

公司代码:600029

公司简称:南方航空

中国南方航空股份有限公司

【2018】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 未出席董事情况

| 未出席董事职务 | 未出席董事姓名 | 未出席董事的原因说明 | 被委托人姓名 |
|---------|---------|------------|--------|
| 董事 | 张子芳 | 公务 | 王昌顺 |

4 毕马威华振会计师事务所(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

董事会建议截至2018年12月31日止年度向股东分配现金红利每股人民币0.05元(含税),按照公司已发行股份12,267,172,286股计,共计约人民币613百万元。上述利润分配预案有待本公司2018年年度股东大会的批准。如获批准,公司计划在2019年8月31日或之前向股东支付。

二 公司基本情况

1 公司简介

| 公司股票概况 | | | | |
|----------|---------------------------|---------------------------|--------|---------|
| 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 | 上交所 | 南方航空 | 600029 | 无 |
| H股 | 联交所 | 中国南方航空股份 | 01065 | 无 |
| N股 | 纽约证券交易所 | China Southern Air | 22N1 | 无 |
| 联系人和联系方式 | | 董事会秘书 | | 证券事务代表 |
| 姓名 | 谢卫 | 谢卫 | 徐国 | |
| 办公地址 | 中国广东省广州市白云区齐心路68号中国南方航空大厦 | 中国广东省广州市白云区齐心路68号中国南方航空大厦 | | |
| 电话 | +86-20-96112480 | +86-20-96112490 | | |
| 电子邮箱 | ir@csair.com | ir@csair.com | | |

2 报告期公司主要业务简介

(一) 主要业务

本公司的经营范围包括:(1)提供国内、地区和国际定期及不定期航空客、货、邮、行李运输服务;(2)提供通用航空服务;(3)提供航空器维修服务;(4)经营国内外航空公司的代理业务;(5)提供航空餐饮服务(仅限分支机构经营);(6)进行其他航空业务及相关业务,包括为该等业务进行广告宣传;(7)进行其他航空业务及相关业务(限保险兼业代理业务、人身意外伤害险);航空地面延伸业务;民用航空器机型培训(限分支机构凭许可证经营);资产租赁;工程管理与技术咨询;航材销售;旅游代理服务;商品零售批发。(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动。)

(二) 盈利模式、经营特点和发展战略

公司明确了“三三四三”战略框架:

其中,战略目标是“三个一流”:一流的安全品质、一流的盈利能力、一流的品牌形象;战略布局是打造广州—北京“双枢纽”;战略取向是推动“四化”:规范化、一体化、智能化、国际化发展;治理体系由党的领导、治理结构、战略管理、体制机制和企业文化五个体系构成,保障能力是加强“条件、资源、环境”三个方面的保障。

为优化管控模式,提高资源配置效率,公司提出“大运行建设”方案,以推进总部和分支机构能优化协同高效为着力点,理清权责边界,调动积极性,聚焦质量效率提升,构建集中管控、高效决策、沟通顺畅、系统联动的大运行体系,在公司的统一调配下协调运行,增强合力,进一步夯实管理基础,全面提高公司发展质量和效率,推动高质量发展。

至“十三五”末,本集团将建设成为年客运量1.6亿人次左右,货邮运输量超过200万吨的大型国际化规模网络型航空公司。

(三) 大型国际化规模网络型航空公司的行业地位

1.国际、国内航空业务发展情况

(1) 国际航空业务发展情况

客运量增速放缓。国际民航组织(ICAO)发布的初步数据显示,2018年全球航空客运量达43亿人次,比2017年增长6.5%;客运周转量(RPK)82.7亿,同比增长6.7%,低于2017年7.9%的增速。2018年,国际定期客运周转量(RPK)同比增长6.4%,低于2017年8.4%的增速。其中,亚太地区同比增长7.3%,增速最快;欧洲地区、北美地区增速分别为6.7%、5.2%;中东地区增速为4.7%,是增长最慢的地区。

客座率创新高。2018年全球航空公司提供的总运力(ASK)在全球范围内增加了约6.0%,整体客座率提高了0.6个百分点,达到81.9%,创历史新高。对于各区域增长放缓,拉丁美洲和加勒比地区以及非洲地区的客座率下降。另外,客座率也因地区而异,比如非洲为71.8%,而欧洲地区为94.5%。

低成本航空公司活跃。低成本航空公司(LCC)的增速一直快于世界平均水平,其发达市场和新兴经济体的市场份额也在持续增长。2018年,LCC预计客运量达13亿人次,约占全球定期航班乘客总数的31%。欧洲LCC的市场份额最高,占比达36%,其次是拉丁美洲和加勒比地区、北美洲和亚太地区,分别占35%、30%和29%。

航油成本上涨影响航企利润。对全球航空公司来说,2018年充满了压力,最主要的是来自航油价格的压力,经济地缘政治方面的阻力也不小。2018年全球航油平均价格同比上涨约31%,全球各航空公司的利润均受到不同程度的影响。

(2) 中国航空业发展概况

根据中国民航局公布的数据:

“飞行安全方面。2018年,我国航空运输安全飞行1,153万小时,同比增长8.9%,事故征候万时率同比下降8.3%。航空运输实现持续安全飞行100个月,6,836万小时的安全新纪录,运行16年零8个月的安全无责任事故纪录。

“实现行业平稳。2018年,在空中领域紧张复杂、运行环境复杂、极端天气频发的情况下,全行业航班正常率达80.13%,同比提高8.46个百分点,是2010年以来历史新高。通过真情服务,旅客投诉总量同比下降16.1%,航空公司和机场服务满意度同比分别提升2.2和1.9个百分点。

“生产经营方面。截至2018年底,我国航空运输企业达到60家,通用航空企业共计423家;航线总数4,206条,其中国内航线3,420条,国际航线786条。2018年,中国民航共完成运输总周转量1,206.4亿吨公里,同比增长11.4%;旅客运输量6.1亿人次,同比增长10.9%;货邮运输量7.385万吨,同比增长4.6%,其中国际航线货邮运输量同比增长9.3%。中国民航运输总周转量连续14年位居世界第二,民航旅客周转量在综合交通运输体系中的比重达31%,同比提升1.9个百分点。

2.航空行业特点

(1) 民航业发展水平是综合国力的重要体现

民航业是国民经济的重要基础产业,其发展水平一方面反映了一个国家和地区的现代化水平、经济结构和开放水平等状况,另一方面是衡量国家、区域经济竞争力的重要指标。

(2) 民航业具有公共性的特点

民航对促进国际交往、服务大众出行、抢险救灾等社会公共服务方面,有其它交通方式不可替代的作用。航空客运是旅游业发展的基础,是开展国际商贸、经济和文化交流的保障,国际间跨洋客运几乎都需要借助航空运输。航空货运是商贸、物流、高科技等产业发展的必须,也是现代快速交通发展的基础。

(3) 民航业具有技术含量高的特点

民航业科技含量高,产业链条长,高度集中体现了大量先进科技。民航业的发展为相关领域的科技创新提供了广阔空间,特别是上游航空制造业可拉动材料、冶金、化工、机械制造、特种加工、电子、信息等行业的发展和创新,是一个国家经济发展的战略性行业以及先导性高技术产业,也是一个国家现代化、工业化、科学技术和综合国力的重要标志。

(4) 民航业具有高风险、高投入的特点

可控风险一方面体现在空中运输的不确定性,不安全的风险源复杂,种类多,存在很多不可控因素,一旦出现问题后果不堪设想;一方面体现在受政治经济形势影响较大,战争、动乱、恐怖事件、甚至流行疾病都会造成意想不到的冲击,汇率、利率、油价的波动也会造成盈利和资产巨大影响。高投入体现在航企企业固定资产投资高,包括运力投入的投资,基本建设和技术改造投资,其中飞机购买成本大,飞行成本和维修成本巨大,同时配套的基础建设、设施设备和技术改造也需要巨大的资金投入。

3.本公司的行业地位

本公司是中国运输飞机最多、航线网络最发达、年客运量最大的航空公司,本公司总部设在广州,拥有北京、深圳等16家分公司和厦门/广州等8家控股航空公司,在珠海设有南航通航,在杭州、青岛等地设有22个国内营业部,在悉尼、纽约等地设有69个国外办事处。截至2018年底,本公司运营包括波音787、777、747-330型,空客380、320、320neo等型号客货运输机1940架。2018年,本公司旅客运输量近14亿人次,连续40年居中国各航空公司之首,机队规模和旅客运输量均居亚洲第一、世界第三。本公司保持着中国航空公司最好的安全记录,2018年6月,本公司荣获中国民航“飞行安全最高奖”“飞行安全钻石三星奖”,是中国安全星级最高的航空公司。

目前,本公司每天有3,000多个航班飞至全球40多个国家和地区,224个目的地,航线网络1,300多条,提供座位数超过30万个。通过与合作伙伴密切合作,航线网络延伸到全球更多目的地。近年来,本公司持续新开和加密国际航线,强化中转功能,利用第六航权,全力打造“广州-州”国际航空枢纽,广州国际和北京通航点超250个,形成了以欧洲、大洋洲两个扇形为核心,以东南亚、南亚、东亚为腹地,辐射北美、中东、非洲的航线网络布局,已成为中国大至大洋洲、东南亚的第一门户枢纽。本公司积极响应国家倡议,为推动“一带一路”建设提供有力支撑。在“一带一路”重点涉及的南亚、东南亚、南太平洋、中西亚等区域,本公司已经建立起完善的航线网络,航线数量、航班频率、市场份额均在国内航空公司中居于首位,已成为中国与沿线国家和地区航空互联互通的主力军。

(四) 核心竞争力

本公司已逐渐形成强大完善的规模化、网络化优势,以广州为核心的枢纽运营管理能力,矩阵式管理模式下的资源协同能力,优质品牌服务影响力和全面领先的信息化技术水平等五大核心竞争力。

1. 强大的规模化网络化优势。南航机队规模位居全国首位,机队性能先进;航线网络最密集,形成了密集覆盖国内、全面辐射亚洲,有效连接欧美非三大洲的发达航线网;年旅客运输量最多,是覆盖全球运输的航空公司。南航现有北京、深圳等16家分公司和厦门/广州等8家控股航空公司,分子公司能较好地协调当地市场、机场、大客户、渠道和媒体等资源的优势,为枢纽输送中转旅客。同时公司拥有22个国内营业部和遍布各大陆的69个国外办事处,已经形成了分公司、控股公司、区域营销中心、营业部和办事处为主的点面结合的销售网络。

2. 不断强化以广州为核心的枢纽运营管理能力,南航的战略转型主要是围绕枢纽做中转,围绕国际航线做衔接,创新新的盈利模式和发展方式,网络型航空公司形态逐步形成。2018年南航进一步完善国际布局,新开广州至罗马、拉合尔航线,并对广州往返多伦多、普吉、板城、檀香山、兰卡威、巴厘岛、阿德里德等航线进行加密,国际及地区航线达56条。截至2018年底,南航在广州投入飞机超过200架;目前,广州枢纽已经形成了以欧洲、大洋洲两个扇形为核心,以东南亚、南亚、东亚为腹地,辐射北美、中东、非洲的航线网络布局;广州枢纽中转旅客人数及收入保持增长态势,枢纽效应持续显现。

3. 不断提升的管控及资源协同能力。南航具有多基地、多枢纽、多机型、大机队等规模特点,公司已初步形成“总部管控、分子公司、区域营销中心、营业部、办事处主战,矩阵单元主建”的管控格局,核心资源更加集中、协同指挥更加有力、动态响应更加及时、资源配置更加高效。公司对国际先进,优化管控模式,启动实施大运行建设,完成飞行总队、新运行指挥中心、总务和空管管理部组建,总部集中运行平台(AOC)和属地集中运行平台(GOC)开始运行;深化营销领域改革,成立市场部、数据服务部,设立华北、华东区域营销中心,试点推行项目经理制和客户经理制,管控格局初步成型。

4. 争创世界一流的品牌服务水平。为打造一流的国际服务品牌,南航不断改进服务质量,通过对标SKYTRAX向世界一流水平看齐,品牌影响力在国内外持续提升,公司不断改进机上餐饮和娱乐,推进机上WIFI项目,完善会员服务和维护,建立健全服务闭环管理机制

制,整体服务水平稳中有升,开通中国民航首条人体器官绿色通道,推出第一家“机上医疗志愿者”服务等。南航全面履行重大任务保障、扶贫攻坚、节能减排等政治责任和社会责任,阳光南航,责任央企的良好形象得到有力彰显,获评“Skytrax”2018年全球最杰出进步航空公司。

5. 全面领先的信息化系统。南航十分重视企业的信息化建设,拥有超过1,000人的信息化人才队伍,为相关研发工作奠定了坚实的人才基础,新版官网、移动APP、微信平台、B2B等多个IT系统建设改造,形成了客运营销、运行控制、空地服务、航空安全、货运、企业管理和公共平台等系统,有力支持了公司战略转型和业务发展,取得了行业内普遍认可的信息化建设成就,其中“中国南方航空”微博、微信账号获评 2018 年度中央企业最具影响力新媒体账号。2016年起,南航全面推动“互联网+”战略,实施“南航e行”电商平台建设,全力打造移动客户端全流程一站式服务平台,为尽快实现“一机在手,全程无忧”的目标,2018年“南航e行”功能基本实现全覆盖,社交媒体粉丝超过3,200万,APP累计激活达4,000万,关键指标保持行业领先。

除此以外,本集团还积极进驻北京新机场,组建雄安航空,将围绕新机场全力打造北京核心枢纽,按照规划北京新机场航空旅客业务量40%的目标,建设世界级国际国内的航线网络;按照发展规划,到2025年,本集团预计在北京新机场投放飞机250架,日起降航班超过900班次。

(五) 面临的挑战

本集团面临的主要挑战包括:

1、汇率波动

2019年人民币预期将大幅波动。经济下行压力增大、中美贸易收缩及中美贸易战是当前人民币汇率贬值的主要压力。2019年下半年,随着扩大改革开放、降税减费等措施将提振人民币汇率,但中美贸易战发展仍存在不确定性,多数机构预测2019年人民币汇率大幅波动。

2、原油价格

2019年原油价格预计将震荡上行。随着2019年OPEC推动新一轮减产,中美贸易谈判达成协议预期升温,预计未来油价仍将在各方角力下波动起伏。美国能源信息署(EIA)最新预测,2019年布伦特原油期货价格平均为61美元/桶左右,低于2018年71.4美元/桶水平,但仍显著高于2016年43.74美元/桶,2017年54.1美元/桶水平。原油价格波动导致公司燃油成本变化。由于燃油成本是公司的主要运营成本,燃油成本的波动将直接影响公司的业绩表现。

3、高铁网络扩张

根据中国铁路总公司公布数据,截至2018年底,我国铁路通车里程已达13.1万公里,其中高铁里程2.9万公里。到2025年铁路通车里程将达到17.5万公里,其中高铁3.8万公里,八纵八横高铁网络将全面覆盖我国经济发展的东南沿海地区、人口密集的中部地区和西部主要城市。本公司与高铁网络重合的航线(特别是900公里以下的航线)的经营业绩在未来将受到一定影响。

4、行业竞争加剧

国内市场方面,低成本航空公司不断开辟国内基地,加大中短途国际市场开拓力度,甚至不排除未来开通远程国际航线的可能,国内竞争格局将不断加剧。国际市场方面,低成本航空公司的增速快于世界平均水平,其发达市场和新兴经济体的市场份额在持续增长;中国出境游市场持续火热,二三线城市大量新开直飞国际航线,对北上广三大门户枢纽造成一定冲击。过去5年我国新开辟的990条远程国际航线中,有41条连接国内二三线城市。

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

| | 2018年 | 2017年 | 本年比上年增减(%) | 2016年 |
|------------------------|---------|---------|------------|---------|
| 总资产 | 246,656 | 218,329 | 12.97 | 200,470 |
| 营业收入 | 143,623 | 127,489 | 12.66 | 114,803 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 2,963 | 5,914 | -49.56 | 5,066 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 2,342 | 5,212 | -55.07 | 4,425 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 65,003 | 49,694 | 31.07 | 43,187 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 19,585 | 21,404 | -8.5 | 26,390 |
| 基本每股收益(元/股) | 0.28 | 0.6 | -63.33 | 0.51 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.28 | 0.6 | -63.33 | 0.51 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 5.51 | 12.84 | 减少7.33个百分点 | 12.28 |

3.2 报告期分季度的主要会计数据

| | 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 | 34,101 | 33,454 | 41,334 | 34,734 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 2,544 | -407 | 2,030 | -1,192 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 2,383 | -548 | 1,826 | -1,316 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 4,516 | 4,877 | 7,064 | 3,128 |

4 股东及股东情况

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

| | | | |
|-----------|--|---|--|
| 年度报告披露日前末 | | 17,747, | |
|-----------|--|---|--|

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图



5 公司债券情况

5.1 公司债券基本情况

| 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 |
|--------------------------------|--------|---------|------------|------------|-----------|------|-------------|------|
| 中国南方航空股份有限公司2018年公开发行公司债券(第一期) | 18南航01 | 1550652 | 2018/11/27 | 2021/11/27 | 2,000 | 3.92 | 每年付息,到期还本付息 | 上交所 |
| 中国南方航空股份有限公司2015年公司债券(第一期) | 15南航01 | 130653 | 2015/11/20 | 2020/11/20 | 2,654,938 | 4.15 | 每年付息,到期还本付息 | 上交所 |
| 中国南方航空股份有限公司2016年公司债券(第一期) | 16南航01 | 136256 | 2016/6/3 | 2019/3/3 | 5,000 | 2.97 | 每年付息,到期还本付息 | 上交所 |
| 中国南方航空股份有限公司2016年公司债券(第二期) | 16南航02 | 136452 | 2016/5/25 | 2021/5/25 | 5,000 | 3.12 | 每年付息,到期还本付息 | 上交所 |

5.2 公司债券付息兑付情况

2018年3月3日(因遇休息日,付息日顺延至2018年3月5日),本公司支付了与中国南方航空股份有限公司2016年公司债券(第一期)2017年3月3日至2018年3月2日期间利息,债券票面利率为2.97%,每手债券面值人民币1,000元,派发利息为人民币29.70元(含税),扣税后个人债券持有人实际每1,000元派发利息为人民币23.76元,扣税后非居民企业(包含QFII、RQFII)债券持有人取得的实际每1,000元的债券派发利息为人民币26.73元。

2018年5月25日,本公司支付了与中国南方航空股份有限公司2016年公司债券(第二期)2017年5月25日至2018年5月24日期间的利息,债券票面利率为3.12%,每手债券面值人民币1,000元,派发利息为人民币31.20元(含税),扣税后个人债券持有人实际每1,000元派发利息为人民币24.96元,扣税后非居民企业(包含QFII、RQFII)债券持有人取得的实际每1,000元的债券派发利息为人民币28.08元。

2018年11月14日,联合信用评级有限公司对本公司主体长期信用状况和本公司发行的“18南航01”的信用状况进行了评级:确定本公司主体信用等级为AAA,评级展望为“稳定”,本公司发行的“18南航01”信用等级为AAA。

2018年5月25日,联合信用评级有限公司对本公司主体长期信用状况和本公司发行的“15南航01”、“16南航01”和“16南航02”三期公司债券的信用状况进行了跟踪评级,确定本公司主体信用等级为AAA,评级展望为“稳定”,本公司发行的“15南航01”、“16南航01”和“16南航02”信用等级为AAA。

5.4 公司近2年的主要会计数据和财务指标

| 主要指标 | 2018年 | 2017年 | 本期比上年同期增减(%) |
|-------------|-------|-------|--------------|
| 资产负债率(%) | 68.30 | 71.53 | -4.52 |
| EBITDA全部债息比 | 13.09 | 15.92 | -17.78 |
| 利息保障倍数 | 2 | 3 | -33.33 |

3 经营情况讨论与分析

1 业绩回顾

2018年,世界经济延续温和增长趋势,但出现发展动能放缓迹象。全球主要经济体增长态势,通胀水平与货币政策分化明显。其中,主要发达经济体经济维持相对强劲的增长,美国经济持续超出市场预期,欧元区经济保持稳步增长,日本经济仍维持扩张状态,新兴经济体经济表现出现加剧,金融市场持续震荡。

2018年,中国经济发展面临更为复杂的外部环境,国际金融市场波动加剧,世界多极化贸易体系持续变革,美联储利率政策走势等不确定性因素叠加,各种外部因素以及国内宏观政策调整等都对中国经济造成深刻影响。从宏观数据看,我国投资保持稳增长,消费增速稳中有降,外贸结构持续优化,人民币双向大幅波动等外部环境,本集团牢牢把握“稳中求进”总基调,在管理层和全体员工共同努力下,扎实推进各项工作。

面对经济冲高回落震荡加剧、人民币双向大幅波动等外部环境,本集团牢牢把握“稳中求进”总基调,在管理层和全体员工共同努力下,扎实推进各项工作。本集团安全形势持续平稳,运行服务水平持续提升,改革创新加速推进,核心竞争力稳步提升。评为“SKYTRAX”评选为2018年全球最杰出进步航空公司,中国上市公司协会将公司评为“最受投资者尊重上市公司”,公司董事会荣膺《财富》“中国最佳雇主50强”。

(1) 安全运行

报告期内,本集团深入开展“作风纪律专项整治”、“资质能力专项排查”和“地面代理专项整治”等活动。我们在关键专业队伍中营造“快乐工作,安全幸福”的安全理念,持续推进SMS体系建设,深化OAR等技术应用,着力提升安全管控水平。报告期内,全集团实现安全飞行277.3万小时,累计安全飞行2,343.5万小时,通用航空飞行1,37万小时,连续保障了19年的“飞行安全”和24年的“航空安全”。报告期内,本公司获得中国民航局首次颁发的“飞行安全钻石三星奖”,继续保持中国最好的航空公司安全记录。

报告期内,本集团推进大运行改革并初见成效,构建起集中管控、高效决策、沟通顺畅、系统联动的运行体系,管理效率和经济效益逐步提升。本公司全年航班正常率同比提高7.7个百分点,飞行领先,客座率同比提升0.23个百分点,吨公里油耗同比下降3.53%。

(2) 网络枢纽

报告期内,本集团加快推进广州—北京“双枢纽”战略落地。我们全力打造北京枢纽,新开北京—伊斯坦布尔等航线,雄安航空等筹建批。我们高标准建设北京大兴国际机场南航基地,积极做好运营筹备工作,提前研究转场方案。

我们持续优化广州枢纽,完成广州白云机场T2航站楼转场运行,新开广州至罗马、拉合尔航线,并对广州往返多伦多、普吉、板城、檀香山、兰卡威、巴厘岛、阿德里德等航线进行加密,国际及地区航线达56条。目前,广州/广州枢纽已经形成了以欧洲、大洋洲两个扇形为核心,以东南亚、南亚、东亚为腹地,辐射北美、中东、非洲的航线网络布局。2018年广州枢纽中转旅客人数及收入保持增长态势,枢纽效应持续显现。

(3) 市场营销

报告期内,我们着力推进营销改革,试点建立华北、华东区域营销中心,试行营销客户经理制等机制创新。我们对31架宽体飞机进行客舱布局改造,增加1,046个座位,年收入增加约1.27亿元;我们持续推进智能化战略,上线民航领域首个人脸识别APP应用程序,建立智能化数据共享平台实现精准营销,旅客使用“南航e行”基本实现出行全流程数字化;我们推动营销与服务深度融合,针对明珠会员推出里程全舱动态兑换项目,制定大客户新策略促进集团客户业务发展,客运大客户销售收入人民币116.79亿元,同比增长23%。2018年,“南航e行”平台访问量3.71亿人次,同比增长54.58%,南航网站排名、APP月活跃用户数、央火新媒体指数均领先国内航企,新媒体海外传播力排名史无前例。

报告期内,公司直销收入人民币544.54亿元,服务电子化比例同比增长14.07个百分点。公司明珠会员达3,978万人,同比增长15.24%,实现常客收入人民币436.96亿元,同比增长20.84%。我们整合货运资源,成立货运物流公司,持续优化货机航线网络,不断完善高端产品体系,深化大客户合作,加大货运智能化平台建设投入。全年实现货邮收入人民币100.26亿元,同比增长10.39%,货机收入人民币52亿元,同比增长12%。

(4) 外协合作

报告期内,基于自身发展战略的需要和顺应全球航空运输业合作模式的新趋势,本公司决定自2019年1月起与天缘续签空协联盟协议。我们持续改善做好盟友工作,充分保障旅客权益;继续加强与法荷等原有合作伙伴的基础上,更有针对性地开展双边、多边合作,与美国航空公司大代码共享和常旅客合作,与英航、芬兰航空、阿联酋航空等多家国际知名航空公司开展战略合作,为旅客提供更便捷和优质的出行选择。同时,我们持续强化“南航系”协同发展,与厦门航空、四川航空在运力布局、航线合作、资源共享和客户协同等方面合力逐步增强。

目前,本公司已与法国航空、荷兰皇家航空、美国航空、澳洲航空、芬兰航空等31个国内外航空公司共790条航线(含主干线及以远航线)进行代码共享