

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)

2024 年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事(「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2024年12月31日止年度(「本年度」)經審計按國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)編製之綜合業績，以及2023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

合併損益表

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	附註	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元 (經重述 註2.2)
收入	5	132,120	113,788
其他經營收入和利得	6	6,503	5,429
經營支出			
飛機燃料		(45,499)	(41,102)
折舊與攤銷		(26,644)	(25,041)
工資、薪金及福利		(26,552)	(23,672)
飛機起降費		(17,535)	(14,558)
飛機維修費		(6,171)	(4,542)
航空餐食供應		(4,227)	(2,993)
銷售及市場費用		(3,949)	(2,931)
民航基礎設施建設基金		(1,122)	(1,056)
地面服務及其他費用		(445)	(564)
減值損失		(44)	(17)
金融資產減值損失淨額		(38)	(49)
低值和短期租賃租金		(26)	(400)
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		36	(7)
其他經營支出		(4,789)	(4,222)
經營支出總額		(137,005)	(121,154)

合併損益表（續）

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	附註	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元 (經重述 註2.2)
經營收入／(虧損)		1,618	(1,937)
應佔聯營公司業績		225	131
應佔合營公司業績		49	(8)
財務收入	7	115	496
財務支出	8	(5,911)	(6,982)
所得稅前虧損		(3,904)	(8,300)
所得稅費用	9	(894)	(336)
年度虧損		<u>(4,798)</u>	<u>(8,636)</u>
虧損歸屬於：			
本公司權益持有人		(4,226)	(8,190)
非控制性權益		<u>(572)</u>	<u>(446)</u>
		<u>(4,798)</u>	<u>(8,636)</u>
本公司權益持有人應佔每股虧損：			
一 基本（人民幣元每股）	10	<u>(0.19)</u>	<u>(0.37)</u>

合併損益及其他全面收益表
截至二零二四年十二月三十一日止年度

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元 (經重述 註2.2)
附註		
年度虧損	<u>(4,798)</u>	<u>(8,636)</u>
其他全面收益／(虧損)		
以後期間可能會重分類至損益的項目		
現金流量套期，扣除稅項	<u>5</u>	<u>(35)</u>
以後期間可能不會重分類至損益的		
其他全面(虧損)／收益		
指定為按公允價值計量且其變動計入		
其他全面(虧損)／收益的權益投資之		
公允價值變動，扣除稅項	(81)	6
應佔合營公司其他全面收益，扣除稅項	2	5
退休後福利準備的精算損失，扣除稅項	<u>(152)</u>	<u>(79)</u>
年度其他全面虧損，扣除稅項	<u>(226)</u>	<u>(103)</u>
年度全面虧損總額	<u>(5,024)</u>	<u>(8,739)</u>
全面虧損總額歸屬於：		
本公司權益持有人	(4,441)	(8,300)
非控制性權益	<u>(583)</u>	<u>(439)</u>
	<u>(5,024)</u>	<u>(8,739)</u>

上述合併損益表及其他綜合收益表應與隨附附註一併閱讀。

合併財務狀況表

於二零二四年十二月三十一日

	附註	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元 (經重述 註2.2)
非流動資產			
物業、廠房及設備		103,330	95,991
投資物業		96	277
使用權資產		112,433	118,331
無形資產		11,603	11,607
飛機預付款		14,986	15,183
於聯營公司的投資		2,218	2,049
於合營公司的投資		512	464
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		1,417	1,057
衍生金融工具		—	33
遞延稅項資產		9,160	9,851
其他非流動資產		3,984	4,157
		259,739	259,000
流動資產			
飛機設備零件		1,680	1,640
應收賬款及應收票據	11	1,949	2,191
預付款項及其他應收款		11,184	9,727
按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產		101	65
衍生金融工具		56	16
限制性銀行存款		61	319
現金及現金等價物		4,072	11,858
		19,103	25,816
流動負債			
應付賬款及應付票據	12	14,515	4,601
其他應付款及預提費用		20,227	20,584
合同負債		10,678	7,422
借款的流動部分		49,576	53,006
租賃負債的流動部分		16,997	19,428
應付所得稅		71	50
飛機及發動機退租檢修撥備的流動部分		1,939	1,191
		114,003	106,282
淨流動負債		(94,900)	(80,466)
總資產減流動負債		164,839	178,534

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元 (經重述 註2.2)
附註		
非流動負債		
借款	53,598	58,022
租賃負債	55,852	64,747
飛機及發動機退租檢修撥備	7,619	7,897
合同負債	632	586
退休後福利準備	2,240	2,206
其他長期負債	1,246	1,510
遞延稅項負債	1	1
	<u>121,188</u>	<u>134,969</u>
淨資產	<u><u>43,651</u></u>	<u><u>43,565</u></u>
權益		
歸屬於本公司權益持有人的權益		
－ 股本	22,291	22,291
－ 永續債	25,067	20,057
－ 儲備	(4,564)	606
－ 庫存股	(20)	—
	<u>42,774</u>	<u>42,954</u>
非控制性權益	<u>877</u>	<u>611</u>
權益總額	<u><u>43,651</u></u>	<u><u>43,565</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。

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。

本財務報表已於二零二五年三月二十八日獲本公司董事會（「**董事會**」）批准及授權刊發。

2. 編製基準和會計政策的變更

2.1 編製基準

本綜合財務報表乃按照國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則會計準則編製。就編製本綜合財務報表而言，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，本綜合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

二零二四年，本集團淨虧損為人民幣47.98億元。於二零二四年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣949.00億元。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：

- 截至二零二四年十二月三十一日，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二零二四年十二月三十一日止年度的財務報表。

2.2 重述

本集團原持有東方航空傳媒股份有限公司(「東航傳媒」)45%的權益，並作為聯營公司按權益法核算。於二零二四年二月，本集團自控股母公司中國東航集團收購東航傳媒剩餘55%的權益，交易對價為人民幣1.26億元。收購完成後，東航傳媒成為本集團的全資附屬公司。

本集團收購東航傳媒構成同一控制下的企業合併，並採用合併會計法核算。東航傳媒自其與本公司同受最終控制方中國東航集團控制之日起納入本公司合併範圍，進而對二零二三年度合併財務報表均進行了重述。

採用合併會計法導致本集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的虧損減少約人民幣19百萬元。

3. 會計政策的變更及披露

(i) 本集團採納的新訂和經修訂準則

於本年度，本集團首次採用由國際會計準則理事會頒佈的下列經修訂的國際財務報告準則，該等修訂於二零二四年一月一日開始的年度期間強制生效，用以編製本集團的合併財務報表：

國際財務報告準則第16號(修訂本)	售後租回中的租賃負債
國際會計準則第1號(修訂本)	流動負債和非流動負債的分類
國際會計準則第1號(修訂本)	附有契約條件的非流動負債
國際會計準則第7號及國際財務報告準則第7號(修訂本)	供應商融資安排

於本年度應用經修訂的國際財務報告準則並無對本集團於當前及過往年度的財務狀況及表現及／或該等合併財務報表所載的披露造成重大影響。

(ii) 尚未採用的新準則和解釋

以下已頒佈的新會計準則和會計準則之修訂無須於截至二零二四年十二月三十一日止年度的報告期間強制採用，因此本集團未提早採用此等新會計準則和會計準則之修訂。

國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號(修訂本)	金融工具分類與計量之修訂 ³
國際財務報告準則第9號和國際會計準則第7號(修訂本)	涉及依賴自然能源生產電力的合同 ³
國際財務報告準則第10號和國際會計準則第28號(修訂本)	投資者與其聯營公司或合營公司之間的資產出售或注資 ¹
國際財務報告準則會計準則(修訂本)	國際財務報告準則會計準則之年度改進－第11卷 ³
國際會計準則第21號(修訂本)	缺乏可兌換性 ²
國際財務報告準則第18號	財務報表的呈列與披露 ⁴

¹ 於將予釐定之日期或以後開始的年度期間生效

² 於二零二五年一月一日或之後開始的年度期間生效

³ 於二零二六年一月一日或之後開始的年度期間生效

⁴ 於二零二七年一月一日或之後開始的年度期間生效

除下文提及的新的國際財務報告準則會計準則外，董事預計在可預見的將來，對國際財務報告準則會計準則的所有其他修訂的應用將不會對本集團綜合財務報表產生重大影響。

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號會計政策、會計估計變動及錯誤及國際財務報告準則第7號金融工具披露。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。

國際財務報告準則第18號及其他準則之修訂本將於二零二七年一月一日或之後開始之年度期間生效，並允許提前應用。預期應用新準則將影響未來財務報表中損益表之呈列及披露。本集團正在評估國際財務報告準則第18號對本集團綜合財務報表之詳細影響。

4. 營運分部資料

- (a) 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。截至二零二四年及二零二三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(a) (ii)。

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* 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	<u>(4,771)</u>	<u>522</u>	<u>–</u>	<u>345</u>	<u>(3,904)</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
利息收入	141	14	(40)	–	115
利息支出	5,155	33	(40)	–	5,148
資本性支出	<u>34,669</u>	<u>274</u>	<u>(10)</u>	<u>–</u>	<u>34,933</u>

截至二零二三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* 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	113,348	440	–	–	113,788
分部間收入	–	826	(826)	–	–
報告分部收入	<u>113,348</u>	<u>1,266</u>	<u>(826)</u>	<u>–</u>	<u>113,788</u>
報告分部所得稅前虧損	<u>(8,835)</u>	<u>422</u>	<u>–</u>	<u>113</u>	<u>(8,300)</u>
其他分部資料					
折舊與攤銷	24,767	274	–	–	25,041
減值損失，淨額	50	(1)	–	–	49
利息收入	1,068	13	(585)	–	496
利息支出	6,660	6	(585)	–	6,081
資本性支出	<u>27,243</u>	<u>109</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>27,352</u>

截至二零二四年十二月三十一日及二零二三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	<u>236,235</u>	<u>1,799</u>	<u>(2,844)</u>	<u>1</u>	<u>235,191</u>
於二零二三年十二月三十一日					
報告分部資產 ⁽ⁱⁱ⁾	267,430	4,029	(2,420)	13,535	282,574
報告分部負債	<u>242,039</u>	<u>1,631</u>	<u>(2,420)</u>	<u>1</u>	<u>241,251</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（二零二三年：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。

(b) 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「港澳臺地區」）提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營港澳臺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：

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
境內	90,676	90,190
港澳臺地區	3,591	2,848
國際	<u>37,853</u>	<u>20,750</u>
	<u>132,120</u>	<u>113,788</u>

(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。

5. 收入

收入分析如下：

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
客戶合同收入	131,889	113,552
其他來源的收入		
租金收入	231	236
	<u>132,120</u>	<u>113,788</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

截至二零二四年十二月三十一日止年度

分部	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	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>131,899</u>
地區分佈收入			
境內	90,127	318	90,445
港澳臺地區	3,591	—	3,591
國際	37,853	—	37,853
客戶合同收入總計	<u>131,571</u>	<u>318</u>	<u>131,899</u>

本集團航空業務分部的收入在某一時間點確認。

截至二零二三年十二月三十一日止年度

分部	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	104,576	—	104,576
— 貨運及郵運	3,634	—	3,634
退票與佣金服務收入	2,531	—	2,531
地服服務收入	645	—	645
其他	1,726	440	2,166
客戶合同收入總計	113,112	440	113,552
地區分佈收入			
境內	89,514	440	89,954
港澳臺地區	2,848	—	2,848
國際	20,750	—	20,750
客戶合同收入總計	113,112	440	113,552

6. 其他經營收入和利得

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
合作航線收入(附註(a))	4,510	3,616
航線補貼收入(附註(b))	323	221
其他補貼收入(附註(c))	672	1,165
處置物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產的收益	394	86
無須退還的團體訂票款	305	174
其他	299	167
	6,503	5,429

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) 截至二零二四年及二零二三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

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
利息收入	<u>115</u>	<u>496</u>

8. 財務支出

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
銀行借款利息	2,304	2,340
租賃負債利息	2,412	2,980
退休後福利準備利息	59	67
飛機及發動機退租檢修撥備利息	305	307
債券及融資券利息	536	917
利率互換合約利息	(46)	(60)
減：資本化金額(附註(a))	<u>(422)</u>	<u>(470)</u>
	5,148	6,081
匯兌損失淨額(附註(b))	<u>763</u>	<u>901</u>
	<u>5,911</u>	<u>6,982</u>

附註：

- (a) 截至二零二四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2.74%（截至二零二三年十二月三十一日止年度：3.24%）。
- (b) 截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度的匯兌損益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

計入損益的所得稅費用如下：

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
當期所得稅	178	320
遞延所得稅	<u>716</u>	<u>16</u>
	<u>894</u>	<u>336</u>

本集團經營飛往海外目的地的國際航班。截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度，由於中國與相應的司法權區之間簽訂了與航空業務有關的稅收協定，因此並無重大海外稅項。

本公司機器位於中國境內的大多數分公司和附屬公司適用 25% 的企業所得稅稅率（2023 年：25%），但部分子公司適用 15% 的優惠稅率（2023 年：15%）。本公司在香港的某些附屬公司適用香港利得稅稅率為 16.5%。（2023 年：16.5%）。

10. 每股虧損

截至二零二四年十二月三十一日止年度，每股基本虧損乃按本公司權益持有人應佔虧損約人民幣42.26億元和年內已發行的加權平均股數22,291,295,570股計算。

截至二零二三年十二月三十一日止年度，每股基本虧損乃按本公司權益持有人應佔虧損約人民幣81.90億元和年內已發行的加權平均股數22,291,295,570股計算。

截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度，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。

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
應收賬款	2,047	2,285
減：減值撥備	<u>(98)</u>	<u>(94)</u>
	<u>1,949</u>	<u>2,191</u>

於報告期末，根據發票／賬單日，扣除損失撥備的應收賬款的賬齡分析如下：

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
90日內	1,970	2,156
91日至180日	5	17
181日至365日	3	39
超過365日	69	73
	<u>2,047</u>	<u>2,285</u>

12. 應付賬款及應付票據

於報告期末，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
90日內	3,398	4,096
91日至180日	10,838	193
181日至365日	33	76
一年至兩年	46	62
超過兩年	200	174
	<u>14,515</u>	<u>4,601</u>

13. 股利

董事會建議截至二零二四年及二零二三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

	二零二四年 人民幣百萬元	二零二三年 人民幣百萬元
本公司權益持有人應佔合併淨資產		
根據中國會計準則列示	40,532	40,712
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>42,774</u>	<u>42,954</u>

於二零二四年及二零二三年，根據中國會計準則列示的本公司權益持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權益持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
	2024年	2023年	
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	296,890.04	244,960.45	21.20%
— 國內航線	202,432.66	199,818.68	1.31%
— 國際航線	87,796.28	40,338.30	117.65%
— 地區 ¹ 航線	6,661.10	4,803.46	38.67%
客運人公里(RPK)(百萬)	245,892.77	182,299.38	34.88%
— 國內航線	170,123.47	149,930.96	13.47%
— 國際航線	70,539.59	28,846.07	144.54%
— 地區航線	5,229.72	3,522.35	48.47%
載運旅客人次(千)	140,565.95	115,617.54	21.58%
— 國內航線	119,674.34	106,286.04	12.60%
— 國際航線	17,164.65	6,820.46	151.66%
— 地區航線	3,726.96	2,511.04	48.42%
客座率(%)	82.82	74.42	8.40pts
— 國內航線	84.04	75.03	9.01pts
— 國際航線	80.34	71.51	8.83pts
— 地區航線	78.51	73.33	5.18pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.512	0.593	-13.66%
— 國內航線	0.517	0.582	-11.17%
— 國際航線	0.490	0.629	-22.10%
— 地區航線	0.678	0.792	-14.39%

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
	2024年	2023年	
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	9,514.39	7,479.14	27.21%
— 國內航線	3,676.49	4,107.63	-10.50%
— 國際航線	5,653.89	3,183.17	77.62%
— 地區航線	184.01	188.34	-2.30%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	3,682.54	2,504.35	47.05%
— 國內航線	952.31	886.40	7.44%
— 國際航線	2,700.33	1,600.16	68.75%
— 地區航線	29.90	17.80	67.98%
貨郵載運量(百萬公斤)	1,051.17	842.15	24.82%
— 國內航線	624.07	585.48	6.59%
— 國際航線	402.43	241.32	66.76%
— 地區航線	24.66	15.35	60.65%
貨郵載運率(%)	38.70	33.48	5.22pts
— 國內航線	25.90	21.58	4.32pts
— 國際航線	47.76	50.27	-2.51pts
— 地區航線	16.25	9.45	6.80pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) ^註	1.448	1.451	-0.21%
— 國內航線	0.705	0.705	0.00%
— 國際航線	1.678	1.829	-8.26%
— 地區航線	4.281	4.663	-8.19%

	截至12月31日止12個月		
	2024年	2023年	變動幅度
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	36,234.50	29,525.58	22.72%
— 國內航線	21,895.43	22,091.31	-0.89%
— 國際航線	13,555.55	6,813.62	98.95%
— 地區航線	783.51	620.65	26.24%
收入噸公里(RTK)(百萬)	25,249.89	18,522.83	36.32%
— 國內航線	15,864.30	14,063.03	12.81%
— 國際航線	8,897.96	4,133.89	115.24%
— 地區航線	487.64	325.91	49.62%
綜合載運率(%)	69.68	62.73	6.95pts
— 國內航線	72.45	63.66	8.79pts
— 國際航線	65.64	60.67	4.97pts
— 地區航線	62.24	52.51	9.73pts
收入噸公里收益(人民幣元) ^註	5.201	6.037	-13.85%
— 國內航線	5.584	6.249	-10.64%
— 國際航線	4.391	5.098	-13.87%
— 地區航線	7.530	8.815	-14.58%
飛行小時(千)	2,612.29	2,281.67	14.49%
起降架次(千)	1,029.32	953.46	7.96%
日利用率(小時／日)	9.16	8.16	12.25%

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

本公司踐行綠色發展理念，持續優化機隊結構。2024年，本公司圍繞新型主力機型引進飛機合計35架，退出飛機13架。截至2024年12月31日，本公司共運營804架飛機。

截至2024年12月31日機隊情況

單位：架

序號	機型	廠商	2024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	8.9
2	B787系列	波音	2	12	3	9	0	4.9
3	A350-900	空客	0	20	7	13	0	3.6
4	A330系列	空客	0	56	36	15	5	11.1
寬體客機合計			<u>2</u>	<u>108</u>	<u>58</u>	<u>45</u>	<u>5</u>	<u>8.6</u>
5	A320系列	空客	4	383	162	113	108	9.2
6	B737系列	波音	3	279	111	67	101	9.9
7	C919	商飛	6	10	4	6	0	0.8
窄體客機合計			<u>13</u>	<u>672</u>	<u>277</u>	<u>186</u>	<u>209</u>	<u>9.5</u>
8	C909	商飛	7	24	15	9	0	2.2
支線客機合計			<u>7</u>	<u>24</u>	<u>15</u>	<u>9</u>	<u>0</u>	<u>2.2</u>
客機合計			<u><u>22</u></u>	<u><u>804</u></u>	<u><u>350</u></u>	<u><u>240</u></u>	<u><u>214</u></u>	<u><u>9.2</u></u>

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

2024年，全球經濟增長趨於穩定但緩慢，主要央行紛紛開啟降息周期，財政政策保持相對寬鬆，主要經濟體居民消費能力相對強勁，旅客出行意願和能力增強，全球航空客運需求延續增長態勢。

中國經濟穩健增長，國內出台多項政策擴大內需消費和高水平對外開放，有力推動了中國民航業全面復甦，2024年中國民航旅客運輸量首次突破7億人次，創下歷史新高。同時，中國民航受到供需關係結構變化、油價及匯率波動等因素影響，航空公司的經營壓力依然巨大。

面對複雜的外部環境，本集團上下齊心協力，攻堅克難，頂壓前行，穩安全，謀經營，抓服務，推改革，強治理，推動各項工作取得新的進展和成效。2024年，本集團完成運輸總周轉量252.50億噸公里和旅客運輸量1.41億人次，同比分別增長36.32%、21.58%，實現營業收入人民幣1,321.20億元，同比增長16.11%，歸屬於上市公司股東的淨虧損人民幣42.26億元，同比大幅減虧人民幣39.64億元。

安全運行

本集團堅決貫徹落實習近平總書記確保「兩個絕對安全」的重要指示批示精神，牢固樹立安全發展理念，堅持安全隱患零容忍，在航班量創歷史新高情況下，確保了安全形勢總體平穩。本集團全年實現安全飛行261.23萬小時、起落102.93萬架次，同比分別上升14.49%、7.96%。

強化安全體系建設。堅持強基固本，持續強化安全管理體系、生產運行體系、訓練培訓體系、機務維修體系等四大體系建設；加強制度建設，制定完善安全管理手冊、安委會工作規則等制度；深入開展安全生產治本攻堅三年行動，全公司範圍內開展安全生產專項提升行動，紮實推進安全風險分級管控和隱患排查治理。

強化生產運行組織。加強生產組織全過程管控，持續優化運力、飛機、機組的動態匹配，提升安全保障能力、航線網絡佈局、飛機維修能力等要素動態匹配。

壓實安全管理責任。健全全員安全生產責任制，編製安全責任清單，制定執行安全獎懲實施細則，加強宣貫培訓和問責追責，強化全員安全責任意識。

強化安全文化建設。深入開展安全教育日活動，本集團上下進一步牢固樹立安全理念，以「三個不能高估」正視安全工作，對照「七問」、「20個是否」深刻反思安全問題，堅決抵制不良習氣；強化全員手冊規章意識，重點抓好程序、工卡、檢查單的執行；狠抓作風建設，着力打造「政治過硬、業務精湛、作風優良、紀律嚴明」的空勤隊伍，以空勤隊伍建設為示範，帶動其他專業隊伍建設提升。

市場經營

本集團以樞紐建設為核心，以國際航網恢復為重點，全力飛優投足，創新產品體系，加強市場營銷實現運輸總周轉量和載運旅客人次同比大幅增長。

強化樞紐建設，增強樞紐中轉功能。本集團持續加大樞紐市場運力投放，本集團在上海市場和長三角市場份額分別達到42.2%、32%，同比分別提高0.9、1.4個百分點；推出「隔夜中轉」「中轉貴賓室」等產品，完善中轉流程，樞紐中轉功能進一步增強。

優化航網佈局，加快國際航線恢復。面對「八縱八橫」高鐵網的衝擊，本集團圍繞上海核心樞紐，加快建設空中大通道，堅定不移「往遠處飛、往國際飛、往新興市場飛」，新增上海至利雅得、馬賽、喀山等11條國際航線，打造上海至新加坡、曼谷等7條國際快線，大幅加密上海至歐洲、澳洲航線，國際航班量恢復至2019年的102%，全行業大幅領先；通過優化航網拉長航距，夏航季平均航距同比增長1.9%，冬航季平均航距同比增長5.4%；加大對外合作深度和廣度，推動與法荷航、阿提哈德航等聯營合作，新增或擴大與維珍航、歐羅巴航、沙特航等航企的代號共享和SPA合作。

加強積極營銷，多措並舉搶抓效益。創新產品體系，梳理形成基礎產品、觸點產品、融合產品三大類產品體系；推出「易享退」「區域通」特色產品，升級空鐵聯運、擴大空巴聯運、探索空水聯運；推出「行享東方」經濟艙次卡、「博物館優享」等航旅融合產品，上線「前排就座」候補升艙電子券等輔營產品，擴大優享類產品和輔營產品的銷售；推動客戶經理隊伍轉型，大力開拓重點集團客戶；完善收益管控體系，動態制定市場策略，加強航班預售和負邊航班管控，持續提升銷售收入。

提升腹艙收益，增加客機腹艙收入。把握貨運需求旺盛機遇，協調東航物流開拓貨運市場，強化客貨聯動，客機腹艙貨郵周轉量同比提升47.05%，實現貨運收入人民幣53.31億元，同比大幅增長46.70%。

成本管控

本集團以預算管理為源頭，以業財融合為抓手，持續加強成本管控。

深化全面預算管理。圍繞經營目標，加強預算編製、跟蹤、執行等環節管控；推動預算控制平台與關鍵系統對接，提升預算管理水平；通過項目制持續開展降本增效，完成2024年提質增效項目共計313項，累計增效人民幣15.55億元。

持續推進業財融合。通過建立業財專管員隊伍、強化業財融合的培訓宣貫，不斷完善業財融合工作機制；加強數字化平台建設，強化數據分析應用，不斷優化業務流程，提升精細管理水平；堅持突出重點抓大項，加大航油、起降費、代理費等大項成本管控力度，進一步精細餐食機供品配備，持續提升維修效率。

着力加強資金管理。持續拓展融資渠道，向中國東方航空集團有限公司（「中國東航集團」）融入永續債人民幣50億元，進一步優化本公司資產債務結構；發行7期超短融，累計融資人民幣180億元，有效降低本公司資金成本。

品牌服務

本集團以「四精」服務理念為引領，以服務流程管控為抓手，以服務產品創新為支撐，以服務品牌建設為依托，持續提升服務水平，優化旅客體驗，彰顯東航品牌特色。

豐富「四精」服務新內涵。落實精心、精準、精緻、精細「四精」服務要求，深化服務系統改革；圍繞十大服務關鍵觸點，通過加強考核推動品質提升，升級旅客服務體驗；紮實開展「民航服務提質增效年」主題活動，旅客對本集團空中服務、值機登機、行李等關鍵指標的滿意度不斷提升。

推出服務管控新舉措。強化服務管控平台建設，以服保經理隊伍建設為支撐，加強對服務的過程管控，實現風險管控前置，特情處置更加高效；強化重要基地運行管理，通過緊盯航班、強化考核、集中攻堅等方式，航班正常率環比不斷提升。

呈現特色服務新亮點。推出「東方E境」「行李無憂」「禮遇東方」等服務項目，提升出入境中轉、行李托運、高端旅客等服務體驗；在虹橋火車站設立空鐵換乘服務中心，在上海機場聯絡線開通後推出「空港通」服務產品，提升旅客出行便利度。

彰顯東航品牌新特色。牢記「國之大者」，支持國產大飛機事業，作為C919客機全球首家運營商，本集團C919機隊規模增至10架，執行航班超6,500班，品牌知名度持續提升；服務新時代東北全面振興，成為哈爾濱亞冬會官方航空服務合作夥伴，擴大東航的品牌傳播力。2024年本公司獲評「BrandZ最具價值中國品牌」前50強，「東航凌燕」入選國資委中央企業品牌引領行動首批優秀成果，品牌影響力不斷擴大。

改革創新

本集團聚焦高質量發展要求，紮實推進國企改革深化提升行動，着力推進關鍵領域改革創新。

持續強化戰略引領，加強規劃頂層設計。研究制定進一步全面深化改革的實施意見，制定長三角一體化發展戰略規劃、服務上海世界級航空樞紐建設方案；完成「十四五」規劃中期調整，啟動「十五五」規劃編製工作。

持續推進重點領域改革，激發內部改革活力。深化營銷服務系統改革，組建市場營銷部、服務管理部，有效提升營銷服務工作質效；以「機構精簡、職責明晰、高效協同」為目標，高效完成總部職能部門改革；出台管控模式改革方案，推進「總部管總、條線賦能、屬地聯戰」的分級管控模式。

持續加強數字化轉型，數字賦能業務發展。出台數字化轉型規劃方案，形成數字化轉型的頂層設計；加強數字化轉型體系建設，董事會規劃發展與數字化委員會新增數字化領域決策諮詢職能，本集團成立數字化轉型工作領導小組和七個項目組，組建上海東航數字科技有限公司；穩步推進智慧營銷、智慧機務維修、數字機坪等重點項目，構建艙位預測、座位分配、艙價聯動等智能收益算法模型；舉辦首屆數字化轉型創新競賽，營造創新轉型良好氛圍。

公司治理

本公司持續完善中國特色現代企業制度體系，從董事會建設、市值管理、風險防控等方面協同發力，不斷增強治理效能。

加強董事會建設。貫徹落實獨立董事制度改革相關要求，系統修訂《公司章程》等制度，建立更為完善的獨立董事制度機制；以董事會換屆為契機，優化董事會和專委會人員構成；完善董事會運作機制，積極發揮董事會定戰略、做決策、防風險的功能作用。2024年，本公司榮獲中國上市公司協會2024年「上市公司董事會最佳實踐」。

加強市值管理。研究制定落實新「國九條」加快提高上市公司質量工作方案，細化價值管理具體舉措；發佈「提質增效重回報」行動方案，提升本公司經營質效，夯實回報投資者的基礎；控股股東中國東航集團完成人民幣9.78億元的股票增持，啟動股票回購項目，增強市場對本公司未來發展前景的信心，樹立良好的資本市場形象。

加強風險防控。開展重點業務領域風險隱患排查處置，聚焦大額資金、高風險業務等重點領域開展專項審計；健全內控制度機制，實行全過程風險管控；推進世界一流法治企業建設，開展合規管理體系有效性評價；高效完成對上海航空、東航江蘇、東航武漢等子公司同比例增資決策程序，增強子企業抗風險能力。

社會責任

本集團以高度的社會責任感，在踐行「節能減碳，綠色飛行」、積極推動鄉村全面振興、高效完成特殊保障任務等方面持續發力，以「高質量履責」助推「高質量發展」。

堅持節能減碳理念。緊扣「雙碳」目標，推動持續探索綠色運營，在多條航線、多種機型、多個環節推廣應用可持續航空燃料(SAF)；參加第三屆天合聯盟「飛行挑戰賽」，從全流程電子化值機、綠色低碳餐食到空中飛行全鏈條，倡導「可持續飛行」。

推動鄉村全面振興。當好「收信人」和「答卷人」，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、教育幫扶等定點幫扶工作，中央單位定點幫扶考核評價連續6年為「好」。

護航特殊飛行任務。攜手各方履責，緊急執飛首個馳援雲南昭通山體滑坡災區的航班，多次執行人體捐獻器官運輸的愛心「接力跑」等特殊飛行保障任務，全力暢通空中救援通道，展現央企的責任和擔當。

經營收入

2024年，本集團客運收入為人民幣1,214.83億元，同比增長16.17%，佔本集團航空運輸收入的95.80%；旅客運輸周轉量為245,892.77百萬客公里，同比增長34.88%。

其中：國內航線客運收入為人民幣846.99億元，同比增長0.85%，佔客運收入的69.72%；國內航線旅客運輸周轉量為170,123.47百萬客公里，同比增長13.47%；

國際航線客運收入為人民幣333.21億元，同比增長86.93%，佔客運收入的27.43%；國際航線旅客運輸周轉量為70,539.59百萬客公里，同比增長144.54%；

地區航線客運收入為人民幣34.63億元，同比增長25.24%，佔客運收入的2.85%；地區航線旅客運輸周轉量為5,229.72百萬客公里，同比增長48.47%；

2024年，本集團貨運收入為人民幣53.31億元，同比增長46.70%，佔本集團航空運輸收入的4.20%。貨郵載運周轉量為3,682.54百萬噸公里，同比增長47.05%。

2024年，本集團其他收入為人民幣53.06億元，同比下降4.88%。

營運開支

2024年，本集團總營運成本為人民幣1,370.05億元，同比增長13.08%。主要是由於航空客運市場恢復，航班量大幅增加，營業成本相應增加所致。具體情況如下：

航油成本是本集團最大的運營成本之一。2024年，本集團飛機燃油成本為人民幣454.99億元，同比上升10.70%。主要是由於本集團生產量增長，加油量同比增長18.28%，增加航油成本人民幣75.13億元；因原油價格下降，平均航空油價同比下降6.41%，減少航油成本人民幣31.16億元。

2024年，本集團工資、薪金及福利為人民幣265.52億元，同比增長12.17%。主要是由於運輸周轉量增加，空勤人員小時費增加所致。

2024年，本集團折舊及攤銷為人民幣266.44億元，同比增長6.40%。主要是由於機隊規模增加，以及運輸周轉量增加，組件折舊增加所致。

2024年，本集團飛機起降費為人民幣175.35億元，同比增長20.45%。主要是由於國際起降架次及旅客人數同比增加所致。

2024年，本集團飛機維修費為人民幣61.71億元，同比增長35.87%。主要是由於運輸周轉量增加，飛發日常維修費用增加所致。

2024年，本集團航空餐食供應支出為人民幣42.27億元，同比增長41.23%，主要由於旅客人數增加，尤其是國際航線旅客人數同比增長151.66%所致。

2024年，本集團銷售及市場費用為人民幣39.49億元，同比增長34.73%。國際旅客人數增長，相應的代理業務手續費、系統訂座費等增加所致。

2024年，本集團上繳中國民用航空局（「民航局」）的民航基礎設施建設基金為人民幣11.22億元，同比增長6.25%。主要是由於航空客運市場恢復，本集團運輸周轉量增加所致。

其他營業收益

2024年，本集團其他營業收入和利得為人民幣65.03億元，同比增長19.78%。主要是由於旅客出行數量增長，本公司加大運力投入，合作航線收入增長所致。

財務收入／支出

2024年，本集團財務收入為人民幣1.15億元，同比下降76.81%；財務支出為人民幣59.11億元，同比下降15.34%，本集團通過壓縮日常貨幣存量、提前歸還與置換高利率債務等措施，持續優化債務結構，降低帶息負債規模。

年度淨虧損

2024年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣42.26億元，2023年同期歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣81.90億元。2024年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.19元。2023年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.37元。

流動資金狀況與資本結構

截至2024年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,788.42億元，較2023年12月31日下降2.10%；資產負債率為84.35%，較2023年12月31日下降0.36個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣191.03億元，佔資產總額6.85%，較2023年12月31日下降26.00%；非流動資產為人民幣2,597.39億元，佔資產總額93.15%，較2023年12月31日增長0.29%。

截至2024年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,351.91億元，其中流動負債為人民幣1,140.03億元，佔負債總額的48.47%；非流動負債為人民幣1,211.88億元，佔負債總額的51.53%。

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664.22億元，較2023年12月31日下降7.87%。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1,095.47億元，較2023年12月31日下降10.93%。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。

2024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2024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	2024年	折合人民幣	
		2023年	變動比例(%)
人民幣	148,070	160,214	-7.58
美元	25,166	30,945	-18.68
其他	2,733	3,929	-30.44
合計	175,969	195,088	-9.80

截至2024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1,029.02億元，較2023年12月31日的人民幣1,105.41億元下降6.91%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	2024年	折合人民幣	
		2023年	變動比例(%)
人民幣	100,247	106,694	-6.04
新加坡元	2,655	2,681	-0.97
歐元	—	1,166	—
合計	102,902	110,541	-6.91

截至2024年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣730.67億元，較2023年12月31日的人民幣845.47億元下降13.58%，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(%)
	2024年	2023年	
人民幣	47,823	53,520	-10.64
美元	25,166	30,945	-18.68
港幣	4	19	-78.95
日元	24	31	-22.58
新加坡元	3	4	-25.00
其他	47	28	67.86
合計	<u>73,067</u>	<u>84,547</u>	<u>-13.58</u>

利率變動

截至2024年12月31日和2023年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,759.69億元和人民幣1,950.88億元（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37.75%和36.96%，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2024年12月31日，本集團美元債務和人民幣債務佔比分別為14.30%和84.15%。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。本集團通過利率互換合約，降低美元債務中浮動利率的風險。截至2024年12月31日，本公司持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為0.53億美元，將於2025年期滿；截至2023年12月31日約為1.89億美元。

匯率波動

截至2024年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為278.99億元，其中美元帶息負債的比例為90.20%。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。本集團以遠期外匯合同來降低因外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。

截至2024年12月31日，本公司持有的尚未交割的遠期外匯合同的名義金額約為2.16億美元，將於2025年8月到期。

航油價格波動

2024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。截至2024年12月31日，本集團無未交割的航油遠期合約。

資產抵押及或然負債

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；截至2023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316.69億元，同比增加8.13%。

截至2024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2024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644.45億元，其中2025年至2027年預計資本開支分別為約人民幣277.36億元、人民幣215.18億元、人民幣151.91億元。

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2024年12月31日，本集團僱用85,168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2024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，上述風險或將推動能源等大宗商品價格大幅波動，影響全球經濟活動，給本集團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本集團的正常運營產生較大影響。

本集團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，可能會給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，本公司作為一家在上海、香港兩地上市的公眾公司，本公司所處上市地證券監管法律法規的變化可能會對本公司股東結構、股票的流動性、價格、存續等帶來影響和不確定性。

本集團積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，及時分析研究政策法規的最新變化及對本集團的影響，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本集團的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

本集團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，將可能制約本集團達到預期的發展目標或對本集團的生產經營造成重大不利影響。

本集團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。本集團通過推進「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，為本集團的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。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。本集團在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

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，從而影響本公司業績。

本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本公司浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響本公司財務費用。

截至2024年12月31日，航油價格、匯率和利率變動對本公司的影響如下：

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%	-2,275	2,275	—	—
浮動利率上升或下降25個基點	-237	237	1	-1
美元兌人民幣升值或貶值1%	-236	236	—	—

航油價格波動風險方面，本集團通過優化運力投放、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。本集團積極研判油價走勢，在董事會授權下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，本集團密切關注匯率市場，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。隨着本集團推進全球化業務，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，本集團將通過開展衍生品交易，持續優化本集團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

本集團運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關。如本集團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，都可能會影響本集團的生產運營或造成客戶數據和本集團信息洩露，對本集團經營業績及品牌形象產生不利影響。

本集團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

本集團開拓國際新市場、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，對本集團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。

本集團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，如本集團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，無法向本集團正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能給本集團的正常運營帶來不利影響。

本集團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市場價格及引進政策規則變動情況，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本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。本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。

本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。同時，本公司加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注本公司的股價表現和媒體報道，及時回應市場的關切，努力避免本公司股價出現異常波動。

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。

本集團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。本集團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，本集團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，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

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

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2024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。

2025年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團在本公告中包括一些預期性描述，例如對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述，對本集團2025年乃至未來的工作計劃的描述。這些預期性描述受限於諸多不確定因素和風險，實際發生的情況可能與本集團的預期性描述存在較大差異，因此該等描述並不構成本集團對未來經營業績的承諾。

展望2025年的航空業，全球範圍內的旅客出行需求將保持持續增長。IATA預計，2025年全球航空業旅客數量預計將達到52億人次，同比增長6.7%，航空貨運量則將達到7,250萬噸，同比增長5.8%。全球航空業總收入將達到1萬億美元，同比增長4.4%。但2025年航空業仍面臨地緣政治不確定性等挑戰。

我國經濟長期向好的支撐條件和基本趨勢沒有變，對航空市場形成有力支撐；高水平對外開放有望促進國際航空客貨運市場持續繁榮；與文化旅遊和其他關聯產業的融合、聯動發展，為民航發展帶來新機遇，民航局政策支持大型航司在主基地做大做強等行業重要政策也為航空運輸業高質量發展帶來利好。同時，行業仍面臨不少挑戰和壓力，國內市場競爭激烈、高鐵分流將持續影響航空公司的市場經營；受地緣政治和貿易保護政策影響，國際航線運營面臨新的不確定。

2025年，本集團將聚焦高質量發展主題，錨定「世界一流、幸福東航」戰略目標，圍繞安全、經營、服務、改革、治理等方面，奮力書寫高質量發展新篇章。

着力提升安全運行水平

始終把安全作為頭等大事來抓，進一步加強安全管理、生產運行、訓練培訓和機務維修「四大體系」建設，以實際行動確保「兩個絕對安全」；持續健全全員安全生產責任制，完善安全責任清單，開展「手冊建設年」專項行動，壓緊壓實各級安全責任；深化安全文化建設，系統梳理、全面總結、精準提煉新時代本集團安全文化，以安全文化建設引領本集團安全管理水平提升。

着力提升市場經營能力

持續強化核心樞紐建設，提升樞紐的中轉和引流能力，鞏固浦東機場中轉領先優勢；把握市場機遇，提升航班預售、臨近銷售、中轉業務、兩艙服務、團隊客戶等市場競爭力；通過提升直銷能力、拓展新分銷渠道、改造海外官網、優化常旅客會員營銷等方式，增強整體銷售水平；拓展空鐵、空巴、空軌、空水多式聯運產品，開發「航空+文旅」融合產品，擴大收入來源。樹立一切成本皆可控的理念，嚴格預算管理，深化業財融合，層層分解，壓實成本管控責任。

着力深化服務品牌建設

堅持以「服務發自內心、服務創造價值、服務擦亮品牌」為指引，持續推動「四精」服務落地，提升空中、地面、線上全方位服務能力，更好地滿足人民群眾對美好航空出行的需求；加快建設服務管控平台，完善服務管理協同機制，提升航班正常率和中轉銜接效率；深化「東航那系列」產品創研，彰顯「凌燕」等服務品牌特色；依托北外灘論壇、進博會等重要活動，持續提升品牌影響力。

着力提升改革創新實效

堅持戰略引領，確保改革深化提升行動順利收官，紮實推動本集團進一步全面深化改革重點任務落地；系統總結「十四五」改革發展成效，高質量編製「十五五」規劃；聚焦主責主業，深化產業結構改革，推進管控模式改革落地見效；加強流程體系建設，動真碰硬推動三項制度改革，加快推動管理創新；全力推進數字化轉型，確保在更多關鍵領域、重要場景取得突破性進展和標誌性成效。

着力提升公司治理效能

落實《公司法》最新要求，一體推進《公司章程》修訂和監事會改革；更好把握董事會職責，積極探索董事會通過審計委員會發揮監督職能的有效路徑；建立健全上市公司市值管理制度機制，合規有序推進股票回購，不斷提高信息披露和投資者溝通質效；完善合規管理工作機制，開展合規提升專項行動；聚焦大額資金、重大項目、境外業務等重點領域，有效防範重大風險。

機隊規劃

2025年至2027年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2025年		2026年		2027年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919	10	0	10	0	10	0
C909	11	0	0	0	0	0
商飛客機合計	21	0	10	0	10	0
A350-900	0	0	0	0	0	0
A320系列	28	20	46	17	21	14
空客客機合計	28	20	46	17	21	14
B787系列	5	0	4	0	5	0
B737系列	6	6	15	7	18	12
波音客機合計	11	6	19	7	23	12
客機合計	60	26	75	24	54	26

註：

1. 根據已確認的訂單，本集團在2028年計劃引進15架飛機，退出20架；
2. 本集團將根據外部環境、市場情況的變化以及本集團運力規劃等，適時優化調整飛機引進和退出計劃。

股份

1、截至2024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	17,114,518,793	76.78
	1. 有限售條件流通股	0	0
	2. 無限售條件流通股	17,114,518,793	76.78
二	H股	5,176,777,777	23.22
	1. 有限售條件流通股	0	0
	2. 無限售條件流通股	5,176,777,777	23.22
三	股份總數	22,291,296,570	100.00

重要事項

1. 股息

2025年3月28日，本公司董事會2025年第3次會議審議通過本公司2024年度利潤分配預案，建議本公司2024年度不分配利潤。

本公司獨立董事認為本公司2024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2024年利潤分配預案提交本公司2024年度股東週年大會審議。

本預案尚需提交本公司2024年度股東週年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

根據本公司於2024年11月8日召開的2024年第一次股東特別大會、2024年第一次H股類別股東會議及2024年第一次A股類別股東會議審議及通過之有關授予董事會購回本公司H股及A股之一般授權的決議案，本公司於2024年12月在上海證券交易所共購回5,000,000股每股人民幣1.00元面值之A股，每A股的回購價為人民幣4.03元至人民幣4.10元，總回購價為人民幣20,350,000元（不含交易費用）。該等股份將全部用於依法註銷。

除上文所述者外，2024年，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其他上市證券（「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2024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檔下的有關規定和本集團實務情況，認為截至2024年12月31日止年度，本公司已遵守上市規則附錄C1《企業管治守則》（「守則」）第二部分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，修訂了本公司《公司章程》《董事會規劃發展與數字化委員會工作細則》等，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、監事和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布的關於上市公司監管規則以及上市公司董事、監事、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2024年12月31日止年度內，本公司就董事及監事的證券交易，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」）作為本公司董事及監事的行為守則。在向所有董事及監事做出特定查詢後，本公司明白其董事及監事已遵守標準守則有關董事及監事證券交易的規定。

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2024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。

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

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因	變動日期
劉鐵祥	董事	選舉	股東大會選舉	2024年11月8日
	副董事長	選舉	董事會選舉	2024年11月8日
	總經理	聘任	董事會聘任	2024年10月22日
	航空安全與環境委員會 委員、主席	聘任	董事會聘任	2024年11月8日
	規劃發展與數字化委員會 委員、主席	聘任	董事會聘任	2024年11月8日
成國偉	董事	選舉	股東大會選舉	2025年2月12日
	副總經理	離任	工作變動	2025年1月17日
陸雄文	審計和風險管理委員會委員	聘任	董事會聘任	2024年4月29日
	提名與薪酬委員會委員	聘任	董事會聘任	2024年4月29日
	規劃發展與數字化委員會委員	離任	屆滿離任	2024年4月29日
羅群	獨立董事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
	提名與薪酬委員會委員、審計 和風險管理委員會委員	聘任	董事會聘任	
	航空安全與環境委員會委員	聘任	董事會聘任	2024年11月8日
馮詠儀	獨立董事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
	規劃發展與數字化委員會委員	聘任	董事會聘任	
鄭洪峰	獨立董事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
	規劃發展與數字化委員會委員	聘任	董事會聘任	
郭俊秀	監事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
	監事會主席	選舉	監事會選舉	2024年4月29日

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因	變動日期
邵祖敏	監事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
李曄	副總經理	聘任	董事會聘任	2024年6月19日
何曉群	副總經理	聘任	董事會聘任	2025年1月17日
李干斌	董事會秘書	聘任	董事會聘任	2024年12月31日
	聯席公司秘書、上市規則要求的授權代表	聘任	董事會聘任	2025年1月7日
魏偉峰	聯席公司秘書	聘任	董事會聘任	2025年1月7日
李養民	副董事長、董事、總經理、 航空安全與環境委員會 主席和委員	離任	職務調整	2024年10月22日
唐兵	董事、規劃發展與數字化 委員會主席和委員	離任	工作調動	2024年6月18日
林萬里	董事	離任	屆滿離任	2024年4月29日
董學博	獨立董事、審計和風險管理 委員會委員、規劃發展與 數字化委員會委員	離任	屆滿離任	2024年4月29日
蔡洪平	獨立董事、審計和風險管理 委員會委員、提名與 薪酬委員會委員	離任	屆滿離任	2024年4月29日
姜疆	職工董事、航空安全與 環境委員會委員	離任	退休	2024年7月9日
郭麗君	監事、監事會主席	離任	屆滿離任	2024年4月29日
方照亞	監事	離任	屆滿離任	2024年4月29日
馮德華	副總經理	離任	屆滿離任	2024年4月29日
汪健	董事會秘書、公司秘書、 上市規則要求的授權代表	離任	工作調動	2024年9月3日

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

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
劉鐵祥	中國東航集團	黨組副書記 總經理 董事	2024年9月 2024年9月 2024年10月	
成國偉	中國東航集團	黨組副書記 董事 副總經理	2024年12月 2025年1月 2020年1月	2024年12月
孫錚	東方航空技術有限公司 中微半導體設備(上海)股份有限公司	董事長 獨立董事	2021年9月 2025年1月	2024年4月
陸雄文	上海銀行股份有限公司	獨立董事	2017年8月	2024年9月
羅群	摩根士丹利證券(中國)有限公司	獨立董事	2018年7月	2024年7月
郭俊秀	中國航空器材集團有限公司	外部董事	2024年6月	
	中國東航集團	法律部總經理	2009年4月	2024年8月
	東航實業集團有限公司	董事	2014年8月	2024年7月
	東方航空進出口有限公司	董事	2009年4月	2024年9月
周華欣	中國東航集團	群團工作部部長 綜合管理部黨委 書記、 副總經理	2020年9月 2024年8月	2024年8月
邵祖敏	中國東方航空武漢有限責任公司 中國東航集團	監事會主席 職工監事 審計部總經理 財務部總經理	2020年12月 2020年12月 2020年5月 2024年12月	2024年12月 2025年3月 2024年12月
	東方航空物流股份有限公司	監事會主席	2024年8月	
	東航實業集團有限公司	監事	2019年5月	2024年9月
	東方航空進出口有限公司	監事會主席	2019年5月	2024年11月
周啟民	四川航空股份有限公司	副董事長	2020年9月	2024年8月
	東航集團財務有限責任公司	董事長	2020年11月	2024年7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	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2024年6月	
	中國物流集團有限公司	董事	2025年3月	
李曄	中國東航集團	黨組成員	2024年4月	
	中國東航集團	副總經理	2024年5月	
何曉群	中國東航集團	黨組成員	2024年12月	
	中國東航集團	副總經理	2024年12月	
李干斌	中國東航集團	董事會秘書	2025年1月	

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
李養民	中國東航集團	黨組成員	2011年5月	2024年9月
		黨組副書記	2016年8月	2024年9月
		總經理	2019年2月	2024年9月
		董事	2019年2月	2024年10月
唐兵	中國東航集團	黨組成員	2011年5月	2024年4月
		黨組副書記	2019年2月	2024年4月
		董事	2019年2月	2024年5月
林萬里	中國東航集團	外部董事	2020年12月	2024年3月
	中國有色礦業集團有限公司	外部董事	2024年7月	2025年1月
	中國節能環保集團有限公司	外部董事	2025年1月	
蔡洪平	中國南方航空股份有限公司	獨立董事	2022年12月	2024年7月
	中國太平保險控股有限公司	獨立非執行董事	2024年12月	
姜疆	中國東航集團	工會主席	2020年11月	2024年6月
		職工董事	2020年12月	2024年6月
		監事會主席	2021年9月	2024年7月
郭麗君	中國聯合航空有限公司	董事長	2022年1月	2024年6月
	東航國際融資租賃有限公司	董事長	2021年4月	2024年1月
	東方航空物流股份有限公司	代行總經理職責	2023年7月	2024年4月
方照亞	中國東航集團	戰略發展部部長	2019年4月	2024年2月
	東航金控有限責任公司	董事	2019年5月	2024年6月
	東方航空進出口有限公司	董事	2019年6月	2024年9月
	東方航空食品投資有限公司	董事	2019年7月	2024年6月
	上海東航投資有限公司	董事	2019年7月	2024年5月
	東航技術應用研發中心有限公司	董事	2020年12月	2024年6月
	東方航空物流有限公司	董事	2021年9月	2024年9月
	東方航空技術有限公司	董事長	2024年4月	
	上海科技宇航有限公司	董事	2024年10月	
	中國東航集團	副總經理、黨組成員	2019年12月	2024年4月
汪健	中國物流集團有限公司	董事	2021年12月	2024年9月
	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2023年8月	2024年7月
	東方航空物流股份有限公司	董事	2017年6月	2024年9月
	東方航空產業投資有限公司	董事長	2019年2月	2024年1月
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	2019年4月	2024年3月

8. 2024年度股東週年大會

本公司2024年度股東週年大會之通告（當中載有2024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) 2024年8月30日，本公司董事會2024年第4次例會審議通過了《關於回購並註銷公司股份的議案》，本公司在股東大會審議通過相關議案後的12個月以自有資金總額人民幣5（含）-10（不含）億元回購本公司股份。其中，回購A股金額不低於人民幣2.5億元（含），不超過人民幣5億元（不含）；回購H股金額不低於人民幣2.5億元（含），不超過人民幣5億元（不含）（最終依據匯率折算港元），回購完成後將A、H股回購股份全部用於依法註銷。2024年11月8日，本公司召開本公司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相關議案。詳情請參見本公司於2024年8月30日、2024年11月8日在香港聯交所網站披露的公告及於2024年9月27日在香港聯交所網站披露的通函。
- (2) 本公司控股股東中國東航集團、中國東航集團的全資子公司東航金控有限責任公司（「東航金控」）通過其全資子公司東航國際控股（香港）有限公司（「東航國控」）計劃自2023年9月12日首次增持之日起12個月內，在符合一定市場條件下，以自有資金增持本公司股份，擬累積增持本公司A股、H股金額不少於人民幣5億元（含本數），不超過人民幣10億元（含本數）。截至2024年9月11日，本次增持計劃實施期限屆滿且已實施完畢，中國東航集團累計增持本公司A股股份152,157,306股，佔本公司已發行總股本的0.68%；東航國控累計增持本公司H股股份152,156,000股，佔本公司已發行總股本的0.68%。增持金額合計約為人民幣9.78億元。詳情請參見本公司於2023年9月12日、2024年9月12日在香港聯交所網站披露的公告。

- (3) 經本公司董事會及股東大會審議批准的持續關連交易預估交易金額上限與截至2024年12月31日止的實際發生額列示如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至2024年 12月31日 的發生額	2024年 預估交易 金額上限
金融服務—每日最高存款餘額	13,975	16,000
金融服務—每日最高綜合授信餘額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	8,900	16,000
金融服務—其他金融服務費用總額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	12	50
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	3,161	4,400
航食保障相關業務—本公司作為出租人年度 物業租賃租金及機供品供應金額—收取金額	106	290
航食保障相關業務—本公司作為承租人年度 物業租賃租金—支付金額	8	8
航食保障相關業務—本公司作為承租人 物業租賃使用權資產總值	33	155
航空配套服務—支付金額	762	1,850
航空配套服務—使用權資產總值 ¹	364	1,850
外貿進出口服務—支付金額 ⁵		900
物業租賃及代建代管服務—本公司作為 出租人年度物業租賃租金—收取金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	5	8
物業租賃及代建代管服務—本公司作為 承租人年度物業租賃租金及 代建代管費用—支付金額	184	360
物業租賃及代建代管服務—本公司作為 承租人物業租賃使用權資產總值 ²	119	525
廣告委託代理服務—支付金額 ⁶		85
飛機及發動機租賃總金額—支付金額 ³	6,634	32億美元或 等值人民幣

經批准的類別	截至2024年 12月31日 的發生額	2024年 預估交易 金額上限
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ⁴	6,681	26億美元或 等值人民幣
貨運物流業務保障服務—收取金額	583	720
貨站業務保障服務—支付金額	577	860
客機貨運業務獨家經營運輸 服務價款—收取金額	5,331	8,600
航空互聯網服務—支付金額	74	90
航空信息技術服務—支付金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	773	950
法荷航航空運輸合作保障服務—支付金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	74	380
法荷航航空運輸合作保障服務—收取金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	63	180

註：

1. 報告期末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；
2. 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；
3. 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；
4. 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；
5. 2023年12月21日，本公司的全資子公司東航技術收購中國東航集團所持東航進出口55%的股權，東航進出口納入本公司合併報表範圍，東航進出口由本公司關連人士變為非關連人士，未來不再發生外貿進出口服務持續關連交易；
6. 2024年1月24日，本公司全資子公司東航電商收購中國東航集團所持東航傳媒55%股權，東航傳媒納入本公司合併報表範圍，東航傳媒由本公司關連人士變為非關連人士，未來不再發生廣告委託代理服務持續關連交易。截至收購日，本公司與東航傳媒就廣告委託代理服務的交易發生額為零。

10. 刊發2024年度業績公告

本公司的2024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
李干斌
聯席公司秘書
中華人民共和國，上海
2025年3月28日

於本公告日期，本公司董事包括：王志清(董事長)、劉鐵祥(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)。