

春秋航空 2024 年春运情况交流会议纪要

春运：

2024 年春运情况：从流量上看，是史上最好的春运。公司自身的运力投放较 19 年增加 40%，其中国内增长 70%+，国际恢复程度 70%以上。经营表现上总体超预期，尤其国内需求非常强劲，逐步推高了价格和预订率，部分航线有明显的票价二次上涨情况但今年春运尤其是春节假期的中段，票价的坚挺是比较纯粹的需求侧推动的结果。目前来说，春运国内端的表现，节前和节中都比较满意。相对来说，国际线的波动会比国内线大一点，节中比较强。

Q&A：

Q：目前如何看待国内春节和全年票价？

A：整个春运票价是超预期的，票价和客座率也不错，超过了 19 年，这也和今年春节假期时间比较长，大家春节出行习惯有所变化有关，往年大家回家过年以后，最多就周边附近走走，今年由于假期较长，大家可能初二初三就离家出游了，探亲+出行的模式也促进了需求增长。

全年维度，维持之前的判断，旺季会很强，春运也加强了信心，但是对淡季和平季会相对谨慎一些。考虑今年行业情况与去年的区别，国内航班量没有分阶段恢复的安排，价格也比较市场化，因此全年客座率和航班量的表现会更好一些，但是价格可能会有一定调整，尤其淡季和平季的票价目前比较难做预测，还需要看 3 月份之后的商务情况。

还有一个前提条件，就是国际航线的恢复速度和力度，如果和预期一致，甚至超预期的话，宽体机会逐步往外投放，那总供给实际可能是不够的，那么对国内的票价会有支撑。建议再观察一段时间，再对全年进行展望。

Q：国际线方面，今年东南亚线和日韩线恢复进度如何判断？

A：今年预计各个区域平均水准恢复到接近 80%，基本符合民航局年初对国际线恢复的展望。分区域而言，如果外部环境向好的话，日本线边际增长可能会快于其他地区。春节期间日本线的恢复水平已经很高，日本航线春节的航班量已经和 19 年同期持平。高松预计换季后复飞，另外还新开了福冈和冲绳，目的地已经超过 19 年。地面保障通过去年一年多的时间也逐步积累，尽管日本方面在恢复过程中各环节也有些涨价，但航班计划和保障目前看都在渐进式改善，后续会持续新开、加密，不过速度不会很快。韩国线的恢复水平也比较高了，再新增运力会比较谨慎。

从 2023 年 12 月到现在，泰国线的表现一直比较好，免签政策效果比较好，也是因为东南亚的旅游旺季，后续淡季和雨季到来，会根据需求来看航班量调整，五一和暑运旺季会增加运力，但平日会注重运力投放的节奏。

Q：春运期间国际线的票价涨幅弱于国内票价涨幅的，目前对于两边的价格策略是否有所不同？

A：对于国际线来说，因私比例更高一些，错峰难，淡旺季更明显，比如春节前节后的 2 个阶段，会比国内线表现弱一些。但国际线弹性大，好的时候会更好，比如今年春节中的表现，国际线的盈利能力是超过国内的。

Q：公司的航线结构比同行的公司，会更加受益于因私需求的高增长，公司怎么看待因私需求旺盛在未来一到两年可能对公司带来的超额变化？

A：因私出行本来就是公司最核心的目标客群。我们的航线网络在兰州、重庆、成都、宁波的布局力度都很大，都是这几年因私重要的目的地。未来几年，经济应该也会逐渐地往上走，大家在商务、旅游等方面的体验消费也会持续投入，所以不管是春运还是上一个的暑运，

都呈现出欣欣向荣的因私出行的需求。现在这个阶段，我们作为低成本航空，目标客群是有所扩大的。未来几年，经济周期逐渐走出来，对我们来说也同样会获得更好的发展。

Q：日本到今年暑运的量价恢复预期？

A：量预期恢复到同期 80%左右，日本线春节我们新开了冲绳，效果还不错，之后紧接着樱花季和五一，依据这 2 个时间段的表现，大概可以对暑运作出趋势判断。另外原来影响需求端的因素，比如签证，现在也方便了，同时供给的增加使得价格上也会相对合理，那需求也会更多回到日本线，所以如果外部环境都友好，日本线今年的恢复可能会超预期。

Q：除了安全性问题，还有哪些因素影响东南亚的恢复？东南亚其他地方如果相继推出免签政策是否会增加东南亚的客流量？

A：免签肯定会刺激需求，东南亚类似泰国、新加坡、马来西亚的免签政策已经有了正反馈。如果东南亚其他地方也推出免签，对恢复会是利好。前面提到日本今年的恢复可能会超预期，是因为上一个航季是低于预期，东南亚之前恢复是更快的，所以东南亚今年恢复的边际速度可能低于日本，但是绝对量应该是逐步上升的，到今年年底可能恢复在 80-90%。春运目前，东南亚航线的表现很好，今年我们认为东南亚的恢复会更确定，而且盈利的贡献相对 19 年也会更好。春运高峰期泰国客座率到了 97%以上，年初至今泰国线票价涨幅是国际线中最高的。当然还需要观察 Q2 淡季情况，还是会有挑战。

Q：对于未来几年行业供给紧张的程度会维持多久？

A：从供给角度来看，订单数量比较少，行业的增速较低，另外目前租赁价格很高，租赁市场 10-12 年飞机的续租租金不降反升，未来 3 到 5 年判断供给仍然偏紧。

Q: 对于 2024 年和 2025 年的飞机引进计划, 大致的数量是多少?

A: 2024 年预计净增 8 架飞机, 2025 年预计净增 7-8 架飞机。由于空客供应链的影响, 可能会有个别飞机的交付延迟。

Q: 航线补贴后续如何展望?

A: 可以按照之前的数据来假设, 过去几年, 我们的航线补贴基本上是一个稳定的体量。我们的航线补贴每个月都会监控补贴回收情况, 目前看, 情况良好。

Q: 针对未来 3 到 5 年的中长期策略, 公司将如何推动航线网络、收入和利润率增长, 以及新基地建设和单机利润提升?

A: 我们的战略是夯实国内主要核心枢纽, 长三角、成渝、京津冀、湾区、东北和西北丝路的布局会进一步加深。我们主要针对因私目标客群, 在这些点上, 既要满足因私客群的商务, 也要满足其休闲旅游需求, 这方面的市场会进一步加大。其次是加大中转联程的发展, 春运已经看到特点, 二三线城市的旅游热度迅速提升, 出行目的地的多样化是重要的目标导向, 所以航空需要适配市场变化。另外, 在国际市场上, 公司需要逐步恢复以前拥有的市场地位。在完成航线网络布局后, 市场收入也会与之匹配, 再到利润的角度, 成本依然是关键, 我们也将继续对商业模式进行进一步的迭代和优化, 对于未来几年的成本和单位利润的保障, 我们充满信心。

总结:

这次春运超出预期, 也让大家的看法有了一些改变, 今年春运市场变化非常快, 对公司而言, 目标客群、市场的变化需要我们去抓住, 去适配。今年春运出现了有史以来很少见的情况, 有了二次出行, 并且二次出行的方式更多使用到航空出行, 这会不会成为常态仍需观察。对

公司而言，过去几年在国内市场的布局是很有战略价值的，也成为我们稳健的业绩底座。在这个基础上，国际市场可以积极发展，再考虑到行业这几年经过比较充分的供给收缩，以及宏观经济的变化等影响因素，我们对未来三到五年的航空市场充满信心。