

信用等级公告

联合〔2020〕2069号

中国南方航空股份有限公司：

联合信用评级有限公司通过对中国南方航空股份有限公司主体长期信用状况和拟公开发行的 A 股可转换公司债券进行综合分析和评估，确定：

中国南方航空股份有限公司主体长期信用等级为 AAA，评级展望为“稳定”

中国南方航空股份有限公司拟公开发行的 A 股可转换公司债券信用等级为 AAA

特此公告

联合信用评级有限公司

评级总监：

二〇二〇年六月十九日

地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号 PICC 大厦 10 层（100022）

电话：010-85172818

传真：010-85171273

<http://www.unitedratings.com.cn>

中国南方航空股份有限公司 公开发行 A 股可转换公司债券信用评级报告

本次债券信用等级：AAA

公司主体信用等级：AAA

评级展望：稳定

本次发行规模：不超过 160 亿元（含）

债券期限：6 年

转股期：自发行结束之日起满六个月后的第一个

交易日起至 A 股可转换公司债券到期日止

还本付息方式：按年付息、到期一次还本

评级时间：2020 年 6 月 29 日

分析师

徐汇丰 登记编号（R0040218010006）

张晶晶 登记编号（R0040219080003）

邮箱：lh@unitedratings.com.cn

电话：010-85172818

传真：010-85171273

地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号

PICC 大厦 10 层（100022）

网址：www.unitedratings.com.cn

评级观点

联合信用评级有限公司（以下简称“联合评级”）对中国南方航空股份有限公司（以下简称“公司”或“南航股份”）的评级反映了其作为国内三大航空运输集团之一中国南方航空集团有限公司（以下简称“南航集团”）航空业务的唯一运营主体，市场地位突出。公司机队规模、年旅客运输量等多项指标位列国内同行业首位。公司在航线补贴、航空事业补贴等方面获得一定的政府支持。2017 年以来，公司陆续完成向美国航空公司、南龙控股有限公司和南航集团等对象非公开发行 H 股普通股票和 A 股普通股票，资本实力不断增强。同时，联合评级也关注到公司整体债务负担较重，新冠肺炎疫情对航空业务短期形成较大冲击等因素对公司信用水平产生的不利影响。

未来，随着广州-北京“双枢纽”战略布局的加快推进，以及北京新机场的投入运营，公司航空运输主业规模或将进一步扩大。公司长期发展前景良好。联合评级对公司的评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本次债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本次债券到期不能偿付的风险极低。

优势

1. **市场地位突出。**公司综合管理和运营能力在行业中处于领先水平，其机队规模、航线网络、年旅客运输量等多项指标居国内同行业首位，在国内航空运输市场上具有显著的竞争优势。

2. **获得一定的政府支持。**民航业是我国国民经济的重要基础产业，持续获得国家财政的支持。公司作为国内三大航空运输集团南航集团的唯一运营主体，在航线补贴、航空事业补贴等方面获得一定的政府支持。

3. **资本实力不断增强。**2017 年以来，公司

陆续完成向美国航空公司、南龙控股有限公司和南航集团等对象非公开发行 H 股普通股票和 A 股普通股票，资本实力不断增强。

关注

1. **债务规模快速增长，债务负担较重。**受执行新租赁准则使得应付经营租赁款纳入全部债务核算及发行债券增加影响，公司债务规模快速增长，整体债务负担较重。

2. **持续关注 737-8 客机停飞事件给公司带来的影响。**2019 年 3 月 11 日，中国民用航空局官网发布通告，要求国内航空公司暂停波音 737-8 飞机的商业运行，恢复飞行时间待定。联合评级将持续关注 737-8 客机停飞事件的最新进展，并分析其对公司经营及财务状况带来的影响。

3. **持续关注新冠肺炎疫情给公司业务带来的影响。**2020 年以来爆发的新冠肺炎疫情短期内对航空运输业产生较大冲击，公司客运运输量及相关收入受此影响短期内有所下降，联合评级将持续关注新型肺炎疫情对公司客货运输业务的影响。

主要财务数据：

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
合并口径				
资产总额（亿元）	2,183.29	2,466.55	3,066.46	3,002.80
所有者权益（亿元）	621.65	781.83	770.54	707.73
长期债务（亿元）	803.02	783.42	1,277.13	1,348.17
全部债务（亿元）	1,177.13	1,267.88	1,852.54	1,985.29
营业收入（亿元）	1,274.89	1,436.23	1,543.22	211.41
净利润（亿元）	68.33	34.56	30.95	-60.10
EBITDA（亿元）	248.58	220.55	345.25	--
经营性净现金流（亿元）	214.04	195.85	381.22	-82.38
营业利润率（%）	12.22	10.26	11.86	-13.47
净资产收益率（%）	11.69	4.92	3.99	--
资产负债率（%）	71.53	68.30	74.87	76.43
全部债务资本化比率（%）	65.44	61.86	70.62	73.72
流动比率（倍）	0.26	0.29	0.18	0.17
EBITDA 全部债务比（倍）	0.21	0.17	0.19	--
EBITDA 利息倍数（倍）	6.80	5.14	4.85	--
EBITDA/ 本次发债额度（倍）	1.55	1.38	2.16	--
公司本部（母公司）				
资产总额（亿元）	1,723.16	1,955.73	2,460.54	2,407.24
所有者权益（亿元）	392.14	536.56	520.87	473.94
全部债务（亿元）	1,161.72	1,059.75	1,572.97	1,692.99
营业收入（亿元）	886.30	996.13	1,065.53	142.72
净利润（亿元）	49.20	22.14	18.12	-46.50
资产负债率（%）	77.24	72.56	78.83	80.31
全部债务资本化比率（%）	74.76	66.39	75.12	78.13

注：1. 本报告中，部分合计数与各相加数直接相加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. 本报告财务数据及指标计算除特别说明外均为合并口径；3. 本报告将其他流动负债中的短期融资券计入短期债务核算，将应付融资租赁款和租赁负债计入长期债务核算；4. 2020 年一季度财务数据未经审计；5. 本报告中涉及 2017 年和 2018 年度的财务数据分别采用 2018 年和 2019 年度期初财务数据

信用评级报告声明

除因本次信用评级事项联合信用评级有限公司（联合评级）与评级对象构成委托关系外，联合评级、评级人员与评级对象不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

联合评级与评级人员履行了尽职调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的信用评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

本信用评级报告的评级结论是联合评级依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因评级对象和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。本评级报告所依据的评级方法在公司网站公开披露。

本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

本信用评级报告中引用的评级对象相关资料主要由评级对象提供，联合评级对所依据的文件资料内容的真实性、准确性、完整性进行了必要的核查和验证，但联合评级的核查和验证不能替代评级对象及其他机构对其提供的资料所应承担的相应法律责任。

本次信用评级结果仅适用于本次（期）债券，有效期为本次（期）债券的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内评级对象的信用等级有可能发生变化。

分析师：



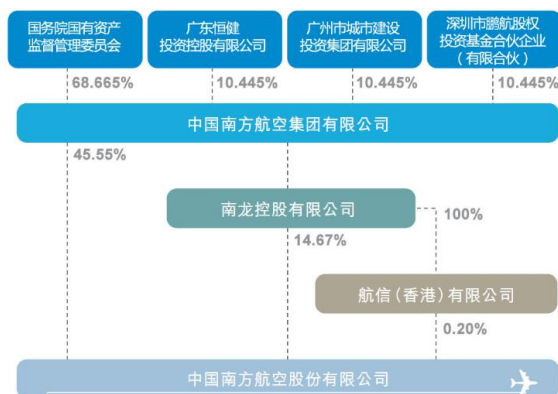
徐纪丰 张晶晶

联合信用评级有限公司

一、主体概况

中国南方航空股份有限公司（以下简称“公司”或“南方航空”）是经中华人民共和国国家经济体制改革委员会体改生（1994）139号文批准，由中国南方航空集团有限公司¹（以下简称“南航集团”）独家发起成立的股份有限公司。公司于1997年7月在香港和纽约同步上市，于2003年7月在上海证券交易所上市（股票简称：南方航空，股票代码：600029.SH）。经过历次股本变更，截至2020年3月末，公司注册资本和实收资本均为122.67亿元。2020年4月和2020年6月，公司分别完成向南龙控股有限公司（以下简称“南龙控股”）非公开发行H股普通股票和向南航集团非公开发行A股普通股票后，南航集团直接及间接持有的公司股权比例由50.54%上升至60.42%（直接持有45.55%股权），仍为公司的控股股东。公司的实际控制人为国务院国有资产监督管理委员会（以下简称“国务院国资委”）。

图1 截至2020年6月29日公司与控股股东之间的产权及控制关系图



资料来源：公司提供

作为国内三大航空运输集团之一南航集团旗下航空业务的唯一运营主体，公司主要从事国内外航空客、货运业务。截至2019年末，公司拥有北京、深圳等16家分公司和厦门航空有限公司、贵州航空有限公司、珠海航空有限公司等8家控股航空子公司，在杭州、青岛等地设有23个境内营业部，在悉尼、纽约等地设有55个境外营业部。截至2020年3月末，公司本部设战略规划投资部、财务部、审计部等职能部门（见附件1）。

截至2019年末，公司合并资产总额3,066.46亿元，负债合计2,295.92亿元，所有者权益770.54亿元，其中归属于母公司所有者权益638.63亿元。2019年，公司实现营业收入1,543.22亿元，净利润30.95亿元，其中归属于母公司所有者的净利润26.51亿元；经营活动产生的现金流量净额381.22亿元，现金及现金等价物净增加额-53.43亿元。

截至2020年3月末，公司合并资产总额3,002.80亿元，负债合计2,295.07亿元，所有者权益707.73亿元，其中归属于母公司所有者权益584.31亿元。2020年1—3月，公司实现营业收入211.41亿元，净利润-60.10亿元，其中归属于母公司所有者的净利润-52.62亿元；经营活动产生的现金流量净额-82.38亿元，现金及现金等价物净增加额-1.44亿元。

公司注册地址：广东省广州市黄埔区玉岩路12号冠昊科技园区一期办公楼三楼301室；法定代表人：王昌顺。

¹ 原中国南方航空集团公司，经国务院国资委《关于中国南方航空集团公司改制有关事项的批复》（国资改革〔2017〕1082号）批准，中国南方航空集团公司已由全民所有制企业改制为国有独资公司，改制后名称为“中国南方航空集团有限公司”。

二、本次债券概况及募集资金用途

1. 本次债券概况及交易条款分析

本次债券名称为“中国南方航空股份有限公司公开发行 A 股可转换公司债券”，拟发行规模不超过 160.00 亿元（含）。本次债券按面值发行，每张面值为 100 元。本次债券的票面利率的确定方式及每一计息年度的最终利率水平，由公司股东大会及类别股东大会授权董事会（或董事会授权人士）在发行前根据国家政策、市场状况和公司具体情况与保荐机构（主承销商）协商确定，债券期限为自发行之日起 6 年。转股期为自本次债券发行结束之日起满六个月后的第一个交易日起至本次债券到期日止。本次债券采用单利按年计息，不计复利。每年付息一次，到期归还未转股部分的本金和支付最后一年利息。

（1）转股条款

初始转股价格

本次债券的初始转股价格不低于本次债券募集说明书公告日前二十个交易日公司 A 股股票交易均价（若在该二十个交易日内发生过因除权、除息引起股价调整的情形，则对调整前交易日的收盘价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算）和前一个交易日公司 A 股股票交易均价，以及最近一期经审计的每股净资产和股票面值。具体初始转股价格由公司股东大会及类别股东大会授权公司董事会（或董事会授权人士）在发行前根据市场和公司具体情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

前二十个交易日公司 A 股股票交易均价=前二十个交易日公司 A 股股票交易总额/该二十个交易日公司 A 股股票交易总量。前一交易日公司 A 股股票交易均价=前一交易日公司 A 股股票交易总额/该日公司 A 股股票交易总量。

转股价格的调整方式及计算公式

在本次债券发行之后，当公司发生送红股、转增股本、增发新股或配股、派送现金股利等情况（不包括因发行的可转换公司债券转股而增加的股本），将按下述公式进行转股价格的调整（保留小数点后两位，最后一位四舍五入）：

派送红股或转增股本： $P1 = P0 / (1+n)$ ；

增发新股或配股： $P1 = (P0 + A \times k) / (1+k)$ ；

上述两项同时进行： $P1 = (P0 + A \times k) / (1+n+k)$ ；

派送现金股利： $P1 = P0 - D$ ；

上述三项同时进行： $P1 = (P0 - D + A \times k) / (1+n+k)$ 。

其中： $P0$ 为调整前转股价， n 为送股或转增股本率， k 为增发新股或配股率， A 为增发新股或配股价， D 为每股派送现金股利， $P1$ 为调整后转股价。

当公司可能发生股份回购、合并、分立或任何其他情形使公司股份类别、数量和/或股东权益发生变化从而可能影响本次债券持有人的债权利益或转股衍生权益时，公司将视具体情况按照公平、公正、公允的原则以及充分保护本次债券持有人权益的原则调整转股价格。有关转股价格调整内容及操作办法将依据当时国家有关法律法规及证券监管部门的相关规定来制订。

修正价格

在本次债券存续期间，当公司 A 股股票在任意连续三十个交易日中至少有十五个交易日的收盘价格低于当期转股价格的 85% 时，公司董事会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会及类别股东大会表决。

上述方案须分别经出席股东大会及类别股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过方可实

施。股东大会及类别股东大会进行表决时，持有本次债券的股东应当回避。修正后的转股价格应不低于该等股东大会及类别股东大会召开日前二十个交易日公司 A 股股票交易均价（若在该二十个交易日内发生过因除权、除息引起股价调整的情形，则对调整前交易日的收盘价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算）和前一交易日均价之间的较高者，同时，修正后的转股价格不得低于最近一期经审计的每股净资产和股票面值。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在转股价格调整日前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，在转股价格调整日及之后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

（2）赎回条款

到期赎回条款

在本次债券期满后 5 个交易日内，公司将赎回全部未转股的可转换公司债券，具体赎回价格由股东大会及类别股东大会授权董事会（或董事会授权人士）在本次发行前根据市场情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

有条件赎回条款

在本次债券转股期内，当下述两种情形的任意一种出现时，公司有权决定按照债券面值加当期应计利息的价格赎回全部或部分未转股的可转换公司债券：

1) 在本次发债券转股期内，如果公司 A 股股票在任何连续三十个交易日中至少十五个交易日的收盘价格不低于当期转股价格的 130%（含 130%）；

2) 当本次债券未转股余额不足 3,000 万元时。

当期应计利息的计算公式为： $IA=B \times i \times t / 365$

IA：指当期应计利息；

B：指本次债券持有人持有的可转换公司债券票面总金额；

i：指可转换公司债券当年票面利率；

t：指计息天数，即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天数（算头不算尾）。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。

本次债券的赎回期与转股期相同，即本次债券发行结束之日起满六个月后的第一个交易日起至本次可转换公司债券到期日止。

（3）回售条款

有条件回售条款

在本次债券最后两个计息年度，如果公司 A 股股票在任何连续三十个交易日的收盘价格低于当期转股价格的 70%时，本次债券持有人有权将其持有的可转换公司债券全部或部分按债券面值加当期应计利息的价格回售给公司（当期应计利息的计算方式参见（十一）赎回条款的相关内容）。

若在上述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。如果出现转股价格向下修正的情况，则上述“连续三十个交易日”须从转股价格调整之后的第一个交易日起重新计算。

在本次债券最后两个计息年度，本次债券持有人每年回售条件首次满足后可按上述约定条件行使回售权一次，若在首次满足回售条件而本次债券持有人未在公司届时公告的回售申报期内申报并实施回售的，该计息年度不能再行使回售权。本次债券持有人不能多次行使部分回售权。

附加回售条款

若公司本次债券募集资金投资项目的实施情况与公司在募集说明书中的承诺情况相比出现重大变化，根据中国证券监督管理委员会（以下简称“证监会”）的相关规定被视作改变募集资金用途或被证监会认定为改变募集资金用途的，本次债券持有人享有一次回售的权利。本次债券持有人有权将其持有的可转换公司债券全部或部分按债券面值加当期应计利息的价格回售给公司。持有人在附加回售条件满足后，可以在公司公告后的附加回售申报期内进行回售，该次附加回售申报期内不实施回售的，自动丧失该附加回售权。

本次债券的发行对象为持有中国证券登记结算有限责任公司上海分公司证券账户的自然人、法人、证券投资基金、符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止者除外）。

本次债券向公司原 A 股股东实行优先配售，原 A 股股东有权放弃配售权。向原 A 股股东优先配售的具体比例提请股东大会及类别股东大会授权董事会（或董事会授权人士）根据发行时具体情况与保荐机构（主承销商）协商确定，并在本次发行的发行公告中予以披露。该等优先配售将须遵守《中华人民共和国公司法》及《香港联合交易所有限公司证券上市规则》或任何其它政府或监管机构的所有适用法律、法规及规则（包括但不限于关联交易相关的规则和要求），方可落实。原 A 股股东优先配售之外的余额和原 A 股股东放弃优先配售权的部分将通过网下对机构投资者发售及/或通过上海证券交易所交易系统网上定价发行，具体发行方式由股东大会及类别股东大会授权董事会（或董事会授权人士）与保荐机构（主承销商）在发行前协商确定。如仍出现认购不足，则不足部分由承销商包销。

2. 本次债券募集资金用途

若本次债券成功发行，公司的资本实力将得到进一步提升，资本结构更加稳健，营运资金更加充裕，有利于提升公司流动性、降低财务风险，有助于公司扩充机队规模，增强主营业务核心竞争力。

本次债券拟募集资金不超过人民币 1,600,000 万元（含），扣除发行费用后募集资金净额将用于投资以下项目：

表 1 本次债券募集资金用途（单位：万元）

序号	项目名称	投资总额	拟投入募集资金额
1	飞机购置、航材购置及维修项目	2,168,601.96	1,060,000.00
2	引进备用发动机	65,553.50	60,000.00
3	补充流动资金	480,000.00	480,000.00
合计		2,714,155.46	1,600,000.00

资料来源：《中国南方航空股份有限公司公开发行 A 股可转换公司债券预案》

三、行业分析

国民经济的持续发展及居民人均可支配收入的增加带动中国航空客货运输量稳步提升，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短期内对航空运

输业产生较大负面影响，行业展望为负面，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，联合评级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。

近年来，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。根据中国民用航空局数据（快报数据），2019 年中国民航业完成运输总周转量 1,293.2 亿吨公里，同比增长 7.2%，增速较上年下降 4.2 个百分点。客运市场方面，全行业完成旅客周转量 11,705.1 亿人公里，同比增长 9.3%，增速较上年下降 3.3 个百分点；其中国内航线同比增长 6.9%，国际航线同比增长 16.6%。货运方面，2019 年全行业实现货邮周转量 236.2 亿吨公里，同比增长 0.3%，增速较上年下降 7.4 个百分点。2019 年，中国民航运输总周转量稳居世界第二，民航旅客周转量在综合交通运输体系中占比达 32.8%，同比提升 1.5 个百分点。从盈利情况来看，2019 年民航全行业营业收入 1.06 万亿元，比上年增长 5.4%。

自 2020 年 1 月下旬以来，新冠肺炎疫情在国内快速传播，导致航班大量停飞，并在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。2020 年一季度，中国民航共完成运输总周转量 165.2 亿吨公里、旅客运输量 7,407.8 万人次，同比分别下降 46.6%和 53.9%。同期，中国航空运输业全行业亏损达 398.2 亿元，其中航空公司亏损 336.2 亿元，三大航利润总额合计亏损 200.3 亿元。

2020 年 3 月底，我国整体疫情控制情况出现向好趋势，国内多个省市采取差异化复产复工政策，4 月运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量同比分别下降 62.4%、68.5%和 19.4%，降幅较上月分别收窄 1.0 个、3.2 个和 3.9 个百分点，降幅均较上月有所缩窄，国内疫情防控从应急状态转入常态化，境内航空客运需求逐渐恢复。但由于国际疫情持续扩散，国际航空限制政策趋严，民航局近期发布疫情防控期间调减国际客运航班量的通知，国际客运供应量预计将进一步减少。新冠肺炎疫情的爆发对航空运输业产生较大冲击。

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
2016 年 9 月	民航局、国家发改委	《关于深化民航国内航空旅客运输票价改革有关问题的通知》	800 公里以下航线、800 公里以上与高铁动车组列车形成竞争航线旅客运输票价交由航空公司依法自主制定
2017 年 1 月	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工作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5月	民航局	《关于进一步优化货运航线航班管理政策的通知》	针对货运航空在日常运行中存在的难点、痛点和堵点，提出了放宽北京“一市两场”货运航线运营安排，简化国内、国际货运航线经营许可的办法程序，简化航班计划审核程序，对货邮航班时刻与客运航班时刻实施差异化管理，提升航线航班监督管理信息化水平等六方面内容

资料来源：联合评级根据公开资料整理

价格改革方面，2016年10月、2017年12月和2018年1月，民航局和国家发改委陆续下发文件，明确了国内运价管理方式，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，基于三大航航线资源的比较优势，其运营效率有望提升。

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。

所有制改革方面，2018年1月，交通运输部发文提出放宽国航股份、南航股份、东航股份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。同时2017年，三大航母公司中航集团、南航集团、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2月、3月财政部、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，并对执飞重大运输飞行任务的航空公司进行适度补贴，此举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

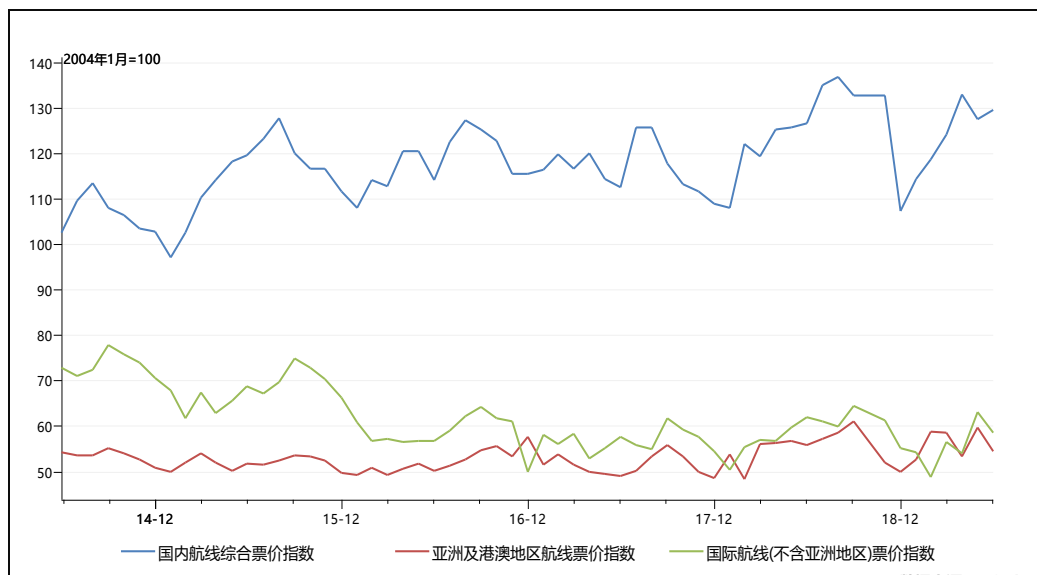
从国内航空市场的飞机投放看，随着订单的逐步到位，中国运输机队规模（期末在册架数）从2010年的1,597架增加到2019年底的3,818架，但2019年飞机架数增速回落至4.91%。根据各航空公司未来飞机购买计划，预计未来中国飞机进口量仍将保持一定增速，运力投放将有所增加。

从飞机利用率看，2017—2019年，民航运输飞机平均日利用率逐年下降，分别为9.49小时、9.36小时和9.3小时。按机型分类，2018年，大中型飞机平均日利用率为9.48小时，比上年减少0.15小时，小型飞机平均日利用率为6.91小时，比上年减少0.13小时。

从运营效率看，近年来行业运营效率继续保持较高景气度，但季节性波动特征明显。客运方面，每年第三季度为旅游旺季，载客量较一、二、四季度高；货运方面，每年1、2月份受春节因素影响，航班整体载运率显著低于其他各月。由于航空公司一般按照年度安排其运力扩张计划，航空需求的

季节性波动也在一定程度上导致航空运能与需求的不平衡。近年来，中国民航正班客座率和正班载运率呈上升趋势，2019 年分别为 83.2%、71.6%。

图 2 近年民航票价指数



资料来源：Wind 资讯

从票价水平看，近年来国内航线票价指数呈波动态势，均呈现上半年回升，7、8 月份达到峰值，下半年下降的趋势，受到国内航线票价改革及控制航线供给的政策影响，2018 年以来，国内航线综合票价指数水平有所提升。受国际航线运力投放较快影响，国际航线票价指数整体呈下滑趋势。

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。根据民航局最新统计数据，截至 2018 年底，中国共有运输航空公司 60 家。其中，国有控股公司 45 家，民营和民营控股公司 15 家；全货运航空公司 9 家，中外合资航空公司 10 家，上市公司 7 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。

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。代表企业为中国航空集团有限公司[以下简称“国航集团”；下辖中国国际航空股份有限公司（中国国航，SH.601111）]、中国南方航空集团有限公司[下辖中国南方航空股份有限公司（南方航空，SH.600029）]和中国东方航空集团有限公司[以下简称“东航集团”，下辖中国东方航空股份有限公司（东方航空，SH.600115）]，以下简称为“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，国航股份、南航股份及东航股份分别为国航集团、南航集团及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、盈利能力偏弱、债务负担重等负面因素。

表 3 2019 年国内四大航空公司运营及财务指标（上市公司）

项目	中国国航 601111.SH	东方航空 600115.SH	南方航空 600029.SH	海航控股 600221.SH
运营指标				
可用座公里（亿客公里）	2,877.88	2,702.54	3,440.62	1,743.45
机队规模（架）	699	734	862	361
飞机日利用率（小时）	9.72	9.55	9.9	8.76
平均客座率（%）	81.02	82.06	82.81	83.38
平均载运率（%）	68.70	67.31	70.26	77.43
每客公里收益（元）	0.534	0.522	0.49	0.443
财务指标				
资产总额（亿元）	2,942.54	2,829.36	3,066.46	1,965.35
营业收入（亿元）	1,361.81	1,208.60	1,543.22	723.89
政府补助（亿元）	36.43	63.24	41.52	21.45
利润总额（亿元）	91.05	43.02	40.70	10.70
经营性净现金流（亿元）	383.40	289.72	381.22	137.33
主营业务毛利率（%）	16.06	11.30	11.69	3.66
资产负债率（%）	65.55	75.12	74.87	68.40

注：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
资料来源：上市公司年报

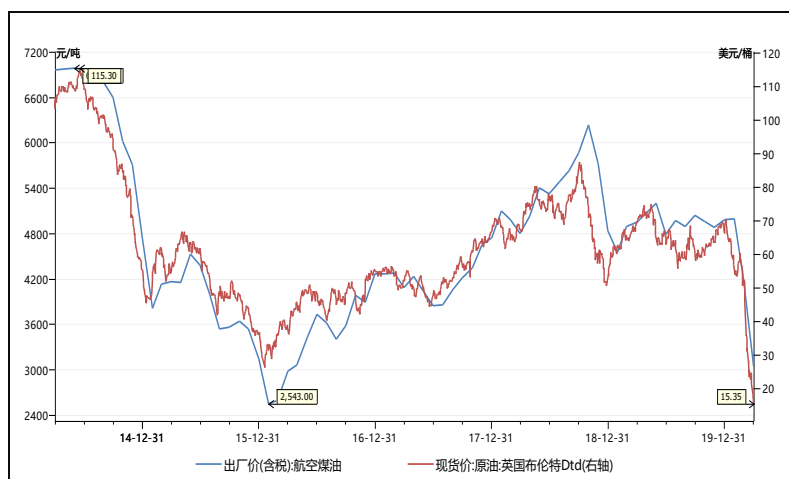
国内航空公司中，除三大航以外，作为第二梯队有海航集团等代表企业。从单机年收入、单机年利润总额及营业利润率看，国内航空企业营业利润率与单机运营效率高度相关。近年来，政策利好下，以春秋航空、吉祥航空等为代表的民营航空公司凭借其市场化运作、机制灵活等特点得到迅猛发展。地方性航空公司的开航加剧了民航市场的竞争。此外，随着低成本运营模式的推广，独立成立及由传统全服务航空公司转型的低成本航空公司市场份额快速扩大，民航竞争格局将更加多元化。

5. 主要供求因素

（1）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 3 近年航油价格和原油价格走势



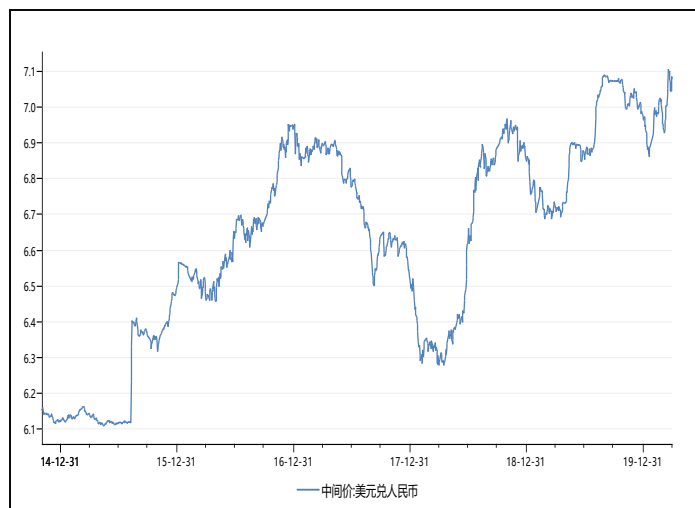
资料来源：Wind 资讯

自 2016 年 2 月航空煤油价格跌至 2,543 元/吨的低点以来，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大幅压减原油需求，减产协议将于 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，截至 2020 年 6 月 12 日，布伦特原油现货价格为 38.86 美元/桶，较年初跌幅约 41.27%，原油价格的下跌在短期内有助于缓解航空公司的成本压力。未来，在全球政治格局复杂多变及经济下行压力加大的背景下，国际原油供给端和需求端均存在不确定性。

(2) 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，这些支出会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 4 近年美元兑人民币汇率走势图



资料来源：Wind 资讯

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 月底，人民币兑美元汇率达到 6.94。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，人民币兑贬值压力加大，全年贬值 4.1%。2020 年以来，受新冠肺炎疫情爆发影响，美联储实施无限量、开放式量化宽松政策，国际外汇市场出现了大幅波动，但受益于国内经济回暖明显，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，人民币兑美元汇率保持在合理区间双向波动，市场预期稳定。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。航空企业将继续面临汇率波动风险。

（3）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，目前中国年旅客运输量 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。联合评级认为，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。

（4）突发性事件影响

航空运输业易受战争、恐怖事件、安全事故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。重大空难不仅使得行业景气承压，部分涉事航空公司业务及航权也将受到较大影响。与此同时，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。此外，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

2020 年是《中国民航“十三五”发展规划》实施的冲刺阶段，在 2020 年全国民航工作会议上，民航局分八项介绍了 2020 年的工作重点，提出了 2020 年运输总周转量预期增长 7.5%，全行业全力防控安全风险，缩小管制运行间隔，实行差异化航班时刻供给与配置措施，探索实施客货分类管理，放宽国际货运航权管理等要求，未来将立足于“十三五”规划完成的基础上，进入推动交通强国建设的“十四五”规划阶段，推动行业高质量发展。

短期来看，航空运输行业发展的外部扰动因素较多，新冠肺炎疫情对行业运行产生很大负面影响，短期需求恢复乏力，原油价格下降有助于缓解行业成本端压力，但行业盈利能力仍有待长期修复，行业展望为负面。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、民航业政策的落实，

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，联合评级维持航空运输行业评级为风险一般。

四、基础素质分析

1. 规模及竞争力

公司作为三大航空运输集团之一南航集团航空业务的唯一运营主体，在机队规模、航线资源、运营控制能力等方面具备显著优势。

公司是国内运输飞机最多、航线网络最发达、年客运量最大的航空公司。公司拥有北京、深圳等 16 家分公司和厦门航空有限公司、贵州航空有限公司、珠海航空有限公司等 8 家控股航空子公司，在杭州、青岛等地设有 23 个境内营业部，在悉尼、纽约等地设有 55 个境外营业部。

截至 2019 年末，公司及其子公司运营包括波音、空客等客货运输飞机 862 架。2019 年，公司共完成运输总周转量 326.25 亿吨公里，同比增长 7.55%；实现旅客运输量 1.52 亿人，同比增长 8.40%，持续 41 年位居国内各航空公司之首。公司机队规模和旅客运输量均居亚洲第一、世界第三。

公司积极打造广州—北京“双枢纽”，形成了密集覆盖国内，全面辐射亚洲，有效连接欧美澳洲的航线网络布局。2019 年，公司每天有 3,000 多个航班飞至全球 44 个国家和地区、243 个目的地，提供座位数超过 50 万个。公司已与美国航空、英国航空、荷兰皇家航空、澳洲航空等 28 个国内外航空公司在 531 条航线（含主干线及以远航线）进行代码共享合作，进一步扩大了公司的销售渠道和航线网络布局。

2019 年，公司实现安全飞行 295.1 万小时，累计安全飞行 2,638.6 万小时，通用航空飞行 1.5 万小时，持续保障了 20 年的飞行安全和 25 年的空防安全，继续保持着中国最好的航空公司安全记录。

2. 人员素质

公司管理人员具备多年从业经历和丰富的管理经验，员工学历及专业构成符合行业特点。

截至 2019 年末，公司拥有董事、监事及高级管理人员共 24 人。

公司董事长、执行董事王昌顺先生，1957 年生，中国科学技术大学管理科学与工程专业毕业，博士研究生学历，管理学博士，高级政工师。1976 年 2 月参加工作，1982 年 3 月加入中国共产党。曾任民航乌鲁木齐管理局航空气象安全监察处副处长、处长，新疆航空公司副总经理（民航乌鲁木齐管理局副局长）、党委书记，新疆航空公司党委书记。2000 年 11 月任中国南方航空股份有限公司副董事长、总经理、党委副书记；2002 年 9 月任中国南方航空集团公司副总经理、党组成员兼中国南方航空股份有限公司副董事长、总经理、党委副书记；2004 年 8 月任中国民用航空总局副局长、党委委员；2008 年 3 月任中国民用航空局副局长、党组成员（副部长级）；2011 年 10 月任中国航空集团公司总经理、党组副书记兼中国国际航空股份有限公司董事长；2014 年 1 月任交通运输部副部长、党组成员；2016 年 2 月任中国南方航空集团公司总经理、党组副书记；2016 年 5 月任中国南方航空集团公司总经理、党组副书记，中国南方航空股份有限公司董事长；2016 年 12 月任中国南方航空集团公司董事长、党组书记，中国南方航空股份有限公司董事长；2017 年 11 月任中国南方航空集团有限公司董事长、党组书记，中国南方航空股份有限公司董事长、党委书记。2019 年 8 月兼任中国国际商会副会长。第十二届全国人大代表，中共十九大代表，第十二届广东省委委员，全国政协十三届委员会常务委员、委员。

公司副董事长、执行董事及总经理马须伦先生，1964年生，华中科技大学机械学院工业工程专业毕业，工程硕士，注册会计师。1984年8月参加工作，1990年10月加入中国共产党。曾任中国物资储运总公司副总经理，民航总局财务司副司长，中国国际航空公司副总裁、党委常委。2002年10月任中国国际航空公司常务副总裁、党委副书记；2004年9月任中国国际航空股份有限公司董事、总裁、党委副书记；2004年12月任中国航空集团公司党组成员兼中国国际航空股份有限公司董事、总裁、党委副书记；2007年2月任中国航空集团公司副总经理、党组成员；2008年12月任中国东方航空集团公司党组副书记、中国东方航空股份有限公司总经理、党委副书记；2011年10月任中国东方航空集团公司党组书记、副总经理，中国东方航空股份有限公司总经理；2016年11月任中国东方航空集团公司董事、总经理、党组副书记，2016年12月兼中国东方航空股份有限公司副董事长、总经理、党委副书记；2019年2月任中国南方航空集团有限公司董事、总经理、党组副书记，2019年3月兼任中国南方航空股份有限公司总经理，2019年5月兼任中国南方航空股份有限公司副董事长。

截至2019年末，公司合并范围拥有在职员工103,876人。从教育程度来看，中专及以下人员占16.97%，大专人员占30.03%，本科人员占48.77%，研究生人员占4.24%；从专业构成看，飞行员占10.18%，乘务员（含兼职安全员）占22.28%，空警安全员占3.39%，机务系统人员占16.60%，航务系统人员占2.38%，客运系统人员占8.61%，货运系统人员占7.32%，地服系统人员占10.39%，信息系统人员占1.84%，财务系统人员占1.86%，其他人员占15.13%。

3. 外部支持

民航业是我国国民经济的重要基础产业，持续获得国家财政的支持。公司作为国内三大航空运输集团南航集团的唯一运营主体，在航线补贴、航空事业补贴等方面获得一定的政府支持。2017—2019年，公司获得的计入利润表的政府补助分别为31.28亿元、44.45亿元²和41.52亿元。

五、公司管理

1. 治理结构

公司拥有完善的法人治理结构，运行合理规范。

公司严格按照《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《上市公司治理准则》和各地上市地的相关法律法规及上市规则的要求，制订了《公司章程》《股东大会议事规则》等各项制度，不断改善公司治理水平。

公司设股东大会，股东大会为公司最高权力机构，依法行使相应职权。

公司设董事会，对股东大会负责。董事会由7至11名董事组成，董事会设董事长一名，董事长和副董事长由董事会以全体董事的过半数选举产生。公司设监事会，监事会由3至5名监事组成，监事会设主席一人，监事会成员由股东代表和公司职工代表组成，其中职工代表为1名。股东代表的监事由股东大会从上任监事会或代表发行股份百分之五以上（含百分之五）的股东提名的候选人中选举。

公司设总经理一名，由董事会聘任或者解聘，总经理每届任期三年，与董事会任期相同，总经理连聘可以连任。公司设副总经理若干名，协助总经理工作。公司董事会可以决定由公司董事兼任

² 公司收到的用于补偿公司以后期间的相关成本费用或损失的与收益相关的政府补助，公司先将其确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失期间计入当期损益或冲减相关成本。

总经理。

2. 管理体制

公司管理运作规范，内控严密有效，管理体制能够较好地满足企业经营发展需要。

公司作为央企，建立了与其业务性质和规模相适应的内部管理机构，整体管理框架由战略规划投资部、人力资源部、财务部及宣传部等众多职能部门构成，企业分工细致，各部门职能明确。同时，公司还建立了涵盖财务管理、风险控制、投资者关系管理、重大事项决策等较为完整的内部控制制度。

财务管理方面，公司制定了《中国南方航空股份有限公司财务全面预算管理制度》《中国南方航空股份有限公司资金管理规定（暂行）》《中国南方航空股份有限公司基本建设财务管理规定》《中国南方航空股份有限公司飞机接受财务工作管理办法》等财务管理制度。其中《中国南方航空股份有限公司财务全面预算管理制度》明确全面预算管理内容、组织体系及其职责分工等。《中国南方航空股份有限公司资金管理规定（暂行）》通过货币资金管理、银行账户管理、资金集中管理及债务融资管理等方面规范了公司资金管理行为。

风险控制方面，公司制定了《中国南方航空股份有限公司对外担保制度》《中国南方航空股份有限公司对外投资管理规定》等风险控制管理制度。其中《中国南方航空股份有限公司对外担保制度》对对外担保的对象和条件、对外担保的申请和审批、对外担保的管理及持续风险控制以及对外担保的信息披露进行详细的规定，确保公司资产安全，维护投资者利益。《中国南方航空股份有限公司对外投资管理规定》包含职能部门分工、决策阶段管理、筹建阶段管理以及终止阶段的管理，加强和完善公司对投资企业的管理，保障投资收益，维护公司的合法权益。

重大事项决策管理方面，公司制定了《中国南方航空股份有限公司股东大会议事规则》《中国南方航空股份有限公司董事会议事规则》《中国南方航空股份有限公司监事会议事规则》、《中国南方航空股份有限公司总经理办公会工作规则》。公司严格按照《公司章程》以及相关规则规定履行内部决策程序，发挥董事会的决策中心的作用，履行职责，确保股东大会正常召开和依法行使职权。

投资者关系管理及信息披露方面，公司制定了《中国南方航空股份有限公司债券信息披露事务管理制度》、《中国南方航空股份有限公司投资者关系管理制度》。公司信息披露事务由董事会统一领导，公司董事长是公司信息披露事务的第一责任人，公司董事会秘书办公室为公司信息披露事务的管理部门，负责组织与协调信息披露工作的具体事宜。公司各子公司的法定代表人是该公司的信息报告第一责任人，各子公司应当指定专人作为指定联络人，负责信息的手机、核实及报送。

六、经营分析

1. 经营概况

受益于运力投放增加和客运量的上升，公司营业收入稳步增长，受国际原油价格波动及公司执行新租赁准则影响，公司毛利率有所波动。2020 年一季度，受新冠肺炎疫情冲击，公司经营业绩受到较大不利影响，呈亏损状态。

2017—2019 年，公司营业收入逐年增长，年均复合增长 10.02%。2019 年，公司全年实现营业收入 1,543.22 亿元，较上年增长 7.45%，其中主营业务收入 1,516.33 亿元，占营业收入的 98.00%，主营业务突出。公司主营业务收入主要来源于客运、货运及邮运业务。2017—2019 年，客运业务稳定发展，受益于公司运力投放增加和客运量的上升，客运收入逐年增长；货运及邮运收入波动增长。

表 4 2017-2019 年公司主营业务收入及毛利率情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年			2018 年			2019 年		
	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率	收入	占比	毛利率
客运	1,127.91	90.15	--	1,280.38	90.70	--	1,385.02	91.34	--
货运及邮运	90.82	7.26	--	100.26	7.10		96.15	6.34	
其他	32.48	2.60	--	30.95	2.19		35.16	2.32	
合计	1,251.21	100.00	11.80	1,411.59	100.00	9.99	1,516.33	100.00	11.69

资料来源：公司年报

2017-2019 年，公司主营业务成本逐年增长，主要由航油成本、职工薪酬费用、起降费及折旧摊销费构成，上述四项成本占主营业务成本的比重逐年上升，2019 年占比达 78.58%。其中，航油成本是公司最主要的运营成本。

表 5 2017-2019 年公司主营业务成本构成情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年		2018 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
航油成本	318.95	28.90	429.22	33.78	428.14	31.97
职工薪酬费用	178.78	16.20	190.89	15.02	212.84	15.89
折旧与摊销费用	125.75	11.40	135.82	10.69	234.77	17.53
起降费用	149.10	13.51	159.80	12.58	176.58	13.19
飞机、发动机维修费	77.92	7.06	83.32	6.56	85.65	6.40
经营租赁费	80.22	7.27	87.26	6.87	14.12	1.05
餐食机供品费用	33.79	3.06	37.34	2.94	39.75	2.97
其他	139.03	12.60	146.86	11.56	147.21	10.99
主营业务成本合计	1,103.54	100.00	1,270.51	100.00	1,339.06	100.00

资料来源：公司年报

2017-2019 年，公司主营业务毛利率波动下降，主要系受飞机运营服务业务毛利率波动所致。2019 年，公司航油成本较上年基本持平，职工薪酬费用、起降费用、飞机发动机维修费和餐食机供品费用均较上年有所增长。受公司执行新租赁准则影响，原经营租赁资产确认为使用权资产使得折旧与摊销大幅增加，同时公司不再确认相关租赁费用，因此经营租赁费大幅减少。受上述因素综合影响，公司主营业务毛利率在 2019 年同比增加 1.70 个百分点。

2020 年 1-3 月，公司实现营业收入 211.41 亿元，较上年同期下降 43.82%，实现利润总额-76.03 亿元，呈亏损状态，主要系受新冠肺炎疫情影响，航空运输需求锐减所致。

2. 业务运营

作为三大国有航空公司之一，公司综合管理和运营能力在行业中处于领先水平，其机队规模、航线网络、年旅客运输量等多项指标居国内同行业首位，在国内航空运输市场上具有显著的竞争优势。2017-2019 年，公司运力持续提升带动运量逐年增长，收入水平不断提升。但 2020 年以来爆发的新冠肺炎疫情对公司航空运输业务带来较大冲击，公司各项运营指标同比下降幅度较大。

（1）航线布局

航线网络覆盖方面，公司目前着力打造广州—北京“双枢纽”，形成了密集覆盖国内，全面辐射亚洲，有效连接欧美澳非洲的发达航线网络。航线数量、航班频率、市场份额均在国内航空公司中居于首位。

截至 2019 年末，公司每天有 3,000 多个航班飞至全球 44 个国家和地区、243 个目的地。通过合作伙伴密切合作，业务范围进一步延伸。2019 年，公司增班广州-北京大兴、广州-郑州、广州-杭州、广州-南京、广州-三亚等国内航线，进一步丰富航线网络。公司新增维也纳、宿务、澳门等国际及地区航点，新增广州-宿务、广州-东京成田、浦东-东京成田、长沙-澳门等国际及地区航线。

公司按照“一个总部，两个枢纽”总体定位，着力建设广州、北京两大综合性国际枢纽。2019 年，公司在广州投入飞机超过 210 架，广州枢纽已经形成了以欧洲、大洋洲两个扇形为核心，以东南亚、南亚、东亚为腹地，辐射北美、中东、非洲的航线网络布局。同时，公司在 2019 年完成北京新机场³首航和首批航班转场。

（2）机队规模

从运力方面来看，公司经营各类型运输机，机队规模居亚洲第一、世界第三。近年来，为应对市场需求，公司机队规模持续扩张，引进方式以经营租赁为主。截至 2019 年末，公司机队规模 862 架，较上年净增 22 架。在所拥有飞机中，自购 285 架（占 33.06%）、经营租赁 320 架（占 37.12%）、融资租赁 257 架（占 29.81%）。2020—2022 年，公司计划分别引进 86 架、72 架和 51 架飞机⁴，退出 37 架、3 架和 0 架飞机，队规模将保持增长态势，预测 2022 年末公司机队规模将达到 1,031 架。

表 6 2017—2019 年末公司机队规模（单位：架）

获取方式	2017 年末	2018 年末	2019 年末
客机：			
经营租赁	264	326	320
融资租赁	208	227	252
自购	268	273	276
小计	740	826	848
货机：			
经营租赁	0	0	0
融资租赁	5	5	5
自购	9	9	9
小计	14	14	14
合计	754	840	862

注：上表飞机数量为南航股份及其控股子公司拥有的飞机合计数，其中南航股份的子公司厦门航空有限公司截至 2019 年末拥有飞机数量为 206 架
资料来源：公司年报

（3）运营情况

从运力投放看，2017—2019 年，公司可用吨公里逐年增长，运力投入持续提升，为业务量增长提供有力支撑。截至 2019 年末，公司可用吨公里为 464.34 亿吨公里，较上年增长 8.67%。港澳台可用吨公里较上年基本保持稳定，国内和国际航线载运能力提升较快。2020 年 1—3 月，公司可用吨公里为 70.39 亿吨公里，同比下降 37.39%。其中，国内可用吨公里为 37.79 亿吨公里，同比下降 42.16%；国际可用吨公里为 32.22 亿吨公里，同比下降 29.59%。2020 年以来，新冠肺炎疫情在全球蔓延，导致航空需求锐减，公司运力投放相应缩减。

³ 北京新机场指北京大兴国际机场。

⁴ 公司机队未来引进退出计划，以实际营运为准。

表 7 2017—2019 年公司可用吨公里情况（单位：亿吨公里）

地区	2017 年	2018 年	2019 年
国内	221.68	245.50	268.04
港澳台	4.47	5.03	5.07
国际	157.17	176.75	191.23
合计	383.32	427.28	464.34

注：可用吨公里或“ATK”，指飞行公里数乘以可用载运吨位数

资料来源：公司年报

从运输总量看，2017—2019 年，随着运输能力提升，公司收费吨公里年均复合增长 9.28%。2019 年，公司共完成运输总周转量 326.25 亿吨公里，同比增长 7.55%。国内和国际航线运输总周转量提升较快，港澳台航线运输总周转量略有下降，由上年的同比增长 11.63%转为同比下降 0.82%。2019 年，公司总体载运率平均为 70.26%，较上年基本保持稳定。2020 年 1—3 月，公司完成运输总周转量 42.77 亿吨公里，同比下降 44.71%。其中，国内完成运输总周转量 22.45 亿吨公里，同比下降 50.27%；国际完成运输总周转量 20.14 亿吨公里，同比下降 35.84%。同期，公司总体载运率为 60.77%，同比减少 8.04 个百分点。受新冠肺炎疫情冲击，2020 年一季度，公司运输总量同比大幅下降。

表 8 2017—2019 年公司运载量及载运率情况（单位：亿吨公里、%）

项目	地区	2017 年	2018 年	2019 年
收费吨公里	国内	158.34	174.38	188.98
	港澳台	2.83	3.15	3.13
	国际	112.04	125.81	134.14
	合计	273.21	303.34	326.25
总体载运率（RTK/ATK）	国内	71.43	71.03	70.50
	港澳台	63.23	62.63	61.73
	国际	71.29	71.18	70.15
	平均	71.27	70.99	70.26

注：收费吨公里（或 RTK），即运输总周转量，飞行公里数乘以运载（乘客及货邮）吨位数；总体载运率是指以收费吨公里除以可用吨公里所得的百分比

资料来源：公司年报

从客运业务来看，2017—2019 年，公司客运收入逐年增长，年均复合增长 11.76%，国内航线业务保持传统优势。2019 年，公司旅客运输量 1.52 亿人，同比增长 8.40%，旅客运输量仍居国内各航空公司之首。载客仍主要来自国内航线，达 1.29 亿人，占 84.88%；国际航线载客人数由于需求增长以及公司持续拓展国际航线网络，同比增长 14.45%；港澳台航线载客人数由上年的同比增长 8.47%转为同比下降 1.84%。旅客周转量方面，2019 年公司收费客公里 2,849.21 亿客公里，同比增长 9.93%，其中国内和国际航线收费客公里增速较快，港澳台则小幅下降。2019 年公司客座率 82.81%，较上年增加 0.37 个百分点。2020 年 1—3 月，公司旅客运输量 0.17 亿人，同比下降 53.69%，载客主要来自国内航线，为 0.15 亿人次，占 88.24%；国际航线载客人数 218.10 万人，同比下降 55.68%。受新冠肺炎疫情冲击，2020 年一季度，公司旅客运输量锐减。

表 9 2017—2019 年公司客运情况（单位：千人、亿客公里、%）

项目	地区	2017 年	2018 年	2019 年
载客人数	国内	108,616.65	119,494.01	128,706.50
	港澳台	2,329.80	2,527.08	2,480.54

	国际	15,352.29	17,863.96	20,445.12
	合计	126,298.75	139,885.04	151,632.16
收费客公里	国内	1,604.28	1,789.73	1,952.39
	港澳台	29.35	33.05	32.59
	国际	673.35	769.16	964.23
	合计	2,306.97	2,591.94	2,849.21
客座率	国内	82.54	82.80	83.00
	港澳台	76.35	75.39	74.61
	国际	81.67	81.93	82.72
	合计	82.20	82.44	82.81

注：收费客公里或“RPK”，即旅客周转量，飞行公里数乘以所载运乘客数量
资料来源：公司年报

从货邮运业务来看，2017—2019 年，公司货邮运输收入逐年增长，年均复合增长 2.70%。随着电子商务的快速发展带动国内物流需求持续提高及国际货运市场的回暖。2019 年，公司货邮运输量较上年基本保持稳定，同比增长 1.81%；实现货运及邮运收入 96.15 亿元，同比下降 4.10%，主要系货运市场运价同比有所下降所致。2020 年 1—3 月，公司货邮量 303.66 千吨，同比下降 22.78%。其中，国内货邮量 167.01 千吨，同比下降 29.76%；国际货邮量 134.40 千吨，同比下降 10.39%。2020 年一季度，公司货邮运输业务在一定程度上同样受到新冠肺炎疫情的冲击，货邮运输量同比有所下降。

表 10 2017—2019 年公司货邮运输情况（单位：千吨）

地区	2017 年	2018 年	2019 年
国内	1,048.18	1,043.91	1,052.13
港澳台	22.01	21.85	23.27
国际	601.97	666.52	688.16
合计	1,672.16	1,732.28	1,763.56

资料来源：公司年报

3. 航油采购

公司航油成本占主营业务成本比重较大，国际油价的变动将会对公司盈利状况产生一定影响。

2017—2018 年国际原油价格震荡上行，2019 年呈现宽幅震荡格局。公司航油成本受航油价格波动影响呈波动上涨态势，2017—2019 年，分别 318.95 亿元、429.22 亿元和 428.14 亿元，分别占主营业务成本的 28.81%、33.71%和 31.94%，是公司经营成本的主要组成部分。

国内大部分航油都由中航油或其下属分、子公司提供，航油定价由基本油价及进销差价共同确定。基本油价以国际市场原油期货价格为基础，参考新加坡普氏原油价格确定，具体而言，按照上月油价均值确定当月航油结算价格，每月调整一次。进销差价是中航油提供行业运输、储存等服务的成本及其合理利润的来源，由民航总局通过文件方式确定，并依照不同机场等级确定不同的价格范围。由于进销差价已由民航总局确定，市场价格随国际油价波动，中航油对国内航油价格不具备实际定价权。按照惯例，公司对中航油账单结算的账期约 30 天，以人民币结算支付。

近年来，公司通过各种节油措施控制单位燃油成本，带动吨公里油耗水平下降，2019 年吨公里油耗较上年下降 3.95%。但未来航油价格的波动仍将对公司经营业绩及盈利能力产生一定影响。

4. 投资计划

北京新机场南航基地项目一期已完成主体建设，公司目前处于快速发展阶段，在飞机引进、基

地项目建设等方面仍将面临较大的资本支出压力。北京新机场 2019 年下半年已投入运营，公司将成为北京新机场最大的主基地公司。

公司主要资本支出为分期支付的飞机购买款及飞行设备款项。公司将分期支付的购买飞机及飞行设备款列入在建工程，2019 年末账面余额为 310.40 亿元。2020—2022 年，公司计划分别引进 86 架、72 架和 51 架飞机⁵，退出 37 架、3 架和 0 架飞机，预测 2022 年末公司机队规模将达到 1,031 架。2020—2021 年，公司已授权并已签订合同的飞机、发动机及飞行设备的资本支出承诺为 712.24 亿元，其中 1 年以内（含 1 年）的 414.42 亿元，1~2 年（含 2 年）的 210.77 亿元，公司仍具有较大的飞机购买支出需求。

除飞机购买款外，公司其他主要在建工程项目为北京新机场南航基地项目、厦航大厦等，计划总投资 214.12 亿元，截至 2019 年末已投资 106.78 亿元，尚需投资 107.34 亿元，公司未来仍将面临较大的资本支出压力。

表 11 截至 2019 年末公司主要在建工程项目情况（单位：亿元、%）

项目名称	预算总投资	已投资规模	工程累计投入占预算比例
北京新机场南航基地项目	145.51	78.58	54.00
厦航大厦	23.09	7.16	31.00
湖北分公司南工作区综合保障楼	4.18	2.17	52.00
南航广州碧花园综合培训中心	9.80	1.67	17.00
杭州基地	8.20	4.59	56.00
福州长乐机场设施	9.26	8.89	96.00
厦航洪文飞行乘务出勤楼	6.80	1.43	21.00
广州白云国际机场值班倒班用房项目	4.30	1.16	27.00
广西南宁市区运营中心	2.98	1.13	38.00
合计	214.12	106.78	49.86

注：上表中为部分工程类在建项目，不包含分期支付飞机购买款等
资料来源：公司年报

按照发展规划，北京新机场未来计划承接公司 40%的航空旅客业务量目标，到 2025 年，公司预计在北京新机场投放飞机 250 架，日起降航班超过 900 班次。北京新机场南航基地项目（分为一期和二期工程）概算总投约 145.51 亿元，截至 2019 年末，一期工程已完成主体建设，二期工程尚未动工。2019 年下半年，公司完成北京新机场首航和首批航班转场。按照规划，至 2021 年 3 月末，公司在北京新机场的市场份额将达到 43%左右，成为北京新机场最大的主基地公司。

5. 重大事项

2017 年以来，公司陆续完成向美国航空、南龙控股和南航集团等对象非公开发行 H 股普通股票和 A 股普通股票，资本实力不断增强，有助于公司扩充机队规模，增强主营业务核心竞争力。联合评级将持续关注 737-8 客机停飞事件的最新进展情况。

（1）非公开发行 H 股股票

经证监会 2017 年 7 月 26 日证监许可（2017）1350 号文核准，公司于 2017 年 8 月 10 日完成了向美国航空公司（American Airlines, Inc.）（以下简称“美国航空”）非公开发行 H 股普通股 270,606,272 股，发行价格为每股 5.74 港元，每股面值人民币 1 元。H 股发行完成后，公司注册资本

⁵ 公司机队未来引进退出计划，以实际营运为准。

增至为 100.88 亿元，美国航空持股占公司 H 股股本的约 8.83%及全部股本的约 2.68%。公司与美国航空于 2018 年 1 月 18 日正式建立代码共享合作伙伴关系，为旅客提供了更丰富便捷的出行选择。

公司于 2018 年 3 月收到证监许可〔2018〕431 号文核准，并于 2018 年 9 月 11 日完成向南航集团全资子公司南龙控股有限公司（以下简称“南龙控股”）非公开发行 H 股普通股 600,925,925 股，发行价格为 6.034 港元/股（经调整），每股面值人民币 1 元，共募集港币 36.26 亿元。公司已与其顺利完成相关股份认购及交割事宜。公司此次非公开发行 H 股股票的募集资金在扣除发行费用后，全部用于补充其一般运营资金。

根据证监会于 2020 年 3 月 27 日出具的《关于核准中国南方航空股份有限公司增发境外上市外资股的批复》（证监许可〔2020〕547 号），核准公司增发不超过 613,358,614 股境外上市外资股。2020 年 4 月 15 日，公司完成向南龙控股发行 H 股普通股票 608,695,652 股，发行价格为每股 5.75 港元，每股面值人民币 1 元，共募集资金 35.00 亿港元。同时，公司已与南龙控股完成相关股份认购及交割事宜。公司此次非公开发行 H 股股票的募集资金在扣除发行费用后，全部用于补充其一般运营资金。

（2）非公开发行 A 股股票

公司于 2018 年 8 月收到证监会出具的证监许可〔2018〕1235 号《关于核准中国南方航空股份有限公司非公开发行股票的批复》。2018 年 9 月 26 日，公司完成向南航集团等七名发行对象非公开发行 A 股股票，发行数量为 1,578,073,089 股，发行价格为 6.02 元/股，募集资金总额为 95.00 亿元。此次非公开发行 A 股股票募集的资金扣除发行费用后主要用于飞机引进。

公司于 2020 年 5 月 27 日收到证监会出具的证监许可〔2020〕918 号《关于核准中国南方航空股份有限公司非公开发行股票的批复》。2020 年 6 月 17 日，公司完成向南航集团非公开发行 A 股普通股票，发行数量为 2,453,434,457 股，发行价格为 5.21 元/股，募集资金总额 127.82 亿元，扣除发行费用后，募集资金净额 127.76 亿元，计入实收资本（股本）24.53 亿元，计入资本公积（股本溢价）103.23 亿元，公司资本实力进一步增强。此次非公开发行 A 股股票募集的资金扣除发行费用后将主要用于飞机引进。截至本报告出具日，公司尚未办理完成工商登记的变更手续。

（3）737MAX 客机停飞

2019 年 3 月 11 日，民航局官网发布通告，要求国内运输航空公司暂停波音 737-8（即 737MAX）飞机的商业运行，民航局将联系美国联邦航空局和波音公司，在确认具备有效保障飞行安全的有关措施后，通知各运输航空公司恢复波音 737-8 飞机的商业运行。根据民航资源网数据显示，目前国内航司共运营 737MAX 飞机 96 架，其中公司共拥有 34 架（包括子公司厦门航空拥有的 10 架）。截至目前，公司正在与波音公司积极沟通，与各方共同寻求问题解决方案。联合评级将持续关注 737MAX 客机停飞事件的最新进展并分析其对公司经营及财务状况带来的影响。

6. 未来发展

公司明确了“三二四五三”战略框架，其中，战略目标是“三个一流”：一流的安全品质、一流的盈利能力、一流的品牌形象；战略布局是打造广州—北京“双枢纽”；战略取向是推动“四化”：规范化、一体化、智能化、国际化发展；治理体系由党的领导、治理结构、战略管理、市场机制和企业文化五个体系构成；保障能力是加强“条件、资源、环境”三个方面的保障。

2020 年，公司将跟踪分析市场走势，为新冠肺炎疫情过后航空市场的恢复做好准备。公司在确保持续安全、不断提高安全品质的同时，还将加快推进双枢纽战略落地，并围绕“亲和精细”定位，全面提升服务品质。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供的 2017—2019 年度合并财务报表已经毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)审计, 审计结论为标准无保留意见。2020 年一季度财务报表未经审计。

会计政策变更方面, 2018 年公司根据财政部规定执行新收入准则, 2019 年起执行新租赁准则(见附件 2)。公司根据最新财务报表格式要求编制 2019 年度财务报表, 并采用追溯调整法变更了相关财务报表列报。

合并范围变动方面, 2017 年, 公司合并报表范围的子公司较 2016 年末新增 11 家, 减少 1 家, 其中, 通过非同一控制下企业合并新增 1 家子公司珠海翔翼航空技术有限公司, 通过现金购买取得厦门航空文化传媒有限公司控制权并将其纳入合并范围; 减少的 1 家子公司系汕头华康航空食品有限公司。2018 年, 公司合并范围新增子公司 16 家, 包括南航二十一号租赁(广州)有限公司、南航二十二号租赁(广州)有限公司、南航二十三号租赁(广州)有限公司、中国南方航空雄安航空有限公司及南方航空货运物流(广州)有限公司、中国南方航空西澳飞行学院等。2019 年, 公司以 0.14 亿元收购了原合营公司沈阳北方飞机维修有限公司剩余 21% 股权并取得对其的控制权。此外, 公司以 0.09 亿元的现金对价收购广东南航明珠航空服务有限公司 100% 股权。上述公司合并范围的变化对公司财务报表未构成重大影响, 总体看, 公司财务数据可比性较强。

2. 资产质量

公司资产规模整体呈增长态势, 以飞机为主的固定资产和使用权资产占比高, 符合航空运输行业特点。公司尚未办妥土地使用权证及房产证的资产账面价值有所增加, 对资产流动性产生一定影响, 但公司资产受限比例较低, 整体资产质量较好。

2017—2019 年, 公司合并资产总额逐年增长。截至 2019 年末, 公司合并资产总额较年初增长 24.32%, 主要系非流动资产增加所致。其中, 流动资产占 5.46%、非流动资产占 94.54%, 非流动资产占比较年初增加 4.30 个百分点。

表 12 公司资产主要构成情况(单位: 亿元、%)

科目	2017 年末		2018 年末		2019 年末		年复合增长率	2020 年 3 月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比		金额	占比
流动资产	178.84	8.19	240.72	9.76	167.38	5.46	-3.26	148.75	4.95
货币资金	72.50	3.32	73.08	2.96	19.94	0.65	-47.56	18.39	0.61
应收账款	26.72	1.22	29.27	1.19	31.97	1.04	9.38	28.95	0.96
预付款项	13.58	0.62	36.95	1.50	15.91	0.52	8.24	4.48	0.15
其他应收款	11.49	0.53	23.34	0.95	23.43	0.76	42.80	18.59	0.62
存货	16.22	0.74	16.99	0.69	18.93	0.62	8.03	20.21	0.67
其他流动资产	37.96	1.74	54.39	2.21	54.86	1.79	20.22	55.98	1.86
非流动资产	2,004.45	91.81	2,225.83	90.24	2,899.08	94.54	20.26	2,854.05	95.05
固定资产	1,582.55	72.48	1,700.39	68.94	843.74	27.52	-26.98	824.74	27.47
在建工程	301.93	13.83	378.81	15.36	393.44	12.83	14.15	388.12	12.93
使用权资产	0.00	0.00	0.00	0.00	1,499.41	48.90	--	1,470.27	48.96
资产总额	2,183.29	100.00	2,466.55	100.00	3,066.46	100.00	18.51	3,002.80	100.00

注: 上表其他应收款中不含应收利息和应收股利
资料来源: 公司年报及财务报表, 联合评级整理

2017—2019 年，公司流动资产波动下降。截至 2019 年末，公司流动资产较年初下降 30.47%，主要系货币资金和预付款项大幅减少所致。公司流动资产主要由货币资金、应收票据及应收账款、预付款项、其他应收款、存货和其他流动资产构成，但各项规模占总资产规模较小，对资产影响不大。

2017—2019 年，公司非流动资产逐年增长。截至 2019 年末，公司非流动资产较年初增长 30.25%，主要系公司采用新租赁准则后经营租赁资产计入使用权资产所致。

2017—2019 年，公司固定资产波动下降。截至 2019 年末，公司固定资产账面价值较年初下降 50.38%，主要系公司执行新租赁准则，将融资租赁资产与经营租赁资产合并计入使用权资产所致。其中，自有飞机账面价值 589.84 亿元（占 69.00%）、房屋及建筑物账面价值 111.33 亿元（占 13.00%）、其他飞行设备（包括高价周转件）账面价值 112.66 亿元（占 13.00%）。公司累计计提折旧 764.90 亿元，计提减值准备 9.88 亿元，成新率为 63.23%，资产成新率尚可。公司有账面价值约 70.53 亿元（较上年增加 19.77 亿元）的若干房产尚未办妥土地使用权证及房产证，主要由于未与机场分割权证或未更名等原因造成。

2017—2019 年，公司在建工程逐年增长。截至 2019 年末，公司在建工程较年初增长 3.86%，主要系北京新机场南航基地项目和厦航大厦投入增加所致。公司在建工程主要为分期支付购买飞机及飞行设备款 310.41 亿元，占在建工程账面价值的 78.00%。公司新增使用权资产 1,499.41 亿元，主要系公司执行新租赁准则，将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所致。

截至 2019 年末，公司所有权受限制的资产账面价值合计为 5.43 亿元，占公司总资产的比例为 0.18%。其中，受限的货币资金 1.02 亿元、固定资产（自有飞机）3.39 亿元、投资性房地产 0.15 亿元、无形资产 0.87 亿元。公司资产受限比例较低。

截至 2020 年 3 月末，公司合并资产总额 3,002.80 亿元，较年初下降 2.08%，变化不大。其中，流动资产占 4.95%、非流动资产占 95.05%。公司资产结构以非流动资产为主，较年初变化不大。

3. 负债和所有者权益

受新租赁准则的实施使得应付的经营租赁款纳入全部债务核算以及发行债券增加影响，公司债务规模快速增长，债务结构较为合理，但债务负担仍较重。同时联合评级关注到，公司有息债务中，存在一定规模美元债务，该部分债务易受人民币汇率波动影响，存在一定汇兑损失风险。

（1）负债

2017—2019 年，公司负债总额逐年增长。截至 2019 年末，公司负债总额较年初增长 36.28%。其中，流动负债占 41.59%、非流动负债占 58.41%。公司负债结构相对均衡，非流动负债占比较年初增加 8.08 个百分点。

表 13 公司负债主要构成情况（单位：亿元、%）

科目	2017 年末		2018 年末		2019 年末		年均复合增长率	2020 年 3 月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比		金额	占比
流动负债	695.77	44.55	836.87	49.67	954.90	41.59	17.15	881.02	38.39
短期借款	206.26	13.21	207.39	12.31	122.50	5.34	-22.93	120.23	5.24
应付票据及应付账款	134.32	8.60	140.71	8.35	137.97	6.01	1.35	123.58	5.38
其他应付款	55.28	3.54	64.48	3.83	71.52	3.12	13.74	51.40	2.24
一年内到期的非流动负债	167.85	10.75	235.57	13.98	227.94	9.93	16.53	220.91	9.63
票证结算	78.53	5.03	85.94	5.10	103.03	4.49	14.54	0.00	0.00

其他流动负债	0.00	0.00	40.00	2.37	224.97	9.80	--	288.00	12.55
非流动负债	865.87	55.45	847.85	50.33	1,341.02	58.41	24.45	1,414.05	61.61
长期借款	60.23	3.86	94.22	5.59	23.91	1.04	-36.99	45.01	1.96
应付债券	146.96	9.41	62.54	3.71	112.46	4.90	-12.52	182.46	7.95
租赁负债	0.00	0.00	0.00	0.00	1140.76	49.69	--	1120.70	48.83
应付融资租赁款	595.83	38.15	626.66	37.20	0.00	0.00	-100.00	0.00	0.00
负债合计	1,561.64	100.00	1,684.72	100.00	2,295.92	100.00	21.25	2,295.07	100.00

资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

2017—2019 年，公司流动负债逐年增长。截至 2019 年末，公司流动负债较年初增长 14.10%，主要系其他应付款、票证结算和其他流动负债增加所致。

2017—2019 年，公司短期借款波动下降。截至 2019 年末，公司短期借款较年初下降 40.93%，主要系公司偿还借款所致。

2017—2019 年，公司应付账款及应付票据波动增长。截至 2019 年末，公司应付账款和应付票据 137.97 亿元，全部为应付账款，较年初下降 1.95%。

2017—2019 年，公司其他应付款逐年增长。截至 2019 年末，公司其他应付款较年初增长 3.91%，主要系应付购建固定资产款增加所致。

2017—2019 年，公司票证结算逐年增长。截至 2019 年末，公司票证结算较年初增长 19.89%，主要系预售飞机舱位所得票款增加所致，票证结算账龄均在 2 年以内。

2017—2019 年，公司一年内到期的非流动负债波动增长。截至 2019 年末，公司一年内到期的非流动负债较年初下降 3.24%。其中一年内到期的长期借款 14.10 亿元，租赁负债 199.98 亿元，公司债券为 26.55 亿元。

2017—2019 年，公司其他流动负债逐年增长。截至 2019 年末，公司其他流动负债较年初增长 462.43%，主要系公司发行的超短期融资券增加所致。公司其他流动负债均为超短期融资券，本报告将其他流动负债纳入“短期债务”核算。

2017—2019 年，公司非流动负债逐年增长。截至 2019 年末，公司非流动负债较年初增长 58.17%，主要系应付债券和租赁负债增加所致。

2017—2019 年，公司长期借款波动下降。截至 2019 年末，公司长期借款较年初下降 74.62%，主要系公司将一年内到期的长期借款重分类至一年内到期的非流动负债核算所致；长期借款主要由信用借款构成。

2017—2019 年，公司应付债券波动下降。公司应付债券较年初增长 79.82%，主要系公司发行债券所致。2019 年公司执行新租赁准则，将应付融资租赁款及应付经营租赁款合并至租赁负债核算，新增租赁负债 1,140.76 亿元，本报告将租赁负债纳入长期债务核算。

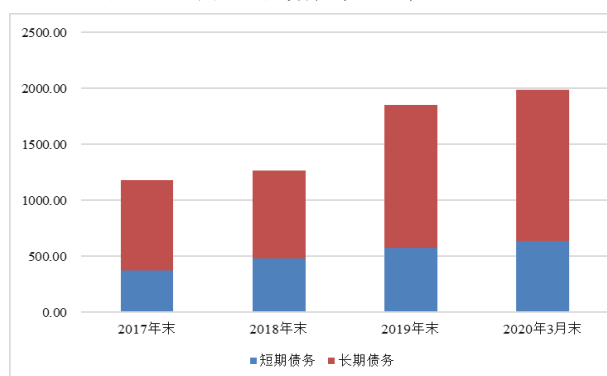
2017—2019 年，公司全部债务逐年增长，年均复合增长 25.45%。截至 2019 年末，公司全部债务 1,852.54 亿元，较年初增长 46.11%。其中，短期债务 575.41 亿元（占 31.06%），较年初增长 18.77%，主要系公司发行超短期融资券所致；长期债务 1,277.13 亿元（占 68.94%），较年初增长 63.02%，主要系公司发行的债券增加及新租赁准则的实施使得应付的经营租赁款纳入长期债务核算所致。从长期债务期限分布看，2021 年到期的占 18.03%，2022 年到期的占 21.73%，2023 年到期的占 13.55%，2024 年到期的占 13.70%，2025 年及以后到期的占 33.00%，公司债务期限结构相对分散。债务指标方面，截至 2019 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分别为 74.87%、70.62%和 62.37%，较年初分别增加 6.57 个百分点、8.77 个百分点和 12.32 个百分点。

由于行业特点，公司部分融资性租赁负债、银行及其他贷款及经营租赁承担均以外币为单位，

主要是美元。截至 2019 年末，公司美元带息负债 702.60 亿元（占公司全部债务的 37.93%），较年初增长 108.63%，主要系受新租赁准则实施影响，公司增加了大额的美元租赁负债所致。

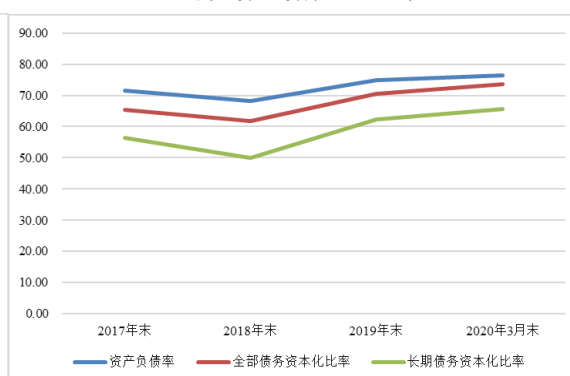
截至 2020 年 3 月末，公司负债总额 2,295.07 亿元，较年初下降 0.04%。其中，流动负债占 38.39%、非流动负债占 61.61%，非流动负债占比较年初增加 3.20 个百分点。公司全部债务 1,985.29 亿元，较年初增长 7.17%。其中，短期债务 637.12 亿元（占 32.09%），较年初增长 10.72%，主要系公司发行的超短期融资券所致。长期债务 1,348.17 亿元（占 67.91%），较年初增长 5.56%，主要系公司新增长期借款及发行中期票据和公司债所致。公司资产负债率、全部债务资本化比率和长期债务资本化比率分别为 76.43%、73.72%和 65.58%，较年初分别增加 1.56 个百分点、3.10 个百分点和 3.21 个百分点，公司债务负担继续上升，整体债务负担较重。

图 5 公司长短期债务情况（单位：亿元）



资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

图 6 公司负债及债务指标（单位：%）



资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

（2）所有者权益

公司完成非公开发行 H 股和 A 股后，资本实力进一步增强。

2017—2019 年，公司所有者权益波动增长，年均复合增长 11.33%。截至 2018 年末，公司所有者权益为 781.83 亿元，较年初增长 25.77%，主要系资本公积和未分配利润增长所致；其中，公司股本 122.67 亿元，较上年末增长 18.87%，资本公积为 255.89 亿元，较上年末增长 39.37%，均系公司完成非公开发行 H 股和 A 股所致。截至 2019 年末，公司所有者权益为 770.54 亿元，较年初基本保持稳定。其中，归属于母公司所有者权益占比为 82.88%，少数股东权益占比为 17.12%。归属于母公司所有者权益 638.63 亿元，其中实收资本、资本公积、其他综合收益和未分配利润分别占 19.21%、40.12%、0.64%和 36.00%。

截至 2020 年 3 月末，公司所有者权益为 707.73 亿元，较年初下降 8.15%，主要系未分配利润减少所致。其中，归属于母公司所有者权益占比为 82.56%，少数股东权益占比为 17.44%。归属于母公司所有者权益 584.31 亿元，实收资本、资本公积、其他综合收益和未分配利润分别占 20.99%、43.63%、0.62%和 30.34%。公司未分配利润 177.26 亿元，较年初下降 22.89%，主要系弥补当期亏损所致。

4. 盈利能力

公司营业收入逐年增长，但受国际原油价格波动及公司执行新租赁准则影响，营业利润率有所波动。政府补助对营业利润贡献程度较大，人民币兑美元汇率波动对公司盈利能力产生一定影响。2020 年一季度，受新冠肺炎疫情冲击，公司营业收入同比大幅下滑，并呈亏损状态。

表 14 公司盈利能力情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	年均复合 增长率	2020 年 1—3 月
营业收入	1,274.89	1,436.23	1,543.22	10.02	211.41
营业成本	1,116.87	1,286.13	1,356.68	10.21	239.40
费用总额	116.87	161.51	197.75	30.08	49.39
其中：销售费用	69.67	70.86	79.23	6.64	13.89
管理费用	34.26	37.36	40.40	8.59	8.31
研发费用	1.73	2.21	3.52	42.64	0.86
财务费用	11.21	51.08	74.60	157.97	26.33
投资收益	6.25	4.83	2.25	-40.00	-5.98
利润总额	87.98	44.87	40.70	-31.98	-76.03
营业利润率	12.22	10.26	11.86	--	-13.47
总资本收益率	5.57	3.46	3.83	--	--
净资产收益率	11.69	4.92	3.99	--	--

资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

2017—2019 年，随着公司客运量的上升，营业收入逐年增长，营业成本复合增长幅度与营业收入基本一致；公司利润总额逐年减少。

2017—2019 年，公司期间费用总额⁶逐年增长。2019 年，公司期间费用总额较上年增长 22.44%，主要系财务费用增加所致。从构成看，公司销售费用、管理费用、研发费用和财务费用占比分别为 40.07%、20.43%、1.78%和 37.72%。其中，销售费用较上年增长 11.81%；管理费用较上年增长 8.14%；财务费用较上年增长 46.05%。公司财务费用中租赁负债的利息支出 52.84 亿元，受新租赁准则的实施影响较上年大幅增长 120.00%；借款及债券的利息支出 18.40 亿元，较上年保持稳定；净汇兑损失 14.72 亿元，较上年下降 15.00%，但规模较大，美元兑人民币汇率的变动对公司财务费用的影响较大，汇率波动会在一定程度上影响公司的业绩表现。2019 年，公司费用收入比为 12.81%，较上年增加 1.57 个百分点，公司期间费用对利润总额的侵蚀作用较大。

2017—2019 年，公司投资收益逐年下降，其他收益和营业外收入波动增长。2019 年，公司实现投资收益较上年下降 53.42%，主要系权益法核算的长期股权投资收益减少所致；投资收益占营业利润比重为 7.03%，对营业利润影响不大。公司实现其他收益 40.84 亿元，较上年下降 5.46%，主要系获得的航线补贴略有下降所致；其他收益占营业利润比重为 127.55%，对营业利润贡献较大。公司实现营业外收入较上年增长 8.83%，营业外收入主要为政府补助和违约金收入，营业外收入占利润总额比重为 22.70%。

从盈利指标看，2017—2019 年，公司营业利润率和总资本收益率波动下降，净资产收益率逐年下降。由于行业特点，航油价格和汇率波动对公司盈利状况产生一定影响。近年来，公司盈利能力稳定性较弱。

2020 年 1—3 月，公司实现营业收入 211.41 亿元，较上年同期下降 43.82%。营业利润为-77.32 亿元，营业利润率为-13.47%，净利润为-60.10 亿元。其中，归属于母公司所有者净利润为-52.62 亿元。公司 2020 年一季度呈亏损状态，主要系受新冠肺炎疫情影响，航空运输需求锐减所致。

5. 现金流

公司业务获现能力很强，收入实现质量高，受航油成本波动及执行新租赁准则影响，公司经营

⁶ 期间费用总额=销售费用+管理费用+研发费用+财务费用

性现金净流入规模波动增长；资本性支出需求主要为购买飞机支出，保持较大规模；筹资活动净现金流波动较大。2020 年一季度，受客货运量和营业收入下滑影响，公司经营性现金流量大幅净流出。

表 15 公司现金流情况（单位：亿元、%）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	年均复合增长率	2020 年 1—3 月
销售商品、提供劳务收到的现金	1392.19	1591.44	1715.35	11.00	158.29
购买商品、接受劳务支付的现金	940.17	1136.11	1070.54	6.71	167.43
经营活动产生的现金流量净额	214.04	195.85	381.22	33.46	-82.38
投资活动产生的现金流量净额	-84.45	-205.08	-146.24	31.59	-10.65
筹资活动产生的现金流量净额	-105.54	9.65	-288.47	--	91.57
现金收入比	109.20	110.81	111.15	--	74.87

资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

从经营活动来看，2017—2019 年，公司经营活动现金净流入规模波动增长。2019 年，公司经营活动产生的现金流量净额较上年增长 94.65%，主要系公司运输服务业务形成净现金流入增加，以及执行新租赁准则，导致原计入经营活动现金流出的租赁费支出在筹资活动中呈列所致。收入实现质量方面，2019 年公司现金收入比为 111.15%，基本与上年持平，公司经营获现能力很强。

从投资活动来看，2017—2019 年，公司投资活动现金净流出规模波动增长。2019 年，公司投资活动产生的现金净流出规模较上年有所下降，主要系公司购建固定资产、使用权资产、无形资产、其他长期资产支付的现金减少所致。

从筹资活动看，2017—2019 年，公司筹资活动现金流量净额波动较大。2019 年，公司筹资活动产生的现金流量净额为-288.47 亿元，主要系公司执行新租赁准则，原计入经营活动现金流出的租赁费支出在筹资活动中呈列以及灵活运用多种低成本工具直接融资所致。

2020 年 1—3 月，公司经营活动现金呈大幅净流出状态，主要系受新冠肺炎疫情影响，公司主营业务收入减少及退票增加所致；公司投资活动现金净流出 10.65 亿元；筹资活动现金净流入 91.57 亿元。

6. 偿债能力

受新冠肺炎疫情冲击，公司面临一定短期偿债压力，但考虑到公司融资渠道畅通，尚未使用银行授信额度规模大，同时公司作为南航集团航空业务运营的唯一主体，其股东实力雄厚，市场地位突出，公司整体偿债能力极强。

表 16 公司偿债能力指标情况（单位：倍）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
短期偿债能力指标				
流动比率	0.26	0.29	0.18	0.17
速动比率	0.23	0.27	0.16	0.15
现金短期债务比	0.19	0.16	0.03	0.03
长期偿债能力指标				
EBITDA 利息倍数	6.80	5.14	4.85	--
EBITDA 全部债务比	0.21	0.17	0.19	--

资料来源：公司年报及财务报表，联合评级整理

从短期偿债能力指标看，2017—2019 年末，公司流动比率和速动比率均波动下降，公司现金短

期债务比逐年下降。截至 2020 年 3 月末，公司流动比率和速动比率继续下降，现金短期债务比较年初保持稳定。2020 年以来，新冠肺炎疫情在全球范围内爆发，公司经营获现能力受到较大影响，公司面临一定短期偿债压力。

从长期偿债能力指标看，2017—2019 年，公司 EBITDA 波动增长，EBITDA 利息倍数逐年下降，EBITDA 全部债务比波动下降。2019 年，公司 EBITDA 为 345.25 亿元，较上年增长 56.54%。从构成看，公司 EBITDA 主要由折旧（占 70.02%）、计入财务费用的利息支出（占 16.93%）和利润总额（占 11.79%）构成。受公司执行新租赁准则，租赁负债产生的利息费用上升影响，公司 EBITDA 对利息的覆盖程度有所减弱。EBITDA 对债务本金的覆盖程度有所波动。整体看，公司长期债务偿债能力尚可。

截至 2019 年末，公司已获得多家国内银行提供最高为 3,083.43 亿元的银行授信额度，其中已使用 571.78 亿元，尚未使用为 2,511.65 亿元。公司为境内外多地上市企业，直接融资渠道畅通。

根据公司提供的《企业信用记录（授信机构版）》（机构查询代码：B20225810B0002），截至 2020 年 4 月 2 日，公司本部无关注类或不良类未结清的信贷信息记录，已结清信贷信息记录中存在 3 笔关注类记录，主要系银行系统原因所致，公司过往债务履约情况良好。

对外担保方面，公司及其控股子公司厦门航空有限公司部分飞行学员需要为个人承担的培训费 and 在校学习期间的学杂费申请个人贷款，并由公司及厦门航空有限公司对个人贷款提供连带责任担保。截至 2019 年末，由公司和厦门航空有限公司担保的贷款为 2.75 亿元，由于被担保飞行学员未按时还贷而履行担保责任的还贷金额为 0.21 亿元，上述对外担保事项均有反担保措施，公司整体代偿风险可控。

截至 2019 年末，公司及其下属境内控股子公司不存在尚未执行完毕的金额在 1,000 万元以上，足以对其经营产生重大影响的重大诉讼、仲裁。

7. 母公司财务分析

公司资产和收入主要来自于母公司，母公司所有者权益稳定性较好，债务负担较重。

截至 2019 年末，母公司资产总额 2,460.54 亿元，占公司合并资产总额的 80.00%，较年初增长 25.81%。其中，流动资产 141.25 亿元、非流动资产 2,319.29 亿元。母公司货币资金 9.37 亿元，较年初下降 74.66%。

截至 2019 年末，母公司负债 1,939.67 亿元，较年初增长 36.68%。母公司全部债务 1,572.97 亿元，占公司合并口径的 84.91%。其中，短期债务 520.87 亿元（占 33.54%）、长期债务 1,045.44 亿元（占 66.46%），以长期债务为主。母公司其他流动负债 194.98 亿元，全部为超短期融资券；母公司应付债券 81.49 亿元。截至 2019 年末，母公司资产负债率和全部债务资本化比率分别为 78.83%和 75.12%，较年初均有所上升。总体看，母公司债务负担较重。

截至 2019 年末，母公司所有者权益 520.87 亿元，较年初下降 2.92%。其中，股本和资本公积合计占 72.59%，母公司所有者权益稳定性较好。

2019 年，母公司实现营业收入 1,065.53 亿元，较上年增长 6.97%，占公司合并口径的 69.05%。母公司利润总额 21.95 亿元，较上年下降 18.88%；营业利润率 11.54%，与上年基本持平。

截至 2020 年 3 月末，母公司资产总额 2,407.24 亿元，所有者权益 473.94 亿元，负债 1,933.30 亿元，全部债务 1,692.99 亿元，其中应付债券 141.49 亿元；母公司资产负债率 80.31%，全部债务资本化比率 52.25%。2020 年 1—3 月，母公司实现营业收入 142.72 亿元，利润总额 -60.02 亿元。

⁷ 公司表示已结清信贷信息记录中存在的 3 笔关注类记录系银行系统原因所致，公司未提供银行出具的情况说明。

八、本次债券偿还能力分析

1. 本次债券的发行对公司债务的影响

截至 2020 年 3 月末，公司全部债务 1,985.29 亿元，本次拟发行规模不超过 160 亿元（含），总发债额度对公司债务规模影响较小。

以 2020 年 3 月末财务数据为基础，假设募集资金净额为 160 亿元，本次债券发行后，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 76.43%、73.72%和 65.58%上升至 77.62%、75.19%和 68.06%，公司的负债水平明显上升、债务负担有所加重，但考虑到可转换债券具有转股的可能性，如果公司股价未来上涨超过转股价，公司本次债券或将转换为公司的权益，这有利于公司资产负债率的下降和减轻公司的长期债务负担。

2. 本次债券偿还能力分析

从盈利情况来看，2019 年，公司 EBITDA 为 345.25 亿元，为本次债券发行额度（160.00 亿元）的 2.16 倍，公司 EBITDA 对本次债券的覆盖程度较高。

从现金流情况来看，2019 年，公司经营活动产生的现金流入为 1,762.53 亿元，为本次债券发行额度（160.00 亿元）的 11.02 倍；经营活动现金流量净额为 381.22 亿元，为本次债券发行额度（160 亿元）的 2.38 倍，现金流量对本次债务的覆盖程度较高。

综合以上分析，并考虑到公司突出的市场地位，且在航线补贴、航空事业补贴等方面获得一定的政府支持，公司对本次债券的偿还能力极强。

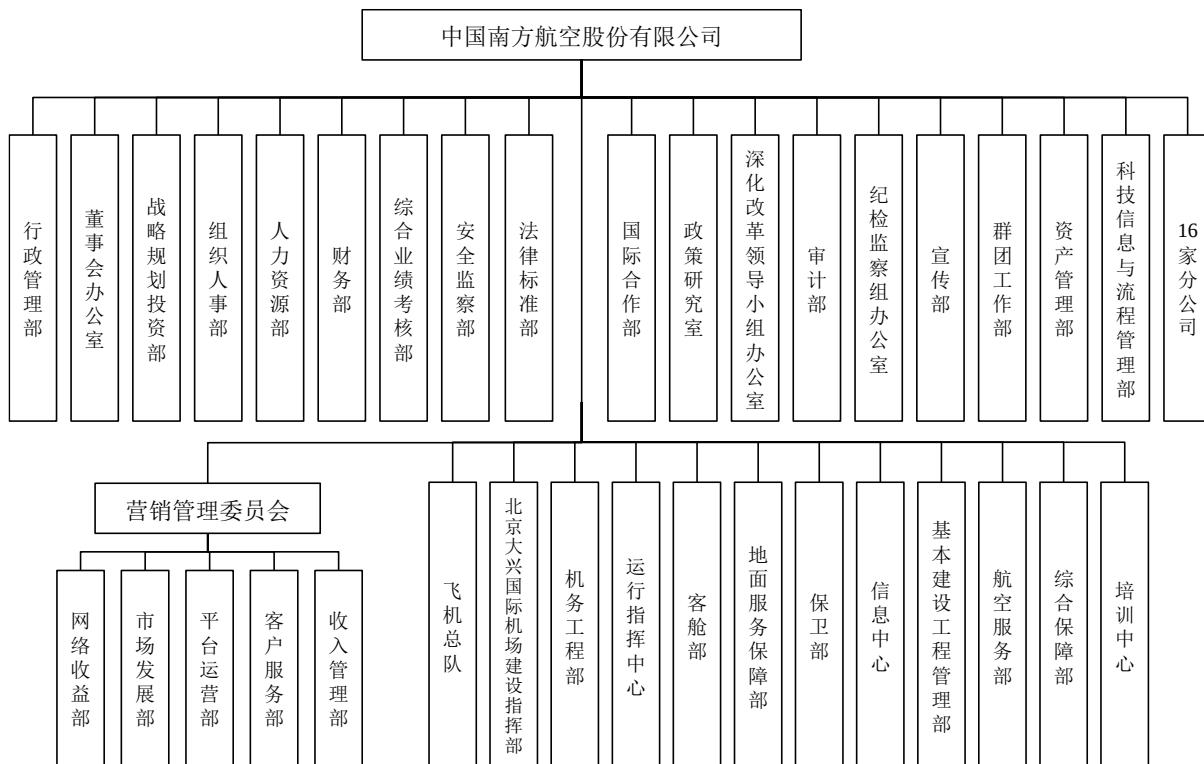
九、综合评价

公司作为国内三大航空运输集团之一南航集团航空业务的唯一运营主体，市场地位突出。公司机队规模、年旅客运输量等多项指标位列国内同行业首位。公司在航线补贴、航空事业补贴等方面获得一定的政府支持。2017 年以来，公司陆续完成向美国航空公司、南龙控股有限公司和南航集团等对象非公开发行 H 股普通股票和 A 股普通股票，资本实力不断增强。同时，联合评级也关注到公司整体债务负担较重，新冠肺炎疫情对航空业务短期形成较大冲击等因素对公司信用水平产生的不利影响。

未来，随着广州-北京“双枢纽”战略布局的加快推进，以及北京新机场的投入运营，公司航空运输主业规模或将进一步扩大。公司长期发展前景良好。联合评级对公司的评级展望为“稳定”。

基于对公司主体长期信用以及本次债券偿还能力的综合评估，联合评级认为，本次债券到期不能偿付的风险极低。

附件 1 中国南方航空股份有限公司 组织架构图（截至 2020 年 3 月末）



资料来源：公司提供

附件 2 中国南方航空股份有限公司 执行新租赁准则的具体情况

2019 年起，南方航空执行新租赁准则。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。

附件 3 中国南方航空股份有限公司 主要财务指标（合并报表）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
资产总额（亿元）	2,183.29	2,466.55	3,066.46	3,002.80
所有者权益（亿元）	621.65	781.83	770.54	707.73
短期债务（亿元）	374.11	484.46	575.41	637.12
长期债务（亿元）	803.02	783.42	1,277.13	1,348.17
全部债务（亿元）	1,177.13	1,267.88	1,852.54	1,985.29
营业收入（亿元）	1,274.89	1,436.23	1,543.22	211.41
净利润（亿元）	68.33	34.56	30.95	-60.10
EBITDA（亿元）	248.58	220.55	345.25	--
经营性净现金流（亿元）	214.04	195.85	381.22	-82.38
应收账款周转次数（次）	44.28	50.64	49.81	--
存货周转次数（次）	62.39	68.27	70.17	--
总资产周转次数（次）	0.61	0.62	0.56	--
现金收入比率（%）	109.20	110.81	111.15	74.87
总资本收益率（%）	5.57	3.46	3.83	--
净资产收益率（%）	11.69	4.92	3.99	--
营业利润率（%）	12.22	10.26	11.86	-13.47
费用收入比（%）	9.17	11.25	12.81	23.36
资产负债率（%）	71.53	68.30	74.87	76.43
全部债务资本化比率（%）	65.44	61.86	70.62	73.72
长期债务资本化比率（%）	56.37	50.05	62.37	65.58
EBITDA 利息倍数（倍）	6.80	5.14	4.85	--
EBITDA 全部债务比（倍）	0.21	0.17	0.19	--
流动比率（倍）	0.26	0.29	0.18	0.17
速动比率（倍）	0.23	0.27	0.16	0.15
现金短期债务比（倍）	0.19	0.16	0.03	0.03
经营现金流动负债比率（%）	30.76	23.40	39.92	--
EBITDA/本次发债额度（倍）	1.55	1.38	2.16	--

注：1. 本报告中，部分合计数与各相加数直接相加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. 本报告财务数据及指标计算除特别说明外均为合并口径；3. 本报告将其他流动负债中的短期融资券计入短期债务核算，将应付融资租赁款和租赁负债计入长期债务核算；4. 2020 年一季度财务数据未经审计；5. 本报告中涉及 2017 年和 2018 年度的财务数据分别采用 2018 年和 2019 年度期初财务数据

附件 4 中国南方航空股份有限公司 主要财务指标（公司本部/母公司）

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 3 月
资产总额（亿元）	1,723.16	1,955.73	2,460.54	2,407.24
所有者权益（亿元）	392.14	536.56	520.87	473.94
短期债务（亿元）	491.54	401.63	527.53	583.96
长期债务（亿元）	670.18	658.12	1,045.44	1,109.03
全部债务（亿元）	1,161.72	1,059.75	1,572.97	1,692.99
营业收入（亿元）	886.30	996.13	1,065.53	142.72
净利润（亿元）	49.20	22.14	18.12	-46.50
EBITDA（亿元）	85.58	53.03	64.80	--
经营性净现金流（亿元）	158.63	161.74	254.48	-91.69
应收账款周转次数（次）	41.04	45.52	39.45	--
存货周转次数（次）	/	/	/	--
总资产周转次数（次）	0.54	0.54	0.48	--
现金收入比率（%）	109.96	112.84	110.97	65.09
总资本收益率（%）	5.23	3.05	3.30	--
净资产收益率（%）	13.46	4.77	3.43	--
营业利润率（%）	12.18	11.05	11.54	-16.06
费用收入比（%）	9.02	11.75	12.92	24.90
资产负债率（%）	77.24	72.56	78.83	80.31
全部债务资本化比率（%）	74.76	66.39	75.12	78.13
长期债务资本化比率（%）	63.09	55.09	66.75	70.06
EBITDA 利息倍数（倍）	/	/	/	--
EBITDA 全部债务比（倍）	0.07	0.05	0.04	--
流动比率（倍）	0.21	0.23	0.17	0.15
速动比率（倍）	0.19	0.21	0.15	0.13
现金短期债务比（倍）	0.10	0.10	0.02	0.01
经营现金流动负债比率（%）	25.78	22.60	29.88	--

注：1. 本报告将其他流动负债中的短期融资券计入短期债务核算，将应付融资租赁款和租赁负债计入长期债务核算；2. 未获取母公司折旧、摊销数据，母公司 EBITDA 以利润总额和计入财务费用的利息支出近似匡算；3. 未获得母公司资本化利息，EBITDA 利息倍数无法计算；4. 因母公司财务报表及附注未披露存货跌价准备，存货周转次数无法计算；5. 2020 年一季度财务数据未经审计

附件 5 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
年均增长率	(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%
经营效率指标	
应收账款周转次数	营业收入 / [(期初应收账款余额+期末应收账款余额)/2]
存货周转次数	营业成本 / [(期初存货余额+期末存货余额)/2]
总资产周转次数	营业收入 / [(期初总资产+期末总资产)/2]
现金收入比率	销售商品、提供劳务收到的现金 / 营业收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+计入财务费用的利息支出) / [(期初所有者权益+期初全部债务+期末所有者权益+期末全部债务) / 2] × 100%
总资产报酬率	(利润总额+计入财务费用的利息支出) / [(期初总资产+期末总资产) / 2] × 100%
净资产收益率	净利润 / [(期初所有者权益+期末所有者权益) / 2] × 100%
主营业务毛利率	(主营业务收入-主营业务成本) / 主营业务收入×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) / 营业收入×100%
费用收入比	(管理费用+营业费用+财务费用) / 营业收入×100%
财务构成指标	
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 / (资本化利息+计入财务费用的利息支出)
EBITDA 全部债务比	EBITDA / 全部债务
经营现金债务保护倍数	经营活动现金流量净额 / 全部债务
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额 / 全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计 / 流动负债合计
速动比率	(流动资产合计-存货) / 流动负债合计
现金短期债务比	现金类资产 / 短期债务
经营现金流动负债比率	经营活动现金流量净额 / 流动负债合计×100%
经营现金利息偿还能力	经营活动现金流量净额 / (资本化利息+计入财务费用的利息支出)
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额 / (资本化利息+计入财务费用的利息支出)
本次债券偿还能力	
EBITDA 偿债倍数	EBITDA / 本次债券发行金额
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量 / 本次债券发行金额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额 / 本次债券发行金额

注： 现金类资产=货币资金+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产+应收票据

长期债务=长期借款+应付债券

短期债务=短期借款+以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债+应付票据+一年内到期的非流动负债

全部债务=长期债务+短期债务

EBITDA=利润总额+计入财务费用的利息支出+折旧+摊销

所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 6 公司主体长期信用等级设置及其含义

公司主体长期信用等级划分成 9 级，分别用 AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC 和 C 表示，其中，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。

AAA 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：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 级：不能偿还债务。

长期债券（含公司债券）信用等级符号及定义同公司主体长期信用等级。

联合信用评级有限公司关于 中国南方航空股份有限公司 公开发行 A 股可转换公司债券的跟踪评级安排

根据监管部门和联合信用评级有限公司（联合评级）对跟踪评级的有关要求，联合评级将在本次（期）债券存续期内，在每年中国南方航空股份有限公司年报公告后的两个月内，且不晚于每一个会计年度结束之日起六个月内进行一次定期跟踪评级，并在本次（期）债券存续期内根据有关情况进行不定期跟踪评级。

中国南方航空股份有限公司应按联合评级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。中国南方航空股份有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，应及时通知联合评级并提供有关资料。

联合评级将密切关注中国南方航空股份有限公司的相关状况，以及包括转股、赎回及回售等在内的可转换债券下设特殊条款，如发现中国南方航空股份有限公司或本次（期）债券相关要素出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合评级将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整本次（期）债券的信用等级。

如中国南方航空股份有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合评级将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至中国南方航空股份有限公司提供相关资料。

联合评级对本次（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南方航空股份有限公司、监管部门等。

联合信用评级有限公司

二〇二〇年六月二十九日