

中国国际货运航空股份有限公司

盈利预测报告及审核报告  
2024 年度

中国国际货运航空股份有限公司

盈利预测报告及审核报告  
2024 年度

---

<u>内容</u>	<u>页码</u>
审核报告	1
盈利预测报告	2 - 12

## 审核报告

德师报(核)字(24)第 E01074 号

中国国际货运航空股份有限公司:

我们审核了后附的中国国际货运航空股份有限公司(以下简称“国货航”)编制的2024年度盈利预测报告。我们的审核依据是《中国注册会计师其他鉴证业务准则第3111号——预测性财务信息的审核》。国货航管理层对该预测及其所依据的各项假设负责,这些假设已在盈利预测报告第三部分“盈利预测的基本假设”中披露。

根据我们对支持这些假设的证据的审核,我们没有注意到任何事项使我们认为这些假设没有为预测提供合理基础。而且,我们认为,该预测是在这些假设的基础上恰当编制的,并按照盈利预测报告第二部分“盈利预测的编制基础”中所述的盈利预测编制基础进行了列报。

由于预期事项通常并非如预期那样发生,并且变动可能重大,实际结果可能与预测性财务信息存在差异。

本报告仅供国货航本次向深圳证券交易所申请在境内首次公开发行人民币普通股股票之目的使用,不得用作任何其他目的。

中国注册会计师: 陆京泽

陆京泽 

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)



中国·上海

中国注册会计师: 郭静

郭静 

2024年11月15日

盈利预测报告  
2024年度



盈利预测表

人民币元

	附注六(一)	2024年1月1日至9月30日止期间已实现数(未经审计)	2024年10月1日至12月31日止期间预测数	2024年度合计
一、营业收入	1	14,228,619,820	5,971,925,483	20,200,545,303
减：营业成本	1	12,338,308,326	4,811,043,451	17,149,351,777
税金及附加	2	64,165,662	12,208,770	76,374,432
销售费用	3	277,136,992	112,004,197	389,141,189
管理费用	4	271,532,102	129,190,755	400,722,857
研发费用		3,152,954	1,086,981	4,239,935
财务费用	5	(41,577,644)	(2,946,007)	(44,523,651)
其中：利息费用		11,422,560	2,716,121	14,138,681
利息收入		70,273,636	6,158,579	76,432,215
加：其他收益	6	156,892,056	7,335,921	164,227,977
投资收益	7	134,015	287,200	421,215
其中：对联营企业和合营企业的投资收益		134,015	287,200	421,215
信用减值损失	8	(17,498,871)	-	(17,498,871)
资产处置收益	9	1,146,889	-	1,146,889
二、营业利润		1,456,575,517	916,960,457	2,373,535,974
加：营业外收入	10	7,551,717	-	7,551,717
减：营业外支出	11	1,248,955	-	1,248,955
三、利润总额		1,462,878,279	916,960,457	2,379,838,736
减：所得税费用	12	358,113,338	225,709,684	583,823,022
四、净利润		1,104,764,941	691,250,773	1,796,015,714
(一)按经营持续性分类				
持续经营净利润		1,104,764,941	691,250,773	1,796,015,714
(二)按所有权归属分类				
归属于母公司所有者的净利润		1,104,573,579	691,311,126	1,795,884,705
少数股东损益		191,362	(60,353)	131,009

第2页至第12页的盈利预测报告由下列负责人签署：



阎非  
法定代表人



李一川  
主管会计工作负责人



齐正纲  
会计机构负责人

本盈利预测报告是中国国际货运航空股份有限公司管理层在最佳估计假设基础上编制的，但所依据的各种假设具有不确定性，投资者应谨慎使用。

## 一、 公司基本情况

中国国际货运航空股份有限公司(以下简称“本公司”)系由中国国际货运航空有限公司整体变更设立的股份有限公司。

本公司注册地为北京市顺义区天竺空港工业区 A 区。本公司及本公司之子公司(以下简称“本集团”)主要从事提供中国内地、港澳台地区及国际航空货运服务、综合物流解决方案服务以及航空货站服务。

截至 2024 年 9 月 30 日，本公司的股本结构如下：

股东名称	股本 (人民币元)	持股比例 (%)
中国航空资本控股有限责任公司 (以下简称“中国航空资本”)	4,810,479,654	45.0018%
国泰航空中国货运控股有限公司	1,308,823,530	12.2440%
朗星有限公司	1,256,470,588	11.7542%
浙江菜鸟供应链管理集团有限公司	1,603,429,081	15.0000%
深国际控股(深圳)有限公司	1,068,952,720	10.0000%
杭州国改双百创新股权投资合伙企业(有限合伙)	534,476,360	5.0000%
天津宇驰企业管理合伙企业(有限合伙)	106,895,272	1.0000%
合计	10,689,527,205	100.0000%

本公司的母公司为中国航空资本，最终控股公司为中国航空集团有限公司。

本盈利预测报告经本公司董事会于 2024 年 11 月 15 日批准报出。

## 二、 盈利预测的编制基础

本盈利预测报告系本公司为向深圳证券交易所申请在境内首次公开发行人民币普通股股票之目的而编制。

本公司于 2024 年 8 月 30 日，在本集团 2024 年 1 月 1 日至 6 月 30 日止期间已实现经审计的经营业绩基础上，根据 2024 年 7 月 1 日至 12 月 31 日止期间的经营计划，按照相关假设、会计政策和会计估计编制了 2024 年度盈利预测报告并经本公司董事会审议批准后报出。本盈利预测报告系本集团在 2024 年 1 月 1 日至 9 月 30 日止期间已实现但未经审计的经营业绩基础上，根据最新市场行情和本集团更新的 2024 年 10 月 1 日至 12 月 31 日止期间(以下简称“预测期”)经营计划，对 2024 年度盈利预测予以更新，并按照本盈利预测报告“三、盈利预测的基本假设”所述的各项假设和“四、重要会计政策和会计估计”所述的会计政策和会计估计，本着重要性原则编制。

### 三、 盈利预测的基本假设

以下为预测期的主要基本假设，各项具体假设见本盈利预测报告“六、盈利预测报告编制说明”。

1. 本集团相关会计政策、会计估计无重大变化；
2. 本集团经营业务所涉及的所有国家及地区的政治、法律、财政、市场及经济状况无重大变化；
3. 本集团适用的主要税项，其税种、计税标准及税收优惠政策无重大变化；
4. 本集团经营业务所涉及的现行利率及汇率水平无重大变化；
5. 本集团组织结构、股权结构及治理结构无重大变化；
6. 本集团合并报表范围无重大变化；
7. 本集团在预测期间内不会发生重大航空安全事故；
8. 本集团制定的各项经营计划能够顺利执行；
9. 本集团将按照现有计划引进新飞机并投入服务，除此之外，本集团不存在其他重大资产购置或处置交易；
10. 本集团在预测期间内均能维持与主要客户及供应商的良好业务关系；
11. 本集团主要客户的信用风险无重大变化；
12. 本集团业务所处的行业状况，特别是国际、国内市场需求及影响市场需求的相关重要因素无重大变化；
13. 本集团参考世界主要投行的原油价格预测进行估计，航油价格波动在正常范围内且本集团于预测期内可获得充足的航油供应；
14. 本集团已考虑公司董事、监事、高级管理人员及其他关键人员继续参与本集团业务发展的情况，并假设预测期内本集团能保留关键人员；
15. 本集团不会受重大或有事项的影响而导致经营成本大幅增长；
16. 本集团未考虑首次公开发行人民币普通股股票若于 2024 年内完成发行对预测期财务报表的影响；
17. 无其他不可抗拒及不可预见因素对本集团造成重大不利影响。

#### 四、重要会计政策和会计估计

本盈利预测报告所采用的重要会计政策和会计估计与编制本集团及本公司 2024 年 1 月 1 日至 9 月 30 日止期间、2023 年度、2022 年度及 2021 年度财务报表所采用的会计政策和会计估计一致。

#### 五、税项

##### 1. 本集团于预测期内预计适用的与提供服务相关的税费有增值税、关税等

<u>税种</u>	<u>计缴标准</u>
增值税	<p>本公司及本公司之子公司按税法规定计算的应税劳务收入为基础按照一定税率计算销项税额，其中运输收入适用的税率为 9%，航空货站服务收入、货运代理及仓储服务收入适用的税率为 6%。销项税额在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应交增值税(注 1)。</p> <p>本公司之子公司民航快递从事综合物流解决方案的应税劳务收入依据 6% 及 9% 的税率计算销项税额，在扣除当期允许抵扣的进项税额后，差额部分为应交增值税(注 2)。</p>
民航发展基金	<p>按《民航发展基金征收使用管理暂行办法》，根据航线类别、飞机最大起飞全重、飞行里程以及规定的征收标准计算征收。本公司将缴纳的民航发展基金在运输成本中列支。根据《财政部关于调整部分政府性基金有关政策的通知》(财税[2019]46 号)，2019 年 7 月 1 日起，财政部将民航基础建设基金缴纳标准下调 50%。2021 年 3 月 19 日，财政部发布《关于取消港口建设费和调整民航发展基金有关政策的公告》(财政部公告 2021 年第 8 号)，自 2021 年 4 月 1 日起，将航空公司应缴纳民航发展基金的征收标准，在按照《财政部关于调整部分政府性基金有关政策的通知》(财税[2019]46 号)降低 50% 的基础上，再降低 20%。</p>
关税	<p>本公司租赁飞机及进口的飞机整机，按照《关于调整若干商品进出口关税税率的通知》(税委会 [1999] 1 号)规定，属于 45 吨以上飞机机载设备、机舱设备及零部件，适用 1% 的暂定关税税率(注 3)。</p>

注 1：根据国家税务总局公告 2014 年第 11 号发布《适用增值税零税率应税服务退(免)税管理办法》，自 2014 年 1 月 1 日起，国际及港澳台地区运输服务收入适用增值税零税率。

注 2：根据财税[2016]36 号《财政部、国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》第一条第(十八)款文件，民航快递、凤凰(天津)货运服务有限公司(以下简称“凤凰天津”)和北京国凤航空旅游服务有限公司享受国际货物运输代理服务免征增值税优惠。

五、 税项 - 续

1. 本集团于预测期内预计适用的与提供服务相关的税费有增值税、关税等 - 续

注 3: 根据财关税 [2021] 15 号《财政部、海关总署、国家税务总局关于 2021-2030 年支持民用航空维修用航空器材进口税收政策的通知》，经国务院批准，自 2021 年 1 月 1 日起至 2030 年 12 月 31 日，在中国民航局、海关总署印发的免税进口的维修用航空器材清单中，民用飞机整机涉及制造企业、国内航空公司、维修单位、航空器材分销商进口国内不能生产或性能不能满足需求的维修用航空器材，免征进口关税。

2. 所得税

预测期内，预计本公司的法定税率为 25%。

本公司之境外子公司 ACT 货运(美国)有限公司(以下简称“ACT 公司”)主要经营地及注册地为美国，根据美国税法的相关规定，需要同时缴纳联邦所得税及州所得税。预测期内，预计 ACT 公司所适用的联邦所得税税率为 21%，经营所在地各州所得税税率范围为 0% 至 9.5% 不等。

根据《财政部、海关总署、国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》(财税[2011]58 号)及《财政部、税务总局、国家发展改革委关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》(财政部公告 2020 第 23 号)，本公司之子公司成都中航货站有限公司符合西部大开发减免条件，于预测期内预计享受企业所得税减按 15% 征收的优惠政策。

根据《关于实施小微企业普惠性税收减免政策的通知》(财税 2019 年 13 号)、《关于实施小微企业和个体工商户所得税优惠政策的公告》(财政部税务总局公告 2021 年第 12 号)、《关于进一步实施小微企业所得税优惠政策的公告》(财政部税务总局公告 2022 年第 13 号)及《关于小微企业和个体工商户所得税优惠政策的公告》(财政部税务总局公告 2023 年第 6 号)的规定，本公司之子公司凤凰天津、上海国际航空服务有限公司预计符合小型微利企业减免条件，对年应纳税所得额不超过人民币 300 万元的部分，减按 25% 计入应纳税所得额，按 20% 的税率缴纳企业所得税。

本公司之子公司中国航空快递(香港)有限公司于中国香港注册成立，按中国香港法定的所得税税率 16.5% 计算缴纳企业所得税。

六、 盈利预测报告编制说明

(一) 盈利预测主要项目说明

1、 营业收入和营业成本

人民币元

项目	2024 年 1 月 1 日至 9 月 30 日止期间已实现数		2024 年 10 月 1 日至 12 月 31 日止期间预测数		2024 年度合计	
	收入	成本	收入	成本	收入	成本
主营业务	14,151,463,051	12,328,975,366	5,953,206,087	4,808,087,312	20,104,669,138	17,137,062,678
其他业务	77,156,769	9,332,960	18,719,396	2,956,139	95,876,165	12,289,099
合计	14,228,619,820	12,338,308,326	5,971,925,483	4,811,043,451	20,200,545,303	17,149,351,777

## 六、 盈利预测报告编制说明 - 续

### (一) 盈利预测主要项目说明 - 续

#### 1、 营业收入和营业成本 - 续

本集团的营业收入主要来自于航空货运业务、综合物流解决方案业务以及航空货站业务。营业收入的预测是按照本集团的业务类型，以历史期间的经营情况为基础，基于预测期内的市场供需变化、运价以及运力投入变化等因素分别预测。

本集团的营业成本主要包括客机货运经营支出、航油成本、人工成本、折旧费、采购物流服务成本、起降费、飞发维修费等。营业成本按照其构成分别预测，具体如下：

客机货运经营支出：根据客机货运业务相关协议约定，基于客机货运业务预测收入及预测业务费率计算确定。

航油成本：根据本集团预测期内飞行小时等生产经营计划所需的航油采购量，参考世界主要投行对原油价格的预测，结合本集团最新航油平均采购价格以及本集团航油平均采购价格与国际原油价格走势关系计算确定。若预测期内航油采购均价上涨 10%，则本集团预测期内航油成本将会增加约人民币 92,082,521 元。

人工成本：根据本集团现有员工总人数及结构，参照历史期间的员工月平均薪酬及预计薪酬调整进行预测。

折旧费：根据本集团固定资产等长期资产现有规模以及预测期内资产购置计划进行预测。

采购物流服务成本：根据本集团预测期内的生产经营计划及外采物流服务需求，参照历史期间的采购物流服务成本进行预测。

起降费：根据本集团预测期内航线安排及飞行计划，基于起降架次及预测单架次起降费计算确定。

飞发维修费：根据本集团飞机及发动机预计维修计划，参照历史期间的维修费水平及预计调整进行预测。

#### 2、 税金及附加

税金及附加是根据预测期内本集团营业收入及营业成本等预测数据，以及相应的税收政策进行预测。

#### 3、 销售费用

销售费用主要是以历史期间的销售费用的实际发生数为基础，结合预测期内经营计划及销售费用的预计变动情况等预测。本集团的销售费用主要包括职工薪酬、销售代理手续费、结算手续费及折旧费等。销售费用按照其构成分别预测，具体如下：

职工薪酬：根据本集团现有员工总人数及结构，参照历史期间的员工月平均薪酬及预计薪酬调整进行预测。

## 六、 盈利预测报告编制说明 - 续

### (一) 盈利预测主要项目说明 - 续

#### 3、 销售费用 - 续

销售代理手续费：根据本集团预计通过销售代理公司代理销售货票实现的销售收入，参照历史期间的佣金比例进行预测。

结算手续费：根据结算手续费相关协议约定并参考历史期间的实际发生额为基础进行预测。

折旧费：根据本集团开展销售活动所用固定资产等长期资产现有规模以及预测期内资产购置计划进行预测。

#### 4、 管理费用

管理费用主要是以历史期间的管理费用的实际发生数为基础，结合预测期内经营计划及管理费用的预计变动情况等预测。本集团的管理费用主要包括职工薪酬、系统维护使用费及折旧费等。管理费用按照其构成分别预测，具体如下：

职工薪酬：根据本集团现有员工总人数及结构，参照历史期间的员工月平均薪酬及预计薪酬调整进行预测。

系统维护使用费：以历史期间的实际发生额为基础，根据本集团管理用系统的使用情况进行预测。

折旧费：根据本集团开展管理活动所用固定资产等长期资产现有规模以及预测期内资产购置计划进行预测。

#### 5、 财务费用

本集团的财务费用主要包括利息支出、利息收入及汇兑损益等。财务费用按照其构成分别预测，具体如下：

利息支出：本集团的利息支出主要为租赁负债相关利息支出，本集团根据历史期间的利息支出，考虑预测期内租赁负债的预计变动进行预测。

利息收入：根据预测期间平均银行存款余额及存款利率进行预测。

汇兑损益：本集团管理层假设于预测期内汇率水平无重大变化，且考虑本集团于预测期内所持有的外币货币性项目可能产生的汇兑损益对预测期经营业绩影响不重大，故未对预测期的汇兑损益进行预测。

#### 6、 其他收益

本集团的其他收益主要为政府补助，包括航线补贴、物流及货量补贴、国际货物补贴、飞机及设备改造补贴等。

六、 盈利预测报告编制说明 - 续

(一) 盈利预测主要项目说明 - 续

6、 其他收益 - 续

对于与正常经营业务密切相关且按照一定标准定额或定量持续享受的与收益相关的政府补助，本集团根据预测期内补贴相关生产数据及每单位定额补贴金额计算确定；对于与资产相关的政府补助，本集团于预测期内按照摊销年限计算确定；除上述之外的其他政府补助，考虑其具有不确定性，本集团未进行预测。

7、 投资收益

投资收益主要是对联营企业和合营企业的投资收益，本集团根据历史期间的投资收益实际发生额，结合预测期内被投资公司经营计划及财务预算进行预测。

8、 信用减值损失

本集团管理层假设于预测期内主要客户的信用风险无重大变化，且考虑信用减值损失对预测期经营业绩影响不重大，故未对预测期的信用减值损失进行预测。

9、 资产处置收益

本集团管理层假设于预测期内无重大资产处置交易，故未对预测期的资产处置收益进行预测。

10、 营业外收入

本集团历史期间的营业外收入主要为与日常经营活动无关的政府补助以及飞行员流动补偿等，本集团管理层预计于预测期内无重大营业外收入项目，且考虑营业外收入项目的不确定性，本集团未对预测期的营业外收入进行预测。

11、 营业外支出

本集团历史期间的营业外支出主要为非流动资产报废损失、赔偿支出等。本集团管理层预计于预测期内无重大营业外支出项目，且考虑营业外支出项目的不确定性，本集团未对预测期的营业外支出进行预测。

12、 所得税费用

所得税费用根据预测期内本集团预计的利润总额及相应的所得税政策进行预测，同时考虑了递延所得税的影响。

## 六、 盈利预测报告编制说明 - 续

### (二) 影响盈利预测结果实现的主要因素及对策

本集团预测期内对盈利预测结果可能产生重大影响的因素及对策主要包括：

#### 1、 下游市场需求减少的风险

2020至2022年，全球范围内供应链格局发生了根本性变化，受益于国内制造业率先恢复，如手机、笔记本电脑、疫苗、医药物资等对运输安全、时效、稳定性有严格要求的高附加值货物为航空物流行业带来了较大的下游市场需求。公司抓住时机大力拓展业务，营业收入实现了较快增长。2023年，随着航空货运市场逐步恢复常态化运营，运价迅速下滑并逐步企稳，公司的经营业绩相比于行业运行的景气高点出现较快下滑。2024年，在跨境电商及电子产品的运输需求驱动下，行业呈现出市场需求仍较为旺盛、货机运力较为短缺的局面，本集团经营业绩在2024年1至9月呈现出良好的增长态势。未来，随着全球供应链重建、来源于航运或陆运领域的竞争加剧、全球经济增长放缓等潜在不利因素的影响，公司的下游市场需求存在下滑风险，从而导致公司面临一定的业绩下滑风险。

对此，本集团将采取多种应对措施以降低下游需求减少带来的风险。一是继续大力拓展对大客户的深度合作，通过强化全链条的综合物流服务能力，扩大双方的业务范围以及业务量，实现收益最大化；二是继续拓展“一带一路”等新兴市场潜力。受欧美地区经济增长放缓、通胀水平居高不下影响，欧美地区的市场需求有所减弱，本集团正积极探索开拓“一带一路”等新兴市场，通过运力资源的调配，扩大收入渠道；三是优化产品结构，调整资源投入配置。本集团将继续推进产品体系升级工作，推动开发本地特色高价值产品，继续挖掘回程主动冷链、精密仪器等市场潜力，扩大高价值产品占比，借助航线优势地位实现效益提升。

#### 2、 航油价格波动风险

本集团是以航空运输服务为核心的综合物流服务商，航油成本是公司最为重要的成本支出之一。本集团的航油采购价格与国际油价波动密切相关。因受地缘政治冲突及供需关系变化等因素影响，国际原油价格出现了较为剧烈的波动。未来，如果航油价格出现较大幅度上涨，将对本集团的营业成本、经营业绩产生直接影响。

对此，本集团将采取两方面措施应对航油价格波动风险。一是本集团按照行业惯例，对客户收取一定比例的燃油附加费。本集团向客户收取的燃油附加费将会随着油价的变化而呈现出相应的上涨或下调，从而部分转嫁航油价格上涨风险。二是境外不同航油供应商之间存在竞争，本集团境外航班在采购航油时将根据站点内各家供应商给出的价格，选择价格优惠的供应商，降低航油采购成本，从而一定程度上应对航油价格上涨风险。

#### 3、 市场竞争风险

航空物流行业为充分竞争行业。市场内各航空物流企业在航权时刻、运力资源、网络布局、货源等方面展开竞争。未来，随着行业发展格局的不断变化，本集团若不能紧跟行业发展趋势、提升服务质量水平、巩固竞争优势以有效措施应对市场竞争，则将会面临经营业绩和市场竞争能力下滑的潜在风险。

六、 盈利预测报告编制说明 - 续

(二) 影响盈利预测结果实现的主要因素及对策 - 续

3、 市场竞争风险 - 续

对此，本集团将采取多种措施减少市场激烈竞争带来的不利影响。一是持续提升采运销一体化的综合物流服务能力。本集团将发挥航空货运、地面网点、航空货站的协同效应，紧跟行业发展趋势，加强服务质量。二是继续加强本集团洲际远程航线的先发优势。受益于中国跨境电商等新业态的爆发式增长，本集团将发挥洲际远程航线的先发优势，挖掘差异化的竞争优势。三是加强生产运行管控，精细化成本管理，提升日飞行小数以及载运率水平，改善现有机队的运行效益。四是将加大信息化、数字化及智能化方面的投入，提升生产组织效率及劳动生产率，进一步提升本集团盈利能力。

(三) 总结

- 1、 本公司管理层已合理考虑盈利预测过程中使用的全部资料，以及对盈利预测有重大影响的所有因素；
- 2、 考虑到本集团历史期间的实际经营成果，同时基于盈利预测的基本假设，本公司管理层认为，在正常生产经营情况下能够完成盈利预测；
- 3、 截至本盈利预测报告批准报出日，本公司管理层未发现其他任何将于预测期内可能发生的重大非经常性事项或特殊项目需要披露。

七、 非经常性损益

本集团管理层基于本盈利预测报告“二、盈利预测的编制基础”中所述的编制基础、“三、盈利预测的基本假设”所述的基本假设及“六、盈利预测报告编制说明”所述的各项目具体假设及预测方法，参考本集团历史期间的非经常性损益项目编制下表：

人民币元

项目	2024年1月1日至9月30日止期间已实现数	2024年10月1日至12月31日止期间预测数	2024年度合计
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	879,443	-	879,443
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外	11,593,888	522,253	12,116,141
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	103,000	-	103,000
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	1,755,208	-	1,755,208
所得税影响额	(2,760,255)	(130,563)	(2,890,818)
归属少数股东非经常性损益的影响额	(300)	-	(300)
归属于母公司股东的非经常性损益影响净额	11,570,984	391,690	11,962,674

(本页无正文)

编制单位：中国国际货运航空股份有限公司 (盖章)



法定代表人：

*Handwritten signature of the legal representative.*



主管会计工作负责人：

*Handwritten signature of the accounting supervisor.*



会计机构负责人：

*Handwritten signature of the accounting institution supervisor.*



日期：2024年11月15日