

春秋航空 2023 年半年报业绩交流会会议纪要

一、公司经营概述：

1) **运力及航线分布** 2023 年上半年，运力方面：公司引进 4 架 A320neo 型飞机，均为自购引进，今年截止目前没有飞机退出，截止上半年末机队规模 120 架，其中自购 69 架，经租 51 架，平均机龄 7.0 年。下半年，7 月已引进 1 架 320 neo，预计 9 月还有一架，11 月左右有一架到期退租，2023 年全年的飞机引进情况是进 6 架，退 1 架，净增 5 架。

2023 年上半年，公司总体可用座位公里同比上升 50%，其中，国内航线超过 2019 年同期 42%，国际和港澳台航线均恢复至 2019 年同期的四成左右。日利用率为 8.1 小时，同比提升 46%，恢复至 2019 年同期的 72%。

基地投放方面，国内航线，仍然围绕现有基地，最大程度地围绕国内主要基地挖掘、抓住需求。特别是过去三年，公司在二线基地打下的基础，帮助公司实现了国内基地深度和广度的提升，进一步完善国内基地布局和航线网络。

国际航线，今年主基调是恢复，公司在上半年率先恢复以泰国为主的东南亚航线，6 月公司泰国航线投入运力已恢复至 2019 年同期近七成，而东北亚航线中，韩国市场恢复相对较快，日本市场因机场保障能力、团队旅游暂未开放等原因恢复进度较慢。

地区航线，截止 2023 年 6 月末，恢复了上海往返香港、澳门、台北的航线。

2) **收益与成本费用** 23 年上半年营收 80.3 亿，净利润 8.38 亿，Q1 是 3.6 亿，Q2 是 4.8 亿，Q2 单季度超过 2019 年 Q2 的业绩，提升 27%。

收益方面，2023 年上半年，国内平均客座率恢复至 88.9%，其中 6 月份客座率达 91.3%，上半年实现客公里收益 0.388 元，较 2019 年同期增长 10%。二季度的话，“五一”黄金周以及端午小长假的需求增长是业绩改善的重要因素。国际航线，2023 年上半年平均客座率为 80.1%，实现客公里收益 0.518 元，较 2019 年同期增长 35%。但相较于 23Q1 的高票价，Q2 受地缘政治和负面舆情等影响，观光、休闲、度假等传统客群赴东南亚、日本、韩国等目的地的需求释放节奏整体慢于国内市场，并且随着市场供给的逐步恢复，Q2 国际航线票价同比 19 年涨幅有所收窄，分地区来看，日韩尤其是日本票价涨幅更大，泰国偏弱。

成本端，23 年上半年单位成本 0.316 元，同比下降 10%；单位非油成本 0.202 元，同比下降 16%，较 19 年同期基本持平，同比下降的主要原因是航空市场需求复苏，利用率同比提升 46%。但是随着国际航空市场恢复，境外机场的起降成本高于国内机场，因此今年以来，起降费有所增加，且提升幅度较大，使得 2023 年上半年公司单位起降费用同比增加 7%。当然公司也在不断加强成本领域精细化管控，尽管上半年日利用率还未恢复至 2019 年的水平，但单位非油成本较 2019 年同期仍实现持平。

费用端，公司在财务费用方面，尤其是汇兑上表现较好，基本没有影响利润，风险管控良好。

3) **暑运情况** 利用率达到 10 小时。票价方面，暑运需求释放较早，整个暑运前五十天国内市场需求多且较为稳定，国内旺季出行呈现长线化趋势。国际市场上，运力投放角度看暑运，泰国恢复提升到 80%，日本 40%，韩国 60%；票价上东南亚相对普通，日韩表现更好，八月份较七月份环比明显改善。暑运后，国际市场在运力方面会有所调整，东南亚航线略有调减，日本航线预期增加。

二、问答

Q：今年票价高位趋势的原因？这种现象是否会延续？

A：1) 航班供给限制是主要因素之一。航班数和飞机总量的限制，加上分阶段的恢复，导致供给相对不足，航空公司的效率尚未达到潜在的最高水平。市场需求的迅速恢复导致需求超过供给，推动了价格上涨。未来票价的走势还需要结合多重影响因素来看，例如市场的供需变化、航线结构和政策因素等。

Q: 非油成本端的问题，单位非油成本相对 19 年基本持平，随着利用率完全恢复至 19 年水平，单位非油成本相较于 19 年下降空间如何？远期看，成本费用端精细化管控效果如何？

A: 上半年非油成本整体呈现下降趋势，航班利用率的恢复是一方面，“三化”建设在成本管理中也起到了关键作用，通过数字化手段，不仅有助于降低成本，还提高了整体运营效率，所以尽管 1-7 月份的利用率仍低于 2019 年，但固定成本已回到 2019 年的水平。后续国际航线逐步恢复，国际航线的成本也随之增加，例如在起降成本方面，短期内还是会看到这部分有增加。长期来看，优化变动成本和固定成本之间的平衡，加强“三化”在更多场景中的运用以应对市场变化，将是未来的重要策略。

Q: 整个行业的供给航班量恢复的慢，是供给的原因多一些，还是需求的原因多一些？

A: 主要源自供给方面。近三年行业飞机引进速度较慢，航班恢复实行分阶段有序恢复，专业人员需要技能调整，这是正常的恢复过程，都需要时间。

Q: 二季度客收益涨幅好于一季度原因？是否可以预期四季度收益也会较好？

A: 1) 今年 Q2 客收益好于 Q1 原因在于，今年春运前半程需求（不可控因素影响）没有完全释放，因此春运表现是偏弱的，2、3 月商务表现较强，弥补了春运上半段损失；Q2 主要受五一长假和端午小长假 2 方面影响，整体票价有所提升，因此 Q2 涨幅好于 Q1。

2) Q4 情况不太确定，四季度属于传统淡季，假期较少，商务出行也需要观察，公司认为，客收益相对确定，但客座率、航班量等表现仍存在一定的淡季特点。

Q: 国际线市场涉及日本情况的价格与量的影响？供给提升速度是怎么样的？市场调整的不确定性如何？中泰两国合作的情况如何？

A: 1) 日本市场在今年 Q2 和暑运中呈现出相对高的票价涨幅，但供给的提升相对缓慢，可能与市场形势、运营保障等有关。

2) 泰国市场的情况可能会有所好转，近期在旅游方面有一些支持政策以及中泰两国经济合作可能会有利于泰国市场需求的回流。

Q: 近半年来，韩国航线的恢复较快，原因是什么？在 8 月份，韩国航班的表现有何变化？对于韩国航线的未来表现，有何期待？

A: 韩国航线的航班量本来相对较少，所以恢复相对迅速。8 月开始，韩国航线航班量和价格都有所提升，这可能是因为东南亚市场的影响，导致部分需求分流到了韩国，尤其在家庭出游方面，韩国可能是较为合适的选择。公司对韩国航线的未来表现，相对持乐观态度。韩国本身航线收益较好，而且供给较少，尤其随着团队游的恢复，韩国的表现可能会更好。

Q: 关于国际航班恢复的节奏是什么观点？

A: 国际航线恢复趋势将持续，可能在今年年底之前会有一个短期的加速。国际航线的恢复减轻了单一依赖国内航线的压力。此外，国际航班的恢复还可以利用机队资源更充分，提高飞机的利用率，从而降低单位成本。

Q: 如何看待中亚市场？

A: 目前来看，中亚市场体量无法和东南亚、东北亚相比。而且，从质量上看，东北亚市场的航线品质很高。公司也会持续观察和评估。

Q: 为什么只有上海到港澳台区域航线恢复了，其余地区未恢复原因？

A: 公司现阶段，会选择更好质量的航线进行恢复，因此仍以上海为主，后续其他地区飞港澳台的航线可能还要结合多方面情况来做决策。

Q: 国际航线在明后年运力逐步恢复后，如何判断票价的稳态位置？是否基本恢复到 2019 年的水平或者有其他变化？

A: 以我们公司为例，主要航线在亚太市场，重点在东北亚和东南亚航线上。如果逐渐恢复到 2019 年的供给水平，票价可能会回归到 2019 年水平。这个均衡的状态会受到当时的宏观经济情况、国际关系等其他宏观因素的影响，并且，国际和国内航线结构达到一定的动态平

衡也会使整体达到更理想的状态。

Q: 利用率恢复节奏, 什么时候能恢复到 19 年水平?

A: 目前的瓶颈主要是外籍飞行员离职对我们造成的冲击。不过, 中方飞行员正在正常晋升和培养, 我们有大量高级副驾驶储备, 明年这个问题有望得到逐步缓解。

Q: 高铁冲击影响如何?

A: 在竞争方面, 价格和航距是关键。公司始终认为, 高铁和航空更多是合作关系, 可以在高铁联运等互补领域展开合作。

Q: 如何看待美国飞行员工资大幅上涨, 对公司的影响?

A: 公司通过设定目标和逐步增加中方机长比例来应对外籍飞行员薪酬上涨的影响, 以实现更合理的飞行员来源结构。未来中方机长占比将进一步提高, 这有助于逐步降低境外市场薪酬水平变动对公司的影响。