



中国南方航空

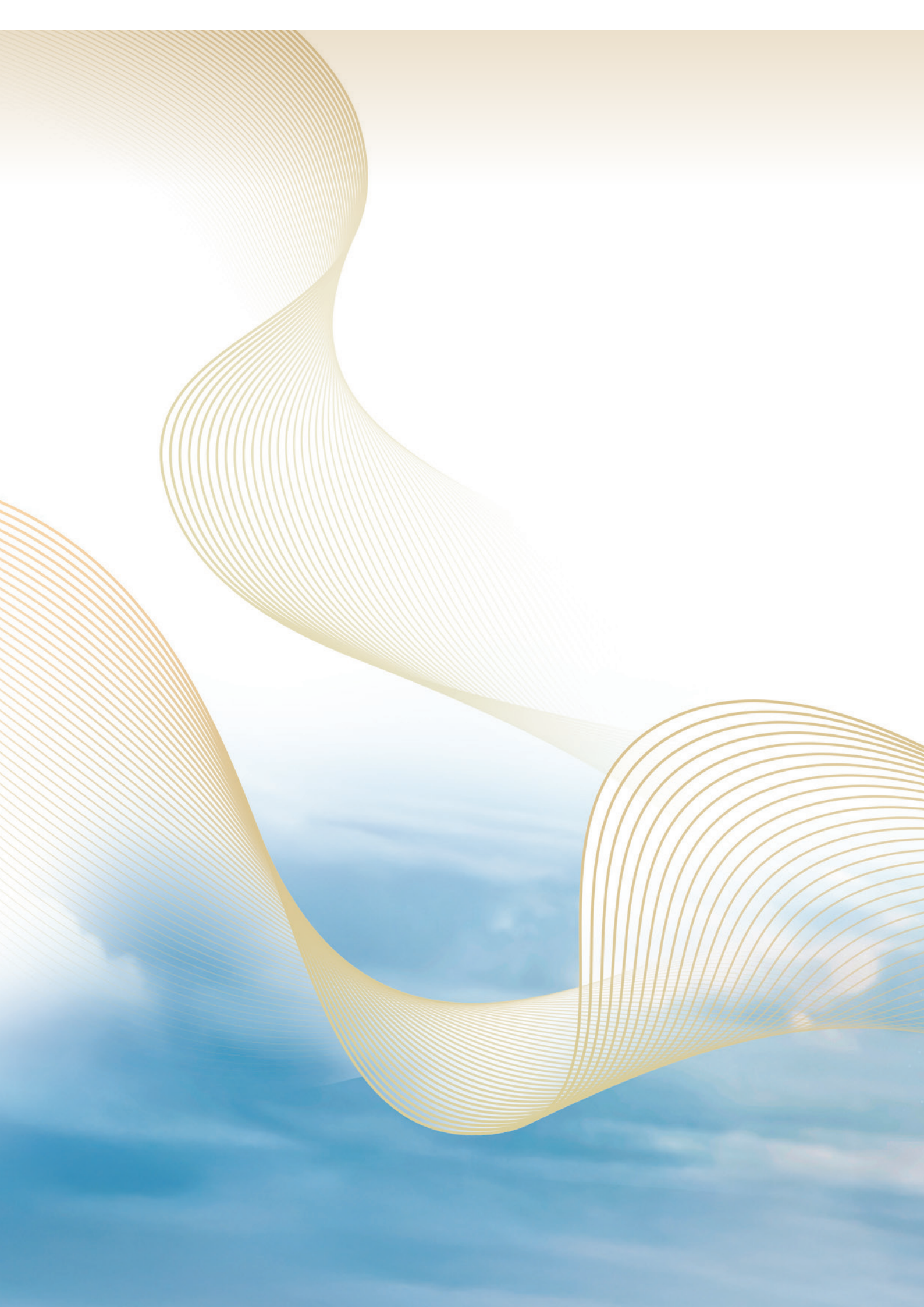
CHINA SOUTHERN AIRLINES

H 股證券代碼：1055 • A 股證券代碼：600029



2025

年度報告



目錄

關於我們

- 002 釋義
- 004 公司簡介
- 005 公司資料

經營業績

- 008 主要會計資料和財務指標
- 016 全年大事記
- 020 管理層討論與分析

企業管治

- 051 董事會報告
- 070 股份變動、股東情況及權益披露
- 075 董事、高級管理人員和員工情況
- 089 公司治理報告
- 105 環境與社會責任
- 110 重要事項
- 116 風險管理及內部控制

財務報告

按照國際財務報告準則編製之財務報表

- 120 獨立核數師報告
- 125 合併利潤表
- 126 合併綜合收益表
- 127 合併財務狀況表
- 129 合併權益變動表
- 130 合併現金流量表
- 131 財務報表附註
- 228 財務補充資料
- 232 五年財務摘要



釋義

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

本公司、公司、南航、南方航空	中國南方航空股份有限公司
本集團	中國南方航空股份有限公司及控股子公司
南航集團	中國南方航空集團有限公司
廈門航空、廈航	廈門航空有限公司
貴州航空	貴州航空有限公司
珠海航空	珠海航空有限公司
汕頭航空	汕頭航空有限公司
重慶航空、重航	重慶航空有限責任公司
河南航空	中國南方航空河南航空有限公司
河北航空	河北航空有限公司
江西航空	江西航空有限公司
南航財務	中國南航集團財務有限公司
南航物流	南方航空物流股份有限公司
南貨航	中國南方航空貨運有限公司
南航融資租賃	南航國際融資租賃有限公司
南龍控股	南龍控股有限公司
深圳航食	深圳航空食品有限公司
文化傳媒公司	中國南航集團文化傳媒股份有限公司
美國航空	American Airlines, Inc.
中國	中華人民共和國
中國證監會	中國證券監督管理委員會
發改委	國家發展和改革委員會
國資委	國務院國有資產監督管理委員會
中國民航局	中國民用航空局
國際航協	國際航空運輸協會(International Air Transport Association)

上交所	上海證券交易所
聯交所	香港聯合交易所有限公司
《公司章程》	《中國南方航空股份有限公司章程》
《上市規則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》
《標準守則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄C3《上市公司董事進行證券交易的標準守則》
《企業管治守則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄C1第二部分內列載的《企業管治守則》
《證券及期貨條例》	《證券及期貨條例》(香港法例第571章)
可用座位公里或「ASK」	飛行公里數乘以可出售座位數
可用噸公里或「ATK」	飛行公里數乘以可用載運噸位數
可用噸公里 – 客運	飛行公里數乘以可載客運噸位數
可用噸公里 – 貨運	飛行公里數乘以可載貨物及郵件噸位數
收費客公里或「RPK」	即旅客周轉量，飛行公里數乘以所載運乘客數量
收費噸公里或「RTK」	即運輸總周轉量，飛行公里數乘以運載(乘客及貨物)噸位量
收費噸公里 – 貨運	即貨郵運周轉量，飛行公里數乘以運載貨物及郵件噸位量
收費噸公里 – 客運	飛行公里數乘以運載客運噸位量
飛機利用率	飛機在指定時間內提供的生產飛行小時數
客座率	以收費客公里除以可用座位公里所得的百分比
總體載運率	以收費噸公里除以可用噸公里所得的百分比
每收費客公里收益	旅客運輸收入除以收費客公里
每收費噸公里收益	運輸收入除以收費噸公里
每收費貨運噸公里收益	貨郵運輸收入除以收費貨運噸公里

公司簡介

本集團是中國年客運量最大的航空公司。

截至報告期末，本集團運營包括波音787、777、737系列，空客350、330、320系列，中國商飛C919、C909等型號客貨運輸飛機972架；形成了密集覆蓋國內、全面輻射亞洲、有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡。本集團擁有22家分公司、9家控股航空子公司、5個基地、23個國內營業部和遍布全球的57個境外營業部。2024年1月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」。



公司資料

中文名稱：	中國南方航空股份有限公司
中文簡稱：	南方航空
英文名稱：	China Southern Airlines Company Limited
英文簡稱：	CSN
法定代表人：	馬須倫
註冊地址：	中國廣東省廣州市黃埔區玉巖路12號冠昊科技園區一期辦公樓3樓301室
聯繫地址：	中國廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈
香港營業地址：	香港金鐘道95號統一中心9樓B1室
公司網址：	www.csair.com
電話：	+86-20-86112480
傳真：	+86-20-86659040
電子信箱：	ir@csair.com
新浪微博：	http://weibo.com/csair
服務熱線	+86 95539
移動客戶端(APP)：	南方航空
微信小程序	中國南方航空
微信公眾號：	中國南方航空
微信公眾號二維碼	
微信號：	CS95539
A股上市交易所：	上交所

公司資料

A股簡稱：	南方航空
A股代碼：	600029
A股股份過戶登記處：	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
H股上市交易所：	聯交所
H股簡稱：	中國南方航空股份
H股代碼：	01055
H股股份過戶登記處：	香港中央證券登記有限公司 香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖
境內法律顧問：	北京大成(廣州)律師事務所
境外法律顧問：	競天公誠律師事務所有限法律責任合夥
境內審計師：	畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)
境外核數師：	畢馬威會計師事務所(於《會計及財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師)
控股股東：	中國南方航空集團有限公司
主要往來銀行：	中國工商銀行 中國進出口銀行 中國農業銀行 中國建設銀行 國家開發銀行
登載H股公告的指定網站：	www.hkexnews.hk
年度報告備置地點：	廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈 中國南方航空股份有限公司董事會辦公室

截至2026年3月30日

董事

馬須倫
韓文勝
蔡治洲
何超瓊
郭為
張俊生
祝海平
張弢

董事會秘書：

陳威華

聯席公司秘書：

陳威華
劉巍

證券事務代表：

徐陽

《上市規則》規定之授權代表：

馬須倫
陳威華

主要會計資料和財務指標

一、報告期末本集團主要會計資料和財務指標

(一) 主要會計數據

單位：百萬元 幣種：人民幣

	2025年	2024年	增加／(減少)%
經營收入	182,256	174,224	4.61
歸屬於本公司權益持有者的淨利潤／(虧損)	855	(1,769)	148.33

	截至12月31日		
	2025年	2024年	增加／(減少)%
歸屬於本公司權益持有者的權益	35,792	34,943	2.43
資產總額	350,053	329,979	6.08

(二) 主要財務指標

	2025年	2024年	增加／(減少)%
基本每股收益／(虧損)(元／股)	0.05	(0.10)	150.00
攤薄每股收益／(虧損)(元／股)	0.05	(0.10)	150.00

二、經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2025年	2024年	
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	242,365.06	231,264.49	4.80
港澳台航線	2,657.48	2,539.48	4.65
國際航線	86,283.19	72,161.96	19.57
合計：	331,305.73	305,965.93	8.28
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	22,981.04	21,878.49	5.04
港澳台航線	262.27	251.43	4.31
國際航線	15,812.59	14,077.87	12.32
合計：	39,055.89	36,207.79	7.87
收費噸公里(RTK)－客運(百萬)			
國內航線	21,234.49	20,237.75	4.93
港澳台航線	233.46	222.02	5.15
國際航線	7,580.97	6,333.06	19.70
合計：	29,048.92	26,792.84	8.42
收費噸公里(RTK)－貨運(百萬)			
國內航線	1,746.55	1,640.74	6.45
港澳台航線	28.81	29.41	(2.06)
國際航線	8,231.62	7,744.80	6.29
合計：	10,006.97	9,414.96	6.29

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2025年	2024年	
載客人數(千人)			
國內航線	150,787.09	145,171.02	3.87
港澳台航線	1,847.07	1,911.60	(3.38)
國際航線	21,097.01	17,649.44	19.53
合計：	173,731.17	164,732.05	5.46
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	991.62	945.93	4.83
港澳台航線	26.96	26.86	0.39
國際航線	939.52	861.12	9.11
合計：	1,958.11	1,833.91	6.77
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	280,730.82	272,957.34	2.85
港澳台航線	3,355.45	3,254.27	3.11
國際航線	102,343.09	86,397.43	18.46
合計：	386,429.36	362,609.04	6.57
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	31,192.90	30,646.01	1.78
港澳台航線	383.00	378.79	1.11
國際航線	22,522.54	19,821.71	13.63
合計：	54,098.44	50,846.51	6.40

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2025年	2024年	
可用噸公里(ATK)－客運(百萬)			
國內航線	25,265.77	24,566.16	2.85
港澳台航線	301.99	292.88	3.11
國際航線	9,210.88	7,775.77	18.46
合計：	34,778.64	32,634.81	6.57
可用噸公里(ATK)－貨運(百萬)			
國內航線	5,927.13	6,079.85	(2.51)
港澳台航線	81.01	85.91	(5.70)
國際航線	13,311.66	12,045.94	10.51
合計：	19,319.80	18,211.70	6.08

	截至12月31日止年度		增加／(減少) 百分點
	2025年	2024年	
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	86.33	84.73	1.61
港澳台航線	79.20	78.04	1.16
國際航線	84.31	83.52	0.78
平均：	85.74	84.38	1.36
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	73.67	71.39	2.28
港澳台航線	68.48	66.38	2.10
國際航線	70.21	71.02	(0.81)
平均：	72.19	71.21	0.98

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2025年	2024年	
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.46	0.48	(4.17)
港澳台航線	0.76	0.73	4.11
國際航線	0.46	0.46	0.00
平均：	0.46	0.48	(4.17)
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.88	0.88	0.00
港澳台航線	8.48	7.58	11.87
國際航線	2.17	2.20	(1.36)
平均：	1.97	1.99	(1.01)
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	4.93	5.17	(4.64)
港澳台航線	8.63	8.26	4.48
國際航線	3.65	3.55	2.82
平均：	4.44	4.56	(2.63)
成本			
每可用噸公里主營業務成本(人民幣元)	2.97	3.07	(3.26)
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	2,112.85	1,991.76	6.08
總飛行小時(千小時)			
國內航線	2,583.57	2,524.86	2.33
港澳台航線	28.10	28.49	(1.36)
國際航線	697.99	594.17	17.47
合計：	3,309.66	3,147.52	5.15
起飛架次(千次)			
國內航線	1,019.45	1,007.30	1.21
港澳台航線	11.83	12.78	(7.43)
國際航線	135.67	115.02	17.95
合計：	1,166.95	1,135.10	2.81

註：

經營數據保留小數點後兩位，表格中若出現合計數與所列數值總和不符或增減幅度與所列數值不符，為四捨五入所致。

三、機隊數據摘要

截至2025年12月31日，本集團機隊規模、機隊結構及飛機交付和退出情況如下：

單位：架

飛機型號	自購 飛機架數	融資 租賃架數	經營 租賃架數	報告期 交付	報告期 退出	報告期末 合計
客機						
A350系列	6	14	0	0	0	20
A330系列	10	15	0	0	3	25
A320系列	154	108	146	47	6	408
B787系列	14	19	10	3	0	43
B777系列	5	10	0	0	0	15
B737系列	156	71	166	19	13	393
EMB190	0	0	0	0	1	0
C919	0	8	0	5	0	8
C909	7	33	0	2	0	40
貨機						
B777系列	14	5	0	2	0	19
B737系列	0	0	1	0	0	1
合計	366	283	323	78	23	972

註：

截至2025年12月31日，本集團擁有的飛機及發動機總賬面淨值為人民幣226,490百萬元。





全年大事記

2025年3月6日，南航在廣州白雲國際機場創新打造全國首個民航安檢與海關查驗“雙前置”貨站，為跨境物流開辟“高速通道”。



2025年4月，南航獲得國際航創組織航空業ESG評估解碼全球排名第五的高階評價。

ORGANIZATION	ESG CODE	VALUATION LEVEL	ESG
Qatar Airways Group	QA032	AAAAA	1% Global average ESG score
The Emirates Group	EG001	AAAAA	
Cathay Pacific Airways	CP061	AAAA+	
JAL Group	JAL01	AAAA+	
China Southern Airlines	CS001	AAAA	
Lufthansa Group	LH000	AAAA	
Korean Air	KA010	AAAA	
British Airways	BA057	AAAA	
ITA Airways	AI061	AAAA	
Singapore Airlines	SA024	AAAA	

2025年7月8日，南航在廣州-北京大興往返航線推出“極速一刻 自在登機”服務，通過智能化技術減少傳統值機截載時間對改簽的限制，以“親和精細”的服務理念為旅客帶來更高效、順暢的出行體驗。



2025年4月15日，南航CZ8237航班作為中國民航首款航空餐食碳標籤主題航班從廣州白雲國際機場啟航，為行業綠色轉型提供了示範樣本。



南航在廣州白雲國際機場正式啟用視覺煥新後的“木棉閣”國內休息室，以“雅韻南風 溫暖啟航”的形象，給予旅客陽光般的溫暖和無處不在的關懷，帶來超越航空本身的曼妙體驗。



2025年8月，國產大飛機C919加入南航一周年。一年來，南航保障C919安全順暢運行，累計承運旅客超46萬人次，安全運營約7800小時。



2025年10月15日，南航正式發布機上餐飲服務煥新升級計劃，以更高質量的餐食服務持續提升旅客飛行體驗。



2025年9月19日，南航首架十五運會主題彩繪飛機“活力灣區號”成功首航。作為十五運會的官方指定航空服務合作夥伴，南航執飛232班主題航班，全力以赴為賽事提供親和精細的航空運輸服務。



2025年12月18日，南航在廣州舉辦“創新領航·AI賦能”AI+產業生態創新大會，正式發布“智慧出行管家”等AI創新成果，展現數智化技術在民航相關領域的突破性進展。



2025年12月31日，由上海虹橋飛往廣州的CZ3572航班平穩降落在廣州白雲國際機場，標志著南航順利實現2025航空安全年。



BOEING 787-9

DREAMLINER

DREAM



BOEING 787-9



DREAM

3-209D

LINER

管理層討論與分析

一、業務回顧

(一) 經營情況討論與分析

2025年業務回顧

2025年，全球經濟形勢複雜多變，國際貨幣基金組織《世界經濟展望》報告顯示，2025年全球經濟增速預計為3.3%。中國經濟頂壓前行、向新向優發展，高質量發展紮實推進，全年國內生產總值人民幣140.2萬億元，同比增長5.0%。



馬須倫
董事長



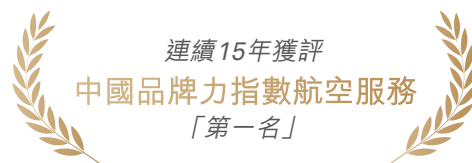
安全飛行
330.9 萬小時



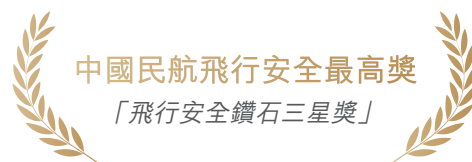
貨郵運輸量
195.8 萬噸



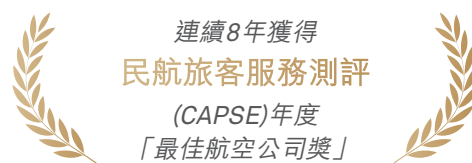
旅客運輸量
1.74 億人次



連續15年獲評
中國品牌力指數航空服務
「第一名」



中國民航飛行安全最高獎
「飛行安全鑽石三星獎」



連續8年獲得
民航旅客服務測評
(CAPSE)年度
「最佳航空公司獎」

2025年，中國民航運輸生產規模持續增長，全年運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別為1,640.8億噸公里、7.7億人次、1,017.2萬噸，同比分別增長10.5%、5.5%、13.3%。本集團統籌安全生產經營，推進品牌管理體系建設，積極深化改革創新和推進重大戰略落地。報告期內，本集團完成運輸總周轉量390.6億噸公里，旅客運輸量1.74億人次，貨郵運輸量195.8萬噸，保持中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」，連續8年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」，連續15年保持中國品牌力指數航空服務類第一名。

管理層討論與分析

1、安全管理

報告期內，本集團堅持「兩抓一防」安全管理總體策略，紮實開展安全生產治本攻堅三年行動，安全質量持續向好。我們推進安全七大體系與SMS體系相融合，搭建基於SMS體系的「一圖一冊一平台」，構建核心風險圖譜；強化資質能力建設，建立簽派員資質管理制度，推進飛行訓練和技術管理專項提升行動，建立模擬機訓練監控模型；深入整治風險隱患，建立月度安全風險隱患分析會機制、極端天氣預警和聯動機制，針對突出風險開展機組特情處置訓練。報告期內，本集團實現安全飛行330.9萬小時，安全水準繼續在中國民航保持領先地位。



2、經營管理

報告期內，本集團緊跟市場變化調整經營策略，全力以赴提質增效。客運方面，我們持續優化OD結構和競爭策略模型，穩步優化拓展客運航線，「一帶一路」沿線班次同比增長15.4%；建立產品管理體系，理順產品管理端到端流程；深化客戶經營體系建設，集團客戶、常旅客規模分別同比增加345家、1,809萬人。貨運方面，我們根據形勢變化動態優化貨機運力，有效利用第五航權提高航線網絡靈活性，提升新興市場經營能力；大力拓展汽車、電氣機械等終端客戶，新開發集團客戶247家；推出空陸整板箱轉運等新產品，打造產品差異化競爭優勢；提升專業化能力，在白雲機場創新打造全國民航首個安檢與海關查驗「雙前置」貨站。





3、運行服務

報告期內，本集團穩步提高運行質量，品牌形象持續提升。我們深化大運行建設，統一運力調配平台，建設AOC樞紐決策單元；提升航班計劃合理性，建立大面積延誤處置和每日運行快報機制，旅客視角航班正常率同比提高5.75個百分點。我們重點加強服務合規管理、履約管理、風險管理和品牌管理能力建設，旅客淨推薦值、旅客整體滿意度均實現同比提升；優化特殊需求旅客服務標準，建立投訴快速處置流程；推廣「愛寵進客艙」服務至超過450條航線，推出涵蓋16個城市的特色風味餐食。報告期內，公司連續8年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)「最佳航空公司獎」。

4、戰略實施

報告期內，本集團加快推進重大戰略落地，發展態勢向上向好。我們推進新一輪五大結構調整優化，進一步優化機隊結構，提升不動產使用效率；提升樞紐競爭力，廣州樞紐、北京樞紐承運中轉旅客分別同比增長19.2%、3.8%；穩步推進數字化轉型，制定「AI+」專項行動實施方案，建成企業級大模型平台，上線417個智能體；加強與國際航司代碼共享和聯營合作，在11個境外通航點推出跨航司一票到底和行李免提服務。



管理層討論與分析

5、改革發展

報告期內，本集團深化改革創新，動力活力顯著增強。我們持續完善公司治理，推進監事會改革；推動任期制和契約化管理全覆蓋，實現下屬單位薪酬增減與效益完成情況、勞動效率掛鉤，制定深化三項制度改革行動方案；優化科創工作評價體系，加強科技攻關，新增發明專利101件，「天瞳」系統入選「中央企業科技創新成果推薦目錄」；組建企業架構師團隊，強化企業架構方法論應用；完成試點園區智慧化、綠色化改造，牽頭編製《民航航空公司物聯網建設指南》。



6、社會責任

報告期內，本集團積極履行社會責任，持續做好綠色發展、鄉村振興、員工關愛等工作。我們堅持綠色低碳發展，獲評聯合國國際航創組織航空業ESG評估全球航司第5名。我們做好員工關心關愛，不斷優化「員工心聲」平台運營管理，答覆超4,700條意見和建議。我們科學規範開展幫扶工作，完善幫扶工作機制，推進「鄉村振興幫扶規範年」建設，探索消費幫扶新途徑，結合幫扶當地實際，創新完善產業幫扶、人才幫扶、就業幫扶等舉措。



(二) 公司所處行業情況

1. 國際、國內航空業發展情況

(1) 國際航空業發展情況

國際航協發佈的數據顯示，2025年全球航空客運量（按照收入客公里RPK計算）同比增長5.3%。其中，國際客運量同比增長7.1%，亞太地區航空公司的國際客運量同比增長10.9%，為各地區中最高；全球國內客運量同比增長2.4%。

國際航協發佈的數據顯示，2025年全球航空貨運需求同比增長3.4%。

國際航協發佈的數據顯示，2025年全球航空公司總收入預計達到1.008萬億美元，航空公司淨利潤為395億美元。



韓文勝
副董事長兼總經理

管理層討論與分析

(2) 中國航空業發展情況

根據中國民航局公佈的數據：

2025年，中國民航全行業完成運輸總周轉量1,640.8億噸公里、旅客運輸量7.7億人次、貨郵運輸量1,017.2萬噸，同比分別增長10.5%、5.5%和13.3%；加快基礎設施建設，完成固定資產投資人民幣1,200億元。航空總人口超5億，中國成為全球第一航空人口大國，《民用航空法》修訂頒佈。

2. 航空行業特點

(1) 民航業發展水平是綜合國力的重要體現

民航業是國民經濟的重要戰略產業，其發展水平一方面反映了一個國家和地區的現代化水平、經濟結構和開放水平等狀況，另一方面是衡量國家、區域經濟競爭力的重要指標。

(2) 民航業具有公共性的特點

民航對促進國際交往、服務大眾出行、搶險救災等社會公共服務方面，有其它交通方式不可替代的作用。航空客運是旅遊業發展的基礎，是開展國際政治、經濟和文化交流的保障，國際間跨洋客運幾乎都需要藉助航空運輸。航空貨運是商貿、物流、高科技等產業發展所必須的，也是郵政快遞產業發展的基礎。

(3) 民航業具有技術含量高的特點

民航業科技含量高、產業鏈條長，高度集成了大量先進科技。民航業的發展為相關領域的科技創新提供了廣闊空間，特別是上游航空製造業可拉動材料、冶金、化工、機械製造、特種加工、電子、信息等產業的發展和創新，是一個國家經濟發展的戰略性行業以及先導性高技術產業，也是一個國家現代化、工業化、科學技術和綜合國力的重要標誌。

(4) 民航業具有高風險、高投入的特點

高風險一方面體現在空中運輸的不確定性，不安全的風險源複雜、種類多，存在很多不可控因素，一旦出現問題後果不堪設想；另一方面體現在受政治經濟形勢和公共衛生狀況影響很大。高投入體現在航空企業固定資產投資高，包括運力投入的投資、基本建設和技術改造投資，其中飛機購買成本、飛行成本和維修成本巨大，同時配套的基礎建設、設施設備和技術改造也需要巨大的資金投入。

3、行業地位

本集團是中國年客運量最大的航空公司。截至報告期末，本集團運營包括波音787、777、737系列，空客350、330、320系列，中國商飛C919、C909等型號客貨運輸飛機972架；形成了密集覆蓋國內、全面輻射亞洲、有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；本集團擁有22家分公司、9家控股航空子公司、5個基地、23個國內營業部和遍佈全球的57個境外營業部；2024年1月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」。

(三) 公司從事的業務情況

本公司是以航空客運、貨運為主業的運輸航空公司，以「讓更多人樂享美好飛行」為企業使命，秉持「安全第一客戶為本」的核心價值觀，大力弘揚「勤奮、務實、包容、創新」的南航精神，致力建設具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業。

本公司的經營範圍包括：提供國內、地區和國際定期及不定期航空客、貨、郵、行李運輸服務；提供航空器維修服務；經營國內外航空公司的代理業務；提供航空配餐服務（僅限分支機構經營）；航空地面延伸業務；民用航空器機型培訓（限分支機構憑許可證經營）；資產租賃；工程管理與技術諮詢；航材銷售；旅遊代理服務；商品零售批發；健康體檢服務；互聯網銷售（除銷售需要許可的商品）；保險兼業代理業務；國內貿易代理；專業設計服務；第一類增值電信業務；第二類增值電信業務；廣告製作；廣告發佈；廣告設計、代理；互聯網數據服務；互聯網信息服務；信息系統集成服務；物聯網技術服務；社會經濟諮詢服務；信息技術諮詢服務；信息諮詢服務（不含許可類信息諮詢服務）。（依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動。）

管理層討論與分析

(四) 核心競爭力分析

本公司深刻認識到，增強核心功能、提升核心競爭力是加快建設世界一流企業的重要要求，也是我們應對一切外部環境變化、實現持續健康發展的根本底氣。報告期內，公司錨定建設世界一流航空運輸企業目標，全面落實「堅持五大發展、實施五大戰略、推進六大行動、實現六大轉變」的高質量發展總體思路，核心競爭力在動態優化和系統提升中不斷增強，重點體現為以下六個方面。

可持續、高質量的安全運營根基

安全是航空公司的生命線，是品牌形象、社會信譽和市場競爭力的最根本基石。本公司將確保「兩個絕對安全」作為打造核心競爭力的首要任務。明確「兩抓一防」安全管理總體策略，深化安全七大體系建設，推動安全治理體系和治理能力現代化，狠抓風險隱患治理，強化資質能力建設，持續推動飛行訓練改革，嚴格把關，對違規違章保持高壓態勢，走好數據驅動、科技支撐的安全道路，通過「我為安全獻真言」等群眾性活動彙聚眾智抓安全。通過不懈努力，公司安全水準持續在中國民航保持領先，是中國國內唯一獲得中國民航局「飛行安全鑽石三星獎」的航空公司，為所有戰略推進築牢了最堅實的基礎。



規模化、集團化的全球資源佈局

本集團運營數量超900架的運輸機隊，擁有B787、777、737系列，A350、330、320系列，C919、C909等型號飛機。本集團航線網絡密集，形成密集覆蓋國內、全面輻射亞洲、有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡。本集團年旅客運輸量最多、常旅客規模最大、貨郵運輸量最多，是國內首個年旅客運輸量超過1.74億人次、貨郵運輸量超過193萬噸的航空公司。南航現有新疆、北京、深圳、北方等20餘家分公司和廈門航空等9家客、貨運輸航空公司，擁有多個基地、國內營業部和遍佈各大洲的境外營業部，已經形成了分公司、控股公司、區域營銷中心、營業部為主的點面結合的銷售網絡。

多點聯動、雙輪驅動的樞紐網絡戰略

本公司堅定實施樞紐網絡戰略，構建以廣州、北京為核心，戰略重點市場為關鍵，全網全通的航線網絡，為客貨運客戶提供可持續的安全、便捷的出行選擇。著力建設廣州、北京兩大全方位複合型國際航空樞紐，實現雙輪驅動，增強洲際連接與全球輻射能力，支撐「空中絲綢之路」建設，創造新的盈利模式和發展方式，規模網絡型航空公司形態逐步形成。廣州樞紐對標世界一流，集中資源強化中轉，將東南亞作為重要腹地市場，積極發展第六航權，加密國內幹線，拓展東南亞、中東等國際航線，樞紐中轉競爭力持續提升。北京樞紐實施「中轉+點對點」，聚焦日韓、中西亞、中東等市場，持續擴大國內網路廣度和厚度。同時，鞏固提升烏魯木齊、深圳、哈爾濱等區位門戶複合型功能，構建區域國際航線網絡，與廣、京樞紐高效聯動。

精益高效、追求卓越的運行運營內核

本公司具有多基地、多樞紐、多機型等規模特點，已基本形成「總部管總，分子公司、區域營銷中心、營業部主戰，矩陣單位主建」的管控格局，核心資源更加集中、協同指揮更加有力、動態回應更加及時、資源配置更加高效，形成了獨特的運行運營核心能力。公司縱深推進新一輪五大結構調整優化，推動運力資源緊跟高價值市場，提升市場經營能力，持續精簡機型、優化寬體機比例、優化客艙佈局，大力提升勞動效率，攻堅盤活低效資產，成本領先優勢不斷鞏固，為盈利能力提供了有力保障。公司深化「大運行」建設，堅持精細運行、精準調控、精益飛行，航班准點率、時刻執行率、飛機日利用率等關鍵運營效率指標持續向好。公司大力夯實客戶基礎，深化客戶經營體系建設，集團客戶與常旅客收入已成為核心支柱。公司圍繞「吃、住、行、娛、遊、購」搭建平台、集成產品，以機票和里程為核心引流並創造衍生價值，生態圈建設取得實質性進展。

管理層討論與分析

親和精細、爭創一流的品牌服務水平

服務是航空運輸業的本質屬性，是品牌形象與核心競爭力的直接體現。公司始終把高質量的安全、服務、產品、技術、運行等作為品牌的重要支撐，打造「廣州—北京」核心樞紐品牌、「親和精細」服務品牌、「綠色飛行」責任品牌，不斷改進服務質量，致力於打造國際一流服務品牌，品牌影響力在國內外持續提升。公司持續開展航班正常專項提升行動，首創並優化旅客視角航班正常性管理，航班正常率持續位居國內前列，全機隊放行可靠度持續位居世界前列，致力於確立航班正常率的階梯優勢。通過優化全鏈條服務體驗、完善服務彌補與授權體系、打造「行李到家」「一刻登機」等標準化服務產品，用心用情解決旅客痛點。公司連續8年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)「最佳航空公司獎」，連續15年保持中國品牌力指數航空服務類第一名，在英國「品牌金融」(Brand Finance)發佈的「2025年全球最有價值航空公司」中位列國內航司第一。全面履行鄉村振興、節能減排等社會責任，陽光南航、責任央企的良好形象得到有力彰顯。



成果湧現、行業領先的科技創新生態

創新是培育新動能、發展新質生產力的核心驅動力。本集團以創新驅動戰略為引領，深入推進科技創新和產業創新融合發展。持續打造「南航e行」，實現「一機在手、全程無憂」的功能全覆蓋，社交媒體粉絲數、累計下載量、月活躍用戶數等關鍵指標處於行業前列。成立人工智能重點實驗室等創新平台，自主可控的「天瞳」飛機健康監測系統、「天極」運行控制系統等系統處於行業領先水準，自主研發國內首台「全動飛行模擬機」，智能化、綠色化、融合化轉型在業內領先。通過應用業務架構方法論，公司設計並持續運營企業架構資產，確保IT與業務戰略對齊。全力開展「AI+」專項行動，建設企業級大模型平台，在飛行員管理、預測性維修、智能收益、智能客服等核心場景落地智能應用，探索民航安全運行大模型。創新驅動正深刻重塑公司的商業模式、運營效率和客戶體驗，為邁向世界一流注入強勁動力。



(五) 安全投入情況

報告期內，本集團堅決貫徹習近平總書記關於安全生產重要論述和對民航安全工作的重要指示批示精神，堅持「兩抓一防」南航安全管理總體策略，打好「夯基礎、防風險、嚴管控」硬仗，深入開展安全生產治本攻堅三年行動，推進安全管理體系落地見效、強化關鍵崗位資質能力建設、從嚴從實從細管控風險、加強安全科技創新，為守牢安全底線、提升管理效能進一步築基壘台。

一是提升安全管理效能。完善崗位安全責任清單、規範履職要點和年度安全工作計劃「三清單」，實施貫通安全專題述職會、幹部年度考核和內部巡視「三考核」。落實「一件事」全鏈條要求，實施問題整治和管理改進「兩個閉環」。落實隱患報告獎勵制度，深化I-CARE安全自願報告平台建設。構建「一圖一冊一平台」，動態監控管理工作質效，推動穿透式監管落地。完善航空器運行專項應急預案，建立突發應急事件信息快報機制，組建含飛行、機務、運控等專業的應急處置專家團隊。

二是加強關鍵隊伍建設。制定《關於進一步加強新時期飛行隊伍建設的若干措施》，提升飛行隊伍建設規範化、法治化、科學化水準。建立以個人健康第一責任人為核心，航醫、基層組織和家庭三位一體的「1+3」管理機制。全面推進維修標準化，紮實開展機務維修隊伍資質能力建設，建立簽派員資質管理制度和檢查質量追溯機制，開展值班經理團隊崗位能力提升培訓。

三是深入整治風險隱患。推進安全生產治本攻堅三年行動年度任務。深化核心風險圖譜建設與落地應用。針對飛錯高度、偏離航路、GPS干擾等問題，開展機組特情處置訓練。建立極端天氣預警和聯動機制，保障冰雪、颱風災害天氣下的運行安全。推行故障分級管控，建立飛行機務聯防聯控和維修交底工作機制，深化「天瞳」飛機健康遠程診斷系統建設。建立境外安保風險威脅評估機制，開展國際通航站點安保風險評估。加強消防和工程建築領域安全管理，將外包外租單位納入管理體系。推進通航專項整治，加強應急救援運行保障和資源保障。

管理層討論與分析

二、財務表現

以下討論與分析涉及的部分財務數據摘自本集團按照國際財務報告準則編製並經審計的合併財務報表。

2025年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣855百萬元，而2024年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣1,769百萬元。本集團的經營收入總額由2024年的人民幣174,224百萬元上升人民幣8,032百萬元或4.61%至2025年的人民幣182,256百萬元。客座率由2024年的84.38%上升1.36個百分點至2025年的85.74%。每收費客公里收益由2024年的人民幣0.48元下降4.17%至2025年的人民幣0.46元。每收費噸公里收益由2024年的人民幣4.56元下降至2025年的人民幣4.44元，降幅為2.63%。營運開支則由2024年的人民幣171,806百萬元上升人民幣5,159百萬元至2025年的人民幣176,965百萬元，升幅為3.00%。經營盈利由2024年的人民幣8,327百萬元上升人民幣1,256百萬元或15.08%至2025年的人民幣9,583百萬元。

三、經營收入

	2025年		2024年		收入變動 %
	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	
運輸收入	173,314	95.09	165,145	94.79	4.95
其中：客運收入	153,644		146,450		4.91
— 國內客運收入	111,874		111,601		0.24
— 港澳台客運收入	2,018		1,855		8.79
— 國際客運收入	39,752		32,994		20.48
貨郵運收入	19,670		18,695		5.22
其他經營收入主要包括：	8,942	4.91	9,079	5.21	(1.51)
佣金收入	3,044		3,261		(6.65)
貨物處理收入	939		992		(5.34)
酒店及旅遊服務收入	778		832		(6.49)
地面服務收入	1,208		805		50.06
經營收入合計	182,256	100.00	174,224	100.00	4.61
減：燃油附加費收入	(10,304)		(12,987)		(20.66)
經營收入合計（不含燃油附加費）	171,952		161,237		6.65

本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入在2024年及2025年分別佔經營收入的94.79%及95.09%。在2025年的運輸收入中88.65%為客運收入，11.35%則為貨運及郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣173,314百萬元，比去年同期增加人民幣8,169百萬元或4.95%，主要是由於客運收入和貨運收入增加。

經營收入上升的主要原因是客運收入由2024年的人民幣146,450百萬元上升4.91%至2025年的人民幣153,644百萬元。載客總人次在2025年增加5.46%至173.73百萬人次。收費客公里由2024年的305,966百萬客公里，增加8.28%至2025年的331,306百萬客公里，主要由於生產量增加，國際航線載客人數增長。

國內客運收入佔2025年總客運收入的72.81%，由2024年的人民幣111,601百萬元上升至2025年的人民幣111,874百萬元，上升0.24%。國內航線客運量（以收費客公里計算）增加4.80%，以可用座位公里計算的客運能力同時增加2.85%，客座率由2024年的84.73%增加至2025年的86.33%。本年的每收費客公里收益由2024年的人民幣0.48元降至2025年的人民幣0.46元，下降4.17%。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的1.31%，由2024年的人民幣1,855百萬元升至2025年的人民幣2,018百萬元，上升8.79%。港澳台地區航線以收費客公里計算的客運量上升4.65%，客運能力（以可用座位公里計算）同時上升3.11%，客座率由2024年的78.04%上升至2025年的79.20%。每收費客公里收益由2024年的人民幣0.73元上升至2025年的人民幣0.76元，上升4.11%。

國際客運收入佔總客運收入的25.88%，由2024年的人民幣32,994百萬元升至2025年的人民幣39,752百萬元，上升20.48%，主要是國際航線載客人數增長。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升19.57%的同時，客運能力（以可用座位公里計算）上升18.46%，客座率由2024年的83.52%上升至2025年的84.31%。每收費客公里收益2024年和2025年均為人民幣0.46元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的11.35%，佔總經營收入的10.79%，由2024年的人民幣18,695百萬元上升至2025年的人民幣19,670百萬元，升幅為5.22%。主要是由於貨運市場需求旺盛。

其他經營收入由2024年的人民幣9,079百萬元下降1.51%至2025年的人民幣8,942百萬元。主要是由於佣金收入和酒店及旅遊服務收入減少。

管理層討論與分析

四、營運開支

2025年的營運開支總額為人民幣176,965百萬元，比2024年上升人民幣5,159百萬元或3.00%。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2024年的98.61%下降至2025年的97.10%。

營運開支	2025年		2024年	
	人民幣百萬元	百分比%	人民幣百萬元	百分比%
航班營運開支主要包括：	83,452	47.16	83,046	48.34
燃油成本	52,526		54,989	
經營性租賃支出	1,837		1,613	
航空人員工資及福利	14,204		12,542	
維修開支	15,410	8.71	14,853	8.65
飛機及運輸服務開支	31,895	18.02	31,006	18.05
宣傳及銷售開支	7,154	4.04	6,831	3.98
行政及管理開支	4,575	2.59	4,435	2.58
折舊及攤銷	31,209	17.64	28,341	16.49
計提／(轉回)物業、廠房及設備及 使用權資產減值	3	-	(302)	(0.18)
酒店及旅遊服務支出	566	0.32	827	0.48
餐食支出	539	0.30	477	0.28
金融機構手續費支出	163	0.09	173	0.10
貨物處理支出	548	0.31	519	0.30
其他	1,451	0.82	1,600	0.93
營運開支總額	176,965	100.00	171,806	100.00

航班營運開支佔營運開支總額的47.16%，由2024年的人民幣83,046百萬元上升0.49%至2025年的人民幣83,452百萬元。

維修開支佔營運開支總額的8.71%，由2024年的人民幣14,853百萬元上升3.75%至2025年的人民幣15,410百萬元。

飛機及運輸服務開支佔營運開支總額的18.02%，由2024年的人民幣31,006百萬元上升2.87%至2025年的人民幣31,895百萬元。

宣傳及銷售開支佔營運開支總額的4.04%，由2024年的人民幣6,831百萬元上升4.73%至2025年的人民幣7,154百萬元。

行政及管理開支佔營運開支總額的2.59%，由2024年的人民幣4,435百萬元上升3.16%至2025年的人民幣4,575百萬元。

折舊及攤銷佔營運開支總額的17.64%，由2024年的人民幣28,341百萬元上升10.12%至2025年的人民幣31,209百萬元，主要是由於飛機數量和飛行小時增加導致飛機與發動機折舊和攤銷增加。

五、經營利潤

2025年的經營利潤為人民幣9,583百萬元(2024年：人民幣8,327百萬元)。經營利潤的上升主要是由於本期生產經營整體向好。

六、其他收入淨額

其他收入淨額由2024年的人民幣5,909百萬元下降人民幣1,617百萬元至2025年的人民幣4,292百萬元，主要是由於本年本集團收到飛機運營補償較去年同期減少。

七、稅項

所得稅費用由2024年的人民幣1,426百萬元上升人民幣699百萬元至2025年的人民幣2,125百萬元，主要是由於稅前利潤上升。

八、流動資金情況、財政資源與資本結構

於2025年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣111,526百萬元。截至2025年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣32,711百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣19,524百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣16,757百萬元，現金及現金等價物淨減少人民幣3,570百萬元。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2025年12月31日，本集團獲得多家中國商業銀行及其他金融機構的貸款安排，提供最高約人民幣416,447百萬元的融資額度，其中未使用的額度為人民幣313,527百萬元。本公司董事相信，當本集團存在資金需求時，可獲取足夠的融資來源。

本集團的有息負債總額分析如下：

有息負債總額構成

	2025年 12月31日 人民幣百萬元	2024年 12月31日 人民幣百萬元
租賃負債	104,137	92,532
借款	134,279	130,824
長期應付款	7	91
固定利率有息負債	172,074	168,681
浮動利率有息負債	66,349	54,766

管理層討論與分析

有息負債按幣種分析

	2025年 12月31日 人民幣百萬元	2024年 12月31日 人民幣百萬元
美元	31,499	39,542
人民幣	205,682	182,399
其他	1,242	1,506
合計	238,423	223,447

有息負債按到期日分析

	2025年 人民幣百萬元	2024年 人民幣百萬元
1年以內	105,442	92,416
1年以上，但2年以內	34,814	49,914
2年以上，但5年以內	65,253	55,252
5年以上	32,914	25,865
合計	238,423	223,447

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2024年的人民幣5,758百萬元略微下降人民幣205百萬元至2025年的人民幣5,553百萬元。

2025年為淨匯兌收益人民幣345百萬元，2024年為淨匯兌損失人民幣912百萬元，主要是因為2025年人民幣兌美元匯率波動影響所致。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2025年 12月31日	2024年 12月31日	變動
總負債(人民幣百萬元)	294,803	277,143	6.37%
總資產(人民幣百萬元)	350,053	329,979	6.08%
資產負債率	84.22%	83.99%	0.23個百分點

本集團利用資產負債率監察其資本，比率按照負債總額除以資產總額計算。2025年末資產負債率較2024年末保持穩定。

九、重大資產抵押

於2025年12月31日，本集團賬面價值合計約人民幣1,888百萬元（2024年12月31日：人民幣2,033百萬元）的物業、廠房及設備已被抵押以擔保本集團的若干銀行借款。

十、承諾及或有負債

承諾

本集團於2025年12月31日的資本承擔（不含投資承擔）為人民幣118,669百萬元（2024年12月31日：人民幣143,387百萬元），其中關於購買飛機、發動機及相關飛行設備為人民幣104,951百萬元（2024年12月31日：人民幣128,640百萬元），而用於本集團其他項目合計為人民幣13,718百萬元（2024年12月31日：人民幣14,747百萬元）。

本集團具有以下投資承擔：

	2025年 12月31日 人民幣百萬元	2024年 12月31日 人民幣百萬元
已授權及已訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	76	8
購買聯營公司股權的投資承擔	91	1,027
	167	1,035
已授權及未訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	14	15
	181	1,050

管理層討論與分析

或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。但是據本集團了解，這些房屋及建築物在被租給本集團之前一直為南航集團所使用，而南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (b) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物。該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (c) 本集團於以前年度向南航通用航空有限公司（「**南航通航**」）出具承諾，本集團於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航，南航通航接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因土地和房產的產權瑕疵導致任何第三方向南航通航提出權利主張或因土地和房產的產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失，則該等損失由本集團承擔，必要時可採取適當方式置換該出資資產。
- (d) 本公司及其子公司廈門航空同意飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，截至2025年12月31日，總額為人民幣約644百萬元（2024年12月31日：人民幣696百萬元）。截至2025年12月31日，對被擔保飛行學員的擔保餘額合計人民幣約34百萬元（2024年12月31日：人民幣64百萬元），由本公司及本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本期間，本集團無由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額（2024年：人民幣0.1百萬元）。

十一、境內外會計準則下會計數據差異

(一) 同時按照國際會計準則與按中國會計準則披露的財務報告中淨利潤／(虧損)和歸屬於上市公司股東的淨資產差異情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

	歸屬於上市公司股東的 淨利潤／(虧損)		歸屬於上市公司股東的淨資產	
	2025年	2024年	2025年 12月31日	2024年 12月31日
按中國企業會計準則	857	(1,696)	35,580	34,729
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
專項借款匯兌損益的資本化調整(1)	(4)	(5)	2	6
撥款轉入(2)	1	1	(1)	(2)
同一控制下企業合併調整(3)	/	/	237	237
固定資產減值轉回(4)	/	(126)	/	/
以上調整對稅務的影響	1	1	1	/
以上調整對少數股東權益的影響	/	56	(27)	(27)
按國際財務報告準則	855	(1,769)	35,792	34,943

(二) 境內外會計準則差異的說明

1. 根據中國企業會計準則，外幣專項借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
2. 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。

管理層討論與分析

3. 根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照帳面價值計量，與支付的合併對價的差額調整所有者權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此中國企業會計準則下對合併財務報表的期初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。
4. 根據中國企業會計準則，非流動資產減值損失一經確認，在以後會計期間不會轉回。根據國際財務報告準則，如果有跡象表明除商譽以外的非流動資產在以前期間確認的減值損失不再存在或已經減少，則減值損失將轉回。

十二、因維持當前業務並完成在建投資項目公司所需的資金需求

資本支出承諾	合同安排	時間安排	融資方式
飛機、發動機及飛行設備的 承擔人民幣104,951百萬元	已授權並已訂立 合同	1年以內(含1年)人民幣22,569百萬元； 1年以上，2年以內(含2年)人民幣 29,237百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣 28,467百萬元； 3年以上人民幣24,678百萬元	自有資金或 債務融資
投資承擔人民幣167百萬元	已授權並已訂立 合同	不適用	自有資金
其他承擔人民幣6,513百萬元	已授權並已訂立 合同	不適用	自有資金或 債務融資

本集團應付到期債務的能力主要取決於本集團營運資金淨流入以及取得外部融資的能力。對於未來的資本承擔及其他融資需求，截至2025年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2025年及以後年度提供最高為約人民幣416,447百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣313,527百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

十三、航空行業經營性信息分析

1、主要機隊經營情況

飛機型號	平均機齡(年)	日利用率(小時)	客座率(%)	總體載運率(%)
客機				
A350系列	4.3	12.26	82.97	64.34
A330系列	9.8	9.04	85.70	64.00
A320系列	9.0	9.60	85.38	72.89
B787系列	8.2	11.31	86.14	62.93
B777系列	9.2	8.41	87.96	60.30
B737系列	10.7	9.94	87.10	76.86
EMB190	10.0	0.00	0.00	0.00
C919	0.7	7.38	84.84	81.45
C909	3.0	6.16	87.46	85.36
貨機				
B777系列	9.5	15.39	0.00	72.48
B737系列	19.4	4.61	0.00	51.32
平均	9.3	9.79	85.74	72.19

2、報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

單位：架

報告期內引進的機型	資金安排			報告期內引進架數
	經營租賃	融資租賃	自購	
A320系列	7	37	3	47
B787系列	0	1	2	3
B777系列	0	0	2	2
B737系列	3	16	0	19
C919	0	5	0	5
C909	0	2	0	2
合計	10	61	7	78

管理層討論與分析

3、報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，本集團新增的主要航線或目的地：廣州－馬德里、廣州－達爾文、廣州－泗水、廣州－三明、廣州－麗水、廣州－嘉興、廈門－福州、廈門－溫州－瀋陽、廈門－長沙－嘉峪關、福州－名古屋、福州－金邊、福州－河內、福州－萬象、福州－泗水、泉州－吉隆坡、杭州－吉隆坡、重慶－雅加達、天津－東京羽田、銀川－廣州、銀川－深圳、銀川－浦東、銀川－香港等。

2026年，本集團計劃新增的主要航線：北京－赫爾辛基、廈門－萬象、福州－阿姆斯特丹、福州－北海、北京大興－連城、南京－雅加達、南京－吉隆坡、南京－新加坡、武漢－雅加達、杭州－胡志明市等。

十四、投資狀況分析

1、重大的股權投資

單位：百萬元 幣種：人民幣

被投資公司名稱	主要業務	標的是否 主營投資 業務	投資 方式	投資 金額	持股 比例	是否 併表	報表科目 (如適用)	資金 來源	合作方 (如適用)	投資 期限 (如有)	截至資產 負債表日 的進展情況	預計 收益 本期損益 (如有) 影響	是否 涉訴	披露 日期	披露索引
四川航空 股份有限 公司	航空客貨運輸	否	增資	4,680	39%	否	長期股權 投資	自有 資金	/	/	已經完成實繳 出資等值 人民幣 46.8億元	不適用 投資損失 人民幣 936 百萬元	否	2023年 12月30日、 2024年 4月30日	http://www.sse.com.cn/

2、重大的非股權投資

無。

3、以公允價值計量的金融資產

單位：百萬元 幣種：人民幣

資產類別	期初數	本期 公允價值 變動損益	計入權益		本期計提 的減值	本期購買 金額	本期		期末數
			的累計 公允價值 變動	出售/ 贖回金額			其他變動		
股票	431	(16)	283	/	/	/	/	/	415
衍生工具	18	8	/	/	/	/	/	/	26
其他	5,502	113	(1)	/	/	(2,729)	(32)		2,854
合計	5,951	105	282	/	/	(2,729)	(32)		3,295

(1) 證券投資情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

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		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
							的累計 公允價值 變動	本期 公允價值 變動					
其他	不適用	中國飛機服務 有限公司	2	/	1	/	(1)	/	/	/	/	1	其他非流動金融資產
股票	00696	中國民航信息網絡	33	/	431	(16)	283	/	/	16	415	其他權益工具投資	
合計	/	/	35	/	432	(16)	282	/	/	16	416	/	

(2) 私募基金投資情況

無。

(3) 衍生品投資情況

無。

管理層討論與分析

十五、重大資產和股權出售

報告期內，本集團無重大資產或股權出售。

十六、主要控股公司分析

1、本公司主要控股公司機隊情況及業務運營數據

子公司名稱	飛機數量 (架)	佔本集團 比例 (%)	承運旅客 人數 (千人)	佔本集團 比例 (%)	貨郵 運輸量 (噸)	佔本集團 比例 (%)	收費噸 公里 (RTK) 百萬	佔本 集團比例 (%)	收費客 公里 (RPK) 百萬	佔本集團 比例 (%)
廈門航空	224	23.05	47,160.45	27.15	239,252.5	12.22	7,740.53	19.82	81,080.57	24.47
汕頭航空	26	2.67	4,252.78	2.45	18,279.0	0.93	550.47	1.41	5,972.96	1.80
珠海航空	16	1.65	3,161.39	1.82	13,222.9	0.68	460.03	1.18	5,054.99	1.53
貴州航空	21	2.16	4,269.51	2.46	27,793.8	1.42	594.05	1.52	6,298.44	1.90
重慶航空	30	3.09	6,156.37	3.54	32,026.7	1.64	900.42	2.31	9,664.59	2.92
河南航空	30	3.09	5,721.42	3.29	37,553.3	1.92	796.90	2.04	8,436.35	2.55

註：廈門航空運營數據包含其控股子公司河北航空、江西航空運營數據。

2、主要控股公司情況分析

(1) 廈門航空

廈門航空成立於1984年8月，註冊資本人民幣140億元，法定代表人為謝兵。本公司持有廈門航空55%股份，廈門建發集團有限公司和福建省投資開發集團有限責任公司分別持有廈門航空34%和11%股份。

報告期內，廈門航空實現經營收入人民幣38,697百萬元，同比增加6.20%；淨利潤人民幣777百萬元，上年同期為淨利潤人民幣569百萬元。截至2025年12月31日，廈門航空總資產為人民幣67,850百萬元，淨資產為人民幣21,477百萬元。

(2) 南航物流

南航物流成立於2018年6月，註冊資本人民幣18.18億元，法定代表人為黎曉。本公司持有南航物流55%股份。

報告期內，南航物流實現經營收入人民幣20,221百萬元，同比增加2.89%；淨利潤人民幣3,575百萬元，上年同期為淨利潤人民幣4,186百萬元。截至2025年12月31日，南航物流總資產為人民幣24,229百萬元，淨資產為人民幣21,092百萬元。

十七、行業格局和趨勢

(1) 國際民航業發展趨勢

根據國際航協統計，2025年全球航空客運需求及貨運需求均實現增長。國際航協預測，2026年全球航空公司總收入將達到1.054萬億美元，同比增長4.5%。客運量預計將達到52億人次，同比增長4.4%，客運收入預計達到7,510億美元。

(2) 中國民航業發展趨勢

展望2026年，中國民航業形勢總體向好。2026年爭取實現運輸總周轉量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。中國民航大力服務全方位擴內需促消費，加快推進航空快線建設，提升航空貨運物流支撐能力，積極促進高水準對外開放。

十八、公司發展戰略

本公司錨定建設世界一流目標，確定「堅持五大發展、實施五大戰略、推進六大行動、實現六大轉變」的高質量發展總體思路。

本公司堅持安全、高質量、創新、合作和共享的「五大發展」理念，聚焦樞紐網絡戰略、創新驅動戰略、生態圈戰略、精益管控戰略、品牌經營戰略的「五大戰略」，推進「補短板、提質量、創一流」專項行動、提升以廣州樞紐為核心的大灣區控制力行動、加快建設現代民航產業體系行動、高端化、智能化、綠色化轉型行動、新一輪五大結構調整優化行動、全面打造「五化」服務行動的「六大行動」，力爭實現由重速度向質與量並舉轉變，由全面拓展市場向重點突破轉變，由相對單一產業向現代民航產業體系轉變，由重行政化配置資源向重市場化配置資源轉變，由傳統商業模式向高端化、智能化、綠色化、生態圈轉變，由粗放型管理向精細化管理轉變這「六大轉變」。

十九、2026年經營計劃

展望2026年，全球通貨膨脹持續下行，根據國際貨幣基金組織預測，2026年全球經濟增長為3.3%。2026年中國經濟長期向好的支撐條件和基本趨勢沒有變。中國將堅持穩中求進工作總基調，實施更加積極有為的宏觀政策，持續擴大內需、優化供給，因地制宜發展新質生產力，推動經濟實現質的有效提升和量的合理增長。

管理層討論與分析

面對風險挑戰增多的環境，本集團將全面落實高質量發展總體思路，提升戰略管理能力，打造可持續、高質量的安全，進一步提質增效，系統加強品牌建設，加快推進重大戰略和重點改革任務落地，向建設世界一流航空運輸企業的目標不斷邁進。

1、堅決守牢安全底線，打造可持續、高質量的安全

本集團將縱深推進安全七大體系建設，堅持系統觀念抓安全。我們將強化安全組織能力建設，完善安全管理業務流程及各領域安全責任圖譜；健全消防、航食等領域安全管理機制，從根本上提升安全管控能力；聚焦提升關鍵隊伍資質能力，加強威脅和差錯管理以及基本訓練；加強安全風險防控，建設智慧安全管理系統(ISMS)，深化核心風險圖譜功能應用，推進「天瞳」「天極」等重點項目建設，加強安全領域智能體開發應用，提升風險隱患識別預警能力。

2、強化業務能力建設，提升經營管理成效

本集團將全面提升客運經營能力，構建物流核心競爭力，深化精益成本管控。我們將加大客運國際市場運力投入，全力爭取新增時刻；打造南航新零售體系，推動向產品組合銷售模式轉型，搭建銷售智能體平台，構建現代航空數字化零售新生態；強化客戶經營體系建設，以里程品牌化經營為支撐，進一步夯實客戶基礎；加強跨航司合作，強化國內網絡支撐，探索打造海外樞紐新模式。我們將進一步增強貨運腹艙經營能力；建設「4×N」全板塊物流產品體系；深耕跨境電商、溫控醫藥等專業賽道，加快發展綜合物流業務。我們將堅持精益管控戰略，持續加強戰略性、結構性、源頭性成本管控。

3、加強品牌建設，提升運行服務質量

本集團將加快推動品牌建設，提高運行穩定性可靠性，提升服務感知價值。我們將建立科學的戰略規劃和管理模式，打造有競爭力的品牌矩陣。我們將推動機組結構與運力結構匹配，提升航班編排的科學性，做好機務維修保障；完善雷雨、冰雪、颱風等天氣聯動處置機制，提升運行調度的科學性；建立不正常航班專項治理機制，完善延誤航班的補救、補償措施。我們將完善服務質量管理體系，推動全鏈條服務資源整合與協同；推動「親和精細」服務理念融入服務流程、標準，提升旅客體驗感知。

4、提升戰略管理能力，推進重大戰略落地

本集團將高質量完成「十五五」規劃，構建戰略管控模式。我們將深入推進三級戰略管理，提升企業架構管理能力；打造差異化樞紐競爭優勢，持續優化網絡價值評價模型；紮實開展新一輪五大結構調整優化，運力向重點市場集中投放，持續改善人機比；突出做好里程經營工作，夯實生態圈建設基礎；優化數智化轉型管理機制，深入開展「AI+」和數據治理專項行動；打通技術研發到成果轉化的堵點，加快科技成果推廣轉化。

5、推動深化改革，開創改革新局面

本集團將推動新一輪深化改革專項行動。我們將健全支持科技創新的體制機制，優化科技成果轉化流程；進一步完善公司治理，強化章程的基礎作用；創新管理模式，優化組織架構，健全差異化授放權機制；深入實施三項制度改革，提升任期制與契約化管理成效，優化人力資源配置與市場化核算規則，強化骨幹科技人才激勵；增強改革系統性、整體性、協同性，推動政策擴容和改革疏堵。

2026-2028年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2025	2026			2027			2028		
	期末數	交付	退出	期末預測數	交付	退出	期末預測數	交付	退出	期末預測數
客機										
空客										
A350系列	20	0	0	20	4	0	24	6	0	30
A330系列	25	0	0	25	0	0	25	0	0	25
A320系列	408	30	12	426	43	6	463	21	14	470
波音										
B787系列	43	3	12	34	3	0	37	0	0	37
B777系列	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15
B737系列	393	14	20	387	24	15	396	34	12	418
中國商飛										
C919	8	13	0	21	12	0	33	15	0	48
C909	40	0	0	40	0	0	40	0	0	40
客機小計	952	60	44	968	86	21	1033	76	26	1083
貨機										
B777系列	19	0	0	19	1	0	20	0	0	20
B737系列	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
貨機小計	20	0	0	20	1	0	21	0	0	21
合計	972	60	44	988	87	21	1054	76	26	1104

註：公司機隊未來引進退出計劃後續可能根據合同簽訂及飛機交付情況進行調整。

管理層討論與分析

二十、風險因素分析

(一) 宏觀環境風險

(1) 宏觀經濟波動風險

民航運輸業的景氣程度與國內和國際宏觀經濟發展狀況密切相關。宏觀經濟景氣度直接影響到經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客運和航空貨運的需求，影響本集團的業務及經營業績。

(2) 宏觀政策風險

政府所制定的宏觀經濟政策，特別是週期性的宏觀政策調整如信貸、利率、匯率、財政支出等，都會使航空運輸業受到直接或間接的影響。此外，政府對新航空公司的設立、航權開放、航線以及票價等方面均有所管制，並同時規定了燃油附加費定價機制。相關政策的變動也可能會影響到公司運營業績及未來業務的發展。

(二) 重大疫情、自然災害等不可抗力風險

航空業受外部環境影響較大，重大疫情等突發性公共衛生事件，洪水、颱風、火山爆發等自然災害以及恐怖襲擊、國際政治動蕩等因素都會影響航空公司的正常運營，從而對本公司的業績和長遠發展帶來不利影響。

(三) 行業風險

(1) 行業競爭加劇風險

面對日益變化多端的市場，如果公司未能有效增強預判能力，採取靈活的銷售策略和定價機制，將可能影響公司實現預期收益目標。在運力引進方面，如果公司未能建立相應的運力引進、退出機制，將可能對公司經營效益產生重大不利影響。在開拓國際市場方面，如果公司未能進一步提升國際航線的運營質量，將可能影響公司運營收入和盈利水平。

(2) 其他運輸方式的競爭風險

航空運輸、鐵路運輸、公路運輸在中短途運輸方面存在一定的可替代性。國內市場競爭日益激烈，如果公司不能全面構建市場核心競爭力，強化支撐經營領先優勢的機制和能力、提升國際化經營管理水平，可能無法解決制約競爭力的深層次問題。

(四) 公司管理風險

(1) 安全風險

飛行安全是航空公司正常運營的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為錯誤、飛機缺陷以及其他不可抗力事件都可能對飛行安全造成影響。本公司機隊規模大，異地運行、過夜運行、國際運行較多，安全運行面臨著一定的考驗。一旦發生飛行安全意外事故，將對本公司正常的生產運營及聲譽帶來不利影響。

(2) 信息安全風險

信息安全形勢日漸嚴峻，如果公司對信息安全管理未能上升到公司甚至更高高度來抓，加強信息安全資源投入，強化信息安全管理，將可能影響公司的安全、生產、運營、營銷和服務等工作，給公司造成影響和損失。

(3) 資本支出規模較大風險

公司的主要資本支出為引進飛機。近年來，本公司一直通過引進先進機型、退出老舊機型、精簡機型種類來優化機隊結構，降低運營成本。由於飛機運營固定成本高，如果本公司的經營情況出現嚴重下滑，可能導致營業利潤大幅下跌、面臨財務困難等問題。

(4) 科創與數字化風險

數字化轉型是發展新質生產力的重要舉措。如果公司不能持續完善科技創新體制機制，加強重大科技創新攻關，加快推動數字化轉型，可能影響公司提升核心競爭力。

(五) 公司財務風險

(1) 匯率波動風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。本集團大量的租賃負債以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元，因此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。其中，美元兌人民幣匯率的變動對本集團財務費用的影響較大。假定除匯率以外的其他風險變量不變，於2025年12月31日人民幣兌美元匯率每升值(或貶值)1%，將導致本集團報告期內股東權益增加(或減少)人民幣226百萬元，淨利潤增加(或減少)人民幣226百萬元。

管理層討論與分析

(2) 燃油價格波動風險

航油成本是本集團最主要的成本支出。國際原油價格波動以及發改委對國內航油價格的調整，都會對本集團的成本造成較大的影響。雖然本集團已採用各種節油措施降低航油消耗量，但如果國際油價出現大幅波動，本集團的經營業績仍可能受到較大影響。假定燃油的消耗量不變，報告期內平均燃油價格每上升或下降10%，將導致本集團報告期內營運成本上升或下降人民幣5,253百萬元。

此外，本集團大部分的航油消耗須以中國現貨市場價格在國內購買。本集團目前並無有效的途徑管理其因國內航油價格變動所承受的風險。但是，根據發改委及中國民航局於2009年發佈《關於建立民航國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制有關問題的通知》的規定，航空公司在規定範圍內可自主確定國內航線旅客燃油附加費收取標準。該聯動機制可在一定程度上降低本集團航油價格波動風險。

(3) 利率波動風險

由於民航業有著「高投入」的行業特點，航空公司的資產負債率普遍較高。因此，市場資金的鬆緊變化造成的利率波動對本集團的財務費用有較大的影響，從而進一步影響本集團的經營業績。假定除利率以外的其他風險變量不變，報告期內本集團綜合資金成本每上升(或下降)100個基點，將導致本集團報告期內淨利潤減少(或增加)人民幣426百萬元，股東權益減少(或增加)人民幣426百萬元。於2025年12月31日，本集團的資本負債率(定義為借貸總額除以權益總額)為243%。

董事會報告

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2025年12月31日止之報告書及經審核的財務報表。

業務審視

本集團除經營航空運輸業務外，還經營其他與航空運輸有關的業務，包括提供飛機維修和航空配餐服務。本集團是中國年客運量最大的航空公司。本集團於2025年的業務狀況、面臨的主要風險及2026年的經營計劃，請參閱本年度報告「管理層討論與分析」一節。本集團按國際財務報告準則編製截至2025年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第125頁至227頁。本集團的主要財務指標請參閱本年度報告「主要會計數據和財務指標」及「經營數據摘要」一節。

股息

鑒於2025年本公司不符合公司章程規定的利潤分配條件，建議本公司2025年度不進行現金分紅，不進行資本公積轉增股本等利潤分配。本次利潤分配預案須提請本公司股東會審議批准。

五年財務摘要

本集團截至2025年12月31日止的五個年度按國際財務報告準則編製的業績、資產及負債的摘要刊載於本年度報告第232頁。

銀行貸款及其他借款

本集團之銀行貸款及其他借款詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註36。

資本化之利息

截至2025年12月31日止年度，本集團按國際財務報告準則作資本化計入在建工程及物業、廠房及設備之利息費用為人民幣488百萬元(2024年：人民幣682百萬元)。

物業、廠房及設備

本集團截至2025年12月31日止年度之物業、廠房及設備及其變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註19。

董事會報告

主要客戶和供應商

本集團來自前五名客戶的銷售額合計人民幣6,347百萬元，佔本集團2025年度銷售額的3.48%。前五名客戶銷售額無關聯方之間的銷售額。

本集團最大供應商採購額為人民幣30,351百萬元，佔2025年度採購總額39.38%；前五名供應商採購額合計人民幣42,393百萬元，佔2025年度採購總額55.01%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額為人民幣7,624百萬元，佔2025年度採購總額9.89%。本年度內，本公司董事、其緊密聯繫人或任何股東（據董事所知，擁有本公司已發行股份總數5%以上股份者）概無在這前五名供應商中擁有任何權益。

與客戶和供應商的關係

本集團明白與供應商和客戶維持良好關係對達成其長遠目標及保持市場領導地位的重要性。

報告期內，本集團穩步提高運行質量，品牌形象持續提升。我們深化大運行建設，統一運力調配平台，建設AOC樞紐決策單元；提升航班計劃合理性，建立大面積延誤處置和每日運行快報機制，旅客視角航班正常率同比提高5.75個百分點。我們重點加強服務合規管理、履約管理、風險管理和品牌管理能力建設，旅客淨推薦值、旅客整體滿意度均實現同比提升；優化特殊需求旅客服務標準，建立投訴快速處置流程；推廣「愛寵進客艙」服務至超過450條航線，推出涵蓋16個城市的特色風味餐食。報告期內，公司連續8年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)「最佳航空公司獎」。

本集團持續探索完善供應商管理機制，自2018年起，我們發佈了《供應商管理辦法》，推進供應商分類分級管理，建立和完善供應商評價體系，加強合同履約管理，並規範《限制交易供應商名單制度告知書》、《投標人廉潔承諾書》、《廉潔合作約定書》等採購文件，從經營、社會及環境等方面規範與供應商的合作，鼓勵供應商積極承擔社會責任。同時通過供應商交流活動，聽取和吸收供應商的意見和建議，更好地改進各項工作。

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

截至2025年12月31日止年度，本公司的主要客戶和主要供應商的情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

客戶名稱	經營收入	佔經營收入總額的比例(%)
客戶1	2,743	1.50
客戶2	1,751	0.96
客戶3	655	0.36
客戶4	637	0.35
客戶5	562	0.31
合計	6,347	3.48

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	採購額	佔總採購額的比例(%)
中國航空油料有限責任公司	30,351	39.38
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	4,033	5.23
廣州飛機維修工程有限公司	3,591	4.66
深圳承遠航空油料有限公司	2,563	3.33
上海浦東國際機場航空油料有限責任公司	1,855	2.41
合計	42,393	55.01

基於本集團的業務性質，本集團並無依賴主要供應商或主要客戶的情況，有關本集團沿用客戶服務的相關情況，請參閱本年度報告「管理層討論與分析」章節對市場及服務方面的分析。

稅項

本集團稅項之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註16及29。

境外非居民企業企業所得稅

根據中國相關稅務法律法規，本公司向非居民企業股東派發年度股息時，有義務代表非居民企業代扣代繳中國企業所得稅，稅率為10%。因此，任何以非個人股東名義，包括以香港中央結算(代理人)有限公司，其他代理人或受託人，或其他組織及團體名義登記的本公司H股皆被視為非居民企業股東所持的H股，就此應得的股息將被扣除企業所得稅。非居民企業股東在獲得股息後，可以根據稅收協定(安排)等相關規定申請辦理退稅(如有)。

董事會報告

境外個人股東個人所得稅

根據中國相關稅務法律法規，在香港發行股票的境內非外商投資企業派發股息紅利時，個人股東一般可按10%稅率扣繳個人所得稅，無須辦理申請事宜。然而，由於本公司屬於外商投資企業，且相關稅務機關已經確認，根據財政部、國家稅務總局於1994年5月13日頒發的《關於個人所得稅若干政策問題的通知》(財稅字[1994]020號)，對外籍個人從外商投資企業取得的股息或紅利所得暫免徵收中國個人所得稅。

滬股通投資者

對於聯交所投資者(包括企業和個人)投資上交所本公司A股股票(「滬股通」)，本公司按照10%的稅率代扣所得稅，並向主管稅務機關辦理扣繳申報。對於滬股通投資者中屬於其他國家稅收居民且其所在國與中國簽訂的稅收協定規定股息紅利所得稅率低於10%的，企業或個人可以自行或委託代扣代繳義務人，向本公司主管稅務機關提出享受稅收協定待遇的申請，主管稅務機關審核後，按已徵稅款和根據稅收協定稅率計算的應納稅款的差額予以退稅。

港股通投資者

根據《關於滬港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知(財稅[2014]81號)》的相關規定：對內地個人投資者通過滬港通投資香港聯交所上市H股取得的股息紅利，H股公司按照20%的稅率代扣個人所得稅。對內地證券投資基金通過滬港通投資香港聯交所上市股票取得的股息紅利所得，比照個人投資者徵稅。H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

儲備

本集團於本年度之儲備變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表中的合併權益變動表。

附屬公司

本公司的附屬公司的詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註23。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2025年12月31日止年度內，概無購回、出售和贖回本公司之股份。

優先購股權

中國法律及本公司的《公司章程》並無優先購股權的規定，不要求本公司在發售新股時按持股比例向現有股東發售。

許可彌償條文

本公司並無與董事就於其任期內所產生的責任而作出彌償訂立任何條款。

本公司已就其董事及高級管理人員可能面對因企業活動產生的法律訴訟，作適當的投保安排。

審計與風險管理委員會

本公司審計與風險管理委員會已審閱並確認本集團截至2025年12月31日止年度的經審計財務報表。

遵守法律及法規

對本集團運營有重大影響的法律法規主要有《中華人民共和國民用航空法》、《國務院關於促進民航業發展的若干意見》、《民用機場管理條例》、《中華人民共和國民用航空安全保衛條例》、《民用機場飛行情序和運行最低標準管理規定》、《民用航空危險品運輸管理規定》、《中國民用航空國內航線經營許可規定》及《公共航空運輸企業經營許可規定》。

截至2025年12月31日止年度，本集團嚴格遵守上述法律法規，確保公司安全運營，力保時刻執行率及航班正常性達標，依法合規申請新增航線時刻，及時退回不使用航權經營許可。沒有出現因監管機構的處罰而對本集團營運造成重大影響的情況。

截至2025年12月31日止年度，本集團已遵守對本集團運營有重大影響的法律法規。

管理合約

於截至2025年12月31日止年度內，本公司並無就整體業務或任何重要業務之管理或行政工作簽訂或存有任何合約。

重要合約

除下述「關連交易」一節所披露者外，於截至2025年12月31日止年度內，本公司或任何一家附屬公司概無和控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司簽訂重要合約，且本集團並不存在與控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司之間提供服務的重要合約。

董事會報告

董事於重大交易、安排或合約之權益

除下述「關連交易」一節所披露者外，董事及與董事有關連的實體概無於本公司、其控股公司或其任何附屬公司訂立而於截至2025年12月31日止年度內任何時間或本年度末存續，且與本集團業務有重大關係的任何交易、安排或合約中直接或間接擁有重大權益。

董事收購股份或債券的權利

截至2025年12月31日止年度內，本公司或其任何附屬公司並無訂立任何安排，致使董事可藉收購本公司或任何其他法人團體的股份或債券而獲益，而董事或其任何配偶或未滿18歲子女亦概無獲授予任何權利，以認購本公司或任何其他法人團體的股份或債券，或已行使任何有關權利。

董事於競爭業務之權益

於2025年12月31日，董事或彼等各自的任何聯繫人概無從事與本集團業務構成或可能構成直接或間接競爭的任何業務或於當中擁有任何權益。

足夠公眾持股量

根據本公司於本年度報告刊發前的最後實際可行日期可以得悉，而董事亦知悉的公開資料，於截至2025年12月31日止年度任何時間內，本公司的公眾持股量一直符合《上市規則》的規定。

關連交易

本公司不時與南航集團（本公司之控股股東）及其他關連人士進行某些關連交易。《上市規則》要求披露的在2025年度進行的本公司的關連交易的詳情如下：

(1) 分立協議

南航集團與本公司為界定及分配南航集團與本公司資產與負債而於1995年3月25日簽訂一份分立協議（該協議已於1997年5月22日經第一次修訂協議修改）。根據分立協議，南航集團及本公司已同意就有關南航集團或本公司根據分立協議持有或繼承之業務、資產及負債而導致對方承擔之索償、債務及費用等，向對方做出賠償。

自分立協議簽訂之日至本年度報告刊發之日，本公司及南航集團均沒有提供賠償予對方。

(2) 本集團與南航集團及其附屬公司的持續關連交易

A、南航集團擁有60%股權之文化傳媒公司

本公司與文化傳媒公司於2024年12月27日訂立傳媒服務框架協議(「**傳媒服務框架協議**」)，以將本公司與文化傳媒公司續訂的為期三年的原傳媒服務框架協議續期，期限三年，即由2025年1月1日起至2027年12月31日止。

根據傳媒服務框架協議，文化傳媒公司同意繼續向本集團提供(i)本集團內宣媒體及平台採編發行代理服務，(ii)本公司獨家廣告代理服務及本公司之全資或控股附屬公司廣告代理服務；(iii)本集團航班機上娛樂系統的應用軟件中涉及娛樂節目內容的策劃、採購、製作的代理服務；(iv)南航商城供應服務；(v)招募公關服務；(vi)報刊擺放服務；及(vii)其他傳媒服務。由文化傳媒公司及其附屬公司向本集團成員提供的傳媒服務費參考市場價乃經雙方公平協商後確定。市場價按以下順序確定：(a)同類服務提供地或其附近地區在正常交易情況下提供同類服務的獨立第三方當時收取的價格；或(b)在中國境內在正常交易情況下提供同類服務的獨立第三方當時收取的價格。

由於南航集團持有文化傳媒公司60%股權，故文化傳媒公司為南航集團的聯繫人(根據上市規則定義)並為本公司於上市規則項下之關連人士。

根據傳媒服務框架協議，截至2025年、2026年及2027年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣180百萬元、人民幣190百萬元及人民幣200百萬元。

截至2025年12月31日止年度，本集團就傳媒服務所發生的交易金額為人民幣134百萬元。

B、南航集團擁有51.416%股權之南航財務

- (a) 本公司與南航財務於2022年10月28日訂立金融服務框架協議(「**金融服務框架協議**」)，以將本公司與南航財務簽訂的為期三年的原金融服務框架協議項下南航財務向本集團提供的金融服務續期三年，即由2023年1月1日起至2025年12月31日止。

根據金融服務框架協議，南航財務向本集團提供的金融服務包括存款服務、貸款服務和其他金融服務。雙方約定，(1)南航財務按不低於中國人民銀行就相同期限存款不時的利率規定接受本集團存款。為控制風險，南航財務繼而將該筆款項悉數存放予若干國有商業銀行及上市商業銀行。南航財務將確保本集團可隨時動用款項；(2)南航財務同意於本公司在金融服務框架協議期限內提出申請後，南航財務須向本集團提供貸款或信貸服務並訂立個別貸款協議，且南航財務徵收的利率不得高於中國人民銀行就類似貸款的利率規定，而南航財務向南航集團及其下屬的除本集團外其他子公司的貸款總額不得超過南航財務的股本金、公積金和除本集團以外的其他公司存款的總和；(3)在接獲本公司的要求時，南航財務亦須另行訂立個別協議向本集團提供其他金融服務，包括擔保業務、財務及融資顧問、信用鑒證及其他相關的諮詢及代理服務以及南航財務經中國銀行保險監督管理委員會批准可經營的其他業務。倘本公司獲准發行債券，南航財務可接納本公司的委聘提供債券發行或承銷服務，惟須訂立個別協議。南航財務就提供其他金融服務所收取的手續費應根據中國人民銀行或中國銀行保險監督管理委員會等監管機構規定應收取的費用額而釐定。根據上述原則，所收取之費用將等於或低於南航財務就同類金融服務所收取獨立第三方之費用。

南航財務為南航集團的非全資附屬公司，因此南航財務亦為本公司的關連人士。

根據金融服務框架協議，本集團存入的每日最高存款結餘(包括有關應計利息)及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額(包括有關應計應付利息)於任何特定日均不得超過分別於截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度各年所設定之人民幣200億元、人民幣210億元及人民幣220億元之存款服務上限。於2025年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣14,740百萬元，並於截至2025年12月31日止年度任何日子均沒有超過人民幣220億元。

南航財務向本集團提供貸款服務構成關連人士為本集團利益提供的財務資助，乃按照一般的商業條款或更佳商業條款，並且該等貸款未獲本集團資產擔保，因此根據《上市規則》第14A.90條，南航財務向本集團提供貸款服務獲豁免遵守所有申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

就南航財務向本集團提供的其他金融服務而言，本公司預期本集團於截至2025年12月31日止三個年度各年應付南航財務的總費用不會超過人民幣750萬元，即低於《上市規則》第14A.76條所載的最低豁免上限，因此南航財務向本集團提供其他金融服務亦獲豁免遵守《上市規則》有關申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

- (b) 由於金融服務框架協議即將到期及其項下擬進行的交易將持續進行，本公司與南航財務於2025年10月27日訂立新金融服務框架協議（「**新金融服務框架協議**」），以將金融服務框架協議項下南航財務向本集團提供的金融服務續期，期限三年，即由2026年1月1日起至2028年12月31日止。

根據新金融服務框架協議，南航財務向本集團提供的金融服務包括存款服務、貸款服務和其他金融服務。雙方約定，(1)南航財務按不低於中國人民銀行就相同期限存款不時的利率規定接受本集團存款。為控制風險，南航財務繼而將該筆款項悉數存放予若干國有商業銀行及上市商業銀行。南航財務將確保本集團可隨時動用款項；(2)南航財務同意於本公司在金融服務框架協議期限內提出申請後，南航財務須向本集團提供貸款、商業匯票貼現服務及其他信貸服務並訂立個別貸款協議，且南航財務徵收的利率不得高於中國人民銀行就同類貸款的利率規定，據此，本集團的貸款利率應相等於或低於中國主要商業銀行就類似貸款收取的利率。南航財務向南航集團及其下屬的除本集團外其他子公司的貸款總額不得超過南航財務的股本金、公積金和除本集團以外的其他公司存款的總和；(3)在接獲本公司的要求時，南航財務亦須另行訂立個別協議向本集團提供其他金融服務，包括擔保業務、財務及融資顧問、外匯業務、信用鑒證及其他相關的諮詢及代理服務以及南航財務經中國銀行保險監督管理委員會批准可經營的其他業務。倘本公司獲准發行債券，南航財務可接納本公司的委聘提供債券發行或承銷服務，惟須訂立個別協議。南航財務就提供其他金融服務所收取的手續費應根據國家金融監督管理總局或中國人民銀行等監管機構規定應收取的費用率而釐定，而根據上述原則，應收取之費用將等於或低於南航財務就同類金融服務所收取獨立第三方之費用。

根據新金融服務框架協議，截至2026年、2027年及2028年12月31日止三個年度各年，本集團存入的每日最高存款結餘（包括有關應計利息）及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額（包括有關應計應付利息）於任何特定日均不得超過人民幣300億元、人民幣320億元及人民幣350億元。

南航財務向本集團提供貸款服務構成關連人士為本集團利益提供的財務資助，乃按照一般的商業條款或更佳商業條款，並且該等貸款未獲本集團資產擔保，因此根據《上市規則》第14A.90條，南航財務向本集團提供貸款服務獲豁免遵守所有申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

就南航財務向本集團提供的其他金融服務而言，本公司預期本集團於截至2028年12月31日止三個年度各年應付南航財務的總費用不會超過人民幣750萬元，即低於《上市規則》第14A.76條所載的最低豁免上限，因此南航財務向本集團提供其他金融服務亦獲豁免遵守《上市規則》有關申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

董事會報告

C、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

本公司與深圳航食訂立新配餐服務框架協議（「**配餐服務框架協議**」），以將本公司與深圳航食續訂為期三年的原配餐服務框架協議項下深圳航食向本集團提供的配餐服務續期，期限三年，即由2025年1月1日起至2027年12月31日止。

根據配餐服務框架協議，深圳航食同意於深圳航食所處機場為本集團指定的進出港航班提供(i)機上餐食及機供品的訂購、配備、配發、回收、倉儲及裝機服務；(ii)兩艙休息室的餐食服務用品供應等服務；及(iii)其他相關服務。

配餐服務框架協議項下擬進行的持續關連交易的服務費應遵循公平合理的原則，根據國家或地方的收費規定及市場公允價格確定。深圳航食承諾交易價格不超過獨立第三方制定的價格或收費標準。

配餐服務框架協議項下擬進行的持續關連交易的服務費主要由四部分組成，即餐食費、服務費、機供品服務費及倉儲管理費。餐食費作為主要收費項目，其收費標準將根據原材料成本、人工成本、管理費用及税金分別按38%、38%、12%及12%的相應比例確定，利潤率視行業環境而定。其他收費將根據租金成本、人工成本、設施折舊成本、管理費等適用項目確定。上述人工成本將參照深圳市政府發佈的上年度平均工資確定。

由於南航集團持有深圳航食50.1%股權，故深圳航食為南航集團的聯繫人（根據上市規則定義）並為本公司於上市規則項下之關連人士。

根據配餐服務框架協議，截至2027年12月31日止三個年度各年的年度上限分別為人民幣234百萬元、人民幣255百萬元及人民幣270百萬元。

截至2025年12月31日止年度，本集團根據配餐服務框架協議支付的服務費用為人民幣205百萬元。

(3) 商標許可協議

本公司與南航集團於1997年9月22日簽訂一份為期十年的商標許可協議，據此，南航集團確認本公司有權使用中英文名稱「南方航空(China Southern)」及「中國南方航空(China Southern Airlines)」，並授予本公司一項無特許使用費並可延續之特許權，允許本公司就其航空及相關業務在世界範圍內使用木棉花標誌。除非南航集團於協議屆滿前三個月發出書面終止通知，否則該協議將自動續期十年。2017年5月，本公司與南航集團的商標許可協議自動續延十年。

(4) 租賃

本集團作為承租人，南航集團或其聯繫人為出租人，雙方簽訂下列租賃協議：

- A、本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一份賠償協議，據此，南航集團已同意就任何質疑或干預本公司使用若干土地及建築物之權利而產生或引致之任何損失或損害向本公司作出賠償。
- B、(a) 本公司與南航集團於2023年12月27日訂立資產租賃框架協議（「**資產租賃框架協議**」），以重續本公司與南航集團簽訂的原資產租賃框架協議項下擬進行的資產租賃交易，自2024年1月1日起至2025年12月31日止，為期兩年。

根據資產租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於南陽、武漢、長沙、烏魯木齊、廣州、衡陽及海口等城市的若干房屋、停車場以及機械設備、運輸設備及電子設備等設備資產，以作本公司民航及相關業務用途使用；及(ii)透過向本公司出租該等土地的土地使用權出租位於南陽、武漢及廣州的若干土地，以作本公司的民航及相關業務用途使用。

南航集團為本公司的控股股東，因此為上市規則項下本公司的關連人士。

截至2025年12月31日止兩個年度各年，本公司根據資產租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣334.9348百萬元，乃參考租金評估結果釐定。截至2025年12月31日止年度，本集團根據資產租賃框架協議所發生的租金支出為人民幣316百萬元。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團（作為承租人）須於本集團的合併財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易應視為收購資產。根據資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣617,075,500元。

董事會報告

- (b) 本公司與南航集團於2022年12月28日訂立一份房屋與土地租賃框架協議（「**房屋與土地租賃框架協議**」），以重續本公司於2019年12月30日與南航集團簽訂的為期三年的原房屋與土地租賃框架協議項下的之房屋及土地租賃交易，期限自2023年1月1日起至2025年12月31日止。根據房屋與土地租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於北京、瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱、吉林、烏魯木齊及其他海外地點的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途；及(ii)透過出租土地使用權向本公司出租位於瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱及烏魯木齊的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。年度租金乃經訂約方根據相關房屋、設施、基礎設施及土地之公允市場租金透過公平磋商後釐定。此外，南航集團同意年度租金不得高於位於類似地點的房屋、設施、基礎設施及土地的現行市場租金。截至2025年12月31日止三個年度各年，本公司根據房屋與土地租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣105.40百萬元，乃參考租金評估結果釐定。截至2025年12月31日止年度，本集團根據房屋與土地租賃框架協議所產生的租金支出為人民幣69百萬元。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團（作為承租人）須於本集團的綜合財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，房屋與土地租賃框架協議項下的建議租賃交易應視為收購資產。根據房屋與土地租賃框架協議項下建議租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣281,086,012.70元。

- (c) 於2025年12月12日，本公司與南航集團訂立新資產租賃框架協議（「**新資產租賃框架協議**」），以重續現有資產租賃框架協議與現有房屋及土地租賃框架協議項下擬進行的交易，自2026年1月1日起至2028年12月31日止，為期三年。

根據新資產租賃框架協議，南航集團同意向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於瀋陽、大連、朝陽、北京、哈爾濱、長春、烏魯木齊、南陽、武漢、長沙、廣州、海口及其他海外地點的若干房屋、設備資產、土地使用權及地下停車場。

截至2028年12月31日止三個年度各年，本公司根據新資產租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額分別為人民幣428.0482百萬元、人民幣446.3212百萬元及人民幣446.3212百萬元，乃參考租金評估結果釐定。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團（作為承租人）須於本集團的合併財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據上市規則第14.04(1)(a)條所載的交易定義，新資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易應視為收購資產。根據新資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣1,195,328,700元。

- C、(a) 於2022年10月28日，本公司與南航融資租賃（南航集團之聯繫人）訂立2023-2025年融資和租賃服務框架協議，以重續2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下交易。自2023年1月1日起至2025年12月31日止為期三年。

南航融資租賃同意根據2023-2025年融資和租賃服務框架協議及據此擬訂立的相關實施協議的條款及條件，在本公司認為適宜並符合本公司及股東的整體利益時就租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備向本公司繼續提供融資租賃服務以及就若干飛機、直升機及發動機向本公司提供經營租賃服務。

南航融資租賃是南航集團聯繫人（根據上市規則定義），因此為上市規則項下本公司的關連人士。

- (1) 2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的標的物包括租賃飛機、租賃模擬機及租賃航空相關設備（包括本公司自2023年1月1日至2025年12月31日期間引進計劃中的部分飛機、模擬機及航空相關設備，該計劃須經不時調整）。融資租賃交易的本金總額不多於購買標的物（包括飛機、模擬機及航空相關設備）的代價的100%，適用利率將由本公司及南航融資租賃進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、模擬機及航空相關設備融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是融資租賃交易項下標的物的本金和利息的還款。

2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的標的物租期將待訂立單獨融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，不同融資租賃協議項下的租賃飛機租期將為十年。根據航空業的慣例，租賃模擬機租期將為十年。租賃飛機、租賃模擬機及租賃航空相關設備三者各自的手續費（分別不超過各租賃飛機、租賃模擬機及租賃飛機相關資產本金的1%）將由本公司於各自的交付日開始前或於各交付日後的協定日期向南航融資租賃支付。

在(i)飛機融資租賃交易的交易總額上限（包括本金、利息及手續費）將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額（包括本金、利息及手續費）的60%；(ii)模擬機及飛機相關資產融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而引進模擬機及飛機相關資產的總額的假設基礎上，截至2025年12月31日止三個年度，融資租賃交易項下建議租金總額（包括本金及利息）及手續費為4,133.27百萬美元（或等值人民幣元）、4,132.98百萬美元（或等值人民幣元）及3,628.68百萬美元（或等值人民幣元）。根據國際財務報告準則第16號，本公司（包括本公司的全資或控股附屬公司或其全資或控股附屬公司）作為2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其融資租賃交易將確認為使用權資產，而截至2025年12月31日止年度，2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的建議融資租賃上限為3,361百萬美元（或等值人民幣元）、3,331百萬美元（或等值人民幣元）及2,896百萬美元（或等值人民幣元）。

董事會報告

截至2025年12月31日止年度，2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下當年融資租賃引進飛機及其他飛行設備租金總額（包括本金及利息）及手續費為人民幣11,953百萬元。通過折現上述租金總額（包括本金及利息）及手續費計算的使用權資產為人民幣10,747百萬元。

- (2) 2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括本公司自2023年1月1日至2025年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機（包括全新飛機及本公司以售後回租方式處置的中老齡飛機）、發動機及航空相關設備。租金將由本公司及南航融資租賃進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、發動機及航空相關設備租賃的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

於租賃期，南航融資租賃擁有飛機、發動機及航空相關設備的所有權而本公司有權使用飛機、發動機及航空相關設備。租期屆滿後，本公司須向南航融資租賃歸還飛機、發動機及航空相關設備。

在(i)飛機經營租賃交易的交易總額上限（包括本金、利息及手續費）將不超過根據引進計劃而計劃引進所有飛機總金額的50%；及(ii)發動機及航空相關設備經營租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而計劃引進的發動機及航空相關設備總額的假設基礎上，截至2025年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高年度租金費用分別為197百萬美元（或等值人民幣元）、356百萬美元（或等值人民幣元）及486百萬美元（或等值人民幣元），截至2025年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高租金總額分別為1,524百萬美元（或等值人民幣元）、1,436百萬美元（或等值人民幣元）及1,119百萬美元（或等值人民幣元）。根據國際財務報告準則第16號，本公司作為2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其經營租賃交易將確認為使用權資產，而截至2025年12月31日止三個年度，2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的建議經營租賃上限分別為1,262百萬美元（或等值人民幣元）、1,174百萬美元（或等值人民幣元）及916百萬美元（或等值人民幣元）。

截至2025年12月31日止年度，本公司根據2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易支付的租金費用（即指本公司每年實際應付予南航融資租賃的租金，包括該年度現有飛機、直升機及發動機，以及新增飛機、直升機及發動機之12個月租金）為人民幣1,143百萬元，截至2025年12月31日止年度，新增飛機、直升機（由本公司每年以經營租賃的方式向南航融資租賃租借，租期為二至十二年）的租金總額為人民幣3,314百萬元，通過折現上述租金總額計算的使用權資產為人民幣2,783百萬元。

- (b) 於2025年10月27日，本公司與南航融資租賃訂立2026-2028年融資和租賃服務框架協議，以重續2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下交易，自2026年1月1日起至2028年12月31日止為期三年。

南航融資租賃同意根據2026-2028年融資和租賃服務框架協議及據此擬訂立的相關實施協議的條款及條件，在本公司認為適宜並符合本公司及股東的整體利益時就租賃飛機、發動機、模擬機及航空相關設備向本公司繼續提供融資租賃服務，以及就若干飛機、發動機、模擬機及航空相關設備向本公司提供經營租賃服務。此外，根據2026-2028年融資和租賃服務框架協議，(i)本公司同意根據其自身經營狀況及南航融資租賃的需要，向南航融資租賃出售飛機、發動機或機身；及(ii)本公司同意根據其自身經營狀況及需要，從南航融資租賃購買飛機及拆解後的機身、外殼或航空材料。

- (1) 2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的標的物包括租賃飛機、發動機、模擬機及航空相關設備(包括本公司自2026年1月1日至2028年12月31日期間引進計劃中的部分飛機、發動機、模擬機及航空相關設備，該計劃須經不時調整)。融資租賃交易的本金總額不多於購買標的物(包括飛機、發動機、模擬機及航空相關設備)的代價的100%。適用利率將由本公司及南航融資租賃進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、發動機、模擬機及航空相關設備融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是融資租賃交易項下標的物的本金和利息的還款。

2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下的標的物租期將待訂立單獨融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，不同融資租賃協議項下的租賃飛機租期將為十年。根據航空業的慣例，租賃發動機租期將為十年，租賃模擬機租期將為五年。此外，經參考本公司有關航空相關設備的會計政策，不同融資租賃協議項下的租賃航空相關設備租期將為五至十年。

在(i)飛機融資租賃交易的交易總額上限(包括本金及應付利息)將不超過根據本公司於2026年至2028年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額(包括本金及應付利息)的60%；及(ii)發動機、模擬機及飛機相關設備融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2026年至2028年引進計劃而引進發動機、模擬機及飛機相關設備的總額的假設基礎上，截至2028年12月31日止三個年度，融資租賃交易項下建議租金總額(包括本金及利息)為3,800百萬美元(或等值人民幣元)、4,700百萬美元(或等值人民幣元)及5,000百萬美元(或等值人民幣元)。根據國際財務報告準則第16號，本公司(包括本公司的全資或控股附屬公司或其全資或控股附屬公司)作為2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其融資租賃交易將確認為使用權資產，而截至2028年12月31日止三個年度，2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下的建議融資租賃交易年度上限為3,300百萬美元(或等值人民幣元)、4,200百萬美元(或等值人民幣元)及4,400百萬美元(或等值人民幣元)。

董事會報告

- (2) 2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括自2026年1月1日至2028年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機（包括全新飛機及本公司以售後回租方式出售的中老齡飛機）、發動機、模擬機及航空相關設備。租金將由本公司及南航融資租賃進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、發動機、模擬機及航空相關設備租賃的競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

於租賃期，南航融資租賃擁有飛機、發動機、模擬機及航空相關設備的所有權而本公司有權使用飛機、發動機、模擬機及航空相關設備。租期屆滿後，本公司應向南航融資租賃歸還飛機、發動機、模擬機及航空相關設備。

在(i)飛機經營租賃交易的交易總額上限（包括本金、應付利息）將不超過根據本公司於2026年至2028年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額的50%；及(ii)發動機、模擬機及航空相關設備經營租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2026年至2028年引進計劃而計劃引進的發動機、模擬機及航空相關設備總額的假設基礎上，截至2028年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高年度租金分別為500百萬美元（或等值人民幣元）、1,000百萬美元（或等值人民幣元）及1,300百萬美元（或等值人民幣元）。截至2028年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高租金總額分別為3,100百萬美元（或等值人民幣元）、4,500百萬美元（或等值人民幣元）及3,200百萬美元（或等值人民幣元）。根據國際財務報告準則第16號，本公司作為2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其經營租賃交易將確認為使用權資產，而截至2028年12月31日止三個年度，2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下的建議經營租賃上限分別為2,800百萬美元（或等值人民幣元）、3,900百萬美元（或等值人民幣元）及2,900百萬美元（或等值人民幣元）。

- (3) 2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下飛機相關出售交易的標的事項包括本公司擬向南航融資租賃出售的飛機、發動機及機身。若交易通過交易所進場交易進行，則應按照產權交易所公開掛牌競價交易的成交結果執行。若交易不通過交易所進場交易進行，而是由本公司與南航融資租賃直接交易，則飛機、發動機或機身的售價原則上不低於獨立第三方評估機構出具的評估價值。

為實施飛機相關出售事項，南航融資租賃與本公司將就飛機、引擎或機身分別訂立獨立協議。

截至2028年12月31日止三個年度各年，南航融資租賃就飛機相關出售事項應付予本公司的建議年度上限分別為370百萬美元（或等值人民幣）、510百萬美元（或等值人民幣）及310百萬美元（或等值人民幣）。

- (4) 2026-2028年融資和租賃服務框架協議項下飛機相關收購交易的標的事項包括本公司擬從南航融資租賃收購飛機及拆解後的機身、機殼或航材。代價將由本公司與南航融資租賃進一步釐定及協定。關於本公司從南航融資租賃收購整架飛機的情形，若交易通過交易所進場交易進行，則應按照交易所公開掛牌競價交易的成交結果執行。若交易不通過交易所進場交易進行，而是由本公司與南航融資租賃直接達成交易，則本公司對飛機的購買價格應根據獨立第三方評估機構對飛機的評估值，結合南航融資租賃的稅費成本及合理融資成本，經本公司與南航融資租賃協商確定。本公司從南航融資租賃收購拆解後的機身、機殼或航材時，應通過競價或詢價方式，根據不高於獨立第三方向本公司提供的報價結果，與南航融資租賃就價格及其他條件進行協商，達成協議。

為落實與飛機相關的收購事項，南航融資租賃與本公司將就每架飛機及拆解後的機身、機殼或航空材料，分別簽訂獨立的飛機相關收購協議。

本公司將向南航融資租賃就截至2028年12月31日止三個年度各年內與飛機相關的收購事項支付的建議年度上限金額分別為129百萬美元（或等值人民幣）、792百萬美元（或等值人民幣）及572百萬美元（或等值人民幣）。

董事會報告

年度確認

本公司確認上述截至2025年12月31日止年度的持續關連交易項下具體協議的簽訂及執行均已遵循該等持續關連交易的定價原則。

本公司的獨立非執行董事已向本公司董事會確認其已審閱上述所有非豁免持續關連交易，並認為：

- (a) 該等交易屬本集團的日常業務；
- (b) 該等交易乃按照一般商務條款或更佳條款進行；及
- (c) 該等交易乃根據有關交易的協議條款進行，而交易條款公平合理，並且符合本公司股東的整體利益。

本公司的核數師接受委聘，按照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就本集團的持續關連交易作出報告。核數師已按照《上市規則》第14A.56條出具無保留意見函件，列載核數師關於本年度報告中所披露的本集團持續關連交易的發現和結論。核數師表示：

- (a) 彼等沒有注意到任何事項致使其認為董事會並未批准所披露持續關連交易。
- (b) 如果是本集團提供貨品或服務的交易，彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易沒有在所有重大方面按照本集團的定價政策進行。
- (c) 彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易沒有在所有重大方面按照相關協議進行。
- (d) 在上述所列各項持續關連交易的交易總額方面，彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易的年度交易總額已超過由本公司設定的年度上限。

除上述披露外，概無其他載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註50的關聯方交易構成《上市規則》項下須予披露的關連交易或持續關連交易。本公司關連交易和持續關連交易已符合《上市規則》第14A章的披露規定。

捐贈

截至2025年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣28萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2025年12月31日，本集團存於金融機構或其他單位的存款沒有包括任何委託存款或已到期但本集團未能取回的定期存款。

重大訴訟

於2025年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

於2026年2月27日，本集團與渤海租賃股份有限公司所控制之附屬公司AVOLON LEASING IRELAND 3 LIMITED（以下簡稱「Avolon」）簽訂飛機銷售協議，據此，本集團將10架B787-8型飛機及2台備用引擎出售予Avolon。上述飛機及備用引擎預計將自2026年4月起陸續交付。

核數師

畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合夥）及畢馬威會計師事務所（統稱「畢馬威」）連續十年為本公司提供審計服務。根據《國有企業、上市公司選聘會計師事務所管理辦法》的相關規定，經公開招標程序並根據中標結果，董事會在取得董事會審計與風險管理委員會的推薦意見後，決議建議委任信永中和會計師事務所（特殊普通合夥）為本公司二零二六年度國內審計師和內部控制審計師，信永中和（香港）會計師事務所有限公司為本公司二零二六年度國際審計師（統稱「信永中和」）（「建議委任審計師」）。

建議委任審計師已獲本公司股東於本公司股東會上批准，並待信永中和履行完承接程序後生效。

畢馬威將於完成2025年年度業績的審計工作及2025年度報告發布後正式退任本公司審計師。

除上文所披露者外，本公司於過去三年內並無更換核數師。

承董事會命
馬須倫
董事長

中國•廣州
2026年3月30日

股份變動、股東情況及權益披露

一、股本變動情況

(一) 股份變動情況表

1. 股份變動情況表

單位：股

	2024年12月31日		2025年 變動增減(+,-)	2025年12月31日	
	數量	比例(%)		數量	比例(%)
一、有限售條件股份	803,571,428	4.43	-803,571,428	0	0.00
1、國有法人持股	803,571,428	4.43	-803,571,428	0	0.00
二、無限售條件流通股份	17,317,340,076	95.57	803,581,959	18,120,922,035	100.00
1、人民幣普通股	12,673,342,768	69.94	803,581,959	13,476,924,727	74.37
2、境外上市的外資股	4,643,997,308	25.63	0	4,643,997,308	25.63
三、股份總數	18,120,911,504	100.00	10,531	18,120,922,035	100.00

2. 股份變動情況說明

公司於2020年10月15日公開發行人民幣160億元可轉換公司債券，簡稱「南航轉債」。報告期內，「南航轉債」持有人累計轉股數量為10,531股。

報告期內，公司於2022年11月23日向南航集團非公開發行的803,571,428股A股股票因限售期滿解禁。

3. 公司認為必要或證券監管機構要求披露的其他內容

無。

(二) 限售股份變動情況

單位：股

股東名稱	年初限售股數	本年解除 限售股數	本年增加 限售股數	年末限售股數	限售原因	解除限售日期
中國南方航空集團有限公司	803,571,428	803,571,428	0	0	非公開發行股份限售股	2025年11月24日
合計	803,571,428	803,571,428	0	0	/	/

二、股東和實際控制人情況

(一) 股東總數

截至報告期末，公司普通股股東總數為104,796戶；截至2026年2月28日，公司普通股股東總數為113,723戶。

(二) 持股情況

1、前十名股東持股情況表

單位：股

股東名稱(全稱)	前十名股東持股情況			持有有限售 條件股份數量	質押、標記或凍結情況		股東性質
	報告期內增減	期末持股數量	比例(%)		股份狀態	數量	
中國南方航空集團有限公司	0	9,404,468,936	51.90	0	無	0	國有法人
南龍控股有限公司	0	2,612,124,036	14.41	0	無	0	國有法人
香港中央結算(代理人)有限公司	333,058	1,751,368,785	9.66	0	未知	-	境外法人
香港中央結算有限公司	(50,684,114)	595,730,694	3.29	0	無	0	境外法人
中國證券金融股份有限公司	0	320,484,148	1.77	0	無	0	國有法人
美國航空公司	0	270,606,272	1.49	0	無	0	境外法人
中國航空油料集團有限公司	(56,489,298)	205,196,056	1.13	0	無	0	國有法人
中國工商銀行股份有限公司－廣發多因數靈 活配置混合型證券投資基金	161,268,395	161,268,395	0.89	0	無	0	其他
春秋航空股份有限公司	(39,999,949)	100,531,612	0.55	0	無	0	境內非國有法人
中國工商銀行股份有限公司－華泰柏瑞滬深 300交易型開放式指數證券投資基金	(4,117,500)	89,035,849	0.49	0	無	0	其他

股份變動、股東情況及權益披露

2、前十名無限售條件股東持股情況

單位：股

前十名無限售條件股東持股情況

股東名稱	持有無限售 條件流通股的數量	股份種類及數量	
		種類	數量
中國南方航空集團有限公司	9,404,468,936	人民幣普通股	9,404,468,936
南龍控股有限公司	2,612,124,036	境外上市外資股	2,612,124,036
香港中央結算(代理人)有限公司	1,751,368,785	境外上市外資股	1,751,368,785
香港中央結算有限公司	595,730,694	人民幣普通股	595,730,694
中國證券金融股份有限公司	320,484,148	人民幣普通股	320,484,148
美國航空公司	270,606,272	境外上市外資股	270,606,272
中國航空油料集團有限公司	205,196,056	人民幣普通股	205,196,056
中國工商銀行股份有限公司－廣發多因數靈 活配置混合型證券投資基金	161,268,395	人民幣普通股	161,268,395
春秋航空股份有限公司	100,531,612	人民幣普通股	100,531,612
中國工商銀行股份有限公司－華泰柏瑞滬深 300交易型開放式指數證券投資基金	89,035,849	人民幣普通股	89,035,849
前十名股東中回購專戶情況說明	不適用		
上述股東委託表決權、受託表決權、放棄表 決權的說明	不適用		
上述股東關聯關係或一致行動的說明	南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司 2,648,836,036股H股股票。本公司未知其他股東是否有關聯關係。		
表決權恢復的優先股股東及持股數量的說明	不適用		

3、前十名有限售條件股東持股數量及限售條件

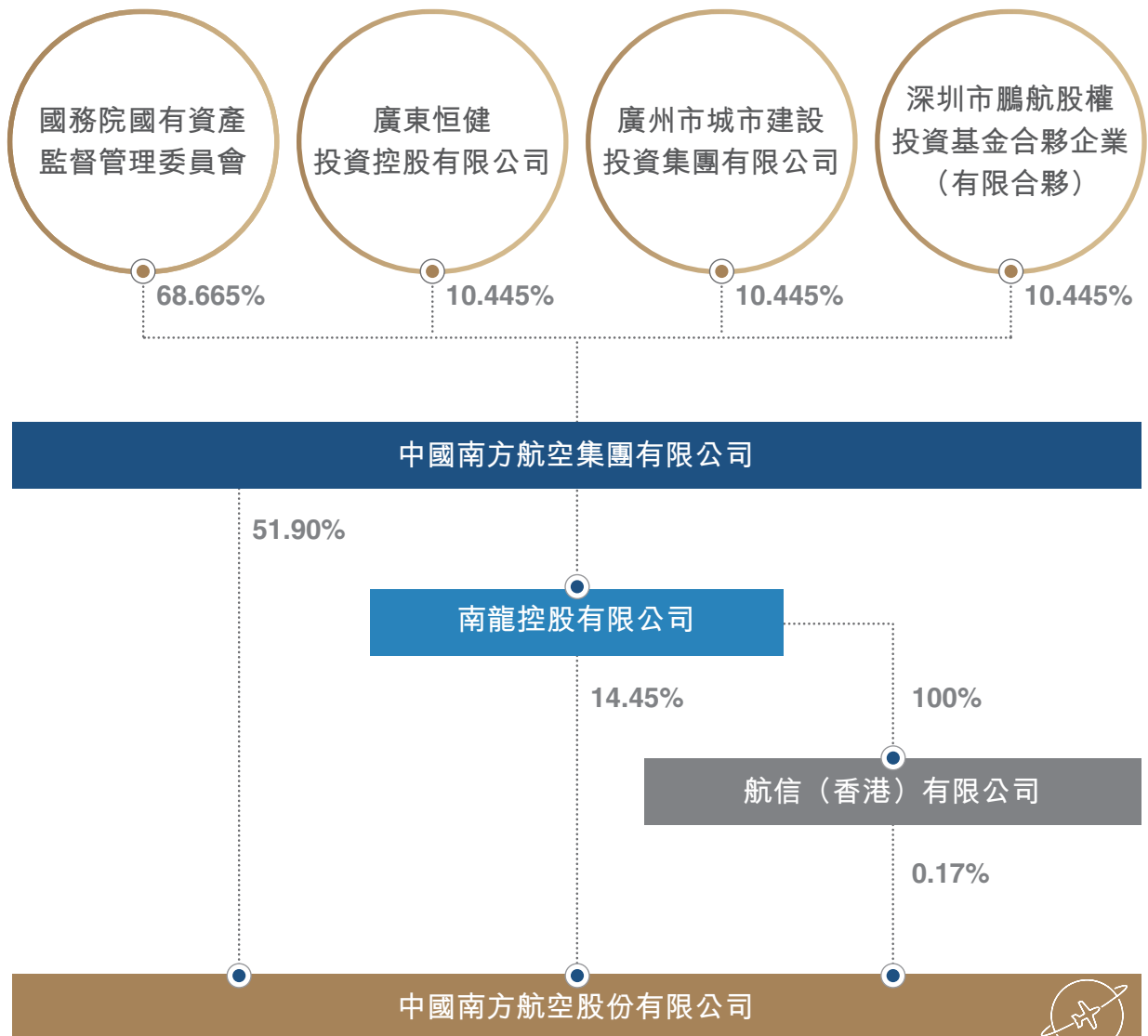
無。

4、戰略投資者或一般法人因配售新股成為前十名股東

無。

三、控股股東或實際控制人情況

公司與實際控制人之間的產權及控制關係圖：



股份變動、股東情況及權益披露

四、權益披露

於2025年12月31日，就本公司董事及最高行政人員所知悉，除本公司董事或最高行政人員之外的下述人士於本公司之股份（「股份」）或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第336條而須置存的本公司股東權益登記冊所載錄的權益或淡倉如下：

股東姓名	身份	股份類別	所持股份數目	約佔已發行 A股總數的 百分比(註5)	約佔已發行 H股總數的 百分比(註5)	約佔本公司 已發行股 本總數的 百分比(註5)
南航集團	實益擁有人	A股	9,404,468,936 (L)(註1)	69.78%	–	51.90%
	受控制法團權益	H股	2,648,836,036 (L)(註2)	–	57.04%	14.62%
		小計	12,053,304,972 (L)	–	–	66.52%
南龍控股	實益擁有人及 受控制法團權益	H股	2,648,836,036 (L)(註3)	–	57.04%	14.62%
American Airlines Group Inc. (註4)	受控制法團的權益	H股	270,606,272 (L)	–	5.83%	1.49%

* 「L」指好倉。

註：

- 於2025年12月31日，南航集團於本公司9,404,468,936股A股中直接擁有權益。
- 於2025年12月31日，南航集團透過其受控制法團南龍控股及航信(香港)有限公司(南龍控股之全資附屬公司)於本公司2,648,836,036股H股中間接擁有權益。
- 於2025年12月31日，南龍控股於本公司2,648,836,036股H股中擁有權益，包括透過其全資附屬公司航信(香港)有限公司持有的之31,150,000股H股中間接擁有權益，及於2,617,686,036股H股直接擁有權益。
- American Airlines Group Inc.因擁有對美國航空100%的控制權而被視為擁有270,606,272股H股之權益。
- 根據本公司於2025年12月31日相關的已發行A股總數13,476,924,727股A股、已發行H股總數4,643,997,308股H股及已發行股份總數18,120,922,035股計算的百分比。

除上文所披露者外，於2025年12月31日，就本公司董事及最高行政人員所知，概無其他人士(本公司董事或最高行政人員除外)於本公司股份或相關股份中擁有記錄於根據《證券及期貨條例》第336條須置存的本公司股東權益登記冊的權益或淡倉。

董事、高級管理人員和員工情況

一、董事和高級管理人員情況

(一) 董事和高級管理人員持股變動及報酬情況

報告期末，本公司董事和高級管理人員如下：

姓名	職務(註)	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初 持股數	年末 持股數	年度內 股份增減 變動量	增減變動 原因	報告期內從 本公司獲得 的稅前報酬 總額(萬元)	是否在 公司 關聯方 獲取報酬
馬須倫	董事長	男	61	2020年12月21日	至今	0	0	0	/	0	是
	執行董事			2019年5月8日	至今						
韓文勝	執行董事	男	59	2019年5月8日	至今	0	0	0	/	0	是
	副董事長			2021年6月22日	至今						
	總經理			2021年6月22日	至今						
蔡治洲	執行董事	男	53	2026年3月2日	至今	0	0	0	/	0	是
*羅來君	執行董事	男	54	2022年12月28日	2025年3月21日	0	0	0	/	0	是
何超瓊	獨立非執行董事	女	63	2023年8月3日	至今	0	0	0	/	20	否
郭為	獨立非執行董事	男	63	2021年4月30日	至今	0	0	0	/	20	否
張俊生	獨立非執行董事	男	50	2024年7月29日	至今	0	0	0	/	20	否
祝海平	獨立非執行董事	男	63	2025年5月23日	至今	0	0	0	/	13.33	否
張改	職工董事	男	53	2026年1月21日	至今	0	0	0	/	0	是
*吳穎湘	副總經理	女	52	2020年6月29日	2025年2月18日	0	0	0	/	0	是
*高飛	副總經理	男	49	2023年2月28日	2025年10月27日	0	0	0	/	0	是
*曲光吉	副總經理	男	56	2023年8月29日	2026年1月29日	0	0	0	/	0	是
*吳榕新	副總經理	男	54	2022年8月30日	2025年2月18日	0	0	0	/	0	是
陳冬	副總經理	男	51	2024年5月24日	至今	0	0	0	/	0	是
	總會計師										
	財務總監										
曾永超	副總經理	男	54	2025年2月18日	至今	0	0	0	/	0	是
陳讐	安全總監	男	52	2024年7月29日	2025年2月18日	0	0	0	/	91.59	是
	總飛行師			2025年2月18日	2025年10月27日						
	副總經理			2025年10月27日	至今						
張永	副總經理	男	55	2025年10月27日	至今	0	0	0	/	0	是
陳威華	總法律顧問	男	59	2004年6月16日	至今	0	0	0	/	0	是
	董事會秘書			2022年9月22日	至今						
謝兵	總經濟師	男	52	2022年9月22日	至今	0	0	0	/	0	否
李勉松	服務總監	男	57	2023年6月26日	至今	0	0	0	/	113.80	否
李志剛	總工程師	男	57	2022年8月30日	至今	0	0	0	/	110.73	否

董事、高級管理人員和員工情況

姓名	職務(註)	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初 持股數	年末 持股數	年度內 股份增減 變動量	增減變動 原因	報告期內從 本公司獲得 的稅前報酬 總額(萬元)	是否在 公司 關聯方 獲取報酬
丁安寧	運行總監	男	53	2024年12月27日	至今	0	3,000	3,000	二級市場 買賣	109.73	否
蔡琦	安全總監	男	50	2025年2月18日	至今	0	0	0	/	177.57	否
餘明亮	總飛行師	男	54	2025年10月27日	至今	0	0	0	/	53.59	否
合計	/	/	/	/	/	0	3,000	3,000	/	730.34	/

註：

- 1、根據本公司有關業績考核方案，本公司部分董事和高級管理人員的部分薪酬需根據考核結果延期兌現，上表中列示的報酬總額包含有關延期兌現薪酬；
- 2、陳讐先生、蔡琦先生、餘明亮先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；
- 3、祝海平先生自2025年5月起按公司獨立非執行董事發放薪酬；
- 4、曾永超先生自2025年2月起由南航集團發放薪酬，陳讐先生自2025年2月起按公司總飛行師發放薪酬及後續由南航集團發放薪酬，張永先生自2025年10月起由南航集團發放薪酬，謝兵先生自2022年9月起由廈門航空發放薪酬，蔡琦先生自2025年2月起按公司安全總監發放薪酬，餘明亮先生自2025年10月起按公司總飛行師發放薪酬；
- 5、帶*的為截至本報告披露日已經不再任職的人員。

截至2025年12月31日，本公司各董事或最高行政人員概無在本公司或任何相聯法團（定義見《證券及期貨條例》第XV部）的股份、相關股份及／或債券證（視情況而定）中擁有任何根據《證券及期貨條例》而應知會本公司及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作這些董事或最高行政人員擁有的權益或淡倉）、或根據《證券及期貨條例》第352條規定而紀錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、或根據《上市規則》附錄C3中的《標準守則》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

(二) 根據《上市規則》第13.51B(1)條之董事及行政總裁變更資料

以下是根據《上市規則》第13.51B(1)條需作出披露之其他資料。

蔡治洲：新增擔任中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員、中國國際經濟交流中心第三屆理事會理事。

何超瓊：不再擔任蘇富比國際顧問委員會委員、廣東省粵港澳合作促進會常務副會長。

郭為：不再擔任北京神州數碼有限公司董事長、神州數碼(中國)有限公司董事長、創慧投資管理有限公司董事、神旗數碼有限公司董事長。

張俊生：新增擔任中山大學管理學院黨委書記，不再擔任中山大學管理學院院長。

張弢：新增擔任中國民航工會第七屆全國委員會委員、廣東省嶺南文化藝術促進基金會第三屆理事會副理事長。

除上述披露外，本公司在作出一切合理查詢後，就其所知、所曉及所信，並無根據《上市規則》第13.51B(1)條需作出披露之其他資料。

(三) 董事和高級管理人員薪酬情況

本公司董事、高級管理人員薪酬實行年薪制，董事的薪酬由公司按照股東會通過的《中國南方航空股份有限公司董事薪酬管理制度》進行核算與發放。高級管理人員的薪酬由公司依據《中國南方航空股份有限公司高級管理人員薪酬管理制度》並經董事會確定後進行核算與發放。

報告期內，本公司全體董事和高級管理人員從公司領取的稅前報酬合計為人民幣730.34萬元(2024年度：人民幣824.59萬元)。

本公司董事及高級管理人員之薪酬政策由薪酬與考核委員會根據本集團之營運業績，個人表現及可比的市場數據，且按本集團《董事薪酬管理制度》以及《高級管理人員薪酬管理制度》而提供建議予董事會。

本公司董事及高級管理人員之薪酬詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註50及附註58。

董事、高級管理人員和員工情況

有關其他員工退休金計劃及房屋福利之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註13及附註51。

等級 港幣	高級管理人員人數	
	2025年	2024年
0-500,000	9	10
500,001-1,000,000	1	1
1,000,001-1,500,000	4	3
1,500,001-2,000,000	1	0
2,000,001-2,500,000	0	1
合計	15	15

(四) 董事服務合約

本公司或其子公司沒有與任何董事訂立或建議訂立不可於一年內毋須賠償(法定賠償除外)而終止的服務合約。

截至2025年12月31日止年內，所有董事均沒有在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重大合同中持有重大權益。

(五) 現任董事、高級管理人員簡歷

董事

馬須倫，男，1964年7月出生(61歲)，華中科技大學機械學院工業工程專業畢業，工程碩士，註冊會計師，中共黨員。1984年8月參加工作。曾任中國物資儲運總公司副總經理，民航總局財務司副司長，中國國際航空公司副總裁、黨委常委。2002年10月任中國國際航空公司常務副總裁、黨委副書記；2004年9月任中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2004年12月兼任中國航空集團公司黨組成員；2007年2月任中國航空集團公司副總經理、黨組成員；2008年12月任中國東方航空集團公司黨組副書記、中國東方航空股份有限公司總經理、黨委副書記；2011年10月任中國東方航空集團公司黨組書記、副總經理，中國東方航空股份有限公司總經理；2016年11月任中國東方航空集團公司董事、總經理、黨組副書記；2016年12月兼任中國東方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2019年1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記；2019年2月兼任中國南方航空集團有限公司總經理；2019年3月兼任中國南方航空股份有限公司總經理；2019年5月兼任中國南方航空股份有限公司副董事長；2020年12月任中國南方航空集團有限公司董事長、黨組書記，中國南方航空股份有限公司董事長、總經理；2021年6月任中國南方航空集團有限公司董事長、黨組書記，中國南方航空股份有限公司董事長。目前還兼任中國共產黨廣東省第十三屆委員會委員、中國國際商會副會長及中國國際貿易促進委員會第六屆全國委員會委員。

韓文勝，男，1967年1月出生(59歲)，天津大學管理工程系管理工程專業畢業，碩士研究生學歷，工學碩士，經濟師，中共黨員。1987年8月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司培訓中心副主任，政策研究室主任，人勞科教部總經理、黨總支書記，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員兼市場銷售部總經理、黨委副書記，上海基地總經理、黨委副書記。2009年12月任中國南方航空股份有限公司市場營銷管理委員會黨委副書記、副主任；2011年10月任中國南方航空股份有限公司市場營銷管理委員會黨委書記、副主任；2016年10月任中國南方航空集團公司副總經理、黨組成員；2017年11月兼任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委委員；2018年11月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司副總經理；2018年12月轉兼中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2019年1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記；2019年5月起任中國南方航空股份有限公司董事；2021年6月起任中國南方航空股份有限公司總經理、副董事長；2021年7月起任中國南方航空集團有限公司總經理。目前兼任中華人民共和國第十四屆全國人民代表大會代表。

董事、高級管理人員和員工情況

蔡治洲，男，1972年10月出生(53歲)，南京大學中國語言文學系漢語言文學專業畢業，大學學歷，在職取得中山大學管理學院工商管理碩士專業工商管理碩士學位、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士專業高級管理人員工商管理碩士學位，政工師，中共黨員。1993年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司黨委工作部副部長等職。2006年6月任中國南方航空股份有限公司黨委工作部部長；2009年2月任中國南方航空股份有限公司人力資源部總經理；2012年7月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司總經理、黨委副書記；2016年12月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委書記、副總經理；2018年12月任廣東省機場管理集團有限公司董事、總經理、黨委副書記；2022年6月任廣東省機場管理集團有限公司董事長、總經理、黨委書記；2023年11月任廣東省機場管理集團有限公司董事長、黨委書記；2025年11月任中國南方航空集團有限公司黨組副書記，中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2025年12月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2026年3月起任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司董事、黨委副書記。目前還兼任中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員、中國國際經濟交流中心第三屆理事會理事。

何超瓊，女，1962年8月出生(63歲)，大學本科學歷，畢業於美國加州聖克萊大學市場學及國際管理學士專業。現任全國政協常委、全國工商聯副主席及全國婦聯常委。現任信德集團有限公司行政主席兼董事總經理、美高梅中國控股有限公司董事長及執行董事、天機亞太集團有限公司主席、鳳凰衛視投資(控股)有限公司副主席及非執行董事、澳門旅遊塔會展娛樂中心主席、澳門旅遊娛樂股份有限公司董事、澳門國際機場專營股份有限公司董事會副主席、澳門航空股份有限公司董事及執行董事等。2015年獲香港特區政府授予太平紳士，2019年獲澳門特區政府頒澳門旅遊功績勳章，2020年獲香港特別行政區銀紫荊星章、全國三八紅旗手、北京市三八紅旗獎章，2022年獲法國榮譽軍團軍官勳章。何女士於2023年8月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

郭為，男，1963年2月出生(63歲)，碩士研究生學歷，畢業於中國科學技術大學，高級工程師，中共黨員。1988年參加工作。曾任聯想集團執行董事及高級副總裁。現任神州數碼控股有限公司董事會主席、首席執行官兼執行董事，神州數碼集團股份有限公司董事長，神州數碼信息服務集團股份有限公司董事長。同時，郭為先生還曾任中國人民政治協商會議第十一屆、十二屆全國委員會委員、國家信息化專家諮詢委員會第四屆委員會委員等社會職務。郭先生曾於2015年6月至2017年12月任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。郭先生於2021年4月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

張俊生，男，1975年12月生(50歲)，博士研究生學歷，畢業於廈門大學，獲管理學博士學位，中共黨員。現任中山大學管理學院黨委書記、教授、博士生導師；保利發展控股集團股份有限公司獨立董事；全國會計專業研究生教育指導委員會委員；China Journal of Accounting Research主編。主要研究方向為財務會計與審計、公司財務與治理。張先生於2024年7月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

祝海平，男，1963年4月出生(63歲)，北京航空學院發動機系噴氣發動機原理專業畢業，中歐國際工商學院工商管理碩士，中共黨員。1985年參加工作。曾任民航總局辦公廳局長辦公室副處級秘書，中國航空器材進出口總公司一部副經理、經理。2004年5月至2004年12月，任中國航空器材進出口總公司總經理助理；2004年12月至2006年2月，任中國航空器材進出口總公司副總經理；2006年2月至2012年8月，任中國航空器材集團有限公司總經理助理；2012年8月至2018年9月，任中國航空器材集團有限公司黨委委員、總經理助理；2018年9月至2023年6月，任中國航空器材集團有限公司黨委委員、副總經理。曾兼任中國航空器材進出口有限責任公司總經理、黨委副書記，奇龍航空租賃有限公司董事長。祝先生於2025年5月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

張強，男，1973年2月出生(53歲)，北京大學法律系經濟法專業畢業，大學學歷，在職取得加拿大魁北克大學項目管理專業碩士研究生學歷、管理學碩士學位，中共黨員。1995年7月參加工作。曾任貴州省機場集團有限公司副總經理、黨委委員等職。2013年12月任貴州航空有限公司黨委書記、副總經理；2017年9月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記、副總經理；2018年5月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊黨委書記、副總隊長；2020年12月任中國南方航空集團有限公司組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司組織人事部部長；2025年2月任中國南方航空集團有限公司工會主席、組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司工會主席、組織人事部部長；2025年5月任中國南方航空集團有限公司工會主席、組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司工會主席、監事會主席、組織人事部部長；2025年6月任中國南方航空集團有限公司工會主席、職工董事、組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司工會主席、監事會主席、組織人事部部長；2025年12月任中國南方航空集團有限公司工會主席、職工董事、組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司工會主席、組織人事部部長；2026年1月起任中國南方航空集團有限公司工會主席、職工董事、組織人事部部長，中國南方航空股份有限公司工會主席、職工董事、組織人事部部長。目前兼任中國民航工會第七屆全國委員會委員、廣東省嶺南文化藝術促進基金會第三屆理事會副理事長。

董事、高級管理人員和員工情況

高級管理人員

陳冬，男，1974年12月出生（51歲），上海海運學院國際經濟貿易系運輸經濟（國際金融）專業畢業，上海財經大學經濟學專業經濟學碩士，中共黨員。1998年7月參加工作。曾任中國海運（集團）總公司財務金融部總經理助理等職。2014年5月任中國海運（集團）總公司財務金融部副總經理；2016年2月任中國遠洋海運集團有限公司財務管理本部副總經理；2016年9月任中國遠洋海運集團有限公司財務管理本部總經理；2024年4月起任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2024年5月起任中國南方航空集團有限公司總會計師，中國南方航空股份有限公司副總經理、總會計師、財務總監。

曾永超，男，1971年9月出生（54歲），北京機械工業學院工商管理分院工業會計專業畢業，本科學歷，復旦大學管理學院高級管理人員工商管理碩士，中共黨員。1994年7月參加工作。曾任民航總局規劃發展司價格處副處長。2009年5月任中國東方航空股份有限公司營銷委黨委委員、副總經理；2011年12月任中國東方航空股份有限公司營銷委黨委委員、常務副總經理；2017年12月任中國東方航空股份有限公司商務委黨委委員，行政、黨務負責人；2018年3月任中國東方航空股份有限公司商務委總經理、黨委書記；2019年3月任中國東方航空股份有限公司商務委總經理、黨委副書記；2020年2月兼任中國聯合航空有限公司董事；2020年3月任中國聯合航空有限公司董事、總裁、黨委副書記；2024年7月任中國聯合航空有限公司董事長、黨委書記；2025年1月任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2025年2月起任中國南方航空股份有限公司副總經理；2025年3月起任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員。

陳警，男，1974年1月出生(52歲)，中國民航飛行學院飛機駕駛系運輸機駕駛專業畢業，本科學歷，中共黨員。1995年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部B737/757機隊經理等職。2013年3月任貴州航空有限公司副總經理、黨委委員；2017年4月任珠海翔翼航空技術有限公司副總經理、黨委副書記；2017年7月任珠海翔翼航空技術有限公司總經理、黨委副書記；2021年9月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司常務副總經理、黨委副書記；2022年5月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司總經理、黨委副書記；2024年5月任中國南方航空集團有限公司安全監察部總經理，中國南方航空股份有限公司安全監察部總經理；2024年7月任中國南方航空股份有限公司安全總監，中國南方航空集團有限公司安全監察部總經理，中國南方航空股份有限公司安全監察部總經理；2025年2月任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼飛行總隊總隊長、黨委副書記；2025年6月任中國南方航空集團有限公司黨組成員，中國南方航空股份有限公司總飛行師兼飛行總隊總隊長、黨委副書記；2025年8月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司總飛行師兼飛行總隊總隊長、黨委副書記；2025年9月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司黨委委員，中國南方航空股份有限公司總飛行師；2025年10月起任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委委員。目前還兼任中國航空運輸協會第五屆理事會理事、航空安全工作委員會委員。

張永，男，1970年10月出生(55歲)，西北工業大學航空發動機專業畢業，獲中國民航大學與國立民航大學聯合頒發航空安全管理專業碩士學位，高級工程師，中共黨員。1994年7月參加工作。曾任飛機維修工程有限公司工程部總經理。2018年10月任飛機維修工程有限公司黨委委員兼工程部總經理；2021年8月任中國國際航空股份有限公司機務工程部副總經理；2021年9月任中國國際航空股份有限公司機務工程部副總經理、黨委委員；2022年5月任中國國際航空股份有限公司機務工程部總經理、黨委副書記；2025年7月任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2025年8月任中國南方航空集團有限公司執行副總裁、黨組成員；2025年9月任中國南方航空集團有限公司黨組成員，本公司黨委委員；2025年10月起任中國南方航空集團有限公司執行副總裁、黨組成員，中國南方航空股份有限公司執行副總裁、黨委委員。目前還兼任北京競飛工貿有限責任公司董事長、北京航空發動機維修有限公司董事、中國商飛飛機競爭力創新中心理事會理事。

董事、高級管理人員和員工情況

陳威華，男，1966年10月出生(59歲)，北京大學法律學系法律學專業畢業，本科學歷，法學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，經濟師，具有律師資格和企業法律顧問職業資格，中共黨員。1988年7月參加工作。曾任中國南方航空(集團)公司法律事務處副處長，中國南方航空股份有限公司、南方航空(集團)公司辦公室副主任(法律部主任)。2004年6月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部部長；2008年10月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問；2022年9月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書；2022年12月起任中國南方航空集團有限公司首席合規官，中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書；2023年3月任中國南方航空集團有限公司首席合規官、董事會秘書，中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書；2023年5月起任中國南方航空集團有限公司首席合規官、總法律顧問、董事會秘書，中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書。目前還兼任廈門航空有限公司董事、中國上市公司協會常務理事會會員代表、廣東上市公司協會第六屆理事會副會長、廣州市法學會公司法務研究會第二屆理事會副會長。

謝兵，男，1973年9月出生(52歲)，南京航空航太大學民航學院運輸管理專業畢業，暨南大學管理學院工商管理碩士(MBA)，英國伯明翰大學工商管理(國際銀行與金融專業)碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，中共黨員，高級經濟師。2009年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，兼董事會秘書辦公室主任；2017年4月任中國南航集團資本控股有限公司董事長、黨委書記；2017年12月任南航國際融資租賃公司董事長；2022年9月起任中國南方航空股份有限公司總經濟師。目前還任廈門航空有限公司法定代表人、副董事長、總經理、黨委副書記，中國集團公司促進會副會長、中央企業留學人員聯誼會副會長、福建省第十四屆人民代表大會代表。

李勉松，男，1968年11月出生（57歲），中山大學中國語言文學系漢語言文學專業畢業，大學學歷，在職取得北京大學政府管理學院公共管理專業公共管理碩士學位、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理專業高級管理人員工商管理碩士學位，高級政工師，中共黨員。1990年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司北京分公司紀委書記、黨委委員等職，2014年7月任中國南方航空股份有限公司客艙部黨委書記、副總經理；2017年2月任中國南方航空集團有限公司人力資源部部長；2017年4月任中國南方航空集團有限公司組織人事部（黨組辦公室）部長，中國南方航空股份有限公司組織人事部（黨組辦公室）部長；2019年6月任中國南方航空集團有限公司直屬機關黨委副書記；2023年6月起任中國南方航空股份有限公司服務總監。

李志剛，男，1968年5月出生（57歲），中國民用航空學院熱能動力機械及裝置專業畢業，碩士學歷，東北大學工商管理碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，中共黨員。1990年7月參加工作。曾任中國南方航空集團有限公司北方公司飛機維修基地（機務工程部）主任，2006年6月任中國南方航空股份有限公司機務工程部副總經理、黨委委員兼瀋陽維修基地主任，2007年2月任中國南方航空股份有限公司機務工程部副總經理、瀋陽飛機維修基地主任、黨委副書記，2009年4月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員，2016年12月任中國南方航空股份有限公司機務工程部總經理、黨委副書記，2021年3月任中國南方航空股份有限公司北方分公司黨委書記、副總經理；2022年8月起任中國南方航空股份有限公司總工程師。目前還兼任中國商飛飛機競爭力創新中心理事會理事。

丁安寧，男，1972年11月出生（53歲），武漢大學空間物理與電子信息學系無線電電子學專業畢業，華南理工大學工商管理學院工商管理碩士，中共黨員。1993年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司運行指揮中心運行控制部經理，中國南方航空股份有限公司運行指揮中心副總經理、黨委委員，中國南方航空股份有限公司辦公室副主任，中國南方航空股份有限公司辦公室副主任兼秘書室經理，中國南方航空集團有限公司辦公廳總經理秘書，中國南方航空股份有限公司營銷委運力網絡部黨總支書記、副總經理等職；2011年8月任中國南方航空股份有限公司客艙部黨委書記、副總經理；2014年7月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司黨委書記、副總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司運行指揮中心總經理、黨委副書記；2021年8月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司總經理、黨委副書記；2024年12月起任中國南方航空股份有限公司運行總監。

董事、高級管理人員和員工情況

蔡琦，男，1976年4月出生（50歲），北京航空航天大學飛行學院運輸機駕駛專業畢業，本科學歷，二級飛行員，中共黨員。1998年9月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司湖南分公司飛行部書記，中國南方航空股份有限公司上海分公司飛行部經理等職；2019年8月任中國南方航空股份有限公司上海分公司副總經理、黨委委員；2022年1月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司黨委書記、副總經理；2023年9月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司總經理、黨委副書記；2024年4月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司黨委書記、副總經理；2025年2月起任中國南方航空股份有限公司安全總監。目前還兼任中國民用航空安全發展理事會副理事長。

餘明亮，男，1971年7月出生（54歲），新疆工程學院機械工程系機械製造設備和工藝及自動化專業畢業，大學學歷，二級飛行員，中共黨員。1993年8月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部B787機隊副經理等職。2017年3月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部B787機隊經理；2018年12月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊B787機隊經理；2019年8月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊副總隊長、黨委委員；2021年11月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員；2022年4月任中國南方航空股份有限公司廣西分公司總經理、黨委副書記；2025年2月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊常務副總隊長、黨委委員；2025年9月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊總隊長、飛行訓練管理部總經理、飛行總隊（飛行訓練管理部）黨委副書記；2025年10月起任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼飛行總隊總隊長、飛行訓練管理部總經理、飛行總隊（飛行訓練管理部）黨委副書記。

劉巍，男，現年68歲，畢業於中國西北大學、中國政法大學及英國劍橋大學，並分別獲得中國文學學士學位、法學碩士學位及英國法學博士學位。劉巍博士亦於英國曼徹斯特大學取得普通法文憑，以及於香港大學完成法學專業證書課程。他具備中國律師資格，同時也是香港及英國執業律師。劉巍博士現任競天公誠律師事務所有限法律責任合夥的合夥人，常年為市場領先的大型企業就企業融資、上市、監管和合規提供實效及具有商業價值之法律服務。在2007年11月26日至2015年7月20日期間及自2022年9月22日起，劉巍博士為聯席公司秘書。

除上述披露外，上述本公司董事、高級管理人員與本公司的任何董事、高級管理人員、主要股東概無任何關係。

二、母公司和主要子公司員工情況

截至2025年12月31日，本集團共有員工108,176名(2024年12月31日：102,597名)。

母公司在職員工 的數量(人)	主要子公司在職員工 的數量(人)	在職員工的數量合計 (人)
70,840	37,336	108,176

1、專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行	13,253
服務	38,461
管理	7,046
航務	1,519
機務	12,792
信息	1,688
營銷	4,709
綜合	20,417
職能	8,291
合計	108,176

2、教育程度

教育程度類別	數量(人)
研究生	5,965
本科	62,598
大專	27,669
中專及以下	11,944
合計	108,176

董事、高級管理人員和員工情況

3、員工薪酬政策情況

報告期內，為實現高質量發展，公司持續深化薪酬總額管理，堅持效益聯動，完善調控機制，持續推進薪酬總額向下貫穿，同時加大對重點崗位和關鍵群體的激勵傾斜力度，提升薪酬資源投放精準性，鼓勵員工創先爭優；堅持薪酬分配及調薪機制與組織業績、個人績效及勞動效率緊密掛鉤，實現薪酬「能增能減」。建立健全市場化的選人用人機制和激勵約束機制，持續推進任期制契約化管理，完成所屬子企業、分公司、業務運營單位等的任期契約簽訂，實現薪酬與業績考核強聯動；積極探索推進中長期激勵計劃，構建多維度激勵機制體系，激發企業活力動力。

報告期內，集團員工的薪酬詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註13。

4、培訓計劃

2025年，公司全面加強幹部培訓和員工培訓管理，持續優化培訓管理體制機制建設，推動教學管一體化平台功能升級；深化人才培養資源體系建設，引入高校及專業機構優質資源，夯實人才發展與業務支撐基礎。聚焦戰略發展需要，完善高層次人才「引、留、用、退」全鏈條政策，重點開展「明珠優才」管培生海外掛職、業務架構、客戶經理等專項培訓。持續推進產教融合實訓工作落實落地，入選成為廣東省產教融合型教材建設指導委員會成員單位，積極參與行業標準制定，持續擴大南航社會影響力。

2026年，公司將持續貫徹落實黨的二十大和二十屆歷次全會精神，健全常態化培訓特別是基本培訓機制，按照業務條線加強課程建設規劃，結合不同領域人才成長規律和特點制定培訓方案，重點推進「明珠優才」管培生培訓、各系統新僱員培訓、飛行員年度複訓、機務維修人員專業技術培訓、簽派員複訓、空地服務融合實訓、乘務員定期複訓、應急演練、轉機型培訓、航空安全員定期訓練等，促進知識共用、經驗沉澱和技能提升。緊扣國家發展戰略，持續深化產教融合，加強重點領域科技人才和創新人才選拔、培育、激勵，實現教育鏈與產業鏈精準對接，為公司建設世界一流航空運輸企業提供堅實人才支撐。

5、勞務外包情況

勞務外包的工時總數	勞務外包支付的 報酬總額(人民幣)
3,744.23萬小時	2,315.42百萬元

公司治理報告

本公司根據《公司法》、《證券法》等相關法律法規和《公司章程》的要求，構建了由股東會、董事會和經營管理層等組成的公司治理體系，形成了權力機構、決策機構、監督機構和執行機構之間相互配合、相互協調、相互制衡的運行機制，公司治理的實際狀況與中國證監會發佈的《上市公司治理準則》等規範性文件沒有存在重大差異。公司根據境內外監管要求，不斷修訂完善《公司章程》及相關規則，規範公司運作。

企業管治守則

本公司董事會已審閱本公司之企業管治常規，並認為本公司已採納了相關企業管治常規的原則並實行完善的管治和披露措施。本集團截至2025年12月31日止年度一直遵守了《上市規則》附錄C1第二部分《企業管治守則》所載之守則條文，本報告中所述的偏離者除外。

本公司所採納的企業管治措施概述於下文。

制度建設

公司嚴格按照各上市地監管法規，不斷完善《公司章程》及相關治理細則。報告期內，公司貫徹落實新《公司法》精神，結合2025年中國證監會發佈的最新《上市公司章程指引》等監管文件，修訂了《公司章程》、股東會議事規則、董事會議事規則、董事會專門委員會議事規則等制度。

公司治理報告

控股股東

公司的控股股東為南航集團，是國資委監管的中央企業之一，和公司不存在同業競爭。公司的控股股東行為規範，沒有超越股東會直接或間接干預公司的決策和經營活動。

截至報告期末，公司的總經理韓文勝先生擔任南航集團總經理，公司的副總經理曲光吉先生、曾永超先生、陳讐先生、張永先生擔任南航集團副總經理，公司的副總經理、總會計師、財務總監陳冬先生擔任南航集團總會計師，公司董事會秘書、總法律顧問陳威華先生擔任南航集團董事會秘書、總法律顧問。公司已向中國證監會上市公司監管司申請豁免前述高級管理人員兼職限制。公司獨立非執行董事一致認為，2025年度公司及南航集團能按照相關監管規定，嚴格要求和規範韓文勝先生、曲光吉先生、陳冬先生、曾永超先生、陳讐先生、張永先生、陳威華先生等公司高級管理人員的履職行為，確保其勤勉盡責，優先履行公司高級管理人員的職責，切實維護公司和中小股東合法權益。韓文勝先生、曲光吉先生、陳冬先生、曾永超先生、陳讐先生、張永先生、陳威華先生等公司高級管理人員嚴格按照《公司法》《證券法》及上市地相關法律法規要求，勤勉盡責，切實履行了承諾，未因上述兼職損害公司及中小股東合法權益。

股東會

公司股東會為公司的最高權力機構，依法行使各項職權。公司嚴格按照法律法規、《公司章程》以及《股東會議事規則》等的要求做好股東會的各項工作，充分保證股東依法行使股東權利。報告期內，公司召開了2次股東會，並聘請律師對股東會的召集召開程序進行見證，會議的召集、召開程序均合法有效，並通過股東會網絡投票方式確保公司所有股東，特別是中小投資者參與決策，公平行使權利，未發生侵害中小股東利益的行為。

董事會

董事會是公司決策機構。公司董事會向股東會負責，在《公司章程》規定的職權範圍內按照《董事會議事規則》所規定的程序制定公司發展策略，並監督經營管理的執行情況及財務表現，對董事、高管的委任提出建議，決定重大合約及交易、以及其他重大政策及財務事宜等。董事會依法合理授權執行董事及高級管理人員，提高了決策水準和議事效率，促進了公司生產經營的發展。

截至報告期末，公司董事人數為6名，包括2名執行董事和4名獨立非執行董事，獨立非執行董事人數不少於董事會成員人數的三分之一且不少於三名。2025年度，公司董事會依法運作，共召開了7次董事會，全部為現場會議，董事會議案決策程序和內容符合《上市規則》《公司章程》及有關法律法規的要求，所做決議合法有效。

提交董事會議決的主要事項包括：

1. 本集團營運策略方針；
2. 有關本公司主要業務及財務目標的政策制定；
3. 監督管理層的表現；
4. 批准本集團重大收購、投資、出售、資產處置或任何重大資本開支；
5. 確保實施審慎有效的內部監控系統；及
6. 審議本公司財務報表與業績。

所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第79頁至第86頁。

董事會在2025年度共舉行7次董事會會議，所有該等會議均根據《公司章程》的規定召開。本公司在2025年度共舉行2次股東會，董事努力做到親身出席股東會，積極了解公司股東的意見。

公司治理報告

各董事的具體出席情況如下：

董事姓名	參加董事會情況							參加股東會情況
	是否獨立董事	本年應參加董事會次數	親自出席次數	以通訊方式參加次數	委託出席次數	缺席次數	是否連續兩次未親自參加會議	出席股東會的次數
馬須倫	否	7	7	0	0	0	否	2
韓文勝	否	7	6	0	1	0	否	2
羅來君(於2025年3月21日辭任)	否	1	0	0	1	0	否	0
何超瓊	是	7	5	0	2	0	否	1
郭為	是	7	7	0	0	0	否	2
張俊生	是	7	4	0	3	0	否	1
祝海平(於2025年5月23日獲委任)	是	4	4	0	0	0	否	1

年內召開董事會會議次數	7
其中：現場會議次數	7
通訊方式召開會議次數	0
現場結合通訊方式召開會議次數	0

本集團十分重視獨立非執行董事的經驗與意見，並以此作為本集團業務的有效指引。獨立非執行董事以全體股東利益為前提為本集團提供廣泛的專業知識及經驗，對本集團之策略、表現及管理程序之事宜提供獨立判斷。獨立非執行董事佔董事會成員的三分之一。獨立非執行董事張俊生具備《上市規則》第3.10條所列的適當會計專業資格或相關財務管理專長。另外，遵照《上市規則》第3.13條所載獨立性指引的規定，本公司已獲每一位獨立非執行董事發出其獨立性年度確認函。本公司認為，報告期內所有獨立非執行董事均為獨立於本公司的人士。此外，他們豐富的業務及財務經驗對本公司順利發展甚為重要。於2025年，獨立非執行董事在董事會上就股東及本公司整體而言有關的多項事宜發表了他們的見解及意見。

董事會多元化政策

董事會已採納董事會成員多元化政策，旨在列載為達致董事會成員多元化而採取之方針。董事會成員多元化政策的摘要如下：本公司確認和相信董事會成員多元化之好處，可確保董事會就適合本公司業務所需之技能、經驗和多元化方面取得平衡。董事會所有委任均以用人唯才為原則，並充分顧及董事會成員多元化的裨益。甄選人選將按一系列多元化範疇為基準，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、經驗（專業或其他方面）、技能及知識。最終將按人選的長處及可為董事會提供的貢獻而作決定。

於2025年12月31日，董事會由六名成員組成，其中一名為女性，成員分別在航空公司管理、財務管理、金融投資、信息技術等領域具有豐富的從業經驗。

可計量目標

就實施董事會多元化政策及為建立一個可以達到性別多元化的潛在董事繼任人渠道而言，董事會有以下可計量目標：

1. 至少三分之一董事須為獨立非執行董事；
2. 至少一名董事為女性；及
3. 至少一名董事已獲得會計或其他專業資格。

於截至2025年12月31日止年度，所有可計量目標均已達成。

董事會將監督制度的實施情況，並在適當時候檢討制度，以確保制度行之有效。董事會將會討論及採納任何可能需作出的修訂。

全體僱員性別多元化

本公司重視全體僱員性別多元化。於2025年12月31日，本公司之全體僱員（包括高級管理人員）人數為108,176，其中男性佔比為60.68%，女性佔比為39.32%。

公司治理報告

董事

本公司董事會成員具有不同的行業背景，在財務會計、投資戰略、企業文化、企業管治等方面擁有豐富的經驗和專業知識。董事每屆任期三年，可連選連任，獨立非執行董事連任時間原則上不超過六年，各董事之間不存在任何包括財務、業務、親屬或其他重大相關的關係。全體董事均能通過董事會秘書及時獲得上市公司董事必須遵守的法規、監管及其他持續責任的相關資料及最新動向，以確保其能了解應盡之職責，保證董事會的程序得以貫徹執行以及適用的法律法規得以恰當遵守。本公司獨立非執行董事工作勤勉盡責，積極出席董事會及其下屬委員會會議，對風險持續評估報告等事項發表獨立意見，對公司安全運行、戰略發展、數字化轉型等提出建設性的意見與建議。報告期內，2025年5月23日，公司2024年股東周年會選舉祝海平先生為公司第十屆董事會獨立非執行董事。

董事之持續專業發展

所有本公司董事均於其首次獲委任時接受全面、正式及為其而設之入職培訓，以確保了解本集團業務及經營及充分明白《上市規則》規定董事須承擔之責任及義務及相關監管規定。

本公司董事持續獲得法定及監管制度發展以及業務及市場轉變之更新，以便彼等根據《上市規則》及有關法定規定履行職務及責任。另外，本公司將於有需要時向董事持續提供信息及專業發展。

於2025年度，本公司已提供更新及協調有關《上市規則》及監管規定之培訓予所有董事。所有董事均向本公司提供了所接受培訓的記錄。

所有本公司截至2025年12月31日止的董事均通過出席外部講座、內部培訓或閱讀材料等方式，積極參與了主題涵蓋監管規則、企業管治、財務及商業的持續專業培訓，以拓展其知識及技能。

祝海平先生於2025年5月7日取得上市規則第3.09D條所述法律意見，祝海平先生確認明白其作為本公司董事的責任。

張弢先生於2026年1月9日取得上市規則第3.09D條所述法律意見，張弢先生確認明白其作為本公司董事的責任。

蔡治洲先生於2026年2月12日取得上市規則第3.09D條所述法律意見，蔡治洲先生確認明白其作為本公司董事的責任。

董事長與總經理

董事長領導和監督董事會，確保其以本集團的最大利益為根本。董事長負責決定每次董事會會議的議程，當中須按情況考慮其他董事提議加入議程的事宜。此外，董事長亦負責引領和釐定本公司業務的總體發展目標和方向。總經理則在副總經理的輔助下督導本集團的日常業務營運、政策規劃與實施，並就本集團一切業務對董事會負責。總經理與各副總經理和主要業務部門的行政管理層緊密合作，確保本集團的有效營運和持續發展。總經理須與董事長和所有董事保持聯繫，向其報告所有重大業務發展事宜，並負責建立和維持有效率的行政管理團隊輔助其履行職責。

董事會專門委員會

公司董事會下設戰略與投資委員會、審計與風險管理委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會、航空安全委員會。在各個委員會中，獨立非執行董事人數都佔比超過二分之一，其中審計與風險管理委員會四名委員全部由獨立非執行董事擔任，主任委員由會計專業資深人士擔任。薪酬與考核委員會、提名委員會的主任委員均由獨立非執行董事擔任。公司董事會下設各委員會均制定了議事規則並嚴格按照議事規則開展工作。各委員會對專業問題進行深入研究，提出建議供董事會參考。有關該等委員會各自角色、職能及組成的詳情載於下文：

戰略與投資委員會

於2025年12月31日，戰略與投資委員會有三名成員，由執行董事韓文勝先生擔任主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事郭為先生及獨立非執行董事張俊生先生。

戰略與投資委員會於2025年舉行4次會議，所有會議均根據其議事規則的規定召開，審議了關於公司2025年度經營計劃的議案等議案。戰略與投資委員會在2025年履行了其職責範圍內的所有責任。以下乃各成員之出席情況。

戰略與投資委員會委員名稱	出席次數／應出席次數
韓文勝(主任委員)	4/4
郭為	4/4
張俊生	4/4

公司治理報告

審計與風險管理委員會

於2025年12月31日，審計與風險管理委員會有四名成員，由獨立非執行董事張俊生先生擔任主任委員，並由獨立非執行董事何超瓊女士、獨立非執行董事郭為先生和獨立非執行董事祝海平先生擔任委員。其中，張俊生先生擁有相關專業資格或會計財務管理知識，具備對財務報表的理解能力。審計與風險管理委員會能夠獲得充裕資源以履行其職務，並可在有需要時尋求獨立專業意見。

本公司審計與風險管理委員會之職權範圍符合《企業管治守則》之條文D.3.3以及本公司須遵守的相關政策和法規。審計與風險管理委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」公佈的本公司審計與風險管理委員會議事規則中。於2025年度，審計與風險管理委員會開展的工作包括審議聘任審計師、公司定期報告、金融衍生業務、債務融資計劃，審查公司風險管理及內部控制系統有效性，審閱公司內部審計方案等。

審計與風險管理委員會於2025年舉行6次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各審計與風險管理委員會委員的具體出席情況如下：

審計與風險管理委員會委員名稱	出席次數／應出席次數
張俊生(主任委員)	6/6
何超瓊	6/6
郭為	6/6
祝海平(於2025年5月23日獲委任)	3/3

審計與風險管理委員會已審核本公司核數師的表現、獨立性及客觀性，對結果滿意。

審計與風險管理委員會得出的結論是本公司核數師為本集團進行非審計服務無損其獨立性。

2025年3月26日，本公司第十屆董事會第六次會議審議及批准擬聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2025年國內財務報告和內部控制報告提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2025年度香港財務報告提供專業服務。

2025年5月23日，本公司2024年股東週年會審議通過了上述議案，並授權公司董事會根據具體工作情況決定其酬金。

下表載列本公司外聘核數師於2024年及2025年向本集團提供之主要審計服務及非審計服務類別及收費（含增值稅稅金）：

	2025年 人民幣百萬元	2024年 人民幣百萬元
審計費用	17	15
非審計費用	1	3
合計	18	18

註1：審計費總額中包括審計本集團部分子公司截至2025年12月31日止年度財務報表的費用總額人民幣三百萬元（含增值稅稅金）。

註2：非審計費用主要源自向本集團提供之稅務諮詢及通函服務。

薪酬與考核委員會

於2025年12月31日，薪酬與考核委員會有三名成員，由獨立非執行董事郭為先生擔任主任委員，另外兩名成員則為執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事何超瓊女士。

薪酬與考核委員會的職責主要包括：就本公司董事及高級管理人員的薪酬政策、薪酬結構及薪酬待遇向董事會提供建議；以及針對薪酬政策的制定與改進確立正規及具透明度的程序。薪酬與考核委員會尤其獲授特定職責，須確保並無董事或其任何聯繫人參與釐定其自身的薪酬。薪酬與考核委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」公佈的本公司薪酬與考核委員會議事規則中。

薪酬與考核委員會於2025年舉行2次會議，所有會議均根據其議事規則的規定召開，審議了關於公司高級管理人員2025年績效合約的議案等議案。以下乃各成員之出席情況。

薪酬與考核委員會成員	出席次數／應出席次數
郭為（主任委員）	2/2
韓文勝（於2025年3月26日獲委任）	2/2
羅來君（於2025年3月21日辭任）	0/0
何超瓊	2/2

薪酬與考核委員會在合適時就其他執行董事的薪酬建議諮詢董事長及／或總經理，並獲提供充裕資源以履行其職務，並在需要時索取專業意見。薪酬與考核委員會亦負責評估執行董事之表現及審批執行董事之服務合約條款。薪酬與考核委員會在2025年履行了其職責範圍內的所有責任。

公司治理報告

提名委員會

於2025年12月31日，提名委員會有三名成員，由獨立非執行董事何超瓊女士出任提名委員會主任委員，並由執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事祝海平先生擔任委員。

提名委員會的職責包括根據公司經營活動情況、資產規模和股權結構對董事會的規模和構成向董事會提出建議；經考慮董事會成員多元化政策以研究董事、高級管理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；廣泛搜尋合格的董事和高級管理人員的人選；對董事候選人和高級管理人員進行審查並提出建議以及對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議。

提名委員會依據相關法律法規和《公司章程》的規定，結合本公司實際情況和董事會成員多元化政策，研究公司的董事、經理人員的當選條件、選擇程序和任職期限，形成決議後備案並提交董事會通過，並遵照實施。董事、經理人員的選任程序是（一）提名委員會會積極與本公司有關部門進行交流，研究本公司對董事、經理人員的需求情況，並形成書面材料；（二）提名委員會可在本公司、控股（參股）企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、經理人選；（三）搜集初選人的職業、學歷、職稱、詳細的工作經歷、全部兼職等情況，形成書面材料；（四）徵求被提名人對提名的同意，否則不能將其作為董事、經理人選；（五）召集提名委員會會議，根據董事、經理的任職條件，對初選人員進行資格審查；（六）在選舉新的董事和聘任新的經理人員前一至兩個月，向董事會提出董事候選人和新聘經理人選的建議和相關材料；（七）根據董事會決定和反饋意見進行其他後續工作。提名委員會在評估人選時會參考不同的評估準則，包括履行職務所必需的知識、技能和素質。準則詳情刊載於聯交所網站「www.hkexnews.hk」公佈的董事會議事規則內。提名委員會能夠獲提供充裕資源以履行其職務，並在其認為有必要時，可獨立聘請中介機構為其建議提供專業意見。提名委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」公佈的本公司提名委員會議事規則中。

提名委員會於2025年舉行了4次會議，分別提名曾永超先生為公司副總經理，提名陳警先生為公司總飛行師，提名蔡琦先生為公司安全總監，提名高飛先生為公司執行董事候選人，提名陳警先生為公司副總經理，提名張永先生為公司副總經理，提名餘明亮先生為公司總飛行師。提名委員會在2025年履行了其職責範圍內的所有責任。以下乃各成員之出席情況。

提名委員會成員	出席次數／應出席次數
何超瓊（主任委員）	4/4
韓文勝（於2025年3月26日獲委任）	3/3
羅來君（於2025年3月21日辭任）	1/1
張俊生（於2025年5月23日退任）	1/1
祝海平（於2025年5月23日獲委任）	3/3

航空安全委員會

於2025年12月31日，航空安全委員會包括三名成員，由獨立非執行董事祝海平先生出任航空安全委員會主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事郭為先生及獨立非執行董事張俊生先生。

航空安全委員會於2025年舉行3次會議，所有會議均根據其議事規則的規定召開，審議了關於修訂《中國南方航空股份有限公司董事會航空安全委員會議事規則》的議案。航空安全委員會在2025年履行了其職責範圍內的所有責任。以下乃各成員之出席情況。

航空安全委員會成員	出席次數／應出席次數
祝海平(主任委員)(於2025年5月23日獲委任)	2/2
韓文勝(於2025年5月23日退任)	1/1
郭為	3/3
張俊生	3/3

管理層

管理層的職責

本公司管理層根據股東會和董事會的決議，負責公司日常的生產經營和管理工作，嚴格按照股東會和董事會的授權，勤勉盡責，帶領全體員工開展具體的經營工作。報告期內，管理層切實加強安全工作的組織領導，安全態勢總體平穩，經營水平持續提升，運行質量穩步提高，服務品牌持續提升，重大戰略加快落地，改革攻堅縱深推進，發展基礎不斷夯實。

企業管治職能

董事會負責執行《企業管治守則》之守則條文A.2.1職權範圍所載之企業管治職責。

上市公司董事進行證券交易的《標準守則》

經向所有本公司董事作出特定查詢後，彼等確認在截至2025年12月31日止年度內一直遵守《標準守則》。就董事的證券交易方面，本公司所採納的操守準則並不比《標準守則》寬鬆。

公司治理報告

對財務報表的責任

下文載述董事對財務報表的責任，應與本年度報告中由本集團核數師編製的闡明本集團核數師呈報職責的核數師報告一併閱讀，但兩者應分別獨立理解。

董事負責監督各財政週期賬目的編製，此等賬目應真實及公平地反映本集團於該期間的業務狀況、業績及現金流量。

公司外部核數師，畢馬威會計師事務所的呈報職責載於核數師報告第120頁至124頁。董事認為，在財務報表的編製過程中，本集團貫徹採用了適當的會計政策，並遵守所有相關會計準則。

董事有責任確保本集團保存會計紀錄。該等紀錄必須合理準確地披露本集團的財政狀況，以及可供根據中國法律法規及香港《公司條例》的披露要求和有關會計準則編製財務報表。

與股東及投資者之溝通及投資者關係

報告期內，本公司高度重視股東權益維護，切實履行上市公司責任，積極暢通投資者交流渠道，促進投資者對公司的了解和認同，提升公司在資本市場的良好形象。

本公司已採納「股東溝通政策」，以通過以下方式鼓勵及維持適時及有效地與股東溝通：

1. 董事應每年主持股東周年會或臨時股東會與股東會面並解答彼等之提問。本公司董事會、戰略與投資委員會、審計與風險管理委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會及航空安全委員會之主席及本公司核數師應出席本公司股東周年會或臨時股東會以回答股東之問題。就各主要單獨問題將提呈獨立決議案由出席股東考慮，且各決議案之投票將以點票方式進行。點票結果之公告（包括贊成及反對各決議案之票數）將於大會同日分別在聯交所及本公司網站公佈。
2. 本公司透過本公司／或聯交所網站不時刊發之公告、通函以及全年、中期及季度報告，向其股東及投資者提供有關本公司之最新業務發展及財務表現消息。
3. 本公司透過全年、中期及季度報告業績說明會，向投資者提供公司經營情況和財務數據，公司總經理、獨立董事、總會計師、董事會秘書以及業務部門主要負責人等高管均出席會議，解答投資者及分析師的問題。

4. 本公司透過設立投資者電話、投資者郵箱、投資者網站，接待投資者調研，以及上海證券交易所投資者關係互動平台、業績說明會前徵集投資者問題等方式，讓投資者充分表達意見，全年累計召開和參加各類發佈會、策略會、電話會超180場，覆蓋近千名投資者、分析師。
5. 投資者和公眾可登陸本公司網站(www.csair.com)，了解公司治理結構、股票信息、生產數據、公告及通函等詳細資料，具體可按照以下步驟獲取資料：
 - (1) 到本公司網站首頁，點擊「投資者關係」
 - (2) 然後點擊所需查閱的內容

如果投資者有意查詢股東會、董事會數據，可撥打電話(8620)8611-2480、傳真(8620)8665-9040、發送郵件至 ir@csair.com 聯繫董事會秘書，或在股東周年會或臨時股東會上直接提問，關於股東參加股東周年會或臨時股東會以及提交決議案的程序，可通過上述途徑向董事會秘書查詢。

董事會每年檢討上述股東溝通政策的實施及成效。於回顧年度，董事會認為由於以下理由，該政策屬充分及有效：(a)該政策提供多種溝通管道，滿足股東或持份者的不同偏好，包括於本公司官方網站刊登有關本公司的最新資料（例如財務業績及報告、公告及通函）、供彼等以書面形式溝通的通信及電郵地址，以及供彼等直接以對話交流的電話號碼及實體股東大會；(b)出席股東周年會及臨時股東會的董事及董事會各專門委員會主席、公司秘書及／或其他專業顧問（如有）可解答股東提出的疑問；及(c)年內根據監管規則的變化，及時重檢各項制度文件，積極主動加強自願性披露，本公司的指定人員將負責迅速回應股東或持份者的查詢或意見，提升經營管理透明度，切實保護投資者利益。

報告期內，公司與各類投資者建立良性互動關係，獲得資本市場對公司的認可，蟬聯中國上市公司協會投資者關係管理最佳實踐，並憑藉高質量的業績說明會榮獲中國上市公司協會上市公司2024年報業績說明會最佳實踐。

公司治理報告

信息披露

本公司嚴格遵守各上市地上市規則要求，按照「真實、準確、完整、及時、公平、有效」的標準履行信息披露義務。

報告期內，本公司積極落實證券監管新規，著力提升上市公司質量，聚焦信息披露制度建設，修訂信息披露管理辦法，持續完善上市合規制度體系；公司強化上市合規管理的前瞻性，建立上市協同管理機制，調整上市合規管控方式；公司持續加強規範運作管理，對財務數據質量、關連交易、對外擔保、募集資金管理、承諾及履行等上市合規重點事項強化過程管控。報告期內，本公司獲得上交所2024-2025年度信息披露A級評價，至此公司連續十二年獲得上交所信息披露A級評價。

《公司章程》修訂

本公司已於2025年12月12日通過特別決議案，採納經修訂的公司章程，並於同日生效。詳情請參考本公司日期為2025年11月25日的通函。

除上文披露者外，截至2025年12月31日止年度，公司章程並無任何重大變動。

公司秘書

報告期內，陳威華先生及劉巍博士為本公司聯席公司秘書。陳威華先生及劉巍博士的簡歷詳情，請參閱本報告「現任董事，高級管理人員簡歷」部分。陳威華先生及劉巍博士確認於報告期內已接受不少於15小時之相關事業培訓。

股息政策

公司股息派發的政策為：

公司股息派發的原則：在兼顧公司長遠和可持續發展的前提下，公司的股息派發政策應重視對投資者的合理投資回報，牢固樹立回報股東的意識，股息派發政策應保持連續性和穩定性。

公司股息派發的形式：公司實行現金、股票、現金與股票相結合或其他符合法律、行政法規的合理方式分配股利。

公司股息派發的條件及比例：公司在當年盈利且存在可供分配利潤，按規定提取法定公積金、任意公積金後，並無重大投資計劃或重大現金支出等事項（重大投資計劃或重大現金支出是指公司未來十二個月內擬對外投資、收購資產或購買設備累計支出超過公司最近一期經審計的合併報表淨資產的30%）以及未發生重大損失（損失金額超過公司最近一期經審計的合併報表淨資產的10%）等特殊事項的前提下，公司應當採取現金方式分配股利，以現金方式分配的利潤不少於當年實現的利潤在彌補虧損並提取公積金後剩餘可分配利潤的10%。最近三年以現金方式累計分配的利潤不少於公司於該三年實現的年均可分配利潤的30%。公司未來三年以現金方式累計分配的利潤不少於公司於該三年實現的年均可分配利潤的30%。

公司股息派發的時間間隔：在滿足股息派發條件並保證公司正常經營和長遠發展的前提下，公司原則上每年度進行一次股息派發，也可以根據盈利情況和資金需求情況進行中期股息派發。

發放股票股利的條件：公司根據年度的盈利情況及現金流狀況，在保證最低現金分紅比例，維持公司股本規模及股權結構合理的前提下，注重股本擴張與業績增長保持同步，如確有特殊情況無法進行現金分配並按照《公司章程》的規定履行各項程序後，可通過發行股票股利的方式回報投資者。若公司實施了以股票分配股利或資本公積金轉增股本方案的，則公司當年可以不再實施以現金方式分配利潤的方案，且該年度不計入本條前款所述的三年內。

公司治理報告

股東權利

作為保障股東權益及權利之一項措施，本公司就各重大事項（包括選舉個別董事）於股東會提呈獨立決議案，以供股東考慮及投票。所有於股東會提呈之決議案將根據《上市規則》以投票方式表決。投票表決之結果將於相關股東會後在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」上公佈。

股東會可由董事會應單獨或合計持有本公司發行在外的有表決權的股份百分之十以上（含百分之十）的股東以書面形式之請求而召開，根據《公司章程》第63(3)條而召開。有關請求必須陳述於股東會上將處理之事務的目標，且必須由請求人簽署，並向董事會或本公司公司秘書書面作出。股東應遵循《公司章程》所載有關召開臨時股東會之規定及程序。

就向董事會提出查詢而言，股東可向本公司發出書面查詢。股東可就上述權利向本公司之董事會辦公室或電郵至上節「與股東及投資者之溝通及投資者關係」所載郵件地址發出查詢或提出請求。

董事和高級管理人員培訓

報告期內，本公司組織董事及高級管理人員積極學習上市公司法律法規，持續關注監管最新規定等重點內容。公司安排北京大成（廣州）律師事務所為公司第十屆董事及高級管理人員開展履職培訓，重點解讀了證監會、交易所新規對上市公司董事及高級管理人員履職的新要求，強調了董事及高級管理人員的義務和責任。

環境與社會責任

一、納入環境信息依法披露企業名單的上市公司及其主要子公司的環境信息情況

納入環境信息依法披露企業名單中的企業數量(個) 1

序號	企業名稱	環境信息依法披露報告的查詢索引
1	中國南方航空股份有限公司瀋陽維修基地	https://qyxxpl.ywzh.lnsthj.cn:8802/home/index

其他說明

報告期內，本公司持續推進綠色飛行，倡導低碳出行理念，運用市場機制降低對環境的影響。

1. 綠色飛行

報告期內，本公司持續推進節油工作，重點提升單發滑行、節油放輪、收襟翼高度、橋載設備替代APU使用、可持續航空燃料應用試點等，取得良好的節油效果。公司持續推進「綠色飛行」節約餐食活動，鼓勵旅客按需用餐、自願取消餐食。2025年預訂量797.3萬。

2. 開展「雙碳」研究

報告期內，本公司制定「雙碳」行動方案和實施方案，從飛行效能優化、地面節能降碳、能源綠色轉型、環境污染防治、資源循環利用、專業體系構建、協調創新探索等七大行動，系統推進碳達峰、碳中和工作。

3. 運用市場機制降低二氧化碳排放對氣候變化的影響

本公司一直支持我國政府各項碳交易市場機制工作並積極參與。報告期內，根據中國民航局規定，公司圓滿完成歐盟碳交易2025年履約工作，完成廣東省碳交易2025年度二氧化碳排放報告和核查工作。我們依靠自主開發的航班碳排放數據監測報告系統(MRV系統)，圓滿完成2025年度民航飛行活動二氧化碳排放報告和核查工作。

環境與社會責任

4. 建設完善環境保護管理信息系統

報告期內，本公司持續優化環境保護管理信息系統，實現能源消耗、污染排放數據信息等線上報送、處理，實現環境污染源、風險點、防控措施線上監控，並持續提高數據質量與準確性。

5. 建立完善環境突發事件應急管理體系

報告期內，本公司以突發環境事件應急預案為核心，以環評報告、突發環境事件、火災、危險航化品、危險廢棄物等各專項管理方案為輔助，以推動各二級單位建立應急預案為支持，形成完善的環境突發應急管理體系。

6. 開發旅客碳帳戶，完善旅客航班碳計算器

報告期內，本公司為旅客開發碳帳戶，將取消餐食、使用電子值機、使用電子行程單等減少的碳排放記錄在旅客碳帳戶中，並迭代更新旅客航班碳計算器，在公司APP上線旅客碳抵消服務。

7. 全力推進塑膠污染治理工作

報告期內，本公司執行落實塑膠污染治理工作總體方案，完善一次性不可降解塑膠製品替代標準，持續更新塑膠製品禁限管理標準，在生產和採購環節嚴格執行標準進行管控，做好單獨回收和處理，推進行業標準的立項。開展創新研究，打造南航大廈總部樣板。2024年3月，由本公司牽頭起草的中國民航業首部限塑類團體標準《境內始發客運航班一次性不可降解塑料製品替代規範》(T/CATAGS 78-2024)正式發佈。2024年12月，本公司編製發佈《一次性塑料製品禁限管理標準》。

8. 開展雜訊污染防治工作

報告期內，本公司遵照2022年6月施行的《中華人民共和國噪聲污染防治法》，形成航空器起降減噪應對方案。

二、社會責任工作情況

對外捐贈、公益項目	數量／內容	情況說明
總投入(萬元)	28	捐贈支出
其中：資金(萬元)	28	捐贈支出
惠及人數(人)	/	/

我們積極履行企業社會責任，打造「南航公益－鄉村振興」品牌及幫扶子品牌，落實鄉村振興幫扶工作三年規劃，以「幫扶工作規範年」為目標，持續完善幫扶工作機制，制定幫扶工作制度，提高幫扶幹部履職能力，選派50名掛職、幫扶幹部負責幫扶工作，投入幫扶資金，彰顯「鄉村振興，南航擔當」。

我們持續開展航班正常提升行動，旅客視角航班正常率同比提高5.75個百分點。推動人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化「五化」服務落地，優化特殊需求旅客服務標準，建立投訴快速處置流程；推廣「愛寵進客艙」服務，推出涵蓋16個城市的特色風味餐食。連續15年獲評中國品牌力指數航空服務第一名，連續8年獲評CAPSE年度「最佳航空公司獎」。

環境與社會責任

三、鞏固拓展脫貧攻堅成果、鄉村振興等工作具體情況

扶貧及鄉村振興項目	數量／內容	情況說明
總投入(萬元)	15,259.08	幫扶資金
其中：資金(萬元)	15,090.08	幫扶資金
物資折款(萬元)	169	全年免費為幫扶地區及其他公益活動提供免費機票。
惠及人數(人)	/	/
幫扶形式(如產業扶貧、 就業扶貧、教育扶貧等)	產業幫扶	在新疆皮山縣創新打造「明珠共享農場」，推廣「恐龍蛋杏李+生態走地雞」複合種養；在新疆墨玉縣投建特色林果示範園，推廣優質蘋果種植。
	人才幫扶	開展「南航明珠鄉村振興帶頭人素質提升」系列培訓；持續開展國語夜校、農牧民技能、法律知識等常態化培訓。
	文化幫扶	舉辦「民航知識進校園」「航空築夢課堂」等活動，邀請支教團開展美育支教；推進國家通用語言文字教育，舉辦10場次主題演講比賽。
	生態幫扶	推進「南航明珠示範村」建設，實施「煤改電」、危橋改造、生態公園建設、道路亮化等工程，改善人居環境；在沙土地植樹造林，打造生態景觀。
	組織幫扶	升級改造村黨群服務中心，推行「全崗通」機制，提升基層治理效能。
	消費幫扶	舉辦鄉村振興幫扶產品展銷會，在航班上開展「空中消費幫扶」，推動幫扶產品進辦公樓、食堂、機場休息室。
	航空幫扶	開展「公益航班」行動，為先天病患兒、殘疾兒童外出就醫等公益項目提供幫扶免票服務。
	醫療幫扶	聯合社會公益組織向新疆墨玉縣基層醫療機構捐贈醫療設備，向新疆皮山縣殘疾人聯合會捐贈醫療康復設備。

2025年，本集團切實加強幫扶工作頂層設計和全過程督導。報告期內，本集團逐步探索並深化了若干具有自身特色、可複製推廣的幫扶經驗，逐步構建了以「七大幫扶子品牌」為內涵的「南航公益－鄉村振興」品牌。

重要事項

一、承諾事項履行情況

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有 履行期限	承諾期限	是否及時 嚴格履行	如未能及時 履行應說明 未完成履行的 具體原因	如未能及時 履行應說明 下一步計劃
與股改相關的承諾	其他	南航集團	股權分置改革工作完成後，在遵循國家相關法律法規要求的前提下，南航集團支持南方航空制訂並實施管理層股權激勵制度。	2007年4月	是	長期	是	無	無
其他承諾	其他	南航集團	南航集團與本公司為界定與分配南航集團與本公司的資產與負債，於1995年3月25日簽訂一份分立協定（該協定於1997年5月22日修訂）。根據分立協議，南航集團與本公司同意就有關南航集團與本公司根據分立協議持有或繼承的業務、資產及負債而導致對方承擔的索償、債務及費用等，向對方做出賠償。	1995年3月	是	長期	是	無	無
其他承諾	其他	南航集團	關於本公司與南航財務簽訂的《金融服務框架協議》的相關承諾：A、南航財務是依據《企業集團財務公司管理辦法》等相關法規依法設立的企業集團財務公司，主要為集團成員單位提供存貸款等財務管理服務，相關資金僅在集團成員單位之間流動；B、南航財務所有業務活動均遵照相關法律法規的規定，運作情況良好，南方航空在財務公司的相關存貸款業務具有安全性。在後續運營過程中，財務公司將繼續按照相關法律法規的規定進行規範運作；C、南方航空與南航財務的相關存貸款將繼續由南方航空依照相關法律法規及公司章程的規定履行內部程序，進行自主決策，南航集團不干預南方航空的相關決策；D、南航集團將繼續充分尊重南方航空的經營自主權，不干預南方航空的日常商業運作。	2009年3月	是	長期	是	無	無

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	南航集團	<p>在2007年8月14日本公司與南航集團的資產買賣的關聯交易中，本公司購入的南航食品公司有房屋建築物8項，合計建築面積8,013.99平方米；培訓中心房屋建築物11項，合計建築面積13,948.25平方米，因各種客觀原因未辦理房屋所有權證。本公司於2019年12月19日收到控股股東南航集團發來的《關於南航食品公司及培訓中心房產辦證工作的承諾函》。截至目前，前述房產中已有12項完成辦證，已辦證面積14,178.25平方米。剩餘房產未完成辦證的主要因為房產所在土地為租賃土地，因相關法律法規、政策變化導致無法辦理產權證。南航集團向本公司承諾：(1)若後續政策變更，允許相關房產辦理產權證，辦證過程中發生的費用，由南航集團承擔並支付；(2)若由於上述房產尚未辦證導致任何第三方向本公司提出權利主張或因所有權瑕疵影響公司的正常業務運營而導致公司遭受損失，則該等損失全部由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本公司追償。</p>	2019年12月	是	長期	是	無	無
其他承諾	其他	南航集團	<p>本公司2018年2月7日收到公司控股股東南航集團出具的承諾函，就南方航空部分未取得權屬證書的土地、房產事宜，作出說明和承諾如下：截至2017年9月30日，南方航空及其分公司、營業部等有3宗土地（面積181,350.42平方米）以及342宗房產（面積244,228.08平方米）為南航集團此前歷次向南方航空以劃轉等方式轉讓的土地房產，該部分土地、房產尚未變更登記至申請人名下。該等土地、房產源於1997年、2004年和2007年南方航空與南航集團分別簽訂的分立協定、重組北方航空公司和新疆航空公司協議、資產買賣協議。南航集團承諾，若由於上述尚未取得權屬證書的土地、房產導致任何第三方向南方航空提出權利主張或因前述土地、房產的所有權瑕疵影響南方航空的正常業務運營而致使南方航空遭受損失，則該等損失由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向南方航空追償。</p>	2018年2月	是	長期	是	無	無

重要事項

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	本公司	本公司於2022年8月向南航通用航空股份有限公司(「通航公司」)出具承諾，本公司於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航，南航通航接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因產權瑕疵導致任何第三方向南航通航提出權利主張或因產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失，則該等損失由本公司承擔，必要時可採取適當方式置換該出資資產。	2022年8月	是	長期	是	無	無
其他承諾	其他	本公司	本公司就南航物流作出承諾如下：為充分保障南航物流資產獨立性和業務獨立性，對於前述相關貨機，本公司將在南貨航暫不具備相關貨機運行能力的過渡期內，實際運營相關貨機。本公司將僅使用相關貨機為南航物流提供航空貨物運輸服務，並在南貨航具備相關貨機的運行能力後及時將相關貨機轉交南貨航運營。具體而言：(1)2024年，本公司擬在南貨航取得中國民航局等監管部門批准的前提下，與南航物流解除編號為B-2010、B-2072、B-2080和B-2081的4架貨機的租賃及運營關係，並支持南航物流將該4架貨機的所有權和運營權以合理方式轉讓給南貨航；(2)除飛往德國和荷蘭航線所需貨機(受取得飛往德國和荷蘭航權及航班時刻的限制)外，本公司根據融資租賃安排引入的所有貨機將自租賃期結束日起兩年內，在滿足所有外部監管要求並且在各方履行相關審批程序後及時轉交南貨航運營；(3)本公司根據融資租賃安排引入的未能按前述第(2)點安排轉交的所有餘下貨機在租賃期結束後，將於南貨航取得飛往德國和荷蘭航線航權及航班時刻起兩年內，在滿足所有外部監管要求且各方履行相關審批程序後及時轉交南貨航運營；(4)本公司將積極履行所有外部監管要求和相關轉讓審批程序(如有且適用)，並及時支持辦理相關飛機證書變手續。本公司將在南貨航的貨機運行能力建設(包括但不限於飛行員引進、機務、航務等能力建設)等方面提供支持。	2023年10月	是	履行至將相關貨機轉交南貨航運營時	是	無	無

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
其他承諾	股份限售	南航集團、南龍控股及航信(香港)有限公司	南航集團及其全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司作為本公司控股股東及其一致行動人，除嚴格履行已就再融資作出的股份限售承諾外，自承諾函出具之日起18個月內，將不以任何方式減持所持有的公司無限售條件流通股股份(包括因公司資本公積轉增股本、派送股票紅利、配股、增發等事項取得的新增股份)。	2025年4月	是	自承諾函出具之日起18個月內	是	無	無

二、報告期內控股股東及其他關聯方非經營性佔用資金情況

報告期內，本公司不存在被控股股東及其關聯方非經營性佔用資金的情況。

三、違規擔保情況

報告期內，公司不存在違反規定決策程序對外提供擔保的情況。

四、破產重整相關事項

報告期內，本公司無破產重組事項。

五、重大訴訟、仲裁事項

報告期內，本公司無重大訴訟、仲裁事項。

六、上市公司及其董事、高級管理人員、控股股東、實際控制人涉嫌違法違規、受到處罰及整改情況

報告期內，本公司不存在上述情況。

重要事項

七、公司與存在關聯關係的財務公司、公司控股財務公司與關聯方之間的金融業務

1. 存款業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	每日最高存款限額	存款利率範圍	期初餘額	本期發生額		期末餘額
					本期合計存入金額	本期合計取出金額	
南航財務	同一控股股東	22,000	0.4%-2%	14,580	510,203	510,043	14,740
合計	/	/	/	14,580	510,203	510,043	14,740

註：存款利率範圍未包括小額外幣存款。

2. 貸款業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	貸款額度	貸款利率範圍	期初餘額	本期發生額		期末餘額
					本期合計貸款金額	本期合計還款金額	
南航財務	同一控股股東	22,000	2.16%-2.65%	10,808	19,726	16,725	13,809
合計	/	/	/	10,808	19,726	16,725	13,809

3. 授信業務或其他金融業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	業務類型	總額	實際發生額
南航財務	同一控股股東	手續費	7.5	1.63
南航財務	同一控股股東	綜合授信	30,000	22,830

八、重大合同及其履行情況

託管、承包、租賃事項

報告期內，本公司無託管、承包事項。

報告期內，本公司租賃事項詳見「主要會計資料和財務指標」中的「機隊數據摘要」以及「董事會報告」中的「關連交易」。

風險管理及內部控制

董事會負責維持穩健有效的風險管理及內部監控體系，並評價成效，保障股東投資及公司資產安全。公司設立風險管理及內部監控系統，旨在管理而非消除未能實現業務目標的風險，且只能提供合理而非絕對的保證。

董事會已確立既定程序，以確定、評價及管理公司所面對的重大風險，程序包括當營商環境或規例指引變更時，更新風險管理與內部監控系統。董事會已審閱公司截至2025年12月31日止財政年度的風險管理及內部監控系統，並對其成效表示滿意。

一、內部控制責任聲明及內部控制制度建設情況

公司董事會對建立健全和有效實施內部控制，評價其有效性，並如實披露內部控制評價報告負責。公司內部控制的目標是合理保證經營管理合法合規、資產安全、財務報告及相關信息真實完整，提高經營效率和效果，促進實現發展戰略。由於內部控制存在的固有局限性，故僅能為實現上述目標提供合理保證。

董事會已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定，對公司內部控制的有效性進行了自我評價，並認為在2025年12月31日（內部控制評價報告基準日），公司內部控制整體有效，不存在財務報告相關內部控制重大和重要缺陷，未發現非財務報告相關的內部控制重大和重要缺陷。

二、內部控制審計報告的相關情況說明

畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合伙）已按照《企業內部控制審計指引》及中國註冊會計師執業準則的相關要求出具相應審計意見，具體請見上海證券交易所網站。

三、內部控制評價開展情況

1、內部控制組織架構

公司內部控制實行分層管理，設置了由董事會、審計與風險管理委員會、經理層、內部控制工作組、業務單位和部門共同組成的直線型管理結構，管理架構圖如下：



董事會負責審批最終工作成果，提交年度風險管理及內部監控系統聲明。審計與風險管理委員會負責審查企業內部控制，監督內部控制的有效實施和內部控制自我評價情況，評估內部控制的有效性，督促內控缺陷的整改，協調內部控制審計及其他相關事宜等。經理層負責組織領導企業內部控制的日常運行。內部控制工作組負責項目的具體組織實施。各業務單位和部門負責保持本單位內控措施持續有效，描述和更新本單位業務流程、控制點，確認流程記錄文件，識別重要控制措施，組織缺陷整改等。

風險管理及內部控制

2、內部控制評價程序

公司內部控制評價工作以COSO內部控制框架為基礎，按照內部控制五要素設計，充分融合了中國《企業內部控制基本規範》及其配套指引，以及香港《上市規則》的有關要求。為進一步提高內部控制工作質量，公司聘請專業的獨立第三方機構給予指導。

公司按照定性和定量的原則，確定了內部控制評價涉及的內容。主要包括公司層面內部控制框架和業務流程層面內部控制兩部分。公司層面內部控制框架主要以COSO內部控制五要素為評價內容，涉及控制環境、風險評價、控制活動、信息與溝通、監控等方面。業務流程層面的選擇充分體現了航空運輸企業的行業特點，評價內容涵蓋了財務報告相關與非財務報告相關內容，評價單位覆蓋公司總部和下屬子企業。

公司每年內部控制評價工作按計劃、記錄、測試、整改和報告五個階段有序推進。

公司首先通過採用訪談、問卷調查等手段，記錄、更新公司層面和業務流程層面的內部控制，對風險進行識別和分析，開展穿行測試，對內部控制設計有效性進行評價。其次，通過梳理風險控制點，對風險進行評分排序，確定高、中、低風險區域，篩選出關鍵風險控制點，通過觀察、訪談、複算、檢查、詢證、知識評價、系統查詢等方法，對關鍵風險控制點進行測試，評價內部控制執行的有效性。

如果發現內部控制缺陷，公司會分析產生缺陷的原因，提出整改意見及管理建議，督促相關流程負責人制定有效的整改措施並落實整改，最終達到有效控制風險的目的。一旦發現內部控制重大或重要缺陷，將向經理層及審計與風險管理委員會及時匯報。

3、內部控制評價主要特點

經過多年的積累，公司內部控制評價工作已逐步形成適合公司管理模式的工作方法和特點。一是管理架構職責清晰、分工明確，報告路徑清晰，符合公司作為上交所、聯交所兩地上市監管要求；二是評價覆蓋單位廣泛、涉及流程全面、基礎數據完整。

四、風險管理及內部控制總結

董事會確認其監管本公司的風險管理及內部控制系統的責任，以及透過審計與風險管理委員會至少每年檢討其成效。審計與風險管理委員會協助董事會履行其於本公司財務、營運、合規、風險管理及內部監控，以及財務及內部審計職能方面資源的監管及企業管治角色。本公司擁有內部審計職能。

基於上述披露，適當的政策及監控經已訂立及制定，以確保保障資產不會在未經許可下使用或處置，依從及遵守相關法律、法規及規則，根據相關會計準則及監管申報規定保存可靠的財務及會計記錄，以及適當地識別及管理可能影響本公司表現的主要風險。有關系統及內部控制只能作出合理而非絕對的保證可防範重大失實陳述或損失，其訂立旨在管理而非消除未能達致業務目標的風險。

本公司根據多項內幕消息披露程序監管內幕消息的處理及發佈，以確保適當批准披露該等消息前維持保密，並以有效及一致的方式發佈該等消息。

如上述披露，於2025年，審計與風險管理委員會共舉行6次會議，該等會議中，本公司的風險管理及內部控制系統被評價。截至2025年12月31日止年度，通過審計與風險管理委員會，董事會已就本公司風險管理及內部控制系統的有效性進行年度評價，其涵蓋所有重大財務、經營及合規監控，並認為本公司的風險管理及內部控制有效及足夠。

獨立核數師報告



致中國南方航空股份有限公司股東

(於中華人民共和國註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第125至227頁的中國南方航空股份有限公司及其附屬公司(以下統稱「南方航空」)的合併財務報表，此財務報表包括於2025年12月31日的合併財務狀況表與截至該日止年度的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及包括主要會計政策資料及其他詮釋之附註。

我們認為，該等合併財務報表已根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》真實而中肯地反映了南方航空於2025年12月31日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據國際審計與鑒證準則理事會頒佈的《國際審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計合併財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據國際會計師職業道德準則理事會的《專業會計師國際道德守則》(包括國際獨立性準則)(以下簡稱「IESBA守則」)中對公眾利益實體財務報表審計適用的相關規定，我們獨立於南方航空，並亦已履行這些道德要求以及IESBA守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期合併財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體合併財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

關鍵審計事項(續)

評估與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認	
請參閱合併財務報表附註2(z)，附註3(c)，附註16及附註29。	
關鍵審計事項	我們如何在審計中應對該事項
<p>截至2025年12月31日，南方航空與稅務虧損相關的遞延所得稅資產餘額為人民幣約6,655百萬元。南方航空以未來期間很可能取得的應納稅所得額為限，確認相應的遞延所得稅資產。南方航空用於確認與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的未來應納稅所得額預測包括航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率(「預測增長率」)等假設。</p> <p>由於評估南方航空在預測未來應納稅所得額時所涉及的預測增長率假設需要運用重大判斷，且遞延所得稅資產的確認對預測增長率的變動敏感，我們將評估與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認識別為關鍵審計事項。</p>	<p>我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估與南方航空評估確認遞延所得稅資產流程相關內部控制的設計和運行有效性，包括與南方航空確定編製未來應納稅所得額時採用的預測增長率相關的控制； • 通過比較內外部數據，包括南方航空的未來經營計劃和公開行業信息等，評價南方航空在預計未來應納稅所得額時使用的預測增長率的合理性； • 將南方航空相關歷史期間的預測增長率與實際增長率進行比較，評價南方航空準確預測增長率的能力；及 • 對預測增長率進行敏感性分析，以評估其對與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認的影響。

獨立核數師報告

合併財務報表及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括合併財務報表及我們的核數師報告。

我們對合併財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論作為我們計綜合財務報表業務的一部分。我們已對構成其他資料一部分的已披露持續關連交易執行鑒證業務，並就此提獨立的鑒證執業人員結論（該結論包含於其他資料內）。

結合我們對合併財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與合併財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就合併財務報表須承擔的責任

董事須負責根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》及香港《公司條例》的披露要求擬備真實而中肯的合併財務報表，並對其認為為使合併財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備合併財務報表時，董事負責評估南方航空持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將南方航空清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助董事履行監督南方航空的財務報告過程的責任。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

我們的目標，是對合併財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是僅向整體股東報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《國際審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期他們單獨或匯總起來可能影響合併財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

在根據《國際審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致合併財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對南方航空內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對南方航空的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意合併財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致南方航空不能持續經營。
- 評價合併財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及合併財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於集團內實體或業務單位財務信息的充足、適當的審計憑證，作為對集團財務報表形成意見的基礎。我們負責指導、監督和覆核就集團審計目的而執行的審計工作。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，為消除不利影響而採取的行動或防範措施。

獨立核數師報告

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期合併財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是吳宇希(執業證書編號：P05793)。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道十號
太子大廈八樓

2026年3月30日

合併利潤表

截至2025年12月31日止年度

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
經營收入	5		
運輸收入		173,314	165,145
其他經營收入		8,942	9,079
經營收入總額		182,256	174,224
營運開支			
航班營運開支	7	83,452	83,046
維修開支	8	15,410	14,853
飛機及運輸服務開支	9	31,895	31,006
宣傳及銷售開支	10	7,154	6,831
行政及管理開支	11	4,575	4,435
折舊及攤銷	12	31,209	28,341
計提／(轉回)物業、廠房及設備減值		3	(302)
其他		3,267	3,596
營運開支總額		176,965	171,806
其他收入淨額	14	4,292	5,909
經營利潤		9,583	8,327
利息收入		338	215
利息支出	15	(5,553)	(5,758)
匯兌收益／(虧損)淨額	37	345	(912)
應佔聯營公司業績	24	(754)	(1,244)
應佔合營公司業績	25	817	628
金融資產／負債的公允價值變動損益	28	32	195
稅前利潤		4,808	1,451
所得稅費用	16	(2,125)	(1,426)
本年淨利潤		2,683	25
年度淨利潤／(虧損)歸屬於：			
本公司權益持有者	18	855	(1,769)
非控制性權益		1,828	1,794
本年淨利潤		2,683	25
每股利潤／(虧損)			
基本及攤薄(人民幣元／股)	18	0.05	(0.10)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併綜合收益表

截至2025年12月31日止年度

	附註	2025年度 人民幣百萬元	2024年度 人民幣百萬元
本年淨利潤		2,683	25
其他綜合收益：	17		
不能重分類至損益的項目			
— 其他權益工具投資公允價值變動（不得重分類至損益）		(15)	(114)
— 與以上項目有關的所得稅影響		4	29
以後將重分類進損益的項目			
— 外幣報表折算差額		(1)	—
本年其他綜合收益		(12)	(85)
本年綜合收益／（虧損）總額		2,671	(60)
綜合收益／（虧損）總額歸屬於：			
本公司權益持有者		849	(1,816)
非控制性權益		1,822	1,756
本年綜合收益／（虧損）總額		2,671	(60)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併財務狀況表

截至2025年12月31日

	附註	2025年 12月31日 人民幣百萬元	2024年 12月31日 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	19	112,846	101,217
在建工程	20	23,944	34,562
使用權資產	21	143,459	128,872
商譽	22	237	237
於聯營公司權益	24	2,987	2,835
於合營公司權益	25	4,647	4,334
飛機租賃訂金		382	420
其他權益工具投資	26	415	431
其他非流動金融資產	26	126	3,017
衍生金融資產	27	26	18
應收關聯公司款項	42(a)	57	171
遞延所得稅資產	29(b)	12,378	12,873
其他資產	30	5,952	3,229
		307,456	292,216
流動資產			
存貨	31	3,298	2,002
應收賬款	32	3,815	3,306
其他應收款	33	21,852	15,378
現金及現金等價物	34	9,402	12,984
持有待售資產	35	-	118
受限制銀行存款		154	139
預付費用及其他流動資產		797	818
交易性金融資產	26	2,853	2,695
應收關聯公司款項	42(a)	426	323
		42,597	37,763
流動負債			
衍生金融負債	27	965	908
借款	36	86,063	73,954
租賃負債	37	19,372	18,378
應付賬款及應付票據	38	6,003	3,577
合同負債	39	1,938	1,749
票證結算	40	8,796	9,295
應付所得稅		410	584
應付關聯公司款項	42(c)	488	525
預提費用	43	21,938	21,074
其他負債	44	8,150	8,358
		154,123	138,402
淨流動負債		(111,526)	(100,639)
總資產減流動負債		195,930	191,577

合併財務狀況表

截至2025年12月31日

		2025年 12月31日 人民幣百萬元	2024年 12月31日 人民幣百萬元
	附註		
非流動負債			
借款	36	48,216	56,870
租賃負債	37	84,765	74,154
其他非流動負債	41	1,800	1,662
應付關聯公司款項	42(c)	-	6
大修理準備	45	5,064	5,322
遞延收益	46	814	720
遞延所得稅負債	29(b)	21	7
		140,680	138,741
淨資產		55,250	52,836
股本及儲備			
股本	47	18,121	18,121
儲備		17,671	16,822
歸屬於本公司權益持有者的權益		35,792	34,943
非控制性權益		19,458	17,893
權益合計		55,250	52,836

經由董事會於2026年3月30日批准及授權刊發。

馬須倫

董事

韓文勝

董事

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併權益變動表

截至2025年12月31日止年度

	歸屬於本公司權益持有者								
	公允價值儲備 (不得重)					累計虧損	小計	非控制性權益	權益合計
	股本 (附註47)	股本溢價 (附註48(b))	分類至損益 (附註48(c))	其他儲備 (附註48(d))					
人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
於2024年1月1日	18,121	52,251	211	3,388	(36,900)	37,071	15,296	52,367	
2024年權益變動：									
本年淨利潤/(虧損)	-	-	-	-	(1,769)	(1,769)	1,794	25	
其他綜合收益	-	-	(47)	-	-	(47)	(38)	(85)	
綜合收益總額	-	-	(47)	-	(1,769)	(1,816)	1,756	(60)	
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(12)	(12)	
購買子公司非控制性權益	-	-	-	(312)	-	(312)	246	(66)	
少數股東投入資本	-	-	-	-	-	-	607	607	
於2024年12月31日	18,121	52,251	164	3,076	(38,669)	34,943	17,893	52,836	
2025年權益變動：									
本年淨利潤	-	-	-	-	855	855	1,828	2,683	
其他綜合收益	-	-	(5)	(1)	-	(6)	(6)	(12)	
綜合收益總額	-	-	(5)	(1)	855	849	1,822	2,671	
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(257)	(257)	
於2025年12月31日	18,121	52,251	159	3,075	(37,814)	35,792	19,458	55,250	

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併現金流量表

截至2025年12月31日止年度

	附註	2025年度 人民幣百萬元	2024年度 人民幣百萬元
經營活動			
經營活動現金流入	34(b)	39,968	33,077
已收利息		313	218
已付利息		(5,811)	(5,899)
已付所得稅		(1,759)	(1,632)
經營活動的現金流入淨額		32,711	25,764
投資活動			
出售物業、廠房及設備、使用權資產及持有待售資產所得款項		428	1,547
處置其他金融資產		2,729	972
收到聯營公司股息		86	63
收到合營公司股息		515	376
收到其他權益工具投資及其他非流動金融資產的股息		16	15
處置衍生金融工具		-	8
到期收回定期存款		4,482	-
存入定期存款		(9,028)	(2,615)
購買物業、廠房及設備及其他資產		(17,767)	(16,197)
向聯營公司增資		(936)	(855)
取得聯營公司		(49)	(42)
投資活動的現金流出淨額		(19,524)	(16,728)
籌資活動			
銀行借款所得款項	34(c)	51,173	54,746
發行超短期融資券所得款項	34(c)	32,750	13,400
發行公司債券所得款項	34(c)	21,500	18,900
子公司吸收少數股東投資收到的現金		-	607
飛機租賃訂金的退款		134	45
償還銀行借款	34(c)	(65,027)	(61,193)
償還超短期融資券	34(c)	(32,250)	(2,700)
償還公司債券	34(c)	(4,900)	(9,000)
已付租賃款的本金部分	34(c)	(19,778)	(20,242)
支付飛機租賃定金		(102)	(74)
支付非控制性權益股息		(257)	(12)
購買子公司少數股東權益支付的現金		-	(66)
籌資活動現金流出淨額		(16,757)	(5,589)
現金及現金等價物的淨(減少)/增加		(3,570)	3,447
於1月1日的現金及現金等價物結餘		12,984	9,531
現金及現金等價物匯兌(損失)/收益		(12)	6
於12月31日的現金及現金等價物結餘	34(a)	9,402	12,984

所載的附註為本財務報表的組成部分。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

1 公司基本情況

中國南方航空股份有限公司(「本公司」)是於1995年3月25日在中華人民共和國(「中國」)成立的一間股份有限公司。公司的註冊地為中國廣東省廣州市黃埔區玉巖路12號冠昊科技園一期辦公樓3樓301室。本公司及其子公司(「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

本公司大部分權益由一家成立於中國名為中國南方航空集團有限公司(「南航集團」)的國有企業擁有。

本公司的股份在上海證券交易所和香港聯合交易所上市。

2 主要會計政策

(a) 合規聲明

合併財務報表是按照國際會計準則委員會頒佈的所有適用的國際財務報告準則編製。國際財務報告準則包括了所有適用的個別《國際財務報告準則》、《國際會計準則》及詮釋。合併財務報表亦符合香港《公司條例》的適用披露要求及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露條文。本集團採用的主要會計政策披露如下。

國際會計準則委員會已頒佈若干於本集團本會計期間新的或經修訂的首次生效或適用提前執行的國際財務報告準則。附註2(c)披露了已反映在合併財務報表中的因本會計期間首次應用與本集團有關的經修訂準則導致的會計政策變更。

(b) 編製基準

2025年度合併財務報表包括本集團及本集團在合營公司和聯營公司的權益。

除了下述財務報表科目以公允價值進行計量外，合併財務報表是以歷史成本為基準進行編製：

- 其他權益工具投資(見附註2(g))；
- 交易性金融資產、其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產)(見附註2(g))；及
- 衍生金融資產／負債(見附註2(h))。

持有待售的非流動資產(或處置組)，按賬面價值與公允價值減去處置費用後的淨額之量(見附註2(s))。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(b) 編製基準(續)

管理層需在編製符合國際財務報告準則的財務報表時作出判斷、估計和假設。這些判斷、估計和假設會影響會計政策的應用及資產、負債和收入與支出的呈報數額。管理層的估計和假設是根據以往歷史經驗和各種按情況被認為合理的因素在沒有其他直接的數據源下，作為判斷資產和負債的賬面價值的基礎。因此，實際結果可能有別於這些估計。

本集團持續對估計及基礎假設進行評估。會計估計如果只影響當期，則有關影響在會計估計變更的當期確認。如果會計估計變更影響當期和以後期間，則有關影響在當期和以後期間確認。

管理層在應用國際財務報告準則時做出對財務報表構成重大影響的盤點，以及有關判斷不確定因素的討論，已於附註3披露。

(c) 會計政策變更

(i) 新訂及經修訂國際財務報告準則

本集團已將國際會計則第21號修訂本：外匯匯率變動的影響：缺乏可兌換性應用於當前會計期間的財務報告。該等修訂本不會對本集團財務報告產生重大影響；因為本集團並未參與任何缺乏可兌換性的外交易。

本集團未應用任何於當前會計期間尚未生效的新訂則或詮釋。

(d) 子公司及非控制性權益

子公司是指由本集團控制的所有企業。當本集團承受、或有權支配與該企業活動所產生的各種收益、並能通過其對該企業的影響而影響這些收益時，該企業被視為受到本公司控制。在評估本集團是否擁有控制權時，僅考慮本集團或其他方擁有的實質性權利。子公司的財務報表自控制權開始之日起至控制權終止當日計入合併財務報表。

集團內部往來的結餘及交易，以及集團內部交易所產生的任何未實現收益及開支(外幣交易之收益或虧損除外)，將予以抵銷。未實現虧損也以同樣方式抵銷，但僅限於存在證據證明無減值的部分。子公司上報的金額會根據本集團的會計政策進行調整。

2 主要會計政策(續)

(d) 子公司及非控制性權益(續)

就每項企業合併，本集團以子公司的可辨認淨資產的相應份額計量非控制性權益(「非控制性權益」)。

非控制性權益與歸屬於本公司權益持有者權益在合併財務狀況表的權益項目中分開列示。本集團業績內的非控制性權益作為年內本公司非控制性權益與權益持有者在利潤或虧損總額及綜合收益總額間的分配，並分別在合併利潤表及合併綜合收益表中列示。應付非控制性權益持有人的貸款及其他契約責任會根據附註2(q)、2(r)或2(y)視負債的性質列示為金融負債。

本集團於子公司的權益變更，如不構成喪失控制權，這些變更會被視為權益性交易，於合併權益的控制性權益及非控制性權益將會被調整，以反映其權益轉變，但不會調整商譽及確認損益。

如本集團喪失子公司控制權，則終止確認子公司的資產及負債，以及任何相關非控制性權益及其他權益組成。任何產生的收益或虧損將確認為損益。失去控制權時，以公允價值計量於前子公司的任何保留權益。

在本公司財務狀況表中，於子公司的權益以成本減去減值虧損(見附註2(m)(iii))列示，除非被歸類為持有待售(或包含在歸類為持有待售的處置組中)(見附註2(s))。

本集團採用購買法核算企業合併。所轉讓的對價及所購買的可辨認淨資產一般以公允價值計量。交易費用產生時確認為費用。

所轉讓的對價並不包括對之前存在的交易關係的結算金額。此類金額一般在損益中確認。

集團將轉讓的任何或有對價按收購日的公允價值計量。分類為權益的或有對價不重新計量，其之後的結算在權益中入賬。其他或有對價在每個報告期末重新計量其公允價值，相關變動計入損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(e) 聯營及合營安排

聯營公司指本集團或本公司對其財務及經營政策能施加重大影響，但並非控制或共同控制的主體。

本集團已將國際財務報告準則第11號應用於所有合營安排。根據國際財務報告準則第11號，在合營安排的投資必須分類為共同經營或合營企業，視乎每個投資者的合同權益及義務而定。本集團已評估其合營安排的性質並認定為合營公司。

於聯營公司或合營公司之權益以權益法入賬，其最初以成本確認，包括交易成本。隨後，合併財務報表包括本集團分佔被投資公司的損益及其他綜合收益(「其他綜合收益」)，直至失去重大影響力或共同控制之日。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額超出本集團於聯營公司或合營公司權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損。除非本集團須向聯營公司或合營公司承擔法定或推定義務，或代聯營公司及合營公司付款。在這意義上，本集團於聯營公司或合營公司權益包括按權益法計算的投資額賬面金額和長期利益，而該長期利益實質上是本集團於聯營公司或合營公司淨投資的一部分。

與按權益法入賬投資對象進行交易所產生的未變現收益與投資對銷，並以本集團於投資對象的權益為限。未變現虧損的抵銷方法與未變現收益相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示已出現減值的部分。

在本公司財務狀況表中，於聯營公司或合營公司投資，以成本減去減值虧損(見附註2(m)(iii))列示。

(f) 商譽

企業合併產生的商譽是以成本減去累計減值損失後列示，並每年進行減值測試(見附註2(m)(iii))。

(g) 其他證券投資

本集團有關證券工具投資(子公司、聯營公司及合營公司投資除外)的政策如下：

本集團在承諾購買／出售投資當日確認／終止確認證券工具投資。除對於以公允價值計量且其變動計入當期損益的投資的相關交易費用直接計入當期損益外，其他類別的投資以公允價值加上直接可歸屬的交易費用確認初始入賬金額。有關本集團如何確定金融工具的公允價值的方法的解釋，見附註4(g)(i)。基於這些投資的分類，本集團對其進行如下後續計量。

2 主要會計政策(續)

(g) 其他證券投資(續)

(i) 非股權投資

本集團持有的非股權投資歸類為下述計量類別的其中一項：

- 攤銷成本計量，如所持投資是用來收取僅作支付本金及利息的合約現金流量。預期信貸虧損、採用實際利率法計算的利息收入(見附註2(aa)(ii)(c))、匯兌收益及虧損確認為損益。任何終止確認的收益或虧損確認為損益。
- 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)，如投資的合約現金流量僅包含支付本金及利息，而持有投資的業務模式是以收取合約現金流量及出售為目標。預期信貸虧損、利息收入(使用實際利率法計算)及匯兌收益及虧損確認為損益，並按攤銷成本計量的金融資產的相同方式計算。公允價值與攤銷成本的差額於其他綜合收益中確認。當投資被處置時，其他綜合收益中的累計金額自權益轉入當期損益。
- 如投資不滿足以攤餘成本計量或以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)的條件。投資的公允價值變動(包括利息)計入當期損益。

(ii) 股權投資

本集團的股權投資一般分類為以公允價值計量且其變動計入損益，除非該投資並非持作交易用途且於初始確認時，本集團選擇不可撤銷地指定該投資為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(不得重分類至損益)，以至於其公允價值的後續變動計入其他綜合收益。該等選擇是以單項工具為基礎作出，但僅當發行人認為相關投資符合權益工具定義時方可作出。倘對特定投資作出有關選擇，出售時，公允價值儲備(不得重分類至損益)中的累計金額將轉出至留存收益，而非通過當期損益轉出。無論是被分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益或是以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，從股權投資獲得的股息收入作為其他收入確認為當期損益(見附註2(aa)(ii)(b))。

(h) 衍生金融工具

衍生工具初始按於衍生工具合同訂立日的公允價值確認，其後按其公允價值重新計量。確認所產生的利得或損失的方法取決於該衍生工具是否指定作套期工具，如指定為套期工具，則取決於其所套期項目的性質。

若金融衍生工具不符合套期會計原則便會被視為交易性金融工具，其由公允價值變動而產生的未實現損益均會確認為當期損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(i) 投資性房地產

投資性房地產是指為賺取租金收入和／或資本增值而持有的租入土地和／或建築物。

投資性房地產以成本入賬，減去累計折舊及減值虧損(見附註2(m)(iii))。折舊是根據投資性房地產的預計使用年限或租賃期，在扣除估計淨殘值後以直線法計提，並沖銷其成本。投資性房地產的租金收入根據附註2(aa)(ii)(a)所述入賬。

(j) 其他物業、廠房及設備

其他物業、廠房及設備項目以成本減去累計折舊及減值虧損列示(見附註2(m)(iii))。

自建物業、廠房及設備項目的成本包括材料成本、人工成本、拆卸和搬移項目及恢復該地方原來面貌的費用(如適用)的初步估計金額，以及適當比例的生產間接費用和資本化的借款費用(見附註2(ac))。

後續支出只有在很可能為本集團帶來與該項目有關的未來經濟利益，而該項目的成本能可靠計量時，才包括在資產的賬面價值或確認為一項單獨資產(按適用)。已被替換零件的賬面價值已被終止確認。所有其他維修費用在發生的會計期間內計入合併利潤表。

當飛機進行大修，大修費用的成本會包括在飛機組件的賬面價值中，並於估計的大修期間內攤銷。大修費用相關的機身組件以直線法在6至12年內攤銷。大修費用相關的發動機替換件以工作量法在9-42千小時的預期飛行時間內攤銷。當一項大修完成時，前次資本化的大修費用的賬面價值將被全部沖減並計入合併利潤表。

除上述與大修費用有關的組件外，其他物業、廠房及設備的折舊是根據預計使用年限，在扣除預計殘值後(如有)，以直線法計提並沖銷其成本，詳情如下：

建築物	5至35年
自置飛機	15至20年
其他飛行設備	
— 飛機發動機	15至20年
— 其他(包括周轉件)	3至15年
機器、設備及汽車	4至10年

2 主要會計政策(續)

(j) 其他物業、廠房及設備(續)

如果物業、廠房及設備項目的組成部分有不同的使用年限，其折舊會按其成本以合理的基準獨立計算。本集團每年對每項資產的使用年限及殘值(如有)進行覆核。

報廢或處置物業、廠房及設備項目的收益或虧損，是以資產的處置所得淨額與賬面金額之間的差額確定，並在報廢或處置日計入合併利潤表。

(k) 在建工程

在建工程是指飛機及飛行設備預付款、辦公大樓、多項興建中的基建項目和有待安裝的設備，以成本減去減值虧損(見附註2(m)(iii))列示。即使由中國相關部門所簽發的權屬證明書有任何延誤，當資產實質上達到預計可使用狀態時，相關成本便會停止資本化，而在建工程則會轉入物業、廠房及設備。

在建工程不計提折舊。

(l) 租賃資產

於合同開始日，本集團評估合同是否為租賃或包含租賃。倘合約為換取代價而轉移已識別資產在一段期間內的使用控制權，則該合約屬於或包括租賃。若客戶既有權主導已識別資產的使用又有權獲得因使用已識別資產所產生的幾乎全部經濟利益，則表示控制已經轉移。

(i) 作為承租人

合同中同時包含多項單獨租賃的，承租人和出租人將合同予以分拆，並分別各項單獨租賃進行會計處理。合同中同時包含租賃和非租賃部分的，承租人和出租人將租賃和非租賃部分進行分拆。但是，對本集團作為承租人的土地和建築物租賃，本集團選擇不分拆合同包含的租賃和非租賃部分，並將各租賃部分及與其相關的非租賃部分合併為租賃。在分拆合同包含的租賃和非租賃部分時，承租人按照各租賃部分單獨價格及非租賃部分的單獨價格之和的相對比例分攤合同對價。

在租賃開始日，除租賃期為不超過12個月的短期租賃和低價值資產租賃外，本集團對租賃確認使用權資產和租賃負債。若本集團就低價值資產訂立租賃，則本集團按逐項租賃決定是否將該租賃資本化。倘並無資本化，相關的租賃付款於租期內系統地確認為損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 租賃資產(續)

(i) 作為承租人(續)

對於資本化的租賃，租賃負債按照租賃期內應付租賃付款額的現值進行初始計量，折現率為合同內含利率，無法確認租賃內含利率的，採用本集團增量借款利率作為折現率。初始確認後，租賃負債按攤餘成本計量，利息開支使用實際利率法計算。並非視乎指數或利率而定的可變租賃付款不納入租賃負債計量，在實際發生時計入當期損益。

對於資本化的租賃，使用權資產按照成本進行初始計量，包括租賃負債的初始金額(已就於開始日期或之前作出的任何租賃付款進行調整)，加上已產生的初始直接成本以及為拆卸並移除相關資產或復修相關資產或該資產所在地點的估計成本扣除已享受的租賃激勵。使用權資產後續按照成本減累計折舊及減值準備確認(見附註2(j)及附註2(m)(iii))。

對於使用權資產的各組成部分和後續發生大修的計量，見附註2(j)。

以租賃持有土地的取得成本按相關(介於30年至70年)的租賃期以直線法進行攤銷。

若用於確定未來租賃付款額的指數或比率發生變化，或本集團根據擔保餘值預計的應付金額發生變動、或本集團更改評估其是否將行使購買、延期或終止選擇權，則重新計量租賃負債。若在此等情況下對租賃負債進行重新計量時，則應相應調整使用權資產的賬面值，如若使用權資產的賬面值已調減至零，則剩餘金額計入當期損益。

當租賃範圍發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃對價發生變化(「租賃修訂」)，且未作為單獨租賃入賬時，則租賃負債也應重新計量。在此情況下，租賃負債根據變更後租賃付款額及租賃期限，使用經修訂的折現率在修訂生效日重新計量。

在合併財務狀況表中，長期租賃負債的流動部分釐定為須於報告期後十二個月內清償的合約付款現值。

本集團將不符合投資性房地產定義的使用權資產呈列為「使用權資產」並在合併財務狀況表內單獨呈列租賃負債。

2 主要會計政策(續)

(l) 租賃資產(續)

(ii) 作為出租人

本集團於租賃開始日將租賃分為融資租賃或經營租賃。融資租賃是實質上轉移了與租賃資產所有權有關的幾乎全部風險和報酬的租賃。否則，該租賃則劃歸為經營租賃。

當一項租賃包含租賃及非租賃組成部分的，本集團按照各組成部分的單獨售價之和的相對比例分攤合同對價。與經營租賃相關的租賃收入根據附註2(aa)(ii)(a)確認。

當本集團作為轉租出租人時，基於原租賃產生的使用權資產將該轉租賃分類為融資租賃或經營租賃。如果原租賃為短期租賃且本集團採用附註2(l)(i)所述的短期租賃的簡化處理，本集團將該轉租賃分類為經營租賃。

融資租賃下，在租賃期開始日，本集團對融資租賃確認應收融資租賃款，並終止確認融資租賃資產。本集團對應收融資租賃款進行初始計量時，將租賃投資淨額作為應收融資租賃款的入賬價值。租賃投資淨額為未擔保餘值和租賃期開始日尚未收到的租賃收款額按照租賃內含利率折現的現值之和。

本集團按照固定的週期性利率計算並確認租賃期內各個期間的利息收入。應收融資租賃款的終止確認和減值按附註2(m)所述的會計政策進行會計處理。未納入租賃投資淨額計量的可變租賃付款額在實際發生時計入當期損益。

(m) 信用損失及資產減值

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失

本集團對下列項目的預期信用損失確認損失準備：

- 以攤餘成本計量的金融資產(包括現金及現金等價物以及應收及其他應收款項)；及
- 租賃應收款。

以公允價值計量的金融資產，包括以公允價值計量且其變動計入當期損益的權益工具投資、指定以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益工具投資(不得重分類至損益)和衍生金融資產，不適用「預期信用損失」模型。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

預期信用損失的計量

預期信用損失是信用損失的概率加權估計值。一般而言，信用損失以合同及預期金額之間的所有預期現金差額現值計量。

若影響是重大的，預期現金差額將使用以下利率進行折現：

- 固定利率金融資產及應收及其他應收款項：初始確認時的實際利率或其近似值；
- 浮動利率金融資產：當期實際利率；
- 租賃應收款：計量租賃應收款採用的折現率。

在估計預期信用損失時所考慮的最長期限為本集團面臨信用風險的最長合同期限。

在計量預期信用損失時，本集團考慮無須付出過多成本或努力即可獲得的合理且可靠的信息。這包括有關過往事件、當前狀況和未來經濟狀況的預測。

預期信用損失採用以下基準之一計量：

- 12個月預期信用損失：是指報告日期後12個月內(若工具的預期存續期少於12個月，則為較短期間)可能發生的違約事件而導致的部分預期信用損失；及
- 整個存續期預期信用損失：是指適用預期信用損失模型的項目在整個預計存續期內所有可能發生的違約事件而導致的預期信用損失。

本集團按照相當於整個存續期的預期信用損失金額計量應收款項的損失準備，但下列情況除外，這些情況以12個月預期信用損失的金額計量其損失準備：

- 在報告日被確定為信用風險較低的金融工具；及
- 自初始確認以來信用風險未顯著增加的其他金融工具。

應收賬款的損失準備始終按照相當於整個存續期內預期信用損失的金額計量。該等金融資產的預期信用損失是利用基於本集團歷史信用損失經驗的準備矩陣進行估計，並根據報告日債務人的特定因素以及對當前和預計的未來整體經濟狀況的評估進行調整。

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

信用風險顯著增加

本集團通過比較金融工具在報告日與在初始確認日發生違約的風險，以評估金融工具的信用風險自初始確認後是否已顯著增加。本集團考慮合理且可靠的定量和定性信息，包括無需付出過多成本或努力即可獲得的歷史經驗和前瞻性信息。

具體而言，在評估自初始確認後信用風險是否顯著增加時會考慮以下信息：

- 未能按合同到期日支付本金和利息；
- 金融工具的外部或內部信用評級(如有)的實際或預期顯著惡化；
- 債務人經營成果的實際或預期顯著惡化；及
- 科技、市場、經濟或法律環境的目前或預期變動對債務人履行其對本集團責任的能力有重大不利影響。

根據金融工具的性質，本集團以單項金融工具或金融工具組合為基礎評估信用風險是否顯著增加。以金融工具組合為基礎進行評估時，金融工具基於共同信用風險特徵進行分類，例如逾期信息和信用風險評級。

本集團認為金融資產在債務人不大可能全額支付其對本集團的欠款的情況下發生違約，該評估不考慮本集團採取例如變現抵押品(如果持有)等追索行動。

通常情況下，如果逾期超過30天，本集團確定金融工具的信用風險已經顯著增加。除非本集團無需付出過多成本或努力即可獲得合理且可靠的信息，證明雖然超過合同約定的付款期限30天，但信用風險自初始確認以來並未顯著增加。

預期信用損失在每個報告日重新計量，以反映金融工具信用風險自初始確認以來的變化。由此形成的損失準備的增加或轉回金額，應當作為減值虧損或利得在合併利潤表中計入當期損益。本集團確認所有金融工具的減值或轉回，並通過損失準備賬戶對其賬面價值進行調整。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

利息收入的計算基礎

根據附註2(aa)(ii)(c)，利息收入是基於金融資產賬面原值計算，除非在金融資產出現信用減值的情況下，利息收入根據該金融資產的攤餘成本(即賬面原值減損失準備)計算。

已發生信用減值的金融資產

於各報告日，本集團會評估金融資產是否出現信用減值。當發生一項或多項對金融資產預計未來現金流量有不利影響的事件時，該金融資產出現信用減值。

金融資產出現信用減值的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人遇到重大的財務困難；
- 違反合約，如未能支付或拖欠本金或利息；
- 根據本集團在其他情況下不會考慮的條款重組貸款或墊款；
- 債務人可能會申請破產或進行其他財務重組；或
- 由於發行人出現財務困難，證券活躍市場消失。

核銷政策

若日後實際上不可收回款項，本集團則會核銷金融資產或租賃應收款項的總賬面價值。這種情況通常發生在本集團以其他方式確定債務人沒有資產或收入來源可產生足夠的現金流量以償還將被核銷的金額。

已核銷的金融資產日後又收回的，作為減值虧損的轉回計入收回期間內的損益。

(ii) 已作出財務擔保的信用損失

財務擔保是指那些規定發行人(即擔保人)根據債務工具的條款支付指定款項，以補償受擔保人的受益人(「持有人」)因某一特定債務人不能償付到期債務而產生的損失的合約。

以公允價值初始確認後，本集團作為發行人將財務擔保合同按照以下金額孰高進行後續計量：(i)損失準備金額以及(ii)初始確認金額，如適用，扣除相關受益的累計確認金額後的餘額。

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(ii) 已作出財務擔保的信用損失(續)

本集團監察特定債務人的違約風險，並當財務擔保的預期信用損失高於擔保已確認的金額時並以更高的金額重新計量。

本集團會計量12個月的預期信貸損失，除非債務人自擔保發出以來的違約風險顯著增加，則會計量整個存續期的預期信用損失。此處適用附註2(m)(i)所述的違約定義及信用風險顯著增加評估標準。

由於本集團僅在指定債務人發生被擔保工具的條款所規定的違約事件時才須作出付款，因此預期信用損失的預計金額為償付持有人所產生的信用損失的金額，減去本集團預期從該特定債務人或任何其他人士收取的款項。相關金額使用基於現金流的特定風險作出調整後的當前無風險利率進行折現。

(iii) 其他非流動資產的減值準備

本集團會在每個報告期末參考內部和外部的信息，以確定下列資產是否出現減值跡象，或以往確認的減值虧損不再存在或已經減少(商譽除外)：

- 投資性房地產；
- 其他物業、廠房及設備；
- 使用權資產；
- 在建工程；
- 商譽；
- 本公司財務狀況表中於子公司、聯營公司及合營公司的投資。

若出現減值跡象，資產的可收回金額便會作出估計。商譽每年進行減值測試。

就減值測試而言，資產納入持續使用產生現金流入的最小組別，該組別基本獨立於其他資產或現金產生單位(「現金產生單位」)的現金流入。業務合併產生之商譽分配至各個現金產生單位或各組現金產生單位(預期會產生合併協同效益)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備(續)

資產或現金產生單位的可收回金額為其使用價值及公允價值減去處置費用之較高者。使用價值乃基於估計未來現金流量，按能反映現時市場對貨幣時間價值及資產或現金產生單位特定風險的評估的稅前貼現率貼現至其現值。

倘資產或現金產生單位的賬面值超過其可收回金額時，便會確認減值虧損。

減值虧損於損益中確認。確認的減值虧損會首先減少該現金產出單元商譽的賬面金額，然後按比例減少該單元中其他資產的賬面金額。但減值不會使個別資產的賬面價值減少至低於其公允價值減處置費用(如可計量)，或其使用價值(如能釐定)。

商譽的減值虧損不會轉回。就其他資產而言，所轉回的減值虧損以以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產賬面金額(扣除折舊或攤銷)為限。

(iv) 中期財務報告及減值虧損

在《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》下，本集團需根據國際會計準則第34號「中期財務報告」對於財政年度的首六個月期間編製中期財務報告。本集團於中期期末採用與年末相同的減值測試、確認和轉回的有關準則(見附註2(m) (i)及附註2(m) (ii))。

已在中期確認的商譽減值虧損，如有，不會在期後衝回。即使在年末時評估是沒有或只有較少的減值虧損，該中期已確認的減值虧損均不會被衝回。

(n) 存貨

存貨主要包括消耗備件和其他物資，按成本減去任何適當的存貨跌價準備列示，並於用於營運時計入損益。成本是指平均單位成本。

待銷售或處置的存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低額列示。可變現淨值是以日常業務過程中的估計售價減去完成生產和銷售所需的估計成本後所得數額。

當出售存貨時，存貨的賬面淨值會於確認收入的會計期間確認為一項費用。當存貨發生跌價或毀損，相對於可變現淨值的存貨跌價準備或毀損的存貨價值會於該期間確認為一項費用。存貨跌價準備轉回於轉回當期確認為作為一項費用列支的存貨成本的抵減項。

2 主要會計政策(續)

(o) 合同負債

合同負債於客戶在本集團確認相關收入(見附註2(aa))前支付不可退還的對價時確認。若本集團擁有無條件權利在本集團確認相關收入前收取不可退還的對價時，合同負債也會被確認。於後者情況下，相應應收款項亦將被確認(見附註2(p))。

(p) 應收賬款及其他應收款

應收款項於本集團有無條件權利收取代價及代價僅隨時間推移即會成為到期應付時予以確認。

不包含重要融資成分的應收賬款最初以交易價格確認，包含重要融資成分的應收款項最初以按公允價值加交易成本確認。所有應收款項其後按攤餘成本列示(見附註2(m)(i))。

(q) 帶息借款

帶息借款最初按公允價值減去交易費用確認。隨後，該等借款乃使用實際利率法按攤銷成本呈列。利息費用乃根據附註2(ac)確認。

(r) 應付賬款及其他應付款

應付賬款及其他應付款最初以公允價值確認。初始確認後，應付賬款及其他應付款以攤餘成本列示。除非折現的影響並不重大，在此情況下則以發票金額列示。

(s) 持有待售的非流動資產

當非流動資產(或包括資產及負債的處置組)滿足其賬面價值極有可能通過出售而非繼續使用收回時，其將被重分類至持有待售資產。

該非流動資產或處置組以賬面價值與公允價值減去出售成本孰低者計量。處置組的減值損失首先分配給商譽，然後按比例分配給剩餘資產和負債，該計量政策之例外情況迄今主要為遞延所得稅資產、僱員福利所產生資產、金融資產(除於附屬公司、聯營公司與合營公司之投資)及投資性房地產，上述資產繼續本集團的其他適用之政策計量。

減值損失於初始分類為持有待售，且其後作為持有待售資產重新計量時，在損益確認。當非流動資產分類至持有待售，或屬於分類至持有待售資產的處置組時，該非流動資產不計提折舊或攤銷。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(t) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金，以及存放於銀行和其他金融機構的活期存款，以及其他短期和流動性高的投資，這些投資可以隨時換算為已知的現金額及其價值變動方面的風險不大，並通常在購入後三個月內到期。就合併現金流量表而言，現金及現金等價物還包括須於接獲通知時償還，並構成本集團現金管理一部分的銀行透支。本集團現金及現金等價物按預期信用損益評估(見附註2(m)(i))。

(u) 準備及或有負債

如果本集團須就已發生的事件承擔法定或推定義務，且該義務的履行很可能會導致經濟效益流出，以及有關金額能夠可靠的計量，本集團便會就該時間或金額不定的負債計提準備。如果貨幣時間價值重大，則按預計所需支出的現值計提準備。

如果不是很可能導致經濟效益流出，或有關金額不能可靠計量，便會將該義務披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。如果本集團的義務須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。

(v) 股利分配

向本公司股東分配的股利在股利獲本公司股東批准的期間內於本集團的合併財務報表內列為負債。

(w) 股本

普通股分類為權益。直接歸屬於發行新股或期權的新增成本在權益中列為所得款的減少(扣除稅項)。

(x) 遞延收益

本集團獲多項與購買若干飛機和發動機有關的收益。這些收益會被遞延至飛機和發動機交付時為止，用作減少購買飛機和發動機的成本，從而減少將來的折舊金額。

2 主要會計政策(續)

(y) 可轉換公司債券

(i) 包含權益部分的可轉換公司債券

含有權益成分的可轉換債券是一種複合金融工具，持有人可以選擇將其轉換為普通股，且轉換時所發行的股份數量是固定的，不隨公允價值的變化而變化。

複合金融工具的負債部分最初按不具有權益轉換選擇權的類似負債的公允價值確認。權益部分最初按整個複合金融工具的公允價值與負債部分的公允價值之間的差額確認。任何直接歸屬的交易成本均按初始賬面金額的比例分配給負債和權益部分。

初始確認後，負債部分採用實際利率法按攤銷成本計量。利息在損益中確認。可轉債的權益部分不再重新計量，並計入其他儲備直到債券被轉換或贖回。

如果可轉債被轉換，其他儲備及負債部分於轉換時的賬面金額作為發行股票的對價轉入股本及股本溢價。如果可轉債被贖回，其他儲備則會直接轉入留存收益。

(ii) 其他可轉換公司債券

對於不包含權益部分的可轉換債券，於初始確認時，衍生工具部分以公允價值計量，且作為衍生金融工具的一部分列示(見附註2(h))。所得款項超過初始確認為衍生工具部分的金額被確認為負債部分。任何直接歸屬的交易成本均按其初始賬面金額的比例分配給主負債部分和衍生工具部分。與主體負債部分有關的交易成本部分初始確認為負債的一部分。與衍生工具部分有關的部分在損益中確認。

衍生工具部分按附註2(h)進行後續計量。主負債部分採用實際利率法按攤餘成本進行後續計量。與主負債部分有關的利息計入當期損益。

如果可轉債被轉換，衍生工具部分及負債部分於轉換時的賬面價值作為發行股票的對價轉入股本及股本溢價。如果可轉債被贖回，實際支付的金額與衍生工具部分及負債部分的賬面價值的差額計入當期損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(z) 所得稅

所得稅開支包括當期所得稅項及遞延稅項。除與企業合併或於其他綜合收益或直接於權益中確認的項目相關的部分外，其於損益中確認。

當期所得稅項是按本年度應課稅收入或虧損而估計的應付或應收稅項，以及就以往年度應付或應收稅項作出的任何調整。當期應付或應收稅項的金額為預期將支付或收取稅項金額之最佳估計，其反映與所得稅有關的任何不確定因素。當期稅項按報告日期已實施或實際上已實施的稅率計算。當期稅項亦包括宣派股息導致的任何稅項。

當期稅項資產及負債僅於達成若干條件後抵銷。

遞延稅項就財務報告目的資產及負債賬面值與稅務用途之間的暫時差額予以確認。概不會就以下暫時差額確認遞延稅項：

- 在一項非企業合併的交易中的資產或負債初始確認，其並不影響會計或應課稅損益，且並不會產生相等的應課稅及可抵扣暫時差額的暫時差額；
- 有關投資於子公司、聯營公司及合營企業的暫時差額，前提是本集團能控制暫時差額的轉回時間且在可預見的未來很可能不會轉回；
- 於商譽在初步確認時所產生的應課稅暫時差額；及
- 為執行經濟合作與發展組織發佈的第二項支柱示範規則，已生效或實質已生效的稅法所產生的所得稅相關暫時差額。

本集團分別就相關使用權資產及租賃負債的暫時差額確認遞延所得稅資產和遞延所得稅負債。

遞延所得稅資產乃就未使用稅務虧損、未使用稅款抵減及可扣稅暫時差額確認，惟以有可能動用未來應課稅溢利的情況為限。未來應課稅溢利乃基於轉回相關應課稅暫時差額而確定。如果應課稅暫時差額的金額不足以全額確認遞延所得稅資產，則根據本集團內各附屬公司的業務計劃考慮未來應課稅溢利，並根據現有暫時差額的轉回進行調整。遞延所得稅資產於各報告日進行審閱，如果不再可能實現相關稅項利益時，則予以減少；當未來應課稅溢利的可能性提高時，有關減少將會被轉回。

遞延稅項的計量反映於報告日按本集團所預期的方式收回或結算其資產及負債的賬面價值的稅務影響。

2 主要會計政策(續)

(z) 所得稅(續)

當期和遞延所得稅結餘及其變動額會分開列示，並且不予抵銷。當期和遞延所得稅資產只會在本公司或本集團有法定行使權以當期所得稅資產抵銷當期所得稅負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷：

- 就當期所得稅資產和負債而言，本公司或本集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和償還該負債；或
- 就遞延所得稅資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體，但這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延所得稅負債需要償還或大額遞延所得稅資產可以收回的期間內，按淨額基準實現當期所得稅資產和償還當期所得稅負債，或同時變現該資產和償還該負債。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(aa) 收入和其他收入

本集團將其日常業務過程中源自銷售貨品、提供服務或租賃項下讓渡本集團資產使用權的收入分類為收入。

有關本集團收入及其他收入確認政策的進一步詳情如下：

(i) 源自客戶合同的收入

本集團在絕大部分的收入交易中作為主要責任人，以總額確認收入。在確定是主要責任人還是代理人時，本集團考慮向客戶轉讓特定商品或服務之前是否已經擁有對該商品或服務的控制權。取得相關商品或服務控制權，是指本集團有能力主導該商品或服務的使用並從中獲得幾乎全部的經濟利益。在少部分收入交易中，本集團作為代理人並以淨額確認收入。

當貨品或服務的控制權轉移至客戶時，本集團按照預期有權獲得的承諾對價金額確認收入，代表獨立第三方收取的金額除外，例如增值稅或其他銷售稅。

(a) 源自客運、貨運和郵運服務的收入

當本集團提供客運、貨運和郵運服務等運輸服務時，本集團將對應的運輸服務交易價格結轉確認為收入。本集團已收但尚未提供運輸服務的票款，計入「票證結算」負債。

棄用機票為本集團預期客戶可能會放棄其部分或全部合同權利，從而本集團無需行使的客運合約責任所對應的部分合同權利。

當本集團預計預收機票款無須退回，且客戶可能會放棄其全部或部分合同權利時，本集團按照客戶行使合同權利的模式按比例將預期有權獲得與客戶所放棄的合同權利相關的金額確認為收入；當本集團未能預計預期棄用金額時，本集團在客戶要求其履行剩餘履約義務的可能性極低時，才將預期棄用金額確認為收入。

當客戶取得與航空相關服務的控制權時，確認航空相關收入。

合同成本是指本集團為取得與客戶的合同發生的增量成本，若不取得合同就不會發生(如銷售佣金)。作為一種簡便實務操作方法，因銷售佣金的攤銷期限不超過一年，本集團將實際發生的銷售佣金(視為取得與運輸合同直接相關的增量成本)確認為一項費用。

2 主要會計政策(續)

(aa) 收入和其他收入(續)

(i) 源自客戶合同的收入(續)

(b) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入

本集團設有兩個主要的常旅客里程獎勵計劃，分別為「南航明珠俱樂部」及「廈航白鷺卡常旅客計劃」。該兩個計劃根據會員的累計飛行里程數提供飛行獎勵及其他獎勵。

根據常旅客里程獎勵計劃，對於以飛行方式獲得的獎勵里程，本集團將票款收入按照常旅客獎勵里程和運輸服務的單獨售價的相對比例分攤，並將分攤至獎勵里程的部分，首先確認為「合同負債」。在常旅客里程獎勵計劃下，從第三方取得的除飛行以外方式獲得的獎勵里程，同樣首先確認為「合同負債」。

本集團採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括對獎勵里程預計兌換比例（「預計兌換率」）的估計。與獎勵里程相關的合同負債待客戶兌換飛行獎勵里程或取得相關利益時確認收入。會員兌換的飛行獎勵按照附註2(aa)(i)(a)所述的會計政策確認收入。會員兌換的其他獎勵，在會員取得相關獎勵商品或服務的控制權時結轉計入當期損益。

(ii) 其他來源產生的收入

(a) 經營租賃租金收入

經營租賃的租金收入在租賃期內按直線法計入損益。在租賃期內，所授租賃優惠於損益確認為應收租賃淨付款總額的一部分。或有租金於其產生的會計期間內確認為收入。

(b) 股息收入

— 非上市投資的股息收入是在股東收取股息的權利確定時確認。

— 上市投資的股息收入是在股價除息時確認。

(c) 利息收入

利息收入以實際利率法確認。「實際利率」是指將金融資產在預計存續期的預計未來現金收款額折現為該金融資產總賬面金額所使用的利率。在計算利息收入時，將實際利率適用於資產的賬面總金額（當資產未發生信用減值時）。然而，就初始確認後發生信用減值的金融資產而言，利息收入以金融資產的攤銷成本應用實際利率計算。若資產不再發生信用減值，則恢復使用總額基準計算利息收入。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(aa) 收入和其他收入(續)

(ii) 其他來源產生的收入(續)

(d) 政府補助

當可以合理確定本集團將會收到政府補助並會履行該補助的附帶條件時，便會在合併財務狀況表確認政府補助。用於彌補本集團已產生開支的補助，會在開支產生的期間系統地在損益內確認為其他收入淨額。用於彌補本集團資產成本的補助，則在計算資產的賬面金額時扣除，其後於資產的使用年限內通過減少的折舊費用在損益內確認。

(ab) 保養及大修費用

自有或租賃持有的飛機，發生符合資本化條件的大修支出，其相關更換飛機組件的成本及人工費用等，按附註2(j)和附註2(l)進行資本化，其他例行保養、維修費用在發生時計入合併利潤表。

對於某些租賃飛機，本集團根據經營租賃協議的條款需要對租賃飛機進行大修，以滿足退租條件的要求。因此，除附註2(l)中已於租賃開始日初始計量使用權資產時所確認的退租檢準備，其他預計大修費用於估計大修週期內預提及在合併利潤表列支。預計費用與大修實際費用之間的差額在進行大修的期間內在合併利潤表列支。

(ac) 借款費用

與收購或生產建造需要長時間才可以使一項資產達到預計可使用狀態直接相關的借款費用會資本化為該項資產的部分賬面價值。其他借款費用於產生期間費用化。

當資產的資本性支出及借款費用已經開始發生，以及為使資產達到預定可使用狀態而進行的必要活動已經開始時，借款費用應開始資本化為符合條件的資產的部分賬面價值。使符合條件的資產達到預計可使用狀態所必須的絕大部分準備工作中止或完成時，借款費用便會暫停或停止資本化。

專項借款進行暫時性投資產生的投資收益，會在借款費用可資本化的金額中扣減。

借貸成本包括利息費用，租賃負債相關的融資支出以及用於調整利息成本的外幣借款產生的匯兌差異。

2 主要會計政策(續)

(ad) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃作出供款

短期僱員福利於提供相關服務時確認為成本費用。倘因僱員過往提供服務而本集團須承擔現有法律或推定責任，並在責任金額能可靠估算之情況下，本集團需為預期支付的金額作負債確認。

界定供款退休計劃作出的供款責任於提供相關服務時確認為成本費用。

(ii) 終止僱傭福利

只有當本集團明確其承擔中止僱傭合約或因自願離職而提供福利的義務，且已有詳細正式計劃及不可能撤銷時，該終止僱傭福利費用才被確認。

(iii) 退休福利

根據國際會計準則第19號，*僱員福利*，企業不僅應核算設定受益計劃正式條款下的法定義務，而且還應該核算非正式的慣例產生的推定義務。當企業沒有現實選擇而只能支付僱員福利時，非正式慣例將導致推定義務的產生。本公司認為向在企業年金實施前退休的僱員支付福利津貼完全取決於本公司的自主意願，不會因此而產生法定或推定義務。本公司也有權根據實際經營情況決議終止該等支付。

(ae) 外幣折算

本集團各子公司的財務報表所列項目均以該子公司經營所在的主要經濟環境的貨幣計量(「功能貨幣」)。合併財務報表以人民幣列報，人民幣為本公司的功能貨幣及本集團的列報貨幣。

外幣交易按中國人民銀行(「人行」)在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。各項貨幣性外幣資產及負債按人行在報告期末公佈的外匯牌價折合為人民幣。匯兌收益及損失在當期損益中確認。

以歷史成本計算的非貨幣性外幣資產及負債按人行在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。交易日是指本集團初次確認該些非貨幣性資產及負債之日。以公允價值列示的非貨幣性外幣資產及負債按人行在確定公允價值當日公佈的外匯牌價折合為人民幣。

對境外經營的收入和支出採用人行在交易發生日的公佈的即期匯率的近似匯率折算為人民幣。財務狀況表中的項目採用人行在報告日期末的公佈的即期匯率折合為人民幣。按照上述折算產生的外幣財務報表折算差額，在其他綜合收益中列示及留存於權益中的外匯儲備。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(af) 關聯方

- (a) 個人或與該個人關係密切的家庭成員與本集團相關聯，如果該個人：
- (i) 對本集團實施控制或共同控制；
 - (ii) 對本集團實施重大影響；或者
 - (iii) 是本集團或其母公司的關鍵管理人員的成員。
- (b) 如果適用以下任何情形，則某主體與本集團相關聯：
- (i) 該主體和本集團是同一集團的成員（這意味著該兩家主體的母公司、子公司和同級子公司均相互關聯）。
 - (ii) 某一主體是另一主體的聯營公司或合營公司（或是另一主體所屬集團的一個成員的聯營公司或合營公司）。
 - (iii) 兩家主體都是同一家企業的合營公司。
 - (iv) 某一主體是某企業的合營公司並且另一主體是該企業的聯營公司。
 - (v) 該主體是為本集團或與本集團關聯的主體的僱員福利而設的離職後福利計劃。
 - (vi) 該主體受(a)項所述個人的控制或共同控制。
 - (vii) (a)(i)項所述的個人對該主體實施重大影響或是該主體（或其母公司）的關鍵管理人員的成員。
 - (viii) 該主體或其所屬集團的任何成員公司向本集團或本集團的母公司提供主要管理人員服務。

與該個人關係密切的家庭成員是指預期他們在與企業的交易中，可能會影響該名個人或受其影響的家屬。

(ag) 分部報告

經營分部及財務報表內呈報的各分部項目的金額自定期提供予本集團最高行政管理人員即本集團主要經營決策者的財務資料中識別出來，以將資源分配至本集團的各項業務及地理位置，並評估本集團的各項業務及地理位置的表現。

就財務報告而言，除非分部具備類似的經濟特徵及在產品及服務性質、生產工序性質、客戶類型或類別、用作分配產品或提供服務的方法及監管環境的性質方面相似，否則單個重大經營分部不會進行合併計算。並非屬個別重大的經營分部如符合上述大部分標準，則可進行合併計算。

3 會計估計及判斷

本集團的財務狀況與經營業績容易受到與編製合併財務報表有關的會計方法、假設及估計所影響。本集團依據歷史經驗和認為合理的其他不同假設作為相關假設和估計的基礎，而這些經驗和假設均為對未能從其他來源確定的事宜作出判斷的基準，管理層會持續對這些估計作出評估。由於實際情況、環境和狀況的改變，實際業績可能有別於這些估計。

在審閱財務報表時，需要考慮的因素包括重要會計政策的選擇、對應用這些政策產生影響的判斷及其他不明朗因素，以及已呈報業績對狀況和假設變動的敏感程度等。除了於附註4(g)披露的金融工具的公允價值計量以外，本集團相信下列項目亦涉及編製財務報表時主要的判斷和估計。

(a) 長期資產減值(除商譽外)

如附註2(m)(iii)所述，本集團在資產負債表日對長期資產或資產組(該等資產(或資產組)包括物業、廠房及設備中的自有飛機、其他飛行設備(包括高價周轉件)以及使用權資產中的飛機及發動機(「飛機及相關設備」))進行減值評估。以確定資產可收回金額是否下跌至低於其賬面價值。如果情況顯示長期資產或資產組的賬面價值可能無法全部收回，有關資產便會被視為已減值，並相應確認減值損失。

可收回金額是資產(或資產組)的公允價值減去處置費用後的淨額與資產(或資產組)預計未來現金流量的現值兩者之間的較高者。由於本集團不能可靠獲得某些資產(或資產組)的公開市價，本集團在估計此類資產(或資產組)的可收回金額時會採用所有能夠獲得的相關資料，包括根據合理和可支持的假設所作出有關運營服務收入和相關運營成本的預測，以及預計未來現金流量現值時使用的折現率。例如，在預計飛機及相關設備未來現金流量的現值時，需要對飛機及相關設備的航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率及折現率等重大會計估計參數作出判斷，其中，飛機及相關設備的相關運營成本主要指燃油、起降、飛機維修及職工薪酬等成本。

(b) 常旅客收入

根據常旅客里程獎勵計劃，本集團在釐定飛行授予的獎勵里程單獨售價時需要對預計兌換率作出估計。

預計兌換率的估計需要同時考慮獎勵里程的歷史兌換率以及近期常旅客里程獎勵計劃政策及客戶行為的變化可能對未來兌換情況產生的影響。不同的估計可能會影響合同負債及當期損益的金額。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

3 會計估計及判斷(續)

(c) 所得稅

對於能夠結轉以後年度的可抵扣虧損，本集團以未來期間很可能取得的應納稅所得額為限，確認與稅務虧損相關的遞延所得稅資產。本集團在確定未來期間應納稅所得額時，需要運用估計和判斷，例如需要對航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率等重大會計估計參數作出判斷，其中，相關運營成本主要指燃油、起降、飛機維修及職工薪酬等成本。不同的判斷及估計可能會對與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認產生重大影響。

(d) 折舊與攤銷

如附註2(j)及附註2(l)所述，對於物業、廠房及設備和使用權資產中的發動機替換件，本集團採用工作量法根據飛行小時計提折舊，預計飛行小時數是根據以往相同或相似型號的發動機的飛行及大修歷史經驗而確定。對其他固定資產及使用權資產，在考慮其殘值後，在使用壽命或短於使用壽命的租賃期內按年限平均法計提折舊和攤銷，資產使用壽命是本集團根據對同類資產的以往經驗並結合預期的技術改變而確定。本集團每年審閱發動機替換件的預計飛行小時以及其他資產的使用壽命，以決定將計入每個報告期的折舊和攤銷費用數額。如果以前的估計發生重大變化，則會在未來期間對折舊和攤銷費用進行調整。

(e) 大修理準備

如附註2(l)及附註2(ab)所述，為了保證歸還飛機時達到約定的狀況，本集團對以經營租賃方式持有的機身及發動機計提大修理準備並將大修支出於租賃合同開始日確認為使用權資產或於預計大修期間計入當期損益。本集團基於相同或類似型號的機身及發動機歷史實際發生的維修成本、當前經濟及航空業發展情況對預計大修週期和大修成本進行估計。不同的判斷及估計可能會對計提的大修理準備及經營業績產生重大影響。

(f) 棄用機票收入

本集團根據客戶行使合同權利的模式按比例將預計有權獲得的金額確認為棄用機票收入。該比例是基於集團的歷史經驗進行估計的，僅當累計已確認收入極可能不會發生重大轉回的不確定性消除時，預估收入才會被確認。不同的估計可能會對本財政年度確認的棄用機票收入產生重大影響。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值

本集團在正常業務經營過程中承受流動資金、利率、外匯、信貸及燃油價格風險。本集團的整體風險管理計劃專注於財務市場的難預測性，並尋求盡量減低對本集團財務表現的不利影響。本集團承受的此等風險及本集團用以管理此等風險的財務風險管理政策列示如下。

(a) 流動風險

於2025年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣111,526百萬元（2024年12月31日：人民幣100,639百萬元）。截至2025年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣32,711百萬元（2024年12月31日：淨流入人民幣25,764百萬元），投資活動的淨現金流出為人民幣19,524百萬元（2024年12月31日：淨流出人民幣16,728百萬元），籌資活動的淨現金流出為人民幣16,757百萬元（2024年12月31日：淨流出人民幣5,589百萬元），導致現金及現金等價物淨減少人民幣3,570百萬元（2024年12月31日：淨減少人民幣3,447百萬元）。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2025年12月31日，本集團獲得多家銀行及金融機構的貸款安排，提供最高約人民幣416,447百萬元的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣313,527百萬元。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本集團於報告期末的非衍生金融負債按未折現的合同現金流量（包括按合同利率（如果是浮動利率則按報告期末的現行利率）計算的利息）的剩餘合約期限，以及被要求支付的最早日期如下：

	2025年未折現的合同現金流量					於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內或 實時償還	1年至2年	2年至5年	5年以上	合計	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
借款	87,997	18,269	29,150	2,915	138,331	134,279
租賃負債	22,581	19,977	41,676	32,335	116,569	104,137
應付賬款、應付票據、 其他應付款及預提費用	32,096	-	-	-	32,096	32,096
長期應付款	7	-	-	-	7	7
	142,681	38,246	70,826	35,250	287,003	270,519

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(a) 流動風險(續)

	2024年末折現的合同現金流量					於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內或 實時償還 人民幣百萬元	1年至2年 人民幣百萬元	2年至5年 人民幣百萬元	5年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元	
借款	75,863	35,354	20,562	3,175	134,954	130,824
租賃負債	21,806	18,640	39,958	24,858	105,262	92,532
應付賬款、應付票據、 其他應付款及預提費用	28,223	-	-	-	28,223	28,223
長期應付款	87	7	-	-	94	91
	125,979	54,001	60,520	28,033	268,533	251,670

(b) 利率風險

利率風險指金融工具的公允價值或未來現金流量將會因市場利率的變化而波動的風險。本集團發行的固定利率和浮動利率的借款和租賃負債，分別使本集團面臨現金流量利率風險及公允價值利率風險。本集團根據市場環境決定固定利率和浮動利率的融資工具，並通過定期監控保持固定利率和浮動利率融資工具的合理組合。

截至2025年12月31日，在其他因素不變情況下，假定利率增加／減少100個基點，將會分別導致本集團稅後利潤及留存收益減少／增加人民幣約426百萬元(2024年12月31日：分別導致本集團稅後利潤及留存收益減少／增加人民幣292百萬元)。

對於本集團於報告期末所持有的浮動利率非衍生工具產生的現金流量利率風險敞口，本集團的稅後利潤(及留存收益)及合併權益的其他組成部分的影響是假設該利率的改變導致利息費用或收入的年度變動。該分析與2024年的分析基礎一致。

上述敏感性分析是基於假設報告期末利率發生變動，並應用於重新計量本集團於報告期末所持有承受公允價值利率風險的浮動利率金融工具而導致本集團稅後利潤(及留存收益)及合併權益的其他組成部分的實時改變。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(c) 外匯風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過人行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。

本集團大部分的租賃負債(附註37)以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元。由於本集團的外幣負債一般都高於外幣資產，故此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。

下表摘錄了假設在財政年度的年末利率變動，所有其他因素維持不變的情況下，外匯匯率對本集團該年度稅後利潤及留存收益的影響。在報告期末，該敏感度之變動範圍是合理且可能的。

	2025	
	人民幣對外幣 升值／(貶值)	對稅後利潤和留存 收益的增加／(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	226 (226)
歐元	1% (1%)	9 (9)
日元	10% (10%)	(2) 2
	2024	
	人民幣對外幣 升值／(貶值)	對稅後利潤和留存 收益的增加／(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	289 (289)
歐元	1% (1%)	11 (11)
日元	10% (10%)	(1) 1

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(c) 外匯風險(續)

上表呈列的分析結果為本集團各實體按各自功能貨幣計量的稅後利潤及留存收益，在為呈列而按報告年末的匯率換算為人民幣時產生的整體實時影響。

敏感度分析假設已採用變動匯率重新計量本集團於報告期末持有而導致本集團承受外匯風險的金融工具，借款及租賃負債，包括按貸款人或借款人功能貨幣以外貨幣計值的集團內公司間應付款項及應收款項。該分析不包括換算海外業務財務報表為本集團呈報貨幣所產生的差額。該分析與2024年的分析基礎一致。

(d) 信用風險

信用風險，是指金融工具的一方不能履行義務，造成另一方發生財務損失的風險。本集團的信用風險主要來自現金及現金等價物、應收賬款、其他應收款、其它非流動金融資產(攤餘成本)及衍生金融工具。

現金及現金等價物

本集團的現金及現金等價物主要存放於信用良好的金融機構，管理層認為其不存在重大的信用風險。由於交易對手的信用評級良好，因此本集團預計不會存在違約風險。

應收賬款

「開賬與結算計劃」為航空公司及銷售代理人之間的結算系統。本集團大部分的機票是由參與國際航空協會組織的「開賬與結算計劃」的代理人銷售，降低了本集團的信用風險。於2025年12月31日，本集團應收開賬與結算計劃的代理人結餘為人民幣954百萬元(2024年12月31日：人民幣790百萬元)。本集團持續關注應收開賬與結算計劃的代理人及其餘應收賬款餘額的信用風險。本集團持續對客戶的財務狀況進行信用評估，壞賬準備維持於管理層預期的數額內。

本集團始終按照相當於整個存續期內預期信用損失的金額計量應收賬款的減值準備，並以準備矩陣為基礎計算其預期信用損失。根據本集團的歷史經驗，不同細分客戶群體發生損失的情況有顯著差異，因此在根據賬齡信息計算預期信用損失時進壹步區分為應收航空票款、應收里程積分銷售款、應收航線合作款以及應收其他款項。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

下表列示了在2025年12月31日，本集團應收航空票款的信用風險敞口及預期信用損失的相關信息：

	2025年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01	2,439	-
3個月以上1年以下	50.00	60	30
1年以上2年以下	100.00	4	4
2年以上3年以下	100.00	-	-
3年以上	100.00	23	23
		2,526	57
	2024年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01	2,162	-
3個月以上1年以下	50.00	9	5
1年以上2年以下	100.00	22	22
2年以上3年以下	100.00	26	26
3年以上	100.00	12	12
		2,231	65

違約損失率基於過去的實際信用損失經驗計算，並根據歷史數據收集期間的經濟狀況、當前的經濟狀況與本集團所認為的預計存續期內的經濟狀況三者之間的差異進行調整。

本集團的應收里程積分銷售款以及應收航線合作款主要為應收合作銀行以及資信良好的長期合作單位，其信用風險為低，本集團未計提壞賬準備。

本集團根據預期信用損失對其他應收賬款計提了人民幣46百萬元的損失準備(2024年12月31日：人民幣25百萬元)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

本年應收賬款減值準備的變動情況列示如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1月1日餘額	90	64
核銷	(4)	(2)
轉回	(41)	(5)
確認的減值損失	58	33
12月31日餘額	103	90

其他應收款

本集團按照未來12個月的預期信用損失計提其他應收款的壞賬準備，除當信用風險自初始確認日後顯著增加時本集團按整個存續期內的預期信用損失計提。

下表列示了其他應收款中的金融資產按照未來12個月預期信用損失及整個存續期預期信用損失計量的壞賬準備的變動情況：

	2025				2024			
	第一階段 未來 12個月預期 信用損失 人民幣百萬元	第二階段 整個存續期 預期信用 損失(未發生 信用減值) 人民幣百萬元	第三階段 整個存續期 預期信用 損失(已發生 信用減值) 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元	第一階段 未來 12個月預期 信用損失 人民幣百萬元	第二階段 整個存續期 預期信用 損失(未發生 信用減值) 人民幣百萬元	第三階段 整個存續期 預期信用 損失(已發生 信用減值) 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
年初餘額	-	11	100	111	1	14	119	134
本年計提	-	-	6	6	-	-	-	-
本年轉回	-	-	-	-	(1)	(3)	(19)	(23)
本年核銷	-	(3)	-	(3)	-	-	-	-
年末餘額	-	8	106	114	-	11	100	111

(e) 燃油價格風險

由於航油為本集團一項主要營運支出，因此本集團的業績極受燃油價格波動所影響。本集團允許審慎利用掉期及期權等經批准使用的與燃油商品相關聯的衍生工具，通過固定燃油價格範圍以應對浮動燃油成本的風險。於2025年度，本集團未簽訂任何原油期貨合同。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(f) 資本管理

本集團資本管理政策的目標是為了保障本集團能夠持續經營，從而為股東提供回報，並使其他利益相關者獲益，同時維持最佳的資本結構以降低資本成本。

本集團管理資金比例和管理債務投資組合風險與預期融資需求。本集團利用資產負債比率監察其資本，此比率按照債務總額除以資產總額計算。於2025年，本集團的策略仍是將資產負債比率維持在一定範圍，以支持本集團的長期運營和發展。該策略與2024年相比沒有改變。為了維持或調整資本結構，本集團可能會調整支付給股東的股利金額、發行新股、向股東返還資本、獲取新的債務融資或出售資產以減低債務。

除需遵循借款和銀行融資額度所附的一般性貸款契約外，本集團無需遵循的其他外部強制性資本要求。

(g) 公允價值

(i) 以公允價值計量的金融工具

公允價值計量層級

以下表格呈報了報告期末根據國際財務報告準則第13號「公允價值計量」中所定義的三個公允價值層級劃分的持繼以公允價值計量的金融工具，在初始確認後其公允價值的計量方法之分析。公允價值計量層級的劃分是根據所使用參數的可確認度及重要性程度確定。

- 第一層級：公允價值僅採用第一層級參數計量，如相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價
- 第二層級：公允價值採用第二層級參數計量，如不符合第一層級的可觀察參數，且不涉及重大不可觀察參數的使用。不可觀察參數是指不存在市場數據的參數
- 第三層級：公允價值的計量採用了重大不可觀察參數

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

		於2025年12月31日公允價值計量按層級劃分			
		2025年 12月31日 公允價值 人民幣百萬元	第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
持續以公允價值計量的	附註				
金融資產/(負債):					
其他權益工具投資:					
- 非流通上市股權	26	415	-	-	415
其他非流動金融資產:					
- 非上市股權	26	1	-	-	1
交易性金融資產:					
- 大額存單	26	2,853	-	2,853	-
衍生金融資產:					
- 長期股權投資回售權	27	26	-	-	26
衍生金融負債:					
- 可轉債的衍生部分	27	(965)	-	(965)	-
		於2024年12月31日公允價值計量按層級劃分			
		2024年 12月31日 公允價值 人民幣百萬元	第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
持續以公允價值計量的	附註				
金融資產/(負債):					
其他權益工具投資:					
- 非流通上市股權	26	431	-	-	431
其他非流動金融資產:					
- 非上市股權	26	33	-	-	33
- 大額存單	26	2,774	-	2,774	-
交易性金融資產:					
- 大額存單	26	2,695	-	2,695	-
衍生金融資產:					
- 長期股權投資回售	27	18	-	-	18
衍生金融負債:					
- 可轉債的衍生部分	27	(908)	-	(908)	-

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

2025年及2024年沒有第一層級、第二層級第三層級之間轉入或轉出的情況。本集團的政策是於報告期末確認該報告期內各層級間的轉換。

第二層級的公允價值估值技術及使用的參數

在交易性金融資產和其他非流動金融資產中核算的大額存單的公允價值，是假設本報告期末即出售該大額存單預計可收回的金額。

可轉債的衍生工具部分的公允價值使用二叉樹模型進行計算，該模型使用的主要參數如下：

	2025年 12月31日	2024年 12月31日
轉股價格	人民幣6.17	人民幣6.17
A股股票價格	人民幣7.34	人民幣6.82
股票波動率	25.52%	26.62%
無風險利率	1.32%	1.13%

第三層級的公允價值計量的信息

	估值方法	重大非可觀察參數	範圍
其他權益工具投資：			
— 非流通上市 股權投資(1)	市場法 — 估值倍數	流動性折扣	32%
其他非流動金融資產：			
— 非上市股權投資(2)	收益法 — 現金流折現	預測期預測利潤增長率 永續增長率 預測期股利分配率 永續期股利分配率 折現率	8% 2.54% 44% 80% 9%
衍生金融資產：			
— 長期股權投資回售權(3)	市場法 — 估值倍數	流動性折扣	27.05%

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

第三層級的公允價值計量的信息(續)

- (1) 該等非流通上市公司股權投資的公允價值是市場法估計得出。以上公允價值的計量與流動性折扣負相關。

所有由於重新計量本集團因戰略目的而持有的非流通的公司股權投資而產生的損益均被確認為其他綜合收益中的公允價值儲備(不得重分類至損益)。當出售股權投資時，其他綜合收益中的累積金額將結轉至未分配利潤。

- (2) 該等非上市股權投資的公允價值是以收益法估計得出。評估方法考慮了被投資方的預期利潤增長率和預期股利分配率。折現率已被調整用以反映與該等投資相關的特定風險。以上公允價值的計量與被投資單位的預測期預測利潤增長率、永續增長率、預測期股利分配率及永續期股利分配率正相關，與折現率負相關。

- (3) 該聯營企業的權益的回售權的公允價值採用經流動性折扣調整後的市場價值確定，以上公允價值的計量與流動性折扣呈負相關關係。本集團聯營企業回售權重估產生的任何損益均計入公允價值變動。

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

於2025年12月31日及2024年12月31日，所有的金融工具的賬面價值與公允價值無重大差異。

5 經營收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

(i) 收入分類

按照服務線對源自客戶合同收入進行劃分如下：

附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
按照國際財務報告準則第15號核算的源自客戶合同收入：		
按照服務線對收入進行劃分		
— 運輸收入		
— 客運	153,644	146,450
— 貨運及郵運	19,670	18,695
	173,314	165,145
— 佣金收入	3,044	3,261
— 貨物處理收入	939	992
— 酒店及旅遊服務收入	778	832
— 地面服務收入	1,208	805
— 航空配餐服務收入	608	535
— 其他	1,870	2,268
	8,447	8,693
其他來源之收入：		
— 租賃收入		
— 固定或取決於指數或比率的租賃付款額	364	302
— 非取決於指數或比率的可變租賃付款額	131	84
19(e)	495	386
	182,256	174,224

源自客戶合同收入按照地區劃分詳見附註6(b)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

5 經營收入(續)

(ii) 源自報告日已存在的客戶合同並預計於日後確認的收入

於2025年12月31日，本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格為人民幣約3,307百萬元(2024年12月31日：人民幣約3,043百萬元)(附註39)。該金額代表於日後客戶取得相關產品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。

6 分部報告

(a) 業務分部

本集團根據內部組織結構、管理要求及內部報告制度確定了兩個報告經營分部，「航空運輸業務分部」及「其他業務分部」。「航空運輸業務分部」包括本集團的客運及貨郵運業務，「其他業務分部」包括貨物處理費、酒店及旅遊服務、地面服務、航空配餐服務及其他雜項服務。

根據本集團的主要經營決策者用於評估分部表現及就分部之間的資源分配所用的數據，本集團的主要經營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。因此，本集團於附註6(c)列出因採用不同會計政策而產生的每項報告分部稅前利潤、資產及負債的重大調節項目。

分部業務之間的銷售及轉讓按當時適用的向第三方銷售及轉讓的市場價格進行交易。

本集團主要經營決策者依據分部資料評價該組成部分的經營成果，以決定向其配置資源、評價其業績。本集團分部報告資料披露如下。

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2025年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 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	合計 人民幣百萬元
對外客戶的經營收入	179,834	2,422	-	-	182,256
分部間銷售	815	7,303	(8,118)	-	-
報告分部收入	180,649	9,725	(8,118)	-	182,256
報告分部稅前利潤	3,604	1,076	20	111	4,811
報告分部稅後利潤	1,642	923	17	103	2,685
其他分部資料					
所得稅費用	1,962	153	3	8	2,126
利息收入	287	53	(2)	-	338
利息支出	5,538	63	(48)	-	5,553
折舊及攤銷	31,039	167	-	-	31,206
減值損失	4	9	-	-	13
信用損失	20	3	-	-	23
應佔聯營及合營公司業績	-	-	-	63	63
金融資產／負債的公允價值變動	-	-	-	32	32
非流動資產本年新增 [#]	49,804	1,005	(728)	-	50,081

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2024年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 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*	合計 人民幣百萬元
對外客戶的經營收入	171,829	2,395	-	-	174,224
分部間銷售	595	6,009	(6,604)	-	-
報告分部收入	172,424	8,404	(6,604)	-	174,224
報告分部稅前(虧損)/利潤	1,129	867	(12)	(403)	1,581
報告分部稅後(虧損)/利潤	(115)	736	(15)	(452)	154
其他分部資料					
所得稅費用	1,244	131	3	49	1,427
利息收入	204	24	(13)	-	215
利息支出	5,754	56	(52)	-	5,758
折舊及攤銷	28,163	211	-	-	28,374
減值損失	5	-	-	-	5
信用損失	4	1	-	-	5
應佔聯營及合營公司業績	-	-	-	(616)	(616)
金融資產/負債的公允價值變動	-	-	-	195	195
非流動資產本年新增 [#]	40,498	658	(368)	-	40,788

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

於2025年12月31日和2024年12月31日，本集團的分部資產和負債列示如下：

	航空運輸 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	合計 人民幣百萬元
於2025年12月31日					
報告分部資產	333,451	13,403	(7,968)	10,928	349,814
報告分部負債	295,096	6,629	(7,887)	965	294,803
於2024年12月31日					
報告分部資產	313,651	9,068	(6,101)	13,120	329,738
報告分部負債	277,523	4,791	(6,079)	908	277,143

* 未分配資產主要包括於聯營公司及合營公司權益，其他股權投資，交易性金融資產，其他非流動金融資產及衍生金融資產。未分配負債主要包括衍生金融負債。未分配業績主要包括應佔聯營公司及合營公司業績、計入損益的金融工具的公允價值變動、其他股權投資的股息收入以及處置子公司及聯營公司收益。

非流動資產新增不包括於聯營及合營公司權益、其他股權工具投資、其他非流動金融資產、長期應收款(包括應收關聯方款項)、衍生金融資產及遞延所得稅資產。

(b) 地區信息

本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團對地區分部之收入按如下原則進行分析：

- (1) 起點及終點均為中國境內(不包括中國香港特別行政區，中國澳門特別行政區及台灣地區(「港澳台」))的運輸收入屬國內收入。往來於中國境內及港澳台間的運輸收入屬港澳台收入；起點或終點為其他境外地區的運輸收入則屬國際收入。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(b) 地區信息(續)

- (2) 佣金收入、貨物處理、提供酒店和旅遊服務、地面服務、航空配餐服務和其他雜項服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
境內	122,391	122,121
國際	57,603	50,025
港澳台	2,262	2,078
	182,256	174,224

本集團主要收入來源於飛機資產，他們全部在中國註冊，並於世界各地的航線網絡中營運，本集團的其他主要資產亦在中國境內。主要經營決策者認為並無合適的基準將該等資產及相關負債按地區進行分配，因此，並無地區性分部資產及負債披露。

(c) 報告分部稅前利潤、分部資產及分部負債與合併財務報表列示之合併數據之差異調節

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤	6(a)	4,811	1,581
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	(4)	(5)
撥款轉入	(ii)	1	1
固定資產減值轉回	(iv)	-	(126)
合併稅前利潤		4,808	1,451
資產			
	附註	2025年12月31日 人民幣百萬元	2024年12月31日 人民幣百萬元
報告分部資產	6(a)	349,814	329,738
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	2	6
撥款轉入	(ii)	(1)	(2)
同一控制下企業合併的調整	(iii)	237	237
其他		1	-
合併資產總額		350,053	329,979

6 分部報告(續)

(c) 報告分部稅前利潤、分部資產及分部負債與合併財務報表列示之合併數據之差異調節(續)

負債

於2025年12月31日及2024年12月31日，報告分部負債金額與合併負債總額一致。

註：

- (i) 根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
- (ii) 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。
- (iii) 根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照賬面價值計量，與支付的合併對價的差額調整股東權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此對中國企業會計準則下，合併財務報表的年初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。
- (iv) 根據中國企業會計準則，非流動資產減值損失一經確認，在以後會計期間不會轉回。根據國際財務報告準則，如果有跡象表明除商譽以外的非流動資產在以前期間確認的減值損失不再存在或已經減少，則減值損失將轉回。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

7 航班營運開支

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
燃油成本	52,526	54,989
機組人員工資及福利	14,204	12,542
航空配餐費用	4,871	4,406
民航發展基金	1,406	1,367
飛機經營性租賃支出	1,837	1,613
培訓費	785	751
其他	7,823	7,378
	83,452	83,046

8 維修開支

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	10,140	9,484
員工工資及福利	3,498	3,709
維修耗材	1,772	1,660
	15,410	14,853

9 飛機及運輸服務開支

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
起降及導航費	21,093	19,674
地面服務費及其他	10,802	11,332
	31,895	31,006

10 宣傳及銷售開支

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
售票辦事處費用	2,993	2,890
代理業務手續費	1,972	1,523
計算機訂座費	843	1,063
結算手續費及網絡服務費	526	472
廣告宣傳費	174	210
其他	646	673
	7,154	6,831

11 行政及管理開支

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
日常管理支出	3,944	3,804
核數師酬金	18	18
— 核數服務	17	15
— 非核數服務	1	3
信用損失	23	5
其他税金及附加	590	608
	4,575	4,435

12 折舊及攤銷

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
長期資產折舊	30,481	27,692
其他攤銷	728	649
	31,209	28,341

13 僱員成本

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	28,072	26,785
設定提存退休計劃供款	3,859	3,486
辭退福利	32	36
	31,963	30,307

與航班營運及維修相關的僱員成本金額已分別包含在以上附註7至附註8中。

五位最高薪酬人士

於2025年，本集團5位最高薪酬人士並無附註58中本集團任何董事（2024年：無），本集團5位（2024年：5位）最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2025 人民幣千元	2024 人民幣千元
工資、獎金和津貼	11,349	12,291
退休計劃供款	1,068	871
	12,417	13,162

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

13 僱員成本(續)

五位最高薪酬人士(續)

5位最高薪酬人士(2024年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2025 人數	2024 人數
港幣2,500,001元至港幣3,000,000元	5	3
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	0	2

14 其他收入淨額

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
政府補助(註i)	3,325	3,301
處置物業、廠房及設備、使用權資產和持有待售資產的淨收益		
— 飛機及備用發動機	41	55
— 其他物業、廠房及設備和使用權資產	36	210
其他(註ii)	890	2,343
	4,292	5,909

註：

(i) 政府補助主要包括各地方政府為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至2025年12月31日止年度，本集團已確認為收入的政府補助並無未滿足補貼條件及其他或有事項的情況。

(ii) 主要包括飛機運營補償、飛行員辭職賠款。

15 利息支出

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
借款利息	3,141	3,218
租賃負債利息(附註21)	2,900	3,222
非以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債利息支出	6,041	6,440
減：資本化的借款費用(註)	(488)	(682)
	5,553	5,758

註：於2025年資本化利息所採用的加權平均年利率為2.30%(2024：2.59%)。

16 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅費用

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
當期所得稅		
— 本年所得稅計提	1,624	2,044
— 上年度(多)/少計提的所得稅	(12)	(37)
	1,612	2,007
遞延稅項(附註29)		
暫時性差異的產生和轉回	513	(581)
所得稅費用	2,125	1,426

就本集團之絕大多數的境外航空業務而言，本集團已根據境外政府與中國政府訂立的雙邊航空協議獲豁免境外航空業務稅項，或境外業務一直蒙受稅務虧損，故在本年度及以前年度沒有對上述境外航空業務提取所得稅稅項準備。

於2025年，本公司及中國境內各分子公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2024年：15%至25%）。本公司部分子公司於香港運營，適用的香港利得稅稅率為16.5%（2024年：16.5%）。

(b) 實際所得稅費用和會計利潤按適用所得稅稅率計算的調節如下

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
稅前利潤	4,808	1,451
按照在相關稅收管轄區錄得虧損以適用稅率計算除稅前虧損的所得稅(附註16(a))	1,205	374
稅務調整：		
不可抵扣支出	185	140
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	(17)	151
未確認遞延所得稅資產的未利用稅務虧損及可抵扣暫時性差異	801	854
上年度(多)/少計提的所得稅	(12)	(37)
研發費用加計扣除	(37)	(56)
所得稅費用	2,125	1,426

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

17 其他綜合收益

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資：		
本年確認的公允價值變動	(15)	(114)
於其他綜合收益中貸記的遞延所得稅的影響	4	29
	(11)	(85)
外幣財務報表折算差額	(1)	-
本年其他綜合收益	(12)	(85)

18 每股收益／(虧損)

截至2025年12月31日止年度基本每股收益是根據歸屬於本公司權益持有者的淨利潤人民幣855百萬元(2024年：歸屬於本公司權益持有者的淨虧損人民幣1,769百萬元)和年內已發行加權平均股數18,120,915,659股(2024年：18,120,907,985股)計算。

	2025 百萬	2024 百萬
於1月1日已發行普通股數	18,121	18,121
發行股票的影響	-	-
於12月31日加權平均普通股數	18,121	18,121

由於可轉換公司債券(「可轉債」)對截至2025年12月31日止年度及截至2024年12月31日止年度基本每股收益／(虧損)具有反稀釋性，所以攤薄每股收益／(虧損)與基本每股收益／(虧損)是相同的。

19 物業、廠房及設備，淨額

	投資性 房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機 人民幣百萬元	其他飛行 設備，包括 周轉件 人民幣百萬元	機器，設備 及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
成本：						
於2024年1月1日	900	25,065	128,578	24,740	11,268	190,551
本年增加	-	22	3,528	1,372	566	5,488
在建工程轉入(附註20)	-	65	4,182	1,569	35	5,851
持有目的變更導致的重分類	20	(20)	(235)	235	-	-
自使用權資產轉入(附註21)	98	-	16,558	574	-	17,230
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(529)	-	-	(529)
本年處置	-	(91)	(7,262)	(485)	(337)	(8,175)
於2024年12月31日	1,018	25,041	144,820	28,005	11,532	210,416
於2025年1月1日	1,018	25,041	144,820	28,005	11,532	210,416
本年增加	-	17	5,474	2,317	733	8,541
在建工程轉入(附註20)	-	2,096	7,732	1,586	163	11,577
持有目的變更導致的重分類	(83)	83	-	-	-	-
自使用權資產轉入(附註21)	-	-	9,327	-	-	9,327
本年處置	-	(145)	(3,134)	(454)	(318)	(4,051)
於2025年12月31日	935	27,092	164,219	31,454	12,110	235,810

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

	投資性 房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機 人民幣百萬元	其他飛行 設備，包括 周轉件 人民幣百萬元	機器，設備 及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
累計折舊及資產減值準備：						
於2024年1月1日	376	7,378	65,417	15,854	7,951	96,976
本年折舊費用	27	766	7,662	1,442	999	10,896
持有目的變更導致的重分類	14	(14)	(222)	222	-	-
自使用權資產轉入(附註21)	34	-	8,198	109	-	8,341
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(312)	-	-	(312)
本年減少	-	(38)	(5,016)	(375)	(272)	(5,701)
計提減值損失準備	3	-	-	-	-	3
資產減值準備轉回	-	-	(305)	-	-	(305)
減值損失準備自使用權資產轉入 (附註21)	-	-	249	-	-	249
減值損失準備轉入持有待售資產(a)	-	-	(99)	-	-	(99)
資產減值準備轉銷 - 本年處置	-	-	(848)	(1)	-	(849)
於2024年12月31日	454	8,092	74,724	17,251	8,678	109,199
於2025年1月1日	454	8,092	74,724	17,251	8,678	109,199
本年折舊費用	30	797	9,461	1,499	778	12,565
持有目的變更導致的重分類	(67)	67	-	-	-	-
自使用權資產轉入(附註21)	-	-	5,011	-	-	5,011
本年減少	-	(97)	(3,064)	(338)	(290)	(3,789)
計提減值損失準備	3	-	-	-	-	3
資產減值準備轉回	-	-	-	(25)	-	(25)
於2025年12月31日	420	8,859	86,132	18,387	9,166	122,964
賬面淨值：						
於2025年12月31日	515	18,233	78,087	13,067	2,944	112,846
於2024年12月31日	564	16,949	70,096	10,754	2,854	101,217

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (a) 於2025年12月31日，沒有物業、廠房及設備被重新分類為持有待售資產(2024年12月31日：人民幣約118百萬元)(見附註35)。
- (b) 於2025年12月31日，本集團部分飛機及相關設備存在處置計劃，相關資產存在減值跡象。本集團對上述資產進行減值測試，採用公允價值減去處置費用後的淨額確定單項資產的可收回金額，其中，公允價值參考近期可獲得的飛機及相關設備的市場價格或第三方評估機構基於成本法或市場法對該等飛機及相關設備的評估值。基於所執行的減值測試，上述存在減值跡象的部分飛機及相關設備均無需於2025年度計提減值準備。

除前述飛機外，本集團識別出個別客機機隊存在減值跡象，本集團將該等客機機隊作為資產組進行減值測試，採用預計未來五年預測期及穩定期的現金流量的現值確定該資產組的可收回金額。本集團基於歷史數據以及未來經營計劃對航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率進行估計，並採用加權平均資本成本確定折現率，其中，2025年度採用的稅前折現率為8.5%(2024年：9.8%)，穩定期增長率為0%(2024年：0%)。基於所執行的減值測試，上述存在減值跡象的單項資產及資產組均無需於2025年度計提減值準備。

- (c) 於2025年12月31日，本集團賬面淨值合計約人民幣1,888百萬元(2024年12月31日：2,033百萬元)的物業、廠房及設備用作抵押借款。
- (d) 在以前年度，本集團根據融資租賃協定取消確認若干飛機為出租人，並據此確認該飛機的成本及累計折舊，以及一項長期應收賬款。於2025年12月31日，長期應收款餘額為人民幣約327百萬元(含一年內到期部分)(2024年12月31日：人民幣約559百萬元)(見附註26)。
- (e) 於2025年12月31日及截至本財務報表之批准日，本集團位於中國大陸的賬面價值為人民幣約4,717百萬元的若干房產(2024年12月31日：賬面價值人民幣約8,224百萬元)尚未辦妥土地使用權證及房產證。本公司董事認為上述土地使用權證及房產證未辦妥事宜不會影響該房產的使用及運作。

本集團以經營租賃形式租出投資性房地產及設備。這些租賃首次租期一般為1至20年，並且有權選擇在到期日後續期，屆時所有合同條款均可重新商定。本集團於本年度內就這些租賃確認租金收入合計人民幣495百萬元(2024年：人民幣386百萬元)。董事預計該等投資性房地產公允價值與賬面價值近似。

根據租賃意圖的開始或到期，該物業會在投資性房地產與物業、廠房及設備之間進行重分類。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

本集團就不可撤銷的經營性租賃未來最低租賃收款額如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1年以內	85	60
1年以上，5年以內	297	282
5年以上	456	550
	838	892

20 在建工程

	飛機及飛行 設備預付款 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2024年1月1日	32,270	1,907	34,177
本年新增	14,878	2,369	17,247
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(5,751)	(100)	(5,851)
轉出至使用權資產(附註21)	(10,588)	(2)	(10,590)
轉出至其他(附註30)	-	(421)	(421)
於2024年12月31日	30,809	3,753	34,562
於2025年1月1日	30,809	3,753	34,562
本年新增	21,919	3,065	24,984
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(9,318)	(2,259)	(11,577)
轉出至使用權資產(附註21)	(23,326)	-	(23,326)
轉出至其他(附註30)	-	(699)	(699)
於2025年12月31日	20,084	3,860	23,944

21 使用權資產

	飛機及發動機 人民幣百萬元	土地使用權 人民幣百萬元	房屋及建築物 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
成本：					
於2024年1月1日	216,090	6,900	3,163	716	226,869
本年增加	14,661	637	1,412	146	16,856
在建工程轉入(附註20)	10,588	2	-	-	10,590
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(16,558)	(98)	-	(574)	(17,230)
本年減少	(8,351)	(35)	(881)	(1)	(9,268)
於2024年12月31日	216,430	7,406	3,694	287	227,817
於2025年1月1日	216,430	7,406	3,694	287	227,817
本年增加	12,405	77	1,156	75	13,713
在建工程轉入(附註20)	23,326	-	-	-	23,326
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(9,327)	-	-	-	(9,327)
本年減少	(6,312)	(4)	(660)	(125)	(7,101)
於2025年12月31日	236,522	7,479	4,190	237	248,428
累計攤銷及減值準備：					
於2024年1月1日	96,544	1,379	1,179	133	99,235
本年計提攤銷	15,525	161	1,000	142	16,828
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(8,198)	(34)	-	(109)	(8,341)
本年減少	(7,841)	(6)	(681)	-	(8,528)
減值損失準備轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(249)	-	-	-	(249)
於2024年12月31日	95,781	1,500	1,498	166	98,945
於2025年1月1日	95,781	1,500	1,498	166	98,945
本年計提攤銷	16,657	179	963	117	17,916
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(5,011)	-	-	-	(5,011)
本年減少	(6,241)	(2)	(518)	(120)	(6,881)
於2025年12月31日	101,186	1,677	1,943	163	104,969
賬面淨值：					
於2025年12月31日	135,336	5,802	2,247	74	143,459
賬面淨值：					
於2024年12月31日	120,649	5,906	2,196	121	128,872

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

21 使用權資產(續)

中國有關當局已正式授予本集團部分土地使用權，為期30至70年，有效期至2073年。

於2025年12月31日及截至本財務報表批准日期，本集團正在就本集團已使用的某些土地申請土地使用權證。於2025年12月31日，本集團該等土地使用權的賬面值為人民幣1,329百萬元(2024年12月31日：人民幣1,521百萬元)。本公司董事認為，上述土地的使用和經營活動不受本集團尚未獲得相關土地使用權證的事實的影響。

於2025年12月31日，本集團無土地使用權用作銀行借款抵押(2024年12月31日：無)。

除計提攤銷外，與在損益中確認的租賃有關的支出項目分析如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
租賃負債利息(附註15)	2,900	3,222
短期租賃的租賃付款額	1,904	1,807
未納入租賃負債計量的可變租賃付款額	167	99

於本年度，新增的使用權資產主要為根據新租賃協議資本化的租賃應付款以及新引進的租賃飛機。租賃現金流出總額的詳細信息和租賃負債的到期日分析分別載於附註34(d)和附註37。

22 商譽

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
成本和賬面淨值：	237	237

包含商譽的現金產出單元減值測試

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
中國南航集團進出口貿易有限公司(「貿易公司」)	182	182
廈門航空文化傳媒有限公司	55	55
合計	237	237

22 商譽(續)

現金產出單元的可收回金額以使用價值為基礎，採用折現現金流量模型計算。現金流量預測基於管理層審批的五年財務預算。超過五年期的現金流量是採用不超過該現金產出單元所屬業務的長期平均增長率推算。

上述公司的現金流量採用的稅前折現率為10%至13% (2024年：10%至13%)。

23 子公司

本公司所有的子公司為非上市公司。以下為對本集團業績、資產及負債有重要影響的主要子公司之詳情。

公司名稱	成立／ 營業地點	註冊資本	本公司持有 的權益	主要業務
廈門航空有限公司(「廈門航空」)(i)	中國	人民幣14,000,000,000	55%	航空運輸
中國南方航空河南航空有限公司(i)	中國	人民幣6,000,000,000	60%	航空運輸
重慶航空有限責任公司(i)	中國	人民幣1,200,000,000	60%	航空運輸
汕頭航空有限公司(i)	中國	人民幣1,504,298,611	100%	航空運輸
珠海航空有限公司(i)	中國	人民幣2,425,159,700	95.88%	航空運輸
貴州航空有限公司(i)	中國	人民幣2,281,000,000	60%	航空運輸
南方航空物流股份有限公司 (「貨運物流」)(i)	中國	人民幣1,818,181,820	55%	貨運服務
中國南航集團航空食品有限公司(i)	中國	人民幣680,200,000	100%	航空配餐
北京南航地面服務有限公司(i)	中國	人民幣881,350,100	100%	地面服務
南航數智科技(廣東)有限公司(i)	中國	人民幣900,000,000	100%	互聯網和相關服務
中國南航集團進出口貿易有限公司(i)	中國	人民幣30,000,000	100%	進出口代理服務

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 子公司(續)

公司名稱	成立／ 營業地點	註冊資本	本公司持有的權益	主要業務
珠海翔翼航空技術有限公司(i)	中國	人民幣469,848,400	100%	飛行模擬服務
中國南方航空雄安航空有限公司(i)	中國	人民幣10,000,000,000	100%	航空運輸
瀋陽北方飛機維修有限公司(i)	中國	人民幣31,520,545	100%	航空維修服務
廣東南航明珠服務有限公司(i)	中國	人民幣86,000,000	100%	酒店管理服務
南航南沙融資租賃(廣州)有限公司(i)	中國	人民幣2,000,000,000	100%	租賃服務

(i) 這些子公司為中國的有限責任公司。

(ii) 重要非控制性權益

於2025年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣19,458百萬元(2024年12月31日：人民幣17,893百萬元)，其中，人民幣10,054百萬元(2024年12月31日：人民幣9,788百萬元)屬於廈門航空非控制性權益，人民幣9,614百萬元(2024年12月31日：人民幣8,152百萬元)屬於貨運物流非控制性權益。其餘非控制性權益單項金額不重大。

一 廈門航空的財務資料匯總如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	8,531	4,524
非流動資產	59,319	59,410
流動負債	(22,523)	(21,389)
非流動負債	(23,850)	(21,635)
淨資產	21,477	20,910
非控制性權益賬面價值	10,054	9,788
收入	38,697	36,438
本年淨利潤	777	569
綜合收益總額	767	484
歸屬於非控制性權益的淨利潤	362	291
向非控制性權益派發股息	90	3
經營活動的現金流入淨額	11,276	9,546
投資活動的現金流出淨額	(4,433)	(3,522)
籌資活動的現金流出淨額	(5,779)	(5,784)

23 子公司(續)

— 貨運物流的財務資料匯總如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	11,301	9,927
非流動資產	12,928	11,278
流動負債	(2,999)	(3,263)
非流動負債	(138)	(76)
淨資產	21,092	17,866
非控制性權益賬面價值	9,614	8,152
收入	20,221	19,653
本年淨利潤	3,575	4,186
綜合收益總額	3,574	4,187
歸屬於非控制性權益的淨利潤	1,625	1,900
向非控制性權益派發股息	162	9
經營活動的現金流入淨額	4,775	4,748
投資活動的現金流出淨額	(8,059)	(2,528)
籌資活動的現金流出淨額	(574)	(46)

24 於聯營公司權益

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
應佔資產淨值	2,987	2,835

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 於聯營公司權益(續)

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2025年12月31日有關本集團主要聯營公司之詳情列示如下：

	成立／ 營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率		本集團 持有的投票權	主要業務
			由本公司持有	由本公司 子公司持有		
中國南航集團財務有限公司 (「南航財務」)	中國	48.59%	41.81%	6.78%	48.59%	提供金融服務
四川航空有限公司(「四川航空」)	中國	39%	39%	—	39%	航空運輸
北京星明湖金雁酒店有限公司	中國	49%	—	49%	49%	餐飲及住宿
中國南航集團文化傳媒股份有 中國限公司(「文化傳媒」)	中國	40%	40%	—	40%	廣告製作代理
商舟航空物流有限公司	中國	37.90%	—	37.90%	37.90%	貨運服務
新疆民航實業管理	中國	42.80%	42.80%	—	42.80%	物業管理
廈門航空工業有限公司 (「廈門工業」)(i)	中國	10%	—	10%	10%	飛機維修及維護
香港商用航空中心有限公司	中國香港	20%	20%	—	20%	機場服務
北京空港配餐有限公司	中國	30%	30%	—	30%	航空配餐
廈門凱亞有限公司	中國	28.5%	—	28.5%	28.50%	軟件和信息技術服務

24 於聯營公司權益(續)

	成立／ 營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率		本集團 持有的投票權	主要業務
			由本公司持有	由本公司 子公司持有		
中航材導航技術(北京)有限公司(「中航材導航」)(ii)	中國	15%	-	15%	15%	科技推廣及應用服務
廣州雲鏈航空服務有限公司(「廣州雲鏈航空」)(iii)	中國	15%	-	15%	15%	航空運輸
元航倉儲管理(廣州)有限公司	中國	40%	-	40%	40%	倉儲服務
唐翼科技(廣州)有限公司	中國	40%	-	40%	40%	軟件和信息技術服務
瀋陽空港物流有限公司	中國	45%	45%	-	45%	運輸服務
廈門航空中免免稅品有限公司	中國	49%	-	49%	49%	免稅商品
中智信通科技服務(廣東)有限公司	中國	49%	49%	-	49%	軟件和信息技術服務

- (i) 廈門航空持有廈門工業10%的股權，並委派了一名廈門工業的董事；因此，廈門航空對廈門工業具有重大影響，相應的，採用權益法核算該項投資。
- (ii) 廈門航空持有中航材導航15%的股權，並委派了一名中航材導航的董事；因此，廈門航空對中國航材航運具有重大影響，相應的，採用權益法核算該項投資。
- (iii) 貨運物流持有廣州雲聯航空15%的股權，並委派了一名廣州雲聯航空的董事；因此，貨運物流對廣州雲聯航空具有重大影響，相應的，採用權益法核算該項投資。

本集團無單個對本集團財務重大的聯營公司。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 於聯營公司權益(續)

本集團投資於數家單個非重大聯營公司，該些投資採用權益法核算。該等聯營公司的財務資料合計金額匯總如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
單個非重大聯營公司賬面價值合計	2,987	2,835
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動損失和綜合收益總額(註)	(753)	(1,244)
— 持續經營活動損失	(754)	(1,244)
— 綜合收益總額	1	—

註：於2025年，本集團向四川航空增資人民幣936百萬元(2024年：1,385百萬元)。考慮到本集團對四川航空股權投資的賬面價值已在以前年度減至零，並且存在未確認投資損失，本集團按照增資額與前期未確認的投資損失兩者孰低，確認投資損失人民幣936百萬元(2024年：1,385百萬元)。

25 於合營公司權益

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
應佔資產淨值	4,647	4,334

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2025年12月31日有關本集團主要合營公司之詳情列示如下：

	成立/ 營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率			主要業務
			由本公司持有	由本公司 子公司持有	本集團 持有的投票權	
廣州飛機維修工程有限公司 (「廣州飛機維修」)	中國	50%	50%	—	50%	飛機維修及維護服務
珠海保稅區摩天宇航空發動機 維修有限公司(「摩天宇」)	中國	50%	50%	—	50%	發動機維修及維護服務

本集團無單個對本集團財務重大的合營公司。

25 於合營公司權益(續)

本集團投資於數家單個非重大合營公司，該等投資採用權益法核算。該等合營公司的財務資料合計金額匯總如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	4,647	4,334
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得利潤和綜合收益總額	817	628

26 金融資產

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
其他權益工具投資(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益)			
— 非流通上市股權投資	(i)	415	431
		415	431
其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)	(i)		
— 非上市股權投資		1	33
— 大額存單	(iii)	-	2,774
其他非流動金融資產(攤餘成本)	(ii)		
— 長期應收款		125	210
		126	3,017
交易性金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)			
— 大額存單	(iii)	2,853	2,695
		2,853	2,695

註：

- (i) 2025年與上述列示的投資相關的股利收入合計為人民幣16百萬元(2024年：人民幣15百萬元)。
- (ii) 在以前年度，本集團將部分飛機進行融資租賃租出，並確認長期應收款。於2025年12月31日，自有飛機融資租出確認的長期應收款(含一年內到期部分)為人民幣約327百萬元(2024年12月31日：人民幣約559百萬元)。其中人民幣約115百萬元(2024年12月31日：人民幣約262百萬元)(附註42(a))被確認為應收關聯公司款項。
- (iii) 於2025年12月31日，本集團持有的可轉讓大額存單公允價值為人民幣約2,853百萬元(2024年：人民幣5,469百萬元)。本集團計劃將這些大額存單出售而不持有到期。根據資金使用計劃，本集團將預計該等大額存單全部在一年以內出售，故全部計入交易性金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

27 衍生金融資產／(負債)

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
衍生金融資產：			
長期股權投資回售權			
— 非流動資產	(i)	26	18
衍生金融負債：			
可轉債的衍生工具部分			
— 流動負債	36(a)(ii)	(965)	(908)

註：

- (i) 於2025年12月31日，本集團對聯營公司增資協議中約定的回售權，確認衍生金融資產約人民幣26百萬元，本年確認公允價值變動收益約人民幣8百萬元(附註28)。

28 金融資產／負債的公允價值變動損益

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
交易性金融資產	113	89
其他非流動金融資產	(32)	112
原油期貨合同	-	(4)
可轉債的衍生工具部分(附註36(a)(ii))	(57)	(1)
長期股權投資回售權(附註27(i))	8	(1)
	32	195

29 遞延所得稅資產／(負債)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：

	於2024年 12月31日 人民幣百萬元	貸記／(借記) 合併利潤表 人民幣百萬元	貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2025年 12月31日 人民幣百萬元
截至2025年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
租賃負債	10,630	(224)	-	10,406
預提費用	3,409	505	-	3,914
大修理準備	610	(25)	-	585
合同負債／其他非流動負債	31	10	-	41
減值準備	133	2	-	135
稅務虧損	7,707	(1,052)	-	6,655
其他	479	(55)	-	424
	22,999	(839)	-	22,160
遞延稅項負債：				
使用權資產	(9,222)	322	-	(8,900)
稅務折舊超出會計折舊	(657)	(23)	-	(680)
衍生金融工具公允價值變動	(70)	12	-	(58)
其他權益工具投資公允價值變動	(98)	-	4	(94)
其他非流動金融資產公允價值變動	(39)	39	-	-
交易性金融資產公允價值變動	(25)	(25)	-	(50)
企業合併時可辨認淨資產公允價值的重新計量	(22)	1	-	(21)
	(10,133)	326	4	(9,803)
遞延所得稅資產淨額	12,866	(513)	4	12,357

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：(續)

	於2023年 12月31日 人民幣百萬元	貸記／(借記) 合併利潤表 人民幣百萬元	貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2024年 12月31日 人民幣百萬元
截至2024年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
租賃負債	10,015	615	—	10,630
預提費用	2,606	803	—	3,409
大修理準備	638	(28)	—	610
合同負債／其他非流動負債	32	(1)	—	31
減值準備	337	(204)	—	133
稅務虧損	7,743	(36)	—	7,707
其他	270	209	—	479
	21,641	1,358	—	22,999
遞延稅項負債：				
使用權資產	(8,489)	(733)	—	(9,222)
稅務折舊超出會計折舊	(647)	(10)	—	(657)
衍生金融工具公允價值變動	(67)	(3)	—	(70)
其他權益工具投資公允價值變動	(127)	—	29	(98)
其他非流動金融資產公允價值變動	(22)	(17)	—	(39)
交易性金融資產公允價值變動	(8)	(17)	—	(25)
企業合併時可辨認淨資產公允價值 的重新計量	(22)	—	—	(22)
其他	(3)	3	—	—
	(9,385)	(777)	29	(10,133)
遞延所得稅資產淨額	12,256	581	29	12,866

對於可抵扣暫時性差異及可抵扣虧損，遞延所得稅資產於很可能獲得足夠的應納稅所得額用以抵扣遞延所得稅資產的利益時予以確認。本集團在中國大陸產生的稅務虧損可用於抵銷未來最長5-8年的應納稅所得額。(根據《關於支持新型冠狀病毒感染的肺炎疫情防控有關稅收政策的公告》(財政部稅務總局公告2020年第8號)，受疫情影響較大的困難行業企業2020年度發生的虧損，最長結轉年限由5年延長至8年)。因此，母公司及航天子公司2020年產生的稅務虧損是8年到期，其他公司產生的稅務虧損是5年到期。

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(b) 調節至合併財務狀況表：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
財務狀況表中遞延所得稅資產淨額	12,378	12,873
財務狀況表中遞延所得稅負債淨額	(21)	(7)
	12,357	12,866

(c) 未予確認的遞延所得稅資產

本集團未確認為遞延所得稅資產的未使用稅務虧損總額為人民幣52,749百萬元(2024年：人民幣49,665百萬元)。這是由於管理層預計在這些稅務虧損過期前，本集團不大可能產生足夠的未來應納稅所得額以利用這些稅務虧損。未確認為遞延所得稅資產的稅務虧損到期日分析如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
到期年限：		
2025年	-	9
2026年	11,483	8,996
2027年	27,882	27,715
2028年	12,037	12,164
2029年	974	781
2030年及2030年以後	373	-
	52,749	49,665

於2025年12月31日，本集團並未確認為遞延所得稅資產的其他可抵扣暫時性差異為人民幣1,408百萬元(2024年12月31日：人民幣1,220百萬元)。管理層預計在可預見未來不是很可能產生足夠的應稅利潤以利用這些可抵扣暫時性差異。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

30 其他資產

	軟件 人民幣百萬元	租賃改良 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元 註	合計 人民幣百萬元
於2024年1月1日	1,108	125	1,189	2,422
本年增加	444	28	563	1,035
在建工程轉入(附註20)	364	57	-	421
本年攤銷	(481)	(70)	(98)	(649)
於2024年12月31日	1,435	140	1,654	3,229
於2025年1月1日	1,435	140	1,654	3,229
本年增加	271	40	2,477	2,788
在建工程轉入	646	39	14	699
本年攤銷	(612)	(67)	(77)	(756)
本年處置	(8)	-	-	(8)
於2025年12月31日	1,732	152	4,068	5,952

註：於2025年12月31日，該金額包含向關聯方支付的賬面價值為人民幣429百萬元的購置長期資產預付款(於2024年12月31日：人民幣429百萬元)(附註42(b)&50(c))。

31 存貨

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	3,206	1,958
其他物資	295	254
	3,501	2,212
減：存貨跌價準備	(203)	(210)
	3,298	2,002

存貨跌價準備如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
於1月1日	210	210
計提存貨跌價準備	10	2
處置存貨轉銷	(17)	(2)
於12月31日	203	210

32 應收賬款

	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款	3,918	3,396
減：壞賬準備	(103)	(90)
	3,815	3,306

(a) 賬齡分析

本集團向銷售代理及其他客戶提供的信貸期限一般由1個月至3個月不等。以下是基於交易日的應收賬款賬齡分析：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1個月以內	2,755	2,506
超過1個月但少於3個月	594	358
超過3個月但少於12個月	408	322
超過1年	161	210
	3,918	3,396
減：壞賬準備	(103)	(90)
	3,815	3,306

所有應收賬款預計將於1年內收回。本集團相關信貸政策及應收款項產生的信貸風險的詳細情況可見附註4(d)。

(b) 應收賬款按幣種列示

本集團應收賬款的賬面價值以下列幣種計價：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
人民幣	3,699	3,171
美元	76	88
歐元	8	8
港幣	8	15
澳元	30	3
塔卡	23	18
其他幣種	74	93
	3,918	3,396

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

33 其他應收款

	註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅		10,741	9,344
政府補助	(i)	760	1,170
飛機設備製造商回扣款		2,090	1,578
押金及保證金		180	130
三個月以上的定期存款	(ii)	7,417	2,871
其他		778	396
		21,966	15,489
減：壞賬準備	(iii)	(114)	(111)
		21,852	15,378

註：

- (i) 當有合理保證本集團會收到政府補助並已遵守與其相關的規定時，本集團確認應收政府補助。
- (ii) 三個月以上的定期存款為人民幣7,417百萬元(2024年12月31日：人民幣2,871百萬元)。
- (iii) 本集團於2020年12月失去對中國南方航空西澳飛行學院(「西澳飛行學院」)的控制權，因此本集團將預付西澳飛行學院培訓費人民幣148百萬元全額計提壞賬準備。前幾年，作為無擔保債權人，本集團從西澳飛行學院收到了中期清算款人民幣48百萬元，因此相應地轉回了壞賬準備人民幣48百萬元。截至2025年12月31日，壞賬準備為100百萬元(2024年12月31日：100百萬元)。

34 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
銀行及其他金融機構存款及現金	9,402	12,984
合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物	9,402	12,984

34 現金及現金等價物 (續)

(a) 現金及現金等價物包括：(續)

本集團的現金及現金等價物的賬面價值以下列幣種列示：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
人民幣	7,229	11,357
美元	1,670	993
盧比 - 印度	176	173
歐元	82	48
澳元	51	33
港幣	51	19
日元	11	10
其他幣種	132	351
	9,402	12,984

(b) 將稅前利潤調節為經營活動現金流入：

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
稅前利潤		4,808	1,451
調整：			
折舊與攤銷	12	31,209	28,341
物業、廠房及設備減值計提／(轉回)	19	3	(302)
信用損失	11	23	5
應佔聯營公司業績	24	754	1,244
應佔合營公司業績	25	(817)	(628)
處置物業、廠房及設備、使用權資產和 持有待售資產的淨收益	14	(77)	(265)
金融資產／負債公允價值變動	28	(32)	(195)
利息收入		(338)	(215)
利息支出	15	5,553	5,758
其他非流動金融資產的股息收益	26	(16)	(15)
匯兌(收益)／虧損，淨額		(98)	934
營運資本的變動：			
存貨增加		(1,296)	(437)
合同負債及其他非流動負債增加	31	327	468
票證結算(減少)／增加		(499)	2,116
遞延收益增加／(減少)	46	94	(32)
經營性應收款項增加		(2,519)	(3,716)
經營性應付款項增加／(減少)		2,889	(1,435)
經營活動現金流入		39,968	33,077

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物 (續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流：

	借款 人民幣百萬元 (附註36)	租賃負債 人民幣百萬元 (附註37)	可轉債的衍生 工具部分 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2025年1月1日	130,824	92,532	908	224,264
籌資活動現金流量變動：				
銀行借款所得款項	51,173	-	-	51,173
發行超短期融資券所得款項	32,750	-	-	32,750
發行公司債券所得款項	21,500	-	-	21,500
償還銀行借款	(65,027)	-	-	(65,027)
償還超短期融資券	(32,250)	-	-	(32,250)
償還公司債券	(4,900)	-	-	(4,900)
已付租賃款的本金部分(附註34(d))	-	(19,778)	-	(19,778)
籌資活動現金流量變動總額	3,246	(19,778)	-	(16,532)
匯兌調整	(21)	(670)	-	(691)
公允價值變動	-	-	57	57
其他變動：				
租賃負債本年新增	-	32,292	-	32,292
提前終止租賃的影響	-	(239)	-	(239)
可轉債攤銷	261	-	-	261
應計利息費用	(31)	-	-	(31)
其他變動總額	230	32,053	-	32,283
於2025年12月31日	134,279	104,137	965	239,381

34 現金及現金等價物 (續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流：(續)

	借款 人民幣百萬元 (附註36)	租賃負債 人民幣百萬元 (附註37)	可轉債的衍生 工具部分 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2024年1月1日	116,216	88,493	907	205,616
籌資活動現金流量變動：				
銀行借款所得款項	54,746	-	-	54,746
發行超短期融資券所得款項	13,400	-	-	13,400
發行公司債券所得款項	18,900	-	-	18,900
償還銀行借款	(61,193)	-	-	(61,193)
償還超短期融資券	(2,700)	-	-	(2,700)
償還公司債券	(9,000)	-	-	(9,000)
已付租賃款的本金部分(附註34(d))	-	(20,242)	-	(20,242)
籌資活動現金流量變動總額	14,153	(20,242)	-	(6,089)
匯兌調整	43	533	-	576
公允價值變動	-	-	1	1
其他變動：				
租賃負債本年新增	-	24,417	-	24,417
提前終止租賃的影響	-	(669)	-	(669)
可轉債攤銷	268	-	-	268
應計利息費用	144	-	-	144
其他變動總額	412	23,748	-	24,160
於2024年12月31日	130,824	92,532	908	224,264

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物(續)

(d) 租賃現金流出總額

租賃的現金流量表中包括以下各項：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
經營現金流量	(4,971)	(5,185)
投資現金流量	(77)	(637)
經籌資現金流量	(19,778)	(20,242)
	(24,826)	(26,064)

這些金額與以下各項有關：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
支付的租賃租金	(24,749)	(25,427)
土地使用權的增加	(77)	(637)
	(24,826)	(26,064)

35 持有待售資產

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
飛機及其他飛行設備	-	118

於2025年12月31日，沒有飛機和其他飛行設備被重新分類為持有待售資產(2024年12月31日：人民幣118百萬元)。

36 借款

(a) 借款分析如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
非流動部分		
長期借款	7,831	35,985
中期票據(註(iii))	40,385	20,885
	48,216	56,870
流動部分		
長期借款的流動部分	32,357	11,823
短期借款	34,188	40,440
超短期融資券	11,231	10,744
公司債券及中期票據的流動部分(註(iii))	2,273	5,172
可轉債(註(ii))	6,014	5,775
	86,063	73,954
借款總額	134,279	130,824
借款償還期限：		
1年以內	86,063	73,954
第2年內	17,437	34,020
第3年至第5年內	28,095	19,908
第5年後	2,684	2,942
借款總額	134,279	130,824

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(a) 借款分析如下：(續)

註：

- (i) 於2025年12月31日，本集團的抵押借款金額為1,625百萬元(於2024年12月31日：1,867百萬元)。
- (ii) 於2020年10月，本集團按面值公開發行160,000,000張A股可轉債，可轉債的票面價值為人民幣100元/張，期限為6年，票面利率第一年0.2%、第二年0.4%、第三年0.6%、第四年0.8%、第五年1.5%、第六年2.0%，每年付息一次。該可轉債的轉股期限為2021年4月21日起至2026年10月14日止，初始轉股價格為人民幣6.24元，同時附有轉股價格的調整及向下修正條款、贖回條款和回售條款等。在可轉債期滿後五個交易日內，本集團將按票面面值的106.5%(含最後一期利息)的價格贖回未轉股的可轉債。可轉債的主債務工具初始賬面價值為發行可轉債收到的款項扣除衍生工具部分於發行日的公允價值的剩餘金額。與發行可轉債相關的交易費用將分攤至主債務工具並確認為負債部分的初始成本。初始確認後，衍生工具部分以公允價值計量，公允價值變動形成的利得或損失計入當期損益；負債部分採用實際利率法按攤餘成本進行後續計量。

於2025年度，650張可轉債以每股人民幣6.17元的轉股價格轉換為A股普通股(2024年度：290張可轉債以每股人民幣6.17元的轉股價格轉換為A股普通股)。

於2025年12月31日，剩餘未轉股的58,962,200張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約6,014百萬元，衍生部分公允價值為965百萬元(2024年12月31日：58,962,850張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約5,775百萬元，衍生部分公允價值約908百萬元)。本年度，可轉債衍生工具部分公允價值變動形成的公允價值變動損失為人民幣約57百萬元(2024年：公允價值變動收益人民幣1百萬元)(附註28)。

- (iii) 本公司於2023年以2.98%的年利率發行面值總額為人民幣2,000百萬元的中期票據，期限3年。截至2025年12月31日，該中期票據將在一年內到期。

本公司於2024年發行中期票據，票面總價值18,400百萬元，年利率2.12%-2.49%，期限3-5年。截至2025年12月31日，該中期票據將在一年後到期。

本公司於2025年以1.78%至2.02%的年利率發行中期票據，票面總價值人民幣21,500百萬元，期限3年至5年。截至2025年12月31日，該中期票據將在一年後到期。

於2024年，廈門航空發行中期票據，票面金額500百萬元，年利率2.35%，期限3年。截至2025年12月31日，該中期票據將在一年後到期。

- (b) 於2025年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為2.23%(2024年12月31日：2.61%)。

36 借款(續)

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
以人民幣計價的借款		
於2025年12月31日，固定年利率為1.20%~3.00%	34,895	43,444
中期票據－固定年利率為1.78%~2.98%	42,658	26,057
可轉債－固定年利率(附註36(a)(ii))	6,014	5,775
於2025年12月31日，浮動年利率為基準利率 (由人行規定)之40%~86%	5,293	4,364
	88,860	79,640
減：列作流動負債的1年內到期借款	(40,644)	(22,770)
	48,216	56,870

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
人民幣	134,279	127,539
美元	-	3,285
	134,279	130,824

(e) 2025年12月31日，短期和長期借款餘額包括CSAH通過財務公司向本集團提供的委託貸款共計人民幣15,009百萬元(2024年12月31日：人民幣15,008百萬元)，其中人民幣15,009百萬元應在一年內償還(2024年12月31日：人民幣3,008百萬元)。

(f) 本集團的若干銀行融資額度附有金融機構相關的借貸合同中常見的一般性貸款契約，該些一般性貸款契約要求本集團保持一定的資產負債比率。若違反了該些一般性貸款契約，則相關的借款將需實時歸還。本集團定期監控該些一般性貸款契約的遵守情況。本集團具體的流動性風險管理政策請詳見附註4(a)。2025年12月31日，本集團未違反任何一般性貸款契約。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

37 租賃負債

於2025年12月31日，本集團租賃負債的剩餘合同付款額到期情況如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1年以內	19,372	18,378
超過1年但於2年內	17,377	15,887
超過2年但於5年內	37,158	35,344
5年以上	30,230	22,923
	104,137	92,532
分類		
— 流動部分	19,372	18,378
— 非流動部分	84,765	74,154

截止至	按幣種計價債務						
	實際利率	美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
2025年12月31日							
固定利率	2.62%~4.90%	31,499	3	13,884	18	34	45,438
浮動利率	0.55%~4.38%	-	-	57,512	1,187	-	58,699
		31,499	3	71,396	1,205	34	104,137

截止至	按幣種計價債務						
	實際利率	美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
2024年12月31日							
固定利率	2.62%~4.90%	36,188	2	9,176	5	26	45,397
浮動利率	0.65%~7.53%	69	-	45,593	1,473	-	47,135
		36,257	2	54,769	1,478	26	92,532

於2025年12月31日及2024年12月31日，本集團有金額重大的以美元列示的租賃負債。截至2025年12月31日止年度的淨匯兌收益為人民幣345百萬元（2024年：淨匯兌損失為人民幣912百萬元），主要產生於以美元計價的租賃負債的折算。

38 應付賬款及應付票據

以下是基於交易日的應付賬款及應付票據賬齡分析：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1個月以內	1,114	1,182
超過1個月但少於3個月	3,899	1,720
超過3個月但少於6個月	626	245
超過6個月但少於1年	163	224
超過1年	201	206
	6,003	3,577

本集團應付賬款及應付票據的賬面價值以下列貨幣計價：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
人民幣	5,529	3,030
美元	457	543
其他貨幣	17	4
	6,003	3,577

39 合同負債

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(註)	1,788	1,666
其他	150	83
	1,938	1,749

註：於2025年12月31日，旅客里程獎勵計劃未兌換積分為本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格，代表於日後客戶取得兌換商品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。以下是常旅客里程獎勵計劃未兌換積分變動情況：

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

39 合同負債(續)

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
於1月1日	3,043	2,893
— 流動	1,666	1,460
— 非流動	1,377	1,433
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加	2,411	2,281
本年確認收入導致的減少	(2,147)	(2,131)
— 由合同負債年初餘額轉入	(1,498)	(1,445)
— 由本年新增合同負債轉入	(649)	(686)
於12月31日	3,307	3,043
其中：		
— 流動	1,788	1,666
— 非流動(附註41)	1,519	1,377

40 票證結算

於2025年12月31日，票證結算金額為預期顧客在未來取得本集團提供的運輸服務控制權時應確認的收入。於2025年度，票證結算年初餘額中人民幣約8,092百萬元(2024年：人民幣6,265百萬元)滿足收入確認條件，並結轉至當期收入。

41 其他非流動負債

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分	39	1,519	1,377
長期應付款(註)		—	1
其他		281	284
		1,800	1,662

註：本集團於2022年及2020年對部分飛機進行了售後回租安排，發生的該類交易形成了超額融資，本集團將該超額融資確認為長期應付款。於2025年12月31日，長期應付款(包括一年內到期的部分)為人民幣7百萬元(2024年12月31日：人民幣91百萬元)。其中應付關聯公司款項為人民幣5百萬元(2024年12月31日：48百萬元)(附註42(c))。

42 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		176	28
聯營公司		205	267
合營公司		37	27
其他關聯公司		8	1
	50(c)	426	323
非流動			
聯營公司	50(c)	57	171

於2025年12月31日，應收聯營公司款項包含了融資租賃相關的長期應收款人民幣115百萬元（包括一年內到期的部分）（2024年12月31日：人民幣262百萬元）（附註26(ii)）。此外，剩餘應收關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內收回。

(b) 預付關聯公司購買長期資產款項

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司	30及50(c)	429	429

(c) 應付關聯公司款項

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		215	326
聯營公司		8	5
合營公司		265	194
	50(c)	488	525

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

42 與關聯公司之餘額(續)

(c) 應付關聯公司款項(續)

		2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司	50(c)	-	6

於2025年12月31日，應付給南航集團及其附屬公司的金額包括與融資租賃安排有關的長期應付款人民幣5百萬元(包括一年內到期的部分)(2024年12月31日：人民幣48百萬元)(附註41)。除此之外，其餘應付關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內清還。

43 預提費用

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
維護及修理	6,739	6,106
工資及福利	3,881	4,716
起降及導航費	1,970	2,308
燃油成本	2,566	2,285
計算機訂座費	1,600	2,513
大修理準備(附註45)	2,366	847
其他	2,816	2,299
	21,938	21,074

44 其他負債

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
購置物業、廠房及設備款	2,010	2,547
民航發展基金及代收機場稅費	2,117	1,956
銷售代理訂金	426	454
其他應交稅費	823	810
收到的包機定金	183	227
其他	2,591	2,364
	8,150	8,358

45 大修理準備

租賃飛機的大修理準備詳情如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
於1月1日	6,169	6,610
本年計提	1,697	1,251
本年使用	(436)	(1,692)
於12月31日	7,430	6,169
減：當期部分(附註43)	(2,366)	(847)
	5,064	5,322

46 遞延收益

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
維修回扣	436	351
撥款轉入	377	367
其他	1	2
	814	720

47 股本

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
有限售條件：		
0股由南航集團持有的A股 (2024年：803,571,428股每股面值人民幣1.00元)註(ii)	-	804
	-	804
無限售條件：		
9,404,468,936股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2024年：8,600,897,508股每股面值人民幣1.00元)註(ii)	9,404	8,600
4,072,455,791股A股，每股面值人民幣1.00元 (2024年：4,072,445,260股每股面值人民幣1.00元)	4,073	4,073
4,643,997,308股H股，每股面值人民幣1.00元 (2024年：4,643,997,308股每股面值人民幣1.00元)	4,644	4,644
	18,121	17,317
	18,121	18,121

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

47 股本(續)

註：

- (i) 所有A股及H股在所有重大方面均享有完全同等的權益。權益股東有權收取不時宣派的股息，並有權就每股股份於本公司股東大會上投一票。所有普通股就本公司剩餘資產享有同等地位。
- (ii) 於2022年11月，本公司以每股人民幣5.60元的價格向CSAH發行803,571,428股A股(「2022股A股」)，人民幣804百萬元計入股本，人民幣3,693百萬元計入股本溢價。向CSAH發行的2022股A股在發行完成後36個月內限制交易。截至2025年12月31日止年度，向CSAH發行的803,571,428股A股的交易限制已解除。

48 儲備

(a) 股息

董事會未建議分配截至2025年12月31日及2024年12月31日止年度的股息。

(b) 股本溢價

股本溢價是本公司股票的面值與本公司已發行股份的對價之間的差額。

(c) 公允價值儲備(不可重分類至損益)

公允價值儲備(不可重分類至損益)主要包括本集團於報告期末所持有以及應佔聯營公司報告期末所持有的按照國際財務報告準則第9號指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資的公允價值累計淨變動(見附註2(g))。

(d) 其他儲備

其他儲備主要包括法定盈餘公積金儲備。根據公司法及本公司和若干子公司的公司章程規定，本公司及有關子公司須將他們每年按照有關中國企業會計準則及相關規定計算的稅後利潤的10%提取法定盈餘公積金，直至公積金結餘等於註冊股本之50%。提取法定盈餘公積金須於派發股息之前，且年末留存收益為正數。

法定盈餘公積金可用以彌補以前年度虧損(如有)，亦可按現有持股比例發行新股予股東或增加股東所持股份的面值而轉換為股本，但轉換後之結餘不可少於註冊股本的25%。

截至2025年12月31日止年度，本公司因虧損未提取法定盈餘公積金(2024年：無)。

49 承諾

(a) 資本承諾

於2025年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
就飛機，發動機及飛行設備的承諾		
— 已授權及已訂約	104,951	128,640
投資承諾		
— 已授權及已訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	76	8
— 購買聯營公司股權的投資承諾	91	1,027
— 已授權及未訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	14	15
	181	1,050
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權及已訂約	6,513	7,117
— 已授權及未訂約	7,205	7,630
	13,718	14,747
	118,850	144,437

於2025年12月31日，就購置這些飛機，發動機及飛行設備，包括預計交付日的估計價格提升，在未來的付款總額如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
2025	-	25,521
2026	22,569	32,433
2027	29,237	22,687
2028	28,467	27,110
2029年及以後	24,678	20,889
	104,951	128,640

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易

(a) 主要管理人員薪酬

本集團主要管理人員薪酬，包括列示於附註58的支付給本公司董事(不包括獨立非執行董事)如下：

	2025 人民幣千元	2024 人民幣千元
工資、獎金和津貼	5,636	6,502
退休計劃供款	934	1,027
	6,570	7,529
	2025 人民幣千元	2024 人民幣千元
董事及監事(附註58)	-	1,512
高級管理人員	6,570	6,017
	6,570	7,529

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中(附註13)。

50 重大關聯交易 (續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易

本集團在正常業務經營過程中向南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司提供經營方面之服務。本集團同時亦接受這些公司提供的經營方面之服務。

以下為本集團進行的重大交易詳情：

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
收到南航集團及其聯屬公司收入			
航材銷售收入*	(ii)/(iv)	36	40
受託管理收入*	(iii)	52	43
其他*		31	31
支付南航集團及其聯屬公司費用			
佣金費用及服務費*	(v)	38	33
維修材料採購及租賃*	(ii)/(xvii)	186	101
航空配餐費用*	(i)	205	161
土地及房屋建築物租賃費*	(vi)	385	371
物業管理及修繕費*	(vii)	174	198
其他*		34	18
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(viii)	4,033	3,906
採購維修材料及維修費	(ix)	3,591	3,266
地面服務支出	(x)	125	129
廣告製作代理及宣傳服務*	(xi)	134	126
貨物處理費	(xviii)/(xix)	213	202
其他		113	83

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
收到合營公司及聯營公司收入			
貨郵運收入	(xviii)	948	829
維修材料銷售及手續費收入	(xv)	5	53
航空配餐收入	(xiv)	34	31
地面服務收入	(xiv)/(xviii)	42	68
房屋建築物及設備租賃費	(xviii)/(ix)	52	27
其他*		94	85
支付其他關聯公司費用			
計算機訂座費	(xvi)	990	947
起降費	(xii)	656	611
航材採購	(xiii)	240	—
其他		46	11
收到其他關聯公司收入			
其他		96	—
與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易			
租賃飛機費用*	(xvii)	6,620	6,185

(i) 深圳航空食品有限公司(「深圳航食」)是南航集團的聯營公司。

航空配餐支出是指本集團與深圳航食就航空配餐及相關服務而支付的費用。

(ii) 中國航空器材集團有限公司(「中國航空器材」)是南航集團的聯營公司。

本集團向中國航空器材購買軟件服務，同時從其採購、租賃維修材料。該公司亦向本集團採購維修材料。

(iii) 中國北方航空有限公司(「北方航空」)是南航集團的全資子公司。本集團向南航集團及北方航空提供委託管理服務。

(iv) 南航通用航空股份有限公司(「通用航空」)於2022年成為南航集團的子公司，該公司向本集團採購維修材料。

(v) 南航集團全資子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。佣金乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。

南航集團全資子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團提供交通和住宿服務支付之服務費。服務費乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。

50 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

- (vi) 本集團向南航集團及其聯屬公司租用位於中國的土地及房屋建築物。該金額為本集團向南航集團就租入土地及房屋建築物支付或應付的租金。
 - (vii) 招商積餘南航(廣州)物業服務有限公司(曾用名:中國南航集團物業管理有限公司)於2022年成為南航集團的聯營公司,向本集團提供物業管理服務。
 - (viii) 本集團的合營公司摩天宇向本集團提供綜合維修服務。
 - (ix) 本集團的合營公司廣州飛機維修和向本集團提供綜合維修服務。本集團亦向廣州飛機維修採購維修材料。此外,本集團還向廣州飛機維修提供房屋建築物租賃服務和地面服務。
 - (x) 本集團的聯營公司北京空港航空地面服務有限公司、四川航空與瀋陽空港物流有限公司向本集團提供地面物流服務。
 - (xi) 本集團的聯營公司文化傳媒向本集團提供廣告及宣傳服務。本集團向文化傳媒提供廣告媒體資源。
 - (xii) 深圳機場(集團)有限公司於2024年成為南航的關聯實體,為集團提供機場著陸服務。
 - (xiii) 湖北航宇嘉泰飛機設備有限公司是南航集團的聯營公司,本集團向湖北航宇嘉泰飛機設備有限公司採購航材。
 - (xiv) 本集團為四川航空提供配餐服務。此外,本集團向四川航空提供地面服務。
 - (xv) 本集團為廣州飛機維修及摩天宇進口維修材料,並向其銷售和收取手續費。
 - (xvi) 由於本集團的關鍵管理人員被任命為中國民航信息網絡股份有限公司的董事,因此中國民航信息網絡股份有限公司被視作本集團的關聯方。中國民航信息網絡股份有限公司向本集團提供計算機訂座服務。
 - (xvii) 南航集團合營公司南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」),為本集團提供飛機及發動機租賃服務,本集團從其採購、租賃維修材料。
 - (xviii) 集團的聯營公司商州航空物流有限公司為集團提供貨物處理服務。集團還向商州航空物流有限公司提供貨郵運服務、樓宇和設備租賃服務以及地面服務。
 - (xix) 集團的聯營公司元航倉儲管理(廣州)有限公司為集團提供貨物處理服務。
- * 該些關聯交易亦構成上市規則第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。上市規則第14A章所要求之披露已於董事會報告「關連交易」部分列示。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

(c) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之餘額

應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的詳情：

	附註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		176	28
聯營公司		205	267
合營公司		37	27
其他關聯公司		8	1
	42(a)	426	323
長期應收項：			
聯營公司	42(a)	57	171
預付購建長期資產款：			
南航集團及其聯屬公司	30&42(b)	429	429
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		215	326
聯營公司		8	5
合營公司		265	194
	42(c)	488	525
長期應付款項：			
南航集團及其聯屬公司	42(c)	-	6

50 重大關聯交易(續)

(c) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之餘額(續)

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
預提費用：		
南航集團及其聯屬公司	122	144
聯營公司	73	82
合營公司	2,594	1,446
其他關聯公司	1,405	2,528
	4,194	4,200
租賃負債：		
南航集團及其聯屬公司	34,756	27,371
聯營公司	49	54
其他關聯公司	119	-
	34,924	27,425

除長期應收款、長期應付款及租賃負債外，應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的款項為無抵押、免息及無固定付款期限。

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款

(i) 南航財務的貸款*

於2025年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣13,809百萬元(2024年12月31日：人民幣10,808百萬元)。

無抵押貸款到期日情況如下：

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
1年以內	13,809	10,808

截至2025年12月31日止年度，本集團向南航財務計提利息為人民幣261百萬元(2024年：人民幣174百萬元)，借款年利率為2.16%至2.65%(2024年：2.65%至2.80%)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款(續)

(ii) 南航集團提供的委託貸款*

於2022年，南航集團、南航財務和本集團簽訂了委託貸款協議，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣13,000百萬元的委託貸款。於2023年，本集團償還以前年度南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款10,000百萬元。於2025年，本集團償還以前年度南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款3,000百萬元。

於2023年，南航集團、南航財務和本集團簽訂了委託貸款協議，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣12,000百萬元的委託貸款。

於2025年，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣3,000百萬元的委託貸款。

於2025年12月31日，金額為人民幣15,009百萬元(包括應付利息費用人民幣9百萬元)的無抵押委託貸款將於一年內到期(2024年12月31日：人民幣3,008百萬元(包括應付利息費用人民幣8百萬元))，不存在將於一年以上到期的無抵押委託貸款(2024年12月31日：人民幣12,000百萬元)(附註36(e))。

截至2025年12月31日止年度，本集團向南航財務計提的利息費用為人民幣287百萬元(2024年：人民幣301百萬元)，借款年利率為2.00%(2024年：2.00%-3.43%)。

(iii) 存放於南航財務的存款*

於2025年12月31日，本集團存放於南航財務的存款列示於如下表格。其適用利率乃按照人行公佈之相關存款利率釐定。

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	14,740	14,580

截至2025年12月31日，本集團源自南航財務的利息收入為人民幣235百萬元(2024年：人民幣183百萬元)。

* 該些關聯交易亦構成上市規則第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。上市規則第14A章所要求之披露已於董事會報告「關連交易」部分列示。

(e) 與CSAH及其關聯公司的其他資產關聯交易

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
資產轉讓－飛機	89	220
資產購置－土地	11	—

51 僱員福利計劃

(a) 退休福利

本集團的僱員參加了本集團在中國主要業務所在地的市政府和省府制定的定額供款退休計劃。本集團按僱員工資、獎金和其他津貼的16% (2024年：14%至16%) 的比例繳納退休金供款。參加該計劃的僱員於退休時從當地勞動和社會保障部門領取退休金。本集團所有退休僱員的退休福利義務均由該等計劃覆蓋。本集團也根據實際情況自願向在企業年金實施前退休僱員支付一定的福利津貼。

於2014年，本公司及部分主要子公司的僱員參加了由南航集團建立的新的定額供款退休計劃（「企業年金」）。向企業年金的供款是根據上一年度的年度工資的一個固定比例確定的。按照企業年金方案，本集團除了上述年度供款外並無其他額外的義務。在2025年度，本集團向企業年金的供款額為人民幣約1,249百萬元（2024年：人民幣1,142百萬元）。

於2025年，退休金供款及企業年金計劃下均無被沒收的供款可供本集團用於減少未來年度應付的供款。

(b) 住房補貼

本集團每月按照員工工資的一定比例向相關部門支付由市政府和省府組織的住房公積金。本集團的責任以每年對該住房公積金應付款額為限。

此外，本集團每月向符合資格的員工以現金支付住房補貼。這部分的住房補貼於發生時計入利潤表。

52 合併現金流量表的補充數據

非現金交易

本集團以租賃方式引進飛機等資產涉及非現金交易。2025年，本集團以租賃方式新引進的該等資產金額為人民幣32,292百萬元（2024年：人民幣24,417百萬元），因提前退租減少的資產金額為人民幣239百萬元（2024年：人民幣669百萬元）。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

53 或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團了解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (b) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (c) 本集團於以前年度向通用航空出具承諾，本集團於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航，南航通航接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因土地和房產的產權瑕疵導致任何第三方向南航通航提出權利主張或因土地和房產的產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失，則該等損失由本集團承擔，必要時可採取適當方式置換該出資資產。
- (d) 本公司及其子公司廈門航空同意飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，截至2025年12月31日，總額為人民幣約644百萬元(2024年12月31日：人民幣696百萬元)。截至2025年12月31日，對被擔保飛行學員的擔保餘額合計人民幣約34百萬元(2024年12月31日：人民幣64百萬元)，由本公司及本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本期間，本集團無由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額(2024年：人民幣0.1百萬元)。

54 直接控股和最終控股公司

於2025年12月31日，本公司之董事認為在中國成立的國有企業南航集團為本集團的直接控股及最終控股公司。

55 資產負債表日後事項

本集團於2026年2月27日與渤海租賃股份有限公司之控股子公司AVOLON LEASING IRELAND 3 LIMITED (以下簡「Avolon」)訂飛機銷售協議：向Avolon出售10架B787-8飛機及2台備用發動機。上述飛機及備用發動機計劃2026年4月陸續交付。

56 本公司財務狀況表

	2025年12月31日 人民幣百萬元	2024年12月31日 人民幣百萬元
非流動資產		
物業、廠房及設備，淨額	54,642	51,970
在建工程	18,372	25,783
使用權資產	133,151	116,990
於子公司投資	19,099	14,512
於聯營公司權益	6,047	5,062
於合營公司權益	1,830	1,832
飛機租賃訂金	338	382
遞延所得稅資產	10,373	11,061
應收關聯公司和其他關聯公司款項	1,485	1,140
衍生金融資產	26	18
其他資產	4,599	2,410
	249,962	231,160
流動資產		
存貨	1,905	1,102
應收賬款	2,238	933
其他應收款	19,988	9,553
現金及現金等價物	1,345	2,129
受限制銀行存款	93	96
預付費用及其他流動資產	836	535
交易性金融資產	-	2,695
應收子公司及其他關聯公司款項	230	11,372
	26,635	28,415
流動負債		
衍生金融負債	965	908
借款	79,390	64,521
租賃負債	18,244	17,551
應付賬款	2,115	142
合同負債	1,728	1,605
票證結算	7,319	7,566
應付子公司及其他關聯公司款項	2,763	2,962
預提費用	15,464	16,636
其他負債	5,972	5,505
	133,960	117,396

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

56 本公司財務狀況表(續)

	附註	2025年12月31日 人民幣百萬元	2024年12月31日 人民幣百萬元
非流動負債			
借款		43,221	54,046
租賃負債		71,141	60,487
其他非流動負債		1,426	1,321
應付關聯公司款項		-	6
大修理準備		2,902	2,631
遞延收益		277	298
		118,967	118,789
淨資產			
		23,670	23,390
股本及儲備			
股本		18,121	18,121
儲備	57	5,549	5,269
權益合計		23,670	23,390

57 本公司儲備變動

	公允價值儲備 (不得重分類 至損益)				合計 人民幣百萬元
	股本溢價 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	其他儲備 人民幣百萬元	
於2024年1月1日	51,998	-	2,725	(46,401)	8,322
2024年權益變動：					
綜合收益總額	-	-	-	(3,053)	(3,053)
於2024年12月31日及2025年1月1日	51,998	-	2,725	(49,454)	5,269
2025年權益變動：					
綜合收益總額	-	-	-	280	280
於2025年12月31日	51,998	-	2,725	(49,174)	5,549

58 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

截至2025年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	董事袍金 人民幣千元	工資、 獎金和津貼 人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	退休福利計劃 的僱主供款 人民幣千元	合計 人民幣千元
執行董事					
馬須倫(附註(i))	-	-	-	-	-
韓文勝(附註(i))	-	-	-	-	-
羅來君(附註(i)& (ii))	-	-	-	-	-
獨立非執行董事					
郭為	200	-	-	-	200
何超瓊	200	-	-	-	200
祝海平(附註(iii))	133	-	-	-	133
張俊生	200	-	-	-	200

截至2024年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	董事袍金 人民幣千元	工資、 獎金和津貼 人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	退休福利計劃 的僱主供款 人民幣千元	合計 人民幣千元
執行董事					
馬須倫(附註(i))	-	-	-	-	-
韓文勝(附註(i))	-	-	-	-	-
羅來君(附註(i) & (ii))	-	-	-	-	-
監事					
任積東(附註(v))	-	-	-	-	-
林曉春(附註(v))	-	-	-	-	-
魏振興(附註(v))	-	389	-	82	471
楊斌(附註(v))	-	865	-	176	1,041
獨立非執行董事					
郭為	200	-	-	-	200
何超瓊	200	-	-	-	200
顧惠忠(附註(iv))	117	-	-	-	117
蔡洪平(附註(iv))	117	-	-	-	117
張俊生	83	-	-	-	83

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

註：

- (i) 該等董事於本公司未獲得與董事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (ii) 於2025年3月21日退任。
- (iii) 於2025年5月23日上任。
- (iv) 於2024年7月29日退任。
- (v) 監事職位於2025年12月12日予以取消。

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2025年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2024年：無)。

(c) 就提供董事及監事服務而向第三方提供的對價

截至2025年12月31日止年度，本集團並無就提供董事或監事服務而向第三方支付任何對價(2024年：無)。

(d) 向董事及監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該等董事及監事的關連主體提供的貸款、准貸款和其他交易的數據

截至2025年12月31日年度，並無向董事、監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該董事及監事的關連主體提供的貸款、准貸款和其他交易(2024年：無)。

(e) 董事及監事在交易、安排或合同的重大權益

於本年度末或本年內任何時間，均不存在任何與本集團業務有關之重大交易、安排及合同而本公司的董事或監事在其中享有直接或間接的重大權益(2024年：無)。

59 截至二零二五年十二月三十一日止年度已頒佈但尚未生效的修訂、新訂準則及詮釋的可能影響

截至本財務報表報出日，國際會計準則委員會已頒佈多項修訂及新準則，該等修訂及新準則於截至二零二五年十二月三十一日止年度尚未生效且未於本財務報表內採納。其中可能與本集團有關的包括下列各項。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
國際財務報告準則第9號修訂本，金融工具及國際財務報告準則第7號， 金融工具：披露：涉及依賴自然能源生產電力的合約	二零二六一月一日
國際財務報告準則第9號修訂本，金融工具及國際財務報告準則第7號， 金融工具：披露：對金融工具分類和計量的修訂	二零二六一月一日
國際財務報告準則年度改進，第11卷	二零二六一月一日
國際財務報告準則第18號修訂本，財務報表中的列報和披露	二零二七一月一日
國際會計準則第19號修訂本，非公共受託責任子公司的披露	二零二七一月一日

本集團正在評估此等修訂於首次應用期間預期將造成的影響。截至目前，本集團認為採納該等修訂不太可能對綜合財務報表造成重大影響。

國際財務報告準則第18號，財務報表的呈列及披露

國際財務報告準則第18號將取代國際會計準則第1號財務報表的呈列，旨在提升實體財務報表資料的透明度及可比性。國際財務報告準則第18號將於二零二七年一月一日或之後開始之年度生效，並須追溯應用。

除其他變動外，根據國際財務報告準則第18號，實體須於綜合損益表中將所有收入及支出分為五個類別，即營業、投資、融資、終止經營及所得稅類別。實體亦須在財務報表的單一附註中就管理層界定的績效指標提供具體披露。

本集團不擬提前採納國際財務報告準則第18號，並仍在評估採納該準則的影響。

財務補充資料

截至2025年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

簡明合併利潤表

下列的合併財務數據是摘錄自本集團按中國企業會計準則編製的合併財務報表。

	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
營業收入	182,256	174,224
減：營業成本	163,780	159,571
稅金及附加	590	608
銷售費用	7,497	7,122
管理費用	4,288	4,113
研發費用	607	544
財務費用	5,034	6,628
其中：利息費用	5,553	5,758
利息收入	338	215
加：其他收益	3,322	3,298
投資收益／(損失)	79	(599)
其中：對聯營企業和合營企業的投資收益／(損失)	63	(616)
金融資產／負債的公允價值變動損益	32	195
信用減值計提	(23)	(5)
資產減值損失	(13)	(5)
資產處置收益	110	731
營業利潤／(虧損)	3,967	(747)
加：營業外收入	955	2,434
減：營業外支出	111	106
利潤總額	4,811	1,581
減：所得稅	2,126	1,427
淨利潤	2,685	154
(1) 按經營持續性分類：		
1. 持續經營淨利潤	2,685	154
(2) 按所有權歸屬分類：		
1. 歸屬於母公司股東的淨利潤／(虧損)	857	(1,696)
2. 少數股東收益	1,828	1,850

簡明合併資產負債表

	2025年12月31日 人民幣百萬元	2024年12月31日 人民幣百萬元
資產		
流動資產總額	42,598	37,643
長期股權投資	7,633	7,168
固定資產和在建工程	136,253	135,275
無形資產和其他非流動資產	150,953	136,779
遞延所得稅資產	12,377	12,873
資產總計	349,814	329,738
負債和股東權益		
流動負債	154,123	138,402
遞延所得稅負債	21	7
其他非流動負債	140,659	138,734
負債合計	294,803	277,143
歸屬於母公司股東權益合計	35,580	34,729
少數股東權益	19,431	17,866
股東權益合計	55,011	52,595
負債和股東權益總額	349,814	329,738

財務補充資料

截至2025年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表

(1) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的淨虧損的影響分析如下：

	註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		857	(1,696)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	(4)	(5)
撥款轉入	(b)	1	1
固定資產減值轉回	(d)	-	(126)
以上調整對稅務的影響		1	1
以上調整對非控股權益的影響		-	56
國際財務報告準則下的金額		855	(1,769)

(2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的權益的影響分析如下：

	註	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		35,580	34,729
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	2	6
撥款轉入	(b)	(1)	(2)
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	237	237
以上調整對稅務的影響		1	-
以上調整對非控股權益的影響		(27)	(27)
國際財務報告準則下的金額		35,792	34,943

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表(續)

(2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的權益的影響分析如下：(續)

註：

- (a) 根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
- (b) 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。
- (c) 根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照賬面價值計量，與支付的合併對價的差額調整股東權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此對中國企業會計準則下合併財務報表的年初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。
- (d) 根據中國企業會計準則，非流動資產的減值損失不能轉回。根據國際財務報告準則，如果有跡象表明在以前期間確認的除商譽以外的資產的減值損失可能不再存在或可能減少，則減值損失將轉回。

五年財務摘要

下列的合併財務資料是摘錄自本集團按國際財務報告準則編製的合併財務報表。

合併利潤表摘要

	截至12月31日止年度				
	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
經營收入	182,256	174,224	159,929	87,059	101,644
營運開支	(176,965)	(171,806)	(159,052)	(115,262)	(116,340)
其他收入淨額	4,292	5,909	4,680	5,661	4,767
經營利潤／(虧損)	9,583	8,327	5,557	(22,542)	(9,929)
利息收入	338	215	361	457	675
利息支出	(5,553)	(5,758)	(5,928)	(6,006)	(6,202)
應佔聯營公司業績	(754)	(1,244)	(2,244)	(13)	9
應佔合營公司業績	817	628	546	304	271
匯兌收益／(虧損)·淨額	345	(912)	(687)	(3,619)	1,575
其他營業外收入／(費用)	32	195	874	(131)	(309)
稅前利潤／(虧損)	4,808	1,451	(1,521)	(31,550)	(13,910)
所得稅	(2,125)	(1,426)	(1,436)	(2,166)	2,894
本年淨利潤／(虧損)	2,683	25	(2,957)	(33,716)	(11,016)
年度淨利潤／(虧損)歸屬於：					
本公司權益持有者	855	(1,769)	(4,140)	(32,699)	(12,106)
非控制性權益	1,828	1,794	1,183	(1,017)	1,090
本年淨利潤／(虧損)	2,683	25	(2,957)	(33,716)	(11,016)
每股利潤／(虧損)					
基本及攤薄(人民幣元／股)	0.05	(0.10)	(0.23)	(1.90)	(0.75)

合併財務狀況表摘要

	於12月31日				
	2025 人民幣百萬元	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元 (已重述)	2022 人民幣百萬元 (已重述)	2021 人民幣百萬元 (已重述)
非流動資產	307,456	292,216	281,657	278,792	285,345
淨流動負債	(111,526)	(100,639)	(106,995)	(113,244)	(78,108)
非流動負債	140,680	138,741	122,295	110,189	122,729
歸屬於本公司權益持有者的權益	35,792	34,943	37,071	41,275	67,851
非控制性權益	19,458	17,893	15,296	14,084	16,657



中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

www.csair.com



南航手機客戶端



南航微信服務號