事主持。

监事会自行召集的股东大会，由监事会主席主持。监事会主席不能履行职务

或不履行职务时，由半数以上监事共同推举的一名监事主持。

股东自行召集的股东大会，由召集人推举代表主持。

召开股东大会时，会议主持人违反议事规则使股东大会无法继续进行的，经现场出席股东大会有表决权过半数的股东同意，股东大会可推举一人担任会议主持人，继续开会。

根据法律、行政法规、部门规章、规范性文件、《股票上市规则》、《规范运作指引》、深圳证券交易所其他相关规定和《公司章程》，股东大会应当采用网络投票方式的，公司应当提供网络投票方式。

（六）股东大会的表决和决议

股东大会决议分为普通决议和特别决议。股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 1/2 以上通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 2/3 以上通过。

下列事项由股东大会以普通决议通过：

- （1）董事会和监事会的工作报告；
- （2）董事会拟定的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （3）董事会和监事会成员的任免及其报酬和支付方法；
- （4）公司年度预算方案、决算方案；
- （5）公司年度报告；
- （6）除法律、行政法规规定或者本章程规定应当以特别决议通过以外的其他事项。

下列事项由股东大会以特别决议通过：

- （1）公司增加或者减少注册资本；
- （2）公司的分立、合并、解散和清算；
- （3）本章程的修改；
- （4）公司在一年内购买、出售重大资产或者担保金额超过公司最近一期经审计总资产 30%的；
- （5）股权激励计划；
- （6）法律、行政法规或本章程规定的，以及股东大会以普通决议认定会对

公司产生重大影响的、需要以特别决议通过的其他事项。

除累积投票外，股东大会将对所有提案进行逐项表决，对同一事项有不同提案的，将按提案提出的时间顺序进行表决。除因不可抗力等特殊原因导致股东大会中止或不能作出决议外，股东大会将不会对提案进行搁置或不予表决。

（七）股东大会运行情况

自股份公司设立以来，股东大会一直严格按照《公司法》等法律法规及《公司章程》、《股东大会议事规则》的规定规范运作，严格执行股东大会制度。

本公司的股东均认真履行股东义务，依法行使股东权利。股东大会机构和制度的建立及执行，对完善本公司治理结构和规范本公司运作发挥了积极的作用。

三、董事会制度依法运作情况

（一）董事会的构成

董事会由 9 名董事组成，其中包括 3 名独立董事。董事会设董事长 1 人。董事会设董事会秘书 1 人。

（二）董事会的职权

董事会主要行使下列职权：

- （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）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；
- （5）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （6）制订公司增加或者减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；
- （7）拟订公司重大收购、回购本公司股票或者合并、分立和解散及变更公司形式的方案；
- （8）在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易等事项；
- （9）决定公司内部管理机构的设置；
- （10）聘任或者解聘公司总裁、董事会秘书；根据总裁的提名，聘任或者

解聘公司副总裁、财务负责人等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；

(11) 制订公司的基本管理制度；

(12) 制订《公司章程》的修改方案；

(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) 决定公司向银行申请单笔不超过最近一期经审计的公司净资产 30% 的银行贷款；

(17) 法律、行政法规、部门规章或《公司章程》规定，以及股东大会授予的其他职权。

(三) 董事会的召集

董事会会议分为定期会议和临时会议。董事会每年应当至少在上下两个半年度各召开一次定期会议。董事会会议由董事长召集和主持；董事长不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上董事共同推举一名董事召集和主持。

(四) 董事会的通知

召开董事会定期会议和临时会议，董事会秘书应当分别提前 10 日和 5 日将盖有董事会秘书印章的书面会议通知，通过传真、邮件、专人送出、电子邮件或其他经董事会认可的方式，提交全体董事和监事以及总裁、董事会秘书。非直接送达的，还应当通过电话进行确认并做相应记录。

情况紧急，需要尽快召开董事会临时会议的，可以随时通过电话或者其他口头方式发出会议通知，但召集人应当在会议上作出说明；经全体董事一致同意，临时会议可以随时召开。

董事会书面会议通知应当至少包括以下内容：会议时间、地点；会议的召开方式、期限；拟审议的事项（会议提案）；发出通知的日期；会议召集人和主持人、临时会议的提议人及其书面提议；董事表决所必需的会议材料；董事应当亲自出席或者委托其他董事代为出席会议的要求；联系人和联系方式。

口头会议通知至少应包括会议时间、地点，会议的召开方式、期限，以及情况紧急需要尽快召开董事会临时会议的说明。

董事会定期会议的书面会议通知发出后，如果需要变更会议的时间、地点等

事项或者增加、变更、取消会议提案的，应当在原定会议召开日之前 3 日发出书面变更通知，说明情况和新提案的有关内容及相关材料。不足 3 日的，会议日期应当相应顺延或者取得全体与会董事的认可后按期召开。

董事会临时会议的会议通知发出后，如果需要变更会议的时间、地点等事项或者增加、变更、取消会议提案的，应当事先取得全体与会董事的认可并做好相应记录。

（五）董事会的召开

董事会会议应当有过半数的董事出席方可举行。有关董事拒不出席或者怠于出席会议导致无法满足会议召开的最低人数要求时，董事长和董事会秘书应当及时向监管部门报告。

监事可以列席董事会会议；总裁和董事会秘书未兼任董事的，应当列席董事会会议。会议主持人认为有必要的，可以通知其他有关人员列席董事会会议。

董事原则上应当亲自出席董事会会议。因故不能亲自出席董事会的，应当审慎选择并以书面形式委托其他董事代为出席。涉及表决事项的，委托人应当在委托书中明确对每一事项发表同意、反对或弃权的意见。委托其他董事对定期报告代为签署书面确认意见的，应当在委托书中进行专门授权。受托董事应当向会议主持人提交书面委托书，在会议签到簿上说明受托出席的情况。董事未出席董事会会议，亦未委托代表出席的，视为放弃在该次会议上的投票权。

董事会会议以现场召开为原则。必要时，在保障董事充分表达意见的前提下，经召集人（主持人）、提议人同意，也可以通过视频、电话、传真或者电子邮件表决等方式召开。董事会会议也可以采取现场与其他方式同时进行的方式召开。

非以现场方式召开的，以视频显示在场的董事、在电话会议中发表意见的董事、规定期限内实际收到传真或者电子邮件等有效表决票，或者董事事后提交的曾参加会议的书面确认函等计算出席会议的董事人数。

（六）董事会的表决和决议

会议表决实行一人一票，以计名和书面等方式进行，表决方式为举手投票表决或书面投票表决（包括传真方式表决）。董事会临时会议在保障董事充分表达意见的前提下，可以用传真方式、电话会议、电视电话会议或者其他可以记录的电子通讯方式进行并作出决议，并由参会董事传签决议。

除本条规定的情形外，董事会审议通过会议提案并形成相关决议，必须有超过公司全体董事人数之半数的董事对该提案投赞成票。法律、行政法规和《公司章程》规定董事会形成决议应当取得更多董事同意的，从其规定。董事会根据《公司章程》的规定，在其权限范围内对担保事项作出决议，除公司全体董事过半数同意外，还必须经出席会议的三分之二以上董事同意并经全体独立董事三分之二以上同意。不同决议在内容和含义上出现矛盾的，以形成时间在后的决议为准。

在董事回避表决的情况下，有关董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，形成决议须经无关联关系董事过半数通过。出席会议的无关联关系董事人数不足 3 人的，不得对有关提案进行表决，而应当将该事项提交股东大会审议。

提案未获通过的，在有关条件和因素未发生重大变化的情况下，董事会会议在一个月内不应当再审议内容相同的提案。

1/2 以上的与会董事或两名以上独立董事认为提案不明确、不具体，或者因会议材料不充分等其他事由导致其无法对有关事项作出判断时，会议主持人应当要求会议对该议题进行暂缓表决。提议暂缓表决的董事应当对提案再次提交审议应满足的条件提出明确要求。

（七）董事会运行情况

自本公司设立以来，本公司董事会一直严格按照《公司章程》、《董事会议事规则》的规定规范运作，并严格执行董事会制度。

四、监事会制度依法运作情况

（一）监事会的构成

公司设监事会。监事会由 3 名监事组成，监事会设主席 1 人。监事会主席由全体监事过半数选举产生。监事会应当包括股东代表和适当比例的公司职工代表，其中职工代表的比例不低于 1/3。监事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。最近两年内曾担任过公司董事或者高级管理人员的监事人数不得超过公司监事总数的二分之一。单一股东提名的监事不得超过公司监事总数的二分之一。监事的任期每届为 3 年。监事任期届满，连选可以连任。

（二）监事会的职权

监事会行使下列职权：

- （1）向股东大会报告工作；
- （2）应当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；
- （3）检查公司财务；
- （4）对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、《公司章程》或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；
- （5）当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正，并向中国证监会、深圳证券交易所或者其他有关部门报告；
- （6）提议召开临时股东大会，在董事会不履行《公司法》规定的召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；
- （7）向股东大会提出提案；
- （8）依照《公司法》第一百五十一条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；
- （9）发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，费用由公司承担；
- （10）法律、行政法规和《公司章程》规定的其他职权。

（三）监事会的召集

监事会会议分为定期会议和临时会议。监事会每 6 个月至少召开一次会议。监事可以提议召开临时监事会会议。

（四）监事会的通知

召开监事会定期会议和临时会议，监事会办公室应当分别提前 10 日和 5 日将盖有监事会印章的书面会议通知，通过专人送出、传真、邮寄方式等《公司章程》规定的形式，提交全体监事以及其他应列席会议的人员。非直接送达的，还应当通过电话进行确认并做相应记录。

情况紧急，需要尽快召开监事会临时会议的，可以随时通过口头或者电话等方式发出会议通知，但召集人应当在会议上作出说明并做相应记录。

监事会会议书面通知应当至少包括以下内容：会议的时间、地点和会议期限；

拟审议的事项（会议提案）；会议召集人和主持人、临时会议的提议人及其书面提议；监事表决所必需的会议材料；监事应当亲自出席会议的要求；发出通知的日期；联系人和联系方式。

口头会议通知至少应包括会议的时间、地点和会议期限，拟审议的事项（会议提案），以及情况紧急需要尽快召开监事会临时会议的说明。

（五）监事会的召开

监事会会议由监事会主席召集和主持；监事会主席不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上监事共同推举一名监事召集和主持。

监事会会议应当有过半数的监事出席方可举行。董事会秘书和证券事务代表应当列席监事会会议。监事会会议应严格按照规定的程序进行。监事会可以要求董事、总裁及其他高级管理人员、内部及外部审计人员出席监事会会议，回答所关注的问题。

监事会会议应当以现场方式召开。紧急情况下，监事会会议可以通讯方式进行表决，但监事会召集人（会议主持人）应当向与会监事说明具体的紧急情况。

（六）监事会的表决和决议

监事会会议的表决实行一人一票，以书面方式或举手方式表决进行。监事的表决意向分为同意、反对和弃权。与会监事应当从上述意向中选择其一，未做选择或者同时选择两个以上意向的，会议主持人应当要求该监事重新选择，拒不选择的，视为弃权；中途离开会场不回而未做选择的，视为弃权。监事会形成决议应当经全体监事过半数同意。

监事会办公室工作人员应当对现场会议做好记录。监事会会议记录应当真实、准确、完整，充分反映与会人员对所审议事项提出的意见。

出席会议的监事和记录人员应当在会议记录上签字。监事有权要求在记录上对其在会议上的发言做出某种说明性记载。必要时，应当及时向监管部门报告，也可以发表公开声明。监事既不按前款规定进行签字确认，又不对其不同意见作出书面说明或者向监管部门报告、发表公开声明的，视为完全同意会议记录的内容。

（七）监事会的运作情况

自本公司设立以来，本公司监事会一直严格按照《公司章程》、《监事会议事规则》的规定规范运作，严格执行监事会制度，对公司治理结构的不断完善和健全起到了积极的作用。

五、独立董事制度依法运作情况

（一）独立董事的基本情况

本公司现有 3 名独立董事，其中 1 名为会计专业人士。公司独立董事的提名与任职符合公司章程的规定，符合《中国证监会关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》所列的基本条件。

独立董事每届任期与公司其他董事任期相同，任期届满，连选可以连任，但是连任时间不得超过六年。独立董事连续 3 次未亲自出席董事会会议的，由董事会提请股东大会予以撤换。

（二）独立董事的任职资格

独立董事应当符合下列条件：

- （1）根据法律、行政法规及其他有关规定，具备担任上市公司董事的资格；
- （2）具有本制度所要求的独立性；
- （3）具备上市公司运作的基本知识，熟悉相关法律、行政法规、规章及规则；
- （4）具有五年以上法律、经济或者其他履行独立董事职责所必需的工作经验；
- （5）《公司章程》规定的其他条件。

独立董事必须具有独立性，下列人员不得担任独立董事：

- （1）在公司或者其附属企业任职的人员及其直系亲属、主要社会关系（直系亲属是指配偶、父母、子女等；主要社会关系是指兄弟姐妹、岳父母、儿媳女婿、兄弟姐妹的配偶、配偶的兄弟姐妹等）；
- （2）直接或间接持有本公司已发行股份 1%以上或者是公司前十名股东中的自然人股东及其直系亲属；
- （3）在直接或间接持有本公司已发行股份 5%以上的股东单位或者在公司

前五名股东单位任职的人员及其直系亲属；

- (4) 最近一年内曾经具有前三项所列举情形的人员；
- (5) 为公司或者其附属企业提供财务、法律、咨询等服务的人员；
- (6) 《公司章程》规定的其他人员；
- (7) 中国证监会认定的其他人员。

(三) 独立董事的职责

除具有《公司法》等相关法律、法规赋予董事的职权外，公司独立董事还具有以下特别职权：

(1) 上市公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元或高于上市公司最近经审计净资产值的 5% 的关联交易，应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；

- (2) 向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；
- (3) 向董事会提请召开临时股东大会；
- (4) 提议召开董事会；
- (5) 独立聘请外部审计机构和咨询机构；

(6) 在股东大会召开前公开向股东征集投票权，但不得采取有偿或者变相有偿方式进行征集。

独立董事行使上述职权应当取得全体独立董事的过半数同意。

独立董事除履行上述职责外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

- (1) 提名、任免董事；
- (2) 聘任或解聘高级管理人员；
- (3) 公司董事、高级管理人员的薪酬；
- (4) 公司现金分红政策的制定、调整、决策程序、执行情况及信息披露，

以及利润分配政策是否损害中小投资者合法权益；

(5) 公司股东、实际控制人及关联企业对公司现有或者新发生的总额高于三百万元且高于公司最近一期审计净资产的 5% 的借款或者其他资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款；

- (6) 需要披露的关联交易、对外担保（不含对合并报表范围内子公司提供

担保)、委托理财、对外提供财务资助、变更募集资金用途、股票及其衍生品种投资等重大事项;

(7) 重大资产重组方案、股权激励计划;

(8) 公司拟决定其股票不再在交易所交易,或者转而申请在其他交易场所交易或者转让;

(9) 独立董事认为有可能损害中小股东合法权益的事项;

(10) 有关法律、行政法规、部门规章、规范性文件、深圳证券交易所业务规则及《公司章程》规定的其他事项。

公司应提供独立董事履行职责所必需的工作条件和经费。公司董事会秘书应积极为独立董事履行职责提供协助,如介绍情况、提供材料等。独立董事发表的独立意见、提案及书面说明应当公告的,董事会秘书应及时到证券交易所办理公告事宜。独立董事行使职权时,公司有关人员应当积极配合,不得拒绝、阻碍或隐瞒,不得干预其独立行使职权。

(四) 独立董事发挥作用的情况

自本公司聘任独立董事以来,本公司独立董事依照有关法律、法规、规范性文件和《公司章程》、《独立董事工作制度》勤勉尽职地履行职权,积极参与公司重大经营决策,对本公司的风险管理、内部控制以及本公司的发展提出了许多意见与建议,并对需要独立董事发表意见的事项认真审议,谨慎发表独立意见,对完善本公司治理结构和规范本公司运作发挥了积极的作用。

六、董事会秘书制度依法运作情况

(一) 董事会秘书基本情况

董事会设董事会秘书一名,由董事长提名,董事会聘任或解聘,对董事会负责。

(二) 董事会秘书的任职资格

董事会秘书应当具备履行职责所必需的财务、管理、法律等专业知识,具有良好的职业道德和个人品质,取得公司股票上市的证券交易所规定的董事会秘书任职资格,并确保在任职期间投入足够的时间和精力于公司事务,切实履行董事

会秘书应履行的各项职责。

具有下列情形之一的人士不得担任公司董事会秘书：

- (1) 有《公司法》第一百四十六条规定情形之一的；
- (2) 自受到中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）最近一次行政处罚不满三年的；
- (3) 最近三年受到证券交易所公开谴责或者三次以上通报批评的；
- (4) 本公司现任监事；

(三) 董事会秘书的职责

董事会秘书的主要职责：

- (1) 负责公司信息披露事务，协调公司信息披露工作，组织制订公司信息披露事务管理制度，督促公司及相关信息披露义务人遵守信息披露相关规定；
- (2) 负责公司投资者关系管理、股东资料管理和公司文件保管等工作，协调公司与证券监管机构、股东及实际控制人、证券服务机构、媒体等之间的信息沟通；
- (3) 组织筹备董事会会议和股东大会，参加股东大会、董事会会议、监事会会议及高级管理人员相关会议，负责股东大会和董事会会议记录工作并签字确认；
- (4) 负责公司信息披露的保密工作，在未公开重大信息出现泄露时，及时向深圳证券交易所报告并公告；
- (5) 关注公共媒体报道并主动求证真实情况，督促董事会及时回复深圳证券交易所的问询；
- (6) 组织董事、监事和高级管理人员进行证券法律法规、深圳证券交易所股票上市规则及深圳证券交易所其他相关规定的培训，协助前述人员了解各自在信息披露中的权利和义务；
- (7) 督促董事、监事和高级管理人员遵守证券法律法规、证券交易所股票上市规则、证券交易所其他相关规定及《公司章程》，切实履行其所作出的承诺；在知悉公司作出或者可能作出违反有关规定的决议时，应当予以提醒并立即如实地向深圳证券交易所报告；
- (8) 《公司法》、《证券法》、中国证监会和深圳证券交易所要求履行的其他

职责。

（四）董事会秘书发挥的作用

董事会秘书自受聘以来，按照《公司法》、《公司章程》和《董事会秘书工作细则》，在历次股东大会、董事会召开前，均根据有关规定发送会议通知，为董事及独立董事提供会议材料等相关文件，并且出席了公司历次股东大会、董事会，亲自记录或安排其他人员记录会议记录。董事会秘书在公司法人治理结构的完善、与中介机构的配合协调、与监管部门的沟通协调、公司重大生产经营决策、主要管理制度的制定等方面亦发挥了重大作用。

七、董事会专门委员会的设置及运作情况

公司董事会下设审计委员会、薪酬与考核委员会、提名委员会和战略委员会。专门委员会全部由董事组成。其中审计委员会、薪酬与考核委员会、提名委员会中独立董事应占多数并担任召集人，审计委员会中至少有一名独立董事是会计专业人士。

（一）董事会专门委员会的设置情况及职责

1、审计委员会

审计委员会成员由3名委员组成，其中独立董事2名，委员中至少有一名独立董事为具有高级职称或注册会计师资格的会计专业人员。审计委员会委员由公司董事会选举产生，委员会设主任委员一名，主任委员应为会计专业人士，由全体委员选举产生。审计委员会的主要职责为：

- （1）提议聘请或更换会计师事务所；
- （2）督导公司的内部审计制度的制定及其实施；
- （3）负责内部审计与外部审计之间的沟通；
- （4）审核公司的财务信息及其披露；
- （5）审查公司的内控制度；
- （6）董事会授权的其他事宜。

2、薪酬与考核委员会

薪酬与考核委员会由3名委员组成，其中独立董事2名，召集人由独立董

事担任，其主要职责为：

- (1) 研究董事、总裁和其他高级管理人员考核的标准，进行考核并提出建议；
- (2) 研究和审查董事、总裁和其他高级管理人员的薪酬政策与方案；
- (3) 对公司薪酬制度执行情况进行监督；
- (4) 董事会授权的其他事宜。

3、提名委员会

提名委员会由 3 名委员组成，其中独立董事 2 名，召集人由独立董事担任，提名委员会委员由公司董事会选举产生。其主要职责为：

- (1) 研究董事、总经理和其他高级管理人员的选择标准和程序并提出建议；
- (2) 广泛搜寻合格的董事、总裁和其他高级管理人员的人选；
- (3) 对董事候选人、总裁和其他高级管理人员候选人进行审查并提出建议；
- (4) 董事会授权的其他事宜。

4、战略委员会

战略委员会由 5 名委员组成，战略投资委员会委员由公司董事会选举产生，其主要职责为：

- (1) 对公司长期发展战略和重大投资决策进行研究并提出建议；
- (2) 对须经董事会批准的重大投资融资方案进行研究并提出建议；
- (3) 对须经董事会批准的重大资本运作、资产经营项目进行研究并提出建议；
- (4) 对其他影响公司发展的重大事项进行研究并提出建议；
- (5) 对以上事项的实施进行检查；
- (6) 董事会授权的其他事宜。

董事会制定审计委员会、薪酬与考核委员会、提名委员会和战略委员会工作规则，各委员会遵照执行，对董事会负责。各专门委员会的提案应提交董事会审查决定。

(二) 董事会专门委员会的运作情况

自董事会各专门委员会设立以来，各专门委员会一直严格按照《公司章程》、

《董事会议事规则》及各专门委员会议事规则的规定规范运作，为董事会重大决策提供咨询、建议，对公司治理结构的不断完善和健全起到了积极的作用。

八、本公司遵守法律法规的情况

本公司及现任董事、监事和高级管理人员近三年不存在重大违法违规行为，也不存在被相关国家机关及行业主管部门等予以重大处罚的情形。

九、控股股东资金占用及关联担保情况

报告期内，本公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情况。报告期内关联方与本公司资金往来的情况请参见本招股说明书“第六章同业竞争和关联交易”之“三、关联交易”部分的相关内容。

报告期内，本公司不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其它企业进行违规担保的情况。

十、发行人内部控制的评价

（一）管理层对内部控制完整性、合理性及有效性的自我评估意见

本公司与会计报表相关的内部控制制度设置与执行情况如下：

1、控制环境

（1）公司的治理结构

公司按照《公司法》、《证券法》和《公司章程》的规定，建立了较为完善的法人治理结构。

股东大会是公司最高权力机构，通过董事会对公司进行管理和监督；董事会是公司的常设决策机构，向股东大会负责，对公司经营活动中的重大决策问题进行审议并做出决定，或提交股东大会审议；监事会是公司的监督机构，负责对公司董事、经理的行为及公司财务进行监督。董事由股东大会选举产生，董事长由董事会选举产生，公司总经理由董事会聘任，在董事会的领导下，全面负责公司的日常经营管理活动，组织实施董事会的决议。

公司董事会对公司内部控制体系的建立和监督执行负责。主要职责是：确定

建立和完善内部控制的政策和方案，监督内部控制的执行，审阅内部控制审计报告和内部控制自我评价报告，制定重大控制缺陷、风险的改进和防范措施。

（2）公司的组织机构

公司根据职责划分，结合公司实际情况，设立了内部审计部、人力资源部、财务部、飞行管理部、运行控制部、运行标准部、维修工程部等部门，并制订了相应的岗位职责，各部门及生产单位职责明确，相互牵制。公司管理层对内部控制制度的制定和有效执行负责。主要职责是：制定并实施内部控制制度编制计划，合理保证内部控制的有效执行，组织开展内部控制检查与评价并向董事会报告，执行董事会制定的重大控制缺陷、风险的改进和防范措施。

公司内部审计部对内部控制执行情况的审计负责。主要职责是：制定并实施内部控制审计计划，检查并报告风险，针对控制缺陷和风险提出改善建议；对募投项目建设、融资使用、公司定期报告编制、重大投资、项目招标等工作进行监督审计。

公司各层次权利和决策机构、职能部门能够按照各项治理制度规范运作，公司发展战略、重大生产经营、重大财务开支等均由相关机构按照规定权限来决策执行，公司内部控制环境良好。

（3）内控管理制度

公司为保证日常业务的有序进行和持续发展，结合行业特性、自身特点和实际运营管理经验，建立了较为健全有效的内部管理及控制制度体系。公司制订的内部管理及控制制度以公司的基本控制制度为基础，涵盖了公司人力资源管理、财务管理、运营管理、行政管理等整个生产经营过程和各个具体环节，确保各项工作都有章可循，形成了规范的管理体系。

公司所有员工都有责任遵循内部控制的各项流程和标准，接受公司组织的文化及专业培训，以具备履行岗位职责所需要的知识和能力。

（4）外部影响

影响公司外部环境的主要因素：相关管理监督机构的监督、审查以及国家宏观经济形势和行业动态等。公司能适时地根据外部环境的变化不断提高控制意识，强化和改进内部控制政策和程序。

2、风险评估过程

公司虽然没有设置专门的风险管理部门对风险进行管理,但在内部控制的实际执行过程中已对各个环节可能出现的经营风险、财务风险、市场风险、政策法规风险和道德风险等进行持续有效的识别、计量、评估和监控,对已识别可接受的风险,公司要求量化风险,制定控制和减少风险的方法,并进行持续监测、定期评估;对于已识别不可接受的风险,公司要求必须制定风险处理计划,落实处理计划负责人和完成日期。

3、控制活动

为合理保证各项目标的实现,公司建立了相关的控制程序,主要包括:交易授权控制、责任分工控制、凭证与记录控制、资产接触与记录使用控制、审计控制、电子信息系统控制等。

(1) 交易授权控制

公司按交易金额的大小及交易性质不同,根据《公司章程》及各项管理制度规定,采取不同的交易授权。对于经常发生的销售业务、采购业务、正常业务的费用报销、授权范围内融资等采用公司各单位、部门逐级授权审批制度;对非经常性业务交易,如对外投资、发行股票、转让股权、担保、关联交易等重大交易事项,按不同的交易额由公司总经理、董事长、董事会、股东大会审批。

(2) 责任分工控制

合理设置分工,科学划分职责权限,贯彻不相容职务相分离及每一个人工作能自动检查另一个人或更多人工作的原则,形成相互制衡机制。不相容的职务主要包括:授权批准与业务经办、业务经办与会计记录、会计记录与财产保管、业务经办与业务查核、授权批准与监督检查等。

(3) 凭证与记录控制

公司在外部凭证的取得及审核方面,根据各部门、各岗位的职责划分建立了较为完善的相互审核制度,有效杜绝了不合格凭证流入企业内部。在内部凭证的编制及审核方面,一般的凭证都预先编号。重要单证、重要空白凭证均设专人保管,设登记簿由专人记录。同时,加强了对印鉴的管理,完善了相关管理制度。

(4) 资产接触与记录使用控制

公司限制未经授权人员对财产的直接接触，采取定期盘点、财产记录、账实核对、财产保险措施，以使各种财产安全完整。公司建立了一系列资产保管制度、会计档案保管制度，并配备了必要的设备和专职人员，从而使资产的安全、记录的完整得到了根本保证。

(5) 电子信息系统控制

公司已建立了较为完善的计算机信息系统，从事公司内外部信息的采集，用于管理当局的决策依据。公司制定了《全体部门信息数据授权一览表》等制度，以规范数据信息传递，确保数据安全，并对信息管理持续优化。

4、信息系统与沟通

公司为向管理层及时有效地提供业绩报告建立了强大的信息系统，信息系统人员（包括财务人员）恪尽职守、勤勉工作，能够有效地履行赋予的职责。公司管理层也提供了适当的人力、财力以保障整个信息系统的正常、有效运行。

公司针对可疑的不恰当事项和行为建立了有效的沟通渠道和机制，使管理层就员工职责和控制责任能够进行有效沟通。组织内部沟通的充分性使员工能够有效地履行其职责，与客户、供应商、监管者和其他外部人士的有效沟通，使管理层面对各种变化能够及时采取适当的进一步行动。

5、对控制的监督

公司定期对各项内部控制进行评价，同时一方面建立各种机制使相关人员在履行正常岗位职责时，就能够在相当程度上获得内部控制有效运行的证据；另一方面通过外部沟通来证实内部产生的信息或者指出存在的问题。公司管理层高度重视内部控制的各职能部门和监管机构的报告及建议，并采取各种措施及时纠正控制运行中产生的偏差。

公司管理层根据财政部等五部委颁发的《企业内部控制基本规范》及相关具体规范的要求，对公司内部控制的有效性进行了合理的评估，认为截止 2016 年 9 月 30 日公司在所有重点控制环节建立了较为健全的、合理的内部控制制度，并已得到了有效的执行，本公司内部控制于 2016 年 9 月 30 日在所有重大方面是有效的。

（二）注册会计师对内部控制的鉴证意见

立信会计师事务所出具的《华夏航空股份有限公司内部控制鉴证报告》（信会师报字[2016]第 ZK10003 号），针对本公司内部控制发表意见如下：“公司按照财政部等五部委颁发的《企业内部控制基本规范》及相关规定于 2016 年 9 月 30 日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。”

第九章 财务会计信息

本章财务数据，非经特别说明，均引自经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计的财务报告。公司提醒投资者仔细阅读本公司的财务报告和审计报告全文，以获取全部财务资料。

一、本公司报告期内财务报表及注册会计师的审计意见

（一）注册会计师的审计意见

本公司聘请立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计了本公司财务报表，包括 2013 年 12 月 31 日、2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日、2016 年 9 月 30 日的合并及公司资产负债表，2013 年度、2014 年度、2015 年度、2016 年 1-9 月的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司所有者权益变动表以及财务报表附注。

立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具了标准无保留意见的审计报告（信会师报字[2016]第 ZK10002 号），其审计意见具体如下：“我们认为，华夏航空财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了华夏航空 2013 年 12 月 31 日、2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日、2016 年 9 月 30 日的合并及公司财务状况以及 2013 年度、2014 年度、2015 年度、2016 年 1-9 月的合并及公司经营成果和现金流量。”

(二) 合并财务报表

合并资产负债表

单位：元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 流动资产： | | | | |
| 货币资金 | 439,052,186.08 | 293,796,834.00 | 179,054,218.78 | 106,764,227.58 |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 | 1,685,250.00 | — | — | — |
| 应收账款 | 320,983,041.11 | 238,797,289.69 | 217,116,678.75 | 123,389,919.03 |
| 预付款项 | 58,284,608.12 | 37,661,194.20 | 37,128,611.22 | 30,141,778.00 |
| 其他应收款 | 229,839,971.59 | 204,881,809.80 | 129,447,582.45 | 109,033,254.72 |
| 存货 | 34,980,244.06 | 35,065,536.18 | 31,199,694.39 | 24,418,662.09 |
| 其他流动资产 | 18,924,686.09 | 13,529,386.37 | 11,825,501.30 | 3,675,377.76 |
| 流动资产合计 | 1,103,749,987.05 | 823,732,050.24 | 605,772,286.89 | 397,423,219.18 |
| 非流动资产： | | | | |
| 固定资产 | 1,838,481,052.68 | 1,389,859,092.69 | 1,057,843,692.81 | 1,093,401,198.87 |
| 在建工程 | 147,059,601.43 | 71,955,768.82 | 17,479,708.70 | 545,500.00 |
| 无形资产 | 24,191,892.31 | 6,189,125.63 | 4,497,289.34 | 2,367,809.55 |
| 长期待摊费用 | 270,893,385.88 | 204,540,445.83 | 117,013,749.23 | 76,778,813.11 |
| 递延所得税资产 | 2,674,040.14 | 2,404,180.31 | 3,606,014.09 | 2,889,876.60 |
| 非流动资产合计 | 2,283,299,972.44 | 1,674,948,613.28 | 1,200,440,454.17 | 1,175,983,198.13 |
| 资产总计 | 3,387,049,959.49 | 2,498,680,663.52 | 1,806,212,741.06 | 1,573,406,417.31 |
| 流动负债： | | | | |
| 短期借款 | 175,000,000.00 | 180,000,000.00 | 285,444,433.92 | 174,932,316.56 |
| 应付票据 | 20,000,000.00 | 10,026,838.53 | 5,400,000.00 | — |
| 应付账款 | 162,967,649.69 | 135,455,776.32 | 164,718,193.90 | 140,589,456.53 |
| 预收款项 | 82,308,674.28 | 67,452,855.86 | 48,469,219.47 | 33,207,039.18 |
| 应付职工薪酬 | — | 27,173,191.81 | 19,765,771.73 | 17,258,479.15 |
| 应交税费 | 61,143,314.44 | 32,163,318.38 | 14,551,279.29 | 9,301,193.54 |
| 其他应付款 | 216,900,324.45 | 137,778,444.04 | 118,381,092.15 | 117,647,785.01 |

| | | | | |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 一年内到期的非流动负债 | 117,668,407.08 | 24,285,920.00 | — | — |
| 流动负债合计 | 835,988,369.94 | 614,336,344.94 | 656,729,990.46 | 492,936,269.97 |
| 非流动负债： | | | | |
| 长期借款 | 99,199,011.48 | 57,140,847.43 | — | — |
| 长期应付款 | 1,555,239,463.35 | 1,266,487,371.88 | 890,235,685.53 | 947,004,396.13 |
| 专项应付款 | 364,714.81 | 469,495.81 | — | — |
| 递延收益 | 110,732,991.68 | 68,556,244.90 | 3,619,250.00 | 1,116,000.00 |
| 非流动负债合计 | 1,765,536,181.32 | 1,392,653,960.02 | 893,854,935.53 | 948,120,396.13 |
| 负债合计 | 2,601,524,551.26 | 2,006,990,304.96 | 1,550,584,925.99 | 1,441,056,666.10 |
| 所有者权益： | | | | |
| 股本 | 360,000,000.00 | 80,000,000.00 | 80,000,000.00 | 80,000,000.00 |
| 资本公积 | 275,351,898.25 | 551,019.63 | 551,019.63 | 551,019.63 |
| 盈余公积 | — | 43,872,344.08 | 18,052,573.62 | 5,647,933.30 |
| 未分配利润 | 150,173,509.98 | 367,082,710.11 | 158,441,064.29 | 47,191,154.45 |
| 归属于母公司所有者权益合计 | 785,525,408.23 | 491,506,073.82 | 257,044,657.54 | 133,390,107.38 |
| 少数股东权益 | — | 184,284.74 | -1,416,842.47 | -1,040,356.17 |
| 所有者权益合计 | 785,525,408.23 | 491,690,358.56 | 255,627,815.07 | 132,349,751.21 |
| 负债和所有者权益总计 | 3,387,049,959.49 | 2,498,680,663.52 | 1,806,212,741.06 | 1,573,406,417.31 |

合并利润表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 一、营业总收入 | 1,921,615,975.05 | 1,791,861,801.15 | 1,287,124,842.94 | 866,719,922.61 |
| 其中：营业收入 | 1,921,615,975.05 | 1,791,861,801.15 | 1,287,124,842.94 | 866,719,922.61 |
| 二、营业总成本 | 1,595,963,198.63 | 1,572,001,382.80 | 1,179,099,477.25 | 788,317,522.43 |
| 其中：营业成本 | 1,350,505,914.55 | 1,273,285,229.95 | 970,179,740.32 | 656,437,553.12 |
| 营业税金及附加 | 1,585,733.22 | 3,308,027.63 | 3,299,272.17 | 19,217,406.64 |
| 销售费用 | 77,139,995.63 | 103,533,531.41 | 84,519,303.07 | 30,723,952.79 |
| 管理费用 | 81,457,384.49 | 66,627,039.71 | 61,539,197.21 | 43,288,916.70 |
| 财务费用 | 83,136,581.57 | 129,676,759.51 | 61,445,124.65 | 33,206,201.92 |
| 资产减值损失 | 2,137,589.17 | -4,429,205.41 | -1,883,160.17 | 5,443,491.26 |
| 加：公允价值变动收益（损失以“-”号填列） | 1,685,250.00 | — | — | — |
| 投资收益（损失以“-”号填列） | 1,377,824.00 | — | — | — |
| 三、营业利润（亏损以“-”号填列） | 328,715,850.42 | 219,860,418.35 | 108,025,365.69 | 78,402,400.18 |
| 加：营业外收入 | 21,260,183.71 | 85,185,160.08 | 46,631,867.18 | 37,176,582.81 |
| 其中：非流动资产处置利得 | 700.00 | 10,123,690.75 | 1,055.33 | 41,517.03 |
| 减：营业外支出 | 2,284,895.81 | 264,907.59 | 7,666,872.17 | 93,978.70 |
| 其中：非流动资产处置损失 | 1,502,410.37 | 14,451.24 | 2,627,049.67 | 23,978.70 |
| 四、利润总额（亏损总额以“-”号填列） | 347,691,138.32 | 304,780,670.84 | 146,990,360.70 | 115,485,004.29 |
| 减：所得税费用 | 53,346,888.65 | 44,718,127.35 | 23,712,296.84 | 17,225,010.42 |
| 五、净利润（净亏损以“-”号填列） | 294,344,249.67 | 260,062,543.49 | 123,278,063.86 | 98,259,993.87 |
| 归属于母公司所有者的净利润 | 295,294,418.84 | 258,461,416.28 | 123,654,550.16 | 99,490,299.57 |
| 少数股东损益 | -950,169.17 | 1,601,127.21 | -376,486.30 | -1,230,305.70 |
| 六、其他综合收益的税后净额 | — | — | — | — |
| 七、综合收益总额 | 294,344,249.67 | 260,062,543.49 | 123,278,063.86 | 98,259,993.87 |

| | | | | |
|------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| 归属于母公司所有者的综合收益总额 | 295,294,418.84 | 258,461,416.28 | 123,654,550.16 | 99,490,299.57 |
| 归属于少数股东的综合收益总额 | -950,169.17 | 1,601,127.21 | -376,486.30 | -1,230,305.70 |
| 八、每股收益： | | | | |
| （一）基本每股收益（元/股） | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |
| （二）稀释每股收益（元/股） | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |

合并现金流量表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 一、经营活动产生的现金流量 | | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 2,067,791,144.48 | 1,992,895,243.75 | 1,349,190,267.14 | 892,424,873.10 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 153,928,007.68 | 124,137,712.91 | 58,199,231.01 | 73,487,432.29 |
| 经营活动现金流入小计 | 2,221,719,152.16 | 2,117,032,956.66 | 1,407,389,498.15 | 965,912,305.39 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 1,044,094,908.80 | 1,013,197,900.79 | 775,806,815.50 | 534,796,753.59 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 333,097,571.08 | 304,794,060.93 | 189,940,192.50 | 115,554,998.47 |
| 支付的各项税费 | 47,643,154.26 | 67,022,042.78 | 43,298,457.59 | 48,994,235.75 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 134,952,810.23 | 131,201,988.09 | 138,078,419.61 | 112,332,003.90 |
| 经营活动现金流出小计 | 1,559,788,444.37 | 1,516,215,992.59 | 1,147,123,885.20 | 811,677,991.71 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 661,930,707.79 | 600,816,964.07 | 260,265,612.95 | 154,234,313.68 |
| 二、投资活动产生的现金流量 | | | | |
| 取得投资收益收到的现金 | 1,377,824.00 | — | — | — |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 23,503,679.65 | 23,183,959.63 | 4,590,710.70 | 50,961.54 |
| 收到其他与投资活动有关的现金 | — | — | — | — |
| 投资活动现金流入小计 | 24,881,503.65 | 23,183,959.63 | 4,590,710.70 | 50,961.54 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 466,429,719.19 | 292,548,854.66 | 135,249,319.55 | 162,646,642.92 |
| 投资支付的现金 | — | — | — | — |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | 15,000,000.00 | — | — | — |
| 投资活动现金流出小计 | 481,429,719.19 | 292,548,854.66 | 135,249,319.55 | 162,646,642.92 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -456,548,215.54 | -269,364,895.03 | -130,658,608.85 | -162,595,681.38 |
| 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 | 262,689,289.78 | 430,809,107.78 | 355,452,696.95 | 174,932,316.56 |
| 收到其他与筹资活动有关的现金 | — | 80,214,662.84 | — | — |
| 筹资活动现金流入小计 | 262,689,289.78 | 511,023,770.62 | 355,452,696.95 | 174,932,316.56 |

| | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 偿还债务支付的现金 | 179,380,060.00 | 469,826,774.27 | 244,940,579.59 | 73,906,132.15 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 10,742,062.91 | 48,717,898.44 | 18,779,178.99 | 8,125,704.65 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 153,048,059.10 | 160,979,504.30 | 167,058,022.64 | 101,984,321.34 |
| 筹资活动现金流出小计 | 343,170,182.01 | 679,524,177.01 | 430,777,781.22 | 184,016,158.14 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -80,480,892.23 | -168,500,406.39 | -75,325,084.27 | -9,083,841.58 |
| 四、汇率变动对现金及现金等价物的影响 | 353,752.06 | 3,259,277.15 | -48,924.76 | -413,861.30 |
| 五、现金及现金等价物净增加额 | 125,255,352.08 | 166,210,939.80 | 54,232,995.07 | -17,859,070.58 |
| 加：期初现金及现金等价物余额 | 283,796,834.00 | 117,585,894.20 | 63,352,899.13 | 81,211,969.71 |
| 六、期末现金及现金等价物余额 | 409,052,186.08 | 283,796,834.00 | 117,585,894.20 | 63,352,899.13 |

(三) 母公司财务报表

母公司资产负债表

单位：元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 流动资产： | | | | |
| 货币资金 | 408,426,517.50 | 269,863,228.73 | 177,946,070.86 | 106,342,676.29 |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 | 1,685,250.00 | — | — | — |
| 应收账款 | 335,627,738.33 | 244,152,135.88 | 217,116,678.75 | 122,993,614.08 |
| 预付款项 | 57,149,832.32 | 37,661,194.20 | 36,882,912.22 | 29,576,441.50 |
| 其他应收款 | 235,078,978.28 | 204,802,408.68 | 128,349,700.04 | 106,464,381.69 |
| 存货 | 34,892,000.33 | 35,016,145.53 | 31,199,694.39 | 24,418,662.09 |
| 其他流动资产 | 16,969,692.45 | 13,529,386.37 | 11,825,501.30 | 3,675,377.76 |
| 流动资产合计 | 1,089,830,009.21 | 805,024,499.39 | 603,320,557.56 | 393,471,153.41 |
| 非流动资产： | | | | |
| 长期股权投资 | 35,659,200.00 | 22,550,000.00 | 2,550,000.00 | 2,550,000.00 |
| 固定资产 | 1,826,091,785.04 | 1,389,518,180.85 | 1,057,372,730.55 | 1,092,799,385.05 |
| 在建工程 | 146,672,249.00 | 71,895,768.82 | 17,479,708.70 | 545,500.00 |
| 无形资产 | 24,177,226.01 | 6,163,326.00 | 4,472,456.34 | 2,328,076.51 |
| 长期待摊费用 | 270,893,385.88 | 204,540,445.83 | 117,013,749.23 | 76,778,813.11 |
| 递延所得税资产 | 1,692,849.74 | 1,409,388.39 | 3,606,014.09 | 2,889,876.60 |
| 非流动资产合计 | 2,305,186,695.67 | 1,696,077,109.89 | 1,202,494,658.91 | 1,177,891,651.27 |
| 资产总计 | 3,395,016,704.88 | 2,501,101,609.28 | 1,805,815,216.47 | 1,571,362,804.68 |
| 流动负债： | | | | |
| 短期借款 | 175,000,000.00 | 120,000,000.00 | 285,444,433.92 | 174,932,316.56 |
| 应付票据 | 20,000,000.00 | 10,026,838.53 | 5,400,000.00 | — |
| 应付账款 | 162,962,019.05 | 135,396,147.32 | 164,713,869.90 | 140,564,655.53 |
| 预收款项 | 81,336,400.22 | 67,443,587.24 | 48,326,267.47 | 32,262,584.94 |
| 应付职工薪酬 | — | 27,173,646.66 | 19,762,441.61 | 17,258,479.15 |

| | | | | |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 应交税费 | 61,127,691.36 | 32,144,743.31 | 14,542,818.09 | 9,291,325.09 |
| 其他应付款 | 216,386,180.43 | 196,709,731.31 | 112,701,119.64 | 111,910,120.22 |
| 一年内到期的非流动负债 | 117,668,407.08 | 24,285,920.00 | — | — |
| 流动负债合计 | 834,480,698.14 | 613,180,614.37 | 650,890,950.63 | 486,219,481.49 |
| 非流动负债： | | | | |
| 长期借款 | 99,199,011.48 | 57,140,847.43 | — | — |
| 长期应付款 | 1,555,239,463.35 | 1,266,487,371.88 | 890,235,685.53 | 947,004,396.13 |
| 专项应付款 | 364,714.81 | 469,495.81 | — | — |
| 递延收益 | 110,732,991.68 | 68,556,244.90 | 3,619,250.00 | 1,116,000.00 |
| 非流动负债合计 | 1,765,536,181.32 | 1,392,653,960.02 | 893,854,935.53 | 948,120,396.13 |
| 负债合计 | 2,600,016,879.46 | 2,005,834,574.39 | 1,544,745,886.16 | 1,434,339,877.62 |
| 所有者权益： | | | | |
| 股本 | 360,000,000.00 | 80,000,000.00 | 80,000,000.00 | 80,000,000.00 |
| 资本公积 | 276,619,557.08 | 543,594.03 | 543,594.03 | 543,594.03 |
| 盈余公积 | — | 43,872,344.08 | 18,052,573.62 | 5,647,933.30 |
| 未分配利润 | 158,380,268.34 | 370,851,096.78 | 162,473,162.66 | 50,831,399.73 |
| 所有者权益合计 | 794,999,825.42 | 495,267,034.89 | 261,069,330.31 | 137,022,927.06 |
| 负债和所有者权益总计 | 3,395,016,704.88 | 2,501,101,609.28 | 1,805,815,216.47 | 1,571,362,804.68 |

母公司利润表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 一、营业收入 | 1,920,092,385.69 | 1,790,868,340.05 | 1,284,615,325.27 | 864,377,027.78 |
| 减：营业成本 | 1,346,965,916.81 | 1,272,013,367.93 | 967,755,960.47 | 654,182,126.14 |
| 营业税金及附加 | 1,554,963.16 | 3,281,166.21 | 3,294,437.39 | 19,211,334.09 |
| 销售费用 | 76,492,767.40 | 103,511,566.43 | 84,185,987.88 | 30,321,213.02 |
| 管理费用 | 79,660,168.96 | 66,049,014.26 | 61,147,913.01 | 42,871,012.43 |
| 财务费用 | 82,013,628.78 | 128,208,999.57 | 61,447,047.12 | 33,206,847.68 |
| 资产减值损失 | 2,191,995.27 | -1,344,293.84 | -2,079,826.69 | 3,695,944.98 |
| 加：公允价值变动收益（损失以“-”号填列） | 1,685,250.00 | — | — | — |
| 投资收益（损失以“-”号填列） | 1,377,824.00 | — | — | — |
| 二、营业利润（亏损以“-”号填列） | 334,276,019.31 | 219,148,519.49 | 108,863,806.09 | 80,888,549.44 |
| 加：营业外收入 | 21,007,756.47 | 84,906,585.60 | 46,559,066.17 | 37,176,582.81 |
| 其中：非流动资产处置利得 | — | — | — | — |
| 减：营业外支出 | 2,217,698.12 | 144,481.24 | 7,664,172.17 | 69,300.00 |
| 其中：非流动资产处置损失 | 1,502,410.37 | 14,451.24 | 2,627,049.67 | — |
| 三、利润总额（亏损总额以“-”号填列） | 353,066,077.66 | 303,910,623.85 | 147,758,700.09 | 117,995,832.25 |
| 减：所得税费用 | 53,333,287.13 | 45,712,919.27 | 23,712,296.84 | 17,225,010.42 |
| 四、净利润（净亏损以“-”号填列） | 299,732,790.53 | 258,197,704.58 | 124,046,403.25 | 100,770,821.83 |
| 五、其他综合收益的税后净额 | — | — | — | — |
| 六、综合收益总额 | 299,732,790.53 | 258,197,704.58 | 124,046,403.25 | 100,770,821.83 |

母公司现金流量表

单位：元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 一、经营活动产生的现金流量 | | | | |
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 2,057,335,989.43 | 1,983,595,708.27 | 1,347,085,946.76 | 889,915,070.60 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 94,141,216.54 | 186,777,526.06 | 58,182,199.81 | 71,389,822.90 |
| 经营活动现金流入小计 | 2,151,477,205.97 | 2,170,373,234.33 | 1,405,268,146.57 | 961,304,893.50 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 1,044,757,611.91 | 1,017,340,802.33 | 774,853,684.70 | 531,403,999.61 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 329,995,387.49 | 302,637,749.69 | 186,574,953.56 | 115,554,998.47 |
| 支付的各项税费 | 47,519,026.58 | 67,005,295.23 | 43,292,215.56 | 48,985,940.25 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 135,878,291.65 | 128,619,479.08 | 141,078,723.83 | 111,057,876.79 |
| 经营活动现金流出小计 | 1,558,150,317.63 | 1,515,603,326.33 | 1,145,799,577.65 | 807,002,815.12 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 593,326,888.34 | 654,769,908.00 | 259,468,568.92 | 154,302,078.38 |
| 二、投资活动产生的现金流量 | | | | |
| 收回投资收到的现金 | — | — | — | — |
| 取得投资收益收到的现金 | 1,377,824.00 | — | — | — |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 22,106,238.53 | 23,183,959.63 | 4,590,710.70 | 50,961.54 |
| 收到其他与投资活动有关的现金 | — | — | — | — |
| 投资活动现金流入小计 | 23,484,062.53 | 23,183,959.63 | 4,590,710.70 | 50,961.54 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 464,329,653.88 | 292,487,888.03 | 135,138,872.15 | 162,123,038.91 |
| 投资支付的现金 | — | 20,000,000.00 | — | — |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | 15,000,000.00 | — | — | — |
| 投资活动现金流出小计 | 479,329,653.88 | 312,487,888.03 | 135,138,872.15 | 162,123,038.91 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -455,845,591.35 | -289,303,928.40 | -130,548,161.45 | -162,072,077.37 |
| 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 | 262,689,289.78 | 370,809,107.78 | 355,452,696.95 | 174,932,316.56 |
| 收到其他与筹资活动有关的现金 | — | 80,214,662.84 | — | — |

| | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 筹资活动现金流入小计 | 262,689,289.78 | 451,023,770.62 | 355,452,696.95 | 174,932,316.56 |
| 偿还债务支付的现金 | 119,380,060.00 | 469,826,774.27 | 244,940,579.59 | 73,906,132.15 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 9,532,930.96 | 45,557,266.35 | 18,779,178.99 | 8,125,704.65 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 153,048,059.10 | 160,979,504.30 | 167,058,022.64 | 101,984,321.34 |
| 筹资活动现金流出小计 | 281,961,050.06 | 676,363,544.92 | 430,777,781.22 | 184,016,158.14 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -19,271,760.28 | -225,339,774.30 | -75,325,084.27 | -9,083,841.58 |
| 四、汇率变动对现金及现金等价物的影响 | 353,752.06 | 3,259,277.15 | -48,924.76 | -413861.3 |
| 五、现金及现金等价物净增加额 | 118,563,288.77 | 143,385,482.45 | 53,546,398.44 | -17,267,701.87 |
| 加：期初现金及现金等价物余额 | 259,863,228.73 | 116,477,746.28 | 62,931,347.84 | 80,199,049.71 |
| 六、期末现金及现金等价物余额 | 378,426,517.50 | 259,863,228.73 | 116,477,746.28 | 62,931,347.84 |

二、财务报表的编制基础

公司以持续经营为基础,根据实际发生的交易和事项,按照财政部颁布的《企业会计准则——基本准则》和各项具体会计准则、企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定(以下合称“企业会计准则”),以及中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第15号——财务报告的一般规定》的披露规定编制财务报表。

三、合并财务报表范围及其变化情况

(一) 合并财务报表范围

截至2016年9月30日止,本公司合并财务报表范围内子公司如下:

| 子公司名称 | 注册地 | 业务性质 | 注册资本 | 发行人持股比例 |
|--------------------|-------------------------------|---|----------|---------|
| 北京瑞基航空设施管理有限公司 | 北京市顺义区物流园八街9号院6号楼3层326室 | 为国内外航空运输企业提供地面保障及延伸服务等 | 500万元 | 100% |
| 北京华夏典藏旅行社有限公司 | 北京市顺义区北京空港物流基地物流园八街1号二层B2-287 | 国内旅游业务;出境旅游业务;入境旅游业务;旅游信息咨询;销售日用品;会议服务;组织文化艺术交流活动(不含演出)。 | 200万元 | 100% |
| 华夏航空(重庆)飞行训练中心有限公司 | 重庆市渝北区龙兴镇迎龙大道19号 | 飞行人员、维修人员、乘务人员及其他与航空有关各类人员的培训和教育,员工培训,航空业务知识咨询,航空相关课程软件的开发与销售,模拟机维护和维修相关技术服务,货物和技术的进出口,住宿服务 | 10,000万元 | 100% |
| 华夏云集(重庆)文化传媒有限公司 | 重庆市渝北区龙兴镇迎龙大道19号 | 设计、制作、代理、发布国内外广告;企业形象设计;商务信息咨询;展示、展览策划;市场调研。 | 100万元 | 100% |

（二）合并范围的变更

截至 2016 年 9 月 30 日止，本公司合并财务报表范围的变化情况如下：

| 子公司 | 是否纳入合并财务报表范围 | | | |
|--------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
| 北京瑞基 | 是 | 是 | 是 | 是 |
| 典藏旅行社 | 是 | 是 | 是 | 是 |
| 飞行训练中心 | 是 | 是 | — | — |
| 云集传媒 | 是 | — | — | — |

2015 年 1 月，公司投资新设全资子公司华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司，注册资本 100,000,000.00 元。

2016 年 8 月，公司投资新设全资子公司华夏云集（重庆）文化传媒有限公司，注册资本 1,000,000.00 元。

四、重要会计政策和会计估计

（一）遵循企业会计准则的声明

公司所编制的财务报表符合企业会计准则的要求，真实、完整地反映了报告期公司的财务状况、经营成果、现金流量等有关信息。

（二）会计期间

自公历 1 月 1 日至 12 月 31 日止为一个会计年度。

本报告期为 2013 年 1 月 1 日至 2016 年 9 月 30 日。

（三）营业周期

本公司营业周期为 12 个月。

（四）记账本位币

本公司采用人民币为记账本位币。

（五）同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法

1、同一控制下企业合并

本公司在企业合并中取得的资产和负债，按照合并日在被合并方资产、负债

(包括最终控制方收购被合并方而形成的商誉)在最终控制方合并财务报表中的账面价值计量。在合并中取得的净资产账面价值与支付的合并对价账面价值(或发行股份面值总额)的差额,调整资本公积中的股本溢价,资本公积中的股本溢价不足冲减的,调整留存收益。

2、非同一控制下企业合并

本公司在购买日对作为企业合并对价付出的资产、发生或承担的负债按照公允价值计量,公允价值与其账面价值的差额,计入当期损益。本公司对合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额,确认为商誉;合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额,经复核后,计入当期损益。

为企业合并发生的审计、法律服务、评估咨询等中介费用以及其他直接相关费用,于发生时计入当期损益;为企业合并而发行权益性证券的交易费用,冲减权益。

(六) 合并财务报表的编制方法

1、合并范围

本公司合并财务报表的合并范围以控制为基础确定,所有子公司(包括本公司所控制的被投资方可分割的部分)均纳入合并财务报表。

2、合并程序

本公司以自身和各子公司的财务报表为基础,根据其他有关资料,编制合并财务报表。本公司编制合并财务报表,将整个企业集团视为一个会计主体,依据相关企业会计准则的确认、计量和列报要求,按照统一的会计政策,反映本企业集团整体财务状况、经营成果和现金流量。

所有纳入合并财务报表合并范围的子公司所采用的会计政策、会计期间与本公司一致,如子公司采用的会计政策、会计期间与本公司不一致的,在编制合并财务报表时,按本公司的会计政策、会计期间进行必要的调整。对于非同一控制下企业合并取得的子公司,以购买日可辨认净资产公允价值为基础对其财务报表进行调整。对于同一控制下企业合并取得的子公司,以其资产、负债(包括最终控制方收购该子公司而形成的商誉)在最终控制方财务报表中的账面价值为基础

对其财务报表进行调整。

子公司所有者权益、当期净损益和当期综合收益中属于少数股东的份额分别在合并资产负债表中所有者权益项目下、合并利润表中净利润项目下和综合收益总额项目下单独列示。子公司少数股东分担的当期亏损超过了少数股东在该子公司期初所有者权益中所享有份额而形成的余额，冲减少数股东权益。

（1）增加子公司或业务

在报告期内，若因同一控制下企业合并增加子公司或业务的，则调整合并资产负债表的期初数；将子公司或业务合并当期期初至报告期末的收入、费用、利润纳入合并利润表；将子公司或业务合并当期期初至报告期末的现金流量纳入合并现金流量表，同时对比较报表的相关项目进行调整，视同合并后的报告主体自最终控制方开始控制时点起一直存在。

因追加投资等原因能够对同一控制下的被投资方实施控制的，视同参与合并的各方在最终控制方开始控制时即以目前的状态存在进行调整。在取得被合并方控制权之前持有的股权投资，在取得原股权之日与合并方和被合并方同处于同一控制之日孰晚日起至合并日之间已确认有关损益、其他综合收益以及其他净资产变动，分别冲减比较报表期间的期初留存收益或当期损益。

在报告期内，若因非同一控制下企业合并增加子公司或业务的，则不调整合并资产负债表期初数；将该子公司或业务自购买日至报告期末的收入、费用、利润纳入合并利润表；该子公司或业务自购买日至报告期末的现金流量纳入合并现金流量表。

因追加投资等原因能够对非同一控制下的被投资方实施控制的，对于购买日之前持有的被购买方的股权，本公司按照该股权在购买日的公允价值进行重新计量，公允价值与其账面价值的差额计入当期投资收益。购买日之前持有的被购买方的股权涉及权益法核算下的其他综合收益以及除净损益、其他综合收益和利润分配之外的其他所有者权益变动的，与其相关的其他综合收益、其他所有者权益变动转为购买日所属当期投资收益，由于被投资方重新计量设定受益计划净负债或净资产变动而产生的其他综合收益除外。

（2）处置子公司或业务

在报告期内，本公司处置子公司或业务，则该子公司或业务期初至处置日的

收入、费用、利润纳入合并利润表；该子公司或业务期初至处置日的现金流量纳入合并现金流量表。

因处置部分股权投资或其他原因丧失了对被投资方控制权时，对于处置后的剩余股权投资，本公司按照其在丧失控制权日的公允价值进行重新计量。处置股权取得的对价与剩余股权公允价值之和，减去按原持股比例计算应享有原有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额与商誉之和的差额，计入丧失控制权当期的投资收益。与原有子公司股权投资相关的其他综合收益或除净损益、其他综合收益及利润分配之外的其他所有者权益变动，在丧失控制权时转为当期投资收益，由于被投资方重新计量设定受益计划净负债或净资产变动而产生的其他综合收益除外。

因其他投资方对子公司增资而导致本公司持股比例下降从而丧失控制权的，按照上述原则进行会计处理。

（3）购买子公司少数股权

本公司因购买少数股权新取得的长期股权投资与按照新增持股比例计算应享有子公司自购买日（或合并日）开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整合并资产负债表中的资本公积中的股本溢价，资本公积中的股本溢价不足冲减的，调整留存收益。

（4）不丧失控制权的情况下部分处置对子公司的股权投资

在不丧失控制权的情况下因部分处置对子公司的长期股权投资而取得的处置价款与处置长期股权投资相对应享有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整合并资产负债表中的资本公积中的股本溢价，资本公积中的股本溢价不足冲减的，调整留存收益。

（七）现金及现金等价物的确定标准

在编制现金流量表时，将本公司库存现金以及可以随时用于支付的存款确认为现金。将同时具备期限短（从购买日起三个月内到期）、流动性强、易于转换为已知现金、价值变动风险很小四个条件的投资，确定为现金等价物。

（八）外币业务

外币业务采用交易发生日的即期汇率作为折算汇率将外币金额折合成人民币记账。

资产负债表日外币货币性项目余额按资产负债表日即期汇率折算，由此产生的汇兑差额，除属于与购建符合资本化条件的资产相关的外币专门借款产生的汇兑差额按照借款费用资本化的原则处理外，均计入当期损益。

（九）金融工具

金融工具包括金融资产、金融负债和权益工具。

1、金融工具的分类

金融资产和金融负债于初始确认时分类为：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债，包括以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产（金融负债）；持有至到期投资；应收款项；可供出售金融资产；其他金融负债等。

2、金融工具的确认依据和计量方法

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产（金融负债）

取得时以公允价值（扣除已宣告但尚未发放的现金股利或已到付息期但尚未领取的债券利息）作为初始确认金额，相关的交易费用计入当期损益。

持有期间将取得的利息或现金股利确认为投资收益，期末将公允价值变动计入当期损益。

处置时，其公允价值与初始入账金额之间的差额确认为投资收益，同时调整公允价值变动损益。

（2）持有至到期投资

取得时按公允价值（扣除已到付息期但尚未领取的债券利息）和相关交易费用之和作为初始确认金额。

持有期间按照摊余成本和实际利率计算确认利息收入，计入投资收益。实际利率在取得时确定，在该预期存续期间或适用的更短期间内保持不变。

处置时，将所取得价款与该投资账面价值之间的差额计入投资收益。

（3）应收款项

公司对外销售商品或提供劳务形成的应收债权，以及公司持有的其他企业的不包括在活跃市场上有报价的债务工具的债权，包括应收账款、其他应收款等，以向购货方应收的合同或协议价款作为初始确认金额；具有融资性质的，按其现

值进行初始确认。

收回或处置时，将取得的价款与该应收款项账面价值之间的差额计入当期损益。

（4）可供出售金融资产

取得时按公允价值（扣除已宣告但尚未发放的现金股利或已到付息期但尚未领取的债券利息）和相关交易费用之和作为初始确认金额。

持有期间将取得的利息或现金股利确认为投资收益。期末以公允价值计量且将公允价值变动计入其他综合收益。但是，在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的权益工具投资，以及与该权益工具挂钩并须通过交付该权益工具结算的衍生金融资产，按照成本计量。

处置时，将取得的价款与该金融资产账面价值之间的差额，计入投资损益；同时，将原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额对应处置部分的金额转出，计入当期损益。

（5）其他金融负债

按其公允价值和相关交易费用之和作为初始确认金额。采用摊余成本进行后续计量。

3、金融资产转移的确认依据和计量方法

公司发生金融资产转移时，如已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方，则终止确认该金融资产；如保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，则不终止确认该金融资产。

在判断金融资产转移是否满足上述金融资产终止确认条件时，采用实质重于形式的原则。公司将金融资产转移区分为金融资产整体转移和部分转移。金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项金额的差额计入当期损益：

（1）所转移金融资产的账面价值；

（2）因转移而收到的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额（涉及转移的金融资产为可供出售金融资产的情形）之和。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和未终止确认部分之间，按照各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：

(1) 终止确认部分的账面价值；

(2) 终止确认部分的对价，与原直接计入所有者权益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为可供出售金融资产的情形）之和。

金融资产转移不满足终止确认条件的，继续确认该金融资产，所收到的对价确认为一项金融负债。

4、金融负债终止确认条件

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，则终止确认该金融负债或其一部分；本公司若与债权人签定协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，则终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

对现存金融负债全部或部分合同条款作出实质性修改的，则终止确认现存金融负债或其一部分，同时将修改条款后的金融负债确认为一项新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认时，终止确认的金融负债账面价值与支付对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

本公司若回购部分金融负债的，在回购日按照继续确认部分与终止确认部分的相对公允价值，将该金融负债整体的账面价值进行分配。分配给终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

5、金融资产和金融负债的公允价值的确定方法

存在活跃市场的金融工具，以活跃市场中的报价确定其公允价值。不存在活跃市场的金融工具，采用估值技术确定其公允价值。在估值时，本公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术，选择与市场参与者在相关资产或负债的交易中所考虑的资产或负债特征相一致的输入值，并优先使用相关可观察输入值。只有在相关可观察输入值无法取得或取得不切实可行的情况下，才使用不可观察输入值。

6、金融资产（不含应收款项）减值的测试方法及会计处理方法

除以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产外，本公司于资产负债

表日对金融资产的账面价值进行检查,如果有客观证据表明某项金融资产发生减值的,计提减值准备。

(十) 应收款项坏账准备

1、单项金额重大并单独计提坏账准备的应收款项:

单项金额重大的判断依据或金额标准:

金额 1,000 万元以上(含)的款项。

单项金额重大并单独计提坏账准备的计提方法:

单独进行减值测试,如有客观证据表明其已发生减值,按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备,计入当期损益。单独测试未发生减值的应收款项,将其归入相应组合计提坏账准备。

2、按信用风险特征组合计提坏账准备应收款项

对于单项金额不重大的应收款项,与经单独测试后未减值的应收款项一起按信用风险特征划分为若干组合,根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收款项组合的实际损失率为基础,结合现时情况确定应计提的坏账准备。

(1) 确定组合的依据如下:

| 组别 | 内容 |
|------|--------------------|
| 组合 1 | 应收关联方款项 |
| 组合 2 | 应收押金、租赁保证金、支线航空补贴款 |
| 组合 3 | 除上述以外的其他应收款项 |

(2) 按信用风险特征组合计提坏账准备的计提方法

| 组别 | 计提方法 |
|------|-------|
| 组合 1 | 个别认定法 |
| 组合 2 | 个别认定法 |
| 组合 3 | 账龄分析法 |

组合中,采用账龄分析法计提坏账准备的:

| 账龄 | 应收账款计提比例 | 其他应收款计提比例 |
|--------------|----------|-----------|
| 1 年以内(含 1 年) | 0% | 0% |

| | | |
|------|------|------|
| 1至2年 | 10% | 10% |
| 2至3年 | 30% | 30% |
| 3至4年 | 50% | 50% |
| 4年以上 | 100% | 100% |

组合中，采用其他方法计提坏账准备的：

| 组别 | 应收账款计提比例 | 其他应收款计提比例 |
|-----|----------|-----------|
| 组合1 | 0% | 0% |
| 组合2 | 0% | 0% |

公司期末对于不适用按账龄段划分的类似信用风险特征组合的应收票据、预付账款、长期应收款等其他应收款项均进行单项减值测试。如有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，计提坏账准备。如经减值测试未发现减值的，则不计提坏账准备。

3、单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收款项：

单独计提坏账准备的理由：

应收账款的未来现金流量现值与按信用风险特征的应收款项组合的未来现金流量现值存在显著差异。

坏账准备的计提方法：

单独进行减值测试，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。单独测试未发生减值的应收款项，将其归入相应组合计提坏账准备。

（十一）存货

1、存货的分类

存货分类为航材和航材消耗件及其他。航材消耗件指一次性领用并消耗的零部件。

2、发出存货的计价方法

存货发出时按先进先出法。

3、不同类别存货可变现净值的确定依据

期末对存货进行全面清查后，按存货的成本与可变现净值孰低提取或调整存货跌价准备。

期末按照单个存货项目计提存货跌价准备；但对于数量繁多、单价较低的存货，按照存货类别计提存货跌价准备。

除有明确证据表明资产负债表日市场价格异常外，存货项目的可变现净值以资产负债表日市场价格或资产负债表日后常规业务发生价格为基础确定。

4、存货的盘存制度

采用永续盘存制。

5、低值易耗品和包装物的摊销方法

(1) 低值易耗品采用一次转销法；

(2) 包装物采用一次转销法

(十二) 长期股权投资

1、共同控制、重大影响的判断标准

共同控制，是指按照相关约定对某项安排所共有的控制，并且该安排的相关活动必须经过分享控制权的参与方一致同意后才能决策。本公司与其他合营方一同对被投资单位实施共同控制且对被投资单位净资产享有权利的，被投资单位为本公司的合营企业。

重大影响，是指对一个企业的财务和经营决策有参与决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。本公司能够对被投资单位施加重大影响的，被投资单位为本公司联营企业。

2、初始投资成本的确定

(1) 企业合并形成的长期股权投资

同一控制下的企业合并：公司以支付现金、转让非现金资产或承担债务方式以及以发行权益性证券作为合并对价的，在合并日按照取得被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。因追加投资等原因能够对同一控制下的被投资单位实施控制的，在合并日根据合并后应享有被合并方净资产在最终控制方合并财务报表中的账面价值的

份额，确定长期股权投资的初始投资成本。合并日长期股权投资的初始投资成本，与达到合并前的长期股权投资账面价值加上合并日进一步取得股份新支付对价的账面价值之和的差额，调整股本溢价，股本溢价不足冲减的，冲减留存收益。

非同一控制下的企业合并：公司按照购买日确定的合并成本作为长期股权投资的初始投资成本。因追加投资等原因能够对非同一控制下的被投资单位实施控制的，按照原持有的股权投资账面价值加上新增投资成本之和，作为改按成本法核算的初始投资成本。

（2）其他方式取得的长期股权投资

以支付现金方式取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本。

3、后续计量及损益确认方法

（1）成本法核算的长期股权投资

公司对子公司的长期股权投资，采用成本法核算。除取得投资时实际支付的价款或对价中包含的已宣告但尚未发放的现金股利或利润外，公司按照享有被投资单位宣告发放的现金股利或利润确认当期投资收益。

（2）权益法核算的长期股权投资

对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，不调整长期股权投资的初始投资成本；初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益。

公司按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权投资的账面价值；按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值；对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动，调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益。

（3）长期股权投资的处置

处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款的差额，计入当期损益。

（十三）固定资产

1、固定资产确认条件

固定资产指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有，并且使用寿命超过一个会计年度的有形资产。固定资产在同时满足下列条件时予以确认：

- （1）与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业；
- （2）该固定资产的成本能够可靠地计量。

2、折旧方法

固定资产折旧采用年限平均法分类计提，根据固定资产类别、预计使用寿命和预计净残值率确定折旧率。如固定资产各组成部分的使用寿命不同或者以不同方式为企业经济利益，则选择不同折旧率或折旧方法，分别计提折旧。

融资租赁方式租入的固定资产，能合理确定租赁期届满时将会取得租赁资产所有权的，在租赁资产尚可使用年限内计提折旧；无法合理确定租赁期届满时能够取得租赁资产所有权的，在租赁期与租赁资产尚可使用年限两者中较短的期间内计提折旧。

在每一个会计年度终了，对固定资产使用年限、折旧方法和残值率进行复核。

各类固定资产折旧方法、折旧年限、残值率和年折旧率如下：

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限 | 残值率 | 年折旧率 |
|-----------|-------|--------|------|--------------|
| 房屋及建筑物 | 年限平均法 | 30-50年 | 0% | 2%-3.33% |
| 飞机及发动机 | 年限平均法 | 15年 | 5% | 6.33% |
| 高价周转件 | 年限平均法 | 10年 | 0% | 10% |
| 运输工具 | 年限平均法 | 3-10年 | 3% | 9.7%-32.33% |
| 设备类 | 年限平均法 | 5-10年 | 0-3% | 9.7%-20% |
| 办公类 | 年限平均法 | 3-5年 | 3% | 19.4%-32.33% |
| 融资租入固定资产： | | | | |
| 其中：飞机及发动机 | 年限平均法 | 15年 | 5% | 6.33% |
| 高价周转件 | 年限平均法 | 10年 | 0% | 10% |

3、融资租入固定资产的认定依据、计价方法

公司与租赁方所签订的租赁协议条款中规定了下列条件之一的，确认为融资租入资产：

- (1) 租赁期满后租赁资产的所有权归属于本公司；
- (2) 公司具有购买资产的选择权，购买价款远低于行使选择权时该资产的公允价值；
- (3) 租赁期占所租赁资产使用寿命的大部分；
- (4) 租赁开始日的最低租赁付款额现值，与该资产的公允价值不存在较大的差异。

公司在承租开始日，将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认的融资费。

(十四) 在建工程

在建工程项目按建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出，作为固定资产的入账价值。所建造的固定资产在工程已达到预定可使用状态，但尚未办理竣工决算的，自达到预定可使用状态之日起，根据工程预算、造价或者工程实际成本等，按估计的价值转入固定资产，并按本公司固定资产折旧政策计提固定资产的折旧，待办理竣工决算后，再按实际成本调整原来的暂估价值，但不调整原已计提的折旧额。

(十五) 借款费用

1、借款费用资本化的确认原则

借款费用，包括借款利息、折价或者溢价的摊销、辅助费用以及因外币借款而发生的汇兑差额等。

公司发生的借款费用，可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的，予以资本化，计入相关资产成本；其他借款费用，在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。

符合资本化条件的资产，是指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

借款费用同时满足下列条件时开始资本化：

(1) 资产支出已经发生，资产支出包括为购建或者生产符合资本化条件的资产而以支付现金、转移非现金资产或者承担带息债务形式发生的支出；

(2) 借款费用已经发生；

(3) 为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

2、借款费用资本化期间

资本化期间，指从借款费用开始资本化时点到停止资本化时点的期间，借款费用暂停资本化的期间不包括在内。

当购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时，借款费用停止资本化。

3、暂停资本化期间

符合资本化条件的资产在购建或生产过程中发生的非正常中断、且中断时间连续超过 3 个月的，则借款费用暂停资本化；该项中断如是所购建或生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用状态或者可销售状态必要的程序，则借款费用继续资本化。在中断期间发生的借款费用确认为当期损益，直至资产的购建或者生产活动重新开始后借款费用继续资本化。

4、借款费用资本化率、资本化金额的计算方法

对于为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入的专门借款，以专门借款当期实际发生的借款费用，减去尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额，来确定借款费用的资本化金额。

对于为购建或者生产符合资本化条件的资产而占用的一般借款，根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的借款费用金额。资本化率根据一般借款加权平均利率计算确定。

(十六) 无形资产

1、无形资产的计价方法

(1) 公司取得无形资产时按成本进行初始计量

外购无形资产的成本，包括购买价款、相关税费以及直接归属于使该项资产达到预定用途所发生的其他支出。购买无形资产的价款超过正常信用条件延期支付，实质上具有融资性质的，无形资产的成本以购买价款的现值为基础确定。

债务重组取得债务人用以抵债的无形资产，以该无形资产的公允价值为基础确定其入账价值，并将重组债务的账面价值与该用以抵债的无形资产公允价值之间的差额，计入当期损益。

在非货币性资产交换具备商业实质且换入资产或换出资产的公允价值能够可靠计量的前提下，非货币性资产交换换入的无形资产以换出资产的公允价值为基础确定其入账价值，除非有确凿证据表明换入资产的公允价值更加可靠；不满足上述前提的非货币性资产交换，以换出资产的账面价值和应支付的相关税费作为换入无形资产的成本，不确认损益。

(2) 后续计量

在取得无形资产时分析判断其使用寿命。

对于使用寿命有限的无形资产，在为企业带来经济利益的期限内按直线法摊销；无法预见无形资产为企业带来经济利益期限的，视为使用寿命不确定的无形资产，不予摊销。

2、使用寿命有限的无形资产的使用寿命估计情况：

| 项 目 | 预计使用寿命 | 依据 |
|-------|---------------------|---------------------|
| 土地使用权 | 使用权证载明年限或 预计使用年限 | 使用权证载明年限或 预计受益期间 |
| 电脑软件 | 3-10 年 | 预计受益期间 |

每年度终了，对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核并做相应调整。

经复核，报告期末无形资产的使用寿命及摊销方法与以前估计未有不同。

3、划分研究阶段和开发阶段的具体标准

公司内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出和开发阶段支出。

(1) 研究阶段

为获取并理解新的科学或技术知识等而进行的独创性的有计划调查、研究活动的阶段。

（2）开发阶段

在进行商业性生产或使用前，将研究成果或其他知识应用于某项计划或设计，以生产出新的或具有实质性改进的材料、装置、产品等活动的阶段。

4、开发阶段支出资本化的具体条件

内部研究开发项目开发阶段的支出，同时满足下列条件时确认为无形资产：

（1）完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；

（2）具有完成该无形资产并使用或出售的意图；

（3）无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；

（4）有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；

（5）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

开发阶段的支出，若不满足上列条件的，于发生时计入当期损益。研究阶段的支出，在发生时计入当期损益。

（十七）长期资产减值

长期股权投资、采用成本模式计量的投资性房地产、固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产等长期资产，于资产负债表日存在减值迹象的，进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

（十八）长期待摊费用

长期待摊费用为已经发生但应由本期和以后各期负担的分摊期限在一年以上的各项费用。本公司长期待摊费用包括飞行员引进费、高价周转件售后回租差额、经营租入固定资产装修或改良支出等，在受益期内平均摊销。

1、摊销方法

长期待摊费用在受益期内平均摊销。

2、摊销年限

| 项目 | 摊销年限 |
|-----------------|----------------------------|
| 飞行员引进费 | 按飞行员预计可服务年限摊销，最长不超过 20 年 |
| 高价周转件售后回租差额 | 按高价周转件预计剩余使用年限摊销，最长不超过 8 年 |
| 经营租入固定资产装修或改良支出 | 3 年 |

（十九）职工薪酬

1、短期薪酬的会计处理方法

本公司在职工为本公司提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

本公司为职工缴纳的社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工为本公司提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额。

职工福利费为非货币性福利的，如能够可靠计量的，按照公允价值计量。

2、离职后福利的会计处理方法

（1）设定提存计划

本公司按当地政府的相关规定为职工缴纳基本养老保险和失业保险，在职工为本公司提供服务的会计期间，按以当地规定的缴纳基数和比例计算应缴纳金额，确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

3、辞退福利的会计处理方法

本公司在不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时，或确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时（两者孰早），确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益。

（二十）预计负债

1、预计负债的确认标准

与诉讼、债务担保、亏损合同、重组事项等或有事项相关的义务同时满足下

列条件时，本公司确认为预计负债：

- (1) 该义务是本公司承担的现时义务；
- (2) 履行该义务很可能导致经济利益流出本公司；
- (3) 该义务的金额能够可靠地计量。

2、各类预计负债的计量方法

本公司预计负债按履行相关现时义务所需的支出的最佳估计数进行初始计量。

本公司在确定最佳估计数时，综合考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素。对于货币时间价值影响重大的，通过对相关未来现金流出进行折现后确定最佳估计数。

最佳估计数分别以下情况处理：

所需支出存在一个连续范围（或区间），且该范围内各种结果发生的可能性相同的，则最佳估计数按照该范围的中间值即上下限金额的平均数确定。

所需支出不存在一个连续范围（或区间），或虽然存在一个连续范围但该范围内各种结果发生的可能性不相同的，如或有事项涉及单个项目的，则最佳估计数按照最可能发生金额确定；如或有事项涉及多个项目的，则最佳估计数按各种可能结果及相关概率计算确定。

每年度终了对账面预计负债进行评估，以尽可能准确反映最新预计负债金额。

本公司清偿预计负债所需支出全部或部分预期由第三方补偿的，补偿金额在基本确定能够收到时，作为资产单独确认，确认的补偿金额不超过预计负债的账面价值。

（二十一）收入

1、提供劳务收入

公司在日常经营活动中对外提供的劳务，按已收或应收合同或协议价款的公允价值确定。收入按扣除商业折扣及销售折让后的销售净额确定。

收入的时点：

收入在经济利益很可能流入本公司、金额能够可靠计量，并满足下列收入确

认标准时，确认相关收入：

对于客运和货运运输服务，在提供运输服务时确认收入。对于已经收款，但尚未提供运输服务的票款，作为负债核算。

2、销售商品收入

在销售商品的交易中，本公司已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给买方，并不再对该商品保留通常与所有权相联系的继续管理权和实施有效控制；收入的金额能可靠计量；且相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量，确认为收入的实现。

3、确认让渡资产使用权收入的依据

与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：

（1）利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。

（2）使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

（二十二）政府补助

1、类型

政府补助，是本公司从政府无偿取得的货币性资产与非货币性资产。分为与资产相关的政府补助和与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助，是指本公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助，包括购买固定资产或无形资产的财政拨款、固定资产专门借款的财政贴息等。与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。

本公司将政府补助划分为与资产相关的具体标准为：政府补助用于节能减排专项资金所列示项目确认为与资产相关的政府补助；

本公司将政府补助划分为与收益相关的具体标准为：除与资产相关的政府补助之外的政府补助。

2、确认时点

除按照固定的定额标准取得且有相关文件明确规定的政府补助外，按照实际收到的时间进行确认；对于按照固定的定额标准取得且有相关文件明确规定的政府补助，期末按照文件规定及固定定额标准计算的应收金额进行确认。

3、会计处理

与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按照所建造或购买的资产使用年限分期计入营业外收入。

与收益相关的政府补助，用于补偿本公司以后期间的相关费用或损失的，取得时确认为递延收益，在确认相关费用的期间计入当期营业外收入；用于补偿本公司已发生的相关费用或损失的，取得时直接计入当期营业外收入。

（二十三）递延所得税资产和递延所得税负债

对于可抵扣暂时性差异确认递延所得税资产，以未来期间很可能取得的用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限。对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

对于应纳税暂时性差异，除特殊情况外，确认递延所得税负债。

不确认递延所得税资产或递延所得税负债的特殊情况包括：商誉的初始确认；除企业合并以外的发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额（或可抵扣亏损）的其他交易或事项。

当拥有以净额结算的法定权利，且意图以净额结算或取得资产、清偿负债同时进行，当期所得税资产及当期所得税负债以抵销后的净额列报。

当拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权利，且递延所得税资产及递延所得税负债是与同一税收征管部门对同一纳税主体征收的所得税相关或者是对不同的纳税主体相关，但在未来每一具有重要性的递延所得税资产及负债转回的期间内，涉及的纳税主体意图以净额结算当期所得税资产和负债或是同时取得资产、清偿负债时，递延所得税资产及递延所得税负债以抵销后的净额列报。

（二十四）租赁

1、经营租赁会计处理

（1）公司租入资产所支付的租赁费，在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法进行分摊，计入当期费用。公司支付的与租赁交易相关的初始直接费用，计入当期费用。

资产出租方承担了应由公司承担的与租赁相关的费用时，公司将该部分费用从租金总额中扣除，按扣除后的租金费用在租赁期内分摊，计入当期费用。

（2）公司出租资产所收取的租赁费，在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法进行分摊，确认为租赁相关收入。公司支付的与租赁交易相关的初始直接费用，计入当期费用；如金额较大的，则予以资本化，在整个租赁期间内按照与租赁相关收入确认相同的基础分期计入当期收益。

公司承担了应由承租方承担的与租赁相关的费用时，公司将该部分费用从租金收入总额中扣除，按扣除后的租金费用在租赁期内分配。

2、融资租赁会计处理

（1）融资租入资产

公司在承租开始日，将租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认的融资费用。公司采用实际利率法对未确认的融资费用，在资产租赁期间内摊销，计入财务费用。公司发生的初始直接费用，计入租入资产价值。

（二十五）关联方

一方控制、共同控制另一方或对另一方施加重大影响，以及两方或两方以上同受一方控制、共同控制的，构成关联方。关联方可为个人或企业。仅仅同受国家控制而不存在其他关联方关系的企业，不构成本公司的关联方。

本公司的关联方包括但不限于：

- （1）本公司的母公司；
- （2）本公司的子公司；
- （3）与本公司受同一母公司控制的其他企业；
- （4）对本公司实施共同控制的投资方；

- (5) 对本公司施加重大影响的投资方；
- (6) 本公司的合营企业，包括合营企业的子公司；
- (7) 本公司的联营企业，包括联营企业的子公司；
- (8) 本公司的主要投资者个人及与其关系密切的家庭成员；
- (9) 本公司或其母公司的关键管理人员及与其关系密切的家庭成员；
- (10) 本公司的主要投资者个人、关键管理人员或与其关系密切的家庭成员控制、共同控制的其他企业。

(二十六) 日常维修及大修理费

根据相关租赁协议，本公司需要定期（包括退租时）对以经营租赁方式持有的飞机进行大修，以满足退租条件的要求。与此相关的大修支出在本公司负有大修责任的期间按飞机所发生的飞行小时为基准计算并在租赁期间内计提。计提的大修理准备与大修实际支出之间的差额计入进行大修期间的当期损益。

自有或融资租赁持有的飞机、发动机，需要在大修时更换的大修件的成本及相关人工支出等，资本化为固定资产，并在预计大修周期内计提折旧。

例行保养、维修费用在发生时于当期损益内列支。

(二十七) 重要会计政策和会计估计的变更

1、重要会计政策变更

(1) 执行财政部于 2014 年修订及新颁布的准则

本公司已执行财政部于 2014 年颁布的下列新的及修订的企业会计准则：

- 《企业会计准则—基本准则》（修订）、
- 《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》（修订）、
- 《企业会计准则第 9 号——职工薪酬》（修订）、
- 《企业会计准则第 30 号——财务报表列报》（修订）、
- 《企业会计准则第 33 号——合并财务报表》（修订）、
- 《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》（修订）、
- 《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》、
- 《企业会计准则第 40 号——合营安排》、
- 《企业会计准则第 41 号——在其他主体中权益的披露》。

本公司执行上述企业会计准则的主要影响如下：

① 执行《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》（修订）

本公司根据《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》（修订）将本公司对被投资单位不具有共同控制或重大影响，并且在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的投资从长期股权投资中分类至可供出售金融资产核算。

② 执行《企业会计准则第 9 号——职工薪酬》（修订）本公司根据《企业会计准则第 9 号——职工薪酬》（修订）将本公司辞退福利、基本养老保险及失业保险单独分类至辞退福利及设定提存计划核算，并进行了补充披露。

上述会计政策的变更对本期财务报表无重大影响。

（2）本公司原将飞行员初始训练费用计入长期待摊费用按 20 年摊销。基于谨慎性原则，经有限公司第三届董事会第四次会议批准，公司将飞行员初始训练费用在发生时予以费用化。

本公司对此会计政策变更事项，已采用追溯调整法调整了比较报表，具体影响如下：

| 受影响的报表项目 | 对 2013 年 12 月 31 日/2013 年度影响金额（增加+，减少-，单位：元） |
|----------|--|
| 长期待摊费用 | -13,730,110.98 |
| 盈余公积 | -1,373,011.10 |
| 未分配利润 | -12,357,099.88 |
| 净利润 | -4,321,085.83 |

| 受影响的报表项目 | 对 2014 年 12 月 31 日/2014 年度影响金额（增加+，减少-，单位：元） |
|----------|--|
| 长期待摊费用 | -18,500,635.29 |
| 盈余公积 | -1,850,063.53 |
| 未分配利润 | -16,650,571.76 |
| 净利润 | -4,770,524.31 |

| 受影响的报表项目 | 对 2015 年 12 月 31 日/2015 年度影响金额（增加+，减少-，单位：元） |
|----------|--|
| 长期待摊费用 | -21,955,518.83 |
| 盈余公积 | -2,195,551.88 |

| | |
|-------|----------------|
| 未分配利润 | -19,759,966.95 |
| 净利润 | -3,454,883.54 |

2、重要会计估计变更

本公司原将飞行员引进费用计入长期待摊费用并按 20 年摊销期限摊销。根据谨慎性原则，经华夏有限第二届第二十九次董事会批准，将飞行员引进费摊销期限改为以下方法：

| 合同类别 | 摊销年限 |
|-------|---|
| 有期限 | 合同年限不足 10 年的按 10 年摊销；合同年限超过 10 年的按合同年限摊销。 |
| 无固定期限 | 引进时飞行员年龄在 35 岁以下的，按照 20 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 35 岁至 45 岁之间的，按照 15 年摊销期限进行摊销；引进时飞行员年龄在 45 岁以上的，按照服役至 55 岁确定摊销期限进行摊销。 |

本公司对上述会计估计变更采用未来适用法，本公司自 2016 年 1 月 1 日起按新摊销方法对飞行员引进费进行摊销。

此次会计估计变更对 2016 年 1-9 月的财务报表影响如下：

| 受影响的报表项目 | 对 2016 年 9 月 30 日/ 2016 年 1-9 月影响金额（增加+，减少-，单位：元） |
|----------|---|
| 长期待摊费用 | -10,391,089.47 |
| 应交税费 | -1,558,663.42 |
| 未分配利润 | -8,832,426.05 |
| 净利润 | -8,832,426.05 |

五、主要税项

（一）主要税种和税率

| 税种 | 计税依据 | 税率 | | | |
|-----|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
| 增值税 | 按税法规定计算的销售货物和应税劳务收入为基础计算销项税额，在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应交增值税 | 6.00%、 11.00%、 17.00% | 6.00%、 11.00%、 17.00% | 6.00%、 11.00%、 17.00% | 6.00%、 11.00%、 17.00% |
| 营业税 | 按应税营业收入计缴 | 5.00% | 5.00% | 5.00% | 5.00% |

| | | | | | |
|---------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 城市维护建设税 | 按实际缴纳的营业税、增值税及消费税计缴 | 7.00% | 7.00% | 7.00% | 7.00% |
| 企业所得税 | 按应纳税所得额计缴 | 25.00%、 15.00% | 25.00%、 15.00% | 25.00%、 15.00% | 25.00%、 15.00% |

除本公司外，报告期内本公司其他子公司企业所得税率为 25%。

| 纳税主体名称 | 所得税税率 | | | |
|------------|--------------|---------|---------|---------|
| | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
| 华夏航空股份有限公司 | 15.00% | 15.00% | 15.00% | 15.00% |

（二）税收优惠

根据《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告》（国家税务总局公告 2012 年第 12 号），本公司享受所得税税率减按 15% 计缴。

六、财务报表分部信息

本公司营业收入和营业成本按业务类别分类的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | | 2015 年度 | | 2014 年度 | | 2013 年度 | |
|------|--------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 收入 | 成本 | 收入 | 成本 | 收入 | 成本 | 收入 | 成本 |
| 主营业务 | 192,153.37 | 135,049.69 | 178,922.99 | 127,220.66 | 128,559.36 | 97,013.88 | 86,569.08 | 65,615.99 |
| 其他业务 | 8.23 | 0.90 | 263.19 | 107.87 | 153.12 | 4.10 | 102.91 | 27.77 |
| 合计 | 192,161.60 | 135,050.59 | 179,186.18 | 127,328.52 | 128,712.48 | 97,017.97 | 86,671.99 | 65,643.76 |

七、非经常性损益情况

根据中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益[2008]》的规定，非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力作出正确判断的各项交易和事项产生的损益。

根据经立信会计师事务所（特殊普通合伙）核验的非经常性损益明细表，报告期内，本公司非经常性损益具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| 非流动资产处置损益 | -150.17 | 1,010.92 | -262.60 | 1.75 |
| 计入当期损益的政府补助（与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外） | 112.85 | 644.35 | 258.68 | 1,053.90 |
| 除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益 | 306.31 | — | — | — |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | 1,934.85 | 200.75 | -312.58 | 181.61 |
| 所得税影响额 | -327.80 | -276.03 | 48.53 | -185.96 |
| 少数股东损益影响额 | -9.08 | -7.75 | -3.43 | 1.21 |
| 合计 | 1,866.96 | 1,572.24 | -271.41 | 1,052.51 |

八、固定资产、在建工程、无形资产和对外投资情况

（一）固定资产

截至2016年9月30日，本公司固定资产账面原值为221,601.49万元，累计折旧为37,518.22万元，减值准备为235.17万元，账面价值为183,848.11万元，具体情况如下：

单位：万元

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 |
|-----------|----------|----------|-------------------|------------------|---------------|-------------------|
| 房屋及建筑物 | 年限平均法 | 30-50年 | 4,930.81 | — | — | 4,930.81 |
| 飞机及发动机 | 年限平均法 | 15年 | 193,184.17 | 32,914.30 | 235.17 | 160,034.70 |
| 高价周转件 | 年限平均法 | 10年 | 16,291.46 | 2,674.38 | — | 13,617.07 |
| 运输工具 | 年限平均法 | 3-10年 | 2,312.08 | 891.47 | — | 1,420.61 |
| 设备类 | 年限平均法 | 5-10年 | 3,574.71 | 322.54 | — | 3,252.17 |
| 办公类 | 年限平均法 | 3-5年 | 1,308.26 | 715.52 | — | 592.75 |
| 合计 | — | — | 221,601.49 | 37,518.22 | 235.17 | 183,848.11 |

其中，本公司通过融资租赁租入的固定资产具体情况如下：

单位：万元

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 |
|--------|-------|------|-------------------|------------------|------|-------------------|
| 飞机及发动机 | 年限平均法 | 15年 | 185,636.44 | 30,318.38 | — | 155,318.06 |
| 高价周转件 | 年限平均法 | 10年 | 5,316.52 | 509.52 | — | 4,807.01 |
| 合计 | — | — | 190,952.96 | 30,827.90 | — | 160,125.07 |

截至2016年9月30日，公司编号为B-7700和B-3565的两架庞巴迪CRJ200型飞机及编号为ESN950760和ESN873122的两台通用CF34-3B1涡轮喷气式发动机不再执行飞行任务，因而公司对其进行了减值测试并计提了235.17万元的减值准备。

（二）在建工程

截至2016年9月30日，本公司在建工程账面余额为14,705.96万元，账面价值为14,705.96万元，具体情况如下：

单位：万元

| 在建工程类别 | 账面余额 | 减值准备 | 账面价值 |
|---------|------------------|------|------------------|
| 购建飞机预付款 | 11,724.02 | — | 11,724.02 |
| 飞机机库 | 1,178.93 | — | 1,178.93 |
| 模拟机 | 1,546.80 | — | 1,546.80 |
| 其他 | 256.21 | — | 256.21 |
| 合计 | 14,705.96 | — | 14,705.96 |

截至报告期末，未发现公司在建工程存在明显减值迹象，因而未计提在建工程减值准备。

（三）无形资产

截至2016年9月30日，本公司无形资产账面原值为2,778.05万元，累计摊销为358.86万元，账面价值为2,419.19万元。其中，公司所有的国有建设用地使用权坐落于重庆市渝北区航空港片区，该项土地使用权摊销年限为30年；公司拥有SAP系统、信息查询与决策系统和FOC系统等电脑软件，该类电脑软件的摊销年限为3-10年。公司无形资产的具体情况如下：

单位：万元

| 类别 | 摊销方法 | 摊销年限 | 账面原值 | 累计摊销 | 减值准备 | 账面价值 |
|-----------|------|-------|-----------------|---------------|------|-----------------|
| 土地使用权 | 直线法 | 30年 | 1,328.18 | 33.20 | — | 1,294.98 |
| 电脑软件 | 直线法 | 3-10年 | 1,449.87 | 325.66 | — | 1,124.21 |
| 合计 | — | — | 2,778.05 | 358.86 | — | 2,419.19 |

截至报告期末，未发现公司无形资产存在明显减值迹象，因而未计提无形资产减值准备。

（四）对外投资

截至2016年9月30日，本公司无对外投资。

九、主要债项

截至2016年9月30日，本公司负债总额为260,152.46万元，其中流动负债为83,598.84万元，非流动负债为176,553.62万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|----------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| 短期借款 | 17,500.00 | 18,000.00 | 28,544.44 | 17,493.23 |
| 应付票据 | 2,000.00 | 1,002.68 | 540.00 | — |
| 应付账款 | 16,296.76 | 13,545.58 | 16,471.82 | 14,058.95 |
| 预收款项 | 8,230.87 | 6,745.29 | 4,846.92 | 3,320.70 |
| 应付职工薪酬 | — | 2,717.32 | 1,976.58 | 1,725.85 |
| 应交税费 | 6,114.33 | 3,216.33 | 1,455.13 | 930.12 |
| 其他应付款 | 21,690.03 | 13,777.84 | 11,838.11 | 11,764.78 |
| 一年内到期的非流动负债 | 11,766.84 | 2,428.59 | — | — |
| 流动负债合计 | 83,598.84 | 61,433.63 | 65,673.00 | 49,293.63 |
| 长期借款 | 9,919.90 | 5,714.08 | — | — |
| 长期应付款 | 155,523.95 | 126,648.74 | 89,023.57 | 94,700.44 |
| 专项应付款 | 36.47 | 46.95 | — | — |
| 递延收益 | 11,073.30 | 6,855.62 | 361.93 | 111.60 |
| 非流动负债合计 | 176,553.62 | 139,265.40 | 89,385.49 | 94,812.04 |

| | | | | |
|------|------------|------------|------------|------------|
| 负债合计 | 260,152.46 | 200,699.03 | 155,058.49 | 144,105.67 |
|------|------------|------------|------------|------------|

截至报告期末，本公司不存在逾期未偿还的债项。

（一）短期借款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司短期借款余额为 17,500.00 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 质押借款 | — | 5,000.00 | 21,000.00 | 16,802.22 |
| 保证借款 | — | 6,000.00 | — | — |
| 信用借款 | 17,500.00 | 7,000.00 | 7,544.44 | 691.01 |
| 合计 | 17,500.00 | 18,000.00 | 28,544.44 | 17,493.23 |

（二）应付票据

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司应付票据余额为 2,000.00 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|--------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 银行承兑汇票 | 2,000.00 | 1,002.68 | 540.00 | — |
| 合计 | 2,000.00 | 1,002.68 | 540.00 | — |

（三）应付账款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司应付账款余额为 16,296.76 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 机场起降费及地服费 | 6,299.24 | 6,158.57 | 5,719.75 | 4,703.83 |
| 航材费 | 4,436.98 | 2,928.51 | 3,449.49 | 3,162.41 |
| 修理费 | 1,722.75 | 928.37 | 2,303.06 | 895.47 |
| 租赁费 | 1,403.11 | 825.11 | 2,446.76 | 3,415.10 |
| 配餐费 | 1,410.81 | 1,179.02 | 1,664.76 | 610.48 |

| | | | | |
|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 旅客赔偿费 | 291.90 | 378.34 | 524.42 | 415.01 |
| 其他 | 731.97 | 1,147.65 | 363.58 | 856.65 |
| 合计 | 16,296.76 | 13,545.58 | 16,471.82 | 14,058.95 |

(四) 预收款项

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司预收款项余额为 8,230.87 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 预收机票款 | 8,230.87 | 6,745.29 | 4,846.92 | 3,320.70 |
| 合计 | 8,230.87 | 6,745.29 | 4,846.92 | 3,320.70 |

(五) 应付职工薪酬

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司应付职工薪酬余额为 0，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | | | |
|--------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 短期薪酬 | 2,717.32 | 28,552.04 | 31,269.36 | — |
| 离职后福利—设定提存计划 | — | 2,040.40 | 2,040.40 | — |
| 合计 | 2,717.32 | 30,592.44 | 33,309.76 | — |
| 项目 | 2015 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 短期薪酬 | 1,976.58 | 29,296.73 | 28,555.98 | 2,717.32 |
| 离职后福利—设定提存计划 | — | 1,923.42 | 1,923.42 | — |
| 合计 | 1,976.58 | 31,220.15 | 30,479.41 | 2,717.32 |
| 项目 | 2014 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 短期薪酬 | 1,616.43 | 18,010.33 | 17,650.18 | 1,976.58 |
| 离职后福利—设定提存计划 | 109.42 | 1,234.42 | 1,343.84 | — |
| 合计 | 1,725.85 | 19,244.75 | 18,994.02 | 1,976.58 |
| 项目 | 2013 年度 | | | |

| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
|--------------|---------------|------------------|------------------|-----------------|
| 短期薪酬 | 547.57 | 12,044.41 | 10,975.54 | 1,616.43 |
| 离职后福利—设定提存计划 | 0.29 | 689.09 | 579.96 | 109.42 |
| 合计 | 547.86 | 12,733.49 | 11,555.50 | 1,725.85 |

1、短期薪酬

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | | |
|-------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 工资、奖金、津贴和补贴 | 2,717.32 | 25,681.49 | 28,398.81 | — |
| 职工福利费 | — | 472.86 | 472.86 | — |
| 社会保险费 | — | 868.16 | 868.16 | — |
| 其中：医疗保险费 | — | 766.39 | 766.39 | — |
| 工伤保险费 | — | 65.76 | 65.76 | — |
| 生育保险费 | — | 36.01 | 36.01 | — |
| 住房公积金 | — | 1,529.54 | 1,529.54 | — |
| 合计 | 2,717.32 | 28,552.04 | 31,269.36 | — |
| 项目 | 2015年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 工资、奖金、津贴和补贴 | 1,976.58 | 26,537.91 | 25,797.17 | 2,717.32 |
| 职工福利费 | — | 811.78 | 811.78 | — |
| 社会保险费 | — | 797.24 | 797.24 | — |
| 其中：医疗保险费 | — | 704.67 | 704.67 | — |
| 工伤保险费 | — | 61.42 | 61.42 | — |
| 生育保险费 | — | 31.16 | 31.16 | — |
| 住房公积金 | — | 1,149.80 | 1,149.80 | — |
| 合计 | 1,976.58 | 29,296.73 | 28,555.98 | 2,717.32 |
| 项目 | 2014年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 工资、奖金、津贴和补贴 | 1,517.83 | 16,646.05 | 16,187.30 | 1,976.58 |
| 职工福利费 | — | 96.58 | 96.58 | — |

| | | | | |
|-------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|
| 社会保险费 | 42.19 | 502.76 | 544.95 | — |
| 其中：医疗保险费 | 37.97 | 441.07 | 479.04 | — |
| 工伤保险费 | 2.11 | 34.67 | 36.78 | — |
| 生育保险费 | 2.11 | 27.02 | 29.13 | — |
| 住房公积金 | 56.40 | 764.95 | 821.35 | — |
| 合计 | 1,616.43 | 18,010.33 | 17,650.18 | 1,976.58 |
| 项目 | 2013 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 工资、奖金、津贴和补贴 | 547.57 | 11,309.32 | 10,339.05 | 1,517.83 |
| 职工福利费 | — | — | — | — |
| 社会保险费 | — | 262.12 | 219.92 | 42.19 |
| 其中：医疗保险费 | — | 231.62 | 193.66 | 37.97 |
| 工伤保险费 | — | 14.82 | 12.71 | 2.11 |
| 生育保险费 | — | 15.68 | 13.56 | 2.11 |
| 住房公积金 | — | 472.97 | 416.57 | 56.40 |
| 合计 | 547.57 | 12,044.41 | 10,975.54 | 1,616.43 |

2、离职后福利—设定提存计划

单位：万元

| | | | | |
|-----------|---------------------|-----------------|-----------------|----------|
| 项目 | 2016 年 1-9 月 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 基本养老保险 | — | 1,947.71 | 1,947.71 | — |
| 失业保险费 | — | 92.69 | 92.69 | — |
| 合计 | — | 2,040.40 | 2,040.40 | — |
| 项目 | 2015 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 基本养老保险 | — | 1,798.37 | 1,798.37 | — |
| 失业保险费 | — | 125.05 | 125.05 | — |
| 合计 | — | 1,923.42 | 1,923.42 | — |
| 项目 | 2014 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |

| | | | | |
|-----------|---------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 基本养老保险 | 98.83 | 1,137.41 | 1,236.24 | — |
| 失业保险费 | 10.59 | 97.00 | 107.60 | — |
| 合计 | 109.42 | 1,234.42 | 1,343.84 | — |
| 项目 | 2013 年度 | | | |
| | 年初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
| 基本养老保险 | — | 632.96 | 534.14 | 98.83 |
| 失业保险费 | 0.29 | 56.12 | 45.82 | 10.59 |
| 合计 | 0.29 | 689.09 | 579.96 | 109.42 |

(六) 应交税费

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司应交税费余额为 6,114.33 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 应交民航发展基金 | 2,451.41 | 1,704.15 | 1,197.42 | 559.90 |
| 增值税 | 129.16 | 0.01 | — | 146.01 |
| 营业税 | — | 0.50 | 0.04 | 7.63 |
| 企业所得税 | 3,300.96 | 1,342.62 | 136.33 | 143.83 |
| 个人所得税 | 212.89 | 147.87 | 102.88 | 60.06 |
| 城市维护建设税 | 11.62 | 3.74 | 3.39 | 3.26 |
| 教育费附加 | 8.29 | 2.70 | 2.42 | 2.33 |
| 其他 | 0.01 | 14.74 | 12.65 | 7.09 |
| 合计 | 6,114.33 | 3,216.33 | 1,455.13 | 930.12 |

(七) 其他应付款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司其他应付款余额为 21,690.03 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|---------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 押金 | 17,755.64 | 11,720.91 | 8,746.04 | 8,471.06 |
| 应交系统服务费 | 1,140.75 | 402.16 | 266.14 | 128.18 |

| | | | | |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 应交培训费 | 517.25 | 434.74 | 378.21 | 467.32 |
| 应付关联方款项 | — | — | 731.06 | 804.47 |
| 其他 | 2,276.40 | 1,220.03 | 1,716.66 | 1,893.75 |
| 合计 | 21,690.03 | 13,777.84 | 11,838.11 | 11,764.78 |

(八) 一年内到期的非流动负债

截至 2016 年 9 月 30 日, 本公司一年内到期的非流动负债余额为 11,766.84 万元, 具体情况如下:

单位: 万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 一年内到期的长期借款 | 7,266.84 | 1,428.59 | — | — |
| 一年内到期的长期应付款 | 4,500.00 | 1,000.00 | — | — |
| 合计 | 11,766.84 | 2,428.59 | — | — |

(九) 长期借款

截至 2016 年 9 月 30 日, 本公司长期借款余额为 9,919.90 万元, 具体情况如下:

单位: 万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-----------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 质押借款 | 8,415.00 | — | — | — |
| 信用借款 | 1,504.90 | 5,714.08 | — | — |
| 合计 | 9,919.90 | 5,714.08 | — | — |

(十) 长期应付款

截至 2016 年 9 月 30 日, 本公司长期应付款余额为 155,523.95 万元, 具体情况如下:

单位: 万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|----------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 应付租赁款 | 150,077.52 | 119,352.45 | 82,180.51 | 88,700.44 |
| 应付企业借款 | — | 4,500.00 | 6,000.00 | 6,000.00 |
| 退租检维修储备金 | 5,446.42 | 2,796.29 | 843.06 | — |

| | | | | |
|----|------------|------------|-----------|-----------|
| 合计 | 155,523.95 | 126,648.74 | 89,023.57 | 94,700.44 |
|----|------------|------------|-----------|-----------|

(十一) 专项应付款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司专项应付款余额为 36.47 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|---------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 运行风险控制 与决策系统专项补助 | 36.47 | 46.95 | — | — |
| 合计 | 36.47 | 46.95 | — | — |

(十二) 递延收益

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司递延收益余额为 11,073.30 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 民航节能减排资金项目 | 309.25 | 321.63 | 361.93 | 111.60 |
| 机队特殊支持 | 10,764.05 | 6,534.00 | — | — |
| 合计 | 11,073.30 | 6,855.62 | 361.93 | 111.60 |

(十三) 对内部人员和关联方的负债

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司无对内部人员的负债。

报告期内，本公司各期末应付关联方款项情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|----------------------|-------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 南通华夏 | 应付账款 | — | 2.84 | 16.10 | — |
| | 其他应付款 | — | — | — | — |
| | 小计 | — | 2.84 | 16.10 | — |
| 华夏控股 (原北京天络、深圳天络) | 应付账款 | — | — | — | — |
| | 其他应付款 | — | — | 731.06 | 804.47 |
| | 小计 | — | — | 731.06 | 804.47 |

| | | | | |
|----|---|------|--------|--------|
| 合计 | — | 2.84 | 747.16 | 804.47 |
|----|---|------|--------|--------|

十、所有者权益变动情况

本公司报告期内所有者权益变动情况如下：

2016年1-9月合并所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 归属于母公司所有者权益 | | | | | | | | | | 少数股东权益 | 所有者权益合计 | |
|-----------------------|----------------|--------|-----|----|----------------|-------|--------|------|----------------|--------|-----------------|-------------|----------------|
| | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 一般风险准备 | | | 未分配利润 |
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 43,872,344.08 | | 367,082,710.11 | 184,284.74 | 491,690,358.56 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | | | |
| 同一控制下企业合并 | | | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 43,872,344.08 | | 367,082,710.11 | 184,284.74 | 491,690,358.56 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | 280,000,000.00 | | | | 274,800,878.62 | | | | -43,872,344.08 | | -216,909,200.13 | -184,284.74 | 293,835,049.67 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | | 295,294,418.84 | -950,169.17 | 294,344,249.67 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | -1,275,084.43 | | | | | | | 765,884.43 | -509,200.00 |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | -1,275,084.43 | | | | | | | 765,884.43 | -509,200.00 |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 提取一般风险准备 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|----------------|--|--|--|----------------|--|--|--|----------------|--|-----------------|--|----------------|
| (四) 所有者权益内部结转 | 280,000,000.00 | | | | 276,075,963.05 | | | | -43,872,344.08 | | -512,203,618.97 | | |
| 1. 资本公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | 280,000,000.00 | | | | 276,075,963.05 | | | | -43,872,344.08 | | -512,203,618.97 | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 360,000,000.00 | | | | 275,351,898.25 | | | | | | 150,173,509.98 | | 785,525,408.23 |

2015 年度合并所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 归属于母公司所有者权益 | | | | | | | | | | 少数股东权益 | 所有者权益合计 | |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|------|---------------|--------|----------------|---------------|----------------|
| | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 一般风险准备 | | | 未分配利润 |
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 18,052,573.62 | | 158,441,064.29 | -1,416,842.47 | 284,045,959.02 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | | | |
| 同一控制下企业合并 | | | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 18,052,573.62 | | 158,441,064.29 | -1,416,842.47 | 255,627,815.07 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | | 25,819,770.46 | | 208,641,645.82 | 1,601,127.21 | 236,062,543.49 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | | 258,461,416.28 | 1,601,127.21 | 268,022,224.43 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | 25,819,770.46 | | -49,819,770.46 | | -24,000,000.00 |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | 25,819,770.46 | | -25,819,770.46 | | |
| 2. 提取一般风险准备 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | -24,000,000.00 | | -24,000,000.00 |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|---------------|--|----------------|------------|----------------|
| (四) 所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 43,872,344.08 | | 367,082,710.11 | 184,284.74 | 491,690,358.56 |

2014 年度合并所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 归属于母公司所有者权益 | | | | | | | | | | 少数股东权益 | 所有者权益合计 | |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|------|---------------|--------|----------------|---------------|----------------|
| | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 一般风险准备 | | | 未分配利润 |
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 5,647,933.30 | | 47,191,154.45 | -1,040,356.17 | 132,349,751.21 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | | | |
| 同一控制下企业合并 | | | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 5,647,933.30 | | 47,191,154.45 | -1,040,356.17 | 132,349,751.21 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | | 12,404,640.32 | | 111,249,909.84 | -376,486.30 | 123,278,063.86 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | | 123,654,550.16 | -376,486.30 | 123,278,063.86 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | 12,404,640.32 | | -12,404,640.32 | | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | 12,404,640.32 | | -12,404,640.32 | | |
| 2. 提取一般风险准备 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|---------------|--|----------------|---------------|----------------|
| (四) 所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 四、本期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 18,052,573.62 | | 158,441,064.29 | -1,416,842.47 | 255,627,815.07 |

2013 年度合并所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 归属于母公司所有者权益 | | | | | | | | | | 少数股东权益 | 所有者权益合计 | |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|--------------|------|--------|----------------|---------------|----------------|
| | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 一般风险准备 | | | 未分配利润 |
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | | | -37,242,186.67 | 189,949.53 | 46,313,660.85 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | -9,409,025.15 | | -9,409,025.15 |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | | | |
| 同一控制下企业合并 | | | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | | | -46,651,211.82 | 189,949.53 | 34,089,757.34 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | 5,647,933.30 | | | 93,842,366.27 | -1,230,305.70 | 98,259,993.87 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | | 99,490,299.57 | -1,230,305.70 | 109,115,965.89 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | 5,647,933.30 | | | -5,647,933.30 | | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | 5,647,933.30 | | | -5,647,933.30 | | |
| 2. 提取一般风险准备 | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|--------------|--|---------------|---------------|----------------|
| (四) 所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本(或股本) | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | | | |
| 四、本期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 551,019.63 | | | | 5,647,933.30 | | 47,191,154.45 | -1,040,356.17 | 132,349,751.21 |

2016年1-9月母公司所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 未分配利润 | 所有者权益合计 |
|-----------------------|----------------|--------|-----|----|----------------|-------|--------|------|----------------|-----------------|----------------|
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 43,872,344.08 | 370,851,096.78 | 495,267,034.89 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 43,872,344.08 | 370,851,096.78 | 495,267,034.89 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | 280,000,000.00 | | | | 276,075,963.05 | | | | -43,872,344.08 | -212,470,828.44 | 299,732,790.53 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | 299,732,790.53 | 299,732,790.53 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | | | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | | | |
| 2. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | |
| 3. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （四）所有者权益内部结转 | 280,000,000.00 | | | | 276,075,963.05 | | | | -43,872,344.08 | -512,203,618.97 | |
| 1. 资本公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|----------------|--|--|--|----------------|--|--|--|----------------|-----------------|----------------|
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | 280,000,000.00 | | | | 276,075,963.05 | | | | -43,872,344.08 | -512,203,618.97 | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 360,000,000.00 | | | | 276,619,557.08 | | | | | 158,380,268.34 | 794,999,825.42 |

2015年度母公司所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 未分配利润 | 所有者权益合计 |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|------|---------------|----------------|----------------|
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 18,052,573.62 | 162,473,162.66 | 261,069,330.31 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 18,052,573.62 | 162,473,162.66 | 261,069,330.31 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | | 25,819,770.46 | 208,377,934.12 | 234,197,704.58 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | 258,197,704.58 | 258,197,704.58 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | 25,819,770.46 | -49,819,770.46 | -24,000,000.00 |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | 25,819,770.46 | -25,819,770.46 | |
| 2. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | -24,000,000.00 | -24,000,000.00 |
| 3. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （四）所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|---------------|----------------|----------------|
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 43,872,344.08 | 370,851,096.78 | 495,267,034.89 |

2014年度母公司所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 未分配利润 | 所有者权益合计 |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|------|---------------|----------------|----------------|
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 5,647,933.30 | 50,831,399.73 | 137,022,927.06 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | | |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 5,647,933.30 | 50,831,399.73 | 137,022,927.06 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | | 12,404,640.32 | 111,641,762.93 | 124,046,403.25 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | 124,046,403.25 | 124,046,403.25 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | | 12,404,640.32 | -12,404,640.32 | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | | 12,404,640.32 | -12,404,640.32 | |
| 2. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | |
| 3. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （四）所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|---------------|----------------|----------------|
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 18,052,573.62 | 162,473,162.66 | 261,069,330.31 |

2013年度母公司所有者权益变动表

单位：元

| 项目 | 股本 | 其他权益工具 | | | 资本公积 | 减：库存股 | 其他综合收益 | 专项储备 | 盈余公积 | 未分配利润 | 所有者权益合计 |
|-----------------------|---------------|--------|-----|----|------------|-------|--------|--------------|------|----------------|----------------|
| | | 优先股 | 永续债 | 其他 | | | | | | | |
| 一、上年年末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | | -34,882,463.65 | 45,661,130.38 |
| 加：会计政策变更 | | | | | | | | | | -9,409,025.15 | -9,409,025.15 |
| 前期差错更正 | | | | | | | | | | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | |
| 二、本年初余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | | -44,291,488.80 | 36,252,105.23 |
| 三、本期增减变动金额（减少以“-”号填列） | | | | | | | | 5,647,933.30 | | 95,122,888.53 | 100,770,821.83 |
| （一）综合收益总额 | | | | | | | | | | 100,770,821.83 | 100,770,821.83 |
| （二）所有者投入和减少资本 | | | | | | | | | | | |
| 1. 股东投入的普通股 | | | | | | | | | | | |
| 2. 其他权益工具持有者投入资本 | | | | | | | | | | | |
| 3. 股份支付计入所有者权益的金额 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （三）利润分配 | | | | | | | | 5,647,933.30 | | -5,647,933.30 | |
| 1. 提取盈余公积 | | | | | | | | 5,647,933.30 | | -5,647,933.30 | |
| 2. 对所有者（或股东）的分配 | | | | | | | | | | | |
| 3. 其他 | | | | | | | | | | | |
| （四）所有者权益内部结转 | | | | | | | | | | | |
| 1. 资本公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |
| 2. 盈余公积转增资本（或股本） | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------|--|--|--|------------|--|--|--|--------------|---------------|----------------|
| 3. 盈余公积弥补亏损 | | | | | | | | | | | |
| 4. 其他 | | | | | | | | | | | |
| (五) 专项储备 | | | | | | | | | | | |
| 1. 本期提取 | | | | | | | | | | | |
| 2. 本期使用 | | | | | | | | | | | |
| (六) 其他 | | | | | | | | | | | |
| 四、本期期末余额 | 80,000,000.00 | | | | 543,594.03 | | | | 5,647,933.30 | 50,831,399.73 | 137,022,927.06 |

十一、现金流量情况

报告期内，本公司现金流量的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| 经营活动现金流入小计 | 222,171.92 | 211,703.30 | 140,738.95 | 96,591.23 |
| 经营活动现金流出小计 | 155,978.84 | 151,621.60 | 114,712.39 | 81,167.80 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 66,193.07 | 60,081.70 | 26,026.56 | 15,423.43 |
| 投资活动现金流入小计 | 2,488.15 | 2,318.40 | 459.07 | 5.10 |
| 投资活动现金流出小计 | 48,142.97 | 29,254.89 | 13,524.93 | 16,264.66 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -45,654.82 | -26,936.49 | -13,065.86 | -16,259.57 |
| 筹资活动现金流入小计 | 26,268.93 | 51,102.38 | 35,545.27 | 17,493.23 |
| 筹资活动现金流出小计 | 34,317.02 | 67,952.42 | 43,077.78 | 18,401.62 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -8,048.09 | -16,850.04 | -7,532.51 | -908.38 |
| 汇率变动对现金及现金等价物的影响 | 35.38 | 325.93 | -4.89 | -41.39 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 12,525.54 | 16,621.09 | 5,423.30 | -1,785.91 |

十二、资产负债表日后事项、或有事项、重要承诺事项及其他重要事项

公司提醒投资者关注财务报表附注中的期后事项、或有事项、重大承诺事项及其他重要事项。

（一）资产负债表日后事项

截至2016年11月14日，公司无需披露的资产负债表日后非调整事项。

（二）或有事项

1、对外担保

2014年9月18日，本公司（作为保证人、承租人）和中国进出口银行（作为债权人）签订保证合同，本公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁（天津）有限公司（作为债务人、出租人）之间签署的有关购买出厂序列号为15332和

15344 的两架 CRJ900 型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证：若本公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿，债权人有权要求本公司履行保证责任。

（三）重要承诺事项

1、资本性承诺事项

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司已签约而尚不必在财务报表上确认的资本支出承诺为飞机采购款 11,937,768,168.44 元。

2、经营租赁承诺事项

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司已签订的不可撤销的经营性租赁合同，未来应支付租金汇总如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|---------|------------|
| 1 年以内 | 37,133.31 |
| 1 至 2 年 | 36,495.58 |
| 2 至 3 年 | 35,883.59 |
| 3 年以上 | 248,092.06 |

3、其他重要承诺：

报告期内，公司以与通辽市人民政府签订的编号为 hxscxs2016022 合同项下机构客户运力购买款；与内蒙古呼伦贝尔市民航机场有限责任公司签订的编号为 hxscxs2016020 合同项下机构客户运力购买款；与内蒙古自治区兴安盟行政公署签订的编号为 hxscsw2015-051 合同项下机构客户运力购买款；与贵州省机场集团有限公司黎平机场分公司签订的编号为 hxscxs20150928 合同项下机构客户运力购买款；与阿尔山市人民政府签订的编号为 hxscsw20150918 合同项下机构客户运力购买款；与黔西南州兴义民航有限责任公司签订的编号为 hxscxs2015080-x 项下机构客户运力购买款；与内蒙古包头民航机场有限责任公司签订的编号为华夏 sw-015-022 合同项下机构客户运力购买款作为质押物，取得长期借款。

(四) 其他重要事项

无。

十三、主要财务指标**主要财务指标**

| 项目 | 2016年9月30日 /2016年1-9月 | 2015年12月31日 /2015年度 | 2014年12月31日 /2014年度 | 2013年12月31日 /2013年度 |
|-------------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 流动比率 | 1.32 | 1.34 | 0.92 | 0.81 |
| 速动比率 | 1.19 | 1.20 | 0.80 | 0.69 |
| 资产负债率（母公司） | 76.58% | 80.20% | 85.54% | 91.28% |
| 资产负债率（合并报表） | 76.81% | 80.32% | 85.85% | 91.59% |
| 总资产周转率（次/年） | 0.65 | 0.83 | 0.76 | 0.72 |
| 应收账款周转率（次/年） | 6.77 | 7.76 | 7.48 | 7.74 |
| 存货周转率（次/年） | 38.56 | 38.43 | 34.89 | 29.23 |
| 息税折旧摊销前利润（万元） | 53,550.16 | 49,601.76 | 32,755.60 | 23,878.23 |
| 归属于发行人股东的净利润 （万元） | 29,529.44 | 25,846.14 | 12,365.46 | 9,949.03 |
| 归属于发行人股东扣除非经 常性损益后的净利润（万元） | 27,662.48 | 24,273.90 | 12,636.86 | 8,896.52 |
| 利息保障倍数 | 7.76 | 5.40 | 3.48 | 3.46 |
| 每股经营活动现金净流量 （元） | 1.84 | 7.51 | 3.25 | 1.93 |
| 每股净现金流量（元） | 0.35 | 2.08 | 0.68 | -0.22 |
| 基本每股收益（元） | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |
| 稀释每股收益（元） | 0.82 | 3.23 | 1.55 | 1.24 |
| 归属于发行人股东的每股净 资产（元） | 2.18 | 6.15 | 3.20 | 1.65 |
| 扣除非经常性损益前加权平 均净资产收益率 | 46.20% | 66.91% | 63.34% | 103.57% |
| 扣除非经常性损益后加权平 均净资产收益率 | 43.28% | 62.84% | 64.73% | 92.62% |

| | | | | |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产比重 | 1.43% | 1.26% | 1.76% | 1.79% |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|

按照中国证监会《公开发行证券公司信息披露编报规则（第9号）》（2010年修订）要求计算的发行人报告期内的净资产收益率和每股收益如下：

| 2016年1-9月 | 加权平均净资产收益率 | 每股收益（元） | |
|-------------------------|------------|---------|--------|
| | | 基本每股收益 | 稀释每股收益 |
| 归属于公司普通股股东的净利润 | 46.20% | 0.82 | 0.82 |
| 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 43.28% | 0.77 | 0.77 |

| 2015年度 | 加权平均净资产收益率 | 每股收益（元） | |
|-------------------------|------------|---------|--------|
| | | 基本每股收益 | 稀释每股收益 |
| 归属于公司普通股股东的净利润 | 66.91% | 3.23 | 3.23 |
| 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 62.84% | 3.03 | 3.03 |

| 2014年度 | 加权平均净资产收益率 | 每股收益（元） | |
|-------------------------|------------|---------|--------|
| | | 基本每股收益 | 稀释每股收益 |
| 归属于公司普通股股东的净利润 | 63.34% | 1.55 | 1.55 |
| 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 64.73% | 1.58 | 1.58 |

| 2013年度 | 加权平均净资产收益率 | 每股收益（元） | |
|-------------------------|------------|---------|--------|
| | | 基本每股收益 | 稀释每股收益 |
| 归属于公司普通股股东的净利润 | 103.57% | 1.24 | 1.24 |
| 扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润 | 92.62% | 1.11 | 1.11 |

注：以上财务指标的计算方法：

流动比率 = 流动资产 ÷ 流动负债

速动比率 = (流动资产 - 存货 - 预付账款 - 其他流动资产) ÷ 流动负债

资产负债率 = 总负债 ÷ 总资产

应收账款周转率 = 销售收入 ÷ 平均应收账款

其中：平均应收账款 = (期初应收账款 + 期末应收账款) ÷ 2

存货周转率 = 销售成本 ÷ 平均存货

其中：平均存货 = (期初存货 + 期末存货) ÷ 2

息税折旧摊销前利润 = 净利润 + 所得税 + 折旧 + 无形及长期资产摊销 + 财务费用利息支出

利息保障倍数 = (净利润 + 所得税 + 财务费用利息支出) ÷ (财务费用利息支出 + 资本化利息支出)

每股经营活动产生的现金流量 = 经营活动的现金流量净额 ÷ 年末股本总数

每股净现金流量 = 净现金流量 ÷ 年末股本总数

无形资产(扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后)占净资产比重

= 期末无形资产(土地使用权、水面养殖权和采矿权等除外) ÷ 期末净资产

净资产收益率(加权平均) = $P \div (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$

其中：P 为报告期归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为报告期归属于公司普通股股东的净利润；E₀ 为归属于公司普通股股东的期初净资产；E_i 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；E_j 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M₀ 为报告期月份数；M_i 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；E_k 为因其他交易或事项引起的净资产的增减变动；M_k 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数。

基本每股收益 = $P \div S$

$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$

其中：P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S₀ 为期初股份总数；S₁ 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；S_i 为报告期因发

行新股或债转股等增加股份数； S_j 为报告期因回购等减少股份数； S_k 为报告期缩股数； M_0 报告期月份数； M_i 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数； M_j 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数。

稀释每股收益 = $[P + (\text{已确认为费用的稀释性潜在普通股利息} - \text{转换费用}) \times (1 - \text{所得税率})] \div (S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$

其中： P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润； S 为发行在外的普通股加权平均数； S_0 为期初股份总数； S_1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数； S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数； S_j 为报告期因回购等减少股份数； S_k 为报告期缩股数； M_0 报告期月份数； M_i 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数； M_j 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数。

十四、历次资产评估情况

2016年8月2日，北京天健兴业资产评估有限公司接受华夏航空有限公司的委托，以2016年6月30日为评估基准日，采用资产基础法对华夏航空有限公司的净资产进行评估，出具了《华夏航空有限公司拟整体改制为股份有限公司项目评估报告》（天兴评报字[2016]第0882号）。具体评估结果如下：

单位：万元

| 项目 | 账面价值 | 评估价值 | 增值额 | 增值率 |
|-----|-----------|-----------|----------|--------|
| 净资产 | 63,661.96 | 72,314.63 | 8,652.67 | 13.59% |

根据该评估报告，在评估基准日持续经营假设前提下，华夏航空总资产账面价值为 275,387.52 万元，评估价值为 276,562.55，增值额为 1,175.03 万元，增值率为 0.43%；负债账面价值为 211,725.56 万元，评估价值为 204,247.92 万元，减值额为 7,477.64 万元，减值率为 3.53%；净资产账面价值为 63,661.96 万元，评估价值为 72,314.63 万元，增值额为 8,652.67 万元，增值率 13.59%。

十五、历次验资情况

（一）2006 年华夏航空有限公司设立时的验资情况

2006 年 6 月 16 日，为公司设立之目的，贵州同信会计师事务所出具了（2006）同会外验字第 01 号验资报告，验证截至 2006 年 5 月 9 日公司已收到北京龙开创新科技发展有限公司、精英国际有限公司和邓普尼国际有限公司第一期缴纳的注册资本合计人民币 41,051,884 元，均为货币出资。

2006 年 7 月 18 日，为公司设立之目的，贵州同信会计师事务所出具了（2006）同会外验字第 02 号验资报告，验证截至 2006 年 7 月 13 日公司已收到鸿商产业控股集团有限公司、北京龙开创新科技发展有限公司、精英国际有限公司和邓普尼国际有限公司第二期缴纳的注册资本合计人民币 38,948,116 元，均为货币出资。

（二）2016 年华夏航空有限公司整体变更为华夏航空股份有限公司时的验资情况

2016 年 8 月 18 日，为华夏航空有限公司整体变更为华夏航空股份有限公司之目的，立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具了信会师报字[2016]第 115966 号验资报告，验证截至 2016 年 8 月 18 日公司已根据《公司法》有关规定及公司折股方案，将华夏航空有限公司截至 2016 年 6 月 30 日止经审计的所有者权益（净资产）人民币 636,619,557.08 元，按 1:0.5655 的比例折合股份总额 36,000.00 万股，每股 1 元，共计股本 36,000.00 万元，大于股本部分 276,619,557.08 元计入资本公积。

第十章 管理层讨论与分析

本公司管理层对公司报告期内的财务状况和经营成果进行了认真细致的分析后认为：公司资产质量良好，资产负债结构及股权结构合理，财务健康稳定，现金流量正常，具有良好的偿债能力；报告期内公司保持了良好的盈利能力，收入持续增加；公司具有良好的市场发展前景和持续的增长潜力。

本公司提请投资者注意，以下讨论分析应结合本公司经审计的财务报表及报表附注和本招股说明书揭示的其他财务信息一并阅读，非经特别说明，以下数据均为合并财务报表口径。

一、财务状况分析

（一）资产状况分析

截至2016年9月30日，本公司总资产为338,705.00万元，其中流动资产110,375.00万元，占比为32.59%，整体资产质量良好。

报告期内，公司总资产构成的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
|-------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动资产 | 110,375.00 | 32.59% | 82,373.21 | 32.97% | 60,577.23 | 33.54% | 39,742.32 | 25.26% |
| 非流动资产 | 228,330.00 | 67.41% | 167,494.86 | 67.03% | 120,044.05 | 66.46% | 117,598.32 | 74.74% |
| 资产总计 | 338,705.00 | 100% | 249,868.07 | 100% | 180,621.27 | 100% | 157,340.64 | 100% |

报告期内，公司总资产持续增长，2014年末、2015年末及2016年9月末分别较上期末增长了23,280.63万元、69,246.80万元和88,836.93万元，增长率分别14.80%、38.34%、35.55%，主要系公司业务快速发展、机队规模迅速扩大、营运资金显著增加，使得货币资金、固定资产等资产项目持续增长。

从总资产结构来看，2013年末、2014年末、2015年末及2016年9月末，公司非流动资产占总资产比重分别为74.74%、66.46%、67.03%和67.41%。公司总资产结构呈现非流动资产占总资产比重较高、流动资产占总资产比重较低的特点，主要系公司从事航空运输服务，飞机、发动机和机库等航空运输设备设施

是主要的生产要素，构成了总金额较大的固定资产和在建工程。随着公司规模扩大和业务的发展，固定资产规模随之增加。

截至 2016 年 9 月 30 日，同行业上市公司总资产结构的可比分析如下：

| 项目 | 中国国航 | 东方航空 | 南方航空 | 海南航空 | 吉祥航空 | 春秋航空 | 本公司 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 流动资产/总资产 | 9.06% | 8.67% | 7.22% | 29.35% | 24.66% | 35.84% | 32.59% |
| 非流动资产/总资产 | 90.94% | 91.33% | 92.78% | 70.65% | 75.34% | 64.16% | 67.41% |

相较于同行业上市公司，本公司总资产结构与规模相对较小的海南航空、吉祥航空和春秋航空相近，且由于公司经营租赁飞机相对较多，公司流动资产占总资产比重在行业中处于较高水平，具有较好的资产流动性。

1、流动资产

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司流动资产为 110,375.00 万元，其中货币资金 43,905.22 万元，占比 39.78%。

报告期内，公司流动资产构成的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|------------------------|-------------------|--------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 货币资金 | 43,905.22 | 39.78% | 29,379.68 | 35.67% | 17,905.42 | 29.56% | 10,676.42 | 26.86% |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 | 168.53 | 0.15% | — | — | — | — | — | — |
| 应收账款 | 32,098.30 | 29.08% | 23,879.73 | 28.99% | 21,711.67 | 35.84% | 12,338.99 | 31.05% |
| 预付账款 | 5,828.46 | 5.28% | 3,766.12 | 4.57% | 3,712.86 | 6.13% | 3,014.18 | 7.58% |
| 其他应收款 | 22,984.00 | 20.82% | 20,488.18 | 24.87% | 12,944.76 | 21.37% | 10,903.33 | 27.44% |
| 存货 | 3,498.02 | 3.17% | 3,506.55 | 4.26% | 3,119.97 | 5.15% | 2,441.87 | 6.14% |
| 其他流动资产 | 1,892.47 | 1.71% | 1,352.94 | 1.64% | 1,182.55 | 1.95% | 367.54 | 0.92% |
| 流动资产合计 | 110,375.00 | 100 % | 82,373.21 | 100% | 60,577.23 | 100% | 39,742.32 | 100% |

报告期内，公司流动资产持续增长，2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月

末分别较上期末增长了 20,834.91 万元、21,795.98 万元和 28,001.79 万元，增长率分别为 52.42%、35.98%和 33.99%，主要系公司业务快速发展、盈利能力良好，使得货币资金、应收账款等流动资产项目持续增长。

从流动资产结构来看，由于公司所处行业的特性及公司经营特点，货币资金、应收账款和其他应收款的占流动资产的比重较高。2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，上述三项流动资产的合计数分别为 33,918.74 万元、52,561.85 万元、73,747.59 万元、98,987.52 万元，占流动资产的比重分别为 85.35%、86.77%、89.53%和 89.68%。

截至 2016 年 9 月 30 日，同行业流动资产结构的可比分析如下：

| 项目 | 中国国航 | 东方航空 | 南方航空 | 海南航空 | 吉祥航空 | 春秋航空 | 本公司 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 货币资金/流动资产 | 45.39% | 7.71% | 33.48% | 89.97% | 55.08% | 81.49% | 39.78% |
| 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产/流动资产 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.15% |
| 应收票据/流动资产 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 应收账款/流动资产 | 17.73% | 14.92% | 21.69% | 1.89% | 3.61% | 1.35% | 29.08% |
| 预付款项/流动资产 | 5.31% | 17.69% | 10.40% | 0.54% | 5.81% | 3.44% | 5.28% |
| 应收利息/流动资产 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 1.15% | 0.02% | 0.00% | 0.00% |
| 应收股利/流动资产 | 0.00% | 0.35% | 0.08% | 0.12% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 其他应收款/流动资产 | 9.48% | 24.61% | 12.09% | 1.50% | 27.55% | 12.23% | 20.82% |
| 存货/流动资产 | 9.22% | 12.81% | 12.75% | 0.05% | 1.59% | 0.95% | 3.17% |
| 划分为持有待售的资产/流动资产 | 0.00% | 2.46% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 一年内到期的非流动资产/流动资产 | 0.00% | 1.00% | 0.00% | 0.00% | 5.01% | 0.00% | 0.00% |
| 其他流动资产/流动资产 | 12.87% | 18.45% | 9.51% | 4.76% | 1.34% | 0.54% | 1.71% |
| 合计 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

相较于同行业上市公司，本公司应收账款占流动资产比重较高，主要系公司专注于支线航空的运营发展，机构客户运力购买收入占公司主营业务收入比重较大，而机构客户的回款频率低于个人客户机票销售时使用的 BSP 结算系统，因此与其他主要运营干线航空的上市航空公司相比，公司应收账款期末账面价值较

高，占流动资产比重较大。

(1) 货币资金

报告期内，公司货币资金构成的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
|--------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 现金 | 34.33 | 0.08% | 9.17 | 0.03% | 19.04 | 0.11% | 75.03 | 0.70% |
| 银行存款 | 40,807.38 | 92.94% | 28,208.95 | 96.02% | 13,839.55 | 77.29% | 6,260.26 | 58.64% |
| 其他货币资金 | 3,063.50 | 6.98% | 1,161.57 | 3.95% | 4,046.83 | 22.60% | 4,341.13 | 40.66% |
| 合计 | 43,905.22 | 100% | 29,379.68 | 100% | 17,905.42 | 100% | 10,676.42 | 100% |

报告期内，公司货币资金余额持续增加。2014年末、2015年末和2016年9月末货币资金分别较上期末增长了7,229.00万元、11,474.26万元和14,525.54万元，增幅分别为67.71%、64.08%和49.44%，主要系报告期内公司盈利能力良好所致。

(2) 应收账款

① 报告期内应收账款基本情况

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 |
|--------------|------------|--------|-------------|---------|-------------|--------|-------------|
| | 数值 | 增幅 | 数值 | 增幅 | 数值 | 增幅 | 数值 |
| 应收账款 账面余额 | 32,481.30 | 33.82% | 24,272.21 | 10.73% | 21,920.09 | 75.51% | 12,489.59 |
| 占营业收入 的比重 | 16.90% | 24.78% | 13.55% | -20.46% | 17.03% | 18.18% | 14.41% |

公司的应收账款主要为应收客运业务销售款。公司与主要客运代理人的机票销售款使用BSP销售结算系统进行统一结算和回款，通常每周结算两次、回款两次；公司机构客户运力购买业务不使用BSP系统结算，而是直接与客户进行单独结算和回款，通常每一至两月结算一次、回款一次。公司专注于支线航空的运营发展，机构客户运力购买收入占主营业务收入比重较大，因而公司期末应收账款账面余额较大。

公司2014年末应收账款较2013年末增加了9,430.50万元，增长了

75.51%，主要系 2014 年度公司新增飞机 4 架，经营规模及主营业务收入较 2013 年度大幅增加；同时，公司 2014 年度机构客户运力购买业务收入增幅较大，机构客户运力购买业务较 BSP 系统销售结算和回款周期长。

2015 年末应收账款较 2014 年末增加了 2,352.12 万元，增长了 10.73%，主要系 2015 年度公司经营规模和主营业务收入持续增长，但由于 2015 年度机构客户运力购买业务收入增长幅度不大，因而应收账款期末并未显著增长。

2016 年 9 月末公司应收账款较 2015 年末增加了 8,209.09 万元，增长了 33.82%，主要系公司经营规模持续增长，2016 年 1-9 月实现主营业务收入已超过 2015 年度全年实现主营业务收入，同时期末应收机构客户运力购买款金额较大所致。

②报告期内应收账款账龄结构分析

报告期各期末，公司单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款、单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款余额均为 0，按组合计提坏账准备的应收账款占比 100%。

公司按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | |
|-------------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 按账龄分析法计提坏账准备的应收账款 | 32,481.30 | 100% | 24,203.67 | 99.72% |
| 采用其他方法计提坏账准备的应收账款 | — | — | 68.54 | 0.28% |
| 合计 | 32,481.30 | 100% | 24,272.21 | 100% |
| 项目 | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 按账龄分析法计提坏账准备的应收账款 | 20,463.84 | 93.36% | 11,117.38 | 89.01% |
| 采用其他方法计提坏账准备的应收账款 | 1,456.25 | 6.64% | 1,372.22 | 10.99% |
| 合计 | 21,920.09 | 100% | 12,489.59 | 100% |

报告期内，除应收关联方款项采用其他方法计提坏账准备外，公司其余应收账款均按账龄分析法计提坏账准备，各期末占比均为 85% 以上。

公司按账龄分析法计提坏账准备的应收账款账龄结构具体如下：

单位：万元

| 时间 | 账龄 | 账面余额 | 计提坏账准备 | 计提比例 | 占比 |
|-------------|------|------------------|---------------|---------|-------------|
| 2016年9月30日 | 1年以内 | 30,917.76 | — | — | 95.19% |
| | 1至2年 | 801.41 | 80.14 | 10.00% | 2.47% |
| | 2至3年 | 655.41 | 196.62 | 30.00% | 2.02% |
| | 3至4年 | 0.97 | 0.49 | 50.00% | 0.00% |
| | 4年以上 | 105.75 | 105.75 | 100.00% | 0.32% |
| | 合计 | 32,481.30 | 383.00 | — | 100% |
| 2015年12月31日 | 1年以内 | 21,651.09 | — | — | 89.45% |
| | 1至2年 | 2,234.17 | 223.42 | 10.00% | 9.23% |
| | 2至3年 | 210.32 | 63.09 | 30.00% | 0.87% |
| | 3至4年 | 4.27 | 2.13 | 50.00% | 0.02% |
| | 4年以上 | 103.84 | 103.84 | 100.00% | 0.43% |
| | 合计 | 24,203.67 | 392.48 | — | 100% |
| 2014年12月31日 | 1年以内 | 19,491.42 | — | — | 95.25% |
| | 1至2年 | 812.33 | 81.23 | 10.00% | 3.97% |
| | 2至3年 | 37.10 | 11.13 | 30.00% | 0.18% |
| | 3至4年 | 13.87 | 6.93 | 50.00% | 0.07% |
| | 4年以上 | 109.12 | 109.12 | 100.00% | 0.53% |
| | 合计 | 20,463.84 | 208.42 | — | 100% |
| 2013年12月31日 | 1年以内 | 10,505.22 | — | — | 94.49% |
| | 1至2年 | 478.37 | 47.84 | 10.00% | 4.30% |
| | 2至3年 | 15.73 | 4.72 | 30.00% | 0.14% |
| | 3至4年 | 40.03 | 20.01 | 50.00% | 0.36% |
| | 4年以上 | 78.03 | 78.03 | 100.00% | 0.70% |
| | 合计 | 11,117.38 | 150.60 | — | 100% |

由上表可知，公司应收账款以1年以内的应收账款为主。2013年末、2014年末、2015年末及2016年9月末，1年以内应收账款占应收账款余额的比重分别为94.49%、95.25%、89.45%及95.19%。公司应收账款主要为通过BSP系

统结算的个人客户机票销售款和尚未收到的机构客户运力购买款，结算回收周期短，资金回笼速度快，同时机构客户信誉度较高，无法收回的风险很小。但本公司依然从谨慎性角度出发，对账龄超过一年的应收账款分别计提了坏账准备。

③应收账款金额前五名单位情况

单位：万元

| 时间 | 单位名称 | 账面余额 | 年限 | 占应收账款 账面余额比例 |
|-------------|------------------------------------|------------------|-----|-----------------|
| 2016年9月30日 | (BSP) 国际航空运输协会北京办事处 | 2,769.69 | 1年内 | 8.53% |
| | 西部机场集团天水机场有限公司 | 2,702.77 | 1年内 | 8.32% |
| | 梧州市人民政府 | 2,439.62 | 1年内 | 7.51% |
| | 固原市人民政府 | 1,838.86 | 1年内 | 5.66% |
| | 内蒙古呼伦贝尔市民航机场有限责任公司 | 1,563.21 | 1年内 | 4.81% |
| | 合计 | 11,314.15 | — | 34.83% |
| 2015年12月31日 | (BSP) 国际航空运输协会北京办事处 | 2,271.14 | 1年内 | 9.36% |
| | 内蒙古包头民航机场有限责任公司 | 2,196.98 | 1年内 | 9.05% |
| | 内蒙古呼伦贝尔市民航机场有限责任公司 | 1,855.24 | 1年内 | 7.64% |
| | 西部机场集团青海机场有限公司 | 1,409.50 | 1年内 | 5.81% |
| | 梧州市人民政府 | 1,340.92 | 1年内 | 5.52% |
| | 合计 | 9,073.78 | — | 37.38% |
| 2014年12月31日 | 鄂尔多斯伊金霍洛机场有限公司 | 2,287.26 | 1年内 | 10.43% |
| | 邯郸机场有限责任公司 | 1,840.40 | 1年内 | 8.40% |
| | 西部机场集团青海机场有限公司 | 1,670.00 | 1年内 | 7.62% |
| | 深圳市天络航空服务有限公司 (原名：北京天络航空服务有限公司) | 1,456.25 | 1年内 | 6.64% |
| | (BSP) 国际航空运输协会北京办事处 | 1,413.03 | 1年内 | 6.45% |
| | 合计 | 8,666.93 | — | 39.54% |
| 2013年12月31日 | 深圳市天络航空服务有限公司 (原名：北京天络航空服务有限公司) | 1,372.22 | 1年内 | 10.99% |
| | (BSP) 国际航空运输协会北京办事处 | 1,285.47 | 1年内 | 10.29% |
| | 邯郸机场有限责任公司 | 1,202.86 | 1年内 | 9.63% |
| | 嘉峪关市人民政府 | 1,080.87 | 1年内 | 8.65% |

| | | | | |
|--|----------------|----------|------|--------|
| | 鄂尔多斯伊金霍洛机场有限公司 | 815.74 | 1 年内 | 6.53% |
| | 合计 | 5,757.16 | — | 46.09% |

由上表可知，2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，公司前 5 名应收账款单位合计占公司应收账款余额比例分别为 46.09%、39.54%、37.38%和 34.83%，占公司应收账款的比例较高。公司前 5 名应收账款单位主要为 BSP 结算机构和向公司进行运力购买的机构客户，这些客户信誉良好，还债能力较强，公司应收账款的回收风险很小。

2013 年末及 2014 年末，公司应收控股股东北京天络航空服务有限公司款项余额分别为 1,372.22 万元和 1,456.25 万元，系北京天络航空服务有限公司为公司提供客票代理服务，年末尚未结算回款的机票销售款，截至 2016 年 9 月 30 日上述款项均已收回。

(3) 预付账款

2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，公司预付账款余额分别为 3,014.18 万元、3,712.86 万元、3,766.12 万元和 5,828.46 万元，占当期期末流动资产的比例分别为 7.58%、6.13%、4.57%和 5.28%，公司预付账款主要为预付的航油采购款、航材采购款等，占各期末流动资产比例较小。

公司预付款项账龄结构分析如下：

单位：万元

| 账龄 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|---------|-----------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 1 年以内 | 5,611.10 | 96.27% | 3,175.02 | 84.31% | 3,217.73 | 86.66% | 2,807.50 | 93.14% |
| 1 至 2 年 | 95.82 | 1.64% | 362.07 | 9.61% | 247.97 | 6.68% | 109.97 | 3.65% |
| 2 至 3 年 | 24.89 | 0.43% | 59.54 | 1.58% | 106.59 | 2.87% | 31.50 | 1.05% |
| 3 年以上 | 96.65 | 1.66% | 169.49 | 4.5% | 140.57 | 3.79% | 65.21 | 2.16% |
| 合计 | 5,828.46 | 100% | 3,766.12 | 100% | 3,712.86 | 100% | 3,014.18 | 100% |

截至 2016 年 9 月 30 日，公司预付账款中不存在预付持公司 5%以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

(4) 其他应收款

①报告期内其他应收款基本情况

报告期各期末，公司其他应收款的余额、坏账准备以及账面价值情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 其他应收款余额 | 23,204.15 | 20,720.26 | 13,854.22 | 12,060.98 |
| 其他应收款坏账准备 | 220.15 | 232.08 | 909.46 | 1,157.65 |
| 其他应收款账面价值 | 22,984.00 | 20,488.18 | 12,944.76 | 10,903.33 |
| 其他应收款/流动资产 | 20.82% | 24.87% | 21.37% | 27.44% |

2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末，公司其他应收款账面价值分别为10,903.33万元、12,944.76万元、20,488.18万元和22,984.00万元，占流动资产比例分别为27.44%、21.37%、24.87%和20.82%，占流动资产比例较高。

公司其他应收款主要由飞机租赁保证金、应收补贴款及员工备用金等构成。2015年末其他应收款账面价值较2014年末增加7,543.42万元，增幅58.27%，主要系2015年公司新增租赁飞机6架，年末飞机租赁保证金大幅增加及由于公司经营规模扩大，期末应收补贴款大幅增加所致。

②其他应收款构成情况

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | |
|-----------------------|-------------|------|-------------|------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款 | — | — | — | — |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 23,204.15 | 100% | 20,720.26 | 100% |
| 合计 | 23,204.15 | 100% | 20,720.26 | 100% |
| 项目 | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款 | — | — | — | — |
| 按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款 | 13,854.22 | 100% | 12,060.98 | 100% |
| 合计 | 13,854.22 | 100% | 12,060.98 | 100% |

由上表可知，报告期内公司其他应收款均按信用风险特征组合计提坏账准备。公司按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | |
|--------------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 按账龄分析法计提坏账准备的其他应收款 | 2,403.68 | 10.36% | 1,235.34 | 5.96% |
| 采用其他方法计提坏账准备的其他应收款 | 20,800.47 | 89.64% | 19,484.91 | 94.04% |
| 合计 | 23,204.15 | 100% | 20,720.25 | 100% |
| 项目 | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 按账龄分析法计提坏账准备的其他应收款 | 1,861.78 | 13.44% | 2,792.30 | 23.15% |
| 采用其他方法计提坏账准备的其他应收款 | 11,992.45 | 86.56% | 9,268.68 | 76.85% |
| 合计 | 13,854.23 | 100% | 12,060.98 | 100% |

报告期内，公司其他应收款主要为采用其他方法计提坏账准备的其他应收款，各期末占比均为 75%以上，主要为应收押金、保证金、支线航空补贴款及少量关联方款项。

报告期内，本公司按账龄分析法计提坏账准备的其他应收款账龄结构具体如下：

单位：万元

| 时间 | 账龄 | 账面余额 | 计提坏账准备 | 计提比例 | 占比 |
|-------------|-----------|-----------------|---------------|----------|-------------|
| 2016年9月30日 | 1年以内 | 1,983.17 | — | — | 82.51% |
| | 1至2年 | 172.77 | 17.28 | 10.00% | 7.19% |
| | 2至3年 | 46.86 | 14.06 | 30.00% | 1.95% |
| | 3至4年 | 24.14 | 12.07 | 50.00% | 1.00% |
| | 4年以上 | 176.75 | 176.75 | 100.00% | 7.35% |
| | 合计 | 2,403.68 | 220.15 | — | 100% |
| 2015年12月31日 | 1年以内 | 802.13 | — | — | 64.93% |
| | 1至2年 | 130.94 | 13.09 | 10.00% | 10.60% |
| | 2至3年 | 80.40 | 24.12 | 30.00% | 6.51% |

| | | | | | |
|-------------|-----------|-----------------|-----------------|---------|-------------|
| | 3至4年 | 54.03 | 27.02 | 50.00% | 4.37% |
| | 4年以上 | 167.85 | 167.85 | 100.00% | 13.59% |
| | 合计 | 1,235.34 | 232.08 | — | 100% |
| 2014年12月31日 | 1年以内 | 137.31 | — | — | 7.38% |
| | 1至2年 | 454.75 | 45.47 | 10.00% | 24.43% |
| | 2至3年 | 490.20 | 147.06 | 30.00% | 26.33% |
| | 3至4年 | 125.19 | 62.59 | 50.00% | 6.72% |
| | 4年以上 | 654.33 | 654.33 | 100.00% | 35.15% |
| | 合计 | 1,861.78 | 909.46 | — | 100% |
| 2013年12月31日 | 1年以内 | 534.54 | — | — | 19.14% |
| | 1至2年 | 694.50 | 69.45 | 10.00% | 24.87% |
| | 2至3年 | 423.14 | 126.94 | 30.00% | 15.15% |
| | 3至4年 | 357.70 | 178.85 | 50.00% | 12.81% |
| | 4年以上 | 782.41 | 782.41 | 100.00% | 28.02% |
| | 合计 | 2,792.30 | 1,157.65 | — | 100% |

③其他应收款性质情况

报告期内，公司其他应收款按款项性质的分类情况如下：

单位：万元

| 款项性质 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | |
|-----------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 保证金 | 20,574.92 | 88.67% | 12,792.28 | 61.74% |
| 支线航空补贴 | — | — | 6,636.00 | 32.03% |
| 备用金 | 1,680.30 | 7.24% | 611.35 | 2.95% |
| 押金 | 138.87 | 0.60% | 44.57 | 0.22% |
| 其他 | 810.06 | 3.49% | 636.06 | 3.07% |
| 合计 | 23,204.15 | 100% | 20,720.26 | 100% |
| 款项性质 | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 保证金 | 7,540.93 | 54.43% | 4,696.06 | 38.94% |
| 支线航空补贴 | 4,213.00 | 30.41% | 2,471.00 | 20.49% |

| | | | | |
|-----------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| 备用金 | 999.93 | 7.22% | 2,664.46 | 22.09% |
| 押金 | 103.94 | 0.75% | 1,018.59 | 8.45% |
| 其他 | 996.42 | 7.19% | 1,210.87 | 10.04% |
| 合计 | 13,854.22 | 100% | 12,060.98 | 100% |

由上表可知，报告期内其他应收款主要由飞机租赁保证金和支线航空补贴构成。

2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，公司保证金余额分别为 4,696.06 万元、7,540.93 万元、12,792.28 万元和 20,574.92 万元，保证金余额逐年上升，主要系报告期内公司盈利能力良好，业务规模不断扩大，不断通过租赁的方式引入飞机，飞机租赁保证金相应增加。

2013 年末、2014 年末和 2015 年末，公司支线航空补贴余额较大，各年末分别为 2,471.00 万元，4,213.00 万元和 6,636.00 万元，该项其他应收款为民航局每年末根据航空公司年度支线航班运营情况给予的补贴。截至 2016 年 9 月 30 日，民航局尚未公布当年支线航空补贴预算方案，故其他应收款中支线航空补贴余额为 0。

截至 2016 年 9 月 30 日，公司前 5 大其他应收款余额为 10,770.66 万元，占其他应收款余额的 46.42%，具体情况如下：

单位：万元

| 单位名称 | 款项性质 | 账面余额 | 账龄 | 占其他应收款账面余额的比例 |
|------------------|----------|------------------|----------|---------------|
| 北京富来特货运代理有限公司 | 保证金 | 3,991.31 | 1 年以内 | 17.20% |
| 中航蓝钢租赁（天津）有限公司 | 保证金 | 2,232.39 | 2 至 4 年 | 9.62% |
| 中航蓝惠租赁（天津）有限公司 | 保证金 | 1,693.23 | 3 至 4 年 | 7.30% |
| 中航蓝郡租赁（天津）有限公司 | 保证金 | 1,653.72 | 4 至 5 年 | 7.13% |
| 两江一号融资租赁（天津）有限公司 | 保证金 | 1,200.00 | 2 至 3 年 | 5.17% |
| 合计 | — | 10,770.66 | — | 46.42% |

截至 2016 年 9 月 30 日，除高管备用金之外公司其他应收款不存在应收持公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

(5) 存货

报告期内，公司存货的分类情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | |
|----------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| | 账面价值 | 占比 | 账面价值 | 占比 |
| 航材、航材消耗件 | 3,350.61 | 95.79% | 3,227.79 | 92.05% |
| 其他 | 147.42 | 4.21% | 278.76 | 7.95% |
| 合计 | 3,498.02 | 100% | 3,506.55 | 100% |
| 项目 | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
| | 账面价值 | 占比 | 账面价值 | 占比 |
| 航材、航材消耗件 | 2,909.83 | 93.26% | 2,320.04 | 95.01% |
| 其他 | 210.14 | 6.74% | 121.83 | 4.99% |
| 合计 | 3,119.97 | 100% | 2,441.87 | 100% |

2013年末、2014年末、2015年末及2016年9月末，账面价值分别为2,441.87万元、3,119.97万元、3,506.55万元和3,498.02万元，占流动资产比重分别为6.14%、5.15%、4.26%和3.17%。公司存货主要为航材和航材消耗件，报告期内占存货的比重均在90%以上。报告期各期末，随着公司机队规模的不断扩大，库存航材和航材消耗件账面价值逐年提升。

(6) 其他流动资产

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|--------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| 待抵扣进项税 | 392.47 | 1,352.94 | 1,182.55 | 367.54 |
| 理财产品 | 1,500.00 | — | — | — |
| 合计 | 1,892.47 | 1,352.94 | 1,182.55 | 367.54 |

公司2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末其他流动资产分别为367.54万元、1,182.55万元、1,352.94万元和1,892.47万元。2016年9月末，公司其他流动资产包括理财产品1,500.00万元，系公司购买的“中银日积月累一日计划理财计划”，其余年度均为待抵扣进项税。

2、非流动资产

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司非流动资产为 228,330.00 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|----------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 固定资产 | 183,848.11 | 80.52% | 138,985.91 | 82.98% | 105,784.37 | 88.12% | 109,340.12 | 92.98% |
| 在建工程 | 14,705.96 | 6.44% | 7,195.58 | 4.30% | 1,747.97 | 1.46% | 54.55 | 0.05% |
| 无形资产 | 2,419.19 | 1.06% | 618.91 | 0.37% | 449.73 | 0.37% | 236.78 | 0.20% |
| 长期待摊费用 | 27,089.34 | 11.86% | 20,454.04 | 12.21% | 11,701.37 | 9.75% | 7,677.88 | 6.53% |
| 递延所得税资产 | 267.40 | 0.12% | 240.42 | 0.14% | 360.60 | 0.30% | 288.99 | 0.25% |
| 非流动资产合计 | 228,330.00 | 100% | 167,494.86 | 100% | 120,044.05 | 100% | 117,598.32 | 100% |

2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，公司非流动资产账面价值 117,598.32 万元、120,044.05 万元、167,494.86 万元和 228,330.00 万元，随着公司经营规模的不断扩大，非流动资产账面价值逐年提高。公司非流动资产主要由固定资产和为引进飞行员形成的长期待摊费用构成，二者合计占非流动资产的比重分别为 99.51%、97.87%、95.19%和 92.38%，报告期各期末均在 90%以上。

(1) 固定资产

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司固定资产原值为 221,601.49 万元，累计折旧为 37,518.22 万元，计提减值准备 235.17 万元，固定资产账面价值为 183,848.11 万元，占非流动资产比重 80.52%、占总资产比重为 54.28%。

本公司固定资产主要为飞机及发动机、高价周转件、运输工具及房屋建筑物等。报告期内公司固定资产原值变动情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | | 2015年12月31日 | | 2014年12月31日 | | 2013年12月31日 | |
|--------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | 账面原值 | 占比 | 账面原值 | 占比 | 账面原值 | 占比 | 账面原值 | 占比 |
| 飞机及发动机 | 193,184.17 | 87.18% | 150,856.74 | 90.76% | 114,534.85 | 92.24% | 111,580.78 | 92.63% |
| 高价周转件 | 16,291.46 | 7.35% | 10,929.73 | 6.58% | 6,622.94 | 5.33% | 7,007.76 | 5.82% |
| 运输工具 | 2,312.08 | 1.04% | 1,794.20 | 1.08% | 1,323.80 | 1.07% | 998.88 | 0.83% |
| 设备类 | 3,574.71 | 1.61% | 1,303.77 | 0.78% | 592.13 | 0.48% | — | — |
| 办公类 | 1,308.26 | 0.59% | 1,330.52 | 0.80% | 1,092.35 | 0.88% | 876.44 | 0.73% |
| 房屋建筑物 | 4,930.81 | 2.23% | — | — | — | — | — | — |
| 合计 | 221,601.49 | 100% | 166,214.97 | 100% | 124,166.06 | 100% | 120,463.86 | 100% |

公司固定资产主要由飞机及发动机和高价周转件构成，2013年末、2014年末、2015年末及2016年9月末占固定资产原值比重分别为98.44%、97.58%、97.34%和94.53%，与公司的行业特性相一致。2015年末与2016年9月末，公司固定资产原值分别较上一年末增长了42,048.91万元和55,386.52万元，主要系报告期内公司盈利情况良好，为扩大经营规模，通过融资租赁方式引进飞机及发动机和高价周转件若干，及公司在主运营基地重庆机场修建的机库由在建工程转入固定资产所致。

截至2016年9月30日，公司固定资产成新率为72.22%，公司固定资产质量良好，机队机型统一，故障概率低，有效降低了公司的运营成本。

截至 2016 年 9 月 30 日，公司通过融资租赁租入的固定资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面原值 | 累计折旧 | 减值准备 | 账面价值 |
|--------|-------------------|------------------|------|-------------------|
| 飞机及发动机 | 185,636.44 | 30,318.38 | — | 155,318.06 |
| 高价周转件 | 5,316.52 | 509.52 | — | 4,807.01 |
| 合计 | 190,952.96 | 30,827.90 | — | 160,125.07 |

截至 2016 年 9 月 30 日，公司尚有账面价值为 4,930.81 万元的房屋建筑物主要为飞机机库及车间楼项目，暂估入固定资产，尚未办妥房产证。

(3) 在建工程

报告期内，本公司在建工程变动情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|---------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 | 账面余额 | 占比 |
| 购买飞机预付款 | 11,724.02 | 79.72% | — | — | — | — | — | — |
| 飞机机库 | 1,178.93 | 8.02% | 4,767.41 | 66.25% | 575.36 | 32.92% | 54.55 | 100.00% |
| 训练设备 | — | — | 1,023.08 | 14.22% | 430.77 | 24.64% | — | — |
| 模拟机 | 1,546.80 | 10.52% | 1,393.62 | 19.37% | 723.72 | 41.40% | — | — |
| 其他 | 256.21 | 1.74% | 11.47 | 0.16% | 18.12 | 1.04% | — | — |
| 合计 | 14,705.96 | 100% | 7,195.58 | 100% | 1,747.97 | 100% | 54.55 | 100% |

报告期内各期末，公司在建工程主要系购买飞机的预付款以及在建飞机机库、训练设备和模拟机等。

2016 年 1-9 月，公司飞机机库部分建成、训练设备全部建成，分别转入固定资产 4,930.81 万元和 1,023.08 万元，导致 2016 年 9 月末飞机机库和训练设备余额及其占在建工程余额的比重较 2015 年末大幅下降。

2016 年 9 月末，公司在建工程余额较 2015 年末大幅增加了 7,510.38 万元，主要系本期新增购买飞机预付款 11,724.02 万元计入在建工程所致。

(4) 无形资产

报告期内，本公司无形资产变动情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|-------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| 电脑软件 | 1,124.21 | 618.91 | 449.73 | 236.78 |
| 土地使用权 | 1,294.98 | — | — | — |
| 合计 | 2,419.19 | 618.91 | 449.73 | 236.78 |

公司无形资产主要为电脑软件和土地使用权。2013年末、2014年末、2015年末及2016年9月末，公司无形资产账面价值分别为236.78万元、449.73万元、618.91万元和2,419.19万元，占非流动资产比重分别为0.20%、0.37%、0.37%和1.06%，占总资产比重分别为0.15%、0.25%、0.25%和0.71%。

2016年9月末，公司无形资产账面价值较2015年末大幅增加了1,800.28万元，主要系公司取得土地使用权一宗，用于建造机库。公司的电脑软件主要包括SAP系统、信息查询与决策系统和FOC系统等为公司中长期发展所投资的办公软件。

(5) 长期待摊费用

报告期内，本公司长期待摊费用变动情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 飞行员引进费 | 25,830.97 | 19,833.48 | 11,701.37 | 7,677.88 |
| 航材售后回租差额 | 561.15 | 620.57 | — | — |
| 经营租入固定资产装修或改良支出 | 697.21 | — | — | — |
| 合计 | 27,089.34 | 20,454.04 | 11,701.37 | 7,677.88 |

报告期内各期末，公司长期待摊费用主要是飞行员引进费用。报告期内，公司盈利情况良好，经营规模不断扩大，公司机队飞机数量由2013年底的10架增加至目前的26架。公司通过自身培养和从其他航空公司引入等方式，相应的增加了飞行员人数，因而飞行员引进费逐年增加。公司飞行员引进费按飞行员预计可服务年限摊销，最长不超过20年，具体情况请参见“第九章财务会计信息”

之“四、重要会计政策和会计估计”之“(二十七)重要会计政策和会计估计的变更”。

(6) 资产质量及减值准备的计提

本公司制定了各项资产减值准备计提政策，并且本着稳健性和公允性的原则，每年对各项资产审慎衡量其实际价值，并相应计提资产减值准备，以确保公司资产质量。

报告期内，公司各期末资产减值准备的余额情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|----------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| 坏账准备 | -21.41 | -442.92 | -188.32 | 544.35 |
| 固定资产减值准备 | 235.17 | — | — | — |
| 合计 | 213.76 | -442.92 | -188.32 | 544.35 |

本公司按照稳健性原则，根据自身的业务特点和资产的实际情况，制订了合理的资产减值准备计提政策，具体计提政策请参见本招股说明书“第十章管理层讨论与分析”之“四、重要会计政策和会计估计”部分。本公司对各类资产的减值情况进行了审慎核查，本公司计提的各项资产减值准备是公允和稳健的，各项资产减值准备提取情况与资产质量实际状况相符，公司未来不会因为资产突发减值而导致财务风险。

公司资产减值准备主要为坏账准备和固定资产减值准备。报告期内，本公司应收账款中账龄在1年以内的所占比重基本在90%以上，且公司个人客户机票销售款结算和支付非常及时，机构客户的信誉度较高；同时，随着公司管理水平的提升，应收款项结算和回收更加及时，坏账准备余额逐年递减。公司存货大部分系业务所需航材消耗件，周转速度较快，不存在闲置或减值的情形。随着航空市场的不断发展和公司经营规模的扩大，公司建立了全部为先进的CRJ900型飞机的统一机队，以满足旅客出行需求，提高旅客舒适程度，降低公司运营成本。公司编号为B-7700和B-3565的两架庞巴迪CRJ200型飞机及编号为ESN950760和ESN873122的两台通用CF34-3B1涡轮喷气式发动机不再执行飞行任务，因而公司对其进行了减值测试并计提了235.17万元的减值准备。

公司管理层认为，本公司主要资产的减值准备提取充分、合理，与公司资产

的实际质量状况相符，公司各项资产质量较好。

（二）负债状况分析

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司负债总额达到 260,152.46 万元，其中流动负债为 83,598.84 万元，非流动负债为 176,553.62 万元。报告期各期末，公司负债情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|-------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 流动负债 | 83,598.84 | 32.13% | 61,433.63 | 30.61% | 65,673.00 | 42.35% | 49,293.63 | 34.21% |
| 非流动负债 | 176,553.62 | 67.87% | 139,265.40 | 69.39% | 89,385.49 | 57.65% | 94,812.04 | 65.79% |
| 负债总计 | 260,152.46 | 100% | 200,699.03 | 100% | 155,058.49 | 100% | 144,105.67 | 100% |

2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，随着公司业务规模不断扩大，对营运资金和飞机数量的需求亦不断增加，公司不断通过银行借款和融资租赁等方式筹集资金和增加飞机数量，因而负债总额逐年增加。2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末，公司负债总额分别较上一年末增加了 10,952.82 万元、45,640.54 万元、59,453.43 万元，分别增长 7.60%、29.43%和 29.62%。

从负债结构来看，2013 年末、2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末公司非流动负债占负债总额的比重分别为 65.79%、57.65%、69.39%和 67.87%，非流动负债占负债总额的比例较高，公司短期偿债压力较小。

1、流动负债

公司流动负债主要包括短期借款、应付账款、其他应付款等。流动负债的主要构成及变化情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|------|-----------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 短期借款 | 17,500.00 | 20.93% | 18,000.00 | 29.30% | 28,544.44 | 41.36% | 17,493.23 | 35.13% |
| 应付票据 | 2,000.00 | 2.39% | 1,002.68 | 1.63% | 540.00 | 0.78% | — | — |
| 应付账款 | 16,296.76 | 19.49% | 13,545.58 | 22.05% | 16,471.82 | 23.87% | 14,058.95 | 28.23% |
| 预收款项 | 8,230.87 | 9.85% | 6,745.29 | 10.98% | 4,846.92 | 7.02% | 3,320.70 | 6.67% |

| | | | | | | | | |
|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| 应付职工薪酬 | — | — | 2,717.32 | 4.42% | 1,976.58 | 2.86% | 1,725.85 | 3.47% |
| 应交税费 | 6,114.33 | 7.31% | 3,216.33 | 5.24% | 1,455.13 | 2.11% | 930.12 | 1.87% |
| 其他应付款 | 21,690.03 | 25.95% | 13,777.84 | 22.43% | 11,838.11 | 17.15% | 11,764.78 | 23.62% |
| 一年内到期的非流动负债 | 11,766.84 | 14.08% | 2,428.59 | 3.95% | — | — | — | — |
| 合计 | 83,598.84 | 100% | 61,433.63 | 100% | 65,673.00 | 100% | 49,293.63 | 100% |

公司不存在拖欠员工工资、福利费，不存在拖欠税款的情形，也不存在其他到期未清偿债务。

(1) 短期借款

2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司短期借款的明细情况如下表：

单位：万元

| 借款类别 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 质押借款 | — | 5,000.00 | 21,000.00 | 16,802.22 |
| 保证借款 | — | 6,000.00 | — | — |
| 信用借款 | 17,500.00 | 7,000.00 | 7,544.44 | 691.01 |
| 合计 | 17,500.00 | 18,000.00 | 28,544.44 | 17,493.23 |

公司短期借款主要为满足短期资金需求的负债，主要是为了支付航油和航材采购款等所致。2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末公司短期借款余额分别为 17,493.23 万元、28,544.44 万元、18,000.00 万元和 17,500.00 万元，占负债总额比重分别为 12.14%、18.41%、8.97%和 6.73%。

2014 年末公司短期借款较 2013 年末增加了 11,051.21 万元，主要系公司为扩大机队规模，为支付租赁保证金所需资金进行借款所致。2015 年末公司短期借款较 2014 年末减少 10,544.44 万元，主要系公司偿还了部分到期借款所致。

公司 2016 年 9 月末短期借款余额所涉及的借款详见本招股说明书“第十四章其他重要事项”之“二、重大合同”之“(七) 银行借款合同”部分的相关内容。

(2) 应付票据

公司 2014 年末、2015 年末及 2016 年 9 月末应付票据余额分别为 540 万元、1,002.68 万元和 2,000.00 万元，占负债总额比重分别为 0.34%、0.50%和 0.77%，占比很小。

公司应付票据均为银行承兑汇票。

(3) 应付账款

2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司应付账款的明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|-----------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 机场起降费及地服费 | 6,299.24 | 38.65% | 6,158.57 | 45.47% | 5,719.75 | 34.72% | 4,703.83 | 33.46% |
| 航材费 | 4,436.98 | 27.23% | 2,928.51 | 21.62% | 3,449.49 | 20.94% | 3,162.41 | 22.49% |
| 修理费 | 1,722.75 | 10.57% | 928.37 | 6.85% | 2,303.06 | 13.98% | 895.47 | 6.37% |
| 租赁费 | 1,403.11 | 8.61% | 825.11 | 6.09% | 2,446.76 | 14.85% | 3,415.10 | 24.29% |
| 配餐费 | 1,410.81 | 8.66% | 1,179.02 | 8.70% | 1,664.76 | 10.11% | 610.48 | 4.34% |
| 旅客赔偿费 | 291.90 | 1.79% | 378.34 | 2.79% | 524.42 | 3.18% | 415.01 | 2.95% |
| 其他 | 731.97 | 4.49% | 1,147.65 | 8.47% | 363.58 | 2.21% | 856.65 | 6.09% |
| 合计 | 16,296.76 | 100% | 13,545.58 | 100% | 16,471.82 | 100% | 14,058.95 | 100% |

2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司应付账款余额分别为 14,058.95 万元、16,471.82 万元、13,545.58 万元和 16,296.76 万元，占公司负债总额的比例分别为 9.76%、10.62%、6.75%和 6.26%。公司应付账款主要由应付机场起降费及地服费、航材费和修理费等构成。

作为一种商业信用，应付账款为本公司解决资金周转问题、稳定财务状况提供了一条有效途径。因而，本公司每年都在不影响生产经营和对外信誉的前提下，充分利用这一途径，节约公司资金成本，提高财务管理效率。

(4) 预收款项

本公司的预收款项主要是预收机票款，主要由公司已经销售机票但乘客尚未实际乘坐而形成；乘客实际乘坐后，相应票款结转为主营业务收入。随着公司业

务规模的不断扩大，报告期内预收账款余额亦逐年增加。2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末，公司预收账款余额分别为3,320.70万元、4,846.92万元、6,745.29万元和8,230.87万元，占负债总额的比例分别为2.30%、3.13%、3.36%、3.16%。

（5）应付职工薪酬

应付职工薪酬主要为公司应付职工工资、奖金、津贴和补贴等。2013年末、2014年末、2015年末，公司应付职工薪酬余额分别为1,725.85万元、1,976.58万元、2,717.32万元，占负债总额比例分别为1.20%、1.27%、1.35%。报告期内，随着公司经营规模的不断扩大，员工人数相应增加，期末应付职工薪酬亦逐年提高。公司应付职工薪酬余额无拖欠性质的款项。

（6）应交税费

公司应交税费主要为应缴纳的增值税、营业税和企业所得税等。2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末公司应交税费余额分别为930.12万元、1,455.13万元、3,216.33万元和6,114.33万元，占负债总额的比重分别为0.65%、0.94%、1.60%和2.35%。

（7）其他应付款

公司2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末其他应付款余额分别为11,764.78万元、11,838.11万元、13,777.84万元和21,690.03万元，占负债总额的比例分别为8.16%、7.63%、6.86%和8.34%。公司其他应付款主要为机构客户运力购买业务的押金，系公司与机构客户签订运力购买合同后，向客户收取的合同保证金。报告期内，随着公司业务规模的不断扩大，期末其他应付款余额亦逐年增加。

截至2016年9月30日，公司其他应付款中无应付持有本公司5%（含5%）以上表决权股份的股东或其他关联方的款项。

（8）一年内到期非流动负债

2015年末及2016年9月末，公司一年内到期的非流动负债余额分别为2,428.59万元和11,766.84万元，主要为一年内到期的长期借款和长期应付款。

2015年6月23日和2015年12月28日，本公司与中国进出口银行分别签署了合同编号为2100004222015210881和2100004222015211668的《借款合同》。

同》，借款金额分别为美元 500 万元和美元 300 万元，并约定分两年内分期归还本金，公司将还款期限为 1 年内的部分借款重分类转入一年内到期的非流动负债。

2012 年 8 月 17 日，公司与贵州省科技风险投资有限公司签订《借款合同》，为构建贵州省航线网络，贵州省经信委、省财政厅从工业和信息化专项资金中安排下达 6,000 万元，通过贵州省科技风险投资有限公司以借款方式借给本公司。借出资金满 3 年后公司分期偿还本金，公司将还款期限为 1 年内的部分借款重分类转入一年内到期的非流动负债。

2、非流动负债

公司非流动负债主要包括长期借款、长期应付款、专项应付款和递延收益等。非流动负债的主要构成及变化情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 9 月 30 日 | | 2015 年 12 月 31 日 | | 2014 年 12 月 31 日 | | 2013 年 12 月 31 日 | |
|-----------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 长期借款 | 9,919.90 | 5.62% | 5,714.08 | 4.10% | — | — | — | — |
| 长期应付款 | 155,523.95 | 88.09% | 126,648.74 | 90.94% | 89,023.57 | 99.60% | 94,700.44 | 99.88% |
| 专项应付款 | 36.47 | 0.02% | 46.95 | 0.03% | — | — | — | — |
| 递延收益 | 11,073.30 | 6.27% | 6,855.62 | 4.92% | 361.93 | 0.40% | 111.60 | 0.12% |
| 合计 | 176,553.62 | 100% | 139,265.40 | 100% | 89,385.49 | 100% | 94,812.04 | 100% |

(1) 长期借款

2015 年末及 2016 年 9 月末，公司长期借款余额分别为 5,714.08 万元和 9,919.90 万元，占负债总额比重分别为 2.85%和 3.81%。公司所获得的长期借款主要用于满足公司进口航材、飞机维修和采购航油等业务持续增长的资金需求。

(2) 长期应付款

2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司长期应付款的明细情况如下表：

单位：万元

| 借款类别 | 2016 年 9 月 30 日 | 2015 年 12 月 31 日 | 2014 年 12 月 31 日 | 2013 年 12 月 31 日 |
|----------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| 应付租赁款 | 150,077.52 | 119,352.45 | 82,180.51 | 88,700.44 |
| 应付企业借款 | — | 4,500.00 | 6,000.00 | 6,000.00 |
| 退租检维修储备金 | 5,446.42 | 2,796.29 | 843.06 | — |
| 合计 | 155,523.95 | 126,648.74 | 89,023.57 | 94,700.44 |

公司长期应付款主要为应付租赁款、应付企业借款、退租检维修储备金。2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司长期应付款余额分别为 94,700.44 万元、89,023.57 万元、126,648.74 万元和 155,523.95 万元占负债总额比重分别为 65.72%、57.41%、63.10%和 59.78%，占比较高。

报告期内，公司运营规模不断扩大，为满足营运需求，公司每年都通过租赁的方式引进若干新飞机，因而公司应付租赁款金额较大且逐年增加，退租检维修储备金亦逐年增加。

公司应付企业借款系 2012 年 8 月 17 日与贵州省科技风险投资有限公司签订《借款合同》，为构建贵州省航线网络，贵州省经信委、省财政厅从工业和信息化专项资金中安排下达 6,000 万元，通过贵州省科技风险投资有限公司以借款方式借给本公司。截至 2016 年 9 月 30 日，上述款项尚未偿还的本金 4,500.00 万元已转入一年内到期的其他非流动负债。

(3) 递延收益

2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，公司递延收益余额分别为 111.60 万元、361.93 万元、6,855.62 万元和 11,073.30 万元。公司 2015 年末和 2016 年 9 月末递延收益金额较大，主要系公司引入飞机所获得的机队特殊支持所致，上述款项公司在飞机租期内按年摊销。

(三) 偿债能力分析

(1) 报告期内，公司主要的偿债能力指标如下：

| 项目 | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 流动比率 | 1.32 | 1.34 | 0.92 | 0.81 |
| 速动比率 | 1.19 | 1.20 | 0.80 | 0.69 |
| 资产负债率 (合并报表) | 76.81% | 80.32% | 85.85% | 91.59% |
| 资产负债率 (母公司) | 76.58% | 80.20% | 85.54% | 91.28% |
| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
| 息税折旧摊销 前利润(万元) | 53,550.16 | 49,601.76 | 32,755.60 | 23,878.23 |
| 利息保障倍数 | 7.76 | 5.40 | 3.48 | 3.46 |

(2) 流动比率和速动比率分析

| 项目 | | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 流动比率 | 中国国航 | 0.31 | 0.39 | 0.34 | 0.37 |
| | 东方航空 | 0.25 | 0.31 | 0.30 | 0.24 |
| | 南方航空 | 0.22 | 0.22 | 0.51 | 0.42 |
| | 海南航空 | 1.45 | 0.79 | 0.75 | 0.61 |
| | 吉祥航空 | 0.74 | 0.44 | 0.67 | 0.84 |
| | 春秋航空 | 1.31 | 0.86 | 0.69 | 0.86 |
| | 平均值 | 0.71 | 0.50 | 0.54 | 0.56 |
| | 本公司 | 1.32 | 1.34 | 0.92 | 0.81 |
| 速动比率 | 中国国航 | 0.28 | 0.35 | 0.32 | 0.35 |
| | 东方航空 | 0.22 | 0.28 | 0.26 | 0.19 |
| | 南方航空 | 0.19 | 0.20 | 0.48 | 0.38 |
| | 海南航空 | 1.45 | 0.79 | 0.75 | 0.61 |
| | 吉祥航空 | 0.73 | 0.44 | 0.65 | 0.82 |
| | 春秋航空 | 1.30 | 0.85 | 0.68 | 0.84 |
| | 平均值 | 0.70 | 0.48 | 0.52 | 0.53 |
| | 本公司 | 1.19 | 1.20 | 0.80 | 0.69 |

2013年末、2014年末、2015年末和2016年9月末，公司流动比率分别为0.81倍、0.92倍、1.34倍和1.32倍，速动比率分别为0.69倍、0.80倍、1.20倍和1.19倍。报告期内，公司盈利状况良好，流动比率、速动比率呈上升态势，截至2016年9月30日，流动比率和速动比率均维持在较高水平，速动比率超过1.15倍，显示了公司良好的资产流动性和短期偿债能力。

公司流动比率和速动比率均明显优于可比同行业上市公司平均水平，主要系公司在航空业中尚属于规模较小的航空公司，通过银行借款融资能力有限，因而公司通过租赁方式引入的飞机数量较多，非流动负债占比较高所致。

(3) 资产负债率分析

| 项目 | | 2016年9月30日 | 2015年12月31日 | 2014年12月31日 | 2013年12月31日 |
|-----------------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 资产负债率 (合并报表) | 中国国航 | 67.42% | 68.84% | 71.63% | 71.78% |
| | 东方航空 | 73.91% | 80.76% | 81.97% | 80.92% |
| | 南方航空 | 70.80% | 73.38% | 76.66% | 74.44% |
| | 海南航空 | 59.81% | 69.24% | 73.99% | 75.29% |
| | 吉祥航空 | 55.68% | 74.16% | 73.28% | 74.10% |
| | 春秋航空 | 61.60% | 59.20% | 68.45% | 64.15% |
| | 平均值 | 64.87% | 70.93% | 74.33% | 73.45% |
| | 本公司 | 76.81% | 80.32% | 85.85% | 91.59% |
| 资产负债率 (母公司) | 中国国航 | 62.04% | 62.73% | 65.80% | 66.85% |
| | 东方航空 | 74.19% | 79.61% | 79.36% | 77.30% |
| | 南方航空 | 76.83% | 78.98% | 80.61% | 79.23% |
| | 海南航空 | 58.76% | 70.87% | 73.42% | 73.16% |
| | 吉祥航空 | 46.50% | 70.44% | 72.70% | 73.94% |
| | 春秋航空 | 64.89% | 58.11% | 68.27% | 63.71% |
| | 平均值 | 63.87% | 70.12% | 73.36% | 72.37% |
| | 本公司 | 76.58% | 80.20% | 85.54% | 91.28% |

报告期各期末，公司资产负债率均在75%以上，主要系航空业属于资本密集型行业，用于购置飞机等重大资本性支出资金主要来源于银行贷款和融资租赁，因而航空公司资产负债率水平普遍较高。公司较高的资产负债率水平符合行业特征，本次A股发行完成后，将有助于降低公司的资产负债率，改善公司财

务结构。

报告期各期末，公司资产负债率均高于同行业可比上市公司，主要系公司发展速度较快，但融资渠道单一，以及公司飞机主要通过租赁方式引入，应付租赁款金额较大所致。报告期内，公司盈利情况良好，因而资产负债率亦逐年降低。但未来随着公司经营规模进一步扩大、对新市场的开发和渗透力度进一步加大，公司营运资金和飞机引入的需求将进一步上升，如果不能及时拓宽融资渠道，单纯依靠银行借款和融资租赁，势必导致资产负债率提高，会影响公司的财务健康和稳定，加大公司财务风险。因此本公司迫切需要通过公开发行上市拓宽融资渠道，保持稳定而合理的财务结构。

(4) 利息保障倍数

| 项目 | | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|--------|------|---------|---------|---------|
| 利息保障倍数 | 中国国航 | 9.36 | 7.11 | 7.65 |
| | 东方航空 | 8.78 | 8.41 | 8.81 |
| | 南方航空 | 10.48 | 8.76 | 10.56 |
| | 海南航空 | 3.61 | 3.10 | 3.23 |
| | 吉祥航空 | 14.86 | 7.88 | 5.69 |
| | 春秋航空 | 45.30 | 18.73 | 12.34 |
| | 平均值 | 15.40 | 9.00 | 8.05 |
| | 本公司 | 5.40 | 3.48 | 3.46 |

报告期各期末，公司利息保障倍数保持较高倍数，但低于同行业可比上市公司，主要原因为公司通过融资租赁方式引入飞机较多，利息费用较大所致。报告期内，公司盈利情况良好，净利润逐年提高，因而利息保障倍数逐年提高。

(四) 资产周转能力分析

| 项目 | | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|---------|------|--------------|---------|---------|---------|
| 应收账款周转率 | 中国国航 | 23.28 | 31.71 | 33.66 | 31.49 |
| | 东方航空 | 27.33 | 26.25 | 22.96 | 25.53 |
| | 南方航空 | 30.90 | 41.57 | 43.52 | 47.28 |
| | 海南航空 | 39.50 | 46.86 | 42.46 | 51.35 |
| | 吉祥航空 | 40.92 | 46.53 | 45.70 | 44.66 |

| | | | | | |
|---------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 春秋航空 | 66.66 | 92.17 | 107.00 | 135.14 |
| | 平均值 | 38.10 | 47.51 | 49.22 | 55.91 |
| | 本公司 | 6.77 | 7.75 | 7.47 | 7.72 |
| 存货周转率 | 中国国航 | 35.28 | 81.91 | 76.89 | 76.89 |
| | 东方航空 | 27.64 | 35.76 | 34.90 | 36.57 |
| | 南方航空 | 41.26 | 55.94 | 57.53 | 51.90 |
| | 海南航空 | 771.85 | 521.61 | 435.36 | 355.54 |
| | 吉祥航空 | 101.44 | 149.48 | 156.77 | 168.55 |
| | 春秋航空 | 85.26 | 132.23 | 147.87 | 142.92 |
| | 平均值 | 177.12 | 162.82 | 151.55 | 138.73 |
| | 本公司 | 38.56 | 38.43 | 34.89 | 29.23 |
| 总资产周转率 | 中国国航 | 0.39 | 0.51 | 0.51 | 0.50 |
| | 东方航空 | 0.38 | 0.52 | 0.60 | 0.68 |
| | 南方航空 | 0.46 | 0.59 | 0.61 | 0.64 |
| | 海南航空 | 0.22 | 0.28 | 0.32 | 0.31 |
| | 吉祥航空 | 0.50 | 0.76 | 0.94 | 0.95 |
| | 春秋航空 | 0.37 | 0.59 | 0.77 | 0.90 |
| | 平均值 | 0.39 | 0.54 | 0.63 | 0.66 |
| | 本公司 | 0.65 | 0.83 | 0.76 | 0.71 |

2013年度、2014年度、2015年度和2016年1-9月，公司应收账款周转率和存货周转率均处于较高水平，但依然低于行业平均水平，主要系航空公司主要通过与国内BSP销售机构的结算票款，一般每周结算和回款1—2次，而公司除通过BSP销售机构的结算，机构客户运力购买模式下与客户一般每月结算和回款一次，因而应收账款周转率低于行业平均水平。

航空公司存货以航材等消耗件为主，期末存货余额一般不大，但相较同行业上市公司本公司收入和本公司成本规模要小很多，因而存货周转率低于行业平均水平。

航空业属于资本密集的重资产行业，因而航空公司资产规模一般较大，同行业上市公司总资产周转率均不高。公司虽然资产规模较小，但总资产周转率高于行业平均水平，公司在较小的总资产规模下保持了较高的盈利能力。

总的来说，公司应收账款周转率、存货周转率和总资产周转率符合公司所处行业特点及公司目前的规模。

二、盈利能力分析

本公司是一家长期专注于支线航空客货运输的航空公司，目前在贵阳龙洞堡国际机场、重庆江北国际机场、大连周水子国际机场、呼和浩特白塔国际机场、西安咸阳国际机场均设有营运基地。截至 2016 年 9 月 30 日，公司共运营庞巴迪 CRJ900 型飞机 26 架，已开通航线 70 余条、航点 70 余个，其中支线航线比例超过 95%。报告期内，公司经营成果的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | 2015 年度 | 2014 年度 | 2013 年度 |
|------------------|--------------|------------|------------|-----------|
| 营业收入 | 192,161.60 | 179,186.18 | 128,712.48 | 86,671.99 |
| 营业利润 | 32,871.59 | 21,986.04 | 10,802.54 | 7,840.24 |
| 利润总额 | 34,769.11 | 30,478.07 | 14,699.04 | 11,548.50 |
| 减：所得税费用 | 5,334.69 | 4,471.81 | 2,371.23 | 1,722.50 |
| 净利润 | 29,434.42 | 26,006.25 | 12,327.81 | 9,826.00 |
| 其中：归属于母公司所有者的净利润 | 29,529.44 | 25,846.14 | 12,365.46 | 9,949.03 |
| 少数股东损益 | -95.02 | 160.11 | -37.65 | -123.03 |

报告期内，公司高度重视先进客机和高水平飞行员的引进工作，2013 年末、2014 年末、2015 年末和 2016 年 9 月末，飞机数量分别为 10 架、14 架、20 架和 26 架，飞行员数量分别为 126 人、179 人、227 人和 271 人。伴随着机队规模和飞行员队伍日益壮大，公司提供高质量航空运输服务的能力不断提升，在民用航空运输领域的竞争力显著增强。

（一）营业收入分析

1、营业收入总体情况

本公司营业收入由主营业务收入和其他业务收入构成。其中，公司主营业务收入主要为提供国内民用航空运输服务所获得的收入。报告期内，公司营业收入的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|--------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务收入 | 192,153.37 | 100.00% | 178,922.99 | 99.85% | 128,559.36 | 99.88% | 86,569.08 | 99.88% |
| 其他业务收入 | 8.23 | 0.00% | 263.19 | 0.15% | 153.12 | 0.12% | 102.91 | 0.12% |
| 合计 | 192,161.60 | 100% | 179,186.18 | 100% | 128,712.48 | 100% | 86,671.99 | 100% |

报告期内，公司营业收入总规模高速增长，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月分别实现营业收入86,671.99万元、128,712.48万元、179,186.18万元和192,161.60万元。公司2014年营业收入较2013年增加42,040.49万元，增幅48.51%；2015年实现的营业收入较2014年增加50,473.70万元，增幅39.21%，2013年至2015年年复合增长率43.78%。

公司主营业务突出，构成公司经营发展的核心驱动力。2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司主营业务收入占营业收入的比重分别为99.88%、99.88%、99.85%和100.00%，均在99%以上。

公司的其他业务收入主要包括母公司对外提供航材租赁、维修、技术支持等服务所形成的收入，以及子公司经营乘务培训和生鲜销售等辅业取得的收入。

2、主营业务收入分析

(1) 主营业务收入的构成分析

本公司为航空客货运输业企业，主营业务涉及客运、货运等航空运输服务。

报告期内，公司主营业务收入构成的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | | |
|------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | |
| 客运收入 | 个人客户机票销售 | 120,766.51 | 62.85% | 110,832.52 | 61.94% | 75,333.33 | 58.60% | 50,282.27 | 58.08% |
| | 机构客户运力购买 | 65,306.03 | 33.99% | 63,819.29 | 35.67% | 51,220.11 | 39.84% | 35,078.68 | 40.52% |
| | 小计 | 186,072.54 | 96.84% | 174,651.81 | 97.61% | 126,553.44 | 98.44% | 85,360.95 | 98.60% |
| 货运收入 | 327.93 | 0.17% | 204.14 | 0.11% | 121.04 | 0.09% | 120.43 | 0.14% | |
| 其他 | 5,752.90 | 2.99% | 4,067.04 | 2.28% | 1,884.89 | 1.47% | 1,087.70 | 1.26% | |
| 合计 | 192,153.37 | 100% | 178,922.99 | 100% | 128,559.36 | 100% | 86,569.08 | 100% | |

公司致力于提供优质的支线航空客货运输服务，截至2016年9月30日，公司共运营庞巴迪CRJ900型飞机26架，航线70余条，总航线里程105,488公里。2016年1-9月，公司完成航班42,779个、飞行50,009小时，实现旅客周转量217,246.14万人公里、货邮周转量247.83万吨公里。

报告期内各期间，个人客户机票销售收入占本公司主营业务收入的比重分别为58.08%、58.60%、61.94%和62.85%，占比逐年提高。客运业务实现的总收入均不低于当期主营业务收入的96%。现阶段，公司以客运为核心业务，合理利用航班运能发展货运业务。

(2) 主营业务收入的变动分析

报告期内，公司客运业务发展迅速，主营业务收入快速增长。2013年至2015年，公司分别实现主营业务收入86,569.08万元、128,559.36万元和178,922.99万元，其中2014年较2013年增长41,990.29万元，增长率48.50%，2015年较2014年增长50,363.63万元，增长率39.18%，年复合增长率43.78%，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | | 2015年度 | | | 2014年度 | | | 2013年度 |
|------|----------|-------------------|------------------|---------------|-------------------|------------------|---------------|------------------|
| | | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 |
| 客运收入 | 个人客户机票销售 | 110,832.52 | 35,499.19 | 47.12% | 75,333.33 | 25,051.06 | 49.82% | 50,282.27 |
| | 机构客户运力购买 | 63,819.29 | 12,599.18 | 24.60% | 51,220.11 | 16,141.43 | 46.01% | 35,078.68 |
| | 小计 | 174,651.81 | 48,098.37 | 38.01% | 126,553.44 | 41,192.49 | 48.26% | 85,360.95 |
| 货运收入 | | 204.14 | 83.10 | 68.65% | 121.04 | 0.61 | 0.51% | 120.43 |
| 其他 | | 4,067.04 | 2,182.15 | 115.77% | 1,884.89 | 797.19 | 73.29% | 1,087.70 |
| 合计 | | 178,922.99 | 50,363.62 | 39.18% | 128,559.36 | 41,990.29 | 48.50% | 86,569.08 |

2013年至2014年，公司个人客户机票销售收入增长25,051.06万元，增长率49.82%；机构客户运力购买收入增长16,141.43万元，增长率46.01%；货运收入增加0.61万元，增长率0.51%。2014年至2015年，公司个人客户机票销售收入增长35,499.19万元，增长率47.12%；机构客户运力购买收入增长12,599.18万元，增长率24.60%；货运收入增长83.10万元，增长率68.65%。报告期内，公司主营业务的增长主要依赖于客运业务中的个人客户机票销售和机构客户运力购买，其中个人客户机票销售收入比重逐年提升，机构客户运力购买收入比重有所降低。

① 个人客户机票销售收入和机构客户运力购买收入的变动分析

民用航空运输业具有周期性、季节性、区域性等特点，与宏观经济状况关联度较大，上述特点对于主营业务收入的影响详见本招股说明书“第五章业务和技术”之“二、航空运输业总体情况”以及“第三章风险因素”之“一、市场风险”。

| 项目 | 2015 年度 | | 2014 年度 | | 2013 年度 |
|----------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|------------------|
| | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 |
| 个人客户机票销售收入（万元） | 110,832.52 | 47.12% | 75,333.33 | 49.82% | 50,282.27 |
| 机构客户运力购买收入（万元） | 63,819.29 | 24.60% | 51,220.11 | 46.01% | 35,078.68 |
| 合计 | 174,651.81 | 38.01% | 126,553.44 | 48.26% | 85,360.95 |
| 旅客周转量（万人公里） | 181,541.07 | 73.30% | 104,757.12 | 71.90% | 60,941.11 |
| 旅客运输量（万人） | 208.34 | 55.82% | 133.70 | 73.00% | 77.29 |
| 可用座公里（万座公里） | 255,797.71 | 70.46% | 150,061.90 | 68.25% | 89,188.02 |
| 客座率 | 72.81% | 4.19% | 69.88% | 1.90% | 68.58% |

公司大力推进飞机与专业人员的引进工作，切实加强运营管理，各项营运指标大幅提升，市场竞争力迅速增强，成为个人客户机票销售收入和机构客户运力购买收入的增长驱动因素。

2014 年度本公司个人客户机票销售收入和机构客户运力购买收入合计较 2013 年度增长了 41,192.49 万元，增幅 48.26%，主要系：1) 2014 年度公司新引进 4 架 CRJ900 型飞机，扩大了公司机队规模和运输能力，公司可用座公里数达到 150,061.90 万座公里，较 2013 年度大幅增加了 68.25%；2) 公司运营效率有所增加，公司机队日均利用小时达到 8.96 小时，较 2013 年度提高 1.70 小时，增幅 23.42%；3) 公司在飞机数量由 10 架增长至 14 架、航线数量由 31 条增加至 47 条的情况下，2014 年客座率和载运率均较 2013 年度有所提高。

2015 年度公司个人客户机票销售收入和机构客户运力购买收入合计较 2014 年度增长了 48,098.37 万元，增幅 38.01%，主要系：1) 2015 年度公司新引进 8 架 CRJ900 型飞机，并淘汰 2 架 CRJ200 型飞机，扩大了公司机队规模和运输能力，公司可用座公里数达到 255,797.71 万座公里，较 2014 年度增加了 70.46%；2) 公司经营航线数由 47 条增长至 56 条，增幅 19.15%，但同期总航线里程增幅为 40.33%，较长的航线距离票价相对较高；3) 公司在飞机数量、

航线数量均有所增加的情况下，2015 年客座率和载运率均较 2014 年度有所提高。

2016 年 1-9 月，公司个人客户机票销售收入和机构客户运力购买收入依然保持着较高的增长速度，2016 年 1-9 月合计收入已超过 2015 年度全年。

② 货运收入的变动分析

公司货运业务主要包括利用飞机腹舱开展的货邮运输服务。

| 项目 | 2015 年度 | | 2014 年度 | | 2013 年度 |
|-------------|---------|--------|---------|--------|---------|
| | 数值 | 增长率 | 数值 | 增长率 | 数值 |
| 货运收入（万元） | 204.14 | 68.65% | 121.04 | 0.51% | 120.43 |
| 货邮周转量（万吨公里） | 176.73 | 85.00% | 95.53 | -7.55% | 103.33 |

2013 年至 2015 年，公司货运收入分别为 120.43 万元、121.04 万元和 204.14 万元，年复合增长率达 30.20%。2014 年公司实现货运收入 121.04 万元，较 2013 年增长 0.51%。2015 年公司实现货运收入 204.14 万元，较 2014 年增长 68.65%。

2013 年至 2015 年，公司货邮周转量分别为 103.33 万吨公里、95.53 万吨公里和 176.73 万吨公里，年复合增长率 30.78%。2014 年，公司货邮周转量 95.53 万吨公里，较 2013 年降低 7.55%。2015 年，公司货邮周转量 176.73 万吨公里，较 2014 年增长 85.00%。

（二）营业成本分析

1、营业成本总体情况

本公司营业成本由主营业务成本和其他业务成本构成。其中，公司主营业务成本主要为提供国内民用航空运输服务所产生的成本。报告期内，公司营业成本的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016 年 1-9 月 | | 2015 年度 | | 2014 年度 | | 2013 年度 | |
|--------|--------------|---------|------------|--------|-----------|---------|-----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务成本 | 135,049.69 | 100.00% | 127,220.66 | 99.92% | 97,013.88 | 100.00% | 65,615.99 | 99.96% |
| 其他业务成本 | 0.90 | 0.00% | 107.87 | 0.08% | 4.10 | 0.00% | 27.77 | 0.04% |

| | | | | | | | | |
|----|------------|------|------------|------|-----------|------|-----------|------|
| 合计 | 135,050.59 | 100% | 127,328.52 | 100% | 97,017.97 | 100% | 65,643.76 | 100% |
|----|------------|------|------------|------|-----------|------|-----------|------|

报告期内，公司营业成本总额随着经营规模的迅速扩大而快速增长，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月营业成本分别为65,643.76万元、97,017.97万元、127,328.52万元和135,050.59万元。公司2014年营业成本较2013年增加31,374.21万元，增幅47.79%；2015年营业成本较2014年增加30,310.55万元，增幅31.24%，2013年至2015年年复合增长率39.27%。

由于公司主营业务突出，公司主营业务成本占营业成本的比重较高，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司主营业务成本占营业成本的比重分别为99.96%、100.00%、99.92%和100.00%，均不低于99%。

公司的其他业务成本主要包括母公司对外提供航材租赁、维修、技术支持等服务所产生的成本，以及子公司开展乘务培训和生鲜销售等辅业的成本。

2、主营业务成本分析

(1) 主营业务成本的构成分析

本公司为航空客货运输业企业，提供航空运输服务所产生的成本费用主要包括航油成本、经营租赁租入飞机的租赁费、融资租赁租入飞机的折旧费、起降费及机场服务费用和人工成本等。报告期内，公司主营业务成本按性质分类的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 航油成本 | 30,356.82 | 22.48% | 34,810.96 | 27.36% | 36,187.87 | 37.30% | 25,549.61 | 38.94% |
| 飞机租赁及折旧费用 | 33,427.71 | 24.75% | 28,819.72 | 22.65% | 19,197.16 | 19.79% | 8,842.43 | 13.48% |
| 起降费及机场服务费用 | 19,301.43 | 14.29% | 16,802.04 | 13.21% | 10,536.06 | 10.86% | 5,761.04 | 8.78% |
| 人工成本 | 26,958.73 | 19.96% | 27,826.96 | 21.87% | 17,510.81 | 18.05% | 8,965.39 | 13.66% |
| 小计 | 110,044.69 | 81.48% | 108,259.68 | 85.10% | 83,431.90 | 86.00% | 49,118.47 | 74.86% |
| 维修费用 | 10,832.79 | 8.02% | 7,913.81 | 6.22% | 5,452.30 | 5.62% | 8,749.38 | 13.33% |
| 航线餐食供应品费 | 2,576.58 | 1.91% | 2,150.74 | 1.69% | 1,254.73 | 1.29% | 808.96 | 1.23% |

| | | | | | | | | |
|----------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|
| 民航局收取的费用 | 3,773.84 | 2.79% | 3,010.92 | 2.37% | 2,129.45 | 2.19% | 1,122.54 | 1.71% |
| 其他成本 | 7,821.80 | 5.79% | 5,885.50 | 4.63% | 4,745.51 | 4.89% | 5,816.64 | 8.86% |
| 合计 | 135,049.69 | 100% | 127,220.66 | 100% | 97,013.88 | 100% | 65,615.99 | 100% |

公司航油成本、飞机租赁及折旧费用、起降费及机场服务费用和人工成本之和占主营业务成本的比重比较稳定且保持在较高水平，报告期内不低于 70%。其中，航油成本占比不低于 22.48%，人工成本占比不低于 13.66%，飞机租赁及折旧费用占比不低于 13.48%，起降费及机场服务费用占比不低于 8.78%。报告期内，公司飞机引进数量和航线航班逐年增加，而航油价格呈下降趋势，因而飞机租赁及折旧费用和起降费及机场服务费用在主营业务成本中所占的比重显著上升，而航油成本占主营业务成本的比例逐年下降。

公司维修费用包括对飞机进行定期检修、航线维修和过站维修所发生的费用。由于公司运营的飞机数量和航班数量均不断增加，维修费用在主营业务成本中所占的比重较高，报告期内各期间依次为 13.33%、5.62%、6.22%和 8.02%。

公司航线餐食供应品费主要为航班上向旅客提供餐食饮料所发生的成本。公司所提供的支线航空运输服务由于飞行时间较短而选择提供简单快捷的餐饮服务，成本明显低于干线航空，因此航线餐食供应品费在主营业务成本中所占的比例较低，报告期内各期间依次为 1.23%、1.29%、1.69%和 1.91%。

民航局收取的费用包括航路费和签派费等。报告期内，民航局收取的费用占主营业务成本的比重保持稳定，依次为 1.71%、2.19%、2.37%和 2.79%。

报告期内重要主营业务成本项目的变动情况具体分析如下：

(1) 航油成本变动情况分析

| 项目 | 2015 年度 | | | 2014 年度 | | | 2013 年度 |
|------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|
| | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 |
| 航油成本 | 34,810.96 | -1,376.91 | -3.80% | 36,187.87 | 10,638.26 | 41.64% | 25,549.61 |

航空燃油是本公司生产经营所需的主要原材料和能源，航油成本占公司主营业务成本的比重较高。我国对国内航线的航油采购价格具有明确的规范性指导文件，具体请参见“第五章业务和技术”之“五、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”的详细内容。根据相关文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格加进销差价构成。受国际原油价格波动因素的影响，报告期

内公司航油采购价格大幅下降,使得公司航油成本在客货运输量大幅增加的同时得到有效控制。报告期内各期间,公司航油成本占主营业务成本的比重依次为**38.94%**、**37.30%**、**27.36%**和**22.48%**,占比下降的主要原因为国际油价的持续下滑和公司租赁飞机所产生的飞机租赁及折旧费用不断增加。报告期内,公司航油成本的相关情况如下:

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 航油采购总金额(元) | 302,923,160 | 348,109,646 | 361,878,664 | 255,496,123 |
| 航油采购量(吨) | 95,280 | 89,233 | 58,484 | 35,249 |
| 航油平均采购价格(元/吨) | 3,179.29 | 3,901.13 | 6,187.65 | 7,248.32 |
| 民航局航油出厂平均价格(元/吨) | 3,161.11 | 4,013.92 | 6,779.92 | 7,121.91 |
| 总飞行里程(万公里) | 3,257.90 | 3,017.04 | 1,931.73 | 1,323.71 |
| 单位飞行里程耗油量(吨/公里) | 0.002925 | 0.002958 | 0.003028 | 0.002663 |

2014年,公司航油成本**36,187.87**万元,较2013年增长**10,638.26**万元,增幅**41.64%**。2015年,公司航油成本**34,810.96**万元,较2014年减少**1,376.91**万元,降幅**3.80%**,主要系航油价格显著下降的原因。

(2) 飞机租赁及折旧费用变动情况分析

| 项目 | 2015年度 | | | 2014年度 | | | 2013年度 |
|-----------|-----------|----------|--------|-----------|-----------|---------|----------|
| | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 |
| 飞机租赁及折旧费用 | 28,819.72 | 9,622.56 | 50.12% | 19,197.16 | 10,354.73 | 117.10% | 8,842.43 |

报告期内,公司的引进飞机均采用租赁方式。2013年、2014年、2015年和2016年9月末,公司拥有的飞机数量分别为**10架**、**14架**、**20架**和**26架**。公司目前拥有的**26架**庞巴迪**CRJ900**型支线客机中,**10架**采用融资租赁方式,**16架**采用经营租赁方式。

2014年,公司飞机租赁及折旧费用**19,197.16**万元,较2013年增长**10,354.73**万元,增幅**117.10%**;2015年,公司飞机租赁及折旧费用**28,819.72**万元,较2014年增加**9,622.56**万元,增幅**50.12%**,主要系租赁飞机不断增加的原因。

(3) 起降费及机场服务费用变动情况分析

| 项目 | 2015 年度 | | | 2014 年度 | | | 2013 年度 |
|------------|-----------|----------|--------|-----------|----------|--------|----------|
| | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 | 增长额 | 增长率 | 金额 |
| 起降费及机场服务费用 | 16,802.04 | 6,265.98 | 59.47% | 10,536.06 | 4,775.02 | 82.88% | 5,761.04 |
| 总航班数目 | 42,486 | 11,453 | 36.91% | 31,033 | 10,793 | 53.33% | 20,240 |

起降费及机场服务费用主要包括飞机起降费和值机服务、到达服务、摆渡车、餐食配送、行李装卸、货物装卸等地面服务费用，该类费用与公司总航班数量密切相关。

2014 年，公司飞机起降费及机场服务费用 10,536.06 万元，较 2013 年增长 4,775.02 万元，增幅 82.88%；2015 年，公司起降费及机场服务费用 16,802.04 万元，较 2014 年增加 6,265.98 万元，增幅 59.47%，主要系起降费及机场服务费用价格不断提高和航班不断增加的原因。

(4) 人工成本变动情况分析

| 项目 | 2015 年度 | | | 2014 年度 | | | 2013 年度 |
|--------------|-----------|-----------|--------|-----------|----------|---------|----------|
| | 数值 | 增长额 | 增长率 | 数值 | 增长额 | 增长率 | 数值 |
| 飞行员数量（人） | 227 | 48 | 26.82% | 179 | 53 | 42.06% | 126 |
| 飞行员人工成本（万元） | 16,469.05 | 5,697.11 | 52.89% | 10,771.94 | 4,541.61 | 72.90% | 6,230.33 |
| 其他人员数量（人） | 1,291 | 353 | 37.63% | 938 | 292 | 45.20% | 646 |
| 其他人员人工成本（万元） | 11,357.90 | 4,619.04 | 68.54% | 6,738.86 | 4,003.80 | 146.39% | 2,735.06 |
| 合计（万元） | 27,826.95 | 10,316.15 | 58.91% | 17,510.80 | 8,545.41 | 95.32% | 8,965.39 |

公司主营业务成本中的人工成本主要为与航空运输服务直接相关的各类人员的工资薪金及各类福利费。其中，由于其飞行员对于公司的关键性，飞行员的平均收入较高，在主营业务成本的人工成本中占比较高。报告期内，为满足营运需求，公司每年均引进多名飞行员，导致公司薪酬总额和人工成本相应增长。

（三）毛利润与毛利率分析

1、毛利润变化情况

报告期内，本公司毛利润变化的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 毛利润 | 占比 | 毛利润 | 占比 | 毛利润 | 占比 | 毛利润 | 占比 |
| 主营业务 | 57,103.68 | 99.99% | 51,702.33 | 99.70% | 31,545.48 | 99.53% | 20,953.09 | 99.64% |
| 其他业务 | 7.33 | 0.01% | 155.32 | 0.30% | 149.02 | 0.47% | 75.14 | 0.36% |
| 全部业务 | 57,111.01 | 100% | 51,857.65 | 100% | 31,694.50 | 100% | 21,028.23 | 100% |

2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司分别实现毛利21,028.23万元、31,694.50万元、51,857.65万元和57,111.01万元，其中，主营业务毛利分别为20,953.09万元、31,545.48万元、51,702.33万元和57,103.68万元，占同期毛利99%以上，公司主营业务突出，毛利主要来源于主营业务。

报告期内，公司运营的飞机和航线数量快速增长，截至2016年9月末，公司可用座位公里指标达286,745.77万可用座公里，较2013年末的89,188.02万可用座公里增长225.51%。而2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司主营业务的单位毛利分别为每可用座公里0.23元、0.21元、0.20元和0.20元，公司运营规模快速增长的同时，保持了良好的盈利能力，单位毛利水平保持稳定。

2、毛利率变化情况

报告期内，本公司毛利率变化情况如下：

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 |
|------|-----------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| | 毛利率 | 变动率 | 毛利率 | 变动率 | 毛利率 | 变动率 | 毛利率 |
| 主营业务 | 29.72% | 2.84% | 28.90% | 17.76% | 24.54% | 1.38% | 24.20% |
| 其他业务 | 89.06% | 50.92% | 59.01% | -39.36% | 97.32% | 33.29% | 73.02% |
| 全部业务 | 29.72% | 2.69% | 28.94% | 17.53% | 24.62% | 1.49% | 24.26% |

2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司综合毛利率分别为24.26%、24.62%、28.94%和29.72%，毛利率水平稳步增长。

(1) 主营业务毛利率

2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司主营业务毛利率分别为24.20%、24.54%、28.90%和29.72%，公司在运营规模和营业收入持续增长的情况下，依然保持了毛利率的增长。

2015年度公司毛利率较2014年度增长了4.36个百分点，增幅17.76%，主要原因如下：

①2014年度和2015年度公司分别采购航油58,484.00吨和89,233.00吨，而采购额则分别为36,187.87万元和34,810.96万元，采购量大幅上升而采购金额略有下降，主要是因为航油采购均价由6,187.65元/吨大幅下降至3,901.13元/吨。航油采购价格的大幅下降是公司主营业务毛利率上升的主要原因，公司毛利率相对于航油价格的敏感性分析如下：

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|-----------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| 航油采购量(吨) | 95,280 | 89,233 | 58,484 | 35,249 |
| 可用座公里(万座公里) | 286,745.77 | 255,797.71 | 150,061.90 | 89,188.02 |
| 主营业务收入(万元) | 192,153.37 | 178,922.99 | 128,559.36 | 86,569.08 |
| 当前价格条件下 | | | | |
| 航油平均采购价格(元/吨) | 3,179 | 3,901 | 6,188 | 7,248 |
| 航油采购总金额(万元) | 30,292.32 | 34,810.96 | 36,187.87 | 25,549.61 |
| 主营业务毛利润(万元) | 57,103.68 | 51,702.33 | 31,545.48 | 20,953.09 |
| 主营业务毛利率 | 29.72% | 28.90% | 24.54% | 24.20% |
| 单位可用座位公里毛利润(元) | 0.20 | 0.20 | 0.21 | 0.23 |
| 假设1 航油平均采购价格上涨10%条件下 | | | | |
| 航油平均采购价格(元/吨) | 3,497 | 4,291 | 6,807 | 7,973 |
| 航油采购总金额(万元) | 33,318.46 | 38,290.77 | 39,808.89 | 28,103.32 |
| 主营业务毛利润(万元) | 54,077.53 | 48,222.52 | 27,924.46 | 18,399.38 |
| 主营业务毛利率 | 28.14% | 26.95% | 21.72% | 21.25% |
| 单位可用座位公里毛利润(元) | 0.19 | 0.19 | 0.19 | 0.21 |
| 假设2 航油平均采购价格下降10%条件下 | | | | |
| 航油平均采购价格(元/吨) | 2,861 | 3,511 | 5,569 | 6,523 |
| 航油采购总金额(万元) | 27,260.56 | 31,328.81 | 32,570.91 | 22,993.63 |

| | | | | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 主营业务毛利润（万元） | 60,135.44 | 55,184.48 | 35,162.44 | 23,509.07 |
| 主营业务毛利率 | 31.30% | 30.84% | 27.35% | 27.16% |
| 单位可用座位公里毛利润（元） | 0.21 | 0.22 | 0.23 | 0.26 |

②2014年度和2015年公司客座率分别为69.88%和72.81%，2015年度公司客座率有所提高。

③2015年公司经营航线数由47条增长至56条，增幅19.15%，但同期总航线里程增幅为40.33%，2015年增加的航线其航程较远，固定成本相同情况下公司飞机运营效率较高，相应提高了公司毛利率。

（2）其他业务毛利率

2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司其他业务毛利率分别为73.02%、97.32%、59.01%和89.03%，公司的其他业务主要包括航材租赁、维修、技术支持等服务，以及子公司开展乘务培训和生鲜销售等业务，上述业务毛利率一般较高且收入不稳定，由于每年其他业务收入构成不尽相同，因而其他业务毛利率波动较大。

3、公司毛利率与同行业上市公司对比分析

报告期内，本公司与同行业可比上市公司主营业务毛利率情况如下：

| 期间 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------|-----------|--------|--------|--------|
| 中国航空 | 24.78% | 23.05% | 13.53% | 15.28% |
| 东方航空 | 20.61% | 17.99% | 7.09% | 8.09% |
| 南方航空 | 19.54% | 17.63% | 8.96% | 10.82% |
| 海南航空 | 27.16% | 22.72% | 16.87% | 19.66% |
| 吉祥航空 | 26.25% | 25.70% | 18.50% | 16.39% |
| 春秋航空 | 20.79% | 16.77% | 12.18% | 10.90% |
| 平均值 | 23.19% | 20.64% | 12.85% | 13.52% |
| 本公司 | 29.78% | 28.90% | 24.54% | 24.20% |

报告期内，公司各年度主营业务毛利率均高于同行业可比上市公司平均水平，主要系：（1）公司专业于支线航空的经营与发展，在各地布局和开设航线大都先于竞争对手，在部分三、四线城市客流相对有限的情况下，抢先进入这类城

市的支线航空市场，能够迅速形成一定的垄断优势（即开辟独飞航线）。公司运营的航线有较大比例为独飞航线，2015年公司收入前十名的航线有5条为独飞航线，另外4条航线上本公司的航班数占该航线总航班数量的比重超过50%。因而，公司航线与其他航空公司重叠率较低，所面临的竞争压力相对较低，机票折扣较少，因而毛利率较高；（2）公司专注于支线航空，所执飞的航班中近60%飞行时间在1小时以内。针对飞行时间短的特点，公司在机上提供特色餐食服务，为旅客提供目的地特色小吃等，与热餐食相比配餐费较低；（3）通常情况下，航空公司对常旅客的奖励积分采用递延收益法进行核算，即将承运票款在劳务提供产生的收入与奖励积分的公允价值之间进行分配，将承运票款扣除奖励积分公允价值的部分确认为收入、将奖励积分的公允价值确认为递延收益，并根据兑换情况或失效后相应转入主营业务收入、其他业务收入和营业外收入。由于公司目前尚未执行常旅客奖励积分兑换计划，因而也一定程度上提高了公司主营业务的毛利率。

（四）期间费用分析

公司期间费用的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 金额 | 占营业收入比重 | 金额 | 占营业收入比重 | 金额 | 占营业收入比重 | 金额 | 占营业收入比重 |
| 销售费用 | 7,714.00 | 4.01% | 10,353.35 | 5.78% | 8,451.93 | 6.57% | 3,072.40 | 3.54% |
| 管理费用 | 8,145.74 | 4.24% | 6,662.70 | 3.72% | 6,153.92 | 4.78% | 4,328.89 | 4.99% |
| 财务费用 | 8,313.66 | 4.33% | 12,967.68 | 7.24% | 6,144.51 | 4.77% | 3,320.62 | 3.83% |
| 合计 | 24,173.40 | 12.58% | 29,983.73 | 16.73% | 20,750.36 | 16.12% | 10,721.91 | 12.37% |

1、销售费用

报告期内，公司销售费用明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|-------|-----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 机票销售费 | 5,152.24 | 66.79% | 7,837.51 | 75.70% | 7,022.89 | 83.09% | 1,926.64 | 62.71% |

| | | | | | | | | |
|-----------|-----------------|-------------|------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| 工资薪酬 | 1,630.77 | 21.14% | 1,241.78 | 11.99% | 629.50 | 7.45% | 480.33 | 15.63% |
| 差旅费 | 307.57 | 3.99% | 462.44 | 4.47% | 335.75 | 3.97% | 157.74 | 5.13% |
| 业务招待费 | 183.90 | 2.38% | 170.13 | 1.64% | 164.13 | 1.94% | 111.19 | 3.62% |
| 折旧费 | 177.85 | 2.31% | 186.04 | 1.80% | 130.95 | 1.55% | 104.46 | 3.40% |
| 广告及宣传费 | 72.36 | 0.94% | 185.65 | 1.79% | 32.22 | 0.38% | 170.46 | 5.55% |
| 其他 | 189.32 | 2.45% | 269.81 | 2.61% | 136.48 | 1.61% | 121.56 | 3.96% |
| 合计 | 7,714.00 | 100% | 10,353.35 | 100% | 8,451.93 | 100% | 3,072.40 | 100% |

2013年、2014年、2015年及2016年前三季度，公司销售费用分别为3,072.40万元、8,451.93万元、10,353.35万元和7,714.00万元，占营业收入的比重分别为3.54%、6.57%、5.78%和4.01%。2014年度以来，公司销售费用占营业收入的比重持续下降，主要系公司直销的机票收入占比有所提高，因而机票销售费用增长放缓；同时，2016年民航局发布《关于国内航空旅客运输销售代理手续费有关问题的通知》（民航发[2016]6号），规定客运手续费支付标准由按销售额比例支付改为按每张客票定额支付，2016年机票销售费用更是有所降低所致。

2、管理费用

报告期内，公司管理费用明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|-------|-----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 工资薪酬 | 4,158.10 | 51.05% | 3,433.66 | 51.54% | 2,244.92 | 36.48% | 1,610.26 | 37.20% |
| 咨询服务费 | 825.54 | 10.13% | 466.22 | 7.00% | 835.88 | 13.58% | 316.76 | 7.32% |
| 租赁费 | 576.76 | 7.08% | 479.07 | 7.19% | 525.40 | 8.54% | 332.69 | 7.69% |
| 差旅费 | 571.62 | 7.02% | 411.80 | 6.18% | 469.53 | 7.63% | 372.46 | 8.60% |
| 折旧费 | 283.47 | 3.48% | 270.11 | 4.05% | 186.10 | 3.02% | 129.53 | 2.99% |
| 业务招待费 | 221.08 | 2.71% | 272.52 | 4.09% | 327.48 | 5.32% | 355.01 | 8.20% |
| 通讯费 | 176.62 | 2.17% | 128.41 | 1.93% | 139.69 | 2.27% | 112.81 | 2.61% |
| 车辆费 | 120.81 | 1.48% | 155.29 | 2.33% | 112.06 | 1.82% | 113.39 | 2.62% |

| | | | | | | | | |
|-----|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| 办公费 | 117.89 | 1.45% | 113.68 | 1.71% | 148.67 | 2.42% | 90.60 | 2.09% |
| 其他 | 1,093.84 | 13.43% | 931.95 | 13.99% | 1,164.20 | 18.92% | 895.37 | 20.68% |
| 合计 | 8,145.74 | 100% | 6,662.70 | 100% | 6,153.92 | 100% | 4,328.89 | 100% |

报告期内，公司管理费用主要为工资薪酬。2013年、2014年、2015年及2016年前三季度，工资薪酬占管理费用的比例分别为37.2%、36.48%、51.54%和51.05%，其中2014年工资薪酬占管理费用的比例与2013年基本持平，2015年起工资薪酬大幅上升至3,433.66万元和4,158.10万元，主要是公司业务规模扩大、人员增加的结果。

3、财务费用

报告期内，公司财务费用明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|--------|-----------------|-------------|------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 利息支出 | 5,141.74 | 61.85% | 6,926.10 | 53.41% | 5,937.58 | 96.63% | 4,692.97 | 141.33% |
| 减：利息收入 | 229.35 | 2.76% | 324.66 | 2.50% | 71.08 | 1.16% | 62.42 | 1.88% |
| 汇兑损益 | 3,349.99 | 40.30% | 6,275.32 | 48.39% | 222.62 | 3.62% | -1,423.47 | -42.87% |
| 其他 | 51.28 | 0.62% | 90.93 | 0.70% | 55.39 | 0.9% | 113.54 | 3.42% |
| 合计 | 8,313.66 | 100% | 12,967.68 | 100% | 6,144.51 | 100% | 3,320.62 | 100% |

报告期内，公司财务费用主要为利息支出和汇兑损益。我国航空公司从国外购买飞机、租赁飞机时，多采用外币进行结算，因此人民币对外币汇率的变动通过汇兑损益影响航空公司的利润水平。2013年7月，人民币对美元汇率出现下跌，随后呈现出波动。受此影响，公司2014年、2015年财务费用分别为6,144.51万元和12,967.68万元，分别较上年有较大增长。

（五）其他影响损益的项目分析

其他影响公司损益的项目具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------|-----------|--------|--------|----------|
| 营业税金及附加 | 158.57 | 330.80 | 329.93 | 1,921.74 |

| | | | | |
|--------|----------|----------|----------|----------|
| 资产减值损失 | 213.76 | -442.92 | -188.32 | 544.35 |
| 营业外收入 | 2,126.02 | 8,518.52 | 4,663.19 | 3,717.66 |
| 营业外支出 | 228.49 | 26.49 | 766.69 | 9.40 |
| 所得税费用 | 5,334.69 | 4,471.81 | 2,371.23 | 1,722.50 |

1、营业税金及附加

报告期内，公司营业税金及附加明细情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|-----------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-----------------|-------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 营业税 | 2.22 | 1.40% | 18.28 | 5.53% | 22.22 | 6.73% | 1,617.95 | 84.19% |
| 城市维护建设税 | 91.23 | 57.53% | 77.89 | 23.54% | 102.28 | 31.00% | 149.19 | 7.76% |
| 教育费附加 | 65.10 | 41.05% | 55.67 | 16.83% | 73.06 | 22.14% | 106.57 | 5.55% |
| 价格调节基金 | 0.02 | 0.01% | 178.96 | 54.10% | 132.37 | 40.12% | 48.03 | 2.50% |
| 合计 | 158.57 | 100% | 330.80 | 100% | 329.93 | 100% | 1,921.74 | 100% |

2013年、2014年、2015年和2016年前三季度公司营业税占营业税金及附加比例分别为84.19%、6.73%、5.53%和1.40%，根据《财政部国家税务总局关于在全国开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点税收政策的通知》（财税〔2013〕37号）规定，本公司自2013年8月1日起，由原来缴纳营业税改为增值税，税率由原有的5%变为11%，进项税额中飞机租赁及航油、航材采购可以进行17%抵扣，故营业税占比有所降低。

2、营业外收入

报告期内，公司营业外收入明细如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | | 2015年度 | | 2014年度 | | 2013年度 | |
|-------------|-----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 非流动资产处置利得合计 | 0.07 | 0.00% | 1,012.37 | 11.88% | 0.11 | 0.00% | 4.15 | 0.11% |
| 政府补助 | 112.85 | 5.31% | 7,280.35 | 85.47% | 4,471.68 | 95.89% | 3,524.90 | 94.81% |
| 其他 | 2,013.09 | 94.69% | 225.80 | 2.65% | 191.41 | 4.10% | 188.61 | 5.07% |

| | | | | | | | | |
|----|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| 合计 | 2,126.02 | 100% | 8,518.52 | 100% | 4,663.19 | 100% | 3,717.66 | 100% |
|----|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|

报告期内，公司主要政府补助明细如下：

单位：万元

| 补助项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|----------------------|-----------|----------|----------|----------|
| 民航节能减排资金项目 | 30.38 | 186.30 | 28.68 | 12.40 |
| 贵阳市旅游产业发展委员会贵阳西宁航线补贴 | — | — | 230.00 | 218.40 |
| 天津市财政局重庆长治天津航线补贴 | — | — | — | 820.00 |
| 兰州市航空引导奖励资金 | — | — | — | 3.10 |
| 中国民用航空总局支线航空补贴 | — | 6,636.00 | 4,213.00 | 2,471.00 |
| 重庆市政府航线补贴 | 72.00 | 409.00 | — | — |
| 决策系统补助款 | 10.48 | 49.05 | — | — |
| 合计 | 112.85 | 7,280.35 | 4,471.68 | 3,524.90 |

报告期内，公司营业外收入主要为政府补助。2013年、2014年及2015年政府补助分别占营业外收入的94.81%、95.89%和85.47%。

（六）非经常性损益分析

公司非经常性损益的具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---|-----------|----------|---------|----------|
| 非流动资产处置损益 | -150.17 | 1,010.92 | -262.60 | 1.75 |
| 计入当期损益的政府补助（与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外） | 112.85 | 644.35 | 258.68 | 1,053.90 |
| 除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益 | 306.31 | — | — | — |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | 1,934.85 | 200.75 | -312.58 | 181.61 |
| 所得税影响额 | -327.80 | -276.03 | 48.53 | -185.96 |
| 少数股东损益影响额 | -9.08 | -7.75 | -3.43 | 1.21 |
| 合计 | 1,866.96 | 1,572.24 | -271.41 | 1,052.51 |

（六）净资产收益率分析

公司净资产收益率的同行业比较情况如下：

| 公司 | 报告期利润 | 加权平均净资产收益率 | | | |
|------|------------------------|------------|--------|--------|---------|
| | | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
| 中国国航 | 归属于母公司所有者的净利润 | 11.39% | 11.84% | 7.01% | 6.30% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 11.09% | 5.43% | 5.49% |
| 东方航空 | 归属于母公司所有者的净利润 | 16.19% | 14.73% | 13.06% | 10.87% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 10.59% | -0.87% | 5.6% |
| 南方航空 | 归属于母公司所有者的净利润 | 15.34% | 10.33% | 3.03% | 5.67% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 8.89% | 3.31% | 5.48% |
| 海南航空 | 归属于母公司所有者的净利润 | 8.84% | 10% | 9% | 9% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 7% | 7% | 7% |
| 吉祥航空 | 归属于母公司所有者的净利润 | 23.07% | 36.11% | 23.71% | 22.96% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 30.09% | 15.99% | 15.41% |
| 春秋航空 | 归属于母公司所有者的净利润 | 16.59% | 23.01% | 28.31% | 30.02% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 11.31% | 12.09% | 12.97% |
| 平均值 | 归属于母公司所有者的净利润 | 15.24% | 19.14% | 14.02% | 14.14% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | — | 13.16% | 7.16% | 8.66% |
| 本公司 | 归属于母公司所有者的净利润 | 46.20% | 66.91% | 63.34% | 103.57% |
| | 扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润 | 43.28% | 62.84% | 64.73% | 92.62% |

公司扣除非经常性损益前后归属于母公司所有者的净利润所计算的净资产收益率均高于同行业上市公司平均值，公司在较小的资产规模下，实现了较高的盈利能力。

三、现金流量分析

报告期内公司现金流量情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|------------------|------------|------------|------------|------------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 66,193.07 | 60,081.70 | 26,026.56 | 15,423.43 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -45,654.82 | -26,936.49 | -13,065.86 | -16,259.57 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -8,048.09 | -16,850.04 | -7,532.51 | -908.38 |
| 汇率变动对现金及现金等价物的影响 | 35.38 | 325.93 | -4.89 | -41.39 |
| 现金及现金等价物净增加额 | 12,525.54 | 16,621.09 | 5,423.30 | -1,785.91 |
| 期末现金及现金等价物余额 | 40,905.22 | 28,379.68 | 11,758.59 | 6,335.29 |

（一）经营活动产生的现金流量分析

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 销售商品、提供劳务收到的现金 | 206,779.11 | 199,289.52 | 134,919.03 | 89,242.49 |
| 收到其他与经营活动有关的现金 | 15,392.80 | 12,413.77 | 5,819.92 | 7,348.74 |
| 经营活动现金流入小计 | 222,171.92 | 211,703.30 | 140,738.95 | 96,591.23 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金 | 104,409.49 | 101,319.79 | 77,580.68 | 53,479.68 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 33,309.76 | 30,479.41 | 18,994.02 | 11,555.50 |
| 支付的各项税费 | 4,764.32 | 6,702.20 | 4,329.85 | 4,899.42 |
| 支付其他与经营活动有关的现金 | 13,495.28 | 13,120.20 | 13,807.84 | 11,233.20 |
| 经营活动现金流出小计 | 155,978.84 | 151,621.60 | 114,712.39 | 81,167.80 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 66,193.07 | 60,081.70 | 26,026.56 | 15,423.43 |

如上表所示，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，公司销售商品、提供劳务收到的现金分别为89,242.49万元、134,919.03万元、199,289.52万元和206,779.11万元，经营活动产生的现金流量净额分别为15,423.43万元、26,026.56万元、60,081.70万元和66,193.07万元，公司经营活动产生的现金流量情况良好，销售商品、提供劳务收到的现金和经营活动产生的现金流量净额与主营业务收入和净利润保持着良好的匹配。公司报告期内经营活动现金流量净额稳步提高，一方面源于公司运营规模不断扩大，运营机队一直保持着良好的资

金运营效率，另一方面也是由于航空业售票款一般通过 BSP 系统结算和回收，售票款结算和回收周期很短，期末应收款项余额较小所致。

(二) 投资活动产生的现金流量分析

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 取得投资收益收到的现金 | 137.78 | — | — | — |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额 | 2,350.37 | 2,318.40 | 459.07 | 5.10 |
| 投资活动现金流入小计 | 2,488.15 | 2,318.40 | 459.07 | 5.10 |
| 购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金 | 46,642.97 | 29,254.89 | 13,524.93 | 16,264.66 |
| 支付其他与投资活动有关的现金 | 1,500.00 | — | — | — |
| 投资活动现金流出小计 | 48,142.97 | 29,254.89 | 13,524.93 | 16,264.66 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -45,654.82 | -26,936.49 | -13,065.86 | -16,259.57 |

如上表所示，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，投资活动产生的现金流量净额分别为-16,259.57万元、-13,065.86万元、-26,936.49万元和-45,654.82万元，公司投资活动现金流出金额较大，主要系报告期内公司盈利能力良好，为扩大运营规模不断引入新飞机及购置配套设备，报告期内为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别为16,264.66万元、13,524.93万元、29,254.89万元和46,642.97万元所致。

目前公司正处于快速发展时期，上述投资活动的现金支出为公司未来成长奠定了基础。

(三) 筹资活动产生的现金流量分析

单位：万元

| 项目 | 2016年1-9月 | 2015年度 | 2014年度 | 2013年度 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 取得借款收到的现金 | 26,268.93 | 43,080.91 | 35,545.27 | 17,493.23 |
| 收到其他与筹资活动有关的现金 | — | 8,021.47 | — | — |
| 筹资活动现金流入小计 | 26,268.93 | 51,102.38 | 35,545.27 | 17,493.23 |
| 偿还债务支付的现金 | 17,938.01 | 46,982.68 | 24,494.06 | 7,390.61 |
| 分配股利、利润或偿付利息支付的现金 | 1,074.21 | 4,871.79 | 1,877.92 | 812.57 |
| 支付其他与筹资活动有关的现金 | 15,304.81 | 16,097.95 | 16,705.80 | 10,198.43 |

| | | | | |
|---------------|-----------|------------|-----------|-----------|
| 筹资活动现金流出小计 | 34,317.02 | 67,952.42 | 43,077.78 | 18,401.62 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -8,048.09 | -16,850.04 | -7,532.51 | -908.38 |

如上表所示，2013年、2014年、2015年和2016年1-9月，筹资活动产生的现金流量净额分别为-908.38万元、-7,532.51万元、-16,850.04万元和-8,048.09万元，报告期内公司筹资活动产生的现金流量净额均为负。公司筹资活动的现金流入主要为取得借款收到的现金，现金流出主要是偿还债务支付的现金和支付其他筹资活动有关的现金，由于公司通过融资租赁引入的飞机较多，报告期内融资租赁支付的现金分别为10,198.43万元、14,705.80万元、16,086.73万元和13,304.81万元，因而支付其他与筹资活动有关的现金较大，导致筹资活动产生的现金流量净额均为负数。

四、重大资本性支出

（一）报告期内重大资本性支出

2013年、2014年、2015年及2016年1-9月，公司资本性支出金额分别为4,029.17万元、7,795.29万元、24,612.26万元和46,642.97万元，主要是为适应公司运营规模的扩大，引入新的飞机和发动机，这与公司处于快速发展阶段有关。

（二）未来重大资本性支出计划

本次发行募集资金拟投资项目的详细情况请参见“第十二章募集资金运用”之“二、募集资金投资项目的具体情况”的相关内容。

五、与同行业上市公司的重大会计政策或会计估计比较

与本公司具有一定可比性的同行业上市公司主要包括东方航空（600115）、中国国航（601111）、南方航空（600029）、海南航空（600221）、吉祥航空（603885）和春秋航空（601021）。

本公司与同行业上市公司有关重大会计政策或会计估计的比较情况如下：

(一) 应收款项

1. 单项金额重大并单独计提坏账准备的应收款项

本公司与同行业上市公司的对比情况如下：

| 公司 | 单项金额重大的判断依据或金额标准 | 单项金额重大并单独计提坏账准备的计提方法 |
|------|------------------------|---|
| 中国国航 | | 按个别认定法确认坏账准备 |
| 东方航空 | 单项金额超过人民币 30 百万元 | 根据应收款项的预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额进行计提。 |
| 南方航空 | 单项金额大于应收款项余额 10% 的视为重大 | 单项金额重大的应收款项同时按照采用个别方式和组合方式计提坏账准备。首先对其单独进行减值测试，如果预计未来现金流量（不包括尚未发生的未来信用损失）按原实际利率折现的现值低于其账面价值时，对该部分差额确认减值损失，计提应收款项坏账准备。经单独测试未发生减值的，再与其他应收款项一并按信用风险特征组合方式计提坏账准备 |
| 海南航空 | 单项金额超过 10,000 千元 | 根据应收款项的预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额进行计提。 |
| 吉祥航空 | 应收款项余额前五名 | 单独进行减值测试，如有客观证据表明其已发生减值，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。单独测试未发生减值的应收款项，将其归入相应组合计提坏账准备。 |
| 春秋航空 | 单项金额超过人民币 5,000,000 元 | 根据应收款项的预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额进行计提。 |
| 本公司 | 金额 1,000 万元以上（含）的款项 | 单独进行减值测试，如有客观证据表明其已发生减值，按预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备，计入当期损益。单独测试未发生减值的应收款项，将其归入相应组合计提坏账准备。 |

资料来源：各上市公司 2015 年年报

2. 采用账龄分析法计提坏账准备的应收款项

本公司与同行业上市公司的对比情况如下：

| 账龄 | 计提比例 | | | | | | |
|------------------|------|------|---|------|------|------|-----|
| | 中国国航 | 东方航空 | 南方航空 | 海南航空 | 吉祥航空 | 春秋航空 | 本公司 |
| 1 年以内 (含 1 年) | 不适用 | 不适用 | 3 个月以内(含 3 个月) 0%; 3 个月至 1 年(含 1 年) 50% | — | — | 不适用 | — |

| | | | | | | | |
|------|--|--|------|----------------------------|------|--|------|
| 1至2年 | | | | 5% | 10% | | 10% |
| 2至3年 | | | | 10% | 30% | | 30% |
| 3至4年 | | | | 30% | 50% | | 50% |
| 4至5年 | | | 100% | 50% | 80% | | 100% |
| 5年以上 | | | | 五到六年 80%; 六年以 上 100% | 100% | | 100% |

资料来源：各上市公司 2015 年年报

(二) 固定资产

本公司与同行业上市公司的对比情况如下：

| 公司 | 折旧方法 | 类别 | 折旧期限 | 残值率 | 折旧率 |
|------|---|--------------------|----------|--------|--------------|
| 东方航空 | 除与发动机大修相关的部分组件按飞行小时以工作量法计提折旧外，其他固定资产折旧采用年限平均法并按其入账价值减去预计净残值后在预计使用年限内计提。 | 飞机及发动机核心件 | 15-20 年 | 0 或 5% | 4.75%-6.67% |
| | | 与飞机及发动机大修相关的替换件 | | | |
| | | 一年限平均法部分 | 5-7.5 年 | 0 | 13.33%-20% |
| | | 一工作量法部分 | 9-32 千小时 | 0 | 9%-32% |
| | | 高价周转件 | 10 年 | 0 | 10% |
| | | 房屋及建筑物 | 8-45 年 | 3%-5% | 2.11%-11.88% |
| | | 其他设备 | 3-20 年 | 3%-5% | 4.85%-31.67% |
| 中国国航 | 固定资产(包括融资租入固定资产)的折旧采用年限平均法计提。 | 飞机发动机核心件及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 | 0 | 8.33%-20% |
| | | 发动机替换件 | 2-15 年 | 0 | 6.67%-50% |
| | | 房屋及建筑物 | 10-50 年 | 0-5% | 1.90%-10% |
| | | 机器设备 | 4-20 年 | 0-5% | 4.75%-25% |
| | | 运输设备 | 3-20 年 | 0-5% | 4.75%-33.33% |
| | | 办公设备 | 4-8 年 | 0-5% | 11.88%-25% |
| | | 高价周转件 | 3-15 年 | 0 | 6.67%-33.33% |
| 南方航空 | 对固定资产在其预计使用寿命内按年限平均法计提折旧。 | 房屋及建筑物 | 5-35 年 | 5% | 2.7%-19% |
| | | 自置及以融资性租赁持有的飞机 | | | |

| | | | | | |
|------|--|-----------------|--------|------|---------------|
| | | —飞机 | 15-20年 | 5% | 4.8%-6.3% |
| | | —机身及发动机替换件 | 3-12年 | 0 | 8.3%-33.3% |
| | | 其他飞行设备 | | | |
| | | —备用发动机 | 15-20年 | 5% | 4.8%-6.3% |
| | | —其他, 包括高价周转件 | 3-15年 | 0-5% | 6.3%-33.3% |
| | | 机器设备及汽车 | 4-10年 | 5% | 9.5%-23.8% |
| 海南航空 | 固定资产折旧采用年限平均法并按其入账价值减去预计净残值后在预计使用寿命内计提。 | 房屋及建筑物 | 40年 | 5% | 2.38% |
| | | 飞机及发动机核心件 | 20年 | 5% | 4.75% |
| | | 飞机及发动机替换件 | 5-7年 | 0 | 14.29%-20% |
| | | 高价周转件 | 12年 | 5% | 7.9% |
| | | 运输工具 | 10年 | 5% | 9.5% |
| | | 器具设备 | 8-14年 | 5% | 6.78%-11.875% |
| 吉祥航空 | 直线法 | 飞机及发动机 | 20年 | 5% | 4.75% |
| | | 运输工具 | 5年 | 5% | 19% |
| | | 高价周转件 | 5年 | 0 | 20% |
| | | 其他设备 | 3-10年 | 0-5% | 9.5%-33.33% |
| | | 融资租入固定资产: | | | |
| | | 其中: 飞机及发动机 | 20年 | 5% | 4.75% |
| | | 运输工具 | 5年 | 5% | 19% |
| | | 其他设备 | 3-10年 | 0-5% | 9.5%-33.33% |
| 春秋航空 | 除与发动机大修相关的部分组件按飞行小时以工作量法计提折旧外, 其他固定资产折旧采用年限平均法并按其入账价值减去预计净残值后在预计使用年限内计提。 | 飞机、发动机核心件及模拟机 | 20年 | 0-5% | 4.75%-5% |
| | | 与飞机及发动机大修相关的替换件 | | | |
| | | —年限平均法部分 | 6年 | 0 | 16.67% |
| | | —工作量法部分 | 27千小时 | 0 | 3.7% |
| | | 高价周转件 | 10年 | 0 | 10% |
| | | 运输设备 | 4年 | 1% | 24.75% |
| | | 办公及其他设备运输设备 | 3-10年 | 1% | 9.9%-33% |
| 本 | 年限平均法 | 房屋及建筑物 | 30-50年 | 0 | 2%-3.33% |

| | | | | |
|----|-----------|--------|------|---------------|
| 公司 | 飞机及发动机 | 15 年 | 5% | 6.33% |
| | 高价周转件 | 10 年 | 0 | 10% |
| | 运输工具 | 3-10 年 | 3% | 9.7%-32.33% |
| | 设备类 | 5-10 年 | 0-3% | 9.7%-20% |
| | 办公类 | 3-5 年 | 3% | 19.40%-32.33% |
| | 融资租入固定资产： | | | |
| | 其中：飞机及发动机 | 15 年 | 5% | 6.33% |
| | 高价周转件 | 10 年 | 0 | 10% |

资料来源：各上市公司 2015 年年报

(三) 长期待摊费用

本公司与同行业上市公司的对比情况如下：

| 公司 | 摊销方法 | 类别 | 摊销期限 |
|------|---------------|-----------------------|----------------------------|
| 东方航空 | 预计受益期间内平均摊销 | 飞行员养成费 | 自飞行员加入之日起按 5 年的预期受益期以直线法摊销 |
| | | 经营租入固定资产改良支出 | 预计受益期间 |
| 中国国航 | 直线法 | 固定资产改良支出 | 5 年 |
| | | 制服费 | 2 年 |
| | | 租赁费 | 租赁期间 |
| 南方航空 | 预计受益期限内分期平均摊销 | 经营租赁固定资产装修或改良支出 | 3-10 年 |
| | | 飞行员住房补贴 | 受益期内按直线法摊销 |
| | | 乌鲁木齐国际机场 T3 航站楼专用权使用费 | 30 年 |
| | | 飞行员引进费 | 15 年 |
| | | 其他 | 4-10 年 |
| 海南航空 | 预计受益期间分期平均摊销 | 飞行员养成费用 | 预计受益期间 |
| 吉祥航空 | 受益期内平均摊销 | 飞行员引进费 | 与飞行员签订的工作合同约定的期限 |
| | | 安家补助费 | 与飞行员签订的工作合同约定的期限 |
| | | 装修费 | 受益期 |

| | | | |
|------|-----------|-----------------|--------------------------|
| 春秋航空 | 直线法 | 飞行员引进费 | 与飞行员签订的相关合约的年限，通常为6-15年 |
| 本公司 | 在受益期内平均摊销 | 飞行员引进费 | 按飞行员预计可服务年限摊销，最长不超过20年 |
| | | 高价周转件售后回租差额 | 按高价周转件预计剩余使用年限摊销，最长不超过8年 |
| | | 经营租入固定资产装修或改良支出 | 3年 |

资料来源：各上市公司2015年年报

从上述对比情况来看，本公司应收账款坏账准备、固定资产累计折旧和长期待摊费用累计摊销的计提方法与同行业上市公司相比，体现了较强的谨慎性。

本公司其他会计政策和会计估计与同行业上市公司相比不存在显失谨慎的重大差异。

六、重大担保、诉讼等或有事项

2014年9月18日，本公司（作为保证人、承租人）和中国进出口银行（作为债权人）签订保证合同，本公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁（天津）有限公司（作为债务人、出租人）之间签署的有关购买出厂序列号为15332和15344的两架CRJ900型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证：若本公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿，债权人有权要求本公司履行保证责任。

截至本招股说明书签署日，除上述情况及本招股说明书“第十四章其他重要事项”之“四、诉讼与仲裁事项”中事项外，本公司不存在其他对外担保、重大诉讼等或有事项的情况。

七、未来发展与盈利能力趋势

国民经济的发展运行态势对航空运输业的影响广泛而重大。在国家、政府和行业政策的支持下，我国支线航空的运输需求增长明显。作为一家长期专注于支线市场的航空公司，华夏航空致力于提供优质的支线航空客货运输服务，高度契合国家战略、产业政策和市场需求，未来发展前景广阔。同时，公司不断加强运营管理，逐步形成科学合理的管理控制制度，为未来期间进一步降本增益、提升

盈利能力奠定了基础。

（一）公司具有明确的发展规划和目标

公司股东大会和董事会为公司制定了详细而明确的发展规划和目标。公司将专注于支线航空服务，为偏远地区中小城市居民提供安全便捷的中转联程客货运服务。

（二）本次募集资金投资项目将进一步增加公司运力，促进公司规模效应的形成，提升公司竞争力和盈利水平

本次募集资金到位后，有利于补充公司资本实力，改善公司财务状况，降低财务风险。募集资金用于购置飞机及发动机，进一步扩大公司运力，提升公司在部分航线上的运力投入和竞争力；投资建设培训中心，有利于保障公司飞行人员培训。上述投资项目有利于公司实现发展规划和目标，提高股东权益。

八、关于本次融资是否摊薄即期回报的分析、填补即期回报的措施及相关承诺

（一）募集资金到位当年每股收益变动趋势

1、假设条件

（1）本次公开发行不超过 4,050 万股人民币普通股（A 股），且不存在股东公开发售股份；

（2）本次公开发行人民币普通股（A 股）于 2017 年 3 月底实施完毕（该完成时间仅为预计时间，最终以经中国证监会核准并实际发行完成时间为准）；

（3）宏观经济环境、产业政策、行业发展状况、产品市场情况等方面没有发生重大变化；

（4）2015 年度公司经审计的归属于母公司股东的净利润为 258,461,416.28 元，归属于母公司股东扣除非经常性损益后的净利润为 186,332,972.02 元，假设 2016 年度上述盈利指标均较 2015 年增长 15%，2017 年度上述盈利指标均与 2016 年度持平，则公司 2016 年度、2017 年度归属于母公司股东的净利润均为 297,230,628.72 元，归属于母公司股东扣除非经常性损益后的净利润均为 214,282,917.82 元。

(5) 公司对 2016 年度、2017 年度上述盈利指标的假设分析仅为方便计算本次募集资金到位当年发行人每股收益,并便于理解本次公开发行对即期回报摊薄的影响,不构成公司 2016 年、2017 年的盈利预测和业绩承诺,投资者不应据此进行投资。

2、每股收益变动趋势

基于上述假设,公司测算了本次公开发行摊薄即期回报对募集资金到位当年发行人每股收益较上年度每股收益的变动影响,并区分扣除非经常性损益前后列示如下:

| 项目 | 2016 年 1-9 月/2016 年 9 月 30 日 | 2017 年度/2017 年 12 月 31 日 |
|--------------------|------------------------------|--------------------------|
| 总股本(股) | 360,000,000 | 400,500,000 |
| 发行在外普通股加权平均数(股) | 360,000,000 | 390,375,000 |
| 基本每股收益(元) | 0.83 | 0.76 |
| 稀释每股收益(元) | 0.83 | 0.76 |
| 扣除非经常性损益后基本每股收益(元) | 0.60 | 0.55 |
| 扣除非经常性损益后稀释每股收益(元) | 0.60 | 0.55 |

根据上述测算,本次发行后,公司总股本和净资产将会相应增加,但本次募集资金项目的建设及产生效益还需要一定时间,公司的净利润可能难以实现同步大幅增长,从而使公司扣除非经常性损益前后的基本每股收益、稀释每股收益在短期内出现下降,股东即期回报存在被摊薄的风险。

(二) 即期回报被摊薄的合理性分析

1、董事会选择本次融资的必要性和合理性

本次公开发行股票不超过 4,050 万股人民币普通股(A股),募集资金总额在扣除发行费用后将用于购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目和华夏航空培训中心(学校)项目(一期)工程 2 个项目。

(1) 购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目的必要性和合理性

本次引进该 6 架 CRJ900 飞机是公司“十三五”机队规划的重要安排之一。基于国内民航市场宏观环境持续向好及市场快速稳定发展,民航局“十三五”期间建设民航强国的政策推动,以及公司运行近十年来在安全管理、运输服务、综

合保障能力等多方面积累的经验，本公司制定了“十三五”发展规划，以抓住我国民航业在“十三五”期间良好的发展契机，提升运力实现公司整体快速发展。

运力的提升是公司实现快速发展的核心驱动力。公司为我国民航业中成长速度较快、盈利能力较强的公司之一，飞机机队为本公司保持核心竞争力和持续盈利能力的核心资产。预计至 2020 年末，公司以重庆、贵阳两机场为基地的市场份额将进一步提高。相对应的，公司机队规模亦将保持快速增长，本次引进的 6 架 CRJ900 型飞机主要为满足公司在 2017 年的支线运力需要。在运能提升的基础上，公司不断协调航权资源、增加航班密度，全力优化公司航线网络结构，以达到航线网络与机队规模的协调发展。2016 年度，公司制定了妥善的运力安排计划，坚定支线发展战略，不断优化公司航线网络与航班时刻：（1）继续深化现有快线模式，不断增加贵州和内蒙区域内连接省会的航线，部分航线每天新增 2 班，达到日频 6 班的频次，提升对中转航线的运力投入，增加中转产品的投放力度；（2）积极拓展完善航线网络，开通西安和天津至西部地区、东北地区及老少边穷地区的支线航线，形成全国一局棋的网络布局。根据公司制定的运力安排计划，预计截至 2017 年底公司每周运营航班数将增加 200 班次，公司现有机队规模无法满足快速成长的航线网络对运力增加的需求，本次募集资金拟购买的飞机将满足公司未来五年部分新增运力需求。

（2）华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程的必要性和合理性

A、华夏航空培训中心（学校）项目一期工程，是顺应国内经济发展趋势，适应航空事业发展的需要

伴随着我国民航事业的迅猛发展，我国民航人才的需求规模也开始同步扩大。据国际航空运输协会预测，未来 20 年间，中国将需要 2,400 架新飞机，成为全球第二大航空市场。目前国际民航平均人机比是 100: 1，而我国民航业平均人机比是 200: 1，这意味着，仅以国际民航水平计算，未来 20 年我国至少需要民航类人才 24 万人。在未来几年内，飞行员、乘务人员、机务维修人员、航空运输安全管理人员等民航专业人才需求量巨大。

因此，建立培训中心，为民航业培养专业的服务与管理人才是顺应国内经济发展趋势，适应航空事业发展的需要。

B、华夏航空培训中心建设项目是认真贯彻落实国务院、民航总局相关政策

的实际行动之一

《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24号）指出加强基础设施建设，提高装备水平和服务保障能力；加强专业技术人员资质管理，严把飞行、空管、维修、签派、安检等关键岗位人员资质关。根据此意见，国务院办公厅印发《促进民航业发展重点工作分工方案》明确指出在强化科教和人才支撑方面，要加快航空运输系统核心信息平台的升级换代，实施重大人才工程，稳定民航专业人才队伍。中国民航总局的《中国民用航空发展第十二个五年规划》（2010~2015年）指出要依托民航企业推进实习实训基地建设，实习实践基地作为“十二五”时期科教和节能减排重点工程之一。通过建设本项目，将为我国民航专业人才的培养提供重要场地，通过完善的培训设施，为我国民航事业输送专业人才，是认真贯彻落实国务院、民航总局相关政策的实际行动，有利于促进民航事业的可持续发展。

C、华夏航空培训中心建设项目是提高企业自身从业人员的综合服务技能与水平，提升华夏航空自身实力的重要途径

华夏航空目前空勤人员已超过400人，随着公司发展步伐的加快，未来3年空勤队伍将随着机队规模同比快速增长，需要参加初始和应急复训的各类空勤人员数量将迅速增加。而目前，华夏航空飞行人员、乘务人员的培训主要依赖国内其它培训机构的来实施。

随着民航局对空乘的安全管理要求、以及伴随公司机队规模扩大对空勤培训需求的增大，长期的外部机构培训已经不能满足公司对于空勤人员培训需求。而且，受公司飞机机队现有的机型的影响，（国内仅华夏航空等少数单位使用CRJ900系列飞机），外航的培训机构大多无法保证学员的培训质量和培训技能。

华夏航空培训中心的建设，将通过引进国际最先进的全动D级模拟机（用于飞行员的初始培训、复训）、动态模拟舱（用于乘务员的初始培训、复训、应急生存演练、机组CRM）以及飞机维修等培训设备，来满足各类人员的上岗资质培训、岗位资格保持培训、日常技能提升训练等等。可见，创建自身的培训中心，是华夏航空提升自身实力的重要途径。

2、本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系

公司自成立以来，始终专注于支线航空的运营。公司本次发行募集资金均围

绕主营业务开展，购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机将满足公司未来几年部分新增的运力需求，培训中心（学校）项目（一期）工程系公司为长远发展奠定基础，有利于保障公司的人员培训质量，从而保障公司的安全生产运营，降低公司经营风险。本次发行投资项目的实施有利于公司的长远发展并对经营业绩起到较大的促进作用。

3、公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

（1）人员储备

公司作为支线航空领域的领先企业，吸引和凝聚了大批专业技术人才。截至 2016 年 9 月 30 日，公司拥有飞行员 271 名，客舱服务人员 433 名，专业技术人员 581 名，以及其他各职能人员，共计 2,223 名员工。另外，公司还在自行培养飞行员、飞机维修人员等专业技术人员作为人才储备，有力保证了募投项目的人员需求。

（2）技术储备

公司选择加拿大庞巴迪公司生产的 CRJ900 型支线客机作为公司的主力机型，该机型以安全、舒适和环保著称，具有较轻的重量和先进的空气动力学性能等特点，能够提供相比于其他同类飞机更高的运行效率和更低的运营成本，是当前世界航空市场占有率领先的现代化喷气式支线客机，能够较好满足公司执飞支线航线的经营模式需求。公司拥有一支优秀的飞行员队伍，均拥有着丰富的飞行经验，能够妥善应对飞行中的各种恶劣天气、突发事件，保障安全平稳飞行。公司自行组建飞机维修团队，并经过多年实践，现已拥有了亚太最大的 CRJ900 型飞机的维修团队，拥有 CRJ900 型飞机 12,000 飞行小时以下各级定期检修能力，处于国内乃至亚太地区领先地位。

（3）市场储备

航空运输业的发展受到国民经济和社会发展水平的影响，进入“十三五”期间，我国经济社会发展将进入新的阶段，居民消费结构将进一步升级，产业结构调整 and 城镇化进程也将加快；预计“十三五”期间，我国国民经济仍将保持快速、协调、健康、可持续发展，为国内民航业持续快速发展创造了有利条件。

（三）提升公司经营业绩，防范和填补被摊薄即期回报的具体措施

为填补公司首次公开发行股票并上市可能导致的投资者即期回报减少，公司

承诺本次发行及上市后将采取多方面措施提升公司的盈利能力与水平，尽量减少因本次发行及上市造成的每股收益摊薄的影响。具体措施如下：

1、积极开发新客户，提高公司盈利能力

公司目前已建成了一定规模的支线航线网络，最近 3 年客座率持续上升。公司将继续提升服务质量，通过广告、社交媒体等营销手段，努力开发新客户，进一步提升客座率，提高公司盈利能力。

2、加快募投项目建设，加强募集资金管理

公司本次发行股票募集资金投资项目符合国家产业政策和公司的发展战略，具有良好的市场前景和经济效益。随着新购飞机到位，公司机队扩大，航线网络延伸，公司的盈利能力和经营业绩将会显著提升，有助于填补本次发行对股东即期回报的摊薄。公司将加快募集资金购买飞机的引进速度，在募集资金到位前通过自筹资金先行投入，确保按照公司规划及早实现预期效益，增强以后年度的股东回报，降低本次发行导致的股东即期回报摊薄的风险。

公司已制定《募集资金使用管理办法》，募集资金到位后将存放于董事会指定的专项账户中。公司将定期检查募集资金使用情况，确保募集资金得到合法合规使用。

3、完善公司治理，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，做出科学、迅速和谨慎的决策，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益，确保监事会能够独立有效地行使对董事、经理和其他高级管理人员及公司财务的监督权和检查权，为公司发展提供制度保障。

4、完善利润分配机制，强化投资者回报

公司已根据中国证监会的相关规定，在《公司章程（草案）》中制定了利润分配政策，同时制定了股东分红回报规划。公司利润分配政策及分红回报规划明确了分红的比例、依据、条件、实施程序、调整事项等内容，并对合理性进行了分析。公司已建立了较为完善的利润分配制度，未来将进一步完善利润分配机制，

强化投资者回报。

（四）董事、高级管理人员的相关承诺

公司全体董事、高级管理人员根据中国证监会相关规定对公司填补回报措施能够得到切实履行作出了承诺：

（1）承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

（2）承诺对本人的职务消费行为进行约束；

（3）承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

（4）承诺由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

（5）如公司拟实施股权激励，承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

第十一章 业务发展目标

一、公司发展目标与战略

（一）业务发展目标

本公司始终致力于构筑通达的航空立体网络，构建通融的社会一体发展。公司自成立以来一直将为偏远地区中小城市人民提供平等的出行权，并为他们创造更自由的发展空间作为公司的发展使命。

本公司作为国内一家始终专注于经营支线的航空公司，将借助未来国内支线航空市场快速发展的机遇，继续巩固支线航空的业务模式与竞争优势，进一步扩大经营规模，努力实现成为“世界级支线航空产业融合领导者”的发展愿景。

（二）总体发展战略

本公司的支线航空发展战略将秉持基于市场、基于机遇的原则，在不断巩固和发展本公司支线航空核心能力的同时，对航空业上下游业务进行适当融合。本公司计划在未来五年以内快速达到中型航空公司的发展规模，并力争在十年之内成为中国支线航空市场的领导者。

二、公司主要业务发展计划

（一）始终将安全质量控制放在首位

安全是民航运输永恒不变的主题和核心，对于目前高速发展的支线航空而言更是如此。由于支线航空涉及的航路、机场等的配套设施条件与干线航空存在较大的差别，因此保障支线航空的绝对安全，是支线航空公司最为关注的课题。

华夏航空作为目前国内唯一长期专注于支线航空的独立航空公司，在支线航空安全领域也有着自己的优势，主要包括：①制定特殊支线机场运行标准，建立支线安全运行核心竞争能力；②修建模拟机训练中心，改善训练环境，提升人员资质能力；③搭建完善安全管理体系，包括 SMS 安全管理系统、安全绩效管理系统、QAR 译码和数据管理系统、全流程运行风险控制系统；④试点安全绩效管理，前移安全关口，创新管理机制，持续优化安全状态；⑤持续增加软硬件的

投入，提升运行安全风险控制与决策能力。

通过十年时间的发展，公司已经逐步建立起了自己的支线航空安全标准，并将在未来持续提高安全质量控制水平。

（二）为国内航空网络构造支线航线网络

公司未来的航线网络结构将以“干支结合”为主手段，以支线航空通达性为发展核心。通过整合华夏航空强大的国内支线力量，在主要区域枢纽形成支线对国内干线、国际航线的强有力支持，着重实现干支结合的网络效应，提升华夏航空产品体系在主要市场上的占有份额。

该网络结构建成之后，将形成多区域中枢的网络布局，其基本结构将大幅提升支线与干线间的转接能力。各个枢纽的功能和规模将随着华夏航空资源的变化和各个机场设施、航权的变化而调整。而航线网络建设方面，将本着互利互惠的原则，以签署特殊分摊协议（SPA）、代码共享、联营等方式，实现与干线航空合作伙伴在全国乃至国际范围内的延伸扩张。

（三）发展国际业务

我国民航业国际化程度逐步提高，将给国内航空公司开辟更多国际市场创造机遇。据《中国出境旅游发展年度报告 2016》显示，2015 年，中国出境旅游达 1.17 亿人次，同比增长 9.8%，出境旅游消费达 1,045 亿美元，同比增长 16.6%。未来 5 年，中国出境游市场将保持稳定增长态势，这将为我国民航业发展提供庞大的消费群体和广阔的市场空间。本公司计划在“十三五”初期陆续开通至东南亚、日韩和港澳台等国际和地区航线。

（四）合理扩充机队规模并优化机队结构

为配合本公司的支线网络结构扩张，更好地满足目标市场的需求，本公司将在保证安全与服务质量的基础之上，合理扩充机队规模并持续优化机队结构。按公司中长期的战略规划要求，“十三五”期间本公司将使机队规模快速增长，力争到 2020 年末飞机总数达到 66 架。

作为专注于支线的航空公司，本公司将保持以支线飞机 CRJ900 型为主的机队结构，同时根据市场需求，适当补充空客 A320 型飞机，优化机队结构。在飞机引进方式方面，本公司将继续优化直接购买、融资租赁、经营租赁三种主要

方式的适当比例。

“十三五”期间本公司具体飞机引进计划及机队扩张计划如下：

| 机队 | | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
|----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 当年引进飞机架数 | CRJ900型 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| | A320型 | — | 3 | 3 | 5 | 5 |
| 期末飞机架数 | CRJ900型 | 26 | 32 | 38 | 44 | 50 |
| | A320型 | — | 3 | 6 | 11 | 16 |
| | 合计 | 26 | 35 | 44 | 55 | 66 |

注：该飞机引进计划及机队扩张计划均为公司规划情况，具体每年引进架次可能会根据当期经营情况及主管部门意见进行适当调整。

（五）运行质量控制

运行质量同安全质量一样，是考察一个航空公司运营水平的重要因素之一，其重点体现在正点率为代表的运行品质上。目前本公司正点率在诸多支线运行环境等不利因素下，处于行业中等偏上水平。本公司将采取如下措施不断提高公司的运行质量：①建立 AOC 运行中心机制，迅速响应，快速决策；②完善 FOC 航班运行控制系统、航班动态监控系统、飞机性能分析系统、数字航图分析系统、EFB 电子飞行包系统；③在加大对现有技术人员的培训力度，提高业务素质基础之上，继续加强成熟技术人员的引进工作；④同时利用信息化系统加强运控、机务、飞行、地服、行政后勤等部门之间跨部门的协作，提高航班正点率；⑤快速过站，流程并发，大幅优化过站，降低地面时间。

（六）成本优化与效率提升

本公司始终将成本优化与效率提升放在公司治理的首位，在保证飞行安全的前提下，多种措施并举，合理控制成本，保持运营效率。未来本公司也将始终坚持成本与效率并举的公司治理目标，主要措施包括：①优化机队结构，并通过拓展新的支线航线、缩短中转衔接时间、改善维修定检策划能力等措施提高飞机利用率；②通过完善薪酬绩效等激励制度来提高员工的工作效率，同时控制人机比数量，保证人员的精简高效；③完善资源配置、核算、评价等管理职能，同时加强融资和债务筹划，优选融资方案，以此来节约管理成本与财务成本。④通过充分授权，缩短冗余环节，将权力向最接近业务的人靠近，实现权责对等，响应迅

速，提升管理效率。

（七）通过企业信息化建设联动市场、品牌与服务

现代人的生活已经离不开网络，企业发展也同样如此。未来，推进信息化建设将是保障公司传统优势得以巩固和提高公司竞争力的主要途径和重要手段。本公司目前已经开始运用信息化技术来实现经营逻辑的互联网化以及经营成果的数据化，未来还将不断优化企业的信息化治理结构，提升企业的市场竞争能力。主要措施有：①对外，建立支线航空商旅信息化平台以及电商平台，整合旅客资源，提升品牌形象，提高服务水平，为企业与市场搭建新的桥梁；②对内，建立企业综合信息门户，升级原有系统（例如：将原有金蝶财务管理系统升级为 SAPERP 系统，施行全面预算管理），以此来提升企业运营效率。

（八）支线航空产业融合

由于支线航空的地域特性，使得支线航点除了拥有丰富的农副产品资源外，还拥有许多不被外人所知的旅游资源。通过近一两年对这部分资源进行整合的尝试，本公司已经逐渐摸索出一条支线航空产业融合发展的道路。

未来，本公司计划围绕航线网络资源和地方优势资源，重点投资旅游、生鲜以及供应链三大板块。通过这样的多元化投资形成产业优势互补，对冲宏观经济波动对航空主业的影响，为股东创造更大价值的同时，降低企业的运营风险。

（九）培养人才队伍

人才队伍是本公司发展的重要支柱，随着公司的不断发展，员工与公司的相互依赖关系也随之加深。为保证本公司持续、快速、稳定的发展，本公司将进一步加强人才队伍建设。主要措施包括：①进行校企联合，从学校开始提前布局，满足未来人才需求，对现有管理人员进行 MBA/企业管理等系统培训，提高管理人员综合素质；②设立培训中心并购置飞行模拟机、动舱，为飞行员、乘务员、机务维修人员培训提供更大便利，以保障本公司业务规模扩大对专业技术人员的专业培训需求；③对内选拔业绩优异的员工，将他们设立成常态化的内训教员，并积极外聘专家学者、行业权威人士和专业咨询机构，与本公司进行项目合作；④建立合理的录用制度，聘请行业内的优秀人才，并根据需要适度招聘外籍员工；⑤实施本公司人才激励政策，对核心人才实行股权激励，激发员工的创造性和主

动性；⑥紧盯公司战略，协同各业务单位与职能部门，编制人力资源规划，形成人力资源共享与协调机制。

（十）融资计划

本公司将不断拓展新的融资渠道，积极关注多元化融资，确定合理的资本结构，控制负债风险，建立偿债保障机制。本次发行后，本公司一方面继续与国内外金融机构保持长期广泛的合作关系，另一方面也将充分利用资本市场的支持，形成股权加债权的双渠道融资平台。本公司将继续以有效的资本运作方式，实现多元化扩张及规模经济，为进一步深耕支线航空市场提供坚实的基础。

三、拟定上述计划所依据的假设条件

本公司上述业务发展计划是基于现有业务发展条件、市场地位和竞争优势等多方面因素综合制定的，主要依据以下假设条件：

- 1、本次股票发行能如期完成，募集资金能按时到位；
- 2、我国国民经济和社会各项事业持续稳定发展，国际与地区的经济和社会不会发生对公司运营产生重大不利影响的变化；
- 3、公司各项经营业务所遵循的国家及地方法律、法规无重大变化，国家宏观经济、政治、社会环境处于正常发展状态；
- 4、公司现有的生产经营状况、管理层、管理政策和制度无重大变化；
- 5、公司采购的航空油料、飞机、航空材料等市场和价格在公司预计的范围内变化；
- 6、公司所拥有的主要竞争优势继续发挥应有作用；
- 7、无其他人力不可抗拒或不可预见因素对公司经营成果和重大决策造成重大损害和不利影响。

四、实现上述计划所面临的主要困难

本公司上述计划实施过程中可能遇到以下几方面困难：

- 1、民航快速发展的资源限制：由于中国民航业近年来持续高于两位数增速的快速发展，使中国民航业在时刻资源、航权资源和机场设施等方面出现一定程度的短缺或不平衡。如果本公司无法在战略目标市场上获得上述资源，本公司发

展计划的实施将有可能受到一定影响。

2、行业内外竞争加剧：随着近年来行业监管的放松、航权的开放以及航空公司运营的市场化，国内民航业的竞争也日趋激烈。同时，随着国内高速铁路网络的逐步完善与对外航权的进一步开放，国内民航业还将面临国内高速铁路与国际航空公司的双重竞争压力。如果本公司不能很好地保持自身竞争优势，本公司发展计划的实施也将受到一定影响。

3、人才争夺日益激烈：以上所有发展计划的有效实施都离不开人才的支持，因此能否稳定并优化本公司现有的专业团队，给予其更大的发展空间，且能随着公司的业务扩张聘用到更多的人才加入，对本公司上述计划的实施至关重要。

五、保障业务发展目标实现的措施

1、基础保障：按照公司战略规划要求，结合公司目前快速发展的步伐，提供相应的基础设施保障，确保在公司规模不断扩大的情况下，公司的基地办公场所、现场运行保障系统、安全管理设施、固定资产设施保障等方面能够适应公司的快速发展；

2、人才保障：依据公司战略发展要求，制定相应的人力资源规划，建立起能够培育人才、吸引人才、凝聚人才和激励人才的体制，最终形成留住人才的公司文化；

3、安全保障：不断夯实安全管理基础，健全和完善安全管理制度，充分利用先进的安全管理系统，持续改善发展公司的安全观念与安全文化，在公司机队规模不断增长的情况下确保飞行安全。

4、财务保障：实行全面预算管理，配套合理的财务预警机制。在投资领域，专业化与多元化并重，优化资源配置，提高资产营运效率；在融资领域，合理选择融资渠道，降低融资成本，确定合理的资本结构，控制债务风险。

六、业务发展计划与现有业务的关系

本公司的上述发展计划是在充分考虑现有业务的实际情况、本公司的市场地位、融资能力等诸多因素基础上拟定的，是本公司未来业务发展的导向和规划。公司在制定发展计划时充分考虑了现有业务的实际情况和公司实现上市后的发

展状况。上述发展计划有利于本公司扩大经营规模，优化管理体制，降低运营成本，提高经营效率，最终达到增强公司盈利能力，提升公司的核心竞争力，实现公司长期战略发展目标的目的。

第十二章 募集资金运用

一、募集资金使用概况

(一) 预计募集资金数额及项目

经本公司 2016 年第一次临时股东大会批准，本公司拟将本次发行所募集资金扣除发行费用后，投入以下项目（包括置换募集资金到位前已预先投入该等项目的自筹资金）：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 拟使用募集资金投入金额 | 实施主体 |
|----|-----------------------------|-------------|--------|
| 1 | 购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目 | 137,700 | 华夏航空 |
| 2 | 华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 | 30,000 | 飞行训练中心 |
| | 合计 | 167,700 | |

若本次募集资金不足，公司将以自有资金、银行贷款或其他债务融资方式完成项目投资。在本次募集资金到位前，公司如以自有资金或借款资金提前投入上述项目建设，本次募集资金到位后，公司将根据中国证券监督管理委员会和深圳证券交易所有关规则，以募集资金对前期投入部分进行置换。

(二) 本次募集资金投入项目的资金使用计划

| 序号 | 项目名称 | 预计募集资金投入的时间 |
|----|-----------------------------|------------------------|
| 1 | 购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目 | 2017 年 1-12 月 |
| 2 | 华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 | 2017 年 1 月-2018 年 12 月 |

(三) 募集资金项目履行的审批、核准或备案情况

上述有关项目均已获得有关部门的立项核准或项目备案，具体情况如下：

| 序号 | 项目名称 | 立项核准或项目备案文件 |
|----|-----------------------------|------------------------|
| 1 | 购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目 | 发改基础[2017]077 号 |
| 2 | 华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 | 重庆市企业投资项目备案证 0061081 号 |

公司本次募集资金投资项目拟引进的 6 架飞机均已获得国家发改委的立项核准文件，华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程已获得重庆两江新区经济运行局出具的《重庆市企业投资项目备案证》。

（四）本次募集资金投向符合国家产业政策及相关法规的说明

公司本次 A 股首次公开发行股票募集资金将全部用于公司的主营业务。本次募集资金拟投资于购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目、华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 2 个项目。其中拟引进的 6 架飞机均已获得国家发改委的核准文件；华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程已获得重庆两江新区经济运行局出具的《重庆市企业投资项目备案证》，同时已取得建设用地相关的土地证明文件以及当地环保主管部门的批复。上述项目符合国家产业政策，符合环境保护、土地管理和其他法律、法规及规章制度的相关规定。

保荐机构认为，发行人本次募集资金拟投资于购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目、华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程 2 个项目，上述项目已经相关政府部门备案或批准，符合国家产业政策、符合环境保护、土地管理和其他法律、法规及规章的相关规定。

发行人律师认为，发行人本次发行上市募集资金使用项目符合国家产业政策、环境保护以及其他法律、法规和规章的规定。

（五）募集资金专户存储安排

本公司已经建立了《募集资金管理办法》，规定了募集资金专项存储制度，募集资金应当存放于董事会决定的专项账户集中管理，专项账户不得存放非募集资金或用作其他用途。本次发行完成后，募集资金将全部存放于董事会指定的专项账户。

（六）募集资金投资项目实施后对公司同业竞争和独立性的影响

公司本次募集资金将全部围绕主营业务投入，募集资金投资项目的实施不会导致公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业产生同业竞争，也不存在对公司独立性产生不利影响的情形。

（七）募集资金项目不会改变公司的生产经营模式

本次募集资金投资项目主要是在原有业务基础上的进一步展开，增加公司的

运力及服务能力，提升公司核心竞争力。本次募集资金投资项目实施后，公司仍将按照原有的采购模式、服务模式及销售模式运行，募集资金投资项目的实施不会改变公司现有的生产经营模式。

二、募集资金投资项目的具体情况

（一）购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机项目

1、项目背景

（1）我国民航业持续快速发展的良好机遇

航空运输业的发展受到国民经济和社会发展水平的影响，进入“十三五”期间，我国经济社会发展将进入新的阶段，居民消费结构将进一步升级，产业结构调整 and 城镇化进程也将加快。预计“十三五”期间，我国国民经济仍将保持快速、协调、健康、可持续发展，为国内民航业持续快速发展创造了有利条件。

根据《2015 年交通运输行业发展统计公报》的数据，2015 年我国交通运输总营业里程达到 1,269.13 万公里，其中民航航线里程为 786.6 万公里，占交通运输总营业里程的比例为 62%，比例较 2010 年提高了 13 个百分点。2015 年我国交通运输客运周转量为 30,047 亿人公里，其中民航运输 7,270.7 亿人公里，占交通运输客运总周转量的比例为 24%，比例较 2010 年提高了 10 个百分点。2010 年至 2015 年以来，全社会客运周转量年复合增长率为 1.58%，其中铁路、公路、水运和民航的客运周转量年复合增长率分别为 6.42%、-6.35%、0.44% 和 12.25%，民航增速较全行业高出近 11 个百分点。

“十三五”时期，我国经济发展速度的变化具有结构性特征，节能环保、生物技术、新能源、新材料等战略新兴行业以及旅游、物流、互联网等行业高速增长，逐渐成为拉动经济增长的新动力。考虑到未来若干年，中国的城镇化推进、经济结构转型、居民收入提升导致内需消费的兴起、出入境签证便利化和带薪休假等制度推进，航空客运需求将进一步扩大；同时随着电商、快递、现代物流迅猛增长，航空货运需求的市场基础也将进一步扩大。民航业主动适应新常态，引领新常态，随着民航供给侧改革的大力推进，将更好的促进民航供给和需求匹配。综合判断，在“十三五”时期，我国民航业仍处于快速成长期，主要发展指标预

计将保持两位数增长。受益于国民经济的稳定增长，以及交通运输行业的持续扩张，我国民航运输业将以显著高于行业整体水平的速度快速增长，其在我国整个交通运输体系中的地位亦不断提高。

（2）国际航空运输需求的快速增长

我国民航业国际化程度逐步提高，将给国内航空公司开辟更多国际市场创造机遇。据《中国出境旅游发展年度报告 2016》显示，2015 年，中国出境旅游达 1.17 亿人次，同比增长 9.8%，出境旅游消费达 1,045 亿美元，同比增长 16.6%。未来 5 年，中国出境游市场将保持稳定增长态势，这将为我国民航业发展提供庞大的消费群体和广阔的市场空间。本公司计划在“十三五”初期陆续开通至东南亚、日韩和港澳台等国际和地区航线。

2、项目必要性

本次引进该 6 架 CRJ900 飞机及 3 台发动机是公司“十三五”机队规划的重要安排之一。基于国内民航市场宏观环境持续向好及市场快速稳定发展，民航局“十三五”期间建设民航强国的政策推动，以及公司运行近十年来在安全管理、运输服务、综合保障能力等多方面积累的经验，本公司制定了“十三五”发展规划，以抓住我国民航业在“十三五”期间良好的发展契机，提升运力实现公司整体快速发展。

运力的提升是公司实现快速发展的核心驱动力。公司为我国民航业中成长速度较快、盈利能力较强的公司之一，飞机机队为本公司保持核心竞争力和持续盈利能力的核心资产。预计至 2020 年末，公司以重庆、贵阳两机场为基地的市场份额将进一步提高。相对应的，公司机队规模亦将保持快速增长，本次引进的 6 架 CRJ900 型飞机主要为满足公司在 2017 年的支线运力需要。在运能提升的基础上，公司不断协调航权资源、增加航班密度，全力优化公司航线网络结构，以达到航线网络与机队规模的协调发展。2017 年度，公司制定了妥善的运力安排计划，坚定支线发展战略，不断优化公司航线网络与航班时刻：（1）继续深化现有快线模式，不断增加贵州和内蒙区域内连接省会的航线，部分航线每天新增 2 班，达到日频 6 班的频次，提升对中转航线的运力投入，增加中转产品的投放力度；（2）积极拓展完善航线网络，开通西安和天津至西部地区、东北地区及老少边穷地区的支线航线，形成全国一局棋的网络布局。同时，公司计划在“十三五”

初期陆续开通至东南亚、日韩和港澳台等国际和地区航线。根据公司制定的运力安排计划，预计截至 2017 年底公司每周运营航班数将增加 200 班次，公司现有机队规模无法满足快速成长的航线网络对运力增加的需求，本次募集资金拟购买的飞机将满足公司未来五年部分新增运力需求。

为了保障飞机的正常运行，需要对发动机进行定期拆换修理，同时如果在翼发动机出现了故障，也需要进行拆换修理。公司通常按照每 10 台发动机配备 1 台备用发动机的数量储备备用发动机。公司目前拥有 CRJ900 型飞机 26 架，加上本次拟引进的 6 架，2017 年公司 CRJ900 型飞机数量将达到 32 架，应储备 7 台备用发动机，公司现有 CRJ900 型飞机备用发动机 4 台，还需储备 3 台发动机，以保障公司的稳定运营。

3、引进计划和投资概算

公司计划于 2017 年引进全部 6 架飞机及 3 台发动机，实际交付时间将随飞机制造商生产情况及本公司生产经营情况而有所调整。

按照庞巴迪公司的产品目录，每架 CRJ900 型飞机的目录价格约为 4,575 万美元，每台发动机目录价格约为 630 万美元，实际合同价格经订约各方按公平原则磋商后厘定，低于产品目录所载的价格。

4、收入及效益预测

依据市场情况结合公司航线安排，按照公司正常飞机飞行日利用率和客座率，在 6 架飞机全部到位后，运行一年增加净利润 9,816 万元。

在飞机残值按照飞机总价的 5% 计算，飞机使用年限按照 15 年计算的情况下，本项目净现值为 4,186.84 万元，内部收益率 11.12%。按照 7.90% 的折现率（折现率综合考虑行业平均水平利润率及通胀水平）计算，本次购买 6 架飞机的动态回收期 10.96 年，静态回收期为 7.21 年。

5、结论

该项目符合国家产业发展政策，符合支线航空市场发展需求，符合公司发展目标及公司“十三五”规划，适应市场发展需求。本项目的实施将为公司未来营运规模的扩大和服务质量的提高提供有力的支持，有助于增强公司核心竞争力，为公司实施发展战略和实现经营目标奠定良好基础。

（二）华夏航空培训中心（学校）项目（一期）工程

1、项目建设的必要性

（1）华夏航空培训中心（学校）项目一期工程，是顺应国内经济发展趋势，适应航空事业发展的需要

伴随着我国民航事业的迅猛发展，我国民航人才的需求规模也开始同步扩大。据国际航空运输协会预测，未来 20 年间，中国将需要 2,400 架新飞机，成为全球第二大航空市场。目前国际民航平均人机比是 100: 1，而我国民航业平均人机比是 200: 1，这意味着，仅以国际民航水平计算，未来 20 年我国至少需要民航类人才 24 万人。在未来几年内，飞行员、乘务人员、机务维修人员、航空运输安全管理人员等民航专业人才需求量巨大。

因此，建立培训中心，为民航业培养专业的服务与管理人才是顺应国内经济发展趋势，适应航空事业发展的需要。

（2）华夏航空培训中心建设项目是认真贯彻落实国务院、民航局相关政策的实际行动之一

《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（国发〔2012〕24 号）指出加强基础设施建设，提高装备水平和服务保障能力；加强专业技术人员资质管理，严把飞行、空管、维修、签派、安检等关键岗位人员资质关。根据此意见，国务院办公厅印发《促进民航业发展重点工作分工方案》明确指出在强化科教和人才支撑方面，要加快航空运输系统核心信息平台的升级换代，实施重大人才工程，稳定民航专业人才队伍。中国民航局的《中国民用航空发展第十二个五年规划》

（2010~2015 年）指出要依托民航企业推进实习实训基地建设，实习实践基地作为“十二五”时期科教和节能减排重点工程之一。通过建设本项目，将为我国民航专业人才的培养提供重要场地，通过完善培训设施，为我国民航事业输送专业人才，是认真贯彻落实国务院、民航局相关政策的实际行动，有利于促进民航事业的可持续发展。

（3）华夏航空培训中心建设项目是提高企业自身从业人员的综合服务技能与水平，提升华夏航空自身实力的重要途径

华夏航空目前空勤人员已超过 400 人，随着公司发展步伐的加快，未来 3

年空勤队伍将随着机队规模同比快速增长，需要参加初始和应急复训的各类空勤人员数量将迅速增加。而目前，华夏航空飞行人员、乘务人员的培训主要依赖国内外其它培训机构来实施。

随着民航局对空乘的安全管理要求、以及伴随公司机队规模扩大对空勤培训需求的增大，长期的外部机构培训已经不能满足公司对于空勤人员培训需求。华夏航空培训中心的建设，将通过引进国际最先进的全动 D 级模拟机（用于飞行员的初始培训、复训）、动态模拟舱（用于乘务员的初始培训、复训、应急生存演练、机组 CRM）以及飞机维修等培训设备，来满足各类人员的上岗资质培训、岗位资格保持培训、日常技能提升训练等等。可见，创建自身的培训中心，是华夏航空提升自身实力的重要途径。

2、项目建设的可行性

（1）华夏航空培训中心建设项目，得到各级政府部门高度重视

民航作为国家基础性、先导性战略产业，受到各级党委政府重视，而民航业人才队伍建设更是受到高度重视。中国民航局组织编制了《民航业人才队伍建设中长期规划（2010~2020 年）》，其指出以提高专业水平和创新能力为核心，大力培养飞行、机务、空管、签派、机场管理、机场工程、适航审定、通用航空、航油管理等急需紧缺人才培养，造就规模适度、结构优化、布局合理、素质优良的民航业人才队伍。

2011 年，中国民航局出台的《中国民用航空发展第十二个五年规划》（2010~2015 年）指出：推动实施重大人才工程，实施“重点专业人才培养计划”，加强飞行、机务、空管、机场等急需紧缺专门人才培养。

2013 年 1 月，中国民航局在全国民航贯彻落实《国务院关于促进民航业发展的若干意见》电视电话会指出：民航局已经把实施“科教兴业”和“人才强业”，作为行业发展的一项战略性基础工作，“十二五”期间，总投入将不少于 30 亿元，重点加强飞行、机务、空管、机场运营管理等专业技术人才、高层次复合型经营管理人才培养以及公务员和监察队伍建设。

此外，许多地方党委政府发展民航业的积极性空前高涨，开始将发展民航业作为加快转变经济发展方式、调整经济结构的重要抓手，发展现代服务业和新兴产业的平台。各级政府的高度重视，将为本项目的建设提供政策上的保障。

(2) 公司充分具备华夏航空培训中心建设项目的建设与管理能力

华夏航空作为国内第一家专业经营支线客货运输的民营航空公司，自 2006 年成立以来经历了快速成长，已成为国内支线航空运输的领先者。截至 2016 年 9 月，公司开通航线 70 余条，开通航点 70 余个，其中支线航线比例超过 95%，初步构建起以西南为中心，覆盖西南、西北、中南、东北、华北和华东的支线航空网络。

自开航以来，公司运营能力持续提升，各项经营指标在国内同级别公司中位居前列。通过加大飞行员引入和培训力度，公司已经逐步组建起了训练有素的飞行员梯队。经过五年的积累储备，2012 年起公司进入快速发展期，并在国内率先引进拥有 90 座位级的 CRJ900 型支线客机。预计到 2017 年公司机队规模将达到 35 架。可见，本公司完全有能力承担该项目的建设。

3、项目具体情况

(1) 项目投资概算

该项目总投资 54,672 万元，其中建设投资 53,183 万元，建设期利息 990 万元，流动资金 499 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 序号 | 项目及费用名称 | 投资额 | | | |
|------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | | 建筑工程 | 设备工程 | 工程建设其他费用 | 合计 |
| 1 | 建设投资 | 11,256 | 33,500 | 8,427 | 53,183 |
| 1.1 | 工程费用 | 11,256 | 33,500 | | 44,756 |
| 1.1.1 | 建筑工程费用 | 11,256 | | | 11,256 |
| 1.1.2 | 设备工程费用 | | 33,500 | | 33,500 |
| 1.2 | 工程建设其他费用 | | | 5,895 | 5,895 |
| 1.3 | 预备费用 | | | 2,533 | 2,533 |
| 2 | 建设期利息 | | | 990 | 990 |
| 3 | 流动资金 | | | | 499 |
| 4 | 项目总投资 | 11,256 | 33,500 | 9,417 | 54,672 |

① 建设投资

A、工程费用投资

一般建筑物根据设计内容及重庆市造价指标估算造价、构筑物、道路工程依据重庆市市政工程预算定额，采用指标法或实物量法计算造价。工程费用投资共**44,756**万元，包括建筑安装工程费用**11,256**万元、设备工程费用**33,500**万元。

B、工程建设其它费用

根据重庆市工程建设其它费用取费标准取值，合计**5,895**万元，其中土地费用**4,401**万元，其他费用**1,494**万元。

C、预备费

基本预备费按工程建设费用和工程建设其它费用总和的**5%**计算，基本预备费**2,533**万元。

②建设期利息

根据本项目的筹资方案，拟向银行借款**11,000**万元，按银行借款利率**6%**计算。建设期利息**990**万元。

③流动资金

流动资金按分项详细估算法计算，按项目建成后正常经营年限流动资金全额列入总投资中**499**万元。

(2) 项目建设方案及主要设备

①建设方案

项目所在地块的总用地面积约**146.7**亩，土地使用强度要求：容积率**1.51**，建筑密度不大于**30%**，建筑物后退道路红线不小于**8**米。本工程为一期工程，占地面积**101.25**亩。

根据项目建设规模和功能需要，结合场址地貌情况进行合理配置，本项目建设内容为培训中心及其附属设施,设计为两栋楼。其中一栋设计为飞行员培训中心，一栋设计为乘务培训中心，在两栋建筑物地下设置地下车库，附属设施主要设计为人员运动场地。其中飞行员培训中心包括飞行员动舱模拟机厅、消防控制室、空压机室、空调机房、燃气瓶室、教室、办公室、备件室；乘务培训中心包括飞机动态撤离训练模拟机大厅、CRJ900 陆地撤离训练平台大厅、CRJ900 水上撤离训练平台大厅、CRJ900 客舱服务训练模拟器大厅、CRJ900 模拟灭火

训练模拟器大厅、真实火源灭火装置大厅、教室、办公室、备件室；机务维修中心包括教室、办公室，具体内容如下：

| 序号 | 项目 | 单位 | 面积 |
|-----|-----------------|-----|--------|
| 1 | 总建筑面积 | 平方米 | 25,125 |
| 1.1 | 飞行员培训中心 | 平方米 | 12,910 |
| | 飞行员动舱模拟机厅 | 平方米 | 1,700 |
| | 辅助设备区 | 平方米 | 1,847 |
| | 教室、办公室 | 平方米 | 6,924 |
| | 临时宿舍 | 平方米 | 1,970 |
| | 学术报告厅 | 平方米 | 469 |
| 1.2 | 乘务员培训中心 | 平方米 | 6,698 |
| | CRJ900 运动舱 | 平方米 | 231 |
| | CRJ900、A320 灭火舱 | 平方米 | 250 |
| | 更衣室 | 平方米 | 52 |
| | 教学、休息、配套设施区 | 平方米 | 3,974 |
| | A320 运动舱 | 平方米 | 669 |
| | 水上应急训练大厅 | 平方米 | 1,233 |
| | A320 客舱服务舱 | 平方米 | 152 |
| | CRJ900 客舱服务舱 | 平方米 | 136 |
| 1.3 | 其他附属设施 | 个 | 1 |
| 1.4 | 地下车库 | 平方米 | 5,516 |
| 2 | 停车泊位 | 个 | 212 |
| 2.1 | 地上停车位 | 个 | 52 |
| 2.2 | 地下停车位 | 个 | 160 |

②主要设备

根据项目建设需要，本项目共购置各类设备 9 套（台），共计投资额 33,500 万元，具体如下：

单位：万元

| 序号 | 设备名称 | 单位 | 数量 | 单价 | 总价 |
|----|--------------------|----|----|-------|--------|
| 1 | 飞行员培训中心设备（模拟机） | 台 | 3 | 8,000 | 24,000 |
| 2 | 乘务培训中心设备 | 台 | 2 | 1,750 | 3,500 |
| 3 | 机务维修中心训练飞机（含可用发动机） | 台 | 1 | 3,000 | 3,000 |
| 4 | 机务维修中心工具设备 | 套 | 1 | 1,500 | 1,500 |
| 5 | 模拟机维修航材 | 套 | 1 | 1,000 | 1,000 |
| 6 | 办公设备 | 套 | 1 | 500 | 500 |
| | 合计 | | 9 | | 33,500 |

（3）环境保护

本项目属基础建筑物建设，不会给环境造成严重不良影响。2016年12月9日，重庆市两江新区环境保护局出具了《重庆市建设项目环境影响登记表备案回执》（2016035号），同意公司按照申报的内容建设和运营该项目。

（4）项目选址

项目位于重庆市两江新区龙兴工业开发区V12-1/01地块，总占地146.7亩左右。项目地处两江新区工业开发区龙兴工业园西北部的航空产业园南部地块内，位于盛唐路以东、两江大道以西、五横线以北、石门河以南的区域，有御临河支流徐福洞河环绕基地，四周为道路、绿地及河道，无其他建筑物。该地块属重庆市两江新区龙兴工业开发区航空产业园，周边基本为航空制造、航空训练、航空维修单位。

项目用地取得方式为出让。目前，公司已与重庆市国土资源和房屋管理局签订了《国有建设用地使用权出让合同》（渝地（2016）合字（两江）第171号）。

（5）项目组织方式与实施进展情况

项目以本公司全资子公司华夏航空（重庆）飞行训练中心有限公司为实施主体进行建设。在建设资金落实的前提下，项目正式施工建设期预计24个月。目前，本项目已完成可行性研究报告的编制、项目备案、环境影响评价等前期准备工作。

（6）项目经济效益情况

本项目不直接产生经济效益，而是通过降低公司培训成本，提高培训质量来为公司的长远发展提供支持，主要体现为以下方面：

①节约培训成本和时间

目前，公司每年需派遣飞行员、乘务员到各飞行培训学校、其他航空公司进行各类初始培训、复训、转机型培训。项目建成后，培训中心完全能够满足公司自身人员的培训需求，包括飞行员、乘务员、机务维修人员的培训，节约了本公司人员到外部培训机构的路途差旅时间、差旅费用。同时，自有培训中心可以根据公司的时间要求安排培训计划，不用依赖于外部培训机构的空档时间，使公司在人员培训上更具有自主性和可控性。

②提升培训质量

目前国内各培训机构尚没有 CRJ900 型机型的模拟训练舱，无法真实模拟客舱布局与环境。本项目将自行引进 CRJ900 运动舱、灭火舱等设备，提高了训练的真实性。另一方面，通过自有培训中心训练，可以将训练中反馈出的问题及时记录并反馈到运行部门，协助运行部门业务标准的拟定及管理。

三、募集资金运用对公司财务状况和经营成果的影响

（一）对公司财务状况的影响

本次募集资金到位后，公司净资产将大幅增加，每股净资产亦将提高，公司的抗风险能力大为增强，提升公司的整体实力。本次募集资金到位后将有效降低公司资产负债率，减小财务风险，提高杠杆融资能力，有利于公司持续发展。公司净资产规模在短期内的快速扩张将一定程度上摊薄净资产收益率，但中长期来看，新增飞机将提高公司的航空载运能力，进一步扩大公司的业务规模，并提升公司的盈利能力；新建的培训中心将有助于为本公司的人员培训提供更大便利，节省时间和成本，提高培训质量，保障业务规模扩大对飞行员、乘务员、维修人员队伍的培训需求。本次发行的募集资金的成功运用将有效扩大本公司业务规模、提升本公司的综合竞争实力，进一步提升营业收入和盈利能力，提高股东收益水平。

（二）对公司经营状况的影响

本次募集资金拟购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机有助于本公司抓住国内航空业在“十三五”期间的良好发展契机，新飞机的引进有利于扩大机队规模和提高运输能力，增强公司核心竞争力，提升品牌形象，扩大市场份额，继续提高公司在支线航空领域的市场占有率，为未来的持续发展奠定良好基础。公司经营初期，由于资本实力相对较弱，因此全部采用租赁的方式引进飞机。随着公司资本实力的逐步提高及业务持续发展，适当采用自购方式引进飞机有利于加强机队发展的可规划性，更好地保证机队的长期发展，同时降低融资成本。本次募集资金投资的培训中心项目系公司为长远发展奠定基础，有利于保障公司的人员培训质量，从而保障公司的安全生产运营，降低公司经营风险。

第十三章 股利分配政策

一、股利分配政策

公司根据《公司章程》及相关法律法规的股利分配原则进行股利分配。《公司章程》对公司股利分配政策做出以下规定：

1、公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配，但本章程规定不按持股比例分配的除外。

股东大会违反前款规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

2、公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司资本。但是，资本公积金将不用于弥补公司的亏损。

法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

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

公司利润分配政策重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性。

二、发行人最近三年的股利分配情况

2015 年，公司向全体股东进行 2014 年度的利润分配，每 10 股派发现金红利 3.00 元（含税），共计派发现金红利 2,400.00 万元。

三、发行后的股利分配政策

(一) 本次发行后的股利分配政策

2016年11月14日，本公司召开第一届董事会第二次会议，会议审议通过了《关于通过〈华夏航空股份有限公司章程（草案）〉的议案》；2016年11月29日，本公司2016年度第一次临时股东大会审议通过了该《公司章程（草案）》，并将在中国证监会核准首次公开发行股票并上市后实施。该《公司章程（草案）》规定了本公司的利润分配政策、股利分配的方式以及现金分红最低比例等，具体规定如下：

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

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

公司当年度实现盈利，在依法提取公积金后可以现金分红。综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，进行利润分配时，公司每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的10%。

重大资金支出安排是指：公司在未来12个月内需要重大投资（包括但不限于对外投资、收购资产以及购买设备等）涉及的累计支出额超过公司最近一期经审计净资产的50%的（同时存在账面值和评估值的，以高者为准），且超过5,000万元。

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

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

(1) 公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到80%；

(2) 公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

(3) 公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。
公司的利润分配不得超过累计可分配利润。

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

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

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

董事会制订的利润分配方案时应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，利润分配方案需经董事会过半数以上表决通过，独立董事应当对利润分配政策进行审核并发表明确审核意见，独立董事可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。

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

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

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

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

公司董事会制订的利润分配方案，提交股东大会审议时须经普通决议表决通过。

4、公司应当在年度报告中详细披露现金分红政策的制定及执行情况，并对下列事项进行专项说明：

- (1) 是否符合公司章程的规定或者股东大会决议的要求；
- (2) 分红标准和比例是否明确和清晰；
- (3) 相关的决策程序和机制是否完备；
- (4) 独立董事是否履职尽责并发挥了应有的作用；
- (5) 中小股东是否有充分表达意见和诉求的机会，中小股东的合法权益是否得到了充分保护等。

对现金分红政策进行调整或变更的，还应对调整或变更的条件及程序是否合规和透明等进行详细说明。

5、如公司在上一会计年度实现盈利，但公司董事会在上一会计年度结束后未制订现金利润分配方案或者按低于本章程规定的现金分红比例进行利润分配的，应当在定期报告中详细说明不分配或者按低于本章程规定的现金分红比例进行分配的原因、未用于分配的未分配利润留存公司的用途；独立董事、监事会应当对此发表审核意见，其中外部监事（如有）应对监事会意见无异议。

6、公司因生产经营情况发生重大变化、投资规划和长期发展的需要等原因需调整本章程确定的利润分配政策的，应由公司董事会根据实际情况提出利润分配政策调整议案，提请股东大会审议，由出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过，并在议案中详细论证和说明原因；调整后的利润分配政策应以股东权益保护为出发点，且不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定；独立董事、监事会应当对此发表审核意见，其中外部监事（如有）应对监事会意见无异议；公司应当提供网络投票等方式以方便社会公众股股东参与股东大会表决。

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

（二）公司首次公开发行股票并上市后三年分红回报规划

2016 年 11 月 14 日，本公司召开第一届董事会第二次会议，会议审议通过了《关于公司首次公开发行股票并上市后三年分红回报规划的议案》，并提交股东大会审议；2016 年 11 月 29 日，本公司 2016 年度第一次临时股东大会审议通过了该议案，具体内容如下：

1、公司股东回报规划制定原则

公司实行持续、稳定的利润分配政策，重视对投资者的合理回报并兼顾公司的长远和可持续发展。公司采取现金、股票或现金与股票相结合的方式分配股利。现金方式优先于股票方式。

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

2、股东回报规划制定周期

公司至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，对公司股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划，并由公司董事会结合具体经营数据，充分考虑公司目前盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当期资金需求，制订具体的年度或中期分红方案。

3、未来股东分红回报计划

公司在足额预留法定公积金、盈余公积金以后，综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，公司进行利润分配时，每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的10%。

重大资金支出安排是指：公司在未来12个月内需要重大投资（包括但不限于对外投资、收购资产以及购买设备等）涉及的累计支出额超过公司最近一期经审计净资产的50%的（同时存在账面值和评估值的，以高者为准），且超过5,000万元。

在确保足额现金股利分配的前提下，公司可以另行增加股票股利分配和公积金转增股本等方式。

在每一个会计年度结束后六个月内，公司应按照《华夏航空股份有限公司章程》的规定，履行利润分配的相应审议程序。公司接受所有股东对公司分红的建议和监督。

4、差异化的现金分红政策

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水

平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

公司的利润分配不得超过累计可分配利润。

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

5、公司利润分配决策程序

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

董事会制订的利润分配方案时应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，利润分配方案需经董事会过半数以上表决通过，独立董事应当对利润分配政策进行审核并发表明确审核意见，独立董事可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。

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

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

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

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

的问题。

公司董事会制订的利润分配方案，提交股东大会审议时须经普通决议表决通过。

6、利润分配政策调整的程序

公司因生产经营情况发生重大变化、投资规划和长期发展的需要等原因需调整本章程确定的利润分配政策的，应由公司董事会根据实际情况提出利润分配政策调整议案，提请股东大会审议，由出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过，并在议案中详细论证和说明原因；调整后的利润分配政策应以股东权益保护为出发点，且不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定；独立董事、监事会应当对此发表审核意见，其中外部监事（如有）应对监事会意见无异议；公司应当提供网络投票等方式以方便社会公众股股东参与股东大会表决。

（三）保荐机构关于发行人上市后股利分配政策的核查意见

经核查，保荐机构认为，发行人《公司章程（草案）》中关于利润分配的相关政策着眼于公司的长远和可持续发展，注重给予投资者持续、稳定的分红回报，有利于保护投资者的合法权益；发行人《公司章程（草案）》及招股说明书中对利润分配事项的规定和相关信息披露符合有关法律、法规、规范性文件的规定；发行人利润分配决策机制健全、有效，并有利于保护公众股东的合法权益。

四、本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序

根据 2016 年 11 月 29 日召开的公司 2016 年第一次临时股东大会决议本次发行前所形成的未分配利润，在公司发行上市后由新老股东共享。

第十四章 其他重要事项

一、信息披露和投资者的关系

（一）责任机构

本公司负责信息披露和投资者关系的部门为证券部，联系方式如下：

联系人：俸杰

地址：贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层

邮政编码：401120

电话：023-67153222-8903

传真号码：023-67153222-8903

电子信箱：dongmiban@chinaexpressair.com

（二）信息披露制度

为切实保护广大股东的利益，加强对信息披露工作的管理，规范和完善信息披露行为，严格按照《公司法》、《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》等有关法律、法规、规范性文件和《公司章程》的规定，本公司于 2016 年 11 月 14 日经第一届董事会第二次会议审议通过了《信息披露管理办法》，以确保信息披露真实、准确、完整、及时、公平，无虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

本公司信息披露制度由证券部负责执行，董事长为本公司实施信息披露事务的第一负责人，董事会秘书负责协调和组织公司信息披露工作的具体事务。

（三）投资者关系管理制度

为加强本公司与投资者及潜在投资者之间的沟通，促进投资者对本公司经营状况的了解和经营理念的认同，增进本公司与投资者之间的良性互动，根据《公司法》、《证券法》、《上市公司信息披露管理办法》等有关法律、法规、规范性文件和《公司章程》的规定，本公司于 2016 年 11 月 14 日经第一届董事会第二次会议审议通过了《投资者关系管理办法》，以明确投资者关系工作的基本原则、公司与投资者沟通的内容、公司的主要职责等。

二、重大合同

截至 2016 年 9 月 30 日，重大合同是指由本公司及本公司控股子公司正在履行或者将要履行的，对本公司生产经营、财务状况及发展趋势具有重要影响的涉及金额相对重大的合同或协议。

（一）飞机购买合同

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司作为购买人，尚在履行的飞机购买合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 签约方 | 签约时间 | 标的 |
|----|------------------------------|---|------------|-------------------------------|
| 1 | 《购买协议》 NO.PA875 | Bombardier Aerospace Commercial Aircraft | 2014.06.30 | 16 架 CRJ900LR NextGen 系列飞机 |
| 2 | 《购买协议》 NO.PA910 | Bombardier Aerospace Commercial Aircraft | 2015.12.31 | 10 架 CRJ900LR NextGen 系列飞机 |
| 3 | 《A320 PURCHASE AGREEMENT》 | AIRBUS S.A.S | 2016.08.05 | 20 架空客 A320 飞机 |

注：尚在使用的飞机均采用与租赁公司签订售后回租方式交机引入；上述飞机采购合同为总协议，存在尚未交付使用情况，交付使用的飞机已取得国家发展改革委员会和中国民航局的批准。

（二）飞机租赁合同

1、融资租赁合同

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司作为承租人，正在履行的飞机融资租赁合同共 10 份，飞机机型均为 CRJ900LR NextGen，基本情况如下：

| 编号 | 国籍和登记 标志 | 出租人 | 交付日期 | 租赁期限 |
|----|-------------|----------------|------------|------|
| 1 | B-7760 | 中航蓝郡租赁（天津）有限公司 | 2012.07.20 | 12 年 |
| 2 | B-7762 | 中航蓝郡租赁（天津）有限公司 | 2012.09.24 | 12 年 |
| 3 | B-7691 | 中航蓝郡租赁（天津）有限公司 | 2013.01.07 | 12 年 |
| 4 | B-3360 | 中航蓝惠租赁（天津）有限公司 | 2013.03.25 | 12 年 |

| | | | | |
|----|--------|---------------------------|------------|-----|
| 5 | B-3361 | 中航蓝惠租赁（天津）有限公司 | 2013.05.10 | 12年 |
| 6 | B-3362 | 中航蓝惠租赁（天津）有限公司 | 2013.06.21 | 12年 |
| 7 | B-3377 | 天津腾源金义融资租赁有限公司 | 2015.04.27 | 12年 |
| 8 | B-3378 | 天津腾源金义融资租赁有限公司 | 2015.04.27 | 12年 |
| 9 | B-3228 | 中航蓝沁租赁（天津）有限公司；中行国际租赁有限公司 | 2016.07.22 | 12年 |
| 10 | B-3229 | 中航蓝沁租赁（天津）有限公司 | 2016.08.30 | 12年 |

2、经营租赁合同

截至2016年9月30日，本公司作为承租人，正在履行经营租赁合同共16份，飞机机型均为CRJ900LR NextGen，基本情况如下：

| 编号 | 国籍和登记标志 | 出租人 | 交付日期 | 租赁期限 |
|----|---------|------------------|------------|------|
| 1 | B-7692 | 中航蓝钢租赁（天津）有限公司 | 2013.12.26 | 12年 |
| 2 | B-7693 | 中航蓝钢租赁（天津）有限公司 | 2013.12.27 | 12年 |
| 3 | B-3363 | 中航蓝钢租赁（天津）有限公司 | 2014.03.28 | 12年 |
| 4 | B-3366 | 中航蓝钢租赁（天津）有限公司 | 2014.07.07 | 12年 |
| 5 | B-3368 | 两江一号融资租赁（天津）有限公司 | 2014.09.22 | 12年 |
| 6 | B-3369 | 两江一号融资租赁（天津）有限公司 | 2014.11.28 | 12年 |
| 7 | B-3371 | 中航纽威（天津）融资租赁有限公司 | 2015.03.25 | 12年 |
| 8 | B-3372 | 中航纽威（天津）融资租赁有限公司 | 2015.03.25 | 12年 |
| 9 | B-3379 | 世航一号（天津）租赁有限公司 | 2015.06.25 | 12年 |
| 10 | B-3380 | 世航一号（天津）租赁有限公司 | 2015.06.25 | 12年 |
| 11 | B-3381 | 世航二号（天津）租赁有限公司 | 2015.08.24 | 12年 |

| | | | | |
|----|--------|----------------|------------|------|
| 12 | B-3382 | 世航三号（天津）租赁有限公司 | 2015.09.25 | 12 年 |
| 13 | B-3118 | 中航蓝福租赁（天津）有限公司 | 2016.02.01 | 12 年 |
| 14 | B-3141 | 中航蓝福租赁（天津）有限公司 | 2016.03.30 | 12 年 |
| 15 | B-3142 | 世航五号（天津）租赁有限公司 | 2016.04.08 | 12 年 |
| 16 | B-3227 | 天津航泰一号租赁有限公司 | 2016.06.23 | 12 年 |

（三）模拟机租赁合同

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司作为承租人，尚在履行的模拟机租赁合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 出租人 | 起租日期 | 租赁期限 |
|----|-----------------------------|------------------|------|------------------------|
| 1 | 关于一台 CRJ900 飞机的全动模拟机的融资租赁协议 | 民生源盛(天津)航空租赁有限公司 | 尚未起租 | 租赁期限自起租日计算，租赁期限为 60 个月 |

（四）发动机租赁合同

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司作为承租人，尚在履行的发动机租赁合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 出租人 | 起租日期 | 租赁期限 |
|----|--------------------------|------------------|------------|-------|
| 1 | 《融资租赁合同（飞机发动机售后回租）》 | 浦银金融租赁股份有限公司 | 2013.09.17 | 60 个月 |
| 2 | 《一台 CF34-8C5 发动机的融资租赁协议》 | 民生福润（天津）航空租赁有限公司 | 2014.02.16 | 48 个月 |
| 3 | 《一台 CF34-8C5 发动机的融资租赁合同》 | 中航国际租赁有限公司 | 2015.09.14 | 8 年 |

（五）航空油料采购协议

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司尚在履行的重要航油供应协议如下：

| 编号 | 航油供应方 | 合同起始日期 | 合同终止日期 | 备注 |
|----|------------|------------|------------|----------------------|
| 1 | 海南美亚实业有限公司 | 2015.06.30 | 2016.06.28 | 到期无异议自动延长一年，有效期最长为两年 |

| | | | | |
|---|-----------------|------------|------------|----------------------|
| 2 | 华南蓝天航空油料有限公司 | 2016.07.01 | 2017.06.30 | 到期无异议自动延长一年，有效期最长为两年 |
| 3 | 中国南方航空股份有限公司 | 2016.08.01 | 2018.07.31 | —— |
| 4 | 中国航空油料有限责任公司 | 2016.06.29 | 2017.06.28 | 到期无异议自动延长一年，有效期最长为两年 |
| 5 | 海南太平洋石油实业股份有限公司 | 2016.08.10 | 2017.06.28 | 到期无异议自动延长一年，有效期最长为两年 |

（六）地面服务代理协议

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司尚在履行的 2016 年 1-9 月发生金额超过 500 万元的地面服务代理协议共 7 份，基本情况如下：

| 编号 | 签约对方 | 机场 | 合同起始日期 | 合同履行期限 |
|----|---------------------------|---------------|------------|------------------------------|
| 1 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司地面服务分公司 | 内蒙古呼和浩特白塔国际机场 | 2015.04.01 | 有效期两年，协议到期前 30 天内，双方再另行签署协议。 |
| 2 | 重庆机场集团有限公司 | 重庆江北国际机场 | 2009.08.01 | 协议签订之日起持续有效，除非一方提出终止 |
| 3 | 贵州省机场集团有限公司 | 贵阳龙洞堡机场 | 2006.07.04 | 协议签订之日起持续有效，除非一方提出终止 |
| 4 | 大连周水子国际机场股份有限公司 | 大连周水子国际机场 | 2008.03.01 | 有效期一年，到期后双方无异议自动顺延。 |
| 5 | 毕节飞雄机场有限责任公司 | 贵州毕节飞雄机场 | 2016.09.15 | 有效期一年，到期后双方无异议自动顺延。 |
| 6 | 内蒙古通辽民航机场有限责任公司 | 内蒙古通辽机场 | 2014.03.29 | 有效期三年，到期后双方无异议自动顺延。 |
| 7 | 内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司乌兰浩特分公司 | 乌兰浩特机场 | 2015.01.01 | 有效期三年，协议到期前 30 天内，双方再另行签署协议。 |

(七) 银行借款合同

1、人民币借款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司尚在履行的人民币借款合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 合同编号 | 贷款/授信额度 | 贷款用途 | 借款期限 |
|----|----------|------------------------------|-----------|------------------------------|-----------------------|
| 1 | 委托债权投资协议 | (GZ20160126)(委债协)字第 002 号 | 2,000 万元 | 经营周转 | 2016.01.26-2017.01.26 |
| 2 | 流动资金借款合同 | 37012015281118 | 3,000 万元 | 购买航空耗材、航空燃油、支付飞机的日常维护 | 2015.10.29-2016.10.28 |
| 3 | 流动资金借款合同 | 37012016280499 | 2,000 万元 | 购买航空耗材、航空燃油、支付飞机的日常维护费及机场使用费 | 2016.06.12-2017.06.11 |
| 4 | 流动资金借款合同 | 37012016280554 | 2,000 万元 | 购买航空耗材、航空燃油、支付飞机的日常维护费及机场使用费 | 2016.06.16-2017.06.15 |
| 5 | 贷款合同 | 平银(交通)贷字第 B002201512090001 号 | 900 万元 | 采购航油 | 2016.03.08-2019.03.06 |
| 6 | 贷款合同 | 平银(交通)贷字第 B002201603070001 号 | 5,000 万元 | 置换他行贷款 | 2016.03.10-2019.03.09 |
| 7 | 贷款合同 | 平银(交通)贷字第 B002201603150001 号 | 4,000 万元 | 置换他行借款 | 2016.03.18-2019.03.17 |
| 8 | 贷款合同 | 平银(交通)贷字第 B002201609070001 号 | 8,500 万元 | 垫付飞机预付款 | 2016.09.14-2017.09.13 |
| 9 | 综合授信额度合同 | 平银(交通)宗字第 A002201512090001 号 | 80,000 万元 | — | — |
| 10 | 借款合同 | 科借字(委)20120612 | 6,000 万元 | 在贵州省内新增运力飞机、开辟支线航线 | 2012.08-2017.08 |

注：本公司于 2016 年 2 月 22 日与表中编号 5、6、7、8 贷款合同之借款人签订了《综合授信额度合同》(表中编号 9)，授信额度 8 亿元，编号 5、6、7、8 的贷款合同属于该综合授信额度合同下的额度内贷款。另外，双方签订了《最高额质押担保合同》，本公司通过应收账款质押，就该综合授信额度合同项下本金 8 亿元人民币中的 2 亿元人民币以及相应的利息、复利、罚息、实现债权的费用及保管和维护质物所产生的费用，承担担保责任。

2、外币借款

截至 2016 年 9 月 30 日，本公司尚在履行的外币借款合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 合同编号 | 授信金额 | 贷款用途 | 借款期限 |
|----|-------------------|-------------------------|-------------|--------------------|---------------------------|
| 1 | 借款合同（进口信贷流动资金类贷款） | 21000042220 15210499 | 600 万 美元 | 日常经营的流动资金需求及归还他行贷款 | 2015.03.26- 2017.03.25 |
| 2 | 借款合同（进口信贷流动资金类贷款） | 21000042220 15210881 | 500 万 美元 | 日常经营的流动资金需求 | 2015.06.25- 2017.06.21 |
| 3 | 借款合同（进口信贷流动资金类贷款） | 21000042220 15211668 | 300 万 美元 | 日常经营的流动资金需求 | 2016.02.18- 2017.12.21 |

（八）机构客户运力购买业务合同

截至 2016 年 9 月 30 日，公司尚在履行的于 2016 年 1-9 月累计运力购买金额前 10 名的机构客户签订的运力购买合同情况如下：

| 编号 | 合同名称 | 签约对方 | 航线 | 执飞期限 |
|----|-----------------|----------------|--------------------|---------------------------|
| 1 | 客运包机运输销售合同及补充协议 | 梧州市人民政府 | 重庆-桂林-梧州 | 2016.03.27- 2017.10.28 |
| 2 | 客运包机运输销售合同 | 梧州市人民政府 | 重庆-梧州-杭州 | 2016.01.05- 2016.10.29 |
| 3 | 客运包机运输销售合同 | 梧州市人民政府 | 贵阳-梧州-杭州 | 2016.05.05- 2016.10.29 |
| 4 | 客运包机运输销售合同及补充协议 | 梧州市人民政府 | 贵阳-梧州-福州 | 2015.03.29- 2016.10.29 |
| 5 | 客运包机运输销售合同 | 毕节雄飞机场有限责任公司 | 重庆-毕节-厦门； 贵阳-毕节 | 2015.10.25- 2016.10.24 |
| 6 | 客运包机运输销售合同 | 毕节雄飞机场有限责任公司 | 贵阳-毕节-武汉 | 2016.03.27- 2016.10.30 |
| 7 | 航线定额包舱合同 | 毕节雄飞机场有限责任公司 | 重庆-毕节-海口 | 2015.10.25- 2016.10.24 |
| 8 | 客运包机运输销售合同 | 西部机场集团天水机场有限公司 | 重庆-天水-西安 | 2016.04.18- 2017.03.29 |

| | | | | |
|----|------------|--------------------|-------------------|---------------------------|
| 9 | 客运包机运输销售合同 | 西部机场集团天水机场有限公司 | 大连-天津-天水 | 2016.10.30- 2017.10.28 |
| 10 | 客运包机运输销售合同 | 固原市人民政府 | 银川-固原-天津 | 2016.05.01- 2017.04.30 |
| 11 | 客运包机运输销售合同 | 固原市人民政府 | 重庆-固原-银川 | 2016.10.30- 2017.10.29 |
| 12 | 航线定额包舱合同 | 内蒙古自治区兴安盟行政公署 | 重庆-鄂尔多斯-呼和浩特-乌兰浩特 | 2016.03.27- 2017.03.25 |
| 13 | 航线定额包舱合同 | 黔西南州人民政府 | 贵阳-兴义、兴义-贵阳-重庆 | 2016.03.27- 2017.03.26 |
| 14 | 客运包机运输销售合同 | 铜仁市人民政府 | 贵阳-铜仁 | 2016.03.27- 2017.03.25 |
| 15 | 客运包机运输销售合同 | 铜仁市人民政府 | 贵阳-铜仁-郑州 | 2016.08- 2017.03.25 |
| 16 | 客运包机运输销售合同 | 铜仁市人民政府 | 西安-铜仁-三亚 | 2016.09- 2017.10.28 |
| 17 | 客运包机运输销售合同 | 铜仁市人民政府 | 西安-铜仁-南宁 | 2016.09- 2017.10.28 |
| 18 | 客运包机运输销售合同 | 铜仁市人民政府 | 重庆-铜仁-南宁 | 2016.05.11- 2017.03.25 |
| 19 | 客运包机运输销售合同 | 长治机场有限责任公司 | 重庆-长治-太原 | 2016.03.26- 2017.03.31 |
| 20 | 航线定额包舱合同 | 内蒙古呼伦贝尔市民航机场有限责任公司 | 呼和浩特-海拉尔-加格达奇 | 2016.03.27- 2017.03.25 |
| 21 | 航线定额包舱合同 | 通辽市人民政府 | 呼和浩特-通辽 | 2016.03.27- 2017.03.29 |

三、对外担保

(一) 为本公司控股子公司提供担保

截至本招股说明书签署日，本公司不存在为控股子公司提供担保的情况。

（二）为其他第三方提供担保

2014年9月18日，本公司（作为保证人、承租人）和中国进出口银行（作为债权人）签订保证合同，本公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁（天津）有限公司（作为债务人、出租人）之间签署的有关购买出厂序列号为15332和15344的两架CRJ900型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证：若本公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿，债权人有权要求本公司履行保证责任。

截至本招股说明书签署日，本公司不存在其他对外担保的情况。

四、诉讼、仲裁事项与行政处罚

（一）发行人及控股子公司的重大诉讼和仲裁事项

1、发行人及控股子公司尚未了结的诉讼、仲裁的情况如下：

华夏航空与邢某的劳动争议案

2016年7月5日，邢某因劳动纠纷向贵州省贵阳市花溪区人民法院提起诉讼，请求法院确认双方劳动合同解除，并判令华夏有限向相关部门移交邢某相关人事及飞行技术档案。

2016年10月10日，贵州省贵阳市花溪区人民法院做出（2016）黔0111民初2599号《民事裁定书》，裁定华夏航空对管辖权提出的异议成立，案件将移送重庆市渝北区人民法院。

截至本招股说明书签署日，本案已移送重庆市渝北区人民法院，但尚未开庭审理。

（二）控股股东或实际控制人、持有发行人5%以上股份的其他主要股东及发行人董事、监事及高级管理人员的重大诉讼和仲裁事项

截至本招股说明书签署日，本公司的控股股东、实际控制人、持有发行人5%以上股份的其他主要股东及本公司董事、监事及高级管理人员不存在尚未了结的或可预见的争议金额在100万元以上的重大诉讼、仲裁事项。

（三）发行人董事、监事、高级管理人员涉及刑事诉讼的情况

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员不存在涉及刑

事诉讼的情况，也无任何可预见的受到任何重大刑事起诉情况。

(四) 发行人及控股子公司行政处罚情况

截至本招股说明书签署日，发行人及控股子公司最近 36 个月内受到的行政处罚情况如下：

| 序号 | 当事人 | 处罚机构 | 处罚时间 | 处罚决定文号 | 处罚事由 | 处罚结果 |
|----|------|-------|-------------|--------------------|--|---------------------|
| 1 | 华夏有限 | 民航西南局 | 2014年10月20日 | 民航西南局罚飞标字[2014]01号 | 华夏有限运行副总及飞行技术部门未能认真充分履行运营规章和公司手册中规定的相应职责 | 罚款 25,000元 |
| 2 | 华夏航空 | 民航西南局 | 2016年11月23日 | 西南局渝罚字[2016]6号 | 部分2016年8月维修单位年检发现问题尚未整改 | 暂停部分许可维修项目工作 6个月 |
| 3 | 华夏航空 | 民航西南局 | 2016年11月23日 | 西南局渝罚字[2016]7号 | 适航指令超期 | 罚款 10,000元 |
| 4 | 华夏航空 | 民航西南局 | 2016年11月23日 | 西南局渝罚字[2016]8号 | 适航性限制维修项目超期 | 罚款 20,000元 |
| 5 | 华夏航空 | 民航西南局 | 2016年11月23日 | 西南局渝罚字[2016]9号 | 维修项目超期 | 罚款 20,000元 |
| 6 | 华夏航空 | 民航西南局 | 2016年11月23日 | 西南局渝罚字[2016]10号 | 采购、安装使用过的航材未按规定报批 AAC-038表 | 罚款 10,000元 |

根据民航局政策法规司出具的 2016 年 12 月 19 日出具的《证明》，本公司最近三年未因违反民航局管辖领域相关法律、行政法规而受到重大行政处罚。

发行人全体董事、监事和高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

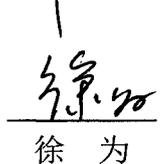
董事（签字）：


胡晓军


乔玉奇

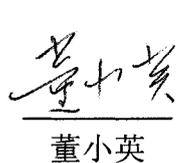

吴龙江

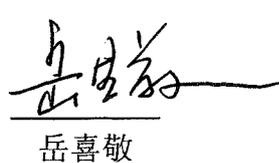

周翔


徐为


汪辉文

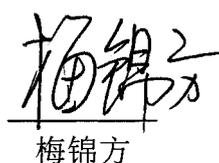

张工


董小英


岳喜敬

监事（签字）：


邢宗熙


梅锦方


柳成兴

高级管理人员（签字）：


吴龙江


王军

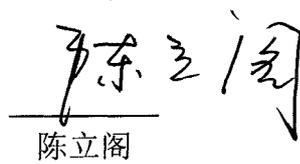

丘克


刘明春


张红军

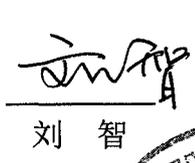

季三生


罗彤


陈立阁


张静波


刘智

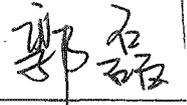
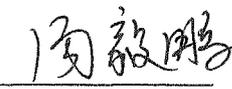

刘智

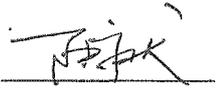


保荐机构（主承销商）声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定代表人：
魏庆华

保荐代表人： 
郭磊 汤毅鹏

项目协办人：
陆猷



律师声明

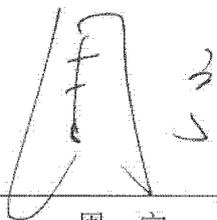
本所及经办律师已阅读《华夏航空股份有限公司首次公开发行股票并上市招股说明书》及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对招股说明书及其摘要引用法律意见书和律师工作报告的内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

单位负责人：



王 玲

经办律师：



周 宁



柳思佳



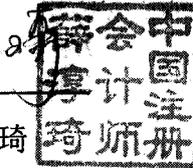
范玲莉



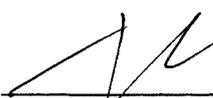
会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的报告无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的财务报告的内容无异议，确认招股说明书不致因所引用内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：

   
张勇 薛淳琦

会计师事务所负责人：

 
朱建弟

立信会计师事务所（特殊普通合伙）
2017年1月19日



资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的天兴评报字[2016]第 0882 号资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册资产评估师：


魏胜利
20100009


杨立红
001020

资产评估机构负责人：

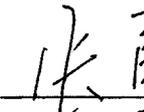
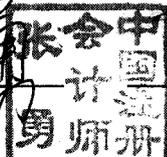
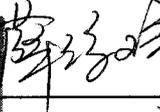

孙建民

北京天健兴业资产评估有限公司

2017 年 1 月 19 日

验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的信会师报字[2016]第 115966 号验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：    
张勇 薛淳琦

会计师事务所负责人：  
朱建弟

 立信会计师事务所（特殊普通合伙）
会计师事务所
（特殊普通合伙）
2017年1月19日

验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的（2006）同会外验字第 01 号、（2006）同会外验字第 02 号验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师：



褚治元（已离职）

会计师事务所负责人：



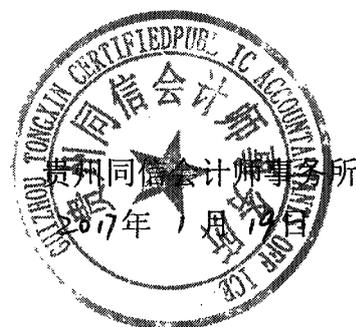
毛锐



有关签字会计师离职情况的说明

本所出具的（2006）同会外验字第 01 号、（2006）同会外验字第 02 号验资报告之签字会计师褚治元已于【2010】年【3】月在本所退休离职。

特此说明。



第十六章 备查文件

一、招股说明书备查文件

- 1、发行保荐书及发行保荐工作报告；
- 2、财务报表及审计报告；
- 3、内部控制鉴证报告；
- 4、经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- 5、法律意见书及律师工作报告；
- 6、公司章程（草案）；
- 7、其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅时间和查阅地点

发行人： 华夏航空股份有限公司

查阅时间： 发行期间每周一至周五上午 9:30~13:30、下午 15:00~19:00

查阅地点： 贵州省贵阳市南明区龙洞堡机场内机场宾馆附楼 2-3 层

联系电话： 023-67153222-8903

联系人： 俸杰

保荐机构（主承销商）：东兴证券股份有限公司

查阅时间： 发行期间每周一至周五上午 8:30~11:30、下午 13:00~17:00

查阅地点： 北京市西城区金融大街 5 号（新盛大厦）12、15

联系电话： 010-66555745

联系人： 王义、陆猷