



关于请做好中国南方航空股份有限公司  
非公开发行股票  
发审委会议准备工作的函的回复

保荐机构



签署日期：二〇二二年八月

**中国南方航空股份有限公司与中国国际金融股份有限公司**  
**关于请做好中国南方航空股份有限公司**  
**非公开发行股票**  
**发审委会议准备工作的函的回复**

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2022 年 3 月 1 日签发的《关于请做好中国南方航空股份有限公司非公开发行股票发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”）已收悉。中国南方航空股份有限公司（以下简称“南方航空”、“公司”、“上市公司”、“申请人”、“发行人”）会同中国国际金融股份有限公司（以下简称“保荐机构”），就告知函中提及的相关问题答复如下，请贵会予以审核。

如无特别说明，本回复中所涉及的简称或释义与尽职调查报告中相同。

## 目录

第 1 题	关于涉房。根据申报材料，申请人及下属全部控股及参股公司中，共有 6 家控股子公司及参股公司经营范围存在潜在涉房问题。.....	3
第 2 题	关于类金融业务。申请人下属南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司及南航南沙融资租赁（广州）有限公司经营范围包括融资租赁业务，南航南沙融资租赁（广州）有限公司经营范围还包括商业保理业务。.....	9
第 3 题	关于前次募集资金。申请人先后于 2020 年 4 月、6 月和 10 月非公开发行 H 股、非公开发行 A 股、公开发行 A 股可转债，分别募集资金港币 35 亿元、人民币 127.83 亿元、人民币 160 亿元。申报材料显示，截止 2021 年 9 月末申请人非公开发行 A 股募集资金已使用 74.64%，公开发行 A 股可转债募集资金已使用 57.11%。申请人报告期各期末货币资金分别为 73.08 亿元、19.94 亿元、258.23 亿元和 223.31 亿元。.....	14
第 4 题	关于现金流。申请人资产负债率较高，同时报告期内，受新冠疫情影响，经营活动现金流较大幅度下滑。.....	20

**第 1 题 关于涉房。**根据申报材料，申请人及下属全部控股及参股公司中，共有 6 家控股子公司及参股公司经营范围存在潜在涉房问题。

请申请人补充说明：（1）房地产业务在报告期内开展的具体情况；（2）房地产业务是否剥离的具体情况（包括但不限于剥离所需审批手续、国资评估备案程序及履行情况）；（3）公司是否符合《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》的相关要求。

请保荐机构和申请人律师对上述事项进行核查，并审慎发表明确意见。

回复：

（一）房地产业务在报告期内开展的具体情况

**1、报告期内发行人未开展房地产业务，不存在房地产业务收入**

报告期内，发行人及控股子公司主要经营国内、国际和地区航空客、货、邮、行李运输业务，通用航空业务，航空器维修，国内外航空公司间代理业务等。发行人及控股子公司在报告期内均不具有房地产开发资质，亦未从事房地产开发业务，无正在开发的住宅房地产、商业地产项目或在售楼盘。

2019 年度至 2021 年度，发行人营业收入总体构成情况如下：

单位：亿元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	985.28	96.93%	903.06	97.56%	1,516.33	98.26%
其他业务收入	31.16	3.07%	22.55	2.44%	26.89	1.74%
合计	<b>1,016.44</b>	<b>100.00%</b>	<b>925.61</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,543.22</b>	<b>100.00%</b>

2019 年度至 2021 年度，发行人主营业务收入分别为 1,516.33 亿元、903.06 亿元和 985.28 亿元，主营业务收入占营业收入的比例超过 96%，主要包括航空客运、航空货运及邮运服务等。发行人其他业务收入占比较小，主要为酒店及旅游收入、航空配餐收入等，不存在房地产业务收入。

综上，发行人报告期内未开展房地产业务，不存在房地产业务收入。

## 2、经营范围涉及“房地产开发”及相关字样的控股子公司及参股公司情况

截至 2022 年 3 月 31 日，公司控股及参股公司中，经营范围中涉及“房地产开发”及相关字样的公司情况如下：

序号	公司名称	持股比例		截至 2022 年 3 月末的经营范围	是否具有房地产开发资质	是否存在房地产开发项目	是否具有房地产业务收入
		直接持股	间接持股				
1	南航嘉源（广州）航空用品有限公司	51%	--	房地产开发经营;专用设备销售;销售本公司生产的产品(国家法律法规禁止经营的项目除外;涉及许可经营的产品需取得许可证后方可经营);其他非家用纺织制成品制造;服饰制造;皮箱、包(袋)制造;其他纸制品制造;日用塑料制品制造;塑料零件制造;金属制餐具和器皿制造;金属日用杂品制造;音响设备制造;飞机舱内饰制造;水果和坚果加工;饼干及其他焙烤食品制造(不含现场制售);果菜汁及果菜汁饮料制造;固体饮料制造;茶饮料及其他饮料制造;精制茶加工;预包装食品批发;	否	否	否
2	北京兴航空港置业有限公司	27.50%	--	房地产开发;施工总承包;专业承包;餐饮管理;物业管理;工程咨询;销售自行开发的商品房;机动车公共停车场的经营管理;园林绿化管理;园林绿化工程;家居装饰;销售建筑材料、五金。(企业依法自主选择经营项目,开展经营活动;依法须经批准的项目,经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动;不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	是	是	否
3	海口美兰国际机场有限责任公司	2.42%	--	海口美兰机场运行业务和规划发展管理;航空运输服务;航空销售代理;航空地面运输服务代理;房地产投资;机场场地、设备的租赁;仓储服务;日用百货、五金工具、交电商业、服装、工艺品的销售(仅限分支机构经营),水电销售,车辆维修,职业培训,劳务输出,提供住宿及餐饮服务。(一般经营项目自主经营,许可经营项目凭相关许可证或者批准文件经营)(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动。)	否	否	否
4	厦门航空工业有限公司	--	厦门航空有限公司持股 10%	对民用航空器维修业及相关行业的投资;房地产经营、租赁业务、物业管理。	否	否	否

注 1：公司控股子公司南方航空物流有限公司原经营范围中包括“房地产开发经营”。2019 年至 2022 年 3 月，该公司不具有房地产开发资质，不存在房地产开发项目，不存在房地产业务收入。该公司已召开董事会及股东会，同意删除“房地产开发经营”的经营范围，并已相应完成工商变更。截至 2022 年 3 月末，该公司经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容。

注 2：公司控股子公司厦门航空有限公司原经营范围中包括“房地产开发经营”。2019 年至 2022 年

3月，该公司不具有房地产开发资质，不存在房地产开发项目，不存在房地产业务收入。该公司已召开董事会及股东会，同意删除“房地产开发经营”的经营范围，并已相应完成工商变更，截至2022年3月末，该公司经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容。

注3：2022年3月14日，海口美兰国际机场有限责任公司发布关于注册资本变更及股东股权结构变更的公告，该公司已根据《海南省高级人民法院民事裁定书(2021)琼破1号之一百零六》裁定相应完成了工商变更登记，该公司实际控制人变更为海南省国资委，发行人持有该公司股权比例变更为2.42%。

上述公司中，北京兴航空港置业有限公司为公司持股27.50%的参股公司，该公司持有《中华人民共和国房地产开发企业资质证书》(DX-A-X9502)，资质等级为四级，其设立系服务于北京大兴国际机场国家战略部署，其主要业务系为大兴机场有关驻场单位提供配套保障性用房，未开展商业性房地产开发业务，报告期内不存在房地产业务收入；其余3家公司均不存在房地产开发资质，不存在房地产开发项目，不存在房地产业务收入，仅存在经营范围中包含“房地产开发经营”、“房地产投资”、“房地产经营”等房地产相关内容的情形。

## **(二) 房地产业务是否剥离的具体情况（包括但不限于剥离所需审批手续、国资评估备案程序及履行情况）**

截至本回复出具之日，发行人就上述涉房主体清理履行的审批程序及进展如下：

### **1、变更南航嘉源（广州）航空用品有限公司经营范围**

南航嘉源（广州）航空用品有限公司已召开董事会及股东会，同意删除“房地产开发经营”的经营范围并相应修改公司章程，并于2022年5月7日完成工商变更登记。截至本回复出具之日，其经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容。

### **2、转让北京兴航空港置业有限公司（以下简称“兴航空港”）股权**

根据《企业国有资产监督管理办法》（国务院国资委、财政部令第32号）规定，“同一国家出资企业及其各级控股企业或实际控制企业之间因实施内部重组整合进行产权转让的，经国家出资企业审议决策，可采取非公开协议转让方式。”南航集团作为国家出资企业决策后，采取非公开协议转让的方式将公司所持兴航空港的股权以评估价格转让至广州南航建设有限公司（以下简称“南航建设”，系南航集团全资子公司）。

中联资产评估集团有限公司于2022年1月24日出具了《资产评估报告》（中联评报字[2022]第78号），公司已向南航集团履行了评估备案程序，经南航集团评估备案的兴航空港股权价值为15,875.99万元，公司持有27.5%股权，交易对价为4,365.90万元。

2022年3月公司已召开总经理办公会审议通过转让公司持有的兴航空港股权事项，同意将公司持有的兴航空港27.50%股权转让给南航建设，并于同月与南航建设签署了《关于北京兴航空港置业有限公司之股权转让协议》，将公司持有的兴航空港27.50%股权以4,365.90万元转让给南航建设。同月，兴航空港召开股东会，审议通过以上股权转让事项。

本次转让资产价格为4,365.90万元，未达到公司董事会及股东大会审议标准，无需提交公司董事会及股东大会审议。2022年8月4日，兴航空港已完成上述股权转让相应工商变更登记。

### **3、转让美兰国际机场有限责任公司（以下简称“美兰机场”）股权**

根据《企业国有资产监督管理办法》（国务院国资委、财政部令第32号）规定，“同一国家出资企业及其各级控股企业或实际控制企业之间因实施内部重组整合进行产权转让的，经国家出资企业审议决策，可采取非公开协议转让方式。”南航集团作为国家出资企业决策后，采取非公开协议转让的方式将公司所持美兰机场的股权以评估价格转让至中国南航集团资本控股有限公司（以下简称“南航集团资本控股公司”，系南航集团全资子公司）。

中联资产评估集团有限公司于2022年5月21日出具了《资产评估报告》（中联评报字[2022]第1411号），公司已向南航集团履行了评估备案程序，经南航集团评估备案的公司持有的美兰机场2.42%股权价值为4,590.78万元，交易对价为4,590.78万元。

2022年7月公司召开总经理办公会审议通过了转让公司持有的美兰机场股权事项，同意将公司持有的美兰机场2.42%股权转让给南航集团资本控股公司，并于同月与南航集团资本控股公司签署了《股权转让协议》，将公司持有的美兰机场2.42%股权以4,590.78万元转让给南航集团资本控股公司。2022年8月，南航集团资本控股公司已向公司支付完毕以上股权转让款项。

本次转让资产价格为4,590.78万元，未达到公司董事会及股东大会审议标准，无需提交公司董事会及股东大会审议。

### **4、变更厦门航空工业有限公司经营范围**

厦门航空工业有限公司已召开董事会及股东会，同意删除“房地产开发经营”的经营范围并相应修改公司章程，并于2022年4月19日完成工商变更登记。截至本回复出

具之日，其经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容。

**（三）公司是否符合《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》的相关要求。**

根据《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》规定：“根据国务院《关于坚决遏制部分城市房价过快上涨的通知》（国发[2010]10号文）和2013年《关于继续做好房地产市场调控工作的通知》的规定，对存在闲置土地、炒地以及捂盘惜售、哄抬房价等违法违规行为的房地产开发企业，将暂停上市、再融资和重大资产重组”“上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务的，国土资源部不再进行事前审查，对于是否存在土地闲置等问题认定，以国土资源部门公布的行政处罚信息为准；对于是否存在正在被（立案）调查的事项，中介机构应当充分核查披露。”

2019年至2022年3月，除兴航空港外，公司及控股子公司及参股公司不存在房地产开发资质，不存在房地产开发项目，不存在违反前述法规受到相关主管部门行政处罚或正在被相关主管部门立案调查的情形。

公司参股公司兴航空港主要业务系为大兴机场有关驻场单位提供配套保障性用房，未开展商业性房地产开发业务，经查询相关国土及住建部门等网站公开信息，截至本回复出具日，该公司不存在因闲置土地、炒地、捂盘惜售及哄抬房价等违法违规行为而受到相关主管部门行政处罚或正在被相关主管部门立案调查的情形。

综上，公司符合《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》的相关要求。

#### **（四）核查程序**

针对上述事项，保荐机构及申请人律师执行的核查程序如下：

- 1、查阅发行人及其下属公司的营业执照、工商资料、审批及交易评估等文件；
- 2、通过国家企业信用信息公示系统查询发行人及其下属公司的经营范围，并核查确认是否存在房地产开发相关经营范围；
- 3、通过中华人民共和国住房和城乡建设部等网站，确认发行人及其下属公司是否取得房地产开发企业资质；
- 4、查阅发行人及其下属公司审计报告、主营业务收入及其他业务收入构成，了解



发行人及其下属公司财务报表相关会计科目中是否涉及房地产开发项目及房地产业务收入；

5、就发行人下属控股子公司及参股公司中经营范围包含房地产开发及有关相关字样的公司是否存在房地产开发资质、房地产开发项目及房地产业务收入等情形与相关公司予以确认；

6、查阅发行人控股子公司及参股公司经营范围涉及“房地产开发”及相关字样的主体的股权转让或变更经营范围的内部审议决议、股权转让协议、变更后的公司章程及营业执照等；

7、查阅《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》等相关法律法规规定。

#### **（五）核查结论**

针对上述事项，经核查，保荐机构及申请人律师认为：

1、发行人报告期内未开展房地产业务，不存在房地产业务收入。截至 2022 年 3 月末发行人上述 4 家控股及参股公司中，兴航空港未开展商业性房地产开发业务，报告期内不存在房地产业务收入。其余 3 家公司均不存在房地产开发资质，不存在房地产开发项目，不存在房地产业务收入。

2、发行人上述 4 家控股及参股公司中，截至本回复出具之日，南航嘉源（广州）航空用品有限公司已就变更经营范围完成相关决策及工商变更程序，其经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容；北京兴航空港置业有限公司已完成股权转让相应工商变更登记；发行人已完成海口美兰国际机场有限责任公司股权转让协议签署及股权转让款项支付，已实质完成股权转让；厦门航空工业有限公司已就变更经营范围完成相关决策及工商变更程序，其经营范围内已不存在“房地产开发经营”内容。

3、公司符合《证监会调整上市公司再融资、并购重组涉及房地产业务监管政策》的相关要求。

**第 2 题 关于类金融业务。** 申请人下属南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司及南航南沙融资租赁（广州）有限公司经营范围包括融资租赁业务，南航南沙融资租赁（广州）有限公司经营范围还包括商业保理业务。

请申请人说明并披露：（1）上述公司融资租赁和商业保理业务的经营模式和经营情况；（2）相关业务是否与主业发展密切相关，申请人是否存在《再融资业务若干问题解答》问题 28 界定的类金融业务。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据和过程，并发表明确核查意见。

回复：

（一）上述公司融资租赁和商业保理业务的经营模式和经营情况

**1、发行人下属 SPV 公司未从事融资租赁和商业保理业务**

截至 2021 年 12 月 31 日，发行人下属共计 26 家用于经营租赁飞机的 SPV 子公司，并以经营租赁方式引入飞机，再转租给发行人及合并范围内子公司使用，为行业经营惯例。以上 SPV 子公司中，南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司经营范围包括融资租赁业务。截至本回复出具之日，该等公司仅从事经营租赁业务，未申请或持有融资租赁、商业保理等类金融相关业务资质，从设立至今未开展任何融资租赁和商业保理业务。

根据公开信息，同行业上市公司中东方航空与吉祥航空均通过设立 SPV 公司以经营租赁方式引入飞机，具体情况如下：

航空公司	SPV 子公司
东方航空	东沪天一（上海）飞机租赁有限公司、东沪天二（上海）飞机租赁有限公司、东沪天三（上海）飞机租赁有限公司、东沪天四（上海）飞机租赁有限公司、东沪天五（上海）飞机租赁有限公司、东沪天六（上海）飞机租赁有限公司、东津天一（天津）飞机租赁有限公司、东津天二（天津）飞机租赁有限公司、东津天三（天津）飞机租赁有限公司、东津天四（天津）飞机租赁有限公司、东津天五（天津）飞机租赁有限公司、东津天六（天津）飞机租赁有限公司、东津天七（天津）飞机租赁有限公司、东津天八（天津）飞机租赁有限公司、东津天九（天津）飞机租赁有限公司、东津天十（天津）飞机租赁有限公司、东津天十一（天津）飞机租赁有限公司、东津天十二（天津）飞机租赁有限公司等 18 家全资 SPV 子公司
吉祥航空	吉祥壹号（天津）租赁有限责任公司、吉祥贰号（天津）租赁有限责任公司、吉祥叁号（天津）租赁有限责任公司、吉祥肆号（天津）租赁有限责任公司、吉祥伍号（天津）租赁有限责任公司、吉祥陆号（天津）租赁有限责任公司、吉祥柒号（天

航空公司	SPV 子公司
	津) 租赁有限责任公司、吉祥捌号 (天津) 租赁有限责任公司、吉祥玖号 (天津) 租赁有限责任公司、吉祥拾号 (天津) 租赁有限责任公司、吉祥拾壹号 (天津) 租赁有限责任公司、吉祥拾贰号 (天津) 租赁有限责任公司等 12 家全资 SPV 子公司

数据来源：天眼查公开信息

## 2、南航南沙融资租赁（广州）有限公司融资租赁业务的经营模式和经营情况

### （1）南航南沙融资租赁（广州）有限公司的经营模式

根据公司实际情况及发展规划，为充分利用广州南沙自贸区财税优惠政策，降低飞机引进成本，提高资金使用效率，促进公司航空运输主业发展，公司设立南航南沙融资租赁（广州）有限公司（以下简称“南沙融资租赁”）作为公司融资租赁的平台。根据广东省地方金融监督管理局、国家税务总局广东省税务局《关于确认南航南沙融资租赁（广州）有限公司作为中国（广东）自由贸易试验区内资融资租赁试点企业的通知》（粤金监函[2020]198号），南沙融资租赁于2020年7月21日设立，经营范围为“空中运输设备租赁服务；技术进出口；货物进出口（专营专控商品除外）；融资租赁服务；兼营与主营业务有关的商业保理业务（仅限融资租赁企业经营）”。

自成立至今，南沙融资租赁仅从事融资租赁业务，未从事商业保理业务，该公司不具有保理业务相关资质，并且无商业保理业务收入。南沙融资租赁的经营模式为由该公司从外部引进飞机，并全部融资租赁给公司及合并范围内子公司使用，不存在向公司之外的第三方开展融资租赁业务的情形。

### （2）南航南沙融资租赁（广州）有限公司的经营情况

南沙融资租赁最近两年总资产、净资产、营业收入及净利润规模及占发行人合并报表财务数据比重情况如下：

单位：亿元

项目	2021年12月31日/2021年度			2020年12月31日/2020年度		
	南沙融资租赁	南方航空	占比	南沙融资租赁	南方航空	占比
总资产	89.62	3,229.48	2.78%	32.17	3,261.15	0.99%
净资产	21.68	842.45	2.57%	10.05	848.63	1.18%
营业收入	2.40	1,016.44	0.24%	0.13	925.61	0.01%
净利润	1.63	-110.11	-1.48%	0.05	-118.20	-0.04%

注：以上南沙融资租赁营业收入全部为融资租赁业务收入。

根据以上财务数据，南沙融资租赁成立时间较短，总体规模较小，占发行人相关财务指标比例极低，不会对发行人经营产生较大影响。

## **（二）相关业务是否与主业发展密切相关，申请人是否存在《再融资业务若干问题解答》问题 28 界定的类金融业务**

根据《再融资业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》之“问题 28、类金融业务”的相关规定，除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融计算口径。

截至本回复出具之日，虽然发行人下属南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司及南航二十六号租赁（广州）有限公司经营范围包括融资租赁业务，但上述公司作为发行人为经营租赁方式引进飞机设立的 SPV 公司，未从事融资租赁、商业保理和小贷业务等。自成立至今，南沙融资租赁仅从事融资租赁业务，未从事商业保理及小贷业务等，该公司从事的融资租赁业务与发行人主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策，发行人不存在《再融资业务若干问题解答》问题 28 界定的类金融业务。

### **1、南沙融资租赁从事的融资租赁业务与公司主营业务发展密切相关**

发行人作为国内三大航空公司之一，引进飞机是公司长期发展的重要经营活动，并主要通过自购、融资租赁以及经营租赁三种方式完成飞机引进工作，其中租赁已成为公司引入飞机的重要渠道。南沙融资租赁所从事的融资租赁旨在充分利用广州南沙自贸区财税优惠政策，降低飞机引进成本，提高资金使用效率，促进公司航空运输主业发展。南沙融资租赁从事的融资租赁业务与公司的主营业务密切相关，其融资租赁业务全部面向公司及合并范围内子公司提供服务，不存在向与公司主营业务无关的主体提供融资租赁业务的情形。

### **2、南沙融资租赁从事的融资租赁业务符合业态所需、行业发展惯例及产业政策**

设立专门的融资租赁子公司能够有效起到与上市公司风险隔离作用，且作为子公司，经营决策灵活，符合航空公司长期健康发展所需。并且各地针对融资租赁业务出台大量财税优惠政策，通过在该等地区设立融资租赁子公司能够起到降低飞机引进成本，提高

资金使用效率的作用，进一步促进公司航空运输主业发展，符合业态所需。国家已出台《国务院办公厅关于加快融资租赁业发展的指导意见》（国办发〔2015〕68号）等多个产业政策，鼓励融资租赁业务在飞机领域的开展，因此，南沙租赁从事的融资租赁业务也是产业政策所鼓励的。

此外，航空业上市公司普遍存在设立融资租赁子公司服务企业飞机融资租赁引进的情形，如春秋航空设立的春秋融资租赁（上海）有限公司（春秋航空直接持有75%股权）、华夏航空设立的华夏云飞融资租赁（上海）有限公司（华夏航空直接持有99%股权）等，均从事相关飞机融资租赁业务。因此，南沙租赁从事的融资租赁业务符合行业惯例。

综上，截至本回复出具之日，虽然发行人下属南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司及南航二十六号租赁（广州）有限公司经营范围包括融资租赁业务，但上述公司作为发行人为经营租赁方式引进飞机设立的SPV公司，未从事融资租赁业务；南沙融资租赁仅从事融资租赁业务，未从事商业保理业务，该公司从事的融资租赁业务与发行人主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策，发行人不存在《再融资业务若干问题解答》问题28界定的类金融业务。

### （三）补充披露情况

针对上述内容，保荐机构已在尽职调查报告“第六章 财务与会计调查”之“九、类金融业务情况”部分进行了补充披露。

### （四）核查程序

针对上述事项，保荐机构执行的核查程序如下：

1、查阅发行人下属南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司及南航南沙融资租赁（广州）有限公司等公司的营业执照及章程，了解该等公司从事的主要业务，是否存在融资租赁的情况；

2、向公司管理层了解上述公司中以融资租赁模式引入飞机的具体情况，查看同行业上市公司开展融资租赁业务的情况；分析与发行人主营业务的关系，是否符合业态所需、行业发展惯例及产业政策及相关公司是否存在对外提供融资租赁业务；

3、取得发行人说明、南沙租赁财务报表、相关业务合同及资金流水等，了解南沙租赁是否开展商业保理业务，是否存在保理业务收入。

申报会计师执行的核查程序如下：

1、查阅南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司及南航南沙融资租赁（广州）有限公司的公司章程，向公司管理层了解上述公司从事的主要业务，是否存在融资租赁和商业保理业务的情况，相关业务是否与申请人主业发展密切相关；

2、查阅南沙融资租赁 2020-2021 年度经审计的财务报告，分析南沙租赁的收入构成，是否存在商业保理业务收入，是否存在对申请人以外的第三方公司的融资租赁业务收入；

3、检查申请人回复中列示的南沙租赁最近两年总资产、净资产、营业收入及净利润规模及占发行人合并报表财务数据比重情况汇总表，将各项目金额核对至 2020-2021 年度经审计的财务报告，检查是否存在重大不一致；

4、向公司管理层了解南沙租赁开展融资租赁业务的具体情况、查阅航空业上市公司开展融资租赁业务的情况。

### **（五）核查结论**

针对上述事项，经核查，保荐机构认为：

1、上述南航十一号租赁（广州）有限公司、南航二十四号租赁（广州）有限公司、南航二十五号租赁（广州）有限公司、南航二十六号租赁（广州）有限公司等公司经营范围包括融资租赁业务，但上述公司作为发行人为经营租赁方式引进飞机设立的 SPV 公司，未从事融资租赁和商业保理业务。

自成立以来，南沙融资租赁仅从事融资租赁业务，未从事商业保理业务，该公司不具有保理业务相关资质，并且无商业保理业务收入。南沙融资租赁的经营模式为由该公司从外部引进飞机，并全部融资租赁给公司及合并范围内子公司使用，不存在向公司之外的第三方开展融资租赁业务的情形。

2、南沙租赁从事的融资租赁业务与发行人主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策规定，不存在《再融资业务若干问题解答》问题 28 界定的类

金融业务。

申报会计师认为：

基于上述程序，申请人关于类金融业务情况的回复与本所在上述程序中了解的情况在所有重大方面一致。

**第 3 题 关于前次募集资金。**申请人先后于 2020 年 4 月、6 月和 10 月非公开发行 H 股、非公开发行 A 股、公开发行 A 股可转债，分别募集资金港币 35 亿元、人民币 127.83 亿元、人民币 160 亿元。申报材料显示，截止 2021 年 9 月末申请人非公开发行 A 股募集资金已使用 74.64%，公开发行 A 股可转债募集资金已使用 57.11%。申请人报告期各期末货币资金分别为 73.08 亿元、19.94 亿元、258.23 亿元和 223.31 亿元。

请申请人进一步说明并披露：（1）上述发行募集资金截止 2021 年末的使用情况以及预计后续使用进度；（2）在前期募集资金尚未使用的情况下再次融资的合理性。

请保荐机构、申报会计师说明核查依据和过程，并发表明确核查意见。

回复：

（一）公司前次募集资金使用情况以及预计后续使用进度

### 1、2020 年非公开发行 A 股募集资金

经中国证监会《关于核准中国南方航空股份有限公司非公开发行股票批复》（证监许可[2020]918 号）核准，南方航空于 2020 年 6 月 11 日向南航集团非公开发行 A 股股票 2,453,434,457 股，发行价格为 5.21 元/股，募集资金总额为人民币 12,782,393,520.97 元，扣除保荐承销费用（含增值税）人民币 2,000,000.00 元，实际收到的现金认购款净额为人民币 12,780,393,520.97 元，另外扣除应由公司支付的其他发行费用（含增值税）共计人民币 4,308,207.55 元后，实际募集资金净额为人民币 12,776,085,313.42 元。该次募集资金到账时间为 2020 年 6 月 11 日，募集资金到位情况已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）审验，并于 2020 年 6 月 12 日出具毕马威华振验字第 2000486 号验资报告。

公司 2020 年非公开发行 A 股募集资金投资项目为“引进 31 架飞机”和“偿还公司借款”。截至 2022 年 6 月 30 日，“引进 31 架飞机”项目已使用募集资金 784,059.81

万元，尚未使用募集资金 143,548.72 万元，募集资金使用进度为 84.52%；“偿还公司借款”项目已实施完毕。2020 年非公开发行 A 股合计使用募集资金 1,134,059.81 万元，尚未使用募集资金 143,548.72 万元，募集资金使用进度为 88.76%，已完成绝大部分募集资金的使用。

截至本回复出具之日，该次非公开发行 A 股募投项目总体实施正常，不存在募集资金用途变更的情况。“引进 31 架飞机”项目实施周期较原预计时间有所延长，主要系新冠疫情不可抗力影响所致。2020 年以来，随着新冠疫情在全球范围内的蔓延，航空业的整体需求受到一定冲击。此外，各国均采取了不同程度的疫情管控措施，也对飞机制造供应链造成影响，导致出现部分飞机交付延迟的情形，进而对本项目实施进度产生影响。为有效应对疫情对公司经营业绩的影响，公司积极压缩成本支出，争取与波音、空客等飞机制造供应商沟通协商，通过优化飞机交付时间安排、付款及租金的支付方式等，减轻疫情期间的付款压力，有效缓解了公司的现金流压力。根据当前募集资金使用进度，预计“引进 31 架飞机”项目将于 2023 年上半年使用完毕，但考虑到疫情等因素影响，募集资金使用进度仍存在不确定性。

## **2、2020 年非公开发行 H 股募集资金**

经中国证监会《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，南方航空于 2020 年 4 月 15 日向南龙控股非公开发行 608,695,652 股 H 股股票，发行价格为 5.75 港元/股，募集资金总额为 3,499,999,999.00 港元，上述募集资金于 2020 年 4 月 15 日全部到账，按照 2020 年 4 月 15 日收款当日港元兑换人民币中间价 0.90819 折合人民币 3,178,664,999.09 元，另外扣除发行费用折合人民币 3,570,544.56 元后，募集资金净额为人民币 3,175,094,454.53 元。

根据天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《对中国南方航空股份有限公司截至 2021 年 12 月 31 日前次募集资金使用情况的鉴证报告》，截至 2021 年 12 月 31 日，公司 2020 年非公开发行 H 股募集资金已全部使用完毕。

## **3、2020 年公开发行 A 股可转债募集资金**

经中国证监会《关于核准中国南方航空股份有限公司公开发行可转换公司债券的批复》（证监许可[2020]2264 号）核准，公司公开发行 A 股可转换公司债券（以下简称“可转债”）160,000,000 张，每张面值为人民币 100.00 元，募集资金总额为人民币



16,000,000,000.00 元，扣除保荐承销费用（含增值税）人民币 17,691,726.00 元，实际收到的现金认购款净额为人民币 15,982,308,274.00 元，另外扣除应由公司支付的其他发行费用（含增值税）共计人民币 2,704,354.28 元后，实际募集资金净额为人民币 15,979,603,919.72 元。该次募集资金到账时间为 2020 年 10 月 21 日，本次募集资金到位情况已经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）审验，并于 2020 年 10 月 21 日出具毕马威华振验字 2000749 号募集资金验证报告。

公司 2020 年公开发行 A 股可转债募投项目为“飞机购置、航材购置及维修项目”、“引进备用发动机”和“补充流动资金项目”。截至 2022 年 6 月 30 日，“飞机购置、航材购置及维修项目”已使用募集资金 658,080.80 万元，尚未使用募集资金 399,879.59 万元，募集资金使用进度为 62.20%；“引进备用发动机”及“补充流动资金项目”已实施完毕。2020 年公开发行 A 股可转债合计使用募集资金 1,201,703.66 万元，尚未使用募集资金 396,256.74 万元，募集资金使用进度为 75.20%，已完成绝大部分募集资金的使用。

截至本回复出具之日，该次公开发行 A 股可转债募投项目总体实施正常，不存在募集资金用途变更的情况。“飞机购置”项目实施周期受到新冠疫情不可抗力因素影响，但公司已采取相应措施进行应对，募投项目将逐步推进，具体请参见“（一）公司前次募集资金使用情况以及预计后续使用进度”之“1、2020 年非公开发行 A 股募集资金”。截至本回复出具之日，公司“引进备用发动机”项目已实施完毕，“航材购置及维修项目”主要针对存量机队进行，需求相对刚性，公司将根据目前机队的具体情况合理实施，实施不确定性较小。根据以上措施，2020 年公开发行 A 股可转债募投项目总体实施正常，募集资金预计将于 2023 年使用完毕，但考虑到疫情等因素影响，募集资金使用进度仍存在不确定性。

## （二）前期募集资金尚未使用的情况下再次融资的合理性

截至 2022 年 6 月 30 日，公司前次募集资金尚未使用完毕，相关募投项目仍在正常实施过程中，不存在募集资金用途变更的情况。本次募集资金与前次募集资金均服务于公司整体战略规划，但具体用途存在差异，本次融资具有合理性。

### 1、贯彻落实国有企业改革目标，加快资源优化配置

2019 年 6 月，南航集团与国务院国资委、广东恒健投资控股有限公司、广州市城

市建设投资集团有限公司和深圳市鹏航股权投资基金合伙企业（有限合伙）签署了《增资协议》，南航集团实现股权多元化改革，引入增资现金人民币 300 亿元，约定用于航空运输主业，服务国家“一带一路”建设和粤港澳大湾区战略。经公司 2020 年非公开发行 A 股股票、H 股股票及 2020 年公开发行 A 股可转换公司债券，该等资金的主要部分已经注入公司用于航空运输主业发展，通过本次非公开发行 A 股股票、H 股股票，剩余资金将全部注入公司。

因此，公司 2020 年非公开发行 A 股股票、H 股股票及 2020 年公开发行 A 股可转换公司债券，与本次非公开发行 A 股股票、H 股股票共同构成南航集团股权多元化改革的重要步骤，有利于贯彻落实国有企业改革目标、提升资金使用效率、加快资源优化配置。同时，以上融资主要为南航集团股权多元化改革资金注入上市公司，募集资金用途具有合理性，不存在上市公司向市场投资者频繁融资、过度融资的情形。

## **2、前募剩余资金无法满足公司现阶段流动资金需求**

公司前募剩余资金用途包括 2020 年非公开发行 A 股“引进 31 架飞机”项目，以及 2020 年公开发行 A 股可转换公司债券“飞机购置、航材购置及维修”项目、“引进备用发动机”项目，以上项目均用于资本性支出，是根据我国经济形势及民航业发展趋势，并围绕公司长期战略规划作出，以满足公司扩充机队结构的刚性需求，增强公司航空运输业务的稳定性及安全性，从而促进公司提升服务质量和核心竞争力。截至 2022 年 6 月 30 日，公司前次募集资金尚未使用完毕，相关募投项目仍在正常实施过程中，不存在募集资金用途变更的情况，以上募集资金将按照计划继续投入，前次募集资金将无法用于补充流动资金。

本次非公开发行 A 股募集资金将全部用于补充流动资金，预计将在资金到位后六个月内使用完毕，以满足疫情背景下公司的流动性需求，提升公司抗风险能力，符合公司现阶段战略需求。前次融资与本次融资的资金背景及用途均存在差异，前募项目尚未完成不会对本次融资产生影响。

综上，本次募集资金与前募剩余资金均服务于公司整体战略规划，但在项目背景、实施目的等方面均存在差异，前次募投项目仍在正常实施过程中，不存在募集资金用途变更的情况，并将按照计划继续投入，无法满足公司现阶段流动资金需求，本次非公开发行 A 股用于补充流动资金具有必要性。

### **3、本次融资有利于优化公司资本结构，提高抗风险能力**

自 2020 年 1 月下旬以来，新冠肺炎疫情开始在全球蔓延，全球范围内旅客出行需求骤减，航空客运受到明显冲击。尽管公司积极响应国家疫情防控政策号召，及时调整经营策略，拓宽其他业务收入渠道，提高成本管控能力，降低疫情对生产经营的影响。但总体来看，本次疫情依然对公司经营造成了较为明显的冲击。2020 年及 2021 年，公司发生净亏损分别为 118.20 亿元和 110.11 亿元。2022 年上半年，国内北京、上海等地新冠疫情出现反复，对航空业的恢复造成了一定影响。同时，受到国际形势对油价上涨的推动，以及人民币汇率下跌等不利因素影响，公司经营业绩仍处于亏损状态。此外，航空运输业属于资本密集型行业，航空公司除需大量的资本开支用于购买、租赁飞机以外，另需投入大量的运营资金维持日常经营，如支付燃油费、飞机起降费和飞机维修费等。债务融资为其重要的融资渠道，因此航空公司普遍保持较高的资产负债率。近年来，随着公司机队规模、航线网络的扩大，公司对资金的需求逐渐增加，叠加新租赁准则的实施，公司资产负债率进一步提升。截至 2019 年末、2020 年末、2021 年末及 2022 年 3 月 31 日，公司合并报表口径的资产负债率分别为 74.87%、73.98%、73.91%及 75.08%。目前公司财务杠杆相对较高，一定程度上降低了其财务安全性和抗风险能力，面临持续融资的需求。

针对疫情背景下民航业的经营压力，党中央、国务院密集出台多项纾困措施，支持民航业发展。2022 年 4 月 6 日，国务院常务会议将民航业列入受疫情影响的特困行业，并强调对于包括民航业在内的受到新冠疫情严重冲击的市场主体，必须针对突出困难加大纾困。后续又提出一系列具体的民航业支持政策，包括将增加 1,500 亿元民航应急贷款，有序增加国内国际客运航班等。公司也通过 2020 年公开发行可转债和 2020 年非公开发行 H 股补充流动资金和补充一般运营资金，缓解资金压力，但相关募投项目已使用完毕。考虑到疫情的逐步恢复，民航业逐渐发展，公司将进一步发展壮大，未来的资金需求仍然较大。通过本次非公开发行用于补充流动资金，响应党中央、国务院对于民航业的支持，有利于进一步降低公司资产负债率，优化资本结构，提升财务稳健性，促进公司可持续发展。

### **4、本次融资有利于公司未来长期稳定的可持续发展**

尽管疫情对我国民航业造成了巨大的冲击，但由于我国国内采取了严格的疫情管控措施，民航业处于逐渐恢复之中。2021 年，中国民航完成运输总周转量、旅客运输量

和货邮运输量分别为 857 亿吨公里、4.4 亿人次、732 万吨，同比分别增长 7.3%、5.5% 和 8.2%，分别恢复至 2019 年的 66.3%、66.8%、97.2%。且从长期来看，民航业的长期刚性需求依然存在，公司未来发展空间依然巨大。

此外，“十四五”期间，公司确定了“坚持五大发展、实施五大战略、推进六大行动、实现六大转变”的高质量发展总体思路，其中，公司将着重聚焦包括枢纽网络战略、生态圈战略、创新驱动战略、精益管控战略、品牌经营战略在内的“五大战略”。为了满足以上战略实施的需要，公司生产经营所需的流动资金也随之上升。通过非公开发行股票募集资金并用于补充流动资金，也是公司未来发展的客观需要，能够为公司进一步增强核心竞争力奠定基础。

综上，本次募集资金与前募剩余资金均服务于公司整体战略规划，但在项目背景、实施目的等方面均存在差异，前次募投项目尚未实施完毕对本次募投项目影响较小。同时，出于新冠疫情背景下维持公司日常经营以及未来发展的需求，本次融资具有合理性。

### **（三）补充披露情况**

上述内容，已经在保荐人尽职调查报告“第八章 募集资金使用情况”之“一、前次募集资金使用情况调查”及“第八章 募集资金使用情况”之“二、本次募集资金运用调查”部分进行了补充披露。

### **（四）核查程序**

针对上述事项，保荐机构执行的核查程序如下：

1、通过管理层访谈，了解发行人前次募集资金使用进度和存储情况，以及前次募集资金的后续使用计划；

2、获取并查阅公司《非公开发行 A 股股票预案》、《非公开发行 A 股股票募集资金使用可行性分析研究报告》等文件，了解公司本次募集资金的基本情况，以及募集资金使用的合理性。

申报会计师执行的核查程序如下：

1、获取天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《对中国南方航空股份有限公司截至 2021 年 12 月 31 日前次募集资金使用情况的鉴证报告》、中国南方航空股份有限公司关于 2022 年上半年 A 股募集资金使用情况说明，查阅有关前次募集资金使用

情况的内容；

2、访谈管理层，了解申请人前次募集资金的后续使用计划；

3、检查申请人回复中列示的资产负债率的计算。

#### **（五）核查意见**

经核查，保荐机构认为：

发行人根据既定的计划有序地推进募投项目的实施。在发行人前募资金尚未使用完毕的情况下，本次募集资金与前募剩余资金均服务于公司整体战略规划，但具体用途存在差异，发行人本次融资具有合理性。

申报会计师认为：

基于上述程序，申请人有关前次募集资金的回复内容在重大方面与本所在上述程序中了解的信息一致。

**第 4 题 关于现金流。申请人资产负债率较高，同时报告期内，受新冠疫情影响，经营活动现金流较大幅度下滑。**

**请申请人：结合有息负债的偿债周期、正常运营和资本开支等，说明经营性现金流下滑带来的影响，是否存在流动性风险，相关应对措施及有效性，相关影响或风险是否充分披露。**

**请保荐机构、申报会计师说明核查依据和过程，并发表明确核查意见。**

回复：

**（一）结合有息负债的偿债周期、正常运营和资本开支等，说明经营性现金流下滑带来的影响，是否存在流动性风险**

**1、结合有息负债的偿债周期、正常运营和资本开支等，说明经营性现金流下滑带来的影响，是否存在流动性风险**

自 2020 年 1 月以来，新冠肺炎疫情开始在全球蔓延，全球范围内旅客出行需求骤减，航空客运受到明显冲击，公司经营活动现金流较上年出现较大幅度下滑，公司流动性面临一定压力；2021 年以来，随着国内采取了严格的疫情管控措施，疫情防控已经

进入常态化阶段，公司积极响应国家疫情防控政策号召，抓住机会及时调整经营策略，多措并举增加客货运收入，精益管控成本和负债结构，公司经营活动现金流已有所回升。

报告期内，公司经营活动现金流情况具体如下：

单位：亿元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动现金流入小计	1,163.68	1,003.47	1,762.53
经营活动现金流出小计	1,029.97	912.98	1,381.31
经营活动产生的现金流量净额	133.71	90.49	381.22

#### (1) 公司有息负债的偿债周期情况

截至2019年末、2020年末和2021年末，公司有息负债余额为1,852.54亿元、1,995.40亿元和1,991.14亿元，主要包括短期借款、一年内到期的非流动负债、其他流动负债、长期借款、租赁负债及应付债券。2019年度、2020年度和2021年度，公司利息支出为71.24亿元、70.79亿元和69.03亿元。2019年至2021年，发行人有息负债与利息支出的具体对比情况如下：

单位：亿元

项目	2021 年 12 月 31 日 /2021 年度	2020 年 12 月 31 日 /2020 年度	2019 年 12 月 31 日 /2019 年度
短期借款	251.16	252.86	122.50
一年内到期的非流动 负债	289.90	248.38	227.94
其他流动负债	247.10	109.99	224.97
长期借款	153.89	88.11	23.91
租赁负债	819.44	1,002.83	1,140.76
应付债券	229.65	293.23	112.46
<b>有息负债合计</b>	<b>1,991.14</b>	<b>1,995.40</b>	<b>1,852.54</b>
<b>利息支出</b>	<b>69.03</b>	<b>70.79</b>	<b>71.24</b>
<b>平均利率</b>	<b>3.47%</b>	<b>3.55%</b>	<b>3.85%</b>

注：平均利率=利息支出/有息负债

报告期内，虽然公司有息负债结构有所调整，但有息负债规模总体稳定，且利息支出规模保持稳定。从平均利率情况看，报告期内，公司有息负债平均利率基本平稳，未出现大幅变化。

公司于 2021 年 12 月 31 日的有息负债按未折现的合同现金流量（包括按合同利率（如果是浮动利率则按资产负债表日的现行利率）计算的利息）的剩余合约期限，以及被要求支付的最早日期如下：

单位：亿元

有息负债	2021 年 12 月 31 日未折现的合同现金流量					资产负债表 账面价值
	1 年内或 实时偿还	1 年至 2 年	2 年至 5 年	5 年以上	合计	
短期借款	255.07	-	-	-	-	251.16
长期借款（包含一年 内到期部分）	6.26	110.35	21.41	35.86	173.88	155.58
应付债券（包含一年 内到期部分）	81.8	83.93	166.83	-	332.56	308.83
租赁负债（包含一年 内到期部分）	253.31	227.64	451.42	259.23	1,191.6	1,027.49
一年内到期的非流 动负债（其他）	1.11	-	-	-	-	0.98
其他流动负债	248.54	-	-	-	248.54	247.10
<b>合计</b>	<b>846.09</b>	<b>421.92</b>	<b>639.66</b>	<b>295.09</b>	<b>1,946.58</b>	<b>1,991.14</b>

截至 2021 年末，公司有息负债的偿债周期主要集中在 5 年以内。为缓解新冠肺炎疫情以来的公司经营流动性压力，公司定期监控短期和长期的流动资金需求，以确保维持充裕的现金储备，同时获得主要金融机构承诺提供足够的备用资金，以满足短期和较长的流动资金需求。截至 2021 年末，公司已获得多家国内银行及其他金融机构提供的合计 2,956.83 亿元授信额度，其中尚未使用的授信额度为 2,040.51 亿元。历史上，公司商业信用情况良好，不存在未按约定偿还债务的情况。

## （2）公司正常运营情况

2021 年度，公司实现营业收入 1,016.44 亿元，相较于 2020 年度营业收入的 925.61 亿元同比上涨 9.81%。净亏损为 110.11 亿元，相较于 2020 年度净亏损 118.20 亿元同比减亏 6.84%；2022 年 1-3 月，公司实现营业收入 214.71 亿元，相较于上年同期的 212.53 亿元同比上涨 1.03%。公司 2022 年 1-3 月实现净亏损为 45.39 亿元，相较于去年同期净亏损 41.14 亿元同比增加 10.33%。一季度以来国内新冠疫情出现反复，国内部分城市受到新冠疫情的影响，并采取措施限制旅客流动，这对航空业的恢复造成了不利影响。同时，受到国际形势影响，国际油价上涨趋势明显，持续上涨的油价增大了航空公司的成

本压力。此外，人民币汇率呈下跌趋势，由于公司的外币负债主要为美元负债，汇率下跌也会增大公司的还本付息压力。在多重不利因素的影响下，公司经营业绩仍处于亏损状态，并较去年有所增加。

新冠肺炎疫情对公司的正常运营造成了较大冲击，但面对疫情影响，公司积极响应国家疫情防控政策号召，及时调整经营策略，实施了多种应对措施，保障公司主营业务的稳健经营：第一，公司持续完善疫情防控机制，保障运输的航班安全；第二，公司积极坚持灵活的经营策略，做到运力与市场需求匹配、运量与运价匹配，并把握货运物流增收机遇，增强公司盈利来源；第三，公司持续完善成本管控机制，精益管控成本，优化公司债务结构，降低综合融资成本；第四，密切跟踪全球主要市场价格波动情况，防范化解油价、汇率、利率、应收款项等风险，确保公司资金安全。

### （3）公司资本开支情况

航空运输业属于资金密集型行业，公司资本开支主要为引进飞机等。随着公司机队规模、航线网络的扩大，公司资本开支需求也随之上升。受到新冠肺炎疫情影响，民航业市场需求受到较大冲击，公司及时调整了资本开支策略，适当控制资本开支。此外，公司亦通过非公开发行和发行可转债方式引入资金，以满足公司经营发展的资本开支需求。最近三年，公司引入飞机数量分别为 54 架、32 架和 22 架。

综上所述，疫情带来的经营性现金流下降对于公司具有不利影响，但公司的有息负债和偿债周期保持稳定总体平稳，并采取多种措施保障公司主营业务的稳健经营和资本开支需求，不存在流动性风险。

## （二）相关应对措施及有效性，相关影响或风险是否充分披露

### 1、发行人制定了完备的应对措施且有效执行

#### （1）密切跟踪宏观经济形势并及时调整融资策略及计划

作为国内中央企业控股的三大航空公司之一，公司具有良好的信用等级及银行授信条件，拥有多元化的融资渠道对一年内到期的债务进行偿还。公司制定了债务融资管理办法，实时了解全球、国内宏观金融形势，由专业部门研究分析金融政策和环境变化对公司的影响，合理规划融资策略并制定具体融资计划，并根据每周收集的资金收入、开支和还款情况，滚动调整融资计划。



## （2）建立严格的资金计划审批制度并对未来偿债需求进行合理规划

公司制定了资金计划管理办法，严格执行资金计划审批制度，确保合理合规使用资金。公司根据资金需求编制年度、月度（滚动）、周度资金计划，严格按计划支付资金，确保流动性安全。同时，发行人滚动整理未来 6 个月的有息债务偿还需求，提前准备资金和安排融资计划，确保到期有息债务按时偿还。

## （3）合理利用银行授信及债券融资渠道

截至 2021 年 12 月 31 日，公司尚未使用的银行授信额度为 2,040.51 亿元，银行授信额度较为宽裕。此外，作为国内中央企业控股的三大航空公司之一，发行人具有较强综合实力和良好企业信誉，系银行机构的重点维护客户。因此，在尚可使用授信额度外，发行人还可根据未来生产经营需求，有计划地向银行申请新的授信额度，充分满足公司的资金需求。

除间接融资方式外，公司也通过直接融资渠道获得有力资金支持。发行人借助自身及下属子公司优质的主体资信评级优势，持续在银行间市场及交易所较低利率获得债券融资。此外，发行人已注册的超短期融资券发行额度不设上限，可根据公司的实际资金需求择机安排滚动发行。

## （4）借助上市公司平台，以多元化融资方式提供资金支持

作为多地上市公司，发行人可借助境内外上市平台进行各类股权融资，发行人通过本次非公开发行 A 股股票用于补充流动资金，将进一步加强发行人的偿债能力，降低流动性风险，为公司有息债务的偿还提供充裕的资金来源。

## （5）航空市场逐步恢复，未来经营现金流状况良好

2021 年以来，一方面，国家不断推动内循环经济，强调要建设一个以国内循环为主、国际国内互促的双循环发展的新格局，也推动国内航空业的逐渐恢复。另一方面，随着全球疫苗接种、创新药研制的逐步推进，国际航线的需求也有所恢复。随着未来航空运输业的持续复苏，预计经营活动现金流将随之实现明显好转，并为公司有息债务的偿还提供有力支撑。同时，公司将根据滚动编制的有息债务偿还需求，灵活调整经营策略，加快资金回流速度，提高资金周转及使用效率。

## 2、相关影响或风险已充分披露

保荐机构已在尽职调查报告“第九章 风险因素及其他重要事项调查”之“一、风险因素”之“（三）财务风险”之“1、流动性风险”中，对经营业绩下滑导致的流动性风险予以披露，具体如下：

“公司系航空运输企业，机队结构优化、飞机引进、发动机及高价周转件购置等需求刚性较强。在新冠疫情的影响下，民航业受到显著冲击，普遍出现业绩下滑，现金流压力陡增。公司作为国内领先的航空公司，在满足自身及各下属公司日常运转、还本付息资金需要的同时，还有着进一步投资扩张的需求，流动性压力尤为显著。如果公司未来资金来源无法全部得到保障，将可能增加公司的偿债风险。”

保荐机构已在尽职调查报告“第九章 风险因素及其他重要事项调查”之“一、风险因素”之“（二）经营风险”之“1、新冠疫情等不可抗力造成业绩下滑的重大风险”中，对新冠疫情对发行人经营业绩的影响予以披露，具体如下：

“2020年，新型冠状病毒感染的肺炎疫情陆续在中国和全球范围爆发。受本次疫情影响，旅客出行需求骤减，航空业整体受到明显冲击。根据疫情的发展以及行业主管部门的有力部署，公司积极应对市场需求变化，及时调整经营策略，优化运力调配，开拓收入来源并压缩成本，减轻经营压力。同时，作为我国骨干航空运输企业，公司积极投入到物资运输保障等疫情防控工作中，并为企业复工复产提供合理运输保障。

公司所处的航空运输行业具有较为刚性的市场需求，随着疫情逐步消退，市场需求将相应恢复。随着2021年以来新冠疫苗的大规模接种，各类新冠药物的逐步研发和投产，民航业需求也有所恢复，公司的各项运营指标和财务指标也有明显回升。2021年全年公司运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量分别为857亿吨公里、4.4亿人次、732万吨，较2020年度同比分别提高7.3%、5.5%和8.2%；公司2021年实现营业收入1,016.44亿元，较2020年度同比增加9.81%，实现净亏损110.11亿元，较2020年度同比减亏6.84%。

但境内疫情局部聚集和多点散发、境外疫情蔓延扩散的复杂形势仍然存在，都对航空业的稳定复苏带来不利影响。航空运输总体需求恢复至正常水平仍需一定时间，且航空公司营业成本及费用中飞机折旧、管理费用、财务费用等固定支出占比相对较高，在疫情影响下导致公司盈利能力受到明显冲击。虽然公司对于行业和公司长期发展前景抱有坚定的信心，但鉴于新冠疫情发展变化存在重大不确定性，上述新冠疫情对公司短期

生产经营仍将产生不利影响。”

### （三）核查程序

针对上述事项，保荐机构执行的核查程序如下：

1、取得发行人年度报告及财务报表，查阅报告期内有息负债及变化情况，分析新冠疫情对经营性现金流的影响，并分析经营性现金流下滑对发行人有息负债的偿债周期、正常运营和资本开支的影响，判断是否存在流动性风险；

2、向发行人管理层了解新冠疫情以来的经营情况、受新冠疫情影响的恢复情况、未来预期发展情况、就新冠疫情影响所制定的应对措施及措施执行有效情况等。

申报会计师执行的核查程序如下：

1、检查申请人回复中列示的经营活动现金流汇总表以及有息负债汇总表，将各项目金额核对至 2019-2021 年度经审计的财务报告，检查是否存在重大不一致；

2、对截至 2021 年 12 月 31 日公司尚未使用的银行授信额度执行银行函证程序；

3、询问公司管理层，了解新冠疫情以来的经营情况、受疫情影响的恢复情况、未来预期发展情况、就新冠疫情影响所制定的应对措施及措施执行有效情况等。

### （四）核查结论

针对上述事项，经核查，保荐机构认为：

1、公司的有息负债和偿债周期保持稳定总体平稳，公司采取多种措施保障公司主营业务的稳健经营和资本开支需求，经营性现金流下降对于公司影响有限，不存在流动性风险；

2、发行人已在生产经营、资金使用、授信及融资等方面制定了完备的应对措施且有效执行，相关影响或风险已充分披露。

申报会计师认为：

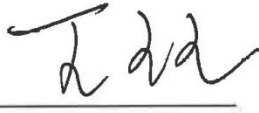
基于上述程序，申请人有关流动性风险的回复在重大方面与本所在上述程序中了解的信息一致。

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

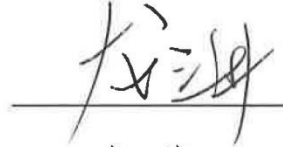


（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于请做好中国南方航空股份有限公司非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复》之签章页）

保荐代表人签名：



王 珏



龙 海



中国国际金融股份有限公司

2022年8月22日

## 保荐机构董事长声明

本人已认真阅读中国南方航空股份有限公司告知函有关问题回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函有关问题回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长、法定代表人：



沈如军



中国国际金融股份有限公司

2022年8月22日