

华夏航空股份有限公司股票交易异常波动公告

本公司及公司全体董事会成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

一、股票交易异常波动情况的说明

华夏航空股份有限公司（以下简称“公司”）股票（证券简称：华夏航空 证券代码：002928）于 2018 年 3 月 5 日、3 月 6 日、3 月 7 日连续三个交易日内收盘价涨幅偏离值累计超过 20%，根据《深圳证券交易所交易规则》的有关规定，属于股票交易异常波动情况。

二、对重要问题的关注、核实情况说明

针对公司股票异常波动，公司董事会对公司、控股股东及实际控制人就有关事项进行了核查，相关情况说明如下：

- 1、公司前期所披露的信息，不存在需要更改、补充之处。
- 2、公司未发现近期公共媒体报道了可能或已经对公司股票交易价格产生较大影响的未公开重大信息。
- 3、公司已披露的经营情况、内外部环境未发生重大变化。
- 4、经核查，公司、控股股东和实际控制人不存在关于公司的应披露而未披露的重大事项，或处于筹划阶段的重大事项。
- 5、经核查，控股股东、实际控制人在股票交易波动期间不存在买卖公司股票的情形。
- 6、经自查，公司不存在违反公平信息披露的情形。

三、是否存在应披露而未披露信息的说明

本公司董事会确认，本公司目前没有任何根据《深圳证券交易所股票上市

规则》有关规定应予以披露而未披露的事项或与该事项有关的筹划、商谈、意向、协议等；董事会也未获悉本公司有根据《深圳证券交易所股票上市规则》等有关规定应予以披露而未披露的、对公司股票交易价格产生较大影响的信息；公司前期披露的信息不存在需要更正、补充之处。

四、上市公司认为必要的风险提示

公司提醒投资者特别关注公司于 2018 年 3 月 2 日在指定信息披露媒体披露的《华夏航空股份有限公司上市首日风险提示公告》（公告编号：2018-001）中所列示的公司风险因素及公司首次公开发行股票并上市招股说明书“第四章 风险因素”等有关章节关于风险的提示。

公司再次特别提醒投资者注意以下风险因素：

（一）航空安全飞行风险

保障航空安全是航空公司生存和发展的基础，从航空器的运行使用、维修保养和地面服务，每一个系统和环节，安全始终是第一位的。航空公司在自身品牌文化建设中，一个最核心的要素就是必须高度重视航空安全管理，任何重大飞行事故或飞行事故征候都可能使航空公司遭受声誉下降、流失客户，降低公众对本公司的信任度；同时航空公司亦面临严重资产损失，需要承担包括旅客的索赔、受损飞机的修理费用或更换成本。

公司自成立伊始，便高度重视安全飞行工作。公司按照中国民用航空规章 AC-121/135-2008-26《关于航空运营人安全管理体系的要求》的规定，在飞行技术安全管理、航空维修维护安全管理、客舱安全管理、地面运行保障安全管理等方面建立了全面的安全管理体系，将安全体系管理的方法应用于与航班生产运行和保障过程中，并予以持续改进，以最大程度地控制航空安全风险。同时，公司按照行业通行的惯例以及法规的强制要求就潜在索赔风险投保了中国民航联合保险机队航空保险，以降低航空安全事故造成的资产损失和对公司财务状况的影响。

虽然公司始终坚持在航空安全方面的投入并将安全管理贯彻于航空业务的各个环节之中，但航空安全的系统性、整体性和复杂性远高于其他交通行

业，因此公司依然面临着航空安全的风险。一旦发生安全事故，不仅公司产品声誉、经营业绩和未来发展会受到影响，公司亦可能因已投保额可能不足以完全弥补相关赔偿责任与修理费用而蒙受损失。

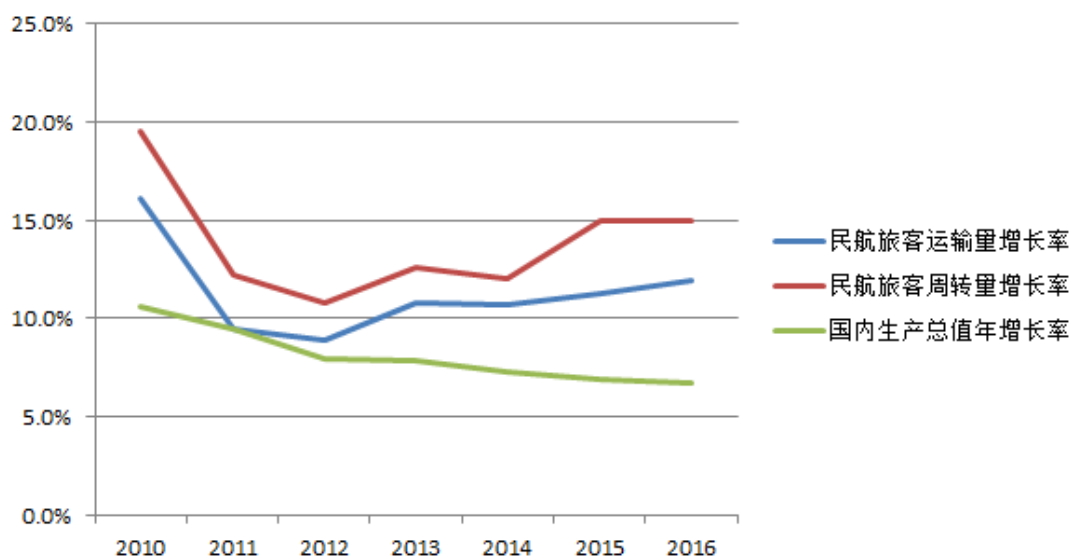
（二）民航监管政策变化风险

目前中国民航行业主管部门是中国民航局，负责提出民航事业发展的政策和战略、编制民航行业中长期发展规划、制定行业标准和管理制度、研究和提出民航行业价格及经济调节方法，并对行业实施监督和检查。其在航空公司设立、航线航权分配、飞机采购、航班时刻管理、航空人员的资质及执照管理等方方面面面对航空公司业务的发展产生影响。

近年来，随着我国经济的高速发展和经济全球化趋势的不断深化，航空业市场需求快速增加，航空业利好政策连续出台，对于航空业发展起到了有力的推动作用。但随着我国经济增速的放缓，若受国家财政、信贷、税收等相关政策的影响，中国民航局在进行行业监管时，涉及航空公司营运安全标准、航线航权开放的审批管理、航空公司合法运营的经营许可管理、飞机采购与租赁、航空人员管理、国内及国际航线布局、航班时刻管理等方面的航空业政策发生变化，都将对公司未来业务的发展产生影响。

（三）宏观经济周期性波动风险

航空运输业的发展与宏观经济周期密切相关，受宏观经济周期的影响较为明显。



数据来源：中国国家统计局、民航行业发展统计公报

由上图可见，2010年—2016年我国国内生产总值保持了较快的增长速度，经济的快速发展使得商务往来活动日益频繁、个人消费水平逐步提升，直接或间接带动了航空出行的市场需求，因而我国民航旅客运输量和周转量与国内生产总值几乎同步增长，且增速更快。

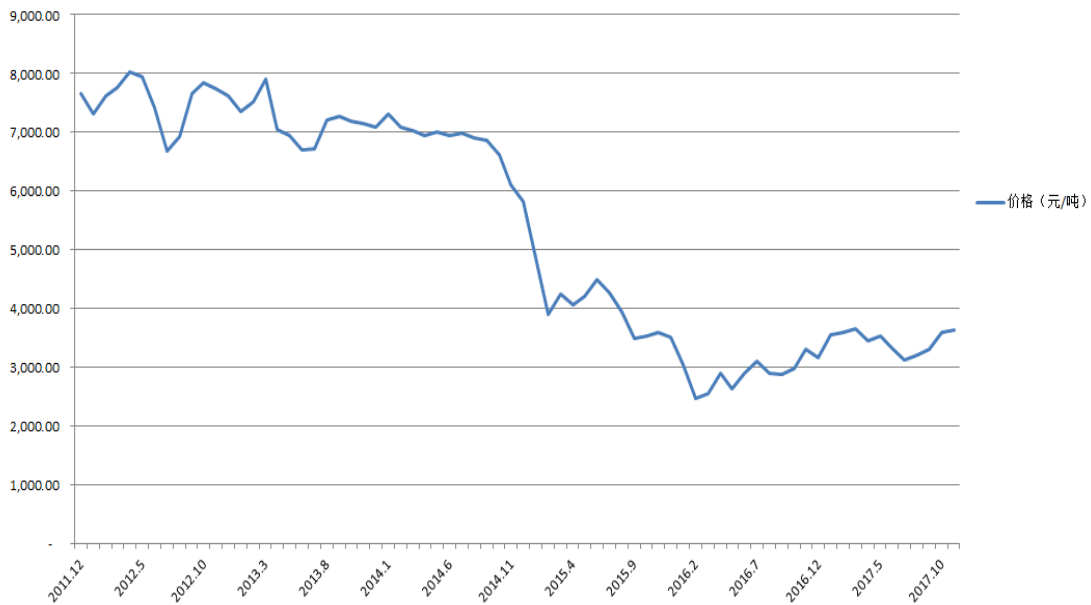
目前公司的主营业务收入主要来自于国内支线航空市场，未来公司亦将继续主要专注于开拓国内支线航线，公司业务将不可避免的受到国内经济发展形势的影响。目前我国经济增速逐步放缓，对于尚未明朗的未来国内宏观经济走势，投资者应当积极关注可能由此带来的对包括本公司在内的航空运输企业财务状况和经营业绩造成的不利影响。

（四）航油价格波动风险

航油是航空公司生产成本最主要构成项之一，航油市场价格的波动对航空公司生产成本有较大影响，进而影响航空公司利润水平。

2011年8月，国家发展改革委员会颁布《关于推进航空煤油价格市场化改革有关问题的通知》，规定航空煤油出厂价格按照不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则，每月调整一次，国内航油采购价格也将随之调整；2015年2月，国家发改委颁布了《关于航空煤油出厂价格市场化改革有关问题的通知》，不再公布航空煤油进口到岸完税价格，改由中石油、中石化、中海油和中航油集团公司按现行原则办法自行计算、确认。随着航空煤油出厂价格市场机制的不断完善，国内航油采购价格的市场波动性将进一步加大。

2011.12-2017.11 中国进口航空煤油税后价格（元/吨）



数据来源：新华社中国金融信息网

同时，如上图所示，自 2011 年 12 月以来中国进口航空煤油税后价格波动较为剧烈。未来航油价格走势随着国内外经济局势的越发复杂，具有较大的不确定性。2015 年 3 月，国家发展改革委员会和中国民航局出台了《关于调整民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制基础油价的通知》（发改价格〔2015〕571 号），将收取民航国内航线旅客运输燃油附加依据的航空煤油基础价格，由现行每吨 4,140.00 元提高到每吨 5,000.00 元，即国内航空煤油综合采购成本超过每吨 5,000.00 元时，航空运输企业方可按照联动机制规定收取燃油附加。燃油附加费与油价的联动，可以有效抵减部分油价上涨对于公司经营的不利影响。但若未来航油价格上涨，依然会对公司经营造成不利的影响。

（五）机构运力购买业务收入占比较高的风险

由于支线航空的经营特点，公司在运营支线航线时与地方政府、支线机场等机构签订运力购买协议，购买航班的客运运力。机构客户与本公司签订相关合同，明确购买本公司相应每个航班的运力总价；每个结算期末公司与机构客户进行核对，如果实际销售的机票收入低于机构客户当期运力购买的总和，则由机构客户将差额支付给本公司；如果实际销售的机票收入高于机构客户当期运力购买的总和，则本公司将超过部分的收入支付给

机构客户。该模式的具体情况请详见公司首次公开发行股票并上市招股说明书“第六章业务和技术”之“五、发行人主营业务的具体情况”之“（三）主要业务模式”。

报告期内，公司的大部分航线均通过上述模式开展，2015 年度、2016 年度及 2017 年年度，机构客户运力购买业务收入分别占主营业务收入的 35.67%、35.68%和 38.50%。

若假设将机构运力购买业务收入从主营业务收入中剔除，将导致公司主营业务负毛利的情况，模拟测算的具体情况如下：

单位：万元

项目		2017 年度	2016 年度	2015 年度
		金额	金额	金额
目前实际情况	机构运力购买收入	132,636.06	90,917.02	63,819.29
	主营业务收入	344,485.50	254,843.30	178,922.99
	主营业务成本	270,548.78	189,695.14	129,359.64
	毛利率	21.46%	25.56%	27.70%
假设机构运力购买收入计入从主营业务收入中剔除	主营业务收入	211,849.44	163,926.28	115,103.70
	主营业务成本	270,548.78	189,695.14	129,359.64
	主营业务毛利	-58,699.34	-25,768.86	-14,255.94
	主营业务毛利率	-27.71%	-15.72%	-12.39%

公司在支线航空业内已形成了一定的知名度与品牌效应，报告期内，公司的机构客户基本保持稳定，且每年都有新增机构客户与公司开展运力购买合作，具有可持续性。但是，未来仍存在随着各地支线机场情况的变化，当地经济发展状况的变化，机构客户不再与公司进行运力购买合作的可能性，从而影响公司经营业绩。

另外，根据机构运力购买合同，通常机构客户应按月结算、按月支付。部分机构客户由于审批流程较长，报告期内支付周期大多约 3 个月，发行人 2015-2016 年度主要客户的应收款项期后均已收回。然而，理论上仍存

在机构客户拖延付款或不付款导致的风险。

（六）利率变动风险

公司 2015 年度、2016 年度及 2017 年度的总利息支出分别为 6,926.10 万元和 7,376.73 万元和 13,765.08 万元。截至 2017 年 12 月 31 日，公司合并口径下负债总额约为 43 亿元，其中约 34 亿元为带息债务（包括长短期借款），公司的债息偿付将受到市场利率波动的一定影响。

公司带息债务主要以人民币、美元债务为主。我国人民币存贷款利率水平的变动主要受宏观调控政策以及宏观经济形势等多方面因素的影响，人民币贷款利率水平的上升将会直接增加本公司的利息支出；公司美元部分贷款利率主要以伦敦银行同业拆放利率为基准利率，伦敦银行同业拆放利率的变化会相应增加本公司浮动利率的外币贷款成本。

因此，贷款利率水平的上升将会直接增加公司的利息支出，进而带来公司经营业绩波动的风险。

（七）汇率变动风险

截至 2017 年 12 月末，对于公司各类美元金融负债，如果人民币对美元升值或贬值 10%，其它因素保持不变，则公司将增加或减少净利润约人民币 0.71 亿元。另外，公司未来购置飞机、来源于境外的航材等采购成本也会受到汇率波动的影响。

公司 2015 年度、2016 年度及 2017 年度汇兑净损失分别为 6,275.32 万元、7,640.33 万元和-5,578.04 万元。公司 2016 年运用外汇远期进行套期保值，将当期支付汇率维持在可接受水平。但在人民币汇率波动的情况下，以外币计价的资产和负债的折算依然将产生汇兑损益，从而对公司的财务状况和经营业绩产生一定的影响。

（八）机票价格竞争风险

目前我国民航机票价格采用的是限定在一定幅度内的自主定价原则，各航空公司在同一条航线上的机票价格已形成差异化。随着未来行业管制的

进一步放开，各航空公司在机票价格方面的竞争可能继续上演，会对航空公司盈利水平造成不利影响。

公司秉承现代服务业经营理念、采取差异化竞争策略，明确奉行支线战略定位，致力于中国支线航空市场，着力挖掘支线机场地区的新增客流，有效避开与各航空公司干线市场的正面竞争。但随着支线航空市场的发展和公司航线的拓展，公司将逐渐面临其他航空公司的竞争压力，有可能展开机票价格的竞争，对公司的业务发展和盈利能力产生不利影响。

（九）公司业务发展局限风险

公司未来的业务发展方向主要包括新增、加密航线和机队扩张等。由于航线经营许可权需要获得中国民航局或民航地区管理局的审核和批准，因此，本公司新增、加密航线计划可能会受到民航空域资源紧张和基础设施缺乏的影响而受到限制。另外，由于飞机的购买和租赁需要经过国家发展和改革委员会和民航局的批准，本公司的机队扩张计划也同时会受到国家对民航业运力调控方针的影响。

（十）股票市场波动风险

股票的价格受宏观经济、政治、投资者预期、行业发展等多方面因素的影响。公司上市后的股票交易价格将受股票市场波动影响，有可能对投资者的收益产生重大不利影响。本公司提请投资者做出投资决策时特别注意股票市场价格波动风险。

公司郑重提醒广大投资者：《证券时报》、《证券日报》、《中国证券报》、《上海证券报》和巨潮资讯网（<http://www.cninfo.com.cn>）为公司选定的信息披露媒体，公司所有信息均以在上述指定媒体刊登的信息为准。公司将严格按照有关法律法规的规定和要求，认真履行信息披露义务，及时做好信息披露工作。

敬请广大投资者理性投资，注意风险。

华夏航空股份有限公司
董事会

2018年3月8日