

春秋航空 2023 年三季度报业绩交流会会议纪要

一、公司经营概述：

运力方面：今年前三季度共引进 6 架飞机，型号均为 A320neo 型，引进方式均为自购。截止三季度末，公司拥有空客 A320 机型机队共 122 架，其中自购飞机 73 架，经营性租赁飞机 49 架。四季度没有新增飞机，11 月会有一架飞机退租，到年底机队规模是 121 架。

利用率方面：三季度暑运旺季，利用率相较前 2 季度，有明显提升，Q3 在册利用率 9.4 小时，前三季度利用率为 8.6 小时。

同比 19 年，第三季度 ASK 同比增加 18.9%，国内同比增加 55.1%，国际和地区同比分别减少 47.7% 和 56.1%；前三季 ASK 同比增加 10.6%，国内同比增加 46.7%，国际和地区同比分别减少 57.3% 和 57.6%。

客座率方面：第三季度平均客座率 91.8%，跟 19 年同期打平，7 月客座率突破 92.3%，超过 19 年同期约 1 个百分点，尽管国际线还未完全恢复，但暑运因私出行的需求在国内段也能够释放的比较充分，国内 7 月客座率突破 93%，同样超过 19 年当月数据。国际线，8 月突破 90%，达 90.7%，地区线 8 月 96.8%。前三季度整体客座率 89.4%，同比 19 年下滑 2 个百分点。

业绩方面：23 年前三季度营收 141 亿，第三季度营收 61 亿；前三季度营业总成本 118 亿，第三季度营业总成本 44 亿；前三季度实现净利润 26.8 亿；第三季度净利润 18.4 亿，实现单季度利润超过 2019 年全年净利润。

同比 19 年，前三季度含油客公里收益，整体同比上升 14%，第三季度同比上升 16%，前三季度国内同比上升 12%，第三季度同比上升 13%；前三季度国际线同比上升 37%，第三季度客收益同比增长 37%。

成本费用端：前三季度，单位成本 0.31 元，同比 22 年下降 13.0%，同比 19 年上升 5.9%；第三季度，单位成本 0.31 元，同比下降 17.4%，同比 19 年上升 5.8%，同比 19 年上升主要是利用率还未完全恢复以及燃油成本上升所致。如果扣除油的影响，3Q 单位扣油成本同比 19 年下降 0.7%，Q3 单位扣油成本同比 19 年下降 1.9%。

补贴方面：Q3 其他收益为 3.2 亿元，同比 19 年增加 32%，前三季度是 8.3 亿元，同比 19 年增加 26%，目前航线补贴还是以国内航线为主，所以涨幅也主要因为国内航线航班量和运力相较 19 年同期大幅增长所致。

二、问答

Q1：三季度公司的毛利率基本持平 2015 年同期的，净利率超过了 2015 年，公司三季度票价和结构方面有哪些变化？

A：一方面是公司成本端持续优化改善，23q3 单位非油成本相较 19 年同期仍有降幅。另一方面，虽然油价上涨给总成本带来一定压力，但是票价端表现是比较好的。今年暑运持续时间比较长，前 50 天都表现不俗，并且 9 月前三周商务市场的表现也是比较好，再叠加国庆长假的效应，总的来说需求方面有比较好的释放。另外，在旅客结构方面，家庭出行的比例是相对是比较高的，这也对市场表现起到积极作用。国际线方面，暑运期间日韩航线的表现很好，泰国线受到前期的一些负面事件影响相对差一些，但是客座率还是不错的。

Q2：请公司介绍一下近期日韩航线在需求、价格方面的变化，以及公司对未来的展望。

A：国庆及之前日本航线整体表现不错，在国庆之后出现了一个比较明显的下滑。尽管排水事件是 8 月底左右开始的，但当时国庆预售量不低，且后续退票情况也不是很多，国庆期间整体

需求较好。近期需求较弱可以部分归因为排水事件的后续影响，但总体来说，公司认为季节性的需求减弱是更主要的影响因素，国庆后是淡季且滑雪季未开始，市场需求整体较弱。

展望未来，公司依然比较看好日韩和东南亚市场，未来会继续加大一些运力投放，投放节奏会根据市场情况进行微调。

Q3：明年整体行业的供需如何展望？

A：供给方面：未来 2-3 年，行业供给还是会偏弱一些，飞机和发动机供应链方面仍然比较紧张。再加上未来几年飞机的租赁价格较高，我们认为航司还是会比较谨慎地去对待机队数量和成本之间的平衡。

需求方面：1) 国内的需求结构出现一些变化，旺季市场量价齐升比较猛烈，淡季的量价表现有待更细致的观察，但总体上来说国内需求是不错的。2) 国际也在积极恢复中，各家航司都在积极响应国际航线的进一步复苏，海外的保障能力也在持续恢复，公司认为未来国际航线的需求持续向好，未来的恢复也是可以期待的。

Q4：公司明年的运力投放方面变化会有哪些？

A：国际市场，明年公司的国际航班的运力占比将较今年有所提升，仍然以泰国、日本、韩国为主，还会在当地增加过夜飞机。国内方面，公司会继续强化核心基地，上海两场、兰州、宁波、成都等等，目标是将利用率尽可能提高。

Q5：未来几年预计公司盈利情况很好，未来对增量的现金上我们会做一些怎样的处理？

A：首先是对现有的债务进行优化，未来几年主要资本开支是飞机的采购，目前来看不会太多，当然不排除有合适机会，比如参与下一轮飞机订单等等。在经营情况持续改善的情况下，公司计划对存量的债务进行优化，长短期的负债都会减少一些，另外之前三年，公司纾困贷款的使用较多，可能考虑用中长期贷款去置换短期贷款。

分红方面，证监会、交易所都有明确的指引，在满足分红条件的情况下，公司会考虑用分红方式回馈投资者。

Q6：公司的飞机利用率以及客座率较 19 年是下降的，但整体的票价水平是提升的，是否主要受益于行业保票价的趋势，未来如何展望？

A：我们认为，需求是推动今年 q3 高票价的核心因素。从客户的画像上来说，家庭游的需求比较旺盛。从供给方面考虑，当前行业利用率尚未完全恢复，随着国际航线的继续恢复，国内航线供求关系还会在紧平衡的状况下持续运行。

Q7：飞机引进方面公司的计划？

A：24 年计划是净增 8 架。25 年目前确定的飞机订单是 3 架，剩余的考虑以经租等方式进行引进。

Q8: 考虑到利用率还有继续提升的空间，扣油的单位成本继续下降的空间还有多少？

A: 固定成本方面，我们在飞行员的保障、实力分析、排班、培训方面都做了很多的工作，也针对这些场景做了数字化的建设，飞行实力也会持续补充，利用率提升对固定成本的摊薄是可以体现的，未来公司飞行实力也会更加稳固。

变动成本方面会有正反两个方面的影响，需要结合来看。正面的影响是正在进行的数字化成本管控工作，包括节油、维修、采购等，也包括人力成本效率的提升，这些都将在成本里有所体现。成本增加的方面主要是保障成本的增加，尤其随着国际航班的恢复，比较明显的是国际航线起降成本的增加，由于保障能力不足，供应方涨价幅度较大，成本比之前要高。另外在境外过夜飞机增加的情况下，过夜成本会增加。

Q9: 现在日本机场的地面保障能力恢复的情况如何？还有没有其他什么因素会限制日本航线的恢复？

A: 日本航线的地面保障资源紧张是约束增班的原因之一，当地招聘人员后需要培训、办证等步骤。公司在使用外派人员的方式协助解决问题，所以公司认为这个瓶颈会逐渐得到缓解。中日关系、市场扰动等因素目前也有影响，公司将持续积极评估需求以更好地来调节运力。例如可以观察后续滑雪季以及一季度春节假期的需求情况，整体上看，日本市场对于公司而言仍是一个重要境外目的地。

Q10: 公司这边有没有相关的一些测算，比如说我们利用率相比今年提升一个小时或者 0.5 个小时，单位成本大概能够下降多少，或者说对应怎么样的一个利润弹性，谢谢。

A: 明年飞机利用率相较今年会有所提升，利用率增长对单位固定成本的摊薄是有帮助的，但同时要考虑利用率的增加，相应带来过夜成本以及境外起降成本产生的增长。

Q11: 公司二三季度单位燃油成本较 19 年的涨幅比油价涨幅低更低，主要是哪些原因？

A: 第一，客座率整体相较 19 年是低的；第二，引进的新飞机节油性能比较突出；第三，公司通过数字化管控对飞机耗油等方面都有细致的分析，在保障安全情况下节油的效率持续提升。公司还在持续引进新机型，也在持续推进相关的节能减排工作的进行，公司认为节油方面的优化是可以持续的。

Q14: 9 月的客公里收益相比 19 年的涨幅有回落吗？淡季的整体市场表现会稍弱吗？

A: 单看票价涨幅，今年 Q3 里，票价涨幅的相对最低的反而是 8 月份，因为基数比较高的缘故，且今年暑运效应开始的比较早，7 月会更好一点。其实，从今年前 10 个月来看，平季表现并不差。11、12 月逐渐进入淡季，油价、需求方面有一些压力，但这些因素可能是暂时的。

领导总结：

感谢各位投资者对春秋的一直以来的关心和支持，23 年三季度是放开后的第一个暑运，我们也收到了内部、外部各方的大力支持。公司核心管理能力在之前三年间持续加强，也在精细化管控、市场响应方面取得了不错的成效，借助信息化和数字化的手段，在今年三季度取得了不错的业绩。

展望未来，短时间市场可能有波动，但是公司仍然坚定自己的方向，明年不管是宏观经济，还是在公司自身的核心能力方面都会更好。公司将持续努力应对未来市场的变化，在机队、安全保障能力、飞行实力、成本管控能力方面继续努力，争取做出更好的业绩回馈股东。
