

客座率“淡季不淡” 暑假出游旺季将至

航空业有望迎消费升级“好时光”

在消费升级的带动下,航空公司的客座率“淡季不淡”的现象在今年越来越明显,随着昨天停征三年多的国内航线燃油附加费恢复征收,暑期出行季的到来,加上今年票价市场化进程有序进行,市场普遍认为,航空公司盈利稳定性正在增强。

青年报记者 吴缙超

■聚焦

21家期货公司 遭纪律惩戒

本报讯 记者 吴缙超 中国期货业协会本周一对21家期货公司进行处罚,共开出41张处罚决定。一次性集中对如此多家期货公司给予纪律惩戒,在市场上引发热议。

由于期货市场波动大,监管一直禁止从业人员代理客户从事期货交易。在被处罚的21家公司中,有6家公司存在代客理财现象,分别是上海中期货、方正中期期货、华信期货、云晨期货、瑞龙期货、格林大华期货。

其中,上海中期货苏州营业部存在从业人员代理客户从事期货交易的情况,上海中期货北京营业部向投资者宣传资产管理计划预期收益率,违反了不得在业务招揽时进行弄虚作假、故意夸大、引人误解或有歧义的宣传,不得向客户做获利保证或与客户约定共同承担损失的规定。方正中期期货对检查组隐藏存有从业人员代理期货交易证据的计算机,从业人员接受客户全权委托,代理客户从事期货交易。华信期货则在检查组进场前,更换了四台台式电脑的主板,且以上电脑主板MAC地址出现在客户委托交易记录中。

除了代客理财外,华龙期货多名非交易岗员工个人办公电脑存在期货交易记录,反映出公司在从业人员从事期货交易管控方面存在漏洞,中期协给予华龙期货股份有限公司“公开谴责”的纪律惩戒。迈科期货全资子公司迈科资产管理(上海)有限公司在迈科期货开立期货账户,并通过接入迈科期货的融航系统将账户出借或授权给他人使用,迈科期货未严格履行账户实名制和投资者适当性管理制度。国都期货个别资产管理计划存在由投资经理使用个人设备交易,未有效执行风险管控机制。

海航期货则是对客户的委托资产存放方面存在违规情况。海航期货在开展资产管理业务过程中,存在使用公司基本账户存放客户委托资产的违规行为,中期协公告称,给予海航期货“公开谴责”的纪律惩戒。

内部管理混乱也是纪律惩戒的重要内容之一。上海中期货和上海东亚期货都被发现印章管理混乱。民生期货则发生交易中断的IT事故未报告的情况,被中期协决定给予“训诫”的纪律惩戒。

国际、港澳台办理乘机手续引导

Int'l & Hongkong/Macau/Taiwan Check-in Indicator

| 航空公司 | 航班号 | 计划起飞 | 目的地 | 状态 | 备注 |
|------|--------|-------|-----|----|----|
| 东航 | MU501 | 09:00 | 香港 | 关闭 | |
| 东航 | MU529 | 09:00 | 名古屋 | 关闭 | |
| 东航 | FM951 | 09:05 | 澳门 | 关闭 | |
| 东航 | MU5943 | 09:10 | 广州 | 关闭 | |
| 东航 | MU523 | 09:10 | 东京 | 关闭 | |
| 东航 | NW926 | 09:10 | 东京 | 关闭 | |
| 东航 | JL796 | 09:10 | 东京 | 关闭 | |
| 东航 | OZ6732 | 09:15 | 仁川 | 关闭 | |
| 东航 | NH5732 | 09:15 | 大阪 | 关闭 | |
| 东航 | MU5945 | 09:20 | 大阪 | 关闭 | |
| 东航 | KE5872 | 09:20 | 清州 | 关闭 | |
| 东航 | MU527 | 09:30 | 岡山 | 关闭 | |
| 东航 | MU515 | 09:35 | 大阪 | 关闭 | |

浦东国际机场航站楼流程图

Pudong International Airport Terminal Building Map

航空季节周期性已经减弱。

青年报资料图

因私出行已成航空需求主力军

客座率是反映航空客运公司运营效率的指标,而如今把飞机客座率的周期属性当做一个参考指标,却已经有点过时。数据显示,航空公司的周期属性已经明显减弱了。华创证券近期在深度报告中分析,其背后的逻辑在于一方面我国航空需求潜力依旧巨大;另一方面,公商务客占比已经低至45%左右,而消费升级以及逐步渗透下,因私出行成为了行业需求的主力军。

近期披露的数据显示,在传统的4月淡季,南航4月客座

率水平84.3%,不仅为近年来最高水平,并且超越去年旺季(最高84%),更是创下仅次于2011年7月(85%)的历史次高点。

特别是大航空公司的客座率同比表现更优,华创证券分析师吴一凡和刘阳表示,航空季节周期性已经减弱,体现在“淡季不淡”,淡旺季客座率差距在收窄。2007年最高月度客座率为81.3%(8月),最低为68.5%(1月),差值为12.8个百分点,2017年缩窄至3.3个百分点,照此看,预计2018年将进一步收窄。

在南航4月客座率水平创历史次高点后,东航同样发布了靓丽的客座率数据,4月淡季,东航国内客座率86.45%,为历史新高,此前最高点为2016年8月的86%,次高点为今年3月84.95%的客座率水平。同时,东航整体84.65%的客座率水平是历史第三高。国航公布的4月经营数据也显示,客座率提升0.6个百分点至81.5%。

客座率逐年提升,使航空公司具备了基础盈利保障。华创

证券分析师测算:中等航距下窄体机单座公里成本为0.44元/公里,宽体机为0.54元,长航距下,窄体机单座公里成本0.25元,宽体机则为0.31元,当中等航距客座率达到80%,长航距客座率达到75%时,飞机运营的毛利率将会达到两位数,而超过70%之上,飞机运营即可保本。考虑航空公司其他综合管理成本等,同时考虑销售及管理费用率合计仍有8-10%,因此超过两位数的飞机运营毛利对于航空公司而言经营利润是有保障的。

市场化票价则由供需关系驱动

昨日起,多家航空公司集体宣布恢复征收国内航线的燃油附加费,燃油附加费是为了对冲燃油价格上涨带来的增量成本而征收的额外费用。此次燃油附加费恢复征收,与国内航油的采购成本上涨有关。燃油成本是航空公司的第一大成本,燃油成本上涨对航空公司的业绩有着直接影响。对于航空公司来说,燃油附加费不是票价必然组成部分,只是在油价高企时对运营成本的一种补偿性调节。

天风证券分析认为,燃油附加费独立于机票额外征收,旅客心理接受度更高,不易导致航空公司裸票价下降,且对于票价仍受管制及刚刚放开市场化的公商务干线而言,其征收将突破定价公式票价上限,打开盈利空间。从另一个维度来看,油耗更低的新机型更受航空公司青睐,而航空公司也愈发重视在各个细节上提高燃油使用效率,单位油耗下降也将成为趋势,利好航空公司业绩改善。

华创证券分析师进行了测算并在研报中表示,燃油附加费可覆盖60-70%的新增燃油成本,测算国航、南航、东航、吉祥、春秋可分别覆盖国内线新增燃油成本的61%、60%、70%、65%及70%。

值得一提的还有,在此次国内航线燃油附加费恢复征收之前,国内部分航线的全价票已经开始了一轮上调。4月13日,中国民航局发布《关于印发实行市场调节价的国内航线目录的通知》显示,共1030条国

内航线可以实行市场调节价。目前已有多个航线落实提价10%。

一位业内人士称,燃油附加费由油价驱动,而市场化票价则由供需关系驱动。征收燃油附加费后,并不意味着旅客的出行成本一定会提高,票价实行市场调节价,提升了航空公司的定价能力,当市场情况转好时,航班座位能够以更高的价格售出,而如果市场需求不足,也依然会有3-4折的特价机票。