

春秋航空 2022 年年度股东大会问答环节纪要

一、会前收集提问

(一) 今年的市场情况

1、端午和暑运公司在航线安排和航班量的安排上是什么计划，国内国际的运力分布大致情况，目前从票价和客座率表现来看，是否比五一要更好一些？

A: 对于端午和暑运，预计国际地区航班量占比为 13%，ASK 占比为 17%。相较五一国际和地区航班逐步增加。23 年五一表现比较好，一方面是持续时间长达五天，且是近三年内第一次开放，因此整体集中出行需求强烈；出行趋势相较 2019 年基本相符，体现出节前优于节后的特征。23 年端午同样与 2019 年同期的特征接近，时间节点靠近暑运，导致部分旅客会分散到暑运出行，其次是受到考试以及高校放假集中在 7 月影响，预计本次端午出行集中度低于五一，但整体优于 6 月中上旬。暑运预期良好，目前国内销售进度与 2019 年基本持平，票价超过 2019 年同期。

2、国际线最近看到比较明显的弱于预期，东南亚和东北亚的恢复速度和票价数据都有明显回落，下半年有希望改善吗？国际线目前的问题主要是什么？

A: 公司自相关政策放开之后，在国际市场上进行积极布局，国际航线恢复领先，其中泰国最高时已经接近 2019 年前水平。23 年 1 月下旬到 3 月份，公司获益于出境游放开后爆发的红利；夏秋航季开始，就是 4 月份东南亚的旺季以及泼水节，还有五一假期刺激，整体票价水平持续维持历史高水平；后续由于一些负面事件舆情等，且 5 月份中旬之后东南亚市场进入传统淡季，近期东南亚票价水平走低，符合历史规律。从东北亚市场来看，受目的地国家机场保障能力的影响，且目前日韩仍未开放团队游，整体恢复较慢，但趋势整体向上，公司整体销售情况日益强劲，随着暑期临近，公司对日韩等传统优势市场充满信心。

3、目前大家对于 Q3 可能相对乐观些，今年的淡季 Q4 公司如何看待？

A: 对于 Q4，10 月上旬来看，今年国庆有 8 天长假，将刺激出行需求，预计跟 23 年五一趋势接近。国庆之后随着淡季来临，预计会有环比回落；11-12 月份是传统淡季，公司将推进精细化管理，优化运力投放，持续降本增效，同时把握 12 月中下旬东南亚市场好转的机会，努力减少 Q4 淡季影响。

(二) 中长期发展规划

4、在国企减亏提效的大环境之下，春秋会如何应对来依靠经营效率优势获取的增量份额？

A: 23 年以来，时刻分配整体政策相较以前没有很大的变化，仍然是支持骨干的航司在核心枢纽进行运力投放，同时鼓励基地航司在枢纽市场的发展。对于公司来说，约 40%的时刻集中在上海市场，从政策方面受到局方的支持和鼓励，公司在北上广等区域一直在积极争取，且公司在国际市场上填补时刻和时间段空白都在积极争取各种机会。目前看公司在各种时刻增量上都有很大的机会，并没有面临很大的问题。

5、国内基地过去三年在二线有长足进步，未来三年在二线还有哪些市场机会比较大，有没有具体的目标？

A: 过去三年公司在兰州、大连、南昌等区域投入不少运力，且获得一些市场份额，也得到很多启发，未来三年公司在一线以及二线城市仍有很多机会。考虑公司目前在东北，西南以及华东区域的很多二线城市以及省会城市都还没有投放过夜飞机，意味着公司还有非常多的

潜在机会和选择。从策略上来看，公司在运力投放上首先是聚焦，做厚现有的基地市场，提升市场份额以及成本优势，在此基础上公司再考虑布局开辟新的基地。

6、十五五规划行业和公司目前进展如何？

A: 目前，监管对十四五的机队计划中期做了一些调整，十五五期间行业飞机引进目标的制订还没有启动，目前行业的重心侧重于恢复。总体而言，公司通过与监管层的交流情况来看，行业长期趋势向好，但目前十五五还没有具体的规划出台。

7、飞行员缺口的补充情况？预计多久能恢复到11小时日利用率以上？

A: 飞行员缺口目前受到3个方面的影响。1) 去年极端情况影响，外籍飞行员流失很多；2) 公司机队增长较快，相较来看对飞行员数量的需求更大；3) 飞行员每年飞行小时数从1,000小时下降到900小时。这几个因素加起来会形成一些缺口，但是对旺季的影响比较有限。预计在明年的旺季暑运我们能够做到11小时以上的飞机利用率。

8、近几年春秋自身的飞机引进速度有明显放缓，存在哪些障碍？疫情恢复之后公司对于中长期的运力增速是如何考虑的？如果一直监管比较严格，提倡高质量发展，大股东角度可以接受公司未来仅有10~15%的复合增长吗？

A: 19-21年飞机引进基本是正常的，22年主要受极端情况影响较大，飞机引进放缓，增速下调，23年开始受飞行员流失影响，飞行实力受限，公司下调飞机引进计划。目前随着外籍飞行员的召回以及自身培养的推进，预计飞行实力的恢复是很快的。其次，公司认为在经济下行周期，公司的需求受影响比较小，市场发展空间依然很大。

行业监管方面一直比较严格，政府是比较鼓励民营经济的发展，有利于春秋的高质量发展，未来公司将努力保持两位数增长。

9、公司的国际布局与人才方面，如果国内增速一般，现有的国际市场增班不易，是否会考虑拓展新的国家、航网、区域等（譬如新疆、中亚、俄罗斯之类的）？

A: 国际航线增班受限主要是短期因素导致的，长期来看，公司认为国际航线的恢复，以及对外开放的趋势不变，中国与国际的交互依然会越来越多，未来随着技术升级，预计能飞的国家会越来越多，航点数量会进一步提升。

10、疫情以后，春秋从局方、地方政府，在整个民航业的定位，与疫情前的变化？

A: 民航是国家重要的交通门类，经济血脉，对经济发展的重要性很高，政府对于民营经济的支撑作用，仍然非常重视。十四五期间公司新增大量机场，地方政府对于交通、航空的经济刺激效果的信心和初心没有变化。相反，通过这几年，我们看到民航在促进地方经济发展，并且在医疗救护方面的重要性持续提升。

（三）日常运营情况

11、如何看待航线补贴的风险，尤其在一些地方财政出现一些负面报道之后，公司在这些相对困难省市的补贴占比是否比较高？

A: 公司目前绝大多数合作的地方政府仍在正常支付，如果有问题公司会采取相关措施规避风险。目前我们接触下来，各地政府都是在全力拼经济，对航空的重视是持续提升的。

12、大航目前又开始了一轮市场融资，而且金额预计都比较大，公司目前资金情况怎么样？未来的股权债权融资计划如何安排？

A: 公司去年年底完成了一次 30 亿的定增，增发后资产负债率下降到 68%左右，这个水平在行业里是最好的。今年，公司经营情况会有大幅改善，预测公司的资产负债率控制在 65%以下，资金成本逐渐下降，公司有计划以债务手段融资，超短融最近已经发了，后续计划用 3 年左右的中长期贷款来置换疫情期间的短期纾困贷，未来中长期贷款占比会持续提升。目前公司还有一定额度的纾困贷没有用完，目前也在争取纾困贷的滚动和展期。

二、现场提问

13、公司美元敞口低于行业其他公司，是怎样的思路？

A: 公司希望保持中性，过去几年租赁并表导致美元敞口被动打开，现在通过努力，基本关闭了负债敞口，美元的波动就非常小。

14、公司在 C919 这一块是否有计划？双机型是否会影响到优势？

A: 目前全球主要是空客和波音两种机型，C919 的出现打破了垄断，是非常好的事情，同时，它也在上海本地，（对于春秋而言）运输成本、维修成本都比较低。不过，目前 C919 刚投入运行，各方面需要更多数据来判断与公司航线是否适配，会继续观察。

15、公司如何看待 2018 年以来的两笔非公开增发？

A: 去年增发预案提出的时候，公司面临的是生存的问题，因此这笔定增是从对公司以及股东负责的时候做出的预案，是一笔保命钱。公司相对是比较保守，对于现金流以及经营情况的安全性要求更高。

18 年的定增也是在公司快速增长期间，资本开支及其未来预期较高。未来公司更多通过债务而非股权的手段推进融资。

16、机队未来引进情况以及暑运期间的引进？

A: 今年暑运 6、7 月都有引进，明年飞机净增长数量预计在 8 架左右。

17、新大楼何时启动？

A: 目前还在修建，预计到明年 4、5 月份会搬到新大楼。

18、今年空客的计划是年底达到 121 架，明年回到双位数的增长，公司目前预计空客是否有能力保障公司的运力？

A: 目前空客的产能还是比较紧张的，公司跟空客就飞机序号以及交付都签订协议。虽然海外的生产线受到比较大的影响，但是国内的生产线目前是没有受到很大的影响。

19、春秋日本目前的情况？

A: 日航现在是春秋日本的大股东，经营交给了日航。目前的情况是两个方向：1) 中日市场逐步开放，预计日航会全力支持。2) 开展一些日本境内货运业务。因为日本对地面车辆的物流有限制，需要航空物流，所以在物流这一块春秋日本跟日本最大的物流公司，在推进航空物流的业务，相当于是一个新增业务，也会对经营有所改善。

20、旅行团什么时候能恢复？

A: 现在是逐步放开了两批出境游，公司希望除了极少数安全性以及外交层面有问题的区域，其他目的地能够于 6 月份左右放开团客出境游的限制。