

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

2025年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至2025年12月31日止年度(「本年度」)經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及2024年度的比較數據。

財務資料

A. 根據國際財務報告準則會計準則編製

合併損益及其他全面收益表

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	附註	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
收入	4	139,941	132,120
其他經營收入和利得	6	7,459	6,503
經營支出			
飛機燃料		(43,690)	(45,499)
折舊與攤銷		(27,894)	(26,644)
工資、薪金及福利		(29,688)	(26,552)
飛機起降費		(19,342)	(17,535)
飛機維修費		(6,576)	(6,171)
航空餐食供應		(4,631)	(4,227)
銷售及市場費用		(4,362)	(3,949)
民航基礎設施建設基金		(1,159)	(1,122)
地面服務及其他費用		(474)	(445)
低值和短期租賃租金		(395)	(26)
減值損失		(30)	(44)
金融資產減值損失淨額		(4)	(38)
按公允價值計量且其變動計入當期損益的 金融資產的公允價值變動		21	36
間接經營支出		(5,303)	(4,789)
經營支出總額		(143,527)	(137,005)

合併損益及其他全面收益表(續)

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	附註	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
經營收入		3,873	1,618
應佔聯營公司業績		245	225
應佔合營公司業績		32	49
財務收入	7	309	115
財務支出	8	<u>(4,185)</u>	<u>(5,911)</u>
所得稅前利潤／(虧損)		274	(3,904)
所得稅費用	9	<u>(2,226)</u>	<u>(894)</u>
年度虧損		<u>(1,952)</u>	<u>(4,798)</u>
虧損歸屬於：			
本公司擁有人		(1,633)	(4,226)
非控制性權益		<u>(319)</u>	<u>(572)</u>
		<u>(1,952)</u>	<u>(4,798)</u>
本公司擁有人應佔每股虧損：			
— 基本(人民幣元)	10	<u>(0.11)</u>	<u>(0.19)</u>

合併損益及其他全面收益表

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
年度虧損	<u>(1,952)</u>	<u>(4,798)</u>
其他全面(虧損)/收益		
以後期間可能會重分類至損益的其他全面 (虧損)/收益淨額		
現金流量套期，扣除稅項	<u>(60)</u>	<u>5</u>
以後期間可能不會重分類至損益的 其他全面收益/(虧損)		
指定為按公允價值計量且其變動計入 其他全面虧損的權益投資之 公允價值變動，扣除稅項	(4)	(81)
應佔合營公司其他全面(虧損)/收益，扣除稅項	(2)	2
退休後福利準備的精算利得/(損失)，扣除稅項	<u>61</u>	<u>(152)</u>
年度其他全面虧損，扣除稅項	<u>(5)</u>	<u>(226)</u>
年度全面虧損總額	<u>(1,957)</u>	<u>(5,024)</u>
全面虧損總額歸屬於：		
本公司擁有人	(1,639)	(4,441)
非控制性權益	<u>(318)</u>	<u>(583)</u>
	<u>(1,957)</u>	<u>(5,024)</u>

合併財務狀況表

於二零二五年十二月三十一日

	附註	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、廠房及設備		107,244	103,330
投資物業		111	96
使用權資產		123,709	112,433
無形資產		11,944	11,603
飛機預付款		11,215	14,986
於聯營公司的投資		2,399	2,218
於合營公司的投資		191	512
指定為按公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益投資		1,543	1,417
遞延稅項資產		6,996	9,160
其他非流動資產		3,218	3,984
		<u>268,570</u>	<u>259,739</u>
流動資產			
飛機設備零件		2,695	1,680
應收賬款及應收票據	11	2,091	1,949
預付款項及其他應收款		13,296	11,184
按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產		124	101
衍生金融工具		3	56
限制性銀行存款		63	61
現金及現金等價物		7,164	4,072
		<u>25,436</u>	<u>19,103</u>
流動負債			
應付賬款及應付票據	12	23,435	14,515
其他應付款及預提費用		22,379	20,227
合同負債		11,396	10,678
借款的流動部分		49,411	49,576
租賃負債的流動部分		16,623	16,997
應付所得稅		29	71
衍生金融工具		28	—
飛機及發動機退租檢修撥備的流動部分		390	1,939
		<u>123,691</u>	<u>114,003</u>
淨流動負債		<u>(98,255)</u>	<u>(94,900)</u>
總資產減流動負債		<u>170,315</u>	<u>164,839</u>

合併財務狀況表(續)

於二零二五年十二月三十一日

	二零二五年 十二月 三十一日 附註 人民幣百萬元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
非流動負債		
借款	52,409	53,598
租賃負債	63,680	55,852
飛機及發動機退租檢修撥備	8,935	7,619
合同負債	908	632
退休後福利準備	1,991	2,240
其他長期負債	1,301	1,246
遞延稅項負債	1	1
	<u>129,225</u>	<u>121,188</u>
淨資產	<u><u>41,090</u></u>	<u><u>43,651</u></u>
權益		
歸屬於本公司擁有人的權益		
— 股本	22,088	22,291
— 永續債	25,067	25,067
— 儲備	(7,154)	(4,564)
— 庫存股	—	(20)
	<u>40,001</u>	<u>42,774</u>
非控制性權益	<u>1,089</u>	<u>877</u>
權益總額	<u><u>41,090</u></u>	<u><u>43,651</u></u>

1. 公司及集團資料

中國東方航空股份有限公司（「本公司」）是於一九九五年四月十四日在中華人民共和國（「中國」）成立的一間股份有限公司。本公司註冊地址為中國上海市浦東國際機場機場大道66號。本公司及其附屬公司（以下合稱「本集團」）主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運及其他延伸的運輸服務以及航空設備製造與維修；代理業務；進出口業務；旅遊服務；賓館業務及與航空運輸有關的其他業務。

本公司的直接控股公司及最終控股公司為成立於中國名為中國東方航空集團有限公司（「中國東航集團」）的國有企業。

本公司的A股股份及H股股份分別在上海證券交易所及香港聯合交易所有限公司上市。

本財務報表已於二零二六年三月三十日獲本公司董事會（「董事會」）批准及授權刊發。

2. 編製基準

2.1 編製基準

本綜合財務報表乃根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則（「財務準則」）編製。就編製本合并財務報表而言，如果合理地預期該信息會影響主要使用者的決策，則該信息被視為重要信息。此外，本合并財務報表包括上市規則及香港公司條例（「公司條例」）規定的適用披露事項。

該等財務報表按照歷史成本法編製，除指定為按公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益投資、按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產及按公允價值計量的衍生金融工具。

該等財務報表以人民幣呈列，除另有指明外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

(i) 持續經營

二零二五年，本集團淨虧損為人民幣19.52億元。於二零二五年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣982.55億元。在編製財務報表時，董事會結合本集團的未使用銀行機構授信額度、財務狀況及經營業績，對本集團的持續經營能力進行了詳細評估。董事會同時綜合考慮了本集團如下情況：

- 截至二零二五年十二月三十一日，本集團有充足的未使用銀行機構授信額度；
- 本集團良好的信貸狀況及與銀行及其他金融機構的合作歷史；及
- 本集團預計自本財務報表年末日期起不短於12個月的經營活動現金流入淨額，並已考慮期間內本集團主要營運成本包括油價等因素的影響。

董事會相信，本集團擁有充足的資金來源保證自本財務報表年末日期起不短於12個月的可預見未來期間內營運、償還到期債務以及資本性開支的需求。因此，董事會繼續以持續經營為基礎編製本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度的財務報表。

國際財務報告準則第18號財務報表之呈列及披露

國際財務報告準則第18號財務報表之呈列及披露載列財務報表之呈列及披露規定並將取代國際會計準則第1號財務報表之呈列。該項新訂國際財務報告準則會計準則沿用國際會計準則第1號多項規定，同時引入於損益表中呈列指定類別及定義小計之新規定；於財務報表附註提供有關管理層界定之表現計量之披露，並改進財務報表中將予披露之合併及細分資料。此外，若干國際會計準則第1號之段落已移至國際會計準則第8號及國際財務報告準則第7號。國際會計準則第7號現金流量表及國際會計準則第33號每股盈利亦作出細微修訂。

IFRS 18及其他準則之修訂，將於2027年1月1日或之後開始之年度期間生效，並允許提早適用。IFRS 18規定須追溯適用，並就特定交易設有相關規定。預計採用新準則將對本集團於認列及衡量方面之財務表現及財務狀況構成重大影響。此外，預期有關變動亦會影響未來財務報表內損益表之呈列方式及附註披露內容

4. 收入

(a) 客戶合同收入拆分信息：

收入分析如下：

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
客戶合同收入	139,729	131,889
其他來源的收入		
— 租金收入	212	231
	<u>139,941</u>	<u>132,120</u>

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	129,349	—	129,349
— 貨運及郵運	5,457	—	5,457
退票與佣金服務收入	2,308	—	2,308
地服服務收入	874	—	874
其他	1,348	393	1,741
	<u>139,336</u>	<u>393</u>	<u>139,729</u>
客戶合同收入總計			

截至二零二四年十二月三十一日止年度

商品或服務類型	航空業務分部 人民幣百萬元	其他分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
運輸收入			
— 客運	121,483	—	121,483
— 貨運及郵運	5,331	—	5,331
退票與佣金服務收入	2,445	—	2,445
地服服務收入	823	—	823
其他	1,489	318	1,807
客戶合同收入總計	<u>131,571</u>	<u>318</u>	<u>131,889</u>

本集團航空業務分部的收入在某一時間點確認。

5. 營運分部資料

主要營運決策者為總經理辦公會議，其通過審閱集團的內部報告，以評估業績及分配資源。

本集團有兩個報告分部。「航空業務分部」，主要包括客運、貨運、郵運及地面服務。

其他業務分部主要包括旅遊服務、航空餐食以及其他各項業務，由於其內部報告單獨提交給主要營運決策者，因此未納入航空業務分部內。該等業務的業績併入「其他業務分部」一欄。

分部間的銷售和轉讓參照按當時市價向第三方進行銷售時所使用的售價進行交易。

根據國際財務報告準則第8號，分部披露的呈列方式與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要經營決策者根據中國企業會計準則（「中國會計準則」）所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債，而中國會計準則在某些方面與國際財務報告準則不同。截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日止年度，分部收入及所得稅前虧損與合併財務報表所呈報的合併數字相同。由於會計政策不同，呈報分部資產與合併財務報表呈報的合併數字之間的差異載於下文附註(ii)。

截至二零二五年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目 ⁽ⁱ⁾ 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	139,548	393	-	-	139,941
分部間收入	-	1,321	(1,321)	-	-
報告分部收入	<u>139,548</u>	<u>1,714</u>	<u>(1,321)</u>	<u>-</u>	<u>139,941</u>
報告分部所得稅前(虧損)/收益	(772)	125	-	921	274
報告分部所得稅費用	<u>(2,192)</u>	<u>(34)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(2,226)</u>
報告分部(虧損)/收益	<u>(2,964)</u>	<u>91</u>	<u>-</u>	<u>921</u>	<u>(1,952)</u>
其他分部資料					
折舊與攤銷	27,637	257	-	-	27,894
減值損失，淨額	4	-	-	-	4
減值計提	30	-	-	-	30
利息收入	109	13	(18)	-	104
利息支出	4,175	28	(18)	-	4,185
對聯營企業的投資	-	-	-	245	245
對合營企業的投資	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>32</u>	<u>32</u>

截至二零二四年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目 ⁽ⁱ⁾ 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	131,802	318	–	–	132,120
分部間收入	–	1,444	(1,444)	–	–
報告分部收入	<u>131,802</u>	<u>1,762</u>	<u>(1,444)</u>	<u>–</u>	<u>132,120</u>
報告分部所得稅前(虧損)/收益	(4,771)	522	–	345	(3,904)
報告分部所得稅費用	<u>(792)</u>	<u>(102)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(894)</u>
報告分部(虧損)/收益	<u>(5,563)</u>	<u>420</u>	<u>–</u>	<u>345</u>	<u>(4,798)</u>
其他分部資料					
折舊與攤銷	26,393	251	–	–	26,644
減值損失，淨額	39	(1)	–	–	38
減值計提	44	–	–	–	44
利息收入	141	14	(40)	–	115
利息支出	5,155	33	(40)	–	5,148
對聯營企業的投資	–	–	–	225	225
對合營企業的投資	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>49</u>	<u>49</u>

截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目 ⁽ⁱ⁾ 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於二零二五年十二月三十一日					
報告分部資產 ⁽ⁱⁱ⁾	277,189	6,264	(2,945)	11,256	291,764
報告分部負債	253,086	2,746	(2,945)	29	252,916
資本性支出	<u>50,934</u>	<u>336</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>51,270</u>
於二零二四年十二月三十一日					
報告分部資產 ⁽ⁱⁱ⁾	261,705	4,275	(2,844)	13,464	276,600
報告分部負債	236,235	1,799	(2,844)	1	235,191
資本性支出	<u>34,669</u>	<u>274</u>	<u>(10)</u>	<u>–</u>	<u>34,933</u>

- (i) 未分配業績主要包括應佔聯營公司及合營公司業績、衍生金融工具的公允價值變動、按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值變動和來自權益投資的股利。未分配資產及負債主要包括於聯營公司和合營公司的投資、衍生金融工具、指定為按公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益投資、遞延所得稅資產及負債和按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。
- (ii) 報告分部資產與合併財務報表報告的合併數字之間的差額為人民幣22.42億元(二零二四年：人民幣22.42億元)，乃由於中國會計準則和國際財務報告準則對上海航空股份收購成本的公允價值的計量不同，導致商譽的計量不同。

本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，但其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

- (1) 於中國境內(不包括中國香港特別行政區(「香港」)、中國澳門特別行政區(「澳門」)及台灣地區(「台灣」)，以下統稱「**港澳台地區**」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營港澳台地區航線所賺取的運輸收入屬於地區業務收入，運營國際航線所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- (2) 集團按地區劃分的收入如下：

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
境內	90,419	90,676
港澳台地區	3,789	3,591
國際	45,733	37,853
	139,941	132,120

- (3) 本集團主要收入來源於飛機資產，此等飛機均註冊於中國。由於本集團之飛機可在不同航線中靈活調配，故沒有將此等資產及相關負債按地區合理分配的基礎，因此並無呈列按地區劃分的分部非流動資產及資本開支。除飛機外，大多數非流動資產(金融工具除外)均在中國註冊並位於中國。除飛機外，大多數非流動資產(金融工具除外)均在中國註冊並位於中國。

6. 其他經營收入和利得

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
合作航線收入(附註(a))	4,731	4,510
航線補貼收入(附註(b))	222	323
其他補貼收入(附註(c))	888	672
處置物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產的收益	207	394
無須退還的團體訂票款	286	305
其他	1,125	299
	<u>7,459</u>	<u>6,503</u>

附註：

- (a) 合作航線收入係本集團為支持地方經濟發展，各地方政府其他各方合作發展某些航線所獲得的補貼。補助金額根據各方簽訂的協議計算。
- (b) 航線補貼收入是指各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。
- (c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助。
- (d) 截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日止年度，本集團並無與已確認的補貼收入相關的未滿足的條件或其他或有事項。

7. 財務收入

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
利息收入	104	115
匯兌淨收益	205	—
	<u>309</u>	<u>115</u>

8. 財務支出

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
銀行借款利息	2,044	2,304
租賃負債利息	1,768	2,412
退休後福利準備利息	39	59
飛機及發動機退租檢修撥備利息	280	305
債券及融資券利息	405	536
利率互換合約利息	(9)	(46)
減：資本化金額(附註(a))	<u>(342)</u>	<u>(422)</u>
	4,185	5,148
匯兌損失淨額(附註(b))	<u>—</u>	<u>763</u>
	<u>4,185</u>	<u>5,911</u>

附註：

- (a) 截至二零二五年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的加權平均年利率為2.63%（截至二零二四年十二月三十一日止年度：2.74%）。
- (b) 截至二零二四年十二月三十一日止年度的匯兌損失主要來源於本集團以外幣計量的借款與租賃負債的折算。

9. 所得稅

計入合併損益表的所得稅費用如下：

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
當期所得稅	34	178
遞延所得稅	<u>2,192</u>	<u>716</u>
	<u><u>2,226</u></u>	<u><u>894</u></u>

除部分子公司和分公司適用15% (二零二四年：15%)的優惠稅率外，本公司及其大部分位於中國境內的分公司和附屬公司適用的所得稅稅率為25% (二零二四年：25%)。本公司位於香港的某些附屬公司適用香港利得稅稅率為16.5% (二零二四年：16.5%)。

10. 每股虧損

截至2025年12月31日止年度的每股基本虧損乃按通過扣除永續債利息後的本公司擁有人應佔虧損約人民幣23.33億元除以年內已發行的加權平均股數22,154,536,728股計算得出。

本公司並無與已發行普通股相關的潛在攤薄購股權或其他金融工具。

11. 應收賬款及應收票據

給予顧客的信貸條款按個別情況釐定。

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
應收賬款及應收票據	2,185	2,047
減：減值撥備	(94)	(98)
	<u>2,091</u>	<u>1,949</u>

於報告期末，根據發票／賬單日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
90日內	2,050	1,970
91日至180日	61	5
181日至365日	4	3
超過365日	70	69
	<u>2,185</u>	<u>2,047</u>

12. 應付賬款及應付票據

於報告期末，以交易日為基礎的應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
90日內	13,031	3,388
91日至180日	6,393	10,838
181日至365日	3,813	33
一年至兩年	25	46
超過兩年	173	210
	<u>23,435</u>	<u>14,515</u>

13. 股利

董事會建議截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日止年度內不分配現金股利。

國際財務報告準則與中國會計準則的重大差異

	二零二五年 人民幣百萬元	二零二四年 人民幣百萬元
本公司擁有人應佔合併淨資產		
根據中國會計準則列示	37,759	40,532
國際財務報告準則及其他調整的影響：		
— 無形資產(商譽)	<u>2,242</u>	<u>2,242</u>
根據國際財務報告準則列示	<u>40,001</u>	<u>42,774</u>

於二零二五年及二零二四年，根據中國會計準則列示的本公司擁有人應佔合併虧損與根據國際財務報告準則列示的本公司擁有人應佔合併虧損一致。

運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2025年	2024年	
客運數據			
可用座公里(ASK) (百萬)	316,930.52	296,890.04	6.75%
— 國內航線	206,516.11	202,432.66	2.02%
— 國際航線	103,997.19	87,796.28	18.45%
— 地區 ¹ 航線	6,417.22	6,661.10	-3.66%
客運人公里(RPK) (百萬)	272,103.81	245,892.77	10.66%
— 國內航線	180,244.89	170,123.47	5.95%
— 國際航線	86,544.14	70,539.59	22.69%
— 地區航線	5,314.78	5,229.72	1.63%
載運旅客人次(千)	149,944.44	140,565.95	6.67%
— 國內航線	125,283.45	119,674.34	4.69%
— 國際航線	20,836.26	17,164.65	21.39%
— 地區航線	3,824.72	3,726.96	2.62%
客座率(%)	85.86	82.82	3.04pts
— 國內航線	87.28	84.04	3.24pts
— 國際航線	83.22	80.34	2.88pts
— 地區航線	82.82	78.51	4.31pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.493	0.512	-3.71%
— 國內航線	0.491	0.517	-5.03%
— 國際航線	0.484	0.490	-1.22%
— 地區航線	0.702	0.678	3.54%

¹ 為便於數據統計和分析，參照行業慣例，在業務上劃分為「國內航線」、「國際航線」和「地區航線」。其中「地區」指中國香港、中國澳門和中國台灣。

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2025年	2024年	
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	10,248.62	9,514.39	7.72%
— 國內航線	3,732.99	3,676.49	1.54%
— 國際航線	6,354.84	5,653.89	12.40%
— 地區航線	160.80	184.01	-12.61%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,062.52	3,682.54	10.32%
— 國內航線	1,000.97	952.31	5.11%
— 國際航線	3,033.58	2,700.33	12.34%
— 地區航線	27.96	29.90	-6.49%
貨郵載運量(百萬公斤)	1,126.20	1,051.17	7.14%
— 國內航線	658.78	624.07	5.56%
— 國際航線	444.20	402.43	10.38%
— 地區航線	23.22	24.66	-5.84%
貨郵載運率(%)	39.64	38.70	0.94pts
— 國內航線	26.81	25.90	0.91pts
— 國際航線	47.74	47.76	-0.02pts
— 地區航線	17.39	16.25	1.14pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) ^註	1.343	1.448	-7.25%
— 國內航線	0.668	0.705	-5.25%
— 國際航線	1.534	1.678	-8.58%
— 地區航線	4.828	4.281	12.78%

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2025年	2024年	
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	38,772.37	36,234.50	7.00%
— 國內航線	22,319.44	21,895.43	1.94%
— 國際航線	15,714.59	13,555.55	15.93%
— 地區航線	738.35	783.51	-5.76%
收入噸公里(RTK)(百萬)	27,981.28	25,249.89	10.82%
— 國內航線	16,829.87	15,864.30	6.09%
— 國際航線	10,657.19	8,897.96	19.77%
— 地區航線	494.22	487.64	1.35%
綜合載運率(%)	72.17	69.68	2.49pts
— 國內航線	75.40	72.45	2.95pts
— 國際航線	67.82	65.64	2.18pts
— 地區航線	66.94	62.24	4.70pts
收入噸公里收益(人民幣元) ^註	4.987	5.201	-4.11%
— 國內航線	5.293	5.584	-5.21%
— 國際航線	4.371	4.391	-0.46%
— 地區航線	7.826	7.530	3.93%
飛行小時(千)	2,746.17	2,612.29	5.12%
起降架次(千)	1,050.37	1,029.32	2.05%
日利用率(小時/日)	9.34	9.16	1.97%

註：在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。

機隊結構

公司踐行綠色發展理念，持續優化機隊結構。2025年，公司圍繞新型主力機型引進飛機合計48架，退出飛機26架。截至2025年12月31日，公司共運營826架飛機，其中運營14架C919飛機，正持續積累國產大飛機規模化運營經驗。

截至2025年12月31日機隊情況

單位：架

序號	機型	廠商	2025年 淨增	小計	自有	融資租賃	經營租賃	平均機齡 (年)
1	B777-300ER	波音	0	20	12	8	0	9.9
2	B787系列	波音	5	17	3	14	0	4.3
3	A350-900	空客	0	20	7	13	0	4.6
4	A330系列	空客	0	56	36	15	5	12.1
寬體客機合計			5	113	58	50	5	9.2
5	A320系列	空客	7	390	169	129	92	9.3
6	B737系列	波音	-1	278	130	52	96	10.7
7	C919	商飛	4	14	4	10	0	1.3
窄體客機合計			10	682	303	191	188	9.7
8	C909	商飛	7	31	15	16	0	2.6
支線客機合計			7	31	15	16	0	2.6
客機合計			22	826	376	257	193	9.4

註：

1. A330系列包含A330-200和A330-300等機型；
2. A320系列包含A319、A320、A320NEO、A321及A321NEO等機型；
3. B787系列包含B787-9等機型；
4. B737系列包含B737-700、B737-800及B737-8等機型；
5. 商飛對ARJ21機型新增商業名稱C909。

董事會報告書

2025年，全球地緣政治衝突多點頻發，各種不確定性、不穩定性上升，主要經濟體表現有所分化，但全球經濟仍展現出一定韌性。IATA數據顯示，2025年全球航空出行需求持續穩健增長，全年航空旅客周轉量同比增長5.3%，客座率創歷史新高，達83.6%，同比增長0.1個百分點。全球航空貨運表現穩健，需求同比增長3.4%。

我國經濟運行總體平穩、穩中有進，展現出了強大韌性，2025年國內生產總值(GDP)同比增長5%，經濟總量突破140萬億元，持續成為世界經濟增長的最大貢獻者和最強穩定錨。中國民航業保持穩中有進、穩中向好的發展態勢，全年完成運輸總周轉量1,640.8億噸公里、旅客運輸量7.7億人次、旅客周轉量1.3993萬億人公里、貨郵運輸量1,017.2萬噸，同比分別增長10.5%、5.5%、8.3%、13.3%。

2025年，公司上下齊心協力，在安全運行、市場經營、成本管控、品牌服務等方面持續發力、精準發力，推動各項工作取得新的進展和成效。全年安全飛行274.62萬小時、105.04萬架次，同比分別增長5.12%、2.05%；完成運輸總周轉量279.81億噸公里、旅客運輸量1.5億人次，同比分別增長10.82%、6.67%，實現營業收入人民幣1,399.41億元，同比增長5.92%，稅前利潤為人民幣2.74億元，實現扭虧為盈。

➔ 安全運行

安全是民航業的生命線。公司堅決貫徹落實習近平總書記關於民航安全工作的重要指示批示精神，堅持把安全作為頭等大事來抓，在航班量持續增加、運行環境複雜多變的情況下，保證了安全形勢總體平穩。

深化四大體系建設。完善安全管理體系，健全全員安全生產責任制；改進訓練培訓體系，加強飛行員全生命周期管理；建強運行控制體系，強化運力、飛機、機組「三環」匹配，加強生產組織；夯實機務維修體系，開展「固基」「強基」行動，強化現場管控。

壓實安全生產責任。常態化開展六大安全領域隱患治理，開展雙重預防機制與SMS融合自查，對重點單位進行長期幫扶。舉辦「全面落實安全責任」安全大講堂，分層分級開展責任制宣貫，覆蓋率達到100%。

夯實專業隊伍基礎。着力打造「政治過硬、業務精湛、作風優良、紀律嚴明」的新時代空勤隊伍，推動安全管理與黨建、思政等工作融合。着力提升關鍵隊伍業務能力，舉辦飛行、機務、地服、簽派等系統技能大賽。着力錘煉隊伍作風建設，堅持嚴管厚愛，加強對員工身心健康的關心關愛。

強化安全文化建設。公司上下進一步牢固樹立安全理念，堅持以「嚴的基調、細的舉措、實的作風、韌的精神」抓安全，持續強化穿透力；堅持問題導向抓安全，對照「七問」「二十個是否」深刻檢視安全問題，堅決抵制不良習氣；堅持以文化人，發佈公司首本安全文化手冊，大力營造誠信文化，員工自願報告意願顯著提升。

→ 市場經營

公司堅持聚焦主責主業，抓市場開拓，增收創效，運輸周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量均創歷史新高，實現經營業績顯著改善。

堅持「三飛」戰略，加強樞紐航網建設。公司堅持往遠處飛、往國際飛、往新興市場飛，持續做強樞紐，優化國內外航網佈局。國際方面，新開24條國際航線，國際（地區）航線達249條，覆蓋40個國家、93個境外航點，成為國際通航點最多的境內航司；打造上海浦東至倫敦、悉尼、莫斯科、巴黎等國際遠程幹線以及至日韓新馬泰等國際快線、准快線，開通「上海－奧克蘭－布宜諾斯艾利斯」航線，戰略性打開「南向通道」，為中國與南美往來搭建高效「空中絲路」。國內方面，持續加強樞紐航班波建設，2025年經上海中轉旅客同比增長17.5%，上海市場份額升至43%，北京、西安、昆明等樞紐份額進一步增長，國內「空中快線」拓展至47條，樞紐優勢進一步增強；組建東北、新疆分公司，成立重慶、福州等基地，「南北暢聯、東西貫通」的航網佈局逐步形成。

堅持收益精細化管控，穩步提升經營質量。公司建立收益提升聯動機制，強化總部與銷售單位聯動，形成收益管理閉環；加速數字化工具建設與應用，推進運價自動化和運力聯調系統建設，智慧控艙覆蓋國內60%航班，數字化賦能收益管理成效凸顯；通過加強國際客源流向分析、艙位管控，深挖中轉高價值潛力、創新國際兩艙產品，國際市場量價雙升，盈利能力明顯增強。

堅持拓展「航空+」，擴展產品營銷渠道。開展「民航服務提振消費年」主題活動，推出「China PASS」及「Shanghai PASS」等創新產品；新興渠道拓展，空地互聯增收，「博物館優享」產品服務超10萬人次；持續深化多式聯運，空鐵、空巴、空水等年服務聯運旅客超265萬人次，居於行業領先地位。

堅持客貨聯動，提升客機腹艙收益。把握貨運需求機遇，深耕歐洲，開拓東南亞，大力拓展「一帶一路」市場；通過引入航季預售模式，優化腹艙貨物裝機效率，全年實現客機腹艙收入54.57億元，同比增長2.36%。

→ 成本管控

公司強化預算源頭管控，依托業財深度融合，不斷挖掘降本潛力，持續夯實經營發展基礎。

深化全面預算管理。穩步推進全面預算管理體系改革，夯實零基預算基礎，細化定額標準並強化與業務動因關聯；打通預算、報表與業務數據，實現全流程動態管理，推動內部市場化結算與預算考核深度融合。

持續推進業財融合。公司成立成本管理委員會，設立飛機全生命周期管理、航材管理優化、地面電氣源設備使用、數字化轉型IT成本優化等9個專班，控大項、掘細項，多措並舉降低座公里成本，進一步提升資源配置效率。

有效降低資金成本。深化內部資金融通，減少外部高成本融資；把握市場窗口期發行債券，全年發行9期超短融及6期中票，融資總額305億元；充分發揮票據融資成本優勢，全年貼現規模達到425億元；精準研判LPR下行趨勢，前瞻佈局低成本資金。2025年，公司利息支出減少9.63億元，同比降低18.71%。

→ 品牌服務

公司升級「精心、精準、精緻、精細」的「四精」服務理念，更加突出精心，用心用情做好服務，進一步彰顯品牌價值。

系統提升服務品質。建立全球服務支援體系，開通英法德俄日韓等外語客服專線；設立服務保障席位體系，建立分級協同與空地協調機制；聚焦服務觸點，監測關鍵資源與節點，上線服務風險告警推送功能，加強特情處置；推行「先行服務、及時報備」，有效提升現場處置效率。全年航班正常率91.74%，高於全民航平均水平；旅客滿意度同比提升2.76%，核心指標持續向好。

創新推行服務產品。推出線上選餐、寵物進客艙、E碼通、「隨到隨走」等產品，升級「空港通」，啟用「易登機」，首創旅客遺留物品信息系統，推出「上海兩場聯絡線」「隔夜住宿」等5類中轉增值產品，精準化解旅客體驗痛點；搭建空中醫療急救平台，升級「孤獨症人群星翼護航」及「適老化陪伴」專項服務，將人文關懷深度融入服務細節；實現國內寬體機全艙免費Wi-Fi覆蓋，為旅客打造更智能、便捷、增值的出行體驗。

持續擦亮東航品牌。公司作為全球最大和首發C919運營商，覆蓋22條航線，並率先開通滬港定期航線，截至2025年底，東航C919機隊安全飛行超4.5萬小時，運送旅客260萬餘人次，實現規模化、常態化運營；推動異業合作體系升級，與國家博物館、上海博物館、星巴克等開展的合作廣受好評，擴大品牌傳播力。在第八屆中國企業論壇發佈的2025中國企業品牌價值榜單中，公司位居行業榜首。

→ 改革創新

公司聚焦高質量發展要求，深化關鍵領域改革，紮實推進轉型創新，按期完成國企改革深化提升行動任務。

持續推進重點領域改革，激發內部改革活力。持續深化管控模式改革，推動屬地聯戰管控模式落實落地；調整安全重點單位機構設置和職能，成立飛行總隊，推動飛行訓練一體化；深化三項制度改革，優化薪酬總額增長機制，推進薪酬總額分類管理，強化考核結果運用。

持續加強數字化轉型，數字賦能業務發展。成立數字化轉型工作專班和「AI+」專項工作組，統籌推進各項工作；深入推進「人工智能+」行動，構建覆蓋227個場景的AI應用圖譜，數字營銷、數字機坪、數字維修等創新成果有力推動效率效能提升；上線行業首個中轉決策智能體，打通航班、機組、中轉旅客數據，中轉效率進一步提高。

持續強化科技創新，推動創新能力提升。召開公司首次科創大會，成立航空運輸服務產業鏈科創聯盟，組建4家公司級實驗室；與商飛設立C919-800聯合創新中心，探索國產大飛機運行與設計優化；研發中心在央企「科改行動」評價中獲評「優秀」。

→ 公司治理

公司堅持完善中國特色現代企業制度，開展公司治理專項行動，着力推進公司治理體系和治理能力現代化。

持續完善公司治理制度體系。貫徹落實新《公司法》，全面系統修訂以《公司章程》為核心，股東會、董事會、黨委會、總經理辦公會議事規則等為支撐的公司治理基本制度，動態釐清各治理主體權責邊界，優化完善各治理主體決策機制。

持續加強董事會建設。積極發揮董事會定戰略、做決策、防風險的功能作用，完善董事會審計和風險管理委員會工作規則和運行機制，強化監督職能，持續提升董事會治理效能。公司榮獲中國上市公司協會2025年「上市公司董事會最佳實踐」。

持續加強市值管理。研究制定公司《市值管理制度》，進一步規範市值管理行為；以經營業績為基礎，通過合規有序推進股份回購工作、提升信息披露質量、強化投資者關係管理，向市場傳遞投資信心，提升公司整體價值。截至2025年12月31日，公司A股、H股漲幅分別為50%、105.79%，總市值同比上漲56.44%，創十年新高。

持續加強風險防控。完善內控評價和風險監測體系，強化風險精準防控；健全監督體系，構建全鏈條穿透式監督模式；聚焦海外運營、採購管理等重點領域，完善合規管理體系；定期開展合規體系評價與重大風險監測，實現風險防範從「被動應對」向「主動預防」轉變。

→ 社會責任

公司在踐行「節能減碳，綠色飛行」、鞏固鄉村振興成果、保障重要運輸任務等方面持續發力，充分彰顯責任擔當的企業形象。

深耕綠色低碳發展。堅持節能減碳發展導向，踐行低碳環保理念，優化《綠色運行激勵辦法》及績效考核體系，積極推動可持續航空燃料(SAF)應用，驅動節油降碳取得成效。

持續鞏固鄉村振興成果。堅持不懈做好定點幫扶地雲南滄源、雙江兩縣的產業幫扶、消費幫扶、教育幫扶，「東航那杯茶」被評選為中央企業助力鄉村振興特色產品品牌，公司連續第7年獲評中央企業定點幫扶最高等級「好」。

高效保障重要運輸任務。圓滿完成亞冬會、世運會、全運會及殘特奧會等重大賽事運輸服務保障任務；緊急調配寬體機馳援日喀則地震災區，執飛首架抵達緬甸震區的國際救援航班等特殊飛行保障任務，展現企業的責任和擔當。

經營收入

2025年，本集團客運收入為人民幣1,293.49億元，同比增長6.47%，佔本集團航空運輸收入的95.95%；旅客運輸周轉量為272,103.81百萬客公里，同比增長10.66%。

其中：國內航線客運收入為人民幣851.28億元，同比增長0.51%，佔客運收入的65.82%；國內航線旅客運輸周轉量為180,244.89百萬客公里，同比增長5.95%。

國際航線客運收入為人民幣405.67億元，同比增長21.75%，佔客運收入的31.36%；國際航線旅客運輸周轉量為86,544.14百萬客公里，同比增長22.69%。

地區航線客運收入為人民幣36.54億元，同比增長5.52%，佔客運收入的2.82%；地區航線旅客運輸周轉量為5,314.78百萬客公里，同比增長1.63%。

2025年，本集團貨運收入為人民幣54.57億元，同比增長2.36%，佔本集團航空運輸收入的4.05%。貨郵載運周轉量為4,062.52百萬噸公里，同比增長10.32%。

2025年，本集團其他收入為人民幣51.35億元，同比下降3.22%。

營運開支

2025年，本集團總營運成本為人民幣1,435.27億元，同比增長4.76%。由於本集團根據市場需求，調整航班運力，生產投入增加，各項成本均相應增加。具體情況如下：

航油成本是本集團最大的運營成本之一。2025年，本集團飛機燃油成本為人民幣436.90億元，同比降低3.98%。主要是由於本集團消耗量增長，加油量同比增長4.60%，增加航油成本人民幣20.94億元；因原油價格下降，平均航空油價同比下降8.20%，減少航油成本人民幣39.03億元。

2025年，本集團工資、薪金及福利為人民幣296.88億元，同比增長11.81%。主要是由於運輸周轉量增加，空勤人員小時費增加以及員工人數及崗級調整自然增長所致。

2025年，本集團折舊及攤銷為人民幣278.94億元，同比增長4.69%。主要是由於機隊規模增加所致。

2025年，本集團飛機起降費為人民幣193.42億元，同比增長10.31%。主要是由於航班起降架次增加，相應的機場起降費增加所致。

2025年，本集團飛機維修費為人民幣65.76億元，同比增長6.56%。主要是由於運輸周轉量增加，飛發日常維修費用增加所致。

2025年，本集團航空餐食供應支出為人民幣46.31億元，同比增長9.56%，主要是由於旅客運輸量增加，相應提供餐食及機供品增加所致。

2025年，本集團銷售及市場費用為人民幣43.62億元，同比增長10.46%。主要是由於旅客出行數量增長，相應的系統訂座費增加所致。

其他營業收益

2025年，本集團其他營業收入和利得為人民幣74.59億元，同比增長14.70%。主要是由於本公司加大運力投入，合作航線收入增長伴隨公司增加控股公司股權，投資成本小於取得投資時應享有其可辨認淨資產公允價值產生的收益，以及處置投資公司取得的收益增加所致。

財務收入／支出

2025年，本集團財務收入為人民幣3.09億元，同比增長168.70%；財務支出為人民幣41.85億元，同比下降29.20%，主要是由於公司持續優化債務結構，減少利息支出人民幣9.63億元；以及2025年匯兌利得人民幣2.05億元，同期為匯兌虧損人民幣7.63億元。

年度淨虧損

截至2025年12月31日止年度，每股基本虧損乃按本公司擁有人應佔虧損（經扣除永續債券利息）人民幣23.33億元除以年內已發行股份加權平均數22,154,536,728股計算。

流動資金狀況與資本結構

截至2025年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,940.06億元，較2024年12月31日增長5.44%；資產負債率為86.02%，較2024年12月31日上升1.68個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣254.36億元，佔資產總額8.65%，較2024年12月31日增長33.15%；非流動資產為人民幣2,685.70億元，佔資產總額91.35%，較2024年12月31日增長3.40%。

截至2025年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,529.16億元，其中流動負債為人民幣1,236.91億元，佔負債總額的48.91%；非流動負債為人民幣1,292.25億元，佔負債總額的51.09%。

流動負債中，帶息負債（短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款、一年內到期的應付債券以及一年內到期的租賃負債）為人民幣658.14億元，較2024年12月31日降低0.92%。非流動負債中，帶息負債（長期銀行借款、應付債券以及租賃負債）人民幣1,161.14億元，較2024年12月31日增長5.99%。帶息債務的增加主要是由於本集團根據金融市場情況調整籌資結構所致。

2025年，本集團為應對匯率波動，積極優化本集團債務幣種結構，降低匯率風險。截至2025年12月31日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	2025年	折合人民幣	
		2024年	變動比例(%)
人民幣	158,899	148,070	7.31
美元	20,204	25,166	-19.72
其他	2,825	2,733	3.37
合計	<u>181,928</u>	<u>175,969</u>	<u>3.39</u>

截至2025年12月31日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款，應付債券折合人民幣1,015.28億元，較2024年12月31日的人民幣1,029.02億元下降1.34%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	2025年	折合人民幣	
		2024年	變動比例(%)
人民幣	97,815	100,247	-2.43
美元	984	—	
新加坡元	2,729	2,655	2.79
合計	<u>101,528</u>	<u>102,902</u>	<u>-1.34</u>

截至2025年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣804.00億元，較2024年12月31日的人民幣730.67億元增長10.04%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		變動比例(%)
	2025年	2024年	
人民幣	61,084	47,823	27.73
美元	19,220	25,166	-23.63
港幣	2	4	-50.00
日元	21	24	-12.50
新加坡元	1	3	-66.67
其他	72	47	53.19
合計	<u>80,400</u>	<u>73,067</u>	<u>10.04</u>

利率變動

截至2025年12月31日和2024年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,819.28億元和人民幣1,759.69億元（包括長、短期銀行借款，租賃負債，應付債券和超短期融資券），其中，短期債務的比例分別為36.18%和37.75%，長期帶息債務中大部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2025年12月31日和2024年12月31日，本集團美元債務和人民幣債務佔比分別為11.11%和87.34%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。

匯率波動

截至2025年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為230.29億元，其中美元帶息負債佔全部外幣帶息負債的比例為87.73%。因此，在美元匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。本集團以外匯套期合約來降低因外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。

截至2025年12月31日，公司持有的尚未交割的外匯遠期交易的名義金額約為4.38億美元，將於2026年到期。

航油價格波動

2025年，本集團通過航油遠期合約應對航油價格波動帶來的現金流量風險。本集團簽訂的航油遠期合約主要是以固定交易價格採購航油，屬於現金流量套期。2025年，公司結合衍生品市場情況謹慎評估，開展航油套期保值交易。截至2025年12月31日，公司持有的尚未交割的航油套期保值交易的持倉頭寸為50萬桶，將於2026年到期。

資產抵押及或然負債

截至2025年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣326.13億元；截至2024年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣342.43億元，同比下降4.76%。

截至2025年12月31日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至2025年12月31日，本集團預計未來3年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣617.24億元，其中2026年至2028年預計資本開支分別約為人民幣225.48億元、人民幣151.01億元、人民幣240.75億元。

本集團上述資本開支計劃可能根據發展戰略和市場需求新簽署飛機、發動機及其他飛行設備採購合同，對原有合同變更以及物價指數變化等因素而變化。

人力資源

截至2025年12月31日，本集團僱用89,277名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由工資和績效獎金構成。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2025年12月31日，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

風險分析

1. 經貿環境、地緣政治、公共衛生事件等風險

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空運輸需求。同時，國際經貿關係、地緣政治衝突或戰爭等，將給事件所在地及其影響範圍的航空市場需求及雙邊航權時刻資源分配帶來較大影響。此外，上述風險或將推動航油等大宗商品價格大幅波動，影響全球經濟活動，給公司經營業績和財務狀況造成較大影響。突發性公共衛生事件，可能會對航空出行需求及公司的正常運營產生較大影響。

公司密切關注國內外宏觀經濟形勢、國際經貿關係、地緣政治局勢、突發公共衛生事件及有關政策變化帶來的影響，保持與境內外民航監管機構的良好溝通，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對相關影響。

2. 政策法規風險

航空公司的業務遍及全球，是受國內外經濟政策和法律法規影響較大的行業。國內外相關的法律法規和產業政策、監管政策的調整和變化，可能會給公司未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，公司作為在上海、香港兩地上市的公眾公司，公司所處上市地證券監管法律法規的變化可能會對公司股東結構、股票的流動性、價格、存續等帶來影響和不確定性。

公司積極參與行業政策法規制定完善的相關研討，及時分析研究政策法規的最新變化及對公司的影響，把握政策法規修訂帶來的發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的風險挑戰和不確定性。

3. 安全運行風險

安全飛行是航空公司維持正常運營和良好聲譽的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為差錯、飛機缺陷、國內外恐怖主義以及其他不可抗力事件等都可能對公司的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

公司紮實推進安全作風建設，嚴格執行規章制度和運行標準，落實安全生產責任制，加強安全隱患排查治理，完善安全風險防控體系，強化安全管控能力，積極應對安全運行風險。

4. 核心資源風險

行業的快速發展可能使得航空運輸企業面臨境內外重要航點的航權、時刻資源以及關鍵崗位管理人員、專業技術人員等核心資源儲備不足的風險，將可能制約公司達到預期的發展目標或對公司的生產經營造成重大不利影響。

公司通過積極與境內外航權、時刻資源監管機構協商，並積極參與時刻資源市場化競爭，儲備核心市場時刻資源。公司通過推進「幸福東航」企業文化建設、優化核心技術人才激勵方案，並實施多層次的後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才。

5. 競爭風險

隨着國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空公司對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，為公司的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對公司經營業績造成影響。此外，鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。公司在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

公司積極應對行業競爭，主動爭取樞紐和核心市場新增航權和時刻資源，持續優化航線網絡，穩步提升和鞏固樞紐及核心市場份額；公司響應國家整治「內卷式」競爭相關政策，通過創新服務產品、提升服務品質等方式，提升旅客乘機體驗，進一步強化公司的競爭力。

6. 航油價格、匯率、利率波動風險

航油成本是航空公司最主要的成本支出之一，國際油價水平大幅波動將對航油成本和燃油附加費收入產生較大影響，從而影響公司業績。

公司負債主要是由於引進飛機、發動機及航材等所產生的美元負債和人民幣負債構成，美元兌人民幣匯率波動將產生匯兌損益，美元利率以及人民幣利率變化將造成公司浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響公司財務費用。

截至2025年12月31日，航油價格、匯率和利率變動對公司的影響如下：

單位：人民幣百萬元

航油價格、匯率、 利率變動敏感性分析	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
平均航油價格上升或下降5%	-2,184	2,184	—	—
浮動利率上升或下降25個基點	-228	228	1	-1
美元兌人民幣升值或貶值1%	-178	178	—	—

航油價格波動風險方面，公司通過機隊更新換代、航路優化、單發滑行、機身減重等措施精益化管理節油，並通過優化運力投放、加強市場營銷，提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲壓力。公司積極研判油價走勢，謹慎開展航油套期保值業務。中國民航業的燃油附加費機制也能夠為航空公司抵消一部分航油波動的風險。

匯率波動風險方面，公司密切關注匯率市場，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式持續優化債務幣種結構，降低匯率波動風險。隨着公司推進全球化業務，將通過在境外市場採取當地幣種收支相匹配等多種方式降低匯率波動影響。

利率波動風險方面，公司將通過開展衍生品交易，持續優化公司美元債務中浮動利率佔比，同時利用超短期融資券、公司債券等發行時機，努力降低人民幣融資成本。

7. 數據及信息安全風險

公司運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關。如公司信息網絡系統存在設計缺陷、運行故障、內部人員的合規培訓和安全意識缺乏以及遭遇外部網絡攻擊或信息網絡系統故障等情況，都可能會影響公司的生產運營或造成客戶數據和公司信息洩露，對公司經營業績及品牌形象產生不利影響。

公司持續推進信息網絡安全項目建設，迭代修訂《網絡安全管理手冊》等規章制度，建立健全信息網絡安全相關的技術防護和安全管理機制，強化信息網絡安全管理能力；任命「數據保護官」，建立以身份證等識別信息為主的客戶數據體系，提升數據及信息安全防護能力。

8. 發展及轉型風險

公司開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、管理、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對公司發展戰略的實施效果造成影響，未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

公司不斷完善對外投資的全流程監控與管理，在未來開拓國際新市場、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整過程中通過開展盡職調查、資產評估等舉措，加強項目的研究論證，嚴格監管各項投資活動，完善風險防控體系。

9. 供應鏈風險

航空運輸企業需要飛機、發動機、航材等重要設施設備以及符合飛行、維修、運行等資質的系統及核心技術以開展正常運營，如公司供應鏈上的重要設施設備、核心技術供應商經營發生異常，或在特殊情況下，無法向公司正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能給公司的正常運營帶來不利影響。

公司定期開展與生產運營供應鏈高度關聯的重要設施設備及核心技術服務供應商的履約能力評估，持續關注重要設施設備及核心技術服務的價格、引進政策規則變動及國產替代相關情況，積極應對供應鏈相關重要設施設備及核心技術服務供應商風險。

10. 證券市場波動風險

上市公司股票價格不僅取決於公司當前業績和未來經營預期，還受上市地法律規定、政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者結構及心理等多種因素影響。公司股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失。

公司持續優化公司治理水平，切實履行信息披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造良好的經營業績。公司研究制定《市值管理制度》，日常監測公司股價、輿情和資本市場動態，加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，並結合實際，綜合運用股份回購、大股東增持等措施進行市值管理，引導資本市場合理反映公司估值，維護公司、投資者及其他利益相關者的合法權益。

11. 環境政策變化的風險

全球對包括碳排放、噪音治理等在內的環境政策愈加重視，以及旅客低碳出行而導致的消費行為的轉變，可能會給航空公司的運行帶來限制，航空公司為滿足環境政策監管要求的變化，可能加大在節能減排、噪音治理等方面的投入，從而增加經營成本。

公司堅持可持續發展的基本理念，嚴格遵守環保相關政策法規，通過引進先進的節油、降噪機型，實施飛機節油精細化管控，推進應用地面設施設備替代輔助動力裝置工作和地面車輛「油改電」計劃，持續推行節能環保技術等方式，積極開展節能減排及噪音治理工作。公司遵守國際和國內的碳排放監管要求，參與歐盟碳排放交易和上海市地方試點碳交易機制，通過市場化機制履行碳排放義務，探索提升碳排放管理能力。此外，公司持續研究可持續航空燃料的應用，探索航空業碳減排模式，不斷提高生態環境治理和綠色低碳發展水平。

12. 其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，除上述風險之外，自然災害、相關國家頒發通航或人員往來限制政策等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對公司的生產經營造成不利影響。

公司強化風險管控，積極應對突發風險，盡最大可能減少相關損失，保護公司股東利益。

2026年展望

展望2026年，全球經濟增長短期仍具韌性，但貿易保護主義抬頭加劇了經濟結構的脆弱性，地緣政治衝突影響持續存在，世界經濟增長動能總體依然不足。

受外部環境變化影響，我國民航業發展也面臨許多不確定因素。然而，我國經濟基礎穩、優勢多、韌性強、潛能大，長期向好的支撐條件和基本趨勢沒有改變。國民經濟持續向優向好的發展態勢，將為民航高質量發展注入強勁動能。根據民航局預判，預計2026年全行業將完成運輸總周轉量1,750億噸公里、旅客運輸量8.1億人次、貨郵運輸量1,070萬噸。

2026年，公司將堅持穩中求進、提質增效，不斷增強核心競爭力，加快推動公司高質量發展。

➔ 着力提升安全運行水平

堅持「嚴的基調、細的舉措、實的作風、韌的精神」，牢牢把握安全發展主動權，確保「兩個絕對安全」。進一步深化「四大體系」建設，切實以體系化建設提升安全治理效能；持續加大安全投入，實現人工智能在安全數據分析等場景的應用突破；進一步加強安全隊伍建設，嚴把關鍵崗位准入，完善飛行員全生命周期管理，強化空勤身心健康監測與動態考核；持續加強安全文化建設，抓好安全文化手冊宣貫，開展崗位大比武與SOP²專項行動，以文化建設引領作風進步。

➔ 着力提升市場經營能力

堅持「三飛」戰略，做精國內市場、拓展國際市場、培育新興市場；升級上海國際樞紐航班波，持續優化旅客中轉流程，提升中轉銜接效率；釋放飛行資源總量，優化運力調配，着力提高飛機利用率；深化「航空+文旅商體展」產業協同，拓展多式聯運與增值服務；建立精細化、動態化成本管控體系，嚴控全鏈條顯隱性成本。

➔ 着力深化服務品牌建設

深化「服務」理念，對標世界一流航司，升級優化服務標準體系；聚焦分眾市場，打造「東方尊享」與「東方暢行」服務品牌；完善全流程服務管控體系，提升訴求響應速度與一次性解決率；升級寵物進客艙、陪伴服務等產品，優化「輕飛享」系列產品，提升服務價值轉化。

² SOP即標準作業程序或標準操作規程，指將某一事件的標準操作步驟和要求以統一的格式描述出來，用於指導和規範日常的工作。

➔ 着力提升改革創新實效

紮實推動進一步全面深化改革各項任務落地；持續健全內部市場化核算機制，深化「三項制度」改革；大力推進科技創新，因地制宜推動更多高水平高相關的聯合攻關項目；加快推進數字化轉型，深入實施「人工智能+」和流程管理專項行動；系統推進綠色低碳轉型，完善綠色發展激勵約束機制。

➔ 着力提升公司治理效能

持續完善中國特色現代企業制度，動態釐清各治理主體權責，進一步加強市值管理；加快推進業務執行單位、業務條線管理部門、審計監督「三道防線」建設，大力促進業法融合，持續推進法治東航建設；推動全鏈條穿透式監督，持續健全風險防範化解長效機制。

機隊規劃

2026年至2028年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2026年		2027年		2028年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919	10	0	10	0	15	0
C909	4	0	0	0	0	0
商飛客機合計	14	0	10	0	15	0
A350-900	0	0	0	0	0	0
A320系列	30	19	27	12	10	10
空客客機合計	30	19	27	12	10	10
B787系列	2	0	7	0	0	0
B737系列	5	3	27	6	0	9
波音客機合計	7	3	34	6	0	9
客機合計	51	22	71	18	25	19

註：公司將根據外部環境、市場情況的變化以及公司運力規劃等，適時優化調整飛機引進和退出計劃。

股份

1、截至2025年12月31日本公司股份結構情況如下：

		股份總額	約佔股權比例(%)
一	A股	17,024,964,893	77.08
	1. 有限售條件流通股	0	0
	2. 無限售條件流通股	17,024,964,893	77.08
二	H股	5,062,771,777	22.92
	1. 有限售條件流通股	0	0
	2. 無限售條件流通股	5,062,771,777	22.92
三	股份總數	22,087,736,670	100.00

重要事項

1. 股息

2026年3月30日，本公司董事會2026年第2次會議審議通過本公司2025年度利潤分配預案，建議本公司2025年度不分配利潤。

本公司獨立董事認為本公司2025年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，審議程序合法、有效，符合《公司法》、《證券法》、中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）、上海證券交易所所有關法律法規和本公司《公司章程》的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。本公司獨立非執行董事同意將2025年利潤分配預案提交本公司2025年度股東週年大會審議。

本預案尚需提交本公司2025年度股東週年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

2025年，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券（「證券」一詞的含義見香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄D2第一條）。

3. 重大訴訟

截至2025年12月31日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則項下的有關規定和本集團實務情況，認為截至2025年12月31日止年度，本集團的企業管治水平達到《企業管治守則》（「守則」）所載的守則條文的要求。

本公司根據中國證監會、上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司（「香港聯交所」）出台的最新規定，以及本公司業務發展的需要，系統梳理了本公司董事會及證券事務相關的規章制度，新制定印發《市值管理制度》，修訂完善17個制度規則，分別為《公司章程》《股東會議事規則》《董事會議事規則》《董事會決策事項清單》《董事會授權總經理決策事項清單》《董事會審計和風險管理委員會工作細則》《獨立董事工作制度》《獨立董事專門會議工作細則》《總經理工作制度》《董事會秘書工作制度》《董事會審計和風險管理委員會年報工作制度》《信息披露事務管理制度》《關聯交易管理制度》《防範控股股東及關聯方資金佔用管理辦法》《投資者關係管理制度》《募集資金管理制度》《內幕信息知情人登記管理制度》，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

為了進一步強化本公司董事、高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司通過書面材料方式，系統梳理中國證監會、上海證券交易所、香港聯交所、紐約證券交易所等監管機構頒佈的關於上市公司監管規則以及上市公司董事、高級管理人員職責的相關法律法規和規章制度的最新發展，組織培訓與學習。

截至2025年12月31日年度內，本公司就董事的證券交易，已採納上市規則附錄C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）作為本公司董事的行為守則。在向所有董事做出特定查詢後，本公司明白其董事已遵守標準守則有關董事證券交易的規定。

5. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本公司所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務匯報事宜，包括審閱截至2025年12月31日止年度按照國際財務報告準則編製之綜合業績。2025年，公司根據新《公司法》要求按期完成監事會改革，由董事會審計和風險管理委員會承接原監事會監督職能，進一步精簡治理層級，提升監督效率。

審計和風險管理委員會對本公司所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

6. 人員變動情況^{註1}

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因	變動日期
高飛	總經理	聘任	董事會聘任	2025年10月30日
	副董事長	聘任	董事會聘任	2025年12月2日
	董事	選舉	股東會選舉	2025年12月2日
	董事會航空安全與環境委員會 主席、委員	聘任	董事會聘任	2025年12月2日
成國偉	董事	選舉	股東會選舉	2025年2月12日
	董事會規劃發展與數字化委員 會主席、委員	聘任	董事會聘任	2025年4月29日
	副總經理	離任	工作調整	2025年1月17日
馮詠儀	董事會提名與薪酬委員會委員	聘任	董事會聘任	2025年4月29日
揭小清	職工董事	選舉	職代會選舉	2025年5月30日
何曉群	副總經理	聘任	董事會聘任	2025年1月17日
李智勇	副總經理	聘任	董事會聘任	2025年6月23日
劉鐵祥	總經理	離任	工作調整	2025年8月26日
	副董事長、董事	離任	工作調整	2025年8月26日
	董事會航空安全與環境委員會 主席、委員	離任	工作調整	2025年8月26日
	董事會規劃發展與數字化委員 會主席、委員	離任	工作安排	2025年4月29日
羅群	董事會提名與薪酬委員會委員	離任	工作安排	2025年4月29日

註：詳情請參見公司於香港聯交所網站發佈的相關公告；

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事變更資料

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
高飛	中國東航集團	黨組副書記	2025年9月	
		總經理	2025年10月	
		董事	2025年11月	
劉鐵祥	中國東航集團	黨組副書記	2024年9月	2025年8月
		總經理	2024年9月	2025年9月
		董事	2024年10月	2025年9月
成國偉	中國東航集團	董事	2025年1月	
	上海普惠飛機發動機維修 有限公司	董事長	2020年3月	2025年7月
	中國民航信息網絡股份有限公司	非執行董事	2023年7月	2025年3月
孫錚	中微半導體設備(上海)股份 有限公司	獨立董事	2025年1月	–
	興業銀行股份有限公司	外部監事	2023年5月	2025年12月
陸雄文	寶山鋼鐵股份有限公司	獨立董事	2018年5月	2025年8月
	上海科創銀行(原浦發硅谷銀行)	獨立董事	2019年1月	2025年12月
周啟民	東航海外(香港)有限公司	董事長	2020年10月	2025年4月
	中國航空公司(香港)有限公司	副董事長	2020年12月	2025年3月
	中國物流集團有限公司	董事	2024年9月	2025年3月
萬慶朝	中國物流集團有限公司	董事	2025年3月	–
	Air France-KLM	董事	2025年6月	
何曉群	中國民航信息網絡股份有限公司	非執行董事	2025年6月	
李智勇	上海普惠飛機發動機維修 有限公司	董事長	2025年7月	
	中國東航集團	黨組成員	2025年4月	
		副總經理	2025年5月	
		安全總監	2025年5月	
李干斌	中國東航集團	董事會秘書	2025年1月	

8. 2025年度股東週年大會

2025年度股東週年大會之通告(當中載有2025年度股東週年大會召開的日期、時間和地點以及暫停辦理股東登記期間及辦理股份過戶登記手續之詳情)將適時刊登及寄發予本公司股東。

9. 其他

- (1) 公司分別於2025年7月1日、2025年8月29日召開了董事會2025年第6次會議、2025年第二次臨時股東大會，審議通過了《關於調整公司2025年飛機及發動機日常關聯交易事項的議案》和《關於公司2026年至2028年日常關聯交易事項的議案》，公司於2025年7月4日與各關聯方簽署了日常關聯交易框架協議。詳細內容請見公司於2025年7月1日、2025年7月4日和2025年8月29日在香港聯交所網站披露的相關公告。
- (2) 公司分別於2024年8月30日、2024年11月8日召開董事會2024年第4次例會、2024年第一次臨時股東大會、2024年第一次A股類別股東大會及2024年第一次H股類別股東大會，審議通過了《關於以集中競價交易方式回購股份方案的議案》，同意公司在A股和H股以集中競價交易方式回購公司股份。截至2025年11月7日本次回購到期日，公司已經累計完成回購股份數量為20,355.99萬股，佔本次回購前公司總股份數的0.9132%，其中回購A股數量為8,955.39萬股，成交總金額為33,680.02萬元，回購H股數量為11,400.60萬股，成交總金額為31,134.67萬港元。公司已於2025年11月11日完成本次回購股份的註銷工作。詳細內容請見公司於2024年8月30日、2024年11月8日和2025年11月10日在香港聯交所網站披露的相關公告。
- (3) 公司於2026年3月13日收到控股股東中國東航集團通知，中國東航集團於2026年3月13日通過上海證券交易所交易系統以集中競價方式增持了公司A股33,971,300股，並提出自增持之日起12個月內擬累計增持公司A股金額人民幣5億元至人民幣10億元(不含本數)。中國東航集團於2026年3月16日增持公司A股19,610,000股，中國東航集團及其一致行動人合計持有公司股份佔公司總股本比例升至55.00%。詳細內容請見公司於2026年3月13日、2026年3月17日在上海證券交易所網站披露的相關公告。

- (4) 經本公司董事會及股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限與截至2025年12月31日止的實際發生額列示如下：

經批准的類別	截至2025年 12月31日 的發生額	2025年 預估交易 金額上限
金融服務—每日最高存款餘額	7,537	17,000
金融服務—每日最高綜合授信餘額	1,600	17,000
金融服務—其他金融服務費用總額	25	60
		46億美元
飛機及發動機租賃總金額—支付金額 ¹	13,801	或等值人民幣
		36.50億美元
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ²	14,178	或等值人民幣
飛機及發動機銷售總額	416	1,800
航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關 服務—支付金額	3,019	4,840
航食保障相關業務—公司作為出租人年度物業 租金及航食保障相關服務—收取金額	93	360
航食保障相關業務—公司作為承租人年度物業 租金—支付金額	2	8
航食保障相關業務—公司作為承租人物業租賃 使用權資產總值	32	150
航空配套服務—支付金額	460	2,000
航空配套服務—使用權資產總值 ³	176	1,550
物業租賃及代建代管服務—公司作為出租人 年度物業租賃租金—收取金額	8	8
物業租賃及代建代管服務—公司作為承租人 年度物業租賃租金及代建代管費用—支付金額	197	370
物業租賃及代建代管服務—公司作為承租人 物業租賃使用權資產總值 ⁴	502	630
貨運物流業務保障服務—收取金額	637	780
貨站業務保障服務—支付金額	636	920
客機貨運業務獨家經營運輸服務價款—收取金額	5,457	8,800
航空互聯網服務—支付金額	85	140
航空信息技術服務—支付金額	697	1,050
法荷航航空運輸合作保障服務—支付金額	53	470
法荷航航空運輸合作保障服務—收取金額	58	240

註：

1. 總金額包括新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的租金總額、利息、安排費；
2. 報告期內新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值；
3. 報告期末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；
4. 報告期末物業租賃和代建代管服務中物業租賃所涉及的使用權資產總值。

11. 刊發2025年度業績公告

本公司的2025年度業績公告已刊載於香港聯交所網站 (<http://www.hkexnews.hk>) 及本公司網站(<http://www.ceair.com>)。

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
王志清
董事長
中華人民共和國，上海
2026年3月30日

於本公告日期，本公司董事包括：王志清(董事長)、高飛(副董事長、總經理)、成國偉(董事)、孫錚(獨立非執行董事)、陸雄文(獨立非執行董事)、羅群(獨立非執行董事)、馮詠儀(獨立非執行董事)、鄭洪峰(獨立非執行董事)、揭小清(職工董事)。