

深圳來港發債路演 機構投資者踴躍

【香港商報訊】記者鄭偉軒報導：深圳市政府將第三次來港發行離岸地方債，共分2年、3年及5年期，總發行規模合計不超過50億元（人民幣，下同），包括綠色債券和社會責任債券，社會責任債券屬內地政府首次在境外發行。財政司司長陳茂波、深圳市政府常務副市長黃敏、香港金管局副總裁李達志等出席了昨在港舉行的投資者路演會。陳茂波於路演會致辭時稱，深圳市是內地首個在香港發行離岸人民幣債券、也是在香港發行債券次數最多的地方。深圳在港發債，充分體現了香港連通內地及國際資金和投資者的重要角色。他又表示，為提供支持和便利，內地地方政府在香港所發債券均獲豁免徵收利得稅，未來將持續鼓勵更多內地地方政府和企業來港發債，助力它們發展之餘，同時讓國際投資者受惠於內地的投資項目和機會。

據了解，是次深圳市發行離岸債集資所得，2年期債券資金主要用於教育領域建設項目。3年期為綠色債券，主要投向軌道交通和水治理等項目。至於5年期債券，則為社會責任債券，主要投向醫療衛生、教育、老舊小區改造等項目，助力提升基本公共服務均等化水平。

深在港首度發行社會責任債券

陳茂波指出，近年人民幣在投資、儲備等方面的

需求不斷增加，特區政府正從三方面優化香港離岸人民幣市場建設。在提高離岸人民幣流動性方面，他表示將繼續擴展和深化「互聯互通」機制，以便利人民幣的跨境投資和資金的雙向流通。推動離岸人民幣產品發展方面，將為投資者提供更多元的投資產品和風險管理工具，讓離岸人民幣資本市場發展更趨成熟；同時將提升金融市場基建。其中，金融管理局正積極提升債務工具中央結算系統，發展成為亞洲主要的國際中央證券託管平台，更好地支持人民幣的跨境清算、交易結算、託管等業務。

香港已成亞洲區國際債券中心

陳茂波還表示，在國家的堅實支持、特區政府和相關監管機構以及業界的共同努力下，香港穩步發展成為亞洲區的國際債券中心。以安排亞洲的機構向國際發行債券來計算，香港連續7年位居世界第一，去年透過香港安排的發行量超過1000億美元，市場佔有率約達30%。

他強調，香港擁有由安排銀行、投資者，到法律顧問、會計師，以及其他專業服務機構組成的完整生態圈，為發行人提供一站式的服務，是發行債券和其他相關產品首選平台。

資料顯示，香港的人民幣債券及綠色和可持續債券發行活動大幅增長。去年，香港離岸人民幣債券市場發行額達到3300億元，按年增長近10倍。今

年上半年，香港離岸人民幣債券發行額高達2800億元，比去年同期上升超過110%。綠色和可持續債務方面，去年的總額也按年增長超過40%，達到805億美元，同樣創下新高。

深圳連續三年來港發行離岸債

此間市場認為，深圳市連續三年來港發行離岸地方債，是持續探索深化地方債管理改革的創新實踐，旨在落實《財政部關於支持深圳探索創新財政政策體系與管理體制的實施意見》的有力舉措，有助於發揮深圳的先行示範作用和「粵港澳大灣區」的核心引擎功能，並推動粵港澳大灣區金融市場的「互聯互通」。

此次深圳市就發行離岸地方債舉行的路演，獲得了投資者高度關注，吸引到來自中國內地、英國、德國、法國、瑞士、馬來西亞等地37家投資機構到現場。



昨日，財政司司長陳茂波（左四）、深圳市常務副市長黃敏（右四）等出席深圳市全球投資者路演會議。

昨日路演出席嘉賓包括財政部國庫司、深圳市財政局、港澳辦等部門、單位的代表。

其中，深圳市財政局局長代金濤向全球投資者進行路演演說時，就深圳市發展歷程、發展現狀與信用實力作了介紹，並就未來發展目標進行展望。他還就投資者普遍關心的深圳市財政民生投入情況、政府債務情況、募集資金用途、深港跨境交流情況等作了回應。

春秋航空創始人王正華談經營之道

疫下零裁員 疫後勁復蘇



灣區會客室

中國廉航春秋航空，向以機票實惠而著稱，為包括大灣區商務客在內的全球旅行者提供差異化服務和成本更低的出行方式。日前，春秋航空創始人王正華在香港接受本報記者專訪時表示，南方人更加務實，尤其商務客非常重視成本管控，非常認同「行簡住優」，這都和春秋航空的差異化服務不謀而合。而在三年世紀大疫下，春秋航空竟然沒有辭退一位員工，疫後生意更是迅速恢復到疫前的水平——這一奇蹟，春秋人究竟是如何做到的？且聽且看——王正華的經營之道。

香港商報記者 姚一鶴

深耕粵港澳大灣區市場

春秋航空是中國首家民營廉航，也是首家由旅行社起家的廉航。2004年5月26日，得到當時的中國民航總局（現中國民用航空局）批准後開始籌建，約一年左右便成功開航。春秋航空以上海為基地，早期承運內地航線為主，2010年起更先後開通到達日本、中國香港、中國澳門、泰國、柬埔寨、韓國及馬來西亞的航線，未來還計劃開通至全球其他城市的航線。

粵港澳大灣區市場一直是春秋航空的深耕之地。目前，春秋航空在大灣區執飛每周有205個航班，自深圳、廣州、香港、珠海、澳門等城市始發，通達23個內地城市及2個境外城市。從資料看，春秋航空的大灣區航線，商務客佔比高於全航線15%左右。

隨着內地出境遊逐漸復常，目前出境遊預訂量已恢復至疫情前的五成以上，熱門目的地包括泰國曼谷、韓國首爾、日本東京、大阪、新加坡、馬來西亞，也包括香港、澳門等大灣區城市。

最壞時每月勁蝕6個億

談及剛剛過去的疫情，王正華表示，航空業主要職責是人流、物流的流動，而疫情期間為了防範疫情擴散，要求讓人停下來，阻斷病毒傳播。「在疫情之初的2020年春運期間，春秋航空光機票就被退了141萬張，包括集團的旅遊也退了有25萬人！原先是最賺錢的時間段，轉眼就變成最虧錢，公司遭遇的挑戰和壓力可謂相當巨大！」

「最壞的情境是，一旦飛機全部停擺，不計人工成本，僅算上租賃、折舊等固定費用，每天就有2000多萬元（人民幣，下同）付之東流，

一個月下來就是6個億（虧蝕）！」王正華坦言，2022年時，春秋航空基本處於停運狀態，虧損最為慘重，大概（一年）蝕20億到30億元。「2022年4月是航班量有史以來最低的一個月，當月航班僅執行了3300班，4月4日當日更是僅僅執行了54班。在當時公司飛機架次116架的情況下，春秋航空航班量與利用率均創下歷史新低。」

疫下高管主動降薪停薪

為協助公司渡過難關，春秋航空可是想盡了「千方百計」。王正華說，「疫情之下，春秋主要高管主動降薪，管理層的幾位高管更是主動零薪酬。我本人亦是如此！」

疫情三年，市場也出現明顯變化，春秋航空主要的國際航線生意佔比大幅減少，但同時內地航線佔比就大幅增加。王正華因應變化適時作出調整，把國際航線的運力、時刻向內地傾斜，這樣，資金鏈穩定得到保證，並進一步拓展了融資管道。

「海外市場因疫情影響受限，我們就深耕內地市

場，積極探索可飛航線，春秋航空在原有以東部為主的航網建設上，加強了西北、華中、西南、東北等區域的布局，在蘭州、南昌、大連、成都等地都有了比較快、比較好的發展，基本實現了全國主要區域和城市全覆蓋的航網能力。」王正華指，2021年春秋航空的內地航線運力相較疫前的2019年大幅增長了近50%。

共渡時艱增員工歸屬感

要訓練一個熟練的航空業技術很難，飛機師有些甚至要花費10年時間才能培養起來。疫情期間，全世界眾多航空公司幾乎都進行裁員，但疫情退卻後，許多航空公司因人手緊張，無法很快恢復至疫前的運載力。

「三年疫情時間，我們沒有裁員，沒有辭退任何一位員工！」王正華強調，「因為，我們深知疫情是不可能一直持續下去！我們也理解疫下丟飯碗對於他們也會很困難，共渡時艱也增強了員工的歸屬感。」疫情之下，春秋航空更多的是對員工加強培訓，

▲王正華在帶隊來港參加國際武術賽事之際接受香港商報記者專訪。

◀春秋集團董事長、春秋航空創始人王正華，還是楊式太極拳第六代傳承人，至今已堅持習拳48個年頭。



正因如此，疫情過後春秋航空很快恢復到疫前的水平，IT部門更是加班加點，原先一些業務問題平日都用打補丁方式解決，如今改為把整個系統進行優化。另外，春秋航空一直沒有停止過招聘，目前員工已突破1萬人。現在，內地航線已超過2019年同期，而國際航線則在進一步復蘇當中。

香港航線正在持續恢復

王正華談到，今年以來民航全行業復蘇態勢明顯。年初開始，內陸航班增加了20%以上，惟境外航線數目恢復不到一半水平。「春秋航空1月中恢復香港航線後，目前也只有大概一半的水平，主要原因還是香港機場人力不足，無法滿足更多的班次。」

截至今年4月，春秋航空飛機架次已增至118架，航班量恢復至12123班，是2022年4月的3.67倍。單日航班量，由2022年4月4日的54班，恢復至2023年4月30日的425班，單班是2022年4月4日的7.87倍，基本上已恢復甚至超過疫情前的狀態。

說到未來發展，王正華表示，公司會堅持採用單走道中小航機型。當前，春秋航空有97架空中巴士客機，全部屬A320系列中短線小型客機，機種統一便於維修保養，可以節省成本。事實上，有效控制低成本的廉航，往往利潤更高。春秋航空未來計劃增加往西的航線，比如前往中亞哈薩克斯坦等地。

春秋暑運客座率高踞內地榜首

7月份為內地暑運高峰期，整體航空市場回暖，各航空公司在運力投入、旅客周轉量、客座率等關鍵指標上均大幅提升。從國航、東航、春秋航空、吉祥航空等陸續公布的7月份運輸生產情況簡報看，7月民航客運規模創下月度歷史新高。今年暑運旺季航空業務呈現良好恢復態勢，各航空公司今年全年業績應會明顯好轉。

上月春秋國際航線增逾80倍

需求方面，國航、東航、吉祥航空當月旅客周轉量按年增超一倍，春秋航空旅客周轉量按年亦增近六成。其中，國際航線需求迅速恢復，春秋航空按年增超80倍；國航、東航、吉祥分別按年增超22倍、20倍以及17倍。

運力方面，國航按年增超一倍，東航、吉祥增超六成，春秋航空亦增三成。

客座率方面，春秋航空達92.3%高踞榜首，按年增長超過13.78個百分點。王正華表示，整體而言，今年暑運前半年人流量和票價皆超過了2019年同期，特別是內地航線。國際航班量目前還不是特別多，整體恢復速度處於中等，而內地釋放的需求相對較快，且旺季需求釋放充分，公司對長假旺季整體很有信心。

民航局發布信息指，暑期旺盛需求推動航空運輸市場持續增長，全行業共完成運輸總周轉量113.7億噸公里，按年增長67.1%，運輸規模連續8個月回升，行業總體運輸規模首次超過疫情前水平；完成旅客運輸量6242.8萬人次，按年增長83.7%，較2019年同期增長5.3%，創民航月度歷史新高。



碼上看

「蘇拉」要來出行注意 廣東今起將迎大範圍降雨



掃碼睇文

「灣區有新聲」 大灣區青年歌手大賽啓動



掃碼睇文