

海南航空控股股份有限公司关于修订《公司章程》部分条款的公告

证券代码:600221.900945 证券简称:海航控股、海控B股 编号:临 2019-053

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带法律责任。

2019年6月11日海南航空控股股份有限公司(以下简称“公司”)召开第八届董事会第四十五次会议,审议通过《关于修订〈公司章程〉部分条款的报告》,公司董事会同意对《公司章程》中的部分条款作如下修订:

Table with 3 columns: 序号 (Serial Number), 条款 (Article), 修订后 (Revised). It lists amendments to articles 10 through 105 of the company's articles of association, covering topics like shareholder rights, board composition, and director duties.

Table with 3 columns: 董事长行使下列职权 (Chairman's Duties), 董事行使下列职权 (Director's Duties), 董事长行使下列职权 (Chairman's Duties). It details the powers and responsibilities of the chairman and directors, including oversight of business operations and shareholder relations.

该事项尚需提交公司股东大会审议。特此公告

海南航空控股股份有限公司 董事会 二〇一九年六月十二日

(上接D5版)

本次资产评估工作按照国家有关法规和行业规范的要求,遵循独立、客观、公正、科学的原则,按照公司的资产评估方法,实施了必要的评估程序,对标的资产在评估基准日的价值进行了评估,所选用的评估方法合法、与评估目的的相关性一致。

B. 评估假设 评估所涉及的关键假设包括一般假设及特殊假设。一般假设包括假设估值资产在公开市场交易,假设资产持续使用且被投资单位持续经营,特殊假设包括假设宏观环境无重大变化,假设公司保持现行的管理方式和管理水平持续经营,假设估值基准日后被投资单位的业务模式、重要客户、采用的会计政策等不发生重大变化,假设预期估值基准日后被评估单位的研发能力和技术先进性保持目前的水平,以及假设被投资单位在目前业务领域的所有资质到期后能够延续续等。

C. 评估重要参数分析 本次评估选择了资产基础法的评估值作为本次评估结果。天羽飞机主要资产为飞机模拟机以及应收账款。

a. 飞机模拟机主要采用重置成本法。评估过程为: 评估价值=重置价值×综合成新率 重置价值=设备 FOB 购置价+增值税+汇率折算费+海外运费及保险费+关税+外贸代理费+报关检验费+技术进口+安装调试费+资金成本-可抵扣增值税

综合成新率=尚可使用年限/(尚可使用年限+已使用年限)×100% 本次评估经过询价模拟机 FOB 价格及相关取价依据合理确认了各类评估参数。

b. 应收账款通过核对明细账、总账,核对明细账、总账、报表、评估明细表余额是否相符,根据评估明细表查阅款项金额、发生时间、业务内容等账务记录,分析账龄,对金额较大或金额异常的款项进行函证,在以证实应收账款的真实性、完整性的基础上,评估人员采用个别认定和账龄分析的方法评估风险损失,对关联企业的往来款项等有充分理由相信全部能收回的,评估风险损失为 0;对有确凿证据表明无法收回或实施催款手段后账龄超长的,评估风险损失为 100%;对于预计不能全额收回但又没有确凿证据证明不能收回的不能全额收回的款项,在逐笔分析业务内容的风险上,参考企业计算坏账准备的方法,以账龄分析分别确定一定比例的风险损失,按账龄余额扣除坏账损失确定评估价值。

债务主要采用模拟机采购款以及模拟机业务开展过程中发生的三方车辆租赁费、食宿保障费等。本次评估在核实分析债权关系的基础上审慎的全额确认了负债的账面值作为评估值。

D. 本次定价公允性分析 a. 本次交易定价合理性 本次公司的公司 100% 股权评估采用定价方法资产基础法的评估结果人民币 6.96 亿元,相较《资产评估报告书》中与基准日净资产账面值人民币 6.27 亿元增值率为 10.98%。

b. 从本次交易对上市公司盈利能力、持续发展能力的影响角度分析本次交易定价的合理性 天羽飞机收入 2016 年-2018 年间由 2.6 亿元、4.2 亿成长至 5.5 亿左右,业务毛利两年维持在 47%-50% 左右,盈利能力较强,不仅满足公司及关联方部分需求,同时也承接外航的飞行训练业务,从运营模拟机使用数据上看,目前平均利用率均在 80% 以上,部分机型为 90% 以上。天羽飞机目前的有效飞行训练产能尚不足以完全满足公司及关联方的飞行训练需求,未来天羽飞机仍有继续引进大型机型的模拟机以及新型机型的模拟机,对公司的有效产能进行进一步扩充,更好的扩大规模化效应。交易完成后,公司将基于主营业务航空运营向飞行训练行业布局,有助于为公司主营业务的开展提供进一步的保障,增加公司业务竞争力,同时进一步减少集团内的关联交易。本次交易将有助于进一步提升未上市公司未来整体盈利能力,符合公司及全体股东的利益。综上,从本次交易对上市公司盈利能力、持续发展能力的影响角度来看,交易标的定价合理。

c. 从同行业上市公司的估值指标分析本次交易定价的合理性 通过公开渠道查询,开展同类型业务的涉及民用运输领域的上市公司基准日的平均市净率指标为 2.30 倍,市盈率为 19.86 倍,本次经评估资产基础法结果对应的市净率为 1.11 倍,基准日换算成 18 年全年净利润后市盈率为 3.6 倍,因此从市盈率或市净率分析,本次交易定价均低于市场同类上市公司平均水平,因此从谨慎的角度分析本次交易定价是合理的,不存在溢价高价的问题。

6. 审计意见显示,存在可能导致对公司持续经营能力产生重大疑虑的重大不确定性,公司若于借款及融资租赁未按约定按时偿还,触发逾期偿还及违约事项,请说明截止目前到期货借的偿还情况和计划,并结合公司流动负债情况,提示流动风险和偿债风险。

回复: (1) 截止目前到期货借的偿还情况和计划 于 2018 年度,公司若于借款及融资租赁未按约定按时偿还及违约事项,累计未按时偿还本金计人民币 75.78 亿元(“逾期偿还事项”),其中人民币 71.38 亿元已于 2018 年 12 月 31 日前偿还,人民币 4.4 亿元于 2018 年财务报表报出日前偿还。上述逾期偿还事项构成公司未能履行相关借款协议及融资租赁协议中的相关约定事项,并触发其他借款、融资租赁以及债券的相关违约条款(以下统称“逾期偿还及违约事项”),导致上述借款银行、出租人及债权人有权按照相关借款协议、融资租赁协议或债券发行条款要求公司随时偿还相关借款、融资租赁贷款以及债券全部本息于 2018 年 12 月 31 日之余额共计人民币 935.08 亿元,其中包括长期借款本金人民币 278.87 亿元、长期借款(包括一年期到期的部分)人民币 480.33 亿元、长期融资租赁贷款(包括一年到期的部分)人民币 17.36 亿元,长期债券(包括一年期到期的部分)人民币 158.52 亿元。上述逾期偿还及违约事项相关的长期负债计人民币 519.17 亿元已在 2018 年度财务报表中列示为一年内到期的非流动负债。截至 2019 年 5 月 31 日止,上述逾期偿还及违约事项下银行、出租人及债权人有权要求公司随时偿还的相关借款、融资租赁贷款以及债券本息余额为人民币 840.66 亿元。截至本回复日,相关银行、出租人与债券持有人尚未针对公司采取任何行动而要求立即还款,然而,公司也尚未获得相关银行、出租人以及债券持有人的书面豁免,以确保不会就前述的逾期偿还及违约事项在将来行使其要求本集团随时偿还借款、融资租赁贷款以及债券本金的权利。

公司在借款到期前与各银行积极协商续借或展期安排。2019 年 1-5 月公司共偿还长短期借款 83.76 亿元,其中 69.87 亿元已在偿还后完成续借,此外长短期借款累计 85.52 亿元已与银行达成展期安排,续借及展期比例约为 92%。2019 年 1-5 月,公司共计提逾期利息 14 亿元。截至 2019 年 3 月 31 日,公司流动负债超过流动资产约 679.69 亿元,非流动资产余额计 386.55 亿元,短期借款、其他流动负债和一年内到期的非流动负债分别为 309.09 亿元、24.95 亿元和 673.19 亿元。

公司于 2019 年 3 月 5 日发行人民币 10 亿元超短期融资券。此外,公司拟向合格投资者公开发行不超过人民币 80 亿元的公司债券,用于偿还公司债务和补充流动资金。该方案已于 2019 年 4 月 2 日经股东大会决议通过,目前公司正在组织相关材料,向上海证券交易所提交申请。此外,公司将聚焦航空主业并在未来合适时机有序处置非航空主业

相关资产,回笼现金补充流动资金。

(2) 流动性风险和偿债风险提示 公司对流动性风险以及偿债风险提示如下: 于 2018 年度,公司若于借款及融资租赁未按按照相关借款协议及融资租赁协议的约定按时偿还,累计未按时偿还本金计人民币 75.77 亿元。上述逾期偿还事项构成公司未能履行相关借款协议及融资租赁协议中的相关约定事项,并触发其他借款、融资租赁以及债券的相关违约条款,导致上述借款银行、出租人及债权人有权按照相关借款协议、融资租赁协议或债券发行条款要求公司随时偿还相关借款、融资租赁贷款以及债券全部本息于 2018 年 12 月 31 日之余额共计人民币 935.08 亿元。

截至目前,相关银行、出租人与债券持有人尚未针对公司采取任何行动而要求立即还款,然而,公司也尚未获得相关银行、出租人以及债券持有人的书面豁免,以确保不会就前述的逾期偿还及违约事项在将来行使其要求公司随时偿还借款、融资租赁贷款以及债券本金的权利。

7. 年报显示,货币资金余额 379 亿元,其中包括存放在海航财务公司的存款 47.8 亿元,请自查资金余额,是否存在与控股股东或海航集团之间的共管账户,是否存在股东和关联方资金占用的情形。请补充披露月度货币资金余额、货币资金月均年化收益率情况,其他定期存款、理财资金的资金余额情况和收益率情况,说明合理性。

回复: (1) 财务公司存款情况 2018 年 12 月 31 日,公司存放于海航财务公司的存款为人民币 47.8 亿元。对于财务公司存款,公司积极落实《海南航空控股股份有限公司在集团财务公司存款资金管理风险防范制度》,每半年聘请第三方评估机构对海航财务公司与财务报表相关的资金、信贷、投资、稽核、信息风险管理控制管理业务制定与执行情况进行审核,确保公司资金存放安全。根据风控管理报告,公司未发现海航财务公司截至 2018 年 12 月 31 日与财务报表编制有关的风险管理存在重大缺陷,也未发现海航财务公司在违反中国银行业监督管理委员会颁发的《企业集团财务公司管理办法》规定情形。

(2) 自查资金余额、共管账户及股东和关联方资金占用的情形 就是否存在与控股股东或海航集团之间的共管账户,公司检查了 2018 年度及截至 2019 年 5 月 31 日的银行账户开立情况及内部审批程序;就所有开立账户与银行进行了询问排查;获取了截止至 2019 年 5 月 31 日的银行对账单,并检查了交易流水。经过自查,公司未发现资金安全存在重大风险,没有发现与控股股东或海航集团存在共管账户的情况。

此外,公司检查了于 2018 年 12 月 31 日应收账款、预收款项、应付账款、预付款项等往来科目的余额明细,并检查与关联方相关的银行流水,以识别是否存在非经营性资金占用情况。基于执行上述程序,除已识别并披露的关联方海航集团和海航实业非经营性合计人民币 65.70 亿元事项外,公司不存在其他股东和关联方资金占用的情况。

2018 年,在海航集团流动性危机的解决过程中,根据相关部门的统筹安排,海航控股向关联方海航集团和海航实业拆借资金合计人民币 65.70 亿元,已于 2019 年 4 月 30 日前收回,相关资金拆借事项均已消除。

(3) 分月度货币资金及收益情况 公司于 2018 年末货币资金余额为人民币 379.26 亿元,其中包括受限定期存款人民币 52.75 亿元,承兑汇票、信用证、保函等各类保证金共计人民币 41.95 亿元,无理财资金。2018 年公司日均货币资金为人民币 321.43 亿元,月均利息收入为人民币 0.63 亿元,月均货币资金收益率为 0.2%。于 2018 年,公司每月末货币资金余额情况如下:

Table with 2 columns: 月份 (Month), 月度货币资金余额(人民币亿元) (Monthly Monetary Fund Balance in RMB 100 million). Data for 1-12 months of 2018.

(4) 2018 年末货币资金余额的合理性说明 公司在 2018 年末货币资金余额为人民币 379.26 亿元,未受限资金人民币 284.56 亿元,受限资金人民币 94.70 亿元,主要为公司承兑汇票、信用证、保函、质押定期保证金。

海航控股是中国内地唯一一家 SKYTRAX 五星航空公司,致力于为全球旅客提供全方位无缝隙的航空服务。公司紧密配合国家“民航强国”、“一带一路”国家发展战略,在北京、广州、海口、深圳等 24 个城市建立航空运营基地/分公司,专注打造国际国内高效互动的、高品质、规模化的卓越型世界级国际网络,同时严守安全底线,大力提升运营品质和服务质量。考虑公司 2019 年经营计划,债务履约、外部金融环境变动等因素,为实现公司发展目标,确保公司安全平稳运营,公司在债务巨债、运营安全、保障支出、飞机及发动机引进、基地建设等方面所需资金庞大,具体如下:

① 债务偿还。公司 2019 年到期的有息负债人民币 1,007.92 亿元(包括因逾期或交叉违约重分类至一年内到期的长期债务人民币 519.17 亿元)。考虑公司 2019 年资金情况及外部金融环境,公司持有一定资金确保债务到期偿还。

② 运营安全保障支出。公司 2018 年经营活动现金流出支出人民币 730.80 亿元,月平均支出人民币 60.90 亿元。随着公司运力投入增加,国际航线开拓,航油等成本价格增长,公司运营成本将继续增长。

③ 飞机及发动机引进保障。2019 年公司及控股子公司计划引进飞机 53 架。为保证飞机顺利引进以及安全运营,公司需采购相应航材,2019 年资本性刚性支出需求高。

④ 基地建设。为完善公司全球航线网络布局与国际枢纽网络构建,公司正推进北京、天津、西安、重庆、昆明、广州、海口、杭州、长沙、乌鲁木齐等基地建设,提高基地运营保障能力,涉及现金支出需求高。

3. 关于经营业绩和发展方向 8. 年报披露,经营租赁飞机及发动机的租回维修费用一项较为重大的会计估计,请说明飞机及发动机的大修时间间隔、修理费用等估计的

依据,并与同行业公司比较说明估计的合理性。

回复: (1) 于 2018 年 12 月 31 日,公司经营租赁飞机及发动机的租回检修准备账面余额为人民币 46 亿元。根据相关租赁协议,公司应于租赁期结束时按照租赁协议约定的状态归还飞机及发动机予出租人,并需承担返租检修义务。公司对上述租回检修费用在负有大修责任的期间按照预计支出在相关期间内计提,预计支出超出租回时所需进行的指定检修的估计费用计提。该等估计费用需按照对前次的大修时间间隔及预计可能发生

(2) 大修时间间隔的估计为基于不同机型的飞机制造商提供的维修手册,以往年度实际大修修理间隔、机务工程的修理验收及对于“飞机飞行状态综合判断分析决定;大修费用基于各机型以往年度实际大修修理费用、机务工程修理验收及飞机发动机飞行状态综合判断制定。上述会计估计为公司机务工程、财务部共同制定并每年审核。

(3) 公司查阅东航航空、南方航空及中国国航对于租回检修准备的会计政策及会计估计披露,公司未发现租回检修准备的会计政策与列东三家公司存在重大差异。

此外,公司比较了同行业航空公司 2018 年年报中对于经营性租赁飞机的数量以及租回检修准备的余额,并计算了每架飞机租回检修准备平均余额:

Table with 5 columns: 单位:百万 (Unit: 100,000), 东航航空 (East Air), 海南航空 (Hainan Air), 中国国航 (China Air), 海航控股 (HNA). Rows: 租回检修准备设备费用, 经租飞机数量, 每架飞机租回检修准备的平均余额.

上述分析显示公司的平均租回检修余额在同行业上市公司的区间水平以内,由于不同航空公司经营租赁飞机的型号、机龄以及其于不同时间点所处的大修周期并不相同(通常大修高峰期间租回检修余额较高),因而不同航空公司的平均租回检修余额存在差异。

9. 本期营业收入较上年同期增长 13.12%, 经营活动现金流同比下降 28.82%, 请说明趋势变化背离的原因,分析营收质量,并与同行业比较说明合理性。

回复: (1) 关于营业收入与经营活动产生现金流量净额趋势变化说明 公司 2018 年营业收入较 2017 年度增长 13.12%, 2018 年度经营活动现金流较 2017 年度下降 27.86%。超过经营活动现金流流入增幅 17.40% 且超过营业收入增幅 13.12%。经营活动现金流流入增幅较大要由 a) 2018 年度,航空油料平均价格较上年度同比上升 23.99%,受航油市场价格上升及公司机队规模扩大导致航油成本上升的影响,2018 年公司发生油成本人民币 205.64 亿元,较上年度同比增长 40.94%。b) 受公司机队规模扩大、航线尤其是国际航线及航班数量增加的影响,2018 年公司发生的起降成本、维修成本、民航建设基金及薪酬费用等成本费用较上年度有所上升。2018 年度,公司发生运营成本人民币 628.16 亿元,剔除折旧及摊销后运营成本较 2017 年度上升 24.87%。经营活动现金流出增幅与营业成本增幅基本一致。

综上,虽本年度公司营业收入上升,但受成本上升因素影响,公司经营现金流量净额下降幅度大于流入增加幅度,导致公司 2018 年经营活动现金流量净额较 2017 年下降。

(2) 海航控股本期营收质量分析及与同行业收入结构、吨公里收入比较 (1) 2018 年度,公司实现营业收入人民币 644.82 亿元,占营业收入 95%,构成如下:客运收入人民币 623.73 亿元,占比 96.73%,货运收入人民币 19.48 亿元,占比 3.02%,其他部分收入人民币 1.59 亿元,占比 0.25%。公司与中国航空、东方航空及南方航空主营业务收入结构比较如下:

Table with 5 columns: 项目(单位:元) (Item: 100 million), 海航控股 (HNA), 中国国航 (CA), 东方航空 (EAC), 南方航空 (SAC). Rows: 营业收入, 客运收入, 货运收入, 其他, 合计.

如上表列示,公司主营业务收入构成与同行业无重大差异。 (2) 于 2018 年度,公司吨公里收入 4.6064 元/吨公里,与 2017 年度基本一致。公司与中国航空、东方航空及南方航空收入收益比较如下:

Table with 5 columns: 项目(单位:元) (Item: 100 million), 海航控股 (HNA), 中国国航 (CA), 东方航空 (EAC), 南方航空 (SAC). Rows: 吨公里收入, 营业收入, 客运收入, 货运收入, 其他, 合计.

如上表所示,海航控股吨公里收入相较三大航吨公里收入偏低。公司目前着重布局国际网络,打造枢纽机场国际航线竞争优势,积极开辟国际航线。2018 年新开国际及地区航线 62 条,其中远程国际航线 44 条。但受国内民航环境影响,新开辟国际航线高于于市场培育初期,航线效益较低。

(3) 同行业收入人与经营活动现金流量净额比较分析

Table with 5 columns: 年份 (Year), 2018 年 (2018), 2017 年 (2017). Rows: 营业收入, 经营活动现金流量净额, 变动, 变动比例.

如上表列示,2018 年营业收入同比增长 13.12%,经营活动现金流同比下降 28.82%,请结合营业收入与经营活动现金流量净额趋势变化说明合理性。

(1) 关于营业收入与经营活动产生现金流量净额趋势变化说明 公司 2018 年营业收入较 2017 年度增长 13.12%, 2018 年度经营活动现金流较 2017 年度下降 27.86%。超过经营活动现金流流入增幅 17.40% 且超过营业收入增幅 13.12%。经营活动现金流流入增幅较大要由 a) 2018 年度,航空油料平均价格较上年度同比上升 23.99%,受航油市场价格上升及公司机队规模扩大导致航油成本上升的影响,2018 年公司发生油成本人民币 205.64 亿元,较上年度同比增长 40.94%。b) 受公司机队规模扩大、航线尤其是国际航线及航班数量增加的影响,2018 年公司发生的起降成本、维修成本、民航建设基金及薪酬费用等成本费用较上年度有所上升。2018 年度,公司发生运营成本人民币 628.16 亿元,剔除折旧及摊销后运营成本较 2017 年度上升 24.87%。经营活动现金流出增幅与营业成本增幅基本一致。

综上,虽本年度公司营业收入上升,但受成本上升因素影响,公司经营现金流量净额下降幅度大于流入增加幅度,导致公司 2018 年经营活动现金流量净额较 2017 年下降。

(2) 海航控股本期营收质量分析及与同行业收入结构、吨公里收入比较 (1) 2018 年度,公司实现营业收入人民币 644.82 亿元,占营业收入 95%,构成如下:客运收入人民币 623.73 亿元,占比 96.73%,货运收入人民币 19.48 亿元,占比 3.02%,其他部分收入人民币 1.59 亿元,占比 0.25%。公司与中国航空、东方航空及南方航空主营业务收入结构比较如下:

Table with 5 columns: 项目(单位:元) (Item: 100 million), 海航控股 (HNA), 中国国航 (CA), 东方航空 (EAC), 南方航空 (SAC). Rows: 营业收入, 客运收入, 货运收入, 其他, 合计.

如上表所示,公司主营业务收入构成与同行业无重大差异。 (2) 于 2018 年度,公司吨公里收入 4.6064 元/吨公里,与 2017 年度基本一致。公司与中国航空、东方航空及南方航空收入收益比较如下:

Table with 5 columns: 项目(单位:元) (Item: 100 million), 海航控股 (HNA), 中国国航 (CA), 东方航空 (EAC), 南方航空 (SAC). Rows: 吨公里收入, 营业收入, 客运收入, 货运收入, 其他, 合计.

如上表所示,海航控股吨公里收入相较三大航吨公里收入偏低。公司目前着重布局国际网络,打造枢纽机场国际航线竞争优势,积极开辟国际航线。2018 年新开国际及地区航线 62 条,其中远程国际航线 44 条。但受国内民航环境影响,新开辟国际航线高于于市场培育初期,航线效益较低。

(3) 同行业收入人与经营活动现金流量净额比较分析

Table with 5 columns: 年份 (Year), 2018 年 (2018), 2017 年 (2017). Rows: 营业收入, 经营活动现金流量净额, 变动, 变动比例.

如上表所示,公司 2018 年营业收入增长幅度与另外三家航空公司基本一致。2018 年度受航油、市场竞争等外部因素的影响,海航控股及与另外三家航空公司毛利率均出现下降。

公司经营活动现金流净额较 2017 年下降幅度大于另外三家航空公司,主要系公司新开航线尤其是国际航线亏损的影响。受国内民航环境的影响,公司新开辟的国际航线正处于培育初期,吨公里收入较低,尚未给公司带来明显的经济效益;同时国际航线所发生的航油成本、民航建设基金等成本费用更高,导致公司整体毛利率下降,进而导致经营活动净现金流流入下降。

10. 主营业务分地区情况显示,境外国家和地区的经营毛利率为-12.6%,请结合合同行业情况,分析原因及合理性,并说明公司在毛利率为负的情况下,继续开展运营业务的合理性、未来的战略布局和经营计划。境内业务部分,行业普遍受到国家“控总量、调结构”的政策影响,请定量说明公司受到的具体影响、应对措施和详细经营规划。

回复: (1) 地区收入和航线经营情况 2018 年,公司及旗下控股子公司共运营国内外航线 2,000 余条,其中中国内航线近 1,800 条(其中港澳台航线 16 条),涉及华北、东北、西北、中南、西南、华东和新疆等国内陆所有省、区、直辖市以及台北和澳门 2 个地区城市;国际航线 244 条,航线覆盖亚洲、欧洲、北美洲和大洋洲,通航境外 63 个城市。

2018 年,公司国内收入人民币 517.09 亿元,较 2017 年增加 11.48%,占比 80.19%;国际及地区收入人民币 127.73 亿元,较 2017 年增加 19.81%,占比 23.51%。2018 年度新开国际及地区航线 62 条,其中远程国际航线 44 条。

(2) 境外国家和地区毛利率为负及运营合理性分析 同行业可比上市公司毛利率普遍高于国际业务的毛利率水平,针对公司自身国际业务毛利及运营合理性,说明如下: ① 国际航线收益表现受中美双边关系影响:新开航线注重市场的培育,相比成熟航线,新开辟线路对于世界格局和双边关系的变化更为敏感,同时作为开通中美航线最多的航空公司,公司航线受到中美关系的影响较为明显。票价水平及汇率收益低于国内的航班。

② 2016 和 2017 澳大利亚、美国、法国和西班牙的航权扩大,释放了一定的航权资源,为抢占了市场份额,澳大利亚、美国、法国和西班牙地区的网络覆盖,从而扩大了市场占比,各航空公司争先申请国际航线,公司在 2018 年开通多条国际航线,致使运力增长大于市场客流的增长,客座率在下降降低航线收益水平。

③ 2018 年是公司国际航线发展大跨越的一年,2018 年的公司全新新开国际及地区航线 62 条(其中远程国际航线 44 条),除了抢占航权资源,在 2018 年公司开拓了对墨西哥、苏格兰和北爱尔兰等新市场的光于国内其他航空公司探索,对于开通新市场航线,符合公司聚焦主业及自身长远网络发展规划。然而新市场航线需要一定的培育期,所以在首年的经营情况通常不太理想,公司预计随着航线的经营、市场的培育,经营情况将有所好转。

④ 公司自身以二线机场作为国际航线出发点的发展战略,积极响应国家“一带一路”倡议和十三五规划安排。积极推出第三十五中国际枢纽定位机场至一带一路沿线国家的航线,二线市场本身受市场及自身体量影响,客座率在一带一路不足,但随着市场培育及一带一路倡议的促进,双边经贸往来的增加,预计后续收益水平将有所提升。

⑤ 国际航线所发生的航油成本,起降成本、及民航建设基金等成本费用更高。

(3) 未来的战略布局和经营计划 公司控股将审慎研究现有航线经营情况,根据航线的实际经营水平及网络价值,对航线进行筛选,对于收益表现不好的航线进行减频或季节性执行处理;对于收益表现较好且网络价值不高的航线,将进行停航处理。

(4) 国家政策变化对境内业务影响分析 ① 经营影响量化分析 自 2017/2018 冬春航季,民航局下发总量调控政策以来,行业主要面临临着协同机场资源增速与运力增速不匹配的问题,导致新增运力大量涌入非协同机场,市场竞争加剧引发单位收入下降。 从公司生产运营来看,2018 年公司在国内市场可用座位公里较 2017 年增长为 14.17%,其中协同机场航线可用座位公里增长为 13.1%,非协同机场航线可用座位公里增幅为 29.7%。全年公司协同机场航线单位收入(RASK)基本保持稳定,非协同机场航线单位收入(RASK)同比下滑约-5.6%。

② 未来应对措施及经营规划 公司将紧密围绕“聚焦航空主业、健康发展”的战略要求,以提升主业效益为主线,扎实推进以下措施: 提升主业效益水平,通过持续优化网络品质,高价值客户开发,控管公司航线运营共管等方式有效提升航线经营水平。

全面推动重点地区战略合作,通过与战略合作方合作,多渠道获取资源,增强自身资源获取能力。

优化机队配置,公司计划在年内适度降低老旧客机,进一步优化机队机龄结构降低飞机维护成本;在国内高密度机场中加大宽体机运力的投放,提升核心干线运输效率。

深化成本控制,通过优化燃油、航前航后节油控制,申请起降费费用减免,加强空勤人员属地化等措施,降低公司成本开支。

落实控股子公司低成本转型,通过提供差异化服务,降低直接成本支出,聚焦核心辅营项目,增加辅营收入。

公司郑重声明:公司指定的信息披露媒体为《中国证券报》、《上海证券报》、《证券时报》、《证券文汇报》、《香港文汇报》以及上海证券交易网站(www.sse.com.cn),公司所有信息均以在上述指定媒体披露的信息为准。敬请广大投资者关注公司公告,注意投资风险。 特此公告

海南航空控股股份有限公司 董事会 二〇一九年六月十二日