

中国东方航空股份有限公司

与

中国国际金融股份有限公司

关于请做好东方航空非公开发行股票

发审委会议准备工作的函的回复

保荐机构（主承销商）



（北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层）

2022年11月

中国证券监督管理委员会：

贵会于近日出具了《关于请做好东方航空非公开发行股票发审委会议准备工作的函》（以下简称“《告知函》”），中国国际金融股份有限公司作为保荐机构（主承销商）（以下简称“保荐机构”），与中国东方航空股份有限公司（以下简称“中国东航”或“发行人”或“公司”）、发行人审计机构普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“发行人会计师”）对《告知函》所列问题回复如下（以下简称“本回复”），请予以审核。

除另有说明外，本回复中的简称或名词的释义与《中国国际金融股份有限公司关于中国东方航空股份有限公司 2022 年度非公开发行 A 股股票之尽职调查报告》（以下简称“尽职调查报告”）中的含义相同。

本回复中，若合计数与各分项数值相加之和在尾数上存在差异，均为四舍五入所致。

目录

问题 1	4
------------	---

问题 1

关于主要财务指标变动。申请人报告期内的经营活动现金流量净额分别为 290 亿元、12 亿元、57 亿元和-16 亿元。货运业务的产销率分别为 32.54%、31.67%、37.38%和 38.73%，呈逐步上升趋势，与客运业务趋势相反。请申请人：（1）结合报告期内净利润及应收应付款等因素的变化情况，说明经营活动现金流量净额大幅波动及最近一期为负数的原因及合理性；（2）结合货邮运输业务的经营情况，说明货运业务变动趋势与客运业务不一致的原因，货运业务产销率远低于客运业务的合理性。

请保荐机构、申请人会计师说明核查依据、过程，并发表明确核查意见。

回复：

一、结合报告期内净利润及应收应付款等因素的变化情况，说明经营活动现金流量净额大幅波动及最近一期为负数的原因及合理性

公司报告期内将净(亏损)/利润调节为经营活动现金流量列示如下：

单位：亿元

	2022年1-6月	2021年	2020年	2019年
净(亏损)/利润	(199.74)	(132.84)	(125.54)	34.83
加/(减)：递延所得税资产/负债变动	(0.40)	(43.72)	(41.49)	(1.23)
财务费用	45.22	44.02	24.67	60.59
投资(收益)/损失和减值损失	0.27	(6.67)	3.02	(3.95)
折旧与摊销	106.56	227.18	222.48	220.77
营运资金变动	32.34	(31.05)	(71.03)	(21.29)
经营活动(使用)/产生的现金流量净额	(15.75)	56.92	12.11	289.72

其中营运资金变动列示如下：

单位：亿元

	2022年1-6月	2021年	2020年	2019年
存货的减少/(增加)	(0.37)	2.33	2.00	(4.57)
经营性应收项目的减少/(增加)	39.96	0.30	20.05	(20.17)
经营性应付项目的(减少)/增加	(7.25)	(33.68)	(93.08)	3.45
合计	32.34	(31.05)	(71.03)	(21.29)

2020年，新型冠状病毒肺炎疫情（以下简称“疫情”）对航空业产生较大冲击，旅客出行需求大幅下降，公司的业务量、收入、利润等指标也均大幅下降，营业收入自2019年的1,208.60亿元下降至2020年586.39亿元，净利润自2019年的34.83亿元下降至2020年净亏损125.54亿元。营运资金方面，2020年营运资金减少71.03亿元，主要原因系受疫情影响“合同负债—预收机票款”余额下降较多所致，在正常经营中，航空公司业务为先收款后承运，尚未提供运输服务的票款或预收款，作为负债计入合同负债。因此，当年经营活动产生的现金流量净额仅为12.11亿元。

2021年度，在国内疫情平稳和出行需求逐步恢复的态势下，中国民航业也呈现恢复态势，2021年度公司国内航线旅客运输周转量和承运旅客分别较2020年增加10.81%、9.06%，已恢复至2019年的74.59%、72.07%，营业收入自2020年的586.39亿元上升至2021年全年671.27亿元，但由于当年油价上涨以及汇兑收益低于2020年，导致当年净亏损金额略高于2020年，为132.84亿元，较2020年净亏损增加7.30亿元。营运资金方面，2021年公司营运资金减少31.05亿元，较2020年减少额降低39.98亿元，主要原因系2021年国内疫情平稳和出行需求逐步恢复，各类款项的结算逐步恢复正常，营运资金余额较2020年末相对稳定。因此当年经营活动产生的现金流量净额恢复至56.92亿元。

2022年上半年，国内疫情多发散发，对经济稳定运行造成了严重冲击，经济下行压力明显加大。受到疫情反复冲击影响，国内民航业遭遇严重冲击，航空出行需求大幅下降，特别是公司主基地所在的上海爆发严重疫情，上海虹桥、浦东两大机场的客运航班量急剧减少，给公司生产经营带来严重影响。2022年上半年公司生产量、收入、利润等指标均较同期大幅下滑，运输总周转量、旅客运输量较2021年同期分别下降49.24%、57.89%，营业收入为193.54亿元，较2021年同期下降44.24%，净亏损为人民币199.74亿元，已超过2021年全年净亏损人民币132.84亿元。公司经营现金流入随营业收入下降而剧烈减少，但成本端航油价格上涨导致本期航油成本与去年同期基本持平，同时，员工薪酬、飞机维修费等固定成本的支付也导致公司经营现金流出未与收入同比例下降。营运资金方面，2022年上半年营运资金增加32.34亿元，主要原因系本期收到税务局退回增值税留抵税额，其他流动资产余额下降较多，因此经营性应收项目减少39.96亿元，尽管得益于增值税留抵税额返还的利好政策，但由于当期净亏损金额较大，当期经营活动产生的现金流量依旧为负，系-15.75亿元。

综上，受疫情冲击等因素持续影响，公司报告期内经营活动现金流量净额大幅波动及最近一期为负数，真实反映了公司的实际经营情况，具有合理性。

二、结合货邮运输业务的经营情况，说明货运业务变动趋势与客运业务不一致的原因，货运业务产销率远低于客运业务的合理性

（一）货运业务变动趋势与客运业务不一致的原因

报告期内，公司客运业务及货运业务产销率如下：

项目	2022年1-6月	2021年	2020年	2019年
客运	60.64%	67.71%	70.54%	82.06%
货运	38.73%	37.38%	31.67%	32.54%

注：客运业务产销率为“客座率”，即客运人公里与可用座公里之比；货运业务产销率为“货邮载运率”，即货邮载运吨公里与可用货邮吨公里之比

如上表所示，报告期内，公司客运业务客座率呈现整体下降趋势，主要系受新冠肺炎疫情疫情影响，航空出行需求大幅下降所致。

报告期内，公司客机货运业务的货邮载运率呈现整体上升趋势。

为解决公司客机腹舱业务与中货航全货机业务的同业竞争问题，同时使公司能够更加专注地经营和发展航空客运业务，2018年4月起，公司将客机腹舱业务长期承包给中货航经营，公司向中货航收取承包经营费，获得承包经营费收入，并向中货航支付腹舱承包经营运营费用。2020年，在新冠肺炎疫情给航空业带来巨大影响的背景下，为进一步明确“客改货”等非常规情形下客机货运业务的相关业务范围和定价方式等，同时考虑到原客机腹舱承包经营交易采用的以评估值为基础的定价机制存在一定的局限性，经发行人与中货航协商一致，将原客机腹舱承包经营方案调整为客机货运业务独家经营方案，由中货航采用独家经营方式，独立自主经营管理发行人客机货运业务。

因此，报告期内，公司客机货运业务包含常规情形下的客机货运业务（即“客机腹舱业务”）以及非常规情况下的客机货运业务（包括“客改货”、“客装货”及“改装机”等业务），并已交由中货航独立自主经营。客机腹舱业务是指利用客机优先承运旅客行李后的空余腹舱舱位从事货物运输；非常规情况下的客机货运业务系受新冠肺炎疫情疫情影响，客机航班大量取消，导致客机腹舱运力大幅减少。国务院和中国民航局提出要

大力提高我国航空货运能力，确保疫情防控期间航空货运供应链的稳定，鼓励通过对部分客机进行货运改装以提升航空货运运力，航空公司根据国家相关政策以非常规情况下的客机货运业务增加运力。

2020年起，中国东航客机货运业务的货邮载运率呈持续上升趋势，主要系近年来新冠肺炎疫情散发和局部聚集性疫情时有发生，中国民航的国际航线仍实施“五个一”政策（即国内任一航司至任一国家只保留一条航线，一周最多执行一班），故“客改货”等非常规情况下的客机货运业务持续运营。因“客改货”等非常规情况下的客机货运业务以货运为目的来计划排班和飞行，而常规情形下的客机腹舱业务以客运为主并利用客机优先承运旅客行李后的空余腹舱舱位从事货物运输，故非常规情况下客机货运业务的货邮载运率通常高于常规情形下的客机货运业务。因此，2020年以来公司客机货运业务的货邮载运率呈现整体上升趋势。

（二）货运产销率远低于客运业务的合理性

航空公司客机货运业务的货邮载运率普遍处于较低水平，主要系货邮载运率=货邮载运吨公里/可用货邮吨公里，在计算可用货邮吨公里时所用的可提供业载是按照有关参数计算出的客机在该航段上所允许装载的最大货邮商务载量。实际运输中受限于货物体积的限制及低密度的轻泡货等（体积大、重量轻）的存在，在重量未达到上限时往往装载体积已达到上限，故客机货运业务的货邮载运率处于较低水平具有合理性。

根据半年报公告，中国东航、南方航空及中国国航的客运业务产销率和货运业务产销率如下表所示：

公司	2022年1-6月	
	客运业务产销率（即“客座率”）	货运业务产销率（即“货邮载运率”）
中国东航	60.64%	38.73%
中国国航	60.42%	40.69%
南方航空	64.37%	58.51%

经查询，中国东航与中国国航的客座率、货邮载运率均不存在显著差异，南方航空货邮载运率较高主要系全货机业务尚在上市公司体内，与中国东航与中国国航在客机货运业务模式方面存在一定差异。

综上，中国东航客机货运业务的货运产销率低于客运业务具有合理性。

三、保荐机构及会计师核查程序及核查意见

(一) 核查程序

针对上述事项，保荐机构执行的核查程序如下：

1、查阅公司 2019-2021 年度经审计的财务报告及未经审计的 2022 年半年度财务报告，了解发行人报告期内的业绩情况、经营情况等；

2、核查报告期内各年度现金流量表主要构成的内容及变动情况，分析合理性及变动原因；

3、查阅公司披露的定期报告、主要运营数据公告等公告文件；查阅可比公司相关运营数据；

4、询问公司管理层，了解疫情以来的经营情况、财务情况及受疫情影响的情况等；

5、询问公司业务人员，了解货运业务的产销率变动趋势与客运业务不一致的原因。

针对上述事项，发行人会计师实施了下列程序：

1、查阅公司 2019-2021 年度经审计的财务报告及未经审计的 2022 年半年度财务报告，并核对发行人回复中涉及的财务数据；

2、查阅公司披露的 2019 年 12 月、2020 年 12 月、2021 年 12 月、2022 年 6 月的主要运营数据公告，并核对发行人回复中涉及的运营数据；查阅可比公司相关运营数据；

3、询问公司管理层，了解疫情以来的经营情况、财务情况及受疫情影响的情况等；

4、询问公司业务人员，了解货运业务的产销率变动趋势与客运业务不一致的原因。

(二) 核查意见

经核查，保荐机构认为：

1、受疫情冲击等因素持续影响，公司报告期内经营活动现金流量净额大幅波动及

最近一期为负数，真实反映了公司的实际经营情况，具有合理性。

2、货运业务的产销率变动趋势与客运业务不一致符合公司实际经营情况，货运业务产销率远低于客运业务具有合理性。

发行人会计师认为：

基于对发行人 2021 年度财务报表的审计及上述程序，发行人有关经营活动现金流量净额大幅波动及最近一期为负数的原因及合理性和货运业务变动趋势与客运业务不一致的原因，货运业务产销率远低于客运业务的合理性的回复内容在所有重大方面与本所在 2021 年审计及上述程序中了解的信息一致。

（此页无正文，为中国东方航空股份有限公司《关于请做好中国东方航空股份有限公司非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复》之盖章页）

中国东方航空股份有限公司



（此页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于请做好中国东方航空股份有限公司非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复》之签字盖章页）

保荐代表人： 徐志骏
徐志骏

夏雨扬
夏雨扬



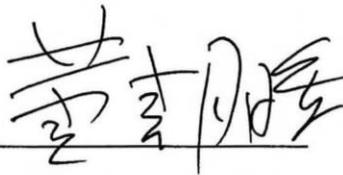
中国国际金融股份有限公司

2021年11月7日

保荐机构首席执行官声明

本人已认真阅读《关于请做好中国东方航空股份有限公司非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复》的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函有关问题回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

首席执行官：_____



黄朝晖



中国国际金融股份有限公司

2022年 11月 7 日