

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中國南方航空股份有限公司
CHINA SOUTHERN AIRLINES COMPANY LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

於其他市場發佈的公告

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「《聯交所上市規則》」)第13.10B條而作出。

茲載列中國南方航空股份有限公司在上海證券交易所網站刊登的《中國南方航空股份有限公司關於非公開發行股票告知函有關問題回復的公告》、《中國南方航空股份有限公司〈關於請做好相關項目發審委會議準備工作的函〉問題的回復》及《南航集團關於南航股份部分未取得權屬證書土地、房產的承諾函》，僅供參閱。

承董事會命
中國南方航空股份有限公司
謝兵
公司秘書

中華人民共和國，廣州
二零一八年五月四日

於本公告日期，董事包括執行董事王昌順、譚萬庚及張子芳；及獨立非執行董事鄭凡、顧惠忠、譚勁松及焦樹閣。

证券简称：南方航空 证券代码：600029 公告编号：临 2018-029

中国南方航空股份有限公司 关于非公开发行股票告知函有关问题回复的 公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

中国南方航空股份有限公司（以下简称“公司”）于 2018 年 4 月 8 日收到保荐机构瑞银证券有限责任公司转交的中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）出具的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“《告知函》”）。

公司会同相关中介机构对《告知函》提及的相关问题进行了认真核查与落实，具体回复内容详见同日披露于上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）的《中国南方航空股份有限公司〈关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函〉问题的回复》。

公司本次非公开发行 A 股股票事项尚需获得中国证监会的核准。本公司将根据相关事项的进展情况及时披露有关信息，敬请广大投资者注意投资风险。

特此公告。

中国南方航空股份有限公司董事会

2018年5月4日

中国南方航空股份有限公司
《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》问题的回复

保荐机构



瑞银证券有限责任公司

二〇一八年五月

中国南方航空股份有限公司
《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》
问题的回复

中国证券监督管理委员会：

贵会关于中国南方航空股份有限公司非公开发行 A 股股票签发的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“《告知函》”）收悉。中国南方航空股份有限公司（以下简称“公司”、“南方航空”或“申请人”）与瑞银证券有限责任公司（以下简称“保荐机构”或“保荐人”）、广东正平天成律师事务所（以下简称“申请人律师”）、致同会计师事务所（特殊普通合伙）等中介机构对告知函所列问题认真进行了逐项落实，对相关问题进行了回复，请予审核。

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。

本回复的字体：

告知函所列问题	黑体（加粗）
对告知函所列问题的答复	宋体
中介机构核查意见	黑体（不加粗）

第 1 题 申请人本次增发的部分股份将由控股股东以珠海摩天宇 50%股权认购。而珠海摩天宇 50%股权原由申请人持有，2010 年转让给控股股东。请申请人结合珠海摩天宇的历史沿革、业务发展、主要客户构成、同行业可比上市飞机维修业务架构安排，以及前述转让及转回股权时点的申请人与标的公司的资产负债率情况等，说明并披露申请人 2010 年将珠海摩天宇股权转让给控股股东，此次又购回的原因及其必要性、合理性，是否符合国内外行业惯例。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、珠海摩天宇的历史沿革、业务发展、主要客户构成

1、珠海摩天宇历史沿革

(1) 设立

2001 年 3 月 12 日，南方航空和摩天宇航空发动机有限公司（MTU Aero Engines GmbH）签署合资合同和公司章程。2001 年 3 月 20 日，珠海摩天宇取得中华人民共和国对外贸易经济合作部出具的[2001]外经贸资一函字第 237 号《关于同意设立中外合资企业珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司的批复》，同意南方航空和摩天宇航空发动机有限公司合资设立珠海摩天宇，并同意签署合资合同和公司章程。2001 年 4 月 6 日，珠海摩天宇取得广东省珠海市工商行政管理局核发的《企业法人营业执照》（注册号：企合总副字第 004955 号），珠海摩天宇设立时注册资本为 6,310 万美元，其中南方航空以折合 3,155 万美元的人民币现金出资，占比 50%；摩天宇航空发动机有限公司以 3,155 万美元现汇出资，占比 50%。

(2) 股权变更

2009 年 9 月 17 日，珠海摩天宇召开董事会，董事会全体成员一致同意南方航空将其持有的珠海摩天宇全部股权转让给中国南方航空集团公司。2009 年 9 月 28 日，南方航空、中国南方航空集团公司、摩天宇航空发动机有限公司与珠海摩天宇签署股权转让协议。

2010年1月13日，商务部出具《关于同意珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司股权变更的批复》（商资批[2010]14号），同意南方航空将其持有的珠海摩天宇50%的股权转让给中国南方航空集团公司。该次转让已取得中国民用航空局《民航企业机场联合重组改制许可决定书》（民航函[2009]1288号），履行了转让国有资产评估备案手续，并取得了国务院国资委《关于珠海保税区珠海摩天宇航空发动机维修有限公司国有股权协议转让有关问题的批复》（国资产权[2009]1207号）。

2010年5月18日，广东省珠海市工商行政管理局出具《核准变更登记通知书》（珠核变通外资[2010]第1000025926号），核准了本次股权变更。

（3）股东变更

2013年5月31日，珠海摩天宇召开临时董事会，鉴于摩天宇航空发动机有限公司被摩天宇航空发动机股份有限公司（MTU Aero Engines AG）吸收合并，董事会一致同意合资外方由摩天宇航空发动机有限公司变更为MTU Aero Engines AG。

2014年3月6日，广东省商务厅出具《关于合资企业珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司股东变更的批复》（粤商务资函[2014]12号），同意合资外方由摩天宇航空发动机有限公司变更为MTU Aero Engines AG。

2014年5月4日，广东省珠海市工商行政管理局出具《核准变更登记通知书》（珠核变通外资[2014]第zh14043000658号），核准了本次股东变更。

（4）股东名称变更

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，2017年11月16日，中国南方航空集团公司由全民所有制企业改制为国有独资公司，名称变更为“中国南方航空集团有限公司”。

截至本回复出具日，中国南方航空集团有限公司及MTU Aero Engines AG各持有珠海摩天宇50%股权，各向珠海摩天宇董事会委派3名董事，对珠海摩天宇形成共同控制，其股权结构如下表所示：

股东名称	出资额（万美元）	出资方式	持股比例
中国南方航空集团有限公司	3,155	现金	50.00%
MTU Aero Engines AG	3,155	现金	50.00%
合计	6,310		100.00%

2、业务发展

珠海摩天宇坐落于广东省珠海市保税区，厂区占地总面积 15.6 万平方米，建筑面积约 4.3 万平方米，在册员工约 750 人。珠海摩天宇年维修能力达 300 台，拥有对 80% 以上发动机零部件的深度维修能力，系国内投资规模最大、维修等级最高的民用航空发动机维修基地之一。珠海摩天宇主营 V2500 和 CFM56-3、CFM56-5、CFM56-7 四个型号发动机整机及部件的维护、修理和翻修，亦提供包括发动机在翼支持、工程技术方案、发动机拆装等辅助服务。自 2003 年 1 月正式营运以来，珠海摩天宇已先后获得中国民航局、美国联邦航空局、欧洲航空安全局、日本民航局以及巴西、智利、沙特等 22 个国家和地区民用航空管理部门颁发的适航许可证/维修许可证，客户遍及全球。2009-2011 年、2013-2015 年和 2016-2018 年，珠海摩天宇荣获广东省高新技术企业的认定。

2012 至 2017 年期间，珠海摩天宇营业收入从 26.03 亿元增长至 67.35 亿元，经营规模稳健增长。

3、主要客户构成

珠海摩天宇的客户主要为境内外航空公司，国内方面，主要包括南方航空及其下属分子公司、四川航空、深圳航空、海南航空等；国外方面，包括 MTU Maintenance Hannover 转包发动机至珠海摩天宇、以及沙特阿拉伯航空、International Aero Engines、勒莫国航等。

二、上市航空公司飞机维修业务运营主体的架构安排

1、Ameco（北京飞机维修工程有限公司）

Ameco 由中国国际航空股份有限公司（以下简称“中国国航”）和汉莎航空共同成立，中国国航持有其 60% 股权，为中国国航的合营企业。2015 年，中国国

航对 Ameco 进行增资，Ameco 注册资本变更为 300,052,800 美元，中国国航持有其 75% 股权，成为中国国航的子公司。

2、四川国际航空发动机维修有限公司

四川国际航空发动机维修有限公司由中国国航和 Engine Support Holdings（法国赛峰集团和美国通用电气公司各持有 50% 股权的合资公司）共同成立，中国国航持有其 60% 的股权，为中国国航的合营企业。

3、上海普惠飞机发动机维修有限公司

上海普惠飞机发动机维修有限公司由中国东方航空股份有限公司（以下简称“东方航空”）和美国联合技术国际公司共同成立，东方航空持有其 51% 的股权，为东方航空的联营企业。

综上，目前国内飞机发动机维修公司均由上市的航空运输公司直接持有，有利于航空运输公司整合和共享旗下各单位的飞机维修资源，提高运营效率，降低维修成本，更有效地落实安全责任，并减少与集团公司之间的关联交易。

三、转让及转回股权时点的申请人与标的公司的资产负债率情况

截至 2009 年 6 月 30 日和 2017 年 8 月 31 日，珠海摩天宇的资产负债率情况如下表所示：

单位：万元

股东名称	2009 年 6 月 30 日	2017 年 8 月 31 日
资产总额	182,401.65	459,527.46
负债总额	81,773.76	296,252.03
股东权益	100,627.89	163,275.43
资产负债率	44.83%	64.47%

自珠海摩天宇成立以来，一直处于快速成长阶段，近年来，随着珠海摩天宇业务规模逐渐扩大，其营业收入、净利润水平不断提升，资产总额相应增加，同时，为满足业务规模扩大的需要，有息负债也相应增加，珠海摩天宇的资产负债率有所增长。截至 2017 年 12 月 31 日，南方航空的合并口径资产负债率为 71.53%，高于珠海摩天宇；另外，本次转回股权后，珠海摩天宇为南方航空的合营企业，不合并报表，不会对上市公司资产负债率产生实质性影响。

四、申请人 2010 年将珠海摩天宇股权转让给控股股东，此次又购回的原因及其必要性、合理性

（一）2010 年申请人转让珠海摩天宇 50% 股权于控股股东的原因及本次转回的原因

1、2010 年股权转让的原因及其必要性、合理性

根据当时南航集团的资源整合规划，由南航集团发挥政策、资源及品牌优势，拓展公司以外第三方的飞机维修业务；公司集中资源发展航空客货运业务、削减财务成本、降低资产负债率，因此，公司将持有的珠海摩天宇 50% 的股权转让给南航集团。前述情况已在公司 2009 年 9 月 29 日发布的关联交易公告和关于出售股权的公告中披露。

2、本次转回珠海摩天宇股权的原因及其必要性、合理性

一方面，随着社会经济的发展，产业分工细化，产业链条延伸是一种资源，体现产业集聚的规模效应。飞机维修是航空运输产业链的重要组成部分，主要包括机身维修、发动机维修和零部件维修，相关业务分散在公司旗下各分子公司、合营公司和珠海摩天宇，需要进行整合以提高产业运行效率。另一方面，航空发动机维修具有较高的进入门槛，盈利能力较强，本次将珠海摩天宇转回将有助于提高上市公司盈利水平；同时，珠海摩天宇具有领先的市场地位、品牌优势和先进的技术实力，转回珠海摩天宇有助于公司提升发动机维修业务水平。

综上，珠海摩天宇的转出和转回均为公司根据业务发展需要和目标作出的决策，具有合理的商业背景。

3、是否符合国内外行业惯例

由于国外飞机发动机维修技术水平领先于国内，近年来中国大型航空公司均已与国外拥有发动机制造及维修技术的大型企业进行合作并设立合资公司，并直接由上市的航空运输公司直接持有，以更好地为旗下飞机进行维修。因此，本次转回珠海摩天宇股权将进一步提高公司维修产业运行效率，符合国内航空公司发展发动机维修业务的惯例。

经核查珠海摩天宇工商档案、财务报告和审计报告、同行业可比上市飞机维修业务架构安排、申请人关于 2010 年转让珠海摩天宇的董事会决议、股东大会决议和相关公告、并经访谈申请人相关人员，保荐机构认为，申请人 2010 年将珠海摩天宇股权转让给控股股东，此次又购回均有合理的商业背景，具有必要性和合理性，本次转回后珠海摩天宇成为申请人的合营公司，符合国内航空公司发展发动机维修业务的惯例。

第 2 题 请申请人：（1）补充说明标的资产 2017 年预测经营成果和主要财务状况，（2）明确说明并披露截至目前，珠海摩天宇对控股股东及关联方是否存在非经营性资金占用或变相资金占用、违规担保等事项；（3）说明并披露珠海摩天宇原先在申请人体系内的投资设立情况，是否涉及使用募集资金。请保荐机构、申请人律师、申请人会计师发表核查意见。

回复：

一、2017 年经营成果和主要财务状况

珠海摩天宇 2017 年经营结果及主要财务状况如下表所示：

单位：万元

项目	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日
总资产	507,315.67	428,340.99	319,132.05
总负债	329,161.81	276,794.42	180,056.72
所有者权益	178,153.85	151,546.57	139,075.33
归属母公司所有者权益	178,153.85	151,546.57	139,075.33
项目	2017 年度	2016 年度	2015 年度
营业收入	673,500.68	502,345.63	444,347.36
营业利润	54,428.81	41,296.05	42,548.48
净利润	46,176.59	35,520.46	35,512.73
归属母公司所有者净利润	46,176.59	35,520.46	35,512.73

注：2017 年财务数据未经审计。

二、非经营性资金占用或变相资金占用、违规担保等事项

（一）非经营性资金占用

截至 2017 年 8 月 31 日和 2017 年 12 月 31 日，珠海摩天宇对控股股东及关联方的应收账款余额均为发动机维修和材料销售经营性业务所产生，不属于非经营性资金占用。

截至 2017 年 8 月 31 日和 2017 年 12 月 31 日，珠海摩天宇其他应收款余额的具体情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目	款项性质	2017 年 8 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
1	MTU Aero Engines AG	代垫款	176.78	151.11
2	MTU Maintenance Canada	代垫款和服务费	6.41	10.10
3	MTU Maintenance Lease Services B.V.	代垫款	10.15	0.74
4	中国南方航空股份有限公司	代垫款	349.84	1,321.92
5	珠海航空有限公司	押金	10.00	10.00

注：2017 年数据未经审计。

截至 2017 年 8 月 31 日及 2017 年 12 月 31 日，珠海摩天宇应收关联方代垫款及押金金额总体不大，仅占资产总额的 0.1%和 0.3%，均与珠海摩天宇运营相关。其中：

1、该款项主要为 MTU Aero Engines AG 派遣人员到珠海摩天宇进行技术指导所产生的代垫费用。珠海摩天宇在市场营销、质量管理、车间技术等领域会获得 MTU Aero Engines AG 的支持，因此在日常经营中，MTU Aero Engines AG 会派遣人员到珠海摩天宇进行短暂的技术指导。而按照合资合同里的相关规定，该相关人员所产生的费用均由 MTU Aero Engines AG 自身承担；

2、该款项主要为珠海摩天宇给 MTU Maintenance Canada 提供零星服务的服务费；

3、该款项主要是 MTU Maintenance Lease Services B.V.为珠海摩天宇提供发动机租赁，珠海摩天宇为其代扣代缴税金；

4、该款项主要是中国南方航空股份有限公司通过珠海摩天宇向境外供应商采购航材，珠海摩天宇为其代垫支付给海关的进口关税和进口增值税款；

5、该款项为珠海摩天宇支付向珠海航空有限公司购买机票的押金。

综上，珠海摩天宇对控股股东及其关联方的其他应收款余额均主要为经营活动有关的代垫款项，不属于非经营性资金占用。

（二）对外担保

截至本回复出具日，珠海摩天宇不存在对外担保情况。

三、珠海摩天宇原先在申请人体系内的投资设立情况，是否涉及使用募集资金

（一）珠海摩天宇原先在申请人体系内的投资设立情况

珠海摩天宇由南方航空和摩天宇航空发动机有限公司（MTU Aero Engines GmbH）共同投资设立，于 2001 年 4 月 6 日正式成立。2010 年 2 月，公司将持有的 50%珠海摩天宇股权转让至南航集团。

（二）申请人历次募集资金情况

1、首次公开发行境外上市外资股

申请人分别于 1997 年 7 月 30 日和 1997 年 7 月 31 日在香港联交所和纽约证券交易所同时挂牌上市，交易代码为 01055、ZNH。

申请人首次公开发行境外上市外资股时，珠海摩天宇尚未设立。

2、首次公开发行 A 股股票

申请人于 2003 年 7 月首次公开发行 A 股股票并在上交所挂牌上市，股票代码为 600029，本次募集资金扣除本次发行费用后全部用于引进 B737-800 型号飞机及有关机载设备。如果本次募集资金超过上述用途之需要，则多出部分用于偿还一年到期的长期负债及补充流动资金。

申请人已按照约定的用途使用募集资金，珠海摩天宇资本金已于 2001 年全部到位，该次募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

3、2009 年非公开发行 A 股及 H 股股票

申请人于 2009 年 8 月完成向南航集团非公开发行 721,150,000 股 A 股股份事宜，并于当月完成了向南航集团全资子公司南龙控股有限公司非公开发行 721,150,000 股 H 股股份事宜。本次非公开发行 A 股募集资金和非公开发行 H 股募集资金扣除发行费后的全部募集资金用于偿还银行贷款。

申请人已按照约定的用途使用募集资金，该次募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

4、2010 年非公开发行 A 股及 H 股股票

申请人于 2010 年 10 月以非公开发行的方式向包括南航集团在内的 9 名特定投资者发行人民币普通股（A 股）1,501,500,000 股，2010 年 11 月以非公开发行的方式向南龙控股发行 312,500,000 股 H 股股票。本次非公开发行 A 股募集资金和非公开发行 H 股募集资金扣除发行费后的全部募集资金用于偿还银行贷款。

申请人已按照约定的用途使用募集资金，该次募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

5、2017 年非公开发行 H 股股票

申请人于 2017 年 8 月以非公开发行的方式向美国航空公司（AMERICAN AIRLINES, INC.）发行 270,606,272 股 H 股股票。本次募集资金扣除相关费用后用于补充公司一般营运资金。

申请人已按照约定的用途使用募集资金，该次募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

6、本次非公开发行 A 股及 H 股股票

本次非公开发行 A 股股票可募集的现金扣除发行费用后将投向引进 41 架飞机项目和 A320 系列飞机选装轻质座椅项目；本次非公开发行 H 股股票所募集资金在扣除发行费用后，全部用于补充公司一般运营资金。

本次募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

综上，申请人历次及本次发行股票所募集资金不涉及投向珠海摩天宇。

经核查珠海摩天宇财务报告与审计报告、工商档案、申请人关于历次募集资金使用情况的公告等，并经访谈申请人相关人员，保荐机构认为，珠海摩天宇对控股股东及关联方不存在非经营性资金占用或变相资金占用、违规担保等事项；珠海摩天宇自成立以来未涉及使用申请人募集资金。

经核查，会计师认为，珠海摩天宇对控股股东及其关联方的应收账款和其他应收款余额均主要为经营有关的代垫款项，不属于非经营性资金占用；截至 2017 年 8 月 31 日止，珠海摩天宇不存在对外担保情况。

经核查珠海摩天宇财务报告与审计报告、工商档案、申请人关于历次募集资金使用情况的公告等，并经访谈申请人相关人员，申请人律师认为：珠海摩天宇对控股股东及关联方不存在非经营性资金占用或变相资金占用、违规担保等事项；珠海摩天宇自成立以来未涉及使用申请人募集资金。

第 3 题 目前，控股股东南航集团和 MTU 公司各持有珠海摩天宇 50%的股权，各向珠海摩天宇委派 3 名董事，形成共同控制。请申请人说明并披露：（1）换股收购珠海摩天宇 50%股权后，申请人是否继承南航集团原有的股东权利，珠海摩天宇公司治理安排是否发生重大变化；（2）收购后申请人是否对珠海摩天宇合并报表，若合并报表，是够存在统一会计政策或估计后造成珠海摩天宇财务状况发生重大变化；若不合并报表，收购对申请人报表的具体影响。

回复：

一、换股收购珠海摩天宇 50%股权后，申请人是否继承南航集团原有的股东权利，珠海摩天宇公司治理安排是否发生重大变化

申请人、南航集团与 MTU Aero Engines AG 未就本次申请人收购珠海摩天宇后的治理安排达成其他协议或安排，申请人将继承南航集团原有的股东权利，珠海摩天宇公司治理安排不会发生重大变化。

二、收购后申请人是否对珠海摩天宇合并报表以及收购对申请人报表的具体影响

申请人本次接受南航集团以珠海摩天宇注资后，珠海摩天宇成为南方航空的合营企业，按照中国《企业会计准则》规定，不合并报表，以权益法核算。对申请人报表的具体影响为增加长期股权投资及股东权益，之后根据珠海摩天宇的净利润情况，按照持股比例核算投资收益并相应调整长期股权投资余额。

经核查珠海摩天宇公司章程、本次非公开发行认购协议、申请人和南航集团审计报告，并经访谈相关人员，保荐机构认为，申请人收购珠海摩天宇 50%股权后，申请人将继承南航集团原有的股东权利，珠海摩天宇公司治理安排不会发生重大变化；申请人本次收购珠海摩天宇后，不合并报表，本次收购对申请人报表的具体影响为增加长期股权投资及投资收益。

第 4 题 请申请人结合珠海摩天宇和客户维修协议的相关约定，进一步分析说明并披露珠海摩天宇对维修收入按劳务收入确认，尤其是期末对未结算收入不确认毛利的做法是否符合行业惯例，是否对本次资产评估结果造成重大影响。请保荐机构、申请人会计师发表核查意见。

回复：

一、维修收入属于劳务收入范围

发动机的维护、修理和翻修主要包括发动机在翼支持、发动机部件维修、工程技术方案、发动机拆装、机队管理、维修培训和飞机发动机及零部件的仓储、租赁等服务。根据收入会计准则规定，收入划分为销售商品收入、提供劳务收入、利息收入和使用费收入，发动机维修是对已损耗的发动机进行维护、修理和翻修以恢复其功能，属于提供劳务性质。虽然其中涉及提供航材，但是提供的航材如属于发动机维修过程中需要的零部件，不单独作为商品销售处理，如属于单独的航材销售，珠海摩天宇按照销售商品收入确认，在其他业务收入核算。

二、未结算收入的确认原则

（一）珠海摩天宇对维修收入的确认原则

发动机维修已经完工交付客户验收使用，并与客户办理了结算手续的，按结算确认的金额确认收入。

发动机维修未完工及未办理结算手续的，按实际发生的成本金额确认收入。

（二）珠海摩天宇对维修收入确认的具体情况

珠海摩天宇发动机维修的周期一般不超过 1 年，按未完成结算所确认的收入周期较短。珠海摩天宇主要对四类发动机进行深度维修，维修难度高，在维修期间无法准确确定最终维修收费金额：1、珠海摩天宇一般先与客户签署框架协议，确定大致的维修范围，并对单位工时材料和成本加价费用等计算收费的基础进行约定；2、维修项目开工后，需要对发动机进行拆卸并进一步确认维修范围，由于发动机构成复杂，深度维修涉及的维修部件较多，工作范围、维修深度会有所改变，因此在维修过程中需要与客户持续沟通，很可能会涉及维修范围的扩大；3、待维修完成后，工程技术部、质量控制部、生产计划部、市场部等相关部门都会参与与客户结算工作中，根据 VRS 修理单、外转包订单、报废清单等相关资料来跟客户就提供的服务项目或材料进行逐项核对。基于谨慎性的原则，对合同理解以及具体项目内容在未取得客户认可的情况下，珠海摩天宇不确认最终结算金额。

同时，虽然维修项目及材料在框架协议中有收费标准约定，但是具体服务项目一般签署收费封顶金额，航空公司为控制发动机整体维修金额，还会在整台发动机维修金额上限制最高金额。因此，在维修未完工前，对剩余单位工时和成本加价费用的判断不能可靠估计。

另外，由于发动机维修目前仍属于高技术劳务服务，珠海摩天宇提供维修劳务基本能获得合理补偿，即已发生的劳务成本预计能得到补偿。

综上，在结算之前，提供的相关维修服务项目和材料都无法最终确定收费金额，因此在提供劳务交易的结果不能够可靠估计，但预计所投入的成本收回能够获得补偿的情况下，珠海摩天宇按照当期所投入的劳务成本确认当期的劳务收入。

（三）同行业收入确认方法

珠海摩天宇维修收入的确认政策，是按照其股东 MTU Aero Engines AG 的收入政策所制定的，MTU Aero Engines AG 是一家具有几十年从事飞机发动机维修经验的公司，为法兰克福交易所上市公司。

MTU Aero Engines AG 前身成立于 1911 年，总部位于慕尼黑。主营业务是军事及民用航空发动机的设计、发动机的部件/单元体/发动机整机的生产以及发动机的维护、修理和大修等。MTU 是 GP7000、GEnx、V2500 和 PW1000 系列发动机项目的合作伙伴，也是发动机的生产制造企业之一，在发动机低压涡轮机和高压压气机制造领域处于世界领先地位。MTU Aero Engines AG 还提供 CF6、GE90、GP7000、CF34、CFM56、PW2000、PW6000 及 V2500 的发动机翻修服务，是世界领先的商用发动机维修服务提供商。

MTU Aero Engines AG 作为全球最大的发动机维修公司之一，且为上市公司，珠海摩天宇采用与其一致的会计政策，符合发动机维修公司的行业惯例。

三、是否对本次资产评估结果造成重大影响

根据珠海摩天宇收入确认原则，前述收入确认方法对珠海摩天宇的影响主要为其当年未完成结算的维修项目的毛利于下一年确认，同时，当年会确认上年开工但未结算的维修项目的毛利。前述收入确认方法不影响珠海摩天宇长期的盈利能力判断，因完工率不同历史上对各年的利润有影响，长期看总体影响不重大。

评估机构结合珠海摩天宇商业模式，预测营业收入以进场量作为基础折算发动机维修量，评估采用的未来年份的营业收入预测方法如下：

珠海摩天宇预测期的营业收入主要为四类发动机修理收入，每一发动机的修理收入由其维修量和维修单价决定。某一年发动机维修量=上年进厂量×第二年维修完成率+本年进厂量×第一年维修完成率。各年维修完成率根据珠海摩天宇 2015 年和 2016 年的经营数据分析得出。

因此，评估预测的营业收入以进场量作为基础，不考虑其收入确认方法，预测范围与收入确认的范围有所差异。但在预测期内，各年维修完成率假设一致，在维修数量和营业收入稳定增长的情况下，当年未完成结算的维修项目占比趋于稳定，

从长期来看该等影响对预测期内整体净利润的影响较小，不会对最终评估值产生重大影响。

综上所述，珠海摩天宇的收入确认方法不会对本次资产评估结果造成重大影响。

经核查珠海摩天宇审计报告、维修协议、评估报告，并经访谈相关人员，保荐机构认为，珠海摩天宇对维修收入确认的具体方法符合其业务性质以及维修协议约定，与其同行业股东 MTU Aero Engines AG 收入确认方法一致，具有合理性；期末对未结算收入不确认毛利对预测期内整体净利润的影响较小，不会对最终评估值产生重大影响。

经核查，会计师认为，珠海摩天宇对维修收入确认的具体方法符合其业务性质以及维修协议约定，与其同行业股东 MTU Aero Engines AG 收入确认方法一致，并保持了一贯性，具有合理性。

第 5 题 本次申请人募投项目“引入 41 架飞机项目”涉及飞机购置。请申请人：

（1）说明和披露该项目目前的进展情况，是否已于相关生产商签订了购买协议，是否已取得国内民航部等相关有权审批部门的批准，并且结合中美贸易战的形势发展进一步说明并披露上述购买协议是否存在终止或撤销的可能性，募投项目实施是否存在重大不确定性；（2）结合产业政策、行业发展动态、航线规划设计、同行业可比上市公司投入情况等，说明并披露前述募投项目测算的依据和合理性，项目效益测算是否谨慎。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、引入 41 架飞机项目目前的进展情况，是否已于相关生产商签订了购买协议，是否已取得国内民航部等相关有权审批部门的批准，并且结合中美贸易战的形势发展进一步说明并披露上述购买协议是否存在终止或撤销的可能性，募投项目实施是否存在重大不确定性

(一) 引入 41 架飞机项目目前的进展情况，是否已于相关生产商签订了购买协议

申请人引进 41 架飞机项目进展情况如下表所示：

型号	A320 NEO	A321 NEO	A330-300	B737-800	B737 MAX 8	B787-9	合计
引入数量	3	5	5	14	9	5	41
引进的飞机中：							
自购方式 引进飞机	3	5	2	10	7	1	28
融资租赁 方式引进飞 机	-	-	3	4	2	4	13
目录单价 (百万人民 币)	737.12	863.60	1,761.20	667.08	764.32	1,838.72	40,746.96
购机合同名 称	80架 A320 系 列合同 (2014 年 4 月签署)	80架 A320 系 列合同 (2014 年 4 月签署)	2012 年 10 架 A330-300 合同 修改协议 3 (2015 年 12 月签署)	30 架 737-800 合同 (2015 年 12 月签署)	50 架 737-8MAX 合 同 (2015 年 12 月签 署)	12 架 787-9 合 同 (2016 年 10 月 12 日签署)	-
购机合同编 号	14SIES2006FR	14SIES2006F R	15SIES2017FR	15SIES2015US	15SIES2016US	16SIES2017US	-
融资租赁合 同签署情况	-	-	已签署 3 架飞机 的合同	已签署 4 架飞机的合同	已签署 1 架飞机的合同	已签署 1 架飞机 的合同	-
截至 2018 年 3 月 31 日已 投入金额 (百万美	39.83	127.74	310.65	485.37	331.49	359.31	1,654.39

型号	A320 NEO	A321 NEO	A330-300	B737-800	B737 MAX 8	B787-9	合计
元)							
已完成飞机引数量	0	0	3	4	1	0	8
待完成引进时间或交付时间	2018年9月 2019年7月 2020年11月	2018年 7\8\10\11\12月	2018年 4\10\12月	2018年 4\5\6\7\8\9月	2018年 6\8\10\11\12月	2018年 4\5\6\7月	-

注：

- 1、目录单价以美元兑人民币汇率 6.8 换算；
- 2、因飞机配置原因，41 架飞机中的 2 架 A320NEO 将延迟至 2019 年和 2020 年交付。

如上表所示，公司拟以本次非公开发行募集资金不超过 765,415.00 万元用于引进 41 架飞机，该 41 架飞机预计于 2018 至 2020 年交付。截至 2018 年 3 月 31 日，申请人已就引进 41 架飞机项目投入 165,439 万美元，并与相关生产商签署了购机合同；就拟采用融资租赁方式引进的部分，申请人已与相关融资租赁公司签署了部分融资租赁合同，剩余飞机正在就具体融资租赁条款进行磋商。

本项目已经中国民航局《关于印发中国南方航空股份有限公司“十三五”运输机队规划方案及民航“十三五”运输机队规划实施细则的通知》（民航计发[2017]3 号）批准。

（二）结合中美贸易战的形势发展进一步说明并披露上述购买协议是否存在终止或撤销的可能性，募投项目实施是否存在重大不确定性

根据中华人民共和国商务部于 2018 年 4 月 4 日发布《关于对原产于美国的部分进口商品加征关税的公告》（以下简称“公告”），将对原产于美国的大豆等农产品、汽车、化工品、飞机等进口商品对等采取加征关税措施，税率为 25%，最终措施及生效时间将另行公告。

根据公告附表 106 项，“空载重量超过 15,000 公斤，但不超过 45,000 公斤的飞机及其他航空器”属于本次加征关税的范围内。公告不会影响本次募投项目的实施，主要原因包括：

1、截至 2018 年 3 月 31 日，申请人已投入上述引进飞机项目 165,439 万美元，其中，自本次非公开发行 A 股股票董事会决议日（2017 年 6 月 26 日）至 2018 年 3 月 31 日期间，申请人投入上述引进飞机项目 68,146 万美元。

2、本次募投项目包括计划从空客公司引进的 3 架 A320 NEO 型号、5 架 A321 NEO 型号以及 5 架 A330 型号的飞机，上述拟引入飞机的目录价合计为 1,533,536.00 万元，该等飞机不属于前述公告加征关税的范围。

3、本次募投项目计划从波音公司引进的飞机中：

（1）B787-9 不属于当前公告中“空载重量超过 15,000 公斤，但不超过 45,000 公斤的飞机及其他航空器”的范围，因此 5 架 B787-9 的引入（合计目录价为 919,360.00 万元）目前不受到影响。

（2）申请人已有 4 架 B737-800、1 架 B737 MAX 8 完成引进，该 5 架飞机的价格将不受公告的影响。

4、就拟购买的飞机，申请人已与相关生产商签署了购机合同；就拟采用融资租赁方式引进的飞机，申请人已与相关融资租赁公司签署了部分融资租赁合同，剩余飞机正在就具体融资租赁条款进行磋商。即使加征关税，申请人仍需按照前述合同约定引进飞机，募集资金投资项目实施不存在重大不确定性。

综上，由于最终加征关税的范围和措施尚未确定，且申请人已与相关供应商签署了购机合同，即使最终按照公告措施加征关税，申请人会继续执行已签署的飞机购买合同，因此募投项目实施不存在重大不确定性。

二、结合产业政策、行业发展动态、航线规划设计、同行业可比上市公司投入情况等，说明并披露前述募投项目测算的依据和合理性，项目效益测算是否谨慎

(一) 结合产业政策、行业发展动态、航线规划设计、同行业可比上市公司投入情况

1、航空运输业总体发展趋势

长期来看，航空运输业受宏观经济周期的影响而波动。随着国际贸易的快速发展和居民收入的增加，国际商务往来和旅行频率不断增加，致使航空公司现有的运力无法满足新增客流的需要。

根据《中国民用航空发展第十三个五年规划》，“十三五”时期民航发展主要预期指标如下：

指标	2015年	2020年	年均增长
航空运输总周转量（亿吨公里）	852	1,420	10.8%
旅客运输量（亿人）	4.4	7.2	10.4%
货邮运输量（万吨）	629	850	6.2%
旅客周转量在综合交通中的比重（%）	24.2	28	-

如上表所示，在国民经济稳定增长和居民收入不断增加的情况下，预计航空运输业将延续稳健发展态势。

航空运输需求的持续增长导致航空公司引进飞机的需求增加。根据全球专业航空咨询机构 Ascend 发布的 2017-2036 机队预测报告，中国民航运输机队未来几年将保持 6.1% 的增长率，到 2036 年扩张到 9,600 架。未来 20 年里，中国预计将新引进 8,165 架新飞机，价值 5,720 亿美元，其中包含 7,825 架涡扇客机，250 架涡桨客机和 90 架货机。另外，中国现有民航机队的 70% 将在未来 20 年里退役，但未来新飞机需求的 3/4 将用于满足新增的市场需求。

假设按照 Ascend 预测的 6.1%的同比增长率引进新飞机进行测算，以 2017 年 12 月 31 日的机队规模 754 架为测算基础，截至 2018 年 12 月 31 日，公司机队规模将达到 800 架，即 2018 年新引进飞机 46 架。因此，公司引进 41 架飞机项目亦符合市场发展趋势。

2、政策支持

根据《中国民用航空发展第十三个五年规划》，民航发展的原则包括，充分利用国内国际两个市场、两种资源，通过对内主动放开支撑对外有序开放，扩大资源供给和有效配置，形成国内国际有机联动。大力推进大众化战略，大力提高普遍服务能力，大力发展航空经济，与综合交通一体化发展，有效支撑新型城镇化建设和航空产业链发展。“十三五”期间主要目标包括，民航对国民经济贡献不断提高，航空运输在综合交通中的比重进一步提升，旅客周转量比重达到 28%。运输总周转量达到 1420 亿吨公里，旅客运输量 7.2 亿人次，货邮运输量 850 万吨，年均分别增长 10.8%、10.4%和 6.2%。

3、航线规划设计

根据《中国民用航空发展第十三个五年规划》，预测“十三五”时期旅客运输量增长为 10.4%，民用机场增加逾 53 个，包括在北京、成都等建成第二机场，加快和推进多家机场改扩建和新跑道工程建设，年保障起降架次预计增长 8.7%。公司 2015 年、2016 年、2017 年 1—9 月运输旅客增长量分别同比增长 8.43%、4.75%、9.59%，未来公司将积极申请机场释放的时刻，通过加密国内航线、开通新机场航线和连接现有未直飞机场的航线，争取在中国民航增量中取得一定的份额，预计国内运输旅客增长量能维持近年的增幅。此外，公司在不断优化国内航线网络的基础上，继续完善国际布局，加密和新增亚洲、大洋洲、欧洲、北美等航线，“一带一路”航线已覆盖 29 个国家及地区。未来几年，公司将根据市场形势、结合公司自身发展计划，不断完善国内外航线网络布局，因此，公司务须加强机队规模以支持主营业务的扩张。

另一方面，国家发改委和民航局已批准南航作为主基地航空公司进驻北京新机场，北京新机场预计 2019 年投入运营。待建设完成后，公司将立足北京新机场基地，全力打造北京核心枢纽，到 2025 年，公司预计投放 250 架飞机，建设覆盖国内国际的航线网络。

国内航线布局具体措施为：一是持续加强枢纽建设，提升枢纽运力配置规模。在核心枢纽广州、北京继续巩固和增加核心航线（主要是飞往国内 32 个吞吐量超千万的市场）的份额，并投入到枢纽始发的新航线，不断完善枢纽网络布局。尤其是北京枢纽，随着 2019 年北京新机场投入使用，将需要大量运力投入到北京始发的国内航线的新开和加密。二是增加重要基地市场的运力投入。在原有基地的基础上，公司 2017 年又新设立了四川、云南两个分公司，这些新的分公司，需要投入大量运力，用于三个方面：在飞往枢纽的航线上持续增班，提升当地市场支撑枢纽的能力；新开大量国内航线完善公司在当地的网络布局；加密当地主干航线巩固公司在当地市场的控制力。三是用于公司在国内五大市场（广州、北京、深圳、上海、成都）以及重点市场（新疆、海南、湖北、湖南、河南等）的既有航线加密，持续巩固市场份额；继续优化和完善南航在上述市场的航线网络结构，持续投入运力至新开航线。

综上，通过引进 41 架飞机，公司机队规模和机型结构将得到改良和优化，可直接提升公司运力，为公司拓展航线网络、提高市场占有率奠定坚实基础，符合公司的发展规划和未来市场供需。

4、同行业可比上市公司投入情况

（1）中国国航

根据中国国航的年度报告，截至 2017 年 12 月 31 日，共有飞机 655 架。2018 年至 2020 年净引进飞机计划（引进-退出，下同）如下：

项目	引进计划		
	2018	2019	2020
客机			
A319	-2	-4	-3
A320/A321	15	28	19
A330	4	-	-

A350	6	4	-
B737	8	18	25
B777	-1	-	-
B787	2	-	-
合计	32	46	41

未来三年飞机及相关设备的资本开支计划总额为 979.73 亿元，其中 2018 年 295.53 亿元，2019 年 371.43 亿元，2020 年 312.77 亿元。

(2) 东方航空

根据东方航空的年度报告，截至 2017 年 12 月 31 日，公司共运营 637 架客机，2018 年至 2020 年净引进飞机计划如下：

项目 客机	引进计划		
	2018	2019	2020
A350	2	5	4
A330	-2	-	-
A320	16	25	30
B787	4	6	3
B767	-	-4	-
B737	36	26	14
合计	52	62	51

预计未来三年飞机及发动机的资本开支总额约为人民币 870.30 亿元，其中 2018-2020 年预计资本开支分别为约 283.22 亿元、275.16 亿元、192.73 亿元。

(3) 申请人

截至 2017 年 12 月 31 日，申请人共有飞机 754 架（其中客机 740 架），2018 年至 2020 年净引进飞机计划如下：

项目	引进计划		
	2018	2019	2020
A330-300	5	-1	-7
A330-200	-	-2	-
A350-900	-	6	6
A321	21	23	11
A320	11	4	8
A319	-	-2	-5
B787-9	10	7	5
B777-300ER	-	5	3

B777-200	-2	-	-
B757-200	-6	-	-
B737-700	-3	-	-
B737-800	50	44	51
EMB190	-	-8	-9
合计	86	76	63

申请人 2018 年至 2020 年飞机、发动机及飞行设备开支计划为 79,181 百万元，其中 2018-2020 年预计资本开支分别为约 28,125 百万元、28,370 百万元和 22,686 百万元。2018 年和 2019 年引进飞机较多，主要是配合北京新机场 2019 年启用，申请人作为主基地航空公司需储备部分运力。

综上，航空公司引进飞机是根据现有机队规模、运行情况、未来民航发展和航线布局等决定的。本次引入 41 架飞机的募投项目属于申请人预计未来三年飞机交付计划范围内，申请人与可比公司未来投入金额不存在重大差异。

（二）募投项目测算的依据和合理性

公司拟以本次非公开发行募集资金不超过 765,415.00 万元用于引进 41 架飞机，该 41 架飞机预计于 2018 年至 2020 年交付，其标准构型的基本情况如下：

型号	A320 NEO	A321 NEO	A330-300	B737-800	B737 MAX 8	B787-9
引入数量	3	5	5	14	9	5
类型	窄体	窄体	宽体	窄体	窄体	宽体
最大起飞重量（吨）	77.0	93.5	235.0	79.0	82.2	254.0
最大燃油容量（升）	23,860	26,600	97,530	26,020	26,020	126,190
典型巡航速度（马赫）	0.78	0.78	0.82	0.79	0.79	0.85
满载航程（公里）	3,300	3,600	7,000	3,700	4,200	9,197
最大商载（吨）	18.6	23.3	49.0	19.2	20.2	51.0
单位油耗（吨/小时）	2.2	2.8	5.9	2.7	2.4	5.7
座位数（个）	166	195	286	178	178	297

根据公司本次拟引进的飞机类型和飞机数量，并基于 2016 年历史业务数据，得出各个型号飞机的预计架均年收入，通过加总不同机型的预计架均年收入从而计算出合计增加的营业收入，即约 78 亿元。2016 年由于航油价格较低，国内航线未征收燃油附加；同时，公司 2016 年飞机日利用率相对较低，2015 年、2016 年和

2017年飞机日利用率分别是9.63、9.53和9.79小时，因此使用2016年数据作为基础是谨慎的。

综上，本次引进飞机项目的效益测算依据主要基于过往历史运营数据，测算依据合理、谨慎。

经核查飞机购买协议、批准文件、涉及中美贸易战发布的相关规定，并经访谈相关人员，保荐机构认为，由于最终加征关税的范围和措施尚未确定，且申请人已与相关供应商签署了购机合同，即使最终按照公告措施加征关税，申请人会推进执行飞机购买合同，因此募投项目实施不存在重大不确定性；本次引进41架飞机项目符合产业政策、行业发展动态、申请人航线规划和可比上市公司投入情况，项目效益测算依据主要基于过往历史运营数据，测算依据合理、谨慎。

第6题 申请人部分高管兼任控股股东高管。申请人及控股股东拟于2018年6月30日前根据届时高管实际兼职情况向中国证监会提交高管兼职豁免申请，预计于2018年8月30日前可以获得豁免。请申请人说明并披露：（1）前述兼职对申请人人员独立性的影响；（2）申请前述高管兼职豁免在相关法律、法规、部门规章或规范性文件上的具体依据、程序，申请人及控股股东有关兼职豁免的承诺是否可行。请保荐机构、申请人律师发表核查意见。

回复：

根据国务院国资委的工作部署要求及国务院、国务院国资委、南航集团出具的国人字【2016】250号、国资任字【2016】132号、国资任字【2016】149号和南航集团党组发【2017】164号等任命决定文件，谭万庚先生、张子芳先生、韩文胜先生、肖立新先生和章正荣先生分别担任南航集团总经理、副总经理、副总经理、总会计师和总经理助理职务。前述任命完成后，该五位高管在南方航空和南航集团的兼职情况如下：

姓名	上市公司任职	南航集团兼职职务
谭万庚	副董事长、执行董事、总经理	总经理、董事、党组副书记
张子芳	执行董事、副总经理	党组副书记、副总经理

韩文胜	副总经理	党组成员、副总经理
肖立新	副总经理、总会计师、财务总监	党组成员、总会计师
章正荣	运行总监	总经理助理

注：2017年11月，章正荣先生兼任南航集团总经理助理，不再担任南航集团总飞行师职务。

除上述情况外，公司的其他高级管理人员不存在在控股东南航集团及其控制的其他企业担任除董事、监事以外的其他职务的情况。

就上述兼职情况，南航集团已取得中国证监会出具的《关于同意豁免中国南方航空集团有限公司高级管理人员兼职限制的函》。

南航股份为南航集团下属的核心主业，同时也是南航集团控制的唯一上市公司。截至2017年末，南航股份的总资产、净资产、营业收入、净利润和人员等占南航集团的比例均超过90%，基本实现了南航集团的整体上市。南航集团和南航股份互相独立，具有各自独立完整的业务和资产，独立的人事档案、人事聘用和任免制度及工资管理制度，财务日常运作、财务决策、财务账目，机构职能的履行均按照各自相关内部制度进行。南航集团亦严格履行了避免同业竞争、规范关联交易等各项承诺及制度。南航集团、南航股份及兼职的高级管理人员均高度重视中国证监会的监管要求，优先履行上市公司南方航空相关职责，并就遵守《公司法》、《证券法》及上市规则等相关法律法规要求、及时履行信息披露义务、严格避免同业竞争、规范关联交易、勤勉履职尽责、维护公司及中小股东利益等作出了明确承诺。

综合考虑上述因素，前述兼职情况未对公司的人员独立性、正常生产经营及本次发行造成重大不利影响。

经核查，保荐机构及申请人律师认为，南航集团已取得高管兼职限制的豁免，申请人五位高管兼职情况未对申请人正常生产经营及人员独立性造成重大不利影响。

第7题 申请人部分房产、土地未取得权属证书。控股东南航集团已出具承诺承担相关损失。请申请人：（1）逐一说明上述未取得权属证明的土地和房产的具

体情况，目前的推进进展、是否已获得相关有权主管部门的无违法违规证明；
 (2) 就前述承诺作单独公告披露。请保荐机构、申请人律师发表核查意见。

回复：

(一) 未取得权属证明的土地和房产的具体情况

截至 2017 年 9 月 30 日，申请人及其分公司、营业部等有 15 处、占地面积合计 281.00 万平方米的土地尚未取得土地使用权证，有 487 处、建筑面积合计 124.68 万平方米的房产尚未取得房屋所有权证。鉴于申请人湖北地区的 3 宗原正在办理权属证书的土地及黑龙江地区的 1 宗原正在办理权属证书的房产已取得权属证书，截至 2017 年 12 月 31 日，申请人及其分公司、营业部等有 12 处、占地面积合计 275.00 万平方米的土地尚未取得土地使用权证，有 486 处、建筑面积合计 123.50 万平方米的房产尚未取得房屋所有权证。

尚未取得相关权属证明的土地及房产的具体情况及未能取得的原因主要分为五种情况，具体如下所述：

1、申请人正在办理权属证书的土地有 3 宗、面积共计 331,368.09 平方米，房产有 13 处、面积共计 132,593.38 平方米，具体情况如下：

序号	地区	数量	面积/平方米	地址	主要用途
土地					
1	海南	1	305,996.94	海口美兰国际机场	主要作为美兰国际机场基地用途
2	黑龙江	1	16,900.30	大庆萨尔图机场	主要作为大庆基地办公用途
3	广西	1	8,470.85	象山区翠竹路	主要作为住宅、办公用途
房产					
1	北京	3	77,387.03	北京市顺义区空港工业 B 区裕华路 27 号	主要作为综合服务楼及空勤配套楼用途
2	黑龙江	3	4,542.45	大庆萨尔图机场	主要作为监测维护用房用途
3	上海	1	31,537	上海市浦东新区晨阳路	主要作为南航上海浦东基地用途
4	沈阳	4	3,429	沈阳桃仙机场	主要作为化工品库、门卫房及发变配电用房用途
5	新疆	1	15,263	新市区迎宾路 1341 号	主要作为出勤楼用途

6	成都	1	434.90	成都市东大街上东大街段278号友谊广场B座北一楼及十三楼F室	主要作为办公用途
---	----	---	--------	--------------------------------	----------

公司正在为上述土地、房产办理产权登记，相关权证办理不存在实质障碍。

2、申请人租用原空军土地所建，该地块无土地使用权证，因此无法履行相关报建手续，导致无法办理权属证书的房产有12处、面积共计47,771.99平方米，具体情况如下：

序号	地区	数量	面积/平方米	地址	主要用途
房产					
1	大连	12	47,771.99	辽宁省大连市甘井子区迎客路80号	主要作为基地综合楼、场坪、库房用途

上述未取得权属证明的房产主要用于综合楼、场坪、库房等非主营业务相关生产经营设施用途，不会对公司主营业务生产经营构成重大不利影响。

3、因下列房产所在的土地为机场用地，当地政府部门尚未对该地块进行分割，无法出具独立土地使用权证，导致土地及其地上房产无法办理权属证书的土地有4宗、面积共计2,189,403.36平方米，房产有55处、面积共计619,444.58平方米，具体情况如下：

序号	地区	数量	面积/平方米	地址	主要用途
土地					
1	广州	1	1,930,300.60	广州白云国际机场	主要作为生产经营、办公用途
2	吉林	1	134,488	长春国际龙嘉机场	主要作为生产经营、办公用途
3	深圳	2	124,614.76	深圳宝安国际机场	主要作为机场货站用地及基地保障用地用途
房产					
1	广西	10	17,770.50	桂林两江国际机场	主要作为两江机场南航基地机务办公楼、飞机维修库、食堂及公寓等用途
2	广州	21	509,986.30	广州白云国际机场	主要作为办公、集体宿舍、明珠大酒店、货运站、综合楼、停机坪、货机坪等用途
3	黑龙江	1	3,673.75	哈尔滨太平国际机场	主要用作货运仓库用途

4	海南	5	22,869.74	三亚凤凰国际机场	主要用于机务楼用途
5	深圳	18	65,144.29	深圳宝安国际机场	主要作为综合楼、货站、维修机库、附楼及动力站用途

上述未取得权属证明的土地房产主要为机场建设统一申报土地而当地政府部门尚未对机场建设统一申报的土地进行分割等行业历史原因所致，目前公司正在推进该等土地的分割工作。该等未取得权属证明的土地、房产自公司取得之日起从未发生过权属争议及纠纷，相关权属证书尚未办理的情况不影响公司对该等土地、房产的实际占有和使用，因此上述未取得权属证明的土地、房产不会对公司主营业务生产经营构成重大不利影响。

4、南航集团及其关联方此前向申请人以划转等方式转让的资产，该部分资产中尚未变更登记至申请人名下的土地有 3 宗、面积共计 181,350.42 平方米，房产有 342 处、面积共计 244,228.08 平方米，具体情况如下：

序号	地区	数量	面积/平方米	地址	主要用途
土地					
1	海南	2	106,680.10	三亚凤凰国际机场西北侧	主要作为三亚基地机场区用地用途
2	深圳	1	74,670.32	深圳市南山区	主要作为办公用途
房产					
1	大连	3	16,571.99	位于甘井子区迎客路 65 号周边等	主要作为办公、生产经营用途
2	海南	14	38,872.70	位于三亚市河东区凤凰路周边等	主要作为员工宿舍、员工食堂、车队调度办公、水电维修办公用途
3	沈阳	24	78,408.69	位于沈阳桃仙机场周边等	主要作为生产经营、办公用途
4	深圳	264	11,031.81	深圳市新园路 67 号深华园	主要作为员工宿舍用途
5	湖北	1	21,445.25	江汉区民航里南航小区	主要作为办公用途
6	朝阳	8	7,831.45	朝阳市双塔南塔九委	主要作为生产经营、办公用途
7	吉林	10	18,476.53	位于吉林大路南顺风市场西及二道区吉长公路南线一公里处周边等	主要作为生产经营、办公用途
8	黑龙江	6	36,925.40	位于哈尔滨太平国际机场周边等	主要作为生产经营、办公用途
9	新疆	1	664	新市区迎宾路 46 号	主要用作生产经营、办公用途

10	河南	1	11,936.36	宛城区东关办事处人民北路	主要用作酒店、餐饮用途
11	广西	10	2,063.90	北海福成机场	主要用作生产经营、办公用途

该等土地、房产源于 1997 年、2004 年和 2007 年南方航空与南航集团分别签订的分立协定、重组北方航空公司和新疆航空公司协议、资产买卖协议。南航集团已出具承诺函，承诺若由于前述序号 4 中尚未取得权属证书的土地、房产导致任何第三方向南方航空提出权利主张或因前述土地、房产的使用权或所有权瑕疵影响南方航空的正常业务运营而致使南方航空遭受损失，则该等损失由南航集团承担，且承担上述损失后不向南方航空追偿。上述交易情况已公开披露，就相关控股股东承诺，公司于 2018 年 3 月 27 日公告的《2017 年年度报告》中对南航集团针对公司部分未取得权属证书的土地、房产所作出的承诺进行披露。公司于披露《中国南方航空股份有限公司<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>的回复》同日，对南航集团上述承诺进行单独披露。

5、因资产取得时间较早、历史遗留问题等原因无法办理权属证书的土地有 2 宗、面积共计 47,840.40 平方米，房产有 64 处、面积共计 190,999.01 平方米，具体情况如下：

序号	地区	数量	面积/平方米	地址	主要用途
土地					
1	广西	2	47,840.40	位于桂林市翠竹路 3 号周边等	主要作为基地办公楼用地
房产					
1	海南	5	608.39	位于三亚市河东区凤凰路周边等	主要用作员工宿舍用途
2	上海	2	3,975	位于虹桥 2545 弄周边等	主要用作办公用途
3	沈阳	1	4,940	沈阳桃仙机场	主要用作办公用途
4	深圳	2	36,205.83	位于深圳市南山大道周边等	主要用作办公楼用途
5	吉林	2	1,379	位于二道区吉长公路南线周边等	主要用作办公用途
6	黑龙江	2	2,208.11	哈尔滨市南岗区十字街 2 号	主要用作防暴车队办公区用途
7	广州	50	141,682.67	位于广州旧白云国际机场周边等	主要用作办公、宿舍等用途

上述未取得权属证明的土地、房产自公司取得之日起从未发生过权属争议及纠纷，相关权属证书尚未办理的情况不影响公司对该等土地、房产的实际占有和使用，因此上述未取得权属证明的土地、房产不会对公司主营业务生产经营构成重大不利影响。

(二) 有关主管部门的无违法违规证明的开具情况

上述未取得权属证明的土地、房产主要位于公司总部所在的广州地区。根据广州市国土资源和规划委员会出具的《关于执行国土资源和规划管理法律法规情况的证明》：报告期内，公司无因违反国土资源和规划管理法律法规受到行政处罚的记录。

根据广州住房和城乡建设委员会出具的《关于中国南方航空股份有限公司住房和城乡建设领域行政处罚情况证明》：报告期内，公司未受到该委员会名义作出的行政处罚。

根据辽宁省朝阳市城市管理综合行政执法局出具的《证明》：报告期内，公司不存在因违反有关规划土地管理法律、法规、规章及规范性文件而受到该局行政处罚的情形。

公司正在积极办理其他未取得权属证书的土地房产的无违法违规证明。保荐机构及申请人律师查询了相关有权主管部门处罚公示信息等公开信息，在报告期内，公司其他未获得权属证书的土地房产未发生因违法违规受到相关部门处罚的情况。

(三) 就前述承诺作单独公告披露

公司曾于 2018 年 3 月 27 日公告的《2017 年年度报告》中对南航集团针对公司部分未取得权属证书的土地、房产所作出的承诺进行披露。公司于披露《中国南方航空股份有限公司《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》的回复》同日，对南航集团上述承诺进行单独披露。

经申请人律师和保荐机构核查相关有权主管部门处罚公示信息、公司公告、相关交易协议、无违法违规证明、公司出具的说明函及南航集团出具的承诺函等，申请人律师和保荐机构认为，相关权属证书尚未办理的情况并不影响申请人对该等土

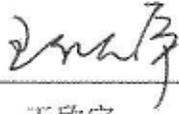
地、房产的实际占有和使用，不会对申请人的主营业务及正常生产经营构成重大不利影响。

（本页无正文，为中国南方航空股份有限公司《<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>问题的回复》之盖章页）



（本页无正文，为瑞银证券有限责任公司关于《中国南方航空股份有限公司〈关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函〉问题的回复》之盖章页）

保荐代表人：



王欣宇



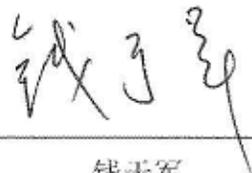
顾科



保荐机构总经理声明

本人已认真阅读中国南方航空股份有限公司《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》问题的回复的全部内容，了解相关问题的核查过程、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，相关问题的回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，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。

总经理：


钱于军



南航集团关于南航股份 部分未取得权属证书土地、房产的承诺函

中国南方航空股份有限公司：

中国南方航空集团有限公司（下称“本公司”）作为中国南方航空股份有限公司（下称“南航股份”）的控股股东，就南航股份部分未取得权属证书的土地、房产事宜，作出说明和承诺如下：

1、截至 2017 年 9 月 30 日，南航股份及其分公司、营业部等有 3 宗土地（面积合计 181,350.42 平方米）以及 342 宗房产（面积合计 244,228.08 平方米）为本公司此前历次以划转等方式转让的土地、房产，该部分土地、房产存在尚未取得权属证书的情况。

2、上述尚未取得权属证书的土地、房产源于 1997 年、2004 年和 2007 年南航股份与本公司分别签订的分立协定、重组北方航空公司和新疆航空公司协议、资产买卖协议。

3、本公司承诺，若由于上述尚未取得权属证书的土地、房产导致任何第三方向南航股份提出权利主张或因前述土地、房产的使用权或所有权瑕疵影响南方航空的正常业务运营而致使南航股份遭受损失，则该等损失由本公司承担，且承担上述损失后不向南航股份追偿。

承诺人：中国南方航空集团有限公司

2018 年 2 月 8 日

