



中國東方航空
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力



日出東方 再次起航

2023 年報

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

目錄

2	釋義	97	按國際財務報告準則編製之財務報表
6	公司簡介		• 獨立核數師報告
7	公司資料		• 合併損益表及其他綜合收益表
9	財務摘要		• 合併資產負債表
	(按國際財務報告準則編製)		• 合併權益變動表
10	會計數據與經營數據摘要		• 合併現金流量表
	(按中國企業會計準則編製)		• 合併財務報表附註
11	主要運營數據摘要	224	補充財務資料
14	機隊結構		
16	2023年東航大事記		
20	董事長報告書		
25	管理層討論與分析		
42	董事會報告書		
70	企業管治		
92	社會責任		





CHINA EASTERN

空航方東國中

7365

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：

運輸能力

可用貨郵噸公里 每一航段可提供的最大貨郵載運量與該航段距離的乘積之和

可用座公里 每一航段可提供的最大座位數與該航段距離的乘積之和

可用噸公里 每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和

運載規模

貨郵載運噸公里 貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和

客運人公里 旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和

收入噸公里 運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和

貨郵載運量 實際裝載的貨郵重量

運輸效率

貨郵載運率 貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比

綜合載運率 運輸總周轉量與可用噸公里之比

客座率 旅客周轉量與可用座公里之比

單位收益

貨運噸公里收益 貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比

客運人公里收益 客運及相關收入之和與旅客周轉量之比

收入噸公里收益 運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比

簡稱

法荷航	Air France-KLM，官網： https://www.airfranceklm.com/
空客	Airbus，空中客車公司，官網： https://www.airbus.com/en
公司章程	本公司現行有效的《公司章程》
董事會	本公司董事會
波音	Boeing，波音公司，官網： https://www.boeing.com/
民航局	中國民用航空局，官網： http://www.caac.gov.cn/
中國東航集團	中國東方航空集團有限公司，系本公司控股股東、關連方
東航金控	東航金控有限責任公司，系中國東航集團下屬全資公司，本公司股東、關連方
東航國控	東航國際控股(香港)有限公司，系東航金控下屬全資公司，本公司股東、關連方
中貨航	中國貨運航空有限公司，系東航物流的下屬控股公司、本公司關連方
東航股份、公司、本公司	中國東方航空股份有限公司
中聯航	中國聯合航空有限公司，系本公司下屬全資公司
商飛	中國商用飛機有限責任公司，官網： http://www.comac.cc/
中國證監會或證監會	中國證券監督管理委員會，官網： http://www.csrc.gov.cn/

釋義

達美	Delta AirLines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，官網： https://www.delta.com/
東航江蘇	中國東方航空江蘇有限公司，系本公司下屬控股公司
東航武漢	中國東方航空武漢有限責任公司，系本公司下屬控股公司
東航雲南	東方航空雲南有限公司，系本公司下屬控股公司
東航物流	東方航空物流股份有限公司，系中國東航集團下屬控股公司、本公司關連方
東方萬里行	東方萬里行是本公司設計的一項全球性常旅客獎勵計劃
報告期末	2023年12月31日
HKSCC	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收系統。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港聯交所	香港聯合證券交易所有限公司，官網： http://www.hkex.com.hk/
IATA	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題，官網： http://www.iata.org/
日航	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： http://www.jal.com/
吉祥航空	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO 官網： http://www.juneyaoair.com/ ，系本公司關聯方
均瑤集團	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關聯方
吉祥香港	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關聯方

上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
一二三航	一二三航空有限公司，系本公司下屬全資公司
地區	根據航線分類，地區指中國香港、中國澳門和中國台灣
報告期	2023年1月1日至2023年12月31日
上海航空或上航	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
上海古道航	上海古道航企業管理有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關聯方
上交所	上海證券交易所，官網： http://www.sse.com.cn/
天合聯盟	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，官網： http://www.skyteam.com/

公司簡介

本集團總部位於上海，作為中國國有控股三大航空公司之一，前身可追溯到1957年1月原民航上海管理處成立的第一支飛行中隊。

本公司在上海、香港掛牌上市，運營近800架飛機組成的現代化機隊，擁有中國規模最大、商業和技術模式領先的互聯網寬體機隊。作為天合聯盟成員，本集團的航線網絡通達全球166個國家和地區的1,050個目的地。「東方萬里行」常旅客可享受聯盟多家航空公司的會員權益及全球超過750間機場貴賓室。

本公司致力於建設一個「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。「世界品味，東方魅力」，本公司正以「精準、精緻、精細、精彩」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
公司的外文名稱	China Eastern Airlines Corporation Limited
公司的外文名稱縮寫	CEA
公司的法定代表人	王志清

基本情況簡介

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

公司股票簡況

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

註：2021年6月9日，中國東方航空股份有限公司的A股證券簡稱由「東方航空」變更為「中國東航」。

2023年1月13日，本公司通知紐約證券交易所申請自願將其美國存託證券股份(ADR)從紐約證券交易所退市。

聯繫人和聯繫方式

董事會秘書	汪健
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	021-22330932
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

公司資料

其他有關資料

公司聘請的會計師事務所(境內)

名稱 普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)
辦公地址 上海市浦東新區東育路588號前灘中心42樓
簽字會計師 楊旭東、劉玉玉

公司聘請的會計師事務所(境外)

名稱 羅兵咸永道會計師事務所
辦公地址 香港中環太子大廈22樓
簽字會計師 孟江峰

報告期內履行持續督導職責的保薦機構

名稱 中國國際金融股份有限公司
辦公地址 北京市朝陽區建國門外大街1號國貿大廈2座27層及28層
簽字保薦代表人 徐志駿、夏雨揚
持續督導的期間 2022年8月15日-2024年12月31日

截至2023年12月31日

董事

王志清(董事長)
李養民(副董事長、總經理)
唐 兵(董事)
林萬里(董事)
蔡洪平(獨立非執行董事)
董學博(獨立非執行董事)
孫 錚(獨立非執行董事)
陸雄文(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)
周啓民(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)
萬慶朝(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

王志清
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

主要往來銀行

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

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港皇后大道東183號
合和中心17M樓

中國證券登記結算有限責任公司上海分公司
上海市浦東新區楊高南路188號

主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

營業執照相關情況

本公司營業執照統一社會信用代碼為：
913100007416029816

財務摘要

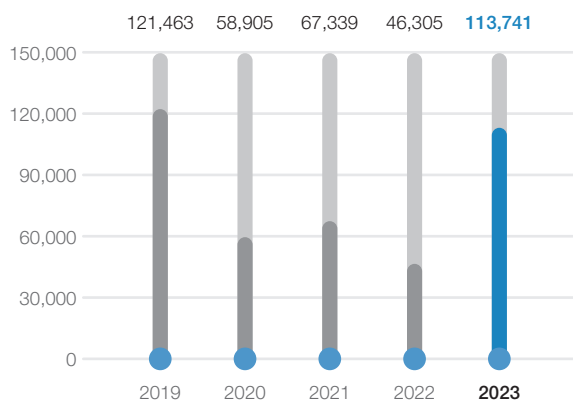
以人民幣百萬元計

	2019年 (經重述)	2020年 (經重述)	2021年 (經重述)	2022年 (經重述)	2023年
截至12月31日止年度					
收入	121,463	58,905	67,339	46,305	113,741
其他營業收入和利得	7,234	5,658	6,043	3,613	5,429
營業支出	(118,413)	(78,345)	(86,880)	(81,506)	(121,089)
經營利潤／(虧損)	10,257	(13,755)	(13,498)	(31,588)	(1,919)
財務收入／(支出)·淨額	(6,072)	(2,510)	(3,816)	(8,321)	(6,487)
稅前利潤／(虧損)	4,494	(16,386)	(17,408)	(40,114)	(8,278)
本公司權益持有者應佔年度 淨利潤／(虧損)	3,324	(11,774)	(12,149)	(37,356)	(8,168)
本公司權益持有者應佔每股 收益／(虧損)(人民幣元) ⁽¹⁾	0.21	(0.72)	(0.72)	(1.98)	(0.37)
於12月31日					
現金及現金等價物	1,652	8,148	13,373	18,015	11,741
淨流動負債	(58,198)	(76,944)	(57,506)	(78,503)	(80,601)
非流動資產	265,288	262,051	260,739	260,390	259,070
長期借款，包括流動部分	(31,137)	(39,429)	(58,177)	(72,718)	(71,410)
租賃負債，包括流動部分	(110,275)	(96,251)	(98,482)	(97,007)	(84,175)
本公司權益持有者應佔權益	69,339	56,491	53,920	31,658	42,852

(1) 2019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。2020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。2021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16,795,331,016股計算。2022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18,875,999,286股計算。2023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22,291,295,570股計算。

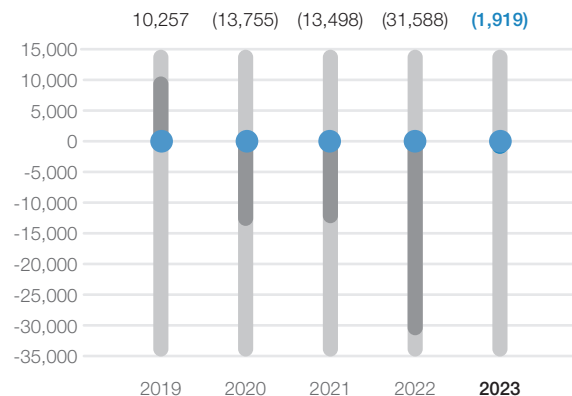
營業額

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2023年12月31日止年度虧損

(人民幣百萬元)

	2023年
淨虧損	(8,614)
主營業務虧損	(318)
其他業務利潤	1,598
投資收益	142
營業外收支淨額	266

主要會計資料和財務指針

(人民幣百萬元)

	2022年 (經重述)	2023年
1. 營業收入	46,305	113,741
2. 歸屬於本公司權益持有者淨虧損	(37,356)	(8,168)
3. 總資產	286,189	282,491
4. 股東權益	30,436	41,221
5. 每股虧損(人民幣元)	(1.98)	(0.37)
6. 每股歸屬於本公司普通股股東權益(人民幣元)	1.32	0.92

註：

主要財務指標計算方法如下：

每股虧損 = 歸屬於本公司權益持有者淨虧損 ÷ 年內發行在外普通股的加權平均數

每股歸屬於本公司普通股股東權益 = 年末歸屬於本公司普通股股東權益 ÷ 年末發行在外普通股的股數

主要運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		
	2023年	2022年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK) (百萬)	244,960.45	96,210.85	154.61%
— 國內航線	199,818.68	92,204.39	116.71%
— 國際航線	40,338.30	3,577.88	1,027.44%
— 地區 ¹ 航線	4,803.47	428.58	1,020.78%
客運人公里(旅客周轉量, RPK) (百萬)	182,299.38	61,287.67	197.45%
— 國內航線	149,930.96	59,030.04	153.99%
— 國際航線	28,846.07	2,019.22	1,328.57%
— 地區航線	3,522.35	238.41	1,377.43%
載運旅客人次(千)	115,617.54	42,510.46	171.97%
— 國內航線	106,286.04	42,027.14	152.90%
— 國際航線	6,820.46	322.69	2,013.63%
— 地區航線	2,511.04	160.63	1,463.24%
客座率(%)	74.42	63.70	10.72pts
— 國內航線	75.03	64.02	11.01pts
— 國際航線	71.51	56.44	15.07pts
— 地區航線	73.33	55.63	17.70pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.593	0.602	-1.50%
— 國內航線	0.582	0.549	6.01%
— 國際航線	0.629	2.100	-70.05%
— 地區航線	0.792	1.040	-23.85%

¹ 為便於數據統計和分析，參照行業慣例，在業務上劃分為「國內航線」、「國際航線」和「地區航線」。其中「地區」指中國香港、中國澳門和中國台灣。

主要運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		
	2023年	2022年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK) (百萬)	7,479.14	6,349.11	17.80%
— 國內航線	4,107.63	1,356.56	202.80%
— 國際航線	3,183.17	4,948.43	-35.67%
— 地區航線	188.34	44.11	326.98%
貨郵載運噸公里(貨郵周轉量, RFTK) (百萬)	2,504.35	2,608.93	-4.01%
— 國內航線	886.40	524.67	68.94%
— 國際航線	1,600.16	2,074.95	-22.88%
— 地區航線	17.80	9.31	91.19%
貨郵載運量 (百萬公斤)	842.15	652.39	29.09%
— 國內航線	585.48	352.17	66.25%
— 國際航線	241.32	290.88	-17.04%
— 地區航線	15.35	9.34	64.35%
貨郵載運率(%)	33.48	41.09	-7.61pts
— 國內航線	21.58	38.68	-17.10pts
— 國際航線	50.27	41.93	8.34pts
— 地區航線	9.45	21.10	-11.65pts
貨郵噸公里收益(人民幣元)註	1.451	2.978	-51.28%
— 國內航線	0.705	1.031	-31.62%
— 國際航線	1.829	3.414	-46.43%
— 地區航線	4.663	15.682	-70.27%

截至12月31日止12個月

	2023年	2022年	變動幅度
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	29,525.58	15,008.09	96.73%
— 國內航線	22,091.31	9,654.96	128.81%
— 國際航線	6,813.62	5,270.44	29.28%
— 地區航線	620.65	82.69	650.57%
收入噸公里(運輸總周轉量, RTK)(百萬)	18,522.83	8,025.31	130.81%
— 國內航線	14,063.03	5,743.18	144.86%
— 國際航線	4,133.89	2,251.73	83.59%
— 地區航線	325.91	30.39	972.43%
綜合載運率(%)	62.73	53.47	9.26pts
— 國內航線	63.66	59.48	4.18pts
— 國際航線	60.67	42.72	17.95pts
— 地區航線	52.51	36.75	15.76pts
收入噸公里收益(人民幣元)註	6.037	5.567	8.44%
— 國內航線	6.249	5.739	8.89%
— 國際航線	5.098	5.029	1.37%
— 地區航線	8.815	12.965	-32.01%

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，本集團踐行綠色發展理念，持續優化機隊結構。2023年，本集團圍繞新型主力機型引進飛機合計22架，退出飛機15架。本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。本公司作為國產C919客機的全球首發用戶，於2023年5月28日正式開啟C919全球首次商業載客飛行。截至2023年12月31日，本集團共運營782架飛機。

截至2023年12月31日機隊情況

序號	機型	廠商	2023年					單位：架
			淨增	小計	自有	融資租賃	經營租賃	平均機齡 (年)
1	B777系列	波音	0	20	10	10	0	7.9
2	B787系列	波音	0	10	3	7	0	4.9
3	A350系列	空客	5	20	7	13	0	2.6
4	A330系列	空客	0	56	32	19	5	10.1
寬體客機合計			5	106	52	49	5	7.8
5	A320系列	空客	7	379	134	127	118	9.1
6	B737系列	波音	-8	276	104	70	102	9.1
7	C919系列	商飛	3	4	3	1	0	0.4
窄體客機合計			2	659	241	198	220	9
8	ARJ系列	商飛	0	17	8	9	0	1.8
支線客機合計			0	17	8	9	0	1.8
客機合計			7	782	301	256	225	8.7

註：

1. A350系列包含A350-900等機型；
2. A330系列包含A330-200和A330-300等機型；
3. A320系列包含A319、A320、A320NEO及A321等機型；
4. B787系列包含B787-9等機型；
5. B777系列包含B777-300ER等機型；
6. B737系列包含B737-700、B737-800及B737-8等機型；
7. C919系列包含C919等機型；
8. ARJ系列包含ARJ21等機型。

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系列	220.98	74.25	57.87	8.19
B787系列	172.41	68.08	52.57	9.37
A350系列	276.63	71.78	50.14	8.69
A330系列	1,021.88	72.38	48.15	8.27
A320系列	5,532.90	76.39	68.00	8.12
B737系列	4,253.04	73.42	70.68	8.38
C919系列	8.17	77.03	79.18	5.03
ARJ系列	75.74	75.75	75.71	3.85

機隊規劃

2024年至2026年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2024年		2025年		2026年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919系列	6	—	10	—	10	—
ARJ系列	16	—	2	—	—	—
商飛客機合計	22	—	12	—	10	—
A350系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	21	14	31	22	34	16
空客客機合計	21	14	31	22	34	16
B787系列	5	—	4	—	7	—
B737系列	8	1	—	14	9	10
波音客機合計	13	1	4	14	16	10
客機合計	56	15	47	36	60	26

註：

- 根據已確認的訂單，本集團在2027年計劃引進26架飛機，退出26架；
- 本集團對部分飛機引進做了優化和調整，本集團不排除將根據外部市場環境變化及本集團運力規劃等適時調整飛機引進和退出計劃。

2023 年東航大事記



有序恢復、新開航線架起“空中絲路”

2023年，公司有序恢復、新開航線航班。公司還先後開航伊斯坦布爾、開羅等“一帶一路”新航線。



C919商業首航再簽100架“大單”

2023年5月28日，公司全球首架C919商業首航成功，2023年9月28日公司簽約增訂100架，成為全球最大C919用戶。



高規格承辦“2023北外灘國際航空論壇”

2023年9月22日，公司高規格承辦“2023北外灘國際航空論壇”，發佈“長三角經濟圈空地一體出行網路建設”、“航空健康出行指南”等多項重磅成果。



日出東方 再次起航

2023年10月10日至13日，公司舉辦研討班，“日出東方、再次起航”的信心決心與日俱增，努力創造公司下一個十年的輝煌。



加強與上海市戰略合作

公司與上海市人民政府簽署戰略合作框架協定以來，公司聚焦主責主業，打造航空運輸超級承運人。



服務保障進博會

2023年，公司再次以“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、保障進博。公司品牌服務獲得各界讚譽。



向控股股東融入200億元永續債

2023年11月21日，公司向控股股東中國東航集團融資人民幣200億元的永續債，進一步改善公司資本結構，降低資產負債率，提高抗風險能力和財務穩健性。



第一時間馳援甘肅地震災區

2023年12月19日，公司第一時間馳援甘肅地震災區，履行央企職責。2023年，公司發佈第15份企業社會責任報告/ESG報告，向公眾系統展示履責態度和履責成效。



空中Wi-Fi新突破

2023年8月，公司“空中Wi-Fi”服務技術在國內首家實現飛機從離地到降落的“全程線上”。



信息披露和年報榮獲多項殊榮

2023年，公司信息披露工作連續十年榮獲上海證券交易所主板上市公司最高等級A級評價，2022年度報告榮獲LACP全球航空業年報金獎、ARC航空公司傳統年報金獎等殊榮。





董事長報告書

致各位股東：

董事長
王志清

本人僅此提呈本集團截至2023年12月31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。



業績綜述

2023年，受外部環境、地緣政治等因素的超預期影響，全球經濟仍處於緩慢增長階段。據國際貨幣基金組織(IMF)2024年1月發佈的《世界經濟展望報告》預測，2023年全球經濟增速估計約為3.1%，低於3.8%的歷史(2000-2019年)平均年度增速。中國作為全球最大的發展中經濟體，面對複雜嚴峻的國際環境和艱巨繁重的國內改革發展穩定任務，頂住了外部壓力、克服了內部困難，實現了國民經濟回升向好，據國家統計局初步核算，2023年全年國內生產總值較上年增長約5.2%，展現了良好的經濟韌性。

隨著國民經濟回升向好，中國民航也迎來了疫情轉段後固本培元、恢復發展的關鍵一年，2023年全行業共完成運輸總周轉量1,188.3億噸公里、旅客運輸量6.2億人次，同比分別增長98.3%、146.1%，分別恢復至2019年的91.9%、93.9%。一年來，本公司頂壓前行、克難奮進，把握市場復甦機遇、有序恢復安全生產、不斷提高運行品質、加快推進改革創新、持續提升治理效能、積極履行社會責任，紮實推進高質量穩增長。2023年本公司完成運輸總周轉量185.2億噸公里、旅客運輸量1.2億人次，實現營業收入人民幣1,137.4億元，同比2022年分別增長130.8%、172.0%、145.6%，2023年歸屬於本公司股東的淨虧損人民幣81.7億元，同比減虧人民幣291.9億元。



經營回顧

安全運行

本集團堅決貫徹落實確保「兩個絕對安全」的重要指示批示精神，始終把安全作為頭等大事來抓，在航班快速恢復的情況下，實現安全形勢總體平穩，全年完成安全飛行228.2萬小時、起落95.4萬架次。

推進安全體系建設，夯實安全生產基礎。持之以恆推進安全管理、生產運行、飛行訓練、機務維修「四大體系」建設。實施「安全管理強化年」行動，著力提升安全管理隊伍能力；優化生產組織模式，構建運力、機隊、機組之間的有機協調的作業流程；建立模擬機訓練質量評價系統，持續提升飛行訓練質量；加大機務系統安全督導和監督檢查力度，完善故障管控制度和機制，系統強化規範管理。

排查整治風險隱患，牢牢守住安全底線。推進重大安全隱患專項排查整治2023行動，重點防範航班快速恢復、臨時調整、C919初始運行、人員技能生疏等方面的潛在隱患，組織安全大檢查、換季專項檢查、消防隱患整治、航站及代理人專項整治等；加強安全警示教育，錘煉「嚴、精、細、實」的工作作風，提升全員安全素質。

全面統籌生產組織，提升運行保障能力。統籌標準化運行和集約化資源配置，開發可視化平台，堅決防止超能力、超標準運行；堅持「嚴密組織、科學安排、量力而行、盡力而為」的生產組織原則，提前部署春運、航班有序恢復、旺季生產和航班換季等工作；加強與飛機製造商溝通，強化人員培訓，做好C919初始商業運行和ARJ21性能改進工作，確保國產民機安全平穩運行。

拓市增收和降本增效

本集團堅持「穩中求進」工作總基調，生產經營穩步回歸常態，營業收入和客運量分別恢復到人民幣千億元和1億人以上，多措並舉降本節支，全年虧損同比大幅減虧。

緊盯市場復甦節奏，科學安排運力投放。動態跟蹤市場變化，迅速增投國內主要市場搶佔份額；科學分析旺季特點，早謀劃、早部署、早行動，有針對性地調整春運、暑運航班計劃編排；動態進行航線季中改造，有效提升時刻利用率；持續圍繞市場需求優化航網結構，搭建適應高質量發展的「空中絲綢之路」，新開上海浦東—伊斯坦布爾、上海浦東—開羅、寧波—布達佩斯等20餘條「一帶一路」沿途國際航線。全年國內、國際、地區公里投放分別恢復至2019年的116.4%、43.8%和75.0%；國內、國際、地區旅客運輸量分別恢復至2019年的97.5%、38.8%和67.7%。

持續優化營銷策略，多措並舉搶抓效益。積極爭取時刻資源，進一步鞏固優勢市場份額；穩步恢復聯盟合作，推動國際航班有力恢復；持續做強中轉，加強中轉產品設計，優化航線銜接增加中轉機會，加大中轉聯程的銷售力度；強化客貨聯動，重點提升國遠航線盈利能力；積極推進輔營產品和優享類產品在全渠道的投放和銷售，2023年，本集團輔營產品收入合計人民幣68.6億元，同比2022年上升80.4%。

全面加強成本管控，精細管理提質增效。深化全面預算管理，堅持盤活存量，落實大項成本、大額資金項目的費用管控，做精做細業財融合、提質增效等項目。全年完成160項提質增效項目，累計增效約人民幣13.1億元。業財融合的價值創造作用進一步顯現，精準分析56個海外站點和153個國內站點的變動成本，起降費、航延費、行李賠償費同比2019年顯著下降。

服務提升和品牌建設

以開展2023年「民航服務助力行業恢復年」主題活動為抓手，持續提升服務質量；積極推進中央企業品牌引領行動和品牌建設對標工作，著力加強品牌建設。

優化航空服務流程，運行指標持續向好。持續推進服務全流程管控平台建設，結合《服務手冊》梳理32個出行節點，100多個視角，升級服務全景圖；提升線上服務能力，建立PC端、APP端、電話端的全方位客戶溝通渠道；加強服務過程管控，值機登機服務、行李服務、空中服務、特殊旅客服務等指標表現優異，餐供服務滿意度逐年提升，全年航班正常率達87.4%。

拓寬航空服務場景，特色產品迭代出新。持續打造「準時、快捷、最優」的「空中快線」品牌，新推「惠享東方」、「C919優享」、「新有所享」等營銷產品，空中Wi-Fi寬體機全覆蓋，推出年卡、多次卡、「星享包」等空中Wi-Fi特色產品；空鐵聯運產品覆蓋46個城市，通達710個火車站點，實現航空段與1,240個火車段的雙向聯運，更好滿足人民日益增長的美好出行需求。

著力豐富品牌內涵，彰顯東航品牌特色。C919首航宣傳累計閱讀量超10億次，被中國公共關係協會評為2023年優秀傳播案例；開展「一帶一路」十周年系列宣傳，以東航之聲講好中國故事；持續做好第六屆進博會「四位一體」服務保障工作，深化「四精」服務品牌引領，東航品牌助力東方魅力閃耀進博；與上海市簽署戰略合作協議，共同打造航空運輸超級承運人，推進世界級航空樞紐建設，為打響「上海服務」品牌貢獻東航力量。2023年本公司獲評全球品牌傳播集團WPP旗下「BrandZ最具價值中國品牌」前50強，位列Brand Finance「2023全球航空公司品牌價值50強」第7名，獲評金蜜蜂2023優秀企業社會責任報告長青獎等諸多獎項。

改革創新和公司治理

圍繞加快建設世界一流，啟動實施國企改革深化提升行動，推進關鍵領域改革創新；持續完善中國特色國有企業公司治理，推動制度優勢轉化為治理效能，內部控制、風險管理、合規管理等體系建設持續優化。

改革創新取得成果，數字化水平穩步提升。新一輪國企改革深化提升行動啟動實施，進一步優化飛行、運控、機務等條線管控；持續優化調整產業佈局，本集團主業定位更加凸顯；科創體系持續完善，出台科技創新專項發展規劃，加快推進東航科創板塊建設，本公司下屬研發中心獲得「科改示範企業」優秀評級；創新應用落地見效，飛機放行監控系統等多個項目獲得專利授權，數字學生機務維修等多個創新應用獲得獎項，「地服透明機坪」、「登機口工作站」、「飛機牽引避撞」等多個項目試點推進。

持續完善體制機制，治理水平不斷提升。落實獨立董事制度改革精神，系統修訂《公司章程》、《股東大會議事規則》等10餘項重要規章制度，公司治理制度體系進一步完善；合規開展上市公司事務，連續第10年獲得上交所信息披露A級評價；在控股股東的支持下，以公允的利率成功發行永續債，資產負債率下降近6個百分點；高度重視上市公司價值管理工作，實施增持A+H股項目；科學制定投資計劃，從嚴從緊優化資金安排，合理推進運力儲備；加強內控體系建設，建立風險指標庫，強化風險動態監控和缺陷治理；深化合規體系建設，進一步完善合規管理制度，持續做好合規疑慮處置，加強境外法律風險防範，強化知識產權管理，全面推進旅客信息保護工作。

社會責任

本集團以高度的社會責任感，踐行「綠色飛行，科技環保」的生態發展理念，用心用情助力鄉村振興，持續提升員工幸福感。

踐行環保理念，堅持低碳減碳。編製碳達峰行動方案，落實市場化減排機制，推進能源環保體系建設；持續推進場內車輛電動化及飛機輔助動力裝置(APU)替代設備「應用盡用」，全年共完成53種機供品的塑料材質變更或替換；推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用，全年在20多架空客飛機上加注SAF混合燃油進行交付飛行；積極參加天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」，實現SAF燃油首次用於本集團商業運行航班。

履行央企責任，助力鄉村振興。會同控股股東中國東航集團，堅決履行央企社會責任，堅持不懈開展好定點幫扶工作，連續5年在中央單位定點幫扶考核評價中獲得最高等級評價。充分利用航空產業優勢，運營涉及定點幫扶對象的航班超過3,500班，運輸旅客超過32萬人次，通過航線帶動當地GDP超過人民幣5.7億元；本集團幫扶案例「東航那杯茶」入選《中央企業助力鄉村振興藍皮書(2022)》示範項目，本集團助力滄源蜜蜂產業幫扶項目榮獲中國上市公司協會頒發的鄉村振興優秀案例。

做實員工關愛，建設幸福東航。穩步推進「我為群眾辦實事」，推動「職工保障性租賃住房項目」、「員工健康呵護項目」等十件實事落地見效；關心關愛一線工作崗位，啟動戶外勞動者暖心驛站改建改造計劃，共有234家暖心驛站完成建檔；切實關愛女性職工，開展普法宣傳、身心健康講座、主題閱讀、幸福東航家庭日等活動。

2024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2024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。

堅決守牢安全底線

強化安全風險源頭管控，健全風險隱患判定標準、工作機制和數據模型；強化安全「四大體系」建設，推動全員安全生產責任制落實落地；強化安全作風建設，警示全體幹部員工保持「安全重於泰山」的清醒；強化國產民機飛行、維修、運行等方面能力提升，推進國產民機運行規模、運行品質雙提升。

堅持提升經營效益

提高樞紐競爭力，加快構建與超級承運人功能定位相匹配的航線網絡結構，集中優勢資源提高樞紐通達性，做強國際中轉；提高產品競爭力，積極獲取時刻資源，持續提升服務品質，精準投放創新服務產品；提高市場競爭力，提前佈局旺季市場，靈活調配航網、航班、機型等資源，利用大電商平台拓寬出行鏈消費市場，增加輔營收入；提高精益運營競爭力，在開源增收、降本節支、盤活資產等領域加強精細管理，拓展業財融合工作覆蓋面，下大力氣降成本。

深化服務品牌建設

提升關鍵觸點服務水平，充分發揮「四精」品牌效能，立足旅客需求，提高不正常航班處置能力和旅客滿意度，持續優化會員禮遇服務；提升服務管理水平，加強營銷運行常態化協同機制建設，暢通營業部、場站運行信息，健全服務標準體系閉環；提升東航品牌實力，全面加強品牌建設，努力打造具有全球競爭力和影響力的卓越品牌。

大力推進數字化轉型

堅持創新驅動發展，完善科技創新、數字化轉型管理體系，推動優勢資源向戰略性新興產業集中；聚焦重點領域加快推進數字化轉型，通過大數據等技術，提高航班編排、收益管理、市場營銷的智能化水平，加快推動創新成果落地應用。

防範化解重大風險

強化風險防範，緊盯安全運行、境外經營、航油波動、匯率利率等重點領域，提升重大風險預判化解能力；完善財務管理體系，加強債務風險監控，強化資金流動性管理，保證流動性安全；持續推進合規管理，促進業法融合，進一步加強個人信息保護和數據安全管理。

管理層討論與分析

副董事長、總經理
李養民



主要業務及經營模式

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

本集團打造精簡高效的現代化機隊，通過運營782架平均機齡約8.7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

據IATA數據顯示，2023年全球航空客運總量（按照收入客公里或RPKs計算）同比2022年增長36.9%，恢復至2019年的94.1%。其中，國內客運量同比增長30.4%，高出2019年全年水平的3.9%；儘管國際客運量同比增速高於國內，達到41.6%，但總量僅達到2019年水平的88.6%。由此可見，2023年全球航空旅行需求保持復蘇態勢，但仍呈現出國內復蘇強於國際的情況。



2023年，中國民航復蘇節奏整體與全球民航保持相似。全行業全年共完成旅客運輸量6.2億人次，同比增長146.1%，恢復至2019年的93.9%。至2023年底，我國國際客運定期航班恢復至每周約4,782班（每個往返記為1班），僅恢復到2019年的62.8%。總的來看，中國民航運輸生產呈現穩健恢復的良好局面，但受國際地緣政治局勢持續緊張、全球經濟發展態勢、部分國家和地區民航保障能力恢復受限等因素疊加影響，國際旅客運輸恢復仍不及預期。

行業格局和趨勢

國際貨幣基金組織2024年1月更新預測，2024年全球經濟增速預計為3.1%，較此前預測值提高0.2個百分點，原因是美國以及一些大型新興市場和發展中經濟體呈現出比預期更強的韌性，中國仍然是全球經濟增長最大引擎，中國經濟發展為全球提供強勁動能。但不容忽視的是，世界經濟仍增速緩慢，地緣政治衝突頻發導致逆全球化趨勢加劇，衍生出油價高位、供應鏈不暢等現象，客觀限制了全球民航的復蘇速度和盈利能力。IATA預測，亞太地區航空業到2024年底有望實現盈利。

我國經濟發展持續向好為民航發展提供良好宏觀環境。經過2023年穩健有序恢復，國內民航生產運行秩序回歸正常，也進一步儲備了發展動能。民航局表示，我國民航業仍處於重要的戰略機遇期，2024年民航運輸生產將回歸自然增長，隨着我國簽證政策不斷優化調整和通關便利化水平持續提升，旅客出入境意願有望進一步提升，2024年全行業運輸總周轉量、旅客運輸量等主要指標預計將整體超過2019年前水平。

發展戰略

本集團以打造世界一流、建設幸福東航為戰略目標，以為客戶提供安全、快捷、舒適的優質航空出行服務為發展使命，秉承「員工熱愛、客戶首選、股東滿意、社會信任」的發展願景，致力成為持續安全、創新發展、優質高效、綠色環保、協同發展的世界一流智慧航空出行綜合服務集成商。

面對新形勢新需求，本集團提出了「日出東方，再次起航」的倡議，也賦予了「世界一流、幸福東航」新的內涵，總的來看，一是安全底線牢、二是運營效率高、三是服務品質好、四是產業結構優、五是經濟效益佳、六是發展動力足、七是員工獲得感強。

核心競爭力分析

1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

本集團具有較強的區位優勢。作為國有控股三大航空公司之一，本集團總部和運營主基地位於國際特大型城市上海。作為中國重要的經濟中心和國際航運中心，上海直接服務的長三角地區是我國經濟最具活力、開放程度最高、創新能力最強的區域之一，是「一帶一路」和「長江經濟帶」的重要交匯點，上海一直與亞太和歐美地區有着十分緊密的經貿聯繫，從上海飛往亞洲各主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約10至12小時。

2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局

本集團作為天合聯盟成員，航線網絡通達全球166個國家和地區的1,050個目的地。「東方萬里行」常旅客可享受聯盟多家航空公司的會員權益及全球超過750間機場貴賓室。

本集團積極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、廈門等城市為支撐建設重點干線網絡。

本集團在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場擁有最大市場份額，發展將受惠於國家「長三角一體化」戰略的實施、上海對國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案的持續推進等。本集團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。本集團積極打造和優化以上海為核心樞紐的航線網絡，結合浦東機場樞紐運行，持續提高本集團中轉效率和服務能力，持續提升在上海及長三角航空運輸市場的影響力。本集團積極參與全球化合作，加快將本集團打造成為具有全球競爭力的航空運輸超級承運人，為交通強國、民航強國和上海國際航運中心建設提供有力支撐。

國內航線方面，本公司在上海、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、美洲和大洋洲主要國際都市。

3. 綠色高效的機隊結構

本集團始終秉持綠色低碳發展理念，致力於機隊結構的更新優化。本集團運營近800架飛機組成的現代化機隊，擁有中國規模最大、商業和技術模式領先的互聯網寬體機隊，在中國民航首家開放手機等便攜式設備使用，截止2023年底，機隊平均機齡為8.7年。本集團運用數字化手段持續優化機隊調配和機隊性能，提升飛機和航網匹配度及機隊運行效率。

4. 具有濃鬱東方特色的品牌及優質服務

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

本集團在運營品質、服務體驗、社會責任等領域屢獲獎項。2023年本公司獲評全球品牌傳播集團WPP旗下「BrandZ最具價值中國品牌」前50強，位列Brand Finance「2023全球航空公司品牌價值50強」第7名。

5. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團一直以來秉持高水平的服務質量，持續提升旅客出行體驗，本公司「東方萬里行」常旅客會員人數已突破5,700萬人。

本集團積極推進與天合聯盟成員合作，通過資本聯姻和業務合作，與達美、法荷航建立更加穩固和緊密的全面戰略合作關係，搭建了連接亞洲、北美洲、歐洲的航空運輸黃金三角；本集團積極推進與日航、大韓航空、沙特航空等聯盟夥伴在合作營銷、代碼共享等方面的合作，並積極協調推動在聯盟無縫值機、休息室、常旅客、集團客戶、女性領導力提升等項目。在國內航空界，與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，進一步增強本集團在上海主基地的競爭力。

在航空產業鏈上下游，本集團積極拓展與全球知名企業的品牌合作，實現互惠共贏。本集團與攜程旅行網建立起「航空+互聯網」合作模式，強化雙方在產品促銷、航線宣傳等方面的合作；攜手中國國家鐵路集團有限公司，實現「機票+火車票」的一站式預訂；拓展與支付寶等平台合作；拓寬與大型酒店集團和用車平台的合作，提升旅客的出行便利度；加強東航錢包與中國銀聯、主要樞紐機場的合作，豐富東航錢包的功能，豐富東航積分生態圈。

6. 高質量履行社會責任

本集團以強烈的社會責任感，踐行ESG理念，在航空安全、旅客服務、員工關愛、社區發展、綠色飛行等方面持續加大投入，以實現「世界一流、幸福東航」為目標，推動成為持續安全、創新發展、優質高效、綠色環保、世界一流的智慧航空出行綜合服務集成商。

本集團積極踐行可持續發展(ESG)理念，不斷完善ESG工作制度、加強ESG實踐，提升ESG治理水平和績效水平。在董事會航空安全與環境委員會指導下，本公司制訂了環境及可持續發展年度工作計劃，專項編製《碳達峰行動方案》，推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用，積極參與天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」。本公司自2009年起每年發佈高質量的社會責任暨ESG報告。

風險分析

1. 經貿環境、地緣政治、公共衛生事件等風險

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空運輸需求。同時，國際經貿關係、地緣政治衝突或戰爭等，將給事件所在地及其影響範圍的航空市場需求帶來較大影響，此外，上述風險或將推動能源等大宗商品價格大幅波動，影響全球經濟活動，給本集團經營業績和財務狀況造成較大影響。突發性公共衛生事件，可能會對航空出行需求及本集團的正常運營產生較大影響。

本集團密切關注國內外宏觀經濟形勢、國際經貿關係、地緣政治局勢、突發公共衛生事件及有關政策變化帶來的影響，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對相關影響。

2. 政策法規風險

航空公司的業務遍及全球，是受國內外經濟政策和法律法規影響較大的行業。國內外相關的法律法規和產業政策、監管政策的調整和變化，可能會給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，本公司作為一家在上海、香港兩地上市的公眾公司，本公司所處上市地證券監管法律法規的變化可能會對本公司股東結構、股票的流動性、價格、存續等帶來影響和不確定性。

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

3. 安全運行風險

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

本集團紮實推進安全作風建設，嚴格執行規章制度和運行標準，落實安全生產責任制，加強安全隱患排查治理，完善安全風險防控體系，強化安全管控能力，積極應對安全運行風險。

4. 核心資源風險

行業的快速發展可能使得航空運輸企業面臨境內外重要航點的航權、時刻資源以及關鍵崗位管理人員、專業技術人員等核心資源儲備不足的風險，將可能制約本集團達到預期的發展目標或對本集團的生產經營造成重大不利影響。

本集團通過積極與境內外航權、時刻資源監管機構協商，並積極參與時刻資源市場化競爭，儲備核心市場時刻資源。本集團通過推進「幸福東航」企業文化建設、優化核心技術人才激勵方案，並實施多層次的後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才。

5. 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空公司對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，為本集團的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。此外，鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。本集團在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

本集團積極應對行業競爭，主動爭取樞紐和核心市場新增航權和時刻資源，持續優化航線網絡，穩步提升和鞏固樞紐及核心市場份額；通過提升服務品質、提高航班正點率等方式，提升旅客乘機體驗，進一步強化本集團的競爭力。

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之一。國際油價水平大幅波動將對航油價格水平和本公司燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本公司經營業績。

在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於2023年實際運行航班用油量，如平均航油價格上升或下降5%，本公司航油成本將上升或下降約人民幣20.55億元。

本集團優化運力投放，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。本公司將積極研判油價走勢，根據董事會授權，謹慎開展航油套期保值業務。中國民航業的燃油附加費機制也能夠為航空公司抵消一部分航油價格波動風險。

7. 匯率波動風險

本公司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，直接影響本公司當期利潤，對本公司經營業績造成較大影響。

截至2023年12月31日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本公司利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-297	297	—	—

2023年，本公司密切關注匯率市場，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式不斷優化公司債務幣種結構，降低匯率波動風險。隨著本公司開拓國際市場、推進全球化業務，將可能面臨部分國家貨幣匯率大幅波動的風險，但目前該類航線收入佔比低，對本公司影響較小，總體風險可控，本公司也將通過採取在境外市場當地收支幣種相匹配等多種措施，進一步降低匯率波動對本公司經營的影響。

8. 利率變動風險

本公司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公司現有浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響本公司財務費用。

截至2023年12月31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，則本公司利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	-231	231	3	-3

本公司通過開展衍生品交易，進一步優化本公司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. 數據及信息安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關。如本集團信息網絡系統存在設計缺陷、運行故障、內部人員的合規培訓和安全意識缺乏以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據和本集團信息洩露，對本集團經營業績及品牌形象產生不利影響。

本集團持續推進信息網絡安全項目建設，迭代修訂《網絡安全管理手冊》等規章制度，建立健全信息網絡安全相關的技術防護和安全管理機制，強化信息網絡安全管理能力；任命「數據保護官」，建立以身份證等識別信息為主的客戶數據體系，提升數據及信息安全防護能力。

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、管理、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對本集團發展戰略的實施效果造成影響，未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

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

11. 供應鏈風險

航空運輸企業需要飛機、發動機、航材等重要設施設備以及符合運行資質的飛行、維修、運行等系統及核心技術以開展正常運營。如本集團供應鏈上的重要設施設備、核心技術供應商經營發生異常，或在特殊情況下，無法向本集團正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能對本集團的正常運營帶來不利甚至重大不利影響。

本集團定期開展與生產運營供應鏈高度關聯的重要設施設備及核心技術服務供應商的履約能力評估，持續關注重要設施設備及核心技術服務的市場價格及引進政策規則變動情況，積極應對供應鏈相關重要設施設備及核心技術服務供應商風險。

12. 證券市場波動風險

上市公司股票價格不僅取決於本公司當前業績和未來經營預期，還受上市地法律規定、政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者結構及心理等多種因素影響。本公司股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失。

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

13. 環境政策變化的風險

全球對包括碳排放、噪音治理等在內的環境政策愈加重視，以及旅客低碳出行而導致的消費行為的轉變，可能會給航空公司的運行帶來限制，航空公司為滿足環境政策監管要求的變化，可能加大在節能減排、噪音治理等方面的投入，從而增加經營成本。

本集團堅持可持續發展的基本理念，嚴格遵守環保相關政策法規，通過引進先進的節油、降噪機型，實施飛機節油精細化管控，推進應用地面設施設備替代輔助動力裝置工作和地面車輛「油改電」計劃，持續推行節能環保技術等方式，積極開展節能減排及噪音治理工作。本集團遵守國際和國內的碳排放監管要求，參與歐盟碳排放交易和上海市地方試點碳交易機制，通過市場化機制履行碳排放義務，探索提升碳排放管理能力。此外，本集團持續研究可持續航空燃料的應用，探索航空業碳減排模式，不斷提高生態環境治理和綠色低碳發展水平。

14. 其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，除上述風險之外，自然災害、相關國家頒發通航或人員往來限制政策等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

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

經營收入

2023年，本集團客運收入為人民幣1,045.76億元，同比增長198.75%，佔本集團運輸收入的96.64%；旅客運輸周轉量為182,299.38百萬客公里，同比增長197.45%。

國內航線客運收入為人民幣839.86億元，同比增長174.72%，佔客運收入的80.31%；旅客運輸周轉量為149,930.96百萬客公里，同比增長153.99%。

國際航線客運收入為人民幣178.25億元，同比增長325.93%，佔客運收入的17.05%；旅客運輸周轉量為28,846.07百萬客公里，同比增長1,328.57%。

地區航線客運收入為人民幣27.65億元，同比增長1,014.92%，佔客運收入的2.64%；旅客運輸周轉量為3,522.35百萬客公里，同比增長1,377.43%。

2023年，本集團貨郵運輸收入為人民幣36.34億元，同比減少53.23%，佔本集團運輸收入的3.36%；貨郵載運周轉量為2,504.35百萬噸公里，同比下降4.01%。

2023年，本集團其他收入為人民幣55.31億元，同比增長56.64%。

營運開支

2023年，本集團總營運成本為人民幣1,210.89億元，同比增長48.56%。航空客運穩步復甦，旅客周轉量和旅客載運人次穩步增長，本集團飛機起降費、航空餐食供應支出、折舊及攤銷等多項成本同比增長。2023年，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之一。2023年，本集團飛機燃油成本為人民幣411.02億元，同比上升84.89%，主要是由於本集團航班量增長，加油量同比增長104.23%，增加航油成本人民幣231.71億元；因原油價格下降，平均航空油價同比下降9.47%，減少航油成本人民幣42.99億元。

2023年，本集團飛機起降費為人民幣145.58億元，同比增長132.82%，主要是由於航空客運需求恢復增長，起降架次增加所致。

2023年，本集團折舊及攤銷為人民幣250.23億元，同比增長14.73%，主要是由於運輸周轉量增加，組件折舊增加所致。

2023年，本集團工資、薪金及福利為人民幣236.13億元，同比增長15.27%，主要是由於運輸周轉量增加，空勤人員小時費增加所致。

2023年，本集團飛機維修費為人民幣45.42億元，同比增長35.34%，主要是由於運輸周轉量增加，飛發日常維修費用增加所致。

2023年，本集團航空餐食供應支出為人民幣29.93億元，同比增長190.58%，主要是由於旅客運輸量增加，相應提供餐食及機供品增加所致。

2023年，本集團銷售及市場費用為人民幣29.32億元，同比增長249.46%，主要是由於旅客出行數量增長，相應的代理業務手續費、系統訂座費增加所致。

2023年，本集團上繳民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣10.56億元，同比增長118.18%，主要是由於航空客運市場恢復，本公司運輸周轉量增加所致。

其他營業收入和利得

2023年，本集團其他營業收入和利得為人民幣54.29億元，同比增長50.26%，主要是由於旅客出行數量增長，本公司加大運力投入，合作航線收入增長所致。

財務收入／支出

2023年，本集團財務收入為人民幣4.95億元，同比減少3.32%；財務支出為人民幣69.82億元，同比減少20.96%，主要是由於匯兌損失減少所致。

年度淨虧損

2023年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣81.68億元，2022年同期歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣373.56億元。2023年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.37元。2022年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣1.98元。

流動資金狀況與資本結構

截至2023年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,847.33億元，較2022年12月31日下降1.28%；資產負債率為84.74%，較2022年12月31日下降3.93個百分點。此比率按照負債總額除以資產總額計算。

其中，流動資產總額為人民幣256.63億元，佔資產總額9.01%，較2022年12月31日下降8.48%；非流動資產為人民幣2,590.70億元，佔資產總額90.99%，較2022年12月31日下降0.51%。

截至2023年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,412.70億元，其中流動負債為人民幣1,062.64億元，佔負債總額的44.04%；非流動負債為人民幣1,350.06億元，佔負債總額的55.96%。

流動負債中，帶息負債（短期銀行借款、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720.97億元，較2022年12月31日下降12.33%。

非流動負債中，帶息負債（長期銀行借款、應付債券以及租賃負債）人民幣1,229.91億元，較2022年12月31日下降10.49%。

2023年，本集團為應對匯率波動，積極優化本集團債務幣種結構，降低匯率風險。截至2023年12月31日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年 12月31日		截至2022年 12月31日		變動比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	160,214	82.13	182,428	83.06	-12.18
美元	30,945	15.86	32,840	14.95	-5.77
其他	3,929	2.01	4,366	1.99	-10.01
合計	195,088	100.00	219,634	100.00	-11.18

截至2023年12月31日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款，應付債券折合人民幣1,105.41億元，較2022年12月31日的人民幣1,212.31億元減少8.82%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年 12月31日		截至2022年 12月31日		變動比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	106,694		117,094		-8.88
新加坡元	2,681		2,582		3.83
歐元	1,166		1,555		-25.02
合計	110,541		121,231		-8.82

截至2023年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣845.47億元，較2022年12月31日的人民幣984.03億元減少14.08%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年 12月31日		截至2022年 12月31日		變動比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	53,520		65,334		-18.08
美元	30,945		32,840		-5.77
港幣	19		172		-88.95
日元	31		12		158.33
新加坡元	4		6		-33.33
其他	28		39		-28.21
合計	84,547		98,403		-14.08

利率變動

本集團帶息債務包括短期帶息債務和長期帶息債務，其中固定利率的帶息債務比例為50.28%，浮動利率的帶息債務比例為49.72%。截至2023年12月31日和2022年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,950.88億元及人民幣2,196.34億元（包括長、短期銀行借款、租賃負債、應付債券及超短期融資券），其中，短期帶息債務的比例分別為36.96%及37.44%。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2023年12月31日和2022年12月31日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為15.86%和14.95%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為82.13%和83.06%。美元以及人民幣利率的變化對本集團財務成本的影響較大。本集團可通過利率互換合約鎖定利率，降低美元債務中浮動利率波動的風險。

2023年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未新增利率互換合約交易。截至2023年12月31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1.89億美元，將於2024年至2025年間期滿；截至2022年12月31日的有關金額約為3.27億美元。

匯率波動

截至2023年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為348.74億元，其中，美元帶息負債佔全部外幣帶息負債的比例為88.73%。在美元匯率大幅波動情況下，美元資產和負債將產生較大金額的匯兌損益，從而會影響本集團的盈利和資產負債情況。本集團可通過外匯遠期合約鎖定匯率，對沖美元匯率波動的影響。

2023年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未開展外匯套保交易。截至2023年12月31日，本集團無未交割的外匯遠期合約。

航油價格波動

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

2023年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未開展航油套期保值交易。截至2023年12月31日，本集團無未交割的航油套期保值合約。

資產抵押及或然負債

截至2023年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣316.69億元；截至2022年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣316.29億元，同比增長0.13%。

截至2023年12月31日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至2023年12月31日，本集團預計未來3年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣632.15億元，其中2024年至2026年預計資本開支分別為約人民幣212.02億元、人民幣223.47億元、人民幣196.66億元。

本集團上述資本開支計劃可能根據發展戰略和市場需求新簽署飛機、發動機及其他飛行設備採購合同，對原有合同變更以及物價指數變化等因素而變化。

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。

境外資產情況

截至2023年12月31日，本集團境外資產為人民幣8.33億元，佔總資產的比例為0.29%。

投資狀況分析

1. 重大的股權投資

單位：人民幣百萬元

被投資 公司名稱	主要業務	標的 是否 主營投 資業務	投資 方式	投資 金額	持股 比例	是否 並表	報表 科目	資金 來源	截至資產 負債表日 的進展 情況	是否 涉訴	披露日期
四川航空	航空運營	否	增資	600	10%	否	指定為 按公允 價值計 入其他 綜合收 益的權 益投資	日常運 營資 金	已完成對 其增資 的50%	否	2023年 12月29日
東航進出口	進出口代理	否	收購	430	100%	是	投資於 附屬公 司	日常運 營資 金	已完成對 其收購	否	2023年 12月21日
合計	/	/	/	1,030	/	/	/	/	/	/	/

2. 以公允價值計量的金融資產

單位：人民幣百萬元

資產類別	期初數	本期公允價 值變動損益	計入權益的 累計公允 價值變動	本期計提 的減值	本期 購買金額	本期出售/ 贖回金額	其他變動	期末數
衍生金融工具 以公允價值計量 且其變動計入 損益的金融 資產	94.34	-45.66	48.68	-	-	-	-	48.68
指定為按公允價 值計入其他 綜合收益的 權益投資	71.76	-6.63	-	-	-	-	-	65.13
權益投資	451.59	8.03	323.44	-	600.00	2.46	-	1,057.16
合計	617.69	-44.26	372.12	-	600.00	2.46	-	1,170.97

3. 證券投資情況

單位：人民幣百萬元

證券 品種	證券 代碼	證券簡稱	最初 投資成本	資金來源	期初 賬面價值	本期 公允價值 變動損益	計入 權益的 累計公允 價值變動	本期 投資損益	期末 賬面價值	會計 核算科目
股票	00696	中國民航 信息網絡	18.50	股權收購	312.62	-53.14	-	1.54	259.48	指定為按公 允價值計 入其他綜合 收益的權益 投資
股票	600000	浦發銀行	122.14	股權置換	71.28	-6.47	-	3.13	64.81	以公允價值 計量且其變 動計入損益 的金融資產
股票	600221	海航控股	0.07	債轉股	0.07	-0.02	-	-	0.05	以公允價值 計量且其變 動計入損益 的金融資產
合計	/	/	140.71	/	383.97	-59.63	-	4.67	324.34	/

4. 主要子公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

公司名稱	成立時間	註冊資本 (億元)	營業收入	淨利潤 (虧損以 「-」列示)	總資產	淨資產	資產負債率 (%)
東航江蘇	1993年	20.00	9,437	-522	13,324	-2,518	118.89
東航武漢	2002年	17.50	4,016	-102	6,725	1,539	77.12
東航雲南	2010年	36.62	9,851	-594	15,524	3,538	77.21
上海航空	2010年	55.00	10,337	-2,045	21,101	-3,922	118.59
中聯航	1984年	13.20	7,111	1	11,962	2,284	80.90
一二三航	2008年	15.00	487	-585	2,594	184	92.89
東航技術	2014年	38.88	9,886	68	7,896	1,542	80.47

1 · 東航江蘇

東航江蘇總部位於江蘇省南京市，以南京祿口國際機場作為主運營基地，具有穩固本集團江蘇市場、支撐本集團上海樞紐建設的重要作用，東航江蘇長期深耕融入國家長三角一體化發展戰略，構建了以南京為核心，覆蓋國內主要省會城市、通達日韓、東南亞和歐美澳的區域樞紐型航線網絡，截至2023年底，東航江蘇執飛104條航線，其中國內90條、國際7條、地區7條。2023年，東航江蘇實現營業收入人民幣94.37億元，同比增長130.33%；淨虧損人民幣5.22億元，2022年同期為人民幣30.41億元；旅客運輸周轉量為16,917.36百萬客公里，同比增長120.9%，承運旅客1,158.65萬人次，同比增長125.13%。截至2023年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計73架。

2 · 東航武漢

東航武漢總部位於湖北武漢市，以武漢天河國際機場作為主運營基地，是中部地區機隊規模最大的航空公司。東航武漢發力打造內陸開放新高地，圍繞武漢市場打造精品快線，錨定「干支通」助力旅客中轉無憂，構建了覆蓋全省、輻射全國、通達國際的航線網絡。截至2023年底，執飛96條航線，其中國際2條、地區3條。2023年，東航武漢實現營業收入人民幣40.16億元，同比增長180.78%；淨虧損人民幣1.02億元，2022年同期為人民幣12.85億元；運輸周轉量為6,932.36百萬客公里，同比增長160.51%，承運旅客617.95萬人次，同比增長155.56%。截至2023年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計34架。

3 · 東航雲南

東航雲南總部位於雲南省昆明市，以昆明長水國際機場作為主運營基地，構建了以昆明為中心，輻射東南亞、南亞、西亞的「三亞」國際航線網絡。截至2023年底，東航雲南運營航線112條，其中國內航線90條，國際航線20條，本集團是雲南最大的基地航空公司，構建了完整的服務、保障、運行、營銷、貨運、機務維修體系，航線網絡和樞紐運營能力相對領先。2023年，東航雲南實現營業收入人民幣98.51億元，同比增長113.05%；淨虧損人民幣5.94億元，2022年同期為人民幣24.17億元；運輸周轉量為15,920.37百萬客公里，同比增長120.52%；承運旅客1,136.15萬人次，同比增長102.72%。截至2023年末，東航雲南共運營B737系列和B787機型飛機合計76架。

4 · 上海航空

上海航空總部位於上海，以上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場作為主運營基地，以「立足上海、服務上海」為發展原則，圍繞「京津冀、長三角、粵港澳、成渝」等區域做厚主干航線、打造精品特色航線，實現了與本集團航網體系的有效聯動，截至2023年底，上海航空航運營航線142條航線，其中國內115條，國際23條，地區4條。2023年，上海航空實現營業收入人民幣103.37億元，同比增長175.32%；淨虧損人民幣20.45億元，2022年同期為人民幣44.69億元；旅客運輸周轉量為16,767.17百萬客公里，同比增長195.94%；承運旅客1,130.73萬人次，同比增長188.26%。截至2023年末，上海航空共運營B737系列、B787機型飛機合計86架。

5 · 中聯航

中聯航總部位於北京，以北京大興國際機場作為主運營基地，圍繞京津冀、長三角、粵港澳等區域構建了「菱形」航網架構。中聯航定位為創新經濟型航空，是本集團雙品牌戰略的主要載體。截至2023年底，中聯航航點通達全國84個城市，執飛119條航線。2023年，中聯航實現營業收入人民幣71.11億元，同比增長241.47%，實現淨利潤人民幣0.01億元，2022年同期為淨虧損人民幣19.64億元；旅客運輸周轉量為14,814.35百萬客公里，同比增長247.14%，承運旅客1,021.40萬人次，同比增長233.02%。截至2023年末，中聯航共運營B737系列機型飛機合計56架。

6 · 一二三航

一二三航總部位於上海，以上海浦東國際機場作為主運營基地，通過開通基地周邊流量充沛的三、四線城市構建「支線網」並融本集團航線網絡，為旅客提供高覆蓋密度的運輸服務，截至2023年底，一二三航的航點通達全國20個城市，執飛24條航線。2023年，一二三航實現營業收入人民幣4.87億元，同比增長158.81%，實現淨虧損人民幣5.85億元，2022年同期為人民幣4.07億元；旅客運輸周轉量為758.15百萬客公里，同比增長316.82%，承運旅客75.74萬人次，同比增長289.64%。截至2023年末，一二三航共運營ARJ系列機型飛機合計17架。

人力資源

截至2023年12月31日，本集團僱用81,781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，沒有發生大量員工流失的情況，在僱用新員工上未遇到嚴重困難。

在職員工的數量合計(人)	81,781
母公司在職員工的數量(人)	44,956
主要子公司在職員工的數量(人)	36,825
母公司及主要子公司需承擔費用的離退休職工人數	10,142

專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	10,559
乘務員及其他空勤人員	21,051
機務人員	13,029
地面其他人員	27,803
運控人員	1,613
信息人員	1,096
市場營銷人員	3,329
管理人員	3,301
合計	81,781

教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	2,917
本科	42,352
大專	26,255
其他	10,257
合計	81,781

本公司注重營造平等、多元、包容的職場文化，致力於為全體員工提供平等友善的工作環境和發展機會，並計劃女性員工佔比維持在行業合適的水平。截至2023年12月31日，本公司女性員工佔比已達36.65%。

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，合理維護員工與公司的合法權益，根據《中華人民共和國勞動合同法》及有關法律法規，本集團建立了崗位薪酬體系，分為地面人員崗位薪酬體系及空勤人員崗位薪酬體系。地面人員薪酬由基礎工資、工齡工資、崗位薪點工資、績效薪點工資、各類津補貼等組成。空勤人員薪酬由基薪、飛行小時費、飛行補貼、其他獎勵等組成。

為激發本集團二級機構管理層成員的活力和創造力，提升本集團市場化、現代化經營水平，結合企業發展需要和經營實際，對二級機構管理層成員進行任期制和契約化年薪制改革，薪酬主要由基本年薪、績效年薪、任期激勵三部分組成。

培訓計劃

本集團着眼於戰略目標和戰略進程，圍繞公司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。本集團積極調整培訓方案，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

2023年，本集團持續開展中高層領導、新晉管理人員、優秀年輕人才等關鍵管理團隊的能力提升培訓，課程範圍涵蓋管理哲學、領導力培養、創新思維等多個方面，全面提升綜合管理能力，全年共完成147批次、6,361人次的培訓。

本集團高度重視人才隊伍建設，逐步完善以「燕計劃」「翼計劃」為主體的優秀年輕人才培養方式、師資配置。高效承接專題管理人才培訓，建立以服務系統提升為主題的系列主題培訓。創新優化「揚帆計劃」的實施重點，以高效能、高互動的方式，不斷提升中基層管理幹部的綜合能力素質。

核心技術人員培訓

本集團持續優化完善飛行、客艙、營銷、機務維修等相關培訓課程，增強崗位培訓的針對性，提升培訓的效果。持續建設C919飛行培訓人才梯隊，完善國產民機飛行訓練體系，實施基於VR技術的民航地面服務特種車輛訓練器項目。通過定期組織飛行員、機務維修人員職業技能大賽，進一步增強員工的核心崗位技能。

後備人才培養

本集團高度重視人才隊伍建設。本集團暢通人才成長、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」為主體的後備人才梯隊培養體系。本集團不斷擴大科研人才隊伍，完善激勵約束機制，加快高端科研人才的引進與培養。

學習平台優化

本集團持續強化在線學習平台「東航易學」的建設，向不同崗位員工提供涉及飛行、乘務、空保、地面服務、安全管理、營銷、領導力發展等方面的培訓。不斷拓展在線培訓系統功能，進一步優化和豐富課程資源、提升培訓質量，保證教學實施效果。

董事會報告書

董事會現提呈本集團截至2023年12月31日止年度，經審核之財務報告。

集團業績

有關對本集團截至2023年12月31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25至41頁之管理層討論與分析。

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2023年12月31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)	90,143	90,143
國際	2,848	2,848
總計	20,750	20,750
	113,741	113,741

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。本集團的重要會計政策列示於經審計的合併財務報表中對應的報表科目及交易下的附註中，其他會計政策列示於經審計的合併財務報表附註49中的摘要。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。

股息

2024年3月28日，本公司董事會2024年第2次例會審議通過本公司2023年度利潤分配預案，建議本公司2023年度不分配利潤。

本預案尚需提交本公司2023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

1、截至2023年12月31日本公司股份結構情況如下：

	股份總額	約佔股權比例 (%)
一 A股	17,114,518,793	76.78
1. 有限售條件流通股	3,633,883,040	16.30
2. 無限售條件流通股	13,480,635,753	60.48
二 H股	5,176,777,777	23.22
1. 有限售條件流通股	—	—
2. 無限售條件流通股	5,176,777,777	23.22
三 股份總數	22,291,296,570	100.00

附註：

於2023年12月31日，本公司A股總數17,114,518,793股，其中有限售條件流通股為3,633,883,040股，無限售條件流通股為13,480,635,753股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股0股，無限售條件流通股5,176,777,777股；本公司股份總數為22,291,296,570股。

股東總數

於2023年12月31日，本公司登記在冊的股東總數為187,312戶。

非公開發行A股股票

2022年，本公司非公開發行3,416,856,492股A股股票，募集資金總額約人民幣150億元。本次募集資金已於2022年12月29日到位並經審驗，新增股份已於2023年1月12日在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司辦理完畢股份登記、託管及限售手續。本次非公開發行股票自發行結束之日起6個月或18個月內不得轉讓。

本公司非公開發行A股的募集資金將用於引進38架飛機項目和補充流動資金。本次募集資金適用情況均符合本公司披露的募集資金使用計劃，不存在重大變動。

截至2023年12月31日，本公司本年度使用募集資金人民幣90.02億元，累計使用募集資金總額人民幣135.02億元，尚未使用募集資金餘額人民幣14.96億元。尚未使用的募集資金餘額將用於引進38架飛機項目，未來本公司將根據飛機引進節奏，支付飛機款項，預計2025年末前使用完畢。尚未使用募集資金總額與募集資金賬戶截至2023年12月31日餘額的差異為收到的銀行存款利息人民幣1.50億元，詳情請見本公司2024年3月28日在香港聯交所網站刊發的公告。

本公司非公開發行A股的募集資金用途如下：

序號	項目名稱	總投資金額 (人民幣億元)	募集資金 擬投入金額 (人民幣億元)
1	引進38架飛機項目	289.24	105
2	補充流動資金	45	45
合計		334.24	150

主要股東

據董事所知，於2023年12月31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
中國東航集團	A股	8,820,552,003(L) ^{註2}	實益擁有人	51.54%(L)	39.57%(L)
		457,317,073(L) ^{註2}	受控法團權益	2.67%(L)	2.05%(L)
東航國控	H股	2,717,386,000(L) ^{註3}	受控法團權益	52.49%(L)	12.19%(L)
	H股	2,717,386,000(L) ^{註3}	實益擁有人	52.49%(L)	12.19%(L)
均瑤集團	A股	77,958,002(L) ^{註4}	實益擁有人	0.46%(L)	0.35%(L)
		808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	4.72%(L)	3.63%(L)
吉祥航空	H股	565,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.93%(L)	2.54%(L)
	A股	219,400,137(L) ^{註4}	實益擁有人	1.28%(L)	0.98%(L)
吉祥香港		589,041,096(L) ^{註4}	受控法團權益	3.44%(L)	2.64%(L)
		77,958,002(L) ^{註4}	其他	0.46%(L)	0.35%(L)
	H股	12,000,000(L) ^{註5}	實益擁有人	0.23%(L)	0.05%(L)
		554,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.72%(L)	2.49%(L)
上海吉道航	H股	554,705,777(L) ^{註5}	實益擁有人	10.72%(L)	2.49%(L)
王均金	A股	589,041,096(L) ^{註4}	實益擁有人	3.44%(L)	2.64%(L)
王瀚	A股	886,399,235(L) ^{註4}	受控法團權益	5.18%(L)	3.98%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.51%(L)
葉進琦	A股	886,399,235(L) ^{註4}	配偶權益	5.18%(L)	3.98%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	配偶權益	10.79%(L)	2.51%(L)

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)及中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息作出。
- 中國東航集團直接持有8,820,552,003股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。中國東航集團擁有東航金控全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航金控直接持有的457,317,073股A股中擁有權益。

3. 東航國控通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,717,386,000股H股，而中國東航集團則通過東航金控間接擁有東航國控全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航國控直接持有的2,717,386,000股H股中擁有權益。

截至2023年12月31日，東航國控已累計質押H股股份2,370,000,000股。詳情請參見本公司2023年7月18日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 根據中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息，均瑤集團直接持有77,958,002股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團被視為在吉祥航空和上海吉道航各自持有的219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；吉祥航空被視為在上海吉道航直接持有的589,041,096股A股中擁有權益；王瀚先生和王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的77,958,002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886,399,235股A股中擁有權益。

2019年10月29日，均瑤集團與吉祥航空簽署了一份《表決權委託協議》，將其於2019年10月29日直接持有的全部股份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A股中擁有權益。

5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有554,705,777股H股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和554,705,777股H股中擁有權益；吉祥航空被視為在吉祥香港直接持有的554,705,777股H股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的566,705,777股H股中擁有權益。

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

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	39.57	8,820,552,003	113,746,036	3,633,883,040	無
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	21.10	4,702,910,775	268,890	-	未知
中國航空油料集團有限公司	國有法人	3.28	730,389,827	-	-	無
上海吉道航企業管理有限公司	境內非國有法人	2.64	589,041,096	-	-	無
DELTA AIRLINES INC	境外法人	2.09	465,910,000	-	-	無
上海勵程信息技術諮詢有限公司	境內非國有法人	2.09	465,838,509	-	-	無
東航金控有限責任公司	國有法人	2.05	457,317,073	-	-	無
中國證券金融股份有限公司	國有法人	1.93	429,673,382	-	-	無
中國國有企業混合所有制改革基金 有限公司	國有法人	1.53	341,685,649	-	-	無
香港中央結算有限公司	境外法人	1.11	247,941,819	59,046,336	-	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	5,186,668,963	人民幣普通股	5,186,668,963
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,702,910,775	境外上市外資股	4,702,910,775
中國航空油料集團有限公司	730,389,827	人民幣普通股	730,389,827
上海吉道航企業管理有限公司	589,041,096	人民幣普通股	589,041,096
DELTA AIRLINES 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
中國國有企業混合所有制改革基金有限公司	341,685,649	人民幣普通股	341,685,649
香港中央結算有限公司	247,941,819	人民幣普通股	247,941,819
前十名股東中回購專戶情況說明	不適用		
上述股東委託表決權、受託表決權、放棄表決權的說明	上海吉道航企業管理有限公司委託上海吉祥航空股份有限公司對本公司2023年舉行的股東大會審議事項進行表決。		
	中國東航集團擁有東航金控100%的權益；HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,702,910,775股中，2,717,386,000股由東航國控以實益擁有人的身份持有，而中國東航集團則擁有東航國控100%權益。		
上述股東關聯關係或一致行動的說明	HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,702,910,775股中，554,705,777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。		
	本公司未知其他前十名無限售條件股東之間有關聯或一致行動關係。		

截至本報告期末，東航國控累計質押本公司H股股份23.7億股。

前十名有限售條件股東持股數量及限售條件

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	中國東方航空集團有限公司	2,494,930,875	2024年11月9日	-	非公開發行，鎖定36個月
		1,138,952,165	2024年7月12日	-	非公開發行，鎖定18個月
上述股東關聯關係或一致行動的說明 無					

限售股份變動情況

單位：股

股東名稱	期初限售股數	報告期解除 限售股數	報告期增加 限售股數	報告期末 限售股數	限售原因	解除限售日期
中國東航集團	1,138,952,165	-	-	1,138,952,165	本公司向其非公 開發行A股股份	2024年 7月12日
中國東航集團	2,494,930,875	-	-	2,494,930,875	本公司向其非公 開發行A股股份	2024年 11月9日
UBS AG	358,314,350	358,314,350	-	-	本公司向其非公 開發行A股股份	2023年 7月12日
中國國有企業混合所有制 改革基金有限公司	341,685,649	341,685,649	-	-	本公司向其非公 開發行A股股份	2023年 7月12日
中國航空油料集團 有限公司	227,790,432	227,790,432	-	-	本公司向其非公 開發行A股股份	2023年 7月12日
國家開發投資集團 有限公司	182,232,346	182,232,346	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中移資本控股有限責任 公司	161,025,065	161,025,065	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
國泰君安資產管理(亞洲) 有限公司	136,059,225	136,059,225	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中航工業產融控股股份 有限公司	113,872,437	113,872,437	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
廣發基金管理有限公司	103,644,646	103,644,646	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中船資本控股(天津) 有限公司	102,505,694	102,505,694	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日

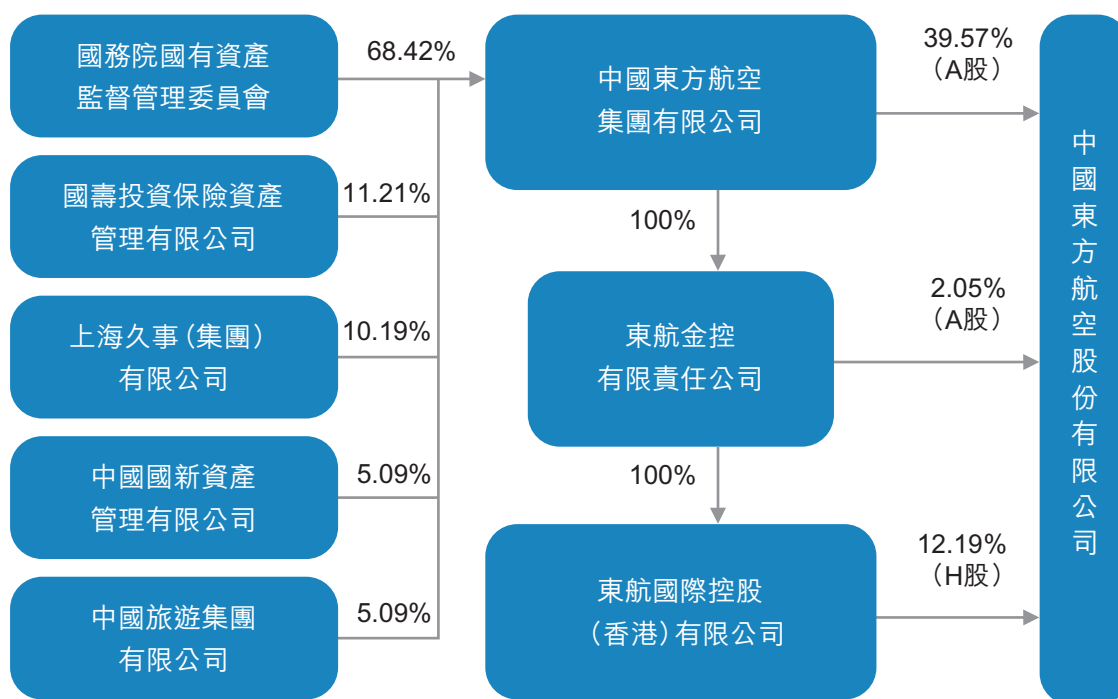
股東名稱	期初限售股數	報告期解除 限售股數	報告期增加 限售股數	報告期末 限售股數	限售原因	解除限售日期
諾德基金管理有限公司	78,974,943	78,974,943	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中鐵十八局集團有限公司	68,337,129	68,337,129	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
上海聯和投資有限公司	68,337,129	68,337,129	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
長城財富保險資產管理 股份有限公司	56,947,608	56,947,608	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
廣發證券股份有限公司	50,113,895	50,113,895	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中歐基金管理有限公司	45,831,435	45,831,435	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
濟南江山投資合夥企業 (有限合夥)	45,558,086	45,558,086	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
泰康資產管理有限責任 公司	45,558,086	45,558,086	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
呂強	45,558,086	45,558,086	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
中國物流集團資產管理 有限公司	45,558,086	45,558,086	-	-	本公司向其非公開 發行A股股份	2023年 7月12日
合計	5,911,787,367	2,277,904,327	-	3,633,883,040	/	/

控股股東及實際控制人情況

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	王志清
成立日期	1986年8月9日
主要經營業務	經營集團公司及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權
報告期內控股和參股的其他 境內外上市公司的股權情況	直接或間接持有中航信(股票代碼00696.HK)7.24%的股權； 間接控制東航物流(股票代碼601156.SH)40.50%的股權； 間接持有吉祥航空(股票代碼603885.SH)13.16%的股權； 間接持有攜程集團(股票代碼09961.HK)0.13%的股權； 間接持有法荷航Air France-KLM(股票代碼AF.PA)4.58%的股權； 間接持有中國中免(股票代碼01880.HK)0.13%的股權。

本公司與實際控制人、控股股東之間的產權及控制關係的方框圖

以下為截至2023年12月31日情況：



購入、出售或贖回證券

於2023年12月31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D2第一條）。

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2023年12月31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	報告期內從本公司獲得的 稅前報酬總額		是否 在關聯方 獲取薪酬
									2023年 實發金額 (萬元)	2022年 薪兌現 (萬元)	
王志清	董事長	男	57	2023年11月20日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
李養民	副董事長 總經理	男	60	2019年12月31日	2024年4月29日	3,960(A股)	3,960(A股)	-	-	-	是
唐兵	董事	男	56	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
林萬里	董事	男	62	2021年6月23日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	否
蔡洪平	獨立董事	男	69	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	20	-	否
董學博	獨立董事	男	69	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	10	-	否
孫錚	獨立董事	男	66	2021年6月23日	2024年4月29日	-	-	-	20	-	否
陸雄文	獨立董事	男	57	2021年6月23日	2024年4月29日	-	-	-	20	-	否
姜疆	職工董事	男	59	2020年12月28日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
郭麗君	監事會主席	男	52	2021年3月29日	2024年4月29日	-	-	-	74.79	41.47	否
方照亞	監事	男	55	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
周華欣	職工監事	男	52	2020年12月10日	2024年4月29日	-	-	-	57.22	20.07	否
周啓民	財務總監 副總經理	男	56	2020年8月28日 2021年1月18日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
馮德華	副總經理	男	58	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
成國偉	副總經理	男	53	2020年1月15日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
劉鐵祥	副總經理	男	57	2020年4月29日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
萬慶朝	副總經理	男	52	2023年9月28日	2024年4月29日	-	-	-	-	-	是
汪健	董事會秘書	男	50	2019年12月31日	2024年4月29日	-	-	-	74.73	40.16	否
席晟	副總經理	男	60	2021年1月18日	2023年4月21日	-	-	-	-	-	是
合計	/	/	/	/	/	3,960(A股)	3,960(A股)	/	276.74	101.70	/

註：2023年度稅前報酬總額為2023年董監高任職期內實際領取的稅前薪酬及2022年年薪兌現。

本公司確認概無董事放棄或同意放棄任何酬金。

王志清先生，57歲，現任本公司董事長、黨委書記，中國東航集團董事長、黨組書記，管理學博士，中共二十大代表。王先生於1988年加入民航業，曾任民航總局規劃發展財務司副司長、規劃發展司副司長，中國民用航空局辦公廳主任、綜合司司長，中國民用航空西北地區管理局黨委書記、副局長，局長、黨委副書記等職。2014年3月至2019年2月任中國民用航空局副局長、黨組成員，2019年2月至2021年2月任交通運輸部黨組成員兼總規劃師、綜合規劃司司長，2021年2月至2021年11月任交通運輸部黨組成員、副部長，2021年11月至2023年10月任國務院副秘書長、國務院機關黨組成員，2023年10月起任中國東航集團董事長、黨組書記，本公司黨委書記，2023年11月起任本公司董事長。王先生還擔任上海市第十六屆人民代表大會常委會委員。王先生畢業於同濟大學道路與交通工程系和南京航空航天大學管理科學與工程專業。

李養民先生，60歲，現任本公司副董事長、總經理、黨委副書記，中國東航集團董事、總經理、黨組副書記。李先生於1985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。2005年10月至2019年3月任本公司副總經理，2010年7月至2012年11月兼任本公司安全總監，2011年5月起任中國東航集團黨組成員，2011年6月至2018年8月任本公司董事，2011年6月至2017年12月任本公司黨委書記，2016年8月起任中國東航集團黨組副書記，2016年8月至2019年2月任中國東航集團副總經理，2017年12月起任本公司黨委副書記，2019年2月起任中國東航集團董事、總經理，2019年3月起任本公司總經理，2019年5月起任本公司副董事長。李先生還擔任中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員。李先生先後畢業於中國民航大學、西北工業大學，擁有復旦大學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，56歲，現任本公司董事、黨委副書記，中國東航集團董事、黨組副書記。唐先生於1993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，中國南方航空股份有限公司（一家於香港聯交所（股份代碼：01055）及上交所（證券代碼：600029）上市的公司）總工程師兼機務工程部總經理。2009年5月至2010年2月任本公司北京分公司總經理，2010年2月至2011年12月任上海航空股份有限公司總經理，2012年1月至2018年1月任上海航空股份有限公司董事長、執行董事，2010年2月至2019年3月任本公司副總經理，2011年5月起任中國東航集團黨組成員，2012年6月至2018年8月任本公司董事，2016年12月至2019年2月任中國東航集團副總經理，2019年2月起任中國東航集團董事、黨組副書記，2019年3月起擔任本公司黨委副書記，2019年5月起任本公司董事。唐先生還擔任政協上海市第十四屆委員會委員。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。

林萬里先生，62歲，現任本公司董事。林先生曾任鐵道部隧道局黨委副書記、紀委書記，中鐵隧道集團公司副董事長、黨委書記，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，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，中國航空油料集團公司董事、黨委書記，中國航油（新加坡）股份有限公司董事長，中央企業專職外部董事，本公司獨立董事。林先生2020年12月至2024年3月任中國東航集團外部董事，2021年6月起任本公司董事。林先生畢業於山東大學經濟系，擁有清華大學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。

蔡洪平先生，69歲，現任本公司獨立董事，AGIC漢德工業4.0促進資本主席，中國香港籍。蔡先生1987年至1993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股始創人之一，1992年至1996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，1996年至2006年任百富勤亞洲投行聯席主管，2006年至2010年任瑞銀投行亞洲區主席，2010年至2015年任德意志銀行亞太區主席，2015年2月起任AGIC漢德工業4.0促進資本主席。蔡先生2016年6月起任本公司獨立董事。目前蔡先生還兼任上海浦東發展銀行股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600000）、比亞迪股份有限公司（一家於深圳證券交易所上市的公司，證券代碼：002594）等公司獨立董事、招商銀行股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600036）外部監事。蔡先生畢業於復旦大學新聞學專業。

董學博先生，69歲，現任本公司獨立董事。董先生曾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，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，中國船舶重工集團和中國機械工業集團有限公司外部董事。董先生2019年12月起任本公司獨立董事。董先生擁有研究生學歷。

孫錚先生，66歲，現任本公司獨立董事，上海財經大學資深教授。孫先生曾任上海財經大學副校長。孫先生2021年6月起任本公司獨立董事。目前孫先生還兼任上海銀行股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：601229）、上海汽車集團股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600104）獨立董事、興業銀行股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：601166）外部監事職務。孫先生畢業於上海財經大學，經濟學博士，擁有中國註冊會計師資格。

陸雄文先生，57歲，現任本公司獨立董事，復旦大學管理學院院長、教授、博士生導師、第六屆全國工商管理專業學位研究生教育指導委員會副主任委員。陸先生2021年6月起任本公司獨立董事。目前陸先生還兼任寶山鋼鐵股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600019）、浦發硅谷銀行、摩根士丹利證券（中國）有限公司獨立董事。陸先生畢業於復旦大學，經濟學博士。

姜疆先生，59歲，現任本公司職工董事、工會主席，中國東航集團職工董事、工會主席。姜先生於1986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，曾任本公司山西分公司飛行部副經理、經理。2005年4月至2010年7月任山西分公司副總經理，2010年7月至2014年6月任山西分公司總經理、黨委副書記，2014年6月至2016年12月任東航武漢總經理、黨委副書記，2016年12月至2017年2月任本公司安全運行管理工作負責人，2017年2月至2021年1月任本公司副總經理、黨委常委，2020年7月至2021年8月任本公司安全總監，2020年11月起任本公司和中國東航集團工會主席，2020年12月起任本公司和中國東航集團職工董事，2021年9月起兼任東方航空物流股份有限公司監事會主席，2022年1月起兼任中國聯合航空有限公司董事長。姜先生畢業於中國民用航空飛行學院空中交通運輸空管、飛行專業，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，52歲，現任本公司監事會主席、總經濟師。郭先生於1994年加入民航業，郭先生曾任本公司董事會秘書室主任、法律部總經理、中國東航集團法律部副部長等職務。2011年12月至2017年12月任本公司總法律顧問，2013年7月至2014年6月任本公司服務總監，2014年6月至2016年9月任本公司規劃發展部總經理，2016年9月至2018年4月任本公司北京分公司總經理，2017年12月起任本公司總經濟師，2018年4月至2020年4月掛職任安徽省蕪湖市委常委、副市長，2021年3月起任本公司監事會主席，2021年4月至2024年1月任東航國際融資租賃有限公司董事長，2023年7月起代行東方航空物流股份有限公司總經理職責，2023年11月起兼任東方航空物流股份有限公司董事長。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，擁有企業法律顧問執業資格。

方照亞先生(曾用名：方召亞)，55歲，現任本公司監事，中國東航集團戰略發展部部長。方先生於1989年加入民航業，曾任西北航空維修基地生產計劃處時控室主任、航線部A310/300車間主任，本公司西北分公司維修基地航線部生產技術控制中心(TMCC)副主任、質量管理處副處長，東航工程技術公司維修管理部生產計劃中心經理、業務發展部經理、飛機選型租售管理部經理、飛機選租索賠經理臨時負責人。2015年5月至2017年6月任東方航空技術有限公司副總經理；2017年6月至2019年4月任本公司規劃部總經理；2019年4月起任中國東航集團戰略發展部部長；2019年12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，擁有西北工業大學航空工程碩士學位，擁有高級工程師職稱。

周華欣先生，52歲，現任本公司職工監事，本公司和中國東航集團群團工作部部長。周先生於1993年加入民航業，曾任中國東航集團辦公廳副主任、研究室主任、本公司辦公室主任、中國東航集團辦公廳主任、外事辦(港澳台辦)主任。2017年8月至2018年4月任本公司安徽分公司黨委書記、副總經理，2018年4月至2020年9月任本公司北京分公司常務副總經理，2020年9月起任本公司和中國東航集團群團工作部部長，2020年12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，擁有高級政工師職稱。

周啓民先生，56歲，現任本公司副總經理、財務總監、黨委常委，中國東航集團總會計師、黨組成員。周先生曾任中國航天工業總公司第八研究院財務處處長，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。2008年4月至2016年10月任中國商用飛機有限責任公司財務部部長，2014年8月至2018年1月任中國商用飛機有限責任公司副總會計師，2018年1月至2020年7月任中國商用飛機有限責任公司總會計師，2018年1月至2018年7月任中國商用飛機有限責任公司黨委委員，2018年7月至2020年7月任中國商用飛機有限責任公司黨委常委，2020年7月起任中國東航集團總會計師、黨組成員，2020年8月起任本公司財務總監，2021年1月起任本公司副總經理、黨委常委。周先生還擔任中國上市公司協會副會長等職務。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，58歲，現任本公司副總經理、黨委常委，中國東航集團副總經理、黨組成員。馮先生於1989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。2009年5月至2009年8月任本公司客運營銷委常務副總經理，2009年8月至2011年11月任本公司客運營銷委黨委書記、副總經理，2011年11月至2014年8月任本公司北京分公司總經理、黨委副書記，2014年8月至2017年12月任本公司紀委書記，2014年8月起任本公司黨委常委，2014年9月至2019年2月任中國東航集團黨組紀檢組副組長，2017年12月起任本公司副總經理，2019年12月起任中國東航集團黨組成員、副總經理，2020年2月至2023年11月兼任東航物流(一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：601156)董事長，2023年8月起兼任上海吉祥航空股份有限公司董事。馮先生還擔任政協上海市第十四屆委員會委員、中國航空運輸協會副理事長。馮先生畢業於山西財經學院商業企業管理專業，擁有復旦大學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，53歲，現任本公司副總經理、黨委常委，中國東航集團副總經理、黨組成員、安全總監。成先生於1994年加入民航業，2005年4月至2010年3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，2010年3月至2010年11月任上海航空有限公司副總經理，2010年11月至2011年8月任上海航空有限公司副總經理、安全總監，2011年8月至2013年7月任上海航空有限公司副總經理、安全總監、紀委書記，2013年7月至2016年9月任上海航空有限公司黨委書記、副總經理，2016年9月至2017年8月任本公司西北分公司黨委書記、副總經理，2017年8月至2018年11月任本公司西北分公司總經理、黨委副書記，2018年11月至2019年12月任東方航空技術有限公司總經理、黨委副書記，2019年12月起任中國東航集團副總經理、黨組成員，2020年1月至今任本公司副總經理、黨委常委，2020年2月至2020年7月任本公司安全總監，2020年2月起任中國東航集團安全總監，2021年9月起兼任東航技術有限公司董事長。成先生畢業於南京航空航天大學空氣動力學專業，擁有北京工業大學與美國城市大學合作舉辦工商管理碩士學位，擁有正高級工程師職稱。

劉鐵祥先生，57歲，現任本公司副總經理、黨委常委，中國東航集團副總經理、黨組成員。劉先生於1983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（「中國國航」，一家於香港聯交所（股份代號：00753）和上海證券交易所（證券代碼：601111）上市的公司）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。2011年4月至2014年8月任中國國航總飛行師，2012年3月至2013年1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，2013年1月至2014年8月兼任中國國航西南分公司總經理、黨委副書記，2014年8月至2020年3月任中國國航副總裁、黨委常委，2015年4月至2020年3月兼任中國國航總運行執行官，2016年5月至2020年3月兼任北京航空有限責任公司董事長，2020年3月起任中國東航集團副總經理、黨組成員，2020年4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，擁有正高級飛行員職稱。

萬慶朝先生，52歲，現任本公司副總經理、黨委常委，中國東航集團副總經理、黨組成員。萬先生於1995年加入民航業，曾任中國國航運控中心運行主任、運行管理高級經理等職。2011年3月至2017年3月任中國國航運行控制中心副總經理、黨委委員，兼運行執行官，2017年3月至2018年4月任中國國際航空內蒙古有限公司黨委書記、副總經理，2018年4月至2023年5月任中國國際航空內蒙古有限公司總經理、黨委副書記，2017年3月至2019年1月兼任中國國際航空內蒙古有限公司安全總監，2023年5月至2023年8月任深圳航空有限責任公司董事、總裁、黨委副書記，2023年8月起任中國東航集團黨組成員，2023年9月起任本公司副總經理、黨委常委、中國東航集團副總經理。萬先生畢業於天津大學管理工程系工業管理專業和北京大學光華管理學院工商管理專業，研究生學歷，擁有高級工程師職稱。

汪健先生，50歲，現任本公司董事會秘書。汪先生於1995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（一家於香港聯交所（股份代碼：01055）及上交所（證券代碼：600029）上市的公司）上海營業部副總經理，本公司董事會秘書室主任兼證券事務代表。2012年4月起任本公司董事會秘書，2016年11月至2024年1月期間先後兼任東方航空產業投資有限公司總經理、董事長，2017年6月起兼任東航物流（一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：601156）董事，2019年7月起兼任法荷航（一家於泛歐交易所上市的公司，股票代碼：AF.PA）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。

席晟先生，60歲，報告期內任本公司副總經理、黨委常委，中國東航集團副總經理、總審計師、黨組成員。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。2009年9月至2012年11月任中國東航集團審計部部長，2009年9月至2023年4月起任中國東航集團總審計師，2012年6月至2021年1月任本公司監事，2016年6月至2021年1月任本公司監事會主席，2017年12月至2018年11月兼任中國東航集團審計部部長，2018年11月至2020年5月任本公司審計部總經理，中國東航集團審計部總經理，2018年1月至2023年3月任中國東航集團黨組成員，2018年1月至2023年4月任中國東航集團副總經理，2021年1月至2023年4月任本公司副總經理。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，擁有高級審計師職稱，中國註冊會計師(CPA)，國際註冊內部審計師(CIA)。

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
王志清	2023年11月20日	董事會選舉	董事長
	2023年11月20日	股東大會選舉	董事
萬慶朝	2023年9月28日	董事會聘任	副總經理

註： 王志清先生於2023年11月5日取得上市規則第3.09D條所述法律意見，王志清先生確認明白其作為本公司董事的責任。

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
席晟	2023年4月21日	工作安排	副總經理

詳情請參見本公司於2023年4月21日、2023年9月28日、2023年11月20日在香港聯交所網站刊登的公告。

根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
王志清	中國東航集團	董事長	2023年10月	
	中國東航集團	黨組書記	2023年10月	
李養民	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2019年11月	2023年8月
林萬里	中國東航集團	外部董事	2020年12月	2024年3月
	中國農業發展集團有限公司	外部董事	2017年2月	2023年10月
蔡洪平	中遠海運發展股份有限公司	獨立董事	2016年6月	2023年2月
董學博	中國機械工業集團有限公司	外部董事	2019年12月	2023年5月
	上海農村商業銀行股份有限公司	獨立董事	2017年4月	2023年3月
孫錚	興業證券股份有限公司	獨立董事	2017年6月	2023年11月
	興業銀行股份有限公司	外部監事	2023年5月	
郭麗君	東航國際融資租賃有限公司	董事長	2021年4月	2024年1月
	東方航空物流股份有限公司	董事長	2023年11月	
方照亞	東航實業集團有限公司	董事	2019年6月	2023年1月
	東方航空產業投資有限公司	董事	2019年6月	2023年1月
	東航國際融資租賃有限公司	董事	2021年8月	2023年1月
馮德華	東方航空物流股份有限公司	董事長	2020年2月	2023年11月
	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2023年8月	
成國偉	上海東方飛機維修有限公司	董事長	2019年10月	2023年12月
	中國東航集團	黨組成員	2023年8月	
萬慶朝	中國東航集團	副總經理	2023年9月	
	東方航空產業投資有限公司	董事長	2019年2月	2024年1月
汪健	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	2019年4月	2024年3月
	中國東航集團	總審計師	2009年9月	2023年4月
席晟	中國東航集團	副總經理	2018年1月	2023年4月
	中國東航集團	黨組成員	2018年1月	2023年3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2023年12月31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2023年度內及截至2023年12月31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，中國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D2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重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（定義見上市規則）概無於任何構成或可能構成與本集團業務出現競爭的業務中擁有任何權益，亦未產生或可能產生與本集團的利益衝突。

董事及監事薪酬

有關董事及監事之薪酬詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註8。

主要供貨商及客戶

2023年本公司向前5名供貨商的採購金額為人民幣385.98億元，佔年度營業支出的34.32%；其中，向最大供貨商的採購金額佔營業支出的21.11%。本公司向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣174.11億元，佔本公司營業收入的15.31%；其中，向最大客戶銷售的收入佔銷售貨品或提供服務的收入百分比為5.51%。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。

與僱員、客戶及供貨商的重要關係

本集團堅持以人為本，確保全體員工獲得合理報酬，同時亦持續改進及定期審閱及更新其有關薪酬及福利、培訓、職業健康及安全的政策。

本集團與其客戶保持良好關係，已設立客戶投訴處理機制以接納、分析及研究有關投訴，並就補救措施提供建議，旨在提升產品及服務質素。

本集團與其供貨商保持良好關係，並按年對其供貨商進行公平及嚴格的評估。

稅項

本公司按25%的稅率繳付所得稅（2022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2023年12月31日，本集團的累計稅項虧損餘額約為人民幣803.71億元（2022年：人民幣740.64億元），可用作抵銷2024年至2028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，可以根據稅收協議（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1994年5月13日頒發的《關於個人所得稅若干政策問題的通知》（財稅字[1994]020號），對外籍個人從外商投資企業獲得的股息或紅利所得暫免徵收中國個人所得稅。

醫療保險

本集團大部份中國僱員參加了各省份的市政府組織的醫療保險計劃。除此供款外，本集團對參加計劃的僱員並無其他醫療費用責任。截至2023年12月31日止年度，本集團計人民幣9.41億元（2022年：人民幣9.49億元）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2023年12月31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2023年12月31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4.7億元。

物業、機器及設備

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

儲備

本公司及本集團截至2023年12月31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42。

捐款

本集團截至2023年12月31日止年度內慈善捐款合共約人民幣100萬元。

對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

截至2023年12月31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，就針對董事及本公司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上市規則附錄D2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2023年12月31日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

重大投資及購入資本資產之未來計劃

截至2023年12月31日，本集團並無任何董事會批准的未來重大投資或購入資本資產事項。

重大事項

- (1) 2023年1月12日，本公司非公開發行3,416,856,492股A股股票在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司辦理完畢股份登記、託管及限售手續。詳情請參見本公司於2023年1月13日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (2) 2023年1月13日，本公司通知紐約證券交易所申請自願將其美國存託證券股份（「存託股」）從紐約證券交易所退市，並根據一九三四年美國證券交易法（經修訂）規定撤銷該等存託股和對應外資普通股的註冊。存託股的退市於2023年2月3日（美國東部時間）生效，撤銷存託股和對應外資普通股的註冊於2023年5月8日（美國東部時間）生效，存託股計劃於2023年5月8日（美國東部時間）終止。詳情請參見本公司於2023年1月13日和2023年5月9日在香港聯交所網站發佈的公告。

- (3) 2023年7月12日，本公司非公開發行的2,277,904,327股A股限售股上市流通。詳情請參見本公司於2023年7月6日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (4) 本公司控股股東中國東航集團、中國東航集團的全資子公司東航金控有限責任公司通過其全資子公司東航國際控股(香港)有限公司計劃自2023年9月12日首次增持之日起12個月內，在符合一定市場條件下，以自有資金增持本公司A股和H股股份，擬累積增持金額不少於人民幣5億元(含本數)，不超過人民幣10億元(含本數)。截至2024年2月26日收市，中國東航集團累計增持本公司A股股份113,746,036股；東航金控累計增持公司H股股份109,370,000股，增持達到本公司總股本的1%。詳情請參見本公司於2023年9月12日、2023年9月27日、2024年2月26日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (5) 2023年9月28日，本公司第九屆董事會第24次普通會議審議通過了《關於公司引進國產飛機的議案》。本公司擬向商飛購買100架C919飛機，當日雙方簽署了協議。該事項尚需提交股東大會審議。詳情請參見本公司於2023年9月28日、2023年11月30日在香港聯交所網站發佈的公告和通函。
- (6) 2023年10月27日，本公司董事會2023年第5次例會審議通過《關於公司向中國東航融入永續債務的議案》，2023年11月21日，本公司與中國東航集團簽訂《永續債務協議》，本公司向公司控股股東中國東航集團發行人民幣200億元的永續債。詳情請參見本公司於2023年10月27日、2023年11月22日在香港聯交所網站發佈的公告。

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中國東航集團、中國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。

2023年本公司發生的持續關連交易情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至2023年 12月31日 的發生額	2023年 預估交易 金額上限
金融服務—每日最高存款餘額	13,703	15,000
金融服務—每日最高綜合授信餘額(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	2,800	15,000
金融服務—其他金融服務費用總額(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	11	39
航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關服務—支付金額	2,393	4,000
航食保障相關業務—公司作為出租人年度物業租賃租金及機供品供應金額—收取金額	88	220
航食保障相關業務—公司作為承租人年度物業租賃租金—支付金額	3	8
航食保障相關業務—公司作為承租人物業租賃使用權資產總值	4	160
航空配套服務—支付金額	656	1,750
航空配套服務—使用權資產總值 ¹	952	2,070
外貿進出口服務—支付金額 ⁵	195	800
物業租賃及代建代管服務—公司作為出租人年度物業租賃租金—收取金額	4	6
物業租賃及代建代管服務—公司作為承租人年度物業租賃租金及代建代管費用—支付金額	156	400
物業租賃及代建代管服務—公司作為承租人物業租賃使用權資產總值 ²	163	735
廣告委託代理服務—支付金額	24	80
飛機及發動機租賃總金額—支付金額 ³	-	15億美元 或等值人民幣
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ⁴	-	12.50億美元 或等值人民幣
貨運物流業務保障服務—收取金額	435	690
貨站業務保障服務—支付金額	470	820
客機貨運業務獨家經營運輸服務價款—收取金額	3,634	8,900
航空互聯網服務—支付金額	61	72
航空信息技術服務—支付金額(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	623	850
法荷航航空運輸合作保障服務—支付金額(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	78	310
法荷航航空運輸合作保障服務—收取金額(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	8	130

註：

1. 報告期末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；
2. 報告期末物業租賃和代建代管服務中物業租賃所涉及的使用權資產總值；
3. 總金額包括新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的租金總額、利息、安排費；
4. 報告期新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值；
5. 2023年12月，本公司下屬全資子公司東航技術收購中國東航集團所持東方航空進出口有限公司(「東航進出口」)55%的股權，上述外貿進出口服務持續關連交易發生額為2023年初至收購日發生的金額。

2022年8月30日，本公司董事會審議通過了《關於2023至2025年度日常關聯交易的議案》，同意本公司2023至2025年度持續關連交易金額上限。2022年9月26日，本公司與相關關連方簽署相關框架協議。2022年12月14日，本公司2022年第一次臨時股東大會審議通過了該議案。以下載列各項更新持續關連交易之關連人士的關係及2023年年度上限：

單位：百萬元 幣種：人民幣(美元除外)

協議	訂約方與關連人士的關係	截至2023年12月31日止財政年度的年度上限
金融服務協議	東航集團財務有限責任公司，其約53.75%權益由中國東航集團直接擁有，因此為其聯繫人。	
— 存款餘額		15,000
2023-2025年度飛機及發動機租賃協議	東航國際融資租賃有限公司(「東航租賃」)，其65%權益由中國東航集團直接擁有，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。	15億美元或等值人民幣
— 總租金		12.50億美元或等值人民幣
— 使用權資產總值		
進出口服務協議	東航進出口，其55%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	800
配套服務協議	東航實業集團有限公司，為中國東航集團的全資附屬公司，為其聯繫人。	
— 應付總金額		1,750
— 有關專用車輛及設備租賃的使用權資產總值		2,070
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%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	
— 接受服務		4,000
— 公司作為承租人— 年度租金		8
— 公司作為承租人— 使用權資產總值		160
— 公司作為出租人— 年度租金		220
物業租賃及代建代管協議	中國東航集團，於交易日期直接或間接擁有本公司已發行股本約56.43%權益，為本公司控股股東。	
— 應付租金及費用金額	上海東航投資有限公司，為中國東航集團的全資附屬公司，為其聯繫人。	400
— 使用權資產總值		735
廣告服務協議	東方航空傳媒股份有限公司(「東航傳媒」)，其55%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	80
貨運物流日常關連交易框架協議	東方航空物流股份有限公司，40.50%權益由中國東航集團的全資附屬公司東航產投直接持有，為中國東航集團的聯繫人。	
— 就貨運物流業務保障服務收取的金額		690
— 就貨站業務保障服務支付的金額		820
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，即為中國東航集團的非全資附屬公司，為中國東航集團的聯繫人。	
— 就客機貨運業務收取的運輸服務價款		8,900
航空機載通信協議	空地互聯網路科技股份有限公司，其由中國東航集團全資子公司東方航空產業投資有限公司直接持有42.50%，為中國東航集團的聯繫人。	72

以上各交易詳情請參見本公司於2022年9月26日、2022年10月12日及2022年10月25日在香港聯交所網站刊發的公告及通函。

本公司獨立非執行董事已審閱2023年此等持續關連交易，並確認：

- (a) 該等交易是本集團在一般正常業務範圍內訂立；
- (b) 該等交易是按照(i)一般商務條款進行或(ii)如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則對本公司而言，該等交易的條款不遜於獨立第三方可取得或提供(視屬何情況而定)的條款；及
- (c) 該等交易是根據有關交易的協議條款進行，而交易條款公平合理，並且符合本公司股東的整體利益。

就上市規則第14A.56條而言，本公司的審計師羅兵咸永道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》(修訂版)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》(修訂版)，對截至2023年12月31日止年度的持續關連交易執行情序。根據上市規則第14A.56條，羅兵咸永道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。

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第14A章所指之關連交易。本公司確認已符合上市規則第14A章的披露規定。

關連交易

- (1) 2023年12月14日，本公司第九屆董事會第27次普通會議審議通過了《關於東方航空技術有限公司收購東方航空進出口有限公司55%股權的議案》，2023年12月21日，本公司的下屬全資子公司東航技術與中國東航集團簽署股權轉讓協議，東航技術收購中國東航集團所持東航進出口55%股權，股權收購價款約為人民幣42,992.34萬元。中國東航集團為本公司的控股股東，於交易日期持有本公司53.80%股權。因此，根據上市規則的界定，中國東航集團屬本公司的關連人士。在東航技術擬收購中國東航集團所持東航進出口55%股權的同時，本公司擬以所持東航進出口45%股權對東航技術增資。完成上述涉及東航進出口的股權調整後，東航進出口將成為東航技術的全資附屬公司。東航技術股權優化調整後，東航進出口可以利用內外部資源的整合，建設完善的航材管理供應鏈體系，構建高效的航材保障網絡，加強航材運營處置和營銷等能力建設，進一步控制維修成本，拓展第三方航材服務業務，進而提升東航技術板塊的核心競爭力，推動航空維修業務高質量發展。詳情請參見本公司於2023年12月14日、2023年12月21日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (2) 2023年12月14日，本公司第九屆董事會第27次普通會議審議通過了《關於東方航空電子商務有限公司收購東方航空傳媒股份有限公司55%股權的議案》，2024年1月24日，本公司下屬全資子公司東方航空電子商務有限公司(「東航電商」)與中國東航集團簽署產權交易合同，東航電商收購中國東航集團所持東航傳媒55%股權，股權收購價款約為人民幣12,620.30萬元。中國東航集團為本公司的控股股東，於交易日期持有本公司53.8794%股權。因此，根據上市規則的界定，中國東航集團屬本公司的關連人士。東航電商收購東航傳媒股權，有利於公司在數字化時代，通過線上媒體和線下媒體的深度融合，傳統媒體和新興媒體深度融合，促進公司未來的發展。依託東航大電商平台建設，明確東航互聯網官方直銷平台的定位，加快傳統媒體數字化轉型，滿足旅客多方面消費需求的高頻應用場景，提高會員活躍度和黏性，實現線上自銷機票及輔營產品的營銷目標，持續推動東航建設世界一流企業。詳情請參見本公司於2023年12月14日、2024年1月24日在香港聯交所網站發佈的公告。

擔保情況

截至2023年12月31日，本公司對外擔保的餘額約為人民幣10.53億元，系公司為下屬全資SPV公司所提供的擔保，擔保金額在股東大會批准的授權額度內，未發生違規擔保情況。

聘任、解聘會計師事務所情況說明

2021年3月30日，本公司董事會召開2021年第2次例會，根據中華人民共和國財政部及國務院國有資產監督管理委員會對《關於會計師事務所承擔中央企業財務決算審計有關問題的通知》(財會[2011]24號)的相關規定，由於安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)及安永會計師事務所已連續8年為本公司提供審計服務，達到可連續提供審計服務的年數上限，因此，本公司變更會計師事務所。2021年6月23日，經本公司2020年度股東週年大會審議通過，普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)獲聘任為本公司中國(A股)財務報告審計師、美國(ADR)財務報告審計師和內部控制審計師(2023年1月13日，本公司通知紐約證券交易所申請自願將其美國存託證券股份(ADR)從紐約證券交易所退市)；羅兵咸永道會計師事務所獲聘任為本公司國際(H股)財務報告審計師。

本公司董事會2023年第2次例會及2022年度股東大會審議通過《關於聘任公司2023年度國內和國際財務報告審計師及內部控制審計師的議案》，同意聘請普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)為2023年度國內財務報告審計師及內部控制審計師、羅兵咸永道會計師事務所為本公司2023年度國際財務報告審計師。2023年度為本公司提供財務報告及內部控制審計費用共計人民幣11百萬元，為本公司提供非審計服務費用(包括出具告慰函、稅務諮詢服務等)共計人民幣1百萬元。

本財務報告已由羅兵咸永道會計師事務所審核。其將於2023年股東週年大會上任滿告退，屆時本公司將提呈決議案，續聘其為本公司2024年度國際財務報告審計師。

董事會代表

王志清
董事長

中國，上海
2024年3月28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，維護全體股東權益企業管治原則。

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

本公司的企業管治常規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、總經理工作制度、獨立董事工作制度、審計和風險管理委員會工作細則、規劃發展委員會工作細則、提名與薪酬委員會工作細則、航空安全與環境委員會工作細則、信息披露事務管理制度、投資者關係管理制度、關聯交易管理制度等。

截至2023年12月31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際情況認為：截至2023年12月31日止，本公司的企業管治水平達到上市規則附錄C1《企業管治守則》（「《守則》」）所載的守則條文的要求。

股東大會及股東

股東大會

2023年，本公司共召開了2次股東大會，主要情況如下：

2023年5月30日，本公司召開了2022年度股東大會，會議審議通過了全部10項議案，聽取1項報告。詳情請見本公司於2023年5月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站發佈的公告。

2023年11月20日，本公司召開了2023年第一次臨時股東大會，會議審議通過了1項議案，詳情請見本公司於2023年11月20日在上海證券交易所和香港聯交所網站發佈的公告。

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
王志清	1/1	100%
李養民	2/2	100%
唐兵	2/2	100%
林萬里	2/2	100%
蔡洪平	2/2	100%
董學博	2/2	100%
孫錚	2/2	100%
陸雄文	2/2	100%
姜疆	2/2	100%

股東權利

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：

臨時股東大會召集程序

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。

股東資料查詢的程序

根據本公司《公司章程》及本公司《股東大會議事規則》的相關規定，股東向董事會提出查詢的程序如下：

- 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。

股東在股東大會提出議案的程序

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

- 單獨或者合計持有本公司發行在外有表決權股份總數百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開前提出臨時提案並書面提交召集人。但受限於《香港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：

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本公司有直接關係，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。

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。

董事會及董事

董事會的權利

董事會對股東大會負責，行使下列職權，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；
- 制訂本公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 制訂本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

企業管治

- 制訂本公司增加或者減少註冊資本、發行債券或其他證券及上市方案；
- 擬訂本公司重大收購、收購本公司股票或者合併、分立、分拆、解散及變更本公司形式的方案；
- 批准章程第五十八條規定之外的對外擔保事項；
- 批准章程第五十九條規定之外的財務資助事項；
- 審議批准金額佔本公司最近一期經審計淨資產絕對值5%以下的關聯交易（本公司提供擔保、受贈現金資產除外）；
- 按照上市地適用的法律法規及／或相關監管機構要求需本公司股東大會審議批准之外的其他對外投資、收購出售資產、資產抵押、委託理財、對外捐贈等事項；
- 決定本公司內部管理機構的設置；
- 根據董事長的提名，決定聘任或者解聘本公司總經理、董事會秘書及其他高級管理人員，並決定其報酬等事項；根據總經理的提名，決定聘任或者解聘本公司副總經理、財務總監、總法律顧問及其他高級管理人員，並決定其報酬等事項；
- 制定董事會授權管理制度；

- 制定本公司的基本管理制度；
- 制訂公司章程修改方案；
- 管理本公司信息披露事項；
- 向股東大會提請聘請或更換為本公司審計的會計師事務所；
- 聽取本公司總經理的工作匯報並檢查總經理的工作；
- 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。董事會亦負責審議本公司編製的財務報表。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管理層的職責權限。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。本公司現任主席由王志清先生擔任，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。

董事長負責領導董事會，確保董事會有效履職。董事長負責擬定董事會會議議程，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。董事長亦有責任確保所有董事知悉董事會會議上的事項，並對重要的事項進行討論。董事長確保各董事獲得準確、及時、完整及清晰的資料。董事通過任職培訓及專業發展，持續參與董事會及其專業委員會會議以及與本公司各部門主要負責人的溝通，不斷提升知識、能力及對本集團的認知。

本公司設立了董事會辦公室，由公司秘書管理，為董事提供相關服務，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。董事會會議由公司秘書負責整理和記錄，會議記錄和董事會會議資料將存檔，並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。

本公司董事可為履行職責而通過董事長尋求獨立專業意見，費用由本公司支付。同時，本公司已制定《獨立董事工作制度》，其規定了獨立非執行董事的選任流程、以及賦予其履職的特別職權和工作條件，確保董事會能夠獲得獨立的觀點和意見。本公司經檢討，認為截至2023年12月31日董事會獲得獨立觀點的制度及實施是有效的。

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》、《內幕信息知情人登記管理制度》等。

2023年，本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：制定了《獨立董事專門會議工作細則》《違規經營投資責任追究實施辦法》等，並修訂完善了《公司章程》《股東大會議事規則》《董事會審計和風險管理委員會工作細則》《董事會提名與薪酬委員會工作細則》《董事會審計和風險管理委員會年報工作制度》《董事會秘書工作制度》《關聯交易管理制度》《募集資金管理制度》《信息披露事務管理制度》《投資者關係管理制度》《內幕信息知情人登記管理制度》《內部審計管理規定》《獨立董事工作制度》《擔保管理辦法》等。

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，並按照《守則》所訂的原則制定其職權範圍。公司秘書負責安排整理會議記錄，委員會向董事會匯報工作。

董事會於2023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
王志清	3/3	100%
李養民	11/11	100%
唐兵	11/11	100%
林萬里	11/11	100%
蔡洪平	11/11	100%
董學博	11/11	100%
孫錚	11/11	100%
陸雄文	11/11	100%
姜疆	11/11	100%

附註：各位董事均親自出席相關董事會會議。

董事

截至2023年12月31日，本公司董事會9名董事組成，其中王志清先生為董事長，李養民先生為副董事長，唐兵先生、林萬里先生為董事，蔡洪平先生、董學博先生、孫錚先生、陸雄文先生為獨立董事，姜疆先生為職工董事。各董事簡歷及任職情況詳情請參見本報告「董事會報告書」。

獨立非執行董事

本公司的獨立非執行董事具備專業的知識和經驗。他們能充分發揮監察和平衡的重要作用，保障股東和本公司的整體利益。董事會仍認為他們屬獨立人士，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。

報告期內，本公司獨立非執行董事嚴格執行有關法律法規、《公司章程》及獨立非執行董事相關規定，積極履職，參與本公司各項重大決策，對關聯交易、利潤分配、對外擔保、董事監事高管選聘、高管薪酬等事宜發表獨立意見，在本公司的規範運作中發揮了重要作用，維護了中小股東的合法權益。

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，並在適當情況下迴避。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。

董事及監事的證券交易

本公司已採納上市規則附錄C3的《標準守則》為本公司的董事及監事證券交易守則。本公司各董事及監事於獲委任時均獲取《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2023年違反《標準守則》之規定標準。

就董事及監事的證券交易方面，本公司所採納的操守準則並不比《標準守則》寬鬆。

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97至103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
上海上市公司協會上海轄區2022年上市公司董事、監事、高管培訓班	唐兵、姜疆
上海證監局聯合中國上市公司協會「全面註冊制改革政策解讀」專題線上培訓	蔡洪平
上海證券交易所2023年第1期上市公司獨立董事後續培訓	孫錚
滬市央國企基本情況及獨立董事制度改革培訓	全體董事
上海上市公司協會上海轄區2023年上市公司董事監事高管培訓班暨獨立董事制度改革專題培訓	林萬里
中國上市公司協會上市公司獨立董事制度改革解讀	王志清、李養民
上海證券交易所2023年第5期上市公司獨立董事後續培訓	蔡洪平、孫錚
上海上市公司協會獨立董事制度改革專題培訓(第二期)	唐兵、姜疆

本公司董事會辦公室負責組織安排和核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

2023年度，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。

董事會下設專門委員會情況

本公司董事會下設審計和風險管理委員會、規劃發展委員會、提名與薪酬委員會、航空安全與環境委員會。各專門委員會根據委員會章程或工作細則的要求認真履行職責，全面、審慎地審議各項議案，為董事會決策提出了科學、合理的專業意見和建議。

專門委員會類別	成員姓名
審計和風險管理委員會	孫錚*、蔡洪平、董學博
規劃發展委員會	唐兵*、董學博、陸雄文
提名與薪酬委員會	王志清*、蔡洪平、陸雄文
航空安全與環境委員會	李養民*、孫錚、姜疆

註： 以上*標註的為專門委員會主席。其中，提名與薪酬委員會審議有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由王志清先生出任主席，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。

審計和風險管理委員會

截至2023年12月31日，本公司審計和風險管理委員會由孫錚先生、蔡洪平先生、董學博先生三人組成，孫錚先生擔任審計和風險管理委員會主席。審計和風險管理委員會委員均為本公司獨立非執行董事，其中孫錚先生為會計專業人士。

1. 審計和風險管理委員會主要職責

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。

2. 各委員出席審計和風險管理委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
孫錚	10/10	100%
蔡洪平	10/10	100%
董學博	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2023年共召開10次會議，會議邀請本公司高級管理人員、外聘審計師及財會部、審計部等人員出席。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、本公司採納的會計原則、內部控制、是否符合上市規則的規定進行審核，對內部監控、風險管理及財務報告等進行檢討，本公司的2022全年業績、2023年第一季度、半年度及第三季度業績經審計和風險管理委員會討論審議後建議提交董事會審議通過。

審計和風險管理委員會的履職情況請參見本公司於2024年3月28日在上海證券交易所和香港聯交所網站上披露的《審計和風險管理委員會2023年度履職報告》。

審計和風險管理委員會亦審核本公司審計師的表現、獨立性及客觀性。在本報告期內，普華永道中天會計師事務所（特殊普通合夥）及羅兵咸永道會計師事務所為本公司提供依照中華人民共和國會計準則和國際財務報告準則編製的財務報告及內部控制審計費用共計人民幣11百萬元，為本公司提供非審計服務費用共計人民幣1百萬元。審計師的薪酬已經審計和風險管理委員會、董事會及股東大會批准。

4. 審計和風險管理委員會工作細則載於本公司網址www.ceair.com。

規劃發展委員會

截至2023年12月31日，本公司規劃發展委員會由唐兵先生、董學博先生、陸雄文先生三位董事組成，其中唐兵先生為委員會主席。

1. 規劃發展委員會主要職責

- (1) 審議本公司年度經營目標，並向董事會提出建議；
- (2) 審議本公司年度投資方案，並向董事會提出建議；
- (3) 審議本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) 審議本公司發展規劃，並向董事會提出建議；
- (5) 研究和審議本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) 對其他影響本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	4/4	100%
董學博	4/4	100%
陸雄文	4/4	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。

2023年，委員會依法合規召開4次會議，審議通過11項議案，包括本公司2023年度投資方案、東航浦東國際機場維修基地項目立項等重大事項，為董事會決策提供了專業支持。

4. 規劃發展委員會工作細則載於本公司網址 www.ceair.com。

提名與薪酬委員會

截至2023年12月31日，本公司董事會提名與薪酬委員會由王志清先生、蔡洪平先生、陸雄文先生3名董事組成，王志清先生為董事，蔡洪平先生、陸雄文先生均為獨立非執行董事。凡審議有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由王志清先生出任主席；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. 提名與薪酬委員會主要職責

- (1) 根據《公司法》的相關規定，結合本公司股權結構的特點等具體情況對董事會的規模和構成向董事會提出建議；
- (2) 研究董事、高級管理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；
- (3) 遴選合格的董事人選和高級管理人員人選；
- (4) 對董事候選人和高級管理人員人選進行審核並提出建議；
- (5) 對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議；
- (6) 研究和審查董事、高級管理人員的薪酬政策和方案；
- (7) 研究董事、高級管理人員的考核標準，進行考核並提出建議；
- (8) 根據本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) 負責對本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本公司有關部門進行交流，研究本公司對董事、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；
- (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如下：

- (1) 提名與薪酬委員會在履行相關職責時，應考慮本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。

本公司董事會在性別多元化方面作出積極的考量和努力，通過各種渠道評估女性董事的專業能力、工作經驗等情況，遴選出適合的董事人選，本公司計劃於2024年12月31日前選舉一位女性董事。

本公司董事會已檢討董事會多元化政策，認為截至2023年12月31日的董事會多元化政策及實施是有效的。

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
王志清	1/1	100%
李養民	3/3	100%
蔡洪平	4/4	100%
陸雄文	4/4	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，為規範本公司董事和高級管理人員的選任，建立和健全本公司董事、高級管理人員的激勵與考核機制，促進本公司長遠目標的實現，勤勉履職。2023年，委員會合規組織召開了4次會議，審議通過關於本公司董事、監事和高級管理人員2022年度薪酬的議案、提名第九屆董事會董事候選人的議案等，為董事會決策提供了支持。

4. 提名與薪酬委員會工作細則載於本公司網址 www.ceair.com。

董事的酬金政策

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

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

通常，董事的酬金組合政策，主旨是使本公司董事之酬金及其表現與本公司目標掛鉤，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。

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。2023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。

獨立非執行董事的酬金

本公司獨立非執行董事之2023年度領取如下酬金：

姓名	稅前薪酬 (人民幣萬元)
蔡洪平	20
董學博	10
孫錚	20
陸雄文	20

高級管理人員的酬金

本公司高級管理人員2023年度領取如下酬金：

姓名	職務	稅前薪酬 (人民幣萬元)
李養民	副董事長、總經理	-
周啓民	財務總監、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	-
萬慶朝	副總經理	-
汪健	董事會秘書、公司秘書	114.89
席晁	副總經理	-
合計	／	114.89

航空安全與環境委員會

截至2023年12月31日，本公司航空安全與環境委員會由李養民先生、孫錚先生、姜疆先生組成，其中李養民先生為委員會主席。

1. 航空安全與環境委員會主要職責

主要負責貫徹和落實國家航空安全及ESG相關法律法規，對公司航空安全管理及ESG工作進行監督和管理，對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，對公司ESG相關事宜進行研究、審議、提出意見或建議。

航空安全與環境委員會對董事會負責並向董事會匯報工作，委員會的提案應提交董事會審議決定，委員會討論結果應向董事會匯報。

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%
孫錚	2/2	100%
姜疆	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》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《董事會航空安全與環境委員會工作細則》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環境保護重大問題進行研究、指導。

2023年，航空安全與環境委員會加強對本公司民航安全工作、航空碳排放相關的環境保護重大問題進行指導，依法合規地組織召開2次會議，審議了公司航空安全、環境可持續發展2022年度工作情況及2023年度工作計劃、公司2022年度企業社會責任暨ESG報告等相關議案，為董事會提供決策支持，向管理層提出工作建議。

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。

監事會工作情況

2023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，對本公司財務情況、關聯交易、內部控制、募集資金使用情況等事項審議並發表監事會意見，維護本公司及股東的合法權益。

截至2023年12月31日，本公司監事會由3名監事構成。2023年共召開10次監事會，監事100%出席了會議。

內部監控及風險管理

內部監控制度

董事會需對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。

內部監控系統的主要特點

本集團在內部控制體系建設方面屬於起步較早的公司之一，最早在2004年，本集團為滿足美國薩班斯法案的要求啟動內部控制建設。2008年，財政部等五部委陸續下發了《企業內部控制基本規範》及其配套指引，要求企業建立符合監管要求規範的內部控制體系。本集團於2010年3月啟動全面風險管理與內部控制體系建設項目。

2023年內部控制評價工作情況

(一) 組織機構

本集團成立2023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2023年度內控評價工作安排，佈置本集團各單位開展內控自我檢查、組織集中現場測試相結合的方式開展。首先，本集團10個職能部門、10家二級單位、12家分公司、10家子公司共42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23家重點單位，對其重要業務流程進行現場測試；最後，工作組收集整理了各單位日常檢查和審計情況，作為內控評價的重要組成部分。本集團確定本年度內控評價重點關注本集團整體層面控制流程、25個業務層面控制流程及32個核心業務信息系統層面控制流程。

(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，召開內控評價工作佈置會，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。

(四) 內部控制評價結果

本集團已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定和其他內部控制監管要求，結合本集團內部控制制度和評價辦法，在內部控制日常監督和專項監督的基礎上，對財務報告和非財務報告內部控制有效性進行了評價，並認為在2023年12月31日（內部控制評價報告基準日），本集團內部控制整體有效。本集團不存在財務報告內部重大缺陷，未發現非財務報告相關的內部控制重大缺陷。

內部監控的措施

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，本集團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。

董事會確認本集團已具有辨認、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。

內部審核的流程

本集團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。本集團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。

反貪污政策

本公司高度重視反貪污和反腐敗工作，持續防範權力集中、資金密集、資源富集領域腐敗，防範採購等領域廉潔風險，不斷促進改革、防範風險、完善制度、提高治理。此外，本公司高度重視對舉報人的保護，制定貫徹落實紀檢監察機關處理檢舉控告工作規則有關細則，規範各級紀檢組織處理檢舉控告工作，暢通相關群體的舉報渠道（包括但不限於向本公司紀委、董事會審計和風險管理委員會等提出舉報事宜），保障其行使監督權力，維護其合法權益。

處理和發佈內幕消息的程序和內部監控措施

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

風險管理

本集團審計和風險管理委員會負責檢查、評估本集團整體風險管理，並監督實施。

本集團內部審計部門承擔了相關的風險管理報告編製，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。

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董事會、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，應按照本集團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。

2023年，董事會已經作出有關風險管理裡內部監控系統的檢討，認為本集團已根據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2023年內有效及足夠。

投資者關係

本公司注重與投資者的溝通，按照本公司《投資者關係管理制度》，通過現場交流、電話、網絡等方式搭建與投資者溝通的橋樑，促進公司誠信自律、規範運作，切實保護投資者利益。本公司不斷回顧並審視現行的股東通訊政策，確保股東通訊政策具有實用性及有效性。

本公司董事會和管理層高度重視投資者關係工作，2023年度，本公司董事長、副董事長兼總經理、副總經理兼財務總監及董事會秘書等管理層積極參與投資者交流活動，包括滬市航空機場行業上市公司2022年年報集體業績說明會、2023年半年度業績說明會、2023年第三季度業績說明會等。此外，本公司管理層與各類投資者開展廣泛的互動交流，通過召開2022年度業績、2023年中期業績和2023年第三季度業績境內外投資者及分析師電話會、路演交流、組織投資者調研和參加策略會、回覆投資者在上市E互動平台上的各類問詢等方式，加強與投資者的溝通。全年本公司參加境內外投行交流會和策略會45場，開展線上交流共計約16場，與258家機構的595位投資者交流，積極回覆投資者在上市E互動平台上問題。

董事會與股東的日常溝通，一般通過董事會秘書、證券事務代表及指定工作人員協調開展。股東有意查詢董事會資料，可通過聯繫電話86-21-22330932；電郵ir@ceair.com聯繫，或在年度股東大會或臨時股東大會上直接提問。關於股東在年度股東大會或臨時股東大會提呈議案的程序，可通過上述途徑向董事會秘書諮詢。投資者及公眾可登錄本公司網址(www.ceair.com)，從網上數據庫下載相關的文件資料，網址內載有關於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。

股東查詢相關數據、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	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	021-22330932
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

證券事務代表	楊輝
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號中國東方航空股份有限公司董事會辦公室
電話	021-22330932
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

組織章程文件的變動

報告期內，本公司根據相關法律法規規定，結合本公司實際情況，對《公司章程》進行了相應修訂，詳情請見本公司日期為2023年1月16日、2023年3月30日及2023年5月30日的公告。

董事會代表

王志清
董事長

中國，上海
2024年3月28日

社會責任

本集團的企業文化理念體系由企業願景、企業核心價值觀、企業精神構成，本集團致力於打造成為「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的世界一流航空公司的願景，遵循「客戶至尊，精細緻遠」的企業核心價值觀，堅守「嚴謹高效，激情超越」的企業精神。本公司董事會高度認可公司企業文化理念，所有成員以身作則，致力推廣企業文化，並通過嚴格遵照國家法律、行政法規、公司章程及股東大會的決議履行職責，確保公司戰略與公司企業文化一致。

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、員工發展等傳統的本公司管理核心領域，持續將如應對氣候變化、資源可持續利用、鄉村振興等環境和社會議題納入其中。詳情請見本公司發佈的《2023年度企業社會責任暨ESG報告》。

2023年獲得主要榮譽

報告期內，本集團積極履行社會責任，贏得社會各界的廣泛認可。與社會責任有關的主要榮譽如下：

獎項名稱	頒獎單位
2023 BrandZ最具價值的中國品牌100強 2023 BrandZ品牌價值增長領先品牌	WPP和Kantar
2023年《財富》中國500強 2023年《財富》中國上市公司500強	《財富》雜誌
2023 Brand Finance全球最有價值的50個航空公司品牌	品牌金融(Brand Finance)
2023中國企業500強	中國企業聯合會 中國企業家協會
「好網民微視頻」優秀作品一等獎	全國總工會
中國國際進口博覽會突出貢獻獎	進博局
第十八屆中國公共關係行業最佳案例大賽 海外傳播項目「講好中國故事」金獎	中國國際公共關係協會
「東航全球首架C919商業首航」獲評年度公關優秀案例	中國國際公共關係協會
中國東航僑聯榮獲全國僑聯系統先進組織	中華全國歸國華僑聯合會
2022中國正能量網絡精品	中央網信辦
《中國品牌全球傳播力研究報告(2023)》 央企國際傳播「優質聲量」獎	新華社新聞信息中心 新華社品牌工作辦公室
2023上市公司董事會最佳實踐案例	中國上市公司協會
「東航幫扶滄源蜜蜂產業」— 「2023年上市公司鄉村振興最佳實踐案例」	中國上市公司協會 中國鄉村發展基金會
第十一屆全國品牌故事大賽一等獎	中國質量協會

獎項名稱

頒獎單位

2023年一帶一路綠色供應鏈案例	中華環保聯合會「一帶一路」生態產業合作工作委員會
第四屆中央企業社會主義核心價值觀主題微電影優秀獎	國務院國資委宣傳工作局
2022年度中央企業品牌建設能力TOP30	國務院國資委社會責任局
2023年度中央企業控股上市公司ESG評級四星級，入選「央企ESG•先鋒100指數」	《中央企業上市公司ESG藍皮書(2023)》課題組 國務院國資委社會責任局責任雲研究院
2023第一財經中國企業社會責任榜 ESG創新實踐獎	第一財經•中國企業社會責任榜組委會
2023百大年度品牌榜100強 2023品牌營銷案例TOP50	新浪財經
金蜜蜂2023優秀企業社會責任報告•長青獎二星級	金蜜蜂智庫 《可持續發展經濟導刊》雜誌社
2023天選•年度航旅榜 年度創新產品服務航空公司、 年度可持續貢獻品牌、年度天空賞味、年度企業社會責任 品牌、年度最美乘務組、年度經濟型航空公司(中國聯合航空)	《中國民航》雜誌
2022年度國企品牌建設典型案例	國務院國資委辦公廳
中央企業年度國際傳播優秀案例	國務院國資委宣傳工作局
第十屆「國企好新聞」 文字類一等獎	國務院國資委新聞中心 中央企業媒體聯盟
天合聯盟第二屆可持續飛行挑戰賽最大CO ₂ 減排獎	天合聯盟
第五屆「一帶一路」百國印記短視頻大賽 東航《十城十遇之羅馬假日》榮獲「優秀作品獎」 東航《和唐小燕一起遊燈會》榮獲「海外最佳人氣獎」	中國公共外交協會 國務院國資委新聞中心 環球網
2023年中國內部審計數字化轉型「領航」案例	中國信息通信研究院
2022年度中國商用飛機引進突出貢獻獎	中國商飛
2023上海企業100強、2023長三角服務業企業100強	上海市企業聯合會
「東方萬里行」常旅客計劃 榮獲「最受常旅客喜愛的常旅客獎勵計劃」	《中國民航》雜誌社FLYERT飛客
2022-2023年度民航最具社會責任僱主獎	民航資源網
2022-2023民航年度最佳僱主	民航資源網

保護生態、防治污染、履行環境責任

本集團圍繞「雙碳」目標，全面落實生態環保工作，為綠色環保可持續的航空貢獻「東航智慧」。

完善能源環保體系，制定雙碳工作方案。本集團強化落實能源環保主體責任，編製公司《「十四五」綠色發展專項規劃》，修訂完善《環境和能源管理體系文件清單匯編（2022版）》、《綠色建築指南》。本集團通過梳理國內外民航雙碳政策和目標、研究行業低碳發展路徑以及前沿技術，結合中國東航集團的雙碳方案，研究制定了符合公司實情和發展需要的雙碳方案。

優化機隊結構，推進運行節能減排。本集團加大對A350-900、A320Neo和國產C919飛機等新一代節油機型的投資力度，報告期內與中國商飛簽署了購買100架C919客機的協議，整體機隊始終保持年輕化。本集團推進節油舉措，通過優化飛行計劃高度層、推行單發滑翔，提升日利用率、加大臨時航線使用率等措施降低燃油消耗。

以生態文明建設為統籌，提升公司綠色治理能力。本集團常態化推進藍天保衛戰的工作，持續推進「APU替代」和場內車輛「油改電」專項工作。本集團積極落實限塑專項工作，嚴格落實《民航行業塑料污染治理工作計劃（2021-2025年）》要求，完成第一、二階段共53種機供品的材質變更或替換，應用信息化手段提供機供品清單及材質等證明文件。本集團積極應用綠色低碳設計方案，從設計、施工、運營各方面，落實地面建築的綠色低碳管控。

參與天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」。本集團推動可持續發展聚焦航班綠色飛行，以天合聯盟發起的第二屆「可持續飛行挑戰賽」為契機，綜合應用飛行、運行、供應鏈管理以及地面服務、旅客服務、客艙服務等環節的可持續舉措，保障10個參賽航班順利執行，獲得包括最大碳減排獎等5個獎項。公司賽後收集匯總優秀實踐經驗，編製《公司可持續工作任務分解表》，推動可持續發展舉措有序實施。

加強可持續航空燃料(SAF)的研究和應用。本集團持續跟進各國可持續航空燃料政策法規和我國相關產業發展和國產可持續航空燃料的應用情況，與同行業航司、科研院校、供應鏈上下游企業、諮詢公司緊密溝通交流，研究降低SAF成本的可能性。商業應用方面，公司攜手空客公司在空客公司交付的飛機上加注SAF混合燃油，以參加天合聯盟可持續飛行挑戰賽為契機，推進SAF商業應用。

開展生態環保培訓宣傳，加強ESG相關的信息披露研究。本集團持續開展體系內的生態環保培訓工作，結合世界環境日和低碳日等活動，宣傳航司的綠色環保理念和節能降耗成效，營造全員能源節約和生態環保責任意識。截至本報告發佈日，公司已連續16年高質量發佈可持續發展(ESG)相關的專項報告。

積極減少碳排放

本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，持續提升從空中到地面的節能減排科學化、精細化管理能力。

本集團持續更新換代整體機隊，機隊結構始終保持年輕化。本集團積極推廣新技術應用，持續開展減重節油精細化管理，通過動態管控飛機救生筏和機供品數量、航班加水量等，從源頭控制減少燃油消耗，本集團在2023年完成電子飛行記錄本(ELB)在全機隊的推廣應用，正式啟用電子版快速檢查單(QRH)替代紙質檢查單。本集團深挖飛機性能潛力，通過飛行計劃高度層優化、推廣單發滑行、優化備降場選擇、APU專項替代等措施，推進精細化節油管理。本集團模擬全年累計節油1.7萬噸，減少碳排放5.36萬噸。

本集團高度關注可持續航空燃油(SAF)的發展和應用，設專項小組緊密跟進國內外相關政策法規以及SAF應用現狀，積極研究降低SAF應用成本的可能性。在SAF應用方面，公司攜手空客公司在20餘架飛機上加注了不同比例SAF混合燃油進行交付飛行，以參加天合聯盟可持續飛行挑戰賽為契機，積極推進國產SAF研究和商業應用，全年累計加注純SAF油量37.42噸。

鄉村振興

2023年，本公司在控股股東中國東航集團（以下將公司和中國東航集團統稱「東航」）的統一部署下，深度參與「產業振興」「人才振興」「文化振興」「生態振興」「組織振興」，持續鞏固鄉村振興成果。2023年東航累計投入無償幫扶資金4,314萬元、有償幫扶資金10,862萬元，引進無償幫扶資金401萬元，引進有償幫扶資金272萬元，培訓人員9,418人次，直接採購脫貧地區農產品4,390萬元，幫助銷售農產品3,182萬元。幫扶案例「東航那杯茶」入選《中央企業助力鄉村振興藍皮書(2022)》示範項目，助力滄源蜜蜂產業幫扶項目榮獲中國上市公司協會頒發的鄉村振興優秀案例；相關幫扶產品在C919國產大飛機商業首飛航班上精彩亮相，贏得社會廣泛贊譽。

重視組織保障，強化組織振興

本集團發佈《定點幫扶工作三年行動計劃(2023-2025年)》、《2023年消費幫扶推薦產品目錄》、《關於2023年以來消費幫扶工作情況的通報》等文件，為定點幫扶工作提供了有力的支撐與保障。東航於2023年8月分批次更換了多名掛職幹部，確保幫扶力度穩中有增。公司下屬12家單位的基層黨支部與定點幫扶縣12個村級黨支部結對，發佈《東航定點幫扶黨支部結對共建工作成效考核評價情況的通報》，通過考核機制，確保結對共建取得實實在在的成效。

發揮航空優勢，推進經濟增長

本集團充分利用航空產業優勢，持續加強鄉村振興航線航班運營投入，通過人流、物流、信息流和資金流的有效合理流動，帶動經濟快速發展。2023年新開「滄源－昆明－上海虹橋」和「臨滄－昆明－北京大興」的往返航線，運營涉及臨滄、滄源航班超過3,500班，運輸旅客超過32萬人次，通過航線帶動當地GDP超過5.7億元，有力推動當地經濟社會發展。

助力產業振興，扶持優勢產業

本集團繼續支持中國農科院蜜蜂研究所滄源試驗站建設運營，研發出爆款的「米團花黑蜜」，通過生物和信息技術賦能培育出適當地生態環境的新一代蜂種，有效改善蜂蜜品質，逐漸改變過去當地蜂種需從外地引進的情況。2023年滄源縣蜂農人均收入較2019年翻兩番。東航持續做好「東航那杯茶」幫扶產品研發和推廣，發揮航空產業優勢，帶動定點幫扶地區茶葉產業發展。東航連續第五年在滄源開展橡膠期貨保險項目，覆蓋膠林4.1萬畝，保障1,348戶膠農穩定增收。

助力教育振興，培育人才隊伍

本集團聯合清華大學、復旦大學、中國農科院、解放軍總醫院、中國教育金融發展基金會、上海殘疾人公益組織藝助行等單位，累計在北京、上海及臨滄當地等線下培訓基層幹部、產業帶頭人和技術人員3,698人次；通過與清華大學在定點縣建立的鄉村振興遠程教學站，全年完成線上培訓2,506人次。聯合教育部教師司，實施「助力滄源、雙江兩縣教師培訓三年行動」，全年在北京師範大學、華東師範大學線下培訓兩縣教師3,214人次，並已啟動新一輪助力兩縣教師發展三年行動。

鞏固成果，助力文化振興、生態振興

本集團堅決做好鞏固脫貧攻堅工作，積極開展捐款捐物，助學幫困；參加中央企業公益助殘活動，投入40萬元幫助兩縣4名重度聽障患者實施人工耳蝸手術；東航助力雙江縣允俸村實施美麗鄉村建設，投入18萬元並引入中國鄉村發展基金會援助了12萬元的圖書資源，幫助雙江縣小新寨村建設圖書室。

獨立核數師報告



羅兵咸永道

致中國東方航空股份有限公司股東
(於中華人民共和國註冊成立的有限公司)

意見

我們已審計的內容

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(以下統稱「貴集團」)列載於第104至223頁的合併財務報表，包括：

- 於2023年12月31日的合併資產負債表、
- 截至該日止年度的合併損益表及其他綜合收益表、
- 截至該日止年度的合併權益變動表、
- 截至該日止年度的合併現金流量表及
- 合併財務報表附註，包括重大會計政策信息及其他解釋信息。

我們的意見

我們認為，該等合併財務報表已根據《國際財務報告會計準則》真實而中肯地反映了 貴集團於2023年12月31日的合併財務狀況及其截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據《國際審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計合併財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。

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。

獨立性

根據國際會計師職業道德準則理事會頒佈的《國際會計師職業道德守則(包含國際獨立性標準)》(以下簡稱「道德守則」)，我們獨立於 貴集團，並已履行道德守則中的其他職業道德責任。

關鍵審計事項

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

我們在審計中識別的關鍵審計事項概述如下：

- 飛機及發動機減值的評估
- 遞延所得稅資產的確認

關鍵審計事項

我們的審計如何處理關鍵審計事項

飛機及發動機減值的評估

請參閱財務報表附註3(e)，附註16以及附註18，於2023年12月31日，貴集團自購、租賃飛機及發動機的賬面價值分別為人民幣75,582百萬元及人民幣113,879百萬元。飛機及發動機均屬於航空營運業務資產組。

貴集團在飛機及發動機存在減值跡象時進行減值測試。基於所執行的減值測試，飛機及發動機於2023年12月31日不需計提減值準備。

由於飛機及發動機餘額重大，且涉及管理層重大估計和判斷，評估預測期收入增長率、穩定期增長率、毛利率、折現率等管理層關鍵假設需要會計師做出重大判斷並投入很大的工作量，因此我們將飛機及發動機的減值評估識別為關鍵審計事項。

針對該關鍵審計事項，我們執行了以下主要審計程式：

- 了解了管理層關於飛機及發動機的減值測試相關的內部控制。通過考慮估計不確定性的程度，以及其他固有風險因素的水準，如減值測試所採用關鍵假設的複雜性、主觀性和變化，評估了重大錯報的固有風險。
- 評估並測試了與飛機及發動機的減值測試相關的內部控制。
- 將相關資產組本年度實際經營業績與上年度相應的預測資料進行比較和分析，進而分析上年度飛機發動機減值測試結果以評價管理層減值測試流程的恰當性。
- 在內部評估專家的協助下，參考同行業慣例，我們評估了管理層在估計可回收金額時使用的估值方法的適當性。

關鍵審計事項 (續)

關鍵審計事項	我們的審計如何處理關鍵審計事項
	<ul style="list-style-type: none"> • 在內部評估專家的協助下，我們對管理層的關鍵假設執行了以下程式： <ul style="list-style-type: none"> — 將預測期收入增長率與集團的歷史收入增長率、相關經營計劃以及行業資料進行比較； — 將穩定期增長率與市場經濟資料進行比較； — 將預測的毛利率與以往業績進行比較，並考慮市場趨勢； — 結合地域因素並參考外部資料來源（包括市場無風險利率及資產負債率等），評估模型中所使用折現率的合理性； — 我們測試了減值測試模型中基礎資料的完整性、準確性和相關性，並測試了減值測試模型計算的準確性。 • 我們評估了飛機及發動機減值相關披露的充分性。 <p>基於以上實施的審計程式，已獲取的審計證據能夠支援管理層在飛機及發動機的減值測試中所作出的估計和判斷。</p>

關鍵審計事項 (續)

關鍵審計事項	我們的審計如何處理關鍵審計事項
<p>遞延所得稅資產的確認</p> <p>請參閱財務報表附註3(d)，以及附註27。於2023年12月31日，貴集團遞延所得稅資產金額為人民幣9,851百萬元。</p> <p>對於可抵扣暫時性差異以及能夠結轉以後年度的可抵扣虧損，貴集團以未來期間很可能實現的應納稅所得額為限，確認相應的遞延所得稅資產。未來應納稅所得額參考最新的盈利預測確定，所涉及的關鍵假設包括收入增長率和毛利率。</p> <p>由於遞延所得稅資產餘額重大，且確定應確認的遞延所得稅金額涉及管理層的重大判斷，包括未來應納稅所得額的估計存在重大不確定性，同時需要會計師做出重大判斷並投入很大的工作量，因此我們將遞延所得稅資產的確認識別為關鍵審計事項。</p>	<p>針對該關鍵審計事項，我們執行了以下主要審計程式：</p> <ul style="list-style-type: none">• 我們瞭解了管理層關於遞延所得稅資產的確認相關的內部控制流程，並通過考慮估計不確定性的程度和其他固有風險因素的水準如其複雜性、主觀性和變化，評價了重大錯報的固有風險。• 評估並測試了與遞延所得稅資產的確認相關的內部控制的設計及執行的有效性。• 我們測試了遞延所得稅資產計算表中所採用的基礎資料的完整性和準確性，並測試了其計算的準確性。• 針對管理層未來期間應納稅所得額的預測，我們執行了以下程式：<ul style="list-style-type: none">— 將本年度的實際應納稅所得額與上年度相應的預測資料進行比較和分析，以評估管理層預測的可靠性；— 將收入增長率與集團的歷史收入增長率、已批准的預算及未來經營計劃以及行業資料進行比較；— 將預測的毛利率與以往年度業績進行比較，並考慮市場趨勢。 <p>基於以上實施的審計程式，已獲取的審計證據能夠支援管理層在評估遞延所得稅資產的確認中所做出的判斷。</p>

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括所有包含在中國東方航空股份有限公司2023年年報（「年報」）除合併財務報表及我們的核數師報告外的信息。我們在本核數師報告日前已取得部份其他信息包括管理層討論與分析以及董事會報告書。餘下的其他信息，包括公司資料、財務概要、董事及高級管理層履歷、企業管治報告及環境、社會及管治報告及將包括在年報內的其他部分，將預期會在本核數師報告日後取得。

我們對合併財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們既不也將不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

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

基於我們對在本核數師報告日前取得的其他信息所執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

當我們閱讀該等將包括在年報內餘下的其他信息後，如果我們認為其中存在重大錯誤陳述，我們需要將有關事項與董事溝通，並考慮我們的法律權利和義務後採取適當行動。

董事就合併財務報表須承擔的責任

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

在擬備合併財務報表時，董事負責評估 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。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

我們的目標，是對合併財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅向閣下（作為整體）報告我們的意見，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《國際審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響合併財務報表使用者依賴合併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合併財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對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。
- 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合併財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價合併財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及合併財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對合併財務報表發表意見。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。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

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控制的任何重大缺陷。

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和其他事項，以及在適用的情況下，用以消除對獨立性產生威脅的行動或採取的防範措施。

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是孟江峰。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港

二零二四年三月二十八日

合併損益表及其他綜合收益表

截至2023年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述， 附註2.3)
收入	5	113,741	46,305
其他經營收入和利得	6	5,429	3,613
經營支出			
飛機燃料		(41,102)	(22,230)
飛機起降費		(14,558)	(6,253)
折舊及攤銷		(25,023)	(21,811)
工資、薪金及福利	8	(23,613)	(20,485)
飛機維修費		(4,542)	(3,356)
航空餐食供應		(2,993)	(1,030)
低值和短期租賃租金		(397)	(591)
銷售及市場費用		(2,932)	(839)
民航基礎設施建設基金		(1,056)	(484)
地面服務及其他費用		(564)	(586)
資產減值損失	9	(22)	(97)
金融資產減值淨損失	10	(50)	(28)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(7)	(12)
間接營業支出		(4,230)	(3,704)
經營支出總額		(121,089)	(81,506)
經營虧損	7	(1,919)	(31,588)
分佔聯營公司業績	22	115	(155)
分佔合營公司業績	23	13	(50)
財務收入	11	495	512
財務支出	12	(6,982)	(8,833)
稅前虧損		(8,278)	(40,114)
所得稅(費用)/抵免	13	(336)	244
年度淨虧損		(8,614)	(39,870)
年度淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(8,168)	(37,356)
非控制性權益		(446)	(2,514)
		(8,614)	(39,870)
年度本公司權益持有者應佔每股虧損			
— 基本及攤薄(人民幣)	15	(0.37)	(1.98)

合併損益表及其他綜合收益表

截至2023年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元 (經重述， 附註2.3)
年度虧損		(8,614)	(39,870)
年度其他綜合(虧損)/收益			
以後期間重分類至損益表的其他綜合收益			
— 套期工具本年度公允價值變動有效部分		14	171
— 計入合併損益表中的利得重分類		(60)	(30)
— 所得稅影響		11	(35)
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		6	(4)
— 分佔合營和聯營公司其他綜合收益/(損失)，扣除稅項	22&23	5	(1)
— 設定受益計劃產生的精算(損失)/收益，扣除稅項	38	(81)	19
年度稅後其他綜合(虧損)/收益		(105)	120
年度總綜合虧損		(8,719)	(39,750)
年度總綜合虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(8,280)	(37,233)
非控制性權益		(439)	(2,517)
		(8,719)	(39,750)

上述合併損益表及其他綜合收益表應與隨附附註一併閱讀。

合併資產負債表

截至2023年12月31日

	附註	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元 (經重述， 附註2.3)
非流動資產			
物業、廠房及設備	16	95,983	89,214
投資性房地產	17	269	248
使用權資產	18(a)	118,330	128,186
無形資產	19	11,605	11,658
飛機預付款	20	15,183	13,970
投資於聯營公司	22	2,138	2,062
投資於合營公司	23	464	434
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	24	1,057	452
衍生金融工具	25	33	94
遞延稅項資產	27	9,851	9,860
其他非流動資產	26	4,157	4,212
		259,070	260,390
流動資產			
飛機設備零件	28	1,634	1,656
應收賬款	29	2,167	817
預付款及其他應收款	31	9,724	7,468
按公允價值計入損益的金融資產	30	65	72
衍生金融工具	25	16	1
限制性銀行存款	32	316	12
現金及現金等價物	32	11,741	18,015
		25,663	28,041
流動負債			
應付賬款及應付票據	33	4,584	2,498
其他應付款及預提費用	35	20,582	17,632
合同負債	34	7,423	3,291
借款的流動部分	36	53,006	64,008
租賃負債的流動部分	18(b)	19,428	18,620
應付所得稅		50	35
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	37	1,191	460
衍生金融工具	25	-	-
		106,264	106,544
淨流動負債		(80,601)	(78,503)
總資產減流動負債		178,469	181,887

合併資產負債表

截至2023年12月31日

	附註	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元 (經重述， 附註2.3)
非流動負債			
借款	36	58,022	57,939
租賃負債	18(b)	64,747	78,387
飛機及發動機退租檢修準備	37	7,897	8,008
合同負債	34	641	743
衍生金融工具	25	-	-
退休後福利準備	38	2,188	2,223
其他長期負債	39	1,511	1,909
		135,006	149,209
淨資產			
		43,463	32,678
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	40	22,291	22,291
— 永續債	41	20,057	-
— 儲備	42	504	9,367
		42,852	31,658
非控制性權益	21	611	1,020
總權益		43,463	32,678

上述合併資產負債表應與隨附附註一併閱讀。

本合併財務報表已由董事會於2024年3月28日批核，並代表董事會簽署。

王志清

王志清
董事長

李養民

李養民
副董事長，總經理

合併權益變動表

截至2023年12月31日止年度

	附註	本公司權益持有者攤佔權益						總權益 人民幣百萬元
		股本 人民幣百萬元	永續債 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	累計虧損 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元	非控制性權益 人民幣百萬元	
2021年12月31日總額，以前年度披露		18,874	-	41,571	(6,830)	53,615	3,537	57,152
同一控制下企業合併	2.3	-	-	41	264	305	-	305
2022年1月1日總額，經重述		18,874	-	41,612	(6,566)	53,920	3,537	57,457
綜合收益：								
年度虧損		-	-	-	(37,356)	(37,356)	(2,514)	(39,870)
其他綜合收益		-	-	123	-	123	(3)	120
綜合收益總額		-	-	123	(37,356)	(37,233)	(2,517)	(39,750)
與權益所有者交易總額：								
發行普通股，扣除交易成本與稅項		3,417	-	11,554	-	14,971	-	14,971
2022年12月31日結餘，經重述		22,291	-	53,289	(43,922)	31,658	1,020	32,678
2023年1月1日總額		22,291	-	53,289	(43,922)	31,658	1,020	32,678
綜合收益：								
年度虧損		-	-	-	(8,168)	(8,168)	(446)	(8,614)
其他綜合收益		-	-	(112)	-	(112)	7	(105)
綜合收益總額		-	-	(112)	(8,168)	(8,280)	(439)	(8,719)
與權益所有者交易總額：								
發行永續債	41	-	20,000	-	-	20,000	-	20,000
同一控制下企業合併		-	-	(430)	-	(430)	-	(430)
收購非控制性權益股權		-	-	(30)	-	(30)	30	-
被投資公司於同一控制企業 合併日前分配股利		-	-	-	(66)	(66)	-	(66)
對永續債投資者的分配		-	57	-	(57)	-	-	-
2023年12月31日結餘		22,291	20,057	52,717	(52,213)	42,852	611	43,463

上述合併權益變動表應與隨附附註一併閱讀。

合併現金流量表

截至2023年12月31日止年度

	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
經營活動的現金流量			
經營產生／(使用)的現金流量	43(a)	26,666	(6,332)
已付所得稅		(93)	(103)
經營活動產生的淨現金流入／(流出)		26,573	(6,435)
投資活動的現金流量			
購買物業、廠房及設備與其他長期資產		(18,665)	(10,017)
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產增加		(600)	–
對合營公司與聯營公司注資所支付的現金		(14)	(675)
限制性銀行存款		(300)	–
出售以公允價值計量且其變動計入當期損益 及其他綜合收益的金融資產		2	–
處置附屬公司		46	–
已收股利		66	45
出售物業、廠房及設備所得款		459	65
轉讓購買權所收到的現金		2,934	3,310
投資活動產生淨現金流出		(16,072)	(7,272)
融資活動的現金流量			
發行股份所得款		–	14,998
附屬公司非控制性權益注資		20,000	–
借入短期銀行借款		31,000	62,000
借入長期銀行借款		23,500	26,300
發行短期債券所得款		40,000	50,500
發行長期債券所得款		–	3,500
償還短期銀行借款		(40,600)	(50,400)
償還長期銀行借款		(17,983)	(10,935)
償還短期債券		(40,000)	(50,500)
償還長期債券		(6,800)	(4,631)
償還租賃負債本金		(18,974)	(16,225)
已付利息		(6,562)	(6,297)
支付同一控制下企業合併款項		(430)	–
衍生金融工具交割		60	30
融資活動產生淨現金(流出)／流入		(16,789)	18,340
現金及現金等價物淨(減少)／增加		(6,288)	4,633
年初現金及現金等價物		18,015	13,373
匯率變動對現金及現金等價物的影響		14	9
12月31日的現金及現金等價物		11,741	18,015

合併財務報表附註

2023年12月31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(「中國東航集團」)的國有企業。

本公司的A股股份及H股股份分別在上海證券交易所及香港聯合交易所有限公司上市。

本財務報表已由本公司董事會(「董事會」)於2024年3月28日批准刊發。

2 編製基準和會計政策的變更

編製本財務報表採用的重要會計政策載於下文。除另有說明外，該等政策在所列報的所有年度內貫徹應用。

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》第622章的披露規定編製。

除非另有指明，否則在編製這些財務報表時採用的會計政策始終適用。除了這些財務報表中對應財務項目或交易的附註中披露的這些重要會計政策以外，其他會計政策已在附註49的摘要中設定。

財務報表按照歷史成本法編製，除了一些指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資、按公允價值計入損益的金融資產及按公允價值計量的衍生金融工具。

這些財務報表以人民幣列示，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。

2 編製基準和會計政策的變更(續)

2.1 編製基準(續)

(i) 持續經營

2023年度，本集團淨虧損人民幣86.14億元，於2023年12月31日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣806.01億元。編製本財務報表時，本公司董事會結合本集團的財務和營運狀況，對本集團的持續經營能力進行了評估。本公司董事會同時綜合考慮了本集團如下情況：

- (a) 截至2023年12月31日，本集團有充足的未使用銀行機構授信額度；
- (b) 本集團以往良好的信用狀況、與銀行及金融機構的合作歷史；及
- (c) 本集團預計自本財務報表期末起不短於12個月的經營活動現金淨流入，並已考慮期間內航班恢復以及本集團主要營運成本包括油價等因素的影響。

本公司董事會相信本集團擁有充足的資金來源保證自本財務報表期末起不短於12個月的可預見未來期間內營運、償還到期債務以及資本性開支的需求。因此，本公司董事會繼續以持續經營為基礎編製本集團2023年度財務報表。

2.2 會計政策的變更及披露

(i) 本集團採納的新訂和經修訂準則

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

- 國際財務報告準則第17號保險合約
- 會計估計的定義－國際會計準則第8號(修訂)
- 與單一交易產生的資產及負債相關的遞延稅項－國際會計準則第12號(修訂)
- 會計政策的披露－國際會計準則第1號及國際財務報告準則實務公告第2號(修訂)

上述修訂對以往各期確認的金額沒有任何影響，預計也不會對本期或今後各期產生重大影響。

- 國際稅務改革－支柱二規則範本－國際會計準則第12號(修訂)

本集團適用了2023年5月發佈的國際會計準則第12號的修訂中提供的豁免確認及披露與支柱二所得稅相關的遞延所得稅資產與負債。本集團正在評估其在支柱二立法生效後面臨的稅務風險。

2 編製基準和會計政策的變更(續)

2.2 會計政策的變更及披露(續)

(ii) 尚未採納的新準則和解釋

部分已頒佈的新會計準則、會計準則之修訂和解釋無須於截至2023年12月31日止的報告期間強制採納，因此本集團未提早採納此等新會計準則、會計準則之修訂和解釋。該等準則、修訂或解釋預計不會對主體當前或未來報告期間以及可預見未來的交易產生重大影響。

- 將負債分類為流動或非流動 — 國際會計準則第1號(修訂本)
- 附帶契諾的非流動負債 — 國際會計準則第1號(修訂本)
- 售後回租中的租賃負債 — 國際會計準則第16號(修訂本)
- 供應商融資安排 — 國際會計準則第7號及國際會計準則第7號(修訂本)
- 投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或注資 — 國際會計準則第10號及國際會計準則第28號(修訂本)

該等準則、修訂或解釋預計不會對主體當前或未來報告期間以及可預見未來的交易產生重大影響。

2.3 重述

本集團原持有東航進出口45%股權並作為聯營企業按權益法核算，於2023年12月，本集團自控股母公司中國東航集團收購東航進出口剩餘55%股權，交易價格為人民幣430百萬元。收購完成後，東航進出口成為本集團的全資子公司。

本集團收購東航進出口構成同一控制下的企業合併，並採用合併會計法核算。東航進出口自其與本公司同受最終控制方東航集團控制之日起納入本公司合併範圍，進而對2022年度合併財務報表及附註均進行了重述。

採用合併會計導致本集團截至2022年12月31日止年度的虧損總額減少約人民幣30百萬元。

2 編製基準和會計政策的變更(續)

2.3 重述(續)

以下為同一控制下企業合併中因合併東航進出口對合併財務報表產生的影響。

	2022年12月31日			
	期初賬面價值 人民幣百萬元	合併東航 進出口 人民幣百萬元	公司間 合併抵銷 人民幣百萬元	經重述的 賬面價值 人民幣百萬元
合併資產負債表				
資產總額	287,984	1,088	(641)	288,431
負債總額	255,641	473	(361)	255,753
權益總額	32,343	615	(280)	32,678
	截至2022年12月31日			
	期初賬面價值 人民幣百萬元	合併東航 進出口 人民幣百萬元	公司間 合併抵銷 人民幣百萬元	經重述的 賬面價值 人民幣百萬元
合併損益表及其他綜合收益表				
利潤總額	46,111	322	(128)	46,305
年度虧損	(39,900)	51	(21)	(39,870)

3 關鍵會計估計及判斷

在編製財務報表時所採用之估計及判斷，乃按過往經驗及其他因素（包括根據不同情況對未來事件作出之合理預計）不斷作出評估。本集團對未來作出估計和假設。所得的會計估計如其定義，很少會與其實際結果相同。很大機會導致下個財務年度的資產和負債的賬面價值作出重大調整的估計和假設討論如下。

(a) 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。本集團預估里程積分的單獨售價時作出了重大假設，涉及同類航班和商品的歷史價格，該價格參照計劃成員獲得航班和商品兌換里程積分的量化價值和預計超期率進行估算。本集團根據里程兌換的歷史數據、當前行業及經濟趨勢、和其他相關因素綜合分析確定。重大假設的變化可能對常旅客計劃相關合同負債的結餘與年度經營業績產生重大影響。

(b) 飛機及發動機退租檢修準備

飛機及發動機退租檢修準備計入使用權資產，並在租賃期間內計提折舊。管理層對於退租檢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。

(c) 退休後福利

本集團實施的設定退休後福利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。如合併財務報表附註38.1會計政策所述，提供的上述設定退休後福利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。

關於僱員退休後福利計劃的其他情況見合併財務報表附註38。

(d) 遞延所得稅

未動用稅項虧損和可抵扣暫時性差異確認為遞延所得稅資產的前提是很可能應稅利潤可用於彌補未動用稅項虧損或可抵扣暫時性差異。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，同時結合稅務籌畫策略，不同的判斷會影響確認的遞延所得稅資產的金額。本集團參考最近的盈利預測來確定未來應稅利潤，盈利預測中使用的關鍵假設包括收入增長率和毛利率。

(e) 長期資產減值估計（不包括商譽）

根據合併財務報表附註16.2會計政策所述，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。用於確認現金產出單元（包括航空業務分部現金產出單元）的使用價值的現金流量預測基於收入增長率、永續增長率、毛利率及適用於預測現金流貼現率等重大假設。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。

3 關鍵會計估計及判斷 (續)

(f) 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使用價值與其公允價值減去處置費用後的淨額之間較高者確定。本集團按照分配商譽現金產出單元的公允價值減去處置費用確定可收回金額。本集團通過評估相關資產的公允價值減去處置費用確認航空業務分部現金產出單元的可收回金額。根據所使用的可觀察輸入數據，該估值在公允價值計量架構中被視為第一層。

(g) 物業、廠房及設備和使用權資產的折舊

自有和租賃機身和發動機大修費用相關的組件的折舊基於本集團類似型號的機身和發動機的歷史經驗，結合預期大修費用、每次大修的時段、大修實際飛行小時與預期飛行小時的比例。不同的判斷或估計可能對估計折舊費用和經營結果產生重大影響。

除自有和租賃機身和發動機大修費用相關的組件外，其他物業、廠房及設備在考慮估計殘值後，於估計可使用年期內以直線法計提折舊。使用壽命是基於本集團過往就同類資產所得的經驗，並已考慮預期中技術變化。本集團定期審閱資產的估計可使用年期，以釐定在報告期內入賬的折舊開支數額。如果以往估計的數額出現重大的變化，便會調整未來期間的折舊開支數額。

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除所得稅前利潤／（虧損）的重大調節項目已列示於附註4(c)。

截至2023年12月31日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	113,348	393	-	-	113,741
分部間收入	-	775	(775)	-	-
報告分部收入	113,348	1,168	(775)	-	113,741
報告分部稅前虧損	(8,832)	419	-	135	(8,278)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	24,767	256	-	-	25,023
減值損失，淨損失	72	-	-	-	72
利息收入	1,068	12	(585)	-	495
利息支出	6,660	6	(585)	-	6,081
資本性支出	27,243	109	-	-	27,352

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2022年12月31日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	46,049	256	-	-	46,305
分部間收入	-	919	(919)	-	-
報告分部收入	46,049	1,175	(919)	-	46,305
報告分部稅前虧損	(40,127)	223	-	(210)	(40,114)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	21,535	276	-	-	21,811
減值損失，淨損失	125	-	-	-	125
利息收入	521	-	(9)	-	512
利息支出	6,124	14	(9)	-	6,129
資本性支出	24,929	37	-	-	24,966

2023年12月31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2023年12月31日和2022年12月31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* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於2023年12月31日					
報告分部資產	277,281	3,778	(2,341)	3,773	282,491
報告分部負債	242,039	1,572	(2,341)	-	241,270
於2022年12月31日					
報告分部資產	280,936	3,860	(1,722)	3,115	286,189
報告分部負債	255,583	1,892	(1,722)	-	255,753

* 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。未分配資產及負債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。

- (b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，但其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

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

4 分部資料 (續)

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

(2) 提供售票服務收入，地服服務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。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
境內	90,143	34,643
港澳台地區	2,848	394
國際	20,750	11,268
	113,741	46,305

(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分部資產和負債。

(c) 截至2023年12月31日及2022年12月31日止年度的除所得稅前分部收入及虧損與合併財務報表列示之合併數據一致。報告分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

		於12月31日	
	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產		282,491	286,189
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(i)	2,242	2,242
合併資產		284,733	288,431

註釋：

(i) 收購上海航空股份有限公司(「上海航空」)股份的合併成本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。

2023年12月31日

5 收入

收入分析如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
客戶合同收入	113,505	46,068
其他來源的收入		
租金收入	236	237
	113,741	46,305

(a) 客戶合同收入拆分信息：

截至2023年12月31日的年度：

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	104,576	—	104,576
— 貨運及郵運	3,634	—	3,634
退票與佣金服務收入	2,531	—	2,531
地服服務收入	645	—	645
其他	1,726	393	2,119
客戶合同收入總計	113,112	393	113,505
地區分佈收入			
境內	89,514	393	89,514
港澳台地區	2,848	—	2,848
國際	20,750	—	20,750
客戶合同收入總計	113,112	393	113,505

本集團航空業務分部的收入在某一時間點確認。

5 收入 (續)

(a) 客戶合同收入拆分信息：(續)

截至2022年12月31日止年度：

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	35,004	—	35,004
— 貨運及郵運	7,770	—	7,770
退票與佣金服務收入	1,147	—	1,147
地服服務收入	556	—	556
其他	1,335	256	1,591
客戶合同收入總計	45,812	256	46,068
地區分佈收入			
境內	34,150	256	34,406
港澳台地區	394	—	394
國際	11,268	—	11,268
客戶合同收入總計	45,812	256	46,068

本集團航空業務分部的收入在某一時間點確認。

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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
確認的包含在年初合同負債中收入：		
客運服務	2,932	2,904

2023年12月31日

5 收入 (續)

(a) 客戶合同收入拆分信息：(續)

於2023年12月31日，本集團合同負債中的常旅客計劃為人民幣1,280百萬元。下表列出了2023年與2022年集團常旅客計劃的合同負債變動明細。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
於1月1日	1,370	1,661
本年遞延	1,350	530
本年確認收入	(1,315)	(821)
於12月31日	1,405	1,370
減：其中相關的增值稅待轉銷項稅	(125)	(142)
	1,280	1,228

5.1 收入確認的會計政策

(i) 客戶合同收入

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

(a) 提供服務

運輸收入

客運、貨運與郵運收入於提供運輸服務或出現超期票證時確認為運輸收入。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。

佣金收入

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。

其他經營收入

地服服務、旅遊服務及其他旅遊相關服務的收入於提供服務時確認收入。

5 收入 (續)

5.1 收入確認的會計政策 (續)

(i) 客戶合同收入 (續)

(b) 常旅客計劃

本集團實行被稱為「東方萬里行」的常旅客計劃，根據會員累積里程給予其里程積分。里程積分可於到期日前用於兌換商品或機票。常旅客計劃提供了一項重大的權力給客戶，本集團將其作為一項單項履約義務。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，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。

(c) 銷售商品

商品銷售收入於客戶取得商品控制權時確認。

(d) 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（即將相關商品或服務的控制權轉讓給客戶）。

(ii) 其他來源的收入

租金收入在租賃期按時間比例確認。不基於指數或比率確定的可變租賃付款額在其發生的會計期間確認為收入。

合併財務報表附註

2023年12月31日

6 其他營業收入和利得

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,616	1,904
航線補貼(註釋(b))	221	438
其他補貼收入(註釋(c))	1,165	911
處置物業、廠房及設備及使用權資產的收益	86	180
無需退還的團體訂票款	174	9
其他	167	171
	5,429	3,613

註釋：

- (a) 合作航線收入係本集團為支持地方經濟發展，加強和地方政府合作，根據雙方協議約定開闢的合作航線，並依據協議所獲得的收益。
- (b) 航線補貼包含各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。
- (c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助金。
- (d) 截至2023年和2022年12月31日止年度，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 經營損失

經營損失以扣除下列項目列示：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
無形資產攤銷(附註19)	193	194
物業、廠房及設備折舊(附註16)	9,631	8,395
使用權資產折舊(附註18(a))	14,453	12,520
投資性房地產折舊(附註17)	10	5
包括在其他非流動資產中的長期遞延資產攤銷	736	697
飛行設備零件減至可變現淨值(附註9)	22	97
飛機設備零件消耗	1,463	1,190
核數師酬金	12	14
	26,520	23,112

8 工資、薪金及福利

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及津貼	17,797	14,875
僱員福利	671	654
養老金(附註38(a))	2,692	2,553
醫療保險(註釋(i))	941	949
員工住房基金(註釋(ii))	1,286	1,277
員工住房補貼(註釋(iii))	217	168
內退福利(註釋(iv))	9	9
	23,613	20,485

註釋：

(i) 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。

(ii) 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。

(iii) 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。

(iv) 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。

合併財務報表附註

2023年12月31日

8 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(v) 董事及執行官的酬金

根據上市規則和香港《公司條例》第383(1)(a)、(b)、(c)及(f)條和公司(披露董事福利資料)規例第2部，支付給公司董事及執行官的酬金包括下列各項：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣百千元
袍金	700	700
其他薪酬：		
薪金、津貼及實物福利	1,872	1,853
業績花紅*	-	-
退休金計劃供款	64	61
	2,636	2,614

* 無執行董事享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

2023年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼及 實物福利 人民幣千元	業績花紅 人民幣千元	退休金計劃 供款 人民幣千元	總計 人民幣千元
執行董事					
王志清**	-	-	-	-	-
李養民*	-	-	-	-	-
唐兵*	-	-	-	-	-
林萬里	-	-	-	-	-
姜疆	-	-	-	-	-
獨立非執行董事					
蔡洪平	200	-	-	-	200
董學博	100	-	-	-	100
孫錚	200	-	-	-	200
陸雄文	200	-	-	-	200
監事					
郭麗君	-	1,124	-	39	1,163
方照亞*	-	-	-	-	-
周華欣	-	748	-	25	773
總計	700	1,872	-	64	2,636

2023年12月31日

8 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(v) 董事及執行官的酬金(續)

2022年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼及 實物福利 人民幣千元	業績花紅 人民幣千元	退休金計劃 供款 人民幣千元	總計 人民幣千元
執行董事					
李養民*	-	-	-	-	-
唐兵*	-	-	-	-	-
林萬里	-	-	-	-	-
姜疆	-	-	-	-	-
獨立非執行董事					
蔡洪平	200	-	-	-	200
董學博	100	-	-	-	100
孫錚	200	-	-	-	200
陸雄文	200	-	-	-	200
監事					
郭麗君	-	1,208	-	38	1,246
方照亞*	-	-	-	-	-
周華欣	-	645	-	23	668
總計	700	1,853	-	61	2,614

* 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。

** 王志清先生於2023年度新聘任並選舉為本公司的董事長，並與其他上述董事一致，從母公司東航集團支取其酬金。

2023年與2022年無董事及監事放棄其酬金。

(vi) 五位最高薪酬人士

於2023年度，本公司眾多董事監事中無位列本集團五位最高薪酬人士之列(2022年：無)。五位最高薪酬人士的酬金詳情如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
工資、薪金及津貼	8,844	8,128
業績花紅*	-	-
退休金計劃供款	194	191
	9,038	8,319

* 概無上述最高薪酬人士享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

2023年12月31日

8 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

五位最高薪人士在如下酬金級別的人數：

	2023年	2022年
1,500,001港元至2,000,000港元	4	5
2,000,001港元至2,500,000港元	1	-
2,500,001港元至3,000,000港元	-	-

於2023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，以吸引其加入本集團或作為對其離職的賠償(2022年：無)。

9 資產減值損失

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
飛行設備零件減至可變現淨值(附註28)	22	97

10 金融資產減值淨損失

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
其他非流動資產減值損失	(1)	1
應收賬款減值虧損淨額(附註29)	13	5
其他應收款減值虧損(附註31)	38	22
	50	28

11 財務收入

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
利息收入	495	512

2023年12月31日

12 財務支出

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
銀行借款利息	2,340	2,367
租賃負債利息	2,980	3,014
退休後福利準備利息	67	66
飛機及發動機退租檢修準備利息	307	278
債券及融資券利息	917	889
利率互換合約利息	(60)	(30)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(470)	(455)
	6,081	6,129
匯兌淨損失(註釋(b))	901	2,704
	6,982	8,833

註釋：

(a) 截至2023年12月31日止年度，資本化利息採用的加權平均年利率為3.24%(截至2022年12月31日：3.43%)。

(b) 截至2023年12月31日止年度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 所得稅

計入合併損益表的稅項如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
當期所得稅	318	69
遞延稅項	18	(313)
	336	(244)

本集團經營飛往海外目的地的國際航班。截至2023年12月31日及截至2022年12月31日止年度，由於中國與相應的司法權區之間簽訂了與航空業務有關的稅收協定，因此並無重大海外稅項。

本公司及其位於中國境內的分公司和附屬公司適用的所得稅稅率為15%至25%(2022年：15%至25%)。本公司位於香港的某些附屬公司適用香港利得稅稅率為16.5%(2022年：16.5%)。

2023年12月31日

13 所得稅(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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
稅前虧損	(8,278)	(40,114)
按25%稅率計算的所得稅(2022年：25%)。	(2,070)	(10,029)
地方當局制定的較低稅率	33	190
研發費加計扣除	(40)	(51)
安全生產專用設備投資額抵免所得稅	(18)	(12)
無須課稅的收益	(5)	(85)
分佔聯營公司及合營公司的業績	(33)	49
未予確認的可抵扣暫時性差異	2,281	9,572
不可扣稅的費用	125	105
對以前期間當期稅項的調整	63	17
稅項費用／(抵免)	336	(244)
有效稅率	-4.06%	0.61%

14 股利

董事會建議截至2023及2022年12月31日止年度內不分配現金股利。

15 每股虧損

截至2023年12月31日止年度，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣81.68億元和截至2023年12月31日止年度內已發行的加權平均股數22,291,295,570股計算。

截至2022年12月31日止年度，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣373.56億元和截至2022年12月31日止年度內已發行的加權平均股數18,875,999,286股計算。

截至2023年12月31日及截至2022年12月31日止年度，本公司並無與已發行普通股相關的潛在稀釋股權或其他金融工具。

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、 廠房及設備 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
2023年12月31日					
於2023年1月1日					
成本	136,733	16,479	9,543	3,738	166,493
累計折舊及減值	(66,650)	(3,981)	(6,648)	-	(77,279)
賬面淨值	70,083	12,498	2,895	3,738	89,214
於2023年1月1日					
扣除累計折舊及減值	70,083	12,498	2,895	3,738	89,214
添置	10,774	6	222	570	11,572
利息資本化	-	-	-	22	22
處置	(30)	(12)	(32)	-	(74)
其他減少	-	(24)	-	(99)	(123)
從在建工程轉入	-	1,232	246	(1,478)	-
從投資性房地產轉入(附註17)	-	6	-	-	6
從使用權資產轉入(附註18(a))	5,386	-	-	-	5,386
轉至投資性房地產(附註17)	-	(45)	-	-	(45)
轉至無形資產(附註19)	-	-	-	(10)	(10)
轉至使用權資產(附註18(a))	-	-	-	(277)	(277)
轉至其他非流動資產	-	-	-	(57)	(57)
本年計提折舊	(8,450)	(553)	(628)	-	(9,631)
於2023年12月31日					
扣除累計折舊及減值	77,763	13,108	2,703	2,409	95,983
於2023年12月31日					
成本	152,903	17,496	9,457	2,409	182,265
累計折舊及減值	(75,140)	(4,388)	(6,754)	-	(86,282)
賬面淨值	77,763	13,108	2,703	2,409	95,983

2023年12月31日

16 物業、廠房及設備(續)

- (a) 於2023年12月31日，賬面淨值為人民幣32.27億元的樓宇尚未取得產權證書(2022年：人民幣19.88億元)。本公司董事認為本集團有權合法、有效地佔有並使用上述樓宇，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。

- (b) 下表列明本集團承諾作為特定借款的抵押品(附註36)的飛機成本與賬面淨值：

	2023年		2022年	
	成本 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元	成本 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	31,669	18,948	31,629	20,512

- (c) 截至2023年12月31日，本集團自有及租賃飛機及發動機金額分別為人民幣755.82億元及1,138.79億元。飛機和發動機都歸屬於航空業務分部。

2023年，本集團淨虧損86.14億元，公司進行了飛機及發動機減值測試。為進行減值測試，飛機和發動機資產均分配給本集團經營的航空運輸業務的現金流量產生單元。現金流量產生單元的可收回金額是根據使用價值計算確定的，減值測試採用了高級管理層審批的五年期預算所作的現金流量預測。根據報告日的使用價值計算，飛機和發動機不需要減值。

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、 廠房及設備 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
2022年12月31日					
於2022年1月1日					
成本	136,247	16,584	10,996	3,288	167,115
累計折舊及減值	(63,189)	(3,537)	(7,140)	–	(73,866)
賬面淨值	73,058	13,047	3,856	3,288	93,249
於2022年1月1日					
扣除累計折舊及減值	73,058	13,047	3,856	3,288	93,249
添置	3,287	9	122	605	4,023
利息資本化	–	–	–	31	31
處置	(423)	–	(238)	–	(661)
從在建工程轉入	–	82	42	(124)	–
從使用權資產轉入(附註18(a))	1,121	–	–	–	1,121
從投資性房地產轉入(附註17)	–	(92)	–	–	(92)
轉至無形資產(附註19)	–	–	–	(5)	(5)
轉至使用權資產(附註18(a))	–	–	–	(40)	(40)
轉至其他非流動資產	–	–	–	(17)	(17)
本年計提折舊	(6,960)	(548)	(887)	–	(8,395)
於2022年12月31日					
扣除累計折舊及減值	70,083	12,498	2,895	3,738	89,214
於2022年12月31日					
成本	136,733	16,479	9,543	3,738	166,493
累計折舊及減值	(66,650)	(3,981)	(6,648)	–	(77,279)
賬面淨值	70,083	12,498	2,895	3,738	89,214

16 物業、廠房及設備 (續)

16.1 物業、廠房及設備會計政策

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損失列賬。

物業、廠房及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折舊。機身大修費用相關的組件以直線法在5至12年內折舊，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損益。

除上述與大修費用有關的部件外，與大修費用有關部件的折舊方法如前所述，其他物業、廠房及設備採用直線法將其成本沖銷至殘值在估計可使用年內折舊，具體如下：

	估計可使用年期	估計殘值	年折舊率
自購飛機及發動	20年	0% to 5%	4.75% to 5%
其他飛行設備，包括高價周轉樓宇	10年	0%	10%
樓宇	8至35年	3% to 5%	2.71% to 12.13%
其他物業、廠房及設備	3至20年	3% to 5%	4.75% to 32.33%

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。

資產的殘值及可使用年期在每個報告期末進行檢討，並在適當時調整。

16 物業、廠房及設備(續)

16.1 物業、廠房及設備會計政策(續)

若資產的賬面價值高於其估計可收回金額，其賬面價值即時撇減至可收回金額。

處置的利得和損失按所得款與賬面價值的差額釐定，並計入損益。重估資產出售以後，根據集團政策，將計入與該等資產有關的其他儲備的任何數額轉入留存收益。

在建工程為興建中的樓宇，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、廠房及設備下的對應分類中去。

16.2 非金融資產減值的會計政策

商譽及使用壽命不確定的無形資產無需攤銷，但每年須進行減值測試。當有事件出現或情況改變顯示可能減值時，應進行更頻密的減值測試。當有事件出現或情況改變顯示賬面價值可能無法收回時，對其他資產進行減值測試。減值損失按資產的賬面價值超出其可收回金額的差額確認。可收回金額以資產的公允價值扣除銷售成本或使用價值兩者之間較高者為準。於評估減值時，資產按可分開辨認現金流量(現金產出單元)的最低層次組合，這些可分開辨認現金流量基本上獨立於其他資產或資產組別的現金流量。除商譽外，已蒙受減值的非金融資產在每個報告期期末均就減值是否可以轉回進行檢討。

2023年12月31日

17 投資性房地產

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
成本		
於1月1日	462	207
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	176	196
從使用權資產轉入(附註18(a))	-	59
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(12)	-
轉至使用權資產(附註18(a))	(4)	-
處置一家子公司(註釋*)	(15)	-
於12月31日	607	462
累計折舊		
於1月1日	214	83
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	131	104
從使用權資產轉入(附註18(a))	-	22
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(6)	-
轉至使用權資產(附註18(a))	(1)	-
處置子公司	(10)	-
本年度折舊(附註7)	10	5
於12月31日	338	214
賬面淨值		
於12月31日	269	248

註釋*：本集團以46百萬元的價格處置了子公司上海東航國際貿易有限公司(「東航國貿」)。

截至2023年12月31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約為人民幣10.20億元(2022年：人民幣7.66億元)。

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2.36億元(2022年：人民幣2.37億元)。

截至2023年12月31日，本集團無被抵押的投資性房地產(2022年：無)。

17 投資性房地產(續)

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露的本集團投資性房地產：

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	重大的 可觀察輸入 (第二層) 人民幣百萬元	重大的 不可觀察輸入 (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：				
截至2023年12月31日	-	141	879	1,020
截至2022年12月31日	-	123	643	766

本年第一級與第二級之間並無公允價值計量的轉移(2022年：無)。

在對樓宇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樓宇的公允價值，是用貼現現金流量估值模型估計的。使用了大量不可觀察輸入進行估計，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，發動機，樓宇和機器設備簽訂了租賃合同。本集團一次性支付了一筆總價，以從擁有者那裡獲得租賃期為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2023年12月31日，本集團擁有租賃飛機481架(截至2022年12月31日：505架)，租賃期通常為5至20年。發動機的租賃期通常為5至10年，而樓宇的租賃期通常為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樓宇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。

2023年12月31日

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賬面價值及變動情況：

	飛機與 發動機	預付土地 使用權	樓宇	其他	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2021年12月31日及 2022年1月1日扣除累計折舊	122,811	2,212	1,513	345	126,881
添置	14,613	3	505	29	15,150
從在建工程轉入(附註16)	-	40	-	-	40
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(1,121)	-	-	-	(1,121)
轉至投資性房地產(附註17)	-	(37)	-	-	(37)
處置	(207)	-	-	-	(207)
本年計提折舊	(11,643)	(70)	(690)	(117)	(12,520)
於2022年12月31日	124,453	2,148	1,328	257	128,186
於2022年12月31日及 2023年1月1日扣除累計折舊	124,453	2,148	1,328	257	128,186
添置	8,036	158	553	973	9,720
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)	(5,386)	-	-	-	(5,386)
從在建工程轉入(附註16)	-	277	-	-	277
處置	(17)	-	-	-	(17)
本年計提折舊	(13,207)	(73)	(888)	(285)	(14,453)
於2023年12月31日	113,879	2,513	993	945	118,330

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賬面價值及變動情況：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
1月1日賬面價值	97,007	98,482
新簽訂的租賃	5,645	12,255
其他新增／(減少)	58	(114)
匯率波動的影響	439	2,583
本年確認的利息增加	2,909	2,984
支付	(21,883)	(19,183)
12月31日賬面價值	84,175	97,007
其中：		
流動部份	19,428	18,620
非流動部份	64,747	78,387

租賃負債的到期日分析在合併財務報表附註48中披露。

(c) 在損益表中確認的與租賃負債有關的金額如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
租賃負債利息(附註12)	3,227	3,262
使用權資產折舊費用(附註7)	14,453	12,520
低值與短期租賃相關費用	397	591
計入損益的總計金額	18,077	16,373

(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(b)中披露。

2023年12月31日

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性房地產，所商定的租賃期限為1至15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2.36億元（2022年：人民幣2.37億元），詳情載於合併財務報表附註5。

於2023年12月31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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
一年內	214	190
一至二年	136	153
二至三年	58	113
三至四年	51	59
四至五年	48	57
五年以上	215	217
	722	789

18.1 租賃會計政策

本集團在合同開始時評估合同是否為租賃或包含租賃。若某合同將某項已確認資產在某一時期的使用控制權轉出以獲取對價，則該合同為租賃合同或包含租賃條款。

(i) 作為承租人

租賃期限應在每項租賃的基礎上進行商談，並可能包含不同的條款和條件。除出租人持有租賃資產的擔保權益外，租賃協議不包含任何契約。租賃資產不得作為借款擔保。

本集團在租賃資產可供其使用的當日將租賃確認為使用權資產和相應的負債。

合同可能同時包含租賃組成部分和非租賃組成部分。本集團基於各租賃組成部分與非租賃組成部分的單獨價格相對比例分攤合同對價。

18 租賃(續)

18.1 租賃會計政策(續)

(i) 作為承租人(續)

租賃產生的資產和負債按現值進行初始計量。租賃負債包括以下租賃付款額的淨現值：

- 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；
- 基於指數或比率確定的可變租賃付款額，採用租賃期開始日的指數或比率進行初始計量；
- 本集團根據殘值擔保預計應付的金額；
- 本集團合理確定將行使的購買選擇權的行權價格；以及
- 在租賃期反映出本集團將行使選擇權的情況下終止租賃的罰款金額。

當本集團合理確定將行使續租選擇權時，租賃付款額也納入負債的計量中。

租賃付款額按租賃內含利率折現。本集團的租賃內含利率通常無法直接確定，在此情況下，應採用承租人的增量借款利率，即承租人在類似經濟環境下獲得與使用權資產價值接近的資產，在類似期間以類似抵押條件借入資金而必須支付的利率。

為確定增量借款利率，本集團應：

- 在可能的情況下，以單個承租人最近收到的第三方融資為起點，並進行調整以反映融資條件自收到第三方融資後的變化
- 對於近期未獲得第三方融資的本集團持有的租賃，採用以無風險利率為起點的累加法，並按照租賃的信貸風險進行調整；並
- 針對租賃做出特定調整，如租賃期、國家、貨幣及抵押。

倘承租人(通過最近的融資或市場數據)獲悉可觀察的攤銷貸款利率，且其支付情況與該租賃類似，則本集團主體將該利率作為確定增量借款利率之起點。

18 租賃 (續)

18.1 租賃會計政策 (續)

(i) 作為承租人 (續)

本集團未來可能會面臨基於指數或利率確定的可變租賃付款額增加的風險，這部分可變租賃付款額在實際發生時納入租賃負債。當基於指數或利率對租賃付款額進行調整時，租賃負債應予以重估並根據使用權資產調整。

租賃付款額在本金和財務成本之間進行分攤。財務成本在租賃期內計入損益，按照固定的週期性利率對各期間負債結餘計算利息。

使用權資產按成本減去累計折舊和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：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額扣除收到的租賃激勵；
- 初始直接費用；以及
- 復原成本。

除發動機大修費用以實際飛行小時與預期飛行小時之比例計提折舊外，使用權資產在資產的租賃期和估計可使用年期兩者孰短的期間內按直線法計提折舊。

租賃飛機及發動機	3至20年
樓宇	2至10年
預付土地使用權	40至50年
其他	2至5年

如本集團合理確定會行使購買權，則在標的資產的使用壽命期間內對使用權資產計提折舊。

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。

18 租賃(續)

18.1 租賃會計政策(續)

(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)將其各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，按其經營性質計入損益表收入。協商和安排經營租賃所發生的初始直接費用計入租賃資產的賬面價值，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。

(iii) 銷售和售後回租

本集團根據一項履約義務是否符合國際財務報告準則第15號之要求，確定該資產轉讓是否以出售資產列賬。

作為賣方承租人

若賣方承租人的資產轉讓符合國際財務報告準則第15號之要求，則該資產轉讓可作為出售資產列賬，本集團對賣方承租人保留使用權前相關資產的賬面價值按比例計量售後回租使用權資產。因此，本集團僅確認與買方出租人權利相關的所有利得或損失金額。若出售資產對價的公允價值與資產公允價值不同，或租賃付款未按市場利率予以支付，本集團將作出以下調整，以按公允價值計量銷售收益：a) 任何低於市場利率的金額以租賃付款的預付款項入賬；和b) 任何高於市場利率的金額以買方出租人向賣方承租人的額外融資入賬。可能進行的調整以兩者更易確定的因素為準：a) 出售資產對價的公允價值與資產公允價值的差額；和b) 租賃合同付款額的現值與按市場利率的租賃合同付款額現值的差額。

若賣方承租人的資產轉讓不符合國際財務報告準則第15號之要求，該資產轉讓不可作為出售資產列賬，本集團將其繼續確認為轉讓資產，並確認轉讓收益相關的金融負債。根據國際財務報告準則第9號，其應以金融負債列賬。

2023年12月31日

19 無形資產

	商譽 (註釋(a)) 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於2023年1月1日扣除累計攤銷成本	11,272	386	11,658
添置	-	133	133
從在建工程轉入	-	10	10
處置	(2)	(1)	(3)
本年攤銷		(193)	(193)
於2023年12月31日	11,270	335	11,605
於2023年12月31日			
成本	11,270	2,051	13,321
累計攤銷	-	(1,716)	(1,716)
賬面淨值	11,270	335	11,605
	商譽 (註釋(a)) 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於2022年1月1日扣除累計攤銷成本	11,272	449	11,721
添置	-	126	126
從在建工程轉入	-	5	5
本年攤銷	-	(194)	(194)
於2022年12月31日	11,272	386	11,658
於2022年12月31日			
成本	11,274	1,908	13,182
累計攤銷	(2)	(1,522)	(1,524)
賬面淨值	11,272	386	11,658

19 無形資產 (續)

註釋：

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

現金流量產生單元的可收回金額主要基於公司的公允價值，該公允價值參照公司股票的可觀察報價市場價格減去處置成本確定。根據公司截至2023年12月31日和2022年12月31日的公允價值，商譽不存在減值。

20 飛機預付款

	2022年 人民幣百萬元	二零二一年 人民幣百萬元
於1月1日	13,970	12,165
本年支付	4,337	4,806
資本化利息	448	424
其他減少(註釋(a))	(3,572)	(3,425)
於12月31日	15,183	13,970

計入本集團截至2023年12月31日餘額中的累計資本化利息金額約為人民幣1,736百萬元(2022年：人民幣1,637百萬元)。

註釋

- (a) 於2023年度本集團改變飛機引進模式，因轉讓購買權收到人民幣2,934百萬元(2022年：人民幣3,310百萬元)。

合併財務報表附註

2023年12月31日

21 附屬公司

於2022年及2023年12月31日，本集團擁有的主要的附屬公司詳情載於下表：除非另有說明，附屬公司的股本僅由本集團直接持有的普通股構成，而本集團擁有的所有權權益與投票權相當。附屬公司成立或註冊的地點同時也是其主要業務地點。

公司名稱	註冊成立時間地點、 經營地點及公司組織形式	主要業務	已發行普通股 本／註冊股本 百萬元	本集團擁有的 所有權權益		非控股權益持有的 所有權權益	
				2023年	2022年	2023年	2022年
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， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣2,000	62.56%	62.56%	37.44%	37.44%
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， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣1,750	60.00%	60.00%	40.00%	40%
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， 有限責任公司	提供飛行訓練服務	人民幣694	100%	100%	-	-
上海航空有限公司 (上海航空)	中國，二零一零年 三月十六日， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣5,500	100%	100%	-	-
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， 有限責任公司	提供飛機維修服務	人民幣4,300	100%	100%	-	-
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， 有限責任公司	提供公務航空服務	人民幣1,500	100%	100%	-	-
中國東方航空雲南有限公司 (東航雲南)	中國，二零一零年 七月二十七日， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣3,662	65.00%	65.00%	35.00%	35.00%
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， 有限責任公司	提供進出口貿易、 投資、租賃及諮詢 服務	港幣280	100%	100%	-	-
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， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣1,320	100%	100%	-	-
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， 有限責任公司	提供航空領域內的技 術和產品的研究開 發服務	人民幣498	100%	100%	-	-
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， 有限責任公司	電子商務及票務代理	人民幣50	100%	100%	-	-
東方航空進出口有限公司 (「東航進出口」)(附註2.3)	中國，一九九三年 六月九日， 有限責任公司	從事飛機、飛行設備 及飛行設備零件貿 易	人民幣300	100%	100%	-	-

21 附屬公司 (續)

(a) 非控制性權益

存在重大非控制性權益的附屬公司具體情況如下：

	2023年 12月31日	2022年 12月31日
非控制性權益持有的股東權益比例：		
東航江蘇	37.44%	37.44%
東航雲南	35.00%	35.00%
東航武漢	40.00%	40.00%
	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
歸屬於非控制性權益的年度虧損：		
東航江蘇	(195)	(1,138)
東航雲南	(208)	(856)
東航武漢	(41)	(516)
於財務報告日累計的非控制性權益餘額：		
東航江蘇	(940)	(743)
東航雲南	936	1,144
東航武漢	612	644

2023年12月31日

21 附屬公司 (續)

(a) 非控制性權益 (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：

2023年12月31日	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	9,437	9,851	4,016
本年度虧損	(522)	(594)	(102)
本年度綜合虧損總額	(526)	(594)	(89)
流動資產	817	540	221
非流動資產	12,507	14,984	6,504
流動負債	10,862	8,570	3,256
非流動負債	4,979	3,417	1,930
經營活動產生的淨現金流量	810	2,098	569
投資活動使用的淨現金流量	(212)	(798)	(276)
融資活動使用的淨現金流量	(594)	(1,292)	(293)
現金及現金等價物淨增加	4	8	-

21 附屬公司 (續)

(a) 非控制性權益 (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：(續)

2022年12月31日	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	4,097	4,621	1,430
本年度虧損	(3,041)	(2,417)	(1,285)
本年度綜合虧損總額	(3,044)	(2,417)	(1,290)
流動資產	714	575	82
非流動資產	12,495	16,233	6,531
流動負債	9,197	8,186	3,037
非流動負債	6,002	4,490	1,960
經營活動(使用)/產生的淨現金流量	(49)	1,682	577
投資活動使用的淨現金流量	(106)	(512)	(180)
融資活動產生/(使用)的淨現金流量	154	(1,169)	(397)
現金及現金等價物淨(減少)/增加	(1)	1	-

22 投資於聯營公司

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應佔淨資產	2,138	2,062

投資於聯營公司的變動如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
於1月1日	2,062	1,585
對聯營公司新增投資額	-	675
分佔聯營公司業績	115	(155)
分佔聯營公司所持以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的股權投資的重估價值	1	(1)
本年宣告的股利	(40)	(42)
於12月31日	2,138	2,062

22 投資於聯營公司(續)

本集團的主要聯營公司為有限責任公司，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
		2023年 百萬元	2022年 百萬元	2023年	2022年	
東航集團財務有限責任公司 (東航財務公司)	中國，一九九五年 十二月六日	人民幣 2,000	人民幣 2,000	25%	25%	為東航集團下轄公司提供財 務服務
東方航空食品投資有限公司	中國，二零零三年 十一月十七日	人民幣660	人民幣660	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%	提供物業開發管理服務
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
上海東航供應鏈管理有限公司	中國，二零零三年 五月十三日	人民幣42	人民幣42	49%	-	提供供應鏈管理及物流服務

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。根據股東協議，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。

2023年12月31日

22 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公司的合計財務資訊：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
本年度分佔聯營公司收益／(虧損)	115	(155)
分佔聯營公司其他綜合收益	1	(1)
分佔聯營公司綜合收益總額	116	(156)
本集團於聯營公司之權益的賬面價值合計	2,138	2,062

23 投資於合營公司

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應佔淨資產	464	434

投資於合營公司的變動如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
於1月1日	434	484
新增	14	-
分佔合營公司業績	13	(50)
合營企業持有的指定為按公允價值計入 其他綜合收益的權益投資重估的份額	4	-
本年宣告的股利	(1)	-
於12月31日	464	434

23 投資於合營公司 (續)

本集團的主要合營公司為有限責任公司，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
		2023年 百萬元	2022年 百萬元	2023年	2022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
墨爾本飛行培訓有限公司 (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
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%	提供飛機、發動機和其他相 關部件的維修
上海東航中免免稅品有限公司	中國，一九九九年 十月二十一日	人民幣3	人民幣3	50%	-	銷售免稅商品

註釋：

根據本集團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，本集團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。

下表列示了對本集團單項不重要的合營公司的合計財務資訊：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
本年度分佔合營公司利潤／(虧損)和綜合收益總額	13	(50)
合營企業持有的指定為按公允價值計入 其他綜合收益的權益投資重估的份額	4	-
本年度分佔合營公司綜合收益總額	17	(50)
本集團於合營公司權益的賬面價值總計	464	434

2023年12月31日

24 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資

	2023年 人民幣百萬元	2022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	260	313
非上市權益性投資的公允價值		
民航數據通信有限責任公司	126	118
四川航空有限公司	600	-
其他	71	21
	797	139
	1,057	452

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以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資。

計入損益和其他綜合收益的金額：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
在其他綜合收益中確認的收益／(損失)	6	(4)
計入損益的其他收益－以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的權益投資股利	11	3

25 衍生金融工具

	資產		負債	
	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
利率互換合約	49	95	-	-
總計	49	95	-	-
減：流動部分				
－ 利率互換合約	(16)	(1)	-	-
非流動部分	33	94	-	-

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2023年12月31日，尚未交割的利率互換合約的名義本金為189百萬元美元（2022年12月31日：327百萬元美元）。這些合同將於2024年至2025年間到期。

26 其他非流動資產

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
遞延飛行員養成費	2,198	1,910
租賃飛機相關的押金	80	125
購入飛機所得應收回扣款	684	1,241
預付物業、廠房及設備購置款	287	211
其他	908	725
	4,157	4,212

2023年12月31日

27 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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：	9,851	9,860
遞延稅項負債	-	-
遞延稅項資產淨額	9,851	9,860

遞延稅項資產淨額的變動如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
1月1日結餘	9,860	9,582
計入損益貸項(附註13)	(18)	313
計入其他綜合收益貸項	9	(35)
12月31日結餘	9,851	9,860

27 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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
未利用的可抵扣虧損	7,803	8,393
租賃負債	7,395	6,935
飛機及發動機退租檢修準備	1,680	1,488
應收款減值準備	97	87
飛機設備零件的減值準備	84	79
其他應付款及預提費用	74	77
安全生產專用設備稅額抵免	76	55
物業、廠房及設備減值準備	18	29
與資產相關的政府補助	14	15
按公允價值計入損益的金融資產	5	7
	17,246	17,165
遞延稅項負債：		
使用權資產	(7,299)	(7,199)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	(80)	(78)
衍生金融工具	(13)	(24)
其他	(3)	(4)
	(7,395)	(7,305)
	9,851	9,860

2023年12月31日

27 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2023年 1月1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2023年 12月31日 人民幣百萬元
2023年度				
飛機及發動機退租檢修準備	1,488	192	-	1,680
租賃負債	6,935	460	-	7,395
飛機設備零件的減值準備	79	5	-	84
應收款減值準備	87	10	-	97
物業、廠房及設備減值準備	29	(11)	-	18
按公允價值計入損益的金融資產	7	(2)	-	5
其他應付款及預提費用	77	(3)	-	74
與資產相關的政府補助	15	(1)	-	14
未利用的可抵扣虧損	8,393	(590)	-	7,803
安全生產專用設備稅額抵免	55	21	-	76
	17,165	81	-	17,246
使用權資產	(7,199)	(100)	-	(7,299)
指定為按公允價值計入其他綜合 收益的權益投資	(78)	-	(2)	(80)
衍生金融工具	(24)	-	11	(13)
其他	(4)	1	-	(3)
	(7,305)	(99)	9	(7,395)
遞延稅項資產淨額	9,860	(18)	9	9,851

27 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2022年 1月1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2022年 12月31日 人民幣百萬元
2022年度				
飛機及發動機退租檢修準備	1,190	298	—	1,488
租賃負債	7,078	(143)	—	6,935
飛機設備零件的減值準備	65	14	—	79
應收款減值準備	85	2	—	87
物業、廠房及設備減值準備	61	(32)	—	29
衍生金融工具	12	—	(12)	—
按公允價值計入損益的金融資產	10	(3)	—	7
其他應付款及預提費用	65	12	—	77
與資產相關的政府補助	22	(7)	—	15
未利用的可抵扣虧損	8,326	67	—	8,393
安全生產專用設備稅額抵免	44	11	—	55
	16,958	219	(12)	17,165
使用權資產	(7,292)	93	—	(7,199)
指定為按公允價值計入其他綜合 收益的權益投資	(79)	—	1	(78)
衍生金融工具	—	—	(24)	(24)
其他	(5)	1	—	(4)
	(7,376)	94	(23)	(7,305)
遞延稅項資產淨額	9,582	313	(35)	9,860

27 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：

	2023年		2022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	11,788	47,859	9,683	39,162
其他可抵扣暫時性差異	5	20	25	101
未確認遞延稅項資產總計	11,793	47,879	9,708	39,263

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。本集團的稅損虧損將於2024年至2028年間到期。

於2023年12月31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325.12億元（2022年：人民幣349.02億元）確認了遞延所得稅資產人民幣78.03億元（2022年：人民幣83.93億元）以及就暫時性差異確認遞延所得稅資產人民幣20.48億元（2022年：人民幣14.67億元）。

27.1 所得稅會計政策

所得稅包括當期所得稅及遞延所得稅。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綜合收入或直接權益確認。

當期所得稅資產及負債，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。

遞延所得稅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價值之間的所有暫時差額計提撥備。

27 遞延稅項 (續)

27.1 所得稅會計政策 (續)

遞延所得稅負債乃就所有應課稅暫時差額而確認，惟下列情況除外：

遞延所得稅負債乃因在一項並非業務合併的交易中初始確認商譽、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。

遞延所得稅資產乃就所有可抵扣暫時性差異、未動用稅項抵免和任何未動用稅項虧損的結轉而確認。遞延所得稅資產之確認以將有應課稅利潤以動用可抵扣暫時性差異、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：

與可抵扣暫時性差異有關的遞延所得稅資產乃因在一項並非業務合併的交易中初始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抵扣暫時性差異而言，遞延所得稅資產僅於暫時性差異於可見將來有可能撥回以及將有應課稅利潤以動用暫時性差異以作對銷的情況下，方予確認。

於各報告期末審閱遞延所得稅資產的賬面價值，並在不再可能有足夠應課稅利潤以動用全部或部分遞延所得稅資產時，相應扣減該賬面價值。未被確認的遞延所得稅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所得稅資產時予以確認。

遞延所得稅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。

遞延所得稅資產可與遞延所得稅負債對銷，但必須存在容許以當期所得稅資產對銷檔期所得稅負債的可合法執行權利，且遞延所得稅須與同一稅務當局及同一課稅主體有關，或者不同的課稅主體但是打算將檔期所得稅負債和資產以淨額對銷或者同時變現資產和結算負債，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結算或轉回。

合併財務報表附註

2023年12月31日

28 飛機設備零件

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
飛機設備零件	1,976	1,977
減：零件跌價準備	(342)	(321)
	1,634	1,656

飛行設備零件減值準備的變動如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
1月1日結餘	321	260
本年度計提	22	97
零件處置的跌價準備核銷	(1)	(36)
12月31日結餘	342	321

29 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應收賬款	2,257	899
減：減值撥備	(90)	(82)
	2,167	817

於2023年12月31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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
九十日內	2,132	741
九十一日至一百八十日	17	27
一百八十一日至三百六十五日	39	53
超過三百六十五日	69	78
	2,257	899

應收賬款中與關連方相關的結餘匯總列示於附註45(c)(i)。

應收賬款減值撥備的變動如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
1月1日結餘	82	77
淨減值準備(附註10)	13	5
無法收回賬款核銷的金額	(5)	-
12月31日結餘	90	82

2023年12月31日

29 應收賬款 (續)

本集團採用國際財務報告準則第9號簡化法計量預期信用損失，當中就所有貿易應收款項使用全期預期虧損撥備。撥備率基於具有類似損失模式的各個客戶群的分組的逾期天數。該計算反映了概率加權結果，貨幣時間價值以及報告日期可獲得的關於過去事件，當前狀況和未來經濟狀況預測的合理和支持性信息。

下表載列有關本集團貿易應收款項使用撥備矩陣的信貸風險的信息：

截至2023年12月31日

	未逾期	少於九十日	逾期		總計
			九十日至三百六十五日	三百六十五日以上	
預期信用損失率(%)	1.07	1.30	1.79	95.65	3.99
總賬面價值(人民幣百萬元)	2,055	77	56	69	2,257
預期信用損失(人民幣百萬元)	22	1	1	66	90

截至2022年12月31日

	未逾期	少於九十日	逾期		總計
			九十日至三百六十五日	三百六十五日以上	
預期信用損失率(%)	1.13	3.13	1.25	92.31	9.12
總賬面價值(人民幣百萬元)	709	32	80	78	899
預期信用損失(人民幣百萬元)	8	1	1	72	82

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。

30 按公允價值計入損益的金融資產

	2023年 人民幣百萬元	2022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	65	72

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。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動	(7)	(12)

31 預付款及其他應收款

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	6,357	4,451
應收補貼款	1,625	1,156
預付所得稅	37	92
預付供應商款項	309	404
租賃飛機相關的押金	289	163
應收有關連公司款項(附註45(c)(i))	579	664
其他押金	172	262
其他	710	593
	10,078	7,785
減：其他應收款減值撥備	(354)	(317)
	9,724	7,468

2023年12月31日

31 預付款及其他應收款(續)

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用損失變動情況，以及存續期預期信用損失變動情況：

	十二個月 預期信用損失		存續期預期信用損失		總計
	第一階段	第二階段	第三階段		
截至2023年1月1日	13	95	209		317
遷移至第三階段	-	(14)	14		-
遷移至第二階段	(1)	1	-		-
計提	3	34	1		38
轉回	-	-	(1)		(1)
截至2023年12月31日	15	116	223		354

	十二個月 預期信用損失		存續期預期信用損失		總計
	第一階段	第二階段	第三階段		
截至2022年1月1日	29	68	198		295
遷移至第三階段	-	(6)	6		-
遷移至第二階段	(3)	3	-		-
計提	(13)	30	5		22
截至2022年12月31日	13	95	209		317

32 現金及現金等價物及限制性銀行存款

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
現金及銀行存款	12,057	18,027
減：限制性銀行存款(a)	(316)	(12)
現金及現金等價物(b)	11,741	18,015

(a) 限制性銀行存款明細如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
限制性銀行存款	316	12

(b) 於2023年12月31日，以人民幣計量的現金與現金等價物結餘為人民幣10,689百萬元(2022年：人民幣17,802百萬元)。人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

活期存款以銀行日浮動利率計算利息。銀行存款存放在沒有違約歷史且有信用的銀行及金融機構。

33 應付賬款及應付票據

截至2023年12月31日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
九十日內	4,080	2,211
九十一日至一百八十日	193	35
一百八十一日至三百六十五日	76	51
一年至兩年	62	90
超過兩年	173	111
	4,584	2,498

應付賬款及應付票據中與關連方相關的結餘匯總列示於附註45(c)(ii)。

截至2023年12月31日，本集團未支付的應付票據結餘為人民幣2,508百萬元（2022年：人民幣752百萬元）。

34 合同負債

本集團已確認以下與客戶合同有關的負債：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
預售票款	5,995	2,233
常旅客負債(附註5)	1,280	1,228
客戶預付款	789	573
	8,064	4,034
流動部分	7,423	3,291
非流動部分	641	743

2023年12月31日

35 其他應付款及預提費用

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
預提飛機起降費用	3,251	1,403
預提工資、薪金及福利	2,456	2,581
預提飛機航油費用	2,064	1,557
關稅及應付稅費	1,804	1,319
預提飛機大修費用	1,654	2,649
應付物業、廠房及設備購置費	1,413	1,426
預提系統服務費	981	878
預提其他營運費用	913	487
物業、廠房及設備租金	702	690
其他訂金	678	679
預提航食餐食費用	602	267
其他長期負債的流動部分(附註39)	429	362
待抵扣增值稅	325	216
從票務銷售代理收取的訂金	235	232
退休後福利準備的流動部分(附註38(b))	155	158
應付有關連公司款項	149	159
其他	2,771	2,569
總計	20,582	17,632

36 借款

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	12,692	14,549
— 無抵押	34,648	23,810
有擔保債券(註釋(b))	4,183	4,084
無擔保債券(註釋(b))	6,499	15,496
	58,022	57,939
流動部分		
一年內到期的非流動借款		
— 有抵押(註釋(a))	1,941	1,914
— 無抵押	2,028	5,422
一年內到期的有擔保債券(註釋(b))	34	5,025
一年內到期的無擔保債券(註釋(b))	9,385	2,418
短期銀行借款		
— 無抵押	39,618	49,229
	53,006	64,008
	111,028	121,947

銀行借款應於下列期間內償還：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
一年內	53,006	64,008
第二年	13,753	12,893
第三年至第五年(包括首尾兩年)	35,596	34,801
五年以後	8,673	10,245
	111,028	121,947

2023年12月31日

36 借款(續)

註釋：

- (a) 截至2023年12月31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18,948百萬元(2022年：人民幣20,512百萬元)(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%
十年期公司債券	2016/10/24	人民幣1,500百萬元	(ii)	3.30%
五年期公司債券	2019/08/19	人民幣3,000百萬元	(iii)	3.60%
三年期公司債券	2020/04/24	人民幣2,000百萬元	(iv)	2.39%
十年期公司債券	2021/03/11	人民幣3,000百萬元	(v)	3.95%
六年期公司債券	2021/03/11	人民幣6,000百萬元	(vi)	3.68%
五年期信用增強債券	2021/07/15	新加坡元500百萬元	(vii)	2.00%
三年期公司債券	2022/04/13	人民幣2,000百萬元	(viii)	2.92%
三年期公司債券	2022/04/19	人民幣1,500百萬元	(ix)	2.92%

- (i) 於2013年3月18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2023年3月18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2016年10月24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2026年10月24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))。
- (iii) 於2019年8月19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2024年8月20日按照面值贖回。
- (iv) 於2020年4月24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2023年4月28日按照面值贖回。
- (v) 於2021年3月11日，本公司按照面值發行人民幣30億元的十年期公司債券，年利率為3.95%，每年付息一次。此債券將在到期日2031年3月12日按照面值贖回(可於2026年贖回)。
- (vi) 於2021年3月11日，本公司按照面值發行人民幣60億元的六年期公司債券，年利率為3.68%，每年付息一次。此債券將在到期日2027年3月12日按照面值贖回(可於2024年贖回)。
- (vii) 於2021年7月15日，東航海外香港按照面值發行新加坡元5億元的五年期信用增強債券，年利率為2.00%，每半年付息一次。此債券將在到期日2026年7月15日按照面值贖回。該債券由中國工商銀行股份有限公司上海市分行發行的備用信用證擔保。
- (viii) 於2022年4月13日，本公司按照面值發行人民幣20億元的三年期中期票據，年利率為2.92%，每年付息一次。此債券將在到期日2025年4月13日按照面值贖回。
- (ix) 於2022年4月19日，本公司按照面值發行人民幣15億元的三年期中期票據，年利率為2.92%，每年付息一次。此債券將在到期日2025年4月19日按照面值贖回。

36 借款(續)

長期借款及債券的條款概括如下：

借款利率及到期日		2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
長期銀行借款			
人民幣	年利率介於2.00%至3.45%不等，借款至2045年最後到期(2022年：2.40%至3.55%)	50,137	44,136
歐元	年利率為3個月EURLIBOR +0.5%，借款至2026年最後到期(2022年：3個月EURLIBOR +0.5%)	1,172	1,559
有擔保債券			
人民幣	年利率介於3.03%至3.30%不等，借款至2026年最後到期(2022年：3.03%至5.05%)	1,510	6,502
新加坡元	年利率為2.00%，借款至2026年最後到期(2022年：2.00%)	2,707	2,607
無擔保債券			
人民幣	年利率介於2.92%至3.95%不等，借款至2031年最後到期(2022年：2.92%至3.95%)	15,884	17,914
		71,410	72,718

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。截至2023年12月31日，短期借款的年利率為0.80%至2.60%(2022年：1.99%至2.96%)。

37 飛機及發動機退租檢修準備

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
1月1日結餘	8,468	7,270
本年計提	1,082	1,436
本年度支付	(462)	(238)
12月31日結餘	9,088	8,468
減：流動部分	(1,191)	(460)
非流動部分	7,897	8,008

37.1 撥備的會計政策

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。

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債務類別所包含的任何一個項目相關的資源流出的可能性極低，仍須確認準備。

撥備乃按照管理層對報告期末結算當期債務所需支出之最佳估計數之現值計量。用於確定現值的貼現率使用的稅前折現率應反映當期市場對貨幣時間價值和與義務相關特定責任的估計。隨著時間過去而增加的準備確認為利息費用。

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。

38 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2014年開始本集團還為合資格的員工提供了額外的年金計劃。

截至2023年12月31日及2022年12月31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。

38 退休後福利準備 (續)

(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、折現率及退休後醫療費用年增長率及死亡率等。

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2023年12月31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。

在合併財務狀況表中所確認的退休後福利準備如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
退休後福利準備	2,343	2,381
減：流動部分	(155)	(158)
非流動部分	2,188	2,223

下表為財務報告日所使用的主要精算假設：

	2023年	2022年
各類人員退休後福利年貼現率	2.60%	2.90%
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%

2023年12月31日

38 退休後福利準備 (續)

(b) 退休後福利 (續)

下表為2023年12月31日財務報告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		退休後福利準備	
	增加%	增加 / (減少) 人民幣百萬元	減少%	增加 / (減少) 人民幣百萬元
2023年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(59)	0.25	62
養老福利年增長率	1.00	214	1.00	(185)
醫療福利年增長率	1.00	35	1.00	(30)
2022年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(66)	0.25	66
養老福利年增長率	1.00	221	1.00	(177)
醫療福利年增長率	1.00	22	1.00	(22)

該敏感性分析是根據財務報告期末重大假設的變化推斷其對淨退休後福利準備的影響。

將來向退休後福利準備做出的預期繳存：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
一年以內	155	158
兩至五年	608	619
六至十年	711	883
十年以上	1,672	1,820
預期支付總額	3,146	3,480

於2023年12月31日，退休後福利準備平均期間為11年（2022年：11年）。

38 退休後福利準備 (續)

(b) 退休後福利 (續)

退休後福利準備變動如下：

2023年

	由處置 2023年 1月1日 人民幣百萬元	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損失			結算額	2023年 12月31日 人民幣百萬元	
		由處置 子公司導致 的精算損益 人民幣百萬元	服務費用 人民幣百萬元	淨利息開支 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			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	2,381	(3)	-	67	67	81	-	81	(183)	2,343

2022年

	2022年 1月1日 人民幣百萬元	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損失			結算額	2022年 12月31日 人民幣百萬元
		服務費用 人民幣百萬元	淨利息開支 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	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	2,541	-	66	66	(19)	-	(19)	(207)	2,381

38 退休後福利準備 (續)

38.1 退休後福利會計政策

(i) 設定提存計劃

本集團僱員參與各項由相關省市政府組織的退休金和醫療福利計劃。向該等計劃作出的供款於發生時支銷。

本集團也為自願符合條件的僱員提供設定提存退休金計劃(年金)。供款乃根據僱員薪金總額的一定百分比計算，並於發生時計入損益。

(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。

退休後福利計劃，包括精算利得和損失、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合併財務狀況表內確認。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；以及
- 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「財務成本」於損益內進行以下更改：

- 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利得和損失
- 利息淨支出

39 其他長期負債

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
租賃的長期應付關稅及其他稅項	635	786
與政府補助相關的遞延收益	54	65
內退福利與其他福利準備	308	304
其他長期應付款	943	1,116
	1,940	2,271
減：計入其他應付款和預提費用中的流動部分（附註35）	(429)	(362)
非流動部分	1,511	1,909

40 股本

	2023年 人民幣百萬元	2022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」）	17,114	17,114
— 存在限售條件流通股	3,634	5,912
— 無限售條件流通股	13,480	11,202
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	—	—
— 無限售條件流通股	5,177	5,177
總計	22,291	22,291

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 永續債

於2023年11月23日，本公司向控股股東中國東航集團發行了永續債，總額人民幣200億元。除非發生強制付息事件，本公司可以選擇將當年應付利息遞延至下一個付息日支付，且不受遞延次數限制。

由於出借方在任何情況下均無權要求本公司贖回永續債、償還永續債本息或清算。該永續債未構成本公司無法避免的支付現金或其他金融資產的合同義務，因此分類為權益工具，列示為其他權益工具。

合併財務報表附註

2023年12月31日

42 儲備

	股本溢價 人民幣百萬元	資本儲備 (註釋(a)) 人民幣百萬元	套期儲備 人民幣百萬元	法定儲備 (註釋(b)) 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
2022年1月1日結餘	44,706	(767)	(46)	782	(3,104)	(6,830)	34,741
同一控制下企業合併	44	-	-	-	(3)	264	305
2022年1月1日結餘	44,750	(767)	(46)	782	(3,107)	(6,566)	35,046
現金流量套期的未實現收益	-	-	106	-	-	-	106
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	-	-	-	-	(1)	-	(1)
分估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	-	-	-	-	(1)	-	(1)
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	19	-	19
本年虧損	-	-	-	-	-	(37,356)	(37,356)
發行普通股，扣除交易成本與稅項	11,554	-	-	-	-	-	11,554
於2022年12月31日	56,304	(767)	60	782	(3,090)	(43,922)	9,367
2023年1月1日結餘	56,304	(767)	60	782	(3,090)	(43,922)	9,367
現金流量套期的未實現收益	-	-	(35)	-	-	-	(35)
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	-	-	-	-	(3)	-	(3)
分估合營及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	-	-	-	-	5	-	5
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	(79)	-	(79)
本年虧損	-	-	-	-	-	(8,168)	(8,168)
收購非控制性權益股權	(30)	-	-	-	-	-	(30)
對永續債投資者的分配	-	-	-	-	-	(57)	(57)
被投資公司於同一控制企業合併日前分配股利	-	-	-	-	-	(66)	(66)
同一控制下企業合併	(430)	-	-	-	-	-	(430)
於2023年12月31日	55,844	(767)	25	782	(3,167)	(52,213)	504

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。

43 合併現金流量表附註

(a) 經營產生的現金流量

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
稅前損失	(8,278)	(40,114)
調整項目：		
物業、廠房及設備折舊	9,631	8,395
使用權資產折舊	14,453	12,520
投資性房地產折舊	10	5
無形資產攤銷	193	194
其他非流動資產攤銷	736	697
處置物業、廠房及設備和使用權資產的利得	(35)	(4)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的股利收入	(11)	(3)
按公允價值計入損益的金融資產的股利收入	(3)	(4)
分佔聯營公司業績	(115)	155
分佔合營公司業績	(13)	50
匯兌淨損益	624	2,787
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動損失	7	12
資產減值損失	22	97
金融資產減值淨損失	50	28
利息費用	6,081	6,128
營運資本變動前年度利潤	23,352	(9,057)
營運資金變動		
飛機設備零件	1	73
貿易應收款項	(1,367)	171
預付款及其他應收款	(821)	4,467
合同負債	4,044	(315)
應付賬款及應付票據	4,743	(144)
其他應付款及預提費用	(2,454)	(863)
其他長期負債	(197)	(491)
退休後福利準備	(181)	(156)
飛機及發動機退租檢修準備	(454)	(17)
經營產生／(使用)的現金流量	26,666	(6,332)

2023年12月31日

43 合併現金流量表附註(續)

(b) 主要非現金交易

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
使用權資產和租賃負債的增加	6,417	13,067

(c) 由融資活動所產生的負債變化

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
租賃負債	84,175	97,007
借款	111,028	121,947
負債淨額	195,203	218,954

	銀行及其 他貸款 人民幣百萬元	租賃負債 人民幣百萬元
於2022年1月1日	95,791	98,482
由融資現金流產生的變化	25,834	(16,225)
其他增加	(36)	(88)
匯率變動	358	2,583
新增租賃	-	12,255
於2022年12月31日	121,947	97,007
於2023年1月1日	121,947	97,007
由融資現金流產生的變化	(10,883)	(18,974)
其他增加	(224)	58
匯率變動	188	439
新增租賃	-	5,645
於2023年12月31日	111,028	84,175

43 合併現金流量表附註(續)

(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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
經營活動範圍之內	(901)	(591)
投資活動範圍之內	(3,146)	(1,627)
籌資活動範圍之內	(21,883)	(19,183)

44 承諾

(a) 本集團的資本支出承諾如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋(i))	91,065	66,968
— 其他物業、廠房及設備	5,720	4,589
— 投資	463	1,207
	97,248	72,764

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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
一年內	21,202	12,741
第二年	22,347	27,851
第三年	19,666	13,516
超過三年	27,850	12,860
	91,065	66,968

以上資本承諾代表未來現金或其他資源的流出。

(b) 截至2023年12月31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279百萬元(2022年：人民幣2,278百萬元)，第二至第五年到期的人民幣530百萬元(2022年：人民幣1,980百萬元)，超過5年的人民幣332百萬元(2022年：人民幣3,761百萬元)。

(c) 截至2023年12月31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227百萬元(2022年：人民幣176百萬元)。

45 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。截至2023年12月31日，東航集團直接持有本公司39.57%之股權（2022年：39.06%）。此外，截至2023年12月31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12.19%和2.05%的股權（2022年：11.78%和2.05%）。

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主體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、其他主體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
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
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
上海科技宇航有限公司（「科技宇航」）	本公司之合營公司
上海民航華東凱亞系統集成有限公司（「華東凱亞」）	本公司之合營公司
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司（「西安賽峰」）	本公司之合營公司
東航實業集團有限公司及其附屬公司（「東航實業」）	受同一母公司控制
東方航空物流股份有限公司及其附屬公司（「東航物流」）	受同一母公司控制
上海東航投資有限公司及其附屬公司（「東航投資」）	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
中國民航信息網絡股份有限公司（「中航信」）	本公司一關鍵管理人員擔任中航信董事
四川航空有限公司（「川航」）	本公司一關鍵管理人員擔任川航董事
Air France-KLM集團公司（「法荷航」）	本公司一關鍵管理人員擔任法荷航董事
上海吉祥航空股份有限公司及其附屬公司（「吉祥航空」）	持有本公司5%以上表決權股份的股東
空地互聯網絡科技股份有限公司（「空地互聯公司」）	其他關聯公司

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	定價方式 及決策程式	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
採購產品與服務				
採購餐食及機艙供應品	東航食品	(i)	2,395	965
接受飛機及發動機的 維修及保養費用	上海普惠	(i)	2,666	1,724
	科技宇航	(i)	209	109
	西安賽峰	(i)	160	50
接受廣告服務	東航傳媒	(i)	24	24
接受系統服務	華東凱亞	(i)	1	11
接受設備生產及維修服務	柯林斯維修	(i)	38	22
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*	東航投資	(i)	67	46
接受物業管理及綠化養護服務	東航投資	(i)	255	252
接受酒店住宿服務	東航投資	(i)	173	125
	上航國旅	(i)	44	35
接受代建代管服務	東航投資	(i)	7	7
接受民航信息網絡服務*	中航信	(i)	623	234
接受航空互聯網服務	空地互聯公司	(i)	61	–
金融服務費	東航財務公司	(iii)	11	8

2023年12月31日

45 有關連人士交易 (續)

(b) 有關連人士交易 (續)

交易性質	關聯方	定價方式 及決策程式	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
採購產品與服務 (續)				
接受航空運輸合作及保障服務*	法荷航	(i)	9	41
	吉祥航空	(i)	-	3
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	69	29
接受貨站業務保障服務	東航物流	(i)	349	280
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(i)	15	15
接受物流運輸服務	東航物流	(i)	124	78
提供服務				
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)	3,634	7,770
提供貨運物流保障服務	東航物流	(i)	340	204
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	18	15
飛行員轉讓	東航物流	(i)	47	73
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	14	14
提供航空運輸合作及保障服務*	法荷航	(i)	8	8
提供航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	22	8
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	42	28

45 有關連人士交易 (續)

(b) 有關連人士交易 (續)

交易性質	關聯方	定價方式 及決策程式	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
採購產品與服務 (續)				
提供航空運輸合作服務	川航	(i)	18	5
銷售商品	東航食品	(i)	56	20
提供勞務	東航投資	(i)	23	-
提供勞務	東航食品	(i)	4	22
租賃收入				
房屋及土地短期租賃收入	東航食品	(ii)	33	26
	川航	(ii)	19	19
	東航投資	(ii)	-	6
	吉祥航空	(ii)	1	3
	東航集團	(ii)	4	20
無形資產租賃收入	東航物流	(ii)	5	5
貨站租賃收入	東航物流	(ii)	95	94
	東航傳媒	(ii)	-	1
新增使用權資產				
飛機及發動機	東航租賃	(ii)	-	2,301
地面資產	東航投資	(ii)	896	29
房屋及土地	東航食品	(ii)	-	6
	東航投資	(ii)	78	-
租賃負債利息				
飛機及發動機	東航租賃	(ii)	1,090	1,554
地面資產	東航投資	(ii)	12	10
房屋及土地	東航投資	(ii)	11	10

2023年12月31日

45 有關連人士交易 (續)

(b) 有關連人士交易 (續)

交易性質	關聯方	定價方式 及決策程式	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
利息支出				
借款利息支出	東航集團	(iii)	190	176
	東航財務公司	(iii)	34	50
	東航投資	(iii)	15	13
利息收益				
存款利息收益	東航財務公司	(iii)	24	58
處置股權利得				
永續債的利息費用	東航集團	(iii)	57	—
發行永續債	東航集團		20,000	—

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，自二零一八年四月起，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2023年12月31日及截至2022年12月31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主體的重大交易，主要包括銀行存款／借款和其相應的利息收益／開支，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。

45 有關連人士交易 (續)

(c) 有關連人士結餘

(i) 應收有關連公司款項

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應收賬款		
東航物流	1,071	264
吉祥航空	6	19
東航食品	17	25
東航投資	17	3
其他	4	2
	1,115	313
	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
預付款及其他應收款		
東航財務公司	318	52
中航信	117	32
東航食品	98	72
東航集團	24	20
吉祥航空	3	12
東航傳媒	1	9
東航投資	—	450
科技宇航	—	3
其他	18	14
	579	664
其他非流動資產		
中航信	87	72
西安賽峰	8	12
	95	84

2023年12月31日

45 有關連人士交易 (續)

(c) 有關連人士結餘 (續)

(ii) 應付有關連公司款項

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應付賬款及應付票據，其他應付款及預提費用		
東航食品	593	341
上海普惠	514	503
東航集團	160	66
中航信	87	7
東航投資	60	21
科技宇航	7	55
東航傳媒	3	4
柯林斯維修	3	3
吉祥航空	3	5
西安賽峰	-	18
其他	27	16
	1,457	1,230
租賃負債		
東航租賃	34,776	42,931
東航投資	1,086	444
東航食品	4	6
	35,866	43,381
其他長期負債		
東航食品	64	66

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。

45 有關連人士交易（續）

(c) 有關連人士結餘（續）

(iii) 與關連公司的短期存款、貸款以及借款

	截至12月31日年度的 平均利率		2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
	2023年	2022年		
短期存款（包括在現金及現金等價物內）				
東航財務公司	0.20%	0.25%	9,336	7,075
短期借款（包括在借款內）				
東航集團	2.00%	2.00%	7,500	8,500
東航投資	-	2.00%	-	7,500
東航財務公司	2.60%	2.80%	2,000	2,800
長期借款（包括在借款內）				
東航集團	2.00%	2.00%	1,000	10,000

(d) 控股公司作出的擔保

截至2023年12月31日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣15.10億元（2022年：人民幣65.02億元）。

(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：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
其他應付款及預提費用		
董事及監事	2	3
高級行政人員	1	1
	3	4

2023年12月31日

46 金融工具分類

本集團持有下列金融工具：

金融資產	附註	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
按攤餘成本計量的金融資產			
應收賬款	29	2,167	817
預付款及其他應收款	31	2,290	2,232
現金及現金等價物	32	11,741	18,015
限制性銀行存款	32	316	12
於其他非流動資產內的金融資產		177	139
按公允價值計入其他綜合收益的金融資產	24	1,057	452
按公允價值計入損益的金融資產	30	65	72
衍生金融工具	25	49	95
		17,862	21,834
金融負債	附註	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
以攤餘成本計量的金融負債			
應付賬款及應付票據	33	4,584	2,498
於其他應付款及預提費用內的金融負債	35	15,357	12,980
借款	36	111,028	121,947
租賃負債	18(b)	84,175	97,007
		215,144	234,432

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金融工具之外的各類別金融工具的賬面價值與公允價值：

	2023年12月31日		2022年12月31日	
	賬面價值 人民幣百萬元	公允價值金額 人民幣百萬元	賬面價值 人民幣百萬元	公允價值金額 人民幣百萬元
金融資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的				
權益投資	1,057	1,057	452	452
按公允價值計入損益的金融資產	65	65	72	72
衍生金融資產	49	49	95	95
於其他非流動資產內的租賃飛機相關的				
押金	80	78	125	124
總計	1,251	1,249	744	743
金融負債				
長期借款	58,022	56,920	57,939	56,212
租賃負債	64,747	63,478	78,387	78,240
總計	122,769	120,398	136,326	134,452

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、短期銀行借款和短期融資券的公允價值。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。

2023年12月31日

47 公允價值及金融工具的公允價值架構(續)

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。

截至2023年12月31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。交易對手信貸風險的變化，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。指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資的未上市公司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未上市公司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(記錄於合併財務狀況表)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。

以下是截至2023年12月31日及2022年12月31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
未上市公司股權投資	估值乘數	缺乏流動性 折扣	28% (2022年： 20%)	乘數1%(2022年：1%)的 上升／下降會引起公允價值 上升／下降人民幣8百萬元 (2022年：人民幣3百萬元)

缺乏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。

47 公允價值及金融工具的公允價值架構(續)

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露集團的金融工具：

以公允價值計量的資產和負債：

截至2022年12月31日

	總計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	260	-	797	1,057
衍生金融負債－利率互換合約	-	49	-	49
按公允價值計入損益的金融資產	65	-	-	65
總計	325	49	797	1,171

截至2022年12月31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	313	-	139	452
衍生金融負債－利率互換合約	-	95	-	95
按公允價值計入損益的金融資產	72	-	-	72
總計	385	95	139	619

2023年12月31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和第二層之間的轉移，亦無轉入或轉出第三層的情況(2022年：無)。

截至2023年12月31日止年度，第三層的變動列示如下：

	指定為按公允價值計入 其他綜合收益的權益投資 人民幣百萬元
截至2023年1月1日的期初結餘	139
新增	600
處置	(2)
計入其他綜合收益－淨額	60
截至2023年12月31日的期初結餘	797

以公允價值計量的資產和負債

截至2023年12月31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				
於其他非流動資產內的租賃飛機 相關的押金	-	78	-	78
負債				
長期借款	-	56,920	-	56,920
租賃負債	-	63,478	-	63,478
	-	120,398	-	120,398

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)

截至2022年12月31日

	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	公允價值計量使用的輸入值		總計 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				
於其他非流動資產內的租賃飛機 相關的押金	-	124	-	124
負債				
長期借款	-	56,212	-	56,212
租賃負債	-	78,240	-	78,240
	-	134,452	-	134,452

48 財務風險管理

本集團的活動受多種財務風險：市場風險(包括外匯風險、利率風險、航油價格風險以及權益工具投資價格風險)、信貸風險及流動性風險。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。

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素

(a) 市場風險

(i) 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。

下表披露了集團在財務報告日的外匯風險：

	2023年			
	美元 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	新加坡元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元
應收賬款	29	46	6	30
現金及現金等價物	754	63	42	10
其他應收款	20	5	1	12
其他非流動資產	1,020	-	-	-
應付賬款及其他應付款	(335)	(14)	-	(2)
租賃負債	(30,992)	(9)	(4)	(30)
借款	-	(1,172)	(2,707)	-
其他長期負債	(218)	-	-	-

	2022年			
	美元 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	新加坡元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元
應收賬款	13	8	-	5
現金及現金等價物	93	29	28	6
其他應收款	13	3	-	10
其他非流動資產	1,393	-	-	-
應付賬款及其他應付款	(288)	(27)	(5)	(1)
租賃負債	(33,339)	(8)	(7)	(12)
借款	-	(1,559)	(2,607)	-
其他長期負債	(267)	-	-	-

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(a) 市場風險 (續)

(i) 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表的影響：

	2023年		2022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	(223)/223	-	(243)/243	-
人民幣兌歐元(貶值)/升值	(8)/8	-	(12)/12	-
人民幣兌新加坡元(貶值)/升值	(19)/19	-	(19)/19	-

(ii) 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浮動利率及固定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。利率上升會增加以可變利率發行的借款和融資租賃的利息成本，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因市場利率變動而產生的現金流量變動。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25。

2023年12月31日

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(a) 市場風險 (續)

(ii) 利率風險 (續)

下表顯示了集團在財務報告日的帶息金融工具的概況：

	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
浮動利率工具		
現金及現金等價物	11,741	18,015
限制性銀行存款	12	12
借款	(45,262)	(28,753)
租賃負債	(47,105)	(59,201)
利率互換合約名義本金	1,339	2,274

	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
固定利率工具		
限制性銀行存款	304	-
借款	(65,279)	(92,478)
租賃負債	(36,617)	(37,368)

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其他綜合收益的影響：

	2023年		2022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	(153)	4	(142)	6

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(a) 市場風險 (續)

(iii) 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。2023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2,055百萬元(2022年：下降或上升人民幣1,112百萬元)。

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。

(vi) 權益工具投資價格風險

截至2023年12月31日，本集團暴露於因歸類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產(附註30)和指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資(附註24)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香港和上海的證券交易所上市，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：

	2023年 12月31日	2023年 最高 / 最低	2022年 12月31日	2022年 最高 / 最低
香港 - 恒生指數	17,047	22,701/15,972	19,781	24,966/14,863
上海 - A股指數	2,974	3,419/2,882	3,089	3,651/2,863

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2023年12月31日的公允價值儲備中。

2023年	權益工具投資 賬面價值 人民幣百萬元	損益增加 / (減少) 人民幣百萬元	綜合收益的 稅後淨額 增加 / (減少) 人民幣百萬元
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	260	-	20/(20)
上海 - 按公允價值計入損益的交易性金 融資產	65	5/(5)	-
- 指定為按公允價值計入其他綜合收益 的權益投資	797	-	60/(60)

2023年12月31日

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(a) 市場風險 (續)

(vi) 權益工具投資價格風險 (續)

2022年	權益工具投資	損益	綜合收益的
	賬面價值 人民幣百萬元	增加／(減少) 人民幣百萬元	稅後淨額 增加／(減少) 人民幣百萬元
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	313	－	23/(23)
上海－按公允價值計入損益的交易性金 融資產	72	5/(5)	－
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	139	－	10/(10)

(b) 信貸風險

本集團的信貸風險主要歸於現金及現金等價物、在銀行及其他金融機構的存款和衍生金融工具，以及銷售代理人的信貸風險。

本集團大部分機票由參與「開賬與結算計劃(「BSP」)的代理人銷售，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。截至2023年12月31日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣423百萬元(2022年：約人民幣187百萬元)。集團對於和BSP有關的信貸風險和其應收賬款持續維護，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。

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公司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銀行和金融機構進行。管理層針對任何一家銀行和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。

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。

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(b) 信貸風險 (續)

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，以及截至12月31日的年末階段分類。

所呈列的金額為金融資產的總賬面價值及承擔的信貸風險。

截至2023年12月31日	十二個月 預期信用 損失				總計 人民幣百萬元
	第一階段 人民幣百萬元	第二階段 人民幣百萬元	第三階段 人民幣百萬元	簡化方法 人民幣百萬元	
應收賬款*	-	-	46	2,211	2,257
於預付款項及其他應收款內的 金融資產					
- 正常**	1,856	383	51	-	2,290
限制性銀行存款					
- 尚未逾期	316	-	-	-	316
現金及現金等價物					
- 尚未逾期	11,741	-	-	-	11,741
截至2022年12月31日					
	十二個月 預期信用 損失				總計 人民幣百萬元
	第一階段 人民幣百萬元	第二階段 人民幣百萬元	第三階段 人民幣百萬元	簡化方法 人民幣百萬元	
應收賬款*	-	-	47	852	899
於預付款項及其他應收款內的 金融資產					
- 正常**	1,829	385	18	-	2,232
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	18,015	-	-	-	18,015

* 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29內披露

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29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初始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」。

2023年12月31日

48 財務風險管理 (續)

48.1 財務風險因素 (續)

(c) 流動性風險

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借款。本集團通過營運業務及銀行貸款、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。

下表根據報告日至合同到期日的剩餘期間分析本集團將結算至相關到期組別的金融負債。在表內披露的金額為合約性未貼現的現金流量。

於2023年12月31日	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	總計 人民幣百萬元
借款	54,460	15,251	37,500	10,431	117,642
租賃負債	20,808	16,177	38,684	17,389	93,058
應付賬款、應付票據及其他 應付款	25,166	-	-	-	25,166
總計	100,434	31,428	76,184	27,820	235,866

於2022年12月31日	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	總計 人民幣百萬元
借款	66,109	14,562	37,030	12,390	130,091
租賃負債	20,861	19,357	43,602	27,018	110,838
應付賬款、應付票據及其他 應付款	20,130	-	-	-	20,130
總計	107,100	33,919	80,632	39,408	261,059

48 財務風險管理 (續)

48.2 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2023年12月31日及2022年12月31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，此比率按照負債總額除以資產總額計算。截至2023年及2022年12月31日，資產負債率如下：

	2023年 12月31日 人民幣百萬元	2022年 12月31日 人民幣百萬元
負債總額	241,270	255,753
資產總額	284,733	288,431
資產負債率	85%	89%

49 其他會計政策摘要

49.1 合併原則

(i) 附屬公司

附屬公司指本集團對其具有控制權的所有主體（包括結構化主體）。當本集團因為參與該主體而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權益，並有能力透過其對該主體的權力影響該主體的經營活動時，本集團即控制該主體。附屬公司在控制權轉移至本集團之日起完全合併入賬。附屬公司在控制權終止之日起停止合併入賬。

本集團採用購買會計法對業務合併進行會計處理（請參閱附註49.2）。

公司內公司之間的交易、結餘及交易的未變現利得予以對銷。未變現虧損也予以對銷，除非有交易證據表明所轉讓的資產出現減值。附屬公司的會計政策已按需要作出改變，以確保與本集團採用的政策符合一致。

附屬公司業績及股權中的非控制性權益在合併損益表、綜合收益表、權益變動表及資產負債表中分開列示。

49 其他會計政策摘要(續)

49.1 合併原則(續)

(ii) 聯營公司

聯營公司指所有本集團對其有重大影響力而無控制權或共同控制權之主體。本集團通常對其持有20%-50%的投票權。

於聯營公司的投資按成本進行初始確認，其後以權益法入賬(請參閱下文第(iv)條)。

(iii) 合營公司

合營公司權益按合併資產負債表成本進行初始確認，其後以權益法入賬(請參閱下文第(iv)條)。

(iv) 權益法

根據權益法，投資按成本進行初始確認，其後經調整以確認本集團享有的被投資公司收購後利潤或虧損以及本集團應佔被投資公司其他綜合收益變動的份額。聯營公司和合營公司已收或應收股利確認為投資賬面價值的減少。

如本集團應佔權益法投資的虧損份額等於或超過其在該主體中的權益(包括任何其他無抵押長期應收款項)，除非本集團已代其承擔責任或支付款項，否則將不會確認其他虧損。

本集團與其聯營公司和合營公司之間的未變現交易利得按本集團在該等主體中的權益予以對銷。未變現虧損也予以對銷，除非交易提供證據證明所轉讓的資產出現減值。以權益法核算的被投資公司的會計政策已按需作出更改，以確保和本集團採納的會計政策一致。

以權益法核算的投資的賬面價值按照附註16.2中的政策進行減值測試。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.1 合併原則 (續)

(v) 所有者權益變動

本集團將不導致失去控制權的非控制性權益交易視為與本集團權益所有者的交易。所有者權益變動會導致控制性和非控制性權益賬面價值的調整，以反映其在附屬公司的相關權益。非控制性權益調整金額與已付或已收對價之間的任何差額，在歸屬於本公司所有者權益下的單獨儲備中確認。

當集團由於失去控制權、共同控制或重大影響而不再將投資納入合併範圍或按權益法對投資進行核算，在主體的任何保留權益重新計量至公允價值，賬面價值的變動在損益中確認。公允價值為就保留權益的後續入賬而言的初始賬面價值，作為聯營、合營或金融資產。此外，之前在其他綜合收益中確認的任何數額猶如本集團已直接處置相關資產和負債。這意味著之前在其他綜合收益中確認的數額重新分類至損益。

如合營公司或聯營公司的權益持有被削減但仍保留共同控制或重大影響力，只有按比例將之前在其他綜合收益中確認的數額重新分類至損益(如適當)。

49.2 業務合併

(i) 同一控制下企業合併

歷史財務信息包含發生共同控制合併的合併實體的財務信息，如同自合併實體首次受控制方控制之日起進行合併一樣。

從控制方的角度來看，合併實體的淨資產是使用現有賬面價值合併的。在控制方利益的延續範圍內，在共同控制合併時，不確認商譽對價或收購方在被收購方可辨認資產、負債和或有負債公允價值淨額中的權益超過成本的金額。

合併損益表包括每個合併實體自最早提交之日起或自合併實體首次受共同控制之日起的結果，其中存在較短的期間，而不考慮共同控制合併的日期。

歷史財務信息中的比較金額是按照實體在上一年末合併或首次受共同控制時合併的方式列報的，以較近者為準。

這些實體採用一套統一的會計政策。合併實體之間交易的所有集團內交易、餘額和未實現收益在合併時予以消除。

交易成本，包括專業費用、註冊費、向所有者提供信息的成本、在合併以前獨立的業務時發生的成本或損失等，與將使用合併會計核算的共同控制合併有關，在發生期間確認為費用。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.2 業務合併 (續)

(ii) 非同一控制下企業合併

本集團採用購買核算法對所有業務合併(同一控制下企業合併除外)進行會計處理,無論權益工具或其他資產是否被收購。收購附屬公司轉讓的對價包括:

- 被轉讓資產的公允價值
- 收購業務前所有者發生的負債
- 本集團發行的權益
- 或有對價安排所產生的任何資產或負債的公允價值,以及
- 附屬公司已有的任何權益的公允價值。

在業務合併中所購買的可辨認資產及所承擔的負債及或有負債,除個別情況外,於收購日按其公允價值進行初始計量。本集團以逐項購買基準,按公允價值或按非控制性權益所佔被收購主體可識別資產淨值的比例確認於被收購主體的任何非控制性權益。

購買相關成本在產生時支銷。

所轉讓對價、被收購方的任何非控制性權益數額,及在被收購方之前任何權益在收購日期的公允價值,超過購入可辨認淨資產公允價值的數額記錄為商譽。若這些金額小於收購業務可辨認淨資產的公允價值,則差額作為議價收購直接計入損益。

如果現金對價的任何部分延遲結算,將來應付的金額將按其在交換日的現值貼現。所使用的貼現率為該主體的增量借款率,即在可比條款和條件下,可從獨立金融機構處獲得類似借款的比率。

或有對價可分類為權益或金融負債。分類為金融負債的金額後續重新計量至公允價值,公允價值變動計入損益。

如業務合併分階段進行,收購方之前在被收購方持有權益於收購日期的賬面價值,按收購日期的公允價值重新計量,重新計量產生的任何利得或損失在損益中確認。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.3 獨立財務報表

附屬公司投資按成本扣除減值列賬。成本包括投資的直接歸屬成本。附屬公司的業績由本公司按已收及應收股利入賬。

如股利超過宣派股利期內附屬公司的綜合收益總額，或如在獨立財務報表的投資賬面價值超過合併財務報表中被投資公司淨資產(包括商譽)的賬面價值，則必須對附屬公司投資作減值測試。

49.4 分部報告

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

49.5 外幣折算

(i) 功能和列報貨幣

本集團每個主體的財務報表所列項目均以該主體經營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主體的功能及列報貨幣。

(ii) 交易及結餘

外幣交易採用交易日的匯率換算為功能貨幣。結算此等交易產生之匯兌利得和損失以及將外幣計值之貨幣資產及負債以年終匯率折算產生之匯兌利得和損失通常在損益中確認。如符合現金流對沖及淨投資對沖，則在權益中遞延。

與借款和現金及現金等價物有關的匯兌利得和損失在損益內的「財務收益」或「財務成本」中列報。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.6 政府補助

當能夠合理地保證政府補助將可收取，而本集團將會符合所有附帶條件時，將政府提供的補助按其公允價值確認入賬。

與成本有關之政府補助遞延入賬，並按擬補償之成本配合其所需期間在損益中確認。

與購買物業、廠房及設備有關之政府補助列入非流動負債作為遞延收益，並按有關資產之預計年期以直線法在損益中確認。

49.7 維修與大修費用

符合物業、廠房及設備與使用權資產確認條件的自購、租賃飛機及發動機的大修費用作為飛機及發動機的替換件進行資本化，並按預計大修週期計提折舊。

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。

49.8 利息收入

金融資產利息收益按實際利率乘以金融資產賬面總額計算，後續會發生信用減值的金融資產除外。金融資產發生信用減值時，其利息收入採用實際利率乘以該金融資產的賬面淨值（扣除信用損失準備後）計算得出。

49.9 借款成本

收購、建設或生產合資格資產直接應佔的一般及特定借款成本，於完成並使其可供投入作擬定用途或出售期間內完成資本化。合資格資產乃指需要耗費大量時間方可供投入作擬定用途或出售的資產。

就特定借款，因有待合資格資產的支出而臨時投資賺取的投資收入，應自合資格資本化的借款成本中扣除。

其他借款成本在產生的期間內支銷。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.10 無形資產

(i) 商譽

商譽的計量詳見附註49.2。收購附屬公司產生的商譽計入無形資產。商譽不攤銷，但對商譽的減值檢討每年進行，如事件或情況轉變顯示可能存在減值，則進行更頻密地檢討，並按成本減累積減值損失列賬。出售一間主體之利得和損失計入所出售主體相關商譽之賬面價值。

商譽被分配至現金產出單元以作減值測試用途。並分配往預計可於業務合併得益而產生該商譽之現金產出單元或現金產出單元組別。單元或單元組之識別是基於內部管理對商譽進行監測的最低層次，即經營分部。

(ii) 電腦軟件成本

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。此等成本值乃採用直線法按其估計可使用年期5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。

49.11 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。該等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。

49.12 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，均連同相應借款成本確認為資產，記入非流動資產，並於飛機交付時轉至物業、廠房及設備。

49.13 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。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.14 投資及其他金融資產

(i) 初始確認及計量

金融資產於初始確認時分類為其後按攤餘成本計量，以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益及以公允價值計量且其變動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實際權宜之計並無調整重大融資成分影響的應收賬款外，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實際權宜之計的應收賬款根據「收入確認」所載之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以公允價值計量且其變動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，均應被分類為按公允價值計入損益的類別並進行計量。

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以公允價值計量且其變動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。

常規購買及出售的金融資產在交易日確認，交易日指本集團承諾購買或出售該資產之日。常規購買及出售的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。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.14 投資及其他金融資產 (續)

(ii) 後續計量

金融資產按不同類別作其後續計量如下：

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，利得和損失於損益表中確認。

以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產 (債務工具)

就以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務工具而言，利息收益、外匯重估及減值損失或回撥乃於損益表確認，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損益表。

指定以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產 (股權投資)

於初始確認後，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以公允價值計量且其變動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。

該等金融資產的利得和損失永不回流損益表。倘股利付款權已確立，而股利相關經濟利益很可能流向本集團，且股利金額能可靠計量，則股利會於損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。指定以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資無須進行減值評估。

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產乃於財務狀況表按公允價值列賬，而公允價值變動淨額則於損益表確認。

該類別包括衍生工具及本集團並未不可撤銷地選擇將其分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資。倘股利付款權已確立，而股利相關經濟利益很可能流向本集團，且股利金額能可靠計量，分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產的股權投資股利也確認為其他收入。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.14 投資及其他金融資產 (續)

(ii) 後續計量 (續)

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產 (續)

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，且其變動計入損益表。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以公允價值計量且其變動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以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產。

(iii) 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 (從合併財務狀況表中移除)：

- (i) 自資產收取現金流量的權利已屆滿；或
- (ii) 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第三方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報酬。當其並無轉讓或保留資產大部分風險及報酬，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價值及本集團或須償還的代價金額上限 (以較低者為準) 計算。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.14 投資及其他金融資產 (續)

(iv) 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。對於自初始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。對於自初始確認後有顯著增加的信貸風險，須在信用損失風險預期的剩餘年期計提損失撥備，不論違約事件於何時發生(存續期預期信用損失)。

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

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

以公允價值計量且其變動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，但採用簡化方法的應收賬款和合同資產除外，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整個存續期的預期信用損失

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)，其損失撥備相等於整個存續期的預期信用損失

49 其他會計政策摘要 (續)

49.14 投資及其他金融資產 (續)

(iv) 減值 (續)

簡化方法

對於不包含重大融資成分的應收賬款和合同資產，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整個存續期的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。

49.15 金融負債

(i) 初始確認及計量

金融負債於初始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、貸款及借款、應付款項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，而如屬貸款及借款，則扣除直接應佔交易成本。

本集團的金融負債主要包括應付賬款及其他應付款、衍生金融工具、租賃負債與帶息銀行及其他借款。

(ii) 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

於初始確認後，帶息貸款及借款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，其利得和損失在損益表內確認。

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表的財務成本內。

(iii) 終止確認金融負債

金融負債於負債項下責任被解除、取消或到期時終止確認。

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，而兩者的賬面價值差額於損益表內確認。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.16 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。

49.17 衍生工具和套期活動

初始確認及後續計量

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利得或損失，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；或未確認的確定承諾；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，或未確認的確定承諾的外幣風險；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。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.17 衍生工具和套期活動 (續)

初始確認及後續計量 (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：

(i) 現金流量套期

套期工具之利得或損失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損益表確認。套期儲備調整至套期工具的累計利得或損失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價值。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諾時予以應用。

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。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.17 衍生工具和套期活動 (續)

初始確認及後續計量 (續)

(ii) 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費用。被套期風險的歸屬於被套期項目的公允價值變動記錄為被套期項目賬面價值的一部分，並在損益表中確認為其他費用。

對於與以攤餘成本計量的項目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，且應不遲於對沖項目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項目，則未攤銷的公允價值立即在損益表中確認。

當未確認的確定承諾被指定為被套期項目時，被套期風險導致的確定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。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.18 應收賬款

應收賬款為在日常經營活動中就商品銷售或服務執行而應收客戶的款項。應收賬款通常於30日內結算，因此所有應收賬款均分類為流動資產。

應收賬款按可無條件獲得的對價金額進行初始確認，但當其包含重大融資成分時，按公允價值進行初始確認。本集團持有應收賬款的目的是收取合同現金流量，因此後續使用實際利率法按攤餘成本計量應收賬款。關於本集團應收賬款會計處理的更多信息，請參見附註29。關於本集團的減值政策，請參見附註48.1。

49.19 現金及現金等價物

合併現金流量表中，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。

合併財務狀況表中，現金及現金等價物包括用途不受限制的庫存現金和銀行存款(包括定期存款)。

49.20 借款

借款按公允價值並扣除產生的交易成本進行初始確認，並按攤餘成本進行後續計量。所得款(扣除交易成本)與贖回價值的任何差額採用實際利率法於借款期間內在損益中確認。設立融資額度時支付的費用倘部份或全部融資將會很可能提取，該費用確認為貸款的交易成本。在此情況下，費用遞延至貸款提取為止。如沒有證據證明部份或全部融資將會很可能被提取，則該費用資本化作為流動資金服務的預付款，並按有關的融資期間攤銷。

當合同列明的債務被解除、取消或到期時，借款自資產負債表中刪除。已消除或轉撥至另一方的金融負債的賬面價值與已付對價的差額，包括任何已轉撥的非現金資產或承擔的負債，在損益中確認為財務成本。

除非本集團可無條件將負債的結算遞延至結算日後最少十二個月，否則借款分類為流動負債。

49 其他會計政策摘要(續)

49.21 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和股權投資。公平價值是指於計量日，市場參與者在有序交易中出售資產所收取的價格或轉移負債所支付的價格。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：

第一層 — 相同資產或負債於活躍市場中所報價格(未經調整)

第二層 — 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)

第三層 — 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撥。

49 其他會計政策摘要 (續)

49.22 股本

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

49.23 研究與開發

研究階段的支出，於發生時確認為費用。若滿足以下確認標準，則項目開發成本作為無形資產予以資本化，具體如下：

- 完成該軟件產品以致其可供使用在技術上是可行的；
- 管理層有意完成該軟件產品並使用或出售；
- 有能力使用或出售該軟件產品；
- 可證實該軟件產品如何產生很可能出現的未來經濟利益；
- 有足夠的技術、財務和其他資源完成開發並使用或出售該軟件產品；及
- 該軟件產品在開發期內應佔的支出能可靠地計量。

不符合以上條件的其他開發成本在產生時支銷。

以往確認為費用的開發成本不會在往後期間確認為資產。

50 公司財務狀況表

(a) 報告期末的公司財務狀況表資訊如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
非流動資產		
物業、廠房及設備	66,757	59,690
投資性房地產	222	188
使用權資產	80,858	87,704
無形資產	11,556	11,603
飛機預付款	15,183	13,970
投資於附屬公司	20,636	18,210
投資於聯營公司	2,474	2,529
投資於合營公司	428	428
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產	979	401
衍生金融工具	33	94
遞延所得稅資產	5,626	5,233
其他非流動資產	5,568	4,843
	210,320	204,893
流動資產		
飛機設備零件	10	2
應收賬款	1,751	518
預付款及其他應收款	51,646	53,619
以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產	65	71
衍生金融工具	16	1
受限制銀行存款	312	12
現金及現金等價物	10,416	17,314
	64,216	71,537
總資產	274,536	276,430

2023年12月31日

50 公司財務狀況表 (續)

(a) 報告期末的公司財務狀況表資訊如下：(續)

附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
流動負債		
應付賬款及應付票據	9,393	2,822
其他應付款及預提費用	22,866	24,470
合同負債	6,767	2,661
借款的流動部分	54,563	73,009
租賃負債的流動部分	12,734	12,278
衍生金融工具	-	-
	106,323	115,240
淨流動負債	(42,107)	(43,701)
總資產減流動負債	168,213	161,190
非流動負債		
借款	55,341	55,357
租賃負債	47,920	55,999
飛機及發動機退租檢修準備	4,132	3,711
合同負債	399	338
衍生金融工具	-	-
退休後福利準備	1,717	1,743
其他長期負債	696	1,041
	110,205	118,189
淨資產	58,008	43,001
權益		
股本及儲備		
— 股本	22,291	22,291
— 永續債	20,057	-
— 儲備 (b)	15,660	20,710
總權益	58,008	43,001

50 公司財務狀況表(續)

(b) 報告期末的公司財務狀況表資訊如下：(續)

	股本溢價 人民幣百萬元	資本儲備 人民幣百萬元	套期儲備 人民幣百萬元	法定儲備 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
2022年1月1日結餘	45,921	(720)	(46)	752	(2,455)	(9,448)	34,004
現金流量套期的未實現收益	-	-	106	-	-	-	106
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益 的權益投資的公允價值變動	-	-	-	-	2	-	2
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	6	-	6
本年虧損	-	-	-	-	-	(24,962)	(24,962)
發行普通股，扣除交易成本與稅項	11,554	-	-	-	-	-	11,554
於2022年12月31日	57,475	(720)	60	752	(2,447)	(34,410)	20,710
2023年1月1日結餘	57,475	(720)	60	752	(2,447)	(34,410)	20,710
現金流量套期的未實現收益	-	-	(34)	-	-	-	(34)
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益 的權益投資的公允價值變動	-	-	-	-	(17)	-	(17)
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	(66)	-	(66)
本年虧損	-	-	-	-	-	(4,876)	(4,876)
對永續債持有者的分配	-	-	-	-	-	(57)	(57)
於2023年12月31日	57,475	(720)	26	752	(2,530)	(39,343)	15,660

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：

	2023年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併虧損		
根據中國企業會計準則列示	(8,168)	(37,356)
根據國際財務報告準則列示	(8,168)	(37,356)
	2023年 人民幣百萬元	2022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	40,610	29,416
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
根據國際財務報告準則列示	42,852	31,658

(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。



世界品位 东方魅力

www.ceair.com