（上接A45版）

序号	企业名称	持股比例		注册资本	与大新华航空的关系
		直接	间接		
1	American Aviation LDC	100.00%		3.73亿美元	全资子公司
2	大新华航空（香港）有限公司	100.00%		1.00美元	全资子公司

2、大新华航空有限公司所拥有的除发行人股权以外的其他主要资产的权利限制及后续权利安排

截至2018年6月30日，大新华航空除发行人股权以外的主要受限资产合计36.14亿元，全部为货币资金。具体情况如下：

项目	账面账面价值（亿元）	受限原因
货币资金	36.14	保证金等
合计	36.14	—

对于大新华航空所拥有的除发行人股权以外的主要资产，除部分货币资金作为保证金受限以外，后续无其他权利限制的安排。

（三）发行人实际控制人基本情况

发行人实际控制人为海南省国资委，根据海南省政府授权，依据《中华人民共和国公司法》等法律、法规和规章，对授权监管的国有资本依法履行出资人的职责，维护所有者权益。

五、发行人董事、监事、高级管理人员的基本情况

（一）现任董事、监事、高级管理人员基本情况

本募集说明书摘要签署之日，公司董事会现任董事9名，其中独立董事3名；公司监事会由5名监事组成，其中包括2名职工代表监事；公司高级管理人员共12名（刘嘉为公司首席执行官，同时担任公司副董事长）。具体情况如下表：

姓名	性别	职务	任期起始日	任期终止日
包启发	男	董事长、董事	2018年1月19日	2019年11月23日
刘嘉	男	副董事长	2018年4月14日	2019年11月23日
陈明	男	副董事长	2018年6月15日	2019年11月23日
牟伟刚	男	副董事长	2018年6月15日	2019年11月23日
王斐	女	董事	2017年6月6日	2019年11月23日
孙剑锋	男	董事	2018年5月14日	2019年11月23日
徐经长	男	独立董事	2016年11月23日	2019年11月23日
邓天林	男	独立董事	2012年4月26日	2019年11月23日
林涛明	男	独立董事	2016年11月23日	2019年11月23日
王少平	男	监事会主席	2017年10月12日	2019年11月23日
陈明翀	男	监事	2017年10月12日	2019年11月23日
曹宁宁	男	监事	2018年5月30日	2019年11月23日
李方辉	男	监事	2012年4月26日	2019年11月23日
杜建	男	监事	2018年5月30日	2019年11月23日
刘鹏	男	首席执行官	2018年8月28日	2021年8月28日
徐军	男	总裁	2018年2月14日	2021年2月14日
周志远	男	总裁	2017年10月13日	2020年10月13日
孙胜	男	财务总监	2016年7月18日	2019年7月18日
权栋	男	人力资源总监	2017年10月13日	2020年10月13日
萧飞	男	风控总监	2017年10月13日	2020年10月13日
伍晓喜	男	副总裁	2018年8月29日	2021年8月29日
张志刚	男	副总裁	2017年12月13日	2020年12月13日
刘吉春	男	副总裁	2017年11月27日	2020年11月27日
陈宁	男	安全总监	2017年10月13日	2020年10月13日
何海燕	男	副总裁	2017年9月22日	2020年9月22日
武强	男	董事会秘书	2017年6月19日	2020年6月19日

（二）现任董事、监事、高级管理人员简历

1、董事简历

（1）包启发：男，汉族，1964年出生，籍贯北京市，毕业于荷兰马斯特理赫特管理学院，工商管理硕士。1993年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司董事长。历任长安航空有限责任公司董事、副董事长、总经理，海航集团有限公司执行副总裁，扬子江快运航空有限公司首席执行官、董事长，天津航空有限责任公司董事长，海航申能新能源控股有限公司董事长兼总裁，天津神鹰能源有限公司董事长，海南航空控股股份有限公司首席执行官等职务。

（2）刘嘉：男，1970年7月出生，籍贯安徽，毕业于北京航空航天大学工商管理专业，于1994年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司常务副董事长、首席执行官，历任海南天一证券有限公司董事长、总裁，甘肃机场集团有限公司执行总裁，海航机场集团有限公司董事长，海口美兰国际机场有限责任公司董事长，海南航空股份有限公司董事、总裁，天津航空有限责任公司董事长、总裁，北京首都航空有限公司董事长，金鹏航空股份有限公司总裁，金鹿（北京）公务航空有限公司董事长，上海金鹿公务航空有限公司董事长等职务。

（3）陈明：男，1965年7月出生，籍贯新疆，中共党员，毕业于荷兰马斯特里赫特管理学院工商管理专业，1994年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司副董事长。历任公司市场售票部总经理、总经理、办公室主任、金鹿公务航有限公司CEO兼总经理、海航航空食品控股有限公司董事长、海南航空股份有限公司副总裁、总裁、董事长、海航航空集团有限公司副董事长兼副总裁、海航旅业集团有限公司副董事长、海航航空旅游集团有限公司副董事长等职务。

（4）牟伟刚：男，1962年11月出生，毕业于空军第一飞行学院，曾任空军军某师飞行大队长，空军某师副参谋长等职。1992年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司副董事长。历任飞行航务部飞行大队大队长、飞行部常务副总经理、总经理，公司副总裁、董事、副董事长，海航旅业集团有限公司副董事长、海航航空旅游集团有限公司副董事长等职务。

（5）孙剑锋：男，1967年出生，毕业于天津大学，工商管理硕士。于1996年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司董事。历任中国新华航空有限责任公司责任机长、生产运行中心总经理、飞行部总经理，海南航空股份有限公司北京管运基地飞行部北京基地经理、运行控制部总经理，香港航空有限公司副总裁，海南航空控股股份有限公司副董事长、首席执行官、总裁等职务。

（6）王斐：女，汉族，1979年出生，毕业于西北政法大学。2001年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司董事。历任海南航空股份有限公司证券事务代表，海航集团有限公司证券业务部总经理助理，海航基础产业集团有限公司资本运作部总经理，海航实业集团有限公司证券业务部总经理，海航旅业集团有限公司监事长、投资银行部总经理、证券总裁，海南航空控股股份有限公司董事长等职务。

（7）徐经长：男，1965年出生，中国人民大学商学院会计系主任、教授、博士生导师。财政部“会计名家培养工程”入选者，企业会计准则咨询委员会委员，国家级精品课程主讲人，中国证监会第四、五届并购重组审核委员会委员，召集人，中国会计学会理事、会计基础理论专业委员会副主任委员，中国金融会计学会常务理事，现任海南航空控股股份有限公司、中化国际（控股）股份有限公司、光大证券股份有限公司、中信重工机械股份有限公司独立董事。

（8）邓天林：男，1949年出生，籍贯辽西临川，注册会计师、高级会计师、海南大学客座教授。现任海南航空控股股份有限公司、瑞德国际机场集团股份有限公司独立董事。曾任湖北省财政厅人事处科长，房县税务局副局长，世行贷款科科长，农业税处副处长。1990年经中组部统一调干到海南省财政厅任会计处处长，海南省法房会计师协会秘书长，2009年退休。

（9）林涛明：男，1953年出生，大学本科，中共党员，现任海南航空控股股份有限公司独立董事，历任海南省财政厅计财处处长、海南省地税局法制与稽查处处长、税政处处长、地方税处处长、营业税处处长、所得税处处长。2013年6月退休，续聘为海南省地税业务顾问。

2、监事简历

（1）王少平：男，1956年出生，毕业于荷兰马斯特理赫特管理学院，工商管理硕士。1992年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司监事会主席。历任海南航空股份有限公司北京管运基地副总监、中国新华航空有限责任公司执行副总裁、海航（北京）航空地面服务有限公司董事长兼总裁、myTECHNIC董事长兼CEO、海南航空控股股份有限公司副董事长等职务。

（2）陈明翀：男，1973年出生，毕业于中南财经政法大学，工商管理硕士。1997年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司监事、云南祥鹏航空有限责任公司市场总监。历任海南航空股份有限公司市场营销部柏林办事处总经理、布鲁塞尔办事处总经理、汉城办事处总经理，海航航空集团有限公司战略规划部战略经理、机队规划经理，海航航空管理服务有限公司战略市场部总经理等职务。

（3）曹宁宁：男，1985年1月出生，籍贯山西省，2010年加盟海航，历任海航国际旅游岛开发建设（集团）有限公司项目管理部副总经理，海南海建工程监理有限公司美兰基地办公停车综合楼项目工程总监、综合管理部工程总监，现任海南航空控股股份有限公司监事、基建管理部总经理。

（4）李方辉：男，1968年出生，籍贯广西省，中共党员，大学本科，毕业于广西大学会计专业，进入公司后一直在计划财务部从事财务工作，现任海南航空控股股份有限公司监事、财务部常务副总经理。

（5）杜建：男，1985年6月出生，籍贯四川省，2008年加盟海航，进入公司后长期于人资行政部从事人力资源管理工作，现任海南航空控股股份有限公司监事、人力资源部副总经理。

3、非董事高级管理人员简历

（1）徐军：男，1971年出生，籍贯四川省，毕业于天津大学冶金分校。1992年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司总裁，历任海南航空股份有限公司运行控制部西安区域控制中心主任、长安航空有限责任公司运行控制部经理，金鹿航空有限公司运行控制部总经理、副总裁，北京首都航空有限公司总裁，天津航空有限责任公司董事长等职务。

（2）周志远：男，1980年出生，籍贯浙江乐清，毕业于西安交通大学金融信息分析专业。2001年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司总裁，负责推进实施公司创新发展及投资业务，落实年度投资方案。历任海南航空股份有限公司证券事务主管，海航实业控股有限公司证券业务部企业融资高级主管，海南海岛建设股份有限公司投资证券部总经理、董事会秘书、副总裁，海航集团有限公司证券业务部副总经理、总经理，海航旅业集团有限公司投资银行部总经理等职务。

（3）孙胜：男，1986年出生，中共党员，籍贯河南省，毕业于中国民航大学，MBA硕士研究生。2008年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司财务总监，历任天津航空有限责任公司财务部总经理、董事会秘书等职务。

（4）权栋：男，1979年出生，中共党员，籍贯陕西省，毕业于西北大学管理科学专业。2001年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司人力资源总监，历任北京首都航空有限公司客舱服务部总经理，金鹿公务机有限公司综合管理部总经理，海航旅游集团有限公司人力资源部总经理，海南航空股份有限公司人资行政部总经理，海南航空控股股份有限公司副总裁等职务。

（5）萧飞：男，1974年出生，籍贯江苏省，毕业于南京航空航天大学国际贸易专业。1996年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司风控总监，历任海航集团有限公司国际投资管理部总经理助理，海航航空集团有限公司国际与投资部总经理，中国民用航空投资集团有限公司董事总经理等职务。

（6）伍晓喜：男，1979年7月出生，籍贯重庆，毕业于中国民用航空飞行学院运输机驾驶专业，于2001年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司副总裁、安全委员会执行主任。历任海航航空集团有限公司安全监察部副总经理、海航航空管理服务有限公司安全监察部副总经理、海南航空控股股份有限公司安全监察部副总经理等职务。

（7）张志刚：男，汉族，1974年出生，籍贯江西省赣州市，毕业于南京航空航天大学。1997年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司副总裁、海航航空技术股份有限公司董事长。历任海南航空股份有限公司维修工程事业部计划中心经理、总经理助理、综合管理中心经理，大新华航空技术有限公司技术服务部总经理、副总裁、总裁，海航湾流北京技术服务有限公司董事长、海航航空技术股份有限公司总经理等职务。

（8）刘吉春：男，汉族，1980年出生，籍贯四川省，毕业于美国城市大学。于2002年加入海航，现任海南航空控股股份有限公司副总裁。历任海南航空股份有限公司市场销售部国际业务分部经理、市场销售部副总经理，海南海航航空销售有限公司董事长、海南航空控股股份有限公司市场营销部总经理等职务。

（9）陈宁：男，1970年出生，籍贯四川省，毕业于南京航空航天大学发动机专业。1996年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司安全总监，历任海南航空股份有限公司维修部总工程师、安全监察部总经理，海航航空集团有限公司安全监察部总经理等职务。

（10）何海燕：男，1963年出生，籍贯甘肃省，毕业于兰州大学原子核物理专业。2000年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司副总裁。历任海南海航航空信息系统有限公司总经理，海航集团有限公司信息规划管理部总经理，海南海航航空信息信息系统有限公司董事长，海航航空集团有限公司信息管理部总经理，海航航空管理服务有限公司信息总监等职务。

（11）武强：男，汉族，1983年出生，籍贯山西运城，毕业于南京航空航天大学工商管理专业，本科学历。于2004年加盟海航，现任海南航空控股股份有限公司董事会秘书。历任海南美兰国际机场股份有限公司董事会办公室国际事务秘书、易食集团股份有限公司董事会事务主管，海航集团有限公司证券业务部证券事务经理、业务总监，海南航空股份有限公司证券事务代表，天津天海投资发展股份有限公司董事会秘书等职务

（三）现任董事、监事、高级管理人员兼职情况

姓名	任职单位名称	担任职务
包启发	海航航空技术股份有限公司	董事
包启发	海航航空旅游集团有限公司	副董事长
刘嘉	海航航空旅游集团有限公司	运营总裁
王斐	海航航空旅游集团有限公司	副董事长
徐经长	中化国际(控股)股份有限公司	独立董事
	光大证券股份有限公司	独立董事
	中信重工机械股份有限公司	独立董事
邓天林	瑞德国际机场集团股份有限公司	独立董事
陈明翀	云南祥鹏航空有限责任公司	市场总监
张志刚	海航航空技术股份有限公司	董事长

（四）现任董事、监事、高级管理人员持有发行人股份和债券的情况

截至2018年6月30日，发行人现任董事、监事和高级管理人员均未直接持有公司股份。

截至2018年6月30日，发行人董事、监事和高级管理人员均未直接持有公司发行的债券或其他债务融资工具。

六、发行人主营业务概况

（一）公司的主营业务及主要服务用途

本公司主要从事国际、国内（含港澳）航空客货邮运输业务；与航空运输相关的服务业务；航空旅游；机上供应品、航空器材，航空地面设备及零配件的生产；候机楼服务和经营；保险兼业代理服务（限人身意外险）。其中，定期、不定期航空客、货运输是本公司的主营业务。

（二）发行人主营业务收入情况

2015—2017年及2018年1—6月，公司分别实现主营业务收入330.77亿元、380.37亿元、567.26亿元和312.16亿元，2017年较2016年同比增长49.13%，2018年1—6月较2017年1—6月同比增长15.45%。发行人航空运输主业突出，主营业务收入占营业总收入的93%以上，其他收入亦主要由与航空运输有关的飞机租赁业务收入、退票手续费收入构成。发行人主营业务主要由航空客运收入、货运及逾重行李收入构成。其中，前者占主营业务收入的96%以上，为公司收入的最重要组成部分。发行人近三年主营业务收入情况明细如下：

单位:亿元

项目	2018年1-6月		2017年度		2016年度		2015年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
航空类运收入	303.80	97.32%	552.07	97.32%	370.33	97.36%	320.67	96.96%
货邮及逾重行李收入	8.03	2.57%	14.04	2.48%	9.51	2.50%	9.71	2.94%
其他	0.33	0.11%	1.15	0.20%	0.53	0.14%	0.39	0.11%
合计	312.16	100%	567.26	100%	380.37	100%	330.77	100%

（三）发行人经营情况分析

2017年世界经济增长明显回升，全球经济增长率持续下降趋势结束，周期性上升势头不断加强。据国际货币基金组织（IMF）统计，全球GDP实际增长率达3.76%。其中，发达经济体GDP增速为2.3%，比2016年上升0.6个百分点；新兴市场与发展中经济体GDP增速为4.7%，比2016年上升0.3个百分点。预计2018年全球经济增长将进一步上升，增速预计达3.9%。2018年全球经济增长更为强劲，IMF预测实际增长率将达3.94%。

2017年国内经济运行稳中向好、好于预期，经济活力、动力和潜力不断释放，稳定性、协调性和可持续性明显增强，实现了平稳健康发展。中国国家统计局发布2017年统计公报显示，全年国内生产总值82.7万亿元，按可比价格计算，比上年增长6.9%，且2010年以来首次年度增速提升。全年全国固定资产投资（不含农户）64.4万亿元，比上年名义增长9.0%；扣除价格因素实际增长7.3%，比上年加快1.0个百分点。2018年，我国上半年GDP同比增长6.8%。

2017年以来，民航局出台多项政策，持续增强对行业发展的调控、全方位推进供给侧改革。政策主要包括《国际航权资源配置与使用管理办法》、《民航局关于发布把控运行总量调整航班结构，提升航班正点率若干政策措施的通知》、《民航局关于促进航空物流业发展的指导意见》等，这些政策将对行业结构发挥影响。

面对错综复杂的经济环境和民航运输行业环境，海航控股董事会及管理层实施“核心、支撑、辅助”三层枢纽战略，加速洲际航线的开拓；完善航空营运基地/分公司建立，增强区域市场优势；加速铺备国际化人才队伍建设，不断提升国际运行能力及应急服务水平；狠抓安全监管，保证零事故率，继续增强公司的综合竞争力，实现了较好的经济效益。

2017年，发行人实现收入599.04亿元，同比增长47.26%。其中，实现运输收入567.26亿元，同比增长49.13%；实现辅营收入31.78亿元，同比增长20.34%；实现净利润38.82亿元，同比增长13.83%。

2018年1—6月，发行人实现营业收入329.41亿元，同比增长15.48%。其中，实现运输收入312.16亿元，同比增长15.45%；实现辅营收入17.25亿元，同比增长16.02%；实现净利润6.10亿元，同比下降56.03%。

2017年，发行人实现总周转量1,216.604万吨公里，同比增长44.07%；实现旅客运输量7,169万人，同比增长52.46%；货邮运输量达47.93万吨，增长17.66%。飞行班次达53.90万次，增长67.03%；飞行小时达123.14万小时，增长57.97%。截至2017年12月31日，公司营运飞机共410架。

2018年1—6月，发行人实现总周转量67.98亿吨公里，同比增长16.74%；实现旅客运输量3,928万人，同比增长14.83%；货邮运输量26.03万吨，同比增长16.18%。飞行班次达28.50万次，同比增长9.84%；飞行小时达67.24万小时，同比增长13.86%。截至2018年6月30日，发行人运营飞机420架。

截至2018年6月30日，海航控股及旗下控股子公司开通国内外航线1700余条，其中港澳台地区航线14条，国际航线200余条；通航城市216个，其中港澳台地区通航城市2个，国际通航城市57个。

（四）发行人经营方针及发展战略

1、经营方针

为顺应未来民航业高速增长的发展趋势，公司制定了“全面提升公司综合竞争实力，打造航空主业核心业务平台，建设智力密集、技术领先、管理优秀、资金雄厚并具备国际竞争力的世界级航空企业”的整体战略，倾力打造全球多基地营运、规模、运营能力、服务品质、安全运营水平居世界前列的航空公司。

（1）枢纽型国际化网络战略

持续推进“枢纽型网络”战略，构建“核心、支撑、辅助”三层战略枢纽，紧密配合“一带一路”、“民航强国”等国家战略的实施，有序构建国内国际高效互动、一体化、高品质的全球航线网络，不断走向卓越。

（2）BIM管控战略

坚持推行股东大会领导下的“三会”治理模式，持续完善“决策、监察、执行、保障”四大管理体系，构建起特色的“产业资本+金融资本+创新资本”三位一体创新发展模式，实现渐进式与颠覆式发展的对立统一。

（3）品牌化战略

优化品牌管理架构，构建统一品牌管控平台，实现强弱品牌分级管理及差异化品牌塑造；推出公务舱核心新产品，拓展中西餐高级餐饮空间+多样合作的研发模式，推行餐饮服务模式Dine anytime，满足机上旅客服务体验；全方位对标世界最佳TOP10商务舱休息室，全面提升贵宾室品质。

（4）信息化管理战略

公司将持续围绕信息、保障、管控三大信息系统网，构建营销服务线、安全运营产品线、企业资源管理线等主要业务系统的信息化体系。

2、经营计划

（1）持续提升安全品质

通过安全绩效对公司实施全面监控，借助安全质量IT平台，构建公司安全地图，对安全状态进行直观展示，提升公司安全管理效能；飞行品质二期系统正式投入运行，为飞行安全管理、飞行训练、公司核心风险监控提供目主性数据支持；着手HORCS系统的全面升级，结合实际运行对风险管控的需求，从理念、功能、应用等方面对其进行彻底革新；持续提升安全管理人员业务能力，与国际优质资源合作，深入开展高级安全管理理论和技能培训。

（2）全球化航线网络布局

实施差异化发展策略，在二线城市加速洲际航线网络布局，打造欧美特色网络，实现拉美非洲主要门户城市覆盖；依托亚太短程区域航线，构建有竞争力的、全球通达、各大区域贯通的航线网络。

（3）多层级枢纽经营

境内构建“核心、支撑、辅助”三层次战略枢纽，逐步打造全球航线网络，优化国内航线网络，搭建国内国际高效互动的航线网络布局。

（4）持续践行“真情服务”

2018年，海航控股将持续开展航班正常率提升工作，通过航线网络优化、内部管理提升、保障效率提升、系统建设等一系列手段提升运行保障能力，践行民航“真情服务”要求，切实做好航班保障工作。

（5）国际化品牌建设

明确品牌定位，全面围绕“国际化”开展品牌建设工作。以品牌视觉形象升级、核心产品更新、国际化传播推广、客户关系管理为杠杆，撬动公司产品与服务理念升级，打造差异化品牌标签，创立品牌概念故事集群，不断夯实品牌内涵。实行区域针对性传播策略，以产品、服务为载体，结合北美、欧洲区域航线网络，侧重与当地人文文化融合，通过两大核心国际市场差异化投入的带动效应，多维度精准提升海航控股国际化品牌认知度。

（五）主要业务所处行业状况

1、国际航空运输业基本情况

国际航空运输协会(International Air Transport Association，简称“IATA”)发布最新的全球航空定期运输数据显示，截至2017年12月31日，2017年全球航空客运需求(按照收入客公里计算)同比增长7.6%，远高于过去十年年均增长率(5.5%)。2017年运力增长6.3%，载客率提升0.9个百分点，达到81.4%。2018年上半年，国际航线运输总周转量209.35亿吨公里、旅客运输量3,112.52万人次、货邮运输量116.14万吨，同比分别增长14%、16.4%、11.6%。

2、国内航空运输业概况

根据中国民用航空局统计数据，2017年全年运输总周转量首次突破千亿吨公里，达到1,083.1亿吨公里，同比增长12.5%；完成旅客运输量55,157万人次，创能运输量705.8万吨，同比分别增长13%和15.7%。2018年上半年，全行业完成运输总周转量583.39亿吨公里、旅客运输量27,97亿人次、货邮运输量395.52万吨，同比分别增长13%、12.4%、6.4%。

根据IATA发布的数据显示，以中国为首的亚太市场是2017年航空客运增长最强劲的地区，收入客公里增幅10.1%。中国目前是仅次于美国的第二大航空市场，且差距正在快速缩小。

3、行业监管架构

国际航空运输业受国际公约监管，各成员国家承诺确认并在其国家领空内直接接受此类公约。于1929年签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》及1965年签署的《修订统一国际航空运输某些规则的公约的约定书》（以下简称“《华沙公约》”、于1944年签订的《国际民用航空公约》（以下简称“《芝加哥公约》”）及于1999年签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称“《蒙特利尔公约》”）为主要国际公约。

《华沙公约》以过错推定为归责原则，确立了航空运输责任限额制度。经证明，如损失是由于承运人或者其受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，则不适用《华沙公约》规定的责任限额。中国是《华沙公约》的成员国。

《蒙特利尔公约》修改了《华沙公约》所设立的国际航空运输责任体制，取消了人身损害赔偿的责任限额。中国是《蒙特利尔公约》的成员国。

《芝加哥公约》载列监管国际航空运输业的法律及技术原则。此外，《芝加哥公约》还为成员国建立监管国际航空运输业的共同法律架构，其成员国包括联合国绝大部分成员国，各成员国必须在各自领空实施该架构，并在处理彼此关系时应用该框架。《芝加哥公约》确立了一般原则，因各个国家拥有其领空的主权，并有权控制飞越或进入其领土的定期国际航空服务的运作。中国是《芝加哥公约》的成员国。

国际民用航空组织根据《芝加哥公约》成立，并于1947年成为联合国航空分部。在国际民用航空组织的架构内，其成员国代表组成的理事会制订适用于民用航空的标准和建议措施并将其纳入《芝加哥公约》各附件。

4、双边航空服务协定

国际航空运输须获得航权，各成员国以签订双边航空运输协定（多数称“航空服务协定”）的形式申请获得在其它成员国运输的权利。两国之间的双边航空服务协定一般载有指定航空公司于特定航线的运作原则、该等航空公司的运载力及确定运价的程序。双边航空服务协定的缔约一方通常仅指定一个或数个国家航空公司来经营缔约另一方根据双边航空服务协定或条约授权缔约一方航空公司经营的航线。

5、国际航空运输协会（IATA）

国际航空运输协会为航空运输业提供重要的国际自我监管架构。国际航空运输协会于1945年成立，目前拥有来自120个国家的296家航空公司成员，几乎囊括全球所有主要航空公司。该协会成员的运输量占国际全部航空交通运输量的83%以上。国际航空运输协会的主要使命为：代表各航空公司增进各国政策制定者对于航空行业的理解、提升其对航空业为各国和世界经济增长所做贡献的认识，为全球航空公司争取权益，质疑、消除无理的管制和收费；领导和帮助航空公司在简化流程、增加旅客舒适度的同时降低成本并提高效率，通过国际航协运营安全审计（IOSA）提升成员航空公司的安全标准以及降低运输业对于环境的影响；服务于确保旅客和货物能够在全球航空网络中顺利地转换，为航空公司股东提供产品和专家服务（如出版、培训和咨询）。公司自1993年以来一直为国际航空运输协会的成员。

6、行业发展趋势

（1）航空运输业受到多重因素冲击波动性增大，中长期发展看好

航空运输业作为世界经济的基础性产业，多年来均保持着较快的增长势头，但美国次贷危机引致的全球金融危机导致航空运输业面临着非常严峻的运营环境。2009年初全球各国无其是“受灾”最严重的发达国家的经济刺激计划相继出台，全球经济止跌企稳、踏上复苏路，在经济企稳回升的带动下，全球航空旅客周转量、货邮周转量同比增速呈逐月增加态势。

据IATA统计，2010年，全球货运吨公里（FTKs）增长19.4%，收入客公里（RPKs）增长8%，迅速恢复到危机之前水平。2011—2014年，货运稳中有升，客运保持5%以上增长速度。2015—2017年，航空业进入加速发展阶段，FTKs增长率分别达到5.6%、3.6%、9.3%，RPKs增长率分别达到6.5%、7.1%、7.5%。

航空业作为交通运输业的重要组成部分，中长期发展前景看好。

（2）管制放松和航权开放是世界航空运输业发展的趋势

管制放松和航权开放是近年来世界航空运输业发展的重要特点。原来由政府管理的内容，包括市场准入、运力协调、运价形成等，正逐步通过市场手段来主导和分配。

自美国1978年放松管制以来，航空运输业实现了跨越式增长。1995年，美国与加拿大“单一航空市场”启动，目前美国已与世界数个国家签署了“开放天空协定”。1997年，欧盟“单一天空”形成。2008年6月美欧签署开放天空第一阶段协议，其核心内容是实现航线开放，国内开放欧盟成员国航空公司的飞机从欧盟境内任一机场飞往美国任一机场，反之亦然。而此前，欧盟成员国航空公司只能根据本国与美国达成的双边航空协定经营本国往返美国的航线，而不能经营其他欧盟成员国往返美国的航线。2010年6月，欧美签署“开放天空”第二阶段协议，协议最重要的内容是实现欧美航空业的投资开放，同时加强欧美在航空业的监管合作。

中美洲地区目前已基本实现天空完全开放，南美洲与大洋洲地区也已基本形成区域性统一空运市场。亚洲地区航空市场开放虽然略为缓慢，但许多国家和地区对内对外已经实现了不同程度的开放与合作，这种趋势正在随着经济全球化的进程继续发展。2009年12月，日本和美国签署促成日美航线自由化的“开放天空”协议。截至2018年1月，我国共与123个国家签署了航空运输协定，中国民航共开通了784条国际客货航线。

2007年5月22日，中国和美国修改了2004年中美民用航空运输协定议定书，就扩大两国航空运输市场准入达成协议。根据协议，2011年两国航空货运市场已过渡到全面开放。

（3）枢纽运营与航空联盟已成为世界潮流

美国航空运输业的发展经验表明，枢纽运营能够给旅客带来更多的出行目的地和时间选择，能够有效促进航空运输量的增长，提高航空公司的运营效率和运营收益，是一种有效的竞争手段。上世纪九十年代，欧洲的主要航空公司也纷纷向枢纽运营转型。

航空联盟增强了枢纽运营竞争力，能够为枢纽航空公司提供全球性的航空网络，弥补运力不足，突破航空协定限制，共享竞争优势。随着经济全球化和市场竞争的日益激烈，为联合更大的服务网络以满足旅客的需求，航空联盟已成为航空运输业发展的一种必然趋势。航空公司之间的竞争已演变为航空联盟之间的竞争，航空联盟正成为国际航空公司竞争与合作的重要形式。航空联盟的协议内容包括多方面的互惠支持，主要包括：代码共享、向伙伴航空公司旅客提供更多的目的港、更便捷的航班安排、一步到位的订座和登机手续以及更顺畅的中转联程（即“无缝隙”旅行）、共享设施和技术、联合购买、相互认可常旅客计划里程数、以及候机休息室互惠开放等。

星空联盟、天合联盟、寰宇一家为世界上影响最大的三大航空联盟。星空联盟经过十余年的发展，现已成为全球最大的航空公司联盟，拥有28家成员航空公司。联盟成员航空公司涵盖全球五大洲的航线，使星空联盟的全球航空网络更为广泛及完整。星空联盟的庞大飞行航线网涵盖190个国家、1,300个目的地。2005—2017年度，星空联盟八次被国际航空咨询机构“Skytrax”评为“世界最佳航空联盟”。

（4）低成本航空公司快速发展

上世纪70年代，低成本航空公司模式在美国出现，很快吸引了大量旅客，市场份额不断攀升，并席卷了整个欧美航空运输业。为顺应大众化的消费需求，世界各民航强国航空旅行已逐渐从豪华、奢侈为主向大众化、经济型为主转变。

2001年至2015年，全球低成本航空公司整体复合增长速度为16%，份额从2001年的8%快速升至2016年的近30%。目前，北美地区低成本航空份额在30.7%，欧洲市场份额则为近40%，亚太地区低成本航空份额近25%，我国低成本航空份额仅占8.3%，市场普遍认为还有较大增长空间。

我国虽然也出现了包括春秋、中联航在内的低成本航企，但由于体量小、难以跟大型全服务航企争夺优质航线时刻资源等原因，发展较为艰难。目前我国低成本航空份额仍较低，但我国民航市场增速远高于美国及全球。2017年，我国民航运输总周转量全行业完成旅客周转量9,512亿人公里，比上年同比增长13.5%，过去五年，全行业旅客周转量年均增长13.6%。从宏观经济背景、行业发展趋势以及中国居民收入水平来看，国内低成本航空未来将会有很大的市场空间。波音在2015年中国市场展望报告中预测，中国低成本航空市场份额在2020年可提升至15%左右，到2030年有望超过30%。

低成本航空公司的运营模式主要是通过简单的航线结构、服务和渠道降低成本，通过低价优势获取市场份额。尽管低成本航空公司崛起，大大加剧了市场竞争，然而航空大众化服务发展方向得到确立，“面向社会、服务大众”的产业价值得到充分体现。因此，低成本航空公司以性价比优势实现了快速发展，在全球成为不可小觑的力量，成为影响航空业发展的重要因素之一。

（5）技术水平

航空运输亦是技术上最有效率的运输方式之一。根据航空运输行动小组的研究报告，现代化的飞机每100客公里的平均油耗既仅为35升，而新一代飞机（A380和B787）每100客公里的平均油耗则可望降至3升以下。与40年前相比，现代化飞机的航油使用效率提高了70%。此外，现代化空中交通管理系统的应用可以使飞机降低6～12%的油耗，操控系统的改进还可进一步降低飞机2～6%的油耗。

受益于飞机制造及相关技术的发展，航空运输业对环境的影响此长从前有了显著的降低。与40年前的飞机相比，现代化飞机的噪音平均降低了75%；而到2020年时，飞机起飞机降落时制造的噪音则可望再降低50%。现代化飞机的一氧化碳排放量比40年前降低了50%，碳氢化合物及烟雾的排放量则降低了90%。

信息技术在航空运输业得到了日益广泛的应用，极大地提高了航空运输业的运作效率和服务能力，正在逐渐成为航空运输业的重要生产工具和利润来源。

（6）行业影响因素

1）自然灾害、战争、恐怖袭击及不可抗力因素的影响

战争、地区冲突、恐怖袭击、自然灾害、非传统性安全事件等突发事件会对航空运输业产生负面影响，其潜在影响包括航班中断、客运量和收入减少、安全和保险成本上升等。2010年初的冰岛火山爆发以及2011年日本地震、中东北非地区政局动荡以及在许多国家地区出现的极端天气，都在一定程度上影响了航空业的正常运营，2014年马航MH370飞机失联事件更是在短期内对部分低成本航空公司的经营和盈利情况造成了冲击。

2）航空管制的影响

由于天气原因、航空管制、机械故障、旅客因素、飞机调配等原因造成航班延误。由于航空运输涉及部门较多，包括机场、航空公司、空管部门、机场管理部门、海关、边检、卫检、办公室主任、金鹿公务机有限公司的运行效率和服务质量带来一定的影响。

3）高速铁路及其他交通方式的影响

随着整个国民经济的进一步发展，在国内建设更高效、便捷的立体交通网络已经势不可负。高速铁路是国家发展立体交通网络的重要环节，是我国具有战略意义的交通产业，与民航、公路等共同组成我国的综合交通运输体系，但与民航也存在一定竞争关系。虽然高铁的发展将对民航的中短程航线市场产生分流影响，但也会带来的发展机遇。例如，高速铁路的发展有利于航空旅客通过铁路向大型枢纽机场聚集，有助于航空公司枢纽战略的实施。同时高铁技术的发展还有利于改善机场与所在城市地面交通，提高航空运输的便捷程度。高铁全面运营后，部分线路可以支撑航空运输辐中转的模式，一方面，便利乘坐干线航班进行的中转旅客，另一方面，也可以减少支线航班的运营成本。随着我国综合交通运输体系和大型交通枢纽的逐步完善，高铁和民航公然会发挥出各自的特色优势，进入相互促进、相互补充、协调发展、共同建设现代综合交通体系的新阶段。

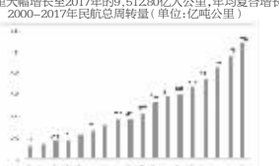
6、国内航空运输业基本情况

（1）行业概况和市场容量

中国是近年来全球航空运输业增长最快的市场之一。世界旅游组织预测，到2020年，中国将成为世界第一大旅游目的地国，中国航空运输业面临着历史性发展机遇。

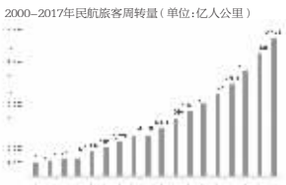
2000—2017年，中国航空运输总周转量从122.50亿吨公里跃升至1,083.08亿吨公里，年均复合增长率高达12.87%；旅客周转量从2000年的970.54亿人公里大幅增长至2017年的9,512.80亿人公里，年均复合增长率达13.52%。

2000—2017年民航总周转量（单位：亿吨公里）



资料来源:Wind资讯

2000—2017年民航旅客周转量（单位:亿人公里）



资料来源:Wind资讯

中国航空运输业的航线数量和航线里程亦有显著发展。截至2017年末，中国民航运营的公共航空运输企业58家，其中全货运公司8家。运输飞机在册3,296架，颁证运输机场229个，定期航班航线4,418条，其中国内航线3,615条（其中港澳台航线96条），国际航线803条。按国复距离计算的航线里程为108.29万公里，按不重