

公司代码：601021

公司简称：春秋航空

春秋航空股份有限公司
2021 年年度报告摘要

第一节 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 www.sse.com.cn 网站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性、准确性、完整性，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 **董事会决议通过的本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2021年度母公司净利润为-28,287.21万元，截至2021年12月31日，母公司累计未分配利润为600,990.06万元。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。

2021年以来新冠疫情继续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面有大量资本性支出。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十二次会议审议通过，需提交公司2021年年度股东大会审议。

第二节 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 报告期公司所处行业情况

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，但始于 2020 年初的新冠疫情持续对全球航空业带来负面影响。2021 年行业有所恢复，但德尔塔与奥密克戎变异病株的出现不断阻碍恢复进程，行业依旧面临极大经营压力。根据国际航空运输协会数据显示，2021 年全球航空旅客运输量较 2020 年有所回升，但相比 2019 年仍下降 58.4%，显著不及疫情前水平；而货运业务需求的复苏则快于旅客需求的复苏，货运运输量相比 2019 年即疫情发生前增长 6.9%。

尽管目前国际航空运输业的恢复速度仍在低位，但大众的旅行意愿依然较为强烈，预计疫情结束后，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，2012 年至 2021 年十年间，全球低成本航空的区域内航线市场份额从 28.1%提高至 32.4%，国际航线市场份额从 8.4%提升至 18.6%；亚太地区的国内航线市场份额从 21.1%攀升至 26.4%，国际航线市场份额从 4.7%提升至 16.6%。

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。根据亚太航空中心统计，2021年我国低成本航空占国内航线市场份额为8.1%，低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少，但市场需求向结构化、差异化转变的趋势刚性不可逆，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

2021年是民航发展历程中具有特殊重要性的一年，中国民航在面对疫情防控、经营亏损、安全压力等困难交织叠加影响下，依然把握住稳中求进的总基调，统筹疫情防控和行业恢复发展，持续提升民航服务品质，加大基础设施建设力度，深化改革增强发展动力，持续推动全面从严治党向纵深发展，做到了难中有成、难中有进，为“十四五”开局打下了坚实基础。

根据2022年全国民航工作会议报告，2021年全行业完成运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量857亿吨公里、4.4亿人次、732万吨，同比提高7.3%、5.5%和8.2%。截止2021年末，全国颁证运输机场达248个，成都天府、青岛胶东国际机场于今年正式投运。全年航班正常率达88%，连续4年保持在80%以上，全年新增航空人口3,563万，全国29家机场实现身份证一证通行，66家机场应用人脸识别技术，234家机场实现“无纸化”便捷出行，40家千万级大型机场开通旅客“易安检”服务，842架客机具备客舱无线网络服务能力。

4、行业利润水平的变动趋势及变动原因

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。

新冠疫情出现之前，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，但2020年伊始新冠疫情的出现给民航业经济效益造成巨大冲击，尽管我国航空运输企业没有出现倒闭和大规模裁员，但经营效益普遍下滑。

回顾近三年，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；国际油价整体走势宽幅震荡；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工复产，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。行业于二季度经营情况开始有所好转，三季度需求复苏达到小高峰，但随着四季度传统淡季到来，加之海外疫情蔓延并伴随变异毒株出现，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，国内航空公司亏损794亿元，机场企业亏损233亿元。

2021年，随着疫苗加速接种，全球经济不均衡复苏，但总体趋势向好，全球原油市场需求明显改善，供需差扩大，油价持续攀升，屡创新高。人民币汇率则呈现双向波动，总体围绕6.3-6.6区间震荡。为继续帮助航空公司度过疫情难关，财政部发布公告于4月份调降航空公司应缴纳民航发展基金征收标准，较疫情前降低20%，释放出国家支持民航实体经济发展的积极信号，还出台了一揽子为企业纾困解难、促进行业恢复发展的对策措施，全年为行业降成本近100亿元。整体来看，因“就地过年”政策造成的春运流动性大幅减少使行业一季度经营承压，但春运后市场需求和经营情况明显复苏；然而二季度末开始，接连变异的病株再次肆虐全球，我国境外输入压力剧增；下半年国内疫情多有反复，大众出行意愿再度被抑制，叠加传统淡季效应，部分航司单季度亏损再破纪录。2021年，国内航空公司亏损671亿元，机场企业亏损246亿元。

2022年至今，奥密克戎变异毒株的迅速传播再次带来新的挑战，叠加国际油价创14年以来新高，全行业单季度亏损或将再次扩大，行业复苏的进程仍面临较大不确定性。

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 报告期内公司从事的业务情况

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。2021 年，在“动态清零”政策环境下，各地政府将疫情常态化防控落到实处，然而从二季度开始，德尔塔和奥密克戎变异毒株的出现使得国内疫情多有反复，恢复势头受阻；国际方面，外防输入压力仍然巨大，民航局对国际客运航班运行数量延续实行“五个一”政策，国际航班仍然维持最低限度的航班运营。截至 2021 年末，公司国内在飞航线 218 条，较 2020 年末增加 8 条；国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线 5 条，较 2020 年末减少 2 条；港澳台航线在飞航线 1 条，较 2020 年末减少 1 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 113 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。

4 公司主要会计数据和财务指标

4.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2021年	2020年	本年比上年 增减(%)	2019年
总资产	38,320,295,713	32,430,080,969	18.16	29,366,740,344
归属于上市公司股东的净资产	13,747,091,930	14,180,855,764	-3.06	15,038,550,000
营业收入	10,858,107,439	9,372,918,140	15.85	14,803,517,124
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	10,692,443,357	9,212,676,607	16.06	/
归属于上市公司股东的净利润	39,111,907	-588,413,004	不适用	1,841,007,063
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-109,865,511	-800,178,003	不适用	1,588,454,303
经营活动产生的现金流量净额	1,683,550,095	825,762,360	103.88	3,436,309,193
加权平均净资产收益率(%)	0.29	-4.02	不适用	13.00
基本每股收益(元/股)	0.04	-0.64	不适用	2.01
稀释每股收益(元/股)	0.04	-0.64	不适用	2.01

4.2 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	2,223,053,732	3,230,980,439	3,184,267,010	2,219,806,258
归属于上市公司股东的净利润	-284,791,234	295,198,523	148,551,668	-119,847,050
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-313,622,617	251,695,665	115,209,210	-163,147,769
经营活动产生的现金流量净额	-394,280,735	1,237,471,437	1,011,162,186	-170,802,793

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

5 股东情况

5.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

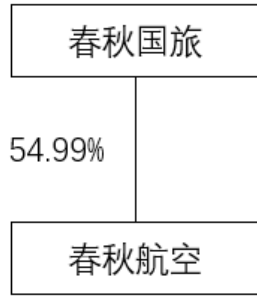
单位：股

截至报告期末普通股股东总数（户）					19,855		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					21,718		
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、标记或冻 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	-	质押	39,500,000	境内非国 有法人
上海春秋包机旅行社 有限公司	-6,366,347	27,929,314	3.05	-	无	-	境内非国 有法人
上海春翔投资有限公 司	-4,420,704	19,487,007	2.13	-	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	-1,203,501	13,038,138	1.42	-	无	-	境内非国 有法人
香港中央结算有限公 司	-22,170,726	10,525,618	1.15	-	无	-	其他
全国社保基金一一四 组合	9,131,037	9,131,037	1.00	-	无	-	其他
中国建设银行股份有 限公司—中欧新蓝筹	5,196,430	9,107,347	0.99	-	无	-	其他

灵活配置混合型证券投资基金							
兴业银行股份有限公司—中欧新趋势股票型证券投资基金(LOF)	3,546,242	7,469,441	0.82	-	无	-	其他
中国银行股份有限公司—嘉实价值精选股票型证券投资基金	3,497,500	6,955,359	0.76	-	无	-	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	<p>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，为春秋国旅持股量最大的股东，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 3.05%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 2.13%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公司 1.42%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。</p>						

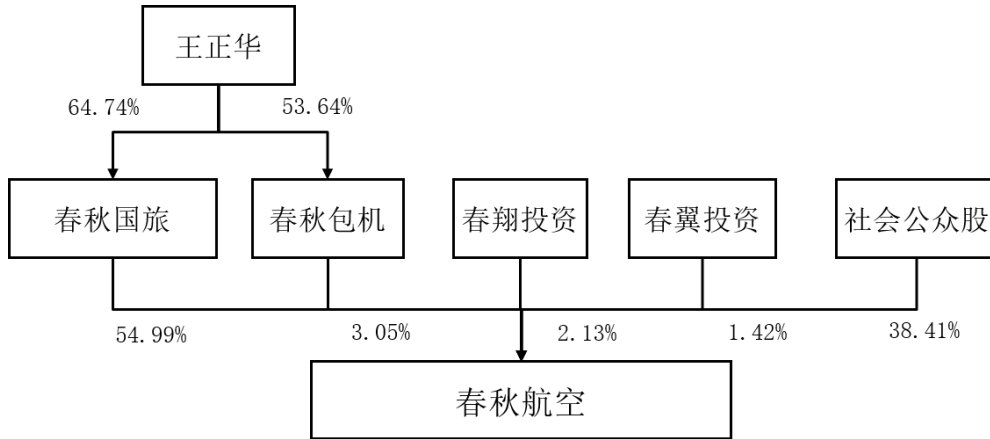
5.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



5.3 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



5.4 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

6 公司债券情况

适用 不适用

6.1 公司所有在年度报告批准报出日存续的债券情况

单位:元 币种:人民币

债券名称	简称	代码	到期日	债券余额/面值	利率 (%)
春秋航空股份有限公司 2021 年度第二期超短期融资券	21 春秋航空 SCP002	012103142	2022 年 5 月 23 日	250,000,000	3.10

报告期内债券的付息兑付情况

债券名称	付息兑付情况的说明
春秋航空股份有限公司公开发行 2016 年公司债券（第一期）	报告期内，公司公开发行 2016 年公司债券（第一期）（债券简称“16 春秋 01”）完成全部本息兑付及摘牌工作，已足额支付 2020 年 6 月 2 日至 2021 年 6 月 1 日期间的最后一个年度利息 7,303,600 元以及本期债券本金 192,200,000 元。具体内容详见刊登在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）的《春秋航空股份有限公司公开发行 2016 年公司债券（第一期）2021 年本息兑付及摘牌公告》。
春秋航空股份有限公司 2020 年度第三期超短期融资券	公司于 2020 年 6 月 3 日发行了 2020 年度第三期超短期融资券，发行规模 3 亿元，票面利率 2.65%，期限为 270 天，到期一次性还本付息，已于 2021 年 3 月到期，并按时偿还贷款本息。
春秋航空股份有限公司 2021 年度第一期超短期融资券	公司于 2021 年 4 月 22 日发行了 2021 年度第一期超短期融资券，发行规模 2 亿元，票面利率 3.20%，期限为 90 天，到期一次性还本付息，已于 2021 年 7 月到期，并按时偿还贷款本息。
春秋航空股份有限公司 2021 年度第二期超短期融资券	公司于 2021 年 8 月 24 日发行了 2021 年度第二期超短期融资券，发行规模 2.5 亿元，票面利率 3.10%，期限为 270 天，到期一次性还本付息，将于 2022 年 5 月到期，并按时偿还贷款本息。

报告期内信用评级机构对公司或债券作出的信用评级结果调整情况

适用 不适用

6.2 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

适用 不适用

单位：元 币种：人民币

主要指标	2021 年	2020 年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	64.13	56.27	7.86
扣除非经常性损益后净利润	-109,865,511	-800,178,003	-86.27
EBITDA 全部债务比	0.11	0.04	223.71
利息保障倍数	0.79	-0.81	不适用

第三节 重要事项

1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

2021年，公司完成运输总周转量318,979.9万吨公里、旅客周转量3,437,563.7万人公里、运输旅客2,130.3万人次、客座率为82.9%，分别较2020年上升13.3%、14.0%、14.6%和3.2个百分点，其中国内市场表现突出，前三项指标分别较疫情前的2019年增长33.5%、32.1%和31.0%，恢复情况显著优于行业。

2021年，公司实现营业收入10,858,107,439元，同比增长15.8%。其中，主营业务收入为10,640,054,962元，同比增长16.1%，客运业务收入同比增长16.6%，货运业务收入同比下降19.3%；其他业务收入为218,052,477元，同比增长5.9%。公司实现归属于上市公司普通股股东的净利润39,111,907元，扭亏为盈，体现了低成本航空经营模式的韧性和公司在疫情期间开源节流、提升精细化管理能力的经营优势，达成了保安全、促增长的年度经营目标。

- 安全运营

报告期内，公司始终坚持安全第一的重要原则，强化红线意识、坚守底线思维，全年实际运输飞行百万小时重大事故率为0。按照中国民航局安全保障财务考核指标统计标准，用于安全生产的相关支出为272,744万元，安全飞行小时329,492小时。

- 机队发展和保障

2021年，公司共引进6架空客A320neo机型飞机和5架空客A321neo机型飞机，无退出飞机。截至2021年末，公司拥有空客A320系列机型机队共113架，其中自购飞机61架，经营性租赁飞机52架，平均机龄6.0年；其中A321neo机型飞机9架，均为240座客舱布局；A320neo机型飞机24架，A320ceo机型飞机80架，包括186座客舱布局74架以及180座客舱布局30架。

截止2021年末，飞行模拟机总数达到5台。飞行、客舱服务、维修及地面服务等生产直接相关部门人员满足生产运行需要，保障体系完备，确保公司安全可持续发展。

- 航线网络

截至2021年末，公司在飞航线共224条，其中国内航线218条，国际航线5条，港澳台航线1条。由于国际航线继续执行“五个一”政策，因此航线结构仍然以国内航线为主。

2021年，公司总体可用座位公里同比上升9.6%，其中国内、国际和港澳台航线同比分别上升17.4%、下降92.5%和下降49.5%，可用座位公里占比分别为99.3%、0.5%和0.3%，较去年同期分别上升6.6个百分点、下降6.2个百分点和下降0.3个百分点。

公司依托内循环的巨大潜力和差异化竞争优势，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。除了集中在上海、石家庄、沈阳、兰州、扬州、宁波、揭阳等原有基地进一步增加过夜飞机，公司还在2021年先后落地江西南昌基地和辽宁大连基地，年末已在两地分别投放3架过夜飞机，推进打造华中地区空中枢纽以及巩固东北腹地支点地位的进程。2021年全年新增60多条国内航线，运力2021年全年同比增长17.4%，较疫情前2019年更是增长47.0%，充分体现了公司在疫情期间航线网络整体的韧性和潜能。

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。在此背景下，公司保留了泰国、日本、韩国以及柬埔寨共 4 个目的地国家的通航。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综合因素，目前仍处于外防输入压力巨大的环境下。

- 枢纽建设

国内枢纽建设方面，公司已形成以服务长三角区域经济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，以服务京津冀一体化建设的河北分公司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和大连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、陕西西安分公司为核心的西北枢纽，和以服务中部地区崛起战略建设的江西南昌基地为核心的华中枢纽，成都天府基地的开航运营也为公司逐步增加成渝双城经济圈重要市场的投入创造了更多机遇。

2021 年以上海两场为出发地或目的地的航线起降架次占公司总起降架次约 37.6%，运送旅客人次占上海两场旅客吞吐量合计比例约为 14.3%，市场份额较 2020 年提升 1.2 个百分点。此外，2021 年公司在石家庄机场和扬州机场运送旅客人次市场份额继续保持首位，兰州机场排名跃升至第一，揭阳机场和沈阳机场也快速上升至第二位。

国际航线则以泰国曼谷、日本大阪和韩国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。

分公司建设方面，公司积极与各地政府、机场集团探索航空等多产业维度的深化合作，充分发挥枢纽功能，目前已成立了包括河北、深圳和西安在内的 3 家中国民航局获批分公司。其中，西安分公司于 2022 年 2 月正式揭牌，将以西安机场三期建设为契机，不断加大运力投放，完善航线网络，助推西安机场国际枢纽建设。

- 收益管理

2021 年，在旺季“消失”的背景下，公司航线客座率恢复至 82.9%，同比上升 3.2 个百分点，客公里收益同比上升 2.3%；其中国内航线客座率恢复至 83.1%，同比上升 2.7 个百分点，客公里收益同比上升 8.4%。

全年来看，国内航空需求的恢复进程依然与疫情变化紧密挂钩，公司多个主要基地均出现过较为严重的疫情反弹，致使客运需求受到一定程度上的抑制，但仍可以看到积压的需求在出行限制放开后便迅速反弹。例如，春运过后的 3 月国内航线客座率已经恢复至 87.2%，此前影响最大的石家庄机场于 3 月 26 日恢复客运航班后，公司投放在当地市场的航线 4 月份客座率已达 88.3%。市场需求更是在二季度的小长假中集中爆发，“五一”黄金周客公里收益超过疫情前同期水平，单日客座率超过 90%，4 月、5 月客公里收益与疫情前的差距逐步收窄。此外，7 月的暑运旺季，国内疫情处于相对平稳的态势，国内客运市场表现亮眼，公司全月客座率达 90.9%，客公里收益也基本接近疫情前同期水平。

- 强化渠道建设及优化辅助业务

2021 年，公司实现辅助业务收入 6.2 亿元。截止 2021 年末，公司注册会员数达到 5,972 万名，较上年末增长 16.0%，全年春秋航空移动客户端平均月活同比 2019 和 2020 年分别增长 25.4% 和 18.4%。直销比例方面，除包机包座业务以外的销售渠道占比中，电子商务直销（含 OTA 旗舰

店)占比达到96.7%。

- 提升航班准点率

航班准点率是每位旅客的核心需求之一,提升航班准点率亦是公司一直以来的重点工作。根据第三方数据公司VariFlight最新发布的《2021年全球民航航班运行报告》,公司以90.4%的到港准点率位列2021年中国年航班量10万以上航司第二名。

- 外币资产负债管理

公司拥有较大金额的美元负债和一定金额的日元负债。2021年开始,公司实行《企业会计准则第21号——租赁》,公司经营租赁资产(绝大部分为以美元结算的经营租赁飞机)于资产负债表确认使用权资产和租赁负债,这使得公司美元负债敞口显著放大。

截止2021年12月31日,公司拥有65.2亿元等值人民币美元负债和0.9亿元等值人民币日元负债,由于外币负债规模较大,公司通过匹配足量外币资产严格管理外币资产负债敞口。2021年,公司实现汇率对利润表影响相对可控的管理目标,全年净汇兑收益为6,863.4万元。

- 成本管理

2021年,公司单位成本为0.273元,较上年增长3.6%;单位销售费用为0.005元,较上年下降3.1%;单位研发费用为0.003元,较上年增长1.4%;单位管理费用为0.005元,较上年上升16.7%,主要由于上年公司管理人员因疫情影响较大幅度减薪。

2021年国际油价显著上涨,造成公司单位航油成本上升33.8%,疫情多次反复造成全年利用率不及2020年且仍大幅低于2019年,其他包括疫情帮扶政策逐步退出等,都成为抬升单位成本的不利因素。但公司依然通过不断提升的精细化管理能力,推进成本管控领域的“数字化和信息化”建设与业财融合赋能建设,实现2021年全年单位非油营业成本及费用同比下降,其中单位非油营业成本(考虑新租赁准则经调整的同口径比较)下降2.5%。

- 服务品质

2021年,公司全面落实民航局真情服务工作要求,提升服务质量。根据民航局发布的“民航服务质量标准建设年主题活动”开展相关工作,建立了《服务管理人员资质管理规定》,梳理服务条线管理岗位的任职资格标准等四个维度的要求,完善了《服务规范手册》,补充了联程航班、不正常航班服务情景处置等17个章节。此外,公司还积极参与《航空公司旅客服务质量》团体标准制定,将低成本运营模式的航空服务质量标准加入其中,得到中国航空运输协会、中国民航科学技术研究院领导的认可。

2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的,应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用