中國東方航空
CHINA EASTERN

世界品位　东方魅力

年報 2019

在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司

股份代號： A股 : 600115 I H股 : 00670 I ADR : CEA

目錄

2 釋義
5 公司簡介
6 公司資料
8 財務摘要(按國際財務報告準則編製)
9 會計數據與經營數據摘要
(按中國企業會計準則編製)
10 主要營運數據摘要
13 機隊結構
16 二零一九年大事記
20 董事長報告書
30 業績回顧及管理層的討論與分析
49 董事會報告書
86 企業管治
109 監事會報告
111 社會責任
117 按國際財務報告準則編製之財務報表
• 獨立核數師報告
• 合併損益及其他綜合收益表
• 合併資產負債表
• 合併權益變動表
• 合併現金流量表
• 財務報表附註
240 補充財務資料

釋義

在本報告書中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

法荷航	指	Air France-KLM，法荷航詳情請參見官網https://www.airfranceklm.com/
公司章程	指	本公司現行有效的《公司章程》
可用貨郵噸公里(AFTK)	指	每一航段可提供的最大貨郵載運量與該航段距離的乘積之和
可用座公里(ASK)	指	每一航段可提供的最大座位數與該航段距離的乘積之和
可用噸公里(ATK)	指	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
董事會	指	本公司董事會
民航局	指	中國民用航空局，民航局詳情請參見官網http://www.caac.gov.cn/
東航集團	指	中國東方航空集團有限公司，系本公司控股股東、關連方
東航金控	指	東航金控有限責任公司，系東航集團下屬全資附屬公司，本公司股東、關連方
東航國際	指	東航國際控股(香港)有限公司，系東航金控下屬全資附屬公司，本公司股東、關連方
東航租賃	指	東航國際融資租賃有限公司，系東航集團下屬控股附屬公司、本公司關連方
東航租賃集團	指	東航租賃及／或下屬全資附屬公司
中貨航	指	中國貨運航空有限公司，系東航物流的下屬控股附屬公司、本公司關連方
東方航空、公司、本公司	指	中國東方航空股份有限公司
中聯航	指	中國聯合航空有限公司，系本公司下屬全資附屬公司
守則	指	香港上市規則附錄十四《企業管治守則》
代號共享	指	一種被全球各航空公司普遍採用的營銷安排，根據與其他航空公司簽訂的代號共享協議，一家航空公司可以將其他航空公司經營的代號共享航班的座位作為其自有產品進行銷售
中國證監會或證監會	指	中國證券監督管理委員會，中國證監會詳情請參見官網http://www.csrc.gov.cn/
達美	指	Delta Air Lines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，達美詳情請參見官網https://www.delta.com/
董事	指	本公司董事
東航江蘇	指	中國東方航空江蘇有限公司，系本公司下屬控股附屬公司

東航武漢	指	中國東方航空武漢有限責任公司，系本公司下屬控股附屬公司
東航雲南	指	東方航空雲南有限公司，系本公司下屬控股附屬公司
東航產投	指	東方航空產業投資有限公司，系東航集團下屬全資附屬公司、本公司關連方
東航物流	指	東方航空物流股份有限公司，系東航產投下屬控股附屬公司、本公司關連方
東航物流集團	指	東航物流及其附屬公司
東航技術	指	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資附屬公司
貨郵載運率	指	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
貨運噸公里收益	指	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比
本集團	指	本公司及其附屬公司
香港中央結算	指	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收系統。香港中央結算是香港聯交所的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算
香港上市規則	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港聯交所	指	香港聯合證券交易所有限公司
IATA	指	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題。詳情請參見官網http://www.iata.org/
日航	指	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，日航詳情請參見官網http://www.jal.com/
吉祥航空	指	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，吉祥航空詳情請參見官網http://www.juneyaoair.com/
均瑤集團	指	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關連方
吉祥香港	指	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資附屬公司、本公司關連方
標準守則	指	香港上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
紐約交易所	指	紐約證券交易所
OD	指	Original and Destination，出發地和目的地，即全航程
OTA	指	Online Travel Agency，在線旅行社
一二三航或公務航	指	原東方公務航空有限公司改制為一二三航空有限公司，於2020年2月26日正式揭牌成立，系本公司下屬全資公司
綜合載運率	指	運輸總周轉量與可用噸公里之比

客座率	指	旅客周轉量與可用座公里之比
客運人公里收益	指	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
中國	指	中華人民共和國
澳航	指	Qantas Airways Ltd，IATA二字代碼QF，澳航詳情請參見官網https://www.qantas.com/
報告期	指	二零一九年一月一日至十二月三十一日
研發中心	指	東航技術應用研發中心有限公司，本公司下屬全資附屬公司
貨郵載運噸公里(RFTK)	指	貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和
客運人公里(RPK)	指	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
收入噸公里(RTK)	指	運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和
收入噸公里收益	指	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
國資委	指	國務院國有資產監督管理委員會，國資委詳情請參見官網http://www.sasac.gov.cn/
浦東S1衛星廳	指	上海浦東國際機場S1衛星廳
證券及期貨條例	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
上海航空或上航	指	上海航空有限公司，系本公司下屬全資附屬公司
上航國旅	指	上海航空國際旅遊(集團)有限公司，原為本公司下屬全資附屬公司，自2019年6月起本公司持有上航國旅股權比例調整至35%，上航國旅不再計入本公司合併報表
上海飛培	指	上海東方飛行培訓有限公司，系本公司下屬全資附屬公司
上海吉道航	指	上海吉道航企業管理有限公司，系吉祥航空下屬全資附屬公司、本公司關連方
天合聯盟	指	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，天合聯盟詳情請參見官網http://www.skyteam.com/
上海上市規則	指	上海證券交易所股票上市規則
監事	指	本公司監事
監事會	指	本公司監事會
TMC	指	Travel Management Companies，差旅管理公司
美國	指	美利堅合眾國
維珍航空	指	Virgin Atlantic Airways，IATA二字代碼VS，維珍航空詳情請參見官網https://zh.virginatlantic.com/cn/zh
貨郵載運量	指	實際裝載的貨郵重量

公司簡介

本公司總部位於上海，作為中國國有控股三大航空公司之一，前身可追溯到1957年1月原民航上海管理處成立的第一支飛行中隊。公司於1997年分別在紐約、香港、上海證券交易所成功掛牌上市，是中國民航首家三地上市的航空公司。

截至2019年末，本集團運營著734架客運飛機（其中包括託管公務機11架）組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約6.4年，在全球大型航空公司中擁有機齡最年輕的機隊、技術最先進的機型。2019年旅客運輸量超過1.3億人次。「東方萬里行」常旅客可享受天合聯盟19家航空公司會員權益及全球750餘間機場貴賓室優質服務。

本集團致力於建設一個「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的世界一流現代航空綜合服務集成商。

「世界品位，東方魅力」，本集團正以「精準、精緻、精細」的服務為全球旅客不斷創造精彩的旅行體驗。

公司資料

公司信息

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

基本情況簡介

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

公司股票簡況

A股上市地：上海證券交易所	股票簡稱：東方航空	股票代碼：600115
H股上市地：香港聯合交易所	股票簡稱：東方航空	股票代碼：00670
ADR上市地：紐約證券交易所	股票簡稱：China Eastern	股票代碼：CEA

其他有關資料

公司聘請的會計師事務所(境內)	**名稱**	安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)
	辦公地址	中國北京市東城區東長安街1號東方廣場安永大樓16層
	簽字會計師姓名	孟冬、鄭健友
公司聘請的會計師事務所(境外)	**名稱**	安永會計師事務所
	辦公地址	香港中環添美道1號中信大廈22樓
報告期內履行持續督導職責的保薦機構	**名稱**	中信証券股份有限公司
	辦公地址	廣東省深圳市福田區中心三路8號卓越時代廣場(二期)北座
	簽字的保薦代表人姓名	張陽、陳淑綿
	持續督導的期間	2019年8月31日–2020年12月31日

截至二零二零年三月三十一日
董事

劉紹勇(董事長)
李養民(副董事長)
唐　兵(董事)
王均金(董事)
林萬里(獨立非執行董事)
邵瑞慶(獨立非執行董事)
蔡洪平(獨立非執行董事)
董學博(獨立非執行董事)
袁　駿(職工董事)

監事

席　晟(監事會主席)
前用名：席興旺
高　峰(職工監事)
方照亞(監事)
前用名：方召亞

高級管理人員

李養民(總經理)
吳永良(副總經理、財務總監)
馮德華(副總經理)
成國偉(副總經理)
姜　疆(副總經理)
汪　健(董事會秘書、公司秘書)

公司秘書

汪　健

授權代表

劉紹勇
汪　健

法律顧問

中國香港：貝克•麥堅時律師事務所
中國內地：北京市通商律師事務所
美　　國：貝克•麥堅時律師事務所

主要往來銀行

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

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔皇后大道東183號
合和中心十七樓1712–1716號鋪

The Bank of New York Mellon
240 Greenwich Street
New York, NY 10286 USA

中國證券登記結算有限責任公司上海分公司
上海市浦東新區陸家嘴東路166號3層

主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

財務摘要

（按國際財務報告準則編製）

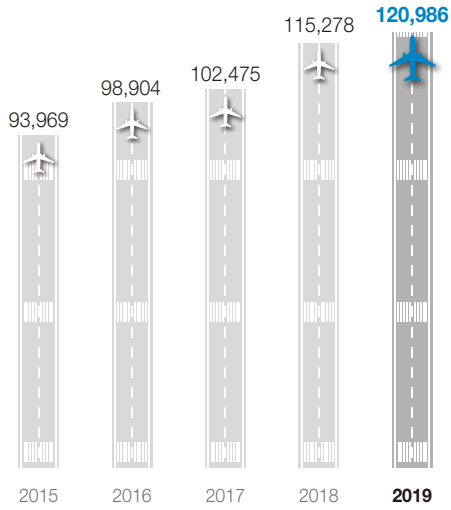
以人民幣百萬元計

	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	**二零一九年**
截至十二月三十一日止年度					
收入	93,969	98,904	102,475	115,278	**120,986**
其他營業收入和利得	5,269	5,469	7,481	6,592	**7,202**
衍生金融工具公允價值變動收益／（損失）	6	2	(311)	311	—
營業支出	(86,619)	(91,889)	(100,214)	(112,872)	**(118,107)**
經營利潤	12,625	12,486	9,431	9,309	**10,081**
財務收入／（支出），淨額	(7,110)	(6,176)	(1,072)	(5,657)	**(6,064)**
稅前利潤	5,667	6,497	8,610	3,856	**4,299**
本公司權益持有者應佔年度淨利潤	4,537	4,498	6,342	2,698	**3,192**
本公司權益持有者應佔每股收益（人民幣元）(1)	0.35	0.33	0.44	0.19	**0.21**
於十二月三十一日					
現金及現金等價物	9,080	1,695	4,605	646	**1,350**
淨流動負債	(51,309)	(52,194)	(62,035)	(57,132)	**(58,620)**
非流動資產	174,914	196,436	211,434	223,085	**265,442**
長期借款，包括流動部分	(43,675)	(29,749)	(28,842)	(32,506)	**(31,137)**
融資租賃負債，包括流動部分	(52,399)	(61,041)	(66,868)	(77,427)	—
租賃負債，包括流動部分	—	—	—	—	**(110,275)**
本公司權益持有者應佔權益	37,411	49,450	55,360	58,008	**69,008**

(1) 二零一五年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數12,818,509,000股計算。二零一六年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數13,811,136,000股計算。二零一七年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數14,467,585,682股計算。二零一八年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數14,467,585,682股計算。二零一九年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數15,104,893,522股計算。

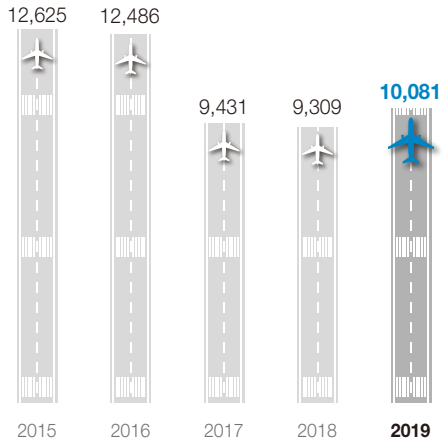
營業額

人民幣百萬元



經營利潤

人民幣百萬元



會計數據與經營數據摘要

（按中國企業會計準則編製）

截至二零一九年十二月三十一日止年度利潤

（人民幣百萬元）

淨利潤	**3,483**
主營業務利潤	**12,566**
其他業務利潤	**1,094**
投資收益	**368**
營業外收支淨額	**838**

主要會計資料和財務指標

（人民幣百萬元）

	二零一八年	二零一九年
1. 營業收入	114,930	**120,860**
2. 歸屬於本公司權益持有者淨利潤	2,709	**3,195**
3. 總資產	236,765	**282,936**
4. 股東權益	59,352	**70,397**
5. 每股收益（人民幣元）	0.19	**0.21**
6. 每股歸屬於本公司權益持有者權益（人民幣元）	3.85	**4.08**

註：

1. 主要財務指標計算方法如下：
   每股收益 = 歸屬於本公司權益持有者淨利潤÷年內發行在外普通股的加權平均數
   每股歸屬於本公司權益持有者權益 = 年末歸屬於本公司權益持有者權益÷年末發行在外普通股的股數

主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一九年	二零一八年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(*百萬*)	**270,254.00**	244,841.00	10.38%
— 國內航線	**171,684.04**	154,059.34	11.44%
— 國際航線	**92,162.42**	84,408.13	9.19%
— 地區航線	**6,407.53**	6,373.52	0.53%
客運人公里(RPK)(*百萬*)	**221,779.11**	201,485.95	10.07%
— 國內航線	**142,921.41**	128,906.39	10.87%
— 國際航線	**73,811.75**	67,290.26	9.69%
— 地區航線	**5,045.95**	5,289.30	-4.60%
載運旅客人次(*千*)	**130,297.36**	121,199.70	7.51%
— 國內航線	**109,006.37**	101,226.48	7.69%
— 國際航線	**17,581.34**	16,104.28	9.17%
— 地區航線	**3,709.64**	3,868.94	-4.12%
客座率(%)	**82.06**	82.29	-0.23pts
— 國內航線	**83.25**	83.67	-0.43pts
— 國際航線	**80.09**	79.72	0.37pts
— 地區航線	**78.75**	82.99	-4.24pts
客運人公里收益(*人民幣元*)[註]	**0.522**	0.540	-3.33%
— 國內航線	**0.540**	0.561	-3.74%
— 國際航線	**0.474**	0.486	-2.47%
— 地區航線	**0.744**	0.730	1.92%

	截至十二月三十一日止		
	二零一九年	二零一八年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(*百萬*)	**9,132.69**	7,900.78	15.59%
— 國內航線	**3,215.85**	2,740.72	17.34%
— 國際航線	**5,727.63**	4,968.72	15.27%
— 地區航線	**189.21**	191.34	-1.11%
貨郵載運噸公里(RFTK)(*百萬*)	**2,971.40**	2,588.34	14.80%
— 國內航線	**951.33**	886.08	7.36%
— 國際航線	**1,991.28**	1,667.08	19.45%
— 地區航線	**28.78**	35.19	-18.22%
貨郵載運量(*百萬公斤*)	**976.57**	915.12	6.71%
— 國內航線	**672.62**	644.89	4.30%
— 國際航線	**279.44**	240.00	16.43%
— 地區航線	**24.51**	30.23	-18.92%
貨郵噸公里收益(*人民幣元*)[註]	**1.288**	1.401	-8.07%
— 國內航線	**1.048**	1.116	-6.09%
— 國際航線	**1.340**	1.465	-8.53%
— 地區航線	**5.558**	5.570	-0.20%

主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一九年	二零一八年	變動幅度
綜合數據			
可用噸公里(ATK)*(百萬)*	**33,455.55**	29,936.47	11.76%
— 國內航線	**18,667.41**	16,606.06	12.41%
— 國際航線	**14,022.25**	12,565.46	11.59%
— 地區航線	**765.88**	764.96	0.12%
收入噸公里(RTK)*(百萬)*	**22,518.00**	20,358.36	10.61%
— 國內航線	**13,559.38**	12,267.28	10.53%
— 國際航線	**8,485.44**	7,590.43	11.79%
— 地區航線	**473.19**	500.65	-5.48%
綜合載運率*(%)*	**67.31**	68.01	0.70pts
— 國內航線	**72.64**	73.87	-1.24pts
— 國際航線	**60.51**	60.41	0.11pts
— 地區航線	**61.78**	65.45	-3.66pts
收入噸公里收益*(人民幣元)*[註]	**5.315**	5.525	-3.80%
— 國內航線	**5.761**	5.971	-3.52%
— 國際航線	**4.436**	4.632	-4.23%
— 地區航線	**8.272**	8.105	2.06%

附註：

1. 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。

2. 本集團在以往年度列示各項不含燃油附加費的單位收益情況，但因目前燃油附加費在收入中佔比較小，對單位收益指標的影響也較小，所以本集團不再單列不含燃油附加費的單位收益情況。

機隊結構

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。二零一九年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計44架，退出飛機合計1架。隨著A350-900、B787-9、A320NEO等新機型的引進，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團共運營734架飛機，其中客機723架，託管公務機11架。

截至二零一九年十二月三十一日機隊情況

單位：架

序號	機型	自有	融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡（年）
1	B777-300ER	10	10	0	20	3.9
2	B787-9	3	7	0	10	0.9
3	A350-900	1	6	0	7	0.8
4	A330-300	7	14	5	26	5.4
5	A330-200	17	13	0	30	6.6
寬體客機合計		**38**	**50**	**5**	**93**	**4.6**
6	A321	44	33	0	77	6.4
7	A320	69	45	66	180	9.0
8	A319	17	16	2	35	6.7
9	A320NEO	6	30	0	36	0.8
10	B737-800	49	67	117	233	5.0
11	B737-700	36	9	10	55	10.5
12	B737 MAX 8[註]	2	12	0	14	1.7
窄體客機合計		**223**	**212**	**195**	**630**	**6.6**
客機合計		**261**	**262**	**200**	**723**	**6.4**
託管公務機總數					**11**	
飛機總數					**734**	

註： 本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8機型。截至本年報日期，B737 MAX 8仍處於停飛狀態；本集團將密切關注B737 MAX 8恢復運行方面的工作進度，該機型的復飛時間存在較大不確定性。

1. 主要經營情況

機型	旅客運輸量(萬人)	客座率(%)	綜合載運率(%)	日利用率(小時)
B777-300ER	300.23	84.15	61.07	14.79
B787-9	169.54	82.29	56.19	12.62
A350-900	80.63	80.74	60.24	13.17
A330系列	1,225.00	80.47	54.64	11.60
A320系列	6,008.56	82.33	73.52	9.46
B737系列	5,245.78	81.93	76.38	8.71

2. 機隊情況

截至2019年12月31日，本集團共運營734架客機(其中包括託管公務機11架)，各機型數據明細如下：

機型	B777-300ER			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	9	4.0	15.22	49,998.52
融資租賃	11	3.8	14.47	58,099.96
合計	20	3.9	14.81	108,098.48

機型	B787-9			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	3	1.3	12.58	13,778.97
融資租賃	7	0.7	12.65	20,728.28
合計	10	0.9	12.62	34,507.25

機型	A350-900			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	1	1.1	13.37	4,881.61
融資租賃	6	0.7	13.11	19,539.74
合計	7	0.8	13.17	24,421.35

機型	A330系列			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	24	7.9	11.14	101,564.27
融資租賃	27	5.2	12.28	116,491.27
經營租賃	5	1.4	10.41	18,993.37
合計	56	6.0	11.60	237,048.91

註：A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機

機型	A320系列			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	136	9.3	9.23	457,974.21
融資租賃	124	4.3	9.65	389,978.14
經營租賃	68	8.8	9.62	238,672.67
合計	328	7.3	9.46	1,086,625.02

註：A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO和A321飛機

機型	B737系列			
保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	87	7.4	8.73	272,011.19
融資租賃	88	3.9	8.91	253,910.50
經營租賃	127	6.3	8.56	377,792.38
合計	302	5.9	8.71	903,714.07

註：B737系列飛機包括B737-700、B737-800、B737 MAX 8飛機

二零二零年至二零二二年飛機引進及退出計劃

單位：架

	二零二零年		二零二一年		二零二二年	
機型	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	—	—	—	—
A350系列	4	—	7	—	2	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	34	1	—	6	—	5
ARJ系列	3	—	6	—	8	—
合計	46	1	13	6	10	5

註：

1. 截至二零一九年末，本集團原計劃引進11架B737 MAX 8飛機，其中有10架尚未交付；本集團原計劃二零二零年和二零二一年分別引進34架和12架B737 MAX 8飛機，分別退出12架和8架B737-800或B737-700飛機；目前本集團正在和波音進行商談，B737 MAX 8飛機恢復運營和交付的時間存在較大不確定性；

2. 根據已確認的訂單，本集團在二零二三年計劃引進9架飛機，退出16架飛機；

3. 因新冠疫情影響，本集團和供應商積極協商調整飛機引進進度，後續本集團將根據外部環境和市場情況的變化以及本集團運力規劃適時調整飛機引進和退出計劃。

2019年東航大事記

大國門，興未來

2019年，本公司圓滿完成了北京大興國際機場東航基地的總體規劃、建設驗收、綜合演練、試飛首航、商業運營、換季轉場、品牌宣傳等重大工作，同時高質量地完成了北京大興國際機場的建設運行和旗下中國聯合航空首家轉場運營任務。

隨著北京大興國際機場正式投入運營，世界級的機場和世界級的品牌航空公司相得益彰。未來，東航將依託北京大興國際機場這個國家發展新的「動力源」以及上海浦東國際機場衛星廳這個「世界級空中門戶」，正式開啟京滬雙樞紐模式，全面謀劃技術引領智能服務、臨空產業配套的新升級。

世界最大單體衛星廳來了

2019年9月16日，世界最大單體衛星廳 — 上海浦東國際機場衛星廳正式啟用，作為上海最大的主基地航空公司，東航第一個停靠衛星廳橋位並執飛了首個始發航班，這標誌著東航同步開啟「T1航站樓+S1衛星廳」新運行模式。

浦東S1衛星廳的啟用將為上海打造世界級空中門戶樞紐創造新的發展空間，也為東航做強做厚主樞紐，做精做優「世界一流」航企帶來新的發展動力。

創新改革，合作共贏

2019年東航成功達成了多項戰略合作。3月19日，與綠地集團就上航國旅股權比例達成合作；9月6日，完成與均瑤集團的交叉持股，雙方互為重要戰略股東，合作資金總量超過130億元，成為國有資本與民營資本融合發展的典範；10月16日，與法航、荷航以及維珍航空等三家世界一流航空公司簽署深化聯營合作意向備忘錄；12月17日，東航與上海市文旅局簽約，聯手拓展入境遊，讓上海文化旅遊品牌「飛全球」。

東航以開放的態度，開啟跨行業合作，深入推進「股權+業務」合作，更好地優化資源配置、增強企業活力競爭力。

買全球、飛全球、服務全球

2019年11月初，東航高標準保障了第二屆中國國際進口博覽會，在專包機保障、旅客服務、展品運輸、志願者服務等多方面積極作為，成功簽約14項大單，充分展現了「飛全球、買全球、服務全球」的品牌形象。

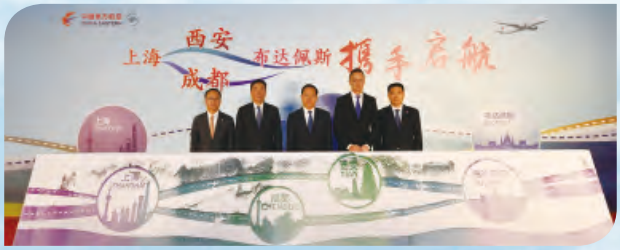
東航作為中國與世界互聯互通的空中橋樑和紐帶，促進了中國與世界各國的經貿往來、文化交流，向全世界展現了「東方魅力」，同時東航也以獨特視野與企業實踐，詮釋了中國機遇、開放合作、開放創新、開放共享。

智慧出行，無限可能

2019年1月，東航應用RFID技術進行航班行李全流程跟踪，是國內首家應用此技術的航司；6月，東航在國內率先建立人工智能(AI)語音交互平台；7月，東航推出無源型永久電子行李牌，成為全球首家推出此項技術並投入旅客服務的航司；9月，在上海虹橋國際機場、上海浦東國際機場推出國內首款航空手語同傳翻譯服務APP，在北京大興國際機場首發了基於5G網絡的東航智慧出行集成服務系統，重新定義航空服務的智能化、場景化、便捷化新標準。

打造「空中絲綢之路」東航再發力

2019年，東航在積極融入「一帶一路」建設，努力打造「空中絲綢之路」的過程中，又取得新的拓展。3月31日起，東航啟用最新一代A350-900寬體客機執飛上海 — 羅馬航線，並增開航班；6月7日，東航開通了國內首條直達匈牙利的航線；中匈建交70周年之際，東航還與匈牙利政府、四川省政府、陝西省政府，聯合宣布年內增開上海浦東 — 成都 — 布達佩斯、上海浦東 — 西安 — 布達佩斯等2條「一帶一路」新航線。



百年南苑，元年大興

2019年9月25日23時23分，已經109歲高齡的中國歷史上第一座機場 — 北京南苑機場在圓滿完成最後的航班任務後正式關停。同日，中國聯合航空全面轉場北京大興國際機場運營並順利首航，成為北京大興國際機場首家入駐、首家運營的航空公司。

守護安全希望，奏響生命樂章

2019年東航堅定不移地踐行「生命至上」的信念，用自己的行動譜寫出生命的續章。 2月13日，東航緊急運送身患重病、出生不滿3天的藏族新生兒前往西安兒童醫院進行醫治；3月和7月兩次空中緊急放油備降救人成為熱點傳播事件，11月26日，東航各單位相互聯動開通「綠色通道」，保障了承運人體捐獻器官的航班及時抵達；12月24日，3,200公里接力，東航順利保障人體捐獻器官運輸。

「瞰 • 東方」，為愛飛翔

2019年4月19日，東航召開形象代言人公益宣傳片首映儀式。此次儀式引發業內外環保人士廣泛關注，四川省綠色江河環保促進會會長楊欣，東航形象代言人、長江源志願者胡歌等嘉賓悉數到場。

實力出眾，履獲殊榮

東航獲評「2019中國品牌強國盛典榜樣品牌」、「中國企業海外形象20強（交通運輸行業首位）」等一系列重要榮譽。

脫貧攻堅 決戰決勝

2019全年，東航再接再厲，精準扶貧舉措多點開花、做深做細，航線網絡實現扶貧地區全覆蓋，航空扶貧為貧困地區GDP增長發揮了重要作用，全年投入幫扶資金1,825.17萬元，對口幫扶的滄源、雙江兩縣均順利脫貧摘帽。

東航積極履行社會責任，堅決打好打贏脫貧攻堅戰，推進扶貧攻堅戰向幫扶持久戰轉變，實現「高質量、高水平、可持續」扶貧。

董事長報告書

致各位股東：

本人謹此提呈本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度經營業績的年度報告，並代表本集團全體員工向各位股東致意。

董事長
劉紹勇

業績綜述

二零一九年，全球經濟增長放緩，影響經濟發展的各種不穩定不確定因素明顯增加。中國經濟下行壓力加大，但經濟運行總體平穩，並保持了較快速度的增長，全年中國GDP（國內生產總值）增長6.1%。受宏觀經濟不景氣影響，全球民航業增速放緩，二零一九年全球航空業旅客運輸總周轉量同比僅增長4.2%；中國民航業增速也有所放緩，全年旅客運輸總周轉量同比增長7.9%，仍高於全球平均水平。

本集團秉持對旅客和員工安全高度負責的態度，基於謹慎的經營理念和專業的分析判斷，始終堅持將安全運行放在各項工作的首位，在經營上保持戰略定力、堅持深化改革、聚焦精細化運營，強化風險管控，把握發展機遇，實現了經營業績的合理增長。

二零一九年，本集團運輸旅客13,029.7萬人次，同比增長7.5%；在國際會計準則下，本集團二零一九年實現營業收入人民幣1,209.86億元，同比增長4.95%；實現歸屬於母公司股東淨利潤人民幣31.92億元，同比增長18.31%；在中國企業會計準則下，本集團二零一九年實現營業收入人民幣1,208.60億元，同比增長5.16%；實現歸屬於母公司股東淨利潤人民幣31.95億元，同比增長17.94%。

經營回顧

安全運營

本集團堅守民航安全生命線，對安全隱患零容忍，全年安全形勢保持平穩。風險管控方面，科學分析並妥善處置B737 MAX 8機型安全隱患，暫停該機型商業運營；提前研究新機型、新航線風險；加快航行新技術的驗證試飛，不斷夯實安全發展基礎。制度建設方面，完善安全生產責任制相關規章制度及實施細則，進一步壓實安全責任；開展CCAR121-R5（《大型飛機公共航空運輸承運人運行合格審定規則》第五次修訂）新規培訓和運行手冊修訂。系統建設方面，搭建地空支持平台，提供百餘次飛行專業支援；建立發動機健康管理平台；推動空防安全信息化建設。安全監管方面，積極開展安全生產應急預案演練；加強飛行、空防、機務、網絡信息等方面的安全監察。

二零一九年，本集團累計安全飛行239.4萬小時，同比增長8.5%；起降98.8萬架次，同比增長7.0%。

樞紐網絡

本集團持續強化樞紐網絡戰略，統籌規劃京滬兩大核心樞紐，順利開啟京滬「兩市四場雙核心樞紐」[註1]運營發展的新紀元。圍繞「京津冀一體化」戰略，本集團高質量完成北京大興國際機場東航基地建設投運，成為首家通過竣工驗收的基地航空公司；旗下低成本中聯航從北京南苑機場整體搬遷進駐北京大興國際機場，成為首家正式運營的航空公司；本集團重點打造的京滬快線（上海虹橋 — 北京首都）繼續在北京首都國際機場運營。圍繞「長三角一體化」國家戰略，本集團持續加強上海核心樞紐建設，積極爭取運營資源，服務上海「五個中心」建設和區域經濟協調發展；浦東S1衛星廳正式投運，中轉銜接效率大幅提升，旅客出行體驗大幅改善；優化上海虹橋國際機場輻射國內主要商務城市的網絡佈局，提升商務快線、準快線的運營品質。京滬兩大核心樞紐協同呼應，本集團將形成面向全球的「雙龍出海」航線網絡新佈局。

圍繞京滬核心樞紐和西安、昆明區域樞紐，本集團持續優化網絡佈局和運力配置，不斷鞏固提升市場份額和影響力。二零一九年，本集團在上海、北京、昆明、西安樞紐的市場份額分別為40.6%、18.3%、37.2%、29.4%。通過科學匹配航線運力，優化中轉銜接流程，樞紐網絡效應不斷顯現。上海浦東、西安和昆明樞紐的OD銜接數增幅明顯，分別增長11.6%、34.4%、9.9%；上海浦東、昆明和西安樞紐中轉旅客分別為348.8萬人次、165.8萬人次、58.0萬人次，同比分別增長11.1%、3.0%、7.8%。此外，本集團積極把握青島和成都建設新機場的機會，提前部署生產設施，提前規劃航線網絡，為本集團在青島和成都市場拓寬發展空間。

截至二零一九年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達175個國家、1,150個目的地；在「一帶一路」沿線65個國家中已通航18個國家的40個城市，共經營「一帶一路」航線137條。

精細運行和精益管理

本集團強化精細運行，堅持以改善客戶體驗為中心，以航班正常率為牽引，統一調配和管理運行資源，提升航班運行品質。完善航班正常管理制度建設和機構建設，加強服務體系建設；實現航班運行可視化跟蹤和不正常航班快速處置，全面提升航班運行數字化管理水平。二零一九年，本集團航班正常率為81.84%，同比上升1.65個百分點，高於全民航平均水平。

1 「兩市」指北京、上海兩個核心樞紐城市，「四場」指北京大興國際機場、北京首都國際機場、上海浦東國際機場和上海虹橋國際機場。

本集團通過精益管理，持續降低單位運營成本，提高運行效率。從引進新機型、航路設計、飛行操作、起落滑行、飛機維護、培訓激勵等各個環節降低燃油成本，全年可用噸公里油耗同比下降4.4%，模擬測算累計減少加油量19.55萬噸；客機日利用率9.55小時/架，同比增長0.12小時/架；加強增收節支精細化管控，嚴格管控大項成本，二零一九年營業成本增幅低於運力和收入增幅。

產品營銷和客戶管理

本集團積極拓展輔營產品，優化銷售渠道，開發和維護客戶資源，實現了客運收入的穩定增長。

設計和投放各類輔營和非航產品。積極構建品牌運價產品體系，完成東南亞和港澳地區共63條直達航線品牌運價產品發佈工作；拓展升艙、優選座位、逾重行李等輔營產品，新增官網預付費行李產品；定制和增投個性化隔夜中轉產品和預售航線產品；豐富東航會員積分兑換產品，優化積分付費功能。其中，升艙、選座等輔營收入呈快速增長態勢，同比分別增長44.5%和35.0%。

優化和拓寬銷售渠道。加強客戶差旅行為分析及銷售政策優化，加強各渠道銷售政策協同性；在本公司官方網站和主要OTA渠道實現優選座位等輔營產品的銷售；推進各類積分營銷活動，將積分銷售與多元化出行產品及服務相結合。

積極開發和維護本集團客戶資源，加強面向集團客戶的專業服務隊伍建設，本集團客戶銷售收入同比增加14.3%；深化與TMC等渠道合作，本集團三方客戶數量同比增長38.7%；積極維護和發展常旅客會員，截至二零一九年末，本公司「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,268萬人，同比增長7.7%。

二零一九年，本集團共完成座公里投放2,702.54億，同比增長10.38%；實現客運收入人民幣1,104.16億元，同比增長5.85%。

旅客服務和品牌建設

為服務做「加法」，在北京大興國際機場和浦東S1衛星廳逐步推行「100%靠橋、100%通程、100%自動行李分揀、MCT60分鐘」的「360」服務；在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場的東航愛心櫃枱推出國內首款「航空手語APP」[註2]，為聽障旅客提供便捷的服務體驗；161個國內站點可支持白金卡移動端自助升艙。

2 聽障旅客在上海浦東國際機場、上海虹橋國際機場的東航愛心櫃枱可以使用櫃枱前的手語同聲翻譯APP，通過點擊「一鍵使用視頻手語翻譯」按鈕，即可迅速接通後台專業翻譯團隊，實現手語實時在線翻譯。

為服務做「減法」，首發應用無源永久電子行李牌，大幅降低行李不正常運輸差錯率；全渠道投訴萬分率同比下降12.1%；優化高端會員旅客服務標準，優化機上配餐標準，倡導安全和安靜的客艙服務，減少資源浪費；修訂航班正常性管理辦法，減少自身原因引起的航班延誤。

為品牌做「乘法」，全力保障中國第二屆進口博覽會，圓滿完成第二屆「一帶一路」高峰論壇保障任務；本集團「淩燕」品牌榮獲新一批「上海品牌」[註3]認證；本集團連續八年獲評全球品牌傳播集團WPP(Wire & Plastic Products Group)「最具價值中國品牌50強」，連續在第五屆「TTG中國旅遊大獎」評選中榮獲「最佳中國航空公司」獎，獲評「2019中國品牌強國盛典榜樣品牌」、「中國企業海外形象20強」，英國品牌評級機構Brand Finance「全球品牌價值500強」和2019 BrandZ「最具價值中國品牌100強」。

二零二零年一月，本公司發佈「東方萬里行」新會員體系，常旅客積分累計制度由里程制轉為收益制，推出「積分+現金」混合支付的「東航錢包」，將常旅客賬戶、東航積分、銀行賬戶綁定，旅客可通過東航錢包支付其購買的本公司和其他商戶產品，豐富了東航會員積分的使用場景、提升東航積分的價值。

對外合作和戰略協同

加強與戰略夥伴及核心夥伴的全面合作，提高國際航線經營能力，提升合作品質。

在上海和北京核心市場，本集團借助浦東S1衛星廳和北京大興國際機場投入運營的契機，與天合聯盟成員及其他重要合作夥伴共同謀劃航班網絡優化銜接、地面服務流程和標準的建設，探索地面運營合作機會，設計旅客出行方案組合產品，持續擴大代號共享範圍。截至二零一九年末，本集團代號共享合作航點347個，航線1,007條，航班4,617班。

北美市場方面，與達美在浦東S1衛星廳實現同航站樓運營，雙方擴大互售收入、SPA特殊比例分攤協議收入等合作收入，合作收入同比增長約17%。

歐洲市場方面，與法荷航集團拓展聯營航線，新增昆明、武漢至巴黎航線進入聯營範圍，在通程值機中轉模式、集團客戶、聯合銷售等方面加深合作；與法航、荷航、維珍航空在中歐航線開啟四方聯營合作，優勢互補、資源共享，優化在各自樞紐機場的中轉銜接和服務流程；新增與西班牙歐羅巴航空的代號共享。

澳洲市場方面，與澳航在代號共享、運力投放、聯合營銷、資源共享和人員交流等領域開展深入合作，推動合作互售收入的增長。

3 「上海品牌」認證是上海市按照「市場主導、企業主體、國際互認」原則，以《上海品牌評價通用要求》地方標準為基礎，自主制定的品牌標準體系。

亞太市場方面，推進與日航聯營合作的反壟斷審批，加強雙方在航線網絡、運力共享等領域的合作，鞏固日本航線市場地位；與吉祥航空拓展互售、SPA合作、擴大代號共享範圍等業務。

改革發展

本集團重視變革，積極推動體制機制改革和低成本航空業務發展，不斷提升改革轉型對生產經營的促進作用。

股權改革方面，本公司及東航集團順利完成了與吉祥航空及均瑤集團的交叉持股，東航集團下屬全資附屬公司東航產投持有吉祥航空15%股份，吉祥航空和均瑤集團合計持有本公司約10%股份。本公司和吉祥航空互派董事進入對方的董事會和專門委員會，建立了「股權+業務」的全面戰略合作夥伴關係，有利於兩家企業進一步深化合作、加強協同、優勢互補、融合發展，有利於共同打造上海航空樞紐和服務上海「五個中心建設」。

體制機制及機構改革方面，本集團持續加強機制和機構改革的系統性和關聯性，立足於確保安全運行、滿足客戶需求和創造更好經營效益，推行營銷服務和運行服務一體化改革，提高業務整合和資源配置能力；健全完善基於價值創造的考核機制；本集團旗下全資附屬公司中聯航被列入國家混合所有制改革試點企業；另一家全資附屬公司公務航轉型組建「一二三」航空，通過運營國產ARJ21飛機，滿足支線市場客戶需求，進一步豐富東航運營品牌體系。

企業管治和社會責任

本集團以負責任和可持續的方式運營，積極履行社會、經濟和環境責任，推動自身的可持續發展，促進與利益相關方形成更穩固的合作關係。

本公司嚴格按照境內外上市規則和法律法規要求，著力提升公司治理水平。本公司系統修訂了本公司公司章程、《股東大會議事規則》、《監事會議事規則》等重要規章，加強董事會議事決策制度建設，充分發揮黨建引領作用，將黨的領導融入公司治理，為本公司生產經營和改革發展提供堅強的政治保證。

圍繞污染防治，推廣應用節能減排新技術；加快推進機場場內「油改電」(電動車輛替代油氣車輛)項目建設，大力推廣飛機輔助動力裝置(APU)替代專項工作；優化航路設計和飛行操作；模擬測算全年減少碳排放約61萬噸。

圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，本集團持續推進企業文化建設，提倡企業和員工共建共享，通過解決關係員工切身利益的諸多實事，體現對員工的關心關愛。

二零一九年，本集團通過項目對接、航線和航班，以及選派優秀青年幹部到貧困村掛職，從資本、交通、教育、醫療、產業、人才等各方面開展扶貧工作。脱貧攻堅成效顯著，定點扶貧的雲南滄源、雙江兩縣提前脱貧摘帽。

風險內控和法治建設

聚焦航空主業，防範重大風險。本集團重視全面風險管理工作，通過對重點業務領域開展專項審計，深化風險內控體系建設。強化資金資產管理，防範資金回收、海外經營、金融市場波動等重點風險；防範網絡安全風險，打造信息安全閉環；安全監控覆蓋營銷、服務、運行、機務等核心系統應用；加強各類數據信息保護工作，建立旅客信息保護委員會，建立健全旅客信息保護隊伍。

穩步推進「法治東航」建設，為本集團生產經營和深化改革各項任務落地提供法治保障和有力支撐。持續強化法治制度建設，提升法治意識，加強法治監督；加強法律風險防範，強化法律合規管理，以法治工作支撐保障企業改革發展；加強法治工作人員隊伍建設，加強法律事務機構建設，開展法治宣傳教育和業務培訓。

二零二零年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團在本報告中包括一些預期性描述，例如對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述，對本集團二零二零年乃至未來的工作計劃的描述。這些預期性描述受限於諸多不確定因素和風險，實際發生的情況可能與本集團的預期性描述存在較大差異，因此該等描述並不構成本集團對未來經營業績的承諾。

二零二零年初，新型冠狀病毒肺炎疫情(「新冠疫情」)爆發加大了全球經濟下行壓力，全球航空業面臨嚴峻的挑戰。多國出台旅行限制措施，旅客出行的需求和意願大幅降低，全球航司航班運力大幅削減，一些航空公司面臨生存危機。截至本年報日期，世界各地新冠疫情的持續時間仍存在較大不確定性，或將放大和延遲對差旅出行需求恢復的影響。本次新冠疫情也許將催化全球航空運輸業的格局發生新的變化。

面對新冠疫情來襲，本集團快速反應，在全力做好國家、社會和本集團防疫抗疫工作、確保員工和旅客健康安全的同時，採取謹慎的運營策略，及時暫停或調整了部分航班運行；積極爭取和響應各級政府、監管單位、行業組織和其他外部機構的政策支持和呼籲；實施嚴格的成本管控措施；優化機隊管理方式，與供應商和合作方進行談判；暫停飛機引進、優化付款方式；削減或延遲投資計劃；加快融資步伐，確保運營現金

流穩定。截至二零二零年三月二十五日，本集團累計執行新冠疫情防疫專項包機154班，運送醫護人員15,937人次，運送新冠疫情防控應急物資3,634.54噸；本集團還運送防疫醫療專家和物資援助意大利、捷克等國；本公司控股股東東航集團向新冠疫情災區捐贈1,000萬元用於新冠疫情防控。

和行業內大部分航空公司一樣，新冠疫情對本集團國際、國內等業務的衝擊和影響存在重大不確定性，對本集團全年運營和財務狀況的整體影響目前尚無法準確預估。本集團將首要確保員工及旅客的身心健康，全力保障運營安全，密切關注新冠疫情變化，緊密跟蹤市場需求變化，努力降低新冠疫情帶來的不利影響。二零二零年，在持續做好安全運行、市場營銷、服務提升、加強黨建等工作的基礎上，本集團還將重點做好以下工作：

1. 進一步完善和強化各項新冠疫情防控舉措，切實保障員工安全和旅客利益，確保新冠疫情時期生產運行安全平穩。

2. 密切跟蹤新冠疫情和市場的變化，加強市場的分析研究和科學預判，積極為後新冠疫情時期市場需求和航班運營恢復做好各方面準備；提高精細運營能力，細化並嚴格落實各項增收節支措施，努力降低各項運營成本。

3. 科學把握外部環境和行業發展趨勢，合理編製「十四五」規劃；持續深化體制機制改革，扎實推進各項重點改革任務。

4. 堅持可持續發展，積極履行社會和環境責任；堅持綠色發展理念，加強能源管理、環境保護和節能減排體系建設；打好精準扶貧攻堅戰，切實鞏固扶貧脫貧成果。

5. 強化風險意識，重點防範化解重大風險，持續完善安全風險、財務風險、法律風險、網絡安全風險、突發性公共衛生事件風險等防範機制和應急預案，提升風險防範能力。

行 车 道
Driving Lane
行 车 道
Driving Lane
行 车 道
Driving Lane
小客车
LIGHT PASSENGER VEHICLE
航站楼 1
Terminal
国内出发
Domestic Departures
1-5 入口
Entry
国际出发
International Departures
港澳台出发
Hongkong, Macau & Taiwan Departures
6-15 入口
Entry
违法停车
苏A70YE1
苏D89YX3
行 车 道
Driving Lane
大客车
HEAVY PASSENGER VEHICLE
20
20

業績回顧及
管理層的討論與分析

總經理
李養民

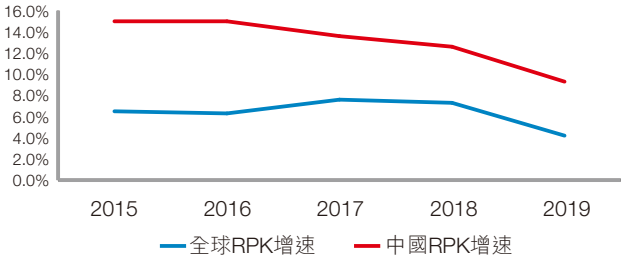
主要業務及經營模式

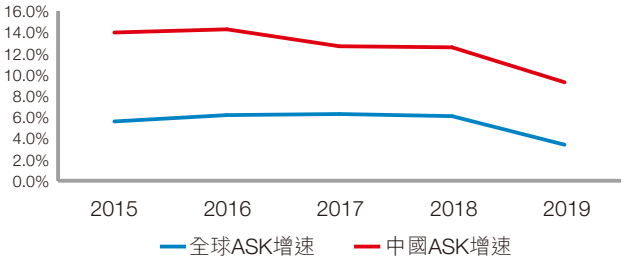
本公司主要業務範圍為國內和經批准的國際、地區航空客、貨、郵、行李運輸業務及延伸服務。此外，本公司還獲准開展以下業務經營：通用航空業務；航空器維修；航空設備製造與維修；國內外航空公司的代理業務；與航空運輸有關的其他業務；保險兼業代理服務；電子商務；空中超市；商品批發、零售。

本集團以全面深化改革為主線，以國際化、互聯網化為引領，圍繞轉型發展、品牌建設、能力提升，致力於實現「打造世界一流、建設幸福東航」的發展願景，加快從傳統航空承運人向現代航空綜合服務集成商轉型。本集團打造精簡高效的現代化機隊，通過運營734架（其中包括託管公務機11架）平均機齡約6.4年的客運飛機，圍繞上海、北京核心樞紐和昆明、西安區域樞紐，為全球旅客和客戶提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。

航空業發展現狀

根據國際航空運輸協會(IATA)公佈的預估數據，受到全球經濟增速下滑、貿易摩擦和地緣政治局勢緊張等因素影響，二零一九年全球航空客運增速明顯放緩，旅客運輸量約45.4億人次，同比增長3.7%；客運運力投入（以ASK計算）同比增長3.4%，增速下降2.7個百分點；旅客周轉量（以RPK計算）同比增長4.2%，增速下降3.1個百分點[註1]。根據民航局發佈的數據，二零一九年中國民航運輸業年完成運輸總周轉量1,297.7億噸公里，同比增長7.1%；旅客運輸量6.6億人次，同比增長7.9%；旅客周轉量（以RPK計算）11,705.1億人公里，同比增長9.3%。





1 詳情請參見IATA報告https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly---dec-2019/

二零二零年初，受到新冠疫情影響，全球航空業需求大幅萎縮，全球航司紛紛大幅削減運力，收入銳減、甚至出現流動性危機。國際航空運輸協會(IATA)呼籲各國政府採取行動，幫助全球航空業渡過新冠疫情危機。

核心競爭力分析

1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

本集團具有較強的區位優勢。作為三大國有控股航空公司之一，本公司總部和運營主基地位於國際特大型城市上海。作為中國重要的經濟中心和國際航運中心，上海一直與亞太和歐美地區有著十分緊密的經貿聯繫，從上海飛往亞洲主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約為10至12小時；2小時飛行圈資源豐富，涵蓋中國80%的前100大城市、54%的國土資源、90%的人口、93%的GDP產出地和東亞大部分地區。二零一九年，上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場旅客吞吐量突破1.22億人次，是中國最大的航空市場。

本集團在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場擁有最大市場份額，主基地區位優勢明顯；本公司旗下東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。本集團的發展，將受惠於國家實施「京津冀一體化」戰略、「長三角一體化」戰略和上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設。本集團積極打造上海核心樞紐，優化完善航線網絡結構，二零一九年九月浦東S1衛星廳啓用，開啓了「T1航站樓+S1衛星廳」樞紐新模式，進一步提升了本集團在浦東機場的運營效率和服務能力，提升在上海乃至長三角航空運輸市場的影響力。

2. 京滬「兩市四場」雙核心樞紐運營優勢

北京大興國際機場定位為大型國際樞紐機場、國家發展新動力源。北京大興國際機場於二零一九年九月二十五日正式通航，開啓了大興運營新時代。本集團把握京津冀協同發展的機遇，統籌規劃京滬戰略樞紐佈局，積極推進北京大興國際機場東航基地建設及運營各項工作，成為北京大興國際機場第一個通過竣工驗收的基地航空公司。本公司旗下中聯航從北京南苑機場整體搬遷進駐北京大興國際機場，成為在北京大興國際機場首家正式運營的航空公司。作為天合聯盟在北京大興國際機場唯一的主基地航空公司，本集團將充分發揮主場優勢，提前規劃航線和時刻資源配置，把北京大興國際機場打造成為天合聯盟的亞太核心樞紐。同時本集團將精品商務快線 — 京滬線保留在首都機場運營。

3. 具有獨特優勢的樞紐與網絡佈局

本集團以經濟高度發達、出行需求旺盛的上海、北京為核心樞紐，以地處東南亞門戶的昆明、國家「一帶一路」倡議西北門戶的西安為區域樞紐，通過與天合聯盟成員合作，本集團構建並完善了覆蓋全國、通達全球的航空運輸網絡。

國內航線方面，本集團在上海、北京、雲南、陝西、江蘇、浙江、安徽、江西、山東、湖北、山西、甘肅、四川、河北、廣東等15個省市設有分子公司，本集團航線網絡可通達中國全部省會城市和重要城市；國際航線方面，本集團航線網絡可直接通達港澳台、日韓、東南亞的主要知名城市和旅遊目的地以及歐洲的巴黎、倫敦、法蘭克福、羅馬、莫斯科、布拉格、阿姆斯特丹、馬德里、聖彼得堡、斯德哥爾摩、布達佩斯，美洲的紐約、洛杉磯、舊金山、芝加哥、夏威夷、溫哥華、多倫多，大洋洲的悉尼、墨爾本、奧克蘭等知名國際都市。此外，本集團還通過與天合聯盟內外成員的合作以增加聯程中轉機會，拓展國際航線佈局，在北美、歐洲、澳洲、亞洲分別與全球知名航空公司達美、法荷航、澳航、日航等加強了以航線聯營、代號共享和中轉聯程等為核心的業務合作。

4. 精簡高效的機隊結構

本集團始終致力於機隊結構的更新優化，踐行綠色發展理念，持續引進新飛機，淘汰老舊機型。截至2019年末，本集團機隊平均機齡6.4年，機齡優勢位列世界前列，成為全球大型航空公司中擁有最精簡高效機隊的航空公司之一。本集團將遠程B777系列飛機主要投入跨太平洋航線，將中遠程A350系列、B787系列寬體客機和A330系列飛機投入中歐航線、中澳航線和國內商務幹線，將A320系列和B737系列飛機投入國內及周邊國家和地區航線，不斷提高機型與航線、運力與市場的匹配程度。

5. 信息化引領不斷提升經營管理及改革創新能力

本集團圍繞「互聯網化」戰略，樹立「IT引領」的經營理念，使IT與業務深度融合，逐步打造以智能化營銷服務、智能化業務運營管控和智能化企業治理為核心要素的智慧航空。

2019年，本集團借助5G、AI等先進技術，助力上海浦東國際機場樞紐建設，全力保障北京大興國際機場順利投運，驅動本集團提升運營安全和效率。推進新一代運行控制系統建設，保障生產運行安全；完善營銷與服務管理基礎系統支持，新分銷能力(NDC)建設獲得IATA最高級別Level 4認證；重構空中WiFi運營管理平台，已具備商業化空中上網產品銷售的技術支持能力；實現線上線下、國內國外、機上機下客戶體驗基本一致的支付體系，提升支付成功率；打造新產品，創造新體驗，推出人臉識別值機、靜音貴賓室等服務。

6. 具有濃郁東方特色的品牌及優質服務

本集團緊密圍繞「世界一流」戰略目標，不斷提升服務品質，優化客戶體驗，打造「安靜、安心、安逸」的服務系統，營造「溫暖」客艙；落實餐飲服務安全要求，創新改進餐飲產品，實現服務精準定位。

本集團不斷致力於推進品牌形象管理、傳播推廣、品牌維護等相關工作。大力發揮新媒體優勢，推動融合傳播，一批自營平台獲評中央企業最具影響力新媒體賬號等榮譽；本集團高標準保障第二屆中國國際進口博覽會，以企業實踐展現了央企品牌形象；本集團積極參與「一帶一路」建設，搭建與「空中絲綢之路」相匹配的航線樞紐網絡，在空中絲綢之路中取得新拓展，致力於打造具有全球影響力的世界一流品牌。

7. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團一直以來保持著良好的安全記錄和服務水準，旅客忠誠度不斷提升，「東方萬里行」常旅客會員4,268萬人，活躍集團客戶數量達4,668家。

在行業內，面向國際知名航企，本集團通過資本聯姻和業務合作與達美、法荷航建立更加穩固和緊密的全面戰略合作關係，搭建了連接亞洲、北美洲、歐洲的航空運輸黃金三角；與澳航、日航在運力投放、聯合營銷等領域的合作也更加廣泛和深入；在國內航空界，吉祥航空是優秀民營航空公司的代表，與東航同處上海主基地，本集團與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，增強在上海主基地的市場影響力。

在航空產業鏈上下游，本集團積極拓展與全球知名企業的品牌合作。以資本為紐帶，與攜程建立起「航空+互聯網」合作模式，實現品牌運價等輔營產品的技術對接；與上海迪士尼深化戰略合作，積極打造官網專區營銷，不斷推出「機票+酒店+門票」打包旅遊度假產品；與中國銀聯、滙豐銀行等知名企業進行了跨界合作，開展聯合營銷活動，實現資源共享。

行業競爭格局和發展趨勢

「十三五」以來，國家推進「一帶一路」倡議、京津冀一體化戰略、粵港澳大灣區發展規劃、長三角一體化戰略、長江經濟帶等對外開放和區域發展新戰略，居民人均可支配收入持續增長、民航業保持較好的安全記錄、航空運輸保持較快增長、基礎設施保障能力不斷增強、航班正常率大幅提升、民航科教建設步伐加快、行業深化改革全面推進。

目前，中國民航業已經形成了以本公司、中國國際航空股份有限公司、中國南方航空股份有限公司三大航空公司為主，多家航空公司並存的競爭格局。根據民航局報告，截至2019年底，國內共有民航運輸企業62家，機隊規模3,818架，國內、國際航線約5,155條。

國內外航空運輸業競爭合作方式持續演變，亞太航空市場競爭日趨激烈。在中短程航線方面，過去快速成長的低成本航空公司積極搶佔市場份額。日韓高收益市場航權放開，區域市場競爭將更加激烈。面臨全球經濟下行、外部不確定性因素同頻共振，不僅影響航空客、貨市場需求，也引發了油價寬幅震蕩、人民幣匯率波動加大。

2020年初，新冠疫情爆發加大了全球經濟下行壓力，全球航空業面臨嚴峻的挑戰。多國出台旅行限制措施，旅客出行的需求和意願大幅降低，全球航司航班運力大幅削減，一些航空公司面臨生存危機。截至年報發佈日，世界各地疫情的持續時間仍存在較大不確定性，或將放大和延遲對差旅出行需求恢復的影響。本次疫情也許將催化全球航空運輸業的格局發生新的變化。

發展戰略

本集團以全面深化改革為主線，以國際化、互聯網化為引領，圍繞轉型發展、品牌建設、能力提升，致力於實現「打造世界一流、建設幸福東航」的發展願景。本集團深入推進「樞紐網絡、成本控制、品牌經營、精細化管理、信息化」五大戰略，充分運用互聯網思維、客戶經營理念和大數據分析手段，優化客戶體驗，加快從傳統航空運輸企業向現代航空集成服務商轉型。

風險分析

1. 經貿環境風險

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客貨運需求。同時，本集團的國際航空運輸業務比重較大，國際經濟貿易形勢，將較大影響本集團航空客貨運需求。如未來國內外宏觀經濟景氣度下降或貿易關係緊張進一步加劇，可能會對本集團的經營業績和財務狀況造成不利影響。

本集團密切關注國際和國內宏觀經濟形勢的變化，主動把握國家推進「京津冀」一體化、長三角區域一體化、「一帶一路」倡議等國家戰略和北京大興國際機場投入運營、浦東S1衛星廳啟用等帶來的機遇，優化運力投放、生產組織和市場銷售，力爭實現良好的經營業績。

2. 政策法規風險

航空運輸業是受政策法規影響較大的行業，而且隨著國內外經濟環境的變化、民航業的不斷發展，相關的法律法規和產業政策可能會進行相應的調整，這些變化給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。

本集團積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，研究政策法規的最新變化，把握政策法規修訂帶來發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的不確定性。

3. 飛行安全風險

安全飛行是航空公司維持正常運營和良好聲譽的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為差錯、飛機缺陷以及其他不可抗力事件等都可能對本集團的飛行安全造成不利影響。

本集團定期召開飛行安全會議，及時分析通報本集團安全運行狀態，部署飛行安全管理工作，通過強化安全責任落實和作風建設、開展安全管理體系有效性評估，完善飛行訓練監控機制等有效措施，強化飛行安全風險防範能力，確保本集團持續安全運營。

4. 恐怖襲擊風險

以航空器和航空機場為襲擊目標的國內外恐怖主義活動，直接威脅航空公司的飛行安全、空防安全、運行安全及海外機構和員工安全，還將對旅客以恐怖活動發生地為起始、途徑和終點的出行需求帶來持續不利影響。

建立健全本集團空中安保制度標準體系，提升本集團空中反恐怖、反劫機、反炸機、防襲擊和防破壞實戰能力；提高本集團空保隊伍勤務質量，增強對突發事件的應急處置能力；推動航空安保情報信息系統建設，提升空防安全信息化水平。

5. 核心資源風險

隨著行業快速發展，造成了航空公司在關鍵崗位管理人員與專業技術人員等核心人力資源、航權資源以及時刻資源上的競爭。若本集團核心資源儲備不足以無法匹配本集團經營規模擴大的速度，將可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團推進「幸福東航」企業文化建設，進一步優化核心技術人才激勵方案，並實施多層次後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才。同時，本集團就航權與時刻資源積極協調行業監管機構，積極參與時刻資源市場化競爭。

6. 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空企業對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，對本集團的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。

鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。隨著鐵路、公路及郵輪運輸對國內民航市場的衝擊呈現常態化、網絡化態勢，本集團未來在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

本集團積極應對行業競爭，主動爭取樞紐市場和核心市場新增航權和時刻資源，穩步提升飛機利用率和重點市場佔有率，鞏固擴大四大樞紐及核心市場份額；依託天合聯盟合作平台，深入推進與達美、法荷航集團戰略合作，鞏固與澳航等天合聯盟外合作夥伴合作關係，建立了輻射全國、通達全球的高效便捷的航空運輸網絡。

面對其他運輸方式衝擊，本集團圍繞四大樞紐及核心、重點市場，優化航線網絡，加強全網全通及國際中轉聯程產品營銷，提供安靜、安心、安逸的客艙服務，優化機上配餐標準，積極開發和維護本集團客戶以及常旅客群體，發揮航空服務品牌優勢；圍繞航班準點率，提升精細化運行水平，發揮航空運輸速度優勢。

7. 航油價格波動風險

航油成本是航空公司最主要的成本支出。國際油價水平大幅波動將對航油價格水平和本集團燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本集團經營業績。

二零一九年，在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，如平均航油價格上升或下降5%，本集團航油成本將上升或下降約人民幣17.10億元。

本集團優化運力投向和生產組織，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平。為了對沖航油價格波動的風險，董事會授權本公司謹慎決策是否和如何開展航油套期保值業務。本公司指定專門工作小組密切跟蹤分析油價走勢，二零一九年未進行航油套期保值業務。

8. 匯率波動風險

本集團外幣負債主要以美元負債為主，在美元兌人民幣匯率大幅波動情況下，美元負債將因此產生較大金額的匯兌損益，直接影響本集團當期利潤，對本集團經營業績造成較大影響。

截至二零一九年十二月三十一日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-328	328	41	-41

二零一九年，本集團拓寬融資渠道，通過發行超短期融資券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資，積極優化本集團債務幣種結構。

未來，本集團將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，持續優化本集團債務幣種結構，降低匯率波動對本集團經營的不利影響。

9. 利率變動風險

本集團主要負債是由於引進飛機、發動機及航材等所產生的美元負債和人民幣負債。美元利率以及人民幣利率變化可能造成本集團現有浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響本集團財務費用。

截至二零一九年十二月三十一日，在其他變量保持穩定的前提下，如利率上升或下降25個基點，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率工具	-98	98	12	-12

未來本集團擬通過開展衍生品交易，進一步優化本集團美元債務中浮動利率債務比例；同時積極把握超短期融資券、公司債券的發行時機，降低人民幣融資成本。

10. 信息安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關，對本集團傳統的管理方式和工作流程提出了新的要求。如本集團網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷、內部人員的法律合規培訓和教育不足以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能會影響本集團的生產運營或造成客戶數據洩露，對本集團品牌形象產生不利影響。信息系統的不斷更新將對本集團發展提出新的挑戰。

本集團啟動信息安全項目建設，針對歐盟GDPR法規的實施，任命「數據保護官」，採取了縱深防禦、重點保護策略，通過聯合外部權威機構，與知名安全廠商戰略合作，共同應對高速發展的技術帶來的風險；升級在線渠道客戶隱私條款，排查第三方平台風險，強化旅客信息保護防火牆；本集團推進西安數據中心和災備中心建設，搭建全球化基礎保障與服務體系。

11. 發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對本集團發展戰略的實施效果造成影響。

本集團在轉型過程中開拓電子商務市場，探索低成本航空經營，創新資產管理模式，開展現有業務或資產結構調整，對本集團經營管理整體能力提出了新的要求，本集團未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

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

12. 供應商風險

航空運輸業具有高技術要求和高運營成本的特點。包括飛機、發動機、航材、航油及信息技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限，同時航空公司為降低運營成本，通常採取集中採購的方式獲取運營資源。如本集團主要供應商、主要銷售渠道運營商、主要大客戶出現經營異常，可能對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由供應商管理團隊負責分析供應商的履約能力，定期開展供應商評估；持續關注與生產運營高度關聯的物資品類市場變動情況，由業務採購部門負責收集、分析價格波動情況。

13. 證券市場波動風險

本公司股票價格不僅取決於本集團當前業績和未來經營預期，還受政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者心理等多種因素影響。本公司股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失，也可能影響本集團資本運作項目的實施。

本集團持續優化公司治理水平，切實履行信息披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造良好的經營業績。同時，本集團加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注本公司的股價表現和媒體報道，及時回應市場的關切。

14. 其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件及其引致的相關國家頒發通航或人員往來限制政策、國際地緣政治動盪以及本集團主要業務市場所在的地區局勢問題等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

經營收入

二零一九年，本集團客運收入為人民幣1,104.16億元，同比增長5.85%，佔本集團運輸收入的96.65%；旅客運輸周轉量為221,779.11百萬客公里，同比增長10.07%。

國內航線客運收入為人民幣727.64億元，同比增長6.04%，佔客運收入的65.90%；旅客運輸周轉量為142,921.41百萬客公里，同比增長10.87%。

國際航線客運收入為人民幣339.66億元，同比增長6.58%，佔客運收入的30.76%；旅客運輸周轉量為73,811.75百萬客公里，同比增長9.69%。

地區航線客運收入為人民幣36.86億元，同比減少3.53%，佔客運收入的3.34%；旅客運輸周轉量為5,045.95百萬客公里，同比減少4.60%。

二零一九年，本集團貨郵運輸收入為人民幣38.26億元，同比增加5.49%，佔本集團運輸收入的3.35%；貨郵載運周轉量為2,971.40百萬噸公里，同比增加14.80%。

二零一九年，本集團其他收入為人民幣67.44億元，同比減少8.14%。

營運開支

二零一九年，本集團總營運成本為人民幣1,181.07億元，同比增長4.93%。受本集團營運規模進一步擴大，旅客周轉量和旅客載運人次快速增長影響，本集團飛機起降成本、航空餐食、折舊及攤銷等多項成本同比增加。本集團運營成本項目的變動分析如下：

二零一九年，受本集團運營規模進一步擴大，旅客周轉量和旅客載運人次增長影響，本集團航油、薪酬、起降等主要成本項同比增加。

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一九年，本集團飛機燃油成本為人民幣341.91億元，同比增長1.52%。主要是由於本集團加油量同比增長6.80%，增加航油成本22.89億元；平均油價同比降低4.94%，降低航油成本17.78億元。

二零一九年，本集團飛機起降費為人民幣164.57億元，同比增長10.35%，航空餐食供應支出為人民幣36.67億元，同比增長8.39%。主要是由於本集團運營規模擴大，飛機起降架次及旅客運輸量增加等所致。

二零一九年，本集團折舊及攤銷費為人民幣220.80億元，同比增長44.19%。主要是由於本集團執行國際財務報告準則第16號「租賃」影響所致。

二零一九年，本集團工資、薪金及福利為人民幣241.52億元，同比增長9.12%。主要是由於規模擴大，運行保障人員適當增加和飛行小時數增長導致相關的薪酬增加所致。

二零一九年，本集團銷售及市場費用為人民幣41.34億元，同比增長8.59%。主要是由於本集團業務量增長，銷售費用隨之增加所致。

二零一九年，本集團地面服務及其他費用為人民幣24.76億元，同比減少12.97%。主要是由於本集團處置附屬公司上航國旅65%股權，相應減少其他業務支出所致。

二零一九年，本集團間接營運支出為51.13億元，與上年度持平。

其他營業收入和利得

二零一九年，本集團其他營業收益為人民幣72.02億元，同比增長9.25%。主要是由於合作航線收入增加。

財務收入/支出

二零一九年，本集團財務收入為人民幣0.96億元，同比減少12.73%；財務支出為人民幣61.60億元，同比增加6.81%。主要是由於二零一九年一月一日本集團開始執行國際財務報告準則第16號「租賃」，增加租賃負債利息支出，同時2019年匯兑損失較2018年減少10.50億元所致。

利潤

二零一九年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣31.92億元，同比增加18.31%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.21元。

流動資金狀況與資本結構

截至二零一九年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,851.85億元，較二零一八年十二月三十一日增長19.32%；資產負債率為74.53%，較二零一八年十二月三十一日增長0.3個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣197.43億元，佔資產總額6.92%，較二零一八年十二月三十一日增長23.92%；非流動資產為人民幣2,654.42億元，佔總資產93.08%，較二零一八年十二月三十一日增長18.99%。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣2,125.39億元，其中流動負債為人民幣783.63億元，佔負債總額的36.87%；非流動負債為人民幣1,341.76億元，佔負債總額的63.13%。

流動負債中，帶息負債(短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款、一年內到期的應付債券以及一年內到期的租賃負債)為人民幣408.18億元，較二零一八年十二月三十一日增長5.67%。

非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及租賃負債)人民幣1,213.29億元，較二零一八年十二月三十一日增長29.14%。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

	折合人民幣				
	二零一九年		二零一八年		
幣種	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	變幅(%)
美元	**46,542**	**28.70**	28,515	21.51	63.22
人民幣	**103,822**	**64.03**	92,497	69.77	12.24
其他	**11,783**	**7.27**	11,567	8.72	1.87
合計	**162,147**	**100**	132,579	100	22.30

截至二零一九年十二月三十一日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣518.72億元，較二零一八年十二月三十一日的人民幣551.52億元下降5.95%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

	折合人民幣		
幣種	二零一九年	二零一八年	變幅(%)
美元	**870**	3,139	-72.28
新加坡元	**2,587**	2,503	3.36
歐元	**3,073**	3,566	-13.83
韓元	**1,810**	1,072	68.84
人民幣	**40,327**	41,778	-3.47
日元	**3,205**	3,094	3.59
合計	**51,872**	55,152	-5.95

截至二零一九年十二月三十一日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣1,102.75億元，較二零一八年十二月三十一日的人民幣774.27億元增長42.42%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣 二零一九年	二零一八年	變幅(%)
美元	**45,672**	25,376	79.98
新加坡元	**392**	514	-23.74
日元	**183**	226	-19.03
港幣	**486**	592	-17.91
人民幣	**63,496**	50,719	25.19
其他	**46**	—	100.00
合計	**110,275**	77,427	42.42

利率波動

截至二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,621.47億元及人民幣1,325.79億元(包括長短期借款、租賃負債、應付債券和超短融資券)，其中，短期債務的比例分別為25.17%及29.14%，帶息債務中部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為28.70%和21.51%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為64.03%和69.77%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。截至二零一八年十二月三十一日本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為美元11.02億元，截至二零一九年十二月三十一日為美元8.88億元，將於五年間期滿。

匯率波動

截至二零一九年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為583.25億元，其中美元負債的比例為79.80%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兑損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯套期合約來降低因為以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零一八年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元6.55億元，截至二零一九年十二月三十一日為美元7.76億元，並將於一年內至期滿。

二零一八年，本集團匯兑淨損失為人民幣20.40億元；二零一九年，本集團匯兑淨損失為人民幣9.90億元，同比減少51.47%。

投資狀況分析

1. 重大股權投資

本節所述的重大股權投資並非香港上市規則附錄十六第32(4A)段所述的重大投資。

(1) 證券投資情況

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初投資金額(元)	持有數量(股)	期末賬面價值(元)	佔期末證券總投資比例(%)	報告期損益(元)
股票	00696	中國民航信息網絡	18,503,000	29,055,000	495,031,408	80.34	—
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	121,110,848	19.66	25,162,076
期末持有的其他證券投資			/	/	/	/	
報告期已出售證券投資損益			/	/	/	/	/
合計			140,647,004	/	616,142,256	100.00	25,162,076

(2) 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣千元

所持對象名稱	最初投資金額	持有數量(股)	佔該公司股權比例	期末賬面值	報告期損益	報告期所有者權益變動	會計核算科目	股份來源
東航集團財務有限責任公司	486,902	—	25%	627,800	28,587	-31,706	投資於聯營公司	投資
合計	486,902	—	25%	627,800	28,587	-31,706	/	/

2. 公允價值計量資產、主要資產計量屬性變化相關情況說明

單位：人民幣千元

項目名稱	期初餘額	期末餘額	當期變動	對當期利潤的影響金額
利率互換合約	222,839	17,660	-205,179	51,043
外匯遠期合約	-29,135	29,691	58,826	88,763
合計	193,704	47,351	-146,353	139,806

3. 主要附屬公司分析

單位：人民幣百萬元

附屬公司名稱	營業收入	同比增長(%)	淨利潤	同比增長(%)	總資產	淨資產	資產負債率(%)
東航江蘇	9,774	4.95	308	0.98	13,736	3,860	71.90
東航武漢	4,743	4.04	319	45.66	8,288	3,780	54.39
東航雲南	11,634	10.56	524	54.12	19,785	7,302	63.09
上海航空	13,293	-5.29	-86	-114.33	28,849	1,537	94.67
中聯航	5,657	-0.05	658	-25.40	16,643	4,594	72.40
上海飛培	891	1.83	411	3.53	2,334	1,307	44.00
東航技術	8,353	8.37	52	183.87	6,210	3,991	35.73

(1) 東航江蘇

本公司下屬控股附屬公司東航江蘇成立於1993年，註冊資本為人民幣20億元。二零一九年，東航江蘇實現營業收入人民幣97.74億元，同比增長4.95%，實現淨利潤人民幣3.08億元，同比增長0.98%；旅客運輸周轉量為18,882.92百萬客公里，同比增長11.80%，承運旅客1,364.7萬人次，同比增長7.38%。截至2019年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計67架。

(2) 東航武漢

本公司下屬控股附屬公司東航武漢成立於2002年，註冊資本人民幣17.5億元。二零一九年，東航武漢實現營業收入人民幣47.43億元，同比增長4.04%，實現淨利潤人民幣3.19億元，同比增長45.66%；旅客運輸周轉量為7,885.8百萬客公里，同比增長13.71%，承運旅客677.74萬人次，同比增長9.53%。截至二零一九年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計33架。

(3) 東航雲南

本公司下屬控股附屬公司東航雲南成立於2010年，註冊資本人民幣36.62億元。二零一九年，東航雲南實現營業收入人民幣116.34億元，同比增長10.56%，實現淨利潤人民幣5.24億元，同比增長54.12%；旅客運輸周轉量為19,701.39百萬客公里，同比增長14.39%，承運旅客1,472.23萬人次，同比增長9.96%。截至二零一九年末，東航雲南共運營B787-9和B737系列機型飛機合計83架。

(4) 上海航空

本公司下屬全資附屬公司上海航空成立於2010年，註冊資本為人民幣5億元。二零一九年，上海航空實現營業收入人民幣132.93億元，同比減少5.29%，虧損0.86億元，同比下降114.33%；旅客運輸周轉量為23,452.14百萬客公里，同比減少5.39%，承運旅客1,625.6萬人次，同比減少5.39%。截至二零一九年末，上海航空共運營B787-9、A330系列和B737系列機型飛機合計105架。

(5) 中聯航

本公司下屬全資低成本航空中聯航成立於1984年，註冊資本為人民幣13.20億元。二零一九年，中聯航實現營業收入人民幣56.57億元，同比減少0.05%，實現淨利潤人民幣6.58億元，同比下降25.40%；旅客運輸周轉量為11,435.63百萬客公里，同比增長11.68%，承運旅客917.65萬人次，同比增長10.54%。截至二零一九年末，中聯航共運營B737系列機型飛機合計53架。

資產抵押及或然負債

截至二零一八年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣117.52億元，截至二零一九年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣108.19億元，同比減少7.94%。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

飛機及相關設備的引進和融資計劃

(1) 報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

二零一九年，本集團通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足引進飛機及相關設備的需求，通過自購、融資租賃、經營性租賃方式或售後回租淨增飛機43架。

(2) 未來3年飛機及相關設備的資本開支計劃

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至二零一九年十二月三十一日，本集團預計未來飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣478.22億元，其中二零二零年至二零二二年預計資本開支分別為約人民幣183.88億元、124.42億元、119.56億元。

本集團資金需求可能因新簽署飛機、發動機及其他飛行設備採購合同，原有合同變更以及物價指數變化等因素而變化。

(3) 報告期內飛機的保養政策、費用及折舊成本

二零一九年，本集團飛發修理費用為人民幣33.80億元，飛機及發動機折舊成本為人民幣197.04億元。

本集團飛機保養政策詳情請參見本公司按國際財務報告準則編製的財務報表附註「2.4 重要會計政策摘要」之「維修與大修費用」。

重大資產減值

本公司在本年度內無任何重大資產減值的情況。

航線網絡

二零一九年，本公司主要新開上海至布達佩斯、上海經成都至布達佩斯、西安至迪拜、青島至巴黎、青島至迪拜等航線；主要加密了上海至倫敦蓋特威克、昆明經合肥至威海、濟南至運城、青島經呂梁至蘭州、青島至東京、南昌至大阪、南昌至靜岡等航線。

二零二零年，本公司計劃新開北京大興至巴黎、北京大興至莫斯科等遠程航線，加密上海浦東至巴黎、北京大興至香港等現有航線。後續，本公司將結合新冠疫情的發展變化情況，加強對市場需求的分析研判，審慎評估開航時機。

人力資源

截至二零一九年十二月三十一日，本集團僱用81,136名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由基本工資和績效工資構成。本集團沒有和員工發生重大勞資糾紛、沒有發生大量的員工流失情況，在僱傭新員工上未遇到嚴重困難。

在職員工的數量合計(人)	81,136
母公司在職員工的數量(人)	46,040
主要附屬公司在職員工的數量(人)	35,096
母公司及主要附屬公司需承擔費用的離退休職工人數	7,645

專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	8,284
乘務員及其他空勤人員	21,673
機務人員	12,960
地面其他人員	27,567
運控人員	1,877
信息人員	1,116
市場營銷人員	4,009
管理人員	3,650
合計	**81,136**

教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	2,460
本科	36,227
大專	29,328
其他	13,121
合計	**81,136**

飛行員培養及變動情況

二零一九年，本集團新增機長304人，新增副駕駛329人，機長年均飛行901小時，副駕駛年均飛行834小時。

薪酬政策

為配合本集團戰略發展需要，優化薪酬分配體系結構，完善薪酬的保障及激勵作用，合理維護員工與本集團的合法權益，根據《中華人民共和國勞動合同法》及有關法律法規，本集團建立了崗位薪酬體系，分為地面人員崗位薪酬體系及空勤人員崗位薪酬體系。地面人員薪酬由基礎工資、工齡工資、崗位薪點工資、績效薪點工資、各類津補貼等組成。空勤人員薪酬由基薪、飛行小時費、飛行補貼、其他獎勵等組成。

培訓計劃

管理人員培訓

本集團以「讓員工與公司獲得共同發展」為宗旨，以打造「世界一流」人才隊伍為目標，努力為員工成長搭建各類平台，倡導和鼓勵員工立足本職崗位，實現工作能力和自我價值提升。

二零一九年，本集團持續開展國際化戰略研修班國內培訓和安全管理人員履職能力提升培訓。按計劃完成「燕翔翼鷹」管理人才梯隊培訓項目、「揚帆計劃」、「星火計劃」、六西格瑪精益管理黑帶培養項目並開展輪崗。

核心技術人員培訓

為滿足本集團佈局全球航線網絡、提升遠程飛行能力的國際化發展需求，本集團近年來連續引進包括A320NEO、A350-900、B787-9等先進機型，從客艙、地面、機務維修等方面人員開展全方位的培訓工作，保障新機型的運行安全。

研發中心作為本公司全資附屬公司，負責培育民航業高技能人才，傳承發揚民航工匠精神。二零一九年，研發中心開發《新開航線須知》《2020機組演練CRM之TEM》等精品課程，獲得飛行簽派員訓練機構資質，成為華東地區涵蓋機型最全、運營規模最大、設施設備最先進、教員數量最多的飛行簽派員訓練機構。

後備人才培養

本集團著力加強人才隊伍建設。暢通人才成長、成才、成功的通道，推行市場化薪酬，建立並完善了以「燕翔翼鷹」為主體的後備人才培養體系，在基層大力開展了「三長」隊伍建設。本集團通過東航技術應用研發中心的建設運營，為不同崗位、不同用工模式的員工提供專業化、多樣化的培訓，提升員工業務技能與管理能力。

學習平台優化

本集團以研發引領培訓，以業務驅動研發，在實際運行中探索研究課題和項目，通過技術合作、創新孵化、技術投資等形式，大力推動研究項目成果落地。通過對公司安全運行和飛行培訓的綜合分析，建立針對航班運行中「人 — 機 — 環」的三個研究分析平台，即航班運行人為因素（「人」）分析平台，機隊（「機」）維修分析平台，安全運行環境（「環」）分析平台，形成一套相互促進的閉環體系科研項目。

本集團著力研發遠程學習平台，融合線上、線下培訓資源，加大教學研發團隊建設，加強培訓教學效果，形成立體化教學模式；加快已有培訓研發項目成果轉化，穩步推進課程體系建設，全面開展工作室項目以及各類培訓課程研發工作；積極與外部科研院所和一流校院開展校企合作，引入外部專家學者，有效整合高端研發資源，提供科創項目基礎理論研究支持。

主要會計政策

主要會計政策界定為反映重大判斷和不確定性，以及在不同假定和條件下可能導致重大不同結果的會計政策。

本集團的經審核綜合財務報表按國際財務報告準則編製。本集團的主要會計政策列示於經審核綜合財務報表附註2.4。國際財務報告準則要求本集團採用本公司董事認為適合的、能真實公正地反映本集團業績及財務狀況的會計政策並作出有關評估。然而，各重要範疇不同的政策、評估和假定可能導致相差甚遠的結果。編製該等財務報表時採用的重要會計估計及判斷討論載於經審核綜合財務報表附註3。

稅項

本公司按25%的稅率繳付所得稅（二零一八年：25%）。然而，由於部份附屬公司註冊成立所在的司法權區的適用所得稅率為16.5%或15%而非25%，因此本集團的實際稅率或會低於25%。截至二零一九年十二月三十一日，本集團未確認遞延稅項資產的累計稅項虧損餘額約為人民幣2.17億元（二零一八年：人民幣2.67億元），可用作抵銷二零二零年至二零二四年間的未來應課稅收入。

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）。

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，無需辦理申請事宜。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、國家稅務總局於一九九四年五月十三日頒發的《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獲得的股息或紅利所得暫免徵收中國個人所得稅。

董事會報告書

董事會現提呈本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度，經審核之財務報告。

集團業績

有關對本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度業務之進一步討論與分析(包括對本集團業務的中肯審視、有關本集團面對的主要風險及不明朗因素的描述以及本集團業務未來發展的揭示等)載於本年報第20至29之董事長報告書和第30至48之業務回顧及管理層的討論與分析。該等討論與分析屬於本董事會報告的一部分。

本集團按國際財務報告準則及中國企業會計準則編製之截至二零一九年十二月三十一日止年度業績，及本公司與本集團於該日之財務狀況，請參閱財務報表。

下表列出本集團各地區的營業收入：

營業額

	中國企業會計準則 人民幣百萬元	國際財務報告準則 人民幣百萬元
中國國內	79,932	80,058
地區(港澳台)	3,846	3,846
國際	37,082	37,082
總計	120,860	120,986

股息

二零二零年三月三十一日，本公司董事會二零二零年第2次例會審議通過本公司二零一九年度利潤分配預案。建議本公司二零一九年度派發現金紅利約人民幣8.19億元，按本公司目前總股本16,379,509,203股計，每股分配現金股利人民幣0.050元(含稅)。以人民幣向A股股東支付，以等值港幣向H股股東支付。本公司將於二零一九年度股東周年大會召開之日起兩個月內將該現金紅利派付予股東。

本公司留存的未分配利潤將主要用於補充日常運營資金及債務償還，該部分資金的運用將有助於本公司優化債務結構，保障本公司經營業務的正常開展。

本公司獨立非執行董事認為本公司二零一九年度利潤分配預案綜合考慮了本公司股東回報、盈利狀況及未來發展的資金需求等情況；董事會在審議此事項時，審議程序合法、有效，做出的上述利潤分配預案符合本公司的客觀情況；本公司二零一九年度利潤分配方案符合本公司和股東整體利益，符合《中國公司法》、《中國證券法》、中國證監會、上海證券交易所有關法律法規和公司章程的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。本公司獨立非執行董事同意將二零一九年度利潤分配預案提交本公司二零一九年度股東周年大會審議。

上述利潤分配預案尚需提交本公司二零一九年度股東周年大會審議。

就董事所知，概無股東已放棄或同意放棄任何股息派發安排。

股息政策

本公司已建立了全面的股息政策，並將根據公司章程及適用的法律法規的規定等予以執行。

根據公司章程的規定，本公司實行現金、股票、現金與股票相結合或其他符合法律、法規的合理方式分配股利。在每個會計年度結束後，董事會應審議利潤分配預案，並提交股東大會對其進行表決。若利潤分配預案獲股東大會審議批准，董事會應在股東大會召開後2個月內完成派發。除非股東大會另有決議，股東大會授權董事會可分配中期股利。

本公司擬提出和實施現金分紅時應同時滿足以下條件：(1) 本公司當年盈利，並由審計機構對本公司該年度財務報告出具標準無保留意見的審計報告；(2) 本公司該年度實現的可分配利潤（即本公司彌補虧損、提取法定公積金、任意公積金後所餘的稅後利潤）為正值；(3) 本公司現金流充裕，實施現金分紅不會影響本公司的正常經營和可持續發展。在本公司經營情況良好、現金流充裕能滿足本公司正常經營和可持續發展的前提條件下，本公司將積極採取現金分紅方式回報股東，且最近三年以現金方式累計分配的利潤不少於最近三年年均合併報表歸屬於母公司股東當年實現的可供分配利潤的百分之三十。若確因特殊原因不能達到上述現金分紅比例的，董事會可以根據具體情況調整分紅比例並說明原因。

有關本公司的股息政策的更多詳情，請參見公司章程第十六章 — 財務會計製度與利潤分配。

股本

截至二零一九年十二月三十一日本公司股份結構情況如下：

		股份總額	約佔股權比例(%)
一	**A股**	**11,202,731,426**	**68.39%**
	1. 有限售條件流通股	273,972,602	1.67%
		1,120,273,142	6.84%
	2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	59.88%
二	**H股**	**5,176,777,777**	**31.61%**
	1. 有限售條件流通股	517,677,777	3.16%
	2. 無限售條件流通股	4,659,100,000	28.44%
三	**股份總數**	**16,379,509,203**	**100%**

附註：

於二零一九年十二月三十一日，本公司A股總數11,202,731,426股，其中有限售條件流通股為1,394,245,744股(其中273,972,602股為中國國有企業結構調整基金股份有限公司所持有；1,120,273,142股為均瑤集團、均瑤集團非全資附屬公司吉祥航空及吉祥航空全資附屬公司上海吉道航所持有)，無限售條件流通股為9,808,485,682股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股517,677,777股(為吉祥航空全資附屬公司吉祥香港所持有)，無限售條件流通股4,659,100,000股；本公司股份總數為16,379,509,203股。

股東總數

於二零二零年二月二十九日，本公司登記在冊的股東總數為229,602戶。

主要股東

據董事所知，於二零一九年十二月三十一日，如下人士(除董事、監事及行政總裁以外)在本公司的股份和／或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須予披露，或記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條規定而備存的登記冊內，或以其他方式知會本公司及香港交易所的權益或淡倉：

主要股東名稱	股份類別	持有股份數目	權益性質	佔有關已發行類別股份之百分比	佔已發行股份總數之百分比
東航集團	A股	5,072,922,927(L)[註2]	實益擁有人	45.28%(L)	30.97%(L)
		457,317,073(L)[註2]	受控法團權益	4.08%(L)	2.79%(L)
	H股	2,626,240,000(L)[註3]	受控法團權益	50.73%(L)	16.03%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L)[註3]	實益擁有人	50.73%(L)	16.03%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909 (L)[註4]	實益擁有人	2.78%(L)	1.90%(L)
		808,441,233(L)[註4]	受控法團權益	7.22%(L)	4.94%(L)
	H股	529,677,777(L)[註5]	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
吉祥航空	A股	219,400,137(L)[註4]	實益擁有人	1.96%(L)	1.34%(L)
		589,041,096(L)[註4]	受控法團權益	5.26%(L)	3.60%(L)
		311,831,909(L)[註4]	其他	2.78%(L)	1.90%(L)
	H股	12,000,000(L)[註5]	實益擁有人	0.23%(L)	0.07%(L)
		517,677,777(L)[註5]	受控法團權益	10.00%(L)	3.16%(L)
吉祥香港	H股	517,677,777(L)[註5]	實益擁有人	10.00%(L)	3.16%(L)
上海吉道航	A股	589,041,096(L)[註4]	實益擁有人	5.26%(L)	3.60%(L)
王均金	A股	1,120,273,142(L)[註4]	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L)[註5]	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
王瀚	A股	1,120,273,142(L)[註4]	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L)[註5]	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
葉進琦	A股	1,120,273,142(L)[註4]	配偶權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L)[註5]	配偶權益	10.23%(L)	3.23%(L)
達美	H股	465,910,000(L)	實益擁有人	9.00%(L)	2.84%(L)

附註：

1. (L)代表好倉。以上所披露數據主要基於香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)所提供的信息作出。

2. 東航集團直接持有5,072,922,927股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。東航集團擁有東航金控全部權益。因此，東航集團被視為在東航金控直接持有的457,317,073股A股中擁有權益。

3. 東航國際通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,626,240,000股H股，而東航集團則通過東航金控間接擁有東航國際全部權益。因此，東航集團被視為在東航國際直接持有的2,626,240,000股H股中擁有權益。

   二零一八年三月二十日，東航國際將質押給香港上海滙豐銀行有限公司的2.6億股本公司H股股份(均為無限售流通股)解除質押。截至二零一九年十二月三十一日，東航國際將持有的7億股H股股份繼續質押。截至本報告期末，東航國際已累計質押H股股份14.5億股。詳情請參見本公司二零一八年三月二十日和八月三十日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 均瑤集團直接持有311,831,909股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團被視為在吉祥航空和上海吉道航各自持有的219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；吉祥航空被視為在上海吉道航直接持有的589,041,096股A股中擁有權益；王瀚先生和王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的1,120,273,142股H股中擁有權益。

二零一九年十月二十九日，均瑤集團與吉祥航空簽署了一份《表決權委託協議》，將其直接持有的311,831,909股A股的表決權委託給吉祥航空行使。因此，吉祥航空還被視為在均瑤集團直接持有的311,831,909股A股中擁有權益。

二零一九年九月十一日，均瑤集團將其持有311,831,909股A股（均為限售流通股）質押給招商財富資產管理有限公司。二零一九年九月十一日，上海吉道航將其持有589,041,096股A股（均為限售流通股）質押給招商財富資產管理有限公司。截至二零一九年十二月三十一日，均瑤集團和上海吉道航將上述股份繼續質押。二零二零年三月六日，上海吉道航將質押給招商財富資產管理有限公司的589,041,096股A股（均為限售流通股）解除質押。詳情請見本公司二零一九年九月十二日及二零二零年三月六日在香港聯交所網站刊發的公告。

5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有517,677,777股H股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和517,677,777股H股中擁有權益；吉祥航空被視為在吉祥香港直接持有的517,677,777股H股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的529,677,777股H股中擁有權益。

吉祥香港已將持有的232,000,000股H股進行質押。截至本年報日期，上述股份繼續質押。詳情請見本公司二零一九年九月十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

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

根據中國證監會的有關披露規定，本報告期末，本公司登記於股東名冊前10名記名股東、前10名記名無限售條件股東持股情況及前10名有限售條件股東持股情況如下：

前十名股東持股情況

股東名稱（全稱）	股東性質	比例（%）	期末持股數量	報告期內增減	持有有限售條件股份數量	質押或凍結的股份數量
中國東方航空集團有限公司	國有法人	30.97%	5,072,922,927	0	—	無
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	28.70%	4,701,626,955	517,765,776	517,677,777	未知
上海吉道航企業管理有限公司	境內非國有法人	3.60%	589,041,096	589,041,096	589,041,096	質押 589,041,096
中國航空油料集團有限公司	國有法人	3.07%	502,767,895	-2,000,000	—	無
DELTA AIR LINES INC	境外法人	2.84%	465,910,000	0	—	無
上海勵程信息技術諮詢有限公司	境內非國有法人	2.84%	465,838,509	0	—	質押 465,838,509
東航金控有限責任公司	國有法人	2.79%	457,317,073	0	—	無
中國證券金融股份有限公司	國有法人	2.62%	429,673,382	0	—	無
上海均瑤（集團）有限公司	境內非國有法人	1.90%	311,831,909	311,831,909	311,831,909	質押 311,831,909
中國國有企業結構調整基金股份有限公司	國有法人	1.67%	273,972,602	273,972,602	273,972,602	無

前十名無限售條件股東持股情況

股東名稱	持有無限售條件股份的數量	股份種類及數量 種類	數量
中國東方航空集團有限公司	5,072,922,927	人民幣普通股	5,072,922,927
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,183,949,178	境外上市外資股	4,183,949,178
中國航空油料集團有限公司	502,767,895	人民幣普通股	502,767,895
DELTA AIR LINES INC	465,910,000	境外上市外資股	465,910,000
上海勵程信息技術諮詢有限公司	465,838,509	人民幣普通股	465,838,509
東航金控有限責任公司	457,317,073	人民幣普通股	457,317,073
中國證券金融股份有限公司	429,673,382	人民幣普通股	429,673,382
中國遠洋海運集團有限公司	232,919,254	人民幣普通股	232,919,254
香港中央結算有限公司	163,478,864	人民幣普通股	163,478,864
中央匯金資產管理有限責任公司	70,984,100	人民幣普通股	70,984,100
	東航集團擁有東航金控100%的權益；HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,701,626,955股中，2,626,240,000股由東航國際以實益擁有人的身份持有，而東航集團則擁有東航國際100%權益。		
上述股東關聯關係或一致行動的說明	均瑤集團是吉祥航空的控股股東，HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,701,626,955股中，517,677,777股由吉祥香港以實益擁有人的身份持有，而吉祥航空擁有吉祥香港100%權益。 公司未知其他前十名無限售條件股東之間有關聯或一致行動關係。		

前十名有限售條件股東持股情況

序號	有限售條件股東名稱	持有的有限售條件股份數量	有限售條件股份可上市交易情況 可上市交易時間	新增可上市交易股份數量	限售條件
1	上海吉道航企業管理有限公司	589,041,096	2022年8月30日	589,041,096	非公開發行，鎖定36個月
2	上海吉祥航空香港有限公司	517,677,777	2022年8月29日	517,677,777	非公開發行，鎖定36個月
3	上海均瑤(集團)有限公司	311,831,909	2022年8月30日	311,831,909	非公開發行，鎖定36個月
4	中國國有企業結構調整基金股份有限公司	273,972,602	2022年8月30日	273,972,602	非公開發行，鎖定36個月
5	上海吉祥航空股份有限公司	219,400,137	2022年8月30日	219,400,137	非公開發行，鎖定36個月
上述股東關聯關係或一致行動的說明		吉祥航空系均瑤集團控股子公司，吉祥香港和上海吉道航系吉祥航空下屬全資子公司。均瑤集團、吉祥航空、吉祥香港和上海吉道航作為一致行動人，合計共持有本公司約10%的股份。			

截至本年報日期，東航國際累計質押本公司H股股份14.5億股，吉祥香港累計質押本公司H股股份2.32億股。

控股股東及實際控制人情況

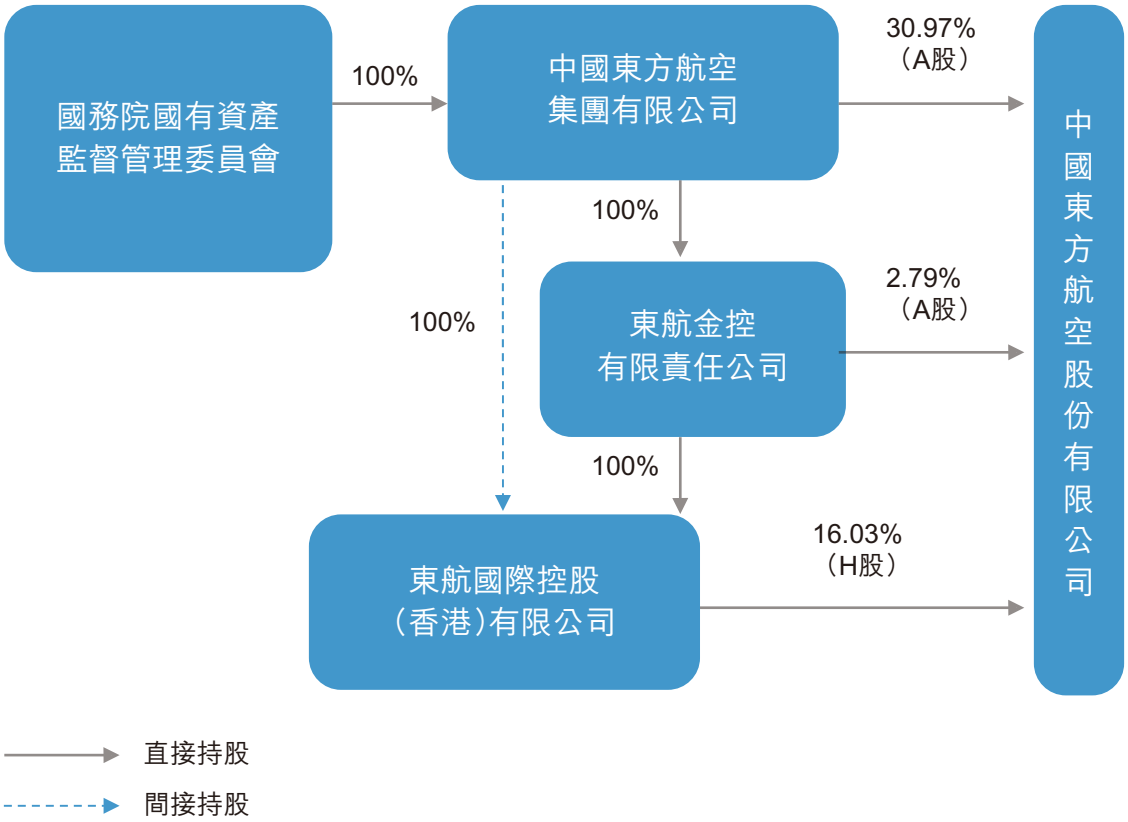
（一）控股股東情況

名稱	中國東方航空集團有限公司
單位負責人或法定代表人	劉紹勇
成立日期	2002年8月3日
主要經營業務	經營集團公司及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權
報告期內控股和參股的其他境內外上市公司的股權情況	無

（二）實際控制人情況

名稱	國務院國有資產監督管理委員會
單位負責人或法定代表人	郝鵬

（三）本公司與實際控制人、控股股東之間的產權及控制關係的方框圖



購入、出售或贖回證券

於二零一九年十二月三十一日止年度內，本公司及其任何附屬公司概無購入、出售或贖回任何其已上市證券(「證券」一詞的涵義見香港上市規則附錄十六第一條)。

非公開發行A股和非公開發行H股

二零一九年八月二十九日，本公司完成向吉祥香港非公開發行H股517,677,777股；二零一九年九月三日，本公司順利完成向吉祥航空及其控股股東均瑤集團和中國國有企業結構調整基金股份有限公司等非公開發行A股1,394,245,744股。

本次非公開發行A股和非公開發行H股是響應國家混合所有制改革的重要舉措，是推進上海「五個中心」(即「國際經濟、金融、航運、貿易、科技創新」五個中心)建設和打響上海「四個品牌」(即「服務、上海製造、上海購物、上海文化」四個品牌)建設的重要戰略部署；有助於擴大本公司機隊規模、滿足本公司飛行培訓需求、擴充發動機資源，進而滿足本公司不斷擴大的業務需求，增強本公司主營業務的核心競爭力，進一步提升本公司盈利水平；同時有利於降低本公司資產負債率，優化股權結構和資本結構，為本公司實現戰略目標奠定堅實基礎。

本次非公開發行A股和非公開發行H股的募集資金使用情況均符合本公司先前披露的募集資金用途計劃，不存在重大變動。

本公司非公開發行A股及非公開發行H股的詳情及募集資金用途如下：

非公開發行A股

(1) 發行數量：1,394,245,744股

(2) 每股面值：人民幣1.00元

(3) 發行價格：人民幣5.35元／股

(4) 上市發行人從每張證券可得的淨價：人民幣5.33元

(5) 訂定發行條款當日的A股收市價：人民幣5.18元

(6) 發行集資總額及募集資金的用途詳情：

非公開發行A股募集資金總額為人民幣7,459,214,730.40元，扣除相關發行費用後募集資金淨額為人民幣7,436,123,525.04元。截至二零一九年十二月三十一日，募集資金已全部使用完畢。募集資金淨額已用於置換本公司預先投入引進14架飛機項目及購置20台備用發動機項目的自籌資金，該等投資項目載於本公司於二零一九年三月十五日刊發的公告。下表載列募集資金的計劃用途及截至二零一九年十二月三十一日止的實際用途：

序號	項目名稱	項目投資額（人民幣億元）	擬投入募集資金投資額（人民幣億元）	以自籌資金預先投入金額（人民幣億元）	募集資金置換金額（人民幣億元）
1	引進14架飛機項目	75.78	73.99	76.91	73.99
2	購置15台模擬機項目	13.27	9.96	2.29	—
3	購置20台備用發動機項目	17.83	17.83	12.15	0.37
總計		**106.88**	**101.78**	**91.35**	**74.36**

非公開發行H股

(1) 發行數量：517,677,777股

(2) 每股面值：1.00港元

(3) 發行價格：4.29港元／股

(4) 上市發行人從每張證券可得的淨價：3.87港元

(5) 訂定發行條款當日的H股收市價：3.79港元

(6) 發行集資總額及募集資金的用途詳情：

非公開發行H股募集資金總額為2,220,837,663.33港元，根據資金投入日國家外匯管理局港幣兑人民幣中間價0.90337折合人民幣2,006,238,119.92元。扣除相關發行費用後非公開發行H股募集資金淨額為人民幣2,003,106,037.92元。截至二零一九年十二月三十一日，募集資金已全部使用完畢。募集資金淨額已經根據本公司於二零一八年八月十日刊發的通函中所載用途運用。下表載列募集資金的計劃用途及截至二零一九年十二月三十一日止的實際用途：

序號	項目名稱	擬投入募集資金數額（人民幣元）	已動用金額（截至二零一九年十二月三十一日止）（人民幣元）
1	一般運營資金（包括但不限於償還部分未償還貸款、購買燃油及支付本公司行政開支等）	2,003,106,037.92	2,003,106,037.92
總計		**2,003,106,037.92**	**2,003,106,037.92**

本公司母國企業管治實踐與美國公司應遵循的紐約股票交易所上市規則有關企業管治規定的主要差異

作為一家在中國設立的，同時在上海證券交易所、香港聯交所和紐約股票交易所（「紐約交易所」）上市的公司，本公司不僅受適用的中國法律法規的約束，包括《中國公司法》《中國證券法》《上市公司治理準則》以及《關於在上市公司建立獨立董事制度的指導意見》（「《獨立董事指導意見》」），還受到香港法律法規的約束，包括《上市規則》《公司條例》和《香港證券和期貨條例》，同時亦受相應美國聯邦證券法律法規的約束，包括美國《證券交易法（一九三四年）》（含其修訂）和《薩奧法案（二零零二年）》。紐約交易所根據該交易所的上市規則制定了一系列上市公司必須遵守的企業管治準則。然而，紐約交易所也允許外國發行公司遵照「母國」的相關要求，並且給予這些公司企業管治準則的豁免。而給予豁免的條件之一即該外國發行公司必須在年度報告中摘要描述紐約交易所上市規則中的企業管治相關規定與「母國」的企業管治規範中的差異。

根據《紐約交易所上市公司手冊》第303A.11款的規定，本公司企業管治的實施與美國公司應遵循的紐約交易所上市規則有關規定的主要差異如下：

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.01款要求上市公司董事會大部份成員必須為獨立董事。本公司作為一家中國上市公司，應遵守《獨立董事指導意見》中要求至少三分之一的董事會成員為獨立董事的規定。本公司作為一家香港上市公司，還應遵守《上市規則》中要求董事會成員中最少有三名獨立董事，並且至少其中一名應具備相應的專業資格或會計或相關財務管理專業知識的規定。截至二零一九年十二月三十一日，本公司目前九名董事中有四名為獨立董事。另外，《獨立董事指導意見》或《上市規則》所規定的獨立性標準也與《紐約交易所上市公司手冊》的規定不同。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.03款要求上市公司須定期安排僅非執行董事參加的會議。對此，適用的中國法律和香港法律皆無相應要求。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的提名／企業管治委員會。根據中國法律及適用的中國上市規則，提名委員會的大多數成員必須為獨立董事。《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款還規定提名／企業管治委員會必須制定其章程，列明委員會的宗旨及職責，及委員會的年度表現評估。上市公司須於其公司網站刊登委員會章程，並與年報中提供網站地址。於二零零九年四月二十八日舉行的本公司第五屆董事會第三次例會上，已經審議通過成立提名委員會，並通過委員會章程。於二零一零年三月十九日，本公司第五屆董事會第三十六次普通會議上，同意提名委員會及薪酬與考核委員會合併成為提名與薪酬委員會，並通過《提名與薪酬委員會工作細則》。提名及薪酬委員會有五位成員，其中三人是本公司獨立非執行董事。提名與薪酬委員會工作細則刊載於本公司網站。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.05款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的薪酬委員會。此外，薪酬委員會成員必須符合第303A.02(a)(ii)款所載針對薪酬委員會成員之獨立規定。就獨立性考慮的因素包括委員會成員有否自公司接受諮詢、顧問或其他補償費用，及有關董事與上市公司或其附屬公司是否有聯屬關係。根據中國法律及使用的中國上市規則，薪酬委員會的大多數成員必須為獨立董事。如上所述，本公司提名及薪酬委員會由三名獨立非執行董事和兩名董事組成。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.06款和第303A.07款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的審計委員會。此外，審計委員會成員必須符合第303A.02(a)(ii)款所載至獨立規定。就獨立性考慮的因素包括委員會成員有否自公司接受諮詢、顧問或其他補償費用，及有關董事與上市公司或其附屬公司是否有聯屬關係。根據中國法律及使用的中國上市規則，審計委員會的大多數成員必須為獨立董事。如上所述，本公司審計和風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，該等董事均符合1934年美國證券交易法下規則10A-3的有關要求。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.10款要求上市公司須制定及披露適用於董事、管理層及所有員工的商業操守及道德準則。本公司已按照《薩奧法案(二零零二年)》的要求制定了適用於本公司董事、監事、總經理、財務總監和其他高級管理人員的職業道德準則。

優先購股權

根據本公司章程及中華人民共和國法律，並無優先購股權條款要求本公司需按現有股東持股百分比，向現在股東出售新股。

足夠之公眾持股量

根據於本年報發出前之最後可行日期，本公司可公開所得的數據以及就董事所知悉，董事相信本公司已於截至二零一九年十二月三十一日止年度內之所有時間維持香港上市規則第8.08(1) (a)條規定的有關適用最低上市證券百分比。

現任及報告期內離任董事、監事及高級管理人員直接或間接持股及報酬情況

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年末持股數(股)	報告期內從公司獲得的稅前報酬總額(萬元)	是否在關聯方獲取薪酬
劉紹勇*	董事長	男	61	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	是
李養民*	副董事長 總經理	男	56	2019年12月31日	2022年12月31日	3,960[註2] (A股)	—	是
唐兵*	董事	男	53	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	是
王均金	董事	男	51	2019年12月31日	2022年12月31日	1,120,273,142[註3] (A股) 529,677,777[註4] (H股)	—	是
林萬里	獨立董事	男	58	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	否
邵瑞慶	獨立董事	男	62	2019年12月31日	2022年12月31日	—	20	否
蔡洪平	獨立董事	男	65	2019年12月31日	2022年12月31日	—	20	否
董學博	獨立董事	男	66	2019年12月31日	2022年12月31日	—	0.5	否
袁駿*	職工董事	男	60	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	是
席晟*	監事會主席	男	57	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	是
高峰	職工監事	男	56	2019年12月31日	2022年12月31日	—	66.54	否
方照亞*	監事	男	52	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	是

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年末持股數(股)	報告期內從公司獲得的稅前報酬總額(萬元)	是否在關聯方獲取薪酬
吳永良*	副總經理 財務總監	男	56	2019年12月31日	2022年12月31日	3,696[註5](A股)		
馮德華	副總經理	男	54	2019年12月31日	2022年12月31日	—	172.09	否
成國偉*	副總經理	男	50	2020年1月15日	2022年12月31日			是
姜疆	副總經理	男	55	2019年12月31日	2022年12月31日	—	244.06	否
汪健	董事會秘書	男	46	2019年12月31日	2022年12月31日	—	156.09	否
田留文*	副總經理	男	60	2016年6月15日	2019年11月29日	—	—	是
李若山	獨立董事	男	71	2016年6月15日	2019年12月31日	—	20	否
馬蔚華	獨立董事	男	71	2016年6月15日	2019年12月31日	—	20	否
栗錦德*	監事	男	59	2018年8月30日	2019年12月31日	—	—	是
馮亮	副總經理	男	55	2016年6月15日	2019年11月20日	—	166.07	否
馬須倫*	副董事長、 總經理	男	55	2016年6月15日	2019年2月1日	—	—	是
合計	/	/	/	/	/	**1,649,958,575**	**885.35**	/

註1： *代表該董事或監事在本公司及其附屬公司擔任董事或高管職務，從本公司控股股東東航集團領取其酬金。

註2： 李養民先生以實益擁有人的身份直接持有3,960股A股。

註3： 該等A股中，均瑤集團直接持有311,831,909股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王均金先生在均瑤集團71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。因此王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益。

註4： 該等H股中，吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有517,677,777股H股。王均金先生在均瑤集團71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。因此，王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和517,677,777股H股中擁有權益。

註5： 吳永良先生以實益擁有人的身份直接持有3,696股A股。

本公司確認概無董事放棄或同意放棄任何酬金。

劉紹勇先生現任本公司董事長、黨委書記，東航集團董事長、黨組書記。一九五八年十一月出生。劉先生於一九七八年加入民航業，曾任中國通用航空公司副總經理，中國民航山西省管理局副局長，本公司山西分公司總經理，中國民用航空總局飛行標準司司長。二〇〇〇年十二月至二〇〇二年十月任本公司總經理，二〇〇二年十月至二〇〇四年八月任中國民用航空總局副局長，二〇〇四年八月至二〇〇八年十二月任中國南方航空集團公司總經理，二〇〇四年十一月至二〇〇八年十二月任中國南方航空股份有限公司董事長，二〇〇八年十二月至二〇一六年十二月任東航集團總經理、黨組副書記，二〇〇九年二月起任本公司董事長，二〇一六年十二月起任東航集團董事長、黨組書記，二〇一七年十二月起任本公司黨委書記。劉先生還擔任中國人民政治協商會議第十三屆全國委員會委員、國際航空運輸協會理事和復旦大學管理學院國際顧問委員會副主席。劉先生畢業於中國民航飛行學院，獲得清華大學工商管理碩士學位，擁有特級(正高級)飛行員職稱。

李養民先生現任本公司副董事長、總經理、黨委副書記，東航集團董事、總經理、黨組副書記。一九六三年八月出生。李先生於一九八五年加入民航業，曾任西北航空公司飛機維修基地副總經理兼航線部經理，中國東方航空西北公司飛機維修基地總經理、中國東方航空西北分公司副總經理。二〇〇五年十月至二〇一九年三月任本公司副總經理，二〇一〇年七月至二〇一二年十二月兼任本公司安全總監，二〇一一年五月起任東航集團黨組成員，二〇一一年六月至二〇一八年八月任本公司董事，二〇一一年六月至二〇一七年十二月任本公司黨委書記，二〇一六年八月起任東航集團黨組副書記，二〇一六年八月至二〇一九年二月任東航集團副總經理，二〇一七年十二月起任本公司黨委副書記，二〇一九年二月起任東航集團董事、總經理，二〇一九年三月起任本公司總經理，二〇一九年五月起任本公司副董事長，二〇一九年八月起任中國上市公司協會副會長，二〇一九年十一月起任吉祥航空董事。李先生先後畢業於中國民航大學、西北工業大學，獲得碩士研究生學歷，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有教授級高級工程師職稱。

唐兵先生現任本公司董事、黨委副書記，東航集團董事、黨組副書記。一九六七年二月出生。唐先生於一九九三年加入民航業，曾任珠海摩天宇發動機維修有限公司執行副總裁(中方總經理)，中國南方航空集團公司辦公廳主任，重慶航空有限公司總裁。二〇〇七年十二月至二〇〇九年五月任中國南方航空股份有限公司總工程師兼機務工程部總經理，二〇〇九年五月至二〇〇九年十二月任本公司北京分公司總經理，二〇一〇年一月至二〇一一年十二月任上海航空股份有限公司總經理，二〇一二年一月至二〇一八年一月任上海航空股份有限公司董事長、執行董事，二〇一〇年二月至二〇一九年三月任本公司副總經理，二〇一一年五月起任東航集團黨組成員，二〇一二年六月至二〇一八年八月任本公司董事，二〇一六年十二月至二〇一九年二月任東航集團副總經理，二〇一九年二月起任東航集團董事、黨組副書記，二〇一九年三月起擔任本公司黨委副書記，二〇一九年五月起任本公司董事。唐先生畢業於南京航空航天大學電氣技術專業，獲得中山大學管理學院工商管理碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士學位以及中國社會科學院研究生院國民經濟學博士學位，擁有高級工程師職稱。

王均金先生現任本公司董事，上海均瑤(集團)有限公司董事長，上海吉祥航空股份有限公司董事長，上海愛建集團股份有限公司董事長，江蘇無錫商業大廈集團有限公司董事長，上海世界外國語中小學董事長，中國光彩事業促進會副會長，上海市工商聯(總商會)副主席(副會長)，上海市浙江商會會長。王先生曾任溫州天龍包機實業有限公司經理、副總經理、總經理；均瑤集團航空服務有限公司總經理；上海均瑤(集團)有限公司副總裁、副董事長、總裁；第十一、十三屆全國政協委員；第十二屆全國人大代表。二零一八年十月二十四日，王先生入選中央統戰部、全國工商聯《改革開放40年百名傑出民營企業家名單》。王先生為工商管理碩士，具有研究生學歷。

林萬里先生現任本公司獨立非執行董事。一九六一年十二月出生，現任中央企業專職外部董事。林先生一九九五年十二月至二〇〇一年三月任鐵道部隧道局黨委副書記、紀委書記，二〇〇一年四月至二〇〇六年十二月任中鐵隧道集團公司副董事長、黨委書記，二〇〇七年一月至二〇一三年八月任中國北方機車車輛工業集團公司黨委副書記、紀委書記、工會主席，二〇一三年八月至二〇一五年六月任中國鐵路物資總公司總經理、黨委書記，中國鐵路物資股份有限公司董事長、黨委書記，二〇一五年七月至二〇一六年十一月任中國航空油料集團公司董事、黨委書記，二〇一五年八月至二〇一七年二月任中國航油(新加坡)股份有限公司董事長。二〇一六年十一月起任中央企業專職外部董事，二〇一七年二月起任中國農業發展集團有限公司外部董事，二〇一八年一月起任中國建設科技集團股份有限公司非執行董事，二〇一八年八月起任本公司獨立非執行董事。林先生畢業於山東大學經濟系，在清華大學獲得高級工商管理碩士學位，擁有研究員級高級政工師、高級經濟師職稱。

邵瑞慶先生現任本公司獨立非執行董事。一九五七年九月出生，現任上海立信會計學院會計學教授、博士生導師。邵先生曾任上海海事大學經濟管理學院副院長、院長，上海立信會計學院副院長。邵先生於一九九五年獲國務院政府特殊津貼，現任財政部政府會計準則委員會諮詢專家與中國會計學會常務理事、交通運輸部財會專家諮詢委員與中國交通會計學會副會長。邵先生先後畢業於上海海事大學、上海財經大學與同濟大學，獲得經濟學學士學位、管理學碩士學位和博士學位，並擁有在英國、澳大利亞進修及做高級訪問學者兩年半時間的經歷。邵先生自二〇一五年六月起任本公司獨立非執行董事。目前邵先生還兼任中國光大銀行股份有限公司獨立非執行董事以及上海國際港務(集團)股份有限公司、華域汽車系統股份有限公司及西藏城市發展投資股份有限公司的獨立董事。

蔡洪平先生現任本公司獨立非執行董事。一九五四年十二月出生，現任AGIC漢德工業4.0促進資本主席，中國香港籍。蔡先生一九八七年至一九九三年在中國石化上海石油化工股份有限公司工作，並參與了中國第一家企業上海石化於香港和美國上市，為中國H股始創人之一，一九九二年至一九九六年任國務院國家體改委中國企業海外上市指導小組成員及中國H股公司董事會秘書聯席會議主席，一九九六年至二〇〇六年任百富勤亞洲投行聯席主管，二〇〇六年至二〇一〇年任瑞銀投行亞洲區主席，二〇一〇年至二〇一五年任德意志銀行亞太區主席，二〇一五年二月起任AGIC漢德工業4.0促進資本主席。蔡先生自二〇一六年六月起任本公司獨立非執行董事。目前蔡先生還兼任中遠海運發展股份有限公司獨立非執行董事、上海浦東發展銀行股份有限公司獨立董事、中國機械工業集團有限公司外部董事。蔡先生畢業於復旦大學新聞學專業。

董學博先生現任本公司獨立非執行董事。於一九五四年二月出生，歷任河南省洛陽市副市長，交通部綜合計劃司副司長、綜合規劃司司長，招商局集團總裁助理、華建交通經濟開發中心總經理，招商局集團總裁助理，招商局公路常務副董事長、董事、CEO、黨委書記，招商局集團總法律顧問。目前董先生還兼任中國機械工業集團有限公司外部董事。董先生擁有研究生學歷。

袁駿先生現任本公司職工董事、工會主席，東航集團職工董事、工會主席。袁先生於一九九七年加入民航業，二〇〇七年五月至二〇一一年十月任本公司黨委工作部副部長、部長；二〇一一年十月至二〇一六年五月任本公司人力資源部總經理；二〇一四年七月至二〇一八年三月任本公司人力資源總監；二〇一五年六月至二〇一六年九月兼任本公司地面服務部總經理、黨委副書記；二〇一六年九月至二〇一八年十月兼任東航集團人力資源部部長；二〇一七年十二月起任東航集團職工董事；二〇一八年二月起任本公司職工董事；二〇一八年四月起任本公司工會主席；二〇一八年五月起任東航集團工會主席。袁駿先生還擔任上海市技師協會副會長。袁駿先生擁有復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位和高級政工師職稱。

席晟先生現任本公司監事會主席，東航集團副總經理、黨組成員、總審計師、審計部總經理。席先生曾任審計署外資運用審計司外事二處副處長，外事司聯絡接待處處長，中國審計事務所副所長，審計署固定資產投資審計司副司長、司長，審計署駐哈爾濱特派員辦事處黨組書記、特派員。二〇〇七年一月至二〇〇九年九月任審計署人事教育司司長；二〇〇九年九月至二〇一二年十一月任東航集團審計部部長；二〇〇九年九月起任東航集團總審計師；二〇一二年六月起任本公司監事；二〇一六年六月起任本公司監事會主席；二〇一七年十二月至二〇一八年十一月兼任東航集團審計部部長；二〇一八年一月起任東航集團副總經理、黨組成員；二〇一八年十一月起任東航集團審計部總經理。席先生還任中國內部審計協會常務理事、中國上市公司協會第二屆監事會專業委員會副主任委員。席先生畢業於江西財經大學，獲得大學本科學歷，具有高級審計師職稱，中國註冊會計師(CPA)，國際註冊內部審計師(CIA)。

高峰先生現任本公司職工監事、工會常務副主席、工會辦公室主任，東航集團工會副主席。高先生於一九八四年加入民航業，曾在中國通用航空公司工作，曾任本公司山西分公司黨委副書記、紀委書記、工會主席。二〇〇九年七月至二〇一四年一月任本公司山西分公司黨委書記；二〇一四年一月至二〇一五年十月歷任中國聯合航空有限公司黨委書記、副總經理、執行副總裁；二〇一五年十月起任本公司工會常務副主席；二〇一六年六月起任本公司工會辦公室主任；二〇一八年八月起任本公司職工監事；二〇一八年十一月起至二〇一九年十二月任東航集團工會副主席；二〇一九年十一月起任東航集團(東航股份)北京大興國際機場建設運營指揮部黨委委員、副總指揮。高先生畢業於中共中央黨校經濟管理專業，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有高級政工師職稱。

方照亞先生現任本公司監事，東航集團戰略發展部部長。方先生於一九八九年七月加入民航業，歷任西北航空維修基地生產計劃處時控室主任，航線部A310/300車間主任，本公司西北分公司維修基地航線部生產技術控制中心(TMCC)副主任，質量管理處副處長等職務。二〇〇六年九月至二〇〇九年八月任東航工程技術公司維修管理部生產計劃中心經理；二〇〇九年八月至二〇一〇年七月任東航工程技術公司業務發展部經理；二〇一〇年八月至二〇一五年五月任東航工程技術公司飛機選型租售管理部經理；二〇一五年五月至二〇一七年六月任東航技術有限公司副總經理；二〇一七年六月至二〇一九年四月任本公司規劃部總經理；二〇一九年四月起任東航集團戰略發展部部長；二〇一九年十二月起任本公司監事。方先生畢業於中國民用航空學院航空機械系熱能動力機械及裝置專業，在西北工業大學獲得航空工程碩士學位，擁有工程師職稱。

吳永良先生現任本公司副總經理、財務總監，東航集團副總經理、總會計師、黨組成員。吳先生於一九八四年加入民航業，曾任本公司財務處副處長、處長，本公司計劃財務處處長，東航集團財務資金部部長。二〇〇一年四月至二〇〇九年三月任東航集團副總會計師兼財務資金部部長；二〇〇九年三月起任本公司財務總監；二〇一一年十二月起任本公司副總經理；二〇一七年十一月起任東航集團副總經理、黨組成員；二〇一八年六月起任東航集團總會計師。吳先生畢業於中國民航大學經管系計財專業和復旦大學工商管理專業，擁有工商管理碩士學位和會計師職稱。

馮德華先生現任本公司副總經理，東航集團副總經理、黨組成員。馮先生於一九八九年加入民航業，先後在中國通用航空公司、本公司山西分公司、本公司營銷系統工作。二〇〇九年五月至二〇〇九年八月任本公司客運營銷委常務副總經理；二〇〇九年八月至二〇一一年十一月任本公司客運營銷委黨委書記、副總經理；二〇一一年十一月至二〇一四年八月任本公司北京分公司總經理、黨委副書記；二〇一四年八月至二〇一七年十二月任本公司紀委書記；二〇一四年九月至二〇一九年一月任東航集團黨組紀檢組副組長；二〇一七年十二月起任本公司副總經理；二〇一九年十二月起任東航集團黨組成員、副總經理。馮先生畢業於山西財經學院商業企業管理專業，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有高級經濟師職稱。

成國偉先生現任本公司副總經理，東航集團副總經理、黨組成員。成先生於一九九四年加入民航業，二〇〇五年四月至二〇一〇年三月歷任上海航空股份有限公司副總工程師、總工程師、機務總監和機務工程部總經理，二〇一〇年三月至二〇一〇年十一月任上海航空有限公司副總經理，二〇一〇年十一月至二〇一一年八月任上海航空有限公司副總經理、安全總監，二〇一一年八月至二〇一三年七月任上海航空有限公司副總經理、安全總監、紀委書記，二〇一三年七月至二〇一六年九月任上海航空有限公司黨委書記、副總經理，二〇一六年九月至二〇一七年八月任中國東方航空股份有限公司西北分公司黨委書記、副總經理，二〇一七年八月至二〇一八年十一月任中國東方航空股份有限公司西北分公司總經理、黨委副書記，二〇一八年十一月至二〇一九年十二月任東方航空技術有限公司總經理、黨委副書記，二〇一九年十二月至今任東航集團副總經理、黨組成員，二〇二〇年一月至今任本公司副總經理，二〇二〇年二月至今任本公司安全總監、東航集團安全總監。成先生畢業於南京航空航天大學空氣動力學專業，擁有北京工業大學與美國城市大學合作舉辦工商管理碩士學位，擁有高級工程師職稱。

姜疆先生現任本公司副總經理。姜先生於一九八六年加入民航業，先後在民航工業航空公司、中國通用航空公司工作。一九九九年六月至二〇〇五年四月歷任本公司山西分公司飛行部副經理、經理；二〇〇五年四月至二〇一〇年七月任山西分公司副總經理；二〇一〇年七月至二〇一四年六月任山西分公司總經理、黨委副書記；二〇一四年六月至二〇一六年十二月任中國東方航空武漢有限責任公司黨委副書記；二〇一四年六月至二〇一七年四月任中國東方航空武漢有限責任公司董事、總經理；二〇一六年十二月至二〇一七年二月任本公司安全運行管理工作負責人；二〇一七年二月起任本公司副總經理；二〇一九年五月起任中國東方航空武漢有限責任公司董事長。姜先生畢業於中國民用航空飛行學院空中交通運輸專業，擁有復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位和正高級飛行員職稱。

汪健先生現任本公司董事會秘書、董事會辦公室主任。汪先生於一九九五年加入東航，曾任本公司辦公室副主任、上海營業部副總經理。二〇〇六年九月至二〇〇九年五月任中國南方航空股份有限公司上海基地副總經理；二〇〇九年五月至二〇一二年四月任本公司董事會秘書室主任兼證券事務代表；二〇一二年四月起任本公司董事會秘書；二〇一四年四月至二〇一六年五月兼任本公司董事會秘書室主任；二〇一六年十一月至二〇一九年二月兼任東航產投董事、總經理；二〇一八年五月起兼任本公司董事會辦公室主任；二〇一九年二月起兼任東航產投董事長。汪先生在擔任董事會秘書及相關工作期間，曾設計並推動實施了本公司多個資本及戰略項目。汪先生畢業於上海交通大學，擁有華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級工商管理碩士學位。

馬須倫先生報告期內任本公司副董事長、總經理、黨委副書記，東航集團副董事長、總經理、黨組副書記。馬先生曾任中國物資儲運總公司副總經理，中國民用航空總局財務司副司長，中國國際航空公司副總裁。二〇〇二年民航聯合重組後任中國國際航空公司常務副總裁，二〇〇四年九月至二〇〇七年一月任中國國際航空股份有限公司總裁，黨委副書記，二〇〇四年十二月至二〇〇八年十二月任中國航空集團公司黨組成員，二〇〇七年一月至二〇〇八年十二月任中國航空集團公司副總經理，二〇〇八年十二月至二〇一九年二月任本公司總經理、黨委副書記，二〇〇八年十二月至二〇一一年十一月任東航集團黨組副書記，二〇〇九年二月至二〇一九年二月任本公司董事，二〇一一年十一月至二〇一九年二月任本公司副董事長，二〇一一年十一月至二〇一六年十二月任東航集團黨組書記、副總經理，二〇一六年十二月至二〇一九年二月任東航集團副董事長、總經理、黨組副書記。馬先生還擔任中國上市公司協會副會長。馬先生畢業於山西財經大學、華中科技大學，獲得碩士學位，擁有中國註冊會計師資格。

李若山先生報告期內任本公司獨立非執行董事。李先生現任復旦大學管理學院會計系教授，博士生導師。李先生於二〇〇一年獲上海交易所頒發的「中國十佳獨立董事」稱號。李先生畢業於廈門大學會計系，是中國第一位審計學博士學位獲得者，曾先後留學比利時魯汶大學、美國麻省理工學院等知名學府，曾任廈門大學經濟學院會計系副主任、經濟學院副院長，復旦大學管理學院副院長、會計系主任及金融系主任，上海證券交易所上市公司諮詢專家委員會委員，財政部會計準則委員會諮詢專家。李先生自二〇一三年六月至二〇一九年十二月任本公司獨立非執行董事。目前李先生還兼任上海汽車集團股份有限公司、深圳市鹽田港股份有限公司、上海張江高科技園區開發股份有限公司和上海第一醫藥股份有限公司獨立董事，以及興業銀行股份有限公司的監事。

馬蔚華先生報告期內任本公司獨立非執行董事。馬先生現任國家科技成果轉化引導基金理事長、壹基金理事長。馬先生曾任招商銀行股份有限公司執行董事、行長兼首席執行官，香港永隆銀行有限公司董事長，招商信諾人壽保險有限公司董事長、招商基金管理有限公司董事長。馬先生擁有經濟學博士學位，在北京大學、清華大學等多所高校任兼職教授。馬先生自二〇一三

年十月至二〇一九年十二月任本公司獨立董事。目前馬先生還兼任中國國際貿易股份有限公司、中國郵政儲蓄銀行股份有限公司的獨立董事及聯想控股股份有限公司的獨立非執行董事、泰康人壽保險股份有限公司的監事長和貝森金融集團有限公司主席。

栗錦德先生報告期內任本公司監事，東航集團戰略發展部部長。栗先生於一九八九年加入民航業，先後在中國民航西北管理局、東航集團所屬投資公司工作。一九九二年三月至一九九九年四月歷任民航西北管理局生活服務中心副經理，開發公司總經理；一九九九年四月至二〇〇六年五月，任上海東航房地產經營公司總經理、上海東航房地產投資有限公司董事長、總經理；二〇〇六年五月至二〇一七年十二月先後任上海東航投資有限公司總經理、黨委副書記，董事長、黨委書記；二〇一七年十二月至二〇一九年四月任東航集團戰略發展部部長；二〇一八年八月至二〇一九年十二月任本公司監事；二〇一九四月任東航國際融資租賃有限公司董事長。栗先生畢業於甘肅農業大學園藝系，在澳門科技大學獲得工商管理碩士學位，擁有中級經濟師職稱。

田留文先生報告期內任本公司副總經理，東航集團副總經理、黨組成員。田先生於一九八五年加入民航業。田先生曾任中國通用航空公司市場銷售部北京營業部經理，本公司山西分公司總經辦主任、工會主席、副總經理。二〇〇二年六月至二〇〇八年一月任本公司河北分公司副總經理、總經理；二〇〇五年四月至二〇〇七年五月兼任本公司北京基地總經理；二〇〇八年一月至二〇一一年十二月任中國東方航空江蘇有限公司總經理；二〇一一年十二月至二〇一九年十一月任本公司副總經理；二〇一一年十二月至二〇一三年六月兼任上海航空總經理；二〇一四年六月起至二〇一九年十一月任東航集團黨組成員；二〇一五年六月至二〇一八年八月任本公司董事；二〇一六年十二月至二〇一九年十一月任東航集團副總經理。田留文先生擁有南京大學高級管理人員工商管理碩士學位和高級經濟師職稱。

馮亮先生報告期內任本公司副總經理。馮先生於一九八六年加入民航業，曾在本公司飛機維修基地航線部工作，一九九九年至二〇〇六年歷任本公司飛機維修基地工程技術處處長、基地總工程師、基地總經理；二〇〇六年九月至二〇一八年十一月任東航工程技術公司總經理；二〇一〇年八月至二〇一八年三月任本公司總工程師；二〇一二年十二月至二〇一四年十二月任本公司安全總監；二〇一三年八月至二〇一九年十一月任本公司副總經理。馮先生畢業於中國民航大學飛機電氣設備維修專業，獲得上海交通大學工商管理碩士學位。

郭俊秀先生報告期內任本公司總法律顧問。郭先生於二〇〇七年加入民航業，先後在山西財經學院、廈門大學工作。二〇〇七年四月起任東航集團總法律顧問，二〇一八年五月起任本公司數據保護官，二〇一八年八月起至二〇一九年二月任本公司總法律顧問，二〇一九年二月起任本公司法務總監。郭先生畢業於廈門大學國際法專業，擁有法學博士學位，擁有副教授職稱和律師資格。

董事會和管理層人事變動情況

新任

姓名	就任日期	變動原因	擔任的職務
李養民	二零一九年三月十五日	董事會聘任	總經理
	二零一九年五月二十二日	股東大會選舉	董事
	二零一九年五月二十二日	董事會聘任	副董事長
	二零一九年五月二十二日	董事會聘任	董事會航空安全與環境委員會主席和委員
唐兵	二零一九年五月二十二日	股東大會選舉	董事
	二零一九年五月二十二日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會主席和委員
王均金	二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉	董事
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會委員
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會提名與薪酬委員會委員
林萬里	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會審計和風險管理委員會委員
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會提名與薪酬委員會委員
董學博	二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉	獨立非執行董事
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會委員
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會提名與薪酬委員會委員
邵瑞慶	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會航空安全與環境委員會委員
	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會審計和風險管理委員會主席
方照亞	二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉	監事
袁駿	二零一九年十二月三十一日	董事會聘任	董事會航空安全與環境委員會委員
成國偉	二零二零年一月十五日	董事會聘任	副總經理

離任

姓名	離任日期	變動原因	辭任的職務
馬須倫	二零一九年二月一日	工作調動	董事、副董事長、總經理 董事會規劃發展委員會主席和委員 董事會航空安全與環境委員會主席和委員
郭俊秀	二零一九年二月十五日	工作安排	總法律顧問
唐兵	二零一九年三月十五日	工作職責變動	副總經理
李若山	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	獨立非執行董事 董事會審計和風險管理委員會主席和委員 董事會航空安全與環境委員會委員
馬蔚華	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	獨立非執行董事 董事會提名與薪酬委員會委員
栗錦德	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	監事
田留文	二零一九年十二月二日	法定退休	副總經理
馮亮	二零一九年十一月二十日	工作需要	副總經理
邵瑞慶	二零一九年十二月三十一日	工作安排	董事會規劃發展委員會委員
林萬里	二零一九年十二月三十一日	工作安排	董事會航空安全與環境委員會委員
袁駿	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	董事會規劃發展委員會委員

詳情請參見本公司於二零一九年二月一日、二月十五日、三月十五日、五月二十二日、十一月二十日、十二月二日、十二月三十一日及二零二零年一月十五日在香港聯交所網站刊發的公告。

根據香港上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
李養民	東航集團	副總經理	二零一六年八月	二零一九年二月
		董事、總經理	二零一九年二月	
	中央企業貧困地區產業投資基金股份有限公司	監事	二零一九年四月	二零一九年八月
	上海吉祥航空股份有限公司	董事	二零一九年十一月	
唐兵	東航集團	副總經理	二零一六年十二月	二零一九年二月
		董事	二零一九年二月	
		黨組副書記	二零一九年三月	
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一零年八月	二零一九年八月
	中國民航信息網絡有限公司	非執行董事	二零一八年八月	二零一九年九月
	東方航空(汕頭)經濟發展有限公司	董事長	二零一二年二月	二零一九年八月
	中國聯合航空有限公司	執行董事	二零一四年三月	二零一九年八月
	上海東航投資有限公司	董事長	二零一八年一月	二零一九年七月
	Air France-KLM	董事	二零一七年十月	二零一九年七月
王均金	上海均莛企業管理有限公司	執行董事	二零一九年四月	
邵瑞慶	上海國際港務(集團)股份有限公司	獨立董事	二零一九年五月	
	中國光大銀行股份有限公司	獨立董事	二零一九年八月	
蔡洪平	中泛控股有限公司	獨立非執行董事	二零一四年十一月	二零一九年十月
	中國五礦集團公司	外部董事	二零一五年十二月	二零一九年七月
	中國機械工業集團有限公司	外部董事	二零一九年十二月	
	上海浦東發展銀行股份有限公司	獨立董事	二零一九年十二月	
董學博	中國機械工業集團有限公司	外部董事	二零一九年十二月	

姓名	股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
袁駿	東方航空產業投資有限公司	董事	二零一六年十一月	二零一九年一月
方照亞	東航集團	戰略發展部部長	二零一九年四月	
席晟	東方航空食品投資有限公司	監事會主席	二零一零年三月	二零一九年八月
	東方航空食品投資有限公司	董事長	二零一九年十一月	
	中國民航信息網絡有限公司	非執行董事	二零一九年九月	
	東方航空進出口有限公司	監事會主席	二零一零年三月	二零一九年六月
	上海東航投資有限公司	監事	二零一零年三月	二零一九年七月
	東航金控有限責任公司	監事	二零一零年四月	二零一九年六月
	東方航空產業投資有限公司	董事長	二零一六年十一月	二零一九年二月
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	二零一七年八月	二零一九年四月
	民航快遞有限責任公司	副董事長	二零一八年三月	二零一九年七月
	上海暢聯國際物流股份有限公司	董事	二零一八年三月	二零一九年七月
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	二零二零年一月	
高峰	東航集團	工會副主席	二零一八年四月	二零一九年十二月
		北京大興國際機場建設運營指揮部黨委委員、副總指揮	二零一九年十一月	
	上海航空有限公司	監事	二零一九年一月	
方照亞	東方航空食品投資有限公司	董事	二零一九年七月	
	東方航空進出口有限公司	董事	二零一九年六月	
	上海東航投資有限公司	董事	二零一九年七月	
	東航金控有限責任公司	董事	二零一九年五月	
	東航實業集團有限公司	董事	二零一九年六月	
	東方航空產業投資有限公司	董事	二零一九年六月	

姓名	股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
吳永良	東方航空食品投資有限公司	副董事長	二零一二年二月	二零一九年十二月
	上海航空國際旅遊(集團)有限公司	執行董事	二零一三年一月	二零一九年五月
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一九年八月	
馮德華	東航集團	紀檢組副組長	二零一四年九月	二零一九年一月
		副總經理、黨組成員	二零一九年十二月	
	中國東方航空武漢有限責任公司	董事長	二零一八年四月	二零一九年五月
	東方航空物流股份有限公司	董事長	二零二零年二月	
	中國聯合航空有限公司	執行董事	二零一九年八月	二零二零年二月
成國偉	東航集團	副總經理、黨組成員	二零一九年十二月	
		安全總監	二零二零年二月	
	東方航空技術有限公司	總經理	二零一八年十一月	二零一九年十一月
		執行董事、黨委書記	二零二零年三月	
	上海東方飛機維修有限公司	董事長	二零一九年十月	
	上海科技宇航有限公司	董事長	二零二零年一月	
	上海普惠飛機發動機維修有限公司	董事長	二零二零年四月	
姜疆	中國東方航空武漢有限責任公司	董事長	二零一九年五月	
汪健	東方航空產業投資有限公司	董事、總經理	二零一六年十一月	二零一九年二月
		董事長	二零一九年二月	
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事、總經理	二零一七年七月	二零一九年四月
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	二零一九年四月	
	Air France-KLM	董事	二零一九年七月	
李若山	江蘇中南建設集團股份有限公司	董事	二零一五年五月	二零一九年五月
	上海第一醫藥股份有限公司	獨立董事	二零一九年六月	
馬須倫	東航集團	董事、總經理、黨組副書記	二零一六年十二月	二零一九年二月

姓名	股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
田留文	東航集團	黨組成員	二零一四年六月	二零一九年十一月
		副總經理	二零一六年十二月	二零一九年十一月
	東方航空物流股份有限公司	董事長	二零一八年十二月	二零二零年二月
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	二零一八年一月	二零二零年一月
栗錦德	東航集團	戰略發展部部長	二零一七年十二月	二零一九年四月
	東方航空食品投資有限公司	董事	二零一八年八月	二零一九年七月
	東航國際融資租賃有限公司	董事長	二零一九年四月	
	東航金控有限責任公司	董事	二零一八年一月	二零一九年五月
	東航實業集團有限公司	董事	二零一八年一月	二零一九年五月
	東方航空產業投資有限公司	董事	二零一八年一月	二零一九年五月
	上海東航投資有限公司	董事	二零一八年一月	二零一九年五月
馮亮	東方航空進出口有限公司	副董事長	二零一零年五月	二零一九年十二月
	上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司	董事長	二零一二年一月	二零一九年十月
	上海東方飛機維修有限公司	董事長	二零一二年一月	二零一九年十月
	上海柯林斯航空維修服務有限公司	董事長	二零一二年一月	二零一九年十月
	上海科技宇航有限公司	董事長	二零一二年一月	二零二零年一月
	上海滬特航空技術有限公司	董事長	二零一二年二月	二零一九年十月
	上海波音航空改裝維修工程有限公司	副董事長	二零一二年一月	二零一九年十月
	西安東航賽峰起落架系統維修有限公司	董事長	二零一七年七月	二零一九年十二月
	中國飛機服務有限公司	董事	二零一八年三月	二零二零年二月
	東方航空(汕頭)經濟發展有限公司	董事長	二零一九年八月	
	東方航空技術有限公司	執行董事	二零一四年十二月	二零二零年三月
	上海普惠飛機發動機維修有限公司	董事長	二零一二年一月	二零二零年四月
高峰	東航集團	工會副主席	二零一八年四月	二零一九年十二月
	東航集團	北京大興國際機場建設運營指揮部黨委委員、副總指揮	二零一九年十一月	

董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況

除以上所披露之本公司董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況之外，於二零一九年十二月三十一日，本公司董事、行政總裁、監事及高級管理人員及彼等各自之聯繫人概無於本公司及／或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及／或債券證(視乎情況而定)持有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須向本公司及香港聯交所披露、並於根據證券及期貨條例第352條須予存置的登記冊中所記錄的權益或淡倉(包括本公司董事、行政總裁、監事及高級管理人員及彼等各自之聯繫人根據證券及期貨條例有關規定被假設或視為持有的權益或淡倉)，或根據標準守則(對監事的應用範圍被視為與董事一致)須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉。

在二零一九年度內及截至二零一九年十二月三十一日止，本公司並無授予或訂立任何安排，致使本公司董事、行政總裁、監事、高級管理人員及／或他們的配偶或未滿十八歲子女認購本公司股份證券或債券證券的權利。

於本報告日期，東航集團擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的本公司股份權益。

董事及監事服務合約

各董事或監事與本公司概無訂立任何本公司在不予賠償(法定賠償除外)的情況下在一年內不可終止的服務合同。

董事及監事的合約權益

各董事或監事於本報告期內概無在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重要合約(定義見香港上市規則附錄十六第15段)中直接或間接擁有重大權益。

管理合約

於報告期內，本公司概無有關管理及經營本公司全部或任何總大部分業務之合約簽訂或存在。

競爭權益

於報告期內，本公司董事或控股股東或彼等之聯繫人(定義見香港上市規則)概無於任何構成或可能構成與本集團業務出現競爭的業務中擁有任何權益，亦未產生或可能產生與本集團的利益衝突。

董事及監事的薪酬

有關董事及監事之薪酬詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註8。

主要供貨商及客戶

二零一九年本公司向最大供貨商和前5名供貨商的採購金額分別佔年度採購總額的9.87%和20.53%，本公司向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣23,049百萬元，佔本公司營業收入的19.07%；其中，向最大的客戶銷售的收入佔銷售貨品或提供服務的收入百分比為6.46%。各董事、監事或其聯繫人或任何據本公司董事所知持有5%或以上本公司股份之股東概無在上述供貨商及客戶擁有任何權益。

醫療保險

本集團大部份中國僱員參加了各省份的市政府組織的醫療保險計劃。除此供款外，本集團對參加計劃的僱員並無其他醫療費用責任。截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團計人民幣7.89億元(二零一八年：人民幣7.06億元)醫療保險供款於損益表中列賬。

職工退休金制度

有關本公司職工退休金制度和退休後的福利之詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註40。

職工住房補貼

本集團職工住房補貼詳情請參閱本集團根據國際財務報告準則編製之財務報表附註8。

銀行貸款及其他借款

本公司及本集團截至二零一九年十二月三十一日止之銀行貸款及其他借款詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註38。

利息資本化

本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度按國際財務報告準則計算之資本化利息為人民幣6.46億元。

物業、機器及設備

本公司及本集團本年度之物業、機器及設備變動情況，已概述在按國際財務報告準則編製的財務報表附註17內。

儲備

本公司及本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度儲備變動及本公司溢利分配詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註43。

捐款

本集團於截至二零一九年十二月三十一日止年度內慈善捐款合共約人民幣238萬元。

對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

於截至二零一九年十二月三十一日止年度，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

獲准許的彌償條文

本公司於報告期內已購買及維持董事責任保險，就針對董事及本集團附屬公司之董事於履行職責時引致或與此有關的任何法律訴訟提供適當保障。保障範圍每年檢討一次。

重要合約

除本年報所披露者外，本報告期內公司或任何附屬公司不存在香港上市規則附錄十六項下的與控股股東或其附屬公司之間訂立的重要合約，亦沒有控股股東或其附屬公司向本公司或附屬公司提供服務的重要合約。

重大訴訟

截至二零一九年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

重大投資及資本資產之未來計劃

截至2019年12月31日，本集團並無任何董事會批准的未來重大投資或購入資本資產事項。

重大事項

本公司提述以下內容：

1. 二零一九年一月十八日，本公司董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一九年十二月三十一日，為中聯航、上海飛培、公務航和東航技術等四家全資附屬公司或其下屬全資附屬公司提供合計上限為10億元人民幣的擔保總額度；同意上航國旅為其全資附屬公司上海東美航空旅行社有限公司提供人民幣1,000萬元的擔保額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司於二零一九年一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告。

2. 二零一九年六月十四日，本公司非公開發行A股股票申請獲得中國證監會核准；二零一九年八月一日，本公司非公開發行H股股票申請獲得中國證監會核准；二零一九年八月二十九日，本公司完成非公開發行H股；二零一九年九月三日，本公司順利完成向吉祥航空及其控股股東均瑤集團和中國國有企業結構調整基金股份有限公司等非公開發行A股1,394,245,744股，引入吉祥航空及其控股股東均瑤集團為戰略投資者。本公司控股股東東航集團全資附屬公司東航產投認購吉祥航空非公開發行A股相關工作也已順利完成。詳情請參見本公司於二零一九年六月十四日、八月一日、八月二十九日、九月三日在香港聯交所網站刊發的公告。

3. 二零一九年八月二十日，本公司完成面向合格投資者公開發行人民幣30億元公司債券，票面利率3.60%，債券期限5年，債券募集資金扣除發行費用後擬用於償還公司債務及補充營運資金；二零一九年八月二十八日，該公開發行的公司債券在上海證券交易所上市。本公司認為本次發行有利於本公司可持續發展。詳情請參見本公司於二零一九年八月十五日、八月十九日、八月二十一日以及八月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 二零一九年八月三十日，董事會審議通過了《關於修訂<公司章程>等公司規章制度部分條款的議案》，修訂了本公司公司章程、《股東大會議事規則》、《審計和風險管理委員會工作細則》、《提名與薪酬委員會工作細則》、《規劃發展委員會工作細則》及《航空安全與環境委員會工作細則》。同日，本公司監事會審議通過了《關於修訂<監事會議事規則>部分條款的議案》，修訂了本公司《監事會議事規則》。上述公司章程、《股東大會議事規則》及《監事會議事規則》的修訂已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一九年八月三十日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。

5. 二零一九年八月三十日，董事會審議通過了《關於2020–2022年度日常關聯交易的議案》，批准了本公司與關聯方之間金融服務、外貿進出口服務、航空配餐和相關服務、航空配套服務、物業租賃及代建代管服務、廣告委託代理服務、飛機融資租賃服務、飛機及發動機經營租賃服務、貨運物流業務保障服務、Air France-KLM航空運輸合作及保障服務、航空信息技術服務等持續性關連交易項目及其2020–2022年交易金額上限以及有關客機腹艙承包經營服務交易於2020–2022年的交易金額上限。上述日常關聯交易項目已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一九年八月三十日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。

6. 二零一九年十二月十二日，董事會逐項審議通過《關於提名第九屆董事會董事候選人的議案》、《關於提名第九屆董事會獨立非執行董事候選人的議案》，監事會逐項審議通過《關於提名第九屆監事會監事候選人的議案》，上述議案已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。二零一九年十二月三十一日第六屆職工代表大會第六次會議通過了選舉袁駿先生為本公司第九屆董事會職工董事的議案和選舉高峰先生為本公司第九屆監事會職工監事的議案。詳情請參見本公司於二零一九年十二月十二日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。

7. 二零一九年十二月三十一日，本公司第九屆董事會第1次普通會議審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零二零年十二月三十一日，為中聯航、上海飛培和東航技術三家全資附屬公司或其下屬全資附屬公司提供合計上限為人民幣10億元的擔保總額度。擔保期限與被擔保方主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司於二零一九年十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。

持續關連交易

本公司發生的日常關連交易是本公司開展航空運輸業務中與東航集團、東航集團下屬控股附屬公司及其他關連方發生的關連交易，該等關連交易是按一般商業條款達成，符合本公司和全體股東的整體利益，對本公司股東而言公平合理。

二零一九年本公司發生的日常關連交易情況如下：

單位：人民幣千元

交易項目	二零一九年 全年發生額	二零一九年 關連交易年度上限
金融服務(期末餘額)		
— 存款餘額	1,121,968	13,000,000
— 貸款餘額	—	13,000,000
航空配餐服務	1,471,415	1,900,000
航空配套服務	471,145	810,000
外貿進出口代理服務	141,580	570,000
物業租賃服務	40,315	90,000
廣告委託代理服務	29,036	85,000
航空信息技術服務(根據上海上市規則)	752,822	1,155,000
飛機融資租賃服務[註1]	14,155,545	26.16億美元或 人民幣等值
飛機經營租賃服務[註2]	346,874	1,400,000
飛機經營租賃服務[註3]	1,781,138	8,000,000
貨運物流業務保障服務 (本公司向東航物流提供的服務)	134,513	470,000
貨站業務保障服務(東航物流向本公司提供的服務)	481,461	750,000
客機腹艙承包經營服務		
— 收取承包費	3,825,804	4,000,000
— 支付運營費	310,273	353,000
Air France-KLM航空運輸合作保障服務 (根據上海上市規則)		
— 收取金額	593,041	1,230,000
— 支付金額	537,173	1,200,000
航材保障服務(根據上海上市規則)	142,814	530,000

註1： 飛機融資租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂融資租賃飛機的租金總額(本金和利息)加手續費。

註2： 飛機經營租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂經營租賃飛機及發動機當年所支付的租金金額。

註3： 飛機經營租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額。

附註：

1. 二零一六年四月二十八日，為節約融資成本，本公司與東航租賃簽署《2017–2019年度飛機融資租賃框架協議》。本公司向東航租賃就建議交易擬註冊成立的全資附屬公司以融資租賃方式承租本公司二零一七至二零一九年度飛機引進計劃中的部分飛機。融資租賃本金總額為不多於購置租賃飛機的代價的100%。東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司。東航租賃及出租人(東航租賃的全資附屬公司)各自因此為本公司的關連人士。因此，根據香港上市規則第14A章，該交易構成本公司的持續關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年四月二十八日在香港聯交所網站刊發的公告。

2. 二零一六年八月三十日，為以更佳方式管理持續關連交易及規範本集團與東航集團的持續業務關係，本公司與關連方本公司控股股東東航集團及其下屬控股附屬公司就日常關連交易簽署了為期三年(二零一七年一月一日至二零一九年十二月三十一日)的日常關連交易框架協定(包括物業租賃更新協議、金融服務更新協議、進出口服務更新協議、航空配餐服務更新協議、配套服務更新協議及廣告代理更新協議)，並更新了二零一七年至二零一九年上述日常關連交易專案上限。其中根據金融服務更新協議及航空配餐服務更新協議已經由本公司於二零一六年第一次臨時股東大會審議通過。同時，本公司更新了與上海上市規則下的關連方中航信之間由二零一七年至二零一九年航空信息技術服務日常關連交易上限。詳情請參見本公司於二零一六年八月三十日及十月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。

3. 二零一六年十月二十七日，董事會審議批准本公司與上海上市規則下的關連方中國航空器材有限責任公司之間二零一七至二零一九年度日常關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年十月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 二零一六年十一月二十九日，因本公司向東航產投轉讓東航物流100%股權，東航物流集團各成員公司成為本公司控股股東東航集團的附屬公司。因此，東航物流集團各成員公司成為香港上市規則定義下本公司的關連人士。本公司與東航物流簽署了《貨運物流日常關聯交易框架協議》，本集團向東航物流集團提供之貨運物流業務保障服務(二零一九年建議年度上限為人民幣470百萬元)，東航物流集團向本集團提供之貨站業務保障服務(二零一九年建議年度上限為人民幣750百萬元)。貨運物流日常關連交易框架協議為期三年，自東航物流的全部股權自本公司轉讓至東航產投之日起至二零一九年十二月三十一日止。

   本公司相信，提供貨運物流業務保障服務將為本集團整體帶來穩定可靠的收入，而東航物流集團向本集團提供貨站業務保障服務，能夠滿足本集團日益增長的貨郵業務需求，有助於本集團生產經營活動的正常開展。

5. 二零一七年十月三日，AFK向本公司控股股東東航集團定向增發10%股份的交易在泛歐交易所完成交割。東航集團委派本公司董事、前副總經理唐兵擔任AFK董事。根據上海證券交易所相關規定，本公司與AFK及其控股附屬公司相互之間提供聯運聯營合作、服務保障等方面的日常性業務構成了本公司於上海上市規則下的一項日常關連交易。詳情請參見本公司於二零一七年十月九日及十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

6. 於二零一七年十二月二十二日，本公司與東航租賃訂立2018–2019年飛機及飛機發動機經營性租賃的框架協議，據此，東航租賃集團（為出租人）同意向本集團（為承租人）提供有關飛機及飛機發動機之經營性租賃，其中包括(i) B737系列及B787系列新波音飛機；(ii)A320系列、A330系列及A350系列新空客飛機；及(iii)部分老舊飛機及部分飛機發動機。於東航租賃集團在二零一八年一月一日至二零一九年十二月三十一日止期間成功投得飛機及／或飛機發動機的招標後，各份租賃協議的年期將為自東航租賃集團將各飛機及飛機發動機租賃予本集團飛機起計不超過144個月。於二零一八年及二零一九年，本集團就所有飛機及飛機發動機於租賃協議下應付東航租賃集團之年度租金總額分別不會超過每年人民幣80億元。飛機發動機及飛機的二零一八年年度應付租金分別不會超過人民幣0.75億元及人民幣6.25億元。飛機發動機及飛機的二零一九年年度應付租金分別不會超過人民幣0.6億元及人民幣13.4億元。本集團按月支付租金。於二零一八年十二月三十一日止年度及二零一九年十二月三十一日止年度，建議年度上限分別為人民幣700百萬元及人民幣1,400百萬元。詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

本公司分別於二零一八年五月四日、二零一九年二月二十一日及二零一九年四月十二日與東航租賃集團簽署了飛機租賃協議，以飛機購買權轉讓及經營性租賃的形式向東航租賃集團租用一共五架A330-300飛機及五架B737-800飛機。詳情請參見本公司於二零一八年五月四日、二零一九年二月二十一日及二零一九年四月十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

7. 二零一八年三月一日，本公司與中貨航訂立《承包經營協議》及《運營費用協議》，據此，中貨航作為承包方經營，而本公司向中貨航支付腹艙貨運業務的運營費用。根據承包經營協議，承包經營期限由二零一八年四月一日起計至二零三二年十二月三十一日。每年的承包費為基準價（不含稅）及結算差額的總和。於每個財政年度的第四季度，本公司須委聘擁有資產評估資格的資產評估機構對下個財政年度腹艙貨運業務年度收入的基準價（不含稅）進行評估，並將該評估結果向相關國資監管機構備案。已備案的評估結果將作為下個財政年度中貨航應付承包費的基準價。於二零一八年十二月三十一日止年度及二零一九年十二月三十一日止年度，中貨航應支付本公司的承包費用的建議年度上限分別為人民幣3,000百萬元及人民幣4,000百萬元。

根據承包經營協議，承包經營期限由生效日期起計至二零三二年十二月三十一日。本公司於各財政年度應付的運營費用應按照以下公式計算：運營費用 = 結算價×費用率。經營費用按每月支付。於二零一八年十二月三十日止年度及二零一九年十二月三十一日止年度，本公司應支付中貨航的運營費用的建議年度上限分別為人民幣265百萬元及人民幣353百萬元。

中貨航為東航物流的非全資附屬公司，即東航集團的非全資附屬公司。因此，中貨航為本公司的關連人士（定義見香港上市規則）。客機腹艙協議項下進行的交易構成香港上市規則第14A章的持續關連交易。詳情請參見本公司於二零一八年三月一日、三月十二日以及三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告及通函。

8. 二零一九年八月三十日，本公司與關連方東航集團及其附屬公司就金融服務、外貿進出口服務、航空配餐和相關服務、航空配套服務、物業租賃及代建代管服務、廣告委託代理服務、飛機融資租賃服務、飛機及發動機經營租賃服務、貨運物流業務保障服務日常關連交易簽署了為期三年（二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日）的日常關連交易框架協定並更新了2020–2022年交易金額上限，以及更新了有關客機腹艙承包經營服務交易於2020–2022年的交易金額上限。以下載列各項更新持續關連交易之關連人士的關係及相關年度上限：

協議	訂約方與關連人士的關係	截至以下日期止財政年度的年度上限（人民幣，除美元以外） 二零二零年十二月三十一日	二零二一年十二月三十一日	二零二二年十二月三十一日
更新現有協議				
金融服務協議	東航集團財務有限責任公司，其約53.75%權益由東航集團直接擁有，因此為其聯繫人。			
— 存款餘額		12,000,000,000元	13,000,000,000元	14,000,000,000元
2020–2022年度飛機融資租賃框架協議	東航租賃，其約50%權益由東航集團直接擁有，因此東航租賃及出租人（東航租賃的全資附屬公司）為其聯繫人。			
— 總租金（包括本金及利息）及安排費		3,486,000,000美元	5,231,000,000美元	5,286,000,000美元
— 使用權資產總值		13,802,000,000元	20,712,000,000元	20,928,000,000元
2020–2022年度飛機及飛機發動機經營性租賃框架協議	東航租賃，關連關係同上。			
— 年度租金		581,000,000元	963,000,000元	1,355,000,000元
— 年度租金總額		2,450,000,000元	4,586,000,000元	4,705,000,000元
— 使用權資產總值		2,187,000,000元	4,016,000,000元	3,548,000,000元
進出口服務協議	東方航空進出口有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，為其聯繫人。	730,000,000元	840,000,000元	950,000,000元
配套服務協議	東航實業集團有限公司，為東航集團的全資附屬公司，為其聯繫人。			
— 應付總金額		1,380,000,000元	1,640,000,000元	1,860,000,000元
— 有關專用車輛及設備租賃的使用權資產總值		1,927,000,000元	1,996,000,000元	1,900,000,000元
航空配餐服務及相關服務協議	東方航空食品投資有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，為其聯繫人。			
— 就航空配餐服務支付的服務費		2,000,000,000元	2,300,000,000元	2,600,000,000元
— 就物業租賃收取的金額		80,000,000元	90,000,000元	100,000,000元
物業租賃及代建代管協議	東航集團，直接或間接擁有本公司已發行股本約49.79%權益，為本公司控股股東。			
— 應付租金及費用金額		280,000,000元	280,000,000元	280,000,000元
— 使用權資產總值	上海東航投資有限公司，為東航集團的全資附屬公司，為其聯繫人。	541,000,000元	432,000,000元	324,000,000元
廣告服務協議	東方航空傳媒股份有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，為其聯繫人。	70,000,000元	73,000,000元	75,000,000元
貨運物流日常關連交易框架協議	東航物流，45%權益由東航集團的全資附屬公司東航產投直接持有，為東航集團的聯繫人。			
— 就貨運物流業務保障服務收取的金額		300,000,000元	330,000,000元	350,000,000元
— 就貨站業務保障服務支付的金額		550,000,000元	590,000,000元	630,000,000元
設定截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度的年度上限				
客機腹艙協議	中貨航，其約83%權益由東航物流直接持有，即為東航集團的非全資附屬公司，為東航集團的聯繫人。			
— 根據承包經營協議收取的承包費		4,500,000,000元	5,000,000,000元	5,500,000,000元
— 根據運營費用協議支付的運營費用		400,000,000元	450,000,000元	500,000,000元

同時，本公司更新了與上海上市規則下的關連方中國民航信息網絡股份有限公司之間航空信息技術服務交易及其於二零二零年至二零二二年各年度的交易金額上限以及本公司與上海上市規則下的關連方AFK的航空運輸合作及保障服務交易及其於二零二零年至二零二二年各年度的交易金額上限。

以上各交易詳情請參見本公司於二零一九年八月三十日在香港聯交所網站刊發的公告。

本公司之獨立非執行董事已審閱過在二零一九年此等持續關連交易，並確認：

(a) 該等交易是本集團在一般正常業務範圍內訂立；

(b) 該等交易是按照(i)一般商務條款進行或(ii)如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則對本公司而言，該等交易的條款不遜於獨立第三方可取得或提供(視屬何情況而定)的條款；及

(c) 該等交易是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。

就香港上市規則第14A.56條而言，本公司的審計師安永會計師事務所已根據香港會計師公會發佈的香港鑒證業務準則第3000號《歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作》並參考實務説明第740號《香港上市規則規定的持續關連交易的審計師函件》，對截至二零一九年十二月三十一日止年度的持續關連交易執行程序。根據香港上市規則第14A.56條，安永會計師事務所已就上述本集團披露的持續關連交易出具無保留意見的函件，並載有其發現和結論。本公司已向香港聯交所提供審計師函件副本。

就各項載於按照國際財務報告準則編製的財務報表附註48的有關連人士交易，本公司確認已遵守香港上市規則下的有關規定(如適用)。除上述披露以外，載列於按國際財務報告準則編製的財務報表附註48的有關連人士交易並不屬香港上市規則所指之關連交易。

獨立非執行董事意見

本公司獨立非執行董事根據中國證監會的有關規定，對本公司對外擔保情況進行了核查，並發表了獨立意見：本公司嚴格按照相關法律法規和公司章程的規定，嚴格控制對外擔保事項，截至二零一九年十二月三十一日本公司及納入合併會計報表的附屬公司不存在為控股股東及其他關連方、其他非法人單位、個人提供擔保的情況。

審計師

本財務報告已由安永會計師事務所審核。其將於應屆年度股東大會上任滿告退，屆時將提呈決議案，續聘其為本公司的審計師。

本公司於過去三年內並未更換審計師。

董事會代表

劉紹勇
董事長

中國，上海
二零二零年三月三十一日

企業管治

企業管治常規

本公司已經建立了比較規範、穩健的企業管治架構，並注重遵循透明、問責，維護全體股東權益的企業管治原則。

董事會相信，良好的企業管治對本公司運營發展十分重要。董事會定期檢討公司治理常規，以確保本公司的運行符合法律、法規及上市地監管規定，不斷致力於實現高效的公司管治。

本公司的企業管治常規守則包括但不限於以下文件：

公司章程、股東大會議事規則、董事會議事規則、監事會議事規則、獨立董事工作制度、關聯交易管理制度以及審計和風險管理委員會工作細則、規劃發展委員會工作細則、提名與薪酬委員會工作細則、航空安全與環境委員會工作細則、總經理工作制度、投資者關係管理制度、投資者關係管理工作實施細則、關聯交易管理制度、關聯交易實施細則、對外擔保制度、套期保值業務管理(暫行)規定等。

本公司第八屆董事會及第八屆監事會於二零一九年六月三十日任期屆滿時。鑒於當時本公司第九屆董事會董事候選人及第九屆監事會監事候選人的提名工作尚未完成，本公司董事會及監事會的換屆工作延期進行。二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次臨時股東大會上已審議通過第九屆董事會董事及第九屆監事會監事人選。有關本公司第八屆董事會及第八屆監事會延遲換屆及第九屆董事會董事及第九屆監事會監事的詳情，請參見本公司分別於二零一九年七月一日及十二月三十一日於香港聯交所網站刊發的公告。

截至二零一九年十二月三十一日及截至本年報公佈之日，董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則文件下的有關規定和本集團實務情況認為：除上文披露外，截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團的企業管治水平達到守則所載的守則條文的要求。在某些方面，本公司採納的企業管治守則比守則列載的條文更為嚴格。下面就主要方面列出比守則所載的條文更為嚴格的地方。

比守則所載的條文更為嚴格的主要方面：

— 在二零一九年財政年度內舉行董事會的次數為14次。本公司由董事會管理，董事會負責公司的領導及監控工作，各董事透過指揮及監督公司事務，集體對本公司的事務負責。

董事

截至二零一九年十二月三十一日本公司董事會9名董事組成，其中劉紹勇先生(董事長)、李養民先生(副董事長)、王均金先生(董事)、袁駿先生(職工董事)為董事，林萬里先生、邵瑞慶先生、蔡洪平先生、董學博先生等4名為獨立非執行董事。

本公司的獨立非執行董事具備專業的知識和經驗。他們能充分發揮監察和平衡的重要作用，保障股東和本公司的整體利益。董事會認為他們能有效地作出獨立判斷，符合香港上市規則第3.13條列載的評估獨立性的指引。根據香港上市規則第3.13條，本公司已經收到每名獨立非執行董事就其獨立性而作出的年度確認函。所有董事(包括獨立非執行董事)的任期為3年，正式委任書及公司章程對他們的任命列明了有關的期限和條件。本公司董事、監事、高級管理人員之間，除工作關係之外，在財務、業務、家屬等方面概無任何關係。

董事會的權力

董事會定期檢討各營業部門議定的預算及與業務目標有關的業績表現，並行使多項保留權力，包括：

— 負責召集股東大會，並向股東大會報告工作；

— 執行股東大會的決議；

— 決定本公司的經營計劃和投資方案；

— 制定本公司的年度財務預算方案、決算方案；

— 制定本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

— 制定本公司增加或減少註冊資本的方案以及發行公司債券的方案；

— 擬定本公司合併、分立、解散的方案；

— 決定本公司內部管理機構的設置；

— 聘任或者解聘本公司總經理、董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘本公司副總經理和財務總監，決定其報酬事項；

— 制定本公司的基本管理制度；

— 制定公司章程修改方案；

— 股東大會授予的其他職權。

董事會及相關專業委員會對財務數據的完整性以及本集團內部監控制度及風險管理的效能負責。董事會亦負責編製本公司財務報表。本公司業務目標及日常業務運作的責任則交由行政總裁承擔。公司章程具體列載了董事會和經理層的職責權限。董事會定期檢討行政總裁的職能及賦予行政總裁的權力，以確保此安排仍然適當。為確保權力和授權分佈均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。本公司現任主席是劉紹勇先生。行政總裁由李養民先生(本公司總經理)擔任，另有多名高級行政人員各自負責本公司個別業務的日常管理工作。

本公司董事會一直致力於建立和持續完善本公司的企業管治政策，除制定包括《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》、《總經理工作制度》和《獨立董事工作制度》等在內的公司治理政策外，還針對具體業務制定了《信息披露事務管理制度》、《關聯交易管理制度》、《對外擔保管理制度》等。

二零一九年，本公司根據監管要求及工作需要修訂完善了公司章程、《股東大會議事規則》、《監事會議事規則》和董事會各專門委員會工作細則。同時，本公司重視內幕信息管理和制度建設工作，嚴格執行《信息披露事務管理制度》、《內幕信息管理及保密措施》、《對外報送信息管理規定》、《年報信息披露重大差錯責任追究機制》、《內幕信息知情人登記管理制度》等內幕信息管理相關制度。

股東大會會議

本公司股東召集臨時股東大會、向董事會提出查詢的程序以及在股東大會上提出議案的程序的規定如下：

根據公司章程及《股東大會議事規則》的相關規定，股東可以自行召集股東大會，主要規則如下：

— 單獨或者合計持有本公司10%以上股份的股東有權向董事會請求召開臨時股東大會，並應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、行政法規和公司章程的規定，在收到請求後10日內提出同意或不同意召開臨時股東大會的書面反饋意見。

— 董事會不同意召開臨時股東大會，或者在收到請求後10日內未作出反饋的，單獨或者合計持有本公司10%以上股份的股東有權向監事會提議召開臨時股東大會，並應當以書面形式向監事會提出請求。

— 監事會同意召開臨時股東大會的，應在收到請求5日內發出召開股東大會的通知，通知中對原請求的變更，應當徵得相關股東的同意。

— 監事會未在規定期限內發出股東大會通知的，視為監事會不召集和主持股東大會，連續90日以上單獨或者合計持有本公司10%以上股份的股東可以自行召集和主持。

根據公司章程的相關規定，股東有權查閱、複印公司章程、股東會會議記錄和會計師報告。

根據公司章程及本公司《股東大會議事規則》的相關規定，股東在股東大會上提出議案的程序為：

— 單獨或者合計持有本公司發行在外有表決權股份總數百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開前提出臨時提案並書面提交召集人。但受限於香港上市規則規定，本公司須在股東大會召開日前至少提前14日向股東寄發關於新的臨時提案的補充通函及相關材料，因此提案人提出新的臨時提案的時間不應晚於該等向股東寄發補充通函的時限，且應考慮並給予本公司合理的時間準備並寄發補充通函。

— 本公司董事會應對前款提案進行審查，提案中屬於股東大會職權範圍內事項的，應列入該次會議議程。召集人應當在收到提案後盡快發出股東大會補充通知，公告臨時提案的內容。董事會認為提案內容不屬於股東大會職權範圍的，應當在該次股東大會上進行解釋和説明，並將提案內容和董事會説明在股東大會結束後與股東大會決議一併公告。

— 董事會按以下原則對提案進行審核：

（一）關聯性。董事會對股東提案進行審核，對於股東提案涉及事項與公司有直接關係，並且不超出法律、法規和公司章程規定的股東大會職權範圍的，應提交股東大會討論。對於不符合上述要求的，不提交股東大會討論。如果董事會決定不將股東提案提交股東大會表決，應當在該次股東大會上進行解釋和説明，並將提案內容和董事會説明在股東大會結束後與股東大會決議一併公告。

（二）程序性。董事會可以對股東提案涉及的程序性問題做出決定。如將提案進行分拆或合併表決，需徵得原提案人同意；原提案人不同意變更的，股東大會會議主持人可就程序性問題提請股東大會做出決定，並按照股東大會決定的程序進行討論。

股東查閱相關數據及提出臨時提案的聯繫方式請參見本報告標題為「企業管治 — 投資者關係」一節。

二零一九年，本公司共召開了2次股東大會，主要情況如下：

本公司於二零一九年五月二十二日在中國上海市青浦區徐涇鎮諸光路1588弄200號綠地鉑驪酒店舉行二零一八年度股東周年大會，詳情請見本公司日期為二零一九年五月二十二日的公告。

本公司於二零一九年十二月三十一日在中國上海市青浦區徐涇鎮諸光路1588弄200號綠地鉑驪酒店舉行二零一九年第一次臨時股東大會，詳情請見本公司日期為二零一九年十二月三十一日的公告。

各位董事出席股東大會會議的出席率如下：

董事	出席次數／應出席次數	出席率
劉紹勇	2/2	100%
李養民	2/2	100%
唐兵	2/2	100%
王均金	1/1	100%
林萬里	2/2	100%
李若山	2/2	100%
馬蔚華	2/2	100%
邵瑞慶	2/2	100%
蔡洪平	2/2	100%
董學博	1/1	100%
袁駿	2/2	100%

董事會會議

主席負責領導董事會，確保董事會有效履行其各方面的職責，並負責擬定董事會會議議程及考慮其他董事提議加入議程的事項。議程連同附隨的董事會的文件盡可能在董事會會議或其專業委員會會議進行前至少三天傳閱。主席亦有責任確保所有董事就董事會會議上的事項獲適當的簡介。主席確保各董事獲得準確、及時及清楚的資料。通過董事就職時的培訓、持續參與董事會及其專業委員會會議以及通過與總部及各部門主要人員會面，鼓勵各董事不斷更新其技術、知識及對本集團的認識。

本公司設立了董事會專門辦事機構即董事會辦公室，所有董事均可享用公司秘書的服務，公司秘書定期讓董事會知悉有關管治及監管事宜的最新資料。董事可為履行職責而通過主席尋求獨立專業意見，費用由本公司支付。各專門委員會亦可尋求專業意見。董事會會議由公司秘書負責記錄，這些會議記錄連同任何有關的董事會會議檔，均向所有董事會成員提供。董事會會議的設立，旨在鼓勵董事作公開和坦誠的討論。

為確保良好的企業管治，截至本年報公佈之日董事會已成立四個專門委員會：審計和風險管理委員會、提名與薪酬委員會、規劃發展委員會及航空安全與環境委員會，並按照守則所訂的原則制定其職權範圍。公司秘書為這些委員會撰寫會議記錄，而委員會向董事會滙報工作。

董事會於二零一九年召開了14次會議。下表顯示各董事於本報告期內出席董事會之詳情：

董事	出席次數／應出席次數	出席率
劉紹勇	14/14	100%
李養民	8/8	100%
唐兵	8/8	100%
王均金	1/1	100%
林萬里	14/14	100%
邵瑞慶	14/14	100%
蔡洪平	14/14	100%
董學博	1/1	100%
袁駿	14/14	100%
李若山	13/13	100%
馬蔚華	13/13	100%
馬須倫	1/1	100%

附註：各位董事均親自出席相關董事會會議。

董事權益

所有董事須於首次獲委任時向董事會申報在其他公司或機構擔任董事或其他職務的身份，有關利益申報每年更新一次。倘本公司董事會在討論任何動議或交易時認為董事在當中存在利益衝突，該董事須申報利益及放棄投票，並在適當情況下避席。本公司根據適用的指引於每個財務報告期間要求董事確認他們或其聯繫人與本公司或其附屬公司進行的任何有關連的交易。經確認的重大有關連人士交易，均已在本年報按國際財務報告準則編製之財務報表附註內披露。

董事進行之證券交易

本公司已採納香港上市規則附錄十的標準守則為本公司的董事證券交易守則。本公司各董事及監事於獲委任時均獲發一份標準守則。經向所有董事作出特定查詢後，本公司未發現任何董事或監事於二零一九年違反標準守則之規定標準。

本公司亦採納香港上市規則附錄十四的有關規定，根據本公司自身情況並結合標準守則的規定制訂了《公司員工進行證券交易的行為守則》，該守則同樣適用於本公司監事和高級管理人員買賣本公司股票的行為。

另外，根據上海上市規則的規定，本公司董事、監事和高級管理人員每年轉讓的本公司股份不得超過其持有的本公司股份總數的25%，並且在賣出之後六個月內不得再行買入本公司股份，買入之後六個月內不得再行賣出本公司股份。另外在離任後六個月內，也不得轉讓所持有的本公司的股份。

所有特定僱員若可能擁有關於本集團的尚未公開的股價敏感數據，亦須符合標準守則。本公司於本報告期內並未發現任何違規事件。

董事就財務報表所承擔的責任

董事確認須就編製本集團財務報表承擔有關責任。

本公司審計師就財務報表所作之審計報告列載於本年報第117至121頁。

董事並不知悉任何重大不明朗事件或情況可能會嚴重影響本公司的持續經營的能力。

董事培訓情況

發展技能和培訓相關內容	參加董事
2019年第4期董事長、總經理研修班(證監會上市公司監管部、中國上市公司協會)	劉紹勇
2019年第9期董事長、總經理研修班(證監會上市公司監管部、中國上市公司協會)	李養民
2019年12月董監高履職培訓(北京市通商律師事務所)	全體董事
2019年3月獨立董事後續培訓(上海證券交易所)	林萬里、蔡洪平

本公司董事會辦公室負責安排和查對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

公司秘書培訓

於二零一九年度內，本公司的公司秘書參加了不少於15個小時的相關專業培訓。本公司董事會辦公室負責安排和查對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

審計和風險管理委員會

截至二零一九年十二月三十一日，本公司審計和風險管理委員會由邵瑞慶先生、蔡洪平先生、林萬里先生組成，所有委員均為本公司的獨立非執行董事，邵瑞慶先生為委員會主席並擁有專業的會計資格。

審計和風險管理委員會是董事會下設的專業委員會，主要職責是檢查及監督本公司的財務報告及內部控制，檢查、評估本公司整體風險管理，特別是重大決策、重大事件和重要業務的風險管理及風險控制制度，並監督實施。

（一） 內部審核

本公司的內部審計部負責對內部監控系統是否足夠及其成效進行獨立審核。審核計劃乃以風險評估方法編製並每年經由審計和風險管理委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦需要進行其他專項的審核工作。

本集團內部審計部的主要報告流程是向總經理報告，亦可直接向審計和風險管理委員會主席報告。所有內部審核報告均送交董事、總經理、財務總監、被審核部門及相關部門的管理層。每次審核主要結果亦與審計和風險管理委員會討論。本公司董事會及審計和風險管理委員會積極監察內部審核部門提交的調查結果的數目和嚴重性，以及相關的部門採取的糾正行動。

（二） 風險管理

本公司審計和風險管理委員會負責檢查、評估本公司整體風險管理，並監督實施；檢查、評估本公司在開展航油、外匯、利率套期保值業務中的風險管理及風險控制制度及工作，並監督實施。

本公司內部審計部門承擔了相關的風險管理職責，定期向審計和風險管理委員會報告工作，負責協調在整個集團內適當地實施營運風險管理程序。

本集團建立了全面風險管理制度，以全面風險管理與內部控制總手冊為主線，對重要部門及分支機構建立全面風險管理與內部控制分手冊。在本集團整體層面及業務流程層面，對內部控制的設計與運行進行持續監督與評估。董事會為全面風險管理工作的最高領導和決策機構，成立審計和風險管理委員會，設置以業務單位、風險管理單位、內部審計部門為核心的風險管理三道防線，將風險內控理念融入本集團各項業務系統，建立重大風險的識別、評估與應對為一體的風險管理框架。業務單位作為本集團風險管理的第一道防線，將風險管理措施與內部控制程序一併融入到業務單位的工作與流程中；風險管理單位作為本集團風險管理的第二道防線，領導和協調本集團內各業務單位在管理風險方面的工作，確保企業風險管理得到落實執行，並對相關的工作做出持續性的監控；內部審計部門作為本集團風險管理的第三道防線，直接向董事會及審計和風險管理委員會負責，對本集團各業務單位及職能部門的風險管理工作執行內部監控與評價。

本集團建立了常規持續的監督檢查機制。及時發現風險內控體系設計和運行中存在的問題，內部審計部門負責對本集團各業務單位及職能部門開展內部審計工作，內部審計工作接受董事會、審計和風險管理委員會的監督檢查。內部審計部門定期或應要求向監事會、董事會、審計和風險管理委員會、總經理等報告工作，對於監督檢查中發現的風險內控問題，應按照公司企業內部審計工作程序進行報告並提出處理意見，以實現對相關問題的整改和完善。

審計和風險管理委員會履職情況

審計和風險管理委員會在二零一九年共召開12次會議，會議邀請本公司高級管理人員、外聘審計師及內部審計人員出席。審計和風險管理委員會就外聘審計師和內部審計人員的報告結果、本公司採納之會計原則與常規、內部監控、是否符合香港上市規則的規定進行審核，對審核、內部監控、風險管理及財務報表事宜進行檢討，本公司的二零一九年第一季度、半年度、第三季度及二零一八全年業績經審計和風險管理委員會開會討論後才建議交由董事會通過。董事會對外聘核數師甄選、委任、辭任或罷免事宜並無不同意見。

審計和風險管理委員會的履職情況請參見公司於二零二零年三月三十一日在上海證券交易所、香港聯交所網站上披露的《二零一九年度審計和風險管理委員會履職報告》。

各委員出席審計和風險管理委員會會議的出席率如下：

委員	出席次數／應出席次數	出席率
李若山(已離任)	11/11	100%
邵瑞慶	12/12	100%
蔡洪平	12/12	100%
林萬里	1/1	100%

附註：審計和風險管理委員會各委員均親自出席相關審計和風險管理委員會會議。

除此之外，審計和風險管理委員會亦於二零一九年進行其他符合中國內地和美國報告規定的工作，其中包括指導和監督內部控制建設，聽取並審定全面風險工作計劃，結合相關監管機構的要求全面推進風險管理工作；以及《薩班斯-奧克斯萊(Sarbanes-Oxley)法案》方面的遵規情況；及審議管理層為本公司遵守《薩班斯-奧克斯萊法案》的內部監控規定(第404條)而開展的包括管理層評估在內的各項工作。

二零一九年，董事會已經作出有關風險管理裡內部監控系統的檢討，認為本公司已根據香港上市規則對有關上市公司風險管理及內部監控的要求履行職責和本集團風險管理及內部監控系統於二零一九年內有效及足夠。

審計和風險管理委員會工作細則載於本公司網址www.ceair.com。

外聘審計師

在本報告期內，應付安永會計師事務所的審計及與審計相關服務費用預計為人民幣18百萬元，其中主要為審計有關本集團按照國際財務報告準則和中國會計準則編製之二零一九年度財務報表及美國20F表格文件的當年費用。在本報告期內，應付安永會計師事務所的稅項有關費用預計為人民幣0.23百萬元。

審計師的薪酬須經審計和風險管理委員會或董事會批准。

審計和風險管理委員會已經簡要了解非審計服務範圍及有關費用，並滿意該非審計服務(在服務性質和相對於常年審計費用的非經常審計服務的費用總額而言)沒有影響到會計師事務所的獨立性。

規劃發展委員會

截至二零一九年十二月三十一日，本公司規劃發展委員會由唐兵先生、王均金先生、董學博先生組成，唐兵先生為委員會主席。

規劃發展委員會主要職責如下：

— 審議公司年度經營目標，並向董事會提出建議；

— 審議公司年度投資方案，並向董事會提出建議；

— 審議公司年度投資方案外的重大投資事項，並向董事會提出建議；

— 審議公司發展規劃，並向董事會提出建議；

— 研究和審議公司機隊發展計劃和購機計劃，並向董事會提交獨立報告；

— 對其他影響公司發展的重大事項進行研究並提出建議；

— 監督以上事項的執行情況，並對以上事項的實施進行檢查；

— 審議董事會授權的其他事項，並監督實施。

各委員出席規劃發展委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／應出席次數	出席率
唐兵	4/4	100%
邵瑞慶(已離任)	4/4	100%
袁駿(已離任)	4/4	100%
王均金	0/0	／
董學博	0/0	／

附註：規劃發展委員會各委員均親自出席相關規劃發展委員會會議。

規劃發展委員會履職情況

規劃發展委員會負責對本公司長期發展規劃和重大投資決策進行研究、審議、提出方案或建議並監督實施，規劃發展委員會委員在二零一九年主要完成以下幾項工作：

（一）依法合規召開委員會會議。二零一九年，委員會依法合規召開了4次會議，審議通過7項議案，包括本公司二零一九年度投資方案、本公司引進35架ARJ飛機的議案等涉及股權投資處置、重大固定資產投資等重大事項，為董事會決策提供了支持。

（二）嚴格審核投資計劃，合理控制投資規模。二零一九年，委員會嚴格審核固定資產投資計劃，合理控制基建項目投資規模，關注重大投資項目實施進展，認真把關本公司年度投資方案，確保北京大興國際機場高質量完成建設投運，中聯航從北京南苑機場整建制搬遷進駐北京大興國際機場，推動公務航轉型組建「一二三」航空，並提出了可行的意見和建議。

（三）優化公司飛機及備發資產管理，推動本公司飛機引進工作。根據本公司飛機引進計劃，委員會審議了本公司引進35架ARJ飛機項目、處置了16台退役備發項目。

（四）持續優化產權結構，加大監督管控力度。推動「互聯網化東航」建設，委員會審議了東方航空電子商務有限公司開展增值電信業務的議案，為電商公司拓展空中WIFI等方面的業務提供了決策支持；穩步推進國企改革「雙百行動」試點企業 — 中聯航的混合改制工作。

規劃發展委員會工作細則載於公司網址www.ceair.com。

提名與薪酬委員會

截至二零一九年十二月三十一日，本公司提名與薪酬委員會由劉紹勇先生、林萬里先生、王均金先生、蔡洪平先生、董學博先生組成，凡審議通過有關提名事宜，由劉紹勇先生出任主席；凡審議通過有關薪酬事宜，由林萬里先生出任主席。

董事會提名與薪酬委員會的主要職責包括：

(1) 根據《中國公司法》的相關規定，結合公司股權結構的特點等具體情況對董事會的規模和構成向董事會提出建議；

(2) 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；

(3) 遴選合格的董事人選和高級管理人員人選；

(4) 對董事候選人和高級管理人員人選進行審核並提出建議；

(5) 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；

(6) 研究和審查董事、高級管理人員的薪酬政策和方案；

(7) 研究董事、高級管理人員的考核標準，進行考核並提出建議；

(8) 根據公司的實際經營情況，對董事、高級管理人員進行績效考評並提出建議；

(9) 負責對公司薪酬制度的執行情況進行監督；

(10) 董事會授權的其他事宜。

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事、高級管理人員的選任程序：

(1) 提名與薪酬委員會應積極與公司有關部門進行交流，研究公司對董事、高級管理人員的需求情況，並形成書面材料；

(2) 提名與薪酬委員會可在本公司、控股(參股)企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、高級管理人員人選；

(3) 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；

(4) 提名與薪酬委員會應充分聽取被提名人對提名的意見；

(5) 召集提名與薪酬委員會會議，根據董事、高級管理人員的任職條件，對初選人員進行資格審查；

(6) 在選舉新的董事和聘任新的高級管理人員前，向董事會提出董事候選人和新聘高級管理人員人選的建議和相關材料；及

(7) 根據董事會的決定和反饋意見進行其他後續工作。

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事會成員多元化政策：

(1) 提名與薪酬委員會在履行相關職責時，應考慮該文件所規定的董事會成員多元化政策，負責監察該政策的執行並在適當時候檢審和修訂該政策，確保其有效性。

(2) 提名與薪酬委員會在檢審董事會的規模和構成、搜尋及提出董事人選時，應根據本公司的業務模式和具體需要，考慮相關因素以達到董事會成員的多元化。提名與薪酬委員會可從多個方面考慮董事會成員多元化，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識及服務期限等。在考慮上述相關因素後，提名與薪酬委員會按董事人選的長處及其可為董事會作出的貢獻，向董事會作出最終的委任建議。

各委員出席提名與薪酬委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／應出席次數	出席率
劉紹勇	7/7	100%
馬蔚華(已離任)	7/7	100%
蔡洪平	7/7	100%
林萬里	0/0	／
王均金	0/0	／
董學博	0/0	／

附註：提名與薪酬委員會各委員均親自出席相關提名與薪酬委員會會議。

提名與薪酬委員會履職情況

提名與薪酬委員會在董事會的領導下，為規範本公司董事和高級管理人員的選任，建立和健全本公司董事、高級管理人員的激勵與考核機制，促進公司長遠目標的實現，勤勉履職。提名與薪酬委員會在審議有關薪酬事宜時，採用的是獲董事會審議通過，釐定本公司董事及高級管理人員的薪酬待遇這一模式。二零一九年主要完成了以下幾項工作：

二零一九年，提名與薪酬委員會合規組織召開了7次委員會會議。

二零一九年一月八日，委員會第9次會議審議通過《第八屆董事會提名與薪酬委員會二零一八年工作情況和二零一九年工作計劃》

二零一九年三月二十八日，委員會第11次會議審議通過了《二零一八年度公司董事、監事和高級管理人員二零一八年度薪酬情況》，並要求本公司按相關規則要求在本公司二零一八年度報告中進行披露。

二零一九年三月十五日，委員會第10次會議審議了第八屆董事會董事及高管辭任、聘任相關事宜。根據有關工作安排，經本公司控股股東中國東方航空集團有限公司推薦，通過了《關於提名董事會董事候選人的議案》《關於提名公司總經理的議案》《關於公司副總經理辭任的議案》，提名李養民、唐兵為公司董事會董事候選人，提名李養民為本公司總經理，並同意唐兵辭去本公司副總經理職務。

二零一九年十二月十二日，委員會第14次會議審議了提名第九屆董事會董事及獨立非執行董事候選人事宜，提名劉紹勇、李養民、唐兵、王均金為本公司第九屆董事會董事候選人，提名林萬里、邵瑞慶、蔡洪平、董學博為本公司第九屆董事會獨立非執行董事候選人，並將該提名提交至董事會和股東大會審議。

二零一九年十二月三十一日，為確保董事會、各專門委員會及公司高管層的合規運作，根據上市公司有關規定，委員會第15次會議審議通過了第九屆董事會換屆以及專門委員會成員調整的相關議案，有效推進了董事會換屆工作的順利開展。

提名與薪酬委員會工作細則載於公司網址www.ceair.com。

董事之酬金政策

除獨立非執行董事領取固定酬金以外，董事一般不從本公司領取酬金。但是，在本公司擔任其他行政職務的董事就該等行政職務另行領取薪酬。

部份董事在本公司及其附屬公司擔任董事或高管職務，從母公司東航集團領取其酬金。

通常，董事的酬金組合政策，主旨是使本公司董事之酬金及其表現與本公司目標掛鈎，有助於激勵董事的工作表現及留任。根據該政策，董事不可批准本身酬金。

本公司董事酬金之主要組成包括基本薪酬與獎金。

基本薪酬

董事每年均會根據本公司之酬金政策檢討各董事之基本薪酬。二零一九年度，根據本公司與董事之間所訂立之服務合約，董事有權獲取固定基本薪酬。

獎金

獎金乃根據由董事所主管之業務部門之可衡量表現和貢獻為基礎計算。

獨立非執行董事之酬金政策

本公司獨立非執行董事之二零一九年度領取如下酬金(含稅)：

姓名	稅前薪酬 (人民幣萬元)
林萬里	0
邵瑞慶	20
蔡洪平	20
董學博	0.5

高級管理人員的酬金

截至二零一九年十二月三十一日，本公司高級管理人員二零一九年度的酬金如下：

姓名	職務	税前薪酬（人民幣萬元）
李養民	董事、總經理（二零一九年三月十五日擔任總經理職務）	–
田留文	副總經理（二零一九年十一月三十日辭去副總經理職務）	–
吳永良	副總經理、財務總監	–
馮亮	副總經理（二零一九年十一月二十日不再擔任副總經理職務）	166.07
馮德華	副總經理	172.09
姜疆	副總經理	244.06
汪健	董事會秘書、公司秘書	156.09
馬須倫	副董事長、總經理（二零一九年二月一日辭去副董事長、總經理職務）	–
合計	／	**738.31**

航空安全與環境委員會

截至二零一九年十二月三十一日，本公司航空安全與環境委員會由李養民先生、邵瑞慶先生、袁駿先生組成，李養民先生為委員會主席。

董事會航空安全與環境委員會的主要職責是貫徹和落實國家航空安全及環境保護相關法律法規，對本公司航空安全管理進行檢查和監督，對本公司航空安全工作規劃及有關安全工作的重大問題進行研究、審議、提出建議並監督實施，對國內、國際與航空碳排放相關的環境保護重大問題進行研究、審議、提出建議並監督實施。

各委員出席航空安全與環境委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／應出席次數	出席率
李養民	2/2	100%
林萬里(已離任)	2/2	100%
李若山(已離任)	2/2	100%
邵瑞慶	0/0	／
袁駿	0/0	／

附註：航空安全與環境委員會各委員均親自出席相關航空安全與環境委員會會議。

航空安全與環境委員會履職情況

航空安全與環境委員會在董事會領導下，根據《董事會航空安全與環境委員會工作細則》(簡稱「工作細則」)的要求認真履職，指導公司相關職能部門積極貫徹和落實國家有關航空安全及環境保護的法律法規，確保公司安全運營、綠色運營，為公司可持續發展奠定了基礎。委員會按照《工作細則》的規定，貫徹和落實國家有關航空安全及環境保護的法律法規，進一步加強對公司航空安全工作的規劃和指導，對國內、國際與航空碳排放相關的環境保護重大問題進行研究。二零一九年主要完成以下幾項工作：

二零一九年，委員會加強對公司安全工作、航空碳排放相關的環境保護重大問題進行指導，依法合規地組織召開2次會議。

(一) 指導航空安全管理工作。二零一九年，委員會堅持以習近平總書記關於民航安全工作的重要指示批示精神為引領，堅持安全生產和運營的發展理念，秉持安全第一，牢牢把握安全紅線，全面構築安全防線，切實落實安全責任；積極探索大機隊安全運行管理；完成中央巡視整改任務，不斷改進和提高安全管理水平；推動全過程安全管理，著力提升安全生產效能。

委員會於二零一九年五月組織了關於航空安全與環保等方面的專題調研，林萬里委員專程前往歐洲圍繞飛行安全與航空碳排放、航班安全運行和保障、海外經營管理、風險內控、環境保護合規、服務保障等主題進行實地調研和工作檢查，並給出務實建議。

（二）指導公司環境保護工作。委員會對公司的節能減排、環境保護、可持續發展方面的工作進行了具體指導。

1. 積極應對氣候變化，落實市場化減排機制。持續關注全球氣候治理進程，公司參加了國際航協(IATA)理事會年會，圍繞國際航空業碳減排抵銷機制的決議草案進行研究，及時傳達中國航空公司的訴求和國家立場。同時積極推進碳排放交易工作，按期提交二零一八年上海市碳交易監測計劃和碳排放報告，完成國家二零一八年溫室氣體監測計劃以及排放報告的編製工作，配合相關單位完成國家二零一八年的溫室氣體排放報告的核查工作，按期向歐盟監管當局提交碳排放報告並完成履約清繳工作，公司碳排放數據管理規定，開發碳排放航油監測系統，參與中國民航碳排放註冊登記系統的測試，啓動二零一九年民航二氧化碳排放核查工作，持續關注全球航空碳減排相關規則制定的進展。

2. 全面開展污染防治攻堅戰。二零一九年公司積極落實民航藍天保衛戰首輪和第二輪專項督查工作；實施地方環保督察和自查工作；拓展能耗監測平台功能；全面開展節能環保宣傳活動。

3. 推進節能減排。一是持續優化機隊，引進更環保、節油效果更突出的B787-9、A350-900、A320neo飛機等，整體提升公司機隊燃油效率。二是持續推進節油舉措，二零一九年累計節油約19.55萬噸，減少二氧化碳排放約61萬噸；三是組織開展節能減排專項扶持資金工作，公司積極參與申報獲得補貼金額約212萬元。

4. 完善公司能源環保體系建設。一是完善組織架構，成立全面推進公司能源節約與生態環境保護領導小組和辦公室；二是強化節能環保考核問責制，完善日常監督管理指標考核；三是夯實節能環保工作基礎，啓動體系建設評價工作。

航空安全與環境委員會工作細則載於公司網址www.ceair.com。

內部監控制度

董事會需對本公司及本集團的內部監控制度負整體責任並通過審計和風險管理委員會最少每年一次檢討該制度是否有效。本公司的內部監控制度對風險管理發揮關鍵的作用，而風險管理對於能否達到運營目標非常重要。本公司訂立內部監控程序視為保障資產以防未經授權使用或處理資產；確保適當的會計記錄得以保存；並且提供可靠的財務數據供內部使用或對外開放。但本集團監控程序旨在合理(但非絕對)保證並無重大失實陳述、損失或舞弊。本公司內部監控程序是按相關法律條例、附屬法例和規章編寫。

本集團每年均對內部監控系統進行效益檢討，內容包括財務、營運、遵守法規及風險管理之監控。有關結果已向審計和風險管理委員會及董事會報告。

內部監控制度的主要特點

(一) 組織機構

本集團成立二零一九年內控評價工作組，負責年度內部控制評價工作的組織實施。工作組由本集團分管審計工作的領導擔任組長，並抽調各單位業務骨幹人員為組員。

(二) 工作安排

根據二零一九年度內控評價工作安排，布置本公司各單位開展內控自我檢查、組織集中現場測試和收集安全運行日常檢查資料相結合的方式開展。首先，本公司14個職能部門、12家二級單位、10家分公司、9家子公司共45家單位按照內控評價方案並根據自身業務特點開展內控自我檢查；其次，工作組選取35家重點單位，對其重要業務流程進行現場測試；最後，工作組收集整理了各單位安全運行日常檢查和審計情況，作為內控評價的重要組成部分。

確定本年度內控評價重點關注本公司整體層面控制流程及36個業務層面控制流程。本年度評價工作共包含財報部分的313個業務循環和4600餘個控制點，以及非財報部分的360個業務循環和5200餘個控制點。

(三) 評價工作組織及保障措施

為有效推進內控評價工作的開展，工作組通過制定聯絡人制度、例會和工作簡報制度，深化信息溝通，並在現場測試工作的重要節點，召開內控評價工作推進會，加強項目的組織管理；工作組通過集中培訓、一對一輔導、現場督導、現場講解及覆蓋內控評價工作全過程各階段的疑問解答等多種形式進行指導，從內控原理、評價標準運用、工作方法技巧等方面進行宣貫和解讀，提升各單位內控評價技能。

用以檢討風險管理及內部監控制度有效性及解決嚴重的內部監控缺失的程序

本集團在內控評價工作中，要求各單位遵循「即時整改」的原則，對發現的內控缺陷立即進行整改，對無法立即完成整改的內控缺陷也要制定相應整改計劃，努力推進整改。為進一步落實內部控制缺陷整改工作，促進內部控制優化，在完成缺陷認定工作侯，本公司已印發《關於落實二零一九年度內控評價缺陷整改工作的通知》，要求相關單位針對未完成整改的缺陷制定整改措施，明確整改責任和時限，認真落實整改工作。

董事會確認本公司已具有辨認、管理及報告對達到其策略性目標所面對的重大風險的系統和程序。董事會持續監察風險，並獲得各專業委員會及高級管理人員的支持。該等系統旨在管理而非消除未能達到業務目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失做出合理而非絕對的保證。

處理和發佈內幕消息的程序和內部監控措施

董事會已就處理及發佈內幕消息的程序及內部監控措施制定政策。該政策規定了內幕消息公佈的製作、在共享非公開信息、處理謠言、無意選擇性披露、豁免披露內幕消息方面的限制，以及合規及報告程序。本公司高級管理層必須採取一切合理措施，以防違反有關本公司的披露規定。彼等必須迅速提請管理層注意內幕消息的任何潛在泄露，管理層將通知董事會迅速採取適當的行動。嚴重違反本政策，董事會將決定或指派適當認識以決定糾正問題的行動方針，並避免再次發生。

投資者關係

本公司注重與投資者的溝通，按照《投資者關係管理制度》及《投資者關係管理工作實施細則》，通過現場交流、電話、傳真、網絡等方式搭建與投資者溝通的橋樑，更好地促進了本公司誠信自律、規範運作，切實保護投資者利益。

本公司注重與投資者的溝通，承諾作公正的披露及提供全面而透明的報告。董事會與股東的日常接觸，主要是通過董事會秘書、證券事務代表、投資者關係相關工作人員等進行。

本公司制定並實施了《投資者關係管理制度》及《投資者關係管理工作實施細則》，明確了投資者關係管理的基本原則和機構設置、投資者關係的工作內容和工作職責，更好地促進本公司誠信自律、規範運作，最終實現公司價值最大化和股東利益最大化，切實保護投資者利益。本公司還制定並實施了《信息披露事務管理制度》，進一步完善公司的信息披露制度，確保本公司對外披露信息的準確性、完整性和及時性。

二零一九年，本公司董事會秘書及投資者關係部門全年接待20批146人次的分析師、基金經理及相關中介的拜訪，受邀派員參加境內外機構討論會共25次，與516名投資者開展一對一或一對多的交流。組織定期業績路演2次，召開定期業績分析師電話會議4次，共與525人次投資者進行溝通交流。

二零一九年五月二十二日，本公司在上海舉行二零一八年度股東大會；二零一九年十二月三十一日，本公司在上海舉行了二零一九年第一次臨時股東大會。以上股東大會上每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。

投資者及公眾可登陸公司網址(www.ceair.com)，從網上數據庫下載相關的文件資料，網址內載有關於公司各項業務的詳細資料。本公司發佈的公告或其他文件也可在本公司網址下載。

如欲向董事會作出任何查詢，股東可透過聯繫電話8621-22330929、22330930；電郵ir@ceair.com聯絡公司秘書，或直接於股東周年大會或特別股東大會上直接提問。關於召開年度股東周年大會或特別股東大會及提呈決議案的程序，可透過上述途徑向公司秘書查詢。

股東查詢相關資料、提出臨時提案可通過以下方式聯繫董事會秘書或證券事務代表：

董事會秘書、公司秘書	汪健
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號中國東方航空股份有限公司董事會辦公室
電話	021-22330929
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

證券事務代表	楊輝
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號中國東方航空股份有限公司董事會辦公室
電話	021-22330920
傳真	021-62686116
電子信箱	davidyang@ceair.com

營業執照相關情況

本公司營業執照統一社會信用代碼為：91310000741602981 6。

組織章程文件的變動

二零一九年度內本公司公司章程修訂的詳情請參見本年報內標題為「董事會報告書 — 重大事項」一節。

董事會代表

劉紹勇
董事長

中國，上海
二零二零年三月三十一日

監事會報告

各位股東：

二零一九年度，本公司監事會依照《中國公司法》和公司章程賦予的權利，本著對全體股東負責的態度，積極開展各項工作，忠實履行監督職責，維護了本公司及全體股東的合法權益。

監事會二零一九年度工作情況

1. 認真履行監督職能

二零一九年度，監事會共召開10次會議，審議通過《公司二零一九年度預算方案》《公司二零一八年度財務報告》《公司二零二零–二零二二年日常關聯交易的議案》在內的47項議案，重點對依法運作、財務、關聯交易情況進行了監督。此外，監事還出席股東大會、列席董事會所有會議和高級管理層重要會議，聽取重大議案的審議，對相關會議召開、表決和披露程序進行了監督。

2. 修訂《監事會議事規則》調整監事會成員

二零一九年十二月十二日第八屆監事會第30次會議審議通過《關於提名公司第九屆監事會監事候選人的議案》，二零一九年十二月三十一日召開第九屆監事會第1次會議，審議通過《關於選舉公司第九屆監事會主席的議案》《關於為部分全資子公司提供擔保的議案》和《關於公司二零一九年度國內及國際審計師酬金的議案》。

3. 增強信息溝通，提高監管有效性

監事會與外部監管機構、中國上市公司協會、公司董事會、公司外聘律師、公司內控審計師等保持著良好的溝通和聯繫，及時了解最新監管規定，隨時接受監管部門監督指導，協調落實監管意見，確保監事會工作能夠更好地滿足監管要求。

4. 強化協同機制，完善「三位一體」

強化內部監督協同機制，著力整合監事會監督、內部審計和風險內控監督資源。聽取《年度內部控制評價報告》，聚焦監管關鍵領域，從制度設計到組織管理、從業務流程到控制環節、從總部管控模式到基層項目單元，推動內控體系建設；聽取重大投資項目內控建設、信息系統及網絡資源安全性專項評估、高風險業務專項檢查滙報，加強公司重大風險管控。

監事會獨立意見

1. 對本公司依法運作情況的意見

二零一九年，監事會對本公司股東大會、董事會的召開程序、決議事項、對董事會執行股東大會決議的情況、對管理層執行董事會決議的情況進行了監督，認為公司嚴格按照《中國公司法》、《中國證券法》、上海上市規則、香港上市規則、公司章程及其他規章制度進行經營決策，依法規範運作，不斷完善內部控制制度，公司治理水平有進一步提升。本公司董事及高級管理人員均能從維護股東及公司整體利益的角度出發，勤勉盡責，監事會沒有發現其違反法律、法規、公司章程或損害公司利益的情況。

2. 對本公司財務情況的意見

監事會認真審核了本公司二零一八年度財務報告，本公司二零一八年度利潤分配預案、本公司二零一八年度報告、本公司境內外審計師出具的無保留意見的二零一八年度財務審計報告等有關材料。監事會認為：本公司二零一八年度財務報告真實反映了報告期內公司的財務狀況和經營成果。監事會同意審計師出具的本公司二零一八年度財務審計報告、同意本公司二零一八年度利潤分配預案。

3. 對公司關聯交易情況的意見

二零一九年，監事會審核了本公司關聯交易的相關議案。監事會對二零一九年度公司的所有關聯交易事項進行了審查，認為本年度內本公司所有涉及關聯交易的合同、協議、以及其他相關文件，符合法律程序，交易條款對本公司及全體股東而言是公平合理的，關聯交易嚴格按照「公平、公正、公開」的原則進行處理，並無發現內幕交易或存在董事會違反誠信原則決策、簽署協議和信息披露等情形。

4. 對本公司內部控制情況的意見

監事會本著嚴謹審慎的態度審閱了本公司二零一八年度內部控制評價報告，對董事會自我評價報告無異議，同時認真審核了審計師出具的內部控制審計報告。監事會認為公司已建立比較完善的內部控制規範體系，實際執行情況較好。

承監事會命

席晟
監事會主席

中國，上海
二零二零年三月三十一日

社會責任

本集團堅持「創新、協調、綠色、開放、共享」五大發展理念，將社會責任融入航空安全、旅客服務、員工發展等傳統的公司管理核心領域，積極履行經濟、社會和環境責任，並持續將如應對氣候變化、資源可持續利用、精準扶貧等環境和社會議題納入其中。

二零一九年獲得主要榮譽

報告期內，本集團社會責任管理績效表現良好，贏得社會各界的廣泛認可。與社會責任有關主要榮譽如下：

獎項名稱	頒獎機構
全球品牌價值500強（連續四年）	英國著名品牌評級機構Brand Finance
BrandZ最具價值中國品牌前50強（連續八年）	全球最大品牌傳播集團WPP
影視廣告銀獎	中國國際廣告節
「新時代新國企」影像大賽最佳組織獎	國資委
「新時代新國企」影像大賽H5二等獎	國資委
「新時代新國企」影像大賽短視頻三等獎	國資委
2018臨滄亞洲微電影節二等獎	中國電視藝術家協會
2018年度民航創新傳播獎	航聯傳播
2018年中央企業最具影響力抖音號	國資委
2018年中央企業最佳政務號	國資委
2018年中央企業最具影響力新媒體賬號獎	國資委
2018年度中央企業經典品牌故事	國資委
「大國頂樑柱闊步新時代」中央企業優秀形象宣傳片之最佳故事片	國資委

獎項名稱	頒獎機構
「大國頂樑柱闊步新時代」中央企業優秀形象宣傳片之最佳剪輯宣傳片	國資委
「大國頂樑柱闊步新時代」中央企業優秀形象宣傳片之最佳Vlog	國資委
「中國夢勞動美」第六屆全國職工微影視大賽金獎	全國總工會
第十三屆黨員教育電視片觀摩交流二等獎	上海市組織部
第五屆「國企好新聞」三微作品三等獎	國資委
第四屆「五個一百」網絡正能量精選：正能量文字作品獎	國家互聯網信息辦公室
中國「榜樣100」品牌	2019中國品牌強國盛典

扶貧工作情況：

精準扶貧規劃

二零一九年，本公司及控股股東東航集團結合行業特點和自身優勢，緊緊圍繞交通、產業、教育、健康等方面精準幫扶，特別是在定點扶貧地區雲南省雙江縣和滄源縣宣佈脱貧摘帽後，持續做好扶貧工作，鞏固扶貧成果；同時充分發揮大型國有企業的綜合優勢，動員、融合和凝聚本公司各類資源，協同、組織和帶動國內外各方面社會力量，努力為當地脱貧致富和經濟社會發展積極貢獻，彰顯中央企業的責任擔當。二零一八年獲得國家在扶貧工作方面的最高評價。

年度精準扶貧概要

本公司和控股股東東航集團整體部署，統一組織精準扶貧工作。二零一九年，東航在完善貧困地區基礎設施建設、推動特色產業發展、提升基礎教育水平、引導貧困就業、強化醫療扶貧以及救災幫困、公益慈善等方面做了大量工作，為定點扶貧地區雲南省雙江縣和滄源縣的脱貧工作做出了積極貢獻。二零一九年，東航直接投入扶貧資金人民幣1,825.17萬元，累計投入扶貧物資約3.8億元，引入社會資金2億元；經過持續努力，目前東航對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣和公司下屬分子公司對口幫扶的9個村，現已全部脱貧摘帽。二零一九年，東航主要扶貧工作開展如下：

一是航空及網絡扶貧。東航積極利用航空公司優勢助推當地產業發展。利用東航在航空食品、廣告傳媒、票務旅遊、金融、酒店等相關領域的優勢為當地旅遊產業進行宣傳和推廣；整合消費市場、投資商、技術支持等各類資源，牽線鼓勵當地果、林、種植、養殖等特色產業發展。東航增加扶貧航線運力投放，執行昆明至滄源的航班由每周10班增至14班，並開通臨滄經昆明至深圳的每日固定航線。截至二零一九年，東航已飛抵68個貧困地區機場，輻射352個貧困縣，累計起降航班59萬次，為貧困地區建立了有效的空中交通通道，促進了當地經濟的發展。

二是產業幫扶。東航與李寧體育用品公司開展合作，為東航援助的殘疾人創業基地 — 滄源縣巴饒民族服飾公司提供硬件與技術支持，助推佤鄉服裝產業走出大山；東航在定點縣創建幫扶機制，產業帶動貧困茶農8,746人；東航對接上海證券交易所，實施滄源橡膠「期貨+保險」項目，共有膠農1,155戶4,613人直接受益。

三是醫療扶貧。東航協調中國扶貧基金會，二零一九年繼續在滄源、雙江兩縣實施18–60歲建檔立卡貧困人口的住院醫療補充保險「頂樑柱計劃」，共有47,421名建檔立卡貧困人口直接受益；東航積極對接優質醫療資源和設施等，在滄源開展義診和帶教活動；東航合作牽線中國扶貧志願服務促進會，將「光明扶貧工程」引入滄源縣，為滄源縣建檔立卡貧困白內障患者提供免費救治，提高當地居民生活質量，改善總體健康水平；在安全飲用水方面，滄源班洪鄉原飲用水源枯竭，供水管道嚴重毀壞，群眾和學校用水都需要從5公里外運送。為此，東航投入共計1,077.92萬元，實施村民飲用水工程建設，預計2020年5月完工，635戶3,862人將直接受益。

四是教育扶貧。東航凝聚社會各方面的資源和力量，邀請國外知名商業合作夥伴發揮各自優勢，聯手開展扶貧活動。「大山夢想，荷蘭研學」項目資助滄源、雙江兩縣各10名學生，2名教師赴荷蘭開展研學活動，幫助孩子們走出大山和國門，開拓國際化視野。「愛在東航•圓夢助學」項目基金20萬元，幫助建檔立卡貧困學生；「大山夢想•東航雙江宏志班」項目投入870萬元，援建雙江一中教學樓，引進專業的教育機構和教育專家進行精準幫扶，組織兩校學生、教師之間的雙向交流，激發雙江學生內在學習動力，提升雙江一中教學水平；東航聯合其他社會力量在兩縣開展多項教育公益活動；東航為滄源、雙江共計65名縣鄉村三級幹部和產業致富帶頭人在浙江組織開辦了鄉村產業扶貧培訓班，挖掘發展潛能，取得了積極成效。

五是人才和就業扶貧。東航與雙江縣、滄源縣整體開展就業扶貧計劃，將東航雲南公司、東航食品公司作為就業幫扶示範點，在原來定向招收飛行員、空乘人員、地面服務人員的基礎上，為當地就業扶貧開闢一條新通道，由當地政府有組織地實施招收、選拔、培訓符合東航就業標準的建檔立卡貧困戶、貧困家庭務工人員。東航選派優秀扶貧幹部71人，將先進的理念和工作方法帶到扶貧一線，幫助扶貧地區解決脫貧和發展等問題。東航員工深入幫扶點，給滄源民族小學捐贈圖書3,000本，建立「雲上東方校園書屋」，大批東航員工與貧困學生「一對一」結對。

二零一九年精準扶貧工作成效

單位：人民幣萬元

指標	數量及開展情況
一、總體情況	
1. 資金	1,825.17
2. 物資折款	
3. 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	11,343
二、分項收入	
1. 產業發展脫貧	
1.1 產業扶貧項目類型	農林產業扶貧
1.2 產業扶貧項目個數(個)	3
1.4 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	10,045
2. 轉移就業脫貧	
2.2 職業技能培訓人數(人／次)	583
4. 教育脫貧	
4.1 資助貧困學生投入金額	82
4.2 資助貧困學生人數(人)	155
4.3 改善貧困地區教育資源投入金額	870
9. 其他項目	
9.1. 項目個數(個)	1
9.2 投入金額	877.92
9.3. 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	729
9.4. 其他項目說明	實施滄源縣班洪鄉飲用水工程項目，解決農村飲水安全問題
三、所獲獎項：	
2018年度中央單位定點扶貧工作考核中獲得最高等次評價	

後續精準扶貧計劃

二零二零年是決勝全面建成小康社會、打贏精準扶貧攻堅戰、實現「十三五」規劃的收官之年。脱貧攻堅收官之年遭遇新冠疫情，東航將高度關注對口幫扶地區因疫情影響可能出現的返貧、失業等問題，最大限度降低疫情對脱貧攻堅工作成效的影響。

東航將繼續堅持精準扶貧、精準脱貧，在「高質量、高水平、可持續」上發力，使扶貧項目向深、細、實上發展。將扶貧和扶志、扶智相結合，重點聚焦航空產業扶貧、教育資源扶貧、健康醫療扶貧、貧困戶住房安全、脱貧內生動力等方面，持續開展基層幹部和技術人員培訓，圍繞鞏固脱貧成效、高質量完成脱貧任務，實現可持續穩固脱貧。形成有成效、有亮點、有特色、可複製的東航扶貧模式，並進行推廣和宣傳，為國家扶貧攻堅和世界減貧事業做出應有的貢獻。

獨立核數師報告

致中國東方航空股份有限公司全體股東
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第122至239頁中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下簡稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於二零一九年十二月三十一日的合併之資產負債表與截至該日止年度的合併損益及其他綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合財務報表已根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)真實而中肯地反映了貴集團於二零一九年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

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(「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綜合財務報表承擔的責任部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒佈的專業會計師道德守則(「守則」)，我們獨立於貴集團，並已履行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，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在對綜合財務報表整體進行審計並形成意見的背景下進行處理的，我們不對這些事項提供單獨的意見。我們對下述每一事項在審計中是如何應對的描述也以此為背景。

我們已經履行了本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分闡述的責任，包括與這些關鍵審計事項相關的責任。相應地，我們的審計工作包括執行為應對評估的綜合財務報表重大錯誤陳述風險而設計的審計程式。我們執行審計程式的結果，包括應對下述關鍵審計事項所執行的程式，為綜合財務報表整體發表審計意見提供了基礎。

關鍵審計事項(續)

關鍵審計事項	該事項在審計中是如何應對的
與常旅客獎勵計劃相關的合同負債的確認	
如合併財務報表附註2.4，附註3，附註35所示，貴集團實行常旅客獎勵計劃，向會員發放里程用於未來兑換。貴集團按照單獨售價的相對比例，將客運收入中歸屬於里程的部分予以遞延，並在里程被兑換且履約義務被履行時，或在里程失效時確認收入。里程的單獨售價根據可兑換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兑換率進行調整。於二零一九年十二月三十一日，貴集團與常旅客獎勵計劃相關的合同負債共計人民幣2,057百萬元。 對貴集團此項估計的審計是複雜的，主要由於在確定里程的估計單獨售價時使用重大假設和估計，這些假設和估計包括可兑換航班和商品的歷史價格以及里程的預計兑換率。不同的假設和估計對與常旅客獎勵計劃相關的合同負債餘額及經營成果有著重大影響。	我們了解、評價了貴集團與常旅客獎勵計劃會計核算有關的內部控制的設計，並測試了其運行有效性，相關的內部控制包括管理層對重要假設和估計的覆核以及與所使用資料的完整性和準確性有關的內部控制。 我們的審計程式主要包括評價貴集團估計里程單獨售價的方法，包括對預計兑換率的估計。我們測試了里程可兑換航班和商品的歷史價格的計算，包括計算中所使用的基礎資料的完整性和準確性。我們亦將里程的預計兑換率與歷史兑換模式進行了比較，並進一步考慮了當前的行業和經濟趨勢以及其他可能導致估計發生變化的相關因素。此外，我們測試了貴集團估計方法中所使用的基礎里程資料的完整性和準確性，並通過執行敏感性分析評估了預計兑換率的變化可能導致的對貴集團合同負債的影響。
飛機及發動機退租檢修準備	
於二零一九年十二月三十一日，貴集團租賃飛機及發動機退租檢修準備賬面餘額為人民幣7,178百萬元。如合併財務報表附註2.4，附註3，附註39所示，根據部分租賃協定中的相關條款，貴集團有義務保證飛機及發動機在租賃期屆滿時達到約定的狀態。貴集團根據預計的飛機和發動機的使用模式、歷史的實際退租檢修成本和預計的退租檢修成本，估計了飛機及發動機的退租檢修成本。上述退租檢修成本在合併財務報表中被確認為使用權資產的一部分。 由於管理層在計算上述退租檢修準備時，所用的預計的飛機和發動機的使用模式和預計的退租檢修成本存在估計的不確定性，對貴集團的飛機及發動機退租檢修準備的審計涉及複雜的審計判斷。	我們了解、評價了貴集團與退租檢修準備計量有關的內部控制的設計，並測試了其運行有效性，相關的內部控制包括管理層對預計的飛機和發動機的使用模式和對退租檢修成本所做的估計的覆核。 為測試貴集團的退租檢修準備，我們的審計程式包括通過覆核有退租檢修條款的飛機租賃協議來評價貴集團對退租檢修準備的估計方法。我們將管理層對飛機和發動機的未來使用計劃和歷史的使用模式進行了比較。此外，我們通過比較貴集團以往年度對預計的退租檢修成本的估計和實際的退租檢修成本，評價了貴集團對預計的退租檢修成本估計的合理性。

關鍵審計事項(續)

關鍵審計事項	該事項在審計中是如何應對的
商譽減值測試 於二零一九年十二月三十一日，貴集團商譽的賬面價值為人民幣11,270百萬元，其與貴集團的航空營運業務相關。如合併財務報表附註2.4，附註3，附註20所示，貴集團至少每年測試商譽是否發生減值。這要求貴集團對可收回金額進行估計，可收回金額根據資產的公允價值減去處置費用後的淨額與其預計未來現金流量的現值兩者之間較高者確定。對於分配了商譽的資產組，管理層按照資產組的預計未來現金流量現值確定其可收回金額。管理層需要預計未來資產組產生的現金流量，同時選擇恰當的折現率確定未來現金流量的現值。 對貴集團的商譽減值測試的審計是複雜的，主要由於確定資產組的預計未來現金流量現值涉及重大估計。資產組的預計未來現金流量現值對一些重要的假設尤其敏感，這些假設包括收入增長率、永續增長率和折現率，其可能會受到未來市場或經濟狀況不可預見的變化的影響。貴集團每年按照相關資產的預計未來現金流量對商譽進行減值測試。貴集團對商譽減值損失的評估涉及大量的管理層判斷和估計，尤其是對於預計未來現金流量和使用的折現率的判斷和估計。	我們了解、評價了貴集團與商譽減值測試流程有關的內部控制的設計，並測試了其運行有效性，相關的內部控制包括管理層對上述重大假設和估值中所使用資料的覆核。 為測試資產組的預計未來現金流量現值，我們的審計程式包括評價估值方法，並對上述重大假設和估值中所使用的基礎資料進行測試。我們邀請了我們的內部評估專家協助評價貴集團的估值方法，並對永續增長率和折現率進行評估。我們將管理層使用的重大假設與行業現狀、經濟趨勢及其他相關因素進行了比較。我們亦通過比較貴集團歷史的估計和實際的經營成果，評價了貴集團對預計的現金流量估計的合理性。此外，我們通過對重要假設執行敏感性分析，評估了假設的變化可能導致的對預計未來現金流量現值的影響。

刊載於年度報告內其他資訊

董事須對其他資訊負責。其他資訊包括刊載於年度報告內的資訊，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他資訊，我們亦不對該等其他資訊發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他資訊，在此過程中，考慮其他資訊是否與綜合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，如果我們認為其他資訊存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

董事須負責根據《國際財務報告準則》及香港《公司條例》的披露規定擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合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。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，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，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會協助董事履行職責，監督貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合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。我們僅對全體成員作出報告，除此以外，本報告並無其他用途。我們不會就核數師報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。

合理保證是高水準的保證，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，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合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。

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綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程式以應對這些風險，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，或淩駕於內部控制之上，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式，但目的並非對貴集團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。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

- 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，從而可能導致對貴集團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綜合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貴集團不能持續經營。

- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構及內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易及事項。

- 就貴集團內實體或業務活動的財務資訊獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核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監控的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，説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及其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合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梁偉立。

安永會計師事務所
執業會計師
香港
二零二零年三月三十一日

合併損益及其他綜合收益表

（按國際財務報告準則編製）
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
收入	5	**120,986**	115,278
其他營業收入和利得	6	**7,202**	6,592
營業支出			
飛機燃料		**(34,191)**	(33,680)
飛機起降費		**(16,457)**	(14,914)
折舊及攤銷		**(22,080)**	(15,313)
工資、薪金及福利	8	**(24,152)**	(22,134)
飛機維修費		**(3,380)**	(3,738)
航空餐食供應		**(3,667)**	(3,383)
低值和短期租賃租金		**(631)**	—
飛機經營性租賃租金		—	(4,306)
其他經營性租賃租金		—	(928)
銷售及市場費用		**(4,134)**	(3,807)
民航基礎設施建設基金		**(1,831)**	(2,235)
地面服務及其他費用		**(2,476)**	(2,845)
資產減值損失	9	**(4)**	(318)
金融資產減值淨損失	10	**(16)**	(27)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		**25**	(27)
衍生金融工具公允價值變動	11	—	311
間接營業支出		**(5,113)**	(5,217)
營業支出總額		**(118,107)**	(112,561)
經營利潤	7	**10,081**	9,309
分佔聯營公司業績	21	**265**	170
分佔合營公司業績	22	**17**	34
財務收入	12	**96**	110
財務支出	13	**(6,160)**	(5,767)
稅前利潤		**4,299**	3,856
稅項	14	**(819)**	(926)
年度淨利潤		**3,480**	2,930
年度其他綜合收益			
以後期間重分類至損益表的其他綜合收益：			
現金流量套期，扣除稅項	24	**(110)**	43
以後期間重分類至損益表的其他綜合淨收益		**(110)**	43
以後期間不重分類至損益表的其他綜合收益：			
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資之公允價值變動，扣除稅項		**16**	(247)
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項	21	**7**	(24)
設定受益計劃產生的精算利得／(損失)，扣除稅項	40	**40**	(115)
以後期間不重分類至損益表的其他綜合淨收益		**63**	(386)
稅後其他綜合收益		**(47)**	(343)
年度總綜合收益		**3,433**	2,587

（按國際財務報告準則編製）
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		**3,192**	2,698
非控制性權益		**288**	232
年度淨利潤		**3,480**	2,930
年度總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		**3,141**	2,358
非控制性權益		**292**	229
年度總綜合收益		**3,433**	2,587
年度本公司權益持有者應佔每股收益			
— 基本及攤薄（人民幣）	16	**0.21**	0.19

合併資產負債表

（按國際財務報告準則編製）
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、機器及設備	17	**99,437**	180,104
投資性房地產	18	**653**	724
使用權資產	19(b)	**128,704**	—
預付土地使用權	19(a)	—	1,387
無形資產	20	**11,698**	11,609
飛機預付款		**16,222**	21,942
投資於聯營公司	21	**1,977**	1,696
投資於合營公司	22	**627**	577
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	23	**1,274**	1,247
衍生金融工具	24	**27**	222
其他非流動資產	25	**3,970**	3,370
遞延稅項資產	26	**853**	207
		265,442	223,085
流動資產			
飛機設備零件	27	**2,407**	1,950
應收賬款及應收票據	28	**1,717**	1,436
按公允價值計入當期損益的金融資產	29	**121**	96
預付款及其他應收款	30	**14,093**	11,776
衍生金融工具	24	**43**	1
限制性銀行存款及短期銀行存款	31	**6**	16
現金及現金等價物	32	**1,350**	646
劃分為持有待售的資產	33	**6**	11
		19,743	15,932
流動負債			
應付賬款及應付票據	34	**3,877**	4,040
合同負債	35	**10,178**	8,811
其他應付款及預提費用	36	**22,602**	21,143
租賃負債的流動部分	19(c)	**15,590**	—
融資租賃負債的流動部分	37	—	9,364
借款的流動部分	38	**25,233**	29,259
應付稅項		**351**	273
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	39	**519**	145
衍生金融工具	24	**13**	29
		78,363	73,064
淨流動負債		**(58,620)**	(57,132)
總資產減流動負債		**206,822**	165,953

（按國際財務報告準則編製）
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動負債			
租賃負債	19(c)	**94,685**	—
融資租賃負債	37	—	68,063
借款	38	**26,604**	25,867
飛機及發動機退租檢修準備	39	**6,659**	2,761
合同負債	35	**1,499**	1,585
衍生金融工具	24	**10**	—
退休後福利準備	40	**2,419**	2,544
其他長期負債	41	**2,278**	3,448
遞延稅項負債	26	**22**	84
		134,176	104,352
淨資產		**72,646**	61,601
權益			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	42	**16,379**	14,467
— 儲備	43	**52,629**	43,541
		69,008	58,008
非控制性權益		**3,638**	3,593
總權益		**72,646**	61,601

本財務報表已由本公司董事會於二零二零年三月三十一日批准刊發，並代表董事會簽署。

劉紹勇
董事

李養民
董事

合併權益變動表

（按國際財務報告準則編製）
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	本公司權益持有者攤佔權益					
	股本	儲備	留存收益	小計	非控制性權益	總權益
	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
二零一八年一月一日結餘	14,467	27,355	14,566	56,388	3,421	59,809
年度利潤	—	—	2,698	2,698	232	2,930
其他綜合收益	—	(340)	—	(340)	(3)	(343)
年度總綜合收益	—	(340)	2,698	2,358	229	2,587
二零一七年度公司股東分紅	—	—	(738)	(738)	—	(738)
支付附屬公司非控制性權益股利	—	—	—	—	(57)	(57)
提取法定盈餘公積	—	30	(30)	—	—	—
二零一八年十二月三十一日結餘	14,467	27,045*	16,496*	58,008	3,593	61,601
二零一九年一月一日結餘	**14,467**	**27,045***	**16,496***	**58,008**	**3,593**	**61,601**
採用國際財務報告準則第16號的影響	—	—	**(1,595)**	**(1,595)**	**(163)**	**(1,758)**
二零一九年一月一日結餘（經重述）	**14,467**	**27,045**	**14,901**	**56,413**	**3,430**	**59,843**
年度利潤	—	—	**3,192**	**3,192**	**288**	**3,480**
其他綜合收益	—	**(51)**	—	**(51)**	**4**	**(47)**
年度總綜合收益	—	**(51)**	**3,192**	**3,141**	**292**	**3,433**
發行股份	**1,912**	**7,530**	—	**9,442**	—	**9,442**
支付附屬公司非控制性權益股利	—	—	—	—	**(84)**	**(84)**
提取法定盈餘公積	—	**212**	**(212)**	—	—	—
其他	—	**11**	**1**	**12**	—	**12**
二零一九年十二月三十一日結餘	**16,379**	**34,747***	**17,882***	**69,008**	**3,638**	**72,646**

* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣526.29億元（二零一八年：人民幣435.41億元），並計入合併資產負債表內。

合併現金流量表

(按國際財務報告準則編製)
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
經營活動的現金流量			
經營產生的現金流量	46(a)	30,137	24,047
已付所得稅		(1,165)	(1,709)
經營活動產生的淨現金流入		28,972	22,338
投資活動的現金流量			
購買物業、機器及設備與其他長期資產		(7,589)	(26,194)
對聯營公司注資所支付的現金		(110)	(16)
處置附屬公司	45	(90)	(11)
出售物業、機器及設備所得款		157	5,493
轉讓購買權所收到的現金		2,366	7,483
出售無形資產所得款		2	1
處置權益投資所收到的現金		5	—
出售土地使用權所收到的現金		—	158
已收利息		—	71
已收股利		241	252
交割衍生金融工具所收到的現金		104	1
支付對合營公司委託貸款		—	(20)
收回對合營公司委託貸款		15	2
投資活動產生的淨現金流出		(4,899)	(12,780)
融資活動的現金流量			
吸收投資收到的現金		9,442	—
借入短期借款		6,986	19,144
借入長期借款		300	8,000
發行短期融資券收到的現金		39,000	31,000
發行長期債券收到的現金		7,755	2,938
通過其他融資方式收到的現金		—	10,693
償還短期借款		(12,868)	(36,066)
償還長期借款		(4,033)	(7,592)
償還短期融資券		(35,000)	(26,500)
償還長期債券		(5,567)	—
償還租賃負債本金		(23,895)	—
償還融資租賃負債本金		—	(9,629)
已付利息		(5,494)	(4,359)
交割衍生金融工具所收回／(支付)的現金		82	(392)
已付股息		—	(738)
支付附屬公司非控制性權益之股利		(83)	(57)
融資活動產生淨現金流出		(23,375)	(13,558)
現金及現金等價物淨增加／(減少)		698	(4,000)
年初現金及現金等價物		646	4,616
匯率調整		6	30
十二月三十一日的現金及現金等價物		1,350	646

財務報表附註

（按國際財務報告準則編製）
於二零一九年十二月三十一日

1 公司資料

中國東方航空股份有限公司（「本公司」）是於一九九五年四月十四日在中華人民共和國（「中國」）成立的一間股份有限公司。本公司註冊地址為中國上海市浦東國際機場機場大道66號。本公司及其附屬公司（以下合稱「本集團」）主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運、旅遊服務及其他延伸的航空業務。

董事認為，本公司的控股公司或最終控股公司為成立於中國名為中國東方航空集團有限公司（「東航集團」）的國有企業。

本公司的A股股份、H股股份及美國預託證券分別在上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司及紐約證券交易所上市。

本財務報表已由本公司董事會（「董事會」）於二零二零年三月三十一日批准刊發。

附屬公司資料

於報告期末本集團的主要附屬公司具體情況如下：

名稱	註冊成立／註冊及經營地點	註冊／繳足股本面值百萬元	本公司應佔權益百分比 直接	間接	主要業務
中國東方航空江蘇有限公司（東航江蘇）	中國 一九九三年四月七日	人民幣2,000	62.56%	—	提供航空服務
中國東方航空武漢有限責任公司（東航武漢）	中國 二零零二年八月十六日	人民幣1,750	60%	—	提供航空服務
上海東方飛行培訓有限公司（上海飛培）	中國 一九九五年十二月十八日	人民幣694	100%	—	提供飛行訓練服務
上海航空有限公司（上海航空）	中國 二零一零年三月十六日	人民幣500	100%	—	提供航空服務
東方航空技術有限公司（東航技術）	中國 二零一四年十一月十九日	人民幣4,300	100%	—	提供飛機維修服務
一二三航空有限公司（一二三航空）（原東方公務航空有限公司）	中國 二零零八年九月二十七日	人民幣1,500	100%	—	提供公務航空服務

1 公司資料（續）

附屬公司資料（續）

名稱	註冊成立／註冊及經營地點	註冊／繳足股本面值百萬元	本公司應佔權益百分比 直接	間接	主要業務
中國東方航空雲南有限公司（東航雲南）	中國 二零一一年八月二日	人民幣3,662	90.36%	—	提供航空服務
東航海外（香港）有限公司（東航海外）	香港 二零一一年六月十日	港幣280	100%	—	提供進出口貿易、投資、租賃、諮詢服務
中國聯合航空有限公司（中聯航）	中國 一九八四年九月二十一日	人民幣1,320	100%	—	提供航空服務
東航大酒店有限公司	中國 一九九八年三月十八日	人民幣70	100%	—	提供酒店服務
東航技術應用研發中心有限公司（東航技術應用研發中心）	中國 二零一一年十一月二十一日	人民幣498	100%	—	提供航空領域內的技術和產品的研究開發服務
東方航空電子商務有限公司（東航電商）	中國 二零一四年十二月一日	人民幣50	100%	—	電子商務，票務代理

上表載列的本公司附屬公司乃董事認為主要影響本集團年度業績或構成本集團淨資產的重大部分的附屬公司。董事認為，提供其他附屬公司的詳情會導致篇幅冗長。

上表載列的所有本公司附屬公司均為有限責任公司。

2.1 編製基準

本集團的財務報表根據國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則（「財務準則」）和香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的可供出售投資和衍生工具。持有待售的處置組是按照賬面價值與公允價值減去處置費用後的淨額孰低進行計量，如附註2.4所示。這些財務資料以人民幣列示，除另有指明者外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

合併基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體。當本集團對參與投資對象業務的浮動回報承擔風險或享有權利以及能透過對投資對象的權力（如本集團獲賦予現有能力以主導投資對象相關活動的既存權利）影響該等回報時，即取得控制權。

倘本公司直接或間接擁有少於投資對象大多數投票或類似權利的權利，則本集團於評估其是否擁有對投資對象的權力時會考慮一切相關事實及情況，包括：

(a) 與投資對象其他投票持有人的合約安排；

(b) 其他合約安排所產生的權利；及

(c) 本集團的投票權及潛在投票權。

附屬公司的財務報表乃於與本公司相同的報告期間按貫徹一致的會計政策編製。附屬公司的業績自本集團取得控制權當日起綜合入賬，並繼續綜合入賬直至有關控制權終止當日為止。

損益及其他綜合收益的各部份乃歸屬於本公司擁有人及非控股權益，即使此舉引致非控股權益有虧絀結餘。所有集團內公司間資產及負債、權益、收入、支出以及與本集團成員公司之間交易有關的現金流量均於綜合賬目時悉數抵銷。

倘有事實及情況顯示下文所述附屬公司會計政策的三項控制因素中有一項或多項出現變化，則本集團重新評估其是否對投資對象擁有控制權。在並無失去控制權的情況下，附屬公司的所有權權益變動按權益交易入賬。

倘本集團失去對一間附屬公司的控制，其會終止確認(i)該附屬公司的資產（包括商譽）及負債、(ii)任何非控股權益的賬面值及(iii)於權益所錄得的累計匯兑差額；並確認(i)已收取代價的公允價值、(ii)任何保留投資的公允價值及(iii)因其所致而記入損益的盈餘或虧絀。本集團以往於其他綜合收益確認的應佔部分會按倘本集團直接出售相關資產或負債所要求的相同基準重新分類至損益賬或留存收益。

2.1 編製基準（續）

持續經營

截至二零一九年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣586.2億元。於編製本年度財務報表時，本公司董事會結合目前的財務形勢，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。本公司董事考慮本集團可利用的資金來源如下：

- 於二零一九年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣500.6億元；
- 基於本集團的信用歷史，來自於銀行和其他金融機構的其他可利用資金來源；及
- 本集團二零二零年經營活動的預期淨現金流入。

本公司董事會認為在未來的十二個月內本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。據此，本公司董事會確信以持續經營為基礎編製本年度財務報表是恰當的，無需包括任何在本集團及本公司在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

2.2 會計政策的變更及披露

本集團已就本年度之財務報表全面評估首次採納下列新頒佈及經修訂之國際財務報告準則。

國際財務報告準則第9號之修訂	*反向賠償提前還款特徵*
國際財務報告準則第16號	*租賃*
國際會計準則第19號之修訂	*計劃修訂、削減或結算*
國際會計準則第28號之修訂	*於聯營公司及合營公司的長期權益*
國際財務報告解釋公告第23號	*所得稅處理之不確定性*
二零一五年至二零一七年週期的年度改進	國際財務報告準則第3號、國際財務報告準則第11號 國際會計準則第12號及國際會計準則第23號的修訂本

除下文解釋的有關國際財務報告準則第16號「租賃」與國際財務報告解釋公告第23號「所得稅處理之不確定性」的影響外，採納上述新頒佈及經修訂的準則不會對本財務報表產生重大財務影響。

(a) 國際財務報告準則第16號「租賃」取代了國際會計準則第17號「租賃」，國際財務報告解釋公告第4號「判斷一項安排中是否包含租賃」，國際會計準則委員會常設解釋委員會解釋公告第15號「經營租賃 — 激勵」及第27號「評價涉及租賃法律形式的交易的實質」。該準則規定了與租賃有關的確認，計量，列報和披露的原則，並要求承租人對其所有租賃採用單一資產負債表模型確認和計量使用權資產和租賃負債，符合豁免確認原則的租賃除外。國際財務報告準則第16號大致沿用國際會計準則第17號項下的出租人會計處理方法。出租人將繼續使用與國際會計準則第17號相似的原則，將租賃分類為經營租賃或融資租賃。

對於轉租安排，轉租出租人應當基於原租賃產生的使用權資產，而不是原租賃的標的資產，對轉租租賃進行分類。

本集團於二零一九年一月一日按修正追溯調整法首次採用國際財務報告準則第16號，基於此方法，將首次採用本準則的累積影響確認為對首次採用日（即二零一九年一月一日），留存收益餘額的調整。二零一八年度比較財務信息沒有進行重述並繼續基於國際會計準則第17號及相關解釋進行列報。

2.2 會計政策的變更及披露（續）

(a) （續）

租賃的新定義

根據國際財務報告準則第16號「租賃」，如果合同在一段時間內轉讓已識別資產的控制權以換取對價，則該合同為或包含租賃。當客戶獲得已識別資產所產生的幾乎全部經濟利益，並有權主導已識別資產的使用時，即視為控制權被轉移。在首次採用日，本集團選擇採用過渡期的實務變通，新租賃準則僅適用於在國際會計準則第17號及國際財務報告解釋公告第4號下確定為租賃的合同。在國際會計準則第17號及國際財務報告解釋公告第4號下識別為不包含租賃的合同無須重新評估。因此，國際財務報告準則第16號的租賃定義僅適用於於二零一九年一月一日或之後簽訂或更改的合同。

作為承租人 — 先前分類為經營租賃之租賃

國際財務報告準則第16號的影響性質

本集團擁有眾多飛機、發動機、建築物及其他設備的租賃合同。作為承租人，本集團在新準則適用前根據租賃是否將租賃資產所有權相關的幾乎所有風險與報酬轉移給本集團，將租賃分類為融資租賃或經營租賃。根據國際財務報告準則第16號，本集團對所有租賃採用單一方法確認和計量使用權資產及租賃負債，惟低價值資產租賃（基於每一項租賃）與短期租賃（基於每一類資產）此兩項選擇性豁免確認的租賃除外。本集團已選擇不對(i)低價值資產租賃；及(ii)短期租賃，於租賃期開始日，租賃期為十二個月或更短期間的租賃，確認使用權資產及租賃負債。自二零一九年一月一日，本集團不再繼續按照租賃期使用直線法確認經營性租賃的租賃費用，而是確認使用權資產的折舊（以及減值，如有）以及計提租賃負債的利息（作為財務費用）。

過渡期的影響

本集團根據相關租賃的剩餘租賃付款額按首次採用日的增量借款利率折現的現值確認二零一九年一月一日的租賃負債，並計入租賃負債中。

對於飛機與發動機租賃，本集團於首次採用日確認使用權資產人民幣32,001百萬元。本集團假設自租賃開始日即採用新準則，並按採用二零一九年一月一日的增量借款利率作為折現率經折現後的賬面價值確認使用權資產。對於其他租賃，本集團按照與租賃負債相等的金額確認使用權資產，並根據於二零一九年一月一日前計入財務報表的與該租賃相關的預付和預提租賃付款額進行調整。

所有使用權資產於首次採用日按照國際會計準則第36號進行減值評估。本集團選擇在資產負債表中單獨列示使用權資產。其中包括從物業、機器及設備重分類至使用權資產的融資租賃租入的資產人民幣94,416百萬元。

本集團於二零一九年一月一日採用國際財務報告準則第16號時，採用下述可選擇的實務變通：

- 對於租賃期將在首次採用日後12個月內結束的租賃採用短期租賃豁免；
- 對合同中包含續租或終止租賃的選擇權的租賃，則採用事後方式確定租賃期；
- 對具有合理相似特徵的租賃組合使用單一折現率；

2.2 會計政策的變更及披露（續）

(a) （續）

作為承租人 — 先前分類為經營租賃之租賃（續）

過渡期的影響（續）

- 根據國際會計準則第37號評估包含租賃的合同在首次採用日前是否為虧損合同，作為使用權資產減值測試的替代；

- 於首次採用日將初始直接成本排除在使用權資產的計量之外。

作為承租人 — 先前分類為融資租賃之租賃

在首次採用日，對於原劃分為融資租賃的租賃，本集團並未改變其相關資產負債的賬面金額。因此，於二零一九年一月一日，這些租賃的使用權資產和租賃負債金額為按照國際會計準則第17號所確認的資產、負債的賬面金額。

採用國際財務報告準則第16號對首次採用日的財務影響

於二零一九年一月一日採用國際財務報告準則第16號所產生的影響如下：

	增加／（減少） 人民幣百萬元
資產	
使用權資產的增加	128,312
物業、機器及設備的減少	(94,416)
預付土地使用權的減少	(1,387)
預付款及其他應收款的減少	(403)
遞延所得稅資產的增加	470
總資產的增加	32,576
負債	
租賃負債的增加	109,306
飛機及發動機退租檢修準備的增加	3,654
融資租賃負債的減少	(77,427)
其他非流動負債的減少	(1,115)
遞延所得稅負債的減少	(84)
總負債的增加	34,334
留存收益的減少	(1,595)
非控制性權益的減少	(163)

2.2 會計政策的變更及披露（續）

(a) （續）

採用國際財務報告準則第16號對首次採用日的財務影響（續）

於二零一九年一月一日的租賃負債與二零一八年十二月三十一日經營租賃承諾比對如下：

	人民幣百萬元
於二零一八年十二月三十一日的經營租賃承諾	**37,278**
減：與短期租賃和剩餘租賃期限於二零一九年十二月三十一日或之前結束的租賃有關的承諾	**(206)**
與低價值資產有關的租賃承諾	**(1)**
	37,071
於二零一九年一月一日的加權平均增量借款利率	**4.09%**
於二零一九年一月一日的經營租賃承諾現值	**31,879**
加：以前年度被列為融資租賃的租賃承諾	**77,427**
於二零一九年一月一日的租賃負債	**109,306**

(b) 國際財務報告解釋公告第23號澄清了當稅務處理產生的不確定性影響到國際會計準則第12號時（通常稱為「不確定的稅務狀況」），所得稅會計的處理方法（包括當期所得稅和遞延所得稅）。該解釋公告不適用於國際會計準則第12號範圍以外的稅收或徵稅，也未特別包括與所得稅不確定事項的處理有關的收益和處罰。此解釋公告具體說明了：(i)主體是否單獨考慮所得稅不確定事項的處理；(ii)主體對稅務機關核查稅務處理所做的假設；(iii)主體如何確定應稅利潤或可抵扣虧損，計稅基礎，未利用的可抵扣虧損，未利用的稅收抵免和稅率；以及(iv)主體如何考慮事實和情況的變化。在採用該解釋公告時，本集團評估了集團間關聯交易的轉移定價是否存在稅務不確定性。基於本集團的稅務合規性與轉讓定價的研究，本集團確定轉讓定價政策可能會被稅務機關所接受。因此該項解釋公告不會對本集團的財務報表產生任何重大影響。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

本集團於財務報表中並未採用以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則。

國際財務報告準則第3號之修訂	*業務的定義*[1]
國際財務報告準則第9號、第7號及國際會計準則第39號之修訂	*利率基準改革*[1]
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號之修訂	*投資者與聯營公司或合營企業之間的資產出售或出資*[3]
國際財務報告準則第17號	*保險合同*[2]
國際會計準則第1號及國際會計準則第8號之修訂	*重大的定義*[1]

1 二零二零年一月一日開始生效

2 二零二一年一月一日開始生效

3 無強制生效日期，但已經可以採用

有關那些預計將適用於本集團的國際財務報告準則的詳細信息如下所述：

國際財務報告準則第3號的修訂對業務的定義進行了闡明並提供了額外指導。修訂件闡明，一組整合的活動及資產如要構成業務，必須至少包括一項輸入及一項實質性過程，二者可以共同顯著促進創造產出的能力。不包括創造產出所需的所有投入及過程亦可構成業務。該等修訂取消市場參與者是否有能力獲得業務並繼續創造產出的評估，而是重點關注所獲得的投入及取得的實質性過程是否可以共同顯著促進創造產出的能力。該等修訂亦縮小產出的定義，重點關注向客戶提供的貨物或服務、投資收入或一般業務活動產生的其他收入。此外，該等修訂提供指引以評估所取得的過程是否為實質性過程，並引入選擇性的公允值集中度測試，允許就所獲得的一組活動及資產是否並非一項業務執行簡化評估。本集團預期將自二零二零年一月一日起以未來適用法採納該等修訂。由於該修訂預期適用於首次應用之日或之後發生的交易或其他事件，因此本集團在過渡日將不受這些修訂的影響。

國際財務準則第9號，國際會計準則第39號和國際財務準則第7號的修訂解決了銀行同業拆借利率改革對財務報告的影響。該修正案提供了暫時性的救濟，使對沖會計能夠在現有基準利率變化前的不確定的時期內繼續進行。此外，該修訂要求公司向投資者提供有關直接受這些不確定因素影響的對沖關係的更多資訊。該等修訂自2020年1月1日或之後開始的年度期間生效。允許提早應用。預期該等修訂不會對本集團的財務報表造成重大影響。

國際財務報告準則第10號和國際會計準則第28號的修訂強調了國際財務報告準則第10號與國際會計準則第28號對處理投資者與其聯營企業或合營企業間銷售資產或以資產用於投資的要求的不一致。該修訂要求當投資者與其聯營企業或合營企業間進行資產銷售或者投資涵蓋業務（如國際財務報告準則第3號的定義）時，應全額確認收益或損失。當資產的交易不涵蓋業務，該交易產生的收益或者損失在投資者的損益表中僅確認該聯營企業或合營企業的非相關投資者按比例享有的收益或損失。目前，國際會計準則委員會推遲了第10號和國際會計準則第28號修訂的強制生效日期，但是提前採用該修訂的企業必須按未來運用法應用它們。當這些修訂生效時，本集團將採用。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則（續）

國際會計準則第1號及第8號之修訂提供新的重大的定義。新定義列明，倘可合理預期任何資料遭遺漏、錯誤稱述或模糊不清會影響通用財務報表的主要用戶根據該等財務報表作出的決定，則有關資料將屬重大。該等修訂澄清，重大性將取決於資料的性質或重要程度，倘可合理預期資料的錯誤陳述會影響主要用戶做出的決定，則有關資料將屬重大。本集團預期將自二零二零年一月一日起以未來適用法採納該等修訂。該等修訂預期不會對本集團的財務報表產生任何重大影響。

2.4 重要會計政策摘要

分部報告

經營分部按照向主要運營決策者（總經理辦公會議）提供的內部報告貫徹一致的方式報告。主要運營決策者被認定為作出決策性決定，並負責分配資源和評估經營分部的表現的總經理辦公會議。

聯營公司及合營公司的投資活動

聯營公司是指本集團對其有長期利益關係，通常附帶有不少於20%的投票權的股權並且可以對其實施重大影響力的實體。重大影響是指對財務與營運決策有參與決策，但對這些決策制定沒有控制權或者共同控制權的一種權利。

合營企業是指在合約條款下各方對合營企業的淨資產有共同控制的一種合約協議。聯合控制是一種根據協定共用控制權的約定，只於當相關活動取得各方當事人對分享控制權一致同意時存在。

本集團對合營企業和聯營企業的投資採用權益法核算，並扣減減值準備。

本集團應佔收購後聯營和合營公司的溢利或虧損於合併損益及其他綜合收益表內確認。此外，當聯營公司或合營公司認可其股權發生變動時，集團應當認可其股權的變動，並且列示在合併的權益變動表內。本集團與其聯營公司或合營公司之間未實現的收益應當按照集團在聯營公司或合營公司的數額進行對銷。除非未實現的損失提供了所轉移資產減值的憑證。由併購聯營或者合營公司中產生的商譽應當包含在集團在聯營或者合營公司的一項投資活動。

如果集團投資的聯營公司變為在合營公司或者在合營公司變為聯營公司時，所留存的權益不需要重新計量。相反地，投資活動依然是在權益法下進行核算。在所有的其他情況下，一旦損失對聯營公司有重大影響或者合營公司的聯合控制有重大影響，集團應當以其的公允價值計量和確認留存的投資。

當投資於聯營公司或者合營公司被確認為持有待售，應當根據國際財務報告準則第5號「持有待售的非流動資產和終止經營」進行會計處理。

2.4 重要會計政策摘要（續）

外幣

(i) 功能貨幣

本集團每個實體的財務報表所列項目均以該實體營運所在的主要經濟環境的貨幣計量（「功能貨幣」）。本財務報表以人民幣呈報，人民幣為本公司及本集團每個實體的功能及列賬貨幣。

(ii) 交易及結餘

外幣交易採用交易日的匯率換算為功能貨幣。除了符合在其他綜合收益中遞延入賬的現金流量對沖和淨投資對沖外，結算此等交易產生的匯兑盈虧以及將外幣計值的貨幣資產和負債以年終匯率換算產生的匯兑盈虧在利潤表確認。

與借款和現金及現金等價物有關的匯兑利得和損失在利潤表內的「財務收入」或「財務費用」中列報。

收入的確認

客戶合同收入

客戶合同收入乃於商品或服務的控制權轉讓予客戶時確認，確認收入的金額能反映本集團預期就交換該等商品或服務有權獲得的對價。

當合同中的對價包含可變金額時，對價金額根據本集團向客戶轉讓商品或服務而有權獲得的金額進行最佳估計，但包含可變對價的交易價格不超過在相關不確定性消除時累計已確認收入極可能不會發生重大轉回的金額。

當合同中包含融資成分，能為客戶提供一年以上的以融資方式獲得商品或服務的控制權的重大利益時，收入按使用貼現率折現後的應收款項計量，同時該交易於本集團與客戶合同開始時作為單獨的一項融資交易予以反映。當合同中包含融資部分，能為本集團提供一年以上的重大財務利益時，根據合同確認的收入包括按實際利率法計算的合同負債所產生的利息開支。對於客戶付款與本集團承諾交付商品或服務之間期限為一年或更短的合同，根據國際財務報告準則第15號中的實際權宜之計，不考慮合同中存在的重大融資成分，進而不對交易價格進行調整。

(a) 客運、貨運與郵運收入於提供運輸服務時確認為收入。已售出但未使用的機票金額作為預售票款包含在合同負債中。本集團根據歷史趨勢及經驗預估逾期票證收入，並於承運日確認收入。

(b) 地面服務，旅遊服務，退票服務及其他旅遊相關服務的收入於提供服務時確認收入。

(c) 佣金收入包括由本集團為其他航空公司售票而賺取的款項。佣金收入於機票出售時確認。

2.4 重要會計政策摘要（續）

收入的確認（續）

客戶合同收入（續）

(d) 本集團實行被稱為「東方萬里行」的常旅客計劃，根據會員累積里程給予其里程積分獎勵。本集團按照單獨售價的相對比例，將客運收入中歸屬於里程額部分予以遞延，並在里程被兑換且履約義務被履行時，或在里程失效時確認收入。里程的單獨售價根據可兑換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兑換率進行調整。

(e) 商品銷售收入於客戶取得商品控制權時確認。

其他來源的收入

租金收入在租賃期按時間比例確認。

其他收入

利息收入採用實際利率法按權責發生製確認，實際利率是指將金融資產在預期存續期的估計未來現金流量折現為金融資產賬面淨值的利率。

股息收入於股東獲得收取股息的權利，同時與股息相關的經濟利益很可能流入本集團且股息金額能夠可靠地計量時予以確認。

合同負債

本集團將向客戶轉讓商品或服務之前，客戶付款或應付款時（以較早者為準）已收或應收客戶的對價確認為合同負債。合同負債於本集團根據合同履行義務時確認為收入。（例如：將相關商品服務的控制權轉給客戶）

政府補助

政府補貼在本集團已滿足補貼附帶的條件及合理的保證相關的補貼將可收取時，按公允值確認。倘補助與開支項目相關，會在按原意用以彌償成本列為開支的期間以系統化模式確認為收入。

倘補助與資產相關，公允價值會記入遞延收入賬目，並於有關資產預期可使用年限內以數額相等的款項發放至損益。

維修與大修費用

符合固定資產與使用權資產確認條件的自購、租賃飛機及發動機的大修費用作為飛機及發動機的替換件進行資本化，並按預計大修週期年度以直線法或按飛行小時以工作量法計提折舊。

本集團部分租賃持有的飛機及發動機根據租賃合同需在退租時對約定項目進行指定檢修，以達到合同約定的退租條件，其估計的退租檢修費用經折現後作為使用權資產的初始成本計量，並按直線法在相關租賃期間內計提折舊。（自二零一九年一月一日起適用）

對於估計的飛機及發動機的退租檢修費用，按直線法在相關租賃期間內計提退租檢修準備。（二零一九年一月一日之前適用）

其他日常維修費用於發生時計入當期損益。

2.4 重要會計政策摘要（續）

借貸費用

為了獲取、興建或生產合格的資產，例如某項需要花費較長期間使其達到預定用途或可出售的資產，其借款費用予以資本化作為其固定資產成本的一部分。當該資產已充分達到其預定用途或者可出售時，借款費用的利息資本化應當予以終止。在資產合格化期間由短期特定借款產生的投資收益應當從借款費用中予以扣除。其他所有借款費用直接計入當期費用。借款費用由借款利率和該主體為取得該項借款資金時發生的其他費用構成。

所得稅

所得稅包括即期及遞延稅項。與於損益以外確認項目相關的所得稅於損益以外確認的其他全面收入或直接權益確認。

即期稅項資產及負債，乃按預期自稅務當局退回或付予稅務當局的金額，根據於報告期末已實施或實際上已實施的稅率（及稅法），以及考慮本集團經營所在國家當時的詮釋及慣例計量。

遞延稅項採用負債法就於報告期末資產及負債的稅基與兩者用作財務報告的賬面值之間的所有暫時差額計提撥備。

遞延稅項負債乃就所有應課稅暫時差額而確認，惟下列情況除外：

- 遞延稅項負債乃因在一項並非業務合併的交易中初次確認商譽、資產或負債而產生，且於交易時並不影響會計利潤或應課稅利潤或虧損；及

- 就與於附屬公司、聯營公司及合營公司之投資有關的應課稅暫時差額而言，暫時差額的撥回時間為可控制，且該等暫時差額於可見將來可能不會撥回。

遞延稅項資產乃就所有可扣稅暫時差額、未動用稅項抵免和任何未動用稅項虧損的結轉而確認。遞延稅項資產之確認以將有應課稅利潤以動用可扣稅暫時差額、未動用稅項抵免和未動用稅項虧損的結轉以作對銷為限，惟下列情況除外：

- 與可扣稅暫時差額有關的遞延稅項資產乃因在一項並非業務合併的交易中初次確認資產或負債而產生，且於交易時並不影響會計利潤及應課稅利潤或虧損；及

- 就與於附屬公司、聯營公司及合營公司之投資有關的可扣稅暫時差額而言，遞延稅項資產僅於暫時差額於可見將來有可能撥回以及將有應課稅利潤以動用暫時差額以作對銷的情況下，方予確認。

於各報告期末審閱遞延稅項資產的賬面值，並在不再可能有足夠應課稅利潤以動用全部或部份遞延稅項資產時，相應扣減該賬面值。未被確認的遞延稅項資產會於各報告期末重新評估，並在可能有足夠應課稅利潤以收回全部或部份遞延稅項資產時予以確認。

2.4 重要會計政策摘要（續）

所得稅（續）

遞延稅項資產及負債乃按預期適用於變現資產或清還負債期間的稅率，根據於報告期末已實施或實際上已實施的稅率（及稅法）計算。

遞延稅項資產可與遞延稅項負債對銷，但必須存在容許以即期稅項資產對銷即期稅項負債的可合法執行權利，且遞延稅項須與同一課稅實體及同一稅務當局有關，或者不同的課稅實體但是打算將流動所得稅負債和資產以淨額對銷或者同時實現資產和結算負債，預計在未來每一個會計期間重大金額的遞延所得稅負債和資產將進行確認或轉回。

企業合併與商譽

非同一控制下的業務合併乃以收購法入賬。轉讓之代價乃以收購日期的公允價值計量，該公允價值為本集團轉讓的資產於收購日期之公允價值、本集團自被收購方之前度擁有人承擔的負債，及本集團發行以換取被收購方控制權的股權之總和。於各業務合併中，本集團選擇以公允價值或應佔被收購方可識別資產淨值的比例，計量於被收購方屬現時擁有人權益，並賦予擁有人權利，於清盤時按比例分佔資產淨值之非控股權益。非控股權益之一切其他成分乃按公允價值計量。收購相關成本於產生時列為開支支。

當本集團收購一項業務時，會根據合約條款、於收購日期的經濟環境及相關條件，評估已承接之金融資產及負債，以作出適合之分類及標示，其中包括將被收購方主合約中之嵌入式衍生工具進行分離。

倘業務合併分階段進行，先前持有的股權重新計量為於收購日期之公允價值，由此產生的任何收益或虧損於損益賬確認。

由收購方將予轉讓的任何或然代價將於收購日期按公允價值確認。歸類為資產或負債的或然代價以公允價值計量，公允價值變動於損益賬確認。歸類為權益的或然代價則不會重新計量，其後結算於權益內入賬。

商譽起初按成本計量，即已轉讓總代價；已確認非控股權益；及本集團先前由持有的被收購方股權的公平值總額，超逾與所收購可識別資產淨值及所承擔負債的差額。如該代價及其他項目的總和低於所收購資產淨值的公允價值，其差額將在重估後於損益內確認為議價購買的收益。

於初始確認後，商譽按成本減任何累計減值虧損計量。商譽須每年作減值測試，若有事件發生或情況改變顯示賬面值有可能減值時，則會更頻密地進行檢討。本集團於12月31日進行商譽之年度減值測試。為進行減值測試，無論本集團其他資產或負債是否已分配予該等單位或單位組別，因業務合併而購入的商譽自購入之日被分配至預期可從合併產生的協同效益中獲益的本集團各個現金產生單位或現金產生單位組別。

2.4 重要會計政策摘要（續）

企業合併與商譽（續）

減值乃通過評估與商譽有關的現金產生單位（或現金產生單位組別）的可收回金額釐定。當現金產生單位（或現金產生單位組別）的可收回金額低於賬面金額時，減值虧損便予以確認。已就商譽確認的減值虧損不得於未來期間撥回。

已將商譽分配給現金產生單位（或現金產生單位組）和該股內部分業務的處置時，與處置的經營有關的商譽計入經營活動的賬面價值，以確定處置的收益或損失。在這些情況下處置的商譽是根據所處置的業務的相對價值和現金產生單位的保留價值來計量的。

無形資產（除商譽外）

(i) 電腦軟件

購入的電腦軟件牌照按購入及使該特定軟件達到可使用時所產生的成本作資本化處理。此等成本按估計可使用年期五年攤銷。與發展或維護電腦軟件程式有關的成本在產生時確認為費用。

(ii) 其他

購入的廣州白雲國際機場以及上海浦東國際機場特定航班時刻使用權（例如飛機起飛降落的時隙）按購入時所產生的成本作資本化處理。此等成本按估計可使用年期三年攤銷。

遞延飛行員養成費

遞延飛行員養成費指由本集團承擔的與飛行員養成相關的支出。該些支出之目的為保證飛行員為本集團服務一定期限，並自飛行員加入本集團之日起按5年的預期受益期以直線法攤銷。

關聯方

任何一方如屬以下情況，即視為本集團的關連方：

(a) 該方為個人或其近親並：

(i) 控制或共同控制本集團；

(ii) 對本集團有重大影響力；或

(iii) 為本集團或其母公司的主要管理人員之一；

或

2.4 重要會計政策摘要（續）

關聯方（續）

(b) 該方為符合下列任何條件的實體：

(i) 該實體與本集團為相同集團的成員公司；

(ii) 一個實體為另一實體（或另一實體的母公司、附屬公司或同系附屬公司）的聯營公司或合營公司；

(iii) 該實體與本集團為相同協力廠商實體的合營公司；

(iv) 一個實體為協力廠商實體的合營公司，而另一個實體為該協力廠商實體的聯營公司；

(v) 該實體為本集團或與本集團有關實體為僱員福利設立的退休福利計劃；

(vi) 該實體受(a)所指個人控制或共同控制；

(vii) (a)(i)所指個人對該實體有重大影響力或為該實體（或該實體母公司）主要管理人員之一；及

(viii) 該實體或該實體所屬集團的任何成員公司為本集團或本集團的母公司提供主要管理人員服務。

物業、機器及設備

除在建工程外，物業、機器及設備按初始成本扣除累計折舊及減值準備列賬。當某項物業、機器及設備被劃分為為持有待售資產或作為持有待售的待處置企業的一部分時，它將停止折舊並依據國際財務報告準則第5號進行計量，詳細詮釋見「持有待售的非流動資產及出售組別」部分的會計政策。物業、廠房和設備之項目之成本包括其購買價及任何使資產達致運作狀況及地點以供擬定用途之直接相關成本。

當一項飛機大修進行時，大修費用的成本會包括在物業、機器及設備的賬面價值中，並於估計的大修期間內攤銷。機身大修費用相關的組件以直線法在5至7.5年內攤銷，發動機大修費用相關的組件以實際飛行小時與預期飛行小時之比例計提折舊。當一項大修完成時，以往大修費用的餘額將全部沖減並計入利潤表。

除上述與大修費用有關的部件外，其他資產乃根據其預計可用年限及估計殘值以直線法攤銷其成本。用於計算每年折舊費用的預計可使用年限列示如下：

自購飛機及發動機	15至20年
其他飛行設備，包括高價周轉件	10年
樓宇	8至45年
其他物業、機器及設備	3至20年

2.4 重要會計政策摘要（續）

物業、機器及設備（續）

倘物業、廠房和設備項目之組成部份有不同之可用年期，則該項目之成本按合理之基準分配至各組成部份，每個組成部份獨立計算折舊。殘值、可用年期及折舊方法至少於每個財政年度末進行檢討及調整（如適用）。

物業、廠房和設備項目（包括初始確認之重要部件項目）將在被出售，或預計其使用或出售不再產生未來經濟利益時終止確認。出售或棄用所產生之任何利潤或虧損於資產終止確認當年在損益表中確認，其數額為出售有關資產得款項淨額與賬面值之差額。

在建工程為興建中的樓宇及待安裝的設備，按照成本扣除減值準備列賬並且不計提折舊。在建工程的成本包含工程項目的直接成本和建造期間相關借款資金產生的資本化借款成本。當在建工程竣工達到可使用狀態時，將被重分類至物業、資產和設備下的對應分類中去。

投資性房地產

投資性房地產指為賺取租金收入及／或資本增值目的而持有的土地和樓宇權益，但不包括用作生產或供應貨品或提供服務或行政管理用途；或用作於日常業務過程中出售的土地和樓宇權益。這些物業初步按成本（包括交易成本）計量。初次確認後，本集團採用成本法對所有投資性房地產進行後續計量。

投資性房地產乃根據其預計可用年限及估計殘值以直線法攤銷其成本。預計可使用年限列示如下：

樓宇	30至35年

以成本法計量的投資性房地產賬面價值則當有事件出現或情況改變顯示賬面值可能無法收回時就減值進行檢討。

報廢或出售投資物業產生的損益，會於報廢或出售的年度在損益表確認。

非金融資產減值（除商譽外）

倘有跡象顯示出現減值或要求就資產進行年度減值測試（存貨、遞延稅項資產、金融資產、其他非流動資產及被歸類為持有待售的出售組別除外），則會估計該資產的可收回金額。資產的可收回金額按資產或現金產生單位的使用價值及其公允值減出售成本（以較高者為準），並就個別資產而釐定，除非有關資產並無產生在頗大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下可收回金額就資產所屬的現金產生單位而釐定。

減值虧損僅於資產賬面值超出其可收回金額時予以確認。於評估使用價值時，估計日後現金流量按可反映現時市場評估的貨幣時間值及資產特定風險的除稅前折現率折減至現值。減值虧損乃於產生期間計入損益內與已減值資產功能一致之開支項目內。

2.4 重要會計政策摘要（續）

非金融資產減值（除商譽外）（續）

於各報告期末會評定是否有跡象顯示之前已確認的減值虧損不再存在或減少。倘出現該跡象，則會估計可收回金額。過往確認的資產（商譽除外）減值虧損僅在用以釐定該項資產可收回金額的估計改變時撥回，惟撥回後的數額不得高於假設過往年度並無就資產確認減值虧損而應有的賬面值（扣除折舊／攤銷後）。減值虧損的撥回於產生期間計入損益。

持有待售的非流動資產及出售組別

當非流動資產的賬面值極可能透過出售交易收回而非通過使用實現，則將其分類為持有待售資產。在此情況下，資產或出售組別須按現狀即時出售，惟須符合出售該等資產或出售組別的慣常條款及出售須具十分把握。被歸類為出售組別的附屬公司所有資產及負債被重新分類為持作出售，而不論出售後本集團有否保留所持前附屬公司的非控股權益。

被歸類為持有待售的非流動資產及出售組別（投資性房地產及金融資產除外）按賬面價值與公允價值減銷售成本之間的較低者計量。被歸類為持有待售的物業、廠房及設備以及無形資產不予折舊或攤銷。

預付土地使用權（二零一九年一月一日之前適用）

預付土地使用權起初按成本列賬，其後在租賃期內以直線法進行攤銷。

飛機預付款

為確保日後接收飛機而支付給飛機製造商的合同預付款，均連同相應資本化利息確認為資產，記入非流動資產並於飛機交付時轉至物業、機器及設備。

飛機設備零件

飛機設備零件按成本和可變現淨值兩者的較低者列賬。成本按加權平均法計算。飛機設備零件的成本包括購買價（扣除折扣的淨額）、運費、關稅、增值稅及其他各項雜費。可變現淨值為在通常業務過程中飛機設備零件的估計銷售價扣除相應的銷售費用。

投資及其他金融資產

初步確認及計量

金融資產於初始確認時分類為其後按攤餘成本計量，按公允價值計入其他綜合收益及按公允價值計入損益的金融資產。

2.4 重要會計政策摘要（續）

投資及其他金融資產（續）

初步確認及計量（續）

於初始確認時，金融資產分類取決於金融資產的合同現金流量特點及本集團管理該等金融資產的業務模式。除並無重大融資成分或本集團已應用可行權宜方法並無調整重大融資成分影響的貿易應收款項及票據外，倘金融資產並非按公允值計入損益本集團按公允值加上交易成本計量金融資產。並無重大融資成分或本集團已應用可行權宜方法的貿易應收款項及票據根據「收入確認」所載的政策按國際財務報告準則第15號釐定的交易價格計量。

一項金融資產若被分類為按攤餘成本計量或按公允價值計入其他綜合收益的類別，需要滿足其現金流僅來源於本金和利息的支付這一特徵。如果一項金融資產的現金流不符合這一特徵，則無論其業務模式如何，均應被分類為公允價值計入當期損益的類別。

本集團管理金融資產的業務模式指其如何管理其金融資產以產生現金流量。業務模式決定現金流量是否來自獲取合同現金流量、出售金融資產，或兩者兼有。當業務模式是持有金融資產以獲取合同現金流時，該金融資產被分類為按攤餘成本計量的類別。當業務模式是持有金融資產以獲取合同現金流同時出售金融資產時，該金融資產被分類為按公允價值計入其他綜合收益的類別。當金融資產不以上述業務模式持有時，該金融資產被分類為按公允價值計入當期損益的類別。

所有循正常途徑買賣的金融資產於交易日（即本集團承諾買賣資產之日）確認。循正常途徑買賣金融資產乃指須於法規或市場慣例一般設定的期間內交付資產的金融資產買賣。

後續計量

金融資產按不同類別作其後計量如下：

按攤餘成本計量的金融資產（債務工具）

按攤餘成本計量的金融資產後續使用實際利率法計量，並可能受減值影響。當資產終止確認、變更或減值時，收益及虧損於損益表中確認。

按公允值計入其他綜合收益的金融資產（債務工具）

就按公允值計入其他綜合收益的債務工具而言，利息收入、外匯重估及減值虧損或回撥乃於收益表確認，計算方式與計算按攤餘成本計量的金融資產相同。餘下公允值變動於其他綜合收益確認。於終止確認後，於其他綜合收益確認的累計公允值變動回流至損益表。

2.4 重要會計政策摘要（續）

投資及其他金融資產（續）

後續計量（續）

指定按公允值計入其他綜合收益的金融資產（股權投資）

於初步確認後，倘股權投資符合國際會計準則第32號金融工具：呈列項下的股權定義，且並非持作買賣，本集團可選擇不可撤回地將該股權投資分類為指定按公允值計入其他綜合收益的股權投資。分類乃按個別工具基準而釐定。

該等金融資產的收益及虧損永不回流損益表。倘股息付款權已確立，而股息相關經濟利益很可能流向本集團，且股息金額能可靠計量，則股息會於收益表確認為其他收入，惟倘本集團受惠於該等所得款項作為收回部分金融資產成本則作別論，在此情況下，有關收益會入賬為其他綜合收益。指定按公允值計入其他綜合收益的股權投資無須進行減值評估。

按公允值計入損益的金融資產

按公允值計入損益的金融資產乃於資產負債表按公允值列賬，而公允值變動淨額則於收益表確認。

該類別包括衍生金融工具及本集團並未不可撤銷地選擇將其分類為按公允價值計入其他綜合收益的股權投資。倘股息付款權已確立，而股息相關經濟利益很可能流向本集團，且股息金額能可靠計量，分類為按公允價值計入損益的金融資產的股權投資股利也確認為其他收入。

當嵌入混合合約（包含金融負債或非金融主體）的衍生工具具備與主體不緊密相關的經濟特徵及風險；具備與嵌入式衍生工具相同條款的單獨工具符合衍生工具的定義；且混合合約並非按公允值計入損益計量，則該衍生工具與主體分開並作為單獨衍生工具列賬。嵌入式衍生工具按公允值計量，且其變動計入收益表。僅當合約條款出現變動，以致大幅改變其他情況下所須現金流量時或當原分類至按公允值計入損益的金融資產獲重新分類時，方進行重新評估。

嵌入混合合約（包含金融資產主體）的衍生工具不得單獨列賬。金融資產主體連同嵌入式衍生工具須整體分類為按公允值計入損益的金融資產。

終止確認金融資產

金融資產（或如適用，一項金融資產的一部份或一組相似金融資產的一部份）主要在下列情況下終止確認（從綜合資產負債表中移除）：

- 自資產收取現金流量的權利已屆滿；或

- 本集團轉讓收取資產現金流量的權利，或根據「債權轉手」安排承擔在無重大延誤下向協力廠商全數支付已收取的現金流量的責任；及(a)本集團已轉讓資產的絕大部份風險及回報；或(b)本集團並無轉讓或保留資產的大部份風險及回報，惟已轉讓資產的控制權。

2.4 重要會計政策摘要（續）

終止確認金融資產（續）

倘本集團已轉讓其收取資產現金流量的權利或已訂立一項轉付安排，需評估是否及何種程度上保留該項資產擁有權的風險及回報。當其並無轉讓或保留資產大部份風險及回報，亦無轉讓資產的控制權，該資產在本集團持續參與該項資產的前提下予以確認入賬。在此情況下，本集團將確認相應的負債。轉移金融資產及相關負債以本集團保留的與之相關的權利與義務為基礎進行計量。

本集團倘以擔保形式持續參與轉讓資產時，則以該項資產的原賬面值及本集團或須償還的代價金額上限（以較低者為準）計算。

金融資產減值

本集團就所有並非按公允價值計入損益持有的債務工具確認預期信用損失撥備。預期信用損失乃以根據合約應付的合同現金流量與本集團預期收取的所有現金流量之間的差額為基準，按原有實際利率相近的差額貼現。預期現金流量將包括來自銷售所持有抵押品或其他信用增級的現金流量，此乃合約條款不可或缺的部分。

一般方法

預期信用損失於兩個階段進行確認。對於自初步確認後並無顯著增加的信貸風險，預期信用損失就可能於未來12個月內（12個月預期信用損失）出現的違約事件計提撥備。對於自初步確認後有顯著增加的信貸風險，須在信用損失風險預期的剩餘年期計提損失撥備，不論違約事件於何時發生（存續期預期信用損失）。

在每個報告日，本集團評估金融工具的信貸風險自初始確認以來是否顯著增加。在進行評估時，本集團將報告日金融工具發生違約的風險與初始確認日金融工具發生違約的風險進行比較，以無需不合理成本情況下可取得合理和可支援的資訊作為支援，包括其回溯和前瞻性資訊。

本集團將合約付款逾期的金融資產視作違約。然而，於若干情況下，當內部或外部資料顯示本集團不可能在本集團採取任何信貸提升安排前悉數收回未償還合約金額時，本集團亦可能認為該金融資產違約。當沒有合理預期收回合同現金流量時，會核銷該金融資產。

按公允價值計入其他綜合收益的債務投資和以攤餘成本計量的金融資產，按照一般方法進行減值，並在以下階段對其進行分類，以計量預期信用損失，但採用簡化方法的貿易應收款和合同資產除外，具體如下：

第一階段 — 金融工具自初始確認以來信貸風險未顯著增加，且其損失撥備相等於12個月預期信用損失。

第二階段 — 金融工具自初始確認後信貸風險顯著增加，但並非信貸減值金融資產且其損失撥備相等於終身預期信用損失

第三階段 — 於報告日期信貸減值的金融資產（但不是購買或原始信貸減值），其損失撥備相等於終身預期信用損失

2.4 重要會計政策摘要（續）

金融資產減值（續）

簡化方法

對於不包含重大融資成分的貿易應收款項，或本集團採用實際權宜之計，不會就重大融資成分的影響調整時，本集團採用簡化方法進行預期信用損失計量。根據簡化方法，本集團不會追蹤信貸風險的變化，而是於各報告日期進行終身預期信用損失確認損失撥備。本集團已根據其歷史信用損失經驗建立撥備矩陣，並根據債務人及經濟環境的前瞻性因素作出調整。

金融負債

初始確認及計量

金融負債於初步確認時按適當的形式劃分為按公允值計入當期損益的金融負債、貸款及融資或指定為有效對沖中對沖工具的衍生工具。

所有金融負債以公允值進行初始計量，而如屬貸款或融資，則扣除直接應佔交易成本。

本集團的金融負債主要包括貿易及其他應付款項、衍生金融工具、租賃負債與帶息借款。

後續計量

金融負債的後續計量取決於以下分類：

以攤餘成本計量的金融負債（貸款及借款）

於初步確認後，計息銀行及其他貸款及境內債券隨後以實際利率法按攤餘成本計量，除非折現影響為微不足道，在該情況下則按成本列賬。當負債終止確認或按實際利率進行攤銷程式時，其損益在損益內確認。

攤餘成本於計及收購事項任何折現或溢價及屬實際利率不可或缺一部份的費用或成本後計算。實際利率攤銷計入損益的融資成本內。

終止確認金融負債

金融負債於負債項下責任被解除或撤銷或屆滿時終止確認。

如一項現有金融負債被來自同一貸款方且大部份條款均有差別的另一項金融負債所取代，或現有負債的條款被大幅修改，此種置換或修改被視作終止確認原有負債並確認新負債處理，而兩者的賬面值差額於損益內確認。

抵銷金融工具

金融資產及金融負債當有現時可執行的法律權利以抵銷已確認金額及有意按淨額基準結付或同時變現資產及結付負債時抵銷，並於財務狀況表內呈報淨額。

2.4 重要會計政策摘要（續）

衍生金融工具及對沖會計法

初始確認及計量

本集團使用衍生金融工具（例如遠期貨幣合約及利率互換套期合約）對沖其外幣風險及利率風險。該等衍生金融工具在訂立衍生合約日期按公允價值確認，隨後以公允價值重新計量。衍生工具在公允價值為正數時列為資產，在公允價值為負數時則列為負債。

商品交易合約，倘符合國際財務報告準則第9號與國際會計準則第39號對衍生金融工具的定義的，其公允價值在損益表中確認為銷售成本。根據本集團的預期購買，出售或使用要求，為接收或交付非金融項目而訂立並繼續持有的商品合約按成本計價。

衍生工具公允價值變動所產生的任何收益或虧損，直接列入損益表內，惟現金流量對沖的有效部分則在其他綜合收益內確認，並於其後在對沖項目影響損益時重新分類至損益。

就對沖會計而言，對沖分類為：

- 公允價值對沖，用於對沖已確認資產或負債的公平值變動風險；或未確認的確定承擔；或
- 現金流量對沖，用於對沖現金流量的變動風險，該風險來自與已確認資產或負債有關的特定風險或來自極有可能的預期交易，或未確認的確定承擔的外幣風險；或
- 海外淨投資對沖。

在設立對沖關係時，本集團正式指定和記錄本集團欲應用對沖會計的對沖關係、風險管理目標和進行對沖的策略。

文檔記錄包括識別對沖工具、被對沖項目、被對沖之風險性質，以及本集團將評估對沖關係是否符合對沖有效性要求（包括分析對沖無效的來源及如何釐定對沖比率）。若對沖關係符合以下的有效性要求，則該對沖關係適用對沖會計：

- 所對沖項目與對沖工具之間存在「經濟關係」。
- 信貸風險影響並無主導因該經濟關係而引致之價值變動。
- 對沖關係之對沖比率與本集團實際對沖之所對沖項目數量及本集團實際用作對沖該數量所對沖項目之對沖工具數量而引致者相同。

2.4 重要會計政策摘要（續）

衍生金融工具及對沖會計法（續）

初始確認及計量（續）

符合以下所有對沖會計法條件的對沖列賬如下：

現金流量對沖

對沖工具之收益或虧損之有效部份直接在其他綜合收益項下之對沖儲備內確認，而無效部份則即時於收益表確認。對沖儲備調整至對沖工具的累計收益或虧損以及對沖項目公允價值累計變動之較低者。

於其他綜合收益累計的金額按相關對沖交易的性質列賬。倘對沖交易其後導致確認非金融項目，於權益累計的金額從權益的獨立部份移除，並計入對沖資產或負債的初始成本及其他賬面值。這並非重新分類調整，不會於期內其他綜合收益中確認，並於非金融資產或非金融負債的對沖預期交易其後成為公允價值對沖會計獲應用的確定承擔時予以應用。

就任何其他現金流量對沖而言，於其他綜合收益累計的金額重新分類至損益表，作為同一期間或對沖預測現金流量影響損益表的期間的重新分類調整。

倘現金流量對沖會計終止，於其他綜合收益累計的金額必須繼續保留於累計其他綜合收益（倘仍然預期會發生對沖未來現金流量）。否則，該金額將即時重新分類至損益表，作為重新分類調整。於該終止後，一旦發生對沖現金流量，累計其他綜合收益中的任何餘額按上述的相關對沖交易的性質進行會計處理。

公允價值對沖

對沖工具的公允價值變動在損益表中確認為其他支出。被對沖風險的歸屬於被對沖專案的公允價值變動記錄為被對沖專案賬面價值的一部分，並在損益表中確認為其他費用。

對於與以攤餘成本計量的專案相關的公允價值對沖，對賬面價值的調整通過使用有效利率法在對沖剩餘期間的損益表中攤銷。有效利率攤銷可在存在調整後立即開始，且應不遲於對沖專案因對沖風險導致的公允價值變動而停止調整時開始。如果終止確認被對沖專案，則未攤銷的公允價值立即在損益表中確認。

當未確認的企業承諾被指定為被對沖項目時，被對沖風險導致的企業承諾的公允價值其後的累計變化被確認為資產或負債，在損益表中確認相應的利得或損失。對沖工具的公允價值變動也在損益表中確認。

2.4 重要會計政策摘要（續）

衍生金融工具及對沖會計法（續）

初始確認及計量（續）

流動與非流動分類

並非指定為有效對沖工具的衍生工具乃根據對事實及情況的評估（即相關合同現金流量）分類為流動或非流動，或單獨列為流動與非流動部分。

- 當本集團預期持有衍生工具作為經濟對沖（而並無應用對沖會計法）至超過報告期結算日後十二個月期間，則該衍生工具乃與相關項目之分類一致分類為非流動（或單獨列為流動及非流動部分）。

- 與主合約並非密切聯繫的嵌入式衍生工具乃與主合約的現金流量一致分類。

- 指定為及現時為有效對沖工具的衍生工具乃與相關對沖項目的分類一致分類。衍生工具僅於可作出可靠分配時單獨列為流動部分及非流動部分。

現金及現金等價物

綜合現金流量表中，現金及現金等價物包括庫存現金、活期存款及可隨時轉換為已知數額現金、價值變動風險極微且一般自購入後三個月內到期的短期高流動性投資，但扣減須於要求時償還並屬於本集團現金管理不可分割部分的銀行透支。

綜合財務狀況表中，現金及現金等價物包括用途不受限制的庫存現金和存放銀行現金（包括定期存款）。

撥備

當本集團因已發生的事件須承擔現有的法律性或推定性的責任，而有可能需要資源流出以償付責任，金額亦能可靠估計時，則本集團需確立撥備。

撥備的金額以解除責任所需支出的現值加以確認。支出的現值將運用能反映出當時市場評估貨幣資金時間性價值以及相對於該責任的風險的稅前比率來確定。因時間推移導致的撥備的增加則被確認為財務費用。

如有多項類似責任，其需要在償付中流出資源的可能性，根據責任的類別整體考慮。即使在同一責任類別內所包含的任何一個項目相關的資源流出的可能性極低，仍須確認撥備。

當履行合同約定義務所發生的不可避免的成本超過了該合同預期的經濟利益流入，則該合同的現時義務被確認和計量為一項撥備。

2.4 重要會計政策摘要（續）

租賃（自二零一九年一月一日起適用）

本集團在合同開始時評估合同是否為租賃或包含租賃。如果合同轉移了在一段時間內控制資產使用的權利以換取對價，則該合同為租賃或包含租賃。

(i) 作為承租人

本集團對所有租賃採用單一方法確認和計量使用權資產與租賃負債，低價值資產租賃與短期租賃除外。本集團將租賃付款確認為租賃負債，並將使用資產的權利確認為使用權資產。

(a) *使用權資產*

使用權資產在租賃開始日（即資產可供使用之日）確認。使用權資產按成本減去任何累計折舊和任何減值損失後的金額進行計量，並根據租賃負債的重新計量進行調整。使用權資產的成本包括已確認的租賃負債金額，已發生的初始直接成本以及在開始日期或之前支付的租賃付款額減已收到的任何租賃激勵。使用權資產的成本也包括為拆卸及移除租賃資產、復原租賃資產所在場地或將租賃資產恢復至租賃條款約定狀態預計將發生的成本。使用權資產按租期和資產的估計使用壽命中的較短者按直線法計算折舊，如下：

租賃飛機及發動機	8–12年
建築物	2–10年
預付土地使用權	50年
其他	2–5年

如果租賃資產的所有權在租賃期結束時轉移至本集團或其成本反映了購買期權的行使，則使用權資產按該資產的預期使用年限進行折舊。

(b) *租賃負債*

於租賃開始日，本集團以租賃期內的租賃付款額現值來確認租賃負債。租賃付款額包括固定付款額（包括實質固定付款額），扣除任何應收的租賃激勵，取決於指數或比率的可變租賃付款額，以及根據餘值擔保預計的應付金額。租賃付款額亦包括本集團可合理確定將行使購買選擇權的行權價和終止租賃的罰款金額，如果租賃條款反映出承租人將行使終止租賃的選擇權。不取決於指數或利率的可變租賃付款額在觸發付款的事件或條件發生時計入損益。

在計算租賃付款的現值時，如果無法直接確定租賃內含利率，本集團使用租賃開始日時的增量借款利率。在租賃開始日後，承租人將增加租賃負債賬面金額以反映增加的利息，減少賬面金額以反映支付的租賃付款額。此外如果發生租賃修改，因指數或利率的變更，租賃期的變更，對於購買資產的選擇權變更需要重新計量租賃負債的賬面金額。

2.4 重要會計政策摘要（續）

租賃（自二零一九年一月一日起適用）（續）

(i) 作為承租人（續）

(c) *短期租賃和低價值資產租賃*

本集團對短期租賃予以豁免確認使用權資產（如不包含購買選擇權且在租賃開始時租賃期為12個月或更短時間的租賃）。本集團對於低價值資產租賃予以豁免確認使用權資產。短期租賃的租賃付款和低價值資產的租賃在租賃期內按直線法確認為費用。

(ii) 作為出租人

當本集團作為出租人時，在租賃開始時（或發生租賃變更時）將其每個租賃分類為經營租賃或融資租賃。

本集團實質上不轉移與資產所有權有關的全部風險和報酬的租賃分類為經營租賃。當合同包含租賃和非租賃組成部分時，本集團以相對獨立的銷售價格為基礎將合同中的對價分配給每個組成部分。租金收入在租賃期內按直線法入賬，按其經營性質計入當期損益。協商和安排經營租賃所發生的初始直接費用被計入租賃資產的賬面價值中，並在租賃期內以與租金收入相同的基礎確認收益。或有租金在賺取期間確認為收入。

實質上將資產所有權有關的所有風險和報酬轉移給承租人的租賃，均列為融資租賃。

租賃（二零一九年一月一日之前適用）

(i) 作為承租人

融資租賃

融資租賃是指將擁有資產的風險及回報實質上轉讓予本集團的租賃。融資租賃的原值乃按在開始時按租賃資產的公允值或最低租賃付款的現值較低者入賬。

每期租金均分攤為負債及財務費用。有關租賃負債，在扣除財務費用後，分別列報於融資租賃負債與融資租賃負債的流動部分。財務費用於租約期內在利潤表中列支，以達到租賃利率為結欠餘額的固定比率。融資租賃的物業、機器及設備的折舊乃根據資產的預計可用年限以直線法攤銷其成本至其估計殘值。

有關售後回租形成一項融資租賃，出售價及賬面淨值的差異將予以遞延並按最低租賃期攤銷。

經營租賃

如租賃擁有權的重大部份風險和回報由出租人保留，分類為經營性租賃。經營性租賃支付的租金（扣除從出租人收取之任何獎勵金後）於租賃期內以直線法在利潤表支銷。

2.4 重要會計政策摘要（續）

租賃（二零一九年一月一日之前適用）（續）

(i) 作為承租人（續）

經營租賃（續）

有關售後回租形成一項經營性租賃，出售價及賬面淨值的差異，除卻相關損益由低於或高於市價的未來租賃付款額補償的部份外，則所有損益應立即予以確認。其後的利得與損失將會在整個使用期內予以分期確認。

(ii) 作為出租人

以經營租賃方式分租的資產乃包括在資產負債表的物業、機器及設備中，並按同類物業、機器及設備的預計可使用年限計提、折舊，產生的租金收入按直線法於租賃期內確認入賬。

僱員退休後福利

(i) 設定提存計劃

本集團為合資格的退休僱員提供的福利包括退休津貼、交通津貼以及其他福利。本集團並未向獨立的管理基金儲存費用。提供退休後福利計劃下的福利成本採用預計單位信貸精算估值法。

從退休後的福利計劃，包括精算損益，重新計量產生的資產上限（不包括淨利息）的影響以及計劃資產（不包括淨利息）的回報，會在發生的當期立即通過其他綜合收益在財務狀況表內確認。重新計量不重新分類至以後期間損益。

(ii) 設定受益計劃

本集團為合資格的退休僱員提供的福利包括退休津貼、交通津貼以及其他福利。本集團並未向獨立的管理基金儲存費用。提供退休後福利計劃下的福利成本採用預計單位信貸精算估值法。

從退休後的福利計劃，包括精算損益，重新計量產生的資產上限（不包括淨利息）的影響以及計劃資產（不包括淨利息）的回報，會在發生的當期立即通過其他綜合收益在財務狀況表內確認。重新計量不重新分類至以後期間損益。

過往服務費用於以下時間較早者計入損益：

- 計劃修訂或縮減的日期
- 本集團確認重組相關費用的日期

淨利息按淨福利負債或資產運用的折現率計算。本集團確認的設定受益計劃責任通過「工資、薪金和福利」和「財務費用」於損益賬內進行以下更改：

- 包括當前服務費用，過往服務費用，削減及非常規結算產生的收益和損失
- 利息淨支出

2.4 重要會計政策摘要（續）

股利

分配予本公司股東之股利於本公司股東批准該股利當期確認為本集團之負債。已計提的股息於合併財務報表附註披露。

公允價值計量

本集團於各報告期末按公允價值計量衍生金融工具、上市股權投資及列入可供出售投資的會籍債券。公允價值乃市場參與者於計量日期在有序交易中出售資產所收取或轉讓負債所支付的價格。公允價值計量乃基於假設出售資產或轉移負債的交易乃於資產或負債的主要市場或（如無主要市場）於資產或負債的最有利市場進行。主要或最有利市場須位於本集團能到達的地方。資產或負債的公允價值乃基於市場參與者為資產或負債定價所用的假設計量（假設市場參與者依照彼等的最佳經濟利益行事）

非金融資產的公允價值計量乃計及一名市場參與者透過使用其資產的最高及最佳用途或透過將資產出售予將使用其最高及最佳用途的另一名市場參與者而能夠產生經濟利益的能力。

本集團使用適用於不同情況且其具有足夠資料的估值方法計量公允價值，盡量利用相關可觀察輸入數據，並盡量減少使用不可觀察輸入數據。

財務報表所計量或披露公允價值的所有資產及負債，均根據對公允價值計量整體而言屬重要的最低層級輸入數據在下述公允價值等級內進行分類：

第一級 — 相同資產或負債於活躍市場中所報價格（未經調整）

第二級 — 估值技術（可直接或間接觀察對公允價值計量而言屬重要的最低層級輸入數據）

第三級 — 估值技術（不能觀察對公允價值計量而言屬重要的最低層級輸入數據）

就按經常性基準於財務報表確認的資產及負債而言，本集團透過於各報告期末重新評估分類（基於對公允價值計量整體而言屬重大的最低層級輸入數據）確定是否發生不同等級轉。

3 重要會計估計及判斷

編製財務報表時所採用的估計和判斷根據過往經驗和其他因素持續進行評估，包括在有關情況下相信對未來事件的合理預測。本集團對未來作出估計和假設。會計估計如其定義，很少會與其實際結果相同。很大機會導致下個財政年度的資產和負債的賬面值作出重大調整的估計和假設討論如下：

(a) 超期票證

本集團根據合併財務報表附註2.4所述的會計政策確認運輸收入。超期票證以估計的形式被確認為收入。本集團假設超期票證的金額，減少合同負債並且用基於組合的方法在安排的航班日確認收入。超期率估計基於並受限於供參考的歷史超期票證趨勢。

(b) 與常旅客獎勵計劃相關的合同負債的確認

根據本公司的常旅客計劃，贈與獎勵積分的機票銷售同時為客戶提供里程積分與空中運輸服務。本集團按照單獨售價的相對比例將客運收入中歸屬於里程額部分予以遞延。里程的單獨售價根據可兑換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兑換率進行調整。本集團綜合考慮客戶兑換常旅客獎勵里程所能獲得免費商品和服務以及客戶行使該兑換權的可能性等全部相關信息後，對常旅客獎勵里程單獨售價予以合理估計。估計客戶行使該兑換權的可能性時，本集團根據里程兑換的歷史數據、當前里程兑換情況並考慮客戶未來變化、市場未來趨勢等因素綜合分析確定。假設的變化可能對合同負債的餘額與年度經營業績產生重大影響。

(c) 飛機及發動機的退租檢修準備

本集團部分租賃持有的飛機及發動機根據租賃合同需在退租時對約定項目進行指定檢修，以達到合同約定的退租條件，其估計的退租檢修費用經折現後作為使用權資產的初始成本計量，並按直線法在相關租賃期間內計提折舊。管理層對於退租檢費用的估計在相當大程度上是根據過去相同或類似飛機及發動機型號的退租經驗、實際發生的退租檢修費用，以及飛機及發動機使用狀況的歷史資料進行的。不同的判斷或估計對預計的退租檢修準備有重大影響。

(d) 退休福利

本集團實施的設定受益計劃包括為退休僱員提供退休津貼、交通津貼以及其他福利。如附註2.4所示，提供的上述設定受益計劃下的福利費用根據各種精算假設按單位貸記法計算，並在僱員的服務期內確認。這些假設包括，但不限於折現率、人均福利的年增長率及僱員流失率等。折現率是在管理層對當地高品質政府債券審閱的基礎上確定的，人均福利的年增長率取決於當地經濟狀況。

(e) 遞延稅項

遞延所得稅資產的確認以未來很可能實現的應稅利潤可以彌補的虧損或可以轉回的暫時性差異為限。而計算未來可能實現的應稅利潤需要管理層運用大量的判斷及估計，同時結合稅務籌畫策略，不同的判斷及估計會影響確認的遞延所得稅資產的金額。

3 重要會計估計及判斷（續）

(f) 飛機設備零件減值

飛機設備零件減值是基於賬面價值與其可變現淨值相比較。可變現淨值是根據目前的市場情況，歷史經驗和對飛機設備零件的公司未來的經營計劃來估計。可變現淨值會根據市場情況和對飛機設備零件的公司未來的經營計劃的變動而作調整。

(g) 物業、機器及設備的折舊

機身組成本及發動機大修成本的折舊計提方法是基於本集團類似機身和發動機的歷史使用經驗制定的，同時還考慮了預期將發生的大修費用、大修間隔期、以及間隔期內的實際飛行小時率和預計飛行小時綠。判斷和估計的不同對折舊費用的預計及運營的結果會有較為顯著的影響。

除了與發動機大修成本有關的組成部分，其他的物業、機器和設備採用直線法在預計使用年限內扣除預計淨殘值來計提折舊。使用年限是基於本集團的類似固定資產的歷史使用經驗及預計技術變更來確定的。本集團會定期覆核預計使用年限，以此作為每一會計報告期間記錄折舊費用的計量依據。如果未來期間裏發生了重大的會計估計變更，折舊費用將進行相應調整。

(h) 預計物業、機器及設備和無形資產減值

根據合併財務報表附註2.4所述的會計政策，本集團須測試物業、機器及設備及無形資產是否出現減值。現金產生單元的可收回金額按照公允價值扣除銷售成本以及使用價值計算而釐定。該使用價值是根據經管理層批准的財務預算及相關假設，例如客運公里收入水準、載運率、飛機利用率及貼現率等，計算所得。

(i) 商譽減值

本集團至少每年測試商譽是否發生減值。這要求本集團對可收回金額進行估計，可收回金額根據資產的公允價值減去處置費用後的淨額與其預計未來現金流量的現值兩者之間較高者確定。對於分配了商譽的資產組，管理層按照資產組的預計未來現金流量現值確定其可收回金額。管理層需要預計未來資產組產生的現金流量，同時選擇恰當的折現率確定未來現金流量的現值。

(j) 非上市公司股權投資的公允價值

未上市公司股權投資以詳細列於合併財務報表附註50的市場導向估值技術來計量。該估值要求集團來確定可比上市公司（同業）並且選擇價格倍數。另外，本集團的對流動性不足和規模差異假定大概的折扣。本集團將該類投資的公允價值歸類為層級三。

(k) 租賃 — 增量借款利率的估計（自二零一九年一月一日起適用）

本集團難以確定租賃內含的利率，因此，本集團使用增量借款利率來計量租賃負債。增量借款利率是指本集團在類似期限內以類似擔保，為獲得與類似經濟條件下的使用權資產具有相似價值的資產所需的資金所必須支付的利率。因此，它反映了本集團「必要支付的」，在沒有可觀察的利率（例如，未進行融資交易的子公司）或需要進行調整以反映租賃安排的條款和條件時，需要進行估算。必要時，本集團使用可觀察到的輸入（例如市場利率）估算增量借款利率，並且需要進行針對某些特定實體的估算（例如子公司的獨立信用評級）。

4 分部資料

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

本集團存在一個業務分部，即「航空業務分部」，包括客運、貨運、郵運及地面服務。

對於其他服務，包括旅遊服務、航空餐食以及其他各項業務，由於未包括在向主要營運決策者匯報的航空業務分部報告中，因此未將該等業務納入航空業務報告分部。該等業務的業績併入「其他業務分部」。

分部之間的交易按與無關聯第三方交易相若的商業條款及條件進行。

根據國際財務報告準則第8號，分部資料披露的準備方式應與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要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，其在某些方面與國際財務報告準則有所不同。每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入及稅前利潤的重大調節項目已列示於附註4(c)。

截至二零一九年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	119,240	1,620	—	—	120,860
分部間收入	—	2,052	(2,052)	—	—
報告分部收入	119,240	3,672	(2,052)	—	120,860
報告分部稅前利潤	2,745	1,164	—	393	4,302
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	21,816	261	—	—	22,077
資產減值損失／金融資產減值淨損失	20	—	—	—	20
利息收入	108	1	(13)	—	96
利息支出	5,152	30	(13)	—	5,169
資本性支出	42,853	303	—	—	43,156

4 分部資料（續）

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

二零一八年十二月三十一日的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	112,228	2,702	—	—	114,930
分部間收入	—	1,425	(1,425)	—	—
報告分部收入	112,228	4,127	(1,425)	—	114,930
報告分部稅前利潤	2,723	622	—	522	3,867
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	15,051	251	—	—	15,302
資產減值損失／金融資產減值淨損失	338	7	—	—	345
利息收入	118	1	(9)	—	110
利息支出	3,721	15	(9)	—	3,727
資本性支出	30,670	508	—	—	31,178

於二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於二零一九年十二月三十一日					
報告分部資產	**274,578**	**6,225**	**(1,943)**	**4,076**	**282,936**
報告分部負債	**211,035**	**3,146**	**(1,943)**	**301**	**212,539**
於二零一八年十二月三十一日					
報告分部資產	230,533	4,635	(2,248)	3,845	236,765
報告分部負債	176,836	2,712	(2,248)	113	177,413

* 未分配資產主要包括投資於聯營公司和合營公司、衍生金融工具、指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資和按公允價值計入損益的金融資產。未分配業績主要包括分佔聯營公司、合營公司業績，衍生金融工具的公允價值變動，按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動和來自權益投資的股利。

4 分部資料（續）

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

1) 於中國境內（不包括中國香港特別行政區（「香港」）、中國澳門特別行政區（「澳門」）及台灣地區（「台灣」），以下統稱「港澳臺地區」）提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營國際航線（不包括地區航線）所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。

2) 提供售票服務收入，地面服務收入及其他不同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。

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
境內（中國，不包括港澳臺地區）	**80,058**	76,517
國際	**37,082**	34,744
港澳臺地區	**3,846**	4,017
	120,986	115,278

3) 本集團主要收入來源於飛機資產，此等飛機均註冊於中國。由於本集團之飛機可在不同航線中自由使用，沒有將此等資產及相關負債按地區合理分配的基礎，因此並未按照地區來披露非流動資產及資本性支出。除了飛機，大部分非流動資產（不包括金融工具）註冊和位於中國。

(c) 報告分部收入、分部利潤、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：

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入總額		**120,860**	114,930
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	**126**	348
合併收入		**120,986**	115,278

4 分部資料（續）

(c) 報告分部收入、分部利潤、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）

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		4,302	3,867
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	(3)	(11)
合併稅前利潤		4,299	3,856

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產總額		282,936	236,765
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	7	10
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(iii)	2,242	2,242
合併資產		285,185	239,017

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
負債		
報告分部負債總額	212,539	177,413
— 其他	—	3
合併負債	212,539	177,416

註釋：

(i) 該差異為逾期預售票款相關的代收稅在中國企業會計準則與國際財務報告準則下的分類差異。

(ii) 該差異為飛機、發動機及高周件於以往年度在中國企業會計準則下與國際財務報告準則下的折舊年限以及殘值不同而產生的差異。儘管近年來，該等資產的折舊政策在中國企業會計準則與國際企業會計準則下已統一，但由於上述更改為會計估計變更並採用未來適用法處理，因此該等資產的賬面價值以及相關的折舊在中國企業會計準則與國際財務報告準則下仍存在差異。

(iii) 收購上海航空股份有限公司（「上海航空」）的合併成本及可辨認資產與負債的公允價值於中國企業會計準則與國際財務報告準則下的金額不同，因此所確認的商譽的金額不同。

5 收入

收入分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
客戶合同收入	120,796	115,210
其他來源的收入		
租金收入	190	68
	120,986	115,278

客戶合同收入

(i) 收入拆分信息

對結束於二零一九年十二月三十一日的年度

分部	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	110,416	—	110,416
— 貨運及郵運	3,826	—	3,826
旅遊服務收入	—	878	878
地勤服務收入	1,180	—	1,180
佣金收入	2,485	—	2,485
其他	1,269	742	2,011
客戶合同收入總計	119,176	1,620	120,796
地區分佈收入			
中國境內（不含港澳臺地區）	78,248	1,620	79,868
國際	37,082	—	37,082
港澳臺地區	3,846	—	3,846
客戶合同收入總計	119,176	1,620	120,796

5 收入（續）

客戶合同收入（續）

(i) 收入拆分信息（續）

對結束於二零一八年十二月三十一日的年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	104,309	—	104,309
— 貨運及郵運	3,627	—	3,627
旅遊服務收入	—	2,173	2,173
地勤服務收入	1,005	—	1,005
佣金收入	2,199	—	2,199
其他	1,368	529	1,897
客戶合同收入總計	112,508	2,702	115,210
地區分佈收入			
中國境內（不含港澳臺地區）	73,747	2,702	76,449
國際	34,744	—	34,744
港澳臺地區	4,017	—	4,017
客戶合同收入總計	112,508	2,702	115,210

以下列出分部信息內客戶合同收入調節金額披露：

二零一九年十二月三十一日

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
客戶合同收入			
外部客戶	119,176	1,620	120,796
內部銷售	—	2,052	2,052
內部調整與抵銷	—	(2,052)	(2,052)
客戶合同收入總計	119,176	1,620	120,796

5 收入（續）

客戶合同收入（續）

(i) 收入拆分信息（續）

二零一八年十二月三十一日

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
客戶合同收入			
外部客戶	112,508	2,702	115,210
內部銷售	—	1,425	1,425
內部調整與抵銷	—	(1,425)	(1,425)
客戶合同收入總計	112,508	2,702	115,210

下表顯示包含在報告期初的合同負債中而在本報告期確認的收入金額：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
確認的包含在期初合同負債中收入：		
客運運輸收入	**7,216**	6,218

於二零一九年十二月三十一日，本集團合同負債中包括的常旅客計劃發放的未兑換積分為人民幣2,057百萬元。下表列出了二零一九年與二零一八年集團常旅客計劃的變動明細。

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
期初餘額	**2,286**	1,994
本年遞延	**1,613**	1,519
本年確認收入	**(1,654)**	(1,227)
期末餘額	**2,245**	2,286
減：其中相關的增值稅待轉銷項稅	**188**	240
	2,057	2,046

5 收入（續）

客戶合同收入（續）

(ii) 履約義務

集團履約義務信息簡述如下：

客運服務

當提供運輸服務後，履約義務完成。預收賬款被要求在預收票款或未兑換獎勵積分列示，兩者均包含於合同負債。

貨運及郵運服務

履行義務在提供服務時得到滿足，並且通常在每個月結束後的10天內支付。

旅遊服務

履約義務在提供服務時得到滿足並且通常需要提前付款。

地面服務收入

履行義務在提供服務時得到滿足，並且付款通常在結算之日起45天內到期。

退票與佣金服務

在取消或銷售門票的過程中，履行義務得到滿足，並且通常在提供服務之前已經收到了對價。

6 其他營業收入和利得

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
合作航線收入（註釋(a)）	5,436	4,536
航線補貼（註釋(b)）	353	441
其他補貼收入（註釋(c)）	535	453
處置物業、機器及設備的收益	40	290
處置預付土地使用權的收益	—	210
處置聯營公司的收益	—	5
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	3	6
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益		
投資產生的股利收入	19	23
無需退還的團體訂票款	331	348
出售附屬公司的收益（附註45）	64	—
其他	421	280
	7,202	6,592

註釋：

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

(b) 航線補貼包含各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。

(c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助金。

(d) 截至二零一九年和二零一八年十二月三十一日，本集團並沒有與已確認的補貼收入相關的未滿足的條件或其他或有事項。

7 經營利潤

經營利潤以扣除下列項目列示：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
無形資產攤銷（附註20）	143	160
物業、機器及設備折舊（附註17）		
— 自置	9,078	7,926
— 租賃（融資租賃）	—	6,690
使用權資產折舊（附註19(b)）		
（二零一八年：預付土地使用權攤銷）	12,298	43
投資性房地產折舊（附註18）	25	26
包括在其他長期資產中的長期待攤費用攤銷	536	468
飛機設備零件消耗	1,013	1,088
核數師酬金	18	17
匯兌淨差異（附註13）	990	2,040

8 工資、薪金及福利

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及補貼	**19,385**	17,865
僱員福利	**143**	170
養老金（附註41(a)）	**2,571**	2,306
醫療保險（註釋(a)）	**789**	706
員工住房基金（註釋(b)）	**1,056**	948
員工住房補貼（註釋(c)）	**186**	109
內退福利（註釋(d)）	**22**	30
	24,152	22,134

註釋：

(a) 醫療保險

本集團大部分中國籍員工參與由當地政府組織的醫療保險計劃。

(b) 員工住房基金

根據中國住房政策，本集團需供款至國家安排的住房基金中。同時，員工亦須從其薪金中，與本公司作出等值的供款。在若干特定情形員工有權提取全額供款。若基金的資產不足以支付僱員提供服務的當期及前期利益時，本集團並無法律性或推定性的責任填補不足。

(c) 員工住房補貼

本集團同時以現金方式向符合資格的員工提供員工住房補貼。受益期原則上為二十年，當符合資格員工離職或退休時，其補貼將停止計算，任何以往年度有關的未支付補貼將在其離職或退休時支付。

(d) 內退福利

本集團向符合條件的自願接受內部退養安排的員工提供內退福利。本集團根據制定的內部退養計劃承擔對參加內部退養計劃員工每月支付內退生活費的義務，並為這些員工按照當地政府的規定計提並繳納五險一金。內退福利根據多項因素計算，包括自提前退休日期至正常退休日期之間的服務年數以及內部退養所享有的福利。本集團將預計的與履行該義務有關的未來現金流量現值確認為其他長期負債。

8 工資、薪金及福利（續）

註釋：（續）

(e) 董事及監事的酬金

根據上市公司條例和香港《公司條例》第383(1)(a)、(b)、(c)及(f)條和公司（披露董事利益資料）規例第2部，支付給公司董事及監事的酬金包括下列各項：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
袍金	805	800
其他薪酬：		
薪金及補貼	665	1,464
花紅*	—	—
退休金計劃供款	21	41
	1,491	2,305

* 無執行董事享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

二零一九年

	袍金 人民幣千元	薪金及補貼 人民幣千元	花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款 人民幣千元	總額 人民幣千元
執行董事					
劉紹勇*	—	—	—	—	—
馬須倫*&****	—	—	—	—	—
王均金**	—	—	—	—	—
李養民*&**	—	—	—	—	—
唐兵*&**	—	—	—	—	—
袁駿*	—	—	—	—	—
獨立非執行董事					
林萬里	—	—	—	—	—
李若山***	200	—	—	—	200
馬蔚華***	200	—	—	—	200
邵瑞慶	200	—	—	—	200
蔡洪平	200	—	—	—	200
董學博**	5	—	—	—	5
監事					
席晟*	—	—	—	—	—
高峰	—	665	—	21	686
栗錦德*&***	—	—	—	—	—
方照亞*&**	—	—	—	—	—
合計	805	665	—	21	1,491

8 工資、薪金及福利（續）

註釋：（續）

(e) 董事及監事的酬金（續）

二零一八年

	袍金 人民幣千元	薪金及補貼 人民幣千元	花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款 人民幣千元	總額 人民幣千元
執行董事					
劉紹勇*	—	—	—	—	—
馬須倫*&****	—	—	—	—	—
徐昭*&***	—	—	—	—	—
顧嘉丹*&***	—	—	—	—	—
李養民*&***	—	—	—	—	—
唐兵*&***	—	—	—	—	—
田留文*&***	—	—	—	—	—
袁駿**	—	867	—	14	881
獨立非執行董事					
林萬里**	—	—	—	—	—
李若山	200	—	—	—	200
馬蔚華	200	—	—	—	200
邵瑞慶	200	—	—	—	200
蔡洪平	200	—	—	—	200
監事					
席晟*	—	—	—	—	—
高峰**	—	251	—	19	270
栗錦德*&**	—	—	—	—	—
巴勝基*&***	—	—	—	—	—
胡際東*&***	—	—	—	—	—
馮金雄*****	—	346	—	8	354
賈紹軍*&***	—	—	—	—	—
合計	800	1,464	—	41	2,305

* 本公司部份董事及監事向本公司及其附屬公司提供服務，並從母公司東航集團支取其酬金。由於公司董事認為難以將董事的服務分配到本集團及東航集團，因此此分類沒有在此表中反映。

** 本公司部分董事及監事分別於二零一九年度與二零一八年度新聘任。

*** 本公司部分董事及監事分別於二零一九年度與二零一八年度離任。

**** 馬須倫先生於二零一九年二月一日離任公司董事、副董事長與總經理職位。

***** 馮金雄先生於二零一八年度因病去世。

二零一九年與二零一八年無董事及監事放棄其酬金。

8 工資、薪金及福利（續）

註釋：（續）

(f) 五位最高薪人員的酬金

於二零一九年度，本公司五位最高薪人員中無任何一位為董事及監事（二零一八年：無）。五位最高薪人員的酬金詳情如下：

	二零一九年 人民幣千元	二零一八年 人民幣千元
工資、薪金及補貼	11,413	8,938
退休金計劃供款	185	172
	11,598	9,110

五位最高薪人員在如下酬金級別的人數：

	人數	
	二零一九年	二零一八年
2,000,001港元至2,500,000港元	2	5
2,500,001港元至3,000,000港元	2	—
3,000,001港元至3,500,000港元	1	—

於二零一九年度，本集團並無給予本公司董事、監事及五位最高薪人員薪酬，以吸引其加入本公司或作為對其離職的賠償（二零一八年：無）。

9 資產減值損失

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
物業、機器及設備減值（附註17）	4	15
飛行設備零件減值（附註27）	—	301
持有待售資產減值	—	2
	4	318

10 金融資產淨減值損失

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
沖回應收款項減值準備金（附註28）	(6)	(21)
計提其他應收款減值準備金（附註30）	22	48
	16	27

11 衍生工具公允價值變動

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
外匯遠期合約	—	311

12 財務收入

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
利息收入	96	110

13 財務支出

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,149	1,569
租賃負債利息（附註19(c)）	3,894	—
融資租賃負債利息	—	2,440
退休後福利準備利息	92	106
飛機及發動機退租檢修準備利息	270	—
債券及融資券利息	520	468
利率互換合約利息	(68)	(6)
減：資本化為飛機預付款的金額（註釋(a)）	(687)	(850)
	5,170	3,727
匯兑淨損失（註釋(b)）	990	2,040
	6,160	5,767

註釋：

(a) 截止二零一九年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的平均年利率為3.51%（截止二零一八年十二月三十一日：3.54%）。

(b) 匯兑損失主要來源於本集團以外幣計量的借款與租賃負債（二零一八年：融資租賃負債）的匯兑轉換。

14 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
所得稅	942	1,220
遞延稅項	(123)	(294)
	819	926

根據《中華人民共和國財政部、國家稅務總局和海關總署關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》（財稅[2011]58號）以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零一一年到二零二零年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司的附屬公司東航雲南於二零一二年得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。本公司位於四川、甘肅及西北的分公司經相關的稅務機關批准，同樣享受15%的所得稅優惠稅率。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率（二零一八年：16.5%）。本公司的附屬公司東航電商於二零一八年取得相關部門頒發的高新技術企業證書(No. GR201831003647)，經相關的稅務機關批准，自二零一八年一月一日起享受15%的所得稅優惠稅率。

14 稅項（續）

除東航雲南，東航電商，本公司位於四川、甘肅及西北的分公司以及註冊在香港的附屬公司外，本公司及附屬公司通常按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%（二零一八年：25%）。

以本公司及其大部分附屬公司主要註冊所在國家的法定稅率計算適用於除稅前利潤之所得稅開支與以有效稅率計算之所得稅開支，以及法定稅率與有效稅率之對賬如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
除稅前利潤	4,299	3,856
按25%稅率計算的所得稅費用（二零一八年：25%）	1,075	964
地方當局制定的較低稅率	(139)	(93)
分佔聯營公司及合營公司的業績	(71)	(51)
無須納稅收益	(36)	(9)
不可抵稅之費用	128	88
使用以前年度未確認的稅務虧損	(11)	(60)
本年度未予確認的稅務虧損	17	28
使用以前年度未予確認的可抵扣暫時性差異	(8)	(1)
未予確認的可抵扣暫時性差異	3	23
對以前期間當期稅項的調整	(34)	61
研發費加計扣除	(27)	(24)
安全生產專用設備投資額抵免所得稅	(78)	—
稅項費用	819	926
有效稅率	19.05%	24.01%

本集團經營國際航線，飛往某些海外目的地。由於中國與相關的司法權區（包括香港）達成了豁免雙重徵稅的共識，本集團於截至二零一九年十二月三十一日與二零一八年十二月三十一日止年度並無重大海外稅款。

15 股息

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0.050元（二零一八年：無）	819	—

二零二零年三月三十一日，本公司董事會審議通過《公司二零一九年度利潤分配預案》，建議本公司二零一九年度派發現金紅利每股人民幣0.050元（含稅），根據本公司總股本16,379,509,203股計算，合計派發現金紅利約人民幣8.19億元（含稅）。本預案尚需提交本公司二零一九年度股東大會審議。

16 每股收益

每股基本收益乃按本公司權益持有者應佔利潤約人民幣31.92億元（二零一八年：人民幣26.98億元）和截至二零一九年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數15,104,893,522股（二零一八年：14,467,585,682股）計算。截至二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日止年度，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

17 物業、機器及設備

	飛機、發動機及飛行設備					
	自購	以融資租賃形式持有	樓宇	其他物業設備	在建工程	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	人民幣百萬元
二零一九年十二月三十一日						
於二零一八年十二月三十一日						
扣除累計折舊及減值	68,565	94,416	8,530	4,174	4,419	180,104
採用國際財務報告準則第16號的影響	—	(94,416)	—	—	—	(94,416)
於二零一九一月一日(重述後)						
扣除累計折舊及減值	68,565	—	8,530	4,174	4,419	85,688
添置	4,137	—	(41)	716	3,242	8,054
處置	(10)	—	(40)	(41)	—	(91)
從在建工程轉入	—	—	3,523	214	(3,737)	
從飛發預付款轉入	335	—	—	—	—	335
從投資性房地產轉入(附註18)	—	—	76	—	—	76
從使用權資產轉入(附註19(b))	14,264	—	—	—	—	14,264
轉至投資性房地產(附註18)	—	—	(23)	—	—	(23)
轉入／(轉至)其他長期資產	—	—	—	309	(67)	242
處置附屬公司(附註45)	—	—	(8)	(18)	—	(26)
本年計提折舊	(7,812)	—	(363)	(903)	—	(9,078)
減值準備	—	—	—	(4)	—	(4)
於二零一九十二月三十一日						
扣除累計折舊及減值	79,479	—	11,654	4,447	3,857	99,437
於二零一九年十二月三十一日						
原值	133,845	—	14,153	10,217	3,857	162,072
累計折舊和減值準備	(54,366)	—	(2,499)	(5,770)	—	(62,635)
賬面淨值	79,479	—	11,654	4,447	3,857	99,437

17 物業、機器及設備（續）

於二零一九年十二月三十一日，賬面價值為人民幣9,206百萬元的房屋尚未取得產權證書。本公司董事認為本集團有權合法、有效地佔有並使用上述房屋，並且認為上述事項不會對本集團的整體財務狀況構成任何重大不利影響。

下表列明本集團承諾作為特定借款的抵押品（附註38）的飛機原值與賬面淨值：

	二零一九年		二零一八年	
	原值	賬面淨值	原值	賬面淨值
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
飛機				
— 承諾作為抵押品	**10,819**	**7,243**	11,752	8,391

17 物業、機器及設備（續）

	飛機、發動機及飛行設備					
	自購	以融資租賃形式持有	樓宇	其他物業設備	在建工程	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	人民幣百萬元
二零一八年十二月三十一日						
於二零一七年十二月三十一日及二零一八年一月一日：						
原值	111,297	105,801	8,809	7,934	3,705	237,546
累計折舊和減值準備	(42,303)	(21,041)	(2,331)	(5,015)	—	(70,690)
賬面淨值	68,994	84,760	6,478	2,919	3,705	166,856
於二零一八一月一日						
扣除累計折舊及減值	68,994	84,760	6,478	2,919	3,705	166,856
添置	6,057	9,821	32	1,192	4,181	21,283
處置	(3,304)	(1,332)	(202)	(54)	—	(4,892)
從在建工程轉入	—	—	2,909	548	(3,457)	—
從飛發預付款轉入	824	10,696	—	—	—	11,520
從投資性房地產轉入（附註18）	—	—	18	—	—	18
轉至投資性房地產（附註18）	—	—	(386)	—	—	(386)
轉入持有待售資產	(13)	—	—	—	—	(13)
轉入／（轉至）其他長期資產	—	—	—	359	(10)	349
本年計提折舊	(6,798)	(6,709)	(318)	(791)	—	(14,616)
減值準備	(15)	—	—	—	—	(15)
轉出	2,820	(2,820)	(1)	1	—	—
於二零一八十二月三十一日						
扣除累計折舊及減值	68,565	94,416	8,530	4,174	4,419	180,104
於二零一八年十二月三十一日						
原值	111,968	117,824	10,689	9,462	4,419	254,362
累計折舊和減值準備	(43,403)	(23,408)	(2,159)	(5,288)	—	(74,258)
賬面淨值	68,565	94,416	8,530	4,174	4,419	180,104

18 投資性房地產

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
原值		
一月一日結餘	940	392
從物業、機器及設備轉入（附註17）	35	474
從使用權資產轉入（附註19(b)）	13	—
從無形資產轉入	—	98
轉至物業、機器及設備（附註17）	(101)	(24)
轉至使用權資產（附註19(b)）	(4)	—
十二月三十一日結餘	883	940
累計折舊		
一月一日結餘	216	90
從物業、機器及設備轉入（附註17）	12	88
從使用權資產轉入（附註19(b)）	3	—
從無形資產轉入（附註20）	—	18
從物業、機器及設備轉入（附註17）	(25)	(6)
轉至使用權資產（附註19(b)）	(1)	—
本年度折舊（附註7）	25	26
十二月三十一日結餘	230	216
賬面淨值		
十二月三十一日結餘	653	724

於二零一九年十二月三十一日，據獨立專業合資格的評估師評估的投資性房地產公允價值為人民幣1,125百萬元（二零一八年：人民幣1,127百萬元）。

本集團的投資性房地產均根據經營租約租予第三方公司及關聯方。本集團於本年度內就這些租賃取得租金收入合計人民幣100百萬元（二零一八年：人民幣63百萬元）。

於二零一九年十二月三十一日，賬面價值為人民幣451百萬元的投資性房地產（二零一八年十二月三十一日：人民幣498百萬元）尚未辦妥產權證書。本公司董事認為本集團有權合法、有效地佔有並使用上述投資性房地產，並且認為上述事項不會對本集團的整體財務狀況構成任何重大不利影響。

18 投資性房地產（續）

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露集團的投資性房地產：

	公允價值計量使用的輸入值			
樓宇	活躍市場報價（第一層）人民幣百萬元	重要可觀察輸入值（第二層）人民幣百萬元	重要不可觀察輸入值（第三層）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
不以公允價值計量但以公允價值披露：				
於二零一九年十二月三十一日	—	**144**	**981**	**1,125**
於二零一八年十二月三十一日	—	243	884	1,127

本年第一級與第二級之間並無公允價值計量的轉移，亦無第三級公允價值計量的轉入或轉出（二零一八年：無）。

在對建築物的狀況以及所在位置進行考慮後，通過參考市場價格的調整，估算出具有可比市場價格的公允價值。

沒有可比市場價格的建築物的公允價值，是用貼現現金流量估值模型估計的。使用了大量潛在的參數進行估計，如租金，租金增長率，房屋長期空置率和折現率等。

19 租賃

作為承租人

本集團就其經營中使用的各種飛機，動機，房屋和機器設備簽訂了租賃合同。本集團一次性支付了一筆總價，以從擁有者那裡獲得租賃期為50年的租賃土地，並且將不會根據這些土地租賃的條款持續付款。於二零一九年十二月三十一日，本集團擁有租賃飛機462架（於二零一八年十二月三十一日：450架），租賃期通常為8至12年。發動機的租賃期通常為8至12年，而建築物的租賃期通常為2到10年。其他設備的租賃期通常為2到5年。本集團還簽訂了租賃期為12個月或更短或是個別價值較低的房屋與其他設備的租賃合同。一般而言，本集團不得在本集團以外轉讓和轉租租賃資產。

19 租賃（續）

作為承租人（續）

(a) 預付土地使用權（二零一九年一月一日前）

	人民幣百萬元
於二零一八年一月一日	1,717
本年度確認	(330)
於二零一八年十二月三十一日	1,387

(b) 使用權資產

下表列明本集團的使用權資產於本年的原值與賬面淨值及變動情況：

	飛機與發動機	預付土地使用權	樓宇	其他	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
於二零一九年一月一日					
扣除累計折舊及減值	126,417	1,387	496	12	128,312
新增	26,315	1	622	73	27,011
從投資性房地產轉入（附註18）	—	3	—	—	3
轉至物業、機器及設備（附註17）	(14,264)	—	—	—	(14,264)
轉至投資性房地產（附註18）	—	(10)	—	—	(10)
處置附屬公司（附註45）	—	—	(10)	—	(10)
處置	(40)	—	—	—	(40)
本年計提折舊	(11,964)	(38)	(284)	(12)	(12,298)
於二零一九年十二月三十一日	126,464	1,343	824	73	128,704
於二零一九年十二月三十一日：					
原值	172,690	1,662	1,108	85	175,545
累計折舊	(46,226)	(319)	(284)	(12)	(46,841)
賬面淨值	126,464	1,343	824	73	128,704

19 租賃（續）

作為承租人（續）

(c) 租賃負債

下表列明本集團的租賃負債於本年的變動情況：

	二零一九年 租賃負債 人民幣百萬元	二零一八年 融資租賃負債 人民幣百萬元
於二零一九年一月一日	77,427	66,868
採用國際財務報告準則第16號的影響	31,879	—
於二零一九年一月一日（重述後）	109,306	66,868
新簽訂的租賃	24,023	18,769
匯率波動的影響	851	1,419
處置附屬公司（附註45）	(10)	—
本年確認的利息增加	3,894	2,440
支付	(27,789)	(12,069)
於二零一九年十二月三十一日	110,275	77,427
其中：		
流動部分	15,590	9,364
非流動部分	94,685	68,063

租賃負債（二零一八年：融資租賃負債）的到期日分析在合併財務報表附註51中披露。

(d) 確認的與租賃負債有關的損益金額如下：

	二零一九年 人民幣百萬元
租賃負債利息	3,894
使用權資產本年計提折舊	12,298
低值與短期租賃相關費用	631
總計	16,823

(e) 本集團並無重大的租賃合同包括續租選擇權，終止選擇權及可變租賃付款額的條款。

(f) 租賃的現金流出總額和與尚未開始的租賃有關的未來現金流出分別在合併財務報表附註46(d)與47中披露。

19 租賃（續）

作為出租人

本集團根據經營租賃安排在中國出租其投資物業（財務報表附註18），包括約68處工業物業，所商定的租賃期限為2至14年。租賃條款通常要求租戶支付保證金，並根據當時的市場情況進行定期租金調整。本集團於年內確認的租金收入為人民幣190百萬元（二零一八年：人民幣68百萬元），詳情載於財務報表附註5。

於二零一九年十二月三十一日，本集團與未來期間根據不可撤銷的經營租賃應收未貼現租賃付款如下：

	二零一九年 人民幣百萬元
一年以內	165
一至二年	149
二至三年	144
三至四年	139
四至五年	138
五年以上	221
	956

20 無形資產

	商譽（註釋(a)）人民幣百萬元	電腦軟件 人民幣百萬元	其他（註釋(b)）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
二零一九年十二月三十一日				
於二零一九年一月一日賬面淨值	11,270	339	—	11,609
添置	—	199	—	199
從在建工程轉入	—	36	—	36
處置	—	(3)	—	(3)
本年攤銷	—	(143)	—	(143)
於二零一九年十二月三十一日	11,270	428	—	11,698
於二零一九年十二月三十一日：				
原值	11,270	1,301	98	12,669
累計攤銷	—	(873)	(98)	(971)
賬面淨值	11,270	428	—	11,698
二零一八年十二月三十一日				
於二零一八年一月一日賬面淨值	11,270	293	33	11,596
添置	—	166	—	166
從在建工程轉入	—	7	—	7
處置	—	—	—	—
本年攤銷	—	(127)	(33)	(160)
於二零一八年十二月三十一日	11,270	339	—	11,609
於二零一八年十二月三十一日：				
原值	11,270	1,077	98	12,445
累計攤銷	—	(738)	(98)	(836)
賬面淨值	11,270	339	—	11,609

註釋：

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

現金產出單位的可收回金額是根據以高級管理層批准的財務預算為基準的現金流量預測計算的使用價值確定。應用於現金流量預測的稅後貼現率為9.5%（二零一八年：10%）。用作推斷以上現金產出單位於五年期間後的現金流量的增長率為3%（二零一八年：3%），該增長率未超過現金產出單元經營業務的長期平均增長率。在財務報告日，根據計算的使用價值，商譽不存在減值。

(b) 其他表示為獲取某些航班時刻的使用權所支付的成本（例如飛機起飛／降落的時隙）。

21 投資於聯營公司

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
淨資產份額	1,977	1,696

投資於聯營公司的變動如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一月一日結餘	1,696	1,654
對聯營公司新增投資額	95	—
分佔聯營公司業績	265	170
分佔聯營公司所持的權益投資的公允價值變動	7	(24)
分佔聯營公司其他權益變動	8	—
本年收到的股息	(85)	(104)
處置附屬公司（附註45）	(9)	—
十二月三十一日結餘	1,977	1,696

21 投資於聯營公司（續）

本集團的主要聯營公司均為中國成立及營運的有限責任公司，其具體情況如下：

公司名稱	成立及運營地點及成立日期	註冊資本		應佔股份		主要業務
		二零一九年 百萬元	二零一八年 百萬元	二零一九年	二零一八年	
東航集團財務有限責任公司（東航財務公司）	中國 一九九五年十二月六日	人民幣2,000	人民幣2,000	25%	25%	為東航集團下轄公司提供財務服務
東方航空食品投資有限公司	中國 二零零三年十一月十七日	人民幣350	人民幣350	45%	45%	提供航空餐食服務
上海普惠飛機發動機維修有限公司（上海普惠）（註釋）	中國 二零零八年三月二十八日	美元40	美元40	51%	51%	提供飛機、發動機和其他相關部件的維修
新上海國際大廈有限公司	中國 一九九二年十一月十七日	人民幣167	人民幣167	20%	20%	提供物業管理服務
東方航空進出口有限公司（東航進出口）	中國 一九九三年六月九日	人民幣80	人民幣80	45%	45%	從事飛機、飛行設備及飛行設備零件貿易
上海東方航空傳媒有限公司（東航傳媒）	中國 一九八六年三月四日	人民幣200	人民幣200	45%	45%	從事代理航空廣告業務
上海柯林斯航空維修服務有限公司（柯林斯維修）	中國 二零零二年九月二十七日	美元7	美元7	35%	35%	提供航線電子產品維修服務
上海航空國際旅遊（集團）有限公司（上航國旅）	中國 一九九二年八月二十九日	人民幣143	人民幣50	35%	100%	提供旅遊、票務代理和交通運輸服務

註釋：

於二零零八年，本公司與美國聯合技術國際有限公司（「聯合技術國際」）投資成立了上海普惠飛機發動機維修有限公司（以下簡稱「上海普惠」），本公司持有該公司51%的股權。根據公司章程，聯合技術國際對上海普惠的財務和日常經營活動具有控制權，因此本公司將上海普惠作為聯營公司核算。

21 投資於聯營公司（續）

下表列示了對本集團單項不重要的聯營企業的合計財務資訊：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
本集團在聯營企業淨利潤中所佔份額	265	170
本集團在聯營企業其他綜合收益中所佔份額	7	(24)
本集團在聯營企業綜合收益總額中所佔份額	272	146
本集團在聯營企業投資的賬面價值	1,977	1,696

22 投資於合營公司

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
淨資產份額	627	577

投資於合營公司的變動如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一月一日結餘	577	557
對合營公司新增投資額	102	16
分佔合營公司業績	17	34
本年收到的股息	(69)	(30)
十二月三十一日結餘	627	577

22 投資於合營公司（續）

本集團的主要合營公司具體情況如下：

公司名稱	成立及運營地點及成立日期	註冊資本		應佔股份		主要業務
		二零一九年	二零一八年	二零一九年	二零一八年	
		百萬元	百萬元			
上海科技宇航有限公司（科技宇航）（註釋）	中國 二零零四年九月二十八日	美元73	美元73	51%	51%	提供飛機修理及維修服務
上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司（機輪剎車）	中國 一九九五年十二月二十八日	美元2	美元2	40%	40%	提供零件維修服務
上海民航華東凱亞系統集成有限公司（華東凱亞）	中國 一九九九年五月二十一日	人民幣10	人民幣10	41%	41%	提供電腦系統開發和維修服務
CAE MELBOURNE FLIGHT TRAINING PTY LIMITED（墨爾本飛培）	澳大利亞 二零零七年三月九日	澳幣11	澳幣11	50%	50%	提供飛行訓練服務
上海滬特航空技術有限公司（上海滬特）	中國 二零零三年四月九日	人民幣30	人民幣30	50%	50%	提供設備維護
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司（西安賽峰）	中國 二零一七年七月十二日	美元40	美元40	50%	50%	發動機和其他相關部件的維修服務

註釋：

根據本公司與科技宇航另一合作投資方於二零零三年三月十日簽署的聯合投資協議，本公司同意與另一合作投資方共同享有科技宇航經營活動的控制權。任何與科技宇航活動有關的財務及經營決策都要求本公司與科技宇航另一合作投資方取得一致的同意。

22 投資於合營公司（續）

下表列示了對本集團單項不重要的合營企業的合計財務資訊：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
本集團在合營企業淨利潤中所佔份額	17	34
本集團在合營企業綜合收益總額中所佔份額	17	34
本集團對合營企業投資的賬面價值	627	577

23 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
上市權益性投資的公允價值		
— 中國民航信息網絡股份有限公司	496	510
	496	510
非上市權益性投資的公允價值		
— 四川航空有限公司	336	438
— 民航數據通信有限責任公司	244	161
— 其他	198	138
	778	737
	1,274	1,247

根據本集團的持有意圖，以上權益投資被不可撤銷地指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資。

截止二零一九年十二月三十一日，本集團分別從中航信，四川航空有限公司，民航數據通信有限責任公司及其他非上市權益投資中收到股息收入人民幣8百萬元，人民幣2百萬元，人民幣5百萬元與人民幣4百萬元。

24 衍生金融工具

	資產		負債	
	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
十二月三十一日結餘				
外匯遠期合約	43	—	13	29
利率互換合約	27	223	10	—
合計	70	223	23	29
減：流動部份				
— 外匯遠期合約	43	—	13	29
— 利率互換合約	—	1	—	—
非流動部份	27	222	10	—

現金流量套期 — 外匯風險

本集團將外匯遠期合約指定為美元計價結算的未來購買飛機等的資本支出的套期工具，由於集團對未來購買飛機有確定承諾，這些預測交易極有可能發生，併佔美元總預期資本支出的7%左右。外匯遠期合約的餘額隨預期外幣資本支出水平和外匯遠期匯率變動而變化。

現金流量套期 — 利率風險

於二零一九年十二月三十一日，本集團已簽訂名義金額為8.88億美元的利率互換合約，將與LIBOR相關的浮動利率轉換為固定利率。這些合約被用來對沖8.88億美元的租賃負債的市場利率變化所產生的現金流量的變化。

由於外匯遠期合約和利率互換合約的條款與預期外幣資本支出和租賃負債的條款（即名義金額和預計支付日期）相匹配，因此被套期項目與套期工具之間存在經濟關係。由於外匯遠期合約和利率互換合約的基礎風險與被套期風險成分相同，本集團已建立1：1的套期保值比率。為計量套期有效性，本集團採用假設衍生工具方法，並將套期工具公允價值的變動與被套期資產的公允價值變動進行比較，該變動歸因於被套期風險。

對沖無效可能來自：

- 預測交易和套期工具現金流量的時間差異
- 不同的利率曲線適用於對被套期項目和對沖工具進行貼現
- 交易對手的信用風險對套期工具和被套期項目的公允價值變動產生不同影響
- 被套期項目和對沖工具的預測現金流量變化

24 衍生金融工具（續）

現金流量套期 — 利率風險（續）

本集團持有以下外匯遠期合約與利率互換合約：

	到期日					
	三個月內	三至六個月	六至九個月	九至十二個月	超過一年	合計
於二零一九年十二月三十一日						
外匯遠期合約						
（資本支出）						
名義金額（人民幣百萬元）	—	628	1,047	1,046	—	2,721
人民幣兑美元的平均匯率	—	7.0151	6.9325	6.9988	—	6.9771
外匯遠期合約						
（極有可能發生的預期交易）						
名義金額（人民幣百萬元）	—	—	1,835	858	—	2,693
人民幣兑美元的平均匯率	—	—	6.9629	6.8810	—	6.9368
利率互換合約						
（償還租賃負債）						
名義金額（人民幣百萬元）	31	30	—	—	6,133	6,194
利率互換合約的平均換入利率（%）	2.0450	1.8800	—	—	1.6803	1.6831

套期工具的賬面價值以及相關影響如下：

	名義金額 人民幣百萬元	賬面價值 人民幣百萬元	資產負債表 列示項目	二零一九年 用作測試 套期無效性的 套期工具 公允價值變動 人民幣百萬元
於二零一九年十二月三十一日				
外匯遠期合約（資本支出）	2,721	8	衍生金融工具	141
外匯遠期合約（極有可能發生的預期交易）	2,693	22	衍生金融工具	22
外匯遠期合約（償還債券）	—	—	衍生金融工具	14
利率互換合約（償還租賃負債）	6,194	17	衍生金融工具	(137)

24 衍生金融工具（續）

現金流量套期 — 利率風險（續）

被套期項目的賬面價值以及相關影響如下：

	二零一九年用作測試套期無效性的被套期項目公允價值變動 人民幣百萬元	現金流量套期儲備 人民幣百萬元
於二零一九年十二月三十一日		
資本支出	141	8
極有可能發生的預期交易	22	22
償還債券	14	—
償還租賃負債	(163)	17
	14	47

本年度已實現及未實現現金流量套期工具實際交割損益及公允價值變動列示於合併損益及其他綜合收益表如下：

	計入其他綜合收益的套期工具的公允價值變動					從現金流量套期儲備重分類至當期損益的金額			
	稅前金額 人民幣百萬元	所得稅影響 人民幣百萬元	稅後金額 人民幣百萬元	計入當期損益的套期無效部分 人民幣百萬元	包含已確認的套期無效部分的利潤表列示項目	稅前金額 人民幣百萬元	所得稅影響 人民幣百萬元	稅後金額 人民幣百萬元	調整的利潤表列示項目
於二零一九年十二月三十一日									
資本支出	141	(35)	106	—	N/A	(82)	20	(62)	財務費用
極有可能發生的預期交易	22	(6)	16	—	N/A	(22)	6	(16)	財務費用
償還債券	14	(4)	10	—	N/A	(14)	4	(10)	財務費用
償還租賃負債	(137)	34	(103)	—	N/A	(68)	17	(51)	財務費用

25 其他非流動資產

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
租賃飛機相關的押金	156	177
遞延飛行員養成費	1,873	1,536
購入飛機所得應收回扣款	42	55
預付物業、機器及設備購置款	1,095	854
其他	804	748
	3,970	3,370

26 遞延稅項

當有法定權利可將稅項抵銷，且涉及同一管轄機構，則可將遞延稅項資產與遞延稅項負債互相抵銷。抵銷後，按下列金額在資產負債表內列示：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
遞延稅項資產	853	207
遞延稅項負債	(22)	(84)
遞延稅項資產淨額	831	123

遞延稅項淨資產／(負債)的變動如下：

	二零一九年 人民幣百萬元
二零一八年十二月三十一日	123
採用國際財務報告準則第16號的影響	554
二零一九年一月一日結餘(重述後)	677
計入損益貸項(附註14)	123
計入其他綜合收益貸項	31
二零一九年十二月三十一日結餘	831

26 遞延稅項（續）

	二零一八年 人民幣百萬元
二零一八年一月一日結餘	(240)
計入損益貸項（附註14）	294
計入其他綜合收益貸項	69
二零一八年十二月三十一日結餘	123

遞延稅項資產及負債在同一稅法機構下抵銷前的結餘由以下的稅務影響組成：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
飛機及發動機退租檢修準備	1,075	—
飛機設備零件的跌價準備	53	126
應收款減值準備	76	75
物業、機器及設備減值準備	101	103
衍生金融工具	6	7
按公允價值計入當期損益的金融資產的公允價值變動	—	6
其他應付款及預提費用	71	89
與資產相關的政府補助	35	42
售後回租的遞延收益	—	6
未利用的可抵扣虧損	66	—
長期賬齡應付未付款	1	2
	1,484	456
遞延稅項負債：		
租賃負債／使用權資產	(352)	—
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	(283)	(278)
衍生金融工具	(18)	(55)
	(653)	(333)
	831	123

26 遞延稅項（續）

本集團年度遞延稅項淨資產／（負債）的變動如下：

	於二零一八年十二月三十一日 人民幣百萬元	採用國際財務報告準則第16號的影響 人民幣百萬元	於二零一九年一月一日（重述後） 人民幣百萬元	計入損益（借項）／貸項 人民幣百萬元	計入其他綜合收益（借項）／貸項 人民幣百萬元	於二零一九年十二月三十一日 人民幣百萬元
二零一九年度						
飛機及發動機退租檢修準備	—	882	882	193	—	1,075
飛機設備零件的跌價準備	126	—	126	(73)	—	53
應收款減值準備	75	—	75	1	—	76
物業、機器及設備減值準備	103	—	103	(2)	—	101
衍生金融工具	7	—	7	—	(1)	6
按公允價值計入損益的金融資產	6	—	6	(6)	—	—
其他應付款及預提費用	89	—	89	(18)	—	71
與資產相關的政府補助	42	—	42	(7)	—	35
售後回租的遞延收益	6	—	6	(6)	—	—
未利用的可抵扣虧損	—	—	—	66	—	66
長期賬齡應付未付款	2	—	2	(1)	—	1
	456	882	1,338	147	(1)	1,484
租賃負債／使用權資產	—	(328)	(328)	(24)	—	(352)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	(278)	—	(278)	—	(5)	(283)
衍生金融工具	(55)	—	(55)	—	37	(18)
	(333)	(328)	(661)	(24)	32	(653)
遞延稅項資產／（負債）淨額	123	554	677	123	31	831

26 遞延稅項（續）

本集團年度遞延稅項淨資產／（負債）的變動如下：

	於二零一八年一月一日 人民幣百萬元	計入損益（借項）／貸項 人民幣百萬元	其他綜合收益（借項）／貸項 人民幣百萬元	於二零一八年十二月三十一日 人民幣百萬元
二零一八年度				
飛機設備零件的跌價準備	51	75	—	126
應收款減值準備	72	3	—	75
物業、機器及設備減值準備	104	(1)	—	103
衍生金融工具	82	(78)	3	7
按公允價值計入損益的金融資產	—	6	—	6
其他應付款及預提費用	29	60	—	89
與資產相關的政府補助	—	42	—	42
售後回租的遞延收益	—	6	—	6
長齡賬應付未付款	5	(3)	—	2
	343	110	3	456
折舊及攤銷	(56)	56	—	—
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	(361)	—	83	(278)
衍生金融工具	(38)	—	(17)	(55)
超期票證	(128)	128	—	—
	(583)	184	66	(333)
遞延稅項資產／（負債）淨額	(240)	294	69	123

於二零一九年十二月三十一日，本集團未就金額為人民幣12,558百萬元（於二零一八年十二月三十一日：人民幣11,360百萬元）的與分子公司，聯營公司及合營企業投資相關的暫時性差異確認遞延所得稅負債。

26 遞延稅項（續）

於財務報告日，本集團的未確認遞延稅項資產的相關餘額列示如下：

	二零一九年		二零一八年	
	遞延稅項	暫時性差異	遞延稅項	暫時性差異
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
可抵扣稅務虧損	54	217	67	267
其他可抵扣暫時性差異	7	30	27	126
未確認遞延稅項資產合計	61	247	94	393

根據中國稅法，稅務虧損可於五年內沖銷未來應課稅收入。本集團的稅務虧損將於二零二零年至二零二四年間到期。

於二零一九年十二月三十一日，管理層對未來是否可產生應稅利潤以利用上述可抵扣暫時性差異及稅務虧損進行了評估。由於本集團未來經營結果受航油價格及市場競爭等不確定性因素的影響，管理層認為部分附屬公司上述的可抵扣暫時性差異及稅務虧損在其到期前可被利用的不確定性很大，故未確認對應的遞延所得稅資產。

27 飛行設備零件

	二零一九年	二零一八年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
飛行設備零件	2,732	2,778
減：零件跌價準備	(325)	(828)
	2,407	1,950

飛行設備零件跌價準備的變動如下：

	二零一九年	二零一八年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
一月一日結餘	828	531
本年度計提（附註9）	—	301
零件處置的跌價準備核銷	(503)	(4)
十二月三十一日結餘	325	828

28 應收賬款及應收票據

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
應收賬款	1,793	1,525
應收票據	—	4
	1,793	1,529
減值撥備	(76)	(93)
	1,717	1,436

於二零一九年十二月三十一日，根據發票／賬單日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
九十日內	1,615	1,354
九十一日至一百八十日	33	52
一百八十一日至三百六十五日	39	11
超過三百六十五日	30	15
	1,717	1,432

應收賬款及應收票據中與關聯方相關的餘額匯總列示於附註48(c)(i)。

應收賬款減值撥備的變動如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一月一日結餘	93	119
淨減值準備（附註10）	(6)	(21)
無法收回賬款核銷的金額	(4)	(5)
處置附屬公司	(7)	—
十二月三十一日結餘	76	93

28 應收賬款及應收票據（續）

每個報告日期，使用撥備矩陣進行減值分析以計量預期信用損失。撥備率基於具有類似損失模式的各個客戶群的分組的逾期天數。該計算反映了概率加權結果，貨幣時間價值以及報告日期可獲得的關於過去事件，當前狀況和未來經濟狀況預測的合理和支持性信息。

下表載列有關本集團貿易應收款項使用撥備矩陣的信貸風險的信息：

於二零一九年十二月三十一日

		逾期天數			
	未逾期	少於90天	90至365天	超過365天	合計
預期信用損失率（%）	0.12	2.94	2.50	70.59	4.24
總賬面金額（人民幣百萬元）	1,617	34	40	102	1,793
預期信用損失（人民幣百萬元）	2	1	1	72	76

於二零一八年十二月三十一日

		逾期天數			
	未逾期	少於90天	90至365天	超過365天	合計
預期信用損失率（%）	0.57	0.78	1.59	83.17	6.10
總賬面金額（人民幣百萬元）	1,232	129	63	101	1,525
預期信用損失（人民幣百萬元）	7	1	1	84	93

既未逾期也未計提減值的貿易和應收票據與大量獨立銷售代理商有關，而這些代理商近期沒有違約記錄。

已確認及撥回已減值應收款項撥備的淨影響已計入損益的「金融資產淨減值損失」（附註10）。在沒有預期恢復的情況下，通常會逐漸轉銷。

29 按公允價值計入當期損益的金融資產

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
上市公司投資，以公允價值列示		
上海浦東發展銀行	121	96

二零一九年十二月三十一日以上股權投資被分類為按公允價值計入當期損益的金融資產因其持有目的為出售。

30 預付款及其他應收款

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	6,991	5,484
應收出口退稅	800	979
應收補貼款	2,072	2,092
預付所得稅	608	306
預付供應商款項	129	222
預付飛機經營性租賃租金	—	478
待退還的飛機預付款	538	—
購入飛機所得應收回扣款	1,582	1,399
應收有關連公司款項（附註48(c)(i)）	776	278
租賃飛機相關的押金	29	13
其他押金	168	194
其他	663	577
	14,356	12,022
減：其他應收款減值撥備	(263)	(246)
	14,093	11,776

下表載列包括在其他應收款內的金融資產預期信用損失的減值準備在十二個月和全週期變動情況：

	12個月 預期信用損失	全週期預期信用損失			合計
	一階段	二階段 （單獨）	二階段 （合計）	三階段	
於二零一九年一月一日	16	—	108	122	246
轉至					
一二階段	(1)	—	1	—	—
計提	18	—	4	—	22
處置附屬公司	—	—	(5)	—	(5)
於二零一九年十二月三十一日	33	—	108	122	263

30 預付款及其他應收款（續）

	12個月預期信用損失	全週期預期信用損失			
	一階段	二階段（單獨）	二階段（合計）	三階段	合計
於二零一八年一月一日	4	—	72	122	198
轉至					
— 二階段	(1)	—	1	—	—
計提	13	—	36	—	49
轉回	—	—	(1)	—	(1)
於二零一八年十二月三十一日	16	—	108	122	246

下表載列影響預期信用損失的金融資產的總賬面價值：

	12個月預期信用損失	全週期預期信用損失			
	一階段	二階段（單獨）	二階段（合計）	三階段	合計
於二零一九年一月一日	2,298	298	259	122	2,977
轉至					
— 二階段	(160)	160	—	—	—
計提	1,066	—	(265)	—	801
轉回	(26)	—	(17)	—	(43)
於二零一九年十二月三十一日	3,178	458	(23)	122	3,735

	12個月預期信用損失	全週期預期信用損失			
	一階段	二階段（單獨）	二階段（合計）	三階段	合計
於二零一八年一月一日	2,394	—	25	122	2,541
轉至					
— 二階段	(399)	298	101	—	—
計提	303	—	138	—	441
轉回	—	—	(5)	—	(5)
於二零一八年十二月三十一日	2,298	298	259	122	2,977

31 限制性銀行存款和短期銀行存款

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
限制性銀行存款	6	16

32 現金及現金等價物

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
現金	1	1
銀行存款	1,349	645
	1,350	646

於二零一九年十二月三十一日，以人民幣計量的現金與現金等價物餘額為人民幣547百萬元（二零一八年：人民幣330百萬元）。人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

活期存款以銀行日浮動利率計算利息。銀行存款存放在沒有違約歷史且有信用的銀行及金融機構。

33 持有待售資產

本集團與中國航空器材有限責任公司達成了處置特定飛行設備的協議，總賬面價值為人民幣6百萬元（二零一八年：人民幣11百萬元）的飛行設備於二零一九年十二月三十一日被本集團分類為持有待售，以賬面價值與公允價值減處置費用的較低者列報。

34 應付賬款及應付票據

於二零一九年十二月三十一日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
九十日內	3,622	3,594
九十一日至一百八十日	52	49
一百八十一日至三百六十五日	94	157
一年至兩年	40	100
超過兩年	69	140
	3,877	4,040

應付賬款及應付票據中與關聯方相關的餘額匯總列示於附註48(c)(ii)。

於二零一九年十二月三十一日，本集團無未支付的應付票據餘額（二零一八年：人民幣4百萬元）。

35 合同負債

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
預售票款	8,754	7,638
常旅客負債（附註5）	2,057	2,046
客戶預付款	866	712
	11,677	10,396
流動部分	10,178	8,811
非流動部分	1,499	1,585

36 其他應付款及預提費用

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
預提工資、薪金及福利	2,794	2,854
預提飛機起降費用	3,052	2,828
預提飛機航油費用	1,109	1,225
預提飛機大修費用	1,810	1,324
預收押金	18	6
關稅及應付稅費	1,983	1,792
預提航食餐食費用	253	349
預提系統服務費	879	650
物業、機器及設備租金	515	411
預提其他營運費用	991	701
應付物業、機器及設備購置費	3,454	2,783
應付利息	1,249	1,189
待抵扣增值稅	412	378
從票務銷售代理收取的訂金	507	502
其他訂金	570	576
其他長期負債的流動部份（附註41）	294	234
職工住房補貼	224	265
應付有關連公司款項（附註48(c)(ii)）	383	1,093
退休後福利準備的流動部份（附註40(b)）	165	168
其他	1,940	1,815
	22,602	21,143

37 融資租賃負債

於二零一八年十二月三十一日，本集團擁有260架融資租賃飛機。於二零一九年一月一日國際財務報告准則第16號生效之前，該等租賃被分類為融資租賃。根據租賃條款，本集團有權於租賃期滿或接近屆滿時，以市場公平價值或由有關出租人釐定的成本購買其中某些飛機。融資租賃負債主要以美元為單位計值。

於二零一八年十二月三十一日，融資租賃最低租金（包括利息）及最低租金的現值分列如下：

	二零一八年 人民幣百萬元
一年以內	11,974
第二年內	12,014
三至五年，包括首尾兩年	30,018
第五年以後	36,974
最低租賃付款額合計	90,980
最低租金之現值	79,006
減：一年內需支付的金額	(9,364)
非流動部分	68,063

38 借款

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押（註釋(a)）	2,995	3,934
— 無抵押	828	4,556
有擔保債券（註釋(b)）	12,784	13,377
無擔保債券（註釋(b)）	9,997	4,000
	26,604	25,867
流動部份		
長期銀行借款		
— 有抵押（註釋(a)）	939	997
— 無抵押	1,009	76
有擔保債券（註釋(b)）	2,585	732
無擔保債券（註釋(b)）	—	4,834
短期銀行借款		
— 無抵押	2,200	8,120
短期融資券（註釋(c)）	18,500	14,500
	25,233	29,259
	51,837	55,126

38 借款（續）

銀行借款應於下列期間內償還

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一年內	**25,233**	29,259
第二年	**8,104**	7,469
第三年至第五年（包括首尾兩年）	**14,821**	14,258
五年以後	**3,679**	4,140
借款總額	**51,837**	55,126

註釋：

(a) 於二零一九年十二月三十一日，本集團的抵押借款以若干飛機及樓宇作抵押物，其賬面淨值為人民幣7,243百萬元（二零一八年：人民幣8,391百萬元）（附註17）。

(b) 於二零一三年三月十八日，本公司按照面值發行人民幣48億元的10年期有擔保債券，年利率為5.05%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二三年三月十八日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保（附註48(d)）。

於二零一六年七月十四日，本公司按照面值發行人民幣40億元的5年期中期票據，年利率為3.39%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二一年七月十四日按照面值贖回。

於二零一六年十月二十四日，本公司按照面值發行人民幣30億元的十年期公司債券。其中15億元的債券年利率為3.03%以及餘下15億元債券的年利率為3.30%。債券每年付息一次。此債券將在到期日二零二六年十月二十四日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保（註釋48(d)）。

於二零一七年十一月十六日，東航海外按照面值發行新加坡元5億元的三年期公司債券，年利率為2.80%，每半年付息一次。此債券將在到期日二零二零年十一月十六日按照面值贖回。本公司為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

於二零一八年三月十六日，本公司按照面值發行日元100億元的三年期公司債券，年利率為0.33%，每半年付息一次。此債券將在到期日二零二一年三月十六日按照面值贖回。三井住友銀行（香港）為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

於二零一八年三月十六日，本公司按照面值發行日元200億元的三年期公司債券，年利率為0.64%，每半年付息一次。此債券將在到期日二零二一年三月十六日按照面值贖回。中國銀行東京分行為上述債券提供備用信用證擔保。

於二零一八年三月十六日，本公司按照面值發行日元200億元的三年期公司債券，年利率為0.64%，每半年付息一次。此債券將在到期日二零二一年三月十六日按照面值贖回。中國工商銀行上海分行為上述債券提供備用信用證擔保。

於二零一九年三月七日，本公司按照面值發行人民幣30億元的五年期公司債券，年利率為3.70%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二二年三月七日按照面值贖回。

於二零一九年八月十九日，本公司按照面值發行人民幣30億元的五年期公司債券，年利率為3.60%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二四年八月十九日按照面值贖回。

於二零一九年十二月六日，東航海外香港按照面值發行韓元3,000億元的三年期公司債券，年利率為2.40%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二二年十二月六日按照面值贖回。本公司為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

38 借款（續）

註釋：（續）

(c) 於二零一九年五月二十九日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為3.10%，期限為267天。

於二零一九年六月十三日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為3.15%，期限為266天。

於二零一九年七月三日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.98%，期限為267天。

於二零一九年十月二十五日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.00%，期限為179天。

於二零一九年十一月十五日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.00%，期限為270天。

於二零一九年十一月二十六日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為1.70%，期限為177天。

於二零一九年十二月六日，本公司按照面值發行人民幣25億元的超短期融資券，年利率為2.00%，期限為270天。

長期借款的條款概括如下：

	借款利率及到期日	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
長期銀行借款			
人民幣	年利率介於2.65%至3.92%不等，借款至二零二四年最後到期（二零一八年：3.10%至3.48%）	1,828	4,528
美元	年利率介於6個月LIBOR +0.70%至6個月LIBOR +1.65%不等，借款至二零二二年最後到期（二零一八年：6個月LIBOR +0.55%至6個月LIBOR +2.85%）	870	1,469
歐元	年利率為3個月EURIBOR +0.5%，借款至二零二六年最後到期（二零一八年：3個月EURIBOR +0.5%）	3,073	3,566
有擔保債券			
人民幣	年利率介於3.03%至5.05%不等，借款至二零二六年最後到期（二零一八年：3.03%至5.05%）	7,796	7,795
新加坡元	年利率為2.80%，借款至二零二零年最後到期（二零一八年：2.80%）	2,585	2,498
日元	年利率介於0.33%至0.64%不等，借款至二零二一年最後到期（二零一八年：0.33%至0.64%）	3,197	3,084
韓元	年利率為2.40%，借款至二零二二年最後到期（二零一八年：2.05%）	1,791	732
無擔保債券			
人民幣	年利率介於3.39%至3.70%不等，借款至二零二四年最後到期（二零一八年：3.00%至3.39%）	9,997	8,500
韓元	年利率為2.85%，借款至二零一九年最後到期（二零一八年：2.85%）	—	334
		31,137	32,506

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。於二零一九年十二月三十一日，短期借款的年利率為3.30%（二零一八年：2.97%至4.48%）。

39 飛機及發動機退租檢修準備

飛機及發動機退租檢修準備具體情況如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一月一日結餘	**2,906**	3,019
採用國際財務報告準則第16號的影響	**3,654**	—
一月一日結餘（重述後）	**6,560**	3,019
本年計提	**702**	402
本年度支付	**(84)**	(515)
十二月三十一日結餘	**7,178**	2,906
減：流動部份	**(519)**	(145)
長期部份	**6,659**	2,761

40 退休金計劃及退休後福利準備

(a) 養老金 — 設定提存

本集團在其營運地區參與當地省市政府管轄的定額供款的養老金計劃。本集團大多數中國僱員符合參與本集團的養老金計劃之條件。據此，僱員有權每月獲得按若干公式計算的退休金。相關政府機構負責向該等退休僱員履行退休金責任。此外，從二零一四年開始本集團還為合資格的員工提供了額外的年金計劃。

於二零一九年及二零一八年十二月三十一日，本集團不可動用已被沒收的供款以減低現有的供款水準。

(b) 退休後福利

除上述的計劃外，本集團提供退休僱員福利包括退休津貼、交通津貼以及其他福利。退休後福利所產生的費用按「預計福利按服務年期攤分法」精算估值計算，並以數項假設及估計為基準，當中包括通脹率、折現率等。

該計劃受利率風險和退休金受益人的預期壽命變動風險的影響。

於二零一九年十二月三十一日，該計劃的設定受益義務的最新的精算計量義務根據本集團聘請的第三方諮詢機構使用預期累積福利單位法進行精算得出的結果確定。

下表為在合併資產負債表中所確認的退休後福利準備如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
退休後福利準備	**2,584**	2,712
減：流動部份	**(165)**	(168)
長期部份	**2,419**	2,544

40 退休金計劃及退休後福利準備（續）

(b) 退休後福利（續）

下表為財務報告日所使用的主要精算假設：

	二零一九年	二零一八年
各類人員退休後福利年貼現率	3.40%	3.50%
死亡率	中國人壽保險業經驗生命表2010–2013。男性CL5，女性CL6	中國人壽保險業經驗生命表2010–2013。男性CL5，女性CL6
各類人員退休後醫療福利總增長率	6.50%	6.50%
各類人員養老福利通脹率	2.50%	2.50%

下表為二零一九年十二月三十一日財務報告期期末集團所使用的重大假設的定量敏感性分析：

	增加 %	退休後福利準備增加／（減少）人民幣百萬元	減少 %	退休後福利準備增加／（減少）人民幣百萬元
二零一九年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(74)	0.25	77
養老福利年增長率	1.00	260	1.00	(222)
醫療福利年增長率	1.00	36	1.00	(30)
二零一八年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(80)	0.25	84
養老福利年增長率	1.00	288	1.00	(244)
醫療福利年增長率	1.00	41	1.00	(34)

該敏感性分析是根據財務報告期期末重大假設的變化推斷其對淨退休後福利準備的影響。

40 退休金計劃及退休後福利準備（續）

(b) 退休後福利（續）

將來向退休後福利義務做出的預期繳存：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一年以內	165	168
兩至五年	661	678
六至十年	809	841
十年以上	2,534	2,802
預期支付總額	4,169	4,489

於二零一九年十二月三十一日，退休後福利準備平均期間為13年（二零一八年：13年）。

退休後福利準備變動如下：

二零一九年

		利潤表中反映的退休後福利費用			其他綜合收益中確認的重計量（收益）／損失					
	二零一九年一月一日 人民幣百萬元	服務費用 人民幣百萬元	淨利息費用 人民幣百萬元	計入損益的有關費用 人民幣百萬元	由財務經驗導致的精算損益 人民幣百萬元	由人口統計變化導致的精算損益 人民幣百萬元	由經驗差異導致的精算損益 人民幣百萬元	其他綜合收益中確認的重計量收益 人民幣百萬元	結算額 人民幣百萬元	二零一九年十二月三十一日 人民幣百萬元
設定受益義務／福利費用	2,712	—	92	92	30	—	(70)	(40)	(180)	2,584

二零一八年

		利潤表中反映的退休後福利費用			其他綜合收益中確認的重計量（收益）／損失					
	二零一八年一月一日 人民幣百萬元	服務費用 人民幣百萬元	淨利息費用 人民幣百萬元	計入損益的有關費用 人民幣百萬元	由財務經驗導致的精算損益 人民幣百萬元	由人口統計變化導致的精算損益 人民幣百萬元	由經驗差異導致的精算損益 人民幣百萬元	其他綜合收益中確認的重計量收益 人民幣百萬元	結算額 人民幣百萬元	二零一八年十二月三十一日 人民幣百萬元
設定受益義務／福利費用	2,670	—	106	106	184	—	(69)	115	(179)	2,712

41 其他長期負債

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
融資租賃的長期應付關稅及其他稅項	1,487	1,398
售後回租的遞延收益	—	1,115
與政府補助相關的遞延收益	152	179
內退福利與其他福利準備	295	324
其他長期應付款	638	666
	2,572	3,682
減：計入其他應付款和預提費用中的流動部份（附註36）	(294)	(234)
長期部份	2,278	3,448

42 股本

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
註冊、已發行及全數繳付每股人民幣1.00元		
在上海證券交易所上市的A股（「A股」）	11,202	9,808
— 存在限售條件流通股	1,394	—
— 無限售條件流通股	9,808	9,808
在香港證券交易所上市的H股（「H股」）	5,177	4,659
— 存在限售條件流通股	518	—
— 無限售條件流通股	4,659	4,659
	16,379	14,467

根據本公司的公司章程第五十及五十一條，A股以及H股皆為註冊普通股並享有同等權利。

公司當年的股本變動概要如下：

	發行在外的股數 百萬
二零一八年十二月三十一日及二零一九年一月一日	14,467
發行股票（註釋(a)）	1,912
二零一九年十二月三十一日	16,379

42 股本（續）

註釋

(a) 根據中國證券監督管理委員會的批准，本公司於二零一九年八月二十九日完成了向上海吉祥航空香港有限公司非公開發行518百萬股H股股票，募集資金人民幣2,002百萬元。於二零一九年八月三十日完成了向上海吉祥航空股份有限公司等特定四名投資者非公開發行1,394百萬股A股股票，共募集資金淨額人民幣7,440百萬元。

43 儲備

	股本溢價 人民幣 百萬元	資本儲備 （註釋(a)） 人民幣 百萬元	套期儲備 人民幣 百萬元	法定儲備 （註釋(b)） 人民幣 百萬元	其他儲備 人民幣 百萬元	留存收益 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
二零一八年一月一日（重述）	29,540	(778)	91	540	(2,038)	14,566	41,921
現金流量套期的未實現收益（附註24）	—	—	43	—	—	—	43
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	(248)	—	(248)
分佔聯營公司所持的指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	(24)	—	(24)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(111)	—	(111)
提取法定盈餘公積	—	—	—	30	—	(30)	—
本公司權益持有者應佔利潤	—	—	—	—	—	2,698	2,698
二零一七年度分紅	—	—	—	—	—	(738)	(738)
二零一八年十二月三十一日結餘	29,540	(778)	134	570	(2,421)	16,496	43,541
採用國際會計準則16號的影響	—	—	—	—	—	(1,595)	(1,595)
二零一九年一月一日	29,540	(778)	134	570	(2,421)	14,901	41,946
現金流量套期的未實現收益（附註24）	—	—	(110)	—	—	—	(110)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	13	—	13
分佔聯營公司所持的指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	7	—	7
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	39	—	—	39
提取法定盈餘公積	—	—	—	212	—	(212)	—
本公司權益持有者應佔利潤	—	—	—	—	—	3,912	3,192
二零一八年度分紅	—	—	—	—	—	—	—
發行股份	7,530	—	—	—	—	—	7,530
其他	—	11	—	—	—	1	12
二零一九年十二月三十一日結餘	37,070	(767)	24	821	(2,401)	17,882	52,629

43 儲備（續）

註釋

(a) 資本儲備

資本儲備主要為本集團於一九九六年六月基於上市目的而重組時的發行的股本賬面值與淨資產公允價值的差異。

(b) 法定儲備

根據中國公司法，本公司需從稅後利潤中提取一定比例的法定盈餘公積。只有於提取法定盈餘公積後方可向股東分派股息且當年年末有可分配的稅後利潤。

44 存在重大少數權益的附屬公司

存在重大少數權益的附屬公司具體情況如下：

	二零一九年	二零一八年
少數股東持有的股東權益比例：		
東航江蘇	37.44%	37.44%
東航雲南	9.64%	9.64%
東航武漢	40.00%	40.00%

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
歸屬於少數股東的損益：		
東航江蘇	115	114
東航雲南	50	33
東航武漢	128	88
向東航江蘇少數股東支付的股利：	37	56
向東航武漢少數股東支付的股利：	45	—
於資產負債表日累計的少數股東權益餘額：		
東航江蘇	1,445	1,471
東航雲南	704	674
東航武漢	1,511	1,483

44 存在重大少數權益的附屬公司（續）

下表列示了上述附屬公司主要財務資訊。這些資訊為本集團內各企業之間相互抵銷前的金額：

二零一九年	東航江蘇 人民幣百萬元	東航雲南 人民幣百萬元	東航武漢 人民幣百萬元
收入	9,774	11,634	4,743
費用總額	9,466	11,110	4,424
淨利潤	308	524	319
綜合收益總額	309	524	328
流動資產	1,116	575	369
非流動資產	12,620	19,210	7,917
流動負債	(2,486)	(3,623)	(1,611)
非流動負債	(7,390)	(8,859)	(2,897)
經營活動產生的現金流量淨額	1,930	2,457	885
投資活動產生的現金流量淨額	(16)	(425)	(222)
籌資活動產生的現金流量淨額	(1,874)	(2,031)	(666)
匯率變動對現金及現金等價物的影響	—	—	—
現金和現金等價物的淨增加／（減少）	40	1	(3)

44 存在重大少數權益的附屬公司（續）

二零一八年	東航江蘇 人民幣百萬元	東航雲南 人民幣百萬元	東航武漢 人民幣百萬元
收入	9,313	10,523	4,559
費用總額	9,008	10,183	4,340
淨利潤	305	340	219
綜合收益總額	297	340	217
流動資產	1,338	379	237
非流動資產	9,460	16,018	7,048
流動負債	2,116	3,213	1,634
非流動負債	4,753	6,196	1,944
經營活動產生的現金流量淨額	1,036	3,686	775
投資活動產生的現金流量淨額	(37)	(592)	(534)
籌資活動產生的現金流量淨額	(991)	(3,099)	(243)
匯率變動對現金及現金等價物的影響	—	—	—
現金和現金等價物的淨增加／（減少）	8	(5)	(2)

45 處置附屬公司

二零一九年三月十九日，本公司、上海航空國際旅遊（集團）有限公司（簡稱「上航國旅」）與綠地控股集團有限公司（簡稱「綠地控股」）簽訂增資擴股協定，協定約定，綠地控股以北京產權交易所的公開掛牌價格人民幣2.51億元對上航國旅增資擴股。上述增資擴股已於二零一九年五月十七日完成，增資擴股完成後，本公司對上航國旅的持股比例從100%降為35%；綠地控股對上航國旅的持股比例為65%。自此，上航國旅變更為本公司的聯營企業，不再為本公司的子公司。

45 處置附屬公司（續）

上航國旅的相關財務資訊列示如下

	於處置日 人民幣百萬元
淨資產處置：	
物業、機器及設備	26
聯營企業投資	9
使用權資產	10
其他長期資產	3
預付及其他應收款	278
限制性銀行存款	251
應收賬款及應收票據	115
現金及現金等價物	90
應付賬款及應付票據	(79)
合同負債	(284)
其他應付款及預提費用	(378)
租賃負債	(10)
淨資產	31
處置附屬公司收益	64
藉以撥付代價：	
對聯營公司的投資	95

對現金和現金等價物的淨流出情況的分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元
收到的現金	—
已處置的現金及銀行存款	90
處置附屬公司產生的現金及現金等價物的淨減少	(90)

46 合併現金流量表附註

(a) 經營產生的現金流量

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
稅前利潤	4,299	3,856
調整項目：		
物業、機器及設備折舊	9,078	14,616
使用權資產折舊	12,298	—
投資性房地產折舊	25	26
無形資產攤銷	143	160
預付土地使用權攤銷	—	43
其他長期資產攤銷	536	468
物業、機器及設備的處置收益	(22)	(267)
處置預付土地使用權的收益	—	(210)
處置附屬公司的收益	(64)	—
出售聯營公司的收益	—	(5)
持有按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的投資收益	(19)	(23)
按公允價值計入當期損益的金融資產的股息收入	(3)	(6)
分佔聯營公司業績	(265)	(170)
分佔合營公司業績	(17)	(34)
淨匯兌損失	890	1,983
按公允價值計入當期損益的金融資產的公允值變動（收益）／損失	(25)	27
衍生金融工具的公允價值變動	—	(311)
資產減值損失	4	318
金融資產減值淨損失	16	27
利息收入	—	(110)
利息費用	5,169	3,727
營運資本變動前年度利潤	32,043	24,115
營運資本變動		
飛機設備零件	(457)	(66)
應收賬款及應收票據	(275)	708
預付款及其他應收款	(2,336)	(2,056)
合同負債	1,281	1,051
限制性銀行存款和短期銀行存款	9	35
應付賬款及應付票據	(163)	856
其他應付款及預提費用	1,459	36
職工住房補貼	—	(36)
其他長期負債	(1,916)	(525)
退休後福利準備	(125)	42
飛機退租檢修準備	617	(113)
經營產生的現金流量	30,137	24,047

46 合併現金流量表附註（續）

(b) 主要非現金交易*

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
使用權資產和租賃負債的增加	24,434	—
以融資租賃方式購買飛機	—	7,945

* 本年處置附屬公司同樣構成一項主要非現金交易，於合併財務報表附註45中披露。

(c) 由融資活動所產生的負債變化

	銀行貸款及 其他貸款 人民幣百萬元	融資租賃負債 ／租賃負債 人民幣百萬元
於二零一九年一月一日	55,126	77,427
採用國際財務報告準則第16號的影響	—	31,879
於二零一九年一月一日（重述後）	55,126	109,306
由融資現金流產生的變化	(3,427)	(23,895)
匯率變動	139	851
處置附屬公司	—	(10)
新增租賃	—	24,023
於二零一九年十二月三十一日	51,838	110,275
於二零一八年一月一日	63,801	66,868
由融資現金流產生的變化	(9,076)	(9,629)
匯率變動	401	1,419
新增融資租賃	—	18,769
於二零一八年十二月三十一日	55,126	77,427

(d) 租賃現金流出總額

現金流量表中的租賃現金流出總額如下：

	二零一九年 人民幣百萬元
經營活動範圍之內	(631)
投資活動範圍之內	(1,449)
籌資活動範圍之內	(27,789)

47 承諾

(a) 於報告期末本集團的資本支出承諾如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	47,822	70,998
— 其他物業、機器及設備	4,917	6,481
— 投資	860	590
	53,599	78,069

註釋：

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

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
一年內	18,388	29,187
第二年	12,442	24,735
第三年	11,956	11,809
第四年	3,892	4,674
超過四年	1,144	593
	47,822	70,998

以上資本承諾代表未來現金或其他資源的流出。

(ii) 二零一九年三月十一日，中國民用航空局發出通知，要求國內運輸航空公司暫停波音737MAX-8飛機的商業運行。於二零一九年十二月三十一日，本集團尚有46架未交付的737MAX-8飛機的確認訂單。自暫停商業運行之日起，本集團中止了737MAX-8飛機的交付工作。由於交付計劃尚不確定，有關737MAX-8飛機的資本承諾基於本集團的估計，與未來實際支付情況可能並不一致。

47 承諾（續）

(b) 經營性租賃承諾

於二零一八年十二月三十一日，本集團對經營性租賃有如下最低付款承諾：

	二零一八年 人民幣百萬元
飛機、發動機及飛行設備	
一年內	4,990
第二年	5,371
第三年至第五年（包括首尾兩年）	12,041
五年以後	14,169
	36,571
土地及樓宇	
一年內	398
第二年	175
第三年至第五年（包括首尾兩年）	59
五年以後	75
	707
	37,278

(c) 於二零一九年十二月三十一日，本集團尚有已簽訂但未到起租日的各種租賃合同，這些不可撤銷租賃合同的未來付款額為一年內到期的人民幣62百萬元，第二至第五年到期的人民幣16百萬元。

(d) 於二零一九年十二月三十一日，本集團已簽訂的不可撤銷的短期租賃合同金額為人民幣83百萬元，將於一年以內支付。

48 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。於二零一九年十二月三十一日，東航集團直接持有本公司30.97%之股權（二零一八年：35.06%）。此外，於二零一九年十二月三十一日，東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股（香港）有限公司和東航金控有限責任公司分別間接擁有本公司16.03%和2.79%的股權（二零一八年：18.15%和3.16%）。

本公司是一個在中國建立並由中國政府控制的國有企業，同時也擁有中國生產性資產中的很大一部分。根據國際會計準則第24號「關聯方資訊披露」的要求，由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的政府相關企業及其附屬公司被定義為集團的關聯方。在此基礎上，本公司可以控制包括東航控股及其附屬公司（「其他國有企業」）在內的關聯方、其他企業和公司並對其公司的關鍵管理人員及他們的關係密切的家庭成員實施重大影響。

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

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：

有關聯人士名稱	與本集團關係
東航集團財務有限責任公司（「東航財務公司」）	本公司之聯營公司
東方航空進出口有限公司及其附屬公司（「東航進出口」）	本公司之聯營公司
上海普惠飛機發動機維修有限公司（「上海普惠」）	本公司之聯營公司
上海東方航空傳媒有限公司及其附屬公司（「東航傳媒」）	本公司之聯營公司
上海柯林斯航空維修服務有限公司（「柯林斯維修」）	本公司之聯營公司
上海航空國際旅遊（集團）有限公司及其附屬公司（「上航國旅」）	本公司之聯營公司
北京興航空港置業有限公司（「北京興航置業」）	本公司之聯營公司
CAE MELBOURNE FLIGHT TRAINING PTY LIMITED（「墨爾本飛培」）	本公司之合營公司
上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司（「機輪剎車」）	本公司之合營公司
上海科技宇航有限公司（「科技宇航」）	本公司之合營公司
上海民航華東凱亞系統集成有限公司（「華東凱亞」）	本公司之合營公司
上海滬特航空技術有限公司（「上海滬特」）	本公司之合營公司
東航實業集團有限公司及其附屬公司（「東航實業」）	受同一母公司控制
東方航空食品投資有限公司及其附屬公司（「東航食品」）	受同一母公司控制
東航國際融資租賃有限公司及其附屬公司（「東航租賃」）	受同一母公司控制
上海東航投資有限公司（「東航投資」）	受同一母公司控制
東方航空物流有限公司及其附屬公司（「東航物流」）	受同一母公司控制
東方航空產業投資有限公司（「東航產投」）	受同一母公司控制
東航金控有限責任公司（「東航金控」）	受同一母公司控制，本公司主要股東
東航國際控股（香港）有限公司（「東航國際」）	受同一母公司控制，本公司主要股東
香港中央結算有限公司（「香港中央結算」）	本公司主要股東
中國民航信息網絡股份有限公司（「中航信」）	本公司一董事兼副總經理擔任中航信董事
中國航空器材集團有限公司及其附屬公司（「中航材」）	本公司一董事兼副總經理擔任中航材董事
Air France-KLM集團公司（「法荷航」）	本公司一董事兼副總經理擔任法荷航董事
上海吉祥航空股份有限公司及其下屬公司（「吉祥航空」）	本公司一董事兼副總經理擔任吉祥航空董事

48 有關連人士交易（續）

(b) 有關連人士交易

交易性質	有關連人士	關聯交易定價方式及決策程式	二零一九年人民幣百萬元	二零一八年人民幣百萬元
採購產品與服務				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	1,471	1,317
	東航實業	(i)	—	78
	東航進出口	(i)	56	60
購買飛機、飛行設備、飛行設備零件及其他固定資產及飛機維修所支付的手續費*	東航進出口	(i)	142	165
接受飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	1,762	2,394
	科技宇航	(i)	221	344
	機輪剎車	(i)	144	129
	上海滬特	(i)	88	74
	西安賽峰	(i)	2	—
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	22	20
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	29	19
接受系統服務	華東凱亞	(i)	16	21
接受設備生產及維修服務*	柯林斯維修	(i)	45	60
	東航實業	(i)	119	71
接受汽車修理服務、飛機維修生產服務供應運輸生產車輛設備及機上供應品*	東航實業	(i)	13	13
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	205	102
接受酒店住宿服務*	東航實業	(i)	134	127
	上航國旅	(i)	23	—
接受代建代管服務	東航投資	(i)	14	18
接受物流服務	東航進出口	(i)	49	142
	東航物流	(i)	53	—
接受民航信息網絡服務**	中航信	(i)	753	646
接受航材保障服務**	中航材	(i)	143	189
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	70	75
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	537	425
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	2	—
接受航材保障及部件維修服務**	法荷航	(i)	19	2

48 有關連人士交易（續）

(b) 有關連人士交易（續）

交易性質	有關連人士	關聯交易定價方式及決策程式	二零一九年人民幣百萬元	二零一八年人民幣百萬元
採購產品與服務（續）				
接受客機腹艙委託經營服務*	東航物流	(i)	—	32
客機腹艙承包經營服務 — 支付運營費*	東航物流	(i)	310	246
接受飛行員轉入	東航物流	(i)	11	24
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	481	348
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(i)	13	11
提供服務				
客機腹艙承包經營收入*	東航物流	(i)	3,826	2,795
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	135	126
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	4	42
轉讓貨站資產及設備	東航物流	(i)	—	28
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	15	14
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	593	728
提供航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	11	—
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	41	—
租賃支出				
支付土地及建築物短期租賃費*	東航集團	(ii)	40	33
（二零一八年：物業租賃費）	東航投資	(ii)	83	—
償還飛機及發動機租賃負債*（二零一八年：經營租賃和融資租賃支出）	東航租賃	(ii)	5,779	3,984
利息支出				
借款利息支出	東航集團	(iii)	27	13
	東航財務公司	(iii)	5	—
利息收入				
存款利息收入	東航財務公司	(iii)	15	26

(i) 本集團向關聯方採購的產品與服務以及為關聯方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。

(ii) 本集團的關聯方租賃服務的價格經雙方協商確定。

(iii) 本集團的關聯方利率經雙方協商並參照基準利率確定。

48 有關連人士交易（續）

(b) 有關連人士交易（續）

* 上文之關連人士交易亦構成證券交易所股票上市規則（「上市規則」）第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。

** 上文之關聯人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關聯交易。

截至二零一九年十二月三十一日及截至二零一八年十二月三十一日，本集團與由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的實體的重大交易，主要包括銀行存款／借款和其相應的利息收入／支出，以及銷售和購買商品服務。本集團與關聯方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關聯方簽訂的條款和協定執行。

(c) 有關連人士餘額

(i) 應收有關連公司款項

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
應收賬款及應收票據		
東航物流	295	—
中航材	23	—
吉祥航空	10	—
東航食品	1	1
其他	5	—
	334	1

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
預付款及其他應收款		
東航進出口	272	133
科技宇航	7	31
東航食品	6	16
東航傳媒	28	28
東航實業	7	7
東航集團	—	25
中航材	13	12
東航國際	—	3
中航信	7	—
吉祥航空	10	—
東航財務公司	405	—
其他	21	23
	776	278

所有應收有關連公司款項，均為貿易性質、不帶息並給予與貿易客戶相同的正常還款期。

48 有關連人士交易（續）

(c) 有關連人士餘額（續）

(ii) 應付有關連公司款項

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
應付賬款及應付票據		
東航進出口	421	229
東航物流	—	167
東航食品	390	272
科技宇航	104	141
東航實業	76	15
上海普惠	465	—
柯林斯維修	7	1
東航集團	18	13
中航材	17	18
上海滬特	13	15
中航信	22	333
機輪剎車	17	14
上航國旅	3	—
北京興航置業	101	—
其他	7	1
	1,661	1,219

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
其他應付款及預提費用		
東航進出口	5	129
上海普惠	—	315
東航食品	2	1
東航集團	111	104
東航傳媒	—	3
華東凱亞	—	2
東航實業	1	49
墨爾本飛培	—	311
東航投資	86	10
東航租賃	166	164
中航材	2	2
西安賽峰	2	—
其他	8	3
	383	1,093

48 有關連人士交易（續）

(c) 有關連人士餘額（續）

(ii) 應付有關連公司款項（續）

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
合同負債		
東航物流	—	6

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
租賃負債（二零一八年：融資租賃負債）		
東航租賃	**42,848**	30,190

所有應付有關連公司款項，除了東航租賃的金額與租賃飛機相關，其餘所有應付有關連公司款項全為不帶息及給予跟貿易客戶一樣的正常還款期。

(iii) 與聯營公司及東航集團的短期存款以及借款

	平均利率			
	二零一九年	二零一八年	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
短期存款（包括在現金及現金等價物內） 「東航財務公司」	**0.35%**	0.35%	**1,122**	282
長期借款（包括在借款內）「東航集團」	**3.86%**	3.89%	**828**	528
對合營公司貸款「墨爾本飛培」	**3.74%**	3.74%	**15**	20

(d) 控股公司作出的擔保

於二零一九年十二月三十一日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元（二零一八年：人民幣78億元）。

48 有關連人士交易（續）

(e) 高級行政人員酬金

已付或應付給高級行政人員的酬金主要由工資和其他短期職工福利組成，分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
董事及監事	1	2
高級行政人員	8	8
	9	10

49 金融工具分類

資產負債表日的各類金融工具的賬面價值如下：

	按公允價值計入當期損益的金融資產 人民幣百萬元	按公允價值計入其他綜合收益的金融資產 人民幣百萬元	按攤餘成本計量的金融資產 人民幣百萬元	指定為套期工具的衍生金融工具 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一九年					
金融資產					
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	—	1,274	—	—	1,274
衍生金融工具	—	—	—	70	70
其他非流動資產	—	—	180	—	180
應收賬款及應收票據	—	—	1,717	—	1,717
按公允價值計入當期損益的金融資產	121	—	—	—	121
預付款及其他應收款	—	—	11,711	—	11,711
限制性銀行存款及短期銀行存款	—	—	6	—	6
現金及現金等價物	—	—	1,350	—	1,350
合計	121	1,274	14,964	70	16,429

49 金融工具分類（續）

資產負債表日的各類金融工具的賬面價值如下：（續）

	以攤餘成本計量的金融負債 人民幣百萬元	指定為套期工具的衍生金融工具 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
金融負債			
應付賬款及應付票據	3,877	—	3,877
其他應付款及預提費用	22,602	—	22,602
租賃負債	110,275	—	110,275
借款	51,837	—	51,837
衍生金融工具	—	23	23
合計	188,591	23	188,614

	按公允價值計入當期損益的金融資產 人民幣百萬元	按公允價值計入其他綜合收益的金融資產 人民幣百萬元	按攤餘成本計量的金融資產 人民幣百萬元	指定為套期工具的衍生金融工具 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一八年					
金融資產					
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	—	1,247	—	—	1,247
衍生金融工具	—	—	—	223	223
其他非流動資產	—	—	190	—	190
應收賬款及應收票據	—	—	1,436	—	1,436
按公允價值計入當期損益的金融資產	96	—	—	—	96
預付款及其他應收款	—	—	2,825	—	2,825
限制性銀行存款及短期銀行存款	—	—	16	—	16
現金及現金等價物	—	—	646	—	646
合計	96	1,247	5,113	223	6,679

49 金融工具分類（續）

資產負債表日的各類金融工具的賬面價值如下：（續）

	以攤餘成本計量的金融負債 人民幣百萬元	指定為套期工具的衍生金融工具 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
金融負債			
應付賬款及應付票據	4,040	—	4,040
其他應付款及預提費用	21,143	—	21,143
融資租賃負債	77,427	—	77,427
借款	55,126	—	55,126
衍生金融工具	—	29	29
合計	157,736	29	157,765

50 公允價值及金融工具的公允價值架構

以下是本集團除賬面價值與公允價值相差很小的短期金融工具之外的各類別金融工具的賬面價值與公允價值：

	二零一九		二零一八	
	賬面價值 人民幣百萬元	公允價值 人民幣百萬元	賬面價值 人民幣百萬元	公允價值 人民幣百萬元
金融資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	**1,274**	**1,274**	1,247	1,247
按公允價值計入當期損益的金融資產	**121**	**121**	96	96
衍生金融資產	**70**	**70**	223	223
包含在其他非流動資產內的租賃飛機相關的押金	**156**	**148**	177	154
合計	**1,621**	**1,613**	1,743	1,720

50 公允價值及金融工具的公允價值架構（續）

以下是本集團除賬面價值與公允價值相差很小的短期金融工具之外的各類別金融工具的賬面價值與公允價值：（續）

	二零一九		二零一八	
	賬面價值	公允價值	賬面價值	公允價值
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
金融負債				
衍生金融負債	23	23	29	29
長期借款	26,604	23,754	25,867	25,875
租賃負債	94,685	89,491	—	—
融資租賃負債	—	—	68,063	64,521
合計	121,312	113,268	93,959	90,425

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

租賃飛機相關的押金、長期銀行借款以及租賃負債（二零一八年：融資租賃負債）負債以市場可觀察到的重要輸入值來計量，並將其未來現金流量按照市場上具有可比信用等級公司在相同條件下獲取相同現金流量的利率進行折現，以其折現後的現值確認其公允價值。

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

衍生金融工具採用類似於遠期定價以及現值方法的估值技術進行計量。模型涵蓋了多個市場可觀察到的輸入值，包括即期及遠期匯率和利率曲線。於二零一九年十二月三十一日，衍生金融資產的公允價值，是抵銷了歸屬於衍生交易對手違約風險的信用估值調整之後的淨值。交易對手信用風險的變化，對於套期關係中指定衍生工具的套期有效性的評價和其他以公允價值計量的金融工具，均無重大影響。

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

50 公允價值及金融工具的公允價值架構（續）

以下是截至二零一九年及二零一八年十二月三十一日對金融工具估值的重要不可觀察輸入值的概述以及定量敏感性分析：

	估值技術	重要不可觀察輸入值	範圍區間	公允價值對輸入值的敏感程度
非上市股權投資	估值乘數	流動性折扣	二零一九年：20%–35%（二零一八年：19%–41%）	乘數1%（二零一八年：1%）的上升／下降會引起公允價值上升／下降人民幣11百萬元（二零一八年：人民幣11百萬元）

流動性折扣是指本集團確定的市場參與者在為投資定價時會考慮的溢價和折扣金額

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露集團的金融工具：

以公允價值計量的資產和負債：

於二零一九年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			
	活躍市場報價（第一層）人民幣百萬元	重要可觀察輸入值（第二層）人民幣百萬元	重要不可觀察輸入值（第三層）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	496	—	778	1,274
衍生金融工具 — 利率互換合約	—	70	—	70
按公允價值計入當期損益的金融資產	121	—	—	121
總額	617	70	778	1,465
負債				
衍生金融工具 — 外匯遠期合約	—	23	—	23
總額	—	23	—	23

50 公允價值及金融工具的公允價值架構（續）

公允價值架構（續）

以公允價值計量的資產和負債：（續）

於二零一八年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			
	活躍市場報價（第一層）人民幣百萬元	重要可觀察輸入值（第二層）人民幣百萬元	重要不可觀察輸入值（第三層）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	510	—	737	1,247
衍生金融工具 — 利率互換合約	—	223	—	223
按公允價值計入當期損益的金融資產	96	—	—	96
總額	606	223	737	1,566
負債				
衍生金融工具 — 外匯遠期合約	—	29	—	29
總額	—	29	—	29

於本報告期間，並無金融資產和金融負債公允價值計量在第一層次和第二層次之間的轉移，亦無轉入或轉出第三層次的情況。（二零一八年：無）

50 公允價值及金融工具的公允價值架構（續）

公允價值架構（續）

披露了公允價值的資產和負債：

於二零一九年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			
	活躍市場報價（第一層）人民幣百萬元	重要可觀察輸入值（第二層）人民幣百萬元	重要不可觀察輸入值（第三層）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
資產				
包含在其他非流動資產內的租賃飛機相關的押金	—	148	—	148
負債				
長期借款	2,897	20,857	—	23,754
租賃負債	—	89,491	—	89,491
	2,897	110,496	—	113,393

於二零一八年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			
	活躍市場報價（第一層）人民幣百萬元	重要可觀察輸入值（第二層）人民幣百萬元	重要不可觀察輸入值（第三層）人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
資產				
包含在其他非流動資產內的租賃飛機相關的押金	—	154	—	154
負債				
長期借款	2,861	23,014	—	25,875
融資租賃負債	—	64,521	—	64,521
	2,861	87,535	—	90,396

51 金融風險管理目標及政策

本集團的活動受多種財務風險：市場風險（包括匯兑風險、公允值利率風險、現金流量利率風險及航油價格風險）、信貸風險及流動資金風險。本集團的整體風險管理計劃專註於金融市場的難預測性，並尋求盡量減低對本集團財務表現的潛在不利影響。本集團在管理層認為必要時利用衍生金融工具對沖若干的風險。

風險管理由資金部（「集團資金部」）按照董事會批准的政策執行。集團資金部透過與集團營運單位的緊密合作，負責確定、評估和對沖財務風險。整體風險管理戰略，以及若干特定範疇，例如外匯風險、利率風險、信貸風險、衍生和非衍生金融工具的使用政策等，均有董事會批覆。

外匯風險

本集團的業務跨越多個國家和地區，取得的收入包含多種貨幣且本集團期末外幣負債遠大於外幣資產，本集團最主要的負債項目（主要源於購買飛機）大多是以美元等外幣計價和結算的。本集團可能面臨多種外幣與人民幣匯率變動風險。

人民幣不可自由兑換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兑換為其他貨幣。

此外，匯率的波動還將影響本集團未來飛機、航材、航油、起降費等來源於境外的採購成本。

本集團通過簽訂一定的外匯遠期合約以對沖此外匯風險。於二零一九年十二月三十一日，外匯遠期合約名義本金為人民幣5,414百萬元。有關外匯遠期合約的詳細情況參見合併財務報表附註24相關部份。

51 金融風險管理目標及政策（續）

外匯風險（續）

下表披露了集團在財務報告日的外匯風險：

	二零一九年			
	美元	歐元	新加坡元	韓元
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款及其他應收款	28	47	5	10
現金及現金等價物	635	63	5	11
其他應收款	2,065	3	1	130
其他非流動資產	180	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(105)	(3)	—	—
租賃負債	(45,674)	—	(397)	—
借款	(870)	(3,073)	(2,587)	(1,810)

	二零一八年			
	美元	歐元	新加坡元	韓元
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款及其他應收款	75	55	5	25
現金及現金等價物	124	47	10	—
其他應收款	—	2	1	131
其他非流動資產	190	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(144)	(2)	(5)	—
融資租賃負債	(25,376)	—	(514)	—
借款	(3,139)	(3,566)	(2,503)	(1,066)

51 金融風險管理目標及政策（續）

外匯風險（續）

下表顯示於財務報告日，倘人民幣對下列主要貨幣升值或貶值1%，對本集團的合併損益及其他綜合收益的影響：

	二零一九年		二零一八年	
	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他綜合收益的影響 人民幣百萬元	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他綜合收益的影響 人民幣百萬元
人民幣兌美元（貶值）／升值	(328)/328	41/(41)	(178)/178	34/(34)
人民幣兌歐元（貶值）／升值	(22)/22	—	(26)/26	—
人民幣兌新加坡元（貶值）／升值	(22)/22	—	(23)/23	—
人民幣兌韓元（貶值）／升值	(12)/12	—	(7)/7	—

利率風險

本集團的利率風險主要來自借款及租賃負債（二零一八年：融資租賃負債）。按變動利率借入的借款令本集團承受現金流量利率風險。按固定利率借入的借款和融資租賃負債令本集團承受公允值利率風險。本集團根據當時的市場環境來決定固定利率及浮動利率合同的相對比例。

本集團總部財務部門持續監控集團利率水準。利率上升會增加新增帶息債務的成本以及本集團尚未付清的以浮動利率計息的帶息債務的利息支出，進而影響本集團的經營業績。本集團通過簽訂利率互換合約對沖利率風險，本集團借款利率、償還條款以及利率互換合約披露於財務報告的附註38和附註24。

下表顯示了集團在財務報告日的帶息金融工具的概況：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
浮動利率工具		
現金及現金等價物	1,350	646
限制性存款和短期銀行存款	6	16
借款	(3,943)	(9,705)
租賃負債／融資租賃負債	(49,851)	(50,761)
利率互換合約名義本金	6,194	7,566

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
固定利率工具		
借款	(47,929)	(45,477)
租賃負債／融資租賃負債	(60,423)	(26,666)

51 金融風險管理目標及政策（續）

利率風險（續）

下表顯示了在其他變量保持穩定的情況下，並考慮利率互換影響後，若利率上升25個基準點對集團的損益以及權益的其他組成部份的影響：

	二零一九年		二零一八年	
	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他綜合收益的影響 人民幣百萬元	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他綜合收益的影響 人民幣百萬元
浮動利率工具	**(98)**	**12**	(112)	14

航油價格風險

由於航油為本集團一項主要營運支出，因此本集團的業績容易受到航油價格波動所影響。航油支出佔集團營運支出的29%（二零一八年：33%）。

於二零一九年十二月三十一日止年度，在其他變量保持不變的情況下（不包括原油期權的影響），倘若平均航油價格上升／降低5%，本集團航油成本將上升／降低人民幣17.10億元（二零一八年：上升／降低人民幣16.84億元）。

於二零一九年十二月三十一日，本集團不存在尚未到期的原油期權合約。

信貸風險

本集團的信貸風險主要歸於現金及現金等價物，衍生金融工具，在銀行及其他金融機構的存款以及銷售代理人的信貸風險。

本集團的應收賬款中大部份為應收參與「開賬與結算計劃」（「BSP」）的代理人的款項，它是國際航協建立的供航空公司和代理人之間使用的銷售結算系統。於二零一九年十二月三十一日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣8.35億元（二零一八年：人民幣6.37億元）。集團對於和BSP有關的信貸風險和其餘應收賬款與應收票據持續維護，同時，管理層評估其壞賬減值準備的可能性，在必要時，適當地計提壞賬減值準備。

本集團在管理現金及現金等價物時，主要是將其存放於國有銀行及其他一些著名銀行及金融機構。同時，集團還將現金及現金等價物存放於其控股股東控制的金融財務機構（附註48(c)(iii)）。管理層認為不會從這些銀行和金融機構中承擔任何不履約所造成的損失。

衍生金融工具交易只與信用等級評價較高的金融機構進行。管理層針對任何一家金融機構的信貸額度都設置了一定的限制，而管理層亦不預期因此等對方任何不履約的行為而產生虧損。

51 金融風險管理目標及政策（續）

流動資金風險

本集團的主要現金需求用於日常運營，飛機、發動機及飛行設備的添置或改良及償還其相關貸款或負債。本集團通過營運業務及銀行短期及長期貸款所得的綜合資金來滿足其營運資金的需求。本集團通常以長期租賃（二零一八：融資租賃）或銀行貸款的方式來購買飛機。

下表顯示本集團的金融負債及以淨額基準結算的金融負債，按照相關的到期組別，根據由資產負債表日至合約到期日的剩餘期間進行分析。在表內披露的金額為合約性未貼現的現金流量。

	一年以下 人民幣百萬元	一至兩年內 人民幣百萬元	兩至五年內 人民幣百萬元	五年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一九年十二月三十一日					
借款	26,422	8,796	15,882	3,872	54,972
租賃負債	19,870	15,276	39,935	45,129	120,210
應付賬款，應付票據及其他應付款	26,479	—	—	—	26,479
總額	72,771	24,072	55,817	49,001	201,661

	一年以下 人民幣百萬元	一至兩年內 人民幣百萬元	兩至五年內 人民幣百萬元	五年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一八年十二月三十一日					
借款	30,813	8,074	15,500	4,431	58,818
融資租賃負債	11,974	12,014	30,018	36,974	90,980
應付賬款，應付票據及其他應付款	19,747	—	—	—	19,747
總額	62,534	20,088	45,518	41,405	169,545

權益工具投資價格風險

權益工具投資價格風險，是指權益性證券的公允價值因股票指數水準和個別證券價值的變化而降低的風險。於二零一九年十二月三十一日，本集團暴露於因歸類為按公允價值計入當期損益的金融資產（附註29）和指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資（附註23）的個別權益工具投資而產生的權益工具投資價格風險之下。本集團持有的上市權益工具投資在上海和香港的證券交易所上市，並在資產負債表日以市場報價計量。

51 金融風險管理目標及政策（續）

權益工具投資價格風險（續）

以下證券交易所的、在最接近資產負債表日的交易日的收盤時的市場股票指數，以及年度內其各自的最高收盤點和最低收盤點如下：

	二零一九年末	二零一九年 最高／最低	二零一八年末	二零一八年 最高／最低
香港 — 恒生指數	28,190	30,157 ／ 25,064	25,846	33,154 ／ 24,586
上海 — A股指數	3,196	3,426 ／ 2,580	2,611	3,728 ／ 2,600

下表説明了，在所有其他變數保持不變的假設下，本集團的淨損益和其他綜合收益的税後淨額對權益工具投資的公允價值的每10%的變動（以資產負債表日的賬面價值為基礎）的敏感性。

	權益工具投資 賬面價值 人民幣百萬元	淨損益增加／ （減少） 人民幣百萬元	其他綜合收益的 税後淨額增加／ （減少） 人民幣百萬元
二零一九年			
權益工具投資			
香港 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	496	—	37/(37)
上海 — 按公允價值計入當期損益的交易性金融資產	121	9/(9)	—
以公允價值計量的非上市權益投資 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	778	—	58/(58)
二零一八年			
權益工具投資			
香港 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	510	—	38/(38)
上海 — 按公允價值計入當期損益的交易性金融資產	96	7/(7)	—
以公允價值計量的非上市權益投資 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	737	—	55/(55)

51 金融風險管理目標及政策（續）

資本風險管理

本集團資本管理的主要目標是為保障本集團持續經營的能力及維持穩健的資本比率，藉此支持其業務及創造最大股東價值。

本集團管理資本架構，並就經濟狀況的輕微變動及相關資產的風險特點對其作出調整。本集團或會藉調整派付予股東的股息數額、向股東返還資本、發行新股，從而維持或調整資本架構。本集團不受任何外部資本要求限制。於截至二零一九年十二月三十一日及二零一八年十二月三十一日止年度內，概無對目標、政策或管理資本的流程作出任何變動。

本集團利用資產負債率監察其資本，此比率按照總負債除以總資產計算。於二零一九年及二零一八年十二月三十一日，資產負債率如下：

	二零一九年十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一九年一月一日 人民幣百萬元	二零一八年十二月三十一日 人民幣百萬元
總負債	**212,539**	211,750	177,416
總資產	**285,185**	271,593	239,017
資產負債率	**75%**	79%	74%

注釋：本集團於二零一九年一月一日按修正追溯調整法首次採用國際財務報告準則第16號，基於此方法，將首次採用本準則的累積影響確認為對首次採用日（即二零一九年一月一日）留存收益餘額的調整。二零一八年度比較財務信息沒有進行重述。於二零一九年一月一日，本集團的淨資產由於採用國際報告準則第16號而下降，資產負債率由二零一八年十二月三十一日的74%上升至79%。

52 資產負債表日後事項

二零二零年一月開始，新型冠狀病毒肺炎疫情在中國及隨後在其他國家蔓延，相關的政府陸續出台了一系列交通限制及隔離措施以防止疫情的擴散，這些對本集團所處的交通運輸行業產生了較大的不利影響。本集團為應對疫情，及時調整運營策略，暫停或調整了部分航班的運營，加強旅客和員工防疫保護，加強防疫物資運輸。本集團後續將根據疫情防控工作進展和市場需求恢復情況，動態優化調整運力投放。中國及全球疫情的發展和演變在持續時間和嚴重程度上仍存在較大的不確定性，可能會進一步放大和延遲對航空業和差旅出行需求恢復的影響。鑒於這些情況的不確定性，其對本集團二零二零年度的財務業績和現金流量的不利影響尚不能最終確定。

二零二零年三月三十一日，本公司董事會審議通過《公司二零一九年度利潤分配預案》，建議本公司二零一九年度派發現金紅利每股人民幣0.050元（含稅），根據本公司總股本16,379,509,203股計算，合計派發現金紅利約人民幣8.19億元（含稅）。本預案尚需提交本公司二零一九年度股東大會審議。

53 公司資產負債表

報告期末的公司資產負債表資訊如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動資產		
無形資產	11,636	11,584
物業、機器及設備	67,169	117,392
投資性房地產	189	181
使用權資產	78,050	—
預付土地使用權	—	825
飛機預付款	16,218	21,942
投資於附屬公司	12,444	12,553
投資於聯營公司	1,732	1,023
投資於合營公司	456	356
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	1,160	1,149
其他長期資產	3,791	2,940
遞延稅項資產	315	—
衍生金融工具	27	222
	193,187	170,167
流動資產		
飛機設備零件	31	29
應收賬款及應收票據	1,355	1,177
預付款及其他應收款	22,078	16,884
衍生金融工具	43	1
限制性銀行存款和短期銀行存款	5	6
按公允價值計入當期損益的金融資產	121	96
現金及現金等價物	1,107	393
	24,740	18,586
流動負債		
應付賬款及應付票據	4,407	5,889
合同負債	99,476	8,123
其他應付款及預提費用	20,790	16,309
租賃負債的流動部分	9,108	—
融資租賃負債的流動部分	—	6,025
借款的流動部分	29,475	37,219
應付稅項	—	—
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	52	126
衍生金融工具	13	29
	73,321	73,720
淨流動負債	(48,581)	(55,136)
總資產減流動負債	144,606	115,033

53 公司資產負債表（續）

報告期末的公司資產負債表資訊如下：（續）

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動負債		
租賃負債	57,192	—
融資租賃負債	—	43,802
借款	24,683	20,011
飛機及發動機退租檢修準備	2,846	777
合同負債	1,031	1,080
其他長期負債	1,072	2,069
退休後福利準備	1,897	2,000
遞延稅項負債	—	63
衍生金融工具	10	—
	88,731	69,802
淨資產	55,875	45,231
權益		
歸屬於本公司權益持有者		
股本及儲備		
— 股本	16,379	14,467
— 儲備（註釋）	39,496	30,764
總權益	55,875	45,231

53 公司資產負債表（續）

註釋：

公司的權益總結如下：

	股本溢價 人民幣 百萬元	資本儲備 人民幣 百萬元	套期儲備 人民幣 百萬元	法定儲備 人民幣 百萬元	其他儲備 人民幣 百萬元	留存收益 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
二零一八年一月一日結餘	30,066	(720)	91	540	(1,508)	3,128	31,597
現金流量套期的未實現收益（附註24）	—	—	43	—	—	—	43
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	(249)	—	(249)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(75)	—	(75)
提取法定盈餘公積	—	—	—	—	30	(30)	—
本年利潤	—	—	—	—	—	186	186
二零一七年度分紅	—	—	—	—	—	(738)	(738)
二零一八年十二月三十一日結餘	30,066	(720)	134	540	(1,802)	2,546	30,764
採用國際財務報告準則第16號的影響	—	—	—	—	—	(718)	(718)
二零一九年一月一日結餘	**30,066**	**(720)**	**134**	**540**	**(1,802)**	**1,828**	**30,046**
現金流量套期的未實現收益（附註24）	—	—	**(110)**	—	—	—	**(110)**
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	**8**	—	**8**
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	**37**	—	**37**
提取法定盈餘公積	—	—	—	**212**	—	**(212)**	—
本年利潤	—	—	—	—	—	**1,985**	**1,985**
二零一八年度分紅	—	—	—	—	—	—	—
發行股份	**7,530**	—	—	—	—	—	**7,530**
二零一九年十二月三十一日結餘	**37,596**	**(720)**	**24**	**752**	**(1,757)**	**3,601**	**39,496**

補充財務資料

以下合併財務信息摘自集團根據中國會計準則編製的合併財務報表

國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

本集團採納的國際財務報告準則在若干方面與本集團採納的中國企業會計準則存在差異。上述差異對本公司權益持有者應佔利潤及本公司合併淨資產的重大影響總括如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併利潤		
根據中國企業會計準則列示	**3,195**	2,709
國際財務報告準則及其他調整的影響：		
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b)	**(3)**	(11)
根據國際財務報告準則列示	**3,192**	2,698

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併淨資產		
根據中國企業會計準則列示	**66,765**	55,765
國際財務報告準則及其他調整的影響：		
— 無形資產（商譽）(a)	**2,242**	2,242
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b)	**7**	10
— 非控制性權益(c)	**(6)**	(6)
— 其他	**—**	(3)
根據國際財務報告準則列示	**69,008**	58,008

(a) 在國際財務報告準則及中國企業會計準則和制度下，由於對收購上海航空的合併對價及可辨認資產及負債的公允價值的確認及計量有所不同，因此，所確認的無形資產／商譽的金額亦有所不同。

(b) 根據中國企業會計準則，於二零零一年六月三十日前，飛機及發動機的折舊以其成本減去3%的殘值後按10至15年之預計可使用年限以直線法計提折舊；自二零零一年七月一日起，飛機及發動機的折舊以成本減去5%殘值後，按預計可使用年限15至20年計提折舊，此變更採用未來適用法處理，以致在執行上述變更當年相關飛機及發動機在中國企業會計準則的賬面淨值與國際財務報告準則的賬面淨值不同。該差異將會在今後年度中逐漸減少，並且在相關資產處置或提足折舊時予以完全抵銷。

(c) 此乃以上項目對非控制性權益之影響。

中國東方航空
CHINA EASTERN
SKYTEAM
世界品位 东方魅力
www.ceair.com