



2019年中国航空 运输行业回顾及 未来展望

引言

本报告为安永第一份对在上海证券交易所和深圳证券交易所上市的航空运输公司年度分析报告，旨在基于对中国航空运输行业中的主要公司的业务发展情况、经营模式及监管环境的观察，展望中国航空运输行业未来发展的趋势。

本年度报告涵盖了截至2020年6月末已发布年报的

6家上市公司

5家细分行业为全服务航空运输的上市公司

中国国际航空股份有限公司
(中国国航, 601111.SH)

中国东方航空股份有限公司
(东方航空, 600115.SH)

中国南方航空股份有限公司
(南方航空, 600029.SH)

海南航空控股股份有限公司
(海航控股, 600221.SH)

上海吉祥航空股份有限公司
(吉祥航空, 603885.SH)

1家细分行业为低成本航空运输的上市公司

春秋航空股份有限公司 (春秋航空, 601021.SH)

考虑公司规模，本年度报告涵盖了除华夏航空股份有限公司之外的6家中国航空行业上市公司。本报告的数据资料，除特别注明外，均来源于上述公司（以下合称“上市航空公司”）公布的年度报告和其他公开信息。

目录

01	综述	02
02	营业收入增速放缓，利润涨幅出现分化	04
03	资产规模持续增长，新租赁准则现影响	10
04	运力投入趋势放缓，航线结构调整提升	16
05	成本增幅得到缓解，航油折旧变动显现	22
06	航线合作助力营收，外航合作提升实力	28
07	负债结构保持稳定，外汇风险加强管控	32
08	坚持安全发展理念，推动和谐社会建设	38
09	新冠疫情共克时艰，合理应对发掘潜力	42
10	展望	45

01 | 综述

2019年是新中国成立70周年，也是决胜全面建成小康社会的关键之年，中国航空行业以新发展理念为引领，按照“一加快、两实现¹”的新时代民航强国建设战略进程，全面落实“一二三三四²”新时期民航总体工作思路，推动航空行业健康发展。回顾2019年中国航空行业并对未来进行展望，总体呈现三大特点。

1 发展

根据中国民用航空局2020年6月发布的《2019年民航行业发展统计公报》，2019年全行业完成运输总周转量1,293.25亿吨公里，比上年增长7.2%。国内航线完成运输总周转量829.51亿吨公里，比上年增长7.5%，其中港澳台航线完成16.90亿吨公里，比上年下降3.5%；国际航线完成运输总周转量463.74亿吨公里，比上年增长6.6%。2019年全行业累计完成旅客运输量65,993.42万人次，比上年增长7.9%。国内航线完成旅客运输量58,567.99万人次，比上年增长6.9%，其中港澳台航线完成1,107.56万人次，比上年下降1.7%；国际航线完成旅客运输量7,425.43万人次，比上年增长16.6%。2019年全行业航空公司实现营业收入人民币6,487.2亿元，比上年增长6.5%；利润总额人民币261.1亿元，比上年增加人民币57.3亿元。

2 改革

根据2020年全国民航工作会议上民航局局长所作的工作报告，2019年中国民航持续改革以推动行业发展，推动国家空管体制改革工作，完成民航公安管理体制调整改革，完成机场建设集团重组改革；大力推进“四型机场³”建设，完成了《四型机场建设行动纲要》编制；着力加强“四强空管⁴”建设，完成中国民航历史上范围最广、影响最大的一次班机航线调整，新增航路航线里程9,275公里；深入推进京津冀、长三角、粤港澳大湾区民航协同发展，编制实施成都、重庆等国际航空枢纽战略规划，民航与综合交通深度融合，民航旅客周转量在综合交通运输体系中的占比达32.8%，同比提升1.5个百分点。

3 挑战

根据国际航空运输协会（IATA）公布的数据，受到全球经济增速下滑、贸易摩擦和地缘政治局势紧张等因素影响，全球航空客运增速明显放缓，全球航空客运需求（收入客公里(RPK)(衡量旅客运输量的指标，公式为： $RPK=\sum\{\text{航段旅客运输量（人）}\times\text{航段距离（公里）}\}$ ）同比增长4.2%，也是自2009年全球金融危机以来，年均客运需求增幅首次低于5.5%。行业面临的外部风险挑战明显增多。在印尼狮航和埃塞俄比亚航空两起空难发生后，中国民航局在2019年停止了国内航空公司波音737MAX8机型的商业运营；同时按照符合国际惯例的航空安全保障要求，及时对香港国泰航空发出重大安全风险警示并采取有力措施，有效防控涉及内地的输入性安全风险。

1. 《新时代民航强国建设行动纲要》：到2020年加快从航空运输大国向航空运输强国的跨越；到2035年实现从单一的航空运输强国向多领域民航强国的跨越；至本世纪中叶实现从多领域民航强国向全方位民航强国的跨越。
2. 中国民航局党组提出的“践行一个理念、推动两翼齐飞、坚守三条底线、完善三张网络、补齐四个短板”的工作思路。
3. 《中国民航推进四型机场行动纲要》：新时代民航高质量发展要求加快推进以“平安机场、绿色机场、智慧机场、人文机场”为核心的“四型机场”建设。
4. 民航局空管系统全面深化改革汇报会提出的建设强安全、强效率、强智慧、强协同的现代化空管体系。

02

营业收入增速放缓，
利润增减出现分化



营业收入

↑ 5.0%

2019年度, 上市航空公司全年实现营业收入合计人民币515,305百万元, 比2018年度增长5.0%。尽管营业收入总体保持增长态势, 但受全球经济增速下滑、贸易摩擦和地缘政治局势紧张等因素影响, 营业收入增速放缓, 营收增速较2018年整体下降8.1个百分点。

上市航空公司增速虽有所放缓, 但增速在全球范围仍处于较高水平, 中国民航坚持“控总量、调结构”政策, 加大供给侧结构性改革力度, 通过精准调控和精细化管理, 推进中国民航行业资源配置和使用效率进一步提升。

三大国有控股上市航空公司(中国国航、东方航空、南方航空)营业收入同比增长4.1%, 增幅较2018年下降8.7个百分点, 收入增长主要得益于国有控股上市航空公司深化落实国家战略, 结合长三角、粤港澳等国家级城市群战略持续打造世界级航空枢纽, 利用自身优势深入推进全球化网络布局。其中, 东方航空和南方航空营业收入增幅分别达5.2%和7.4%, 中国国航营业收入小幅下降0.4%⁵; 海航控股得益于海南自由贸易港建设渐入佳境, 2019年运力增加, 营业收入同比增长6.8%。

民营上市航空公司(吉祥航空、春秋航空)营业收入同比增长14.8%, 增幅较2018年下降2.7个百分点。营业收入增长主要得益于民营上市航空公司执行差异化竞争策略, 挖掘潜在市场, 为价格敏感的旅客群体提供经济多元的航空运输服务。其中, 吉祥航空和春秋航空的营业收入增幅分别达到16.6%和12.9%。

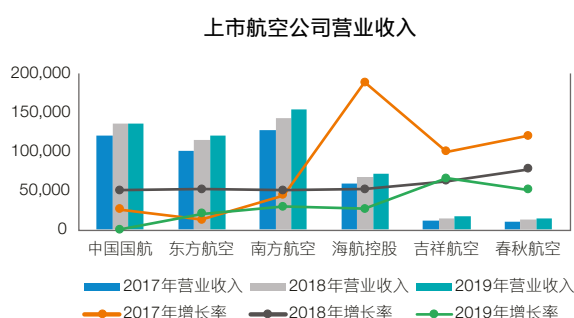
上市航空公司营业收入及增长率

单位: 人民币 百万元	2017年		2018年		2019年	
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率
中国国航	121,363	6.5%	136,774	12.7%	136,181	-0.4%
东方航空	101,721	3.2%	114,930	13.0%	120,860	5.2%
南方航空	127,489	11.1%	143,623	12.7%	154,322	7.4%
海航控股	59,904	47.3%	67,764	13.1%	72,389	6.8%
吉祥航空	12,412	25.0%	14,366	15.7%	16,749	16.6%
春秋航空	10,971	30.1%	13,114	19.5%	14,804	12.9%
合计	433,860	12.3%	490,571	13.1%	515,305	5.0%

数据来源: 公开发布的年报信息。

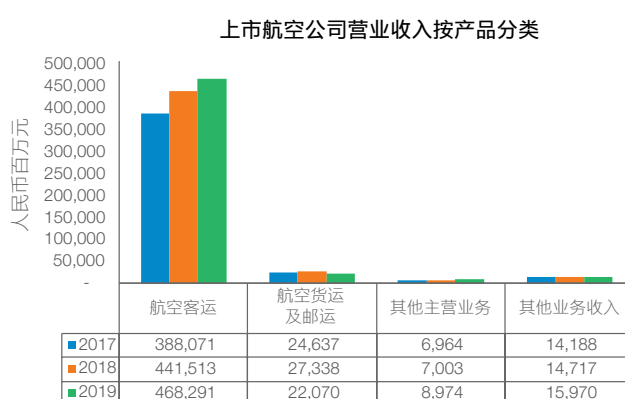
5. 根据中国国航2019年年报, 营业收入下降主要由于中国国航于2018年12月28日完成了对中国国际货运航空有限公司(“国货航”) 51%股权的处置, 国货航不再纳入合并范围, 导致2019年度货邮运收入同比减少人民币5.673百万元。剔除货邮运业务收入后, 中国国航2019年度营业收入增长4.05%, 上市航空公司2019年营业收入增长6.1%。

上市航空公司营业收入及增长率 (单位: 人民币百万元)



数据来源: 公开发布的年报信息。

上市航空公司营业收入按产品分类 (单位: 人民币百万元)



数据来源: 公开发布的年报信息。

上市航空公司的营业收入按产品分类, 2019年度航空客运收入、货运及邮运收入、其他主营业务收入和其他业务收入分别为人民币468,291百万元、人民币22,070百万元、人民币8,874百万元和人民币15,971百万元。其中, 航空客运收入同比增长6.1%, 增幅较2018年下降7.7个百分点, 与上市航空公司运力投入增幅放缓趋势一致; 受国货航2019年起不再纳入中国国航合并范围的影响, 航空货运及邮运收入本年度同比减少19.3%, 剔除该影响后同比小幅增长1.5%。上市航空公司的主要收入来源为航空客运收入。

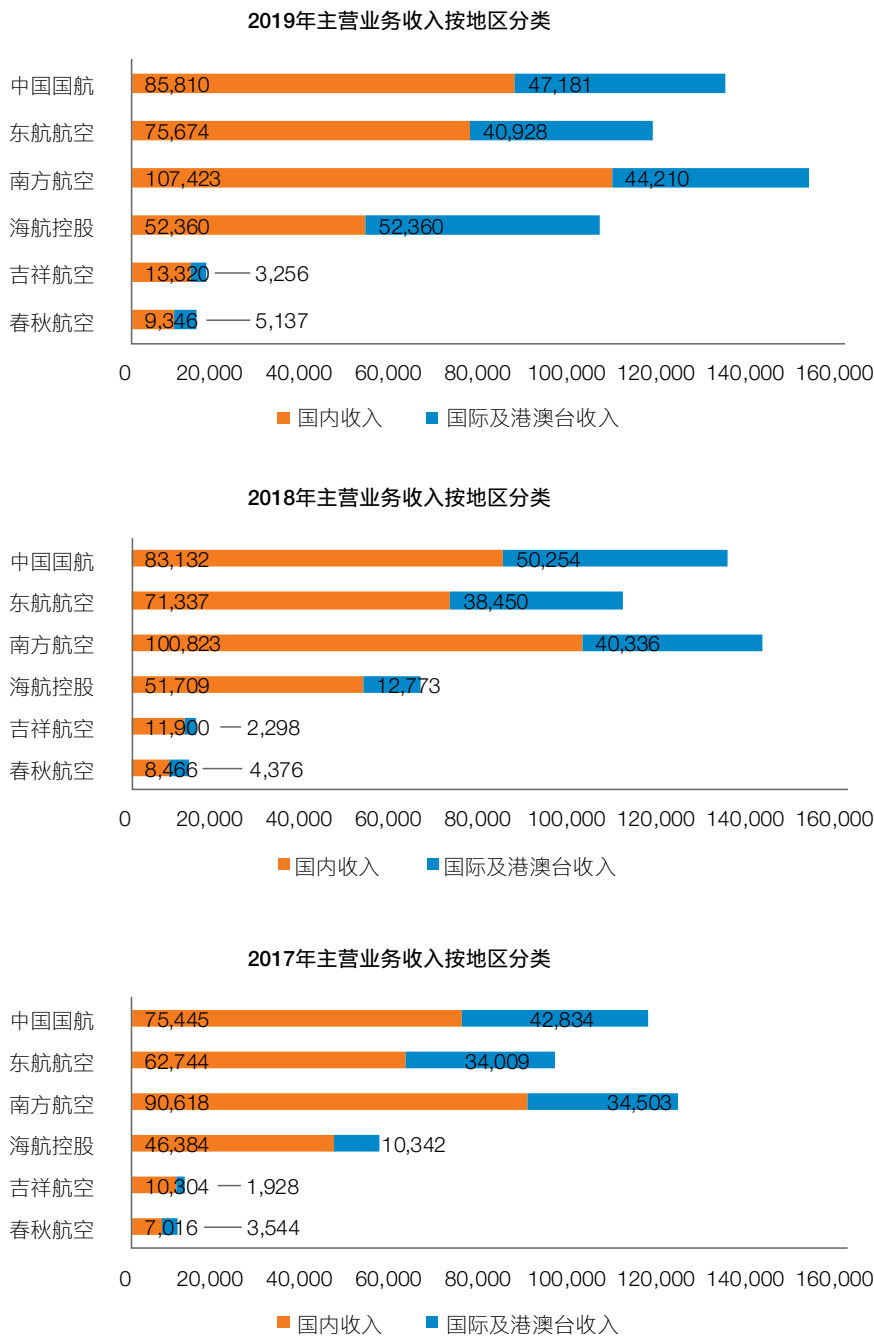
上市航空公司主营业务收入按地区分类

单位: 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	主营业务收入	增长率	主营业务收入	增长率	主营业务收入	增长率
中国国航	118,279	6.3%	133,386	12.8%	132,991	-0.3%
国内 ⁶	75,445	6.2%	83,132	10.2%	85,810	3.2%
国际及港澳台地区	42,834	6.6%	50,254	17.3%	47,181	-6.1%
东方航空	96,753	6.2%	109,787	13.5%	116,602	6.2%
国内	62,744	11.9%	71,337	13.7%	75,674	6.1%
国际及港澳台地区	34,009	-2.9%	38,450	13.1%	40,928	6.4%
南方航空	125,121	11.0%	141,159	12.8%	151,633	7.4%
国内	90,618	10.2%	100,823	11.3%	107,423	6.5%
国际及港澳台地区	34,503	13.5%	40,336	16.9%	44,210	9.6%
海航控股	56,726	71.7%	64,482	13.7%	67,050	4.0%
国内	46,384	48.4%	51,709	11.5%	52,360	1.3%
国际及港澳台地区	10,342	52.4%	12,773	23.5%	14,690	15.0%
吉祥航空	12,232	24.6%	14,198	16.1%	16,576	16.7%
国内	10,304	26.2%	11,900	15.5%	13,320	11.9%
国际及港澳台地区	1,928	16.9%	2,298	19.2%	3,256	41.7%
春秋航空	10,560	32.5%	12,842	21.6%	14,483	12.8%
国内	7,016	52.7%	8,466	20.7%	9,346	10.4%
国际及港澳台地区	3,544	5.0%	4,376	23.5%	5,137	17.4%
国内	292,511	15.4%	327,367	11.9%	343,933	5.1%
国际及港澳台地区	127,160	8.3%	148,487	16.8%	155,402	4.7%
合计	419,671	13.2%	475,854	13.4%	499,335	4.9%

数据来源: 公开发布的年报信息。

6. 上市航空公司主营业务收入按地区分类的国内收入中不包含中国港澳台地区收入

上市航空公司主营业务收入按地区分类（单位：人民币百万元）



数据来源：公开发布的年报信息。

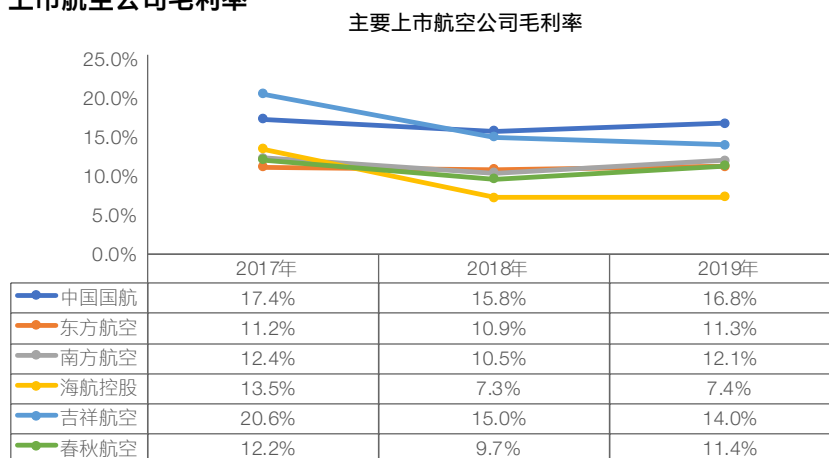
根据上市航空公司营业收入按地区分类，2019年度国内和国际及港澳台地区的收入分别为人民币343,933百万元和人民币155,402百万元，同比增长5.1%和4.7%，增幅较2018年度分别下降6.8个百分点和12.1个百分点，与上市航空公司运力投入增幅放缓趋势基本一致。

从国内收入来看，上市航空公司国内收入占比平均达到69%，其中南方航空的平均国内收入金额排在首位，每年平均达到人民币99,621百万元；吉祥航空国内收入占自身营业收入比例最高，平均营业收入的83%均来源于国内收入。从国际及港澳台收入来看，中国国航、东方航空和春秋航空平均占比均超过各自营业收入的30%，分别达营业收入的36%、35%和34%，其中中国国航的平均国际及港澳台收入金额遥遥领先，每年平均达人民币46,756百万元，占比达36%，国际收入排在上市航空公司首位。

盈利能力

毛利率分析

上市航空公司毛利率

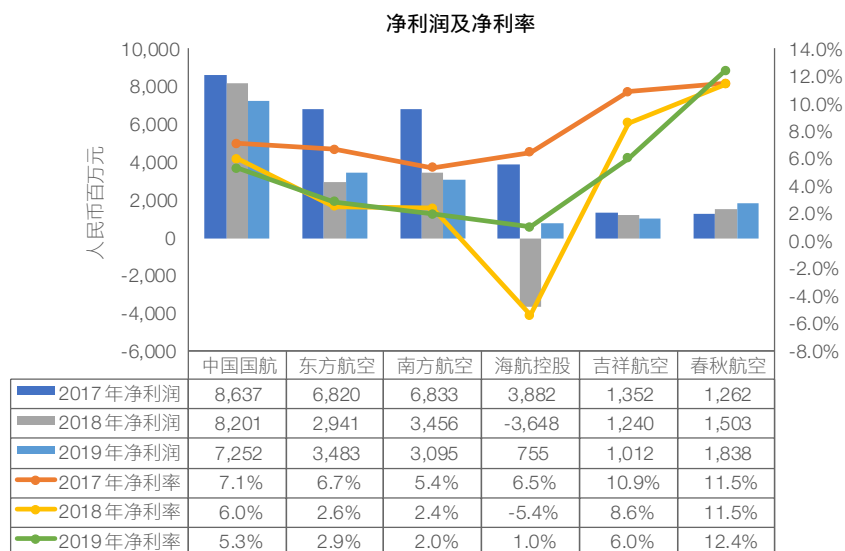


2019年度，上市航空公司除吉祥航空毛利率较2018年下降外，其余5家上市航空公司毛利率均较2018年上升。其中三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）毛利率分别增长1.0个百分点、0.4个百分点和1.6个百分点，主要得益于2019年度国际及国内航油价格有所下跌，占航空公司主营业务占比约30%的航油成本在本年度实现小幅下降。另外财政部印发了财税[2019]46号文件《关于调整部分政府性基金有关政策的通知》，自2019年7月1日起航空公司应缴纳民航发展基金的征收标准降低50%，同时航空公司也在日常管理中持续加强成本管控，以上因素共同影响了2019年毛利率实现小幅度提升。

净利润、净利率波动分析

2019年度，上市航空公司（除去海航控股，因其经营特殊原因，利润波动较大）的净利润合计人民币16,680百万元，较2018年度小幅下降3.8%，各上市航空公司的净利润涨跌趋势出现分化。其中中国国航、南方航空和吉祥航空净利润较2018年分别下降11.6%、10.4%和18.4%，东方航空和春秋航空分别增长18.4%和22.3%。

上市航空公司净利润及增长率（单位：人民币百万元）

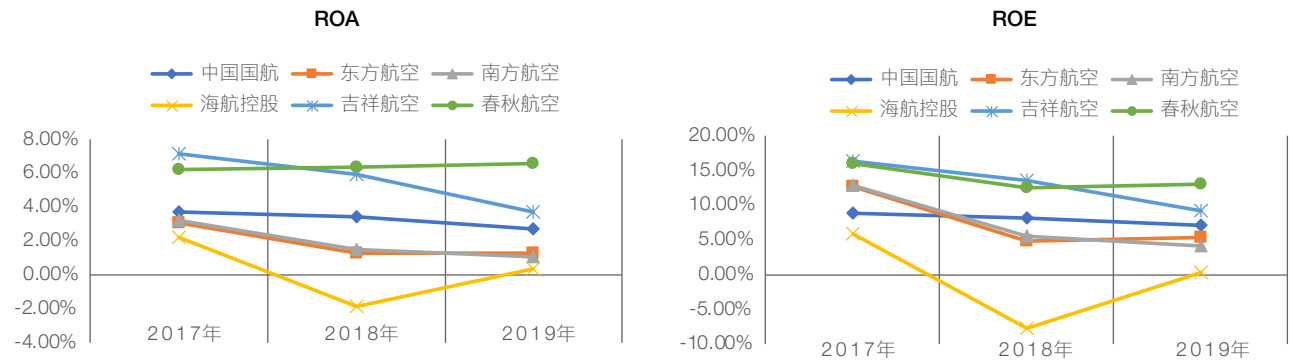


数据来源：公开发布的年报信息。

ROA、ROE波动分析

2019年度, 上市航空公司(除去海航控股, 因其经营特殊原因, 利润波动较大)的资产收益率(ROA)为3.1%, 较2018年下降0.6个百分点; 净资产收益率(ROE)为7.8%, 较2018年下降1.1个百分点, 行业整体盈利效率有待提升。相比民营上市航空公司, 三大国有控股上市航空公司(中国国航、东方航空、南方航空)的ROA和ROE较低。

上市航空公司ROA和ROE



数据来源: 公开发布的年报信息。



03

资产规模持续增长， 新租赁准则现影响



上市航空公司总资产



17%

2019年上市航空公司总资产达人民币1,142,876百万元, 较上年度增加人民币162,975百万元, 同比增长17%。

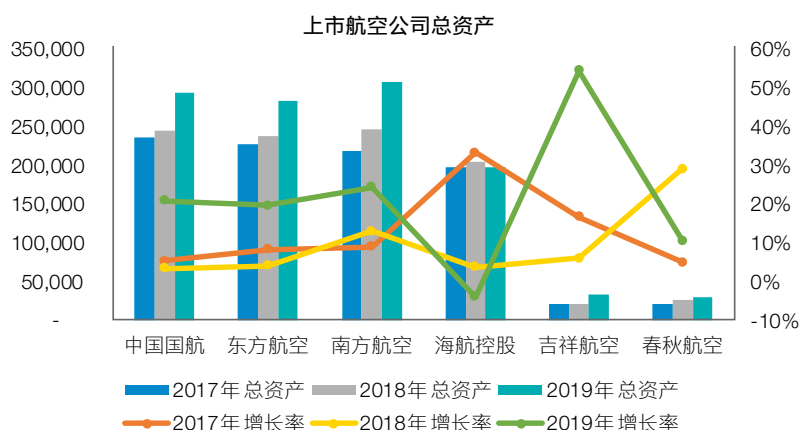
总体来看, 我国航空业资产相对集中, 三大国有控股上市航空公司(中国国航、东方航空、南方航空)的资产规模明显高于其他航空公司。2019年, 中国国航、东方航空和南方航空适用新租赁准则, 经营租赁飞机及发动机和房屋建筑物等确认为使用权资产。其中南方航空以经营租赁方式引入的飞机较多, 总资产规模及增速均高于中国国航和东方航空。另外, 飞机引进数量的增加也引起总资产金额进一步增长。2019年海航控股总资产规模较2018年减少4%, 主要系天津航空自2019年11月起不再纳入合并范围。

上市航空公司2017年至2019年总资产及增长率

单位: 人民币 百万元	2017年		2018年		2019年	
	总资产	增长率	总资产	增长率	总资产	增长率
中国国航	235,718	5.2%	243,716	3.4%	294,254	20.7%
东方航空	227,464	8.3%	236,765	4.1%	282,936	19.5%
南方航空	218,329	8.9%	246,655	13.0%	306,646	24.3%
海航控股	197,348	33.2%	204,735	3.7%	196,535	-4.0%
吉祥航空	20,237	16.6%	21,455	6.0%	33,138	54.5%
春秋航空	20,602	4.9%	26,575	29.0%	29,367	10.5%
合计	919,698	12.2%	979,901	6.5%	1,142,876	16.6%

数据来源: 公开发布的年报信息。

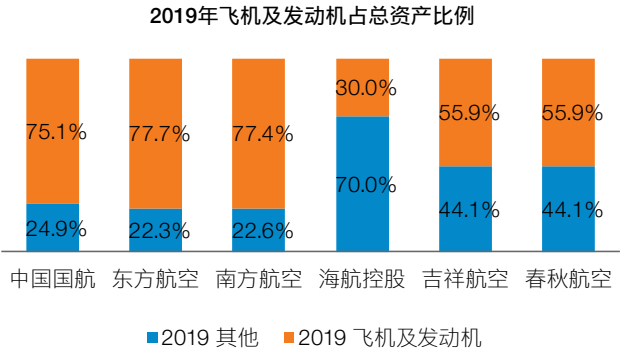
上市航空公司2017至2019年总资产及增长率(人民币百万元)



数据来源: 公开发布的年报信息。

作为航空公司最重要的资产，飞机及发动机占总资产比例较大。以2019年为例，三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）的飞机及发动机占总资产比例均超过75%，吉祥航空和春秋航空飞机及发动机占总资产比例超过55%。航空公司的机队规模直接影响航空公司的可用座公里（ASK）（衡量客运承载能力的指标，公式为：ASK=Σ{可供销售的座位数×航段距离（公里）}）及业务规模。

上市航空公司2019年飞机及发动机占总资产比例



数据来源：公开发布的年报信息，统计口径包括固定资产、在建工程和使用权资产中飞机及发动机。

根据中国民用航空局2020年6月发布的《2019年民航行业发展统计公报》，截至2019年12月31日，民航全行业运输飞机期末在册架数3,818架，比上年底增加179架。其中以窄体机为主，货机占比为4.5%，因受制于公路和铁路运输，规模相对较小。

2019年运输飞机数量（单位：架）

飞机分类	飞机数量	比上年增加	在运输机队占比
合计	3,818	179	100.0%
客运飞机 ⁷	3,645	166	95.5%
其中：	457	48	12.0%
宽体飞机			
窄体飞机	2,997	114	78.5%
支线飞机	191	4	5.0%
货运飞机	173	13	4.5%

数据来源：《2019年民航行业发展统计公报》。

7. 客运飞机中，宽体飞机指250座级以上运输飞机，窄体飞机指100-200座级运输飞机，支线飞机指100座级以下运输飞机。

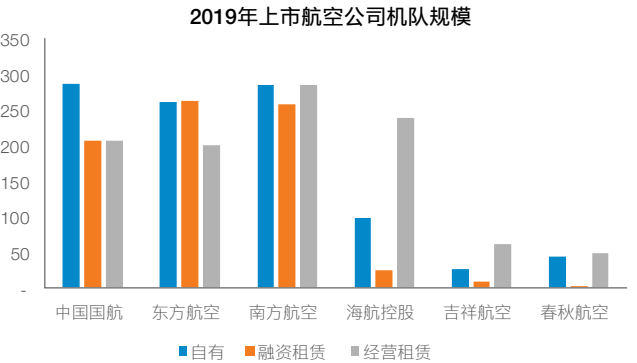
截至2019年12月31日，上市航空公司飞机数量占全行业飞机数量74.2%，其中中国国航、东方航空和南方航空的机队规模均明显大于其他航空公司。

2019年上市航空公司机队规模

单位：架	自有	融资租赁	经营租赁	合计	平均机龄
中国国航	286	207	206	699	7.0
东方航空	261	262	200	723	6.4
南方航空	285	257	320	862	6.7
海航控股	98	25	238	361	5.4
吉祥航空	27	8	61	96	4.9
春秋航空	43	1	49	93	5.1
合计	1,000	760	1,074	2,834	

数据来源：公开发布的年报信息。

2019年上市航空公司机队规模（单位：架）



数据来源：公开发布的年报信息。

2019年, 上市航空公司持续资本性投入人民币137,964百万元, 增幅达19.9%。除海航控股的资本性支出较2018下降外, 其余上市航空公司资本性投入持续增加。

上市航空公司2017年至2019年资本性支出

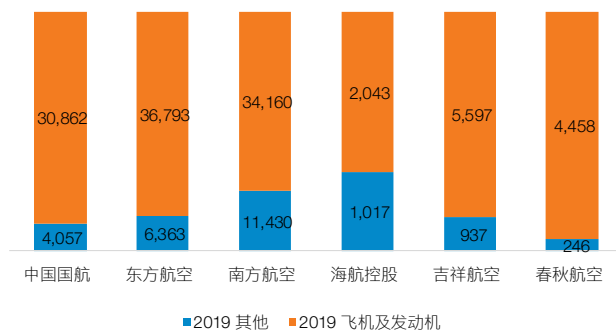
单位: 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	资本性支出	增长率	资本性支出	增长率	资本性支出	增长率
中国国航	30,640	-3.3%	34,299	11.9%	34,919	1.8%
东方航空	32,806	-7.3%	31,178	-5.0%	43,156	38.4%
南方航空	32,604	11.5%	37,561	15.2%	45,590	21.4%
海航控股	16,073	71.0%	3,428	-78.7%	3,060	-10.8%
吉祥航空	3,597	-1.4%	5,263	46.3%	6,534	24.1%
春秋航空	2,637	-49.7%	3,352	27.1%	4,705	40.4%
合计	118,357	3.2%	115,081	-2.8%	137,964	19.9%

数据来源: 公开发布的年报信息。资本性投入统计口径包括年报披露的固定资产、在建工程、无形资产、长期待摊费用、投资性房地产和使用权资产等长期资产中当年新增金额, 不包括长期股权投资、其他权益投资工具、其他非流动金融资产及递延所得税资产。

2019年上市航空公司的资本性投入继续以飞机及发动机为主。中国国航引进飞机48架, 退出飞机18架, 由于国货航不再纳入合并范围, 导致货机减少15架。东方航空引进飞机44架, 退出飞机1架。南方航空引进飞机54架, 退出飞机32架。吉祥航空引进飞机8架, 退出飞机2架。春秋航空引进飞机12架, 无退出飞机。由于天津航空自2019年11月起不再纳入海航控股合并报表范围, 2019年海航控股飞机数量下降较为明显。

2019年上市航空公司资本性投入 (人民币百万元)

2019年上市航空公司资本性投入



上市航空公司2017年至2019年机队规模及变动

单位: 架	2017年		2018年		2019年	
	飞机数量	变动数量	飞机数量	变动数量	飞机数量	变动数量
中国国航	655	54	684	29	699	15
东方航空	627	46	680	53	723	43
南方航空	754	52	840	86	862	22
海航控股	410	172	463	53	361	-102
吉祥航空	81	16	90	9	96	6
春秋航空	76	10	81	5	93	12
合计	2,603	350	2,838	235	2,834	-4

数据来源: 公开发布的年报信息。



2016年，国际会计准则委员会(IASB)颁布了新的租赁会计准则IFRS 16 Lease，该准则于2019年1月1日生效，替换现行的IAS 17租赁准则。2018年12月31日，财政部发布了修订的《企业会计准则第21号——租赁》（“新租赁准则”）。根据财政部关于修订印发《企业会计准则第21号——租赁》的通知财会【2018】35号，在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报告的企业自2019年1月1日起实施。新租赁准则要求承租资产负债入表并持续核算，且对于租赁的定义、租赁期等概念做出了进一步明确规定。

新租赁准则的实施对大量依赖承租资产运营的行业产生重大影响，对航空运输业的影响尤其明显。新租赁准则的衔接规定中，对于承租人在首次执行日的处理提供了一系列可选择的简化处理操作。三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）均选择调整2019年1月1日，而不调整可比期间的做法。

新租赁准则的主要影响体现为承租人的使用权资产和租赁负债入表。三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）中，南方航空确认的使用权资产——飞机及发动机为人民币1,474亿元，南方航空以融资租赁和经营租赁方式引进的飞机比中国国航多164架，比东方航空多115架，对应确认的飞机及发动机使用权资产规模最大。

三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）2019年12月31日使用权资产

单位： 人民币百万元	飞机及发动机	房屋及建筑物	其他设备	合计
中国国航	115,518	1,156	153	116,827
东方航空	126,464	824	73	127,361
南方航空	147,430	2,153	358	149,941

数据来源：公开发布的年报信息。

从使用权资产占总资产的规模来看，南方航空使用权资产占总资产的比例为49%，东方航空为45%，中国国航为40%占比最低；从总租赁负债占总负债的比例来看，南方航空占比为49.7%占比最低，东方航空为51.9%居中，中国国航为52.1%占比最高。其中南方航空一年以内的租赁付款占流动负债的比例最高为20.9%，2020年的租金支付压力较大，一年以上的租赁负债占非流动负债的比例，南方航空占比最高为86.5%，长期租金支付压力高于东方航空和中国国航。

2019年12月31日使用权资产、总资产、租赁负债和总负债分析表

单位： 人民币百万元	使用权资产	总资产	使用权资产占总资产的比例	租赁负债	总负债	租赁负债占总负债的比例
中国国航	116,827	294,254	39.7%	100,448	192,877	52.1%
东方航空	127,361	282,936	45.0%	110,275	212,539	51.9%
南方航空	149,941	306,646	48.9%	114,073	229,592	49.7%



从利息支出角度分析, 南方航空因经营租赁飞机规模较大, 租赁负债本金金额较大, 对应每年的利息支出占比也最高, 南方航空租赁负债产生的利息支出占总利息支出的比例为90.4%, 东方航空最低为66.5%, 中国国航为71.0%。从使用权资产折旧规模分析来看, 南方航空的使用权资产折旧金额为人民币152亿元, 高于中国国航和东方航空。

2019年租赁利息支出数据表 (人民币百万元)

单位: 人民币百 万元	租赁负债产 生的利息	利息支出	租赁负债产 生的利息占 利息支出的 比例	租赁年利率	使用权资 产折旧	成本费用 总额	使用权资产折旧 占成本费用总额 (营业成本+销售 费用+管理费用) 的比例
中国国航	3,898	5,488	71.0%	0.25%-5.83%	11,481	124,328	9.2%
东方航空	3,894	5,856	66.5%	2.47%-5.54%	12,260	117,332	10.4%
南方航空	5,284	5,845	90.4%	1.20%-4.41%	15,153	147,631	10.3%

数据来源: 公开发布的年报信息。

从绝对金额分析, 中国国航2019年实施新租赁准则追溯调整期初未分配利润金额为人民币5,105百万元, 影响金额远高于东方航空和南方航空。

2019年新租赁准则期初追溯调整数据表

单位: 人民币百万元	追溯调整期初使用权资产账面价值	追溯调整期初未分配利润和盈余公积
中国国航	106,281	5,561
东方航空	126,925	1,595
南方航空	134,342	3,124

数据来源: 公开发布的年报信息。

04

运力投入趋势放缓， 航线结构调整提升

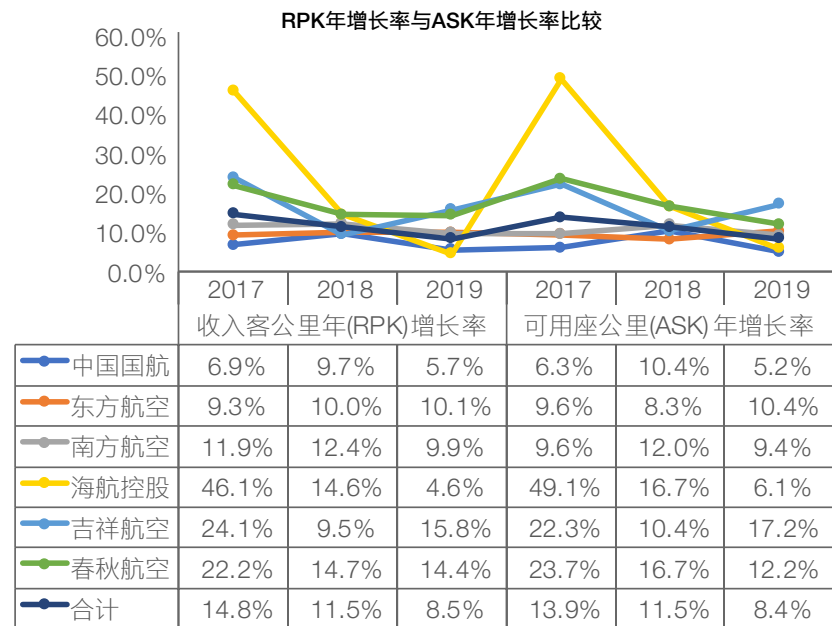


考虑到上市航空公司航空客运收入占主营业务收入比例平均大于90%，客运运力投入指标是影响营业收入的重要因素之一，以下我们对上市航空公司的航空客运收入进行分析。

根据IATA公布的数据，航空运输业近年受宏观经济波动、国际局势等因素影响，2019年全球航空客运增速明显放缓，旅客运输量约45.4亿次，同比增长3.7%；收入客公里（RPK）同比增长4.2%，客运运力投入（以可用座公里（ASK）计算）同比增长3.4%，增速下降2.7个百分点；载客率达82.6%，较2018年有0.7个百分点的提升。

中国主要上市航空公司2019年的整体RPK和ASK年增长率增速放缓，但仍高于全球增长率水平。中国航空运输业的发展满足广大人民群众随着生活水平的提高而增长的出行需求，ASK增速与RPK增速基本匹配。737MAX8机型的停飞导致存量飞机的减少以及飞机引进的缩减，使得ASK增速放缓。吉祥航空2019年ASK全年增长率17.2%，领跑上市航空公司。春秋航空2019年ASK全年增长率12.2%，低于2018年ASK增长率。三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）的ASK增长率相对较低。

上市航空公司RPK年增长率与ASK年增长率比较



数据来源：公开发布的年报信息。

中国航空运输业的航线数量和航线里程亦有显著发展。根据《2019年民航行业发展统计公报》，截至2019年底，我国共有定期航班航线5,521条，国内航线4,568条，其中港澳台航线111条，国际航线953条。按重复距离计算的航线里程为1,362.96万公里，按不重复距离计算的航线里程为948.22万公里。截至2019年底，定期航班国内通航城市234个（不含香港、澳门、台湾）。我国航空公司国际定期航班通航65个国家的167个城市，内地航空公司定期航班从30个内地城市通航香港，从19个内地城市通航澳门，大陆航空公司从49个大陆城市通航台湾地区。

2019年度，上市航空公司总体客运运力投入合计1,160,953百万可用座公里，较2018年度增长8.4%，增速下降3.1个百分点。其中，国内航线、国际航线和港澳台航线的总体客运运力投入分别合计763,327百万、373,275百万和24,350百万可用座公里，较2018年度分别增长7.8%、10.0%和4.8%，增速分别下降2.9、3.3和5.0个百分点。

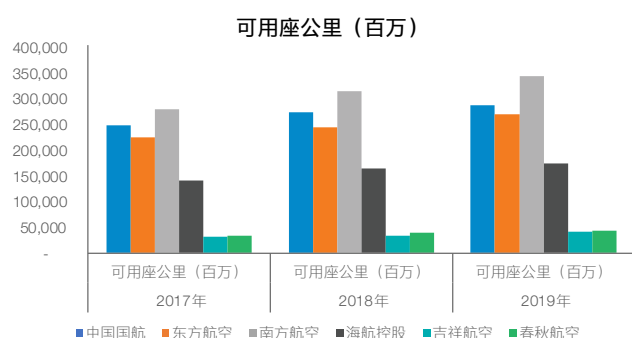
上市航空公司2017年至2019年可用座公里(ASK)

		2017年		2018年		2019年	
		ASK (百万)	增长率	ASK (百万)	增长率	ASK (百万)	增长率
中国国航		247,815	6.3%	273,600	10.4%	287,788	5.2%
	国内航线 ⁸	147,939	5.9%	160,135	8.2%	167,662	4.7%
	国际航线	90,723	7.8%	103,475	14.1%	109,337	5.7%
	港澳台航线	9,153	-2.0%	9,990	9.2%	10,789	8.0%
东方航空		225,996	9.6%	244,841	8.3%	270,254	10.4%
	国内航线	141,067	9.0%	154,059	9.2%	171,684	11.4%
	国际航线	78,981	11.0%	84,408	6.9%	92,162	9.2%
	港澳台航线	5,948	6.0%	6,374	7.2%	6,408	0.5%
南方航空		280,646	9.6%	314,421	12.0%	344,062	9.4%
	国内航线	194,354	8.2%	216,161	11.2%	235,216	8.8%
	国际航线	82,447	14.3%	93,876	13.9%	104,478	11.3%
	港澳台航线	3,845	-8.3%	4,384	14.0%	4,368	-0.4%
海航控股		140,843	49.1%	164,327	16.7%	174,345	6.1%
	国内航线	107,367	45.2%	122,584	14.2%	127,455	4.0%
	国际航线	32,773	65.8%	41,063	25.3%	46,195	12.5%
	港澳台航线	703	-2.5%	680	-3.2%	695	2.2%
吉祥航空		31,529	22.3%	34,812	10.4%	40,797	17.2%
	国内航线	26,610	25.3%	29,839	12.1%	33,297	11.6%
	国际航线	4,485	9.3%	4,451	-0.8%	6,876	54.5%
	港澳台航线	434	-3.6%	522	20.3%	624	19.6%
春秋航空		33,400	23.7%	38,965	16.7%	43,707	12.2%
	国内航线	22,181	32.6%	25,475	14.9%	28,013	10.0%
	国际航线	10,155	8.8%	12,212	20.3%	14,228	16.5%
	港澳台航线	1,064	12.5%	1,278	20.1%	1,466	14.7%
国内航线		639,518	14.0%	708,253	10.7%	763,327	7.8%
国际航线		299,564	14.9%	339,485	13.3%	373,276	10.0%
港澳台航线		21,147	-0.5%	23,228	9.8%	24,350	4.8%
总计		960,229	24.9%	1,070,966	11.5%	1,160,953	8.4%

数据来源：公开发布的年报信息。

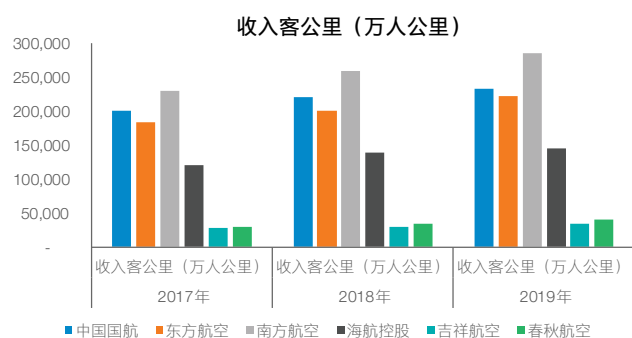
8. 国内航线中不包含中国港澳台地区航线

上市航空公司2017年至2019年可用座公里(ASK)



数据来源: 公开发布的年报信息

上市航空公司2017年至2019年收入客公里RPK



数据来源: 公开发布的年报信息。

2019年度, 上市航空公司总体收入客公里合计959,704百万, 较2018年度增长8.5%, 增速下降3个百分点。其中, 国内航线、国际航线和港澳台航线的收入客公里分别合计642,519百万、298,207百万和18,978百万, 较2018年度分别增长7.5%、11.0%和1.4%, 增速分别下降3.1、2.4和10.7个百分点。国内和国际航线的变动趋势与客运运力投入变动趋势基本一致, 但受到2019年下半年香港地区局势动荡和台湾自由行受限的影响, 港澳台航线收入客公里的下降幅度明显大于运力投入。

上市航空公司的总运力投入增速虽然放缓, 但总体依然保持较高水平, 并根据市场动向及出行需求, 通过及时调整航线网络, 优化航线结构, 提高飞机使用率, 统筹配置运力资源。



上市航空公司2017年至2019年收入客公里RPK

		2017年		2018年		2019年	
		RPK (百万人公里)	增长率	RPK (百万人公里)	增长率	RPK (百万人公里)	增长率
中国国航		201,078	6.9%	220,528	9.7%	233,176	5.7%
	国内航线	122,877	6.2%	132,102	7.5%	138,194	4.6%
	国际航线	71,039	8.5%	80,391	13.2%	86,618	7.7%
	港澳台航线	7,162	2.8%	8,035	12.2%	8,364	4.1%
东方航空		183,182	9.3%	201,484	10.0%	221,779	10.1%
	国内航线 ⁹	117,033	10.0%	128,905	10.2%	142,921	10.9%
	国际航线	61,391	8.0%	67,290	9.6%	73,812	9.7%
	港澳台航线	4,758	9.5%	5,289	11.2%	5,046	-4.6%
南方航空		183,182	9.3%	201,484	10.0%	221,779	10.1%
	国内航线	117,033	10.0%	128,905	10.2%	142,921	10.9%
	国际航线	61,391	8.0%	67,290	9.6%	73,812	9.7%
	港澳台航线	4,758	9.5%	5,289	11.2%	5,046	-4.6%
海航控股		121,223	46.1%	138,909	14.6%	145,367	4.6%
	国内航线	96,089	44.4%	108,284	12.7%	111,447	2.9%
	国际航线	24,613	55.7%	30,112	22.3%	33,406	10.9%
	港澳台航线	521	-9.0%	513	-1.5%	514	0.2%
吉祥航空		27,411	24.1%	30,021	9.5%	34,770	15.8%
	国内航线	23,295	26.1%	25,894	11.2%	28,836	11.4%
	国际航线	3,745	14.3%	3,684	-1.6%	5,429	47.4%
	港澳台航线	371	5.5%	443	19.3%	505	14.0%
春秋航空		30,248	22.2%	34,683	14.7%	39,691	14.4%
	国内航线	20,562	30.8%	23,297	13.3%	25,882	11.1%
	国际航线	8,754	7.5%	10,262	17.2%	12,519	22.0%
	港澳台航线	932	4.8%	1,124	20.7%	1,290	14.7%
国内航线		540,283	15.5%	597,455	10.6%	642,519	7.5%
国际航线		236,877	14.1%	268,655	13.4%	298,207	11.0%
港澳台航线		16,679	2.9%	18,709	12.2%	18,978	1.4%
总计		793,839	27.0%	884,819	11.5%	959,704	8.5%

数据来源：公开发布的年报信息。

9. 国内航线中不包含中国港澳台航线



05

成本增幅得到缓解，
航油折旧变动显现



2019上市航空公司全年发生营业成本增长幅度

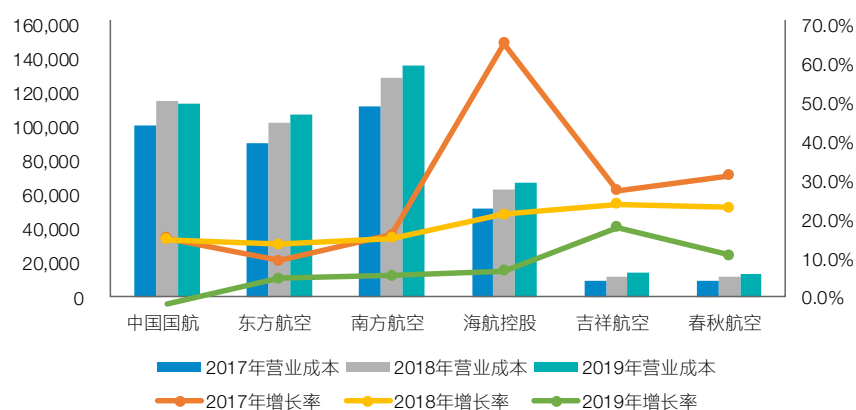
↓ 11.8%

2019年上市航空公司全年发生营业成本合计人民币450,647千元, 较上年同期增长4.1%, 增长幅度下降11.8个百分点, 与营业收入变动趋势基本一致。如前文所述, 受航油价格下跌、民航发展基金征收标准降低等因素影响, 上市航空公司营业成本的增长率有所减缓, 且略低于营业收入和运力(ASK)增长率。

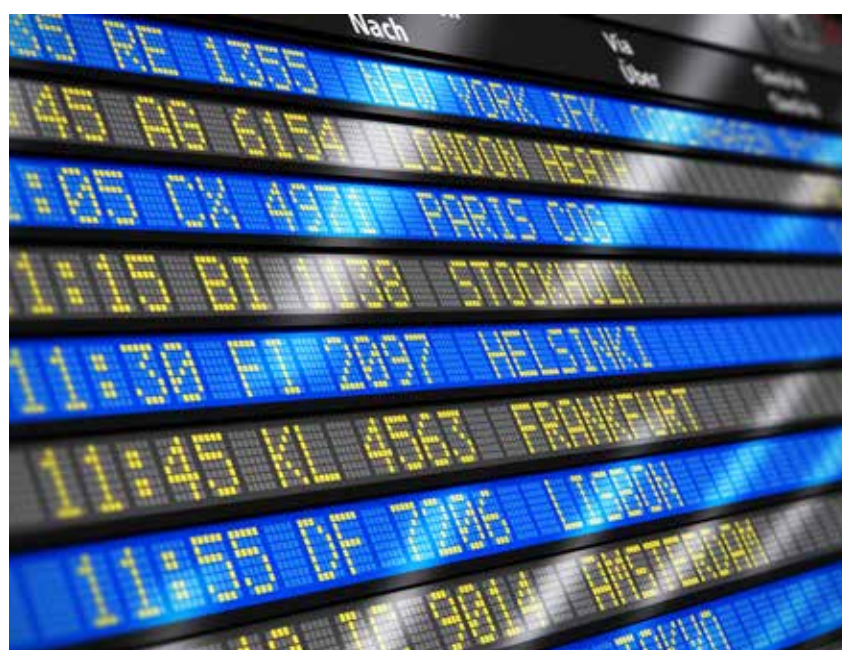
上市航空公司2017年至2019年营业成本及增长率

	2017年		2018年		2019年	
	营业成本	增长率	营业成本	增长率	营业成本	增长率
中国国航	100,298	15.0%	115,132	14.8%	113,246	-1.6%
东方航空	90,285	9.3%	102,407	13.4%	107,200	4.7%
南方航空	111,687	15.9%	128,613	15.2%	135,668	5.5%
海航控股	51,793	65.2%	62,816	21.3%	67,018	6.7%
吉祥航空	9,858	27.4%	12,208	23.8%	14,400	18.0%
春秋航空	9,638	31.1%	11,747	22.9%	13,115	10.7%
合计	373,559	19.5%	432,923	15.9%	450,647	4.1%

2017年至2019年营业成本及增长率



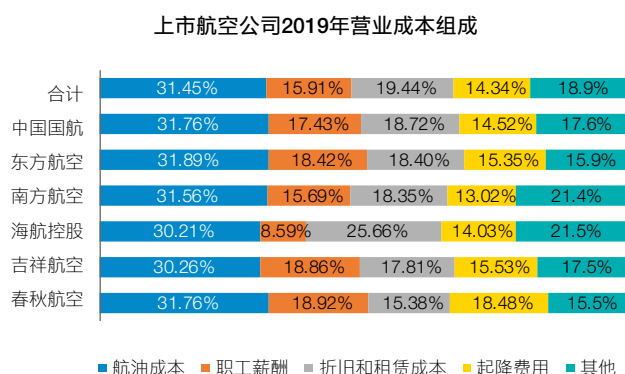
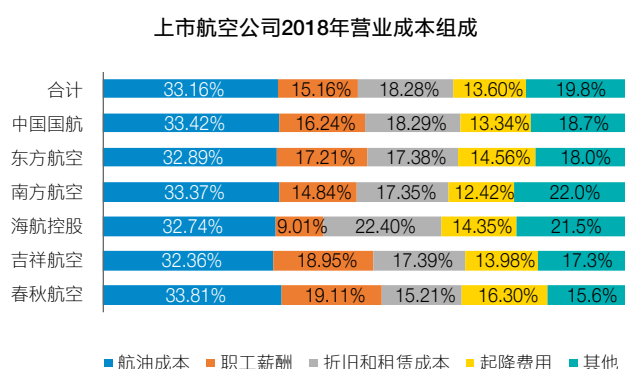
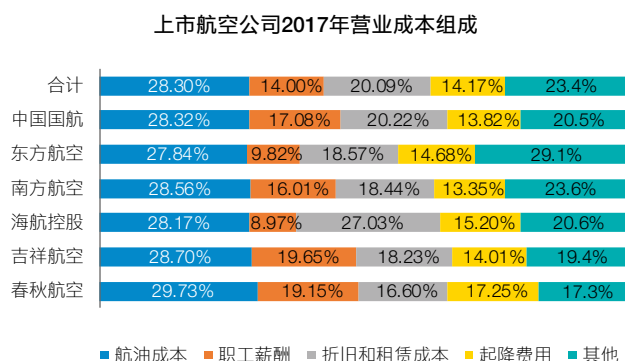
数据来源: 公开发布的年报信息。



从上市航空公司的营业成本构成来看，航油成本在总成本中占比保持最大。2019年上市航空公司的航油成本占总成本的平均占比为31.5%，个体差异在1%左右。上市航空公司的职工薪酬成本占比、折旧和租赁成本占比和起降费用占比大体相近，平均占比分别为15.9%、19.4%和14.3%。2018年12月财政部修订印发《企业会计准则第21号——租赁》，中国国航、东方航空和南方航空作为在境内外同时上市的企业自2019年1月1日起提前施行，这些公司原经营租赁方式引进的飞机及发动机和其他长期资产根据准则要求同时在账面确认使用权资产和租赁负债，受准则要求的后续计量影响，折旧费用占比有所增加。

纵向对比上市航空公司三年内的营业成本构成，各家公司三年内的航油成本占总成本比重和起降费用占总成本比重数值大体相近，分别在30%和14%左右波动，且各上市航空公司航油成本占比和起降费用占比三年同比变化率均维持在5%以内。从职工薪酬成本占比角度分析，占比基本均维持在15%左右。其中吉祥航空和春秋航空的职工薪酬成本占比排在前列，三年均维持在18%以上，根据上市公司年报，吉祥航空和春秋航空旨在通过市场化的薪酬机制增强两家上市公司在航空业人才市场的竞争力并提升员工积极性。东方航空与海航控股在2017年的职工薪酬成本占比不足10%，但从2018年起，东方航空为配合公司发展战略，完善薪酬分配结构，凸显薪酬的保障及激励作用大幅提高了职工薪酬成本占比，迅速匹配了市场中其他上市公司的水平。由于机队资产规模扩大，除中国国航和海航控股外，上市航空公司2019年折旧和租赁成本相较2018年同比均有10个百分点以上的涨幅。

主要上市航空公司2017至2019年营业成本组成



数据来源：公开发布的年报信息。

上市航空公司2017至2019年营业成本中航油成本

单位： 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	航油成本	增长率	航油成本	增长率	航油成本	增长率
中国国航	28,409	29.2%	38,481	35.5%	35,965	-6.5%
东方航空	25,131	28.0%	33,680	34.0%	34,191	1.5%
南方航空	31,895	34.0%	42,922	34.6%	42,814	-0.3%
海航控股	14,590	85.6%	20,564	40.9%	20,244	-1.6%
吉祥航空	2,829	47.5%	3,951	39.7%	4,358	10.3%
春秋航空	2,865	52.4%	4,005	39.8%	4,165	4.0%
合计	105,719	37.2%	143,603	35.8%	141,737	-1.3%

数据来源：公开发布的年报信息。

航油成本作为上市航空公司的主要运营成本之一, 经营业绩受航油价格波动的影响较大, 2019年度上市航空公司发生航油成本总计人民币141,737百万元, 平均航油成本为人民币23,623百万元, 同比下降1.30%, 增幅较2018年同比下降37个百分点。2019年国际原油价格平均约为65.0美元/桶, 较2018年平均71.4美元/桶的水平总体呈现下降趋势; 从可用吨公里 (ATK) (衡量供给载运量的指标, 公式为: $ATK = \sum \{ \text{可载重量 (吨)} \times \text{航段距离 (公里)} \}$) 角度来看, 2019年度上市航空公司ATK共计144,537百万吨公里, 较上年增长9.6%。综合用油量增加和国际燃油价格下降等因素综合影响, 东方航空、南方航空和海航控股上市航空公司航油成本较去年保持相对不变。同时根据披露年报显示, 航油成本作为航空公司最为显著的成本项目之一, 上市航空公司均持续采取各项措施以控制营业成本, 采取的措施包括但不限于: 优化机队结构, 引进燃油效率更高的机型; 推进实施单发滑入, 在飞机滑行时关闭一台发动机以降低滑行油耗; 结合信息技术实现计算机机优良精细化管理等。

上市航空公司2017年至2019年年可用吨公里数(ATK)

	2017年		2018年		2019年	
	可用吨公里 (百万吨公里)	增长率	可用吨公里 (百万吨公里)	增长率	可用吨公里 (百万吨公里)	增长率
中国国航	35,673	5.6%	35,390	-0.8%	36,918	4.3%
东方航空	27,397	-2.2%	29,936	9.3%	33,455	11.8%
南方航空	38,332	9.6%	42,728	11.5%	46,434	8.7%
海航控股	14,275	47.2%	16,351	14.5%	18,882	15.5%
吉祥航空	3,477	18.0%	3,796	9.2%	4,681	23.3%
春秋航空	3,212	22.9%	3,730	16.1%	4,167	11.7%
合计	122,366	9.2%	131,931	7.8%	144,537	9.6%

数据来源: 公开发布的年报信息。

国际原油和航空燃油价格变化趋势

航空燃油和原油价格 (\$/桶)



数据来源: IATA

上市航空公司2017年至2019年营业成本中职工薪酬成本

单位： 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	职工薪酬	增长率	职工薪酬	增长率	职工薪酬	增长率
中国国航	17,133	11.5%	18,700	9.1%	19,737	5.5%
东方航空	8,869	2.9%	17,624	98.7%	19,742	12.0%
南方航空	17,878	13.3%	19,089	6.8%	21,284	11.5%
海航控股	4,646	61.2%	5,661	21.8%	5,755	1.7%
吉祥航空	1,937	23.2%	2,314	19.5%	2,716	17.4%
春秋航空	1,846	33.2%	2,263	22.6%	2,481	9.6%
合计	52,309	14.7%	65,651	25.5%	71,715	9.2%

数据来源：公开发布的年报信息。

根据各上市航空公司年报，2019年度上市航空公司的营业成本中职工薪酬成本总计人民币71,715百万元，同比上升9.2%，增幅较2018年同比下降16个百分点。受生产规模扩大，雇员数量增加影响，上市航空公司的员工薪酬成本均呈现增长趋势，其中吉祥航空员工薪酬成本涨幅最为明显，达到17.4%。

以飞行员人数为例，上市航空公司2019年飞行员人数共计35,854人，较2018年增长4.7%。其中中国国航、东方航空和南方航空在飞行员净增长人数方面遥遥领先；春秋航空在飞行员人数增长率最高，涨幅较上年增长6.8个百分点。职工薪酬成本增长率较高的四家公司（东方航空，南方航空，吉祥航空和春秋航空）拥有相对较高的飞行员人数增长率。海航控股受天津航空2019年11月开始不纳入合并范围影响，2019年末飞行员人数较2018年虽大幅下降，但海航控股积极实施战略性薪酬计划营业成本中职工薪酬并没有下降。根据航空公司年报披露，上市航空公司正在进一步优化薪酬分配体系结构，推进薪酬差异化，使薪酬向员工的稳定业绩和价值创造倾斜，以提升公司整体运营效率和综合生产力。

上市航空公司2017年至2019年飞行员人数及其增长率

	2017年		2018年		2019年	
	飞行员人数	增长率	飞行员人数	增长率	飞行员人数	增长率
中国国航	8,267	10.9%	8,620	4.3%	8,899	3.2%
东方航空	7,332	8.5%	7,634	4.1%	8,284	8.5%
南方航空	8,957	10.2%	9,698	8.3%	10,574	9.0%
海航控股	5,424	108.2%	6,032	11.2%	5,285	-12.4%
吉祥航空	938	1.5%	1,119	19.3%	1,294	15.6%
春秋航空	910	9.5%	1,145	25.8%	1,518	32.6%
合计	31,828	19.2%	34,248	7.6%	35,854	4.7%

数据来源：公开发布的年报信息。

根据上市航空公司年报, 2019年度上市航空公司的折旧和租赁成本总计人民币87,600百万元, 同比增长10.7%, 增幅较2018年上涨5.2个百分点。其中中国国航、东方航空和南方航空三家航空公司受新租赁准则的影响, 折旧成本上涨; 同时从经营性租赁成本角度来看, 中国国航、东方航空和南方航空三家航空公司在2019年均大幅下降。

上市航空公司2017年至2019年营业成本中折旧和租赁成本

单位: 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	折旧和租赁成本	增长率	折旧和租赁成本	增长率	折旧和租赁成本	增长率
中国国航	20,283	5.8%	21,061	3.8%	21,204	0.7%
东方航空	16,764	5.5%	17,802	6.2%	19,728	10.8%
南方航空	20,597	6.6%	22,308	8.3%	24,889	11.6%
海航控股	14,001	74.8%	14,069	0.5%	17,197	22.2%
吉祥航空	1,797	17.3%	2,123	18.1%	2,565	20.8%
春秋航空	1,600	20.4%	1,801	12.6%	2,017	12.0%
合计	75,042	15.0%	79,164	5.5%	87,600	10.7%

数据来源: 公开发布的年报信息。

根据各上市航空公司年报, 2019年度上市航空公司的起降费用成本总计人民币64,616百万元, 同比增长9.7%, 增幅较2018年下降1.5个百分点。根据东方航空、南方航空和吉祥航空年报披露的飞机总起降架次, 三家航空公司的起降架次2019年同比增长6.2%、4.3%和13.7%, 持续保持增长趋势。吉祥航空和春秋航空2019年起降费用成本分别同比增长31.0%和25.5%, 涨幅在6家上市航空公司中较为显著, 除公司年报披露的飞机航班量增加以外, 国际航线占比相比上年度的增加也是主要原因之一。

上市航空公司2017年至2019年营业成本中起降费用

单位: 人民币百万元	2017年		2018年		2019年	
	起降费用	增长率	起降费用	增长率	起降费用	增长率
中国国航	13,863	8.5%	15,354	10.8%	16,440	7.1%
东方航空	13,254	7.9%	14,914	12.5%	16,457	10.3%
南方航空	14,910	13.7%	15,980	7.2%	17,658	10.5%
海航控股	7,874	68.9%	9,011	14.4%	9,401	4.3%
吉祥航空	1,381	17.6%	1,707	23.6%	2,237	31.0%
春秋航空	1,663	19.6%	1,930	16.1%	2,423	25.5%
合计	52,945	16.6%	58,896	11.2%	64,616	9.7%

数据来源: 公开发布的年报信息。

上市航空公司2017年至2019年已披露起降架次

起降架次统计						
单位: 万次	2017年		2018年		2019年	
	起降架次	增长率	起降架次	增长率	起降架次	增长率
东方航空	88.0	7.0%	93.0	5.7%	98.8	6.2%
南方航空	87.9	5.2%	92.4	5.1%	96.3	4.3%
吉祥航空	11.9	19.9%	13.4	12.4%	15.2	13.7%

数据来源: 公开发布的年报信息。

A photograph of an airplane cabin interior, showing rows of yellow seats and passengers. The perspective is from the back of the cabin looking forward. The lighting is warm and yellow, matching the seats. The text '06' is overlaid on the top left.

06

航线合作助力营收，
外航合作提升实力

1 外航合作，航空联盟完善航线网络

近年来，国内大航空公司与外航合作不断深入加强，能够让国内旅客享受到更加全面的航线网络，提升旅客满意度的同时增强自身实力，弥补航空公司本身的航线盲区，提升航空公司的航线网络覆盖率。

以下为截至2019年年底三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）比较重要的外航合作伙伴举例：

航空公司	合作伙伴
东方航空	达美航空，法荷航，澳洲航空，日本航空
中国国航	国泰航空，汉莎航空，加拿大航空，新西兰航空
南方航空	美国航空，英国航空，阿联酋航空，卡塔尔航空

随着航空公司业务不断拓展，航线开拓，以及旅客承运量不断提升，为了拓宽国际航线，加大航空公司的业务范围，大型航空公司往往会选择与国际航空公司进行联营合作，优势互补、资源共享，优化在各自枢纽机场的中转衔接和服务流程。通过与外航航空代码共享，收入分摊等协作方式，达到与外航深入合作的目的。

除与以上外航合作伙伴拥有重要的合作航线，代码共享合作航班之外，我国航空公司还选择通过加入航空联盟，享受航空公司联盟合作带来的福利，进一步加深航空公司的行业竞争力，客户吸引力，拓宽市场，并将本航空公司的常旅客积分累积和消费与联盟相挂钩，从而加强航空公司的旅客忠诚策略。目前我国上市航空公司所属的航空联盟划分如下：

航空联盟	中国上市航空公司
天合联盟	东方航空，南方航空（2019年退出）
星空联盟	中国国航，吉祥航空（非正式会员）





2 联营航线布局助力发展

与外航合作除了上述的联盟合作，代码共享航班以外，另外极具代表性的合作为我国航空公司与国际航空承运人之间签订的联营协议，航线联营是一种更为先进的合作模式，联营双方或者多方共同参与合作，合作方面主要包括价格、航班、组织、市场等方方面面，合作收入按航空公司投入的运力及座位数进行分摊。这种合作方式相比于代码共享更好地实现优势互补，资源共享。

目前我国各大航空公司的联营航线主要包括中国国航与德国汉莎航空北京—慕尼黑、北京—巴黎等中欧航线的联营合作，东方航空与法荷航上海—法国巴黎航线的联营合作，南方航空与英国航空公司广州—伦敦、武汉—伦敦等多条航线的联营合作等。对于大型航空公司而言，区域航空公司的运力和航线将成为其完善航线网络的补充，有助于更好地满足旅客需求。

3 股权合作加强外航联系

现阶段，除了目前航空公司在业务上会保持与外航合作以外，为了加强与外航保持的合作，深入强化航空公司与外航的联系，我国航空公司与外航的深入合作还会采用“业务+股权”的模式，通过与外航进行交叉持股，加强彼此联系，优化合作航线上为旅客提供服务的意愿，提升本身的竞争力，目前三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）十大股东中外航持股情况如下：

航空公司	外航持股人名称	持股比例
东方航空	DELTA AIRLINES INC	2.84%
中国国航	国泰航空有限公司	18.13%
南方航空	美国航空公司	2.21%



目前我国较大的航空公司均为大型央企背景, 积极引入外资, 能够提升我国航空公司的国际化背景, 有利于航空公司在国外市场的开发。同时引入外资, 也积极响应我国国有企业混合所有制改革的需求, 能够积极获取国外航空公司的管理经验, 提升我国航空公司在国际市场上的竞争力。

就我国小型航空目前合作情况来看, 由于我国中小型航空公司在国际上品牌知名度不高, 因此对于吉祥航空、春秋航空、海航控股等, 并没有采取与国外航空公司股权合作的模式, 主要与国内大型航空公司合作, 例如2019年吉祥航空与东方航空进行交叉持股, 加深双方合作。中小型航空公司选择与国内大型航空公司合作, 能够快速提升本身的品牌知名度, 也能够让中小型航空公司在大型航空公司的资源下, 提升中小型航空公司的国际市场占有率。

4 中小型航空公司外航合作有待发展

从现阶段来看, 无论是联盟合作还是股权合作亦或是航线联营合作, 我国航空公司有此合作策略的均为三大国有控股上市航空公司(中国国航、东方航空、南方航空), 其余如春秋航空、吉祥航空、海航控股中小型的上市航空公司来看, 尚未有较多的与外航合作的业务模式, 从长远来看, 随着我国民航运输业旅客周转率不断提升, 我国居民不断增长的外出旅行需要, 国际旅客不断增多, 我国国内航空应当加强与国外航空公司合作, 拓宽航线网络覆盖面积用以满足旅客需要。

从航线联营来看, 对于大型国际航空公司来说是强者愈强, 对于较小的航空公司来说则是需要借用大型航空公司的市场规模。当规模相对较小的区域航空公司准备进军国际航线市场时, 在知名度、运营能力、服务标准等方面都难以同深耕国际航线多年的全球大型航空公司进行竞争。因此更加需要发展与外航及国内大型航空公司合作, 进一步拓宽中小型、区域性航空公司的国际竞争地位。

07

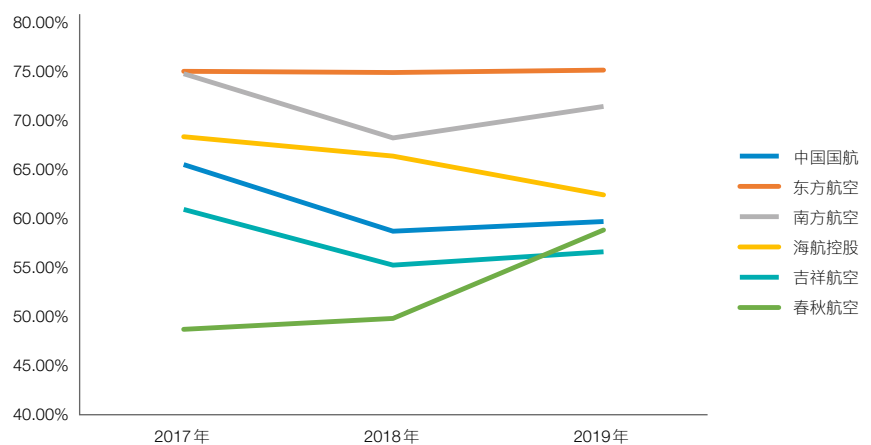
负债结构保持稳定，
外汇风险加强管控



1 负债结构管理

2019年上市航空公司的平均资产负债率为65.61%，较上年平均资产负债率上升3.36个百分点，总体来看资产负债率结构较为稳定。除春秋航空的三年资产负债率不断下降以外，其余五家上市航空公司的资产负债率均呈现上升趋势，其中三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）于2019年初开始适用新租赁准则，将原经营租赁方式下的未来租赁付款额纳入租赁负债计量，负债规模上升，导致资产负债率随之上升。

上市航空公司2017年至2019年资产负债率



数据来源：公开发布的年报信息。

	资产负债率		
	2017年	2018年	2019年
中国国航	65.55%	58.74%	59.73%
东方航空	75.12%	74.93%	75.15%
南方航空	74.87%	68.30%	71.53%
海航控股	68.40%	66.42%	62.52%
吉祥航空	60.94%	55.25%	56.60%
春秋航空	48.78%	49.86%	58.92%

数据来源：公开发布的年报信息。

从航空公司的负债组成来看，带息负债的比重较高，主要的带息负债包含银行借款、债券及租赁负债等长短期债务。航空公司需不断寻求融资途径以满足其资金需求，以满足飞机及发动机采购等资本性投资或补充营运资金。浮动利率的带息负债使航空公司面临现金流量风险，固定利率的带息负债使航空公司面临公允价值风险。各航空公司根据市场环境来决定带息负债结构，以应对利率风险，控制筹资成本。

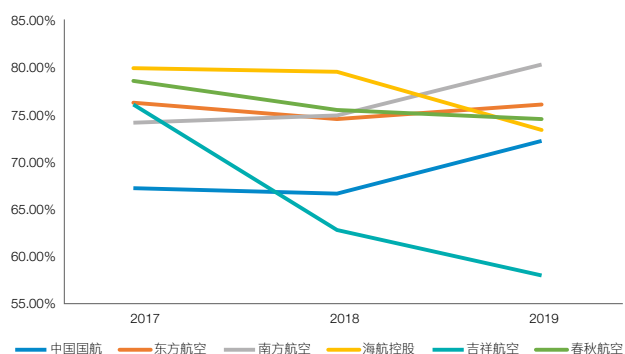


上市航空公司2017年至2019年带息负债占总负债的比重

	2017年	2018年	2019年
中国国航	67.34%	66.89%	72.47%
东方航空	76.44%	74.73%	76.29%
南方航空	74.42%	75.17%	80.69%
海航控股	80.15%	79.73%	73.61%
吉祥航空	76.41%	62.97%	58.08%
春秋航空	78.88%	75.79%	74.81%

数据来源：公开发布的年报信息。

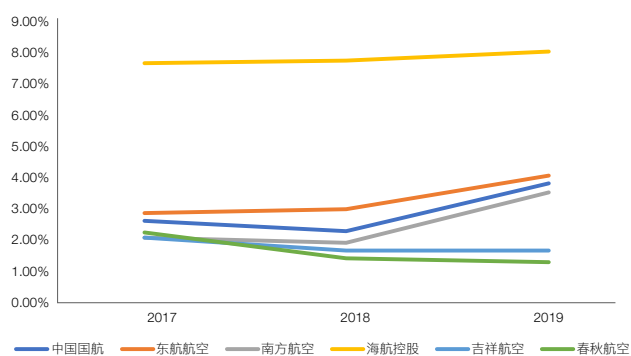
2017年至2019年带息负债占总负债的比重



数据来源：公开发布的年报信息。

目前上市航空公司的融资需求总体较高。对比上市航空公司的利息费用占营业收入的比重（除海航控股因其经营特殊原因比重较高），三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）的利息费用占比均高于民营上市航空公司。由于三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）于2019年初开始适用新租赁准则，其带息负债占总负债的比重及利息费用在2019年呈现上升趋势。

2017年至2019年利息费用占营业收入比



数据来源：公开发布的年报信息。

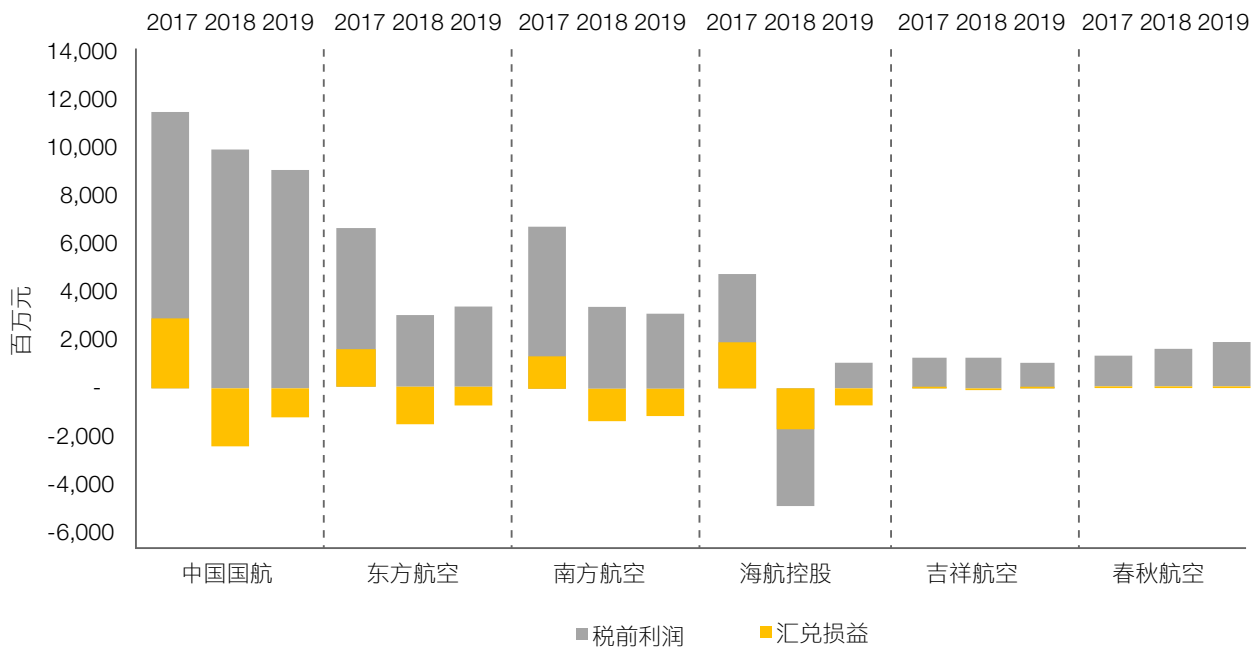
2 外汇风险管控

上市航空公司所面临的外汇风险普遍较高, 主要由于航空公司通过自购或租赁等方式引进飞机时往往通过外币结算采购款或租金。在人民币汇率波动的情况下, 高额外币负债的存在带来重大的汇兑损益, 从而对航空公司的财务状况和经营业绩产生影响。此外, 航空公司亦通过外币结算境外票款、支付航材及航油等采购款。

下图反映了外汇风险对上市航空公司业绩的影响(汇兑损益占税前利润的比重):

单位: 人民币 百万元	2017年			2018年			2019年		
	汇兑收益 /(损失)	税前 利润	汇兑损益 占税前 利润的 比重	汇兑收益 /(损失)	税前 利润	汇兑损益 占税前 利润的 比重	汇兑收益 /(损失)	税前 利润	汇兑损益 占税前 利润的 比重
中国国航	2,938	11,481	25.59%	(2,377)	9,958	-23.87%	(1,211)	9,105	-13.30%
东方航空	2,001	8,620	23.21%	(2,040)	3,867	-52.75%	(990)	4,302	-23.01%
南方航空	1,790	8,798	20.35%	(1,742)	4,487	-38.82%	(1,472)	4,070	-36.17%
海航控股	1,888	4,810	39.24%	(1,710)	(4,994)	34.24%	(762)	1,070	-71.23%
吉祥航空	6	1,633	0.35%	(14)	1,636	-0.87%	14	1,397	0.99%
春秋航空	(9)	1,651	-0.53%	(35)	2,002	-1.74%	(24)	2,404	-0.98%

数据来源: 公开发布的年报信息。



近两年来受美元汇率持续走强的影响，上市航空公司的业绩受到汇兑损失的影响较大。其中，三大国有控股上市航空公司（中国国航、东方航空、南方航空）和海航控股三年的汇兑损益占净利润的绝对比重均超过10%，大型航空公司受汇率变动影响更大。

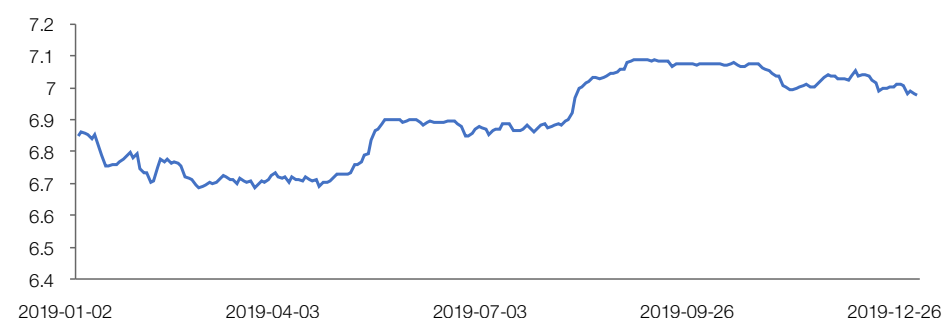
2017年-2019年上市航空公司的外币金融负债主要为美元负债，各上市航空公司美元金融负债占外币金融负债的比重均达到70%，其中吉祥航空由于2019年借入大额港币长期借款，导致2019年美元金融负债占外币金融负债比重骤降。由于高额美元负债敞口的存在和近年来人民币对美元的中间价的不稳定，上市航空公司面临的外汇风险较高。

上市航空公司的美元金融负债金额及美元金融负债占外币金融负债的比重：

单位： 人民币 百万元	2017年		2018年		2019年	
	美元金融负债	比重	美元金融负债	比重	美元金融负债	比重
中国国航	40,674	94.65%	31,304	91.72%	62,327	94.68%
东方航空	36,920	78.62%	28,659	71.12%	46,649	79.69%
南方航空	40,444	86.31%	34,299	85.71%	70,939	93.13%
海航控股	37,294	98.69%	36,844	98.75%	35,869	97.03%
吉祥航空	1,574	99.61%	2,781	99.22%	3,267	56.49%
春秋航空	2,355	77.70%	2,809	89.64%	1,288	84.03%

数据来源：公开发布的年报信息。

美元对人民币汇率走势图



数据来源：中国外汇交易中心(www.chinamoney.com.cn)。

美元汇率的变动对上市航空公司的业绩影响显著。假定除汇率以外的其他风险变量不变，根据2019年12月31日的美元金融资产和金融负债余额及当日汇率水平，如果人民币升值1%，其他因素保持不变，则将增加各家公司净利润的金额如下：

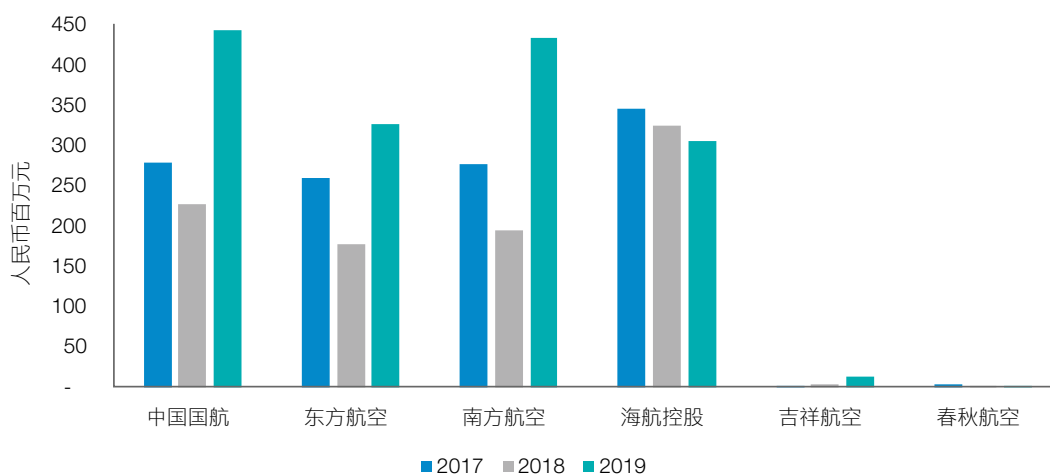
单位： 人民币百万元	2017年	2018年	2019年
中国国航	279	228	444
东方航空	260	178	328
南方航空	278	195	434
海航控股	347	324	306
吉祥航空	2	3	14
春秋航空	3	1	-

*自2019年1月1日起，中国国航、东方航空和南方航空首次适用新租赁准则，该因素亦导致了该三家公司净利润对美元汇率变动的敏感性较以往两年增加。

数据来源：公开发布的年报信息。

为加强对汇率、利率的风险管控, 上市航空公司不断通过及时调整负债结构并合理利用内外部资金市场审慎融资。东方航空、南方航空、海航控股和春秋航空均通过向金融机构购买外汇远期合约来规避外汇风险, 通过购买利率互换合约来降低利率风险。

2017年至2019年人民币对美元升值1%对净利润的影响金额

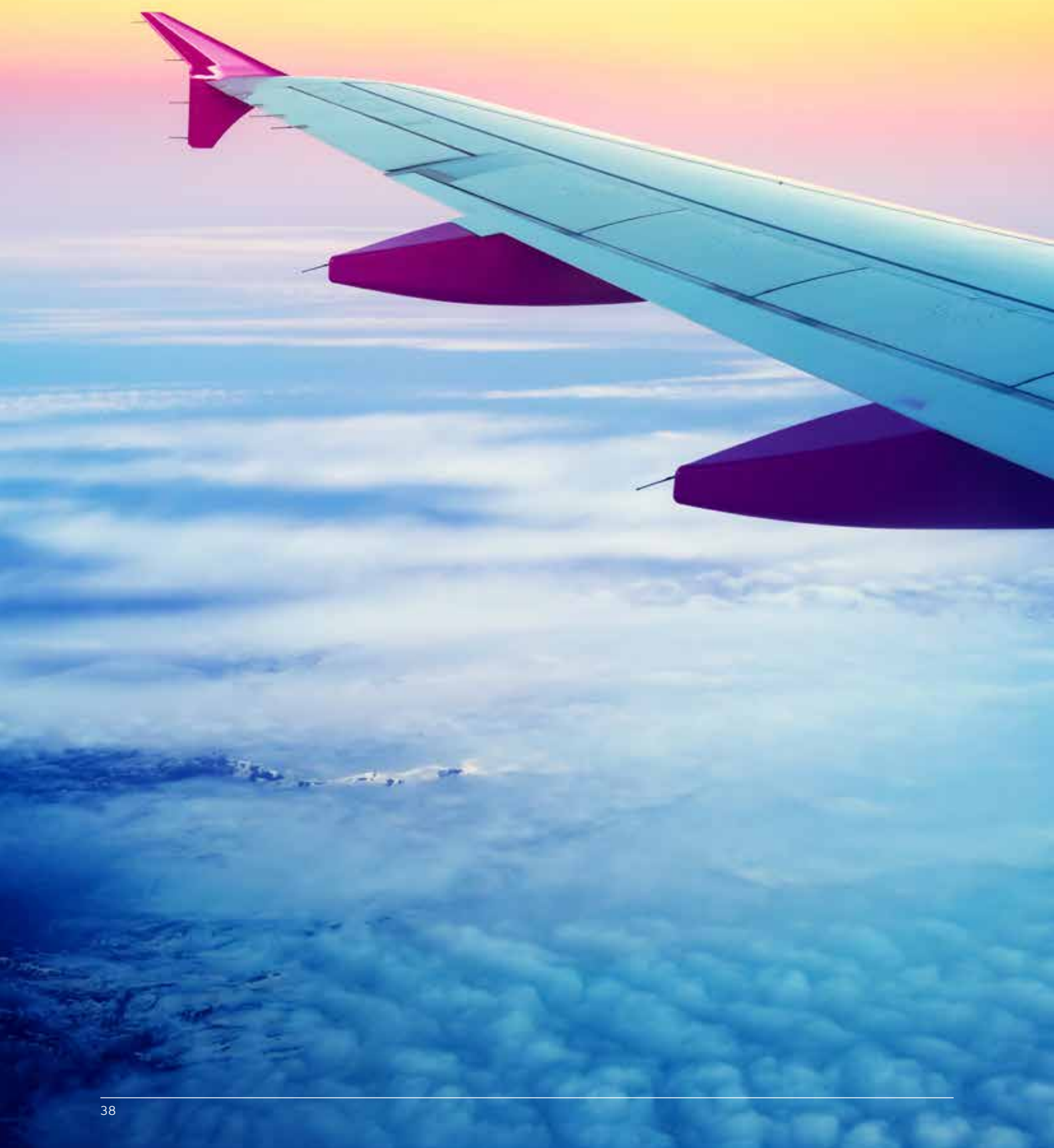


数据来源: 公开发布的年报信息。



08

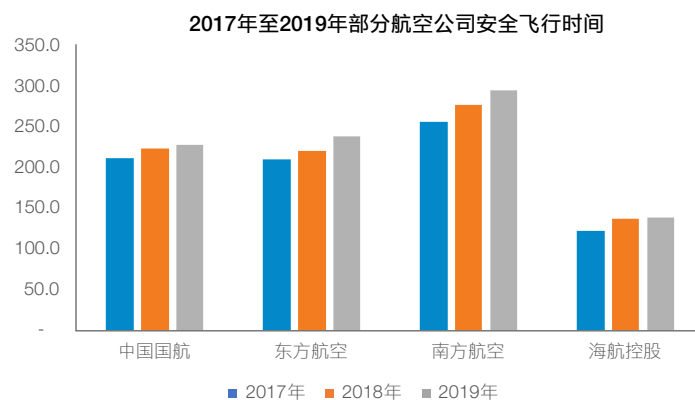
坚持安全发展理念，
推动和谐社会建设



1 航空安全

根据《2019年民航行业发展统计公报》，2019年中国民用运输航空实现连续安全飞行112个月、8068万小时，运送旅客42亿人次，连续17年实现空防安全零责任事故。行业坚守民航安全底线，对安全隐患零容忍，加强和创新安全管理，积极防范和化解重大安全风险，保证了行业安全运行平稳可控，运输航空百万架次重大事故率十年滚动值为0.028（世界平均水平为0.292），稳居世界前列。

2017年至2019年部分航空公司的安全飞行时间统计



数据来源：公开发布的年报信息。

于2019年度，针对B737MAX机型重大安全隐患，东方航空率先在国内提出停飞建议，推动中国民航率先停飞，引发全球B737MAX机队的停飞响应，在安全治理体系和治理能力上取得的进步得到了国际国内社会各界的高度认可。

2 服务质量

截至2019年底，中国民航229个机场和主要航空公司实现“无纸化”出行；37家千万级机场国内旅客平均自助值机比例达71.6%；在8家航空公司、29家机场开展跨航空公司行李直挂试点；15家航空公司410架飞机为旅客提供客舱网络服务，其中9家航空公司202架飞机实现地空互联，为805万次旅客提供了空中接入互联网服务；航空货运电子运单使用突破160万票；12326民航服务质量监督电话开通，国内航空公司投诉响应率达100%。

面对人工智能、大数据、物联网等新技术新应用新业态的快速发展，东方航空推出智慧出行集成服务系统，成为业内首家推广“5G+AI”新技术的航空公司，首发了人脸识别值机、无源型永久电子行李牌等技术应用。另外，东方航空更细致地考虑特殊旅客出行服务需求，推出国内民航首款手语服务APP，并搭建人体捐献器官绿色转运通道，让民航服务惠及更多人群。

2019年，南方航空持续优化“南航e行”平台功能，优化了主购票流、升舱、一线助销系统、付费选座、电子登机牌、100%预选座位、付费休息室、绿色飞行、电子发票、自动退改等服务流程，让旅行真正做到“说走就走”。

3 节能减排

2019年，中国民航吨公里油耗为0.285公斤，较2005年（行业节能减排目标基年）下降16.2%，机场每客能耗较“十二五”末（2013-2015年）均值下降约15.8%。2019年，共有37.3万架次航班使用临时航路，缩短飞行距离1570万公里，节省燃油消耗8.5万

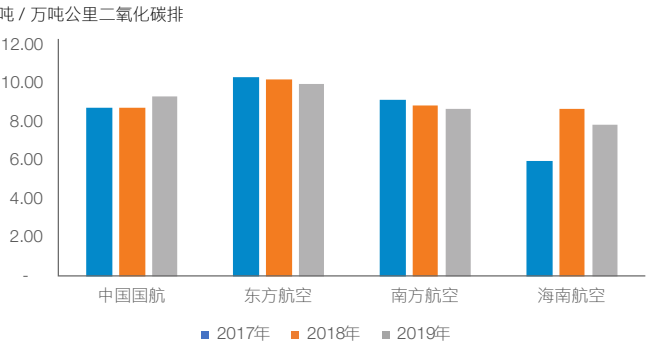
吨，减少二氧化碳排放约26.7万吨；民航机场地面保障车辆设备中，共有电动车辆2700台，充电设施1400个，电动车辆占比约7.5%；机场能源清洁化水平稳步提升，电力、天然气、外购热力占比达到83%，太阳能、地热能等清洁能源占比约1.4%。

其中，东方航空2019年继续发力“蓝天保卫战”，投入近500亿元引进更环保、更高效的新飞机，同时完善节能降耗管理系统，全年节油19.55万吨、减少碳排放约61万吨。在北京大兴国际机场，东方航空实现通用类地面车辆100%新能源，2019启用的北京大兴国际机场东航基地核心工作区一期、生活服务区一期都获得了绿色建筑“三星”设计认证。

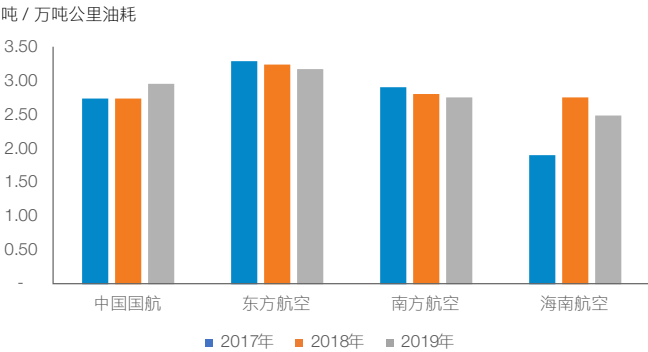
南方航空自主研发的“航油e云”实时大数据共享平台，预计每年可减少浪费航油约1,500吨，南方航空也因此获得国际航协邀请，参与全球航油数据标准制定，为全球航空数据标准制定提供中国方案。此外，南方航空还做出诸多创新，首次采用生物航油执行洲际飞行，推动全球首单1万吨规模欧盟碳配额与广东碳配额互换交易业务，2019年南方航空吨公里油耗同比下降3.95%。

2017年至2019年部分航空公司温室气体排放以及能源消耗统计

2017年至2019年部分航空公司温室气体排放



2017年至2019年部分航空公司能源消耗



数据来源：公开发布的年报信息。

4 扶贫攻坚

作为国民经济和社会发展的重要行业, 中国民航行业通过推动实施机场建设、产业扶贫、消费扶贫、医疗扶贫、教育扶贫、扶智扶志定点扶贫“六大工程”推进扶贫工作, 脱贫成效显著。根据《2019年民航行业发展统计公报》, 2019年中国民航业加大扶贫工作力度, 直接投入和帮助引进扶贫资金6,200余万元, 购买和帮助销售扶贫产品660余万元, 助力新疆于田、策勒两县脱贫攻坚, 超额完成了两县全年的脱贫脱困工作任务。

其中, 中国国航确定了“围绕责任抓落实, 聚焦精准促深化”的扶贫工作总体思路, 聚焦全力支持内蒙古苏尼特右旗、广西昭平县完成脱贫攻坚目标, 两地脱

贫攻坚成效显著, 内蒙古苏尼特右旗已于2019年4月正式退出国家级贫困县序列, 广西昭平县计划于2020年实现脱贫摘帽。2019年中国国航向定点扶贫县投入无偿帮扶资金3,851万元, 动员公司员工采购定点扶贫地区农牧产品4,537万元, 协助定点帮扶县培训干部、技能人才累计1,100人次。

南方航空积极落实党中央、国务院对精准扶贫的要求, 发挥航空业务优势, 结合帮扶地实际, 探索形成“航空引领、产业带动、教育固本、关爱救助、阳光扶贫”的特色扶贫模式。在新疆皮山县、墨玉县等地开展扶贫工作, 全年投入帮扶资金3,593万元, 派出挂职和驻村扶贫干部77人, 帮助当地脱贫致富奔小康。



09

新冠疫情共克时艰，
合理应对发掘潜力



2020年初，新型冠状病毒肺炎疫情爆发，国内多地实施了延期复工、封城、隔离等措施，民航旅客运输量与往年相比明显下滑。疫情爆发之前，春运期间民航日均飞行1.73万班，单日最大运输旅客量近200万人次，自1月23日起，民航旅客运输量和航班量急剧下降，在2月13日跌至最低谷，单日运输旅客量仅为13.29万人次，单日飞行班次降至3,931班，仅为正常时期的约7.5%和23%。

随着国内疫情防控形势逐渐向好，自2020年2月下旬起，民航运输逐步恢复，截至6月1日至5日，民航日均运输旅客达到93.52万人次，日均飞行班次达到1,0570班，分别恢复至去年同期的57.4%、66.11%，平均客座率达到近70%。但是由于国际疫情持续扩散，我国对于国际航线的限制政策趋严。根据民航局发布的疫情防控期间调减国际客运航班量的通知，国际客运供应量预计将进一步减少。IATA于2020年3月24日发布预测称，2020年全球航空客运业务收入损失或将达2,520亿美元，同比下降44%；其中亚太地区客运收入下降880亿美元，北美地区客运收入下降500亿美元，欧洲地区客运收入下降760亿美元。航空运输业在应对当前的全球危机中发挥着重要作用，提供支撑全球供应链的重要航空货运服务、滞留旅客救援以及应急和人道主义响应。只有在航空领域尽快实施有效的公共政策和战略，新冠肺炎疫情后的世界经济才更容易实现复苏。

为积极应对新冠肺炎疫情对航空业的影响，鼓励国际航线不停航，引导已停航的国际航线复航，支持航空运输企业抗击疫情，中央政府和各级部门果断出台一系列强效有力的支持措施，包括按照国务院联防联控机制部署执行重大运输飞行任务的航空性业务收费和地面服务收费，空管单位免收进近指挥费和航路费；自2020年1月1日起免征航空公司应缴纳的民航发展基金等措施。

新冠疫情发生以来，航空业积极响应政府部署，在统筹推进疫情防控和经济社会发展中彰显民航担当。为最大限度减少旅客出行，体现不鼓励人员流动的政策导向，航空业推出客票免费退改，全面采取体温检测、信息登记、简化服务、清洁消毒等措施，严格防范疫情通过航空器和机场传播。

作为航空业的中坚力量，上市航空公司主动请缨投身于疫情防控工作，冲锋在前，逆行而上，承担了大量医疗物资运输和疫情防控任务；全面开展“点对点”复工复产，保障各行业人员返岗；确保国际航空运输市场平稳有序，杜绝中间环节倒票、炒票行为；利用航空运输大数据，跨界对接社会防控需要；通过推出“随心飞”产品，推动“客改货”，航空业纷纷紧急调整以图自救。



抗击疫情，履行社会责任

在国务院联防联控机制的统一部署下，6家上市航空公司执行各省市医疗队驰援湖北、协助海外中国公民回国和运送各类医疗防疫物资等航空运输任务242架次。东方航空商务委围绕防疫时期的航班调配需求，保证航班调减顺利平稳的同时保障同胞顺利成行；国航在华北地区机场始发运输物资46,949件，合计341.77吨，运送医护人员2,163名；东方航空运输18,693件，合计173.90吨，运送医护人员1,556名；南方航空运输34,594件，合计351.68吨，运送医护人员12名；截至4月26日，中国国航、东方航空、南方航空等17家国内航空公司，大韩、全日空、埃塞俄比亚航等24家国外航空公司，分别执行来自日本、韩国、美国、加拿大等36个国家的国际定期客运航班和临时航班417班，运送入境旅客82,640人。



严格防控，服务复产复工

为了积极有序推进企事业单位复工复产，上市航空公司推出复工复产包机计划，截至4月1日，各航空公司已在现有定期航班的基础上，专门安排复工复产航班超过970班，保障超过5.9万人次复工复产人员出行。为支持企业复工复产，2月18日东方航空推出复工定制包机服务，凡是全国各地企业有复工包机需求的企业和团体，50人及以上即可申请复工包机（其中湖北地区航线除外）；为保障各行业复工复产顺利，满足中德两国间客货交流的需要，中国国航于2月28日恢复成都-法兰克福国际直达航线。



国际机票全部采取直销模式

为了加强国际机票销售渠道管理，对国际机票全部采取直销模式。对已由代理企业销售的国际机票要加强管控，严禁换票，订座及购票后禁止更改旅客姓名，以杜绝中间环节倒票、炒票行为。航空公司加大宣传力度，引导广大旅客通过航空公司直销渠道购买机票，并提醒旅客保留好有关凭证，避免上当受骗。如发现价格违法违规行为，鼓励旅客向国家有关部门投诉举报，切实维护自身合法权益。



跨界对接社会防控需要

利用航空运输大数据，先后满足了400余个省、市地方政府提出的1,000余项数据查询需求，为重点人群监测、轨迹追溯等提供了重要支撑；会同外交部、卫健委、海关总署、移民局等部门先后发布两份公告，将首都机场所有国际客运航班分流，极大缓解了北京防范境外疫情输入的压力；配合外交部落实关口前移要求，与海关总署共同发布公告，推进中国籍旅客乘坐航班回国前填报健康码，做好远端防控。



持续产品创新，推动市场需求

持续数月的疫情，对企业差旅预算、个人出行意愿以及商务出行的必要性等方面产生了巨大影响。随着国内疫情的好转，2020年6月18日东方航空率先推出“周末随心飞”产品，在市场中得到广泛认可，随后，其他航空公司陆续跟进，预示着创新产品的一次成功探索。在新常态下的航空市场中，持续推进产品创新，拉动市场需求，激活市场活力，提升各航空公司在国内航空市场的市场份额，或可成为提振航空公司业绩的有效举措。

10 | 展望

2020年疫情在全球范围内的爆发使得全球经济下滑。作为国民经济的晴雨表，航空业也面临着前所未有的挑战。如何在此逆境中保证公司持续稳定的发展是目前航空公司共同面对的难题。但长期来看，在中国国民经济持续向好的大环境下，航空公司的经营业绩也必将会很快得到提升。

新冠疫情的爆发给世界各国经济带来不同程度的影响。截至目前，海外疫情尚未得到有效管控，未来形势仍不明朗；而国内随着政府各项管控措施的出台，疫情得到良好管控。根据国家统计局公布的数据，二季度GDP增速较第一季度已由负转正，实现3.2%的增长，经济运行稳步复苏，市场预期总体向好；同时，根据世界银行于2020年6月发布的《全球经济展望》报告，预计2020年全球经济下滑5.2%，中国或成为其中为数不多的取得增长的国家之一。

根据民航局发布的数据，2020年上半年中国民航运输业完成运输总周转量319.2亿吨公里，同比下降49.2%；旅客运输量1.5亿人次，同比下降54.2%，客座率68.6%，同比下降14.7个百分点。随着我国疫情防控形势持续向好，我国民航二季度以来旅客运输量增速持续回升，6月份运输总周转量、旅客运输量同比增速较2月份分别回升31.1、42.1个百分点，国内航线航班数量恢复至去年同期八成，我国民航运输稳步恢复。

根据最新公布的各上市航空公司2020年半年度报告，主要经营数据如下：

人民币 百万元	2020年1-6月						合计
	百万元	东方航空	南方航空	海航控股	吉祥航空	春秋航空	
营业收入	29,646	25,129	38,964	11,712	4,169	4,045	113,665
其中：客运	22,948	20,317	28,793	8,443	/	3,867	84,368*
货运	4,191	2,615	7,667	1,366	/	79	15,918*
营业成本	34,162	32,485	43,144	20,659	4,698	4,681	139,829
其中：航油	6,812	6,315	8,399	2,987	941	1,046	26,500
利润总额	-13,099	-12,033	-11,936	-16,273	-907	-548	-54,796
净利润	-10,862	-9,072	-9,476	-12,541	-684	-410	-43,045

人民币 百万元	同比变动						
	中国国航	东方航空	南方航空	海航控股	吉祥航空	春秋航空	合计
营业收入	-54.6%	-57.3%	-46.6%	-66.6%	-48.3%	-43.4%	-54.0%
其中：客运	-61.7%	-62.0%	-56.1%	-73.5%	/	-44.3%	/
货运	48.1%	50.1%	73.9%	25.8%	/	43.6%	/
营业成本	-37.6%	-37.8%	-33.1%	-34.9%	-31.9%	-24.3%	-35.3%
其中：航油	-61.3%	-62.0%	-59.3%	-71.1%	-55.7%	-47.5%	-61.8%
利润总额	-391.2%	-544.0%	-597.3%	-2244.0%	-216.4%	-147.9%	-545.9%
净利润	-410.7%	-525.1%	-653.5%	-2214.8%	-217.5%	-148.0%	-559.3%

人民币 百万元	2019年1-6月						
	中国国航	东方航空	南方航空	海航控股	吉祥航空	春秋航空	合计
营业收入	65,313	58,784	72,939	35,035	8,061	7,149	247,281
其中：客运	59,851	53,506	65,617	31,907	/	6,945*	217,826
货运	2,830	1,742	4,409	1,086	/	55*	10,122
营业成本	54,777	52,225	64,445	31,730	6,899	6,183	216,259
其中：航油	17,615	16,625	20,616	10,353	2,126	1,991	69,326
利润总额	4,499	2,710	2,400	759	779	1,143	12,290
净利润	3,496	2,134	1,712	593	582	854	9,371

*吉祥航空未披露2019年1-6月客运及货运收入，故客运及货运收入的合计金额不包含吉祥航空。

数据来源：公开发布的年报信息

2020年上半年上市航空公司均面临了亏损局面，其中中国国航、东方航空和南方航空分别净亏损人民币10,862百万元、人民币9,072百万元和人民币9,476百万元，同比均大幅下降。净利润的下降主要原因一方面是新冠疫情导致全球经济贸易活动严重衰退；同时三家航空公司作为国有企业也承担着疫情防控的社会责任，全力保障抗疫运输任务。

2020年上半年上市航空公司共实现营业收入人民币113,665百万元，较去年同期下降54.0%。其中客运收入方面，受疫情影响的航空管控措施、旅客出行需求萎缩等因素，上市公司的客运运力投入及客座率双双下降，客运收入较去年同期合计下降61.3%（不含吉祥航空）；货运收入方面主要是由于疫情期间医疗和抗疫物资需求较旺盛，合计较去年同期上升57.3%（不含吉祥航空）；营业成本合计较去年同期下降35.3%，下降幅度低于收入的降幅，主要是由于上市航空公司的营业成本中的飞机及发动机折旧、人员成本等固定成本支出占比较高，并未随着收入减少而下降；另外航油成本降幅61.1%，与收入降幅基本持平。

航空业的发展与国民经济息息相关，疫情管控的不明朗所带来的经济发展的不确定性为航空业的发展带来新的挑战。一方面，民航局出台“五个一”政策（即中国民航局在疫情特殊时期所要求的，自2020年3月29日开始实施的“一家航空公司一个国家一条航线一周一班”的国际航班政策）以防止疫情的境外输入，但在经济全球化的大环境下，进出口贸易的开展等仍可能带来疫情的反复；另一方面，航油成本作为航空公司最主要的成本支出，其关键因素航油价格受国际政治局势和市场环境影响较大；加之航空公司大多具有高负债特征，人民币贬值导致航空业债务负担增加。但同时，中国航空公司在疫情期间表现出较强的韧性及灵活性，为内地航空公司复苏乃至领跑全球航空业打下坚实基础，或将迎来国际航空市场的重新洗牌。

1 共克时艰，保持常态化疫情防控

作为复工复产的先行官，2020年上半年各航空公司根据疫情管控情况及时跟进和调整防控策略，以防止疫情扩散传播，国内航空运输市场逐步复苏，国际市场由于疫情尚未得到缓解前景仍不乐观。下半年国内客运市场仍成为各航空公司主战场，疫情防控将会保持常态化。各航空公司仍需严格执行疫情防控措施，做好航空器、机场通风消毒及旅客健康检查，并根据疫情发展及监管政策及时调整防控措施和资源配置，切实保障疫情防控成效。

2 坚守国内客运市场，把握市场复苏机遇

根据各大航空公司公布的运营数据，2020年6月中国国航、东方航空、南方航空、春秋航空、吉祥航空等航空公司的国内运力投入（可用座公里）均已恢复至去年同期70%以上，客座率稳定在65%以上；国际及地区市场恢复仍较缓慢，因此下半年国内客运市场仍将成为各航空公司主战场。随着国内后疫情时代的到来，人们探亲旅游、公商务乘机需求在逐步恢复，对于经营能力强、灵活度高的航空公司，如能在本次航空业危机中抓住机遇，或可在未来航空运输格局中取得重要位置。

3 延缓机队引进，限制供给增幅

虽然国内航空市场在逐步恢复，但受市场需求限制，中国六大上市航空公司的运力投入及客座率仍未恢复到去年同期水平。在当前国内及国际市场环境下，即使国内航线需求恢复至疫情前水平，但随着国际运力转投国内，亦会带来国内航线供给过剩。短期来看，国内市场持续供给过剩在所难免，但基于中国稳定的市场环境及发展潜力，长期向好的市场预期不会变化。



最新披露的机队规模和未来飞机交付和退出计划：

2020下半年至2022年飞机交付和退出计划

(单位：架)	2020年		2021年		2022年	
	交付	退出	交付	退出	交付	退出
中国国航*	19	6	57	2	21	6
东方航空*	19	8	43	8	38	7
南方航空	86	37	72	3	51	0
海航控股	未披露	未披露	未披露	未披露	未披露	未披露
吉祥航空	9	4	未披露	未披露	未披露	未披露
春秋航空	12	2	15	7	12	11

机队规模变化

(单位：架)	2020年6月30日	2019年12月31日	变动
中国国航	700	699	1
东方航空	722	723	-1
南方航空	857	862	-5
海航控股	346	361	-15
吉祥航空	92	96	-4
春秋航空	96	93	3

数据来源：公开发布的年报信息

*上市航空公司2020年半年报最新披露的计划，其余系2019年年报披露的计划

根据最新披露的2020年半年报，中国国航和东方航空纷纷推迟了原定于2020年的飞机引进数量；从机队规模来看，除中国国航净增长1架、春秋航空净增长3架飞机外，其他航空公司的机队规模均无净增长，预计下半年仍将延缓飞机引进，以消化现有运力。

4 积极求变，寻求多元合作

从2020年上半年表现来看，航空业最艰难时刻已经过去，但在后续复苏过程中，市场信心的恢复至关重要。加强与同行业的联盟合作，开展服务升级；加强与其他产业链间的合作，为旅客提供吃住行一体化的便捷服务，提升旅客消费体验，带动市场活力和经济增长，亦能实现旅客与航空公司的双赢。

联系我们

陈杰

安永华中区审计服务主管合伙人
+86 21 2228 2272
george.chan@cn.ey.com

孟冬

安永大中华区移动出行行业审计服务主管
+86 21 2228 2048
david.meng@cn.ey.com

袁勇敏

安永大中华区企业重组咨询主管合伙人
安永大中华区国有企业审计服务主管合伙人
+86 21 2228 2008
yongmin.yuan@cn.ey.com

林扬

安永大中华区审计服务合伙人
+852 3471 2704
sandra.lin@hk.ey.com

张蜀楠

安永大中华区咨询服务合伙人
+86 20 2881 2645
james.zhang@cn.ey.com

刘国华

安永大中华区财务会计咨询服务主管合伙人
+86 21 2228 2816
lawrence.lau@cn.ey.com

唐嘉欣

安永大中华区气候变化与可持续发展主管合伙人
+86 10 58153373
ivan.tong@cn.ey.com

郑健友

安永大中华区企业重组咨询合伙人
+86 21 2228 3398
york.zheng@cn.ey.com

诸斌

安永大中华区税务和商务咨询服务合伙人
+86 21 2228 2860
raymond.zhu@cn.ey.com

陆锡玳

安永大中华区咨询服务总监
+86 21 2228 4684
danielle.lu@cn.ey.com



关于安永

安永是全球领先的审计、税务、战略、交易和咨询服务机构之一。我们的深刻洞察和优质服务有助全球各地资本市场和经济体建立信任和信心。我们致力培养杰出领导人才，通过团队协作落实我们对所有利益关联方的坚定承诺。因此，我们在为员工、客户及社会各界建设更美好的商业世界的过程中担当重要角色。

安永是指Ernst & Young Global Limited的全球组织，也可指其一家或以上的成员机构，各成员机构都是独立的法人实体。Ernst & Young Global Limited是英国一家担保有限公司，并不向客户提供服务。请登录ey.com/cn/zh/home/privacy，了解安永如何收集及使用个人信息，以及个人信息法律保护下个人所拥有权利的描述。如欲进一步了解安永，请浏览ey.com。

© 2020 安永，中国
版权所有。

APAC no. 03011023
ED None.

本材料是为提供一般信息的用途编制，并非旨在成为可依赖的会计、税务、法律或其他专业意见。请向您的顾问获取具体意见。

ey.com/china

关注安永微信公众号

扫描二维码，获取最新资讯。

