

春秋航空 2026 年半年报业绩说明会会议纪要

Q：当前春秋航空国际航线的盈利能力和国内航线相比处于什么水平？

A：2026 年上半年，公司国际航线整体盈利能力好于国内。主要是国际出入境客流继续保持较快增长，而国际市场总供给增加相对有限，同时，海外竞争航司主动提价，也对国际航线票价形成一定支撑。虽然国际航线航油成本相对较高，但收入端的传导更为顺畅，部分区域国际航线盈利能力较 2025 年同期更好。公司 2026 年上半年国际整体运力增幅较小，运力主要向韩国、东南亚等市场转移。后续公司将结合航季调整持续增加国际运力，重点加密东南亚、韩国市场航线。

Q：公司是否会进一步加大国际航线投入？

A：当前国际航线的表现确实好于国内市场，东南亚和韩国市场的国际运力增长幅度较大。未来 2 年规划里，国际线运力预计将保持较快增长。目前国际航线的市场培育压力已有所缓解，一方面入境客流增长明显，客源结构更加均衡；另一方面区域经贸往来也带来了更多商务需求。公司仍会充分考虑市场接受度，平衡存量航线与新增航线的运营安排。

Q：暑运期间公司感受到的价格竞争情况如何？对未来需求端有怎样的展望？

A：国内市场方面，6 月下旬开始行业票价压力较大，主要原因是供需传导到价格存在阻滞，尽管从运力、客座率和旅客人次等公开数据可以看到市场需求仍在增长，行业供需差依然存在，但价格端无法及时体现，叠加部分地区放假较晚、世界杯及极端天气等扰动因素，导致价格表现偏弱；进入 8 月，经营情况较 7 月已经明显改善，叠加航油成本环比有所回落，整体经营表现优于 7 月；目前来看，9 月预订情况向好，票价有望恢复同比正增长的局面。国际市场整体情况较好，预计后续仍将保持良好态势。

Q：当前国内航空需求增长不错但票价偏低的核心原因是什么？后续票价的底部支撑以及提升空间如何？

A：当前大消费数据均体现出需求相对疲软，航空票价是市场交易的最终结果，目前确实存在票价偏低的情况，但出行市场供需差依然存在且持续性较好，行业票价具备提升空间。从运营数据来看，8 月行业票价已经开始调整且有一定效果，后续可以关注 9 月之后的行业调整情况。

Q：当前发动机导致飞机停场的问题是否有所缓解？

A：发动机对公司的影响高峰期已经结束，目前来看：一是公司暑运在册飞机平均日利用率达到 11.5 小时以上，除临时机故、天气因素外，可用飞机已全部投入运行，没有计划性停场，发动机问题已经得到较大改善；二是公司已与发动机厂商达成合作，后续维修保障和管理将更加稳定；三是国庆后公司将结合淡季安排开展计划性检查和维护，为 2027 年春运做好准备，目前备用发动机资源较为充足，整体影响可控。

Q：公司注册新的债券额度后，后续资本开支规划是否有调整，未来运力引进规划是怎样的？

A：过去两年，受租赁飞机价格处于高位影响，行业补充运力较为谨慎，公司运力增速也有所放缓。目前公司于 2025 年年底签订的 30 架自购飞机订单正在推进，相应的预付款提前近两年开始支付。总体来看，未来几年，公司资本开支将较当前和过去两年有所上升，主要用于飞机引进及可能的备用发动机采购。

Q：2026 年 6 月到暑期行业供给增速较高，原因是二季度行业集中停场维修释放了供给，还是全行业发动机维修问题改善情况好于预期？

A：2026 年 6 月以来行业运力增长，主要有两方面原因：一是航司通常会在相对淡季提前安排计划性维修，为暑运期间释放运力；二是发动机问题整体呈改善趋势，可用运力有所增加。全年来看，航司仍会结合淡旺季需求、维修安排及成本变化动态调整运力。当前行业客座率整体保持提升，供需格局总体稳定。

Q：公司 2026 年二季度成本优势突出，如何展望未来公司相较于行业可比公司的成本优势走势？

A：公司的成本优势将通过多方面举措持续巩固，一是航油成本管控方面，公司通过数字化手段动态优化航班用油，2026 年上半年单位油耗较 2025 年同期进一步下降。在高油价环境下，公司将进一步加强精细化管控；二是非油成本管控方面，2026 年上半年公司单位非油成本同比继续下降，未来将继续通过数字化手段提升运营效率；三是机队结构优化方面，2028 年起公司 A321neo 机型交付量将有所增加，随着该机型在总机队中的占比提升，公司运力增长有望快于飞机架数增长，进一步增强规模效应。未来，公司还将通过 AI 数字化等技术手段，结合精细化管理，持续巩固成本竞争优势。

Q：在当前航空业复杂的发展背景下，对行业及春秋航空未来的发展有怎样的展望？

A：2026 年一季度行业整体业绩表现亮眼，但二季度受航油成本大幅上涨影响，行业盈利明显承压。公司 2026 年上半年保持盈利，二季度在较大的成本压力下守住了盈利底线，体现了公司成本管控和经营调整能力。

行业恢复的支撑逻辑来自四方面叠加：一是宏观市场需求的修复，二是民航局出台的防范非理性竞争的相关政策，三是产能受限，行业供给无法高速增长，四是油价压力的缓解，以上四方面共同决定行业未来一段时间会逐步走出低谷。尽管 2026 年航司之间会出现业绩分化，但行业发展的底层逻辑没有被打破。一旦有利因素出现，整个行业会快速转向，公司此过程中将更好地把握机会，展现出更强的业绩弹性。