

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)

二零一四年度業績公告

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」)截至二零一四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，以及二零一三年度的比較數據。

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

截至二零一四年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
收入	4	90,185	88,245
其他營業收入	6	3,685	2,725
營業支出			
飛機燃料		(30,238)	(30,681)
衍生工具公允價值變動收益	7	11	18
飛機起降費		(9,440)	(9,190)
折舊及攤銷		(9,183)	(8,226)
工資、薪金及福利		(11,270)	(13,454)
飛機維修費		(4,453)	(4,690)
資產減值損失		(12)	(186)
航空餐食供應		(2,364)	(2,268)
飛機經營性租賃租金		(4,502)	(4,605)
其他經營性租賃租金		(637)	(679)
銷售及市場費用		(4,120)	(4,139)
民航基礎設施建設基金		(1,656)	(1,566)
地面服務及其他費用		(4,998)	(5,105)
間接營業支出		(4,950)	(4,623)
營業支出總額		(87,812)	(89,394)

	註釋	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
經營利潤		6,058	1,576
攤占聯營公司業績		91	38
攤占合營公司業績		36	27
財務收入	8	88	2,125
財務支出	9	(2,160)	(1,549)
稅前利潤		4,113	2,217
稅項	10	(573)	(124)
年度淨利潤		3,540	2,093
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／(損失)：			
現金流量套期，扣除稅項		(11)	246
可供出售金融資產之公允價值變動， 扣除稅項		13	157
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		(1)	(3)
以後期間重分類至損益表的 其他淨綜合收益		1	400
以後期間不重分類至損益表的 其他綜合收益／(損失)：			
設定受益計畫產生的精算 (損失)／利得		(333)	467
以後期間不重分類至損益表的 其他淨綜合收益／(損失)		(333)	467
稅後其他綜合收益／(損失)		(332)	867
年度總綜合收益		3,208	2,960

		二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
年度淨利潤／(損失)歸屬於：			
本公司權益持有者		3,410	2,373
非控制性權益		130	(280)
		<u>3,540</u>	<u>2,093</u>
年度淨利潤		<u>3,540</u>	<u>2,093</u>
年度總綜合收益／(損失)歸屬於：			
本公司權益持有者		3,071	3,180
非控制性權益		137	(220)
		<u>3,208</u>	<u>2,960</u>
年度總綜合收益		<u>3,208</u>	<u>2,960</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>0.27</u>	<u>0.20</u>
股利	11	<u>-</u>	<u>-</u>

合併資產負債表

於二零一四年十二月三十一日

	註釋	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
非流動資產			
無形資產		11,500	11,490
物業、機器及設備		109,439	92,783
預付租賃款		2,206	2,155
飛機預付款		20,260	16,296
投資於聯營公司		1,086	1,064
投資於合營公司		505	433
可供出售金融資產		433	411
其他長期資產		1,957	2,369
遞延稅項資產		170	389
衍生金融工具		30	68
		<u>147,586</u>	<u>127,458</u>
流動資產			
飛機設備零件		2,259	2,305
應收賬款	13	3,862	3,525
預付款及其他應收款		6,394	4,058
衍生金融工具		5	—
限制性銀行存款及短期銀行存款		38	383
現金及現金等價物		1,355	1,995
持有待售資產		4,330	344
		<u>18,243</u>	<u>12,610</u>
流動負債			
預售票款		5,064	3,535
應付賬款及應付票據	14	2,083	3,463
其他應付款及預提費用		19,215	18,146
融資租賃負債的流動部分		4,596	2,980
借款的流動部分		28,676	23,285
應付稅項		229	216
經營租賃飛機退租檢修準備的 流動部分		1,267	1,454
衍生金融工具		—	3
		<u>61,130</u>	<u>53,082</u>
淨流動負債		<u>(42,887)</u>	<u>(40,472)</u>
總資產減流動負債		<u>104,699</u>	<u>86,986</u>

	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
非流動負債		
融資租賃負債	34,099	20,155
借款	30,513	27,315
經營租賃飛機退租檢修準備	2,617	2,763
其他長期負債	2,756	2,402
退休後福利準備	2,822	5,615
遞延稅項負債	26	30
衍生金融工具	95	124
	<u>72,928</u>	<u>58,404</u>
淨資產	<u>31,771</u>	<u>28,582</u>
權益		
歸屬於本公司權益持有者 股本及儲備		
—股本	12,674	12,674
—儲備	17,300	14,228
	<u>29,974</u>	<u>26,902</u>
非控制性權益	<u>1,797</u>	<u>1,680</u>
總權益	<u>31,771</u>	<u>28,582</u>

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」編製)。同時本集團本年度和比較年度的財務報表亦符合香港《公司條例》的適用披露規定，根據香港公司條例(第622章)附表11第76-87條所載的為該條例第九部分「帳目及審計」作的過渡性和保留安排，於本年度和比較年度繼續根據適用的前香港《公司條例》(第32章)的規定而作出披露。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。

截至二零一四年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣428.9億元。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。截至二零一四年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣440.0億元。

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

本集團已採納的新訂及已修改的準則

本集團已於二零一四年一月一日開始的財政年度首次採用以下新訂準則及對現有準則的修改：

國際財務報告準則第10號、 國際財務報告準則第12號及 國際會計準則第27號(2011)的修訂	投資實體
國際會計準則第32號的修訂	金融資產和金融負債的抵銷
國際會計準則第39號的修訂	衍生工具之約務更替及對沖會計之持續
國際財務報告解釋公告第21號	徵收款
國際財務報告準則第2號的修訂 (載於2010年至2012年 週期之年度改進)	歸屬條件的定義
國際財務報告準則第3號的修訂 (載於2010年至2012年週期 之年度改進)	業務合併中或然代價之會計處理
國際財務報告準則第13號的修訂 (載於2010年至2012年 週期之年度改進)	短期應收款項及應付款項
國際財務報告準則第1號的修訂 (載於2010年至2012年 週期之年度改進)	有效香港財務報告準則之涵義

採納該等經修訂國際財務報告準則對本財務報表並無重大財務影響。

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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
運輸收入	82,589	80,531
— 客運	75,261	72,928
— 貨運及郵運	7,328	7,603
旅遊服務收入	3,047	3,169
地勤服務收入	2,168	2,253
貨物處理收入	286	263
佣金收入	94	93
其他	2,001	1,936
	90,185	88,245

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《關於在全國開展交通運輸業和部分現代服務業營業稅改征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」，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者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債，其在某些方面與國際財務報告準則有所不同。每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入及稅前利潤的重大調節項目已列示於附註5(c)。

截至二零一四年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間抵銷 人民幣 百萬元	未分配項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
對外客戶的報告分部收入	86,031	3,715	-	-	89,746
分部間收入	-	343	(343)	-	-
報告分部收入	<u>86,031</u>	<u>4,058</u>	<u>(343)</u>	<u>-</u>	<u>89,746</u>
報告分部稅前利潤	<u>3,946</u>	<u>32</u>	<u>-</u>	<u>142</u>	<u>4,120</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	9,604	131	-	-	9,735
資產減值損失	20	2	-	-	22
利息收入	61	27	-	-	88
財務支出	1,707	250	-	-	1,957
資本性支出	<u>35,922</u>	<u>464</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>36,386</u>

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 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間抵銷 人民幣 百萬元	未分配項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元 已重述**
對外客戶的報告分部收入	84,248	3,861	-	-	88,109
分部間收入	-	258	(258)	-	-
報告分部收入	<u>84,248</u>	<u>4,119</u>	<u>(258)</u>	<u>-</u>	<u>88,109</u>
報告分部稅前利潤	<u>2,044</u>	<u>93</u>	<u>-</u>	<u>68</u>	<u>2,205</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	8,470	244	-	-	8,714
資產減值損失/(轉回)	186	(2)	-	-	184
利息收入	99	49	-	-	148
財務支出	1,368	180	-	-	1,548
資本性支出	<u>24,756</u>	<u>310</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>25,066</u>

於二零一四年十二月三十一日和二零一三年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務 分部 人民幣 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間抵銷 人民幣 百萬元	未分配項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
於二零一四年					
十二月三十一日					
報告分部資產	<u>156,786</u>	<u>8,679</u>	<u>(3,947)</u>	<u>2,024</u>	<u>163,542</u>
報告分部負債	<u>130,696</u>	<u>7,306</u>	<u>(3,947)</u>	<u>-</u>	<u>134,055</u>
於二零一三年					
十二月三十一日(已重述**)					
報告分部資產	133,311	7,309	(4,682)	1,908	137,846
報告分部負債	<u>109,792</u>	<u>6,416</u>	<u>(4,682)</u>	<u>-</u>	<u>111,526</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) 本集團之業務分部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「港澳臺地區」)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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	60,531	59,563
港澳臺地區	3,799	3,911
國際	<u>25,855</u>	<u>24,771</u>
合計	<u>90,185</u>	<u>88,245</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，大部分非流動資產(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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述**
收入		
報告分部收入總額	89,746	88,109
—營業稅及逾期預售票款結轉		
收入的重分類	521	236
—同一控制下企業合併調整	<u>(82)</u>	<u>(100)</u>
合併收入	<u>90,185</u>	<u>88,245</u>

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述**
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	4,120	2,205
—由於可使用年限不同導致飛機及 發動機折舊的差異	(4)	(3)
—同一控制下企業合併調整	(3)	15
合併稅前利潤	<u>4,113</u>	<u>2,217</u>

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述**
資產		
報告分部資產總額	163,542	137,846
—由於可使用年限不同導致飛機及 發動機折舊的差異	45	49
—吸收合併上航股份產生的無形 資產(商譽)差異	2,242	2,242
—同一控制下企業合併調整	—	(69)
合併資產	<u>165,829</u>	<u>140,068</u>

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述**
負債		
報告分部負債總額	134,055	111,526
—同一控制下企業合併調整	3	(40)
合併負債	<u>134,058</u>	<u>111,486</u>

** 2014年度，本集團收購了一家同受東航集團控制的子公司，該事項在中國企業會計準則下用權益結合法進行會計核算。

權益結合法是指將被合併實體或業務的財務報表反映在合併日形成的報告主體的財務狀況和經營成果中，並且視同該主體自最早可比較財務報表期間即已存續。

因此，為了反映這一同一控制合併活動，公司對依照中國企業會計準則編制的2013年的合併財務報表進行了重述。重述後的2013年的分部資料資訊和2014年相應內容已在上面列示。

6 其他營業收入

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
其他營業收入		
—政府補貼(註釋)	3,627	2,369
—物業、機器及設備處置收益	58	356
	<u>3,685</u>	<u>2,725</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；(ii)各地方政府和其他組織為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至二零一四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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
衍生工具公允價值變動收益		
—利率互換合約	11	16
—其他	-	2
	<u>11</u>	<u>18</u>

8 財務收入

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
匯兌淨收益	-	1,977
利息收入	88	148
	<u>88</u>	<u>2,125</u>

9 財務支出

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
銀行借款利息	1,257	1,191
融資租賃負債及退休後福利準備利息	722	335
債券及融資券利息	509	339
應付票據利息	92	75
	<u>2,580</u>	<u>1,940</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	203	-
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(606)	(385)
資本化為在建工程的金額(註釋(a))	(17)	(6)
	<u>2,160</u>	<u>1,549</u>

註釋：

- (a) 截至二零一四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2.69% (二零一三年：2.75%)。
- (b) 匯兌損失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。

10 稅項

計入合併利潤表的稅項如下：

	集團	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
中國所得稅準備	484	347
遞延稅項	89	(223)
	<u>573</u>	<u>124</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%(2013年：16.5%)納稅)，按照中華人民共和國25%的公司稅率納稅。(2013年：25%)

11 股息

本公司董事會建議截至二零一四年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零一三年：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34.10億元(二零一三年：人民幣23.73億元)和本年內已發行的加權平均股數12,674,269,000股(二零一三年：12,091,881,000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。

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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
九十日內	1,539	2,772
九十一日至一百八十日	1,774	610
一百八十一日至三百六十五日	456	148
超過三百六十五日	299	193
	<u>4,068</u>	<u>3,723</u>
減：應收賬款減值撥備	(206)	(198)
應收賬款	<u>3,862</u>	<u>3,525</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	
	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元
九十日以內	764	2,310
九十一日至一百八十日	309	245
一百八十一日至三百六十五日	240	416
一至兩年	420	172
超過兩年	350	320
	<u>2,083</u>	<u>3,463</u>

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

截至二零一四年十二月三十一日止年度

	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述*
營業收入	89,746	88,109
減：營業成本	(79,645)	(80,455)
營業稅金及附加	(107)	(305)
銷售費用	(5,788)	(5,909)
管理費用	(2,451)	(2,838)
財務費用，淨值	(2,286)	440
資產減值損失	(22)	(184)
加：公允價值變動收益	11	18
投資收益	142	68
營業利潤	(400)	(1,056)
加：營業外收入	4,609	3,319
減：營業外支出	(89)	(58)
利潤總額	4,120	2,205
減：所得稅費用	(573)	(126)
淨利潤	3,547	2,079
歸屬於：		
— 本公司權益持有者	3,417	2,358
— 非控制性權益	130	(279)
	3,547	2,079

簡化合併資產負債表

截至二零一四年十二月三十一日止年度

	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 已重述*
資產		
流動資產	18,243	12,683
長期股權投資	1,591	1,494
固定資產及在建工程	129,654	109,029
商譽	9,028	9,028
無形資產及其他非流動資產	4,856	5,223
遞延所得稅資產	170	389
資產合計	163,542	137,846
負債及股東權益		
流動負債	61,127	53,122
非流動負債(不包括遞延所得稅負債)	72,902	58,374
遞延所得稅負債	26	30
負債合計	134,055	111,526
本公司權益持有者	27,696	24,646
非控制性權益	1,791	1,674
股東權益合計	29,487	26,320
負債及股東權益合計	163,542	137,846

丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一四年 人民幣 百萬元	二零一三年 人民幣 百萬元 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	3,417	2,358
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	(4)	(3)
—同一控制下企業合併調整	(3)	18
	<u>3,410</u>	<u>2,373</u>
根據國際財務報告準則列示		
	3,410	2,373
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	27,696	24,646
國際財務報告準則及其他調整的影響		
—無形資產(商譽)	2,242	2,242
—由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	45	49
—同一控制下企業合併調整	—	(29)
—非控制性權益	(6)	(6)
—其他	(3)	—
	<u>29,974</u>	<u>26,902</u>
根據國際財務報告準則列示		
	29,974	26,902

** 2014年度，本集團收購了一家同受東航集團控制的子公司，該事項在中國企業會計準則下用權益結合法進行會計核算。

權益結合法是指將被合併實體或業務的財務報表反映在合併日形成的報告主體的財務狀況和經營成果中，並且視同該主體自最早可比較財務報表期間即已存續。

因此，為了反映這一同一控制合併活動，公司對依照中國企業會計準則編制的2013年的合併財務報表進行了重述。

主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一四年	二零一三年	變動幅度
運輸能力			
可用噸公里(ATK)(百萬)	22,538.50	21,714.78	3.79%
—國內航線	12,025.72	11,572.95	3.91%
—國際航線	9,703.57	9,377.23	3.48%
—地區航線	809.21	764.60	5.83%
可用座公里(ASK)(百萬)	160,585.07	152,075.22	5.60%
—國內航線	110,381.01	104,459.31	5.67%
—國際航線	44,445.16	42,181.19	5.37%
—地區航線	5,758.90	5,434.72	5.96%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	8,085.84	8,028.01	0.72%
—國內航線	2,091.43	2,171.61	-3.69%
—國際航線	5,703.50	5,580.93	2.20%
—地區航線	290.91	275.47	5.60%
飛行小時(千)	1,625.14	1,540.39	5.50%
運輸量			
收入噸公里(RTK)(百萬)	16,122.38	15,551.78	3.67%
—國內航線	8,726.35	8,321.46	4.87%
—國際航線	6,883.12	6,749.46	1.98%
—地區航線	512.91	480.85	6.67%
客運人公里(RPK)(百萬)	127,749.87	120,461.13	6.05%
—國內航線	88,191.50	82,811.97	6.50%
—國際航線	35,191.49	33,600.01	4.74%
—地區航線	4,366.89	4,049.14	7.85%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,802.43	4,857.18	-1.13%
—國內航線	898.69	959.29	-6.32%
—國際航線	3,776.09	3,774.61	0.04%
—地區航線	127.66	123.28	3.55%

截至十二月三十一日止
二零一四年 二零一三年 變動幅度

載運旅客人次(千)	83,811.48	79,093.68	5.96%
—國內航線	71,004.87	67,142.33	5.75%
—國際航線	9,649.06	8,991.71	7.31%
—地區航線	3,157.55	2,959.64	6.69%
貨郵載運量(公斤)(百萬)	1,363.37	1,410.29	-3.33%
—國內航線	660.63	697.53	-5.29%
—國際航線	599.82	613.56	-2.24%
—地區航線	102.92	99.20	3.75%
載運率			
綜合載運率(%)	71.53	71.62	-0.09 pts
—國內航線	72.56	71.90	0.66 pts
—國際航線	70.93	71.98	-1.05 pts
—地區航線	63.38	62.89	0.49 pts
客座率(%)	79.55	79.21	0.34 pts
—國內航線	79.90	79.28	0.62 pts
—國際航線	79.18	79.66	-0.48 pts
—地區航線	75.83	74.51	1.32 pts
貨郵載運率(%)	59.39	60.50	-1.11 pts
—國內航線	42.97	44.17	-1.20 pts
—國際航線	66.21	67.63	-1.42 pts
—地區航線	43.88	44.75	-0.87 pts
單位收益指標*			
收入噸公里收益(人民幣元)	5.282	5.178	2.00%
—國內航線	6.275	6.226	0.80%
—國際航線	3.851	3.680	4.64%
—地區航線	7.574	8.077	-6.23%
客運人公里收益(人民幣元)	0.608	0.605	0.50%
—國內航線	0.608	0.610	-0.41%
—國際航線	0.587	0.564	4.18%
—地區航線	0.788	0.846	-6.87%
貨郵噸公里收益(人民幣元)	1.545	1.565	-1.27%
—國內航線	1.271	1.303	-2.48%
—國際航線	1.546	1.562	-1.04%
—地區航線	3.470	3.707	-6.39%

* 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入。

機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零一四年，本集團圍繞B777系列、B737系列、A330系列和A320系列四種主力機型共引進飛機合計75架，退出A300系列、CRJ200等多種機型飛機合計43架。隨著B777系列飛機的引進以及A300系列和CRJ200機型的全部退出，本集團機隊的機型種類進一步精簡，機隊結構更趨年輕化。

截至二零一四年十二月三十一日，本集團共運營515架飛機，其中客機485架、貨機12架、托管公務機18架。

單位：架

截至二零一四年十二月三十一日機隊情況					平均機齡 (年)
序號	機型	自購及 融資租賃	經營租賃	小計	
客機合計		347	138	485	6.06
寬體機		48	10	58	5.56
1	B777-300ER	4	—	4	0.2
2	B767	6	—	6	13.8
3	A340-600*	4	—	4	10.9
4	A330-300	9	7	16	7.3
5	A330-200	25	3	28	2.8
窄體機		299	128	427	6.13
6	A321	39	—	39	4.5
7	A320	113	41	154	6.4
8	A319	24	5	29	3.7
9	B757-200*	4	1	5	9.7
10	B737-800	44	68	112	4.4
11	B737-700	49	13	62	7.2
12	B737-300*	16	—	16	17.4
13	EMB-145LR*	10	—	10	8.3
貨機合計		2	10	12	6.07
14	B747-400ER	2	2	4	7.5
15	B757-200F*	—	2	2	8.5
16	B777F	—	6	6	4.3
客貨飛機合計		349	148	497	6.1
托管公務機總數				18	
飛機總數				515	

* A340-600、B737-300、B757系列和EMB-145LR等機型也即將退出本公司機隊。

董事會報告書

業績綜述

二零一四年，世界經濟曲折復蘇，主要經濟體經濟運行分化加劇。全球航空運輸市場受世界經濟發展不均衡的影響也出現分化。受益於中國經濟的持續增長、國內消費結構升級、居民旅遊消費需求旺盛等因素，國內航空市場需求仍然保持增長，但行業運力快速增加、核心市場競爭加劇。面對複雜的經營環境，本集團在確保安全的前提下，不斷加強客貨運營銷，持續提升服務品質，嚴格控制成本，穩步推進轉型發展各項工作，取得了較好的經營業績。

二零一四年，本集團實現營業收入人民幣901.85億元，同比上升2.20%，歸屬於母公司的淨利潤為人民幣34.10億元，同比上升43.70%。

經營回顧

安全運營

本集團高度重視持續安全運營。二零一四年，本集團繼續推進安全管理體系(SMS)的建設和應用，嚴格做好風險防控工作；加大安全監督檢查的力度，強化安全責任的落實；加強飛行技術訓練管理，開展以飛行員管理為主題、B777-300ER飛機轉機型等專項培訓，夯實飛行安全基礎；注重科技運用，成立了飛行安全技術應用研究院，為本集團持續安全運營提供智力支撐。二零一四年，本集團共飛行1,625,140小時，71.35萬架次，同比分別增長5.50%、3.90%。

客運營銷

面對國際地緣政治不穩定、高端商務旅客需求減弱以及高鐵網絡化等不利因素，本集團積極應對，客運業務保持增長，實現客運收入人民幣752.61億元，同比增加3.20%。

二零一四年，本集團根據淡旺季以及市場變化，科學編排航班計劃，靈活調整運力投放；強化銷售管控平台建設，優化艙位組合，加強銷售人員權限監控，提高收益水平；調整優化國際航線機型，進一步提升海外團隊營銷能力；加強產品研發，豐富和推廣兩艙產品及增值產品；利用移動網絡平台和數字化營銷，

拓寬銷售渠道，提升直銷比例。2014年全年移動端新增註冊用戶425,245人，同比增長3.2倍，直銷收入佔比同比上升5.4個百分點。積極發展集團客戶和常旅客會員，優化客戶結構。截至二零一四年底，集團客戶總數達到5,550多家，集團客戶數量同比上升11.24%；常旅客會員總量達2,284萬人。

樞紐建設

本集團以上海為核心樞紐、昆明和西安為區域樞紐，不斷拓展航線網絡，增加聯程中轉機會，鞏固本集團在三大樞紐的市場影響力。上海浦東樞紐新開浦東至多倫多、奧克蘭航線，加密紐約、洛杉磯、倫敦、巴黎等國際航線，增加上海樞紐網絡的覆蓋寬度。昆明樞紐新開雲南省第一條洲際航線—昆明至巴黎航線，持續優化昆明至「東亞、東南亞、西亞」的航線網絡和航班時刻。西安樞紐通航點已增至70個，積極利用高原機型拓展高原航線網絡。

二零一四年，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48.9%、37.3%、41.3%與30.7%，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47.3%、34.7%、37.6%與30.3%。本集團在上海核心樞紐、昆明和西安區域樞紐市場繼續保持較強的市場影響力。以上兩種統計口徑產生的市場份額差異主要受機型結構、航班密度等因素的影響。

本集團積極拓展聯盟內外的各層次國際合作，拓展本集團航線網絡，提升本集團品牌知名度。在上海浦東機場實現與中華航空、達美及法荷航在不同候機樓之間的中轉服務合作；優化與達美的航班銜接，推進聯合銷售；通過加密代碼共享航班，加強與法航的合作；與澳洲航空建立了聯營合作關係，全面深化中澳航線的合作。

服務品質

本集團秉持「以客為尊、傾心服務」的服務理念，強化服務基礎管理，制定了三年服務規劃，完善本公司服務手冊，持續完善服務質量評估體系。

本集團以客戶需求為中心，持續提升服務品質。利用信息技術打造便捷的在線服務平台，大力推廣自助值機服務，國內航班自助值機率達到40%；推出官網、微信、微博智能客服，拓寬與旅客的溝通聯絡渠道。實施不正常航班服務、行李運輸服務專項提升計劃，不正常航班信息通知率和行李運輸品質穩步提升，改善了客戶體驗。

二零一四年九月，本集團引進配備先進客艙設施的B777飛機，圍繞B777飛機，從旅客體驗出發，對服務流程、旅客餐食、機上用品、娛樂系統進行全方位的精心設計，展示本集團新一代服務水準；同時推進對其他中遠程航線飛機客艙配置的升級改造，進一步優化客艙環境。本集團不斷增加服務投入，推進貴賓室升級改造，建設改造了上海、北京、成都、蘭州、濟南、南京等地的兩艙旅客休息室，為旅客提供更舒適的體驗。

貨運物流

二零一四年，全球航空貨運業務緩慢復蘇。本集團通過控制運力投入，加強市場營銷，取得了較為明顯的業績改善。本集團進一步精簡全貨機機隊，退租兩架老舊貨機，降低運營成本；通過提高貨機利用率和靈活外購運力，穩定歐美市場份額；開通鄭州至阿姆斯特丹和芝加哥的貨運航線，建立以鄭州為中心覆蓋國內28個點的監管卡車配送網絡，打造鄭州貨運區域樞紐；加強對艙位資源及運價的監控，精細艙位管控。

同時，本集團積極推進貨運物流業務轉型，拓展物流集成、快遞等增值業務。本公司建立包含510家供應商的物流資源庫，國內供應商網絡基本覆蓋全國，並完成了上海、歐洲、美洲和東南亞四大區域的國際供應商網絡佈局。積極參與跨境電商業務，為跨境電商提供物流解決方案，完成「跨境電商物流業務系統」自主開發。深入開展全球貿易採購，將北美、南美等地最新鮮的時令產品引入國內。

成本控制

本集團不斷深化全面預算管理，加強預算項目後續跟蹤，提高預算控制的精確性；持續優化機隊和航線航路，減少航油消耗，降低航油成本支出；加強飛機退租及發動機送修管理，努力降低機務維修成本；嚴控新進人員人數，完善人員退出機制，提高人工效率，加強人工成本管理；強化資金管控，提高資金使用效率，重點加強對子公司和海外營業部資金的管控；拓寬融資渠道，降低融

資成本，二零一四年，本集團以較低成本發行了33億元的境外人民幣債券以及40億元人民幣的超短期融資券。

改革轉型

二零一四年，本集團不斷推進深化改革和轉型發展各項工作。積極順應國內外低成本航空快速發展的形勢，二零一四年七月，下屬全資子公司中聯航向低成本航空公司轉型，開啟了本公司全服務、低成本雙模式運行的創新之路。創新資產管理模式，成立東航技術有限公司，探索將保障性資產轉變為經營性資產。嘗試空地互聯建設，二零一四年七月，本集團完成了中國大陸首次搭載旅客的空中WIFI商業航班試飛。二零一四年十二月，成立電子商務公司，籌劃整合各類產品及服務資源，為用戶提供出行相關一站式集成產品和服務解決方案。

品牌與社會責任

本集團在追求企業自身可持續發展的同時，將社會責任理念融入企業決策和生產經營的中，追求企業發展與社會責任的統一。

二零一四年，本集團全面啟用了東航新標識，4架塗裝新標識的B777飛機投入運營，展示了全新的企業形象。本集團「精準、精緻、精細、精彩」的服務越來越受到旅客的認可。本集團完成了亞信峰會、青奧會、APEC會議和西非包機等重大運輸保障任務，獲得社會公眾一致好評。

本集團「愛在東航」公益活動榮獲首屆中國青年志願者服務項目大賽金獎。二零一四年，「愛在東航」主題公益活動開展了走進福利院、敬老院，資助希望小學、城市農民工子弟學校，關愛聾啞學校孩子，義務獻血，綠色環保，文明出行等系列活動，共組織各類活動項目4,649個，參與員工248,860人次，關愛人數193,187人。通過與社會的互動，樹立了「傳遞愛心、服務社會」的公益品牌形象。

二零一四年，本集團被全球品牌傳播機構WPP評為「中國最具價值品牌50強」；連續第三年榮膺香港《大公報》「中國證券金紫荊獎」，榮登「最佳上市公司」榜首；進入第五屆世界航空公司競爭力排行榜「2014亞洲最具競爭力航空公司」和「2014亞洲最受歡迎航空公司」前10名。

經營收入

二零一四年，本集團客運收入有所增長，為人民幣752.61億元，同比增長了3.2%，佔本公司二零一四年運輸收入的91.13%；旅客運輸周轉量為127,749.87百萬客公里，同比增長了6.1%。

國內航線旅客運輸周轉量為88,191.50百萬客公里，同比增長了6.5%；收入為人民幣516.47億元，同比增長了2.16%，佔客運收入的68.62%。

國際航線旅客運輸周轉量為35,191.49百萬客公里，同比增長了4.7%；收入為人民幣203.01億元，同比增長了7.16%，佔客運收入的26.97%。

地區航線旅客運輸周轉量為4,366.89百萬客公里，同比增加了7.8%；收入為人民幣33.13億元，同比減少了3.33%，佔客運收入的4.40%。

二零一四年，貨郵運輸收入為人民幣73.28億元，同比減少了3.62%，佔本公司二零一四年運輸收入的8.87%。貨郵載運周轉量為4,802.43百萬噸公里，同比減少了1.1%。

二零一四年，其他收入為75.96億元，同比減少了1.53%，主要是公司的旅遊服務及地勤服務收入減少。

營運開支

二零一四年，本集團總營運成本為人民幣878.12億元，同比減少1.77%。

本集團其他運營成本項目的變動分析下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一四年，平均油價同比下降4.73%，本集團航油消耗量約475.74萬噸，同比增長3.45%，本集團的航空油料支出達到人民幣302.38億元，較去年同期減少了1.44%。

飛機起降費為人民幣94.40億元，同比增長2.72%，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0.11億元，同比減少38.89%。

折舊及攤銷為人民幣91.83億元，同比增長11.63%。主要是由於本公司新增飛機和發動機以擴張機隊所致。

工資、薪金及福利為人民幣112.70億元，同比減少16.23%。主要是由於本公司退休福利政策改變所致。

飛機維修費為人民幣44.53億元，同比減少5.05%。主要是由於本公司飛機維修能力提升和飛機重大送修數量減少所致。

航空餐食供應支出為人民幣23.64億元，同比增長4.23%，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45.02億元，同比減少2.24%。主要是由於經營性租賃飛機數量減少所致。

其他經營性租賃租金為人民幣6.37億元，同比減少6.19%。主要是由於租賃物業減少所致。

銷售及市場費用為人民幣41.20億元，同比減少0.46%。主要是由於代理業務手續費基本標準降低所致。

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16.56億元，同比增長5.75%。主要是由於本年飛行里程增加所致。

地面服務及其他費用為人民幣49.98億元，同比減少2.10%。主要是由於本公司旅遊服務及地勤服務收入減少，相應支出減少所致。

間接營業支出為人民幣49.50億元，同比增長7.07%。主要是由於本公司機隊規模擴大增加相應支出所致。

其他營業收入

二零一四年，本集團的其他營業收入為人民幣36.85億元，較去年同期增長35.23%，主要原因是由於本公司合作航線收入增加所致。

財務收入／費用

二零一四年，本集團財務收入為人民幣0.88億元，去年同期為人民幣21.25億元，同比減少95.86%，財務支出為人民幣21.60億元，同比增加39.44%，上述波動主要是由於本公司於2014年度出現匯兌淨損失(去年同期為匯兌淨收益)，導致本期財務費用同比大幅增加。

利潤

綜上所述，本集團二零一四年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣34.10億元，與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23.73億元相比，同比增長43.70%。主要是由於本集團經營能力持續提升，同時受益於航空燃油價格的下降，以及本集團員工福利政策調整等因素所致。

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。截至二零一四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13.55億元和人民幣19.95億元。二零一四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122.95億元和人民幣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。二零一四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240.33億元和人民幣170.28億元。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，二零一四年本集團融資活動現金淨流入為人民幣111.12億元。主要是由於本期新增大量借款以及融資租賃款所致。

本集團通常有流動淨負債。於二零一四年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣428.87億元。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。截至二零一四年十二月三十一日，負債比率為80.84%。

截至二零一四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286.76億元和人民幣232.85億元。截至二零一四年十二月三十一日，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88.01億元、人民幣108.68億元以及人民幣108.44億元，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。

截至二零一四年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為70.25億美元，人民幣借款為人民幣162.05億元。固定利率借款佔總借款的比例為36.98%，浮動利率借款佔總借款的比例為63.02%。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。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%。

截至二零一四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386.95億元和人民幣231.35億元。截至二零一四年十二月三十一日，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90.07億元、人民幣114.82億元以及人民幣182.06億元，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。本集團融資租賃債務均為浮動利率。

截至二零一四年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為59.54億美元，新加坡幣債務為2.01億新元，港幣債務為12.03億港幣，日元債務為73.09億日元。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30.67億美元，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。

利率變動

截至二零一四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978.84億元及人民幣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33.99%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。截至二零一四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81.14%和75.61%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為16.56%和20.88%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。截至二零一三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8.44億元，截至二零一四年十二月三十一日為美元8.01億元，將於二零一五年至二零二四年間期滿。

匯率波動

截至二零一四年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為816.79億元，其中美元負債的比例為97.24%。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。截至二零一三年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.38億元，截至二零一四年十二月三十一日為美元0.39億元，並將於二零一五年至二零一七年間期滿。

二零一四年，本集團匯兌淨損失為人民幣2.03億元。二零一三年，本集團匯兌淨收益為人民幣19.77億元。

航油價格波動

在其他變量保持不變的情況下，二零一四年度，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15.12億元。

二零一四年，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、貨運需求。如果未來宏觀經濟景氣度下降，可能會對本公司的經營業績和財務狀況造成不利影響。

2、 政策法規風險

航空運輸業是受政策法規影響較大的行業，而且隨著國內外經濟環境的變化、民航業的不斷發展，相關的法律法規和產業政策可能會進行相應的調整，這些變化對本公司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、人為差錯、飛機缺陷以及其他不可抗力事件等都可能對本公司的飛行安全造成不利影響。

4、 人力資源風險

隨著各航空公司運力投放持續擴張，以及新成立航空公司投入運營，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。若本公司核心技術人力資源儲備不足以應對核心人才流失或無法匹配本公司經營規模擴大的速度，將可能會對本公司的生產經營造成不利影響。

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巨頭優勢地位增強，未來國內外航空運輸業的競爭將更趨激烈，可能對本公司的經營業績和盈利水平造成影響。

鐵路、公路運輸與航空運輸在中短途運輸方面存在一定的替代性。隨著鐵路、公路運輸對國內民航市場的衝擊呈現常態化、網絡化態勢，本公司未來在部分航線上可能面臨持續性競爭壓力。

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。本公司的盈利能力會受到國際原油價格波動以及國內航油價格調整的影響。因此，若未來國際油價大幅波動或國內航油價格大幅調整，可能會對本公司的經營業績造成較大的影響。

7、 利率變動風險

本公司主要負債是由於引進飛機和發動機等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造成本公司現有浮動利率貸款還款成本和未來融資成本上升，影響本公司飛機引進等重大經營計劃的實施和日常經營業績表現。

8、 匯率波動風險

人民幣匯率波動可能造成由本公司美元等外幣負債折算產生的匯兌損益以及境外採購成本上升，對本公司的業績造成較大的影響。

9、信息安全風險

本公司網絡信息系統覆蓋從前端服務到後台保障的本公司運營全過程，對本公司傳統的管理方式和 workflows 提出了新的要求。如本公司網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷，以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本公司的生產運營或造成客戶數據泄露，對本公司品牌形象產生不利影響。未來信息技術的更新換代將考驗本公司現有系統的可靠性。

10、發展及轉型風險

本公司開拓國際新市場或對外實施投資併購，可能面臨包括決策、法律、管控等在內的一系列風險，對本公司發展戰略的實施效果造成影響。

本公司在轉型過程中開拓電子商務市場，探索低成本航空經營，創新資產管理模式，對本公司經營管理整體能力提出了新的要求，本公司未來存在轉型未能達到預期目標的風險。

11、供應商風險

航空運輸業具有高技術要求和高運營成本的特點。包括飛機、發動機、航材、航油及信息技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限，同時航空公司為降低運營成本，通常採取集中採購的方式獲取運營資源。如本公司主要供應商出現經營異常，可能對本公司的生產經營造成不利影響。

12、其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件以及恐怖襲擊、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，可能會對本公司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，截至二零一四年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣231.17億元，同比減少4.89%。

截至二零一四年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

公司資本開支包括飛機、發動機、航材及其他固定資產和投資項目，其中主要為飛機、發動機和航材。根據已簽訂的飛機、發動機及航材協議，截至二零一四年十二月三十一日本集團預計未來飛機、發動機及航材的資本開支總額約為人民幣1,050.11億元，其中二零一五年預計資本開支約人民幣258.30億元，二零一六年為人民幣182.49億元。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

截至二零一四年十二月三十一日，本集團僱用69,849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。

二零一五年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團在本報告中包括一些預期性描述，例如對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述，對本集團二零一五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。

二零一五年，世界經濟復蘇基本面鞏固，但世界經濟復蘇疲弱，總體需求不足，中國經濟保持增長但增速放緩。面對複雜的經營環境，本集團將把握國內行業監管放鬆以及旅遊經濟發展等契機，重點做好以下工作，力爭取得較好的經營業績：1、強化安全責任體系，加強安全文化建設，增強安全責任意識，保持持續安全；2、鞏固樞紐份額，優化聯程中轉，加強國際航線經營能力，提升客貨運收益水平；3、提升服務品質，加強線上服務集成，完善服務標準和流程，強化服務管控；4、加強成本控制，強化資金管控，改善債務結構，實現降本增效；5、深入推動轉型，發揮IT引領作用，注重大數據、移動互聯網等技術應用，加快推進電商平台建設和運營，深入推進中聯航轉型運行效率，持續推動物流「快遞+電商+貿易」的全新商業轉型模式。

機隊規劃

本集團將繼續精簡和優化機隊結構，機隊將以遠程B777系列、中遠程A330系列、中短程A320系列和B737NG系列四種機型為主力機型，並積極退出高耗能的老舊機型。

二零一五年至二零一六年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零一五年		二零一六年	
	引進	退出	引進	退出
客機				
A320系列	29	11	30	6
A330系列	7	—	—	—
A340-600	—	4	—	—
B777系列	5	—	5	—
B737系列	39	18	35	15
B757	—	5	—	—
EMB-145LR	—	5	—	5
客機合計	80	43	70	26
貨機				
B747-400ER	—	1	—	—
B757-200F	—	2	—	—
貨機合計	—	3	—	—
合計	80	46	70	26

註：

- 1、截至2014年12月31日，根據已確認的訂單，公司在2017年及以後年度計劃引進166架飛機，退出54架飛機；
- 2、根據市場情況和公司運力規劃，上述飛機的引進和退出計劃在數量和時間上可能會有所調整。

股本

1. 截至二零一四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：

於二零一四年十二月三十一日，本公司A股中，有限售條件流通股為698,865,000A股(為中國東方航空集團公司(「東航集團」)以及東航集團全資附屬公司東航金控有限責任公司(「東航金控」)所持有)，無限售條件流通股為7,782,213,860A股；本公司H股中，有限售條件流通股為698,865,000H股(為東航集團境外下屬全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司(「東航國際」)所持有)，無限售條件流通股為3,494,325,000H股；本公司股份總數為12,674,268,860股。

2. 主要股東

截至二零一四年十二月三十一日，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 ⁽¹⁾	A股	5,530,240,000	43.63%
東航國際 ⁽²⁾	H股	2,626,240,000	20.72%
香港中央結算(代理人) 有限公司 ⁽³⁾	H股	4,179,493,198	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，於二零一四年十二月三十一日：

1. 該等A股中，5,072,922,927A股是由東航集團直接持有；457,317,073A股由東航金控直接持有，而東航集團則擁有東航金控全部權益。
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全部權益。
3. 由香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,179,493,198H股中，2,626,240,000H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全部權益。

有關於二零一四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(「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二零一四年度報告內。

重要事項

1. 股息

根據本公司二零一四年度經審計的中國企業會計準則下財務報告，截至二零一四年十二月三十一日止的母公司累計未分配利潤為人民幣0.21億元；根據本公司二零一四年度經審計的國際財務報告準則下財務報告進行審計，確認截至二零一四年十二月三十一日止的母公司累計虧損為人民幣3.85億元。

根據《中國公司法》和《公司章程》的規定，本公司應先用當年利潤彌補以前年度虧損，再向股東分配利潤。本公司的利潤分配以母公司的可供分配利潤為分配依據，並應以根據中國會計準則和國際財務報告準則編製的兩種財務報表中的稅後利潤較少者為準。國際財務報告準則下，截至2014年12月31日，本公司仍累計虧損。董事會建議二零一四年度不分配利潤，也不進行資本公積金轉增股本。二零一四年度利潤分配預案將提交二零一四年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一四年財政年度內，本集團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

截至二零一四年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治

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務情況，認為截至二零一四年十二月三十一日止年度，本公司的企業管治水平達到《企業管治守則》（「《守則》」）所載的守則條文的要求。

為進一步強化本公司董事、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，本公司在二零一四年六月，邀請了國內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培訓了內幕信息監

管政策及實踐案例。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，本公司還通過書面材料方式，系統梳理了一年來中國證監會、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佈的關於上市公司監管規則，以及上市公司董事、監事、高級管理人員職責的相關法規、規章制度的最新發展，組織了培訓與學習。

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，包括審閱截至二零一四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，舒明江先生因工作調動不再擔任本公司副總經理職務。

邵瑞慶先生因個人工作原因並結合有關規定申請辭去本公司獨立非執行董事職務，並於二零一四年四月二十九日生效。

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
舒明江	二零一四年三月二十四日	工作調動	副總經理
邵瑞慶	二零一四年四月二十九日	個人工作原因	獨立非執行董事

聘任

姓名	就任日期	變動原因	職務
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聘任	副總經理

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

本公司監事席晟先生於二零一四年八月起不再擔任東航旅業投資(集團)有限公司(東航集團的附屬公司)監事。

本公司監事馮金雄先生於二零一四年九月起擔任北京東投置業有限公司(本公司附屬公司)監事，於二零一四年十二月起擔任東方航空技術有限公司(本公司的附屬公司)監事。

8. 其他

本公司提述以下內容：

- 1、於二零一四年二月二十八日，本公司與空客公司在中國上海簽署協議向空客公司購買70架全新空客A320NEO飛機，上述飛機將於2018年至2020年分批交付於本公司。同日，本公司與空客公司簽訂《出售A300-600飛機及部分航材備發協議》，向空客公司出售7架空客A300-600飛機及部分航材備發。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。
- 2、於二零一四年三月六日，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%，於二零一七年到期的有擔保債券，並於香港聯交所上市。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。
- 3、於二零一四年三月十八日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)(該期公司債券於二零一三年三月二十日發行完成，二零一三年四月二十二日在上海證券交易所上市，為十年期固定利率品種，發行規模為人民幣48億元，發行價格為人民幣100元/張，票面利率為5.05%)自二零一三年三月十八日至二零一四年三月十七日期間的利息。二零一四年四月三十日，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。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年三月十日及二零一四年六月三十日的公告。
- 4、於二零一四年五月十四日，本公司完成了二零一四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4.95%。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年五月十四日的公告。

- 5、於二零一四年五月十四日，本公司全資附屬公司東航海外在香港向專業投資者增發人民幣8億元，利率為4.8%，於二零一七年到期的有擔保債券，並於香港聯交所上市。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年五月十五日及二零一四年五月二十二日的公告。
- 6、於二零一四年六月十三日，本公司與波音公司在中國上海簽訂協議，向波音公司購買80架B737系列飛機，上述飛機計劃於二零一六年至二零二零年分批交付於本公司。同日，本公司與波音公司簽訂出售協議，向波音公司出售15架B737-300飛機和5架B757飛機。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年六月十三日的公告。
- 7、於二零一四年六月二十六日，本公司二零一三年度股東大會審議通過了《關於修訂〈公司章程〉部分條款的議案》，同意修訂《公司章程》中涉及現金分紅相對於股票股利在利潤分配方式中的優先順序和現金分紅間隔相應條款。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年六月二十六日的公告。
- 8、於二零一四年七月十七日，本公司下屬全資公司東航海外與本公司聯營公司捷星香港簽署貸款協議，東航海外向捷星香港提供貸款6,000萬美元，以市場公允利率收取利息。本次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二零一四年七月十八日的公告。
- 9、於二零一四年八月十五日，本公司下屬全資公司上海航空國際旅遊(集團)有限公司(「**上航國旅**」)與東航旅業投資(集團)有限公司(「**東航旅業**」)簽署《產權交易合同》，上航國旅向東航旅業收購其持有的上海東美航空旅遊有限公司(「**上海東美**」)72.84%的股權，收購價款為人民幣3,214.77萬元。該收購事項已完成，上海東美已成為本公司間接控股公司。收購事項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二零一四年八月十五日的公告。

- 10、於二零一四年十一月十四日，本公司與東航租賃在上海簽訂《飛機融資租賃框架協議》，本公司向東航租賃擬在中國(上海)自由貿易試驗區或天津東疆保稅港區設立的全資項目子公司以融資租賃方式承租14架飛機。本次交易構成本公司的一項關連及須予披露的交易。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年十一月十四日及二零一五年一月十五日的公告及日期為二零一四年十二月五日的通函。
- 11、於二零一四年十二月二十二日，本公司與東航集團、東航金控作為東航集團財務有限責任公司(「東航財務」)的股東，同意三方股東按持股比例同比例對東航財務進行現金增資，增資總額為人民幣15億元，本公司將以現金增資人民幣3.75億元。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一四年十二月二十二日的公告。
- 12、於二零一五年二月九日，本公司兌付了二零一四年度第一期超短期融資券(該期短期融資券於二零一四年五月十四日發行完成，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4.95%)。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一五年二月四日的公告。
- 13、於二零一五年二月十二日，本公司完成了二零一五年第一期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為180天，單位面值為人民幣100元，發行利率為4.5%。詳情請參見本公司在香港刊發的二零一五年二月十三日的公告。
- 14、於二零一五年三月十八日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)(該期公司債券於二零一三年三月十八日發行完成，二零一三年四月二十二日在上海證券交易所上市，為十年期固定利率品種，發行規模為人民幣48億元，發行價格為人民幣100元/張，票面利率為5.05%)自二零一四年三月十八日至二零一五年三月十七日期間的利息。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一五年三月十日的公告。
- 15、於二零一五年三月二十七日，本公司完成了二零一五年第二期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為180天，單位面值為人民幣100元，發行利率為4.5%。詳情請參見本公司在香港刊發的二零一五年三月二十七日的公告。

16、經本公司董事會、股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限與截至二零一四年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

單位：千元 幣種：人民幣

類別	截至二零一四年 十二月三十一日 的發生額	經批准的 二零一四年 預估交易 金額上限
金融服務(餘額)		
—存款餘額	369,078	6,000,000
—貸款餘額	198,428	6,000,000
航空食品供應服務	851,136	1,000,000
進出口代理服務	119,954	120,000
生產服務及維修服務	141,864	150,600
物業服務	50,049	110,000
廣告代理服務	4,755	50,000
票務代理服務(註1)	5,406	30,000
酒店住宿服務	506	38,150

註1：本集團附屬公司上海航空國際旅遊(集團)有限公司(「上海國旅」)與東航旅業投資(集團)有限公司(「東航旅業」)於二零一四年八月十五日簽署《產權交易合同》，同意以人民幣3214.77萬元購買東航旅業所持有的上海東美航空旅遊有限公司(「上海東美」)72.84%的股權。此次收購已完成，上海東美成為本集團附屬公司，納入合併財務報表的合併範圍。收購完成後，上海東美向本集團提供票務代理服務不再屬日常關連交易範疇。

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
二零一五年三月二十七日

於本公告發表日期，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)、李若山(獨立非執行董事)、馬蔚華(獨立非執行董事)。