

四大上市航企披露 2017 年成绩单

到底哪家最赚钱

来源：第一财经 APP 作者：陈姗姗

随着东方航空公布 2017 年财报，四大航空上市公司的 2017 年成绩单系数出炉。

第一财经记者梳理了中国国航，东方航空，南方航空和海航控股的 2017 年财报发现，四大航 2017 年的净利润都取得了同比增长。

	国航	东航	南航	海航
营业收入	1213.63亿元 (+7.71%)	1017.21亿元 (+3.21%)	1274.89亿元 (+11.05%)	599.04亿元 (+47.26%)
营业利润	116.26亿元 (+47.68%)	72.46亿元 (+598.07%)	80.81亿元 (+101.97%)	42.96亿元 (+37.94%)
利润总额	114.8亿元	86.20亿元	87.98亿元	48.10亿元
收入利润率 ¹	5.97%	6.24%	4.64%	5.55%
归属上市公司 股东的净利润	72.40亿元 (+6.26%)	63.52亿元 (+40.91%)	59.14亿元 (+16.97%)	33.23亿元 (+5.89%)
归属上市公司股 东的扣除非经常 性损益的净利润	72.27亿元 (+17.10%)	44.93亿元 (+32.15%)	52.12亿元 (+17.79%)	25.67亿元 (+11.44%)

其中盈利最多的依然是中国国航，国航在客运收益品质上也是四大航中表现最好的，这从“每收费客公里收益”这一指标可见一斑。不过，在计算了更能反映各家剔除规模因素后的盈利水平“收入利润率”（归属上市公司净利润/营业收入）后，东航后来者居上。

	国航	东航	南航	海航
主营收入 (亿元)	1182.79	967.53	1251.21	567.26
客运收入 (亿元)	1067.44 (+6.37%)	908.12 (+9.08%)	1127.91 (+10.04%)	552.07 (+49.04%)
直销情况	直销比例 50.9%	直销收入占比 51.20%	直销收入 402.4亿元	直销收入155亿元 占客运收入41%
货邮收入 (亿元)	102.55 (+23.47%)	36.21 (-39.12%)	90.82 (+26.30%)	14.03 (+47.55%)
辅营收入 (亿元)	30.84 ^{*1}	49.68	23.68 ^{*1}	31.78
总周转量 (亿吨公里)	253.85	188.56	273.21	121.66
旅客周转量 (亿客公里)	2010.78	1831.82	2306.96	1212.23
旅客运输量 (万人)	10158 (+5.15%)	11081 (+8.91%)	12629 (+10.19%)	7169 (+52.46%)
客公里收益 (元)	0.53	0.517	0.49	0.455 ^{*2}
平均客座率	81.14%	81.06%	82.20%	86.07%
机队规模	655架	637架	754架	410架
来源：四大航2017年报				
*1：辅营收入=营业收入-主营收入				
*2：每收费客公里收益=客运收入/旅客周转量				

在成本端，数据变动最大的是海航，这主要与合并天津航空及管理人员薪酬增加有关。东航则因公司于2017年2月完成向东航产投转让东航物流100%股权，因此2017年营业收入、航空运输收入、货邮运输收入及其他业务收入均不包含自2017年2月起东航物流及中货航等东航物流下属控股子公司之对应数据。

由于燃油成本是航空公司的第一大成本，燃油成本的上涨也对航空公司的业绩有着直接的影响，2017年国际油价上涨，四大航企上市公司的燃油成本都有不小的上升。

不过与2016年相比，由于2017年人民币对美元的升值，以美元债务为主的四大航普遍录的汇兑收益，而上年同期这一指标都是汇兑损失。

“去年国际油价同比大幅上涨，但平均油价还在公司年初预判的范围内，而汇兑收益的贡献与燃油成本上涨的影响相比基本持平，”东方航空董秘汪健指出。

	国航	东航	南航	海航
营业成本 (亿元)	1002.98 (+15.02%)	902.85 (+9.32%)	1116.87 (+15.90%)	517.92 (+65.15%)
销售费用 (亿元)	61.13 (+9.27%)	57.53 (+1.05%)	69.67 (+8.83%)	24.61 (+38.11%)
直销情况	直销比例 50.9%	直销收入占比 51.20%	直销收入 402.4亿元	直销收入155亿元 占客运收入41%
油料成本 (亿元)	284.09 (+29.24%)	251.31 (+28.05%)	318.95 (+34.02%)	145.90 (+85.66%)
起降及停机费用 (亿元)	138.63 (+8.53%)	132.54 (+7.94%)	149.10 (+13.74%)	78.75 (+68.90%)
折旧 (亿元)	129.72 (+0.42%)	124.46 (+11.98%)	125.75 (+4.84%)	53.86 (+47.03%)
飞机维修成本 (亿元)	62.13 (+33.47%)	53.46 (+7.78%)	77.92 (-1.07%)	58.88 (+47.60%)

此外，从政府，机场等获得的航线补贴等补贴额度，也对航空公司的业绩产生不小的影响，由于近年来各地政府（尤其是二三线城市）对开通国际远程航线和国内独飞航线

热情高涨，航空公司每开通一条上述航线，都会获得每班一定数额的补贴。

2017年，国航，东航，南航，海航获得的补贴总额分别为24.79亿元，49.41亿元，31.28亿元和9.09亿元。

通过年报数据，我们还对四大航旗下公司的业绩表现也排了序。

航空公司	所计入的合并财报	净利润 (亿元)
深圳航空	国航	14.39
厦门航空	南航	14.36
上海航空	东航	12.04
中联航	东航	8.09
东航云南	东航	6.95
天津航空	海航	5.93
东航江苏	东航	5.77
山东航空	国航	4.9
东航武汉	东航	4.46
中国新华航空	海航	3.65
云南祥鹏航空	海航	2.42
贵州航空	南航	1.64
大连航空	国航	1.33
河南航空	南航	1.32
内蒙航空	国航	0.97
山西航空	海航	0.9
重庆航空	南航	0.8
珠海航空	南航	0.56
广西北部湾航空	海航	0.47
汕头航空	南航	0.45
长安航空	海航	0.24
北京航空	国航	-0.37
乌鲁木齐航空	海航	-0.61
福州航空	海航	-0.64
国泰航空	国航	-10.89

来源：四大航2017年报

对于已经到来的 2018 年，多家航空公司均认为由于国内市场的运力供给投放会受限，再加上国内航线的市场化改革，都将对航司 2018 年的业绩有比较好的促进。

去年年底，民航局发布的《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》，进一步放宽了市场调节价航线的范围，规定 5 家以上(含 5 家)航空运输企业参与运营的国内航线可以由航空公司每航季选择一定数量的航线调价公布票价，第一财经记者比较放开航线的新旧目录发现，实行市场调节价的国内航线比 2016 年时增加了 306 条。

“今年可以调整的范围要比去年更广，而且涉及的航线品质也更高一些，因为干线上的旅客对价格的敏感度不高，我们预期今年涨价对收入的影响会大于去年。”国航市场部总经理罗勇告诉记者，目前航空公司都在按照民航局的要求制定实施的计划，把需要调整的航线计划报给民航局后开始实施。“从国航来看，我们具备条件可以调整的航线大改有 200 多条，按照一个航季可以调整不超过本企业上航季运营实行市场调节价航线总数 15%的要求，我们新航季大概有 30 多条航线可以调整。”

记者也从东航方面了解到，按照局方一个航季 15%的量，东航有 47 条航线符合要求，包括京沪航线也在调价范围内，

这 47 条航线的运力投放在东航国内航线占比超过三分之一左右。

国际市场方面，2017 年四大航国际航线的客公里收益均有所下滑，这与竞争日趋激烈之下的票价水平无法提升有关。

最近几年以来，国内三大航都开始加速扩张国际市场，国内中型航空公司也纷纷申请开通国际中远程航线，尤其是中国二线城市机场远程发展迅速，以 5,000 公里以上的国际远程航线为例，2009 年开通国际远程航线的国内二线城市仅有 3 个，截至 2017 年 12 月已增至 21 个城市。

“美国航线去年增投运力大于其他区域，公商务旅客的需求又受到签证的影响，澳洲航线的运力增幅更大，需求的增长没能满足运力增长的幅度，此外韩国市场从去年开始到现在还没有完全恢复，”罗勇对记者指出，“今年比较困难的仍是美国和澳洲，但我们的预判应该是趋稳的，因为这两块航线的票价已经处于比较低的状态，运价再大幅下降的可能性我们认为不大，希望通过客座率的提升，使得这两个市场能够有好的表现。”

东航方面也认为，澳洲市场由于中澳航权的开放，运力供给会比较大的增长，尤其是二线城市飞往澳洲的洲际航线增量比较大，价格方面预计会略有下降，北美航线 2018 年则会趋稳，收益水平也会基本持平。

“总体看来，我们预计国际的收益水平会保持稳定，因为去年表现困难市场的航线票价已经处于比较低的状态，运价再大幅下降的可能性不大。”罗勇指出。

（本文表达系作者个人观点）