公司代码:601021　　公司简称:春秋航空

春秋航空股份有限公司

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 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 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

经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)对本公司2018年度财务报告进行审计,本公司经审计的2018年度母公司净利润为人民币1,259,739,592元,截至2018年12月31日止的母公司累计未分配利润为人民币6,473,683,286元。2018年度拟向全体股东派发现金红利183,379,543元,占母公司净利润的14.56%。按公司目前总股本916,897,713股计算,每10股拟派现金红利2.00元(含税),如果在实施利润分配的股权登记日公司总股本发生变化,则以股权登记日公司总股本为基数进行分配。剩余未分配利润结转下一年度。

公司2018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和中长期回报并与公司成长性等状况相匹配的角度考虑,提出上述利润分配预案。

本利润分配预案已经公司第三届董事会第十五次会议审议通过,并提交公司2018年年度股东大会审议。

二 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 报告期公司主要业务简介

(一)公司所从事的主要业务和经营模式

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。截至2018年末,国内在飞航线113条,国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线52条,港澳台城市航线8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年首航至今,公司经营规模已扩张至报告期末81架A320飞机的机队规模、173条国内外在飞航线和90个国内外通航城市, 成为国内载运旅客人次、旅客周转量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。

(二)行业情况说明

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,航空运输业在全球经济发展中的地位日渐突出。国际航空运输协会2018年12月公布的2018年全年估算数据显示,2018年全球航空运输量将达43.4亿人次,旅客运输量同比增长6.5%,并预计2019年将达到约45.9亿人次。2018年货运业务表现良好,货邮载重量同比增长4.1%。未来国际航空运输业将进一步实现自由化,各国政府将逐渐放松航空管制,通过双边和多边谈判,达成“天空开放”协议。而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,其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,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,2009年至2018年十年间,全球低成本航空的国内航线市场份额从24.7%提高至32.5%,国际航线市场份额从5.6%提升至12.7%;亚太地区的国内航线市场份额从16.1%攀升至28.8%,国际航线市场份额从3.7%提升至7.9%。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仍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;另一类由传统全服务航空公司下属公司转型为低成本航空公司或成立新的低成本航空子公司,包括中国联合航空有限公司、西部航空有限责任公司、云南祥鹏航空有限责任公司和九元航空有限公司等,近两年来乌鲁木齐航空有限责任公司和天津航空有限责任公司等也开始尝试提供行李和餐饮等方面的差异化服务。根据亚太航空中心统计,2018年,我国低成本航空占国内航线市场份额为9.7%,低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少,但随着中国民航局出台进一步促进低成本航空发展的相关政策,以及国内需求的日益旺盛,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

自20世纪90年代起,在中国社会经济活动和对外开放事业的双重推动下,中国航空运输业实现了快速增长,期间尽管受到非典型性肺炎、雪灾、地震等突发性事件的影响,但在中国经济持续增长的推动下,总体上仍保持较快增长的行业态势。发展的同时,中国民航始终谨记安全是民航头等大事,坚持民航安全底线,对安全隐患零容忍,不断加强航空安全保障体系建设和提高航空安全水平。根据国家统计局发布的《2018年国民经济和社会发展统计公报》,2018年度全年旅客运输周转量为34,213.5亿人公里,增长4.3%,其中民航旅客周转量10,711.6亿人公里,较上年增长12.6%,占各种运输方式比例为31.3%,较上年上升2.3个百分点,在综合交通运输体系中的地位和作用显著提高;货运方面,2018年度全年货物运输周转量205,451.6亿吨公里,较上年增长4.1%,其中民航货物运输周转量262.4亿吨公里,较上年增长7.7%。随着国内外经济贸易往来的日益频繁,各大航空公司纷纷购买新飞机以扩大运力,并逐年稳步增加航线数量和飞行里程。根据中国民航局2019年全国民航工作会议报告,2010年到2018年末, 国内民航全行业运输飞机期末在册架数从1,597架增长至3,638架,年复合增长率达到10.8%;2018年全年增长342架,年增速达到10.4%;截至2018年末,中国民航运输业定期航班航线为4,206条。 同时,中国航空业始终坚持扩大对外开放,全面加强了国际交流合作,积极推进“一带一路”倡议在全球民航领域落地。2018年末,与我国签署航空运输协定的国家和地区达126个;开通国际航线达786条,国内航空公司2018年新开辟国际航线167条,其中涉及“一带一路”国家航线105条;同时,中国民航签署金砖国家区域航空伙伴关系谅解备忘录,开通我国首条至中美洲的定期客运航线。国际航线运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量年增长分别为12.0%、14.8%和19.3%。由于航空需求不断增长,需求增速超过运力供给增速,使得航空运输业客座率和载运率均维持在较高水平,且总体呈上升趋势。根据中国民航局关于民航主要生产指标统计,2016年、2017年和2018年,国内民航运输业的正班客座率分别为82.7%、83.2%和83.3%,正班载运率分别为72.8%、73.5%和73.2%。行业发展势头持续向好的同时,存在发展需求旺盛却资源保障能力不足的突出矛盾,因此近年来中国民航把“补短板”作为民航供给侧结构性改革的主要阵地,把“强弱项”作为民航供给侧结构性改革的主攻方向。一方面,在空域资源、基础设施、技术应用、人力资源等短板方面进行中长期的规划和改革措施;另一方面实行把控运行总量、调整航班结构政策,确保运行增量与综合安全保障能力的提升总体匹配。根据2019年全国民航工作会议报告,截止至2018年末,全行业累计安全飞行6,836万小时,实现持续安全飞行100个月,16年零8个月的空防安全零责任事故记录,创造我国民航史上最长安全周期,安全水平处于世界领先行列。此外,全行业以“真情服务”为指引,扎实推进“民航服务质量体系建设”专项行动,做实包括改进旅客出行信息告知、无纸化便捷出行、规范机票销售和退改签服务、机上便携式电子设备和WIFI等便民举措,使旅客获得感明显增强。航班正常率方面,中国民航在空域资源紧张、运行环境复杂、极端天气频发的情况下,坚持眼睛向内,通过压实责任、改进标准、优化机制等手段,不断挖掘现有资源的保障能力,不断提升行业整体运行效率。2018年,全国客运航空公司航班正常率达到80.13%,同比提高8.46个百分点,是2010年以来历史新高,得到了社会各界广泛认同。中国民航行至2019年,民航安全工作主要目标是杜绝重特大运输航空责任事故,杜绝劫机、炸机等机上恐怖事件,防止空防安全严重责任事故,防止重大航空地面事故和特大航空维修事故;发展主要预期指标是,运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量预计分别增长11.8%、11%和5.7%,达1,360亿吨公里、6.8亿人次、793万吨;全年国内客运航空公司航班正常率力争保持80%,全国主要机场放行正常率和始发航班正常率力争达到85%。

4、行业利润水平的变动趋势及变动原因

近年来,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。根据中国民航局民航行业发展统计公报,2015年、2016年和2017年,我国航空公司主营业务收入分别为4,364亿元、4,695亿元、5,334亿元;同期利润总额分别为320亿元、365亿元和408亿元。根据2019年全国民航工作会议报告,全行业2018年完成营业收入8,750亿元,同比增长17%,快于运输周转量增速5.6个百分点。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。最近10年中,2008年我国航空运输业曾出现严重亏损,但在经济刺激政策的促进下,随经济逐步复苏,行业迅速回暖,2009年实现利润总额74亿元;2010年受益于经济的持续增长和上海世博会的召开, 航空公司经济效益创历史最高水平,利润总额达351亿元;2012年和2013年在经济增速放缓和竞争加剧的背景下行业利润总额连续两年下降,直至2014年受益于油价下降,行业利润总额再次回升;2015年航空公司受益于油价进一步下降以及大众消费需求升级带来的出境游需求激增,虽然人民币相对美元贬值带来的汇兑损失对行业业绩造成一定的负面影响,但行业利润总额仍较2014年实现大幅度提升;2016年,国际航线日益过剩的行业供给以及竞争加剧使得行业票价持续下降,油价自2016年4月进入环比上升通道,10月起进入同比增长通道,同时二季度及四季度人民币相对美元较大幅度的贬值均不同程度地稀释了行业的利润增长,但另一方面低油价带来的成本红利及持续增长的大众出行需求仍然推动着行业利润总额较2015年度实现双位数提升。2017年,人民币结束了相对美元从2014年开始连续三年的贬值态势,升值幅度近6%;国内市场出行需求仍然旺盛,但受制于一二线市场机场时刻增速放缓,供需差扩大带来收益提升;出境旅游需求持续增长,国际航线稳中有升;货运市场出现明显回暖;虽然油价创2015年至2017年的最高水平,但全行业仍创造十年来利润新高。2018年,人民币汇率和国际油价均呈现双向波动。人民币兑美元汇率先扬后抑,进入4月后持续贬值,6月份以来人民币开始加速贬值,10月末达到谷值,随后缓慢回升,年末中国外汇交易中心公布汇率中间价收至6.8632,全年贬值近5.2%;而国际油价年内不断走高,至10月创下新高,并触及国内航线燃油附加费起征线,但在11月和12月快速下跌,下跌幅度一度超过30%。另一方面,在运行总量控制和航班结构调整的背景下,国内民航市场尤其是一二线市场的供需关系仍在不断改善,国内旅客运价实行市场调节价政策的落地也帮助航司逐步提升收益水平,国际航线尤其是欧洲航线和东北亚航线取得较好收益,使得全行业在油价成本及汇兑损失较高的情况下,仍然维持在景气度较高水平。

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,除停驻本公司飞机外,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 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

单位:元　币种:人民币

	2018年	2017年	本年比上年增减(%)	2016年
总资产	26,575,393,475	20,602,424,202	28.99	19,646,560,632
营业收入	13,114,041,327	10,970,589,893	19.54	8,429,404,272
归属于上市公司股东的净利润	1,502,840,034	1,261,581,542	19.12	950,518,961
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	1,217,926,116	1,092,857,672	11.44	204,726,533
归属于上市公司股东的净资产	13,324,678,277	8,463,901,220	57.43	7,323,489,812
经营活动产生的现金流量净额	2,895,794,003	2,301,692,351	25.81	2,039,738,341
基本每股收益(元/股)	1.67	1.58	5.70	1.19
稀释每股收益(元/股)	1.67	1.58	5.70	1.19
加权平均净资产收益率(%)	12.49	16.00	减少3.51个百分点	13.74

3.2 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	3,230,209,869	3,101,896,650	3,847,146,934	2,934,788,874
归属于上市公司股东的净利润	385,499,896	341,242,854	685,543,247	90,554,037
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	389,463,696	239,177,108	643,484,633	-54,199,321
经营活动产生的现金流量净额	546,026,903	895,997,883	1,101,532,176	352,237,041

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用 √不适用

4 股本及股东情况

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

单位:股

截止报告期末普通股股东总数(户)	18,957
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	18,925
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	

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	0	504,000,000	54.97		无		境内非国有法人
上海春秋包机旅行社有限公司	-4,384,799	37,615,201	4.10		无		境内非国有法人
上海春翔投资有限公司	-6,617,919	29,382,081	3.20		质押	2,640,000	境内非国有法人
香港中央结算有限公司	7,263,830	25,815,323	2.82		无		其他
民生加银基金-平安银行-民生加银鑫牛定向增发82号资产管理计划	23,263,542	23,263,542	2.54	23,263,542	无		其他
中国证券金融股份有限公司	1,456,197	16,892,789	1.84		无		境内非国有法人
上海春翼投资有限公司	-2,159,985	15,840,015	1.73		质押	6,160,000	其他
诺德基金-招商银行-诺德千金217号特定客户资产管理计划	13,293,453	13,293,453	1.45	13,293,453	无		其他
鹏华资产-浦发银行-鹏华资产白泽1号资产管理计划	13,293,452	13,293,452	1.45	13,293,452	无		其他
华宝(上海)股权投资基金管理有限公司-华宝新趋势私募股权投资基金	11,631,771	11,631,771	1.27	11,631,771	无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	截止报告期末:春秋国旅持有公司54.97%的股份,为公司的控股股东。王正华先生持有春秋国旅38.70%的股权,为春秋国旅的第一大股东、董事长;春秋国旅其他股权由上海天山资产经营有限公司和其余23名自然人股东持有。王正华先生对春秋国旅的持股比例远大于春秋国旅的任何其他股东,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4.10%的股份,为公司第二大股东。春秋包机的股权同样由持有春秋国旅的24名自然人股东持有,其中第一大股东王正华先生持有春秋包机43.80%股权。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3.20%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28.33%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1.73%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,与王正华为父子关系),持有春翼投资36.33%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,王艳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,公司未知上述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。
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无

4.2 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

4.3 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

4.4 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

5 公司债券情况

□适用 □不适用

5.1 公司债券基本情况

单位:元　币种:人民币

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
春秋航空股份有限公司公开发行2016年公司债券(第一期)	16春秋01	136421	2016年6月2日	2021年6月2日	2,300,000,000	3.65	采用单利按年计息,不计复利,每年付息一次,最后一期利息随本金的兑付一起支付。年度付息款项自付息日起不另计利息,本金自本金兑付日起不另计利息。	上海证券交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

√适用□不适用

公司于2018年6月4日,向2018年6月1日上海证券交易所收市后在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司登记在册的全体“16春秋01”公司债券持有人支付了自2017年6月2日至2018年6月1日期间的债券利息。按照《春秋航空股份有限公司公开发行2016年公司债券(第一期)票面利率公告》,“16春秋01”的票面利率为3.65%,每手“16春秋01”(面值人民币1,000元)派发利息为36.5元(含税)。详见公司于2018年5月24日在上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)披露的《春秋航空关于公司债券“16春秋01”2018年付息的公告》(公告编号:2018-037)。

5.3 公司债券评级情况

√适用　□不适用

根据相关主管部门的监管要求和以及上海新世纪资信评估投资服务有限公司(以下简称“新世纪资信”)的业务操作规范,在本次公司债存续期(本次公司债发行日至到期兑付日止)内,新世纪资信将对其进行跟踪评级。跟踪评级包括定期和不定期跟踪评级。

定期跟踪评级报告每年出具一次,跟踪评级结果和报告于公司年度报告披露后2个月内出具。定期跟踪评级报告是新世纪资信在公司所提供的跟踪评级资料的基础上做出的评级判断。

在发生可能影响公司信用质量的重大事项时,新世纪资信将启动不定期跟踪评级程序,公司应根据已作出的书面承诺及时告知本评级机构相应事项并提供相应资料。

新世纪资信的跟踪评级报告和评级结果将对公司、监管部门及监管部门要求的披露对象进行披露。在持续跟踪评级报告出具5个工作日内, 新世纪资信将把跟踪评级报告发送至公司, 并同时发送至交易所网站公告,且交易所网站公告披露时间将不晚于在其他交易场所、媒体或者其他场合公开披露的时间。

如公司不能及时提供跟踪评级所需资料,上海新世纪资信评估投资服务有限公司将根据相关主管部门监管的要求和本评级机构的业务操作规范,采取公告延迟披露跟踪评级报告,或暂停评级、终止评级等评级行动。

报告期内,新世纪在对本公司经营状况及相关行业情况进行综合分析与评估的基础上,出具了《春秋航空股份有限公司公开发行2016年公司债券(第一期)跟踪评级报告》(新世纪跟踪【2018】100296),维持本公司2017年公司债券的信用等级为AA+,维持本公司主体信用等级为AA+,评级展望维持稳定。详见公司于2018年6月26日披露的《春秋航空关于公司债券“16春秋01”2018年跟踪评级结果的公告》(公告编号:2018-041)。

5.4 公司近2年的主要会计数据和财务指标

√适用　□不适用

主要指标	2018年	2017年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	49.86	58.92	-15.38
EBITDA全部债务比	0.23	0.22	4.55
利息保障倍数	7.24	6.33	14.38

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

2018年,公司实现营业收入13,114,041,327元,同比增长19.5%。其中航空客运收入12,726,921,842元,占营业收入97.0%,同比增长21.6%;航空货运收入115,246,850元,占营业收入0.9%,同比上升19.8%;其他业务收入271,872,635元,占营业收入2.1%,同比下降33.8%。全年实现归属上市公司股东净利润1,502,840,034元,同比上升19.1%。

2 导致暂停上市的原因

□适用　√不适用

3 面临终止上市的情况和原因

□适用　√不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

√适用□不适用

财政部于2018年颁布了《财政部关于修订印发2018年度一般企业财务报表格式的通知》(财会【2018】15号)及其解读,公司已按照上述通知编制2018年度的财务报表,比较财务报表已相应调整,对财务报表的影响详见第十一节“财务报告”之“五、重要会计政策及会计估计”之“33.重要会计政策和会计估计的变更”。

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

□适用√不适用

6 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。

√适用□不适用

本年度纳入合并范围的主要子公司详见附注九。

股票代码:601021　股票简称:春秋航空　公告编号:2019-018

春秋航空股份有限公司 第三届监事会第十三次会议决议公告

本公司监事会及全体监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、监事会会议召开情况

春秋航空股份有限公司(以下简称“公司”)第三届监事会第十三次会议于2019年4月17日在空港一路528号二号楼二楼会议室以现场会议方式召开。会议通知及材料于2019年4月7日以电子邮件方式发出,并以电话进行了确认。

会议应出席监事3名,实际出席监事3名,监事会主席徐国萍、监事唐芳以及职工监事沈善杰出席了会议。

会议由监事会主席徐国萍召集和主持。公司全体监事认真审阅了会议议案,全部3名监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、监事会会议审议情况

(一)审议并通过《关于公司2018年度监事会工作报告的议案》

表决结果:同意3票,反对0 票,弃权0 票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

(二)审议并通过《关于公司2018年度财务报告的议案》

表决结果:同意3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《春秋航空2018年度财务报表与审计报告》

(三)审议并通过《关于公司2018年度利润分配预案的议案》

经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)对本公司2018年度财务报告进行审计,本公司经审计的2018年度母公司净利润为人民币1,259,739,592元,截至2018年12月31日止的母公司累计未分配利润为人民币6,473,683,286元。2018年度拟向全体股东派发现金红利183,379,543元,占母公司净利润的14.56%。按公司目前总股本916,897,713股计算,每10股拟派现金红利2.00元(含税),如果在实施利润分配的股权登记日公司总股本发生变化,则以股权登记日公司总股本为基数进行分配。剩余未分配利润结转下一年度。

公司提出利润分配预案符合有关法律、法规和公司章程的规定,本议案不存在损害公司股东特别是中小股东合法权益的情形。因此,监事会同意公司董事会提出的利润分配预案。

表决结果:同意3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2018年年度报告全文及摘要的议案》

与会监事审议了公司2018年年度报告,发表意见如下:1、年报编制及审议程序符合法律、法规、公司章程及公司内部管理制度的规定;2、年报内容和格式符合中国证监会和证券交易所的各项规定,所披露的信息能真实反映本公司的经营管理和财务状况,不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏;3、截至本意见提出之日,未发现参与年报编制和审议的人员有违反保密规定的行为。

表决结果:同意3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《春秋航空2018年年度报告》全文及摘要。

(五)审议并通过《关于公司2018年度监事薪酬分配方案的议案》

表决结果:同意3票,反对0票,弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会审议。

(六)审议并通过《关于公司2018年度募集资金存放与使用情况的专项报告的议案》

表决结果:同意3票,反对0票,弃权0票。

议案详情见公司同日披露的《春秋航空关于募集资金存放与实际使用情况的专项报告(2018年度)》(公告编号2019-023)。

(七)审议并通过《关于公司2018年度内部控制评价报告的议案》

表决结果:同意3票,反对0票,弃权0票。

详见公司同日披露的《春秋航空2018年度内部控制评价报告》。

(八)审议并通过《关于回购注销部分激励对象已获授但尚未解除限售的限制性股票的议案》

监事会认为:根据《上市公司股权激励管理办法》及激励计划等相关规定,监事会对董事会实施对已离职激励对象持有的限制性股票以及第二个解锁期已获授但不符合解锁条件的限制性股票进行回购注销的数量、价格等进行了审核。经核查,监事会认为公司董事会对已离职激励对象持有的限制性股票以及第二个解锁期已获授但不符合解锁条件的限制性股票进行回购注销的相关事宜符合《上市公司股权激励管理办法》等有关法律法规及激励计划有关规定,决策审批程序合法、合规。因此,监事会同意对上述已获授但不符合解锁条件的30名激励对象限制性股票共计15.50万股以每股23.943元的价格进行回购注销。

表决结果:同意3票,反对0票,弃权0票。

(九)审议并通过《关于公司会计政策变更的议案》

监事会认为:公司依据财政部发布的通知及企业会计准则,结合公司实际经营情况,对公司会计政策进行变更,符合财政部、中国证券监督管理委员会、上海证券交易所的相关规定,符合公司实际情况,且调整后能更加客观公正地反映公司财务状况和经营成果,并提供更可靠、准确的会计信息,不会对公司所有者权益、净利润等指标产生实质性影响。相关决策程序符合有关法律、法规和《公司章程》的规定,不存在损害公司及股东利益的情形。

表决结果:同意3票,反对0票,弃权0票。

议案详情见公司同日披露的《春秋航空关于公司会计政策变更的公告》(公告编号2019-028)

特此公告。

春秋航空股份有限公司监事会
2019年4月19日

股票代码:601021　股票简称:春秋航空　公告编号:2019-019

春秋航空股份有限公司 第三届董事会第十五次会议决议公告

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”)第三届董事会第十五次会议于2019年4月17日在二号楼二楼会议室以现场方式召开。会议通知及材料于2019年4月7日以电子邮件方式发出,并以电话进行了确认。

会议应出席董事8名,实际出席董事8名,董事长王煜、副董事长张秀智、董事王正华、王志杰、杨素英、独立董事钱世政、陈乃蔚、吕超现场出席了会议。部分高级管理人员和监事列席了会议。

会议由董事长王煜召集并主持,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《关于公司2018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《关于公司2018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2018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。

详见公司同日披露的《春秋航空2018年度财务报表与审计报告》。

四、审议并通过《关于公司2018年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《春秋航空2018年年度报告》全文及摘要。

五、审议并通过《关于公司2018年度利润分配预案的议案》

经普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)对本公司2018年度财务报告进行审计,本公司经审计的2018年度母公司净利润为人民币1,259,739,592元,截至2018年12月31日止的母公司累计未分配利润为人民币6,473,683,286元。2018年度拟向全体股东派发现金红利183,379,543元,占母公司净利润的14.56%。按公司目前总股本916,897,713股计算,每10股拟派现金红利2.00元(含税),如果在实施利润分配的股权登记日公司总股本发生变化,则以股权登记日公司总股本为基数进行分配。剩余未分配利润结转下一年度。

公司2018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和中长期回报并与公司成长性等状况相匹配的角度考虑,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三届董事会第十五次会议相关事项的独立意见》。

六、审议并通过《关于公司2018年度董事、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三届董事会第十五次会议相关事项的独立意见》。

七、审议并通过《关于公司2019年度日常关联交易预计金额的议案》

同意公司2019年度日常关联交易预计金额为161,202.40万元,2020年1-5月(预计2019年年度股东大会召开前)日常关联交易预计金额为67,168万元。

因涉及关联交易事项,公司董事王正华、张秀智、杨素英、王煜同时也是控股股东上海春秋国际旅行社(集团)有限公司的董事,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。

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《关于第三届董事会第十五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三届董事会第十五次会议相关事项的独立意见》。

议案详情见公司同日披露的《春秋航空关于2019年日常关联交易事项的公告》(公告编号2019-020)。

八、审议并通过《关于公司2019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2019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22.13亿美元,主要为子公司在引进飞机等重大资产、采购其他重要物资、航空基地建设项目融资等事项时提供担保;对新设全资子公司的担保,也在上述预计担保金额范围内调剂使用预计额度。

同意授权公司管理层在上述额度内根据实际资金需求情况签署相关法律文件,办理对外担保的相关事宜。

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三届董事会第十五次会议相关事项的独立意见》。

九、审议并通过《关于公司2019年度拟开展外汇衍生品交易业务的议案》

同意公司在2019年新签署不超过8架飞机的租赁合同,租期不超过12年,将于2019年底至2021年上半年交付;签署不超过6架飞机的续租合同,续租时间不超过6年。授权公司董事长或总裁签署相关文件。

表决结果:同意8票,反对0票,弃权0票。

十、审议并通过《关于公司2019年度申请银行授信额度的议案》

同意公司向30家银行在总额不超过457.75亿元等值人民币额度内(最终金额以金融机构实际审批的授信额度为准)申请办理各类经银行批准的信贷业务。

同意授权公司财务总监在规定的额度范围内具体确定每家银行的授信业务类型、金额以及其他与信贷业务有关的事项。

表决结果: