

## 春秋航空 2025 年年度报告业绩会会议纪要

### 问答环节

**Q: 请问第四季度成本优化的主要贡献项来自哪些方面？如何展望这些因素在 2026 年对成本端的影响？**

**A:** 第四季度成本改善主要体现在几个方面：1) 利用率提升，2025 年飞机维修情况逐步好转，飞行员短缺问题基本解决；2) 维修成本边际压力有所缓解；3) 四季度日本航线调减使得国际起降等费用下降。

此外，公司第四季度的优秀表现也不完全是成本端的贡献，座公里收益表现也不错，国内和国际座公里收益同比均有所增长。

**Q: 展望后续，公司在成本端改善上的持续性如何？**

考虑到利用率提升、航线结构调整、发动机问题改善，公司认为成本端会持续优化：1) 利用率提升：从 2025 年第四季度开始，成本管理比较重要的亮点就是利用率提升，基本达到过去两年提到的目标，公司认为利用率的提升是持续的；2) 航线结构调整：日本航线占比调整会推动国际起降等费用下降；3) 发动机问题：虽然发动机状况仍有不确定性，压力也存在，但公司已度过上一个挑战期，接下来部分保障性成本压力将有所缓解。

**Q: 燃油附加费从 4 月 5 日开始征收已近 10 天，从运营角度来看燃油附加费对需求和成本端的影响如何？**

**A:** 基于去年第四季度和今年第一季度较好的市场基础，燃油附加费征收对客座率和预售的影响实际上比较小，没有看到客座率下滑或预售下滑，刚刚过去的清明假期数据表现也不错。对于淡季中明显无法实现正边际贡献的航班，会有所调整。

**Q: 公司加征的燃油附加费能否完全覆盖成本增加？**

**A:** 目前还不能完全覆盖成本，但公司客座率更高，对于公司来说，客座率高是一个重要逻辑，尤其从 2025 年下半年开始，公司 A321neo 飞机投入比例开始提高，该机型座位数多，在燃油附加费覆盖成本方面的表现更优。

**Q: 考虑目前高油价水平，若出现减班，公司预计第二季度利用率同比变化如何？三四季度有何规划？**

**A:** 减班情况要根据边际贡献率情况来看，公司减班数量比较少。公司希望今年利用率能够持续提升，具体还要看三四季度市场和成本。

**Q:** 公司如何考虑股东回报？

**A:** 公司对投资人的回报比较稳定，今年分红比例提升到 40%，于航空业这样一个重资产行业来说，这个分红比例是比较不错的。公司也在持续滚动做回购股份，还是非常重视股东回报的。

**Q:** 去年第四季度国际航线公里收益同比提升非常多，这代表什么趋势？是短期脉冲还是可以外推？今年一季度的情况如何？

**A:** 去年第四季度国际航线涨幅较大，而且是在东北亚重要市场受较大影响的情况下实现的，反映的是需求端的变化。最大的需求变化是签证利好政策带来的入境客流增长，这对于新开航线非常有帮助，入境流量可以较好地替代商务或旅游客人不足的初期经营压力。出境游方面，过去三年也在逐步恢复。所以是出入境双向需求共同带来新的增长。

**Q:** 今年 ASK 的整体增速目标目前最新是多少？国内和国际如何拆分？国际线会不会因为当前问题调配到韩国等市场？

**A:** 今年增速可以参考去年，但结构上会有差异，去年国际线增速比较快，今年国内增速会更快，具体还要看成本和收益情况。国际线方面，东南亚市场投入会进一步增加，但东北亚市场结构有所变化，所以国际线整体占比会下降一些。

**Q:** 利用率提升带来成本下降，但同时面临飞机采购成本上升和维修成本上涨的压力，综合来看今年全年扣油成本的增长趋势如何把握？

**A:** 飞机采购和维修成本等上涨均属年度正常涨价范围，无突发或结构性冲击，不会显著扰动整体成本。在此情况下，利用率仍是决定性变量，利用率上升将摊薄固定成本，带动单位成本改善。进一步来看，行业竞争核心在于全成本优势，而非航油等单一变动成本。全成本越低，航网布局与航线战略选择空间越大，可更从容布局长线航点，不受短期成本波动制约。同时，公司较高的客座率意味着燃油附加费的覆盖效率更高，在同等成本冲击下，对盈利的缓冲能力更强。因此，在高油价或成本波动环境下，公司整体成本优势及经营韧性具备相对优势。