

## 春秋航空三季度业绩交流纪要

时间：2021.11.01

### 基本情况介绍：

机队情况：今年前三季度共引进了7架空客A320neo系列飞机，其中4架为A321neo，240座，3架为A320neo，186座，引进方式均为自购。四季度预计还将引进4架空客A320系列飞机，10月末引进了1架A321neo飞机。截止目前，公司拥有空客A320机型机队共110架，其中自购飞机57架，经营性租赁飞机53架。

利用率方面，因为今年8、9月连续的疫情影响，Q3在册飞机利用率为8.3小时，同比下降18.1%，而前三季度利用率同比还是上升8.6%。

第三季度ASK同比减少3.5%，恢复到2019年同期的96.0%，国内同比减少3.2%，同比2019年第三季度增长46.3%，国际和地区同比分别减少27.5%和44.0%；前三季ASK同比增加20.1%，恢复到2019年同期的99.8%，国内同比增长32.4%，同比2019年前三季度增长51.6%，国际和地区同比分别减少93.5%和48.0%，同比2019年前三季度分别减少98.4%和89.5%。

客座率方面，三季度由于疫情散发，客座率各月变化也比较大，7月份自疫情以来首次实现客座率全月超过90%以上，整体客座率达90.8%，但紧接着8月则因为疫情客座率跌破80%，达78.6%，9月回升至84.7%。

财务表现方面，第三季度营收同比增加14.5%，达到32亿，前三季度营收86亿，同比增加26.5%；第三季度营业总成本33亿，同比增加19.6%，前三季度营业总成本93亿，同比增加21.7%；第三季度营业利润2亿，同比下降38.5%，前三季度营业利润2.0亿；第三季度净利润1.48亿，同比减少42.8%，虽然受疫情影响只有20多天暑运旺季，但仍是行业内唯一一家3季度实现盈利的航司，前三季度净利润1.6亿。

单位营业成本（即单位座公里成本=营业成本/ASK）第三季度同比上升18.8%，与2019年同期相比下降2.4%，前三季度同比下降1.0%，与2019年同期相比下降8.5%。

第三季度成本中，航油成本9亿左右，单位航油成本同比上升45.2%，但与2019年第三季度相比仍然有10.4%的降幅；单位非油营业成本同比上升10.2%，上升主要是由于工资及福利费用上涨以及民航建设基金恢复征收，去年因为疫情而实行员工轮休等薪酬调整政策，单位非油营业成本与2019年第三季度相比上升1.5%。

Q3其他收益为2.9亿元，同比1.1%，所以三季度确认的政府补贴基本和去年差不多；前三季度其他收益是9.0亿元，同比上升45.2%，原因：政府补贴确认节奏不同。

### 问答环节：

#### Q1：三季度成本控制措施？复发扰动和清零措施对于费用和明年的展望？

没有三季度特别开展的成本管控，全年都是以假设疫情不时散发来做工作部署。这次暑运期间的疫情散发，第一是将在扬州飞机尽快撤出，投放到兰州等西北区域，让利用率维持在相对不错的位置上。第二是内部管控，针对费用方面，持续改进算法，提高机组排班效率，提高员工工作效率和积极性，这工作会延续到明年，效果会更加明显，今年已经有所

显现。第三是推迟不必要的成本和采购。第四是滚动调整目标预算，推迟非必要的新进人员招聘计划，所以全年人机比控制得还不错。

宏观疫情措施持续跟踪，整体会在相对差的场景下准备明年的计划工作，尤其成本方面不过有几点要保证，第一，该引进的飞机还是持续引进，要保证基础的增速，第二，成本管控不伤及公司运行、安全和服务等核心品质，第三，现金流充沛是底线。在三点基础上展开成本测算和管控措施落地，应对明年疫情的变化。当然，管控过程中会有弹性，每三个月做一次调整，保证利用率提升和部署，以确保如果明年整体情况往好的方向发展，我们能够快速抓住如春运、暑运等高峰热点，为全年盈利打下基础。

#### **Q2: 征收燃油附加费安排?成本对冲安排?**

上周五晚上就做了部署。准备工作已经在进行，据测算来看，即使现在这样的情况，客座率也在80%以上，征收的附加费部分对于油价涨价（11月环比10月）部分基本能完全覆盖，比起之前不能征收而言是极大利好。

#### **Q3: 兰州运营情况?**

基地散发疫情这个事情全年都时有发生，年初的石家庄、暑运的扬州，公司应对起来也比较有经验，飞机安排不是很大的问题。可以参考当时厦门发生疫情后的情况，现在兰州航班取消率基本在疫情发生后的4、5天达到90%左右，同厦门当时航班取消的曲线基本相同，预计恢复还要2周左右，可能比厦门更长一些，因为11、12月面临淡季，恢复不一定比厦门快。利用率方面，同2020年比，10月份中旬疫情比较平稳的时候，航班量超越了2020年，但由于疫情，20号之后又低于2020年同期，另外，现在石家庄也有些影响，而其他区域如主基地上海还是比较正常。

#### **Q4: 今年非油成本 q3 比 q2 增长是薪酬影响吗?**

主要是利用率的下降，薪酬影响不大。Q2利用率平均接近10小时，Q3只有8.3小时，下降约17%，对单位成本就有5-6个点影响。

#### **Q5: 大兴具体情况、北京市场发展预期?**

揭阳-九江-大兴这条航线，10月中旬刚开始飞，时刻是夏秋航季换季后在季中会重新协调。大兴预计在明年夏秋受理新进航空公司增长，下个航季政策能拿到红头，但拿到多少和航线目前还需要协调。

#### **Q6: 冬奥会开幕对于明年春运判断?**

春运还是正常预计进行安排。我们认为对春运影响更大的是疫情而不是冬奥会。接下来，兰州如果没有新的情况发生的话，在月内能有效控制。另外，随着疫苗注射率提高，现在上海与各地也在安排6-11岁少年注射，普及率上升对春运有积极影响，对春运抱相对乐观态度。

#### **Q7: 未来运力引进计划??**

明年年底124架，新增11架，退出情况没有确定，还在和租赁公司谈判，即使退出大概率不超过2架，还是保持全行业排名前列的增速，差不多第二第三的位置。整体十四五对供给增加的政策相对来说偏严，但我们增量较大，且获得优质机场时刻储备，需要飞机增量，还是希望往11架靠，目前正在争取和监管部门协商。

**Q8: MAX 复飞对于行业供给冲击?**

明年什么时候不好说，一旦飞起来供给就会增加，对空客来说也是一种平衡，目前窄体机只有空客在交付，所以市场恢复正常新增情况下，可以带来良性竞争。供给的增速不会特别快，虽然目前全球 MAX 订单量不低，但生产线有上限和恢复曲线，所以交付不会特别快，交付速度不会超预期。现有的 MAX 复飞，需要适应性训练，需要模拟机训练，不会很快。投放市场后，票价肯定会随供给增加变化，但我们认为窄体机供给增加可能会造成部分宽体机的退出，所以窄体供给增加是否能将票价拉到较低位置还不确定。

**Q9: 疫情以来时刻获取哪些是临时的，哪些是国际放开后还能保留的?**

疫情以来获得的国内时刻，基本两部分组成，一部分是自己原本的国际时刻转回，另外一部分是新增或者各机场重新分配的时刻，还有极少量时刻与其他航司合作经营，都是进红头的，有持续性，并且每个航季会优化航线时刻结构。

国际地区时刻方面，之前最高到过 1 周 9 班，5、6 月份在逐步减少国际航班数量，由于境外输入压力大，我们国际航班虽然没有熔断过，但是因为一些协调等还是暂时性取消，现在 1 周 4 班，两班韩国，一班泰国，一班日本。目前国际线何时能增加未知，可能冬奥会之前不会有太大变化。

**Q10: 七月票价同 19 年对比情况?**

今年 7 月大概有两周半左右期间票价超过 19 年，涨幅 3 个点左右。疫情影响主要第四周开始，不过我们南京航班不多，第五周才开始影响。并且客座率基本和 2019 年同期打平，国内客座率在中间 2 周的时候到过 93% 左右。

**Q11: 当时油价比 19 年低，公司短期盈利同 19 年是否可比?**

可以这么说，差的利用率，国际航班不能飞对利用率还是有影响，不过油价下降足以弥补利用率不足的部分。

**Q12: 运价跌幅超过客座率跌幅，和三大航相反? 7/8/9 行业和公司定价策略是否变化?**

自身收益策略定价没有太大变化。唯一区别在于我们低价市场更多关注客座率，对于三大可能不是这样。我们成本更低，所以希望更多客人，票价和辅助收入机会更优，多一个客人，对边际成本的增长也不大。我们基本和其他航司客座率甩开 10 个百分点以上，有定价原因，也和航线结构有一定关系，比如三大航国际航线目前占比比我们还是高不少，长航线高票价拉高了整体收益。另外疫情期间增长我们相对行业比较快速，总体来说还是有下沉的影响，虽然也增加了一些二线，但受疫情影响下这些航线表现不如上海深圳等地，结构上会拉低一些表现，尤其淡季可能会更明显一些。

**Q13: Q4 同 20 年相比? 明年 1 季度冬奥会会更加严格一些，对于我们的影响?**

主要看兰州情况。目前有稳定的迹象，但不排除同去年 Q4 一样再次出现散发情况，但现在利用率处在低点，如果市场变好，对于我们快速提升利用率难度不大。明年冬奥会对我们整体影响不会特别大，那块区域涉及我们的基地主要是石家庄，如果相关政策收紧，我们也会提前安排部署航班。

**Q14: 明年放开政策，最大运力会达什么程度?**

运力绝对数增长不会特别大，现在大多已经把明年运力安排做好了，调整的空间不大（新运力），能拿只有年底的运力，但也非常紧张。能调整的手段第一是调整退租计划，第二是利用率。如果恢复常态，我们利用率恢复的速度会较快。利用率影响核心因素主要是飞行资源能否匹配，时刻现在也不是太大问题，主要是能不能飞起来。现在各地防控相对标准化，速度也很快，恢复也相对标准化，恢复速度也会快。10月份厦门疫情改善好了航班已经恢复到460—470水平。总体来说，窗口我们能把握很快，兰州只要新增清零航班就会逐步恢复，因为没有关闭机场，速度会很快。

**Q15: 10月整体量价恢复情况、国内国际票价表现？**

航班数日均420不到一些，利用率9小时出头，价格国内比去年略高，客座率比去年略低，国际应该比去年低一些，去年需求更多一些，现在管控较严，我们国际航班不多。

**Q16: 是否退出相对数量飞机才能拿到引进批文？今年可能到期退租飞机数量？未来4架321neo的引进时间节点？**

目前9架321，刚交付1架，手上还有7架，预计在23年交付。因为321整体表现超过预测，疫情期间可比航线是比320表现更好，成本低，客座率和票价相当，利润就会高，321未来考虑在适当时间再增加。明年大概退出有5架，目前确定2架续租，剩下3架在谈，还是要看谈判的条件。但是这和明年引进飞机没有特别大关系，局方对于航司退租的管理政策也在收严，要求航司提前筹划，甚至退出时间点要卡在民航局制定时间点之内。

**Q17: 全行业价格恢复较快，是油价上涨传导部分成本还是票价端改善，趋同定价策略？**

目前票价同2019年差距还是较大，和2020年比差不多。我们还没到量价平衡阶段，还是要综合考虑航班量、客座率和补贴等问题，不认为在整体行业量萎缩情况下，加之淡季，价格能够恢复。现在票价整体比今年Q2要好一些，但成本增长了很多，燃油附加费影响还未体现出来。量价系市场自发行为，现在阶段谈量价策略没有太大意义，因为疫情变化大，各航司由于航线结构差异受影响不尽相同。

现在各航司受到成本条件约束，票价定价贴在成本线，碰到了某种极限，当价格出现流动性陷阱，不会持续下降太多。部分航司价格区间缩窄，流量和客座率就会下降。供需方面，流动需求较弱，对价格有影响，出现分化。目前这个时间点谈提价没有太大意义，都在观望，但是价格稳住了，看疫情恢复之后，需求恢复，加之燃油附加费补贴，价格会逐步抬升。

**Q18: 明年夏秋国际逐渐开放，展望未来1-2年航空需求和开放结构？**

第一方面是各国宏观背景，明年是政治大年，很多重大事件，会保持一定防控力度。第二方面是疫苗注射，接种率达到一定程度，放开是大势所趋，未来会恢复，开放后恢复速度很快。国内疫情稳定的情况下，旅行和商务出行需求爆发，不单是今年7月，5月也是同样情况，票价高于19年，客座率与19年也差不多。国际航线放开，释放更多运力到国际上，国内运力暂时下降，对于国内价格有很大的支撑作用。此外，利用率支撑会十分明显，国际航线放开，飞机利用率大幅提高，恢复到疫情前，做到11.5小时以上利用率不是不可企及的目标，对整个行业有非常大的帮助。另外，两年之内供给总体是少量增长的，因为十四五计划整体趋紧。若国际航线放开，相当于增加新的市场，需求端的增长会超过供给端增长。