



世界品位 东方魅力

日出東方

再次起航



2025

中期報告



在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司
股份代號：A股：600115 | H股：00670

目錄

- 2 釋義
- 6 公司業務概要
- 7 公司資料
- 9 中期財務資料
- 15 中期簡明合併財務報表附註
- 42 運營數據摘要
- 45 機隊結構
- 46 管理層討論與分析





在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

運輸能力

可用噸公里	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
可用座公里	每一航段可提供的最大座位數與該航段距離的乘積之和
可用貨郵噸公里	每一航段可提供的最大貨郵載運量與該航段距離的乘積之和

運載規模

收入噸公里	運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和
客運人公里	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
貨郵載運噸公里	貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和
貨郵載運量	實際裝載的貨郵重量

運輸效率

綜合載運率	運輸總周轉量與可用噸公里之比
客座率	旅客周轉量與可用座公里之比
貨郵載運率	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比

單位收益

收入噸公里收益	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
客運人公里收益	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
貨運噸公里收益	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比

簡稱

法荷航	Air France-KLM，官網： https://www.airfranceklm.com/
空客	Airbus，空中客車公司，官網 https://www.airbus.com/en
審計和風險管理委員會	本公司董事會審計和風險管理委員會
董事會	本公司董事會
波音	Boeing，波音公司，官網 https://www.boeing.com/
民航局	中國民用航空局，官網： http://www.caac.gov.cn/
中國東航集團	中國東方航空集團有限公司，系本公司控股股東、關聯方
東航技術	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
東航金控	東航金控有限責任公司，系中國東航集團下屬全資公司，本公司股東、關聯方
東航國控	東航國際控股(香港)有限公司，系東航金控下屬全資公司，本公司股東、關聯方
中貨航	中國貨運航空有限公司，系東航物流的下屬控股公司、本公司關聯方
東航股份、公司、 本公司	中國東方航空股份有限公司
中聯航	中國聯合航空有限公司，系本公司下屬全資公司
商飛	中國商用飛機有限責任公司，官網 http://www.comac.cc/
中國證監會或證監會	中國證券監督管理委員會，官網： http://www.csrc.gov.cn/
達美	Delta AirLines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，官網： https://www.delta.com/
董事	本公司董事

東航江蘇	中國東方航空江蘇有限公司，系本公司下屬控股公司
東航武漢	中國東方航空武漢有限責任公司，系本公司下屬控股公司
東航雲南	東方航空雲南有限公司，系本公司下屬控股公司
東航物流	東方航空物流股份有限公司，系中國東航集團下屬控股公司、本公司關聯方
東方萬里行	東方萬里行是本公司設計的一項全球性常旅客獎勵計劃
報告期末	2025年6月30日
本集團	本公司及其附屬公司
HKSCC	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收系統。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港聯交所	香港聯合證券交易所有限公司，官網： http://www.hkex.com.hk/
IATA	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題，官網： http://www.iata.org/
日航	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： http://www.jal.com/
吉祥航空	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，系本公司關聯方，官網： http://www.juneyaoair.com/
均瑤集團	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關聯方
吉祥香港	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關聯方
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則

地區	根據航線分類，地區指中國香港、中國澳門和中國台灣
報告期	2025年1月1日至6月30日
證券及期貨條例	香港法例第571章證券及期貨條例
上海航空或上航	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
上交所	上海證券交易所，官網： http://www.sse.com.cn/
天合聯盟	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，官網： http://www.skyteam.com/
中國	中華人民共和國

董事會向各位報告本集團截至2025年6月30日止6個月經董事會及審計和風險管理委員會於2025年8月29日審議通過的按國際會計準則第34號所編製的中期財務業績，以及2024年度的同期比較數據。

本集團截至2025年6月30日止6個月的中期財務業績不必然對本集團全年及將來業績起任何預示作用。投資者不應過度依賴本集團截至2025年6月30日止6個月的中期財務業績。

公司業務概要

公司主要業務範圍為國內和經批准的國際、地區航空客、貨、郵、行李運輸業務及延伸服務。此外，公司還獲准開展以下業務經營：通用航空業務；航空器維修；航空設備製造與維修；國內外航空公司的代理業務；與航空運輸有關的其他業務；保險兼業代理服務；電子商務；空中超市；商品批發、零售。

公司打造精簡高效的現代化機隊，通過運營816架平均機齡約9.2年的客運飛機，圍繞上海、北京核心樞紐和西安、昆明區域樞紐，為全球旅客和客戶提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。

公司信息

公司的中文名稱	中國東方航空股份有限公司
公司的外文名稱	China Eastern Airlines Corporation Limited
公司的外文名稱縮寫	CEA
公司的法定代表人	王志清

基本情況簡介

公司註冊地址	上海市浦東新區國際機場機場大道66號
公司註冊地址的郵政編碼	201202
公司辦公地址	上海市閔行區虹翔三路36號
公司辦公地址的郵政編碼	201100
公司網址	www.ceair.com
移動應用客戶端(APP)	東方航空
移動網址(M網站)	m.ceair.com
電子信箱	ir@ceair.com
服務熱線	+86 95530
新浪微博	http://weibo.com/ceair
微信小程序	中國東方航空
微信公眾訂閱號	東方航空訂閱號
微信號	donghang_gw
微信二維碼	

公司股票簡況

A股上市地：上海證券交易所	股票簡稱：中國東航	股票代碼：600115
H股上市地：香港聯合交易所	股票簡稱：中國東方航空股份	股票代碼：00670

聯繫人和聯繫方式

董事會秘書、聯席公司秘書	李干斌
證券事務代表	楊輝
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號
電話	021-22330932
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

公司目前

截至本報告發佈日

董事

王志清（董事長）
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）

高級管理人員

周啟民（副總經理、財務總監）
萬慶朝（副總經理）
李曄（副總經理）
何曉群（副總經理）
李智勇（副總經理）
李干斌（董事會秘書、聯席公司秘書）

聯席公司秘書

李干斌
魏偉峰

授權代表

王志清
李干斌

法律顧問

中國香港：貝克•麥堅時律師事務所
中國內地：北京市通商律師事務所

主要往來銀行

中國工商銀行上海市分行
中國建設銀行上海市分行
中國銀行上海市分行
中國農業銀行上海市分行

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港皇后大道東183號
合和中心17M樓

中國證券登記結算有限責任公司上海分公司
上海市浦東新區楊高南路188號

主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

營業執照相關情況

本公司營業執照統一社會信用代碼為：
913100007416029816

中期簡明合併損益表

截至二零二五年六月三十日止六個月

		截至六月三十日止六個月	
	附註	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
收入	5	66,822	64,199
其他營業收入和利得	6	3,391	3,200
營業支出			
飛機燃料		(21,411)	(23,292)
工資、薪金及福利		(14,020)	(12,624)
折舊及攤銷		(13,328)	(13,203)
飛機起降費		(9,622)	(8,236)
飛機維修費		(3,276)	(3,042)
航空餐食供應		(2,274)	(2,006)
銷售及市場費用		(2,092)	(1,876)
民航基礎設施建設基金		(575)	(554)
金融資產減值虧損		(30)	(27)
非金融資產減值淨虧損		(3)	(4)
間接營業支出		(3,098)	(2,495)
營業支出總額		(69,729)	(67,359)
經營溢利		484	40
攤佔聯營公司業績		143	95
攤佔合營公司業績		17	34
財務支出	7	(2,216)	(3,088)
財務收入		41	78
稅前虧損		(1,531)	(2,841)
所得稅費用	8	(61)	(258)
期間虧損		(1,592)	(3,099)
期間淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(1,431)	(2,768)
非控制性權益		(161)	(331)
		(1,592)	(3,099)
期間本公司權益持有者應佔每股虧損			
— 基本(人民幣)	10	(0.06)	(0.12)

中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二五年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
期間虧損	(1,592)	(3,099)
其他綜合收益		
以後期間重分類至損益的其他綜合收益		
現金流量套期，扣除稅項	(22)	(17)
以後期間不重分類至損益的其他綜合收益		
指定為按公允價值計入其他綜合收益／(虧損)的		
權益投資之公允價值變動，扣除稅項	17	(96)
分佔合營和聯營公司其他綜合(虧損)／收益，扣除稅項	(2)	2
設定受益計劃精算損失，扣除稅項	(12)	(85)
稅後其他綜合淨收益	(19)	(196)
期間總綜合收益	(1,611)	(3,295)
期間總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	(1,450)	(2,956)
非控制性權益	(161)	(339)
	(1,611)	(3,295)

第14至40頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併資產負債表

於二零二五年六月三十日

	附註	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十日 人民幣百萬元 (經審計)
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備	12	105,572	103,330
投資性房地產		89	96
使用權資產	13	115,781	112,433
無形資產	14	11,613	11,603
飛機預付款		13,378	14,986
投資於聯營公司		2,305	2,218
投資於合營公司		529	512
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		1,571	1,417
遞延稅項資產		9,151	9,160
其他非流動資產		3,524	3,984
		263,513	259,739
流動資產			
飛機設備零件		1,988	1,680
應收賬款及應收票據	15	3,051	1,949
預付款及其他應收款		12,259	11,184
按公允價值計入損益的金融資產		136	101
衍生金融工具		27	56
限制性銀行存款		100	61
現金及現金等價物		3,599	4,072
持作出售資產		54	—
		21,214	19,103
流動負債			
應付賬款及應付票據	16	15,610	14,515
其他應付款及預提費用		20,990	20,227
合同負債		10,843	10,678
借款的流動部分	17	50,352	49,576
租賃負債的流動部分		16,332	16,997
應付企業所得稅		13	71
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		2,208	1,939
		116,348	114,003
淨流動負債		(95,134)	(94,900)
總資產減流動負債		168,379	164,839

中期簡明合併資產負債表

於二零二五年六月三十日

	附註	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
非流動負債			
借款	17	55,456	53,598
租賃負債		59,327	55,852
飛機及發動機退租檢修準備		7,522	7,619
合同負債		723	632
退休後福利準備		2,175	2,240
其他長期負債		1,157	1,246
遞延稅項負債		1	1
		126,361	121,188
淨資產		42,018	43,651
權益			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	18	22,291	22,291
— 永續債		25,415	25,067
— 儲備		(6,362)	(4,564)
— 庫存股		(542)	(20)
		40,802	42,774
非控制性權益		1,216	877
總權益		42,018	43,651

第14至40頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併權益變動表

截至二零二五年六月三十日止六個月

	本公司權益持有者攤佔權益							非控制性權益	總權益
	附註	股本 人民幣百萬元	永續債 人民幣百萬元	庫存股 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	累計虧損 人民幣百萬元	小計 人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於二零二四年十二月三十一日 (經審計)		22,291	25,067	(20)	52,447	(57,011)	42,774	877	43,651
綜合收益：									
期間虧損		-	-	-	-	(1,431)	(1,431)	(161)	(1,592)
其他綜合收益		-	-	-	(19)	-	(19)	-	(19)
總綜合收益		-	-	-	(19)	(1,431)	(1,450)	(161)	(1,611)
與權益所有者交易總額：									
對永續債投資者的利息計提		-	348	-	-	(348)	-	-	-
股份購回		-	-	(522)	-	-	(522)	-	(522)
附屬公司非控制性權益注資		-	-	-	-	-	-	500	500
於二零二五年六月三十日 (未經審計)		22,291	25,415	(542)	52,428	(58,790)	40,802	1,216	42,018

	本公司權益持有者攤佔權益					非控制性權益 人民幣百萬元	總權益 人民幣百萬元	
	附註	股本 人民幣百萬元	永續債 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	累計虧損 人民幣百萬元			小計 人民幣百萬元
於二零二四年一月一日（經審計）		22,291	20,057	52,791	(52,185)	42,954	611	43,565
綜合收益：								
期間虧損		-	-	-	(2,768)	(2,768)	(331)	(3,099)
其他綜合開支		-	-	(188)	-	(188)	(8)	(196)
總綜合開支								
		-	-	(188)	(2,768)	(2,956)	(339)	(3,295)
與權益所有者交易總額：								
對永續債投資者的利息計提		-	294	-	(294)	-	-	-
同一控制下企業合併		-	-	(126)	-	(126)	-	(126)
其他		-	-	(3)	-	(3)	-	(3)
於二零二四年六月三十日（未經審計）								
		22,291	20,351	52,474	(55,247)	39,869	272	40,141

第 14 至 40 頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併現金流量表

截至二零二五年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
經營活動的現金流量			
經營產生的現金	22	12,634	10,835
已付所得稅		(87)	(117)
經營活動產生的淨現金		12,547	10,718
投資活動的現金流量			
購買物業、廠房及設備及其他非流動資產		(7,808)	(7,869)
處置聯營企業所得款		86	—
投資於指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		(132)	—
處置物業、廠房及設備所得款		88	15
已收股利		2	2
取出限制性銀行存款		—	175
存入限制性銀行存款		(38)	—
收回融資租賃飛機的預付款		3,976	348
投資活動使用的淨現金		(3,826)	(7,329)
融資活動的現金流量			
償還短期融資券		(2,000)	(6,500)
償還短期借款		(34,707)	(20,900)
發行短期融資券收到的現金		10,000	18,000
發行長期融資券收到的現金		4,000	—
借入短期借款		26,846	18,900
借入長期借款		18,200	7,500
償還租賃負債本金		(9,355)	(15,037)
償還長期融資券		(3,500)	(6,000)
回購庫存股		(522)	—
已付利息		(2,421)	(2,981)
償還長期借款		(16,263)	(4,406)
交割衍生金融工具支付的淨現金		7	28
少數股東注資集團所得款		500	—
同一控制下企業合併支付對價		—	(126)
融資活動使用的淨現金		(9,215)	(11,522)
現金及現金等價物淨減少		(494)	(8,133)
期初現金及現金等價物		4,072	11,858
現金及現金等價物匯兌差異		21	(12)
期末現金及現金等價物		3,599	3,713

第14至40頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

1 公司資料

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、郵運及其他延伸的航空業務。

董事認為，本公司的控股公司或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股股份和H股股份分別在上海證券交易所和香港聯合交易所有限公司上市。

本未經審計的中期簡明合併財務報表已由本公司董事會(「董事會」)於二零二五年八月二十九日批准刊發。

本簡明合併中期財務資料未經審計。

2 編製基準

本簡明合併財務報表，包括二零二五年六月三十日的中期簡明合併資產負債表與截至二零二五年六月三十日止六個月期間的中期簡明合併損益及其他綜合收益表、中期簡明合併權益變動表 and 中期簡明合併現金流量表(合併簡稱「中期財務資料」)，乃按照國際會計準則第34號「中期財務報告」編製。該中期簡明合併財務資料未包括所有年度財務報表中要求的財務資訊和披露，因此應與本集團截至二零二四年十二月三十一日止年度的年度合併財務報表一併閱讀，該年度報告乃按照國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的國際財務報告會計準則(「國際財務報告會計準則」)編製。

截至二零二五年六月三十日止六個月期間，本集團淨虧損人民幣15.9億元。於二零二五年六月三十日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣951.3億元。編製本財務報表時，本公司董事會結合本集團的財務和營運狀況，對本集團的持續經營能力進行了評估。本公司董事會同時綜合考慮了本集團如下情況：

- 於二零二五年六月三十日，本集團有充足的未使用銀行機構授信額度；
- 本集團以往良好的信用狀況、與銀行及金融機構的合作歷史；及
- 本集團預計自本財務報表期末起不短於12個月的經營活動現金淨流入，並已考慮期間內航班恢復以及本集團主要營運成本包括油價等因素的影響。

2 編製基準 (續)

本公司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期末起不短於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，本公司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六月三十日止六個月期間的財務報表。

3 會計政策的變動及披露

編製未經審計中期簡明合併財務資料與編製本集團截至二零二四年十二月三十一日止年度合併財務資料所採用的會計政策相一致，惟對所得稅的估計除外，中期期間採用適用於預期年度總收益的稅率，並採用以下於截至二零二五年六月三十日止六個月期間生效之修訂後的國際財務報告會計準則，如下所述。

(a) 《國際財務報告會計準則》修訂本之應用

於本中期期間，本集團首次應用國際會計準則理事會頒佈並於二零二五年一月一日或之後開始的年度對本集團強制生效的下列《國際財務報告會計準則》修訂本以編製簡明合併財務報表：

國際會計準則第21號修訂本

缺乏可兌換性

於本中期期間應用《國際財務報告會計準則》修訂本並無對本集團本期間及過往期間之財務狀況及表現及／或相關簡明合併財務報表內所載披露事項造成重大影響。

(b) 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

若干新訂會計準則、修訂和解釋已發佈但對於自二零二五年一月一日開始的財政年度尚未強制生效，並且本集團並未提前採用。

4 分部資料

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源

本集團存在兩個業務分部：

—「航空業務分部」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，由於未包括在向主要營運決策者彙報的航空業務分部報告中，因此未將該等業務納入航空業務報告分部。該等業務的業績併入「其他業務分部」。

經營分部間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

4 分部資料 (續)

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源 (續)

根據國際財務報告準則第8號，分部資料披露的準備方式應與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要營運決策者以按中國企業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，其在某些方面與國際財務報告準則有所不同。截至二零二五年六月三十日止六個月及截至二零二四年六月三十日止六個月，本集團分部收入及分部稅前虧損均與合併財務報告列示一致。因本集團的不同會計政策所編製的報告分部資產與合併財務報表之差異已列示於附註4(a)(ii)。

截至二零二五年六月三十日止六個月的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	分部間抵銷 人民幣百萬元 (未經審計)	未分配項目 ⁽ⁱ⁾ 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
分部收入 (附註5)					
對外客戶的報告分部收入	66,650	172	-	-	66,822
分部間收入	-	545	(545)	-	-
報告分部收入	66,650	717	(545)	-	66,822
報告分部稅前 (虧損) / 利潤	(1,767)	39	-	197	(1,531)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	13,194	134	-	-	13,328
金融資產減值虧損	30	-	-	-	30
非金融資產減值虧損	3	-	-	-	3
利息收入	49	7	(15)	-	41
利息支出	2,209	13	(15)	-	2,207
資本性支出	17,492	111	(34)	-	17,569

4 分部資料 (續)

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源 (續)

截至二零二四年六月三十日止六個月的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	分部間抵銷 人民幣百萬元 (未經審計)	未分配項目 ^① 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
分部收入 (附註5)					
對外客戶的報告分部收入	64,044	155	—	—	64,199
分部間收入	—	582	(582)	—	—
報告分部收入	64,044	737	(582)	—	64,199
報告分部稅前 (虧損) / 利潤	(3,155)	168	—	146	(2,841)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	13,079	124	—	—	13,203
金融資產減值 (虧損) / 收益	32	(5)	—	—	27
非金融資產減值虧損	4	—	—	—	4
利息收入	92	6	(20)	—	78
利息支出	2,713	17	(20)	—	2,710
資本性支出	11,372	116	(218)	—	11,270

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

4 分部資料 (續)

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源 (續)

於二零二五年六月三十日和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 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	分部間抵銷 人民幣百萬元 (未經審計)	未分配項目 ⁽ⁱ⁾ 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二五年六月三十日					
報告分部資產 ⁽ⁱⁱ⁾	267,092	4,237	(2,563)	13,719	282,485
報告分部負債	243,527	1,744	(2,563)	1	242,709
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

(i) 未分配資產主要包括投資於聯營公司和合營公司、衍生金融工具、按公允價值計入損益的金融資產和指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動損益和來自指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的股利。

(ii) 分部資產合計數與合併財務報表列示之差異人民幣2,242百萬元為收購上海航空股份有限公司(「上海航空」)的合併成本及可辨認資產與負債的公允價值於中國企業會計準則與國際會計準則下的金額不同，因此所確認的商譽的金額不同。

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

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。

4 分部資料 (續)

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。(續)

(2) 本集團分地區分佈之收入分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
境內	44,036	44,961
港澳台地區	1,839	1,831
國際	20,947	17,407
	66,822	64,199

(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自由使用，沒有將此等資產及相關負債按地區合理分配的基礎，因此並未按照地區來披露非流動資產及資本性支出。除了飛機，大部分非流動資產(不包括金融工具)註冊和位於中國。

(c) 季節性波動

航運業務存在季節性波動，每年下半年的假期是需求高峰期。因此，本集團業務在上半年的收入和業績通常會低於下半年。

5 收入

關於收入的分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
客戶合約收入	66,713	64,077
其他來源的收入		
— 租金收入	109	122
	66,822	64,199

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

5 收入（續）

客戶合約收入的收入拆分資訊：

截至二零二五年六月三十日止六個月

分部	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	61,813	—	61,813
— 貨運及郵運	2,577	—	2,577
退票與佣金收入	1,161	—	1,161
地勤服務收入	417	—	417
其他	573	172	745
客戶合約收入總計	66,541	172	66,713
地區分佈收入			
境內	43,755	172	43,927
港澳台地區	1,839	—	1,839
國際	20,947	—	20,947
客戶合約收入總計	66,541	172	66,713

截至二零二四年六月三十日止六個月

分部	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	59,338	—	59,338
— 貨運及郵運	2,371	—	2,371
退票與佣金收入	1,248	—	1,248
地勤服務收入	362	—	362
其他	603	155	758
客戶合約收入總計	63,922	155	64,077
地區分佈收入			
境內	44,684	155	44,839
港澳台地區	1,831	—	1,831
國際	17,407	—	17,407
客戶合約收入總計	63,922	155	64,077

截至二零二五年六月三十日止六個月

6 其他營業收入和利得

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
合作航線收入(註釋(a))	2,335	2,320
航線補貼	96	323
其他補貼收入	692	307
處置物業、廠房及設備，使用權資產及無形資產的收益	40	13
無須退還的團體訂票款	142	125
其他	86	112
	3,391	3,200

註釋：

(a) 合作航線收入系本集團為支援地方經濟發展，加強和地方政府合作，根據雙方協定約定開闢的合作航線，並依據協議所獲得的收益。

7 財務支出

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃負債利息	1,115	1,540
銀行借款利息	1,059	1,084
債券及融資券利息	190	302
退休後福利準備利息	21	30
利率互換利息	(7)	(28)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(171)	(218)
	2,207	2,710
匯兌淨虧損(註釋(b))	9	378
	2,216	3,088

註釋：

(a) 截至二零二五年六月三十日止六個月，資本化利息採用的加權平均年利率為2.61% (截至二零二四年六月三十日止六個月：3.21%)。

(b) 匯兌虧損主要來源於本集團以外幣計量的租賃負債及借款的匯兌轉換。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

8 所得稅費用

計入合併損益表的所得稅費用如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
當期所得稅	50	90
遞延所得稅	11	168
	61	258

根據《關於延續西部大開發企業所得稅政策的公告》(財政部稅務總局國家發展改革委公告2020年第23號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零二一年到二零三零年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司的附屬公司東航雲南得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。本公司的四川分公司、甘肅分公司和西北分公司均得到相關稅務機關的批准，可享受15%的優惠稅率。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率(二零二四年：16.5%)。本公司的附屬公司東方航空電子商務有限公司(東航電子商務)及東航技術應用研發中心有限公司(東航技術應用研發中心)符合高新技術企業資格，並於2022年獲得有關部分頒發的高新技術企業證書，證書編號分別為GR202231007540和GR202231007675，有效期至2025年底。本集團管理層認為，上述持有高新技術企業證書的子公司符合證書續期要求，目前正處於高新技術企業證書續期辦理過程中。因此，管理層在計算2025年6月30日及2024年6月30日止六個月期間的當期所得稅時，繼續採用15%的稅率。本次高新技術企業資格評審的材料已提交，預計下半年可取得證書。

除東航雲南、東航電子商務、東航技術應用研發中心、東航四川分公司、東航甘肅分公司、東航西北分公司以及註冊在香港的附屬公司外，本公司及附屬公司通常按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零二四年：25%)。

9 股利

本公司董事會建議截至二零二五年六月三十日止六個月未派發任何股利(截至二零二四年六月三十日止六個月：無)。

10 每股虧損

每股基本虧損乃按未經審計本公司權益持有者應佔合併虧損約人民幣1,431百萬元和截至二零二五年六月三十日止六個月內已發行的加權平均股數221.82億股計算。截至二零二五年六月三十日止六個月，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權(截至二零二四年六月三十日止六個月：無)。

11 利潤轉撥

截至二零二五年六月三十日止六個月，本公司並無至法定儲備之轉撥（截至二零二四年六月三十日止六個月：無），此撥備將會根據中國有關規定及本集團內各公司章程於年末進行。

12 物業、廠房及設備

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二五年一月一日賬面值	85,683	17,647	103,330
增加	3,258	1,194	4,452
從使用權資產轉入(附註13)	4,044	—	4,044
從投資性房地產轉入	—	2	2
轉至使用權資產(附註13)	—	(101)	(101)
轉至無形資產(附註14)	—	(28)	(28)
本期計提折舊	(5,501)	(571)	(6,072)
本期處置	(41)	(14)	(55)
於二零二五年六月三十日賬面值	87,443	18,129	105,572
於二零二四年一月一日賬面值	77,763	18,228	95,991
增加	4,639	264	4,903
從使用權資產轉入(附註13)	4,761	—	4,761
本期計提折舊	(4,679)	(593)	(5,272)
本期處置	(6)	(61)	(67)
於二零二四年六月三十日賬面值	82,478	17,838	100,316

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

13 使用權資產

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二五年一月一日賬面值	108,298	4,135	112,433
增加	11,685	2,379	14,064
從物業、廠房及設備轉入(附註12)	-	101	101
轉至物業、廠房及設備(附註12)	(4,044)	-	(4,044)
本期處置	-	(9)	(9)
本期計提折舊	(6,048)	(716)	(6,764)
於二零二五年六月三十日賬面值	109,891	5,890	115,781
於二零二四年一月一日賬面值	113,879	4,452	118,331
增加	3,352	1,489	4,841
轉至物業、廠房及設備(附註12)	(4,761)	-	(4,761)
本期計提折舊	(6,385)	(1,071)	(7,456)
於二零二四年六月三十日賬面值	106,085	4,870	110,955

14 無形資產

	商譽 (註釋) 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二五年一月一日賬面值	11,272	331	11,603
增加	-	60	60
從物業、廠房及設備轉入(附註12)	-	28	28
攤銷	-	(78)	(78)
於二零二五年六月三十日賬面值	11,272	341	11,613
於二零二四年一月一日賬面值	11,272	335	11,607
增加	-	66	66
攤銷	-	(82)	(82)
於二零二四年六月三十日賬面值	11,272	319	11,591

註釋：商譽是產生於收購上海航空。該商譽主要體現為增強公司的航空運輸競爭力，通過資源整合實現協同作用以及促進上海國際航運中心的建設。就評估減值的目的，商譽被分配至本集團主要營運及受益於此次收購的現金產出單元。

15 應收賬款及應收票據

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 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款及應收票據	3,154	2,047
減：減值撥備	(103)	(98)
	3,051	1,949

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	3,035	1,970
九十一日至一百八十日	45	5
一百八十一日至三百六十五日	15	3
超過三百六十五日	59	69
	3,154	2,047

16 應付賬款及應付票據

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	5,875	3,388
九十一日至一百八十日	9,480	10,838
一百八十一日至三百六十五日	1	33
一年至兩年	69	46
超過兩年	185	210
	15,610	14,515

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

17 借款

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
非流動部分：		
長期銀行借款(註釋(a))		
— 有抵押	15,781	16,740
— 無抵押	28,370	29,702
有擔保債券	4,306	4,156
無擔保債券(註釋(b))	6,999	3,000
	55,456	53,598
流動部分：		
一年內到期的非流動借款(註釋(a))		
— 有抵押	1,779	1,781
— 無抵押	12,589	8,365
一年內到期的有擔保債券	59	34
一年內到期的無擔保債券(註釋(b))	56	3,668
短期銀行借款(註釋(c))		
— 無抵押	27,847	35,728
短期融資券(註釋(d))	8,022	—
	50,352	49,576
	105,808	103,174

註釋

(a) 於二零二五年六月三十日，本集團銀行抵押借款由賬面值為人民幣21,253百萬元的相關飛機作為抵押。

借款本金將於二零二五年至二零四五年期間分期償還。長期銀行借款的利息位於1.87%至3.00%的區間。

(b) 截至二零二五年六月三十日止六個月，本公司償還下述總額為35億人民幣的債券：

	發行日期	發行金額	利率
三年期中期債券	2022年4月13日	人民幣20億	2.92%
三年期中期債券	2022年4月19日	人民幣15億	2.92%

(c) 短期銀行借款的利率位於0.90%至2.60%間。

(d) 於二零二五年六月三十日，短期融資券明細如下：

	發行金額	債券期限	發行日期	利率
2025年度第一期短期融資券	人民幣20億	269天	2025年2月17日	1.81%
2025年度第三期短期融資券	人民幣20億	130天	2025年4月11日	1.64%
2025年度第四期短期融資券	人民幣20億	114天	2025年6月17日	1.51%
2025年度第五期短期融資券	人民幣20億	160天	2025年6月18日	1.53%

18 股本

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
註冊、已發行及全數繳付每股人民幣1.00元		
在上海證券交易所上市的A股(「A股」)	17,114	17,114
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
	22,291	22,291

根據本公司第五十條和第五十一條的公司章程，A股以及H股皆為註冊普通股並享有同等權利。

19 承諾

於報告期末，本集團的資本支出承諾如下：

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	71,878	81,464
— 其他物業、廠房及設備	2,630	5,252
— 投資	42	174
	74,550	86,890

註釋：

以上飛機、發動機及飛行設備包括付運前定金的承諾預期支出，但金額可能因合約中所訂的通脹調整而變動。有關金額列示如下：

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
1年以內	22,567	27,736
第二年	20,341	21,518
第三年	14,159	15,191
三年以上	14,811	17,019
	71,878	81,464

20 關聯方交易

本集團由中國東航集團控制。於二零二五年六月三十日，中國東航集團直接持有本公司39.74%（二零二四年：39.74%）之股權。此外，於二零二五年六月三十日，中國東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股（香港）有限公司和東航金控有限責任公司分別間接擁有本公司12.46%和2.05%（二零二四年：12.46%和2.05%）的股權。

本公司是一個在中國建立並由中國政府控制的國有企業，本公司在中國擁有很大一部分生產性資產。根據國際會計準則第24號「關聯方披露」的要求，由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的政府相關企業及其附屬公司被定義為本集團的關聯方。在此基礎上，關聯方包括中國東航集團及其附屬公司（除本集團之外）、其他國有企業以及它們的附屬公司（「其他國有企業」），反之亦然、本公司能夠控制或施加重大影響的其他企業和公司以及本公司的關鍵管理人員及他們關係密切的家庭成員。

為了符合關聯方交易的披露要求，本公司董事會相信與關聯方交易相關的重要資訊都已進行了準確的披露。

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：

關聯方名稱	關係
東航集團財務有限責任公司（「東航財務」）	本公司之聯營公司
上海柯林斯航空維修服務有限公司（「柯林斯航空」）	本公司之聯營公司
上海普惠飛機發動機維修有限公司（「上海普惠」）	本公司之聯營公司
上海航空國際旅遊（集團）有限公司及其附屬公司（「上航國旅」）	本公司之聯營公司
東方航空食品投資有限公司及其附屬公司（「東航食品」）	本公司之聯營公司
西安民航凱亞科技有限公司（「西安凱亞」）	本公司之聯營公司
CAE Melbourne Flight Training Pty Limited（「墨爾本飛培」）	本公司之合營公司
上海科技宇航有限公司（「科技宇航」）	本公司之合營公司
上海民航華東凱亞系統集成有限公司（「華東凱亞」）	本公司之合營公司
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司（「西安賽峰」）	本公司之合營公司
東方航空物流股份有限公司及其附屬公司（「東航物流」）	受同一母公司控制
上海東航投資有限公司及其附屬公司（「東航投資」） ^①	受同一母公司控制
東航國際融資租賃有限公司及其附屬公司（「東航租賃」）	受同一母公司控制
東方航空（杭州）飛行培訓有限公司（「杭州飛培」）	受同一母公司控制
中國民航資訊網路股份有限公司（「中航信」）	本公司一關鍵管理人員擔任中航信董事
Air France-KLM集團公司（「法荷航」）	本公司一關鍵管理人員擔任法荷航董事
四川航空股份有限公司（「四川航空」）	本公司一關鍵管理人員擔任四川航空董事
中國航空器材集團有限公司及其附屬公司（「中航材」）	本公司一關鍵管理人員擔任中航材董事
上海吉祥航空股份有限公司及其附屬公司（「吉祥航空」）	持有本公司5%以上表決權股份的股東
空地互聯網絡科技股份有限公司（「空地互聯公司」）	其他關聯公司

20 關聯方交易（續）

(b) 關聯方交易

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式 及決策程序	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
採購產品與服務				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	1,586	1,545
飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	2,074	1,613
	科技宇航	(i)	152	103
	西安賽峰	(i)	101	139
接受會議和培訓服務	杭州飛培	(i)	11	—
接受系統服務	西安凱亞	(i)	4	—
	華東凱亞	(i)	—	2
接受設備生產及維修服務*	柯林斯航空	(i)	14	13
接受汽車修理服務、飛機維修生產服務、 供應運輸生產車輛設備以及機上供應品*	東航投資	(i)	48	20
接受物業管理及綠化養護服務*	東航投資	(i)	87	173
接受酒店住宿服務*	東航投資	(i)	95	119
	上航國旅	(i)	38	29
接受航空互聯網服務*	空地互聯公司	(i)	43	57
金融服務費*	東航財務	(iii)	1	6
接受代建代管服務*	東航投資	(i)	6	5
接受民航資訊網路服務**	中航信	(i)	695	361
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	4	2

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

20 關聯方交易 (續)

(b) 關聯方交易 (續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式 及決策程序	截至六月三十日止六個月	
			二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
採購產品與服務 (續)				
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	39	39
接受物流運輸服務	東航物流	(i)	74	66
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	213	205
接受腹倉集裝設備管理服務	東航物流	(i)	8	7
提供服務				
與客機貨運業務有關的獨家經營運輸收入*	東航物流	(i)	2,577	2,371
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	154	154
提供服務	東航投資	(i)	—	8
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	17	15
	吉祥航空	(i)	5	11
接受航材保障及部件維修服務	吉祥航空	(i)	9	21
提供航空運輸合作服務	四川航空	(i)	11	10
銷售商品	東航食品	(i)	23	35
提供軟體系統及支援服務	東航物流	(i)	10	9
飛行員轉出	東航物流	(i)	52	80
銷售互聯網商品	空地互聯公司	(i)	6	2

截至二零二五年六月三十日止六個月

20 關聯方交易 (續)

(b) 關聯方交易 (續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式 及決策程序	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
提供服務 (續)				
提供服務	上航國旅	(i)	4	—
	柯林斯航空	(i)	5	—
	科技宇航	(i)	7	—
提供航材進口服務	西安賽峰	(i)	14	—
租賃收入				
貨站租賃收入*	東航物流	(ii)	48	45
房屋建築物租賃收入*	四川航空	(ii)	13	9
	東航食品	(ii)	12	10
	中國東航集團	(ii)	2	2
	吉祥航空	(ii)	2	1
無形資產租賃收入	東航物流	(ii)	3	2
租賃付款額				
土地及房屋建築物租賃付款額	東航投資	(ii)	38	74
	東航食品	(ii)	1	4
	東航物流	(ii)	1	1
	中國東航集團	(ii)	—	15
特種車輛和設備租賃付款額	東航投資	(ii)	82	129
清償飛機及發動機租賃負債	東航租賃	(ii)	3,233	6,505
新增租賃導致使用權資產的增加*				
飛機及發動機*	東航租賃	(ii)	6,678	462
地面資產	東航投資	(ii)	127	—
	中國東航集團	(ii)	50	—

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

20 關聯方交易 (續)

(b) 關聯方交易 (續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式 及決策程序	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
新增租賃導致使用權資產的增加* (續)				
土地及房屋建築物	東航投資	(ii)	32	—
	中航材	(ii)	2	—
租賃負債利息費用				
飛機及發動機*	東航租賃	(ii)	303	470
土地及房屋建築物*	東航投資	(ii)	5	5
地面資產*	東航投資	(ii)	4	6
利息支出				
借款利息支出	中國東航集團	(iii)	51	83
	東航財務	(iii)	5	25
利息收入				
存款利息收入	東航財務	(iii)	24	10
永續債				
永續債的利息費用	中國東航集團	(iii)	348	294
資產出售或購買				
購入東方航空傳媒股份有限公司55%股權	中國東航集團	(i)	—	126
出售固定資產	中國東航集團	(i)	83	—
按照其他投資者的比例增資	四川航空	(i)	132	—

20 關聯方交易（續）

(b) 關聯方交易（續）

- (i) 本集團向關聯方採購的產品與服務以及為關聯方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。
- (ii) 本集團的關聯方租賃服務的價格經雙方協商確定。
- (iii) 本集團的關聯方利率經雙方協商並參照基準利率確定。
- * 上文之關聯方交易亦構成證券交易所股票上市規則（「上市規則」）第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。
- ** 上文之關聯方交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關連交易。

截至二零二五年及二零二四年六月三十日止六個月，本集團與由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的實體的重大交易，主要包括銀行存款／借款和其相應的利息收入／支出，以及銷售和購買商品服務。本集團與關聯方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關聯方簽訂的條款和協定執行。

(c) 關聯方餘額

(i) 應收關聯方款項

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款		
東航物流	1,047	682
東航食品	24	33
吉祥航空	9	7
其他	21	26
	1,101	748

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

20 關聯方交易 (續)

(c) 關聯方餘額 (續)

(i) 應收關聯方款項 (續)

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
預付款及其他應收款		
東航財務	456	379
中航信	248	230
中國東航集團	31	30
科技宇航	37	20
吉祥航空	2	8
其他	31	24
	805	691
其他非流動資產		
西安賽峰	1	4

(ii) 應付關聯方款項

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應付賬款及應付票據，其他應付款及預提費用		
中航信	1,598	985
上海普惠	932	642
東航食品	537	405
空地互聯公司	70	114
科技宇航	77	82
中國東航集團	77	57
西安賽峰	71	55
東航投資	31	50
華東凱亞	2	1
吉祥航空	1	4
柯林斯航空	6	5
其他	27	23
	3,429	2,423

20 關聯方交易 (續)

(c) 關聯方餘額 (續)

(ii) 應付關聯方款項 (續)

	二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
租賃負債		
東航租賃	33,441	29,882
東航投資	557	567
中國東航集團	86	36
東航物流	1	2
東航食品	1	3
	34,086	30,490
永續債		
中國東航集團	25,415	25,067
其他長期負債		
東航食品	65	63
合同負債		
東航投資	86	—
東航食品	4	13
中航材	4	—
吉祥航空	3	1
	97	14

除應付東航租賃款項外，其餘所有應付關聯方款項均為不帶息及給予跟貿易客戶一樣的正常還款期。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

20 關聯方交易（續）

(c) 關聯方餘額（續）

(iii) 與關聯方的短期存款，貸款以及借款

	平均利率		二零二五年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
	截至六月三十日止六個月 二零二五年 (未經審計)	二零二四年 (未經審計)		
短期存款 (包括在現金及現金等價物內)				
東航財務	0.20%	0.15%	2,032	2,774
短期借款				
東航財務	-	2.60%	-	1,600
東航金控	-	-	-	7
中國東航集團	2.00%	2.00%	1,701	1,701
東航投資	-	-	-	1,000
長期借款				
中國東航集團	2.00%	2.00%	6,904	1,001

(d) 控股公司作出的擔保

於二零二五年六月三十日，本集團由中國東航集團擔保的債券為人民幣15.35億元（二零二四年十二月三十一日：人民幣15.10億元）。

21 金融工具公允價值估計

(a) 公允價值層級

下表分析按計量公允價值所用估值技術之輸入數據的層級於二零二五年六月三十日及二零二四年十二月三十一日按公允價值列賬的本集團的金融工具，有關輸入數據在公允價值層級中分類為三級，具體如下：

第一級：在活躍市場中交易的金融工具（例如公開買賣的衍生工具及股票證券）的公允價值乃基於報告期結算日的市場報價。本集團持有的金融資產使用的市場報價為當前買入價。有關工具計入第一級。

第二級：未在活躍市場中交易的金融工具（例如場外衍生工具）的公允價值是使用估值技術釐定，該估值技術會盡量利用可觀察市場數據，並盡可能減少依賴實體個別的估算。倘若計算公允價值所需的所有重大輸入資料均可觀察則該工具列入第二級。

第三級：倘若一項或多項重要輸入數據並非基於可觀察的市場數據，則該工具計入第三級內，如非上市股本證券。

21 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

於二零二五年六月三十日及二零二四年十二月三十一日，本集團擁有按公允價值計量的金融資產，包括指定為公允價值計入其他綜合收益的權益投資、入賬列為按公允價值計入損益的金融資產的上市股權投資與衍生金融工具。

於二零二五年六月三十日

	公允價值計量使用的輸入值			合計 人民幣百萬元 (未經審計)
	活躍市場報價 (第一級) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要可觀察 輸入值 (第二級) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三級) 人民幣百萬元 (未經審計)	
資產				
指定為按公允價值計入				
其他綜合收益的權益投資	203	—	1,368	1,571
衍生金融工具				
— 利率互換	—	2	—	2
— 外匯互換	—	25	—	25
按公允價值計入損益的金融資產	136	—	—	136
合計	339	27	1,368	1,734

於二零二四年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			合計 人民幣百萬元 (經審計)
	活躍市場報價 (第一級) 人民幣百萬元 (經審計)	重要可觀察 輸入值 (第二級) 人民幣百萬元 (經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三級) 人民幣百萬元 (經審計)	
資產				
指定為按公允價值計入				
其他綜合收益的權益投資	204	—	1,213	1,417
衍生金融工具				
— 利率互換	—	9	—	9
— 外匯互換	—	47	—	47
按公允價值計入損益的金融資產	101	—	—	101
合計	305	56	1,213	1,574

截至二零二五年六月三十日止六個月

21 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

本集團與多個交易對手(主要是有著較高信用評級的金融機構)訂立了衍生金融工具合約,包括外匯遠期合約及利率互換合約。

衍生金融工具採用類似於互換模型以及現值方法的估值技術進行計量。模型涵蓋了多個市場可觀察到的輸入值,包括即期及遠期匯率和利率曲線。外匯遠期合約及利率互換合約的賬面值與其公允價值相同。

於二零二五年六月三十日,衍生金融資產的公允價值,是抵銷了歸屬於衍生交易對手違約風險的信用估值調整之後的淨值。交易對手信用風險的變化,對於套期關係中指定衍生工具的套期有效性的評價和其他以公允價值計量的金融工具,均無重大影響。

上市股權投資的公允價值基於市場報價。指定為按公允價值計入其他綜合收益的非上市股權投資的公允價值採用基於市場的估值技術估算,該估值技術採用的假設並非由可觀察市場價格或利率支援。該估值技術要求董事根據行業、規模、槓桿和策略確定可比較的上市公司(同業),並為選擇的可比公司計算適當的價格乘數,例如企業價值/息稅折舊前利潤(「EV/EBITDA」)、市盈率(「P/E」)。在估值過程中,首先用可比公司的企業價值除以盈利指標來計算乘數,然後根據公司特定的事實和情況,考慮諸如非流動性和可比公司之間的規模差異等因素對乘數進行貼現。接著使用貼現乘數與非上市股權投資的相應盈利指標,以計量公允價值。董事認為,估值技術計算出的估計公允價值(記錄於合併資產負債表中)以及公允價值的相關變動(記錄在其他綜合收益中)是合理的,且它們公允反映了非上市股權投資於報告期末的價值。

	估值技術	重要不可觀察輸入值	範圍區間
非上市權益投資	估值乘數	流動性折扣	二零二五年六月三十日: 28% (二零二四年: 28%)

流動性折扣是指本集團確定的市場參與者在為投資定價時會考慮的溢價和折扣金額。

21 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

截至二零二五年六月三十日止六個月期間，第三級資產和負債變動如下：

	指定為按公允價值 計入其他綜合收益 的權益投資 人民幣百萬元
於二零二四年十二月三十一日(經審計)	1,213
計入其他綜合收益的淨額	155
於二零二五年六月三十日(未經審計)	1,368

於本報告期間，公允價值層級之間概無轉撥。

(b) 其他金融工具公允價值估計(未確認)

本集團持有於資產負債表中不以公允價值計量的金融工具。

管理層已經評估了現金及現金等價物、限制性銀行存款及短期銀行存款、應收賬款、應付賬款及應付票據、於預付款及其他應收款內的金融資產、於其他應付款及預提費用內的金融負債、短期銀行借款和短期擔保債券的公允價值。因期限較短，公允價值與賬面值相若。

於二零二五年六月三十日，以下工具公允價值與賬面值存在較大差異。

	賬面值 人民幣百萬元 (未經審計)	公允價值 人民幣百萬元 (未經審計)
金融負債— 長期借款	55,456	55,680

針對長期借款，將其未來現金流量按照市場上具有可比信用等級公司在相同條件下獲取相同現金流量的利率進行折現，以其折現後的現值確認其公允價值。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二五年六月三十日止六個月

22 經營產生的現金

(a) 所得稅前利潤調節至經營產生的淨現金

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅前年度虧損	(1,531)	(2,841)
調整：		
物業、廠房及設備折舊(附註12)	6,072	5,272
使用權資產折舊(附註13)	6,764	7,456
投資性房地產折舊	5	9
其他長期資產攤銷	409	384
無形資產攤銷(附註14)	78	82
處置物業、廠房、設備(利得)/虧損	(34)	1
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值利得	(35)	(16)
應收賬款及其他應收款減值準備計提	30	27
飛機設備零件跌價準備	3	4
利息支出	2,207	2,710
淨匯兌(利得)/虧損	(49)	73
攤佔合營及聯營公司業績	(160)	(129)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的股利收入	(2)	(1)
營運資本變動：		
飛機設備零件增加	(311)	(174)
經營性應收項目的增加	(1,807)	(1,130)
經營性應付項目的增加/(減少)	995	(892)
經營產生的現金	12,634	10,835
已付所得稅	(87)	(117)
經營活動產生的現金流量淨額	12,547	10,718

運營數據摘要

	截至6月30日止6個月		
	2025年	2024年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK) (百萬)	155,022.29	144,237.41	7.48%
— 國內航線	101,528.31	100,449.48	1.07%
— 國際航線	50,303.48	40,444.61	24.38%
— 地區 ¹ 航線	3,190.50	3,343.32	-4.57%
客運人公里(RPK) (百萬)	131,477.90	117,143.47	12.24%
— 國內航線	87,717.88	82,670.69	6.11%
— 國際航線	41,145.20	31,959.54	28.74%
— 地區航線	2,614.82	2,513.25	4.04%
載運旅客人次 (千)	73,169.63	67,729.34	8.03%
— 國內航線	61,284.77	58,114.56	5.46%
— 國際航線	10,012.35	7,822.30	28.00%
— 地區航線	1,872.51	1,792.48	4.46%
客座率(%)	84.81	81.22	3.59pts
— 國內航線	86.40	82.30	4.10pts
— 國際航線	81.79	79.02	2.77pts
— 地區航線	81.96	75.17	6.79pts
客運人公里收益 (人民幣元) ^註	0.488	0.526	-7.22%
— 國內航線	0.488	0.530	-7.92%
— 國際航線	0.474	0.501	-5.39%
— 地區航線	0.696	0.722	-3.60%

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6月30日止6個月		
	2025年	2024年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK) (百萬)	5,223.40	4,778.83	9.30%
— 國內航線	1,953.93	1,952.84	0.06%
— 國際航線	3,185.33	2,726.27	16.84%
— 地區航線	84.13	99.72	-15.63%
貨郵載運噸公里(RFTK) (百萬)	1,932.25	1,785.17	8.24%
— 國內航線	466.42	469.56	-0.67%
— 國際航線	1,452.17	1,301.93	11.54%
— 地區航線	13.66	13.68	-0.15%
貨郵載運量 (百萬公斤)	530.65	510.64	3.92%
— 國內航線	306.43	306.08	0.11%
— 國際航線	212.97	193.12	10.28%
— 地區航線	11.26	11.44	-1.57%
貨郵載運率(%)	36.99	37.36	-0.37pts
— 國內航線	23.87	24.04	-0.17pts
— 國際航線	45.59	47.76	-2.17pts
— 地區航線	16.24	13.72	2.52pts
貨郵噸公里收益 (人民幣元) 註	1.334	1.328	0.45%
— 國內航線	0.682	0.650	4.92%
— 國際航線	1.513	1.544	-2.01%
— 地區航線	4.539	4.094	10.87%

	截至6月30日止6個月		
	2025年	2024年	變動幅度
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	19,175.40	17,760.19	7.97%
— 國內航線	11,091.48	10,993.30	0.89%
— 國際航線	7,712.65	6,366.28	21.15%
— 地區航線	371.28	400.62	-7.32%
收入噸公里(RTK)(百萬)	13,505.80	12,071.12	11.89%
— 國內航線	8,184.71	7,724.18	5.96%
— 國際航線	5,078.22	4,113.20	23.46%
— 地區航線	242.88	233.75	3.91%
綜合載運率(%)	70.43	67.97	2.46pts
— 國內航線	73.79	70.26	3.53pts
— 國際航線	65.84	64.61	1.23pts
— 地區航線	65.42	58.35	7.07pts
收入噸公里收益(人民幣元) 註	4.940	5.304	-6.86%
— 國內航線	5.270	5.713	-7.75%
— 國際航線	4.275	4.383	-2.46%
— 地區航線	7.745	8.000	-3.19%

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

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。2025年上半年，本公司圍繞新型主力機型引進飛機合計24架，退出飛機12架。本公司作為國產C919客機的全球首發用戶，截至2025年6月30日，共運營11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6月30日，本公司共運營816架飛機。

截至2025年6月30日機隊情況

序號	機型	廠商	2025年 上半年淨增	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	9.4
2	B787系列	波音	1	13	3	10	0	5.0
3	A350-900	空客	0	20	7	13	0	4.1
4	A330系列	空客	0	56	36	15	5	11.6
寬體客機合計			1	109	58	46	5	9.0
5	A320系列	空客	8	391	172	119	100	9.3
6	B737系列	波音	-1	278	122	58	98	10.3
7	C919	商飛	1	11	4	7	0	1.2
窄體客機合計			8	680	298	184	198	9.6
8	C909	商飛	3	27	15	12	0	2.4
支線客機合計			3	27	15	12	0	2.4
客機合計			12	816	371	242	203	9.2

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。

行業發展現狀

2025年上半年，外部環境更趨複雜嚴峻，世界經濟增長動能減弱，貿易壁壘增多，主要經濟體經濟表現有所分化，通脹走勢和貨幣政策調整存在不確定性。今年以來，全球航空業持續復甦，但也受到全球經貿政策不確定性較高、地緣政治緊張局勢升級等因素影響。

2025年上半年，我國經濟運行延續穩中向好發展態勢，展現出強大韌性和活力，仍是世界經濟增長的重要引擎和穩定力量，為我國航空運輸增長奠定了堅實基礎，我國免簽國家的範圍不斷擴大，對航空市場的激勵效應持續顯現。上半年，我國民航保持了穩中有進、穩中向好的發展態勢，運輸規模再創新高，全行業完成運輸總周轉量783.5億噸公里、旅客運輸量3.7億人次、貨郵運輸量478.4萬噸，同比分別增長11.4%、6%、14.6%。同時，同質化過度競爭等現象仍然存在，行業仍面臨「旺丁不旺財」問題。



經營回顧

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，推動航空出行需求不斷提升。上半年我國民航行業呈現「總體局面穩、國際增速快、貨運韌性強、效率效益增」的特點，保持了穩中有進、穩中向好的發展態勢。但同時，行業發展面臨的外部環境不確定性較大，「內卷式」競爭問題凸顯，航空企業經營壓力依然較大。

面對複雜嚴峻的外部環境，本集團上下團結一致，銳意進取，統籌推進安全運行、生產經營、成本管控、品牌服務、改革創新、公司治理等各項工作，推動各項工作取得新的進展和成效。2025年上半年，完成運輸總周轉量135.06億噸公里，客運量7,316.963萬人次，同比分別增長11.89%、8.03%。貨郵運輸量53.07萬噸，同比增長3.92%。實現營業收入668.22億元，同比增長4.09%，歸屬於公司股東的淨虧損14.31億元，同比大幅減虧人民幣13.37億元。

➔ 安全運行總體平穩

本集團始終將安全作為頭等大事，以實際行動確保「兩個絕對安全」。在新開多條國際遠程航線、運輸總周轉量大幅增長的情況下，安全運行總體平穩。2025年上半年，本集團安全飛行135.08萬小時、起降51.90萬架次，分別同比增加5.28%和2.24%。

壓實安全生產責任。堅持「安全第一」，以嚴的基調、細的舉措、實的作風、韌的精神抓安全，持續健全全員安全生產責任制。組織全公司完善安全責任清單，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%。

強化安全運行體系建設。持續強化安全管理體系、生產運行體系、飛行訓練體系、機務維修體系建設，系統性提升安全運行的能力和水平。

加強專業隊伍建設。深入開展安全教育日活動，舉辦飛行、機務等技能大賽，加強飛行員心理健康工作，大力弘揚優秀安全文化，打造「政治過硬、業務精湛、作風優良、紀律嚴明」的空勤隊伍。

➔ 經營效益持續向好

本集團堅持在服務國家戰略中明方向、找定位，擔使命、謀發展，一手抓市場開拓，一手抓成本管控，實現經營業績顯著改善。

堅持聚焦樞紐，提升主基地市場掌控力。作為上海主基地航空公司，本集團積極服務上海打造世界級航空樞紐，對上海市場的掌控力進一步增強。2025年6月末，在上海市場份額43.1%，同比增長1.2個百分點；中轉旅客598萬人次，同比增長23.2%，其中國際中轉495.5萬人次，同比增長25.3%。本集團從上海始發的國際地區航班數已恢復至2019年的110%以上，成為中日、中韓、中國至澳新、中國至新馬泰市場最大承運人，也是中國至歐洲、至北美市場第二大承運人。

堅持「三飛」，發力國際航網佈局。堅持往遠處飛、往國際飛、往新興市場飛，新開國際地區航線14條，成為國際通航點最多的境內航司。搭建了日韓經上海浦東到歐亞，歐洲經上海浦東到澳洲、到東南亞的中轉大通道，打造了上海浦東至倫敦、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。

堅持「航空+」，創新產品營銷模式。大力開展「航空+文體商旅展」的立體營銷，2025年上半年，實現線上銷售收入61億元，同比增長30%；新零售收入超22.58億元，同比增長24.77%。豐富空鐵、空巴、空水、空軌等多式聯運產品。進一步探索聯合會員等創新合作模式，與星巴克實現戰略合作，創新推出「咖啡+航旅」服務。

堅持客貨聯動，提升客機腹艙收益。把握貨運需求機遇，協調東航物流開拓貨運市場，強化腹艙營收。通過引入航季預售模式，優化腹艙貨物裝機效率，優化客貨共飛航線重貨分配，實現客機腹艙收益有效提升。今年上半年，客機腹艙收入25.77億元，同比增長8.69%。

堅持業財融合，持續加強成本管控。成立成本管理委員會，設置八個專班，專人專項加強管控成本。精細管控起降服務費、客橋費、航油成本等大項成本。起降成本方面，本集團實現主要航站平均靠橋時間同比下降9.5%，客橋費、橋載設備費用比去年同期節省約11百萬元。航油成本方面，通過優化飛行高度、執行單發滑行等舉措，推動航油單位耗油持續下降。

➔ 品牌服務成效明顯

本公司全面推行「精心、精準、精緻、精細」的「四精」服務理念，堅持從心出發，用心用情做好服務，進一步彰顯品牌價值。本公司連續第5年榮登「年度中央企業品牌建設對標TOP30排行榜」，再度獲評「Brand Finance 全球最有價值航空公司品牌榜」TOP10。

高質量服務保障哈爾濱亞冬會。首次作為國際綜合性賽事的官方航空服務合作夥伴，圓滿完成哈爾濱亞冬會運輸服務保障任務，得到各方一致好評，並以此為契機，發佈「亞冬號」主題彩繪機，成立長春基地、哈爾濱基地，在東北地區打造4條「空中快線」，品牌影響力進一步提升。

規模化運行國產大飛機。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，商業運營兩週年來，機隊規模增至11架，執行航線14條，安全飛行超過3萬小時。

體系性提升服務品質。聚焦旅客服務全流程9大觸點，推進28項服務項目，「四精服務」進一步落地。開展服務品牌提升行動，推進9項重點突破工作、11項關鍵支撐任務，品牌的一致性進一步強化。開通英法德俄日韓等外語客服專線，建立全球服務支援體系，海外服務能力進一步提升。

創新推行特色服務。推出「星翼護航」「線上選餐」「東方尊享」、「小動物進客艙」等個性化服務。推出上海兩場聯絡線、北京大興中轉貴賓室、隔夜住宿等5類中轉產品。京滬「空中快線」服務全面升級，聚焦商務出行需求，推出更加靈活的「易登機」免費改簽政策及專屬空中Wi-Fi福利。針對不正常航班旅客體驗痛點，推出隔離區內自助改簽、發放航延餐券等服務。

履行央企社會責任。踐行低碳環保理念，推出「輕飛享•雲端臻選」服務產品。持續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，「助力教師隊伍建設，幫助邊疆民族地區教育高質量發展」幫扶項目入選《中央企業助力鄉村振興藍皮書(2024)》。

➔ 改革轉型不斷深入

本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。

重大改革任務持續深化。貫徹落實黨的二十屆三中全會精神，明確進一步全面深化改革43項任務、127條改革舉措。深化營銷系統改革，推動長三角區域市場一體化營銷管控。機關改革向二級單位縱深推進，壓減機構、精簡人員、提升效率。推進飛行隊伍改革，制定飛行總隊改革方案。全面推行「總部管總、條線賦能、屬地聯戰」管控模式改革落地，積極探索穿透管理，建立屬地聯戰考核機制。

數字化轉型加快推進。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。智慧安全方面，安全網三期核心功能模塊上線，推進飛行訓練管理全流程數字化。智慧營銷方面，智慧控艙系統覆蓋國內所有銷售單位的始發航線，投產率達到45%。智慧維修方面，虹浦兩場試行機務數字機坪和移動航線作業系統，上線定檢航材自動配送系統。智慧出行方面，推出AI行程助手，上線跨航司改簽、航延自助改簽、中轉旅客識別、「一碼全通」及國際證照查驗等功能。智慧地服方面，實現全員排班，電子派工覆蓋率71%；數字機坪接入車輛定位和浦東機場視頻數據。

科技創新持續加強。召開公司科技創新大會，加強上下游企業創新合作，組建航空運輸服務產業鏈科技創新聯盟，與15家企業開展科創合作。完善科技創新組織體系，組建4家公司級科技創新實驗室，包括安全運行實驗室、工程維修實驗室、數字化實驗室和人工智能應用創新中心，重點挖掘公司級科創項目，以科技創新賦能業務創新發展。

➔ 公司治理有力增強

本公司堅持完善中國特色現代企業制度，開展完善公司治理體系專項行動，分解5類任務，形成22項細化措施。

制度體系更加優化。對照新《公司法》，系統修訂董事會、股東會、黨委會、總經理辦公會等相關配套制度，動態釐清各治理主體權責邊界，精細化規範各治理主體決策機制，完善以公司章程為核心的公司治理制度體系。優化董事會和專委會人員構成，注重獨立董事意見建議的跟蹤落實，提升董事會決策質效。

市值管理更加穩健。按照證監會要求，制定《市值管理制度》。合規有序推進股票回購工作，截至2025年6月30日，本公司回購A股和H股合計17,323.19萬股，投入資金約人民幣5.42億元。特別是2025年4月上旬，資本市場大幅震蕩期間，本公司主動提速實施股票回購計劃，着力提振市場信心。本公司發佈提質增效重回報行動方案後，定期回顧執行情況，不斷提升公司經營質效。

風險管控更加有力。持續加強對關鍵領域、重點業務的風險管控。**防範化解財務風險。**通過超短融、中票、商業票據等多元化融資手段，確保公司現金流安全。強化資金管控，持續壓降日常貨幣資金餘額，提高資金使用效率。深化司庫系統建設，完善監控預警功能，對大額資金支付、重要項目開支等事項實時監測。**防範化解內控風險。**圍繞重大風險管理，持續開展季度監測，通過提升事前、事中、事後全過程監督質效，強化內控體系建設。聚焦公司收入管理、配餐機供品成本、人員效率等重點領域，開展系統性、全級次大數據審計，防範經營風險，保障高質量發展。**防範化解合規風險。**制定北美和歐盟運營合規手冊，排查貿易戰等系統性挑戰的法律風險，確保境外合規運營。優化合同審核授放權管理，加強履約監控，開展合同專項檢查，強化合同全流程管控能力。

財務綜述

經營收入

2025年上半年，本集團主營業務收入為人民幣668.22億元，同比增長4.09%。其中，運輸收入為人民幣643.90億元，同比增長4.34%，其他收入為人民幣24.32億元，同比減少2.33%。

本集團的運輸收入包含客運收入和貨運收入。

2025年上半年，本集團客運收入為人民幣618.13億元，同比增長4.17%，佔本集團運輸收入的96.00%；旅客運輸周轉量為131,477.90百萬客公里，同比增長12.24%。

國內航線客運收入為人民幣412.86億元，同比減少2.09%，佔客運收入的66.79%；旅客運輸周轉量為87,717.88百萬客公里，同比增長6.11%。

國際航線客運收入為人民幣187.50億元，同比增長21.78%，佔客運收入的30.33%；旅客運輸周轉量為41,145.20百萬客公里，同比增長28.74%。

地區航線客運收入為人民幣17.77億元，同比增長0.11%，佔客運收入的2.88%；旅客運輸周轉量為2,614.82百萬客公里，同比增長4.04%。

2025年上半年，本集團貨運收入為人民幣25.77億元，同比增長8.69%，佔本集團運輸收入的4.00%；貨郵載運周轉量為1,932.25百萬噸公里，同比增長8.24%。本集團貨運收入增長主要是由於報告期內全球航空貨運需求旺盛，貨運周轉量增長所致。

營運開支

2025年上半年，本集團總營運成本為人民幣697.29億元，同比增長3.52%。2025年上半年，本集團運營成本項目的變動分析如下：

2025年上半年，本集團飛機燃油成本為人民幣214.11億元，同比減少8.08%，主要是由於航班量和飛行小時增加，加油量同比增長4.96%，增加航油成本人民幣11.56億元；因原油價格下降，平均航空油價同比降低12.42%，減少航油成本人民幣30.37億元。

2025年上半年，本集團飛機起降費為人民幣96.22億元，同比增長16.83%，主要是由於國際起降架次及旅客人數同比增加。

2025年上半年，本集團折舊及攤銷為人民幣133.28億元，同比增長0.95%，主要是由於機隊規模增加所致。

2025年上半年，本集團工資、薪金及福利為人民幣140.20億元，同比增長11.06%，主要是由於員工崗級自然增長，薪酬增加所致。

2025年上半年，本集團飛機維修費為人民幣32.76億元，同比增長7.69%。主要是由於機隊規模增加，以及運輸生產量增長，飛發日常維修費用增加所致。

2025年上半年，本集團航空餐食供應支出為人民幣22.74億元，同比增長13.36%，主要是由於國際航線旅客人數同比增加所致。

2025年上半年，本集團銷售及市場費用為人民幣20.92億元，同比增長11.51%，主要是由於國際旅客出行數量增長，相應的系統訂座費增加所致。

其他營業收益

2025年上半年，本集團其他營業收益為人民幣33.91億元，同比增長5.97%，主要是由於旅客出行數量增長，運力投入增加，合作航線收入增長所致。

淨虧損

2025年上半年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣14.31億元，2024年上半年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣27.68億元。本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.06元。

流動資金狀況與資本結構

截至2025年6月30日，本集團資產總額為人民幣2,847.27億元，較2024年12月31日上升2.11%；資產負債率為85.24%，較2024年12月31日上升0.90個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣212.14億元，佔資產總額的7.45%，較2024年12月31日上升11.05%；非流動資產為人民幣2,635.13億元，佔資產總額的92.55%，較2024年12月31日上升1.45%。

截至2025年6月30日，本集團負債總額為人民幣2,427.09億元，其中流動負債為人民幣1,163.48億元，佔負債總額的47.94%；非流動負債為人民幣1,263.61億元，佔負債總額的52.06%。

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665.71億元，較2024年12月31日增長0.22%。

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）為人民幣1,148.68億元，較2024年12月31日增長4.86%。

2025年上半年，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6月30日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

幣種	單位：人民幣百萬元				
	折合人民幣				
	截至2025年6月30日		截至2024年12月31日		變動比例
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	(%)
人民幣	157,357	86.73	148,070	84.15	6.27
美元	21,209	11.69	25,166	14.30	-15.72
其他	2,873	1.58	2,733	1.55	5.12
合計	181,439	100.00	175,969	100.00	3.11

截至2025年6月30日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣1,056.27億元，較2024年12月31日的人民幣1,029.02億元增長2.65%，按照幣種分類明細如下：

幣種	單位：人民幣百萬元		
	折合人民幣		
	截至2025年6月30日	截至2024年12月31日	變動比例(%)
人民幣	102,823	100,247	2.57
新加坡元	2,804	2,655	5.61
合計	105,627	102,902	2.65

截至2025年6月30日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣758.12億元，較2024年12月31日的人民幣730.67億元增長3.76%，按幣種分類明細如下：

幣種	單位：人民幣百萬元		
	折合人民幣		
	截至2025年6月30日	截至2024年12月31日	變動比例(%)
人民幣	54,534	47,823	14.03
美元	21,209	25,166	-15.72
港幣	3	4	-25.00
日圓	23	24	-4.17
新加坡元	2	3	-33.33
其他	41	47	-12.77
合計	75,812	73,067	3.76

利率變動

本集團帶息債務包括短期帶息債務和長期帶息債務，其中固定利率的帶息債務比例為49.65%、浮動利率的帶息債務比例為50.35%。截至2025年6月30日和2024年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣為1,814.39億元及1,759.69億元（包括長、短期銀行借款、租賃負債、應付債券及超短期融資券），其中，短期帶息債務的比例分別為36.69%及37.75%。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2025年6月30日和2024年12月31日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為11.69%和14.30%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為86.73%和84.15%。美元以及人民幣利率的變化對本集團財務成本的影響較大。本集團可通過利率互換合約鎖定利率，降低美元債務中浮動利率波動的風險。

2025年上半年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未新增利率互換合約交易。截至2025年6月30日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為0.18億美元，將於2025年期滿；截至2024年12月31日約為0.53億美元。

匯率波動

截至2025年6月30日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為240.82億元，其中，美元帶息負債佔全部外幣帶息負債的比例為88.07%。在美元匯率大幅波動情況下，美元資產和負債將產生較大金額的匯兌損益，從而會影響本公司的盈利和資產負債情況。本集團可通過外匯遠期合約鎖定匯率，對沖美元匯率波動的影響。

截至2025年6月30日，本集團持有的尚未交割的遠期外匯合約的名義金額約為2.95億美元，將於2025年期滿；截至2024年12月31日約為2.16億美元。

航油價格波動

航油成本作為本集團最大的運營成本之一，其價格波動對本集團效益有着重大影響。本集團可通過原油互換合約、原油看漲期權、領式期權組合、原油期貨合約等鎖定航油成本，降低航油價格波動帶來的不利影響。

2025年上半年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未開展航油套期保值交易。截至2025年6月30日，本集團無未交割的航油套期保值合約。

資產抵押及或然負債

截至2025年6月30日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣340.64億元，較2024年12月31日的人民幣342.43億元，同比減少0.52%。

截至2025年6月30日，本集團無重大或然負債。

人力資源

截至2025年6月30日，本集團僱用85,196名僱員，其中大部分在中國工作。本集團的員工工資基本上由基本工資和績效工資構成。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2025年6月30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。

證券投資情況

單位：人民幣百萬元

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初 投資成本	資金來源	期初 賬面價值	本期 公允價值 變動損益	計入 權益的 累計公允 價值變動	本期購 買金額	本期 出售金額	本期 投資損益	期末 賬面價值	會計 核算科目
股票	00696	中國民航 信息網絡	18.50	股權收購	204.27	-1.17	184.59	-	-	-	203.10	指定為按公允價值 計入其他綜合收益 的權益投資
股票	600000	浦發銀行	122.14	股權置換	100.74	35.15	-	-	-	-	135.89	按公允價值計入損益 的金融資產
股票	600221	海航控股	0.07	債轉股	0.06	-0.01	-	-	-	-	0.05	按公允價值計入損益 的金融資產
合計	/	/	140.71	/	305.07	33.97	184.59	-	-	-	339.04	/

以公允價值計量的金融資產

單位：人民幣百萬元									
資產類別	期初數	本期 公允價值 變動損益	計入 權益的 累計公允 價值變動	本期 計提的 減值	本期 購買金額	本期 出售／ 贖回金額	其他變動	期末數	
利率互換合約	8.81	-6.61	2.20	-	-	-	-	2.20	
外匯遠期合約	46.90	-22.10	24.80	-	-	-	-	24.80	
按公允價值計入損益的 金融資產	100.80	35.14	-	-	-	-	-	135.94	
指定為按公允價值計入其他 綜合收益的權益投資	1,416.78	22.33	237.60	-	132.20	-	-	1,571.31	
合計	1,573.29	28.76	264.60	-	132.20	-	-	1,734.25	

主要控股公司、參股公司分析

公司名稱	單位：人民幣百萬元					
	東航江蘇	東航武漢	東航雲南	上海航空	中聯航	東航技術
成立時間	1993年	2002年	2010年	2010年	1984年	2014年
註冊資本(億元)	40	67.5	36.62	100	33.2	46.52
主營業務	航空客貨運輸	航空客貨運輸	航空客貨運輸	航空客貨運輸	航空客貨運輸	航空維修和工程
本公司持股比例(%)	62.56	60	65	100	100	100
營業收入(百萬)	5,074	2,353	5,422	6,577	3,328	6,131
同比變動(%)	2.65	8.43	0.13	6.39	-19.11	8.13
報告期營業利潤(百萬)	-299	-10	-216	57	-60	-48
報告期淨利潤(百萬)	-252	2	-192	103	-28	-72
上一報告期淨利潤(百萬)	-542	-26	-336	-163	94	18
總資產(百萬)	12,989	6,812	13,568	28,687	11,575	11,227
淨資產(百萬)	-1,785	2,928	2,891	461	2,356	1,384
旅客運輸周轉量(百萬)	10,216.34	4,673.32	10,666.42	12,667.15	8,717.60	-
同比變動(%)	8.2	18.4	9.1	11.4	-5.3	-
承運旅客(百萬人次)	6.98	4.02	6.93	7.65	5.60	-
同比變動(%)	9.8	13.6	4.0	8.3	-3.4	-
機隊規模(架)	76	36	75	86	60	-

核心競爭力

1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

公司具有較強的區位優勢。作為國有控股三大航空公司之一，公司總部和運營主基地位於國際特大型城市上海。作為中國重要的經濟中心和國際航運中心，上海直接服務的長三角地區是我國經濟最具活力、開放程度最高、創新能力最強的區域之一，是「一帶一路」和「長江經濟帶」的重要交匯點，且一直與亞太和歐美地區有着十分緊密的經貿聯繫，從上海飛往亞洲各主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約10至12小時。

公司是上海虹橋國際機場和浦東國際機場市場份額最大的航空公司，受惠於國家「長三角一體化」戰略的實施、上海對國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案的持續推進等，擁有良好的發展機遇和客戶資源。公司積極打造和優化以上海為核心樞紐的航線網絡，持續加大在長三角航點的資源投放，通過長三角城市支線接駁航班、空鐵聯運、空巴聯運，以及建設蘇州城市航站樓、在虹橋火車站設立換乘中心等舉措，將長三角城市與上海樞紐更加緊密地聯結起來，構建起一個縱橫交錯、四通八達的綜合立體化交通網絡，使長三角客貨更加便捷地通達全球。

2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局

公司作為天合聯盟成員，航線網絡通達全球160個國家和地區的1,000個目的地。「東方萬里行」常旅客可享受聯盟多家航空公司的會員權益及全球超過750間機場貴賓室。

公司聚焦服務國家發展戰略和民航發展要求，持續優化「四樑八柱」航網佈局，提升樞紐運營品質，全力打造上海、北京雙核心樞紐，昆明、西安區位門戶樞紐。國內市場方面，重點打造「四極」¹之間的大容量、高頻次骨幹通道，加大樞紐運力投放，強化區域協同發展，提升向外輻射能力。國際市場方面，積極服務國家高水平對外開放，堅持「往遠處飛、往國際飛、往新興市場飛」，搭建了日韓經上海到歐亞，歐洲經上海到澳洲、到東南亞的中轉大通道，打造了上海至倫敦、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。公司加快國際化佈局，今年以來新開了上海－阿布扎比／日內瓦／米蘭／阿拉木圖／哥本哈根、西安－伊斯坦布爾／塔什干等航線，打造了上海－香港／曼谷／東京／大阪／首爾等多條國際快線。

¹ 四極，指京津冀、長三角、大灣區及成渝雙城等經濟圈

3. 精簡高效的機隊結構

公司秉持綠色低碳發展理念，致力於機隊結構的更新優化，公司運營超過800架由C919、A350系列、A320系列、B787系列、B737系列等機型組成的現代化機隊，擁有中國規模最大、商業和技術模式領先的互聯網寬體機隊。公司運用數字化手段優化機隊調配和機隊性能，持續提升飛機和航網匹配度及機隊運行效率。

4. 具有濃鬱東方特色的品牌及優質服務

本集團緊密圍繞「世界一流」戰略目標，不斷提升服務質量，推進服務品牌建設。本集團通過持續優化服務流程、創新服務產品，持續打造「四精」²服務，為旅客帶來精彩的旅行體驗。

本集團在運營品質、服務體驗、公司治理、社會責任等領域屢獲獎項，榮登「2024年度中央企業品牌建設對標TOP30排行榜」，已連續5次榜上有名，2024年再度獲評「Brand Finance全球最有價值航空公司品牌榜」TOP10。

5. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團秉持高水平的服務質量，持續提升旅客出行體驗，打造升級版「東方萬里行」會員體系，常旅客會員人數已突破7,093萬人。

本集團積極推進與天合聯盟成員合作，通過資本紐帶和業務合作，與達美、法荷航建立更加穩固和緊密的全面戰略合作關係；本集團積極推進與法荷航的聯營以及與日航、阿提哈德航空、維珍航空、沙特航空等聯盟夥伴在合作營銷、代碼共享等方面的合作，並積極協調推動聯盟無縫中轉、休息室、常旅客等項目。在國內航空界，與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，進一步增強本集團在上海主基地的競爭力。

在航空產業鏈上下游，本集團積極拓展與全球知名企業的品牌合作，實現互惠共贏。本集團與攜程旅行網建立起「航空+互聯網」合作模式，推進雙方在產品促銷、航線宣傳等方面的合作；攜手中國國家鐵路集團有限公司，實現「機票+火車票」的一站式預訂；拓展與抖音、上海博物館、迪士尼、亞冬會官方等合作，推出「機票+門票」的「博物館優享」特色套餐產品，全新推出「亞冬號」、「瘋狂動物城」等主題彩繪飛機。

6. 高質量履行社會責任

本集團以強烈的社會責任感，踐行ESG理念，在航空安全、旅客服務、員工關愛、社區發展、綠色飛行等方面持續加大投入。

2 四精：「精心、精準、精緻、精細」

本集團秉持可持續發展理念，加快推動ESG體系建設，持續完善優化可持續發展(ESG)管理體系，提升ESG治理水平和績效水平。在董事會航空安全與環境委員會指導下，制訂並實踐環境及可持續發展的年度工作計劃，專項編製了《碳達峰行動方案》，積極參與天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」，推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用。本集團自2009年起已連續17年發佈高質量的社會責任暨ESG報告，榮獲2024第一財經•中國企業社會責任榜「環境生態貢獻獎」、金蜜蜂2024優秀企業可持續發展報告•長青獎、入選「中國ESG上市公司長三角先鋒50」榜單。

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。

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公司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。

本集團積極應對行業競爭，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；通過提升服務品質、提高航班正點率等方式，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2025年6月30日，航油價格、匯率和利率變動對本公司的影響如下：

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1%	-214	214	-	-
浮動利率上升或				
下降25個基點	-228	228	-	-
美元兌人民幣				
升值或貶值1%	-201	201	1	-1

單位：人民幣百萬元

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，本集團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

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，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據和公司信息洩露，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。

2025年下半年展望

2025年下半年，本集團將錨定全年任務目標不動搖、不放鬆，堅定信心、迎難而上，不斷增強核心競爭力，加快推動公司高質量發展。

➔ 堅決夯實安全基礎

堅持以「嚴的基調、細的舉措、實的作風、韌的精神」抓好安全工作，以實際行動確保「兩個絕對安全」。**強化體系建設**。持續完善安全管理體系、生產運行體系、飛行訓練體系、機務維修體系。**強化隱患排查**，緊盯重點單位、重點人群，聚焦關鍵節點、關鍵環節、關鍵崗位，常態化開展隱患排查和治理工作。**強化三基建設**，加強專業隊伍能力和作風建設，持續打造「政治過硬、業務精湛、作風優良、紀律嚴明」的空勤隊伍，並全面推廣到各安全運行單位。

➔ 努力提升經營品質

堅持國際與國內聯動、客運與貨運聯動、增收與節支並重，多措並舉改善經營效益。**抓好樞紐建設**，加快完善上海浦東「四進四出」航班波，持續加強以上海為中心的大通道建設，不斷提升上海國際航空樞紐能級。開闢上海—南美航線，打造「南向通道」。**抓好航網佈局**，增加國內快線、准快線投放，開拓以中東、非洲和南美洲為主的新興市場空白點，加強新疆、東北等區域薄弱點。**抓好降本增效**，深化業財融合，對成本進行動態量化管控。

➔ 持續彰顯服務品牌

把「四精」服務理念貫穿到工作全過程，重點在「精心」上下功夫。**抓服務體系完善**。持續升級服務標準體系，重點加強線上服務平台建設、不正常航班服務能力、運行服務保障能力。**抓服務品牌建設**。全面開展服務品牌提升行動，紮實推進C919服務品牌提升、標桿快線品牌塑造、「東方尊享」服務產品等重要品牌項目。**抓服務質量提升**。梳理服務全流程各環節，確保重點服務指標落實落地，有力提升旅客體驗。**抓服務產品創新**。探索「航空+景區」「航空+演藝」等特色產品模式。

➔ 提升公司治理效能

堅持完善中國特色現代企業制度，以高效能治理夯實高質量發展基礎。**持續強化董事會建設**。建設科學、理性、高效的董事會，服務保障獨立董事勤勉履職，依法依規開展市值管理。**持續強化合規管理**。推進合規管理「三道防線」建設，開展合規管理提升專項工作。**持續強化風險防控**。關注大額資金、重大項目、境外業務等領域風險，做到前移關口、主動預防。

➔ 加快推動改革創新

深入貫徹落實黨的二十屆三中全會精神，堅持向改革要動力、要活力。**深化重點改革項目**。推進飛行總隊改革方案落地。探索建立以價值創造為核心的內部市場化考核機制。**加快推進科技創新**。大力構建產業科技創新生態，促進產學研有效貫通，實現關鍵領域創新突破。**加快推進數字化轉型**。在安全管理、市場營銷、旅客服務、地面保障、機務維修、成本管理等重點領域，加快成果落地。

機隊規劃

2025年下半年至2027年飛機引進及退出計劃

機型	2025年下半年		2026年		2027年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919	9	—	10	—	10	—
C909	8	—	—	—	—	—
商飛客機合計	17	—	10	—	10	—
A350-900	—	—	—	—	—	—
A320系列	11	9	24	17	18	14
空客客機合計	11	9	24	17	18	14
B787系列	4	—	2	—	7	—
B737系列	2	3	—	7	6	12
波音客機合計	6	3	2	7	13	12
客機合計	34	12	36	24	41	26

註：

本集團不排除將根據外部環境和市場情況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，並依照香港聯交所上市規則進行公告。

重要事項

1. 截止2025年6月30日和本報告發佈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

2. 股東總數

於2025年6月30日，本公司登記在冊的股東總數為155,129戶。

3. 主要股東

據董事所知，於2025年6月30日，如下非董事、監事及本公司行政總裁的人士在本公司的股份和／或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須予披露，或記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條規定而備存的登記冊內，或以其他方式知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉：

主要股東名稱	股份類別	持有股份數目	權益性質	佔有關已發行類別股份之百分比	佔已發行股份總數之百分比
中國東航集團	A股	8,858,963,273(L) ^{註2}	實益擁有人	51.76%(L)	39.74%(L)
		457,317,073(L) ^{註2}	受控法團權益	2.67%(L)	2.05%(L)
	H股	2,778,396,000(L) ^{註3}	受控法團權益	53.67%(L)	12.46%(L)
東航國控	H股	2,778,396,000(L) ^{註3}	實益擁有人	53.67%(L)	12.46%(L)
均瑤集團	H股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.93%(L)	2.54%(L)
吉祥航空	A股	808,441,233(L) ^{註4}	實益擁有人	4.72%(L)	3.63%(L)
	H股	12,000,000(L) ^{註5}	實益擁有人	0.23%(L)	0.05%(L)
		554,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.72%(L)	2.49%(L)
吉祥香港	H股	554,705,777(L) ^{註5}	實益擁有人	10.72%(L)	2.49%(L)
王均金	A股	808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	4.89%(L)	3.76%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.95%(L)	2.54%(L)
王瀚	A股	808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	4.89%(L)	3.76%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.95%(L)	2.54%(L)
葉進琦	A股	808,441,233(L) ^{註4}	配偶權益	4.89%(L)	3.76%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	配偶權益	10.95%(L)	2.54%(L)

註：

1. (L)代表好倉。以上所披露數據主要基於香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)及中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息作出。
2. 中國東航集團直接持有8,858,963,273股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。中國東航集團擁有東航金控全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航金控直接持有的457,317,073股A股中擁有權益。
3. 東航國控通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,778,396,000股H股，而中國東航集團則通過東航金控間接擁有東航國控全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航國控直接持有的2,778,396,000股H股中擁有權益。

截至2025年6月30日，東航國控已累計質押H股股份2,370,000,000股。詳情請參見本公司2023年7月18日在香港聯交所網站刊發的公告。
4. 根據中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息，吉祥航空直接持有808,441,233股A股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空直接持有的808,441,233股A股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的808,441,233股A股中擁有權益。
5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有554,705,777股H股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和554,705,777股H股中擁有權益；吉祥航空被視為在吉祥香港直接持有的554,705,777股H股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的566,705,777股H股中擁有權益。

每位股東持有本公司5%或以上任何帶有投票權的股份類別的權益，有責任根據證券及期貨條例於（包括但不限於）其各自的股份權益的百分比率或權益的性質出現改變的情況下，披露其在本公司帶有投票權的股份的權益及淡倉。

4. 董事、監事及高級管理人員持股情況

於2025年6月30日，本公司董事、行政總裁、監事或高級管理人員及其聯繫人概無於本公司及／或其任何相關連法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及／或債券（視情況而定）中擁有須根據證券及期貨條例而應告知本公司及香港聯交所的權益或淡倉（包括根據《證券及期貨條例》該些章節的規定，被視為或當做這些董事、最高行政人員或監事擁有的權益或淡倉）、或根據證券及期貨條例第352條規定須記錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、根據上市規則附錄C3所載標準守則須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

5. 股息

董事會沒有派發截至2025年6月30日止半年度的中期股息的建議。

6. 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，截至2025年6月30日，本公司於上海證券交易所共購回8,955.39萬股每股人民幣1.00元面值之A股，每A股的回購價為人民幣3.53元至人民幣4.10元，總回購價約為人民幣33,680.02萬元（不含交易費用），於香港聯交所共購回8,367.80萬股每股人民幣1.00元面值之H股，每H股的回購價為2.26港元至3.03港元，總回購價約為22,229.77萬港元（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，截至2025年6月30日止六個月期間，本集團並無購入、出售或贖回任何其上市證券（「證券」一詞的含義見上市規則附錄D2第一條）。

7. 重大訴訟

截至2025年6月30日止六個月期間，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

8. 企業管治

董事會已檢討過本公司採納的上市規則附錄C1《企業管治守則》（「守則」）項下的有關規定和本公司實際情況，認為截至2025年6月30日止六個月，本公司的企業管治水平達到守則第二部分所載的守則條文的要求。

為了進一步強化本公司董事（「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、香港聯交所等監管機構頒佈的關於上市公司運作的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2025年6月30日止六個月，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。

9. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本集團管理層審閱本集團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6月30日止六個月按照國際會計準則第34號編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本集團所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

10. 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
	副董事長、董事、總經理、董事會航空安全與環境委員會主席及委員	離任	工作調整	2025年8月26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
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
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
郭俊秀	監事會主席	離任	撤銷監事會	2025年8月29日
周華欣	職工監事	離任	撤銷監事會	2025年8月29日
邵祖敏	監事	離任	撤銷監事會	2025年8月29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

11. 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
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	董事	2023年7月	2025年6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
揭小清	中國東航集團	工會主席	2025年4月	—
	中國東航集團	職工董事	2025年5月	—
邵祖敏	東航集團財務有限責任公司	監事	2018年11月	2025年4月
	東航集團財務有限責任公司	董事長	2025年4月	—
	中央企業鄉村產業投資基金股份有限公司	監事	2019年8月	2025年3月
	上海航空國際旅遊(集團)有限公司	監事會主席	2019年5月	2025年6月
	東航海外(香港)有限公司	董事長	2025年7月	—
周啟民	東航海外(香港)有限公司	董事長	2020年10月	2025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	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	董事	2025年6月	—
李智勇	中國東航集團	黨組成員	2025年4月	—
	中國東航集團	安全總監	2025年5月	—
	中國東航集團	副總經理	2025年5月	—
	上海普惠飛機發動機維修有限公司	董事長	2025年7月	—
李干斌	中國東航集團	董事會秘書	2025年1月	—

12. 擔保情況

單位：人民幣百萬元	
公司及其子公司對子公司的擔保情況	
報告期內對子公司擔保發生額合計	—
報告期末對子公司擔保餘額合計	912.49
公司擔保總額情況（包括對子公司的擔保）	
擔保總額	912.49
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)	2.37
其中：	
為股東、實際控制人及其關聯方提供擔保的金額	—
直接或間接為資產負債率超過70%的被擔保對象提供的債務擔保金額	912.49
擔保總額超過淨資產50%部分的金額	—
上述三項擔保金額合計	912.49

註： 以上公司直接或間接為資產負債率超過70%的被擔保對象提供的債務擔保約人民幣9.12億元，系公司為下屬全資SPV公司所提供的擔保，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

截至本報告披露日，公司對SPV公司擔保情況表：

序號	已設立的SPV公司	已擔保金額 (百萬美元)
1	東津天一(天津)飛機租賃有限公司	11.73
2	東津天五(天津)飛機租賃有限公司	11.29
3	東津天八(天津)飛機租賃有限公司	6.09
4	東津天九(天津)飛機租賃有限公司	6.09
5	東津天十(天津)飛機租賃有限公司	0.15
6	東津天十一(天津)飛機租賃有限公司	0.89
7	東津天十二(天津)飛機租賃有限公司	15.96
8	東滬天一(上海)飛機租賃有限公司	36.75
9	東滬天二(上海)飛機租賃有限公司	0.43
10	東滬天三(上海)飛機租賃有限公司	0.85
11	東滬天六(上海)飛機租賃有限公司	37.25
合計		127.47

截至報告期末，本公司對上述11家SPV已實際提供的擔保金額為1.27億美元，按照美元對人民幣匯率7.1586計算，約為人民幣9.12億元，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

13. 重大投資及資本資產之未來計劃

截至2025年6月30日，本公司並無重大投資及購入資本資產的計劃。

14. 其他

本公司提述以下內容：

- (1) 2024年11月8日，本公司第十屆董事會第7次普通會議審議通過了《關於轉讓新上海國際大廈股權的議案》，2025年6月24日，本公司與中國東航集團全資子公司東航資產投資管理有限公司（「東航資產」）簽署股權轉讓協議，擬將持有的參股子公司新上海國際大廈有限公司（「新上海國際」）的20%股權轉讓至東航資產，交易價格約為人民幣28,643.78萬元。請參見本公司於2024年11月8日、2025年6月24日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

- (2) 本公司分別於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》，同意本公司在A股和H股以集中競價交易方式回購本公司股份。擬回購A股不低於人民幣2.5億元（含），不超過人民幣5億元（不含）；H股不低於人民幣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），回購期限從2024年11月8日至2025年11月7日。截至2025年7月31日，本公司累計完成回購股份數量為20,355.99萬股，佔本公司總股份數的0.9132%，其中，本公司累計完成回購A股數量為8,955.39萬股，成交總金額約為33,680.02萬元；本公司累計完成回購H股數量為11,400.60萬股，成交總金額約為31,134.67萬港元。詳細內容請見本公司於2024年12月18日披露的《關於以集中競價交易方式回購股份的回購報告書》和2025年8月4日披露的《關於股份回購進展公告》。

- (3) 經本公司董事會、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2025年6月30日的實際發生額列示如下：

交易項目	單位：百萬元 幣種：人民幣	
	2025年上半年 發生額	2025年持續關連 交易額度上限
每日最高存款餘額	7,537	17,000
每日最高綜合授信餘額	1,600	17,000
其他金融服務費用總額	6	60
飛機及發動機租賃總金額－支付金額 ¹	6,429	46億美元或 等值人民幣
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ²	6,678	36.50億美元或 等值人民幣
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	1,586	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	35	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	230	2,000
航空配套服務－使用權資產總值 ³	350	1,550
外貿進出口服務－支付金額	—	1,000
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	3	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	126	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	115	630
廣告委託代理服務－支付金額	—	90
貨運物流業務保障服務－收取金額	267	780
貨站業務保障服務－支付金額	296	920
客機貨運業務獨家經營運輸服務價款－收取金額	2,577	8,800
航空互聯網服務－支付金額	43	140
航空信息技術服務－支付金額	695	1,050
法荷航航空運輸合作保障服務－支付金額	43	470
法荷航航空運輸合作保障服務－收取金額	17	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。