

## 春秋航空 2022 年业绩预告说明会暨 2023 年春运情况交流

### 2022 年全年及 Q4 情况：

全年亏损预计 23.5 亿元到 26 亿元，其中 Q4 亏损 6.1 亿元至 8.6 亿元。22Q4 由于 10 月和 11 月疫情管控强化，并且 12 月虽然政策放开，但病例大幅上升影响出行，整个 Q4 的经营仍然比较艰难。利用率是 4.4 小时，仅好于 Q2 的 3.5 小时，客座率 74.3%。

### 2023 年 1 月及春运情况：

2023 年春运，从 1 月 7 日到 1 月 31 日，春秋航空共执行航班 8447 班，日均 338 班，累计运输旅客近 127 万人次，分别恢复至 2019 年农历同期的 90%和 85%。春节 7 天单日发送旅客最高超 5.7 万人次，接近 2019 年同期水平。自 1 月 24 号年初三以来，客座率一直在 90%以上，最高超过 92%，国内航线更是接近 94%。春节 7 天长假连头尾 10 天，国内客座率近 90%，国际航线客座率约 75%。

国际航线，2 月进一步增加国际航线，主要是增加曼谷航线，预计到 2 月中旬开始国际及地区航线恢复到疫情前近 30%，占航班量的 7%左右。其中恢复最快的泰国航线，航班量已经恢复超过 2019 年冬春航季的 50%。

### Q&A：

**Q：民航局现在限制航班，是否会严格执行到 3 月底，以及在这个政策之下，换季之前之后的价格表现预期如何？**

**A：**换季前航班的限制还会存在，飞行员的熟练度需要一定时间恢复，这也是这段时间控制航班总量的初衷。到换季前，整个价格的表现预计会延续现在相对比较强的恢复状态。

**Q：春运期间行业国际线恢复速度并没有很快，后续对于全年的复苏节奏如何判断？**

**A：**公司自身国际航线恢复还不错，尤其是泰国。去年三季报给出的指引是公司年底国际线恢复 19 年 5-6 成，目前来看更乐观，希望能恢复至 8-9 成。国际航线恢复进度偏慢主要是因为境外地面保障的问题，各个目的地国家不同程度都会面临这个问题。另外，若返程客人做核酸这个要求取消，国际航线应该会恢复更快些。

**Q：关于国际线的恢复进度，能否拆一下日韩泰，这几块的占比以及分别的恢复程度如何？**

**A：**目前来看，泰国恢复是最快的，可能会快速恢复到 19 年的水平甚至超过。日韩相对落后，日本前两天也恢复了短期签证签发，后续也有可能取消中国入境旅客的核酸检测，会加快日本出境航班的恢复，这样在二三季度日本的恢复也会跟上，韩国目前比较难判断，但韩国 19 年占公司的比重不是很高。总体判断是年底前公司国际线恢复 19 年的八到九成，泰国可能会超过 19 年，原来目的地比如日韩份额短期会下来一点，但是也有新的目的地增加起来，包括马来西亚吉隆坡等，中长期看国际占比会逐步向着 19 年去恢复。

**Q：如何看待裸票价的走势和含油票价的走势？**

**A：**裸票价是和行业盈利有关，从旅客角度关心的是总票价，因为油价涨跌，无非是燃油附加的涨跌，但是对旅客来说支付的是总成本。从运营的角度，更关注的是全票，因为它包含了成本的冲击，成本冲击是不是能通过票价进行转移。

**Q：签证是否是影响国际线恢复速度？**

**A:** 签证是一个因素，还有三方面会限制到国际线运营：

第一是目前有些国家还有出行限制，带来旅客成本的增加，包括检测以及隔离的费用，对需求有一定抑制；第二是境外返回有核酸检测要求，增加了成本，而且选择检测点也不是很方便；第三是运营有限制，航班量到一定程度后，地面保障出现瓶颈，过去三年大量航班削减后，地面保障能力是在萎缩的，短时间之内航班井喷会很快冲到地面保障的瓶颈，包括我们境内机场的出境，边检人手也会出现短时间不足的情况，而我们国家人力资源弹性是相对更大的，海外恢复时间会更长。

目前公司国际恢复比之前预期的快一点，其中泰国航线恢复快，可能也是东南亚这边劳动力相对富余以及相对便宜。而长航线的欧美，还有现在的日韩，它的劳动力恢复时间肯定是要比泰国线、东南亚线要慢一些。

**Q:** 目前飞行员这块采用了哪些弥补措施，尤其是外籍机长的缺口，来把飞行小时数填上去？

**A:** 这一阶段主要还是航班总量的控制问题，春运期间日均 338 班，2 月 1 号开始可以超过 380 班，换季后还会进一步增加，再往上会碰到短时间的飞行员瓶颈问题，这个瓶颈问题主要是来自于我们 22 年外籍飞行员的流失，以及疫情期间，尤其是 22 年上海封控飞行小时大幅下降，导致飞行员晋升减慢。现在已经开始抓紧国内成熟副驾驶进入机长的状态，储备是够的，只是因为之前三年的生产量原因导致带飞小时不足。外籍飞行，现在开始在大量召回，近期可能会派人到境外招募一批新的外籍飞行员。整体三季度应该会看到一些缓解，年底会有比较明显的恢复，明年应该比较好的情况。与之对应，飞机引进也做了相应调整，以匹配现有的飞行实力。

**Q:** 目前最新 2023 年引进的计划如何？

**A:** 2023 年的引进是决定于 2022 年，当时政策还没调整，所以最后一次机队调整是比较保守的，以及空客产能本身也有问题。

23 年目前 Q2 计划交付 5 架，还有部分飞机会做技术封存，如果实力得到有效缓解，市场也不错，也可能会做动态调整。

**Q:** 展望全年，公司国内旅客量较 19 年预计能有多少增长？

**A:** 国内部分，春运期间已经超过 19 年，全年来看，取决于国际恢复，只能判断国内旅客量肯定会超过 19 年，但具体增幅不能确定。

现在对于总需求的判断，还不明确，还需要看实际经济活动恢复情况，从现在销售情况，一般春节过后 2 月是比较弱的，到 3 月天气转好出行需求、包括公商务需求又会起来，现在看到春运后面两三周的销售，市场感受度来说还不错。销量在往上走，价格虽然环比有下降，但下降的幅度是可控的，包括像广深的商务航线都在恢复，无论是价格还是量，尤其是量，看深圳最近的量恢复非常快，价格预计也会很快恢复到正常水平。总需求现在跟经济活动直接相关，还是要观察数据，航空是一个同步数据，经济活动如果比较好的话，航空肯定不会差。

**Q:** 什么时间有希望看到行业的供需错配？

**A:** 今年整体如果国际航线恢复不错，尤其远程航线恢复，下半年可能会逐步感觉到供给瓶颈，存量的利用率拉起来，新增的运力来不及填补，就会看到瓶颈。持续的时间有多长，取决于需求增速、各家航司今年年底和明年的引进速度以及退出的情况。

**Q:** 目前客座率和利用率较 19 年的差距如何？

**A:** 客座率差 5 个百分点左右，2 月开始航班量恢复至 19 年 100%，利用率在 8 小时左右，19 年是 11.2 小时，还是有差距。

**Q: 年底公司国际航线恢复 8-9 成, 但这几年整体机队增加比较多、时刻也在扩容, 是否意味着国际线占比会比 19 年降低很多, 后续是否还会逐步提升到一个合理的占比水平?**

**A:** 短期占比是会下降, 后续肯定会逐步回到之前的合理的水平。

**Q: 春运情况是否达到公司预期, 以及对于今年暑运、以及 24 年的预期会进行修正吗?**

**A:** 春运整体符合我们的目标, 原本目标是盈利, 现在来看是能够做到的, 而且经营数据方面, 除了航班量有一些遗憾, 票价、客座率数据都还是不错的。

对于往后, 预期不会有太大的变化, 没有必要去调整单机盈利的目标。但的确现在到了实际兑现的阶段, 我们要关注数据, 现在还不知道未来总需求会是怎样的情况, 只能从目前预售情况看, 短期还是可以的, 全票价看消费端也是可以支持的, 后续就看经济活动起来之后, 整个行业是怎样的情况。但要记得 21 年 5 月和 7 月时总需求接近恢复的盛况, 还是有信心的。

**Q: 今年春运后半程价格很不错, 在量还没有恢复的时候, 价格已经起来了, 未来是否可能量完全恢复以后, 价格是否可能会更高?**

**A:** 有可能, 至少在局部市场是有可能的。因为现在需求还没有完全释放出来, 尤其是国际线, 甚至国内市场需求也没有完全释放。

**Q: 如果局方限制航班在 3 月换季的时候有明显调整, 那时候国际线恢复可能还是比较低的状态, 各家航司会不会都往国内投放运力, 如果随着国际线逐步修复, 国内线再去逐步减量, 这样会不会对整个排班, 以及航班执行率考核产生影响?**

**A:** 短期肯定会有运力调配存在。执行率的考核并不是一个很短的期限, 它看的是航季, 而且是有有一定比例的, 因此不是那么大的问题。

**Q: 过去较长的阶段, 公司秉承单机 2000 万的目标, 后续是否会把经营目标往上提, 是不是会进一步收窄和三大航的价差?**

**A:** 单机利润涉及成本和收入。客收水平要看市场, 但是从历史数据来看, 我们和全服务航司的价差比较明显, 因为价差明显, 所以我们客座率较高, 这两者有相辅相成的关系。如果横向对比其他市场, 比如欧美、亚洲其他地区的情况, 他们的低成本商业模式和传统商业模式的价差比较窄, 我们确实存在票价向上的空间。疫情前 3 年, 17-19 年很明显可以看到我们的票价在跟随上调, 当然调整幅度一定和动态市场需求挂钩, 不能影响到流量, 不能让客座率掉太多, 但同时获得了一部分价格的上调。

第二个是成本方面, 还有优化空间, 无论是利用率还是精细化管理方面, 成本优化带来的贡献依然存在。如果收入和成本两个条件都成立的情况下, 我们的单机利润肯定是向上的。

**Q: 春运高铁、公路短途的比例在提升, 航空是否也看到短途出行比例的提升? 这个趋势是短期的影响还是有可能改变出行习惯?**

**A:** 目前没有看到这个趋势, 这个现象并没有导致航网结构变化。第一, 其实从小时循环比这个数据可以看出来, 即使是在国际航线占比和疫情前完全不能比的时候, 过去三年实际上小时循环比是逐步提升的。第二, 所谓的短途爆发, 实际上有疫情后短期的影响, 有一部分需求是没有完全释放到航空以及跨省出行市场上来的, 因此这一部分需求在今年会逐步回归正常, 包括商务旅行活动, 以及国际跨国间的流动。我们觉得这些数据都会向 19 年的正常情况去靠拢, 并不会因为疫情 3 年导致大家更愿意短途旅行。