

证券代码：600004

证券简称：白云机场



广州白云国际机场股份有限公司
公开发行可转换公司债券募集资金使用
可行性研究报告

2015年3月

一、本次募集资金运用概况

（一）本次募集资金运用

广州白云国际机场股份有限公司（以下简称“本公司”或“公司”）拟公开发行不超过人民币 35 亿元可转换公司债券（以下简称“可转债”），募集资金扣除发行费用后，将全部用于广州白云国际机场扩建工程航站区工程项目（以下简称“航站区工程”）的建设。具体情况如下表所示：

| 项目名称 | 项目投资总额 (亿元) | 本次募集资金投入金 额 (亿元) | 建设 期 |
|-------------------------|----------------|------------------------|---------|
| 广州白云国际机场扩建工程 航站区工程项目 | 135.63 | 35.00 | 5 年 |

本次可转债募集资金全部用于航站区工程项目，资金到位后，本公司将按照工程项目进度使用募集资金。本次募集资金不足部分由公司自筹解决。如本次募集资金到位时间与项目实施进度不一致，公司可根据实际情况需要以其他资金先行投入，募集资金到位后予以置换。

（二）项目审批、核准或备案情况

2012 年 7 月 20 日，国家发改委下发了《国家发展改革委关于广州白云国际机场扩建工程可行性研究报告的批复》（发改基础[2012]2171 号），同意本项目的实施。

广东省环境保护厅于 2010 年 11 月 9 日出具了粤环审[2010]397 号《关于广州白云国际机场扩建工程环境影响报告书的批复》，同意本项目的建设。

中国民航局于 2013 年 4 月 26 日出具了《关于广州白云国际机场扩建工程机场工程初步设计及概算的批复》（民航函[2013]545 号），同意本项目的实施。

国家发改委于 2014 年 12 月 16 日下发了《国家发展改革委办公厅关于变更广州白云国际机场扩建工程机场工程项目法人的批复》（发改办基础[2014]3053 号），同意本项目法人由广东省机场管理集团有限公司变更为本公司。

二、募集资金投资项目简介

（一）项目内容

航站区工程主体工程主要包括二号航站楼工程、交通中心及停车楼、停车场工程、站坪工程、总图工程、信息与安防工程和燃气工程。

（二）项目投资的必要性

1、解决现有航站楼资源不足的瓶颈，满足航空业务量持续增长的需要

白云机场一期工程于 2004 年 8 月投入使用，其后又实施了一号航站楼东 3、西 3 指廊、公共货站及联邦快递亚太转运中心基地建设工程。目前一号航站楼面积为 50 万平方米（包括主楼、连接楼、连廊、指廊），机场既有设施的设计容量为旅客吞吐量 3,500 万人次、货邮吞吐量 110 万吨、飞机起降量 35 万架次。2014 年，白云机场旅客吞吐量达到 5,478.03 万人次、货邮吞吐量达到 145.40 万吨、飞机起降量 41.22 万架次。机场的旅客吞吐量已经远超既有航站楼设计容量，飞行区的保障能力也已饱和。

白云机场是全国三大门户复合型枢纽机场之一，但白云机场在基础设施建设方面已明显滞后。基础设施建设滞后已制约白云机场成为世界级国际航空枢纽的最大瓶颈。为满足不断增长的航空运输业务发展的需求，提升机场的综合保障能力，充分发挥中南地区中心机场的作用，白云机场急需建设航站区工程。

2、满足区域经济发展对航空运输的需求，完善综合交通运输体系

珠三角区域是我国经济社会发展最具活力的区域之一，2013 年度珠三角地区（不含香港、澳门）国内生产总值达到 53,060 亿元。广州市是珠三角区域的核心城市之一，也是中国重要的对外贸易窗口。2003 年至 2013 年，广州市国民生产总值年均增长率达到 15.20%。根据《广州市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》，广州市发展目标包括将广州打造成综合性门户城市，完善现代化枢纽型基础设施体系，强化国际航运中心功能，提高城市国际化程度，成为国内外人流、物流、资金流和信息流的交汇中枢，建成我国南方对外政治、经济、文化交流的核心门户。基础设施保障能力完善的现代化航空港是珠三角区域、广

州地区社会经济发展的基础平台。白云机场扩建工程的建设是建设现代化航空港的重要组成部分，是满足珠三角区域、广州地区航空需求的关键基础设施。

同时，白云机场位于珠三角地区的核心区域，是未来多条轨道交通的交汇点。珠三角区域、广州地区的外向型经济要保持高速发展，需要依托完善发达的综合交通运输网络。实施白云国际机场扩建工程，有利于整合各种交通方式，形成华南地区集空运、铁路、公路于一体的综合交通换乘枢纽，增强机场的集散和辐射能力，更好地为珠三角地区提供航空客货运输服务，提高区域经济的综合竞争力，促进区域经济社会的发展。

3、建设国际性航空枢纽的需要

中国民航局在“十一五”规划中确定了白云机场是国家三大枢纽机场之一。根据国务院批复的《全国民用机场布局规划》，中南机场群将重点培育白云机场为国际枢纽机场，增强其国际竞争力。将白云机场建设成为亚太地区的航空枢纽是我国建设民航强国的发展战略之一。

白云机场拥有珠三角和亚太地区的区位优势，航空市场需求巨大，地面交通配套设施条件优越。构建国际性航空枢纽，提高国际航线衔接能力，实现中枢航线网络的有效运作，要求白云机场能够提供更好的硬件设施和更优质的服务。实施白云机场扩建工程，有利于完善枢纽机场必要的基础设施，有利于为基地航空公司建立更加合理、完善的航线网络结构，使白云机场与香港机场、深圳机场共同组成优势互补的珠三角区域机场体系，进一步提升白云机场成为亚太地区枢纽机场的地位，对我国参与亚太地区航空运输市场的竞争具有重要意义。

4、白云机场整体战略规划的重要组成部分

公司整体战略规划的目标是：将白云机场打造成安全、高效、优质运营的世界级航空枢纽；到2020年实现旅客吞吐量7,500万人，货邮吞吐量250万吨，形成完善的国内及全球航线网络。

目前，白云机场一号航站楼服务能力已经趋于饱和，虽然白云机场通过精细化管理充分发挥运行效率，但是航站楼资源不足已经成为制约公司发展的重要瓶

颈。因此，航站区工程的建设是实现公司整体战略规划，提升机场整体服务效率和水平，满足白云机场航空业务量增长需要的必要条件。

（三）我国机场行业发展前景

1、我国航空运输体系已初具规模

经过几十年的建设与发展，我国航空运输体系已初具规模。根据中国民航局公布数据，全行业运输总周转量从 2006 年 301 亿吨公里增长到 2013 年 672 亿吨公里，同比增长 123.26%；2014 年 1-11 月实现运输总周转量 683.85 亿吨公里，比上年同期增长 11.1%。旅客运输量从 2006 年 15,900 万人次增长到 2013 年 35,397 万人次，同比增长 122.62%；2014 年 1-11 月实现旅客运输量 35,962.7 万人次，同比增长 10.3%。货邮运输量从 2006 年 341 万吨增长到 2013 年 561 万吨，同比增长 64.51%；2014 年 1-11 月实现货邮运输量 537.95 万吨，同比增长 5.7%。

根据中国民航局统计数据，机场行业整体呈现稳步快速发展的趋势。民用机场旅客吞吐量从 2006 年 3.32 亿人次上升到 2013 年 7.54 亿人次，年均增长率达到 12.44%；年旅客吞吐量 100 万人次以上的运输机场 61 个，其中北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 29.03%。

货邮吞吐量从 2006 年 753.19 万吨上升到 2013 年 1,258.52 万吨，年均增长率 7.61%；年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场 50 个，其中北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 51.79%。

飞机起降架次从 2006 年 348.64 万架次上升到 2013 年 731.54 万架次，年均增长率 11.17%；其中北京、上海和广州三大城市的飞机起降架次占全国起降架次的 21.55%。

2、机场行业伴随国内外经济好转而持续发展

根据《中国民用航空发展第十二个五年规划》，“十二五”时期，我国民航大众化、多样化趋势明显，快速增长仍是阶段性基本特征。首先，随着世界多极化、经济全球化的深入发展，欧美经济逐步恢复，新兴经济体继续保持较好的发

展态势，我国航空自由化将进入新的发展阶段。未来我国国际航空运输市场发展空间将十分广阔。

其次，未来城市化布局和形态将更趋完善，城乡社会结构会呈现出新的格局。机场辐射人口增加，潜在市场扩大，有利于航空运输大通道的形成。旅游市场规模进一步扩大、对外贸易进出口总额快速增长、物流业务迅猛发展，也会帮助民航与旅游、贸易、物流相互促进，航空运输发展潜力巨大。伴随我国人均 GDP 的增长，城乡居民消费潜力会进一步释放，机票价格占城镇居民年均可支配收入的比重逐年下降，直接促进民航市场需求更加旺盛。

根据《中国机场行业发展蓝皮书（2008）》的预测，到 2020 年，全国机场货邮吞吐量、旅客吞吐量将分别保持 15.0%和 11.4%的年均增长速度，年旅客吞吐量超过 3,000 万人次的机场将达到 13 个，年旅客吞吐量 2,000-3,000 万人次的机场将达到 6 个，年旅客吞吐量 1,000-2,000 万人次的机场将达到 10 个。

（三）项目投资概算

本项目总投资 1,356,259.10 万元，拟通过募集资金方式筹集资金 350,000.00 万元，剩余部分由公司自筹解决。

（四）项目建设进度计划

航站区工程建设期为五年，将于 2018 年竣工完成。

（五）项目选址

航站区工程项目位于现有白云机场航站区北侧，新建二号航站楼及指廊建筑面积 62.38 万平方米，航站楼及机坪占地 1,151,136.00 平方米。

（六）项目效益情况

经测算，本项目税前内部收益率为 11.35%，税前静态回收期为 13.64 年（包括建设期），具有较好的经济效益。

三、募集资金运用对公司经营成果和财务状况的影响

（一）促进公司业务规模扩张，保证航空运输业务持续发展

目前白云机场现有航站楼服务设施已经接近饱和，无法保证公司未来业务持续发展的需要，公司业务发展受基础设施保障能力的制约影响而处于相对较低的

增长水平。本项目有利于强化白云机场的核心竞争力，满足旅客吞吐量和货邮吞吐量快速增长的需求，提高公司盈利水平，巩固并提高公司的市场地位，进一步促进白云机场建设成为亚太地区的航空枢纽，充分满足珠三角和亚太地区的航空需求。本次募集资金的使用是公司未来持续发展的必要条件

（二）对净资产收益率的影响

本次可转债发行完成 6 个月后，投资者即可行使转股的权利。若投资者行使转股的权利，公司净资产将有较大幅度增长。由于募集资金项目建设至建成投产后充分发挥运营效率仍需要较长时间，短期内公司净资产收益率可能会有一定幅度的下降。但是从中长期看，随着募集资金的运用，项目效益将逐步显现。白云机场航空主业在产能释放后将快速增长，扩大现有的经营规模，市场占有率将进一步得到提升，公司的主营业务结构也因此更趋于稳固、合理，抗风险能力得以提高，从而迅速提高公司的营业收入和净利润，极大地提升公司持续盈利能力，预计公司净资产收益率也将恢复增长。

（三）公司财务结构将发生改变

募集资金到位后，公司的资产负债率将有所增加，但仍将维持在较低水平，不会对公司偿债能力有较大影响。随着投资者行使转股权利，公司净资产增加，负债水平将会进一步降低。

四、募集资金投资项目可行性结论

本次募集资金投资项目符合国家相关的产业政策以及未来公司整体战略发展方向，具有良好的市场发展前景和经济效益，以及较强的抗风险能力。项目完成后，能够进一步提升公司的盈利水平，增强公司在行业中的核心竞争力。本次募集资金的用途合理、可行，符合公司及全体股东的利益。

广州白云国际机场股份有限公司

2015 年 3 月 30 日