

信用评级公告

联合〔2021〕8594号

联合资信评估股份有限公司通过对中国航空集团有限公司及其拟面向专业投资者公开发行的 2021 年公司债券（第一期）的信用状况进行综合分析和评估，确定中国航空集团有限公司主体长期信用等级为 AAA，中国航空集团有限公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

评级总监：



二〇二一年九月八日

中国航空集团有限公司

2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）

信用评级报告

评级结果：

发行人主体长期信用等级：AAA

本期债券信用等级：AAA

评级展望：稳定

债项概况：

本期债券发行规模：不超过 30.00 亿元（含）

本期债券期限：5 年

偿还方式：每年付息一次，到期一次还本

募集资金用途：偿还公司到期债务

评级时间：2021 年 9 月 8 日

本次评级使用的评级方法、模型：

名称	版本
航空运输企业信用评级方法	V3.0.201907
航空运输企业主体信用评级模型（打分表）	V3.0.201907

注：上述评级方法和评级模型均已在联合资信官网公开披露

本次评级模型打分表及结果：

指示评级	a	评级结果		AAA
评价内容	评价结果	风险因素	评价要素	评价结果
经营风险	B	经营环境	宏观和区域风险	2
			行业风险	3
		自身竞争力	基础素质	1
			企业管理	2
			经营分析	2
财务风险	F4	现金流	盈利能力	5
			现金流量	2
			资产质量	3
		资本结构		2
		偿债能力		4
调整因素和理由				调整子级
外部支持				5

注：经营风险由低至高划分为 A、B、C、D、E、F 共 6 个等级，各级因子评价划分为 6 档，1 档最好，6 档最差；财务风险由低至高划分为 F1-F7 共 7 个等级，各级因子评价划分为 7 档，1 档最好，7 档最差；财务指标为近三年加权平均值；通过矩阵分析模型得到指示评级结果

评级观点

中国航空集团有限公司（以下简称“公司”）作为国务院国资委直属国内三大航空集团之一，在机队规模、品牌影响力、航线资源及政府支持等方面保持显著优势，持续获得航线补贴、财政补贴和税费返还等方面的有力外部支持。同时，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）也关注到新冠肺炎疫情的冲击及对联营企业的投资出现亏损使得公司出现较大亏损、公司整体债务负担较重、短期债务增长较快等因素对公司信用水平带来的不利影响。

公司 EBITDA 及经营活动现金流入量对本期债券的覆盖程度高，经营活动现金流量净额对本期债券的覆盖程度较高。

随着新冠肺炎疫情得到控制，居民出行意愿有望回升，公司经营状况将随之得到改善。联合资信对公司的评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用状况和本期债券偿还能力的综合评估，联合资信认为，公司主体偿债风险极低，本期债券到期不能偿还的风险极低。

优势

1. **公司保持突出的行业地位。**作为国务院国资委直属的三大航空集团之一，公司在航线资源、品牌影响力和机队规模等方面保持突出优势。
2. **公司持续获得有力的外部支持。**民航业是国民经济的重要支柱产业，持续获得国家扶持。2018—2020 年及 2021 年 1—3 月，公司持续获得航线补贴、财政补贴和税费返还等方面的有力外部支持。
3. **资本实力提升。**2020 年及 2021 年上半年，公司分别获得财政部拨付的资本金 2.00 亿元和 10.00 亿元，公司实收资本增至 167.43 亿元。

关注

1. **新冠肺炎疫情的冲击及对联营企业的投资出现亏损使得公司出现较大亏损。**2020 年，受新冠肺炎疫情影响，重要子公司中国国际航空股份有限公司经营业绩受到冲

分析师：杨廷芳 (R0040219010001)

郭雄飞 (R0040220010003)

邮箱：lianhe@lhratings.com

电话：010-85679696

传真：010-85679228

地址：北京市朝阳区建国门外大街2号

中国人保财险大厦17层(100022)

网址：www.lhratings.com

击，加之对联营企业的投资出现亏损，公司出现较大亏损。2021年上半年公司经营状况大幅回升，但仍较疫情前经营水平存在一定差距。联合资信将持续关注公司业务运营的恢复情况。

2. **公司整体债务负担较重，短期债务增长较快。**公司自2019年起执行新租赁准则，使得当年债务水平有所提升。自疫情爆发以来，公司加大融资力度，且部分债务融资工具逐步到期，短期债务规模持续较快增长，公司整体债务负担较重。截至2021年3月末，公司有息债务1873.48亿元，其中短期债务657.97亿元。

主要财务数据：

合并口径				
项目	2018年	2019年	2020年	2021年3月
现金类资产（亿元）	88.70	107.99	82.31	118.00
资产总额（亿元）	2646.48	3157.87	3071.13	3122.23
所有者权益（亿元）	1105.95	1127.07	974.87	918.57
短期债务（亿元）	409.79	401.78	591.52	657.97
长期债务（亿元）	662.48	1160.76	1174.15	1215.52
全部债务（亿元）	1072.27	1562.53	1765.67	1873.48
营业总收入（亿元）	1394.11	1431.10	791.02	170.33
利润总额（亿元）	101.34	102.53	-146.82	-79.37
EBITDA（亿元）	282.29	382.81	124.68	--
经营性净现金流（亿元）	314.56	378.07	41.14	-8.92
营业利润率（%）	16.00	17.09	-2.45	-21.50
净资产收益率（%）	7.42	7.31	-13.50	--
资产负债率（%）	58.21	64.31	68.26	70.58
全部债务资本化比率（%）	49.23	58.10	64.43	67.10
流动比率（%）	29.07	29.78	24.84	28.98
经营现金流动负债比（%）	40.22	47.39	4.81	--
现金短期债务比（倍）	0.22	0.27	0.14	0.18
EBITDA利息倍数（倍）	7.68	6.50	2.10	--
全部债务/EBITDA（倍）	3.80	4.08	14.16	--
本部（母公司）				
项目	2018年	2019年	2020年	2021年3月
资产总额（亿元）	299.84	342.88	338.60	333.36
所有者权益（亿元）	206.93	212.20	215.85	214.77
全部债务（亿元）	78.00	116.00	102.00	103.35
营业收入（亿元）	3.41	3.28	2.21	0.45
利润总额（亿元）	7.33	10.24	2.51	-0.54
资产负债率（%）	30.99	38.11	36.25	35.57
全部债务资本化比率（%）	27.38	35.34	32.09	32.49
流动比率（%）	45.87	26.21	13.08	8.83
经营现金流动负债比（%）	0.74	1.08	6.98	--

注：1. 本报告中部分合计数与各相加数之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；除特别说明外，均指人民币；2. 本报告合并口径其他流动负债中的短融、超短融计入短期债务，一年内到期的非流动负债计入短期债务时已剔除一年内到期的递延收益、一年内到期的预计负债和一年内到期的长期应付款-其他，长期应付款中应付融资租赁款/租赁负债均已计入长期债务，母公司其他流动负债付息部分计入短期债务；3. 本报告计算收入相关指标若未特殊说明，所用收入均指营业总收入；4. 2021年一季度财务报表未经审计

资料来源：联合资信根据公司财务数据及公司提供整理

主体评级历史：

主体级别	评级展望	评级时间	项目小组	评级方法/模型	评级报告
AAA	稳定	2021/06/29	杨廷芳 郭雄飞	航空运输企业信用评级方法 V3.0.201907 航空运输企业主体信用评级模型 (打分表) V3.0.201907	阅读全文
AAA	稳定	2016/10/14	周旭 张雪	(原联合信用评级有限公司) 航空 运输企业信用分析要点	阅读全文

注：上述历史评级项目的评级报告通过报告链接可查阅；2019年8月1日之前的评级方法和评级模型均无版本编号

声 明

一、本报告引用的资料主要由中国航空集团有限公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）对这些资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。

二、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。如有利益冲突情形，请按照公司要求披露。

三、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则，符合真实性、准确性、完整性要求。

四、本报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因该公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

五、本报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议。

六、本次信用评级结果仅适用于本次（期）债项，有效期为本次（期）债项的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

分析师：  郭城飞

联合资信评估股份有限公司

中国航空集团有限公司

2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）

信用评级报告

一、主体概况

中国航空集团有限公司（以下简称“公司”）前身系中国民用航空局北京管理局飞行总队。1988 年 7 月，按照中国民用航空运输业体制改革方案，中国国际航空公司正式成立，并承接了中国民用航空局北京管理局飞行总队的业务。2002 年 10 月，根据《国务院关于组建中国航空集团公司有关问题的批复》（国函〔2002〕62 号）等文件，中国国际航空公司联合中国西南航空公司、中国航空总公司组建成立中国航空集团公司，设立时注册资本为 66.71 亿元。2017 年 12 月，根据国务院国有资产监督管理委员会（以下简称“国务院国资委”）《关于中国航空集团公司改制有关事项的批复》（国资改革〔2017〕1182 号），中国航空集团公司由全民所有制企业改制为国有独资公司，改制后公司名称变更为现名，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责，注册资本变更为 155.00 亿元。2019 年 8 月，国务院国资委将其持有的公司 10.00% 股权无偿划转至社保基金会，划转完成后，国务院国资委和社保基金会分别持有公司 90.00% 和 10.00% 股权。2020 年和 2021 年上半年，财政部分别对公司增资 2.00 亿元和 10.00 亿元，增资完成后，国务院国资委和社保基金会分别持有公司 90.72% 和 9.28% 股权，股权划转及增资事项尚未完成工商变更登记。截至 2021 年 6 月末，公司注册资本 155.00 亿元，实收资本 167.43 亿元，国务院国资委为公司控股股东及实际控制人。

公司主要从事航空运输、飞机租赁和航空器材及设备的维修等业务。

截至 2021 年 6 月末，公司本部设规划发展部、人力资源部、财务部和资产管理部等职

能部门。截至 2021 年 3 月末，公司纳入合并范围的二级子公司 8 家。公司纳入合并范围的子公司中包含 1 家上市公司：中国国际航空股份有限公司（以下简称“国航股份”；证券简称“中国国航”，证券代码 601111；公司对其直接持股 40.98%，通过全资子公司间接持有 10.72% 的股权，合计持股 51.70%）。

截至 2020 年末，公司合并资产总额 3071.13 亿元，所有者权益 974.87 亿元（少数股东权益 460.43 亿元）。2020 年，公司实现营业收入 789.99 亿元，利润总额-146.82 亿元。

截至 2021 年 3 月末，公司合并资产总额 3122.23 亿元，所有者权益 918.57 亿元（少数股东权益 430.12 亿元）。2021 年 1—3 月，公司实现营业收入 170.33 亿元，利润总额-79.37 亿元。

公司注册地址：北京市顺义区天柱路 30 号院 1 号楼-1 至 9 层 101-C709；法定代表人：宋志勇。

二、本期债券概况及募集资金用途

根据证监许可〔2019〕2474 号文件，公司可在我国境内向专业投资者公开发行总额不超过 160 亿元（含）的公司债券。第一期已于 2019 年 12 月发行，发行金额 30.00 亿元。本期债券名称为“中国航空集团有限公司 2021 年面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）”，为同一注册额度下第二期（2021 年第一期），发行规模为不超过 30.00 亿元（含），债券期限为 5 年，本期债券采用单利按年计息，不计复利，每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。

本期债券募集资金扣除相关发行费用后拟全部用于偿还到期债务。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观政策环境和经济运行情况

2020 年，新冠肺炎疫情的全球大流行对各国经济和贸易造成严重冲击，全球经济陷入深度衰退。中国宏观政策加大逆周期调节力度对冲疫情负面影响，以“六稳”“六保”为中心，推动经济逐季复苏，GDP 全年累计增长 2.30%¹，成为全球主要经济体中唯一实现正增长的国家，GDP 首次突破百万亿大关，投资超越消费再次成为经济增长的主要驱动力。

2021 年上半年，中国宏观政策保持连续性、稳定性，经济持续稳定恢复、稳中向好。积极的财政政策兜牢基层“三保”底线，发挥对优化经济结构的撬动作用。稳健的货币

政策保持流动性合理充裕，强化对实体经济、重点领域、薄弱环节的支持。

经济持续稳定修复。2021 年上半年，中国国内生产总值 53.22 万亿元，不变价累计同比增长 12.70%，两年平均增长 5.31%，较一季度加快 0.31 个百分点，低于 2019 年上半年水平。分产业看，第三产业仍是经济修复的主要拖累。具体看，上半年第一、二产业增加值两年平均增速分别为 4.29%和 6.12%，均已经高于疫情前 2019 年上半年的水平（2019 年上半年分别为 3.10%和 5.00%），恢复情况良好；而第三产业上半年两年平均增速为 4.89%，远未达到 2019 年上半年 7.2%的水平，恢复空间仍然较大，主要是上半年局部性疫情反复出现抑制了服务业的修复进程。

表 1 2018 - 2021 年上半年中国主要经济数据

指标名称	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年上半年 (括号内为两年平均增速)
GDP (万亿元)	91.93	98.65	101.60	53.22
GDP 增速 (%)	6.75	6.00	2.30	12.70 (5.31)
规模以上工业增加值增速 (%)	6.20	5.70	2.80	15.90 (6.95)
固定资产投资增速 (%)	5.90	5.40	2.90	12.60 (4.40)
社会消费品零售总额增速 (%)	8.98	8.00	-3.90	23.00 (4.39)
出口增速 (%)	9.87	0.51	3.63	38.60
进口增速 (%)	15.83	-2.68	-0.64	36.00
CPI 同比 (%)	2.10	2.90	2.50	0.50
PPI 同比 (%)	3.50	-0.30	-1.80	5.10
城镇调查失业率 (%)	4.90	5.20	5.20	5.00
城镇居民人均可支配收入增速 (%)	5.60	5.00	1.20	10.70
公共财政收入增速 (%)	6.20	3.80	-3.90	21.80
公共财政支出增速 (%)	8.70	8.10	2.80	4.50

注：1. GDP 总额按现价计算；2. 出口增速、进口增速均以美元计价统计；3. GDP 增速、规模以上工业增加值增速、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，其余指标增速均为名义增长率；4. 城镇调查失业率指标值为期末数

资料来源：联合资信根据国家统计局和 Wind 数据整理

从三大需求看，消费虽然是上半年经济增长的主要拉动力，但仍然弱于 2019 年水平，是掣肘 GDP 增速的主要因素。2021 年上半年，中国社会消费品零售总额累计实现 21.19 万亿元，同比增长 23.00%，两年平均增长 4.39%（2019 年上半年为 8.40%），与疫情前水平仍

有一定差距，但在居民人均收入增速逐步回升的趋势下消费呈现温和复苏的态势。固定资产投资继续修复。2021 年上半年，全国固定资产投资（不含农户）累计完成 25.59 万亿元，同比增长 12.60%，6 月份环比增长 0.35%；两年平均增长 4.40%，比一季度加快 1.50 个百分点，

¹ 文中 GDP 增长均为实际增速，下同。

低于疫情前 2019 年上半年水平。海外产需缺口支撑中国出口增长。2021 年上半年，中国货物贸易进出口总值 2.79 万亿美元，进出口规模创历史同期最高水平。其中，出口 1.52 万亿美元，增长 38.60%；进口 1.27 万亿美元，增长 36.00%；贸易顺差 2515.20 亿美元。

上半年 CPI 温和上涨，PPI 持续上涨但 6 月涨幅略有回落。2021 年上半年，全国居民消费价格（CPI）累计同比上涨 0.50%，处于近年来较低的水平，整体呈现逐月上升的态势；全国工业生产者出厂价格（PPI）累计同比上涨 5.10%。分月看，受国际大宗商品价格上涨与上年低基数等因素影响，1—5 月 PPI 同比涨幅逐月走高至 9.00%；6 月涨幅小幅回落至 8.80%，主要是由于上游三黑一色行业价格 6 月小幅回落。PPI 同比持续上涨，加大了制造业的成本负担和经营压力。

2021 年上半年，社融存量同比增速整体呈下行趋势；截至 6 月末，社融存量同比增速与上月末持平，维持在 11.00%。上半年新增社融 17.74 万亿元，虽同比少增 3.09 万亿元，但仍为仅次于上年一季度的历史同期次高值，反映出上半年实体经济融资需求较为旺盛。从结构来看，人民币贷款是支撑上半年社融增长的主要原因，企业、政府债券净融资和非标融资则是上半年新增社融的主要拖累项。货币供应方面，上半年 M1 同比增速持续回落，M2 同比增速先降后升。二季度以来 M2-M1 剪刀差继续走阔，主要是由于房地产销售降温、原材料价格上涨造成企业现金流压力使得 M1 增速下行所致。此外，上半年财政存款同比多增 5015.00 亿元，财政支出力度不及上年同期，拖累了 M2 的增长。

上半年财政收入进度较快，支出节奏放缓。上半年全国一般公共预算收入 11.71 万亿元，同比增长 21.80%，同比增速较高主要是去年同期收入基数较低和当前工业生产者价格上涨较快，同时反映了中国经济恢复取得明显成效；收入进度达到全年预算的 59.25%。上半年财政

收入增速较快，从结构上看，全国税收收入 10.05 万亿元，同比增长 22.50%；非税收入 1.67 万亿元，同比增长 17.40%。其中，在经济逐步复苏的背景下，增值税和所得税等大税种实现高增长，土地与房地产相关税收承压。支出方面，上半年全国一般公共预算支出 12.17 万亿元，同比增长 4.50%，支出进度仅为全年预算的 48.65%，支出进度较慢。上半年，全国政府性基金预算收入 3.91 万亿元，同比增长 24.10%。其中国有土地使用权出让收入 3.44 万亿元，同比增长 22.40%，土地出让金收入增速明显放缓；全国政府性基金预算支出 4.17 万亿元，同比下降 7.80%，主要是受专项债发行缓慢影响。

2021 年上半年就业形势总体不断改善，居民可支配收入恢复性增长。一季度受春节因素和部分地区散发疫情影响，各月调查失业率相对较高；二季度劳动力市场继续回暖，企业用工需求增加，城镇调查失业率连续下降至 6 月的 5.00%，低于上年同期 0.70 个百分点。上半年全国城镇调查失业率均值为 5.20%，低于 5.50%左右的政府预期目标。上半年，城镇居民人均可支配收入 24125 元，同比名义增长 11.4%，扣除价格因素，实际增长 10.7%，维持恢复性增长势头。

2. 宏观政策和经济前瞻

鉴于当前全球疫情仍在持续演变，外部环境更趋复杂严峻，国内经济恢复仍然不稳固、不均衡，未来宏观政策仍将维持稳定性、连续性、可持续性，保持经济运行在合理区间。积极的财政政策提升政策效能，兜牢基层“三保”底线，合理把握预算内投资和地方政府债券发行进度，推动今年底明年初形成实物工作量。稳健的货币政策要保持流动性合理充裕，助力中小企业和困难行业持续恢复。增强宏观政策自主性，保持人民币汇率在合理均衡水平上基本稳定。做好大宗商品保供稳价工作。

2021 年上半年中国经济稳定修复，工业生产、出口表现强势，局部性疫情对服务业影响

仍然较大。德尔塔病毒加大了下半年经济增长的不确定性，但未来随着疫苗接种范围的扩大，疫情对经济的影响或将逐步减弱，前期表现较弱的消费和制造业投资有望发力，经济有望继续稳健增长，经济增长重心回归内需，但国内散点疫情的反复可能会对个别月份的经济数据带来扰动。

具体看，未来随着疫情防控的常态化，服务业及居民消费支出将继续修复，芯片短缺逐步缓解将推动汽车销售好转，消费有望持续温和复苏。固定资产投资仍处于修复过程中，受调控政策影响，下半年房地产投资增速大概率呈现下行趋势；受制于资金来源以及逆周期调节必要性的下降，基建投资未来扩张空间有限，预计基建投资保持低速增长；在信贷政策支持、产能利用率处于高位、效益不断改善等有利于制造业投资恢复的多方面因素的支撑下，制造业投资增速有望进一步加快，成为下半年固定资产投资增长的主要拉动因素。在上年下半年较高基数、海外疫情与需求扩张的不确定、替代效应减弱等因素影响下，下半年出口承压，同比增速或将放缓。

四、行业及区域经济环境

航空运输业凭借其高速、便捷等特点在交通运输体系中发挥重要作用。中国航空运输业垄断竞争特点明显，受益于政策利好，多元化竞争逐步增强。航油、汇率价格波动是影响航空运输企业盈利水平的重要因素，突发事件对航企持续经营影响重大。2020年初爆发的新型冠状病毒肺炎疫情对航空运输业产生负面影响，随着国内疫情的控制和疫苗的推广，2020年下半年以来国内航空运输行业需求明显改善，2021年一季度以来国内航空运输业持续复苏，整体发展前景向好，但境外疫情的蔓延对国际航线的不利影响仍在持续。考虑航空需求的持续性及宏观经济恢复向好趋势，预计航空运输业增长的长期趋势不变，航空运输业展望为稳定，维持航空运输行业评级为风险一般。

(1) 行业概况

航空运输作为交通运输系统的重要组成部分，在运输活动中扮演了重要角色。航空运输业为周期性行业，其增长与GDP增长具有较高的正相关性。根据发达国家经验，在居民收入突破一定水平后，航空业年均增速将是GDP增速的1.5~2倍，且行业成长期长达30~40年。疫情发生前，随着经济增长及居民收入水平提升，中国航空客货运输量逐年增加，航空运输业凭借其高效、便捷等特点，在交通运输体系中发挥重要作用。但航空运输业受突发事件影响大，2020年初爆发的新冠肺炎疫情对航空运输行业产生了严重冲击。

2020年1月起，新冠肺炎疫情在国内快速传播，导致航班大量停飞，全球蔓延趋势逐步加剧，亚洲、欧洲、美洲等多地为阻止疫情进一步扩散，陆续采取了出行限制措施，导致全球航空需求锐减。根据《中国民航2020年12月份主要生产指标统计》，2020年1—12月，中国民航业累计完成运输总周转量798.5亿吨公里，同比下降38.3%，增速较上年下降45.5个百分点。客运市场方面，完成旅客周转量6311.2亿人公里，同比下降46.1%，增速较上年下降55.4个百分点；其中国内航线同比下降31.1%，国际航线同比下降86.1%；全年完成旅客运输量4.2亿人次，连续15年稳居世界第二。货运方面，2020年全行业实现货邮周转量240.2亿吨公里，同比下降8.7%，增速较上年下降9.0个百分点。

在国内新冠肺炎疫情逐步控制，经济生产生活逐步恢复的背景下，我国民航业自2020年5月开始逐步恢复，单月旅客周转量逐步回升，受冬季疫情反复影响，自2020年11月又有所回落。2021年1月以来，随着疫情的防控、疫苗的推广以及复工复产的持续推进，国内航空客货运需求逐渐恢复。2021年一季度，中国民航共完成运输总周转量203.0亿吨公里、旅客运输量1.02亿人次、货邮运输量178.2万吨，同比分别增长22.8%、37.5%和28.7%，分别恢

复至 2019 年同期的 65.6%、63.4%和 106.2%。同期，航空运输业仍持续亏损，但亏损程度较上年同期有所收窄。2021 年一季度，航空运输业全行业累计实现营业收入 878.8 亿元，同比减少 1.1%，航空运输业全行业累计亏损达

300.5 亿元，同比减亏 45.8 亿元。由于国际疫情持续扩散，国际航空限制政策仍较严格，国际客运供应量预计仍将维持低位。

(2) 行业政策

表 2 近年来航空运输行业主要政策梳理

发布日期	发布单位	政策或会议名称	政策要点
2017 年 1 月	中国民用航空局（以下简称“民航局”）	《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》	国航内航线起降费整体提高 10%左右、安检费提高 40%至 50%、停场费提高 5%至 10%、客桥费提高 100%，出租类业务定价市场化、一类机场地服收费市场化、二类机场地服基础服务收费标准提高 20%左右
2017 年 12 月	民航局、国家发改委	《民用航空国内运输市场价格行为规则的通知》	头等舱、公务舱旅客运价实行市场调节价；经济舱旅客运价根据不同航线市场竞争状况分别实行市场调节价、政府指导价，货物运价实行市场调节价，并公布运价制定上限和基准价公式
2018 年 1 月	民航局、国家发改委	《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》	5 家以上（含 5 家）航空运输企业参与运营的国内航线，国内旅客运价实行市场调节价，由航空运输企业依法自主制定
2018 年 1 月	交通运输部	《国内投资民用航空业规定》	国有投资主体和非国有投资主体可以单独或者联合投资民用航空业，对国内投资需要特别管理的公共航空运输企业应当保持国有控股或者国有相对控股，其中，国有相对控股应当由单一国有投资主体及其控股企业相对控股
2019 年 5 月	民航局	《关于统筹推进民航降低成本工作的实施意见》	将向航空公司收取的民航发展基金征收标准，在现行基础上下调 50%；要降低航空煤油销售价格；暂停与飞机起降费相关的收费标准上浮，下调货运航空公司机场收费标准
2020 年 2 月	财政部、国家发改委	《关于新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间免征部分行政事业性收费和政府性基金的公告》	免征航空公司应缴纳的民航发展基金
2020 年 3 月	财政部、民航局	《关于民航运输企业新冠肺炎疫情防控期间资金支持政策的通知》	疫情防控期间（2020 年 1 月 23 日至 2020 年 6 月 30 日），中央财政对执飞国际定期客运航班的中外航空公司，以及执行重大运输飞行任务的航空公司给予资金支持，共飞国际定期客运航班每座公里给予补贴 0.0176 元，独飞航班每座公里 0.0528 元，执行重大运输飞行任务的航班疫情结束后据实结算，按运输成本给予适当补贴
2020 年 10 月	交通运输部	《国际航空运输价格管理规定》	国际航空运价按照我国政府与外国政府签订的航空运输协定、协议，分别实行核准管理或者备案管理；核准或者备案的范围分别为旅客公布运价中的旅客普通运价和货物公布运价中的普通货物运价。对于协定、协议未要求核准或备案的国际运价，交由航空运输企业自主决定
2020 年 11 月	民航局、国家发改委	《关于进一步深化民航国内航线运输价格有关问题的通知》	3 家以上（含 3 家）航空运输企业参与运营的国内航线，国内运价实行市场调节价，由航空运输企业依法自主制定
2021 年 1 月	民航局	《〈外商投资民用航空业规定〉及其补充规定废止》	民航外资政策管理方式由正面清单模式转向负面清单模式
2021 年 3 月	国务院	《2021 年政府工作报告》	民航发展基金航空公司征收标准降低 20%
2021 年 3 月	财政部、海关总署	《关于 2021—2030 年支持民用航空维修用航空器材进口税收政策的通知》	自 2021 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日，对民用飞机整机设计制造企业、国内航空公司、维修单位、航空器材分销商进口国内不能生产或性能不能满足需求的维修用航空器材，免征进口关税

资料来源：联合资信根据公开资料整理

价格改革方面，2017 年 12 月、2018 年 1 月、2020 年 10 月和 11 月，民航局、国家发展和改革委员会及交通运输部陆续下发文件，明确了国内和国际运价管理方式，完善运价形成机制，并逐步放开航空公司对部分航线的自主定价权。民航局价改频率加快，未来市场化趋

势明显。对行业整体而言，在全行业运力持续上升以及需求旺盛的背景下，机票价格上限的逐步放开将更加有利于全行业收入规模的提升，基于三大航线资源的比较优势，其运营效率未来有望提升。

成本方面,2017年1月民航局发布了机场收费的调整方案,该方案自2017年4月起实施,起降及停机费用占航空公司航空业务成本的15%左右,收费标准上调后,航空公司成本将有所增加,对其盈利能力有一定影响,但影响整体可控。2019年5月民航局统筹推进降低航空公司成本的工作,主要是减税降费、适度调减机场服务性收费等,有助于缓解航空公司成本负担和提升行业发展活力。2021年3月财政部和海关总署下发文件,提出减免航空维修用航空器材进口关税,进一步缓解航空公司的成本负担。

所有制改革方面,2018年1月,交通运输部发文提出放宽中国国航(股票代码:601111.SH)、中国南方航空股份有限公司(以下简称“南方航空”,股票代码:600029.SH)和中国东方航空股份有限公司(以下简称“东方航空”,股票代码600115.SH)三家航空公司(简称“三大航空”)的股权结构至国有相对控股,民航业混改拉开序幕。此次改革,在政策上为三大航进一步吸收包括社会资本在内的各类资本投资提供了一定的空间。2017年,三大航控股股东中国航空集团有限公司(以下简称“国航集团”)、中国南方航空集团有限公司(以下简称“南航集团”)、中国东方航空集团有限公司(以下简称“东航集团”)相继宣布完成公司制改制,由全民所有制企业改制为国有独资企业,由国务院国资委履行出资人职责。改制将有助于进一步形成有效制衡的公司法人治理结构和灵活高效的市场化经营机制。

疫情防控方面,2020年,财政部、民航局发文提出在疫情防控期间免征航空公司应缴纳的民航发展基金,对执飞重大运输飞行任务的航空公司进行适度补贴。2021年3月,政府工作报告中提出将民航发展基金航空公司征收标准降低20%,对减少因疫情造成的航空运输行业损失有积极作用。

(3) 行业发展

2020年受新冠疫情影响,航空运输业飞行利用率和运营效率同比均有所下降。

从国内航空市场的飞机投放看,随着飞机

购买订单的逐步到位,中国运输机队规模(期末在册架数)从2010年的1597架增加到2019年底的3818架,但2019年末飞机架数增速回落至4.91%。根据各航空公司未来飞机购买计划,预计未来中国飞机进口量仍将保持一定规模。

从飞机利用率看,2018—2020年,民航运输飞机平均日利用率大幅下降,分别为9.36小时、9.33小时和6.5小时。

从运营效率看,2020年受新冠肺炎疫情管控影响,中国民航正班客座率和正班载运率较上年大幅下降,上述指标分别为72.9%和66.5%,较上年分别下降10.2个百分点和5.1个百分点。

(4) 行业竞争

由于航空运输业投资巨大,资金、技术、风险高度密集,投资回收周期长,政府对航空运输主体资格限制较严,市场准入门槛高,加之历史原因,使得航空运输业在发展过程中形成一定垄断。目前,中国航空运输业呈现“三强为主、地方为辅、外航渗透”的格局。根据民航局统计数据,截至2019年末,中国共有运输航空公司62家。其中,国有控股公司48家,民营和民营控股公司14家;全货运航空公司9家,中外合资航空公司10家,上市公司8家。

按照控股股东背景区分,国内航空公司可以分为中央控股、地方控股和民间资本三大类。其中中央控股公司实力最为雄厚,机队规模大,获取的补贴及财政支持力度大,且在新增航线、航权资源获取方面具有突出的相对优势。代表企业为三大航。

从三大航数据比较看,三大航在营业收入、利润总额及机队规模方面均处于行业前列,反映出民用航空领域的高度垄断竞争格局。从财务及经营指标看,中国国航、南方航空及东方航空分别为国航集团、南航集团和东航集团的核心子公司,在收入、机队规模、运力、运营效率等方面差距较小,稳居国内航空公司第一梯队,是国内民航市场的主要参与者。三家企业总部分别设立在北京、广州及上海,业务范围分别辐射环渤海经济圈、珠三角经济圈及长三角经济圈,客货流需求稳定。良好的区位设置及政府的

持续政策支持，是三大航逐步形成垄断优势的重要原因。另一方面，三大航也都存在单机运营效率偏低、债务负担重等负面因素。

表 3 2020 年三大航空公司运营及财务指标

项目	中国国航 601111.SH	东方航空 600115.SH	南方航空 600029.SH
运营指标			
可用座公里（亿客公里）	1560.61	1520.66	2147.22
机队规模（架）	707	734	867
飞机日利用率（小时）	6.34	5.89	7.02
平均客座率（%）	70.38	70.54	71.46
平均载运率（%）	56.09	56.71	61.39
每客公里收益（元）	0.507	0.492	0.46
财务指标			
资产总额（亿元）	2840.71	2824.08	3261.15
营业收入（亿元）	695.04	586.39	925.61
政府补助（亿元）	40.76	53.48	41.79
利润总额（亿元）	-184.75	-164.81	-151.86
经营性净现金流（亿元）	14.08	12.11	90.49
主营业务毛利率（%）	-8.82	-20.74	-3.11
资产负债率（%）	70.50	79.85	73.98

注：1. 东方航空在计算单位收益指标时相应收入包含合作航线收入和燃油附加费；2. 上表中的政府补助来自于审计报告中的“其他收益”
资料来源：联合资信根据三大航年报整理

国内航空公司中，除三大航以外，作为第二梯队有厦门航空有限公司等综合竞争实力较强的地方性航空公司。近年来，政策利好下，以春秋航空股份有限公司、上海吉祥航空股份有限公司等为代表的民营航空公司凭借其市场化运作、机制灵活等特点得到快速发展。但受到新冠肺炎疫情的影响，大部分航空公司在 2020 年均处于亏损状态，股东支持力度高、资本实力强的

航空公司将获得更明显的竞争优势。

（5）主要供求因素

航油价格波动

油价走势是航空公司盈利的最大不确定因素，航油也是航空业的最大成本，约占运营总成本的 20%~50%左右。国际原油价格波动以及发改委对国内航油价格的调整，都会对航空公司的盈利造成较大的影响。

图 1 近年航油价格和原油价格走势



资料来源：Wind 资讯

2016 年 2 月航空煤油价格跌至 2543 元/吨的低点,之后油价整体呈波动上升态势,到 2018 年 11 月初达到阶段性高点。2018 年四季度,国际油价出现暴跌趋势。随着 2019 年初 OPEC 推动新一轮减产,国际油价反弹且呈单边上涨走势,进入二季度以后,美国加征关税导致中美贸易关系紧张,全球经济数据不佳,石油需求增长减缓,美国页岩油行业扩大产量利空油价,国际原油价格快速回跌,三季度中东关系紧张石油设施屡次受袭,原油价格出现短暂反弹,四季度 OPEC 做出 2020 年深化减产决定,原油价格再次上涨,但受制于需求疲软和供给过剩担忧,上涨空间受限,2019 年国际油价呈现宽幅震荡格局。2020 年以来,新冠肺炎疫情在全球蔓延,原油需求大幅压减,此外随着减产协议于 3 月

到期,沙特扩大产量并压低油价,国际原油供求迅速失衡,导致价格暴跌。2020 年下半年,随着新减产协议的达成,国际原油市场供应端逐步收紧,越来越多的国家在防控疫情的同时启动复工复产,原油需求回暖,国际油价逐步上涨。未来,在全球政治格局复杂多变、经济下行压力加大以及新冠肺炎疫情的影响下,国际原油供给端和需求端存在不确定性,航空运输企业仍需面临油价波动的影响。

人民币汇率变化

航空公司在境外购买和租赁飞机、国外机场采购航油等业务时通常都以外汇结算,以上支出直接受到人民币汇率变动影响。对于经营国际航线的航空公司,由于机票销售涉及到多种货币,这部分收入也会受到汇率影响。

图 2 近年人民币兑美元汇率走势图



资料来源:联合资信根据公开数据整理

自 2015 年 8 月 11 日中国对人民币汇率中间价形成机制进行改革以来,人民币兑美元汇率出现大幅贬值,趋势持续至 2016 年 12 月末。2017 年,人民币汇率先贬后升,人民币兑美元汇率中间价全年大幅升值 6.1%。2018 年呈波动下降走势。2019 年,中国仍然面临贸易局势不确定的影响,经济下行压力持续加大,人民币贬值压力加大,全年贬值 4.1%。2020 以来,受新

冠肺炎疫情爆发影响,美联储实施 unlimited、开放式量化宽松政策,国际外汇市场出现了大幅波动,受益于国内经济逐步复苏,货币政策保持稳健,人民币市场化改革与金融改革开放效果逐步释放等因素影响,人民币兑美元汇率呈升值走势。未来长期汇率走势仍取决于美联储加息、中美贸易关系、国内改革实施进程、货币政策调整、新冠疫情防控等多方面因素。航空企业将继续

续面临汇率波动风险。

高速铁路网建设的替代影响

随着中国高速铁路网的日臻完善，高速铁路凭借其准点率及频率高、客公里票价相对较低等特点，在 3 小时以内、800 公里以下的短途市场对航空运输分流影响明显。据民航局航空安全技术中心最新的统计，中国年旅客运输量 50 万以上的航线主要分布在东中部地区，网络密度由东向西递减。而目前正在建设的高速铁路网大多集中在东中部地区，这与民航市场形成了直接的替代和竞争。

从欧洲高铁与航空竞争的结果来看，3 小时以内 800 公里以下短途市场，铁路占绝对优势；而 800 公里以上的长途市场仍主要由航空公司控制；而铁路和航空也通过空铁联运的模式从竞争走向了合作。联合资信认为，中国的旅客运输市场也将出现类似的格局，随着 300 公里时速的高速铁路网的逐渐建成，航空业在短途市场将面临分流的风险。综合分析，短期内高铁由于仍在建设期中，对航空运输的冲击可控；且随着民航局 2016 年 11 月起放开 800 公里以下及 800 公里以上与高铁动车组列车形成竞争航线运输票价，航空公司与高铁在短距离运输上的价格差异有望收窄。但高速铁路网的形成仍将对国内航空市场带来较大冲击。因此，从长期发展潜力来看，航线网络相对均衡的航空公司更具竞争优势。

突发性事件影响

航空运输业易受战争、恐怖事件、安全事故、疫情等突发性事件及政治与外交关系的影响，面临的不确定性较多且风险因素分散。如 2020 年初爆发的新冠肺炎疫情对航空运输行业产生了严重冲击，国内航空公司大幅亏损，2020 年全年全球 34 家航空公司宣布破产。此外，重大空难不仅使得行业景气度承压，部分涉事航空公司业务及航权也将受到较大影响。另外，国际政局的动荡及国家间关系的亲疏变化对航企国际航线业务开展影响重大。随着各国对环境保护的日益重视，征收碳排放税等环保措施的执行也将对航空公司运营产生影响。

(6) 未来发展

短期来看，随着国内疫情的控制和疫苗的推广，航空运输行业需求明显改善，2021 年一季度，我国经济实现“开门红”，GDP 较上年同期增长 18.3%。一季度以来国内航空运输业持续复苏，整体发展前景向好，但境外疫情蔓延对国际航线负面影响仍持续。中长期看，中国经济作为世界第二大经济体的经济发展韧性较强，扩大内需和消费升级带来市场成长空间，伴随着航空市场供需的改善、航线网络的完善、民航政策的落实，国家、金融机构的政策支持，航空运输业仍将保持一定的景气度。国内航空公司所处的大环境中存在机遇也面临挑战，拥有航线网络优势、区位优势以及经营稳健的航空公司具有较强的综合竞争力和抗风险能力，可获得长足发展。整体看，航空运输业行业展望为稳定，维持航空运输行业评级为风险一般。

五、基础素质分析

1. 股权状况

历经股权划转及增资，截至 2021 年 6 月末，公司注册资本 155.00 亿元，实收资本 167.43 亿元，国务院国资委和社保基金会分别持有公司 90.72%和 9.28%股权，国务院国资委为公司实际控制人，股权划转及增资事项尚未完成工商变更登记。

2. 企业规模及竞争力

作为国务院国资委直属的三大航空集团之一，公司在航线资源、品牌影响力和机队规模等方面保持突出优势。

公司是国务院国资委直属的三大航空集团之一，航空主业由子公司国航股份负责运营，公司合计持有国航股份 51.70%股份。

公司以北京首都国际机场为主基地，坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，目前形成了以北京为超级枢纽，以成都为国际枢纽，以上海和深圳门户为核心的四角菱形航线网络结构。公司机队结构与航线网络匹配，且定位于中高端公商务主流旅客市场，

产品和服务认可度高。

从航线分布上看,截至2020年末,国航股份经营的客运航线条数达到674条,航线覆盖全球六大洲。其中,国内航线620条,国际航线48条,地区航线6条,通航国家(地区)28个,通航城市147个(其中国内118个、国际26个、地区3个)。通过星空联盟,国航股份航线网络可覆盖195个国家(地区)的1300个目的地。航线开拓方面,国航股份结合京津冀一体化、长三角一体化、粤港澳大湾区等国家发展战略,2020年全年北京枢纽新开杭州—新加坡等国际航线,北京—衡阳、北京—延安等国内航线,航线网络分布进一步完善。

品牌影响力方面,公司拥有堪称世界一流的安全飞行记录和国内领先的综合实力,在消费者中有着广泛的品牌认知度和良好的品牌美誉度。公司是中国唯一的载国旗飞行的民用航空公司,长期为国家领导人、外交使团、文化体育代表团等提供专机和包机服务。

机队规模方面,截至2020年末,国航股份拥有各类飞机707架,其中自有飞机293架,融资租赁飞机212架,经营租赁202架,机队规模位列国内前三、世界前十名。

3. 人员素质

公司主要管理人员管理经验较为丰富,可满足公司经营管理需要。

截至2021年8月末,公司主要管理人员7人,其中总经理1人、非职工董事1人。

宋志勇先生,55岁,自2020年12月起任公司董事长、党委书记。

马崇贤先生,55岁,自2021年4月起任公司总经理、董事及国航股份总裁、党委副书记。

4. 外部支持

作为国务院国资委直属企业,公司持续获得政府及有关部门的大力支持。

2020年及2021年上半年,公司分别获得财政部拨付的资本金2.00亿元和10.00亿元,计入“实收资本”。

公司长期获得航线补贴、财政补贴、税费返还等,2018—2020年及2021年1—3月,公司分别获得各项资金35.91亿元、42.27亿元、47.81亿元和9.52亿元,计入“其他收益”。

5. 企业信用记录

根据《企业信用报告(银行版)》(统一社会信用代码:91110000710930392Y),截至2021年9月3日,公司本部无已结清及未结清的不良或关注类信贷信息记录。

截至2021年9月6日,联合资信未发现公司被列入全国失信被执行人名单。

六、管理分析

1. 法人治理结构

公司建立了较为完善的法人治理结构。

公司按照《公司法》和国有控股公司试点相关规定的要求,制订了《公司章程》等各项制度,不断改善公司治理水平。

公司不设股东会,由国务院国资委代表国务院履行出资人职责,对公司行使以下职权:制定或批准公司章程和章程修改方案,批准公司财务决算方案、利润分配方案和弥补亏损方案,决定公司增加或减少注册资本方案等。

公司设立董事会,董事会成员4人,其中职工董事1名,职工董事由职工代表大会选举产生;非职工董事2名。董事会设董事长1名,董事长是公司的法定代表人。董事会对国务院国资委负责,行使以下职权:根据国务院国资委的审核意见,决定公司的发展战略、中长期发展规划和机队建设规划,并对其实施进行监控;审议、通过公司的投资管理制度、年度投资计划及调整后的年度投资计划,报国务院国资委备案;批准公司的年度财务预算方案,制订年度决算方案、利润分配方案和弥补亏损方案等。

公司实行外派监事会制度,由国务院国资委代表国务院向公司派驻监事会,目前尚未向公司推荐最新人选。

公司设总经理1名,总经理对董事会负责,负责主持公司的生产经营管理工作、组织实施

董事会决议等。

2. 管理制度

公司建立了与业务相适应的管理制度，管理体系较为完善，可以有效满足公司经营管理需求。

公司建立了与其业务性质和规模相适应的内部管理机构，截至 2021 年 6 月末，公司本部设规划发展部、人力资源部、财务部和资产管理部等部门。同时，公司还制定了较为系统和规范的财务预算管理、资金管理、投资管理、安全管理制度等内部管理制度。

财务预算管理方面，公司采用全面预算管理制度，公司制定了《中国航空集团有限公司国有资本经营预算管理制度》，规定各子公司应当建立财务预算管理制度，组织开展内部预算编制、执行、监督和考核工作，完善财务预算工作体系，推进实施全面预算管理。公司依据该制度对各子公司财务预算编制、报告及执行工作进行监督管理，督促和引导各子公司切实建立以预算目标为中心的各级责任体系。

资金管理方面，公司制定了《中国航空集团有限公司资金管理办法（试行）》，为合理配置资金资源，加速资金营运，控制融资风险，保证资金安全提供了根本保障。实行收支两条线的资金管理模式，各（非上市）子公司应通过财务公司办理结算业务，公司本部统一安排外源融资和对外担保。财务部是公司资金管理的主要职能部门，负责公司资金管理规章制度的建立、完善和组织实施，负责制定资金规划、编制资金预算，负责监控各子公司资金流向，负责与金融机构的合作事宜，各子公司财务部是各自资金管理的主要职能部门。

投资管理方面，公司制定《中国航空集团有限公司投资管理规定》并严格执行。公司投资管理的原则是：符合国家发展规划和产业政策；符合公司发展战略、规划和投资方向；重点突出主业，有利于提高公司核心竞争能力和抗风险能力；非主业投资符合公司调整、改革方向，并有利于主业发展，形成良性互动，实现公司全面、

协调、可持续发展；投资规模应当与企业经营规模、资产负债水平、现金流和实际筹资能力相适应。

安全生产方面，公司制定了《中航集团航空安全生产监督管理暂行规定》，明确了航空安全生产的责任主体，规定要按照“统一领导、落实责任、分级管理、分类指导、全员参与”的原则，逐级建立、健全航空安全生产责任制，明确了航空安全生产责任制应当覆盖各成员企业全体职工和岗位，涉及全部航空安全生产经营和管理过程。

对下属子公司的管理方面，公司对下属投资企业有规范的监管手段，对控股子公司和具有重大影响的参股公司实施重点管理控制，完善被投资企业的公司治理，建立高管委派制、重大经营及财务数据报告制度等，以及时准确掌握投资企业动态。公司通过董事会既定程序对投资企业实施影响，促进公司与投资企业的合作。公司委托中介对投资企业开展专项审计及年终审计等。

七、经营分析

1. 经营概况

受益于运力增加、航线网络拓展、收益水平上升等影响，2018—2019 年，公司营业收入保持增长。2020 年初爆发的新冠肺炎疫情对公司经营造成较大冲击，使得公司全年营业收入同比大幅下降，经营出现亏损。

公司主营业务包括航空运输及与航空相关的业务，以航空运输业务为主。公司本部主要行使管理职能，相关业务由下属子公司经营。

2018—2020 年，公司营业收入波动下降，其中 2018—2019 年，受益于运力增加、航线网络拓展、收益水平上升等因素，公司航空客运收入保持增长，带动了公司收入水平的提升。2020 年初，我国爆发了新冠肺炎疫情，旅客出行大幅减弱，对航空运输业造成较大冲击，公司营业收入受此影响同比大幅下降 44.75%。从收入构成来看，2020 年，公司航空运输业务收入同比下降 45.36%。其中，受新冠肺炎疫情影响，公司

航空客运业务收入同比下降 53.57%；受益于防疫物资运输规模增加等因素影响，公司航空货运及邮运收入同比增长 53.31%；公司与航空相关的业务收入同比出现下滑。

毛利率方面，2018—2019 年，公司综合毛利率较为稳定；2020 年，航空运输业务收入大

幅锐减，但营运成本、折旧等刚性支出持续产生，导致公司航空运输业务毛利率为负，进而影响公司综合毛利率为负。

2021 年 1—3 月，受运力投入下降等因素影响，公司实现营业收入 170.33 亿元，同比下降 11.95%，毛利率同比下降至-20.99%。

表 4 公司营业收入构成及毛利率情况（单位：亿元）

项目	2018 年			2019 年			2020 年		
	收入	占比 (%)	毛利率 (%)	收入	占比 (%)	毛利率 (%)	收入	占比 (%)	毛利率 (%)
一、航空运输业务	1362.99	97.87	15.98	1399.72	97.90	17.09	764.86	96.82	-2.81
航空客运	1248.04	89.61	15.98	1292.14	90.37	17.15	599.93	75.94	-9.67
航空货运及邮运	114.94	8.25	15.97	107.58	7.52	16.39	164.93	20.88	22.14
二、与航空相关的业务	29.73	2.13	27.07	30.07	2.10	28.17	25.13	3.18	4.81
航空食品及相关	9.02	0.65	22.64	9.78	0.68	24.26	3.23	0.41	-57.85
快递物流业务	10.67	0.77	15.39	10.40	0.73	16.27	14.71	1.86	30.02
广告及服务业务	2.30	0.17	42.11	2.38	0.17	43.44	0.79	0.10	21.55
物业管理	4.47	0.32	14.56	4.34	0.30	16.24	4.59	0.58	21.94
酒店经营管理	2.75	0.20	87.55	2.63	0.18	87.81	1.02	0.13	80.36
其他	0.51	0.04	64.96	0.53	0.04	66.28	0.79	0.10	32.99
合计	1392.72	100.00	16.22	1429.79	100.00	17.33	789.99	100.00	-2.12

资料来源：公司审计报告

2. 航空运输业务

2018—2019 年，随着国内航空业的发展、航线分布逐步完善和机队规模进一步扩大，国航股份航空运输业务经营稳健。2020 年，受新冠肺炎疫情影响，国航股份航空运输收入同比大幅下降，其运输能力、运输周转量和载运效率等指标均有所下降，对其整体经营产生较大负面影响。2021 年上半年，国航股份经营情况大幅回升，但相较疫情爆发前仍有一定差距。联合资信将持续关注公司业务运营的恢复情况。

公司航空运输业务包括航空客运、航空货运及邮运等，主要由国航股份运营，下文就国航股份经营情况进行主要分析。2018—2020 年，国航股份分别实现航空运输收入 1318.36 亿元、1302.57 亿元和 642.81 亿元，其中 2020 年同比大幅下降 50.65%（其中航空客运收入同比下降 55.25%），主要系受新冠肺炎疫情影响所致。

（1）航线分布

国航股份长期以来坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，在多年的经营过程中形成了以持续打造北京超级枢纽、成都国际枢纽、上海和深圳门户为核心的四角菱形结构和广泛均衡的国内、国际航线网络，经过多年发展，国航股份在国内飞往欧洲和北美等主流国际航线上具有绝对的领先优势，也是亚洲唯一能够便捷飞往除南极洲外全球任何一个大陆的航空公司。截至 2020 年末，国航股份经营的客运航线条数达到 674 条，航线覆盖全球六大洲。其中，国内航线 620 条，国际航线 48 条，地区航线 6 条，通航国家（地区）28 个，通航城市 147 个（其中国内 118 个、国际 26 个、地区 3 个）。通过星空联盟，国航股份航线网络可覆盖 195 个国家（地区）的 1300 个目的地。航线开拓方面，国航股份结合京津冀一体化、长三角一体化、粤港澳大湾区等国家发展战略，2020 年全年北京枢纽新开杭州—新加坡等国际航线，北京—衡阳、北京—延安等国内航线，航线网络分布进一步完善。

(2) 机队规模及优势

国航股份机队规模逐年扩大，2018—2020 年，国航股份分别新引进飞机 50 架、48 架和 14 架，退出老旧飞机 21 架、18 架和 6 架。截至

2020 年末，国航股份机队总规模达到 707 架，在国内民航业中排名前三，在世界航空企业中位居前十名；机队平均机龄 7.94 年。

表 5 国航股份机队结构情况

型号	2018 年末		2019 年末		2020 年末	
	数量（架）	占比（%）	数量（架）	占比（%）	数量（架）	占比（%）
客机	664	97.08	694	99.28	702	99.29
其中：空客系列	329	48.10	365	52.22	373	52.76
波音系列	335	48.98	329	47.06	326	46.11
商飞系列	15	2.19	--	--	3	0.42
公务机	5	0.73	5	0.72	5	0.71
货机	15	2.19	0	0.00	0	0.00
合计	684	100.00	699	100.00	707	100.00

注：自 2018 年 12 月 28 日起，国航股份不再持有中国国际货运航空有限公司（以下简称“国货航”）51%股权，故 2019 年国航股份不再持有列表中 15 架货机

资料来源：国航股份年报及公司提供

机队结构方面，截至 2020 年末，国航股份现有机队包括 702 架客机和 5 架公务机，其中客机类型包括空客系列（包括 A319、A320/A321、A330 和 A350 等）和波音系列（包括 B737、B747、B777 和 B787），占比分别为 52.76%和 46.11%，以 A320/A321 和 B737 两种机型为主，这两种机型在短途单通道飞机机型中拥有垄断地位。

飞机购买计划方面，2021—2023 年，国航股份将分别引进 59 架、24 架和 14 架客机，引进机型仍以 A320/A321 为主，具体见下表。

表 6 2021—2023 年国航股份客机计划引进飞机情况

型号	2021 年	2022 年	2023 年
空客系列（架）	53	16	5
A319	--	--	--
A320/321	48	8	--
A350	5	8	5
波音系列（架）	--	--	--
B737	--	--	--
商飞系列（架）	6	8	9
ARJ21	6	8	9
合计	59	24	14

资料来源：国航股份年报

(3) 运营情况

航空客运

从运输量及周转量方面看，2018—2019 年，

随着国内航空业的发展、航线分布逐步完善和机队规模进一步扩大，国航股份航空客运人数有所增加，客运能力有所提升，航空客运业务经营较为稳健；客运人数增加等因素使得国航股份航空客运周转量有所提升。2020 年，受新冠肺炎疫情影响，旅客出行需求大幅下降，导致国航股份旅客人次和客运周转量同比分别下降 40.28%和 52.90%；分区域来看，国际及港澳台地区下降最为明显，其中旅客人次同比分别下降 86.89%和 88.60%，客运周转量同比分别下降 86.43%和 88.54%。

表 7 国航股份航空客运运输量及周转量情况

项目	2018 年	2019 年	2020 年
航空客运运输量（千人次）			
旅客人次合计	109726.59	115006.12	68687.07
国内	89257.14	92550.97	65834.70
国际	15365.15	17096.11	2241.20
港澳台地区	5104.30	5359.05	611.18
航空客运周转量（亿客公里）			
收入客公里	2205.28	2331.76	1098.30
国内	1321.03	1381.94	971.18
国际	803.91	866.18	117.54
港澳台地区	80.35	83.64	9.59

资料来源：国航股份年报

从运载能力来看，2018—2019 年，受益于运力投入增加，国航股份可用座位公里保持增

长，出行人数的增加使得 2019 年国航股份客座率小幅提升。2020 年，受新冠肺炎疫情影响，国航股份运力投入大幅下滑，表现为可用座位公里同比下降 45.77%，其中国际及港澳台地区可用座位公里同比分别下降 82.95%和 82.70%；国航股份客座率同比下降 10.64 个百分点。

表 8 国航股份客运运载能力情况

项目	2018 年	2019 年	2020 年
可用座位公里（亿客公里）	2736.00	2877.88	1560.61
国际	1034.76	1093.37	186.40
国内	1601.35	1676.62	1355.54
港澳台地区	99.90	107.89	18.67
客座率（%）	80.60	81.02	70.38

资料来源：国航股份年报

从客运收入来看，2018—2019 年，受运力投入及客座率水平提升等影响，国航股份客运收入保持增长，分别为 1204.30 亿元和 1245.25 亿元。2020 年，受新冠肺炎疫情影响，国航股份客运收入同比下降 55.25%至 557.27 亿元。

航空货运

从运输量及周转量方面看，2018—2019 年，受国货航不再纳入国航股份合并范围的影响，国航股份货运运输量及周转量均出现下滑；受新冠肺炎疫情影响，国航股份货运运输量有所下降，进而周转量出现下滑。

表 9 国航股份航空货运运输量及周转量情况

项目	2018 年	2019 年	2020 年
航空货运运输量（吨）			
货物及邮运	1908369.07	1434203.10	1113676.51
航空货运周转量（亿吨公里）			
收入货运吨公里	79.70	47.79	35.58
国际	62.08	31.51	23.00
国内	16.49	15.56	12.29
港澳台地区	1.13	0.73	0.28

注：2018 年货物及邮运运输量未剔除国货航全货机货运数据
资料来源：国航股份年报

从运载能力来看，2018—2019 年，受国货航不再纳入国航股份合并范围的影响，国航股份可用货运吨公里同比下降 23.09%；2020 年，受新冠肺炎疫情影响，国航股份可用货运吨公里同比下降 12.03%，其中国际可用货运吨公里

同比变化不大，主要运输产品以防疫物资为主，虽然运输量及周转量有所下滑，但每单位收益大幅提升，故整体变化不大。

表 10 国航股份货运运载能力及经营情况

项目	2018 年	2019 年	2020 年
可用货运吨公里（亿吨公里）	142.40	109.52	96.35
国际	96.11	64.72	61.63
国内	43.47	42.23	33.75
港澳台地区	2.83	2.57	0.96
载运率（%）	46.29	43.63	36.93
每货运吨公里收益（元）	--	1.20	2.40

注：国航股份年报公布的 2018 年每货运吨公里收益不含国货航，与报告统计口径不一致，故标“--”

资料来源：国航股份年报

从货运及邮运收入来看，2018—2019 年，受国货航划出的影响，国航股份货运及邮运收入大幅下降，2019 年为 57.32 亿元，剔除国货航不再纳入合并范围的影响后，货邮运输收入同比减少 6.23 亿元。2020 年，国航股份货邮运输收入为 85.53 亿元，因运力投入减少而减少收入 6.89 亿元，因载运率下降而减少收入 7.75 亿元，因收益水平上升而增加收入 42.85 亿元。

根据《中国国际航空股份有限公司 2021 半年度报告》，2021 年上半年，国航股份客运投入 825.00 亿可用座位公里，同比增长 25.83%；实现客运总周转量 582.53 亿收入客公里，同比增长 31.73%；客座利用率为 70.61%，同比提高 3.16 个百分点。货运投入 54.94 亿可用货运吨公里，同比增长 36.15%；实现货邮总周转量 20.67 亿吨公里，同比提高 41.70%；货邮载运率为 37.63%，同比提高 1.47 个百分点。同期，国航股份分别实现客运收入和货邮收入 308.95 亿元和 45.75 亿元，同比分别增长 34.63%和 9.18%，经营状况明显恢复，但较疫情前仍有一定差距。随着疫情得到逐步控制，疫苗的持续推广及复工复产的持续推进，公司航空运输业务有望进一步恢复。

3. 未来发展

短期来看，新冠肺炎疫情对公司经营产生很大影响，重要子公司国航股份各项经营与财

务指标均出现一定程度下滑，短期航空业整体需求恢复乏力，原油价格下降有助于缓解公司成本端压力，但行业盈利能力仍有待长期修复。公司将继续坚持边际贡献最大化原则，加强国航系成员企业协同力度，提高经营效率，严控成本，以应对新冠肺炎疫情对其业务造成的冲击。

中长期来看，公司将以世界一流航空运输产业集团为核心目标，以安全发展为基础，以高品质服务为追求，实现效益领先与效率争先，谋求公司共同发展。

八、财务分析

1. 财务概况

公司提供的2018—2020年度合并财务报表经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）审计，审计结论均为标准无保留意见。公司2021

年一季度财务报表未经审计。

会计政策变更方面，公司按照财政部规定执行新会计准则，自2019年起执行新租赁准则，具体情况详见附件4。

从合并范围来看，截至2021年3月末，公司合并范围内拥有二级子公司8家。2018—2020年及2021年一季度公司合并范围均未发生变化，财务数据可比性强。

2. 资产质量

公司资产规模波动增长，使用权资产和固定资产占比高，符合航空运输行业特点。公司整体资产质量较高。

2018—2020年末，公司合并资产总额波动增长，年均复合增长7.72%，资产结构以非流动资产为主。

表11 公司资产主要构成情况（单位：亿元）

科目	2018年末		2019年末		2020年末		2021年3月末	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
流动资产	227.36	8.59	237.60	7.52	212.65	6.92	267.38	8.56
货币资金	87.10	3.29	106.31	3.37	77.22	2.51	111.09	3.56
应收账款	39.79	1.50	42.87	1.36	29.29	0.95	34.85	1.12
其他应收款	29.61	1.12	28.78	0.91	31.41	1.02	37.32	1.20
存货	19.59	0.74	20.91	0.66	18.98	0.62	24.71	0.79
其他流动资产	29.12	1.10	26.71	0.85	45.82	1.49	47.22	1.51
非流动资产	2419.12	91.41	2920.27	92.48	2858.48	93.08	2854.85	91.44
长期股权投资	214.37	8.10	213.31	6.76	171.56	5.59	160.91	5.15
固定资产	1724.99	65.18	1136.36	35.99	1131.81	36.85	1087.17	34.82
在建工程	326.37	12.33	360.32	11.41	392.93	12.79	370.22	11.86
使用权资产	0.00	0.00	1035.17	32.78	975.46	31.76	1032.23	33.06
资产总额	2646.48	100.00	3157.87	100.00	3071.13	100.00	3122.23	100.00

注：其他应收款含应收利息及应收股利

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

2018—2020年末，公司流动资产波动下降，年均复合下降3.29%。

2018—2020年末，公司货币资金波动下降，年均复合下降5.84%。截至2020年末，公司货币资金较上年末下降27.37%，主要系偿还到期债务所致；公司货币资金主要由银行存款（占99.26%）构成，有10.30亿元资金使用受限，受限比例为13.34%，主要为存款准备金、定期存

款、保证金等。

2018—2020年末，公司应收账款波动下降，年均复合下降14.19%。截至2020年末，公司应收账款账面价值较上年末下降31.67%，主要为应收的客票销售款；应收前五名单位合计占比为26.41%，集中度一般；公司累计计提坏账准备2.18亿元，计提比例为6.93%。

2018—2020 年末，公司其他应收款波动增长，年均复合增长 2.99%。截至 2020 年末，公司其他应收款主要由往来款、飞机设备制造商回扣款、购房款和出口退税款等款项构成；其他应收款（不含应收股利及应收利息）累计计提坏账准备 10.72 亿元，计提比例为 25.66%，主要系已发生信用减值损失的往来企业（深圳市深航房地产开发有限公司和河南航空有限公司）破产导致全额/部分计提坏账所致；根据账龄法分析，计提坏账准备的其他应收款余额 2.25 亿元，累计计提坏账准备 2.08 亿元；其他应收款前五名欠款单位合计占比 33.43%，集中度一般。

2018—2020 年末，公司存货波动下降，年均复合下降 1.57%。截至 2020 年末，公司存货主要为航材消耗件（占 56.01%），累计计提跌价准备 2.45 亿元，其中航材消耗件计提跌价准备 2.24 亿元。

2018—2020 年末，公司其他流动资产波动增长，年均复合增长 25.44%。截至 2020 年末，公司其他流动资产较上年末增长 71.55%，主要系新增同业存单所致；其他流动资产主要由待抵扣进项税额（28.24 亿元）和同业存单（16.87 亿元）构成。

2018—2020 年末，公司非流动资产波动增长，年均复合增长 8.70%。

2018—2020 年末，公司长期股权投资持续下降，年均复合下降 10.54%，主要为对航空企业及航空相关行业企业的股权投资。截至 2020 年末，公司长期股权投资较上年末下降 19.57%，主要系受新冠肺炎疫情影响，联营企业国泰航空有限公司（以下简称“国泰航空”）经营不佳导致公司当年确认投资损失 55.11 亿元所致。

2018—2020 年末，公司固定资产持续下降，年均复合下降 19.00%。截至 2020 年末，公司固定资产主要由购置的飞机及发动机（占 85.08%）及房屋建筑物（占 7.75%）构成，累计计提折旧 990.81 亿元，计提减值准备 13.55 亿元；固定资产成新率 52.98%。

2018—2020 年末，公司在建工程持续增长，年均复合增长 9.73%。截至 2020 年末，公司在

建工程较上年末增长 9.05%，主要来源于飞机预付款、发动机替换件等；公司在建工程主要包括飞机预付款（占 63.40%）和发动机替换件（占 22.49%）等。

根据新租赁准则，公司自 2019 年起新增使用权资产科目。截至 2020 年末，公司使用权资产较上年末下降 5.77%，主要为公司以融资租赁和经营租赁取得的飞机及发动机；公司使用权资产累计计提折旧 586.58 亿元，成新率为 62.43%。

截至 2020 年末，公司受限资产账面价值合计 856.77 亿元，占资产总额的 27.90%。其中，受限货币资金 10.30 亿元；应收账款质押 1.50 亿元，系国航股份子公司为取得借款以国际航空协会组织的“开账与结算计划”收款权进行质押；使用权资产中受限资产 662.24 亿元，系用于抵押的融资租赁资产受限；固定资产和无形资产中受限资产分别为 182.46 亿元和 0.27 亿元，均因抵押借款或抵押融资租赁资产而受限。

截至 2021 年 3 月末，公司合并资产总额较上年末增长 1.66%，资产结构仍以非流动资产为主。公司货币资金随着融资规模的扩大而有所增长；长期股权投资较上年末下降 6.21%，主要系联营公司 2021 年一季度继续亏损所致。

3. 资本结构

受新冠肺炎疫情影响，2020 年公司出现亏损，所有者权益规模随之出现下滑；未分配利润及少数股东权益占比较高，所有者权益稳定性一般。

2018—2020 年末，公司所有者权益规模波动下降，年均复合下降 6.11%。截至 2020 年末，公司所有者权益 974.87 亿元，较上年末下降 13.50%，主要系未分配利润下降所致。其中，归属于母公司所有者权益占比为 52.77%，少数股东权益占比为 47.23%。在所有者权益中，实收资本、资本公积和未分配利润分别占 16.15%、7.01%和 30.27%。

2018—2020 年末，公司实收资本分别为 155.43 亿元、155.43 亿元和 157.43 亿元，其中

2020 年末较上年末增加 2.00 亿元，来源于财政部拨付的投资款，截至本报告出具日尚未完成工商变更。

2018—2020 年末，公司未分配利润分别为 347.61 亿元、352.74 亿元和 295.10 亿元，其中 2020 年受新冠肺炎疫情影响，公司出现亏损，导致当年未分配利润较上年末减少 57.64 亿元。

2018—2020 年末，公司少数股东权益分别为 540.33 亿元、550.15 亿元和 460.43 亿元。

截至 2021 年 3 月末，公司所有者权益为 918.57 亿元，较上年末下降 5.78%，主要系公

司持续亏损所致，所有者权益结构较上年末变化不大，未分配利润及少数股东权益占比较高，权益稳定性一般。

2019 年执行的新租赁准则使得公司当年债务水平有所提升。为应对疫情需要，公司加大融资力度，且部分债务融资工具逐步到期，短期债务规模持续较快增长，公司整体债务负担较重。

2018—2020 年末，公司负债总额持续增长，年均复合增长 16.65%，负债结构相对均衡。

表 12 公司负债主要构成情况（单位：亿元）

科目	2018 年末		2019 年末		2020 年末		2021 年 3 月末	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
流动负债	782.04	50.76	797.81	39.29	855.95	40.83	922.52	41.86
短期借款	218.51	14.18	178.90	8.81	313.27	14.94	365.54	16.59
应付账款	247.38	16.06	260.62	12.83	152.10	7.26	163.93	7.44
其他应付款	62.10	4.03	69.61	3.43	60.94	2.91	56.12	2.55
一年内到期的非流动负债	156.57	10.16	151.12	7.44	252.14	12.03	262.04	11.89
其他流动负债	34.72	2.25	73.88	3.64	26.18	1.25	28.28	1.28
非流动负债	758.49	49.24	1232.99	60.71	1240.31	59.17	1281.14	58.14
长期借款	53.50	3.47	94.18	4.64	302.00	14.41	346.23	15.71
应付债券	154.00	10.00	213.99	10.54	124.98	5.96	115.88	5.26
长期应付款	496.98	32.26	76.83	3.78	79.84	3.81	61.06	2.77
租赁负债	0.00	0.00	775.76	38.20	667.33	31.83	692.35	31.42
负债总额	1540.53	100.00	2030.80	100.00	2096.26	100.00	2203.66	100.00

注：其他应付款含应付利息及应付股利

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

2018—2020 年末，公司流动负债持续增长，年均复合增长 4.62%。

2018—2020 年末，公司短期借款波动增长，年均复合增长 19.74%。截至 2020 年末，公司短期借款较上年末增长 75.11%，主要为信用借款（占 98.33%）。

2018—2020 年末，公司应付账款波动下降，年均复合下降 21.59%。截至 2020 年末，公司应付账款较上年末下降 41.64%，主要系应付起降费及航油款减少所致，构成为应付航材款等；从账龄看，主要集中在 1 年以内（占 81.76%）。

2018—2020 年末，公司其他应付款波动下降，年均复合下降 0.93%。截至 2020 年末，公

司其他应付款主要为应付的代理商押金、土地出让金等。

2018—2020 年末，公司一年内到期的非流动负债波动增长，年均复合增长 26.90%。截至 2020 年末，公司一年内到期的非流动负债较上年末增长 66.85%，主要由一年内到期的租赁负债/应付融资租赁款（122.29 亿元，占 48.50%）和一年内到期的应付债券（108.77 亿元，占 43.14%）构成。本报告已将一年内到期的无息债务从短期债务中剔除。

2018—2020 年末，公司其他流动负债波动下降，年均复合下降 13.15%。截至 2020 年末，公司其他流动负债较上年末下降 64.56%，主要

系超短期融资债券等其他债务融资工具到期偿付所致；公司其他流动负债中的短期应付债券包括“20 中航集 SCP001”10.00 亿元、“20 中航航空 SCP002”11.00 亿元和“20 深航 D1”5.00 亿元，付息部分已调至短期债务核算。

2018—2020 年末，公司非流动负债持续增长，年均复合增长 27.88%。

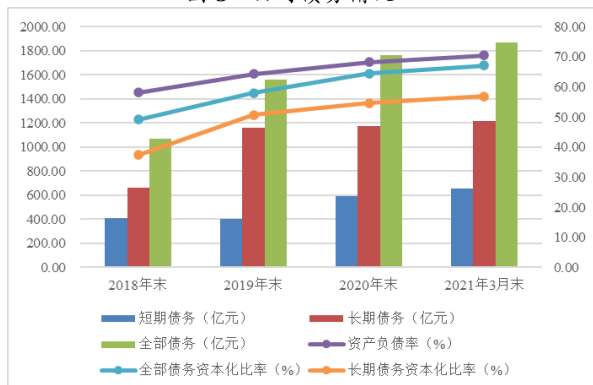
2018—2020 年末，公司长期借款持续增长，年均复合增长 137.58%。截至 2020 年末，公司长期借款较上年末增长 220.66%，主要系信用借款增加所致。公司长期借款由信用借款和抵押借款构成。

2018—2020 年末，公司应付债券波动下降，年均复合下降 9.91%。截至 2020 年末，公司应付债券较上年末下降 41.59%，主要系一年内到期的部分调整至流动负债科目所致。

2018—2020 年末，公司长期应付款波动下降，年均复合下降 59.92%。截至 2020 年末，公司长期应付款主要包括应付的融资租赁款（22.00 亿元）及飞机退租大修准备（57.81 亿元），本报告已将长期应付款中应付融资租赁款调至长期债务。

公司自 2019 年起执行新租赁准则，将应付融资租赁款及应付经营租赁款合并至租赁负债。截至 2020 年末，公司租赁负债较上年末下降 13.98%，主要系一年内到期部分调整至流动负债所致，本报告已将租赁负债中付息部分调至长期债务。

图 3 公司债务情况



资料来源：联合资信根据公司财务数据及公司提供整理

2018—2020 年末，公司全部债务持续增长。债务结构方面，截至 2020 年末，公司短期债务占 33.50%，长期债务占 66.50%，以长期债务为主。其中，短期债务较上年末增长 47.23%，主要系一年内到期的非流动负债增加所致，短期债务占比上升较快；长期债务较上年末增长 1.15%。从债务指标来看，2018—2020 年末，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率均持续增长，2020 年末上述指标分别为 68.26%、64.43%和 54.64%，较上年末分别提高 3.95 个百分点、6.33 个百分点和 3.90 个百分点。公司整体债务负担有所加重。

截至 2021 年 3 月末，公司负债总额较上年末增长 5.12%，负债结构仍相对均衡；为应对疫情，公司所取得的银行借款规模进一步扩大。截至 2021 年 3 月末，公司全部债务较上年末增长 6.11%。其中，短期债务占 35.12%，长期债务占 64.88%。公司短期债务较上年末增长 11.23%，长期债务较上年末增长 3.52%。截至 2021 年 3 月末，公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率较上年末分别提高 2.32 个百分点、2.67 个百分点和 2.32 个百分点，公司整体债务负担较重。

4. 盈利能力

2018—2019 年，公司经营稳健；2020 年，受新冠肺炎疫情影响，公司营业总收入大幅下降，加之对联营企业的投资出现亏损，公司出现大额亏损，盈利能力指标恶化。

2018—2019 年，公司营业总收入及营业成本均保持增长；2020 年，受新冠肺炎疫情影响，公司营业总收入及营业成本均出现大幅下滑，同比分别下降 44.73%和 31.75%，营业总收入下降幅度超过营业成本，加之对联营企业投资出现亏损，公司利润总额为-146.82 亿元（2018—2019 年分别为 101.34 亿元和 102.53 亿元）。

表 13 公司盈利情况（单位：亿元）

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1—3 月
营业总收入	1394.11	1431.10	791.02	170.33
营业成本	1166.81	1182.04	806.71	206.09
费用总额	175.59	196.06	109.72	41.80
其中：销售费用	65.71	70.75	44.25	10.78
管理费用	54.60	54.07	50.24	12.80
财务费用	54.14	66.24	13.39	17.91
投资收益	16.53	11.05	-62.56	-10.76
其他收益	35.91	42.27	47.81	9.52
利润总额	101.34	102.53	-146.82	-79.37
营业利润率（%）	16.00	17.09	-2.45	-21.50
总资本收益率（%）	5.16	5.05	-2.80	--
净资产收益率（%）	7.42	7.31	-13.50	--

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

2018—2020 年，公司费用总额波动下降，主要系销售费用及财务费用波动下降所致。2018—2020 年，公司费用总额占营业总收入的比重分别为 12.60%、13.70%和 13.87%，费用总额对利润形成一定侵蚀。

2018—2019 年，公司对外投资均可实现正收益，但 2020 年表现为亏损 62.56 亿元，主要系联营企业国泰航空出现大额亏损所致，详见“资产质量-长期股权投资”分析。

2020 年，公司其他收益持续增长，主要为合作航线收入（系公司为支持地方经济发展，加强和地方政府合作，根据双方协议约定开辟的合作航线，并依据协议所获得的收益）、航线补贴、政府专项补贴或奖励、专机补贴等。

从盈利指标来看，2018—2019 年，公司各盈利指标变化不大。2020 年，在利润亏损的前提下，公司各盈利指标均出现大幅下降，营业利润率、总资本收益率和净资产收益率同比分别

下降 19.54 个百分点、7.86 个百分点和 20.81 个百分点。公司经营出现较大亏损，盈利能力指标恶化。

2021 年 1—3 月，公司营业总收入同比下降 11.95%，受联营企业继续亏损的影响，公司利润总额亏损金额由上年同期的 65.38 亿元增至 79.37 亿元。

5. 现金流分析

2018—2019 年，公司经营活动现金流量表现较为稳定；2020 年，受新冠肺炎疫情疫情影响，公司经营活动现金流入量及流出量均出现大幅下滑，但经营性主业回款良好，公司经营活动现金保持净流入。2021 年一季度，疫情的延续导致主业回款有所下降，公司经营活动现金表现为净流出。公司大幅增加债务融资规模用以弥补投资活动产生的现金流量缺口，未来公司仍存在较大规模的融资需求。

表 14 公司现金流量情况（单位：亿元）

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1—3 月
经营活动现金流入小计	1520.60	1559.46	858.72	182.96
经营活动现金流出小计	1206.04	1181.39	817.58	191.89
经营活动现金流量净额	314.56	378.07	41.14	-8.92
投资活动现金流入小计	39.19	25.50	13.05	11.90
投资活动现金流出小计	180.01	201.28	201.14	21.74
投资活动现金流量净额	-140.82	-175.78	-188.10	-9.83
筹资活动现金流入小计	541.18	541.02	973.05	163.36

筹资活动现金流出小计	707.26	724.80	853.17	109.11
筹资活动现金流量净额	-166.08	-183.78	119.88	54.25
现金收入比 (%)	104.53	103.85	99.05	100.99

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

从经营活动来看，2018—2020 年，公司经营现金流入量波动下降，其中 2020 年同比下降 44.93%，主要系新冠肺炎疫情影响所致；主要由销售商品、提供劳务收到的现金构成。2018—2020 年，公司收到其他与经营活动有关的现金持续增长，年均复合增长 9.12%，主要为政府补贴收入等。2018—2020 年，公司经营活动现金流出量持续下降，年均复合下降 17.67%，主要由经营主支和支付给职工以及为职工支付的现金构成。2018—2020 年，公司经营活动现金持续净流入，但净流入规模大幅收窄。同期，公司现金收入比持续小幅下降，但收入实现质量仍保持高水平。

从投资活动看，2018—2020 年，公司投资活动现金流入量持续下降，年均复合下降 42.30%，主要来自收回投资收到的现金及取得的投资收益等。同期，公司投资活动现金流出量波动增长，主要为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金（以购买飞机资产支付的现金为主）。2018—2020 年，公司投资活动

现金持续净流出。

从筹资活动来看，2018—2020 年，公司筹资活动现金流入量波动增长，年均复合增长 34.09%，主要为取得的外部融资。同期，公司筹资活动现金流出量持续增长，年均复合增长 9.83%，主要为偿还债务本息及融资租赁支付的现金。为应对新冠肺炎疫情，公司加大债务融资规模，使得 2020 年筹资活动产生的现金表现为净流入，公司未来仍存在较大规模的融资需求。

2021 年 1—3 月，公司经营活动现金流表现为净流出，主要系疫情的持续影响导致主业回款减少所致；投资活动现金因飞机的购置持续净流出，筹资活动现金持续净流入。

6. 偿债能力

公司短期偿债能力指标表现弱，长期偿债能力较强，考虑到公司是国内三大航空运输集团之一，行业地位突出，融资渠道畅通，整体偿债能力极强。

表 15 公司偿债能力情况

项目	2018 年（末）	2019 年（末）	2020 年（末）	2021 年 3 月（末）
短期偿债能力指标				
流动比率 (%)	29.07	29.78	24.84	28.98
速动比率 (%)	26.57	27.16	22.63	26.31
现金短期债务比 (倍)	0.22	0.27	0.14	0.18
长期偿债能力指标				
EBITDA 利息倍数 (倍)	7.68	6.50	2.10	--
全部债务/EBITDA (倍)	3.80	4.08	14.16	--

资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

从短期偿债能力指标看，2018—2020 年末，公司流动比率、速动比率和现金短期债务比均波动下降（剔除受限货币资金后 2020 年末现金短期债务比为 0.12 倍）。截至 2021 年 3 月末，公司流动比率、速动比率和现金短期债务比较上年末均有所提高。整体看，公司短期偿债能力

弱。

从长期偿债能力指标看，2018—2020 年，公司 EBITDA 分别为 282.29 亿元、382.81 亿元和 124.68 亿元。同期，公司 EBITDA 利息倍数持续下降，全部债务/EBITDA 持续增长。整体看，公司长期偿债能力较强。

截至 2021 年 6 月末,公司合并口径共获得银行授信总额 3252.93 亿元,其中已使用授信额度为 852.84 亿元,尚未使用额度 2400.09 亿元,间接融资渠道畅通。子公司国航股份为上市公司,直接融资渠道畅通。

截至 2021 年 6 月末,公司对外担保金额为 8.36 亿元。

截至 2021 年 6 月末,公司无重大未决诉讼。

7. 母公司财务分析

公司资产和收入主要来自于子公司国航股份,母公司债务负担一般。

截至 2020 年末,母公司资产总额 338.60 亿元,较上年末下降 1.25%。从构成看,流动资产主要由货币资金、其他应收款和其他流动资产构成,非流动资产由长期股权投资和投资性房地产构成。

截至 2020 年末,母公司负债总额 122.75 亿元,较上年末下降 6.07%。从构成看,流动负债主要由短期借款、其他应付款、一年内到期的非流动负债和其他流动负债构成,非流动负债主要由应付债券和递延收益构成。母公司 2020 年末资产负债率为 36.25%,较上年末下降 1.86 个百分点;全部债务 102.00 亿元,全部债务资本化比率为 32.09%,母公司债务负担一般。

截至 2020 年末,母公司所有者权益为 215.85 亿元,较上年末增长 1.72%。在母公司所有者权益中,实收资本为 157.43 亿元(占 72.93%)、资本公积合计 36.38 亿元(占 16.85%)、未分配利润合计 18.07 亿元(占 8.37%),母公司权益稳定性强。

2020 年,母公司营业收入为 2.21 亿元,利润总额为 2.51 亿元。同期,母公司投资收益为 6.53 亿元,其他收益为 4.17 亿元。

截至 2021 年 3 月末,母公司资产总额 333.36 亿元,所有者权益为 214.77 亿元,负债总额 118.59 亿元;母公司资产负债率 35.57%;全部债务 103.35 亿元,全部债务资本化比率 32.49%。2021 年 1—3 月,母公司营业收入 0.45 亿元,利润总额-0.54 亿元,投资收益 0.20 亿元。

九、本期债券偿还能力分析

本期债券的发行对公司债务影响小,公司 EBITDA 及经营活动现金流入量对本期债券的覆盖程度高,经营活动现金流量净额对本期债券的覆盖程度较高。

1. 本期债券的发行对公司债务的影响

本期债券拟发行规模不超过 30.00 亿元,按最高发行额度 30.00 亿元计算,相当于 2020 年末公司全部债务的 1.70%,本期债券的发行对公司债务影响小。

以 2021 年 3 月末财务数据为基础,本期债券发行后,在其他因素不变的情况下,公司的资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别由 70.58%、67.10%和 56.96%上升至 70.86%、67.45%和 57.55%,公司负债水平有所上升,债务负担有所加重。考虑到本期债券募集资金拟全部用于偿还到期债务,公司实际债务负担或将小于上述预测值。

2. 本期债券偿还能力分析

2018—2020 年,公司 EBITDA 分别为 282.29 亿元、382.81 亿元和 124.68 亿元,分别为本期债券拟发行额度(30.00 亿元)的 9.41 倍、12.76 倍和 4.16 倍,公司 EBITDA 对本期债券的覆盖程度高;同期,公司经营活动产生的现金流入量分别为 1520.60 亿元、1559.46 亿元和 858.72 亿元,分别为本期债券发行额度的 50.69 倍、51.98 倍和 28.62 倍,公司经营活动产生的现金流入量对本期债券的覆盖程度高;公司经营活动现金流量净额分别为 314.56 亿元、378.07 亿元和 41.14 亿元,分别为本期债券发行额度的 10.49 倍、12.60 倍和 1.37 倍,公司经营活动产生的现金流入量对本期债券的覆盖程度较高。

十、结论

作为国务院国资委直属国内三大航空集团之一,在机队规模、品牌影响力、航线资源及政府支持等方面保持显著优势,持续获得航线补贴、财政补贴和税费返还等方面的有力外部支

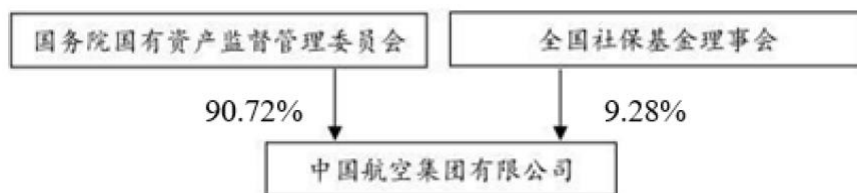
持。同时，联合资信也关注到新冠肺炎疫情的冲击及对联营企业的投资出现亏损使得公司出现较大亏损、公司整体债务负担较重、短期债务增长较快等因素对公司信用水平带来的不利影响。

公司 EBITDA 及经营活动现金流入量对本期债券的覆盖程度高，经营活动现金流量净额对本期债券的覆盖程度较高。

随着新冠肺炎疫情得到控制，居民出行意愿有望回升，公司经营状况将随之得到改善。联合资信对公司的评级展望为稳定。

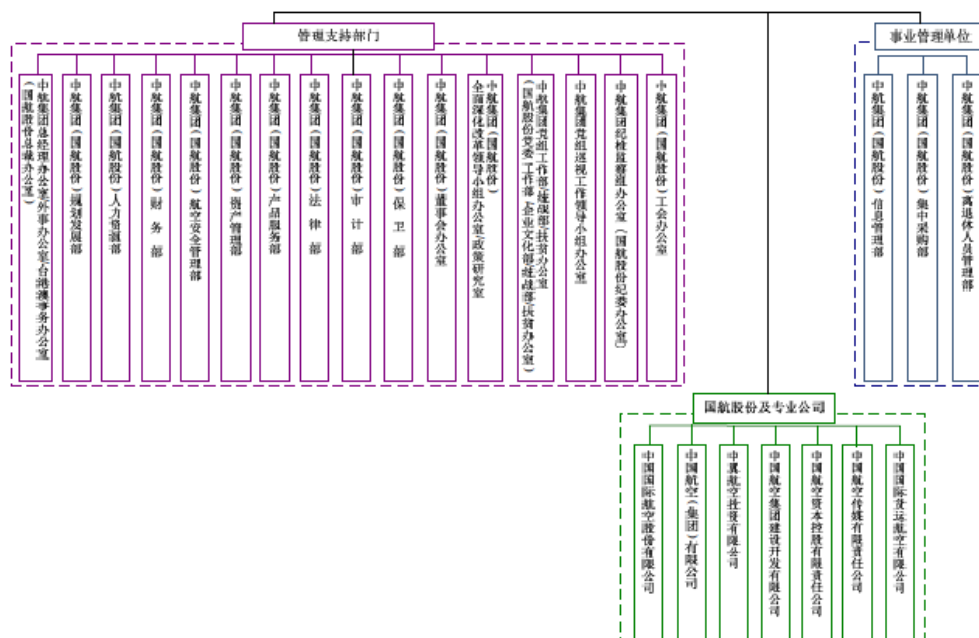
基于对公司主体长期信用状况和本期债券偿还能力的综合评估，联合资信认为，公司主体偿债风险极低，本期债券到期不能偿还的风险极低。

附件 1-1 截至 2021 年 6 月末公司股权结构图



资料来源：公司提供

附件 1-2 截至 2021 年 6 月末公司组织架构图



资料来源：公司提供

附件 1-3 截至 2021 年 3 月末中国航空集团有限公司二级子公司情况

序号	企业名称	注册地	业务性质	持股比例 (%)	投资额 (万元)
1	中国国际航空股份有限公司	北京市	航空运输	51.70	1322672.83
2	中国航空 (集团) 有限公司	香港	航空相关业务	100.00	403264.28
3	中国航空资本控股有限责任公司	北京市	投资管理	100.00	127793.62
4	中国航空集团建设开发有限公司	北京市	建设开发	100.00	239348.39
5	中国航空传媒有限责任公司	北京市	传媒广告	100.00	20994.74
6	北京凤凰航空实业有限公司	北京市	仓储物流	100.00	24872.96
7	中国航空集团资产管理有限公司	北京市	资产管理	100.00	8639.77
8	北京航空货运公司	北京市	航空货运	100.00	2058.01

资料来源：公司提供

附件 2-1 主要财务数据及指标（合并口径）

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	88.70	107.99	82.31	118.00
资产总额（亿元）	2646.48	3157.87	3071.13	3122.23
所有者权益（亿元）	1105.95	1127.07	974.87	918.57
短期债务（亿元）	409.79	401.78	591.52	657.97
长期债务（亿元）	662.48	1160.76	1174.15	1215.52
全部债务（亿元）	1072.27	1562.53	1765.67	1873.48
营业总收入（亿元）	1394.11	1431.10	791.02	170.33
利润总额（亿元）	101.34	102.53	-146.82	-79.37
EBITDA（亿元）	282.29	382.81	124.68	--
经营性净现金流（亿元）	314.56	378.07	41.14	-8.92
财务指标				
销售债权周转次数（次）	35.49	34.61	21.89	--
存货周转次数（次）	62.42	58.38	40.45	--
总资产周转次数（次）	0.54	0.49	0.25	--
现金收入比（%）	104.53	103.85	99.05	100.99
营业利润率（%）	16.00	17.09	-2.45	-21.50
总资产收益率（%）	5.16	5.05	-2.80	--
净资产收益率（%）	7.42	7.31	-13.50	--
长期债务资本化比率（%）	37.46	50.74	54.64	56.96
全部债务资本化比率（%）	49.23	58.10	64.43	67.10
资产负债率（%）	58.21	64.31	68.26	70.58
流动比率（%）	29.07	29.78	24.84	28.98
速动比率（%）	26.57	27.16	22.63	26.31
经营现金流动负债比（%）	40.22	47.39	4.81	--
现金短期债务比（倍）	0.22	0.27	0.14	0.18
EBITDA 利息倍数（倍）	7.68	6.50	2.10	--
全部债务/EBITDA（倍）	3.80	4.08	14.16	--

注：1. 本报告中部分合计数与各相加数之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；除特别说明外，均指人民币；2. 其他流动负债中的短融、超短融计入短期债务，一年内到期的非流动负债计入短期债务时已剔除一年内到期的递延收益、一年内到期的预计负债和一年内到期的长期应付款-其他，长期应付款中应付融资租赁款/租赁负债均已计入长期债务；3. 本报告计算收入相关指标若未特殊说明，所用收入计算指标均指营业总收入；4. 2021 年一季度财务报表未经审计

资料来源：联合资信根据公司财务数据及公司提供整理

附件 2-2 主要财务数据及指标（公司本部/母公司口径）

项目	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 3 月
财务数据				
现金类资产（亿元）	4.10	7.05	8.42	3.13
资产总额（亿元）	299.84	342.88	338.60	333.36
所有者权益（亿元）	206.93	212.20	215.85	214.77
短期债务（亿元）	48.00	56.00	82.00	82.46
长期债务（亿元）	30.00	60.00	20.00	20.89
全部债务（亿元）	78.00	116.00	102.00	103.35
营业收入（亿元）	3.41	3.28	2.21	0.45
利润总额（亿元）	7.33	10.24	2.51	-0.54
EBITDA（亿元）	/	/	/	--
经营性净现金流（亿元）	0.47	0.76	7.04	-5.18
财务指标				
销售债权周转次数（次）	218.35	15.48	10.09	--
存货周转次数（次）	/	/	/	--
总资产周转次数（次）	0.01	0.01	0.01	--
现金收入比（%）	101.66	88.68	105.58	9.84
营业利润率（%）	-88.35	-74.17	-140.57	74.14
总资产收益率（%）	/	/	/	--
净资产收益率（%）	3.54	4.82	1.13	--
长期债务资本化比率（%）	12.66	22.04	8.48	8.87
全部债务资本化比率（%）	27.38	35.34	32.09	32.49
资产负债率（%）	30.99	38.11	36.25	35.57
流动比率（%）	45.87	26.21	13.08	8.83
速动比率（%）	45.87	26.21	13.08	8.83
经营现金流动负债比（%）	0.74	1.08	6.98	--
现金短期债务比（倍）	0.09	0.13	0.10	0.04
EBITDA 利息倍数（倍）	/	/	/	--
全部债务/EBITDA（倍）	/	/	/	--

注：1. 本报告中部分合计数与各相加数之和在尾数上存在差异，系四舍五入造成；除特别说明外，均指人民币；2. 母公司其他流动负债付息部分纳入短期债务核算；3. 母公司 2021 年一季度财务报表未经审计；4. “/”代表数据未获取
 资料来源：联合资信根据公司财务数据整理

附件 3 主要财务指标的计算公式

指标名称	计算公式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} - 1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业总收入 / (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业总收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业总收入 ×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业总收入-营业成本-税金及附加) / 营业总收入 ×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务 / (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务 / (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) / 流动负债合计×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
现金短期债务比	现金类资产/短期债务

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的非流动负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 4 公司子公司国航股份执行新会计准则的具体情况

1. 国航股份、国货航自 2018 年 1 月 1 日起施行新金融工具准则，并自该日起按照新金融工具准则的规定确认、计量和报告国航股份、国货航的金融工具。因国航股份、国货航 2018 年 1 月 1 日之前的金融工具确认和计量与新金融工具准则要求不一致的，国航股份、国货航按照新金融工具准则的要求进行衔接调整。涉及前期比较财务报表数据与新金融工具准则要求不一致的，国航股份及国货航不进行调整。金融工具原账面价值和在新金融工具准则施行日的新账面价值之间的差额，计入 2018 年 1 月 1 日的留存收益或其他综合收益。国货航采用新金融工具准则对公司 2018 年 1 月 1 日合并报表项目无影响，国航股份采用新金融工具准则对公司 2018 年 1 月 1 日合并财务报表项目的影响较小。

2. 2018 年起，国航股份、国货航自 2018 年 1 月 1 日起执行新收入准则。国货航首次执行新收入准则不存在对年初留存收益及财务报表相关项目的调整。国航股份根据首次执行本准则的累计影响数，调整 2018 年 1 月 1 日的留存收益及财务报表相关项目金额。国航股份将预收款项转入合同负债，同时也将常旅客积分奖励计划下形成的递延收益余额重分类为合同负债（其中合同义务在一年之后到期的列示为其他非流动负债）。国航股份调整了超期票证计入收入的计量。新收入准则调整对公司 2018 年报表影响可控。

3. 2019 年 1 月 1 日起，国航股份执行新租赁准则。不再将租赁区分为经营租赁或融资租赁，而是采用统一的会计处理模型，对短期租赁和低价值资产租赁以外的其他所有租赁均确认使用权资产和租赁负债，并分别计提折旧和利息费用。在资产负债表中单独列示使用权资产和租赁负债。在利润表中，分别列示租赁负债的利息费用与使用权资产的折旧费用；租赁负债的利息费用在财务费用项目列示。在现金流量表中，偿还租赁负债本金和利息所支付的现金计入筹资活动现金流出，支付的简化处理的短期租赁付款额和低价值资产租赁付款额以及未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额计入经营活动现金流出。

整体看，2019 年起，国航股份执行新租赁准则，对公司报表可比性产生一定影响。因其他子公司尚未执行新收入准则等，合并报表编制上，公司未对合并范围内已执行新金融工具准则、新收入准则的国航股份、国货航财务报表按照母公司会计政策进行调整。在进行会计政策和会计估计描述时，公司对相关内容区别“已执行新金融工具准则的公司”和“尚未执行新金融工具准则的公司”，“已执行新收入准则的公司”和“尚未执行新收入准则的公司”分别描述。

附件 5-1 主体长期信用等级设置及其含义

联合资信主体长期信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除 AAA 级，CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。详见下表：

信用等级设置	含义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

附件 5-2 中长期债券信用等级设置及其含义

联合资信中长期债券信用等级设置及含义同主体长期信用等级。

附件 5-3 评级展望设置及其含义

联合资信评级展望是对信用等级未来一年左右变化方向和可能性的评价。联合资信评级展望含义如下：

评级展望设置	含义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级提升的可能性较大
稳定	信用状况稳定，未来保持信用等级的可能性较大
负面	存在较多不利因素，未来信用等级调低的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能提升、降低或不变

联合资信评估股份有限公司关于 中国航空集团有限公司 2021 年 面向专业投资者公开发行公司债券（第一期）的跟踪评级安排

根据监管部门和联合资信对跟踪评级的有关要求，联合资信将在本期债券存续期内，在每年中国航空集团有限公司年报公告后的两个月内进行一次定期跟踪评级，且不晚于每一会计年度结束之日起六个月内进行一次定期跟踪评级，并在本期债券存续期内根据有关情况进行不定期跟踪评级。

中国航空集团有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供有关财务报告以及其他相关资料。中国航空集团有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对中国航空集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的重大事项，中国航空集团有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注中国航空集团有限公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现中国航空集团有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对中国航空集团有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该事项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如中国航空集团有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对中国航空集团有限公司或本期债项信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信对本次（期）债券的跟踪评级报告将在本公司网站和交易所网站公告，且在交易所网站公告的时间不晚于在本公司网站、其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间；同时，跟踪评级报告将报送中国航空集团有限公司、监管部门等。

权利与免责声明

1. 本报告版权为联合资信所有，未经书面授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；经授权使用的，不得对有关内容进行歪曲和篡改，且不得用于任何非法或未经授权的用途。
2. 联合资信对本报告所使用资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证；本报告的评级结论及相关分析为联合资信基于相关信息和资料对评级对象所发表的前瞻性观点，而非事实陈述；并非且不应被视为购买、出售、持有任何资产的投资建议。
3. 联合资信保留对评级结果予以调整、更新、终止与撤销的权利。
4. 联合资信不对任何投资者（包括机构投资者和个人投资者）因使用本报告及联合资信采取评级调整、更新、终止与撤销等评级行动而导致的任何损失负责，亦不对发行人因使用本报告或将本报告提供给第三方所产生的任何后果承担责任。
5. 任何使用者使用本报告均视为同意本权利与相关免责条款。