

上海航空股份有限公司

公开发行 20,000 万股 A 股路演公告

经中国证券监督管理委员会证监发行字[2002]99 号文核准，上海航空股份有限公司（以下简称“发行人”）将发行 20,000 万股 A 股。本次发行的股票采用全部向二级市场投资者按市值定价配售的方式发行。

根据中国证券监督管理委员会《关于新股发行公司通过互联网进行公司推介的通知》，本公司定于 2002 年 9 月 18 日（星期三）下午 2:00-6:00 在全景网络（www.p5w.net）进行网上推介活动，同时，为了便于投资者了解发行人和本次发行的有关情况，发行人与主承销商定于 2002 年 9 月 17 日（星期二）下午 3:00-5:00 在上海金茂大厦进行现场路演推介会。

届时，由发行人董事长周赤先生、总经理范鸿喜先生等高级管理人员及相关中介机构参加。

网上路演向所有投资者开放，敬请留意网上路演时间。

上海航空股份有限公司

上海市浦东国际机场内机场大道 100 号

首次公开发行股票

招股说明书

主承销商

国泰君安证券股份有限公司

上海市浦东新区商城路 618 号

发行股票类型：人民币普通股
 发行股数：20000 万股
 发行日期：2002 年 9 月 19 日
 发行方式：全部向二级市场投资者定价配售
 拟上市地：上海证券交易所
 主承销商：国泰君安证券股份有限公司

单位：元

	面值	发行价	发行费用	募集资金
每股	1.00	5.33	0.168225	5.161775
合计	200,000,000	1,066,000,000	33,645,000	1,032,355,000

董事会声明：

发行人董事会已批准本招股说明书及其摘要，全体董事承诺其中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

中国证监会、其他政府机关对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对本发行人股票的价值或投资者收益的实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》等的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

特别提示：

本公司 1999 年、2000 年、2001 年及 2002 年 1-6 月份利润总额分别为 4927 万元、7501 万元、16628 万元和 6657 万元，2000 年利润总额比 1999 年增加 2574 万元，2001 年利润总额比 2000 年增加 9127 万元，主要原因在于：本公司融资租赁的飞机及发动机，原按 15 年计提折旧。根据财政部批准文件，从 2000 年 10 月份起改按 18 年计提，因折旧年限的变更而调增 2000 年度利润总额 1531 万元，调增 2001 年度利润总额 6341 万元，调增 2002 年 1 - 6 月利润总额 4267 万元；本公司高价周转件原按 5 年平均摊销，从 2001 年起改按 6 年平均摊销，因摊销年限的变更而调增 2001 年度利润总额 1025 万元，调增 2002 年 1 - 6 月利润总额为人民币 574 万元。因此，2000 年和 2001 年因飞机和发动机折旧或摊销政策变化增加的利润占两年利润增加额的比例分别达到 59.48% 和 80.71%；2002 年 1 - 6 月因飞机和发动机折旧或摊销政策变化增加的利润占 2002 年 1-6 月利润总额的比例为 72.72%。

特别风险提示：

1、本公司截至 2001 年 12 月 31 日的净资产为 58276 万元，本次新股发行价为每股 5.33 元，预计募集资金 103235.5 万元，发行后净资产将大幅增长，预计发行后净资产收益率下降幅度较大，存在因净资产收益率下降所引致的相关风险。

2、本公司属航空运输企业，资产负债率较高，近三年又一期的资产负债率分别为 89.47%、90.13%、90.72%和 90.59%。本次发行结束后，本公司资产负债率将下降为 78% 左右，但仍属偏高。

3、航空燃油是本公司生产经营所需主要原材料，如果今后燃油价格发生类似 2000 年大幅波动的情况，将直接影响本公司当期收益。

4、1999 年，本公司营业外收入为 1811 万元，投资收益为 913 万元，非经常性损益在利润中所占比例较高；2000 年，本公司非经常性损益占净利润的比例仍然达到 31.65%，报告期内存在利润来源不稳定的风险。

5、本公司流动比率和速动比率较低，且呈逐年下降趋势。本公司每年需支付大额融资租赁和经营租赁承诺支出，并需缴纳相关民航基础设施建设基金，存在较大的短期偿债压力。

6、根据上海市财政部门的批准文件，本公司自 2000 年 1 月 1 日起享受浦东新区内资企业税收优惠政策，所得税减按 15% 缴纳；本公司控股子公司上海航空传播有限公司、上海上航实业有限公司、上海航空进出口有限公司和上海航空国际旅游有限公司在报告期内所得税减按 15% 的缴纳。如果按照 33% 税率计算，本公司 2001 年度的税后利润为 10585 万元。本公司 2002 年及以后年度将按照 33% 的税率缴纳所得税。

7、由于受到机票销售不规范、燃油价格波动、国内两起空难影响人们选择飞机作为出行方式、“9.11”事件导致的飞机保险费用增加和国际旅客人数减少等因素的影响，本公司 2002 年 1-6 月实现净利润 4401 万元，比去年同期下降约 30%，这些因素今后仍可能影响本公司的利润。同时，本公司截止 2002 年 6 月 30 日的应收帐款数额比截止 2001 年 12 月 31 日的应收帐款数额增加 8943 万元，增加幅度为 68.27%，应收帐款增加导致坏帐风险加大。

8、安全是航空公司经营成功的前提条件，恶劣天气、机械故障、人为错误及其他不可抗力事件都将可能对航空公司安全运营构成威胁。美国“9.11”事件对全世界民航运输业造成极大不利影响，旅客较长时期内选择飞机作为旅行工具存在心理压力。我国民航 2002 年 4 月 15 日和 2002 年 5 月 7 日发生的飞机坠毁事件会对当事航空公司产生较为不利影响，而对于其他安全记录良好的航空公司影响甚小。虽然飞机和旅客都有保险，意外产生的损毁对公司的经济影响是有限的，如果类似事件发生在本公司类似航线上，仍将会对本公司的运营及信誉带来不利影响。

招股说明书签署日期：二〇〇二年 九月十二日

目 录

一、释义	1 - 1 - 5
二、概览	1 - 1 - 6
三、本次发行概况	1 - 1 - 9
四、风险因素	1 - 1 - 15
五、发行人基本情况	1 - 1 - 26
六、业务和技术	1 - 1 - 43
七、同业竞争和关联交易	1 - 1 - 75
八、董事、监事及高级管理人员	1 - 1 - 81
九、公司治理结构	1 - 1 - 88
十、财务会计信息	1 - 1 - 96
十一、业务发展目标	1 - 1 - 132
十二、募股资金运用	1 - 1 - 136
十三、发行定价及股利分配政策	1 - 1 - 144
十四、其他重要事项	1 - 1 - 148
十五、董事及有关中介机构声明	1 - 1 - 156
十六、附录和备查文件	1 - 1 - 162

一、 释 义

本招股说明书中，除非文意另有所指，下列简称具有如下特定意义：

本公司或上海航空	指	根据《中华人民共和国公司法》于 2000 年 11 月 1 日注册成立的股份有限公司，全称为上海航空股份有限公司。如在成立之前应用“本公司”时，则假设为该公司已经成立。
发行人	指	本公司，即上海航空股份有限公司。
发起人	指	本公司六家具有独立法人资格的股东单位，即上海联和投资有限公司、中银集团投资有限公司、锦江(集团)有限公司、上海对外经济贸易实业有限公司、上海轻工业对外经济技术合作有限公司和上海汉森进出口有限公司。
控股股东	指	上海联和投资有限公司
本次发行股票	指	本公司此次向社会公开发行 20000 万股 A 股 指 本公司即将发行的每股面值人民币 1 元的普通股股票
民航总局	指	中国民用航空总局
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
主承销商	指	国泰君安证券股份有限公司
元或人民币元	指	中华人民共和国法定货币
美元	指	美利坚合众国法定货币
WTO	指	成立于 1995 年 1 月 1 日，前身为关税与贸易总协定的世界贸易组织。
干线	指	连接首都北京和各省会、直辖市、自治区首府的航线；连接两个或两个以上的省会、直辖市、自治区首府；跨省、自治区的主要城市之间的航线；重要旅游航线。
支线	指	除干线以外的、流量较小的、非主要城市之间的航线。
融资性租赁	指	实质上转移资产的风险与报酬的租赁，采用该方式租入的资产反映在公司报表中，同时确认相应的负债，并计提折旧。
经营性租赁	指	融资性租赁以外的租赁，租入资产不反映在报表中，租赁费列入公司运输成本。
非民航直属航空公司	指	除民航总局直接管辖的 10 家航空公司以外的航空公司，主要为各地政府和部委投资，是中国民用航空业的重要组成部分。

二、概 览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

（一）发行人简介

上海航空股份有限公司前身为国内成立最早的商业性航空公司--上海航空公司，2000年11月1日，经上海市人民政府沪府体改审（2000）030号文批准，由上海航空有限公司整体变更设立，注册资本为52100万元。

本公司股票发行前有六家股东，分别为：上海联和投资有限公司、中银集团投资有限公司、锦江（集团）有限公司、上海对外经济贸易实业有限公司、上海轻工业对外经济技术合作有限公司和上海汉森进出口有限公司。

本公司主要从事国内、国际和地区航空客、货、邮运输及代理，目前共拥有25架飞机，已开通136条营运航线，通达国内48个大中城市和5个国际城市。据民航统计数据，1999-2001年，本公司运输总周转量分别为30317、39322和50590万吨公里，分别位列全民航第9位、第7位和第6位，在非民航直属航空公司中排名第一。

本公司在中国500家最大服务企业及行业企业评价中，列交通邮电业第52位，并被上海市人民政府列为重点扶持的54家大型企业集团之一和首批现代企业制度试点企业之一。本公司先后获得“全国安全先进集体”、“全国质量效益型先进企业”、“上海市质量标兵企业”、“上海市优秀企业”及2000年上海市和全国用户满意企业等荣誉。

（二）主要财务数据

根据安永大华会计师事务所有限公司出具的安永大华业字（2002）第042号审计报告，本公司前三年及最近一期的资产状况和经营业绩如下所示：

1、资产状况

本公司资产负债表（合并报表填列）主要数据如下表所示：

单位：元

项 目	2002年6月30日	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
流动资产	1,167,473,502.60	1,120,094,032.69	1,222,530,187.57	1,191,515,928.43
长期投资	115,846,237.54	113,113,941.20	115,429,146.36	120,582,847.91
固定资产	5,197,525,924.99	5,123,783,086.72	4,172,973,143.24	3,330,987,963.00
无形资产及其他资产	82,613,634.64	19,687,350.14	29,637,474.38	18,185,826.18
资产总计	6,563,459,299.77	6,376,678,410.75	5,540,569,951.55	4,661,272,565.52
流动负债	2,124,102,189.25	2,049,904,388.86	1,641,109,164.07	1,240,287,979.51
长期负债	3,824,657,262.10	3,735,734,688.34	3,355,413,457.08	2,933,354,725.49
负债合计	5,948,759,451.35	5,785,639,077.20	4,996,522,621.15	4,173,642,705.00
少数股东权益	8,616,643.51	8,274,915.34	7,882,741.91	5,587,818.10
股东权益	606,083,204.91	582,764,418.21	536,164,588.49	482,042,042.42
负债及股东权益总计	6,563,459,299.77	6,376,678,410.75	5,540,569,951.55	4,661,272,565.52

2、经营业绩

本公司前三年及最近一期主营业务收入和利润情况（合并报表填列）如下表所示：

单位：元

项 目	2002年1-6月	2001年	2000年	1999年
主营业务收入	1,811,652,435.06	3,501,462,163.77	2,933,548,767.52	2,483,612,815.33
主营业务利润	419,056,412.74	885,713,467.73	675,106,035.47	588,353,754.16
营业利润	63,622,100.61	173,237,821.03	55,758,370.21	24,928,839.16
利润总额	66,568,765.57	166,282,391.09	75,011,979.01	49,265,542.04
净利润	44,011,313.17	138,846,988.73	60,825,799.21	34,630,291.74
净资产收益率	7.26%	23.83%	11.34%	7.18%

（三）本次发行情况

本公司拟向社会公开发行人民币普通股（A股）20000万股，每股发行价格为5.33元。根据安永大华会计师事务所有限公司出具的安永大华业字（2002）第042号审计报告，本公司2001年实现净利润为13885万元，则每股收益为0.2665元，发行市盈率为20倍。

本次发行20000万股共可以募集资金106600万元，扣除发行费用3364.5万元，实际

募集资金 103235.5 万元。

本次发行将采用全部向二级市场投资者定价配售的方式进行，由国泰君安证券股份有限公司牵头组织的承销团采用余额包销方式承销。

（四）募股资金的运用

本次股票发行成功后，扣除各种发行费用后，本公司预计可募集资金 103235.5 万元。2001 年 8 月，本公司先后召开董事会和股东大会，审议通过了募集资金投资项目议案，本公司计划将所得款项用作如下项目：投资 92541.3 万元用于新飞机的引进；投资 1.00 亿元用于浦东机场机库设施的建设；投资 2990 万元用于航空电子商务项目建设。如果实际筹资额不能满足投资需要，则资金缺口由本公司通过贷款等方式自筹解决；对于尚未投入项目的募集资金，本公司将利用有效的金融工具进行安全、稳定的短期投资。

三、 本次发行概况

(一) 本次发行的基本情况

股票种类：	人民币普通股（A股）
股票面值：	1.00元/股
发行股数：	20000万股
发行股数占发行后总股本比例：	27.74%
每股发行价格：	5.33元
预计市盈率：	20倍（按2001年每股收益计算）
发行前每股净资产：	1.16元（截至2002年6月30日）
预计发行后每股净资产：	2.27元（扣除发行费用）

发行方式： 全部向二级市场投资者定价配售

发行对象： 发行对于2002年9月16日持有沪市或深市的已上市流通人民币普通股（A股）股票市值（包括可流通但暂时锁定的股份市值）达10,000元及以上的二级市场投资者（国家有关法律、法规禁止购买的除外），沪、深二级市场投资者都可参加本次发行的申购。申购时，投资者分别使用其所持有的沪市、深市的股票市值。

承销方式： 由国泰君安牵头组织的承销团采用余额包销方式承销

预计实收募股资金： 103235.5万元

(二) 发行费用概算

本次发行预计发行费用总额为3364.5元，包括承销费用、审计费用、评估费用、律师费用、发行手续费用、审核费用、登记托管费等，具体列支情况如下表所示：

费用项目	费用金额（万元）
承销费用	2558.4
审计费用	250
评估费用	85

律师费用	90
发行手续费	373.1
审核费	3
登记托管费	5
费用总计	3364.5

(三) 本次发行的有关当事人

- 1、 发行人： 上海航空股份有限公司
住所： 上海市浦东国际机场内机场大道 100 号
法定代表人： 周 赤
电话： 021 - 62552072
传真： 021 - 62728870
联系人： 夏展敏、徐骏民

- 2、 主承销商： 国泰君安证券股份有限公司
住所： 上海市浦东新区商城路 618 号
法定代表人： 金建栋
电话： 021 - 62580818-429、485
传真： 021 - 62531028
联系人： 曾大成、岳远斌

- 3、 副主承销商： 东方证券有限责任公司
住所： 上海市浦东大道 720 号国际航运大厦 20 层
法定代表人： 肖时庆
电话： 021 - 50367888
传真： 021 - 50366868
联系人： 许 劲

4、 分销商：

国联证券有限责任公司

住所：江苏省无锡市中山路 153 号

法定代表人：范 炎

电话：0510 - 2722321

传真：0510 - 2722321

联系人：张志伟、刘 祯

华夏证券有限公司

住所：北京朝内大街 188 号

法定代表人：周济谱

电话：010 - 65178899

传真：010 - 65185227

联系人：姜 勇、龚 昭

大鹏证券有限责任公司

住所：深圳市深南东路 5002 号

法定代表人：徐卫国

电话：0755 - 2463962

传真：0755 - 2462520

联系人：汤炆炆

华泰证券有限责任公司

住所：南京市中山东路 90 号

法定代表人：张开辉

电话：021 - 68419997

传真：021 - 68816999

联系人：吴怡雯、王洪亮

- 兴业证券股份有限公司
- 住所：福州市湖东路 99 号
- 法定代表人：兰 荣
- 电话：021 - 68419393 - 1018
- 传真：021 - 68419547
- 联系人：张小坚、刘劲林
- 泰阳证券有限责任公司
- 住所：长沙市芙蓉中路 458 号
- 法定代表人：谭载阳
- 电话：021-62258833
- 传真：021-62258833
- 联系人：李 毅
- 南方证券股份有限公司
- 住所：深圳市罗湖区嘉宾路 4028 号
- 法定代表人：沈 沛
- 电话：0755 - 2138078
- 传真：0755 - 2138227
- 联系人：薛永胜、刘大能
- 5、 上市推荐人： 国泰君安证券股份有限公司
- 6、 发行人律师： 方达律师事务所
- 住所：上海市南京西路 1515 号嘉里中心 2202-2207 室
- 法定代表人：黄伟民
- 电话：021 - 52985566
- 传真：021 - 52985577
- 经办律师：黄伟民、周志峰、徐雪松

- 7、 财务审计机构： 安永大华会计师事务所有限责任公司
住所： 上海市昆山路 146 号
法定代表人： 汤云为
电话： 021 - 63070766
传真： 021 - 63243522
经办会计师： 朱蕾蕾、徐 艳
- 8、 资产评估机构： 上海东洲资产评估有限公司
住所： 上海定西路 1279 号名光大厦 2F
法定代表人： 王小敏
电话： 021 - 62251997
传真： 021 - 62252086
经办评估人员： 万祖耀、李启全
- 9、 资产评估确认机构： 上海市资产评审中心
住所： 上海市医学院路 69 号一楼
电话： 021 - 64171252
传真： 021 - 64176098
- 10、 股票登记机构： 中国证券登记结算有限责任公司上海分公司
法定代表人： 王迪彬
住所： 上海市浦建路 727 号
电话： 021 - 58708888
传真： 021 - 58754185
- 11、 收款银行： 中国银行上海市分行
帐号： 044036-81000074268
住所： 上海市中山东一路 23 号
电话： 021-63291979
传真： 021-63296297

本公司与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员及经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

(四) 预计时间表

招股说明书刊登日期：	2002年9月16日
发行公告刊登日期：	2002年9月17日
股票发行日期：	2002年9月19日
申购日期：	2002年9月19日
摇号日期：	2002年9月20日
摇号结果公布日期：	2002年9月23日
收缴股款日期：	2002年9月24日
预计上市日期：	2002年10月11日

四、风险因素

（一）净资产收益率下降引致的风险

本公司 2001 年 12 月 31 日净资产为 5.83 亿元，2001 年净资产收益率为 23.83%。本次股票发行预计实收资金为 10.32 亿元，净资产增幅为 177%左右。在生产经营环境不发生重大变化的情况下，则预计发行当年净资产收益率与 2001 年相比下降幅度较大。如果发行当年经营情况发生不利变化，则实际完成利润会降低，净资产收益率还要降低。因此，本公司存在因净资产收益率下降引致的持续融资困难等风险。

（二）财务风险

本公司 25 架飞机中除 6 架自有外，其余运营飞机均采用融资性租赁或经营性租赁两种方式取得的，其中 9 架采用融资性租赁，10 架采用经营性租赁。采用融资性租赁的飞机作为固定资产列入本公司财务报表中，同时确认相应的负债；而经营性租赁飞机的租费只是反映在当期费用中，不增加公司的债务。融资租赁飞机对本公司增加资本积累是有利的，但造成本公司资产负债率偏高（1999 年末、2000 年末、2001 年末和 2002 年 6 月 30 日资产负债率分别为 89.47%、90.13%、90.72%和 90.59%），不利于本公司持续融资，并对本公司现金流量管理提出较高的要求。如果本公司现金流量预测及相应的融资信贷计划与实际需求出现较大出入，可能会出现某期现金支付困难的情况，进而影响本公司正常经营。

（三）燃油供应价格波动风险

燃油是本公司正常开展经营最重要的原材料之一，近年来，燃料费用占公司营运成本平均为 25%左右，燃油供应成本的高低对本公司的经营业绩有重大影响。本公司现从中国航空油料总公司及其在各地的分公司购买所需燃油，由于中国航空油料总公司对各航空公司供应燃油部分来自国内炼油厂，部分进口，所以国内燃油价格较国际燃油价格相对稳定。但是随着近年来国际市场燃油价格的持续上升，仍在一定程度上影响了国内航空燃油的销售价格。2000 年 1 月份至 2001 年 2 月，平均燃油价格由每吨 2657 元上升至 3553 元，上升幅度达到 33.72%，油耗占本公司总成本的比例也一度上升为 29.65%。如果国际原油价格发生类似上升情况，国内燃油价格仍有上升的可能性，从而增加本公

司运营成本，减少公司盈利。

中国航空油料总公司作为本公司燃油供应商，供应价格受到民航总局的严格管理，国际燃油价格上涨时，其供应价格上涨时间滞后，上涨幅度较低。如 2000 年 1 月 - 9 月，国际市场航空煤油价格上涨了 35.26%，国内市场价格只上涨了 29.84%。而且，2001 年实际油价已经下降，11 月份油价比年初最高时下降幅度高达 31.98%。因此，本公司飞机燃油价格受国际市场石油价格上涨的冲击相对较小。同时，本公司通过加强财务管理，使各项费用成本得到有效控制，在民航 10 项成本指标中处于先进水平，从而可以将燃油价格的上涨造成的损失减至最低。2000 年 10 月，民航总局发布通知，各航空公司可以加价的方式征收燃油附加费，本公司已根据市场情况和实际成本，适时地作出决策。

（四）利润来源不稳定的风险

受 1997 年亚洲金融危机爆发的影响，1998 年我国全民航出现行业性亏损，1999 年航空运输业虽有所回暖，但仍未根本好转。受此影响，本公司报告期内主营业务利润减少，投资收益和营业外收入占净利润的比例偏高。根据安永大华会计师事务所有限公司出具的审计报告，1999 年度本公司实现净利润 3463 万元，其中营业外收入 1811 万元，投资收益为 913 万元，扣除非经常性损益后净利润为 1029 万元；2000 年，本公司非经常性损益占净利润的比例仍然达到 31.65%。尽管本公司 2001 年度调整了对新上海国际大厦股权的会计政策，使本公司 2001 年投资收益变为-939 万元，但报告期内本公司仍存在一定的利润来源不稳定的风险。

（五）短期偿债风险

1999 年末、2000 年末、2001 年末及 2002 年 6 月 30 日，本公司流动比率分别为 0.96、0.74、0.55 和 0.55，速动比率分别为 0.71、0.54、0.37 和 0.37，流动比率和速动比率较低，并且近年呈逐年缓慢下降趋势。本公司每年需要支付大额融资租赁和经营租赁的承诺支出，并且每年还需向民航总局缴纳有关民航建设基金。因此，本公司存在一定的短期偿债风险。

（六）税收风险

根据上海市财政部门的批准文件，本公司自 2000 年 1 月 1 日起享受浦东新区内资企业税收优惠政策，所得税减按 15% 缴纳；本公司控股子公司上海航空传播有限公司、上

海上航实业有限公司、上海航空进出口有限公司和上海航空国际旅游有限公司在报告期内所得税减按 15% 的缴纳。尽管本公司已完成 2001 年度所得税的汇算清缴工作，但本公司不能保证浦东新区内资企业税收优惠政策仍然有效，如果按照 33% 税率计算，本公司 2001 年度的税后利润为 10585 万元，比按照 15% 计算的税后利润减少 3300 万元。本公司 2002 年及以后年度将按照 33% 的税率缴纳所得税。

（七）利润波动风险

制约航空运输企业发展的因素较多，国民经济发展状况、旅游、航空突发事件等都会对航空运输企业运营效益产生影响，因此航空公司利润波动较大，如 1998 年由于亚洲金融危机的影响，全行业出现巨额亏损。就本公司而言，1998 年、1999 年、2000 年和 2001 年分别实现净利润 1342 万元、3463 万元、6083 万元和 13885 万元，增长速度较快；而 2002 年 1-6 月份实现净利润 4401 万元，比去年同期下降约 30%，主要原因在于：2002 年初机票销售很不规范、燃油价格波动、国内两起空难影响人们选择飞机作为出行方式、“9.11”事件导致的飞机保险费用增加和国际旅客人数减少，这些因素今后仍可能影响本公司的利润。同时，由于一年中客流量淡旺季分明，航空公司利润月度分布也具有很大波动性。通常情况下，本公司淡季出现亏损，而旺季利润数额较大，利润月度分布很不均衡。尽管近年本公司利润呈逐年增加的势头，但航空运输企业固有的利润波动情况仍可能在本公司出现，本公司利润存在下调的可能性。

（八）安全风险

安全是航空公司经营成功的前提条件，恶劣天气、机械故障、人为错误及其他不可抗力事件都将可能对航空公司安全运营构成威胁。美国“9.11”事件对全世界民航运输业造成极大不利影响，旅客较长时期内选择飞机作为旅行工具存在心理压力。我国民航 2002 年 4 月 15 日和 2002 年 5 月 7 日发生的飞机坠毁事件会对当事航空公司产生较为不利影响，而对于其他安全记录良好的航空公司影响甚小。虽然飞机和旅客都有保险，意外产生的损毁对公司的经济影响是有限的，如果类似事件发生在本公司类似航线上，仍将会对本公司的运营及信誉带来不利影响。

“9.11”事件后，我国政府进一步加强了航空保安工作，具体措施包括：增加了地面的航空报案措施，增强了机上防护装备与设施，加强了机上保安措施和对民用航空部门内部人员的安全防范工作，完善了民用航空的国内反恐机制等。国际、国内各机场都

加强了安全检查手段，本公司也按照民航总局的规定，加强了飞机上的安全保卫工作。国内空难事故发生后，国务院及相关部门连续召开会议，国务院发出紧急通知，要求在全国范围内立即组织开展安全生产大检查，督促各企业单位重点抓好重点检查和整顿，从制度、措施上有效遏制此类事故的发生。

本公司一贯重视飞行安全，保持了自开业以来无飞行事故的良好记录，并于 1998 年获得上海市交通邮电系统“连续八年实现安全年”企业称号。本公司经过民航总局运行合格审核，已于 1999 年 12 月 21 日获得民航总局颁发的“航空承运人运行合格证”，今后民航总局每年将对承运人的合格性进行持续地监督。本公司将结合“9.11”事件及国内两起空难事故，以公司《运行手册》为基本管理依据，加强和完善安全管理；建立有效的自我审核制度；加强全体员工的专业训练和安全教育；重点加强飞行员队伍和维修队伍的建设；提高运行指挥控制能力；加强对飞行安全方面的技术装备投入，从而从标准化、程序化、人员素质、装备水平等方面来确保航空运输安全。

（九）应收款项的坏账风险

截止 2002 年 6 月 30 日，本公司帐面应收款项金额为 41,400 万元，其中应收账款金额为 21,705 万元，其他应收款金额为 19,695 万元，并且应收帐款数额比去年年底的应收帐款数额增加了 8943 万元，增加幅度为 68.27%。上述应收款项存在坏账的风险。

本公司是按照应收帐款帐龄分析法计提准备的，本公司 1 年以内、1-2 年、2-3 年、3-4 年和 4 年以上坏账准备计提比例分别为 0.3%、5%、10%、15%和 20%。除此以外，本公司为谨慎反映公司资产状况，还对个别应收款项进行分析后计提了特殊准备，计提比例为 50%-100%。同时，本公司考虑到为经营租赁飞机而缴纳的定金具有特殊性，未计提坏账准备。截止 2002 年 6 月 30 日，本公司坏账准备余额为 1022 万元。

（十）行业竞争风险

目前，民航总局对机票价格实行统一管理，但是各种变相的削价竞争现象仍然存在。从发展趋势来看，机票价格会全面放开，从长远讲这对航空运输企业自主灵活经营会有益处，但在有些航空公司缺乏自我制约机制的情况下，在一定时期内也可能会出现票价的过度竞争，从而对本公司业务收入造成一定的影响。同时，2002 年 2 月，民航总局正式宣布以民航总局直属企业中国国际航空公司、东方航空公司和南方航空公司为主组建三大航空运输集团，目前处于实施阶段。三大航空集团组建后，在资产、航线、基地、

飞机等方面的优势增强，对本公司进一步扩大市场份额带来一定压力。

本公司在营销上一贯坚持面向市场的经营理念，并形成了一整套能适应市场变化的营销策略和一支廉洁高效的销售队伍，因而在价格管理方面具有显著优势。一旦机票价格完全放开，本公司就可以充分发挥上述优势，运用各种组合营销策略，使本公司收益最大化。目前，本公司在上海-北京、上海-深圳、上海-广州、上海-成都、上海-西安等主要航线上具有机型、服务水平、品牌等优势，因此在客座率和收益上居行业领先水平，具有较强的竞争力。同时，上海地区航空运输业发展速度历来高于全民航发展速度，尤其随着浦东机场的不断发展，上海将成为亚太航空枢纽港。本公司将充分利用国外航空公司进入上海的契机，加强与国内外航空公司的合作，利用浦东机场的中转优势，不断获得新的客流。

正在实施中的民航直属企业的合并，虽给本公司的发展带来一定的压力，但航空公司最终发展优势取决于机制、体制、核心运行能力以及基地、航线等资源的优化，因此，本公司将抓紧时机，充分发挥已有的在机制、体制及核心运行能力上的竞争优势，迅速扩大经营规模，以稳固本公司在国内民航业中的地位。为了进一步增强本公司竞争能力，本公司已经与国内五家航空公司联合组建了中天航空企业集团，并与中国国际航空公司、南方航空公司在特定航线上签定了代码共享协议，有效实现了本公司市场的延伸。

（十一）汇率波动风险

虽然我国自 1994 年开始实行新的汇率制度以来，人民币汇率一直比较稳定，但是随着我国经济和金融体制的改革，人民币将逐步走向自由兑换，是否会出现较大的波动，本公司难以预测。本公司主要生产运输设备 飞机、发动机及部分航材设备，主要从国外租赁或进口，需要大笔外汇，而本公司的收入大部分以人民币计算。截至 2002 年 6 月 30 日，本公司共有应付飞机融资租赁款 26.14 亿元。因此，如果汇率发生较大波动，可能会增加本公司的汇兑损失，从而会影响本公司的效益。

本公司上述债务大部分为美元债务，另有少量日元债务。长期以来，人民币与美元的汇率比较稳定，因此本公司的美元债务汇率波动风险很小；由于日元债务数额较小，并且将逐步清偿完毕，汇率波动造成的影响有限。同时，本公司十分重视外汇风险管理，不断提高管理人员的金融外汇业务素质，加强对外汇市场信息的收集与分析，及时掌握外汇市场动态，在国家金融政策许可的范围内，利用各种金融工具和手段，适时调整外汇结构，以期最大程度地规避汇率变化可能带来的风险，实现套期保值的目。

（十二）机票价格管制风险

我国机票价格政策主要由民航总局统一制定。90年代以来，国内机票价格曾经实行过不同的管理机制：96 - 97年实行价格的浮动管理，机票价格折扣率不低于70%；97年下半年，曾一度实行价格放开和多等级舱位管理，本公司曾因此获得较大效益，但紧接着98年出现航空公司之间的恶价格竞争，出现全行业亏损，故又恢复价格管制；2000年初，在民航总局的主持下，选择国内108条客运量大的航线，实行按规定价格结算的联营协议。由上可见，民航总局管理下的机票定价方式并不固定，从国际惯例来看，国内机票价格的完全放开是发展的必然趋势。但是，机票价格完全放开、走向市场的时间尚不能合理预测，目前的价格管制政策对于航空公司采取市场化的经营方式有一定限制。

目前，本公司通过不断加强非价格因素方面的投入，提高服务质量，合理规划航线，增加优势航线上的投入，逐步形成优势航班，可以保持较高的客座率。同时，民航总局已在与广州、深圳等连接的航线上实施了多舱位销售政策，这表明民航价格管理制度改革已经起步，机票价格将逐渐放开。本公司将可充分利用先进的营销模式，发挥座位中央控制的优势，采用收益管理方法，实现收益最大化。

（十三）航线经营权限限制的风险

任何国内航空公司任何国内航线上从事客运业务必须取得民航总局的批准，而民航总局主要根据航空公司总部所在基地来确定相应航线权，这种方式有利于国内民航业形成有序竞争、稳步发展的局面。本公司目前拥有上海虹桥和上海浦东两个运营基地，尚没有上海以外的运营基地，在一定程度上限制了本公司新航线的拓展。

本公司目前以上海两个机场为基地，并在北京、广州两个重要城市设置了过夜航站，起到了辅助性基地的作用。根据民航总局2001年2月发布的《关于改革国内航线和航班审批办法的通知》，规定航空公司基地（包括过夜航站）所在省、自治区、地区管理局内的航线、航班和加班、包机安排实行备案制，所以本公司在华东地区内的航线安排具有很大自主权。本公司基地所在地上海将成为航空枢纽中心，要求上海始发的航线覆盖全国绝大多数地区的重要城市，因此为本公司航线拓展带来极大空间。此外，本公司还采用与其他航空公司联合的方式，直接获得其他基地和航线，以有效延伸航线，不断优化航线结构。

（十四）其他行业监管风险

民航总局对航空运输行业进行多方面的监管，除前述航线权、机票价格、燃油价格外，飞机的引进需要民航总局和国家计委的双重审批，公司合法运行所必需的运行合格证、飞机适航证、飞机维修许可证及飞行员、乘务员、签派员和机务维修人员的专业执照，都由民航总局及其地区管理局审核颁发。在上述因素中，对本公司经营决策制约最大的是飞机引进计划。目前民航总局和国家计委是按照“五年规划”和相应的年度计划来审批的，因此不能排除在出现难以预测的市场波动情况下，本公司受到现行计划体制的限制，难以及时调整机队结构，因而在一定时期内影响本公司经营效益。

由于本公司经营策略得当，历次引进飞机所增加的运力都能及时得到消化。本公司编制的“十五”规划期间飞机引进计划，已报民航总局并获得原则同意。根据该计划，本公司“十五”期间飞机运力增长的速度将高于“九五”规划期间的增长速度。同时本公司将在政策许可范围内，通过以老换新的方式，适当增加飞机架数或总座位数。通过以上措施，可以基本满足本公司运力增长需要。对于其他方面的监管，本公司将通过严格管理，确保本公司运行完全符合行业监管机关所颁布的规范，避免影响本公司经营的情况出现。

（十五）营运能力制约的风险

航空公司运营能力的发挥有赖于充足的飞行和维修能力，并受到机场设施和空中交通管制制约。由于飞行员队伍建设周期较长、费用较大，每机配备5套飞行员，且飞行时间有严格限制，所以本公司机队发展速度不仅取决于市场和资本，而且受到飞行员队伍实力的限制。同样，如果本公司维修能力的发展不能满足机队不断增长的需求，也将降低飞机的可利用率，从而影响公司的营运能力。此外，目前国内机场设施和空中管制的的能力相对国际水平尚有差距，也会影响公司营运能力的发挥。

本公司配合机队规模扩大的计划，制定了引进、培养飞行员的详细规划，目前本公司飞行员队伍建设的主要措施有：直接招聘中国民航飞行学院毕业的学生；积极吸收转业飞行员；并多渠道引进合格飞行员。本公司还制定了详尽的飞行员培训计划，充分利用国际和国内飞行训练中心进行训练，并利用计算机辅助训练系统加强飞行员训练。因此，可保证飞行员实力的增长和本公司运力增长相适应。

目前，本公司已经拥有了波音飞机 C3 级定检能力，同时本公司正在浦东维修基地进行两个机位机库的建设，该项目完成后，本公司维修能力和维修等级将会进一步提高。本公司还正在建设高效的运行指挥控制系统，以保证航班运行水平的不断提高。上述措施将极大地提高本公司的营运能力。

（十六）股权变更的风险

目前，相比民航即将组建的三大航空运输集团，本公司在资产规模、飞机架数、运输能力等方面尚处于弱势，尽管近几年本公司保持良好的业绩并能连续现金分红，尤其在航空业处于困境的 1998 年，本公司仍成为少数盈利的航空运输企业之一，如果今后本公司经营业绩大幅下滑，现有股东可能会将一定比例的股权协议转让，存在一定的股权变更的风险，由此可能会对本公司的生产经营造成一定的影响。

1985 年，本公司前身是根据国务院“中央地方投资多元化”政策组建的航空公司，其组建和成立完全符合国家的产业政策。2001 年，国务院批准民航重组方案，中国民航直属航空公司将形成三个大型的航空运输集团，其它航空公司可以在自愿的基础上联合重组成新的航空集团公司或者进入三个航空集团，也可独立自主地发展。本公司有权在国家政策允许的范围内选择自己的发展道路，同样符合国家的产业政策。因此，目前本公司不存在因政策原因被兼并的可能。

本公司近几年的效益好于大多数航空公司，现有股东的大多数自本公司设立时即存在，本公司也以优异的业绩给予了股东良好的回报，现有股东对本公司的发展充满信心，坚决持有本公司股权，不会同意协议转让本公司股权，更不会同意比本公司效益差的航空公司收购本公司。同时，根据有关法律法规的规定，本公司成立于 2000 年 11 月，发起人持有股权自公司成立之日起三年内不得转让。因此，本公司股权结构可以保持相对的稳定。

（十七）其他运输方式的竞争风险

目前我国主要的运输方式有航空运输、铁路运输、公路运输和海上运输，与其他运输方式相比，航空运输增长速度在主要运输方式中名列第一。但是国内尤其是上海周边地区高速公路网络的逐步完善，铁路运行速度的普遍提高，同时由于航空运输价格较高，使得公路运输和铁路运输对航空短途运输构成有力的竞争，造成本公司在 500 公里以内的主要城市间的旅客运输市场上竞争力较小。

本公司始终坚持以干线为主进行运营的目标，大多数航线距离都在 1000 公里以上，如上海至北京、深圳、广州、哈尔滨、西安、昆明、成都、重庆、桂林等。而对于 500 公里以内的主要城市，如杭州、南京、宁波等，由于航空运输难以在这些航线上与其他运输方式进行有效竞争，故本公司对这些航线予以规避。同时，本公司今后将针对那些有一定客流量，而其他交通方式又不太方便的城市，如襄樊、黄山、舟山、安庆等，有计划地开辟支线航空。因此，其他运输方式的竞争，不会对本公司造成根本威胁。

（十八）管理风险

企业发展的根本因素是人的因素，因此企业的激励、约束机制成为稳定和制约管理层的重要方面。国内许多企业，主要是国有企业往往由于激励约束机制的不完善造成大量人员流失以及渎职等现象，从而对企业的发展造成极大影响。特别是在股权机制方面，国外企业，尤其是上市公司可以通过期权、期股等机制将管理层和员工的利益与公司的利益相结合，从而调动企业整体的积极性，而国内由于相关法规方面的不完善，企业在这方面尝试的步伐都迈得不大。如果公司不能制定有效的奖惩机制，将可能影响管理层的运作效率，从而带来管理风险。同时，本公司第一大股东持股比例为 56.26%，存在第一大股东控制的风险。

对此，本公司董事会已经通过了对经理层考核、奖励办法，对于本公司经营管理层稳定及高效运作起着重要作用。作为一家按照现代企业制度设立的股份有限公司，将以规范的信息披露制度和法人治理结构加强管理层运作情况的透明度和股东的参与度，并制定更为完善的管理层及骨干人员奖惩制度；本公司将密切关注国家的政策变化，及时制定和实行包括股权计划在内的奖惩方案，规避相应的管理风险。本公司董事会共有 13 人，来自第一大股东的为 4 人，没有超过半数；同时，本公司制定了《股东大会议事规则》，并根据有关规定建立了独立董事制度，这样可以有效防范大股东控制风险。

（十九）技术风险

随着信息技术的发展，本公司作为提供航空运输服务的传统公司，也日益依赖高速、有效的计算机信息系统进行管理，各种系统的建成及使用，使公司的管理方式、营运效率、服务质量大大提高。但是计算机信息系统固有的不稳定性，核心技术人员的流动性及计算机技术的快速更新换代，如果管理不当，会对本公司业务造成影响。

本公司一贯重视技术投入，先后完成航班信息管理系统（FOC）、快速存取记录器

(QAR)系统、机务维修信息系统、航材信息升级扩容系统以及收益管理系统、网上订票系统等,并指定专人进行维护和管理,结合激励制度将可能产生的风险降至最低。本公司募集资金到位后,将投资建设民航电子商务项目,使公司及时跟踪最新的信息技术,不断完善本公司信息管理系统。

(二十)募股资金投向风险

根据本公司规划,此次股票发行所募集资金主要用于引进飞机,扩大现有机队规模,并适当发展飞机维修业务,以适应本公司业务的发展需要。目前一般预测,国际国内航空运输都进入新的增长周期,但是如果今后若干年出现宏观经济形势的逆转,将可能使新引进的飞机无法产生预期效益。同时,国内飞机维修企业众多,随着中国WTO的加入,本公司浦东维修基地建成后将面临更为激烈的竞争。

航空运输行业复苏一般先于国家经济的全面复苏,目前我国运输总周转量正逐步提高。本公司投资引进的飞机类型大中小相结合,完全符合本公司今后“干线为主、适当发展支线航空”的目标,不会造成运力严重过剩的状况。同时,本公司还将通过科学有效的财务决策,保证投资引进飞机后,仍能保持良好的财务结构,降低公司投资风险。上海目前尚没有波音系列飞机大型维修中心,本公司投资的飞机维修项目,不仅能满足本公司飞机维修需要,而且可能通过国际合作为国内外其他航空公司提供维修服务,在浦东国际机场要建设成为东亚地区重要航空枢纽港的大背景下,该飞机维修项目具有良好的市场前景。

(二十一)加入WTO风险

目前,我国通过努力谈判,已经获准加入世界贸易组织,这将会直接促进我国与各国的商务往来,增加公司的业务机会。但是由于加入WTO后,将对国际航班提出放松管制的要求,国际航班将会大量增加,与我国相联接的国际航空市场将会受到相当程度的挤压。因此从长远发展趋势来说,本公司拓展国际航线业务的难度增加。

中国加入WTO后,航空运输市场的开放程度仍将由各国政府双边协议决定,从目前各国航空市场的开放情况看,一般国内航行权在一定时期内不会完全对外开放,故对本公司国内航空运输市场影响不大。目前,我国飞机、航材、飞机维修市场开放程度已经较高,随着加入WTO后有关关税的降低,将会降低本公司的采购成本。对国际航线而言,加入WTO后,航班数量的增加趋势虽使竞争加剧,但也使本公司申请新的国际航线

成为可能。本公司将认真研究并积极申请，争取进入一些有发展前景的国际航线。同时各航空公司国际航班抵达我国口岸港后，国内段客货集散需求将会增加，而本公司在国内航线具有明显优势，通过与其他航空公司签订联程运输合作协议，将给本公司带来新的业务机会。

五、发行人基本情况

(一) 发行人基本资料

1、基本资料

发行人名称：上海航空股份有限公司

英文名称：Shanghai Airlines Company Limited（缩写为“SAL”）

法定代表人：周 赤

设立日期：2000年11月1日

注册地址：上海市浦东国际机场内机场大道100号（201202）

电 话：021-62558888

传 真：021-62728870

公司网址：<http://www.shanghai-air.com>

电子信箱：IR@shanghai-air.com

2、历史沿革

本公司的前身可追溯至上海航空公司，上海航空公司是为解决上海市航空运输紧张的情况，经上海市人民政府以沪府函（1985）27号文和中国民用航空局以（1985）民航局函字第285号文批准同意，于1985年12月在国家工商行政管理局登记注册成立的我国第一家非民航总局直属航空公司，注册资本为人民币8380万元（实际到位资本为8180万元），其中上海市财政投资比例为73.89%，锦江(集团)有限公司、上海对外经济贸易实业公司、上海轻工业对外经济技术合作公司和上海汉森进出口有限公司合计持有26.11%。上海航空公司成立之初就是一家按公司制运行的国有企业，其成立开创了我国民航投资主体多元化改革的先河，打破了当时民航独家经营的格局。

1995年1月，本公司被上海市政府确定为95家第一批进行现代企业制度综合配套改革试点单位之一，并被上海市人民政府列为重点扶持的54家大型企业集团之一。1997年2月经股东同意，将1994年、1995年的应付利润人民币882万元按比例转作对公司的追加投资（其中200万元用于弥补前述注册资本和实际到位资本之间的差额），注册资本变更为人民币9062万元。1998年，上海市财政出资形成的股权作为投资划转给上海联和投资有限公司，上海联和投资有限公司成为本公司第一大股东，其他股东持股比例不变；同年经股东同意，各股东按原出资比例向公司共同增加资本金人民币10000万元，公司

注册资本增加为 19062 万元。

1998 年 12 月，经上海市人民政府以沪府函<1998>26 号文批准，上海航空公司规范登记为上海航空有限公司，并将工商登记转移到上海市工商行政管理局，注册资本为 19062 万元。1999 年 7 月，经本公司股东会同意，上海联和投资有限公司按照每股 4.65 元的价格单方增资 10000 万元，增加注册资本 2150 万元；同年上海联和投资有限公司将所持有的本公司 4301 万股权转让予中银集团投资有限公司，本公司股东变为六家，该转让已经民航总局和上海市外资委批准；2000 年 2 月，安永大华会计师事务所有限公司出具华业字（2000）第 464 号验资报告；2000 年 8 月进行了工商登记变更，注册资本为 21212 万元。

2000 年 10 月 25 日，经上海市人民政府以沪府体改审（2000）030 号文《关于同意设立上海航空股份有限公司的批复》、上海市外国投资工作委员会以沪外资委批字（2000）第 1197 号《关于上海航空有限公司转制为上海航空股份有限公司的批复》和中国民用航空总局以民航政法函[2000]744 文《关于同意上海航空有限公司变更设立为上海航空股份有限公司的批复》批准，上海航空有限公司整体变更为上海航空股份有限公司。根据安永大华会计师事务所有限公司出具的审计报告，截至到 2000 年 9 月 30 日，上海航空有限公司经审计的净资产为 52100 万元，按照 1：1 的比例折成本公司等额股本。2000 年 11 月 1 日在上海市工商行政管理局办理变更登记，注册资本为 52100 万元。本次股票发行前，各股东持股数量和比例如下表所示：

股东名称	持股数量（股）	持股比例
上海联和投资有限公司	293,114,600	56.26%
中银集团投资有限公司	105,658,800	20.28%
锦江（集团）有限公司	65,020,800	12.48%
上海对外经济贸易实业有限公司	35,532,200	6.82%
上海轻工业对外经济技术合作有限公司	10,836,800	2.08%
上海汉森进出口有限公司	10,836,800	2.08%
合计	521,000,000	100.00%

本公司自 1998 年以来股本和股东发生过四次变更，而管理层未受到变更的影响，有效保证了本公司经营策略和管理的连续性。同时本公司一直以航空客货邮运输及代理作为主营业务，历次变更本公司均未进行任何资产和业务的剥离，也未进行资产出售、收购兼并等有关资产重组行为，主营业务亦未发生任何变化，因此本公司业务经营保持了良好的连续性。1998 年和 1999 年本公司股东两次现金增资，有效补充了本公司的流动资

金，增强了本公司的资金实力和进一步扩张机队规模的潜力，也提高了本公司抵抗风险的能力和盈利能力，为本公司今后业务的进一步发展和运力的增长奠定了坚实的基础。

3、验资及审计情况

(1) 历次验资情况

1997年2月4日，经公司董事会第十二次会议的决议，将公司1994年度和1995年度利润共计人民币8,820,160.31元不作现金分配，转增为资本，实收资本增至人民币90,619,003.73元。已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字(98)第319号验资报告。

1998年2月18日经公司董事会第十三次会议的决议，由公司现股东按原出资比例向公司增加投资人民币100,000,000.00元，实收资本增至人民币190,619,003.73元。已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字(99)第353号验资报告。

1999年7月12日公司董事会第二届一次会议的决议，上海联和投资有限公司单方增加投资人民币100,000,000.00元，其中增加实收资本为人民币21,505,376.00元，增加资本公积为人民币78,494,624.00元，实收资本变更为人民币212,124,379.73元。同时，投资方上海联和投资有限公司将所持有公司的20.28%股权转让给中银集团投资有限公司。已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字(2000)第464号验资报告。

2000年10月25日，上海市人民政府以沪府体改审(2000)030号文，批准同意上海航空有限公司整体变更为上海航空股份有限公司。截至2000年9月30日，本公司净资产为52100万元，故整体变更为股份公司后，股本总额为52100万元。股份公司成立后，各股东持股比例不变。已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字(2000)第1190号验资报告。

(2) 审计情况

本公司聘请安永大华会计师事务所有限公司作为本次发行上市的审计机构。以2000年9月30日为审计基准日，安永大华会计师事务所有限公司对本公司前三年及最近一期的财务报告进行了审计，出具了华业字(2000)1206号审计报告。根据该审计报告，本公司截至到2000年9月30日净资产为52100万元，按照1:1的比例折为股份公司等额股本。

2001年7月25日，安永大华会计师事务所有限公司以2001年6月30日为审计基准日，对本公司1998年、1999年、2000年及截至2001年6月30日的财务数据进行审计，

出具了华业字（2001）1012号审计报告。

2002年1月25日，安永大华会计师事务所有限公司对本公司1999年、2000年及2001年财务数据进行审计，出具了华业字（2002）第064号审计报告。2002年7月31日，安永大华会计师事务所有限公司对本公司截止2002年6月30日的财务数据进行审计，出具了安永大华业字（2002）第042号审计报告。

4、资产权属变更情况

（1）商标

1994年，本公司在国家工商行政管理局商标局进行了“红底白鹤”航徽的注册登记，该商标注册前后一直为本公司（包括控股子公司）使用。本公司商标目前获得了第35类、第39类和第37类的注册，注册号分别为772507、773842和776343，批准的服务项目主要包括空中运输、货运运输、旅客运输、广告和飞机维修等。2000年1月1日，上海市工商行政管理局以上海工商[2000]31号文件，认定本公司使用的“红底白鹤”航徽为上海市著名商标。

2000年12月7日，国家工商行政管理局出具“核准变更商标注册人名义及地址证明”，核准本公司注册号为772507、773842和776343的商标注册人变更为上海航空股份有限公司，地址变更为上海市浦东国际机场内机场大道100号。

（2）土地使用权

目前，本公司以出让方式取得的土地主要包括本公司虹桥基地所在地、浦东基地所在地和本公司北京办公场所所在地。虹桥基地所在地房地产权证为沪房地长字（2000）第028250号；浦东基地所在地包括本公司机务维修区、行政办公区A区和B区，房地产权证分别为房地市字（2001）第004427号、房地市字（2001）第004425号和房地市字（2001）第004426号；北京办公场所所在地房地产权证为京顺国用（2001出）字第0189号。本公司律师认为上述土地使用权不存在产权纠纷或潜在纠纷的情形。

（3）特许经营权及主要运营设备

目前，国内对航空运输企业实行许可证管理制度，本公司已获得新的公共航空运输企业经营许可证（民航运企字第019号）、航空承运人运行合格证（编号：CSH-A-009-HD），充分保证了本公司的正常运营。同时，本公司全部租赁或购买飞机的合同当事人已同意变更合同主体为股份公司。

5、员工及社会保障情况

本公司现有在册员工总数为 2798 人，员工的专业分工、技术职称、年龄和学历分布如下：

(1) 专业分工

分 工	人 数	占员工总数的比例(%)
管理人员	207	7.40
受聘专业技术人员	286	10.22
飞行员	281	10.04
乘务员	390	13.94
安全员	27	0.96
机务维修人员	471	16.83
销售人员	578	20.66
财务人员	225	8.04
其他人员	333	11.90
合 计	2798	100.00

(2) 技术职称分布

技术职称	人 数	占员工总数的比例(%)
高级职称	48	1.72
中级职称	278	9.94
初级职称	675	24.12
其 他	1797	64.22
合 计	2798	100.00

(3) 学历分布

学 历	人 数	占员工总数的比例(%)
硕士以上	71	2.54
本科	564	20.16
大专	851	30.41
高中或中专	1142	40.81
初中	170	6.08
合 计	2798	100.00

(4) 年龄分布

年龄区间	人 数	占员工总数的比例(%)
25 岁以下	881	31.49
25 - 30 岁	643	22.98
31 - 40 岁	627	22.41
41 - 50 岁	494	17.66
51 岁以上	153	5.47
合 计	2798	100.00

合同及有关规定参加了上海市规定的养老保险、医疗保险、失业保险等社会统筹。2000年12月开始，本公司开始执行上海市新的医改方案，并根据实际情况参加了市总工会的住院补充医疗保险。本公司内部建立了职工补充医疗基金，为职工形成了多层次的医疗保障。

本公司目前共有离退休人员 71 名，已经全部按照有关规定，参加了社会养老保险和医疗保险。

6、独立经营情况

本公司成立之初即实行公司化的运营模式，股份公司成立后建立了规范的法人治理结构，股东大会、董事会、监事会和经理层的运作正常；公司设立了生产、经营管理所必需的职能部门，在业务、资产、人员、机构、财务上完全与股东分开，具有独立完整的业务和面向市场的自主经营能力，拥有完整的供应、生产和销售系统；本公司已按照规定制定了股份有限公司财务会计制度，并按照《公司法》和《上市公司章程指引》的要求制定了股份公司章程。

(二) 股东基本情况**1、主要股东情况****(1) 上海联和投资有限公司**

上海联和投资有限公司目前持有本公司股份 29311.46 万股，占本公司总股本的比例为 56.26%，为本公司第一大股东。上海联和投资有限公司是 1994 年 9 月经上海市计委批准成立的国有独资有限责任公司，注册资本为 16.1 亿元。该公司为一家投资性公司，主要经营范围是投资重要基础设施建设、技术改造、高科技、农业、房地产项目及其他相关项目的投资业务、咨询代理业务、代购代销业务、信息研究和人才培养等业务。

经上海上审会计师事务所有限公司审计，截至 2001 年 12 月 31 日，上海联和投资有限公司拥有总资产 29.17 亿元，净资产为 21.58 亿元；2001 年度实现净利润 8394 万元。截至 2001 年 12 月 31 日，上海联和投资有限公司对外投资金额为 17.4 亿元，占其净资产的比例为 80.63%。

（2）中银集团投资有限公司

中银集团投资有限公司目前持有本公司股份 10565.88 万股，占总股本比例为 20.28%，为本公司第二大股东。中银集团投资有限公司系中国银行注册于香港的境外法人，成立于 1984 年 12 月，原名为中国建设投资（香港）有限公司，1993 年 5 月变更注册为中银集团投资有限公司，注册资本为 2 亿港元。目前，中国银行（代理人）有限公司、中南银行（代理人）有限公司和南洋商业银行（代理人）有限公司作为中国银行总行的代理人分别持有中银集团投资有限公司股权 99.9%、0.05%和 0.05%，因此中银集团投资有限公司实际股东为中国银行总行。中银集团投资有限公司主要从事港澳地区和中国内地多种形式的投资，并进行投资管理。

截至 2001 年 12 月 31 日，中银集团投资有限公司拥有总资产 98.23 亿港元，净资产为-12.28 亿港元（含提取的投资拨备 49.51 亿港元）；2001 年度实现净利润 23256.74 万港元，以上数据未经审计。

（3）锦江（集团）有限公司

锦江（集团）有限公司目前持有本公司股份 6502.08 万股，占本公司总股本比例为 12.48%，为本公司第三大股东。锦江（集团）有限公司成立于 1984 年 3 月，注册资本为 12.57 亿元，为国有独资有限责任公司，主要经营范围是企业投资及管理，办公场所的租赁，旅馆设备，游乐配套服务、咨询等。

经上海上会会计师事务所有限公司审计，截至 2001 年 12 月 31 日，锦江（集团）有限公司总资产为 98.02 亿元，净资产为 40.29 亿元；2001 年度实现净利润 6139.71 万元。

（4）上海对外经济贸易实业有限公司

上海对外经济贸易实业有限公司目前持有本公司股份 3553.22 万股，占本公司总股本的比例为 6.82%。上海对外经济贸易实业有限公司是一家国有独资的有限责任公司，注册资本为 2640 万元，主要经营范围是：自营和代理除国家统一联合经营的十六种出口商

品和国家实行核定公司经营的四十四种进口商品以外的商品和技术进出口业务；开发“三来一补”；进料加工业务；经营对销贸易、转口贸易、钢材、有色金属、生铁、塑料、木材工业消费品外转内。

经上海高科会计师事务所有限公司审计，截至 2001 年 12 月 31 日，上海对外经济贸易实业有限公司拥有总资产 5.64 亿元，净资产为 0.70 亿元；2001 年度实现净利润 302 万元。截至 2001 年 12 月 31 日，上海对外经济贸易实业有限公司对外投资金额为 1.14 亿元，占其净资产的比例为 163.86%。

2、其他股东情况

(1) 上海轻工业对外经济技术合作有限公司

上海轻工业对外经济技术合作有限公司目前持有本公司股份 1083.68 万股，占本公司总股本的比例为 2.08%。上海轻工业对外经济技术合作有限公司成立于 1998 年 11 月，为国内合资有限责任公司，注册资本为 6000 万元。主要经营范围是：承包轻工业对外工程、项目、三来一补和利用外资业务；经营机械设备及国内商品批发零售（除国家专项规定外）；国际劳务合作；承接对外项目技术咨询、技术服务、产品加工、仓储及其他业务。

经上海瑞理税务师事务所审计，截至 2001 年 12 月 31 日，上海轻工业对外经济技术合作有限公司拥有总资产 2.91 亿元，净资产为 2.39 亿元；2001 年度实现净利润 1297 万元。截至 2001 年 12 月 31 日，上海轻工业对外经济技术合作有限公司对外投资金额为 1.56 亿元，占其净资产的比例为 65.3%。

(2) 上海汉森进出口有限公司

上海汉森进出口有限公司目前持有本公司股份 1083.68 万股，占本公司总股本的比例为 2.08%。上海汉森进出口有限公司成立于 1982 年 1 月，是一家国有独资的有限责任公司，注册资本为 6589 万元，主要经营范围是：各类手帕、针棉制品及原辅料，服装服饰，染化料，建筑装潢材料，机电设备，五金交电，汽车配件，日用百货、家化用品，化工产品，轻工及文化用品，包装设计、实业投资、外经贸部批准的进出口业务及上述范围内的咨询服务，开展对外劳务合作业务，向境外派遣工程、生产及服务行业的劳务人员。

经上海公正会计师事务所有限公司审计，截至 2001 年 12 月 31 日，上海汉森进出口有限公司拥有总资产 5.86 亿元，净资产为 0.88 亿元；2001 年度实现净利润 129 万元。

3、工会或职工持股会持股情况

本公司和股东单位均没有工会或职工持股会直接或间接持有本公司股份。

4、主要股东重要承诺

本公司第一大股东上海联和投资有限公司，已于 2000 年 11 月 5 日与本公司签定了《非竞争协议》。参见本招股说明书“七、同业竞争与关联交易（一）同业竞争”部分。

本公司律师在为本次发行上市出具的《法律意见书》中指出：经核查及股东确认，发行人股东持有的股份不存在质押的情况。

5、发行前后股本结构

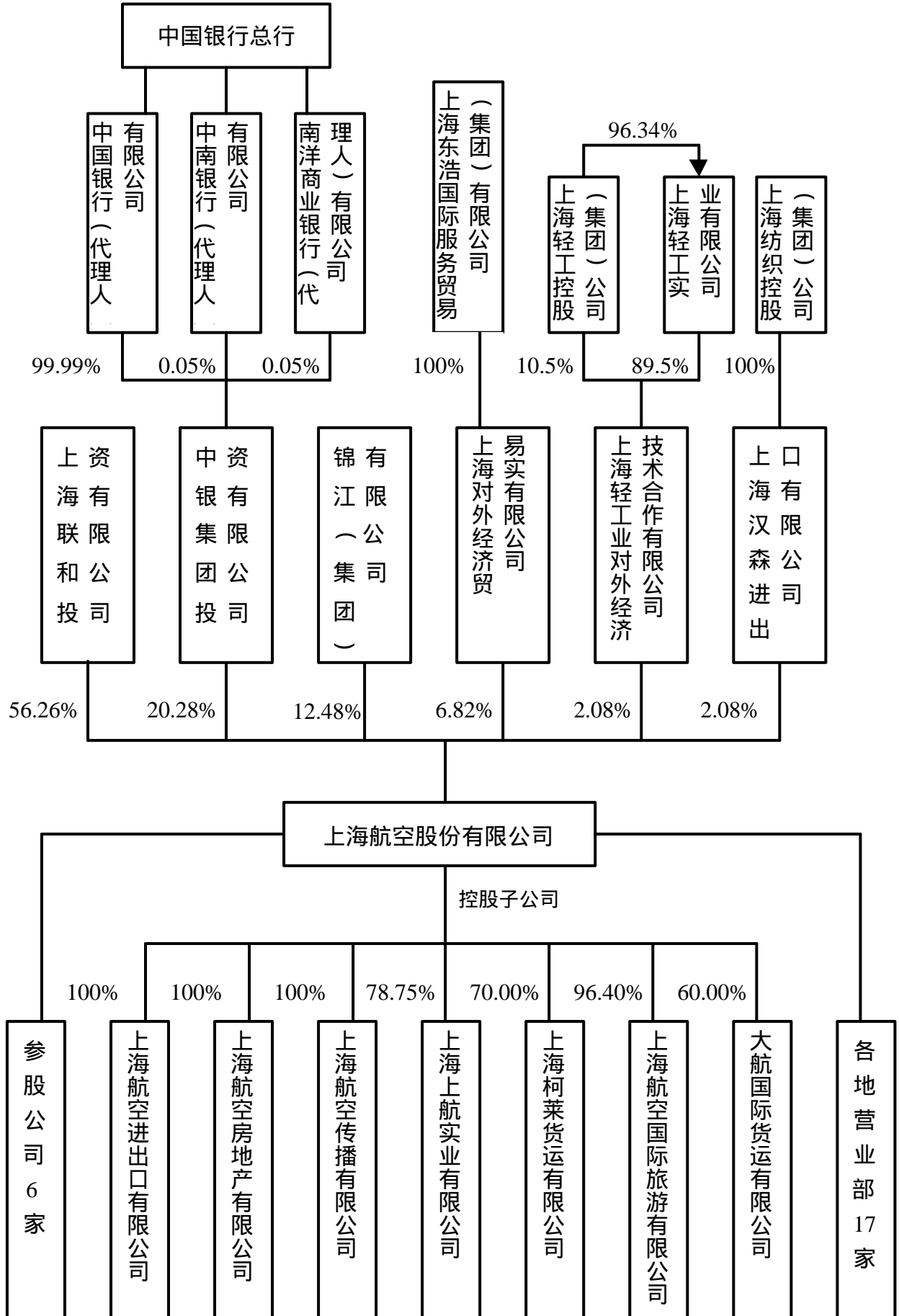
根据本公司股东大会决议，本次拟向社会公众发行 20000 万股，发行前后股本结构如下表所示：

股东名称	股份类别	发行前		发行后	
		持股数（股）	比例	持股数（股）	比例
上海联和投资有限公司	国有法人股	293,114,600	56.26%	293,114,600	40.66%
中银集团投资有限公司	外资法人股	105,658,800	20.28%	105,658,800	14.65%
锦江（集团）有限公司	国家股	65,020,800	12.48%	65,020,800	9.02%
上海对外经济贸易实业有限公司	国有法人股	35,532,200	6.82%	35,532,200	4.93%
上海轻工业对外经济技术合作有限公司	国有法人股	10,836,800	2.08%	10,836,800	1.50%
上海汉森进出口有限公司	国有法人股	10,836,800	2.08%	10,836,800	1.50%
社会公众	社会公众股	0	0	200,000,000	27.74%
合计	-	521,000,000	100.00%	721,000,000	100.00%

（三）组织结构

1、组织结构图

目前，本公司组织结构图如下所示：



2、本公司股东实际控制人情况

本公司所有股东中，上海联和投资有限公司和锦江（集团）有限公司为上海市国有资产授权经营单位，其他股东的实际控制人如下所示：

（1）中银集团投资有限公司实际控制人情况

如前所述，中银集团投资有限公司实际控制人为中国银行总行。中国银行成立于1912年，是中国历史最为悠久的银行。中国银行被英国《银行家》杂志评选为资本实力最雄厚的国际大银行之一；连续12年被美国《财富》杂志评选为世界500强大企业。主要管理人员包括刘明康、孙昌基、刘金宝等。截止2001年12月31日，中国银行资产总额已达33616.19亿元人民币，净资产2184.20亿元人民币。当年实现税前利润79.08亿元人民币，居国内同业之首。

（2）上海对外经济贸易实业有限公司实际控制人情况

上海对外经济贸易实业有限公司为上海东浩国际服务贸易（集团）有限公司持股100%的子公司。上海东浩国际服务贸易（集团）有限公司成立于1997年11月，注册资本为51813万元；主要管理人员为黄耀文和戴柳等。目前，该公司是上海市国有资产授权经营单位，也是上海市政府重点扶持的54家国有大型企业集团之一，主营从事涉外人力资源、广告、展览、物流、国际贸易、资产经营等业务。经上海上审审计事务所审计，截止2000年12月31日，其总资产为33.21亿元，净资产为7.12亿元；2000年度实现利润8531万元。

（3）上海轻工业对外经济技术合作有限公司实际控制人情况

由组织结构图可见，上海轻工业对外经济技术合作有限公司实际控制人为上海轻工控股（集团）公司。上海轻工控股（集团）公司成立于1995年12月，注册资本为36.66亿元；主要管理人员为张立平和凌宝亨等。目前，该公司为上海市国有资产授权经营单位。经上海东亚会计师事务所审计，截止2001年12月31日，其总资产为428亿元，净资产为114亿元。

（4）上海汉森进出口有限公司实际控制人情况

由组织结构图可见，上海汉森进出口有限公司实际控制人为上海纺织控股（集团）

公司。上海纺织控股（集团）公司成立于 1994 年 5 月，注册资本为 64.29 亿元；主要管理人员为朱匡宇和李克让等。目前，该公司为上海市国有资产授权经营单位。经上海市公正会计师事务所审计，截止 2001 年 12 月 31 日，其总资产为 369.81 亿元，净资产为 77.66 亿元。

3、主要股东控股和参股公司情况

（1）上海联和投资有限公司控股和参股公司情况

本公司控股股东控股或参股公司也构成本公司关联方，本公司控股股东上海联和投资有限公司是一家投资公司，控股参股公司为 30 家。本公司控股股东主要投资公司情况如下：

1) 上海市信息投资股份有限公司是为加快上海信息港建设，在上海市政府支持下，由上海投资业、电信业、广电业和信息产品制造业的著名企业联合发起设立的以信息产业为主的专业性投资公司。该公司注册资本为 37500 万元，上海联和投资有限公司持有 34.67% 的股份，为其第一大股东。经大华会计师事务所有限公司审计，上海市信息投资股份有限公司截至 2001 年 12 月 31 日的总资产为 158,401 万元，净资产为 91,138 万元；2001 年度实现净利润 2528 万元。

2) 中国网络通信有限公司是中国新一代电信运营商，承担建设与运营中国高速互联网络示范工程——中国网通公用互联网，是新一代开放的 IP Over DWDM 全光纤电信网络。该公司注册资本为 20000 万元，上海联和投资有限公司持有 25.00% 的股份，为其第一大股东。中国网络通信有限公司截至 2002 年 6 月 30 日的总资产为 1,207,539 万元，净资产为 166,473 万元，未经审计。

3) 上海联创投资有限公司和上海联创投资管理有限公司的核心业务是风险投资管理，主要投资对象为具有高速增长潜力的中国高科技企业，投资领域包括信息技术、生物医药、环境保护与新材料等，旨在通过商业化运作、专业化管理及个性化服务，帮助创业企业实现价值最大化，帮助投资者实现收益最大化。上海联创投资有限公司和上海联创投资管理有限公司注册资本分别为 14,795.6 万元和 1000 万元，上海联和投资有限公司对上述两公司持股比例都为 50%，为其第一大股东。上海联创投资有限公司截至 2001 年 12 月 31 日的总资产为 15,171 万元，净资产为 13,721 万元；上海联创投资管理有限公司总资产为 1077 万元，净资产为 370 万元，未经审计。

（2）中银集团投资有限公司控股和参股公司情况

1)中银（宁波）电池有限公司成立于1993年9月，注册资本为1500万美元，中银集团投资有限公司持股51%。该公司主要经营电池及家用电器制造。经宁波科信会计师事务所审计，截止2001年12月31日，该公司总资产为人民币39000万元，净资产为22279万元；2001年实现利润5746万元。

2)丰民投资有限公司为1982年成立于香港的公司，注册资本为1000万港元，中银集团投资有限公司持有100%的股权。该公司主营投资控股。经戴江会计师事务所审计，截止2001年12月31日，该公司总资产为21721万港元，净资产为2226万港元；2001年实现利润-0.09万港元。

3)嘉国投资有限公司为1992年成立于香港的公司，注册资本为10000万港元，中银集团投资有限公司持有100%的股权。该公司主营投资控股。经戴江会计师事务所审计，截止2001年12月31日，该公司总资产为185630万港元，净资产为-8397万港元；2001年实现利润-6099万港元。

（3）锦江（集团）有限公司控股和参股公司情况

锦江（集团）有限公司投资控股公司较多，主要控股公司为锦江国际管理公司、锦江饭店、和平饭店、锦江汽车公司、锦江集团财务公司、锦江房地产公司、新锦江股份有限公司、虹桥宾馆及银河宾馆等，上述公司主要从事酒店、餐厅、商场、汽车服务等业务。

（4）上海对外经济贸易实业有限公司控股和参股公司情况

上海对外经济贸易实业有限公司主要投资公司包括上海国际房产有限公司、上海国际贸易中心有限公司、上海浦东对外贸易实业有限公司和上海外贸进口汽车配件有限公司，上述公司经营范围涉及房地产、综合服务、汽车配件等。

4、本公司控股子公司情况

本公司共有控股子公司7家，其财务数据均经安永大华会计师事务所有限公司审计。各控股子公司基本情况如下：

(1) 上海航空国际旅游有限公司

上海航空国际旅游有限公司成立于 1986 年，注册资本为 614 万元，其中本公司所占权益比例为 96.4%。该公司主要经营范围是国际国内旅游、跨省市客运、公民出国旅游代办，位居国内旅游公司 100 强之列，是拥有从事国际旅游资格的一类旅行社，目前位居上海前十位。该公司是本公司主要旅游代理人，为公司提供稳定的客源，总经理为李铁民。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 7030 万元，净资产 1993 万元；2001 年实现利润总额 306 万元，净利润 252 万元。

(2) 上海航空进出口有限公司

上海航空进出口有限公司成立于 1988 年 10 月，注册资本为 780 万元，其中本公司所占权益比例为 100%。该公司主要经营范围是自营和代理各类商品及技术的进出口业务，经营进料加工和“三来一补”业务，开展对销贸易和转口贸易。1998 年和 1999 年分别列全国进出口额 500 强第 132 位和 275 位；上海地区进出口额排名第 25 位和 47 位，总经理为乐鸿明。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 3271 万元，净资产 1241 万元；2001 年实现利润总额 110 万元，净利润 84 万元。

(3) 上海航空传播有限公司

上海航空传播有限公司成立于 1996 年，注册资本为 266 万元，其中本公司所占权益比例为 100%。该公司主要为本公司提供机上杂志、音像制品等配套业务，同时从事其他的广告业务，本公司业务量占到其总业务量的 40% 以上，该公司总经理为李铁民。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 763 万元，净资产 505 万元；2001 年实现利润总额 86 万元，净利润 73 万元。

(4) 上海柯莱货运有限公司

上海柯莱货运有限公司成立于 1997 年 10 月，注册资本为 500 万元，其中本公司出资 350 万元，出资比例为 70%。该公司主要经营范围是二类航空货运销售代理、货物运输、航空地面服务，一类货运代理、仓储等，是本公司最大的货运代理之一，该公司总经理为任海平。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 1105 万元，净资产 1002 万元；2001 年实现利润总额 217 万元，净利润 143 万元。

(5) 上海航空房地产有限公司

上海航空房地产有限公司成立于 1992 年 11 月，注册资本为 1617 万元，其中本公司所占权益比例为 100%。该公司成立目的是为本公司建设一些基础设施，同时参与了房地产项目的开发。本公司考虑到行业风险及现实情况，为了达到主业集中的目的，将考虑逐步退出该行业，从 1999 年开始，该公司没有再承揽新业务，只是对现有项目进行了消化和清理。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 2414 万元，净资产 1859 万元；2001 年实现利润总额 143 万元，净利润 131 万元。2002 年 5 月份开始，该公司已按照法律规定进入清算程序。

(6) 大航国际货运有限公司

大航国际货运有限公司为 1993 年本公司与香港正大企业船务有限公司共同投资成立的中外合资企业，注册资本为 116 万美元，其中本公司出资 69.6 万美元，出资比例为 60%。2002 年 4 月，该公司同比例增资至 194.18 万美元。该公司主要承办海运、空运进出口货物及展品的国际运输代理业务，1995 年经民航总局批准获得一级航空运输代理经营权，1996 年经民航总局华东管理局批准获得国内航空运输代理经营权，1998 年经外经贸部批准获得海上国际货物运输代理经营权，目前是公司主要货运代理，公司总经理为顾杰。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 4345 万元，净资产 1895 万元；2001 年实现利润总额 134 万元，净利润 89 万元。

(7) 上海上航实业有限公司

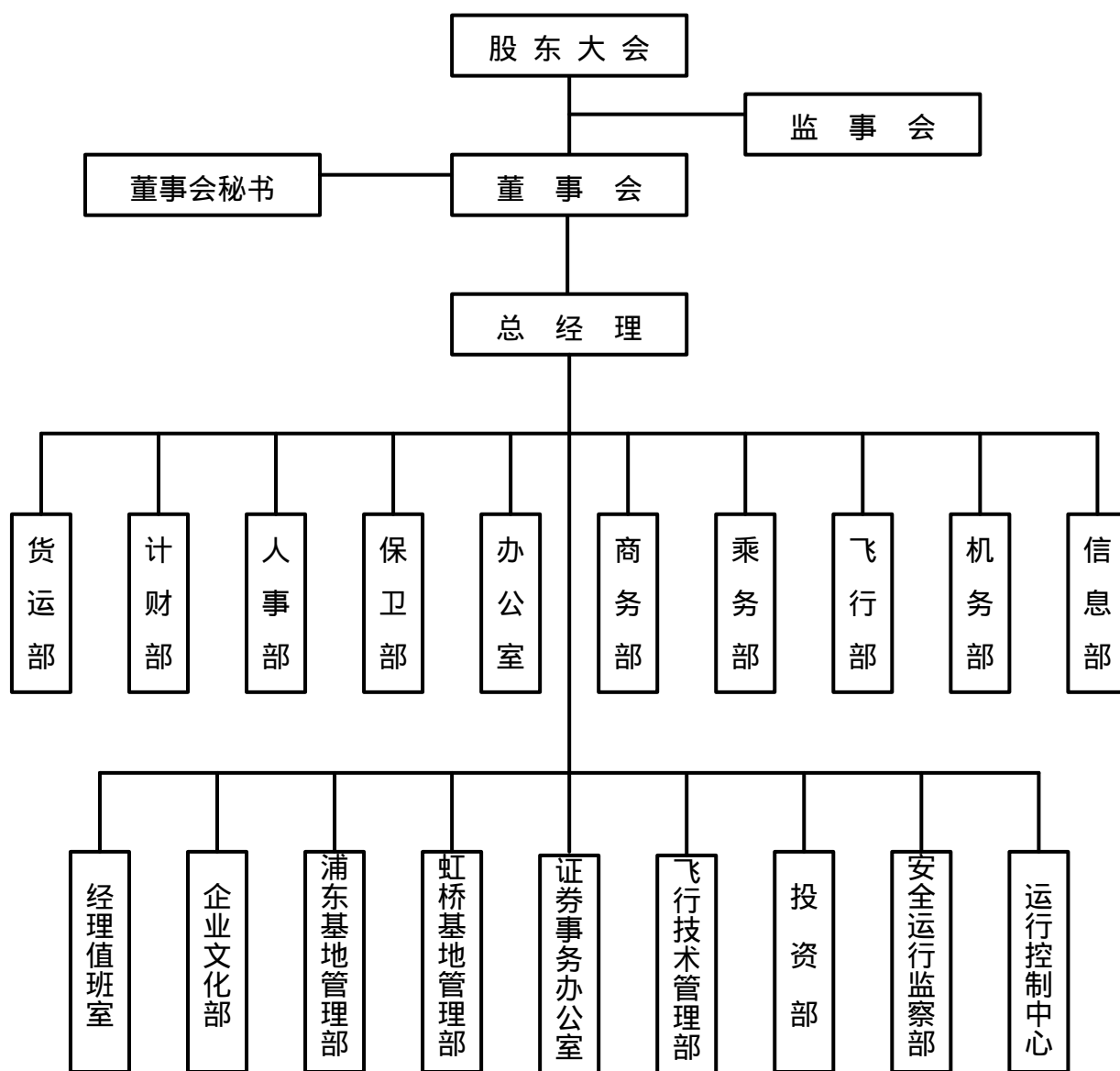
上海上航实业有限公司成立于 1993 年 12 月，注册资本为 400 万元，其中本公司出资比例为 78.75%。该公司主要经营范围是副食品、针纺织品、汽车配件、建筑五金和劳动服务等，公司总经理为阮祖瑞。截至 2001 年 12 月 31 日，该公司拥有总资产 712 万元，净资产 625 万元；2001 年实现利润总额 117 万元，净利润 117 万元。

3、参股情况

本公司目前主要参股 6 家公司，持股比例都在 20% 以下，包括中国民航信息网络股份有限公司、上海新上海国际大厦有限公司、上海陆海空交通发展有限公司、上海国际信托投资公司、软中信息技术有限公司和四川航空股份有限公司。

4、内部组织结构及主要职能部门情况

(1) 内部组织机构图



(2) 主要职能部门情况

本公司的职能部门分为综合管理和运行系统两部分，办公室、计财部、人事部、信息技术部、企业文化部、保卫部、安全运行监察部、飞行技术管理部和证券事务办公室组成公司综合管理部门；飞行部、乘务部、机务部、商务部、货运部、运行控制中心、经理值班室、虹桥基地管理部、浦东基地管理部组成公司运行部门。各部门具体情况如下：

部 门	职 能
办公室	负责规范公司的办公秩序及行政事务管理；负责公司重要（项目和业务）活动的组织、协调。
计划财务部	负责公司经营计划的制定，预算管理、会计核算和财务管理工作；负责公司飞机（含发动机）选型、引进工作，重要涉外合同的审核、签署；负责公司筹资和投资工作。
证券事务办	主管公司有关证券信息披露、公司资本市场融资、与有关部门中介机构联系等业务。
人事部	根据公司的人力资源政策，吸引、保留、激励和开发公司的人力资源，使雇员的素质、数量与公司发展相一致，并满足业务部门的需要。
企业文化部	负责企业核心价值观的教育、宣传和公司标识、形象设计及推广的组织协调。组织制定公司企业文化建设规划；指导和推动企业文化建设的实施。
信息技术部	维护公司内部信息网络平台，管理公司内部信息设备和设施，协调、处理内部的信息开发和应用工作，促进公司电子商务的业务的开展和完善。
保卫部	负责公司的保卫工作与空防安全管理。
飞行管理部	负责公司飞行技术和飞行训练的管理，负责飞行员的引进工作。
安全运行 监察部	负责公司航空安全管理与监察工作，负责公司《运行手册》的编写与修订，规范公司的运行程序。
飞行部	按照航班运行计划，组织飞行人员安全完成飞行任务。
乘务部	负责组织、保障公司空中客舱服务工作。
机务部	规划并实施机务保障工作，确保公司飞机的运行适航性。
商务部	负责公司旅客运输的设计、策划、营销管理和地面旅客运输服务的组织实施。
货运部	负责公司货、邮运输的设计、策划、营销管理和地面货、邮运输服务的组织实施。
运行控制中心	组织、指挥、协调公司飞行运行，实施运行监控。
经理值班室	负责公司航班生产运行管理中的航务管理和对运行保障的控制。
基地管理部	负责公司在基地的航班生产的地面保障和公司各驻基地单位的后勤行政保障。
投资部	负责对外投资项目的筛选和论证，并对投资项目和公司下属企业进行管

六、业务和技术

（一）行业基本情况

1、行业概况

（1）行业管理体制

我国民航发展始于 1950 年，并一直实行由政企合一的国家民航组织及民航总局统一管理、独家经营的体制。80 年代中期，为适应改革开放及经济建设发展的需要，国务院提出了民航实行多元投资、多家经营的方针，我国出现了一批由地方政府或企业法人投资创办的独立经营的航空公司，如上海航空、厦门航空、武汉航空等。稍后，民航总局体制进行了改革，总局机关转变为中国民用航空业的监管机关，民航总局在各地区的管理机关转换为六大地区管理局及其下属的省局；民航总局原有的航空运输运行系统则分别转化为总局直属机场和直属航空公司。

民航总局作为国务院主管民航事务的部门，主要在专业和行业方面对民航业进行管理：专业管理包括飞行标准管理、飞机适航管理和空中交通管理；行业管理主要包括市场准入、航线分配、运输票价、市场制度、服务标准（客规和货规）等方面。本公司在上述各方面都受到民航总局的监管。民航总局还按照民航产业政策的总要求，制定民航业中、长期发展规划，包括五年规划和年度计划。本公司的中、长期发展规划已纳入并处在全民航发展规划中的重要地位，本公司制定的机队发展规划等基本都能得到保证。

1995 年 10 月颁布的《民用航空法》是每个航空运输企业普遍遵守的基本法律，它规定了民用航空活动的基本原则，有关航空器、航空人员、机场、航行、承运人等的管理制度，民用航空运输的一般法律规定等。除此以外，1993 年修订的《国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定》对国内航空运输旅客身体损害赔偿的进行了规定；1986 年颁布的《航空货物运输合同实施细则》限定了国内航空货物运输合同各方的权利义务；1993 年颁布的《民用航空运输销售代理业管理规定》就民用航空运输销售代理业的设立、审批、运营管理和罚则作了规定；1987 年颁布的《民用航空器适航管理规定》规定了民用航空器适航管理制度及罚则；1989 年颁布的《民用航空运输不定期飞行管理暂行规定》对国内国际民用航空运输不定期飞行作了规定。

（2）行业发展状况

民航业作为我国重要的基础行业，一直受到国家政策扶持和保护。随着改革开放的

实行和国民经济的迅速增长，我国民航业获得了快速的发展，尤其是民航体制改革后，我国航空运输业平均每年以高于国民经济的速度增长。据民航总局统计，2000 年全行业完成航空运输总周转量 116 亿吨公里，旅客运输量 6400 万人，货邮运输量 195 万吨，分别比 1995 年增长 63%、24%和 93%，五年平均增长 10.2%、4.6%和 14%。航线总数达到 1120 条，比 1995 年增加 323 条，其中国内航线（包括港澳）990 条，比 1995 年增加 278 条，通航 135 个城市；国际航线 130 条，比 1995 年增加 45 条，通航 34 个国家 60 个城市。运输机队达到 510 架，比 1995 年增加 270 架，其中用于更新飞机 176 架，用于增加运量 94 架；提供总座位数 8.94 万个，比 1995 年增加 47.8%。

可见，随着不断增辟航线和增加运力，我国航空运输能力进一步增强，基本满足国家经济社会发展需要，航空运输在国家经济社会发展和现代化建设中发挥的作用日益增大。

（3）行业发展趋势

尽管我国民航运输业在过去 20 多年中取得了高速的增长，但由于我国民航运输总周转量的基数较小，民航运输在中国客货运输量中所占比例较小，仍然处于发展初期阶段，具有极大发展潜力。随着我国国民经济的持续发展和人民生活水平的继续提高，必将对航空运输提出更高的要求。同时随着我国经济的进一步开放和加入 WTO，将使国外与我国的商贸经济往来更加密切，到我国来旅游、经商的人数会不断增加，这将为我国民航业的发展提供良好的发展机遇。

中国民航进行改革后，由原来民航总局独家经营的格局转变为民航总局直属十家公司和若干非民航直属航空公司的多元主体经营模式，首次引入的竞争为以后民航业的健康发展提供了先决条件。目前，中国民航正在谋求更深层次的行业变革，要把政企彻底分开，民航总局将转化为完全政府性质的行业主管部门，而不再同时兼管直属航空企业的经营；所有航空企业将在平等的基础上，利用自身的优势和条件展开新一轮的竞争。原十家民航直属企业正在民航总局的领导下合并重组为三大集团，但由于民航直属航空公司长期积累的问题较多，所以重组并完全整合尚需要一个过程。部分非民航直属航空公司由于从开始创办就直接面向市场，机制的改革已先行一步，故有着高效的运作模式和良好的经营实绩，他们将会充分利用这一时机，不断巩固和提高自身优势，从而继续得到较快的发展。

(4) 市场容量

国际民航组织预计，未来 5 年内世界航空运输市场需求将保持客运 5%、货运 6%左右的增长率。随着亚洲经济的回升，亚太地区航空运输市场逐步开始恢复正常，在未来的 10 年中航空运输将保持 6%左右的增长率。对于我国来说，今后 5 年航空总周转量平均每年将以 10%的速度增长，预计 2005 年将达到 185 亿吨公里；旅客运输量年均增长 8%，货邮运输量年均增长 13%，到 2005 年分别达到 9500 万人和 360 万吨。高速增长的航空运输市场为本公司的发展提供了良好的机遇。

(5) 国内外航空公司现状

从全世界来看，美国客货运输总周转量、航线航班数量、航空公司数量、飞机数量、机场数量等各项指标稳居世界第一。美国的联合航空公司、美利坚航空公司、三角航空公司和西北航空公司各拥有 500 架以上飞机，航线网络遍及全美和世界各大城市，并形成了芝加哥、纽约、洛杉矶、旧金山、亚特兰大等超大型国际航空枢纽，经济发达的美国东海岸和西欧之间的跨北大西洋航线更成为全球航班飞行最频繁的空域；在欧洲，德国汉莎航空公司、英国航空公司、荷兰皇家航空公司、法国航空公司等均为世界知名的大公司，伦敦、巴黎、法兰克福、阿姆斯特丹等是大型国际空港。欧洲航空运输的各项指标仅次于北美；亚太地区是当今世界经济成长最具活力的地区，航空运输近年来取得了高速发展。亚太区主要有新加坡航空公司、泰国国际航空公司、台湾中华航空公司、日本航空公司、全日本空运株式会社、澳洲快达航空公司、香港国泰航空公司等大型航空公司，形成了新加坡、东京、香港、曼谷、悉尼等国际性或地区性航空枢纽。2000 年按照运输总周转量排名的前 10 位航空公司如下表所示（资料来源于《中国民用航空》第 11 期，下同）：

航空公司	排名	总周转量（亿吨公里）
美国联合航空	1	234.40
美国美利坚航空	2	205.38
美国三角航空	3	185.60
德国汉莎航空	4	164.38
英国航空	5	164.10
美国西北航空	6	154.83
法国航空	7	137.86
日本航空	8	134.10

新加坡航空	9	120.38
美国大陆航空	10	110.56

2000年世界前100家航空公司营业收入合计为3316.2亿美元，比1999年上升7.6%；净利润合计为38.07亿美元，比1999年下降60%。盈利正明显向优势企业集中，2000年盈利排名前20位的航空公司合计盈利76.97亿美元，占全部72家盈利航空公司合计盈利（92.08亿美元）的83.59%。下表为2000年净利润排名前10位的航空公司：

航空公司	排名	净利润（亿美元）
新加坡航空	1	9.14
美国三角航空	2	8.28
美国美利坚航空	3	8.13
香港国泰航空	4	6.42
德国汉莎航空	5	6.35
美国西南航空	6	6.25
法国航空	7	3.82
日本航空	8	3.70
日本全日空	9	3.64
美国大陆航空	10	3.42

我国航空公司中较大的为中国南方航空（集团）公司（简称“中国南方航空”）、中国国际航空公司（简称“中国国际航空”）、中国东方航空股份有限公司（简称“中国东方航空”）和中国西南航空公司（简称“中国西南航空”），按照营业收入分别排名世界第42位、第47位、第53位和第83位；按照吨公里收益分别排名第30位、第39位、第48位和第78位。目前，世界前100位航空公司平均客座率为70.11%，最高的达到88.8%，而国内航空公司的客座率比较低，平均为61.21%，均排在前70位以后。

9月11日在美国发生了有史以来最大的一次恐怖袭击事件后，对欧美民航的发展产生一定影响。此次事件的发生，使欧美国家的广大民众对航空旅行产生了一定的恐慌心理，普遍担心此次恐怖事件再次重演，而从目前的情况来看，这一事件的发生已经直接造成美国、加拿大以及英国、瑞士等欧洲国家的部分航空公司大量缩减航班，甚至出现停飞、申请破产等严重影响。此外，随着美英等国对阿富汗进行的军事打击，估计此次事件对欧美民航界的负面影响在短期内将无法消除。因此，总体上说，国外航空公司在近一年或以后几年内，民航运输将难以达到“9.11”事件前的发展速度。

对于中国民航业来说，由于我国经济稳步发展，国家政治局稳定和加入WTO以及

成功举行 APEC 等国际性会议，将极大地增强国内外旅客对我国民航的信心。从长期的发展趋势看，随着我国经济的高速发展和人们生活水平稳步提高，国内航空运输的需求将会进一步增加。另外，随着我国对外交往、对外合作的日益频繁，加之 2008 年奥运会的举办，中国民航在未来的几年内将仍会有较为快速的发展。

“9.11”事件后，对国内航线的总体影响不是很大，造成短期内欧美游客数量减少，对于象桂林、西安等以外宾为主的传统旅游航线将产生了一定影响。而对于国际航线（特别是中美、中欧航线）比例大的航空公司，由于签证问题以及对欧美国家对恐怖活动安全防范能力的担忧，这些航线的客源将受到较大影响，其经营将面临大的压力。但是我国国内民航运输仍将以一定的速度增长，随着“9.11”事件影响的淡化，国际运输也会较快恢复并增长。

（6）行业竞争情况

目前，中国民航正在进行重组，航空公司的竞争状况处于变动之中。2000 年 12 月 31 日前，国内共有 25 家投入运营的民航客、货运输企业，其中民航总局直属航空公司 10 家，非民航直属航空公司 15 家（包括民航总局和地方政府合作兴办的 4 家航空公司）。据统计，2000 年非民航直属航空公司完成运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量分别为 163680 万吨公里、1348 万人和 304595 万吨，占全民航比例分别为 13.51%、20.04%和 15.56%，在整个民航业起到举足轻重的作用。

2001 年 4 月 17 日，中国民用航空总局初次公布组建三大航空集团的方案，经过近一年的筹备，2002 年 2 月 5 日，民航重组方案正式公布，中国民航直属的 9 家航空公司将执行联合重组方案，按照政企分开的原则，形成三个大型的航空集团：以中国国际航空公司(以下简称国航)为主体，联合中国航空总公司和西南航空公司组建中国航空集团公司，保留国航名称并继续使用国航的原有标识；以东方航空公司为主体，兼并西北航空公司，联合云南航空公司，组建东方航空集团公司，保留东方航空股份有限公司名称并继续使用原有标识；以南方航空公司为主体，联合北方航空公司和新疆航空公司，组建南方航空集团公司，保留南方航空股份有限公司的名称并继续使用原有标识。同时，民航重组的方案中还提及政府鼓励其它航空公司在自愿的基础上，根据建立现代企业制度的要求，联合重组成新的航空集团公司或者进入三个航空集团，也可独立自主地发展。

按照上述方案组建的三大集团将各自拥有 100 多架飞机，300 多条航线，20000 多名员工。为应对这一竞争格局，非民航直属航空公司也在政策鼓励条件下谋求联合和重组。

2001年4月30日，本公司与四川航空公司、山东航空公司、深圳航空公司、武汉航空公司、中国邮政航空公司统一宣布，6家航空公司已于2001年4月18日签署协议，共同组建中国中天航空企业集团。中天集团共拥有飞机近100架、经营航线500多条，2000年运输旅客800多万人次、销售收入达80多亿元。该集团的成立，主要致力于客货运输业务的联合，不排斥集团内航空公司与集团外其他航空公司的各种重组与合作。目前，四川航空公司已与南方航空、山东航空及本公司重组，武汉航空公司已与东方航空重组，中国邮政航空公司已与南方航空重组。

随着国内民航运输企业重组的进行，未来几年将形成国际航空集团、东方航空集团、南方航空集团和包括本公司在内的中小航空公司并存的竞争格局。

(7) 主要竞争对手情况

目前，本公司在不同的航线上有不同的竞争对手，按照与竞争对手共飞航线占本公司营运收入的比例，本公司的主要竞争对手为中国南方航空、中国国际航空、中国东方航空和中国西南航空，其均为民航总局直属航空公司，各自情况如下（资料来源于《中国民用航空》第11期及2001年《从统计看民航》，中国民用航空总局规划科技司编，汇率按照8.3计算）：

中国南方航空主要在上海-广州、上海-深圳等航线上与本公司竞争。目前该公司注册资本为22亿元，拥有飞机110架，员工1.79万人。2000年运输旅客1680万人，运输总周转量为24.53亿吨公里，排名国内第2位；全年平均客座率为60.4%。2000年营业收入为152亿元，实现净利润5亿元。

中国国际航空主要在上海-北京航线上与本公司进行竞争。目前，该公司注册资本为15亿元，拥有飞机69架，员工1.1万人。2000年运输旅客810万人，运输总周转量为32.91亿吨公里，排名国内第1位；全年平均客座率为64%。2000年中国国际航空实现营业收入138亿元。

中国东方航空主要在上海-广州、上海-深圳、上海-北京、上海-桂林等航线上与本公司竞争。目前，该公司注册资本为48.67亿元，拥有飞机72架，员工1.35万人。2000年运输旅客900万人，运输总周转量为21.37亿吨公里，排名国内第3位；全年平均客座率为62.4%。2000年营业收入为114亿元，实现净利润2008万元。

中国西南航空主要在上海-成都、上海-重庆等航线上与本公司竞争。目前，该公司注册资本为6.07亿元，拥有飞机36架。2000年运输旅客470万人，运输总周转量为6.93

亿吨公里，排名国内第 4 位；全年平均客座率为 57%。2000 年中国西南航空实现营业收入 49 亿元。

(8) 中国民用航空总局组建三大航空集团对本公司的影响

中国民用航空总局组建三大航空运输集团对中国民航业的发展影响较大，在一定时期内奠定了未来几年内中国民航竞争的格局。但是本公司认为大并不等于强，决定竞争胜负的根本因素是企业的经营机制和核心能力，三大航空运输集团的组建对本公司的影响是机遇大于挑战。首先，从挑战来说，三大航空运输集团组建后的市场占有率将达到 80% 左右，其航线网络的覆盖范围、航班集群密度和航线连接的延伸性都将得到加强，民航行业集中度和垄断竞争程度大大提高，包括本公司在内的中小航空公司发展空间受到挤压，今后发展的压力增大。

其次，由于中国民航重组是一个大变动时期，不同企业的压力和机遇各不相同，因此本公司在面临压力的同时，也面临着很大的发展机遇：第一，三大航空运输集团组建后，民航总局将实现政企分开，因而可能出现行业内平等的竞争局面，这对本公司这样的优势企业是有利的；第二，三大航空运输集团组建后，尽管其垄断程度提高了，但三大航空运输集团主导下的航空运输市场仍有很大发展空间，本公司本来面对的原三大航空运输集团所主导和制约的市场竞争格局和本公司自身的发展空间并没有根本变化，在中国航空运输市场需求不断增长的情况下，本公司的成长空间还在不断扩大；第三，本公司质量、效益并存的快速持续增长优势和竞争地位的不断提高，必将随着中国民航业的重组和改革步伐的加快，面临更多的联合兼并和战略合作机遇，本公司与其他 5 家航空公司共同组建中天航空企业集团即是本公司为迎接民航直属航空公司重组的挑战而采取的重要举措。

(9) 组建中天航空企业集团的情况以及对公司经营的影响

中天集团基本宗旨是利用集团内成员各自优势，通过产品和服务的联结增强集团成员的生存能力，扩展中天集团成员可持续发展空间，将各自分散的市场区域联结起来，形成一个覆盖范围更为广阔、为客户提供更多的航线、更加优质的服务和完善的客货邮运输网络，从而形成集合竞争优势。集团章程规定集团成员充分享有独立的自主经营权并自负盈亏，不排除集团成员与其他企业间的各种合作关系。

中天集团章程规定理事会为最高决策机构，理事由各航空公司的董事长或总经理出

任，理事长由六家航空公司轮值。目前，由上海航空名誉董事长任该集团的名誉理事长，2001年的轮值理事长为上海航空股份有限公司董事长周赤先生。该集团常设机构为秘书处，设秘书长一名、秘书五名，分别由六家航空公司各出一名人员组成。

中天集团是在民航直属企业联合兼并的大环境下，由6家航空公司为寻求合作和发展空间，自愿组成的非产权关系、非排他性、松散型企业集团（联盟），不具有独立法人资格，主要致力于客货运输业务的联合。目前，中天集团的业务层面合作正在有计划地推进，并已取得成效：首先，中天集团成员之间已正式签订了10条航线的代码共享协议和在17条航线上签订了代码共享意向书。其次，中天集团成员在货物的中转联运、基地及舱位代理、以及邮件运输、开发电子平台等方面达成了一致的合作意向，并已签订了74条航线上的SPA中转协议。再次，在不正常航班的机票互相改签、结算等方面，还签定了《中国中天航空企业集团不正常航班改签和代理商务售票协议》。今后集团成员之间还将积极寻求其他多种途径的合作。

中天集团的成立可以在一定程度上稳住非民航直属航空公司阵营，保持航空运输市场的适度竞争，促进中国民航业和本公司自身的发展。尤其是随着集团内各航空公司业务合作的全面开展，可以在很大程度上增加本公司可选航班，减少运营成本，提高管理水平和市场竞争力。并且，随着6家公司各自和共同发展及各项条件的成熟，该集团的成立将会在一定程度上促进集团内航空公司走向产权联合，本公司将因此受益（如四川航空公司的重组）。

（10）本公司实施代码共享业务合作情况

截止2002年6月30日，本公司共与国内五家航空公司签署了代码共享协议，目前已经与中国国际航空公司、南方航空公司、山东航空公司、深圳航空公司和四川航空公司开展代码共享合作，实施代码共享的航班为上海-北京、上海-广州、广州-杭州、广州-南京、上海-深圳、上海-青岛、上海-烟台、上海-程度、上海-重庆等。与上述航空公司的代码共享合作在一定程度上增加了本公司可选航班，增强了对旅客的吸引力，有效增加了本公司的收益。

2、影响本行业发展的因素

（1）有利因素

航空运输行业作为国际公认的“朝阳”行业，发展受到我国的大力扶持，在融资、

税收、飞机引进、航线分配、燃油价格、外汇平衡、机票价格等方面都给予支持，发展十分迅速。目前，我国航空运输在整个交通运输总量中的比重逐步增大，我国民航在国际民航组织缔约国中的位次提前。今后的几年，我国航空运输仍将以高于世界航空运输的平均增长速度发展，促进我国市场需求增长的主要因素包括：

居民收入水平提高，时间价值和消费结构发生变化，趋于选择高速旅行方式；城市化进程导致城市人口增加，旅行人数增长；加入世界贸易组织，对外经济贸易活动将会有较大幅度增加；民航基础设施得到改善，运输机队和航线网络结构更加合理，航班效率和服务质量进一步提高；国家实行加速中西部地区发展的政策，中西部地区经济将会得到提升；假日经济的深入开发；即时制造方式及零库存管理、产业升级导致高技术产品和高附加值产品运输增加、知识经济及信息化能够提供电子商务往来等都会促进货物大量和快速流动。

（2）不利因素

尽管我国民航业发展速度较快，但是仍然存在很多问题，制约民航运输市场需求增长的因素主要有：国内民用航空公司规模普遍偏小，与国外大航空公司相比处于劣势；住房、医疗保险、教育、社会保障制度尚待完善，影响近期居民的消费预期；民航在经济结构调整过程中，易受宏观经济波动的影响；不同的运输方式之间存在一定的竞争；民航管理体制还不适应市场经济的发展；航空运输所需要的飞行技术人才和高级管理人才供给不足。另外，“9.11”事件及国内民航两起空难事故也会对本行业的发展产生一定的影响。

（3）进入本行业主要障碍

目前，我国对航空运输业采用严格的许可证管理制度，这种制度决定我国民航竞争主体的数量在短期内不会发生大的变化。同时，我国航空运输企业逐渐向规模化的方向发展，国内正在进行的民航运输企业重组正反映了这一趋势。同时，民航运输业属于资金高度密集型行业，且由于飞行和维修的专业性，并受民航总局的高度监管，因此进入该行业的资金和技术壁垒都很高，未来几年内引入新的竞争主体的可能性不大。

3、本公司面临的主要竞争状况

（1）竞争优势

1) 运营优势

本公司目前拥有 25 架飞机，其中 B767 - 300 飞机 4 架，B757 - 200 飞机 7 架，B737 - 800 飞机 3 架，B737 - 700 飞机 7 架，CRJ - 200 飞机 3 架，HAWKER800 飞机 1 架。本公司抓住浦东机场通航的千载难逢的机遇，以上海虹桥和浦东 2 个运营基地为基础，成功实现了“一个中心，两个基地”的经营格局。本公司以上海始发全国重要城市的干线运输为主，航线遍布华东、华北、东北、中南、西南、西北地区，不仅开通了上海至北京、广州、深圳、昆明、西安、成都、沈阳等全国主要省会城市的航线，而且开通了上海至桂林、青岛、昆明、版纳、丽江、大连等旅游城市以及经济发展较快、具有一定公务、商务旅客的汕头、襄樊等全国中小城市的航线，形成国内干线与支线相结合的多层次运输网络。

截至 2002 年 6 月 30 日，本公司共开辟了 136 条航线，主力航线和骨干航线（每周七班以上的航线）共计 52 条，易于为旅客选择，具有很强的市场竞争力。在本公司的国内航线中，大多数航线都占有较大的市场优势，航班密度在每天 1 班及以上的航线中，市场份额都位于前二位。在地区与国际航线方面，1998 年 5 月开辟了本公司第一条南京--澳门的定期地区航线，随后又开辟了上海--澳门的定期地区航线；2000 年 5 月开辟了第一条上海--柬埔寨首都金边的定期国际航线，并多次执行东南亚国家的旅游包机飞行任务；2001 年 9 月，开辟了上海--海参崴的定期国际航线；2002 年 8 月，开辟了上海--胡志明市的定期国际航线。

2) 维修保障优势

本公司已经形成了一定规模的维修能力，基本可以保证本公司运力得以充分发挥。本公司机务的维修保障能力主要分为航线机务保障、飞机和发动机定检以及飞机部、附件维修，所有这些机务维修工作都获得了中国民航总局颁发的适航许可证。本公司机务还建立健全了一套完整的工程管理体系和质量保障体系，已连续六年一次性通过中国民航当局的适航年检。目前，本公司所有飞机均按照波音公司维修计划及经民航适航当局批准的维修方案进行维修检查，并已经获得民航总局颁发的 B757、B767 的 3C 级的定检执照。本公司飞机维修、检验人员大部分持有民航总局颁发的飞机维修基础执照和机型执照。本公司浦东维修基地建成后，将适应上海成为航空枢纽港的需要，成为唯一波音系列飞机维修基地，保证本公司运力发挥，并为公司带来收益。

3) 安全控制优势

本公司始终奉行“安全第一是承运人的法律责任和职业道德”的准则，先后以民航法规为基础，建立了完整的管理手册和体系，针对各个环节制定了相应标准程序，控制了飞行、维修、运行指挥控制、乘务等重要环节，各项安全指标达到了目标管理的要求，并严格控制在民航总局规定的安全指标之内的较好水平，1998年和1999年连续两年创造了全年无责任事故症候的良好记录。1999年，民航总局对本公司开展了正式的运行合格审定，对本公司运行手册体系及在运行过程中的执行情况进行了严格审核和验证，本公司顺利获得了通过，取得了“航空承运人运行合格证”，这是本公司安全运行水平控制能力取得重大进步的一个重要里程碑。本公司先后获得“全国安全先进集体”、“全国质量效益型先进企业”、“上海市质量标兵企业”、“上海市质量管理奖”和上海市交通邮电系统“连续13年实现安全年企业”等荣誉，是本公司安全控制效果的体现。

4) 财务管理优势

本公司各直销点的销售款是由各售票处当天结清，并当天转入指定银行帐户；与其他航空公司的互为代理销售是通过民航清算中心统一清算的，因此可以保证这部分票款的可靠回笼；与各社会销售代理的结算，是由各营业部分工负责按期清算的，通常销售额大的为每周1-2次，销售额小的为每月1-2次。本公司各营业部通过结算所收入的销售款，均统一存入公司指定的一家银行在各地的分支机构，并由该行按规定的周期自动划入本公司在上海的该行指定帐户，从而确保了票款回笼的及时性和可靠性。本公司还拥有全国民航系统第一流的计算机票证结算系统，可以对票证结算的全过程进行动态管理，其中关键功能是可以将回笼机票的乘机联和财务联进行自动比对和消号，从而确保了票证结算的准确性，极大地降低了本公司结算风险。

5) 企业文化优势

与现代企业制度相适应的先进企业文化是本公司持续发展的保障。本公司管理层十分重视企业价值观的建设，力求每位员工保持国家利益、社会效益、股东利益和员工利益的一致性。在工作中，大力营造安全运营的文化，员工形成了崇尚安全的观念和人人想安全、事事讲安全的氛围，使每位员工充分认识到航空承运人对安全运输负有的法律责任，航空安全成为每位员工的行为准则和职业道德标准。本公司宣传以效益为中心，具备了市场竞争、质量效率、团队精神、人才优势等现代航空所必需的经营理念，形成

了规范的职业道德体系，独特的企业文化为本公司增强了竞争力。

6) 营销优势

本公司已经在国内建立起相当完善的营销网络，具有明显的优势。本公司营销网络主要由直销（即本公司直属的 17 个营业部及其所属的售票点组成）和代销（由 1795 个售票代理组成）两大部分组成。近年来还发展了电话订票和网络订票业务，建成了在国内最完善的 800 免费订票系统，为巩固和扩大本公司国内航空运输市场提供了保证。本公司在境内的直销和代销均使用民航总局计算机中心的订座系统，并与国内所有航空公司签订了互为代理的销售协议。本公司在境外也初步形成了自己的销售体系，迄今为止已经加入三个主要的国际计算机订座系统，可获得其数十万台订座终端的销售服务。

7) 品牌优势

优质服务一直是本公司立身发展的根本。近年来，本公司通过开展创建“旅客满意”工程，创建服务精品，推进本公司全员、全过程、全方位的规范优质服务，包括拓展了以无人陪伴儿童、军人旅客、有特殊要求的病残旅客和老弱孕旅客为特殊服务对象的“家庭式温馨服务”，开通了中国民航界唯一 800 免费订票中心及常旅客计划等，受到了中外旅客的普遍赞誉。本公司在历年“旅客话民航”活动中名列前茅，上海-北京、昆明航线被民航总局命名为文明航班，“金鹤”乘务组和延安中路售票处以出色的服务被团中央等授予“全国青年文明号”。由于本公司具有品牌优势，会在一定程度稳定旅客队伍，保证客座率，为本公司创造更大的效益。

8) 地域优势

本公司以上海作为航空运营基地，具有显著的地域优势。近年来，上海经济增长速度、人均收入水平及航空运输市场发展速度在全国各大城市中位居前列。1997 年至 2000 年，上海市航空旅客运输吞吐量平均每年增长 5%，货邮运输吞吐量增长 37%。2000 年，上海民航旅客运输吞吐量达到 1465 万人，货邮运输吞吐量达到 88.7 万吨，分别比 1998 年增长 6.8% 和 55.1%。据权威部门预计，未来几年内上海航空运输年需求增长速度不会低于 10%。同时，上海致力于建设国际航空枢纽港，这都为基地在上海的本公司提供了良好的发展机遇。

本公司上述飞机运行和维修保障、安全控制、财务管理、文化和营销能力五大优势

构成本公司核心竞争力，使本公司在与同行业的竞争过程中立于不败之地。

（2）面临的劣势

尽管本公司具有诸多竞争优势，同时也面临规模偏小、资本金不足、资产负债率偏高等问题。本公司 1985 年成立时，初始注册资本仅为 8380 万元，随着本公司的发展，股东先后于 1997 年 2 月、1998 年 2 月和 1999 年 7 月进行增资，注册资本分别增加到 9062 万元、19062 万元和 21212 万元。股东追加的投资，对于本公司尤其是初期的健康发展起到了极大的促进作用。但仅仅依靠股东投资和公司自身积累，已经远远不能满足公司发展的需要，本公司大量利用贷款引进飞机，同时造成公司资产负债率过高，成为进一步借贷融资的障碍。因此本公司急需通过股票发行，募集大量资金，充实本公司资本金，实现更大发展。

（3）市场份额变动情况

本公司近年来发展十分迅速，在 1998 年全民航首次出现巨额亏损的情况下，本公司仍然实现了近 1341 万元的税后利润，成为本行业极少数盈利的公司之一，从而证明了其旺盛的生存和发展能力。2001 年本公司完成运输总周转量 50590 万吨公里，在全民航排名第 6 位（前 5 位全部为民航总局直属企业），非民航直属企业第 1 位；共运输旅客 332 万人次，货邮运输量为 99727 吨，在非民航直属企业中均位居前列。下表显示了本公司 1999 年 - 2001 年的市场占有情况及排名（含民航总局直属企业，资料来源于《从统计看民航》，中国民用航空总局规划科技司编）：

单位：万吨公里

业务种类	1999 年			2000 年			2001 年		
	业务量	市场占有	排名	业务量	市场占有	排名	业务量	市场占有	排名
旅客运输（万人）	215	3.52%	9	276	4.10%	9	332	4.44%	9
货邮运输（吨）	64415	4.82%	8	88422	5.51%	6	99727	5.86%	5
运输总周转量	30317	2.86%	9	39322	3.24%	7	50590	3.60%	6

在本公司的主要航线中，大多数航线都占有较大的市场优势，市场份额位居该航线的前两名。而且随着本公司运力的增加，公司规模扩大，运输总周转量及主要航线市场占有率呈现持续上升的趋势。

（二）主营业务

1、经营范围及主营业务

本公司的经营范围：国内、国际和地区航空客、货、邮运输及代理，行业相关材料、设备及技术的进口业务，民用航空器及设备、车辆的维修，国内、国际和地区地面、水上客、货运输代理，民用航空人员培训，旅游服务，宾馆业务，广告业务，航空食品、旅游品的开发、销售和代理。

本公司始终坚持航空运输业为主，相关配套产业多元化发展的目标，目前已经形成以航空运输为主，兼营航空旅游、贸易、广告等业务的大中型航空运输企业，在中国 500 家最大服务企业及行业企业评价中，列交通邮电业第 52 位，并被上海市人民政府列为重点扶持的 54 家大型企业集团之一和首批现代企业制度试点企业之一。

2、主营业务情况

本公司航空运输业务按照承运对象性质的不同，可以分为旅客运输和货物运输。

（1）客运业务

客运业务是本公司最主要的业务，主要由四部分组成，即国内航线旅客运输、地区航线旅客运输、国际航线旅客运输以及各种客运包机运输业务。

1) 国内航线客运业务

本公司成立之初，国内航线数量很少，随着机队规模、运营水平和管理水平的扩大和提高，目前已经开辟了上海至全国大部分重要城市的航线。截至 2002 年 6 月 30 日，公司已开辟的国内航线为 126 条，通达全国 48 个大中城市。目前实际执行的航线有 84 条，其中 68 条航线以上海为起点或终点，占本公司目前所飞航线的 80.95%。

本公司目前运营的国内航线大致可以分为如下四类：第一，主力航线，指每周航班 14 个以上，并以大机型投入的航线，如上海 - 北京、上海 - 广州、上海 - 深圳、上海 - 西安、上海 - 昆明（指双向飞行，下同）航线，共计 10 条；第二，骨干航线，指每周为 7 个航班且长期稳定运行的航线，如上海 - 海口、上海 - 成都等航线，共计 42 条；第三，成长航线，指每周航班小于 7 班但有一定发展潜力的航线，如广州 - 重庆、广州 - 杭州、上海 - 济南、上海 - 西安 - 银川等航线，共计 12 条；第四，支线航线，如上海 - 安庆、上海 - 舟山、上海 - 武夷山等，共计 20 条。

本公司上述四类航线中，主力和骨干航线覆盖了国内主要省会城市及其他重要城市，市场占有率较高，在飞相同航线的航空公司中一般排名在前两位。该两种航线航班时刻

结构整齐，易于为旅客选择，具有极强竞争力，为本公司收入、利润的主要来源；成长航线覆盖了经济发展较快、客流量较大、具有一定公务、商务旅客的中小城市；支线航线主要通航具有一定客流量的中小城市。在重点经营上海始发航班的同时，本公司还开辟了以我国的另外两个重要航空枢纽城市——广州和北京为重要联结点的其他骨干航线，如广州 - 南京、广州 - 杭州、北京 - 杭州、北京 - 南京等，使本公司的航线网络更广、更适合市场和本公司快速发展的需要。

2) 国际和地区航线客运业务

本公司于 1997 年 8 月取得了国际（地区）航线经营权，并于 1998 年 8 月 2 日开通了上海—澳门航线。为适应澳门 - 台湾旅客的需要，本公司与台湾数家航空公司合作推出了上海—澳门—台北（高雄）航线上的“一票到底”服务，使本公司在上海 - 澳门航线上的旅客运输量大幅上升，本公司投入该航线的飞机已由最初的 737 改为 767 飞机，航班密度由最初的每周两班增加为每天一班，目前更增加为每天三班，平均单班人数一直领先于经营该航线的其他航空公司。

2000 年初，本公司获得了上海至金边的国际航线经营权，同年 5 月正式开辟了上海 - 金边航线，目前是唯一一家经营该航线的航空公司，该航线每周飞行两班，运营状况和发展趋势良好，平均单班人数不断上升；2001 年 9 月，本公司开辟了上海-海参崴定期航线，目前是唯一一家经营该航线的航空公司，该航线每周飞行两班；2002 年 8 月，本公司开辟了上海-胡志明市定期航线，目前是唯一一家经营该航线的航空公司，该航线每周飞行两班。本公司在上述航线的成功运营，为今后开辟更多的国际航线创造了十分有利的条件。

3) 客运包机业务

客运包机业务是近年来迅速兴起的航空客运业务，近两年已经成为本公司航空运输业务中的一个重要组成部分，主要包括国内、国际旅游包机业务和国内公务机业务。本公司在市场调查和研究的基础上，推出了一些重要旅游航线的包机业务，包括上海 - 三亚、上海—普吉（为泰国旅游胜地）等。由于市场需求较大，本公司将在适当时候提出申请，将上海 - 普吉航班变更为定期航班。

4) 主要航线状况

本公司主要航线市场占有率及近三年营业额情况如下表所示：

		1999年	2000年	2001年
上海 广州	市场占有率	24.44%	24.64%	26.88%
	营业额(万元)	24184.16	27700.31	34368.36
上海 北京	市场占有率	18.01%	26.41%	24.24%
	营业额(万元)	32410.85	54105.16	60914.17
上海 深圳	市场占有率	40.24%	36.18%	27.79%
	营业额(万元)	28094.86	34971.83	34395.19
上海 成都	市场占有率	21.45%	21.31%	16.72%
	营业额(万元)	9417.73	11585.52	11558.23
上海 西安	市场占有率	24.44%	33.54%	35.57%
	营业额(万元)	7308.98	13457.35	13299.72
上海 昆明	市场占有率	35.35%	34.06%	25.93%
	营业额(万元)	17500.27	12825.52	13085.17
上海 桂林	市场占有率	30.46%	29.57%	31.57%
	营业额(万元)	11090.36	8706.36	10832.84
上海 哈尔滨	市场占有率	28.72%	36.81%	36.00%
	营业额(万元)	5880.59	8453.86	9919.26
上海 重庆	市场占有率	18.72%	27.79%	24.45%
	营业额(万元)	3952.19	7110.52	7087.35
上海 澳门	市场占有率	21.38%	35.34%	55.37%
	营业额(万元)	3881.38	8843.88	24679.68

以上主要航线中，本公司均占有相当重要的市场份额，受投放的航班数量、机型大小等因素的影响，部分航线上本公司不占份额上的优势，但整体客座和收益情况在同行业中仍处于领先的水平（资料来源于 2001 年《从统计看民航》，中国民用航空总局科技规划司编）。

(2) 货运业务

货运业务是本公司的另一项重要业务，主要包括货物运输业务、邮件运输业务等，该业务在近几年取得了较快发展。由于货运业务使用本公司客运飞机货舱，具有明显的成本优势。目前本公司国内各航线飞机货舱利用率较高，上海至北京、广州、深圳、成都等重要航线货舱利用率基本保持在 90% 左右。自 1995 年起，本公司货运业务连续 7 年以 25% 以上的速度增长，货运收入占本公司业务收入的比例目前已经达到 10%，在本公司扮演越来越重要的角色。本公司货邮运输量在行业内的排名逐年上升，1999 年为第 8 位，2000 年为第 6 位，2001 年更是达到第 5 位。

本公司货运以上海为始发、到达和中转的中心，由于经过上海中转的货物数量较大，其货运量和收入占据了本公司整个货运量和货运收入的 50% 以上。本公司其他主要的货运市场为北京、广州和深圳，上述城市始发的货运量和收入占据本公司整个货运量和货运收入比例均在 9% 以上。另外一些重要城市如成都、重庆等，货运量和货运收入也占有较高比例。本公司国际货邮运输目前也以较快的速度增长，所占比例逐步提高。本公司还积极与国外实力雄厚的航空公司，如美国联合航空公司、德国汉莎航空公司、英国维珍航空公司、荷兰皇家航空公司和韩亚航空公司等达成联程运输协议，负责其货物由口岸港向内地的转运，并按比例取得货运收入。

(3) 客货运输主要业务数据

本公司三年来主要业务及增长情况如下表所示：

项 目	1999 年	2000 年	2001 年	平均增长%
飞行班次	19175	22598	29776	24.81
飞行小时	36892	46173	60140	27.70
可供座位数	3706183	4422377	5125559	17.61
运输旅客(万人)	214.70	275.87	331.73	24.37
平均单班人数(人)	112	122	111	-0.04
平均客座率	58.03%	62.49%	65.3%	3.40
单班货运量(吨)	3.36	3.91	3.35	1.04
货邮运输总量(吨)	64415	88422	99727	25.03
其中：一般货物运输	61218	83754	93813	24.41
邮件运输	3197	4668	5914	36.35

货邮运输总量全国排名	8	6	5	-
运输总周转量(万吨公里)	30317	39322	50590	29.18
运输总周转量全国排名	9	7	6	-

(4) 本公司收入构成情况

近年来，本公司收入构成情况如下表所示：

单位：万元

项 目	1999年	2000年	2001年
国内:客运收入	182,497	218,706	251,147
占总营运收入比例	88%	87%	82.66%
国内:货运收入	14,324	17,036	18,136
占总营运收入比例	6.94%	6.78%	5.97%
国际：客运收入	3,692	9,433	25,765
占总营运收入比例	1.79%	3.75%	8.48%
国际：货运收入	301	1,163	2,937
占总营运收入比例	0.15%	0.46%	0.97%
代理费收入	2,210	1,346	1,195
占总营运收入比例	1.07%	0.54%	0.4%
邮运及逾重行李收入	3,248	3,749	4,411
占总营运收入比例	1.57%	1.49%	1.45%
总营运收入	206,271	251,433	303,591

(5) 其他业务

本公司除了航空运输业务之外，还与其他航空公司建立了机票销售代理关系。此外，本公司还广泛涉足其他领域，主要包括旅游业、贸易、广告宣传等与航空运输业紧密相关的产业。旅游业主要通过本公司控股子公司上海航空国际旅游有限公司开展，目前该公司是本公司客票销售的主要代理；贸易业务主要通过本公司控股子公司上海航空进出口有限公司开展，该公司是国内为数不多的具有飞机引进、航材进口经营许可证的贸易公司，为本公司机队规模的扩大和飞机的日常维护提供了有力支持；广告业务主要通过

本公司控股子公司上海航空传播有限公司开展，该公司主要为本公司提供随机杂志、音像制品，同时承揽对外广告业务。

(6) 主要生产设备情况

本公司作为航空运输企业，主要生产设备为飞机。目前，本公司共有 25 架飞机从事民用航空运输，下表为飞机构成状况。本公司以波音系列飞机进行干线运营，以世界上最先进的支线飞机—CRJ-200 作为支线运营飞机。波音 767 飞机主要飞上海至北京、广州、深圳、昆明、成都等主力航线，波音 757 主要经营上海至其他省会城市航线，波音 737 根据具体情况进行调配。3 架 CRJ - 200 飞机已分别于 2000 年 11 月、12 月及 2001 年 10 月引进，用于上海至威海、锦州、武夷山等地的支线飞行。HAWKER800 飞机为豪华公务机，主要用于开展包机业务。

飞机类型	数量	自有飞机	经营租赁	融资租赁	平均座位数	平均机龄
B737 - 700	7	0	5	2	128	2.0
B757 - 200	7	0	3	4	200	9.5
B767 - 300	4	1	0	3	260	4.5
B737 - 800	3	1	2	0	164	0.5
CRJ - 200	3	3	0	0	50	1.0
HAWKER 800	1	1	0	0	8	0.5
总 计	25	6	10	9	-	4.2

上述飞机的安全使用年限为 20-25 年，故本公司飞机还能安全运行的时间均在 10 年以上。本公司除自有 1 架 B767 飞机、1 架 B737 - 800、3 架 CRJ 和 1 架 HAWKER800 飞机外，其余飞机是以融资租赁方式和经营租赁方式取得的，其中融资租赁飞机主要利用美国进出口银行政府信用贷款。本公司所租赁的飞机均按照国际惯例购买了必要的保险，保险费体现在当期租赁费中（其中本公司采用经营性租赁的飞机是固定的保险）。以租赁方式经营飞机可以使本公司能够在不一次性投入大量资金的情况下，较快地扩大运力，有助于本公司的快速发展。本公司融资租赁和自有飞机的重置成本如下表所示：

机型	注册号	投入使用年份	重置成本
737-700	2931	2000.05	US\$33,900,000
	2577	2000.07	US\$33,900,000
757-200	2833	1993.06	US\$32,000,000
	2834	1993.09	US\$32,000,000
	2842	1994.08	US\$34,300,000
	2843	1995.07	US\$36,600,000
767-300	2563	1994.07	US\$45,900,000
	2567	1998.01	US\$60,800,000
	2570	1999.10	US\$65,500,000
	2498	2001.08	US\$78,000,000
CRJ-200	3018	2000.11	US\$17,600,000
	3020	2000.12	US\$17,600,000
	3011	2001.10	US\$18,200,000

本公司今后继续奉行国内干线运输为主的运营策略，并适当发展支线航空。因此，本公司将陆续引进波音系列飞机，包括本次募集资金投资项目引进的B737 - 700/800、B767 - 300等飞机。同时继续引进加拿大庞巴迪公司生产的CRJ - 200飞机（50座），主要运营支线航线。本公司上述飞机引进计划必将进一步优化机队结构，增强本公司竞争力。

（7）服务流程图

本公司服务流程见下图。

（8）主要原材料和能源供应、成本构成

1) 燃油供应

本公司主要原材料为航空燃油。目前，民航总局属下的中国航空油料总公司是中国主要供应民航燃油的公司，另有一家经民航总局批准的合营企业供应深圳、三亚和珠海机场航空用油，但仍必须执行民航总局价格规定。中国航空油料总公司油料主要购自国内炼油厂，部分需进口，因此当国际原油价格波动时，中国航空油料总公司燃油成本会受到直接或间接的影响。但是中国航空油料总公司向国内航空公司供应的燃油价格在民航总局的指导下制定，一般波动幅度小于国际燃油价格的波动，起到一个缓冲的作用，在一定程度上有效保证了航空公司的正常运营。

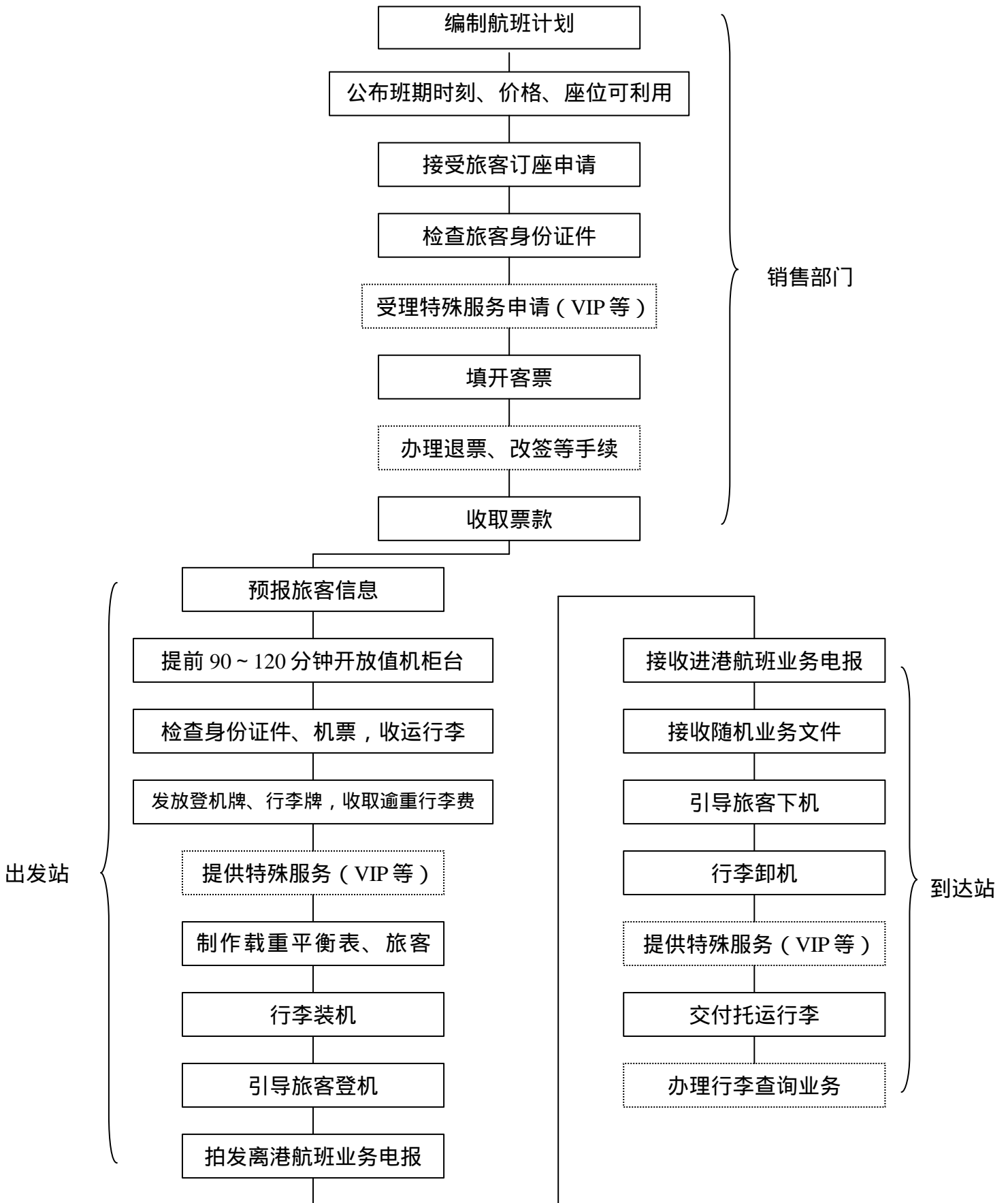
本公司航空燃油主要购自本公司基地所在地和飞抵机场的中国航空油料总公司下属分公司，1999 - 2001 年，本公司消耗的航空油料分别为 12.55 万吨、17.17 万吨和 18.24 万吨，金额分别为 3.1 亿元、5.02 亿元和 5.7 亿元，分别占当年营运成本的 23.0%、29.65% 和 29.0%。

2) 其他原材料供应

除燃油外，本公司近三年所需其他主要原材料情况如下表所示：

单位：万元

原材料种类	1999 年	2000 年	2001 年	用 途
高价周转件	4266	4775	5418	飞机重要部件备件
航材消耗件	1681	2876	5214	飞机运行消耗器材
其他材料	2870	1214	1950	普通使用
合 计	8817	8865	12582	-



本公司航材采购大多与供应商签有 SUPPLY GTA（购买总协议），目前本公司共有 33 个 GTA，合同有效期一般为 1 年，1 年后双方如无异议，合同顺延。

（9）安全与保险

本公司始终奉行“安全第一是承运人的法律责任和职业道德”的准则，先后以民航法规为基础，建立了完整的管理手册和体系，针对各个环节制定了相应标准程序，控制了飞行、维修、运行指挥控制、乘务等重要环节，各项安全指标达到了目标管理的要求，并严格控制在民航总局规定的安全指标之内的较好水平，1998 年和 1999 年连续两年创造了全年无责任事故症候的良好记录。1999 年，民航总局对本公司开展了正式的运行合格审定，对本公司运行手册体系及在运行过程中的执行情况进行了严格审核和验证，本公司顺利获得了通过，取得了“航空承运人运行合格证”，这是本公司安全运行水平控制能力取得重大进步的一个重要里程碑。今后民航总局将对本公司进行持续性审查，本公司将以此为契机，不断加强安全管理，更上一层楼。

本公司飞行及飞行管理部门严格执行训练规范、不断加强技术管理、缜密安排飞行计划，不断加强飞行员队伍思想作风和职业道德建设，确保飞行安全，提高航班运行质量。乘务部加强对空乘人员的安全意识和各项安全技能的培训。同时本公司不断细化各岗位的操作程序和 workflows，提高对运行过程的分析、诊断和控制能力，有效保证了运营的安全。

本公司为确保航空安全而采取的具体措施主要为：严格执行民航总局机长晋升规定和对飞行员飞行小时的限制标准；通过 QAR（飞行快速存储器）的飞行数据为基础，每天对每个航班全过程的飞行品质进行计算机处理分析，根据严格的飞行规范列出飞行偏差，规范和提高飞行员的飞行技术，并以此为飞行员等级考核的标准之一；以可靠性管理为基础，以飞机适航性为标准，严抓维修质量，严格执行放飞标准和程序；严格机务人员的技术培养，尤其加强对具有放飞资格的机务人员的考核，本公司近几年来不断加强维修设施和设备的投入，提高本公司的维修能力和维修等级；每个航班配备专业的保安人员，加大对安检仪等设备的投入，使货物和飞行航班均处于监控之下；定期召开飞机维修可靠性管理的研究分析会，运用可靠性统计分析结果，降低飞机故障率，提高飞机维修质量和航班保障能力，提高机务维修工程的安全管理品质。请波音公司工程技术专家对上航机务工程管理进行综合评估，并就改进机务工程管理，提高飞机维修品质进行指导；请波音公司飞行教官对波音 737 和 757 机型飞行机组从飞行程序、操作动作、

机组协同、驾驶舱管理、检查单使用等方面共 9 个航段进行随机检查，作出评估。并对飞行员进行各机型起飞性能分析和 CRM（驾驶舱机组资源管理）的培训；请 GE 公司来本公司开展以安全运行管理为主的 20 个项目的六个西格玛绿带培训。从安全长效管理上进一步提高管理人员素质，提升公司安全运行的核心竞争力；加强安全员队伍管理，组织空防演练，完善预案，增强反劫机处置的能力；做好员工队伍稳定工作，增强安全运行自信心，做好防台防汛应急预案和相关部署的落实检查，认真组织演练，同时做好治安、消防和地面行车安全等工作；在财力和人力上优先保证飞行和机务工作的需要。

本公司的所有飞机都加入了民航总局的大机队保险（民航机队保险约占全国民用飞机保险的 95% 以上），由民航总局统一向中国人民保险公司进行投保，其中每架飞机 66% 的保险份额是由国外承保人来承保的，每年 10 月 1 日至次年 9 月 30 日为一个保险年度，本公司 1999 年、2000 年及 2001 年的飞机保险费分别为 988.5 万元、1259 万元和 1973 万元。

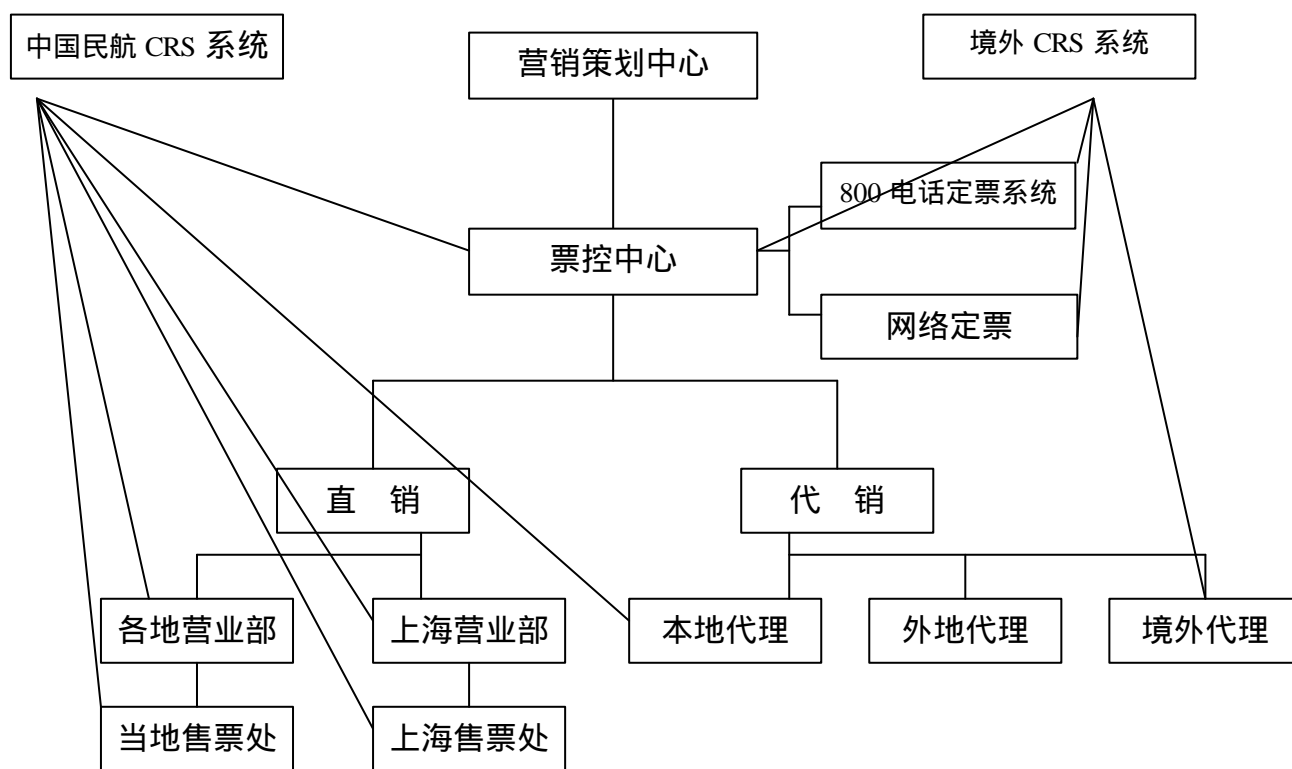
美国“9.11”恐怖袭击事件发生后，国际航空险承保人对于原保单中的第三者责任限额每次事故降为 5000 万美元。为保障各航空公司的正和常运营，我国政府采用与其他国家相同的办法给予了政府担保。同时，国际航空险承保人提高了保险费率。由于费率提高，预计本公司 2002 年度全年保费将增加 350 万美元左右。

在上述措施保证下，本公司先后获得“全国安全先进集体”、“全国质量效益型先进企业”、“上海市质量标兵企业”、“上海市质量管理奖”和 2000 年全国和上海用户满意企业等荣誉。

（10）产品销售情况

1) 营销网络

本公司已经在国内建立起相当完善的营销网络，主要由直销（即本公司直属的 17 个营业部及其所属的售票点组成）和代销（由 1795 个售票代理组成）两大部分组成。近年来还发展了电话订票和网络订票业务，建成了在国内最完善的 800 免费订票系统，为巩固和扩大本公司国内航空运输市场提供了保证。本公司在境内的直销和代销均使用民航总局计算机中心的订座系统，并与国内所有航空公司签订了互为代理的销售协议。本公司在境外也初步形成了自己的销售体系，迄今为止已经加入三个主要的国际计算机订座系统，可获得其数十万台订座终端的销售服务。本公司营销网络如下图所示：



2) 销售管理

本公司以先进的收益管理理念贯穿整个销售管理体系，航空公司收益管理是指通过运用预测和优化等各种科学手段，使企业经营的每个航班的舱位和座位以其最好最合理的价格销售出去，力求产品的收益达到最大化。本公司销售管理主要由以下方面组成：

●价格管理

当前，民航总局在国内仍基本实行统一公布价，基本价格为头等舱、经济舱（头等舱价格约为经济舱的 150%）。民航总局还规定对一些特殊对象的折扣，如下表所示：

类别	团体	教师（寒暑期特优）	学生（寒暑期特优）	残疾军人	未满十二周岁儿童	未满二周岁婴儿
折扣率	90%	75%	60%	80%	50%	10%

2000年初，民航总局还规定了在国内 108 条主要航线实行按公布价的 80% 结算的联营政策，2001 年联营航线进一步增加，但销售价格原则上仍必须执行民航总局规定。

本公司一贯坚持在民航总局规定的政策范围内，以边际成本和边际效益作为定价依据，并充分考虑旅客成分、季节变化、市场容量等因素，运用组合价格的策略，合理控制各种舱位的比例，寻求客座率和收益率最佳结合点，以实现收益最大化。

●销售渠道管理

本公司在基地所在地 上海拥有数十个直销的售票处，并拥有数百个售票代理；在其他 15 个城市设有营业部，每个营业部拥有 1 - 2 个直属售票处，并拥有几十至上百个销售代理，本公司还与国内所有航空公司建立了互为销售代理的合作关系。本公司在境外也拥有部分销售代理，并加入了三个主要的国际订票系统，从而建立起一个较为完善的销售网络。目前代理销售份额约占总销售额的 80% 左右。本公司对销售代理的管理坚持公平、诚信和效率优先的原则，并注意代理点的合理分布及对代理人的信用考察。近年来，本公司注重发展技术营销，即将电话订座、网络订座等新的销售技术作为销售渠道发展的新领域，为电子商务时代的到来做好了准备。

●销售结算管理。

本公司各直销点的销售款是由各售票处当天结清，并当天转入指定银行帐户；与其他航空公司的互为代理销售是通过民航清算中心统一清算的，因此可以保证这部分票款的可靠回笼；与各社会销售代理的结算，是由各营业部分工负责按期清算的，通常销售额大的为每周 1 - 2 次，销售额小的为每月 1 - 2 次。本公司各营业部通过结算所收入的销售款，均统一存入公司指定的一家银行在各地的分支机构，并由该行按规定的周期自动划入本公司在上海的该行指定帐户，从而确保了票款回笼的及时性和可靠性。本公司还拥有全国民航系统第一流的计算机票证结算系统，可以对票证结算的全过程进行动态管理，其中关键功能是可以将回笼机票的乘机联和财务联进行自动比对和消号，从而确保了票证结算的准确性，极大地降低了本公司结算风险。

3) 市场推广

本公司注重不断优化航线和航班时刻结构，以优良的航班产品提高对旅客的吸引力；坚持质量取胜的经营之道，发扬优质服务传统，创造“家庭式”温馨服务的品牌；加强公司形象、品牌和企业文化的宣传，提高本公司的知名度和美誉度；发展和健全常旅客制度，培养顾客忠诚；积极参与和配合城市的经济文化活动和其他社会公益活动，在扩大本公司社会影响的同时，实现了企业效益和社会效益的最佳结合。本公司进行市场推广和稳定客源的具体措施为：

A、公司继续将“国内最好、旅客首选的航空公司之一”作为奋斗目标，建立科学的

经验管理体系，夯实企业的基础管理，塑造“旅客满意工程”，创建精品航线、文明航班和大力推行家庭温馨服务、文明窗口，推动公司安全控制、生产运行、服务质量能力的提升。

B、持续扩展常旅客计划，推出多项针对常旅客的措施（如开发出常旅客金卡、银卡，常旅客计划与宾馆、银行的合作），从各方面满足常旅客的需要，从而保证了常旅客的忠诚度。

C、科学合理地安排航班，优化航线结构，使得本公司航班在时间上具有更强的竞争力。同时，本公司还先后与中天航空企业集团部分成员、中国国际航空公司及南方航空公司签定了代码共享协议，在一定程度上增加了本公司可选航班，增强了对旅客的吸引力。

D、加快电子商务在市场营销中的应用，本公司将从公司的实际情况出发，辩清自己的优劣势，按照“全面规划，分步实施，效益驱动，逐步推广”方针开展工作。在公司已有的电子商务平台基础上，进一步完善已有的功能和开拓新的功能。开展企业—个人（B-C），企业—企业（B-B），常旅客通过互联网查询里程等服务。

E、开展航班收益管理。本公司一贯坚持在民航总局规定的政策范围内，以市场和成本作为定价依据，并充分考虑旅客成分、季节变化、市场容量等因素，运用收益管理理论，合理控制各种舱位的比例，寻求客座率和收益率最佳结合点，以实现收益最大化。

F、根据市场特点，进一步完善销售组织结构，做好对代理人的管理工作。

G、加大对航班与公司推出的新服务项目的宣传力度。本公司将加大广告宣传力度，通过电视、报纸、互联网等媒体进行阶段性的宣传，以扩大本公司产品的知名度。

（三）与本公司业务相关的主要固定资产及无形资产

本公司拥有的主要固定资产包括飞机、发动机、机械设备、房屋建筑物、办公设备和在建工程等，主要情况如下：

1、飞机和发动机

目前，本公司共计拥有 25 架飞机，其中自有飞机 6 架，融资租赁飞机 9 架，这些飞机是本公司最主要的固定资产和运营设备；余下飞机均采用经营租赁方式取得，不属于本公司资产。本公司自有的 1 架 B767-300 飞机、3 架 CRJ-200 飞机和 1 架 HAWKER800 飞机均按照飞机购买交易惯例设置了抵押，该种方式在民航业中普遍采用，不存在损害

股东权益情况。除飞机外，本公司尚拥有 6 台备用发动机，也是本公司主要固定资产。截至 2002 年 6 月 30 日，本公司飞机净值为 39.49 亿元，发动机净值合计为 1.93 亿元。

2、房屋建筑物

本公司房屋建筑物主要为虹桥基地建筑物、本部及北京营业部办公场所，房屋建筑物总建筑面积为 30758.24 平方米。截至 2002 年 6 月 30 日，本公司房屋建筑物帐面净值为 4.04 亿元。本公司房产情况如下：

本公司虹桥基地上房产合计建筑面积为 23182.84 平方米，主要用于本公司驻虹桥机场人员的办公场所及飞机维修、后勤保障等，房地产权证为沪房地长字（2000）第 028250 号，使用年限为 2000 年 10 月 9 日至 2040 年 10 月 8 日。

本公司在江宁路 212 号底层、20 层、21 层、22 层合计拥有房产建筑面积为 5155.7 平方米，主要用作本公司总部办公室，房地产权证书为沪房地静字（2000）第 008737 号、沪房地静字（2000）第 008736 号、沪房地静字（2000）第 008739 号和沪房地静字（2000）第 008738 号，使用期限为 2000 年 11 月 17 日至 2050 年 11 月 16 日。

本公司拥有北京市顺义县天竺小区 2 号楼和北京市顺义南竺园一区壬 3 号楼，合计建筑面积为 2419.7 平方米，主要用于北京办事处办公场所，房产证书为京房权证顺全字第 00821 号和京房权证顺国字第 00165 号，使用终止日期为 2071 年 8 月 14 日。

此外，本公司还租赁使用了江宁路 212 号 19 层 B 座、C1 座及 C2 座的部分楼面，合计建筑面积为 766.88 平方米，主要用于本公司总部办公场所。

3、在建工程

目前，本公司主要在建工程为浦东基地，占地 297 亩，总建筑面积约 7 万平方米，分为机务维修区和行政区两个区域。截至 2002 年 6 月 30 日，浦东基地帐面金额为 1.40 亿元。

4、其他固定资产

本公司拥有的其他主要固定资产还包括机械设备、办公设备、运输设备等，截至 2002 年 6 月 30 日，上述固定资产帐面净值合计为 1.77 亿元。

5、固定资产原值及折旧情况

根据安永大华会计师事务所有限公司出具的审计报告，截至 2002 年 6 月 30 日，本公司主要固定资产情况如下：

单位：元

项目	原值	累计折旧	净值
飞机	5,480,950,627.13	1,532,234,078.30	3,948,716,548.83
房屋建筑物	430,651,080.42	26,365,529.65	404,285,550.77
发动机	324,673,611.03	131,698,678.82	192,974,932.21
办公设备	157,392,329.11	63,851,297.26	93,541,031.85
运输设备	128,789,695.21	69,398,303.52	59,391,391.69
其他设备	37,960,181.94	13,509,564.33	24,450,617.61
合计	6,560,417,524.84	1,837,057,451.88	4,723,360,072.96

6、土地使用权处置方案

目前，本公司以出让方式取得的土地面积为 212198.12 平方米，主要包括 32828 平方米的本公司虹桥基地所在地、177732 平方米的浦东基地所在地和 1638.12 平方米的本公司北京办公场所所在地。

本公司虹桥基地所在地房地产权证为沪房地长字（2000）第 028250 号，使用年限为 2000 年 10 月 9 日至 2040 年 10 月 8 日，主要用于本公司虹桥机场飞机后勤保障及办公。

本公司浦东基地所在地系根据本公司与上海浦东国际机场公司于 1999 年 7 月 2 日签订的《土地使用权转让协议》，在本公司支付了部分转让金后取得，包括本公司机务维修区、行政办公区 A 区和 B 区，房地产权证分别为房地市字（2001）第 004427 号、房地市字（2001）第 004425 号和房地市字（2001）第 004426 号，土地使用年限皆为 2001 年 3 月 15 日至 2051 年 3 月 14 日，主要用作本公司浦东国际机场飞机维修、行政办公等；

本公司北京营业部所在地房地产权证为京顺国用（2001 出）字第 0189 号，使用终止日期为 2071 年 8 月 14 日，主要用于本公司北京人员办公场所。

7、主要无形资产情况

本公司 1999 年、2000 年、2001 年底及截止 2002 年 6 月 30 日的无形资产分别为 140 万元、519 万元、415 万元和 543 万元，这些无形资产都是本公司房屋及土地使用权，本公司不存在知识产权、非专利技术等无形资产。

（四）特许经营权情况

作为航空运输企业，本公司特许经营权包括公共航空运输企业许可经营权、部分项目的维修许可经营权、航线经营权等。

1、公共航空运输许可经营权

由于航空运输本身的特点，国家对航空运输企业实行许可证管理制度。1985年，上海航空公司在国家共商行政管理局登记注册成立，向中国民航总局申领了经营许可证。1998年规范为有限责任公司后，及时换发了证书。2000年11月，上海航空有限责任公司整体变更为上海航空股份有限公司，民航总局下发了更名后的经营许可证，证书编号为民航运企字第019号，有效期为2000年11月2日至2003年8月13日。公用航空运输企业经营许可证是本公司能否从事民航运输关键，决定了本公司能否持续进行生产经营。

2、航空维修许可经营权

本公司作为航空运输企业，维修是安全运行的重要保障。本公司机务的维修保障能力主要分为航线机务保障、飞机和发动机定检以及飞机部、附件维修，所有这些机务维修工作都获得了中国民航总局颁发的适航许可证。本公司机务还建立健全了一套完整的工程管理体系和质量保障体系，已连续六年一次性通过中国民航当局的适航年检。目前，本公司所有飞机均按照波音公司维修计划及经民航适航当局批准的维修方案进行维修检查，并已经获得民航总局颁发的B757、B767的3C级的定检执照。本公司飞机维修、检验人员大部分持有民航总局颁发的飞机维修基础执照和机型执照。

3、航线经营权

航空运输企业航线的开辟受到民航总局的严格管理，一直执行以基地为基础的审批制。申请新航线之前，本公司一般会对该航线旅客流量、市场情况等进行充分调查；提出申请后，民航总局会综合考虑该航线的诸多因素，决定是否予以批准。截至2002年6月30日，本公司共开辟了136条航线。

2001年2月，民航总局发布了民航运发〔2001〕37号《关于改革国内航线和航班审批办法的通知》，规定自2001年夏秋季起，基地在省、自治区及地区管理局（含经民航总局批准的临时过夜基地）内的航空运输企业可根据市场需求，按本企业经营许可证中载明的经营范围自行安排管辖范围内的航线、航班和加班、包机飞行，并报所在地区管理局备案。民航总局不再审批此类航线经营许可、航班班次及加班、包机飞行，其余航

线、航班和加班、包机仍需按有关程序和规定报民航总局审批。

（五）质量控制情况

本公司自成立之初，就确立了“安全第一、旅客至上、优质服务、树立信誉”的服务宗旨，把安全和优质服务作为生存和发展的“生命线”，从初创时期创立的“微笑服务、礼貌服务、额外服务、延伸服务”，发展到全员、全过程、全方位的规范优质服务。近年来，本公司又将“国内最好、旅客首选的航空公司之一”作为奋斗目标，以《运行手册》为基础，建立科学的经验管理体系，夯实企业的基础管理，塑造“旅客满意工程”，创建精品航线和文明航班、文明窗口，推动公司安全控制、生产运行、服务质量能力的提升。

目前，本公司拥有民航总局级文明航班 5 个，民航华东管理局级文明售票处 1 个，公司级文明航班 4 个，公司级文明窗口 5 个；在全国“94 旅客话民航”活动中综合评分为全国第一，先后获得全国质量效益型先进企业、民航总局“优质服务奖”、“全国用户满意企业”、98 年度上海市质量标兵企业等殊荣。

（六）主要客户及供应商资料

1、供应商情况

1999 - 2001 年，本公司向前五名供应商采购的金额及占年度采购总额的比例分别为：

年 度	采购金额（万元）	占年度采购总额比例
1999 年	23711	50.90%
2000 年	34831	52.99%
2001 年	42676	61.33%

2、客户情况

本公司主要客户为各大旅行社，1999 年 - 2001 年公司前 5 名客户销售额及占年度销售总额的比例分别为：

年 度	销售金额（万元）	占年度销售总额比例
1999 年	20297	11.71%
2000 年	21392	9.42%
2001 年	21910	7.55%

本公司不存在向单个供应商采购比例或对单个客户的销售比例超过 50% 的情况。本

公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有公司 5%以上股份的股东在上述供应商或客户中不占有任何权益。

(七) 技术情况

进行航空维修需要民航有关管理部门颁发的执照，截至 2001 年 12 月 31 日，本公司已经获得多项飞机维修资格，飞机、发动机主要定检能力表如下：

序号	机 型	定检项目	适航批准号	成熟程度
1	757-26D	1A ~ 9A	D.2121/1999.12.28	成熟
2	757-26D	1C ~ 3C	D.2121/1999.12.28	较成熟
3	767-300	1A ~ 9A	D.2121/1999.12.28	成熟
4	767-300	1C	D.2121/1999.12.28	较成熟
5	737-700	1P ~ 9P	D.2121/1999.12.28	成熟
6	737-700	1C	D.2121/1999.12.28	较成熟
7	PW2037	更换发动机	D.2121/1999.12.28	成熟
8	PW4056	更换发动机	D.2121/1999.12.28	成熟
9	CFM56-7B	更换发动机	D.2121/1999.12.28	成熟
10	757-26D	更换前、主起落架	D.2121/1999.12.28	较成熟

此外，本公司还获得了 B757-200 刹车组件、B757-200 前轮组件和 B757、B767、B737 救生船组件等 49 项飞机部、附件的维修执照。

七、同业竞争与关联交易

（一）同业竞争

1、同业竞争及非竞争协议签署情况

本公司的主营业务为国内、国际和地区航空客、货、邮运输及代理，目前没有关联企业从事相同、相似的业务。但鉴于本公司的第一大股东上海联和投资有限公司为一家主要从事投资业务的投资性公司，今后存在向其他经营航空业务的公司进行投资的可能性，因此为了避免将来产生同业竞争的情形，本公司与控股股东签署了非竞争协议，主要内容为：

（1）上海联和投资有限公司将不从事与本公司相竞争的业务，同时促使其关联企业不生产、开发任何竞争业务或投资于经营任何竞争业务的企业；

（2）上海联和投资有限公司控股企业若可能存在与本公司竞争的情形，其将同意授予本公司按公平价格优先收购联和投资在该企业中权益的权利；

（3）在非竞争协议签署后，上海联和投资有限公司只能为本公司收购或投资其他经营与本公司相竞争业务的企业的目的进行投资，并在投资完成后尽快将其在该企业中的权益按公平价格优先出售予本公司。

2、律师、券商对于同业竞争的意见

本公司聘请的律师事务所出具的法律意见书认为：股份公司已经最大限度地避免了同业竞争的可能性。本公司主承销商认为：上述非竞争协议可以有效避免上海航空与其控股股东同业竞争情况的出现，公平保护各方投资者的利益。

（二）关联方

以下所列单位为公司的关联方：

1、公司股东

目前上海航空股东共计六家，包括上海联和投资有限公司、中银集团投资有限公司，锦江（集团）有限公司，上海对外经济贸易实业有限公司、上海轻工业对外经济技术合作有限公司和上海汉森进出口有限公司。详细情况参见“五、发行人基本情况”第（二）

部分。

2、控股子公司

本公司控股公司共计 7 家，即大航国际货运有限公司、上海航空传播有限公司、上海上航实业有限公司、上海航空房地产有限公司、上海柯莱货运有限公司、上海航空国际旅游有限公司和上海航空进出口有限公司，详细情况参见“五、发行人基本情况”中（三）组织结构控股子公司情况。

3、参股公司

本公司目前主要参股 6 家公司，持股比例都在 20% 以下，包括中国民航信息网络股份有限公司、上海新上海国际大厦有限公司、上海陆海空交通发展有限公司、上海国际信托投资公司、软中信息技术有限公司和四川航空股份有限公司。除四川航空股份有限公司外，其余参股公司不从事与本公司相同或类似的业务。

4、控股股东控股或参股公司

本公司控股股东控股或参股公司也构成本公司关联方，本公司控股股东上海联和投资有限公司是一家投资公司，控股参股公司为 30 家。本公司控股股东主要投资公司情况参见“发行人基本情况”中相关描述。

5、关键管理人员兼职的其他企业

按照规定，本公司关键管理人员控制的企业亦属于本公司关联企业。本公司关键管理人员没有在除本公司参控股公司外的其他公司兼任任何职务。

6、关于中天集团成员企业

如前所述，2001 年 4 月本公司与其他五家航空公司共同发起组建了中天航空企业集团，并与中天集团内其他航空公司开展了多项业务合作。2002 年 8 月本公司与四川航空公司、山东航空公司等联合发起设立四川航空股份有限公司，本公司与集团内四川航空公司、山东航空公司构成关联方。对于集团内其他航空公司，本公司认为互不为关联方，业务方面的合作不属于关联交易，主要原因在于：首先，中天集团属于行业联盟，除本公司与四川航空公司、山东航空公司外，本公司与集团内其他航空公司间不存在任何资

产关系；其次，中天集团未进行工商登记，不具备独立法人资格；第三，中天集团章程规定成员航空公司可以与其他非成员航空公司进行各种形式的合作，即中天集团成员的合作没有排他性。

（三）关联关系

经本公司董事会审查，本公司关联关系主要是股权关系，其中本公司与控股股东的关联关系对本公司影响最大。本公司控股股东为上海联和投资有限公司，持股比例为56.26%，该公司在本公司13人董事会中拥有4席，因此本公司重大财务、经营决策能否顺利通过，与控股股东的密切相关。但是，控股股东不存在通过章程或协议控制本公司财务和经营政策的情况，不存在单独或与其它股东通过协议能控制本公司董事会多数董事或在董事会有半数以上投票权的情况。

本公司其余部分董事、监事也分别在股东单位中担任一定职务，有一定的关联关系，详见本招股说明书“八、董事、监事及高级管理人员”部分。

（四）关联交易及合同

1、目前尚在履行的关联交易

截止目前，本公司关联交易共计十五份，如下所示：

（1）本公司控股子公司上海航空进出口有限公司签署了委托代理进口协议书，由本公司委托上海航空进出口有限公司代理进口部分飞机、发动机、备件及相关材料。

（2）本公司与控股子公司大航国际货运有限公司签署了航空货物国内运输销售代理协议，本公司在上海地区委托大航国际货运有限公司办理航空货物国内运输销售业务。

（3）本公司为控股子公司上海航空进出口有限公司提供的总金额为人民币1348万元的保证合同(共计六份)。

（4）本公司上海航空公司为控股子公司上海航空国际旅游有限公司提供的总金额为人民币1100万元的保证合同(共计五份)。

（5）本公司为大航国际货运有限公司提供的总金额为人民币600万元的保证合同(共计一份)。

（6）本公司与四川航空公司签署了《上海 - 成都、上海 - 重庆往返航线部分航班代号共享与销售结算协议》，在协议规定的航线上实行代码共享。

除此以外，本公司尚存在应付控股子公司上海房地产有限公司800万元，占本公司

2002年6月30日其他应付款比例为5.55%。本公司认为上述关联交易协议对于本公司的经营运作不构成重大影响，不属于重大关联交易，亦不存在损害本公司及其它各方的情形。同时，上述各项关联交易合同到期后，本公司将根据生产经营的实际需要确定是否续签。

2、报告期内已履行完毕的关联交易

除上述尚在履行的关联交易外，本公司在报告期内已履行完毕的关联交易如下：

(1) 为控股子公司上海航空进出口有限公司提供担保情况

签署日期	担保金额(万元)	期限	债权单位
1997年9月12日	200	1997年9月-1998年3月	中行市中支行
1998年2月4日	200	1998年2月-1998年8月	中行市中支行
1998年3月12日	200	1998年3月-1998年9月	中行市中支行
1998年5月29日	100	1998年5月-1998年6月	中行市中支行
1998年7月30日	100	1998年8月-1998年11月	中行市中支行
1998年9月7日	300	1998年9月-1999年3月	中行市中支行
1998年9月16日	300	1998年11月-1999年4月	招行上海分行
1999年3月7日	300	1999年3月-1999年9月	中行市中支行
1999年3月16日	200	1999年3月-1999年9月	工行卢支海分处
1999年5月11日	300	1999年4月-2000年4月	招行上海分行
1999年7月16日	300	1999年7月-2000年1月	中行市中支行
1999年12月6日	300	1999年12月-2000年4月	招行天目支行
2000年11月15日	300	2000年11月-2001年5月	中行市中支行
2000年12月27日	300	2000年12月-2001年5月	中行市中支行
2001年5月27日	300	2001年5月-2001年8月	招行天目支行

(2) 为控股子公司上海航空国际旅游有限公司提供的担保情况

签署日期	担保金额(万元)	期限	债权单位
1997年8月19日	200万	1997年8月-1998年7月	工行虹桥支行
1998年5月18日	300万	1998年5月-1999年4月	工行虹桥支行

1999年4月19日	400万	1999年4月-2000年3月	浦发行长宁支行
1999年9月24日	200万	1999年9月-2000年8月	浦发行长宁支行
2000年6月9日	200万	2000年6月-2001年5月	浦发长宁支行
2000年8月25日	200万	2000年8月-2001年7月	浦发长宁支行

(3) 为控股子公司上海航空房地产有限公司提供的担保情况

签署日期	担保金额(万元)	期限	债权单位
1998年11月28日	1000	1998年12月-1999年7月	福建农业银行
1999年9月20日	1500	1999年9月-2000年9月	建行徐汇支行

此外，本公司控股股东为本公司向中国银行上海市分行借款人民币 5,000 万元提供担保的保证合同，已于 2002 年 1 月 24 日到期；本公司通过上国投为参股公司新上海国际大厦有限公司提供的人民币 2,000 万元贷款的委托贷款合同及其展期协议，已于 2002 年 6 月 24 日到期。

(五) 减少或规范关联交易的措施

本公司自 1985 年成立以来，建立了相对规范的法人治理结构，尤其是 1998 年改制为有限责任公司以来，严格按照《公司法》的要求，实现了所有权与经营权的分离，做到了与控股股东的人、财、物的三分开，建立了自己独立的产、供、销系统，与控股子公司发生的、实属必要的关联交易，实践中按照科学的程序进行决策，确保管理交易价格的公平合理。

本公司章程规定，当股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。如有特殊情况关联股东无法回避时，公司在征得有权部门的同意后，可以按照正常程序进行表决，并在股东大会决议公告中作出详细说明，以达到保护股份公司及其股东的利益不因关联交易而受损害的目的。

2001 年 8 月，本公司第一届董事会第三次会议审议通过了《上海航空股份有限公司董事会关联交易决策规则》，2002 年 8 月，本公司一届六次董事会按照有关规定对此进行了修改。该规则规定与董事个人利益有关的关联交易和董事个人在关联企业中任职或拥有关联企业的控股权或控制权的，在该企业与本公司之间产生的关联交易，相关董事应当回避。关联交易定价时首先参照与该关联交易相关的国家价格；如无适用的国家价

格，则应采用在同等地区或附近地区内与该关联交易的标的或服务相同或相近似的市场价格；如无法获得上述市场价格，则应由交易双方协商定价，该协商确定的价格可参考提供服务或标的的一方经注册会计师审核的实际成本，连同不高于 10% 的利润幅度。重大关联交易(指公司拟与关联人达成的总额高于公司最近经审计净资产值的 5% 的关联交易)应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据。

(六) 律师、券商对于关联交易的意见

本公司律师认为：本公司与关联企业之间的经济往来一律依照等价、有偿、公开交易的原则，采用经济合同的方式进行，交易之价格等条款均按同类商品或服务的价格条件确定，不存在损害本公司及关联方利益的情形。本公司主承销商认为：本次披露的关联交易均为正常生产经营所必需，价格确定比较合理，不存在损害发行人利益的情形。同时，发行人专门制定了关联交易决策制度，可以保证今后关联交易决策的合法有效。

八、董事、监事及高级管理人员

（一）董事会成员

周 赤 男，出生于 1951 年，硕士学位，高级经济师，中共党员。历任上海市公安局处长、局长助理、副局长，并兼任上海市政管理委员会办公室副主任；还曾任上海美丽华置业有限公司董事长、上海申茂集团公司董事长、上海景鸿集团公司董事长；1994 年赴美国西弗吉尼亚大学攻读工商管理，并于 1995 年在上海财经大学继续攻读，获得经济学硕士学位。1995 年底起担任本公司总经理，同时担任中国民航协会副会长、上海交通运输协会副理事长、上海市经营者资质评审中心评审专家、南京航空航天大学民航运输学院兼职教授、上海工程技术大学兼职教授、第十一届上海市人大代表。现任本公司董事长、党委书记。

许 刚 男，出生于 1954 年，硕士学位，中共党员。毕业于英国伦敦大学，曾任中国银行总行信贷部处长、副总经理、总经理等职，先后主持过大亚湾核电站、吉林石化等国内许多大型项目的海外融资工作。目前担任中银国际控股有限公司执行副总裁，中银集团投资有限公司董事长，中银国际证券有限公司董事长，中银国际融资租赁有限公司董事长，中银国际资产管理公司董事长，中银国际英国保诚资产管理公司董事长。现任本公司副董事长。

黄大光 男，出生于 1943 年，中专学历，中共党员，1988 年获得高级专业技术职称。曾任上海市文化局办公室副主任。1995 年至今任上海联和投资有限公司办公室主任、副总经理，兼任上海联和物业发展有限公司执行董事。现任本公司副董事长。

马名驹 男，出生于 1961 年，大专学历，高级会计师，中共党员。曾任上海自行车三厂财务科副科长，上海凤凰自行车公司财务部经理，凤凰自行车股份有限公司财务部经理、副总经理、总经理、副董事长，上海东方上市公司博览中心副总经理。1999 年至今担任锦江（集团）有限公司计划财务部经理。现任本公司董事。

毛 辰 男，出生于 1964 年，经济师，中共党员，1987 年毕业于清华大学，1990 年毕业于上海交通大学，获得硕士学位。曾任上海外经贸实业有限公司进出口部经理，上海外经贸实业有限公司襄理。1998 年至今担任上海外经贸实业有限公司副总经理，上海神通电信有限公司董事，上海甬达进出口公司副董事长。现任本公司董事。

- 阮耕和 男，出生于 1945 年，大学本科学历，高级经济师，中共党员。1964 年至 1968 年，在摩洛哥穆罕默德五世大学拉巴特人文学院学习。曾任第一轻工业部对外司翻译，上海市轻工业局援外办翻译、科长。1978 年开始担任上海轻工业对外经济技术合作有限公司副总经理。现任本公司董事。
- 林晓峰 男，出生于 1951 年，高级经济师，中共党员，于 2000 年获得中欧工商管理学院工商管理硕士学位。曾任上海服装实验工厂副书记、副厂长，上海市服装公司副科长，上海市服装公司副经理，上海手帕进出口公司总经理。1994 年开始担任上海汉森进出口有限公司董事长、党委副书记，上海市国际贸易学会理事，上海纺织工程学会常务理事。现任本公司董事。
- 戴兰芳 女，出生于 1955 年，中专学历，高级会计师，中共党员。曾任中国银行纽约分行会计部、稽核部襄理，中国银行上海市分行淮海路办事处副经理，中国银行纽约分行会计部、稽核部经理。1997 年至今任上海联和投资有限公司副总会计师、资产财务总部经理。现任本公司董事。
- 龚建中 男，出生于 1962 年，硕士学位。曾任中国银行湖南分行处长，2000 年 4 月至今任中银集团投资有限公司总经理助理。现任本公司董事。
- 钱永耀 男，出生于 1965 年，中共党员，经济师，于 1988 年在华东师范大学获得硕士学位。曾先后在上海市国际信托投资公司金融部、中国新技术创业投资公司上海代表处工作，1994 年至 1995 年在美国伊州理工学院斯图加特商学院学习。1995 年至今任上海联和投资有限公司业务总部经理、总经理助理、投资业务总部经理。现任本公司董事。
- 叶峻 男，出生于 1972 年，中共党员，经济师，于 1996 年在上海交通大学获得本科学位。1996 年至今任上海联和投资有限公司业务部业务员、投资银行部副经理、经理，曾参加瑞士银行集团主办的金融风险管理与控制培训及瑞士信贷第一波士顿公司主办的资本市场运作培训。现任本公司董事。
- 夏大慰 男，出生于 1953 年，教授，博士生导师，享受国务院政府津贴，通过中国证监会举办的独立董事培训。1985 年 7 月毕业于上海财经大学工业经济系，获硕士学位。1988 年 10 月至 1990 年 7 月在日本大阪市立大学经济学部任客座研究员。曾任上海财经大学常务副校长。现任上海国家会计学院院长，为中国工业经济研究与开发促进会副会长、上海市经济学会工业经济专业研究会主任委员、上海证券交易所上市公司专家委员会委员等职务，为本公司独立董事。

秦志良 男，出生于 1944 年，本科学历，高级会计师，中共党员。曾任上海电线五厂财务主管、副厂长；上海市电机公司财务科副科长；上海市机电工业管理局财务处副处长、处长、副总会计师、总会计师、副局长；上海东风机械（集团）有限公司党委书记、董事长；上海柴油机股份公司监事会主席；上海电气（集团）总公司恒联分公司管委会主任；上海电气（集团）恒联企业发展有限公司党委书记、董事长。现任上海电气（集团）总公司董事、预算委员会成员；上海长江计算机有限公司董事；上海市机械设备成套（集团）有限公司副董事长，是上海市会计学会常务理事，为本公司独立董事。

（二）监事会成员

余永梁 男，出生于 1938 年，大专学历，中共党员。曾任上海五州电瓷厂副厂长，上海电器公司经理，上海机电一局副局长、局长，上海市经济委员会副主任，上海市政府副秘书长、秘书长，锦江（集团）有限公司总裁、党委书记。1999 年至今担任锦江（集团）有限公司董事长、党委书记。现任本公司监事长。

应晓明 男，出生于 1968 年，本科学历，注册会计师，资产评估师。曾任上海市审计局工业交通审计处副主任科员，上海审计事务所主任科员。1998 年至今任上海联和投资有限公司资产管理部副经理、经理。现任本公司监事。

钱怀民 男，出生于 1951 年，大专学历，高级政工师，中共党员。曾任上海起重设备厂生产科科长、工会主席、党委书记、副厂长，上海八一钢铁厂党委书记，上海沪江机械厂厂长，上海航空公司机务部党总支书记，上海航空公司行政处经理、党总支书记。1998 年至今担任本公司工会主席。现任本公司监事。

（三）其他高级管理人员

范鸿喜 男，出生于 1947 年，大专学历，高级经济师，高级政工师，中共党员。于 1998 年在华东师范大学法政系在职研究生课程进修班结业。曾任上海市第一印染厂党支部书记、车间主任、党委委员、团委书记、党委副书记，上海市第七届团市委副书记、第十届团中央委员、第四届青联副主席，上海市政府协作办公室联络处处长、经济技术处处长，上海航空企业集团管理处处长。目前担任上海市长宁区十二届人大常委会委员、上海市工商联第十届常委、上海仲裁委员会仲裁员。现任本公司总经理、党委副书记、纪委书记。

- 刘效文 男，出生于 1949 年，本科学历，中共党员。1967 年参加工作，历任空军第九航空学校第一训练团二大队副政委、大队长，空军第九航空学校第一训练团副团长、团长，空军第九航空学校参谋长；1986 年以来历任空军第十三航空学校参谋长，空军第十三飞行学院参谋长、院长；1997 年 - 2000 年担任空军上海基地参谋长。现任本公司副总经理。
- 丁兴国 男，出生于 1950 年，大专学历，一级飞行员，中共党员。曾任空军第一航空学校第二、三训练团飞行教员、中队长、第三训练团副大队长，空军第一航空学校飞行训练处副处长，上海航空公司飞行队飞行员、航务部安全监察科副科长、总调度室副主任、航务部党支部副书记、飞行队党总支书记、纪委书记。目前担任民航总局安全委员会委员、上海航空协会常务理事。现任本公司副总经理、党委委员。
- 周晓娥 女，出生于 1948 年，高级经济师，中共党员，于 1998 年在亚洲（澳门）国际公开大学获得工商管理硕士学位。曾任共青团长宁区委员会学少部副部长、部长，上海航空公司人事处干部、计划发展处副科长、销售部副经理、营运部副经理、营运部经理、总经理助理。目前担任中国民航运输协会会员，中国销售代理人协会顾问，上海交通运输协会理事，上海工程技术大学客座教授，上海柯莱货运有限公司董事长。现任本公司副总经理。
- 夏展敏 男，出生于 1957 年，硕士学位，高级经济师，中共党员。1981 年毕业于南京航空航天大学，获得学士学位。历任原航空工业部第 611 研究所技术员，上海航空公司机务部技术科、质控科科长、计划发展部副经理、计划财务部经理、总经理助理，是上海市总会计师工作研究会会员。1996 年起攻读工商管理，1997 年赴美国西弗吉尼亚大学进修金融财务管理，并于 1998 年在中国纺织大学获得硕士学位。现任本公司副总经理并兼任董事会秘书。
- 王树迅 男，出生于 1952 年，中共党员。1969 年参加工作，历任解放军炮十师作训股长，六十军炮兵处参谋，沈阳军区炮兵作训参谋；上海市公安局行政处办公室主任；申贸集团副总经理。1997 年 7 月，毕业于华东师范大学经济信息管理专业在职人员硕士研究生课程进修班。曾任本公司董事会秘书，现任本公司总经理助理、办公室主任。
- 邵晓云 女，出生于 1961 年，硕士学位，高级经济师，中共党员。1984 年毕业于南京航空航天大学，获学士学位，1998 年赴美国西弗吉尼亚大学进修金融财务管理，2000

年获得东华大学工商管理学位。曾在航空航天部六一五研究所工作，曾任本公司机务部工程部工程师、计划财务部合同室副主任、主任、副经理等职务。现任本公司计财部经理、财务负责人。

上述人员相互之间不存在配偶关系、三代以内直系和旁系亲属关系。

（四）上述人员在发行前持有本公司股份的情况

截至本招股说明书签署之日，上述人员均未持有本公司股份。

（五）稳定高级管理人员的措施

本公司自成立以来，高级管理人员始终处于相对稳定的状态，除了正常的组织调动以外，基本不存在高级管理人员因个人原因而离开本公司，主要原因在于：

1、本公司在社会上已经具有良好的声誉，曾经多次获得国家 and 上海市的多种荣誉称号；经营业绩稳定增长，使得本公司经营集体在行业内和社会上具有了较高知名度，高级管理人员的价值得到了广泛认同。

2、本公司为高级管理人员提供了良好的工作环境和条件，提供了比较有吸引力的薪金待遇。同时，本公司具有良好的发展潜力，高级管理人员可以与企业共同成长，分享公司高速成长带来的收益，对高级管理人员具有巨大吸引力。

本次发行上市后，本公司还将在法律许可范围内，制定本公司期权激励计划，使本公司高级管理人员更加稳定。

（六）高级管理人员收入情况

姓 名	基本年薪（万元）
周 赤	35
范鸿喜	25
刘效文	25
丁兴国	25
周晓娥	25
夏展敏	25
王树迅	18
钱怀民	18

除此以外，董事会会根据年度经营业绩为高级管理人员提供奖励，并按照有关规定为他们办理了养老保险、医疗保险和失业保险。其余董事、监事不在本公司领取报酬。

（七）董事、监事及高级管理人员兼职情况

本公司董事、监事及高级管理人员在股东或股东控制公司、本公司参控股公司任职情况如下表所示，未在表中列示的没有在股东单位、本公司参控股单位兼职。

姓名	本公司担任职务	关联单位	关联单位担任职务
周 赤	董事长	上海航空国际旅游有限公司	董事长
		上海航空房地产有限公司	董事长
		上海航空进出口有限公司	董事长
		上海航空传播有限公司	董事长
		大航国际货运有限公司	董事长
		上海上航实业有限公司	董事长
		上海柯莱货运有限公司	董事长
		新上海国际大厦有限公司	副董事长
		四川航空股份有限公司	副董事长
许 刚	副董事长	中银集团投资有限公司	董事长
		嘉国实业（深圳）有限公司	董事长
		万行实业投资有限公司	董事长
黄大光	副董事长	上海联和投资有限公司	副总经理
		上海联和物业发展有限公司	董事长
		上海联和信息传播有限公司	董事长
马名驹	董事	锦江（集团）有限公司	计划财务部经理
毛 辰	董事	上海外经贸实业有限公司	副总经理
		上海外贸进口汽车配件有限责任公司	董事长
阮耕和	董事	上海轻工业对外经济技术合作有限公司	副总经理
林晓峰	董事	上海汉森进出口有限公司	董事长
		上海汉森浦东进出口有限公司	董事长
		上海外高桥汉斯国际贸易实业公司	总经理
		上海汉森图案设计有限公司	董事长
		上海汉洲商标服饰有限公司	董事长
		上海汉峰家用纺织品有限公司	董事长
		汉麟国际贸易有限公司	董事长
		上海汉生汽车修配有限公司	董事长

戴兰芳	董事	上海联和投资有限公司	副总会计师
龚建中	董事	中银集团投资有限公司	总经理助理
		中银光华实业发展(深圳)有限公司	董事长
		中银(宁波)电池有限公司	董事长
钱永耀	董事	上海联和投资有限公司	总经理助理
		上海联创投资有限公司	董事长
		上海联和资产管理公司	董事长
		上海亚士兰软件咨询有限公司	董事长
叶峻	董事	上海联和投资有限公司	投资银行部经理
余永梁	监事长	锦江(集团)有限公司	董事长
		上海锦沧文华大酒店	董事长
		上海锦江麒麟饮料食品有限公司	董事长
应晓明	监事	上海联和投资有限公司	资产管理部经理
周晓娥	副总经理	大航国际货运有限公司	董事
夏展敏	副总经理	上海航空国际旅游有限公司	董事
		上海航空房地产有限公司	董事
		上海航空进出口有限公司	董事
		上海上航实业有限公司	董事
		新上海国际大厦有限公司	董事

九、公司治理结构

本公司于 2000 年 10 月 28 日召开上海航空股份有限公司创立大会暨第一次股东大会，通过了公司章程，选举了董事会、监事会成员，初步建立了符合股份公司上市要求的治理结构。2001 年 8 月，本公司股东大会、董事会和监事会先后通过了股东大会议事规则、董事会议事规则、关联交易决策规则和监事会议事规则。

2002 年 8 月，本公司临时股东大会和董事会分别对公司章程、股东大会议事规则和关联交易决策规则进行了修订。股份公司成立以来，本公司股东大会、董事会和监事会依法运作，未出现违法违规行为。

（一）关于股东大会和股东

1、股东大会

按照公司现行章程的规定，股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：决定公司经营方针和投资计划；选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；选举和更换由股东代表出任的监事，决定有关监事的报酬事项；审议批准董事会的报告；审议批准监事会的报告；审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案等《公司法》所规定的权利。

2、股东的权利和义务

按照公司现行章程规定，公司股东享有如下权利：依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；参加或者委派股东代理人参加股东会议；依照其所持有的股份份额行使表决权；对公司的经营行为进行监督；提出建议或者质询；依照法律、行政法规及公司章程的规定转让、赠与或质押其所持有的股份；依照法律、公司章程的规定获得有关信息，包括：缴付成本费用后得到公司章程，缴付合理费用后有权查阅和复印本人持股资料、股东大会会议记录、中期报告和年度报告、公司股本总额、股本结构；公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余财产的分配；对法律、行政法规及公司章程规定的公司重大事项，享有知情权和参与权；有权按照法律、行政法规的规定，通过民事诉讼或其他法律手段保护其合法权利；法律、行政法规及公司章程所赋予的其他权利。

按照公司现行章程规定，公司股东承担下列义务：遵守公司章程；依其所认购的股份

和入股方式缴纳股金；除法律、法规规定的情形外，不得退股；法律、行政法规及公司章程规定应当承担的其他义务。

3、中小股东的利益保护

除了普遍适用于公司所有股东的规定外，本公司现行章程还主要从两个方面保障中小股东的权益，一是对大股东的权利进行了必要的限制，一是对中小股东的利益保护作出了特别规定。控股股东对公司及其他股东负有诚信义务；控股股东对公司应严格依法行使出资人的权利，控股股东不得利用资产重组等方式损害公司和其他股东的合法权益，不得利用其特殊地位谋取额外的利益；控股股东对公司董事、监事候选人的提名，应严格遵循法律、法规和公司章程规定的条件和程序。控股股东提名的董事、监事候选人应当具备相关专业知识和决策、监督能力。不得对股东大会人事选举决议和董事会人事聘任决议履行任何批准手续；不得越过股东大会、董事会任免公司的高级管理人员；控股股东不得直接或间接干预公司的决策及依法开展的生产经营活动，损害公司及其他股东的权益。本公司的控股股东在行使表决权时，不得作出有损于公司和其他股东合法权益的决定。

有下列情形之一的，公司在事实发生之日起两个月以内召开临时股东大会：单独或者合并持有公司有表决权股份总数百分之十（不含投票代理权）以上的股东书面请求时。公司召开股东大会，持有或者合并持有公司发行在外有表决权股份总数的百分之五以上的股东，有权向公司提出新的提案。股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。如有特殊情况关联股东无法回避时，公司在征得有权部门的同意后，可以按照正常程序进行表决，并在股东大会决议公告中作出详细说明。关联股东应回避而没有回避的，非关联股东可以要求回避；符合有关条件的股东可向公司股东征集其在股东大会上的投票权；股东大会在董事选举中采用累积投票制度。

（二）关于董事会和董事

1、董事会

本公司现行章程规定，公司董事会由 13 名董事组成，设董事长 1 名，副董事长 2 名。董事会的权利包括：负责召集股东大会，并向大会报告工作；执行股东大会的决议；决

定公司的经营计划和投资方案；在公司净资产 10%的限额内，决定公司的风险投资、资产抵押及其他担保事项；制订公司的年度财务预算方案、决算方案等《公司法》规定的职权。董事会可以按照股东大会的有关决议，设立规划发展、财务与审计、提名与薪酬专门委员会。专门委员会成员全部由董事组成，其中财务与审计委员会、提名与薪酬考核委员会中独立董事应占多数并担任召集人，财务与审计委员会中至少应有一名独立董事是会计专业人士。

2、董事

按照公司现行章程，董事由股东大会选举或更换，任期三年。董事任期届满，可连选连任。董事在任期届满以前，股东大会不得无故解除其职务。董事任期从股东大会决议通过之日起计算，至本届董事会任期届满时为止。

董事应当在董事会决议上签字并对董事会的决议承担责任。董事会决议违反法律、法规或者章程，致使公司遭受损失的，参与决议的董事对公司负赔偿责任。但经证明在表决时曾表明异议并记载于会议记录的，该董事可以免除责任。

3、独立董事制度

根据中国证监会《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》，上市公司应当建立独立董事制度。本公司于 2002 年 8 月召开了临时股东大会，选举产生了两名独立董事；并对《公司章程》进行了修订，加入了有关独立董事的内容。独立董事为不在公司担任除董事外的其他职务，并与公司及公司主要股东不存在可能妨碍其进行独立客观判断的关系的董事。

（三）关于监事会和监事

1、监事会

监事会由 3 名监事组成，在监事中推选监事会主席一名，由全体监事过半数表决同意选举产生或罢免。监事会主席不能履行职权时，由该主席指定一名监事代行其职权。

按照公司现行章程，监事会的权利包括：监事会向全体股东负责，维护公司及股东的合法权益；检查公司的财务；对董事、经理和其他高级管理人员执行公司职务时违反法律、法规或者章程的行为进行监督；当董事、经理和其他高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求其予以纠正，必要时向股东大会或国家有关主管机关报告；提议召开

临时股东大会；列席董事会会议；监事有了解公司经营情况的权利，并承担相应的保密义务；公司章程规定或股东大会授予的其他职权。

2、监事

监事每届任期三年。股东担任的监事由股东大会选举或更换，职工担任的监事由公司职工民主选举产生或更换，监事连选可以连任。监事由股东代表和公司职工代表担任。公司职工代表担任的监事不得少于监事人数的三分之一。

（四）对公司高级管理人员的选择、考评、激励和约束机制

根据公司现行章程，由董事会聘任或者解聘公司总经理、董事会秘书；根据总经理的提名，聘任或者解聘公司副总经理、财务负责人等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项。

为此，本公司董事会于2000年10月通过了经理层奖励办法，在确定了一定的奖金基数的情况下，实际发放数额由安全指标、营业收入指标和利润总额指标决定，三项指标具有不同的权重，安全指标具有“一票否决”的作用，具体执行时还应根据实际完成情况来决定。如果公司业绩超过目标，可得奖金可以按照奖金基数的一定比例调增。

（五）董事、监事、高级管理人员和核心技术人员履行诚信义务的限制性规定

公司现行章程对上述人员履行诚信和勤勉的义务作出了一系列限制性规定，主要内容

包括：

- 1、在职责范围内行使权利，不得越权；
- 2、除经公司章程规定或者股东大会在知情的情况下批准，不得同本公司订立合同或者进行交易；
- 3、不得利用内幕信息为自己或他人谋取利益；
- 4、不得直接或间接自营或者为他人经营与公司同类的营业或者直接或间接从事损害本公司利益的活动；
- 5、不得利用职权收受贿赂或者其他非法收入，不得侵占公司的财产；
- 6、不得挪用资金或者将公司资金借贷给他人；
- 7、不得利用职务便利为自己或他人直接或间接侵占或者接受本应属于公司的商业机会；

8、未经股东大会在知情的情况下批准，不得接受与公司交易有关的佣金；

9、不得将公司资产以其个人名义或者以其他个人名义开立帐户储存；

10、不得以公司资产为本公司的股东或者其他个人债务提供担保；

11、未经股东大会在知情的情况下同意，不得泄漏在任职期间所获得的涉及本公司的机密信息。

公司章程还规定，董事个人或者其所任职的其他企业直接或者间接与公司已有的或者计划中的合同、交易、安排有关联关系时(聘任合同除外)，不论有关事项在一般情况下是否需要董事会批准同意，均应当尽快向董事会披露其关联关系的性质和程度。

除非有关联关系的董事按照本条前款的要求向董事会作了披露，并且董事会在不将其计入法定人数，该董事亦未参加表决的会议上批准了该事项，公司有权撤销该合同、交易或者安排，但在对方是善意第三人的情况下除外。

(六) 重大生产决策程序与规则

1、 重大投资决策的程序与规则

公司重大投资的决策程序和规则主要依据公司章程、股东大会和董事会议事规则、董事会决议和公司内部管理规章的规定进行。根据公司现行章程的规定：股东大会决定公司经营方针和投资计划；在建立严格审查和决策程序的基础上，董事会可以按照不超过公司最近一期经审计的股东权益的 20% 的金额从事对外投资（关联交易除外）和出售、出租资产；批准公司或公司拥有 50% 以上权益的子公司作出单项金额不超过 10000 万元的资产抵押、质押或为第三方提供担保。本公司 2002 年 8 月召开的一届六次董事会修订的《董事会议事规则》规定：董事长主持或委托总经理组织有关人员拟定公司中长期发展规划、年度投资计划、重大项目的投资方案及收购、兼并方案，提交董事会审议，并由股东大会表决通过后实施；按公司章程的规定，在股东大会给予董事会授权范围内的投资项目，由总经理拟订可行性方案，提交董事会审议，并形成董事会决议后实施。

同时，本公司依据相关法律法规制定的《财务会计管理制度》对重大投资的程序和规则作了严格规定：企业在决定一项投资之前必须首先进行可行性研究；在进行投资决策时，必须充分考虑投资风险；公司设置专职的投资管理组织机构，对投资进行统一管理；公司短期投资的总金额不得超过企业净资产的百分之十；对境外投出资本在 100 万美元（或等额人民币和其他货币）以下的项目，企业可自行决定，对 100 万美元（或等额人民币和其他货币）以上的项目必须报民航总局和国家计委，对外经济贸易部审批；

短期投资及长期投资损失在 50 万元(含 50 万元)以上的由董事会(或授权董事长)批准, 50 万元以内由总经理批准。

2、重要财务决策的程序与规则

公司关于重要财务决策的程序和规则主要依据公司章程、董事会决议和公司内部管理规章的规定进行。股东大会审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案; 审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案; 对公司增加或者减少注册资本作出决议; 对发行公司债券作出决议。

本公司董事会一届六次会议修订的《董事会议事规则》规定: 董事会委托总经理组织人员拟定公司年度财务预决算、盈余分配和亏损弥补等草案, 提交董事会, 由董事会审议并形成方案, 提请股东大会审议通过后, 由总经理组织实施。董事长在审核签署由股东大会或股东大会授权董事会决定的风险投资、资产抵押和资产处置的文件前, 应对有关事项进行可行性研究, 必要时可听取有关专家意见; 在签署对外经济担保文件时, 应责成财务部门就被担保方的申请进行充分评估, 提出意见; 在签署重大贷款文件时, 应责成财务部门就贷款额度、必要性、还贷计划提出报告, 上述经董事会审议通过并形成决议后再签署意见, 以减少工作失误。

同时, 本公司根据《公司法》、《会计法》、《股份有限公司会计制度》、《企业会计准则》、《民航运输企业财务管理办法》及《上海航空股份有限公司章程》等法规、制度, 并结合本公司经营特点, 制定了本公司《财务会计管理制度》, 对有关财务决策的程序和规则作了详细规定。

(七) 关联交易的决策程序和规则

本公司章程规定, 当股东大会审议有关关联交易事项时, 关联股东不应当参与投票表决, 其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数; 股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。如有特殊情况关联股东无法回避时, 公司在征得有权部门的同意后, 可以按照正常程序进行表决, 并在股东大会决议公告中作出详细说明, 以达到保护股份公司及其股东的利益不因关联交易而受损害的目的。

2001 年 8 月, 本公司第一届董事会第三次会议审议通过了《上海航空股份有限公司董事会关联交易决策规则》, 2002 年 8 月, 一届六次董事会进行了修订。该规则规定与董事个人利益有关的关联交易和董事个人在关联企业中任职或拥有关联企业的控股权或

控制权的，在该企业与本公司之间产生的关联交易，相关董事应当回避。关联交易定价时首先参照与该关联交易相关的国家价格；如无适用的国家价格，则应采用在同等地区或附近地区内与该关联交易的标的或服务相同或相近似的市场价格；如无法获得上述市场价格，则应由交易双方协商定价，该协商确定的价格可参考提供服务或标的的一方经注册会计师审核的实际成本，连同不高于 10% 的利润幅度。重大关联交易(指公司拟与关联人达成的总额高于公司最近经审计净资产值的 5% 的关联交易)应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据。

(八) 本公司内部控制制度及管理层的对其评价

本公司主要是结合《运行手册》、《财务会计管理制度》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》及相关管理制度的执行来实施内部控制制度的：

本公司《运行手册》是依据《中华人民共和国民用航空法》、《中国民用航空规章 CCAR-121FS/121AA》以及中国民用航空总局与飞行运行有关的其他法规、政策和命令编制的，是本公司公司级管理规章，主要包括安全手册，航空安全保卫手册，航站运行手册，应急手册，飞行签派手册，航线手册，机场起飞性能分析，飞行技术管理手册，飞行人员训练管理手册，飞行员手册，乘务员手册，机组训练手册，载重与平衡手册，国内客运手册，国际客运手册，国内货运手册，国际货运手册，基地运行管理手册，涉及航空运输的方方面面。除此以外，本公司对于手册的发放和手册持有人的责任作了严格的规定，设有运行监察部对各部门和有关人员贯彻手册的情况进行定期内审，并负责对手册的修订和动态管理。

本公司设置了独立的会计机构，在财务管理和会计核算方面均设置了较为合理的岗位和职责权限，并配备了相应的人员以保证财会工作的顺利进行。会计机构人员分工明确，有各自的岗位责任制，各岗位能够起到互相牵制的作用，批准、执行和记录职能分开。本公司设有审计室，具体负责对生产经营活动和内部控制执行情况的监督和检查，包括进行检查和评价，提出改进建议和处理意见，确保内部控制的贯彻实施和生产经营活动的正常进行。

本公司的财务工作在总经理及财务负责人的领导下，由计划财务部具体负责，执行国家规定的企业会计制度和企业会计准则，按照规定的业务流程，及时处理帐务，编制会计报表。财务部门与其他各职能部门互相牵制、互相制约。本公司制定了《财务会计管

理制度》，内容包括：内部财务管理基础工作，资金筹集管理制度，货币资金及往来户结算管理制度，存货管理制度，固定资产管理制度，无形资产和其他资产管理制度，对外投资管理制度，成本费用管理制度，收入管理制度，建立了完善的财务管理框架。

另外，本公司建立和实施了科学的聘用、培训、考核、奖惩、晋升、淘汰等人事管理制度，能够提高员工的职业道德、职业精神并保证职工具有相应的工作能力；建立了包括局域网在内的完善的信息制度，保证了内部控制制度的有效实施。

2001年8月，本公司先后召开董事会和股东大会，分别通过了《股东大会议事规则》和《董事会议事规则》；2002年8月，又按照最新规定进行了修订。上述规则对于本公司重大对外投资、重大财务决策的程序和规则作了详细规定，有效防范了本公司风险。

本公司管理层认为：《运行手册》为全体飞行和地面管理与作业人员合法、安全、有效地履行职责提供了必须遵循的政策、标准及主要管理程序的依据，最终保证了公司运行持续安全、高效；本公司设置了必要的财务会计机构，建立并完善了有关财务管理制度；除此以外，本公司还建立了人事、信息、投资等各方面的管理制度。因此，本公司内部控制制度完整，实践证明其运行是合理、有效的。今后，本公司将不断对各项制度进行完善，以适应本公司发展的要求。

（八）董事、监事及高级管理人员变动情况

2000年11月，本公司召开第一次董事会会议，选举产生了新的董事长周赤先生。本公司成立时曾选举产生三位副董事长，并在公司章程中注明，在本公司2000年度第一次股东大会上股东审议通过决议，将本公司的副董事长减少为二名。经本公司2001年临时股东大会审议通过，本公司副董事长余永梁先生辞去副董事长职务，被推举为监事会主席；马名驹先生被选举为本公司新的董事；本公司监事会主席杨雄先生因担任公务员，辞去本公司监事会主席职务。2002年8月，本公司召开股东大会，选举夏大慰、秦志良为本公司独立董事。上述人事变动均履行了合法的程序。

本公司成立以来，总经理初由周赤先生兼任；2001年10月，本公司董事会聘任范鸿喜先生担任本公司总经理，周赤先生不再兼任总经理职务。2000年6月，夏展敏先生由总经理助理升任副总经理，并兼任财务负责人和董事会秘书。2000年10月，刘效文先生调任本公司副总经理。2001年8月，本公司董事会同意夏展敏先生辞去董事会秘书的请求，聘任王树迅先生为本公司董事会秘书。2001年10月，本公司董事会聘任王树迅先生为本公司总经理助理。2002年8月，本公司召开董事会，重新聘任夏展敏先生为董事会秘书，并聘任邵晓云为财务负责人。

十、财务会计信息

（一）会计报表编制基准及注册会计师意见

本公司原名上海航空公司，为 1985 年 8 月 8 日经上海市人民政府以沪府办 85（225）号文批准成立的全民所有制企业，并经沪府函<1998>26 号文批准，本公司于 1998 年 12 月 28 日变更为有限责任公司。2000 年 10 月 25 日，上海市人民政府以沪府体改审（2000）030 号文，批准同意上海航空有限公司整体变更为上海航空股份有限公司。公司在改制过程中，资产、负债等项目无剥离情况，报告期内会计主体未发生变化。1999 年度及以前年度公司的财务报表按《运输（民用航空）企业会计制度》编制，本次已按《企业会计制度》及其补充规定进行了相应调整。

本公司已聘请安永大华会计师事务所有限公司对本公司及其下属子公司于 1999 年 12 月 31 日、2000 年 12 月 31 日、2001 年 12 月 31 日及 2002 年 6 月 30 日的合并资产负债表及资产负债表、1999 年度、2000 年度、2001 年度和 2002 年 1 - 6 月的利润及利润分配表和合并利润及利润分配表、2001 年度和 2002 年 1 - 6 月的现金流量表和合并现金流量表进行了审计。会计师已出具了标准无保留意见的审计报告。

以下引用的财务数据，非经特别说明，均引自经审计的合并会计报表。本章的财务会计数据及有关财务分析说明反映了公司过往三年及最近一期的经审计的会计报表及有关附注的重要内容。

（二）合并会计报表范围及变化情况

本公司纳入合并报表的合并范围的控股子公司情况如下表所示：

被投资单位全称	主营业务	注册资本	本公司投资额	本公司持股比例
上海航空国际旅游有限公司	国内国际旅游	6,140,000.00	5,920,000.00	96.40%
大航国际货运有限公司	国际运输代理	10,070,468.00	5,744,244.00	60%
上海航空进出口有限公司	自营代理出口	7,800,000.00	7,800,000.00	100%

本公司控股子公司上海航空房地产有限公司于 2002 年 5 月召开股东会，并作出决议：决定对上海航空房地产有限公司进行清算，因此未纳入合并范围。根据财政部财会二字（1996）2 号《关于合并会计报表合并范围请示的复函》，本公司其他控股子公司上海上航实业有限公司、上海航空传播有限公司和上海柯莱货运有限公司各期的资产总额的

合计数与母公司资产总额与其所有的子公司资产总额的合计数的比率、主营业务收入的合计数与母公司主营业务收入与其所有的子公司主营业务收入的合计数的比率、以及当期净利润中母公司所拥有的数额与母公司当期净利润额的比率均小于 10%，因此未纳入合并范围。

本公司报告期纳入合并范围的子公司无增减变动。

(三) 简要会计报表

本公司的简要会计报表反映了本公司基本财务状况、经营成果和现金流量情况，故在本节中仅披露了本公司简要会计报表。投资者若想详细了解本公司过往三年又一期的财务状况、经营成果和现金流量情况，请阅读招股说明书附录一。

1、简要合并资产负债表

单位：元

资 产	2002 年 6 月 30 日	2001 年 12 月 31 日	2000 年 12 月 31 日	1999 年 12 月 31 日
货币资金	246,939,808.11	347,206,308.80	224,428,460.52	248,311,619.60
短期投资	19,885,366.40	19,245,308.08	22,456,887.92	20,000,000.00
应收股利			481,485.06	
应收帐款	217,046,105.45	126,618,210.04	129,774,934.00	121,620,316.51
其他应收款	196,951,189.30	178,185,993.04	421,996,019.25	428,616,431.85
预付帐款	83,585,597.10	68,889,003.14	78,415,205.89	51,414,617.43
存 货	373,880,251.40	366,034,200.67	333,113,561.19	312,129,465.07
待摊费用	29,185,184.84	13,915,008.92	11,863,633.74	9,423,477.97
流动资产合计	1,167,473,502.60	1,120,094,032.69	1,222,530,187.57	1,191,515,928.43
长期股权投资	115,846,237.54	113,113,941.20	115,429,146.36	120,582,847.91
长期投资合计	115,846,237.54	113,113,941.20	115,429,146.36	120,582,847.91
其中：合并价差（贷差以“-”号表示，合并报表填列）	966,234.61	1,054,074.12	1,229,753.13	1,405,432.16
其中：股权投资差额（贷差以“-”号表示，合并报表填列）	966,234.61	1,054,074.12	1,229,753.13	1,405,432.16
固定资产原值	6,560,417,524.84	6,385,813,027.75	5,188,619,155.68	4,887,010,302.77
减：累计折旧	1,837,057,451.88	1,680,248,825.54	1,394,703,942.36	1,590,968,734.57
固定资产净值	4,723,360,072.96	4,705,564,202.21	3,793,915,213.32	3,296,041,568.20
固定资产净额	4,723,360,072.96	4,705,564,202.21	3,793,915,213.32	3,296,041,568.20
在建工程	474,165,852.03	418,043,768.15	379,081,959.33	34,982,521.69
固定资产清理		175,116.36	-24,029.41	-36,126.89
固定资产合计	5,197,525,924.99	5,123,783,086.72	4,172,973,143.24	3,330,987,963.00
无形资产	54,267,921.77	4,147,824.84	5,188,982.27	1,401,183.26
长期待摊费用	26,695,712.87	13,889,525.30	23,848,492.11	16,184,642.92
其他长期资产	1,650,000.00	1,650,000.00	600,000.00	600,000.00
无形资产及其他资产合计	82,613,634.64	19,687,350.14	29,637,474.38	18,185,826.18
资产总计	6,563,459,299.77	6,376,678,410.75	5,540,569,951.55	4,661,272,565.52

负债和股东权益	2002年6月30日	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
短期借款	992,963,481.74	741,205,931.36	707,712,305.57	532,000,000.00
应付帐款	184,007,036.44	126,653,837.05	176,975,828.08	140,988,569.23
预收帐款	91,444,695.25	71,497,747.96	24,418,999.37	11,708,851.83
应付工资	822,259.36	448,232.96	876,610.96	891,610.96
应付福利费	13,689,069.53	19,028,412.13	22,107,849.99	18,164,468.82
应付股利	20,840,000.00	41,680,000.00	15,129,076.80	19,296,322.55
应交税金	3,449,835.12	48,026,560.80	14,744,965.90	5,927,578.18
其他应交款	27,291,085.06	90,427,865.11	117,709,850.40	9,837,594.12
其他应付款	144,227,579.60	80,111,122.92	51,248,022.52	48,331,096.41
预提费用	125,659,399.64	137,595,992.63	71,826,860.66	118,627,776.42
一年内到期的长期负债	519,707,747.51	693,228,685.94	438,358,793.82	334,514,110.99
流动负债合计	2,124,102,189.25	2,049,904,388.86	1,641,109,164.07	1,240,287,979.51
长期借款	1,634,414,302.04	1,353,267,533.52	623,432,951.59	80,000,000.00
长期应付款	2,190,242,960.06	2,382,467,154.82	2,759,212,032.14	2,853,354,725.49
其他长期负债			-27,231,526.65	
长期负债合计	3,824,657,262.10	3,735,734,688.34	3,355,413,457.08	2,933,354,725.49
负债合计	5,948,759,451.35	5,785,639,077.20	4,996,522,621.15	4,173,642,705.00
少数股东权益(合并报表填列)	8,616,643.51	8,274,915.34	7,882,741.91	5,587,818.10
股本	521,000,000.00	521,000,000.00	521,000,000.00	212,124,379.73
资本公积	1,386,222.41	1,133,621.67	319,204.58	205,926,425.88
盈余公积	52,357,361.40	42,245,601.41	14,845,383.91	68,832,332.35
其中:法定公益金	23,108,127.58	18,525,167.49	5,293,615.55	8,914,082.14
未分配利润	31,339,621.10	18,385,195.13	0.00	-4,841,095.54
股东权益合计	606,083,204.91	582,764,418.21	536,164,588.49	482,042,042.42
负债和股东权益总计	6,563,459,299.77	6,376,678,410.75	5,540,569,951.55	4,661,272,565.52

2、简要合并利润表

单位:元

项 目	2002年1-6月	2001年度	2000年度	1999年度
一、主营业务收入	1,811,652,435.06	3,501,462,163.77	2,933,548,767.52	2,483,612,815.33
减:主营业务成本	1,341,380,033.60	2,517,460,181.03	2,173,872,808.66	1,824,930,245.87
主营业务税金及附加	51,215,988.72	98,288,515.01	84,569,923.39	70,328,815.30
二、主营业务利润(亏损以“-”号填列)	419,056,412.74	885,713,467.73	675,106,035.47	588,353,754.16
加:其他业务利润(亏损以“-”号填列)	456,778.30	1,370,143.88	4,882,055.09	1,120,185.78
减:营业费用	140,925,305.02	286,434,550.00	217,174,483.72	212,515,161.25
管理费用	95,623,303.43	185,033,183.64	155,764,437.21	122,803,375.55
财务费用	119,342,481.98	242,378,056.94	251,290,799.42	229,226,563.98
三、营业利润(亏损以“-”号填列)	63,622,100.61	173,237,821.03	55,758,370.21	24,928,839.16
加:投资收益(亏损以“-”号填列)	3,791,023.00	-9,393,622.25	12,576,492.66	9,127,916.53
营业外收入	127,615.28	2,798,438.71	8,205,197.06	18,105,465.82
减:营业外支出	971,973.32	360,246.40	1,528,080.92	2,896,679.47
四、利润总额(亏损以“-”号填列)	66,568,765.57	166,282,391.09	75,011,979.01	49,265,542.04
减:所得税	21,698,328.23	27,007,686.18	11,897,807.99	13,437,449.44
少数股东损益(合并报表填列)	859,124.17	427,716.18	2,288,371.81	1,197,800.86

五、净利润（亏损以“-”号表示）	44,011,313.17	138,846,988.73	60,825,799.21	34,630,291.74
加：年初未分配利润	18,385,195.13		-4,841,095.54	-12,201,286.52
其他转入		857,315.91		
六、可供分配的利润	62,396,508.30	139,704,304.64	55,984,703.67	22,429,005.22
减：提取法定盈余公积	4,709,112.74	14,142,066.33	3,372,930.71	3,709,636.14
提取法定公益金	4,582,960.09	14,088,867.85	3,026,666.40	3,535,230.59
提取职工奖励及福利基金（合并报表填列。子公司为外商投资企业的项目）	105,127.21	44,332.06	288,553.60	290,675.92
弥补住房周转金		3,232,954.65		
七、可供股东分配的利润	52,999,308.26	108,196,083.75	47,693,168.20	14,893,462.57
减：提取任意盈余公积	819,687.16	26,599.23	8,057,169.01	493,446.25
应付普通股股利	20,840,000.00	89,784,289.39	13,525,692.04	19,241,111.86
转作股本的普通股股利			26,110,307.15	
八、未分配利润（未弥补亏损以“-”号填列）	31,339,621.10	18,385,195.13	0.00	-4,841,095.54

3、简要合并现金流量表

单位：元

项 目	2001 年度	2002 年 1-6 月
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	3,715,288,243.65	1,720,467,801.00
收到的税费返还	16,809,458.42	17,004,542.76
收到的其他与经营活动有关的现金	7,734,635.40	1,991,017.45
经营活动现金流入小计	3,739,832,337.47	1,739,463,361.21
购买商品、接受劳务支付的现金	2,287,099,936.80	1,114,695,363.37
支付给职工以及为职工支付的现金	220,868,840.83	113,002,373.70
支付的各项税费	264,738,230.89	278,176,331.30
支付的其他与经营活动有关的现金	293,720,504.07	123,334,338.12
经营活动现金流出小计	3,066,427,512.59	1,629,208,406.49
经营活动现金流量净额	673,404,824.88	110,254,954.72
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金	6,945,914.30	19,081,984.00
取得投资收益所收到的现金	4,394,649.07	2,254,767.74
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金	193,374,852.77	13,223.00
收到的其他与投资活动有关的现金	242,169,293.70	
投资活动现金流入小计	446,884,709.84	21,349,974.74
购建固定资产、无形资产其他长期资产所支付的现金	576,731,035.71	140,977,664.64
投资所支付的现金	4,900,325.53	19,751,145.90
投资活动现金流出小计	581,631,361.24	160,728,810.54
投资活动产生的现金流量净额	-134,746,651.40	-139,378,835.80
三、筹资活动产生的现金流量：		
吸收投资所收到的现金		9,579,000.00
借款所收到的现金	1,273,458,012.01	1,371,894,110.68
筹资活动现金流入小计	1,273,458,012.01	1,381,473,110.68
偿还债务所支付的现金	1,414,137,730.67	1,284,167,915.20
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	274,750,166.30	168,559,152.65
筹资活动现金流出小计	1,688,887,896.97	1,452,727,067.85
筹资活动产生的现金流量净额	-415,429,884.96	-71,253,957.17
四、汇率变动对现金的影响	-450,440.24	111,337.56

五、现金及现金等价物净增加额	122,777,848.28	-100,266,500.69
补充资料		
1. 将净利润调节为经营活动现金流量：		
净利润（亏损以“-”号填列）	138,846,988.73	44,011,313.17
加：少数股东本期损益（亏损以“-”号填列）	427,716.18	859,124.17
加：计提的资产减值准备	6,646,051.41	3,007,375.90
固定资产折旧	288,108,284.84	165,362,552.28
无形资产摊销	156,376.80	860,843.98
长期待摊费用摊销	2,014,901.86	1,657,505.13
待摊费用减少（减：增加）	-2,051,375.18	-15,270,175.92
预提费用增加（减：减少）	53,561,570.29	-8,333,030.80
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（减：收益）	-2,062,449.82	542,029.59
财务费用	249,397,603.24	115,384,052.45
投资损失（减：收益）	9,393,622.25	-3,791,023.00
存货的减少（减：增加）	-30,849,544.85	-4,801,346.51
经营性应收项目的减少（减：增加）	-63,849,090.83	-124,940,596.03
经营性应付项目的增加（减：减少）	23,664,169.96	-64,293,669.69
经营活动产生的现金流量净额	673,404,824.88	110,254,954.72
2. 不涉及现金收支的投资和筹资活动：		
3. 现金及现金等价物净增加情况：		
现金的期末余额	347,206,308.80	246,939,808.11
减：现金的期初余额	224,428,460.52	347,206,308.80
现金及现金等价物净增加额	122,777,848.28	-100,266,500.69

4、简要母公司资产负债表

单位：元

资 产	2002年6月30日	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
货币资金	210,318,929.94	314,714,534.88	191,763,751.74	219,323,165.50
短期投资	17,000,000.00	18,000,000.00	20,000,000.00	20,000,000.00
应收股利			481,485.06	
应收帐款	150,088,467.02	65,489,096.86	55,413,991.36	52,035,527.85
其他应收款	187,949,918.74	168,881,468.00	415,976,367.70	421,539,361.23
预付帐款	58,289,852.13	58,091,837.69	65,243,621.55	42,364,083.13
存 货	373,114,027.18	364,847,719.72	332,670,523.76	311,514,746.49
待摊费用	28,942,184.13	13,604,721.16	11,548,092.49	9,061,936.97
流动资产合计	1,025,703,379.14	1,003,629,378.31	1,093,097,833.66	1,075,838,821.17
长期股权投资	150,544,016.88	147,872,557.72	149,857,632.32	150,404,804.04
长期投资合计	150,544,016.88	147,872,557.72	149,857,632.32	150,404,804.04
固定资产原值	6,526,557,509.49	6,352,894,882.82	5,158,088,292.68	4,858,341,290.19
减：累计折旧	1,818,879,833.72	1,663,346,459.40	1,380,440,942.41	1,578,841,354.37
固定资产净值	4,707,677,675.77	4,689,548,423.42	3,777,647,350.27	3,279,499,935.82
固定资产净额	4,707,677,675.77	4,689,548,423.42	3,777,647,350.27	3,279,499,935.82
在建工程	474,165,852.03	418,043,768.15	379,081,959.33	34,783,271.69
固定资产清理		124,761.60	-81,028.72	-36,126.89
固定资产合计	5,181,843,527.80	5,107,716,953.17	4,156,648,280.88	3,314,247,080.62
无形资产	53,908,407.62	3,767,767.05	3,864,999.81	
长期待摊费用	25,988,556.20	12,961,595.45	22,378,508.44	14,511,061.72
无形资产及其他资产合计	79,896,963.82	16,729,362.50	26,243,508.25	14,511,061.72

资产总计	6,437,987,887.64	6,275,948,251.70	5,425,847,255.11	4,555,001,767.55
负债和股东权益	2002年6月30日	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
短期借款	962,483,481.74	711,005,931.36	680,212,305.57	520,000,000.00
应付帐款	131,461,992.44	71,187,614.70	114,771,420.39	79,254,552.35
预收帐款	62,843,284.99	60,249,825.66	13,789,407.78	3,831,934.26
应付福利费	12,180,910.07	17,718,566.87	20,408,488.43	16,875,770.89
应付股利	20,840,000.00	41,680,000.00	15,129,076.80	19,241,111.86
应交税金	14,619,640.15	65,331,355.94	23,048,775.00	8,476,733.52
其他应交款	27,285,861.70	90,423,002.35	117,702,132.52	9,803,069.15
其他应付款	131,500,571.25	70,190,233.04	40,037,340.12	32,323,197.07
预提费用	125,135,909.68	137,343,387.23	71,556,102.66	117,581,215.66
一年内到期的长期负债	519,619,747.51	693,008,635.94	438,358,793.82	334,514,110.99
流动负债合计	2,007,971,399.53	1,958,138,553.09	1,535,013,843.09	1,141,901,695.75
长期借款	1,633,994,926.04	1,352,739,741.52	623,276,801.59	80,000,000.00
长期应付款	2,190,242,960.06	2,382,467,154.82	2,759,186,760.55	2,853,421,244.06
其他长期负债			-27,231,526.65	
长期负债合计	3,824,237,886.10	3,735,206,896.34	3,355,232,035.49	2,933,421,244.06
负债合计	5,832,209,285.63	5,693,345,449.43	4,890,245,878.58	4,075,322,939.81
股本	521,000,000.00	521,000,000.00	521,000,000.00	212,124,379.73
资本公积	1,386,222.41	1,133,621.67	319,204.58	205,926,425.88
盈余公积	41,642,074.16	32,889,434.36	5,374,497.80	60,654,748.86
其中：法定公益金	20,821,037.08	16,444,717.18	2,687,248.90	6,647,132.99
未分配利润	41,750,305.44	27,579,746.24	8,907,674.15	973,273.27
股东权益合计	605,778,602.01	582,602,802.27	535,601,376.53	479,678,827.74
负债和股东权益总计	6,437,987,887.64	6,275,948,251.70	5,425,847,255.11	4,555,001,767.55

5、简要母公司利润表

单位：元

项 目	2002年1-6月	2001年度	2000年度	1999年度
一、主营业务收入	1,501,163,090.20	2,893,378,762.16	2,395,472,634.23	1,965,279,273.83
减：主营业务成本	1,062,532,953.88	1,964,466,762.68	1,691,591,279.65	1,350,931,166.96
主营业务税金及附加	49,799,319.74	95,961,571.47	82,084,327.95	68,139,923.87
二、主营业务利润（亏损以“-”号填列）	388,830,816.58	832,950,428.01	621,797,026.63	546,208,183.00
加：其他业务利润（亏损以“-”号填列）	456,778.30	1,370,143.88	4,724,352.99	890,290.52
减：营业费用	123,036,220.37	252,114,660.00	186,776,737.30	185,802,634.57
管理费用	90,054,883.01	173,439,012.74	145,795,311.68	114,680,673.08
财务费用	118,143,626.60	240,299,079.01	249,565,830.19	229,192,074.88
三、营业利润（亏损以“-”号填列）	58,052,864.90	168,467,820.14	44,383,500.45	17,423,090.99
加：投资收益（亏损以“-”号填列）	6,483,943.02	-7,591,828.14	19,756,229.93	11,610,971.09
营业外收入	127,615.28	2,793,419.84	8,176,903.94	18,075,858.52
减：营业外支出	906,556.95	336,301.97	1,438,151.12	2,277,139.07
四、利润总额（亏损以“-”号填列）	63,757,866.25	163,333,109.87	70,878,483.20	44,832,781.53
减：所得税	19,994,667.25	25,758,427.07	8,541,234.87	11,425,665.05
五、净利润（亏损以“-”号表示）	43,763,199.00	137,574,682.80	62,337,248.33	33,407,116.48
加：年初未分配利润	27,579,746.24	8,907,674.15	973,273.27	-6,511,308.05

六、可供分配的利润	71,342,945.24	146,482,356.95	63,310,521.60	26,895,808.43
减：提取法定盈余公积	4,376,319.90	13,757,468.28	2,687,248.90	3,340,711.65
提取法定公益金	4,376,319.90	13,757,468.28	2,687,248.90	3,340,711.65
弥补住房周转金			1,603,384.76	
七、可供股东分配的利润	62,590,305.44	118,967,420.39	56,332,639.04	20,214,385.13
减：提取任意盈余公积			7,788,965.70	
应付普通股股利	20,840,000.00	91,387,674.15	13,525,692.04	19,241,111.86
转作股本的普通股股利			26,110,307.15	
八、未分配利润（未弥补亏损以“-”号填列）	41,750,305.44	27,579,746.24	8,907,674.15	973,273.27

6、简要母公司现金流量表

单位：元

项 目	2001 年度	2002 年 1-6 月
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	3,046,280,082.40	1,409,793,480.12
收到的其他与经营活动有关的现金	15,946,721.13	9,737,290.84
经营活动现金流入小计	3,062,226,803.53	1,419,530,770.96
购买商品、接受劳务支付的现金	1,642,922,262.06	816,097,329.82
支付给职工以及为职工支付的现金	203,831,275.08	103,075,915.86
支付的各项税费	258,732,208.18	275,731,138.96
支付的其他与经营活动有关的现金	286,708,691.85	123,051,395.60
经营活动现金流出小计	2,392,194,437.17	1,317,955,780.24
经营活动现金流量净额	670,032,366.36	101,574,990.72
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金	2,392,005.00	18,000,000.00
取得投资收益所收到的现金	4,411,448.61	3,255,084.60
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金	193,368,852.77	13,223.00
收到的其他与投资活动有关的现金	242,169,293.70	
投资活动现金流入小计	442,341,600.08	21,268,307.60
购建固定资产、无形资产其他长期资产所支付的现金	573,766,123.53	139,855,028.22
投资所支付的现金	150,000.00	17,000,000.00
投资活动现金流出小计	573,916,123.53	156,855,028.22
投资活动产生的现金流量净额	-131,574,523.45	-135,586,720.62
三、筹资活动产生的现金流量：		
借款所收到的现金	1,217,468,012.01	1,331,464,110.68
筹资活动现金流入小计	1,217,468,012.01	1,341,043,110.68
偿还债务所支付的现金	1,360,847,730.67	1,243,937,915.20
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	272,043,955.86	167,595,814.90
筹资活动现金流出小计	1,632,891,686.53	1,411,533,730.10
筹资活动产生的现金流量净额	-415,423,674.52	-70,490,619.42
四、汇率变动对现金的影响	-83,385.25	106,744.38
五、现金及现金等价物净增加额	122,950,783.14	-104,395,604.94
补充资料		
1. 将净利润调节为经营活动现金流量：		
净利润（亏损以“-”号填列）	137,574,682.80	43,763,199.00
加：计提的资产减值准备	6,288,005.32	2,861,257.71
固定资产折旧	285,400,308.94	164,087,300.26
无形资产摊销	97,232.76	840,300.34
长期待摊费用摊销	1,447,100.76	1,436,731.95
待摊费用减少（减：增加）	-2,056,628.27	-15,337,462.97

预提费用增加(减:减少)	53,579,722.89	-8,603,915.36
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失	-2,062,449.82	491,674.83
财务费用	247,354,062.81	114,461,691.35
投资损失(减:收益)	7,591,828.14	-6,483,943.02
存货的减少(减:增加)	-30,106,101.33	-5,221,603.24
经营性应收项目的减少(减:增加)	-76,283,800.92	-103,745,578.26
经营性应付项目的增加(减:减少)	41,208,402.68	-86,974,661.87
经营活动产生的现金流量净额	670,032,366.76	101,574,990.72
2. 不涉及现金收支的投资和筹资活动:		
3. 现金及现金等价物净增加情况:		
现金的期末余额	314,714,534.88	210,318,929.94
减:现金的期初余额	191,763,751.74	314,714,534.88
现金及现金等价物净增加额	122,950,783.14	-104,395,604.94

(四) 经营业绩

本公司 2002 年 1-6 月、2001 年、2000 年和 1999 年销售收入分别为 181165.24 万元、350146.22 万元、293354.88 万元和 248361.28 万元，主要来源于本公司主营业务收入，即航空客、货、邮运输及代理收入，主营业务非常突出。本公司 2002 年上半年收入比去年同期增长 11.14%，2001 年收入比 2000 年增长 19.36%，2000 年比 1999 年增长 18.08%，主营业务增长幅度较大的原因在于本公司运力不断增长，如 2001 年和 2000 年分别引进飞机 4 架和 5 架，新增运力投入使用后产生了收益。同时，发生在 1998 年的亚洲金融危机对本公司造成的影响逐步减退，航空运输业呈现复苏状态。以上两种因素造成本公司销售收入大幅上升。本公司业务收入主要构成情况如下表所示：

业务种类	单位：元			
	2002 年 1-6 月	2001 年度	2000 年度	1999 年度
航空运输收入	1,574,098,822.14	3,035,912,193.45	2,514,326,116.41	2,062,707,445.47
货运代理	73,239,210.70	152,639,874.27	214,618,571.11	209,455,086.31
旅游收入	146,110,066.32	277,108,665.67	196,289,138.34	177,257,087.93
进出口业务	101,631,316.82	198,000,710.70	155,032,650.78	131,621,367.26
折扣与折让-民航基金	-72,935,731.94	-142,533,431.29	-118,853,482.18	-97,428,171.64
小计	1,822,143,684.04	3,521,128,012.80	2,961,412,994.46	2,483,612,815.33
减：公司内各业务分 部间互相抵减	10,491,248.98	19,665,849.03	27,864,226.94	
合计	1,811,652,435.06	3,501,462,163.77	2,933,548,767.52	2,483,612,815.33

本公司主营业务成本主要是本公司正常生产经营所发生的燃油费用、直接人工费用、飞机租赁费、飞机及发动机维修费、起降服务费、旅客餐食及供应品费用、高价周转件摊销等。本公司 2002 年 1-6 月、2001 年、2000 年和 1999 年的主营业务成本分别为 134138.00 万元、251746.02 万元、217387.28 万元和 182493.02 万元。

本公司营业费用主要包括业务代理费、订座费、广告费、票证印刷费、租赁费、结

算手续费、销售人员工资等，本公司 2002 年 1-6 月、2001 年、2000 年和 1999 年的营业费用分别为 14092.53 万元、28643.46 万元、21717.45 万元和 21251.52 万元。

本公司管理费用主要包括飞机咨询担保费、飞行员培训费、固定资产折旧费、工资、维修费、租赁费、福利费等，本公司 2002 年 1-6 月、2001 年、2000 年和 1999 年的管理费用分别为 9562.33 万元、18503.32 万元、15576.44 万元和 12280.34 万元。

本公司 2002 年 1-6 月、2001 年、2000 年和 1999 年的利润总额分别为 6657 万元、16628 万元、7501 万元和 4927 万元，其中 2001 年比 2000 年增长 121.68%，2000 年比 1999 年增长 52.24%。利润总额大幅增加的原因在于：第一，根据财政部财建函（2000）46 号文的规定，自 2000 年 10 月份起本公司延长了部分资产的折旧和摊销年限，该政策影响在 2001 年得以体现，增加本公司当期利润；第二，本公司运力不断增长，新增运力投入使用后产生了收益；第三，发生在 1998 年的亚洲金融危机对本公司造成的影响逐步减退，航空运输业呈现复苏状态；第四，本公司成本控制较好，运营成本增加幅度小于运营收入增加幅度；第五，在国际原油价格大幅攀升的情况下，国内航空燃油价格得到了较好的控制，同时自 2001 年初呈逐步回落态势。

根据安永大华会计师事务所有限公司出具的审计报告，1999 年度本公司营业外收入为 1811 万元，营业外支出为 290 万元，投资收益为 913 万元，则非经常性损益为 2434 万元，占利润总额的比例为 49.40%；2000 年度本公司营业外收入为 821 万元，营业外支出为 153 万元，投资收益为 1258 万元，则非经常性损益为 1926 万元，占利润总额的比例为 25.68%；2001 年度本公司营业外收入为 280 万元，营业外支出为 36 万元，投资收益为 -939 万元，则非经常性损益为 -695 万元。可见，本公司非重大投资收益、非经常性损益及占利润总额的比例呈现逐年减少趋势，2001 年乃至成为负数，主要原因在于：1999 年本公司尚未走出亚洲金融危机的影响，随着国内经济形势的好转及本公司运力的增长，近年本公司主营业务得到很好发展；2001 年，本公司调整了对新上海国际大厦股权投资的会计政策，造成 2001 年投资收益为 -939 万元。

2000 年以前，本公司所得税税率为 33%；根据上海市财政局第二分局以沪财税二企字（2000）第 241 号文，本公司享受浦东新区内资企业税收优惠政策，自 2000 年起，本公司所得税减按 15% 缴纳。如果按照 33% 税率计算，本公司 2001 年度的税后利润为 10585 万元。自 2002 年起，本公司所得税按照 33% 的税率缴纳。目前，本公司外资股东中银集团投资有限公司持有本公司 10566 万股，占本公司总股本的比例为 20.28%，本公司不享受外资企业的优惠政策。

根据(96)沪财四发4号文件、沪财税二企发字(98)第34号文件和沪四(93)企转发(145)号文件,目前本公司控股子公司上海航空传播有限公司、上海上航实业有限公司、上海航空进出口有限公司和上海航空国际旅游有限公司仍然执行15%的所得税负;如按照33%的比例缴纳所得税,2001年本公司净利润将减少86万元。本公司其余子公司执行33%的所得税率。自2002年起,本公司所有控股子公司所得税按照33%的税率缴纳。

(五) 资产

截至2002年6月30日,本公司资产总计为656345.93万元,包括流动资产、长期投资、固定资产、无形资产及其他资产。

1、流动资产

(1) 主要流动资产

流动资产主要包括货币资金、应收帐款、其他应收款、预付帐款和存货。具体情况如下:

本公司2002年6月30日、2001年12月31日、2000年12月31日和1999年12月31日的货币资金分别为24693.98万元、34720.63万元、22442.85万元和24831.16万元,占流动资产比例分别为21.15%、31.00%、18.36%和20.84%。

本公司2002年6月30日、2001年12月31日、2000年12月31日和1999年12月31日的应收帐款分别为21704.61万元、12661.82万元、12977.49万元和12162.03万元。截至2002年6月30日,帐龄在一年以内的应收帐款余额为21104.34万元,占应收帐款总额的比例为95.74%。截至2002年6月30日,本公司应收帐款余额中无持本公司5%(含5%)以上股份的股东单位欠款。

本公司2002年6月30日、2001年12月31日、2000年12月31日和1999年12月31日的其他应收款分别为19695.12万元、17818.60万元、42199.60万元和42861.64万元。其他应收款基本为支付给各大飞机制造商的经营租赁飞机的定金,具有较好的可回收性。截至2002年6月30日,本公司其他应收款余额中无持本公司5%(含5%)以上股份的股东单位欠款。

本公司2002年6月30日、2000年12月31日、2000年12月31日和1999年12月31日的预付帐款分别为8358.56万元、6888.90万元、7841.52万元和5141.46万元。截至2002年6月30日,本公司预付帐款余额中无持本公司5%(含5%)以上股份的股东单位欠款。

本公司 2002 年 6 月 30 日、2001 年 12 月 31 日、2000 年 12 月 31 日和 1999 年 12 月 31 日的存货分别为 37388.03 万元、36603.42 万元、33311.36 万元和 31212.95 万元，主要为高价周转件、航材消耗件、普通器材和旅客餐食及供应品。

(2) 坏帐准备计提状况

本公司坏帐准备的计提政策为按照应收款项的帐龄计提坏帐准备，对个别情况如：债务单位破产、资不抵债、现金流量严重不足等全额计提坏帐准备，或按可预计的损失金额计提坏帐准备，但对应收帐款有债务重组计划、与关联方应收款项，则不全额计提坏帐准备；其他应收款中支付给各大租赁公司的经营性租赁飞机的定金具有良好的可回收性，根据历年的实际情况该部分款项一般无坏帐的可能，故对该部分款项未计提坏帐准备；除上述个别情况外，其他的应收款项则按帐龄分析法计提坏帐准备。结合本公司实际情况，即公司票据结算基本都通过民航系统的国内、国际清算网进行结算且其他应收款项基本为存出保证金及定金，具体计提比例如下：

帐 龄	计提比例
1 年以下	0.3%
1-2 年	5%
2-3 年	10%
3-4 年	15%
4 年以上	20%

通过对本公司应收帐款回收情况的分析，本公司应收帐款余额中 80% 以上的部分都将在一年以内收回，90% 的部分都将在 2 年以内收回，超过 2 年的部分都有一定的特殊原因，多数在分析后计提了个别准备。所以，本公司在按照应收帐款帐龄分析计提一般准备外，还进行个别的分析后计提了特殊准备。因此，本公司计提坏帐准备的会计政策是谨慎的。

本公司全体董事已对公司是否已足额计提坏账准备发表了意见，本公司全体董事认为：上海航空股份有限公司已足额计提了坏账准备，真实地反映了公司的资产状况。

目前，已在境内发行 A 股的航空公司为东方航空和海南航空，其都是按账龄计提坏帐准备的，计提比例如下表所示：

帐 龄	计 提 比 例	
	东方航空	海南航空
1 年以下	0.3%	0%
1-2 年	5%	5%
2-3 年	10%	10%
3-4 年	15%	30%
4-5 年	20%	50%
5-6 年	40%	80%
6 年以上	40%	100%

2、长期投资

截至 2002 年 6 月 30 日，本公司的股权投资数额为 11585 万元，占净资产比例为 19.11%。股权投资主要是长期股权投资，长期股权投资包括子公司投资、股票投资和其他长期股权投资，详细情况如下：

(1) 长期股权投资（权益法）

被投资单位名称	占被投资公司股权的比例	初始投资额	2002-6-30 余额
上海航空传播有限公司	100%	2,660,000.00	5,443,451.20
上海航空房产有限公司	100%	16,170,000.00	17,426,402.56
上海航空实业有限公司	78.75%	2,400,000.00	5,449,496.12
上海柯莱货运有限公司	70%	3,500,000.00	7,519,013.88
上航旅行社	100%	600,000.00	557,160.75
新上海国际大厦	20%	39,265,400.00	26,549,139.42
上海航空因私出入境服务有限公司	85%	1,020,000.00	1,020,000.00
合 计		65,615,400.00	63,964,663.93

(2) 股票投资（成本法）

被投资公司简称	股份性质	股数	占被投资公司股权的比例	初始投资成本
氯碱化工	法人股	84700	<5%	310,000.00
三爱富	法人股	149760	<5%	170,000.00
新锦江	法人股	31680	<5%	572,000.00
爱建股份	法人股	208339	<5%	700,000.00
浦发银行	法人股	10000000	<5%	10,000,000.00
华联商厦	法人股	11435	<5%	26,670.00
东方明珠	法人股	15000	<5%	66,100.00
白猫股份	法人股	29040	<5%	113,200.00
申达股份	法人股	27455	<5%	76,879.00
合 计				12,034,849.00

(3) 其他长期股权投资 (成本法)

被投资单位名称	投资期限	投资金额	占被投资单位 注册资本的比例
上海国际信托投资公司	永久	26,668,300.00	<5%
上海陆海空交通发展有限公司	永久	3,252,190.00	2%
民航信息网络股份公司	永久	8,810,000.00	1%
软中信息技术有限公司	永久	150,000.00	12%
上海新兴生物电子公司	永久	155,890.06	
合计		39,036,380.06	

3、固定资产

(1) 固定资产及折旧

固定资产分类为：飞机、发动机、房屋建筑物、运输设备、办公设备、其他设备，固定资产按实际成本计价。截至 2002 年 6 月 30 日，本公司固定资产净额为 472336 万元，主要固定资产情况如下：

固定资产类别	固定资产原值	累计折旧	净值
飞机	5,480,950,627.13	1,532,234,078.30	3,948,716,548.83
房屋建筑物	430,651,080.42	26,365,529.65	404,285,550.77
发动机	324,673,611.03	131,698,678.82	192,974,932.21
办公设备	157,392,329.11	63,851,297.26	93,541,031.85
运输设备	128,789,695.21	69,398,303.52	59,391,391.69
其他设备	37,960,181.94	13,509,564.33	24,450,617.61
合计	6,560,417,524.84	1,837,057,451.88	4,723,360,072.96

(2) 折旧方法

固定资产折旧采用直线法平均计算，并按各类固定资产的原值和估计的经济使用年限扣除残值（原值的 3%）制定其折旧率：

资产类别	估计的经济使用年限	年折旧率	预计残值率
飞机及发动机	15-18 年	5.39- 6.47%	3%
房屋建筑物	8 - 40 年	2.40-12.10%	3%
运输设备	2 - 10 年	9.70-48.50%	3%
办公设备	5 - 8 年	12.10-19.40%	3%
其他设备	5 - 8 年	12.10-19.40%	3%

根据财政部《运输（民航）企业财务制度》规定，起飞重量在 100 百吨以上的飞机折旧按照 15 年计提，2000 年 10 月以前，本公司融资租赁的飞机主要为 B767 和 B757，其起飞重量皆超过 100 百吨，故按照 15 年计提折旧。根据财政部财建函（2000）46 号文《关于调整上海航空公司部分资产折旧年限摊销年限的函》，从 2000 年 10 月份起改按 18 年计提。

4、有形资产

截至 2002 年 6 月 30 日，本公司总资产为 6,563,459,299.77 元，无形资产为 54,267,921.77 元，待摊费用为 29185184.84 元，长期待摊费用为 26695712.87 元，则总资产扣减无形资产、待摊费用及长期待摊费用后的有形资产净值为 6,453,310,480.29 元。

5、无形资产情况

本公司无形资产为土地及房屋使用权，按购入的实际支付的价款计价，自取得当月起按受益年限与法律规定的有效年限中的较短者平均摊销（如无受益年限，同时法律也未规定有效年限，则摊销年限最长不超过 10 年）。本公司土地使用权摊销年限为 40 年，房屋使用权摊销年限为 15 年。

类别	取得方式	原始金额	2002-6-30	剩余摊销年限
虹桥机场土地 使用权	外购	3,889,308.00	3,719,150.67	38.5 年
房屋使用权	外购	616,309.65	359,514.15	9 年
浦东国际机场 土地使用权	外购	50,704,900.00	50,189,256.95	48.67 年
合 计		55,210,517.65	54,267,921.77	

（六）负债

1、借款情况

根据安永大华会计师事务所有限公司安永大华业字（2002）第 042 号审计报告，本公司截至 2002 年 6 月 30 日的负债总额为 594875.95 万元，其中长期负债和流动负债分别为 382465.73 万元和 212410.22 万元。

截至 2002 年 6 月 30 日，流动负债中短期借款为 99,296.35 万元，一年内到期的长期借款为 9,616.27 万元，长期借款为 163,441.43 万元，详细情况如下：

债项类别 (银行贷款)	金 额 (元)		年利率(%)	债务期间	抵押及担 保的情况	其他限 制条件
	短期借款	长期借款				
工行卢湾支行						
外币(美元)	4,934,800.00					
外币折人民币	40,845,833.08		Libor+0.5%	2001.10.11-2002.10.10	信用	无
外币(美元)	4,934,800.00					
外币折人民币	40,845,833.08		Libor+0.5%	2001.10.12-2002.10.11	信用	无
外币(美元)	6,000,000.00					
外币折人民币	49,622,600.00		Libor+0.5%	2001.10.15-2002.10.14	信用	无
外币(美元)	6,000,000.00					
外币折人民币	49,622,600.00		Libor+0.5%	2001.10.16-2002.10.15	信用	无
外币(美元)		10,289,100.00				无
外币折人民币		85,163,909.61	Libor+0.28%	2002.6.21-2008.6.21	抵押	
工行卢湾支行	50,000,000.00		5.0446%	2002.3.5-2003.3.4	信用	无
	50,000,000.00		4.779%	2002.3.19-2003.3.18	信用	无
	50,000,000.00		4.779%	2002.4.9-2003.4.8	信用	无
		40,000,000.00	6.03%	2001.6.15-2005.12.21	信用	无
		50,000,000.00	6.03%	2001.12.27-2005.12.21	信用	无
		60,000,000.00	6.03%	2000.12.22-2005.12.21	信用	无
		40,000,000.00	6.03%	2001.2.14-2005.12.21	信用	无
		50,000,000.00	5.64%	2002.1.31-2005.1.30	信用	无
招行外滩支行	40,000,000.00		5.58%	2002.1.14-2002.7.12	信用	无
广东发展银行	30,000,000.00		5.58%	2002.1.30-2002.7.29	信用	无
	40,000,000.00		5.58%	2002.5.9-2002.11.8	信用	无
	30,000,000.00		5.58%	2002.5.27-2002.11.26	信用	无
交行虹口支行	30,000,000.00		4.779%	2002.6.21-2003.6.20	信用	无
	30,000,000.00		4.779%	2002.6.24-2003.6.23	信用	无
光大上海分行	50,000,000.00		5.0445%	2002.4.25-2003.4.24	信用	无
	50,000,000.00		4.779%	2002.6.28-2003.6.27	信用	无
建行徐汇支行	50,000,000.00		4.788%	2002.3.27-2002.9.26	信用	无
	40,000,000.00		4.536%	2002.6.19-2002.12.18	信用	无
	50,000,000.00		5.0445%	2002.2.22-2003.2.21	信用	无
	50,000,000.00		4.779%	2002.4.18-2003.4.17	信用	无
		50,000,000.00	5.85%	2001.12.18-2004.12.17	信用	无
		50,000,000.00	4.941%	2002.4.28-2005.4.27	信用	无
中行上海分行	100,000,000.00		4.779%	2002.6.12-2003.6.11	信用	无
		210,000,000.00	5.31%	2002.3.14-2005.3.13	信用	无
		127,244,730.11	5.7132%	2000.11.28-2012.11.28	抵押	无
		127,264,982.62	5.7132%	2000.12.18-2012.12.18	抵押	无
		150,401,160.47	5.7132%	2001.9.29-2013.9.29	抵押	无
外币(美元)	5,009,800.00					
外币折人民币	41,466,615.58		Libor+0.3%	2002.6.3-2003.7.2	信用	无
外币(美元)		8,028,550.00				
外币折人民币		66,453,111.21	Libor+0.48%	2001.12.03-2003.12.02	信用	无
外币(美元)		75,343,988.68				无
外币折人民币		623,629,728.70	Libor+0.03%	2001.8.23-2013.8.23	抵押	

建行杨浦支行		85,625.00	5.94%	2001.9.2-2003.9.2	抵押	无
		333,751.00	5.94%	2001.9.2-2004.9.2	抵押	无
浦发长宁支行	3,000,000.00		5.31%	2002.4.16-2003.4.15	担保	无
	3,000,000.00		5.31%	2002.5.27-2003.5.26	担保	无
	2,000,000.00		6.435%	2001.7.24-2002.7.20	担保	无
	1,000,000.00		6.435%	2001.12.30-2002.12.19	担保	无
中行虹桥支行	2,000,000.00		6.435%	2001.7.24-2002.7.24	担保	无
交行市西支行	6,000,000.00		5.544%	2002.6.17-2002.12.16	担保	无
中行市中支行	380,000.00		5.292%	2002.4.25-2002.11.12	担保	无
	2,000,000.00		5.544%	2002.4.28-2002.10.28	担保	无
	4,000,000.00		5.544%	2002.4.15-2002.10.15	担保	无
	3,000,000.00		5.544%	2002.5.16-2002.11.16	担保	无
	2,000,000.00		5.544%	2002.6.28-2002.12.28	担保	无
	2,100,000.00		5.04%	2002.5.31-2002.8.30	担保	无
合计	992,963,481.74	1,730,576,998.72				无

除上述国内银行借款外，本公司融资租赁飞机还充分利用了美国政府出口信贷。采用融资租赁的方式购买飞机时，在飞机交付前2年开始付款，6个月前付清全部飞机款的30%，其余款项采用国外政府信贷方式融资。截至2002年6月30日，本公司融资租赁飞机长期应付款共计261378.80万元，其中一年内到期的长期应付款为42354.51万元。

截至2002年6月30日，本公司应付帐款合计为18400.70万元，以上款项中无应付持本公司5%（含5%）以上股份的股东单位款项。

截至2002年6月30日，本公司其他应交款为2729.11万元，主要包括未交民航基础设施建设基金、教育费附加、提防费等。

截至2002年6月30日，本公司其他应付款为14422.76万元，主要包括应付土地款、机票押金、赴日人员劳务费、职工教育经费等。上述款项中无应付给持本公司5%（含5%）以上股份的股东单位款项。

截至2002年6月30日，本公司没有发行公司债，没有对关联企业及内部职工的负债，不存在逾期未偿还的债务。

2、或有负债

截至2002年6月30日，本公司为控股子公司上海航空国际旅游有限公司担保1100万元，为大航国际货运有限公司担保600万元，为上海航空进出口有限公司担保借款1348万元，上述担保合计为3048万元，构成本公司或有负债。

3、主要合同承诺

截至 2002 年 6 月 30 日，公司为融资租赁和经营性租赁飞机事项的承诺支出为：

1、根据融资租赁合同，公司融资租赁的飞机尚有美元 307,897,723.52 元、日元 359,560,396.32 元的货款需支付。

2、根据经营性租赁合同，公司经营性租赁的飞机及发动机尚有美元 252,571,226.33 元的租金需支付。

3、根据购买合同，公司购买的 5 架飞机，尚有美元 96,498,680.00 元的货款需支付。预计该 5 架飞机将在 2002 年 9 月、2003 年 6 月、2003 年 6 月、2004 年 5 月及 2005 年 6 月引进。

4、融资、经营性租赁及购买飞机所需要支付的款项来源均为营业收入款，具体支付时间及金额如下：

单位：人民币万元

	币种	2002 年 7 - 12 月	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年及以 后年度	合计
应付融资租赁飞机款	美元	2,210	5,564	4,122	3,831	15,062	30,789
	日元	8,892	27,064				35,956
应付经营租赁飞机款	美元	2,059	3,785	3,493	3,290	12,630	25,257
应付购买飞机款	美元	2,906	5,826	440	478		9,650
折合人民币合计		60,003	127,477	66,672	62,898	229,209	546,259

(七) 股东权益情况

本公司股东权益情况如下表所示：

单位：元

项 目	2002 年 6 月 30 日	2001 年 12 月 31 日	2000 年 12 月 31 日	1999 年 12 月 31 日
股本	521,000,000.00	521,000,000.00	521,000,000.00	212,124,379.73
资本公积	1,386,222.41	1,133,621.67	319,204.58	205,926,425.88
盈余公积	52,357,361.40	42,245,601.41	14,845,383.91	68,832,332.35
公益金	23,108,127.58	18,525,167.49	5,293,615.55	8,914,082.14
未分配利润	31,339,621.10	18,385,195.13	0.00	-4,841,095.54
股东权益合计	606,083,204.91	582,764,418.21	536,164,588.49	482,042,042.42

根据财政部财会(2001)5号文件《关于印发〈企业住房制度改革中有关会计处理问题的规定〉的通知》，本公司于 2001 年 1 月 1 日将经批准设置国有股权时的住房周转金及长期待摊费用中职工住房补贴借方余额人民币 40,316,500.76 元转入“资本公积 - 弥补住房周转金”科目，2001 年末根据董事会决议将 2001 年可供股东分配利润人民币

89,784,289.39 元中的 40,316,500.76 元用于弥补住房周转金，弥补后“资本公积 - 弥补住房周转金”结为零。

(八) 现金流量情况

根据 2002 年 1-6 月现金流量表，本公司经营活动产生的现金流入净额为 110,254,954.72 元，其中现金流入为 1,739,463,361.21 元，现金流出为 1,629,208,406.49 元。现金流出中支付的其他与经营活动有关的现金支出为 123,334,338.12 元，主要包括 48,433,316.94 元的业务代理费、9,743,868.52 元的租赁费和 3,659,813.86 元的维修费等。

投资活动产生的现金流入净额为-139,378,835.80 元，其中现金流入为 21,349,974.74 元，现金流出为 160,728,810.54 元。

筹资活动产生的现金流入净额为-71,253,957.17 元，其中现金流入为 1,381,473,110.68 元，现金流出为 1,452,727,067.85 元。由于报告期内本公司未对外发行债券和股票，现金流入基本是向银行的借款。

(九) 其他重要事项

其他重要事项主要为租赁事项：

1、融资租赁事项：以后各年度将支付的最低融资租赁付款额明细如下

币种	应付融资租赁飞机款		
	美元	日元	折合人民币合计
2002年7 - 12月	22,102,130.87	88,921,966.00	189,091,123.83
2003年	55,636,627.89	270,638,430.32	479,226,474.63
2004年	41,224,461.44	-	341,218,989.79
2005年	38,310,354.64	-	317,098,636.39
2006年	32,286,427.16	-	267,237,986.25
以后年度	118,337,721.52	-	979,493,154.79
原币合计	307,897,723.52	359,560,396.32	
折合人民币合计	2,548,500,247.35	24,866,118.33	2,573,366,365.68

2、重大经营租赁事项：以后各年度将支付的最低经营租赁付款额明细如下

应付经营租赁飞机款		
	美元	折合人民币
2002年7 - 12月	20,589,982.00	170,425,340.01
2003年	37,849,964.00	313,287,937.02
2004年	34,924,964.00	289,077,419.52
2005年	32,903,501.00	272,345,568.13
2006年	28,672,732.00	237,327,070.04
以后年度	97,630,083.33	808,093,962.74
合 计	252,571,226.33	2,090,557,297.46

3、备考会计信息

(1) 子公司所得税税率变更备考报表情况

本公司所属子公司上海航空国际旅游有限公司，根据上海市财政局、上海市地方税务局以沪财企一（1995）18号文，自1994年起减按15%的比例税率计算缴纳企业所得税；子公司上海航空进出口有限公司，根据上海市财政局、上海市地方税务局以沪财企一（93）132号文，自1993年起减按15%的比例税率计算缴纳企业所得税；子公司上海航空传播有限公司，根据上海市财政局第四分局（96）沪财四发4号文，自1995年起减按15%的比例税率计算缴纳企业所得税；上海上航实业有限公司根据上海市财政局第二分局、上海市税务局第二分局沪财税二企发字（98）第34号文，自1997年10月1日至2000年9月30日止，免征所得税三年，自2000年10月1日至2003年9月30日止，减半征收所得税三年。

由于1999年和2000年上述子公司均与主管财税机关进行了企业所得税的汇算清缴工作，均按照15%计算缴纳；2001年度的所得税尚未汇算清缴，原按15%的税率计提预缴，现假设上述子公司2001年度执行33%的所得税税率，从而编制子公司所得税税率变更备考报表，以作比较。子公司所得税税率变更备考报表主要资产负债及利润科目如下（合并报表）：

单位：

元

项 目	2001年12月31日
流动资产	1,120,094,032.69
长期投资	113,113,941.20
固定资产	5,123,783,086.72
无形资产及其他资产	19,687,350.14
资产总计	6,376,678,410.75

流动负债	2,050,780,096.16
长期负债	3,735,734,688.34
负债合计	5,786,514,784.50
少数股东权益	8,252,670.77
股东权益合计	581,910,955.48
负债及股东权益合计	6,376,678,410.75

单位：元

项 目	2001 年
主营业务收入	3,501,462,163.77
主营业务利润	885,713,467.73
营业利润	173,237,821.03
利润总额	166,282,391.09
净利润	137,993,526.00

(2) 上海新上海国际大厦有限公司投资核算方法变更备考报表情况

本公司于 1993 年投资“上海新上海国际大厦有限公司”，初始投资额为人民币 39,265,400.00 元，投资比例为 20%。1997 年新上海国际大厦建成，该公司于 1998 年开始正式对外出租和出售办公楼。其时正值东南亚金融危机时期，该公司经营状况不佳，1998 年和 1999 年连续两年出现较大亏损。本公司 2000 年度的股东会决定减持在该公司拥有的股份，故在 2000 年度及以前年度均采用成本法对此项长期投资进行核算。自 2001 年开始，该公司经营状况逐步好转，本公司 2001 年第一次临时股东大会决议同意暂缓减持在该公司拥有的股份，故于 2001 年开始对该公司的长期投资采用权益法核算。现假设本公司对该公司的长期投资从该公司正式经营开始就采用权益法核算，编制上海新上海国际大厦有限公司投资核算方法变更备考报表，基本情况如下表所示（合并报表）：

单位：元

项 目	2001 年 12 月 31 日	2000 年 12 月 31 日	1999 年 12 月 31 日
流动资产	1,120,094,032.69	1,222,530,187.57	1,191,515,928.43
长期投资	113,113,941.20	99,006,109.09	102,230,212.77
固定资产	5,123,783,086.72	4,172,973,143.24	3,330,987,963.00
无形资产及其他资产	19,687,350.14	29,637,474.38	18,185,826.18
资产总计	6,376,678,410.75	5,524,146,914.28	4,642,919,930.38
流动负债	2,049,904,388.86	1,641,109,164.07	1,240,287,979.51

长期负债	3,735,734,688.34	3,355,413,457.08	2,933,354,725.49
负债合计	5,785,639,077.20	4,996,522,621.15	4,173,642,705.00
少数股东权益	8,274,915.34	7,882,741.91	5,587,818.10
股东权益合计	582,764,418.21	519,741,551.22	463,689,407.28
负债及股东权益合计	6,376,678,410.75	5,524,146,914.28	4,642,919,930.38

单位：元

项 目	2001 年	2000 年	1999 年
主营业务收入	3,501,462,163.77	2,933,548,767.52	2,483,612,815.33
主营业务利润	885,713,467.73	675,106,035.47	588,353,754.16
营业利润	173,237,821.03	55,758,370.21	24,928,839.16
利润总额	182,705,428.36	76,941,576.88	33,703,567.12
净利润	155,270,026.00	62,755,397.08	19,068,316.82

(十) 前三年原始财务报告与申报财务报告的差异情况、原因及会计师意见

1、差异情况及原因

(1) 2002 年 6 月 30 日

应收帐款科目差异数为人民币 6,291,804.70 元，主要原因为：应收帐款明细帐中有部分贷方余额为预收的飞机票款，金额为 17,992,260.06 元，现调整入“预收帐款”科目；原公司报表中应收款、应付款同时挂帐人民币 11,332,748.44 元，现将其轧抵，冲减应收帐款；补提坏帐准备人民币 367,706.92 元。

其他应收款科目差异数为人民币 15,894,756.39 元，主要原因为：支付的飞机定金人民币 2,887,226.30 元，原公司报表列示在“预付帐款”，现重分类调整入“其他应收款”；日常的往来款人民币 500,000.00 元，原公司报表列示在“在建工程”，现重分类调整入“其他应收款”；“应交税金”个调税借方余额人民币 3,914,476.83 元重分类调整入“其他应收款”；“其他应收款”贷方余额人民币 8,000,000.00 元重分类调整入“其他应付款”；应收普惠公司发动机维修索赔款人民币 1,503,814.88 元，原挂于“应付帐款”借方余额，现调整入其他应收款；补提坏帐准备人民币 910,761.62 元；

预付帐款科目差异数为人民币 36,355,235.38 元，主要原因为：支付的“订座费”人民币 1,957,452.50 元，应冲减“预提费用”，现做调整；支付的“离港费”人民币 875,429.25 元，应计入“营业费用”，现做调整；原公司报表中预付款、应付款同时挂帐为人民币 882,000.00 元，现将其轧抵，冲减本科目“应付帐款”借方余额人民币 42,957,343.43 元，

重分类调整入预付帐款；

待摊费用科目差异数为人民币 2,076,859.43 元，原因为旅客支付的“安全附加险”公司在收到时计入了“待摊费用”的贷方，现调整入“营业成本”贷方。

长期投资科目差异数为人民币 5,383,984.42 元，原因为按权益法核算相应调整母公司的长期投资。

固定资产、累计折旧科目差异数为人民币 147,720,256.38 元及 126,250.12 元，原因为“在建工程”中有部分项目已投入使用，故现调整入“固定资产”科目，并补提折旧调整入“主营业务成本”科目。

在建工程科目差异数为人民币 116,760,515.05 元，主要原因为：“在建工程”部分项目出现贷方余额人民币 253,358.33 元现调整入“其他应付款”；浦东机场的土地权证已取得，故现按土地转让合同的应付未付金额暂估计入“其他应付款”，金额为人民币 81,911,283.00 元，其中：计入“在建工程”科目的金额为人民币 31,206,383.00 元（已开工建造）；计入“无形资产”科目的金额为人民币 50,704,900.00 元（还未开工建造）；

一年内到期的长期负债科目差异数为人民币 519,619,747.51 元，原因为：“长期应付款”中尚有一年内到期的款项为人民币 421,726,545.74 元，现调整入一年内到期的长期负债；“长期借款”中尚有一年内到期的款项为人民币 96,162,696.68 元，现调整入一年内到期的长期负债；部分一年内到期的长期负债汇率使用有误，影响数为人民币 1,730,505.09 元，现调整增加“财务费用”及一年内到期的长期负债；

资本公积科目差异数为人民币 252,600.74 元，原因为按权益法核算的对外投资的子公司资本公积增加而相应调整母公司“资本公积 - 股权投资准备”。

盈余公积科目差异数为人民币 8,752,639.80 元，原因为根据审计后净利润及公司董事会的决议，计提法定盈余公积及公益金。

(2) 2001 年

2001 年因本公司以审定后的会计报表进行纳税清算，故原公司报表与股份公司报表各项目无差异。

(3) 2000 年

应收帐款科目差异数为人民币 13,748,039.56 元，主要原因为：应收帐款明细帐中有部分贷方余额为预收的飞机票款，金额为 13,789,407.78 元，现调整入“预收帐款”科目；

应收帐款与“其他应付款”有窜户现象，金额为 41,368.22 元，现做调整。

其他应收款科目差异数为人民币 230,201,646.90 元，主要原因为：支付的融资租赁飞机定金 230,201,646.90 元重分类调整入“在建工程”。

长期待摊费用科目差异数为人民币 14,688,358.87 元，原因为：根据财政部关于“企业住房制度改革中有关会计处理问题的规定”，将 2000 年 9 月 31 日（国有股权设置日）的职工购房补贴款余额人民币 13,084,974.11 元直接冲减资本公积，并将 2000 年 10 - 12 月的职工购房补贴款发生额人民币 1,603,384.76 元调整入“利润分配 - 住房周转金转入”。

应付股利科目差异数为人民币 12,590,317.03 元，原因为：根据 2001 年第一次临时股东大会决议，截止 2001 年 7 月 31 日的滚存的未分配利润归老股东所有，因此，将 2000 年剩余利润人民币 12,590,317.03 元调整计入应付股利科目。

应交税金科目差异数为 51,000,000.00 元，原因为：由于调整营业税金及附加，增加应交税金人民币 60,000,000.00 元；由于上述调整，减少应交所得税人民币 9,000,000.00 元。

长期借款科目差异数为人民币 263,276,801.59 元，原因为：长期借款与长期应付款窜户，金额为人民币 263,276,801.59 元，作重分类调整。

(4) 1999 年

短期投资科目差异数为 20,000,000.00 元，原因为：原公司报表列示在“其他流动资产”的委托贷款 20,000,000.00 元，现股份公司报表调整入本科目。

应收帐款科目差异数为 50,393,363.25 元，原因为：原公司报表中应收款、应付款同时挂帐 33,287,299.27 元，现将其轧底，冲减本科目；审计发现 1997 年以前年度原公司报表中多结收入 16,789,329.53 元，系机票票面票价与实际票价之间的差异，现将该笔会计差错进行调整，冲转相应的“应收帐款”，并减少 1997 年年初未分配利润；原公司报表中是按应收帐款余额百分比法计提坏帐，现根据企业会计制度规定及公司董事会决议，按帐龄分析法计提坏帐准备，并已调整了应收帐款的净额。

预付帐款科目差异数为 366,169,843.00 元，原因为：经营租赁、融资租赁飞机的定金 366,169,843.00 元，列示在原公司报表的“预付帐款”中，现将其调整入股份公司报表的“其他应收款”。

其他应收款科目差异数为 421,539,361.23 元，主要原因为：原公司报表的格式中无此科目，是归集在“其他流动资产”科目中反映；原公司报表中是按应收帐款余额百分比

法计提坏帐，现根据企业会计制度规定及公司董事会决议，按帐龄分析法计提坏帐准备，并已调整了其他应收款的净额。

固定资产科目差异数为 112,583,541.15 元，主要原因为：浦东基地工程已完工，原公司报表中仍将其挂在“在建工程”中，现调整转入“固定资产”，金额为 106,566,796.38 元。

无形资产科目差异数为 45,292,815.97 元，主要原因为：原国家拨付土地入帐错误，现将其原分录冲回，借记“资本公积”，贷记本科目，金额为 22,979,600.00 元；原挂帐“无形资产”的单位使用权房，因其使用权已出售给职工，故将其转入“住房周转金”科目；原挂帐在本科目的浦东国际机场土地款，因该土地上已建房，故在股份公司报表中将调整入在建工程，金额为 18,116,045.00 元。

应付股利科目差异数 19,241,111.86 元，原因为：公司将分配的 1999 年度红利 19,241,111.86 元计入 2000 年度的利润分配科目，现调整计入到 1999 年度中。

预提费用科目差异数 63,162,372.86 元，主要原因为：预提的融资租赁飞机款的利息原挂帐于本科目，现将其调整入“长期应付款”科目。

其他应付款科目差异数为人民币 32,323,197.07 元，原因为：从“其他应收款”帐户的贷方余额转入人民币 13,581,898.61 元；原公司报表的格式中无此科目，是归集在“其他流动负债”科目中反映。

2、申报会计师对于差异的意见

本公司申报会计师认为：上述报表差异主要系采用不同的会计制度产生的，是合理的、合法的。

（十一）“911”事件对于本公司生产经营的影响

“9.11”事件发生后，我国民航总局迅速采取措施，更进一步强化了对机场和旅客以及客机的安全检查，以确保航空运输安并稳定旅客的信心。从目前情况来看，“911”事件对国际航班的影响较大，对国内航班的影响较小。而本公司目前主要从事国内航线的运输经营，国际航线仅开通了上海—澳门、上海—金边、上海—海参崴、上海—胡志明市的定期航班和上海—泰国普吉岛等城市的若干包机航班；在本公司的营业收入中，国际航线收入只占 8.64%左右，而国内航线收入占了 91.36%。“9.11”事件发生后，本公司国内航线 2001 年 10 月份的客座率与今年 9 月份相比仅下降了 0.8 个百分点，但是 2001

年 10 月份的客运量却比今年 9 月份增加了 7.38%，且比去年 10 月份增加了 3.58%。2001 年全年客座率为 65.3%，比 2000 年的 62.49% 提高了近 3 个百分点。

虽然“9.11”事件使欧美国家的航空运输业遭受了沉重打击，但对于我国民航业来说，由于我国经济仍将保持稳步高速发展，国家政治局面稳定，以及我国民航运输一直实行的严格管理，预计此次事件对我国民航运输企业和国内航空运输市场的总体影响将不会很大。我国成功加入 WTO 以及上海成功举办了 APEC 等系列国际性会议、活动极大地增强了国内外旅客对我国民航的信心，本公司基地所在地--上海作为对外改革开放的热土和国内及国际经济、金融、贸易的中心，随着我国经济的高速发展和人们生活水平稳步提高，国内航空运输的需求将会进一步增加，这将进一步促进本公司航空运输业务的发展。

在经营成本方面，由于受“9.11”事件的影响，国际航空运输保险市场提高了对飞机部分险种的保险金额，致使本公司 2001 年 10-12 月保险费用增加 630 万元，预计本公司 2002 年度全年保费将增加 350 万美元左右。另一方面，“9.11”事件在客观上降低了世界经济的增长速度，国际社会对石油的需求明显下降，致使世界市场石油价格下跌到近年来的最低价，从而影响航空燃油的供应价格。2001 年 11 月 23 日，民航总局发布通知，自 2001 年 11 月 24 日中国航空油料总公司的航空煤油销售价格由每吨 3130 元调整为 2680 元，下降幅度高达 14.38%，航空煤油价格的下调使本公司 2001 年内减少费用支出约 700 万元。因此，从总体来看，“9.11”事件对本公司的生产经营未产生较大影响。

（十二）发行当年盈利预测情况的说明

1999 年至 2001 年，本公司业绩稳步增长，三年主营业务收入分别为 248361.28 万元、293354.88 万元和 350146.22 万元，平均增长 18.72%；三年净利润分别为 3463.03 万元、6082.58 万元和 13884.47 万元，平均增长 101.96%。1999 年至 2001 年，本公司全面摊薄净资产收益率分别为 7.18%、11.94%和 23.83%，呈良好增长态势；三年平均净资产收益率为 14.32%。

中国加入 WTO、上海经济持续稳定发展、燃油价格的下降等因素将使本公司经营环境逐步变好；同时本公司本次股票发行后，财务结构的优化及融资渠道的拓宽将进一步提高本公司的盈利能力和竞争能力。本公司本次股票发行未编制 2002 年全年的盈利预测，尽管本公司 2002 年 1-6 月份的利润总额相比去年同期有一定程度的下降，但上半年净资产收益率仍然达到 7.26%。基于对航空运输市场的预测及对本公司盈利水平的分析，本

公司全体董事承诺公司发行当年净资产收益率高于同期银行存款利率。

(十三) 本公司融资租赁合同和经营租赁合同重要条款

1、融资租赁飞机协议

(1) 1993年12月17日,本公司与SAL93 Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音757-26D飞机(航空器出厂序列号27152,国籍标志和登记标志为B-2833),该飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$6,773,911.04和US\$8,067,175.47,2004年及以后需要付款US\$8,300,352.47。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(2) 1993年12月17日,本公司与NNB Hebei Lease Co., Ltd.、NNB Shandong Lease Co., Ltd.及NNB Shanxi Lease Co., Ltd.签订融资租赁协议,租赁一架波音757-26D飞机(航空器出厂序列号27183,国籍标志和登记标志为B-2834),该飞机的租赁期限自1993年9月20日起至2003年12月17日止。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$2,949,099.39及JPY 170,276,813.00和US\$12,045,745.74及JPY 197,778,408.00,2003年付款结束后融资租赁合同履行完毕。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(3) 1994年7月18日,本公司与SAL94 Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-36D飞机(航空器出厂序列号27309,国籍标志和登记标志为B-2563)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$7,482,716.18和US\$7,482,716.18,2004年及以后需要付款US\$16,311,221.38。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(4) 1994年8月24日,本公司与SAL94 Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音757飞机(航空器出厂序列号27342,国籍标志和登记标志为B-2842),该飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$5,109,399.98和US\$5,109,399.98,2004年及以后需要付款US\$10,427,753.69。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(5) 1996年6月28日,本公司与SAL95 Limited签订融资租赁协议,租赁一架757-200飞机(航空器出厂序列号27681,国籍标志和登记标志为B-2843),该飞机的租赁期限为11年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$6,026,820.52和US\$6,499,302.91,2004年及以后需要付款US\$23,753,009.35。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(6) 1998年1月17日,本公司与SAL97A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-300飞机(航空器出厂序列号27685,国籍标志和登记标志为B-2567),该飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$6,030,944.53和US\$6,418,540.01,2004年及以后需要付款US\$48,709,930.57。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(7) 1999年10月9日,本公司与SAL99A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-300飞机(航空器出厂序列号27941,国籍标志和登记标志为B-2570)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$4,698,357.86和US\$5,047,641.34,2004年及以后需要付款US\$56,496,081.09。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(8) 2000年5月22日,本公司与SAL2000A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为30168,国籍标志和登记标志为B-2577)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$2,241,347.45和US\$18,766,727.37,2004年及以后需要付款US\$33,116,417.24。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

(9) 2000年5月22日,本公司与SAL2000A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号30167,国籍标志和登记标志为B-2913)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。该合同约定每半年付款一次,2002年和2003年分别需要付款US\$2,346,035.24和US\$2,539,979.86,2004年及以后需要付款US\$32,064,083.59。按照协议规定的付款进度,本公司支付完毕最后一笔款项,即融资租赁飞机的本息全部付清,该架飞机的权利和义务由本公司所有,产权归属本公司。

2、经营租赁飞机协议

(1) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28216,国籍标志和登记标志为B-2632)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度99万美元及其它相关费用。

(2) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28212,国籍标志和登记标志为B-2631)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度99.66万美元及其它相关费用。

(3) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28223,国籍标志和登记标志为B-2997)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度101万美元及其它相关费用。

(4) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向国际租赁金融公司出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24471,国籍标志和登记标志为B-2808),在国际金融租赁公司支付了购买飞机的所有款项后,国际金融租赁公司即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向国际金融租赁公司经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为2年,租金为每季度102万美元。2001年7月,本公司又与国际租赁金融公司签定了补充协议,续租飞机,租赁期限为2年,租金为每季度66万美元。

(5) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向国际租赁金融公司出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24472,国籍标志和登记标志为B-2809),在国际金融租赁公司支付了购买飞机的所有款项后,国际金融租赁公司即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向国际金融租赁公司经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为2年,租金为每季度102万美元。2001年7月,本公司又与国际租赁金融公司签定了补充协议,续租飞机,租赁期限为2年,租金为每季度66万美元。

(6) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(航空器出厂序列号为30631,国籍标志和登记标志为B-2167),该飞机已于2002年1月交付本公司。根据该经营性租赁协议,租赁期限为10年,基本租金为每季度97.50万美元。

(7) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(该飞机的产品序列号及技术数据尚未确定)。

(8) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(该飞机的产品序列号及技术数据尚未确定)。

(9) 2000年12月29日,本公司与PALS I, Inc.,签定经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28437,国籍标志和登记标志为B-2663)。根据该等经营性租赁协议,飞机的租赁期限为84个月,每月基本租金为310,000美元。

(10) 2001年7月2日,本公司签订了经营性租赁协议,向出租方国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation),租赁一架波音737-800飞机(航空器出厂序列号为28242,国籍标志和登记标志为B-2153)。

(11) 2000年12月29日,本公司与PEGASUS AVIATION VI,INC.签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向PEGASUS AVIATION VI,INC.出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24473,国籍标志和登记标志为B-2810),在PEGASUS AVIATION VI,INC.支付了购买飞机的所有款项后,PEGASUS AVIATION VI,INC.即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向PEGASUS AVIATION VI,INC.经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为为39个月租金为每月32.5万美元。

(十四) 本公司毛利率和吨公里毛利的有关资料

目前,中国东方航空股份有限公司和海南航空股份有限公司已在国内A股市场发行上市,这里根据各自公开资料分析如下:

本公司2000年度完成运输总周转量3.93亿吨公里,比去年同期增长29.7%,占全民航的比例为3.24%,排名全民航第7位;中国东方航空股份有限公司2000年度完成总周转量21.37亿吨公里,比去年同期增长15.73%,占全民航总量的17.83%,排名全民航第3位;

海南航空股份有限公司 2000 年运输总周转量为 3.85 亿吨公里，较上年增长 46.15%，排全民航第 8 位，占全民航总量的 3.14%。

本公司 2000 全年实现航空运输主营业务收入 23.95 亿元人民币；中国东方航空股份有限公司 2000 年度主营业务收入达 114.54 亿元人民币；海南航空股份有限公司 2000 年度完成主营业务收入 22.96 亿元。

本公司 2000 年航空运输业务毛利率为 29.38%，单位毛利为 1.79 元/吨公里；中国东方航空股份有限公司的毛利率为 20.37%，单位毛利为 1.09 元/吨公里；海南航空股份有限公司 2000 年度毛利率为 29.22%，单位毛利为 1.74 元/吨公里。

以上仅为 2000 年数据，其余年份大致相同，可见本公司毛利率和吨公里毛利处于较高水平，主要原因在于：由于本公司不断加强营销手段，大力开展常旅客奖励计划，推出“800 免费订票电话”服务和“上航假期”活动，并通过加入全球性的分销系统等方式提高了营销能力，使国内航线正班客座率高于全民航平均水平（2000 年度公司客座率 62.49%，全民航平均水平 61.21%），从而扩大了主营业务收入；由于本公司在成本费用上采取了成本责任中心的模式，对成本费用的实际发生数与预算数进行动态监督和管理，从而有效地控制了成本和费用的发生；在保障安全飞行的前提下，对主营业务成本中比重较大的航油消耗成本进行有效控制，本公司全员增强了节约油耗的意识，从而使飞行小时耗油量和吨公里耗油量都呈现出下降的趋势，单位成本逐年有所下降；此外，根据财政部财建函（2000）46 号文《关于调整上海航空公司部分资产折旧年限摊销年限的函》，本公司所有飞机从 2000 年 10 月份起改按 18 年计提折旧，使得近两年运营成本下降。上述因素是本公司毛利率和吨公里毛利在行业中处于较高水平的主要原因。

（十五）验资情况

本公司近年来共经过四次验资，基本情况为：

1、1997 年 2 月 4 日，经公司董事会第十二次会议的决议，将公司 1994 年度和 1995 年度利润共计人民币 8,820,160.31 元不作现金分配，转增为资本。实收资本增至人民币 90,619,003.73 元，已经安永大华会计事务所验证并出具华业字（98）第 319 号验资报告。

2、1998 年 2 月 18 日经公司董事会第十三次会议的决议，由公司现股东按原出资比例向公司增加投资人民币 100,000,000.00 元。实收资本增至人民币 190,619,003.73 元，已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字（99）第 353 号验资报告。

3、1999 年 7 月 12 日公司董事会第二届一次会议的决议，上海联和投资有限公司单方

增加投资人民币 100,000,000.00 元，其中增加实收资本为人民币 21,505,376.00 元，增加资本公积为人民币 78,494,624.00 元。实收资本变更为人民币 212,124,379.73 元，同时，投资方上海联和投资有限公司将所持有公司的 20.28% 股权转让给中银集团投资有限公司，已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字（2000）第 464 号验资报告。

4、2000 年 10 月 25 日，上海市人民政府以沪府体改审（2000）030 号文，批准同意上海航空有限公司整体变更为上海航空股份有限公司，截至 2000 年 9 月 30 日公司净资产为 52100 万元，故整体变更为股份公司后，股本总额为 52100 万元，各股东持股比例不变。已经安永大华会计师事务所有限公司验证并出具华业字（2000）第 1190 号验资报告。

（十六）主要财务指标

本公司近三年主要财务指标如下表所示：

项 目	2002 年 1-6 月	2001 年	2000 年	1999 年
流动比率	0.55	0.55	0.74	0.96
速动比率	0.37	0.37	0.54	0.71
应收帐款周转率（次）	10.62	27.31	23.34	16.91
存货周转率（次）	3.53	6.88	6.53	5.85
无形资产占总资产比例	0.01	0	0	0
无形资产占净资产比例	0.09	0	0	0
资产负债率	90.59%	90.72%	90.13%	89.47%
每股净资产	1.16	1.12	1.03	2.27
研究与开发费用占主营业务收入比例	0	0	0	0
每股经营活动现金流量	0.21	1.29	-	-
净资产收益率	7.26%	23.83%	11.34%	7.18%
每股收益	0.08	0.2665	0.117	0.163

上面财务指标除资产负债率是以母公司财务数据为基础计算外，其余全部以合并会计报表为基础计算。

本公司按照《公开发行证券公司信息披露编报规则第 9 号-净资产收益率和每股收益的计算和披露》计算的 1999 年、2000 年、2001 年及 2002 年 1-6 月净资产收益率和每股

收益如下：

项 目		净资产收益率		每股收益（元/股）	
		全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
主营业 务利润	1999年	122.05%	155.49%	2.77	2.77
	2000年	136.15%	131.90%	1.30	1.30
	2001年	151.98%	157.78%	1.70	1.70
	2002年1-6月	69.14%	69.29%	0.80	0.80
营业利润	1999年	5.17%	6.59%	0.12	0.12
	2000年	11.25%	10.89%	0.11	0.11
	2001年	29.73%	30.86%	0.33	0.33
	2002年1-6月	10.50%	10.52%	0.12	0.12
净利润	1999年	7.18%	9.15%	0.16	0.16
	2000年	11.34%	11.88%	0.12	0.12
	2001年	23.83%	24.73%	0.27	0.27
	2002年1-6月	7.26%	7.28%	0.08	0.08
扣除非经常性 损益后的净利 润	1999年	4.03%	5.13%	0.09	0.09
	2000年	9.33%	9.77%	0.09	0.09
	2001年	23.18%	24.07%	0.26	0.26
	2002年1-6月	7.40%	7.42%	0.09	0.09

（十七）公司管理层财务分析意见

1、资产质量状况

本公司的主要资产为飞机、发动机、其他应收款中的融资租赁及经营性租赁定金以及存货中的高价周转件。目前，本公司拥有 25 架飞机，其中 4 架波音 767 - 300、7 架波音 757 - 200、3 架波音 737 - 800、7 架波音 737 - 700 3 架 CRJ - 200 及 1 架 HAWKER800。本公司 2001 年度实际飞行 60140 小时，飞行航班为 29776 次，运输旅客达 332 万人次，飞机实际飞行及使用情况良好。

截至 2002 年 6 月 30 日，本公司应收帐款和其他应收款金额分别为 22044 万元和 20378 万元。本公司在按照应收帐款帐龄分析计提一般准备外，对于经营不善、资金状况不佳并且回收可能性不大的应收帐款和其他应收款，本公司已计提了特别坏帐准备，应收帐款和其他应收款坏帐准备分别为 438 万元和 590 万元。因此，本公司计提坏帐准备的会计政策是谨慎的。其他应收款基本为支付给各大租赁公司的经营性租赁飞机的定金，根

据历年的实际情况该部分款项一般无坏帐的可能，故对该部分款项未计提坏帐准备。

本公司截止 2002 年 6 月 30 日的应收帐款数额比截止 2001 年 12 月 31 日应收帐款数额增加 8943 万元，增加幅度为 68.27%。主要原因在于本期通过民航结算中心的结算款有大幅增长，且该系统处理款项的时间较长，因此机票已售出，但相应的帐款还未收到所致。

截至 2002 年 6 月 30 日，本公司未发现固定资产和在建工程有减值情况，故未计提减值准备。本公司存货主要为高价周转件和航材消耗件，其中高价周转件日常保养良好，未存在跌价情况；航材消耗件是航空公司特有的一种存货，它具有：供飞机使用而购入的，用于飞机的日常运作之中；不同的飞机机型使用不同的航材消耗件，所以通常按照飞机机型划分航材消耗件的大类；品种很多，且购买数量较大等特点。根据上述特点并参照同行业计提的方法及公司的具体情况制定了航材消耗件计提跌价准备的方法，即按相应机型的平均使用时间以及以往处理航材消耗件的平均折价率等因素计提跌价准备。截至 2002 年 6 月 30 日，本公司航材消耗件的跌价准备为 1140 万元。

2、偿债能力

本公司 1999 年底、2000 年底、2001 年底和 2002 年 6 月 30 日的流动比率分别为 0.96、0.74、0.55 和 0.55，速动比率分别为 0.71、0.54、0.37 和 0.37，其中存货占流动资产的比例分别为 0.26、0.27、0.33 和 0.32，由此可见本公司的短期偿债能力较差。但由于本公司的主营业务收入基本上都是现金收入（三年又一期分别为 248,361 万元、293,355 万元、350,146 万元和 181,165 万元），与国内外多家银行建立了良好的业务合作关系（已与中国银行签订了人民币 35 亿元的银企合作协议），并且本公司偿债能力的声誉一贯很好，因此本公司偿债能力是有保证的。

3、资产负债情况

本公司 1999 年末、2000 年末、2001 年末及 2002 年 6 月 30 日的资产负债率分别为 89.47%、90.13%、90.72%和 90.59%，资产负债水平较高，这主要是由行业的特殊性决定的。航空运输企业的主要资产如飞机及发动机许多都是通过融资租赁的形式取得，按照有关部门会计准则，采用融资性租赁的飞机需要作为固定资产列入本公司财务报表中，同时确认相应的负债。融资租赁飞机对本公司增加资本积累是有利的，但造成本公司资产负债率偏高。近年来，本公司运力的增长较快，但本公司通过各种财务安排有效地防止了资产负债率的进一步上升；同时本公司本次股票发行成功后，将大幅降低本公司资产负债率，使财务结构更为稳健，为本公司进一步发展打下坚实的基础。

4、现金流量情况：

2001年末及2002年6月30日，本公司的现金及现金等价物净增加额分别为12,278万元和-10,027万元，其中经营活动产生的现金流量净额分别为67,340万元和11,025万元；投资活动产生的现金流量净额为人民币-13,475万元和-13,918万元，主要系购建固定资产等长期资产所支付的现金较大所致；筹资活动产生的现金流量净额为人民币-41,542万元和-7,125万元，现金流入主要来自于银行借款，现金流出主要系偿还债务。由此可见，本公司的现金流稍显紧张。

但是本公司三年的现金持有量充裕，并保持稳定的余额，分别为人民币24,831万元、22,443万元、34,721万元和24,694万元，能充分满足支付利息的需要（三年又一期的利息分别为人民币22,759万元、25,290万元、24,939万元和11,538万元），并能支持本公司进行购买固定资产及对外投资的需要。

5、盈利能力

本公司始终坚持“安全第一、旅客至上、优质服务、树立信誉”的经营宗旨，率先倡导的多项服务措施成为民航业的行业规范，是中国民航界率先走上商业化运营的航空公司，目前已经形成了飞机运行和维修保障、安全控制、财务管理、文化和营销能力五大核心竞争能力。近年来，本公司主要经营指标近几年保持在全行业领先水平，尤其是主营吨公里盈利水平已跃居行业首位，充分表现出本公司具有持续的竞争优势和良好的发展势头。近三年来，本公司运输总周转量年均增长25%以上，运输收入年均增长近20%，均大大高于全行业的平均数；本公司市场份额稳步扩大，营销率高于行业平均水平6个百分点；盈利能力逐年提高，单位成本收益率处于行业领先水平，2000年及2001年公司运输总周转量分别达到39322及50590万吨公里，约占全民航总量的3.24%，已经发展成为拥有国际地区航线经营权、综合实力和盈利能力在行业中排名靠前、具有较高知名度的航空公司。

本公司自1996年起，已经实现连续6年赢利，特别是中国民航出现全行业大面积亏损的1998年，本公司仍实现净利润1342万元，成为中国民航为数不多的几家盈利公司之一，也是航空运输业中唯一获得“98年度全国质量效益型先进企业”殊荣的企业；2001年，本公司净利润更是达到13885万元，创历史最好水平，显示本公司盈利能力逐步增强。

2002年上半年，本公司营业收入为181165万元，与去年同期的163013万元相比增长11.14%，主要原因在于：自去年下半年以来，本公司先后引进了4架飞机，运力增加使本公司的主营业务收入得以增长。2002年上半年，本公司实现利润总额6657万元，与去年同期的9642万元相比下降了约30%左右，主要原因在于：国内部分航空公司机票销售

不规范，采取恶性竞争手段，压低一些线路上的机票价格（主要是一月份），上海航空为提高机票的营销率，加大了销售力量，相应提高了销售费用；美国“9.11”事件后，国际航空运输保险市场提高了对飞机部分险种的保险金额，导致管理费用增加。同时，“9.11”事件对于国内旅游市场有影响，国际旅行团队数量同比明显减少，间接影响了上海航空营业收入和利润的增长。

今年4月以来，民航总局已开展多次机票价格检查，处理了一批违规售票网点，规范了航空销售市场；“9.11”事件的影响正在淡化，具体表现在国际旅客的旅游团队逐月增加，上海航空运输总转量、运输旅客等主要运营指标好于去年同期：本公司2002年1-6月份完成运输旅客187.6万人，比去年同期的152.7万人增加22.86%；运输货邮6.11万吨，比去年同期的4.57万吨增加33.70%；运输总周转量为29145万吨公里，比去年同期的23319万吨公里增加24.98%。同时，本公司今年七八月份的经营形势比六月份好转，好于去年同期：本公司2002年7-8月份运输旅客70.3万人，比去年7-8月份的64万人增加9.84%；运输货邮2.09万吨，比去年7-8月份的1.61万吨增加29.81%；运输总周转量为10638万吨公里，比去年同期的9292万吨公里增加14.49%。对应上述经营形势的逐步好转，本公司2002年7-8月未经审计的主要经营数据如下表所示（母公司）：

单位：元

项 目	2002年7-8月未审实现数
主营业务收入	566,393,075.38
主营业务利润	153,573,956.46
营业利润	36,105,532.86
利润总额	37,596,365.31
净利润	25,189,564.76

6、经营中存在的主要问题

（1）我国机票价格政策主要由民航总局统一制定，从国际惯例来看，国内机票价格的完全放开是发展的必然趋势。但是，机票价格完全放开、走向市场的时间尚不能合理预测，目前的价格管制政策对于本公司采取市场化的经营方式有一定限制。

（2）由于近年来国际市场燃油价格的持续上升，造成国内航空燃油销售价格大幅上升，2000年全年燃油消耗占本公司总成本的比例达到29.65%，高企的燃油价格对本公司生产经营和成本管理提出了较高的要求。

（3）本公司主要生产运输设备 - 飞机、发动机及部分航材设备，主要从国外租赁或进口，需要大笔外汇，而本公司的收入大部分以人民币计算，因此本公司面临汇率波动带来风险。

(4) 按照发展规划, 本公司还将不断引进飞机, 以增加运力。由于引进飞机需要大量资金, 而本公司的资产负债率较高, 发行股票融资具有必要性和紧迫性。同时, 公司规模扩大对后, 本公司面临高级管理人员、飞行员和技术人才后备不足的问题。

十一、业务发展目标

(一) 发展计划

1、发展战略

本公司将“成为国内最好，旅客首选的航空公司之一”作为发展目标。坚持以航空运输干线为主，支线为辅，适当开辟周边地区航线，积极开展航空货运的经营方针。在以自身积累稳步发展的同时，寻找有利时机，探索公司间的业务联合和资本合作之路；在即将建成的上海国际航空枢纽港中，充分发挥基地航空公司的核心作用。在民航总局直属航空公司归并为几大集团之后，继续保持在非直属航空公司中的领先地位，并争取成为我国主要航空公司之一。

2、经营目标

以调整航线结构，增加密度来巩固现有航线，通过开拓市场使部分有潜力的航线尽早进入骨干航线的队列。除干线飞机外，增加支线飞机、货运飞机和公务飞机，在现有基础上稳步扩大经营规模，使管理出效益和规模出效益并行。按照总体规划，本公司将逐年新增适量飞机，保持飞行小时和飞行航班平均每年递增 15%。预计至 2005 年末，本公司的飞机规模将达到 35 架-40 架，每年飞行超过 10 万小时，飞行航班 5.8 万个，运输总周转量将达到 8 亿吨公里，旅客吞吐量约为 550 万人次，货运量达 20 万吨。本公司 2001 年主营业务收入为 35.01 亿元，2002 年上半年主营业务收入为 18.12 亿元，预计 2005 年末主营业务收入将达到 56 亿元以上，每年平均增长将达到 13% 以上。

3、机队引进计划

近年，本公司采取了稳健发展、着重解决结构问题为主的发展路线，效果十分明显，引进飞机的新增运力都能得到及时消化，直接增加了本公司营运收入。根据本公司“十五”发展规划（已按照实际情况作了调整），今后两年内本公司机队发展规划（未包含短期租赁的 HAWKER800 飞机）如下表所示：

飞机类型	2001 年	2002 年	2003 年
B737-700/800	7	12	16

B757-200	7	7	7
B767-300	4	4	4
35-70 座支线飞机	3	3	3
合 计	21	26	30

4、航线及航班规划

根据本公司飞机引进规划，本公司新增 B767 飞机将主要用于主干航线，如上海-北京、上海-深圳、上海-广州、上海-成都等，以缓解本公司在这些航线上运力投放不足的状况，保障国内最主要航线客流畅通；新增 B737 飞机将用于飞行新开辟的具有一定客流量的重要航线，并根据需要增加一些客流量较大航线上的航班；35-70 座支线飞机主要根据不同季节市场情况，开通定期或不定期航班，具有一定的培育市场的作用；国际航线方面，本公司今后重点仍然在东南亚及日本、韩国，在本公司上海-澳门、上海到东南亚各地航线正常运营的情况下，本公司将择机申请开通上海到日本及韩国的航线。

5、市场发展计划

在巩固北京、广州、深圳、西安、成都、昆明和澳门等骨干航线上现有市场地位，保持收入和利润稳步增长的基础上，本公司将西北、西南、华东及邻近支线市场及货运市场作为新的利润增长点，适当增加该地区的市场开拓力度。同时，本公司注重不断优化航线和航班时刻结构，以优良的航班产品提高对旅客的吸引力。积极扩大、新增销售网点，对现有 17 家各地营业部增加投入，提高其技术含量，在全国范围内新增部分网点，并积极加入国际上的主要订座系统，拓展海外销售渠道。结合本次募集资金使用计划，积极发展自助售票、网上售票、网上定舱、网上采购业务等电子商务，扩大本公司市场份额。

6、固定资产投资及设备更新计划

随着“十五”期间本公司飞机的引进，生产规模会继续扩大，与之相配套的飞行基地、机务维修基地、客货销售营业网点、安全运行保障基地、职工教育培训基地、指挥中心等设施建设、设备购置以及运用先进技术对原有设施、设备进行必要的改造将已列入公司“十五”发展规划中。

“十五”期间本公司主要固定资产投资方向为：除上述飞机引进计划外，本公司继

续加紧本公司浦东基地行政办公区和机务维修区的设施建设；进一步做好货运基地设施建设；完善虹桥和浦东、总部的安全运行保障体系和设施建设；继续扩大和完善客货营销网络建设；建立与公司发展相配套的职工教育培训基地；进一步加强与航空运输有关联的旅游、宾馆、客货代理、外贸、传播和物业管理等实业建设。“十五”期间本公司的除飞机以外的设备投资规划如下表所示：

设备名称	估算投资额（万元）
办公设备	600
车辆（含特种车辆）	3000
通讯设备	600
计算机设备	2000
机务维修设备与工装	3000
培训设备	2000
其他设备	800
合 计	12000

7、人员扩充计划

按照发展目标，本公司将在未来五年内引进合格飞行人员约 130 名，乘务人员约 250 名，机务人员约 250 名，销售人员约 220 名。至 2005 年底，全公司人员将控制在 3200 名左右。本公司将一如既往地开展人员培训工作。其核心内容是员工的能力开发、行为规范及传播企业文化，从而使全体员工按本公司的标准完成工作，满足市场竞争对员工不断提高能力与素质的要求。本公司所有新进人员、转岗人员应通过规定课程的培训，做到先培训、后上岗；各级行政、技术管理人员在担任管理工作之前，应接受上岗培训。除飞行人员规定复训外，本公司各类人员在规定时间内应完成一定课时或学分的轮训；轮训成绩是员工晋升的依据之一。

8、资金筹措和运用计划

按照本公司发展规划，今后将大量引进飞机，需要资金数量很大，但靠本公司自身积累和股东投入已经远远不能满足本公司发展的要求。本公司此次股票发行后，预计可以募集资金 10.32 亿元，将在一定程度上缓解本公司资金不足的压力。本公司将以此为契机，继续搞好生产经营，使本公司保持一定的净资产收益率，争取在条件适当时，继续在资本市场进行筹资。本公司还将巩固与中国银行、建设银行、工商银行等金融机构良

好的合作关系，继续向银行筹资，充分利用财务杠杆来促进本公司的发展。除此以外，本公司飞机引进将选择适当的租赁方式，根据需要利用国外政府出口信贷。

（二）发展计划假设条件及实施困难

公司拟定上述计划的假设条件为：本次股票发行可以在 2002 年下半年完成，募集资金可以在 2002 年 9 月 30 日前到位；本公司所处行业或领域的市场处于正常发展状态下，没有出现重大市场突变；本公司所处宏观经济、政治、法律和社会环境处于正常发展状态，并没有对公司发展将会产生重大影响的不可抗力的现象发生；国家对航空运输行业的扶持政策不会有重大改变，并被较好地执行。

本公司短期内迅速引进和培训飞行员，在今后两三年内吸引和留住高级管理人员、高级技术人才会有一定困难。目前，上海两个机场的定位和分工尚不很确定，将会影响本公司航线规划及基地建设决策。另外，本公司要实施航空公司的联合兼并，受到国内民航市场化进展不充分的制约。

（三）经营理念及发展规划与现有业务的关系

本公司以向国家、社会、股东及员工负责的统一性为核心价值观，以成为“国内最好、旅客首选的航空公司之一”作为发展目标，坚持以安全为前提、以效益为中心的经营宗旨，确立“安全第一、旅客至上、优质服务、树立信誉”的企业精神，在企业的经营业务上注重航空主业的发展，并适当发展与主业相关联的辅助产业。因此，本公司现有业务的发展与公司的经营理念和发展规划相一致的。

（四）募股资金对于业务目标的作用

本次募股资金主要投资于飞机的引进、航空维修和航空电子商务。本次计划用募股资金引进 5 架飞机，这是本公司未来机队规模扩大的一个重要组成部分，对于本公司业务发展目标的实现起着重要促进作用。航空维修项目的实施，将增强本公司航空维修能力，一方面可以为自己的飞机进行维修，使公司运力得到最大发挥，同时可以节约维修成本；另一方面还可以对外承接维修业务，为公司创造更大收益。本公司计划投资航空电子项目，以适应电子时代的到来，从而扩大本公司机票销售、航材采购、定舱的渠道。上述募集资金使用将直接促进本公司主营业务的拓展和核心竞争能力的提高。

十二、募股资金运用

根据本公司股东大会决议及与主承销商签定的《承销协议》，本次 A 股发行规模为 20000 万股，发行价格为 5.33 元，可以募集资金 106600 万元，扣除发行费用后预计可募集资金 103235.5 万元。

2001 年 8 月，本公司先后召开董事会和股东大会，审议通过了募集资金投资项目议案，本公司计划将所得款项用作如下项目：投资 92541.3 万元用于新飞机的引进；投资 1.00 亿元用于浦东机场机库设施的建设；投资 2990 万元用于航空电子商务项目建设。上述投资项目具体情况如下：

（一）飞机引进项目

1、项目立项

本公司引进 1 架 767-300 飞机已获得国家计委以计交通[1993]638 号文批准，引进 2 架 737-700 和 1 架 737-800 飞机已经国家计委以计基础(2001)[1546]号文批准，引进 1 架 CRJ-200 飞机已经计基础[2000]1116 号文批准。引进 2 架 737-700、1 架 737-800 飞机和 1 架 CRJ-200 飞机还获得中国民航总局以民航规函[2000]803 号文《关于上海航空公司“十五”期间引进飞机计划的批复》批准同意。

2、项目投资

该项目共引进 5 架飞机，其中 1 架 B767-300、1 架 B737-800、2 架 B737-700 和 1 架 CRJ-200 飞机，共需要投入资金 9.25 亿元。其中，引进 2 架 B737-700 和 1 架 B737-800 采用融资租赁方式，投资总额的 40%由本次募集资金提供，其余款项采用国外政府信贷方式融资；引进 1 架 CRJ-200 飞机采用购买方式，全部使用募集资金投入；引进 1 架 B767-300 飞机采用购买方式，所需投资额的 30%由此次募集资金提供，其余款项采用国外银行信贷融资。

本公司已就购买上述飞机签署了相关协议，其中购买的 1 架 B767-300 飞机（国籍标志和登记标志为 B-2498）、1 架 CRJ-200 飞机（国籍标志和登记标志为 B-3011）、1 架 B737-800 飞机（国籍标志和登记标志为 B-2688）已分别于 2001 年 9 月、2001 年 10 月和 2002 年 8 月到位，本公司已先行用银行借款垫支了上述应由募集资金投入的款项，待股

票发行结束后，将用募集资金偿还垫支的银行借款。本公司计划使用 9.25 亿元募集资金用于上述飞机的引进，其中 2002 年投入 8.43 亿元，2003 年投入 0.83 亿元。

3、项目实施条件

本公司完全具备实施该项目的条件：第一，使用募集资金引进飞机前，本公司已经拥有 25 架营运飞机，运作状况良好，1999 获得“航空承运人运行合格证”，具备管理新引进飞机的能力；第二，本公司目前拥有 136 条航线，部分航线面临运力不足的情况，新飞机到位后，不会造成运力过剩的情况；第三，本公司制定了详细的飞行员引进、培训计划，未来 3 年，将新增飞行员 44 名，足以满足新引进飞机对飞行员的需要；第四，本公司已经具备了一定的波音飞机维修能力，以目前的维修资质完全可以解决新进飞机的主要维修任务。

4、项目前景

自我国民航管理体制改革以来，我国民用航空运输业一直保持高速增长，随着国内经济的逐步复苏，国内民用航空运输业面临着新的发展机遇。由于上海经济的增长速度明显高于全国平均水平，同时上海将建设成为亚太航空枢纽港，本公司作为以上海为基地的航空公司，具有明显的地域优势。本公司的发展历史表明：尽管本公司飞机引进速度大于全民航平均水平，仍然可以及时消化新增运力。因此，本次使用募集资金引进新的飞机后，将为公司带来新的利润增长点，发展前景良好。

5、财务指标

假设今后燃油价格保持相对恒定；营业税和民航基金的缴纳按国家规定进行，其中营业税税率为年总收入的 3%，民航基金提取率为年总收入的 5%；B767-300 客座率为 70%，B737-700、800 为 67%，CRJ-200 为 80%。则拟引进的各机型主要经济指标如下表所示：

单位：万元

项 目	B767-300	B737-700、 800	CRJ-200
销售收入	26137.9	45213.0	5597.6
运营成本	19960.7	32572.6	3236.8
营业税	784.1	1356.4	2360.8
民航基金	1306.9	2260.7	167.9

税前利润	4086.2	9023.4	279.9
所得税	1348.4	2977.7	631.3
税后利润	2737.7	6045.7	1281.7
内部报酬率	8.29%	8.09%	8.71%
静态投资回收期	8.5 年	8.6 年	8.3 年
动态投资回收期	14.5 年	14.9 年	13.8 年

（二）浦东机库设施建设项目

1、项目立项

该项目已经国家计委以计交能[1996]2951 号文和上海市经济委员会以沪经技（2000）798 号文《上海市经委关于上海航空有限公司浦东机库设施建设项目建议书的批复》立项批准。

2、项目内容

该项目主要是建设本公司在浦东机场维修基地所用的机库，所需厂房设施——机库土建（在建）已经由本公司自筹资金投入，基本完成，另外需要添置飞机定检设备、建设附件维修工作房、购买附件维修设备、工具，尚需设备投资款共计为 10001 万元。本项目计划 2002 年投入 7001 万元，2003 年投入 3000 万元。预计 2002 年 12 月该项目即部分建成，产生效益。

3、实施项目条件

根据波音公司维修大纲，飞机在运营一定时间后，要完成不同级别，不同深度的检查、监测和维修工作，使飞机保持持续适航。以波音 757 为例，飞行 350 小时后须作一次 A 检，3500 小时后作一次 C 检。目前，本公司所有飞机均按照规定受检，并已经获得民航总局颁发的 757、767 的 C3 级的定检执照，已形成了一定规模的美国波音飞机的维修、维护能力。除此以外，本公司飞机维修检验人员大部分持有民航总局颁发的飞机维修基础执照和机型执照。因此，本公司完全可以实施该飞机维修设施建设项目。

4、项目前景

中国民航八十年代引进的各型飞机已逐步进入高检阶段，尤其是中国民航拥有 B737

飞机181架，占民用西制飞机总数的43.5%，该机型大修市场十分诱人。如果飞机要送到国外检修，费用较高，周转时间也较长。而国内少数几家合资维修企业，主要是定向为某些航空公司服务，不能完全满足国内飞机维修需要。随着国内飞机引进总数的不断扩大，现有的维修能力出现严重短缺。

上海是中国主要航空枢纽城市之一，市场规模和发展速度快于全民航平均水平，对航空维修提出了较高的要求，但是上海的两家航空公司中，只有本公司以波音系列飞机为主。目前，本公司已在浦东国际机场建造了大型双机位机库的土建工程，并将进一步投资完善其工艺装备。该项目完成后，一方面可以进一步提高本公司的飞机维修能力，最大限度地提高飞机利用率，降低维修成本；另一方面由于该项目目前在浦东国际机场是唯一拥有机库的、较为完善的维修设施，因而具有明显的市场竞争力，可以逐步对其他航空公司提供各种航空维修服务，并给本公司带来可观收入。

5、项目经济效益

假设节约的外委修理费用视为项目收入；每年的维修量（维修收入）的计算基准为预测的飞机定检周期；年资金折现率 8%；飞机定检航材消耗 50 万元/架次；部、附件维修航材消耗 500 万元；维修人员每年每人的薪金、培训费用为 12 万元；管理费用为付现成本的 10%。

项目投产后每年收入为 5333 万元，付现成本为 3000 万元（假设每年飞机定检 10 架次），每年节省的外修成本 1933 万元，当年折旧 1033.30 万元（假设全部投资以 10 年期直线折旧），发生的费用为 340 万元。每年节省的外委修理成本 1933 万元与当年折旧及费用之和 1373.3 万元的差额为 559.70 万元，即为该项目年度利润。该项目静态投资回收期为 6.73 年，动态投资回收期为 8.03 年，内部收益率为 14.1%。

（三）航空电子商务项目

本公司航空电子商务项目已经沪经技（2000）800 号文《上海市经委关于上海航空有限公司航空电子商务项目建议书的批复》立项批准，该项目由四个子项目组成，如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	投资额	2002年投入	2003年投入
1	自助售票机项目	940	790	150
2	网上订/售票项目	900	770	130
3	网上订舱项目	850	730	120
4	网上竞价采购项目	300	200	100
合计		2990	2490	500

1、自助售票机项目

自助售票机是采用计算机技术和银行 POS 机技术相结合，通过旅客自行操作计算机购买机票，相当于一家机票销售点，达到方便旅客、扩大市场、节约销售费用的目的。本公司和工商银行、北京奥德公司合作，已经成功开发出符合本公司市场销售策略的自助售票机系统并投放了 5 台，效果良好。本公司是国内率先投资该系统的航空公司，具有技术上的优势，但目前由于缺少资金，自助售票机数量偏少，尚不能形成规模效应。

本公司计划在原有 5 台自动售票机的基础上，再安排 50 台自助售票机，其中 2002 年计划安装 40 台，2003 年计划安装 10 台。每台自助售票机成本 18 万元，加上电话初装费 5000 和人工成本 3000 元，合计需要投资 18.8 万元，50 台共需要投资 940 万元左右。该项目的收益主要体现在成本的减少方面：每台自助售票机年度营运成本为 11.60 万元，而最小营业网点的年度营运费用为 48.60 万元。因此，该项目每年可以为公司节约成本 $37 \times 49 = 1813$ 万元，具有良好的经济效益。

2、网上订/售票项目

该项目是通过因特网作为信息传输媒介，旅客把订/购票请求传送到本公司网页上，然后通过计算机后台处理，完成旅客要求，返回旅客一个特殊的成功信息，旅客只要在起飞前一个小时凭有效证件到机场取票即可。目前，本公司已经有了自己的网站和网上订票系统，每天的访问量达到了上千人次；有一定规模的配送网络，在全国各地 17 个城市有办事处；拥有常旅客 7.5 万人，其中 26% 左右忠诚度较高并且出行频率也较高，鼓励和发展这些常旅客通过网上购票完全有可能。因此，本公司开展网上订票/售票有了良好的基础。

本公司计划投入 900 万元，用于开发软件、购买设备、市场策划等。2002 年计划投

资 770 万元，2003 年计划投资 130 万元。该项目年度运营成本为 1344.90 万元，而现行销售方式年度费用为 1800 万元。因此，网上订票/售票项目每年可以节省成本 455.10 万元，具有较好的发展前景。

3、网上定舱项目

网上订舱是把有关需要运输的货物的尺寸、重量、性质和时间要求等信息输入网页，发出订舱请求，系统根据货物性质、航班机型和剩余舱位允许的情况决定是否同意订舱，或建议其它航班。货运是航空运输市场中增长最快的业务，有着较高的收益率，本公司的航空货运业务近几年平均年增长在 30%左右。本公司计划通过投资该项目，促进航空货运业务的持续增长，节约成本，扩大市场。

该项目合计投资 850 万元，包括网上货运软件开发、舱位控制系统投资、市场策划等费用。其中 2002 年投资 730 万元，2003 年投资 120 万元。该项目年度运营费用为 264.58 万元，假设今后有 10%的额外增长量，40%的业务量转到网上进行，销售毛利率按最低 50%计算，则该项目每年可以新增利润 585.42 万元。因此，网上货运有利于扩大市场，增加利润。

4、网上竞价采购项目

1999 年上海航空航材采购约 5600 万，2000 年预算为 8000 万，因此节约航材采购费用大有潜力可挖。一般情况下，航材总金额的 90%在国外发达国家采购。据了解，本公司航材供应商 90%以上都建立了网上销售，因此本公司完全可以通过网上采购降低成本。一方面生产厂商通过电子商务降低销售费用，让利于客户，另一方面在网上可以通过反向竞价、联合招标等形式降低采购成本。

该项目预计需要投入 300 万资金，其中软件开发费用 100 万元，设备费用 50 万元，市场运作费用 100 万元，人员费用 40 万元，其他费用 10 万元，其中 2002 年投入 200 万元，2003 年投入 100 万元。通过网上采购后，可以平均降低采购成本 10%，以 90%的采购量计算，则每年可以节省 720 万元。网上采购每年运营费用为 146.72 万元，则网上采购每年降低成本 573.28 万元。

(四) 募集资金投资项目汇总表

如本公司本次股票发行成功，资金投放安排如下表所示：

项目名称		募集资金计划投入(万元)			产生效益时间	批准文件	内部收益率	投资回收期
		投资总额	2002年	2003年				
飞机引进项目	767-300	23073.3	23073.3	0	2001.9	计交通 [1993]638号	8.29%	14.5年
	737-700、800	52928	44658	8270	2002.9	计基础 [2001]1546号	8.09%	14.9年
	CRJ-200	16540	16540	0	2001.10	计基础 [2000]1116号	8.71%	13.8年
	小计	92541.3	84271.3	8270	-	-	-	-
浦东机库设施建设项目		10001	7001	3000	2002.12	沪经技 (2000)798号	14.10%	8.03年
航空电子商务项目		2990	2490	500	2002.12	沪经技 (2000)800号	-	-
合计		105532.3	93762.3	11770	-	-	-	-

(六) 关于本次募集资金运用的说明

1、项目轻重缓急及资金安排

上述项目资金运用轻重缓急以项目排列顺序为准。按照本次股票发行计划，本公司预计可募集资金 103235.5 万元(已扣除发行费用)，2002 和 2003 年两年的投资总额为 105532.3 万元，如果实际筹资额不能满足投资需要，则资金缺口由本公司通过贷款等方式自筹解决；对于尚未投入项目的募集资金，本公司将利用有效的金融工具进行安全、稳定的短期投资。

2、募集资金对主要财务状况及经营成果的影响

本次募股资金到位后，本公司的净资产预计将从 5.83 亿元上升到 16.5 亿元左右，资产负债率将从 90.72% 下降到 78% 左右，增强本公司的后续融资能力。同时在短期内将使本公司的偿债能力得到大幅度的提高。

募股项目的投资可以进一步扩大本公司运输能力，直接增加本公司收益；浦东基地建设项目、航空电子商务项目的投入则可以保证本公司运力的充分发挥，间接增加本公司运营能力。但是由于募集资金投资项目产生效益具有一定的滞后性，募集资金到位后，本公司净资产增加过多，将影响本公司发行当年的净资产收益率，预计本公司 2002 年的全面摊薄净资产收益率为 7.0% 左右，与 2001 年相比下降幅度较大。

3、募股资金运用中的外汇问题

本次募股资金购买飞机需用大量外汇，鉴于公司目前没有外汇来源，根据中国人民银行于 1996 年颁布并实施的《结汇、售汇及付汇管理规定》，属于贸易及非贸易经营性对外支付用汇，持与支付方式相应的有效商业单据和有效凭证从其外汇帐户中支付或者到外汇指定银行兑付，募股资金到位后，公司将根据上述规定持项目批文向[上海市人民政府经济委员会]提出申请用汇，经批准后持有关的商业单据和有效凭证到外汇指定银行办理兑付。

十三、发行定价及股利分配政策

（一）发行定价

1、发行定价考虑的主要因素

本次股票发行定价过程中主要考虑如下因素：国内宏观经济环境；民用航空运输行业发展的历程及今后的发展趋势；公司的募集资金投向；公司的发展前景及发行当年盈利预测；同行业可比上市公司的基本情况和在股票二级市场的表现；近期新发股票市盈率和中签率；公司股票发行规模；股权自由现金流量等。

2、股票估值方法

（1）市盈率法

新股发行定价按如下公式进行计算：

$$\text{股票发行价格} = \frac{\text{发行前一年税后利润}}{\text{发行前一年总股本}} \times \text{市盈率}$$

根据安永大华会计师事务所有限公司为本公司出具的安永大华业字（2002）第 042 号审计报告，本公司 2001 年实现税后利润 13885 万元。假设发行市盈率为 20 倍，则发行价格为：

$$\begin{aligned} \text{发行价格} &= 2001 \text{ 年税后利润} / 2001 \text{ 年总股本} \times \text{市盈率} \\ &= 0.2665 / 52100 \times 20 = 5.33 \text{ 元} \end{aligned}$$

（2）现金流量折现法

1) 折现率的估算

按照资本资产定价模型计算出的收益率即为贴现率，计算公式如下所示：

$$E(R) = R_f + (E[R_m] - R_f)$$

其中： R_f = 无风险利率

$E(R_m)$ = 市场的预期收益率

根据我国目前实际利率状况，无风险利率取值为 2.5%。将 $(E[R_m] - R_f)$ 视为一个整体来看待，取值为 7.5%；用可比公司法确定本公司的 值为 1.69。

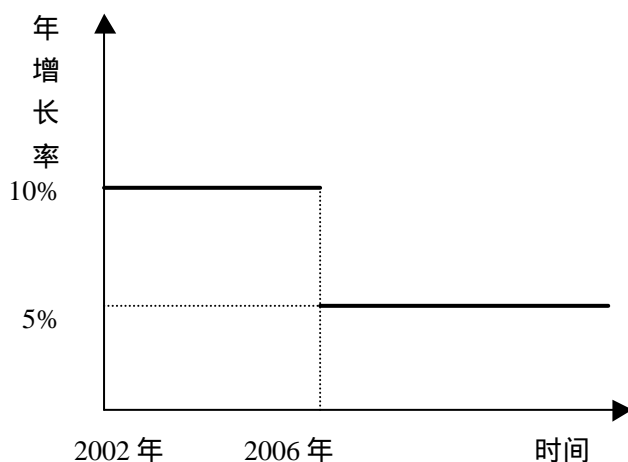
则折现率为：

$$\begin{aligned} E(R) &= R_f + \beta (E[R_m] - R_f) \\ &= 2.5\% + 1.69 * 7.5\% \\ &= 2.5\% + 12.68\% \\ &= 15.18\% \end{aligned}$$

为体现谨慎性原则，在计算中选取折现率为16%。

2) 增长率的选择

2002-2006年，假设本公司增长率为10%；2007年以后，假设本公司增长率为5%，如下图所示：



3) 现金流及现值

通过股权自由现金流计算得出本公司现值为 305224 万元。

4) 发行价格测算

假定发行价格为 P，则发行价格满足下面公式：

$$(305224 + P * 20000) / (52100 + 20000) = P$$

所以本公司的内在价值为：P=5.86 元。

3、定价过程及定价方法

根据本公司发行定价分析报告，经与主承销商协商，本次发行价格确定为 5.33 元。经中国证监会核准后，本公司将采用全部向二级市场投资者定价配售的方式发行。

4、价格确定及发行市盈率

本公司与主承销商初步商定的发行价格区间为 4.00-6.00 元，经发行审核委员会审核通过后，经本公司与主承销商再次协商，确定发行价格为 5.33 元。2001 年经审计的税后利润为 13885 万元，总股本为 52100 万股，则每股收益为 0.2665 元，发行市盈率为 20 倍。

(二) 股利分配政策

1、历年及发行后的股利分配政策

目前，本公司股利分配政策为：

- (1) 本公司将依照同股同利的原则，按各股东所持股份数分配股利。
- (2) 股利分配采取现金、股票二者之一或二种形式。
- (3) 本公司股利每年派发一次，当年的股利于次年第三季度内派付。然而是否派发股利、数额、方式、时间，需由董事会根据盈利状况提出分配方案，经股东大会审议通过后执行。公司派发股利时，以公告形式通知股东。
- (4) 根据《公司法》和本公司章程的规定，本公司缴纳所得税后的利润按下列顺序分配：
 - 1) 弥补上一年度亏损；
 - 2) 按税后利润的 10% 提取法定公积金，当法定公积金已达到公司注册资本的 50% 时，可不再提取；
 - 3) 按税后利润的 5% ~ 10% 提取法定公益金，具体比例由股东大会决定；
 - 4) 提取任意盈余公积金，具体比例由股东大会决定；
 - 5) 支付普通股股利。
- (5) 本公司利润分配以会计期间实际实现的可分配利润为依据。
- (6) 本公司分派股利时，按有关法律和行政法规代扣股东股利收入的应纳税金。
- (7) 上述股利分配政策需经公司董事会确认，并经股东大会批准通过后实行。

本次公开发行股票后，股利分配时间为每年 6 月底前，其余与上述股利分配政策一致。

2、近三年股利分配情况

本公司近三年股利分配完全符合《公司法》及公司章程的有关规定，具体如下：

- (1) 根据股东会和董事会第二届第二次会议决议，本公司 1999 年度实现净利润

33,787,759.69 元，提取法定公积金 3,378,759.69 元，提取法定公益金 3,378,759.69 元，任意公积金人民币 7,788,965.70 元，分配 1999 年度红利人民币 19,241,111.86 元。

(2) 根据股东会和董事会第二届第三次会议决议，2000 年度的未分配利润由原 6 家老股东分享，同时分配红利人民币 2,538,759.77 元；

(3) 根据创立大会暨 2000 年第一次股东大会决议，2000 年的未分配利润由本公司老股东分享，2001 年 1 月 1 日至股票发行前的未分配利润由新老股东共同分享。

(4) 根据本公司 2000 年度股东大会决议，2000 年税后利润为 113,337,248.33 元，其中 26,110,307.15 元已在公司变更为股份有限公司时转增为股本、已弥补以前年度利润差额 6,815,692.43 元、提取法定公积金 7,787,248.90 元，提取法定公益金 7,787,248.90 元可分配利润为 64,836,750.95 元：其中 41,919,885.52 元作为应付股利，22,916,865.43 元用于现金分红。

(5) 根据本公司 2001 年度股东大会决议，2001 年实现税后利润 138,846,988.73 元，提取法定盈余公积金 14,142,066.33 元，提取法定公益金 14,088,867.85 元，弥补住房周转金 41,946,070.65 元，41,680,000.00 元转入应付股利，由老股东享有。

3、滚存利润分配政策

根据本公司于 2002 年 8 月 15 日召开的股东大会决议，本公司 2002 年上半年实现的可供分配的利润中的 12,954,425.97 元及 2001 年度未分配利润 18,385,195.13 元，合计 31,339,621.1 元，由股票发行后的全体股东共享。

本公司股票发行后第一个盈利年度计划分配股利一次，预计首次股利分配的日期在 2003 年 6 月底前，具体分配时间由本公司股东大会决定。

十四、其他重要事项

（一）信息披露制度及为投资者服务的详细计划

为了确保信息披露的内容真实、准确、完整而没有虚假、严重误导性陈述或重大遗漏，本公司为此制定了《上海航空股份有限公司关于信息披露的若干规定》。该规定严格遵循《公司法》、《证券法》、《公开发行股票公司信息披露实施细则》、《公开发行股票公司信息披露的内容与格式》各准则、《上海证券交易所股票上市规则》、《公司章程》以及其它关于信息披露法规制度的规定。本公司将以规定为指导，结合本公司的具体情况，严格履行信息披露的责任，其简要内容如下：

本公司信息披露的负责人为董事会秘书夏展敏先生，本公司证券事务代表徐骏民先生将协助夏展敏先生开展此项工作，联系电话号码为 021-62552072，传真为 021-62728870。

本公司信息披露指定报纸为上海证券报，指定网站为 www.sse.com.cn。本公司可以根据需要在其他公共传媒上披露信息，但不得先于指定报纸和指定网站，不得以新闻发布或答记者问等形式代替公司的正式公告。

除公共传媒外，本公司将在公司网站 www.shanghai-air.com 上发布应当披露的信息，投资者可通过上网查询，亦可通过 E-mail：ir@shanghai-air.com 与本公司联系。

（二）重要合同

本公司重要合同共计 53 项，其中融资租赁飞机合同 9 项，经营性租赁飞机合同 11 项，发动机租赁合同 3 项，购买飞机合同 7 项，其他重要合同 23 项，如下所示：

1、融资租赁飞机协议

（1）1993 年 12 月 17 日，本公司与 SAL93 Limited 签订融资租赁协议，租赁一架波音 757-26D 飞机(航空器出厂序列号 27152，国籍标志和登记标志为 B-2833)，该飞机的租赁期限为 12 年。

（2）1993 年 12 月 17 日，本公司与 NNB Hebei Lease Co., Ltd.、NNB Shandong Lease Co., Ltd. 及 NNB Shanxi Lease Co., Ltd. 签订融资租赁协议，租赁一架波音 757-26D 飞机(航空器出厂序列号 27183，国籍标志和登记标志为 B-2834)，该飞机的租赁期限自 1993 年 9 月 20 日起至 2003 年 12 月 17 日止。

(3) 1994年7月18日,本公司与SAL94 Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-36D飞机(航空器出厂序列号27309,国籍标志和登记标志为B-2563)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。

(4) 1994年8月24日,本公司与SAL94 Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音757飞机(航空器出厂序列号27342,国籍标志和登记标志为B-2842),该飞机的租赁期限为12年。

(5) 1996年6月28日,本公司与SAL95 Limited签订融资租赁协议,租赁一架757-200飞机(航空器出厂序列号27681,国籍标志和登记标志为B-2843),该飞机的租赁期限为11年。

(6) 1998年1月17日,本公司与SAL97A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-300飞机(航空器出厂序列号27685,国籍标志和登记标志为B-2567),该飞机的租赁期限为12年。

(7) 1999年10月9日,本公司与SAL99A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音767-300飞机(航空器出厂序列号27941,国籍标志和登记标志为B-2570)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。

(8) 2000年5月22日,本公司与SAL2000A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为30168,国籍标志和登记标志为B-2577)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。

(9) 2000年5月22日,本公司与SAL2000A Limited签订融资租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号30167,国籍标志和登记标志为B-2913)。根据该融资租赁协议,飞机的租赁期限为12年。

本公司上述协议中均规定,年租金由美国进出口银行提供的贷款本金及利率确定的金额和商业贷款提供的贷款本金及利率确定的金额两部分组成。在本公司付清融资租赁协议项下的所有租金及其它款项后,股份公司即获得飞机的所有权。

2、经营租赁飞机协议

(1) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28216,国籍标志和登记标志为B-2632)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度99万美元及其它相关费用。

(2) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28212,国籍标志和登记标志为B-2631)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度99.66万美元及其它相关费用。

(3) 1997年5月30日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28223,国籍标志和登记标志为B-2997)。根据该经营性租赁协议,飞机的租赁期限为8年,租金为每季度101万美元及其它相关费用。

(4) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向国际租赁金融公司出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24471,国籍标志和登记标志为B-2808),在国际金融租赁公司支付了购买飞机的所有款项后,国际金融租赁公司即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向国际金融租赁公司经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为2年,租金为每季度102万美元。2001年7月,本公司又与国际租赁金融公司签定了补充协议,续租飞机,租赁期限为2年,租金为每季度66万美元。

(5) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向国际租赁金融公司出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24472,国籍标志和登记标志为B-2809),在国际金融租赁公司支付了购买飞机的所有款项后,国际金融租赁公司即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向国际金融租赁公司经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为2年,租金为每季度102万美元。2001年7月,本公司又与国际租赁金融公司签定了补充协议,续租飞机,租赁期限为2年,租金为每季度66万美元。

(6) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(航空器出厂序列号为30631,国籍标志和登记标志为B-2167),该飞机已于2002年1月交付本公司。根据该经营性租赁协议,租赁期限为10年,基本租金为每季度97.50万美元。

(7) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(该飞机的产品序列号及技

术数据尚未确定)。

(8) 1999年7月2日,本公司与国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation)签订经营性租赁协议,租赁一架波音737-800飞机(该飞机的产品序列号及技术数据尚未确定)。

(9) 2000年12月29日,本公司与 PALS I, Inc.,签定经营性租赁协议,租赁一架波音737-700飞机(航空器出厂序列号为28437,国籍标志和登记标志为B-2663)。根据该等经营性租赁协议,飞机的租赁期限为84个月,每月基本租金为310,000美元。

(10) 2001年7月2日,本公司签订了经营性租赁协议,向出租方国际租赁金融公司(International Lease Finance Corporation),租赁一架波音737-800飞机(航空器出厂序列号为28242,国籍标志和登记标志为B-2153)。

(11) 2000年12月29日,本公司与 PEGASUS AVIATION VI,INC.签订出售飞机协议和经营性租赁协议:按照飞机出售协议,本公司向 PEGASUS AVIATION VI,INC.出售一架融资租赁期满的波音757-200飞机(航空器出厂序列号为24473,国籍标志和登记标志为B-2810),在 PEGASUS AVIATION VI,INC.支付了购买飞机的所有款项后,PEGASUS AVIATION VI,INC.即拥有飞机所有权。按照经营性租赁协议,本公司将向 PEGASUS AVIATION VI,INC.经营租赁使用该架飞机,飞机的租赁期限为为39个月租金为每月32.5万美元。

3、发动机租赁协议

(1) 1998年4月29日,本公司与 Willis Lease Finance Corporation签订经营性租赁协议,租赁一台飞机引擎(出厂序列号为727057CN)。根据该经营性租赁协议,飞机引擎的租赁期限为84个月。

(2) 1998年4月29日,本公司与 Willis Lease Finance Corporation签订经营性租赁协议,租赁一台飞机引擎(出厂序列号为874243)。根据该经营性租赁协议,飞机引擎的租赁期限为84个月。

(3) 2001年12月13日,本公司与 WELLS FARGO BANK NORTHWEST, NATIONAL ASSOCIATION 签定了《飞机引擎租赁协议》,本公司向其租赁一台飞机引擎(出厂序列号为888418)。根据该经营性租赁协议,飞机引擎的租赁期限为84个月又13日,租金为每季度18.90万美元。

4、购买飞机协议

(1) 1993年5月12日,本公司与波音公司(The Boeing Company)签订了《飞机购买协议》(合同编号:1786)及双方于1998年11月20日签订的补充协议(第6号),本公司向波音公司购买一架波音767飞机,飞机的基价为76,546,690美元,该飞机已于2001年8月交付本公司。

(2) 2000年1月25日,本公司与飞机制造商 Bombardier Inc.签订了《飞机购买协议》,本公司向飞机制造商 Bombardier Inc.购买了三架 CRJ 支线飞机(飞机型号:CL-600-2B19)。其中每一架飞机的基价为21,337,000美元。根据该等《飞机购买协议》,三架支线飞机(航空器出厂序列号为7453、7459和7556,国籍标志和登记标志为B-3018、B-3020和B-3011)分别于2000年11月、2000年12月及2001年10月交付本公司。

(3) 2000年2月24日,本公司与 Raytheon Aircraft Company 签订了《飞机购买协议》。根据该协议,本公司向 Raytheon Aircraft Company 购买一架 Premier I 公务机,飞机预定于2005年交付。

(4) 2000年8月,本公司与 Raytheon Aircraft Company 签订了《飞机购买协议》。根据该协议,本公司向 Raytheon Aircraft Company 购买一架 Premier I 公务机,飞机预定于2003年交付。

(5) 2001年3月30日,本公司与 Raytheon Aircraft Company 签订了《飞机购买协议》。根据该协议,本公司向 Raytheon Aircraft Company 购买一架 Hawker (800XP) 公务机,该飞机已于2002年交付。

(6) 2001年9月,本公司与中国航空器材进出口公司及波音公司签订了《飞机购买协议》(合同号:2374)。根据该协议,本公司向波音公司购买两架波音737-700飞机(飞机的产品序列号及技术数据尚未确定),飞机预定于2003交付。

(7) 2001年9月,本公司与中国航空器材进出口公司及波音公司签订了《飞机购买协议》(合同号:2375)。根据该协议,本公司向波音公司购买一架波音737-800飞机,该飞机已于2002年8月交付。

5、其他重要合同

(1) 1998年9月18日,本公司与广州市金帝设计装饰工程公司签订了《购房合同》。

(2) 1999年7月2日,本公司与上海浦东国际机场公司签订了《土地使用权转让协议》,该协议尚未履行。

(3) 1999年11月19日,本公司与上海广海房地产开发经营有限公司签订了《商品房买卖合同》。

(4) 2000年2月23日,本公司与上海市第七建筑有限公司及上海市机械施工公司于签订了浦东基地W1地块1号机库钢结构网架制作、供应、安装制定分包工程分包合同。

(5) 2000年11月22日,本公司与中国银行上海市分行签订了《长期人民币借款合同》(合同编号:0004002051),中国银行上海市分行向本公司提供本金不超过人民币280,000,000元的借款,用于本公司购汇引进两架CRJ-200型支线飞机及备件。

(6) 2000年11月22日,本公司与中国银行上海市分行签订了《抵押协议》,本公司公司将一架CRJ-200LR型支线飞机(航空器出厂序列号为7453,国籍标志和登记标志为B-3018)抵押给中国银行上海市分行。

(7) 2000年11月22日,本公司与中国银行上海市分行签订了《抵押协议》,本公司公司将一架CRJ-200LR型支线飞机(航空器出厂序列号为7459,国籍标志和登记标志为B-3020)抵押给中国银行上海市分行。

(8) 2000年12月5日,本公司与上海凯迪克大厦有限公司于签署了《上海市房屋租赁合同》,本公司向出租方上海凯迪克大厦有限公司租赁位于上海市江宁路212号凯迪克大厦第19层B座及C1座的部分楼面(建筑面积共计653.44平方米,租赁期限为24个月)。

(9) 2001年5月17日,本公司与上海中航房地产开发公司于签署了《上海市房屋租赁合同》,本公司向出租方上海中航房地产开发公司租赁位于上海市江宁路212号凯迪克大厦第19层C2座的部分楼面(建筑面积共计113.44平方米,租赁期限自2001年5月1日起至2002年10月31日止)。

(10) 2001年8月20日,本公司与中国建设银行上海市分行签署了《上海航空股份有限公司使用美国进出口银行贷款转贷协议》(协议号:沪建徐外转贷01001)和《上海航空股份有限公司使用商业贷款协议》(协议号:沪建徐外商贷01001),本公司分别获得总额不超过美元68,580,135的美国进出口银行贷款及总额为美元12,000,000的商业贷款,用于购买一架波音767飞机。

(11) 2001年8月20日,本公司与中国建设银行上海市分行签署了《抵押协议》,本公司将购买的一架波音767飞机(国籍标志和登记标志为B-2498)抵押给中国建设银行上海市分行。

(12) 2001年9月24日,本公司与中国银行上海市分行签订了《长期人民币借款

合同》(合同编号：2001 年 0101009011)，中国银行上海市分行向本公司提供本金不超过人民币 155,000,000 元的借款，用于本公司购汇引进一架 CRJ-200 型支线飞机及备件。

(13) 2001 年 9 月 24 日，本公司与中国银行上海市分行签订了《抵押合同》，本公司将一架 CRJ-200LR 型支线飞机(航空器出厂序列号为 7556，国籍标志和登记标志为 B-3011)抵押给中国银行上海市分行。

(14) 2002 年 1 月 22 日，本公司与中国银行上海市分行签订了信贷总额为 20 亿元人民币及 1.8 亿美元的《银企合作协议》。

(15) 2002 年 4 月 9 日，上海航空与全日空航空公司(All Nippon Airways Co., Ltd. (NH))就常旅客计划、代码共享等事项签署了一份《合作协议》。

(16) 2002 年 5 月 31 日，上海航空与德国汉莎航空公司(Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (LH))就常旅客计划、代码共享、客户服务等事项签署了一份《合作协议》。

(17) 2002 年 4 月 27 日，上海航空与山东航空股份有限公司签署了《代号共享合作补充协议》(上海航空此前曾与中天集团成员共同签署《六家航空公司关于开展航线代码共享等市场合作的意向书》)。

(18) 2002 年 5 月 24 日，上海航空与深圳航空有限责任公司签署了《上海至太原与深圳至南宁航班代号共享与销售结算协议》和《上海 - 深圳、上海 - 哈尔滨、上海 - 大连、上海 - 沈阳、上海 - 长春、深圳 - 北京航线部分航班代号共享与座位交换协议》；

(19) 2002 年 6 月 5 日，上海航空与波音公司、上海机场(集团)有限公司共同签署了一份《合作意向书》。根据该等《合作意向书》，发行人有意与波音公司、上海机场(集团)有限公司共同投资设立一家从事航空维修业务的合资企业。前述《合作意向书》及相关的预可行性研究报告(即项目建议书)目前尚未正式上报国家计委、民航总局及国家外经贸部批准。

(20) 2002 年 6 月，上海航空与中国工商银行上海市卢湾支行签署了一份借款总额为 10,289,100 美元的《外汇借款合同》(合同号：2002 年第 04022610805 号)，用以购买一架 Hawker(800XP)公务机(飞机国籍标志和登记标志 B-3997，航空器出厂序列号 2585__5)。

(21) 2002 年 6 月，上海航空与中国工商银行上海市卢湾支行签署了一份《外汇借款抵押合同》(合同号 2002 年第 04022610805201 号) 将发行人购买的一架 Hawker(800XP)公务机(飞机国籍标志和登记标志 B-3997，航空器出厂序列号 2585__5)抵押给中国工商银

行上海市卢湾支行。

(22) 2002年6月21日,上海航空与四川航空公司、中国南方航空股份有限公司、山东航空股份有限公司及成都银杏餐饮有限公司共同签署了《四川航空股份有限公司发起人协议书》,拟共同投资设立四川航空股份有限公司。其中,上海航空拟投资人民币3,500万元,持有拟设立之四川航空股份有限公司10%的股权。关于设立四川航空股份有限公司的事宜已经中国民航总局批复同意,四川航空股份有限公司创立大会已于2002年8月29日召开。

(23) 2002年8月13日,上海航空与中国光大银行上海分行签署了一份借款总额为人民币27,700万元的短期借款协议(编号:1451000131),用以购买一架波音737-800飞机(飞机国籍标志和登记标志B-2688,航空器出厂序列号33471)。

(三) 有关子公司情况

1、上海航空房地产有限公司

上海航空房地产有限公司成立于1992年11月,注册资本为1617万元,其中本公司出资1447万元,出资比例为89.50%。该公司成立目的是为本公司建设一些基础设施,同时参与了房地产项目的开发。该子公司于2002年5月8日召开股东会,并作出决议,决定对上海航空房地产有限公司进行清算,该公司已成立清算组。

2、大航国际货运有限公司

大航国际货运有限公司系本公司与香港正大企业船务有限公司于1993年共同投资成立的中外合资企业,注册资本为116万美元,双方出资比例分别为60%和40%。2002年4月,股东双方同意将截止2001年12月31日的可供分配利润648.87万元人民币作为对公司的增资,因此公司注册资本增加至194.18万美元。2002年7月,股东双方分别同意向日立物流株式会社转让持有的大航国际货运有限公司部分股权,股权转让协议已经签定。股权转让完成后,上海航空、日立物流、正大船务在大航国际货运有限公司的股权比例分别为55%、30%和15%。2002年8月,本公司董事会同意上述三方投资者共同按照1:1的比例向大航国际货运有限公司增资,本公司按照股权比例需增加投入28.73万美元。增资完成后,大航国际货运有限公司的注册资本将变更为246.41万美元。大航国际货运有限公司经增资及引入新的股东后,将能更好地从事仓储、集装箱、报关等主营业务,为本公司带来更好的投资收益。

(四) 重要诉讼事项

本公司及持有本公司20%以上股份的股东目前没有尚未了结的重大诉讼或仲裁事项,本公司董事、监事、高级管理人员也没有重大诉讼(含刑事诉讼)事项或仲裁事项。

十五、董事及有关中介机构声明

(一) 发行人声明

本公司全体董事承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

董事签名：

周 赤 许 刚 黄大光 马名驹 毛 辰 阮耕和 林晓峰

戴兰芳 龚建中 钱永耀 叶 峻 夏大慰 秦志良

上海航空股份有限公司

2002年9月12日

二、主承销商声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

法定（授权）代表人：华一帆

承销项目负责人 曾大成 岳远斌

国泰君安证券股份有限公司

2002年9月12日

三、发行人律师声明

本所及经办律师保证由本所同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容已经本所审阅，确认招股说明书不致因上述内容出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏引致的法律风险，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。”

律师事务所负责人：黄伟民

经办律师：黄伟民、周志峰、徐雪松

方达律师事务所

2002年9月12日

四、 审计机构声明

本所及经办会计师保证由本所同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的财务报告已经本所审计，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

会计事务所负责人：汤云为

经办注册会计师：朱蕾蕾、徐艳

大华会计师事务所有限公司

2002年9月12日

五、资产评估机构声明

本机构保证由本机构同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估数据已经本机构审阅，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任

资产评估机构负责人：王小敏

经办资产评估师： 万祖耀、李启全

上海东洲资产评估事务所有限公司

2002年9月12日

六、验资机构声明

本机构保证由本机构同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告及有关数据已经本机构审阅，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

验资机构负责人：汤云为

经办验资人员：朱蕾蕾、徐 艳

大华会计师事务所有限公司

2002年9月12日

十六、附录和备查文件

（一）附录

- 1、审计报告及财务报告全文

（二）备查文件

- 1、整套发行申请文件
- 2、中国证监会核准本次发行的文件
- 3、上海证券交易所上市承诺函
- 4、承销协议
- 5、国有资产管理部门资产评估确认文件
- 6、本公司变更设立的有关资料
- 7、重要合同

（三）备查文件查阅地点

- 1、上海航空股份有限公司
地址：上海市江宁路 212 号 21 楼
电话：021 - 62552072
传真：021 - 62728870
联系人：夏展敏、徐骏民
- 2、国泰君安证券股份有限公司
地址：上海市延平路 135 号
电话：021 - 62580818-429、485
传真：021 - 62531028
联系人：曾大成、岳远斌

（四）查阅时间

自招股说明书摘要刊登之日起至发行结束的正常工作时间。