

公司代码：601021

公司简称：春秋航空

春秋航空股份有限公司
2025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、 本公司董事会及董事、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、 德勤华永会计师事务所（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

经德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2025年度公司母公司净利润为1,445,443,927元，合并报表中归属于上市公司股东的净利润为2,317,401,673元，截至2025年12月31日，公司母公司报表中期末未分配利润为5,696,232,534元。经公司第五届董事会第十五次会议决议，公司2025年度拟以实施权益分派股权登记日登记的总股本（扣除公司回购专用证券账户持有的股数）为基数分配利润。本次利润分配方案如下：

公司拟向股东每股派发现金红利0.53元（含税）。根据《上市公司股份回购规则》等有关规定，上市公司回购专用账户中的股份不享有利润分配的权利。截至2026年4月9日，公司总股本为978,333,423股，扣除回购专用账户内17,063,514股，以此为基数（以下简称“可分配股份”）合计拟派发现金红利509,473,051.77元（含税）。本年度公司现金分红（包括中期已分配的现金红利）总额927,094,452.14元，占2025年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比例为40.01%。本年度以现金为对价，采用集中竞价方式已实施的股份回购金额472,850,451.69元，现金分红和回购金额合计1,399,944,903.83元，占2025年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润比例为60.41%。如在实施权益分派股权登记日前，公司可分配股份发生变动的，公司拟维持每股分配比例不变，相应调整分配总金额。剩余未分配利润结转下一年度。

综上，为满足当前日常经营所需流动资金，以及公司发展所需购置飞机等资本性开支，公司从平衡短期经营实际与中长期发展规划、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利益等角度综合考虑，提出上述利润分配方案。

本利润分配方案已经公司第五届董事会第十五次会议审议通过，需提交公司2025年年度股东会审议。

截至报告期末，母公司存在未弥补亏损的相关情况及其对公司分红等事项的影响

适用 不适用

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	徐亮
联系地址	上海市虹桥路2599号春秋航空总部办公楼	上海市虹桥路2599号春秋航空总部办公楼
电话	021-3231-5288	021-3231-5288
传真	021-3231-5505	021-3231-5505
电子信箱	ir@ch.com	ir@ch.com

2、报告期公司主要业务及所处行业情况简介

1、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。

公司于2005年首航，设立初期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2025年12月末，公司国内在飞航线181条，国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线49条，港澳台航线4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。截至本报告期末，公司已拥有134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。

2、国际航空运输业情况

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。根据国际航空运输协会数据显示，2025年全球航空客运量同比增长5.3%，该增速仍然高于GDP增速，但较2024年的10.6%有所放缓，这主要源于持续存在的运力约束，包括飞机交付延迟、维修积压及劳动力短缺，这些因素共同限制了航司基于需求回升扩大运营规模的能力。得益于旺盛的需求、严格的运力管控及高机队利用率，2025年全球行业平均客座率将达到83.6%的历史新高，2026年客座率预计仍将小幅增长。另一方面，全球货运业务量在2024年创下新高后，受GDP增长放缓和贸易保护主义措施的抑制，2025年增长有所放缓，同比增长3.4%，得益于相关进口商在关税调整前提前备货，该增速较6月预测的0.7%大幅上调，但仍远低于2024年11.3%的增速。

2025年，尽管面临全球经济和政治环境的诸多不确定性，航空运输业仍展现出较强韧性，受益于较低的航油成本，行业盈利能力持续改善。根据国际航协的最新预测，2025年全球航空运输业总收入预计将创下1,008万亿美元的历史新高，而净利润也将达到395亿美元。

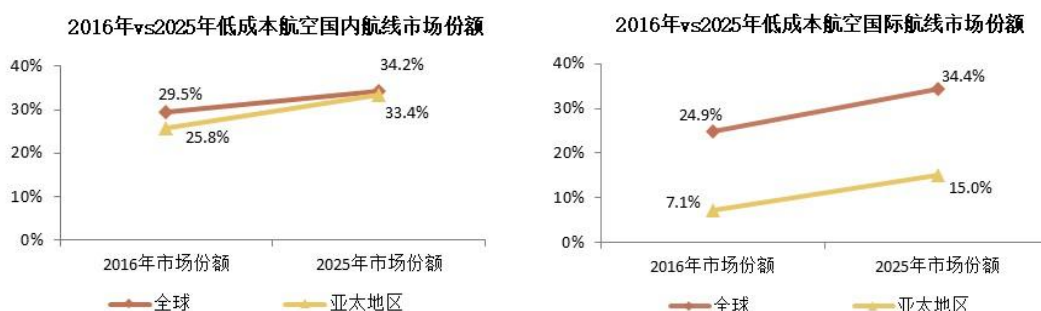
长期来看，客户运输需求的日益增长伴随航空运行保障资源的有效恢复，未来国际航空运输业预计仍将持续发展，我们期待各国政府逐渐放松航空空域和旅客出入境政策管制，通过双边和多边谈判，达成更多的“天空开放”和签证便利协议，进一步提升通航及人员往来的自由化水平。新兴市场国家，包括中国、印度、东南亚、拉美等地区国家在内，仍将是未来世界范围内航空运输需求保持较快增长的主要驱动因素。

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业发展；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。以上因素都将促进全球航空运输业的健康持续发展。

3、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，以高性价比的机票价格吸引旅客，不仅实现快速抢占市场份额，而且推动了航空运输业从豪华、奢侈型向大众、经济型转变。

根据亚太航空中心统计，2016 年至 2025 年十年间，全球低成本航空的区域内航线市场份额从 29.5%提高至 34.2%，国际航线市场份额从 24.9%提升至 34.4%；亚太地区的国内航线市场份额从 25.8%攀升至 33.4%，国际航线市场份额从 7.1%提升至 15.0%。



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由下属公司转型为低成本航空公司。根据亚太航空中心统计，2025 年我国低成本航空占国内航线市场份额为 12.9%，低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少，且经营模式和目标客群定位相对海外同类型公司较为模糊，但客源结构变化、差异化服务需求增加的趋势刚性不可逆，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。

4、中国航空运输业的基本情况

(1) 高质量发展

2025 年是“十四五”规划收官之年，是中国式现代化进程中具有重要意义的一年。2025 年，全行业认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，完整、准确、全面贯彻新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，积极服务构建新发展格局，有效应对外部冲击挑战，民航高质量发展再上新台阶，总体保持了稳中有进、稳中向好的发展态势，主要目标任务顺利完成，“十四五”实现圆满收官。

根据 2026 年全国民航工作会议报告，我国航空总人口已超 5 亿，成为全球第一航空人口大国。

2025年全行业共完成运输总周转量1,640.8亿吨公里、旅客运输量7.7亿人次、货邮运输量1,017.2万吨，同比分别增长10.5%、5.5%、13.3%。全行业飞机日利用率9.1小时，同比提高0.2小时，正班客座率为85.1%，同比提高1.8个百分点。

（2）安全服务

2025年，全行业深入贯彻落实习近平总书记关于安全生产重要论述和对民航安全工作的重要指示批示精神，坚决贯彻党中央决策部署，始终坚持稳中求进、安全第一，实现安全态势平稳可控；严密生产组织，积极稳妥应对复杂环境挑战；持续提升安全保障能力，着力夯实安全运行基础；持续加强风险管控，有效整治各类安全隐患；持续提升监管能力，推动行业深入落实安全责任。2025年，中国民航在运输总量创历史新高的情况下实现了行业安全平稳运行，在飞行量和航班量同比分别增长5.3%和4.7%的情况下，运输航空征候万时率同比下降5.9%，航班正常率超过90%，安全态势总体平稳。

此外，为积极开拓航空运输市场，提振航空运输消费活力，进一步提升民航服务管理能力和水平，满足旅客多样化的服务需求，全行业组织开展2025年“民航服务提振消费年”主题活动，完成了智慧出行服务落地见效，境内航班全面取消纸质行程单，国内行李全流程跟踪服务水平达到90.5%，枢纽机场轨道交通接入率达85.7%，8家航空公司实现与国铁12306系统对接，22家机场与高铁实现基础设施联通，千万级以上机场开通旅客“易安检”服务，新设十大国际枢纽简化手续工作机制等诸多优化服务项目。

（3）对外开放

我国持续扩大高水平对外开放，联动多部门推出一系列便利化举措，实现国际市场高质量扩容。截至2025年底，我国已对77个国家实行单方面免签或互免签证，过境免签国家扩展至55个，随着我国免签“朋友圈”持续扩大，以及240小时过境免签、离境退税等便利政策落地，出入境流量呈现爆发式增长，中国民航紧抓机遇，实现国际航线网络不断拓展。2025年，全行业国际航班恢复至2019年90%以上，国际旅客运输量同比增长21.6%，通航国家达83个，北京、上海和广州等十大国际枢纽的国际客运航班量占比达到52.1%，其中不断加强中国民航“一带一路”合作平台建设，中亚、西亚、非洲、拉美方向旅客运输量同比增长59.3%、33.4%、39.0%、108.6%，中国与印度之间定期客运航班实现复航，至拉美“南向通道”航线成功开辟，海南自贸港第七航权航班成功首飞，这些都极大促进了我国与各国间的双边贸易、旅游和商务往来。

5、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、地缘政治冲突、国际原油价格、人民币汇率、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。

2020年之前，中国民航业曾连续11年保持盈利，而2020年至2022年全行业累计亏损较大。2023年，中国民航迎来复苏拐点，行业运输呈现恢复稳健、运行安全、竞争有序的良好局面。“乙类乙管”防控优化措施全面落实以来，居民外出旅行意愿增强，春运、暑运以及黄金周和小长假期间，全行业均展现出了不俗表现。伴随着公商务和因私出行的进一步复苏以及国际航线的逐步恢复，需求得到释放，尤其国内需求的井喷式爆发，既展现了我国民航依托超大规模内需市场所具备的强大韧性，也折射出我国居民消费需求逐步恢复，经济发展活力进一步迸发。《2023年民航行业发展统计公报》显示，民航运输生产经营明显好转，航空公司实现大幅减亏1,644亿元。

2024年，中国民航运输生产保持良好增长态势，主要指标超过2019年水平，达到年度历史新高。同时，“十四五”期间全行业机队规模增速相较“十三五”期间有所放缓，行业供需结构进一步改善。然而，航空旅客结构较2019年呈现较大变化，尤其是高价值商务旅客增长乏力且有所分流，而因私出行需求则淡旺季差异巨大，行业竞争加剧也使得尽管客座率保持较高水平，但票价仍较为疲软，同时海外通胀以及全球飞机制造维修供应链紧张问题带来的诸多成本项目增长进一步加大了航司运营难度，航空公司全年实现利润总额44.7亿元，比上年减亏增盈102亿元。

2025年，我国民航业延续稳健增长趋势，民航旅客运输人次再创新高，行业客座率和窄体机日平均利用率小时等效率指标同比进一步提升，但同时淡旺季供需情况差异仍在扩大，诸如春节、五一和国庆黄金周等极旺季供需情况持续改善，期间呈现票价客座率齐升，盈利能力显著改善的特征，而在平季、淡季，甚至是出行窗口选择空间更丰富的春运（春节以外）和暑运等传统旺季期间，行业竞争带来的比价压力仍然造成票价同比下滑。在客群结构方面，商务需求仍难言强反弹，但因私客流的增长越来越形成趋势，无论是人口代际更替主导的内生需求发现，还是诸如“春秋假”等促进文旅消费政策的出台都反映了航空出行人口红利期的逐步到来；同时国家推出的一系列签证便利政策有效刺激了入境客流的大幅增长，正在改变过去十数年我国“出境游大国、入境游小国”的反差情境。在运力分布方面，国际航线经营质效的提升也促进了行业运力投放的持续优化，伴随着行业洲际航线的进一步恢复，运力投放更加合理有序，市场竞争秩序得到稳步规范。此外，航油成本下行有效减轻了航司经营成本压力，全行业全年预计实现盈利65亿元。

6、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。

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。

公司于2005年首航，设立初期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2025年12月末，公司国内在飞航线181条，国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线49条，港澳台航线4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。截至本报告期末，公司已拥有134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。

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

	2025年	2024年	本年比上年 增减(%)	2023年
总资产	46,876,574,409	43,835,011,780	6.94	44,237,902,712
归属于上市公司股东 的净资产	18,163,501,472	17,380,895,272	4.50	15,749,909,879
营业收入	21,459,531,429	19,999,927,181	7.30	17,937,857,423
利润总额	3,030,254,828	2,653,449,012	14.20	2,642,006,355
归属于上市公司股东 的净利润	2,317,401,673	2,272,944,296	1.96	2,257,429,466
归属于上市公司股东 的扣除非经常性 损益的净利润	2,293,858,980	2,254,384,511	1.75	2,230,521,497
经营活动产生的现 金流量净额	6,623,358,345	5,894,967,142	12.36	6,694,171,165
加权平均净资产收 益率(%)	12.97	13.72	减少0.75个百分点	15.32
基本每股收益(元 /股)	2.38	2.33	2.15	2.31
稀释每股收益(元 /股)	2.38	2.33	2.15	2.31

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	5,317,122,280	4,987,345,053	6,468,504,607	4,686,559,489
归属于上市公司股东 的净利润	677,135,765	491,495,774	1,166,888,153	-18,118,019
归属于上市公司股东 的扣除非经常性损益后 的净利润	674,053,924	474,578,603	1,164,886,006	-19,659,553
经营活动产生的现 金流量净额	453,659,406	2,336,473,115	2,751,501,762	1,081,724,062

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4、 股东情况

4.1 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)					17,037		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数 (户)					34,350		
前十名股东持股情况 (不含通过转融通出借股份)							
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	51.52	-	质押	16,310,000	境内非 国有法 人
香港中央结算有限公司	9,454,170	33,508,346	3.43	-	无	-	其他
上海春秋包机旅行社有限公司	-3,935,400	18,785,200	1.92	-	无	-	境内非 国有法 人
中国证券金融股份有限公司	-	16,892,789	1.73	-	无	-	其他
上海春翔投资有限公司	-2,871,762	12,913,745	1.32	-	无	-	境内非 国有法 人
上海春翼投资有限公司	-983,500	10,732,138	1.10	-	无	-	境内非 国有法 人
全国社保基金一一四组合	-1,696,800	9,000,071	0.92	-	无	-	其他
中国工商银行股份有限公司—华泰柏瑞沪深 300 交易型开放式指数证券投资基金	-333,238	8,087,004	0.83	-	无	-	其他
中国建设银行股份有限公司—易方达沪深 300 交易型开放式指数发起式证券投资基金	-61,100	5,762,000	0.59	-	无	-	其他
中国建设银行股份	651,400	4,757,580	0.49	-	无	-	其他

有限公司—广发价值领先混合型证券投资基金						
上述股东关联关系或一致行动的说明	<p>截至本报告期末：</p> <p>春秋国旅为公司的控股股东，王正华与王煜和王炜系父子关系，2023年11月，王煜通过继承与王正华共同控制春秋国旅，王炜为王正华、王煜的一致行动人，三人合计持有春秋国旅64.74%的股权。</p> <p>春秋包机的股权同样由持有春秋国旅股权的26名自然人股东持有，其中王正华、王煜、王炜合计持有春秋包机51.43%的股权，王正华、王煜共同控制春秋包机，王炜为王正华、王煜的一致行动人。</p> <p>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1.32%股份，不从事其他业务。春翔投资第一大股东为张秀智（春秋航空副董事长），持有春翔投资22.84%的股权。</p> <p>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春秋航空1.10%股份，不从事其他业务。春翼投资第一大股东为王煜，持有春翼投资59.82%的股权。</p> <p>考虑到春秋国旅的董事中，张秀智兼任春秋包机的执行董事和春翔投资的董事长，王煜兼任春翼投资的董事长，王炜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。</p>					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无					

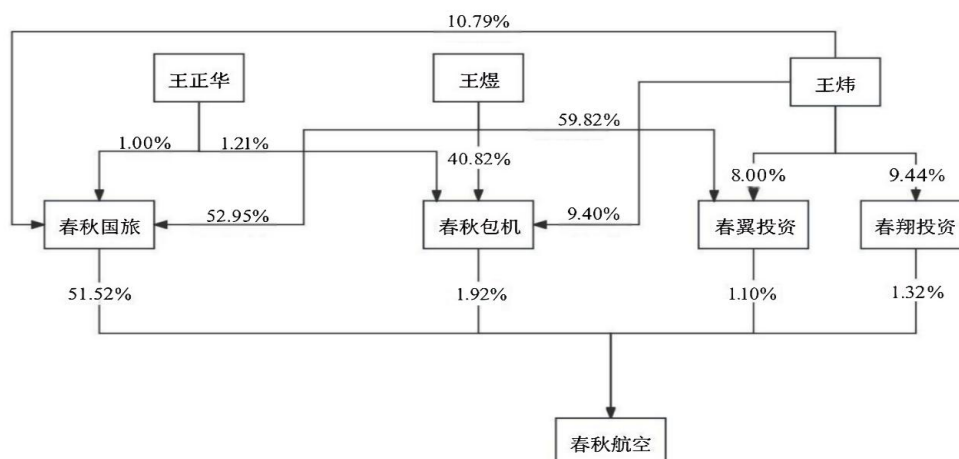
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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	利率 (%)
春秋航空股份有限公司2025年面向专业投资者公开发行科技创新公司债券(第一期)	25春秋K1	244065	2028-11-05	800,000,000	1.98
春秋航空股份有限公司2025年度第一期超短期融资券	25春秋航空SCP001	012583111	2026-06-17	200,000,000	1.77

5.2 报告期内债券的付息兑付情况

适用 不适用

5.3 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

5.4 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	2025 年	2024 年	本期比上年同期增减 (%)
资产负债率 (%)	61.25	60.35	0.90
扣除非经常性损益后净利润	2,293,858,980	2,254,384,511	1.75
EBITDA 全部债务比	0.34	0.23	47.83
利息保障倍数	6.60	5.19	27.17

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。

2025 年，公司实现营业收入 21,459,531,429 元，同比增长 7.3%，主营业务收入 21,095,612,635 元，同比增长 8.0%。其中客运业务收入 20,937,304,189 元，同比增长 7.9%；货运业务收入 158,308,446 元，同比增长 23.4%；其他业务收入 363,918,794 元，同比减少 22.1%。

2025 年，公司实现利润总额 3,030,254,828 元，同比增长 14.2%，归属于上市公司股东的净利润为 2,317,401,673 元，同比增长 2.0%。

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