

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



# 中國東方航空股份有限公司

## CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

### 二零零九年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零零九年十二月三十一日止年度經審核按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零零八年度同期的比較數據：

#### 財務資料

#### 甲、按國際財務報告準則編製

##### 合併綜合收益表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	註釋	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
收入	4	38,989,659	41,072,557
其他營業收入	6	1,288,017	405,163
其他淨收益	6	-	267,084
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(12,254,980)	(18,488,242)
衍生工具公允價值變動			
收益/(損失)	7	3,774,688	(6,400,992)
飛機起降費		(5,460,351)	(5,279,590)
固定資產折舊、攤銷		(5,202,835)	(4,781,562)
工資、薪金及福利		(5,148,877)	(4,545,312)
飛機維修費		(3,018,724)	(3,272,981)
資產減值損失	8	(109,417)	(2,976,678)
航空餐食供應		(1,201,023)	(1,321,268)
飛機經營性租賃租金		(2,517,567)	(2,734,802)
其他經營性租賃租金		(407,386)	(369,236)
銷售及市場費用		(1,977,760)	(1,562,945)
民航基礎設施建設基金		(890,348)	(769,849)
地面服務及其他費用		(289,993)	(268,873)
辦公、管理及其他費用		(3,751,763)	(4,055,679)
<b>營業支出總額</b>		<b>(38,456,336)</b>	<b>(56,828,009)</b>

	註釋	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
經營溢利／(虧損)		<b>1,821,340</b>	(15,083,205)
攤佔聯營公司業績		<b>(46,602)</b>	69,668
攤佔共同控制實體業績		<b>23,803</b>	24,050
財務收入	9	<b>205,304</b>	2,061,625
財務支出	10	<b>(1,754,640)</b>	(2,328,147)
稅前溢利／(虧損)		<b>249,205</b>	(15,256,009)
稅項	11	<b>(52,547)</b>	(73,916)
年度淨溢利／(虧損)		<b>196,658</b>	(15,329,925)
年度其他綜合溢利／(虧損)			
現金流量套期，已扣除稅項		<b>57,914</b>	(170,360)
聯營公司持有可供出售財務資產 之公允價值變動		<b>(585)</b>	(19,080)
年度總綜合溢利／(虧損)總額		<b>253,987</b>	(15,519,365)
年度淨溢利／(虧損)歸屬於：			
本公司權益持有人		<b>168,766</b>	(15,268,532)
少數股東		<b>27,892</b>	(61,393)
		<b>196,658</b>	(15,329,925)
年度總綜合溢利／(虧損)總額歸屬於：			
本公司權益持有人		<b>226,095</b>	(15,457,972)
少數股東		<b>27,892</b>	(61,393)
		<b>253,987</b>	(15,519,365)
年度本公司權益持有人 應佔每股溢利／(虧損) 基本及攤薄(人民幣)	13	<b>0.026</b>	(3.14)

## 綜合資產負債表

於二零零九年十二月三十一日

	註釋	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
<b>非流動資產</b>			
無形資產		69,622	164,851
物業、機器及設備		56,703,560	52,678,473
預付租賃款		970,835	996,521
飛機預付款		5,081,174	6,413,554
投資於聯營公司		723,022	980,319
投資於共同控制實體		372,793	362,332
可供出售金融資產		57,269	31,268
其他長期資產		926,312	941,556
遞延稅項資產		83,748	81,947
衍生資產		—	988
		<b>64,988,335</b>	<b>62,651,809</b>
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件		932,260	871,364
應收賬款	14	1,370,871	1,165,308
預付款、存款及其他應收款		2,370,495	4,315,722
現金及現金等價物		1,735,248	3,451,010
衍生資產		3,490	123,010
持有待售非流動資產		450,693	473,667
		<b>6,863,057</b>	<b>10,400,081</b>
<b>流動負債</b>			
預售票款		1,420,183	1,013,878
應付賬款及應付票據	15	6,480,459	5,459,094
其他應付款及預提費用		11,517,204	12,246,065
融資租賃負債的流動部分		2,125,430	1,916,989
借款的流動部分		12,330,075	26,513,320
應付稅項		21,126	39,002
經營租賃飛機及發動機			
退租檢修準備的流動部分		609,884	213,830
衍生負債		1,006,286	6,456,075
		<b>35,510,647</b>	<b>53,858,253</b>
<b>淨流動負債</b>		<b>(28,647,590)</b>	<b>(43,458,172)</b>
<b>總資產減流動負債</b>		<b>36,340,745</b>	<b>19,193,637</b>

二零零九年  
二零零八年  
人民幣千元  
人民幣千元

**非流動負債**

融資租賃負債	<b>17,244,805</b>	18,891,910
借款	<b>13,004,874</b>	8,588,052
經營租賃飛機及發動機 退租檢修準備	<b>1,237,871</b>	1,320,188
其他長期負債	<b>1,203,423</b>	1,320,759
遞延稅項負債	<b>51,539</b>	57,589
退休後福利準備	<b>1,798,707</b>	1,469,124
衍生負債	<b>123,345</b>	185,524
	<b>34,664,564</b>	31,833,146
<b>淨資產／(負債)</b>	<b>1,676,181</b>	<b>(12,639,509)</b>

**權益**

本公司權益持有人應佔資本及權益

股本	<b>9,581,700</b>	4,866,950
儲備	<b>(8,347,147)</b>	(17,964,351)
	<b>1,234,553</b>	(13,097,401)
少數股東權益	<b>441,628</b>	457,892
<b>總權益</b>	<b>1,676,181</b>	<b>(12,639,509)</b>

註釋：

**1. 公司資料**

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浦東國際機場機場大道66號。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。

本公司大部份權益現由一家位於中國名為中國東方航空集團公司(「中國東航集團」)的國有企業擁有。

本公司的股票在香港聯合交易所有限公司、紐約證券交易所和上海證券交易所上市。

於二零零九年度，本公司發行共2,787,375,000股A股股份，其中向中國東航集團發行1,927,375,000股股份，向其他投資者發行860,000,000股股份，併向中國東航集團於香港設立的全資子公司—東航國際控股(香港)有限公司發行1,927,375,000股H股股份。

## 2. 編製基礎

本集團的財務報表是根據國際財務報告準則(「財務準則」)及香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表已按照歷史成本法編製，並就可供出售金融資產、按公允值透過損益記賬的金融資產和金融負債(包括衍生工具)的重估而作出修訂。

於編製本年度財務報表時，本公司董事會結合目前的財務狀況，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

截至二零零九年十二月三十一日，本集團的累計虧損約為人民幣179.13億元，流動負債超過流動資產約人民幣286.48億元。

針對上述營運資金短缺的情況，本公司董事會已積極採取措施，不斷尋求新的融資管道改善本集團的流動資金狀況。截至二零零九年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣509億元。本公司董事會相信該等授信額度的授信期間在需要時可以延長至以後年度。

鑒於上述取得的銀行授信額度、本集團獲取融資的記錄以及與各大銀行及金融機構建立的良好合作關係，本公司董事會認為本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。基於以上所述，本公司董事會確信本集團將會持續經營，並以持續經營為基礎編製本年度財務報表。本年度財務報表不包括任何在本集團及本公司在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

## 3. 會計政策

除以下註釋3(a)所述外，本財務資料採用的會計政策與二零零八年十二月三十一日止年度財務報告保持一致。

(a) 本集團已於二零零九年一月一日採納下列新訂和已修改的國際財務報告準則：

- 國際會計準則第7號「金融工具 - 披露」(經修改) - 自二零零九年一月一日起生效。此項修改要求提高有關公允價值計量和流動性風險的披露。此修改特別要求按公允價值的計量架構披露公允價值計量。由於會計政策的改變只導致額外披露，故此對每股收益並無影響。
- 國際會計準則第1號(經修訂)「財務報表的列報」 - 自二零零九年一月一日起生效。此項修訂準則禁止在權益變動表中列報收益及費用項目(即「非權益持有者的權益變動」)，並規定「非權益持有者的權益變動」在綜合收益表中必須與權益持有者的權益變動分開列報。因此，本集團在合併權益變動表中列報全部所有者的權益變動，而非權益持有者的權益變動則在合併綜合收益表中列報。比較數字已重新列報，以符合修訂準則。由於會計政策的改變只影響列報方面，故此對每股收益並無影響。
- 國際財務報告準則第8號「經營分部」(由二零零九年一月一日起生效)。國際財務報告準則第8號取代了國際會計準則第14號「分部報告」，並將分部報告與美國準則SFAS 131「有關企業分部和相關資料的披露」的規定統一起來。此項新準則要求採用「管理層方法」，即分部資料須按照與內部報告所採用的相同基準列報。此外，分部的列報方式與向首席經營決策者提供的內部報告更為一致。

自二零零九年一月一日起，本集團重新定義了業務分部，以與本集團管理層內部報告採用相同基準列報。本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運及其他延伸服務，並作為一個業務分部管理。根據服務性質並結合上述業務分部的重新認定，本集團僅有一個業務分部，即「航空業務分部」。二零零八年度比較數據已根據上述新認定的業務分部重列。

#### 4. 收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運及其他延伸的運輸服務。

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
運輸收入	<b>36,924,830</b>	38,844,269
— 客運	<b>32,800,411</b>	33,486,459
— 貨運及郵運	<b>4,124,419</b>	5,357,810
地面服務收入	<b>974,732</b>	1,252,468
貨物處理收入	<b>296,827</b>	337,773
佣金收入	<b>206,137</b>	183,129
其他	<b>587,133</b>	454,918
	<b><u>38,989,659</u></b>	<b><u>41,072,557</u></b>

註釋：

根據中國各種營業稅規則及條例的規定，本集團絕大部分的運輸收入、佣金收入，地面服務收入，貨物處理收入及其他收入需按3%或5%計繳中國營業稅。截至二零零九年十二月三十一日止年度，已抵銷上述本集團收入的營業稅約為人民幣10.19億元(二零零八年：人民幣8.91億元)。

#### 5. 分部資料

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公室)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」，並在結構上分開管理。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，包括飛行相關培訓、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內部報告中，因此未將該等業務納入業務報告分部。該等業務的業績併入「其他業務分部」。

分部之間的銷售按與無關聯第三方交易相若的商業條款及條件進行。

根據國際財務報告準則第8號，分部資料披露的準備方式應與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要經營決策者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債。因此，每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入、溢利或虧損、資產及負債的重大調節項目已於附註5(c)列出。

截至二零零九年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣千元	其他業務 分部 人民幣千元	分部 間抵銷 人民幣千元	未分配 項目*	合計 人民幣千元
對外客戶的報告分部收入	39,727,636	103,695	—	—	39,831,331
分部間抵銷	—	126,124	(126,124)	—	—
報告分部收入	<u>39,727,636</u>	<u>229,819</u>	<u>(126,124)</u>	<u>—</u>	<u>39,831,331</u>
報告分部稅前溢利	<u>644,307</u>	<u>18,563</u>	<u>—</u>	<u>(22,749)</u>	<u>640,121</u>
報告分部資產	69,850,127	1,153,130	(137,660)	1,153,084	72,018,681
報告分部負債	<u>68,068,474</u>	<u>474,739</u>	<u>(137,660)</u>	<u>—</u>	<u>68,405,553</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	5,278,242	54,494	—	—	5,332,736
資產減值損失	118,022	202	—	—	118,224
資本性支出	<u>8,112,355</u>	<u>70,386</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>8,182,741</u>

截至二零零八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 人民幣千元	其他業務 分部 人民幣千元	分部 間抵銷 人民幣千元	未分配 項目*	合計 人民幣千元
對外客戶的報告分部收入	41,745,906	96,455	—	—	41,842,361
分部間抵銷	—	171,213	(171,213)	—	—
報告分部收入	<u>41,745,906</u>	<u>267,668</u>	<u>(171,213)</u>	<u>—</u>	<u>41,842,361</u>
報告分部稅前(虧損)/溢利	<u>(14,136,843)</u>	<u>45,898</u>	<u>—</u>	<u>105,837</u>	<u>(13,985,108)</u>
報告分部資產	70,762,308	1,183,416	(135,637)	1,373,919	73,184,006
報告分部負債	<u>83,861,674</u>	<u>523,120</u>	<u>(135,637)</u>	<u>—</u>	<u>84,249,157</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	4,588,298	122,974	—	—	4,711,272
資產減值損失	2,020,971	1,207	—	—	2,022,178
資本性支出	<u>11,526,771</u>	<u>20,513</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>11,547,284</u>

\* 未分配資產主要包括投資於聯營公司及合營公司及可供出售金融資產。未分配業績主要包括攤佔聯營公司及合營公司業績。

- (b) 儘管業務遍及全球，本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營。

本集團分地區之收入分析如下：

- (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。提供中國與港澳台地區或海外市場間去程及回程服務所賺取的運輸收入按海外航線的始發點或終點劃歸為所屬地區業務收入。
- (2) 提供售票服務收入，機場地勤服務收入及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
境內(中國，不包括港澳台地區)	27,482,611	24,810,917
港澳台地區	1,986,964	2,496,303
國際	<u>10,361,756</u>	<u>14,535,141</u>
合計	<u>39,831,331</u>	<u>41,842,361</u>

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資產及資本性支出。

- (c) 報告分部收入、分部溢利或虧損、分部資產及分部負債與合併財務報表列示的合併數據之差異調節

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
收入		
報告分部收入總額	39,831,331	41,842,361
—營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	<u>(841,672)</u>	<u>(769,804)</u>
合併收入	<u>38,989,659</u>	<u>41,072,557</u>



	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
<b>除稅前溢利</b>		
報告分部除稅前溢利／(虧損)	640,121	(13,985,108)
－飛機、發動機及飛行設備折舊及 減值損失的差異	(64,988)	(517,730)
－退休後福利的準備	(334,348)	(110,458)
－商譽減值的差異	－	(688,311)
－其他	8,420	45,598
	<u>249,205</u>	<u>(15,256,009)</u>
合併除稅前溢利／(虧損)		

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
<b>資產</b>		
報告分部資產總額	72,018,681	73,184,006
－飛機、發動機及飛行設備折舊及 減值損失的差異	167,912	232,900
－沖銷土地使用權評估增值	(360,626)	(369,046)
－其他	25,425	4,030
	<u>71,851,392</u>	<u>73,051,890</u>
合併資產總額		

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
<b>負債</b>		
報告分部負債總額	68,405,553	84,249,157
－退休後福利的準備	1,849,933	1,515,585
－其他	(80,275)	(73,343)
	<u>70,175,211</u>	<u>85,691,399</u>
合併負債總額		

## 6. 其他營業收入及其他淨收益

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
其他營業收入		
－民航基礎設施建設基金返還(註釋(a))	831,749	—
－其他政府補貼(註釋(b))	456,268	405,163
	<u>1,288,017</u>	<u>405,163</u>
其他淨收益		
－物業、機器及設備處置收益	—	267,084
	<u>—</u>	<u>267,084</u>

註釋：

- (a) 根據財政部及中國民用航空局於二零零九年發佈的財建[2009]4號文的規定，自二零零八年七月一日起至二零零九年六月三十日，中國國內航空公司應繳納的民航基礎設施建設基金實行先徵後返政策。此補貼收入為本集團在本報告期間收到的民航基礎設施建設基金返還。
- (b) 其他政府補貼包括：(i)各地方政府給予本集團的補貼及；(ii)各地方政府為鼓勵本集團經營的當地航線而給予的補貼。

## 7. 衍生工具公允價值變動收益／(損失)

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
衍生工具公允價值變動收益／(損失)		
－原油期權合約(註釋)	3,743,746	(6,255,791)
－其它衍生工具	30,942	(145,201)
	<u>3,774,688</u>	<u>(6,400,992)</u>

註釋：

於以往年度，為減低市場油價／原油價格波動對飛機燃油成本的影響，本集團簽訂了若干原油期權合約。本集團所使用的原油期權合約的結構通常為看漲期權與看跌期權的組合，以此將約定交易量的航油價格鎖定在一定的區間。按本集團所持合約條款的規定，本集團所持看漲期權(即本集團享有的購買原油的權力)的執行價格，要高於交易對手享有的向本集團出售原油權力的執行價格。

本集團並未在本年內簽訂任何原油期權合約，而所有本集團於二零零九年十二月三十一日所持的尚未交割的原由期權合約均為二零零九年以前簽訂。本集團所持的尚未交割的原油期權合約不符合套期會計的條件，其公允價值變動作為已實現及未實現市值收益／(損失)直接計入合併利潤表。

## 8. 資產減值損失

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
商譽減值(註釋(a))	—	993,143
物業、機器及設備減值(註釋(b))	16,396	1,441,904
待出售非流動資產減值(註釋(c))	35,443	235,273
其他資產減值	57,578	306,358
	<u>109,417</u>	<u>2,976,678</u>

註釋：

- (a) 於二零零八年十二月三十一日，本集團對購併航空業務時所確認的商譽計提了人民幣9.93億元的減值準備。
- (b) 於二零零八年十二月三十一日，本集團對物業、機器及設備進行了減值測試，並依據減值測試結果對若干運營收益較差並計劃於短期內退役的機型的相關飛機、發動機以及高價周轉間、按其可收回金額計提了減值準備計人民幣14.42億元。在計算可收回金額時，本集團比較了相關資產的未來現金流量的現值及公允價值減去處置費用後的淨值，公允價值乃參照評估的市場價格。
- (c) 於資產負債表日，本集團參考市場的價格對已列為待出售非流動資產的相關飛機以及航材的公允價值減去處置費用後的淨值進行了評估，並根據評估結果計提減值損失計人民幣0.35億元(二零零八年：人民幣2.35億元)。

## 9. 財務收入

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
匯兌淨收益(註釋)	95,379	1,972,350
利息收入	109,925	89,275
財務收入	<u>205,304</u>	<u>2,061,625</u>

註釋：

於二零零九年及二零零八年，匯兌收益主要來源於本集團以外幣計量的融資租賃負債及貸款的年末匯兌轉換。

## 10. 財務支出

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
融資租賃負債利息	486,845	646,079
銀行及金融機構貸款利息	1,407,053	1,940,171
應付票據利息	83,964	84,050
	<u>1,977,862</u>	<u>2,670,300</u>
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋)	<u>(223,222)</u>	<u>(342,153)</u>
財務支出	<u>1,754,640</u>	<u>2,328,147</u>

註釋：

本年度資本化利息採用的平均年利率為4.50%(二零零八年：5.43%)。

## 11. 稅項

自合併利潤表計入/(扣除)的稅項如下：

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
中國所得稅準備	60,398	35,432
遞延稅項	<u>(7,851)</u>	<u>38,484</u>
	<u>52,547</u>	<u>73,916</u>

於二零零八年以前，本公司及於上海市浦東新區註冊的若干附屬公司(「浦東附屬公司」)可享受上海浦東新區的稅務優惠政策，稅率為15%。自二零零八年一月一日起施行的中華人民共和國全國人民代表大會於二零零七年三月十六日通過的《中華人民共和國企業所得稅法》(「新所得稅法」)後，本公司適用的企業所得稅稅率自二零零八年五年期間內逐步過渡到25%。於二零零九年度，本公司及浦東附屬公司適用的所得稅稅率為20%(二零零八年：18%)。除註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%(二零零八年：16.5%)的所得稅率外，本公司其他的附屬公司基本上按照新所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零零八年：25%)。

## 12. 股息

本公司董事會建議截至二零零九年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零零八年：零)。

### 13. 每股溢利／(虧損)

每股基本溢利乃按本公司權益持有人應佔綜合溢利人民幣1.69億元(二零零八年：虧損人民幣152.69億元)和本年內已發行的加權平均股數6,436,828,000股(二零零八年：4,866,950,000股)計算。

本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

### 14. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定，通常由半個月至兩個月不等。

應收賬款的賬齡分析如下：

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
九十日內	1,299,761	1,107,765
九十一日至一百八十日	37,427	24,283
一百八十一日至三百六十五日	9,297	30,460
超過三百六十五日	154,306	128,095
	<u>1,500,791</u>	<u>1,290,603</u>
減：應收賬款壞賬準備	(129,920)	(125,295)
	<u>1,370,871</u>	<u>1,165,308</u>

### 15. 應付賬款及應付票據

應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	集團	
	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
九十日內	5,161,027	3,518,572
九十一日至一百八十日	772,255	1,271,555
一百八十一日至三百六十五日	157,856	317,695
超過三百六十五日	389,321	351,272
	<u>6,480,459</u>	<u>5,459,094</u>

## 16. 資產負債表日後事項

於二零零九年七月十日，本公司與上海航空股份有限公司(「上海航空」)訂立換股吸收合併協議(「吸收合併協議」)以購併上海航空(「吸收合併方案」)。根據吸收合併方案，本公司將發行A股股票1,694,838,860股以交換上海航空全部已發行股本。本公司股東大會於二零零九年十月九日批准了上述吸收合併方案。

於二零零九年十二月三十日，中國證券監督管理委員會核准了上述吸收合併方案。於二零一零年一月二十八日(「購買日」)，本公司完成對上海航空的換股，換股過程中本公司共新發行A股股份1,694,838,860股。自此上海航空成為本公司的全資子公司。

於購買日上海航空可辨認資產及負債的公允價值(收購的資產及負債)由董事會根據獨立評估機構以二零零九年十二月三十一日為評估基準日而對收購的資產及負債作出的評估結果確定。

上海航空的可辨認資產、負債的賬面價值及公允價值情況列示如下：

	賬面價值 人民幣千元	公允價值 人民幣千元
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
無形資產	21,352	21,352
物業、機器及設備	10,274,572	8,549,043
預付租賃款	115,804	551,336
飛機預付款	1,072,367	1,072,367
投資於聯營公司	59,714	59,714
投資於共同控制實體	19,184	19,184
可供出售金融資產	181,780	181,780
其他長期資產	526,659	526,659
遞延所得稅資產	510	510
	<u>12,271,942</u>	<u>10,981,945</u>
<b>流動資產</b>		
飛機設備零件	333,043	333,043
應收賬款	698,362	698,362
預付款、存款及其他應收款	1,398,095	1,398,095
現金及現金等價物	1,167,565	1,167,565
	<u>3,597,065</u>	<u>3,597,065</u>
<b>總資產</b>	<u><b>15,869,007</b></u>	<u><b>14,579,010</b></u>

	賬面價值 人民幣千元	公允價值 人民幣千元
<b>流動負債</b>		
預售票款	311,170	311,170
應付賬款及應付票據	1,383,575	1,383,575
其他應付款及預提費用	2,492,280	2,492,280
融資租賃負債的流動部分	73,691	73,691
借款的流動部分	5,711,604	5,711,604
應付稅項	16,433	16,433
經營租賃飛機及發動機退租檢修準備的流動部分	46,378	46,378
衍生負債	18,004	18,004
	<u>10,053,135</u>	<u>10,053,135</u>
<b>非流動負債</b>		
融資租賃負債	1,010,646	1,010,646
借款	4,209,955	4,209,955
經營租賃飛機及發動機退租檢修準備	639,556	639,556
其他長期負債	248,218	248,218
遞延所得稅負債	1,163	1,163
退休後福利準備	417,369	417,369
	<u>6,526,907</u>	<u>6,526,907</u>
<b>總負債</b>	<b><u>16,580,042</u></b>	<b><u>16,580,042</u></b>
<b>淨負債</b>	<b>711,035</b>	<b>2,001,032</b>
少數股東權益	53,920	53,920
<b>取得的可辨認淨負債</b>	<b><u>764,955</u></b>	<b><u>2,054,952</u></b>

## 17. 比較數字

若干比較數據已按照本年列報方式的改變而重新分類。

## 乙、根據中國企業會計準則編製的財務報表

### 簡化合併利潤表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
營業收入	<b>39,831,331</b>	41,842,361
減：營業成本	<b>(37,248,315)</b>	(43,075,888)
營業稅金及附加	<b>(1,018,791)</b>	(891,064)
銷售費用	<b>(2,969,537)</b>	(2,522,136)
管理費用	<b>(1,538,857)</b>	(1,524,864)
財務費用，淨值	<b>(1,639,336)</b>	(357,410)
資產減值損失	<b>(118,224)</b>	(2,022,178)
加：公允價值變動收益／(損失)	<b>3,774,688</b>	(6,400,992)
投資(損失)／收益	<b>(22,749)</b>	105,837
<b>營業虧損</b>	<b>(949,790)</b>	(14,846,334)
加：營業外收入	<b>1,604,096</b>	906,238
減：營業外支出	<b>(14,185)</b>	(45,012)
<b>利潤總額／(虧損總額)</b>	<b>640,121</b>	(13,985,108)
減：所得稅費用	<b>(80,874)</b>	(60,795)
<b>淨利潤／(淨虧損)</b>	<b>559,247</b>	(14,045,903)
應佔：		
—本公司權益持有人	<b>539,743</b>	(13,927,656)
—少數股東權益	<b>19,504</b>	(118,247)
	<b>559,247</b>	(14,045,903)



簡化合併資產負債表  
於二零零九年十二月三十一日

	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
<b>資產</b>		
流動資產	6,863,939	10,401,069
長期股權投資	1,152,521	1,373,356
固定資產及在建工程	61,578,262	58,807,070
無形資產及其他非流動資產	2,366,518	2,524,594
遞延所得稅資產	57,441	77,917
<b>資產合計</b>	<b>72,018,681</b>	<b>73,184,006</b>
<b>負債及所有者權益</b>		
流動負債	35,663,041	54,076,709
非流動負債	32,690,973	30,120,909
遞延所得稅負債	51,539	51,539
<b>負債合計</b>	<b>68,405,553</b>	<b>84,249,157</b>
少數股東權益	509,543	534,195
歸屬於權益持有人權益	3,103,585	(11,599,346)
<b>總權益</b>	<b>3,613,128</b>	<b>(11,065,151)</b>
<b>負債及所有者權益合計</b>	<b>72,018,681</b>	<b>73,184,006</b>

丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零零九年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
本公司權益持有人應佔合併溢利／(虧損)		
根據中國企業會計準則列示	<b>539,743</b>	(13,927,656)
國際財務報告準則的影響：		
由於以往採用不同可使用年限而造成 飛行設備折舊及減值損失的差異	<b>(55,406)</b>	(134,538)
由於不同可使用年限造成飛機、 發動機折舊及減值損失的差異	<b>(9,582)</b>	(383,192)
退休後福利的準備	<b>(334,348)</b>	(110,458)
商譽減值的差異	-	(688,311)
沖銷土地使用權評估增值對攤銷的影響	<b>8,420</b>	8,420
其他	-	37,178
遞延稅項調整	<b>28,327</b>	(13,121)
少數股東權益	<b>(8,388)</b>	(56,854)
	<hr/>	<hr/>
根據國際財務報告準則列示	<b>168,766</b>	(15,268,532)
	<hr/>	<hr/>
本公司權益持有人應佔合併淨資產		
根據中國企業會計準則列示	<b>3,103,585</b>	(11,599,346)
國際財務報告準則的影響：		
由於以往採用不同可使用年限而造成 飛行設備折舊的差異	<b>74,183</b>	129,589
由於不同可使用年限造成飛機、 發動機賬面淨值的差異	<b>93,729</b>	103,311
退休後福利的準備	<b>(1,849,933)</b>	(1,515,585)
沖銷土地使用權評估增值	<b>(360,626)</b>	(369,046)
其他	<b>79,393</b>	79,393
遞延稅項調整	<b>26,307</b>	(2,020)
少數股東權益	<b>67,915</b>	76,303
	<hr/>	<hr/>
根據國際財務報告準則列示	<b>1,234,553</b>	(13,097,401)
	<hr/>	<hr/>

## 主要營運資料摘要

	二 零 零 九 年 一 月 一 日 至 十 二 月 三 十 一 日	二 零 零 八 年 一 月 一 日 至 十 二 月 三 十 一 日	變 動 幅 度
<b>運輸能力</b>			
可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>12,505.53</b>	11,642.23	7.42%
— 國內航線	<b>7,100.62</b>	5,658.36	25.49%
— 國際航線	<b>4,846.17</b>	5,294.76	-8.47%
— 地區航線	<b>558.74</b>	689.10	-18.92%
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>84,456.39</b>	75,964.28	11.18%
— 國內航線	<b>59,235.02</b>	47,588.37	24.47%
— 國際航線	<b>21,386.31</b>	23,813.57	-10.19%
— 地區航線	<b>3,835.05</b>	4,562.34	-15.94%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	<b>4,904.46</b>	4,805.44	2.06%
— 國內航線	<b>1,769.46</b>	1,375.41	28.65%
— 國際航線	<b>2,921.40</b>	3,151.54	-7.30%
— 地區航線	<b>213.59</b>	278.49	-23.30%
飛行小時(千)	<b>838.27</b>	755.17	11.00%
<b>運輸量</b>			
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>7,908.69</b>	7,218.99	9.55%
— 國內航線	<b>4,694.69</b>	3,780.27	24.19%
— 國際航線	<b>2,900.78</b>	3,056.25	-5.09%
— 地區航線	<b>313.22</b>	382.46	-18.10%
客運人公里(RPK)(百萬)	<b>60,942.09</b>	53,785.27	13.31%
— 國內航線	<b>44,375.70</b>	35,352.44	25.52%
— 國際航線	<b>13,993.70</b>	15,374.98	-8.98%
— 地區航線	<b>2,572.69</b>	3,057.86	-15.87%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	<b>2,474.19</b>	2,420.14	2.23%
— 國內航線	<b>733.13</b>	621.89	17.89%
— 國際航線	<b>1,656.19</b>	1,687.45	-1.85%
— 地區航線	<b>84.88</b>	110.80	-23.39%

	二 零 零 九 年 一 月 一 日 至 十 二 月 三 十 一 日	二 零 零 八 年 一 月 一 日 至 十 二 月 三 十 一 日	變 動 幅 度
載運旅客人次(千)	<b>44,042.99</b>	37,231.48	18.30%
—國內航線	<b>37,984.73</b>	30,398.76	24.95%
—國際航線	<b>4,173.07</b>	4,696.34	-11.14%
—地區航線	<b>1,885.19</b>	2,136.38	-11.76%
貨郵載運量(公斤)(百萬)	<b>943.89</b>	889.48	6.12%
—國內航線	<b>530.15</b>	463.44	14.39%
—國際航線	<b>347.76</b>	350.13	-0.68%
—地區航線	<b>65.97</b>	75.91	-13.09%
<b>載運率</b>			
綜合載運率(%)	<b>63.24</b>	62.01	1.23pts
—國內航線	<b>66.12</b>	66.81	-0.69pts
—國際航線	<b>59.86</b>	57.72	2.14pts
—地區航線	<b>56.06</b>	55.50	0.56pts
客座率(%)	<b>72.16</b>	70.80	1.36pts
—國內航線	<b>74.91</b>	74.29	0.62pts
—國際航線	<b>65.43</b>	64.56	0.87pts
—地區航線	<b>67.08</b>	67.02	0.06pts
貨郵載運率(%)	<b>50.45</b>	50.36	0.09pts
—國內航線	<b>41.43</b>	45.21	-3.78pts
—國際航線	<b>56.69</b>	53.54	3.15pts
—地區航線	<b>39.74</b>	39.79	-0.05pts
盈虧平衡點載運率(%)	<b>65.95</b>	90.71	-24.76pts
<b>收益率和成本統計</b>			
收入噸公里收益(人民幣)	<b>4.67</b>	5.38	-13.20%
—國內航線	<b>5.30</b>	5.87	-9.71%
—國際航線	<b>3.47</b>	4.65	-25.38%
—地區航線	<b>6.32</b>	6.41	-1.40%
客運人公里收益(人民幣)	<b>0.54</b>	0.62	-12.90%
—國內航線	<b>0.54</b>	0.61	-11.48%
—國際航線	<b>0.51</b>	0.66	-22.73%
—地區航線	<b>0.63</b>	0.64	-1.56%
貨郵噸公里收益(人民幣)	<b>1.67</b>	2.21	-24.43%
—國內航線	<b>1.13</b>	1.26	-10.32%
—國際航線	<b>1.78</b>	2.42	-26.45%
—地區航線	<b>4.13</b>	4.42	-6.56%
可用噸公里單位成本(人民幣)	<b>3.08</b>	4.88	-36.89%

## 董事會報告書

### 業績回顧

二零零九年，本集團每週經營定期航班約6,894班次，通航21個國家和地區，服務於國內外共146個城市。同時，本集團通過代碼共享、SPA協議等國際合作，向全球各主要市場提供更廣泛的航空運輸服務。二零零九年內本集團完成(i)購買及融資性租賃飛機共21架，包括10架A320型飛機，7架B737-700型飛機，4架B737-800型飛機；(ii)經營性租賃2架B737-800型飛機；及(iii)退租飛機6架，包括5架B737-300型飛機、1架B737-800型飛機。截至二零零九年十二月三十一日，本集團共運營257架飛機，包括231架100座以上的噴氣式客機和11架噴氣式貨機。

二零零九年，以航班班次佔有率統計，本集團分別佔虹橋與浦東機場的37.02%與28.21%，以旅客吞吐量統計，本集團分別佔虹橋與浦東機場的36.31%與28.86%。飛機平均日利用率為9.4小時，比二零零八年同期增長0.3小時。

二零零九年金融危機繼續蔓延，世界經濟受到嚴重衝擊。全球民航業經歷了戰後最嚴重的衰退，國際航空需求尤其是貨運需求大幅下降。二零零九年亦是本世紀以來，我國經濟發展最為困難的一年，面對嚴峻的經營形勢，公司及時調整經營策略，以市場為核心，將部分國際航線的運力調整至國內需求較好的航線運營，各部門通力合作，經營效果逐步顯現。

客運方面，本集團將運力向核心市場、關鍵市場、高收益市場和重點市場集結，調整運力結構，打造快線和准快線品牌，增強網絡營銷能力，大力發展中轉服務，全年中轉服務的旅客達156萬人次；大力推廣網站直銷和電話支付；「東方萬里行」常旅客計劃持續發展，截至二零零九年底，本集團常旅客會員約有603萬人。

貨運方面，客機腹艙業務和全貨機業務統一經營管理，同時通過自由銷售艙位競價政策、強化高收益貨物營銷、大力開發中轉聯程產品、新增卡車航班和整板交接業務、與多家企業簽署戰略合作框架協議等措施，提高貨運營銷能力。

服務方面，公司注重以實施品牌戰略，豐富服務內涵，提高服務水準來贏得社會信任。堅持「以客為尊，傾心服務」的理念，以「凌燕」品牌推廣為抓手，以顧客需求為導向，積極創新服務產品：推出了「東方小飛人」、「東方易轉通」、「東方出國易」、「出差E」、「暢行E」等差異化產品；優化服務流程，強化中轉服務；狠抓航班正點率，重點做好航班延誤整治工作。據中國民航局統計，全年本集團航班正點率為83.45%，連續兩年保持全民航第一。

本集團作為二零一零年上海世博會首家合作夥伴、航空客運指定承運人、世博論壇指定航空公司，始終秉承「參與世博、宣傳世博、服務世博」的理念，推出了包括「東方換乘易」和「穿梭世博」在內的一系列營銷產品和服務舉措。

環境保護和技術運用方面，本集團秉承企業效益和環境保護並重的社會理念，貫徹國家節能減排政策，努力降低燃油消耗，實現低碳運行，在創造良好經濟效益的同時，努力創造良好的社會效益，全面履行社會責任。

## 經營收入

二零零九年，本集團完成總周轉量79.09億噸公里，比二零零八年同期增長9.55%；運輸收入達人民幣369.25億元，比二零零八年同期減少了人民幣19.19億元，減少4.94%。主要原因是燃油附加費收入減少，致使單位收益水平下降，同時仍受金融危機的影響，市場需求不足。

二零零九年，客運收入為人民幣328.00億元，比二零零八年同期減少了2.05%，佔本集團二零零九年度運輸收入總數的88.83%；客運量為609.42億客公里，比二零零八年同期增長13.31%。主要原因是燃油附加費收入的減少。

國內(不含港澳台航線)客運量為443.76億客公里，比二零零八年同期增長25.52%；收入為人民幣240.38億元，比二零零八年同期增長12.38%，佔客運收入的73.29%。運輸量及收入增長的主要原因是公司積極調整運力結構，增加國內運力投放，全年國內客運能力比二零零八年同期增長了24.47%。

地區(港澳台)航線客運量達25.73億客公里，比二零零八年同期減少15.87%；收入為人民幣16.30億元，比二零零八年同期減少16.96%，佔客運收入的4.97%。地區航線客運能力比二零零八年同期減少15.94%。主要原因是市場競爭加劇，而公司運力投放下降較大，客公里收益水平亦略有下降。

國際客運量達139.94億客公里，比二零零八年同期減少8.98%；收入為人民幣71.33億元，比二零零八年同期減少29.61%，佔客運收入的21.74%。國際航線客運能力比二零零八年同期減少10.19%。主要原因是二零零九年全球金融危機對國際航空運輸的影響加劇，本集團繼續削減了歐洲、美國等長航線的航班數量以及國際燃油附加費的大幅下降。

貨郵運輸量為24.74億噸公里，比二零零八年同期增長2.23%，貨郵運輸收入為人民幣41.24億元，比二零零八年同期減少23.03%，佔本集團二零零九年度運輸收入總數的11.17%。其中客機腹艙貨郵運輸收入為17.25億元，佔貨運收入的41.83%，佔運輸收入的4.67%。貨郵噸公里收益比二零零八年同期減少24.43%，主要原因是受金融危機影響，公司國際和地區貨運運力投放下降明顯，導致貨郵收入大幅下滑，儘管第四季度貨運市場恢復跡象明顯，但全年來看，仍難以彌補金融危機對貨運業務造成的衝擊。

## 營運開支

二零零九年，本集團嚴格控制資本性開支，積極調整債務結構，加強資金管理，節約財務費用。

二零零九年本集團總營運成本達人民幣384.56億元，比二零零八年同期減少32.33%。

航油支出為人民幣122.55億元，比二零零八年同期降低33.71%。主要原因是平均油價較二零零八年同期降低約38.57%，二零零九年本集團共計消耗航油量約263萬噸，比二零零八年同期增長8.23%。二零零九年，航油支出佔本集團總營運成本的31.87%。

飛機起降費為人民幣54.60億元，比二零零八年同期增長3.41%，主要是由於二零零九年度本集團起降架次同比增長約14.87%。

折舊及攤銷費為人民幣52.03億元，比二零零八年同期增長8.80%，主要是由於本集團運營規模擴大，飛機數量增加。

工資、薪金及福利支出為人民幣51.49億元，比二零零八年同期增長13.29%，主要是由於員工人數隨本集團主營業務規模擴大而增長。

辦公、管理及其他營業支出為人民幣37.52億元，比二零零八年同期減少7.50%，主要是因為本集團加大可控成本的控制力度，各項費用均有所下降。

飛機維修費為人民幣30.19億元，比二零零八年同期減少7.76%，主要原因是國內飛機維修能力提高，維修成本較國外送修減少所致。

飛機經營性租賃費用為人民幣25.18億元，比二零零八年同期減少7.93%，主要是退租六架經營性租賃飛機所致。

資產減值損失為人民幣1.09億元，比二零零八年同期減少96.34%，主要原因是二零零八年本集團對商譽及部分計劃退役的機型及相關航材，以及持有待售固定資產計提了減值準備。

銷售及市場費用為人民幣19.78億元，比二零零八年同期增加26.55%，主要是由於載運旅客數量增長以及相應代理業務手續費的增加。

航空餐食供應支出為人民幣12.01億元，比二零零八年同期減少9.08%，主要原因是本集團嚴格控制餐食及機供品的採購成本，餐食單位成本比去年同期有較大幅度的下降。

上繳中國民用航空局(「民航局」)的民航基礎設施建設基金為人民幣8.90億元，比二零零八年同期增加15.58%，主要是因為本集團運力向國內航線調整，導致國內飛機起降架次較二零零八年同期有較大幅度的增加。

其他經營性租賃租金為人民幣4.07億元，比二零零八年同期增加10.30%，增加的主要原因是由於新增上海浦東機場客、貨運業務用地租賃。



地面服務及其他費用為人民幣2.90億元，比二零零八年同期增長7.81%，主要是由於公司物流業務增加。

衍生工具公允價值變動損益，轉回人民幣37.75億元，二零零八年同期為損失人民幣64.01億元，主要原因是二零零九年底國際油價較二零零八年底上漲了79.54%。

### 其他營業收入及其他淨收益

本集團的其他營業收入及其他淨收益主要為政府補貼及處置飛機及相關資產收益。其他營業收入及其他淨收益由二零零八年的人民幣6.72億元增加至二零零九年的人民幣12.88億元。增加的主要原因是二零零九年民航基礎設施建設基金返還計人民幣8.32億元，二零零八年無該項收入。

### 財務費用

二零零九年，本集團財務收入為人民幣2.05億元，財務費用為人民幣17.55億元，主要是由於匯兌收益較去年同期大幅下降。

### 利潤

綜上所述，本集團截至二零零九年十二月三十一日年度股東應佔利潤額為人民幣1.69億元。

### 流動資金狀況與資本結構

截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日，本集團的現金及現金等價物分別為人民幣34.51億元和人民幣17.35億元。二零零八年和二零零九年本集團業務營運所產生的現金淨額分別為人民幣28.56億元和人民幣34.29億元。二零零八年和二零零九年本集團投資所用的現金淨額分別為人民幣9.25億元和人民幣72.36億元。二零零八年本集團融資所用現金淨額為人民幣0.92億元，主要用作償還長期貸款、融資租賃及短期貸款。而二零零九年本集團融資流入現金淨額為人民幣20.86億元，主要來自於銀行貸款及增發股票。

本集團通常有流動淨負債。於二零零九年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣286.48億元。

截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日，本集團的短期貸款分別為人民幣194.74億元和人民幣84.07億元。同期的長期貸款分別為人民幣156.28億元和人民幣169.28億元。截至二零零八年十二月三十一日，本集團兩年之內到期、

三到五年到期以及五年以上到期的長期貸款分別為人民幣111.87億元、人民幣36.66億元以及人民幣7.75億元，而截至二零零九年十二月三十一日的這些長期貸款分別為人民幣66.37億元、人民幣61.66億元以及人民幣41.25億元。

截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日，本集團的融資租賃債務分別為人民幣208.09億元和人民幣193.70億元。截至二零零八年十二月三十一日，本集團兩年之內到期、三到五年到期以及五年以上到期的租賃債務分別為人民幣39.33億元、人民幣62.03億元以及人民幣106.73億元，而截至二零零九年十二月三十一日的這些租賃債務分別為人民幣42.19億元、人民幣67.85億元以及人民幣83.66億元。

本集團一般以資產為擔保，以融資租賃及銀行貸款的方式購入飛機。截至二零零九年十二月三十一日，本集團抵押資產值為人民幣136.78億元，與二零零八年末的人民幣87.23億元相比增加了56.80%。

## 風險分析

- 利率變動風險

截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日，本集團帶息債務總額為人民幣559.10億元及人民幣447.05億元(包括長短期借款和應付融資租賃款)，其中，短期債務的比例分別為50.85%及32.34%，長期帶息債務中亦有部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為58.04%和68.81%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為41.56%和30.94%。美元以及人民幣利率的變化對本集團財務成本的影響較大。

- 匯率波動風險

自二零零五年七月二十一日起，中國政府改革人民幣匯率形成機制，實行以市場供求為基礎、參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。人民幣匯率波動受國內和國際經濟、政治形勢和貨幣供求關係的影響，未來人民幣匯率可能與現行匯率產生較大差異。

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(購買或租賃飛機)大多是以美元等貨幣計價和結算的。此外，匯率的波動還將影響本集

團飛機、航材、航空燃油等來源於境外的採購成本及境外機場起降費等成本的變動。截止二零零九年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為308.76億元，其中美元負債的比例為99.63%。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因機票銷售外匯收入及需以外匯支付的費用而導致的匯率風險。外匯套期主要為以固定匯率銷售日元或買入美元。截至二零零九年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.82億元(二零零八年十二月三十一日為美元1.21億元)，並將於二零一零年至二零一七年間期滿。

報告期內本集團匯兌淨收益有所下降。截至二零零八年和二零零九年十二月三十一日本集團匯兌收益分別為人民幣19.58億元和人民幣0.49億元。由於大量外幣淨負債的存在，若未來人民幣兌美元貶值或者人民幣兌美元升值速度減緩，將對本集團業績產生負面影響。

- **航油套期保值業務的風險**

為控制航油成本，本集團於以往年度進行了航油套期保值交易，交易品種是以美國WTI原油和新加坡航空燃油等為基礎資產的金融衍生產品。在航油價格持續上升的情況下，本集團通過多種金融衍生工具降低航油採購價格波動的影響。於二零零八年和二零零九年，本集團套期實際交割量佔年度航油消耗的比例分別為41.58%和52.59%。

本集團進行航油套期保值業務目的是鎖定航油成本，本集團通過選擇合適的工具等在一定保值價格區間內鎖定成本，但倘若航油價格出現大幅波動並超出設定的價格鎖定區間，從而導致相關交易產生實際交割損失和賬面浮虧的風險。

## 政策影響

二零零九年十一月十一日，中華人民共和國國家發展和改革委員會(「**國家發改委**」)、民航局聯合發布《關於建立民航國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制有關問題的通知》(發改價格[2009]2879號)(以下簡稱「**通知**」)，並自二零零九年十一月十四日起實施。通知明確了燃油附加與國內航空煤油綜合採購成本實行聯動，並提供燃油附加費上限的計算標準，航空公司可在規定範

圍內，自主確定是否收取燃油附加費及具體收取標準、執行時間，向社會公佈後執行，同時報國家發改委、民航局備案。

## 人力資源

截至二零零九年十二月三十一日，本集團僱用約45,938名僱員，其中大部分在中國工作。本集團的員工工資基本上由基本工資和工作業績花紅構成，本集團沒有和員工發生重大勞資糾紛、沒有發生大量的員工流失情況，而且在僱用新員工上也未遇到嚴重困難。

## 二零一零年展望

本集團在此提醒各位讀者，作為一家承擔公眾服務職能的航空運輸企業，公司的經營與國際及本地區政治、經濟局勢的發展密切相關，因此地緣政治的風險、突發事件的爆發等不利因素仍會對本集團乃至全行業經營形成重大影響。本集團二零零九年度業績公告包括(但不限於)一些預期性描述，如對世界和中國的經濟和航空市場的某些預期性描述。這些預期性描述受限於很多不確定因素和風險。

本集團預計二零一零年上半年，全球經濟將會持續復甦，其中亞洲新興經濟體率先復甦。從行業看，國際市場逐步恢復，國內市場持續回升，預計二零一零年國際市場將企穩回升，貨運市場會迎來整體復甦。從自身看，本集團將面臨較好的發展機遇：一是二零一零年上海世博會為上海市場帶來的充足客源；二是本集團與上海航空聯合重組完成後，發揮的協同效應。本集團(含上海航空)二零一零年的生產目標是實現運輸總周轉量119.12億噸公里，旅客運輸量6,706萬人次，貨郵運輸量141.35萬噸，實現客座率74.59%、載運率65.32%。

本集團根據戰略目標，通過戰略解碼，確定了二零一零年包括圓滿完成東上重組，全力服務世博樞紐建設和信息化建設等在內的必須打贏的七場戰役，全員簽訂個人績效合約，明確分工和職責。

為了實現公司既定的目標，二零一零年，本集團將努力做好以下幾方面工作：

- 1、 把住安全根本，確保持續安全；

- 2、圍繞效益中心，提升競爭能力：通過行業對標，持續增強客運盈利能力；儘快提升國際航線經營能力，積極豐富和推廣營銷產品，拓寬營銷渠道，建立新的產品體系，構建面向客戶的營銷體系，抓好營銷組織轉型，多管齊下，儘快扭轉貨運經營局面；
- 3、加快結構調整，加強成本控制：包括優化機隊結構，降低運營成本；調整資產負債結構，降低財務成本；調整資源佈局結構，提高資源利用率；調整航線結構，提高邊際貢獻；
- 4、推進精細管理，務實管理基礎；包括快速改進管理短板，全面梳理管理流程，系統對標先進公司，切實加強風險管理，借助IT提高管理效率等措施；
- 5、突出戰略主線，強化傳導執行，加強戰略傳導，抓好戰略配套和戰略執行。

## 股本

### 1. 截至二零零九年十二月三十一日本公司股本結構情況如下：

	股份總額	約佔股權比例 (%)
一、A股		
1. 有限售條件流通股	5,691,375,000	59.40
2. 無限售條件流通股	396,000,000	4.13
二、H股	3,494,325,000	36.47
三、股份總額	9,581,700,000	100.00

## 2. 主要股東

截至二零零九年十二月三十一日，持有本集團任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股數	約佔總股本比例 (%)
中國東方航空集團公司(「東航集團」)	4,831,375,000	50.42
香港中央結算(代理人)有限公司	3,471,070,039	36.23

有關於二零零九年十二月三十一日本公司董事、監事、行政總裁、高級管理人員及其他擁有根據《證券及期貨條例》相關規定須向本公司及香港聯合交易所有限公司披露(並載於本公司根據《證券及期貨條例》第336條儲存的登記冊內)其持有本公司任何權益或淡倉的本公司股東的持股情況，將按照香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)的相關披露要求載於本公司二零零九年度報告內。

## 重要事項

### 1. 股息

根據中華人民共和國會計準則編製的財務報表，截至二零零九年十二月三十一日，本公司累計淨利潤為虧損，董事會建議二零零九年度不進行股息分配。二零零九年度利潤分配預案將提交二零零九年度股東周年大會審議。

### 2. 購入、出售或贖回證券

於二零零九年財政年度內，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券(「證券」一詞的含義見上市規則附錄十六第一條)(不計新發證券)。

### 3. 重大訴訟

有部分在原中國東方航空雲南公司二零零四年十一月二十一日發生在包頭的空難的遇難者家屬在美國法院提起訴訟向本公司求償被美國加州上訴法院二審判決維持一審駁回請求裁定後，於二零零九年三月十六日，向

北京第二中級人民法院提起訴訟，二零零九年八月十八日，北京二中院正式立案受理，並向我公司送達了應訴通知書、起訴書等其他法律文件。現此案尚未正式開庭審理。本集團的管理層認為，該訴訟的結果並不會對本公司的財務狀況及經營業績造成不利影響。本集團將定期向股東披露有關該案進展的資訊。截止二零零九年十二月三十一日，本集團未涉及任何其他重大的訴訟、仲裁或程序。

#### **4. 企業管制常規**

董事會已檢討過本公司採納的企業管治常規守則文件下的有關規定和公司實務情況，認為截至二零零九年十二月三十一日止年度內，本公司的企業管治水平達到上市規則附錄十四《企業管治常規守則》所載的守則條文的要求。

#### **5. 審計和風險管理委員會**

公司原審核委員會經二零零九年八月十日召開的董事會二零零九年度第4次例會決議通過更名為審計和風險管理委員會。審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本集團所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務匯報事宜，包括審閱截至二零零九年十二月三十一日止年度之按照國際會計準則編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本集團所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

## 6. 人員變動情況

姓名	就任日期／離任日期	決議機構	職務
<b>離任</b>			
李豐華	二零零九年二月三日	二零零九年第一次臨時股東大會	董事
曹建雄	二零零九年二月三日	二零零九年第一次臨時股東大會	董事
王桃英	二零零九年三月二十六日	第四屆第五次職代會 二零零九年第一次組長 聯席會議	職工監事
楊潔	二零零九年三月二十六日	第四屆第五次職代會 二零零九年第一次組長 聯席會議	職工監事
羅偉德	二零零九年三月三十一日	第五屆董事會第23次會議	財務總監
胡鴻高	二零一零年三月十九日	第五屆董事會第33次會議	獨立 非執行董事
周瑞金	二零一零年三月十九日	第五屆董事會第33次會議	獨立 非執行董事
<b>聘任</b>			
劉紹勇	二零零九年二月三日	二零零九年第一次臨時股東大會	董事
劉紹勇	二零零九年二月三日	第五屆董事會第20次會議	董事長
馬須倫	二零零九年二月三日	二零零九年第一次臨時股東大會	董事
燕泰勝	二零零九年三月二十六日	第四屆第五次職代會 二零零九年第一次組長 聯席會議	職工監事



姓名	就任日期／離任日期	決議機構	職務
馮金雄	二零零九年三月二十六日	第四屆第五次職代會 二零零九年第一次組長 聯席會議	職工監事
吳永良	二零零九年三月三十一日	第五屆董事會第23次會議	財務總監
趙晉豫	二零零九年十二月二十三日	第五屆董事會第33次會議	副總經理
唐兵	二零一零年二月一日	第五屆董事會第35次會議	副總經理
吳曉根	二零一零年三月十九日	二零一零年第一次臨時 股東大會	獨立 非執行董事
季衛東	二零一零年三月十九日	二零一零年第一次臨時 股東大會	獨立 非執行董事

## 7. 其他

- 於二零零八年十二月十日，東航集團與本公司訂立了一份A股認購協議(「原A股認購協議」)，認購本公司擬發行的新A股；於訂立原A股認購協議的同時，東航國際控股(香港)有限公司(「東航國際」)與本公司訂立了一份H股認購協議(「原H股認購協議」)，認購本公司擬發行的新H股。其後，協議各方就原A股認購協議及原H股認購協議中的某些條款進行修改，並於二零零八年十二月二十九日，東航集團與本公司訂立了一份經修訂的A股認購協議(「經修訂的A股認購協議」)，東航國際與本公司訂立了一份經修訂的H股認購協議(「經修訂的H股認購協議」)，原A股認購協議和原H股認購協議被相應撤銷。於二零零九年二月二十六日，東航集團及東航國際分別認購新發行的A股及H股的相關決議在股東特別大會及各自的類別股東會議上獲得通過。經修訂的A股認購協議及經修訂的H股認購協議已獲相關監管機構核准並已執行，公司股本變動已完成。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零八年十二月十日、二零零八年十二月二十四日、二零零八年十二月二十九日、二零零九年二月二十六日、二零零九年五月十三日、二零零九年五月二十二日、二零零九年六月二十三日、二零零九年六月

二十八日、二零零九年七月二日及二零零九年七月三日的公告和日期為二零零九年一月八日及二零零九年二月十日的通函。

東航集團關於執行經修訂的A股認購協議及經修訂的H股認購協議做出以下承諾：1、在該等發行完成後的三年內，不轉讓其在此次發行後擁有權益的本公司的股份。2、將盡一切可能使本公司獲得作為其出資的相關土地使用權證和房屋產權證，完善相關產權過戶的法律手續；如因未能及時辦理相關產權過戶手續而給本公司造成任何損失，則東航集團將承擔由此發生的一切責任，並賠償本公司由此所遭受的全部損失。

2. 於二零零九年一月十五日，東航集團(作為委託方)、東航集團財務有限責任公司(「財務公司」)(作為受託方)、本公司(作為借款方)在上海簽訂委託貸款協議，據此，本公司從財務公司獲得由東航集團提供的短期貸款共計55.5億元人民幣。由於東航集團持有本公司定向增發(見前段)前總股本的59.67%，是本公司的控股股東即關聯人；財務公司的控股股東亦為東航集團，因此是本公司的關聯人。根據上海證券交易所《股票上市規則》的規定，本次交易構成了公司的關聯交易。本次交易的議案經本公司第五屆董事會第19次普通會議審議，董事以通訊方式，簽字表決通過，全體獨立董事均同意委託貸款協議。關聯董事回避了表決。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年一月十五日的公告。
3. 本公司於二零零九年二月二十六日舉行的股東特別大會上通過就公司通訊收取方式而對公司章程中若干條款所作出的相應修訂並即時生效。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年一月八日以及二零零九年二月二十六的公告以及二零零九年一月八日的通函。
4. 就與日常經營相關的持續性關連交易框架延期協議(經本公司二零零八年四月二十九日董事會二零零八年度第3次例會審議批准，經二零零八年六月三十日股東大會審議通過及經二零零八年十月二十八日本公司董事會二零零八年度第5次例會審議批准)以及新的進出口代理服務框架協議(經二零零九年四月十五日召開本公司董事會二零

零九年度第2次例會審議通過)，本公司對二零零九年和二零一零年的交易上限做了重新預估。對二零零九年的預估和實際履行情況如下：

類別	截至 二零零九年 十二月三十一日 的發生額 (人民幣)	經批准的 二零零九年 全年預估交易 金額上限 (人民幣)
《金融服務協議》(存款餘額)	4.65億元	25億元
《航空食品供應協議》	44,130萬元	54,039萬元
《進出口代理協議》	4,849萬元	6,000萬元
《設備供應協議》	526萬元	1,800萬元
《物業協議》	5,514萬元	6,000萬元
《廣告代理協議》	1,300萬元	2,350萬元
《票代協議》代理費	1,575萬元	1,715萬元
《汽車修理協議》	3,230萬元	3,500萬元

5. 於二零零九年四月三十日，本公司與交銀金融租賃有限公司就2架空客A340系列飛機簽訂了《飛機買賣協議》和《飛機租賃協議》，出售並回租2架空客A340系列飛機，詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年四月三十日的公告。
6. 於二零零九年六月十五日，本公司與空中客車公司在上海簽訂《飛機購買協議》，購買20架空客A320系列飛機(連發動機)，詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年六月十七日的公告以及日期為二零零九年八月二十五日的通函。
7. 本公司在香港的主要營業地點已由香港怡和街48號麥當勞大廈5樓，改為香港金鐘道95號統一中心31樓B室。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年七月三日的公告。
8. 本公司董事會於二零零九年七月十日決議(其中包括)分別召開股東特別大會及相關類別股東會，以向董事會做出特別授權，(i)向不多於10名(受限於發行時根據中國法律法規許可的特定投資者上限)特定投資者(包括東航集團)發行不超過1,350,000,000股新發行的本公司A股，發行價格不低於每股A股人民幣4.75元(「A股特別授權」)；及(ii)向東航國際發行不超過490,000,000股新發行的本公司H股，發行價格不低於每股H股港幣1.4元(「H股特別授權」)。

於二零零九年七月十日，與A股特別授權擬進行的交易相關並作為該等交易的一部份，東航集團與本公司訂立了A股認購協議，據此，東航集團同意按每股A股不低於人民幣4.75元的認購價認購，而本公司同意發行，不多於490,000,000股新的A股。

於二零零九年七月十日，與H股特別授權擬進行的交易相關並作為該等交易的一部份，東航國際與本公司訂立H股認購協議，據此，東航國際同意按每股H股不低於港幣1.40元的認購價認購，而本公司同意發行，不多於490,000,000股新的H股。

以上交易於二零零九年十二月二十三日完成。詳情請見本公司二零零九年七月十日以及二零零九年十二月二十三日的公告以及二零零九年七月二十四的通函。

9. 本公司於二零零九年七月十日與上海航空股份有限公司(「上航」)簽訂了一份關於通過增發新股並以新增的每1.3股本公司A股股票交換1股上航現有股票的計劃對上航進行吸收合併的吸併協議。本公司於二零一零年一月二十八日完成交換A股工作，截至二零一零年一月二十八日，公司取得的上航可辨認淨負債的賬面價值約為人民幣7.65億元，公允價值約為人民幣20.55億元。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年七月十日、二零零九年八月十日、二零零九年九月十日、二零零九年十月九日、二零一零年一月七日、二零一零年一月十一日、二零一零年一月十三日、二零一零年一月十八日、二零一零年一月二十六日、二零一零年一月二十八日的公告以及二零零九年八月二十五的通函。
10. 於二零零九年九月七日舉行的本公司股東特別大會上，董事會獲股東授權，可對公司章程作出董事會酌情認為適合的適當及必要修訂，以反映本公司因上述第8項的發行事項完成而增加註冊資本及股權變動。由於該發行事項於二零零九年十二月十日及二零零九年十二月二十三日完成，董事會已於二零零九年十二月二十三日議決，將就發行事項的完成對公司章程中若干條款作出修訂並即時生效，以反映該發行事項的完成。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年十二月二十三日的公告。
11. 於二零零九年十月九日舉行的本公司股東特別大會上，董事會獲股東授權，可對公司章程作出其認為適當及必要的修訂，以反映本公司因上述第9項的交換A股事項的完成而增加註冊資本及股權變動。由於交換A股已於二零一零年一月二十八日完成而且由換股而新增的A

股股份已於二零一零年二月二日上市，就吸併事項的完成而對公司章程中若干條款所作出的相應修訂已於二零一零年二月二日生效。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年二月二日的公告。

12. 於二零零九年十二月二十八日，本公司與空中客車公司在上海簽訂《飛機購買協議》，購買16架空客A330系列飛機(連發動機)，詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年十二月二十八日的公告以及二零一零年三月二十六的通函。
13. 於二零一零年三月二十四日，本公司與東方航空傳媒有限公司(「傳媒公司」)訂立一項協議，據此，本公司同意授予傳媒公司本公司媒體資源的獨家經營權。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年三月二十四日的公告。

承董事會命  
中國東方航空股份有限公司  
劉紹勇  
董事長

中華人民共和國，上海  
二零一零年四月十九日

於本公告發表日期，本公司董事會成員如下：

劉紹勇	(董事長)
李軍	(副董事長)
馬須倫	(董事、總經理)
羅朝庚	(董事)
羅祝平	(董事、公司秘書)
吳百旺	(獨立非執行董事)
謝榮	(獨立非執行董事)
劉克涯	(獨立非執行董事)
吳曉根	(獨立非執行董事)
季衛東	(獨立非執行董事)