

《中国经济周刊》记者 贾璇

民航业又有大动作。

8月2日晚间，中国国际航空股份有限公司（以下简称国航，601111.SH）披露2022年度非公开发行A股股票预案。公司拟定增募资不超过150亿元，扣除发行费用后108亿元用于引进22架飞机，42亿元用于补充流动资金。

值得注意的是，这是自2017年以来国航的第一次定增。而在本次购置新机的清单上，依然没有美国波音公司的名字。

同时，国航的融资规模也是今年定增再融资的又一大单。7月4日，宁德时代（300750.SZ）向特定对象发行股份上市，募资计划为450亿元。中信建投、中金公司、高盛高华、瑞银证券、华福证券共同参与承销。同月，上海机场（600009.SH）通过向上海机场集团定增，完成收购虹桥机场公司、物流公司和浦东第四跑道等资产。

消息公布的次日，国航股价小幅下跌，截至收盘报9.63元，跌幅0.41%，成交额2.93亿元。

国航“勒紧腰带”大手笔购机，资产负债率居高不下

据8月2日国航发布的预案显示，此次非公开发行股票的数量为募集资金总额除以发行价格，且不超过此次非公开发行前公司总股本的30%，即不超过4,357,444,555股(含)。

募集资金总额不超过150亿元(含本数)，扣除发行费用后的募集资金净额，108亿元将用于引进22架飞机项目，机型包括9架ARJ21飞机、4架A320NEO飞机及9架A350飞机，预计于2022年至2023年交付。

近年来，国航飞机引进速度大幅放缓。据统计，2019年至2021年，国航引进飞机数量共计105架，分别为48架、14架和43架。截至2021年末，机队客机（含公务机）共有746架，平均机龄8.23年。

对于此时购机，国航称是预判民航市场有望进入加速复苏阶段。在2024年至2026年市场飞机供给偏紧且现有飞机将持续退出的背景之下，公司提早布局，确保未来3至5年机队合理增长，以应对民航需求可能出现的急速增长。

值得注意的是，在国航此次的购机名单中，依旧不见波音公司的产品。欲购的22架飞机均来自中国商飞和空客公司。

参考上述两家公司公开的价格目录计算，此次国航“上新”的总投资额约为38.06亿美元（折合人民币256.53亿元）。

其中，公司拟以本次非公开发行募集资金支付人民币108亿元，对象为不超过35名(含35名)的特定对象，其中包括控股股东中国航空集团有限公司（以下简称中航集团）。

其中，中航集团拟以现金方式认购此次非公开发行股份金额不低于55亿元，且此次非公开发行完成后，中航集团直接和通过其全资控股子公司间接持有的中国国航股份总数不低于50.01%(含本数)。

截至预案出具日，中航集团持有公司股份5,952,236,697股，占公司总股本40.98%，并通过旗下全资子公司中国航空（集团）有限公司持有公司股份1,556,334,920股，占公司总股本10.72%，合计持有公司51.70%的股权，为公司的控股股东，国务院国资委为公司的实际控制人。本次发行不会导致公司控制权发生变化。

此外，国航还需“自掏腰包”约150亿元，这也意味着本次投资后公司的现金流将进一步吃紧。

近年来，国航资产负债率居高不下。年报数据显示，2019年末、2020年末和2021年末，中国国航的资产负债率分别为65.55%、70.50%和77.93%，今年一季度突破80%。

三大航下超级订单，民航业复苏有望“加速跑”

上半年，受新冠肺炎疫情反复冲击，民航运输生产跌入低谷。据民航局数据显示，上半年日航班量最低时仅有2967班，为2019年同期的17.8%。4月，全民航业仅完成旅客运输量788万人次，几乎回到2003年前后的水平。

各大上市航司的载客人数均出现四成以上的同比下滑，其中有4家航司的减幅超过50%，主基地在上海的航司同比下滑幅度较大。在上市机场中，上海浦东机场、北京首都机场的旅客吞吐量同比均下跌近七成。

相较之下，货运率先复苏。同样来自民航局的数据显示，上半年，全行业共完成货邮运输量307.7万吨，同比下降17.9%，恢复至2019年同期的87.5%。

近期，民航业也逐渐走出最危急的阶段，尤其是7月以来，民航单日航班量持续保持在10000班以上。其中7月8日、10日，单日航班量均超过12000班，恢复至疫情前约64.5%。

此次国航发布的公告也提到，今年二季度其经营情况有一定程度好转。今年上半年公司预亏67亿元，同比去年亏损有所缩减。上半年亏损额较一季度净亏80亿元也有所收窄，二季度扭亏为盈。

随着国内疫情得到进一步的控制，下半年民航业的复苏有望开始“加速跑”。民航业专家林智杰认为，5月以来，疫情趋于平稳，随着《新型冠状病毒肺炎防控方案（第九版）》出台，入境隔离时间和中高风险区域划定标准日益科学精准，跨省团队游熔断政策优化、国际航班有序增加，大幅提升了民航旅客出行信心。

一系列的出行好消息，让低迷已久的航空公司迎来曙光。公开信息显示，今年以来，航空类上市公司的定增活跃度明显提高。

1月，华夏航空披露，拟定增不超25亿元资金用于引进4架A320系列飞机、购买14台飞机备用发动机和补充流动资金。

2月，吉祥航空和春秋航空的定增计划今年先后获证监会通过。其中，吉祥航空拟定增募资不超33.02亿元，其中23.12亿元用于引进飞机及备用发动机项目，9.9亿元用于偿还银行贷款。春秋航空计划募资35亿元，购买9架A320客机和1台A320飞行模拟机，并将其余资金用于补充流动性。

5月，东航（600115.SH）拟定增募资总额不超过150亿元，其中105亿元用于商用飞机购买，45亿元用于补充流动性资金。

7月1日，“三大航”与空客公司签下2400亿元的超级订单，这也是近三年来，中国民航业首次对外宣布的大规模客机订单。此次，南航、国航和东航拟购买292架空客A320NEO客机，目录价格总计为372.57亿美元。此举也被市场解读为航司对航空市场复苏抱有强烈信心。

目前，国内已经正式进入暑运阶段，民航业迎来旺季，过去数月积压的旅行需求集中释放。航班管家数据最新显示，在暑运开始的首个周日（7月3日），国内客运航班量达10266班次，这是自今年3月以来首度突破1万班次，该航班量达到去年同期81.83%的水平。

加之各地疫情防控态势松绑，旅游热门地点需求旺盛等，多方面积极因素共同助力民航业强劲反弹。

责编：郭霁瑶

（版权属《中国经济周刊》杂志社所有，任何媒体、网站或个人未经授权不得转载

、摘编、链接、转贴或以其他方式使用。)