【上接D2版】

10、吴建飞先生，监事会主席，1959年出生，中共党员，本科学历，高级政工师。主要工作经历：1982年8月至1994年6月任民航安徽省局运输科技术员、办公室秘书、副主任，1994年7月至1999年11月任深圳机场（集团）公司党办副主任、党群部主任，1999年11月至2004年11月任深圳市机场股份有限公司党委副书记，2004年11月至2006年1月任深圳市机场（集团）有限公司总经理助理，2006年1月至2007年7月任深圳市机场股份有限公司副总经理，2007年7月至今任深圳市机场（集团）有限公司党委副书记、纪委书记、工会主席，自2010年12月起任深圳市机场股份有限公司监事会主席。

11、赵清萍女士，监事，1964年出生，本科学历，高级会计师。主要工作经历：1985年7月至1993年1月任年西安公路学院讲师，1993年2月至1994年1月任山东威海小轮码头管理处等备小组，1994年2月至1997年5月任深圳安达实业客运公司主管会计，1997年6月至2000年9月任深圳市机场（集团）有限公司计划财务部管理科科长，2001年10月至2005年5月任深圳市机场股份有限公司计划财务部副经理，2005年至今任深圳市机场（集团）有限公司计划财务部部长，自2008年2月起任深圳市机场股份有限公司监事。

12、应学民先生，监事，1965年11月出生，硕士研究生，主要工作经历：1986年7月至1991年12月民航华东管理局调度室管制员，1991年12月至1994年5月任深圳机场公司指挥中心指挥员主任助理，1994年5月至1996年3月深圳机场公司安全生产管理部安全生产科科长，1996年3月至2004年10月任深圳机场公司安全督察部副经理（2001年9月起主持工作，其中：2003年8月至2004年10月加拿大惠考普福大学航空管理专业进修MBA），2004年11月至2005年8月深圳市机场（集团）有限公司民航规划发展部副部长，2005年8月至2006年8月深圳市机场（集团）有限公司投资发展部副部长，2006年8月至2007年6月任深圳市机场（集团）有限公司党群工作部副部长、部长职务，2007年6月至今任深圳市机场股份有限公司航空业务部部长，自2009年5月起任深圳市机场股份有限公司职工监事。

13、张维先生，副总经理，1964年出生，本科学历，主要工作经历：1987年7月至1991年3月在民航第一研究所工作，1991年3月至1996年4月任深圳机场公司机务工程部经理助理，1996年5月至1999年3月任深圳机场公司民航业务部科长、副经理，1999年4月至2003年5月任深圳市机场航空货运有限公司副总经理，2003年5月至2005年7月任深圳机场物流发展有限公司总经理，2005年7月至2007年8月任深圳市机场股份有限公司经营管理部部长，2007年8月至今任深圳市机场股份有限公司副总经理。

14、贾华先生，副总经理，1960年出生，中共党员，博士研究生学历，助理工程师。主要工作经历：1978年12月至1989年9月任民航陕西省局机务大队特种设备组长、副中队长；1989年9月至1991年7月，任民航西北航空公司飞机维修厂六车间副主任；1991年7月至1993年12月，任深圳机场公司机务工程部副主任、代理主任；1993年12月至任2007年8月，任深圳市机场股份有限公司机坪服务部副经理、经理；2007年8月起任深圳市机场股份有限公司副总经理。

15、秦里坤先生，副总经理，1966年出生，中共党员，研究生学历，高级政工师。主要工作经历：1988年7月至1989年12月在深圳机场筹建办工作，1989年12月至1992年4月在深圳市机场公司人培部工作，1992年4月至1992年7月任深圳市爱特实业公司人事部部长，1992年7月至1994年8月任深圳机场公司人培部调配科科长，1994年8月至1996年4月任深圳机场公司人事培训部副经理，1996年4月至1999年11月任深圳机场公司人事培训部副经理（主持工作），1999年11月至2001年11月任深圳机场公司培训中心主任（挂职工证职），2001年1月至2005年6月任深圳市机场国际快件海关监管中心有限公司总经理、党支部书记，2005年6月至今任深圳市机场股份有限公司副总经理。

16、廖选阳先生，副总经理，1955年出生，中共党员，研究生，高级经济师。主要工作经历：1972年2至1976年8月任新疆航空公司机务维修场机械员，1976年8月至1979年8月在西安外国语学院外语专业学习；1979年9月至1980年5月任民航新疆管理局机务科翻译，1980年6月至1981年9月被派到德国接受航空管理职业培训（学受德国政府奖学金），1981年10月至1983年3月任民航新疆省局机务科科员，1983年4月至1983年9月任民航航班马尼拉办事处商务代表，1983年9月至1984年1月任民航新疆航空公司运输服务处科员，1984年1月至1991年10月任民航新疆局运输服务处副处长，1991年10月至1992年4月任深圳机场运输服务部经理，1992年4月至1996年2月任深圳机场货运公司总经理，1996年3月至1998年2月任深圳机场运营总部副总经理，1998年2月至2003年6月任深圳机场（集团）公司总裁助理，2003年6月至2010年12月任深圳市机场（集团）公司党委委员、副总经理，2009年12月至2010年11月任深圳市机场股份公司董事，2010年12月起任深圳市机场股份有限公司副总经理。注：供中：2001年9月~2003年7月华中师范大学信息管理系研究生毕业。

18、支广伟先生，财务总监，1963年出生，中共党员，硕士研究生，高级会计师。主要工作经历：1984年7月至1992年8月在西安公路学院经济系任教，1992年8月至1993年9月在深圳机场公司财务部工作，1993年9月至1996年4月任深圳机场公司任审计部副经理，1996年4月至2004年4月任深圳市机场（集团）有限公司财务部部长，2004年4月至2005年6月任深圳市机场（集团）有限公司副总会计师兼计财部部长，2005年6月至2008年4月任深圳市机场股份有限公司董事会秘书，2005年6月起任深圳市机场股份有限公司财务总监。

19、孙郑晗，董事会秘书，1966年生，中共党员，研究生学历，经济师。1988年1月至1991年12月任建设银行湖北省分行办公室干部，1992年1月至1993年5月任深圳机场公司场务部文秘，1993年6月至2004年4月任深圳机场（集团）公司团干事、副书记、书记，2004年4月至2005年12月任深圳市机场（集团）有限公司人力资源部副部长，2005年12月至2007年6月任深圳市机场国际航空销售代理有限公司副总经理，2007年6月至2008年5月任深圳机场国际旅行社有限公司总经理，2008年5月至2009年3月任深圳市机场股份有限公司办公室主任，2009年3月至2010年12月任深圳市机场股份有限公司办公室主任，2010年12月至今在深圳市机场股份有限公司分管相关工作。2011年4月起任深圳市机场股份有限公司董事会秘书。

（二）董事、监事、高级管理人员在股东单位及其他单位任职或兼职情况

1、在股东单位任职情况

姓名	在本公司任职	股东单位名称	在股东单位职务
汪洋	董事长	深圳市机场（集团）有限公司	董事长
张功平	董事	深圳市机场（集团）有限公司	总经理
陈金祖	董事	深圳市机场（集团）有限公司	副总经理
汤大杰	董事	深圳市机场（集团）有限公司	副总经理
吴建飞	监事会主席	深圳市机场（集团）有限公司	党委副书记
赵青萍	监事	深圳市机场（集团）有限公司	计划财务部部长

2、在其他单位任职情况

姓名	在本公司任职	其他单位名称	在其他单位职务
汪洋	董事长	深圳鹏鹏机场管理有限公司	副董事长
陈金祖	董事	深圳机场国际货站有限公司	监事
汤大杰	董事	深圳机场国际旅行社有限公司	监事
		深圳航空食品有限公司	独立董事
		深圳天虎国际货运有限公司	董事
		成都双流国际机场股份有限公司	董事
		深圳市航港高尔夫娱乐有限公司	董事
		深圳机场新鹏机场管理有限公司	董事
		深圳机场冠忠环岛客运有限公司	董事
秦长生	董事、副总经理	深业集团有限公司	董事
		深圳市投资控股有限公司	监事
王彩章	独立董事	深圳市顺捷科技实业股份有限公司	董事长
赵青萍	监事	深圳机场综合开发公司	董事长
		深圳机场国际旅行社有限公司	副董事长
		深圳机场新鹏机场管理有限公司	董事长
		深圳中信航城房地产有限公司	董事长
应学民	职工监事	深圳市机场运输有限公司	董事
		深圳市机场国际快件海关监管中心有限公司	董事
		深圳市机场物流园发展有限公司	监事
秦里坤	副总经理	深圳市机场物流园发展有限公司	董事长
		深圳机场航空货运有限公司	董事长
		深圳市机场国际快件海关监管中心有限公司	副董事长
张淮	副总经理	深圳市机场广告有限公司	董事长
		深圳市机场运输有限公司	董事长
		深圳市机场港务有限公司	董事长
		深圳市机场飞锐贵宾服务有限公司	董事长
		深圳市广泰空港设备维修有限公司	董事长
支广伟	财务总监	深圳机场航空货运有限公司	监事

七、发行人主要业务情况

（一）行业现状分析

1、我国机场业的基本情况

经过几十年的建设和发展，我国机场体系已初具规模，机场密度逐渐增大，机场的等级和规模逐步提高，现代化程度不断增强，初步形成了以北京、上海、广州等枢纽机场为中心，以深圳、成都、昆明、重庆、西安、乌鲁木齐、武汉、沈阳、杭州等省会或重点城市机场为骨干以及众多其他城市干、支线机场相配合的基本格局。

到2011年末，我国境内民用航空（剔证）机场共有180个（不含台、港、澳地区），其中内定期航班通航机场178个，通航城市175个，年内定期航班新增通航城市有：西藏日喀则、内蒙古阿尔山、甘肃金昌、甘肃张掖、内蒙古巴彦淖尔。

2011年全国各机场共完成旅客吞吐量为62,053.7万人次，比上年增长10.0%，其中，国内航线完成57,116.8万人次，比上年增长9.9%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为2,003.9万人次，比上年增长13.6%）；国际航线完成4,936.8万人次，比上年增长10.5%。全年完成货邮吞吐量1,157.8万吨，比上年增长2.5%。其中，国内航线完成750.2万吨，比上年增长3.9%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为69.3万吨，比上年增长0.3%）；国际航线完成407.6万吨，比上年增长0.1%。2011年，全国各机场完成飞机起降架次598.0万架次，比上年增长8.1%，其中运输架次为515.4万架次，比上年增长6.8%。起降架次中，国内航线552.8万架次，比上年增长8.1%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为15.4万架次，比上年增长13.5%）；国际航线45.1万架次，比上年增长6.6%。（注：国内、港澳台、国际航线分类按客货流向进行划分）

截至2011年末，全国定期航班通航机场中，年旅客吞吐量在1,000万人次以上的为21个，比上年增加5个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的75.1%；年旅客吞吐量在100万人次以上的有53个，比上年增加2个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的95.2%。全国各地区旅客吞吐量的分布情况如下：华北地区占17.7%，东北地区占6.1%，华东地区占29.8%，中南地区占24.4%，西南地区占14.6%，西北地区占5.2%，新疆地区占2.3%。北京、上海和广州三大城市的54个机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的32.0%。全国机场中年货邮吞吐量在10,000吨以上的有47个，与上年持平，完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的98.6%。全国各地区货邮吞吐量的分布情况是：华北地区占17.0%，东北地区占3.7%，华东地区占43.8%，中南地区占22.9%，西南地区占9.5%，西北地区占2.1%，新疆地区占1.0%。北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的54.9%。

2、我国机场的分类标准和分布

2008年3月1日起实施的《民用机场收费改革方案》对我国机场的分类进行了调整，按照民用机场的业务量将全国机场分为三类：

①一类机场，指单个机场换算旅客吞吐量占全国机场换算旅客吞吐量的4%及以上的机场。其中，国际基港澳航线换算旅客吞吐量占其机场全部换算旅客吞吐量25%及以上的机场为一类1级机场，其他为一类2级机场。

②二类机场，指单个机场换算旅客吞吐量占全国机场换算旅客吞吐量的1%至4%的机场。

③三类机场，指单个机场换算旅客吞吐量占全国换算旅客吞吐量的1%以下的机场。

国内机场具体划分如下：

机场类别	机场
一类1级	北京首都、上海浦东两个机场
一类2级	广州、上海虹桥、深圳、成都、昆明等五个机场
二类	杭州、西安、重庆、厦门、青岛、海口、长沙、大连、南京、武汉、沈阳、乌鲁木齐、桂林、三亚、郑州、福州、贵阳、济南、哈尔滨等19个机场
三类	除上述机场以外的民用机场

资料来源：《民用机场收费改革方案》

目前中国机场区域分布的数量规模和密度与区域经济社会发展水平和经济地理格局基本适应，机场体系的功能层次日趋清晰，中国民航运输基于机场空间布局的中枢轮辐式与城市对相结合的航线网络逐步形成，机场体系的功能层次日趋清晰、结构日趋合理，国际竞争力逐步增强。

3、行业特点

①经营状况与宏观经济环境的相关性较强。

机场的收入主要来自于提供客货过港及地面运输服务、机场内的商品零售和营业面积出租等，当宏观经济形势较好时，航空商务和旅游的客流量和货物运输量都会随之增加，使机场的客货过港收入和商品零售收入上升。反之，宏观经济增长速度的减慢会使航空客流量和货物运输量停滞甚至下降，机场的收入也将受到不利的影响。实践证明，航空业也是推动经济增长的重要引擎，机场建设带动航空运输业的快速发展将更加强化和带动宏观经济的发展，从而形成良性循环。

②有一定的垄断性，但同时受到政府的监管。

机场行业具有较强的地域垄断性，其竞争程度要远远弱于航空业的其它子行业。机场是重要的公共交通运输基础设施，其对于土地资源的占用量非常大，建设和投资的规模也非常巨大，对周边配套资源的要求也非常高，因此，政府对机场投资建设采取统一规划管理、实施严格项目审批制度、国家民航局主要依据地区航空运输需求合理的规划配置机场资源，严格杜绝重复投资和资源过度情形，因此，机场在一定地域内存在一定的垄断属性，具有一定的不可替代性，而客源双轨驱动且需求偏刚性。

航空企业由于激烈竞争导致不利爆发机票价格战，而机场的收费基本稳定，较少由于竞争原因导致收费向下调整，由于机场具有同其他公用事业类似的垄断性，因此，各国政府都对机场航空主业中具备垄断属性业务的收费价格等进行不同程度的管制，以避免垄断滥求过高的垄断利润、损害公众的利益。

③机场由于其特殊性投资大、回收期长，但现金流相对稳定。

作为城市的大型交通基础设施和对外窗口，机场在规划建设方面需要投入大量的资金和资源，机场建设中除了需要投入大量的土地资源和建筑物建造资金外，为了保证机场运行的安全和效率，还需要配备高科技性能的导航与信息系统、专用设备、专业人力资源等，因此，机场建设的资金与资源投入规模较大，但机场行业具有稳定、良好的现金流，使得机场业绩增长相对稳定。航空业的高杠杆经营导致其业绩波动相对较大，而机场则没有上述问题。虽然机场收入和航空需求相关性高，但传导有时滞；当需求下滑时，和客货吞吐量直接相关的收入将下滑；当需求持续下滑时，和旅降架次相关及非于收入将下滑。折旧的稳定和几乎不需来额外成本的非航收入的增加，利于机场利润的提升。

4、发展前景

航空运输业发展的内在动力来自于国民经济社会的发展。随着国民经济的快速发展，社会经济交往活动日益频繁，社会财富和人均可支配收入大幅度提高，商务活动、休闲旅游、物流业等对航空运输业的需求也迅速增长。

机场是具备社会公共基础设施和企业盈利双重属性的行业。为发挥社会公共基础设施功能，机场需要通过不断提升自身的保障能力和运行效率，降低运行成本来提升航空运输的效率，降低航空运输的成本，有效单地满足航空运输市场的需要及其增长要求，全力保障、促进航空主业规模（旅客吞吐量、货邮吞吐量、航班起降架次）的快速增长。而另一方面，为了实现机场的企业盈利属性，机场需要追求企业利益的最大化，寻求机场新的利润增长来源。

我国从改革开放以来经济迅速发展，近年以来GDP基本保持在8%的水平快速稳定的增长，GDP总量的增长和人均可支配收入的增加给航空运输业的发展提供了强劲的动力和支持。

从我国目前人均航空消费情况分析，航空市场有巨大地增长潜力。2010年我国人均航空消费人次仅0.21次，远低于世界0.36次的平均水平，未来需求增长仍然是显然易见的。随着国内居民收入水平提升，我国人均航空消费额与城镇居民可支配收入比重从2000年的10.01%快速下降到2008年的4.94%，虽离发达国家的0.5-0.7%仍有较大差距，但随着人均收入水平提升，航空消费已处于奢侈消费向大众消费的过渡阶段，按中国民航目前的发展速度估计，2015年我国航空人均出行次数将达到0.35次，旅客运量将达到4.5亿人次，将是2010年的两倍。未来拥有巨大的市场成长空间。

此外，与国际水平相比，我国每万平方公里仅有0.18个机场，远低于美国（0.57个）、欧盟（0.92个）、日本（0.59个）等发达国家和地区，也低于印度（0.38个）、巴西（0.85个）等发展中国家。按照国务院颁布的《民用机场布局规划》，到2020年全国80%以上的县级行政单位能够在地面交通100公里或省1.5小时车程内享受到航空服务，因此，未来一段时间内，我国仍要继续稳步有序推进支线机场的建设。

2010年，国家民航局提出建设民航强国的宏伟目标和三大强国策略，着力推行大众化和全球化战略。“十二五”将是民航强国战略付诸实施的开始阶段，是民航新一轮发展的重要历史起点。针对未来发展，国家民航局提出：到2020年，我国实现人均乘机0.47次，旅客运输量7亿人次，国际客运周转量进入世界前三位，本国国际客运市场份额达到50%；到2030年，我国航空运输市场规模居世界第一，并拥有一个以上全球综合实力强大的航空公司和货运航空公司。

从长期看，我国经济未来仍将保持较高增长速度，我国居民收入水平持续提高，我国航空运输量也将以较高速度保持持续稳健增长。根据《国际民用航空发展蓝皮书（2008）》的预测，到2020年，全国机场吞吐量、旅客吞吐量将分别保持15%和11.4%的年均增长速度，年旅客吞吐量超过3,000万人次的机场将达到13个，年旅客吞吐量1,000-2,000万人次的机场将达到10个。

随着行业的发展，机场逐渐关注到航空增值业务（陆端贵宾旅客服务业务、机场广告业务等）具备较高的盈利能力和未来的成长空间，逐步成为机场利润的主要增长来源。同时，航空增值业务的价值基础来自于航空主业规模及其成长能力，为了提升航空增值业务的市场价值机场就必须不断的促进航空主业规模的增长，从而保证了机场双重属性利益的统一。因此，航空增值业务的发展与机场主业的发展相互依存、相互促进。

（二）公司主要业务情况

深圳宝安国际机场是中国境内第一个实现海、陆、空联运的现代化国际空港，也是中国境内第一个采用过境免税政策为其的国际机场，现有客货机坪总面积34.5万平方米，停机位95个，其中廊桥机位24个，A、B两座候机楼总面积14.6万平方米，可满足年旅客吞吐量2,800万人次的要求，停车位2,000个，拥有年处理货物30万吨的航空货站及广东省出入境旅客最多的码头。深圳机场开通航线127条，其中国内航线105条，国际航线19条，港澳地区航线3条，全货运航线18条；通达国内外92个城市，共有31家国内外航空公司在深圳机场运作，其中国内航空公司14家，国际（含港、澳、台）航空公司9家，砂洲为深圳、南航、海航、UPS、顺丰速递、东海航空、东海公务机、亚联公务机、捷子江快运、上海快递等。

深圳机场目前所开展的业务按行业传统及中国民用航空局的相关规定可以分为航空主业、非航空业务和对外投资等三类。在非航空性业务中，主要包括航空物流和航空增值两大板块。其中，航空物流业务包括国内航空货物过站处理服务、航空货物运输代理业务、物流园区物业管理和租赁、物流电子信息管理以及物流延伸服务，提供国际快件海关监管的设备设施服务及关务，国际货物过站处理服务等业务；航空增值业务包括航空地面服务、候机楼商业、机场广告、贵宾服务业务、地面运输服务、停车场服务、机场码头客货运业务等业务。非航空性业务他大多数均由深圳机场承担。业务结构表如下：

业务内容	业务主体
一、航空性业务	
起降服务	深圳机场
停场服务	深圳机场
旅客服务	深圳机场
安检服务	深圳机场
二、非航空性业务	
（一）航空物流	
国内航空货物过站处理服务	航空货站
航空货物运输代理业务	货运公司
物流园区物业管理和租赁、物流电子信息管理以及物流延伸服务	物流园公司
提供国际快件海关监管的设备设施服务及关务	快件监管中心
国际货物过站处理服务	国际货站
（二）航空增值	
航空地面服务	深圳机场
候机楼商业	深圳机场
机场广告	广告公司
贵宾服务业务	飞悦公司
地面运输服务	运输公司
停车场服务	运输公司
机场码头客货运业务	港务公司
三、对外投资	

1、航空主业

2009-2011年及2012年一季度深圳机场吞吐量及起降架次

年份	飞机起降（万架次）		旅客吞吐量（万人次）		货邮行吞吐量（万吨）	
	业务量	同比增长	业务量	同比增长	业务量	同比增长
2012一季度	5.92	7.6%	742.15	7.8%	18.87	-0.4%
2011	22.43	3.4%	2,824.57	5.7%	82.84	2.4%
2010	21.69	7.1%	2,671.34	9.1%	80.88	33.6%
2009	20.26	7.8%	2,448.63	14.4%	60.52	1.2%

航空主业是公司的核心业务，主要包括航空器起降保障、航空器地面服务、旅客候机楼机服务等。目前，公司以国内航空业务为主、国际业务的发展正处于起步阶段。深圳机场航空主业总体发展平稳，基本与地区经济发展保持一致，航线数、通航点、客运量和货运量均有了大幅度的提升。2009年深圳机场航线数、通航点、客运量和货运量分别达到155条、110个、2,448.6万人和60.5万吨，年均增长率分别为8%、8.3%、10.7%和6.7%。2010年因受深航下属的河南航空伊春空难事件影响，导致国航和深航以及其他航空公司减少了支线飞机，2010年深圳机场航线数下降至130个，通航城市下降至95个，2011年深圳机场开通航线127条，通达92个城市。

公司充分挖掘夜航资源，鼓励航空公司运作夜间国际航班，实施24小时航班保障；鼓励航空公司改变机型，增加运力，实现客运业务量的增长。2011年，公司旅客吞吐量完成2,824.57万人次，同比增长5.7%。2012年一季度，公司旅客吞吐量完成742.15万人次，同比增长7.8%。

公司货运业务主要包括航空货物运输、仓储、分拨、包装、报关、报验及拖货、订舱、包机等业务。目前公司已引入UPS、顺丰速递、翡翠航空、东海货运航空作为基地货运航空公司，大力推进国际货运业务。2011年公司货邮吞吐量完成82.84万吨，同比增长2.4%。根据市场需求，公司积极与联检单位协商，设立快件专用通道，确保国际邮件、快件的快速通关。全年机场快件业务增幅达17.8%。2012年一季度公司货邮吞吐量完成18.87万吨。

2009-2011年及2012年1-3月，公司航空主业收入占主营业务收入的比重均维持在65%左右，在主营业务收入中占绝对优势。公司航空主业收入具体结构如下表：

航空主业收入构成	2012年1-3月		2011年度		2010年度		2009年度	
	金额（万元）	占比	金额（万元）	占比	金额（万元）	占比	金额（万元）	占比
起降费	5,802	17.20%	21,565	16.96%	20,934	17.18%	18,871	17.33%
旅客过港服务费	14,377	42.63%	54,683	42.99%	50,514	41.46%	45,876	42.14%
安检费	2,730	8.09%	10,502	8.26%	9,845	8.08%	8,486	7.80%
货物邮件服务	937	2.78%	3,530	2.78%	3,385	2.78%	3,070	2.82%
飞机勤务	1,042	3.09%	2,484	1.95%	3,135	2.57%	3,180	2.92%
候机楼租赁收入	5,703	16.91%	21,215	16.68%	19,008	15.60%	16,877	15.50%
其他航空主业收入	3,134	9.30%	13,208	10.38%	15,021	12.33%	12,501	11.48%
合计	33,725	100.00%	127,187	100.00%	121,843	100.00%	108,861	100.00%

公司航空主业收入主要由起降费、旅客过港服务费、安检费、货物邮件服务、飞机勤务、候机楼租赁收入、其他航空主业收入等几项构成，其中起降费、旅客过港服务费、候机楼租赁收入三项占比最大。2009-2011年，航空主业收入各构成项中，除飞机勤务和其他航空主业收入之外，各项主要收入金额均呈逐年增长趋势，但从占比来看，各项收入三年及一期占比基本保持稳定，波动很小。

公司通过与航空公司签订地面服务保障协议的方式收取相关费用，发行人财务人员每月月初将上月的收费结算账单邮寄给各航空公司财务，对方收到账单审核确认后30日内支付款项。

公司与控股股东机场集团签署了收入划分与结算协议，其中，按照民航发〔2007〕159号文件精神，起降费（包括第一、第二跑道）按如下方式划分：A、第二跑道使用后第二年度（含第二年度）以前每年起降费由机场集团占10%，公司占90%；B、第二跑道使用后第三个年度开始，公司的起降费在90%的基础上下降5%，直至降至60%为止（第二跑道使用时间为2011年，第三个年度即为2013年）；C、第二跑道在合适的时候，机场集团将依法注入发行人资产中。

旅客过港服务费是主要的收入来源，该费用按民航总局颁布的收费标准向各航空公司收取，目前深圳机场的收费标准是40元人。公司与各航空公司签订协议，安检费根据过港旅客人数及货物运输量计算并收取，每位始发旅客6元（详细收费标准见民航总局2007年159号文）。

国内及国际航空性业务收费项目和准则如下表：

国内航空公司内地航班航空性业务收费项目的收费标准基准价

起降费（元/架次）	25吨以下	26-50吨	51-200吨	101-200吨	201吨以上
	250	700	1100+23×（T-50）	2250+25×（T-100）	5050+32×（T-200）
停场费（元/架次）	2小时以内免收；超过2小时，每停24小时按起降费的15%计收。不足24小时按24小时计收。				
客桥费（元/小时）	单桥：1小时以内100元；超过1小时每半小时50元。不足半小时按半小时计收。多桥：按单桥标准的倍数计收。				
旅客服务费（元/人）	40				
安检费	旅客行李（元/人）	6	货物邮件（元/吨）	40	

国际及港澳航班航空性业务收费项目的收费标准基准价

起降费（元/架次）	25吨以下	26-50吨	51-200吨	101-200吨	201吨以上
	2000	2200	2200+40×（T-50）	4200+44×（T-100）	8600+56×（T-200）
停场费（元/架次）	2小时以内免收；超过2小时，每停24小时按起降费的15%计收。不足24小时按24小时计收。				
客桥费（元/小时）	单桥：1小时以内100元；超过1小时每半小时50元。不足半小时按半小时计收。多桥：按单桥标准的倍数计收。				
旅客服务费（元/人）	70				
安检费	旅客行李（元/人）	12	货物邮件（元/吨）	70	

注：T表示飞机实际重量

2009-2011年，候机楼租赁收入金额逐年增加，2011年发行人实现租赁收入21,215万元，占航空主业收入的比重达到16.68%，较上年增加2,207万元，主要原因是候机楼的商铺租金随客流增长幅度自然增长。

其他航空主业收入包括停场费、站坪服务费、机坪特种车辆使用费、打包费等多项收入。2011年发行人实现其他航空主业收入13,208万元，同比下降了1,813万元，主要原因是：国航地服业务移交至深航；UPS客梯装卸与地面运输服务自行操作，机坪机务特车由打包收费改为按实际使用量收费；笔体机架次同比下降了9.6%；翡翠航空因资金链紧张导致停航。

2、航空物流服务

公司的航空物流服务业务主要包括航空货邮地面处理服务（航空国内、国际货站）、航空货运代理服务、航空物流园区服务、国际快件地面处理服务等。2009-2011年，受宏观经济环境影响，在市场整体疲软的情况下，公司国内货站因货量增速放缓、国际货运业务出现下滑，致使2009年航空货运业务出现负增长。2010年，随着宏观经济的回暖，公司航空物流板块实现营业收入25,799万元，同比增长17.36%。2011年，发行人通过设立快件专用通道、为核心客户提供专项服务等一系列举措，在全球经济和货运行业不景气的情况下稳步发展，航空物流营业收入较去年同期增长6.91%，并被世界航空货运权威杂志《Air Cargo News》评为“年度最佳货运机场”，这也是中国机场首次获得该项殊荣。2012年一季度，公司航空物流收入实现营业收入7,274万元。

公司通过积极协调口岸部门，逐步增强了深圳机场航空物流园的通关业务功能，优化了国际货物查验流程和跨境快速通关操作模式，同时提高了陆运转关业务通关效率，完成了分单接货业务的开发；实现了“入仓即出船”、“氟地报检报关、口岸验放”、“多点报关、机场验放”功能；实现了集中查验模式，提高了通关查验效率；基本实现出口货物以及转关货物24小时的放行和查验。经过长期的努力，深圳机场于2009年2月取得海关总署等五部委的正式批复，同意深圳机场设立保税物流中心（B型），这将大大完善深圳机场的航空物流通关环境，增强通关业务功能，提高通关效率，有助于深圳机场国际航空货运业务的长远发展。

3、航空增值

公司的航空增值业务主要包括高端旅客服务、机场配套码头业务、机场地面运输服务、候机楼商停车场服务等。公司航空主业的良好发展态势，为航空物流服务业务和航空增值业务奠定了价值基础。

非航性业务重要收费项目（不包括地面服务收费）收费标准基准价

头等舱、公务舱休息室出租（元/平方米·月）	内地航班	600
	国际及港澳航班	700
办公室出租（元/平方米·月）	内地航班	300
	国际及港澳航班	市场调节价
售补票柜台出租（元/个·月）	内地航班	9,000
	国际及港澳航班	9,900
值机柜台出租（元/个·月）	内地航班	10,400
	国际及港澳航班	11,440

高端旅客服务方面，公司主要经营深圳机场航空高端旅客的延伸服务业务，包括经营机场贵宾厅、代理航空公司的头等舱、公务舱服务。根据客户的服务需求，公司向客户提供层次化、个性化的一条龙式机场贵宾服务，为客户的航空出行和商务活动提供一站式解决方案。公司向客户提供方便、快捷、尊贵的出港贵宾服务，主要服务内容包括：代办乘机手续、贵宾厅候机、引导通过贵宾专用安检通道等。公司向客户提供机舱口接机、远机位VIP摆渡车租赁、协助提取托运行李等进港贵宾服务；根据客户个性化的服务需求，还提供数字欢迎屏、鲜花礼仪接待等迎宾会议接待服务。公司承担着深圳市城市VIP贵宾旅客的进出港接待服务任务。公司在安检区内设有两趟旅客休息区，提供部分航空公司的头等舱、公务舱旅客地面代理服务，主要服务内容包括：头等舱优检通道、两趟旅客休息区候机、航班提醒等航空地面服务。公司还向客户提供如下机场贵宾延伸服务：机票、酒店、公务机代订；高尔夫场地代订；异地机场贵宾服务代订；汽车租赁咨询等等。

机场配套码头方面，公司下属企业深圳市机场港务有限公司管理经营的深圳机场福永码头（以下简称机场码头），拥有较为优越的地理位置，是深圳机场海陆空立体交通网络的重要组成部分，为珠三角地区前往深圳机场乘坐飞机的旅客提供了极大的便利。尤其是大批香港居民和境外旅客，以及珠海、中山等地的客户，可以通过该码头前往深圳机场乘坐国内班机，这大大增加了深圳机场业务的延伸范围，有效增加了机场的客货运输量。

机场地面运输服务指机场为航空公司航班提供的客梯、旅客摆渡车、机组摆渡车、升降平台车、残疾人专用车等方面的服务。这些服务项目是机场服务的有效组成部分，不仅有助于提升机场的整体服务形象，也是机场收入的重要来源之一。

候机楼前停车场服务主要是为接送客户的汽车提供停靠和保管服务，包括为商务短期航空旅行的自驾车主提供过夜车保管服务等。这也是机场服务项目的一个重要组成部分，其创收能力也随着客流量的增加而稳步提升。

公司下一步将通过对非航空业务资源的进一步规划、整合和优化，进一步提升航空增值服务业务的收入和利润规模。航空增值业务是公司未来主要的增长领域，依托于航空主业，公司的航空增值业务具备较好的成长空间。

4、航空广告

公司的广告业务主要是经营机场范围内的广告制作与发布，资源主要来自于候机楼的户内、户外广告。为适应机场广告业务专业化、市场化的发展需要，2008年公司改变了广告业务自营方式，采取自营与分包经营相结合的模式，通过招商引进北京航美传媒广告有限公司等专业广告商经营深圳机场的广告业务，降低了短期经营风险，同时兼顾了中长期的发展机会。2011年，公司广告业务收入同比增长22.34%，毛利率达到87.62%，较好地发挥了机场广告资源的价值。总体来看，公司广告业务仍在逐步开发的阶段，随着T3航站楼的投入使用，公司的广告资源将大为增加，广告收入将为公司带来更大的收益。

（三）公司竞争优势分析

深圳机场地处珠三角地区的中心，定位于区域性的国际客运枢纽和南中国的货运门户机场，航空业务也已经具备相当规模，2011年旅客吞吐量达到2,824.57万人次，货邮吞吐量82.8万吨，航空器起降22.4万架次，分别比去年同期增长5.7%、2.5%和3.2%。三大指标均超额完成任务。其中货邮吞吐量在我国境内180个民用航空机场（不含香港和澳门）中继续榜眼第四名，仅次于上海浦东机场、北京首都机场和广州白云机场，比第五、六名的货邮吞吐量超出将近一倍。深圳机场拥有完善的国内航线网络，但国际航空业务尚处于起步阶段，多年来一直在努力发展国际航空货运业务。

1、区位条件独特、优越

深圳机场位于珠江三角洲东岸，深圳的西北部，地处珠三角地区的中心，水路陆路交通网络完善，周边惠州、东莞、中山、珠海等珠三角的核心城市均以深圳机场为中心的1小时（100公里）辐射圈以内，两小时能量辐射区则覆盖了珠三角九个城市和港澳地区，并延伸到河源、汕尾等城市，这一地区人口超过5,000万，GDP总达5万亿，是出口贸易&万亿美元、是民航业发展有力支撑，珠三角地区是我国经济最发达的三大经济区之一，经济总量与人均经济实力已达到相当规模，在全国处于领先，小珠三角地区（广州、深圳、珠海、东莞、中山等9市）不含港澳地区）经济继续保持快速增长，GDP年均增长速度达到13.8%，高于同期全国平均增速2.3个百分点。加之地区内庞大的人口基数，航空运输市场需求巨大。目前，珠三角地区拥有中国最大的航空运输市场，并随着地区经济的持续快速发展而保持了高速成长。

①地理位置优越

珠三角地区位于东亚及东南亚地区的中心，东亚及东南亚地区的主要城市均在珠三角地区4.5小时航程圈以内，使珠三角成为最具有优势的亚太地区航空货邮中转集散点之一。全球三大航空货运巨头DHL、FedEx、UPS分别将亚洲转运中心迁到了香港机场，广州机场和深圳机场。三大国际航空货运巨头的网络布局反映了珠三角地区在亚洲航空货运网络布局中的战略位置和地区航空货运市场未来广阔的发展前景。

深圳机场位于我国开放程度最高、市场经济最发达、发展最快的城市——深圳，毗邻国际航运中心香港，从空间来看，处于我国的门户位置和华南地区出