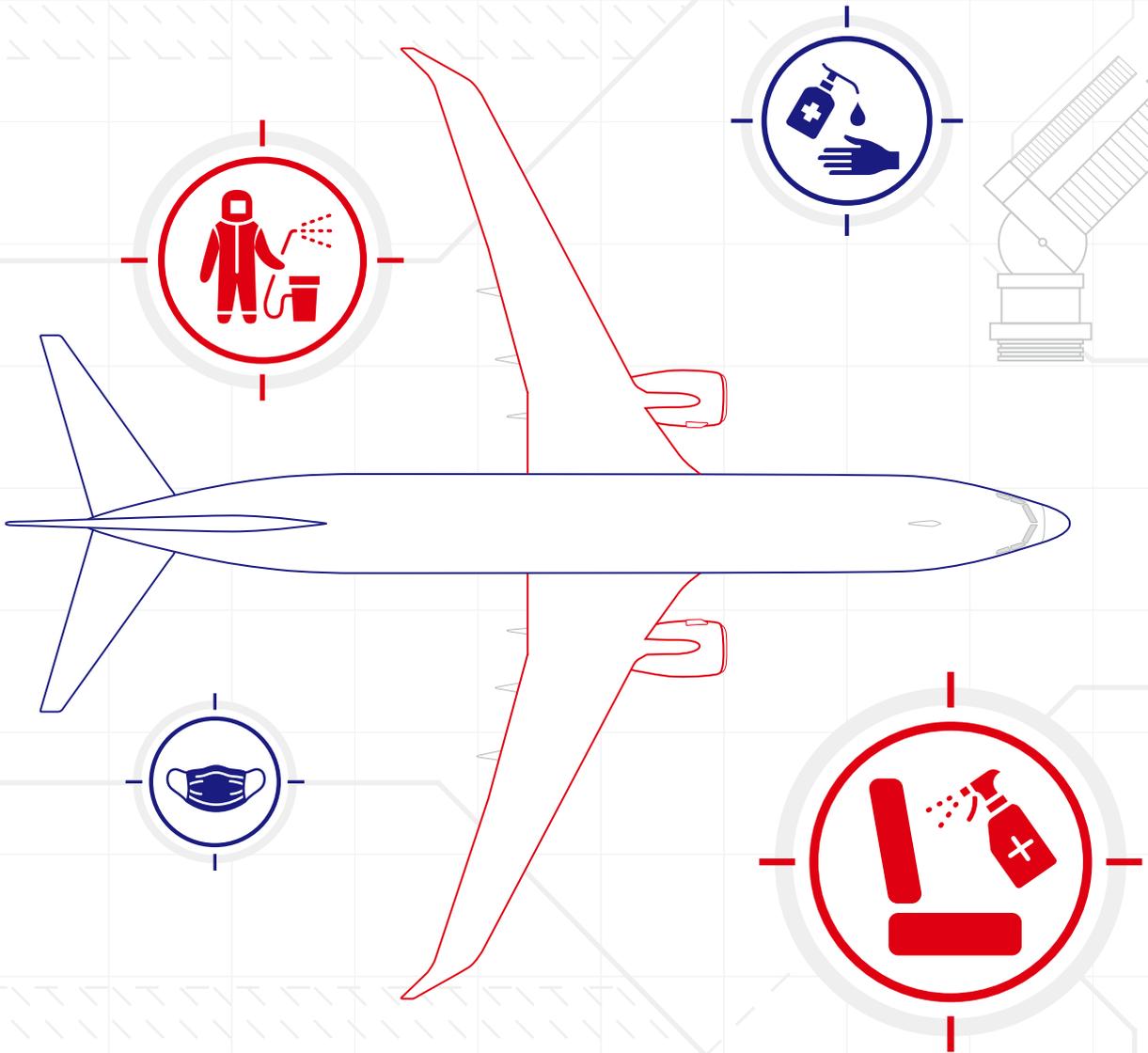




中國東方航空  
CHINA EASTERN



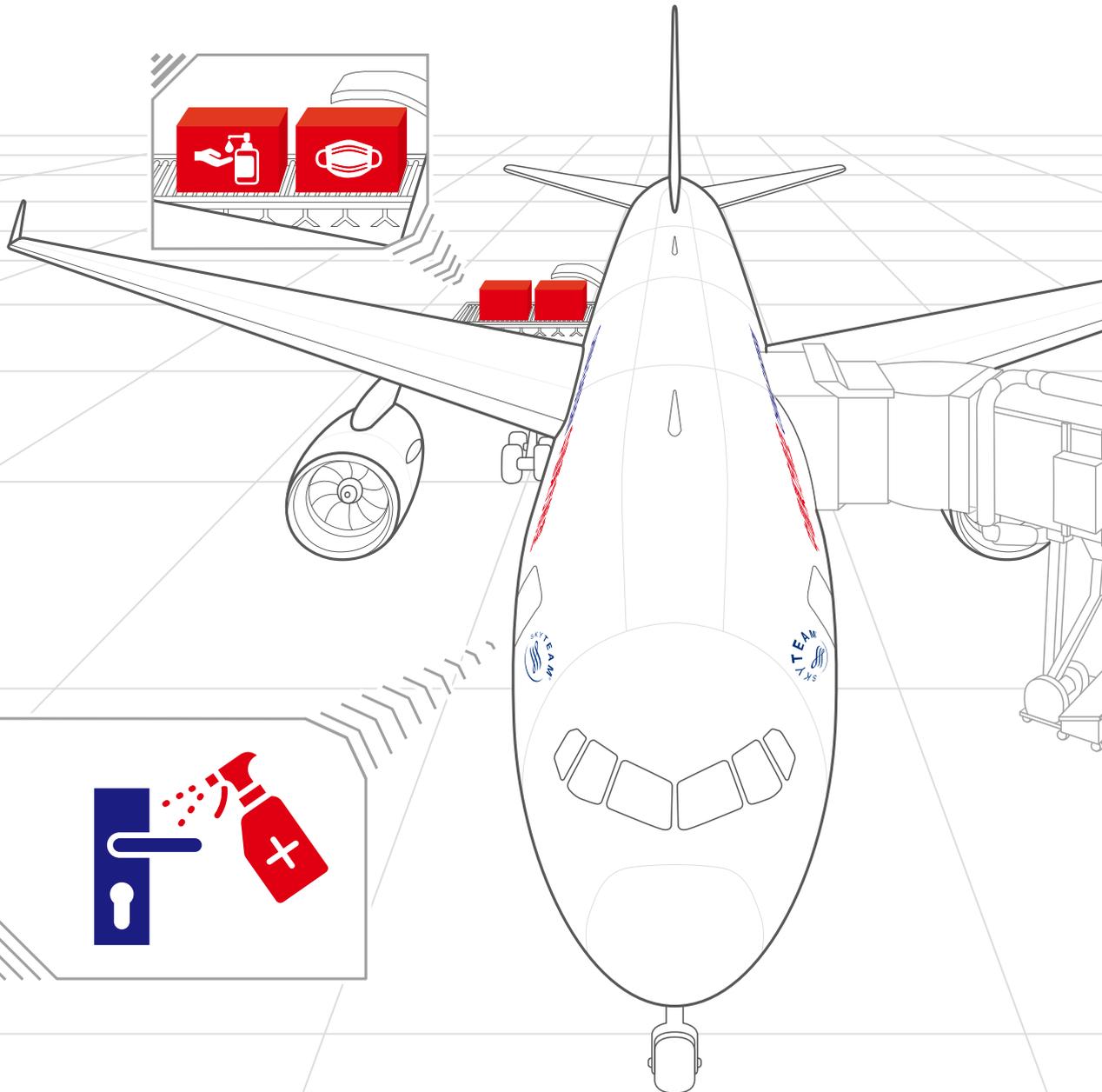
世界品位 东方魅力



年報  
2020

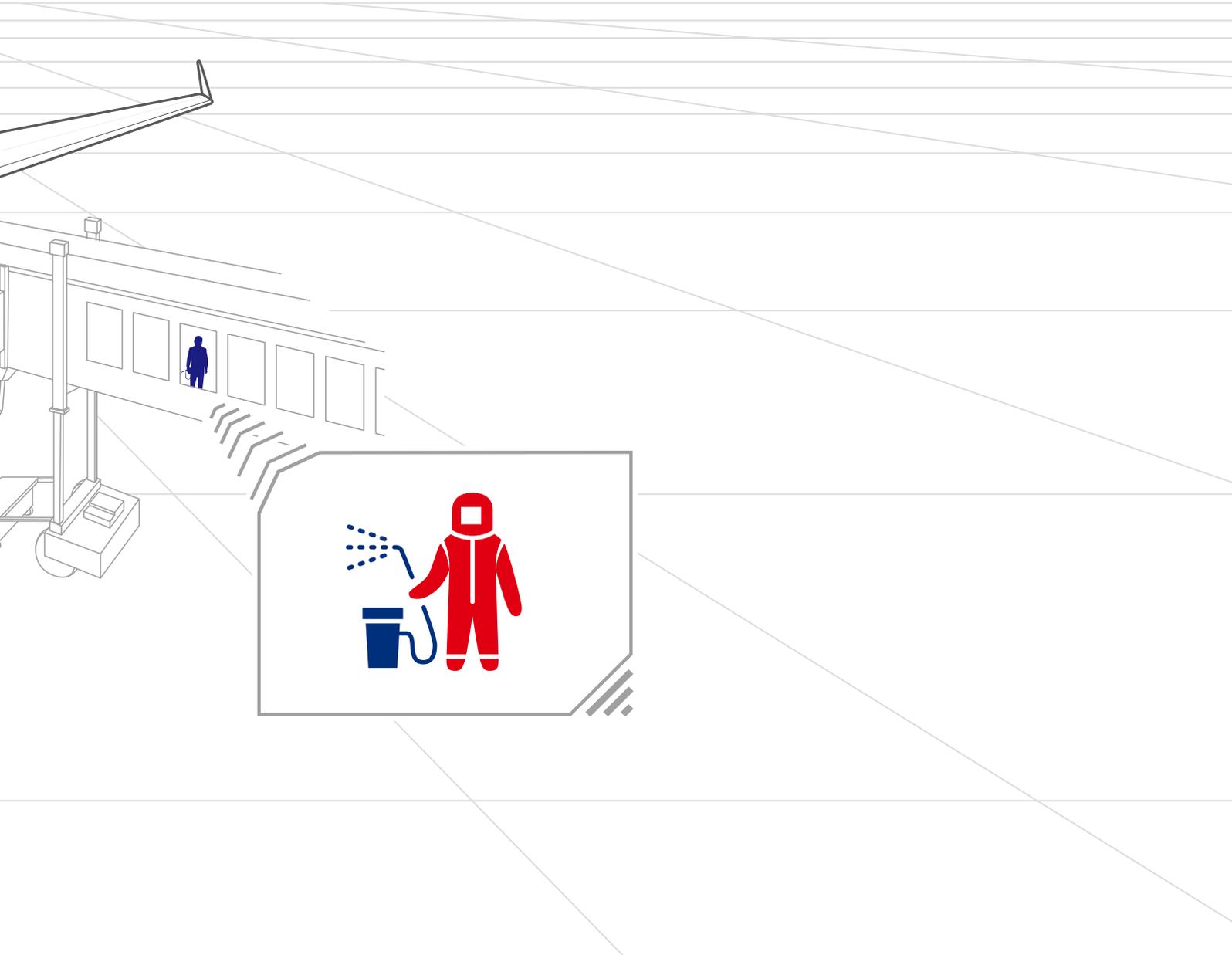
在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司  
股份代號：A股：600115 | H股：00670 | ADR：CEA

# 目錄





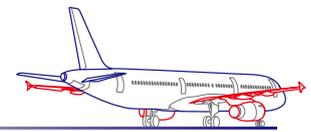
2	釋義	50	董事會報告書
5	公司簡介	79	企業管治
6	公司資料	100	監事會報告
8	財務摘要 (按國際財務報告準則編製)	102	社會責任
9	會計數據與經營數據摘要 (按中國企業會計準則編製)	109	按國際財務報告準則編製之財務報表
10	主要營運數據摘要		• 獨立核數師報告
13	機隊結構		• 合併損益及其他綜合收益表
16	二零二零年東航大事記		• 合併資產負債表
18	董事長報告書		• 合併權益變動表
28	業績回顧及管理層的討論與分析		• 合併現金流量表
			• 財務報表附註
		228	補充財務資料



## 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，官網： <a href="https://www.airfranceklm.com/">https://www.airfranceklm.com/</a>
公司章程	指	本公司現行有效的《公司章程》
可用貨郵噸公里	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	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	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，官網： <a href="http://www.caac.gov.cn/">http://www.caac.gov.cn/</a>
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公司，本公司股東、關連方
中貨航	指	中國貨運航空有限公司，系東航物流的下屬控股公司、本公司關連方
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，系本公司下屬全資公司
疫情	指	新型冠狀病毒肺炎疫情，世界衛生組織將新型冠狀病毒感染的肺炎命名為「COVID-19」
中國證監會或證監會	指	中國證券監督管理委員會，官網： <a href="http://www.csrc.gov.cn/">http://www.csrc.gov.cn/</a>
達美	指	Delta Air Lines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，官網： <a href="https://www.delta.com/">https://www.delta.com/</a>
東航江蘇	指	中國東方航空江蘇有限公司，系本公司下屬控股公司
東航海外	指	東航海外(香港)有限公司，系本公司下屬全資公司
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公司、本公司關連方

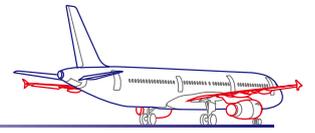


## 釋義

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公司、本公司關連方
東航技術	指	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
報告期末	指	2020年12月31日
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
HKSCC	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。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港上市規則	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，官網： <a href="http://www.hkex.com.hk/">http://www.hkex.com.hk/</a>
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。官網： <a href="http://www.iata.org/">http://www.iata.org/</a>
日航	指	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： <a href="http://www.jal.com/">http://www.jal.com/</a>
吉祥航空	指	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，官網： <a href="http://www.juneyaoair.com/">http://www.juneyaoair.com/</a> ，系本公司關連方
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子公司、本公司關連方
紐約交易所	指	紐約證券交易所
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，官網： <a href="https://www.qantas.com/">https://www.qantas.com/</a>

## 釋義

報告期	指	2020年1月1日至12月31日
東航研發中心	指	東航技術應用研發中心有限公司，系本公司下屬全資公司
貨郵載運噸公里	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	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	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
證券及期貨條例	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
國資委	指	國務院國有資產監督管理委員會，官網： <a href="http://www.sasac.gov.cn/">http://www.sasac.gov.cn/</a>
上海航空或上航	指	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
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子公司、本公司關連方
上交所	指	上海證券交易所，官網： <a href="http://www.sse.com.cn/">http://www.sse.com.cn/</a>
天合聯盟	指	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，官網： <a href="http://www.skyteam.com/">http://www.skyteam.com/</a>
監事	指	本公司監事
監事會	指	本公司監事會
中航信	指	中國民航信息網絡股份有限公司
美國	指	美利堅合眾國
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，前身可追溯到一九五七年一月原民航上海管理處成立的第一支飛行中隊。本公司於一九九七年分別在紐約、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。

截至二零二零年末，本集團運營著734架客運飛機(其中包括託管公務機9架)組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約7.1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。「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790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

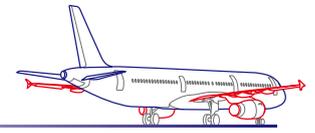
公司註冊地址	上海市浦東新區國際機場機場大道66號
公司註冊地址的郵政編碼	201202
公司辦公地址	上海市閔行區虹翔三路36號
公司辦公地址的郵政編碼	201100
公司網址	www.ceair.com
移動應用客戶端(APP)	東方航空
移動網址(M網站)	m.ceair.com
電子信箱	ir@ceair.com
服務熱線	+86 95530
新浪微博	http://weibo.com/ceair
微信公眾訂閱號	東方航空訂閱號
微信號	donghang_gw
微信二維碼	

## 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：中國東方航空股份	股票代碼：00670
ADR上市地：紐約證券交易所	股票簡稱：CEA	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
公司聘請的會計師事務所(境外)	簽字會計師	孟冬、高濤
	名稱	安永會計師事務所，註冊公眾利益實體核數師
	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
	簽字保薦代表人	張陽、陳淑綿
	持續督導的期間	二零一九年八月三十一日至 二零二零年十二月三十一日



## 截至二零二一年三月三十日 董事

劉紹勇(董事長)  
李養民(副董事長、總經理)  
唐 兵(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)  
姜 疆(職工董事)

## 監事

郭麗君(監事會主席)  
方照亞(監事)曾用名(方召亞)  
周華欣(職工監事)

## 高級管理人員

李養民(副董事長、總經理)  
席 晟(副總經理)曾用名(席興旺)  
周啟民(副總經理、財務總監)  
馮德華(副總經理)  
成國偉(副總經理)  
劉鐵祥(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號舖

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  
上海市浦東新區楊高南路188號

## 主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

# 財務摘要

(按國際財務報告準則編製)

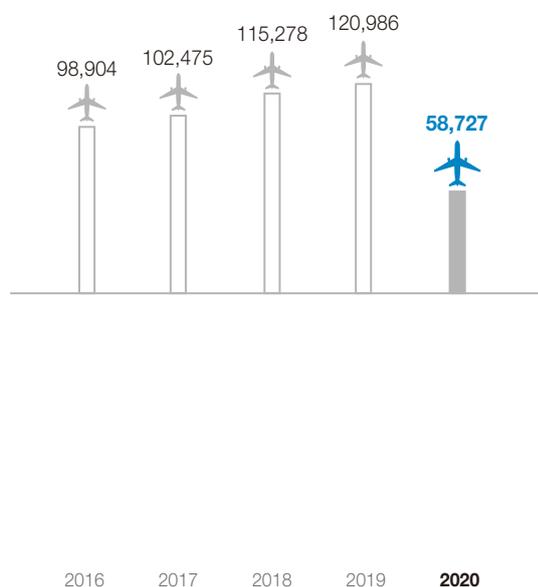
以人民幣百萬元計

	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年
<b>截至十二月三十一日止年度</b>					
收入	98,904	102,475	115,278	120,986	<b>58,727</b>
其他營業收入和利得	5,469	7,481	6,592	7,202	<b>5,698</b>
衍生金融工具公允價值變動 收益/(損失)	2	(311)	311	—	—
營業支出	(91,889)	(100,214)	(112,872)	(118,107)	<b>(78,265)</b>
經營利潤/(虧損)	12,486	9,431	9,309	10,081	<b>(13,840)</b>
財務收入/(支出)·淨額	(6,176)	(1,072)	(5,657)	(6,064)	<b>(2,553)</b>
稅前利潤/(虧損)	6,497	8,610	3,856	4,299	<b>(16,488)</b>
本公司權益持有者應佔 年度淨利潤/(虧損)	4,498	6,342	2,698	3,192	<b>(11,836)</b>
本公司權益持有者應佔 每股收益/(虧損)(人民幣元) <sup>(1)</sup>	0.33	0.44	0.19	0.21	<b>(0.72)</b>
<b>於十二月三十一日</b>					
現金及現金等價物	1,695	4,605	646	1,350	<b>7,651</b>
淨流動負債	(52,194)	(62,035)	(57,132)	(58,620)	<b>(77,310)</b>
非流動資產	196,436	211,434	223,085	265,442	<b>262,152</b>
長期借款，包括流動部分	(29,749)	(28,842)	(32,506)	(31,137)	<b>(39,429)</b>
融資租賃負債，包括流動部分	(61,041)	(66,868)	(77,427)	—	—
租賃負債，包括流動部分	—	—	—	(110,275)	<b>(96,251)</b>
本公司權益持有者應佔權益	49,450	55,360	58,008	69,008	<b>56,249</b>

(1) 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。二零二零年每股虧損是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨虧損以發行在外的普通股加權平均股數16,379,509,203股計算。

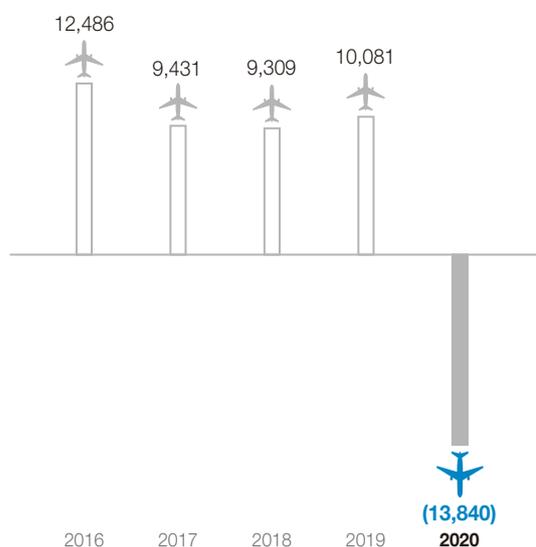
## 營業額

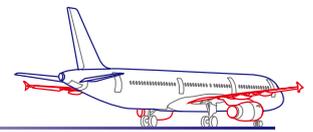
人民幣百萬元



## 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)

## 截至二零二零年十二月三十一日止年度虧損

(人民幣百萬元)

淨虧損	<b>(12,554)</b>
主營業務虧損	<b>(12,855)</b>
其他業務利潤	<b>691</b>
投資損失	<b>(77)</b>
營業外收支淨額	<b>320</b>

## 主要會計資料和財務指標

(人民幣百萬元)

	二零一九年	二零二零年
1. 營業收入	120,860	<b>58,639</b>
2. 歸屬於本公司權益持有者淨利潤/(虧損)	3,195	<b>(11,835)</b>
3. 總資產	282,936	<b>282,408</b>
4. 股東權益	70,397	<b>56,912</b>
5. 每股收益/(虧損)(人民幣元)	0.21	<b>(0.72)</b>
6. 每股歸屬於本公司權益持有者權益(人民幣元)	4.08	<b>3.30</b>

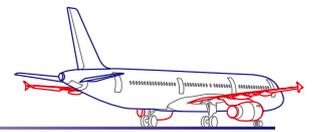
註：

- 主要財務指標計算方法如下：  
 每股收益/(虧損) = 歸屬於本公司權益持有者淨利潤/(虧損) ÷ 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



## 主要運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		變動幅度
	二零二零年	二零一九年	
<b>客運數據</b>			
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>152,066.39</b>	270,254.00	-43.73%
— 國內航線	<b>134,701.52</b>	171,684.04	-21.54%
— 國際航線	<b>16,463.08</b>	92,162.42	-82.14%
— 地區航線	<b>901.78</b>	6,407.53	-85.93%
<b>客運人公里(RPK)(百萬)</b>	<b>107,273.25</b>	221,779.11	-51.63%
— 國內航線	<b>96,205.97</b>	142,921.41	-32.69%
— 國際航線	<b>10,609.29</b>	73,811.75	-85.63%
— 地區航線	<b>457.99</b>	5,045.95	-90.92%
<b>載運旅客人次(千)</b>	<b>74,621.21</b>	130,297.36	-42.73%
— 國內航線	<b>72,032.99</b>	109,006.37	-33.92%
— 國際航線	<b>2,238.86</b>	17,581.34	-87.27%
— 地區航線	<b>349.36</b>	3,709.64	-90.58%
<b>客座率(%)</b>	<b>70.54</b>	82.06	-11.52pts
— 國內航線	<b>71.42</b>	83.25	-11.83pts
— 國際航線	<b>64.44</b>	80.09	-15.65pts
— 地區航線	<b>50.79</b>	78.75	-27.96pts
<b>客運人公里收益(人民幣元)<sup>註</sup></b>	<b>0.493</b>	0.522	-5.56%
— 國內航線	<b>0.455</b>	0.540	-15.74%
— 國際航線	<b>0.815</b>	0.474	71.94%
— 地區航線	<b>0.897</b>	0.744	20.56%



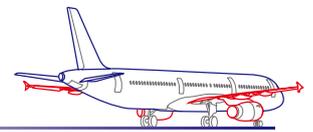
## 主要運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零二零年	二零一九年	變動幅度
<b>貨運數據</b>			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	<b>6,946.47</b>	9,132.69	-23.94%
— 國內航線	<b>2,754.78</b>	3,215.85	-14.34%
— 國際航線	<b>4,149.68</b>	5,727.63	-27.55%
— 地區航線	<b>42.01</b>	189.21	-77.80%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	<b>2,200.06</b>	2,971.40	-25.96%
— 國內航線	<b>774.38</b>	951.33	-18.60%
— 國際航線	<b>1,416.25</b>	1,991.28	-28.88%
— 地區航線	<b>9.43</b>	28.78	-67.23%
貨郵載運量(百萬公斤)	<b>711.80</b>	976.57	-27.11%
— 國內航線	<b>539.70</b>	672.62	-19.76%
— 國際航線	<b>163.20</b>	279.44	-41.60%
— 地區航線	<b>8.91</b>	24.51	-63.65%
貨郵載運率(%)	<b>31.67</b>	32.54	-0.87pts
— 國內航線	<b>28.11</b>	29.58	-1.47pts
— 國際航線	<b>34.13</b>	34.77	-0.64pts
— 地區航線	<b>22.45</b>	15.21	7.24pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>2.225</b>	1.288	72.75%
— 國內航線	<b>0.970</b>	1.048	-7.44%
— 國際航線	<b>2.867</b>	1.340	113.96%
— 地區航線	<b>8.908</b>	5.558	60.27%

## 主要運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		變動幅度
	二零二零年	二零一九年	
<b>綜合數據</b>			
可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>20,632.45</b>	33,455.55	-38.33%
— 國內航線	<b>14,877.92</b>	18,667.41	-20.30%
— 國際航線	<b>5,631.36</b>	14,022.25	-59.84%
— 地區航線	<b>123.17</b>	765.88	-83.92%
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>11,699.74</b>	22,518.00	-48.04%
— 國內航線	<b>9,308.22</b>	13,559.38	-31.35%
— 國際航線	<b>2,341.90</b>	8,485.44	-72.40%
— 地區航線	<b>49.63</b>	473.19	-89.51%
綜合載運率(%)	<b>56.71</b>	67.31	-10.60pts
— 國內航線	<b>62.56</b>	72.64	-10.08pts
— 國際航線	<b>41.59</b>	60.51	-18.92pts
— 地區航線	<b>40.29</b>	61.78	-21.49pts
收入噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>4.937</b>	5.315	-7.11%
— 國內航線	<b>4.787</b>	5.761	-16.91%
— 國際航線	<b>5.427</b>	4.436	22.34%
— 地區航線	<b>9.974</b>	8.272	20.58%

註：在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。



## 機隊結構

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。二零二零年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計13架，退出飛機11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。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團共運營734架飛機，其中客機725架，託管公務機9架。

### 截至二零二零年十二月三十一日機隊情況

序號	機型	自購	融資租賃	經營租賃	小計	單位：架
						平均機齡 (年)
1	B777-300ER	10	10	0	20	4.9
2	B787-9	3	7	0	10	1.9
3	A350-900	1	7	0	8	1.5
4	A330系列	30	21	5	56	7.1
<b>寬體客機合計</b>		<b>44</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>94</b>	<b>5.6</b>
5	A320系列	137	127	72	336	8.0
6	B737系列	102	73	117	292	6.6
<b>窄體客機合計</b>		<b>239</b>	<b>200</b>	<b>189</b>	<b>628</b>	<b>7.4</b>
7	ARJ21	2	1	0	3	0.2
<b>支線客機合計</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0.2</b>
<b>客機合計</b>		<b>285</b>	<b>246</b>	<b>194</b>	<b>725</b>	<b>7.1</b>
<b>託管公務機總數</b>					<b>9</b>	
<b>飛機總數</b>					<b>734</b>	

註：

- A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機；
- A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO飛機和A321飛機；
- B737系列飛機包括B737-700飛機、B737-800飛機和B737 MAX 8飛機，本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8機型，截至本公告日期，B737 MAX 8仍處於停飛狀態；本集團將持續密切關注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。

## 機隊結構

### 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	96.08	65.25	40.87	7.36
B787-9	110.95	64.86	43.86	6.46
A350-900	49.22	64.95	38.19	6.51
A330系列	545.21	70.08	41.30	5.64
A320系列	3,671.83	73.01	66.39	6.15
B737系列	2,988.77	68.91	65.68	5.80

### 機隊情況

截至二零二零年十二月三十一日，本集團共運營734架客機(其中包括託管公務機9架)，各機型數據明細如下：

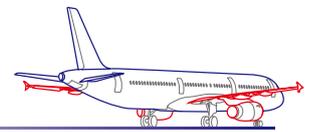
機型 保有形式	飛機數量(期末)	B777-300ER		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	10	4.95	7.45	27,254.07
融資租賃	10	4.84	7.27	26,623.81
合計	20	4.90	7.36	53,877.88

機型 保有形式	飛機數量(期末)	B787-9		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	3	2.23	6.37	6,991.76
融資租賃	7	1.69	6.50	16,642.55
合計	10	1.85	6.46	23,634.31

機型 保有形式	飛機數量(期末)	A350-900		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有	1	2.04	6.81	2,494.15
融資租賃	7	1.46	6.46	14,228.36
合計	8	1.53	6.51	16,722.51

機型 保有形式	飛機數量(期末)	A330系列		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自有	30	9.37	5.73	62,561.91
融資租賃	21	5.01	5.65	43,380.25
經營租賃	5	2.35	5.01	9,176.90
合計	56	7.11	5.64	115,119.06

註：A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機



## 機隊結構

機型 保有形式	A320系列			
	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	137	10.10	5.88	294,946.03
融資租賃	127	4.79	6.22	273,835.59
經營租賃	72	9.97	6.52	173,722.70
合計	336	8.01	6.15	742,504.32

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

機型 保有形式	B737系列			
	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	102	8.19	5.98	216,832.46
融資租賃	73	4.52	5.87	133,189.60
經營租賃	117	6.73	5.61	245,717.49
合計	292	6.64	5.80	595,739.55

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

## 機隊規劃

### 二零二一年至二零二三年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零二一年		二零二二年		二零二三年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	—	—	—	—
A350系列	4	—	8	—	—	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	27	6	34	5	—	4
B737系列	—	3	—	4	46	12
ARJ系列	6	—	8	—	9	—
C919系列	1	—	2	—	2	—
合計	43	9	52	9	57	16

註：

1. 本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8機型，截至本公告日期，仍處於停飛狀態；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，本集團在二零二四年計劃引進9架飛機，退出21架飛機；
3. 因受疫情影響，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。



# 2020年東航大事記

## 防疫抗疫「主力軍」

面對突如其來的新冠肺炎疫情，東航執行全國第一個疫情防控航班、執行中國第一班援外包機、執行武漢「復飛」第一班航班，行業首創開發應用「線上旅客健康情況申報程序」，率先推出「三免」退改，保障6,000餘萬名旅客無一人在客艙感染確診新冠肺炎病毒。



## 智慧·雲航空發力

2020年5月11日，東航即時通訊MUC軟件上線，覆蓋總部及分子公司21個基地站、32個國內營業部，覆蓋86%出港航班，大幅提高精細化運行能力，有力推動公司全面復工復產。2020年，東航攜手國鐵集團推出「空鐵聯運」、實現民航和高鐵銷售平台首次「一站式」聯定，研發中心入選「科改示範行動」，東航NDC獲國際航協最高等級認證，助力智慧化發展不斷取得新突破。



## 「隨心飛」服務國內大循環

2020年6月18日，東航首推「周末隨心飛」產品，立即引爆市場熱度，形成「現象級」傳播效應。東航連續推出「早晚隨心飛」「西域隨心飛」「灣區隨心飛」「大興隨心飛」「周末隨心飛(2021版)」，進一步推出「隨心遊」「隨心住」「隨心享」，通過供給側航空產品創新拉動關聯市場，開動消費新引擎，服務國內大循環。



## ESG獲評A級

根據國際指數公司MSCI(明晟)2020年公佈的環境、社會、公司治理(ESG)評級結果，在全球航空公司中，東航與達美、新航等5家航空公司排名並列第一，超過全球74%的航空公司，是中國A股上市航司中唯一的A級。公司治理、碳排放、隱私與數據安全等實質性議題獲得積極評價。



## 戰略佈局新市場版圖

圍繞國家及區域發展戰略，東航持續加大在人口密集區、經濟活躍區、創新發展區的資源投入，聚焦海峽西岸經濟區發展成立廈門分公司。同時，東航組建首個海外分公司—日本分公司，積極構建新市場版圖，推動市場結構優化調整。



## 東航完滿轉場北京大興機場

2020年9月25日北京大興國際機場迎來投運一周年紀念日，東航「進博號」飛抵大興並宣佈「大興隨心飛」上線。

大興機場建設投運以來，東航是唯一一家參與全階段驗證試飛的航司，是首家全部通過竣工驗收、首家正式獨家投運的航空公司，同時也是天合聯盟在北京唯一的主基地公司。



## 全力服務進博會

第三屆進博會上，東航首次以「核心支持企業」「指定航空承運商」「採購商」「服務商」的身份參與進博、服務進博，與11個國家及地區大型國際知名廠商完成23個簽約，展會展商成交佔比83%，均創新高，進博窗口服務、志願服務廣受好評。東航全球首架「進博號」彩繪飛機亮相發佈，飛抵海內外10餘個國家，20多個樞紐航點，發出「進博之約」、展示「進博魅力」。



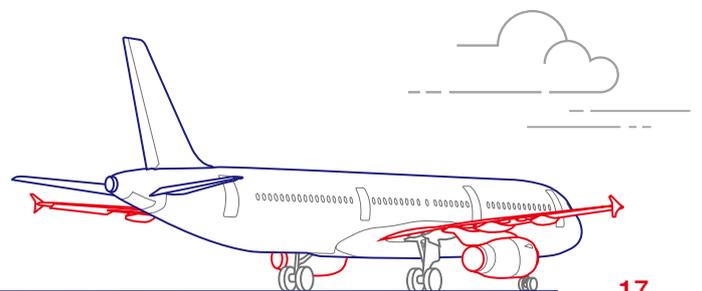
## 脫貧攻堅與鄉村振興

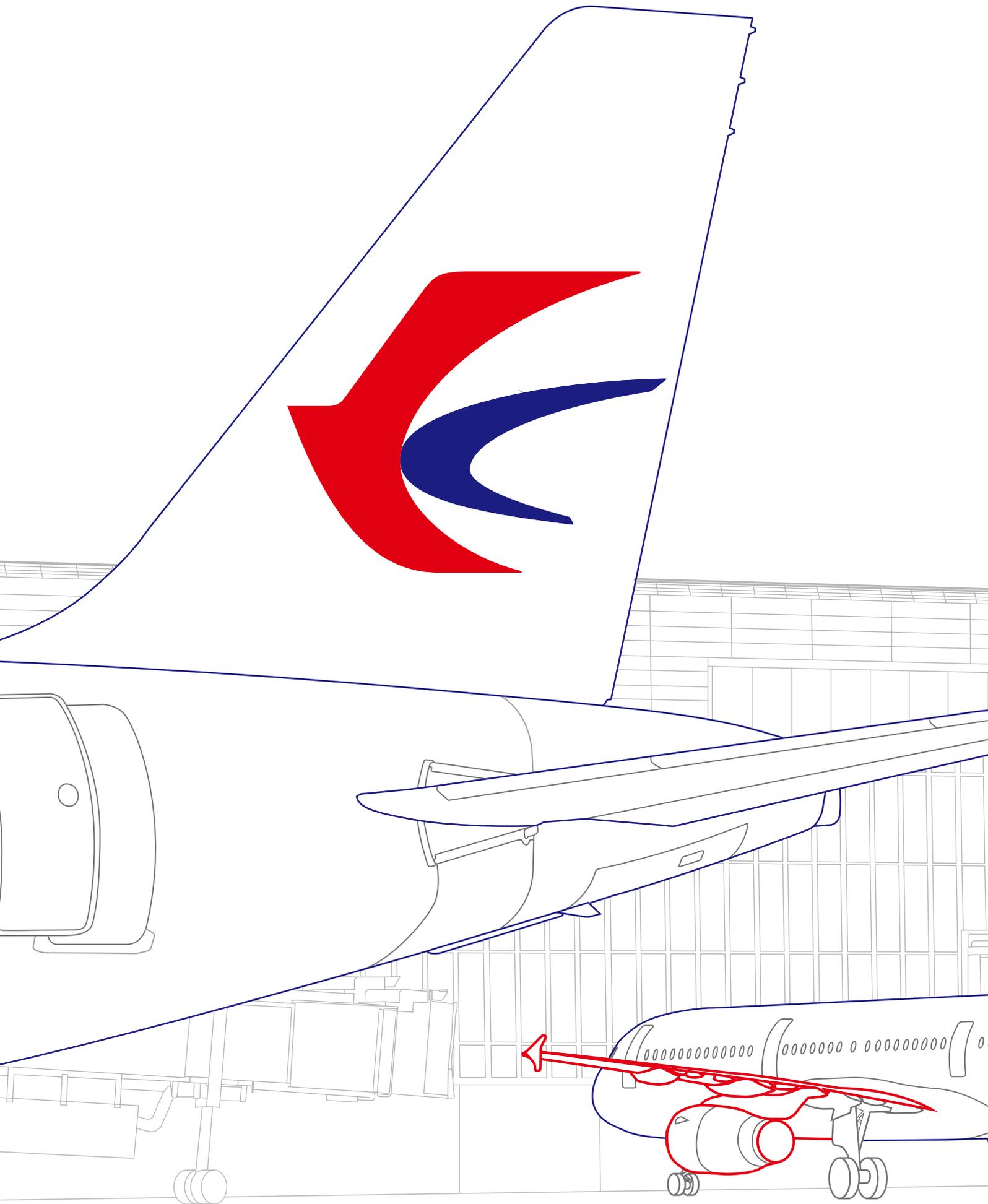
2020年10月19日，東航集團和臨滄市人民政府在上海正式簽署《深入實施鄉村振興戰略合作框架協議》，持續推進脫貧攻堅成果同鄉村振興有效銜接，高質量、高水平、可持續地開展扶貧行動。

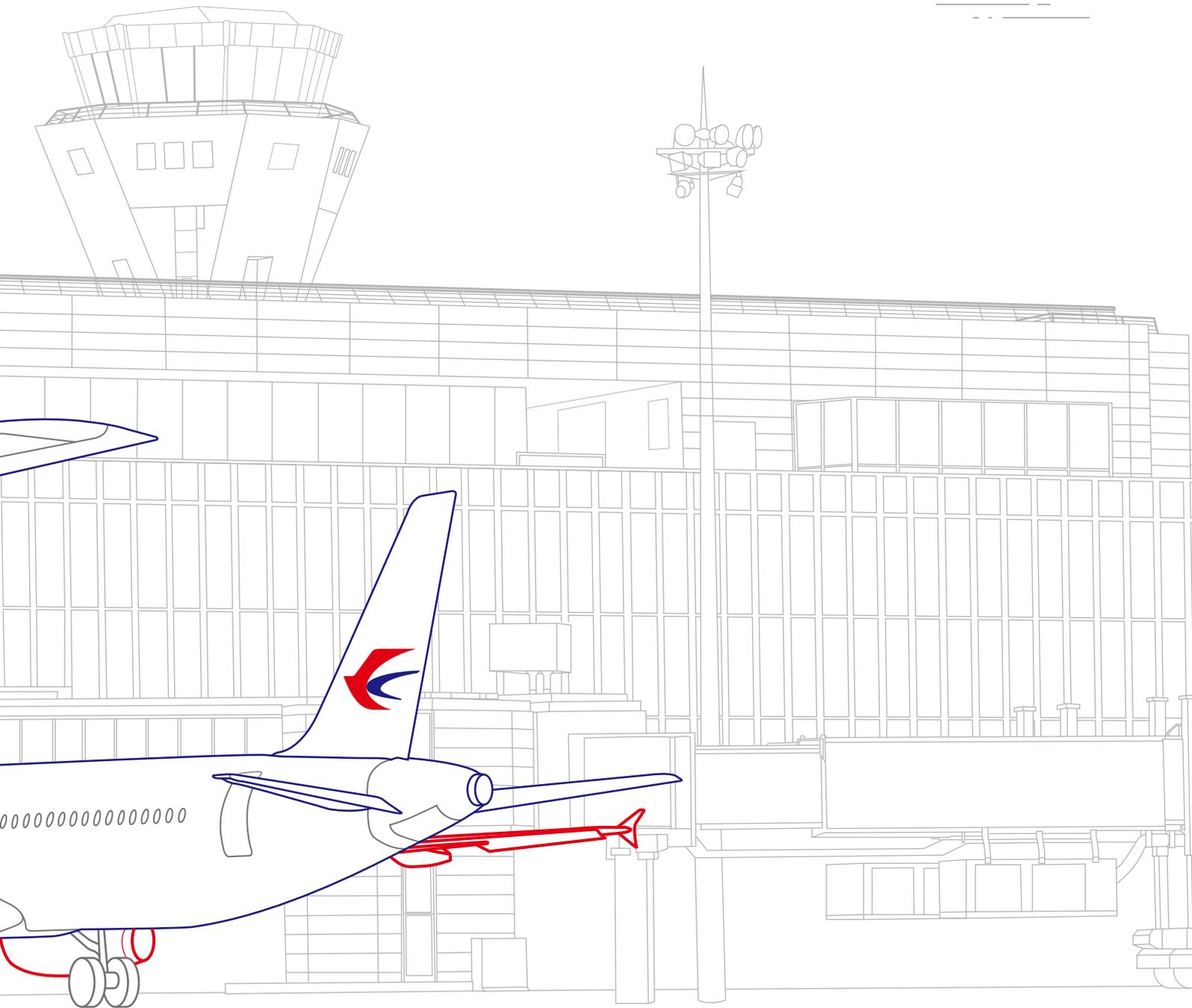
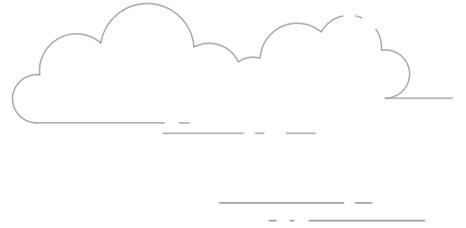
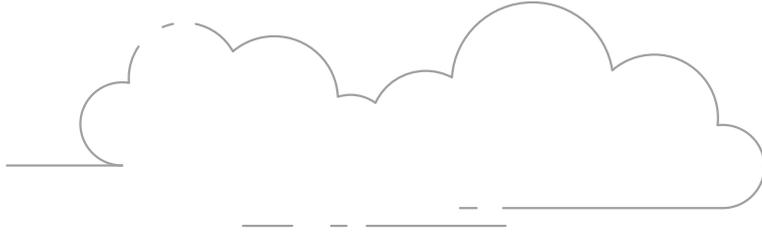


## 「一二三」起飛

2020年2月26日，在疫情最為嚴峻時期，東航率先組建民航央企第一家專業運營國產民機的航空公司一二三航空。2020年12月28日，ARJ21-700飛機正式運營。東航打造國產民機「國家隊」、打響「中國製造」全球品牌。







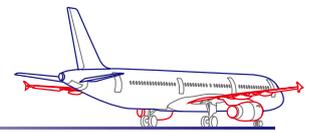
## 董事長報告書

### 致各位股東：

本人僅此提呈本集團截至二零二零年十二月三十一日止年度報告，並代表本集團全體員工向各位本公司股東致意。

董事長  
劉紹勇





## 業績綜述

二零二零年是極不平凡的一年，新冠肺炎疫情（「疫情」）在全球迅速蔓延，導致全球經濟深度衰退，對全球航空業也造成前所未有的巨大衝擊。根據國際航空運輸協會二零二一年二月發佈的報告，二零二零年全球旅客運輸量較二零一九年下降了65.9%，全球航空業出現歷史性巨虧，疫情發生以來全球已有四十多家航空公司破產重組。中國民航業亦受疫情的嚴重衝擊，根據中國民航局相關數據統計，二零二零年旅客運輸量較二零一九年下降了36.7%。當前，國內疫情防控取得了積極成效，中國為二零二零年唯一實現正增長的主要經濟體。

面對突如其來的疫情和複雜嚴峻的外部形勢，本集團堅決貫徹落實國家重要決策部署，統籌推進疫情防控、安



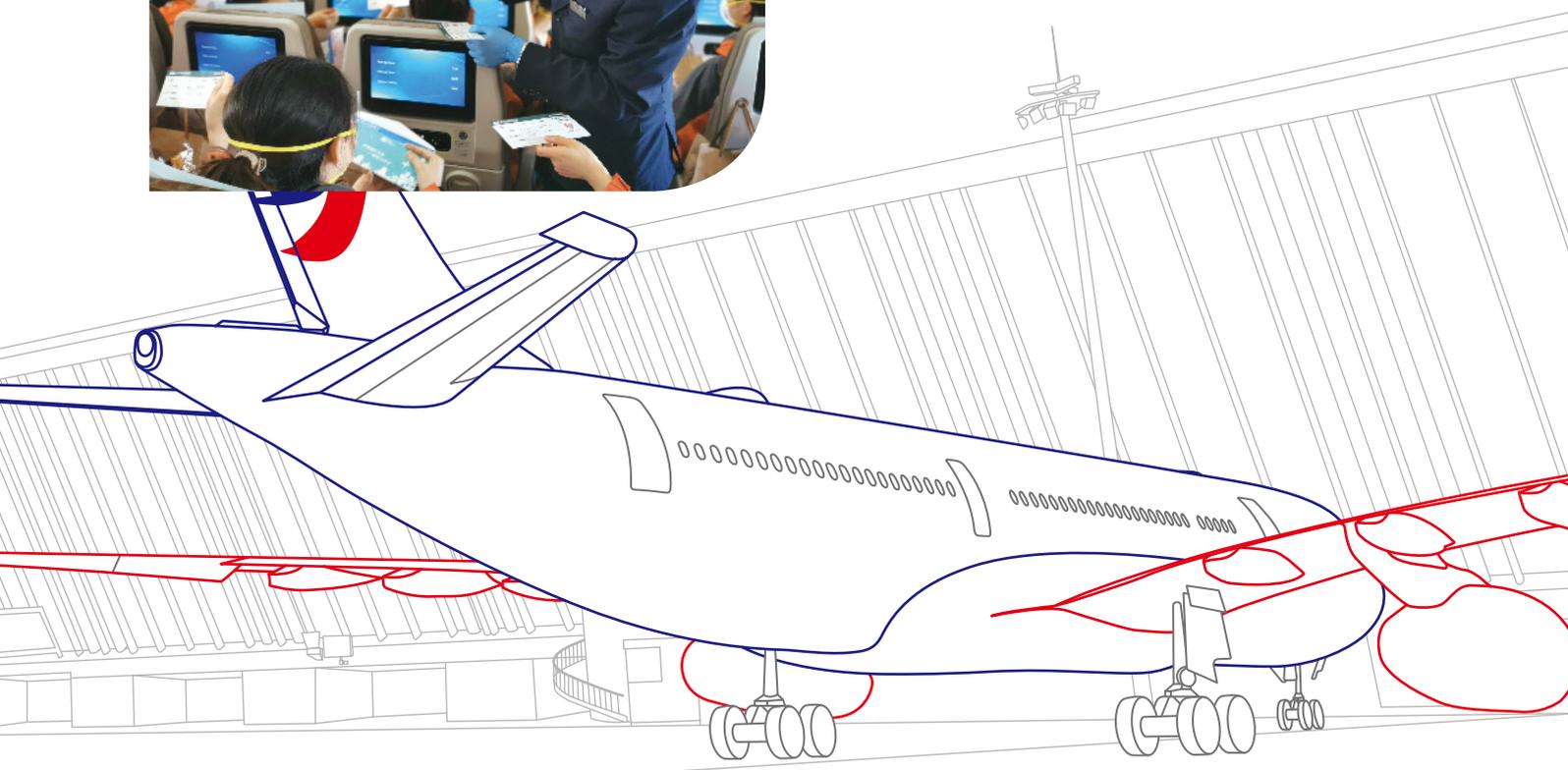
全生產和改革發展等各項工作，全力以赴抗擊疫情，動態調整運營策略，扎實推進精細化管理，實施嚴格的成本管控，積極爭取政策支持，努力降低疫情帶來的損失。雖然本集團積極採取應對措施，但受疫情衝擊的不利影響，本集團的生產量、收入、利潤等指標均大幅下降。二零二零年，本集團完成運輸總周轉量117.00億噸公里，旅客運輸量7,462.12萬人次，實現營業收入人民幣587.27億元，實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣118.36億元。

## 經營回顧

### 疫情防控

面對疫情來襲，本集團圍繞「履行社會責任、旅客服務保障、員工關愛防護」三條戰線迅速開展疫情防控工作，在緊急組織運輸醫療物資和醫護人員、保障廣大旅客與員工生命安全和身體健康方面發揮了重要作用。

履行社會責任方面，本集團全力部署疫情防控工作，保證疫情防控「空中通道」暢通；根據疫情形勢和市場需求，推動航班恢復，為社會復工復產貢獻力量。本集團充分發揮中央企業的「頂樑柱」作用，全面打響疫情防



## 董事長報告書

控阻擊戰：執行全國第一個疫情防控航班，執行中國第一班援外包機，二零二零年，本集團執行防疫運輸包機1,532班，運輸防疫物資7萬餘噸，運送醫護人員22,881人次，接回滯留海外同胞12,091人次。

旅客服務保障方面，本集團率先推出機票免費退改簽應急規定，優化自助退票功能，暢通退票渠道，為受疫情影響旅客提供便捷的退票服務；率先在全行業開發應用「線上旅客健康情況申報程序」；率先實行機上分區設置，率先推出「伴手禮式」餐盒，嚴格做好飛機及擺渡車等消毒殺菌，確保旅客在各觸點的安全健康。

員工關愛防護方面，本集團嚴格落實防控標準和防控程序，做好機組人員和地面員工的健康防護；加強海外員工及其家屬關愛防護；疫情期間考慮到因航班量減少空勤人員收入下降的問題，本集團推出預支薪酬等人性化舉措，切實解決員工疫情期間的實際困難，體現「幸福東航」的企業文化。

二零二零年，本集團經受住了疫情的考驗，交出了一份合格答卷。在二零二零年全國抗擊疫情表彰大會上，本集團獲得「全國抗擊新冠肺炎疫情先進集體」、「全國抗擊新冠肺炎疫情先進個人」、「全國先進基層黨組織」等

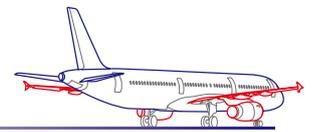
榮譽稱號，是中國民航系統獲得全國級抗疫先進表彰最多的單位。



### 安全運行

在抓好疫情防控工作的同時，本集團高度重視飛行安全和運行安全。本集團堅守安全底線，安全形勢平穩有序。二零二零年，本集團安全飛行154.76萬小時、起落67.22萬架次。

本集團從明確安全責任入手，全員簽訂「守初心、擔使命、亮承諾、比貢獻」安全責任書，進一步強化安全責任落實；從加強風險監督入手，深入開展安全整頓和安



全工作專項巡視，對重點單位、重點環節進行檢查和督導，全面開展隱患排查，提升安全管理能力；從推進作風建設入手，以「三個敬畏<sup>1]</sup>」為主題，加強安全宣傳教育，開展作風紀律整治，夯實安全管理基礎。

### 穩定經營

本集團主動作為應對疫情，在航網優化及樞紐建設、產品營銷、客戶服務等方面全力穩定經營，努力降低疫情帶來的不利影響。

穩步推進航網優化及樞紐建設。本集團緊密跟蹤疫情和市場變化，動態調整運力投放；聚焦核心樞紐和重要商務城市，提高寬體機投放佔比；優化本集團航線網絡佈局，加強重點市場快線和準快線建設；立足服務京津冀協同發展和雄安新區建設，穩步推進北京核心樞紐建設，作為主基地航空公司按計劃轉場北京大興國際機場；穩步推進成都、青島、武漢等重要商務市場基地項目建設。

持續發力創新產品營銷。本集團在全行業率先推出「定制包機」，服務復工企業跨區返崗；疫情期間本集團首推「週末隨心飛<sup>2]</sup>」系列創新類產品，激發旅客出行需求，恢復市場信心，推動航空市場復蘇，有力服務國內大循環，取得了良好的經濟、社會和品牌效益；積極拓展貴賓室休息等輔營產品的銷售渠道，實現升艙等產品卡券化銷售，著力提升輔營收入；推出「東方萬里行」新會員體系，推出「積分+現金」支付的「東航錢包」，豐富會員積分使用場景。



靈活應變把握貨運商機。面對突如其來的疫情，本集團會同東方航空物流股份有限公司（「東航物流」）快速響應，積極把握疫情期間防疫物資運輸需求大幅增長的機遇，通過臨時性改造現有客機，以「客改貨」等方式執行非常規客機航班<sup>3]</sup>，二零二零年共執行非常規客機航班6,601班。

### 精細管理

面對百年未遇的疫情，本集團持續加強精細化管理，努力提升運行效率，降低運行成本，應對疫情帶來的衝擊和影響。

精細運行方面，採取推廣輕質餐車、優化配餐和加水重量等舉措，降低燃油成本，提高商務載重。本集團全機隊靜態減重<sup>4]</sup>約125.40噸，動態減重<sup>5]</sup>9.51萬噸，模擬測算節約燃油1.21萬噸。搭建MUC（MU Communication通訊軟件）航班保障通訊平台，提高各運行保障單位的溝通效率。本集團航班正常性高於全民航平均水平約1個百分點，同比上升約7個百分點。

1 三個敬畏：敬畏生命、敬畏職責、敬畏規章。  
2 「週末隨心飛」：二零二零年六月十八日，公司推出的航空旅遊套票產品，旅客購買後可在二零二零年十二月三十一日前的每周末不限次數乘坐由本公司、上海航空有限公司實際承運的國內航班的經濟艙座位。

3 「非常規客機航班」：非常規客機航班包括客裝貨、客改貨、改裝機。其中，未拆除客艙座位，在腹艙和客艙裝貨的客機為「客裝貨」，僅使用腹艙載貨的客機為「客改貨」，客艙座位拆除，並在腹艙和客艙裝貨的客機為「改裝機」。根據本集團和東航物流關於避免同業競爭的約定及相關監管要求，本集團將該等貨運業務交由東航物流獨家經營。  
4 靜態減重：基於飛機數量的機隊總減重量。  
5 動態減重：基於飛機數量和航班量的航班總減重量。

精細服務方面，本集團嚴格落實機上防護措施，優化機上服務流程和餐食服務，提升旅客滿意度；考慮到疫情期間會員航空出行大幅減少，本集團主動發佈會員等級自動延期的保護政策，提升會員忠誠度和滿意度；加強服務管理，進一步提升值機、行李托運、優先登機、貴賓室休息等服務效率和服務體驗；研發全球官網並上線新版APP，優化用戶體驗。截至二零二零年末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,522萬人，同比增長5.95%。

精細管理方面，宣貫業財融合理念，多措並舉增收節支，加強成本費用管控，拓寬融資渠道，確保現金流穩定。積極協調飛機和發動機製造商，調整飛機和發動機引進進度；壓縮投資計劃，削減或延遲非緊急投資項目；與供應商和合作方商談收費減免並優化付款方式；節約燃油和飛機維修等營業成本和日常開支；積極爭取行業、財稅、社保等各方面政府紓困政策的支持；積極拓寬融資渠道，二零二零年累計發行人民幣772億元超短期融資券和人民幣20億元公司債，確保現金流滿足本集團生產經營需要。

本集團持續強化日常經營、資金安全、涉外風險、信息網絡等方面風險管控。開展全面風險評估工作，聚焦疫情專項風險管控，深入排查風險隱患，有針對性地制定

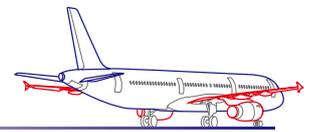
應對措施；系統梳理關鍵領域重大風險，緊盯資金安全，確保本集團資金鏈安全；強化海外風險管控，逐一梳理排查風險隱患；加強旅客信息保護，維護本集團網絡安全，防範信息網絡風險。

### 改革和創新發展

圍繞服務國家戰略，本集團深化供給側結構性改革，聚焦優化資源佈局、推動創新轉型，全面應對疫情對航空業帶來的重大影響，在後疫情時代育新機、開新局。

構建新市場版圖方面，本集團圍繞京津冀、長三角、粵港澳大灣區等區域發展戰略，優化市場佈局版圖。服務「一帶一路」建設，構建「空中絲綢之路」，成立廈門分公司。與深圳機場集團簽署戰略合作框架協議，加強粵港澳大灣區合作發展。推動海外機構深化改革，成立日本分公司，做強做優做大傳統國際市場。

打造新商業模式方面，本集團以信息化為引領，持續推進在運行、管控、營銷、服務等方面的互聯網化建設和數字化轉型。攜手中國國家鐵路集團有限公司（「國鐵集團」）開啟「空鐵聯運」新時代，東方航空APP和鐵路12306APP實現系統對接，在全國首次實現「飛機+高鐵」一站式聯訂，為旅客提供更便捷的一站式服務；本集團推出航空出行全流程無紙化、自助化的出行方式。推動



餐食機供品管理體系改革，構建高效的全流程集中管理模式。

專項改革方面，東航研發中心入選國家「科改示範行動」，積極落實經理層任期制和契約化改革試點，加快科創平台體制機制建設，進一步提高科技創新能力。中國聯合航空有限公司（「中聯航」）入選國務院國資委「雙百行動」計劃，持續推進市場化激勵機制改革，著力加強成本管控。成功組建一二三航空，運營國產ARJ21飛機，豐富本集團品牌體系，支持國產民機的發展。

控股股東中國東方航空集團有限公司（「東航集團」）順利完成股權多元化改革，積極支持本集團發展，助力本集團克服疫情的衝擊。東航集團擬向本集團增資人民幣108億元，改善本集團現金流，降低資產負債率，將有力增強本集團的抗風險能力和可持續發展能力。詳情請見本公司於二零二一年二月二日及二零二一年三月二十九日的公告及二零二一年三月十二日的通函。

### 社會責任和環境保護

圍繞「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的企業願景，本集團積極履行社會責任，充分彰顯中央企業的良好形象。二零二零年，本集團因社會責任方面的傑

出表現入選「二零二零金蜜蜂企業社會責任·中國榜」，被評為「金蜜蜂企業」；MSCI<sup>6</sup>給予本集團ESG<sup>7</sup>評級為A。

本集團秉持「以人為本，關愛員工」的理念，尊重員工培訓和發展需求，保障員工合法權益，與員工共建「幸福東航」。二零二零年，開展關愛員工的「十件實事」項目，涉及員工權益保障、個人關懷、便民服務等方面，進一步提升員工歸屬感、獲得感和幸福感。

本集團堅持「以客為尊，傾心服務」的理念，在做好疫情防控的前提下，持續加強服務管理，提升服務品質，完善客戶隱私保護制度，為旅客提供空中和地面安全、便捷、高效、優質的出行服務。

本集團在努力克服疫情帶來的經營壓力的同時，為社會公益事業發揮積極作用。本集團大力開展產業扶貧、消費扶貧、健康扶貧、教育扶貧，在對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣提前脫貧摘帽基礎上，扎實推進鄉村振興的重點任務。舉辦東航消費扶貧周，線下展銷和直播銷售相結合，二零二零年消費扶貧金額達人民幣4,000萬元。在全國脫貧攻堅總結表彰大會上，本集團被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。



6 MSCI：明晟是一家提供全球指數及相關衍生金融產品標的的國際公司，其推出的MSCI指數是全球投資組合經理中主要採用的基準指數之一。  
7 ESG：環境、社會及企業管治(Environmental, Social and Governance)

本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，將環保融入到企業經營發展之中。持續推進節能減排方面，本集團持續優化機隊結構，引進A350、B787等更環保、節油的機型，截至二零二零年末，機隊平均機齡7.1年，整體提升本集團機隊燃油效率。持續推進節油舉措，通過優化飛機配備保障品重量等措施精細化節省燃油。積極應用航行新技術，在提高運行能力的同時，降低飛行下降階段的航油消耗和排放。推進機場場內車輛「油改電」（電動車輛替代油氣車輛）和飛機輔助動力裝置（APU）替代專項工作，持續加大節能減排力度，場內運行新能源車輛超過1,000輛，APU替代設施的總體使用率達到99%。「十三五」期間，本集團節能減排投資超過人民幣34億元，經模擬測算節油超過60萬噸，減少碳排放約200萬噸。全面開展污染防治攻堅戰方面，落實各級政府環保專項督查和自查工作，開展污染防治專項治理工作，啟動能源管理體系和環境管理體系建設，堅持高質量可持續發展戰略。本集團發佈《環境和能源管理手冊》，明確了本集團環境和能源管理的相關要求；持續加強環保宣傳，多渠道、多形式向員工、社會公眾、國內外媒體積極宣傳本集團綠色環保理念和節能降耗成效。關注全球氣候治理進程方面，持續關注全球航空碳減排相關進展，積極參與國際航空運輸協會（IATA）的年會和國際民航組織（ICAO）研討會，就航空業可持續發展進行探討，並積極提出意見和建議。持續推進歐盟碳交易、地方試點碳交易、全國碳交易以及民航二氧化碳排放的碳排放管理工作，本集團二零一九年首次應用上海市碳交易市場靈活機制，通過持續提升本集團燃效，出售富餘配額實現收入約人民幣400萬元。

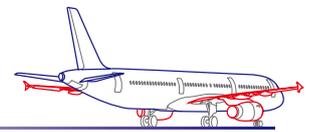
## 二零二一年展望

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，對本集團二零二一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。

當前，疫情對全球經濟的衝擊和影響還在發展演變之中。從全球層面看，國際貨幣基金組織（IMF）二零二一年一月報告預測，隨著疫苗的推廣和各國防疫措施以及各國政府的政策支持，預計二零二一年至二零二二年全球經濟將逐步實現復蘇。但部分國家新一輪疫情來襲以及變異病毒的傳播，也給經濟復蘇帶來一定不確定性。國內疫情防控取得了積極成效，經濟運行先於全球恢復常態，但疫情和外部環境仍存在一定不確定性。

從行業層面看，根據國際航空運輸協會二零二一年二月發佈的相關預測，二零二一年全球民航業仍將維持虧損狀態，疫情仍是影響行業恢復發展的最大不確定性因素。

疫情將對全球航空業產生重大的影響，對市場結構、客源結構、服務模式、旅客消費行為、行業競爭格局等帶來深刻變化。本集團將在疫情防控常態化條件下，紮實



推進疫情防控、安全運行、生產經營、精細運營、改革發展等各項重點工作。二零二一年，本集團將重點做好以下工作：

### 疫情防控

本集團將嚴格落實「外防輸入、內防反彈」的常態化疫情防控要求，完善疫情防控工作責任體系，形成全流程防疫管控；完善疫情防控各類方案和應急響應機制，持續加強重點場所管理，強化疫情防控監督檢查；建立健全違反防疫抗疫管理規定問責追責制度，持續做好防疫物資保障工作。

### 安全運營

加強安全管理體系建設，紮實推進安全生產專項整治行動，不斷提升大機隊安全管理能力。加強運行體系建設，強化航班運行管控，提升機組資源的調配能力和效率。加強訓練體系建設，強化安全管理培訓，夯實安全管理基礎。加強維修體系建設，加強航線運行維修監控，完善機務一體化管理平台。

### 市場營銷

本集團密切關注疫情形勢和市場需求的變化，靈活調整運力投放；圍繞核心市場，做好寬體機的投放和佈局；強化樞紐戰略，實現在京津冀、長三角、粵港澳、成渝四大機場群的佈局優化和聯動發展；維護和拓展集團客戶，加快產品創新，推出各類定制化、個性化、普適性產品。

### 精細管理

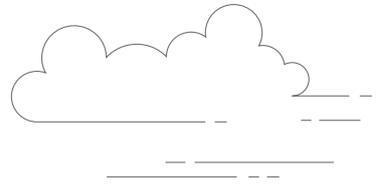
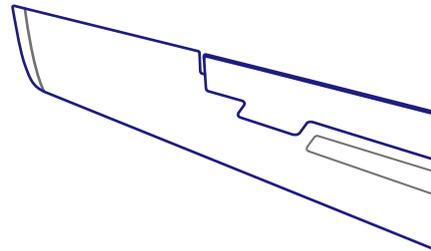
本集團持續強化精細管理，把精細化理念融入企業經營管理的全過程、各環節。梳理重點業務領域的風險點，聚焦資金、合同履約、高風險業務等領域，強化風險管控；牢固樹立成本控制意識，提升精細核算水平，持續推動新一批提質增效項目；深化業務體系一體化建設，提升飛行、客艙、機務維修、地服等系統的一體化運行效率。

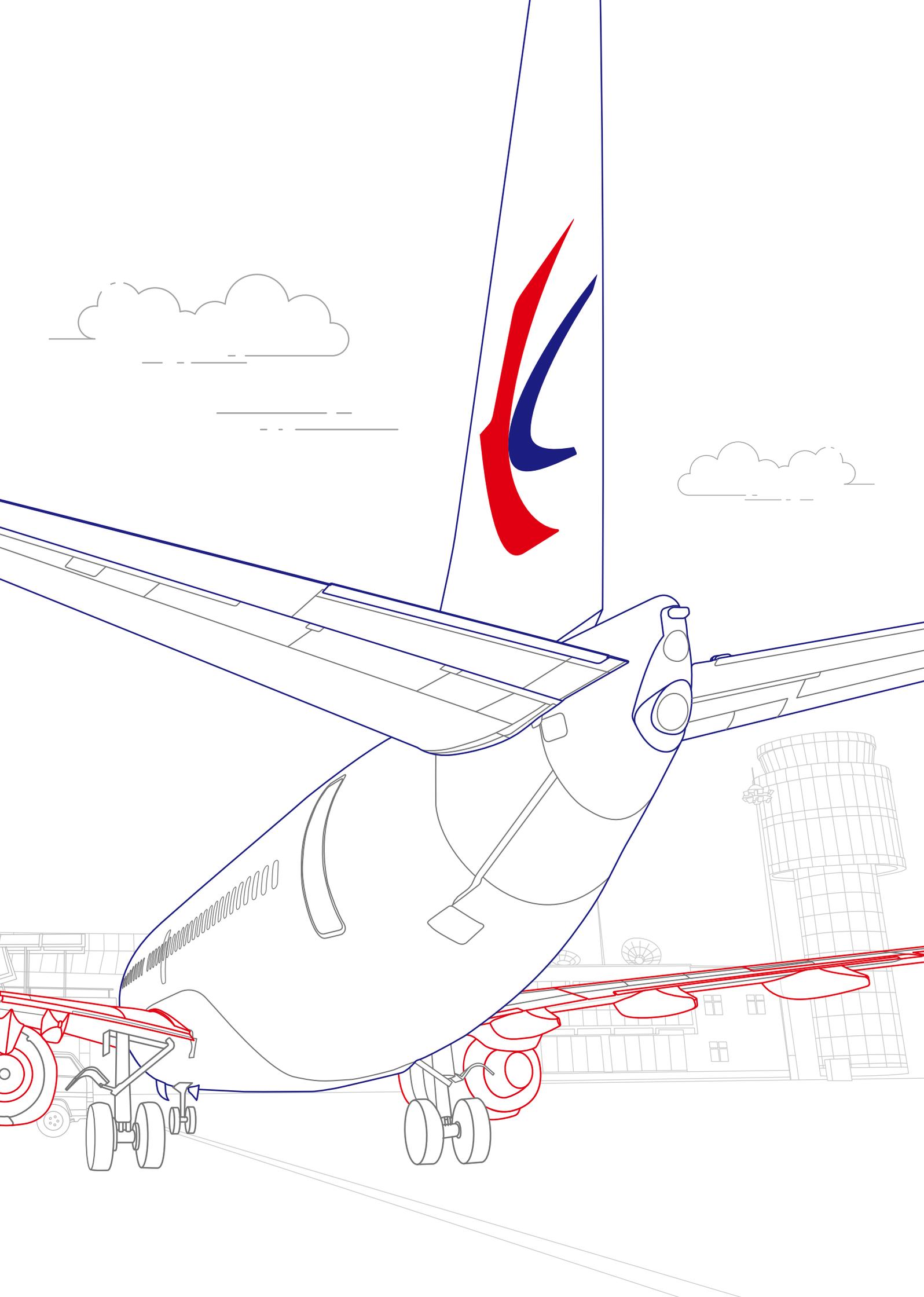
### 改革創新

本集團將繼續以建設「世界一流」航空公司為目標，以推動國企改革三年行動實施方案為契機，進一步深化企業改革。本集團將扎實推進東航研發中心科創示範改革，持續加大科創和數字化轉型方面的投入，堅持以應用技術研發為主，打造「數字化、智慧化」科創平台為目標，解決航空安全、運行、營銷、服務、管控等業務領域的實際問題；穩步推進中聯航混合所有制改革試點工作；持續深化勞動、人事、薪酬制度改革，建立健全市場化考核任用機制、全面深化市場化用工機制、完善市場化薪酬分配機制，持續推進分類考核。

### 社會責任

本集團將牢記央企的使命和擔當，始終秉持創新、協調、綠色、開放、共享的發展理念，積極履行社會責任，為扶貧和環保貢獻「東航力量」。本集團將扎實推進幸福東航建設，以真情服務讓旅客滿意，以務實舉措讓員工幸福。此外，本集團積極鞏固扶貧成果，「高質量、高水平、可持續」地幫助對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣接續推進鄉村振興。進一步加強能源管理和環境管理體系建設，利用新設備、新材料、新技術提升節能環保水平；貫徹污染防治政策要求，持續落實各項節油精細化管控措施，降低地面綜合能耗，促進綠色低碳循環發展。

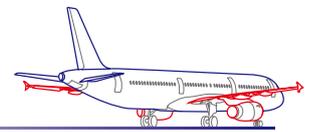




# 業績回顧及 管理層的討論與分析

總經理  
李養民





## 業績回顧及 管理層的討論與分析

### 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。

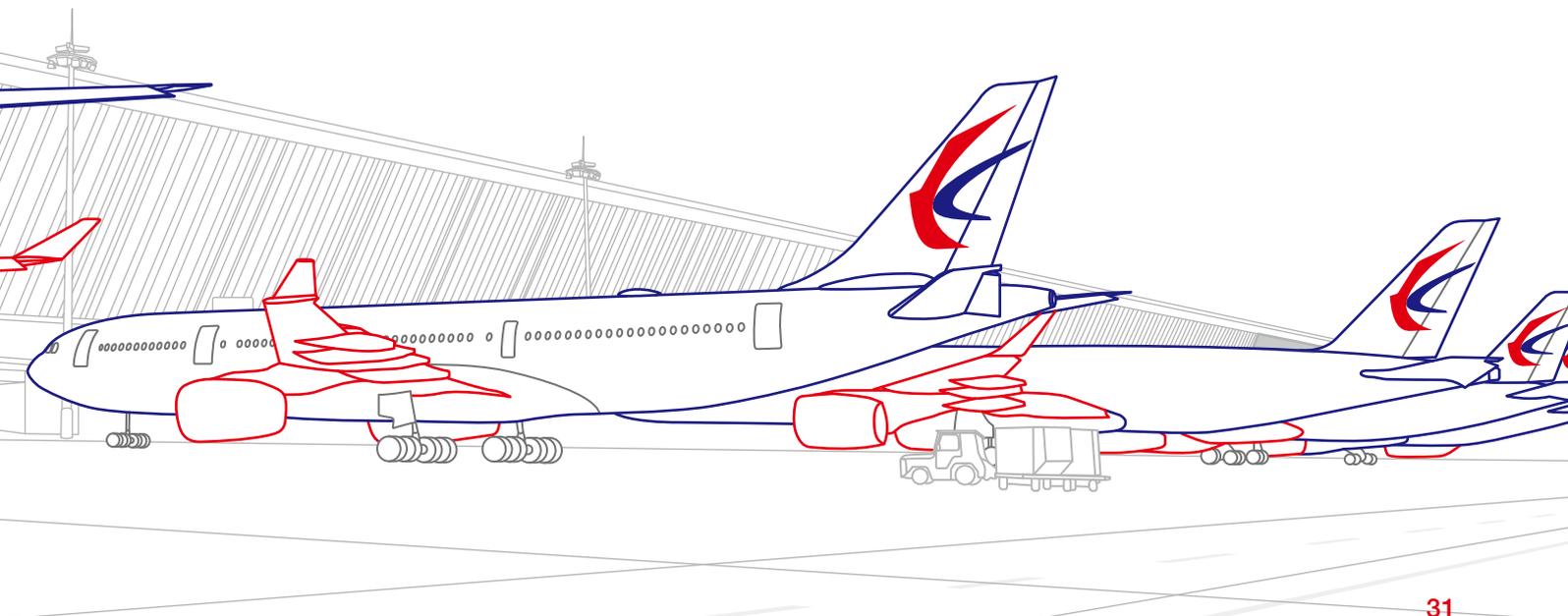
本集團打造精簡高效的現代化機隊，通過運營734架（其中包括託管公務機9架）平均機齡約7.1年的客運飛機，圍繞上海、北京核心樞紐和西安、昆明區域樞紐，為全球旅客和客戶提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。



### 航空業發展現狀

二零二零年初，新型冠狀病毒肺炎疫情「疫情」對全球航空業造成巨大衝擊，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，整個航空業都面臨著經營危機，部分航空公司甚至遭遇了生存危機，國際航空運輸協會(IATA)呼籲世界各國政府向航空公司提供大規模救助以度過疫情危機。根據國際航空運輸協會(IATA)二零二一年二月發佈的報告預測，二零二零年全球航空需求(以RPK計算)與二零一九年全年相比下降了65.9%，是歷史上迄今為止航空運輸量下降幅度最大的一年，運力(以ASK計算)下降68.1%，客座率下降19.2個百分點至62.8%，預計將虧損1,185億美元。未來航空客運市場復蘇將取決於全球疫情形勢與各國政策措施，預計二零二四年才能恢復至二零一九年水平。

受疫情影響，中國民航也面臨前所未有的嚴峻局面。根據民航局發佈的數據，二零二零年中國民航運輸總周轉量798.5億噸公里、旅客運輸量4.2億人次、貨郵運輸量676.6萬噸，相當於二零一九年的61.7%、63.3%、89.8%。由於國內疫情防控措施得力有效，中國民航在全球率先觸底反彈，自二零二零年第二季度以來行業生產運輸規模穩健回升，各項指標恢復程度全球領先。



## 業績回顧及 管理層的討論與分析

疫情對民航業的發展影響深遠，中短期內體現在客貨運量、經濟效益大幅下滑，中長期將會對市場結構、客源結構、旅客消費行為、服務模式、行業競爭格局等帶來深刻的變化。得益於國內疫情的有效防控，中國民航成為全球民航業恢復最快、運行最好的航空市場。由於境外疫情尚未得到有效遏制，國際航空市場的恢復尚存在較大的不確定性。

### 核心競爭力分析

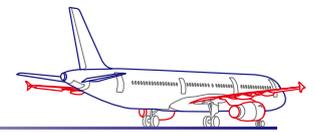
#### 1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

本公司具有較強的區位優勢。作為國有控股三大航空公司之一，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，從上海飛往亞洲各主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸飛行時間約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。

本公司在上海虹橋機場和浦東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、上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案等。本集團積極打造上海核心樞紐，優化航線網絡結構，結合浦東機場「T1航站樓+S1衛星廳」樞紐運行，提高了本集團在浦東機場的中轉效率和服務能力，提升在上海及長三角航空運輸市場的影響力。

#### 2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局

本集團充分把握京津冀協同發展、長三角一體化戰略、粵港澳大灣區建設機遇，強化航線網絡佈局。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，以廣州、深圳、成都、南京、杭州、青島、武漢、廈門等城市建設重點幹線網絡，通過與天合聯盟成員合作，構建並完善了覆蓋全國、通達全球的航空運輸網絡，可通達170個國家、1,036個目的地。



## 業績回顧及 管理層的討論與分析

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、福建等16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、美洲和大洋洲主要知名國際都市。

### 3. 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。截至二零二零年末，本集團機隊平均機齡7.1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。本集團結合航線網絡規劃、飛機性能和市場需求等因素，不斷提高機型與航線、運力、市場的匹配程度。

### 4. 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，不斷提升服務質量。本集團在落實疫情防控的同時，平衡安全與服務、防疫與服務的關係，通過推出紙袋餐、精品航線地面送餐等新產品，及時優化調整

機上服務流程，持續打造「精準、精緻、精細」的客艙服務，為旅客帶來精彩的旅行體驗。本公司成為中國國際進口博覽會核心支持企業和指定航空承運商，進一步提升品牌的影響力；本集團服務「一帶一路」國家倡議，構建暢通便捷的空中絲綢之路航線樞紐網絡，致力於打造具有全球影響力的世界一流品牌。

本集團持續推進品牌形象管理、傳播推廣、品牌維護等相關工作，連續8年入選WPP最具價值中國品牌前50強；連續4年入選英國Brand Finance「全球品牌價值500強」；連續3年蟬聯「中國企業海外形象20強」。本公司二零一九年年度報告獲LACP Vision Awards(美國傳媒專業聯盟年報評選)年報設計金獎和ARC年報大賽兩項獎項。

### 5. 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，本公司「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,522萬人。

在行業內，面向國際知名航企，本公司通過資本聯姻和業務合作，與達美、法荷航建立更加穩固

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

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，與本公司同處上海主基地，與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，進一步增強本集團在上海主基地的服務能力。

在航空產業鏈上下游，本集團積極拓展與全球知名企業的品牌合作，實現互惠共贏。本公司與攜程旅行網建立起「航空+互聯網」合作模式，強化雙方在產品促銷、航線宣傳等方面的合作；與首汽約車推出「消毒車」接送機業務，在疫情期間為旅客提供放心的接送機服務；攜手中國國家鐵路集團有限公司（以下簡稱「國鐵集團」），東方航空APP和鐵路12306APP全面實現系統對接，實現「機票+火車票」的一站式預訂；與洲際、萬豪等酒店集團開展深度合作，提升用戶體驗。

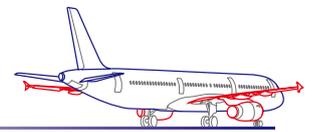
### 行業競爭格局和發展趨勢

根據中國民航局數據，「十三五」期間，中國民航機隊規模達6,747架，新增航路航線263條，全國航路航線總里程達到23.7萬公里，較「十二五」增加3.8萬公里，五年來中國民航發展增量巨大，綜合效益持續提升，運行服務品質持續提升，科技創新成果不斷湧現，行業戰略地位

和作用持續增強。後疫情時代航空運輸市場結構或將發生重大變化，中國民航業將加快構建以國內市場為主、國內國外雙循環相互促進的新的航空運輸發展格局，為中國民航後續在暢通國內航空需求循環方面提供重要的保障和支撐，中國人均航空出行次數0.47次，遠低於世界平均水平的0.87人次，中國航空人口基數大，人均航空出行次數潛力強，中國民航有暢通內需消費的條件、潛力和後勁。

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等三大航空公司為主，多家航空公司並存的競爭格局。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盪、人民幣匯率波動加大。

二零二零年初，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，退出航空業或將存量資源整合。世界各地疫情的持續時間仍存在較大不確定性，數字化會議等技術的廣泛應用或將延遲對差旅出行需求的恢復。



## 發展戰略

本集團以推動高質量發展為主題，以深化供給側結構性改革為主線，以改革創新為根本動力，以滿足人民日益增長的美好生活需要為根本目的，統籌發展和安全，全面深化改革，強化創新驅動發展，優化產業佈局，防範化解重大風險，提升黨建質量和水平，持續推進智慧化、精細化、國際化，堅定不移做強做優做大，開創東航高質量發展新局面，加快實現「世界一流、幸福東航」戰略目標，為全面建設社會主義現代化國家作出更大貢獻。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. 疫情及經貿環境風險

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，國際經貿關係和地緣政治局勢將較大程度影響本集團的國際航空運輸需求。如未來國內外宏觀經濟景氣度下降、貿易關係或地緣政治局勢緊張進一步加劇，可能會對本集團的經營業績和財務狀況造成不利影響。

全球疫情對國內外經濟的影響以及國際經貿形勢具有很大的不確定性，本集團密切關注全球疫情發展趨勢、國內外宏觀經濟形勢和國際經貿關係的變化，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對全球疫情發展和外部經貿環境變化帶來的影響。

### 2. 政策法規風險

航空公司的業務遍及全球，是受國內外經濟政策和法律法規影響較大的行業。本集團作為一家上市公司，還受到上市地證券監管法律法規和政策的影響。國內外相關的法律法規和產業政策、監管政策的調整和變化，可能會給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。

本集團積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，及時分析研究政策法規的最新變化及對本集團的影響，把握政策法規修訂帶來發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的風險挑戰和不確定性。

### 3. 安全運行風險

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

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

本集團落實安全生產責任制，完善安全風險防控體系，開展應急演練，強化安全管控能力，推動空防安全信息化建設，加強飛行、空防、機務等方面的安全監察，確保本集團持續安全運營。

### 4. 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協調行業監管機構，積極參與時刻資源市場化競爭。

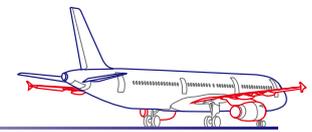
### 5. 競爭風險

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，深入推進與達美航空(Delta Air Lines, Inc.)、法荷航集團(Air France KLM)戰略合作，鞏固與澳航(Qantas Airways Ltd)、日航(Japan Airlines Co., Ltd)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，本集團持續優化航線網絡，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。



## 6. 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。

受疫情影響，二零二一年本集團執行的航班量及用油量存在較大的不確定性，因此預計發生的航油成本亦存在較大不確定性。在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於二零二零年實際運行航班用油量，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6.92億元，公司淨利潤將下降或上升約人民幣5.19億元，公司其他綜合收益將上升或下降約人民幣0.62億元。

本集團一方面通過優化運力投放，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲的壓力。另一方面，為了規避航油價格波動給經營帶來的不利影響，董事會授權本集團謹慎開展航油套期保值業務，本集團指定專門工作小組密切跟蹤積極研判國際油價走勢，研究制定航油套期保值操作策略，降低航油價格波動風險。

## 7. 匯率波動風險

本集團有較多外幣負債且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。

截至二零二零年十二月三十一日，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	-266	266	—	—

二零二零年，本集團拓寬融資渠道，通過發行超短期融資券、公司債券、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。

## 8. 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。

截至二零二零年十二月三十一日，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

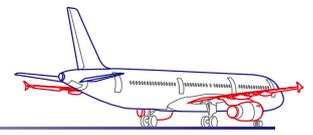
	對其他綜合收益的影響			
	對淨利潤的影響		影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	-94	94	8	-8

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。

## 9. 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。

本集團持續推進信息安全項目建設，建立健全信息安全相關技術防護和安全管理平台；通過深化與外部權威安全機構戰略合作，強化信息安全管理；針對歐盟GDPR法規的實施，任命「數據保護官」；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；啟動護網專項任務，提升網絡安全防護能力。



#### 10. 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。

本集團加快科創和數字化轉型，開拓「客改貨」發展新空間，創新資產和優化航食管控模式，本公司旗下中聯航加快混改步伐。本集團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，未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

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

#### 11. 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。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，或其受全球貿易關係、國際地緣政治局勢及其他外部因素而導致與本集團業務或供應中斷的風險，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，由相應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。

## 12. 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，還受上市地法律規定、政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者結構和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，本公司加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注本公司的股價表現和媒體報道，及時回應市場的關切，努力避免本公司股價出現異常波動。

## 13. 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

二零二零年，本集團客運收入為人民幣492.15億元，同比減少55.43%，佔本集團運輸收入的90.95%；旅客運輸周轉量為107,273.25百萬客公里，同比減少51.63%。

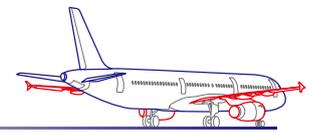
國內航線客運收入為人民幣403.43億元，同比減少44.56%，佔客運收入的81.97%；旅客運輸周轉量為96,205.97百萬客公里，同比減少32.69%。

國際航線客運收入為人民幣84.67億元，同比減少75.07%，佔客運收入的17.21%；旅客運輸周轉量為10,609.29百萬客公里，同比減少85.63%。

地區航線客運收入為人民幣4.05億元，同比減少89.01%，佔客運收入的0.82%；旅客運輸周轉量為457.99百萬客公里，同比減少90.92%。

二零二零年，本集團貨運收入為人民幣48.95億元，同比增長27.94%，佔本集團運輸收入的9.05%；貨郵載運周轉量為2,200.06百萬噸公里，同比減少25.96%。

二零二零年，本集團其他收入為人民幣46.17億元，同比減少31.54%。



## 營運開支

二零二零年，本集團總營運成本為人民幣782.65億元，同比減少33.73%。受疫情影響，旅客周轉量和旅客運輸量大幅減少，本集團飛機燃料、飛機起降成本、航空餐食等多項成本同比也減少。本集團運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零二零年，本集團飛機燃油成本為人民幣138.40億元，同比減少59.52%。主要是由於本集團加油量同比下降38.49%，航油成本同比減少131.62億元；平均油價同比下降34.19%，航油成本同比減少人民幣71.89億元。

二零二零年，本集團飛機起降費為人民幣93.31億元，同比減少43.30%，航空餐食供應支出為人民幣15.89億元，同比減少56.67%。主要是由於受疫情影響，旅客出行需求大幅下降，本集團大幅調整航班運力，運輸周轉量大幅下降所致。

二零二零年，本集團折舊及攤銷為人民幣222.55億元，飛機維修費為人民幣34.51億元，與上年度基本持平。

二零二零年，本集團工資、薪金及福利為人民幣208.27億元，同比減少13.77%。主要是由於航班量減少，本集團空勤人員及地面人員的薪酬下降所致。

二零二零年，本集團低值和短期租賃租金為人民幣3.58億元，同比減少43.26%。主要是由於受疫情影響，短期租賃減少所致。

二零二零年，受疫情影響，中國民用航空局（「民航局」）對航空公司免徵民航基礎設施建設基金，本集團民航基礎設施建設基金同比減少人民幣18.31億元。

二零二零年，本集團銷售及市場費用為人民幣15.70億元，同比減少62.02%，地面服務及其他費用為人民幣8.72億元，同比減少64.78%，間接營業支出為人民幣39.30億元，同比減少23.14%。主要是由於受疫情影響，本集團各項業務均大幅減少，相關的運營成本相應減少所致。

## 其他營業收入

二零二零年，本集團其他營業收益為人民幣56.98億元，同比減少20.88%，主要是由於受疫情影響，本集團合作航線收入大幅減少所致。

## 財務收入／費用

二零二零年，本集團財務收入為人民幣26.60億元，財務支出為人民幣52.13億元，主要是由於本集團二零二零年實現匯兌收益人民幣24.94億元，去年同期為匯兌損失人民幣9.90億元。

## 年度淨虧損／利潤

二零二零年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣118.36億元，去年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣31.92億元。本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.72元。

## 流動資金狀況與資本結構

截至二零二零年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,846.50億元，較二零一九年十二月三十一日減少0.19%；資產負債率為79.22%，較二零一九年十二月三十一日增長4.69個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣224.98億元，佔資產總額7.90%，較二零一九年十二月三十一日增長13.95%，非流動資產為人民幣2,621.52億元，佔資產總額92.10%，較二零一九年十二月三十一日減少1.24%。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣2,254.96億元，其中流動負債為人民幣998.08億元，佔負債總額的44.26%；非流動負債為人民幣1,256.88億元，佔負債總額的55.74%。

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712.27億元，較二零一九年十二月三十一日增長74.50%。

非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及租賃負債)為人民幣1,129.41億元，較二零一九年十二月三十一日減少6.91%。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

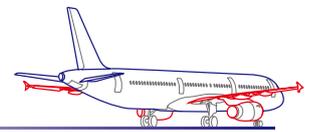
單位：人民幣百萬元

幣種	二零二零年		二零一九年		變動幅度(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	36,642	19.90	46,542	28.70	-21.27
人民幣	136,804	74.28	103,822	64.03	31.77
其他	10,722	5.82	11,783	7.27	-9.00
合計	184,168	100.00	162,147	100.00	13.58

截至二零二零年十二月三十一日，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879.17億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣518.72億元增長69.49%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零二零年		二零一九年	變動幅度(%)
	金額	佔比(%)		
美元	375		870	-56.90
新元	2,466		2,587	-4.68
歐元	2,664		3,073	-13.31
韓元	1,799		1,810	-0.61
日元	3,162		3,205	-1.34
人民幣	77,451		40,327	92.06
合計	87,917		51,872	69.49



## 業績回顧及 管理層的討論與分析

截至二零二零年十二月三十一日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣962.51億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣1,102.75億元減少12.72%，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		
	二零二零年	二零一九年	變動幅度(%)
美元	36,267	45,672	-20.59
新元	85	392	-78.32
日元	142	183	-22.40
港幣	346	486	-28.81
人民幣	59,353	63,496	-6.52
其他	58	46	26.09
合計	96,251	110,275	-12.72

### 利率變動

截至二零二零年十二月三十一日和二零一九年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,841.68億元和人民幣1,621.47億元(包括長、短期借款、租賃負債、應付債券和超短期融資券)，其中，短期帶息債務的比例分別為38.68%和25.17%，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。截至二零二零年十二月三十一日和二零一九年十二月三十一日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為19.90%和28.70%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分

別為74.28%和64.03%。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。截至二零二零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6.90億元，截至二零一九年十二月三十一日為美元8.88億元，將於二零二一年至二零二五年間期滿。

### 匯率波動

截至二零二零年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為473.64億元，其中美元帶息負債的比例為77.36%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯遠期合約來降低以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零二零年十二月三十一日，本集團外匯遠期合約均已期滿，無未交割的外匯遠期合約，截至二零一九年十二月三十一日本集團持有的尚未交割的外匯遠期合約的名義金額約為美元7.76億元。

二零二零年，本集團匯兌淨收益為人民幣24.94億元，二零一九年本集團匯兌淨損失為人民幣9.90億元。

### 航油價格波動

二零二零年，本集團通過航油遠期合約應對航油價格波動帶來的現金流量風險。本集團簽訂的航油遠期合約主要是以固定交易價格採購航油，屬於現金流量套期。截至二零二零年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的航油遠期合約名義金額約為美元2.52億元，並將於二零二一年至二零二二年間期滿，截至二零一九年十二月三十一日為0美元。

## 投資狀況分析

### 1. 重大股權投資

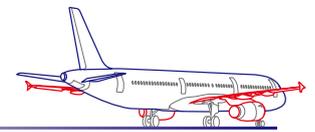
本節所述的重大股權投資並非香港上市規則附錄十六第32(4A)段所述的重大投資。

#### (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	457,286,998	82.83	0
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	94,773,889	17.17	-26,336,959
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	/	552,060,887	100.00	-26,336,959

#### (2) 持有非上市金融企業股權情況

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	單位：人民幣千元	
							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%	620,379	17,006	-24,427	長期股權 投資	投資
合計	486,902	-	25%	620,379	17,006	-24,427	/	/



業績回顧及  
管理層的討論與分析

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	17,660	-140,087	-157,747	-3,205
外匯遠期合約	29,691	-	-29,691	-40,687
航油遠期合約	-	397,710	397,710	1,122
合計	47,351	257,623	210,272	-42,770

3. 主要子公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

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	4,550	-53.45	-1,163	-477.60	13,201	2,697	79.57
東航武漢	1,650	-65.21	-517	-262.07	7,687	3,248	57.75
東航雲南	6,048	-48.01	-761	-245.23	18,289	6,542	64.23
上海航空	5,798	-56.38	-2,063	2,298.84	27,213	-526	101.93
中聯航	2,695	-52.36	-393	-159.73	13,884	3,702	73.34
上海飛培	757	-15.04	340	-17.27	2,072	1,275	38.47
東航技術	5,977	-28.44	-1,426	-2,842.31	6,456	2,565	60.27
一二三航空	175	-57.32	-58	-1,260.00	691	577	16.50

(1) 東航江蘇

本公司下屬控股子公司東航江蘇成立於1993年，註冊資本為人民幣20億元。二零二零年，東航江蘇實現營業收入人民幣45.50億元，同比下降53.45%，實現淨利潤人民幣-11.63億元，同比下降477.60%；旅客運輸周轉量為11,058.94百萬客公里，同比下降41.43%，承運旅客799.36萬人次，同比下降41.43%。截至二零二零年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計68架。

(2) 東航武漢

本公司下屬控股子公司東航武漢成立於2002年，註冊資本人民幣17.5億元。二零二零年，東航武漢實現營業收入人民幣16.50億元，同比下降65.21%，實現淨利潤人民幣-5.17億元，同比下降262.07%；旅客運輸周轉量為3,441.93百萬人公里，同比下降56.35%，承運旅客320.15萬人次，同比下降52.76%。截至二零二零年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計32架。

(3) 東航雲南

本公司下屬控股子公司東航雲南成立於2010年，註冊資本人民幣36.62億元。二零二零年，東航雲南實現營業收入人民幣60.48億元，同比下降48.01%，實現淨利潤人民幣-7.61億元，同比下降245.23%；旅客運輸周轉量為11,945.84百萬客公里，同比下降39.37%，承運旅客955.56萬人次，同比下降35.09%。截至二零二零年末，東航雲南共運營B787-9和B737系列機型飛機合計82架。

(4) 上海航空

本公司下屬全資子公司上海航空成立於2010年，註冊資本為人民幣5億元。二零二零年，上海航空實現營業收入人民幣57.98億元，同比下降56.38%，實現淨利潤人民幣-20.63億元，上年同期淨利潤為人民幣-0.86億元；旅客運輸周轉量為11,635.08百萬客公里，同比下降50.39%，承運旅客831.35萬人次，同比下降48.86%。截至二零二零年末，上海航空共運營B787-9、A330系列和B737系列機型飛機合計96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。二零二零年，中聯航實現營業收入人民幣26.95億元，同比下降52.36%，實現淨利潤人民幣-3.93億元，同比下降159.73%；旅客運輸周轉量為6,751.56百萬客公里，同比下降40.96%，承運旅客519.99萬人次，同比下降43.33%。截至二零二零年末，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

截至二零二零年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣261.49億元，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原值為人民幣108.19億元，同比增長141.70%。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

## 資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至二零二零年十二月三十一日，公司預計未來三年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣343.43億元，其中二零二一年預計資本開支約人民幣135.42億元。

二零二一年，本集團計劃通過營運收入、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上述資金需求，保障本集團生產經營正常進行。

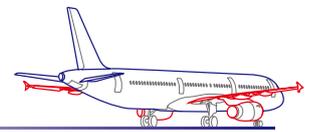
### 飛機及相關設備的引進和融資計劃：

1. 報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

二零二零年，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2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，截至二零二零年十二月三十一日，本集團預計未來3年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣343.43億元，其中2021-2023年預計資本開支分別為約人民幣135.42億元、136.92億元、71.09億元。



## 業績回顧及 管理層的討論與分析

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

二零二零年，本集團飛發修理費用為人民幣34.51億元，飛發及高周件折舊成本為人民幣190.03億元。

### 重大資產減值

本集團在本年度內無重大資產減值的情況，具體資產減值金額已列示於經審核綜合財務報表附註9。

### 航線網絡

二零二零年，受疫情及相關政策影響，本集團以發展國內航線為主，新開上海至張掖、恩施、普洱，重慶至杭州等國內航線，加密北京至上海、西安、廣州、深圳、成都、重慶、寧波等航線。後續，本集團將結合疫情的發展情況和相關政策的要求，加強對市場需求的分析研判，審慎評估開航時機。

### 人力資源

截至二零二零年十二月三十一日，本集團僱用81,157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)	81,157
母公司在職員工的數量(人)	45,294
主要子公司在職員工的數量(人)	35,863
母公司及主要子公司需承擔費用的 離退休職工人數	8,203

### 專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	8,837
乘務員及其他空勤人員	21,149
機務人員	13,258
地面其他人員	27,135
運控人員	1,893
信息人員	1,168
市場營銷人員	4,040
管理人員	3,677
<b>合計</b>	<b>81,157</b>

### 教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	2,510
本科	36,476
大專	27,328
其他	14,843
<b>合計</b>	<b>81,157</b>

### 飛行員培養及變動情況

二零二零年，本集團新增機長119人，新增副駕駛312人，機長年均飛行582小時，副駕駛年均飛行549小時。

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

### 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》及有相关法律法规，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

本集團著眼於戰略目標和戰略進程，圍繞東航治理體系和治理能力現代化發展需要，制定人才培養計劃，完善多層次、多形式的人才培訓機制，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。

受疫情影響，本集團及時調整培訓方案，增加線上培訓方式，為基層到中高層提供各類培訓。

#### ✈ 管理人員培訓

本集團開展東航中高層管理幹部專項培訓和中青年管理幹部培訓，課程涵蓋安全管理、合規管理、領導力培養、創新思維培養等多個方面，提升管理人員國際化視野及綜合能力。

#### ✈ 核心技術人員培訓

為滿足本集團佈局全球航線網絡、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，從飛行、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。

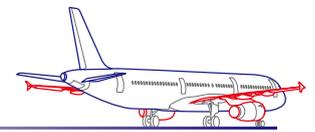
本集團持續優化ACPC課程(運輸航空副駕駛預備課程，Airline copilot preparation Course)，緊密銜接初始訓練，積極拓寬訓練數據源，強化飛行訓練數據應用平台建設。不斷完善、開發機務維修相關培訓課件，增強崗位培訓的針對性，提升培訓的工作效能。積極組織飛行員、機務維修人員職業技能大賽，提高了員工的崗位技能和綜合素質。

#### ✈ 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「燕翼翔鷹」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。

#### ✈ 學習平台優化

圍繞本集團「互聯網化」戰略，積極推動在線學習平台「東航易學」的建設，充分利用線上直播平台為不同崗位員工提供涉及飛行、乘務、空保、地面服務、領導力發展、銷售、安全管理等方面的培訓。



## 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政策及估算假設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(二零一九年：25%)。然而，由於部分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%。截至二零二零年十二月三十一日，本集團的累計稅項虧損餘額約為人民幣153.10億元(二零一九年：人民幣2.17億元)，可用作抵銷二零二一年至二零二八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二零二零年十二月三十一日止年度，經審核之財務報告。

## 集團業績

有關對本集團截至二零二零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27頁之董事長報告書和第30至49頁之業務回顧及管理層的討論與分析。

本集團按國際財務報告準則及中華人民共和國會計準則編製之截至二零二零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

	中華人民共和國 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 地區(港澳台)	45,391	45,479
國際	489	489
	12,759	12,759
<b>總計</b>	<b>58,639</b>	<b>58,727</b>

## 股息

二零二一年三月三十日，本公司董事會二零二一年第2次例會審議通過本公司二零二零年度利潤分配預案，建議本公司二零二零年度不分配利潤。

本公司獨立非執行董事認為本公司二零二零年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，審議程序合法、有效，符合《公司法》、《證券法》、中國證監會、上海證券交易所有關法律法規和本公司《公司章程》的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。本公司獨立非執行董事同意將二零二零年利潤分配預案提交本公司二零二零年度股東周年大會審議。

本預案尚需提交本公司股東於本公司二零二零年度股東周年大會審議。

## 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—財務會計制度與利潤分配。

## 股本

截至二零二零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(%)
<b>一 A股</b>	<b>11,202,731,426</b>	<b>68.39</b>
1. 有限售條件流通股	1,394,245,744	8.51
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	59.88
<b>二 H股</b>	<b>5,176,777,777</b>	<b>31.61</b>
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	28.45
<b>三 股份總數</b>	<b>16,379,509,203</b>	<b>100.00</b>

附註：

於二零二零年十二月三十一日，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企業管理有限公司所持有），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

於二零二零年十二月三十一日，本公司登記在冊的股東總數為212,408戶。

## 主要股東

據董事所知，於二零二零年十二月三十一日，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) <sup>註2</sup>	實益擁有人	45.28%(L)	30.97%(L)
		457,317,073(L) <sup>註2</sup>	受控法團權益	4.08%(L)	2.79%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L) <sup>註3</sup>	受控法團權益	50.73%(L)	16.03%(L)
		2,626,240,000(L) <sup>註3</sup>	實益擁有人	50.73%(L)	16.03%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909 (L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	2.78%(L)	1.90%(L)
		808,441,233(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	7.22%(L)	4.94%(L)
吉祥航空	H股	558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
		219,400,137(L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	1.96%(L)	1.34%(L)
吉祥香港	A股	589,041,096(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	5.26%(L)	3.60%(L)
		311,831,909(L) <sup>註4</sup>	其他	2.78%(L)	1.90%(L)
		12,000,000(L) <sup>註5</sup>	實益擁有人	0.23%(L)	0.07%(L)
上海吉道航	H股	546,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.56%(L)	3.34%(L)
		546,769,777(L) <sup>註5</sup>	實益擁有人	10.56%(L)	3.34%(L)
王均金	A股	589,041,096(L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	5.26%(L)	3.60%(L)
		1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
王瀚	H股	558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
		1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
葉進琦	H股	558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
		1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	配偶權益	10%(L)	6.84%(L)
葉進琦	H股	558,769,777(L) <sup>註5</sup>	配偶權益	10.79%(L)	3.41%(L)
		1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	配偶權益	10.79%(L)	3.41%(L)

附註：

- (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。
- 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。
- 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。

截至二零二零年十二月三十一日，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八月三十日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 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分別在均瑤集團的35.63%及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。

## 董事會報告書

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。

截至二零二零年十二月三十一日，均瑤集團已累計質押A股股份311,831,909股。詳情請參見本公司二零二零年十月二十日在香港聯交所刊發的公告。

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546,769,777股H股。王瀚先生和王均金先生分別在均瑤集團的35.63%及71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和546,769,777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546,769,777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558,769,777股H股中擁有權益。

截至二零二零年十二月三十一日，吉祥香港已累計質押H股股份232,000,000。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%	4,701,312,905	-314,050	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	0	589,041,096	無
中國航空油料集團有限公司	國有法人	3.07%	502,767,895	0	—	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	0	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	0	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	4,183,635,128	境外上市外資股	4,183,635,128
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	130,253,124	人民幣普通股	130,253,124
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4,701,312,905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。		
上述股東關連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4,701,312,905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連或一致行動關係。		

截至本報告期末，東航國際累計質押公司H股股份14.5億股。

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		限售條件
			可上市交易時間	新增可上市交易 股份數量	
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
上述股東關連關係或 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10.25%的股份。			

截至本報告期末，上海吉祥航空香港有限公司累計質押公司H股股份2.32億股。

## 控股股東及實際控制人情況

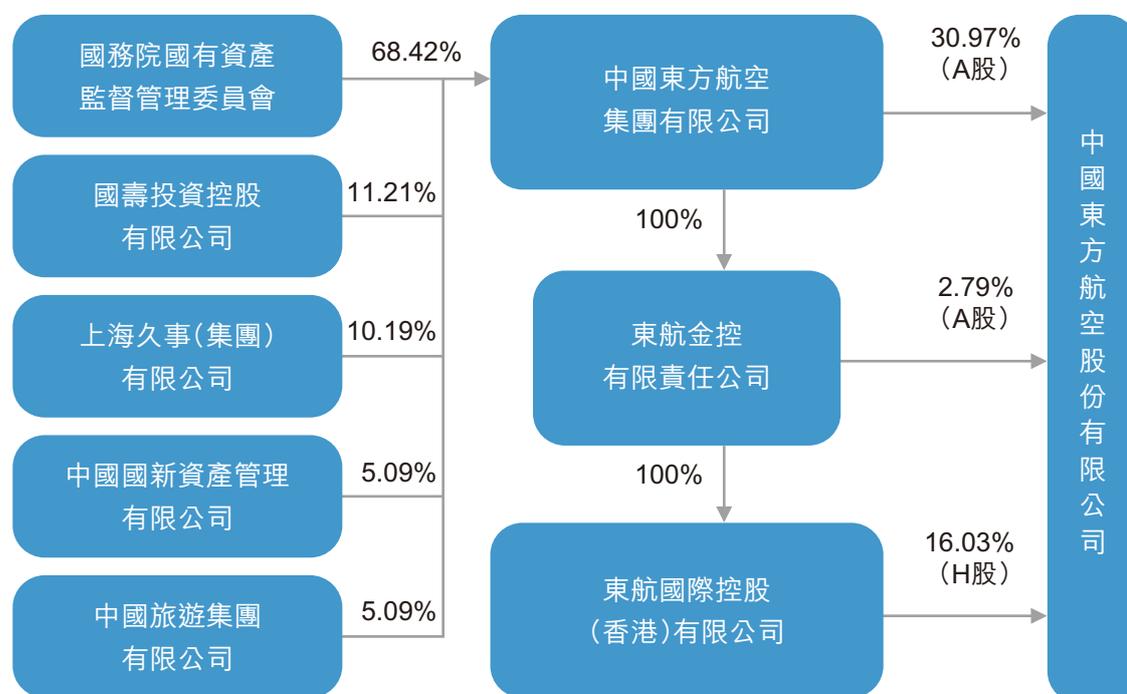
### (一) 控股股東情況

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	無
其他境內外上市公司的股權情況	

### (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) 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

於二零二零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」一詞的涵義見上市規則附錄十六第一條）。

## 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分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。截至二零二零年十二月三十一日，本公司七名董事中有三名為獨立董事。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三位成員，其中兩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兩名獨立非執行董事和一名董事組成。

《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。

《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二零二零年十二月三十一日止年度內之所有時間維持上市規則第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持股變動及報酬情況

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初持股數 (股)	年末持股數 (股)	年度內股份 增減變動量	二零二零年	二零一九年	是否在關連 方獲取薪酬
									實發金額 (萬元)	薪酬兌現 (萬元)	
劉紹勇*	董事長	男	62	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
李養民*	副董事長、總經理	男	57	2019年12月31日	2022年12月31日	3,960 <sup>註2</sup> (A股)	3,960 <sup>註2</sup> (A股)	—	—	—	是
唐兵*	董事	男	54	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
邵瑞慶	獨立董事	男	63	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	20	—	否
蔡洪平	獨立董事	男	66	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	20	—	否
董學博	獨立董事	男	67	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	6	—	否
姜疆	職工董事 副總經理	男	56	2020年12月28日 2019年12月31日	2022年12月31日 2021年1月18日	— —	— —	— —	138.81	97.30	否
郭麗君	監事會主席	男	49	2021年3月29日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	否
方照亞*	監事	男	52	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
周華欣	職工監事	男	50	2020年12月10日	2022年12月31日	—	—	—	4.66	—	否
席晟*	監事會主席 副總經理	男	58	2019年12月31日 2021年1月18日	2021年1月18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	年初持股數 (股)	年末持股數 (股)	年度內股份 增減變動量	二零二零年	二零一九年	是否在關連 方獲取薪酬
									實發金額 (萬元)	薪酬兌現 (萬元)	
周啟民	財務總監 副總經理	男	53	2020年8月28日 2021年1月18日	2022年12月31日 2022年12月31日	— —	— —	— —	— —	— —	是
馮德華	副總經理	男	55	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
成國偉*	副總經理	男	51	2020年1月15日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
劉鐵祥	副總經理	男	55	2020年4月29日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
汪健	董事會秘書	男	47	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	56.59	90.00	否
<b>離任</b>											
王均金	董事	男	52	2019年12月31日	2020年12月30日	1,120,273,142 註3 (A股) 529,677,777 (H股)	1,120,273,142 註3 (A股) 558,769,777 註4 (H股)	—	—	—	是
林萬里	獨立董事	男	59	2019年12月31日	2020年12月28日	—	—	—	—	—	否
袁駿*	職工董事	男	60	2019年12月31日	2020年12月28日	—	—	—	—	—	是
高峰	職工監事	男	57	2019年12月31日	2020年12月10日	—	—	—	55.95	—	否
吳永良*	副總經理、財務總監	男	57	2019年12月31日	2020年8月28日	3,696註5 (A股)	3,696註5 (A股)	—	—	—	是
<b>合計</b>	/	/	/	/	/	<b>1,120,280,798</b> (A股) <b>529,677,777</b> (H股)	<b>1,120,280,798</b> (A股) <b>558,769,777</b> (H股)	<b>0</b>	<b>302.01</b>	<b>187.30</b>	/

註1：\*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，從母公司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546,769,777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546,769,777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。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。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十一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上海吉祥航空股份有限公司董事。李先生先後畢業於中國民航大學、西北工業大學，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有正高級工程師職稱。

**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。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，二〇〇九年五月至二〇一〇年二月任本公司北京分公司總經理，二〇一〇年二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。

**邵瑞慶先生**現任本公司獨立董事。邵先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董事。目前邵先生還兼任中國光大銀行股份有限公司、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與西藏城市發展投資股份有限公司的獨立董事。

**蔡洪平先生**現任本公司獨立董事。蔡先生現任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董事。目前蔡先生還兼任中遠海運發展股份有限公司、上海浦東發展銀行股份有限公司、比亞迪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**現任本公司獨立董事。董先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。董先生自二〇一九年十二月起任本公司獨立董事。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。

**姜疆先生**現任本公司職工董事、安全總監、工會主席，東航集團職工董事、工會主席。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總經理、黨委副書記；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；二〇一七年二月至起二〇二一年一月任本公司副總經理、黨委常委；二〇二〇年七月起任本公司安全總監；二〇二〇年十一月起任本公司和東航集團工會主席；二〇二〇年十二月起任本公司和東航集團職工董事。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。

**郭麗君先生**現任本公司監事會主席、總經濟師。郭先生於一九九四年加入民航業，郭先生曾任本公司董事會秘書室主任等職務。二〇〇九年四月至二〇一四年八月任本公司法律部總經理，東航集團法律部副部長；二〇一一年十二月至二〇一七年十二月任本公司總法律顧問；二〇一三年七月至二〇一四年六月任本公司服務總監；二〇一四年六月至二〇一六年九月任本公司規劃發展部總經理；二〇一六年九月至二〇一八年四月任本公司北京分公司總經理；二〇一七年十二月起任本公司總經濟師；二〇一八年四月至二〇二〇年四月掛職任安徽省蕪湖市委常委、副市長；二〇二一年三月起任本公司監事會主席。郭先生畢業於中南政法學院法律專業，擁有美國華盛頓大學法學碩士學位、復旦大學法律碩士學位、復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位，擁有企業法律顧問職稱。

**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，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，擁有高級工程師職稱。

**周華欣先生**現任本公司職工監事，本公司和東航集團群團工作部部長。周先生於一九九三年加入民航業，曾任東航集團辦公廳副主任、研究室主任、本公司辦公室主任。二〇一四年六月至二〇一七年八月任東航集團辦公廳主任、外事辦(港澳台辦)主任；二〇一七年八月至二〇一八年四月任本公司安徽分公司黨委書記、副總經理；二〇一八年四月至二〇二〇年九月任本公司北京分公司常務副總經理、黨委委員；二〇二〇年九月起任本公司和東航集團群團工作部部長；二〇二〇年十二月起任本公司職工監事。周先生畢業於蘭州大學馬克思主義基礎專業，擁有中國人民大學國民經濟計劃與管理專業經濟學碩士學位、復旦大學管理學院高級管理人員工商管理碩士學位，擁有政工師職稱。

**席晟先生**現任本公司副總經理、黨委常委，東航集團副總經理、黨組成員、總審計師。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，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；二〇一二年六月至二〇二一年一月任本公司監事；二〇一六年六月至二〇二一年一月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；二〇一八年十一月至二〇二〇年五月任本公司審計部總經理，東航集團審計部總經理；二〇二一年一月起任本公司副總經理、黨委常委。席先生還任中國內部審計協會副會長。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)。

**周啟民先生**現任本公司副總經理、財務總監、黨委常委，東航集團總會計師、黨組成員。周先生曾任中國航天工業總公司上海航天局第八研究院財務處副處長，中國航天科技集團公司第八研究院財務處處長、總會計師、黨委委員等職。二〇〇八年四月至二〇一六年十月任中國商用飛機有限責任公司財務部部長；二〇一四年八月至二〇一八年一月任中國商用飛機有限責任公司副總會計師；二〇一八年一月至二〇二〇年七月任中國商用飛機有限責任公司總會計師；二〇一八年一月至二〇一八年七月任中國商用飛機有限責任公司黨委委員；二〇一八年七月至二〇二〇年七月任中國商用飛機有限責任公司黨委常委；二〇二〇年七月起任東航集團總會計師、黨組成員；二〇二〇年八月起任本公司財務總監；二〇二一年一月起任本公司副總經理、黨委常委。周先生畢業於贛南師範學院數學系數學專業、電子科技大學管理工程系工業管理工程專業，大學學歷，擁有研究員級高級會計師職稱。

**馮德華先生**現任本公司副總經理、黨委常委，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；二〇一四年八月起任本公司黨委常委；二〇一四年九月至二〇一九年二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，擁有正高級經濟師職稱。

**成國偉先生**現任本公司副總經理、黨委常委，東航集團副總經理、黨組成員、安全總監。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中國東方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，二〇二〇年一月至今任本公司副總經理、黨委常委，二〇二〇年二月至二〇二〇年七月任本公司安全總監，二〇二〇年二月起任東航集團安全總監。成先生畢業於南京航空航大空動力學專業，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。

**劉鐵祥先生**現任本公司副總經理、黨委常委，東航集團副總經理、黨組成員。劉先生於一九八三年加入民航業，曾任中國國際航空公司培訓部飛行訓練中心經理、航空安全技術部副總經理、飛行技術管理部副總經理，中國國際航空股份有限公司(以下簡稱「中國國航」)飛行技術管理部總經理，飛行總隊副總隊長、黨委常委，飛行總隊總隊長、黨委副書記等職。二〇一一年四月至二〇一四年八月任中國國航總飛行師；二〇一二年三月至二〇一三年一月兼任中國國航運行控制中心總經理、黨委委員、副書記，中國國航副總運行執行官；二〇一三年一月至二〇一四年八月兼任中國國航西南分公司總經理、黨委副書記；二〇一四年八月至二〇二〇年三月任中國國航副總裁、黨委常委；二〇一五年四月至二〇二〇年三月兼任中國國航總運行執行官；二〇一六年五月至二〇二〇年三月兼任北京航空有限責任公司董事長；二〇二〇年三月起任東航集團副總經理、黨組成員；二〇二〇年四月起任本公司副總經理、黨委常委。劉先生畢業於中央黨校函授學院經濟管理專業，具有正高級飛行員職稱。

**汪健先生**現任本公司董事會秘書。汪先生於一九九五年加入民航業，曾任本公司辦公室副主任、上海營業部副總經理，中國南方航空股份有限公司上海營業部副總經理；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；二〇一九年七月起兼任法荷航董事。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東航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。

**王均金先生**報告期內任本公司董事。王先生現任上海均瑤(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。二〇一八年十月，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》。二〇一九年十二月至二〇二〇年十二月任本公司董事。王先生擁有研究生學歷和工商管理碩士學位。

**林萬里先生**報告期內任本公司獨立董事。林先生現任中央企業專職外部董事。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，二〇一八年八月起至二〇二〇年十二月任本公司獨立董事。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。

**袁駿先生**報告期內任本公司職工董事、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至二〇二〇年十二月任東航集團職工董事，二〇一八年二月起至二〇二〇年十二月任本公司職工董事，二〇一八年四月起至二〇二〇年五月任本公司工會主席，二〇一八年五月起至二〇二〇年五月任東航集團工會主席。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。

**高峰先生**報告期內任本公司職工監事。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；二〇一五年十月至二〇一九年十一月任本公司工會常務副主席；二〇一六年六月至二〇一八年十一月任本公司工會辦公室主任；二〇一八年八月至二〇二〇年十二月任本公司職工監事；二〇一八年十一月至二〇一九年十一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。

吳永良先生報告期內任本公司副總經理、財務總監、黨委常委，東航集團副總經理、總會計師、黨組成員。吳先生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；二〇〇九年三月起至二〇二〇年八月任本公司財務總監；二〇一一年十二月起至二〇二〇年八月任本公司副總經理、黨委常委；二〇一七年十一月起至二〇二〇年七月任東航集團副總經理、黨組成員；二〇一八年六月起至二〇二〇年七月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。

## 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	職務
成國偉	二零二零年一月十五日	董事會聘任	副總經理
劉鐵祥	二零二零年四月二十九日	董事會聘任	副總經理
林萬里	二零二零年四月二十九日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會委員
周啟民	二零二零年八月二十八日 二零二一年一月十八日	董事會聘任 董事會聘任	財務總監 副總經理
周華欣	二零二零年十二月十日	職工代表大會選舉	職工監事
姜疆	二零二零年十二月二十八日 二零二一年一月二十六日	職工代表大會選舉 董事會聘任	職工董事 董事會航空安全與環境委員會委員
席晟	二零二一年一月十八日	董事會聘任	副總經理
董學博	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	董事會審計和風險管理委員會委員
蔡洪平	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會委員
郭麗君	二零二一年三月二十九日	股東大會選舉 監事會聘任	監事 監事會主席

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
王均金	二零二零年四月二十九日 二零二零年四月二十九日 二零二零年十二月三十日	工作安排 工作安排 工作安排	董事會規劃發展委員會委員 董事會提名與薪酬委員會委員 董事
吳永良	二零二零年八月二十八日	工作安排	副總經理 財務總監
高峰	二零二零年十二月十日	工作安排	職工監事
袁駿	二零二零年十二月二十八日	退休	職工董事 董事會航空安全與環境委員會委員
林萬里	二零二零年十二月二十八日	工作調整	獨立非執行董事 董事會審計和風險管理委員會委員 董事會規劃發展委員會委員 董事會提名與薪酬委員會委員
姜疆	二零二一年一月十八日	工作調整	副總經理
席晟	二零二一年一月十八日	工作調整	監事會主席 監事

註： 林萬里於二零二零年十二月二十八日起擔任東航集團的外部董事。

詳情請參見本公司於二零二零年一月十五日、四月二十九日、八月二十八日、十二月十日、十二月二十八日、十二月三十日、二零二一年一月十八日、一月二十六日及三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告。

根據上市規則第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	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	二零一八年一月	二零二零年十二月
蔡洪平	比亞迪股份有限公司	獨立董事	二零二零年九月	
姜疆	東航集團	工會主席	二零二零年十一月	
方照亞	東航技術應用研發中心有限公司	董事	二零二零年十二月	
周華欣	東航集團	群團工作部部長	二零二零年九月	
	上海航空有限公司	監事	二零二零年九月	
	東方航空雲南有限公司	監事	二零二零年十月	
	中國東方航空武漢有限責任公司	監事會主席	二零二零年十二月	
席晟	東航集團	審計部總經理	二零一八年十二月	二零二零年五月
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	二零二零年一月	
	東方航空進出口有限公司	董事長	二零二零年四月	
周啟民	東航集團	黨組成員、總會計師	二零二零年七月	
	東方航空雲南有限公司	董事長	二零二零年九月	
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零二零年九月	
	東航海外(香港)有限公司	董事長	二零二零年十月	
	東航集團財務有限責任公司	董事長	二零二零年十一月	
	中國航空公司(香港)有限公司	副董事長	二零二零年十二月	
馮德華	東航物流	董事長	二零二零年二月	
	中聯航	執行董事	二零一九年八月	二零二零年二月

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
成國偉	東航集團	安全總監	二零二零年二月	
	東方航空技術有限公司	執行董事、黨委書記	二零二零年三月	
	上海科技宇航有限公司	董事會主席	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	二零二零年三月	
劉鐵祥	東航集團	副總經理、黨組成員	二零二零年三月	
	上海航空有限公司	董事長	二零二零年六月	
	東航技術應用研發中心有限公司	董事長	二零二零年十二月	
王均金	安徽陶鋁新材料研究院有限公司	董事長、總經理	二零二零年十二月	
袁駿	東航集團	職工董事	二零一七年十二月	二零二零年十二月
		工會主席	二零一八年五月	二零二零年五月
	中國東方航空武漢有限責任公司	監事會主席	二零一八年七月	二零二零年十二月
高峰	中國東方航空雲南有限公司	監事	二零一八年七月	二零二零年十月
	上海航空有限公司	監事	二零一九年一月	二零二零年九月
吳永良	東航集團	副總經理、黨組成員、	二零一七年十一月	二零二零年七月
		總會計師	二零一八年六月	二零二零年七月
	東航海外(香港)有限公司	董事長	二零一一年六月	二零二零年十月
	上海航空有限公司	執行董事	二零一八年一月	二零二零年六月
	中國東方航空雲南有限公司	董事長	二零一八年四月	二零二零年九月
	中國航空公司(香港)有限公司	副董事長	二零一八年六月	二零二零年十二月
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一九年八月	二零二零年九月

## 董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況

除以上所披露之董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況之外，於二零二零年十二月三十一日，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。

在二零二零年度內及截至二零二零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。

## 薪酬

### 董事及監事

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

二零二零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營業支出的10.76%和17.81%，本公司向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣147.26億元，佔本公司營業收入的25.08%。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7.81%。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

本集團大部分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。截至二零二零年十二月三十一日止年度，本集團計人民幣7.25億元(二零一九年：人民幣7.89億元)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38。

## 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二零二零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36。

## 利息資本化

本集團截至二零二零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5.58億元。

## 物業、廠房及設備

本公司及本集團本年度之物業、廠房及設備變動情況，已概述在按國際財務報告準則編製的財務報表附註16內。

## 儲備

本公司及本集團截至二零二零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41。

## 捐款

本集團截至二零二零年十二月三十一日止年度內慈善捐款合共約人民幣588萬元。

## 對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

截至二零二零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

本公司於年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

截至二零二零年十二月三十一日，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

截至二零二零年十二月三十一日，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. 二零二零年四月二十四日，本公司完成面向合格投資者公開發行人民幣20億元公司債券，票面利率2.39%，債券期限3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。本公司認為本次發行有利於本公司的長期穩定發展。
2. 二零二零年八月二十八日，本公司董事會二零二零年第4次例會審議通過了《關於航空食品、機供品供應保障及相關服務日常關聯交易的議案》，同意本公司將航空食品和機供品供應保障及相關服務交由東方航空食品投資有限公司（「東航食品」）統一採購及提供的經營方案，同意本公司與東航食品簽署相關框架協議並開展協議項下交易，並同意本公司與東航食品二零二一年至二零二三年各年度航空食品和機供品保障日常關連交易金額上限。該議案已於本公司二零二零年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二零年八月二十八日、十月二十九日和十一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
3. 二零二零年九月二十九日，本公司第九屆董事會第4次普通會議審議通過了《關於公司客機貨運業務獨家經營協議及其項下交易的議案》，同意本公司將與中國貨運航空有限公司（「中貨航」）的「客機腹艙承包經營方案」調整為「客機貨運業務獨家經營方案」，同意本公司與中貨航簽署相關客機貨運業務獨家經營協議並開展協議項下交易，並同意本公司與中貨航二零二零年至二零二二年各年度客機貨運業務獨家經營運輸服務日常關連交易金額上限。該議案已於本公司二零二零年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二零年九月二十九日、十月二十九日和十一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
4. 二零二一年二月二日，本公司第九屆董事會第9次普通會議審議通過了非公開發行A股股票的相關議案，本公司向控股股東東航集團非公開發行A股股票，募集資金不超過人民幣108.28億元。該議案已於本公司二零二一年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二一年二月二日、二月二十三日和三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。

## 持續關連交易

本公司發生的持續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。

二零二零年本公司發生的日常關連交易情況如下：

交易項目	單位：人民幣千元	
	二零二零年 全年發生額	二零二零年 關連交易年度上限
金融服務		
— 最高存款餘額	7,250,257	12,000,000
— 最高貸款餘額		
（根據《上海證券交易所股票上市規則》）	4,000,000	12,000,000
航空配餐相關服務		
— 接受服務	811,812	2,000,000
— 提供服務	15,406	80,000
航空配套服務		
— 應付總金額	438,964	1,380,000
— 使用權資產總額 <sup>註1</sup>	142,559	1,927,000
外貿進出口服務	131,862	730,000
物業租賃和代建代管服務		
— 應付總金額	147,112	280,000
— 使用權資產總額 <sup>註2</sup>	106,344	541,000
廣告委託代理服務	25,832	70,000
飛機融資租賃服務		
— 應付租金總額及安排費用 <sup>註3</sup>	5,531,711	34.86億美元 或等值人民幣
— 使用權資產總額 <sup>註4</sup>	4,911,499	13,802,000

交易項目	二零二零年 全年發生額	二零二零年 關連交易年度上限
飛機經營租賃服務		
— 年度租金 <sup>註5</sup>	391,873	581,000
— 租金總額 <sup>註6</sup>	—	2,450,000
— 使用權資產總額 <sup>註7</sup>	—	2,187,000
貨運物流業務保障服務(本集團向東航物流提供的服務)	184,647	300,000
貨站業務保障服務(東航物流向本集團提供的服務)	286,200	550,000
客機貨運業務獨家經營服務	4,894,890	4,900,000
Air France-KLM航空運輸合作保障服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)		
— 收取金額	104,788	1,260,000
— 支付金額	221,068	780,000
航空信息技術服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	551,766	1,360,000

註1：航空配套服務二零二零年全年發生額是二零二零年年末航空配套服務中車輛設備租賃所涉及的使用權資產總額。

註2：物業租賃和代建代管服務二零二零年全年發生額是二零二零年年末物業租賃服務和代建代管服務中物業租賃所涉及的使用權資產總額。

註3：飛機融資租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零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4：飛機融資租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂融資租賃飛機的使用權資產總額。

註5：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年經營租賃飛機及發動機當期所支付的租金金額。

註6：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額。

註7：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂經營租賃飛機及發動機的使用權資產總額。

附註：

- 二零二零年九月二十九日，為解決本公司與中貨航之間的同業競爭問題，並使本公司能夠專注於航空客運業務，本公司將原客機腹艙承包經營方案調整為客機貨運業務獨家經營方案，本公司(作為發包方)與中貨航(作為承包方)簽署《獨家經營協議》，由中貨航採用獨家經營方式，獨立自主經營管理本公司客機貨運業務。根據《獨家經營協議》，獨家經營期限自二零二零年一月一日起至二零二二年十二月三十一日止。截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日兩個年度，本公司根據《獨家經營協議》向中貨航收取有關客機貨運業務獨家經營的運輸服務價款的建議年度上限分別為人民幣5,000,000,000元以及人民幣5,200,000,000元。中貨航為東航物流的非全資子公司，即東航集團(本公司控股股東)的非全資子公司。因此，根據香港上市規則的界定，中貨航屬本公司的關連人士。《獨家經營協議》項下擬進行的交易構成香港上市規則第14A章項下的持續關連交易。詳情請參見本公司於二零二零年九月二十九日以及二零二零年十月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告及通函。

2. 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二零二零年至二零二二年交易金額上限。以下載列各項更新持續關連交易之關連人士的關係及二零二一年及二零二二年年度的上限：

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)	
		二零二一年	二零二二年
		十二月三十一日	十二月三十一日
<b>更新現有協議</b>			
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。	13,000,000,000元	14,000,000,000元
— 存款餘額			
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。	5,231,000,000美元	5,286,000,000美元
— 總租金(包括本金及利息)及安排費			
— 使用權資產總值		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		963,000,000元	1,355,000,000元
— 年度租金總額		4,586,000,000元	4,705,000,000元
— 使用權資產總值		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。	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		1,640,000,000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		1,996,000,000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		2,300,000,000元	2,600,000,000元
— 就物業租賃收取的金額		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
— 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。	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。	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		330,000,000元	350,000,000元
— 就貨站業務保障服務支付的金額		590,000,000元	630,000,000元
<b>設定截至2021年及2022年12月31日止的年度上限</b>			
客機貨運業務獨家經營協議	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。		
— 就客機貨運業務收取的運輸服務價款		5,000,000,000元	5,200,000,000元

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。

本公司獨立非執行董事已審閱過在二零二零年此等持續關連交易，並確認：

- 該等交易是本集團在一般正常業務範圍內訂立；
- 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
- 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》並參考實務說明第740號《香港上市規則規定的持續關連交易的審計師函件》，對截至二零二零年十二月三十一日止年度的持續關連交易執行程序。根據上市規則第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45的有關連人士交易，本公司確認已遵守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45的有關連人士交易並不屬於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，截至二零二零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。其將於二零二零年度股東周年大會上任滿告退，屆時將提呈決議案。本公司將於即將舉行的二零二零年度股東周年大會上審議批准分別聘任普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司二零二一年度國內(A股)、美國(ADR)財務報告審計師以及二零二一年度內部控制審計師，聘任羅兵咸永道會計師事務所為本公司二零二一年度香港(H股)財務報告審計師的議案。

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

二零二一年三月三十日

# 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公司管治原則。

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企業管治。

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章程、規劃發展委員會章程、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。

截至二零二零年十二月三十一日及截至本年報公佈之日，董事會已檢討過本公司採納的企業管治守則文件下的有關規定和公司實務情況認為：截至二零二零年十二月三十一日止，本公司的企業管治水平達到《企業管治常規守則》(「《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：

- 一 在二零二零年財政年度內舉行董事會的次數為11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

截至二零二零年十二月三十一日本公司董事會7名董事組成，其中劉紹勇先生為董事長，李養民先生為副董事長、總經理，唐兵先生為董事，邵瑞慶先生、蔡洪平先生、董學博先生等3名為獨立非執行董事，姜疆先生為職工董事。

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，符合上市規則第3.13條列載的評估獨立性的指引。根據《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；
- 制定本公司章程修改方案；
- 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。

二零二零年，公司根據監管要求及工作需要及時制定及完善相關規章制度：修訂了《信息披露事務管理制度》、《內幕信息知情人登記管理制度》、《衍生業務風險管理手冊》、《對外投資管理規定》，並制定了《公司合規管理暫行辦法》。

## 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：

根據本公司的《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：

- 獨立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。

根據本公司《公司章程》及公司《股東大會議事規則》的相關規定，股東有權查閱、複製公司章程、股東會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議和財務會計報告。股東可以向本公司提出要求查閱本公司會計賬簿。股東要求查閱本公司會計賬簿的，應當向本公司董事會辦公室提出書面請求，說明目的。本公司有合理根據認為股東查閱會計賬簿有不正當目的，可能損害本公司合法利益的，可以拒絕提供查閱，並應當自股東提出書面請求之日起十五日內書面答覆股東並說明理由。本公司拒絕提供查閱的，股東可以請求人民法院要求本公司提供查閱。

根據本公司《公司章程》及公司《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《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》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說明，並將提案內容和董事會說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。

(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。

二零二零年，本公司共召開了2次股東大會，主要情況如下：

本公司於二零二零年六月二十三日在上海市靜安區江甯路212號凱迪克大廈21樓AB會議室舉行二零一九年度股東大會，詳情請見本公司日期為二零二零年六月二十三日的公告。

本公司於二零二零年十一月十八日在上海市靜安區江甯路212號凱迪克大廈21樓AB會議室舉行二零二零年第一次臨時股東大會，詳情請見本公司日期為二零二零年十一月十八日的公告。

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%
邵瑞慶	2/2	100%
蔡洪平	2/2	100%
董學博	2/2	100%
姜疆	0/0	/
王均金	2/2	100%
林萬里	2/2	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。

## 企業管治

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。各專業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，而委員會向董事會匯報工作。

董事會於二零二零年召開了11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	11/11	100%
李養民	11/11	100%
唐兵	11/11	100%
邵瑞慶	11/11	100%
蔡洪平	11/11	100%
董學博	11/11	100%
姜疆	0/0	/
王均金	11/11	100%
林萬里	11/11	100%
袁駿	11/11	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二零二零年違反《標準守則》之規定標準。

本公司亦採納上市規則附錄十四的有關規定，根據公司自身情況並結合上市規則附錄十《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，根據上海證券交易所《股票上市規則》的規定，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109至113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
上海上市公司協會組織的上市公司董事任職培訓	唐兵、職工董事姜疆
上海證券交易所組織的獨立董事後續培訓	邵瑞慶、董學博
董事履職培訓	全體董事

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

於二零二零年度內，本公司的公司秘書汪健先生參加了不少於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

截至二零二零年十二月三十一日，本公司審計和風險管理委員會由邵瑞慶先生和蔡洪平先生組成，其中邵瑞慶先生和蔡洪平先生均為獨立董事，邵瑞慶先生為委員會主席。二零二零年十二月二十八日，林萬里先生向本公司請辭獨立董事、董事會審計和風險管理委員會委員，二零二一年一月二十六日，董事會聘任董學博先生擔任董事會審計和風險管理委員會委員職務，董學博先生為獨立非執行董事。

### 1. 審計和風險管理委員主要職責

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，應按照本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。

## 2. 各委員出席審計和風險管理委員會會議的出席率

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
邵瑞慶	10/10	100%
蔡洪平	10/10	100%
董學博	0/0	/
林萬里	10/10	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。

### 3. 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二零二零年共召開10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，本公司的二零二零年第一季度、半年度、第三季度及二零一九年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本公司於二零二一年三月三十日在上海證券交易所網站上披露的《2020年度審計和風險管理委員會履職報告》。

除此之外，審計和風險管理委員會亦於二零二零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。

二零二零年，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二零二零年內有效及足夠。

### 4. 審計和風險管理委員會章程載於本公司網址[www.ceair.com](http://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16百萬元，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二零二零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0.48百萬元。

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

截至二零二零年十二月三十一日，本公司規劃發展委員會由唐兵、董學博兩位董事組成，其中唐兵先生為委員會主席。二零二零年四月二十九日，王均金先生辭去董事會規劃發展委員會委員職務。二零二零年十二月二十八日，林萬里先生辭去董事會規劃發展委員會委員職務。二零二一年一月二十六日，董事會聘任蔡洪平先生擔任董事會規劃發展委員會委員職務。

### 1. 規劃發展委員會主要職責

- (1) 審議公司年度經營目標，並向董事會提出建議；
- (2) 審議公司年度投資方案，並向董事會提出建議；
- (3) 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；
- (4) 審議公司發展規劃，並向董事會提出建議；
- (5) 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；
- (6) 對其他影響公司發展的重大事項進行研究並提出建議；
- (7) 監督以上事項的執行情況，並對以上事項的實施進行檢查；
- (8) 審議董事會授權的其他事項，並監督實施。

### 2. 各委員出席規劃發展委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
唐兵	6/6	100%
蔡洪平	0/0	/
董學博	6/6	100%
林萬里	6/6	100%
王均金	2/2	100%

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

### 3. 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二零二零年主要完成以下幾項工作：

#### (1) 依法合規召開委員會會議

二零二零年，委員會依法合規召開6次會議，審議通過9項議案，包括本公司二零二零年度投資方案、本公司2021-2022年經營性租賃部分窄體飛機的議案、本公司轉讓東航大酒店有限公司全部股權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。

#### (2) 嚴格審核投資計劃，合理控制投資規模

二零二零年，委員會結合本公司深化改革總目標，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，把關本公司年度投資方案，同意成立廈門分公司，推動海峽西岸經濟區建設；同意本公司轉讓所持東航大酒店有限公司及上海上國投資產管理有限公司股權，促進優化本公司現金流結構。

#### (3) 優化本公司飛機資產管理，推動本公司飛機引進工作

委員會審議了2021-2022年經營性租賃部分窄體飛機方案，以及5架A319飛機售後回租方案，優化了本公司機隊結構。

#### (4) 科學謀劃，高質量編製「十四五」戰略規劃

全體委員參與討論本公司「十四五」戰略規劃編製，提出合理建議，推動本公司從傳統航空承運人向新時代世界一流智慧航空出行綜合服務集成商轉型；指導制訂本公司新發展階段包括任務目標、實施策略和保障手段在內的發展路徑圖，推動協同發展。

### 4. 規劃發展委員會工作細則載於本公司網址[www.ceair.com](http://www.ceair.com)。

## 提名與薪酬委員會

截至二零二零年十二月三十一日，本公司董事會提名與薪酬委員會由劉紹勇、蔡洪平、董學博3名董事組成，其中劉紹勇先生為委員會主席，蔡洪平先生、董學博先生均為獨立非執行董事。二零二零年四月二十九日，王均金先生辭去董事會提名與薪酬委員會委員職務。二零二零年十二月二十八日，林萬里先生辭去董事會提名與薪酬委員會委員職務。凡審議有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由劉紹勇先生出任主席；凡審議有關薪酬事宜，提名與薪酬委員會將由蔡洪平先生出任主席。

### 1. 董事會提名與薪酬委員會的主要職責

- (1) 根據《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) 遴選合格的董事和高級管理人員的人選；
- (4) 對董事候選人和高級管理人員人選進行審查並提出建議；
- (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。

## 2. 各委員出席提名與薪酬委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	4/4	100%
蔡洪平	4/4	100%
董學博	4/4	100%
林萬里	4/4	100%
王均金	2/2	100%

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

## 3. 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，為規範公司董事和高級管理人員的選任，建立和健全公司董事、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。二零二零年，委員會合規組織召開了4次會議，審議通過如下議題：

- (1) 二零二零年一月十五日，委員會審議同意委員會二零一九年工作情況和二零二零年工作計劃；
- (2) 二零二零年一月十五日，委員會審議通過《關於聘任公司副總經理的議案》，提名成國偉為公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致；二零二零年四月二十九日，委員會第3次會議審議通過了《關於聘任公司副總經理的議案》，提名劉鐵祥為公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致。

- (3) 二零二零年三月三十一日，委員會審議在公司領薪的董事、監事和高級管理人員二零一九年度的薪酬情況，並要求公司按相關規則要求在公司二零一九年度報告中進行披露。
- (4) 二零二零年八月二十六日，委員會審議通過《關於公司高級管理人員變動的議案》，同意吳永良因工作變動不再擔任公司副總經理、財務總監職務；同意提名周啟民為公司財務總監，任期與本屆董事會任期一致。

4. 提名與薪酬委員會工作細則載於公司網址[www.ceair.com](http://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。

部分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公司目標掛鉤，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。二零二零年度，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二零二零年度領取如下酬金(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	6

## 高級管理人員的酬金

截至二零二零年十二月三十一日，本公司高級管理人員二零二零年度的酬金如下：

姓名	職務	稅前薪酬 (人民幣萬元)
李養民	副董事長、總經理	—
姜疆	職工董事、副總經理 (二零二一年一月二十六日辭任副總經理職務)	236.11
周啟民	財務總監(二零二一年一月二十六日擔任副總經理)	—
馮德華	副總經理	—
成國偉	副總經理	—
劉鐵祥	副總經理	—
汪健	董事會秘書、公司秘書	146.59
吳永良	原副總經理、財務總監 (二零二零年八月二十八日辭去副總經理、財務總監職務)	—
合計	／	<b>382.70</b>

## 航空安全與環境委員會

### 1. 董事會航空安全與環境委員會的主要職責

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。

## 2. 各委員出席航空安全與環境委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
李養民	2/2	100%
邵瑞慶	2/2	100%
姜疆	0/0	/
袁駿	2/2	100%

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。

## 3. 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，指導本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，確保本公司安全運營、綠色運營，為本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，進一步加強對本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环境保護重大問題進行研究、指導。二零二零年，航空安全與環境委員會加強對本公司民航安全工作、航空碳排放相關的环境保護重大問題進行指導，依法合規地組織召開2次會議。

指導航空安全管理工作：二零二零年，委員會深入貫徹落實習近平總書記關於民航安全工作的重要指示批示精神，準確判斷形勢，全力以赴抓好安全生產。面對突如其來的疫情，本公司堅守安全底線，精心謀劃部署，果斷採取行動，圓滿完成了防疫抗疫包機、客改貨、「兩會」和第三屆進博會保障等重要任務。

指導本公司環境保護工作：(1)積極參與國際事務，關注全球氣候治理進程，持續關注航空綠色復蘇。(2)積極應對氣候變化，落實市場化減排機制。(3)踐行綠色發展理念，共同推進節能減排舉措。(4)貫徹落實生態文明建設，全面開展污染防治攻堅戰。(5)完成能源環保體系手冊的發佈及培訓工作。(6)開展「十四五」綠色發展規劃思路編製。

## 4. 航空安全與環境委員會工作細則載於本公司網址[www.ceair.com](http://www.ceair.com)。

## 內部監控制度

董事會需對本公司／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，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。

本集團每年會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

本集團成立二零二零年內控評價工作組，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

根據二零二零年度內控評價工作安排，佈置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，公司15個職能部門、12家二級單位、10家分公司、9家子公司共46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36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。公司確定本年度內控評價重點關注公司整體層面控制流程、37個業務層面控制流程、32個核心業務信息系統層面控制流程，其中業務層面包括財報部分243個業務流程、4600餘個控制點，非財報部分214個業務流程、4400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。

## 處理和發佈內部消息的程序和內部監控措施

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後，本公司將印發文件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。

## 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，最終實現本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》，進一步完善本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。

二零二零年，本公司開展多形式的投資者交流。組織召開二零一九年度、二零二零年中期和季度業績分析師及投資者電話會共計3次，共347人次投資者接入會議。接待投資者調研及參加證券機構組織策略會27次，與314人次投資者進行交流。本公司及時在上證E互動平台回覆各類投資者問詢，全年回覆60次提問，回覆率100%，並通過召開「業績說明會」、「上海轄區上市公司投資者接待日」搭建與中小投資者溝通的平台，努力提升本公司資本市場形象。

## 企業管治

二零二零年六月二十三日，本公司在上海舉行二零一九年度股東大會；二零二零年十一月十八日，本公司在上海舉行了2020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本公司網址([www.ceair.com](http://www.ceair.com))，從網上數據庫下載相關的文件資料，網址內載有關於本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。

據本公司公開所得的資料及本公司董事所知，本公司至少25%已發行股本總額一直由公眾持有。於二零二零年十二月三十一日，本公司股東名冊上共有212,408名股東。

如欲向董事會作出任何查詢，股東可透過聯繫電話8621-22330930、22330935；電郵[ir@ceair.com](mailto: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	021-22330930
傳真	021-62686116
電子信箱	<a href="mailto:ir@ceair.com">ir@ceair.com</a>

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	<a href="mailto:davidyang@ceair.com">davidyang@ceair.com</a>

### 營業執照相關情況

本公司營業執照統一社會信用代碼為：913100007416029816。

### 組織章程文件的變動

二零二零年度內本公司公司章程未作修訂。

董事會代表

**劉紹勇**

董事長

中國·上海

二零二一年三月三十日

# 監事會報告

各位股東：

二零二零年度，本公司監事會依據《公司法》《上市公司治理準則》《公司章程》及其他有關法律法規及規範性文件的要求，對本公司財務及本公司董事、總經理和其他高級管理人員履行職責的合法合規性進行監督，維護本公司及股東的合法權益。

## 監事會二零二零年度工作情況

### 1. 認真履行監督職能

二零二零年度監事會共召開5次會議，共審議通過19項議案。監事會嚴格按照法定要求，對本公司定期報告發表監事聲明，並對本公司關連交易、內部控制、募集資金使用情況等重大事項審議並發表監事會意見，切實按照監管要求履行監督職責。

### 2. 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、董事會、公司外聘律師、本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。

### 3. 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匯報，加強本公司重大風險管控。

## 監事會獨立意見

### 1. 對本公司依法運作情況的意見

二零二零年，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，認為本公司嚴格按照《公司法》、《證券法》、《上海證券交易所股票上市規則》、《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》、《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本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、公司章程或損害本公司利益的情況。

### 2. 對本公司財務情況的意見

監事會認真審核了本公司二零一九年度財務報告，本公司二零一九年度利潤分配預案、本公司二零一九年度報告、本公司境內外審計師出具的無保留意見的二零一九年度財務審計報告等有關材料。監事會認為：本公司二零一九年度財務報告真實反映了報告期內本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二零一九年度財務審計報告、同意本公司二零一九年度利潤分配預案。

### 3. 對本公司關連交易情況的意見

二零二零年，本公司監事會審核了本公司關連交易的相關議案。監事會對二零二零年度本公司的所有關連交易事項進行了審查，認為本年度內本公司所有涉及關連交易的合同、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，關連交易嚴格按照「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二零一九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。監事會認為本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

二零二一年三月三十日

# 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。

## 二零二零年獲得主要榮譽

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
中央單位定點扶貧工作成效考核被評為最高等次「好」	國務院扶貧開發領導小組
第六屆「全國文明單位」	中央文明辦
抗擊新冠肺炎疫情全國三八紅旗集體	全國婦聯、國家衛生健康委、中央軍委政治工作部 聯合表彰
民航打贏藍天保衛戰先進單位	民航局
國際指數公司MSCI ESG評定為A級	國際指數公司MSCI(明晟)
2020 BrandZ™最具價值中國品牌100強(第57位)	WPP和Kantar
2020 BrandZ™中國全球化品牌50強(第17位)	Google聯合WPP和Kantar
2020全球最有價值的50個航空公司品牌(第10位)	品牌金融(Brand Finance)
2020中國企業500強(第153位)	中國企業聯合會／中國企業家協會
2020中國跨國公司100大及跨國指數(第63位)	中國企業聯合會／中國企業家協會
2020中國戰略性新興產業領軍企業100強(第80位)	中國企業聯合會／中國企業家協會
2020中國服務業企業500強(第63位)	中國企業聯合會／中國企業家協會

獎項名稱	頒獎機構
公司與華為、中國聯通合作研發的5G智慧出行服務項目被評為2020年全球移動獎(GLOMO獎)之最佳企業移動創新獎	全球移動通信行業權威組織GSMA
排名第一入選「2020中國企業海外形象建設十大優秀案例」	國務院國資委新聞中心聯合中國外文局中國報道社和中國外文局國際傳播文化中心等共同組織
中國企業海外形象20強	國務院國資委新聞中心聯合中國外文局中國報道社和中國外文局國際傳播文化中心等共同組織
第七屆「國企好新聞」雙微類— 微信一等獎、微博一等獎、微博三等獎、廣播電視類三等獎、國際傳播類三等獎、優秀獎	國務院國資委新聞中心、中央企業媒體聯盟
2020中國企業海外形象建設十大優秀案例	「2020•中國企業海外形象高峰論壇」
2020中國企業海外形象建設優秀案例•海外抗疫類	「2020•中國企業海外形象高峰論壇」
第二屆「一帶一路」百國印記短視頻大賽《隨時起飛，搭起空中補給線》榮獲「同心戰疫獎」	中國公共外交協會、國務院國資委新聞中心和環球網聯合主辦
第二屆「一帶一路」百國印記短視頻大賽《特殊的「海歸」故事》榮獲「海外人氣獎」	中國公共外交協會、國務院國資委新聞中心和環球網聯合主辦
上榜「2020金蜜蜂企業社會責任•中國榜」並被評為「金蜜蜂企業」	《可持續發展經濟導刊》與金蜜蜂智庫
「金蜜蜂2020優秀社會責任報告」榜（連續第三年入選榜單）	第十三屆中國企業社會責任報告國際研討會
「金蜜蜂2020優秀企業社會責任報告•長青獎」	第十三屆中國企業社會責任報告國際研討會

獎項名稱	頒獎機構
第十六屆中國最佳公共關係案例大賽 — 講好中國故事之海外傳播類金獎	中國公關協會
第十六屆中國最佳公共關係案例大賽 — 企業品牌傳播類銀獎	中國公關協會
在《2020中央企業海外網絡傳播力建設報告》 中得分排名第三	北京師範大學新媒體傳播研究中心、中國日報網、 光明網
第五屆「百篇網絡正能量文字作品」	國家網信辦
2020金獅國際廣告影片獎「最佳公益片」金獎、 「最佳廣告影片」銀獎、「最佳剪輯」銀獎、 「最佳配樂」銀獎、「最佳調色」銅獎	《中國廣告》雜誌
上海市第十屆優秀公共關係案例評選特別獎	上海市公關協會
上海市第十屆優秀公共關係案例大賽銀獎	上海市公關協會
上海市第十屆優秀公共關係案例大賽優秀社會傳播獎	上海市公關協會
第八屆全國品牌故事微電影比賽全國總決賽一等獎	中國質量協會
上海證券交易所信息披露工作A級評價	上海證券交易所
最值得信任的上市公司獎	央廣網
投資者關係管理金牛獎	中國證券報

## 扶貧工作情況

### 1. 精準扶貧規劃

本公司和控股股東東航集團(以下簡稱「東航」)整體部署，統一組織精準扶貧工作。東航堅持「高質量、高水平、可持續」工作思路，持續開展對雲南滄源、雙江兩縣(以下簡稱「兩縣」)的定點扶貧工作。依託航空產業優勢，圍繞產業發展、振興旅遊、消費扶貧、教育醫療、安全飲水等方面精準幫扶，加大資金投入，創新幫扶方式，融合本公司各類資源，帶動社會力量，努力為當地脫貧攻堅和經濟社會發展作積極貢獻，彰顯中央企業的责任擔當。

### 2. 年度精準扶貧概要

二零二零年是脫貧攻堅收官之年，本公司管理層先後8次奔赴雲南實地調研走訪，專題研究脫貧攻堅和接續鄉村振興工作，推動東航集團與臨滄市政府簽署了深入實施鄉村振興戰略合作協議。本公司獨立董事積極參與扶貧工作，多次赴定雲南調研，協調國家蜜蜂研究所專家專程赴扶貧點傳授養蜂技術，推動當地扶貧工作的順利開展。東航在圓滿收官「十三五」扶貧任務的同時，為啟動「十四五」鄉村振興工作謀篇佈局。

東航持續加大兩縣扶貧力度，保障運輸暢通無阻。東航在經受疫情嚴重衝擊的同時，攻堅克難，持續加大扶貧力度。二零二零年，東航扶貧投入達人民幣4,102.11萬元，此外消費扶貧達人民幣4,000萬元。疫情以來，東航堅持臨滄地區航線不斷航，還開通了滄源至麗江、臨滄至麗江和臨滄至成都的往返航線，組織務工人員跨區返崗和學生返校，全力保障航空運輸大動脈暢通。東航建立起了大山到世界的「天路」，將人流、物流、信息流、資金流、技術流進行傳遞，助力當地經濟恢復和發展，促進當地穩定脫貧。

東航全力支持當地產業扶貧，助力當地經濟發展。近五年，東航在貧困村建立「中央企業+當地政府+龍頭企業+合作社+農戶」的產業幫扶機制，建成扶貧產業基地16個，援建示範村和美麗鄉村40個，完成危房改造686戶，創造就業崗位萬餘個。在當地組織建立扶貧基金，形成扶貧項目—扶貧基金—扶貧項目的良性循環，從而推動產業發展，帶動更多貧困戶持續增收。

東航積極宣傳推廣鄉村文化，助推當地旅遊發展。除開通航線和產業扶貧外，東航還積極宣傳當地文化和產品，通過發展鄉村旅遊產業提升脫貧質量，助推當地旅遊經濟發展。東航充分利用機上刊物和視頻媒體積極宣傳推廣鄉村文化，並通過聯合東方衛視《我們在行動》大型扶貧公益欄目，由東航形象代言人胡歌在滄源拍攝宣傳片等方式，結合當地文化特色，助推滄源和雙江旅遊業發展。東航讓世界走進臨滄，讓侂鄉飛向世界。

東航大力開展消費扶貧行動，帶動當地產品銷售。東航積極組織產銷對接，有效解決兩縣農產品售賣難問題；大力舉辦愛心扶貧大集市活動，通過「線上+線下」聯動方式公益助農；持續加大採購兩縣農產品，侂山的茶葉已走進東航的機艙，滄源的蜂蜜和侂雞等農產品已走進東航的後廚，提供給旅客品味分享。近三年，東航累計消費扶貧約人民幣6,000萬元。

東航廣泛動員社會各界力量，開展扶貧志願服務。東航充分利用商業夥伴多、國際化特徵明顯、影響範圍廣的優勢，積極牽線搭橋，引進李寧公司、山西證券、北京宏志中學、中國扶貧基金會、上海兒童醫院等國內社會資源，邀請美國航空租賃公司、荷蘭航空公司等國外商業合作夥伴，一起赴當地開展扶貧，凝聚奮進力量講好鄉村振興中國故事。

東航持續推進教育醫療幫扶，提升人民生活品質。在教育資源稀缺、教育設施設備落後的貧困村，東航出資人民幣870萬元援建雙江一中教學樓，加強義務教育幫扶，「大山夢想·東航雙江宏志班」讓大山裡的孩子得到優質教育資源；開展滄源「新時代鄉村振興大學堂」項目，培育出一批批鄉村振興基層幹部和農民骨幹。東航還向各定點扶貧村學校捐資助學、面向各對口貧困村組織職業技能培訓和定向招聘會。在醫療幫扶方面，近五年來，東航幫助66個貧困村修建村衛生室並添置設備，受益貧困人口6萬餘人；聯合上海優質醫療團隊，對貧困人員開展義診；實施農村飲用水安全保障項目，讓更多村民便捷地喝上安全水。

多年來，東航大力度的脫貧攻堅工作讓滄源、雙江兩縣發生了翻天覆地的變化：兩縣實現了從國家扶貧開發重點縣到脫貧摘帽的根本轉變；實現了從制約當地發展天塹到帶動當地快速發展天路的根本轉變；實現了從原始農作到產業發展組織化的根本轉變；實現了從茅草房到安居房的根本轉變；實現了從竹筒取水到安全飲水全面保障的根本轉變。東航在兩縣的扶貧工作獲得了當地群眾和社會各界的一致好評。在全國脫貧攻堅總結表彰大會上，本公司被黨中央、國務院授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號，成為唯一一家以主業整體公司獲頒這一至高榮譽的中央企業、民航企業。

## 二零二零年精準扶貧工作成效

單位：人民幣萬元  
數量及開展情況

指標	數量及開展情況
一、總體情況	
1. 資金 <sup>1</sup>	8,102.11
2. 物資折款	
3. 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	66,090
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)	8
1.3 產業扶貧項目投入金額	814.50
1.4 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	31,293
2. 轉移就業脫貧	
2.1 職業技能培訓投入金額	989.08
2.2 職業技能培訓人數(人/次)	7,459
2.3 幫助建檔立卡貧困戶實現就業人數(人)	2,222
4. 教育脫貧	
4.1 資助貧困學生投入金額	22.40
4.2 資助貧困學生人數(人)	16
4.3 改善貧困地區教育資源投入金額	1,379.03
5. 健康扶貧	
5.1 貧困地區醫療衛生資源投入金額	100
6. 其他項目	
6.1 項目個數(個)	4
6.2 投入金額	797.10
6.3 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	2,081
6.4 其他項目說明	安全飲水項目
三、所獲獎項：	
二零一八和二零一九年度中央單位定點扶貧工作考核中獲得最高等次評價、全國脫貧攻堅先進集體。	

1 該數據包含東航扶貧投入金額和消費扶貧金額

### 後續鞏固拓展脫貧攻堅成果和鄉村振興計劃

二零二一年是「十四五」規劃的開局之年，也是鞏固拓展脫貧攻堅成果和全面推進鄉村振興的關鍵之年。東航將深入貫徹落實黨的十九屆五中全會精神，繼續推進鞏固拓展脫貧攻堅成果同鄉村振興有效銜接，全面總結定點扶貧工作經驗做法，推動幫扶工作措施的落實。東航將繼續履行定點幫扶責任，選派駐村第一書記和幫扶幹部，持續加大扶貧投入，建設新時代鄉村振興大學堂，開闢鄉村振興航線，幫助鄉村產業發展，提升教育醫療水平，為國家奪取脫貧攻堅的全面勝利、全面實現鄉村振興作出新的更大的貢獻！

# 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114至227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二零二零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二零二零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來進行處理的，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
<p><b>與常旅客計劃相關的合同負債的確認</b></p> <p>如合併財務報表附註2.4，附註3，附註5以及附註34所示，貴集團實行常旅客計劃，向會員發放里程用於未來兌換。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，並在里程被兌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兌換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兌換率進行調整。於二零二零年十二月三十一日，貴集團與常旅客計劃相關的合同負債共計人民幣1,781百萬元。</p> <p>由於在確定里程的估計單獨售價時使用重大假設，對貴集團此項估計的審計是複雜的，包括測試可兌換航班和商品的歷史價格以及里程的預計兌換率。不同的重大假設對與常旅客計劃相關的合同負債餘額及經營成果有著重大影響。</p>	<p>我們了解、評價了貴集團與常旅客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以及所使用數據的完整性和準確性的覆核。</p> <p>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，包括對預計兌換率的估計。我們測試了兌換里程的航班和商品的歷史價格，包括計算中所使用的基礎資料的完整性和準確性。我們亦將預計兌換率與歷史兌換模式進行了比較，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數據的完整性和準確性，並通過執行敏感性分析評估了預計兌換率的變化可能導致的對貴集團合同負債的影響。</p>
<p><b>飛機及發動機退租檢修準備</b></p> <p>於二零二零年十二月三十一日，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6,990百萬元。如合併財務報表附註2.4，附註3以及附註37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。貴集團在估計飛機及發動機的退租檢修準備時，考慮了預計的飛機和發動機的使用模式，以及參考歷史實際退租成本經驗所預計的退租檢修成本。這些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，並在租賃期內計提折舊。</p> <p>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。不同的估計對飛機及發動機退租檢修準備有著重大影響。</p>	<p>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預計的退租檢修成本的覆核。</p> <p>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基於退租條款所作出的退租檢修準備估計。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，評價了貴集團預計的退租檢修成本。</p>

## 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
<p><b>飛機及發動機和商譽的減值測試</b></p> <p>於二零二零年十二月三十一日，貴集團自購和租賃飛機和發動機的賬面價值分別為人民幣80,959百萬元和人民幣115,678百萬元、商譽的賬面價值為人民幣11,270百萬元，其均屬於貴集團的航空營運業務資產組。如合併財務報表附註2.4，附註3，附註16，附註19所示，對於飛機及發動機，貴集團在其存在減值跡象時進行減值測試；對於商譽，貴集團至少每年度或由於某些事項或情況發生變化預示可能存在減值時，進行減值測試。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。對於航空營運業務資產組，估計使用價值需要貴集團估計資產組的預計的未來現金流量以及選擇恰當的折現率來計算未來現金流量的現值。</p> <p>對貴集團上述資產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，尤其是資產組的預計未來現金流量現值對一些重要的假設敏感，這些假設包括預計現金流量時採用的收入增長率、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變化的影響。</p>	<p>我們了解、評價了貴集團與飛機及發動機和商譽的減值測試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數據的覆核。</p> <p>為測試航空營運業務資產組的預計未來現金流量現值，我們的審計程式主要包括評價值方法，以及測試上述重大假設和估值中所使用的基礎資料。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結果，評價了貴集團對未來現金流量的預計。此外，我們通過對重大假設執行敏感性分析，評估了重大假設的變化可能導致的資產組使用價值的變化。</p>

## 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，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程式，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，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係及其他事項，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施(若適用)。

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吳翔。

安永會計師事務所  
執業會計師  
香港  
二零二一年三月三十日

# 合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
收入	5	58,727	120,986
其他營業收入和利得	6	5,698	7,202
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(13,840)	(34,191)
飛機起降費		(9,331)	(16,457)
折舊及攤銷		(22,255)	(22,080)
工資、薪金及福利	8	(20,827)	(24,152)
飛機維修費		(3,451)	(3,380)
航空餐食供應		(1,589)	(3,667)
低值和短期租賃租金		(358)	(631)
銷售及市場費用		(1,570)	(4,134)
民航基礎設施建設基金		—	(1,831)
地面服務及其他費用		(872)	(2,476)
資產減值損失	9	(184)	(4)
金融資產減值淨損失	10	(32)	(16)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(26)	25
間接營業支出		(3,930)	(5,113)
<b>營業支出總額</b>		<b>(78,265)</b>	<b>(118,107)</b>
<b>經營(虧損)/利潤</b>	7	<b>(13,840)</b>	10,081
分佔聯營公司業績	20	(82)	265
分佔合營公司業績	21	(13)	17
財務收入	11	2,660	96
財務支出	12	(5,213)	(6,160)
<b>稅前(虧損)/利潤</b>		<b>(16,488)</b>	4,299
稅項	13	3,927	(819)
<b>年度淨(虧損)/利潤</b>		<b>(12,561)</b>	3,480
<b>淨(虧損)/利潤歸屬於：</b>			
本公司權益持有者		(11,836)	3,192
非控制性權益		(725)	288
		<b>(12,561)</b>	3,480
<b>本公司權益持有者應佔每股(虧損)/收益</b>			
— 基本及攤薄(人民幣)	15	(0.72)	0.21
<b>其他綜合收益</b>			
以後期間重分類至損益表的其他綜合收益：			
現金流量套期			
套期工具本年度公允價值變動有效部分		153	40
計入合併損益表中的虧損/(利得)重分類		57	(186)
所得稅影響		(52)	36
		<b>158</b>	(110)
<b>以後期間重分類至損益表的其他綜合淨收益</b>		<b>158</b>	(110)

## 合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)  
截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
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		(209)	16
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項	20	2	7
設定受益計劃產生的精算(損失)/利得，扣除稅項	38	(61)	40
以後期間不重分類至損益表的其他綜合淨收益		(268)	63
年度稅後其他綜合收益		(110)	(47)
年度總綜合收益		(12,671)	3,433
總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		(11,940)	3,141
非控制性權益		(731)	292
		(12,671)	3,433

# 合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備	16	101,043	99,437
投資性房地產	17	166	653
使用權資產	18(a)	118,210	128,704
無形資產	19	11,718	11,698
飛機預付款		17,240	16,222
投資於聯營公司	20	1,793	1,977
投資於合營公司	21	594	627
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	22	995	1,274
衍生金融工具	23	37	27
其他非流動資產	24	5,345	3,970
遞延稅項資產	25	5,011	853
		<b>262,152</b>	265,442
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件	26	2,054	2,407
應收賬款	27	1,124	1,717
按公允價值計入損益的金融資產	28	95	121
預付款及其他應收款	29	11,198	14,093
衍生金融工具	23	362	43
限制性銀行存款	30	12	6
現金及現金等價物	31	7,651	1,350
劃分為持有待售的資產	32	2	6
		<b>22,498</b>	19,743
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應付票據	33	3,220	3,877
合同負債	34	3,671	10,178
其他應付款及預提費用	35	21,619	22,602
租賃負債的流動部分	18(b)	14,073	15,590
借款的流動部分	36	57,150	25,233
應付稅項		48	351
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	37	24	519
衍生金融工具	23	3	13
		<b>99,808</b>	78,363
<b>淨流動負債</b>		<b>(77,310)</b>	(58,620)
<b>總資產減流動負債</b>		<b>184,842</b>	206,822

## 合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動負債</b>			
租賃負債	18(b)	82,178	94,685
借款	36	30,745	26,604
飛機及發動機退租檢修準備	37	6,966	6,659
合同負債	34	1,320	1,499
衍生金融工具	23	138	10
退休後福利準備	38	2,373	2,419
其他長期負債	39	1,955	2,278
遞延稅項負債	25	13	22
		<b>125,688</b>	134,176
<b>淨資產</b>			
		<b>59,154</b>	72,646
<b>權益</b>			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	40	16,379	16,379
— 儲備	41	39,870	52,629
		<b>56,249</b>	69,008
<b>非控制性權益</b>			
		<b>2,905</b>	3,638
<b>總權益</b>			
		<b>59,154</b>	72,646

本財務報表已由本公司董事會於二零二一年三月三十日批准刊發，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)

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	本公司權益持有者攤佔權益				非控制性權益 人民幣百萬元	總權益 人民幣百萬元
	股本 人民幣百萬元	儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	小計 人民幣百萬元		
二零一九年一月一日結餘	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)
<b>年度總綜合收益</b>	—	(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
<b>二零一九年十二月三十一日結餘</b>	<b>16,379</b>	<b>34,747*</b>	<b>17,882*</b>	<b>69,008</b>	<b>3,638</b>	<b>72,646</b>
年度虧損	—	—	(11,836)	(11,836)	(725)	(12,561)
其他綜合收益	—	(104)	—	(104)	(6)	(110)
<b>年度總綜合收益</b>	—	(104)	(11,836)	(11,940)	(731)	(12,671)
二零一九年年度股利	—	—	(819)	(819)	—	(819)
支付附屬公司非控制性權益股利	—	—	—	—	(2)	(2)
<b>二零二零年十二月三十一日結餘</b>	<b>16,379</b>	<b>34,643*</b>	<b>5,227*</b>	<b>56,249</b>	<b>2,905</b>	<b>59,154</b>

\* 於二零二零年十二月三十一日，該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣398.70億元(二零一九年：人民幣526.29億元)，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)

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>經營活動的現金流量</b>			
經營產生的現金流量	43(a)	1,480	30,137
已付所得稅		(269)	(1,165)
<b>經營活動產生的淨現金流入</b>		<b>1,211</b>	28,972
<b>投資活動的現金流量</b>			
購買物業、廠房及設備與其他長期資產		(7,247)	(7,589)
對合營公司注資所支付的現金		—	(110)
處置附屬公司		—	(90)
出售物業、廠房及設備所得款		894	157
轉讓購買權所收到的現金		—	2,366
出售無形資產所得款		5	2
處置權益投資所收到的現金		—	5
已收股利		100	241
衍生金融工具交割		(28)	104
支付對合營公司委託貸款		(7)	—
收回對合營公司委託貸款		—	15
<b>投資活動產生的淨現金流出</b>		<b>(6,283)</b>	(4,899)
<b>融資活動的現金流量</b>			
吸收投資收到的現金		—	9,442
借入短期借款		28,883	6,986
借入長期借款		10,823	300
發行短期融資券收到的現金		77,200	39,000
發行長期債券收到的現金		1,998	7,755
償還短期借款		(9,130)	(12,868)
償還長期借款		(1,948)	(4,033)
償還短期融資券		(69,200)	(35,000)
償還長期債券		(2,453)	(5,567)
償還租賃負債本金		(18,439)	(23,895)
已付利息		(5,482)	(5,494)
衍生金融工具交割		(4)	82
已付股息		(819)	—
支付附屬公司非控制性權益之股利		(3)	(83)
<b>融資活動產生淨現金流入／(流出)</b>		<b>11,426</b>	(23,375)
<b>現金及現金等價物淨增加</b>		<b>6,354</b>	698
年初現金及現金等價物		1,350	646
匯率調整		(53)	6
<b>十二月三十一日的現金及現金等價物</b>		<b>7,651</b>	1,350

# 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

## 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」)於二零二一年三月三十日批准刊發。

### 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		主要業務
			直接	間接	
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		主要業務
			直接	間接	
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截至二零二零年十二月三十一日與二零一九年十二月三十一日止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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 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權益投資和衍生工具。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。

#### 綜合基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司截至二零二零年十二月三十一日與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分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兌差額；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

截至二零二零年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣773.10億元。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：

- 於二零二零年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣336.7億元；
- 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
- 本集團二零二一年經營活動的預期淨現金流入。

本集團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，本集團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二零一八年國際財務報告概念框架以及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3號之修訂	業務的定義
國際財務報告準則第9號、國際會計準則第39號及國際財務報告準則第7號之修訂	利率基準改革
國際財務報告準則第16號之修訂	新冠肺炎疫情相關的租金減免(提前適用)
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

二零一八年國際財務報告概念框架以及下列新頒佈及經修訂之國際財務報告準則的性質及影響載述如下。

- (a) 二零一八年國際財務報告概念框架(「概念框架」)就財務報告及準則制定提供了一整套概念，並為財務報表編製者制定一致的會計政策提供指引，協助予各方理解及詮釋準則。概念框架包括有關計量及報告財務表現的新章節、有關資產和負債終止確認的新指引，以及更新了有關資產及負債的定義及確認標準。該等框架亦闡明了管理，審慎及計量不確定性在財務報告中的作用。概念框架並非為一項準則，其中包含的任何概念都不會凌駕於任何準則中的概念或要求之上。概念框架對本集團財務狀況及表現並無重大影響。

## 2.2 會計政策的變更及披露(續)

- (b) 國際財務報告準則第3號之修訂對業務的定義作出澄清及提供額外指引。該修訂闡明，對於視作一項業務的一整套活動及資產而言，其必須至少包含可共同對創造產出的能力做出重大貢獻的輸入資源及實質性過程。在不包含需要創造產出的所有輸入資源及過程的情況下，亦可視作一項業務存在。該修訂移除對市場參與者是否有能力取得業務並能持續創造產出的評估。反之，其重點關注所取得的資源投入及實質性過程是否共同對形成產出的能力做出重大貢獻。該修訂亦已縮小了產出的定義範圍，重點關注為客戶提供的商品或服務、投資收入或日常活動產生的其他收入。此外，該修訂提供有關評估所取得的過程是否重大的指引，並引入選擇性公允價值集中度測試，允許對所取得的一項活動和資產組合是否構成一項業務進行簡化評估。本集團已將該修訂預期應用於二零二零年一月一日或之後發生的交易或其他事件。該修訂對本集團財務狀況及表現並無重大影響。
- (c) 國際財務報告準則第9號、國際會計準則第39號及國際財務報告準則第7號之修訂旨在解決以替代無風險利率(「無風險利率」)取代現有利率基準之前期間的財務報告問題。該等修訂提供可在引入替代無風險利率前的不確定期限內繼續進行套期會計處理的暫時性補救措施。此外，該等修訂規定公司須向投資者提供有關直接受該等不確定因素影響的套期關係的額外資料。本集團採用暫時性補救措施以維持其已存在的利率套期關係。本集團採用暫時性補救措施的套期關係信息在合併財務報表附註23中披露。
- (d) 國際財務報告準則第16號之修訂為承租人提供一個實際可行的權宜方法以選擇就新冠肺炎疫情的直接後果產生的租金寬免不應租賃修改會計處理。該實際可行權宜方法僅適用於疫情直接後果產生的租金寬免，且僅當(i)租賃付款的變動使租賃代價有所修改，而經修改的代價與緊接變動前租賃代價大致相同，或少於緊接變動前租賃代價；(ii)租賃付款的任何減幅僅影響二零二一年六月三十日或之前原到期的付款；及(iii)租賃的其他條款及條件並無實質變動。該修訂於二零二零年六月一日或之後開始的年度期間有效，允許提早應用，並須追溯應用。
- 二零二零年，受到新冠肺炎疫情的影響，生產規模大幅減小，因此出租方降低或豁免了本集團建築、飛機及發動機的部分月租金，除此之外無租賃條款無其他變更。本集團於二零二零年一月一日提早應用該修訂，並選擇對所有二零二零年出租方因新冠肺炎疫情提供的租金減免不採用租賃變更的會計處理。因此，二零二零年租金減免導致的人民幣3百萬元的租賃付款減少按照可變租賃付款額的會計處理，取消確認該部分租賃負債並貸記損益類科目。
- (e) 國際會計準則第1號及國際會計準則第8號之修訂對重大進行了新的定義。新定義規定，倘可合理預計漏報、錯報或掩蓋有關資料影響通用目的財務報表主要使用者基於該等財務報表作出決策，則該資料屬重大。該修訂澄清，重大性將取決於資料的性質或規模，或兩者兼而有之。該等修訂對本集團財務狀況及表現並無重大影響。

## 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	概念框架的提述 <sup>2</sup>
國際財務報告準則第9號、國際會計準則第39號、國際財務報告準則第7號、國際財務報告準則第4號及國際財務報告準則第16號之修訂	利率基準改革 — 第2階段 <sup>1</sup>
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 <sup>4</sup>
國際財務報告準則第17號	保險合同 <sup>3</sup>
國際財務報告準則第17號之修訂	保險合同 <sup>3,5</sup>
國際會計準則第1號之修訂	負債分類為流動或非流動 <sup>3</sup>
國際會計準則第1號之修訂	會計政策的披露 <sup>3</sup>
國際會計準則第8號之修訂	會計估計的定義 <sup>3</sup>
國際會計準則第16號之修訂	物業、廠房及設備：未作擬定用途前之所得款項 <sup>2</sup>
國際會計準則第37號之修訂	虧損合同 — 合同履約成本 <sup>2</sup>
國際財務報告準則二零一八年至二零二零年週期之年度改進	國際財務報告準則第1號、國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第16號相應闡釋範例及國際會計準則第41號之修訂 <sup>2</sup>

1 由二零二一年一月一日或之後開始的年度期間生效

2 由二零二二年一月一日或之後開始的年度期間生效

3 由二零二三年一月一日或之後開始的年度期間生效

4 尚未釐定強制生效日期，但已經可供採用

5 作為於二零二零年六月頒佈的國際財務報告準則第17號之修訂的結果，國際財務報告準則第4號已作出修訂，以延長允許保險人於二零二三年一月一日之前開始的年度期間應用國際會計準則第39號而非國際財務報告準則第9號的暫時豁免。

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號之修訂旨在以二零一八年三月發佈財務報告概念框架的參考取代編製及呈列財務報表的先前框架參考，而無需大幅度改變其規定。該等修訂本亦為國際財務報告準則第3號增加確認原則的例外，實體可參考概念框架釐定資產或負債的構成要素。該例外情況規定，對於單獨產生而非於企業合併中產生且屬於國際會計準則第37號或國際財務報告詮釋委員會 — 詮釋第21號範圍內的負債及或然負債，採用國際財務報告準則第3號的實體應分別參考國際會計準則第37號或國際財務報告詮釋委員會 — 詮釋第21號，而非概念框架。此外，該等修訂澄清或有資產於收購日期不符合確認條件。本集團預計自二零二二年一月一日起提前採用該等修訂。由於該等修訂可能對收購日期為首次採納日期或之後的業務合併前瞻性採納，因此本集團於過渡日期將不會受該等修訂的影響。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

當現有利率基準以其他無風險利率替代時會影響財務報告時，國際財務報告準則第9號、國際會計準則第39號、國際財務報告準則第7號、國際財務報告準則第4號及國際財務報告準則第16號之修訂解決先前修訂中未涉及的問題。第二階段之修訂提供實際權宜方法，於入賬釐定金融資產及負債合約現金流的基準變動時，倘變動因利率基準改革直接引致，且釐定合約現金流量的新基準經濟上相當於緊接變動前的先前基準，在不調整賬面值的情況下更新實際利率。此外，該等修訂允許利率基準改革要求就套期名稱及套期文件作出的變動，而不中斷套期關係。過渡期間可能產生的任何損益均通過國際財務報告準則第9號的正常規定進行處理，以衡量及確認套期無效性。當無風險利率被指定為風險組成部分時，該等修訂亦暫時寬免了實體須符合可單獨識別的規定。倘實體合理預期無風險利率風險組成部分於未來二十四個月內將可單獨識別，則該減免允許實體於指定套期時假定符合可單獨識別的規定。此外，該等修訂亦要求實體披露額外資料，以使財務報表的使用者能夠了解利率基準改革對實體的金融工具及風險管理策略的影響。該等修訂自二零二一年一月一日或之後開始的年度期間生效，並應追溯應用，但實體毋須重述比較資料。

本集團具有若干以美元、歐元及新加坡元計值，並按截至二零二零年十二月三十一日的倫敦同業拆息、歐元同業拆息、新加坡同業拆息計息的帶息銀行借款及租賃負債。倘該等借款及租賃負債利息於日後期間以無風險利率取代，本集團將於符合「經濟對等」標準時在修訂有關借款後應用此權宜可行方法，且預期對有關變動應用該等修訂將不會產生任何重大修訂收益或虧損。

國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號之修訂針對國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號之間有關投資者及其聯營公司或合營公司之間的資產出售或注資兩者規定之不一致情況。該等修訂規定，當投資者及其聯營公司或合營公司之間的資產出售或注資構成一項業務時，須確認全數收益或虧損。當交易涉及不構成一項業務之資產時，由該交易產生之收益或虧損於該投資者之損益內確認，惟僅以不相關投資者於該聯營公司或合營公司之權益為限。該等修訂已前瞻應用。國際會計準則理事會已於二零一五年十二月剔除國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號之修訂的以往強制生效日期，而新的強制生效日期將於對聯營公司及合營公司的會計處理完成更廣泛的檢討後釐定。然而，該等修訂現時可供採納。

國際會計準則第1號之修訂澄清劃分負債為流動或非流動的規定。該等修訂載明，倘實體延遲償還負債的權利受限於實體符合特定條件，則倘該實體符合當日之條件，其有權於報告期末延遲償還負債。負債的分類不受該實體行使其延遲償還負債權利的可能性的影響。該等修訂亦澄清被視為償還負債的情況。該等修訂自二零二三年一月一日或之後開始的年度期間生效，並應追溯應用。允許提前應用。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。

## 2.3 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16號之修訂禁止實體從物業、廠房及設備成本中扣除資產達到管理層預定的可使用狀態(包括位置與條件)過程中產生的全部出售所得。相反,實體須將出售任何有關項目的所得款項及成本計入損益。該等修訂自二零二二年一月一日或之後開始的年度期間生效,並僅對實體首次採用該等修訂的財務報表所呈列的最早期間的期初或之後可供使用的物業、廠房及設備項目追溯應用。允許提前應用。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。

國際會計準則第37號之修訂澄清,就根據國際會計準則第37號評估合約是否屬虧損性而言,履行合約的成本包括與合約直接相關的成本。與合約直接相關的成本包括履行該合約的增量成本(例如直接勞工及材料)及與履行合約直接相關的其他成本分配(例如分配履行合約所用物業、廠房及設備項目的折舊開支以及合約管理及監管成本)。一般及行政費用與合約並無直接關連,除非合約明確向對手方收取費用,否則不包括在內。該等修訂自二零二二年一月一日或之後開始的年度期間生效,並適用於實體首次應用有關修訂的年度報告期初尚未履行其所有責任的合約。允許提早應用。初步應用該等修訂的任何累積影響於首次應用日期確認為期初權益的調整,且毋須重列比較資料。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。

國際財務報告準則二零一八年至二零二零年週期之年度改進載列國際財務報告準則第1號、國際財務報告準則第9號、附於國際財務報告準則第16號的說明例子及國際會計準則第41號之修訂。預期適用於本集團的有關修訂詳情如下:

- 國際財務報告準則第9號金融工具:澄清於實體評估是否新訂或經修改金融負債的條款與原金融負債的條款存在實質差異時所包含的費用。該等費用僅包括借款人與貸款人之間的已支付或收取的費用,包括借款人或貸款人代表其他方支付或收取的費用。實體將有關修訂應用於實體首次應用有關修訂的年度報告期初或之後修改或交換的金融負債。該修訂自二零二二年一月一日或之後開始的年度期間生效。允許提早應用。該修訂預期不會對本集團的財務報表產生任何重大影響。
- 國際財務報告準則第16號租賃:刪除附於國際財務報告準則第16號說明例子第13號中有關租賃物業裝修的出租人付款說明。此修訂消除應用國際財務報告準則第16號有關租賃激勵措施處理方面的潛在困惑。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 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。

#### 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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 外幣(續)

#### (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套期和淨投資套期外，結算此等交易產生的匯兌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兌盈虧在利潤表確認。

與借款和現金及現金等價物有關的匯兌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

#### 客戶合同的收入

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) 地服服務，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。
- (d) 本集團實行被稱為「東方萬裏行」的常旅客計劃，根據會員累積里程給予其里程積分。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，並在里程被兌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兌換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兌換率進行調整。
- (e) 商品銷售收入於客戶取得商品控制權時確認。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 2.4 重要會計政策摘要(續)

#### 收入的確認(續)

##### 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，按公允價值確認。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，並按預計大修周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。

其他日常維修費用於發生時計入當期損益。

#### 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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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分遞延稅項資產時，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分遞延稅項資產時予以確認。

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。

### 2.4 重要會計政策摘要(續)

#### 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。

當所收購的一組活動及資產包括一項資源投入及一項實質過程，而兩者對創造產出的能力有重大貢獻，本集團認為其已收購一項業務。

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允價值總額，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。本集團於十二月三十一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。

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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 無形資產(除商譽外)

#### 電腦軟件

購入的電腦軟件許可證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。與升級或維護電腦軟件程式有關的成本在產生時確認為費用。

### 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。

### 關連方

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

(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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 2.4 重要會計政策摘要(續)

#### 物業、廠房及設備

除在建工程外，物業、廠房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、廠房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、廠房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	20年
其他飛行設備，包括高價周轉件	10年
樓宇	8至35年
其他物業、廠房及設備	3至20年

倘物業、廠房和設備項目之組成部分有不同之可用年期，則該項目之成本按合理之基準分配至各組成部分，每個組成部分獨立計算折舊。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、廠房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	20至35年
----	--------

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 投資性房地產(續)

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價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)，則需要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流量產出單元的使用價值及其公允價值減出售成本兩者之間較高者確定，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流量產生單位而釐定。本集團自購和租賃的飛機及發動機歸屬於本集團的航空運營業務現金流量產出單元，本集團使用航空運營業務現金流量產出單元的使用價值來確定其可回收價值。

資產減值損失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。

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)。減值損失的撥回於產生期間計入損益，除非相關資產使用重新評估後價值計量，在此情況下，減值損失的轉回根據重新評估資產相關會計政策進行計量。

### 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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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、廠房及設備。

### 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。

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價值計入損益本集團按公允價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指定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。

## 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

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。

#### *按公允價值計入其他綜合收益的金融資產(債務工具)*

就按公允價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。餘下公允價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價值變動回流至收益表。

#### *指定按公允價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價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。指定按公允價值計入其他綜合收益的股權投資無須進行減值評估。

#### *按公允價值計入損益的金融資產*

按公允價值計入損益的金融資產乃於資產負債表按公允價值列賬，而公允價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權益投資。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價值計入損益計量，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價值計量，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價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價值計入損益的金融資產。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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分或一組相似金融資產的一部分)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分風險及回報；或(b)本集團並無轉讓或保留資產的大部分風險及回報，惟已轉讓資產的控制權。

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分風險及回報，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十二個月內(十二個月預期信用損失)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，以無需不合理的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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 金融資產減值(續)

#### 一般方法(續)

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十二個月預期信用損失。
- 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

#### 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價值計入損益的金融負債、貸款及融資或指定為有效套期中套期工具的衍生工具。

所有金融負債以公允價值進行初始計量，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分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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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分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。

### 衍生金融工具及套期會計

#### 初始確認及計量

本集團使用衍生金融工具(例如外匯遠期合約、利率互換合約及航油遠期合約)對沖其外幣風險、利率風險及航油價格風險。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，惟現金流量套期的有效部分則在其他綜合收益內確認，並於其後在套期項目影響損益時重新分類至損益。

就套期會計而言，套期分類為：

- 公允價值套期，用於對沖已確認資產或負債的公允價值變動風險；或未確認的確定承擔；或
- 現金流量套期，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
- 海外淨投資套期。

在設立套期關係時，本集團正式指定和記錄本集團欲應用套期會計的套期關係、風險管理目標和進行對沖的策略。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 衍生金融工具及套期會計(續)

#### 初始確認及計量(續)

文檔記錄包括識別套期工具、被套期項目、被套期之風險性質，以及本集團將評估套期關係是否符合套期有效性要求(包括分析套期無效的來源及如何釐定套期比率)。若套期關係符合以下的有效性要求，則該套期關係適用套期會計：

- 所套期項目與套期工具之間存在「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。
- 套期關係之套期比率與本集團實際套期之所套期項目數量及本集團實際用作對沖該數量所套期項目之套期工具數量而引致者相同。

符合以下所有套期會計法條件的套期列賬如下：

#### 現金流量套期

套期工具之收益或虧損之有效部分直接在其他綜合收益項下之套期儲備內確認，而無效部分則即時於收益表確認。套期儲備調整至套期工具的累計收益或虧損以及套期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套期交易的性質列賬。倘套期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分移除，並計入套期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套期預期交易其後成為公允價值套期會計獲應用的確定承擔時予以應用。

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

倘現金流量套期會計終止，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套期交易的性質進行會計處理。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 衍生金融工具及套期會計(續)

#### 初始確認及計量(續)

##### 公允價值套期

套期工具的公允價值變動在損益表中確認為其他支出。被套期風險的歸屬於被套期專案的公允價值變動記錄為被套期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套期，對賬面價值的調整通過使用有效利率法在套期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。如果終止確認被套期專案，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套期項目時，被套期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。套期工具的公允價值變動也在損益表中確認。

#### 流動與非流動分類

並非指定為有效套期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(而並無應用套期會計法)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套期工具的衍生工具乃與相關套期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)。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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。

### 租賃

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	5-20年
建築物	2-10年
預付土地使用權	40-50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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 租賃(續)

#### (i) 作為承租人(續)

##### (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。

##### (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。

## 2.4 重要會計政策摘要(續)

### 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

### 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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 2.4 重要會計政策摘要(續)

#### 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，贈與里程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兌換航班和商品的歷史價格估算，並根據里程的預計兌換率進行調整。本集團綜合考慮客戶兌換常旅客里程所能獲得免費商品和服務以及客戶行使該兌換權的可能性等全部相關信息後，對常旅客里程單獨售價予以合理估計。估計客戶行使該兌換權的可能性時，本集團根據里程兌換的歷史數據、當前里程兌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。管理層對於退租檢修費用的估計時考慮了預期飛機及發動機的使用模式，和根據實際發生的退租檢修費用的歷史經驗得出的預期退租檢修費用。不同的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，但不限於折現率及人均福利的年增長率。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，福利的年增長率取決於當地經濟狀況。

關於僱員設定受益計劃的其他情況見附註38。

#### (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) 長期資產減值的估計(不包括商譽)

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、廠房及設備、使用權資產、無形資產(不包括商譽)、飛機預付款及其他長期資產是否出現減值。現金流量產出單元的可收回金額按照公允價值減去處置費用以及使用價值的較高者確定。用於確認現金流量產出單元(包括航空運輸業務現金流量產出單元)的使用價值的現金流量預測基於收入增長率及適用於預測現金流貼現率等重要假設。這些假設可能會受到未來市場或經濟狀況意外變化的影響。

#### (h) 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。對於分配了商譽的現金流量產出單元，本集團按照資產組的預計未來現金流量現值確定其可收回金額。用於確認現金流量產出單元(包括航空運輸業務現金流量產出單元)的使用價值的現金流預測基於收入增長率、永續增長率從和適用於預計現金流量的折現率等重大假設。這些假設可能會受到未來市場或經濟狀況意外變化的影響。

#### (i) 非上市公司股權投資的公允價值

非上市公司股權投資以詳細列於合併財務報表附註47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。

#### (j) 租賃 — 增量借款利率的估計

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，未進行融資交易附屬公司)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(例如附屬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連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(虧損)/利潤的重大調節項目已列示於附註4(c)。

截至二零二零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
<b>分部收入</b>					
對外客戶的報告分部收入	58,337	302	—	—	58,639
分部間收入	—	1,499	(1,499)	—	—
報告分部收入	58,337	1,801	(1,499)	—	58,639
報告分部稅前(虧損)/利潤	(17,062)	684	—	(103)	(16,481)
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	21,965	283	—	—	22,248
資產減值損失/金融資產減值 淨損失**	215	1	—	—	216
利息收入	178	1	(13)	—	166
利息支出	5,212	15	(13)	—	5,214
資本性支出	17,778	639	—	—	18,417

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 4. 分部資料(續)

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公會議)透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源。(續)  
截至二零一九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
<b>分部收入</b>					
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
<b>其他分部資料</b>					
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

於二零二零年十二月三十一日和二零一九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
<b>於二零二零年十二月三十一日</b>					
報告分部資產	275,028	5,510	(1,736)	3,606	282,408
報告分部負債	224,862	2,228	(1,736)	142	225,496
<b>於二零一九年十二月三十一日</b>					
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

\* 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。

\*\* 該項目包括物業、廠房及設備的減值損失人民幣31百萬元。(附註16)

#### 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「港澳台地區」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營國際航線(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，地服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。

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳台地區)	45,479	80,058
國際	12,759	37,082
港澳台地區	489	3,846
	<b>58,727</b>	120,986

- 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(虧損)/利潤及分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

	註釋	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入總額		58,639	120,860
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	88	126
合併收入		<b>58,727</b>	120,986

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 4. 分部資料(續)

(c) 報告分部收入、分部(虧損)/利潤與合併財務報表列示之合併數據之差異調節:(續)

	註釋	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>稅前(虧損)/利潤</b>			
報告分部稅前(虧損)/利潤		<b>(16,481)</b>	4,302
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	<b>(7)</b>	(3)
合併稅前(虧損)/利潤		<b>(16,488)</b>	4,299

	註釋	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>資產</b>			
報告分部資產總額		<b>282,408</b>	282,936
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	—	7
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(iii)	<b>2,242</b>	2,242
合併資產		<b>284,650</b>	285,185

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財務報告準則下已統一，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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
客戶合同收入	58,470	120,796
其他來源的收入		
租金收入	257	190
	58,727	120,986

### 客戶合同收入

#### (i) 收入拆分信息

對結束於二零二零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
<b>商品或服務類型</b>			
運輸收入			
— 客運	49,215	—	49,215
— 貨運及郵運	4,895	—	4,895
旅遊服務收入	—	14	14
地服服務收入	818	—	818
佣金收入	2,206	—	2,206
其他	1,034	288	1,322
客戶合同收入總計	58,168	302	58,470
<b>地區分佈收入</b>			
中國境內(不含港澳台地區)	44,920	302	45,222
國際	12,759	—	12,759
港澳台地區	489	—	489
客戶合同收入總計	58,168	302	58,470

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 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
<b>商品或服務類型</b>			
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
地服服務收入	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
<b>地區分佈收入</b>			
中國境內(不含港澳台地區)	78,248	1,620	79,868
國際	37,082	—	37,082
港澳台地區	3,846	—	3,846
客戶合同收入總計	119,176	1,620	120,796

以下列出分部信息內客戶合同收入調節金額披露：

二零二零年十二月三十一日

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	58,168	302	58,470
內部銷售	—	1,499	1,499
內部調整與抵銷	—	(1,499)	(1,499)
客戶合同收入總計	58,168	302	58,470

## 5. 收入(續)

### 客戶合同收入(續)

#### (i) 收入拆分信息(續)

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
<b>客戶合同收入</b>			
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

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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 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	6,699	7,216

於二零二零年十二月三十一日，本集團合同負債中的常旅客計劃為人民幣1,781百萬元。下表列出了二零二零年與二零一九年集團常旅客計劃的合同負債變動明細。

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
期初餘額	2,245	2,286
本年遞延	843	1,613
本年確認收入	(1,122)	(1,654)
期末餘額	1,966	2,245
減：其中相關的增值稅待轉銷項稅	185	188
	1,781	2,057

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 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兌換里程積分列示，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30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。

##### **地服服務收入**

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

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,650	5,436
航線補貼(註釋(b))	372	353
其他補貼收入(註釋(c))	1,326	535
處置物業、廠房及設備的收益	55	40
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	6	3
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	12	19
無需退還的團體訂票款	53	331
出售附屬公司的收益	—	64
其他	224	421
	<b>5,698</b>	7,202

註釋：

- (a) 合作航線收入係各地方政府因本集團為支持地方經濟發展而根據雙方協議約定開闢的合作航線給予的補貼。補貼金額依據協議所獲得的收益計算。
- (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) 截至二零二零年和二零一九年十二月三十一日，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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
無形資產攤銷(附註19)	239	143
物業、廠房及設備折舊(附註16)	9,067	9,078
使用權資產折舊(附註18(a))	12,367	12,298
投資性房地產折舊(附註17)	12	25
包括在其他長期資產中的長期待攤費用攤銷	570	536
物業、廠房及設備減值(附註9)	31	4
飛行設備零件減值(附註9)	153	—
飛機設備零件消耗	1,135	1,013
核數師酬金	17	18
匯兌淨差異(附註11和12)	(2,494)	990

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 8 工資、薪金及福利

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及補貼	16,412	19,385
僱員福利	128	143
養老金(附註38(a))	2,149	2,571
醫療保險(註釋(a))	725	789
員工住房基金(註釋(b))	1,195	1,056
員工住房補貼(註釋(c))	214	186
內退福利(註釋(d))	4	22
	<b>20,827</b>	<b>24,152</b>

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：

	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
袍金	460	805
其他薪酬：		
薪金及補貼	2,906	665
花紅*	—	—
退休金計劃供款	61	21
	<b>3,427</b>	<b>1,491</b>

\* 無執行董事享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

二零二零年

	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
<b>執行董事</b>					
劉紹勇*	—	—	—	—	—
王均金***	—	—	—	—	—
李養民*	—	—	—	—	—
唐兵*	—	—	—	—	—
袁駿*8***	—	—	—	—	—
姜疆*6***	—	2,325	—	36	2,361
<b>獨立非執行董事</b>					
林萬裏***	—	—	—	—	—
邵瑞慶	200	—	—	—	200
蔡洪平	200	—	—	—	200
董學博	60	—	—	—	60
<b>監事</b>					
席晟*	—	—	—	—	—
高峰***	—	536	—	23	559
周華欣*****	—	45	—	2	47
方照亞*	—	—	—	—	—
<b>合計</b>	<b>460</b>	<b>2,906</b>	<b>—</b>	<b>61</b>	<b>3,427</b>

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 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
<b>執行董事</b>					
劉紹勇*	—	—	—	—	—
馬須倫*&****	—	—	—	—	—
王均金**	—	—	—	—	—
李養民*&**	—	—	—	—	—
唐兵*&**	—	—	—	—	—
袁駿*	—	—	—	—	—
<b>獨立非執行董事</b>					
林萬裏	—	—	—	—	—
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
<b>監事</b>					
席晟*	—	—	—	—	—
高峰	—	665	—	21	686
栗錦德*&****	—	—	—	—	—
方照亞*&***	—	—	—	—	—
<b>合計</b>	<b>805</b>	<b>665</b>	<b>—</b>	<b>21</b>	<b>1,491</b>

\* 本公司部分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二零二零年度與二零一九年度新聘任。

\*\*\* 本公司部分董事及監事分別於二零二零年度與二零一九年度離任。

\*\*\*\* 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。

\*\*\*\*\* 姜疆先生於二零二零年十二月二十八日起擔任公司職工董事職位，周華欣先生於二零二零年十二月十日起擔任公司職工監事職位。二位的薪金及補貼均為擔任公司管理人員所獲取的報酬。

二零二零年與二零一九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

於二零二零年度，本公司五位最高薪人員中有一位為董事(二零一九年：無)。五位最高薪人員的酬金詳情如下：

	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
工資、薪金及補貼	10,495	11,413
花紅*	—	—
退休金計劃供款	172	185
	<b>10,667</b>	<b>11,598</b>

\* 概無上述最高薪酬人員享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

五位最高薪人員在如下酬金級別的人數：

	人數	
	二零二零年	二零一九年
2,000,001港元至2,500,000港元	2	2
2,500,001港元至3,000,000港元	3	2
3,000,001港元至3,500,000港元	—	1

於二零二零年度，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(二零一九年：無)。

## 9. 資產減值損失

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
物業、廠房及設備減值(附註16)	31	4
飛行設備零件減值(附註26)	153	—
	<b>184</b>	<b>4</b>

## 10. 金融資產淨減值損失

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
計提/(沖回)應收款項減值準備金(附註27)	15	(6)
計提其他應收款減值準備金(附註29)	17	22
	<b>32</b>	<b>16</b>

## 11. 財務收入

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
利息收入	166	96
匯兌淨收益(附註12(b))	2,494	—
	<b>2,660</b>	<b>96</b>

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 12. 財務支出

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,112	1,149
租賃負債利息(附註18(c))	3,655	3,894
退休後福利準備利息	85	92
飛機及發動機退租檢修準備利息	283	270
債券及融資券利息	632	520
利率互換合約利息	4	(68)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(558)	(687)
	5,213	5,170
匯兌淨損失(註釋(b))	—	990
	5,213	6,160

註釋：

- (a) 截止二零二零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3.55%(截止二零一九年十二月三十一日：3.51%)。
- (b) 二零二零年與二零一九年的匯兌收益和損失主要來源於本集團以外幣計量的借款與租賃負債的匯兌轉換。

### 13. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
當期	222	942
遞延	(4,149)	(123)
	(3,927)	819

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[2020]23號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零二一年到二零三零年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司的附屬公司東航雲南得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。本公司位於四川、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(二零一九年：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。

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%(二零一九年：25%)。

### 13. 稅項(續)

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(虧損)/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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
除稅前(虧損)/利潤	(16,488)	4,299
按25%稅率計算的所得稅費用(二零一九年：25%)	(4,122)	1,075
地方當局制定的較低稅率	56	(139)
分佔聯營公司及合營公司的業績	24	(71)
無須納稅收益	(12)	(36)
不可抵稅之費用	169	128
使用以前年度未確認的稅務虧損	(16)	(11)
本年度未予確認的稅務虧損	21	17
使用以前年度未予確認的可抵扣暫時性差異	(10)	(8)
未予確認的可抵扣暫時性差異	3	3
對以前期間當期稅項的調整	(4)	(34)
研發費加計扣除	(31)	(27)
安全生產專用設備投資額抵免所得稅	(5)	(78)
稅項(抵免)/費用	(3,927)	819
有效稅率	23.82%	19.05%

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達成了豁免雙重徵稅的共識，本集團於截至二零二零年十二月三十一日與二零一九年十二月三十一日止年度並無重大海外稅款。

### 14. 股息

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0元(二零一九年：人民幣0.050元)	—	819

二零二一年三月三十日，本集團董事會公佈利潤分配預案，建議二零二零年度不分配利潤。(二零一九年：每股人民幣0.050元(含稅))。

### 15. 每股虧損/收益

二零二零年十二月三十一日，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣118.36億元和截至二零二零年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數16,379,509,203股計算。

二零一九年十二月三十一日，每股基本收益乃按本公司權益持有者應佔收益約人民幣31.92億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股計算。

截至二零二零年十二月三十一日和二零一九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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 16. 物業、廠房及設備

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元	樓宇 人民幣百萬元	其他物業設備 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
<b>二零二零年十二月三十一日</b>					
於二零二零年一月一日					
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
於二零二零一月一日					
扣除累計折舊及減值	79,479	11,654	4,447	3,857	99,437
添置	3,517	69	528	1,055	5,169
處置	(781)	(22)	(102)	(425)	(1,330)
從在建工程轉入	—	1,102	21	(1,123)	—
從飛發預付款轉入	53	—	—	—	53
從投資性房地產轉入(附註17)	—	425	—	—	425
從使用權資產轉入(附註18(a))	6,402	—	—	—	6,402
轉至投資性房地產(附註17)	—	(13)	—	—	(13)
轉至其他長期資產	—	—	—	(2)	(2)
本年計提折舊	(7,680)	(501)	(886)	—	(9,067)
減值準備(註釋)	(31)	—	—	—	(31)
於二零二零十二月三十一日					
扣除累計折舊及減值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043
於二零二零年十二月三十一日					
原值	144,827	15,816	10,337	3,362	174,342
累計折舊和減值準備	(63,868)	(3,102)	(6,329)	—	(73,299)
賬面淨值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043

註釋：截至二零二零年十二月三十一日，本集團就部分退役發動機計提了人民幣31百萬元的減值準備，該等資產的可回收價值乃按預計的市場價格進行估計。

## 16 物業、廠房及設備(續)

於二零二零年十二月三十一日，賬面價值為人民幣8,453百萬元的房屋尚未取得產權證書(二零一九年：人民幣9,206百萬元)。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。

本集團上述房產所佔用的坐落於中國大陸的土地使用權租賃期限為中期租賃。

下表列明本集團承諾作為特定借款的抵押品(附註36)的飛機原值與賬面淨值：

	二零二零年		二零一九年	
	原值 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元	原值 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元
飛機				
— 承諾作為抵押品	26,149	17,515	10,819	7,243

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 16 物業、廠房及設備(續)

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元	樓宇 人民幣百萬元	其他物業設備 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
<b>二零一九年十二月三十一日</b>					
於二零一九年一月一日					
原值	111,968	10,689	9,462	4,419	136,538
累計折舊和減值準備	(43,403)	(2,159)	(5,288)	—	(50,850)
賬面淨值	68,565	8,530	4,174	4,419	85,688
於二零一九一月一日					
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17)	—	76	—	—	76
從使用權資產轉入(附註18(a))	14,264	—	—	—	14,264
轉至投資性房地產(附註17)	—	(23)	—	—	(23)
轉入/(轉至)其他長期資產	—	—	309	(67)	242
處置附屬公司	—	(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	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. 投資性房地產

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>原值</b>		
一月一日結餘	883	940
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	25	35
從使用權資產轉入(附註18(a))	11	13
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(565)	(101)
轉至使用權資產(附註18(a))	(91)	(4)
十二月三十一日結餘	263	883
<b>累計折舊</b>		
一月一日結餘	230	216
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	12	12
從使用權資產轉入(附註18(a))	3	3
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	(140)	(25)
轉至使用權資產(附註18(a))	(20)	(1)
本年度折舊(附註7)	12	25
十二月三十一日結餘	97	230
<b>賬面淨值</b>		
十二月三十一日結餘	166	653

於二零二零年十二月三十一日，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445百萬元(二零一九年：人民幣1,125百萬元)。

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連方。本集團於本年度內就這些租賃取得租金收入合計人民幣139百萬元(二零一九年：人民幣100百萬元)。

於二零二零年十二月三十一日，本集團無被抵押的投資性房地產(二零一九年：無)。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 17. 投資性房地產

#### 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：

樓宇	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	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	
不以公允價值計量但以公允價值披露： 於二零二零年十二月三十一日	—	119	326	445
於二零一九年十二月三十一日	—	144	981	1,125

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(二零一九年：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。

### 18. 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，以從擁有者那裏獲得租賃期為40年到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。於二零二零年十二月三十一日，本集團擁有租賃飛機440架(於二零一九年十二月三十一日：462架)，租賃期通常為5至20年。發動機的租賃期通常為5至20年，而建築物的租賃期通常為2到10年。其他設備的租賃期，包括機動車輛，通常為2到5年。本集團還簽訂了租賃期為十二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。

## 18. 租賃(續)

### 作為承租人(續)

#### (a) 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 人民幣百萬元	預付土地使用權 人民幣百萬元	樓宇 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 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17)	—	3	—	—	3
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(14,264)	—	—	—	(14,264)
轉至投資性房地產(附註17)	—	(10)	—	—	(10)
處置附屬公司	—	—	(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及 二零二零年一月一日					
扣除累計折舊及減值	126,464	1,343	824	73	128,704
新增	7,109	—	1,145	135	8,389
從投資性房地產轉入(附註17)	—	71	—	—	71
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(6,402)	—	—	—	(6,402)
轉至投資性房地產(附註17)	—	(8)	—	—	(8)
處置	(171)	—	(6)	—	(177)
本年計提折舊	(11,322)	(38)	(948)	(59)	(12,367)
於二零二零年十二月三十一日	115,678	1,368	1,015	149	118,210

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 18. 租賃(續)

#### 作為承租人(續)

##### (b) 租賃負債

下表列明本集團的租賃負債於本年的變動情況：

	二零二零年 租賃負債 人民幣百萬元	二零一九年 租賃負債 人民幣百萬元
一月一日結餘	110,275	109,306
新簽訂的租賃	7,191	24,023
匯率波動的影響	(2,768)	851
新冠肺炎疫情相關的租金減免	(3)	—
處置附屬公司	—	(10)
本年確認的利息增加	3,655	3,894
支付	(22,099)	(27,789)
於二零二零年十二月三十一日	96,251	110,275
其中：		
流動部分	14,073	15,590
非流動部分	82,178	94,685

租賃負債的到期日分析在合併財務報表附註48中披露。

##### (c) 確認的與租賃負債有關的損益金額如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
租賃負債利息	3,655	3,894
使用權資產本年計提折舊	12,367	12,298
新冠肺炎疫情相關的租金減免	(3)	—
低值與短期租賃相關費用	358	631
總計	16,377	16,823

(d) 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。

(e) 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43(d)與44中披露。

## 18. 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(附註17)，包括約33處工業物業，所商定的租賃期限為1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257百萬元(二零一九年：人民幣190百萬元)，詳情載於財務報表附註5。

於二零二零年十二月三十一日，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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一年以內	150	165
一至二年	141	149
二至三年	135	144
三至四年	134	139
四至五年	114	138
五年以上	197	221
	<b>871</b>	956

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 19. 無形資產

	商譽		總計 人民幣百萬元
	(註釋(a)) 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	
<b>二零二零年十二月三十一日</b>			
於二零二零年一月一日賬面淨值	11,270	428	11,698
添置	—	263	263
從在建工程轉入	—	1	1
處置	—	(5)	(5)
本年攤銷	—	(239)	(239)
於二零二零年十二月三十一日	11,270	448	11,718
於二零二零年十二月三十一日：			
原值	11,270	1,462	12,752
累計攤銷	—	(1,014)	(1,014)
賬面淨值	11,270	448	11,718
<b>二零一九年十二月三十一日</b>			
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	12,571
累計攤銷	—	(873)	(873)
賬面淨值	11,270	428	11,698

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空運中心的建設。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流量產出單元。

現金產出單位的可收回金額是根據以高級管理層批准的五年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% (二零一九年：9.5%)。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2.60% (二零一九年：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。

## 20. 投資於聯營公司

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
淨資產份額	1,793	1,977

投資於聯營公司的變動如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	1,977	1,696
對聯營公司新增投資額	—	95
分佔聯營公司業績	(82)	265
分佔聯營公司所持的權益投資的公允價值變動	2	7
分佔聯營公司其他權益變動	—	8
本年宣告的股息	(104)	(85)
處置附屬公司	—	(9)
十二月三十一日結餘	1,793	1,977

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 20. 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
		二零二零年	二零一九年	二零二零年	二零一九年	
		百萬元	百萬元			
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143	35%	35%	提供旅遊、票務代理和 交通服務

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。

## 20. 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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
本集團在聯營企業淨(虧損)/利潤中所佔份額	(82)	265
本集團在聯營企業其他綜合收益中所佔份額	2	7
本集團在聯營企業綜合收益總額中所佔份額	(80)	272
本集團在聯營企業投資的賬面價值	1,793	1,977

## 21. 投資於合營公司

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
淨資產份額	594	627

投資於合營公司的變動如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	627	577
對合營公司新增投資額	—	102
分佔合營公司業績	(13)	17
本年宣告的股息	(20)	(69)
十二月三十一日結餘	594	627

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 21. 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
		二零二零年 百萬元	二零一九年 百萬元	二零二零年	二零一九年	
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。

## 21. 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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
本集團在合營企業淨(虧損)/利潤中所佔份額	(13)	17
本集團對合營企業投資的賬面價值	594	627

## 22. 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 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	457	496
	457	496
非上市權益性投資的公允價值		
— 四川航空有限公司	194	336
— 民航數據通信有限責任公司	182	244
— 其他	162	198
	538	778
	995	1,274

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。

截止二零二零年十二月三十一日，本集團分別從中國民航信息網絡股份有限公司及其他非上市權益投資中收到股息收入人民幣8百萬元和人民幣4百萬元。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 23. 衍生金融工具

	資產		負債	
	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
航油遠期合約	399	—	1	—
利率互換合約	—	27	140	10
外匯遠期合約	—	43	—	13
合計	399	70	141	23
減：流動部分				
— 航油遠期合約	362	—	1	—
— 利率互換合約	—	—	2	—
— 外匯遠期合約	—	43	—	13
流動部分	362	43	3	13
非流動部分	37	27	138	10

#### 現金流量套期 — 航油價格風險

本集團購入航油遠期合約來減低所承受的航油價格風險。航油遠期合約被指定為本集團由於集團預測極有可能發生的航油採購交易的現金流量套期。截至二零二零年十二月三十一日，尚未交割的航油遠期合約的名義本金為美元2.52億元(二零一九年十二月三十一日：無)。這些合同將於二零二一年至二零二二年間到期。

#### 現金流量套期 — 利率風險

本集團購入利率互換合約來減低所承受的利率風險。利率互換合約被指定為對沖租賃負債市場利率變化的現金流量套期。截至二零二零年十二月三十一日，尚未交割的利率互換合約的名義本金為美元6.90億元(二零一九年十二月三十一日：美元8.88億元)。這些合同將於二零二一年至二零二五年間到期。

#### 現金流量套期 — 外匯風險

本集團購入外匯遠期合約來減低所承受的遠期貨幣風險。外匯遠期合約被指定為美元計價結算的資本支出和預測極有可能發生的航油採購交易的套期工具。截至二零二零年十二月三十一日，本集團不存在任何尚未交割的外匯遠期合約。

## 24. 其他非流動資產

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
租賃飛機相關的押金	143	156
遞延飛行員養成費	2,100	1,873
購入飛機所得應收回扣款	1,264	42
預付物業、廠房及設備購置款	1,055	1,095
其他	783	804
	<b>5,345</b>	3,970

## 25. 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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
遞延稅項資產	5,011	853
遞延稅項負債	(13)	(22)
遞延稅項資產淨額	<b>4,998</b>	831

遞延稅項淨資產的變動如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	831	677
計入損益貸項(附註13)	4,149	123
計入其他綜合收益貸項	18	31
十二月三十一日結餘	<b>4,998</b>	831

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 25. 遞延稅項(續)

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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
飛機及發動機退租檢修準備	1,109	1,075
租賃負債／使用權資產	94	—
飛機設備零件的跌價準備	61	53
應收款減值準備	80	76
物業、廠房及設備減值準備	115	101
衍生金融工具	36	6
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動	7	—
其他應付款及預提費用	70	71
與資產相關的政府補助	29	35
未利用的可抵扣虧損	3,699	66
安全生產專用設備稅額抵免	10	—
長期賬齡應付未付款	1	1
	<b>5,311</b>	1,484
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	(213)	(283)
衍生金融工具	(100)	(18)
	<b>(313)</b>	(653)
	<b>4,998</b>	831

## 25. 遞延稅項(續)

本集團年度遞延稅項淨資產/(負債)的變動如下：

	於二零二零年 一月一日 人民幣百萬元	計入損益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	計入其他 綜合收益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	於二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元
二零二零年度				
飛機及發動機退租檢修準備	1,075	34	—	1,109
租賃負債/使用權資產	—	94	—	94
飛機設備零件的跌價準備	53	8	—	61
應收款減值準備	76	4	—	80
物業、廠房及設備減值準備	101	14	—	115
衍生金融工具	6	—	30	36
按公允價值計入損益的金融資產	—	7	—	7
其他應付款及預提費用	71	(1)	—	70
與資產相關的政府補助	35	(6)	—	29
未利用的可抵扣虧損	66	3,633	—	3,699
安全設備稅收抵免	—	10	—	10
長期賬齡應付未付款	1	—	—	1
	1,484	3,797	30	5,311
租賃負債/使用權資產	(352)	352	—	—
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	(283)	—	70	(213)
衍生金融工具	(18)	—	(82)	(100)
	(653)	352	(12)	(313)
遞延稅項資產淨額	831	4,149	18	4,998

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 25. 遞延稅項(續)

本集團年度遞延稅項淨資產/(負債)的變動如下:(續)

	於二零一九年 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	193	—	1,075
飛機設備零件的跌價準備	126	(73)	—	53
應收款減值準備	75	1	—	76
物業、廠房及設備減值準備	103	(2)	—	101
衍生金融工具	7	—	(1)	—
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	89	(18)	—	71
與資產相關的政府補助	42	(7)	—	35
售後回租的遞延收益	6	(6)	—	—
未利用的可抵扣虧損	—	66	—	66
長齡賬應付未付款	2	(1)	—	1
	1,338	147	(1)	1,484
租賃負債/使用權資產	(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)	—	(5)	(283)
衍生金融工具	(55)	—	37	(18)
	(661)	(24)	32	(653)
遞延稅項資產淨額	677	123	31	831

於二零二零年十二月三十一日，本集團未就金額為人民幣7,087百萬元(於二零一九年十二月三十一日：人民幣12,558百萬元)的與附屬公司，分公司，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。

## 25. 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：

	二零二零年		二零一九年	
	遞延稅項 人民幣百萬元	暫時性差異 人民幣百萬元	遞延稅項 人民幣百萬元	暫時性差異 人民幣百萬元
可抵扣稅務虧損	34	135	54	217
其他可抵扣暫時性差異	8	35	7	30
未確認遞延稅項資產合計	42	170	61	247

根據中國稅法，稅務虧損可於五至八年內沖銷未來應課稅收入。本集團的稅務虧損將於二零二一年至二零二八年間到期。

於二零二零年十二月三十一日，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。本集團就稅務虧損人民幣15,175百萬元(二零一九年：人民幣296百萬元)確認了遞延所得稅資產人民幣3,699百萬元(二零一九年：人民幣66百萬元)以及就暫時性差異確認遞延所得稅資產人民幣1,612百萬元(二零一九年：人民幣1,418百萬元)。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。

## 26. 飛行設備零件

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
飛行設備零件	2,299	2,732
減：零件跌價準備	(245)	(325)
	2,054	2,407

飛行設備零件跌價準備的變動如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	325	828
本年度計提(附註9)	153	—
零件處置的跌價準備核銷	(233)	(503)
十二月三十一日結餘	245	325

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 27. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
應收賬款	1,210	1,793
減：減值撥備	(86)	(76)
	1,124	1,717

於二零二零年十二月三十一日，根據發票／賬單日，扣除壞賬準備的應收賬款的賬齡分析如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
九十日內	1,054	1,615
九十一日至一百八十日	46	33
一百八十一日至三百六十五日	8	39
超過三百六十五日	16	30
	1,124	1,717

應收賬款中與關連方相關的餘額匯總列示於附註45(c)(i)。

應收賬款減值撥備的變動如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	76	93
淨減值準備(附註10)	15	(6)
無法收回賬款核銷的金額	(5)	(4)
處置附屬公司	—	(7)
十二月三十一日結餘	86	76

## 27. 應收賬款(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貨風險的信息：

於二零二零年十二月三十一日

	未逾期	逾期天數			合計
		少於90天	90至365天	超過365天	
預期信用損失率(%)	0.85	4.79	6.87	76.93	7.08
總賬面金額(人民幣百萬元)	1,063	42	9	96	1,210
預期信用損失(人民幣百萬元)	9	1	1	75	86

於二零一九年十二月三十一日

	未逾期	逾期天數			合計
		少於90天	90至365天	超過365天	
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

既未逾期也未計提減值的應收賬款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。

## 28. 按公允價值計入損益的金融資產

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 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	95	121

以上股權投資被分類為按公允價值計入損益的金融資產因其持有目的為出售。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 29. 預付款及其他應收款

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	7,997	6,991
應收出口退稅	174	800
應收補貼款	1,421	2,072
預付所得稅	347	608
預付供應商款項	121	129
待退還的飛機預付款	—	538
購入飛機所得應收回扣款	90	1,582
應收有關連公司款項(附註45(c)(i))	769	776
租賃飛機相關的押金	7	29
其他押金	161	168
其他	380	663
	<b>11,467</b>	14,356
減：其他應收款減值撥備	<b>(269)</b>	(263)
	<b>11,198</b>	14,093

下表載列有關本集團其他應收賬款中金融資產十二個月預期信貸風險變動情況，以及存續期預期信貸風險變動情況：

	十二個月 預期信貸風險	存續期預期信貸風險			總計
	第一階段	第二階段 (單體)	第二階段 (總體)	第三階段	
截至二零二零年一月一日	33	—	108	122	263
遷移至第二階段	(2)	—	2	—	—
計提	5	—	12	—	17
核銷	—	—	—	(11)	(11)
截至二零二零年 十二月三十一日	36	—	122	111	269

## 29. 預付款及其他應收款(續)

	十二個月期預 期信貸風險	存續期預期信貸風險			總計
		第一階段	第二階段 (單體)	第二階段 (總體)	
截至二零一九年一月一日	16	—	108	122	246
遷移至第二階段	(1)	—	1	—	—
計提	18	—	4	—	22
處置附屬公司	—	—	(5)	—	(5)
截至二零一九年十二月三十一日	33	—	108	122	263

## 30. 限制性銀行存款

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
限制性銀行存款	12	6

## 31. 現金及現金等價物

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
現金	—	1
銀行存款	7,651	1,349
	7,651	1,350

於二零二零年十二月三十一日，以人民幣計量的現金與現金等價物餘額為人民幣6,658百萬元(二零一九年：人民幣547百萬元)。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。

## 32. 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2百萬元(二零一九年：人民幣6百萬元)的飛行設備於二零二零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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 33. 應付賬款及應付票據

於二零二零年十二月三十一日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
九十日內	2,868	3,622
九十一日至一百八十日	35	52
一百八十一日至三百六十五日	109	94
一年至兩年	111	40
超過兩年	97	69
	<b>3,220</b>	3,877

應付賬款及應付票據中與關連方相關的餘額匯總列示於附註45(c)(ii)。

於二零二零年十二月三十一日，本集團未支付的應付票據餘額為人民幣610百萬元(二零一九年：無)。

### 34. 合同負債

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
預售票款	2,155	8,754
常旅客負債(附註5)	1,781	2,057
客戶預付款	1,055	866
	<b>4,991</b>	11,677
流動部分	<b>3,671</b>	10,178
非流動部分	<b>1,320</b>	1,499

### 35. 其他應付款及預提費用

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
預提工資、薪金及福利	3,806	2,794
預提飛機起降費用	2,330	3,052
預提飛機航油費用	451	1,109
預提飛機大修費用	2,853	1,810
關稅及應付稅費	1,353	1,983
預提航食餐食費用	125	253
預提系統服務費	1,643	879
物業、廠房及設備租金	484	515
預提其他營運費用	567	991
應付物業、廠房及設備購置費	2,310	3,454
應付利息	1,161	1,249
待抵扣增值稅	250	412
從票務銷售代理收取的訂金	420	507
其他訂金	529	588
其他長期負債的流動部分(附註39)	235	294
職工住房補貼	196	224
應付有關連公司款項(附註45(c)(ii))	398	383
退休後福利準備的流動部分(附註38(b))	165	165
其他	2,343	1,940
	<b>21,619</b>	22,602



### 36. 借款(續)

註釋：

(a) 於二零二零年十二月三十一日，本集團的抵押借款以若干飛機作抵押物，其賬面淨值為人民幣17,515百萬元(二零一九年：人民幣7,243百萬元)(附註16)。

(b) 銀行借款的明細如下：

	發行日	本金	註釋	利率
十年期有擔保債券	2013/03/18	人民幣4,800百萬元	(i)	5.05%
五年期中期票據	2016/07/13	人民幣4,000百萬元	(ii)	3.39%
十年期公司債券	2016/10/24	人民幣1,500百萬元	(iii)	3.03%
十年期公司債券	2016/10/24	人民幣1,500百萬元	(iii)	3.30%
三年期信用增強債券	2018/03/16	日元10,000百萬元	(iv)	0.33%
三年期信用增強債券	2018/03/16	日元20,000百萬元	(v)	0.64%
三年期信用增強債券	2018/03/16	日元20,000百萬元	(vi)	0.64%
三年期中期票據	2019/03/05	人民幣3,000百萬元	(vii)	3.70%
五年期公司債券	2019/08/19	人民幣3,000百萬元	(viii)	3.60%
三年期公司債券	2019/12/06	韓元300,000百萬元	(ix)	2.40%
三年期公司債券	2020/04/24	人民幣2,000百萬元	(x)	2.39%

(i) 於二零一三年三月十八日，本公司按照面值發行人民幣48億元的十年期有擔保債券，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45(d))。

(ii) 於二零一六年七月十三日，本公司按照面值發行人民幣40億元的五年期中期票據，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。

(iii) 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45(d))。

(iv) 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。

(v) 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。

(vi) 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。

(vii) 於二零一九年三月五日，本公司按照面值發行人民幣30億元的三年期中期票據，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。

(viii) 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二十日按照面值贖回。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 38 借款(續)

註釋：(續)

(b) (續)

- (ix) 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。
- (x) 於二零二零年四月二十四日，本公司按照面值發行人民幣20億元的三年期公司債券，年利率為2.39%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二三年四月二十八日按照面值贖回。

(c) 超短期融資券明細如下：

	發行日	到期日	本金	利率
2020年第22期超短期融資券	2020/06/04	2021/03/01	人民幣2,000百萬元	1.45%
2020年第25期超短期融資券	2020/07/15	2021/01/11	人民幣3,000百萬元	1.60%
2020年第26期超短期融資券	2020/07/20	2021/01/15	人民幣3,000百萬元	1.65%
2020年第27期超短期融資券	2020/08/04	2021/01/29	人民幣3,000百萬元	1.60%
2020年第28期超短期融資券	2020/08/10	2021/02/05	人民幣2,500百萬元	1.70%
2020年第30期超短期融資券	2020/10/27	2021/01/26	人民幣3,000百萬元	1.98%
2020年第31期超短期融資券	2020/10/28	2021/01/27	人民幣3,000百萬元	2.00%
2020年第32期超短期融資券	2020/11/18	2021/01/19	人民幣5,000百萬元	1.80%
2020年第33期超短期融資券	2020/12/01	2021/06/01	人民幣2,000百萬元	2.40%

長期借款的條款概括如下：

借款利率及到期日		二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>長期銀行借款</b>			
人民幣	年利率介於2.40%至4.21%不等，借款至二零四五年最後到期 (二零一九年：2.65%至3.92%)	11,651	1,828
美元	年利率介於6個月LIBOR +0.70%至6個月LIBOR +0.85%不等， 借款至二零二二年最後到期(二零一九年：6個月LIBOR +0.70%至6個月LIBOR +1.65%)	375	870
歐元	年利率為3個月EURIBOR +0.5%，借款至二零二六年最後到期 (二零一九年：3個月EURIBOR +0.5%)	2,664	3,073
<b>有擔保債券</b>			
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 (二零一九年：3.03%至5.05%)	7,798	7,796
新加坡元	年利率為2.80%，借款至二零二零年最後到期 (二零一九年：2.80%)	—	2,585
日元	年利率介於0.33%至0.64%不等，借款至2021年最後到期 (二零一九年：0.33%至0.64%)	3,158	3,197
韓元	年利率為2.40%，借款至二零二二年最後到期 (二零一九年：2.40%)	1,787	1,791
<b>無擔保債券</b>			
人民幣	年利率介於2.39%至3.70%不等，借款至二零二四年最後到期 (二零一九年：3.39%至3.70%)	11,996	9,997
		<b>39,429</b>	<b>31,137</b>

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。於二零二零年十二月三十一日，短期借款的年利率為1.21%至3.30%(二零一九年：3.30%)。

### 37. 飛機及發動機退租檢修準備

飛機及發動機退租間須準備明細如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一月一日結餘	7,178	6,560
本年計提	283	702
本年度支付	(471)	(84)
十二月三十一日結餘	6,990	7,178
減：流動部分	(24)	(519)
長期部分	6,966	6,659

### 38. 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。

於二零二零年及二零一九年十二月三十一日，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。

於二零二零年十二月三十一日，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。

在合併資產負債表中所確認的退休後福利準備如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
退休後福利準備	2,538	2,584
減：流動部分	(165)	(165)
長期部分	2,373	2,419

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 38 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：

	二零二零年	二零一九年
各類人員退休後福利年貼現率	3.40%	3.40%
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%

下表為二零二零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：

	退休後福利 準備增加		退休後福利 準備增加	
	增加 %	／(減少) 人民幣百萬元	減少 %	／(減少) 人民幣百萬元
<b>二零二零年</b>				
退休後福利計劃折現率	0.25	(78)	0.25	81
養老福利年增長率	1.00	244	1.00	(208)
醫療福利年增長率	1.00	43	1.00	(36)
<b>二零一九年</b>				
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)

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。

### 38 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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一年以內	165	165
兩至五年	660	661
六至十年	805	809
十年以上	2,449	2,534
預期支付總額	4,079	4,169

於二零二零年十二月三十一日，退休後福利準備平均期間為13年(二零一九年：13年)。

退休後福利準備變動如下：

#### 二零二零年

	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				二零二零年 十二月 三十一日 人民幣 百萬元	
	二零二零年 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		
設定受益 義務/ 福利費用	2,584	—	85	85	—	—	61	61	(192)	2,538

#### 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 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	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		
設定受益 義務/ 福利費用	2,712	—	92	92	30	—	(70)	(40)	(180)	2,584

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 39. 其他長期負債

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
租賃的長期應付		
關稅及其他稅項	1,159	1,487
與政府補助相關的遞延收益	121	152
內退福利與其他福利準備	251	295
其他長期應付款	659	638
	2,190	2,572
減：計入其他應付款和預提費用中的流動部分(附註35)	(235)	(294)
長期部分	1,955	2,278

### 40. 股本

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 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	11,202
— 存在限售條件流通股	1,394	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	5,177
— 存在限售條件流通股	518	518
— 無限售條件流通股	4,659	4,659
	16,379	16,379

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。

## 41. 儲備

	股本溢價	資本儲備 (註釋(a))	套期儲備	法定儲備 (註釋(b))	其他儲備	留存收益	合計
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣
	百萬元	百萬元	百萬元	百萬元	百萬元	百萬元	百萬元
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	—	—	(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	782	(2,362)	17,882	52,629
二零二零年一月一日	<b>37,070</b>	<b>(767)</b>	<b>24</b>	<b>782</b>	<b>(2,362)</b>	<b>17,882</b>	<b>52,629</b>
現金流量套期的未實現收益	—	—	158	—	—	—	158
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	—	—	—	—	(203)	—	(203)
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	—	—	—	—	2	—	2
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(61)	—	(61)
本公司權益持有者應佔利潤	—	—	—	—	—	(11,836)	(11,836)
二零一九年度分紅	—	—	—	—	—	(819)	(819)
二零二零年十二月三十一日結餘	<b>37,070</b>	<b>(767)</b>	<b>182</b>	<b>782</b>	<b>(2,624)</b>	<b>5,227</b>	<b>39,870</b>

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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 42. 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：

	二零二零年	二零一九年
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%

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
歸屬於少數股東的損益：		
東航江蘇	(435)	115
東航雲南	(73)	50
東航武漢	(207)	128
向東航江蘇少數股東支付的股利	—	37
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	1,010	1,445
東航雲南	631	704
東航武漢	1,299	1,511

## 42. 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：

二零二零年	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	4,550	6,048	1,650
費用總額	(5,713)	(6,809)	(2,167)
淨虧損	(1,163)	(761)	(517)
綜合收益總額	(1,164)	(761)	(532)
流動資產	477	290	97
非流動資產	12,724	17,999	7,590
流動負債	(4,109)	(5,219)	(1,998)
非流動負債	(6,395)	(6,528)	(2,441)
經營活動產生的現金流量淨額	1,833	3,232	642
投資活動產生的現金流量淨額	(331)	(534)	(99)
籌資活動產生的現金流量淨額	(1,556)	(2,698)	(543)
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減少	(55)	—	—
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)

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 43. 合併現金流量表附註

#### (a) 經營產生的現金流量

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
稅前(虧損)/利潤	(16,488)	4,299
調整項目：		
物業、廠房及設備折舊	9,067	9,078
使用權資產折舊	12,367	12,298
投資性房地產折舊	12	25
無形資產攤銷	239	143
其他長期資產攤銷	570	536
物業、廠房及設備的處置收益	(17)	(22)
處置附屬公司的收益	—	(64)
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	(12)	(19)
按公允價值計入損益的金融資產的股息收入	(6)	(3)
分佔聯營公司業績	82	(265)
分佔合營公司業績	13	(17)
匯兌淨損益	(2,746)	890
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動損失/(收益)	26	(25)
新冠肺炎疫情相關的租金減免	(3)	—
資產減值損失	184	4
金融資產減值淨損失	32	16
利息費用	5,214	5,169
<b>營運資本變動前年度利潤</b>	<b>8,534</b>	<b>32,043</b>
<b>營運資本變動</b>		
飛機設備零件	200	(457)
應收賬款	593	(275)
預付款及其他應收款	2,893	(2,336)
合同負債	(6,686)	1,281
限制性銀行存款	(6)	9
應付賬款及應付票據	(657)	(163)
其他應付款及預提費用	(983)	1,459
其他長期負債	(2,174)	(1,916)
退休後福利準備	(46)	(125)
飛機退租檢修準備	(188)	617
<b>經營產生的現金流量</b>	<b>1,480</b>	<b>30,137</b>

### 43. 合併現金流量表附註(續)

(b) 主要非現金交易

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
使用權資產和租賃負債的增加	7,191	24,434

(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	租賃負債 人民幣百萬元
於二零一九年一月一日	55,126	109,306
由融資現金流產生的變化	(3,427)	(23,895)
匯率變動	138	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	51,837	110,275
於二零二零年一月一日	51,837	110,275
由融資現金流產生的變化	36,173	(18,444)
新冠肺炎疫情相關的租金減免	—	(3)
匯率變動	(115)	(2,768)
新增租賃	—	7,191
於二零二零年十二月三十一日	87,895	96,251

(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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
經營活動範圍之內	(358)	(631)
投資活動範圍之內	(1,183)	(1,449)
籌資活動範圍之內	(22,099)	(27,789)

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 44. 承諾

#### (a) 資本支出承諾

本集團的資本支出承諾如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	37,277	47,822
— 其他物業、廠房及設備	3,646	4,917
— 投資	1,335	860
	42,258	53,599

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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
一年內	13,542	18,388
第二年	13,692	12,442
第三年	7,109	11,956
第四年	2,934	3,892
超過四年	—	1,144
	37,277	47,822

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。於二零二零年十二月三十一日，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。
- (b) 於二零二零年十二月三十一日，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(二零一九年：人民幣62百萬元)，第二至第五年到期的人民幣123百萬元(二零一九年：人民幣16百萬元)。
- (c) 於二零二零年十二月三十一日，本集團已簽訂的不可撤銷的短期租賃合同金額為人民幣130百萬元(二零一九年：人民幣83百萬元)。

## 45. 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。於二零二零年十二月三十一日，東航集團直接持有本公司30.97%之股權(二零一九年：30.97%)。此外，於二零二零年十二月三十一日，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(二零一九年：16.03%和2.79%)。

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「關連方資訊披露」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連方。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」)在內的關連方、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。

為了符合關連方交易的披露要求，本公司董事會相信與關連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連人士：

有關連人士名稱	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
東方航空傳媒股份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
東方航空食品投資有限公司及其附屬公司(「東航食品」)	本公司之聯營公司
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
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司(「西安賽峰」)	本公司之合營公司
東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及其附屬公司(「東航投資」)	受同一母公司控制
東方航空物流股份有限公司及其附屬公司(「東航物流」)	受同一母公司控制
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

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 45 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	關連交易 定價方式及 決策程式	二零二零年	二零一九年
			人民幣百萬元	人民幣百萬元
<b>採購產品與服務</b>				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	812	1,471
	東航進出口	(i)	50	56
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)	132	142
接受飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	1,180	1,762
	科技宇航	(i)	184	221
	機輪剎車	(i)	45	144
	上海滬特	(i)	116	88
	西安賽峰	(i)	67	2
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	9	22
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	26	29
接受系統服務	華東凱亞	(i)	18	16
接受設備生產及維修服務*	柯林斯維修	(i)	33	45
	東航實業	(i)	81	98
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)	4	13
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	195	205
接受酒店住宿服務*	東航實業	(i)	122	134
	上航國旅	(i)	10	23
接受代建代管服務	東航投資	(i)	13	14
接受物流服務	東航進出口	(i)	—	49
	東航物流	(i)	115	53
接受民航信息網絡服務**	中航信	(i)	552	753
接受航材保障服務**	中航材	(i)	107	143
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	41	70
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	221	537
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	2	2
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	10	19

**45 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	關連交易 定價方式及 決策程式	二零二零年	二零一九年
			人民幣百萬元	人民幣百萬元
<b>採購產品與服務(續)</b>				
客機腹艙承包經營服務—支付運營費*	東航物流	(i)	—	310
接受飛行員轉入	東航物流	(i)	—	11
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	286	481
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(i)	13	13
<b>提供服務</b>				
客機腹艙承包經營收入*(註釋)	東航物流	(i)	—	3,826
與客機貨運業務有關的獨家經營運輸收入*(註釋)	東航物流	(i)	4,895	—
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	185	135
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	5	4
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	14	15
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	105	593
提供航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	14	11
飛行員轉出	吉祥航空	(i)	22	—
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	35	41
<b>租賃支出</b>				
支付土地及建築物租賃費*	東航集團	(ii)	36	40
	東航投資	(ii)	98	83
償還飛機及發動機租賃負債	東航租賃	(ii)	6,667	5,779
支付特殊車輛及設備租賃費*	東航實業	(ii)	37	21
<b>租賃收入</b>				
房屋及土地短期租賃收入*	東航食品	(ii)	15	—
<b>利息支出</b>				
借款利息支出	東航集團	(iii)	32	27
	東航財務公司	(iii)	5	5
<b>利息收入</b>				
借款利息收入	墨爾本飛培	(iii)	1	—
存款利息收入	東航財務公司	(iii)	24	15

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 45 有關連人士交易(續)

#### (b) 有關連人士交易(續)

註釋：

為解決本公司的客機貨運業務與東航物流之附屬公司中國貨運航空有限公司(「中貨航」)的全貨機業務之間的同業競爭問題，自2018年4月起，本公司將客機腹艙貨運業務長期承包給中貨航獨立自主經營管理。在疫情給航空業帶來巨大影響的背景下，為進一步明確「客改貨」等非常規情形下客機貨運業務的相關業務範圍和定價方式等，同時考慮到原客機腹艙承包經營交易採用的以評估值為基礎的定價機制存在一定的局限性，經本公司與中貨航協商一致，在不改變雙方業務主體、權利義務關係、業務流程等前提下，對客機貨運業務範圍、定價方式、結算方式等進行調整與優化，將原客機腹艙承包經營方案調整為客機貨運業務獨家經營方案，由中貨航採用獨家經營方式，獨立自主經營管理本集團客機貨運業務，雙方於二零二零年九月二十九日簽署獨家經營協議，該協議已於二零二零年一月一日生效。

- (i) 本集團向關連方採購的產品與服務以及為關連方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。
- (ii) 本集團的關連方租賃服務的價格經雙方協商確定。
- (iii) 本集團的關連方利率經雙方協商並參照基準利率確定。
- \* 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。
- \*\* 上文之關連人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關連交易。

截至二零二零年十二月三十一日及截至二零一九年十二月三十一日，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。本集團與關連方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關連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

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
應收賬款		
東航物流	630	295
中航材	—	23
吉祥航空	8	10
東航食品	—	1
其他	4	5
	642	334

## 45 有關連人士交易(續)

### (c) 有關連人士餘額(續)

#### (i) 應收有關連公司款項(續)

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>預付款及其他應收款</b>		
東航進出口	158	272
科技宇航	6	7
東航食品	36	6
東航傳媒	1	28
東航實業	11	7
東航集團	228	—
中航材	13	13
中航信	49	7
吉祥航空	4	10
東航財務公司	240	405
其他	22	21
	<b>768</b>	<b>776</b>

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。

#### (ii) 應付有關連公司款項

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>應付賬款及應付票據</b>		
東航進出口	363	421
東航食品	266	390
科技宇航	95	104
東航實業	96	76
上海普惠	213	465
柯林斯維修	9	7
東航集團	28	18
中航材	27	17
上海滬特	32	13
中航信	7	22
機輪剎車	14	17
上航國旅	1	3
東航投資	74	—
西安賽峰	32	—
北京興航置業	—	101
其他	13	7
	<b>1,270</b>	<b>1,661</b>

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 45 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)

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>其他應付款及預提費用</b>		
東航進出口	37	5
東航食品	2	2
東航集團	99	111
東航實業	1	1
東航投資	61	86
東航租賃	189	166
中航材	2	2
西安賽峰	—	2
其他	7	8
	<b>398</b>	<b>383</b>

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>租賃負債</b>		
東航租賃	42,168	42,848

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		二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
	二零二零年	二零一九年		
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%	5,474	1,122
短期借款 (包括在借款內) 「東航財務公司」	2.80%	—	4,000	—
長期借款 (包括在借款內) 「東航集團」	3.86%	3.86%	828	828
對合營公司貸款 「墨爾本飛培」	3.74%	3.74%	11	15

## 45 有關連人士交易(續)

### (d) 控股公司作出的擔保

於二零二零年十二月三十一日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零一九年：人民幣78億元)。

### (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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
董事及監事	4	1
高級行政人員	1	8
	5	9

## 46. 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	人民幣百萬元
<b>二零二零年</b>					
<b>金融資產</b>					
指定為按公允價值計入					
其他綜合收益的權益投資	—	995	—	—	995
衍生金融工具	—	—	—	399	399
於其他非流動資產內的金融資產	—	—	150	—	150
應收賬款	—	—	1,124	—	1,124
按公允價值計入損益的金融資產	95	—	—	—	95
於預付款及其他應收款內的金融資產	—	—	2,452	—	2,452
限制性銀行存款	—	—	12	—	12
現金及現金等價物	—	—	7,651	—	7,651
	95	995	11,389	399	12,878

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 46. 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
<b>金融負債</b>			
應付賬款及應付票據	3,220	—	3,220
於其他應付款及預提費用內的金融負債	15,790	—	15,790
租賃負債	96,251	—	96,251
借款	87,895	—	87,895
衍生金融工具	—	141	141
	<b>203,156</b>	<b>141</b>	<b>203,297</b>

	按公允價值 計入損益 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
<b>二零一九年</b>					
<b>金融資產</b>					
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
於其他非流動資產內的金融資產	—	—	180	—	180
應收賬款及應收票據	—	—	1,717	—	1,717
按公允價值計入損益的金融資產	121	—	—	—	121
於預付款及其他應收款內的金融資產	—	—	3,906	—	3,906
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
	121	1,274	7,159	70	8,624

#### 46. 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
<b>金融負債</b>			
應付賬款及應付票據	3,877	—	3,877
於其他應付款及預提費用內的金融負債	16,934	—	16,934
租賃負債	110,275	—	110,275
借款	51,837	—	51,837
衍生金融工具	—	23	23
	182,923	23	182,946

#### 47. 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：

	二零二零年		二零一九年	
	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
<b>金融資產</b>				
指定為按公允價值計入				
其他綜合收益的權益投資	995	995	1,274	1,274
按公允價值計入損益的金融資產	95	95	121	121
衍生金融資產	399	399	70	70
於其他非流動資產內的租賃飛機 相關的押金	143	142	156	148
合計	1,632	1,631	1,621	1,613

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 47. 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)

	二零二零年		二零一九年	
	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
<b>金融負債</b>				
衍生金融負債	141	141	23	23
長期借款	30,745	32,355	26,604	23,754
租賃負債	82,178	82,653	94,685	89,491
合計	113,064	115,149	121,312	113,268

本集團已經評估了現金及現金等價物、限制性銀行存款、應收賬款、應付賬款及應付票據、於預付款及其他應收款內的金融資產、於其他應付款及預提費用內的金融負債、短期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，航油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，利率曲線和航油套期價格。外匯遠期合約、航油遠期合約和利率互換合約的賬面價值與其公允價值相等。

於二零二零年十二月三十一日，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)，並為選擇的可比公司計算適當的價格乘數，例如企業價值／息稅折舊前利潤([EV/EBITDA])，市盈率([P/E])。在估值過程中，首先用可比公司的企業價值除以盈利指標來計算乘數，然後根據公司特定的事實和情況，考慮諸如非流動性和可比公司之間的規模差異等因素對乘數進行貼現。接著使用貼現乘數與非上市股權投資的相應盈利指標，以計量公允價值。董事認為，估值技術計算出的估計公允價值(記錄於合併資產負債表中)以及公允價值的相關變動(記錄在其他綜合收益中)是合理的，且它們公允反映了非上市股權投資於報告期末的價值。

#### 47. 公允價值及金融工具的公允價值架構(續)

以下是截至二零二零年及二零一九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	二零二零年：乘數1%(二零一九年：1%)的 20%-35% 上升/下降會引起公允價值 (二零一九年：上升/下降人民幣5百萬元 20%-35%) (二零一九年：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：

於二零二零年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	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	
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	457	—	538	995
衍生金融工具 — 航油遠期合約	—	399	—	399
按公允價值計入損益的金融資產	95	—	—	95
總額	552	399	538	1,489
負債				
衍生金融工具				
— 利率互換合約	—	140	—	140
— 航油遠期合約	—	1	—	1
總額	—	141	—	141

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 47. 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)：

於二零一九年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	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	
<b>資產</b>				
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	—	27	—	27
— 外匯遠期合約	—	43	—	43
按公允價值計入損益的金融資產	121	—	—	121
<b>總額</b>	<b>617</b>	<b>70</b>	<b>778</b>	<b>1,465</b>
<b>負債</b>				
衍生金融工具				
— 利率互換合約	—	10	—	23
— 外匯遠期合約	—	13	—	13
<b>總額</b>	<b>—</b>	<b>23</b>	<b>—</b>	<b>23</b>

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。(二零一九年：無)

#### 47. 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：

於二零二零年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價	重要可觀察	重要不可觀察	
	(第一層)	輸入值	輸入值	
	人民幣百萬元	(第二層) 人民幣百萬元	(第三層) 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	—	142	—	142
	—	142	—	142
負債				
長期借款	4,936	27,419	—	32,355
租賃負債	—	82,653	—	82,653
	4,936	110,072	—	115,008
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	重要可觀察	重要不可觀察	
	(第一層)	輸入值	輸入值	
	人民幣百萬元	(第二層) 人民幣百萬元	(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
	—	148	—	148
負債				
長期借款	2,897	20,857	—	23,754
租賃負債	—	89,491	—	89,491
	2,897	110,348	—	113,245

## 48. 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(包括匯兌風險、公允價值利率風險、現金流量利率風險、航油價格風險以及資產價格風險)、信貸風險及流動資金風險。本集團的整體風險管理計劃專注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。

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。

#### 48. 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：

	二零二零年			
	美元	歐元	新加坡元	日元
	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	10	2	—	2
現金及現金等價物	968	4	3	3
其他應收款	115	3	1	12
其他非流動資產	150	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(108)	(1)	—	—
租賃負債	(36,267)	(8)	(85)	(142)
借款	(375)	(2,664)	(2,466)	(3,162)

	二零一九年			
	美元	歐元	新加坡元	日元
	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	28	47	5	59
現金及現金等價物	635	63	5	10
其他應收款	2,065	3	1	13
其他非流動資產	180	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(105)	(3)	—	(6)
租賃負債	(45,674)	—	(397)	(183)
借款	(870)	(3,073)	(2,587)	(3,205)

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 48. 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：

	二零二零年		二零一九年	
	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	(266)/266	—	(328)/328	41/(41)
人民幣兌日元(貶值)/升值	(25)/25	—	(25)/25	—
人民幣兌歐元(貶值)/升值	(20)/20	—	(22)/22	—
人民幣兌新加坡元(貶值)/升值	(19)/19	—	(22)/22	—

#### 利率風險

本集團的利率風險主要來自借款及租賃負債。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租賃負債令本集團承受公允價值利率風險。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36和附註23。

下表顯示了集團在財務報告日的帶息金融工具的概況：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>浮動利率工具</b>		
現金及現金等價物	7,651	1,350
限制性銀行存款	12	6
借款	(13,328)	(3,943)
租賃負債	(44,541)	(49,851)
利率互換合約名義本金	4,504	6,194
<b>固定利率工具</b>		
借款	(74,567)	(47,929)
租賃負債	(51,710)	(60,423)

#### 48. 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分的影響：

	二零二零年		二零一九年	
	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	(94)	8	(98)	12

##### 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。二零二零年，在其他變量保持穩定的情況下，若航油價格下降或上升5個百分點，本集團的航油成本將下降或上升人民幣692百萬元(二零一九年：上升或下降人民幣1,710百萬元)。

本集團的政策是通過對沖其一定比例的預期航油消耗進行套期從而減輕航油價格風險。航油遠期合約用來實現本集團的套期保值頭寸。下表顯示了在其他變量保持穩定的情況下，航油價格上升5個百分點對集團的其他綜合收益的其他組成部分的影響，反應出航油遠期合約的公允價值變動。

	二零二零年 對其他綜合 收益的影響 人民幣百萬元	二零一九年 對其他綜合 收益的影響 人民幣百萬元
航油遠期合約	62	—

##### 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分為應收參與「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。於二零二零年十二月三十一日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣1.65億元(二零一九年：約人民幣8.35億元)。集團對於和BSP有關的信貸風險和其餘應收賬款持續維護，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。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 48. 金融風險管理目標及政策(續)

#### 信貸風險(續)

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45(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。

#### 最高風險及年末階段

下表顯示根據本集團信貸政策(主要基於逾期資料，除非在毋須付出不必要的成本或努力下可得其他資料)的信貸質素及最高信貸風險承擔，以及於十二月三十一日的年末階段分類。

所呈列的金額為金融資產的賬面總值及承擔的信貸風險。

於二零二零年十二月三十一日

	十二個月				總計
	預期信貸風險	存續期預期信貸風險			
	第一階段	第二階段	第三階段	簡化方法	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收賬款*	—	—	47	1,077	1,124
於預付款項及其他					
應收款內的金融資產					
— 正常**	2,067	274	111	—	2,452
限制性銀行存款					
— 尚未逾期	12	—	—	—	12
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	7,651	—	—	—	7,651

#### 48. 金融風險管理目標及政策(續)

##### 最高風險及年末階段(續)

於二零一九年十二月三十一日

	十二個月		存續期預期信貸風險			總計 人民幣千元	
	預期信貸風險		第一階段 人民幣千元	第二階段 人民幣千元	第三階段 人民幣千元		簡化方法 人民幣千元
	人民幣千元						
應收賬款*	—	—	185	1,532	1,717		
於預付款項及其他 應收款內的金融資產							
— 正常**	3,349	435	122	—	3,906		
限制性銀行存款							
— 尚未逾期	6	—	—	—	6		
現金及現金等價物							
— 尚未逾期	1,350	—	—	—	1,350		

\* 就本集團應用簡化減值方法的應收賬款，以撥備矩陣為基礎的資料於財務報表附註27內披露

\*\* 於預付款項及其他應收款內的金融資產的信貸質素，在未逾期且並無資料顯示該等金融資產的信貸風險自首次確認以來已大幅增加的情況下被視為「正常」。否則，該等金融資產的信貸質素被視為「呆滯」。

有關本集團因應收賬款而引起的信貸風險承擔的進一步定量數據於財務報表附註27內披露。

由於本集團只與信譽良好的認可第三方交易，故並無要求提供抵押品。信貸風險的集中程度由客戶／交易對手按地區及按行業管理。由於本集團應收賬款的客戶基礎廣泛分散於不同市場及行業，故本集團內並無重大集中的信貸風險。

##### 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，短期融資券和短期及長期債券所得的綜合資金來滿足其營運資金的需求。本集團通常以租賃或銀行貸款的方式來購買飛機。

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 48. 金融風險管理目標及政策(續)

#### 流動資金風險(續)

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
二零二零年十二月三十一日					
借款	58,989	6,946	19,126	7,779	92,840
衍生金融工具	3	7	132	—	142
租賃負債	17,443	16,009	40,241	37,319	111,012
應付賬款，應付票據及其他應付款	19,010	—	—	—	19,010
	95,445	22,962	59,499	45,098	223,004

	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
衍生金融工具	14	—	8	2	24
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	20,811	—	—	—	20,811
	67,117	24,072	55,825	49,003	196,017

#### 權益工具投資價格風險

於二零二零年十二月三十一日，本集團暴露於因歸類為按公允價值計入損益的金融資產(附註28)和指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資(附註22)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。

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：

	二零二零年 十二月三十一日	二零二零年 最高/最低	二零一九年 十二月三十一日	二零一九年 最高/最低
香港 — 恒生指數	27,231	29,056/21,696	28,190	30,157/25,064
上海 — A股指數	3,640	3,640/2,788	3,196	3,426/2,580

#### 48. 金融風險管理目標及政策(續)

##### 權益工具投資價格風險(續)

下表說明了，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稅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。在該分析中，對以公允價值計量其變動計入其他綜合收益的權益工具投資，變動影響體現在截至二零二零年十二月三十一日的公允價值儲備中。

	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 稅後淨額 增加/(減少) 人民幣百萬元
<b>二零二零年</b>			
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	457	—	34/(34)
上海 — 按公允價值計入損益的交易性金融資產	95	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	538	—	40/(40)
<b>二零一九年</b>			
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)

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 48. 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。於截至二零二零年十二月三十一日及二零一九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。於二零二零年及二零一九年十二月三十一日，資產負債率如下：

	二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零一九年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
總負債	225,496	212,539
總資產	284,650	285,185
資產負債率	79%	75%

### 49. 資產負債表日後事項

二零二一年三月十二日，本公司於上海證券交易所公開發行公司債券(第一期)，發行總規模為人民幣90億元。本期債券根據期限不同分為品種一和品種二。品種一發行面值為人民幣30億元，年利率為3.95%，兌付日為二零三一年三月十二日；品種二發行面值為人民幣60億元，年利率為3.68%，兌付日為二零二七年三月十二日。

二零二一年三月二十九日，本公司股東大會審議通過《關於中國東方航空股份有限公司向特定對象非公開發行A股股票方案的議案》，本公司向東航集團非公開發行A股股份249,493.0875萬股，融資規模不超過人民幣108.28億元。

## 50. 公司資產負債表

報告期末的公司資產負債表資訊如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>		
無形資產	11,663	11,636
物業、廠房及設備	66,532	67,169
投資性房地產	65	189
使用權資產	74,391	78,050
飛機預付款	17,236	16,218
投資於附屬公司	12,444	12,444
投資於聯營公司	1,732	1,732
投資於合營公司	456	456
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	903	1,160
其他長期資產	5,014	3,791
遞延稅項資產	2,497	315
衍生金融工具	37	27
	<b>192,970</b>	193,187
<b>流動資產</b>		
飛機設備零件	24	31
應收賬款	846	1,355
預付款及其他應收款	36,352	22,078
衍生金融工具	362	43
限制性銀行存款	12	5
按公允價值計入損益的金融資產	95	121
現金及現金等價物	7,560	1,107
	<b>45,251</b>	24,740
<b>流動負債</b>		
應付賬款及應付票據	4,129	4,407
合同負債	3,231	9,476
其他應付款及預提費用	17,610	20,790
租賃負債的流動部分	8,349	9,108
借款的流動部分	67,647	29,475
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	—	52
衍生金融工具	3	13
	<b>100,969</b>	73,321
<b>淨流動負債</b>	<b>(55,718)</b>	(48,581)
<b>總資產減流動負債</b>	<b>137,252</b>	144,606

## 合併財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)  
於二零二零年十二月三十一日

### 50. 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)

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動負債</b>		
租賃負債	52,309	57,192
借款	28,958	24,683
飛機及發動機退租檢修準備	2,961	2,846
合同負債	870	1,031
其他長期負債	887	1,072
退休後福利準備	1,871	1,897
衍生金融工具	138	10
	87,994	88,731
<b>淨資產</b>	49,258	55,875
<b>權益</b>		
股本及儲備		
— 股本	16,379	16,379
— 儲備(註釋)	32,879	39,496
<b>總權益</b>	49,258	55,875

## 50 公司資產負債表(續)

註釋：

公司的權益總結如下：

	股本溢價	資本儲備	套期儲備	法定儲備	其他儲備	留存收益/ (累計虧損)	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	人民幣百萬元
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	—	—	(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
二零二零年一月一日結餘	37,596	(720)	24	752	(1,757)	3,601	39,496
現金流量套期的未實現收益	—	—	158	—	—	—	158
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	—	—	—	—	(193)	—	(193)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(64)	—	(64)
本年虧損	—	—	—	—	—	(5,699)	(5,699)
二零一九年度分紅	—	—	—	—	—	(819)	(819)
二零二零年十二月三十一日結餘	37,596	(720)	182	752	(2,014)	(2,917)	32,879

## 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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併(虧損)/利潤		
根據中國企業會計準則列示	(11,835)	3,195
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)	(7)	(3)
— 非控制性損益(c)	6	—
根據國際財務報告準則列示	(11,836)	3,192

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 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	54,007	66,765
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
— 非控制性權益(c)	—	(6)
— 其他	—	—
根據國際財務報告準則列示	56,249	69,008

- (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**



世界品位 东方魅力

[www.ceair.com](http://www.ceair.com)