公司代码:601021 公司简称:春秋航空

春秋航空股份有限公司

2014 年度报告摘要

一重要提示

1.1 本年度报告摘要来自年度报告全文,投资者欲了解详细内容,应当仔细阅读同时刊载于上海证券交易所网站等中国证监会指定网站上的年度报告全文。

1.2 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
电话	021-2235 3088	021-2235 3088
传真	021-2235 3089	021-2235 3089
电子信箱	ir@ch.com	ir@ch.com

二主要财务数据和股东情况

2.1公司主要财务数据

单位:万元 币种:人民币

	2014年末	2013年末	本期末比上年同期末增减(%)	2012年末
总资产	1,126,148.89	765,141.14	47.18	700,122.77
归属于上市公司股东的净资产	355,329.01	274,300.08	29.54	207,322.57
	2014年	2013年	本期比上年同期增减(%)	2012年
经营活动产生的现金流量净额	107,638.06	153,637.96	(29.94)	88,401.41
营业收入	732,761.35	656,343.93	11.64	563,171.88
归属于上市公司股东的净利润	88,418.19	73,223.39	20.75	62,458.79
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	37,764.12	31,643.74	19.34	22,451.77
加权平均净资产收益率(%)	28.31	30.02	减少1.71个百分点	35.47
基本每股收益(元/股)	2.95	2.44	20.90	2.08
稀释每股收益(元/股)	2.95	2.44	20.90	2.08

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

截止报告期末股东总数(户)	4
年度报告披露日前第五个交易日末的股东总数(户)	11,286
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0
年度报告披露日前第五个交易日末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0

前10名股东持股情况

股东名称	股东性质	持股比例(%)	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结的股份数量
上海春秋国际旅行社(集团)有限公司	境内非国有法人	84	252,000,000	252,000,000	无 0
上海春秋包机旅行社有限公司	境内非国有法人	7	21,000,000	21,000,000	无 0
上海春翔投资有限公司	境内非国有法人	6	18,000,000	18,000,000	无 0
上海春翼投资有限公司	境内非国有法人	3	9,000,000	9,000,000	无 0
上述股东关联关系或一致行动的说明	春秋国旅和春秋包机的股东中,除持有春秋国旅5.72%股份的法人股东上海天山资产经营有限公司以外,其余均为24名自然人股东,其中王正华持有春秋国旅35.70%股份,持有春秋包机43.80%股份,均为第一大股东;春翔投资第一大股东为张秀智,为前述24名自然人股东之一,持有春翔投资28.33%股份;春翼投资第一大股东为王煜,与王正华为父子关系,持有春翼投资35.50%股份,春翔投资和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,其余股东均为航空和春秋国旅的员工。 为进一步加强并持续地保持实际控制人王正华对本公司的控制地位,2011年6月14日,王正华与春秋国旅的其他23名自然人股东张秀智、黄静、杨素英、范新德、谢元宪、孙文霞、周卫红、沈大华、徐国萍、娄伟洁、陈基胜、殷辉、张磊、张武安、陈根章、江连生、杨树萍、沈文斌、王玉英、沈新娣、苏海山、杨洋和冯钧新签订了《一致行动人协议》,其中规定一致行动人内部应对涉及春秋国旅/或春秋航空的经营、管理、控制及其他相关表决事项进行充分沟通,就相关议决事项达成一致意见;当出现意见不一致时,以王正华(或其股权承继方)的意见为准。 因此,春秋国旅、春秋包机、春翔投资和春翼投资因股份结构相关性,血缘关系以及上述《一致行动人协议》构成关联关系及一致行动关系	
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明		

2.3公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

截止报告期末,公司于实际控制人之间的产权及控制关系如下图所示:

三管理层讨论与分析

3.1报告期内经营情况的讨论与分析

2014年,在国际金融危机后续影响下,全球经济复苏不平衡,整体美强欧弱。美国经济复苏态势良好,下半年经济增速迅猛。目前美国经济处于低通胀、高就业率的经济较快增长中。欧元区经济则由于疲软的工业产出、高位的失业率和过低的通胀率,成为世界经济的相对薄弱点。

中国经济处于结构调整的新常态下。当前,中国经济已从高速增长转为中高速增长,经济结构不断优化升级,经济增长从要素驱动、投资驱动转向创新驱动。一年来,进入“新常态”的中国经济更加追求增长质量,为中国乃至世界经济的发展带来了新红利。中国积极推进的基础设施互联互通、“一带一路”等,对接中国资本出海、输入商品、消费升级的经济新势能,有望在贸易投资便利化等领域实现“全国通”、“地区通”乃至“全球通”,利于构建开放型世界经济新格局。

受到2014年下半年国际油价持续下跌的影响,国际航空运输业2014年表现良好,全球空运消费增长4.8%,旅客运输量增长5.5%,旅客周转量增长5.7%,均高于2013年。中国航空运输业同样表现良好,虽然国内经济下行压力加大,但随着民航进入全民消费的大众化时代以及油价下跌的利好影响,民航主要运输指标均保持平稳较快增长,根据中国民航局公布的截至2014年11月数据,2014年1至11月实现运输总周转量683.85亿吨公里、旅客周转量5,802亿人公里、货邮周转量169亿吨公里、旅客运输量3.60亿人,和货邮运输量538万吨,同比增长分别为11.1%、11.6%、8.8%、10.3%和5.7%。

全球低成本航空的市场份额扩张速度较快,亚太地区增速尤为惊人。近10年来,低成本航空在全球市场份额从2003年的12.2%快速升至2014年接近26%;亚太地区低成本航空的市场份额从2003年的3.4%攀升至2014年的25.7%。东北亚地区市场份额仍然相对较低,具有较大的发展空间。

● 报告期内,公司多方面持续提升经营水平,保持了较高的经营品质,实现了生产经营的预期目标。报告期内,公司2014年全年完成运输总周转量1,685.53百万吨公里,同比增长10%;运输旅客1,144.70万人,同比增长8.49%;在机队规模扩大的同时,仍将客座率保持在93.07%的高水平,从而实现营业收入732,761.35万元,同比上升11.64%,归属于母公司普通股股东净利润为88,418.19万元,同比增长20.75%。

–安全运营

报告期内,公司高度重视安全规范化管理,严格执行《安全管理手册》,较好地保障了飞行安全,全年实际运输飞行百万小时重大事故率为0,全年用于安全生产的相关支出为85,917.97万元,安全飞行小时172,790.37小时。2014年9月,公司通过了国际航协IOSA运行安全审计;2015年初,民航局将春秋航空列为全国推行安全绩效管理试点的航空公司。

–航线管理

报告期内,公司提升航线管理水平,新开和加密高收益航线,如深圳相关航线等;并停飞部分低收益航线。同时,公司加速推进国际化战略,新开包括浦东–清迈、浦东–大阪、浦东–济州和石家庄–台北等优质航线,使得报告期内公司国际及地区主营收入增长约36.39%,占营业收入的比例达到18.80%。

–枢纽建设

报告期内,公司不断强化上海枢纽机场的基地优势与干线、支线机场的协作优势,加快在其他战略性基地的建设和开发。除虹桥机场和浦东机场为枢纽基地,沈阳桃仙国际机场为东北枢纽,石家庄正定国际机场为华北枢纽以外,公司2014年于深圳宝安机场设立过夜基地并建立华南枢纽,并于杭州、大阪和济州设立过夜航站,逐步形成以华东上海为核心、以东北沈阳、华北石家庄、华南深圳为战略支撑点的国内航线网络布局,主动服务京津冀协同发展、“一带一路”、“长江经济带”等国家重大战略;并辅以日本大阪、韩国济州境外过夜航站,形成背靠中国大陆、向东北亚地区市场辐射和发展的广阔市场。

–转型发展

报告期内,公司尤其关注向互联网航空转型的电商战略。公司成立电子商务事业部,将电子商务机票销售平台升级为航旅生态链,加强产品平台化、营销数字化和运营数据化。利用互联网、移动互联网、O2O(线上到线下)互动,主动创新、深度整合旅行、商务、差旅生态链。例如,公司2014年与滴滴打车开展合作,将滴滴打车预定模块内嵌入手机春秋航空APP应用中,方便旅客实现空地无缝链接的同时,亦是尝试增加公司流量变现的新途径。

报告期内,公司向域名持有人回购CH.com域名,在启用该域名后,本公司对电子商务平台进行了全面改版,将网站迁移至新域名下,并计划于2015年将微信及移动客户端逐步统一为CH.com的域名。新网站和新域名上线后,根据Alexa网站流量统计,公司日均访问量已超过24万,网站注册用户超过1,200万。公司网站正逐步由单纯的航空公司官网,向互联网商旅平台发展。

–产品创新

报告期内,公司利用差异化的低成本经营模式不断丰富客运和辅助收入项目,开发新产品与服务。客运方面,2014年公司大力推广针对追求高性价比乘客的“商务经济座”业务,为其提供堪比商务舱的机上餐食、快速登机、自主选座、高比例常旅客积分反馈等可选择的增值服务包。商务经济座2014年销售额较2013年增长超过54%。辅助收入方面,公司开发了诸多产品以提升辅助收入,包括机票+酒店、租车、签证、火车票、快递行程单、多级重量行李、贵宾室、接送机等产品,门票、酒店、旅行产品也即将上线。2014年辅助收入达到41,462.26万元,较上年度增长46.18%,平均毛利率达到85.13%,对公司的平均毛利贡献约为33%。人均辅助收入较2013年提升34.74%,达到36.22元/人。

–服务品质

报告期内,本公司重视客户服务,致力于持续提升旅客从机票预订、地面旅客服务到航班飞行的服务体验以及质量管理水平,并通过对直接面向旅客的地面服务和客舱服务人员的定期培训,加强相关人员的服务意识和服务水平。

–成本控制

报告期内,公司进一步加强了主营业务成本控制,主营业务成本增长9.51%,低于主营业务收入11.11%的涨幅。主营业务单位成本(主营业务成本/可用座位公里数)为0.315元,较去年下降1.63%。

公司建立了成本指标责任体系,分解指标到人、到岗并与之薪酬绩效挂钩。公司进一步推进了事业部制和独立核算制度,转换思路,通过合适的绩效激励方案,加强管理团队的自我能动性、主人翁意识。通过进一步加强费用预算管理,实施较为刚性的预算管理,同时加强预算绩效考核,预算实施结果与责任主体负责人薪酬绩效挂钩。

公司高度重视IT技术在公司生产运营和经营管理方面的应用和开发,进一步压缩人机比,报告期末,人机比为90.3:1,较去年下降10.8%。通过优化现有的计算机飞行计划、优化航线航路、继续通过IT技术手段进一步严格控制非必要机载重量减少油耗,如公司作为华东地区第一家全机队实施EFB项目(电子飞行手册包),不仅减少了机载纸质版手册数量,同时通过IPAD等更便捷的方式为飞机员提供技术手册支持。报告期内,单位油耗仍旧保持较低水平,同时由于油价的下降导致航油成本占主营业务成本的比例下降约1.63个百分点,单位航油成本(航油成本/可用座位公里)较去年下降5.30%。

IT技术在经营管理方面的应用也大幅度提高了员工劳动效率,且为公司管理层及时、准确地进行经营决策提供技术支持平台。报告期内,管理费用(母公司口径)相比去年仅增长2.45%,单位管理费用(母公司口径)(管理费用/可用座位公里)比去年下降7.97%。

3.2利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位:万元 币种:人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例(%)
营业收入	732,761.35	656,343.93	11.64
营业成本	624,482.28	571,193.98	9.33
销售费用	18,446.00	15,279.44	20.72
管理费用	16,347.22	14,943.65	9.39
财务费用	9,840.74	8,102.53	21.45
经营活动产生的现金流量净额	107,638.06	153,637.96	(29.94)
投资活动产生的现金流量净额	(240,415.74)	(83,216.44)	188.90
筹资活动产生的现金流量净额	224,355.85	(81,419.87)	(375.55)
研发支出	3,869.56	2,646.79	46.20

3.3现金流

2014年,经营活动产生的现金流量净额为107,638,06万元,较2013年减少45,999.90万元,下降主要由于公司2013年下半年度企业所得税根据相关政策于2014年缴纳。

2014年,投资活动使用的现金流量净额为240,415.74万元,较2013年增加157,199.30万元,主要由于本公司为持续扩大经营规模,新增自购飞机和发动机等经营性资产。

2014年,筹资活动产生的现金流量净额为224,355.85万元,较2013年增加305,775.72万元,主要由于公司于2013年11月与空客签署了购买30架A320飞机的采购合同,为满足飞机融资需求,相应扩大筹资规模。

3.4资产、负债情况分析

单位:万元

项目名称	本期期末数	本期期末数占总资产/总负债的比例(%)	上期期末数	上期期末数占总资产/总负债的比例(%)	本期期末金额较上期期末变动比例(%)	情况说明
货币资金	239,994.18	21.31	147,478.06	19.27	62.73	上升主要由于2014年公司经营状况较好,营业收入较2013年有所增加导致经营活动的现金流入随之增加,经营活动净现金流入10.76亿元。另一方面,融资活动净现金流入及投资活动净现金流出基本持平。
应收账款	7,327.53	0.65	6,310.06	0.82	16.12	上升主要由于:1)应收保险代理费余额随着保险代理销售业务增长而上升;2)应收货运代理费余额上升,主要由于新开辟国际航线货运市场,新增国际货运客户信用期较长;3)2014年12月国际航线包机包廂销售业务增长较快,使得应收春秋国旅包机包廂余额有所上升。
存货	4,283.84	0.38	4,162.32	0.54	2.92	上升主要由于随着机队规模增长导致采购航材消耗件的库存增加。
其他流动资产	1,646.31	0.15	814.40	0.11	102.15	该项目为应交经营租赁增值税,为支付经营租赁租金所需缴纳的增值税,随着经营租赁飞机数量和租金增加而上升。
长期股权投资	11,026.22	0.98	9,751.51	1.27	13.07	上升主要由于向联营公司春秋航空日本以优先股增资18亿日元。
固定资产	437,180.81	38.82	379,951.56	49.66	15.06	上升主要为在报告期共有2架飞机交付,及随机队规模扩大增长的高价周转件储备,此外飞培公司模拟机设备安装完成并获取竣工证书,由在建工程转入固定资产亦使该项目余额上升。
在建工程	251,212.44	22.31	54,937.45	7.18	357.27	上升主要由于执行2013年与空客签订30架A320飞机购买协议,按该协议进度分批支付购机预付款所致。
短期借款	204,550.99	26.54	29,020.61	5.91	604.85	上升主要由于用于支付2013年与空客签订30架A320飞机购买协议所规定的飞机预付款所需流动资金借款增长。
预收款项	67,913.98	8.81	55,470.40	11.30	22.43	上升主要由于:1)商旅通公司于2013年获得中国人民银行颁发的《支付业务许可证》后,大力推广商旅通卡销售业务,使得商旅通卡销售款尚未消费部分增长;2)票证结算余额,即预售票款余额增长,主要由于客运能力大幅度增长导致票款销售量上升,同时机票预售期天数从30天左右延长至60天以上。
应交税费	25,591.10	3.32	33,919.57	6.91	(24.55)	下降主要由于报告期内公司缴纳2013年未支付的当期所得税以及2014年的当期所得税。
应付利息	3,781.26	0.49	2,115.34	0.43	78.75	上升主要由于短期借款及长期借款规模上升。
一年到期的非流动负债	74,369.22	9.65	41,008.38	8.35	81.35	上升主要由于一年到期的长期借款,应付融资租赁款及经营租赁飞机退租检余额增加导致。
长期借款	232,910.01	30.22	196,121.62	39.96	18.76	上升主要由于随着机队规模增长,用于支付购买飞机预付款及尾款的长期借款增长所致,其中包括飞机交付后转为抵押借款的部分。
长期应付款	106,660.43	13.84	67,519.24	13.76	57.97	上升主要由于新增2架融资租赁飞机使得应付融资租赁款余额上升。
递延收益	974.98	0.13	396.36	0.08	145.99	上升主要由于尚未兑换的旅客奖励积分增加。
其他非流动负债	8,562.79	1.11	4,024.29	0.82	112.78	上升主要由于报告期内融资租赁飞机增加,使得相关应付融资租赁飞机未来所需缴纳的关税金额相应增加,此外,自2013年8月30日起,该项税率由1%的暂定税率恢复为5%的最惠国税率,使得之后引进的融资租赁飞机所需缴纳关税金额较高。

3.5董事会关于公司未来发展的讨论与分析

(一)行业竞争格局和发展趋势

1、竞争格局

根据2005年8月15日起施行的《国内投资民用航空业规定(试行)》,中国政府放宽了对民营资本进入民航业的管制,打破了国有资本对航空业的垄断局面,形成了以四大航空集团为主,地方航空公司、民营航空公司和外国航空公司并存的竞争格局。中国航空、东航集团、南航集团和海航集团是构成中国航空运输市场的主导力量。尽管在地方航空公司、民营航空公司的有力角逐下,四大航空集团的市场份额一度呈下降趋势,但四大航空集团通过吸收合并、增资控股或参股地方航空公司和民营航空公司等途径,再次巩固市场主导局面。

作为航空业的新兴力量,民营航空公司的发展起经历“两极分化”的结果,一部分民营航空公司凭借差异化的市场定位与灵活应变的经营策略,经受住了市场的考验,如在2008年行业性亏损的情况下,春秋航空是少数实现盈利的航空公司之一;另一部分民营航空公司国有化或由于经营不善宣布停航或破产。

随着高铁对于短途航线带来的竞争压力加剧,以及中国民航局出台的一系列进一步促进低成本航空发展的相关政策,混合型航空经营模式正在兴起,越来越多的全服务航空公司正在进入低成本航空领域,中国民航业竞争格局将进一步向多元化发展。

2、发展趋势

航空运输业发展周期受宏观经济周期的影响较为明显。展望2015年,国际经济形势总体有望趋稳向上,美国就业市场的整体改善将持续拉动其整体经济向好,欧洲经济向上欧洲央行的宽松政策下出现企稳迹象。根据国际货币基金组织预计,2015年世界经济增长率为3.5%,国际经济复苏对航空运输业的发展将产生积极作用。根据国际航空运输协会预计,2015年全球空运消费将增长4.3%,旅客运输量将增长6.8%,布伦特原油均价较2014年亦将有所降低。

2014年,我国经济社会发展总体平稳,稳中有进,经济运行处于合理区间。2015年,我国发展仍处于可以大有作为的重要战略机遇期,有巨大的潜力、韧性和回旋余地,经济发展虽然存在一定的下行压力,但仍将保持较好的增长预期。

我国航空运输业仍然处于快速成长期。2015年,国内航空运输需求仍将持续增长,体现在以下几方面:

(1)城镇化建设创造航空运输需求。我国将不断推进新型城镇化建设,解决城乡差距,扩大内需。城镇化建设将提升地级市、县城和中心镇产业和人口承载能力,随着人口的不断聚集,航空运输需求将出现较快增长。

(2)境内外旅游增长刺激航空运输需求。近年来人民生活有新的改善,2014年全国居民人均可支配收入实际增长8%,快于经济增长;另一方面,国际油价下降使得燃油附加费将逐步停收,民众航空出行成本将显著降低。该两项因素使得民众的旅游需求尤其是出境旅游需求快速增长,2014年我国出境旅游已超过1亿人次。此外,随着中国公民免签或者落地签目的地的增加以及外交部海外保护的完善使得中国公民出境旅游更加便利、安全更有保障。

(3)“一带一路”跨国商务需求带动航空运输需求。2015年,我国将构建全方位对外开放新格局,推进丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的合作建设。“一带一路”将是中国新一轮对外开放和走出去的战略重点,随着其不断推进,跨区域跨国的多领域全面合作所带来的跨国商务出行需求将成为经济新常态下航空运输需求端的重要增量。

(二)公司发展战略

未来几年,受益于中国经济持续增长、人民消费水平不断提升与航空出行日趋大众化等有利因素,以及中国民航局推出的鼓励发展低成本航空的行业政策利好因素,本公司将继续完善和优化低成本航空的业务模式与竞争优势,在确保飞行安全运行的前提下,积极扩大机队规模,努力实现“成为具有竞争力的国际化、高性价比的低成本航空公司,为旅客提供安全、低价、准点、便捷、温馨的飞行体验”的战略目标。

(三)经营计划

公司2015年主要生产目标包括,计划完成飞行小时205,600小时,旅客周转量2,174,000万人公里,旅客运输量1,360万人。公司将通过以下几个方面抓好经营工作,确保达到上述目标。

1、持续保持一流的安全绩效

本公司将继续坚持安全第一的原则,保障持续安全运行始终是本公司生存的第一目标。本公司致力于不断完善、实施及维护安全战略、管理体系和流程,以确保航空活动实现最高级别的安全绩效,并符合最高的国际安全标准。

本公司将进一步推行已全面实施的SMS安全管理体系,该体系通过前瞻性方式,注重过程控制,全面整合公司安全文化、安全政策和安全目标,积极实现航空安全。本公司将健全完善安全规章体系,加强飞行技术培训,并广泛应用高新科技,充分利用飞行品质监控系统对飞行品质和发动机进行监控,确保飞机安全运行。公司在2014年8月推出了“高性能飞机训练替代课程”,这一课程的实施将有效改善飞行员的训练品质,由于该项变革对推动行业进步的显著作用,中国民航局将在春秋航空试点的基础上,制定和颁布新的咨询通告,在全行业加以推广。

此外,本公司还将通过分享安全信息、加强沟通报告、实施培训、学习经验教训等方式,鼓励全体员工积极参与安全事务,认识到有效航空安全管理的价值和重要性,使安全文化渗透于公司航空活动的各个环节。本公司高级管理人员作为战略规划者和领导者,也将为本公司的安全管理提供足够的资源保障以实现既定的安全目标。

2、基地保障与开辟国内外航线

上海是本公司航线网络最重要的基地枢纽,本公司将继续保持并加强在上海虹桥机场和浦东机场的规划部署,提升维修能力和航班保障能力,加强飞行训练和后勤保障等安全保障设施建设。此外,本公司将在巩固上海主基地、沈阳、石家庄枢纽以及杭州、大阪和济州过夜航站以外,在国内市场加快发展深圳基地作为华南枢纽,在获得足够航班时刻的情况下增加深圳机场过夜飞机数量部署,增加以深圳基地为始发点的国内和国际航线。在国际及地区航线市场加快在日本、韩国、台湾等东北亚市场的低成本航空发展。

此外综合考虑地理位置布局、地区经济实力、人口基数、机场现有及潜在旅客周转量、当地政府与机场的优惠政策、飞行成本等因素,研究开辟新的战略性枢纽及过夜航站,为航空运输提供进一步的保障,扩大经营优势。

为了充分发挥基地的重要作用,本公司将不断完善和优化航线网络,除加密现有主要商务航线外,将争取用三至五年时间,使航线网络基本覆盖国内所有主要城市,加大港澳台及东北亚地区的投资,并进一步拓展港澳台、东北亚和东南亚等周边地区航线。

3、合理扩充机队规模

为配合本公司的基地枢纽建设和航线网络扩展,更好地满足目标市场的需求,本公司将合理扩充机队规模和持续优化机队结构。本公司将在确保安全的前提下,在“十二五”期间使机队保持平稳增长,争取到2015年末飞机总数较“十二五”初期大幅增长,达到约60架,2018年末达到约100架。

公司2015年至2018年的机队引进计划如下:

	2015年	2016年	2017年	2018年	合计
飞机净增加(架)	10	12	14	14	50

根据市场情况,上述引进飞机的数量和时间可能会有所调整,同时,公司亦将适时退租部分机龄较长、能耗较高的飞机。作为低成本航空公司,本公司仍将坚持采用单一机型机队。

在飞机引进方式方面,本公司将继续优化直接购买、融资租赁、经营租赁三种主要方式的适当比例。此外,本公司还将统筹考虑飞机的采购渠道,以保证合理的经济效益并尽可能争取有利的商务条件。

4、进一步控制成本与提升效率

在保证安全的前提下,本公司将努力控制成本并提高运营效率,继续保持成本优势。主要措施包括:(1)进一步优化航线网络结构和运力投放,加密现有主要商务航线,在确保飞行安全运行的前提下,保证高客座率优势的基础上,通过优化作业流程、提高生产效率的方式缩短过站停靠时间、提高维修保养能力等措施进一步提高飞机利用率;(2)通过完善薪酬绩效等激励制度和加强信息技术的应用,提高员工的工作效率,以保持精简的二三线人员数量,进一步降低人机比;(3)进一步努力提高网站、移动互联网直销售票份额,重点关注移动互联网直销。适当降低线下销售比例以控制销售费用支出;(4)加强融资和债务筹划,尽可能选择最有利的购买及租赁飞机时点,优选融资方案,进一步节约财务成本;(5)加快推进全民航第一家实施“财务业务一体化”ERP系统建设的进程,通过ERP系统的实施实现业务财务流程再造和优化,尽早实现财务核算、业务决策、全面预算管理、费用控制等关键管理和业务流程的数字化、在线化、移动化,在控制人机比的同时,持续不断的提升人员工作效率,同时也进一步提高管理决策能力;(6)进一步巩固和发展独立核算及事业部制度,逐渐完成成本中心向利润中心的转型;(7)计划于2015年始逐渐引进A320最新的客舱布局186座,以进一步降低单座成本。

总之,公司高度重视成本管理,提升成本管控手段,重视IT技术在公司全作业流程、管理流程中的应用,以提升资产、人员、资金的使用效率,进一步发展和巩固目前的成本优势。

5、强化品牌建设、不断提升服务质量,并进一步完善销售渠道

本公司自成立以来,通过对外宣传和市场营销已使本公司成功建立了较高的品牌知名度。本公司将强化“春秋航空”在中国大陆、香港、日本以及将进一步开辟的东北亚、东南亚等新市场的品牌建设,提高品牌贡献率,不断巩固并创造“春秋航空”品牌效应。

公司高度重视通过创新手段和新媒体加强品牌建设,比如举办相亲航班、微视空乘招聘、9元秒杀代言人、Cosplay航班、一吻定情等活动,这些活动提升了公司年轻、时尚、活力的品牌,增加了公司在国内外的曝光量。公司将会继续发挥社交媒体的优势,积极增加公司的正面曝光量,并将“品牌提升”作为社交媒体的重点工作之一。

此外,公司成立“春卷俱乐部”,在上海、深圳、武汉等10个地区,举办了多场线下分享会。公司凭借春卷俱乐部平台,聚合更多的粉丝,建立自有的社交平台,打造航空公司社交圈,并大力发展春卷俱乐部代言人“派乐”的文化产业及周边销售。

6、深入挖掘辅助业务

本公司将加强辅助业务产品创新和开发,完善与航旅相关的辅助收入产品结构,主要包括在线逾重行李额度、网上值机和选择座位、快速登机、在线预订餐食、机供商品销售、保险代理及“空中商城”网络零售服务等。

以互联网思维方式推进电子商务发展,加大资金投入并进一步加强电子商务平台建设,新增直客流量,并积极挖掘和开发目前年超过2,200万人小时的直客资源。开发新的流量变现方式,比如精准广告营销投放、流量共享等等。公司计划于2015年度引进两架经过机舱WIFI局域网改装的A320飞机,开启万米高空互联时代,改善客户在航空旅行中的网络体验,并且为辅助收入提供新的内容平台以及提供新的支付手段。

7、培养人才队伍

员工是本公司的重要资源,本公司一贯重视人员培训,为保证本公司的可持续发展,本公司将进一步加强人才队伍建设。公司人才培养目标坚持“航空专业技术人才培养和综合管理人才培养同步进行”的培养政策,战略人才培养体系由雏鹰计划、飞鹰计划和雄鹰计划组成,建立和完善公司与中国民航大学、中国民用航空飞行学院、南京航空航天大学、上海民航职业技术学院、浙江旅游职业学院等高校合作,以“订单班”模式培养飞行、维修、航务、客舱等专业技术人才,组建航空应用型高级人才培养联合会理事会,创立航空学院,合理地挖掘、开发、培养公司后备人才队伍,为公司的可持续发展提供智力资本支持。

公司高度重视飞行员队伍的持续建设。公司持续加强向国内外航校外送飞行学员的培训计划,坚持形成长期自我“造血能力”,同时持续在欧美等地区招募成熟的外籍机长,为未来的机队扩张提供核心人力储备。并通过对飞培公司的持续投入,以提高飞行员日常及定期训练的质量。

公司为了确保国际化战略的成功实施,计划在中国台湾、日本、韩国和泰国招募本地客舱乘务员,为旅客从大陆地区飞往该等地区的航线上提供高品质的本地化服务。

四涉及财务报告的相关事项

4.1与上年度财务报告相比,会计政策、会计估计发生变化的,公司应当说明情况、原因及其影响。

不适用

4.2报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的,公司应当说明情况、更正金额、原因及其影响。

不适用

4.3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。

于2014年度,因新增设立子公司而新合并的子公司包括:

于2014年4月16日,本公司以现金出资设立全资子公司–春秋航空新加坡。

于2014年5月7日,本公司以现金出资设立全资子公司–春熙信息技术。

4.4年度财务报告被会计师事务所出具非标准审计意见的,董事会、监事会应当对涉及事项作出说明。

不适用

董事长:王正华

春秋航空股份有限公司董事会

2015年3月24日

股票代码:601021 股票简称:春秋航空 公告编号:2015-012

春秋航空股份有限公司 第二届董事会第九次会议决议公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

一、董事会会议召开情况

春秋航空股份有限公司(以下简称“公司”)第二届董事会第九次会议于2015年3月22日在航友宾馆二号楼二楼会议室以现场和通讯方式召开。会议通知及材料于2015年3月12日以电子邮件方式发出,并以电话进行了确认。

董事长王正华、董事张秀智、杨素英、王煜和独立董事袁耀辉、郭平、吕超现场出席了会议,董事王志杰以通讯方式参加了会议。公司监事徐国萍、唐芳、陈根章以及公司部分高级管理人员列席了会议。

会议由董事长王正华召集并主持,公司全体董事认真审议了会议议案,全部8名董事对会议议案进行了表决。会议参与表决人数及召集、召开程序符合《公司法》和《公司章程》的有关规定,所作决议合法有效。

二、董事会会议审议情况

(一)审议并通过《关于2014年度总裁工作报告的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

(二)审议并通过《关于2014年度董事会工作报告的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

(三)审议并通过《关于公司2014年度财务报告的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

(四)审议并通过《关于公司2014年度利润分配预案的议案》

2014年度公司(母公司口径)实现净利润879,059,482元,公司累计提取的法定盈余公积金已经达到2014年末公司注册资本的50%,按法律规定可不再提取,因此本年度不提取法定盈余公积金。本年度向股东派发现金红利96,000,000元,按公司目前总股本40,000万股计算,每10股派现金红利2.4元(含税),如果股权登记日前公司总股本发生变化,则以股权登记日公司实际总股本为基础进行红利分配。剩余未分配利润结转下一年度。

公司2014年度拟分配现金红利总额与当年归属于上市公司股东的净利润之比低于30%,其原因为:公司所属的航空运输业属于资本密集型行业,目前正处在快速发展阶段,属于成长期且有重大资金支出安排,资金需求量较大,同时后续发展势头良好。因此,公司留存未分配利润的主要用途为满足日常生产经营所需流动资金,以及购置飞机、发动机及其他相关飞行设备等资本性支出,支持生产经营和业务发展的正常需要。公司董事会从优化公司资产负债结构、平衡公司当前资金需求与未来发展投入、股东短期现金分红回报与中长期回报的角度考虑,提出上述利润分配预案。

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

公司独立董事发表了独立意见,详见公司同日披露的《春秋航空独立董事关于第二届董事会第九次会议相关事项的独立意见》。

(五)审议并通过《关于公司2014年度报告全文及摘要的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

详见公司同日披露的2014年度报告摘要及全文。

(六)审议并通过《关于公司2014年度董事、监事、高级管理人员薪酬分配方案的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

公司独立董事发表了独立意见,详见公司同日披露的《春秋航空独立董事关于第二届董事会第九次会议相关事项的独立意见》。

(七)审议并通过《关于确认公司2014年度日常关联交易超出预计金额的议案》

董事确认公司2014年度日常关联交易超出预计金额比例为17.06%。

因涉及关联交易事项,公司董事王正华、张秀智、杨素英、王煜回时也是控股股东上海春秋国际旅行社(集团)有限公司(以下简称“春秋国旅”)的董事,与公司存在关联关系,因此需要回避表决。

本议案由非关联董事表决,并同意将该议案提交股东大会审议。

表决结果:同意4票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

公司独立董事发表了事前认可意见及独立意见,详见公司同日披露的《关于第二届董事会第九次会议相关议案的事前认可意见》和《春秋航空独立董事关于第二届董事会第九次会议相关事项的独立意见》。

此议案详请可见公司同日披露的编号为2015-015的公告。

(八)审议并通过《关于公司2015年度日常关联交易预计金额的议案》

同意公司2015年度日常关联交易预计金额为175,002.4万元。

因涉及关联交易事项,公司董事王正华、张秀智、杨素英、王煜回时也是控股股东上海春秋国际旅行社(集团)有限公司(以下简称“春秋国旅”)的董事,与公司存在关联关系,因此需要回避表决。

本议案由非关联董事表决,并同意将该议案提交股东大会审议。

表决结果:同意4票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

公司独立董事发表了事前认可意见及独立意见,详见公司同日披露的《关于第二届董事会第九次会议相关议案的事前认可意见》和《春秋航空独立董事关于第二届董事会第九次会议相关事项的独立意见》。

此议案详请可见公司同日披露的编号为2015-016的公告。

(九)审议并通过《关于公司2015年度对外担保预计金额的议案》

同意提请股东大会授权董事会于2015年度内,批准公司(包括其控股子公司)对外提供担保累计金额不超过6亿美元,主要为子公司在引进飞机等重大资产、采购其他重要物资等进行融资时提供担保。同意授权公司管理层在对同一子公司的同一担保事项累计不超过3亿元人民币(含3亿元)的额度内签署相关法律文件。

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

公司独立董事发表了独立意见,详见公司同日披露的《春秋航空独立董事关于第二届董事会第九次会议相关事项的独立意见》。

此议案详请可见公司同日披露的编号为2015-017的公告。

(十)审议并通过《关于公司2015年度飞机经营性租赁预算的议案》

同意公司在2015年新签署不超过6架飞机的租赁合同,租期不超过12年,授权董事长王正华先生及副总裁王志杰先生签署相关文件。

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

(十一)审议并通过《关于公司2015年度申请银行授信额度的议案》

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

(十二)审议并通过《关于控股股东及其他关联方占用资金情