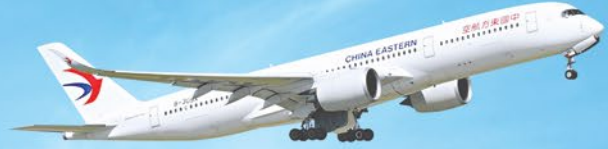




中國東方航空  
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力



# 2021 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 | ADR：CEA



# 目錄

2	釋義	
6	公司簡介	
7	公司資料	
9	財務摘要	
	(按國際財務報告準則編製)	
10	會計數據與經營數據摘要	
	(按中國企業會計準則編製)	
11	主要運營數據摘要	
14	機隊結構	
16	2021年東航大事記	
20	董事長報告書	
28	業績回顧及管理層的討論與分析	
44	董事會報告書	
71	企業管治	
89	社會責任	
95	按國際財務報告準則編製之財務報表	
	• 獨立核數師報告	
	• 合併損益及其他綜合收益表	
	• 合併資產負債表	
	• 合併權益變動表	
	• 合併現金流量表	
	• 合併財務報表附註	
220	補充財務資料	



## 釋義

在本報告書中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

法荷航	Air France-KLM，官網： <a href="https://www.airfranceklm.com/">https://www.airfranceklm.com/</a>
公司章程	本公司現行有效的《公司章程》
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
董事會	本公司董事會
民航局	中國民用航空局，官網： <a href="http://www.caac.gov.cn/">http://www.caac.gov.cn/</a>
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
東航租賃	中國東航國際融資租賃有限公司，系中國東航集團下屬控股公司，本公司關連方
東航國際	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
疫情	新型冠狀病毒肺炎疫情，世界衛生組織將新型冠狀病毒感染的肺炎命名為「COVID-19」
中國證監會或證監會	中國證券監督管理委員會，官網： <a href="http://www.csrc.gov.cn/">http://www.csrc.gov.cn/</a>
達美	Delta Air Lines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，官網： <a href="https://www.delta.com/">https://www.delta.com/</a>
東航食品	東方航空食品投資有限公司，系中國東航集團下屬控股子公司，本公司關連方
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



東航海外	東航海外(香港)有限公司，系本公司下屬全資公司
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
東航產投	東方航空產業投資有限公司，系中國東航集團下屬全資公司、本公司關連方
東航投資	上海東方航空投資有限公司，系中國東航集團下屬全資子公司，本公司關連方
東航物流	東方航空物流股份有限公司，系東航產投下屬控股公司、本公司關連方
東方萬里行	東方萬里行是本公司設計的一項全球性常旅客獎勵計劃
東航技術	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
報告期末	2021年12月31日
貨郵載運率	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
貨運噸公里收益	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比
本集團	本公司及其附屬公司
HKSCC	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收系統。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港聯交所	香港聯合證券交易所有限公司，官網： <a href="http://www.hkex.com.hk/">http://www.hkex.com.hk/</a>
IATA	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題。官網： <a href="http://www.iata.org/">http://www.iata.org/</a>
日航	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： <a href="http://www.jal.com/">http://www.jal.com/</a>

## 釋義

吉祥航空	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，官網： <a href="http://www.juneyaoair.com/">http://www.juneyaoair.com/</a> ，系本公司關連方
均瑤集團	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關連方
吉祥香港	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關連方
紐約交易所	紐約證券交易所
一二三航	一二三航空有限公司，系本公司下屬全資公司
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
客運人公里收益	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
中國	中華人民共和國
澳航	Qantas Airways Ltd，IATA二字代碼QF，官網： <a href="https://www.qantas.com/">https://www.qantas.com/</a>
報告期	2021年1月1日至12月31日
東航研發中心	東航技術應用研發中心有限公司，系本公司下屬全資公司
貨郵載運噸公里	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
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
國資委	國務院國有資產監督管理委員會，官網： <a href="http://www.sasac.gov.cn/">http://www.sasac.gov.cn/</a>
證券及期貨條例	證券及期貨條例(香港法例第571章)
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
上海飛培	上海東方飛行培訓有限公司，系本公司下屬全資公司



上海吉道航	上海吉道航企業管理有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關連方
上交所	上海證券交易所，官網： <a href="http://www.sse.com.cn/">http://www.sse.com.cn/</a>
天合聯盟	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，官網： <a href="http://www.skyteam.com/">http://www.skyteam.com/</a>
監事	本公司監事
監事會	本公司監事會
中航信	中國民航信息網絡股份有限公司
美國	美利堅合眾國
貨郵載運量	實際裝載的貨郵重量

## 公司簡介

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

截至2021年末，本集團運營著758架客運飛機(其中包括公務機6架)組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約7.7年，在全球大型航空公司中擁有機齡最年輕的機隊、技術最先進的機型。「東方萬里行」常旅客會員可享受天合聯盟19家航空公司會員權益及全球790餘間機場貴賓室優質服務。

本集團致力於建設一個「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的世界一流現代航空綜合服務集成商。「世界品位，東方魅力」，本集團正以「精準、精緻、精細」的服務為全球旅客不斷創造精彩的旅行體驗。







## 公司資料

### 公司信息

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

### 基本情況簡介

公司註冊地址	上海市浦東新區國際機場機場大道66號
公司辦公地址	上海市閔行區虹翔三路36號
公司網址	www.ceair.com
移動應用客戶端(APP)	中國東航
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
ADR上市地：紐約證券交易所	股票簡稱：CEA	股票代碼：CEA

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」

### 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
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
報告期內履行持續督導職責的 保薦機構	名稱	國泰君安證券股份有限公司
	辦公地址	上海市靜安區南京西路768號
	持續督導的期間	2021年11月9日-2022年12月31日

### 董事

劉紹勇(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)  
席 晟(副總經理)曾用名(席興旺)  
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)  
汪 健(董事會秘書、公司秘書)

### 公司秘書

汪 健

### 授權代表

劉紹勇  
汪 健

### 法律顧問

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

### 主要往來銀行

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

### 股份過戶登記處

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

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

中國證券登記結算有限責任公司上海分公司  
上海市浦東新區楊高南路188號

### 主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

### 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

(按國際財務報告準則編製)

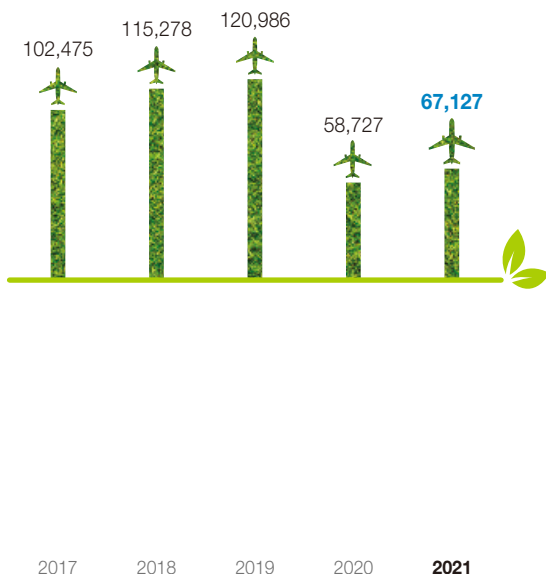
以人民幣百萬元計

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
<b>截至12月31日止年度</b>					
收入	102,475	115,278	120,986	58,727	<b>67,127</b>
其他營業收入和利得	7,481	6,592	7,202	5,698	<b>6,079</b>
衍生金融工具公允價值變動 收益/(損失)	(311)	311	—	—	—
營業支出	(100,214)	(112,872)	(118,107)	(78,265)	<b>(86,724)</b>
經營利潤/(虧損)	9,431	9,309	10,081	(13,840)	<b>(13,518)</b>
財務收入/(支出)·淨額	(1,072)	(5,657)	(6,064)	(2,553)	<b>(3,854)</b>
稅前利潤/(虧損)	8,610	3,856	4,299	(16,488)	<b>(17,513)</b>
本公司權益持有者應佔 年度淨利潤/(虧損)	6,342	2,698	3,192	(11,836)	<b>(12,214)</b>
本公司權益持有者應佔 每股收益/(虧損)(人民幣元) <sup>(1)</sup>	0.44	0.19	0.21	(0.72)	<b>(0.73)</b>
<b>於12月31日</b>					
現金及現金等價物	4,605	646	1,350	7,651	<b>12,950</b>
淨流動負債	(62,035)	(57,132)	(58,620)	(77,310)	<b>(57,981)</b>
非流動資產	211,434	223,085	265,442	262,152	<b>260,880</b>
長期借款，包括流動部分	(28,842)	(32,506)	(31,137)	(39,429)	<b>(58,177)</b>
融資租賃負債，包括流動部分	(66,868)	(77,427)	—	—	—
租賃負債，包括流動部分	—	—	(110,275)	(96,251)	<b>(98,476)</b>
本公司權益持有者應佔權益	55,360	58,008	69,008	56,249	<b>53,615</b>

(1) 2017年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數14,467,585,682股計算。2018年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤以發行在外的普通股加權平均股數14,467,585,682股計算。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。

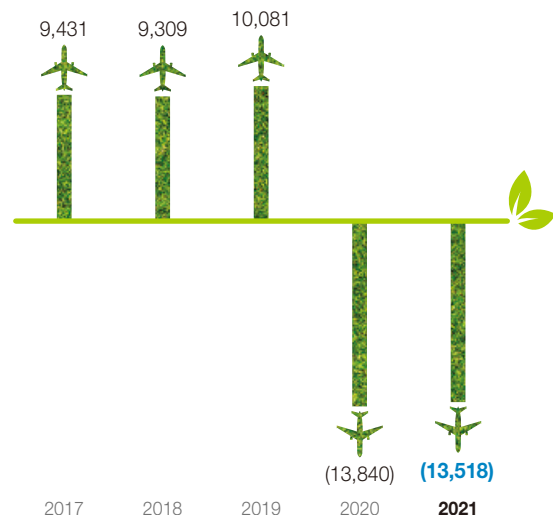
## 營業額

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2021年12月31日止年度虧損

(人民幣百萬元)

淨虧損	(13,284)
主營業務虧損	(14,210)
其他業務利潤	1,296
投資收益	9
營業外收支淨額	275

## 主要會計資料和財務指標

(人民幣百萬元)

	2020年	2021年
1. 營業收入	58,639	67,127
2. 歸屬於本公司權益持有者淨虧損	(11,835)	(12,214)
3. 總資產	282,408	286,548
4. 股東權益	56,912	54,910
5. 每股虧損(人民幣元)	(0.72)	(0.73)
6. 每股歸屬於本公司權益持有者權益(人民幣元)	3.30	2.72

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

每股歸屬於本公司權益持有者權益 = 年末歸屬於本公司權益持有者權益 ÷ 年末發行在外普通股的股數





## 主要運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		
	2021年	2020年	變動幅度
<b>客運數據</b>			
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>160,690.39</b>	152,066.39	5.67%
— 國內航線	<b>156,017.64</b>	134,701.52	15.82%
— 國際航線	<b>3,941.92</b>	16,463.08	-76.06%
— 地區航線	<b>730.83</b>	901.78	-18.96%
<b>客運人公里(RPK)(百萬)</b>	<b>108,803.69</b>	107,273.25	1.43%
— 國內航線	<b>106,605.49</b>	96,205.97	10.81%
— 國際航線	<b>1,788.51</b>	10,609.29	-83.14%
— 地區航線	<b>409.69</b>	457.99	-10.55%
<b>載運旅客人次(千)</b>	<b>79,099.06</b>	74,621.21	6.00%
— 國內航線	<b>78,557.34</b>	72,032.99	9.06%
— 國際航線	<b>267.21</b>	2,238.86	-88.06%
— 地區航線	<b>274.50</b>	349.36	-21.43%
<b>客座率(%)</b>	<b>67.71</b>	70.54	-2.83pts
— 國內航線	<b>68.33</b>	71.42	-3.09pts
— 國際航線	<b>45.37</b>	64.44	-19.07pts
— 地區航線	<b>56.06</b>	50.79	5.27pts
<b>客運人公里收益(人民幣元)<sup>註</sup></b>	<b>0.531</b>	0.493	7.71%
— 國內航線	<b>0.509</b>	0.455	11.87%
— 國際航線	<b>1.788</b>	0.815	119.39%
— 地區航線	<b>0.744</b>	0.897	-17.06%

## 主要運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2021年	2020年	
<b>貨運數據</b>			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	<b>9,077.33</b>	6,946.47	30.68%
— 國內航線	<b>3,093.45</b>	2,754.78	12.29%
— 國際航線	<b>5,932.12</b>	4,149.68	42.95%
— 地區航線	<b>51.76</b>	42.01	23.21%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	<b>3,393.40</b>	2,200.06	54.24%
— 國內航線	<b>865.28</b>	774.38	11.74%
— 國際航線	<b>2,517.15</b>	1,416.25	77.73%
— 地區航線	<b>10.96</b>	9.43	16.22%
貨郵載運量(百萬公斤)	<b>920.04</b>	711.80	29.26%
— 國內航線	<b>594.18</b>	539.70	10.09%
— 國際航線	<b>314.80</b>	163.20	92.89%
— 地區航線	<b>11.06</b>	8.91	24.13%
貨郵載運率(%)	<b>37.38</b>	31.67	5.71pts
— 國內航線	<b>27.97</b>	28.11	-0.14pts
— 國際航線	<b>42.43</b>	34.13	8.30pts
— 地區航線	<b>21.18</b>	22.45	-1.27pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>2.449</b>	2.225	10.07%
— 國內航線	<b>0.935</b>	0.970	-3.61%
— 國際航線	<b>2.922</b>	2.867	1.92%
— 地區航線	<b>13.230</b>	8.908	48.52%



	截至12月31日止12個月		
	2021年	2020年	變動幅度
<b>綜合數據</b>			
可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>23,539.47</b>	20,632.45	14.09%
— 國內航線	<b>17,135.04</b>	14,877.92	15.17%
— 國際航線	<b>6,286.89</b>	5,631.36	11.64%
— 地區航線	<b>117.54</b>	123.17	-4.57%
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>13,046.71</b>	11,699.74	11.51%
— 國內航線	<b>10,323.79</b>	9,308.22	10.91%
— 國際航線	<b>2,675.86</b>	2,341.90	14.26%
— 地區航線	<b>47.06</b>	49.63	-5.18%
綜合載運率(%)	<b>55.42</b>	56.71	-1.29pts
— 國內航線	<b>60.25</b>	62.56	-2.31pts
— 國際航線	<b>42.56</b>	41.59	0.97pts
— 地區航線	<b>40.04</b>	40.29	-0.25pts
收入噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>5.067</b>	4.937	2.63%
— 國內航線	<b>5.338</b>	4.787	11.51%
— 國際航線	<b>3.944</b>	5.427	-27.33%
— 地區航線	<b>9.562</b>	9.974	-4.13%

註：在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。

## 機隊結構

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。2021年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計33架，退出飛機6架。隨著A350-900、B787-9、A320NEO等新機型的引進，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

截至2021年12月31日，本集團共運營758架飛機，其中客機752架，公務機6架。

### 截至2021年12月31日機隊情況

序號	機型	2021年					單位：架
		引進	小計	自有	融資租賃	經營租賃	平均機齡 (年)
1	B777-300ER	0	20	10	10	0	5.9
2	B787-9	0	10	3	7	0	2.9
3	A350-900	3	11	1	10	0	2.0
4	A330系列	0	56	30	21	5	8.1
<b>寬體客機合計</b>		<b>3</b>	<b>97</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>5</b>	<b>6.4</b>
5	A320系列	26	358	113	148	97	8.2
6	B737系列	0	290	102	73	115	7.6
<b>窄體客機合計</b>		<b>26</b>	<b>648</b>	<b>215</b>	<b>221</b>	<b>212</b>	<b>8.0</b>
7	ARJ21	4	7	2	5	0	0.8
<b>支線客機合計</b>		<b>4</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0.8</b>
<b>客機合計</b>		<b>33</b>	<b>752</b>	<b>261</b>	<b>274</b>	<b>217</b>	<b>7.7</b>
<b>公務機總數</b>			<b>6</b>				
<b>飛機總數</b>			<b>758</b>				

註：

1. A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機；
2. A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO飛機和A321飛機；
3. B737系列飛機包括B737-700飛機、B737-800飛機和B737 MAX 8飛機，截至本報告發佈日，B737 MAX 8機型仍處於停飛狀態。



## 主要經營情況

機型	旅客運輸量(萬人)	客座率(%)	綜合載運率(%)	日利用率(小時)
B777-300ER	103.38	57.77	44.55	7.97
B787-9	123.17	64.04	41.08	7.05
A350-900	70.65	60.67	40.68	7.49
A330系列	516.57	69.04	41.57	7.04
A320系列	3,821.39	70.54	64.28	6.42
B737系列	3,258.47	65.25	63.53	6.80
ARJ21	16.29	59.56	58.51	3.95

## 機隊規劃

## 2022年至2024年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2022年		2023年		2024年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	4	—	—	—
A350系列	6	—	3	—	—	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	22	7	13	4	—	14
B737系列	—	5	—	12	—	9
ARJ系列	10	—	9	—	9	—
C919系列	3	—	2	—	—	—
合計	46	12	31	16	9	23

註：

- 截至本報告發佈日，B737 MAX 8機型處於停飛狀態，該機型的交付計劃暫未列入未來規劃；
- 根據已確認的訂單，本集團在2025年計劃退出37架飛機，暫無引進計劃；
- 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環境和市場情況的變化以及本集團運力規劃等適時調整飛機引進和退出計劃。

# 2021年東航大事記

## 1



### 鄉村振興取得豐碩成績

2021年2月25日，東航股份被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。東航股份克服疫情的持續衝擊，積極推進鄉村振興工作。

## 2



### 首創「前程萬里」航空產品

2021年4月6日，東航股份「前程萬里」航空旅行產品正式上線。東航在國內推出首款以航線距離計價的全新產品，加速需求側改革的創新，為廣大旅客提供更靈活便捷的航空服務產品。

## 3



### 圓滿完成成都天府機場、青島膠東機場首航

2021年6月27日，東航股份執行成都天府國際機場首航任務。2021年8月12日，東航執飛青島膠東國際機場首航任務，正式拉開轉場運營序幕。

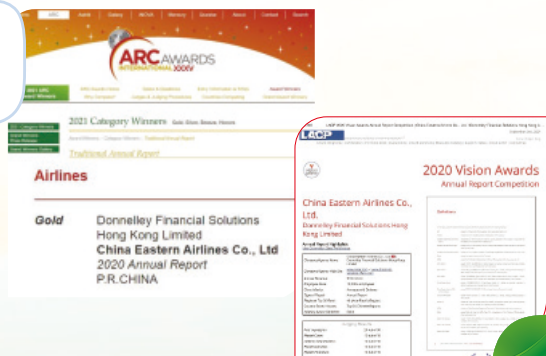
## 4



### 海南分公司成立

2021年9月16日，東航股份成立海南分公司，正式開啓全方位服務中國特色自由貿易港建設的嶄新篇章。

## 5



### 年報榮獲多項殊榮

2021年9月，東航股份信息披露工作連續第八年榮獲上交所滬市主板上市公司最高等級A級評價。2020年度報告榮獲ARC航空公司年報金獎，榮獲LACP全球航空業年報金獎、躋身亞太區年報50強。

6



### 發佈全新會員體系

2021年9月26日，東航股份在全球發佈「東方萬里行」全新會員體系，新的會員體系致力於打造一個以客戶為核心的全新服務平台、服務體系。

7



### 執飛首班全生命週期碳中和航班

2021年10月12日，圍繞「雙碳」目標，東航股份執飛中國第一班全生命週期碳中和航班，並同步開啓執行全國首批、總計約780班全生命週期碳中和航班。

8



### 圓滿承辦北外灘國際航空論壇

2021年11月4日，東航股份首次參與承辦北外灘國際航空平行論壇。論壇以「全球航空業可持續發展之道」為主題，圍繞民航破減排、世界級航空樞紐建設等議題分享創新思路和經驗成果，共同探討行業可持續發展與國際合作新模式。

9



### 全力保障第四屆進博會

2021年11月5日，第四屆中國國際進口博覽會開幕，東航作為「核心支持企業」、「指定航空承運商」、「採購商」、「服務商」，把握進博會機遇，助力構建新發展格局。

10



### 順利完成非公開發行股票項目

2021年11月10日，東航股份完成向中國東航集團非公開發行A股股票項目，募集資金人民幣108.28億元，有效降低東航股份資產負債率，增強了抗風險能力和市場競爭力。

11



### ESG兩年連獲明晟A級評價

2021年11月30日，東航股份連續第二年獲得國際知名指數公司MSCI(明晟)ESG評級為A的評價，位列全球民航業的最高水準，超過了評級對象中64%的航空公司，也是7家中國A股航空公司中唯一的A級。





## 董事長報告書

致各位股東：

本人僅此提呈本集團截至2021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。

董事長  
劉紹勇





## 業績綜述

2021年，全球經濟仍在復甦進程中，受德爾塔、奧密克戎等變異病毒蔓延擴散的影響，復甦動力減弱。疫苗接種、特效藥物研發，以及政策支持有效性的差異，導致各國經濟復甦分化。我國總體疫情形勢保持相對平穩，但呈現局部聚集和多點散發態勢。我國經濟發展和疫情防控保持全球領先地位，經濟發展長期向好的基本面沒有改變，但面臨需求收縮、供給衝擊、預期轉弱三重壓力。

疫情對全球航空業的衝擊仍在持續。根據國際航空運輸協會(IATA)2021年10月發佈的報告，全球航空業2021年預計淨虧損達到518億美元。疫情持續演變、不斷反覆，對中國民航業影響的深度和持續性超出預期。

面對紛繁複雜的外部環境，本公司堅持穩中求進的總基調，奮力拼搏，統籌推進安全運行、生產經營、疫情防控、改革發展、社會責任等各項工作。2021年，本集團完成運輸總周轉量130.47億噸公里，旅客運輸量7,909.9萬人次，實現收入人民幣671.27億元，較2020年分別增長11.5%、6.0%、14.3%；受國際油價上漲等因素影響，營業支出較2020年增加人民幣84.59億元；本公司2021年實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣122.14億元，相比2020年增虧人民幣3.78億元。



## 經營回顧

### 始終將安全工作放在首要位置

本集團始終將安全工作放在首要位置，2021年全年安全飛行175.5萬小時、起落75.6萬架次，分別同比增加13.2%和12.4%。

**持續加強安全管理**，制定完善運行管理、網絡安全等手冊，推進「安全管理、生產運行、飛行訓練、機務維修」四個體系的建設和完善，對重點單位、重點領域進行安全督導檢查；**持續加強制度建設**，出台《安全生產管理辦法》《高原機場運行安全管理規定》等手冊，修訂《安全管理手冊》《地面安全管理手冊》等規章制度；**持續排查隱患問題**，深入開展安全生產專項整治，2021年組織安全審核186次，現場檢查1,263次、專項檢查22次；**持續推進三基<sup>1</sup>建設**，宣貫新《安全生產法》，重點強化飛機、機務系統一線管理人員的安全生產意識和作風建設；**持續做好安全培訓**，全面啓動飛行員全生命週期(PLM)<sup>2</sup>項目，提升飛行隊伍的安全管理能力，夯實機務維修、運控系統人員相關技能。

### 統籌恢復生產經營

在複雜嚴峻的形勢下，本集團攻堅克難，積極在航網佈局、收益管控、產品營銷等方面提質增效。

1 三基：抓基層，打基礎，苦練基本功。

2 飛行員技能全生命週期管理體系(Professionalism Lifecycle Management System，簡稱PLM)是中國民航提出的以覆蓋飛行員訓練全要素和全週期為特徵，以持續提升飛行員風險管控能力為目的，涵蓋理論、人員、設備、規程和支撐系統等相關要素的一種資質管理體系。

**優化航網佈局。**作為中國民航唯一的京滬雙主基地航空公司，本集團進一步打造上海北京「兩地四場雙核心樞紐」高品質航班網絡，持續加大北京大興國際機場的運力投放；進一步打造京滬、滬廣、滬蓉等快線，提高寬體機投放佔比；充分利用本集團在昆明、西安市場的樞紐優勢，加密華東、西南、西北等快線及準快線數量；圍繞區域發展戰略，本集團順利完成成都天府機場、青島膠東機場基地建設和轉場投運。

**強化收益管控。**本集團密切關注各地疫情形勢和市場客源恢復情況，匹配市場需求與運力供給，通過加密高收益航線、優化低收益航線穩定收益水平；強化銷售激勵機制，國內市場兩艙旅客人數和收入分別同比上升19.2%和30.1%；充分利用國內航線客票運價改革政策，全年上調158條航線的經濟艙公佈運價；積極擴展與境內外航司合作，新增與川航、吉祥、廈航等航司超過1,100個代號共享合作航班，加強與法荷航、達美航空等境外航司合作互售，促進收益提升。2021年，本集團客公里收益水平同比增長7.7%。

**提升營銷能力。**本集團持續提升集團客戶銷售能力，集團客戶銷售額同比上升超過40%；持續優化並推廣優選座位、預付費行李、貴賓室優享等輔營產品，著力提升輔營收入；在航旅領域持續創新，推出「前程萬里<sup>3</sup>」、「引薦人計劃<sup>4</sup>」等產品，針對不同客戶購票需求，靈活運用營銷政策，進一步激發市場活力，改善經濟效益。

**加強客貨聯動。**本集團密切跟蹤疫情期間客貨運市場需求的變化，強化客運和貨運的聯動，把握貨運需求增長的機遇，通過加強與控股股東中國東航集團旗下東航物

流的合作，加大非常規客機航班<sup>5</sup>投入，2021年共執行非常規客機航班15,306班，非常規客機航班及腹艙收入合計人民幣83.09億元，同比增長69.7%。

#### 毫不鬆懈抓好疫情防控

本集團堅持人民至上、生命至上，圍繞「履行社會責任、旅客服務保障、員工關愛防護」三條戰線，嚴格執行「四指定<sup>6</sup>」、「四固定<sup>7</sup>」、「兩集中<sup>8</sup>」的相關要求，科學精準做好疫情防控工作。

**紮實推進疫情防控。**本集團嚴格落實「外防輸入、內防反彈、人物同防」相關要求，做好航空器及生產車輛等消毒殺菌工作，加強旅客登機前的疫情防控檢查和提醒，確保旅客在空中和地面的運輸安全。**強化旅客服務保障。**本集團上線部分國際航班「健康通行」服務，加速國際出港旅客通關通行；在疫情期間首創「易享退」產品，實現「無損便捷退票」，解決了旅客因疫情影響臨時變更出行計劃的退票顧慮。**加強員工關愛防護。**嚴格落實機組人員隔離管控，關愛隔離員工和駐外人員，為員工解決實際困難。

#### 持續提升服務體驗

**提升服務品質，**實現運行全流程監控，提升航班正常性，本公司航班正常率為88.6%，高於全民航平均水平；推出「東航，早上好」、「東航那杯茶」等特色餐飲，為旅客提供便捷和多樣化的餐飲服務；升級「空鐵聯運」產品，進一步擴大聯運網絡覆蓋面，提升旅客APP操作體驗；設立「一站式」服務值機區、便利老年人出行的「愛心服務專區」，為旅客帶去細緻入微的全新體驗；開展「醫師聯盟」合作項目，組建空中醫療志願者隊伍，為旅客安全出行保駕護航。

3 前程萬里：2021年4月，本公司推出的一款直接按航線距離出售和使用的航空旅行產品，旅客購買後可在有效使用期限內憑此預定全時季、全航線、全艙位東航、上航實際承運的國內（不含港澳台）所有航班。

4 引薦人計劃：2021年6月，本公司推出的一款產品，凡通過實名認證的「東方萬里行」會員均可成為「引薦人」，用戶成為引薦人後，利用互聯網社交渠道，邀請好友在活動時間內前往指定購票渠道購票，受邀好友可獲得一定優惠獎勵，完成指定任務後，引薦人可獲積分獎勵。

5 非常規客機航班：非常規客機航班包括客裝貨、客改貨、改裝機。其中未拆除客艙座位在腹艙和客艙裝貨的客機為「客裝貨」，僅使用腹艙載貨的客機為「客改貨」，客艙座位拆除在腹艙和客艙裝貨的客機為「改裝機」。根據本公司和東航物流關於避免同業競爭的約定及相關監管要求，本公司將該等貨運業務交由東航物流獨家經營。

6 四指定：指定服務人員、指定服務區域、指定休息區域和指定場內交通車。

7 四固定：作業人員固定、作業場地固定、生產設備固定、休息區域固定。

8 兩集中：相關工作區域集中、相關作業人員集中。





**推進服務創新**，聚焦「無接觸、無紙化、無聚集」的智慧出行新模式，旅客可通過微信小程序等方式自助辦理值機、健康申報、登機等流程，有效提升出行效率；上線「東方萬里行」全新會員體系，打造以客戶為核心的服務平台，實現積分從里程制向收益制轉變；升級「空地互聯WIFI」，本集團成為首家使用亞太6D衛星網絡、率先開啓空中4G上網時代的航空公司；推出「一步到位」<sup>9</sup>產品，實現購票、選座與值機一次完成，讓航空出行體驗更美好、更便捷。

本集團常旅客會員持續增長，截至2021年12月末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達到4,815萬人，同比增長約6.5%。

### 紮實推進改革發展

本集團堅持目標引領和問題導向相結合，全面深化改革，激發企業活力。

**推進國企改革**，以改革三年行動為重點，圍繞機制建設、任務部署、鞏固推進、細化落實開展工作，全年完成既定重點改革任務目標。**完善公司治理**，本集團強化本公司及下屬子企業董事會建設，完善外部董事履職支撐體系，推行經理層任期制和契約化管理，健全市場化經營機制，激發公司活力。**推動科創建設**，本集團持續推進數字化轉型，出台「十四五」信息化規劃和科技創新規劃，完善科研運營管理機制、科技成果轉化機制。搭建項目孵化、研發和轉化於一體的全流程科創平台。

### 持續強化精細管理

本集團強化精細管理，進一步提高運行效率，降低運營成本。

**節油管控精細化**。本集團根據「從源頭減輕飛機重量，減少加油耗油，倡導綠色飛行，優化飛機性能」的指導思想，創新節油管理措施，首創餐食機供品重量數據動態推送。本集團通過控制餐供品等舉措累計動態減重2.8萬噸。可用噸公里油耗連續四年下降，近四年累計節油約39萬噸。

**財務管理精細化**。深化業財融合，搭建業財一體化數據分析平台，實現業務數據與財務數據共享，實現提質增效人民幣20.7億元；優化資源配置，提升預算管理、精細核算、飛機融資管理等財務管理手段。拓展融資渠道，合規高效完成非公開發行股票項目融資約人民幣108億元，增強資本實力和抗風險能力；順利完成發行公司債券人民幣90億元、累計發行超短期融資券人民幣390億元，保證現金流充裕和資金鏈穩定。

### 積極履行社會責任

本集團踐行綠色發展理念，積極履行社會責任，主動服務社會經濟發展，彰顯企業使命擔當。

**落實綠色發展戰略**。本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，通過優化機隊結構、節油管控、開展新技術應用等方式提升燃油效率，減少碳排放，輔助動力裝置APU<sup>10</sup>替代率達到99.9%；推進市場化碳減排機制，持續參與上海市、全國及歐盟等市場的碳交易工作；執飛我國首班全生命週期碳中和航班，在13條國內精品航線上執行約516個航班；發佈《「碳達峰、碳中和」上海企業共同行動宣言》，為行業低碳發展樹標桿。本公司連續兩年獲評國際指數明晟(MSCI)ESG A級，並列全球行業第一。

9 一步到位：2021年12月已在試點航線推出「一步到位」服務(體驗版)。直銷渠道在試點航線上支持售中選座值機功能，購票過程中先選座後支付(值機可自選)；分銷渠道旅客在出票後由系統自動分配座位(不值機)。旅客可在直銷渠道重新更換座位和值機。

10 輔助動力裝置APU(Auxiliary Power Unit)：航空器上主動力裝置(發動機)之外可獨立輸出壓縮空氣或供電的小型輔助動力裝置，一般是小型的燃氣渦輪發動機。

**積極履行社會責任。**本集團圓滿完成第十四屆全運會、第四屆進博會、北京冬奧會等重大服務保障任務。本集團推進鄉村振興和共同富裕，通過開展產業振興、人才振興、醫療幫扶、消費幫扶等方式，積極貢獻力量，本公司被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。

社會責任具體內容詳見本報告「社會責任」章節。

## 2022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2022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。

全球疫情仍在持續，世界經濟復甦動力不足，大宗商品價格高位波動，外部環境更趨複雜嚴峻。全球國與國之間經濟復甦分化，航空業的發展面臨著多重不確定性。一是疫情發展的不確定性，新冠病毒變種，海外疫情反彈，國內零星散發和局部聚集性疫情時有發生。二是外部環境的不確定性，2022年世界經濟有望保持恢復性增長，但全球低通脹環境正發生明顯改變，地緣政治影響加劇，經濟全球化遭遇逆流。三是行業形勢的不確定性，短期疫情反覆會對服務消費乃至國內經濟造成一定衝擊，市場呈現「慢復甦」的態勢。

2022年，本集團將立足新發展階段，堅持「穩中求進」總基調，在疫情防控常態化條件下，保安全、穩經營、優服務、推改革、強管理、顯擔當。

## 全力抓好安全運行

本集團將堅決貫徹落實習近平總書記重要指示精神和李克強總理批示精神，牢固樹立安全發展理念，嚴格落實安全責任，矢志踐行安全使命；全面深入開展安全隱患排查治理，全面加強生產運行各環節風險管控；進一步加強制度體系建設，推動「三基」工作與SMS(安全管理體系)等體系深度融合；加強員工隊伍關心關愛，確保隊伍穩定；採取有力舉措，確保本公司安全生產平穩有序。

## 努力改善經營效益

本集團將做強核心樞紐和重要城市的對飛航線，優化航網協同，提升航網質量；鞏固和提升重點市場份額；密切跟蹤疫情形勢和客流變化，動態調整市場機型配置，做好供給端、需求端雙向調節；加強客運和貨運的聯動，深化航空和鐵路的合作，積極融入上海世界級航空樞紐建設；加強集團客戶拓展，做大新分銷能力NDC<sup>11</sup>平台流量；持續加強產品、渠道創新，增強線上的銷售能力，更加精準把握全年重大會展等活動商機。

## 從嚴從緊防控疫情

本集團堅持「外防輸入、內防反彈」總策略和「動態清零」總方針，強化風險意識和責任意識，毫不鬆懈抓好疫情防控；加強對航空運輸全流程防疫管控，完善國際航班保障的閉環管理；加強對旅客乘機全過程的防護和提醒，加強對員工隔離期間的關心關愛；加大內部監督檢查力度，嚴格落實各項防疫管控要求。

11 NDC：New Distribution Capability新分銷能力，基於NDC模式的分銷系統可以實現航空公司和企業客戶、TMC以及旅行社之間各類航空產品的零售業務無縫銜接。



### 穩步提升服務質量

本集團將深化落實真情服務要求，提升服務質量。做優東航全服務航空母品牌，做強中聯航經濟型航空子品牌，做大上航獨立子品牌；嚴格落實空地一體化要求，聚焦航班保障、行李運輸服務、全渠道退改服務等，提升服務品質；做好智慧服務和數字出行，提升服務便捷性。

### 持續做好改革創新

本集團加強董事會規範運行，完善董事會授權機制，進一步落實董事會職權；深化改革專項工程，紮實推進科改示範企業的改革；持續做好數字化轉型，推進「十四五」信息化規劃和科技創新規劃落地；深化組織機構改革，推進營銷服務系統改革、客戶和運行中心改革，調整管控結構，加強聯動，優化工作機制，提升效率。

### 全面提升精細管理

本集團提升精細運行管控水平，提高空管協調能力和生產指揮效率，加強航班動態處置能力；提升精細財務管理水平，深入推進業財融合，進一步降本增效；提升合規和風險管理水平，完善合規管理和風險防控工作機制，積極應對疫情境外輸入風險、經營風險、流動性風險、網絡安全風險等。

### 積極彰顯企業擔當

本集團牢記企業的使命和擔當，積極履行社會責任。毫不鬆懈抓好常態化疫情防控，為社會經濟發展貢獻東航力量；部署本集團「雙碳」戰略，堅持綠色低碳發展，統籌推進「雙碳」工作；持續推進雲南滄源、雙江兩縣等對口幫扶地區鄉村振興，努力實現共同富裕。





# 業績回顧及 管理層的討論與分析



總經理  
李養民

## 主要業務及經營模式

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

本集團打造精簡高效的現代化機隊，通過運營758架（其中包括公務機6架）平均機齡約7.7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

2021年全球民航業需求有所恢復，但疫情的持續演變以及各國針對德爾塔和奧密克戎變異毒株採取的旅行限制措施對旅客需求的穩定復蘇帶來影響。根據國際航空運輸協會(IATA)報告，客運方面，2021年和2020年全球航空客運需求（以RPK計算）與疫情前的2019年相比分別下降了58.4%和65.9%，下降幅度有所緩和；2021年客座率恢復至67.2%，同比2020年上升4.4個百分點，但相比2019年仍下降15.4個百分點。目前，全球仍有許多地方的國際旅行尚未恢復到正常水平。貨運方面，雖然疫情期間客運運力下降，影響了客機腹艙運力規模，但防疫用品和物資需求較高，2021年全球航空貨運需求比2020年增長18.7%，相比疫情發生前的2019年增長6.9%。

中國民航業面對境內疫情局部聚集和多點散發、境外疫情蔓延擴散的嚴峻複雜形勢，嚴格落實「外防輸入、內防反彈、人物同防」各項防控措施；航空公司推出個性化、差異化、針對性的航空服務產品，努力激活航空市場。2021年中國民航完成運輸總周轉量857億噸公里、旅客運輸量4.4億人次、貨郵運輸量732萬噸，同比2020年提高7.3%、5.5%、8.2%，分別恢復至2019年的66.3%、66.8%、97.2%。全行業在逆境中展現了強大韌勁。

## 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，上海一直與亞太和歐美地區有著十分緊密的經貿聯繫，從上海飛往亞洲各主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約10至12小時。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。

本公司在上海虹橋機場和浦東機場擁有最大市場份額，主基地區位優勢明顯；本公司旗下東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。本集團的發展，將受惠於國家實施「長三角一體化」戰略、上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案等。本集團積極打造上海核心樞紐，優化航線網絡結構，結合浦東機場「T1航站樓+S1衛星廳」樞紐運行，提高了本集團在浦東機場的中轉效率和服務能力，提升在上海及長三角航空運輸市場的影響力。

### 2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局

本集團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幹線網絡，通過與天合聯盟成員合作，構建並完善了覆蓋全國、通達全球的航空運輸網絡，可通達170個國家、1,036個目的地。

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

國內航線方面，本集團在上海、北京、雲南、陝西、江蘇、浙江、安徽、江西、山東、湖北、山西、甘肅、四川、河北、廣東、福建等16個省市設有分子公司，本集團航線網絡可通達中國全部省會城市和重要城市；國際航線方面，本集團航線網絡可直接通達港澳台、日韓、東南亞的主要知名城市和旅遊目的地以及歐洲、美洲和大洋洲主要國際都市。

### 3. 精簡高效的機隊結構

本集團始終秉持綠色發展理念，致力於機隊結構的更新優化。截至2021年末，本集團機隊平均機齡7.7年，機齡優勢位列世界前列，成為全球大型航空公司中擁有最精簡高效機隊的航空公司之一。本集團結合航線網絡規劃、飛機性能和市場需求等因素，不斷提高機型與航線、運力、市場的匹配程度。

### 4. 具有濃郁東方特色的品牌及優質服務

本集團緊密圍繞「世界一流」戰略目標，不斷提升服務質量。本集團在落實疫情防控的同時，通過提升機上餐食服務水平，及時優化調整機上服務流程，持續打造「精準、精緻、精細」的客艙服務，為旅客帶來精彩的旅行體驗。此外，本公司繼續成為第四屆中國國際進口博覽會核心支持企業和指定航空承運商，執飛我國首班全生命週期碳中和航班，進一步提升品牌的全球影響力。

本公司持續推進品牌形象管理、傳播推廣、品牌維護等相關工作，入選WPP最具價值中國品牌前100強、中國全球化品牌50強；入選英國Brand Finance全球最有價值的50個航空公司品牌。

### 5. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團一直以來保持著良好的安全記錄和服務水準，旅客忠誠度不斷提升，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已超過4,800萬人。

在行業內，面向國際知名航企，本集團通過資本聯姻和業務合作，與達美、法荷航建立更加穩固和緊密的全面戰略合作關係，搭建了連接亞洲、北美洲、歐洲的航空運輸黃金三角；與日航開展合作營銷，與澳航的航線聯營、市場協同等領域的合作也更加廣泛和深入；在國內航空界，吉祥航空是優秀民營航空公司的代表，與本公司同處上海主基地，與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，進一步增強本集團在上海主基地的服務能力。

在航空產業鏈上下游，本集團積極拓展與全球知名企業的品牌合作，實現互惠共贏。本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；加強與強生出租、中旅酒店集團和亞朵酒店集團合作，提升旅客的出行便利度；開展東航錢包與機場、免稅店的聯合營銷活動，進一步拓寬會員積分使用場景。



## 行業競爭格局和發展趨勢

世紀疫情衝擊下，外部環境更趨複雜嚴峻和不確定，當前奧密克戎變異毒株及德爾塔克戎變異毒株在全球多地擴散，我國外防輸入壓力持續加大。新冠疫苗接種率不斷提高、特效藥物逐步投入臨床應用，以及我國科學統籌疫情防控和經濟社會發展的能力不斷提升，將有利於控制疫情對我國航空運輸業的衝擊。我國經濟韌性強、長期向好的基本面將為民航恢復發展提供良好宏觀環境，依託包括4億多中等收入群體在內的14億人口所形成的超大規模內需市場，及我國持續向著「共同富裕」目標前進，我國航空市場仍存巨大的發展潛力，國家對民航業的扶持政策也有助於民航業渡過難關、迎來復蘇。

根據中國民航局的《「十四五」民用航空發展規劃》，2021年-2022年為恢復期和積蓄期，重在強基固本；2023年-2025年為增長期和釋放期，重在提質增效，在鞏固拓展國內市場的基礎上，逐步恢復國際市場。預計到2025年，我國民航運輸總周轉量達到1,750億噸公里，旅客運輸量9.3億人次，貨郵運輸量950萬噸。

目前，中國民航業已經形成了以本公司等三大航空公司為主，多家航空公司並存的競爭格局。受到疫情形勢及跨境旅行限制政策的影響，國內航司紛紛將運力轉投國內市場，國內航線競爭加劇。

當前，奧密克戎變異毒株及德爾塔克戎變異毒株在多國蔓延，全球疫情演變仍存在較大不確定性，主要發達經濟體宏觀政策轉向、全球通脹持續處於高位水平、部分國家地緣政治衝突升級，或將影響全球經濟復蘇，可能會進一步影響航空業的恢復進程，原油價格不斷攀升並在高位運行，進一步加劇航空公司的成本壓力。

## 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，致力成為持續安全、創新發展、優質高效、綠色環保、協同發展、員工熱愛、客戶首選、股東滿意、社會信任的世界一流智慧航空出行綜合服務集成商。

本集團不斷強化安全管理體系和安全管理機制建設，持續提升安全管理效能；本集團將不斷深化京滬雙核心樞紐和西安昆明雙區域樞紐建設，穩步提升國內、國際核心市場掌控力，構建新時代市場版圖；本集團將圍繞機票、旅行、生活持續深化增值服務、優化客戶體驗；本集團將持續推進數字化轉型，實現「數字化東航、智慧化東航」；本集團將不斷深化改革，持續優化組織結構、提升人才隊伍質量，加強現代化企業治理能力、精細化管理能力、業財融合能力、風險防範能力，實現本集團質量效益顯著提升；本集團將堅持綠色發展，積極謀劃推進碳達峰、碳中和實現路徑，並將探索以信息化、市場化手段相結合的節油減排管理方法踐行可持續高質量發展道路。

## 風險分析

### 1. 經貿環境、地緣政治、疫情風險

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客貨運需求。同時，國際經貿關係、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，給本公司經營業績和財務狀況造成較大影響。

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

疫情等突發性公共衛生事件，對航空客運需求造成巨大衝擊，疫情的持續演變存在較大的不確定性，對航空公司的正常運營都產生較大影響。

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、全球疫情發展趨勢等，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對外部經貿環境、地緣政治局勢、疫情發展趨勢帶來的影響。

### 2. 政策法規風險

航空公司的業務遍及全球，是受國內外經濟政策和法律法規影響較大的行業。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，可能會給本公司未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，本公司作為一家在全球多地上市的公眾公司，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、存續等帶來較大影響和不確定性。

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

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

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

### 5. 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空企業對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，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。國際油價大幅波動將對航油價格水平和燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本公司經營業績。

受疫情影響，2022年本集團執行的航班量及用油量存在較大的不確定性，因此預計發生的航油成本亦存在較大不確定性。在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於2021年實際運行航班用油量，如平均航油價格上升或下降5%，本集團航油成本將上升或下降約人民幣10.30億元。

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。本集團未來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。

#### 7. 匯率波動風險

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

截至2021年12月31日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	(222)	222	—	—

2021年，本集團拓寬融資渠道，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資，積極優化本集團債務幣種結構。未來，本集團將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，持續優化本集團債務幣種結構，降低匯率波動對本集團經營的不利影響。

#### 8. 利率變動風險

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

截至2021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，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	(166)	166	6	(6)

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

#### 9. 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。如本集團網絡信息系統存在設計缺陷、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泄露，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，建立健全信息網絡安全相關技術防護和安全管理機制，強化信息網絡安全管理能力；針對歐盟GDPR法規實施，任命「數據保護官」，做好旅客信息保護；發佈《網絡安全管理手冊》，提升網絡安全防護能力。

#### 10. 發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、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. 供應商風險

航空運輸業具有高技術要求和高運營成本的特點。包括飛機、發動機、航材、航油及信息技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限。如本集團主要供應商出現經營異常，發生與本集團業務相關的供應中斷的情況，可能對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由相應部門負責分析供應商的履約能力，定期開展供應商評估；持續關注與生產運營高度關聯的物資品類市場變動情況，由業務採購部門負責收集、分析價格波動情況，積極應對供應商相關風險。

#### 12. 證券市場波動風險

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

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

#### 13. 其他不可抗力及不可預見風險

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

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

## 經營收入

2021年，本集團客運收入為人民幣541.05億元，同比上升9.94%，佔本集團運輸收入的86.69%；旅客運輸周轉量為108,803.69百萬客公里，同比上升1.43%。

國內航線客運收入為人民幣506.11億元，同比上升25.45%，佔客運收入的93.54%；旅客運輸周轉量為106,605.49百萬客公里，同比上升10.81%。

國際航線客運收入為人民幣31.98億元，同比下降62.23%，佔客運收入的5.91%；旅客運輸周轉量為1,788.51百萬客公里，同比下降83.14%。

地區航線客運收入為人民幣2.96億元，同比下降26.91%，佔客運收入的0.55%；旅客運輸周轉量為409.69百萬客公里，同比下降10.55%。

2021年，本集團貨運收入為人民幣83.09億元，同比上升69.74%，佔本集團運輸收入的13.31%；貨郵載運周轉量為3,393.40百萬噸公里，同比上升54.24%。

2021年，本集團其他收入為人民幣47.13億元，同比上升2.08%。

## 營運開支

2021年，本集團總營運成本為人民幣867.24億元，同比上升10.81%。旅客出行需求有所回升，本集團積極調整航班運力，運力有所增長，各項成本均相應增加。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。2021年，本集團飛機燃油成本為人民幣205.93億元，同比上升48.79%。主要是由於平均油價同比增長34.38%，增加航油成本人民幣54.17億元；本集團加油量同比增長13.84%，增加航油成本人民幣19.16億元；本集團通過航油套期保值交易，減少航油成本人民幣5.80億元。

2021年，本集團飛機起降費為人民幣102.51億元，同比上升9.86%。主要是由於本集團根據旅客出行需求調增運力，起降架次增加所致。

2021年，本集團折舊及攤銷為人民幣227.18億元，同比上升2.08%。主要是由於本集團資產規模增長所致。

2021年，本集團工資、薪金及福利為人民幣210.61億元，同比上升1.12%。主要是由於本集團運力增長，空勤人員飛行小時費上升所致。

2021年，本集團飛機維修費為人民幣37.83億元，同比上升9.62%。主要是由於本集團運力增長，飛機、發動機日常修理成本增加所致。

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

2021年，本集團航空餐食供應支出為人民幣16.55億元，同比上升4.15%。主要是由於本集團旅客運輸量增長所致。

2021年，本集團銷售及市場費用為人民幣11.28億元，同比下降28.15%。主要是由於電腦訂座費標準降低及旅客結構變化所致。

2021年，本集團地面服務及其他費用為人民幣5.32億元，同比下降38.99%；主要是由於本集團的非航空業務量減少所致。

2021年，本集團間接營業支出為人民幣37.07億元，同比下降5.67%。主要是由於本集團降本增效，降低相關費用支出所致。

2021年，本集團上繳民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣8.52億元，2020年無該項開支。主要是由於2020年民航局取消徵收航空公司民航發展基金所致。

### 其他營業收入和利得

2021年，本集團其他營業收入和利得為人民幣60.79億元，同比上升6.69%，主要是由於資產處置收益增加所致。

### 財務收入／支出

2021年，本集團財務收入為人民幣19.58億元，同比減少人民幣7.02億元。主要是由於匯兌收益較2020年減少所致；財務支出為人民幣58.12億元，同比增加人民幣5.99億元。主要是由於借款利息增加所致。

### 年度淨虧損

2021年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣122.14億元；2020年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣118.36億元。2021年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.73元。

### 流動資金狀況與資本結構

截至2021年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,887.90億元，較2020年12月31日上升1.45%；資產負債率為80.21%，較2020年12月31日增加0.99個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣279.10億元，佔資產總額9.66%，較2020年12月31日上升24.06%；非流動資產為人民幣2,608.80億元，佔資產總額90.34%，較2020年12月31日下降0.49%。

截至2021年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,316.38億元，其中流動負債為人民幣858.91億元，佔負債總額的37.08%；非流動負債為人民幣1,457.47億元，佔負債總額的62.92%。

流動負債中，帶息負債（短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款、一年內到期的應付債券以及一年內到期的租賃負債）為人民幣603.14億元，較2020年12月31日下降15.32%。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1,334.51億元，較2020年12月31日上升18.16%。帶息債務的增加主要是本集團為應對疫情影響，確保流動性安全，融資規模增加所致。

截至2021年12月31日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款，應付債券及超短期融資券折合人民幣950.89億元，較2020年12月31日的人民幣879.17億元上升8.16%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元  
折合人民幣

幣種	2021年	2020年	變動比例(%)
人民幣	89,168	77,451	15.13
新加坡元	2,349	2,466	-4.74
歐元	1,956	2,664	-26.58
韓元	1,603	1,799	-10.89
日元	—	3,162	-100
美元	13	375	-96.53
合計	95,089	87,917	8.16

2021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2021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

折合人民幣

幣種	截至2021年 12月31日		截至2020年 12月31日		變動 比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	156,930	80.99	136,804	74.28	14.71
美元	30,580	15.78	36,642	19.90	-16.54
其他	6,255	3.23	10,722	5.82	-41.66
合計	193,765	100.00	184,168	100.00	5.21

截至2021年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣986.76億元，較2020年12月31日的人民幣962.51億元上升2.52%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

折合人民幣

幣種	2021年	2020年	變動比例(%)
人民幣	67,762	59,353	14.17
美元	30,567	36,267	-15.72
港幣	230	346	-33.53
日元	67	142	-52.82
新加坡元	6	85	-92.94
其他	44	58	-24.14
合計	98,676	96,251	2.52

## 利率變動

截至2021年12月31日和2020年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,937.65億元和人民幣1,841.68億元(包括長、短期銀行借款，租賃負債，應付債券和超短期融資券)，其中，短期債務的比例分別為31.13%和38.68%，長期帶息債務中大部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2021年12月31日和2020年12月31日，本集團美元債務佔帶息債務總額的比例分別為15.78%和19.90%，人民幣債務佔帶息債務總額的比例分別為80.99%和74.28%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。本集團通過利率互換合約，降低美元債務中浮動利率的風險。截至2021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4.95億美元，將於2022年至2025年間期滿；截至2020年12月31日為6.90億美元。

## 匯率波動

截至2021年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為368.35億元，其中美元負債的比例為83.02%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯套期合約來降低以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。2021年度，本集團未開展匯率套期保值交易，截至2021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

2021年，本集團通過航油遠期合約應對航油價格波動帶來的現金流量風險。本集團簽訂的航油遠期合約主要是以固定交易價格採購航油，屬於現金流量套期。2021年，本集團將航油遠期合約進行平倉，減少航油成本人民幣5.80億元。截至2021年12月31日，本集團無尚未交割的航油遠期合約，截至2020年12月31日約為2.52億美元。

## 資產抵押及或然負債

截至2021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319.58億元；截至2020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261.49億元，同比增長22.21%。

截至2021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2021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249億元，其中2022年至2024年預計資本開支分別為約人民幣95億元、80億元、74億元。

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

## 飛機及相關設備的引進和融資計劃

### 1. 報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

2021年，本集團通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足引進飛機及相關設備的需求，通過自購、融資租賃、經營性租賃等方式淨增飛機27架。

### 2. 未來3年飛機及相關設備的資本開支計劃

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至2021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249億元，其中2022年至2024年預計資本開支分別為約人民幣95億元、80億元、74億元。

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

### 3. 報告期內飛機的保養政策、費用及折舊成本

2021年，本集團飛發修理費用為人民幣37.83億元，飛發及高周件折舊成本為人民幣190.91億元。

## 重大資產減值

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

## 境外資產情況

截至2021年12月31日，本集團境外資產為人民幣0.95億元，佔總資產的比例為0.03%。



## 投資狀況分析

### 1. 股權投資情況

#### (1) 證券投資情況

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初投資 金額(元)	持有 數量(股)	期末賬面 價值(元)	佔期末證券 總投資比例(%)	報告期 損益(元)
股票	00696	中國民航 信息網絡	18,503,000	29,055,000	236,869,525	73.93	464,880
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	83,514,594	26.07	-6,559,763
期末持有的其他證券投資			/	/	/	/	/
報告期已出售證券投資損益			/	/	/	/	/
合計			140,647,004	/	320,384,119	100.00	-6,094,883

#### (2) 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣千元

所持對象名稱	最初投資 金額	持有 數量(股)	佔該公司 股權比例	期末 賬面值	報告期 損益	報告期 所有者 權益變動	會計核算 科目	股份 來源
東航集團財務 有限責任公司	486,902	—	25%	656,313	39,809	-3,875	長期股權 投資	投資
合計	486,902	—	25%	656,313	39,809	-3,875	/	/

業績回顧及  
管理層的討論與分析

2. 公允價值計量資產、主要資產計量屬性變化相關情況說明

單位：人民幣千元

項目名稱	期初餘額	期末餘額	當期變動	對當期利潤的影響金額
利率互換合約	-140,087	-46,949	93,138	-59,601
航油遠期合約	397,710	—	-397,710	585,301
交易性金融資產	94,774	83,515	-11,259	-6,560
其他權益工具投資	995,057	456,887	-538,170	3,247
合計	1,347,454	493,453	-854,001	522,387

3. 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		淨利潤	總資產	淨資產		資產負債率(%)
		(億元)	營業收入			淨資產	資產負債率(%)	
東航江蘇	1993年	20.00	5,157	-1,635	14,390	1,055	92.67	
東航武漢	2002年	17.50	2,813	-318	7,096	2,908	59.02	
東航雲南	2010年	36.62	6,595	-1,021	17,631	6,548	62.86	
上海航空	2010年	5.00	6,513	-1,870	25,068	-2,405	109.59	
中聯航	1984年	13.20	3,514	-956	12,209	2,246	81.60	
一二三航	2008年	15.00	206	-250	1,744	927	46.85	
東航技術	2014年	43.00	8,088	-36	6,696	2,529	62.23	

**(1) 東航江蘇**

2021年，東航江蘇實現營業收入人民幣51.57億元，同比增長13.34%，實現淨利潤人民幣-16.35億元，去年同期為人民幣-11.63億元；旅客運輸周轉量為11,521.25百萬客公里，同比增長4.18%，承運旅客826.99萬人次，同比增長3.46%。截至2021年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計72架。

**(2) 東航武漢**

2021年，東航武漢實現營業收入人民幣28.13億元，同比增長70.48%，實現淨利潤人民幣-3.18億元，去年同期為人民幣-5.17億元；旅客運輸周轉量為5,425.33百萬客公里，同比增長57.62%，承運旅客496.30萬人次，同比增長55.02%。截至2021年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計32架。

**(3) 東航雲南**

2021年，東航雲南實現營業收入人民幣65.95億元，同比增長9.04%，實現淨利潤人民幣-10.21億元，去年同期為人民幣-7.61億元；旅客運輸周轉量為12,382.58百萬客公里，同比增長3.66%，承運旅客986.36萬人次，同比增長3.22%。截至2021年末，東航雲南共運營B787-9和B737系列機型飛機合計82架。

**(4) 上海航空**

2021年，上海航空實現營業收入人民幣65.13億元，同比增長12.33%，實現淨利潤人民幣-18.70億元，去年同期為人民幣-20.63億元；旅客運輸周轉量為11,495.36百萬客公里，同比下降1.20%，承運旅客827.53萬人次，同比下降0.46%。截至2021年末，上海航空共運營B787-9、A330系列和B737系列機型飛機合計94架。

**(5) 中聯航**

2021年，中聯航實現營業收入人民幣35.14億元，同比增長30.39%，實現淨利潤人民幣-9.56億元，去年同期為人民幣-3.93億元；旅客運輸周轉量為8,691.98百萬客公里，同比增長28.74%，承運旅客629.46萬人次，同比增長21.05%。截至2021年末，中聯航共運營B737系列機型飛機合計55架。

**(6) 一二三航**

一二三航的ARJ21飛機於2020年12月28日首航。2021年，一二三航實現營業收入人民幣2.06億元，實現淨利潤人民幣-2.50億元；旅客運輸周轉量為151.71百萬客公里，承運旅客16.29萬人次。截至2021年末，一二三航共運營ARJ21機型飛機合計7架。

## 業績回顧及 管理層的討論與分析

### 航線網絡

2021年，受疫情及相關政策影響，本集團以發展國內航線為主，新開武漢—烏魯木齊、上海—安順、成都天府—海口等國內航線，加密北京—廣州、北京—成都、北京—杭州、上海—西安、成都—武漢等航線。後續，本集團將結合疫情的發展情況和相關政策的要求，加強對市場需求的分析研判，審慎評估開航時機。

### 人力資源

截至2021年12月31日，本集團僱用80,321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，在僱傭新員工上未遇到嚴重困難。

在職員工的數量合計(人)	80,321
母公司在職員工的數量(人)	43,943
主要子公司在職員工的數量(人)	36,378
母公司及主要子公司需承擔費用的 離退休職工人數	8,776

### 專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	9,506
乘務員及其他空勤人員	20,518
機務人員	13,383
地面其他人員	26,262
運控人員	1,961
信息人員	1,183
市場營銷人員	3,716
管理人員	3,792
<b>合計</b>	<b>80,321</b>

### 教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	2,663
本科	38,834
大專	26,424
其他	12,400
<b>合計</b>	<b>80,321</b>

### 飛行員培養及變動情況

2021年，本集團機長減少13人，新增副駕駛477人，機長年均飛行647小時，副駕駛年均飛行544小時。

### 薪酬政策

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

### 培訓計劃

本集團著眼於戰略目標和戰略進程，圍繞東航治理體系和治理能力現代化發展需要，制定人才培養計劃，完善多層次、多形式的人才培訓機制，努力為員工成長搭建各類平台，倡導和鼓勵員工立足本職崗位，實現工作能力和自我價值提升。受疫情影響，本集團及時調整培訓方案，增加線上培訓方式，為基層到中高層提供各類培訓。

### ➔ 管理人員培訓

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

### ➔ 核心技術人員培訓

為滿足本集團航線網絡佈局、佈局全球航線網絡、國際化發展需求，本集團近年來連續引進A320NEO、A350-900、B787-9等先進節油機型，從飛行、客艙、地面、機務維修等方面人員開展全方位的培訓工作，保障新機型的運行安全。

本集團持續優化完善飛行、營銷、機務維修等相關培訓課件，增強崗位培訓的針對性，提升培訓的工作效能。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

推動在線學習平台「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、領導力發展、銷售、安全管理等方面的培訓。本集團根據各單位需求調研，不斷優化改進在線培訓系統，提升系統穩定性，實現精準化和個性化排課。

# 董事會報告書

董事會現提呈本集團截至2021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2021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20頁至25頁之董事長報告書和第28頁至43頁之業務回顧及管理層的討論與分析。

本集團按國際財務報告準則及中華人民共和國會計準則編製之截至2021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)	56,133	56,133
國際	441	441
	10,553	10,553
<b>總計</b>	<b>67,127</b>	<b>67,127</b>

## 主要會計政策

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

本集團的經審核綜合財務報表按國際財務報告準則編製。本集團的主要會計政策列示於經審核綜合財務報表附註2。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

2022年3月30日，本公司董事會2022年第2次例會審議通過本公司2021年度利潤分配預案，建議本公司2021年度不分配利潤。

本公司獨立非執行董事認為本公司2021年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，審議程序合法、有效，符合《公司法》、《證券法》、中國證監會、上海證券交易所所有關法律法規和本公司《公司章程》的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。本公司獨立非執行董事同意將2021年利潤分配預案提交本公司2021年度股東週年大會審議。

本預案尚需提交本公司2021年度股東週年大會審議。

## 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 一 財務會計制度與利潤分配。

## 股本

截至2021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 (%)
<b>一 A股</b>	<b>13,697,662,301</b>	<b>72.57</b>
1. 有限售條件流通股	3,889,176,619	20.60
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	51.97
<b>二 H股</b>	<b>5,176,777,777</b>	<b>27.43</b>
1. 有限售條件流通股	517,677,777	2.74
2. 無限售條件流通股	4,659,100,000	24.69
<b>三 股份總數</b>	<b>18,874,440,078</b>	<b>100.00</b>

附註：

於2021年12月31日，本公司A股總數13,697,662,301股，其中有限售條件流通股為3,889,176,619股（其中273,972,602股為中國國有企業結構調整基金股份有限公司所持有；1,120,273,142股為均瑤集團、均瑤集團非全資附屬公司吉祥航空及吉祥航空全資附屬公司上海吉道航所持有；2,494,930,875股為中國東航集團持有），無限售條件流通股為9,808,485,682股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股517,677,777股（為吉祥航空全資附屬公司吉祥香港所持有），無限售條件流通股4,659,100,000股；本公司股份總數為18,874,440,078股。

## 股東總數

於2021年12月31日，本公司登記在冊的股東總數為164,642戶。



## 非公開發行A股股票

2021年11月9日，本公司完成向中國東航集團非公開發行A股2,494,930,875股，發行價格人民幣4.34元／股，每股面值人民幣1.00元，募集資金約人民幣108.28億元，本公司從每張證券可得的淨價人民幣4.34元，訂定發行條款當日（即2021年2月2日）的A股收市價人民幣4.62元。本次非公開發行的A股股票自發行結束之日起36個月內不得轉讓。

非公開發行A股的募集資金淨額用於補充本公司的營運資金及償還債務。非公開發行A股滿足了本公司經營發展的資金需求，進一步提升本公司的綜合實力，實現可持續發展，加強長期可持續發展的核心競爭力，有效提高本公司的抗風險能力。此外，非公開發行A股使本公司減少其債務金額，從而改善資本架構，降低資產負債率，控制財務成本，緩解本公司因資金需求而實施債務融資的壓力，最終提升本公司的財務穩健性。

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2021年12月31日，募集資金已全部使用完畢，詳情請見本公司2022年3月30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	募集資金擬	
		總投資金額 (億元)	投入金額 (億元)
1	補充流動資金	48.28	48.28
2	償還債務	60.00	60.00
合計		108.28	108.28

## 主要股東

據董事所知，於2021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	7,567,853,802(L) <sup>註2</sup>	實益擁有人	55.25%(L)	40.10%(L)
		457,317,073(L) <sup>註2</sup>	受控法團權益	3.34%(L)	2.42%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L) <sup>註3</sup>	受控法團權益	50.73%(L)	13.91%(L)
		2,626,240,000(L) <sup>註3</sup>	實益擁有人	50.73%(L)	13.91%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909 (L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	2.28%(L)	1.65%(L)
		808,441,233(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	5.90%(L)	4.28%(L)
吉祥航空	H股	558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
		219,400,137(L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	1.60%(L)	1.16%(L)
	A股	589,041,096(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	4.30%(L)	3.12%(L)
		311,831,909(L) <sup>註4</sup>	其他	2.28%(L)	1.65%(L)
	H股	12,000,000(L) <sup>註5</sup>	實益擁有人	0.23%(L)	0.06%(L)
		546,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.56%(L)	2.90%(L)
吉祥香港	H股	546,769,777(L) <sup>註5</sup>	實益擁有人	10.56%(L)	2.90%(L)
上海吉道航	A股	589,041,096(L) <sup>註4</sup>	實益擁有人	4.30%(L)	3.12%(L)
王均金	A股	1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	8.18%(L)	5.94%(L)
		558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
王瀚	A股	1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	受控法團權益	8.18%(L)	5.94%(L)
		558,769,777(L) <sup>註5</sup>	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
葉進琦	A股	1,120,273,142(L) <sup>註4</sup>	配偶權益	8.18%(L)	5.94%(L)
		558,769,777(L) <sup>註5</sup>	配偶權益	10.79%(L)	2.96%(L)

附註：

- (L)代表好倉。以上所披露數據主要基於香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)所提供的信息作出。
- 中國東航集團直接持有7,567,853,802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。
- 東航國際通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,626,240,000股H股，而中國東航集團則通過東航金控間接擁有東航國際全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航國際直接持有的2,626,240,000股H股中擁有權益。  
截至2021年12月31日，東航國際已累計質押H股股份16.7億股。詳情請參見本公司2021年10月15日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 均瑤集團直接持有311,831,909股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王瀚先生和王均金先生分別在均瑤集團的35.63%及71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團被視為在吉祥航空和上海吉道航各自持有的219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；吉祥航空被視為在上海吉道航直接持有的589,041,096股A股中擁有權益；王瀚先生和王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的1,120,273,142股H股中擁有權益。

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》，將其直接持有的311,831,909股A股的表決權委託給吉祥航空行使。因此，吉祥航空還被視為在均瑤集團直接持有的311,831,909股A股中擁有權益。

截至2021年12月31日，均瑤集團已累計質押A股股份311,831,909股。詳情請參見本公司2021年10月22日在香港聯交所刊發的公告。

5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有546,769,777股H股。王瀚先生和王均金先生分別在均瑤集團的35.63%及71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和546,769,777股H股中擁有權益；吉祥航空被視為在吉祥香港直接持有的546,769,777股H股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的558,769,777股H股中擁有權益。

截至2021年12月31日，吉祥香港已累計質押H股股份232,000,000股。詳情請見本公司2019年9月12日及2021年10月22日在香港聯交所網站刊發的公告。

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

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

前十名股東持股情況

股東名稱(全稱)	股東性質	比例 (%)	期末持股 數量	報告期內 增減	持有 有限售 條件 股份數量	質押或凍結 的股份數量
中國東方航空集團有限公司	國有法人	40.10%	7,567,853,802	2,494,930,875	2,494,930,875	無
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	24.91%	4,701,279,905	-33,000	517,677,777	未知
上海吉道航企業管理有限公司	境內非國有法人	3.12%	589,041,096	0	589,041,096	無
中國航空油料集團有限公司	國有法人	2.66%	502,767,895	0	0	無
DELTA AIRLINES INC	境外法人	2.47%	465,910,000	0	0	無
上海勵程信息技術諮詢有限公司	境內非國有法人	2.47%	465,838,509	0	0	質押 285,838,509
東航金控有限責任公司	國有法人	2.42%	457,317,073	0	0	無
中國證券金融股份有限公司	國有法人	2.28%	429,673,382	0	0	無
上海均瑤(集團)有限公司	境內非國有法人	1.65%	311,831,909	0	311,831,909	質押 311,831,909
中國國有企業結構調整基金 股份有限公司	國有法人	1.45%	273,972,602	0	273,972,602	無

前十名無限售條件股東持股情況

股東名稱	持有無限售條件 股份的數量	股份種類及數量 種類	數量
中國東方航空集團有限公司	5,072,922,927	人民幣普通股	5,072,922,927
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,183,602,128	境外上市外資股	4,183,602,128
中國航空油料集團有限公司	502,767,895	人民幣普通股	502,767,895
DELTA AIR LINES INC	465,910,000	境外上市外資股	465,910,000
上海勵程信息技術諮詢有限公司	465,838,509	人民幣普通股	465,838,509
東航金控有限責任公司	457,317,073	人民幣普通股	457,317,073
中國證券金融股份有限公司	429,673,382	人民幣普通股	429,673,382
中國遠洋海運集團有限公司	232,919,254	人民幣普通股	232,919,254
香港中央結算有限公司	184,054,869	人民幣普通股	184,054,869
中央匯金資產管理有限責任公司	79,616,891	人民幣普通股	79,616,891
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和上海均瑤(集團)有限公司委託上海吉祥航空股份有限公司對本公司2021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4,701,279,905股中，2,626,240,000股由東航國際以實益擁有人的身份持有，而中國東航集團則擁有東航國際100%權益。		
上述股東關連關係或一致行動的說明	均瑤集團是吉祥航空的控股股東，HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,701,279,905股中，546,769,777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連或一致行動關係。		

截至本報告期末，東航國際累計質押本公司H股股份16.7億股。

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	2,494,930,875	非公開發行， 鎖定36個月
2	上海吉道航企業管理有限公司	589,041,096	2022年8月30日	589,041,096	非公開發行， 鎖定36個月
3	上海吉祥航空香港有限公司	517,677,777	2022年8月29日	517,677,777	非公開發行， 鎖定36個月
4	上海均瑤(集團)有限公司	311,831,909	2022年8月30日	311,831,909	非公開發行， 鎖定36個月
5	中國國有企業結構調整基金 股份有限公司	273,972,602	2022年8月30日	273,972,602	非公開發行， 鎖定36個月
6	上海吉祥航空股份有限公司	219,400,137	2022年8月30日	219,400,137	非公開發行， 鎖定36個月
上述股東關連關係或 一致行動的說明		吉祥航空系均瑤集團控股子公司，吉祥香港和上海吉道航系吉祥航空下屬全資子公司。均瑤集團、吉祥航空、吉祥香港和上海吉道航作為一致行動人，合計共持有本公司約8.90%的股份。			

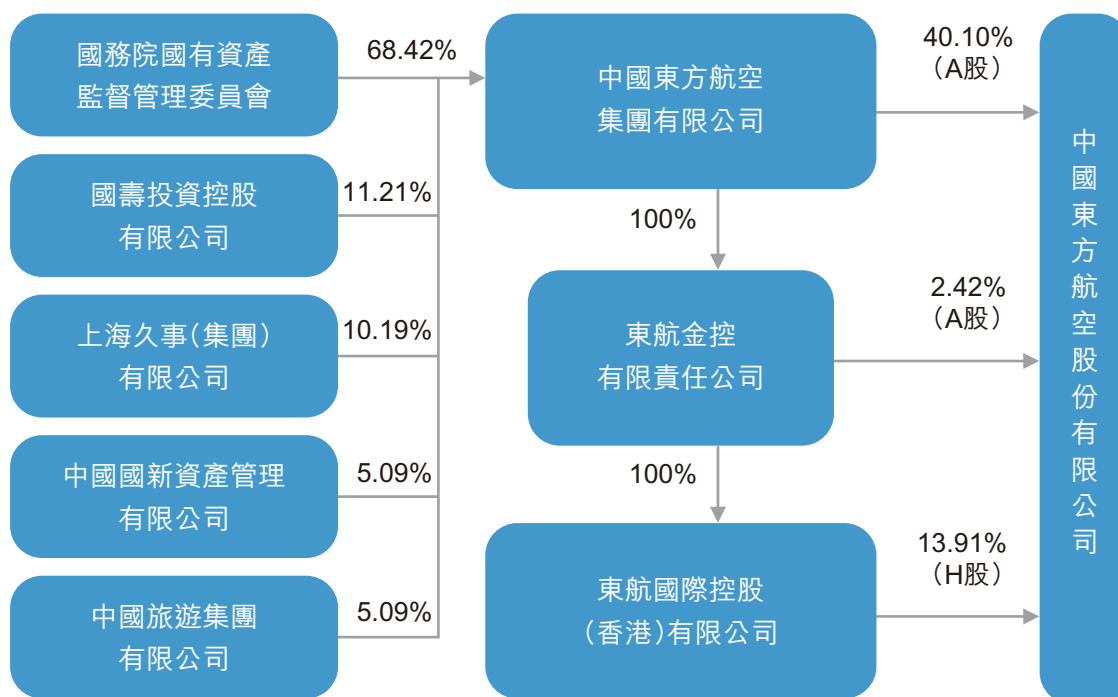
截至本報告期末，上海吉祥航空香港有限公司累計質押本公司H股股份2.32億股。

控股股東及實際控制人情況

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	劉紹勇
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)15.00%的股權； 間接持有中遠海控(股票代碼601919.SH)0.19%的股權； 間接持有攜程集團(股票代碼09961.HK)0.19%的股權； 間接持有法荷航Air France-KLM(股票代碼AF.PA)9.57%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



### 購入、出售或贖回證券

於2021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十六第一條）。

### 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2021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		是否在關連 方獲取薪酬
									2021年 實發金額 (萬元)	2020年 薪酬兌現 (萬元)	
劉紹勇*	董事長	男	63	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
李養民*	副董事長 總經理	男	58	2019年12月31日	2022年12月31日	3,960 (A股)	3,960 (A股)	—	—	—	是
唐兵*	董事	男	55	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
林萬里	董事	男	60	2021年6月23日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	否
蔡洪平	獨立非執行董事	男	67	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	20	—	否
董學博	獨立非執行董事	男	68	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	8	—	否
孫錚	獨立非執行董事	男	65	2021年6月23日	2022年12月31日	—	—	—	12	—	否
陸雄文	獨立非執行董事	男	55	2021年6月23日	2022年12月31日	—	—	—	12	—	否
姜疆*	職工董事 副總經理	男	57	2020年12月28日 2019年12月31日	2022年12月31日 2021年1月18日	—	—	—	—	—	是
郭麗君	監事會主席	男	50	2021年3月29日	2022年12月31日	—	—	—	49.84	61.44	否
方照亞*	監事	男	53	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
周華欣	職工監事	男	51	2020年12月10日	2022年12月31日	—	—	—	55.51	—	否
席晟*	監事會主席 副總經理	男	59	2019年12月31日 2021年1月18日	2021年1月18日 2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
周啓民*	財務總監 副總經理	男	54	2020年8月28日 2021年1月18日	2022年12月31日 2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
馮德華*	副總經理	男	56	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是

## 董事會報告書

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		是否在關連 方獲取薪酬
									2021年 實發金額 (萬元)	2020年 薪酬兌現 (萬元)	
成國偉*	副總經理	男	52	2020年1月15日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
劉鐵祥*	副總經理	男	56	2020年4月29日	2022年12月31日	—	—	—	—	—	是
汪健	董事會秘書	男	48	2019年12月31日	2022年12月31日	—	—	—	55.16	62.58	否
<b>離任</b>											
邵瑞慶	獨立非執行董事	男	64	2019年12月31日	2021年6月23日	—	—	—	10	—	否
合計	/	/	/	/	/	3,960 (A股)	3,960 (A股)	/	222.51	124.02	/

註1：\*該董事、監事或高管在本公司及其附屬公司擔任董事或高管職務，從控股股東中國東航集團領取其酬金。

註2：李養民先生以實益擁有人的身份直接持有3,960股A股。

註3：郭麗君先生自2021年3月起擔任本公司監事會主席，其薪酬披露期間為2021年3月至12月，2020年年薪兌現部分為2020年全年。

本公司確認概無董事放棄或同意放棄任何酬金。

**劉紹勇先生**現任本公司董事長、黨委書記，中國東航集團董事長、黨組書記。劉先生於1978年加入民航業，曾任中國通用航空公司副總經理，中國民航山西省管理局副局長，本公司山西分公司總經理，中國民用航空總局飛行標準司司長。2000年12月至2002年10月任本公司總經理，2002年10月至2004年8月任中國民用航空總局副局長，2004年8月至2008年12月任中國南方航空集團公司總經理，2004年11月至2008年12月任中國南方航空股份有限公司董事長，2008年12月至2016年12月任中國東航集團總經理、黨組副書記，2009年2月起任本公司董事長，2016年12月起任中國東航集團董事長、黨組書記，2017年12月起任本公司黨委書記。劉先生還擔任中國人民政治協商會議第十三屆全國委員會委員、國際航空運輸協會理事。劉先生畢業於中國民航飛行學院，獲得清華大學工商管理碩士學位，擁有正高級飛行員職稱。



**李養民先生**現任本公司副董事長、總經理、黨委副書記，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，2019年8月起任中國上市公司協會副會長，2019年11月起任上海吉祥航空股份有限公司董事。李先生先後畢業於中國民航大學、西北工業大學，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有正高級工程師職稱。

**唐兵先生**現任本公司董事、黨委副書記，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。2007年12月至2009年5月任中國南方航空股份有限公司總工程師兼機務工程部總經理，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**現任本公司董事，中國東航集團外部董事，中央企業專職外部董事。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，本公司獨立非執行董事。林先生自2021年6月起任本公司董事。目前林先生還兼任中國農業發展集團有限公司外部董事，中國建設科技集團股份有限公司非執行董事。林先生畢業於山東大學經濟系，在清華大學獲得高級工商管理碩士學位，擁有研究員級高級政工師、高級經濟師職稱。

**蔡洪平先生**現任本公司獨立非執行董事，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。蔡先生自2016年6月起任本公司獨立非執行董事。目前蔡先生還兼任中遠海運發展股份有限公司、上海浦東發展銀行股份有限公司、比亞迪股份有限公司獨立董事。蔡先生畢業於復旦大學新聞學專業。

**董學博先生**現任本公司獨立非執行董事。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，招商局集團總裁助理、華建交通經濟開發中心總經理，招商局集團總裁助理，招商局公路常務副董事長、董事、CEO、黨委書記，招商局集團總法律顧問，中國船舶重工集團外部董事。董先生自2019年12月起任本公司獨立非執行董事。目前董先生還兼任中國機械工業集團有限公司外部董事。董先生擁有研究生學歷。

**孫錚先生**現任本公司獨立非執行董事，上海財經大學資深教授、中國會計學會副會長、上海市會計學會副會長。孫先生曾任上海財經大學副校長。孫先生自2021年6月起任本公司獨立非執行董事。目前孫先生還兼任上海銀行股份有限公司、上海農村商業銀行股份有限公司、興業證券股份有限公司、中糧資本控股股份有限公司獨立董事等職務。孫先生畢業於上海財經大學，經濟學博士，具有中國註冊會計師資格。

**陸雄文先生**現任本公司獨立非執行董事，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。陸先生曾任浦發矽谷銀行監事。陸先生自2021年6月起任本公司獨立非執行董事。目前陸先生還兼任上海金橋出口加工區開發股份有限公司、寶山鋼鐵股份有限公司、浦發矽谷銀行、摩根士丹利華鑫證券有限責任公司獨立董事。陸先生畢業於復旦大學，經濟學博士。

**姜疆先生**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。1999年6月至2005年4月歷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。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**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等職務。2009年4月至2014年8月任本公司法律部總經理，中國東航集團法律部副部長；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。郭先生畢業於中南政法學院法律專業，擁有美國華盛頓大學法學碩士學位、復旦大學法律碩士學位、復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位，擁有企業法律顧問職稱。

**方照亞先生**現任本公司監事，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、飛機選型租賃管理部經理、飛機選租索賠經理臨時負責人。2015年5月至2017年6月任東航技術副總經理；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，在西北工業大學獲得航空工程碩士學位，擁有高級工程師職稱。

**周華欣先生**現任本公司職工監事，本公司和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。2014年6月至2017年8月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、黨委委員；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。

**席晟先生**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、總審計師。席先生曾任審計署外資運用審計司外事二處副處長，外事司聯絡接待處處長，中國審計事務所副所長，審計署固定資產投資審計司副司長、司長，審計署駐哈爾濱特派員辦事處黨組書記、特派員，審計署人事教育司司長。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1月起任中國東航集團副總經理、黨組成員；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；2021年1月起任本公司副總經理、黨委常委。席先生還任中國內部審計協會副會長。席先生畢業於江西財經大學，獲得大學本科學歷，具有高級審計師職稱，中國註冊會計師(CPA)，國際註冊內部審計師(CIA)。

**周啓民先生**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上海航天局第八研究院財務處副處長，中國航天科技集團公司第八研究院財務處處長、總會計師、黨委委員等職。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。周先生畢業於贛南師範學院數學系數學專業、電子科技大學管理工程系工業管理工程專業，大學學歷，擁有研究員級高級會計師職稱。

**馮德華先生**現任本公司副總經理、黨委常委，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；馮先生還任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，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有正高級經濟師職稱。

**成國偉先生**現任本公司副總經理、黨委常委，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月任東航技術總經理、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。成先生畢業於南京航空航天大學空氣動力學專業，擁有北京工業大學與美國城市大學合作舉辦工商管理碩士學位，擁有高級工程師職稱。

**劉鐵祥先生**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(以下簡稱「中國國航」)飛行技術管理部總經理，飛行總隊副總隊長、黨委常委，飛行總隊總隊長、黨委副書記等職。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，具有正高級飛行員職稱。

**汪健先生**現任本公司董事會秘書。汪先生於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月起先後兼任東航產投總經理、董事長，2017年6月起兼任東航物流董事，2019年7月起兼任法荷航董事。汪先生在擔任董事會秘書及相關工作期間，曾設計並推動實施了東航多個資本及戰略項目。汪先生畢業於上海交通大學，擁有華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級工商管理碩士學位。

**邵瑞慶先生**報告期內曾任本公司獨立非執行董事。邵先生現任上海立信會計學院會計學教授、博士生導師、財政部政府會計準則委員會諮詢專家與中國會計學會常務理事、交通運輸部財會專家諮詢委員與中國交通會計學會副會長。邵先生曾任上海海事大學經濟管理學院副院長、院長，上海立信會計學院副院長。邵先生自2015年6月至2021年6月任本公司獨立非執行董事。目前邵先生任中國光大銀行股份有限公司、上海國際港務(集團)股份有限公司、中華企業股份有限公司和中遠海運發展股份有限公司的獨立董事。邵先生先後畢業於上海海事大學、上海財經大學與同濟大學，獲得經濟學學士學位、管理學碩士學位和博士學位，並擁有在英國、澳大利亞進修及做高級訪問學者兩年半時間的經歷，1995年獲國務院政府特殊津貼。

## 董事會和管理層人事變動情況

詳情請參見本公司於2021年1月18日、1月26日、3月29日、3月30日及6月23日在香港聯交所網站刊登的公告。

### 新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
席晟	2021年1月18日	董事會聘任	副總經理
周啓民	2021年1月18日	董事會聘任	副總經理
姜疆	2021年1月26日	董事會聘任	航空安全與環境委員會委員
董學博	2021年1月26日	董事會聘任	審計和風險管理委員會委員
蔡洪平	2021年1月26日	董事會聘任	規劃發展委員會委員 在審議薪酬事項時履行提名與 薪酬委員會主席職責
郭麗君	2021年3月29日 2021年3月30日	股東大會選舉 監事會選舉	監事 監事會主席
林萬里	2021年6月23日	股東大會選舉	董事
孫錚	2021年6月23日	股東大會選舉 董事會聘任 董事會聘任	獨立非執行董事 審計和風險管理委員會委員、主席 航空安全與環境委員會委員
陸雄文	2021年6月23日	股東大會選舉 董事會聘任 董事會聘任	獨立非執行董事 提名與薪酬委員會委員 規劃發展委員會委員

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
席晟	2021年1月18日	工作安排	監事 監事會主席
姜疆	2021年1月18日	工作安排	副總經理
邵瑞慶	2021年6月23日	任期屆滿	獨立非執行董事 審計和風險管理委員會委員、主席 航空安全與環境委員會委員
董學博	2021年6月23日	工作安排	提名與薪酬委員會委員
蔡洪平	2021年6月23日	工作安排	規劃發展委員會委員

## 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
陸雄文	上海新黃浦實業集團股份有限公司	獨立董事	2018年12月	2022年2月
姜疆	中國聯合航空有限公司	董事長	2022年1月	
	一二三航空有限公司	執行董事	2017年4月	2021年6月
	中國東方航空武漢有限責任公司	董事長	2019年5月	2021年2月
郭麗君	東航國際融資租賃有限公司	董事長	2021年4月	
方照亞	東航國際融資租賃有限公司	董事	2021年8月	
	東方航空物流股份有限公司	董事	2021年9月	
周華欣	東航大酒店有限公司	執行董事	2018年5月	2021年3月
席晟	東方航空食品投資有限公司	董事長	2019年11月	2021年11月
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	2020年1月	2021年5月
	東方航空進出口有限公司	董事長	2020年4月	2021年10月
周啓民	東方航空雲南有限公司	董事長	2020年9月	2021年4月
馮德華	分海有限公司	董事長	2021年7月	
	中國物流集團有限公司	董事	2022年1月	
成國偉	東方航空技術有限公司	董事長	2021年9月	
劉鐵祥	上海航空有限公司	董事長	2020年6月	2021年9月
	東航技術應用研發中心有限公司	董事長	2020年12月	2021年9月
	一二三航空有限公司	董事長	2021年7月	2021年9月
汪健	東方航空產業投資 (盧森堡)有限公司	董事長	2017年7月	2021年7月
邵瑞慶	華域汽車系統股份有限公司	獨立董事	2015年5月	2021年6月
	西藏城市發展投資股份有限公司	獨立董事	2015年5月	2021年5月
	中華企業股份有限公司	獨立董事	2021年6月	
	中遠海運發展股份有限公司	獨立董事	2021年6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2021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2021年度內及截至2021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十六第15段)中直接或間接擁有重大權益。

## 管理合約

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

## 競爭權益

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

## 董事及監事的薪酬

有關董事及監事的薪酬詳情，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

2021年本公司向最大供貨商和前5名供貨商的採購金額分別佔年度營業支出的14.75%和23.77%，本公司向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣163.40億元，佔本公司營業收入的24.34%。其中，向最大的客戶銷售的收入佔銷售貨品或提供服務的收入百分比為7.41%。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。



## 稅項

本公司按25%的稅率繳付所得稅(2020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2021年12月31日，本集團的累計稅項虧損餘額約為人民幣344.45億元(2020年：人民幣153.10億元)，可用作抵銷2022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，可以根據稅收協定(安排)等相關規定申請辦理退稅(如有)。

## 境外個人股東個人所得稅

根據中國相關稅務法律法規，在香港發行股票的境內非外商投資企業派發股息紅利時，個人股東一般可按10%稅率扣繳個人所得稅，無需辦理申請事宜。然而，由於本公司屬於外商投資企業，且相關稅務機關已經確認，根據財政部、國家稅務總局於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2021年12月31日止年度，本集團計人民幣9.82億元(2020年：人民幣7.25億元)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39。

## 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2021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37。

## 利息資本化

本集團截至2021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4.67億元。

## 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2021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2021年12月31日止年度內慈善捐款合共約人民幣127萬元。

### 對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

截至2021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，就針對董事及本集團附屬公司之董事於履行職責時引致或與此有關的任何法律訴訟提供適當保障。保障範圍每年檢討一次。

### 重要合約

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

### 重大訴訟

截至2021年12月31日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

### 重大投資及資本資產的未來計劃

截至2021年12月31日，本集團並無任何董事會批准的未來重大投資或購入資本資產事項。

## 重大事項

本公司提述以下內容：

1. 2021年2月2日，本公司第九屆董事會第9次普通會議審議通過了向中國東航集團非公開發行A股股票的相關議案。2021年3月29日，本公司2021年第一次臨時股東大會審議通過了該議案。2021年11月9日，本公司已完成本次非公開發行股票工作。詳情請參見本公司於2021年2月2日、3月29日、11月10日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
2. 2021年3月30日，本公司第九屆董事會2021年第2次例會審議通過《關於聘任公司2021年度財務報告審計師及內部控制審計師的議案》，同意聘任普華永道中天會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2021年度國內(A股)、美國(ADR)財務報告審計師以及2021年度內部控制審計師，聘任羅兵咸永道會計師事務所為本公司2021年度香港(H股)財務報告審計師。2021年6月23日，本公司2020年度股東大會通過了該議案。詳情請參見本公司於2021年3月30日和6月23日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
3. 2021年7月8日，本公司的香港全資子公司東航海外(香港)有限公司在境外發行期限為5年、年利率為2.00%、5億新加坡元信用增強債券。詳情請參見本公司於2021年7月9日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
4. 2022年3月21日，本公司下屬雲南有限公司一架波音737客機在執行昆明—廣州航班任務時失事。飛機失事後，本公司高度重視，立即啟動應急機制，全力開展救援及善後工作。詳情請參見本公司於2022年3月21日在上海證券交易所網站及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。

2021年本公司發生的持續關連交易情況如下：

交易項目	單位：人民幣千元	
	2021 全年發生額	2021年 關聯交易年度上限
金融服務 — 最高存款餘額	12,268,951	13,000,000
金融服務 — 最高貸款餘額		
（根據《上海證券交易所股票上市規則》）	6,000,000	13,000,000
航空食品相關服務和航空機供品供應保障		
相關服務 — 接受服務	1,636,353	4,310,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人		
— 年度租金	2,250	8,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人		
— 使用權資產總值	2,110	190,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為出租人		
— 年度租金	47,862	90,000
航空配套服務 — 應付總金額	438,111	1,640,000
航空配套服務 — 使用權資產總值 <sup>註1</sup>	282,397	1,996,000
外貿進出口服務	135,144	840,000
物業租賃和代建代管服務	230,944	287,000
物業租賃和代建代管服務		
— 使用權資產總值 <sup>註2</sup>	272,816	735,000
廣告委託代理服務	25,414	73,000
		52.31億美元
		或等值人民幣
飛機融資租賃服務 — 租金總額及手續費 <sup>註3</sup>	11,339,489	
飛機融資租賃服務 — 使用權資產總值 <sup>註4</sup>	11,061,374	20,712,000
飛機經營租賃服務 — 年度租金 <sup>註5</sup>	384,792	963,000
飛機經營租賃服務 — 租金總額 <sup>註6</sup>	—	4,586,000
飛機經營租賃服務 — 使用權資產總值 <sup>註7</sup>	—	4,016,000
貨運物流業務保障服務 — 提供服務	273,166	450,000
貨站業務保障服務 — 接受服務	369,407	800,000
客機貨運業務獨家經營服務	8,308,995	9,000,000
AFK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》）	13,831	1,320,000
AFK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》）	65,361	1,000,000
航空信息技術服務		
（根據《上海證券交易所股票上市規則》）	229,530	1,500,000

註1：航空配套服務2021年關連交易發生額是2021年末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；

註2：物業租賃和代建代管服務2021年關連交易發生額是2021年末物業租賃所涉及的使用權資產總值；

註3：飛機融資租賃服務2021年關連交易發生額是2021年新引進融資租賃飛機的租金總額(本金和利息)加手續費；

註4：飛機融資租賃服務2021年關連交易發生額是2021年新引進融資租賃飛機的使用權資產總值；

註5：飛機經營租賃服務2021年關連交易發生額是2021年經營租賃飛機及發動機當期所支付的租金金額；

註6：飛機經營租賃服務2021年關連交易發生額是2021年新引進經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額；

註7：飛機經營租賃服務2021年關連交易發生額是2021年新引進經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值。

附註：

1. 受疫情影響，航空貨運運價水平上漲，根據本公司經營需要及中貨航運營策略調整，本公司上調2021年度和2022年度客機貨運業務獨家經營持續關連交易金額上限。2021年6月23日，本公司董事會審議通過了《關於調整與東航物流2021年度和2022年度貨運物流相關保障服務日常關聯交易金額預估上限的議案》，同意調整本公司與中貨航2021年度和2022年度客機貨運業務獨家經營持續關連交易金額預估上限分別為人民幣90億元、80億元。該議案已經本公司2021年8月27日召開的股東大會審議通過。詳情請參見本公司2021年6月23日、8月27日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
2. 受疫情影響，全球航空貨運需求增加，預計飛機維修小時費及集裝板租賃費等相關業務服務費將上漲，本公司上調2021年度和2022年度貨運物流相關保障服務持續關連交易金額上限。2021年6月23日，本公司董事會審議通過了《關於調整與東航物流2021年度和2022年度貨運物流相關保障服務日常關聯交易金額預估上限的議案》，同意本公司與東航物流2021年度和2022年度貨運物流業務保障服務持續關連交易金額預估上限調整為人民幣4.5億元、4.6億元，貨站業務保障服務持續關連交易金額預估上限調整為人民幣8億元、8.3億元。詳情請參見本公司2021年6月23日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
3. 本公司未來將新增與東航投資在四川成都、浙江杭州等保障基地的長期物業租賃，本公司2021年度和2022年度與東航投資的物業租賃和代建代管業務持續關連交易金額將突破原預估上限。2021年8月30日，本公司董事會審議通過了《關於調整與東航投資2021年度和2022年度物業租賃和代建代管業務日常關聯交易金額預估上限的議案》，同意調整2021年度和2022年度物業租賃和代建代管業務持續關連交易金額預估上限分別為人民幣2.87億元、3.30億元，2021年度和2022年度物業租賃使用權資產總值持續關連交易金額預估上限分別為人民幣7.35億元、8.28億元。詳情請參見本公司2021年8月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

4. 2019年8月30日，本公司與關連方中國東航集團及其附屬公司就金融服務、外貿進出口服務、航空配餐和相關服務、航空配套服務、物業租賃及代建代管服務、廣告委託代理服務、飛機融資租賃服務、飛機及發動機經營租賃服務、貨運物流業務保障服務持續關連交易簽署了為期三年(2020年1月1日至2022年12月31日)的持續關連交易框架協定並更新了2020年至2022年交易金額上限。以下載列各項更新持續關連交易之關連人士的關係及2022年年度上限：

協議	訂約方與關連人士的關係	截至二零二二年 十二月三十一日 止財政年度的年度上限 (人民幣，除美元以外)
<b>更新現有協議</b>		
金融服務協議	東航集團財務有限責任公司，其約53.75%權益由中國東航集團直接擁有，因此為其聯繫人。	
— 存款餘額		14,000,000,000元
2020-2022年度飛機融資租賃框架協議	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。	5,286,000,000美元
— 總租金(包括本金及利息)及安排費		20,928,000,000元
— 使用權資產總值		
2020-2022年度飛機及飛機發動機經營性租賃框架協議	東航租賃，關連關係同上。	
— 年度租金		1,355,000,000元
— 年度租金總額		4,705,000,000元
— 使用權資產總值		3,548,000,000元
進出口服務協議	東方航空進出口有限公司，其55%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	950,000,000元
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		1,860,000,000元
— 有關專用車輛及設備租賃的使用權資產總值		1,900,000,000元
航空配餐服務及相關服務協議	東方航空食品投資有限公司，其55%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	4,840,000,000元
— 接受服務		8,000,000元
— 公司作為承租人 — 年度租金		190,000,000元
— 公司作為承租人 — 使用權資產總值		
— 公司作為出租人 — 年度租金		100,000,000元
物業租賃及代建代管協議	中國東航集團，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。	330,000,000元
— 應付租金及費用金額		828,000,000元
— 使用權資產總值	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。	
廣告服務協議	東方航空傳媒股份有限公司，其55%權益由中國東航集團直接擁有，為其聯繫人。	75,000,000元
貨運物流日常關連交易框架協議	東航物流，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		460,000,000元
— 就貨站業務保障服務支付的金額		830,000,000元
<b>設定截至2022年12月31日止的年度上限</b>		
客機貨運業務獨家經營協議	中貨航，其約83%權益由東航物流直接持有，即為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。	8,000,000,000元
— 就客機貨運業務收取的運輸服務價款		

以上各交易詳情請參見本公司於2019年8月30日、2020年8月28日、2021年6月23日、2021年7月23日及2021年8月30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過在2021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》並參考實務說明第740號《香港上市規則規定的持續關連交易的審計師函件》，對截至2021年12月31日止年度的持續關連交易執执行程序。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。本公司已向香港聯交所提供審計師函件副本。

就各項載於按照國際財務報告準則編製的財務報表附註45的有關連人士交易，本公司確認已遵守上市規則下的有關規定(如適用)。除上述披露以外，載列於按國際財務報告準則編製的財務報表附註45的有關連人士交易並不屬於上市規則所指之關連交易。

## 關連交易

1. 為進一步釐清本公司和東航食品各自的管理責任，優化管控模式，提升本公司餐車和機供品管理和運行效率，強化本公司對餐車和機供品成本和品質管控，降低物資庫存等資金成本，2021年6月23日，本公司董事會審議通過了《關於公司轉讓餐車和機供品資產關聯交易的議案》，同意本公司及相關子公司上海航空、東航雲南、東航江蘇和東航武漢向東航食品轉讓餐車、機供品資產的方案，轉讓資產共計人民幣12,341.16萬元(不含稅)，並採取統談分簽方式與東航食品簽署《東航食品受讓公司餐車、機供品資產協議書》。2021年8月30日，本公司及相關子公司與東航食品簽署了相關協議。上海航空為本公司的全資子公司，東航雲南、東航江蘇和東航武漢為本公司的非全資子公司，東航食品為中國東航集團(本公司控股股東)的非全資子公司。因此，根據香港上市規則的界定，東航雲南、東航江蘇、東航武漢和東航食品屬本公司的關連人士。《東航食品受讓公司餐車、機供品資產協議書》項下進行的交易構成香港上市規則第14A章項下的關連交易。詳情請參見本公司2021年6月23日、8月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
2. 為增強東航食品資本實力，改善經營條件，提高可持續發展能力和市場競爭力，2021年6月23日，本公司董事會審議通過了《關於公司對東方航空食品投資有限公司增資的議案》，同意本公司與中國東航集團按股權比例以現金方式對東航食品增資共計人民幣3.1億元，其中本公司按股權比例對東航食品增資人民幣1.395億元，中國東航集團按股權比例對東航食品增資人民幣1.705億元。本次增資前後，本公司與中國東航集團持有的東航食品股權比例未發生變化，分別為45%和55%。本次增資完成後，東航食品的註冊資本增加至人民幣6.6億元。2021年9月30日，本公司與控股股東中國東航集團及其下屬控股子公司東航食品簽署了《東航食品增資協議》。中國東航集團為本公司控股股東，東航食品為中國東航集團的非全資子公司。因此，根據香港上市規則的界定，中國東航集團和東航食品屬本公司的關連人士。《東航食品增資協議》項下進行的交易構成香港上市規則第14A章項下的關連交易。詳情請參見本公司2021年6月23日、9月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

## 擔保情況

截至2021年12月31日，本公司為下屬全資子公司東航海外(本公司的海外融資平台)提供的擔保餘額約為人民幣19.13億元，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

## 聘任、解聘會計師事務所情況說明

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。

本公司董事會2021年第2次例會及2020年度股東大會審議通過《關於聘任公司2021年度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2021年度國內財務報告審計師、美國財務報告審計師和內部控制審計師，羅兵咸永道會計師事務所為本公司2021年度國際財務報告審計師，財務報告及內部控制審計費用共計人民幣1,200萬元。詳情請參見本公司於2021年3月30日、6月23日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

本財務報告已由羅兵咸永道會計師事務所審核。其將於2021年週年股東大會上任滿告退，屆時本公司將提呈決議案，續聘其為本公司2022年度國際財務報告審計師。

董事會代表

**劉紹勇**

董事長

中國，上海

2022年3月30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。董事會定期檢討本公司治理常規，以確保本公司的運行符合法律、法規及上市地監管規定，不斷致力於實現高效的企業管治。

本公司的企業管治常規守則包括但不限於以下文件：

公司章程、股東大會議事規則、董事會議事規則、監事會議事規則、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2021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本公司實際情況認為：截至2021年12月31日止，本公司的企業管治水平達到《企業管治常規守則》（「《守則》」）所載的守則條文的要求。

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

作為一家在中國設立的，同時在上海證券交易所、香港聯交所和紐約股票交易所（「紐約交易所」）上市的公司，本公司不僅受適用的中國法律法規的約束，包括《中國公司法》《中國證券法》《上市公司治理準則》以及《關於在上市公司建立獨立董事制度的指導意見》（「《獨立董事指導意見》」），還受到香港法律法規的約束，包括《上市規則》《公司條例》和《香港證券和期貨條例》，同時亦受相應美國聯邦證券法律法規的約束，包括美國《證券交易法（1934年）》（含其修訂）和《薩奧法案（2002年）》。紐約交易所根據該交易所的上市規則制定了一系列上市公司必須遵守的企業管治準則。然而，紐約交易所也允許外國發行公司遵照「母國」的相關要求，並且給予這些公司企業管治準則的豁免。而給予豁免的條件之一即該外國發行公司必須在年度報告中摘要描述紐約交易所上市規則中的企業管治相關規定與「母國」的企業管治規範中的差異。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.01款要求上市公司董事會大部份成員必須為獨立董事。本公司作為一家中國上市公司，應遵守《獨立董事指導意見》中要求至少三分之一的董事會成員為獨立董事的規定。本公司作為一家香港上市公司，還應遵守《上市規則》中要求董事會成員中最少有三名獨立董事，並且至少其中一名應具備相應的專業資格或會計或相關財務管理專業知識的規定。截至2021年12月31日，本公司9名董事中有4名為獨立董事。另外，《獨立董事指導意見》或《上市規則》所規定的獨立性標準也與《紐約交易所上市公司手冊》的規定不同。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的提名／企業管治委員會。根據中國法律及適用的中國上市規則，提名委員會的大多數成員必須為獨立董事。《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款還規定提名／企業管治委員會必須制定其章程，列明委員會的宗旨及職責，及委員會的年度表現評估。上市公司須於其公司網站刊登委員會章程，並與年報中提供網站地址。於2009年4月28日舉行的本公司第五屆董事會第三次例會上，已經審議通過成立提名委員會，並通過委員會章程。於2010年3月19日，本公司第五屆董事會第三十六次普通會議上，同意提名委員會及薪酬與考核委員會合併成為提名與薪酬委員會，並通過《提名與薪酬委員會工作細則》。提名與薪酬委員會有三位成員，其中兩人是本公司獨立非執行董事。提名與薪酬委員會工作細則刊載於本公司網站。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.05款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的薪酬委員會。此外，薪酬委員會成員必須符合第303A.02(a)(ii)款所載針對薪酬委員會成員之獨立規定。就獨立性考慮的因素包括委員會成員有否自公司接受諮詢、顧問或其他補償費用，及有關董事與上市公司或其附屬公司是否有聯屬關係。根據中國法律及適用的上海證券交易所上市規則，薪酬委員會的大多數成員必須為獨立董事。如上所述，本公司提名與薪酬委員會由兩名獨立非執行董事和一名董事組成。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.10款要求上市公司須制定及披露適用於董事、管理層及所有員工的商業操守及道德準則。本公司已按照《薩奧法案(2002年)》的要求制定了適用於本公司董事、監事、總經理、財務總監和其他高級管理人員的職業道德準則。

## 股東大會及股東

### 股東大會

2021年，本公司共召開了3次股東大會，主要情況如下：

2021年3月29日，本公司召開了2021年第一次臨時股東大會，詳情請見本公司於2021年3月29日在上海證券交易所和香港聯交所網站發佈的公告。

2021年6月23日，本公司召開了2020年度股東大會，詳情請見本公司於2021年6月23日在上海證券交易所和香港聯交所網站發佈的公告。

2021年8月27日，本公司召開了2021年第二次臨時股東大會，詳情請見本公司於2021年8月27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
劉紹勇	3/3	100%
李養民	3/3	100%
唐兵	2/3	66%
林萬里	2/2	100%
蔡洪平	3/3	100%
董學博	2/3	66%
孫錚	2/2	100%
陸雄文	2/2	100%
姜疆	3/3	100%
邵瑞慶	1/2	50%

## 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；
- 制定本公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 制定本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- 制定本公司增加或減少註冊資本的方案以及發行公司債券的方案；
- 擬定本公司合併、分立、解散的方案；
- 決定本公司內部管理機構的設置；
- 聘任或者解聘本公司總經理、董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘本公司副總經理、財務總監、總法律顧問及其他高級管理人員，決定其報酬事項；
- 制定本公司的基本管理制度；
- 制定本公司章程修改方案；
- 股東大會授予的其他職權。

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

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

2021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《公司工資總額管理辦法》、《公司董事會授權管理制度(試行)》，並修訂完善了《信息披露事務管理制度》、《銀行間債券市場信息披露事務管理制度》。

### 董事會會議

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

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

為確保良好的企業管治，截至本年報公佈之日董事會已成立四個專門委員會，並按照《守則》所訂的原則制定其職權範圍。公司秘書為這些委員會撰寫會議記錄，而委員會向董事會匯報工作。

董事會於2021年召開了14次會議。下表顯示各董事於本報告期內出席董事會之詳情：

董事	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	14/14	100%
李養民	14/14	100%
唐兵	14/14	100%
林萬里	7/7	100%
蔡洪平	14/14	100%
董學博	14/14	100%
孫錚	7/7	100%
陸雄文	7/7	100%
姜疆	14/14	100%
邵瑞慶	7/7	100%

附註：各位董事均親自出席相關董事會會議。

## 董事

截至2021年12月31日，本公司董事會由9名董事組成，其中劉紹勇先生為董事長，李養民先生為副董事長、總經理，唐兵先生、林萬里先生為董事，蔡洪平先生、董學博先生、孫錚先生、陸雄文先生等4名為獨立非執行董事，姜疆先生為職工董事。

## 獨立非執行董事

本公司的獨立非執行董事具備專業的知識和經驗。他們能充分發揮監察和平衡的重要作用，保障股東和本公司的整體利益。董事會認為他們能有效地作出獨立判斷，符合上市規則第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，對關連交易、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。

## 董事的證券交易

本公司已採納上市規則附錄十的《標準守則》為本公司的董事證券交易守則。本公司各董事及監事於獲委任時均獲取《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2021年違反《標準守則》之規定標準。

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

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

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

## 董事就財務報表所承擔的責任

董事確認須就編製本集團財務報表承擔有關責任。

本公司審計師就財務報表所作之審計報告列載於本年報第95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
上海上市公司協會組織的上市公司董事任職培訓	林萬里
上海證券交易所組織的獨立董事後續培訓	蔡洪平、孫錚
董事履職培訓	全體董事

本公司董事會辦公室負責安排和查對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

## 公司秘書培訓

於2021年度內，本公司的公司秘書汪健先生參加了不少於15個小時的相關專業培訓。本公司董事會辦公室負責安排和查對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

## 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共4個專門委員會。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	劉紹勇*、蔡洪平、陸雄文
航空安全與環境委員會	李養民*、孫錚、姜疆

附註：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劉紹勇先生出任主席；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2021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。2021年6月23日，邵瑞慶先生任期屆滿，不再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率

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
孫錚	4/4	100%
蔡洪平	11/11	100%
董學博	10/10	100%
邵瑞慶	7/7	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2021年共召開11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2021年第一季度、半年度、第三季度及2020全年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。董事會對外聘核數師甄選、委任、辭任或罷免事宜並無不同意見。

審計和風險管理委員會的履職情況請參見本公司於2022年3月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站上發佈的《2021年度審計和風險管理委員會履職報告》。

除此之外，審計和風險管理委員會亦於2021年進行其他符合中國內地和美國報告規定的工作，其中包括指導和監督內部控制建設，聽取並審定全面風險工作計劃，結合相關監管機構的要求全面推進風險管理工作；以及《薩班斯—奧克斯萊(Sarbanes-Oxley)法案》方面的遵規情況；及審議管理層為本公司遵守《薩班斯—奧克斯萊法案》的內部監控規定(第404條)而開展的包括管理層評估在內的全體工作。

在本報告期內，本公司應付普華永道會計師事務所(特殊普通合伙)及羅兵咸永道會計師事務所的審計及與審計相關服務費用為人民幣1,200萬元，其中主要為審計有關本集團按照國際財務報告準則和中國會計準則編製之2021年度財務報表、美國20F表格文件的費用合計人民幣975萬元，以及內部控制審計的費用人民幣225萬元。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。

審計和風險管理委員會已審核本公司審計師的表現、獨立性及客觀性。

### 4. 審計和風險管理委員會章程載於本公司網址[www.ceair.com](http://www.ceair.com)。

## 規劃發展委員會

截至2021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。2021年6月23日，蔡洪平先生不再擔任規劃發展委員會委員職務；同日，董事會聘任陸雄文先生擔任規劃發展委員會委員職務。

### 1. 規劃發展委員會主要職責

- (1) 審議公司年度經營目標，並向董事會提出建議；
- (2) 審議公司年度投資方案，並向董事會提出建議；
- (3) 審議公司年度投資方案外的重大投資事項，並向董事會提出建議；
- (4) 審議公司發展規劃，並向董事會提出建議；
- (5) 研究和審議公司機隊發展計劃和購機計劃，並向董事會提交獨立報告；
- (6) 對其他影響公司發展的重大事項進行研究並提出建議；
- (7) 監督以上事項的執行情況，並對以上事項的實施進行檢查；
- (8) 審議董事會授權的其他事項，並監督實施。

### 2. 各委員出席規劃發展委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
唐兵	7/7	100%
董學博	7/7	100%
陸雄文	4/4	100%
蔡洪平	3/3	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。

2021年，委員會依法合規召開7次會議，審議通過9項議案，包括本公司2021年度投資方案、關於虹橋西區綜合生產保障用房及地下車庫項目立項的議案、關於東航昆明長水機場基地擴建項目立項的議案等重大事項，為董事會決策提供了支持。

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

## 提名與薪酬委員會

截至2021年12月31日，本公司董事會提名與薪酬委員會由劉紹勇先生、蔡洪平先生、陸雄文先生3名董事組成，其中劉紹勇先生為委員會主席，蔡洪平先生、陸雄文先生均為獨立非執行董事。2021年6月23日，董學博先生不再擔任提名與薪酬委員會委員職務；同日，董事會聘任陸雄文先生擔任提名與薪酬委員會委員職務。凡審議有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由劉紹勇先生出任主席；凡審議有關薪酬事宜，提名與薪酬委員會將由蔡洪平先生出任主席。

### 1. 董事會提名與薪酬委員會的主要職責

- (1) 根據《公司法》的相關規定，結合公司股權結構的特點等具體情況對董事會的規模和構成向董事會提出建議；
- (2) 研究董事、經理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；
- (3) 廣泛搜尋合格的董事和經理人員的人選；
- (4) 對董事候選人和經理人選進行審查並提出建議；
- (5) 對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議；
- (6) 研究和審查董事、高級管理人員的薪酬政策和方案；
- (7) 研究董事、高級管理人員的考核標準，進行考核並提出建議；
- (8) 根據公司的實際經營情況，對董事、高級管理人員進行績效考評並提出建議；
- (9) 負責對公司薪酬制度的執行情況進行監督；
- (10) 董事會授權的其他事宜。

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事、高級管理人員的選任程序：

- (1) 提名與薪酬委員會應積極與公司有關部門進行交流，研究公司對董事、高級管理人員的需求情況，並形成書面材料；
- (2) 提名與薪酬委員會可在本公司、控股(參股)企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、高級管理人員人選；
- (3) 搜集初選人的職業、學歷、職稱、詳細的工作經歷、全部兼職等情況，形成書面材料；

- (4) 提名與薪酬委員會應充分聽取被提名人對提名的意見；
- (5) 召集提名與薪酬委員會會議，根據董事、高級管理人員的任職條件，對初選人員進行資格審查；
- (6) 在選舉新的董事和聘任新的高級管理人員前，向董事會提出董事候選人和新聘高級管理人員人選的建議和相關材料；及
- (7) 根據董事會的決定和反饋意見進行其他後續工作。

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事會成員多元化政策：

- (1) 提名與薪酬委員會在履行相關職責時，應考慮該文件所規定的董事會成員多元化政策，負責監察該政策的執行並在適當時候檢審和修訂該政策，確保其有效性。
- (2) 提名與薪酬委員會在檢審董事會的規模和構成、搜尋及提出董事人選時，應根據本公司的業務模式和具體需要，考慮相關因素以達到董事會成員的多元化。提名與薪酬委員會可從多個方面考慮董事會成員多元化，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識及服務期限等。在考慮上述相關因素後，提名與薪酬委員會按董事人選的長處及其可為董事會作出的貢獻，向董事會作出最終的委任建議。

## 2. 各委員出席提名與薪酬委員會會議的出席情況

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	4/4	100%
蔡洪平	4/4	100%
陸雄文	0/0	不適用
董學博	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。2021年，委員會依法合規召開了4次會議，審議通過關於本公司高級管理人員變動的議案等4項議案，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公司網址[www.ceair.com](http://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。2021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2021年度領取如下酬金：

姓名	稅前薪酬 (人民幣萬元)
林萬里	0
蔡洪平	20
董學博	8
孫錚	12
陸雄文	12
邵瑞慶	10

## 高級管理人員的酬金

本公司高級管理人員2021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	—
席晟	副總經理	—
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	—
汪健	董事會秘書、公司秘書	117.74
合計	/	117.74

## 航空安全與環境委員會

截至2021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。2021年6月23日，邵瑞慶先生辭去本公司航空安全與環境委員會委員職務；同日，董事會聘任孫錚先生擔任航空安全與環境委員會委員職務。

### 1. 董事會航空安全與環境委員會的主要職責

國家航空安全及航空環境保護相關的法律、法規、規章及公司保障航空安全和航空環境保護的政策、措施的執行情況進行監督和檢查；對公司航空安全管理及航空環境保護工作進行監督和檢查；聽取公司分管安全工作的副總經理關於航空安全工作規劃或工作計劃的匯報，並提出建議或意見；聽取公司分管安全工作的副總經理關於公司安全運行狀況及安全形勢的工作匯報，提出保證航空安全的建議或措施；聽取公司分管安全工作的副總經理關於公司航空安全及國內、國際與航空碳排放相關的環境保護重大問題的匯報，提出解決的方案或建議。

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	1/1	100%
姜疆	2/2	100%
邵瑞慶	1/1	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。

2021年，航空安全與環境委員會加強對公司民航安全工作、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，審議了董事會航空安全與環境委員會2020年度工作情況和2021年度工作計劃等相關議案，為董事會決策提供了支持。

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

## 監事會工作情況

2021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、關連交易、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。

## 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。

### 內部監控制度的主要特點

作為上海、香港、美國三地上市的公司，本公司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，本公司為滿足美國薩班斯法案的要求啟動內部控制建設。2006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。本公司於2010年3月啟動全面風險管理與內部控制體系建設項目。

## 2021年內部控制評價工作情況

### (一) 組織機構

本集團成立2021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2021年度內控評價工作安排，佈置本公司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，本公司10個職能部門、11家二級單位、11家分公司、9家子公司共41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21家重點單位，對其重要業務流程進行現場測試；最後，工作組收集整理各單位日常檢查和審計情況，作為內控評價的重要組成部分。本公司確定本年度內控評價重點關注本公司整體層面控制流程、37個業務層面控制流程、32個核心業務信息系統層面控制流程，其中業務層面包括財報部分243個業務流程、4,600餘個控制點，非財報部分214個業務流程、4,400餘個控制點。

### (三) 評價工作組織及保障措施

為有效推進內控評價工作的開展，工作組通過制定聯絡人制度、例會和工作簡報制度，深化信息溝通，並在現場測試工作的重要節點，召開內控評價工作佈置會，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读，提升各單位內控評價技能。

### (四) 內部控制評價結果

本公司已按照《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，結合本公司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2021年12月31日（內部控制評價報告基準日），本公司內部控制整體有效。本公司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，本公司將印發文件要求相關單位針對未完成整改的缺陷制定整改措施，明確整改責任和時限，認真落實整改工作。

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

### 內部審計的流程

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

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

### 處理和發佈內幕消息的程序和內部監控措施

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



## 風險管理

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

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

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

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

2021年，董事會已經作出有關風險管理裡內部監控系統的檢討，認為本公司已根據香港上市規則對有關上市公司風險管理及內部監控的要求履行職責和本集團風險管理及內部監控系統於2021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《投資者關係管理制度》及《投資者關係管理工作實施細則》，通過現場交流、電話、傳真、網絡等方式搭建與投資者溝通的橋樑，更好地促進了本公司誠信自律、規範運作，切實保護投資者利益。

本公司董事會和管理層高度重視投資者關係工作，2021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2020年度業績說明會、2021年上海轄區上市公司集體接待日暨中報業績說明會等。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2020年度業績和2021年中期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、回覆投資者在上市證E互動平台上的各類問詢等方式，加強與投資者的溝通。憑藉積極有效的投資者關係管理工作，本公司榮獲人民日報下屬公司全景網「全景2020年度投資者關係金獎」。

## 企業管治

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。投資者及公眾可登陸本公司網址(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本公司網址下載。

據本公司公開所得的資料及本公司董事所知，本公司至少25%已發行股本總額一直由公眾持有。於2021年12月31日，本公司股東名冊上共有164,642名股東。

股東查詢相關資料、提出臨時提案可通過以下方式聯繫董事會秘書或證券事務代表：

董事會秘書、公司秘書	汪健
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號中國東方航空股份有限公司董事會辦公室
電話	021-22330932
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

2021年11月9日，本公司完成向發行對象非公開發行2,494,930,875股A股股票，本公司股本由16,379,509,203股增至為18,874,440,078股。2021年11月10日，本公司對《公司章程》進行了相應修訂。

董事會代表

**劉紹勇**  
董事長

中國·上海  
2022年3月30日

# 社會責任

本集團堅持「創新、協調、綠色、開放、共享」五大發展理念，將社會責任融入航空安全、旅客服務、員工發展等傳統的本公司管理核心領域，積極履行經濟、社會和環境責任，並持續將如應對氣候變化、資源可持續利用、精準扶貧等環境和社會議題納入其中。詳情請見本公司發佈的2021年度社會責任報告。

## 2021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
「全國先進基層黨組織」	黨中央
「全國脫貧攻堅先進集體」	黨中央 國務院
中央企業黨建責任制考核被評為A級(連續3年)	國務院國資委
國際指數公司MSCI ESG評定為A級(連續2年)	國際指數公司MSCI ESG
2021全球最有價值的50個航空公司品牌(第8位)	品牌金融(Brand Finance)
2021 BrandZ中國全球化品牌50強(第20位)	Google聯合WPP和Kantar
2021 BrandZ最具價值中國品牌100強(第66位)	WPP和Kantar
「凌燕」青年講師團榮獲「基層理論宣講先進集體」	中宣部
中華人民共和國第十四屆運動會 2017-2020年度全國群眾體育先進單位	國家體育總局
央企ESG•先鋒50指數(第11位)	國務院國資委《中央企業上市公司ESG藍皮書(2021)》 課題組
中國首批「ESG示範企業」	中國社會責任百人論壇ESG專家委員會
中國ESG優秀企業500強(第23位)，交通運輸行業首位	新浪財經ESG評級中心聯合CCTV-1《大國品牌》
2020中國企業500強	2020中國企業500強 中國企業家協會
2020中國服務業企業500強	中國企業聯合會 中國企業家協會

## 社會責任

獎項名稱	頒獎單位
2021中國跨國公司100大及跨國指數(第64位)	中國企業聯合會 中國企業家協會
全球餐飲榜「最佳航空文創五星獎」	Global NEWS
上海市企業社會責任報告「傑出典型企業」	上海市經濟團體聯合會 上海市工業經濟聯合會
「金蜜蜂2021優秀企業社會責任報告•長青獎」	《可持續發展經濟導刊》金蜜蜂智庫
第四屆中央企業優秀故事視頻類一等獎、 圖文類二等獎、視頻類三等獎	國資委宣傳局 人民網
國際傳播案例入選「中國企業國際形象建設案例集」 (連續4年)	國務院國資委新聞中心
2021中國企業國際形象十大優秀案例(第1名)	國務院國資委新聞中心
「一帶一路」百國印記短視頻大賽中獲得 「Z世代之聲」和「海外最佳人氣獎」	國務院國資委新聞中心 環球網 中國公共外交協會
第十七屆中國公共關係行業最佳案例大賽： 企業品牌傳播類金獎、旅遊服務與 城市品牌推廣類金獎、「講好中國故事」之 海外傳播類金獎	中國國際公共關係協會
上海市「銀鴿獎」最佳活動案例、最佳視頻	上海市委外宣辦
第九屆全國品牌故事大賽微電影一等獎、 短視頻二等獎、徵文二等獎	中國質量協會
第九屆全國品牌故事大賽優秀組織單位	中國質量協會

獎項名稱	頒獎單位
第九屆全國品牌故事大賽(上海賽區) 徵文、微電影、短視頻一等獎	上海市質量協會
央企海外網絡傳播力10強	《2020中央企業海外網絡傳播力建設報告》由北京師範大學新媒體傳播研究中心、中國日報網、光明網、北京師範大學教育新聞與傳媒研究中心聯合發佈
「智慧財務合同管理系統項目」獲產業智能獎項 「最佳創新實踐獎」	ISIG中國產業智能大會
「全景投資者關係金獎」— 2020年度「傑出IR企業」、 「機構友好溝通獎」	深圳全景網絡有限公司
上海證券交易所2020至2021年度信息 披露工作A級評價(連續8年)	上海證券交易所
2021年航空公司傳統年報金獎	ARC
2020年航空業年報金獎、中國年報50強、 亞太區域80強	LACP Vision Awards

## 保護生態、防治污染、履行環境責任

本公司深入貫徹落實國家生態文明建設戰略部署，緊緊圍繞落實碳達峰碳中和願景，統籌推進應對氣候變化與生態環境保護相關工作，協同推動本公司高質量發展和生態環境高水平保護，有力促進東航綠色低碳循環發展。

推進能源環保機構設置、規章體系建設和人才儲備。本公司成立綠色低碳循環發展專項小組，控股股東中國東航集團成立「全面推進能源節約與生態環境保護領導小組」以及「雙碳」工作辦公室，統籌推進本公司能源節約與生態環境保護、綠色低碳循環發展、碳達峰碳中和等工作；2021年，本公司發佈《環境和能源管理手冊》《能源環保責任事件專項考核管理辦法(2021版)》等，從制度層面推動能源環保工作精細化管理；本公司持續加強相關人員對國內外能源環保政策的學習與研究，促進本公司碳市場管理、碳資產管理、碳交易人員的知識儲備和能力提升。本公司在民航局發佈的《關於對2020年度民航飛行活動二氧化碳排放報告及核查報告質量評價情況的通報》中被評為「優秀」。

落實市場化減排機制，提升碳排放管理能力。全國碳交易工作方面，本公司向上海市生態環境局提交2020年度碳排放報告及監測計劃，按照民航局要求，編製並提交相應碳排放監測計劃。歐盟碳交易工作方面，本公司2020年度因備降原因在歐盟境內兩點間產生18噸碳排放，已完成履約清繳工作；本公司從2021年10月12日至12月31日期間在13條國內精品航線上推出「碳中和航班」項目，共執行航班516班，搭乘57,118名旅客。

加強節能減排信息化建設。本公司加強基礎數據的收集分析能力，包括空中的飛行數據和地面的運營數據，細化各類數據的顆粒度，結合前沿的大數據算法、人工智能等技術手段，開發能耗監控平台，為預測和分析節能減碳精細化管理奠定基礎。其次，建立碳排放管理平台，加強碳排放數據的科學統一管理，提升數據的準確性和完整性，為今後碳資產管理提供依據。同時，本公司正建立旅客的碳足跡平台，為旅客提供乘機記錄的詳細評估，給旅客抵銷二氧化碳排放提供選擇。

聚焦碳達峰、碳中和，關注並參與全球氣候治理。本公司積極參與國際國內交流，參加民航局組織的雙碳專題會議，參與IATA和ICAO可持續發展相關研討，深入研究行業可持續發展的舉措和路徑，在各會議上積極傳遞中國航企的訴求，增強中國航司的主導權和話語權。本公司持續跟進英國碳排放交易計劃(UK ETS)的相關政策、歐盟執委會出台的「Fit for 55」綠色新政，跟進全球範圍內碳市場和環保相關的政策標準研究。2021年11月，中國東航集團成功承辦2021北外灘國際航空論壇，論壇以「全球航空業可持續發展之道」為主題，20家航空業相關企業高層領導向全球發佈《全球航空業碳減排合作倡議》。

開展生態環保宣傳工作，加強ESG相關的信息披露，屢獲知名機構的認可。本公司結合世界環境日、節能週和低碳日活動，多渠道、多形式向員工、社會公眾、國內外媒體積極宣傳本公司節能降碳舉措、環保限塑專項工作，宣傳航司的綠色環保理念和節能降耗成效，營造能源節約和生態環保意識。

本公司堅持高質量、高水平的信息披露，自2009年以來，連續13年發佈企業社會責任報告，根據MSCI等權威機構的評級結果動態調整優化管理實踐。2021年11月，本公司MSCI評級繼2020年之後再度獲評A級，與行業內其他四家航空公司位列全球最高水平，也是7家中國A股航空公司唯一的A級，此外，本公司獲評新浪財經ESG「2021中國ESG優秀企業500強」，本公司控股股東中國東航集團入選中國首批「ESG示範企業」。

## 積極減少碳排放

本公司始終堅持「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。

持續優化機隊結構。2021年退出老舊飛機6架，引進新飛機33架。隨著A350-900、B787-9、A320NEO等新機型的引進，本公司機隊機齡結構始終保持年輕化。根據飛機製造廠商有關數據，新一代機型相比前一代同類機型單位油耗顯著下降，本公司整體機隊燃油效率持續提升。

持續推行減重節油管理和技術應用降低油耗。本公司確定「從源頭減輕飛機重量、優化飛機性能」的指導思想，定期評估調整飛機相關特定配備、優化餐食機供品重量標準，2021年本公司通過控制餐供品等舉措累計動態減重2.8萬噸。

本公司積極推進民航局大力推廣的PBN、HUD、CCO/CDO<sup>1</sup>等航行新技術，有效降低飛行時間、油耗、排放及噪聲。

推進新能源設備佔比提升、機場電源設備替代APU等工作。本公司持續通過提升新能源設備佔比更新高耗能落後設備、開展機場內電源設備替代飛機APU等專項工作，在符合運行條件的機場，全年APU替代設備使用率為99.9%。

推廣全新限塑減塑標準。本公司持續跟進國內外限塑相關政策法規和標準，建立全新限塑減塑工作機制，歐盟、國內(含地區)航班的機供品的全新限塑標準分別自2021年7月和2022年1月起開始實施調整，後續將逐步推進限塑、減塑工作機制在機艙、航站樓、貨物包裝、地面辦公場所等領域落實。

關注清潔能源應用。本公司緊密跟進國際SAF(Sustainable Aviation Fuel，可持續航空燃料)相關政策和前沿技術，配合民航局開展SAF應用的初步調研，與供應鏈上下游企業積極交流，探討推進SAF應用的可行性。

本公司單位ATK油耗連續四年下降，累計降幅達6.5%，2018年至2021年累計節油約39萬噸。

1 PBN (Performance Based Navigation)，民航飛機可以沿著最有利的飛行路線來飛行，可以明顯縮短飛行距離，進而減少飛行過程中的油耗量和飛行時間，HUD (Head Up Display)平視顯示系統，可讓飛行員盡量做到不低頭、不轉頭就能看到重要飛行信息，CCO/CDO (Continuous Climb Operations/Continuous Descent Operations)飛機起飛爬升和下降著陸時盡可能地採取最佳的速度、最合適的航空器姿態等連續爬升或者連續下降的方法來獲得或者消失高度，可以減少燃油消耗，減少發動機損耗，從而減少廢氣排放。

## 鄉村振興

2021年，本公司在控股股東中國東航集團的統一部署下，認真做好雲南省臨滄市滄源、雙江兩縣的定點幫扶工作，努力克服疫情帶來的經營壓力，紮實推進鄉村振興有關事項。本公司和中國東航集團全年投入無償幫扶資金人民幣4,121萬元，開展消費幫扶人民幣3,212萬元，幫助培訓農民、基層幹部、產業帶頭人和技術人員超過1萬人次。

- (一) **助力產業振興。**一是持續發揮航線幫扶作用。本集團2021年全年涉及雲南省臨滄、滄源航班約4,997架次，運輸旅客約33.02萬人次。通過航線貢獻GDP約人民幣6億元，解決就業超過9,000人。目前本集團航線已覆蓋全國脫貧縣483個，國家鄉村振興重點縣88個，積極助力全國鄉村振興。二是打造「甜蜜產業」。積極幫助滄源縣建立中國農科院蜜蜂研究所滄源實驗站，蜜蜂產業被列為滄源重點發展產業，全縣蜂農人均年增收人民幣1,000元以上。三是加強鄉村旅遊推介。每月定期在《東方航空》、《上海航空》、《東方風情》、《東航商旅》、《銀燕》等機上雜誌和手機APP，對滄源、雙江兩地的旅遊、農特產品進行免費宣傳推介，累計貢獻宣傳資源費用1,080萬元。四是做好現有產業幫扶。幫助雙江縣同化村茶葉初制廠改造配電設備，解決655戶茶農生產問題；聯合上海期貨交易所開展滄源縣班洪鄉橡膠期貨保險項目，投保保障農產品價值人民幣918萬元，548戶農戶受益。
- (二) **助力人才振興。**一是建立新時代鄉村振興大學堂，推動面向滄源縣農民和基層幹部的人才隊伍建設。二是培養服務三農的新隊伍，聯合清華大學培養新時代農民、產業帶頭人和基層幹部，開辦清華大學鄉村振興東航—滄源（雙江）遠程教學站，全年線上線下培訓10,136人次，投入人民幣400萬元；三是實施教師培訓項目，聯合國家教育部，助力滄源、雙江教師專業發展三年行動，2021年已培訓學員663人，連續三年每年投入人民幣1,000萬元；四是開展教育幫扶，為滄源、雙江兩縣高考中榜的433名家庭困難學生提供入學免費往返機票；援建滄源縣部分教師宿舍和校園基礎建設，幫助邊遠寄宿制學校改善辦學條件。
- (三) **助力文化振興。**本公司和中國東航集團幫助滄源縣帕浪村建設文化廣場，豐富群眾文化生活，大力弘揚社會主義核心價值觀，持續推動鄉風文明。
- (四) **助力生態振興。**本公司和中國東航集團幫助雙江縣南罵河村安裝太陽能路燈、配置垃圾桶等，改善農村人居環境，完善農村生活設施；援建滄源縣飲水工程，完工通水後5,000餘名村民的飲水問題得到徹底解決。
- (五) **開展醫療幫扶。**本公司和中國東航集團聯合上海徐匯中心醫院，搭建「徐匯雲醫院—滄源」服務站，免費提供遠程療診、諮詢等服務；為雙江縣58名家庭困難的先天性心臟病兒童提供赴昆明手術免費往返機票；聯合中國扶貧基金會在滄源縣開展頂樑柱住院補充保險項目，投入保費人民幣113.06萬元，惠及低收入人口50,645人。
- (六) **深化消費幫扶。**本公司和中國東航集團積極採購脫貧地區優質農產品開發機供產品，加大福利和慰問物資的採購力度，舉辦滄源黑蜜促銷等活動，全年消費幫扶約人民幣3,212萬元。



# 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股份有限公司)

## 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219頁的綜合財務報表，包括：

- 於2021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，包括主要會計政策及其他解釋信息。

### 我們的意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據《國際財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2021年12月31日的綜合財務狀況及其截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

### 意見的基礎

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

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，認為對本期綜合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綜合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：

- 商譽和飛機及發動機減值的評估
- 遞延所得稅資產的確認
- 飛機及發動機退租檢準備
- 常旅客獎勵計劃合同負債的確認

## 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><b>商譽和飛機及發動機減值的評估</b></p> <p>請參閱財務報表附註2.18，附註3(f)，附註3(g)，附註16，附註18以及附註19</p> <p>於2021年12月31日，貴集團商譽的賬面價值為人民幣11,270百萬元，自購、租賃飛機及發動機的賬面價值分別為人民幣70,916百萬元及人民幣122,811百萬元。商譽和飛機及發動機均屬於航空營運業務資產組。</p> <p>貴集團至少每年對商譽進行減值測試，並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，商譽和飛機及發動機於2021年12月31日不需計提減值準備。</p> <p>由於商譽和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，因此我們將商譽和飛機及發動機的減值評估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"> <li>• 了解了管理層關於商譽和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。</li> <li>• 評估並測試了與商譽和飛機及發動機的減值測試相關的內部控制。</li> <li>• 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，進而分析上年度商譽和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。</li> <li>• 在內部評估專家的協助下，參考同行業慣例並考慮新冠疫情的不確定性，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。</li> <li>• 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"> <li>— 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；</li> <li>— 將穩定期增長率與市場經濟資料進行比較；</li> <li>— 將預測的毛利率與以往業績進行比較，並考慮市場趨勢；</li> <li>— 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。</li> </ul> </li> </ul>

## 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><b>商譽和飛機及發動機減值的評估(續)</b></p> <p>於2021年12月31日，貴集團遞延所得稅資產金額為人民幣9,580百萬元。</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>	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>我們評估了商譽和飛機及發動機減值相關披露的充分性。</li></ul> <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商譽和飛機及發動機的減值測試中所作出的估計和判斷。</p>
<p><b>遞延所得稅資產的確認</b></p> <p>請參閱財務報表附註2.13，附註3(e)，以及附註27。</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"><li>我們了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。</li><li>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。</li><li>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。</li><li>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"><li>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；</li></ul></li></ul>

## 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><b>遞延所得稅資產的確認(續)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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；</li> <li>— 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。</li> </ul> <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>

### 飛機及發動機退租檢準備

請參閱財務報表附註2.9，附註3(c)以及附註38

於2021年12月31日，貴集團經營租賃飛機及發動機退租檢準備賬面餘額為人民幣7,270百萬元。

根據部分租賃協定中的相關條款，貴集團有義務在飛機及發動機退租時滿足合同約定的退租條件。管理層根據飛機及發動機的使用狀況及預計退租成本計提飛機及發動機退租檢準備。

由於飛機及發動機退租檢準備金額重大，且預計的退租成本涉及管理層的重大估計和判斷，評估管理層的估計和判斷需要會計師作出重大判斷及投入很大的工作量，因此我們將飛機及發動機退租檢準備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：

- 我們了解了管理層關於飛機及發動機退租檢準備相關的內部控制流程，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，評估了重大錯報的固有風險。
- 評估並測試了飛機及發動機退租檢準備相關的內部控制的設計及執行的有效性，包括預計飛機及發動機的使用狀況及預計退租成本相關的內部控制。
- 我們分析了以前期間飛機以及發動機退租檢修費用準備的實際結果，以評價管理層所作估計的合理性。
- 結合租賃合同條款及歷史維修記錄，評價管理層估計飛機及發動機退租檢準備所採用方法的合理性。

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計提飛機及發動機退租檢準備時所作出的估計和判斷。

## 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><b>常旅客獎勵計劃合同負債的確認</b></p> <p>請參閱財務報表附註2.7(i)(b)，附註3(b)以及附註5</p> <p>於2021年12月31日，貴集團常旅客獎勵合同負債餘額為人民幣1,492百萬元。</p> <p>貴集團實行常旅客獎勵計劃，根據會員所積累的里程授予其里程積分，里程積分在過期前可以用於兌換免費或折扣商品或機票。該里程計劃向客戶提供了一項重大權利，貴集團將其作為單項履約義務，並將部分交易價格分攤至里程積分進行遞延並確認為常旅客獎勵計劃合同負債。分攤至里程積分的交易價格根據可兌換同類航線和服務的歷史價格以及預計兌換率進行估算。</p> <p>由於常旅客獎勵計劃合同負債餘額重大，且管理層確定里程積分的單獨售價及預計兌換率時涉及重大判斷，評估管理層的判斷需要會計師作出重大判斷及投入很大的工作量，因此我們將常旅客獎勵計劃合同負債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"><li>• 我們了解了管理層關於常旅客計劃合同負債的內部控制流程，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。</li><li>• 評估並測試了常旅客計劃合同負債相關的內部控制的設計及執行的有效性。</li><li>• 評估了管理層分攤至里程積分的交易價格所採用方法的合理性。</li><li>• 我們測試了方法中所使用的基礎資料的完整性和準確性，包括里程積分可兌換同類航線和服務的歷史價格。</li><li>• 結合歷史里程積分兌換模式、當前行業資料和經濟趨勢，評估了預計兌換率的合理性。</li><li>• 我們執行了敏感性分析以評估預計兌換率變化對合同負債的影響。</li></ul> <p>基於以上實施的審計程式，已獲取的審計證據能夠支持管理層在常旅客獎勵計劃合同負債的確認中所做出的估計。</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2021年年報(「年報」)除綜合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。

我們對綜合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。

結合我們對綜合財務報表的審計，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綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們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。

## 董事就綜合財務報表須承擔的責任

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

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會協助董事履行職責，監督貴集團的財務報告過程。

## 核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅向閣下(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綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

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

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，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綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合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，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。



### 核數師就審計綜合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綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是孟江峰。

**羅兵咸永道會計師事務所**

執業會計師

香港，二零二二年三月三十日

# 合併損益及其他綜合收益表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
收入	5	67,127	58,727
其他營業收入和利得	6	6,079	5,698
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(20,593)	(13,840)
飛機起降費		(10,251)	(9,331)
折舊及攤銷		(22,718)	(22,255)
工資、薪金及福利	8	(21,061)	(20,827)
飛機維修費		(3,783)	(3,451)
航空餐食供應		(1,655)	(1,589)
低值和短期租賃租金		(383)	(358)
銷售及市場費用		(1,128)	(1,570)
民航基礎設施建設基金		(852)	—
地面服務及其他費用		(532)	(872)
資產減值損失	9	(22)	(184)
金融資產減值淨損失	10	(28)	(32)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(11)	(26)
間接營業支出		(3,707)	(3,930)
<b>營業支出總額</b>		<b>(86,724)</b>	<b>(78,265)</b>
<b>經營虧損</b>	7	<b>(13,518)</b>	<b>(13,840)</b>
分佔聯營公司業績	22	(97)	(82)
分佔合營公司業績	23	(44)	(13)
財務收入	11	1,958	2,660
財務支出	12	(5,812)	(5,213)
<b>稅前虧損</b>		<b>(17,513)</b>	<b>(16,488)</b>
稅項	13	4,229	3,927
<b>年度淨虧損</b>		<b>(13,284)</b>	<b>(12,561)</b>
<b>年度淨虧損歸屬於：</b>			
本公司權益持有者		(12,214)	(11,836)
非控制性權益		(1,070)	(725)
		<b>(13,284)</b>	<b>(12,561)</b>
<b>年度本公司權益持有者應佔每股虧損</b>			
— 基本及攤薄(人民幣)	15	(0.73)	(0.72)

合併損益及其他綜合收益表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>本年度虧損</b>		<b>(13,284)</b>	(12,561)
<b>年度其他綜合收益</b>			
以後期間重分類至損益表的其他綜合收益			
— 套期工具本年度公允價值變動有效部分		221	153
— 計入合併損益表中的(利得)/虧損重分類		(525)	57
— 所得稅影響		76	(52)
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		(247)	(209)
— 分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項	22	(7)	2
— 設定受益計劃產生的精算損失，扣除稅項	39	(84)	(61)
<b>年度稅後其他綜合收益</b>		<b>(566)</b>	(110)
<b>年度總綜合收益</b>		<b>(13,850)</b>	(12,671)
<b>年度總綜合收益歸屬於：</b>			
本公司權益持有者		(12,765)	(11,940)
非控制性權益		(1,085)	(731)
		<b>(13,850)</b>	(12,671)

# 合併資產負債表

截至二零二一年十二月三十一日

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備	16	93,242	101,043
投資性房地產	17	118	166
使用權資產	18(a)	126,875	118,210
無形資產	19	11,713	11,718
飛機預付款	20	12,165	17,240
投資於聯營公司	22	1,777	1,793
投資於合營公司	23	484	594
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	24	457	995
衍生金融工具	25	—	37
遞延稅項資產	27	9,580	5,011
其他非流動資產	26	4,469	5,345
		<b>260,880</b>	262,152
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件	28	1,799	2,054
應收賬款	29	974	1,124
預付款及其他應收款	31	12,089	11,198
按公允價值計入損益的金融資產	30	84	95
衍生金融工具	25	—	362
限制性銀行存款	32	12	12
現金及現金等價物	32	12,950	7,651
劃分為持有待售的資產	33	2	2
		<b>27,910</b>	22,498
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應付票據	34	2,454	3,220
其他應付款及預提費用	36	18,745	21,619
合同負債	35	3,287	3,671
借款的流動部分	37	44,999	57,150
租賃負債的流動部分	18(b)	16,350	14,073
應付稅項		55	48
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	38	—	24
衍生金融工具	25	1	3
		<b>85,891</b>	99,808
<b>淨流動負債</b>		<b>(57,981)</b>	(77,310)
<b>總資產減流動負債</b>		<b>202,899</b>	184,842

## 合併資產負債表

截至二零二一年十二月三十一日

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>非流動負債</b>			
借款	37	50,792	30,745
租賃負債	18(b)	82,126	82,178
飛機及發動機退租檢修準備	38	7,270	6,966
合同負債	35	899	1,320
衍生金融工具	25	45	138
退休後福利準備	39	2,367	2,373
其他長期負債	40	2,248	1,955
遞延所得稅負債	27	—	13
		<b>145,747</b>	125,688
<b>淨資產</b>		<b>57,152</b>	59,154
<b>歸屬於本公司權益持有者的權益</b>			
— 股本	41	18,874	16,379
— 儲備	42	34,741	39,870
		<b>53,615</b>	56,249
<b>非控制性權益</b>	21	<b>3,537</b>	2,905
<b>總權益</b>		<b>57,152</b>	59,154

第104至219頁的綜合財務報表已由董事會於二零二二年三月三十日批核，並代表董事會簽署。

劉紹勇  
董事



李養民  
董事



# 合併權益變動表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	本公司權益持有者攤佔權益						權益總額 人民幣百萬元
	附註	股本 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	非控制性權益 人民幣百萬元	
二零二零年一月一日結餘		16,379	34,747	17,882	69,008	3,638	72,646
<b>綜合收益</b>							
年度虧損		—	—	(11,836)	(11,836)	(725)	(12,561)
其他綜合收益		—	(104)	—	(104)	(6)	(110)
<b>綜合收益總額</b>		—	(104)	(11,836)	(11,940)	(731)	(12,671)
<b>與權益所有者交易總額：</b>							
二零一九年年度股利		—	—	(819)	(819)	—	(819)
支付附屬公司非控制性權益股利		—	—	—	—	(2)	(2)
二零二零年十二月三十一日結餘		16,379	34,643*	5,227*	56,249	2,905	59,154
<b>二零二一年一月一日總額</b>		<b>16,379</b>	<b>34,643</b>	<b>5,227</b>	<b>56,249</b>	<b>2,905</b>	<b>59,154</b>
<b>綜合收益</b>							
年度虧損		—	—	(12,214)	(12,214)	(1,070)	(13,284)
其他綜合收益		—	(551)	—	(551)	(15)	(566)
<b>綜合收益總額</b>		—	(551)	(12,214)	(12,765)	(1,085)	(13,850)
<b>與權益所有者交易總額：</b>							
發行股份，扣除交易成本與稅項	41	2,495	8,325	—	10,820	—	10,820
附屬公司非控制性權益注資	21	—	(689)	—	(689)	1,717	1,028
處置指定為按公允價值計入其他綜合 收益的權益投資，並確認為留存收益		—	(157)	157	—	—	—
二零二一年十二月三十一日結餘		18,874	41,571*	(6,830)*	53,615	3,537	57,152

\* 截至二零二一年十二月三十一日，該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣347.41億元(二零二零年：人民幣398.70億元)，並計入合併資產負債表內。

# 合併現金流量表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>經營活動的現金流量</b>			
經營產生的現金流量	43(a)	<b>5,828</b>	1,480
已付所得稅		<b>(136)</b>	(269)
<b>經營活動產生的淨現金流入</b>		<b>5,692</b>	1,211
<b>投資活動的現金流量</b>			
購買物業、廠房及設備與其他長期資產		<b>(10,807)</b>	(7,247)
對合營公司與聯營公司注資所支付的現金		<b>(140)</b>	—
處置附屬公司		<b>117</b>	—
出售物業、廠房及設備所得款		<b>3,097</b>	894
轉讓購買權所收到的現金		<b>8,793</b>	—
出售無形資產和土地使用權所得款		<b>752</b>	5
處置權益投資所收到的現金		<b>288</b>	—
已收股利		<b>105</b>	100
衍生金融工具交割		—	(28)
支付對合營公司委託貸款		—	(7)
收回對聯營公司委託貸款		<b>4</b>	—
<b>投資活動產生淨現金流入／(流出)</b>		<b>2,155</b>	(6,283)
<b>融資活動的現金流量</b>			
發行股份所得款		<b>10,820</b>	—
附屬公司非控制性權益注資		<b>283</b>	—
借入短期銀行借款		<b>55,954</b>	28,883
借入長期銀行借款		<b>20,279</b>	10,823
發行短期債券所得款		<b>39,000</b>	77,200
發行長期債券所得款		<b>11,386</b>	1,998
飛機售後回租		<b>686</b>	—
償還短期銀行借款		<b>(40,329)</b>	(9,130)
償還長期銀行借款		<b>(4,490)</b>	(1,948)
償還短期債券		<b>(65,500)</b>	(69,200)
償還長期債券		<b>(8,523)</b>	(2,453)
償還租賃負債本金		<b>(15,725)</b>	(18,439)
已付利息		<b>(6,307)</b>	(5,482)
衍生金融工具交割		<b>(60)</b>	(4)
已付股息		—	(819)
支付附屬公司非控制性權益之股利		—	(3)
<b>融資活動產生淨現金(流出)／流入</b>		<b>(2,526)</b>	11,426
<b>現金及現金等價物淨增加</b>		<b>5,321</b>	6,354
年初現金及現金等價物		<b>7,651</b>	1,350
匯率變動對現金及現金等價物的影響		<b>(22)</b>	(53)
<b>十二月三十一日的現金及現金等價物</b>		<b>12,950</b>	7,651

# 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

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

本財務報表已由本公司董事會(「董事會」)於二零二二年三月三十日批准刊發。

## 2 重要會計政策摘要

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》的披露規定編製。

財務報表按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的權益投資和衍生工具。

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。

#### (i) 持續經營

二零二一年度，本集團淨虧損人民幣132.8億元，於二零二一年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣579.8億元。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) 於二零二一年十二月三十一日，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二零二一年度財務報表。



## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.1 編製基礎(續)

#### (ii) 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16號之修訂 — 二零二一年六月三十日後的新冠肺炎疫情相關的租金優惠**

本集團提早採納國際財務報告準則第16號之修訂。本集團提前採納國際財務報告準則第16號實際權宜之計，即符合資格的承租人無需評估新型冠狀病毒肺炎直接導致的租金減讓是否為租賃變更。其中一項條件要求，租賃付款額的減少僅影響最初於特定時間或之前到期的付款額。二零二一年之修訂將這一期限從二零二一年六月三十日延長至二零二二年六月三十日。

符合條件的租金減讓確認為負的可變租賃付款額，並在觸發該等付款額的條件發生期間計入損益。

二零二一年一月一日權益的期初餘額不受影響。採納該新修訂不會對本集團截至二零二一年十二月三十一日止年度之經營業績及財務狀況產生重大影響。

#### **國際財務報告準則第9號、國際會計準則第39號、國際財務報告準則第7號、國際財務報告準則第4號及國際財務報告準則第16號之修訂 — 利率基準改革 — 第二階段**

該修訂關注新基準利率實施後的會計減免。該等減免改變了金融資產、金融負債和租賃負債合同現金流量的計量基礎，亦是銀行同業拆息改革的直接結果，其在經濟上是對等的，不會導致損益的直接利得或損失。該等修訂還提供額外減免政策，以使套期關係受銀行同業拆息改革直接影響時繼續應用套期會計。

由於本集團現有合同未採用任何新基準利率，故本報告期不受該等修訂影響。此外，本集團認為與基準利率掛鈎的未來現金流量的時間和／或金額仍具不確定性，因此本集團繼續採用現行會計政策。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.1 編製基礎(續)

#### (iii) 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二零二一年十二月三十一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。

	於以下日期或之後開始的 會計年度生效
國際會計準則第16號之修訂 — 物業、廠房及設備： 達到預定可使用狀態前取得的收益	二零二二年一月一日
國際財務報告準則第3號之修訂 — 對概念框架的引用	二零二二年一月一日
國際會計準則第37號之修訂 — 虧損合同 — 合同履約成本	二零二二年一月一日
二零一八年至二零二零年國際財務報告準則年度改進項目	二零二二年一月一日
國際財務報告準則第17號 — 保險合同	二零二三年一月一日 (自二零二一年一月一日起遞延)
國際會計準則第1號之修訂 — 流動或非流動負債的分類	二零二三年一月一日 (自二零二二年一月一日起遞延)
國際會計準則第1號之修訂和國際財務報告準則實務聲明 第2號之修訂 — 會計政策的披露	二零二三年一月一日
國際會計準則第8號之修訂 — 會計估計的定義	二零二三年一月一日
國際會計準則第12號之修訂 — 單一交易產生的 遞延所得稅資產及遞延所得稅負債	二零二三年一月一日
國際財務報告準則第10號之修訂及國際會計準則第28號之 修訂 — 投資者與其聯營或合營公司的資產出售或投入	待定

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二零二一年十二月三十一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。

### 2.2 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2.3)。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.2 合併原則(續)

#### (i) 附屬公司(續)

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。

#### (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要作出更改，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2.18中的政策進行減值測試。

#### (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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.2 合併原則(續)

#### (v) 所有者權益變動(續)

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)。

### 2.3 業務合併

本集團採用購買核算法對所有業務合併進行會計處理，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於交換日的現值貼現。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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.3 業務合併(續)

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。

### 2.4 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。

### 2.5 分部報告

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

### 2.6 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。

### 2.7 收入確認

#### (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。

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

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.7 收入確認(續)

#### (i) 客戶合同收入(續)

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

#### (a) 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。本集團根據歷史趨勢及經驗預估超期票證收入，並於承運日確認收入。

##### 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、退票服務及其他旅遊相關服務的收入於提供服務時確認收入。

#### (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)。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.7 收入確認(續)

#### (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。

### 2.8 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。

### 2.9 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。

### 2.10 利息收益

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。

### 2.11 股利收入

股利源自以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產以及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產。當本公司已確立收取股利的權利時，股利才作為其他收益而計入損益。即使股利是從收購前利潤中支付的，這一規定仍然適用，除非股利明顯代表對部分投資成本的收回。在這種情況下，若股利與以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的投資相關，則本集團將其計入其他綜合收益。但是，本集團可能需要對該投資進行減值測試。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.12 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。

### 2.13 所得稅

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。

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：

- (i) 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
- (ii) 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：

- (i) 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
- (ii) 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。



## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.13 所得稅(續)

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當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當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。

### 2.14 無形資產

#### (i) 商譽

商譽的計量詳見附註2.3。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。

### 2.15 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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.16 物業、廠房及設備

除在建工程外，物業、廠房及設備按初始成本扣除累計折舊及減值損失列賬。

當某項物業、廠房及設備被劃分為持有待售資產或作為持有待售的待處置企業的一部分時，它將停止折舊並依據國際財務報告準則第5號進行計量，詳細詮釋見「持有待售的非流動資產及處置組」部分的會計政策。

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7.5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期內折舊，具體如下：

自購飛機及發動	20年
其他飛行設備，包括高價周轉	10年
樓宇	8至35年
其他物業、廠房及設備	3至20年

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

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。

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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.17 投資性房地產

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

本集團採用直線法將其成本沖銷至殘值在估計可使用年期內折舊。估計可使用年期列示如下：

樓宇	20至35年
----	--------

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

報廢或出售投資性房地產產生的利得或損失，於報廢或出售的本年度損益中確認。

### 2.18 非金融資產減值

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。

### 2.19 持有待售的非流動資產及處置組

當非流動資產及處置組的賬面價值將主要透過一項出售交易而不是持續使用得以收回，且很有可能發生出售交易時，分類為持有待售資產。持有待售資產按照其賬面價值與扣減出售成本後的公允價值兩者的較低者計量，但此要求不適用於遞延所得稅資產、員工福利產生的資產以及以公允價值計量的金融資產。

劃分為持有待售的非流動資產(包括作為處置組一部分的非流動資產)不計提折舊或進行攤銷。

### 2.20 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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.21 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。

### 2.22 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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.22 投資與其他金融資產(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。

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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.22 投資與其他金融資產(續)

#### (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。

#### (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。當沒有合理預期收回合同現金流量時,會核銷該金融資產。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.22 投資與其他金融資產(續)

#### (iv) 減值(續)

##### 一般方法(續)

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

##### 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。

### 2.23 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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.23 金融負債(續)

#### (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。

### 2.24 抵銷金融工具

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

### 2.25 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。



## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.25 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。

#### (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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.25 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(續)

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。

### 2.26 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。

### 2.27 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)。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.28 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。

### 2.29 撥備

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

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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.30 租賃

本集團在合同開始時評估合同是否為租賃或包含租賃。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。

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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.30 租賃(續)

#### (i) 作為承租人(續)

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。

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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.30 租賃(續)

#### (i) 作為承租人(續)

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	5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。

#### (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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.30 租賃(續)

#### (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。

### 2.31 退休後福利

#### (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。

## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.31 退休後福利(續)

#### (ii) 設定受益計劃(續)

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

### 2.32 股利分配

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

### 2.33 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。



## 2 重要會計政策摘要(續)

### 2.33 公允價值計量(續)

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。

### 2.34 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)。

### 2.35 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。

### 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) 超期票證

本集團根據合併財務報表附註2.7所述的會計政策確認運輸收入。超期票證以估計的形式被確認為收入。本集團假設超期票證的金額，減少合同負債並且用基於組合的方法在安排的航班日確認收入。超期率估計基於並受限於供參考的歷史超期票證趨勢。

#### (b) 與常旅客計劃相關的公司負債的確認

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公司負債的結餘與年度經營業績產生重大影響。

#### (c) 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。

#### (d) 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2.31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39。

#### (e) 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。

### 3 關鍵會計估計及判斷(續)

#### (f) 長期資產減值估計(不包括商譽)

根據合併財務報表附註2.18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。

#### (g) 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使用價值確定可收回金額。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。

#### (h) 租賃 — 增量借款利率的估計

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

#### (i) 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、每次大修的時間段、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，並已考慮預期的技術變化。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的重大調節項目已列示於附註4(c)。

截至二零二一年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
<b>分部收入</b>					
對外客戶的報告分部收入	66,812	315	—	—	67,127
分部間收入	—	1,006	(1,006)	—	—
報告分部收入	66,812	1,321	(1,006)	—	67,127
報告分部稅前虧損	(17,889)	374	—	2	(17,513)
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	22,441	277	—	—	22,718
資產減值損失／金融資產減值					
淨損失	48	2	—	—	50
利息收入	354	—	(15)	—	339
利息支出	5,811	16	(15)	—	5,812
資本性支出	30,846	169	—	—	31,015

截至二零二一年十二月三十一日止年度

#### 4 分部資料(續)

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公會議)透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源。(續)  
截至二零二零年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
<b>分部收入</b>					
對外客戶的報告分部收入	58,337	302	—	—	58,639
分部間收入	—	1,499	(1,499)	—	—
報告分部收入	58,337	1,801	(1,499)	—	58,639
報告分部稅前虧損	(17,062)	684	—	(103)	(16,481)
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	21,965	283	—	—	22,248
資產減值損失/金融資產減值					
淨損失	215	1	—	—	216
利息收入	178	1	(13)	—	166
利息支出	5,212	15	(13)	—	5,214
資本性支出	17,778	639	—	—	18,417

截至二零二一年十二月三十一日和二零二零年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空 業務分部 人民幣百萬元	其他 業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配* 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
<b>於二零二一年十二月三十一日</b>					
報告分部資產	280,976	4,376	(1,606)	2,802	286,548
報告分部負債	230,799	2,398	(1,606)	47	231,638
<b>於二零二零年十二月三十一日</b>					
報告分部資產	275,028	5,510	(1,736)	3,606	282,408
報告分部負債	224,862	2,228	(1,736)	142	225,496

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

#### 4 分部資料(續)

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，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。運營國際航線(不包括地區航線)所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- (2) 提供售票服務收入，地服服務及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳台地區)	56,133	45,479
國際	10,553	12,759
港澳台地區	441	489
	<b>67,127</b>	58,727

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

(c) 報告分部收入、分部利潤及分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入		67,127	58,639
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	—	88
合併收入		<b>67,127</b>	58,727

#### 4 分部資料(續)

##### (c) 報告分部收入、分部利潤及分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：(續)

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>稅前虧損</b>			
報告分部虧損		<b>(17,513)</b>	(16,481)
一 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	—	(7)
合併稅前虧損		<b>(17,513)</b>	(16,488)
<b>資產</b>			
報告分部資產		<b>286,548</b>	282,408
一 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	—	—
一 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(iii)	<b>2,242</b>	2,242
合併資產		<b>288,790</b>	284,650

註釋：

- (i) 該差異為逾期預售票款相關的代收稅在中國企業會計準則與國際財務報告準則下的分類差異。
- (ii) 該差異為飛機、發動機及高周件於以往年度在中國企業會計準則下與國際財務報告準則下的折舊年限以及殘值不同而產生的差異。儘管近年來，該等資產的折舊政策在中國企業會計準則與國際財務報告準則下已統一，但由於上述更改為會計估計變更並採用未來適用法處理，因此該等資產的賬面價值以及相關的折舊在中國企業會計準則與國際財務報告準則下仍存在差異。
- (iii) 收購上海航空股份有限公司(「上海航空」)的合併成本及可辨認資產與負債的公允價值於中國企業會計準則與國際財務報告準則下的金額不同，因此所確認的商譽的金額不同。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 5 收入

收入分析如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
客戶合同收入	66,887	58,470
其他來源的收入		
租金收入	240	257
	67,127	58,727

#### (a) 客戶合同收入拆分信息：

對結束於二零二一年十二月三十一日的年度：

分部	航空		總計 人民幣百萬元
	業務分部 人民幣百萬元	其他分部 人民幣百萬元	
<b>商品或服務類型</b>			
運輸收入			
— 客運	54,105	—	54,105
— 貨運及郵運	8,309	—	8,309
退票與佣金服務收入	2,115	—	2,115
地服服務收入	756	—	756
其他	1,287	315	1,602
客戶合同收入總計	66,572	315	66,887
<b>地區分佈收入</b>			
境內(中國·不包括港澳台地區)	55,578	315	55,893
國際	10,553	—	10,553
港澳台地區	441	—	441
客戶合同收入總計	66,572	315	66,887



截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 5 收入(續)

### (a) 客戶合同收入拆分信息：(續)

截至二零二零年十二月三十一日止年度：

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
<b>商品或服務類型</b>			
運輸收入			
— 客運	49,215	—	49,215
— 貨運及郵運	4,895	—	4,895
退票與佣金服務收入	2,206	—	2,206
地服服務收入	818	—	818
其他	1,034	302	1,336
客戶合同收入總計	58,168	302	58,470
<b>地區分佈收入</b>			
境內(中國，不包括港澳台地區)	44,920	302	45,222
國際	12,759	—	12,759
港澳台地區	489	—	489
客戶合同收入總計	58,168	302	58,470

以下列出分部信息內客戶合同收入調節金額披露：

截至二零二一年十二月三十一日止年度

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
客戶合同收入			
外部客戶	66,572	315	66,887
內部銷售	—	1,006	1,006
內部調整與抵銷	—	(1,006)	(1,006)
客戶合同收入總計	66,572	315	66,887

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 5 收入(續)

#### (a) 客戶合同收入拆分信息：(續)

截至二零二零年十二月三十一日止年度

分部	航空	其他分部	總計
	業務分部	人民幣百萬元	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
<b>客戶合同收入</b>			
外部客戶	58,168	302	58,470
內部銷售	—	1,499	1,499
內部調整與抵銷	—	(1,499)	(1,499)
<b>客戶合同收入總計</b>	<b>58,168</b>	<b>302</b>	<b>58,470</b>

下表顯示包含在報告期初的合同負債中而在本報告期確認的收入金額：

	二零二一年	二零二零年
	人民幣百萬元	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	2,979	6,699

於二零二一年十二月三十一日，本集團合同負債中的常旅客計劃為人民幣1,492百萬元。下表列出了二零二一年與二零二零年集團常旅客計劃的合同負債變動明細。

	二零二一年	二零二零年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於一月一日	1,966	2,245
本年遞延	945	843
本年確認收入	(1,250)	(1,122)
於十二月三十一日	1,661	1,966
減：其中相關的增值稅待轉銷項稅	(169)	(185)
	1,492	1,781

## 5 收入(續)

### (b) 履約義務

集團履約義務信息簡述如下：

#### 客運服務

當提供運輸服務後，履約義務完成。預收賬款被要求在預收票款或未兌換里程積分列示，兩者均包含於合同負債。

#### 貨運及郵運服務

履約義務在提供服務時完成，並且通常在每個月結束後的30天內支付。

#### 地服服務

履約義務在提供服務時完成，並且付款通常在結算之日起45天內到期。

#### 退票與佣金服務

履約義務在取消或銷售門票的過程中完成，並且通常在提供服務之前已經收到了對價。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 6 其他營業收入和利得

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,696	3,650
航線補貼(註釋(b))	383	372
其他補貼收入(註釋(c))	803	1,326
處置物業、廠房及設備及使用權資產的收益	742	55
出售附屬公司、聯營公司和合營公司的收益	142	—
無需退還的團體訂票款	63	53
其他	250	242
	6,079	5,698

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關的合作航線，並依據協議所獲得的收益。
- (b) 航線補貼包含各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。
- (c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助金。
- (d) 截至二零二一年和二零二零年十二月三十一日止年度，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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
無形資產攤銷(附註19)	210	239
物業、廠房及設備折舊(附註16)	9,490	9,067
使用權資產折舊(附註18(a))	12,389	12,367
投資性房地產折舊(附註17)	10	12
包括在其他非流動資產中的長期遞延資產攤銷	619	570
物業、廠房及設備減值(附註9)	1	31
飛行設備零件減至可變現淨值(附註9)	21	153
飛機設備零件消耗	1,218	1,135
核數師酬金	12	17

## 8 工資、薪金及福利

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及津貼	15,776	16,412
僱員福利	435	128
養老金(附註39(a))	2,412	2,149
醫療保險(附註(i))	982	725
員工住房基金(附註(ii))	1,265	1,195
員工住房補貼(附註(iii))	186	214
內退福利(附註(iv))	5	4
	<b>21,061</b>	<b>20,827</b>

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

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
袍金	620	460
其他薪酬：		
薪金、津貼及實物福利	1,616	2,906
業績花紅*	—	—
退休金計劃供款	52	61
	<b>2,288</b>	<b>3,427</b>

\* 無執行董事享有參考本集團之經營業績酌情而定的花紅。

#### 二零二一年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼及 實物福利 人民幣千元	花紅* 人民幣千元	退休金計劃供款 人民幣千元	總計 人民幣千元
<b>執行董事</b>					
劉紹勇*	—	—	—	—	—
李養民*	—	—	—	—	—
唐兵*	—	—	—	—	—
林萬裏***	—	—	—	—	—
姜疆****	—	—	—	—	—
<b>獨立非執行董事</b>					
蔡洪平	200	—	—	—	200
董學博	80	—	—	—	80
孫錚**	120	—	—	—	120
陸雄文**	120	—	—	—	120
邵瑞慶***	100	—	—	—	100
<b>監事</b>					
郭麗君**	—	1,082	—	31	1,113
方照亞*	—	—	—	—	—
周華欣****	—	534	—	21	555
<b>總計</b>	<b>620</b>	<b>1,616</b>	<b>—</b>	<b>52</b>	<b>2,288</b>

## 8 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(v) 董事及執行官的酬金(續)

二零二零年

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

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

\*\* 本公司部分董事及監事分別於二零二一年度與二零二零年度新聘任。

\*\*\* 本公司部分董事及監事分別於二零二一年度與二零二零年度離任。

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

二零二一年與二零二零年無董事及監事放棄其酬金。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 8 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(vi) 五位最高薪酬人士

於二零二一年度，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(二零二零年：無)。五位最高薪酬人士的酬金詳情如下：

	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
工資、薪金及津貼	8,537	10,495
業績花紅*	—	—
退休金計劃供款	185	172
	<b>8,722</b>	10,667

\* 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。

五位最高薪酬人士在如下酬金級別的人數：

	二零二一年	二零二零年
2,000,001港元至2,500,000港元	5	2
2,500,001港元至3,000,000港元	—	3
3,000,001港元至3,500,000港元	—	—

於二零二一年度，本集團並無給予本公司董事、監事及五位最高薪酬人員薪酬，以吸引其加入本集團或作為對其離職的賠償(二零二零年：無)。

### 9 資產減值損失

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
物業、廠房及設備減值(附註16)	1	31
飛行設備零件減至可變現淨值(附註28)	21	153
	<b>22</b>	184

### 10 金融資產減值淨損失

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
應收賬款減值虧損淨額(附註29)	3	15
其他應收款減值虧損(附註31)	25	17
	<b>28</b>	32

### 11 財務收入

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
利息收入	339	166
匯兌淨收益(附註12(b))	1,619	2,494
	<b>1,958</b>	2,660



截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 12 財務支出

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,946	1,112
租賃負債利息	3,113	3,655
退休後福利準備利息	83	85
飛機及發動機退租檢修準備利息	278	283
債券及融資券利息	842	632
利率互換合約利息	17	4
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(467)	(558)
	5,812	5,213
匯兌淨損失(註釋(b))	—	—
	5,812	5,213

註釋：

- (a) 截至二零二一年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的加權平均年利率為3.57%(截至二零二零年十二月三十一日：3.55%)。
- (b) 截至二零二零年十二月三十一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 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
所得稅：	143	222
遞延稅項	(4,372)	(4,149)
	(4,229)	(3,927)

根據《中華人民共和國財政部、國家稅務總局和海關總署關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》(財稅[2020]23號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零二一年到二零三零年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司的附屬公司東航雲南得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的利得稅率(二零二零年：16.5%)。

除東航雲南，以及註冊在香港的附屬公司外，本公司及附屬公司通常按照中國企業所得稅法規規定適用標準所得稅率25%(二零二零年：25%)。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 13 稅項(續)

以本公司及其大部分附屬公司主要註冊所在國家的法定稅率計算適用於除稅前(虧損)/利潤之所得稅開支與以有效稅率計算之所得稅開支，以及法定稅率與有效稅率之對賬如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
稅前(虧損)/利潤	(17,513)	(16,488)
按25%稅率計算的所得稅(二零二零年：25%)	(4,378)	(4,122)
地方當局制定的較低稅率	60	56
分佔聯營公司及合營公司的業績	35	24
無須課稅的收益	(84)	(12)
不可扣稅的費用	159	169
使用早前未確認的稅務虧損	—	(16)
本年度未予確認的稅務虧損	69	21
使用早前未確認的可抵扣暫時性差異	—	(10)
未予確認的可抵扣暫時性差異	—	3
對以前期間當期稅項的調整	(1)	(4)
研發費加計扣除	(58)	(31)
安全生產專用設備投資額抵免所得稅	(31)	(5)
稅項(抵免)/費用	(4,229)	(3,927)
有效稅率	24.15%	23.82%

本集團經營國際航線，飛往某些海外目的地。由於中國與相關的司法權區達成了豁免雙重徵稅的共識，本集團於截至二零二一年十二月三十一日及截至二零二零年十二月三十一日止年度並無重大海外稅款。

### 14 股利

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0元(二零二零年：無)	—	—

二零二二年三月三十日，本集團董事會公佈利潤分配預案，建議二零二一年度不分配現金股利(二零二零年：無)。

### 15 每股虧損

截至二零二一年十二月三十一日止年度，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣122.14億元和截至二零二一年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數16,795,331,016股計算。

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

截至二零二一年十二月三十一日及截至二零二零年十二月三十一日止年度，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
<b>二零二一年十二月三十一日</b>					
於二零二一年一月一日					
成本	144,827	15,816	10,337	3,362	174,342
累計折舊及減值	(63,868)	(3,102)	(6,329)	—	(73,299)
賬面淨值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043
於二零二一年一月一日					
扣除累計折舊及減值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043
添置	2,343	170	626	1,467	4,606
處置	(3,094)	(85)	(63)	—	(3,242)
從在建工程轉入	—	745	279	(1,024)	—
從投資性房地產轉入(附註17)	—	34	—	—	34
從使用權資產轉入(附註18(a))	809	—	—	—	809
轉至其他非流動資產	—	—	—	(517)	(517)
本年計提折舊	(7,958)	(536)	(996)	—	(9,490)
減值	(1)	—	—	—	(1)
於二零二一年十二月三十一日					
扣除累計折舊及減值	73,058	13,042	3,854	3,288	93,242
於二零二一年十二月三十一日					
成本	136,247	16,562	10,986	3,288	167,083
累計折舊及減值	(63,189)	(3,520)	(7,132)	—	(73,841)
賬面淨值	73,058	13,042	3,854	3,288	93,242

## 16 物業、廠房及設備(續)

於二零二一年十二月三十一日，賬面淨值為人民幣18.97億元的樓宇尚未取得產權證書(二零二零年：人民幣84.53億元)。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。

下表列明本集團承諾作為特定借款的抵押品(附註37)的飛機成本與賬面淨值：

	二零二一年		二零二零年	
	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	<b>31,958</b>	<b>23,129</b>	26,149	17,515

截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 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
<b>二零二零年十二月三十一日</b>					
於二零二零年一月一日					
成本	133,845	14,153	10,217	3,857	162,072
累計折舊及減值	(54,366)	(2,499)	(5,770)	—	(62,635)
賬面淨值	79,479	11,654	4,447	3,857	99,437
於二零二零年一月一日					
扣除累計折舊及減值	79,479	11,654	4,447	3,857	99,437
添置	3,517	69	528	1,055	5,169
處置	(781)	(22)	(102)	(425)	(1,330)
從在建工程轉入	—	1,102	21	(1,123)	—
從飛發預付款轉入	53	—	—	—	53
從投資性房地產轉入(附註17)	—	425	—	—	425
從使用權資產轉入(附註18(a))	6,402	—	—	—	6,402
轉至投資性房地產(附註17)	—	(13)	—	—	(13)
轉至其他非流動資產	—	—	—	(2)	(2)
本年計提折舊	(7,680)	(501)	(886)	—	(9,067)
減值(註釋)	(31)	—	—	—	(31)
於二零二零年十二月三十一日					
扣除累計折舊及減值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043
於二零二零年十二月三十一日					
成本	144,827	15,816	10,337	3,362	174,342
累計折舊及減值	(63,868)	(3,102)	(6,329)	—	(73,299)
賬面淨值	80,959	12,714	4,008	3,362	101,043

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

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 17 投資性房地產

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>成本</b>		
於一月一日	263	883
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	—	25
從使用權資產轉入(附註18(a))	—	11
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(62)	(565)
轉至使用權資產(附註18(a))	(9)	(91)
於十二月三十一日	192	263
<b>累計折舊</b>		
於一月一日	97	230
從物業、廠房及設備轉入(附註16)	—	12
從使用權資產轉入(附註18(a))	—	3
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(28)	(140)
轉至使用權資產(附註18(a))	(5)	(20)
本年度折舊(附註7)	10	12
於十二月三十一日	74	97
<b>賬面淨值</b>		
於十二月三十一日	118	166

截至二零二一年十二月三十一日，據獨立專業合資格的評估師評估的投資性房地產公允價值約為人民幣324億元(二零二零年：人民幣445億元)。

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178億元(二零二零年：人民幣139億元)。

截至二零二一年十二月三十一日，本集團無被抵押的投資性房地產(二零二零年：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： 截至二零二一年十二月三十一日	—	80	244	324
截至二零二零年十二月三十一日	—	119	326	445

本年第一級與第二級之間並無公允價值計量的轉移，亦無第三級公允價值計量的轉入或轉出(二零二零年：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，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，以從擁有者那裏獲得租賃期為40年到50年的租賃土地，並且將不會根據這些土地租賃的條款持續付款。於二零二零年十二月三十一日，本集團擁有租賃飛機491架(截至二零二零年十二月三十一日：440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。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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 人民幣百萬元	預付土地使用權 人民幣百萬元	樓宇 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於二零二零年一月一日					
扣除累計折舊	126,464	1,343	824	73	128,704
添置	7,109	—	1,145	135	8,389
從投資性房地產轉入(附註17)	—	71	—	—	71
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(6,402)	—	—	—	(6,402)
轉至投資性房地產(附註17)	—	(8)	—	—	(8)
處置	(171)	—	(6)	—	(177)
本年計提折舊	(11,322)	(38)	(948)	(59)	(12,367)
於二零二零年十二月三十一日及 二零二一年一月一日					
扣除累計折舊	115,678	1,368	1,015	149	118,210
添置	19,206	1,112	1,350	295	21,963
從投資性房地產轉入(附註17)	—	4	—	—	4
轉至物業、廠房及設備(附註16)	(809)	—	—	—	(809)
處置	(58)	(13)	(24)	(9)	(104)
本年計提折舊	(11,206)	(259)	(834)	(90)	(12,389)
於二零二一年十二月三十一日	122,811	2,212	1,507	345	126,875



## 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一月一日賬面價值	96,251	110,275
新簽訂的租賃	18,202	7,191
其他新增	486	—
匯率波動的影響	(738)	(2,768)
新冠肺炎疫情相關的租金減免	—	(3)
本年確認的利息增加	3,113	3,655
支付	(18,838)	(22,099)
十二月三十一日賬面價值	98,476	96,251
其中：		
流動部份	16,350	14,073
非流動部分	82,126	82,178

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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
租賃負債利息	3,113	3,655
使用權資產折舊費用	12,389	12,367
新冠肺炎疫情相關的租金減免	—	(3)
低值與短期租賃相關費用	383	358
計入損益的總計金額	15,885	16,377

(d) 本集團並無重大的租賃合同包括續租選擇權，終止選擇權及可變租賃付款額的條款。

(e) 租賃的現金流出總額和與尚未開始的租賃有關的未來現金流出分別在合併財務報表附註43(d)與44中披露。

## 18 租賃(續)

### 作為出租人

本集團根據經營租賃安排在中國出租其投資性房地產(附註17)，所商定的租賃期限為1至13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2.40億元(二零二零年：人民幣2.57億元)，詳情載於合併財務報表附註5。

於二零二一年十二月三十一日，本集團與未來期間根據不可撤銷的經營租賃應收未貼現租賃付款如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一年內	135	150
一至二年	74	141
二至三年	69	135
三至四年	57	134
四至五年	53	114
五年以上	254	197
	<b>642</b>	871

## 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
於二零二一年一月一日扣除累計攤銷成本	11,270	448	11,718
添置	—	191	191
從在建工程轉入	—	14	14
本年攤銷	—	(210)	(210)
於二零二一年十二月三十一日	11,270	443	11,713
於二零二一年十二月三十一日 成本	11,270	1,765	12,937
累計攤銷	—	(1,322)	(1,224)
賬面淨值	11,270	443	11,713
於二零二零年一月一日扣除累計攤銷成本	11,270	428	11,698
添置	—	263	263
從在建工程轉入	—	1	1
處置	—	(5)	(5)
本年攤銷	—	(239)	(239)
於二零二零年十二月三十一日	11,270	448	11,718
於二零二零年十二月三十一日 成本	11,270	1,462	12,732
累計攤銷	—	(1,014)	(1,014)
賬面淨值	11,270	448	11,718

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。

現金產出單位的可收回金額是根據以高級管理層批准的五年財務預算為基準的現金流量預測計算的使用價值確定。五年期間的收入增長率範圍為10%-47%。用作推斷以上現金產出單位於五年期間後的現金流量的增長率為2.50%，該增長率未超過現金產出單元經營業務的長期平均增長率。毛利率在3%-16%之間。應用於稅前現金流預測的折現率為10.6%。在財務報告日，根據計算的使用價值，商譽不存在減值。

於二零二零年，應用於現金流量預測的稅後貼現率為9.5%。用作推斷以上現金產出單位於五年期間後的現金流量的增長率為2.60%，該增長率未超過現金產出單元經營業務的長期平均增長率。在二零二零年財務報告日，根據計算的使用價值，商譽不存在減值。

## 20 飛機預付款

	二零二一年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
飛機預付款	12,165	17,240

計入本集團截至二零二一年十二月三十一日餘額中的累計資本化利息金額約為人民幣1,213百萬元。於二零二一年度本集團改變飛機引進模式，因轉讓購買權收到人民幣8,092百萬元。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 21 附屬公司

於二零二一年十二月三十一日及二零二零年，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 地點，時間及 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	
				二零二一年	二零二零年	二零二一年	二零二零年
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， 二零二零年 八月十六日， 有限責任公司	提供航空服務	人民幣1,750	60%	60%	40%	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， 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%	—	—

截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 21 附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立地點，時間及公司組織形式	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	
				二零二一年	二零二零年	二零二一年	二零二零年
中國東方航空雲南有限公司 (東航雲南)(註釋(b))	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%	90.36%	35.00%	9.64%
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100	100%	100%	—	—

## (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：

	二零二一年 十二月 三十一日	二零二零年 十二月 三十一日
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(註釋(b))	35.00%	9.64%
東航武漢	40.00%	40.00%

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 21 附屬公司(續)

#### (a) 非控制性權益(續)

	二零二一年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
歸屬於非控制性權益的年度虧損：		
東航江蘇	(612)	(435)
東航雲南	(348)	(73)
東航武漢	(127)	(207)
於財務報告日累計的非控制性權益餘額：		
東航江蘇	395	1,010
東航雲南	2,000	631
東航武漢	1,160	1,299

下表列示了上述附屬公司主要財務資訊。這些資訊為本集團內各企業之間相互抵銷前的金額：

二零二一年十二月三十一日

	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	5,157	6,595	2,813
費用總額	(6,792)	(7,616)	(3,131)
本年度虧損	(1,635)	(1,021)	(318)
本年度綜合虧損總額	(1,642)	(1,021)	(341)
流動資產	384	467	158
非流動資產	14,006	17,164	6,938
流動負債	6,146	5,622	2,091
非流動負債	7,189	5,461	2,098
經營活動產生的淨現金流量	1,155	1,585	637
投資活動產生/(使用)的淨現金流量	591	309	(156)
融資活動使用的淨現金流量	(1,754)	(1,275)	(481)
匯率波動影響 — 淨額	—	—	—
現金及現金等價物淨減少	(8)	1	—

## 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)

二零二零年十二月三十一日

	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	4,550	6,048	1,650
費用總額	(5,713)	(6,809)	(2,167)
本年度虧損	(1,163)	(761)	(517)
本年度綜合虧損總額	(1,164)	(761)	(532)
流動資產	477	290	97
非流動資產	12,724	17,999	7,590
流動負債	(4,109)	(5,219)	(1,998)
非流動負債	(6,395)	(6,528)	(2,441)
經營活動的淨現金流量	1,833	3,232	642
投資活動使用的淨現金流量	(331)	(534)	(99)
融資活動使用的淨現金流量	(1,556)	(2,698)	(543)
匯率波動影響 — 淨額	—	—	—
現金及現金等價物淨減少	(55)	—	—

## (b) 與非控制性權益的交易

	二零二一年 人民幣百萬元
被處置的非控制性權益的賬面價值	1,717
非控股股東支付的對價	1,028
超出對價部分記入在權益科目內	689

二零二零年並無與非控制性權益進行交易。

註釋：

東航雲南由公司與雲南省人民政府(「國資委」)於2010年共同投資。根據合資協定和公司章程，國資委採用現金和昆明機場的土地使用權的形式出資東航雲南註冊資本的35%。2021年之前，雖然國資委因缺乏行政審批而無法將土地使用權轉讓給東航雲南，但東航雲南自2010年起在該地開展業務。

2021年1月至2月，國資委完成了對公司子公司東航雲南的出資，包括2.83億元現金出資以及土地使用權基於評估的公允價值7.44億元出資。出資完成後，公司和國資委分別擁有東航雲南65%和35%的收益權及股東投票權。根據公司與國資委於2021年1月簽署的補充股東協定，從東航雲南成立之日起至2021年1月31日國資委完成出資，東航雲南未分配利潤按72.74%、國資委27.26%的比例進行分配。此交易被視為與附屬公司非控股股東的交易，差額人民幣6.89億元已記入儲備科目(附註42)。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 22 投資於聯營公司

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
應佔淨資產	1,777	1,793

投資於聯營公司的變動如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
於一月一日	1,793	1,977
對聯營公司新增投資額	140	—
分佔聯營公司業績	(97)	(82)
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	(7)	2
本年宣告的股利	(21)	(104)
處置附屬公司	(31)	—
於十二月三十一日	1,777	1,793



## 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
		二零二一年 百萬元	二零二零年 百萬元	二零二一年	二零二零年	
東航集團財務有限責任公司 (東航財務公司)	中國， 一九九五年 十二月六日	人民幣2,000	人民幣2,000	25%	25%	為東航集團下轄公司 提供財務服務
東方航空食品投資有限公司	中國， 二零零三年 十一月十七日	人民幣350	人民幣350	45%	45%	提供航空餐食服務
上海普惠飛機發動機維修 有限公司(上海普惠)(註釋)	中國， 二零零八年 三月二十八日	美元40	美元40	51%	51%	提供飛機、發動機和 其他相關部件 的維修
新上海國際大廈有限公司	中國， 一九九二年 十一月十七日	人民幣167	人民幣167	20%	20%	提供物業開發管理 服務
東方航空進出口有限公司 (東航進出口)	中國， 一九九三年 六月九日	人民幣80	人民幣80	45%	45%	從事飛機、飛行設備及 飛行設備零件貿易
上海東方航空傳媒有限公司 (東航傳媒)	中國， 一九八六年 三月四日	人民幣200	人民幣200	45%	45%	從事代理航空廣告 業務
上海柯林斯航空維修服務 有限公司(柯林斯維修)	中國， 二零零二年 九月二十七日	美元7	美元7	35%	35%	提供航線電子產品 維修服務
上海航空國際旅遊(集團) 有限公司(上航國旅)	中國， 一九九二年 八月二十九日	人民幣143	人民幣143	35%	35%	提供旅遊、票務代理和 交通服務

註釋：

於二零零八年，本公司與美國聯合技術國際有限公司(「聯合技術國際」)投資成立了上海普惠飛機發動機維修有限公司(以下簡稱「上海普惠」)，本公司持有該公司51%的股權。根據股東協議，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。

## 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
本年度分佔聯營公司虧損	(97)	(82)
分佔聯營公司其他綜合收益	(7)	2
分佔聯營公司綜合收益總額	(104)	(80)
本集團於聯營公司之權益的賬面價值合計	1,777	1,793

## 23 投資於合營公司

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
應佔淨資產	484	594

投資於合營公司的變動如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
於一月一日	594	627
分佔合營公司業績	(44)	(13)
本年宣告的股利	(12)	(20)
處置合營公司	(54)	—
於十二月三十一日	484	594

## 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
		二零二一年 百萬元	二零二零年 百萬元	二零二一年	二零二零年	
上海科技宇航有限公司 (科技宇航)(註釋)	中國， 二零零四年 九月二十八日	美元73	美元73	51%	51%	提供飛機修理及維修 服務
上海東聯航空機輪剎車大修 工程有限公司(機輪剎車)	中國， 一九九五年 十二月二十八日	美元2	美元2	—	40%	提供零件維修服務
上海民航華東凱亞系統集成 有限公司(華東凱亞)	中國， 一九九九年 五月二十一日	人民幣10	人民幣10	41%	41%	提供電腦系統開發和 維修服務
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
上海滬特航空技術有限公司 (上海滬特)	中國， 二零零三年 四月九日	人民幣30	人民幣30	—	50%	提供設備維修服務
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

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。

## 23 投資於合營公司(續)

下表列示了對本集團單項不重要的合營公司的合計財務資訊：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
本年度分佔合營公司(虧損)/利潤和綜合收益總額	(44)	(13)
本集團於合營公司權益的賬面價值總計	484	594

## 24 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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	237	457
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	137	182
四川航空有限公司	34	194
其他	49	162
	220	538
	457	995

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。

## 24 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資(續)

計入損益和其他綜合收益的金額：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
在其他綜合收益中確認的損失	247	209
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	3	12

## 25 衍生金融工具

	資產		負債	
	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
航油遠期合約	—	399	—	1
利率互換合約	—	—	46	140
總計	—	399	46	141
減：流動部分				
— 航油遠期合約	—	362	—	1
— 利率互換合約	—	—	1	2
流動部份	—	362	1	3
非流動部分	—	37	45	138

### 現金流量套期 — 航油價格風險

本集團購入航油遠期合約來減低所承受的航油價格風險。航油遠期合約被指定為本集團由於集團預測極有可能發生的航油採購交易的現金流量套期。截至二零二一年十二月三十一日，本集團不存在任何尚未交割的航油遠期合約(二零二零年十二月三十一日：尚未交割的航油遠期合約的名義本金為美元2.52億元)。

### 現金流量套期 — 利率風險

本集團購入利率互換合約來減低所承受的利率風險。利率互換合約被指定為對沖租賃負債市場利率變化的現金流量套期。截至二零二一年十二月三十一日，尚未交割的利率互換合約的名義本金為美元4.95百萬元(二零二零年十二月三十一日：6.9億美元)。這些合同將於二零二二年至二零二五年間到期。

## 26 其他非流動資產

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
租賃飛機相關的押金	140	143
遞延飛行員養成費	2,088	2,100
購入飛機所得應收回扣款	1,134	1,264
預付物業、廠房及設備購置款	286	1,055
其他	821	783
	<b>4,469</b>	5,345

## 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：	9,580	5,011
遞延稅項負債	—	(13)
遞延稅項資產淨額	<b>9,580</b>	4,998

遞延稅項資產淨額的變動如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一月一日結餘	4,998	831
計入損益貸項(附註13)	4,372	4,149
計入其他綜合收益貸項	210	18
十二月三十一日結餘	<b>9,580</b>	4,998

## 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
飛機及發動機退租檢修準備	1,190	1,109
租賃負債／使用權資產	—	94
飛機設備零件的減值準備	65	61
應收款減值準備	84	80
物業、廠房及設備減值準備	61	115
衍生金融工具	12	36
按公允價值計入損益的金融資產	10	7
其他應付款及預提費用	65	70
與資產相關的政府補助	22	29
未利用的可抵扣虧損	8,323	3,699
安全生產專用設備稅額抵免	41	10
長期賬齡應付款項	—	1
	<b>9,873</b>	5,311
遞延稅項負債：		
租賃負債／使用權資產	(214)	—
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	(79)	(213)
衍生金融工具	—	(100)
	<b>(293)</b>	(313)
	<b>9,580</b>	4,998

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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：

	於二零二一年 一月一日 人民幣百萬元	計入損益 (借項)／貸項 人民幣百萬元	計入其他 綜合收益 (借項)／貸項 人民幣百萬元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元
<b>二零二一年度</b>				
飛機及發動機退租檢修準備	1,109	81	—	1,190
租賃負債／使用權資產	94	(94)	—	—
飛機設備零件的減值準備	61	4	—	65
應收款減值準備	80	4	—	84
物業、廠房及設備減值準備	115	(54)	—	61
衍生金融工具	36	—	(24)	12
按公允價值計入損益的金融資產	7	3	—	10
其他應付款及預提費用	70	(5)	—	65
與資產相關的政府補助	29	(7)	—	22
未利用的可抵扣虧損	3,699	4,624	—	8,323
安全生產專用設備稅額抵免	10	31	—	41
長期賬齡應付款	1	(1)	—	—
	<b>5,311</b>	<b>4,586</b>	<b>(24)</b>	<b>9,873</b>
租賃負債／使用權資產	—	(214)	—	(214)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	(213)	—	134	(79)
衍生金融工具	(100)	—	100	—
	<b>(313)</b>	<b>(214)</b>	<b>234</b>	<b>(293)</b>
遞延稅項資產淨額	<b>4,998</b>	<b>4,372</b>	<b>210</b>	<b>9,580</b>



## 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)

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

- (a) 於二零二一年十二月三十一日，本集團未就金額為人民幣30.42億元(於二零二零年十二月三十一日：人民幣70.87億元)的與附屬公司，分公司，聯營公司及合營企業投資相關的暫時性差異確認遞延所得稅負債。

## 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：

	二零二一年		二零二零年	
	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	95	380	34	135
其他可抵扣暫時性差異	8	33	8	35
未確認遞延稅項資產總計	103	413	42	170

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二零二二年至二零二八年間到期。

於二零二一年十二月三十一日，管理層對未來是否可產生應稅利潤以利用上述可抵扣暫時性差異及稅務虧損進行了評估。本集團就稅務虧損人民幣340.65億元(二零二零年：人民幣151.75億元)確認了遞延所得稅資產人民幣83.23億元(二零二零年：人民幣36.99億元)以及就暫時性差異確認遞延所得稅資產人民幣15.50億元(二零二零年：人民幣16.12億元)。針對部分附屬公司，由於其未來經營結果受市場競爭等不確定性因素的影響，管理層認為其可抵扣暫時性差異及稅務虧損在其到期前可被利用的不確定性很大，故未確認對應的遞延所得稅資產。

## 28 飛機設備零件

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
飛機設備零件	2,059	2,299
減：零件跌價準備	(260)	(245)
	1,799	2,054

飛行設備零件減值準備的變動如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一月一日結餘	245	325
本年度計提(附註9)	21	153
零件處置的跌價準備核銷	(6)	(233)
十二月三十一日結餘	260	245

## 29 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
應收賬款	1,051	1,210
減：減值撥備	(77)	(86)
	974	1,124

於二零二一年十二月三十一日，根據發票／賬單日，扣除壞賬準備的應收賬款的賬齡分析如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
九十日內	919	1,054
九十一日至一百八十日	39	46
一百八十一日至三百六十五日	9	8
超過三百六十五日	7	16
	974	1,124

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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一月一日結餘	86	76
淨減值準備(附註10)	3	15
無法收回賬款核銷的金額	(12)	(5)
十二月三十一日結餘	77	86

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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：

截至二零二一年十二月三十一日

	逾期				總計
	未逾期	少於九十日	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(%)	0.70	3.67	5.36	90.79	7.37
總賬面價值(人民幣百萬元)	925	40	10	76	1,051
預期信用損失(人民幣百萬元)	6	1	1	69	77

截至二零二零年十二月三十一日

	逾期				總計
	未逾期	少於九十日	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(%)	0.85	4.79	6.87	76.93	7.08
總賬面價值(人民幣百萬元)	1,063	42	9	96	1,210
預期信用損失(人民幣百萬元)	9	1	1	75	86

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

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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	84	95

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。

截至二零二一年十二月三十一日止年度

**30 按公允價值計入損益的金融資產(續)**

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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	(11)	(26)

**31 預付款及其他應收款**

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	9,025	7,997
應收出口退稅	323	174
應收補貼款	1,493	1,421
預付所得稅	85	347
預付供應商款項	158	121
待退還的飛機預付款	—	—
購入飛機所得應收回扣款	299	90
應收有關連公司款項(附註45(c)(i))	382	769
租賃飛機相關的押金	—	7
其他押金	237	161
其他	381	380
	<b>12,383</b>	11,467
減：其他應收款減值撥備	(294)	(269)
	<b>12,089</b>	11,198

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			總計
	第一階段	第二階段	第三階段	
截至二零二一年一月一日	36	122	111	269
遷移至第三階段	—	(71)	71	—
遷移至第二階段	(8)	8	—	—
計提	1	9	15	25
截至二零二一年十二月三十一日	29	68	197	294

### 31 預付款及其他應收款(續)

	十二個月		總計	
	預期信用損失	存續期預期信用損失		
	第一階段	第二階段	第三階段	
截至二零二零年一月一日	33	108	122	263
遷移至第二階段	(2)	2	—	—
計提	5	12	—	17
核銷	—	—	(11)	(11)
截至二零二零年十二月三十一日	36	122	111	269

### 32 現金及現金等價物及限制性銀行存款

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
現金及銀行存款	12,962	7,663
減：限制性銀行存款(a)	(12)	(12)
現金及現金等價物(b)	12,950	7,651

(a) 限制性銀行存款明細如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
限制性銀行存款	12	12

(b) 於二零二一年十二月三十一日，以人民幣計量的現金與現金等價物結餘為人民幣12,788百萬元(二零二零年：人民幣6,658百萬元)。人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

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

### 33 持有待售資產

本集團與中國航空器材有限責任公司達成了處置特定飛行設備的協議，總賬面價值為人民幣2百萬元(二零二零年：人民幣2百萬元)的飛行設備於二零二一年十二月三十一日被本集團分類為持有待售，以賬面價值與公允價值減處置費用的較低者列報。

### 34 應付賬款及應付票據

截至二零二一年十二月三十一日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
九十日內	<b>2,338</b>	2,868
九十一日至一百八十日	<b>6</b>	35
一百八十一日至三百六十五日	<b>16</b>	109
一年至兩年	<b>15</b>	111
超過兩年	<b>79</b>	97
	<b>2,454</b>	3,220

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)。

截至二零二一年十二月三十一日，本集團未支付的應付票據結餘為人民幣748百萬元(二零二零年：人民幣610百萬元)。

### 35 合同負債

本集團已確認以下與客戶合同有關的負債：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
預售票款	<b>2,128</b>	2,155
常旅客負債(附註5)	<b>1,492</b>	1,781
客戶預付款	<b>566</b>	1,055
	<b>4,186</b>	4,991
流動部分	<b>3,287</b>	3,671
非流動部分	<b>899</b>	1,320

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 36 其他應付款及預提費用

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
預提工資、薪金及福利	2,757	3,806
預提飛機起降費用	2,150	2,330
預提飛機航油費用	1,141	451
預提飛機大修費用	2,541	2,853
關稅及應付稅費	1,739	1,353
預提航食餐食費用	403	125
預提系統服務費	1,060	1,643
物業、廠房及設備租金	527	484
預提其他營運費用	426	567
應付物業、廠房及設備購置費	1,722	2,310
待抵扣增值稅	216	250
從票務銷售代理收取的訂金	375	420
其他訂金	540	529
其他長期負債的流動部分(附註40)	293	235
應付有關連公司款項(附註45(c)(ii))	213	398
退休後福利準備的流動部分(附註39(b))	160	165
其他	2,482	3,700
總計	18,745	21,619



截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 37 借款

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	16,401	8,638
— 無抵押	11,750	4,526
有擔保債券(註釋(b))	8,648	9,585
無擔保債券(註釋(b))	13,993	7,996
	50,792	30,745
流動部分		
一年內到期的非流動借款		
— 有抵押(註釋(a))	1,910	1,498
— 無抵押	211	28
一年內到期的有擔保債券(註釋(b))	1,828	3,158
一年內到期的無擔保債券(註釋(b))	3,436	4,000
短期銀行借款		
— 無抵押	37,614	21,966
短期融資券	—	26,500
	44,999	57,150
	95,791	87,895

銀行借款應於下列期間內償還：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一年內	44,999	57,149
第二年	14,080	5,936
第三年至第五年(包括首尾兩年)	15,900	17,680
五年以後	20,812	7,130
	95,791	87,895

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 37 借款(續)

註釋：

(a) 截至二零二一年十二月三十一日，本集團的抵押借款以若干飛機作抵押物，其賬面淨值為人民幣23,129百萬元(二零二零年：人民幣17,515百萬元)(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)	3.03%
十年期公司債券	2016/10/24	人民幣1,500百萬元	(ii)	3.30%
三年期中期債券	2019/03/05	人民幣3,000百萬元	(iii)	3.70%
五年期公司債券	2019/08/19	人民幣3,000百萬元	(iv)	3.60%
三年期公司債券	2019/12/06	韓元300,000百萬元	(v)	2.40%
三年期公司債券	2020/04/24	人民幣2,000百萬元	(vi)	2.39%
十年期公司債券	2021/03/11	人民幣3,000百萬元	(vii)	3.95%
六年期公司債券	2021/03/11	人民幣6,000百萬元	(viii)	3.68%
五年期信用增強債券	2021/07/15	新加坡元500百萬元	(ix)	2.00%

(i) 於二零一三年三月十八日，本公司按照面值發行人民幣48億元的十年期有擔保債券，年利率為5.05%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二三年三月十八日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保(附註45(d))。

(ii) 於二零一六年十月二十四日，本公司按照面值發行人民幣30億元的十年期公司債券。其中15億元的債券年利率為3.03%以及餘下15億元債券的年利率為3.30%。債券每年付息一次。此債券將在到期日二零二六年十月二十四日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保(附註45(d))。

(iii) 於二零一九年三月五日，本公司按照面值發行人民幣30億元的三年期中期票據，年利率為3.70%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二二年三月七日按照面值贖回。

(iv) 於二零一九年八月十九日，本公司按照面值發行人民幣30億元的五年期公司債券，年利率為3.60%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二四年八月二十日按照面值贖回。

(v) 於二零一九年十二月六日，東航海外香港按照面值發行韓元3,000億元的三年期公司債券，年利率為2.40%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二二年十二月六日按照面值贖回。本公司為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

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

(vii) 於二零二一年三月十一日，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。此債券將在到期日二零二七年三月十二日按照面值贖回。

(viii) 於二零二一年三月十一日，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。此債券將在到期日二零二七年三月十二日按照面值贖回。

(ix) 於二零二一年七月十五日，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。此債券將在到期日二零二六年七月十五日按照面值贖回。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。

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 37 借款(續)

註釋：(續)

(b) (續)

長期借款及債券的條款概括如下：

借款利率及到期日		二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>長期銀行借款</b>			
人民幣	年利率介於2.40%至4.15%不等，借款至二零四五年最後到期 (二零二零年：2.40%至4.21%)	28,302	11,651
美元	年利率介於6個月LIBOR +0.70%至6個月LIBOR +0.85%不等， 借款至二零二二年最後到期(二零二零年：6個月LIBOR +0.70%至6個月LIBOR +0.85%)	13	375
歐元	年利率為3個月EURLIBOR +0.5%，借款至二零二六年最後到期 (二零二零年：3個月EURLIBOR +0.5%)	1,957	2,664
<b>有擔保債券</b>			
人民幣	年利率介於3.03%至5.05%不等，借款至二零二六年最後到期 (二零二零年：3.03%至5.05%)	6,499	7,798
日元	年利率介於0.33%至0.64%不等，借款至二零二一年最後到期 (二零二零年：0.33%至0.64%)	—	3,158
韓元	年利率為2.40%，借款至二零二二年最後到期(二零二零年： 2.40%)	1,606	1,787
新加坡元	年利率為2.00%，借款至二零二六年最後到期	2,371	—
<b>無擔保債券</b>			
人民幣	年利率介於2.39%至3.95%不等，借款至二零三一年最後到期 (二零二零年：2.39%至3.70%)	17,429	11,996
		<b>58,177</b>	<b>39,429</b>

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。截至二零二零年十二月三十一日，短期借款的年利率為2.00%至3.00%(二零二零年：1.21%至3.30%)。

### 38 飛機及發動機退租檢修準備

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一月一日結餘	6,990	7178
本年計提	373	283
本年度支付	(93)	(471)
十二月三十一日結餘	7,270	6,990
減：流動部分	—	(24)
非流動部分	7,270	6,966

### 39 退休後福利準備

#### (a) 養老金 — 設定提存

本集團在其營運地區參與當地省市政府管轄的定額供款的養老金計劃。本集團大多數中國僱員符合參與本集團的養老金計劃之條件。據此，僱員有權每月獲得按若干公式計算的退休金。相關政府機構負責向該等退休僱員履行退休金責任。此外，從二零一四年開始本集團還為合資格的員工提供了額外的年金計劃。

截至二零二一年及二零二零年十二月三十一日，本集團不可動用已被沒收的供款以減低現有的供款水準。

#### (b) 退休後福利

除上述的計劃外，本集團提供退休僱員福利包括退休津貼、交通津貼以及其他福利。退休後福利所產生的費用按「預計福利按服務年期攤分法」精算估值計算，並以數項假設及估計為基準，當中包括通脹率、折現率等。

該計劃受利率風險和退休金受益人的預期壽命變動風險的影響。

於二零二一年十二月三十一日，該計劃的設定受益義務的最新的精算計量義務根據本集團聘請的第三方諮詢機構使用預期累積福利單位法進行精算得出的結果確定。

在合併財務狀況表中所確認的退休後福利準備如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
退休後福利準備	2,527	2,538
減：流動部分	(160)	(165)
非流動部分	2,367	2,373

### 39 退休後福利準備(續)

#### (b) 退休後福利(續)

下表為財務報告日所使用的主要精算假設：

	二零二一年	二零二零年
各類人員退休後福利年貼現率	<b>2.85%</b>	3.40%
死亡率	中國人壽保險業 經驗生命表 <b>2010-2013</b> ， 男性 <b>CL5</b> ，女性 <b>CL6</b>	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	<b>6.50%</b>	6.50%
各類人員養老福利通脹率	<b>2.50%</b>	2.50%

下表為二零二一年十二月三十一日財務報告期期末集團所使用的重大假設的定量敏感性分析：

	增加 %	退休後福利 準備增加 /(減少) 人民幣百萬元	減少%	退休後福利 準備增加 /(減少) 人民幣百萬元
<b>二零二一年</b>				
退休後福利計劃折現率	<b>0.25</b>	<b>(66)</b>	<b>0.25</b>	<b>69</b>
養老福利年增長率	<b>1.00</b>	<b>246</b>	<b>1.00</b>	<b>(211)</b>
醫療福利年增長率	<b>1.00</b>	<b>37</b>	<b>1.00</b>	<b>(31)</b>
<b>二零二零年</b>				
退休後福利計劃折現率	0.25	(78)	0.25	81
養老福利年增長率	1.00	244	1.00	(208)
醫療福利年增長率	1.00	43	1.00	(36)

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

### 39 退休後福利準備(續)

(b) 退休後福利(續)

將來向退休後福利準備做出的預期繳存：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一年以內	161	165
兩至五年	635	660
六至十年	757	805
十年以上	1,998	2,449
預期支付總額	3,551	4,079

於二零二一年十二月三十一日，退休後福利準備平均期間為11年(二零二零年：13年)。

退休後福利準備變動如下：

#### 二零二一年

	利潤表中反映的退休後福利費用				其他綜合收益中確認的重計量損失				二零二一年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	
	二零二一年 一月一日 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	由經驗差異 導致的 精算損益 人民幣百萬元	其他綜合收益 中確認的 重計量收益 人民幣百萬元		
設定受益 義務/ 福利費用	2,538	—	83	83	140	—	(56)	84	(178)	2,527

#### 二零二零年

	利潤表中反映的退休後福利費用				其他綜合收益中確認的重計量損失				二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	
	二零二零年 一月一日 人民幣百萬元	服務費用 人民幣百萬元	淨利息 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	由經驗差異 導致的 精算損益 人民幣百萬元	其他綜合收益 中確認的 重計量收益 人民幣百萬元		
設定受益 義務/ 福利 費用	2,584	—	85	85	—	—	61	61	(192)	2,538

## 40 其他長期負債

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
租賃的長期應付關稅及其他稅項	908	1,159
與政府補助相關的遞延收益	91	121
內退福利與其他福利準備	315	251
其他長期應付款	1,227	659
	<b>2,541</b>	2,190
減：計入其他應付款和預提費用中的流動部分(附註36)	(293)	(235)
非流動部分	<b>2,248</b>	1,955

## 41 股本

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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」)	13,697	11,202
— 存在限售條件流通股	3,889	1,394
— 無限售條件流通股	9,808	9,808
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
— 存在限售條件流通股	518	518
— 無限售條件流通股	4,659	4,659
總計	<b>18,874</b>	16,379

根據本公司的公司章程第五十及五十一條，A股以及H股皆為註冊普通股並享有同等權利。

經中國證監會批准，公司於2021年10月27日完成向東航集團非公開發行24.95億股A股，募集淨資金共108.2億元。

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 42 儲備

	資本儲備		法定儲備		其他儲備	留存收益	總計
	股本溢價	(註釋(a))	套期儲備	(註釋(b))			
	人民幣 百萬元	人民幣 百萬元	人民幣 百萬元	人民幣 百萬元			
二零二零年一月一日結餘	37,070	(767)	24	782	(2,362)	17,882	52,629
現金流量套期的未實現收益	—	—	158	—	—	—	158
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資的公允價值變動	—	—	—	—	(203)	—	(203)
分佔聯營公司所持的指定為按公允價值 計入其他綜合收益的權益投資的 公允價值變動	—	—	—	—	2	—	2
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(61)	—	(61)
本公司權益持有者應佔利潤	—	—	—	—	—	(11,836)	(11,836)
二零一九年度分紅	—	—	—	—	—	(819)	(819)
於二零二零年十二月三十一日	37,070	(767)	182	782	(2,624)	5,227	39,870
二零二一年一月一日結餘	<b>37,070</b>	<b>(767)</b>	<b>182</b>	<b>782</b>	<b>(2,624)</b>	<b>5,227</b>	<b>39,870</b>
現金流量套期的未實現收益	—	—	(228)	—	—	—	(228)
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	—	—	—	—	(237)	—	(237)
分佔聯營公司所持的指定為按公允價值 計入其他綜合收益的權益投資的 公允價值變動	—	—	—	—	(7)	—	(7)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(79)	—	(79)
本年虧損	—	—	—	—	—	(12,214)	(12,214)
發行普通股，扣除交易成本與稅項	<b>8,325</b>	—	—	—	—	—	<b>8,325</b>
處置指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資，並確認為留存收益	—	—	—	—	(157)	157	—
與附屬公司非控股股東的交易(附註21(b))	(689)	—	—	—	—	—	(689)
於二零二一年十二月三十一日	<b>44,706</b>	<b>(767)</b>	<b>(46)</b>	<b>782</b>	<b>(3,104)</b>	<b>(6,830)</b>	<b>34,741</b>

註釋：

(a) 資本儲備

資本儲備主要為本集團於一九九六年六月基於上市目的而重組時的發行的股本賬面值與淨資產公允價值的差異。

(b) 法定儲備

根據中國公司法，本公司需從稅後利潤中提取一定比例的法定盈餘公積。只有於提取法定盈餘公積後方可向股東分派股息且當年年末有可分配的稅後利潤。



### 43 合併現金流量表附註

#### (a) 經營產生的現金流量

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
稅前(損失)/利潤	(17,513)	(16,488)
調整項目：		
物業、廠房及設備折舊	9,490	9,067
使用權資產折舊	12,389	12,367
投資性房地產折舊	10	12
無形資產攤銷	210	239
其他非流動資產攤銷	619	570
處置物業、廠房及設備和使用權資產的利得	(719)	(17)
處置附屬公司、合營及聯營公司的收益	(142)	—
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	(3)	(12)
按公允價值計入損益的金融資產的股利收入	(5)	(6)
分佔聯營公司業績	97	82
分佔合營公司業績	44	13
匯兌淨損益	(1,506)	(2,746)
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動損失	11	26
新冠肺炎疫情相關的租金優惠	—	(3)
資產減值損失	22	184
金融資產減值淨損失	28	32
利息費用	5,812	5,214
<b>營運資本變動前年度利潤</b>	<b>8,844</b>	8,534
<b>營運資金變動</b>		
飛機設備零件	240	200
貿易應收款項	159	593
預付款及其他應收款	(916)	2,893
合同負債	(805)	(6,686)
限制性銀行存款	—	(6)
應付賬款及應付票據	(766)	(657)
其他應付款及預提費用	(1,686)	(983)
其他長期負債	489	(2,174)
退休後福利準備	(11)	(46)
飛機及發動機退租檢修準備	280	(188)
<b>經營產生的現金流量</b>	<b>5,828</b>	1,480

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 43 合併現金流量表附註(續)

#### (b) 主要非現金交易

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
使用權資產和儲備的增加(附註21(b))	744	—
使用權資產和租賃負債的增加	18,202	7,191

#### (c) 由融資活動所產生的負債變化

	銀行及 其他貸款 人民幣百萬元	租賃負債 人民幣百萬元
於二零二零年一月一日	51,837	110,275
由融資現金流產生的變化	36,173	(18,444)
新冠肺炎疫情相關的租金優惠	—	(3)
匯率變動	(115)	(2,768)
新增租賃	—	7,191
於二零二零年十二月三十一日	87,895	96,251
於二零二一年一月一日	87,895	96,251
由融資現金流產生的變化	7,778	(15,725)
新冠肺炎疫情相關的租金優惠	—	—
其他增加	702	486
匯率變動	(584)	(738)
新增租賃	—	18,202
於二零二一年十二月三十一日	95,791	98,476

#### (d) 租賃現金流出總額

現金流量表中的租賃現金流出總額如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
經營活動範圍之內	(383)	(358)
投資活動範圍之內	(1,516)	(1,183)
籌資活動範圍之內	(18,838)	(22,099)

## 44 承諾

(a) 本集團的資本支出承諾如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋(i))	24,922	37,277
— 其他物業、廠房及設備	2,980	3,646
— 投資	2,163	1,335
	<b>30,065</b>	42,258

註釋：

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

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
一年內	9,530	13,542
第二年	8,018	13,692
第三年	7,374	7,109
超過三年	—	2,934
	<b>24,922</b>	37,277

以上資本承諾代表未來現金或其他資源的流出。

(ii) 二零一九年三月十一日，中國民用航空局發出通知，要求境內運輸航空公司暫停波音737MAX-8飛機的商業運行。截至二零二一年十二月三十一日，本集團尚有未交付的737MAX-8飛機的確認訂單。自暫停商業運行之日起，本集團中止了737MAX-8飛機的交付工作。

於二零二一年度，與波音737MAX事項的談判取得進展。公司收到的相關款項將作為對當前已交付和未來交付的飛機價格的調整入賬，作為折舊費用的調整在未來計入損益表，並在現金流量表中列示為投資活動收到的現金。

(b) 截至二零二一年十二月三十一日，本集團尚有已簽訂但未到起租日的各種租賃合同，這些不可撤銷租賃合同的未來付款額為一年內到期的人民幣283百萬元(二零二零年：人民幣62百萬元)，第二至第五年到期的人民幣2,006百萬元(二零二零年：人民幣123百萬元)，超過5年的人民幣3,730百萬元(二零二零年：零)。

(c) 截至二零二一年十二月三十一日，本集團已簽訂的不可撤銷的短期租賃合同金額為人民幣59百萬元(二零二零年：人民幣130百萬元)。

## 45 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。截至二零二一年十二月三十一日，東航集團直接持有本公司40.10%之股權(二零二零年：30.97%)。此外，截至二零二一年十二月三十一日，東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司和東航金控有限責任公司分別間接擁有本公司13.91%和2.42%的股權(二零二零年：16.03%和2.79%)。

本公司是一個在中國建立並由中國政府控制的國有企業，同時也擁有中國生產性資產中的很大一部分。根據國際會計準則第24號「關連方資訊披露」的要求，由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的政府相關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
東方航空進出口有限公司及其附屬公司(「東航進出口」)	本公司之聯營公司
上海普惠飛機發動機維修有限公司(「上海普惠」)	本公司之聯營公司
東方航空傳媒股份有限公司及其附屬公司(「東航傳媒」)	本公司之聯營公司
上海柯林斯航空維修服務有限公司(「柯林斯維修」)	本公司之聯營公司
上海航空國際旅遊(集團)有限公司及其附屬公司(「上航國旅」)	本公司之聯營公司
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

截至二零二一年十二月三十一日止年度

**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	二零二一年	二零二零年
			人民幣百萬元	人民幣百萬元
<b>採購產品與服務</b>				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	<b>1,636</b>	812
	東航進出口	(i)	<b>62</b>	50
購買飛機、飛行設備、飛行設備零件及其他固定資產及飛機維修所支付的手續費*	東航進出口	(i)	<b>135</b>	132
接受飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	<b>973</b>	1,180
	科技宇航	(i)	<b>179</b>	184
	機輪剎車	(i)	—	45
	上海滬特	(i)	—	116
	西安賽峰	(i)	—	67
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	<b>3</b>	9
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	<b>25</b>	26
接受系統服務	華東凱亞	(i)	<b>16</b>	18
接受設備生產及維修服務*	柯林斯維修	(i)	<b>36</b>	33
	東航實業	(i)	<b>48</b>	81
接受汽車修理服務、飛機維修生產服務 供應運輸生產車輛設備及機上供應品*	東航實業	(i)	<b>2</b>	4
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	<b>185</b>	195
接受酒店住宿服務*	東航實業	(i)	<b>120</b>	122
	上航國旅	(i)	<b>40</b>	10
接受代建代管服務	東航投資	(i)	<b>14</b>	13
接受物流服務	東航物流	(i)	<b>103</b>	115
接受民航信息網絡服務**	中航信	(i)	<b>230</b>	552
接受航材保障服務**	中航材	(i)	—	107

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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	二零二一年	二零二零年
			人民幣百萬元	人民幣百萬元
<b>採購產品與服務(續)</b>				
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	—	41
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	65	221
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	4	2
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	22	10
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	369	286
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(i)	13	13
<b>提供服務</b>				
客機腹艙承包經營收入(註釋)	東航物流	(i)	—	—
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)	8,309	4,895
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	192	185
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	14	5
飛行員轉出	東航物流	(i)	29	—
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)	14	105
提供航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	16	14
飛行員轉出	吉祥航空	(i)	4	22
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	24	35
提供航空運輸合作服務	川航	(i)	10	—
	東航投資	(i)	3	—
<b>銷售商品</b>	東航食品	(ii)	48	—

截至二零二一年十二月三十一日止年度

**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	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>租賃收入</b>				
房屋及土地短期租賃收入*	東航食品	(ii)	48	15
	川航	(ii)	9	—
	東航進出口	(ii)	3	—
	東航實業	(ii)	5	—
	吉祥航空	(ii)	4	—
無形資產租賃收入	東航物流	(ii)	5	—
貨站租賃收入*	東航物流	(ii)	81	—
<b>租賃支出</b>				
支付土地及建築物租賃費*	東航集團	(ii)	7	36
	東航投資	(ii)	210	98
	東航食品	(ii)	2	—
償還飛機及發動機租賃負債	東航租賃	(ii)	7,245	6,667
支付特殊車輛及設備租賃費*	東航實業	(ii)	83	37
於二零二一年，自東航租賃以租賃形式新引進飛機及發動機的使用權資產新增金額為人民幣11,061百萬元；自東航投資新租入土地及建築物的使用權資產新增金額為人民幣302百萬元；自東航實業新租入特殊車輛及設備的使用權資產新增金額為人民幣195百萬元。				
於二零二一年，東航租賃的租賃負債利息金額為人民幣1,311百萬元；東航投資的租賃負債利息金額為人民幣31百萬元；東航實業的租賃負債利息金額為人民幣9百萬元。於二零二一年末，本集團應付東航實業、東航投資和東航食品的租賃負債餘額分別為人民幣323百萬元，人民幣255百萬元和人民幣2百萬元。				
<b>利息支出</b>				
借款利息支出	東航集團	(iii)	41	32
	東航財務公司	(iii)	21	5
<b>利息收益</b>				
借款利息收益	墨爾本飛培	(iii)	—	1
存款利息收益	東航財務公司	(iii)	20	24
<b>處置股權利得</b>				
處置東航大酒店100%股權	川航	(i)	97	—
處置雲南民航凱亞49%股權	中航信	(i)	8	—
處置北京興航空港置業有限公司27.5%股權	東航投資	(i)	29	—
餐車及機供品	東航食品	(i)	123	—

## 45 有關連人士交易(續)

### (b) 有關連人士交易(續)

註釋：

為解決本公司的客機貨運業務與東航物流之附屬公司中國貨運航空有限公司(「中貨航」)的全貨機業務之間的同業競爭問題，自二零一八年四月起，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亦構成證券交易所股票上市規則(「上市規則」)第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。
- \*\* 上文之關連人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關連交易。

截至二零二一年十二月三十一日及截至二零二零年十二月三十一日，本集團與由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的主體的重大交易，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。

### (c) 有關連人士結餘

#### (i) 應收有關連公司款項

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>應收賬款</b>		
東航物流	497	630
吉祥航空	5	8
東航食品	17	—
其他	2	4
	<b>521</b>	<b>642</b>



## 45 有關連人士交易(續)

### (c) 有關連人士結餘(續)

#### (i) 應收有關連公司款項(續)

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>預付款及其他應收款</b>		
東航進出口	134	158
科技宇航	6	6
東航食品	55	36
東航傳媒	—	1
東航實業	1	11
東航集團	10	228
中航材	—	13
中航信	42	49
吉祥航空	5	4
東航財務公司	120	240
其他	9	22
	<b>382</b>	768

#### (ii) 應付有關連公司款項

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>應付賬款及應付票據</b>		
東航進出口	472	363
東航食品	583	266
科技宇航	59	95
東航實業	81	96
上海普惠	280	213
柯林斯維修	8	9
東航集團	23	28
中航材	—	27
上海滬特	—	32
中航信	7	7
機輪剎車	—	14
上航國旅	—	1
東航傳媒	6	—
東航投資	1	74
西安賽峰	—	32
其他	6	13
	<b>1,526</b>	1,270

## 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(續)

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>其他應付款及預提費用</b>		
東航進出口	—	37
東航食品	1	2
東航集團	68	99
東航實業	15	1
東航投資	61	61
東航租賃	63	189
中航材	—	2
其他	5	7
	<b>213</b>	398

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>租賃負債</b>		
東航租賃	46,251	42,168

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>其他長期負債</b>		
東航食品	64	—
	<b>64</b>	—

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。

截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 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

	截至十二月三十一日年度的 平均利率		二零二一年	二零二零年
	二零二一年	二零二零年	十二月三十一日 人民幣百萬元	十二月三十一日 人民幣百萬元
短期存款 (包括在現金及現金等價物內) 「東航財務公司」	0.23%	0.35%	12,269	5,474
短期借款(包括在借款內)				
「東航財務公司」	2.80%	2.80%	6,000	4,000
「東航集團」	2.80%	—	11,000	—
「東航投資」	2.80%	—	7,700	—
長期借款(包括在借款內) 「東航集團」	—	3.86%	—	828
對合營公司貸款 「墨爾本飛培」	8.00%	3.74%	6	11

### (d) 控股公司作出的擔保

截至二零二一年十二月三十一日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零二零年：人民幣78億元)。

### (e) 高級行政人員酬金

已付或應付給高級行政人員的酬金主要由工資和其他短期職工福利組成，分析如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
其他應付款及預提費用		
董事及監事	2	4
高級行政人員	1	1
	3	5

## 46 金融工具分類

本集團持有下列金融工具：

	註釋	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元
<b>金融資產</b>			
按攤餘成本計量的金融資產			
應收賬款	29	974	1,124
預付款及其他應收款	31	2,397	2,452
現金及現金等價物	32	12,950	7,651
限制性銀行存款	32	12	12
於其他非流動資產內的金融資產		142	150
按公允價值計入其他綜合收益的金融資產	24	457	995
按公允價值計入損益的金融資產	30	84	95
衍生金融工具	25	—	399
		<b>17,016</b>	12,878
<b>金融負債</b>			
以攤餘成本計量的金融負債			
應付賬款及應付票據		2,454	3,220
於其他應付款及預提費用內的金融負債		13,484	15,790
借款	37	95,791	87,895
租賃負債	18(b)	98,476	96,251
衍生金融工具	25	46	141
		<b>210,251</b>	203,297

## 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：

	二零二一年十二月三十一日		二零二零年十二月三十一日	
	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
<b>金融資產</b>				
指定為按公允價值計入				
其他綜合收益的權益投資	457	457	995	995
按公允價值計入損益的金融資產	84	84	95	95
衍生金融資產	—	—	399	399
於其他非流動資產內的租賃飛機 相關的押金	140	139	143	142
<b>總計</b>	<b>681</b>	<b>680</b>	1,632	1,631
<b>金融負債</b>				
衍生金融負債	46	46	141	141
長期借款	50,792	49,971	30,745	32,355
租賃負債	82,126	81,232	82,178	82,653
<b>總計</b>	<b>132,964</b>	<b>131,249</b>	113,064	115,149

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。

## 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。

截至二零二一年十二月三十一日，衍生金融資產的公允價值，是抵銷了歸屬於衍生交易對手違約風險的信用估值調整之後的淨值。交易對手信貸風險的變化，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。

以下是截至二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日對金融工具估值的重要不可觀察輸入值的概述以及定量敏感性分析：

估值技術	重要不可觀察輸入值	範圍區間	公允價值對輸入值的敏感程度
未上市公司股權投資 估值乘數	缺乏流動性折扣	20% (二零二零年： 20%-35%)	乘數1%(二零二零年：1%)的上升／下降會引起公允價值上升／下降人民幣3百萬元 (二零二零年：人民幣5百萬元)

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：

截至二零二一年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	237	—	220	457
按公允價值計入損益的金融資產	84	—	—	84
總計	321	—	220	541
負債				
衍生金融負債				
— 利率互換合約	—	46	—	46
總計	—	46	—	46

## 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)

截至二零二零年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
<b>資產</b>				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的				
權益投資	457	—	538	995
衍生金融資產 — 航油遠期合約	—	399	—	399
按公允價值計入損益的金融資產	95	—	—	95
<b>總計</b>	<b>552</b>	<b>399</b>	<b>538</b>	<b>1,489</b>
<b>負債</b>				
衍生金融負債				
— 利率互換合約	—	140	—	140
— 航油遠期合約	—	1	—	1
<b>總計</b>	<b>—</b>	<b>141</b>	<b>—</b>	<b>141</b>

於本報告期間，並無金融資產和金融負債公允價值計量在第一層和第二層之間的轉移，亦無轉入或轉出第三層的情況(二零二零年：無)。



## 47 公允價值及金融工具的公允價值架構(續)

### 公允價值架構(續)

以公允價值計量的資產和負債(續)

截至二零二一年十二月三十一日止年度，第三層的變動列示如下：

	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 人民幣百萬元
截至二零二一年一月一日的期初結餘	538
處置	(75)
計入其他綜合收益 — 淨額	(243)
截至二零二一年十二月三十一日的期末結餘	220

披露了公允價值的資產和負債

截至二零二一年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
資產				
於其他非流動資產內的 租賃飛機相關的押金	—	139	—	139
負債				
長期借款	—	49,971	—	49,971
租賃負債	—	81,232	—	81,232
	—	131,203	—	131,203

## 47 公允價值及金融工具的公允價值架構(續)

### 公允價值架構(續)

#### 披露了公允價值的資產和負債(續)

截至二零二零年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層)	重要可觀察 輸入值 (第二層)	重要不可觀察 輸入值 (第三層)	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
資產				
於其他非流動資產內的				
租賃飛機相關的押金	—	142	—	142
負債				
長期借款	4,936	27,419	—	32,355
租賃負債	—	82,653	—	82,653
	4,936	110,072		115,008

## 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。

### 48.1 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。

## 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)

下表披露了集團在財務報告日的外匯風險：

	二零二一年			
	美元	歐元	新加坡元	日元
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款	11	5	—	3
現金及現金等價物	96	7	28	5
其他應收款	32	—	1	11
其他非流動資產	1,428	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(118)	(12)	(1)	—
租賃負債	(30,710)	(10)	(6)	(67)
借款	(13)	(1,957)	(2,371)	—

	二零二零年			
	美元	歐元	新加坡元	日元
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款	10	2	—	2
現金及現金等價物	968	4	3	3
其他應收款	115	3	1	12
其他非流動資產	150	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(108)	(1)	—	—
租賃負債	(36,267)	(8)	(85)	(142)
借款	(375)	(2,664)	(2,466)	(3,162)

## 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：

	二零二一年		二零二零年	
	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	(222)/222	—	(266)/266	—
人民幣兌日元(貶值)/升值	(0.36)/0.36	—	(25)/25	—
人民幣兌歐元(貶值)/升值	(15)/15	—	(20)/20	—
人民幣兌新加坡元 (貶值)/升值	(18)/18	—	(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37和附註25。

截至二零二一年十二月三十一日止年度

## 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：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元
<b>浮動利率工具</b>		
現金及現金等價物	12,950	7,651
限制性銀行存款	12	12
借款	(26,146)	(13,328)
租賃負債	(62,406)	(44,541)
利率互換合約名義本金	3,154	4,504

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元
<b>固定利率工具</b>		
借款	(68,943)	(74,567)
租賃負債	(35,584)	(51,710)

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：

	二零二一年		二零二零年	
	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	(142)	6	(94)	8

## 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。二零二一年，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1,030百萬元(二零二零年：下降或上升人民幣692百萬元)。

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

	二零二一年 對其他綜合 收益的影響 人民幣百萬元	二零二零年 對其他綜合 收益的影響 人民幣百萬元
航油遠期合約	—	62

#### (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。截至二零二一年十二月三十一日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣185百萬元(二零二零年：約人民幣165百萬元)。集團對於和BSP有關的信貸風險和其餘應收賬款持續維護，同時，管理層評估其壞賬減值準備的可能性，在必要時，適當地計提壞賬減值準備。

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。

## 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, 以及截至十二月三十一日的年末階段分類。

所呈列的金額為金融資產的總賬面價值及承擔的信貸風險。

#### 截至二零二一年十二月三十一日

	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	存續期預期信用損失			
		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*	—	—	40	934	974
於預付款項及其他應收款內 的金融資產					
— 正常**	2,202	271	232	—	2,705
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	12,950	—	—	—	12,950

#### 截至二零二零年十二月三十一日

	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	存續期預期信用損失			
		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	1,077	1,124
於預付款項及其他應收款內 的金融資產					
— 正常**	2,067	274	111	—	2,452
限制性銀行存款					
— 尚未逾期	12	—	—	—	12
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	7,651	—	—	—	7,651

\* 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

\*\* 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」。

## 48 財務風險管理(續)

### 48.1 財務風險因素(續)

#### (b) 信貸風險(續)

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。

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。

#### (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。

	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
於二零二一年十二月三十一日					
借款	46,633	15,668	18,490	22,306	103,097
衍生金融工具	1	—	45	—	46
租賃負債	19,025	17,320	43,259	31,192	110,796
應付賬款、應付票據及 其他應付款	15,939	—	—	—	15,939
總計	81,598	32,988	61,794	53,498	229,878

	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
於二零二零年十二月三十一日					
借款	58,989	6,946	19,126	7,779	92,840
衍生金融工具	3	7	132	—	142
租賃負債	17,443	16,009	40,241	37,319	111,012
應付賬款、應付票據及 其他應付款	19,010	—	—	—	19,010
總計	95,445	22,962	59,499	45,098	223,004



## 48 財務風險管理(續)

### 48.1 財務風險因素(續)

#### (d) 權益工具投資價格風險

截至二零二一年十二月三十一日，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：

	二零二一年 十二月三十一日	二零二一年 最高/最低	二零二零年 十二月三十一日	二零二零年 最高/最低
香港 — 恒生指數	23,398	31,183/22,665	27,231	29,056/21,696
上海 — A股指數	3,640	3,732/3,313	3,640	3,640/2,788

下表說明了，在所有其他變數保持不變的假設下，本集團的淨損益和其他綜合收益的稅後淨額對權益工具投資的公允價值的每10%的變動(以資產負債表日的賬面價值為基礎)的敏感性。在該分析中，對以公允價值計量其變動計入其他綜合收益的權益工具投資，變動影響體現在截至二零二一年十二月三十一日的公允價值儲備中。

	權益工具 投資賬面價值 人民幣百萬元	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
<b>二零二一年</b>			
權益工具投資			
香港 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	237	—	18/(18)
上海 — 按公允價值計入損益的交易性金融資產	84	6/(6)	—
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	220	—	17/(17)

## 48 財務風險管理(續)

### 48.1 財務風險因素(續)

#### (d) 權益工具投資價格風險(續)

	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
<b>二零二零</b>			
年權益工具投資			
香港 — 指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	457	—	34/(34)
上海 — 按公允價值計入損益的交易性金融資產	95	7/(7)	—
以公允價值計量的非上市權益投資			
— 指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資	538	—	40/(40)

### 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。於截至二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日止年度內，概無對目標、政策或管理資本的流程作出任何變動。

本集團利用資產負債率監察其資本，此比率按照負債總額除以資產總額計算。截至二零二一年及二零二零年十二月三十一日，資產負債率如下：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元
負債總額	231,638	225,496
資產總額	288,790	284,650
資產負債率	80%	79%

## 49 資產負債表日後事項

二零二二年三月二十一日，本集團下屬東航雲南一架波音737客機在執行昆明 — 廣州航班任務時失事。飛機失事後，公司高度重視，立即啓動應急機制，全力開展救援及善後工作。目前事故原因尚在調查。本集團將密切跟進調查的後續進展，評估其對本集團財務狀況、經營成果等方面的影響。

## 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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>		
物業、廠房及設備	61,637	66,532
投資性房地產	59	65
使用權資產	83,695	74,391
無形資產	11,654	11,663
飛機預付款	12,165	17,236
投資於附屬公司	12,960	12,444
投資於聯營公司	1,854	1,732
投資於合營公司	428	456
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產	398	903
衍生金融工具	—	37
遞延所得稅資產	5,397	2,497
其他非流動資產	4,355	5,014
	<b>194,602</b>	192,970
<b>流動資產</b>		
飛機設備零件	16	24
應收賬款	725	846
預付款及其他應收款	54,605	36,352
以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產	84	95
衍生金融工具	—	362
受限制銀行存款	12	12
現金及現金等價物	12,841	7,560
	<b>68,283</b>	45,251
<b>總資產</b>	<b>262,885</b>	238,221

## 合併財務報表附註

截至二零二一年十二月三十一日止年度

### 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)

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>流動負債</b>		
應付賬款及應付票據	4,312	4,129
其他應付款及預提費用	23,117	17,610
合同負債	2,761	3,231
借款的流動部分	59,094	67,647
租賃負債的流動部分	10,323	8,349
衍生金融工具	1	3
	<b>99,608</b>	100,969
<b>淨流動負債</b>	<b>(31,325)</b>	(55,718)
<b>總資產減流動負債</b>	<b>163,277</b>	137,252
<b>非流動負債</b>		
借款	48,443	28,958
租賃負債	55,209	52,309
飛機及發動機退租檢修準備	3,114	2,961
合同負債	453	870
衍生金融工具	45	138
退休後福利準備	1,864	1,871
其他長期負債	1,271	887
	<b>110,399</b>	87,994
<b>淨資產</b>	<b>52,878</b>	49,258
<b>權益</b>		
股本及儲備		
— 股本	18,874	16,379
— 儲備 (註釋(b))	34,004	32,879
<b>總權益</b>	<b>52,878</b>	49,258

## 50 公司財務狀況表(續)

(b) 公司的權益總結如下：

	資本儲備		法定儲備		其他儲備	留存收益	總計
	股本溢價	(註釋(a))	套期儲備	(註釋(b))			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
二零二零年一月一日結餘	37,596	(720)	24	752	(1,757)	3,601	39,496
現金流量套期的未實現收益	—	—	158	—	—	—	158
指定為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	—	—	—	—	(193)	—	(193)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(64)	—	(64)
本年虧損	—	—	—	—	—	(5,699)	(5,699)
二零一九年度股利	—	—	—	—	—	(819)	(819)
於二零二零年十二月三十一日	37,596	(720)	182	752	(2,014)	(2,917)	32,879
二零二一年一月一日結餘	<b>37,596</b>	<b>(720)</b>	<b>182</b>	<b>752</b>	<b>(2,014)</b>	<b>(2,917)</b>	<b>32,879</b>
現金流量套期的未實現收益	—	—	(228)	—	—	—	(228)
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	—	—	—	—	(229)	—	(229)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(63)	—	(63)
本年虧損	—	—	—	—	—	(6,680)	(6,680)
發行普通股，扣除交易成本與 稅項	<b>8,325</b>	—	—	—	—	—	<b>8,325</b>
其他	—	—	—	—	(149)	149	—
於二零二一年十二月三十一日	<b>45,921</b>	<b>(720)</b>	<b>(46)</b>	<b>752</b>	<b>(2,455)</b>	<b>(9,448)</b>	<b>34,004</b>

## 補充財務資料

以下合併財務信息摘自集團根據中國會計準則編製的合併財務報表

### 國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

本集團採納的國際財務報告準則在若干方面與本集團採納的中國企業會計準則存在差異。上述差異對本公司權益持有者應佔利潤及本公司合併淨資產的重大影響總括如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併(虧損)/利潤		
根據中國企業會計準則列示	(12,214)	(11,835)
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b)	—	(7)
— 非控制性損益(c)	—	6
根據國際財務報告準則列示	(12,214)	(11,836)

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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	51,373	54,007
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	53,615	56,249

- (a) 在國際財務報告準則及中國企業會計準則和制度下，由於對收購上海航空的合併對價及可辨認資產及負債的公允價值的確認及計量有所不同，因此，所確認的無形資產/商譽的金額亦有所不同。
- (b) 根據中國企業會計準則，於二零零一年六月三十日前，飛機及發動機的折舊以其成本減去3%的殘值後按10至15年之預計可使用年限以直線法計提折舊；自二零零一年七月一日起，飛機及發動機的折舊以成本減去5%殘值後，按預計可使用年限15至20年計提折舊，此變更採用未來適用法處理，以致在執行上述變更當年相關飛機及發動機在中國企業會計準則的賬面淨值與國際財務報告準則的賬面淨值不同。該差異將會在今後年度中逐漸減少，並且在相關資產處置或提足折舊時予以完全抵銷。
- (c) 此乃以上項目對非控制性權益之影響。



世界品位 东方魅力

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

