



# 春秋航空投资者沟通材料

2021年9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78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”

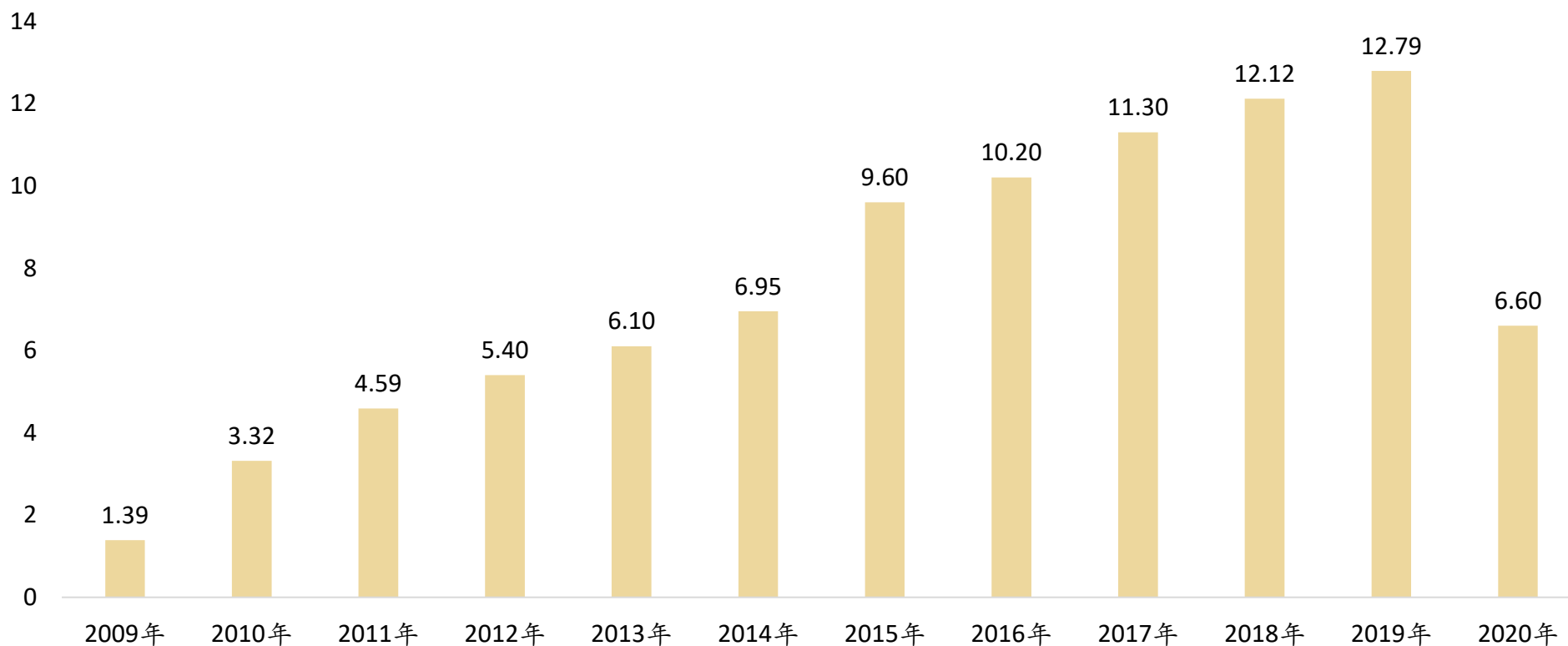
- 2004年在上海成立，2005年首航，2010年12月改制为股份有限公司，2015年1月首次公开发行上市，2018年2月完成非公开发行，截止2021年6月30日，总股本916,462,713股
- 2005年首航以来，已先后开通上海、沈阳、石家庄、深圳、扬州、宁波、揭阳、兰州、南昌等基地往返内陆除北京以外各主要城市的超过200条国内航线；2010年开始涉足国际和地区航线，疫情前已开通超过80条上海等主要基地以及成都、重庆、厦门、天津、西安等二三线城市往返东北亚、东南亚及港澳台城市的国际及地区航线
- 截至2021年6月30日，资产总额约393亿元；2021年，新冠疫情的反复和变异仍持续冲击航空业，但公司凭借精细化管理、持续科技创新、严控成本费用，上半年实现扭亏为盈，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109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



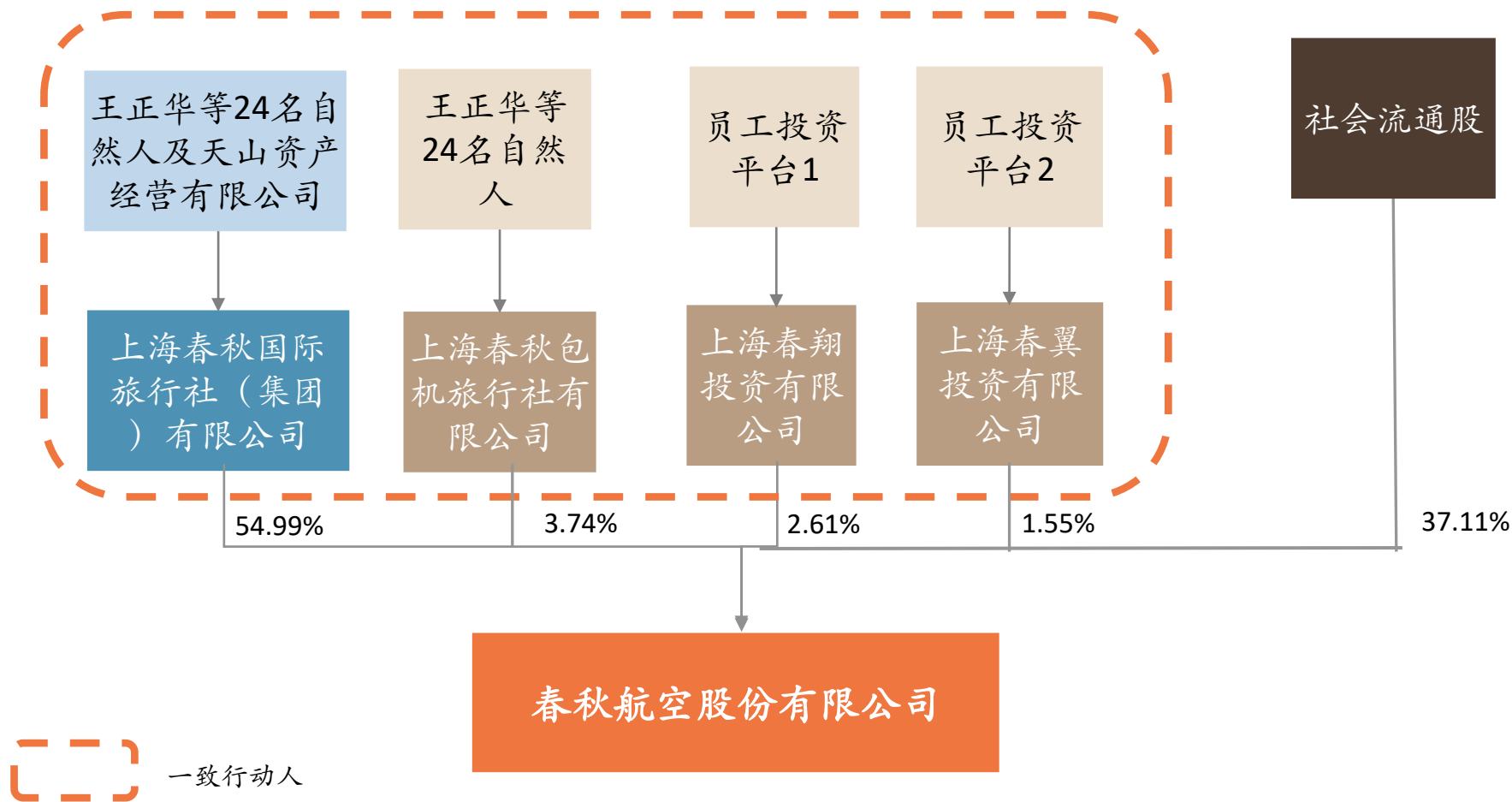
2021年2月，春秋航空董事长王煜荣获党中央、国务院颁发的“全国脱贫攻坚先进个人”光荣称号，并作为民航界唯一代表，在人民大会堂登台受奖。

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6月30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186座A320飞机，进一步提升效率。截至2020年6月末，共有180座A320飞机31架，186座A320飞机69架，240座A321飞机8架

两高

- **高客座率**
  - 公司近年来始终保持较高的客座率水平，虽然新冠疫情的反复仍在持续影响航空市场，但需求在相关出行限制放开后便快速反弹，同时公司依托国内循环的巨大潜力和自身成熟丰富的国内基地航网布局，2021年上半年整体客座率达83.3%，三大航司客座率平均水平为71.70%，公司2021年7月份整体客座率已超过90%，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**
  - 2021年上半年，公司飞机日利用率为9.3小时，虽然较疫情前利用率小时有一定差距，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
- 2021年上半年，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97.1%。截止2021年6月底，公司注册会员数达到5,583万名，较上年末增长8.4%，春秋航空移动客户端平均月度活跃用户数同比2019和2020年分别增长42.2%和106.6%。
- 2021年上半年，公司单位销售费用（销售费用/可用座公里）平均为0.0052元，该项指标较去年同期下降5.4%，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
- 2021年上半年，公司单位管理费用（管理费用/可用座公里）比例平均为0.0045元，该项指标同比上升13.6%，主要去年同期公司管理人员减薪，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
- 公司长期致力于增值服务产品新业态探索，通过技术手段提升线上渠道实力，将公司多年积累的前中后台资源整合并推动新业务发展，减少因市场环境变化对增值服务收入带来的冲击，2021年上半年实现辅助收入3.2亿元
- 继2020年7月首发“想飞就飞15周年纪念礼包活动（含套票）”后，公司于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。此外，2021年公司在江西南昌布局华中基地，并推出“爱在南昌”套票，方便当地旅客灵活出行
- 公司通过大数据分析以及基于对出行各环节客户需求的梳理积极拓展增值业务，通过细分出行市场推出行李年卡、选座年卡产品，结合机票优势，优化品牌运价产品体系。继续尝试航空媒体业务拓展，文化传媒板块收益同比上涨超100%



## 二、机队扩张和航线基地网络

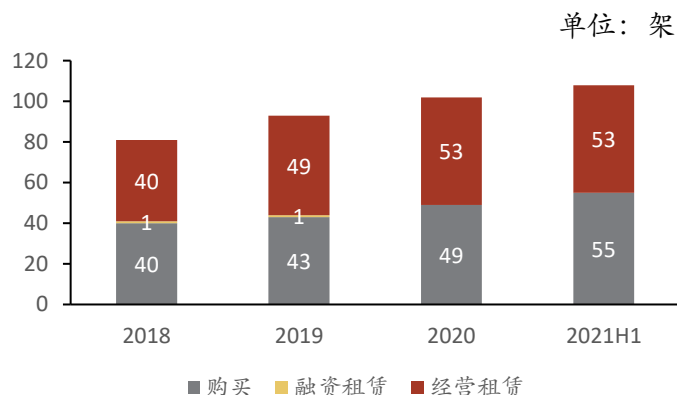
# 合理扩张机队规模



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2024年向本公司交付上述飞机

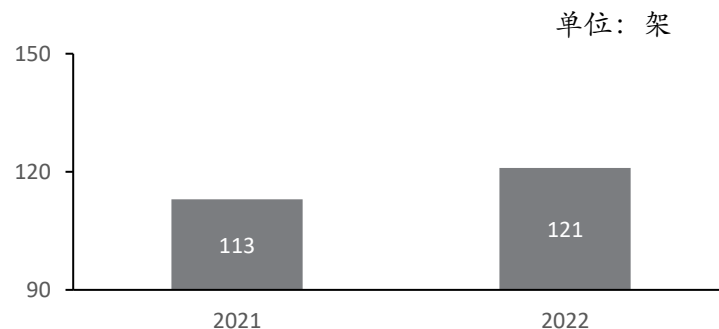
A321飞机已于2020年陆续开始引进，客舱布局将为全经济舱240座。后续公司将研究增加A321机型的具体方案

最近三年及一期机队规模构成

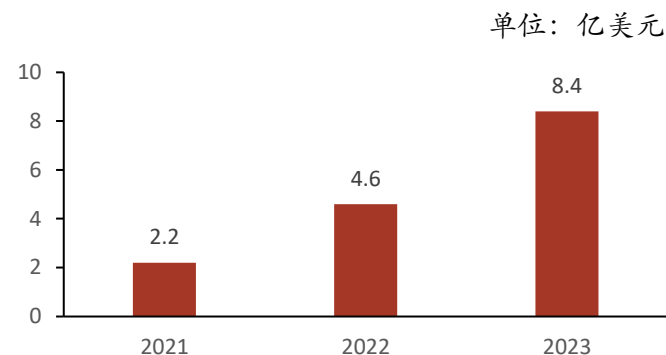


- 公司目前拥有A320机队共计104架。其中80架为A320ceo机型，20架为A320neo机型，8架为A321neo机型
- 公司机队平均机龄约为5.8年
- 未来新增的A320neo飞机均为186个座位，A321neo飞机均为240座

未来两年机队引进计划及规模



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

	2021年	2022年
引进	11架A320系列	10-12架A320系列
租赁到期	0	5架A320系列

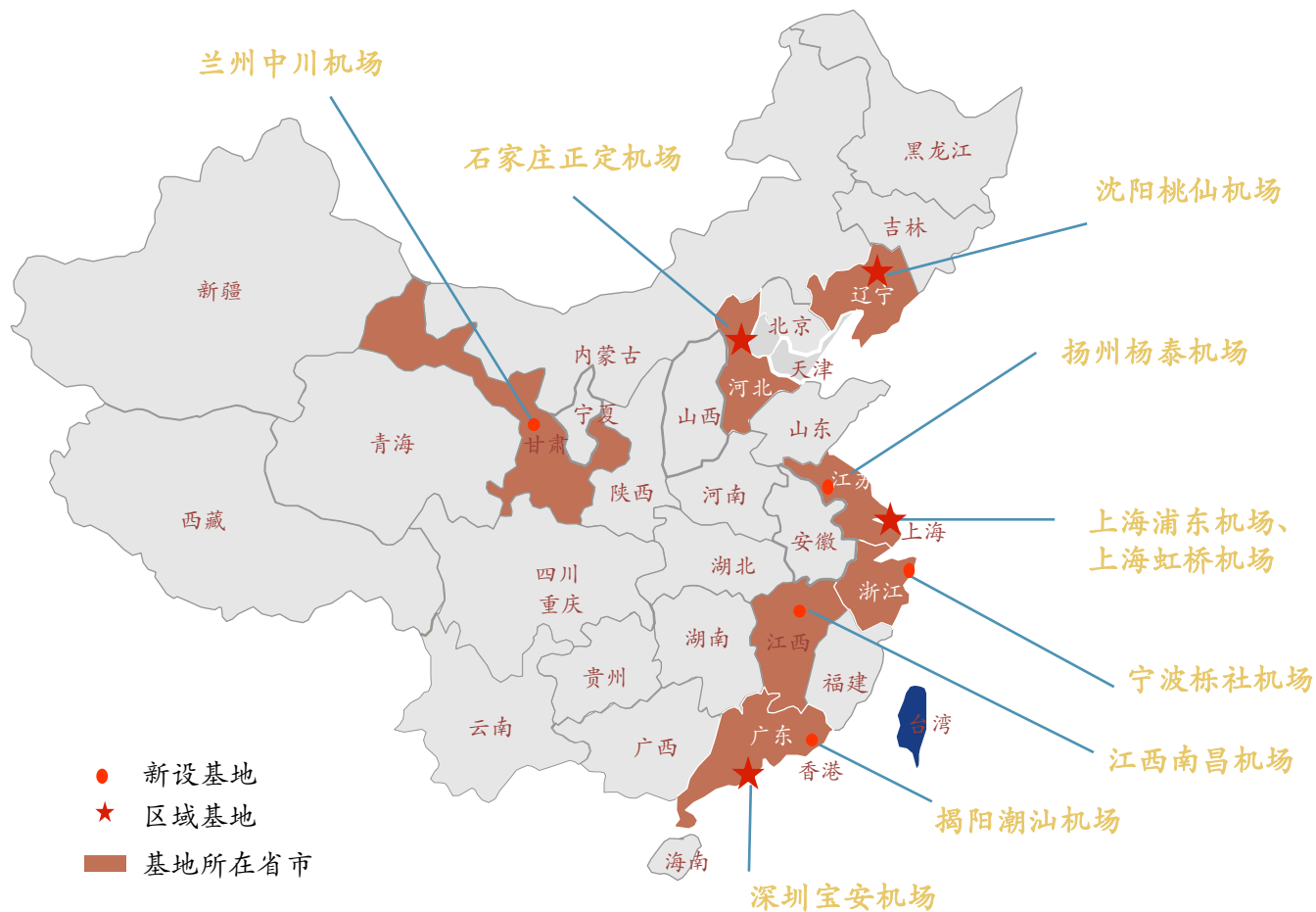
- 公司已向国家发展与改革委及民航局递交飞机引进计划，实际飞机引进总数和进度，租赁飞机到期后的续租退租情况，均将视国家发展与改革委及民航局核准情况，并结合空客的实际交付能力与新冠疫情的发展作持续调整，最终以实际运营情况为准

# 运营基地分布



在国内公司已形成上海基地为核心、江苏扬州和浙江宁波基地为支撑的华东枢纽，以广东广州基地、深圳分公司为核心、广东揭阳基地为支撑的华南机场枢纽，以河北分公司为核心的华北机场枢纽，以辽宁沈阳基地为核心的东北枢纽，以甘肃兰州、陕西西安基地为核心的西北枢纽，和以江西南昌基地为起点的华中枢纽，成都天府新机场的开航运营也为公司逐步增加西南重要市场的投入创造了更多机遇

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”、“RCEP”建设等国家重大战略

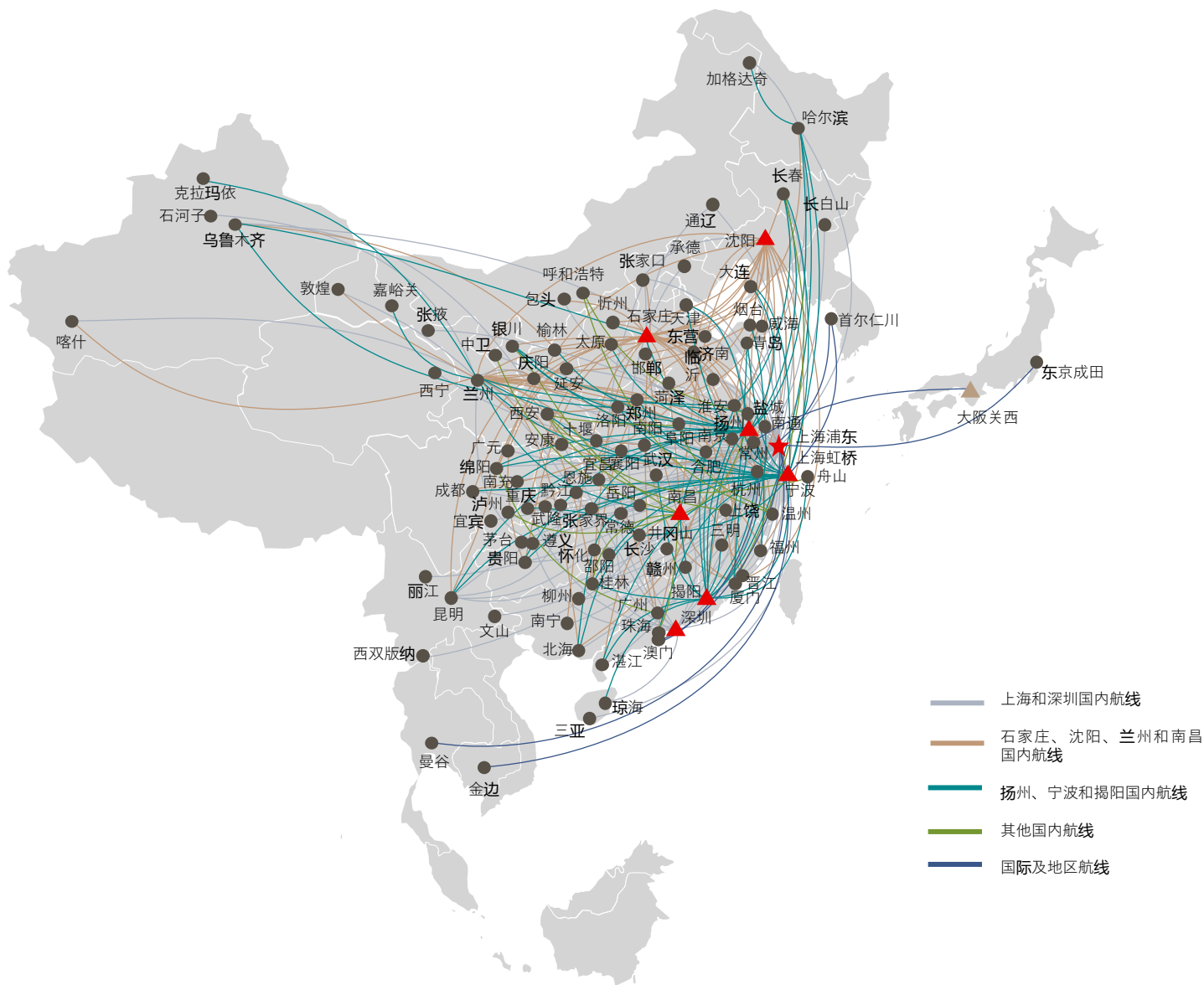


- 公司长期战略不变，预计疫情过后，将持续加强围绕各区域基地形成的航线网络建设工作，缩减基地偏离航线比例，提高基地航线集中度，提升基地维修能力和航班保障能力，国内外运力均衡投放

# 航线网络（截至2021年6月末）



2021年上半年，受疫情影响，境外输入压力仍然巨大，在国际航线“五个一”政策延续的背景下，公司整体航线结构发展仍然主要以国内市场为主。国内航线公司依托国内循环的巨大潜力和自身成熟丰富的国内基地航网布局，在国际疫情形势依然不容乐观的背景下，积极探索国内可飞市场，最大程度地围绕国内主要基地和目的地做好航网衔接，集中在上海、沈阳、揭阳、扬州、南昌等基地进一步新增或加密航班。此外，公司今年也在加紧步伐建设新成立的江西南昌基地，已在当地投放3架过夜飞机

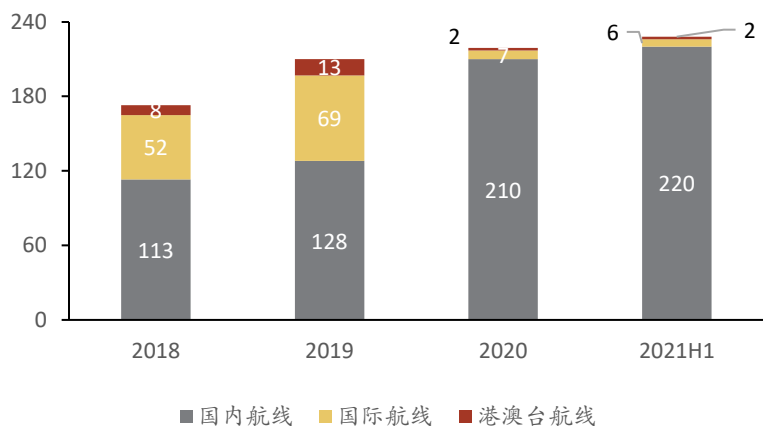


**国际航线，中国民航局全面配合国家疫情防控工作大局，严格执行国际客运航班“五个一”政策和熔断控量措施。截至2021年6月末，公司保留了泰国、日本、韩国以及柬埔寨共6条国际航线**

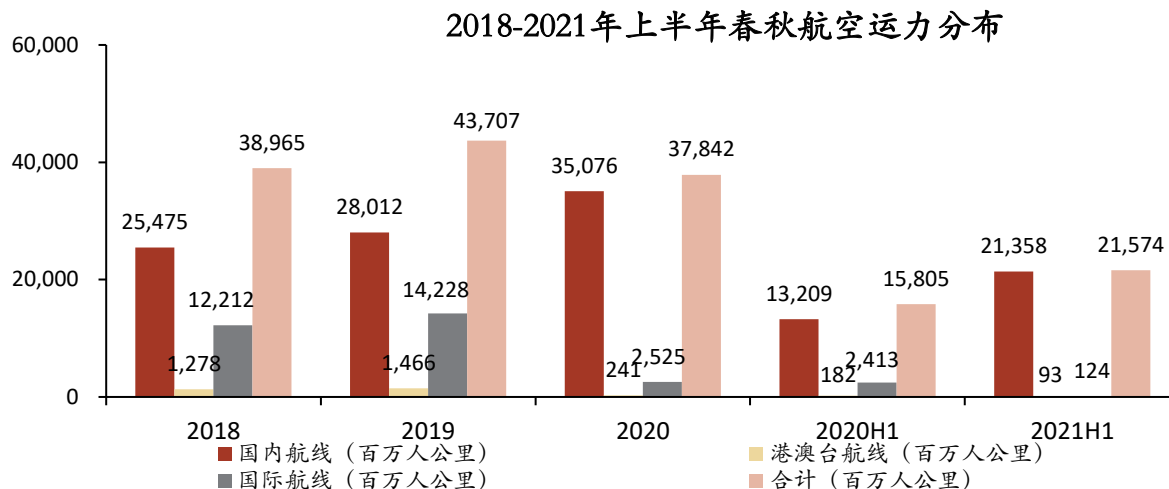
# 航线网络布局 (2021年6月末)



## 航线数量构成



## 分区域航线运力结构



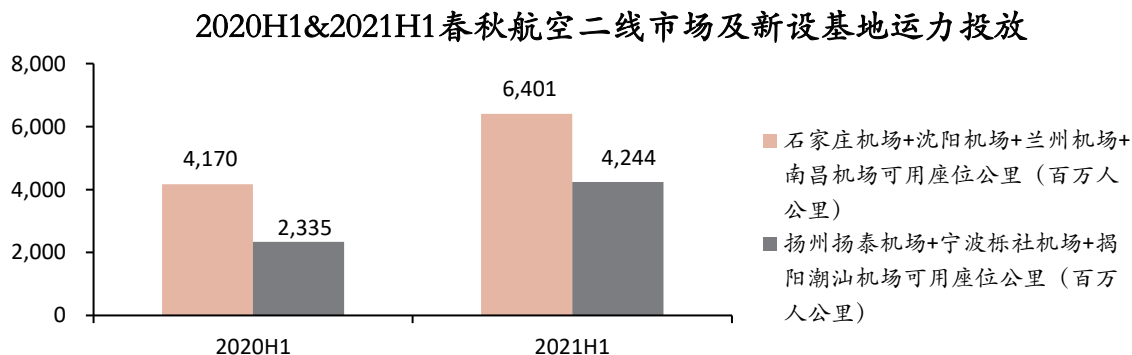
- 截至2021年6月末，在飞航线共228条，其中国内、国际和港澳台航线分别为220条，6条和2条

- 2021年上半年，ASK同比上升36.5%，其中国内航线同比上升61.7%、国际和港澳台航线同比分别下降94.9%和48.9%，占比分别为99.0%、0.6%和0.4%

## 国际航线结构

- 2021年上半年，中国民航局全面配合国家疫情防控工作大局，严格执行国际客运航班“五个一”政策和熔断控量措施。在此背景下，公司保留了泰国、日本、韩国以及柬埔寨共6条国际航线
- 国际航线的恢复将取决于境外疫情变化形势和国内入境城市保障能力等因素，目前仍处于外防输入压力巨大的环境下

## 国内航线结构



- 2021年上半年，三线基地投放ASK占国内比重分别从去年同期的17.7%提升至19.9%，二线基地由于年初石家庄、沈阳疫情封城等原因，运力占比同比有所下降，但兰州基地和新培育的南昌基地运力占比均有增涨



### 三、运营统计和财务数据

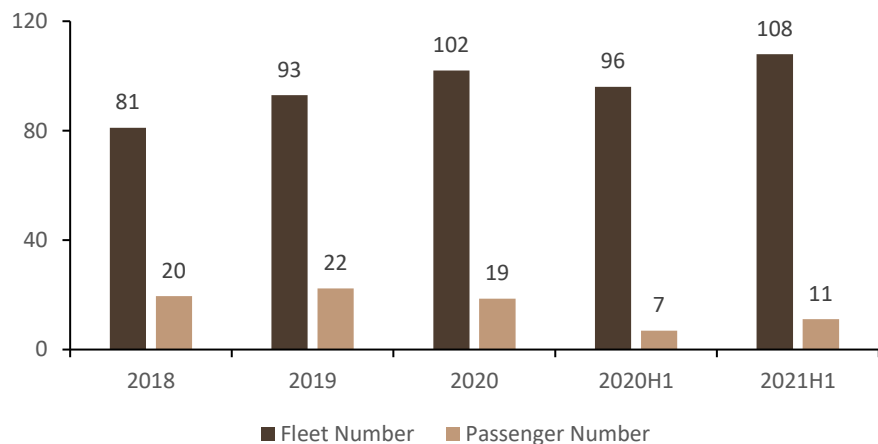


# 运营数据



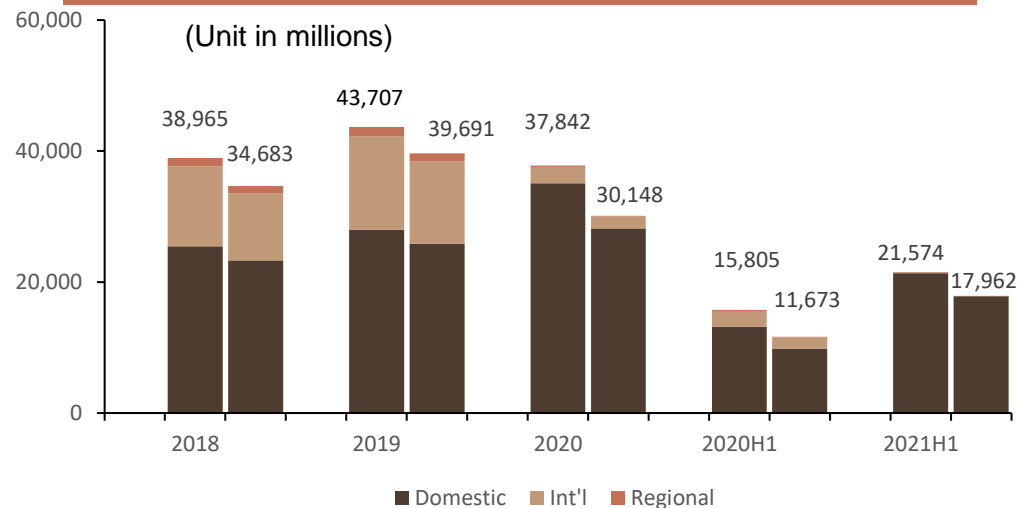
## 机队规模及载运人次

(# of aircraft, Pax in millions)



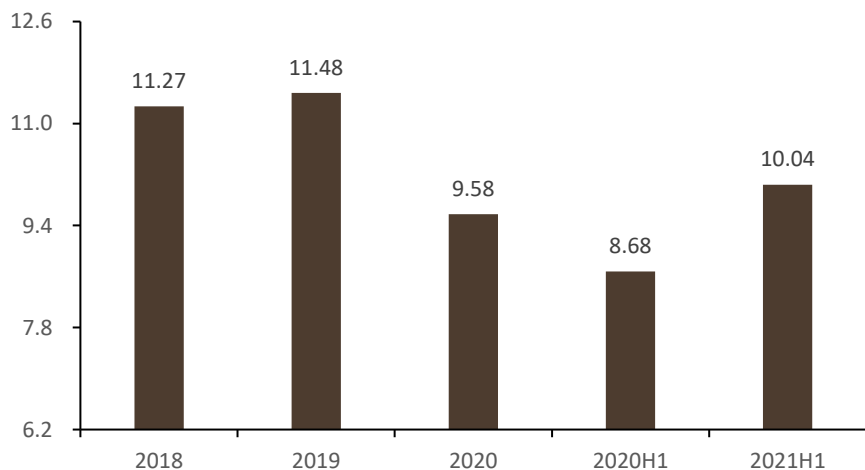
## ASK & RPK

(Unit in millions)

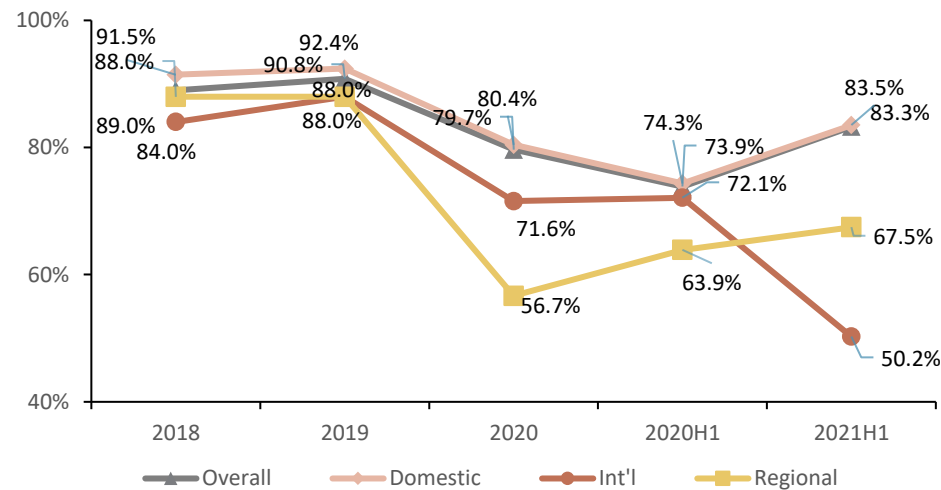


## 飞机日利用率 (可用)

(Hours)



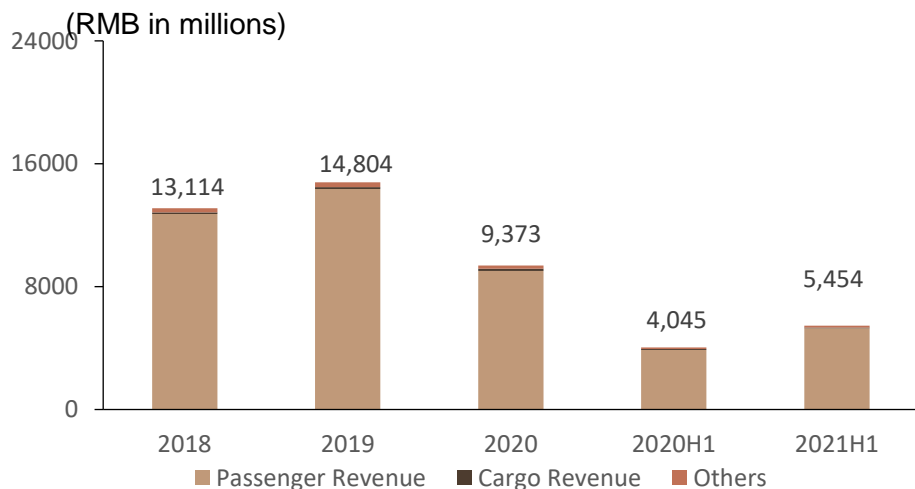
## 客座率



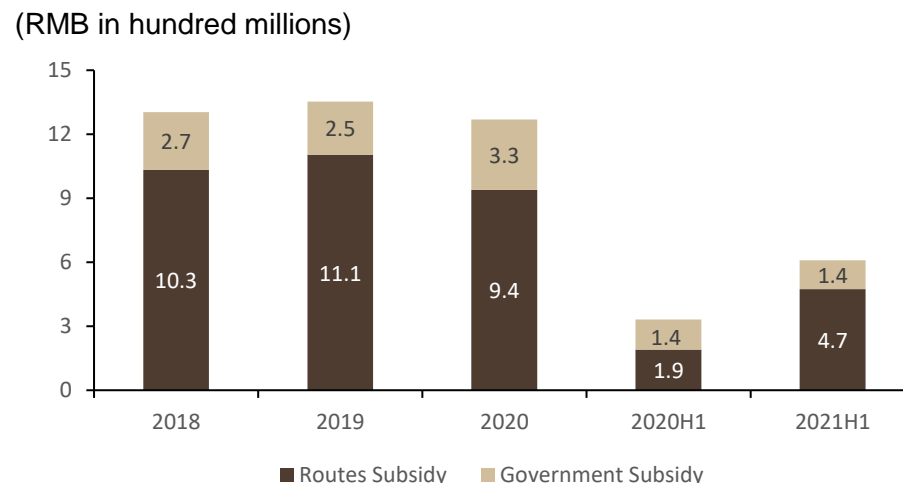
# 收入及利润数据



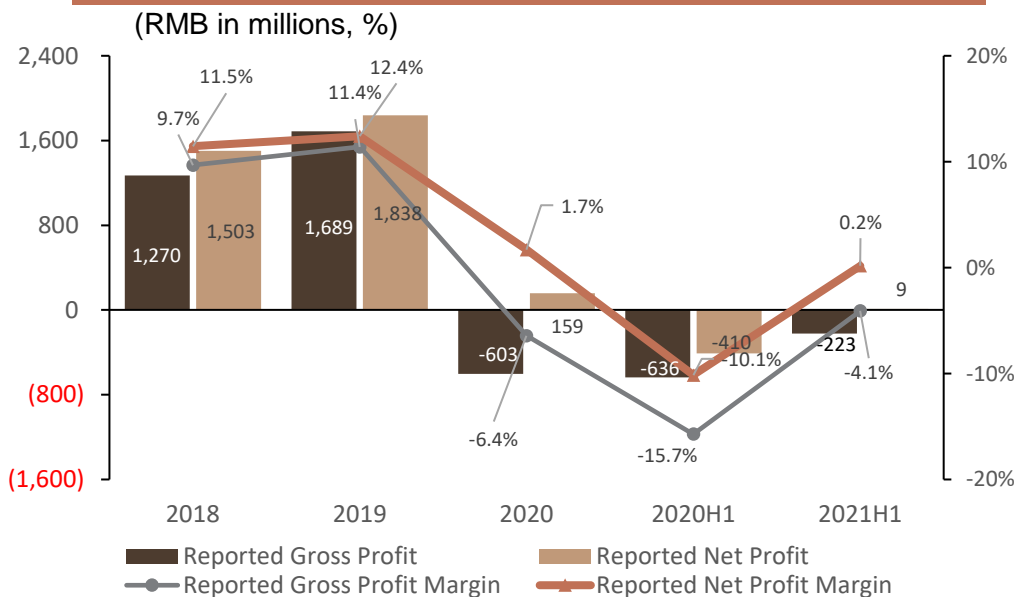
## 营业收入



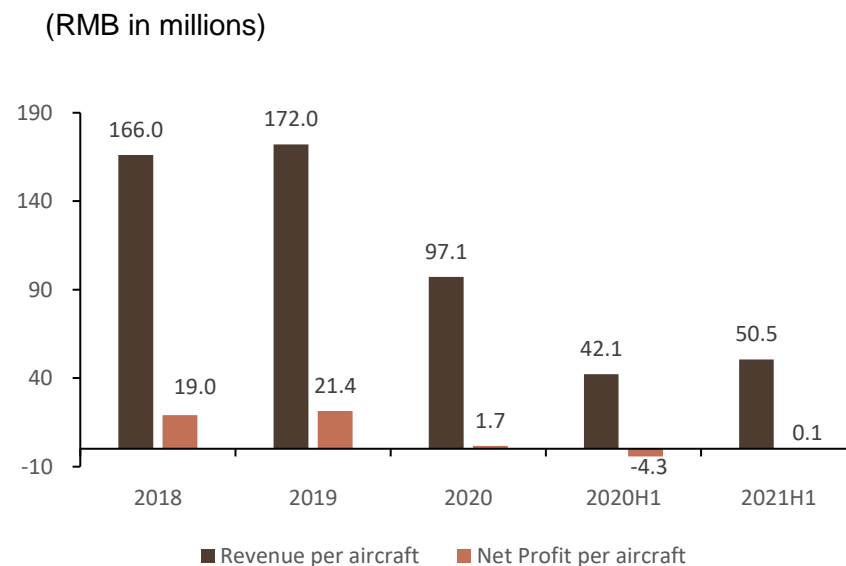
## 其他收益 (os)



## 净/毛利润及净/毛利润率



## 单机收入及利润

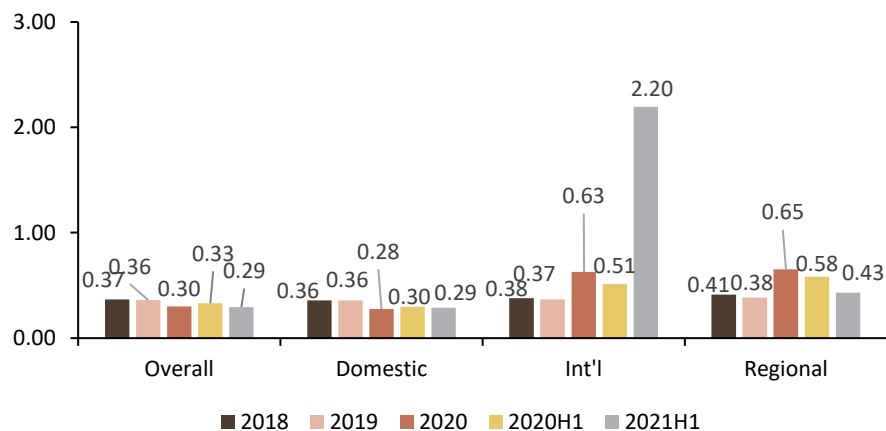


# 单位收益与成本



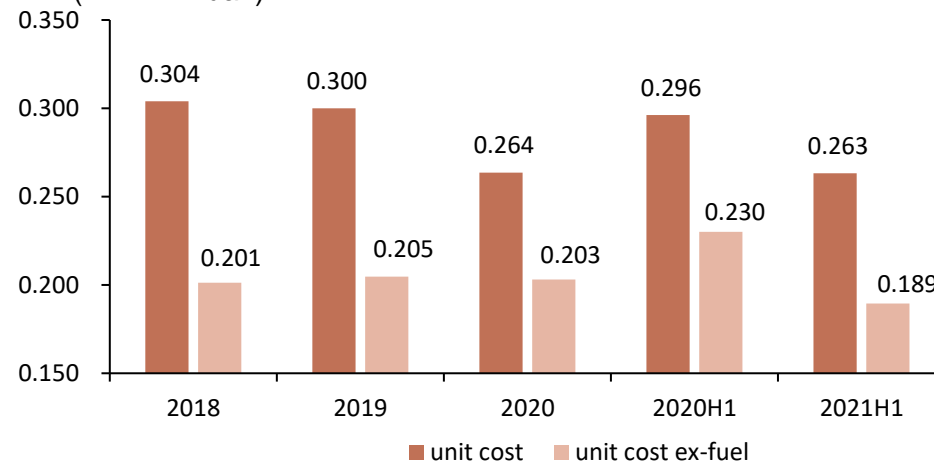
## 客公里收益

(RMB in Yuan)



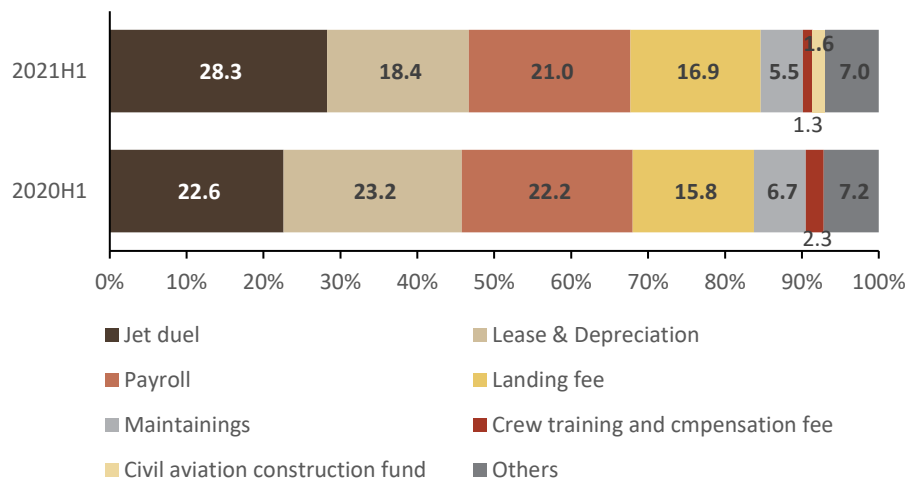
## 单位成本

(RMB in Yuan)



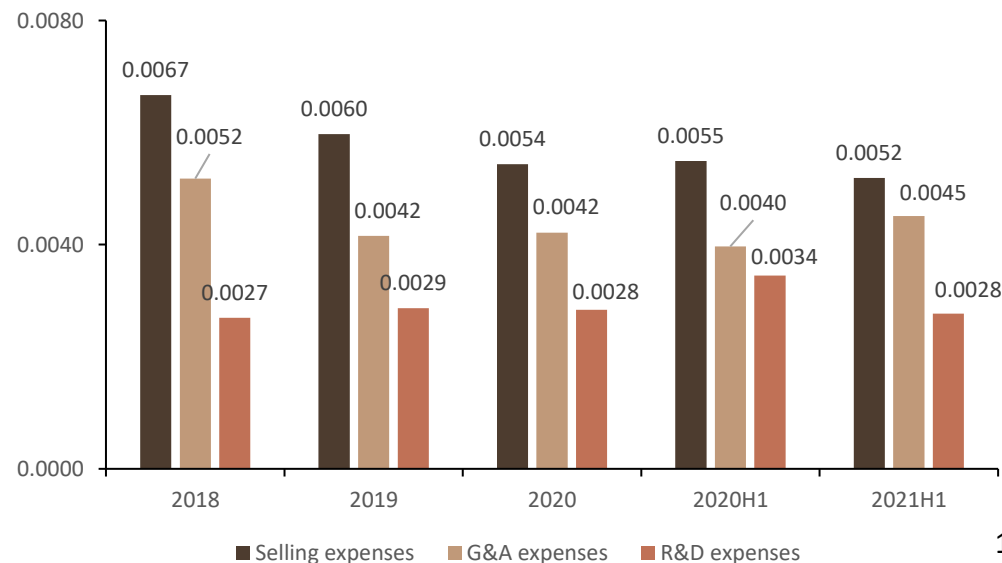
## 主营业务成本构成

(%)



## 单位销售费用&管理费用&研发费用

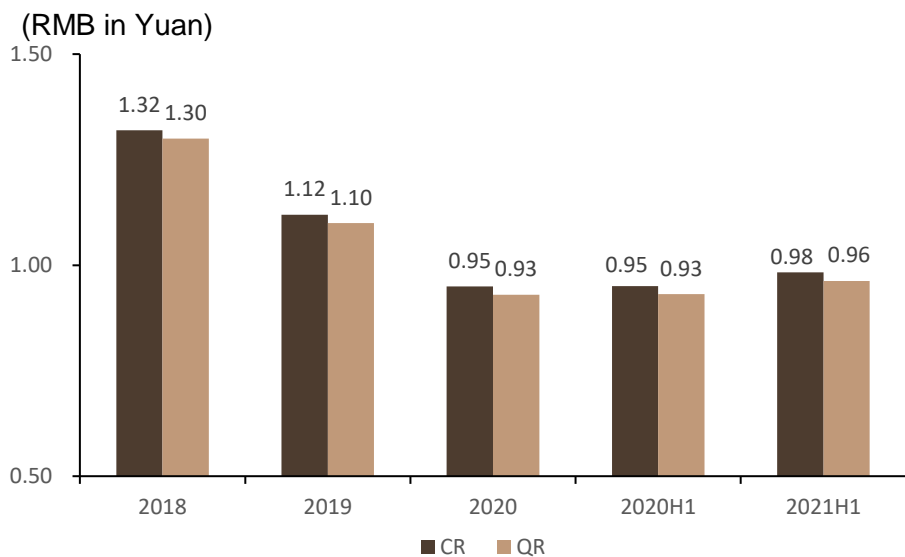
(RMB in Yuan)



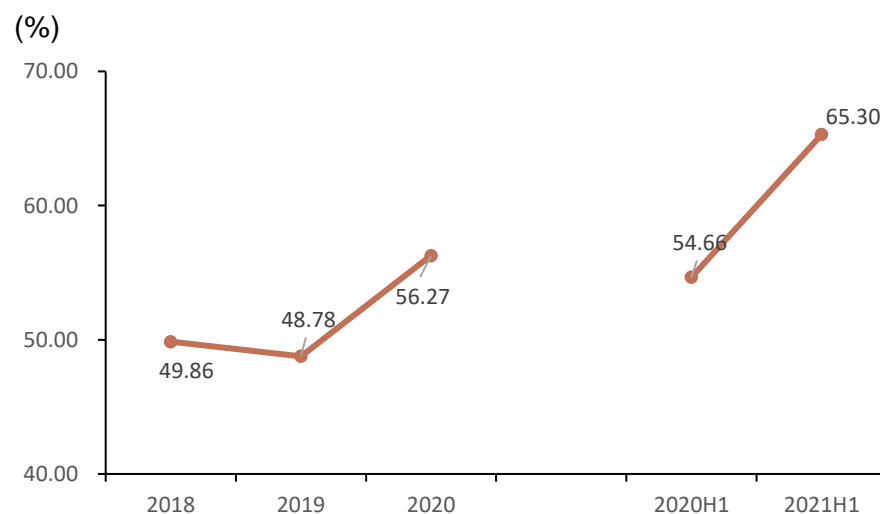
# 偿债能力及汇率影响



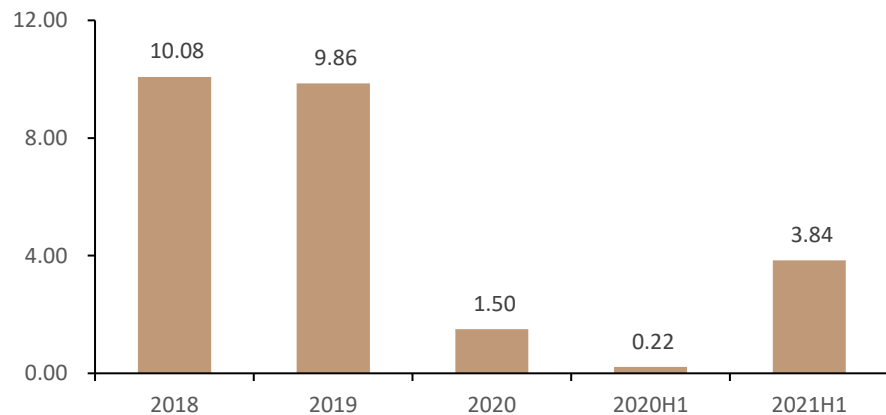
## 流动比率&速动比率



## 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	9.9%	173,735,327	-13,030,150
2020	25.0%	1,941,401,378	-145,605,103



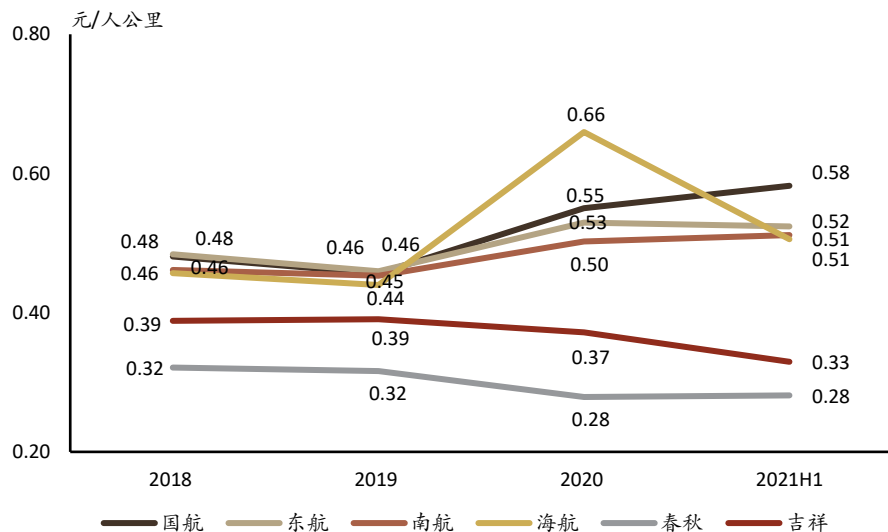
● ● ● ●

## 四、成本费用较同行业竞争优势

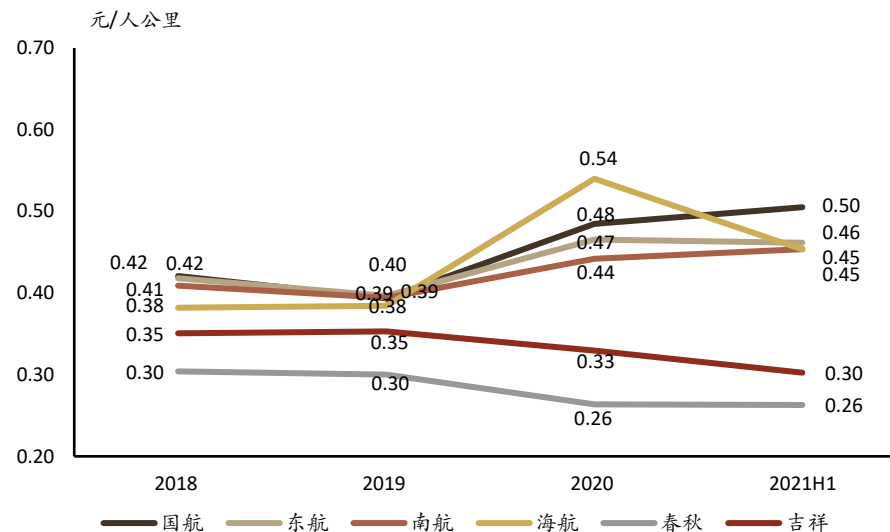
# 六大航司总体单位成本费用比较



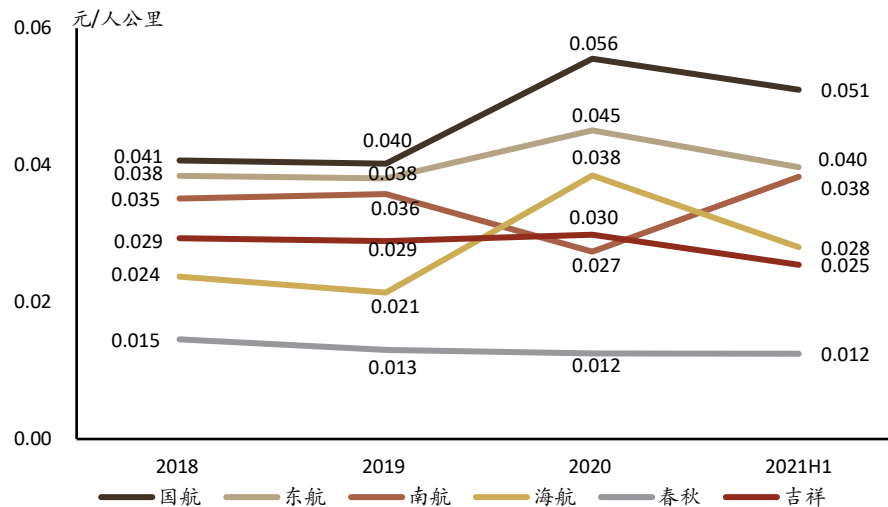
## 2018年-2021年H1单位营业总成本比较



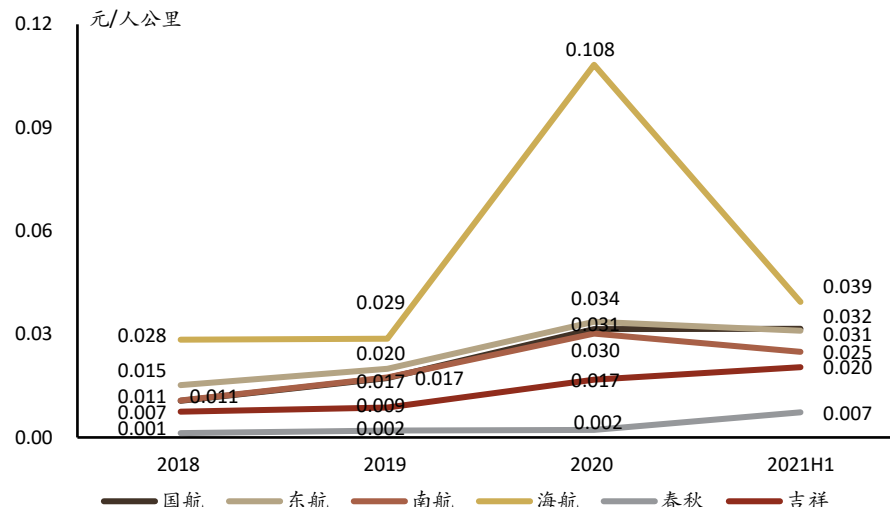
## 2018年-2021年H1单位营业成本比较



## 2018年-2021年H1单位营业非财费用比较



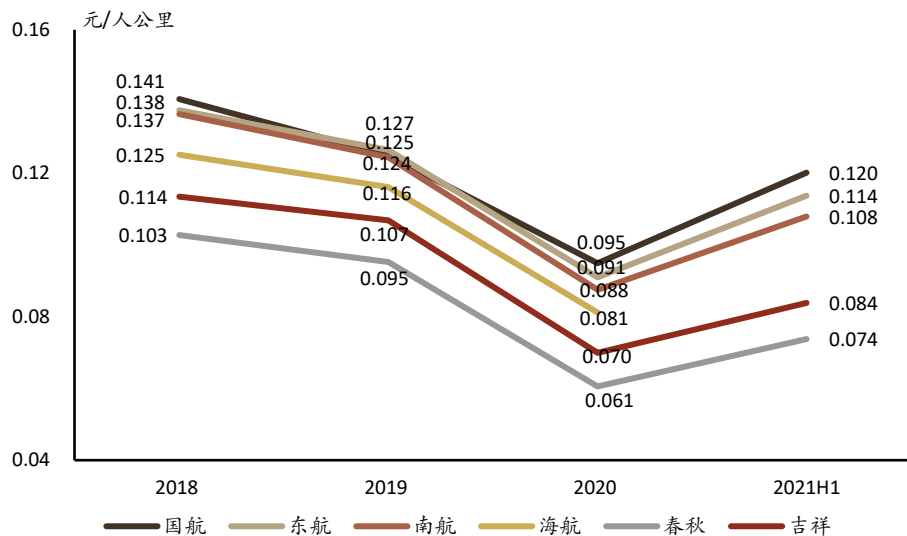
## 2018年-2021年H1单位财务费用（扣汇）比较



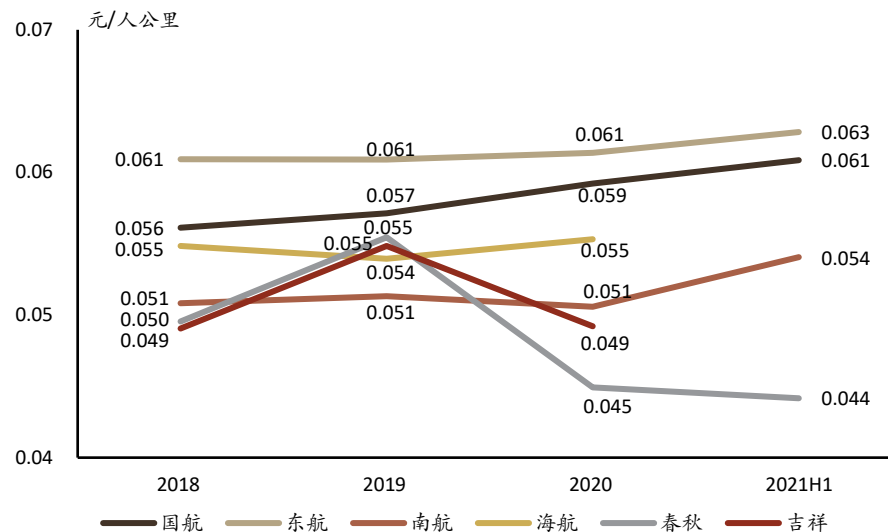
# 六大航司前四大成本分项比较



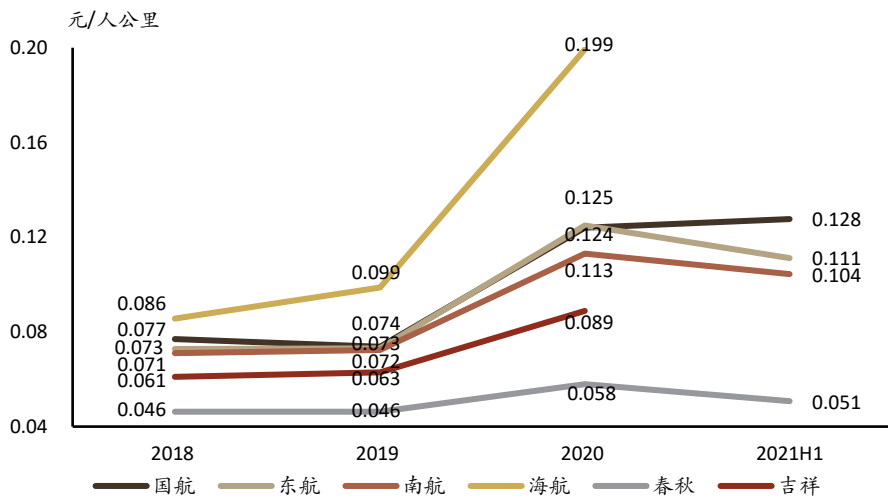
## 2018年-2021年H1单位航油成本比较



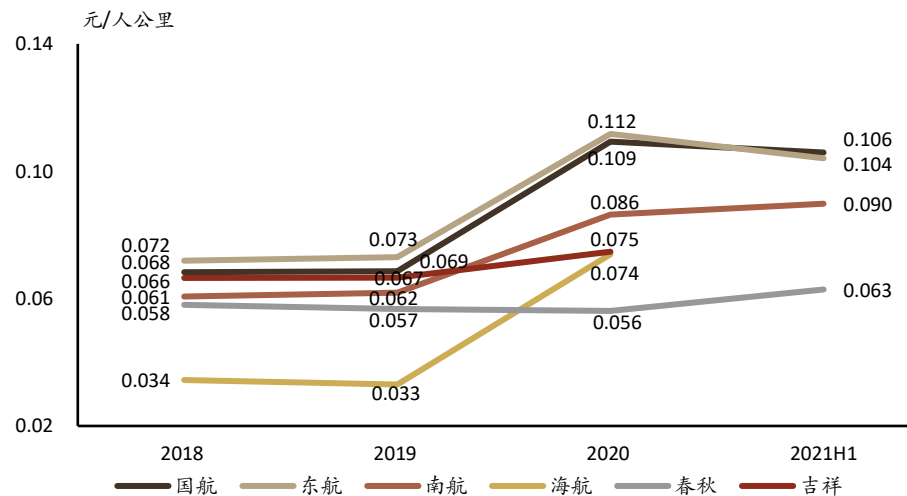
## 2018年-2021年H1单位起降成本比较



## 2018年-2021年H1单位折旧租赁成本比较



## 2018年-2021年H1单位薪酬成本比较





感谢各位投资者的支持和认可!