



春秋航空投资者沟通材料

2021年5月



- 一、春秋航空概览
- 二、机队和航线网络
- 三、运营统计及财务数据
- 四、成本费用较同行业竞争优势



一、春秋航空概览

春秋航空概况



安全水平全民航领先，连续75个月保持零责任事故征候，不断刷新民航记录

全民航安全会议上，唯一获马凯副总理表扬的航司

安全运行审计获国际航协IOSA证书

民航“安全绩效管理”试点与经验推广单位

2017年-2019年，在大陆主要航空公司中，到港准点率蝉联全国第一

全球民航品牌50强

中国出海品牌50强

最具价值中国品牌百强

历年获民航局服务A级评价

战略目标：“成为具有竞争力的国际化低成本航空公司，为旅客提供实惠且有品质的航空服务”

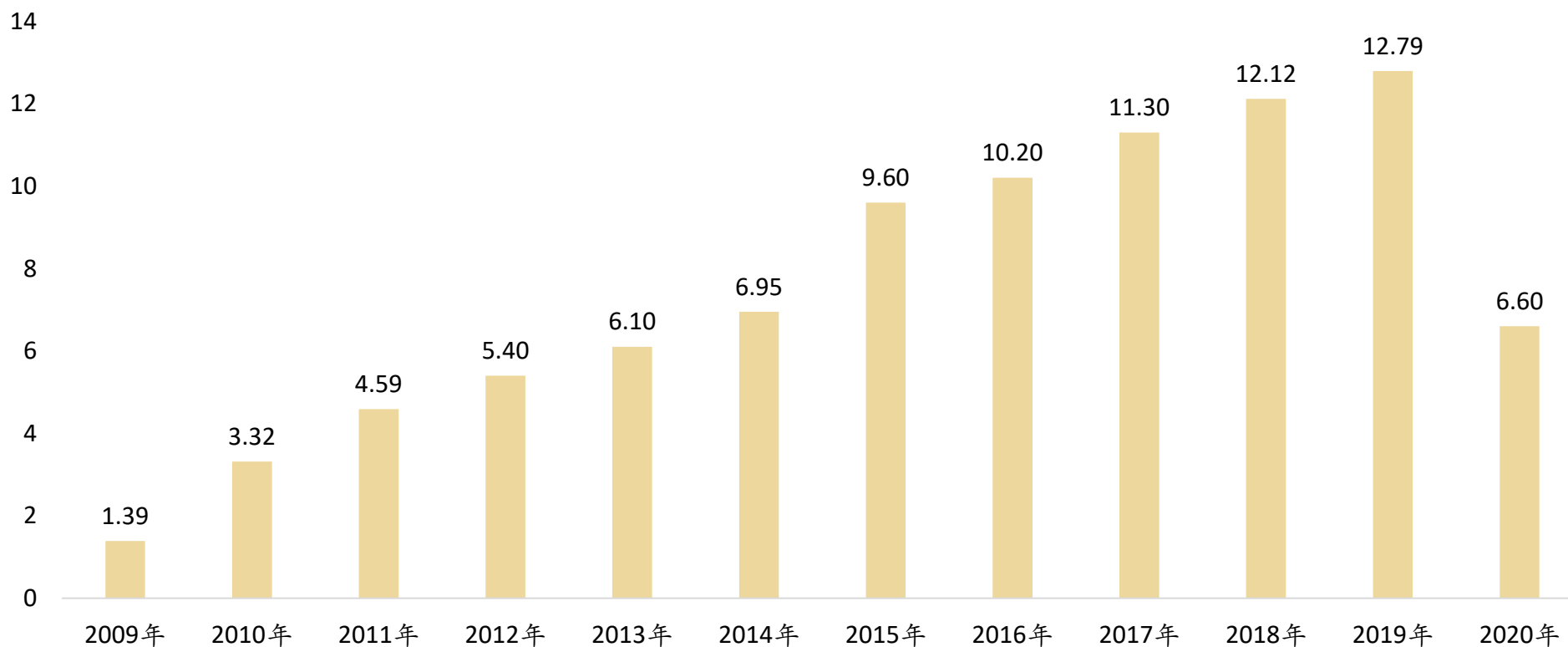
- 2004年在上海成立，2005年首航，2010年12月改制为股份有限公司，2015年1月首次公开发行上市，2018年2月完成非公开发行，截止2020年12月31日，总股本916,462,713股
- 2005年首航以来，已先后开通上海、沈阳、石家庄、深圳、扬州、宁波、揭阳、兰州、南昌等基地往返内陆除北京以外各主要城市的超过200条国内航线；2010年开始涉足国际和地区航线，疫情前已开通超过80条上海等主要基地以及成都、重庆、厦门、天津、西安等二三线城市往返东北亚、东南亚及港澳台城市的国际及地区航线
- 截至2020年12月31日，资产总额约324亿元；受新冠疫情影响，航空业面对前所未有的经营压力，但公司凭借精细化管理、持续科技创新、严控成本费用，**全年本部仍实现盈利**，航班恢复情况以及净资产收益率、净利润率等效益水平在同等规模及以上航空公司中名列前茅
- 目前，公司共运营104架A320系列飞机，是国内最大的全空客机队民营航空公司

春秋航空积极纳税回馈社会



- 长期以来，公司严守各项税收法律法规，依法履行纳税义务，及时、足额缴纳国家税款。随着公司业务规模的扩大，公司近年来的纳税金额逐渐提高，2009年至2019年公司纳税金额从1.39亿元增长至12.79亿元，增长幅度超过800%。即使在经营情况受新冠疫情严重影响的2020年，依然缴纳各项税金6.6亿元

春秋航空2009年至今纳税情况（亿元）



春秋航空主动履行社会责任



抗疫工作做到业内“五项率先”

- 第一个发起并承诺免费运送防疫物资，也是主动免费运输物资最多的航司
- 第一个承担国家撤侨任务中国民航，公司于2月1日紧急调配飞机执行东京-武汉撤侨任务
- 发布第一张“复工包机”海报并执飞返岗包机，公司于2月18日顺利执飞上海首架援滇复工返岗包机，助力企业响应国家号召复工复产
- 第一个提出为“援鄂医疗队”提供贵宾卡和免票权益，为近3,000名抗疫人员赠送贵宾权益
- 第一个启动“无接触招聘”，面向湖北籍人员招工，助力国家“六稳”、“六保”工作

扶贫工作春秋航空的社会责任

- 脱贫攻坚、精准扶贫行动是春秋航空的社会责任。公司积极履行社会责任，响应全国工商联“万企帮万村”和上海市委市政府工作部署，积极投身精准扶贫行动

2021年2月，春秋航空董事长王煜荣获党中央、国务院颁发的“全国脱贫攻坚先进个人”光荣称号，并作为民航界唯一代表，在人民大会堂登台受奖。

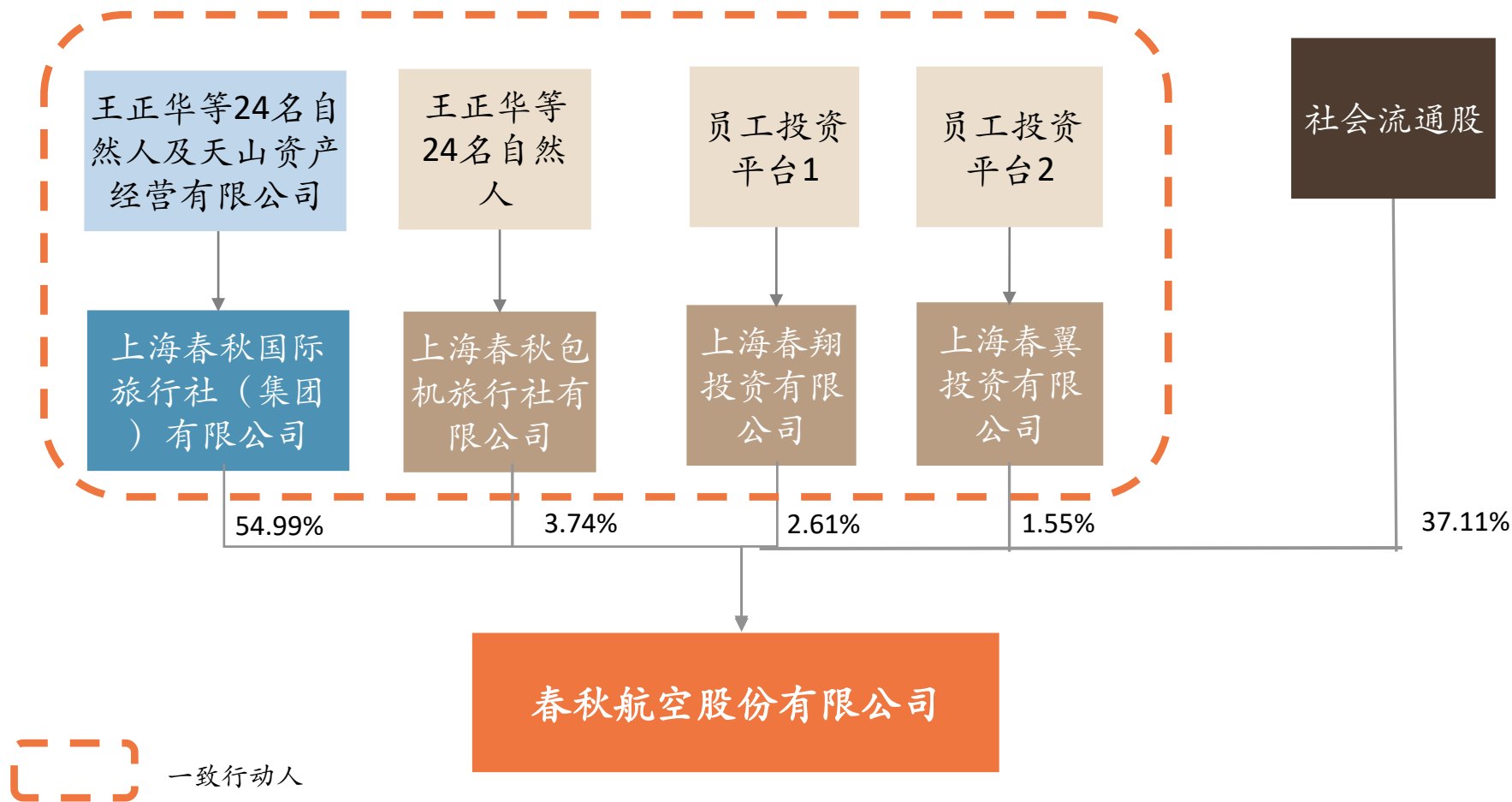


公司快速发展的同时，主动履行社会责任，始终把扶贫工作当做一项重要任务，且在疫情期间积极响应政府号召，积极投入抗疫工作。公司注重将社会责任理念融入战略目标及管理体系，积极探索适合自身的社会责任管理模式

股权结构



A股股权结构图（截至2021年3月31日）



实际控制人王正华通过上海春秋国际旅行社（集团）有限公司以及上海春秋包机旅行社有限公司共同间接持有公司37.60%的股份，通过一致行动人控制公司62.89%的投票权



两单

● 单一系列机型：空客A320

- 使用同一种机型和发动机可通过集中采购降低飞机、航材采购成本；减少库存
- 降低维修工程管理难度；降低飞行员、机务人员与客舱乘务人员培训的复杂度

● 单一舱位：经济舱位

- 可提供座位数较通常采用两舱布局航空公司的A320飞机高**15%-20%**，可以有效摊薄单位成本
- 2015年9月开始引进空客新客舱布局的186座A320飞机，进一步提升效率。截至2020年3月末，共有180座A320飞机33架，186座A320飞机65架，240座A321飞机6架

两高

● 高客座率

- 公司近年来始终保持较高的客座率水平，但2020年疫情持续影响使得需求一度减少，不过得益于国内疫情散发后便迅速得到控制，同时公司凭借成熟丰富的基地航网布局，全年整体客座率达**79.7%**，三大航司客座率平均水平为**70.9%**，公司恢复速度快于行业平均水平
- 高客座率给当地机场带来大量增量客源，促进吞吐量快速增长，有利于公司获得当地机场或政府给予的**起降费减免、航线补贴**等多种方式支持

● 高飞机利用率

- 2020年，公司飞机日利用率受疫情影响下滑至8.7小时，但仍高于全行业平均水平



简单



两低

高效

● 低营销费用——独立信息系统以及高直销比例

- 公司拥有独立于中航信系统的航空分销、订座系统，最大限度地减少了机票销售过程中的代理环节和其他相关费用，增强了本公司销售独立性，以及对渠道的掌控力
- 2020年，公司除包机包座业务以外的销售渠道中，电子商务直销（含OTA旗舰店）占比达到97.2%。截止2020年底，公司注册会员数达到5,150万名，较上年末增长21.0%，年度新增会员数量同比增长9.3%
- 2020年，本公司单位销售费用（销售费用/可用座公里）平均为0.0054元，该项指标同比下降9.0%，主要由于报告期内公司销售代理费及广告费支出下降，同时远低于可比上市公司水平

● 低管理费用——严格预算控制及低人机比

- 通过严格的预算管理、科学的绩效考核以及合理的人机比控制，公司有效降低管理人员的人力成本和日常费用
- 2020年，本公司单位管理费用（管理费用/可用座公里）比例平均为0.0042元，该项指标同比上升1.4%，主要由于飞机日利用率小时同比下降22.7%，但该指标仍远低于可比上市公司水平



差异化产品及服务

● 差异化产品及服务

- 为满足旅客多元化需求，并提升对边缘旅客的竞争优势，公司近年来不断加强差异化服务能力，持续改良和丰富机票产品，同时注重机票与辅助业务协同发展，优化精准营销逻辑，利用直销流量优势，线上线下资源结合，在各出行场景中精准定位目标用户
- 2020年，公司结合新冠疫情形势的发展、旅客出行目的的转变以及对全年出行市场的预判，陆续在航空机票产品、出行衍生品、航空品牌类产品、航空流量衍生产品方面进行尝试，提升主营业务收入水平，并实现辅助收入6.1亿元
- 2020年7月，公司首发“想飞就飞15周年纪念礼包活动（含套票）”，是行业唯一提供完整国内（含港澳台地区）航线兑换权益的套票产品，11月又发行“想飞就飞系列2.0套票”，首创基于公司六大基地进出港（石家庄、宁波、扬州、沈阳、兰州和揭阳）设计的999元地域型套票和低至9元的儿童版套票，大幅刺激了用户的出行需求
- 公司还推出“随心停”、“一人多座”、“行李畅享卡”等机票周边创新产品和服务，挖掘旅客个性化需求



二、机队扩张和航线基地网络

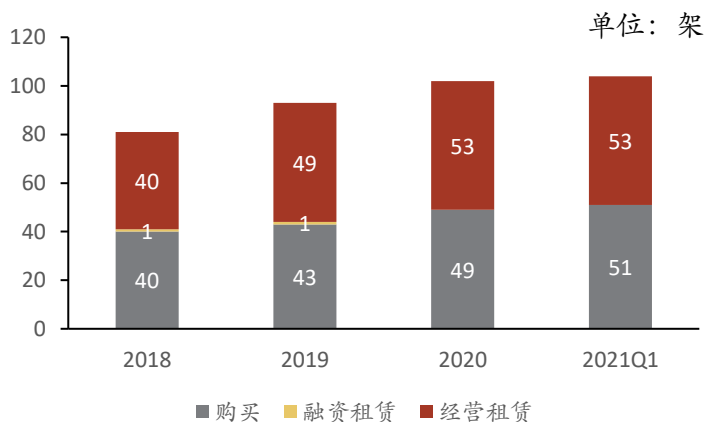
合理扩张机队规模



公司与空客公司于2015年12月3日签订《飞机购买协议》，向空客公司购买60架空客A320 NEO系列飞机，其中包括45架空客A320 NEO飞机及15架A321 NEO飞机，并拥有机型转换权，空客公司将于2019年至2023年向本公司交付上述飞机

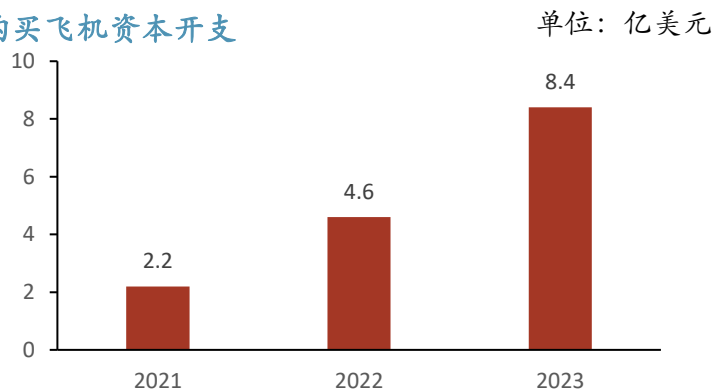
A321飞机已于2020年陆续开始引进，客舱布局将为全经济舱240座。后续公司将研究增加A321机型的具体方案

最近三年及一期机队规模构成



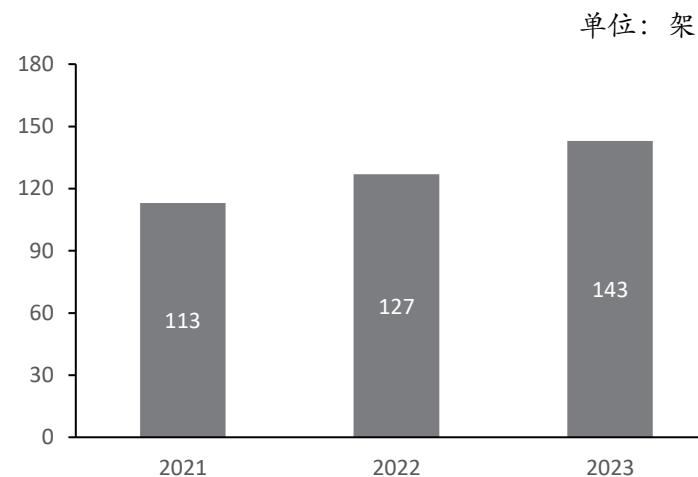
- 公司目前拥有A320机队共计104架。其中80架为A320ceo机型，18架为A320neo机型，6架为A321neo机型
- 公司机队平均机龄约为5.7年
- 未来新增的A320neo飞机均为186个座位，A321neo飞机均为240座

购买飞机资本开支



- 空客公司近期A320飞机ceo型公开市场平均报价（目录价格）约为1.01亿美元每架，A320neo型公开市场平均报价（目录价格）约为1.10亿美元每架，A321neo飞机公开市场平均报价（目录价格）约为1.29亿美元每架。

未来三年机队引进计划及规模



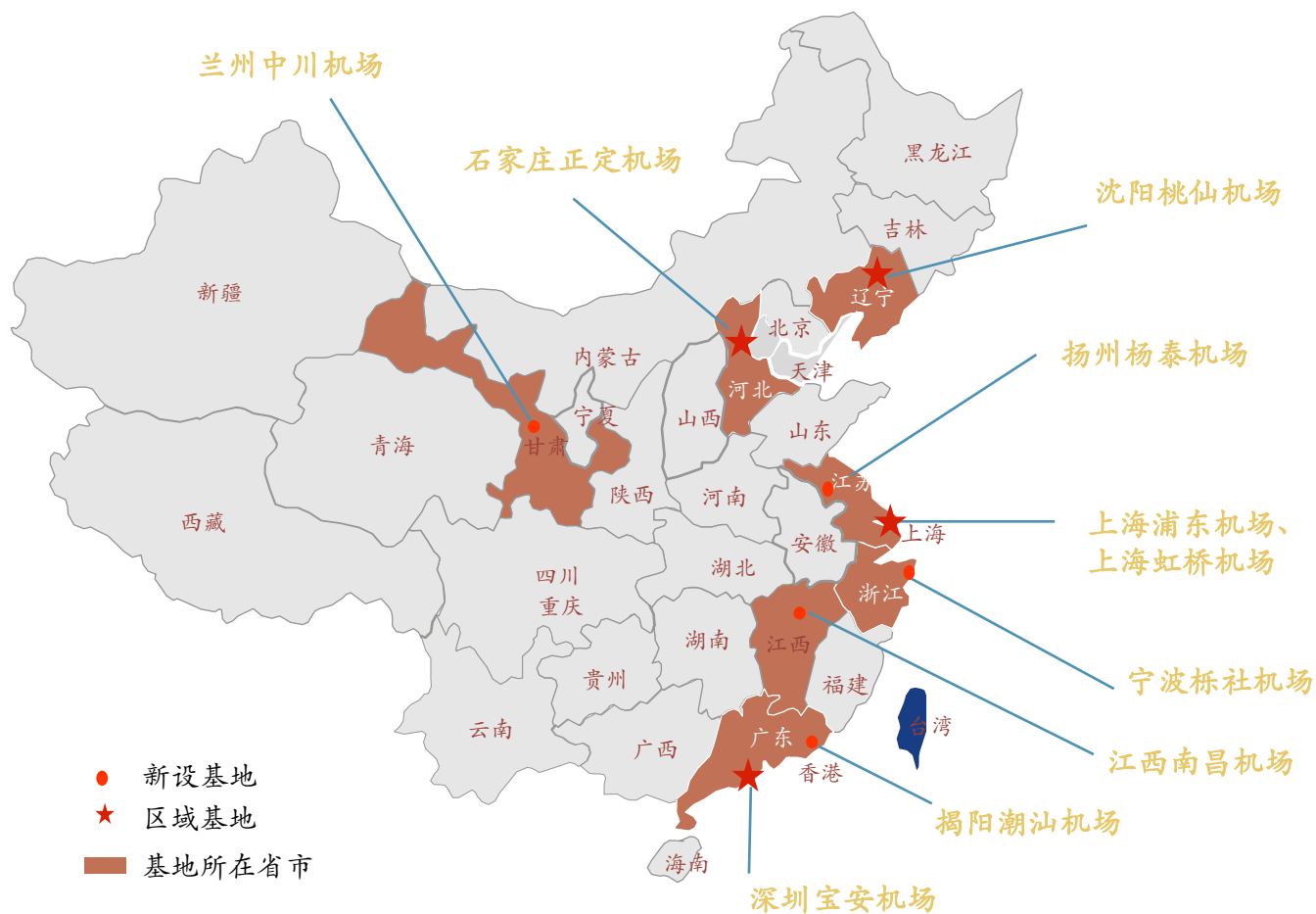
	2021年	2022年	2023年
引进	11架A320系列	14架A320系列	16架A320系列
租赁到期	1架A320系列	9架A320系列	4架A320系列

- 公司已向国家发展与改革委及民航局递交飞机引进计划，实际飞机引进总数和进度，租赁飞机到期后的续租退租情况，均将视国家发展与改革委及民航局核准情况，并结合空客的实际交付能力与新冠疫情的发展作持续调整，最终以实际运营情况为准



运营基地分布

在国内已形成以服务长三角区域一体化建设的上海基地为核心、江苏扬州和浙江宁波基地为支撑的华东枢纽，以服务粤港澳大湾区建设的深圳基地为核心、广东揭阳基地为支撑的华南机场枢纽，以服务京津冀一体化建设的河北石家庄基地为核心的华北机场枢纽，以服务东北全面振兴战略建设的辽宁沈阳基地为核心的东北枢纽，以服务新时代西部大开发建设的甘肃兰州基地为基石的西北枢纽，和以服务中部地区崛起战略建设的江西南昌基地为起点的华中枢纽，亦将把握成都新机场开航运营的机遇逐步增加西南重要机场的投入。



国际航线则以曼谷、大阪和济州为主要的境外过夜航站，背靠国内各主要基地和目的地网络，聚焦东南亚重点市场，并向东北亚区域市场辐射发展，主动服务“一带一路”建设等其他国家重大战略。

公司长期战略不变，预计疫情过后，将持续加强围绕各区域基地形成的航线网络建设工作，缩减基地偏离航线比例，提高基地航线集中度，提升基地维修能力和航班保障能力，国内外运力均衡投放

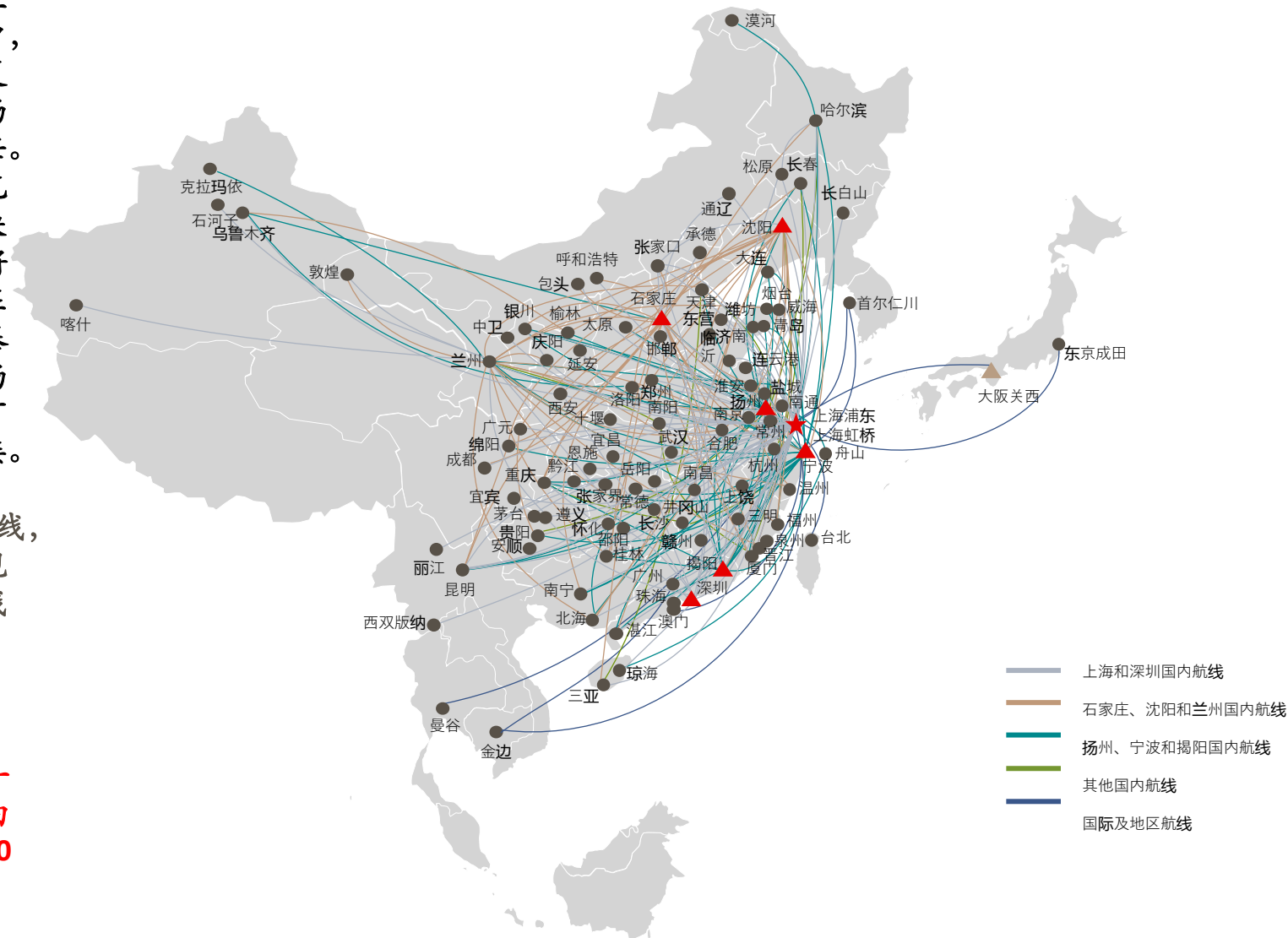
航线网络（截至2020年末）



2020年，受海外疫情愈演愈烈的影响，公司整体航线结构发展主要以国内市场为主。国内航线中，考虑到国内一二线城市市场需求恢复较快，上海浦东机场和深圳机场首先承担了消化国际运力的重任。同时公司率先调整定价策略，充分发挥成本优势，领先全行业快速恢复并新开航线航班，从而将较大比重撤回国内的运力投放在近年来重点发展的战略性发展基地，包括兰州、宁波、揭阳和扬州等机场，最大程度地围绕现有主要基地和目的地做好航网衔接。

2020年全年新增80余条国内航线，自5月开始国内航线运力即实现单月同比增长，展现了公司航线网络的韧性和潜能

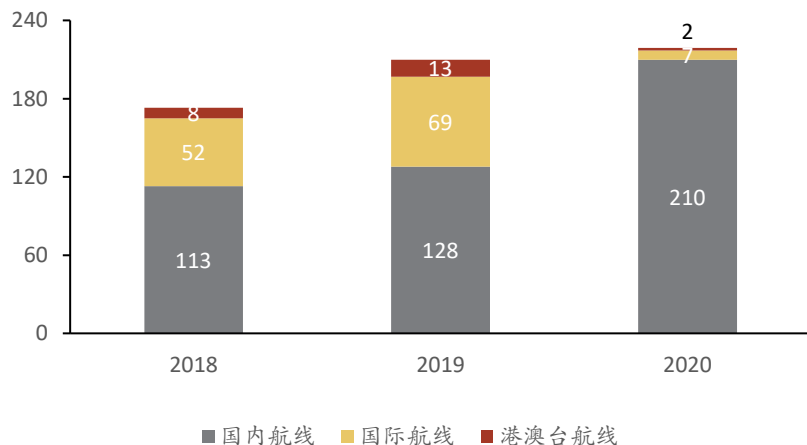
国际航线，受“五个一”政策，2020年3月28日起，保留泰国、日本、韩国以及柬埔寨各一周一班往返国内城市的航班；后续由于陆续获得奖励额度，截至2020年末运营国际航线共7条



航线网络布局 (2020年)



航线数量构成



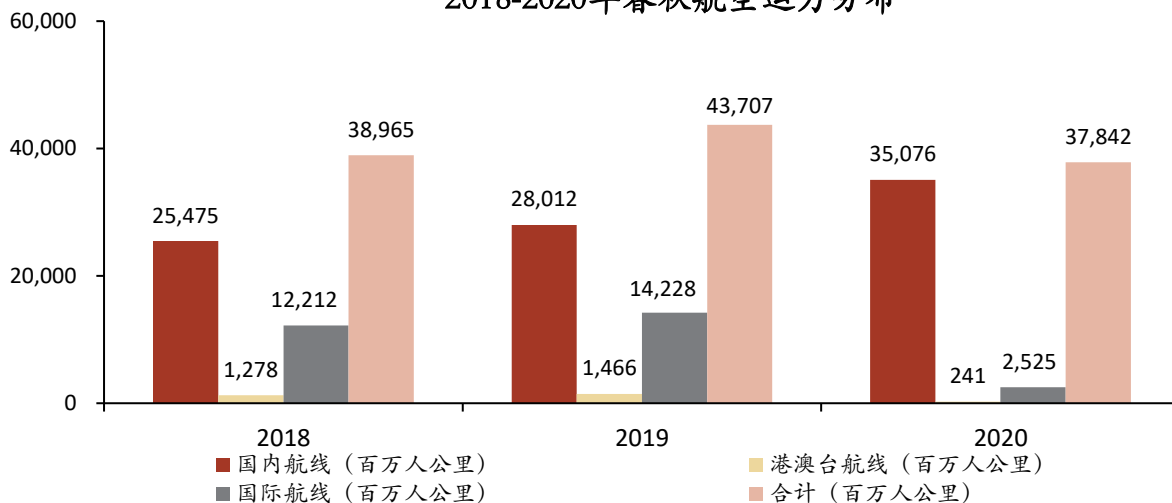
- 截至2020年末，在飞航线共219条，其中国内、国际和港澳台航线分别为210条，7条和2条

国际航线结构

- 2020年，海外新冠疫情的持续升温使得国际航线运营一度陷入停滞状态，公司严格执行国际客运航班“五个一”政策，自2020年3月28日起，泰国、日本、韩国以及柬埔寨各保留了1条一周一班往返上海的航班。
- 公司2020年下半年获得民航局批准，新增4条一周一班的国际奖励航班。

分区域航线运力结构

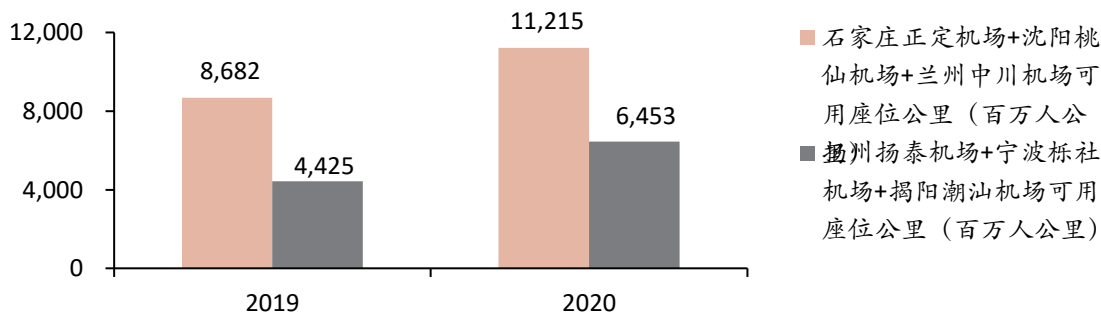
2018-2020年春秋航空运力分布



- 2020年，ASK同比下降13.4%，其中国内航线同比上升25.2%、国际和港澳台航线同比分别下降82.3%和83.6%，占比分别为92.7%，6.7%和0.6%

国内航线结构

2019-2020年二线市场及新设基地运力投放



- 2020年，二、三线基地投放ASK占国内比重分别从去年同期的31.2%和15.9%提升至32.0%和18.4%



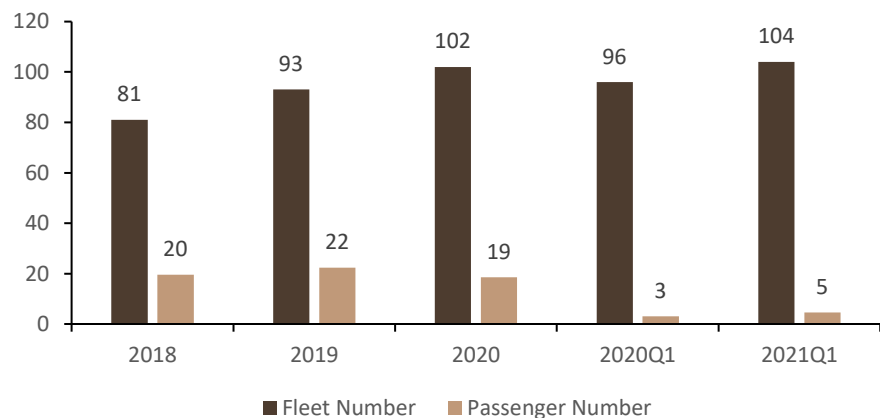
三、运营统计和财务数据

运营数据



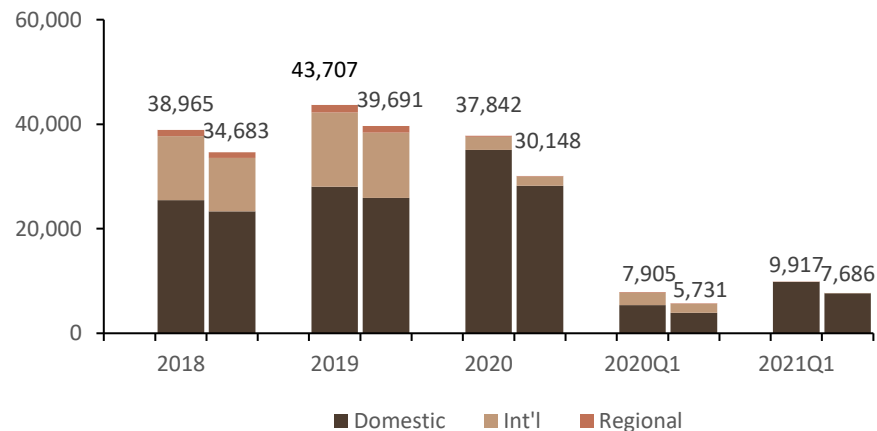
机队规模及载运人次

(# of aircraft, Pax in millions)



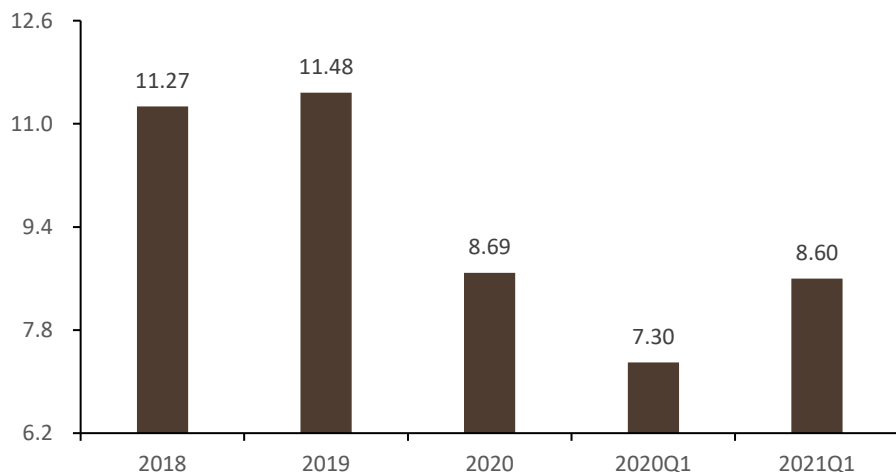
ASK & RPK

(Unit in millions)

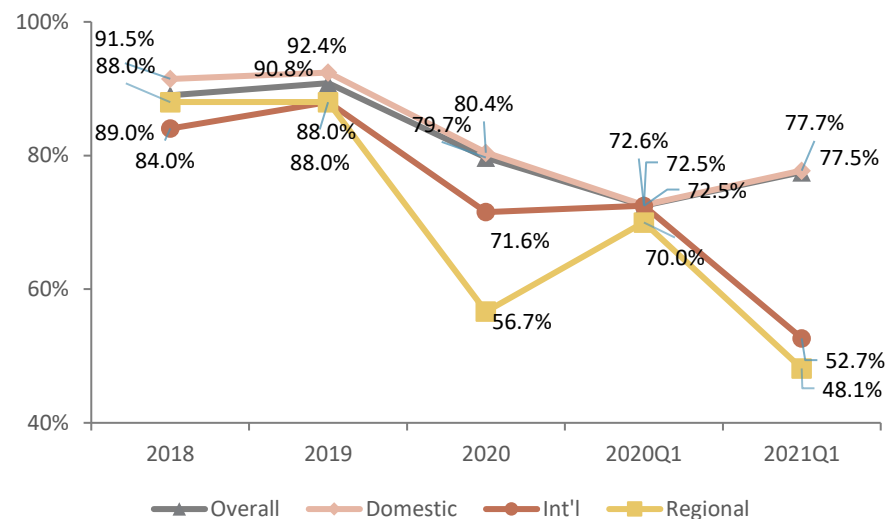


飞机日利用率 (可用)

(Hours)



客座率

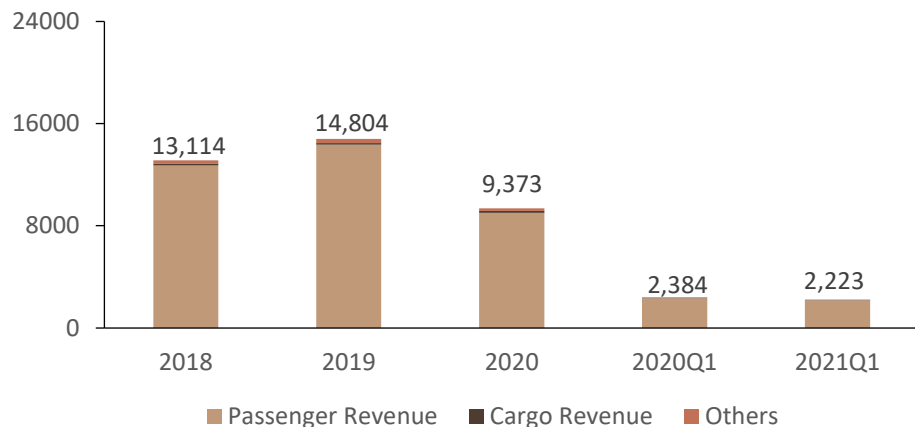


收入及利润数据



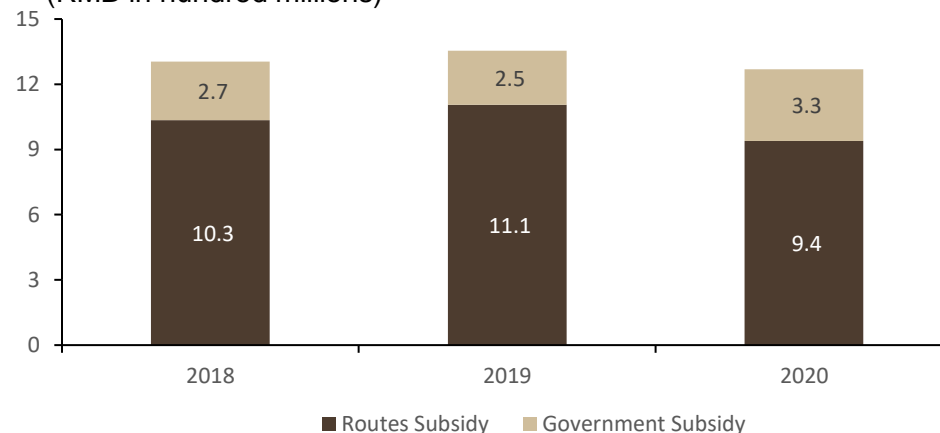
营业收入

(RMB in millions)



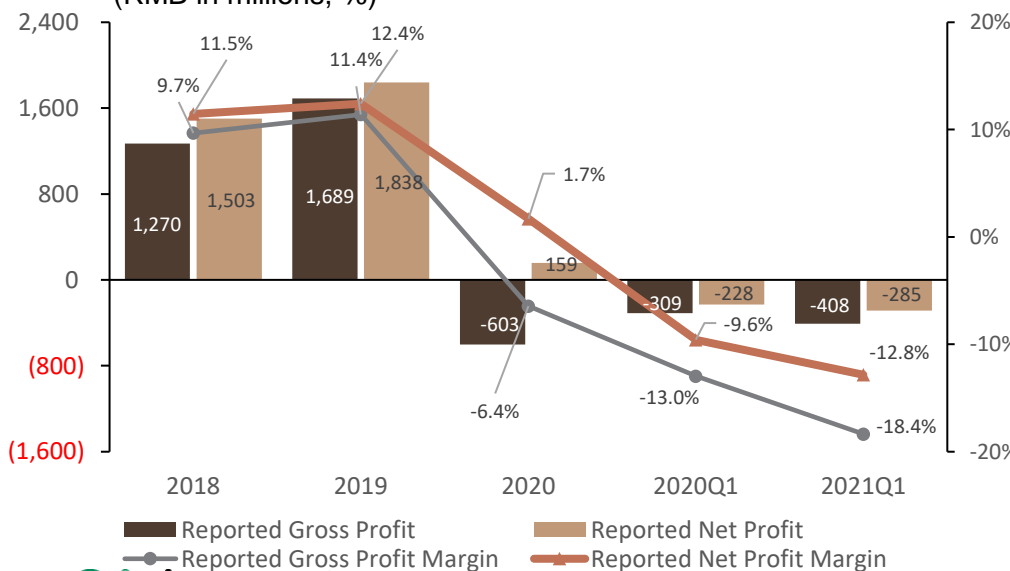
其他收益 (os)

(RMB in hundred millions)



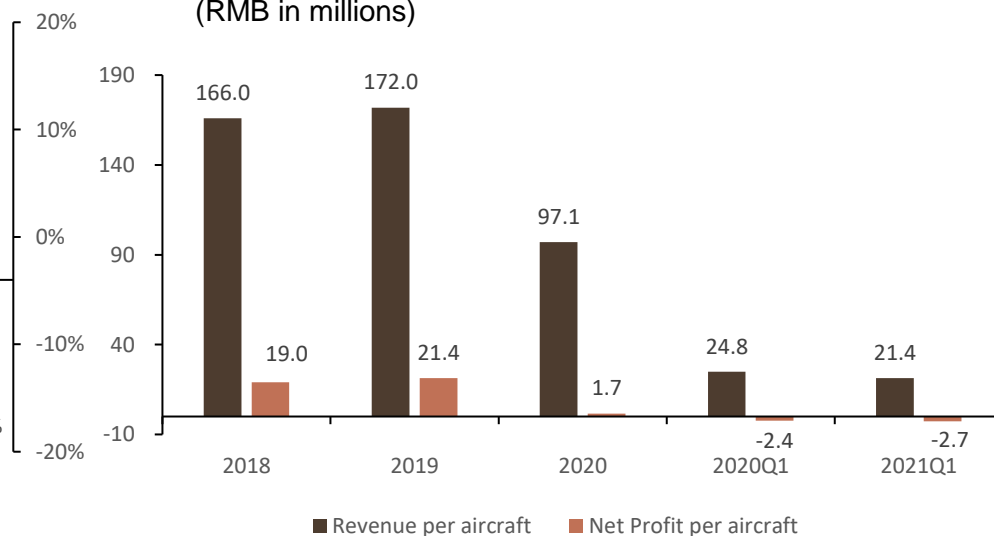
净/毛利润及净/毛利润率

(RMB in millions, %)



单机收入及利润

(RMB in millions)



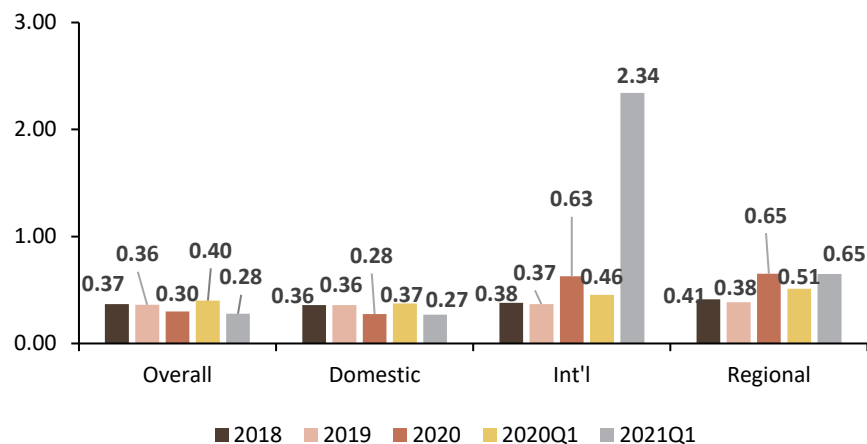
2020年净利润及单机利润已扣除公司合并口径下对外股权投资相关的投资损失及减值损失

单位收益与成本



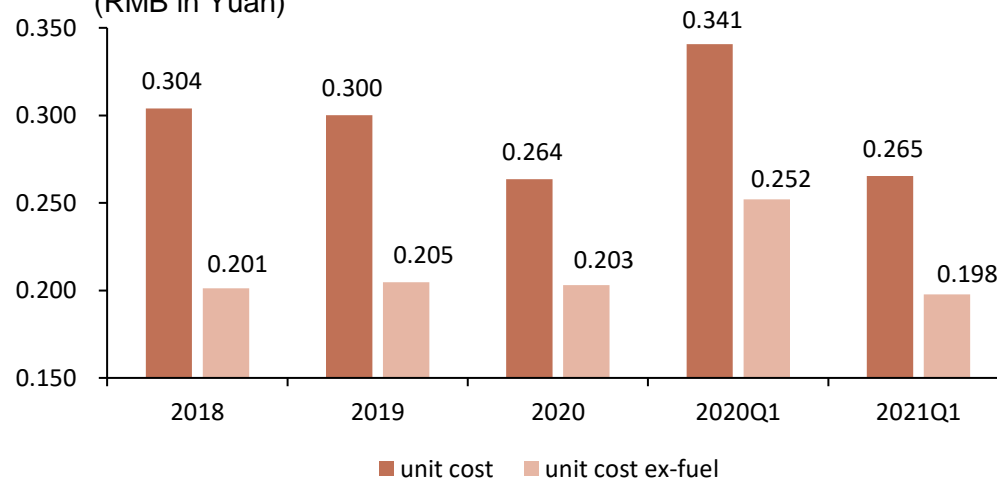
客公里收益

(RMB in Yuan)



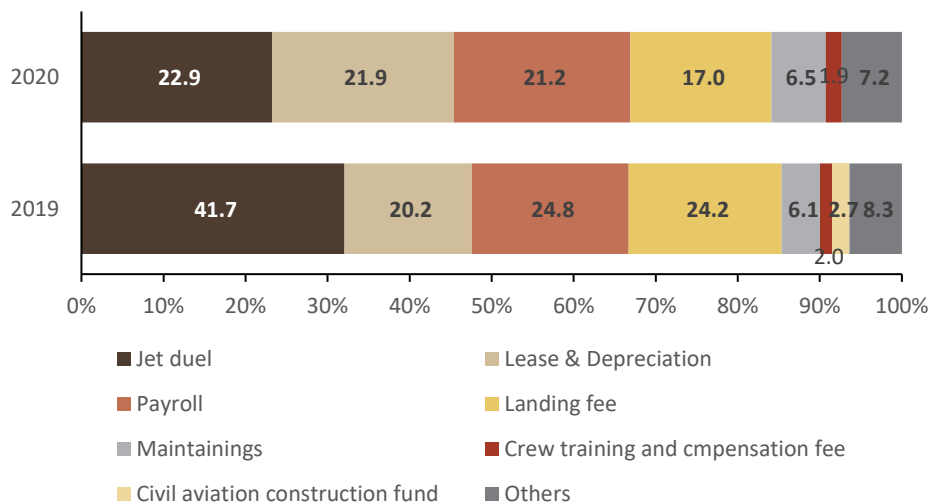
单位成本

(RMB in Yuan)



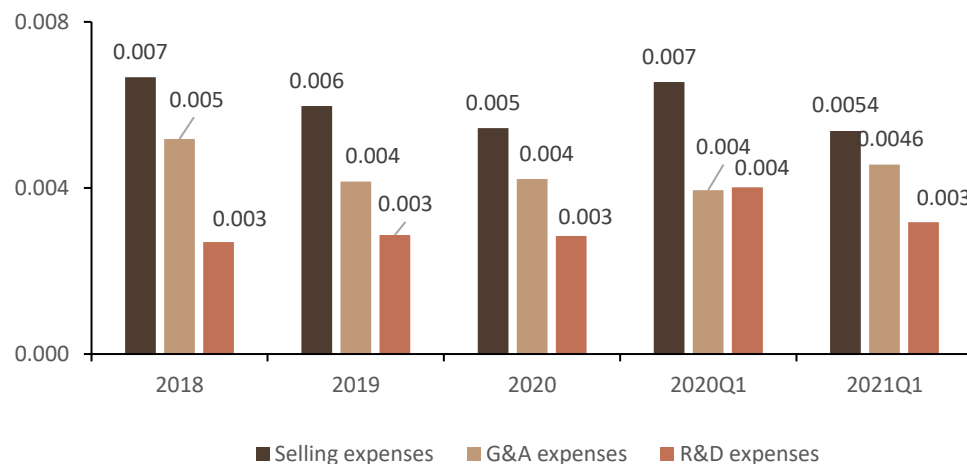
主营业务成本构成

(%)



单位销售费用&管理费用&研发费用

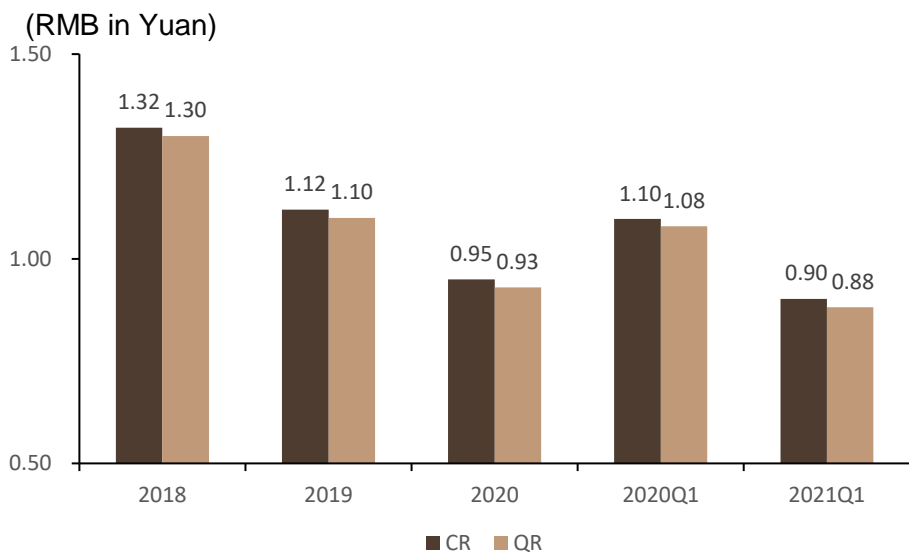
(RMB in Yuan)



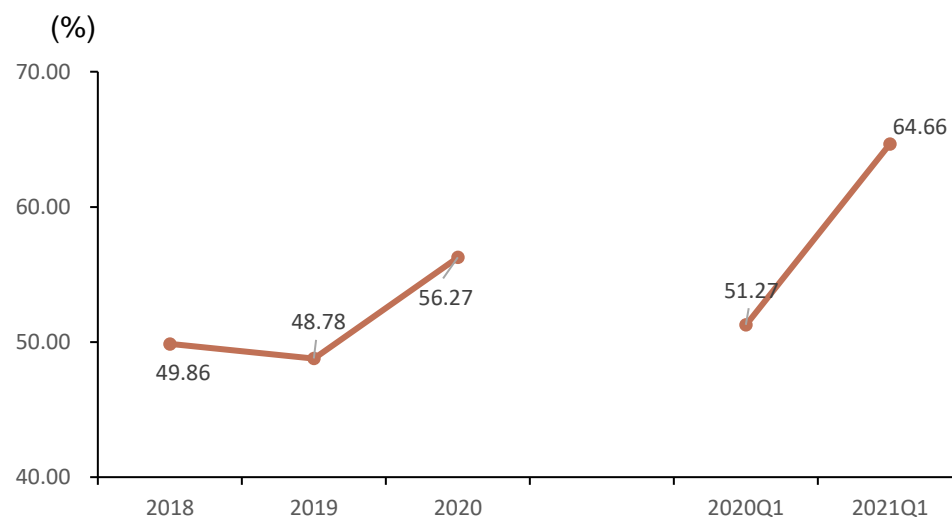
偿债能力及汇率影响



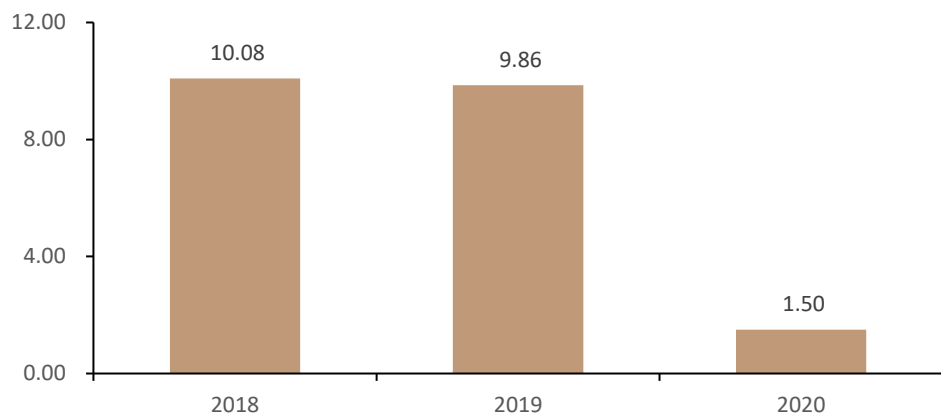
流动比率&速动比率



资产负债率



EBITDA利息保障倍数



汇率影响

(RMB in Yuan)

	USD Liability Proportion	USD Exposure	USD Sensitivity (+10%)
2019	9.0%	26,552,119	-1,991,409
2020	9.9%	173,735,327	-13,030,150



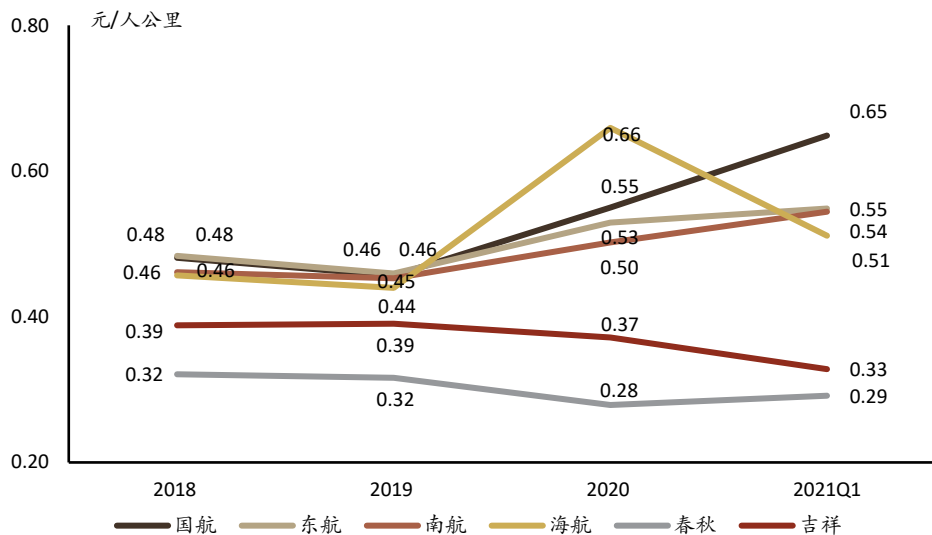
● ● ● ●

四、成本费用较同行业竞争优势

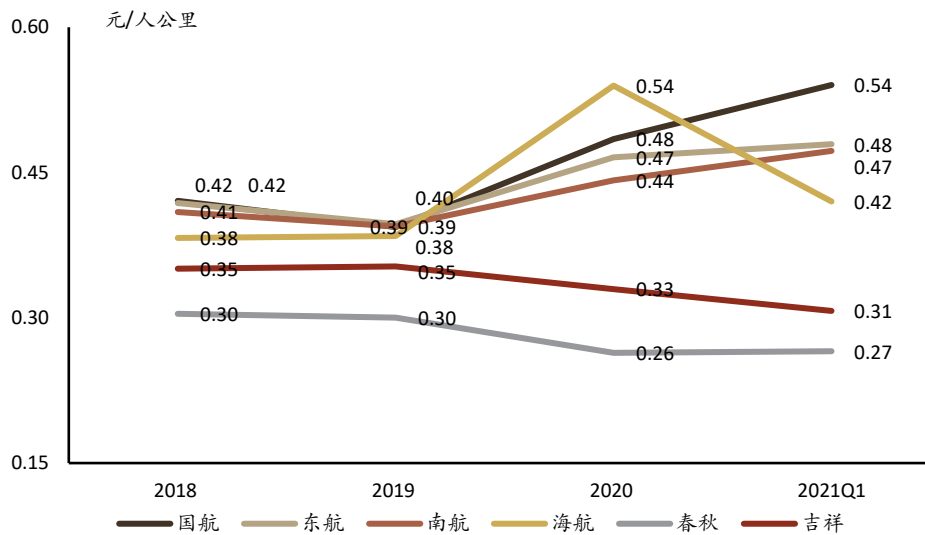
六大航司总体单位成本费用比较



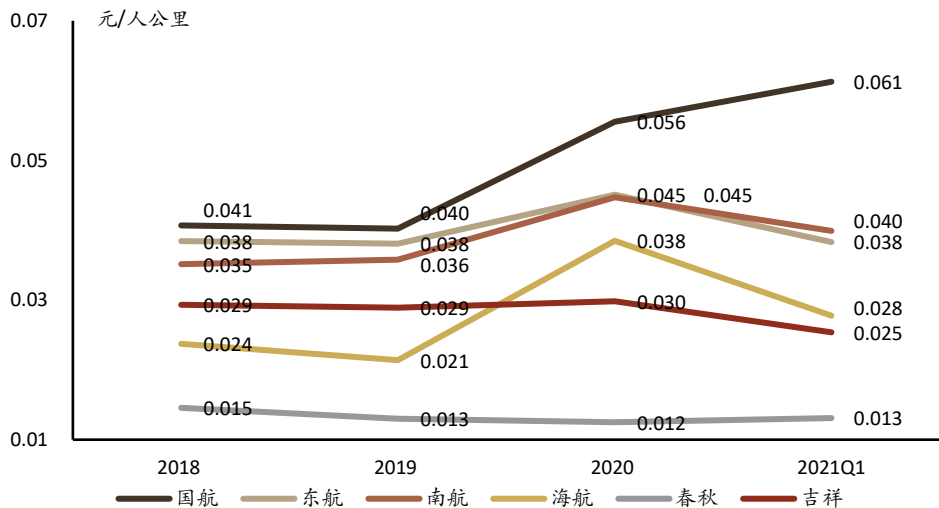
2018年-2021年Q1单位营业总成本比较



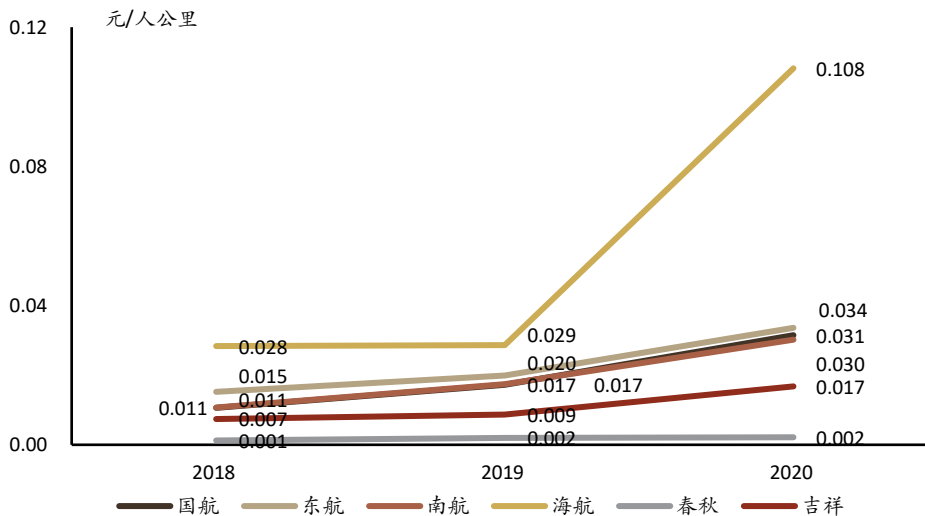
2018年-2021年Q1单位营业成本比较



2018年-2021年Q1单位营业非财费用比较



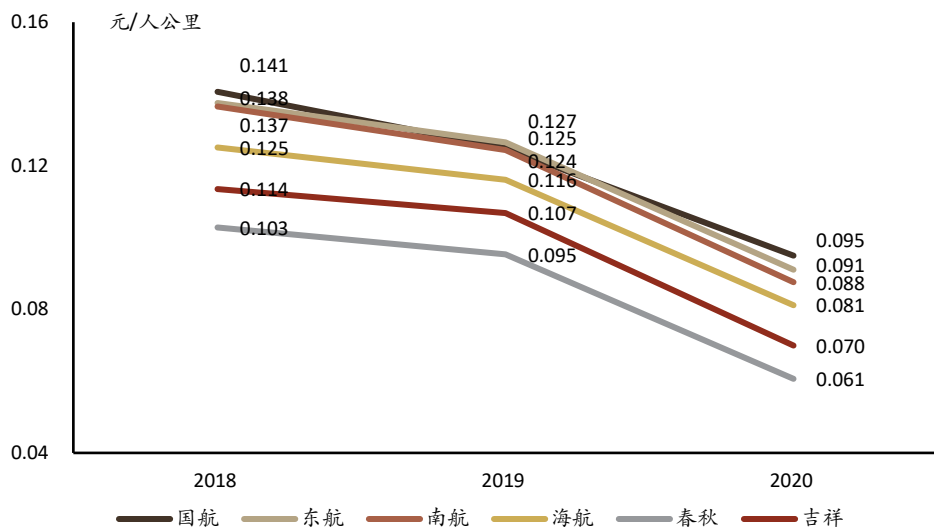
2018年-2020年单位财务费用（扣汇）比较



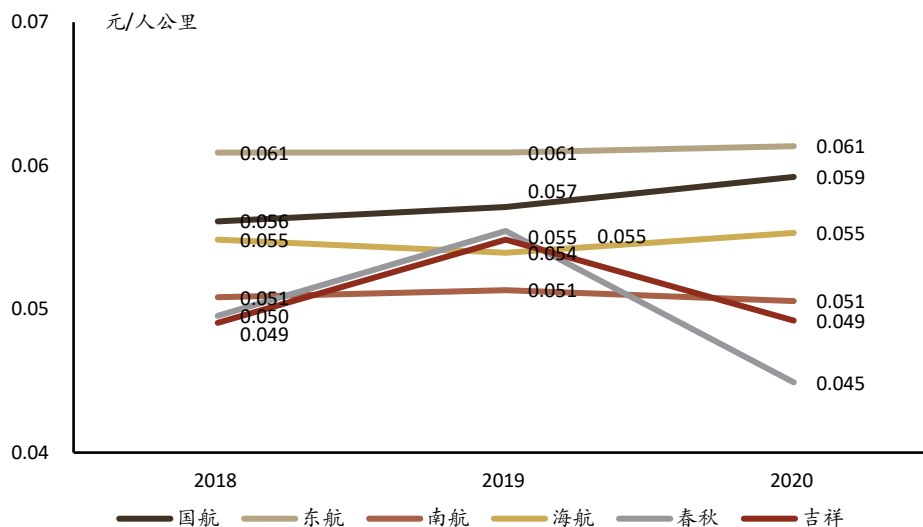
六大航司前四大成本分项比较



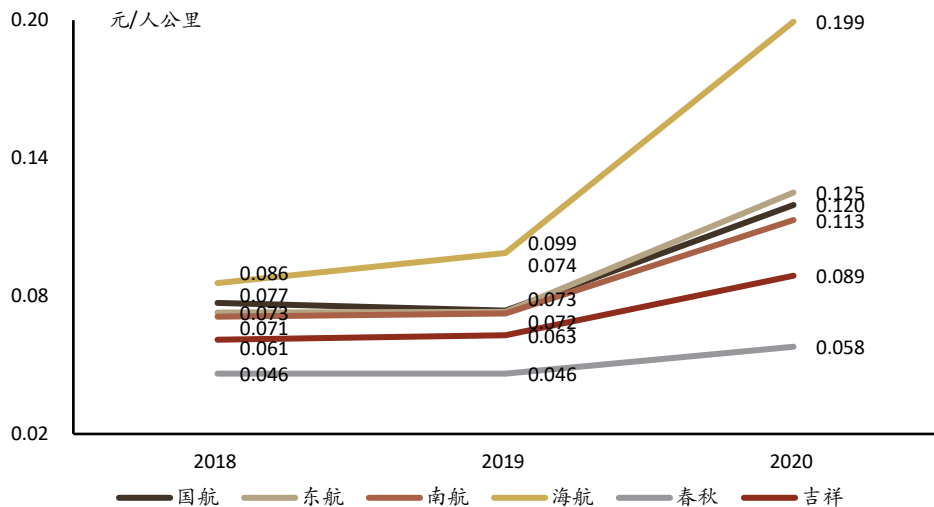
2018年-2020年单位航油成本比较



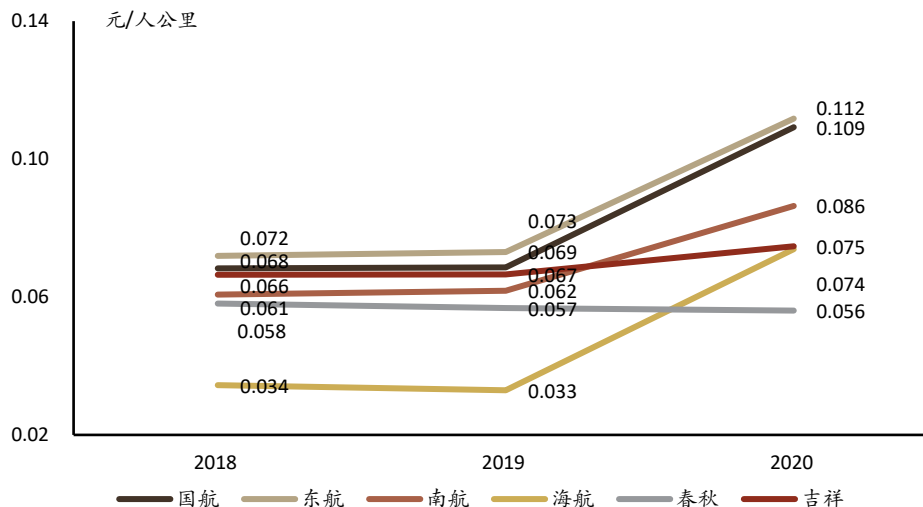
2018年-2020年单位起降成本比较



2018年-2020年单位折旧租赁成本比较



2018年-2020年单位薪酬成本比较





感谢各位投资者的支持和认可!