春秋航空 2026 年三季报业绩交流会会议纪要

Q：2026 年 10 月以来，公司国内及国际航线的客运量和票价表现如何？

A：10 月以来，国内航空出行需求总体保持稳定。受高油价及淡季运力调整影响，行业供给有所收缩，票价表现有所改善。国际市场整体表现仍好于国内，其中东北亚市场保持良好态势，东南亚市场需求总体平稳。当前高油价仍是影响行业经营表现的主要因素，且后续仍存在不确定性。

Q：公司 2026 年三季度单位非油成本水平如何？除飞机利用率提升外，非油成本项还有哪些管控亮点？单位非油成本后续是否具备持续性、能否进一步下探？

A：2026 年三季度公司单位非油成本同比继续下降，主要得益于飞机利用率提升以及各项精细化成本管理措施。未来随着管理效率继续提升及机队结构优化，单位非油成本仍有进一步改善空间。

Q：从暑运到 2026 年 11 月前后，航空出行需求的整体情况如何？分客群、分区域或细分市场来看，哪些需求相对更好？

A:公司认为出行需求不是核心矛盾,衡量需求最直观的指标仍然是旅客人次是否增长。细分来看，今年商务需求整体平稳，高油价对商务出行影响不明显，而季度间旅客人次波动主要来自票价上升以及航司主动调整供给后对因私旅客的挤出，在暑运、国庆等旺季，随着航班充分投放，旅客人次恢复至中等增速水平上，入境客流增长也为国内航线客流带来一定增量。

Q：如何看待 2026 年全年尤其是下一春运旺季全行业量价策略的变化？应如何理解当前票价与需求、油价之间的关系？

A：航空票价受到供需关系、航油价格和市场竞争等多方面因素影响。在当前高油价环境下，燃油附加费只能消化部分成本压力，航空公司仍需通过运力调整和收益管理改善经营表现。公司预计旺季航空出行需求有支撑，并将根据油价及市场变化灵活安排运力和定价策略。

Q：未来 1—2 年公司新增运力主要投放哪些区域？国际与国内如何分配？新增运力投放对整体收益有何影响？

A：公司将继续保持国内与国际市场相对均衡的运力布局。国际市场将重点关注韩国、东南亚等需求表现较好的区域，国内市场则主要围绕现有基地和优势市场优化运力配置。公司将根据市场接受度和航线经营表现，审慎安排新增运力。

Q：2026 年四季度 ASK 增速、国内国际运力调整及飞机日利用率计划如何？

A：四季度受传统淡季及高油价影响，公司将根据航线经营表现动态调整运力，预计运力增速较前三季度有所放缓。飞机利用率也将结合市场需求和生产运行情况灵活安排，公司将边际贡献作为动态调整航班计划的重要判断指标，重点保障整体经营效率。

Q：在高油价环境下，公司是否会酌情推迟机队引进，并在 2027 年油价仍处高位时采取更保守的运力增速策略？

A：公司目前没有主动推迟飞机引进的计划。飞机属于长期战略性资产，引进安排主要根据公司长期发展规划、合同约定及制造商交付进度确定，不会因短期油价波动频繁调整。公司将根据市场需求优化不同机型的使用，提高机队整体运营效率。

Q：公司 2027 年、2028 年飞机利用率的具体目标值是多少？

A：公司将以全年平均飞机利用率达到 11 小时以上为目标，并争取在此基础上进一步提升，具体水平仍需结合市场需求、机队规模及实际运行保障情况确定。

Q：国际市场客公里收益表现优于国内市场、票价传导较好的主要原因是什么？展望 2027 年、2028 年，国内外运力将如何安排？

A：国际市场收益表现较好，主要得益于出入境客流增长以及相对有利的供需格局，成本上涨向收入端的传导也更为顺畅。未来公司将保持国内外运力相对均衡，并重点关注韩国、东南亚等国际市场机会，具体投放节奏将根据市场需求和航线经营情况动态调整。

Q：2026 年秋假对航空淡季是否有拉动作用？从全年节假日表现看，春秋假更多是拉动增量需求，还是起到削峰填谷作用？

A：部分实施秋假的地区在航线预订和出行需求方面表现较好，但由于各地放假安排相对分散，整体影响不会集中体现。总体来看，春秋假有助于增加居民出行频次，并将部分需求延伸至传统淡季，对拉动增量需求和改善淡旺季分布均具有积极作用。

Q：随着未来机队引进规模扩大，公司资本开支、现金流安排、分红及回购计划如何？

A：随着飞机和发动机等项目逐步推进，公司未来资本开支预计较前几年有所增加。公司将结合经营现金流、融资安排及资产负债水平，合理统筹资本开支和资金需求。分红及股份回购将根据公司经营状况、发展规划及相关监管要求综合确定，持续重视对投资者的合理回报。