

证券代码:001391	证券简称:国货航	公告编号:2024-001
-------------	----------	---------------

中国国际货运航空股份有限公司上市首日风险提示公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整,没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

经深圳证券交易所《关于中国国货货运航空股份有限公司人民币普通股股票上市的通知》(深证上〔2024〕1131号)同意,中国国际货运航空股份有限公司(以下简称“公司”或“本公司”)首次公开发行的人民币普通股股票在深圳证券交易所上市,证券简称称为“国货航”,证券代码为“001391”;本次公开发行的838,943,942股人民币普通股股票自2024年12月30日起可在深圳证券交易所上市交易,其余股票的可上市交易时间按照有关法律法规规定,深圳证券交易所业务规则及公司相关股东的承诺执行。

本公司郑重提请投资者注意,投资者应充分了解股票市场及本公司披露的风险因素,切实提高风险意识,在新股上市初期切忌盲目跟风“炒新”,应当审慎决策、理性投资。

现将有关事项提示如下:

一、公司近期经营情况正常,内外部经营环境未发生重大变化,目前不存在未披露重大事项。

二、经查询,公司、控股股东和实际控制人不存在应披露而未披露的重大事项,公司近期不存在重大对外投资、资产收购、出售计划或其他筹划阶段的重大事项。公司募集资金投资项目招股说明书披露的计划实施,未发生重大变化。

三、本次发行价格2.30元/股对应的公司2023年扣除非经常性损益后孰低归属于母公司股东净利润未使用超额配售选择权时本次发行后的市盈率约为25.56倍,若全额使用超额配售选择权后本次发行后市盈率为25.99倍,低于中证指数有限公司2024年12月16日(T-3日)发布的“G56航空运输业”最近一个月平均静态市盈率42.35倍;但高于同行业可比上市公司2023年扣除非经常性损益后孰低归属于母公司股东净利润对应的平均静态市盈率16.97倍,仍存在未来公司股价下跌给投资者带来损失的风险。提请投资者关注投资风险,审慎研判发行定价的合理性,理性做出投资决策。

四、本公司聘请德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)对公司2021年、2022年、2023年和2024年1-6月的财务报表及财务报表附注进行了审计,并出具了标准无保留意见的《审计报告》(德师报(审)字[24]第S00642号)。根据该审计报告,本公司报告期内的主要财务数据如下:

(一)合并资产负债表主要数据

项目	2024年6月30日	2023年12月31日	2023年12月31日	2023年12月31日
资产总计	2,329,896,624	2,282,297,315	2,134,396,689	2,498,077,317
负债总计	265,469,899	255,265,688	287,274,423	672,596,684
归属于母公司所有者权益合计	2,064,426,725	1,986,460,621	1,846,756,473	1,826,480,635
所有者权益合计	2,032,430,015	1,966,777,018	1,866,530,612	1,806,777,617

(二)合并利润表主要数据

项目	2024年1-6月	2023年度	2023年度	2023年度
营业收入	896,780,774	1,491,868,556	2,397,633,656	2,430,526,783
营业成本	877,769,773	595,434,543	477,594,947	578,673,689
利润总额	88,362,322	957,880,689	439,155,616	580,146,424
净利润	66,589,684	115,463,612	331,369,688	434,593,225
归属于母公司所有者的净利润	66,622,234	115,463,612	330,376,795	434,233,727
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润	65,582,922	108,028,775	324,263,232	428,138,016

(三)合并现金流量表主要数据

项目	2024年1-6月	2023年度	2023年度	2023年度
经营活动产生的现金流量净额	186,386,230	227,897,735	430,450,685	414,726,641
投资活动产生的现金流量净额	-226,015,019	-226,060,619	-250,584,644	-135,899,623
筹资活动产生的现金流量净额	-17,552,848	-31,386,680	-488,852,635	-498,700,689
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-138,481	53,881	1,599,656	-4,462,481
现金及现金等价物净增加额	-55,219,617	-28,505,283	-322,045,918	680,473,954

(四)主要财务指标

项目	2024年6月30日/2024年1-6月	2023年12月31日/2023年度	2023年12月31日/2023年度	2023年12月31日/2023年度
流动比率(倍)	2.75	2.99	2.69	2.94
速动比率(倍)	2.71	2.99	2.69	2.94
资产负债率(合并)	12.25%	13.25%	12.14%	27.21%
资产负债率(母公司)	11.04%	11.37%	10.09%	26.21%
应收账款周转率(次)	6.26	6.76	7.64	7.64
存货周转率(次)	11.06	88.17	188.62	185.62
研发投入占营业收入的比例	0.022%	0.029%	0.012%	0.008%
经营活动产生的现金流量/万元	186,386,230	227,897,735	430,450,685	414,726,641
归属于母公司所有者的净利润/万元	66,622,234	115,463,612	330,376,795	434,233,727
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润/万元	65,582,922	108,028,775	324,263,232	428,138,016
每股经营活动产生的现金流量净额(元)	0.06	0.22	0.39	0.39
每股净利润(元)	-0.14	-0.03	-0.21	0.64
归属于上市公司股东的每股净资产(元)	1.95	1.84	1.75	1.69
基本每股收益(元)	0.06	0.11	0.29	0.39
稀释每股收益(元)	0.06	0.11	0.29	0.39
加权平均净资产收益率	3.20%	6.02%	17.08%	34.84%

上述主要财务指标计算方法如下:

1、流动比率=流动资产÷流动负债

2、速动比率=(流动资产-存货)÷流动负债

3、资产负债率=(负债总额÷资产总额)×100%

4、应收账款周转率=营业收入÷平均应收账款余额,2024年1-6月应收账款周转率=经营年化

5、利息保障倍数=(利润总额+利息支出)÷利息支出

6、息税前利润=利润总额+利息支出+折旧费用+摊销费用

7、每股经营活动产生的现金流量净额=经营活动产生现金流量净额÷期末普通股股份总数

8、每股取现现金流量=现金及现金等价物净增加额÷期末普通股股份总数

9、归属于母公司股东的每股净资产=期末净资产÷期末总股本

10、每股收益、净资产收益率依据中国证监会《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》(2010年修订)方法计算

五、财务报告审计截止日后主要经营情况

(一)财务报告审计截止日后主要经营情况

本公司财务报告的审计截止日为2024年6月30日,自财务报告审计截止日至本公告披露日,公司经营情况正常,公司经营模式、主要原材料及其采购价格、主要服务或产品及其销售价格、主要客户和供应商构成、税收政策以及其他可能影响投资者判断的重大事项均未发生重大不利变化。

(二)会计师事务所的审阅意见

公司财务报告审计截止日为2024年6月30日,德勤华永对公司2024年9月30日的合并及母公司资产负债表、2024年1月1日至9月30日止期间的合并及母公司利润表、合并及母公司现金流量表、合并及母公司所有者权益变动表以及相关财务报表附注,并出具了《审阅报告》(德师阅(审)字[24]第R00065号),审阅意见如下:

“根据我们的审阅,我们没有注意到任何事项使我们相信上述财务报表没有按《企业会计准则第32号——中期财务报告》的规定编制,未能存在所有重大方面公允反映国货航2024年9月30日的合并及母公司财务状况以及2024年1月1日至9月30日止期间的合并及母公司经营成果和合并及母公司现金流量。”

(三)财务报告审计截止日后主要财务信息

1、主要财务数据

财务报告审计截止日后公司经审阅的主要财务数据如下:

项目	2024年9月30日	2023年12月31日	变动幅度
资产总计	2,367,507,111	2,282,297,315	3.73%
负债总计	260,302,920	255,265,688	-1.91%
所有者权益	2,077,124,191	1,986,777,018	5.00%
归属于母公司所有者权益	2,076,124,159	1,986,460,621	5.62%

2、2024年1-9月

项目	2024年1-9月	2023年1-9月	变动幅度
营业收入	1,422,861,188	1,491,868,556	4.68%
营业成本	146,767,916	595,434,543	65.97%
利润总额	166,227,022	957,880,689	82.77%
净利润	120,459,458	115,463,612	73.10%
归属于母公司所有者的净利润	109,362,748	115,463,612	87.28%
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润	176,200,761	108,028,775	-42.6%

2024年1-9月,公司归属于母公司股东的净利润为110,457.36万元,同比增加71.07%,扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润为109,306.26万元,同比增加87.26%。2024年1-9月,公司经营业绩大幅提升,主要系随着航空货运行业逐步恢复常态化运行以及全球供应链体系的逐步稳定,叠加跨境电商对航空货运的旺盛需求,航空货运价及货邮周转量亦开始从2023年初的行业低点逐步回升,公司经营业绩相应大幅提升。

2、非经常性损益主要数据

项目	2024年1-9月	2023年1-9月	变动幅度
非流动资产处置损益,包括已计提资产减值准备的转销损益	87,94	-77,28	-
计入当期损益的政府补助,且与公司正常经营业务密切相关,按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助收益	1,193,39	6,441,69	-
除金融资产处置外的其他公允价值变动收益	-	-	-
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	10,39	32,81	-
处置非流动资产的损益	17,52	8,28	-
其他符合非经常性损益定义的损益支出	-27,63	-1,682,74	-
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的净利润	-	-	-
归属于少数股东的非经常性损益净影响	-6,02	-6,08	-
归属于母公司股东的非经常性损益净影响	1,167,10	6,366,69	-

2024年1-9月,公司归属于母公司股东的非经常性损益为1,157.10万元,同比减少81.34%,主要系计入当期损益的政府补助减少所致。

六、公司特别提醒投资者认真阅读以下风险提示

(一)经营业绩下滑的风险

报告期内,本公司业绩呈现先降后升的趋势,分别实现营业收入243.05亿元、220.76亿元、149.19亿元以及89.69亿元,分别实现归母净利润43.42亿元、31.08亿元、11.53亿元以及6.66亿元。2023年,本公司营业收入同比下降36.35%,归母净利润同比下降62.89%,整体来看,主要系2021-2022年期间,航空货运行业外部环境承压导致不可抗力因素累积,供需关系结构性失衡,市场疲软增长,运价大幅上涨,系行业整体利好的趋势性变化。2023年以来,航空货运市场逐步恢复常态化运营,本公司的经营业绩相比行业运行的景气高点,出现较大幅度的下滑,系外部环境承压叠加运营所致。2024年1-6月,本公司营业收入同比增长48.15%,归母净利润同比增长40.80%。

1、本公司2023年经营业绩同比大幅下降原因分析

2023年,本公司营业收入为149.19亿元,同比下降36.35%,归母净利润为11.53亿元,同比下降62.89%,具体如下表所示。

项目	2023年	2022年	变动比例
营业收入	1,491,868,556	2,397,633,656	-38.36%
营业成本	1,465,463,543	2,286,079,044	-35.67%
营业利润	166,154,644	477,594,947	-65.24%
利润总额	167,228,019	439,155,616	-62.27%
净利润	115,463,612	331,369,688	-65.78%
归属于母公司所有者的净利润	115,362,619	330,376,795	-65.70%
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润	108,028,775	324,263,232	-66.67%

注:本公司于2023年7月同一控制下企业合并收购香港快通,香港快通主要从事货运代理相关业务,使得公司2021及2022年财务报表相关财务数据已经重述,该合并重述对公司财务指标影响较小,后续如无特别说明,相关财务数据均已重述。

公司主营业务分板块的收入及变动情况如下表所示:

项目	2023年	2022年	变动比例	变动占比
航空货运	1,024,121,810	1,489,767,313	-31.87%	79.18%
全货机	686,062,749	779,220,224	-11.68%	13.61%
客机腹舱	338,209,069	681,538,777	-50.77%	65.77%
综合物流解决方案	341,433,444	539,008,444	-34.86%	22.81%
其他	117,088,614	109,100,889	8.28%	-1.19%
合计	1,460,662,636	2,288,076,046	-36.47%	100.00%

注:1、上述2023年及2022年主要财务指标已经德勤华永审计;2、变动占比系各分部收入金额占变动金额占主营业务收入同比变动金额的比例。

如上表所示,公司2023年主营业务收入同比下降35.47%,主要系航空货运价以及综合物流解决方案下降较大,分别下降38.67%以及34.45%,占比分别为79.18%以及22.01%。

航空货运价下降一方面系运价回落导致全货机收入同比下降14.06%,另一方面系客机货班作为2023-2022年期间的临时运力补充方式已逐步退出市场,而客机腹舱运力尚未完全恢复,使得公司客机货运业务收入同比下降60.15%,综合导致航空货运价同比下降38.67%。综合物流收入下降主要系综合物流业务以航空运输为核心环节,并向两端延伸,随着航空货运市场逐步常态化运营,公司综合物流服务的价格和商务需求相应减少,导致收入同比下降34.45%。

本公司归母净利润同比下降62.89%,除营业收入端下降因素外,成本端来看主要系其航油费同比上涨3.12%,而其他主要成本如人工、折旧以及起降成本由于运力投入、航线结构变动等因素影响有所增加,使得营业成本占比仅下降29.23%,其下降幅度小于收入下降幅度。具体分析如下:

1) 航空货运业务

2023年,本公司航空货运业务收入为1,024,121.80万元,同比下降38.67%,公司的航空货运业务收入以国际航线为主,其收入下降一方面受全球经济增长放缓、欧美国家通胀水平居高不下等因素影响,海外市场消费需求减弱,航空货运需求端有所下降,导致航空货运价从高位大幅回落,全货机收入相应同比下降14.06%;另一方面在客机航班逐步恢复后,作为临时性运力投入的客机货班运力投入方式逐步退出市场,相应客机货班收入同比下降98.64%。具体量化分析如下:

1) 全货机

项目	2023年度	2022年度	变动比例
全货机运输收入(亿元)	68.61	77.92	-11.68%
集装箱运力损失,电子设备、医疗物资运输需求受限,航空运力需求大增	36.41	60.31	-40.02%
客机腹舱运力损失	1.89	2.62	-28.18%

如上表所示,对于全货机货运业务,受全球经济增速放缓,欧美国家通胀水平居高不下等因素影响,海外市场消费需求下降,航空货运需求端有所下降,导致航空货运价逐步从高位回落,吨公里收入由25.2元/吨下降至18.9元/吨,2023年一季度引进一架B777远程客货机,增加机队规模的同时,加强货源组织以及运力投放,继续保持较高的飞机利用率,从而带动收入增加,使得全货机吨公里收入增加至35.41元/吨公里,同比增长14.87%。因此,公司全货机业务收入同比下降主要系运价高位回落所致,可比公司南航物流全货机业务运价亦由2023年的2.79元/吨下降至2024年1-6月的1.97元,运价下降趋势相似。

2) 客机货运

项目	2023年	2022年	变动比例
客机货运收入(亿元)	36.63	89.15	-59.15%
客机腹舱运力损失	30.89	26.24	78.00%
客机腹舱运力损失	6.84	63.91	-89.64%
客机腹舱运力损失	2.07	30.94	-93.30%
其中:客机腹舱	2.08	6.12	-66.25%
客机腹舱	4.89	24.72	-80.61%
吨公里收入(元)	1.89	2.62	-47.07%

2023年,公司客机货运业务收入为35.53亿元,同比下降60.15%。其中,客机腹舱收入同比增长70.06%,而客机货班收入同比下降98.64%,具体分析如下:

对于客机货班,由于国内航线需求逐步恢复,其货邮周转量同比增长280.25%,收入相应同比上升70.06%;对于客机腹舱,其货邮周转量同比下降98.81%,收入同比下降98.64%,主要系客机货班是为了解决2020年以来,客机航班大量停飞导致的航空货运业务结构性运力短缺而临时采取的补充运力措施,在2023年客机航班逐步恢复以及航空货运供需关系出现较大变化的情况下,客机货班的临时性运力投入逐步退出市场。

与此同时,客机货运的吨公里收入由2.89元/吨下降至1.51元/吨,同比下降47.87%,运价的下降以及客机货运运力投入的大幅减少综合导致了公司客机货运业务收入同比大幅下降。可比公司南航物流客机货运业务运价亦由2022年的2.94元/吨下降至2023年1-6月的1.7元,运价下降趋势相似。

3)与可比公司对比分析

2023年,国货航的航空货运业务收入为1,024,121.80万元,下降幅度为38.67%;东航物流航空货运业务收入为911,742.86万元,下降幅度为31.37%,下降趋势基本趋同。

(2) 综合物流解决方案业务

2023年,公司综合物流解决方案收入为341,433.44万元,同比下降34.45%,主要系公司综合物流解决方案以航空运输为核心环节,并向两端延伸,其下降趋势和航空货运业务基本趋同。随着航空货运市场逐步常态化运营,公司综合物流服务价格亦相应回落,其量价变动具体如下表所示:

项目	2023年	2022年	同比变动	同比变动
收入(亿元)	341,433.44	539,008.44	-34.86%	-34.86%
货邮周转量(万吨)	28.19	22.51	25.23%	11.67%
吨公里收入(元/吨)	121	232	-47.84%	-47.84%

如上表所示,2023年,公司综合物流业务货邮运输量为26.10万吨,相比于2022年的22.51万吨,同比上升11.03%;同时,服务单价由2.22元/吨,下降至1.31元/吨,同比下降40.97%。上述服务单价的下降导致综合物流业务收入同比下降34.45%。

2023年,国货航综合物流解决方案收入为341,433.44万元,同比下降34.45%;东航物流综合物流解决方案收入为912,506.20万元,同比上升16.74%,两者差异原因主要系国货航业务板块主要客户系高附加值的产品品牌商,包括苹果、华为、OPPO等。随着海运空运等运输方式的逐渐恢复,上述客户对航空运输及时性服务需求相应减少,导致收入同比下降。与东航物流相比,根据其2023年年度报告披露,其综合物流业务主要包括跨境电商物流解决方案,产地直发解决方案、同业项目供应链、定制化物流解决方案,其主要服务客户及客户结构可能和国货航有较大差异,因此,在服务价格整体下降的情况下,双方客户结构以及货量种类的不同,可能导致收入趋势不同。

(3) 归母净利润分析

1) 国货航归母净利润同比下降分析

2023年,公司营业收入为1,491,868.56万元,同比下降36.35%,归母净利润为115,343.59万元,同比下降62.89%。如前分析,从收入端来看,公司的营业收入随着航空货运行业逐渐恢复至常态化运营后有所下降;从成本端来看,除客机货运运营支出成本随客机货运收入下降外,全货机主要成本如航油费、折旧以及起降成本由于运力投入、航线结构变动等因素影响有所增加,使得营业成本占比下降29.23%,其下降幅度小于收入下降幅度。同时,公司2023年期间费用同比下降7.32%,综合使得归母净利润同比下降62.89%,高收入下降幅度。

公司营业成本总额按成本类型构成如下表所示:

项目	2023年	2022年	变动比例
航油费(万元)	315,644.47	309,879.96	3.18%
起降费(万元)	4,809	4,809	0.00%
折旧费(万元)	6,802.01	7,379.22	-7.73%

公司期间费用如下表所示:

项目	2023年	2022年	变动比例
销售费用	3,345,447.47	3,679,976.96	-9.12%
管理费用	4,400	4,400	0.00%
财务费用	6,802.01	7,379.22	-7.73%

单位:万元

项目	2023年	2022年	同比变动
营业收入	28,744.64	32,056.11	-9.69%
营业成本	28,566.88	28,203.88	0.57%
财务费用	-7,701.46	-5,420.38	41.85%
合计	62,798.98	67,707.71	-7.32%

如上表所示,2023年,公司销售费用、管理费用、财务费用基本保持稳定。

2) 同行业对比分析

国货航2023年归母净利润为115,343.59万元,同比下降62.89%。东航物流同期归母净利润为248,831.94万元,同比下降31.58%。国货航归母净利润下降幅度大于东航物流。

收入端来看,由于全货机引入周期不同,客机货运运力投入结构以及综合物流解决方案客户结构差异等因素,导致在航空运价整体下行背景下,国货航营业收入降幅为36.35%,下降幅度大于东航物流的12.14%。

从成本端来看,2023年,国货航营业成本中航油费、人工及折旧等主要成本与收入非线性下降,东航物流亦是如此。因此,东航物流在收入规模大于国货航的情况下,可以形成一定的规模优势,降低固定成本的摊薄作用,导致其归母净利润下降幅度低于国货航。

此外,对于航空站业务而言,东航物流主要航空货站位于上海浦东国际机场,系中国最大的航空货站机场,货邮吞吐量排名常年位于国内第一,是东航物流净利润的重要来源。国货航主要航空货站位于北京、成都等地,货邮处理能力不及东航物流,亦导致双方航空货站的盈利能力在客运航班未完全恢复的情况下,出现较大差异。同时,由于国货航2021年7月启用了成都天府机场货站,受外部综合因素影响,至2023年3月才大规模投入使用,期间相应折旧及人工成本亦对国货航净利润造成不利影响。

2023年,东航物流地面综合服务实现毛利95,811.50万元,国货航航空站业务实现毛利-7,031.39万元,亦加大了双方归母净利润的差异。

根据四川省政府对于成都天府机场的规划建设方案及发展定位,成都天府机场将逐步建设发展为世界级机场群核心枢纽,并逐步带动航空物流等相关产业规模扩大。随着成都天府机场常态化运营,预计公司将盈利能力带来提升。

2、本公司经营环境承压变化的具体原因、变化的时间节点、趋势方向及具体影响程度

(1) 2020-2022年,供需关系暂时性失衡,航空货运市场景气度较高

2020年以来,因客货运需求下降、海运运力紧张、铁路网络承压冲击等因素,全球范围内供应链格局发生了较大变化,中国作为世界生产基地的优势得以充分发挥,高附加值产品如电子设备、医药物资等对运输安全、时效、稳定性有严格要求的货物更多选择航空途径,航空货运市场运价大涨,市场强劲增长,国货航及同行业公司2020-2022年经营业绩均大幅提升,该期间系航空货运行业运行的景气高点。

1) 客机航班停飞,航空运力供给紧张

2020年开始,全球范围内国际客机航班基本暂停,国内客机航班亦受严重影响,导致客机腹舱运力骤减。2020年2月起近半年时间里全球航空可用货运吨公里较2019年同期大幅下降,航空运力供给紧张,航空运价因此大幅增长。

单位:万元

项目	2023年	2022年	同比变动
航空货运收入(亿元)	1,024,121.81	1,489,767.31	-31.87%
全货机	686,062.75	779,220.22	-11.68%
客机腹舱	338,209.07	681,538.78	-50.77%
综合物流解决方案	341,433.44	539,008.44	-34.86%
其他	117,088.61	109,100.89	8.28%
合计	1,460,662.64	2,288,076.05	-36.47%

注:1、上述2023年及2022年主要财务指标已经德勤华永审计;2、变动占比系各分部收入金额占变动金额占主营业务收入同比变动金额的比例。

如上表所示,公司2023年主营业务收入同比下降35.47%,主要系航空货运价以及综合物流解决方案下降较大,分别下降38.67%以及34.45%,占比分别为79.18%以及22.01%。

航空货运价下降一方面系运价回落导致全货机收入同比下降14.06%,另一方面系客机货班作为2023-2022年期间的临时运力补充方式已逐步退出市场,而客机腹舱运力尚未完全恢复,使得公司客机货运业务收入同比下降60.15%,综合导致航空货运价同比下降38.67%。综合物流收入下降主要系综合物流业务以航空运输为核心环节,并向两端延伸,随着航空货运市场逐步常态化运营,公司综合物流服务的价格和商务需求相应减少,导致收入同比下降34.45%。

本公司归母净利润同比下降62.89%,除营业收入端下降因素外,成本端来看主要系其航油费同比上涨3.12%,而其他主要成本如人工、折旧以及起降成本由于运力投入、航线结构变动等因素影响有所增加,使得营业成本占比仅下降29.23%,其下降幅度小于收入下降幅度。具体分析如下:

1) 航空货运业务

2023年,本公司航空货运业务收入为1,024,121.80万元,同比下降38.67%,公司的航空货运业务收入以国际航线为主,其收入下降一方面受全球经济增长放缓、欧美国家通胀水平居高不下等因素影响,海外市场消费需求减弱,航空货运需求端有所下降,导致航空货运价从高位大幅回落,全货机收入相应同比下降14.06%;另一方面在客机航班逐步恢复后,作为临时性运力投入的客机货班运力投入方式逐步退出市场,相应客机货班收入同比下降98.64%。具体量化分析如下:

1) 全货机

项目	2023年度	2022年度	变动比例
全货机运输收入(亿元)	68.61	77.92	-11.68%
集装箱运力损失,电子设备、医疗物资运输需求受限,航空运力需求大增	36.41	60.31	-40.02%
客机腹舱运力损失	1.89	2.62	-28.18%

注:数据来源于IATA(国际航空运输协会),以2012年国际可供货物运输吨周转量为基准值

2) 集装箱运力损失,电子设备、医疗物资运输需求受限,航空运力需求大增

2020年下半年起,港口工人及司机大幅减少,导致全球集装箱运力失衡,欧美多港口出现拥堵,港口集装箱吞吐量下降,集装箱航运运力紧张,价格高企,进而导致部分海运需求转向航空运输,2020-2022年,航空运价与海运价格联动上涨。

单位:万元

项目	2024年1-6月	2023年度	2023年度	2023年度
营业收入	1,422,861,188	1,491,868,556	2,397,633,656	2,430,526,783
营业成本	146,767,916	595,434,543	2,286,079,044	2,498,077,617
利润总额	166,227,022	957,880,689	439,155,616	580,146,424
归属于母公司所有者的净利润	109,362,748	115,463,612	330,376,795	434,233,727
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润	176,200,761	108,028,775	324,263,232	428,138,016

注:数据来源于IATA(国际航空运输协会),以2012年国际可供货物运输吨周转量为基准值

2) 集装箱运力损失,电子设备、医疗物资运输需求受限,航空运力需求大增

2020年下半年起,港口工人及司机大幅减少,导致全球集装箱运力失衡,欧美多港口出现拥堵,港口集装箱吞吐量下降,集装箱航运运力紧张,价格高企,进而导致部分海运需求转向航空运输,2020-2022年,航空运价与海运价格联动上涨。

单位:亿元

项目	2024年1-6月	2023年度	2023年度	2023年度
营业收入	1,422,861,188	1,491,868,556	2,397,633,656	2,430,526,783
营业成本	146,767,916	595,434,543	2,286,079,044	2,498,077,617
利润总额	166,227,022	957,880,689	439,155,616	580,146,424
归属于母公司所有者的净利润	109,362,748	115,463,612	330,376,795	434,233,727
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润	176,200,761	108,028,775	324,263,232	428,138,016

注:数据来源于IATA(国际航空运输协会),以2012年国际可供货物运输吨周转量为基准值

2) 集装箱运力损失,电子设备、医疗物资运输需求受限,航空运力需求大增

2020年下半年