

公司代码：601021

公司简称：春秋航空

春秋航空股份有限公司
2024 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、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,2024年度公司母公司净利润为1,626,928,876元,合并报表中归属于上市公司股东的净利润为2,272,944,296元,截至2024年12月31日,公司母公司报表中期末未分配利润为5,438,030,112元。公司2024年年度拟向股东每股派发现金红利0.82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2025年4月28日,公司总股本为978,333,423股,扣除回购专用账户内5,612,494股,以此为基数(以下简称“可分配股份”)合计拟派发现金红利797,631,161.78元(含税),占2024年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比例为35.09%。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。

本年度公司现金分红总额797,631,161.78元(含税),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66,859,988.17元,现金分红和回购金额合计864,491,149.95元,占2024年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润比例为38.03%。

2024年,《国务院关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》(以下称新“国九条”)发布,明确了我国资本市场中长期的发展目标,未来5年,基本形成资本市场高质量发展的总体框架。同年11月,中国证监会发布《上市公司监管指引第10号——市值管理》,鼓励董事会根据公司发展阶段和经营情况,制定并披露中长期分红规划,增加分红频次,优化分红节奏,合理提高分红率,增强投资者获得感。公司对新“国九条”的出台深感振奋,且充满信心与期待,新“国九条”既体现了国家与监管部门对资本市场和上市企业的要求和鼓励方向,也为合规和优秀的参与者注入了信心。公司积极响应新“国九条”精神并制定市值管理制度,一如既往地深耕主业,规范治理,全方位提升企业的竞争力,回报股东,回馈社会,推动公司成为新质生产力发展的重要微观基础。

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次会议审议通过，需提交公司2024年年度股东大会审议。

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简介

1、 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。2024 年全球航空运输业加快复苏步伐，得益于航空运输需求的稳定和持续增长，航空业摆脱此前多重外界客观不利因素对其持续繁荣造成的阻力，在恢复过程中展现了其强大的韧性，体现了其在促进全球经济蓬勃发展的进程中发挥着至关重要的作用。根据国际航空运输协会数据显示，2024 年航空运输业的客运需求依然强劲，全球航空客运量（按 RPK 计算）同比增长 10.4%，较 2019 年同期增长 3.8%，且全球航班平均客座率达到历史新高 83.5%；货运业务需求也一改前两年收缩的趋势，成为推动航空运输量增长的关键力量，2024 年全球航空货运量（按 CTK 计算）同比实现增长 11.3%。

即便全球航空公司面临运营成本上升和运力扩充受限等问题，但根据国际航协发布的数据显示，2024 年仍能实现较为可观的盈利表现。根据国际航协的预测，2024 年全球航空运输业的总收入预计将达到 9,650 亿美元，预计将实现 6.2% 的同比增长，而净利润预计将达到 315 亿美元。

客户运输需求的增长伴随航空运行保障资源的有效恢复，预计未来国际航空运输业将重回发展路径，我们期待各国政府逐渐放松航空管制，通过双边和多边谈判，达成“天空开放”协议，进一步实现自由化。区域方面，新兴市场国家，包括中国、印度、东南亚国家、拉美地区国家等在内，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，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，2015 年至 2024 年十年间，全球低成本航空的区域内航线市场份额从 29.6%提高至 34.0%，国际航线市场份额从 24.5%提升至 34.3%；亚太地区的国内航线市场份额从 25.1%攀升至 32.1%，国际航线市场份额从 6.7%提升至 14.1%。

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下属公司转型为低成本航空公司。根据亚太航空中心统计，2024 年我国低成本航空占国内航线市场份额为 12.5%，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，但市场需求结构化、差异化转变的趋势刚性不可逆，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。

3、中国航空运输业的基本情况

（1）高质量发展

2024 年是中华人民共和国成立 75 周年，也是实施“十四五”规划的关键一年。2024 年，全行业认真落实习近平总书记重要指示批示精神、党的二十大和二十届二中、三中全会精神以及党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，牢固树立安全发展理念，坚持安全第一不动摇，统筹推进各项工作，安全形势保持平稳，生产指标再创新高，运行品质持续提升，深化改革稳步推进，党的建设不断加强，民航高质量发展迈出新的坚实步伐。

根据 2025 年全国民航工作会议报告，2024 年全行业共完成运输总周转量 1,485.2 亿吨公里、旅客运输量 7.3 亿人次、货邮运输量 898.2 万吨，同比增长 25.0%、17.9%和 22.1%，较 2019 年同期分别增长 14.8%、10.6%和 19.3%。全行业飞机日利用率 8.9 小时，同比提高 0.8 小时，正班客座率为 83.3%，同比提高 5.4 个百分点，高于 2019 年 0.1 个百分点。全行业净增运输飞机 124 架，总数达 4,394 架，日均旅客运输量 199.5 万人次，运力投入温和平稳、结构进一步优化。2024 年，全行业同比减亏 206 亿元，总体实现扭亏为盈。

根据 2025 年全国民航工作会议报告，2025 年行业发展主要预期指标是运输总周转量 1,610 亿吨公里、旅客运输量 7.8 亿人次、货邮运输量 950 万吨，行业盈利水平进一步提升。

（2）安全服务

2024 年，全行业深入学习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，始终坚持生命至上、安全第一，始终坚持稳中求进、以进促稳，科学统筹高质量发展和高水平安全，树牢安全理念，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，圆满完成各项重大保障任务。民航全行业在飞行量较 2019 年增长 12.3%的情况下，运输航空

责任原因征候万时率较 2019 年下降 74.6%，总体平稳的安全态势进一步巩固。

此外，为更好地激发航空运输市场消费活力，全行业深入开展“民航服务提质增效年”主题活动，统筹推进各项重点任务，聚焦民航旅客出行关切点，力争不断整体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。例如，在民生实事方面，41 家客运航空公司均支持国际旅行证件线上线下购票，多家航空公司优化退改签收费标准，托运行李提取时间不断缩短等；在航空出行便利化方面，截至 2024 年末，27 家千万级机场缩短公布截载时间 5 分钟以上，千万级机场航班近机位平均靠桥率 83.8%，全国共有 22 个机场与火车站实现了硬件基础设施联通，6 家航空公司实现与铁路 12306 平台系统对接，持续推进“国内通程航班服务管理平台”和“民航中转旅客服务平台”功能升级，以点带面深化“空铁联运”合作等；在提升航班正常水平方面，通过加大新技术应用，强化协同运行，2024 年全国航班正常率为 87.1%，已连续 7 年保持在 80%以上；此外，通过推进“三超”行李进客舱专项治理行动，进一步规范平台内航空销售代理人的经营行为，构建公共航空运输旅客服务质量管理体系，优化投诉和考核机制等举措，逐步改善服务难点问题 and 持续增强服务管理能力。

（3）对外开放

中国航空业始终坚持对外开放，国际航空客运市场进一步有序恢复。2024 年，国际客运航班增至每周 6,400 班，恢复至 2019 年同期的 84%，国际货邮运输量同比增长 29.3%，持续建设空中丝路，新增“一带一路”共建国家航点 19 个，我国至中亚、西亚、欧洲方向旅客运输量均超过 2019 年水平，分别增长 152.4%、49.5%和 25.7%。根据 2025 年全国民航工作会议报告，2025 年，中国民航将加快国际航班恢复，力争国际航班数量恢复至疫情前 90%以上，紧抓过境免签政策全面放宽优化机遇，积极打造国际中转市场。

4、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、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。

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，全行业实现大幅减亏 1,907 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”期间仍然有所放缓，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，全行业业绩承压。

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，个人收支收紧，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 2024 年 12 月末，公司国内在飞航线 159 条，国内各线城市往返东北亚和东南亚国际在飞航线 51 条，港澳台航线 2 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 129 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

	2024年	2023年	本年比上年 增减(%)	2022年
总资产	43,835,011,780	44,237,902,712	-0.91	43,419,681,529
归属于上市公司股东 的净资产	17,380,895,272	15,749,909,879	10.36	13,692,890,709
营业收入	19,999,927,181	17,937,857,423	11.50	8,368,966,339
归属于上市公司股东 的净利润	2,272,944,296	2,257,429,466	0.69	-3,035,823,226
归属于上市公司股东 的扣除非经常性 损益的净利润	2,254,384,511	2,230,521,497	1.07	-3,195,614,814
经营活动产生的现	5,894,967,142	6,694,171,165	-11.94	438,620,270

	2024年	2023年	本年比上年 增减(%)	2022年
金流量净额				
加权平均净资产收 益率(%)	13.72	15.32	减少1.60个百分点	-24.41
基本每股收益(元 /股)	2.33	2.31	0.87	-3.30
稀释每股收益(元 /股)	2.33	2.31	0.87	-3.30

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	5,168,038,809	4,707,064,198	6,101,642,741	4,023,181,433
归属于上市公司股东的 净利润	809,908,774	550,663,494	1,243,675,065	-331,303,037
归属于上市公司股东的 扣除非经常性损益后的 净利润	809,934,889	545,320,150	1,240,964,777	-341,835,305
经营活动产生的现金流 量净额	1,025,295,337	2,187,273,051	2,300,710,267	381,688,487

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

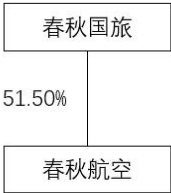
单位：股

截至报告期末普通股股东总数（户）					19,093		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					22,702		
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	51.50	-	质押	33,600,000	境内非 国有法 人
香港中央结算有限公	369,666	24,054,176	2.46	-	无	-	其他

	空而设立的公司，其唯一对外投资为持有春秋航空 1.20%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 54.80%的股权。 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，王伟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。
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用

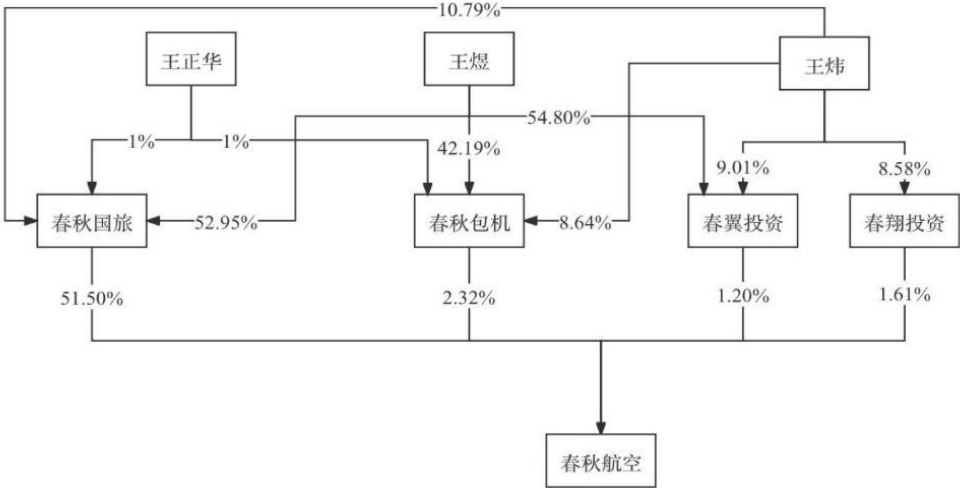
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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 2023 年度第一期超短期融资券	23 春秋航空 SCP001	012370005	2024-02-08	-	2.68
春秋航空股份有限公司 2023 年度第二期超短期融资券	23 春秋航空 SCP002	012382318	2024-03-15	-	2.34

5.2 报告期内债券的付息兑付情况

债券名称	付息兑付情况的说明
春秋航空股份有限公司 2023 年度第一期超短期融资券	公司于 2023 年 5 月 18 日发行了 2023 年度第一期超短期融资券,发行规模 2 亿元,票面利率 2.68%,期限为 265 天,到期一次性还本付息,已于 2024 年 2 月到期,并按时偿还贷款本息。
春秋航空股份有限公司 2023 年度第二期超短期融资券	公司于 2023 年 6 月 16 日发行了 2023 年度第二期超短期融资券,发行规模 2 亿元,票面利率 2.34%,期限为 270 天,到期一次性还本付息,已于 2024 年 3 月到期,并按时偿还贷款本息。

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	2024 年	2023 年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	60.35	64.40	-4.05
扣除非经常性损益后净利润	2,254,384,511	2,230,521,497	1.07
EBITDA 全部债务比	0.23	0.20	15.00
利息保障倍数	5.19	4.10	26.59

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。

2024 年,公司完成运输总周转量 456,786.5 万吨公里、旅客周转量 5,040,445.0 万人公里、

运输旅客 2,868.0 万人次、客座率为 91.5%，同比分别上升 18.7%、18.8%、18.8%和 2.1 个百分点，前三项达到 2019 年同期的 126.9%、127.0%和 128.1%，客座率较 2019 年同期上升 0.7 个百分点。

2024 年，公司实现营业收入 19,999,927,181 元，较上年同期增长 11.5%，归属于上市公司普通股股东的净利润 2,272,944,296 元，较上年同期增长 0.7%。

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