

## 华夏航空股份有限公司

### 关于深圳证券交易所 2018 年年报问询函回复的公告

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

华夏航空股份有限公司（以下简称“公司”、“本公司”）于 2019 年 3 月 14 日收到深圳证券交易所中小板公司管理部下发的《关于对华夏航空股份有限公司 2018 年年报的问询函》（中小板年报问询函【2019】第 11 号，以下简称“问询函”）。公司已会同相关中介机构就《问询函》所涉及的问题进行了认真研究和逐项回复，现就回复披露如下：

1、报告期内，你公司实现营业收入 42.6 亿元，实现归属于上市公司股东的净利润（以下简称“净利润”）为 2.47 亿元，同比下降 33.87%。请补充说明：

（1）年报披露，净利润下降的主要原因是航空燃油价格上升和汇率波动。请结合近两年航空燃油价格走势、人民币对美元汇率变动及同行业可比公司情况，量化分析燃油价格、汇率波动对业绩的影响及业绩变动的合理性。

#### 【回复】

2018 年公司营业收入较去年同期上涨 23.54%，但营业利润和净利润较去年同期有较大下滑的主要原因是国际原油价格大幅上涨导致公司航油采购价格上涨，以及美元兑人民币汇率大幅波动所致。

#### （一）运力增长带来收入上升

2018 年公司飞机数量、航线数量及总航线里程等运力指标较 2017 年底对比情况如下：

| 项目   | 2018 年 12 月 31 日 |        | 2017 年 12 月 31 日 |
|------|------------------|--------|------------------|
|      | 数值               | 增长率    | 数值               |
| 飞机数量 | 44               | 25.71% | 35               |
| 航线数量 | 123              | 43.02% | 86               |

|           |         |        |         |
|-----------|---------|--------|---------|
| 总航线里程（公里） | 199,241 | 23.94% | 160,750 |
|-----------|---------|--------|---------|

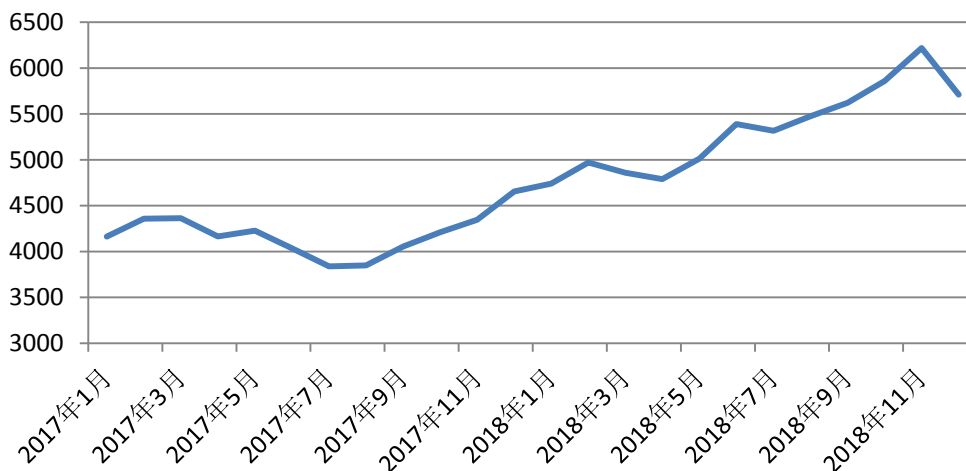
截至 2018 年末，飞机数量较 2017 年底新增 9 架，增幅为 25.71%；总航线里程数达到 19.92 万公里，较 2017 年底增加 23.94%，公司经营规模及运力较去年底有一定程度增长，致使公司营业收入较去年同期有所增长。

## （二）航油出厂价格大幅上升

我国对国内航线的航油采购价格有明确的规范性指导文件，主要包括：《关于印发航空煤油销售价格改革方案（试行）的通知》（民航发[2006]31号）、《国家发展改革委关于改革航空煤油销售价格作价办法的通知》（发改价格[2006]1430号）、《国家发展改革委关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》（发改价格[2011]1419号）、《国家发展改革委关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》（发改办价格[2015]329号）。根据上述文件的规定，航油采购价格由国产航空煤油出厂价格+进销差价构成，其中国内航油出厂价格由民航局每月汇总市场数据后公布；进销差价实行以政府指导价为主，市场调节价为辅的定价原则，由民航局依据供油公司的成本、市场供求状况、航空公司的承受能力，合理确定进销差价基准价和浮动幅度，由供油企业和航空公司协商确定实际浮动点数。

根据民航局每月发布的航油调价通知，2017 年 1 月以来，民航局公布的国产航油出厂价（含税）情况如下图所示：

**2017-2018年国产航空煤油出厂价（元/吨）**



2017 年以来，国产航空煤油出厂价格走势基本与原油价格走势趋同，自 2017 年 7 月起国产航油价格基本维持持续大幅上涨态势，航油出厂价格持续上涨导致

公司航油采购价格持续上涨，进而导致公司运营成本不断上升，引发业绩明显下滑。

2017 年度和 2018 年度，公司航油采购量和采购均价情况如下表所示：

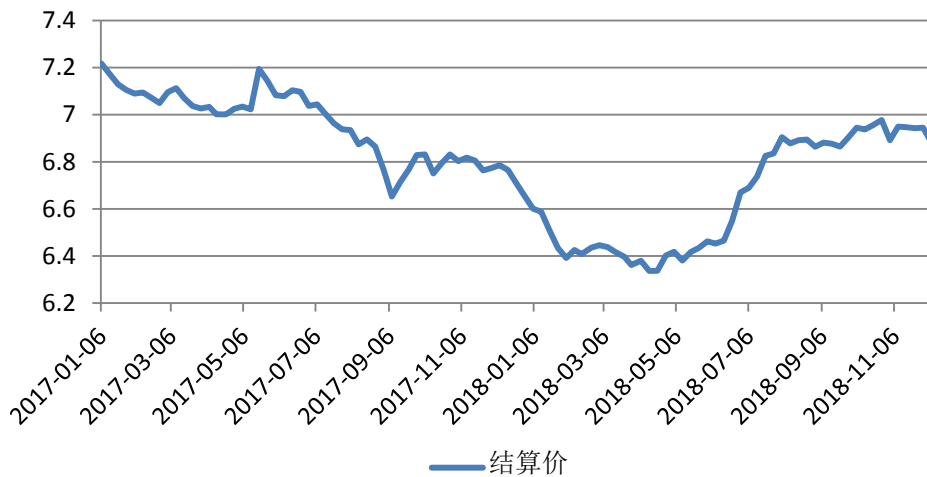
| 项目              | 2018 年度      | 2017 年度      |
|-----------------|--------------|--------------|
| 航油采购量（吨）        | 221, 271. 91 | 170, 995. 37 |
| 航油采购均价（元/吨，不含税） | 5, 095. 64   | 4, 076. 85   |

2018 年航油采购均价较上年同期上升了 1, 018. 79 元/吨，上升比例为 24. 99%。假设 2018 年航油采购均价以 2017 年的均价计算，航油采购均价上升对 2018 年营业利润的影响数为下滑 2. 25 亿元；而 2018 年公司营业利润较上年同期下滑 18, 334. 20 万元，航油价格上升影响占比 122. 96%。

受益于 2018 年 10 月起原油价格持续下跌，2018 年 12 月国产航空煤油出厂价也下调至 5, 711 元/吨，较 2018 年 11 月的全年最高价下跌 8. 15%，航油价格停止持续上升态势，大幅缓解了未来经营业绩的压力。

### （三）美元兑人民币汇率大幅波动

美元兑人民币期货1812



数据来源：wind

上图为 2017 年以来美元兑人民币期货 1812 每周结算价格，从图中可以看出 2017 年至今，美元兑人民币汇率结算价大幅波动，整体呈现人民币兑美元先升后贬的走势，导致公司财务费用中的汇兑损益发生较大波动。

2017 年公司汇兑净损失为-5, 578. 04 万元，而 2018 年则升至 3, 603. 52 万元，相较上年同期 2018 年度汇率波动影响减少营业利润 9, 181. 56 万元；而 2018 年

公司营业利润较上年同期下滑 18,334.20 万元，汇率波动影响占比 50.08%。汇率波动对最近一期公司营业利润带来较大负面影响。按季的期末汇率及损失情况如下表：

单位：万元

| 期间/日期       | 期末记账汇率 | 交易结算产生汇兑损失 | 期末调整产生汇兑损失 | 汇兑损失合计    |
|-------------|--------|------------|------------|-----------|
| 2017年12月31日 | 6.5342 |            |            |           |
| 2018年一季度    | 6.2881 | -109.25    | -2259.44   | -2,368.69 |
| 2018年二季度    | 6.6166 | 29.80      | 3109.26    | 3,139.06  |
| 2018年三季度    | 6.8792 | 97.51      | 3354.90    | 3,452.41  |
| 2018年四季度    | 6.8632 | 154.21     | -773.46    | -619.25   |
| 合计          |        | 172.27     | 3431.26    | 3,603.53  |

注：收益以“-”号填列

2018年四季度，美元对人民币结算价基本维持在 6.9 左右，短期看较为稳定，而公司也在持续关注外币支付项目金额，并择机签署远期外汇合同以达到规避外汇风险之目的，以此来平滑美元兑人民币汇率波动的影响。

#### （四）同行业上市公司最近一期业绩情况

同行业上市公司2018年1-9月归属于母公司净利润情况如下表所示：

单位：万元

| 公司名称        | 2018年1-9月  | 2017年1-9月  | 较去年同期增减 |
|-------------|------------|------------|---------|
| 中国航空        | 693,740.80 | 827,850.80 | -16.20% |
| 东方航空        | 449,000.00 | 791,500.00 | -43.27% |
| 南方航空        | 417,500.00 | 705,000.00 | -40.78% |
| 海航控股        | 72,897.70  | 275,776.40 | -73.57% |
| 吉祥航空        | 143,443.60 | 124,384.06 | 15.32%  |
| 春秋航空        | 141,228.60 | 118,787.76 | 18.89%  |
| 同行业上市公司平均水平 | 319,635.12 | 473,883.17 | -32.55% |
| 华夏航空        | 19,782.01  | 32,208.29  | -38.58% |

除春秋航空和吉祥航空外，同行业上市公司2018年1-9月归属于母公司净利润较上年同期均有不同程度下滑，公司业绩下滑情况与同行业上市公司平均水平基本一致。

综上，国际原油价格大幅上升以及美元兑人民币汇率大幅波动致使公司2018年业绩下滑，但2018年10月以来，国际原油价格大幅跳水、美元兑人民币汇率保持稳定并呈下降趋势，致使公司2018年业绩较去年同期较大下滑的因素均有所减弱，对公司未来经营有着积极影响。

(2) 你公司2018年第一至第四季度分别实现营业收入9.91亿元、10.37亿元、11.08亿元和11.25亿元，实现净利润8,231万元、3,954万元、7,597万元和4,964万元。请说明在营业收入各季度差异不大的情况下，净利润波动较大的原因及合理性。

**【回复】**

公司2018年度营业收入各季度差异不大情况下，净利润波动较大主要是由于航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等因素在季度间波动较大所致。

(一) 报告期内，由于航油价格不断上涨，航油成本占营业成本的比重明显上升，由28.64%增长到32.13%。同时公司机队规模扩大，航油成本的绝对金额呈逐季增长，从一季度22,859.94万元上升到四季度35,092.35万元，具体如下：

2018年分季航油成本表

| 期间       | 航油成本（万元）   | 占当期营业成本比重 |
|----------|------------|-----------|
| 2018年一季度 | 22,859.94  | 28.64%    |
| 2018年二季度 | 26,634.17  | 31.43%    |
| 2018年三季度 | 28,165.74  | 30.63%    |
| 2018年四季度 | 35,092.35  | 32.13%    |
| 2018年全年  | 112,752.20 | 30.83%    |

(二) 报告期内，由于美元兑人民币价格波动影响，公司各季度汇兑损失差异较大，造成净利润波动。

2018年分季汇兑损失表

| 期间       | 汇兑损失（万元）  | 占年度营业利润比重 |
|----------|-----------|-----------|
| 2018年一季度 | -2,368.69 | -10.29%   |
| 2018年二季度 | 3,139.06  | 13.64%    |
| 2018年三季度 | 3,452.41  | 15.00%    |
| 2018年四季度 | -619.25   | -2.69%    |

|          |          |        |
|----------|----------|--------|
| 2018 年全年 | 3,603.52 | 15.66% |
|----------|----------|--------|

注：收益以“-”号填列

2018 年一季度，公司取得汇兑收益 2,368.69 万元，二、三季度汇兑损失分别为 3,139.06 万元、3,452.41 万元，四季度取得汇兑收益 619.25 万元。报告期累计汇兑损失 3,603.52 万元，占年度营业利润比重达 15.66%。

(三)报告期内公司共获得其他收益 2.05 亿元、营业外收入 6,583.07 万元，占年度利润总额比例分别为 69.56%、22.30%。由于其他收益、营业外收入项目的收入确认入账时点并非季度间均匀分布，差异较大，所以对净利润季节间的波动影响较大。

综上所述，报告期内航油成本、汇兑损失、其他收益、营业外收入等主要影响因素的波动真实发生，导致季节间净利润的波动，具有合理性。

(3)报告期内，经营活动产生的现金流量净额为 5.21 亿元，同比下降 23.93%。请结合经营活动产生的现金流量的具体构成，说明同比下降的原因及合理性。

**【回复】**

2017-2018 年经营活动产生的现金流量对比表如下：

单位：万元

| 项目              | 2018 年度    | 变动率     | 2017 年度    |
|-----------------|------------|---------|------------|
| 一、经营活动产生的现金流量   |            |         |            |
| 销售商品、提供劳务收到的现金  | 429,964.00 | 18.37%  | 363,252.58 |
| 收到的税费返还         | 399.45     |         | -          |
| 收到其他与经营活动有关的现金  | 27,695.79  | 47.28%  | 18,805.29  |
| 经营活动现金流入小计      | 458,059.24 | 19.89%  | 382,057.88 |
| 购买商品、接受劳务支付的现金  | 289,800.98 | 37.38%  | 210,943.56 |
| 支付给职工以及为职工支付的现金 | 89,011.29  | 36.87%  | 65,032.51  |
| 支付的各项税费         | 6,805.62   | -44.46% | 12,253.11  |
| 支付其他与经营活动有关的现金  | 20,307.62  | -19.71% | 25,294.16  |
| 经营活动现金流出小计      | 405,925.50 | 29.47%  | 313,523.34 |
| 经营活动产生的现金流量净额   | 52,133.74  | -23.93% | 68,534.53  |

(一) 经营活动现金流入分析

2018年，公司飞机数量较2017年底新增9架，增幅为25.71%；总航线里程数达到199,241公里，较2017年底增加23.94%，营业收入较去年同期有所增长，导致销售商品、提供劳务收到的现金流入增加。

同时公司在2018年收到的航线补贴同比2017年增长约93%，致使收到其他与经营活动有关的现金大幅上升。

(二) 经营活动现金流出分析

2018年公司航油采购均价比上年同期上升了1,235.92元/吨(含税)，上升比例为30.19%，导致公司航油成本较2017年增长39,339.69万元，增幅为56.43%，系购买商品、接受劳务支付的现金大幅上升的主要原因。

2018年公司飞行员人数为536人，较2017年增幅27.92%，对应人工成本增幅约25.48%，导致支付给职工以及为职工支付的现金增加。

由于2018年公司利润总额为29,521.70万元，同比2017年下降约33.82%，导致本期公司企业所得税大幅下降，造成了支付的各项税费现金流出的波动。

2018年公司增加经营租赁、融资租赁飞机共7架，同比2017年下降1架，导致支付的租赁保证金支出有一定幅度的下降。

公司经营活动产生的现金流量净额为5.21亿元，同比下降23.93%，主要系航油成本大幅上升以及飞行员人工成本随着人数增加而同比上升导致，具有合理性。

2、报告期内，你公司非主营业务构成中，其他收益为2.05亿元，占利润总额的69.56%，主要是航线补贴；营业外收入为6,583万元，占利润总额的22.30%，主要是收到飞机供应商的机队支持款和政府补助。请说明其他收益、营业外收入的具体构成、产生背景、是否具有可持续性，以及会计处理方法及合规性。请年审会计师核查并发表明确意见。

【回复】

(一) 报告期内，其他收益为2.05亿元，具体构成明细如下表：

| 补助项目              | 本期发生额          |
|-------------------|----------------|
| 航线补贴：             | 197,162,198.35 |
| 其中：中国民用航空总局支线航空补贴 | 114,140,000.00 |

| 补助项目               | 本期发生额          |
|--------------------|----------------|
| 新疆维吾尔自治区民航支线航线补贴   | 78,054,000.00  |
| 河南省机场集团有限公司奖励金     | 1,656,000.00   |
| 重庆临空开发投资集团有限公司航线补贴 | 1,331,700.00   |
| 海南省财政厅新增航班奖励       | 1,035,000.00   |
| 湖南省国内航线航班开发专项奖励    | 853,500.00     |
| 中国民用航空总局返还奖励       | 6,078,930.83   |
| 税务局返还三代手续费         | 776,052.53     |
| 其他                 | 1,323,880.89   |
| 合计                 | 205,341,062.60 |

报告期内,其他收益—航线补贴 197,162,198.35 元,占其他收益的 96.02%,主要系政府对于经营支线航线的航空公司的补贴。

2008 年 3 月份民航局下发的《支线航空补贴管理办法》,明确了民航局实施补贴政策的目的,补贴资金应遵循的原则,补贴政策的发放范围,补贴资金的实施方式以及补贴资金的审批程序、管理和监督检查方法,从《支线航空补贴管理办法》中不难看出,民航局采用的是一种普遍性的原则,也就是,只要符合航空补贴的条件,就可以申请补贴资金,补贴资金按支线分类标准,结合季节性周期给与发放。这种资金补贴方式覆盖范围广,体现了对经营支线的航空公司的政策支持。

综上所述,华夏航空专注于支线航空市场发展,完全符合民航局下发的《支线航空补贴管理办法》,依据相关政策以及文件,可知该补贴资金具有可持续性;此外,该补贴资金是按支线分类标准给与发放的,与企业日常经营活动密切相关,计入其他收益符合会计上的处理方法,也是符合会计准则的。

根据新疆维吾尔自治区人民政府办公厅下发新政办发(2017)130号“关于自治区民航支线航线补贴的通知”,公司 2018 年度收到支线航线补贴 78,054,000.00 元,系与收益相关的政府补助,且与公司日常经营活动相关,已



全额计入 2018 年度其他收益。

根据河南省财政厅下发豫财建〔2011〕406 号“关于印发河南省扶持郑州新郑国际机场开拓航空市场专项资金使用管理暂行办法（修订）的通知”，公司 2018 年度收到支线航线补贴 1,656,000.00 元，系与收益相关的政府补助，且与公司日常经营活动相关，已全额计入 2018 年度其他收益。

根据重庆市渝北区区委十四届第 30 次常务会议纪要下发（渝北委常〔2017〕30 号）“关于 2017 年全区招商引资工作第三次会议纪要（区委专题会议纪要〔2017〕6 号）的精神，” 公司 2018 年度收到重庆临空开发投资集团有限公司航线补贴 1,331,700.00 元，系与收益相关的政府补助，且与公司日常经营活动相关，已全额计入 2018 年度其他收益。

根据海南省人民政府办公厅下发琼府办〔2016〕137 号“关于印发海南省整合和调整有关民航客运财政补贴政策条款实施办法的通知”，公司 2018 年度收到支线航线补贴 1,035,000.00 元，系与收益相关的政府补助，且与公司日常经营活动相关，已全额计入 2018 年度其他收益。

根据湖南省人民政府办公厅下发湘政办发〔2014〕28 号“关于印发《湖南省国内航线航班开发专项资金奖励暂行办法》的通知”，公司 2018 年度收到支线航线补贴 853,500.00 元，系与收益相关的政府补助，且与公司日常经营活动相关，已全额计入 2018 年度其他收益。

（二）报告期内，营业外收入为 65,830,745.54 元，具体构成明细如下表：

| 项目                  | 本期发生额        |
|---------------------|--------------|
| 非流动资产处置利得           | 7,181,341.00 |
| 违约金、罚款收入            | 970,067.04   |
| 政府补助                | 7,612,042.08 |
| 其中：贵阳市政府金融办给予的上市奖励金 | 5,000,000.00 |
| 贵州省人民政府上市补助款        | 1,400,000.00 |
| 稳岗补贴                | 617,331.88   |

| 项目               | 本期发生额         |
|------------------|---------------|
| 民航节能减排资金项目       | 438,000.00    |
| 其他               | 50,067,295.42 |
| 其中：飞行员离职取得的净补偿收入 | 21,350,286.09 |
| 飞机供应商的机队支持款      | 13,669,531.70 |
| 飞机租赁政策优惠补贴       | 12,025,952.36 |
| 合计               | 65,830,745.54 |

(1) 报告期内，营业外收入—政府补助 7,612,042.08 元，占营业外收入的 11.56%。

根据贵州省人民政府办公厅下发黔府办函[2016]215 号“关于印发支持我省企业上市发展八条措施的通知”，公司 2018 年度收到贵州省人民政府上市补助款 1,400,000.00 元，系与日常经营活动无关的政府补助，不具有可持续性，已全额计入 2018 年度营业外收入。

根据贵阳市人民政府下发筑府发[2018]25 号“关于印发贵阳市产业大招商政策措施的通知”，公司 2018 年度收到贵阳市政府金融办给予的上市奖励金 5,000,000.00 元，系与日常经营活动无关的政府补助，不具有可持续性，已全额计入 2018 年度营业外收入。

(2) 报告期内，营业外收入—其他为 50,067,295.42 元，占营业外收入的 76.05%。

飞行员离职取得的净补偿收入系公司转让飞行员，受让方给予转让方的一种流动补偿费，不具有可持续性；飞机供应商的机队支持款主要来源于企业向飞机供应商购买飞机及发动机时飞机供应商给予的折扣款或信用抵扣额度，具有一定的可持续性；飞机租赁政策优惠补贴为公司收到的租赁业务补贴，不具有可持续性。根据企业会计准则相关规定，营业外收入反映企业发生的除营业利润以外的收益，故上述三项收益均应计入营业外收入。

**3、报告期末，你公司资产负债率 72.72%，流动比率和速动比率分别为 1.05**

和 1.02。请结合同行业可比公司情况，说明资产负债率是否处于合理水平，以及你公司降低偿债风险拟采取的措施及有效性。

**【回复】**

报告期及近两年内，公司和同行业上市公司主要的偿债能力相关可比指标如下所示：

| 流动比率 |             |              |              |
|------|-------------|--------------|--------------|
| 期间   | 2018. 9. 30 | 2017. 12. 31 | 2016. 12. 31 |
| 中国航空 | 0.33        | 0.29         | 0.30         |
| 东方航空 | 0.27        | 0.23         | 0.23         |
| 南方航空 | 0.37        | 0.26         | 0.20         |
| 海航控股 | 0.62        | 0.63         | 0.90         |
| 吉祥航空 | 0.94        | 0.70         | 0.62         |
| 春秋航空 | 1.48        | 1.22         | 1.29         |
| 平均值  | 0.67        | 0.56         | 0.59         |
| 华夏航空 | 1.17        | 1.34         | 1.22         |
| 速动比率 |             |              |              |
| 期间   | 2018. 9. 30 | 2017. 12. 31 | 2016. 12. 31 |
| 中国航空 | 0.22        | 0.17         | 0.26         |
| 东方航空 | 0.19        | 0.15         | 0.13         |
| 南方航空 | 0.25        | 0.16         | 0.18         |
| 海航控股 | 0.60        | 0.60         | 0.73         |
| 吉祥航空 | 0.81        | 0.60         | 0.61         |
| 春秋航空 | 1.38        | 1.11         | 1.28         |
| 平均值  | 0.57        | 0.47         | 0.53         |

|                   |             |              |              |
|-------------------|-------------|--------------|--------------|
| 华夏航空              | 0.99        | 1.17         | 1.12         |
| <b>资产负债率（母公司）</b> |             |              |              |
| 期间                | 2018. 9. 30 | 2017. 12. 31 | 2016. 12. 31 |
| 中国航空              | 53.99%      | 53.94%       | 61.08%       |
| 东方航空              | 75.88%      | 76.73%       | 75.99%       |
| 南方航空              | 72.57%      | 77.24%       | 88.53%       |
| 海航控股              | 59.64%      | 61.62%       | 55.61%       |
| 吉祥航空              | 46.03%      | 43.29%       | 45.53%       |
| 春秋航空              | 52.79%      | 63.01%       | 65.33%       |
| 平均值               | 60.15%      | 62.64%       | 65.34%       |
| 华夏航空              | 72.12%      | 78.30%       | 77.92%       |
| <b>资产负债率（合并）</b>  |             |              |              |
| 期间                | 2018. 9. 30 | 2017. 12. 31 | 2016. 12. 31 |
| 中国航空              | 59.11%      | 59.73%       | 65.88%       |
| 东方航空              | 74.24%      | 75.15%       | 76.15%       |
| 南方航空              | 68.02%      | 71.53%       | 72.71%       |
| 海航控股              | 60.88%      | 62.52%       | 54.18%       |
| 吉祥航空              | 50.67%      | 56.60%       | 55.44%       |
| 春秋航空              | 49.26%      | 58.92%       | 62.72%       |
| 平均值               | 60.36%      | 64.08%       | 64.51%       |
| 华夏航空              | 72.61%      | 79.03%       | 78.06%       |

注：流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=（流动资产-存货-预付账款-其他流动资产）/流动负债

资产负债率=总负债/总资产

报告期及近两年内，公司资产负债率均高于同行业上市公司平均水平，主要系公司在我国航空业中尚属于规模较小的航空公司，自有资金有限，因而公司通过租赁方式引入的飞机数量较多，应付租赁款等非流动负债金额较大且占比较高所致。

报告期及近两年内，公司流动比率、速动比率均高于同行业上市公司平均水平，显示了公司良好的短期偿债能力。

报告期内，公司首次公开发行股票并上市，获得募集资金净额 7.7 亿元，改善了资产负债结构。在未来运营和投资活动中，公司将结合宏观经济发展状况、行业周期、市场状况以及项目的预期回报等因素，根据理想资本结构重新组合分配资金来源，同时寻求更低成本资金，确保财务杠杆比例保持在适当范围。

4、报告期末，你公司应收账款、其他应收款余额分别为 8.3 亿元和 4.58 亿元，较期初增长 66.72%和 14.51%。请补充说明：

(1) 你公司 1 年以内和 1 至 2 年的应收账款、其他应收款坏账准备计提比例为 1%和 10%。请结合同行业可比公司说明上述坏账准备计提比例的合理性，是否符合谨慎性原则。

【回复】

(1) 你公司 1 年以内和 1 至 2 年的应收账款、其他应收款坏账准备计提比例为 1%和 10%。请结合同行业可比公司说明上述坏账准备计提比例的合理性，是否符合谨慎性原则。

公司与同行业上市航空公司采用账龄分析法计提坏账准备的对比情况如下：

| 账龄               | 计提比例 |      |      |      |      |               |      |
|------------------|------|------|------|------|------|---------------|------|
|                  | 中国国航 | 东方航空 | 南方航空 | 海航控股 | 吉祥航空 | 春秋航空          | 华夏航空 |
| 1 年以内<br>(含 1 年) | 不适用  | 不适用  | 不适用  | —    | —    | 账龄一年以内<br>计提比 | 1%   |

|         |  |  |  |                                |      |  |      |
|---------|--|--|--|--------------------------------|------|--|------|
| 1 至 2 年 |  |  |  | 5%                             | 10%  | 例为零，<br>账龄大<br>于一年<br>根据历<br>史损失<br>率计提<br>(2018<br>半年度<br>实际计<br>提比例<br>为 0%) | 10%  |
| 2 至 3 年 |  |  |  | 10%                            | 30%  |  | 30%  |
| 3 至 4 年 |  |  |  | 30%                            | 50%  |  | 50%  |
| 4 至 5 年 |  |  |  | 50%                            | 80%  |  | 100% |
| 5 年以上   |  |  |  | 五到六<br>年 80%；<br>六年以<br>上 100% | 100% |  | 100% |

资料来源：各上市公司 2018 年定期报告

同行业上市公司海航控股、吉祥航空、春秋航空及华夏航空采用了账龄分析法；中国国航、东方航空、南方航空未采用账龄分析法。采用账龄分析法的 3 家同行业上市公司，对 1 年以内的应收款项坏账准备计提比例均为 0%，公司 1 年以内应收款项坏账准备计提比例为 1%，体现了公司会计政策的谨慎性。同时，公司在各账龄段的计提比例上均体现了谨慎性。

**(2)你公司对 610 万元的其他应收款单独计提坏账准备,计提比例为 100%。请说明上述其他应收款的形成原因、全额计提坏账准备的原因及已采取的回款措施。**

**【回复】**

该项其他应收款为公司生鲜业务往来款项。2017 年下半年，公司在脐橙的采购和销售过程中同对方发生纠纷，导致其他应收款项未按期收回。2017 年期末，根据谨慎性原则，公司评估该款项后期能否收回存在不确定性，因此全额计提坏账准备。公司在持续推动以谈判或法律手段解决纠纷，后续将根据纠纷解决结果，进行相应会计处理。

**(3) 你公司其他应收款第三、第五名分别为客户 J 和客户 L，期末余额为 2,341 万元和 2,022 万元，账龄为 5 年以上和 1-2 年、2-3 年。请说明上述其他应收款的形成原因、长期未收回的原因、是否足额计提了坏账准备及已采取的**

回款措施。

**【回复】**

公司其他应收款第三、五名的客户 J 和客户 L, 为公司以经营租赁方式引进飞机的出租方, 款项为公司依据租赁合同支付的履约保证金。依据租赁合同约定, 该款项可以抵扣最后一期飞机租金及约定的其他应付款项 (如发生), 或者合同履行完毕后退回。客户 J 和客户 L 租赁合同期限均为 12 年。

根据公司会计政策, 租赁履约保证金属于按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项, 采用个别认定法。具体结合飞机租赁合同在正常履行期间, 履约保证金未到回收期, 尚不存在无法收回或无法抵减租金等情形, 确定应计提的坏账准备为 0。

**5、年报披露, 由于支线航空的经营特点, 你公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议, 购买航班的客运运力, 存在机构运力购买业务收入占比较高的风险。请补充说明:**

**(1) 采用机构客户购买运力模式的原因、背景及合理性;**

**【回复】**

**(1) 采用机构客户购买运力模式的原因、背景及合理性;**

机构客户运力购买模式, 是支线航空领域运营的通常模式, 目前公司的机构客户主要为各支线机场所在地的地方政府、机场经营机构等。支线机场所在地的政府部门或机场与本公司签订相关的协议, 购买每个航班的客运运力。

由于民航机票销售体制的约束, 上述机构客户向航空公司购买运力后, 不可能自行对外销售该部分机票, 因此在实践中该部分机票仍然由航空公司对外销售, 机构客户按照运力购买应支付的总价格与航空公司个人客户机票销售收入实际金额之间的差额来与航空公司进行实际的结算。

任何地方的经济发展取决于该地区对外交流、对外交通的通畅程度。我国除了东部、东南部经济较为发达地区之外, 中部、西部、西北部、北部、东北部的大部分地区公路和铁路运输受到地形条件、气候条件、运距过长、地点分散等因素的影响, 不能很好地满足地区对外交通客运的需求, 需要航空客运来切实解决地区对外客运的通畅问题。此外, 随着人民生活水平的不断提高, 普

通民众对外出交通的便捷性、时间性、舒适性等方面的要求越来越高，特别是在商务和旅游等领域，航空已经成为人们首选的交通途径。

支线机场所在的地区大多是二、三、四线城市，地方政府亟待通过航空客运拉动进出客流，进而带动该地区的商流、旅游及对外交流，并由此带动该地区的土地增值，拉动相关房地产投资和其他领域的投资，从而促进当地经济的发展。同时，机场的建设投资相对较大，机场也迫切需要通过增加航班、增加客流来提高机场的使用效率，完成客流量、吞吐量的考核。航班数量、客流量的上升在给机场带来起降费、安检费等航空性收入的同时，还可以为机场带来更多餐饮、商业等非航空性收入，从而实现机场整体价值的提升。

不同于传统干线航线高客座率、高票价的情况，在各支线机场发展初期，由于客流量少未形成规模，航空公司运营该地区航班客座率普遍较低，不具有经济性，新开支线航线的风险较大，阻碍了航空公司开辟支线航线的积极性。而航班数量少，交通不便利，又会阻碍当地的经济的发展，降低客流量，形成恶性循环。

为解决这一难题，地方政府及机场与航空公司开展运力购买合作，由地方政府及机场通过运力购买的形式向航空公司购买运力，增加开通航线，培育客流市场。此合作模式由地方政府及机场作为运力购买方，从而保证了航空公司开通新支线航线的经济效益，消除了航空公司的后顾之忧，增加了当地航线数量，从而实现当地促进商流、旅游，提高机场使用效率，推动地区整体经济发展的目标。因此，地方政府及机场购买民航运力是通过“小资金”撬动“大利益”，对当地而言具有重要的现实意义。

(2) 报告期内来自于机构运力购买业务的营业收入，占比情况，以及上述运力购买协议收入确认方法和时点、定价依据及公允性。

**【回复】**

(一) 报告期及近两年内，公司的大部分航线均通过上述模式开展。公司的主营业务收入按照业务类别可分为客运收入、货运收入和其他，其中客运收入又分为个人客户机票销售和机构客户运力购买，具体情况如下：

单位：万元

| 主营业务收 | 2018 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|-------|---------|---------|---------|
|-------|---------|---------|---------|



| 入                   | 金额         | 占比     | 金额         | 占比      | 金额         | 占比      |
|---------------------|------------|--------|------------|---------|------------|---------|
| 客运收入                | 396,561.82 | 93.13% | 331,837.79 | 96.33%  | 245,784.33 | 96.45%  |
| 其中：个人<br>客户机票销<br>售 | 242,281.80 | 56.90% | 199,201.73 | 57.83%  | 154,867.31 | 60.77%  |
| 机构客户<br>运力购买        | 154,280.02 | 36.23% | 132,636.06 | 38.50%  | 90,917.02  | 35.68%  |
| 货运收入                | 626.05     | 0.15%  | 494.73     | 0.14%   | 487.65     | 0.19%   |
| 其他                  | 28,598.63  | 6.72%  | 12,152.98  | 3.53%   | 8,571.32   | 3.36%   |
| 合计                  | 425,786.50 | 100%   | 344,485.50 | 100.00% | 254,843.30 | 100.00% |

注：个人客户机票销售金额包含机构客户运力购买业务中的公司向个人销售机票部分

## （二）机构客户运力购买收入的确认方法和时点

机构客户与本公司签订运力购买合同，明确约定购买本公司某条航线上每个航班的运力总价。仅签订运力购买合同，并不作为运力购买收入确认的时点和依据。在航班由公司实际承运后，公司按照与机构客户约定的周期对账、结算，进行收入确认。

公司通过个人客户机票销售模式对外销售该航线航班的机票。个人客户通过不同的渠道向本公司购买机票，本公司收到各类渠道转来的个人客户支付的票款后，计入“预收账款”科目；待个人客户实际乘坐了该航班后，本公司才将对应的票款确认收入。

公司以月作为一个结算期，每月初对上月进行结算。公司与机构客户进行核对，如果结算期内该航线航班实际承运个人客户客票金额低于合同约定的该航线运力购买总价，本公司将差额部分确认为机构客户运力购买收入，向机构客户开具增值税发票，同时确认相应的增值税销项税额，由机构客户将差额支付给本公司；如果结算期内该航线航班实际承运个人客户客票金额高于机构客户当期运力购买的总价，则本公司仅按机构客户当期运力购买的总价确认收入，将超过部分的客票销售款支付给机构客户，或充抵后期机构客户应支付差额。

当实际承运个人客户客票金额低于机构客户运力购买的总价时，按机构客户向本公司支付该差额是否存在上限规定，机构客户购买运力还具体分为有限额模式和无限额模式。即在无限额模式下，机构客户向本公司支付全部的差额；而在有限额模式下，机构客户向本公司支付的差额仅以合同约定的上限为最高支付金额，如果差额过大超过合同约定的上限，机构客户也不会向本公司支付额外的费用。机构客户和本公司就是否有限额在前述相关合同中做出了明确约定。在运营实践过程中，根据各机构客户的不同要求，上述运力购买的协议名称会有所不同，包括：《客运包机运输销售合同》、《航线定额包舱合同》等等，其协议核心条款按照上述模式经本公司与相应机构客户协商一致进行约定。

### （三）机构运力购买业务的定价依据及公允性

运力购买航线每一个往返班次的购买价格主要有以航线轮挡小时定价和以座位数及票价定价两种方式。

#### （1）以轮挡小时定价

以轮挡小时定价是指由每一个往返班次的轮挡小时与单位轮挡小时价格的乘积确定，其中两地之间的飞行轮挡小时是一个客观且固定的数值，由民航管理部门公布，对于不同航空公司、不同机型，都是一样的；而对于单位轮挡小时价格，各航空公司则根据自身机型特点、营运成本、合理利润的考量，各自确定一个标准单位轮挡小时价格。一般情况下，华夏航空的无限额模式机构运力购买采用以轮挡小时定价。

#### （2）以座位数及票价定价

以座位数及票价定价是指以每班次提供的座位数与中航信公布的该航段基准票价进行定价。一般情况下，有限额模式机构运力购买采用以座位数及票价定价。

机构客户运力购买模式是目前业内公司在支线航空市场普遍采用的模式，公司与机构客户开展运力购买合作是市场化行为，具有商业合理性，定价公允。

具体来说，机构客户在签订运力购买协议前，会根据自身需求，接触若干家航空公司进行合作的商谈。有意向的航空公司首先会对自身的运力、是否能够获得相关航线的航权、相关机场的时刻进行评估，并根据各自运营航班的成

本、对于该支线的客流预测以及经济效益测算，进而提供报价方案。机构客户遵循市场化原则，在对各航空公司的机型、价格、航班数量、市场口碑等进行比较后，选择最为合适的一家作为合作方，签订运力购买协议。在具体定价过程中，合同双方会考虑到航线距离长短、竞争状况等因素，最终确定合同中的价格。

6、报告期内，你对两江一号融资租赁（天津）有限公司（以下简称“两江一号”）担保 35,763.41 万元，占净资产的比例为 16.84%。请说明上述担保的背景、两江一号目前经营情况及是否存在公司承担连带担保责任的情形。

**【回复】**

（一）公司对外担保情况

2014 年 9 月 18 日，公司（作为保证人、承租人）和中国进出口银行（作为债权人）签订保证合同，公司为中国进出口银行与两江一号融资租赁（天津）有限公司（作为债务人、出租人）之间签署的有关购买出厂序列号为 15332 和 15344 的两架 CRJ900 型飞机进行融资的《借款合同》出具连带责任保证：若公司未能按时向出租人支付租金等应付款项而导致出租人在还款日未按约定向债权人进行清偿，债权人有权要求公司履行保证责任。保证合同签署前，公司已经按照当时有效的公司章程履行了相应的审议程序。

截至本问询函回复日，公司财务状况良好，不存在未能按时向两江一号融资租赁（天津）有限公司支付租金的情形，并且公司也尚未接到中国进出口银行关于两江一号融资租赁（天津）有限公司逾期未偿还借款的通知，两江一号融资租赁（天津）有限公司与中国进出口银行签署的前述借款合同正常履行。不存在公司承担连带担保责任的情形。

（二）针对前述对外担保的反担保情况

针对前述对外担保事项，2019 年 1 月，两江一号融资租赁（天津）有限公司已与公司签订相关反担保协议，协议约定两江一号融资租赁（天津）有限公司针对上述担保为公司提供连带的反担保保证责任，具体反担保范围为：非因公司的原因导致公司需要承担的《保证合同》下的全部债务；即非因公司的原因导致公司未能向两江一号融资租赁（天津）有限公司支付租金或清算款项进而导致两

江一号融资租赁（天津）有限公司不能按时偿还其与中国进出口银行签署的《借款合同》项下的本金、利息等其他款项，并导致公司履行担保责任后，公司有权向两江一号融资租赁（天津）有限公司追偿所有相关款项。反担保期限为：“自本协议签署之日起至两江一号融资租赁（天津）有限公司完全偿还其从中国进出口银行的借款”。

7、2019年3月，你公司披露《关于会计政策、会计估计变更的公告》，拟将发出存货的计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”，将飞机及发动机资产的折旧年限由15年变更为15-20年，上述折旧年限变更预计将减少2019年固定资产折旧额6,029万元，增加净利润5,125万元。请结合公司主营业务特点及同行业可比公司情况，说明上述会计政策、会计估计变更的合理合规性。请年审会计师核查并发表明确意见。

**【回复】**

（一）存货的计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”

1、会计政策变更的原因：

公司存货主要为机队日常运营所需航材消耗件，储备于公司各运营基地，公司需要根据运营经验采购安全库存以满足运营需要，以保证机队正常运行。公司认为发出存货的计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”能更加客观公正地反映公司财务状况和经营成果，提供更可靠、准确的会计信息。

（1）采用移动加权平均法可以实时调整存货价值，及时反映存货单价及存货占用的总金额；

（2）采用移动加权平均法核算的发货成本比较贴近其真实成本，有利于企业利润保持稳定水平；

（3）采用移动加权平均法计算出的期末存货成本接近于现行市价，能够降低存货跌价风险。

2、同行业上市公司存货计价方法具体情况如下：

| 航空公司 | 存货计价方法 |
|------|--------|
| 中国国航 | 加权平均法  |
| 东方航空 | 加权平均法  |

|      |              |
|------|--------------|
| 南方航空 | 加权平均法        |
| 海航控股 | 机上供应品——加权平均法 |
| 春秋航空 | 先进先出法        |
| 吉祥航空 | 加权平均法        |

除春秋航空外，同行业上市公司均采用加权平均法作为存货计价方法。

### 3、会计政策变更的合理合规性

公司存货计价方法由“先进先出法”变更为“移动加权平均法”，根据《企业会计准则第 28 号——会计政策、会计估计变更和差错更正》的规定，考虑公司航材存货种类繁多、收发频繁、存货周转快、价格相对稳定等因素，且本次会计政策变更对以前各期的累计影响数无法确定，采用追溯调整法不切实可行，故本次会计政策变更采用未来适用法，不涉及对以前年度会计报表进行追溯调整。

#### （二）将飞机及发动机资产的折旧年限由 15 年变更为 15-20 年

##### 1、会计估计变更的原因：

《企业会计准则第 4 号——固定资产》第十九条规定：“企业至少应当于每年年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的，应当调整固定资产使用寿命”。

鉴于华夏航空飞机及发动机资产的实际使用情况，原来的折旧年限一定程度上已经不能合理反映资产的实际使用状况，结合公司实际情况，借鉴国内同业的相关政策，修订公司飞机及发动机资产的折旧政策，将飞机及发动机资产的折旧年限由 15 年变更为 15-20 年，有助于提升公司固定资产的运营能力。本次会计估计变更符合《企业会计准则》的规定，变更后公司财务报表能更客观、公允地反映公司的财务状况、经营成果和现金流量。

##### 2、同行业上市公司飞机及发动机资产折旧年限具体情况如下：

| 航空公司 | 飞机及发动机资产折旧年限 |
|------|--------------|
| 中国国航 | 15-30 年      |
| 东方航空 | 15-20 年      |
| 南方航空 | 15-20 年      |
| 海航控股 | 20 年         |
| 春秋航空 | 20 年         |

|      |      |
|------|------|
| 吉祥航空 | 20 年 |
|------|------|

同行业上市公司飞机及发动机资产折旧年限集中在 15-20 年间，且偏向于 20 年，较华夏航空原来的折旧年限 15 年更长。

### 3、会计估计变更的合理合规性

公司将飞机及发动机资产的折旧年限由 15 年变更为 15-20 年，符合《企业会计准则第 28 号—会计政策、会计估计变更和差错更正》的相关规定，本次会计估计变更采用未来适用法处理，无需对已披露的财务数据进行追溯调整，不会对公司 2018 年及以前各年度的财务状况和经营成果产生影响，对公司 2019 年度的财务报表将产生影响。经测算，假设本公司保持 2018 年 12 月 31 日的固定资产不变，本次会计估计变更后，调整部分固定资产的折旧年限，预计公司 2019 年度固定资产折旧额将合计减少 6,029 万元，净利润将合计增加 5,125 万元。

特此回复。

华夏航空股份有限公司

董事会

2019 年 3 月 28 日