

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)

二零一三年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」或「東航」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零一三年十二月三十一日止年度經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零一二年度的比較數據。

財務資料

甲、根據國際財務報告準則編製

合併損益及其他綜合收益表

截至二零一三年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述*
收入	4	88,245,000	85,253,317
其他營業收入	6	2,725,361	1,832,754
營業支出			
飛機燃料		(30,681,401)	(29,871,506)
衍生工具公允價值變動收益	7	18,338	24,831
飛機起降費		(9,189,527)	(9,065,649)
折舊及攤銷		(8,226,198)	(7,556,910)
工資、薪金及福利		(13,453,784)	(12,302,858)
飛機維修費		(4,690,109)	(4,432,741)
資產減值(損失)/轉回		(185,857)	13,467
航空餐食供應		(2,268,312)	(2,031,425)
飛機經營性租賃租金		(4,605,460)	(4,438,169)
其他經營性租賃租金		(678,928)	(609,111)
銷售及市場費用		(4,138,907)	(3,727,437)
民航基礎設施建設基金		(1,565,624)	(1,414,457)
地面服務及其他費用		(5,105,060)	(3,305,303)
間接營業支出		(4,623,173)	(4,016,511)
營業支出總額		(89,394,002)	(82,733,779)

	註釋	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述*
經營利潤		1,576,359	4,352,292
攤佔聯營公司業績		38,335	103,209
攤佔合營公司業績		26,588	29,960
財務收入	8	2,124,440	348,601
財務支出	9	(1,548,622)	(1,697,474)
稅前利潤		2,217,100	3,136,588
稅項	10	(124,281)	(207,407)
年度淨利潤		<u>2,092,819</u>	<u>2,929,181</u>
年度其他綜合收益			
以後期間重分類至損益表的其他綜合 收益項目：			
現金流量套期，扣除稅項		245,942	(9,211)
可供出售金融資產之公允價值變動， 扣除稅項		156,578	(389)
攤佔聯營公司所持可供出售金融資 產之公允價值變動，扣除稅項		(2,931)	2,188
以後期間重分類至損益表的其他綜合 收益／(損失)		<u>399,589</u>	<u>(7,412)</u>
以後期間不重分類至損益表的其他綜 合收益項目：			
設定受益計畫產生的精算利得		467,476	139,312
以後期間不重分類至損益表的其他 綜合收益		<u>467,476</u>	<u>139,312</u>
稅後其他綜合收益		<u>867,065</u>	<u>131,900</u>
年度總綜合收益		<u>2,959,884</u>	<u>3,061,081</u>

	註釋	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述*
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		2,372,571	3,071,514
非控制性權益		<u>(279,752)</u>	<u>(142,333)</u>
年度淨利潤		<u>2,092,819</u>	<u>2,929,181</u>
年度總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		3,180,134	3,221,378
非控制性權益		<u>(220,250)</u>	<u>(160,297)</u>
年度總綜合收益		<u>2,959,884</u>	<u>3,061,081</u>
年度本公司權益持有者應佔每股收益			
—基本及攤薄(人民幣)	12	<u>0.20</u>	<u>0.27</u>
股利		<u>—</u>	<u>—</u>

* 部分數據與2012年財務報表不相符，相關調整可參見附註3(i)。

合併資產負債表

於二零一三年十二月三十一日

	2013.12.31 人民幣千元	2012.12.31 人民幣千元 已重述*	2012.1.1 人民幣千元 已重述*
非流動資產			
無形資產	11,490,107	11,449,099	11,353,590
物業、機器及設備	92,782,602	82,518,761	73,757,795
預付租賃款	2,154,644	1,781,846	1,471,272
飛機預付款	16,296,281	11,894,891	10,968,344
投資於聯營公司	1,064,408	833,472	837,589
投資於合營公司	433,024	418,159	423,256
可供出售金融資產	410,737	234,690	240,380
其他長期資產	2,369,150	1,958,256	1,929,834
遞延稅項資產	389,466	124,658	105,688
衍生金融工具	67,709	-	4,365
	127,458,128	111,213,832	101,092,113
流動資產			
飛機設備零件	2,305,412	2,087,978	1,555,544
應收賬款	3,524,546	2,962,181	2,504,026
預付款及其他應收款	4,058,167	3,368,648	2,410,895
衍生金融工具	-	18,074	-
限制性銀行存款及短期 銀行存款	383,063	1,726,251	2,894,287
現金及現金等價物	1,994,978	2,511,696	3,860,973
持有待售資產	343,754	-	482,313
	12,609,920	12,674,828	13,708,038
流動負債			
預售票款	3,534,525	3,094,427	3,197,651
應付賬款及應付票據	3,463,016	3,075,325	2,692,624
其他應付款及預提費用	18,145,874	16,256,225	16,267,287
融資租賃負債的流動部分	2,980,398	2,605,269	2,459,259
借款的流動部分	23,285,187	22,639,955	18,171,130
應付稅項	215,332	181,788	172,319
經營租賃飛機退租檢修準備的 流動部分	1,453,985	734,205	375,409
衍生金融工具	3,386	35,813	51,063
	53,081,703	48,623,007	43,386,742
淨流動負債	(40,471,783)	(35,948,179)	(29,678,704)
總資產減流動負債	86,986,345	75,265,653	71,413,409

	2013.12.31 註釋 人民幣千元	2012.12.31 人民幣千元	2012.1.1 人民幣千元 已重述*
非流動負債			
融資租賃負債	20,154,750	19,252,709	17,801,563
借款	27,315,243	23,096,163	23,603,463
經營租賃飛機退租檢修準備	2,763,181	3,064,557	2,923,717
其他長期負債	2,401,876	1,635,537	2,047,099
退休後福利準備	5,615,293	6,147,851	6,000,328
遞延稅項負債	29,550	29,326	29,326
衍生金融工具	124,194	304,338	281,921
	<u>58,404,087</u>	<u>53,530,481</u>	<u>52,687,417</u>
淨資產	<u>28,582,258</u>	<u>21,735,172</u>	<u>18,725,992</u>
權益			
歸屬於本公司權益持有者股本及儲備			
—股本	12,674,269	11,276,539	11,276,539
—儲備	14,228,047	8,930,828	5,855,815
	<u>26,902,316</u>	<u>20,207,367</u>	<u>17,132,354</u>
非控制性權益	<u>1,679,942</u>	<u>1,527,805</u>	<u>1,593,638</u>
總權益	<u>28,582,258</u>	<u>21,735,172</u>	<u>18,725,992</u>

* 部分數據與2012年財務報表不相符，相關調整可參見附註3(i)。

註釋：

1. 公司資料

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

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

本公司的股份在上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司及紐約證券交易所上市。

2. 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」)及香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，並就可供出售金融資產、以公允值計量且其變動計入損益的金融資產和金融負債(包括衍生工具)的重估而作出修訂。

截至二零一三年十二月三十一日，本集團的累計虧損約為人民幣25.9億元，流動負債超過流動資產約人民幣404.7億元。於編製本年度財務報表時，本公司董事會結合目前的財務形勢，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

本公司董事會已積極採取措施應對上述淨營運資金出現負數的情況，不斷尋求新的融資管道並已取得足夠的銀行授信額度以改善本集團的流動資金狀況。截至二零一三年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣376.0億元。

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

3. 會計政策

除以下註釋3(i)所述外，編製本年度財務報表所採用的會計政策與二零一二年十二月三十一日止年度之年度財務報表所採用的會計政策一致。

(i) 本集團已採納的新訂及已修改的準則

下文中對國際會計準則第1號和國際會計準則第19號(2011)的修改形成的影響，以及對在2009-2011年度國際財務報告準則改進中對國際財務報告準則做出的適當修改(包括其他適用準則)進行解釋。除此之外，採用新訂國際財務報告準則和經過修改的國際財務報告準則對財務報表的披露不具有重大影響。

國際會計準則第1號修訂本修改了其他綜合收益中列報項目的歸類。未來某個時點會重分類(或轉入)至損益(比如，境外運營機構的的外幣折算差額、現金流量套期的遞延利得和損失和可供出售金融資產的淨損益)的專案將與不會重分類至損益(比如，土地和房屋建築物的重估)的專案分開列報。修訂本僅影響列報，不影響集團的財務狀況及表現。合併損益及其他綜合收益表已按此準則的規定重述。

國際會計準則第19號(2011)在設定受益計畫的會計處理方面有重大變化。修訂後的準則取消了遞延確認精算利得和損失的選擇權。所有精算利得和損失要求立即計入其他綜合收益。國際會計準則第19號(2011)用淨利息額取代了原準則中利息費用和計畫資產的預期收益，每個報告期之初，根據折現利率計算設定受益負債或資產淨額的淨利息。在未採用國際會計準則第19號(2011)之前，當上一期末累計的設定受益計畫尚未實現精算利得或損失的淨額超過設定受益義務現值和計畫資產的公允價值之中較高者10%，集團則根據參與設定受益計畫的員工的平均剩餘服務年限來確認精算利得或損失計入收入還是費用。採用國際會計準則第19號(2011)後，所有精算利得和損失要求立即計入其他綜合收益。因此，2012年1月1日和2012年12月31日的所有遞延精算利得和損失，都需計入其他綜合收益，同時將2012年12月31日在合併綜合收益表裡確認的精算利得和損失要重分類至其他綜合收益。此外，在2012年確認的利息費用和計畫資產的預期收益將替換成淨利息額。

另外，在採用國際會計準則第19號(2011)後，所有過去服務成本應在以下兩個日期的較早者確認：(1)公司有調整或縮減僱員數量的計畫，及(2)與之相關的重置或辭退成本已確認。因此，未歸屬的過去服務成本不能在未來的授予期內遞延確認。

國際會計準則第19號(2011)除了在設定受益計畫的會計處理方面有重大變化外，也改變了確認辭退福利的確認時點和短期僱員福利的分類。修訂後的準則要求辭退福利應在確認主體不再能撤回這些福利且這一決定已法定生效後進行確認。在現行修改後的準則下，基於預期支付時間而非是可要求作出支付的時間區分短期僱員福利和長期僱員福利。

會計處理的變化對集團設定受益計畫的影響如下：

對截至十二月三十一日的合併損益及其他綜合收益表影響如下：

	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
抵減工資、薪金及福利	<u>227,284</u>	<u>124,184</u>
增加稅前利潤	227,284	124,184
增加稅項	<u>(16,960)</u>	<u>(2,606)</u>
增加年度淨利潤	<u>210,324</u>	<u>121,578</u>
增加設定受益計畫重計量收益	426,170	127,878
抵減稅項影響	<u>41,306</u>	<u>11,434</u>
增加年度其他綜合收益，扣除稅項	<u>467,476</u>	<u>139,312</u>
增加年度總綜合收益	<u>677,800</u>	<u>260,890</u>
年度淨利潤增加歸屬於：		
本公司權益持有者	193,747	117,869
非控制性權益	<u>16,577</u>	<u>3,709</u>
	<u>210,324</u>	<u>121,578</u>
年度總綜合收益增加歸屬於		
本公司權益持有者	608,864	275,107
非控制性權益	<u>68,936</u>	<u>(14,217)</u>
	<u>677,800</u>	<u>260,890</u>
增加年度本公司權益持有者應佔每股收益：		
基本及攤薄(人民幣)	<u>1.60分</u>	<u>1.05分</u>

對截至十二月三十一日的合併資產負債表影響如下：

	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
增加遞延稅項資產	<u>90,130</u>	<u>70,097</u>
增加非流動資產	<u>90,130</u>	<u>70,097</u>
增加設定受益義務	<u>2,234,868</u>	<u>2,888,323</u>
增加非流動負債	<u>2,234,868</u>	<u>2,888,323</u>
減少淨資產及總權益	<u>2,144,738</u>	<u>2,818,226</u>

對截至一月一日的合併資產負債表影響如下：

增加遞延稅項資產	<u>61,270</u>
增加非流動資產	<u>61,270</u>
增加設定受益業務	<u>3,140,385</u>
增加非流動負債	<u>3,140,385</u>
減少淨資產及總權益	<u>3,079,115</u>

4 收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運、旅遊業務及其他延伸運輸服務。

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
運輸收入	80,530,981	79,444,443
—客運	72,927,656	71,418,995
—貨運及郵運	7,603,325	8,025,448
旅遊服務收入	3,168,948	2,111,051
地勤服務收入	2,252,923	1,959,107
貨物處理收入	262,893	160,328
佣金收入	92,507	96,418
其他	1,936,748	1,481,970
	<u>88,245,000</u>	<u>85,253,317</u>

註釋：

在二零一二年一月一日前，本集團絕大部分的收入需按3%或5%計繳營業稅。根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《財政部、國家稅務總局關於國際運輸勞務免徵營業稅的通知》(財稅[2010]8號)的規定，自二零一零年一月一日起，本集團提供的國際運輸勞務免徵營業稅。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《關於在上海市開展交通運輸業和部分現代服務業營業稅改徵增值稅試點的通知》(財稅[2011]111號)，自二零一二年一月一日起，本公司及上海地區的子公司所提供之運輸服務收入和於上海提供的其他服務收入(包括地面服務收入，貨物處理收入，佣金收入及部分其他收入)將改按11%或6%計繳增值稅。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局《關於在北京等8省市開展交通運輸業和部份現代服務業營業稅改徵增值稅試點的通知》(財稅[2012]71號)，本集團於北京和其他試點8省市的子公司提供的運輸服務收入及本集團於北京和其他試點的8省市提供的其他服務收入(包括地面服務收入、貨物處理收入、佣金收入及部分其他收入)將按11%或6%計繳增值稅。營業額改徵增值稅於二零一二年九月一日至二零一二年十二月一日期間內根據上述通知的規定分別於北京和其他試點8省市生效。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《關於在全國開展交通運輸業和部分現代服務業營業稅改徵增值稅試點稅收政策的通知》(財稅[2013]37號)，自二零一三年八月一日起，本集團於全國範圍內所提供之運輸服務收入和其他服務收入(包括地面服務收入，貨物處理收入，佣金收入及部分其他收入)將改按11%或6%計繳增值稅。

5 分部資料

- (a) 主要營運決策機構(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、地面服務及貨物處理收入。

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

分部之間的交易按與無關聯協力廠商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機構以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債，其在某些方面與國際財務報告準則有所不同。每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入及稅前利潤的重大調節項目已列示於附註5(c)。

截至二零一三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* 人民幣千元	合計 人民幣千元
對外客戶的報告分部收入	84,247,756	3,761,480	-	-	88,009,236
分部間收入	-	258,310	(258,310)	-	-
報告分部收入	84,247,756	4,019,790	(258,310)	-	88,009,236
報告分部稅前利潤	2,043,647	108,866	-	68,053	2,220,566
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	8,290,653	244,025	-	-	8,534,678
資產減值損失／(轉回)	185,963	(2,097)	-	-	183,866
利息收入	99,474	48,637	-	-	148,111
財務支出	1,368,043	180,579	-	-	1,548,622
資本性支出	24,755,607	309,886	-	-	25,065,493

截至二零一二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* 人民幣千元	合計 人民幣千元
對外客戶的報告分部收入	83,127,233	3,282,024	-	-	86,409,257
分部間收入	-	261,631	(261,631)	-	-
報告分部收入	83,127,233	3,543,655	(261,631)	-	86,409,257
報告分部稅前利潤	2,898,943	105,555	-	234,058	3,238,556
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	7,892,045	114,789	-	-	8,006,834
資產減值(轉回)／損失	(20,881)	954	-	-	(19,927)
利息收入	123,867	76,898	-	-	200,765
財務支出	1,562,878	134,596	-	-	1,697,474
資本性支出	18,490,801	116,638	-	-	18,607,439

於二零一三年十二月三十一日和二零一二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* 人民幣千元	合計 人民幣千元
於二零一三年十二月三十一日					
報告分部資產	133,310,613	7,239,423	(4,681,692)	1,908,169	137,776,513
報告分部負債	<u>109,792,915</u>	<u>6,374,567</u>	<u>(4,681,692)</u>	<u>-</u>	<u>111,485,790</u>
於二零一二年十二月三十一日					
報告分部資產	117,060,855	4,815,342	(1,691,890)	1,486,321	121,670,628
報告分部負債	<u>100,281,349</u>	<u>3,636,937</u>	<u>(1,691,890)</u>	<u>-</u>	<u>102,226,396</u>

* 未分配資產主要包括投資於聯營公司、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、合營公司業績以及來自可供出售金融資產的收益。

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

- 1) 於中國境內(不包括中國香港特別行政區(「香港」)、中國澳門特別行政區(「澳門」)及台灣地區(「台灣」)，以下統稱「港澳台地區」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營國際航線(不包括地區航線)所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- 2) 提供售票服務收入，地面服務收入、貨物處理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业务收入。

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	59,563,056	57,296,742
港澳台地區	3,910,530	3,704,064
國際	<u>24,771,414</u>	<u>24,252,511</u>
合計	<u>88,245,000</u>	<u>85,253,317</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。除了飛機，大部份非流動資產(不包括金融工具)註冊於中國。

- (c) 報告分部收入、分部利潤、分部資產及分部負債與合併財務報表列示之合併數據之差異調節。

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
收入		
報告分部收入總額	88,009,236	86,409,257
– 營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	235,764	(315,933)
– 同一控制下企業合併調整	–	(840,007)
合併收入	<u>88,245,000</u>	<u>85,253,317</u>
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	2,220,566	3,238,556
– 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(3,466)	(21,958)
– 同一控制下企業合併調整	–	(618)
– 其他	–	(79,392)
合併稅前利潤	<u>2,217,100</u>	<u>3,136,588</u>
資產		
報告分部資產總額	137,776,513	121,670,628
– 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	49,434	52,901
– 吸收合併上航股份產生的無形資產(商譽)差異	2,242,100	2,242,100
– 同一控制下企業合併調整	–	(76,969)
– 其他	1	–
合併資產	<u>140,068,048</u>	<u>123,888,660</u>
負債		
報告分部負債總額	111,485,790	102,226,396
– 同一控制下企業合併調整	–	(72,908)
合併負債	<u>111,485,790</u>	<u>102,153,488</u>

6 其他營業收入

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
其他營業收入		
—政府補貼(註釋)	2,369,773	1,719,626
—物業、機器及設備處置收益	355,588	113,128
	<u>2,725,361</u>	<u>1,832,754</u>

註釋：

政府補貼主要為：(i)各地方政府給於本集團的稅收返還，共計人民幣2.38億元(二零一二年：人民幣3.53億元)；(ii)各地方政府和其他機構為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日止年度，本集團並沒有與已確認的政府補貼相關的未滿足的條件及其他或有事項。

7 衍生工具公允價值變動收益

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
衍生工具公允價值變動收益		
—利率互換和外匯遠期合約	16,262	15,755
—其他	2,076	9,076
	<u>18,338</u>	<u>24,831</u>

8 財務收入

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
匯兌淨收益(註釋)	1,976,329	147,836
利息收入	148,111	200,765
	<u>2,124,440</u>	<u>348,601</u>

註釋：

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借款的匯兌轉換。

9 財務支出

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
銀行借款利息	1,189,803	1,359,644
融資租賃負債利息	335,406	411,547
債券及融資券利息	339,480	149,425
應付票據利息	74,601	73,855
	<u>1,939,290</u>	<u>1,994,471</u>
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋)	(384,865)	(296,997)
資本化為在建工程的金額(註釋)	(5,803)	—
	<u>1,548,622</u>	<u>1,697,474</u>

註釋：

截至二零一三年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的平均年利率為2.75%(二零一二年：3.73%)。

10 稅項

計入合併利潤表的稅項如下：

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
中國所得稅準備	347,561	214,944
遞延稅項	(223,280)	(7,537)
	<u>124,281</u>	<u>207,407</u>

根據《中華人民共和國財政部、國家稅務總局和海關總署關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》(財稅[2011]58號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零一一年到二零二零年享受15%的所得稅優惠稅率。本集團的東航雲南子公司於二零一二年得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。

本公司及其附屬公司(除去在香港註冊的附屬公司，按照香港公司稅率16.5%(2012年：16.5%)納稅)，按照中華人民共和國25%的公司稅率納稅(2012年：25%)。

11 股息

本公司董事會建議截至二零一三年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零一二年：無)。

12 每股收益

每股基本收益乃按本公司權益持有者應佔利潤人民幣23.73億元(二零一二年：人民幣30.72億元(經重述))和本年內已發行的加權平均股數12,091,881,000股(二零一二年：11,276,538,860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。

13 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

應收賬款的賬齡分析如下：

	集團	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
九十日內	2,771,445	2,851,736
九十一日至一百八十日	610,322	68,488
一百八十一日至三百六十五日	147,812	35,995
超過三百六十五日	192,786	208,770
	<u>3,722,365</u>	<u>3,164,989</u>
減：應收賬款減值撥備	(197,819)	(202,808)
應收賬款	<u>3,524,546</u>	<u>2,962,181</u>

14 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	
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元
九十日以內	2,309,391	1,473,087
九十一日至一百八十日	245,085	397,815
一百八十一日至三百六十五日	416,240	675,630
一至兩年	172,268	378,922
超過兩年	320,032	149,871
	<u>3,463,016</u>	<u>3,075,325</u>

15 比較數據

如附註3(i)所述，由於本年度提前採用了若干企業會計準則，財務報表中相關項目的會計處理和列報以及財務報表中的金額已經過調整，以符合新的要求。相應地，以前年度相關比較數據已經過重分類並重述，以符合本年度之列報和會計處理要求。

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

截至二零一三年十二月三十一日止年度

	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述
營業收入	88,009,236	86,409,257
減：營業成本	(80,338,644)	(75,539,288)
營業稅金及附加	(306,374)	(670,131)
銷售費用	(5,909,724)	(5,443,022)
管理費用	(2,838,612)	(3,021,007)
財務費用／(收入)，淨值	440,300	(1,464,341)
資產減值損失	(183,866)	19,927
加：公允價值變動收益	18,338	24,831
投資收益	68,053	234,058
營業利潤	(1,041,293)	550,284
加：營業外收入	3,319,400	2,711,511
減：營業外支出	(57,541)	(23,239)
利潤總額	2,220,566	3,238,556
減：所得稅費用	(124,281)	(207,692)
淨利潤	<u>2,096,285</u>	<u>3,030,864</u>
歸屬於：		
—本公司權益持有者	2,376,037	3,173,196
—非控制性權益	(279,752)	(142,332)
	<u>2,096,285</u>	<u>3,030,864</u>

簡化合併資產負債表
截至二零一三年十二月三十一日止年度

	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述
資產		
流動資產	12,609,920	12,751,731
長期股權投資	1,497,432	1,251,631
固定資產及在建工程	109,029,447	94,360,818
商譽	9,027,595	9,027,595
無形資產及其他非流動資產	5,222,653	4,154,195
遞延所得稅資產	389,466	124,658
資產合計	137,776,513	121,670,628
負債及股東權益		
流動負債	53,081,703	49,000,253
非流動負債(不包括遞延所得稅負債)	58,374,537	53,196,817
遞延所得稅負債	29,550	29,326
負債合計	111,485,790	102,226,396
本公司權益持有者	24,616,699	17,922,345
非控制性權益	1,674,024	1,521,887
股東權益合計	26,290,723	19,444,232
負債及股東權益合計	137,776,513	121,670,628

丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述
本公司權益持有者應佔合併利潤		
根據中國企業會計準則列示	2,376,037	3,173,196
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	(3,466)	(21,958)
—同一控制下企業合併調整	—	(332)
—其他	—	(79,392)
根據國際財務報告準則列	<u>2,372,571</u>	<u>3,071,514</u>
	二零一三年 人民幣千元	二零一二年 人民幣千元 已重述
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	24,616,699	17,922,345
國際財務報告準則及其他調整的影響		
—無形資產(商譽)	2,242,100	2,242,100
—由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	49,435	52,901
—同一控制下企業合併調整	—	(4,061)
—非控制性權益	(5,918)	(5,918)
根據國際財務報告準則列	<u>26,902,316</u>	<u>20,207,367</u>

主要營運數據摘要

	二零一三年	二零一二年	變動幅度
運輸能力			
可用噸公里(ATK)(百萬)	21,714.78	19,721.41	10.11%
—國內航線	11,572.95	10,531.56	9.89%
—國際航線	9,377.23	8,493.45	10.41%
—地區航線	764.60	696.40	9.79%
可用座公里(ASK)(百萬)	152,075.22	136,723.95	11.23%
—國內航線	104,459.31	95,167.75	9.76%
—國際航線	42,181.19	36,472.11	15.65%
—地區航線	5,434.72	5,084.09	6.90%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	8,028.01	7,416.25	8.25%
—國內航線	2,171.61	1,966.46	10.43%
—國際航線	5,580.93	5,210.96	7.10%
—地區航線	275.47	238.84	15.34%
飛行小時(千)	1,540.39	1,404.52	9.67%
運輸量			
收入噸公里(RTK)(百萬)	15,551.78	14,406.48	7.95%
—國內航線	8,321.46	7,705.32	8.00%
—國際航線	6,749.46	6,243.40	8.11%
—地區航線	480.85	457.76	5.04%
客運人公里(RPK)(百萬)	120,461.13	109,112.68	10.40%
—國內航線	82,811.97	76,155.58	8.74%
—國際航線	33,600.01	29,105.09	15.44%
—地區航線	4,049.14	3,852.01	5.12%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,857.18	4,700.90	3.32%
—國內航線	959.29	922.68	3.97%
—國際航線	3,774.61	3,661.41	3.09%
—地區航線	123.28	116.82	5.53%
載運旅客人次(千)	79,093.68	73,077.06	8.23%
—國內航線	67,142.33	62,360.47	7.67%
—國際航線	8,991.71	7,903.00	13.78%
—地區航線	2,959.64	2,813.59	5.19%

	二零一三年	二零一二年	變動幅度
貨郵載運量(公斤)(百萬)	1,410.29	1,416.48	-0.44%
—國內航線	697.53	679.85	2.60%
—國際航線	613.56	641.94	-4.42%
—地區航線	99.20	94.69	4.76%
載運率			
綜合載運率(%)	71.62	73.05	-1.43 pts
—國內航線	71.90	73.16	-1.26 pts
—國際航線	71.98	73.51	-1.53 pts
—地區航線	62.89	65.73	-2.84 pts
客座率(%)	79.21	79.81	-0.60 pts
—國內航線	79.28	80.02	-0.74 pts
—國際航線	79.66	79.80	-0.14 pts
—地區航線	74.51	75.77	-1.26 pts
貨郵載運率(%)	60.50	63.39	-2.89 pts
—國內航線	44.17	46.92	-2.75 pts
—國際航線	67.63	70.26	-2.63 pts
—地區航線	44.75	48.91	-4.16 pts
收益率和成本統計			
收入噸公里收益(人民幣)	5.18	5.51	-6.10%
—國內航線	6.23	6.68	-6.81%
—國際航線	3.68	3.89	-5.40%
—地區航線	8.08	8.04	0.45%
客運人公里收益(人民幣)	0.61	0.65	-7.51%
—國內航線	0.61	0.66	-7.28%
—國際航線	0.56	0.62	-9.12%
—地區航線	0.85	0.84	1.21%
貨運噸公里收益(AFTK)(人民幣)	1.57	1.71	-8.31%
—國內航線	1.30	1.44	-9.76%
—國際航線	1.56	1.70	-8.24%
—地區航線	3.71	3.94	-5.84%

董事會報告書

業績綜述

二零一三年，世界發達國家經濟緩慢復蘇，新興經濟體增速下滑，燃油價格高位運行；中國經濟雖然保持增長但增速放緩，國內高端商務客源需求減弱，中國國內民航運力以較快速度增長使得市場競爭加劇。面對嚴峻的經濟環境，本集團積極應對，在安全形勢平穩可控的前提下，持續優化機隊結構，及時調整航線和運力佈局，加強市場營銷，提升服務品質，推進信息化建設及業務轉型。二零一三年，本集團實現營業收入人民幣882.45億元，同比上升3.51%，歸屬於母公司的淨利潤為人民幣23.73億元，同比下降22.76%。

二零一三年，本集團根據市場需求的變化，適時調整運力投放，精細運價和艙位管理，保證了客運業務的穩步增長。國內方面，圍繞推進上海核心樞紐、昆明和西安區域樞紐建設，持續優化航線網絡和航班時刻。地區(港澳台)方面，通過加密航班班次，優化機型，維持港澳台地區航線的競爭力和影響力。國際方面，根據中日市場變化，靈活調整日本航線運力，同時抓住出境旅客快速增長的機遇，增加北美、歐洲、韓國、東南亞等航線的運力投入。二零一三年，本集團共投入可用座公里152,075.22百萬座公里，同比增加11.23%，運送旅客7,909.37萬人次，同比增加8.23%；客座率79.21%，同比減少0.60個百分點；實現客運收入人民幣729.28億元，同比增長2.11%。

二零一三年，以航班起降架次統計，本集團在上海虹橋機場、上海浦東機場、昆明機場和西安機場的市場份額分別為48.7%、37.7%、44.4%與31.3%，以旅客吞吐量統計，本集團在上海虹橋機場、上海浦東機場、昆明機場和西安機場的市場份額分別為47.4%、35.4%、41.2%與31.5%。本集團在上海、昆明、西安等核心市場保持了較強的影響力。

二零一三年，全球航空貨運市場仍處於低谷，國內部分快遞企業涉足航空貨運業，導致市場競爭加劇，加大了本集團貨運業務的經營難度。本集團通過收縮貨運機隊、優化航線網絡來應對市場需求的變化，並積極推進業務轉型，拓展

物流集成、快遞等增值業務。二零一三年，本集團可用貨郵噸公里8,028.01百萬噸公里，同比增加8.25%；運送貨郵1,410.29百萬公斤，同比減少0.44%；貨郵載運率為60.50%，同比下降2.89個百分點；實現貨郵運輸收入人民幣76.03億元，同比減少5.26%。

經營回顧

安全運營

本集團高度重視安全管理，嚴格落實安全責任制；制定安全管理警示線，強化運行人員的安全意識；繼續深化SMS(安全管理體系)建設，提高風險管控能力；成立了飛行安全技術應用研究院，加強安全信息分析和科學管理。二零一三年，本集團安全飛行154.04萬小時，同比上升9.67%。

機隊結構

二零一三年，本集團新引進58架客機，包括中遠程A330系列、中短程A320系列、B737NG等機型；退出9架飛機，其中客機4架，機型為A320、B737-700和B757-200飛機，貨機5架，機型為MD-11和A300-600R飛機。

截至二零一三年十二月三十一日，本集團共運營478架飛機，其中客機451架、貨機14架、托管公務機13架。

截至二零一三年十二月三十一日機隊情況

單位：架

序號	機型	自購及 融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡 (年)
客機合計		302	149	451	6.72
寬體機					
1	A340-600	5	—	5	9.99
2	A330-300	8	7	15	6.73
3	A330-200	18	3	21	2.53
4	A300-600R	7	—	7	19.03
5	B767	6	1	7	13.15
窄體機					
6	A321	33	—	33	4.11
7	A320	101	44	145	6.41
8	A319	15	8	23	6.41
10	B757-200	5	3	8	12.26
11	B737-800	28	66	94	4.33
12	B737-700	42	17	59	7.38
13	B737-300	16	—	16	17.55
14	CRJ-200	8	—	8	12.16
15	EMB-145LR	10	—	10	7.26
貨機合計		3	11	14	11.16
16	A300-600R	1	—	1	23.49
17	B747-400ER	2	3	5	12.91
18	B757-200F	—	2	2	24.4
19	B777F	—	6	6	3.24
客貨飛機合計		305	160	465	6.86
托管公務機總數				13	
飛機總數				478	

樞紐建設

本集團持續推進上海核心樞紐、昆明和西安區域樞紐的建設，提升樞紐網絡的輻射力，在上海、昆明、西安等核心市場保持了較強的影響力。本集團通過加密上海至昆明、廈門、大連等快線、准快線航班以及加密上海至巴黎、溫哥華、夏威夷等國際航班、新開舊金山、馬尼拉國際通航點，提升了本集團在上海樞紐市場的影響力，並進一步優化了本集團在上海浦東樞紐的航班波，增加了本集團航班在浦東機場的中轉銜接機會。同時，本集團在上海浦東機場的中轉保障能力持續提升，國內、國際互轉MCT縮短至90分鐘；實現在上海同一機場中轉旅客的行李直掛以及浦東機場兩個航站樓之間的跨樓聯程中轉；國際航班之間中轉實現了24小時直接過境免邊檢手續。

本集團以昆明新機場時刻放量為契機加大運力投入，加密昆明至萬象、達卡、清邁等國際航線，強化飛往「南亞、東南亞、西亞」的產品，並實現昆明至省會城市全覆蓋，加密及優化本集團航班進入昆明的早晚航班波。

本集團根據季節性特點動態調整西安樞紐的航班計劃，重點發展高原航線，新開西安至麗江航線，加密西安至拉薩、九寨溝的航班班次。

客運營銷

本集團通過加強運價集中管控，提升營銷管理能力；通過跟踪市場銷售情況，及時分析營銷數據，動態調整運價；通過開發和深化各類營銷產品，不斷拓展營銷渠道，例如：推廣地面升艙、組合套票等產品，拓展空鐵通和空巴通等地面銜接產品，與迪士尼、品牌酒店集團、國際知名旅遊企業合作開發旅遊產品。同時，本集團注重客戶資源的開發和維護，深挖客戶價值。二零一三年底，本集團的集團客戶總數達到4,989家，集團客戶收入佔比同比上升5.4個百分點；常旅客會員總量達2,083萬人，常旅客二次乘機比同比上升3.3個百分點；加大直銷力度，直銷收入佔比同比上升2.8個百分點。

聯盟和合作

本集團積極利用天合聯盟平台，拓寬本集團航線網絡。借助聯盟成員的航線網絡，本集團的航線網絡可通達178個國家的1,024個目的地。本集團與聯盟內的11家成員在242個航點上開展了代碼共享合作；在「天合優享」、「天合中轉」、「天合港」等聯盟項目上持續與聯盟成員開展深入合作，並與法航荷航集團、達美航空、中國南方航空、廈門航空和台灣中華航空等天合聯盟重要成員進行了廣泛深入的業務合作，不斷提升本集團及聯盟的品牌形象。與此同時，本公司與日本航空、澳洲航空公司（「澳航」）等7家聯盟外航空公司在150多條航線上開展代碼共享等合作。

二零一三年六月五日，中國貨運航空有限公司（「中貨航」）正式加入天合貨運聯盟，目前正積極參與聯盟的各項合作。

貨運物流

面對持續低迷的航空貨運市場，本集團通過退租、停飛等措施，大幅縮減貨運機隊規模；通過調整航線佈局，穩定重點市場份額；通過發展物流和快遞電商等增值業務，大力推進轉型。物流業務方面，本集團根據產品定位，組建了大型企業項目、生物醫藥、航材等六大物流項目團隊；走訪重點客戶，積極挖掘物流需求；開發品牌客戶和直銷大客戶合作項目，為大中型企業提供了物流解決方案。快遞電商方面，「東航產地直達」官網上線，借助東航的網絡優勢和集中採購優勢，並與東航的快遞配送網絡相結合，為廣大客戶提供「從產地到餐桌」的生鮮直供；上海東航快遞有限公司正式入駐上海自貿區，開展跨境電子商務等業務。

轉型發展

本集團積極推進「客運從航空承運人向航空服務集成商轉型，貨運從航空貨物承運人向現代物流服務商轉型」。客運著眼於旅客價值，依托大數據、移動互聯等新技術，大力發展電子商務，探索精準營銷，積極推進空中商城項目。貨運以「東航產地直達」為平台，力推「天地合一」、全流程的電商貿易模式。

為順應全球低成本航空公司快速發展的趨勢，本集團積極研究和探索低成本航空的運營模式。本公司與香港信德集團有限公司（「信德集團」）、澳航共同籌建的低成本航空公司—捷星香港航空有限公司（「捷星香港」），目前正在申請航空服務牌照。

服務品質

本集團堅持「以客為尊，傾心服務」的理念，不斷完善服務流程，提升服務形象和服務品質。本集團加快自助服務業務的推廣，國內航線自助服務率約30%，快線自助值機率達40.45%，自助值機率在國內民航領先。二零一三年，本集團空地一線服務人員全面換裝，服務形象煥然一新；通過實施「凌燕十百千」等品牌服務項目，樹立服務標杆示範，全面提高服務水平；通過推動重點機場統一標準自營貴賓室建設，改進機供品款式與品質，部分航線兩艙啟用機上便攜式娛樂設備並提供電子點餐服務，提升客戶體驗。

信息化建設

本集團致力於打造「信息化東航」，積極推進信息化發展，發揮信息化的支撐和引領作用。二零一三年，本集團上線了新版官網，並通過M網站、移動E、微信、易信、短信等渠道構建移動營銷、服務平台，為旅客提供7x24小時旅行信息服務；通過啟用不正常航班信息管理平台，有效實現了航班不正常時的服務補救；創建物流電子商務平台，助力貨運業務轉型。本集團為員工提供的移動終端應用軟件，實現了移動化辦公，並構建了運行網、飛行網、聯合辦公等工作平台，有效提高了公司運行效率。

成本控制

本集團積極推行「降本增效」理念，嚴格控制各項成本費用支出。通過推行模擬核算，加強預算管理；通過調整人員結構，嚴格控制人員引進，加強人工成本管理；優化機隊及航線航路，減少航油消耗，降低航油成本支出；加強發動機送修管理，減少機務維修成本；豐富融資渠道，優化負債結構，降低財務費用。二零一三年，本公司完成向中國東方航空集團公司（「東航集團」）及其下屬公司非公開發行股票，共募集資金約人民幣35.82億元；以較低成本發行了48億元人民幣公司債、22億元的境外人民幣債券以及40億元人民幣超短期融資券。

社會責任

本公司的社會責任理念是「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」。本公司的社會責任觀涵蓋經濟責任、社會責任及環境責任三大方面，承諾以科學的社會責任觀引導和創新企業各項工作，以誠信為基礎，不以盈利為唯一目的，秉持良好的商業操守，對社會負責，保護環境，關愛員工，推動可持續發展，實現永續經營。

對員工的責任

關愛員工是建設「幸福東航」的重要內容，員工熱愛是打造「世界一流」企業的重要前提。東航堅持以人為本，切實維護員工利益，回應員工關切，尊重員工的貢獻與才智，重視員工的意見和建議，珍惜員工的熱情與創意，給予員工公平公正的待遇與機會，打造員工熱愛的家。

對顧客的責任

東航主動融入互聯網時代潮流，為顧客提供安全、舒適、便捷的航空運輸服務和精準、精緻、精細、精彩的個性化服務，滿足顧客消費需求，提升顧客情感體驗，超越顧客心理期望，贏得顧客的信賴與忠誠，做有感情的航空公司，成為顧客心中首選，致力於提升「世界品位、東方魅力」的品牌核心價值。

對股東的責任

東航堅持規範嚴謹治理，依法合規經營，維護投資者關係，加強投資者溝通，積極回應投資者關心的熱點問題。自二零零九年以來連續實現盈利，資本運作穩健有力，資產質量不斷改善，品牌形象全面提升。

對社會的責任

東航始終秉持經濟效益與社會效益並重的發展理念，走可持續發展道路。推廣高新技術應用，創新管理方式。實施低碳飛行，完善能源管理，加強環境保護，關注社會民生，投身公益事業，追求企業與社會的同發展、共進步。

- 低碳飛行

本集團倡導低碳飛行，深挖節能潛力。淘汰、退租老舊高耗能飛機，引進高性能環保飛機，選裝高效率新型發動機，持續優化機隊結構，提高機隊環保運營效率；通過實施飛機小翼加裝、發動機節能環保改裝等措施，大力推進節能減排。採用綠色環保材料機供品，倡導綠色低碳的健康飛行生活。

本集團積極開發、應用、推廣新技術，為安全低碳飛行提供保障。運行EFB，實現機載資料電子化，減少紙質手冊印刷，降低油耗成本及人力成本；採用ADS-B，減少飛行機組工作量，降低油耗，更好地保障飛行安全；推行PBN，增加空域容量，減少地面導航設施投入，降低油耗，提高節能減排效果。

- 環境保護

本集團十分重視環境保護工作。嚴格梳理電子危險廢棄物和工業廢棄物，規範廢棄物處置程序；創建良好辦公環境，虹橋機場和浦東機場辦公區綠化覆蓋率達40.5%和31.2%，蟬聯「上海市花園單位」稱號；建立聯合辦公系統、移動辦公系統等信息化管理系統，推行無紙化辦公。縮減會議數量，推行視頻會議，減少辦公耗能。此外，持續做好廢舊辦公設備回收、報廢工作，倡導綠色環保、低碳環保風尚，助推節能減排和生態文明建設。

- 社區公益

本集團積極支持社會公益事業，十多年來持續參與雲南省臨滄市雙江、滄源兩縣的定點扶貧工作。二零一三年，本集團開展幫助籌建滄源機場，投資援建東航示範村，選派多名優秀幹部前往掛職幫扶，援建希望小學等多項工作。

二零一三年，本集團大力支援四川雅安7.0級地震、甘肅定西6.6級地震震後救援工作。大力調集客貨機支援救災，落實人員和物資運輸，優先保證救援航班，並向災區提供捐款。此外，本集團積極參與馬尼拉災後救援及昭通泥石流救援。

此外，本集團持續深入推進「愛在東航」大型公益志願者活動。組織開展候機樓引導、結對助學等一系列社會公益活動，二零一三年本集團共組織項目876個，參與員工51,983人次，關愛人數48,909人。通過與社會的互動，樹立「傳遞愛心、服務社會」的公益品牌形象。

公司榮譽

本集團致力於推進品牌形象管理、傳播推廣、品牌維護等相關工作。通過多年的努力，本集團在市場上樹立了優質的品牌形象，並獲得了較多的重要榮譽：2013年本公司榮獲全國五一勞動獎狀；進入2013年《財富》雜誌(中文版)企業社會責任排行榜前十強；連續兩年榮獲香港《亞洲貨幣》評選「最佳中等市值公司」；榮獲全球品牌傳播機構WPP 2013年最具價值中國品牌50強；被香港大公報評為金紫荊獎「最佳上市公司」和「最佳投資者關係管理上市公司」；智聯招聘「最佳僱主100強」等榮譽稱號。本集團「世界品位、東方魅力」的國際化品牌正在被越來越多的公眾認可。

經營收入

二零一三年，本集團客運收入有所增長，為人民幣729.28億元，同比增長了2.11%，佔本集團二零一三年運輸收入的90.56%；旅客運輸周轉量為120,461.13百萬客公里，同比增長了10.40%。

國內航線旅客運輸周轉量為82,811.97百萬客公里，同比增長了8.74%；收入為人民幣505.56億元，同比增長了0.83%，佔客運收入的69.32%。

國際航線旅客運輸周轉量為33,600.01百萬客公里，同比增長了15.44%；收入為人民幣189.45億元，同比增長了4.92%，佔客運收入的25.98%。

地區航線旅客運輸周轉量為4,049.14百萬客公里，同比增長了5.12%；收入為人民幣34.27億元，同比增長了6.39%，佔客運收入的4.70%。

二零一三年，本集團貨運收入略有下降，主要是由於貨運需求有所下降，貨郵運輸收入為人民幣76.03億元，同比減少了5.26%，佔本集團二零一三年運輸收入的9.44%。貨郵載運周轉量為4,857.18百萬噸公里，同比增長了3.32%。

二零一三年，其他收入為人民幣77.14億元，同比增長了32.80%，主要是由於二零一三年本公司附屬公司上海航空國際旅遊(集團)有限公司(「**上航國旅**」)收購上海東航國際旅行社有限公司(「**東航旅遊**」)，導致其他收入增加。

營運開支

二零一三年，本集團總營運成本為人民幣893.94億元，同比增長8.05%。

本集團其他運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一三年，平均油價同比下降6.69%，本集團航油消耗量約459.87萬噸，同比增長10.08%，本集團的航空油料支出達到人民幣306.81億元，較去年同期增長了2.71%。

飛機起降費為人民幣91.90億元，同比增長1.37%，主要是由於本公司飛機起降架次同比增加所致。

衍生工具公允價值變動收益為人民幣0.18億元，同比減少26.15%。

折舊及攤銷為人民幣82.26億元，同比增長8.86%。主要是由於本公司新增飛機和發動機，折舊攤銷基數增加。

工資、薪金及福利為人民幣134.54億元，同比增長9.35%。主要是由於職工人數增加及飛行員飛行小時數增加所致。

飛機維修費為人民幣46.90億元，同比增長5.81%。主要是由於送修飛機數量增加所致。

航空餐食供應支出為人民幣22.68億元，同比增長11.66%，主要是由於運輸旅客人數增加所致。

飛機經營性租賃租金為人民幣46.05億元，同比增長3.77%。主要是由於二零一三年經營性租賃飛機數量增加所致。

其他經營性租賃租金為人民幣6.79億元，同比增長11.46%。主要是由於增加了倉庫和機場貴賓廳的租賃所致。

銷售及市場費用為人民幣41.39億元，同比增長11.04%。主要是由於旅客人數增長導致代理業務手續費及訂座費用增加所致。

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15.66億元，同比增長10.69%。主要是由於二零一三年本公司的飛行里程增加所致。

地面服務及其他費用為人民幣51.05億元，同比增長54.45%。主要是由於二零一三年本公司附屬公司上航國旅收購東航旅遊，導致其他費用增加。

其他營業支出為人民幣48.09億元，同比上升20.13%。主要是由於本公司機隊規模擴大相應增加支出所致。

其他營業收入

二零一三年，本集團的其他營業收入為人民幣27.25億元，較去年同期增長48.70%，主要原因是由於收到經營性航線補貼有所增加。

財務收入／費用

二零一三年，本集團財務收入為人民幣21.24億元，去年同期為人民幣3.49億元，同比增長509.42%，主要是由於受人民幣匯率變化的影響，二零一三年人民幣升值幅度較大，而二零一二年人民幣兌美元匯率變化較小。

財務支出為人民幣15.49億元，同比減少8.77%，主要是由於融資租賃飛機的利息支出減少所致。

利潤

綜上所述，本集團二零一三年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣23.73億元，與本集團二零一二年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣30.72億元，同比減少22.76%。主要是由於國內商務客源需求減少、高鐵連線成網衝擊、日本航線受中日關係影響、昆明新機場時刻放量導致本公司雲南市場收益

水平下降以及禽流感(H7N9)短期影響華東市場因素影響以及成本支出呈現剛性增長等原因所致。

流動資金狀況與資本結構

本集團通常通過營運業務和銀行短期貸款來滿足營運資金的需求。截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團的現金及現金等價物分別為人民幣25.12億元和人民幣19.95億元。二零一二年和二零一三年本集團業務營運所產生的現金淨流入分別為人民幣126.17億元和人民幣108.06億元。購買飛機等資本性開支所需資金除部分來源於自有資金外，剩餘部分主要通過長短期借款、融資租賃等方式籌資。二零一二年和二零一三年本集團投資活動所產生的現金淨流出分別為人民幣117.89億元和人民幣170.28億元。二零一二年本集團融資活動現金淨流出為人民幣21.74億元。二零一三年本集團融資活動現金淨流入為人民幣57.30億元，主要是由於二零一三年發行公司債券及發行股票所致。

本集團通常有流動淨負債。於二零一三年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣404.72億元。本集團過去一直通過而且相信將來繼續有能力通過銀行貸款、債券等多種融資工具滿足營運資金的需要。

本集團利用負債比率來監察資本，此比率按照總負債除以總資產計算。截至二零一三年十二月三十一日，負債比率為79.59%。

截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團的一年內到期的借款分別為人民幣226.4億元和人民幣232.85億元。截至二零一二年十二月三十一日本集團一至兩年到期、三到五年到期以及五年以上到期的借款分別為人民幣72.73億元、人民幣79.06億元以及人民幣79.18億元，而截至二零一三年十二月三十一日的這些借款分別為人民幣66.06億元、人民幣99.52億元以及人民幣107.58億元。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為50.28億美元，人民幣借款為人民幣138.27億元。固定利率借款佔總借款的比例為22.91%，浮動利率借款佔總借款的比例為77.09%。截至二零一三年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為57.76億美元，人民幣借款為人民幣153.86億元(包含債券、超短期融資券)。固定利率借款佔總借款的比例為28.38%，浮動利率借款佔總借款的比例為71.62%。

截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團的融資租賃債務分別為人民幣218.58億元和人民幣231.35億元。截至二零一二年十二月三十一日，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53.09億元、人民幣79.25億元以及人民幣86.24億元，而截至二零一三年十二月三十一日的這些租賃債務分別為人民幣59.45億元、人民幣86.51億元以及人民幣85.39億元。

截至二零一二年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為29.83億美元，新加坡幣債務為2.45億新元，港幣債務為14.68億港幣，日元債務為91.36億日元。截至二零一三年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為30.76億美元，新加坡幣債務為2.24億新元，港幣債務為13.36億港幣，日元債務為82.22億日元。本集團融資租賃債務均為浮動利率。

利率變動

截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團帶息債務總額為人民幣675.94億元及人民幣737.36億元(包括長短期借款、應付融資租賃款和應付債券)，其中，短期債務的比例分別為37.35%及35.62%，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。截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為74.5%和75.61%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為20.46%和20.87%。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。截至二零一二年十二月三十一日，本公司持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為美元9.29億元，截至二零一三年十二月三十一日為美元8.44億元，將於二零一四年至二零二二年間期滿。

匯率波動

截至二零一三年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為人民幣583.49億元，其中美元負債的比例為95.55%。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買入美元。截至二零一二年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.58億元，截至二零一三年十二月三十一日為美元0.38億元，並將於二零一四年至二零一七年間期滿。

二零一三年，本集團匯兌淨收益有較大增長。截至二零一二年和二零一三年十二月三十一日，本集團匯兌收益分別為人民幣1.48億元和人民幣19.76億元。

航油價格波動

二零一三年度，在其他變量保持不變的情況下(不包括原有期權合約的影響)，倘若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15.34億元。

二零一三年，本公司未進行航油套期保值業務。

風險分析

1. 宏觀經濟風險

航空運輸業是與國內和國際宏觀經濟發展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，進而影響航空客運和航空貨運的需求。因此，如果未來國內或國際宏觀經濟景氣度下降，可能會對本集團的經營業績和財務狀況造成不利影響。

2. 政策法規風險

航空運輸業是受國內和國際政策影響較大的行業，而且隨著國內外經濟環境的變化、民航業的不斷發展，相關的國際國內法規和產業政策可能會進行相應的調整，這些政策變化對本集團未來的經營業績帶來一定的不確定性。

3. 飛行安全風險

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

4. 人才流失風險

近年來，中國航空運輸業快速發展，同時新的市場進入者陸續成立航空公司並投入運營，造成了國內航空公司在飛行員、機務、運行控制等核心技術人員以及重要管理人員上的競爭。若不能及時培養及留用足夠數量的核心技術人員和管理人員，將會對本集團的生產經營和業務發展造成不利影響。

5. 競爭風險

中國民航業「十二五」規劃鼓勵低成本航空公司逐步進入主要的幹線運輸市場。二零一四年二月民航局出台了《關於促進低成本航空發展的指導意見》旨在扶持國內低成本航空的發展，國內航空市場競爭將進一步加劇。

國際航線方面，隨著全球經濟一體化的發展及全球經貿往來的日趨頻繁，未來國際航空市場寡頭壟斷競爭的趨勢將更為明顯，聯盟時代聯盟對聯盟的競爭，向後聯盟時代聯營對聯營的競爭轉變，對國內航空運輸企業構成了更大的國際競爭壓力。

鐵路運輸與航空運輸在中短途運輸方面存在一定的可替代性。隨著全國性高速鐵路網絡的建設，高鐵對民航市場的衝擊將呈現常態化、網絡化態勢，本集團在部分航線上將會面臨來自高鐵的競爭壓力。

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。本集團的盈利能力會受到國際原油價格波動以及中華人民共和國國家發展和改革委員會對國內航油價格調整的影響。因此，若未來國際油價出現大幅波動及國內航油價格大幅調整，可能會對本集團的經營業績造成較大的影響。

7. 利率變動風險

本集團屬於資本密集型行業，負債率較高，主要負債是由於引進飛機所致的美元負債和人民幣負債，因此，美元以及人民幣利率的變化可能會對本集團的財務成本造成較大的影響。

8. 匯率波動風險

由於本集團的負債主要以美元等外幣結算，並且公司經營中外幣支出一般高於外幣收入，因此，人民幣對美元的貶值或升值可能會對本集團的業績造成較大的影響。

9. 信息安全風險

航空運輸業是對網絡信息系統依賴度較高的行業，網絡信息系統已經滲透至本公司飛行、服務、營銷、機務和運控等各個領域，因此一旦計算機、通信等信息系統出現故障或中斷以及遭遇黑客攻擊等情況都可能影響本公司的生產運營或者造成客戶數據泄露，從而影響本公司的經營業績和信譽。

10. 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，地震、颱風、海嘯等自然災害、突發性公共衛生事件以及恐怖襲擊、政治動蕩等因素都會影響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。

資產抵押及或然負債

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。截至二零一二年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣225.44億元，截至二零一三年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣243.06億元，同比增長7.82%。

截至二零一三年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機、發動機及飛行設備協議，截至二零一三年十二月三十一日本集團預計未來飛機、發動機及飛行設備的資本開支總額約為人民幣1,406.40億元，其中二零一四年預計資本開支約人民幣446.73億元，二零一五年為人民幣501.79億元。上述各款項均可能因合同規定或物價指數的變化而變化。本集團計劃通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足上述資金要求。

人力資源

截至二零一三年十二月三十一日，本集團僱用68,874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。

二零一四年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團二零一三年度業績報告包括一些預期性描述，例如對本集團二零一四年乃至未來的工作計劃的描述，對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述。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差異。

二零一四年，全球經濟有望復蘇，國內經濟穩步增長，旅遊市場快速發展，中國航空市場仍將保持增長，但是由於國內航空市場運力快速增長帶來行業競爭激烈、國內外低成本航空的迅速發展、地緣政治導致航油價格波動、人民幣匯率變化及高鐵影響常態化等因素的影響，本集團將面臨機遇與挑戰並存的形勢。

二零一四年，本集團總體思路是以轉型發展、能力提升、品牌建設為抓手，大力推進網絡化運營、體驗式服務、加快信息化、市場化導入，為打造世界一流、建設幸福東航而努力。

二零一四年，本集團的工作重點有：1、夯實安全管理基礎，落實安全責任，加大科技運用，確保安全運行；2、圍繞樞紐建設，優化航線網絡，精細艙位管控，提升客貨運營銷能力；3、強化服務流程，細化服務標準，提高服務質量，提升公司品牌形象；4、深化全面預算管理，嚴格控制成本，拓展融資渠道，力爭降本增效；5、以IT建設為引領，加快業務模式創新，推進客貨運轉型發展。

機隊規劃計劃單

本公司未來機隊將以遠程B777系列、中遠程A330系列、中短程A320和B737NG系列為主力機型，並適時退出高耗能的老舊機型，二零一四年至二零一八年機隊計劃具體情況如下：

二零一四年至二零一八年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零一四年		二零一五年		二零一六年		二零一七年		二零一八年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出	引進	退出	引進	退出
客機										
A320系列	34	16	26	9	25	6	15	-	15	-
A330系列	8	-	7	-	-	-	-	-	-	10
A340-600	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-
A300-600	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
B777系列	4	-	5	-	5	-	3	-	3	-
B737NG	27	7	37	10	15	10	-	17	-	5
B757	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-
B767	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
CRJ	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-
EMB-145LR	-	-	-	5	-	5	-	-	-	-
客機合計	73	42	75	29	45	21	18	17	18	15
貨機										
A300-600F	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
B747F	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-
貨機合計	-	2	-	1	-	-	-	1	-	-
合計	73	44	75	30	45	21	18	18	18	15

註：根據市場情況，上述引進飛機的數量和時間、退出飛機的數量和時間可能會有調整。

股本

1. 截至二零一三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	698,865,000	5.514
2.	無限售條件流通股	7,782,213,860	61.402
二	H股		
1.	有限售條件流通股	698,865,000	5.514
2.	無限售條件流通股	3,494,325,000	27.570
三	股份總數	<u>12,674,268,860</u>	<u>100</u>

附註：

1. 本公司於二零一三年四月十六日在上海證券交易所向控股股東東航集團及其全資附屬公司東航金戎控股有限責任公司(「東航金戎」)以非公開發行股票方式合計發行698,865,000股A股有限售條件流通股，股票鎖定期為36個月。詳見本公司在香港刊發的日期為二零一三年四月十七日的公告。
2. 本公司於二零一三年六月二十一日在香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)向東航集團境外全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司(「東航國際」)以定向增發方式發行了698,865,000股H股有限售條件流通股，股票鎖定期為36個月。詳見本公司在香港刊發的日期為二零一三年六月二十一日的公告。
3. 截止到本公告披露日，本公司有限售條件流通股為698,865,000股A股(為東航集團以及東航集團全資附屬公司東航金戎所持有)，無限售條件流通股為7,782,213,860股A股，有限售條件流通股為698,865,000股H股(為東航集團境外下屬全資附屬公司東航國際所持有)，無限售條件流通股為3,494,325,000股H股，股份總數為12,674,268,860股。

2. 主要股東

截至二零一三年十二月三十一日，持有本公司任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股份類別	股數	約佔總股本 比例(%)
東航集團(附註1)	A股	5,530,240,000	43.63%
東航集團(附註2)	H股	2,626,240,000	20.72%
香港中央結算(代理人)有限公司 (附註3)	H股	4,178,383,298	32.97%

附註：

根據董事所獲悉的數據(包括在香港聯交所網站上可取得的資料)及據董事所知，於二零一三年十二月三十一日：

1. 該等A股中，5,072,922,927股A股是由東航集團直接持有；457,317,073股A股由東航金戎直接持有，而東航集團則擁有東航金戎100%權益。
2. 該等H股是由東航國際以實益擁有人的身份持有，而東航集團則擁有東航國際100%權益。
3. 由香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,178,383,298股H股中，2,626,240,000股H股(佔本公司當時已發行H股總數約62.85%)由東航國際以實益擁有人的身份持有，而東航集團則擁有東航國際100%權益。

有關於二零一三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交所披露(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二零一三年度報告內。

重要事項

1. 股息

經安永華明會計師事務所(特殊普通合伙)和安永會計師事務所對本公司2013年度財務報告進行審計，確認本公司經審計的國內會計準則和國際財務報告準則下，截至二零一三年十二月三十一日，本公司仍累計虧損。董事會建議二零一三年度不分配利潤，也不用公積金轉增股本。二零一三年度利潤分配預案將提交二零一三年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一三年財政年度內，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)。

3. 重大訴訟

原中國東方航空雲南公司二零零四年十一月二十一日包頭空難在美國和中國提起訴訟的三十二名遇難者家屬已與本公司達成和解，並向北京市第二中級人民法院撤回起訴。二零一三年五月三十一日，北京市第二中級人民法院已裁定准許撤訴。美國加州法院於二零一三年十月二十四日裁定終止該案在美國的審理。至此，國內訴訟與境外訴訟均已完結。本公司管理層認為，該訴訟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。

截至二零一三年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

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本公司實務情況，認為截至二零一三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所載《企業管治守則》所載的守則條文的要求。

為了進一步強化公司董事、監事和高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司在二零一三年一月和六月，分別邀請了證券監管機構專家和國際知名律師事務所資深合夥人，為董事、監事及高級管理人員講解了最新的證券監管法律法規及相關典型案例。同時，為持續加強董事、監事和高級管理人員對其工作職責的全面瞭解，本公司還系統梳理了一年來中國證券監督管理委員會、上海證券交易所、香港聯交所、紐約證券交易所等監管機構頒布的關於上市公司董事、監事、高級管理人員職責的相關法規，在去年《東方航空董事、監事、高管職責指引》的基礎上編製了《東方航空董事、監事、高管職責指引(2013版)》。

5. 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彙報事宜，包括審閱截至二零一三年十二月三十一日止年度按照國際財務報告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

二零一三年六月二十六日，本公司召開二零一二年度股東大會，選舉產生了第七屆董事會和第七屆監事會；並於同日召開本公司第七屆董事會第一次普通會議和第七屆監事會第一次會議，選舉產生本公司第七屆董事會董事長、副董事長、總經理、副總經理、財務總監、董事會秘書和第七屆監事會主席。

二零一三年八月二十七日，本公司第七屆董事會第二次普通會議審議通過聘任馮亮先生為本公司副總經理的議案；二零一三年十月二十九日，本公司二零一三年第一次臨時股東大會審議通過選舉馬蔚華先生為本公司

第七屆董事會獨立非執行董事的議案；二零一四年三月二十四日，本公司第七屆董事會第六次普通會議審議通過關於本公司副總經理人選變動的議案，聘任孫有文先生為本公司副總經理，舒明江先生因工作變動不再擔任本公司副總經理職務。

離任

姓名	離任日期	職務
羅祝平	二零一三年六月二十六日	董事
吳曉根	二零一三年六月二十六日	獨立非執行董事
劉家順	二零一三年六月二十六日	監事
舒明江	二零一四年三月二十四日	副總經理

聘任

姓名	聘任日期	決議機構	職務
劉紹勇	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會 第七屆董事會第一次 普通會議	董事長
馬須倫	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會 第七屆董事會第一次 普通會議	副董事長、 總經理
徐昭	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	董事
顧佳丹	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	董事
李養民	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會 第七屆董事會第一次 普通會議	董事、副總經理
唐兵	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會 第七屆董事會第一次 普通會議	董事、副總經理
劉克涯	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	獨立非執行董事
季衛東	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	獨立非執行董事
邵瑞慶	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	獨立非執行董事
李若山	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	獨立非執行董事
馬蔚華	二零一三年十月二十九日	二零一三年第一次 臨時股東大會	獨立非執行董事

姓名	聘任日期	決議機構	職務
于法鳴	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會 第七屆監事會第一次 會議	監事會主席
席晟	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	監事
巴勝基	二零一三年六月二十六日	二零一二年度股東大會	監事
燕泰勝	二零一三年六月二十六日	第五屆職代會二零一三年 第三次組長聯席會議	監事
馮金雄	二零一三年六月二十六日	第五屆職代會二零一三年 第三次組長聯席會議	監事
吳永良	二零一三年六月二十六日	第七屆董事會第一次 普通會議	副總經理、 財務總監
田留文	二零一三年六月二十六日	第七屆董事會第一次 普通會議	副總經理
馮亮	二零一三年八月二十七日	第七屆董事會第二次 普通會議	副總經理
孫有文	二零一四年三月二十四日	第七屆董事會第六次 普通會議	副總經理
汪健	二零一三年六月二十六日	第七屆董事會第一次 普通會議	董事會秘書 聯席公司秘書 授權代表
魏偉峰	二零一三年六月二十六日	第七屆董事會第一次 普通會議	聯席公司秘書

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

本公司董事唐兵先生於二零一四年一月起不再擔任上海航空有限公司(「上航」)(本公司的附屬公司)董事長，於二零一四年一月起擔任上航執行董事。

本公司獨立非執行董事李若山先生於二零一三年六月不再擔任中國太平洋保險(集團)股份有限公司(一家在香港聯交所上市的公司)獨立非執行董事，於二零一四年二月不再擔任廣博集團股份有限公司(一家在深圳證券交易所上市的公司)獨立非執行董事，於二零一三年十二月起擔任西安陝鼓動力股份有限公司(一家在上海證券交易所上市的公司)獨立非執行董事。

本公司獨立非執行董事馬蔚華先生於二零一三年七月起擔任華潤置地有限公司(一家在香港聯交所上市的公司)獨立非執行董事。

8. 其他

本公司提述以下內容：

- (1) 於二零一二年三月二十三日，本公司與澳航的一家全資附屬公司捷星航空私人有限公司簽署了一份有約束力的諒解備忘錄，在香港合資設立一家低成本航空公司。二零一二年八月二十四日，本公司全資附屬公司東航海外(香港)有限公司(「東航海外」)與澳航全資附屬公司Jetstar International Group Holdings Co., Limited(「捷星國際」)訂立股東協議，據此，東航海外與捷星國際同意設立以香港為基地、掛牌為捷星的低成本航空公司。於二零一三年六月五日，東航海外、捷星國際與信德集團以香港為基地的全資附屬公司騰昇投資有限公司(「信德投資」)以及捷星香港簽署經重述及修訂的股東協議，據此，信德投資將成為持有捷星香港總發行股本三分之一的新戰略股東(受限於完成所需的向中國有關機構的備案程序)。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年三月二十三日、二零一二年八月二十四日及二零一三年六月五日的公告。
- (2) 於二零一二年十二月二十七日，上航國旅(本公司全資附屬公司)與東航旅業投資(集團)有限公司(「東航旅業」)及上海東美航空旅遊有限公司(「上海東美」)簽署了股權轉讓協議，上航國旅同意按總代價人民幣3,300,400元向東航旅業及上海東美收購西安東美航空旅遊有限公司(「西安東美」)的全部股權(「西安東美收購」)。

於二零一二年十二月二十七日，上航國旅與東航旅業及上海東美簽署了股權轉讓協議，上航國旅同意按總代價人民幣10,551,000元向東航旅業及上海東美收購昆明東美航空旅遊有限公司(「昆明東美」)的全部股權(「昆明東美收購」)。

於二零一三年一月十日，上航國旅與東航旅業簽署了股權轉讓協議，上海國旅同意按總代價人民幣11,876,200元向東航旅業收購東航旅遊的全部股權(「東航旅遊收購」)。

東航旅業為東航集團的全資附屬公司，而東航集團為本公司的控股股東，故東航旅業為上市規則下本公司的關連人士。上海東美由東航集團持有72.84%權益，故為東航集團的聯繫人，因此上海東美為上市規則下本公司的關連人士。

因此，西安東美收購、昆明東美收購及東航旅遊收購各自構成本公司的關連交易。西安東美收購、昆明東美收購及東航旅遊收購的主要目的為重組及逐步合併本集團的旅遊業務。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年一月十日的公告。

- (3) 於二零一三年一月十六日，本公司與東航集團財務有限責任公司(「東航財務公司」)簽訂補充協議，據此，雙方在日期為二零一零年十月十五日的財務服務協議約定的每日存貸款餘額上限不變的前提下，進一步限制本集團在東航財務公司及其附屬公司的存貸款餘額。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年一月十六日的公告。
- (4) 於二零一三年三月二十日，本公司完成了二零一二年公司債券(第一期)的發行工作，本次發行規模為人民幣48億元，發行價格為人民幣100元/張，為10年期固定利率品種，票面利率為5.05%。該期債券已於二零一三年四月二十二日在上海證券交易所上市。於二零一三年六月二十八日，信用評級機構大公國際資信評估有限公司對該期公司債券出具了跟踪評級報告。本期債券募集款項在扣除發行費用後擬全部用於購買飛機。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年五月十一日、二零一二年六月二十八、二零一三年三月二十日、二零一三年四月十八日及二零一三年六月二十八日的公告。
- (5) 於二零一三年四月十七日，本公司完成向東航集團及東航金戎以每股人民幣3.28元非公開發行698,865,000股新A股(「A股認購事項」)，總認購價為人民幣2,292,277,200元；於二零一三年六月二十一日，本公司完成向東航國際以每股2.32港元非公開發行698,865,000股新H股(「H股認購事項」)，總認購價為1,621,366,800港元。A股認購事項及H股認購事項旨在改善本公司的財務狀況，長遠而言，可以提高本公司競爭力，改善本公司經營狀況。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年九月十一日、二零一二年十一月九日、二零一三年二月四日、二零一三年二月二十五日、二零一三年四月十日、二零一三年四月十七日及二零一三年六月二十一日的公告及日期為二零一二年九月二十四日的通函。

- (6) 於二零一三年五月二十九日，為滿足本公司運營資金需求，本公司全資附屬公司東航海外在香港向專業投資者發行人民幣22億元，利率為3.875%，於二零一六年到期有擔保債券，並於香港聯交所上市，本公司就該債券發行提供擔保。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年五月二十四日、二零一三年五月三十日和二零一三年六月五日的公告。
- (7) 於二零一三年六月七日，本公司完成了二零一三年第一期超短期融資券的發行，發行額為人民幣40億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，發行利率為3.95%。本期融資券募集資金主要用於補充本公司本部營運資金。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年六月七日的公告。
- (8) 於二零一三年六月十日，本公司兌付了二零一二年度第一期超短期融資券(該期超短期融資券於二零一二年九月十三日發行完成，發行額為人民幣40億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，發行利率為4.1%)。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年九月十三日及二零一三年六月十三日的公告。
- (9) 於二零一三年六月二十六日，本公司二零一二年度股東大會審議通過了(i)聘任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為本公司二零一三年度的國內及國際審計師；及(ii)聘任安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司二零一三年度的內部控制審計師，並於二零一二年度股東大會結束後生效。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年三月二十六日及二零一三年六月二十六日的公告。
- (10) 於二零一三年六月二十六日，本公司二零一二年度股東大會審議通過了關於增加公司營業範圍並修訂《公司章程》的議案。同日，本公司董事長根據二零一二年第一次臨時股東大會的授權及A股認購事項、H股認購事項的發行結果對公司章程進行了相應修訂。該等修訂均於二零一三年六月二十六日起生效。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年四月二十六日及二零一三年六月二十六日的公告。
- (11) 為以更佳方式管理現有持續關連交易及規範(i)本集團與(ii)東航集團及其若干聯繫人的持續業務關係，及遵照上市規則第14A章的適用規定，本公司已就各項持續關連交易分別訂立以下更新協議以及兩項新持續關連交易，該等協議均自二零一四年一月一日起至二零一六年十二月三十一日止三年內有效。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年八月三十日及二零一三年九月十三日的公告以及日期為二零一三年九月二十五日的通函。

經董事會、股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限於截至二零一三年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

單位：人民幣千元

類別	截至二零一三年 十二月三十一日 的發生額	經批准的 二零一三年 預估交易 金額上限
物業租賃	59,141	114,900
金融服務(存款餘額)	620,364	4,000,000
金融服務(貸款餘額)	1,586,070	4,000,000
進出口代理服務	105,293	118,000
航空配餐服務	919,051	1,160,000
票務代理服務(代理費)	9,836	115,200
生產服務及設備供應服務	142,569	148,780
廣告代理服務	10,099	56,000
媒體資源使用服務	14,908	60,000

- (12) 二零一三年九月二十七日，為使本公司的媒體及廣告資源具有專業且穩定、可靠的運營，本公司與東方航空傳媒股份有限公司(「東航傳媒」)簽署了一份協議，據此，本公司及其下屬控股附屬公司同意一次性以人民幣2.37億元向東航傳媒及其下屬控股附屬公司轉讓在約定範圍內的媒體及廣告資源特許使用權，為期15年(由二零一四年一月一日起至二零二八年十二月三十一日)。東航傳媒為東航集團的附屬公司及因此為其聯繫人，而東航集團是本公司的控股股東。因此，東航傳媒為本公司的關連人士，該交易構成本公司的一項關連交易。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年九月二十七日的公告。
- (13) 二零一三年十二月二十四日，本公司與東航集團作為東航傳媒的股東，同意雙方按持股比例同比例對東航傳媒進行現金增資，增資總額為人民幣8,000萬元。其中，本公司將按比例以現金出資人民幣3,600萬元，而東航集團將按比例以現金出資餘下的人民幣4,400萬元。東航傳媒為東航集團的附屬公司及因此為其聯繫人，而東航集團是本公司的控股股東。因此，東航傳媒為本公司的關連人士，本公司的出資構成本公司的一項關連交易。該增資事宜已完成。本次增資可促使東航傳媒提升市場競爭力，推動其未來的持續發展，從而提高於本公司獲得穩定投資收益的能力，詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年十二月二十四日的公告。

- (14) 二零一四年二月二十八日，本公司(作為買方)與空客公司(作為賣方)在中國上海簽訂了一份協議，由本公司向空客公司購買70架空客A320NEO飛機。上述飛機將於二零一八年至二零二零年分批交付於本公司。於同日，本公司(作為賣方)與空中客車公司(作為買方)訂立一份協議，由本公司向空客公司出售七架空客A300-600型飛機以及若干航材備發。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年二月二十八日的公告。
- (15) 於二零一四年三月十三日，為滿足本公司運營資金，本公司全資附屬公司東航海外在香港向專業投資者發行人民幣25億元，利率為4.8%，於二零一七年三月到期有擔保債券，並於香港聯交所上市，本公司就該債券發行提供擔保。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年三月七日及二零一四年三月十三日的公告。

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
劉紹勇
董事長

於本公告日期，本公司董事如下：

劉紹勇	(董事長)
馬須倫	(副董事長、總經理)
徐昭	(董事)
顧佳丹	(董事)
李養民	(董事、副總經理)
唐兵	(董事、副總經理)
劉克涯	(獨立非執行董事)
季衛東	(獨立非執行董事)
邵瑞慶	(獨立非執行董事)
李若山	(獨立非執行董事)
馬蔚華	(獨立非執行董事)

中國，上海
二零一四年三月二十六日