

证券代码：002928

证券简称：华夏航空

公告编号：2018-001

## 华夏航空股份有限公司 上市首日风险提示公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

经深圳证券交易所《关于华夏航空股份有限公司人民币普通股股票上市的通知》（深证上[2018]87号）同意，华夏航空股份有限公司（以下简称“公司”或“本公司”）首次公开发行的人民币普通股股票在深圳证券交易所上市，股票简称“华夏航空”，股票代码“002928”。本公司首次公开发行的4,050万股股票将于2018年3月2日起上市交易。

本公司郑重提请投资者注意：投资者应充分了解股票市场风险及本公司披露的风险因素，切实提高风险意识，在新股上市初期切忌盲目跟风“炒新”，应当审慎决策、理性投资。

现将有关事项提示如下：

一、公司近期经营情况正常，内外经营环境未发生重大变化，目前不存在未披露重大事项。

二、经查询，公司、控股股东和实际控制人不存在应披露而未披露的重大事项，公司近期不存在重大对外投资、资产收购、出售计划或其他筹划阶段的重大事项。公司募集资金运用将按招股说明书披露的计划实施，未发生重大变化。

三、公司聘请的立信会计师事务所（特殊普通合伙）对公司2015年度、2016年度、2017年度的财务报表及财务报表附注进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告（信会师报字[2018]第ZK10001号）。根据审计报告，本公司报告期内的主要财务数据如下：

### (一) 合并资产负债表主要数据

单位：元

项目	2017年12月31日	2016年12月31日	2015年12月31日
流动资产合计	1,727,836,978.38	1,242,332,755.37	821,478,668.78
非流动资产合计	3,757,813,854.85	2,375,640,861.94	1,635,133,671.06
资产总计	5,485,650,833.23	3,617,973,617.31	2,456,612,339.84
流动负债合计	1,285,561,305.75	1,017,080,520.27	614,336,344.94
非流动负债合计	3,049,926,677.53	1,806,960,966.99	1,392,653,960.02
负债合计	4,335,487,983.28	2,824,041,487.26	2,006,990,304.96
所有者权益合计	1,150,162,849.95	793,932,130.05	449,622,034.88
负债和所有者权益总计	5,485,650,833.23	3,617,973,617.31	2,456,612,339.84

### (二) 合并利润表主要数据

单位：元

项目	2017年度	2016年度	2015年度
营业收入	3,448,447,019.41	2,551,180,259.70	1,791,861,801.15
营业利润	413,519,878.66	271,702,227.14	198,339,164.07
利润总额	446,086,740.87	405,938,616.90	285,105,049.57
归属于母公司所有者的净利润	374,230,719.90	345,769,464.34	241,737,461.10
归属于发行人股东扣除非经常性损益后的净利润	359,541,596.77	311,233,320.73	224,446,228.79

### (三) 合并现金流量表主要数据

单位：元

项目	2017年度	2016年度	2015年度
经营活动产生的现金流量净额	685,345,344.64	758,119,836.10	600,816,964.07
投资活动产生的现金流量净额	-783,990,779.95	-554,197,219.47	-269,364,895.03
筹资活动产生的现金流量净额	276,673,916.46	-59,597,974.06	-168,500,406.39
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-11,096,893.19	1,783,468.54	3,259,277.15
现金及现金等价物净增加额	166,931,587.96	146,108,111.11	166,210,939.80

#### （四）主要财务指标

项目	2017年12月31日/2017年度	2016年12月31日/2016年度	2015年12月31日/2015年度
流动比率	1.34	1.22	1.34
速动比率	1.17	1.12	1.20
资产负债率（母公司）	78.30%	77.92%	81.57%
资产负债率（合并报表）	79.03%	78.06%	81.70%
总资产周转率（次/年）	0.76	0.84	0.85
应收账款周转率（次/年）	8.35	8.94	7.76
存货周转率（次/年）	56.65	50.74	39.08
息税折旧摊销前利润（万元）	90,192.94	67,361.19	49,462.39
归属于发行人股东的净利润（万元）	37,423.07	34,576.95	24,173.75
归属于发行人股东扣除非经常性损益后的净利润（万元）	35,954.16	31,123.33	22,444.62
利息保障倍数	4.24	6.39	4.98
每股经营活动现金净流量（元）	1.90	2.11	7.51
每股净现金流量（元）	0.46	0.41	2.08
基本每股收益（元）	1.04	0.96	3.02
稀释每股收益（元）	1.04	0.96	3.02
归属于发行人股东的每股净资产（元）	3.19	2.21	5.62
扣除非经常性损益前加权平均净资产收益率	38.50%	55.56%	68.56%
扣除非经常性损益后加权平均净资产收益率	36.99%	50.01%	63.66%
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%	1.54%	1.38%

#### 四、财务报告审计截止日后公司经营情况的简要说明

财务报告审计截止日后，公司总体经营情况良好，经营模式未发生重大变化；客户结构稳定，主要供应商、劳务及物资的采购价格均保持稳定，不存在出现重大不利变化的情形；公司的飞行、销售、维修以及服务等人员均保持稳定，不存在对公司生产经营重大不利影响的情形；公司所处行业及市场处于正常的发展状

态，未出现重大不利变化；税收政策及其他可能影响投资者判断的重大事项均未发生重大变化。

## 五、公司特别提醒投资者认真注意以下风险因素

### （一）航空安全飞行风险

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

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

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

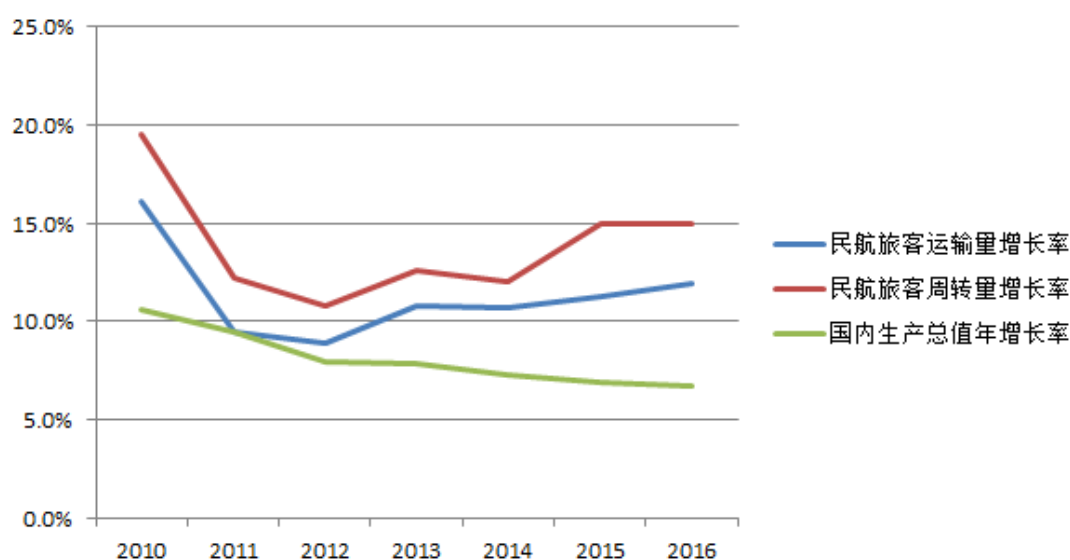
### （二）民航监管政策变化风险

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、民航行业发展统计公报

由上图可见，2010年—2016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，且增速更快。

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

#### 2011.12-2017.11 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公司首次公开发行股票并上市招股意向书“第六章业务和技术”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，公司的大部分航线均通过上述模式开展，2015 年度、2016 年度及 2017 年年度，机构客户运力购买业务收入分别占主营业务收入的 35.67%、35.68%和 38.50%。

若假设将机构运力购买业务收入从主营业务收入中剔除，将导致公司主营业务负毛利的情况，模拟测算的具体情况如下：

单位：万元

项目		2017 年度	2016 年度	2015 年度
		金额	金额	金额
目前实际情况	机构运力购买收入	132,636.06	90,917.02	63,819.29
	主营业务收入	344,485.50	254,843.30	178,922.99
	主营业务成本	270,548.78	189,695.14	129,359.64
	毛利率	21.46%	25.56%	27.70%
假设机构运力购买收入计入从主营业务收入中剔除	主营业务收入	211,849.44	163,926.28	115,103.70
	主营业务成本	270,548.78	189,695.14	129,359.64
	主营业务毛利	-58,699.34	-25,768.86	-14,255.94
	主营业务毛利率	-27.71%	-15.72%	-12.39%

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

公司的机构客户基本保持稳定，且每年都有新增机构客户与公司开展运力购买合作，具有可持续性。但是，未来仍存在随着各地支线机场情况的变化，当地经济发展状况的变化，机构客户不再与公司进行运力购买合作的可能性，从而影响公司经营业绩。

另外，根据机构运力购买合同，通常机构客户应按月结算、按月支付。部分机构客户由于审批流程较长，报告期内支付周期大多约 3 个月，发行人 2015-2016 年度主要客户的应收款项期后均已收回。然而，理论上仍存在机构客户拖延付款或不付款导致的风险。

#### （六）利率变动风险

公司 2015 年度、2016 年度及 2017 年度的总利息支出分别为 6,926.10 万元和 7,376.73 万元和 13,765.08 万元。截至 2017 年 12 月 31 日，公司合并口径下负债总额约为 43 亿元，其中约 34 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 2017 年 12 月末，对于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，则公司将增加或减少净利润约人民币 0.71 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 2015 年度、2016 年度及 2017 年度汇兑净损失分别为 6,275.32 万元、7,640.33 万元和-5,578.04 万元。公司 2016 年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。

**上述风险为公司主要风险因素，将直接或间接影响本公司的经营业绩，请投资者特别关注公司首次公开发行股票并上市招股意向书“第四章 风险因素”等有关章节，并特别关注上述风险的描述。敬请广大投资者注意投资风险，理性投资。**

特此公告。

华夏航空股份有限公司

董事会

2018年3月2日