

证券代码：600221、900945

证券简称：海航控股、海控B股

### 海南航空控股股份有限公司投资者关系活动记录表

编号：2025-001

<b>投资者关系 活动类别</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 特定对象调研 <input type="checkbox"/> 媒体采访 <input type="checkbox"/> 新闻发布会 <input type="checkbox"/> 现场参观 <input type="checkbox"/> 其他（现场会议） <input type="checkbox"/> 分析师会议 <input type="checkbox"/> 业绩说明会 <input type="checkbox"/> 路演活动
<b>参与单位名称</b>	浙商证券：李丹、李逸、张梦婷、卢晓尧 中银国际证券：王靖添 刘国强 淡水泉：刘晓雨 华夏基金：张帆 长江证券资管：丰一凯 银华基金：刘宇尘 广东正圆私募基金：戴旅京 东方证券：张开元 泓德基金：董肖俊 信达澳亚基金：赵雪竹 长城财富保险资管：姜悦 源乐晟资管：卢大毛 创金合信基金：李晗 澄金资管：葛冰 太平洋资管：魏巍 广银理财：朱际冬 国新投资：谢杰 西部利得基金：温震宇 工银瑞信：李敏 东方证券资管：张伟锋 国金基金：范亮 九泰基金：赵万隆 南方基金：孙伟仓 新华基金：成斐昶 合煦智远基金：张夺 新华资产：陈朝阳

	中银资产：崔宇翔 远舟资本：廖书迪
<b>时间</b>	2025年1月9日
<b>地点</b>	线上交流
<b>上市公司 接待人员姓名</b>	副总裁：张国平 财务总监：陈焱 董事会秘书：葛兴峰
<b>投资者关系活动 主要内容介绍</b>	<p>海南航空控股股份有限公司（以下简称“海航控股”或“公司”）于2025年1月9日与浙商证券、中银国际证券等28家机构通过电话会议的方式召开了交流会。主要内容简述如下：</p> <p><b>1.公司对民航市场春运与2025年客座率、票价如何展望？</b></p> <p><b>答：</b>2025年民航春运预计将延续旺季市场趋势，探亲流、务工流、学生流、旅游流重合，旅客运输量预计将突破9000万人次，有望再创历史新高。公司春运40天（1月14日至2月22日）将结合海南、重庆、长沙等旅客出行的热点城市需求，加大运力投放，预计整体航班量同比2024年增长近7%，飞机利用率同比2024年增长近8%，各项单位效益指标预计也将随之略有提升。</p> <p>2025年整体来看，民航市场将处于疫情后全面复苏的关键阶段，需求持续回暖，票价逐渐理性化。</p> <p>国内民航市场方面：全年呈供需增速持平增长，保持春运、暑运旺季时段局部地区客流溢出机会，其他时段维持供需平衡。供给端结合波音和空客等飞机制造商产能恢复、证券公司研究报告，预计2025年国内民航运力同比增速5%；需求端结合高盛和国际货币基金组织等权威机构对中国GDP增速预测、民航旅客增速与GDP增速关系，预计2025年国内民航客流同比增速5%-6%，与运力增速持平。同时，随着经济的持续复苏和区域经济协同发展、商务差旅需求将稳步提升，国内旅游市场将更加成熟，这将为民航客运带来长期增量。因此预计国内市场全年来看，票价和客座率均稳中有升，旅游航线表现尤为突出；春运期间客座率和票价呈现显著的“节前高峰、节后回落”规律，2025年春运预计会延续这一趋势。</p> <p>国际市场方面：春运期间随着放假日期的增长，预计国际航线客座率呈现同比增长的态势，同时由于运力的大幅增长，价格方面会略有下滑。其中北美、澳洲及亚洲短程是机会市场。2025年国际客运市场整体平稳。</p> <p><b>2.2024年公司的定价策略上对客座率、票价是否有偏向？2025年是否会有策略调整？</b></p> <p><b>答：</b>2024年公司通过精细化国内国际、淡旺季航班生产安排，匹配高价值时刻资源获取与航线网络优化改造，兼顾客座率提升的同时促进票价提升，实现经营收入稳步提升。2025年也将延续兼顾客座率的同时稳步提升票价的策略。</p> <p><b>3. 2025年国际航线会恢复到什么程度水平？国际航线恢复后对国内市场</b></p>

**影响？**

**答：**截至2025年1月中旬，公司已经100%恢复至2019年国际航线平均周航班量的水平。2025年，公司将继续做好国际航线的拓展，同时针对中美、中加等目前仍然存在双边航班量管制的市场，在后续双边航权政策许可的前提下，加快恢复和增频中美、中加航线。预计至2025年底，公司国际航线航班量将达到2019年国际航线平均周航班量130%的水平。

国际航线的加快恢复将会促使疫情期间释放到国内的飞机调整到国际航线使用，有利于国内航线经营压力释放及票价提升。

**4. 国际航线在疫情前后盈利能力对比如何，未来公司国际航线发展重点是哪个区域？**

**答：**2024年国际及地区航线整体边际贡献率较2019年提高5个百分点以上，各区域市场边际贡献率指标排名从高到低为北美、欧洲、澳新及亚太，其中亚太地区边际贡献率排名由高到低分别为港澳台、东南亚、日韩。

2025年，结合中国民航国际航空枢纽建设要求、“一带一路”倡议、我国各领域对外合作交往开展的实际需要，公司将继续重点围绕北京（首都机场）、海口、重庆、深圳等公司国际业务布局的重点城市，争取优先恢复和增频美国、加拿大航线，继续完善海口面向东南亚、中东等区域的航线网络；在重庆、深圳一方面继续布局欧洲等远程航线市场，另一方面补充南亚、东南亚、日韩等周边短程航线网络，更好的开发国际+国际中转网络，提升枢纽能级。

**5. 贵司旗下乌鲁木齐航空从计划接C919变为接支线飞机，未来公司是否计划进入支线航空市场？**

**答：**母公司海南航空（HU）制定了“一主（海南）三核（北京、广深、成渝）”枢纽战略，围绕北京、广深、海口完善精品快线频次和布局，近年来持续优化骨干航线，为推出精品航线、快线等产品提供了基础，目前公司有北京=海口/三亚/广州/深圳/成都5条“精品快线”、推出海口=广州/深圳/长沙/武汉/重庆5条“自贸港快线”、推出主要基地始发的精品航线46条。基于以上母公司战略发展定位和干线的网络布局，且避免与旗下子航司同业和无序竞争，母公司未来暂无计划进入支线航空市场。

除海南航空（HU）以外，公司旗下还有长安航空、祥鹏航空、北部湾航空、乌鲁木齐航空、福州航空、山西航空及新华航空等子航司品牌，各家子航司以当地为主基地，实施多元化差异化竞争，与母公司形成互补、百花齐放的市场局面，最终实现上市公司整体利益最大化。其中，乌鲁木齐航空引进国产ARJ21飞机，旨在落实国家边疆支线航空市场战略，有利于加快构建“立足新疆、东西成扇、疆内成网、干支结合、连通欧亚”的航线网络布局，弥补乌鲁木齐航空长期以来在疆内支线市场的空缺，提高新疆边远地区的交通便利性，为新疆地区的交通旅游和社会经济的快速发展做出积极贡献。

**6. 公司对于美元敞口管理有什么考虑？是否考虑减少对于美元的敏感性？**

**答：**公司对于汇率敏感性较高主要是由于新租赁准则确认的租赁负债比例

	较高，该部分为美元负债，短期内无法改变，因此汇率波动显得影响较为明显，但此部分属于未实现的汇兑损益，是报表层面的浮动盈亏，并不直接影响公司现金流。而金融市场上目前存在的外汇避险产品均会产生实际的成本支出，因此公司始终持谨慎及观望的态度，目前以择机购汇为主，并积极与金融机构协商降低手续费收费。
<b>附件清单（如有）</b>	无
<b>日期</b>	2025年1月9日

备注：通过不同的方式，公司与投资者进行了充分的交流与沟通，并严格按照信息披露相关法律法规和公司《信息披露事务管理制度》等规定，保证信息披露的真实、准确、完整、及时、公平，并未出现未公开重大信息泄露等情况。

公司董事会将严格按照《上海证券交易所股票上市规则》等相关规定认真履行信息披露义务，及时披露相关事项的进展。公司指定信息披露媒体为《中国证券报》、《证券日报》及上海证券交易所网站（www.sse.com.cn），公司所有信息均以在上述指定媒体和网站披露的为准。敬请广大投资者关注公司公告，并注意投资风险。