2019年 年度报告摘要

公司代码:601021　　公司简称:春秋航空

春秋航空股份有限公司

一重要提示

1 本年度报告摘要来自年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。

2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

3 公司全体董事出席董事会会议。

4 普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)审计,公司 2019 年度母公司净利润为 1,675,399,245 元,截至 2019 年 12 月 31 日,母公司累计未分配利润为 7,965,868,456 元。2019 年度公司拟向全体股东派发现金红利 183,345,543 元,占当年实现的可供分配利润的 10.94%,占当年归属于上市公司股东的净利润的 9.96%。按公司目前总股本 916,727,713 股计算,每 10 股拟派现金红利 2.00 元(含税),如果在实施利润分配的股权登记日前公司总股本发生变化,拟维持分配总额不变,相应调整每股分配比例,剩余未分配利润结转下一年度。

公司 2019 年度拟分配现金红利总额与当年归属于上市公司股东的净利润之比低于 30%,其原因为,2020 年受新冠疫情影响,我国部分城市实施了延期复工、封城、隔离等措施,商贸活动和个人消费市场均受到了较大的冲击,多条航线停止运行,客流量大幅下跌。目前虽然国内疫情基本得以稳定,但国际疫情仍处于扩散阶段,持续时间仍存在较大不确定性,可能会对公司未来一段时期的生产经营状况造成重大不利影响。

公司所属航空运输业属于资本密集型行业,资金需求量较大,且公司正处于成长期,每年在购置飞机、发动机及其他相关飞行设备等方向有大量资本性支出。另外,公司一直在资金上持稳健策略,为运营发展保留一定量流动资金,以增强公司抵御经济波动以及外部运营环境变化风险的能力。为满足当前疫情下日常经营所需流动资金之需要,以及购置飞机等公司发展资本性开支和其他生产经营和业务发展资金之需要,公司从平衡短期经营发展实际与中长期发展规划、当前资金需求与未来发展投入、股东短期现金分红回报和中长期利益,并与公司成长性等状况相匹配的角度综合考虑,提出上述利润分配方案。

本利润分配预案已经公司第三届董事会第二十一次会议审议通过,需提交公司 2019 年年度股东大会审议。

二公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A 股	上海证券交易所	春秋航空	601021	无

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	陈可	赵志琴、徐亮
办公地址	上海市长宁区空港一路 528 号二号楼	上海市长宁区空港一路 528 号二号楼
电话	021-2235 3088	021-2235 3088
电子信箱	ir@ch.com	ir@ch.com

2 报告期公司主要业务简介

(一)公司所从事的主要业务和经营模式

本公司作为中国首批民营航空公司之一,定位于低成本航空业务模式,主要从事国内、国际及港澳台航空客货运输业务及与航空运输业务相关的服务。

设立初期,公司主要提供国内航线的客运业务,于 2010 年开始经营国际及地区航线,并于 2011 年开始加快开辟国际及地区航线的步伐。截至 2019 年末,国内在飞航线 128 条,国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线 69 条,港澳台航线 13 条。

区别于全服务航空公司,公司定位于低成本航空经营模式,凭借价格优势吸引大量由对价格较为敏感的自费旅客以及追求高性价比的商务旅客构成的细分市场客户。从 2005 年首航至今,公司经营规模已扩张至报告期末 93 架 A320 飞机的机队规模、210 条国内外在飞航线和 93 个国内外通航城市,成为国内载运旅客人次、旅客周转量最大的民营航空公司之一,同时也是东北亚地区领先的低成本航空公司。

(二)行业情况说明

1、国际航空运输业概况

随着全球化趋势的加强,跨区域的社会经济活动日益频繁,航空运输业在全球经济发展中的地位日渐突出。国际航空运输协会 2019 年 12 月公布的 2019 年全年估算数据显示,2019 年全球航空旅客运输量同比增速较 2018 年有所放缓,同比增长 4.2%,并预计 2020 年旅客运输量增速进一步放缓达 4.1%,但由于受新冠疫情对全球航空业带来的负面影响,2020 年 2 月发布的报告下调了 2020 年全球旅客运输量增速,预计将同比下降 0.6%;而货运业务自 2017 年达到近两位数增长后增速有所放缓并出现衰退迹象,货邮载重量 2019 年同比预计略有下降,2020 年由于新冠疫情的影响尚未有更新预测指引。

2010-2019全球航空旅客运输量与货邮运输量统计

数据来源:国际航空运输协会

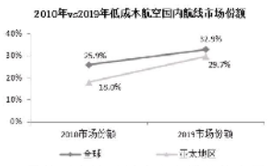
未来国际航空运输业将进一步实现自由化,各国政府将逐渐放松航空管制,通过双边和多边谈判,达成"天空开放"协议。而随着全球经济复苏与发展,新兴市场国家中产阶级群体不断扩大,包括中国、印度、东南亚国家、拉美地区国家在内的新兴市场航空出行需求将保持较快增长,成为世界范围内航空运输量增长的主要驱动因素之一。此外,公共航空运输体系和综合交通运输体系将越来越完善,各国政府对支线航空以及普及中小城市的基本航空服务的支持力度会持续加大,低空领域也将逐步开放以促进通用航空。同时,各国政府还将民航运输业与高速公路网络、高速铁路网络和城市轨道交通相连接,形成相互衔接、优势互补的一体化综合交通运输体系。以上都将促进全球航空运输业的健康快速发展。

2、低成本航空公司概览

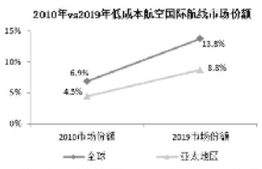
美国西南航空公司是全球第一家低成本航空公司,于 1971 年设立,成功引发了航空运输业的低成本革命,欧洲和亚太地区也相继出现了以瑞安航空、亚洲航空为代表的区域性低成本航空公司。低成本航空经营模式,即通过严格的成本控制,以低廉的机票价格吸引旅客,不仅快速抢占市场份额,而且推动航空运输业从豪华、奢侈型向大众、经济型转变。

根据亚太航空中心统计,2010 年至 2019 年十年间,全球低成本航空的国内航线市场份额从 25.9%提高至 32.9%,国际航线市场份额从 6.9%提升至 13.8%;亚太地区的国内航线市场份额从 18.0%攀升至 29.7%,国际航线市场份额从 4.5%提升至 8.8%。

2010年vs2019年低成本航空国内航线市场份额



2010年vs2019年低成本航空国际航线市场份额



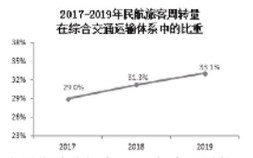
虽然亚太地区低成本市场整体发展速度较快,但区域差异较大,东南亚仍然是亚太地区低成本市场份额最高的区域,其他地区低成本航空公司具有较大的发展空间,以中国、日本为代表的东北亚地区市场潜力正在逐渐显现。目前国内低成本航空公司主要包括两类,一类是独立成立的低成本航空公司,以春秋航空为代表;另一类是由传统全服务航空公司成立低成本航空子公司或下属公司转型为低成本航空公司,包括九元航空有限公司、西部航空有限责任公司、中国联合航空有限公司和云南祥鹏航空有限责任公司等。根据亚太航空中心统计,2019 年,我国低成本航空占国内航线市场份额为 10.1%,低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少,但随着国内大众化航空出行需求的日益旺盛,未来市场前景广阔,潜力巨大。

3、中国航空运输业的基本情况

(1)规模扩张

自 20 世纪 90 年代起,在中国社会经济活动和对外开放事业的双重推动下,中国航空运输业实现了快速增长。期间尽管受到非典型性肺炎、雪灾、地震等突发性事件的影响,但在中国经济持续增长的推动下,总体上仍保持增长的行业态势。发展的同时,中国民航始终谨记安全是民航头等大事,坚持民航安全底线,对安全隐患零容忍,不断加强航空安全保障体系建设和提高航空安全水平。

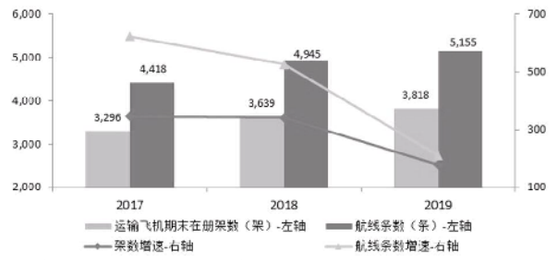
根据国家统计局发布的《2019 年国民经济和社会发展统计公报》,2019 年全年旅客运输周转量为 35,349.1 亿人公里,较上年增长 3.3%,其中民航旅客周转量 11,705.1 亿人公里,较上年增长 9.3%,增速再次放缓,占各种运输方式比例为 33.1%,较上年上升 1.8 个百分点,在综合交通运输体系中的地位和作用显著提高;货运方面,2019 年全年货物运输周转量 199,289.5 亿吨公里,其中民航货物运输周转量 263.2 亿吨公里,增速自 2017 年以来明显放缓。根据 2020 年全国民航工作会议报告,2019 年完成运输总周转量 1,292.7 亿吨公里、旅客运输量 6.6 亿人次、货邮运输量 752.6 万吨,同比分别增长 7.1%、7.9%、1.9%。



数据来源:2017 至 2019 年国民经济和社会发展统计公报和 2020 年全国民航工作会议报告

随着国内外经贸往来的日益频繁,各大航空公司纷纷购买新飞机以扩大运力,并逐年稳步增加航线数量和航线里程。根据历年《民航行业发展统计公报》统计和中国民航局 2020 年全国民航工作会议报告,从 2010 年到 2019 年,国内民航全行业运输飞机期末在册架数从 1,597 架增长至 3,818 架,年复合增长率达到 11.5%,2019 年全年增长 179 架,截至 2019 年末,全行业国际国内航线共为 5,155 条。

2017-2019年运输飞机期末在册架数与航线条数统计



运力扩张的同时,航空需求端更高的增速使得航空运输业的客座率和载运率维持在较高水平,且逐年上升。根据中国民航局关于民航主要生产指标统计,2017 年、2018 年和 2019 年,国内民航运输业的正班客座率分别为 83.2%、83.2%和 83.2%,正班载运率分别为 73.5%、73.2%和 71.6%。

(2)对外开放

中国航空业始终坚持扩大对外开放,国际市场空间不断拓展,国际影响力日益提升。2019 年,我国以最高票连任国际民航组织一类理事国,中欧首次在民航领域签署相关协定,进一步丰富了中欧全面战略伙伴关系内涵,展现了我国合作、开放、包容、守信的形象;努力扩充航权资源,大幅增加了进入日本东京主流市场的运力额度,扩大了与韩国、芬兰等国航空运输市场准入,实现国际航权资源配置"一次提交、一网通办",新辟国际地区航线 549 条,行业发展开放程度进一步深化。

(3)安全服务

行业发展势头持续向好的同时,仍面对着复杂变化的外部形势,自身发展积累的矛盾依旧突出。在保持"控总量、调结构"的战略定力,确保行业发展稳中有进的前提下,我国民航安全管理正逐步由他律向自律、由基于规章符合性的管理向规章符合性基础上的基于安全绩效的管理模式转变,要准确把握推进民航安全治理体系和治理能力现代化的总体要求,构建完善与新时代民航安全需求相适应的民航安全治理体系和治理能力、正确把握好"安全与发展、安全与服务、安全与正常、安全与效益"之间的关系,严控换季期间航班增量,完善航班动态调整机制,有效降低安全运行保障压力。

根据 2020 年全国民航工作会议报告,截至 2019 年底,全行业实现持续安全飞行 112 个月、8,068 万小时的安全新纪录,连续 17 年 7 个月实现空防安全零责任事故,继续创造我国民航史上最长安全周期,安全水平处于世界领先行列;运输航空百万小时重大事故率十年滚动值已从建国初期的 27.05 降到 0.012;在航班总量同比增长 5.57%等情况下,全国航班正常率达 81.65%,同比提高 1.52 个百分点,连续两年达到 80%以上,得到了社会各界广泛认同。

此外,全行业坚持"真情服务"理念,深入开展民航服务质量重点攻坚专项行动,2019 年初提出的九项改进服务品质措施得到认真落实。例如,229 个机场和主要航空公司可实现"无纸化"出行;37 家千万级机场国内旅客平均自助值机比例达 71.6%;在 8 家航空公司、29 家机场开展跨航司行李直挂试点;15 家航空公司 410 架飞机为 805 万旅客提供了客舱 WIFI 服务;大力推进全民航行李全流程跟踪系统(RFID)建设;将"同城同质同价"纳入机场服务质量评价指标;推动出台国际"通程航班"普适政策;航空货运电子运单使用突破 160 万票;12326 民航服务质量监督电话开通,国内航空公司投诉响应率达 100%,等等。

(4)2020 年行业目标

根据 2020 年全国民航工作会议报告,2020 年安全工作主要目标是杜绝重特大运输航空责任事故,杜绝劫机、炸机等机上恐怖事件,防止空防安全严重责任事故,防止重大航空地面事故和特大航空维修事故;发展主要预期指标是,运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量预计分别增长 7.5%、7.6%和 1.3%,达 1,390 亿吨公里、7.1 亿人次、763 万吨,起降架次增长控制在 6%左右。

4、行业利润水平的变动趋势及变动原因

近年来,受到中国宏观经济发展持续快速增长和人均可支配收入水平相应提高的影响,航空公司主营业务收入一直保持稳步增长态势。根据中国民航局民航行业发展统计公报,2016 年、2017 年和 2018 年,我国航空公司营业收入分别为 4,695 亿元、5,334 亿元和 6,130 亿元;同期利润总额分别为 365 亿元、408 亿元和 250 亿元。根据 2020 年全国民航工作会议报告,全行业 2019 年完成营业收入 1.06 万亿元,同比增长 5.4%。

我国航空运输业的利润水平波动较大,主要受到国内外宏观经济形势、国际原油价格动荡、人民币汇率波动、重大突发性事件(如流行病疫情、雪灾、地震等)和其他特别事项等因素的影响。

最近 10 年中,2010 年受益于经济的持续增长和上海世博会的召开,航空公司经济效益创历史最高水平,利润总额达 351 亿元;2012 年和 2013 年在经济增速放缓和竞争加剧的背景下行业利润总额连续两年下降,直至 2014 年受益于油价下降,行业利润总额再次回升;2015 年航空公司受益于油价进一步下降以及大众消费需求升级带来的出境游需求激增,虽然人民币相对美元贬值带来的汇兑损失对行业业绩造成一定的负面影响,但行业利润总额仍较 2014 年实现大幅度提升;2016 年,国际航线日益过剩的行业供给以及竞争加剧使得行业票价持续下降,油价自 2016 年 4 月进入环比上升通道,10 月起进入同比增长通道,同时二季度及四季度人民币相对美元较大幅度的贬值均不同程度地稀释了行业的利润增长,但另一方面低油价带来的成本红利及持续增长的大众出行需求仍然推动着行业利润总额较 2015 年度实现双位数提升。

2017 年,人民币结束了相对美元从 2014 年开始连续三年的贬值态势,升值幅度近 6%;国内市场出行需求仍然旺盛,但受制于一二线市场机场时刻增速放缓,供需差扩大带来收益提升;出境旅游需求持续增长,国际航线稳中有升;货运市场出现明显回暖;虽然油价创 2015 年至 2017 年的最高水平,但全行业仍创造十年来利润新高。

2018 年,人民币汇率和国际油价均呈现双向波动。人民币兑美元汇率先扬后抑,进入 4 月后持续贬值,6 月份以来人民币开始加速贬值,10 月末达到谷值,随后缓慢回升,年末中国外汇交易中心公布汇率中间价收至 6.8632,全年贬值近 5.0%;而国际油价年内不断走高,至 10 月创下新高,并触及国内航线燃油附加费起征线,但在 11 月和 12 月快速下跌,下跌幅度一度超过 30%。另一方面,在运行总量控制和航班结构调整的背景下,国内民航市场尤其是一二线市场的供需关系仍在不断改善,国内旅客运价实行市场调节价政策的落地也帮助航司逐步提升收益水平,国际航线尤其是欧洲航线和东北亚航线取得较好收益,使得全行业在油价成本及汇兑损失较高的情况下,仍然维持在景气度较高水平。

2019 年,全球及国内经济增长放缓,人民币兑美元汇率依然受贸易摩擦局势反复的影响,呈现了先升值,再阶梯式贬值,后双向波动的走势,年末中国外汇交易中心公布汇率中间价收至 6.9732,全年贬值约 1.6%,汇率波动在需求端及成本端对航司均产生一定的负面影响,但供给增速限制、航油价格下降以及国家对行业的支持政策等方面,均有利于航司提升盈利水平。供给侧坚持"控总量、调结构"措施,叠加全行业波音 737MAX 停飞事件影响造成的供给缺口,全年民航运力增速再度放缓,一定程度上改善供需关系;国际油价整体走势先扬后抑,1-4 月国际油价呈现单边上涨趋势,进入二季度后,受国际经贸摩擦加剧等因素,国际油价走势承压下跌,下半年又因地缘紧张局势影响,国际油价出现大幅度震荡行情,并延续至年底;国内主要航线市场化定价持续放开配合繁忙机场严控时刻增量,能更好地稳固核心市场票价,有利于收益管理;一系列降成本政策组合拳的推出,包括减半征收航空公司民航发展基金、暂停飞机起降相关收费标准上浮等,均降低了航司成本负担,有利于行业盈利能力提升。

2020 年一季度,新冠疫情在全球各主要国家的出现及传播对世界经济造成一定冲击,各国为控制疫情相继采取严格的商旅限制及出入境管控,航空客运需求的持续减少,国内外航空公司纷纷大幅削减航班,全球航空运输业面临大幅亏损。我国民航市场同样受到疫情严重影响,多地实施了延期复工、封城、隔离等措施,商贸活动和个人消费市场均受到了较大的冲击,但由于国内疫情在较短时间内得到了有效控制,随着防疫保障前提下的有序复产复工,境内航班量以及旅客运输量有所恢复,但随后海外疫情的出现使得国际航线几乎陷入停滞。为缓解航空公司的经营压力,国家出台了包括减免民航发展基金、起降费、航油进销差价等多项扶持政策,并且 3 月以来受全球石油供需失衡以及产油国价格战影响导致国际油价单边大幅下行,均降低了航空公司运营成本,但行业预计仍将迎来多年来首个亏损的一季度,同时全年面临较大的经营不确定性。

5、行业的周期性、季节性和地域性特点

(1)周期性

航空运输业周期受宏观经济周期的影响较为明显。当经济进入上行周期时,商务往来与外贸活动开始频繁,个人消费水平提升,带动航空出行需求与货邮业务增长,促进航空业的发展;当经济增速减缓或进入下行周期时,商务活动减少,个人收支缩紧,乘客可能选择票价相对低廉的替代性交通工具出行,或者减少旅行频率,导致航空出行需求下降。

(2)季节性

航空运输业具有一定的季节性。受到节日、假期和学生寒暑假的影响,我国航空客运的旺季一般出现在春运和 7 至 8 月期间;1 至 3 月除春运、6 月、11 月、12 月为淡季;4 月、5 月、9 至 10 月为平季。航空货运业务的旺季与经济周期关联度更大,季节性特征并不显著。

总体而言,由于客运业务是航空公司主要业务收入来源,因此季节性特征使航空公司收入及盈利水平会随季节的不同而有所不同。

(3)地域性

国内航空公司通常拥有基地机场,除停靠本公司飞机外,还设有飞行、机务、客舱、运控、销售、地面保障等运行职能部门。全国性航空公司通常拥有多处基地,从而能够将航线网络覆盖全国。地方性航空公司则大多以注册地为主基地,形成区域性网络覆盖,呈现较强的地域性。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位:元　币种:人民币

	2019 年	2018 年	本年比上年增减(%)	2017 年
总资产	29,366,740,344	26,575,393,475	10.50	20,602,424,202
营业收入	14,803,517,124	13,114,041,327	12.88	10,970,589,893
归属于上市公司股东的净利润	1,841,007,063	1,502,840,034	22.50	1,261,581,542
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	1,588,454,303	1,217,926,116	30.42	1,092,857,672
归属于上市公司股东的净资产	15,038,550,000	13,324,678,277	12.86	8,463,901,220
经营活动产生的现金流量净额	3,436,309,193	2,895,794,003	18.67	2,301,692,351
基本每股收益(元/股)	2.01	1.67	20.36	1.58
稀释每股收益(元/股)	2.01	1.67	20.36	1.58
加权平均净资产收益率(%)	13.00	12.49	增加 0.51 个百分点	16.00

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位:元　币种:人民币

	第一季度(1-3 月份)	第二季度(4-6 月份)	第三季度(7-9 月份)	第四季度(10-12 月份)
营业收入	3,639,626,871	3,509,535,184	4,415,217,290	3,239,137,779
归属于上市公司股东的净利润	474,526,233	379,547,708	864,673,577	122,259,545
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	459,929,132	264,910,075	861,909,187	1,705,909
经营活动产生的现金流量净额	613,235,577	990,906,568	1,595,076,270	237,090,778

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用　√不适用

4 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位:股

截止报告期末普通股股东总数(户)							21,962
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)							35,788
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)							
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)							
前 10 名股东持股情况							
股东名称(全称)	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
上海春秋国际旅行社(集团)有限公司	0	504,000,000	54.98	0	无	0	境内非国有法人
香港中央结算有限公司	15,996,363	41,811,686	4.56	0	无	0	其他
上海春秋包机旅行社有限公司	-3,319,540	34,295,661	3.74	0	无	0	境内非国有法人
上海春翔投资有限公司	-5,474,370	23,907,711	2.61	0	无	0	境内非国有法人
民生加银基金-平安银行-民生加银鑫牛定向增发 82 号资产管理计划	-5,815,885	17,447,657	1.90	0	无	0	其他
中国证券金融股份有限公司	0	16,892,789	1.84	0	无	0	其他
上海春翼投资有限公司	-1,598,376	14,241,639	1.55	0	无	0	境内非国有法人
华宝(上海)股权投资基金管理有限公司-华宝新趋势私募股权投资基金	-4,230,000	7,401,771	0.81	0	无	0	其他
鹏华资产-浦发银行-鹏华资产白泽 1 号资产管理计划	-6,556,045	6,737,407	0.73	0	无	0	其他
BILL & MELINDA GATES FOUNDATION TRUST	258,933	6,256,223	0.68	0	无	0	境外法人
上述股东关联关系或一致行动的说明	截止报告期末:春秋国旅持有公司 54.98%的股份,为公司的控股股东。王正华先生持有春秋国旅 35.70%的股权,为春秋国旅的第一大股东、董事长;春秋国旅其他股权由上海天山资产经营有限公司和其余 23 名自然人股东持有。王正华先生对春秋国旅的持股比例远大于春秋国旅的任何其他股东,通过与春秋国旅的其他 23 名自然人股东签订《一致行动人协议》的方式加强了其控制地位,以形成能够持续性地主导春秋国旅以及公司的董事会和股东(大)会决策的能力,进而能够持续性地实际控制春秋国旅和春秋航空。因此,王正华先生为公司的实际控制人。春秋包机持有公司 3.74%的股份,为公司第二大股东。春秋包机的股权同样由持有春秋国旅的 24 名自然人股东持有,其中第一大股东王正华先生持有春秋包机 48.91%股权。春翔投资系春秋航空的部分员工为投资春秋航空而设立的公司,其唯一对外投资为持有春秋航空 2.61%股份,不从事其他业务。春翔投资第一大股东为张秀智女士(春秋航空副董事长),持有春翔投资 28.33%股权。春翼投资系春秋航空和春秋国旅的部分员工为投资春秋航空而设立的公司,其唯一对外投资为持有公司 1.55%股份,不从事其他业务。春翼投资第一大股东为王煜先生(春秋航空董事长,与王正华为父子关系),持有春翼投资 41.29%股权。考虑到春秋国旅的董事中,张秀智女士兼任春秋包机的执行董事和春翔投资的董事长,王煜先生兼任春翼投资的董事长,王炜先生兼任春翼投资的董事、总经理,根据《上市公司收购管理办法》第八十三条第二款第三项规定,春秋国旅、春秋包机、春翔投资和春翼投资构成一致行动关系。除上述情况外,公司未知上述其他无限售条件股东是否属于《上市公司收购管理办法》中规定的一致行动人,公司也未知其关联关系。							
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无						

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用　□不适用

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用　□不适用

4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

□适用　√不适用

5 公司债券情况

√适用　□不适用

5.1 公司债券基本情况

单位:元　币种:人民币

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率	还本付息方式	交易场所
春秋航空股份有限公司公开发行 2016 年公司债券(第一期)	16 春秋 01	136421	2016 年 6 月 2 日	2021 年 6 月 2 日	192,200,000	3.80	采用单利按年计息,不计复利,每年付息一次,最后一期利息随本金的兑付一起支付。年度付息款项自付息日起不另计利息,本金自本金兑付日起不另计利息。	上海证券交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

√适用□不适用

公司于 2019 年 6 月 3 日,向 2019 年 5 月 31 日上海证券交易所收市后在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司登记在册的全体"16 春秋 01"公司债券持有人支付了自 2018 年 6 月 2 日至 2019 年 6 月 1 日期间的债券利息。按照《春秋航空股份有限公司公开发行 2016 年公司债券(第一期)票面利率公告》,"16 春秋 01"的票面利率为 3.65%,每手"16 春秋 01"(面值人民币 1,000 元)派发利息为 36.5 元(含税)。(详见公司于 2019 年 5 月 27 日在上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)披露的《春秋航空股份有限公司关于"16 春秋 01"公司债券 2019 年付息的公告》,公告编号:2019-036。)

5.3 公司债券评级情况

√适用　□不适用

根据相关主管部门的监管要求以及上海新世纪资信评估投资服务有限公司(以下简称"新世纪资信")的业务操作规范,在本次公司债存续期(本次公司债发行日至到期兑付日止)内,新世纪资信将对其进行跟踪评级。跟踪评级包括定期和不定期跟踪评级。

定期跟踪评级报告每年出具一次,跟踪评级结果和报告于公司年度报告披露后 2 个月内出具。定期跟踪评级报告是新世纪资信在公司所提供的跟踪评级资料的基础上做出的评级判断。

在发生可能影响公司信用质量的重大事项时,新世纪资信将启动不定期跟踪评级程序,公司应根据已作出的书面承诺及时告知评级机构相应事项并提供相应资料。

新世纪资信的跟踪评级报告和评级结果将对公司、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。在持续跟踪评级报告出具 5 个工作日内,新世纪资信将把跟踪评级报告发送至公司,并同时发送至交易所网站公告,且交易所网站公告披露时间将不晚于在其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间。

如公司不能及时提供跟踪评级所需资料,新世纪资信将根据相关主管部门监管的要求和本评级机构的业务操作规范,采取公告延迟披露跟踪评级报告,或暂停评级、终止评级等评级行动。

报告期内,新世纪资信在对本公司经营状况及相关行业情况进行综合分析与评估的基础上,出具了《春秋航空股份有限公司公开发行 2016 年公司债券(第一期)跟踪评级报告》(新世纪跟踪【2019】100186),维持本公司 2019 年公司债券的信用等级为 AA+,维持本公司主体信用等级为 AA+,评级展望维持稳定。(详见公司于 2019 年 6 月 15 日披露的《春秋航空股份有限公司关于公司债券"16 春秋 01"2019 年跟踪评级结果的公告》,公告编号:2019-042。)

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

√适用　□不适用

主要指标	2019 年	2018 年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	48.78	49.86	-1.08
EBITDA 全部债务比	0.25	0.23	8.70
利息保障倍数	7.27	7.24	0.41

三经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

2019 年,公司实现营业收入 14,803,517,124 元,同比增长 12.9%。其中主营业务收入为 14,482,689,294 元,同比增长 12.8%,客货运业务收入均实现 10%左右增长;其他业务收入为 320,827,830 元,同比增长 18.0%。全年实现归属上市公司股东净利润 1,841,007,063 元,同比上升 22.5%。

2 导致暂停上市的原因

□适用　√不适用

3 面临终止上市的情况和原因

□适用　√不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

√适用　□不适用

根据财政部修订印发了《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》(财会[2017]14 号)(上述准则以下统称"新金融工具准则"),在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业,自 2018 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则;其他境内上市企业自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则。根据上述规则,公司已自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则。

财政部于 2019 年发布了《财政部关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》(财会【2019】06 号)及其解读,公司已按照上述通知编制 2019 年度的财务报表,比较财务报表已相应调整。

对财务报表的影响详见第十一节"财务报告"之"五、重要会计政策和会计估计"之"41.重要会计政策和会计估计的变更"。

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

□适用　√不适用

6 与上年度财务报告相比,对财务报表合并范围发生变化的,公司应当作出具体说明。

√适用□不适用

2019 年度,新纳入合并范围的子公司情况如下:

2019 年 5 月,本公司设立全资子公司上海春晶企业管理有限公司,注册资本为人民币 1,200 万元。截至 2019 年 12 月 31 日,本公司以现金出资人民币 1 万元。

2019 年 10 月,本公司设立全资子公司上海绿翼职业技能培训有限责任公司,注册资本为人民币 100 万元。截至 2019 年 12 月 31 日,本公司以现金出资人民币 100 万元。

股票代码:601021　　股票简称:春秋航空　　公告编号:2020-016

春秋航空股份有限公司第三届监事会第十九次会议决议公告

本公司监事会及全体监事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

一、监事会会议召开情况

春秋航空股份有限公司(以下简称"公司")第三届监事会第十九次会议于 2020 年 4 月 28 日在空港一路 528 号二号楼二楼会议室以现场会议方式召开。会议通知及材料于 2020 年 4 月 18 日以电子邮件方式发出,并以电话进行了确认。

会议应出席监事 3 名,实际出席监事 3 名,监事会主席徐国萍、监事唐芳以及职工监事沈善杰出席了会议。

会议由监事会主席徐国萍召集和主持。公司全体监事认真审阅了会议议案,全部 3 名监事对会议议案进行了表决。会议参与表决人数及召集、召开程序符合《公司法》和《公司章程》的有关规定,所作决议合法有效。

二、监事会会议审议情况

(一)审议并通过《关于公司 2019 年度监事会工作报告的议案》

表决结果:同意 3 票,反对 0 票,弃权 0 票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

(二)审议并通过《关于公司 2019 年度财务报告的议案》

表决结果:同意 3 票,反对 0 票,弃权 0 票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

详见公司同日披露的《春秋航空 2019 年度财务报表与审计报告》。

(三)审议并通过《关于公司 2019 年度利润分配方案的议案》

经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)审计,公司 2019 年度母公司净利润为 1,675,399,245 元,截至 2019 年 12 月 31 日,母公司累计未分配利润为 7,965,868,456 元。2019 年度公司拟向全体股东派发现金红利 183,345,543 元,占当年实现的可供分配利润的 10.94%,占当年合并报表中归属于上市公司股东的净利润的 9.96%。按公司目前总股本 916,727,713 股计算,每 10 股拟派现金红利 2.00 元(含税),如果在实施利润分配的股权登记日前公司总股本发生变化,拟维持分配总额不变,相应调整每股分配比例。剩余未分配利润结转下一年度。

经