公司代码：601021　　公司简称：春秋航空

春秋航空股份有限公司 2020 年年度报告摘要

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 2020 年度母公司净利润为-95,559.49 万元，截至 2020 年 12 月 31 日，母公司累计未分配利润为 686,935.44 万元。综合考虑公司当前经营情况、长远发展和全体股东利益，本年度拟不进行现金分红，也不进行资本公积金转增股本。

2020 年以来的新冠疫情对公司经营业绩造成重大不利影响，当前国内、国际疫情发展状况可能仍会对公司未来一段时期的生产经营造成不利影响。

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回报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。

本利润分配方案已经公司第四届董事会第五次会议审议通过，需提交公司 2020 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运业务及与航空运输业务相关的服务。

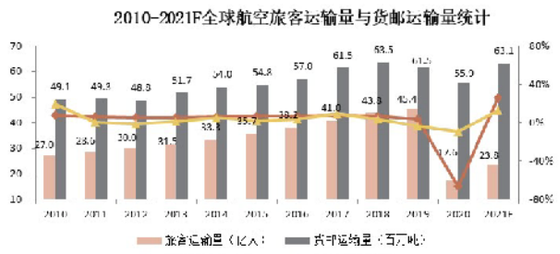
设立初期，公司主要提供国内航线的客运业务，于 2010 年开始经营国际及地区航线，并于 2011 年开始加快开辟国际及地区航线的步伐。2020 年，新冠疫情的出现严重冲击全球航空业，虽然国内疫情及时得到有效控制，但境外疫情却日益恶化，民航局发布多期《关于疫情防控期间控制国际客运航班量的通知》，对国际客运航班运行数量进行总控，提出了国际客运航班“五个一”政策来预防和缓解输入型病例的压力，导致国际航班大幅缩减。截至 2020 年末，公司国内在飞航线 210 条，国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线 7 条，港澳台航线 2 条，较 2019 年末分别增加 82 条、减少 62 条和减少 11 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 年首航至本报告期末，公司已拥有 102 架 A320 系列飞机机队，成为国内在飞航线、载运旅客人次、旅客周转量等规模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，近十年来，航空运输业在全球经济发展中的地位日渐突出，但 2020 年受新冠疫情对全球航空业带来的负面影响，行业经营压力巨大。根据国际航空运输协会 2021 年 4 月最新公布的 2020 年及 2021 年全年预测数据显示，2020 年全球航空旅客运输量近十年来熨速首次出现负数，较 2019 年同比下降 65.9%；而货运业务受新冠疫情影响相对较为缓和，主要由于客运航班大幅下滑造成的腹仓货运供给缺口得到大量“客改货”以及全货机航班带来的新增运能补充，全年全球货邮运量同比下降 9.1%，降幅明显小于旅客运输量。国际航空运输协会预计，2021 年旅客运输量将有所回升，但仍远低于 2019 年的旅客运输水平，货运业务需求的复苏将快于旅客需求的复苏，货邮运输量将超过 2019 年的货运业务水平。



数据来源：国际航空运输协会

预计疫情结束后，未来国际航空运输业将逐步恢复至疫情前的发展路径，进一步实现自由化，各国政府逐渐放松航空管制，通过双边和多边谈判，达成“天空开放”协议。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，2011 年至 2020 年十年间，全球低成本航空的区域内航线市场份额从 27.5%提高至 35.1%，国际航线市场份额从 7.6%提升至 16.6%；亚太地区的国内航线市场份额从 20.5%攀升至 31.5%，国际航线市场份额从 4.6%提升至 13.3%。

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。

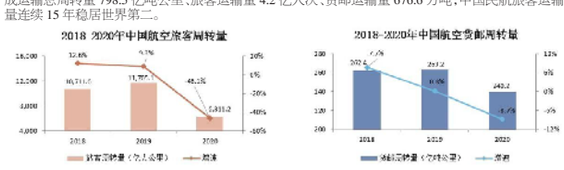
目前国内低成本航空公司主要包括两类，一类是独立成立的低成本航空公司，以春秋航空为代表；另一类是由传统全服务航空公司成立低成本航空子公司或下属公司转型为低成本航空公司，包括九元航空有限公司、西部航空有限责任公司、中国联合航空有限公司和云南祥鹏航空有限责任公司等。根据亚太航空中心统计，2020 年我国低成本航空占国内航线市场份额为 11.1%，较 2019 年上升 1 个百分点，低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少，然而疫情期间上升的市场份额显示了市场结构化、差异化需求的刚性趋势，随着疫情逐渐恢复，我国大众化航空出行需求将日益旺盛，未来市场前景广阔，潜力巨大。

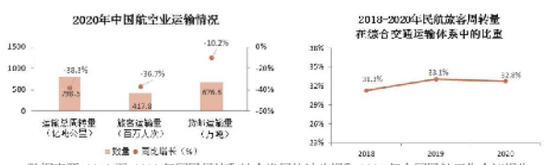
3、中国航空运输业的基本情况

（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。期间尽管受到冠状病毒肺炎、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。

2020 年，新冠疫情的出现使得我国民航行业面临前所未有的严峻局面，运输生产数据急速下滑，但随着国内疫情防控情况持续向好，国内航空市场需求逐渐复苏，民航系统与交通运输其他战线一道，全力抗疫情、保稳定、保发展。根据国家统计局发布的《2020 年国民经济和社会发展统计公报》，2020 年全年旅客运输周转量为 19,251.4 亿人公里，较上年下降 45.5%，其中民航旅客周转量 6,311.2 亿人公里，较上年下降 46.1%，占各种运输方式比例为 32.8%，较上年下降 0.3 个百分点，在综合交通运输体系中仍占据主要地位和作用。根据中国民航局 2021 年全国民航工作会议报告，2020 年全行业完成运输总周转量 798.5 亿吨公里、旅客运输量 4.2 亿人次、货邮运输量 676.6 万吨，中国民航旅客运输量连续 15 年稳居世界第二。





数据来源：2018 至 2020 年国民经济和社会发展统计公报和 2021 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，2010 年至 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 10.2%；2020 年受疫情冲击，全行业普遍推迟飞机引进计划并提前退租老旧飞机，规模增速大幅放缓，或将成为近年来全行业飞机净增加最少的一年。

2020 年航空市场需求受新冠疫情冲击，客座率和载运率大幅下滑，但随着国内疫情防控形势逐渐向好，需求从二季度起逐步恢复，后虽有境外输入以及青岛、北京、新疆、上海、成都等地本土疫情散发持续发生，但未有遍及全国范围的二次爆发，民航客座率和载运率水平企稳反弹。根据中国民航局关于民航主要生产指标统计，2018 年、2019 年和 2020 年，国内民航运输业的正班客座率分别为 83.2%、83.2%和 72.9%，正班载运率分别为 73.2%、71.6%和 66.5%。总体来看，全行业运力扩张的同时，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能够从疫情中逐渐恢复，维持在较高水平。

（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。2020 年突如其来的新冠疫情也是对中国民航国际合作能力的考验。国内疫情爆发初期，部分国家对我国采取断航、限制人境等措施，民航局不断与各国进行沟通，坚持“只减不增、减而不断”，最终在与我国通航的 75 个国家中，保持了与 50 个国家的定期航班。疫情全球流行期间，我国积极与 ICAO、IATA、ACI、CANSO、阿拉伯、非洲、拉美民航委员会等国际和地区民航机构合作，分享我国民航疫情防控经验，积极参与国际民航组织疫情防控和恢复运行多边合作，推动各国民航采取协调的措施防疫和恢复运行，为全球民航携手做好疫情防控和行业恢复发展贡献力量。

2020 年 11 月，中国与其他 14 个国家正式签署《区域全面经济伙伴关系协定》(以下简称“RCEP”)，标志着全球规模最大的自由贸易协定正式达成。签署“RCEP”，是地区国家以实际行动维护多边贸易体制、建设开放型世界经济的重要一步，对深化区域经济一体化、稳定全球经济具有标志性意义。“RCEP”与“一带一路”等国家重大战略将促进中国航空业持续扩大对外开放。

此外，中国民航局贯彻落实并全面执行对外商相关法律法规及后续修订规定，加快利用外资的供给侧结构性改革，鼓励和引导外资、技术、管理等投向民航重点业务领域。中国民航在扩大开放、对外资准入限制“做减法”的同时，还在优惠政策上“做加法”，开放程度在世界航空大国间已属较高开放水平。

（3）安全服务

对于中国民航业发展来说，2020 年是一个具有强烈“转段进阶”特点的典型年份，新冠疫情突发造成的严峻复杂形势，进一步加大了我国民航发展面临的困难和挑战，中国民航在打赢疫情防控的阻击战中始终处于前沿阵地。目前，疫情防控工作处于“严防输入、内防反弹”的特殊阶段，中国民航业将坚持稳中求进工作总基调，把握好“稳与进、稳与保、稳与变”的辩证关系，统筹抓好疫情防控和运行发展等各方面工作，全力确保民航安全运行平稳可控，展现民航业的价值追求、运行规律和民航人的职业操守。

根据 2021 年全国民航工作会议报告，截至 2020 年底，全行业运输航空安全飞行 10 周年，创造了持续安全飞行“120+4”个月、8,943 万小时的新纪录，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。运行保障方面，我国民航统筹疫情防控和运输保障，牢牢把住了民航疫情防控和恢复发展的主动权，使得航班正常率依然保持在较高水平，2020 年航班正常率达 88.5%。

此外，民航局出台一系列举措响应“保安全运行、保应急运输、保风险可控、保精细实测”的防控工作要求。疫情初期，为最大限度减少旅客出行，民航局先后 4 次发布有关客票免费退改的通知，为可能出现的民航春运高峰踩了“急刹车”；加强应急运输保障，开辟应急运输“绿色通道”，把医护人员、医疗物资运输作为“最优先级”保障，充分发挥特殊时期民航不可替代的重大运输保障作用；为弥补国际航空物流短板，简化货运航线航班审批、放开大型机场高峰时段货运航班时刻，鼓励航空公司“客改货”，使我国国际航空货运能力快速提升，最高峰国际货运航空达到每周 5,399 班，是去年平均水平的 4.1 倍。

随着国内疫情防控从应急阶段进入常态化阶段，我国民航充分意识到外防输入是当前疫情防控的重心，在确保国际航班稳步增加的前提下，进一步优化登机前查验、飞行中管控、落地后闭环管理等一系列工作；以熔断和奖励机制为抓手，督促航空公司严格开展各项防控措施；利用数据进一步完善“双控”举措，对熔断后的航班、持续输入病例多的航班严格控制客座率，持续发挥民航服务国家发展大局的重要定位。

（4）2021 年行业重点工作

根据 2021 年全国民航工作会议报告，2021 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，努力实现运输航空持续安全飞行“120+16”个月。考虑到新冠疫情仍是 2021 年影响行业恢复发展的最大不确定因素，全行业要在毫不放松抓好常态化疫情防控的同时，力争完成运输总周转量 1,062 亿吨公里、旅客运输量 5.9 亿人次、货邮运输量 753 万吨的预期目标，分别恢复至疫情前 80%以上、90%左右以及与疫情前基本持平。

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，2017 年、2018 年和 2019 年，我国航空公司营业收入分别为 5,334 亿元、6,130 亿元和 6,487 亿元；同期利润总额分别为 408 亿元、250 亿元和 261 亿元。

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，2011 年至 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三年下降，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。人民币对美元汇率先扬后抑，进入 4 月后持续并加速贬值，10 月末达到谷值，随后缓慢回升，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，人民币对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，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；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，新冠疫情的发生持续冲击着全球经济及金融体系，绝大多数的接触型行业均承受了巨大的经营压力。我国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，国内航班量以及旅客运输量逐月恢复，但国际航线运营由于海外疫情大面积扩散导致航班量大幅缩减，到年末仍未有改善。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、执飞“客改货”国际航班给予补贴等一揽子“16+8”项扶持政策，预计为航空公司年减负约 100 亿元。同时，2020 上半年受到新冠疫情导致需求下降叠加产油国价格战双重影响，全球原油市场经历了坍塌式下跌，5 月的航空煤油出厂价下跌至全年谷底 1,680 元/吨，同比下降 66.9%，随着下半年全球需求开始小幅恢复以及产油国限产协议达成，油价快速回升，但全年整体来看仍一定程度上为航空公司节省了运营成本。中国民航于二季度开始经营情况有所好转，三季度需求复苏达到小高峰，但随着四季度传统淡季到来，且国外疫情加速扩张，国内疫情多地散发等因素，复苏势头孱弱，全行业经营压力巨大。

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

	2020 年	2019 年	本年比上年增减(%)	2018 年
总资产	32,430,080,969	29,366,740,344	10.43	26,575,393,475
营业收入	9,372,918,140	14,803,517,124	-36.68	13,114,041,327
扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入后的营业收入	9,212,676,607	/	/	/
归属于上市公司股东的净利润	-588,413,004	1,841,007,063	-131.96	1,502,840,034
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-800,178,003	1,588,454,303	-150.37	1,217,926,116
归属于上市公司股东的净资产	14,180,855,764	15,038,550,000	-5.70	13,324,678,277
经营活动产生的现金流量净额	825,762,360	3,436,309,193	-75.97	2,895,794,003
基本每股收益(元／股)	-0.64	2.01	-131.84	1.67
稀释每股收益(元／股)	-0.64	2.01	-131.84	1.67
加权平均净资产收益率(%)	-4.02	13.00	减少 17.02 个百分点	12.49

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	2,383,997,106	1,661,329,342	2,781,924,942	2,545,666,750
归属于上市公司股东的净利润	-227,327,350	-181,287,587	259,358,305	-439,156,372
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-293,789,595	-225,692,420	210,727,190	-491,423,178
经营活动产生的现金流量净额	-892,784,862	27,218,572	1,073,129,954	618,198,696

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

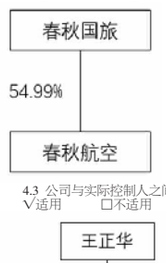
截止报告期末普通股股东总数(户)	23,005
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	25,029
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	

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		504,000,000	54.99		无		境内非国有法人
上海春秋包机旅行社有限公司		34,295,661	3.74		无		境内非国有法人
香港中央结算有限公司	-9,115,342	32,696,344	3.57		无		其他
上海春翔投资有限公司		23,907,711	2.61		无		境内非国有法人
中国证券金融股份有限公司		16,892,789	1.84		无		其他
上海春翼投资有限公司		14,241,639	1.55		无		境内非国有法人
中国银行－华夏大盘精选证券投资基金	6,915,670	6,915,670	0.75		无		其他
全国社保基金一零六组合	6,147,768	6,147,768	0.67		无		其他
上海明河投资管理有限公司－明河 2016 私募证券投资基金	2,320,000	6,120,000	0.67		无		其他
招商银行股份有限公司－中欧瑞丰灵活配置混合型证券投资基金	5,255,776	5,255,776	0.57		无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明		截至本报告出具日：春秋国旅持有公司 54.99%的股份，为公司的控股股东。王正华先生持有春秋国旅 64.74%的股权，为春秋国旅持股最最大的股东，王正华先生还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。王正华先生持有春秋包机 53.64%的股权，为春秋包机控股股东。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 24.09%的股权。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春秋航空 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，与王正华先生为父子关系)，持有春翼投资 45.92%的股权。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，王纬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。					

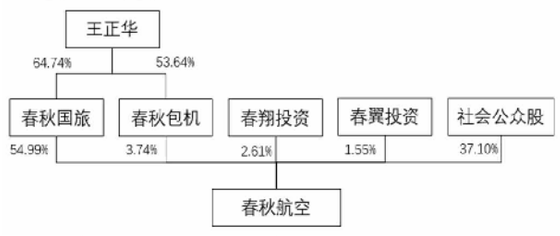
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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（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 2020 年 6 月 2 日向前一交易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 2019 年 6 月 2 日至 2020 年 6 月 1 日期间的债券利息。按照 2019 年 4 月 17 日公司发布的《关于“16 春秋 01”公司债券票面利率上调的公告》(公告编号：2019-015)，“16 春秋 01”存续期后 2 年的票面利率从 3.65%上调为 3.80%，每手“16 春秋 01”(面值人民币 1,000 元)派发利息为 38 元(含税)。(具体详见公司于 2020 年 5 月 26 日披露的《公开发行 2016 年公司债券(第一期)2020 年付息公告》)

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和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《公开发行 2016 年公司债券(第一期)跟踪评级报告》(新世纪跟踪[2020]100500)，维持公司本次公司债券的信用等级为 AA+，维持公司主体信用等级为 AA+，评级展望维持稳定。报告全文于 2020 年 6 月 29 日披露于上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)。

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	2020 年	2019 年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	56.27	48.78	7.49
EBITDA 全部债务比	0.04	0.25	-86.00
利息保障倍数	-0.81	7.27	-111.14

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

2020 年，公司实现营业收入 9,372,918,140 元，同比减少 36.7%。其中，主营业务收入为 9,167,080,438 元，同比减少 36.7%，客运业务收入同比减少 37.2%，而货运业务收入同比实现 19.9%增长，其他业务收入为 205,837,702 元，同比减少 35.8%。

2020 年，公司实现净利润为-591,179,147 元，扣除公司于 2020 年对春秋航空日本长期股权投资确认投资亏损及计提减值事项影响后，实现净利润 139,704,853 元。

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

财政部于 2017 年颁布了修订后的《企业会计准则第 14 号——收入》(财会[2017]22 号) (以下简称“新收入准则”)，并于 2020 年颁布了《关于印发<新冠肺炎疫情相关租金减让会计处理规定>的通知》(财会[2020]10 号)及《企业会计准则实施问答》(2020 年 12 月 11 日发布)，公司已采用上述准则、通知和实施问答编制 2020 年度财务报表，对财务报表的影响详见《春秋航空 2020 年年度报告》第十一节“财务报告”之“五、重要会计政策和会计估计”之“44.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

2020 年度，新纳入合并范围的子公司情况如下：

2020 年 3 月，公司设立全资子公司春融(天津)商业保理有限公司，注册资本为人民币 5,000 万元。截至 2020 年 12 月 31 日，公司以现金出资人民币 5,000 万元。

2020 年 3 月，公司设立全资子公司春秋航空扬州企业总部管理有限公司，注册资本为人民币 200 万元。截至 2020 年 12 月 31 日，公司以现金出资人民币 1 万元。

2020 年 6 月，公司设立全资子公司春秋航空飞机工程扬州有限公司，注册资本为人民币 10,000 万元。截至 2020 年 12 月 31 日，公司以现金出资人民币 1,500 万元。

公司代码：601021　　公司简称：春秋航空

春秋航空股份有限公司 2021 年第一季度报告正文

一、重要提示

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

1.2 公司全体董事出席董事会审议季度报告。

1.3 公司负责人王煜、主管会计工作负责人王志杰及会计机构负责人(会计主管人员)陈可保证季度报告中财务报表的真实、准确、完整。

1.4 公司第一季度报告未经审计。

二、公司主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

单位：元　币种：人民币

	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增减(%)
总资产	38,006,464,516	32,430,080,969	17.20
归属于上市公司股东的净资产	13,431,545,655	14,180,855,764	-5.28
	年初至报告期末	上年初至上年报告期末	比上年同期增减(%)
经营活动产生的现金流量净额	-394,280,735	-892,784,862	不适用
	年初至报告期末	上年初至上年报告期末	比上年同期增减(%)
营业收入	2,223,053,732	2,383,997,106	-6.75
营业成本	2,631,078,206	2,692,922,124	-2.30
归属于上市公司股东的净利润	-284,791,234	-227,327,350	不适用
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-313,622,617	-293,789,595	不适用
加权平均净资产收益率(%)	-2.11	-1.53	不适用
基本每股收益(元／股)	-0.31	-0.25	不适用
稀释每股收益(元／股)	-0.31	-0.25	不适用

非经常性损益项目和金额

√适用　□不适用

单位：元　币种：人民币

项目	本期金额	说明
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	39,319,089	主要包括财政补贴与地方政府机构给予公司的专项扶持资金等。
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债和其他债权投资取得的投资收益	-903,782	主要包括衍生金融资产及衍生金融负债公允价值变动损益和交割净损益等
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	26,537	
少数股东权益影响额(税后)	-	
所得税影响额	-9,610,461	
合计	28,831,383	

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股东(或无限售条件股东)持股情况表

单位：股

股东总数(户)				25,029			
前十名股东持股情况							
股东名称(全称)	期末持