



(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)
(股份代號：00670)

60th ANNIVERSARY
輝煌甲子 追夢百年

WORLD - CLASS
HOSPITALITY WITH
EASTERN CHARM
世界品位 · 東方魅力

年報 2016





目錄

2	釋義
6	財務摘要(按國際財務報告準則編製)
7	會計數據與經營數據摘要(按中國企業會計準則編製)
8	主要營運數據摘要
10	機隊結構
16	2016年東航大事紀
20	董事長報告書
28	業績回顧及管理層的討論與分析
49	董事會報告書
72	企業管治
89	監事會報告
91	社會責任
92	按國際財務報告準則編製之財務報表
	• 獨立核數師報告
	• 合併損益及其他綜合收益表
	• 合併資產負債表
	• 合併權益變動表
	• 合併現金流量表
	• 財務報表附註
190	補充財務資料

釋義

於本報告內，除文義另有所指外，下列詞彙具備以下涵義：

中國	指	中華人民共和國
美國	指	美利堅合眾國
民航局	指	中國民用航空局
中國證監會	指	中國證券監督管理委員會
香港聯交所	指	香港聯合交易所有限公司
紐約交易所	指	紐約證券交易所
董事會	指	本公司董事會
董事	指	本公司董事
股東	指	本公司股東
監事	指	本公司監事
監事會	指	本公司監事會
本集團	指	本公司及其附屬公司
東航集團	指	中國東方航空集團公司，係本公司控股股東
東航金控	指	東航金控有限責任公司，係東航集團下屬全資公司，本公司主要股東
東航國際	指	東航國際控股(香港)有限公司，係東航集團間接持有的全資附屬公司，東航金控直接持有的全資附屬公司，本公司主要股東
東航租賃公司	指	東航國際融資租賃有限責任公司，於中國(上海)自由貿易試驗區註冊成立的公司，註冊資本為人民幣10億元，並由(i)東航集團直接持有50%權益；(ii)東航集團間接全資附屬公司東航國際直接持有35%權益；及(iii)包頭盈德氣體有限公司(為獨立第三方，其唯一股東為於聯交所上市的公司盈德氣體集團有限公司)直接持有15%權益
東航傳媒	指	東方航空傳媒股份有限公司，係東航集團下屬控股公司，東航集團持有55%股權，本公司持有45%股權
東航旅業	指	東航旅業投資(集團)有限公司，係東航集團的全資附屬公司
東航產投	指	東航產業投資有限公司，係東航集團全資附屬公司

東方航空、東航、公司 或本公司	指	中國東方航空股份有限公司
東航浙江	指	中國東方航空股份有限公司浙江分公司
中貨航	指	中國貨運航空有限公司，報告期內係本公司的全資附屬公司東航物流下屬控股公司，現係東航產投的全資附屬公司東航物流下屬控股公司
中聯航	指	中國聯合航空有限公司，係本公司的全資附屬公司
東航雲南	指	東方航空雲南有限公司，係本公司下屬控股公司
東航江蘇	指	中國東方航空江蘇有限公司，係本公司下屬控股公司
東航武漢	指	中國東方航空武漢有限責任公司，係本公司下屬控股公司
東航電商	指	東方航空電子商務有限公司，係本公司的全資附屬公司
東航物流	指	東方航空物流有限公司，報告期內係本公司的全資附屬公司，現係東航產投全資附屬公司
東航技術	指	東方航空技術有限公司，係本公司的全資附屬公司
東航海外	指	東航海外(香港)有限公司，係本公司的全資附屬公司
東航財務	指	東航集團財務有限責任公司，係東航集團下屬控股公司，東航集團持有53.75%股權，東航金控持有21.25%股權，本公司持有25%股權
上海飛培	指	上海東方飛行培訓有限公司，係本公司的全資附屬公司
上海航空	指	上海航空有限公司，係本公司下屬全資附屬公司
上航國旅	指	上海航空國際旅遊(集團)有限公司，係本公司的全資附屬公司
可用噸公里	指	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
可用貨郵噸公里	指	每一航段可提供的最大貨郵載運量與該航段距離的乘積之和
可用座公里	指	每一航段可提供的最大座位數與該航段距離的乘積之和
貨郵載運率	指	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
貨郵周轉量	指	實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和

釋義

客座率	指	旅客周轉量與可用座公里之比
旅客周轉量	指	實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
貨郵載運噸公里	指	貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和
客運人公里	指	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
收入噸公里	指	運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和
收入噸公里收益	指	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
綜合載運率	指	運輸總周轉量與可用噸公里之比
客運人公里收益	指	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
貨運噸公里收益	指	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比
飛機日利用率	指	在冊飛機在每個營運日的實際飛行小時
運輸總周轉量	指	實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和(每位成年旅客的重量按90公斤計算)
貨郵載運量	指	實際裝載貨郵的重量
達美航空	指	美國達美航空公司，係本公司主要股東
攜程	指	攜程旅遊網絡技術(上海)有限公司
中航信	指	中國民航信息網絡股份有限公司，係《上交所上市規則》下本公司關聯方
中航材公司	指	中國航空器材有限責任公司，係《上交所上市規則》下本公司關聯方
常旅客計劃	指	航空公司向經常乘坐其航班的旅客推出的以里程累積或積分累計獎勵里程提升客戶滿意度和忠誠度，贏得長期收益的戰略舉措
代碼共享	指	代碼共享是一種被全球各航空公司普遍採用的營銷安排，根據與其他航空公司簽訂的代碼共享協議，一家航空公司可以將其他航空公司經營的代碼共享航班的座位作為其自有產品進行銷售
天合聯盟	指	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，天合聯盟的詳情請參見網址 http://www.skyteam.com/
公司章程	指	本公司《公司章程》

《守則》	指	上市規則附錄十四《企業管治守則》
國際財務報告準則	指	國際財務報告準則
上市規則	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
標準守則	指	上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
證券及期貨條例	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
《上交所上市規則》	指	《上海證券交易所股票上市規則》
報告期末	指	二零一六年十二月三十一日
報告期	指	二零一六年一月一日至二零一六年十二月三十一日

財務摘要

(按國際財務報告準則編製)

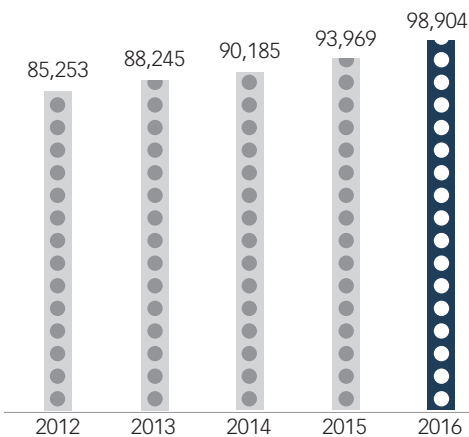
以人民幣百萬元計

	二零一二年	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年
截至十二月三十一日止年度					
營業額	85,253	88,245	90,185	93,969	98,904
其他營業收入和利得	1,833	2,725	3,685	5,269	5,469
衍生金融工具公允價值變動收益	25	18	11	6	2
營業支出	(82,759)	(89,412)	(87,823)	(86,619)	(91,889)
經營利潤	4,352	1,576	6,058	12,625	12,486
財務收入／(支出)·淨額	(1,349)	576	(2,072)	(7,110)	(6,176)
稅前利潤	3,137	2,217	4,113	5,667	6,497
本公司權益持有者應佔年度淨利潤	3,072	2,373	3,410	4,537	4,498
本公司權益持有者應佔每股收益(人民幣元) ⁽¹⁾	0.27	0.20	0.27	0.35	0.33
於十二月三十一日					
現金及現金等價物	2,512	1,995	1,355	9,080	1,695
淨流動負債	(35,948)	(40,472)	(42,887)	(51,309)	(52,194)
非流動資產	111,214	127,458	147,586	174,914	196,436
長期借款·包括流動部份	(32,856)	(36,175)	(41,210)	(43,675)	(29,749)
融資租賃負債包括流動部份	(21,858)	(23,135)	(38,695)	(52,399)	(61,041)
本公司權益持有者應佔權益	20,207	26,902	29,974	37,411	49,450

⁽¹⁾ 二零一二年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤除以發行在外普通股的加權平均股數11,276,538,860股計算。二零一三年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤除以發行在外普通股的加權平均股數12,091,881,000股計算。二零一四年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤除以發行在外普通股的加權平均股數12,674,269,000股計算。二零一五年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤除以發行在外普通股的加權平均股數12,818,509,000股計算。二零一六年每股收益是根據當年度的本公司權益持有者應佔年度淨利潤除以發行在外的普通股加權平均股數13,811,136,000股計算。

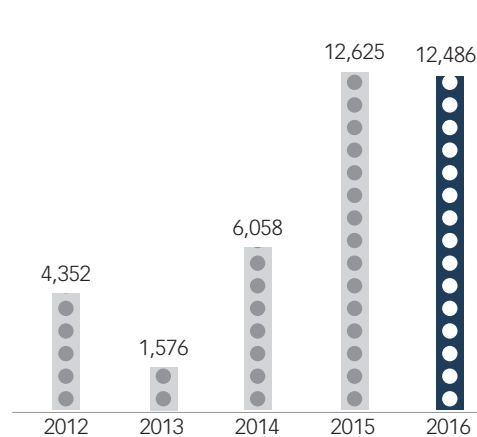
營業額

(人民幣百萬元)



經營利潤

(人民幣百萬元)



會計數據與經營數據摘要

(按中國企業會計準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度利潤

人民幣百萬元

淨利潤	4,965
主營業務利潤	14,537
其他業務利潤	1,436
投資收益	322
營業外收支淨額	5,581

主要會計數據和財務指標

(人民幣百萬元)

	二零一五年	二零一六年
1. 營業收入	93,844	98,560
2. 歸屬於本公司權益持有者淨利潤	4,541	4,508
3. 總資產	195,709	210,051
4. 股東權益	37,651	50,096
5. 每股收益(人民幣元)	0.36	0.33
6. 每股淨資產(人民幣元)	2.94	3.01

註：

1. 主要財務指標計算方法如下：
 每股收益 = 歸屬於本公司權益持有者利潤 ÷ 發行在外普通股的加權平均數
 每股淨資產 = 年度末股東權益 ÷ 發行在外普通股的加權平均數



主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		變動幅度
	二零一六年	二零一五年	
運輸能力			
可用噸公里(ATK)(百萬)	28,002.28	25,203.03	11.1%
— 國內航線	13,871.89	13,228.45	4.9%
— 國際航線	13,355.21	11,197.47	19.3%
— 地區航線	775.18	777.11	-0.2%
可用座公里(ASK)(百萬)	206,249.27	181,792.90	13.5%
— 國內航線	129,459.68	121,019.00	7.0%
— 國際航線	71,177.37	55,264.62	28.8%
— 地區航線	5,612.22	5,509.28	1.9%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	9,439.85	8,841.67	6.8%
— 國內航線	2,220.52	2,336.74	-5.0%
— 國際航線	6,949.25	6,223.65	11.7%
— 地區航線	270.08	281.28	-4.0%
飛行小時(千)	1,956.13	1,804.40	8.4%
運輸量			
收入噸公里(RTK)(百萬)	19,712.88	17,820.43	10.6%
— 國內航線	10,398.46	9,666.67	7.6%
— 國際航線	8,804.77	7,657.61	15.0%
— 地區航線	509.65	496.15	2.7%
客運人公里(RPK)(百萬)	167,529.20	146,342.43	14.5%
— 國內航線	106,361.13	98,304.47	8.2%
— 國際航線	56,821.42	43,848.84	29.6%
— 地區航線	4,346.64	4,189.11	3.8%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,875.20	4,865.12	0.2%
— 國內航線	963.57	947.99	1.6%
— 國際航線	3,786.02	3,791.06	-0.1%
— 地區航線	125.61	126.07	-0.4%
載運旅客人次(千)	101,741.64	93,779.95	8.5%
— 國內航線	84,201.92	78,422.38	7.4%
— 國際航線	14,323.71	12,265.16	16.8%
— 地區航線	3,216.02	3,092.41	4.0%
貨郵載運量(公斤)(百萬)	1,395.01	1,399.42	-0.3%
— 國內航線	707.17	693.49	2.0%
— 國際航線	584.79	604.29	-3.2%
— 地區航線	103.04	101.65	1.4%

	截至十二月三十一日止		變動幅度
	二零一六年	二零一五年	
載運率			
綜合載運率(%)	70.40	70.71	-0.31pts
— 國內航線	74.96	73.07	1.89pts
— 國際航線	65.93	68.39	-2.46pts
— 地區航線	65.75	63.85	1.90pts
客座率(%)	81.23	80.50	0.73pts
— 國內航線	82.16	81.23	0.93pts
— 國際航線	79.83	79.34	0.49pts
— 地區航線	77.45	76.04	1.41pts
貨郵載運率(%)	51.64	55.02	-3.38pts
— 國內航線	43.39	40.57	2.82pts
— 國際航線	54.48	60.91	-6.43pts
— 地區航線	46.51	44.82	1.69pts
單位收益指標(含燃油附加費)*註			
收入噸公里收益(人民幣元)	4.705	4.938	-4.72%
— 國內航線	5.559	5.683	-2.18%
— 國際航線	3.575	3.855	-7.26%
— 地區航線	6.807	7.125	-4.46%
客運人公里收益(人民幣元)	0.517	0.557	-7.18%
— 國內航線	0.534	0.548	-2.55%
— 國際航線	0.471	0.558	-15.59%
— 地區航線	0.712	0.753	-5.44%
貨郵噸公里收益(人民幣元)	1.250	1.334	-6.30%
— 國內航線	1.066	1.093	-2.47%
— 國際航線	1.239	1.339	-7.47%
— 地區航線	2.977	3.014	-1.23%
單位收益指標(不含燃油附加費)*註			
收入噸公里收益(人民幣元)	4.388	4.547	-3.50%
— 國內航線	5.552	5.642	-1.60%
— 國際航線	2.912	3.066	-5.02%
— 地區航線	6.140	6.081	0.97%
客運人公里收益(人民幣元)	0.482	0.517	-6.77%
— 國內航線	0.534	0.545	-2.02%
— 國際航線	0.374	0.443	-15.58%
— 地區航線	0.638	0.645	-1.09%
貨郵噸公里收益(人民幣元)	1.173	1.092	7.42%
— 國內航線	0.987	1.010	-2.28%
— 國際航線	1.165	1.066	9.29%
— 地區航線	2.850	2.499	14.05%

* 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。二零一六年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計72架，退出飛機合計26架。隨著EMB145和B737-300飛機的全部退出，本集團機隊的機型種類進一步精簡，機齡結構更趨年輕化。

截至二零一六年十二月三十一日，本集團共運營596架飛機，其中客機572架、貨機9架；托管公務機15架。

單位：架

截至二零一六年十二月三十一日機隊情況						
序號	機型	自購	融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡 (年)
1	B777-300ER	9	7	—	16	1.2
2	A330-300	1	10	7	18	8.4
3	A330-200	12	18	3	33	4.3
4	B767	6	—	—	6	15.7
寬體客機合計		28	35	10	73	5.3
5	A321	32	34	—	66	4.1
6	A320	72	55	36	163	6.7
7	A319	9	24	3	36	4.1
8	B737-800	36	57	78	171	3.9
9	B737-700	36	19	8	63	8.0
窄體客機合計		185	189	125	499	5.4
客機合計		213	224	135	572	5.4
10	B747-400F	—	2	1	3	9.9
11	B777F	—	—	6	6	6.2
貨機合計		—	2	7	9	7.4
客貨飛機合計		213	226	142	581	5.4
托管公務機總數					15	
飛機總數					596	

主要經營情況

機型	旅客運輸量(萬人)	客座率(%)	綜合載運率(%)	日利用率(小時)
B777-300ER	166.81	82.2	58.3	14.62
A330系列	1,031.77	82.3	59.1	11.89
B767	112.16	82.5	61.5	8.76
A320系列	4,842.33	80.8	74.7	9.63
B737系列	4,021.09	80.8	77.4	8.94

2. 機隊情況

截至二零一六年十二月三十一日，本公司共運營572架客機和9架貨機，各機型數據明細如下：

(1) 客機

機型	保有形式	飛機數量(報告期末)	B777-300ER		
			平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
	自行保有	9	1.09	14.37	34,672.20
	融資租賃	7	1.40	14.89	33,612.93
	合計	16	1.22	14.62	68,285.13

機型	保有形式	飛機數量(報告期末)	B767		
			平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
	自行保有	6	15.72	8.76	19,242.18
	合計	6	15.72	8.76	19,242.18

機型	保有形式	飛機數量(報告期末)	A330系列		
			平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
	自行保有	13	3.80	12.69	60,395.48
	融資租賃	28	4.92	12.20	124,731.47
	經營租賃	10	10.55	10.07	36,855.49
	合計	51	5.74	11.89	221,982.44

註：A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機

機隊結構

機型 保有形式	飛機數量(期末)	A320系列		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有	113	8.14	9.41	363,882.63
融資租賃	113	4.10	9.75	379,349.94
經營租賃	39	3.24	10.03	147,627.36
合計	265	5.70	9.63	890,859.93

註：A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機和A321飛機

機型 保有形式	飛機數量(期末)	B737系列		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有	72	6.59	8.43	209,032.16
融資租賃	76	2.63	9.33	235,926.23
經營租賃	86	5.68	9.05	269,761.73
合計	234	4.97	8.94	714,720.12

註：B737系列飛機包括B737-700飛機和B737-800飛機

(2) 貨機

機型 保有形式	飛機數量(期末)	B747-400F		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
融資租賃	2	9.81	11.16	8,168.82
經營租賃	1	9.95	11.17	4,088.69
合計	3	9.86	11.16	12,257.51

機型 保有形式	飛機數量(期末)	B777F		
		平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
經營租賃	6	6.23	13.1	28,777.25
合計	6	6.23	13.1	28,777.25

機隊規劃

本集團未來將繼續圍繞主力機型，持續優化機隊結構，逐步退出剩餘老舊機型，提升機型與航線匹配度。

二零一七年至二零一九年飛機引進及退出計劃

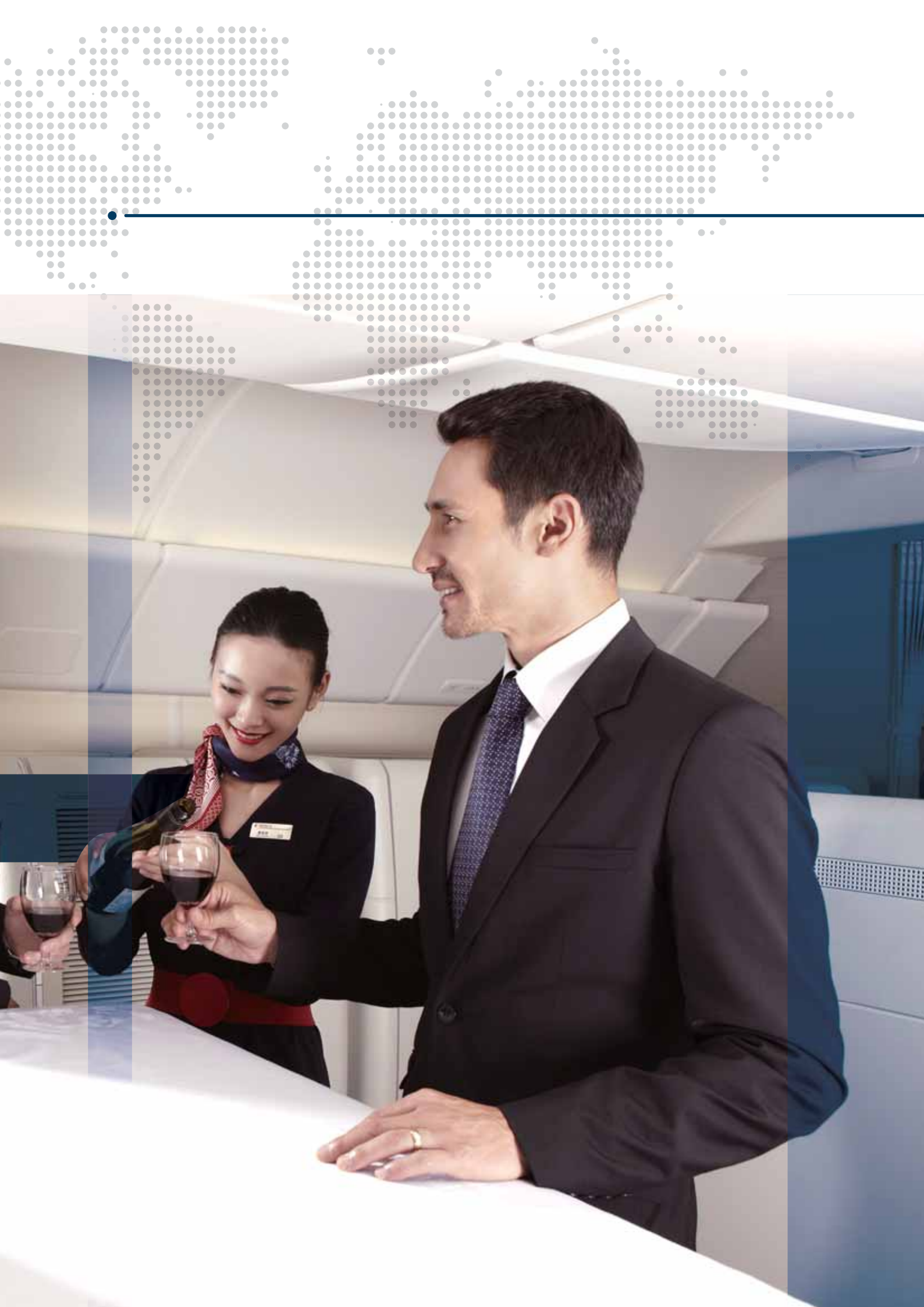
單位：架

機型	二零一七年		二零一八年		二零一九年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A320系列	27	1	16	–	25	–
A330系列	7	–	8	10	–	–
A350系列	–	–	2	–	3	–
B787系列	–	–	4	–	6	–
B777系列	4	–	–	–	–	–
B767系列	–	2	–	4	–	–
B737系列	35	15	37	1	38	–
合計	73	18	67	15	72	–

註：

- 截至二零一六年十二月三十一日，根據已確認的訂單，本集團在2020年及以後年度計劃引進74架飛機，退出26架飛機；
- 根據市場情況和本集團運力規劃，上述飛機的引進和退出計劃在機型、數量和時間上可能會有所調整。





2016年東航大事記

● 4月21日



東航與攜程旅遊網絡技術(上海)有限公司簽訂戰略合作框架協議，雙方及其下屬各級控股投資公司將在業務合作、股權合作、資本市場合作等領域開展全方位合作

● 4月25日



東航與上海迪士尼度假區聯合舉辦「東航伴您飛向迪士尼」主題發布儀式，首架東航迪士尼主題彩繪飛機揭幕亮相

● 4月28日



東航在上海分別與波音公司和空客公司簽署新一代遠程寬體客機購置協議。東航將引進15架波音B787-9飛機和20架空客A350-900飛機

● 5月13日

東航正式接收第300架空客飛機

● 5月23日



東航舉行「白金之巔·閃耀東方」—白金會員卡發布儀式，正式推出「東方萬里行」白金卡會員等級

● 7月5日

東航正式對外披露完成非公開發行A股項目，成功募集資金人民幣85.48億元

● 10月16日

東航正式成立廣東分公司

● 11月1日

東航與中國商用飛機有限責任公司簽署合作框架協議，成為C919大型客機的全球首家用戶

● 11月15日

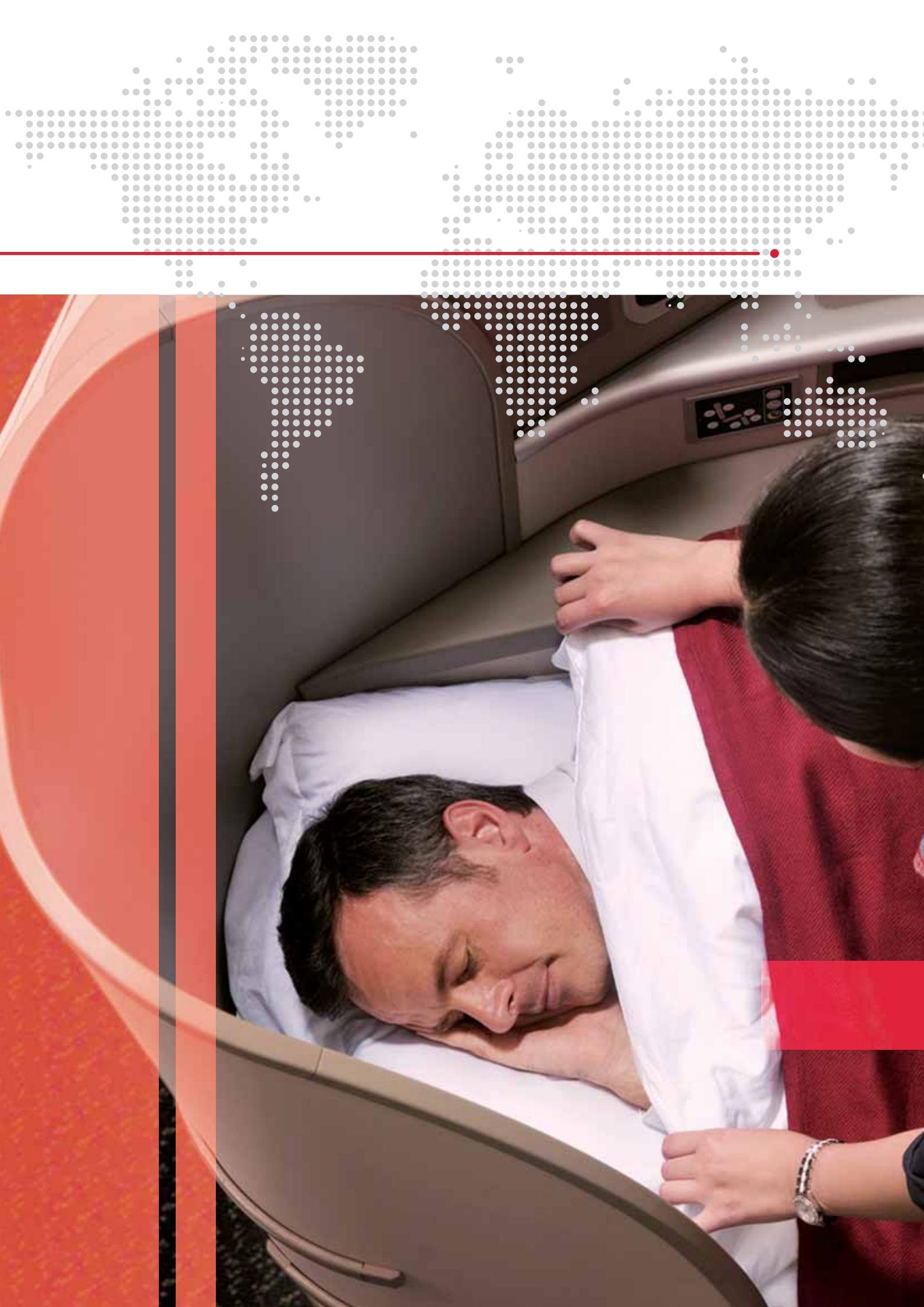


東航榮獲CAPA航空卓越成就系列獎項中的最重量級榮譽—亞太地區2016年度卓越航空大獎，成為首家獲此殊榮的中國航空公司

● 11月23日



東航榮獲「中國證券金紫荊獎—十三五最具投資價值上市公司」





董事長報告書

致各位股東：

本人謹此提呈本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度經營業績的年度報告，並代表本集團全體員工向各位股東致意。



劉紹勇
董事長

業績綜述

二零一六年，世界經濟增速放緩，發達經濟體出現分化，新興經濟體復蘇乏力。中國經濟增速位居世界主要經濟體前列，經濟結構調整取得積極進展，消費對經濟增長的貢獻率穩步提升。隨著居民收入水準提升帶動出境旅遊消費需求旺盛，航空客運市場保持穩定增長；同時，受世界貿易總量增速放緩、市場競爭加劇等因素影響，航空貨運市場表現相對低迷。二零一六年，航空運輸業繼續受益於處於相對低位的國際原油價格，但匯率波動、國際地緣政治爭端加劇及境外恐怖事件也給行業帶來了不利影響。

面對錯綜複雜的經營環境，本集團管理層和廣大員工凝心聚力，銳意進取，全年各項工作有序開展。本集團不斷加強企業黨建工作，在確保安全運營的前提下，積極進國際化航線網絡佈局，加強市場研判、銷售管理和多層次對外合作，持續提升服務品質，加快業務轉型步伐，穩步推進非公開發行A股股票和引進新一代遠程寬體客機等重大項目，取得了良好的經營業績，實現了「十三五」平穩開局。

二零一六年，本集團實現營業收入人民幣989.04億元，同比增長5.25%，利潤總額為人民幣64.97億元，同比增長14.65%；本集團淨利潤為人民幣49.55億元，同比減少1.74%，歸屬於母公司股東的淨利潤為人民幣44.98億元，與2015年基本持平。

經營回顧

安全運營

本集團高度重視並始終確保運營安全。二零一六年，本集團進一步完善安全管理體系，強化安全責任落實，深入開展安全監督檢查，重點加強特殊航線和國際遠程航線風險管控，增強運行風險預警能力，提升飛行人員訓練品質，完善核心技術人才培養體系，提升安保應急處置能力，嚴格落實航班安全保障要求。二零一六年，本集團共安全飛行195.61萬小時，同比增長8.4%，起降82.24萬架次，同比增長6.4%。

董事長報告書

網絡規劃

二零一六年，本集團積極推進樞紐建設，新開多條國際遠程航線，完善航線網絡布局。本集團圍繞上海核心樞紐新開上海至布拉格、阿姆斯特丹、馬德里、聖彼得堡、芝加哥和布裏斯班等六條國際遠程航線，加密上海至紐約、洛杉磯、悉尼和墨爾本航線，同時新開昆明至悉尼、青島至三藩市、南京至溫哥華及杭州至悉尼航線；穩定日韓和東南亞周邊市場的運力投放，在歐洲、北美及澳洲市場的客運運力同比增速分別大約為26.8%、63.8%和43.1%；通過優化航班銜接，拓展聯程航線結構，提高中轉聯程旅客量及收入，同比分別增長24.2%和21.4%。

截至二零一六年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達177個國家的1,062個目的地。

市場行銷

二零一六年，本集團把握國際油價相對低位運行、出境旅遊需求增長等市場機遇，加強市場行銷，積極應對境外恐怖事件多發、高鐵網絡化分流、行業競爭加劇、票價水準下降等不利因素，實現客運收入人民幣835.77億元，同比增長6.35%。

本集團不斷完善市場銷售體系，大力優化官網、移動客戶端等基於互聯網的電子商務直銷管道，直銷收入佔比同比增加13.0個百分點；加強對分銷管道的管控，代理業務手續費同比節約人民幣8.95億元；挖掘高端客戶資源，兩方集團客戶總數同比增長19.9%，常旅客會員人數達2,920萬人，同比增長10.7%，常旅客二次乘機同比提升1.6個百分點；建立行銷和客戶領域數據平台，加強大數據在行銷決策和客戶行為分析中的運用。

聯盟合作

二零一六年，本集團持續深化和拓展對外合作，依托天合聯盟合作平臺，不斷深化與聯盟成員航空公司的合作。本集團協同達美航空在原有跨太平洋航線和中美境內航點基礎上，進一步延伸合作航線網絡至加拿大、墨西哥、東南亞及南美地區，合計實現252條航線代碼共用；進一步擴大與法航—荷航集團（「法荷航」）聯營航線和代碼共用範圍，深入推進法國市場集團客戶共同行銷。

同時，本集團也高度重視並持續加強與聯盟外航空公司的合作，不斷深化與澳洲航空在聯合銷售、地面服務等領域的聯營合作，圍繞69條航線開展，相互開放中澳兩國境內自營貴賓室；與英國航空公司、汶萊皇家航空和華夏航空有限公司開展代碼共用合作，優化本集團在倫敦希思羅機場的航線銜接，提升本集團東南亞地區航線網絡覆蓋水準。

此外，本集團積極拓展與全球旅遊行業知名名牌的合作，與攜程旅遊網絡技術（上海）有限公司（「攜程」）建立起以資本為紐帶的「航空+互聯網」合作新模式，在多個領域推進深化合作；與上海迪士尼度假區達成戰略合作，獲得園區內唯一航空公司品牌展示權，推出6架迪士尼彩繪飛機及「機票+門票」打包旅遊度假產品，開展官網專區行銷。

服務品質

二零一六年，本集團繼續秉持「以客為尊，傾心服務」的理念，圍繞地面服務、空中服務和線上服務，塑造服務品牌，提升服務能力，不斷優化客戶體驗。

本集團穩步推進貴賓室新建、改建工作，投入使用國內最大候機室單體貴賓室—浦東旗艦貴賓室和北京、香港聯盟貴賓室，提升旅客候機體驗；進一步完善高端客戶體系，推出「東方萬裏行」白金卡，打造專屬高端服務品牌；推出部分國際遠程航線地面點餐服務，豐富旅客點餐方式，推廣「蒸膳」菜品和全新機上葡萄酒，提升旅客乘機體驗；繼續擴大自助值機服務覆蓋面，國內自助值機率突破62%，推廣環球行李查詢系統，行李運輸差錯率同比降低1.9%，線上服務集成水準進一步提高。

轉型發展

二零一六年，本集團加快建設電商平台，繼續提升中國聯合航空有限公司（「中聯航」）低成本航空運營水準，逐步推動保障性業務市場化改革，轉型發展取得新進展。

在電子商務領域，本集團加快空中互聯網平台建設，實現53架遠程寬體機空中互聯網功能；推進電商平台建設，推動線上線下平台一體化建設。順利實現官網、APP移動客戶端、M網站全管道客票退票、改簽和升艙功能，累計更新APP移動客戶端版本12次；拓展非航積分合作夥伴，積分應用途徑和集成產品種類進一步豐富，積分商城和非航積分銷售合作夥伴分別達133家和89家，積分銷售收入和集成產品收入同比分別增長106%和505%。



董事長報告書

在低成本航空領域，中聯航在完成現有客機機隊全經濟艙布局改造基礎上，繼續開展全經濟艙客機引進，有效提升單機的旅客運輸能力；積極拓寬直銷管道，直銷收入佔比約66%，代理費用同比降低1,641萬元；拓展行李收費、機上售賣、貴賓室有償服務、線上保險銷售等增值業務，增加非航業務收入。在客運運力同比基本持平情況下，客座率同比增加6.3個百分點，營業收入同比增長7.24%，淨利潤同比增長77.95%。

在保障性業務市場化改革領域，本集團繼續加強外航服務中心建設，推進地面服務業務市場化運營，新增北歐航空、奧地利航空等7家客戶，外航代理服務收入同比增長74%；本公司下屬機務維修全資子公司東方航空技術有限公司新增新加坡航空、馬來西亞亞洲航空、汶萊皇家航空等第三方客戶，業務範圍拓展至西安、濟南、武漢、無錫等站點。

重大項目

二零一六年，本集團穩步推進重大項目實施，保障公司健康、可持續發展。

在資本市場方面，本集團克服國內資本市場大幅波動的不利影響，完成了向攜程、中國航空油料集團公司等四家投資者非公開發行A股股票項目，募集資金總額達人民幣約85.48億元，本集團資產負債結構進一步優化，資產負債率較二零一五年末降低4.5個百分點。

在機隊規劃方面，本集團著眼把握未來國際遠程航線市場機遇，分別與波音公司和空客公司達成引進15架B787-9和20架A350-900飛機協議，助推本集團國際化戰略實施；在運營基地布局方面，本集團穩步推進北京、青島、成都等新機場基地建設，不斷提升核心市場和關鍵市場掌控能力。

黨建和企業文化工作

本集團高度重視企業黨建工作，嚴格落實全面從嚴治黨各項要求，不斷加強思想政治建設和黨風廉政建設，為本集團安全運行、旅客服務、市場行銷、改革發展等各方面工作的順利開展和持續進步提供了堅強的保障和助力；圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，不斷加強企業文化建設，為本集團的生產經營和轉型發展營造良好的氛圍。

社會責任

本集團積極回應國家五大發展理念及聯合國可持續發展目標(SDGs)，順應全球航空業發展趨勢，統籌兼顧客戶、股東、將經濟、社會和環境責任融入組織和經營活動中，回應利益相關方的訴求，努力創造綜合價值最大化。

集團始終將「安全」視作企業發展的基石；通過「創新」、「協調」、「開放」反映本集團在企業自身發展中的不同重點；以「綠色」體現本集團回應氣候問題、節約資源能源的積極實踐；「共享」對應本集團與員工、客戶、夥伴、股東、行業及社區等不同利益相關方同生共贏的發展路徑。

二零一六年，本集團「愛在東航」大型公益活動共組織各類活動專案1,257個，參與員工48,440人次，關愛人員達到90,999人，已提供145,320小時的社會服務。

二零一六年，本集團榮獲中國(上海)上市公司企業社會責任峰會頒發的「公益典範獎」和世界環保(經濟與環境)大會頒發的「國際碳金獎—社會公民獎」，被世界公益慈善論壇評為「精準扶貧典範企業」。

二零一七年展望

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，對本集團二零一七年乃至未來的工作計劃的描述。這些預期性描述受限於諸多不確定因素和風險，實際發生的情況可能與本集團的預期性描述存在較大差異，因此該等描述並不構成本集團對未來經營業績的承諾。

二零一七年，世界經濟面臨深度調整、總體復甦乏力，國際貿易增長低迷，同時隨著歐洲多國大選臨近，國際政治、經濟形勢和政策不確定性進一步增長。中國經濟增長雖然面臨著下行壓力，預計仍將保持中高速增長。隨著經濟結構進一步優化，特別是服務業迅速發展、大眾旅遊時代興起以及消費對經濟增長的拉動作用增強，預計航空客運需求仍將處於景氣週期。

面對複雜多變的外部環境，本集團將把握「一帶一路」、供給側結構性改革等國家戰略的穩步推進、旅遊消費需求上升、民航價格市場化以及上海樞紐優勢等有利契機，重點做好以下工作，力爭取得良好的經營業績：

- 1、完善安全管理體系，優化運行流程設置，弘揚安全文化，提升飛行技術能力，加強空防安全建設，持續保障運行安全；
- 2、加強樞紐網絡建設，優化國際航線網絡布局，加大國際市場銷售力度，積極拓展國際市場高端客戶，拓展與國際知名航企的合作深度，穩步推進國際化戰略；
- 3、加強關鍵行銷數據分析應用，靈活調整運力投放，提升關鍵航線收益品質，鞏固樞紐市場和核心市場份額，提高直銷比例，有效提升經營效益；
- 4、推進資訊化服務管控系統建設，提升線上服務產品集成水準，打造空中旗艦服務，推動地面、綫上、空中三大服務體系融合，提升客戶服務體驗；
- 5、深化體制機制改革和轉型發展，加快電子商務平台建設，提升中聯航低成本航空運營水準，推進機務維修和地面服務業務市場化改革，力爭改革轉型取得新成效；
- 6、加強成本管控能力，持續推動降本增效，積極拓寬融資管道，動態優化債務結構；
- 7、積極發揮黨建工作對本集團生產經營和改革發展的支撐和引領作用，為本集團持續健康發展提供堅強的政治和組織保證。





業績回顧及 管理層的討論與分析

作為天合聯盟成員，本集團通過與聯盟航綫網絡的銜接，構建了以上海為核心樞紐，通連世界177個國家，1,062個目的地的航空運輸網絡。本集團東方萬里行常旅客俱樂部擁有2,920萬會員。

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

截止2016年末，本集團運營著近600架客貨運飛機組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約5.4年，是全球大型網絡航企中最年輕、最精簡的機隊之一。作為天合聯盟成員，本集團航綫網絡通達全球177個國家、1,062個目的地，2016年旅客運輸量超過1億人次，位列全球第七。「東方萬里行」常旅客可享受天合聯盟20家航空公司會員權益及全球672間機場貴賓室優質服務。

本集團致力於建設一個「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的世界一流現代航空綜合服務集成商。於2016年，本集團榮獲中國民航飛行安全最高獎—「飛行安全鑽石獎」，連續5年被世界著名品牌評級機構(WPP)評為中國品牌前30強，還先後被多個權威機構頒發或評選為上市公司「金鼎獎」、「中國證券金紫荊獎」、「最佳上市公司」、「世界進步最快航空公司獎」、「亞洲最受歡迎航空公司」等。

「世界品位，東方魅力」，本集團正以「精準、精緻、精細」的服務為全球旅客不斷創造精彩的旅行體驗。

報告期公司所從事的主要業務、經營模式及行業情況說明

1、本集團主要業務及經營模式

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

本集團以全面深化改革為主綫，以國際化、互聯網化為引領，圍繞轉型發展、品牌建設、能力提升，致力於實現「打造世界一流、建設幸福東航」的發展願景，加快從傳統航空承運人向現代航空綜合服務集成商轉型。本集團打造精簡高效的現代化機隊，通過運營近600架平均機齡約5.4年的客貨運飛機，圍繞上海核心樞紐和昆明、西安區域樞紐，依托天合聯盟合作平台構建起延伸至177個國家、1,062個目的地的航空運輸網絡，為全球旅客和客戶提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。



業績回顧
及討論
管理層
與分析

馬須倫
副董事長、總經理



業績回顧及 管理層的討論與分析

2、中國民航業發展狀況

「十二五」期間，中國民航業保持持續安全，發展質量穩步提升，保障能力顯著增強。2011年至2015年，全行業運輸機隊規模年均增長10.7%，航空運輸總周轉量年均增長9.6%，起降架次年均增長7.2%，旅客運輸量年均增長10.4%，貨郵運輸量年均增長2.2%；2015年，民航旅客運輸周轉量在綜合交通運輸體系中的比重達24.2%。

2016年，中國民航業安全形勢平穩，行業保持較快發展速度。根據民航局公布的《中國民航2016年12月份主要運輸生產指標統計》顯示，全行業2016年完成運輸總周轉量960.9億噸公里，同比增長12.8%；旅客周轉量8,359.5億人公里，同比增長14.8%，旅客運輸量48,776.1萬人次，同比增長11.8%；貨郵周轉量221.1億噸公里，同比增長6.3%，貨郵載運量666.9萬噸，同比增長6.0%。

公司作為三大國有控股航空公司之一，不斷鞏固行業優勢地位，積極抓住國家推進「一帶一路」戰略、國內消費升級、出境旅遊快速發展等有利機遇，積極應對國際地緣政治變動，匯率、利率及油價波動等挑戰，在樞紐市場與核心市場保持較強的市場影響力。

核心競爭力分析

1、地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

本集團具有較強的區位優勢。作為國有控股三大航空公司之一，公司總部和運營主基地位於國際特大型城市上海。上海位於亞歐美大三角航綫端點，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約為10小時左右，飛往亞洲主要城市時間在2至5小時內，航程適中；間接服務區2小時飛行圈資源豐富，涵蓋中國80%的前100大城市、54%的國土資源、90%的人口、93%的國內生產總值產出地和東亞大部分地區。2016年，上海已成為中國最大的航空市場，上海浦東國際機場及上海虹橋機場旅客吞吐量突破1億人次，其中上海浦東國際機場國際和地區旅客運輸量繼續保持全國第一。

本集團在上海虹橋機場和上海浦東國際機場擁有最大市場份額；本公司東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。本公司的發展，將持續受惠於國家實施長江經濟帶戰略和中國（上海）自由貿易區、以及上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易」四個中心建設和具有全球影響力科創中心建設。本公司積極打造上海核心樞紐，優化完善航綫網絡結構，進一步提升在上海乃至長三角航空運輸市場的影響力。

2、合理均衡的樞紐與網絡布局

本集團以經濟高度發達、出行需求旺盛的上海為核心樞紐，以地處東南亞門戶的昆明、國家「一帶一路」戰略西北門戶的西安為區域樞紐。通過與天合聯盟成員合作，本集團構建並完善了覆蓋全國、通達全球的航空運輸網絡。

國內航線方面，公司在上海、北京、雲南、陝西、江蘇、浙江、安徽、江西、山東、湖北、山西、甘肅、四川、河北、廣東等15個省市設有附屬公司，本集團航線網絡可通達中國全部省會城市和計劃單列市；國際航線方面，本集團航線網絡可直接通達港澳臺、日韓、東南亞的主要知名城市和旅遊目的地以及歐洲的巴黎、倫敦、法蘭克福、羅馬、莫斯科、布拉格、阿姆斯特丹、馬德里、聖彼得堡，美洲的紐約、洛杉磯、舊金山、芝加哥、夏威夷、溫哥華、多倫多，澳洲的悉尼、墨爾本、奧克蘭等知名國際都市。此外，本集團還通過與天合聯盟內外成員的合作以增加聯程中轉機會，拓展國際航線布局，在北美、歐洲、澳洲分別與全球知名航空公司達美航空、法國－荷航集團（「法荷航」）、澳洲航空等加強了以航線聯營、代碼共享和中轉聯程等為核心的業務合作。通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本公司航線網絡通達177個國家的1,062個目的地。

3、精簡高效的機隊結構

本公司始終致力於機隊結構的更新優化，持續引進新飛機，淘汰老舊機型。截至2016年末，公司機隊平均機齡5.4年，機齡優勢位列世界前列，成為全球大型航空公司中擁有最精簡高效機隊的航空公司之一。本公司將遠程B777系列飛機主要投入跨太平洋航線，將中遠程A330系列飛機投入中歐航線、中澳航線和國內商務幹線，將A320系列和B737系列飛機投入國內及周邊國家和地區航線，不斷提高機型與航線、運力與市場的匹配程度。公司2018年起將引進新一代A350-900和B787-9遠程寬體客機，致力於進一步提升國際遠程航線經營能力和收入水平，持續優化旅客乘機體驗，為廣大旅客提供更加舒適的空中旅行服務，助推公司國際化戰略實施。

4、信息化引領不斷提升經營管理及改革創新能力

本公司致力於推進信息化、數字化和互聯網化，成為國家首批「兩化」（工業化、信息化）融合標杆試點企業，通過推進營銷、服務、運行等九大業務領域信息化建設，實現業務自動化覆蓋率突破95%；借助大數據、雲計算等技術手段，提高市場分析和決策能力，提升收益管控水平；依托全面預算管理系統，加強資金管控，有效降低財務成本；完善線上服務集成，推進空地互聯建設，不斷提升服務品質，優化旅客乘機體驗。

本集團堅持創新驅動發展，在體制機制改革和商業模式創新上不斷探索，釋放經營活力；順應市場需求，推動中聯航轉型低成本航空，開啟「全服務一低成本」雙模式運行的創新之路；成立東航電商，主動擁抱「互聯網+」，著力資源整合，延伸服務範圍；成立東航技術和地面服務外航服務中心，逐步探索將保障性資產轉變為經營性資產。

5、具有濃郁東方特色的品牌及優質服務

本集團秉持「以客為尊、傾心服務」的服務理念，不斷提升服務品質，優化客戶體驗，打造專屬服務品牌。近年來，公司推進線上服務集成建設，推廣自助值機、行李查詢平台和不正常航班信息發布平台；不斷完善硬件服務設施，圍繞機隊結構優化，打造精簡高效的現代化機隊，改造升級浦東機場高端值機區，推進13座機場內37家貴賓室新建、改建工作，投入使用國內最大候機樓單體貴賓室—浦東旗艦貴賓室和北京、香港聯盟貴賓室；持續優化乘機體驗，打造新服務標準，推廣餐食及機供品新品，開展53架中遠程寬體機空中互聯平台運營。

業績回顧及 管理層的討論與分析

本公司不斷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，連續第五年榮獲金紫荊獎，獲得「最佳創新上市公司」和「十三五最具投資價值上市公司」稱號，接連榮獲第8屆和第9屆TTG中國旅遊大獎「最佳中國航空公司」等獎項，分別被2016年亞洲旅遊產業年會、CAPA傳播中心和世界環保(經濟與環境)大會評為「2016亞洲旅遊紅珊瑚獎—最受歡迎航空公司品牌」、「亞太地區2016年度卓越航空大獎」和「國際碳金獎—社會公民獎」。

6、高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團悉心經營高品質客戶群體，拓展集團客戶和常旅客資源，吸引直銷渠道旅客，優化客戶結構。2016年，本公司共承運旅客10,174萬人次，同比增加8.5%。截至2016年末，本公司集團客戶總數達到5,815家，常旅客會員總量達約2,920萬人。

本集團加強與天合聯盟內外各航空公司合作，拓展合作領域，深化合作水平。引進達美航空作為戰略投資者和單一境外最大股東，締結戰略合作夥伴關係，進一步深化代碼共享、艙位共享、聯合銷售等多領域合作；與法荷航、澳航實施聯營合作，開展代碼共享、客戶開發等合作項目。

公司積極拓展與全球旅遊行業知名名牌的合作，與攜程達成多領域的全方位合作，以資本為紐帶建立起「航空+互聯網」合作新模式；與上海迪士尼度假區達成戰略合作，設計推出「機票+門票」打包旅遊度假產品，積極開展官網專區營銷。

關於未來發展的討論與分析

本公司在此提醒各位讀者，公司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，對本集團二零一七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公司的預期性描述存在較大差異，不構成本集團對未來經營業績的承諾。

行業競爭格局和發展趨勢

「十三五」期間，中國經濟發展進入新常態，有望繼續保持中高速增長。國家推進「一帶一路」、京津冀協同發展、長江經濟帶等對外開放和區域發展新戰略，為航空運輸業帶來了新的發展機遇；同時隨著經濟結構優化升級，供給側結構改革深化，消費對國民經濟的拉動作用將進一步提升，居民人均可支配收入有望進一步增長。隨著大眾旅遊時代逐步興起，居民航空出行需求和支付能力顯著提升，預計「十三五」期間航空運輸總周轉量和旅客運輸量年均增長水平將保持兩位數，旅客周轉量在綜合交通體系中的比重將進一步提升。國內民航業競爭格局總體保持穩定，本公司作為三大國有控股航空公司之一，佔據較強的優勢地位，在上海、昆明和西安等樞紐市場和北京、南京、青島等關鍵市場擁有較強的市場影響力。隨著國內民航運輸市場的逐步開放，國內各航空公司在航線及時刻、服務及產品、價格及渠道、樞紐及合作等方面的競爭激烈；亞洲低成本航空公司及國際大型航空公司抓緊布局中國市場則進一步加劇了行業競爭。

在面臨巨大發展機遇且競爭激烈的格局下，行業發展呈現出五大趨勢：一是從發展規模上看，國際大型航空公司的優勢地位不斷加強，聯盟合作和聯合經營不斷擴大，打造了更多的全球化產品。二是從商業模式上看，低成本航空保持快速增長的發展勢頭，傳統的全服務型航空公司不斷涉足低成本航空領域，混合經營模式成為大型航空企業發展的新趨勢。三是從產業分布上看，傳統貨運航空的發展受到較大衝擊，存在被物流、快遞企業整合的可能，跨境電子商務的興起為傳統航空貨運轉型提供了機遇。四是從盈利模式上看，非航收入正成為航空公司利潤的重要來源。行李托運、機上食品銷售、升艙等增值服務拓寬了航空公司的收入來源。五是從經營方式來看，數字化業態正在改變傳統商業模式。航空公司信息化建設，主要是為了重新獲得渠道控制權，不僅要與傳統代理商競爭，還要與在線旅遊服務商等第三方服務平台競爭。隨著移動互聯快速發展，推廣移動應用正成為提高直銷、完善服務、優化體驗的重要手段。

發展戰略

本集團以全面深化改革為主綫，以國際化、互聯網化為引領，圍繞轉型發展、品牌建設、能力提升，致力於實現「打造世界一流、建設幸福東航」的發展遠景。本集團深入推進「樞紐網絡、成本控制、品牌經營、精細化管理、信息化」五大戰略，充分運用互聯網思維、客戶經營理念和大數據分析手段，強化客戶體驗，加快從傳統航空運輸企業向現代航空集成服務商轉型。

→ 樞紐網絡戰略

本集團持續推進「樞紐網絡運營」戰略，立足上海核心樞紐，鞏固西安、昆明區域樞紐，作為基地航空公司加快推進北京新機場基地建設項目；持續優化航綫網絡，在上海、昆明和西安樞紐市場保持了較強的市場影響力，在北京、南京、成都、青島等核心市場的競爭力也不斷增強。本集團通過鞏固樞紐市場，控制核心市場，加強重點市場，不斷加密航班、增加航點以拓展航綫網絡；本集團不斷加強與聯盟內外航空公司的網絡銜接，目前航綫已延伸至全球範圍內的177個國家、地區的1,062個目的地城市。

→ 成本控制戰略

本集團持續改善成本結構，通過強化全面預算管理，嚴格控制各項成本支出；結合全新飛機引進和老舊機型退出，精簡機隊種類，優化機隊結構與配置；嚴控新進員工人數，完善人員退出機制，不斷降低人機比，嚴格控制人工成本；聚焦核心和關鍵市場，優化運力資源的布局結構，提高資源使用效率；完善運控、客艙等系統一體化管理機制，提高人員工作效率；通過推廣運用資產管理平台，有效盤活現有資產。

業績回顧及
管理層的討論與分析

➔ 品牌經營戰略

通過實施品牌經營戰略，本集團「世界品位，東方魅力」的品牌價值獲得了旅客和社會各界的認可。作為現代航空企業，本集團不斷追求服務品質提升，為顧客提供安全、舒適、便捷的航空運輸服務和精準、精緻、精細的個性化服務，與顧客共同創造「世界品位、東方魅力」的品牌核心價值。借助2014年LOGO換標、新一代遠程寬體飛機B777-300ER引進和空中互聯網絡服務投入運營等契機，本集團全面構建新一代服務品牌形象，推進機場貴賓室和機上高端服務產品體系建設，不斷優化客戶候機、乘機體驗；通過加強加大品牌推廣力度，進一步提升本集團品牌知名度和美譽度。此外，本集團主動承擔社會責任，傳播良好的社會品牌形象。

➔ 精細化管理戰略

本集團穩步推進精細化管理戰略，經營管理水平不斷提升。通過推行戰略解碼、優化績效與薪酬管理、梳理和優化業務流程以及基礎管理提升，明確本集團經營重點目標，改進本集團績效管控體系，實施精細化的管控。通過在市場營銷、飛行、運行控制、空地服務等系統推行一體化管理，統一調配關鍵生產要素，提升本集團整體資源使用效率；通過大數據、雲計算等技術手段提升市場營銷研判能力，科學編排航班計劃，不斷優化運力投放，強化航綫收益分析，實施精細化收益管理。

➔ 信息化戰略

本集團致力於打造「信息化東航」，發揮信息化支撐引領作用。通過實施信息化戰略，不斷提升信息技術項目建設和管控能力，目前已經建成了營銷、服務、運控、機務和管控等主要業務系統的信息化體系，主要業務領域自動化覆蓋率已提升至95%以上，有效提高了本集團公司的運行效率。

公司大力推進線上服務集成建設，穩步推升服務品質，優化旅客服務體驗；拓寬自助值機覆蓋範圍，國內自助值機率突破62%，極大地方便了旅客出行；推廣行李查詢系統，行李運輸差錯率同比下降1.87%，行李運輸保障能力顯著提升；優化非正常航班信息發布平台，進一步彌補服務短板。

經營收入

二零一六年，本集團客運收入為人民幣835.77億元，同比增長6.35%，佔本集團運輸收入的93.33%；旅客運輸周轉量為167,529.20百萬客公里，同比增長14.5%。

國內航線客運收入為人民幣541.37億元，同比增長5.07%，佔客運收入的64.78%；旅客運輸周轉量為106,361.13百萬客公里，同比增長8.2%。

國際航線客運收入為人民幣263.62億元，同比增長10.15%，佔客運收入的31.54%；旅客運輸周轉量為56,821.42百萬客公里，同比增長29.6%。

地區航線客運收入為人民幣30.78億元，同比減少1.63%，佔客運收入的3.68%；旅客運輸周轉量為4,346.64百萬客公里，同比增長3.8%。

二零一六年，本集團貨郵運輸收入為人民幣59.77億元，同比減少7.92%，佔本集團運輸收入的6.67%；貨郵載運周轉量為4,875.20百萬噸公里，同比增長0.2%。

二零一六年，本集團其他收入為人民幣93.50億元，同比增長5.14%。

營運開支

二零一六年，本集團總營運成本為人民幣918.89億元，同比增長6.08%。受本集團運營規模進一步擴大，旅客周轉量和旅客載運人次快速增長影響，本集團起降成本、航空餐食、折舊及攤銷等多項成本同比增加。本集團運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一六年本集團飛機燃油成本為人民幣196.26億元，同比減少3.38%，主要是由於本集團加油量同比增長11.86%，增加航油成本24.09億元；但平均油價同比下降13.62%，減少航油成本30.95億元。

二零一六年，本集團飛機起降費為人民幣122.79億元，同比增長13.16%，主要是由於本集團航班量增加，飛機起降架次增加，特別是本集團新開多條國際航線並加密北美航線使得寬體機型的國際起降架次增加較多所致。

二零一六年，本集團折舊及攤銷為人民幣121.54億元，同比增長16.07%。主要是由於本集團二零一六年自購及融資租賃新增了飛機54架，飛機及發動機數量增加導致固定資產原值增加，折舊相應增加所致。

二零一六年，本集團工資、薪金及福利為人民幣181.45億元，同比增長10.24%。主要是由於空勤、機務人數增加、飛行小時數增加以及飛行小時費標準提高綜合影響所致。

二零一六年，本集團飛機維修費為人民幣49.60億元，同比增長15.24%。主要是由於二零一六年本集團淨增寬體機7架、窄體機39架，導致飛機及發動機修理費用增加；同時二零一六年本集團對A330飛機進行增設空中wifi和機載導航系統(RNP)等設備的改裝，增加了修理費用所致。

二零一六年，本集團航空餐食供應支出為人民幣28.62億元，同比增長15.92%，主要是由於承運旅客人數增加，特別是國際遠程航線人數增加和國際餐食標準較高的綜合影響較大所致。

二零一六年，本集團飛機經營性租賃租金為人民幣47.79億元，同比增長12.34%。主要是由於二零一六年本集團新引進經營性租賃飛機18架，退出經營性租賃飛機15架，受市場環境、物價水準等因素影響，新引進的飛機較退出的飛機租金標準大幅提高所致。

二零一六年，本集團其他經營性租賃租金為人民幣8.68億元，同比增長6.90%。主要是由於物業租賃(包括櫃檯、貴賓室等物業)增加所致。

二零一六年，本集團銷售及市場費用為人民幣31.33億元，同比減少14.19%。主要是由於本年度直銷比例提高及代理政策變化，代理業務手續費減少所致。

二零一六年，本集團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19.45億元，同比增長6.52%。主要是由於本年度內飛行里程增加所致。

二零一六年，本集團地面服務及其他費用為人民幣50.58億元，同比減少7.68%。主要是由於附屬公司成本減少所致。

二零一六年，本集團間接營業支出為人民幣60.51億元，同比增長9.96%。主要是由於本集團機隊規模擴大增加相應支出所致。

業績回顧及
管理層的討論與分析

其他營業收入

本集團其他營業收入主要為合作航線收入，同時也包括部分固定資產處置收入和政府補助收入。二零一六年，本集團其他營業收益為人民幣54.69億元，同比增長3.80%。

財務收入／費用

二零一六年，本集團財務收入為人民幣0.96億元，同比增長45.45%；財務支出為人民幣62.72億元，同比減少12.60%，主要是由於本年度內確認匯兌淨損失減少所致。二零一六年，本集團匯兌損失為人民幣35.43億元，同比減少28.96%。

利潤

二零一六年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣44.98億元，同比減少0.86%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.33元。

資金狀況與資本結構

截至二零一六年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,123.24億元，較2015年末增長7.24%；資產負債率為75.34%，較二零一五年末降低4.49個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣158.88億元，佔資產總額7.48%，較2015年末減少31.16%，非流動資產為人民幣1,964.36億元，佔總資產92.52%，較二零一五年末增加12.30%。

截至二零一六年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣1,599.58億元，其中流動負債為人民幣680.82億元，佔負債總額的42.56%；非流動負債為人民幣918.76億元，佔負債總額的57.44%。

流動負債中，帶息負債(短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款以及一年內到期的融資租賃負債)為人民幣352.89億元，較二零一五年末減少了20.38%。

非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及融資租賃負債)人民幣824.84億元，較二零一五年末增加10.29%。

二零一六年，本集團積極調整外幣債務結構，大幅減少美元負債，應對匯率波動，降低匯率風險。截至二零一六年十二月三十一日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣				
	二零一六年		二零一五年		變幅(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	52,866	44.89	87,285	73.28	-39.43
人民幣	57,793	49.07	29,769	24.99	94.14
其他	7,114	6.04	2,057	1.73	246
合計	117,773	100	119,111	100	-1.12

截至二零一六年十二月三十一日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款折合人民幣224.46億元，較二零一五年十二月三十一日的人民幣409.23億元減少了45.15%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		
	二零一六年	二零一五年	變幅(%)
美元	7,953	36,943	-78.47
歐元	4,215	-	100
人民幣	10,278	3,980	158.24
合計	22,446	40,923	-45.15

截至二零一六年十二月三十一日，本集團帶息負債中的融資租賃負債折合人民幣610.41億元，較二零一五年十二月三十一日的人民幣523.99億元增加了16.49%，本集團融資租賃負債均為浮動利率，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		變幅(%)
	二零一六年	二零一五年	
美元	44,913	50,342	-10.78
新加坡幣	739	815	-9.33
日幣	326	344	-5.23
港幣	840	898	-6.46
人民幣	14,223	-	100
合計	61,041	52,399	16.49

利率變動

截至二零一五年十二月三十一日和二零一六年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,191.11億元及人民幣1,177.73億元(包括長短期銀行借款、融資租賃負債和應付債券)，其中，短期債務的比例分別為37.21%及29.96%，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。截至二零一五年十二月三十一日和二零一六年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為73.28%和44.89%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為24.99%和49.07%。美元以及人民幣利率的變化在目前及將來都對本集團財務成本的影響較大。

截至二零一五年十二月三十一日本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為14.66億美元，截至二零一六年十二月三十一日約為16.36億美元，將於二零一八年至二零二五年間期滿。

匯率波動

截至二零一六年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為599.80億元，其中美元負債佔全部外幣帶息負債的比例為88.14%。因此，在美元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，從而會影響本集團的盈利狀況和發展。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。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為0.12億美元，截至二零一六年十二月三十一日為4.4億美元，並將於二零一七年期滿。

業績回顧及
管理層的討論與分析

投資狀況分析

1、重大股權投資

(1) 證券投資情況

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初投資 金額(元)	持有 數量(股)	期末賬面 價值(元)	佔期末證券 總投資比例(%)	報告期 損益(元)
股票	600377	寧滬高速	360,000	200,000	1,710,000	0.32	-
股票	600827	百聯股份	26,670	15,039	215,960	0.04	-
股票	600650	錦江投資	208,000	83,636	1,933,664	0.36	-
股票	00696	中國民航信息網絡	18,503,000	29,055,000	423,675,388	78.67	-
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	6,846,637	110,983,986	20.61	-
		期末持有的其他證券投資	/	/	/	/	/
		報告期已出售證券投資損益	/	/	/	/	/
		合計	141,241,674	/	538,518,998	100	/

於報告期末，上述股權投資的淨值佔總資產比例為0.25%。

(2) 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣千元

所持對象名稱	最初投資 金額	持有 數量(股)	佔該公司 股權比例	期末 賬面值	報告期 損益	報告期所有 者權益變動	會計核算 科目	股份 來源
東航集團財務 有限責任公司	486,902	-	25%	593,273	22,911	-1,317	長期股權投資	投資
合計	486,902	-	25%	593,273	22,911	-1,317	/	/

2、重大非股權投資

事項概述	查詢索引
本公司與空中客車公司於2016年4月28日簽訂《購買A350系列飛機協議》，向空中客車公司購買20架A350-900飛機。	詳情請參見本公司於2016年4月29日在《中國證券報》、《上海證券報》及上海證券交易所網站披露的公告。
本公司與波音公司於2016年4月28日簽訂《購買B787系列飛機協議》，向波音公司購買15架B787-9飛機	

3、公允價值計量資產、主要資產計量屬性變化相關情況說明

單位：人民幣千元

項目名稱	期初餘額	期末餘額	當期變動	對當期
				利潤／ (虧損)的 影響金額
利率互換合約	(78,757)	89,086	167,843	(119,866)
外匯遠期合約	15,939	72	(15,867)	5,279
交叉貨幣 互換合約	7,040	0	(7,040)	5,097
合計	(55,778)	89,158	144,936	(109,490)

(1) 利率變動

本集團帶息債務包括短期帶息債務和長期帶息債務，其中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。同時，本公司帶息債務以美元及人民幣債務為主，美元以及人民幣利率的變化對公司財務成本的影響較大。公司通過利率互換合約，降低美元債務中浮動利率的風險。

截至2015年12月31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14.66億美元，截至2016年12月31日為16.36億美元，將於2018年至2025年間期滿。

(2) 匯率波動

截至2016年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為599.8億元，其中美元負債佔全部外幣帶息負債的比例為88.14%。因此在美元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，從而會影響本公司的盈利狀況和發展。本公司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。

截至2015年12月31日，本公司持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為0.12億美元，截至2016年12月31日為4.4億美元，並將於2017年期滿。

(3) 交叉貨幣互換合約

本公司通過交叉貨幣互換合約來規避匯率和利率風險。本公司簽訂的交叉貨幣互換合約符合套期會計的運用條件。該部分合約是將與倫敦銀行同業拆借利率(以下簡稱「LIBOR」)相關的浮動利率轉換為歐元銀行同業拆借利率相關的浮動利率(簡稱「EURIBOR」)。上述合約於2016年度本報告期內已全部交割。

於2016年度，本集團交叉貨幣互換合約產生的淨現金流入計人民幣5百萬元。

截至2016年12月31日，公司未持有尚未交割的交叉貨幣互換合約。

業績回顧及
管理層的討論與分析

3、重大資產和股權出售

2016年11月29日，本公司與東航產投簽署《東航物流股權轉讓協議》，向東航產投轉讓本公司持有的東航物流100%股權。上述股權轉讓關聯交易已經於公司2017年第一次臨時股東大會審議通過。

截至2017年2月8日，本公司已將持有的東航物流100%股權轉讓給東航產投，並完成工商變更登記手續。自2017年2月8日起，東航物流股東方由本公司變更為東航產投。

本次股權轉讓交易完成後，本公司未來將專注從事航空客運業務，深入推進改革轉型，提升公司航空客運主業的經營管理能力，努力為股東創造更好的投資回報。

詳情請參見本公司2016年11月30日在《中國證券報》、《上海證券報》和上海證券交易所網站(www.sse.com.cn)以及2017年1月18日和2月11日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券日報》和上海證券交易所網站刊發的公告。

4、主要附屬公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

附屬公司、 參股公司名稱	營業收入	同比增長(%)	淨利潤	同比增長(%)	總資產	淨資產	資產負債率(%)
東航江蘇	7,298	13.48%	511	9.65	9,423	3,303	64.94
東航武漢	3,706	6.31%	433	-16.40	6,187	3,122	49.53
東航雲南	9,054	-4.87%	774	-37.83	17,143	5,953	65.27
上海航空	11,439	12.35%	835	239.43	15,122	1,115	92.63
中聯航	4,236	7.54%	468	77.95	8,220	2,414	70.63
東航物流	5,913	-7.36%	428	100.94	5,216	633	87.86
上海飛培	673	61.00%	252	176.92	1,962	1,021	47.96
東航技術	6,737	8.49%	155	118.31	7,808	4,113	47.32
上航國旅	2,836	-15.24%	-18	-37.93	466	31	93.34

(1) 東航江蘇

公司下屬控股公司東航江蘇成立於1993年，註冊資本為人民幣20億元。2016年，東航江蘇實現營業收入人民幣72.98億元，同比增長13.48%，實現淨利潤人民幣5.11億元，同比增長9.65%；旅客運輸周轉量為13,690.55百萬客公里，同比增長18.6%，承運旅客1,024.19萬人次，同比增長15.9%。截至2016年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計53架。

(2) 東航武漢

公司下屬控股附屬公司東航武漢成立於2002年，註冊資本人民幣17.5億元。2016年，東航武漢實現營業收入37.06億元，同比增長6.31%，實現淨利潤4.33億元，同比下降16.40%；旅客運輸周轉量為5,905.31百萬噸公里，同比增長6.7%，承運旅客524.65萬人次，同比增長12.8%。截至2016年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機27架。

(3) 東航雲南

公司下屬控股附屬公司東航雲南成立於2010年，註冊資本人民幣36.62億元。2016年，東航雲南實現營業收入90.54億元，同比下降4.87%，實現淨利潤7.74億元，同比下降37.83%；旅客運輸周轉量為15,250.28百萬客公里，承運旅客1,183.48萬人次。截至2016年末，東航雲南共運營A330系列和B737系列機型飛機76架。

(4) 上海航空

公司下屬全資附屬公司上海航空成立於2010年，註冊資本為人民幣5億元。2016年，上海航空實現營業收入114.39億元，同比增長12.35%，實現淨利潤8.35億元，同比增長239.43%；旅客運輸周轉量為20,523.82百萬噸公里，同比增長15.7%，承運旅客1431.47萬人次，同比增長18.4%。截至2016年末，上海航空共運營A330系列和B737系列機型飛機87架。

(5) 中聯航

公司下屬全資低成本航空中聯航成立於1984年，註冊資本為人民幣13.20億元。2016年，中聯航實現營業收入42.36億元，同比增長7.54%，實現淨利潤4.68億元，同比增長77.95%；旅客運輸周轉量為8,478.45百萬噸公里，同比增加9.0%，承運旅客673.47萬人次，同比增長9.1%。截至2016年末，中聯航共運營B737系列機型飛機33架。

(6) 東航物流

東航物流成立於2004年，註冊資本人民幣11.5億元。2016年，東航物流實現營業收入59.13億元，實現淨利潤4.28億元。截至2016年末，東航物流下屬控股附屬公司中貨航共運營貨機9架。自2017年2月8日起，東航物流股東方由本公司變更為東航產投。

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，可能會對本集團的經營業績和財務狀況造成不利影響。

本集團密切關注國際和國內宏觀經濟形勢的變化，主動把握經濟結構調整、居民消費升級、旅遊經濟發展和國際油價低位運行帶來的機遇，優化運力投放、生產組織和市場銷售，力爭實現良好的經營業績。

業績回顧及 管理層的討論與分析

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，這些變化給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。

本集團積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，研究政策法規的最新變化，把握政策法規修訂帶來發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的不確定性。

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集團的飛行安全造成不利影響。

本集團定期召開飛行安全會議，及時分析通報本集團安全運行狀態，部署飛行安全管理工作，建立完善飛行訓練監控機制，提升飛行人員訓練品質。

4、 恐怖襲擊風險

以航空器和機場為襲擊目標的國際恐怖主義活動，直接威脅航空公司的飛行安全、空防安全、運行安全及海外機構和員工安全，還將對旅客前往恐怖襲擊發生地的出行需求帶來持續的不利影響。

本集團結合近年來發生的暴恐案例，開展機上防縱火演練、專項實戰訓練和武器警械專項培訓，提高本集團空保隊伍的執勤能力和勤務品質，增強對突發事件的應急處置能力。未來本集團將結合安保審計，推行航線安保評估標準，借助安保溝通系統建立聯動溝通機制，並針對焦點區域航線，制定專項空防預案。

針對因境內外恐怖襲擊帶來的客運需求下降，本集團借助動態行銷分析機制，及時研判並優化調整相關航線運力。

5、 核心資源風險

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

本集團推進「幸福東航」企業文化建設，進一步優化核心技術人才激勵方案，提升核心人才忠誠度，並實施多層次後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才；同時本集團就航權與時刻資源積極協調行業監管機構，並主動開展國際航權申請，積極參與時刻資源市場化競爭，圍繞上海核心樞紐和西安、昆明區域樞紐不斷優化航線網絡。

6、 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空企業對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，對本集團的航權時刻資源、票價水準、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。

鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。隨著鐵路、公路及郵輪運輸對國內民航市場的衝擊呈現常態化、網絡化態勢，本集團未來在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

本集團積極應對行業競爭，主動爭取樞紐市場和核心市場新增航權和時刻資源，穩步提升飛機利用率，鞏固擴大三大樞紐及核心市場份額；依托天合聯盟合作平台，深入推進與達美航空戰略合作，與法荷航、澳航聯營合作，建立了輻射全國、通達全球的高效便捷的航空運輸網絡。

面對其他運輸方式衝擊，本集團圍繞三大樞紐及核心、重點市場，優化航線網絡，加強全網全通及國際中轉聯程產品行銷，同時努力提升航班准點率，發揮航空運輸速度優勢。

7、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。國際油價水準大幅波動將對航油價格水準和本集團燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本集團經營業績。

二零一六年，在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，如平均航油價格上升或下降5%，本集團航油成本將上升或下降約人民幣9.81億元。二零一六年，本集團未開展航油套期保值業務。

二零一六年，本集團把握國際油價相對低位運行帶來的機遇，積極增加運力投入、優化生產組織，實現了良好的經營業績。本集團未來將積極研判油價走勢，根據董事會授權，謹慎開展航油套期保值業務。

8、匯率波動風險

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

截至二零一六年十二月三十一日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元	-377	377	23	-23

二零一六年，本集團拓寬融資管道，通過發行超短期融資券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資，積極優化本集團債務幣種結構。截至二零一六年十二月三十一日，美元債務佔本集團帶息債務比重降至44.89%。

未來，本集團將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，持續優化本集團債務幣種結構，降低匯率波動對本集團經營的不利影響。

9、利率變動風險

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

截至二零一六年十二月三十一日，在其他變數保持穩定的前提下，如利率上升或下降25個基點，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	-140	140	21	-21

業績回顧及 管理層的討論與分析

未來本集團擬通過開展衍生品交易，進一步優化本集團美元債務中浮動利率債務比例；同時把握人民幣利率走勢，降低人民幣融資成本。

10、資訊安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與資訊網絡系統密切相關，對本集團傳統的管理方式和 workflows 提出了新的要求。如本集團網絡資訊系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷，以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據洩露，對本集團品牌形象產生不利影響。未來資訊技術的更新換代將考驗本集團現有系統的可靠性。

本集團開展資訊系統應急演練，啟動西安災備中心建設，實施代碼安全審計，圍繞互聯網邊界和數據中心邊界安全防護，優化完善安全立體防護體系，系統提高本集團資訊系統整體安全防護水準。

11、發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對本集團發展戰略的實施效果造成影響。

本集團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，開展現有業務或資產結構調整，對本集團經營管理整體能力提出了新的要求，本集團未來可能存在部分轉型專案或業務調整未能達到預期目標的風險。

本集團不斷完善對外投資管理等制度，在未來開拓國際新市場、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整過程中通過開展盡職調查、資產評估等舉措，加強專案的研究論證，完善風險防控體系。

12、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、航油及資訊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。如本集團主要供應商出現經營異常，可能對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由供應商管理團隊負責分析供應商的履約能力，定期開展供應商評估；持續關注與生產運營高度關聯的物資品類市場變動情況，由業務採購部門負責收集、分析價格波動情況。

13、證券市場波動風險

本集團股票價格不僅取決於本集團當前業績和未來經營預期，還受政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者心理等多種因素影響。本集團股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失，進而導致部分公商務旅客減少出行需求，也可能影響本集團資本運作專案的實施。

本集團持續優化公司治理水準，切實履行資訊披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造優異的經營業績。同時，本集團加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注本公司的股價表現和媒體報導，及時回應市場的關切。

14、其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件以及國際地緣政治動盪等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團製定並完善突發事件應急回應機制和處置預案，努力降低因不可抗力或不可預見風險帶來的不利影響。

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。截至二零一五年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣291.47億元，截至二零一六年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣175.59億元，同比減少39.76%。

截至二零一六年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

本集團未來可預見的資金需求主要來源於維持本集團日常運營，購買飛機、發動機及航材，以及實施固定資產投資專案等方面，其中固定資產投資專案主要包括上海虹橋國際機場擴建工程東航基地（西區）二期配套專案、北京新機場東航基地專案、成都新機場東航基地專案和青島新機場基地專案等基本建設專案。

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

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至二零一六年十二月三十一日，本集團預計未來飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣1,230.19億元，其中二零一七年預計資本開支約人民幣283.84億元。

二零一七年，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需求，保障本集團生產經營正常進行。

報告期內飛機及相關設備的引進和融資計劃：

(1) 報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

2016年，本集團通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足引進飛機及相關設備的需求，通過自購或融資租賃引進飛機54架，通過經營性租賃方式引進飛機18架。

(2) 未來3年飛機及相關設備的資本開支計劃和交付計劃

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至2016年12月31日，本集團預計未來飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣1,230.19億元，其中2017-2019年預計資本開支分別為約人民幣283.84億元、323.06億元和289.83億元。

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

業績回顧及
管理層的討論與分析

(3) 報告期內新增購買飛機的預估成本及收益情況

序號	新增購買機型	數量	目錄價格		預估座公里收益 (人民幣元)
			單價	合計	
1	A350-900飛機	20	2.98億美元	59.60億美元	0.35
2	B787-9飛機	15	2.61億美元	39.15億美元	0.36

註：

- 1、本集團購買A350-900飛機和B787-9飛機詳情請參見2016年4月29日公司在《中國證券報》、《上海證券報》和上海證券交易所網站刊發的公告；
- 2、空客公司和波音公司在A350-900和B787-9飛機交易中分別給予公司較大幅度的價格優惠，因此上述飛機的實際價格顯著低於目錄價格。公司同時確認在A350-900和B787-9飛機交易所獲的價格優惠公平合理，較公司以往向空客公司和波音公司購買飛機中所獲的價格更優；
- 3、根據本集團航線網絡規劃，A350-900飛機和B787-9飛機將主要投入北美和歐洲航線，座公里收益參考了同等級機型歷史數據並綜合考慮了飛機所投入的國際航線、票價水平等因素測算預估所得，實際發生數據可能因地緣政治、宏觀經濟環境、市場需求、航線結構、航線競爭狀況等因素的變化與預計值存在一定差異。

(4) 報告期內飛機的保養政策、費用及折舊成本

2016年，本集團飛機修理費用為人民幣49.6億元，飛機及發動機折舊成本為人民幣106.28億元。

本集團飛機保養政策詳情參見公司財務報表附註「二、重要會計政策摘要」之「維修與大修費用」。

報告期內本集團飛行員培養及變動情況：

2016年，本集團新增機長357人，新增副駕駛405人；機長年均飛行868小時，副駕駛年均飛行807小時。

航線網絡

2016年，本集團新開上海至布拉格、聖彼得堡、阿姆斯特丹、馬德里、芝加哥、布裏斯班等航線，取消上海浦東經昆明至加德滿都、上海浦東至呼和浩特等航線。截至2016年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達177個國家的1,062個目的地。

2017年，本集團將綜合評估宏觀經濟、地緣政治、市場需求、航權資源及公司發展戰略、樞紐建設與航線網絡整體布局等因素，通過新開航線、加密現有航線以及與天合聯盟內外合作夥伴開展代碼共享、航線聯營等多層次合作，不斷拓展和優化本集團航線網絡。

人力資源

截至二零一六年十二月三十一日，本集團僱用75,333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績效工資構成。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。

在職員工的數量合計(人)	75,333
母公司在職員工的數量(人)	36,951
主要附屬公司在職員工的數量(人)	38,382
母公司及主要附屬公司 需承擔費用的離退休職工人數	6,204

專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	6,759
乘務員及其他空勤人員	15,494
機務人員	11,621
地面其他人員	29,679
運控人員	2,180
信息人員	860
市場營銷人員	4,739
管理人員	4,001
合計	75,333

教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	1,621
本科	29,167
大專	26,940
其他	17,605
合計	75,333

(三) 培訓計劃

本集團高度重視員工培訓，通過完善培訓體系、做實一線培訓、做深管理培訓、創新培養模式，大力培養適應本集團創新發展的高素質人才隊伍，較好滿足了集團業務發展需要及人才隊伍建設要求。

➔ 管理人員培訓

2016年，本集團組織多層次管理人員培訓182批次，累計培訓11,249人次；優化新晉管理者培訓「揚帆計劃」，圍繞封閉式培訓結合研討式、體驗式、啟發式教學模式累計培訓260人；圍繞項目管理、互聯網發展等焦點議題，組織管理論壇，邀請國內外知名學者授課交流；自主開發《精益六西格瑪綠帶課程(2.0版)》，持續完善課程體系。

➔ 核心技術人員培訓

2016年，本集團聚焦實踐性教學環節，在原有案例教學、情景模擬、應急演練、機組合練等現有模式基礎上，通過在一線实操課程中引入突發事件處置、服務細節和服務補救措施具體操作，在基層管理崗位課程中引入法律基礎知識、團隊管理、壓力釋放、溝通技巧等針對性管理類課程，大力推進核心技術人才改進工作方法、提升管理效能及提高服務質量。

業績回顧及
管理層的討論與分析

本集團新開設飛行學員管理、機長預備班等15門課程，重點修訂89門課程，進一步完善飛行人員培養體系；圍繞本集團戰略、企業文化、服務品牌等方面內容，建立面向需求的市場化課程研發機制，開發《機上常見問題》、《空防安全形勢研判與分析》、《地服區域經理提升》、《大客戶營銷實戰差異化》等37門課程，確保營銷人員培訓、乘務培訓、運行控制培訓及地面服務培訓等專業培訓取得實效，有力服務了本集團業務重點。

→ 後備人才培養

本集團重視後備人才梯隊建設，針對不同層次和業務員工制定相對應的人才培養計劃。2016年，本集團在後備人才培養計劃中首次引入導師制，設定個人發展計劃；優化行動學習項目，重點突出項目與本集團戰略相關性；加強不同類別培訓計劃參訓學員聯動，組成跨層級、跨專業項目團隊。

2016年，本集團第一期「燕計劃」成員順利完成全部培訓課程並投入各單位工作，第二期「燕計劃」學員完成集中培訓階段課程；「翼計劃」和「翔計劃」學員確定了行動學習課題，啟動培訓實踐項目；第一期「鷹計劃」學員完成第一階段集中培訓和輪崗培訓。本集團還在總結歷年後備人才培養經驗基礎上，面向海內外啟動第三期「燕計劃」學員選拔。

→ 學習平台優化

2016年，本集團推進多層次多形式學習平台建設，啟動「掌上學堂」、「東航智能化園區運營平台」等網絡學習平台整合，完成「東航E學網」升級改版，優化培訓管理模塊、智能排課系統和資源管理系統設置；推出各專業微信動態圖文課程，新開發《東航免費行李額標準》、《72小時過境免簽政策小知識》、《客運英語600句》等精品課程；出版《東航管理》雜誌20期，刊載文章450篇，新增副刊《後備人才專刊》。

主要會計政策

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

本集團的經審核綜合財務報表按國際財務報告準則編製。本集團的主要會計政策列示於經審核綜合財務報表附註2。國際財務報告準則要求本集團採用本公司董事認為適合的、能真實公正地反映本集團業績及財務狀況的會計政策並作出有關評估。然而，各重要範疇不同的政策、評估和假定可能導致相差甚遠的結果。編製該等財務報表時採用的重要會計政策及估算假設討論載於經審核綜合財務報表附註4。

稅項

本公司按25%的稅率繳付所得稅（二零一五年：25%）。然而，由於部份附屬公司註冊成立所在的司法權區的適用所得稅率為16.5%或15%而非25%，因此本集團的實際稅率或會低於25%。截至二零一六年十二月三十一日，本集團的累計稅項虧損餘額約為人民幣16.37億元（二零一五年：人民幣24.88億元），可用作抵銷二零一七年至二零二一年間的未來應課稅收入。

董事會報告書

董事會現提呈本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度，經審核之財務報告。

集團業務及集團業績

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。有關對本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度業務之進一步討論及分析(包括對本集團業務的中肯審視、有關本集團面對的主要風險及不明朗因素的描述以及本集團業務未來發展的揭示等)載於本年報第20至第25頁之董事長報告書和第28至第48頁之業務回顧及管理層的討論及分析。

根據二零一六年噸公里總額及載運旅客人數計算，本公司總部位於上海，是中國三家最大航空公司之一。本集團按國際財務報告準則及中華人民共和國會計準則編製之截至二零一六年十二月三十一日止年度業績，及本公司與本集團於該日之財務狀況，請參閱財務報表。

下表列出本集團各地區的營業收入：

營業額

	中華人民共和國 會計準則 人民幣百萬元	國際財務 報告準則 人民幣百萬元
中國國內 地區(港澳臺)	63,551	63,730
國際	3,516	3,516
	31,493	31,658
總計	98,560	98,904

股息

二零一七年三月三十日，本公司董事會審議通過《公司二零一六年度利潤分配預案》，建議公司二零一六年度派發現金紅利約人民幣7.089億元，按公司目前總股本14,467,585,682股設計，每股分配現金股利人民幣0.049元(含稅)，以人民幣向A股股東支付，以港幣向H股股東支付。

本公司獨立董事認為董事會做出的上述年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，符合本公司和股東長遠利益，符合有關法律、法規和《公司章程》的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。

本預案尚需提交本公司二零一六年度股東大會審議。

如二零一六年末期利潤分配預案經股東大會審議通過，本公司預期該利潤分配的派付日期為二零一七年八月十日。周年大會之通告(當中有暫停辦理股份過戶登記手續之詳情)將適時刊登及寄發予本公司股東。

董事會報告書

股本

1. 截至二零一六年十二月三十一日本集團股份結構情況如下：

		股份總額	約佔股權 比例(%)
一	A股	9,808,485,682	67.80
	1. 有限售條件流通股	1,327,406,822	9.18
	2. 無限售條件流通股	8,481,078,860	58.62
二	H股	4,659,100,000	32.20
三	股份總數	14,467,585,682	100

附註：

於二零一六年十二月三十一日，本公司A股中，有限售條件流通股為1,327,406,822股A股(為上海勵程資訊技術諮詢有限公司、中國航空油料集團公司、中國遠洋海運集團有限公司和財通基金管理有限公司所持有)，無限售條件流通股為8,481,078,860股A股；本公司H股總數為4,659,100,000股；本集團發行股份總數為14,467,585,682股。

非公開發行A股股票

二零一六年一月八日，本公司收到中國證監會《關於核准中國東方航空股份有限公司非公開發行股票的批覆》(證監許可[2016]8號)，核准本公司非公開發行不超過2,329,192,546股A股股票。

二零一六年六月三十日，本公司完成向攜程下屬上海勵程資訊技術諮詢有限公司、中國航空油料集團公司、中國遠洋海運集團有限公司和財通基金管理有限公司發行1,327,406,822股A股股票。

二零一六年七月四日，本公司第八屆董事會第2次普通會議審議通過了《關於使用非公開發行A股股票專案募集資金置換公司預先投入自籌資金的議案》，同意本公司將非公開發行A股專案募集資金淨額人民幣8,539,974,533.71元按4：1比例分別置換本公司預先投入購買28架飛機專案和償還金融機構貸款的自籌資金。

詳情請參見二零一六年一月八日和七月四日本公司在《中國證券報》、《上海證券報》和上海證券交易所網站披露的公告。

募集資金存放與實際使用情況

本公司於二零一六年六月二十七日非公開發行量1,327,406,822股人民幣普通股(A股)股票，發行資金價格為每股人民幣6.44元，募集資金總額為8,548,499,933.68元，扣除保薦及承銷費用及其他各項發行費用後，實際募集資金淨額為8,539,974,533.71元。上述募集資金已於二零一六年六月二十七日全部存入公司設立的募集資金專用帳戶。

二零一六年度，公司共使用募集資金人民幣8,539,974,533.71元，按4：1比例分別置換公司預先投入購買28架飛機項目和償還金融機構貸款的自籌資金，截至二零一六年十二月三十一日，公司募集資金專戶餘額為0。具體情況如下：

序號	項目名稱	項目投資額 (萬元)	實際投資金額 (萬元)
1	購買28架飛機專案	1,212,700	683,197.96
2	償還金額機構貸款	316,900	170,799.49
	合計	1,529,600	853,997.45

上述置換已經由安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)於二零一六年七月四日出具的安永華明(2016)專字第61056687_B38號專項報告鑒證。

股東總數

於二零一六年十二月三十一日，本公司登記在冊的股東總數為290,398戶。

董事會報告書

主要股東

截至二零一六年十二月三十一日，持有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	38.23
東航國際 ⁽²⁾	H股	2,626,240,000	18.15
香港中央結算(代理人)有限公司 ⁽³⁾	H股	4,181,677,289	28.90
美國達美航空公司 ⁽⁴⁾	H股	465,910,000	3.22

附註：

根據本公司董事所獲悉的數據(包括在香港聯合交易所有限公司網站上可獲得的資料)及據本公司董事所知，於二零一六年十二月三十一日：

- (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4,181,677,289股H股中，2,626,240,000股(佔本集團當時已發行H股總數約56.37%)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。
- (4) 該等H股是由美國達美航空公司以實益擁有人的身份持有，佔本集團當時已發行H股總數約10.00%。

有關於二零一六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(「香港聯交所」)證券上市規則(「上市規則」)的相關披露要求載於本集團二零一六年度報告內。

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

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

單位：股

前十名股東持股情況						
股東名稱 (全稱)	股東性質	比例 (%)	期末持股數量	報告期內增減	持有 有限售 條件 股份數量	質押或凍結 的股份數量
中國東方航空集團公司	國有法人	35.06	5,072,922,927	-	-	無
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	28.90	4,181,677,289	-992,000	-	未知
中國航空油料集團公司	國有法人	4.05	586,300,252	465,838,509	465,838,509	無
達美航空	境外法人	3.22	465,910,000	-	-	未知
上海勵程信息技術諮詢有限公司	境內非國有法人	3.22	465,838,509	465,838,509	465,838,509	465,838,509 質押
東航金控有限責任公司	國有法人	3.16	457,317,073	-	-	無
中國證券金融股份有限公司	國有法人	2.37	343,499,266	6,127,602	-	無
中國遠洋海運集團有限公司	國有法人	1.61	232,919,254	232,919,254	232,919,254	無
中國人壽保險股份有限公司— 分紅—個人分紅—005L— FH002滬	未知	0.62	89,569,951	89,569,951	-	無
中央匯金資產管理有限責任公司	國有法人	0.49	70,984,100	-	-	無

前十名無限售條件股東持股情況			
股東名稱	持有無限售條件 股份的數量	股份種類及數量 種類	數量
中國東方航空集團公司	5,072,922,927	人民幣普通股	5,072,922,927
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,181,677,289	境外上市外資股	4,181,677,289
達美航空	465,910,000	境外上市外資股	465,910,000
東航金控有限責任公司	457,317,073	人民幣普通股	457,317,073
中國證券金融股份有限公司	343,499,266	人民幣普通股	343,499,266
中國航空油料集團公司	120,461,743	人民幣普通股	120,461,743
中國人壽保險股份有限公司—分紅—個人分紅—005L— FH002滬	89,569,951	人民幣普通股	89,569,951
中央匯金資產管理有限責任公司	70,984,100	人民幣普通股	70,984,100
上海聯和投資有限公司	65,615,429	人民幣普通股	65,615,429
中國工商銀行股份有限公司—嘉實新機遇靈活配置混合型發起 式證券投資基金	38,114,895	人民幣普通股	38,114,895

香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,181,677,289股中，東航國際以實益擁有人的身份持有2,626,240,000股。

上述股東關聯關係或一致行動的說明

東航集團擁有東航金控100%的權益，東航金控擁有東航國際100%的權益，因此，東航集團間接擁有東航國際100%權益；公司未知其他前十名無限售條件股東之間有關聯或一致行動關係。

董事會報告書

單位：股

前十名有限售條件股東持股數量及限售條件					
序號	有限售條件股東名稱	持有的有限售條件 股份數量	可上市交易情況		限售條件
			可上市交易時間	新增可上市交易 股份數量	
1	上海勵程信息技術諮詢有限公司	465,838,509	2017年7月3日	465,838,509	非公開發行，鎖定12個月
2	中國航空油料集團公司	465,838,509	2017年7月3日	465,838,509	非公開發行，鎖定12個月
3	中國遠洋海運集團有限公司	232,919,254	2017年7月3日	232,919,254	非公開發行，鎖定12個月
4	財通基金－中國銀行－財通基金－ 富春上益定增3號資產管理計劃	48,602,484	2017年7月3日	48,602,484	非公開發行，鎖定12個月
5	財通基金－中國銀行－財通基金－ 富春上益定增4號資產管理計劃	37,577,639	2017年7月3日	37,577,639	非公開發行，鎖定12個月
6	財通基金－中國銀行－財通基金－ 富春上益定增5號資產管理計劃	24,223,602	2017年7月3日	24,223,602	非公開發行，鎖定12個月
7	財通基金－招商銀行－財通基金－ 永銀定增5號資產管理計劃	16,614,906	2017年7月3日	16,614,906	非公開發行，鎖定12個月
8	財通基金－中國銀行－財通基金－ 富春上益定增6號資產管理計劃	13,198,757	2017年7月3日	13,198,757	非公開發行，鎖定12個月
9	財通基金－中國銀行－財通基金－ 富春上益定增2號資產管理計劃	8,850,931	2017年7月3日	8,850,931	非公開發行，鎖定12個月
10	財通基金－建設銀行－優增1號資 產管理計劃	3,105,590	2017年7月3日	3,105,590	非公開發行，鎖定12個月

控股股東及實際控制人情況

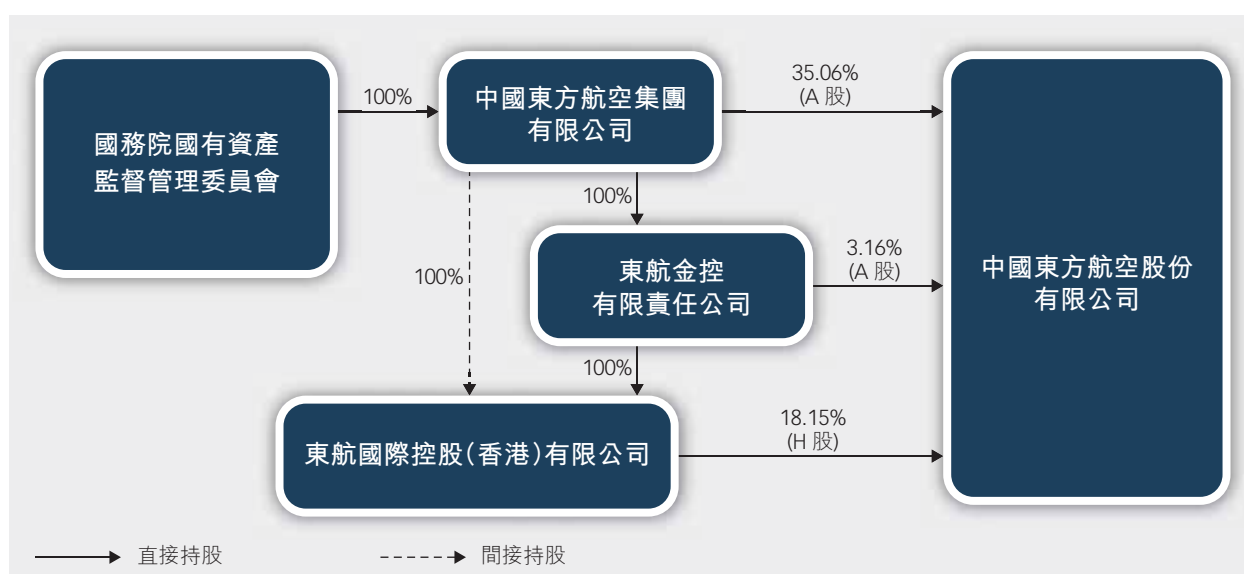
(一) 控股股東情況

名稱	中國東方航空集團公司
單位負責人或法定代表人	劉紹勇
成立日期	2002年8月3日
主要經營業務	經營集團公司及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權
報告期內控股和參股的其他境內外上市公司的股權情況	無

(二) 實際控制人情況

名稱	國務院國有資產監督管理委員會
單位負責人或法定代表人	肖亞慶

(三) 公司與實際控制人、控股股東之間的產權及控制關係的方框圖



購入、出售或贖回證券

於二零一六年財政年度內，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）。

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

作為一家在中國設立的，同時在上海證券交易所、香港聯交所和紐約交易所上市的公司，本公司不僅受適用的中國法律法規的約束，包括《中國公司法》、《中國證券法》、《上市公司治理準則》以及《關於在上市公司建立獨立董事制度的指導意見》（「獨立董事指導意見」），還受到香港法律法規的約束，包括《上市規則》、《公司條例》和《香港證券和期貨條例》，同時亦受相應美國聯邦證券法律法規的約束，包括美國《證券交易法（一九三四年）》（含其修訂）和《薩奧法案（二零零二年）》。紐約交易所根據該交易所的上市規則制定了一系列上市公司必須遵守的企業管治準則。然而，紐約交易所也允許外國發行公司遵照「母國」的相關要求，並且給予這些公司企業管治準則的豁免。而給予豁免的條件之一即該外國發行公司必須在年度報告中摘要描述紐約交易所上市規則中的企業管治相關規定與「母國」的企業管治規範中的差異。

董事會報告書

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.01款要求上市公司董事會大部份成員必須為獨立董事。本公司作為一家中國上市公司，應遵守《獨立董事指導意見》中要求至少三分之一的董事會成員為獨立董事的規定。本公司作為一家香港上市公司，還應遵守《上市規則》中要求董事會成員中最少有三名獨立董事，並且至少其中一名應具備相應的專業資格或會計或相關財務管理專業知識的規定。本公司目前十名董事中有四名為獨立非執行董事。另外，《獨立董事指導意見》或《上市規則》所規定的獨立性標準也與《紐約交易所上市公司手冊》的規定不同。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的提名／企業管治委員會。根據中國法律及適用的中國上市規則，提名委員會的大多數成員必須為獨立董事。《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款還規定上市公司的提名／企業管治委員會必須制定其書面章程，列明(i)委員會的宗旨及職責；及(ii)委員會的年度表現評估。上市公司須於其公司網站刊登委員會章程，並於年報中提供網站地址。於二零零九年四月二十八日舉行的本公司第五屆董事會第三次例會上，已經審議通過成立提名委員會，並通過委員會章程。於二零一零年三月十九日，本公司第五屆董事會第三十六次普通會議上，同意提名委員會及薪酬與考核委員會合併成為提名與薪酬委員會，並通過「提名與薪酬委員會工作細則」。提名及薪酬委員會有三位成員，其中兩人是本公司獨立非執行董事。「提名與薪酬委員會工作細則」刊載於本公司網站。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.06和303A.07款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的審計委員會。此外，審計委員會成員必須符合第303A.02(a)(ii)款所載之獨立規定。就獨立性考慮的因素包括委員會成員有否自公司接受諮詢、顧問或其他補償費用，及有關董事與上市公司或其附屬公司是否有聯屬關係。根據中國法律及適用的中國上市規則，審計委員會的大多數成員必須為獨立董事。如上所述，本公司審計及風險管理委員會由兩名獨立非執行董事和一名非執行董事組成，彼等均符合《紐約交易所上市公司手冊》第303A.06款的規定。

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.10款要求上市公司須制定及披露適用於董事、管理層及所有員工的商業操守及道德準則。本公司已按照《薩奧法案(二零零二年)》的要求制定了適用於本公司董事、監事、總經理、財務總監和其他高級管理人員的職業道德準則。

優先股股權

根據公司章程及中國法律，並無優先購股權條款要求本公司需按現有股東持股比例，向現有股東出售新股。

足夠之公眾持股量

根據於本年報發出前之最後可行日期，本公司可公開所得的數據以及就董事所知悉，董事相信本公司已於截至二零一六年十二月三十一日止年度內之所有時間維持上市規則第8.08(1)(a)條規定的有關適用最低上市證券百分比。

現任及報告期內離任董事、監事和高級管理人員持股變動及報酬情況

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初持股數 (股)	年末持股數 (股)	年度內股份 增減變動量
劉紹勇*	董事長	男	58	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
馬須倫*	副董事長、 總經理	男	52	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
李養民*	董事、 副總經理	男	53	2016年6月15日	2019年6月30日	3,960	3,960	0
徐昭*	董事	男	48	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
顧佳丹*	董事	男	60	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
唐兵*	董事、 副總經理	男	50	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
田留文*	董事、 副總經理	男	57	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
李若山	獨立非執行董事	男	68	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
馬蔚華	獨立非執行董事	男	68	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
邵瑞慶	獨立非執行董事	男	59	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
蔡洪平	獨立非執行董事	男	62	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
席晟*	監事會主席	男	54	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-

董事會報告書

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初持股數 (股)	年末持股數 (股)	年度內股份 增減變動量
巴勝基*	監事	男	59	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
胡際東	監事	男	58	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
馮金雄	監事	男	54	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
賈紹軍*	監事	男	49	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
吳永良	副總經理、 財務總監	男	53	2016年6月15日	2019年6月30日	3,696	3,696	0
馮亮	副總經理	男	52	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
姜疆	副總經理	男	52	2017年2月22日	2019年6月30日	-	-	-
汪健	公司秘書	男	43	2016年6月15日	2019年6月30日	-	-	-
季衛東	獨立非執行董事	男	59	2013年6月26日	2016年6月15日	-	-	-
于法鳴*	監事會主席	男	61	2013年6月26日	2016年6月15日	-	-	-
徐海華	監事	男	55	2015年6月16日	2016年6月15日	-	-	-
孫有文	副總經理	男	56	2016年6月15日	2017年2月22日	62,731	62,731	0
合計						70,387	70,387	0

* 該董事或監事在本公司及附屬公司擔任董事或高管職務，從母公司東航集團領取其酬金。

劉紹勇先生現任本公司董事長，東航集團董事長、黨組書記。劉先生於一九七八年加入民航業，曾任中國通用航空公司副總經理、中國民航山西省管理局副局長、本公司山西分公司總經理和中國民用航空總局飛行標準司司長，二〇〇〇年十二月至二〇〇二年十月任本公司總經理，二〇〇二年十月至二〇〇四年八月任中國民用航空總局副局長，二〇〇四年八月至二〇〇八年十二月任中國南方航空集團公司總經理，二〇〇四年十一月至二〇〇八年十二月任中國南方航空股份有限公司董事長，二〇〇八年十二月至二〇一六年十二月起任東航集團總經理、黨組副書記，二〇〇九年二月起任本公司董事長，二〇一六年十二月起任東航集團董事長、黨組書記。劉先生還擔任國際航空運輸協會理事和海峽兩岸關係協會理事。劉先生畢業於中國民航飛行學院，獲得清華大學高級管理人員工商管理碩士學位，擁有特級飛行員職稱。

馬須倫先生現任本公司副董事長、總經理，東航集團董事、總經理、黨組副書記。馬先生曾任中國物資儲運總公司副總經理、中國民用航空總局財務司副司長、中國國際航空公司副總裁。二〇〇二年民航聯合重組後任中國國際航空公司常務副總裁，二〇〇四年九月至二〇〇七年一月任中國國際航空股份有限公司總裁，黨委副書記，二〇〇四年十二月至二〇〇八年十二月任中國航空集團公司黨組成員，二〇〇七年一月至二〇〇八年十二月任中國航空集團公司副總經理，二〇〇八年十二月起任本公司總經理、黨委副書記、東航集團黨組副書記，二〇〇九年二月起任本公司董事，二〇一一年十一月起任本公司副董事長，二〇一一年十一月至二〇一六年十二月任東航集團黨組書記，二〇一六年十二月起任東航集團董事、總經理、黨組副書記。馬先生還擔任上海上市公司協會副會長。馬先生畢業於山西財經大學、華中科技大學，獲得碩士學位，擁有中國註冊會計師資格。

李養民先生現任本公司董事、黨委書記、副總經理及東航集團黨組副書記、副總經理。李先生於一九八五年加入民航業，曾任西北航空公司飛機維修基地副總經理兼航綫部經理、中國東方航空西北公司飛機維修基地總經理、中國東方航空西北分公司副總經理，二〇〇五年十月起任本公司副總經理，二〇一〇年七月起兼任東方航空雲南有限公司董事長，二〇一〇年七月至二〇一二年十二月兼任本公司安全總監，二〇一一年五月起任東航集團黨組成員，二〇一一年六月起任本公司黨委書記、董事，二〇一二年二月至二〇一三年一月兼任中國貨運航空公司董事長，二〇一二年十二月至二〇一六年六月兼任東方航空物流有限公司執行董事，二〇一六年八月起任東航集團黨組副書記、副總經理。李先生還擔任中國民航信息網絡股份有限公司董事和中國航空器材有限責任公司董事長。李先生先後畢業於中國民航大學、西北工業大學，獲得碩士研究生學歷，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有教授級高級工程師資格。

徐昭先生現任本公司董事、東航集團總會計師。徐先生曾任東風汽車公司工程師、會計師，上海延華高科技有限公司財務部經理，陝西重型汽車有限公司財務總監，二〇〇六年十一月起任東航集團總會計師，二〇〇七年六月起至二〇一一年十一月任本公司監事，二〇一二年六月起任本公司董事。徐先生畢業於重慶大學鑄造專業和香港中文大學會計專業，並獲得碩士學位。徐先生擁有工程師和會計師職稱，中國註冊會計師資格。

顧佳丹先生現任本公司董事。顧先生曾任上海航空股份有限公司總經理助理兼商務部總經理、黨委書記，二〇〇五年五月至二〇〇九年八月任上海航空股份有限公司黨委委員、副總經理，二〇〇九年八月至二〇一〇年一月任上海航空股份有限公司代總經理，二〇一〇年一月至二〇一一年七月任東航集團副總經理、黨組成員兼上海航空有限公司黨委書記，二〇一一年七月至二〇一六年十二月任東航集團副總經理、黨組成員，二〇一二年六月起任本公司董事。顧佳丹先生獲得碩士學位，擁有高級經濟師職稱。

唐兵先生現任本公司董事、副總經理，東航集團副總經理、黨組成員。唐先生於一九九三年加入民航業，曾任珠海摩天宇發動機維修有限公司執行副總裁(中方總經理)、中國南方航空集團公司辦公廳主任、重慶航空有限公司總裁，二〇〇七年十二月至二〇〇九年五月任中國南方航空股份有限公司總工程師兼機務工程部總經理，二〇〇九年五月至二〇〇九年十二月任本公司北京分公司總經理，二〇一〇年一月到二〇一一年十二月任上海航空總經理，二〇一二年一月起任上海航空董事長，二〇一〇年二月起任本公司副總經理，二〇一一年五月起任東航集團黨組成員，二〇一二年六月起任本公司董事，二〇一六年十二月起任東航集團副總經理。唐先生畢業於南京航空航天大學電氣技術專業，獲得中山大學管理學院工商管理學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士學位以及中國社會科學院研究生院國民經濟學博士學位，擁有高級工程師資格。

董事會報告書

田留文先生現任本公司董事、副總經理，東航集團副總經理、黨組成員。田先生曾任中國通用航空公司市場銷售部北京營業部經理，本公司山西分公司總經理兼主任、工會主席、副總經理，二〇〇二年六月至二〇〇八年一月任本公司河北分公司副總經理、總經理，二〇〇五年四月至二〇〇八年一月兼任本公司北京基地總經理，二〇〇八年一月至二〇一一年十二月任中國東方航空江蘇有限公司總經理，二〇一一年十二月起任本公司副總經理，二〇一一年十二月至二〇一三年六月兼任上海航空有限公司總經理，二〇一四年六月起任東航集團黨組成員，二〇一五年六月起任本公司董事，二〇一六年十二月起任東航集團副總經理。田先生擁有南京大學高級管理人員工商管理碩士學位和高級經濟師資格。

李若山先生現任本公司獨立董事。李先生曾任廈門大學經濟學院會計系副主任、經濟學院副院長，復旦大學管理學院副院長、會計系主任及金融系主任，上海證券交易所上市公司諮詢專家委員會委員，財政部會計準則委員會諮詢專家。李先生現任復旦大學管理學院會計系教授，博士生導師，上海會計學會副會長、上海審計學會副會長。李先生於二〇〇一年獲上交所頒發的「中國十佳獨立董事」稱號。李先生畢業於廈門大學會計系，是中國第一位審計學博士學位獲得者，曾先後留學比利時魯汶大學、美國麻省理工學院等著名大學。

馬蔚華先生現任本公司獨立董事。馬先生現任第十二屆全國政協委員，國家科技成果轉化引導基金理事長、壹基金理事長、中國金融學會常務理事。馬先生還同時擔任中國國際貿易股份有限公司、中國郵政儲蓄銀行股份有限公司、聯想控股股份有限公司獨立董事和泰康人壽保險公司監事長。馬先生曾任招商銀行股份有限公司執行董事、行長兼首席執行官，香港永隆銀行有限公司董事長，招商信諾人壽保險有限公司董事長、招商基金管理有限公司董事長。馬先生擁有經濟學博士學位，在北京大學、清華大學等多所高校任兼職教授。

邵瑞慶先生現任本公司獨立董事。邵先生現任上海立信會計學院會計學教授、博士生導師，曾任上海海事大學經濟管理學院副院長、院長，上海立信會計學院副院長，以及中海(海南)海盛船務股份有限公司、上海汽車集團股份有限公司獨立董事。邵先生曾於二〇一〇年六月至二〇一四年四月擔任本公司獨立董事。邵先生於一九九五年獲國務院政府特殊津貼，現任交通運輸部財會專家諮詢委員與中國交通會計學會副會長。邵先生先後畢業於上海海事大學、上海財經大學與同濟大學，獲得經濟學學士學位、管理學碩士學位和博士學位，並擁有在英國、澳大利亞進修及做高級訪問學者兩年半時間的經歷。

蔡洪平先生現任本公司獨立董事、AGIC漢德工業4.0促進資本主席，中國香港籍。蔡先生一九八七年至一九九一年在上海市工業及運輸管理委員會及中國石化上海石油化工股份有限公司工作，並參與了上海石化於香港和美國上市的全過程，為中國H股始創人之一，一九九二年至一九九六年任國務院國家體改委中國企業海外上市指導小組成員及中國H股公司董事會秘書聯席會議主席，一九九七年至二〇〇六年任百富勤亞洲投行聯席主管，二〇〇六年至二〇一〇年任瑞銀投行亞洲區主席，二〇一〇年至二〇一五年任德意志銀行亞太區主席，二〇一四年十一月至今任中泛控股有限公司(前稱和記港陸有限公司，股份代號：715)的獨立非執行董事；二〇一五年四月至二〇一五年十二月任五礦發展股份有限公司獨立董事、審計委員會主席；二〇一五年十二月起任中國五礦集團公司外部董事。蔡先生畢業於復旦大學新聞學專業。

席晟先生現任本公司監事會主席、東航集團總審計師。席先生曾任審計署外資運用審計司外事二處副處長，外事司聯絡接待處處長，中國審計事務所副所長，審計署固定資產投資審計司司長，審計署駐哈爾濱特派員辦事處黨組書記、特派員。二〇〇七年一月至二〇〇九年九月任審計署人事教育司司長，二〇〇九年九月至二〇一二年十一月任東航集團審計部部長，二〇〇九年九月起任東航集團總審計師。二〇一二年六月起任公司監事，二〇一六年六月起任本公司監事會主席。席先生還任中國內部審計協會常務理事、亞洲內審組織執委會副主席。席先生畢業於江西財經大學，獲得大學本科學歷，具有高級審計師職稱，中國註冊會計師(CPA)，國際註冊內部審計師(CIA)。

巴勝基先生現任本公司監事，東航集團工會主席。巴先生於一九七八年加入民航業。巴先生曾任本公司財務處科長、副處長，一九九七年三月至一九九七年十月任本公司審計室主任，一九九七年十月至二〇〇〇年七月任東航集團審計室主任，二〇〇〇年七月至二〇〇三年一月任東航集團審計部部長，二〇〇三年一月至二〇〇三年五月任東航集團紀委辦公室主任、監察部部長、審計部部長，二〇〇三年五月至二〇〇六年十一月任東航集團紀檢組副組長兼紀委辦公室主任、監察部部長、審計部部長，二〇〇六年十一月至二〇〇九年十一月任本公司紀委書記，二〇〇九年十一月至二〇一一年十一月任本公司紀委書記、工會主席，二〇一一年十一月起至二〇一三年八月任本公司黨委副書記、紀委書記，二〇一三年六月起任公司監事，二〇一三年八月起任東航集團工會主席。巴先生畢業於上海電視大學。

胡際東先生現任公司監事、黨委副書記、工會主席。胡先生於一九七七年加入民航業。胡先生曾任本公司黨委宣傳部副部長，東航集團黨委工作部副部長、部長，東航集團黨組工作部部長。二〇一一年十二月至二〇一三年八月任本公司黨委常委、工會主席，二〇一三年八月至二〇一四年八月任公司黨委副書記、紀委書記、工會主席，二〇一四年八月起任本公司黨委副書記、工會主席，二〇一六年六月起任公司監事。胡先生畢業於上海大學文化管理專業和復旦大學行政管理專業。

馮金雄先生現任本公司監事，審計部總經理，兼任東航集團審計部部長。馮先生於一九八二年加入民航業。曾任公司計劃處副處長、處長，東航集團財務部部長、副總會計師，公司人力資源部經理，東航金控控股有限責任公司副總經理，公司上海保障部副總經理。二〇〇七年至二〇〇九年任中國東方航空武漢有限責任公司總經理，二〇〇九年二月起任公司審計部總經理，二〇〇九年三月起任公司監事，二〇一四年五月起任東航集團審計部部長。馮先生畢業於中國民航大學及中國社會科學院研究生院，擁有碩士研究生學歷。

賈紹軍先生現任本公司監事、東航集團財務部部長。賈先生曾任公司財務部總經理、黨總支書記，二〇一一年十二月至二〇一二年十一月任公司財務會計部總經理，二〇一二年十一月至二〇一四年五月任東航集團審計部部長，二〇一四年五月起任東航集團財務部部長，二〇一六年六月起任公司監事。賈先生畢業於中國民航大學，擁有復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位，具有高級會計師資格。

董事會報告書

吳永良先生現任本公司副總經理、財務總監。吳先生於一九八四年加入民航業，曾任本公司財務處副處長、處長，公司計劃財務處處長，東航集團財務部部長，二〇〇一年至二〇〇九年三月任東航集團副總會計師兼財務部部長，二〇〇九年四月起任本公司財務總監，二〇一一年十二月起任本公司副總經理、財務總監。吳先生畢業於中國民航大學經管系計財專業和復旦大學工商管理專業，擁有碩士研究生學歷和會計師職稱。

馮亮先生現任本公司副總經理、總工程師。馮先生於一九八六年加入民航業，在本公司飛機維修基地航綫部工作，一九九九年至二〇〇六年歷任本公司飛機維修基地工程技術處處長、基地總工程師、基地總經理，二〇〇六年九月東航工程技術公司成立後任工程技術公司總經理。二〇一〇年八月起任本公司總工程師，二〇一二年十二月至二〇一四年十二月任本公司安全總監，二〇一三年八月起任本公司副總經理。馮先生畢業於中國民航大學飛機電氣設備維修專業，獲得上海交通大學工商管理碩士學位。

姜疆先生現任公司副總經理、中國東方航空武漢有限責任公司總經理。姜先生於一九八六年加入民航業，先後在民航工業航空公司、中國通用航空公司工作，一九九九年六月至二〇〇五年四月歷任本公司山西分公司飛行部副經理、經理，二〇〇五年四月至二〇一〇年七月任山西分公司副總經理，二〇一〇年七月至二〇一四年六月任山西分公司總經理、黨委副書記，二〇一四年六月至二〇一六年十二月任中國東方航空武漢有限責任公司總經理、黨委副書記，二〇一六年十二月至二〇一七年二月任公司安全運行管理工作負責人、中國東方航空武漢有限責任公司總經理，二〇一七年二月起任公司副總經理、中國東方航空武漢有限責任公司總經理。姜先生畢業於中國民用航空飛行學院空中交通運輸專業，擁有復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位，擁有一級飛行員職稱。

汪健先生現任本公司公司秘書。汪先生於一九九五年加入本公司，曾任本公司辦公室副主任、上海營業部副總經理，二〇〇六年九月至二〇〇九年五月任中國南方航空股份有限公司上海基地副總經理，二〇〇九年五月至二〇一二年四月任本公司董事會秘書室主任兼證券事務代表，二〇一二年四月至二〇一六年五月任本公司董事會秘書兼董事會秘書室主任，二〇一六年五月起任本公司董事會秘書。汪先生在擔任公司董事會秘書及相關工作期間，曾設計並推動實施了本公司多個資本及戰略項目。汪先生畢業於上海交通大學，擁有華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級管理人員工商管理學位，並擁有上海證券交易所上市公司董事會秘書資格證書。

季衛東先生報告期內任本公司獨立董事。季先生曾任日本神戶大學法學院副教授、教授，二〇〇八年起任上海交通大學凱原法學院院長、講席教授。季先生現還任日本神戶大學名譽教授。季先生畢業於北京大學法律學系，先後完成了日本京都大學研究生院法科碩士課程、博士課程，並獲得京都大學博士學位。一九九一年九月至一九九二年七月為美國斯坦福大學法學院訪問學者。

于法鳴先生報告期內任本公司監事會主席。於先生曾任中國勞動人事部政策研究室調研處副處長，中國勞動人事部政策法規司綜合處處長，中國勞動部勞動科學研究所副所長，中國勞動和社會保障部勞動科學研究所副所長、所長、培訓就業司司長。二〇〇八年六月至二〇一一年五月任中國人力資源和社會保障部就業促進司司長，二〇一一年五月至二〇一五年七月任東航集團黨組成員、黨組紀檢組組長，二〇一一年六月至二〇一六年六月起任本公司監事會主席，二〇一五年七月至二〇一六年二月任東航集團黨組成員。於先生畢業於山東大學哲學系，擁有副研究員職稱。

徐海華先生報告期內任公司監事。徐先生於一九八二年加入民航業。二〇〇五年四月至二〇一〇年三月任東方航空食品投資有限公司黨委副書記、紀委書記，二〇一〇年四月至二〇一二年九月任東航旅業投資(集團)有限公司黨委副書記、紀委書記、工會主席，二〇一二年十月至二〇一四年八月任公司工會辦公室主任，二〇一四年九月至二〇一六年二月任公司工會副主席，工會辦公室主任，二〇一五年六月至二〇一六年六月任公司監事。徐先生畢業於澳門國際公開大學工商管理專業，獲得研究生學歷。

孫有文先生報告期內任本公司副總經理。孫先生於一九八零年加入民航業，曾任上海飛行部中隊長、大隊長。二〇〇七年四月至二〇〇九年十一月任東航江蘇有限公司副總經理，二〇〇九年十二月至二〇一二年四月任上海飛行部總經理，二〇一二年四月至二〇一四年三月任本公司總飛行師、上海飛行部總經理，二〇一四年三月至二〇一四年七月任本公司副總經理兼總飛行師，二〇一四年七月至二〇一七年二月任本公司副總經理。孫先生畢業於中國民用航空飛行學院駕駛系飛機駕駛專業，擁有復旦大學管理學院高級管理人員工商管理學位。

董事會和管理層人事變動情況

二零一六年六月十五日，本公司二零一五年度股東周年大會選舉劉紹勇先生、馬須倫先生、李養民先生、徐昭先生、顧佳丹先生、唐兵先生、田留文先生為本公司第八屆董事會董事，選舉李若山先生、馬蔚華先生、邵瑞慶先生、蔡洪平先生為本公司第八屆董事會獨立非執行董事，選舉席晟先生、巴勝基先生、賈紹軍先生為本公司第八屆監事會股東監事。同日，蔡洪平先生獲委任為提名與薪酬委員會委員(取代邵瑞慶先生)；李若山先生獲委任為航空安全與環境委員會委員(取代邵瑞慶先生)；邵瑞慶先生獲委任為審計和風險管理委員會及規劃發展委員會委員。季衛東先生因任期屆滿六年，自二零一六年六月十五日起不再擔任本公司獨立非執行董事職務、董事會審計和風險管理委員會和規劃發展委員會委員職務；于法鳴先生因任期屆滿自二零一六年六月十五日起不再擔任本公司股東監事職務。詳情請參見二零一六年四月二十八日、二零一六年六月十五日本公司在香港刊發的公告。

本公司第六屆職代會組長聯席會二零一六年第二次會議選舉胡際東先生、馮金雄先生為本公司第八屆監事會職工代表監事。徐海華先生因工作變動不再擔任本公司職工代表監事職務。詳情請參見二零一六年六月十五日本公司在香港刊發的公告。

二零一六年六月十五日，本公司原聯席公司秘書汪健先生獲董事會委任為本公司的公司秘書，魏偉峰先生不再擔任本公司聯席公司秘書，自當日起生效。詳情請參見二零一六年六月十五日本公司在香港刊發的公告。

二零一七年二月二十二日，本公司第八屆董事會第四次普通會議聘任姜疆先生為本公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致；孫有文先生因工作變動不再擔任本公司副總經理。詳情請參見二零一七年二月二十二日本公司在香港刊發的公告。

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
季衛東	二零一六年六月十五日	任期屆滿	獨立非執行董事
于法鳴	二零一六年六月十五日	任期屆滿	股東代表監事
徐海華	二零一六年六月十五日	工作變動	職工代表監事
孫有文	二零一七年二月二十二日	工作變動	副總經理

董事會報告書

新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
蔡洪平	二零一六年六月十五日	二零一五年度股東周年大會選舉	獨立非執行董事
胡際東	二零一六年六月十五日	第六屆職代會組長聯席會 二零一六年第二次會議	職工代表監事
賈紹軍	二零一六年六月十五日	二零一五年度股東周年大會選舉	股東代表監事
姜疆	二零一七年二月二十二日	第八屆董事會第四次普通會議聘任	副總經理

根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	其他單位名稱	在其他單位 擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
李養民	東方航空物流有限公司 中國航空器材有限責任公司	執行董事 董事長	二零一二年十二月 二零一六年十月	二零一六年六月
顧佳丹	中央企業貧困地區產業 投資基金股份有限公司	監事	二零一六年十月	
田留文	東方航空物流有限公司	執行董事	二零一六年六月	
李若山	興業銀行股份有限公司	獨立董事 監事	二零一零年十月 二零一六年十二月	二零一六年十月
蔡洪平	中海集裝箱運輸股份有限公司	獨立董事	二零一六年七月	
席晟	東方航空產業投資有限公司	董事長	二零一六年十一月	
賈紹軍	東方航空產業投資有限公司	董事	二零一六年十一月	
吳永良	東航大酒店有限公司	執行董事	二零一四年一月	二零一六年一月
汪健	東方航空產業投資有限公司	董事，總經理	二零一六年十一月	

行政總裁、監事和高級管理人員持股情況

除以上所披露之本公司董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況之外，於二零一六年十二月三十一日，本公司董事、行政總裁、監事及高級管理人員及彼等各自之聯繫人概無於本公司及／或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及／或債券證(視乎情況而定)持有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須向本公司及香港聯交所披露、並於根據證券及期貨條例第352條須予存置的登記冊中所記錄的權益或淡倉(包括本公司董事、行政總裁、監事及高級管理人員及彼等各自之聯繫人根據證券及期貨條例有關規定被假設或視為持有的權益或淡倉)，或根據標準守則(對監事的應用範圍被視為與董事一致)須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉。

在二零一六年度內及截至二零一六年十二月三十一日止，本公司並無授予或訂立任何安排，致使本公司董事、行政總裁、監事、高級管理人員及／或他們的配偶或未滿十八歲子女認購本公司股份證券或債券證券的權利。

於本報告日期，東航集團擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的本公司股份權益。

董事及監事服務合約

各董事或監事與本公司概無訂立任何本公司在不予賠償(法定賠償除外)的情況下在一年內不可終止的服務合同。

董事及監事的合約權益

各董事或監事或與各董事或監事有關連的實體於本報告期內概無在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重要交易、安排或合約(定義見上市規則附錄十六第15段)中直接或間接擁有重大權益。

薪酬

董事及監事

有關董事及監事之薪酬詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註9。

主要供貨商及客戶

二零一六年本集團向最大供貨商和前5名供貨商的採購金額分別佔年度採購總額的7.55%和16.86%，本集團向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣142.28億元，佔本集團營業收入的14.44%。各董事、監事或其聯繫人或任何據本集團董事所知持有5%或以上本公司股份之股東概無在上述供貨商及客戶擁有任何權益。

醫療保險

本集團大部份中國僱員參加了各省份的市政府組織的醫療保險計劃。除此供款外，本集團對參加計劃的僱員並無其他醫療費用責任。截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團計人民幣6.06億元(二零一五年：人民幣5.63億元)醫療保險供款於損益表中列賬。

職工退休金制度

有關本公司職工退休金制度和退休後的福利之詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註37。

職工住房補貼

本集團職工住房補貼詳情請參閱本集團根據國際財務報告準則編製之財務報表附註9。

銀行貸款及其他借款

本公司及本集團截至二零一六年十二月三十一日止之銀行貸款及其他借款詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註34。

利息資本化

本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度按國際財務報告準則計算之資本化利息為人民幣7.49億元。

物業、機器及設備

本公司及本集團本年度之物業、機器及設備變動情況，已概述在按國際財務報告準則編製的財務報表附註18內。

董事會報告書

儲備

本公司及本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度儲備變動及本公司溢利分配詳情，請參閱按國際財務報告準則編製的財務報表附註42。

捐款

本集團於本年度內慈善捐款合共約人民幣491萬元。

對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

於本年度，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

獲准許的彌償條文

本公司於年內已購買及維持董事責任保險，就針對董事及本集團附屬公司之董事於履行職責時引致或與此有關的任何法律訴訟提供適當保障。保障範圍每年檢討一次。

重大訴訟

截至二零一六年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

重大事項

本集團提述以下內容：

- 1、二零一六年及二零一七年一至三月，本公司完成了二零一六年第1-17期超短期融資券和二零一七年第1-3期超短期融資券的發行。詳情請參見二零一六年一月十八日、一月二十一日、三月二十八日、四月十一日、四月十三日、四月十四日、四月二十日、四月二十八日、五月九日、五月十八日、六月一日、六月八日、九月二十一日、十月二十日、十一月二日、十一月八日、十一月十日 and 二零一七年一月十九日、二月二十四日、三月二日本公司在香港刊發的公告。
- 2、二零一六年及二零一七年一至三月，本公司兌付了二零一五年第3-9期超短期融資券和二零一六年第1-12期超短期融資券。詳情請參見二零一六年三月十五日、四月七日、四月十一日、五月十三日、六月十七日、七月五日、七月十五日、八月八日、八月二十二日、九月十四日、九月十九日、九月二十八日、十月十七日、十月二十八日、十一月七日、十二月十三日、十二月十六日、二零一七年一月六日、二月二十四日本公司在香港刊發的公告。
- 3、二零一六年，本公司完成了二零一六年第1-3期中期票據的發行。詳情請參見二零一六年六月十五日、七月十四日和七月二十日本公司在香港刊發的公告。
- 4、二零一六年三月十八日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)自二零一五年三月十八日至二零一六年三月十七日期間的利息。大公國際資信評估有限公司對二零一二年公司債券(第一期)進行了跟踪信用評級。二零一七年三月二十日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)自二零一六年三月十八日至二零一七年三月十七日期間的利息。詳情請參見二零一六年三月十一日、五月三日和二零一七年三月十一日本公司在香港刊發的公告。
- 5、二零一六年四月二十一日，本公司股票因控股股東東航集團擬與第三方簽署同本集團主營業務、股權等相關的合作協議停牌一天。同日，東航集團與攜程旅遊網絡技術(上海)有限公司簽署《戰略合作框架協議》。本公司股票自二零一六年四月二十二日起復牌。詳情請參見二零一六年四月二十日和四月二十一日本公司在香港刊發的公告。
- 6、截至二零一六年五月六日，本公司下屬全資附屬公司東航海外(香港)有限公司回購海外人民幣債券累計金額達人民幣33億元。詳情請參見二零一六年三月十八日、四月一日、四月十三日、四月十四日、四月二十七日、四月二十九日、五月六日、五月十日本公司在香港刊發的公告。

- 7、二零一六年四月二十八日，本公司與空中客車公司簽署《20架A350-900飛機購買協議》；與波音公司簽署《15架B787-9飛機購買協議》。詳情請參加二零一六年四月二十八日和五月二十日本公司在香港刊發的公告和通函。
- 8、二零一六年六月十五日，本公司股東大會批准本公司與東航國際融資租賃有限公司簽署《二零一六年度飛機融資租賃框架協議》和《2017-2019年度飛機融資租賃框架協議》。詳情請參加二零一六年四月二十八日、五月二十日和六月十五日本公司在香港刊發的公告和通函。
- 9、二零一六年六月十五日，本公司股東大會批准本公司為東航海外擴大擔保餘額，擔保餘額最高上限由人民幣120億元提高至人民幣240億元，擔保期限與東航海外發債、貸款、貿易融資等主債務期限一致，最長不超過10年。詳情請參見二零一六年四月二十八日和六月十五日本公司在香港刊發的公告。
- 10、二零一六年八月三十日，本公司董事會審議批准本公司與東航集團及附屬公司、中國民航資訊網絡股份有限公司之間2017-2019年度日常關聯交易。十月二十七日，本公司二零一六年第一次臨時股東大會審議通過2017-2019年度存貸款金融服務日常關聯交易與航空配餐服務日常關聯交易。詳情請參見二零一六年八月三十日、九月二十一日本公司在香港刊發的公告和通函。
- 11、二零一六年九月二十八日，本公司完成韓元債發行。二零一七年三月二十八日，本公司支付韓元債自二零一六年九月二十八日至二零一七年三月二十七日期間的利息。詳情請參見二零一六年九月二十八日和二零一七年三月二十一日本公司在香港刊發的公告。
- 12、二零一六年十月二十六日，本公司完成二零一六年公司債券(第一期)發行。詳情請參見二零一六年九月六日、十月二十日、十月二十四日、十月二十七日、十一月七日本公司在香港刊發的公告。
- 13、二零一六年十月二十七日，本公司董事會審議批准本公司與中國航空器材有限責任公司之間2017-2019年度日常關聯交易。詳情請參見二零一六年十月二十七日本公司在香港刊發的公告。
- 14、二零一六年十一月一日，本公司與中國商用飛機有限責任公司簽署《C919客機首家用戶框架協議》。詳情請參見二零一六年十一月一日本公司在香港刊發的公告。
- 15、二零一六年十一月二十九日，本公司董事會審議批准本公司與東方航空物流有限公司及中國貨運航空有限公司之間2017-2019年度日常關聯交易。詳情請參見二零一六年十一月二十九日、十二月十九日、二零一七年一月三日和一月十七日本公司在香港刊發的公告。
- 16、二零一六年十二月七日，本公司完成二零一六年中期利潤分配實施。詳情請參見二零一六年八月三十日、十月二十七日 and 十一月三十日本公司在香港刊發的公告。
- 17、二零一七年一月十七日，本公司二零一七年第一次臨時股東大會審議批准本公司向東航產業投資有限公司轉讓東航物流100%股權(「該出售事項」)。該出售事項已於二零一七年二月十日完成。詳情請參見二零一六年十一月二十九日、十二月十九日、二零一七年一月十七日和二零一七年二月十日本公司在香港刊發的公告和通函。
- 18、二零一七年一月十七日，本公司董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一七年十二月三十一日，為中國聯合航空有限公司、上海東方飛行培訓有限公司、東方公務航空服務有限公司、東方航空技術有限公司及其下屬全資子公司提供上限為10億元人民幣的擔保總額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見二零一七年一月十七日本公司在香港刊發的公告。

董事會報告書

19、二零一七年三月十日，李留軍先生獲委任擔任香港法例第622章《公司條例》(「公司條例」)第十六部所規定的代表本公司在香港接收法律程序及通知之本公司授權代表職務(「授權代表」)；劉明煜先生不再擔任授權代表，自當日生效。詳情請參見二零一七年三月二十四日本公司在香港刊發的公告。

持續關連交易

經本集團董事會、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二零一六年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

經批准的類別	單位：千元 幣種：人民幣	
	截至二零一六年 十二月三十一日 的發生額	二零一六年 預估交易 金額上限
金融服務(餘額)		
— 存款餘額	1,296,484	7,000,000
— 貸款餘額	—	7,000,000
航空食品供應服務	1,054,075	1,460,000
進出口代理服務	104,738	150,000
生產服務及維修服務	97,064	199,200
物業租賃	53,760	150,000
物業管理及綠化養護服務	59,170	128,000
廣告代理服務	36,029	70,000
酒店住宿服務	30,294	55,100
民航信息網絡服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	589,639	730,000
飛機融資租賃服務	2,720,614	26.16億美元 或等值人民幣

於二零一六年度本公司所簽定的持續關連交易概括如下：

- 二零一六年四月二十八日，本公司與東航國際融資租賃有限公司(「東航租賃」)分別簽署《2016年度飛機融資租賃框架協定》和《2017-2019年度飛機融資租賃框架協議》。本公司向東航租賃就建議交易擬註冊成立的全資附屬公司以融資租賃方式承租本公司分別於二零一六年度及二零一七至二零一九年度飛機引進計劃中的部分飛機。融資租賃本金總額為不多於購置租賃飛機的代價的100%。東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司。東航租賃及出租人(東航租賃的全資附屬公司)各自因此為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，建議交易構成本公司的關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年四月二十八日在香港刊發的公告。
- 二零一六年四月二十八日，本公司與東航技術應用研發中心有限公司(「東航研發中心」)訂立服務框架協議，據此，東航實業集團有限公司(「東航實業」)及其附屬公司向東航研發中心提供24小時物業管理服務、住宿及餐飲服務以及地面運輸服務。服務框架協議的年期為二零一六年五月一日至二零一七年九月三十日，可經相互書面同意延長服務框架協議的年期。東航實業及其附屬公司向東航研發中心收取的服務費將由訂約方按獨立第三方就同類服務提供的報價並參考述相關因素而釐定。董事建議就截至二零一六年十二月三十一日止八個月及截至二零一七年九月三十日止九個月的服務框架協議項下持續關連交易設立建議上限分別為東航實業為人民幣26,100,000元及人民幣58,900,000元。本公司控股股東東航集團的全資附屬公司，東航實業根據上市規則為本公司的關連人士。因此，根據上市規則，東航研發中心與東航實業訂立的服務框架協議項下擬進行的交易構成本公司的持續關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年四月二十八日在香港刊發的公告。

3. 二零一六年八月三十日，本公司與關聯方東航集團及其下屬控股附屬公司就日常關聯交易簽署了為期三年(二零一七年一月一日至二零一九年十二月三十一日)的日常關聯交易框架協定，並更新了二零一七年至二零一九年日常關聯交易專案上限，其中存貸款金融服務及航空配餐日常關聯交易已經於公司二零一七年第一次臨時股東大會審議通過。以下載列各項更新持續關連交易之關連人士的關係及相關年度上限：

協議	訂約方與關連人士的關係	截至以下日期止財政年度的年度上限(人民幣)		
		二零一七年 十二月三十一日	二零一八年 十二月三十一日	二零一九年 十二月三十一日
物業租賃更新協議	東航集團，直接或間接擁有本公司已發行股本約56.38%權益，為本公司控股股東，因此亦為其關連人士。	80,000,000元	85,000,000元	90,000,000元
金融服務更新協議	東航集團財務有限責任公司，其約53.75%權益由東航集團直接擁有，因此亦為其聯繫人。 東航金控，為東航集團的全資附屬公司。	10,000,000,000元	11,500,000,000元	13,000,000,000元
進出口服務更新協議 (前稱進出口代理更新協議)	東方航空進出口有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，因此亦為其聯繫人。	430,000,000元	490,000,000元	570,000,000元
航空配餐服務更新協議	東方航空食品投資有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，因此亦為其聯繫人。	1,450,000,000元	1,650,000,000元	1,900,000,000元
配套服務更新協議(前稱生產及維修服務更新協議)	東航實業，為東航集團的全資附屬公司。	560,000,000元	690,000,000元	810,000,000元
廣告代理更新協議	東方航空傳媒股份有限公司，其55%權益由東航集團直接擁有，因此亦為其聯繫人。	75,000,000元	80,000,000元	85,000,000元

有關詳情，請參閱本公司於二零一六年八月三十日發表的公告。

4. 二零一六年十一月十六日，中貨航與中國航空結算公司訂立《中國貨運國內郵件服務收入結算及清算協議》，更新了與關聯方中國民航信息網絡股份有限公司之間二零一七年至二零一九年航空信息技術服務日常關聯交易上限為每年人民幣11,000,000元。中國航空結算公司為中國民航信息網絡股份有限公司的全資附屬公司。而中貨航為本公司的附屬公司。東航集團為中國民航信息網絡股份有限公司的主要股東。因此，根據上市規則，中貨航乃中國民航信息網絡股份有限公司的關連人士。故此，中貨航國內郵件服務收入結算及清算協議及其項下擬進行的交易構成中國民航信息網絡股份有限公司的持續關連交易。詳情請參見中國民航信息網絡股份有限公司於二零一六年十一月十六日在香港刊發的公告。

董事會報告書

5. 二零一六年十月二十七日，董事會審議批准公司與中國航空器材有限責任公司之間二零一七至二零一九年度日常關聯交易(根據上海證券交易所股票上市規則)金額上限分別為人民幣2.9億元、人民幣3.6億元和人民幣5.3億元。詳情請參見本公司於二零一六年十月二十八日在《中國證券報》、《上海證券報》上海證券交易所網站刊發的公告、及於二零一六年十月二十七日在香港聯合交易所有限公司網站刊發的海外監管公告。
6. 本公司出售東航物流全部股權後，東航物流及其附屬公司集團(「東航物流集團」)各成員公司成為本公司控股股東東航集團的附屬公司。因此，東航物流集團各成員公司成為上市規則定義下本公司的關連人士。故此，根據上市規則，本集團向東航物流集團提供之貨運物流業務保障服務和東航物流集團向本集團提供之貨站業務保障服務均構成本公司的持續關連交易。於二零一六年十一月二十九日，本公司及東航物流訂立貨運物流日常關聯交易框架協議，為期三年，自東航物流的全部股權按出售協議自本公司轉讓至買方之日起至二零一九年十二月三十一日止。本集團向東航物流集團提供貨運物流業務保障服務和貨站業務保障服務的定價及/或收費標準，須參照市場價確定，並經貨運物流日常關聯交易框架協議的訂約雙方公平磋商釐定。下表載列就貨運物流日常關聯交易框架協議項下擬進行的交易而言，本集團或東航物流集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度各年分別應付金額的建議年度上限。

	建議年度上限		
	截至十二月三十一日止年度		
	二零一七年 (人民幣百萬元)	二零一八年 (人民幣百萬元)	二零一九年 (人民幣百萬元)
收入			
東航物流集團就貨運物流業務保障服務應付本集團的金額	300	375	470
開支			
本集團就貨站業務保障服務應付東航物流集團的金額	500	610	750

有關詳情，請參閱本公司於二零一六年十一月二十九日發表的公告。

本公司之獨立非執行董事已審閱過在二零一六年此等持續關連交易，並確認：

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

就上市規則第14A.56條而言，本公司的核數師安永會計師事務所已根據香港會計師公會發布的香港鑒證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的持續關連交易的核數師函件」，對截至二零一六年十二月三十一日止年度的持續關連交易執行情序。根據上市規則第14A.56條，安永會計師事務所已就上述本集團披露的持續關連交易出具無保留意見的函件，並載有其發現和結論。本公司已向香港聯交所提供核數師函件副本。

就各項載於按照國際財務報告準則編製的財務報表附註47的有關連人士交易，本公司確認已遵守上市規則下的有關規定(如適用)。除上述披露以外，載列於按國際財務報告準則編製的財務報表附註47的有關連人士交易並不屬於上市規則所指之關連交易。

關連交易

二零一六年十一月二十九日，本公司與東航產投簽訂《貨運物流日常關聯交易框架協定》，同意本公司出售東航物流全部股權，代價為人民幣2,432,544,211.50元。由於東航產投為本公司控股股東東航集團的全資附屬公司，因此，根據上市規則第14A章，出售事項構成本公司的一項關連交易。出售事項所得款項總額人民幣2,432,544,211.50元已全數用作本集團的一般營運資金。二零一七年一月一日，為避免東航物流股權轉讓完成後本公司經營的客機腹艙業務與東航物流下屬中貨航經營的全貨機業務將構成同業競爭，本公司與中貨航簽署《客機腹艙委託經營協定》，將客機腹艙業務委託給中貨航經營。詳情請參見本公司於二零一六年十一月二十九日、二零一六年十二月十九日、二零一七年一月三日及二零一七年一月十七日在香港刊發的公告。

獨立非執行董事意見

本公司獨立非執行董事根據中國證監會的有關規定，對本公司對外擔保情況進行了核查，並發表了獨立意見：本公司嚴格按照相關法律法規和公司章程的規定，嚴格控制對外擔保事項，截至二零一六年十二月三十一日本公司及納入合併會計報表的附屬公司不存在為控股股東及其他關聯方、其他非法人單位、個人提供擔保的情況。

審計師

本財務報告已由安永會計師事務所審核。其將於應屆年度股東大會上任滿告退，屆時將提呈決議案，續聘其為本公司的審計師。

董事會代表

劉紹勇
董事長

中國·上海
二零一七年三月三十日

企業管治

企業管治常規

本公司已經建立了比較規範、穩健的企業管治架構，並注重遵循透明、問責，維護全體股東權益的公司管治原則。

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

本公司的企業管治常規守則包括但不限於以下文件：公司章程、股東大會議事規則、董事會議事規則、監事會議事規則、獨立董事工作制度、關聯交易管理制度以及審計和風險管理委員會章程、規劃發展委員會章程、提名與薪酬委員會工作細則、航空安全與環境委員會工作細則、總經理工作制度、投資者關係管理制度、投資者關係管理工作實施細則、關聯交易管理制度、關聯交易實施細則、對外擔保制度、套期保值業務管理(暫行)規定等。

截至二零一六年十二月三十一日止年度及截至本年報公布之日，董事會已檢討過本公司採納的企業管治守則文件下的有關規定和公司實務情況認為：截至二零一六年十二月三十一日止年度，本公司的企業管治水平達到《守則》所載的守則條文的要求。在某些方面，本公司採納的企業管治守則比《守則》列載的條文更為嚴格。下面就主要方面列出比《守則》所載的條文更為嚴格的地方。

比《守則》所載的條文更為嚴格的主要方面：

- 在二零一六年財政年度內舉行董事會的次數為9次。本公司由董事會管理，董事會負責公司的領導及監控工作，各董事透過指揮及監督公司事務，集體對本公司的事務負責。

董事

截至二零一六年十二月三十一日本公司董事會由11名董事組成，其中劉紹勇先生(董事長)、馬須倫先生、李養民先生、徐昭先生、顧佳丹先生、唐兵先生、田留文先生等7名為董事，李若山先生、馬蔚華先生、邵瑞慶先生、蔡洪平先生等4名為獨立非執行董事。各董事的姓名、個人資料及任職情況載於本報告書第57頁至第63頁。

本公司的獨立非執行董事具備專業的知識和經驗。他們能充分發揮監察和平衡的重要作用，保障股東和本公司的整體利益。董事會認為他們能有效地作出獨立判斷，符合上市規則第3.13條列載的評估獨立性的指引。根據《上市規則》第3.13條，本公司已經收到每名獨立非執行董事就其獨立性而作出的年度確認函。所有董事(包括獨立非執行董事)的任期為3年，正式委任書及公司章程對他們的任命列明瞭有關的期限和條件。本公司董事、監事、高級管理人員之間，除工作關係之外，在財務、業務、家屬等方面概無任何關係。

董事會的權力

董事會定期檢討各營業部門議定的預算及與業務目標有關的業績表現，並行使多項保留權力，包括：

- 負責召集股東大會，並向股東大會報告工作；
- 執行股東大會的決議；

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

董事會及相關專業委員會對財務數據的完整性以及本集團內部監控制度及風險管理的效能負責。董事會亦負責編製本公司財務報表。本公司業務目標及日常業務運作的責任則交由行政總裁承擔。公司章程具體列載了董事會和經理層的職責權限。董事會定期檢討行政總裁的職能及賦予行政總裁的權力，以確保此安排仍然適當。為確保權力和授權分布均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。本公司現任主席是劉紹勇先生。行政總裁由馬須倫先生(本公司董事及總經理)擔任，另有多名高級行政人員各自負責本公司個別業務的日常管理工作。

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

公司根據監管要求及工作需要及時制定及完善相關規章制度：修訂了《公司章程》中涉及股本描述的有關條款，以體現公司註冊資本的變化。制定了《信息披露暫緩與豁免業務管理制度》，修訂了《獨立董事工作制度》、《董事會秘書工作制度》、《董事會審計和風險管理委員會章程》以及《董事會規劃發展委員會章程》。

股東大會會議

本公司股東召集臨時股東大會、向董事會提出查詢的程序以及在股東大會上提出議案的程序的規定如下：

根據公司章程及本公司《股東大會議事規則》的相關規定，股東可以自行召集股東大會，主要規則如下：

- 獨立或者合計持有本公司10%以上股份的股東有權向董事會請求召開臨時股東大會，並應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、行政法規和公司章程的規定，在收到請求後10日內提出同意或不同意召開臨時股東大會的書面反饋意見。

企業管治

- 董事會不同意召開臨時股東大會，或者在收到請求後10日內未作出反饋的，單獨或者合計持有本公司10%以上股份的股東有權向監事會提議召開臨時股東大會，並應當以書面形式向監事會提出請求。
- 監事會同意召開臨時股東大會的，應在收到請求5日內發出召開股東大會的通知，通知中對原請求的變更，應當征得相關股東的同意。
- 監事會未在規定期限內發出股東大會通知的，視為監事會不召集和主持股東大會，連續90日以上單獨或者合計持有本公司10%以上股份的股東可以自行召集和主持。

根據公司章程及本公司《股東大會議事規則》的相關規定，股東有權查閱、複製公司章程、股東會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議和財務會計報告。股東可以向本公司提出要求查閱本公司會計賬簿。股東要求查閱本公司會計賬簿的，應當向本公司董事會秘書室提出書面請求，說明目的。本公司有合理根據認為股東查閱會計賬簿有不正當目的，可能損害本公司合法利益的，可以拒絕提供查閱，並應當自股東提出書面請求之日起十五日內書面答覆股東並說明理由。本公司拒絕提供查閱的，股東可以請求人民法院要求本公司提供查閱。

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

- 單獨或者合計持有本公司發行在外有表決權股份總數百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開前提出臨時提案並書面提交召集人。但受限於上市規則規定，本公司須在股東大會召開日前不少於10個營業日向股東寄發關於新的臨時提案的補充通函及相關材料，因此提案人提出新的臨時提案的時間不應晚於該等向股東寄發補充通函的時限，且應考慮並給予本公司合理的時間準備並寄發補充通函。
- 本公司董事會應對前款提案進行審查，提案中屬於股東大會職權範圍內事項的，應列入該次會議議程。召集人應當在收到提案後儘快發出股東大會補充通知，公告臨時提案的內容。董事會認為提案內容不屬於股東大會職權範圍的，應當在該次股東大會上進行解釋和說明，並將提案內容和董事會說明在股東大會結束後與股東大會決議一並公告。
- 董事會按以下原則對提案進行審核：
 - (一) 關聯性。董事會對股東提案進行審核，對於股東提案涉及事項與公司有直接關係，並且不超出法律、法規和《公司章程》規定的股東大會職權範圍的，應提交股東大會討論。對於不符合上述要求的，不提交股東大會討論。
 - (二) 程序性。董事會可以對股東提案涉及的程序性問題做出決定。如將提案進行分拆或合併表決，需征得原提案人同意；原提案人不同意變更的，股東大會會議主持人可就程序性問題提請股東大會做出決定，並按照股東大會決定的程序進行討論。

股東查閱相關數據及提出臨時提案的聯繫方式請參見本報告標題為「企業管治－投資者關係」一節。

二零一六年六月十五日，本公司召開了二零一五年度股東大會，會議審議通過了全部16項議案，本次會議決議公告已於二零一六年六月十六日刊登於上海證券交易所網站(www.sse.com.cn)、香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)和本公司網站(www.ceair.com)上。

二零一六年十月二十七日，本公司召開了二零一六年第一次臨時股東大會，會議審議通過了全部3項議案，本次會議決議公告已於二零一六年十月二十八日刊登於上海證券交易所網站(www.sse.com.cn)、香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)和本公司網站(www.ceair.com)上。

二零一七年一月十七日，本公司召開了二零一七年第一次臨時股東大會，會議審議通過了全部1項議案，本次會議決議公告已於二零一七年一月十八日刊登於上海證券交易所網站(www.sse.com.cn)、香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)和本公司網站(www.ceair.com)上。

各位董事出席股東大會會議的出席率如下：

董事	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	2/2	100%
馬須倫	2/2	100%
李養民	2/2	100%
徐昭	2/2	100%
顧佳丹	2/2	100%
唐兵	2/2	100%
田留文	2/2	100%
李若山	2/2	100%
馬蔚華	2/2	100%
邵瑞慶	2/2	100%
蔡洪平	2/2	100%
季衛東(離任)	1/1	100%

董事會會議

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

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

企業管治

為確保良好的企業管治，截至本年報公布之日董事會已成立4個專門委員會：審計和風險管理委員會、提名與薪酬委員會、規劃發展委員會及航空安全與環境委員會，並按照《守則》所訂的原則制定其職權範圍。公司秘書為這些委員會撰寫會議記錄，而委員會向董事會彙報工作。

董事會於二零一六年召開了9次會議。下表顯示各董事於本報告期內出席董事會之詳情：

董事	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	9/9	100%
馬須倫	9/9	100%
李養民	9/9	100%
徐昭	9/9	100%
顧佳丹	9/9	100%
唐兵	9/9	100%
田留文	9/9	100%
劉克涯	9/9	100%
李若山	9/9	100%
馬蔚華	9/9	100%
邵瑞慶	9/9	100%
蔡洪平	5/5	100%
季衛東(離任)	4/4	100%

附註： 各位董事均親自出席相關董事會會議。

董事權益

所有董事須於首次獲委任時向董事會申報在其他公司或機構擔任董事或其他職務的身份，有關利益申報每年更新一次。倘本公司董事會在討論任何動議或交易時認為董事在當中存在利益衝突，該董事須申報利益及放棄投票，並在適當情況下避席。本公司根據適用的指引於每個財務報告期間要求董事確認他們或其聯繫人與本公司或其附屬公司進行的任何有關聯的交易。經確認的重大有關聯人士交易，均已在本年報按國際財務報告準則編製之財務報表附註內披露。

董事進行之證券交易

本公司已採納上市規則附錄十的《標準守則》為本公司的董事證券交易守則。本公司各董事及監事於獲委任時均獲發一份《標準守則》。經向所有董事作出特定查詢後，本公司並無發現任何董事或監事於二零一六年違反《標準守則》之規定標準。

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

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

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

董事就財務報表所承擔的責任

董事確認須就編製本集團財務報表承擔有關責任。

本公司核數師就財務報表所作之核數師報告列載於本年報第92至96頁。

董事培訓情況

發展技能和培訓相關內容	參加董事
中國證監會組織的二零一六年第4期上市公司董事長、總經理研修班	馬須倫
上海上市公司協會組織的上市公司上海轄區2016年第1期董事監事培訓班	田留文
董事履職培訓	全體董事
2016年1月，通商律師事務所就董事、監事、高級管理人員合規履職進行培訓	全體董事

本公司董事會秘書室負責組織安排和核對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

公司秘書培訓

於二零一六年度內，本公司的公司秘書參加了不少於15個小時的相關專業培訓。本公司董事會秘書室負責安排和查對董事和高級管理人員的培訓及持續專業發展。

審計和風險管理委員會

截至二零一六年十二月三十一日，本公司審計和風險管理委員會由李若山先生、徐昭先生和邵瑞慶先生組成，其中李若山先生和邵瑞慶先生為獨立董事，李若山先生為委員會主席。

審計和風險管理委員會是董事會下設的專業委員會，主要職責是檢查及監督本公司的財務報告及內部控制，檢查、評估本公司整體風險管理，特別是重大決策、重大事件和重要業務的風險管理及風險控制制度，並監督實施。

(一) 內部審核

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

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

企業管治

(二) 風險管理

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

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

本集團建立了全面風險管理制度，以全面風險管理與內部控制總手冊為主綫，對重要部門及分支機構建立全面風險管理與內部控制分手冊，在本集團整體層面及業務流程層面對內部控制的設計與運行進行持續監督與評估。董事會為全面風險管理工作的最高領導和決策機構，成立審計與風險管理委員會，設置以業務單位、風險管理單位、內部審計部門為核心的風險管理三道防綫，將風險內控理念融入本集團各項業務系統，建立了重大風險的識別、評估與應對為一體的風險管理框架。業務單位作為本集團風險管理的第一道防綫，將風險管理措施與內部控制程序一並融入到業務單位的工作與流程中；風險管理單位作為業務單位之上的第二道防綫，領導和協調本集團內各業務單位在管理風險方面的工作，確保企業風險管理得到落實執行，並對相關的工作作出持續性的監控；內部審計部門作為風險管理第三道防綫，直接向董事會及審計與風險管理委員會負責，對本集團各業務單位及職能部門的風險管理工作執行內部監控與評價。

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

審計和風險管理委員會履職情況

審計和風險管理委員會在二零一六年共召開10次會議，會議邀請本公司高級管理人員、外聘審計師及內部審計人員出席。審計和風險管理委員會就外聘審計師和內部審計人員的報告結果、本公司採納之會計原則與常規、內部監控、是否符合上市規則的規定進行審核，對審核、內部監控、風險管理及財務報表事宜進行檢討，本公司的二零一六年第一季度、半年度、第三季度及二零一六全年業績經審計和風險管理委員會開會討論後才建議交由董事會通過。

各委員出席審計和風險管理委員會會議的出席率如下：

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
李若山(獨立非執行董事及審計和風險管理委員會主席)	10/10	100%
徐昭(董事)	10/10	100%
邵瑞慶(獨立非執行董事)	6/6	100%
季衛東(已離任)	4/4	100%

附註：

- 審計和風險管理委員會各委員均親自出席相關審計和風險管理委員會會議。
- 二零一六年六月十五日審計和風險管理委員會換屆，季衛東先生不再擔任審計和風險管理委員會委員，邵瑞慶先生被選舉為審計和風險管理委員會委員。

除此之外，審計和風險管理委員會亦於二零一六年進行其他符合中國內地和美國報告規定的工作，其中包括指導和監督內部控制建設，聽取並審定全面風險工作計劃，結合相關監管機構的要求全面推進風險管理工作；以及《薩班斯－奧克斯萊(Sarbanes-Oxley)法案》方面的遵規情況；及審議管理層為本公司遵守《薩班斯－奧克斯萊法案》的內部監控規定(第404條)而開展的包括管理層評估在內的各項工作。

二零一六年，董事會已經作出有關風險管理幾內部監控系統的檢討，認為本公司已根據香港上市規則對有關上市公司風險管理及內部監控的要求履行職責和本集團的風險管理及內部監控系統於二零一六年內有效及足夠。

審計和風險管理委員會章程載於本公司網址www.ceair.com。

外聘核數師

在本報告期內，應付安永會計師事務所的審計及與審計相關服務費用預計為人民幣18.25百萬元，其中主要為審計有關本集團按照國際財務報告準則和中國會計準則編製之二零一六年度財務報表及美國20F表格文件的當年費用。在本報告期內，應付安永會計師事務所的稅項有關費用預計為人民幣0.1百萬元。

核數師薪酬須獲得審核和風險委員會及董事會批准。

審計和風險管理委員會已經簡要瞭解非審計服務範圍及有關費用，並滿意該非審計服務(在服務性質和相對於常年審計費用的非經常審計服務的費用總額而言)沒有影響到會計師事務所的獨立性。

規劃發展委員會

截至二零一六年十二月三十一日，本公司規劃發展委員會由李養民先生、唐兵先生和邵瑞慶先生三位董事組成，其中李養民先生為委員會主席。

規劃發展委員會是董事會下設的專業委員會，負責對本公司長期發展規劃和重大投資決策進行研究、審議、提出方案或建議並監督實施，主要職責如下：

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

企業管治

各委員出席規劃發展委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
李養民(董事及規劃發展委員會主席)	7/7	100%
唐兵(董事)	7/7	100%
邵瑞慶(獨立非執行董事)	3/3	100%
季衛東(已離任)	4/4	100%

附註：

- (1) 規劃發展委員會各委員均親自出席相關規劃發展委員會會議。
- (2) 二零一六年六月十五日規劃發展委員會換屆，季衛東先生不再擔任規劃發展委員會委員，邵瑞慶先生被選舉為規劃發展委員會委員。

規劃發展委員會履職情況

規劃發展委員會負責對本公司長期發展規劃和重大投資決策進行研究、審議、提出方案或建議並監督實施，規劃發展委員會委員在2016年主要完成以下工作：

- (1) 依法合規召開委員會會議，委員會審議討論二零一六年度投資方案、公司「十三五」規劃報告、引進新一代寬體飛機、轉讓東方航空物流有限公司股權等涉及股權投資及處置、重大固定資產投資等方面的議案。
- (2) 推動引進15架B787-9和20架A350-900遠程寬體客機，持續優化機隊結構，合理有序推進公司飛機及發動機引進工作，敦促公司有關部門嚴格按照規定程序簽署飛機引進協議，統籌考慮運營環境及市場的變化，籌劃好航材配套採購及飛行資源規劃，做好運力配置優化。
- (3) 適應公司轉型發展、專注客運業務的需求，推動下屬投資企業建立和整合改制工作，在審議有關議案時，全面、審慎地分析各種要素，對重大股權投資及股權處置進行了指導，為董事會決策提供了支持。
- (4) 嚴格審核投資計劃，合理控制投資規模，對年度投資計劃外的重大投資項目進行專項審議，提出了科學、可行的意見和建議，同時還積極關注公司重要基地建設項目。
- (5) 推進公司「十三五」規劃落地實施，討論並審議了公司「十三五」規劃報告，對「十二五」規劃完成情況進行了全面瞭解，並對公司「十三五」發展規劃提出了意見和建議。

規劃發展委員會章程載於本公司網址www.ceair.com。

提名與薪酬委員會

2、各委員出席提名與薪酬委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇(董事長及提名與薪酬委員會主席)	4/4	100%
馬蔚華(獨立非執行董事)	4/4	100%
蔡洪平(獨立非執行董事)	0/0	—
邵瑞慶(獨立非執行董事)(已離任)	4/4	100%

註：(1) 提名與薪酬委員會各委員均親自出席相關提名與薪酬委員會會議

(2) 二零一六年六月十五日提名與薪酬委員會換屆，邵瑞慶先生不再擔任提名與薪酬委員會委員，蔡洪平先生被選舉為提名與薪酬委員會委員

(3) 凡審議通過有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由劉紹勇出任主席；凡審議通過有關薪酬事宜，提名與薪酬委員會將由馬蔚華出任主席。

3、提名與薪酬委員會履職情況

提名與薪酬委員會在董事會的領導下，為規範本公司董事和高級管理人員的選任，建立和健全本公司董事、高級管理人員的激勵與考核機制，促進本公司長遠目標的實現，勤勉履職，完成了以下工作：

- (1) 認真審核董事、監事和高管2016年度的薪酬情況，並督促公司按相關規則要求在2016年度報告中進行披露。
- (2) 為保證董事會及專門委員會工作的順利開展，滿足公司治理監管規則的要求，向董事會提名公司第八屆董事會董事長、副董事長、董事候選人和各專門委員會組成人員，順利完成了董事會換屆工作及第八屆董事會各專門委員會組成人員的選舉工作。
- (3) 根據《公司章程》和《提名與薪酬委員會工作細則》的規定，及時向第八屆董事會提名公司高級管理人員人選，確保公司正常運營和公司治理依法合規。

董事會提名與薪酬委員會的主要職責包括：

- 根據《公司法》的相關規定，結合公司股權結構的特點等具體情況對董事會的規模和構成向董事會提出建議；
- 研究董事、經理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；
- 廣泛搜尋合格的董事和經理人員的人選；
- 對董事候選人和經理人選進行審查並提出建議；
- 對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議；

企業管治

- 研究、審查和向董事會建議董事、高級管理人員的薪酬政策和方案；
- 研究董事、高級管理人員的考核標準，進行考核並提出建議；
- 根據公司的實際經營情況，對董事、高級管理人員進行績效考評並提出建議；
- 負責對公司薪酬制度的執行情況進行監督；
- 董事會授權的其他事宜。

根據公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事、經理人員的選任程序：

- (一) 提名與薪酬委員會應積極與公司有關部門進行交流，研究公司對董事、經理人員的需求情況，並形成書面材料；
- (二) 提名與薪酬委員會可在本公司、控股(參股)企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、經理人選；
- (三) 搜集初選人的職業、學歷、職稱、詳細的工作經歷、全部兼職等情況，形成書面材料；
- (四) 提名與薪酬委員會應充分聽取被提名人對提名的意見；
- (五) 召集提名與薪酬委員會會議，根據董事、經理的任職條件，對初選人員進行資格審查；
- (六) 在選舉新的董事和聘任新的經理人員前，向董事會提出董事候選人和新聘經理人選的建議和相關材料；
- (七) 根據董事會的決定和反饋意見進行其他後續工作。

董事之酬金政策

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

部份董事在本公司及其附屬公司擔任董事或高管職務，從母公司東航集團領取其酬金。詳情請參見「現任及報告期內離任董事，監事和高級管理人員持股變動及報酬情況」。

通常，董事的酬金組合政策，主旨是使本公司董事之酬金及其表現與公司目標掛鉤，有助於激勵董事的工作表現及留任。根據該政策，董事不可批准本身酬金。

本公司董事酬金之主要組成包括基本薪酬與獎金。

基本薪酬

董事每年均會根據本公司之酬金政策檢討各董事之基本薪酬。二零一六年度，根據本公司與董事之間所訂立之服務合約，董事有權獲取固定基本薪酬。

獎金

獎金乃根據由董事所主管之業務部門之可衡量表現和貢獻為基礎計算。

獨立非執行董事之酬金政策

本公司獨立非執行董事之二零一六年度領取如下酬金(含稅)：

姓名	稅前薪酬 (人民幣萬元)
季衛東	0
李若山	16
馬蔚華	16
邵瑞慶	16
蔡洪平	10

獨立董事季衛東先生自二零一五年十二月十一日起提出辭任，其繼續履行獨立董事職責至選出新任獨立董事，其二零一六年度一月至六月任職期間未在公司領取薪酬；

獨立董事蔡洪平先生自二零一六年六月十六日起任職，其薪酬披露期間為二零一六年六月至十月。

高級管理人員的酬金

本公司高級管理人員二零一六年度的酬金如下：

姓名	職務(註)	稅前薪酬 (人民幣萬元)
馬須倫	副董事長、總經理	—
李養民	董事、副總經理	—
唐兵	董事、副總經理	—
田留文	董事、副總經理	—
胡際東	監事	42.57
馮金雄	監事	53.54
吳永良	副總經理、財務總監	85.14
馮亮	副總經理	85.14
姜疆	副總經理	—
汪健	董事會秘書	80.63
徐海華	監事	28.83
孫有文	副總經理	159.65
合計	—	535.50

註：

- 1、本公司高管的薪酬確定依據文件為《中國東方航空股份有限公司崗位薪酬體系方案》；
- 2、根據相關規定和考核方案，本公司部分監事和高級管理人員的部分薪酬需根據考核結果延期兌現。二零一六年度領取的以往年度延期兌現薪酬部分，監事胡際東先生、副總經理兼財務總監吳永良先生、副總經理馮亮先生、孫有文先生(報告期內任副總經理)每人約23.39萬元，董事會秘書汪健先生約22.09萬元；

企業管治

- 3、 監事胡際東先生任期從二零一六年六月十五日開始，故薪酬披露期間為二零一六年六月至十二月；監事徐海華先生自二零一六年六月十五日起不再擔任公司監事，故披露薪酬期間為二零一六年一月至六月；
- 4、 副總經理姜疆先生任期從二零一七年二月二十二日開始；
- 5、 孫有文先生(報告期內任副總經理)係飛行員，其薪酬中包含空勤待遇。

航空安全與環境委員會

截至二零一六年十二月三十一日，本公司航空安全與環境委員會由馬須倫先生、李養民先生和李若山先生三位組成，其中馬須倫先生為委員會主席，獨立董事李若山先生自二零一六年六月十五日起接替邵瑞慶先生擔任航空安全與環境委員會委員。

航空安全與環境委員會是董事會下設的專門委員會，主要負責貫徹和落實國家航空安全及環境保護相關法律法規，對本公司航空安全管理進行檢查和監督，對本公司航空安全工作規劃及有關安全工作的重大問題進行研究、審議、提出建議並監督實施，對國內、國際與航空碳排放相關的環境保護重大問題進行研究、審議、提出建議並監督實施。

各委員出席航空安全與環境委員會會議的出席情況如下：

委員	出席次數／ 應出席次數	出席率
馬須倫(副董事長，航空安全與環境委員會主席)	2/2	100%
李養民(董事)	2/2	100%
李若山(獨立非執行董事)	1/1	100%
邵瑞慶(獨立非執行董事)(已離任)	1/1	100%

附註：

- (1) 航空安全與環境委員會各委員均親自出席相關航空安全與環境委員會會議。
- (2) 二零一六年六月十五日航空安全與環境委員會換屆，邵瑞慶先生不再擔任航空安全與環境委員會委員，李若山先生被選舉為航空安全與環境委員會委員。

航空安全與環境委員會履職情況

航空安全與環境委員會在董事會領導下，緊密圍繞公司中心工作目標，進一步提升公司安全管理能力，充分研判2016年的安全形勢，加強監督檢查力度，努力提高公司安全運營品質。委員會通過召開會議結合實地調研考察等形式指導公司加強和提升航空安全管理工作，指導公司推進節能環保工作，並就本公司二零一六年安全工作與環境保護工作提出建議：

- (1) 繼續嚴抓安全教育培訓，嚴格落實法律法規，強化安全責任落實，全面提高安全運行人員的安全素養；
- (2) 不斷完善安全體系構架，創新訓練管理機制，提升安全管理效率；
- (3) 持續加大科技投入，緊盯關鍵運行環節，提高安全運行裕度；
- (4) 做好應對歐盟ETS和國際民航組織碳交易的各項工作；

- (5) 積極參與國內統一碳市場的設計，適時提出相關意見和建議，提前做好應對；
- (6) 進一步推進節能減排各項工作，創新科技減排手段。

航空安全與環境委員會工作細則載於本公司網址www.ceair.com。

內部監控制度

董事會須對本公司／本集團的內部監控制度負整體責任，並通過審計和風險管理委員會最少每年一次檢討該制度是否有效。本公司的內部監控制度對風險管理發揮關鍵的作用，而風險管理對於能否達到營運目標非常重要。訂立內部監控程序是為保障資產以防未經授權使用或處理資產；確保適當的會計記錄得以保存；並且提供可靠的財務數據供內部使用或對外發放。但本集團監控程序旨在合理(但非絕對)保證並無重大失實陳述、損失或舞弊。本公司內部監控程序是按相關法律條例、附屬法例和規章編寫。

本集團每年均對內部監控系統進行效益檢討，內容包括財務、營運、遵守法規及風險管理之監控。有關結果已向審計和風險管理委員會及董事會報告。

內部控制制度的主要特點

(一) 組織機構

本集團成立2016年度本公司內控評價工作組，負責年度內部控制評價工作的組織實施。工作組由本集團分管審計工作的領導擔任組長，審計部牽頭組織，並抽調各單位業務骨幹人員為組員，同時聘為本集團年度內控檢查員，共計71人。

(二) 工作安排

組織推進各單位開展內控檢查工作(47家參評單位共對205個業務迴圈和4,000餘個控制點進行了自查並形成工作底稿)、集中開展現場測試工作(由工作組對20家重點單位的重點流程進行現場測試，評價工作包含135個業務迴圈和3,000餘個控制點)、收集安全運行日常檢查資料、分析認定內部控制缺陷、積極推進內部控制缺陷整改工作。評價範圍包括：本集團所有職能部門、二級單位、分公司，以及主要控股附屬公司。

(三) 量化考核

工作組建立了內控檢查評比機制，對各單位內控檢查工作品質進行全面監督，分別從基本情況、底稿品質和報告品質三個方面(包含20項具體評價點)進行評分考核。引入考評機制後，各單位較以前年度內控主體責任意識增強，內控評價工作品質明顯提高。

(四) 聚焦資訊系統內控建設

本集團成立了資訊系統專項內控測試小組，聚焦公司資訊系統的內控建設，測試範圍較以往年度有很大的擴展，涵蓋了本集團的主要資訊系統，包括Oracle財務系統、企業管理SAP系統、常旅客iFLY系統、東航生產統計系統及運行費用審核系統等32項，同時測試工作延伸至兩家重要外包服務提供者，中國民航信息網絡股份有限公司和中國航空結算有限責任公司。

企業管治

(五) 借助監控預警機制

工作組借助營銷委監控預警系統，結合日常監控的成果，通過一定樣本量的抽查，檢查可能導致發生重大舞弊的內部控制缺失以及異常情況，從穿行測試結果看，相關業務關鍵控制點的內部控制措施符合公司內控制度的有關要求。工作組通過運用行銷委日常監控成果，提升了內控評價的有效性。

用以檢討風險管理及內部監控制度有效性及解決嚴重的內部監控缺失的程序

本集團在內控評價工作過程中，要求各單位遵循「即時整改」的原則，對發現的內控缺陷立即進行整改，對無法立即完成整改的內控缺陷也要制定相應整改計劃，努力推進整改。為進一步落實內部控制缺陷整改工作，促進內部控制優化，在完成缺陷認定工作後，公司已印發《關於落實2016年度內控評價缺陷整改工作的通知》，要求相關單位針對未完成整改的缺陷制定整改措施，明確整改責任和時限，認真落實整改工作。

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

處理及發佈內幕消息的程序和內部監控措施

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

投資者關係

本公司承諾作公正的披露及提供全面而透徹的報告。董事會主席的最終責任，是確保與投資者有有效的溝通，並確保董事會明白主要股東的意見。因此，主席須為此與股東會面。董事會與主要股東的日常接觸，主要是透過公司秘書進行。

本公司制定並實施了《信息披露事務管理制度》，進一步完善本公司的信息披露制度，確保公司對外披露信息的準確性、完整性和及時性；同時建立了由公司秘書主持的信息披露辦公室。信息披露辦公室主要負責信息披露基礎資料的收集、匯總、整理工作，組織制定信息披露及相關的內部控制及程序等規章、制度，以及負責監督各項控制制度的正確執行等工作。

本公司還制定並實施了《投資者關係管理制度》及《投資者關係管理工作實施細則》，明確了投資者關係管理的基本原則和機構設置、投資者關係的工作內容和工作職責，更好地促進公司誠信自律、規範運作，最終實現公司價值最大化和股東利益最大化，切實保護投資者利益。

本公司亦就其季度業績表現發放訊息。

投資者及公眾登入公司網址，從網上數據庫下載相關的文稿資料，網址內亦載有關於本集團各項業務的詳細資料。本公司發佈的公告通告或其他文件亦可在本公司網址下載。

二零一六年，本公司董事會秘書及投資者關係部門全年接待63批162人次的分析師、基金經理及相關中介的拜訪，受邀派員參加境內外機構討論會共9次，與137人次投資者開展一對一或一對多的交流。組織定期業績路演2次，召開媒體發佈會1次、定期業績分析師會議6次，共與314名投資者及媒體記者進行溝通交流。

二零一六年六月十五日，本公司在上海舉行二零一五年度股東大會；二零一六年十月二十七日，本公司在上海舉行了二零一六年第一次臨時股東大會度股東大會；二零一七年一月十七日，本公司在上海舉行了二零一七年第一次臨時股東大會度股東大會。以上股東大會上每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。

據本公司公開所得的資料及就公司董事所知，本公司至少25%已發行股本總額一直由公眾持有。於二零一六年十二月三十一日，本公司股東名冊上共有290,398名股東。

如欲向董事會作出任何查詢，股東可透過聯繫電話8621-22330928、22330921；電郵ir@ceair.com聯絡公司秘書，或直接於股東周年大會或特別股東大會上直接提問。關於股東召開股東周年大會或特別股東大會及提呈決議案的程序，可透過上述途徑向董事會秘書查詢。

董事會秘書	汪健
聯繫地址	上海市長寧區空港三路92號中國東方航空股份有限公司董事會秘書室
電話	021-22330928
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

證券事務代表	楊輝
聯繫地址	上海市長寧區空港三路92號中國東方航空股份有限公司董事會秘書室
電話	021-22330921
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

企業管治

組織章程文件的變動

1. 本公司二零一四年度股東大會於二零一五年六月十六日審議通過《關於提請股東大會授權董事會及其授權人士全權辦理本次非公開發行A股股票的相關事宜的議案》，授權公司董事會在非公開發行A股股票(以下簡稱「本次股票發行」)完成後，按照發行的實際情況對《公司章程》中與本次股票發行相關的條款進行修改，以體現公司本次股票發行完成後註冊資本的變化情況。相關修改於發行完成後，即二零一六年七月四日生效。
2. 本公司的二零一五年度股東大會於二零一六年六月十六日審議通過批准修改公司章程部份有關實施現金分紅的條件及比例的條款。

董事會代表

劉紹勇

董事長

中國，上海

二零一七年三月三十日

監事會報告

各位股東：

二零一六年度，本公司監事會依照《公司法》和《公司章程》賦予的權利，本著對全體股東負責的態度，積極開展各項工作，忠實履行監督職責，維護了本公司及全體股東的合法權益。

(一) 監事會二零一六年度工作情況

1、認真履行監督職能

二零一六年度，監事會共召開7次會議，審議通過公司二零一五年度財務報告、二零一五年利潤分配預案、二零一六年日常關聯交易執行情況及轉讓公司下屬全資子公司東方航空物流有限公司100%股權在內議案合計26項。此外，監事還出席股東大會、列席董事會所有會議和高級管理層的重要會議，聽取重大議案的審議、決策過程，對相關會議召開、表決和披露程序進行了監督。

2、依規完成監事會換屆

公司第七屆監事會於二零一六年六月任期屆滿，根據公司章程的有關規定，公司順利完成了監事會換屆工作。因1名股東監事到齡退休，1名職工監事職務發生變化，東航集團公司及時推薦1名股東監事，公司職工代表大會選舉1名職工監事，通過規定程序產生了5名監事會成員，人數和結構滿足監管要求，並按公司程序選舉產生了第八屆監事會主席。

3、加強溝通機制不斷提高監管有效性

二零一六年，監事會辦事機構與外部監管機構、中國上市公司協會、公司外聘律師、公司內控審計師、股份公司董秘室等保持著較好的溝通和聯繫，及時瞭解最新監管規定，隨時接受監管部門的監督指導，認真協調落實監管意見，使監事會工作能夠更好地滿足監管要求。

二零一六年九月，監事會主席與公司內控審計師安永會計師事務所就公司內控審計工作還進行了深入的交流，監事會主席對內控審計工作提出了意見和建議。

同時，公司監事還積極參加中國上市公司協會組織的各類活動。二零一六年九月，中國上市公司協會聯合上海證券交易所、深圳證券交易所共同主辦「上市公司監事會最佳實踐評選活動」，巴勝基監事擔任此次評選活動的專家評委。監事會辦公室協助巴勝基監事在規定時間內對近200家上市公司監事會履職情況進行了評分，順利完成了此次評選活動。

監事會報告

(二) 監事會獨立意見**1、 公司依法運作情況**

二零一六年，監事會對公司股東大會、董事會的召開程序、決議事項、對董事會執行股東大會決議的情況、對管理層執行董事會決議的情況進行了監督，認為公司嚴格按照《公司法》、《證券法》、《上海證券交易所股票上市規則》、《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》、《公司章程》及其他規章制度進行經營決策，依法規範運作，不斷完善內部控制制度，公司治理水平有進一步提升。本公司董事及高級管理人員均能從維護股東及公司整體利益的角度出發，勤勉盡責，監事會沒有發現其違反法律、法規、公司章程或損害公司利益的情況。

2、 公司財務情況

監事會認真審議了公司二零一五年度財務報告、公司二零一五年度利潤分配預案、公司境內外審計師出具的無保留意見的二零一五年度財務審計報告，以及二零一六年中期利潤分配預案等有關材料。監事會認為：公司二零一五年度財務報告真實反映了報告期內公司的財務狀況和經營成果。監事會同意審計師出具的公司二零一五年度財務審計報告、同意公司二零一五年度利潤分配預案和二零一六年中期利潤分配預案。

3、 公司收購、出售資產情況

二零一六年，監事會審議了公司重大收購、出售資產的相關議案。監事會未發現內幕交易情況，未發現有損害股東的權益或造成公司資產流失、利益受損的情況。

4、 公司關聯交易情況

二零一六年，公司監事會聽取了公司關聯交易情況報告。監事會認為公司日常關聯交易事項符合公司業務和資產管理的需要，關聯交易事項符合法律程序，交易方式符合市場規則，交易金額在股東大會授權的年度上限內，交易條款對公司及全體股東而言是公平合理的，關聯交易嚴格按照「公平、公正、公開」的原則進行處理，未發現內幕交易或存在董事會違反誠信原則決策、簽署協議和信息披露等情形。

5、 公司內部控制情況

監事會本著嚴謹審慎的態度審議了公司二零一五年度內部控制評價報告，對董事會自我評價報告無異議，同時認真審議了審計師出具的內部控制審計報告。監事會認為公司已建立比較完善的內部控制規範體系，實際執行情況較好。

承監事會命

席晟

監事會主席

中國·上海

二零一七年三月三十日

社會責任

公司積極回應國家五大發展理念，順應全球航空業發展趨勢，統籌兼顧客戶、股東、員工及社會等利益相關方的期望，將經濟、社會和環境責任融入組織和經營活動中，回應利益相關方的訴求，努力創造綜合價值最大化。

公司始終將「安全」視作企業發展的基石；通過「創新」、「協調」、「開放」反映公司在企業自身發展中的不同重點；以「綠色」體現公司回應氣候問題、節約資源能源的積極實踐；「共享」對應東航與員工、客戶、夥伴、股東、行業及社區等不同利益相關方同生共贏的發展路徑。

二零一七年獲得的主要榮譽

報告期內，東航社會責任管理績效表現良好，贏得社會各界的廣泛認可。與社會責任有關主要榮譽如下：

序號	獲獎名稱	頒發機構
1	二零一六全球品牌價值500強	國際品牌機構Brand Finance
2	「BRANDZ最具價值中國品牌」榜單前30強	國際品牌機構WPP
3	香港「金紫荊獎」「十三五最具投資價值上市公司」	北京上市公司協會、香港中國企業協會、香港大公文匯傳媒集團
4	亞太地區二零一六年度卓越航空大獎	CAPA亞洲航空峰會
5	「人民企業社會責任獎年度扶貧獎」	人民網
6	「金蜜蜂·領袖型企業」獎	商務部《WTO經濟導刊》
7	「最佳中國航空公司」大獎	《TTG旅業報》
8	「精準扶貧典範企業」	世界公益慈善論壇
9	國際碳金獎—社會公民獎	世界環保(經濟與環境)大會
10	第十四屆中國最受尊敬企業年會「最受尊敬企業」	《經濟觀察報》
11	亞洲旅遊「紅珊瑚獎」「最受歡迎航空公司」	二零一六亞洲旅遊產業年會
12	二零一六民航傳播峰會「最具品牌價值獎」「最佳海外傳播獎」	航聯傳播
13	「公益典範獎」	中國(上海)上市公司企業社會責任峰會(新華網、上海市上市公司協會、上海市經濟團體聯合會、上海市浦東新區金融服務局、中國金融信息中心主辦)
14	「年度員工關愛」最佳案例獎	「綠色發展共享未來」高峰論壇(解放日報·上海觀察)《上海日報》和東方網主辦)
15	「二零一六年度民航互聯網技術應用優秀實踐單位獎」	民航互聯網大會

獨立核數師報告



Ernst & Young
22/F, CITIC Tower
1 Tim Mei Avenue
Central, Hong Kong

安永會計師事務所
香港中環添美道1號
中信大廈22樓

Tel 電話: +852 2846 9888
Fax 傳真: +852 2868 4432
ey.com

致中國東方航空股份有限公司全體股東

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第97至189頁中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下簡稱「貴集團」)的合併財務報表,此合併財務報表包括於二零一六年十二月三十一日的合併之資產負債表與截至該日止年度的合併損益及其他綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表,以及合併財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等合併財務報表已根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)真實而中肯地反映了貴集團於二零一六年十二月三十一日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量,並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據國際審計與鑒證準則理事會頒佈的國際審計準則(「國際審計準則」)進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告核數師就審計合併財務報表承擔的責任部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒佈的專業會計師道德守則(「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期合併財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在對合併財務報表整體進行審計並形成意見的背景下來進行處理的,我們不對這些事項提供單獨的意見。我們對下述每一事項在審計中是如何應對的描述也以此為背景。

我們已經履行了本報告「核數師就審計合併財務報表承擔的責任」部分闡述的責任,包括與這些關鍵審計事項相關的責任。相應地,我們的審計工作包括執行為應對評估的合併財務報表重大錯誤陳述風險而設計的審計程序。我們執行審計程序的結果,包括應對下述關鍵審計事項所執行的程序,為合併財務報表整體發表審計意見提供了基礎。

關鍵審計事項(續)

關鍵審計事項	該事項在審計中是如何應對的
<p>商譽減值測試</p> <p>於2016年12月31日，商譽的帳面價值為人民幣11,270百萬元。貴集團每年按照相關資產的預計未來現金流量對商譽進行減值測試。貴集團對商譽減值損失的評估涉及大量的管理層判斷和估計，尤其是對於預計未來現金流量和使用的折現率的判斷和估計。</p> <p>商譽的會計政策及披露已包括在合併財務報表附註2.4、4及17中。</p>	<p>我們的審計程序主要包括評價和測試貴集團在評估商譽於2016年12月31日是否減值時的假設、估值方法，與商譽相關的資產組的確定，現金流量預測及所使用的其他數據和參數。我們將貴集團使用的現金流量增長率與外部資料進行了比較。同時，我們邀請我們的內部評估專家協助我們評價貴集團使用的上述假設及估值方法。</p>
<p>常旅客計劃的遞延收益</p> <p>貴集團實行常旅客計劃，根據會員累積里程給予其積分獎勵。對常旅客的獎勵積分採用遞延收益法處理，即將承運票款扣除獎勵積分金額後確認為收入、獎勵積分金額確認為遞延收益。待旅客兌換積分且承運、商品交付及服務提供後或積分失效時，按兌換或失效的積分所對應的遞延收益確認為收入。於2016年12月31日，貴集團的常旅客計劃的遞延收益帳面餘額合計為人民幣1,750百萬元。</p> <p>計入遞延收益的常旅客獎勵積分金額主要根據積分的公允價值及預期兌換率計算。其中積分公允價值參考年度平均票價確定，預期兌換率根據歷史經驗及對未來預測而估計。積分公允價值及預期兌換率採用不同的判斷和估計對計入遞延收益的常旅客獎勵積分金額有重大影響。</p> <p>常旅客計劃的遞延收益的會計政策及披露已包括在合併財務報表附註2.4、4及36中。</p>	<p>我們的審計程序主要包括評價貴集團在確定2016年12月31日常旅客獎勵積分的公允價值和預期兌換率時所使用的假設和方法。此外，我們測試了與常旅客獎勵積分相關的信息系統的一般控制和應用控制，同時核實計算常旅客計劃的遞延收益的積分數據是否來自於上述信息系統記錄。</p>

獨立核數師報告

關鍵審計事項(續)

關鍵審計事項	該事項在審計中是如何應對的
<p>經營性租賃飛機及發動機的退租檢修準備</p> <p>於2016年12月31日，貴集團經營性租賃飛機及發動機的退租檢修準備帳面餘額為人民幣3,670百萬元。根據經營租賃協定的相關條款，貴集團應按與出租人訂立協議時約定的狀態交還飛機及發動機。貴集團會對在退租時需發生的退租檢修費用作出估計，並按直線法在相關租賃期間內計提退租檢修準備。</p> <p>經營租賃飛機及發動機的退租檢修準備是基於退租檢修費用的估計，並考慮了預計的飛行小時、飛行循環、大修時間間隔。這些判斷和估計在相當大程度上是根據過去相同或類似飛機及發動機型號的退租經驗、實際發生的退租檢修支出，以及飛機及發動機使用狀況而作出。不同的判斷或估計對預計的退租檢修準備有重大影響。</p> <p>經營性租賃飛機及發動機退租檢修準備已包括在合併財務報表附註2.4、4及35中。</p>	<p>我們的審計程序主要包括評價貴集團在2016年12月31日確定飛機及發動機退租檢修準備所使用的關鍵假設和方法。我們通過重新計算、審閱經營租賃協議條款，並將計算模型中使用的關鍵假設與協定條款、貴集團過往退租的相同或類似飛機及發動機的實際退租成本作對照、比較，進行評價和合理性測試，從而確定退租檢修準備餘額是否合理。</p>

刊載於年度報告內其他信息

董事須對其他信息負責。其他信息包括刊載於年度報告內的信息，但不包括合併財務報表及我們的核數師報告。

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

結合我們對合併財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與合併財務報表或我們在審計過程中所瞭解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就合併財務報表須承擔的責任

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

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

審核和風險管理委員會協助董事履行職責，監督貴集團的財務報告過程。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

我們的目標，是對合併財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅對全體成員作出報告，除此以外，本報告並無其他用途。我們不會就核數師報告的內容向任何其他人士負責或承擔任何責任。

合理保證是高水準的保證，但不能保證按照國際審計準則進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴合併財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

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

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致合併財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程式以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 瞭解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意合併財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價合併財務報表的整體列報方式、結構及內容，包括披露，以及合併財務報表是否中肯反映交易及事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對合併財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

獨立核數師報告

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

除其他事項外，我們與審核和風險管理委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部監控的任何重大缺陷。

我們還向審核和風險管理委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係及其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁偉立。

安永會計師事務所

執業會計師

香港

二零一七年三月三十日

合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	附註	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
收入	5	98,904	93,969
其他營業收入和利得	6	5,469	5,269
衍生金融工具公允價值 變動收益	8	2	6
		104,375	99,244
營業支出			
飛機燃料		(19,626)	(20,312)
飛機起降費		(12,279)	(10,851)
折舊及攤銷		(12,154)	(10,471)
工資、薪金及福利	9	(18,145)	(16,459)
飛機維修費		(4,960)	(4,304)
資產減值損失	10	(29)	(228)
航空餐食供應		(2,862)	(2,469)
飛機經營性租賃租金		(4,779)	(4,254)
其他經營性租賃租金		(868)	(812)
銷售及市場費用		(3,133)	(3,651)
民航基礎設施建設基金		(1,945)	(1,826)
地面服務及其他費用		(5,058)	(5,479)
間接營業支出		(6,051)	(5,503)
營業支出總額		(91,889)	(86,619)
經營利潤	11	12,486	12,625
攤佔聯營公司業績	22	148	126
攤佔合營公司業績	23	39	26
財務收入	12	96	66
財務支出	13	(6,272)	(7,176)
稅前利潤		6,497	5,667
稅項	14	(1,542)	(624)
年度淨利潤		4,955	5,043
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	39	107	10
可供出售投資之公允價值變動，扣除稅項		40	87
攤佔聯營公司所持可供出售投資之公允價值變動，扣除稅項	22	(1)	7
以後期間重分類至損益表的其他淨綜合收益項目		146	104
以後期間不重分類至損益表的其他綜合收益項目			
設定受益計劃產生的精算(損失)/利得	37	(410)	196
以後期間不重分類至損益表的其他淨綜合收益項目		(410)	196
稅後其他綜合收益		(264)	300
年度總綜合收益		4,691	5,343

合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	附註	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		4,498	4,537
非控制性權益		457	506
年度淨利潤		4,955	5,043
年度總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		4,237	4,834
非控制性權益		454	509
年度總綜合收益		4,691	5,343
年度本公司權益持有者應佔每股收益			
—基本及攤薄(人民幣)	15	0.33	0.35

合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

	附註	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動資產			
無形資產	17	11,624	11,522
物業、機器及設備	18	153,180	133,242
投資性房地產	19	321	294
預付租賃款	20	2,064	2,094
飛機預付款	21	23,357	21,207
投資於聯營公司	22	1,536	1,543
投資於合營公司	23	524	518
可供出售投資	24	645	452
其他非流動資產	25	2,969	3,754
遞延稅項資產	38	79	243
衍生金融工具	39	137	45
		196,436	174,914
流動資產			
飛機設備零件	26	2,248	2,056
應收賬款及應收票據	27	2,660	2,867
預付款及其他應收款	28	9,231	8,446
衍生金融工具	39	11	-
限制性銀行存款及短期銀行存款	29	43	35
現金及現金等價物	30	1,695	9,080
持有待售資產	16	-	594
		15,888	23,078
流動負債			
預售票款		7,677	5,841
應付賬款及應付票據	31	3,376	3,712
其他應付款及預提費用	32	20,250	19,057
融資租賃負債的流動部分	33	6,447	6,109
借款的流動部分	34	28,842	38,214
應付稅項		304	169
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分	35	1,175	1,281
衍生金融工具	39	11	4
		68,082	74,387
淨流動負債		(52,194)	(51,309)
總資產減流動負債		144,242	123,605

合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

	附註	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動負債			
融資租賃負債	33	54,594	46,290
借款	34	27,890	28,498
經營租賃飛機退租檢修準備	35	2,495	2,222
其他長期負債	36	3,874	3,990
退休後福利準備	37	2,890	2,569
遞延稅項負債	38	86	8
衍生金融工具	39	47	97
		91,876	83,674
淨資產		52,366	39,931
權益			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	41	14,467	13,140
— 儲備	42	34,983	24,271
		49,450	37,411
非控制性權益		2,916	2,520
總權益		52,366	39,931

本財務報表已由本公司董事會於二零一七年三月三十日批准刊發，並代表董事會簽署。


劉紹勇
董事

馬須倫
董事

合併權益變動表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	本公司權益持有者攤佔權益					非控制性權益 人民幣百萬元	總權益 人民幣百萬元
	股本 人民幣百萬元	儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	小計 人民幣百萬元			
二零一五年一月一日結餘	12,674	16,485	815	29,974	1,797	31,771	
年度利潤	-	-	4,537	4,537	506	5,043	
其他綜合收益	-	297	-	297	3	300	
年度總綜合收益	-	297	4,537	4,834	509	5,343	
發行股票(附註41)	466	2,389	-	2,855	-	2,855	
收購附屬公司之非控制性權益	-	(252)	-	(252)	252	-	
支付附屬公司非控制性權益股利	-	-	-	-	(38)	(38)	
提取法定盈餘公積	-	184	(184)	-	-	-	
二零一五年十二月三十一日結餘	13,140	19,103*	5,168*	37,411	2,520	39,931	
年度利潤	-	-	4,498	4,498	457	4,955	
其他綜合收益	-	(261)	-	(261)	(3)	(264)	
年度總綜合收益	-	(261)	4,498	4,237	454	4,691	
發行股票(附註41)	1,327	7,213	-	8,540	-	8,540	
2016年度中期公司股東分紅	-	-	(738)	(738)	-	(738)	
支付附屬公司非控制性權益股利	-	-	-	-	(58)	(58)	
提取法定盈餘公積	-	144	(144)	-	-	-	
二零一六年十二月三十一日結餘	14,467	26,199*	8,784*	49,450	2,916	52,366	

* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣349.83億元(二零一五年：人民幣242.71億元)，並計入合併資產負債表內。

合併現金流量表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	附註	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
經營活動的現金流量			
經營產生的現金	45(a)	26,154	25,535
已付所得稅		(1,261)	(1,210)
經營活動產生的淨現金流入		24,893	24,325
投資活動的現金流量			
購買物業、機器及設備		(21,533)	(8,609)
支付預付租賃款		(86)	(82)
購買無形資產	17	(232)	(109)
支付飛機預付款		(16,864)	(24,772)
出售持有待售資產所得款		518	4,227
出售物業、機器及設備所得款		690	1,294
出售預付租賃款所得款		56	47
(支付)/收回限制性銀行存款及短期銀行存款所得款		(1)	3
對聯營公司注資所支付的現金		-	(413)
處置聯營公司所收到的現金		12	-
已收利息		96	66
已收股利		164	92
出售於子公司權益所得現金		-	49
收回對聯營公司代墊款		-	372
出售於可供出售投資的權益所得現金		-	35
投資活動產生的淨現金流出		(37,180)	(27,800)
融資活動的現金流量			
發行股票收到的現金		8,540	2,855
借入短期借款		39,159	26,916
償還短期融資券		(46,000)	(10,000)
償還短期借款		(36,728)	(34,767)
發行短期融資券收到的現金		47,500	21,500
發行長期債券收到的現金		12,526	-
通過長期銀行借款及其他融資方式收到的現金		26,545	24,572
償還長期銀行借款		(28,803)	(10,540)
償還長期債券		(5,497)	-
償還融資租賃負債本金		(8,606)	(6,350)
已付利息		(3,206)	(3,065)
已付股息		(738)	-
支付附屬公司非控制性權益之股利		(58)	(38)
融資活動產生淨現金流入		4,634	11,083
現金及現金等價物淨(減少)/增加		(7,653)	7,608
期初現金及現金等價物		9,080	1,355
匯率調整		268	117
十二月三十一日的現金及現金等價物	30	1,695	9,080

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

1. 公司資料

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

董事認為，本公司的控股公司或最終控股公司為成立於中國名為中國東方航空集團公司(「東航集團」)的國有企業。

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

本財務報表已由本公司董事會(「董事會」)於二零一七年三月三十日批准刊發。

附屬公司資料

於報告期末本集團的主要附屬公司具體情況如下：

名稱	註冊成立／註冊及 經營地點	註冊／繳足 股本面值 百萬元	本公司 應佔權益百分比		主要業務
			直接	間接	
中國東方航空江蘇有限公司 (東航江蘇)	中國 一九九三年四月七日	人民幣2,000	62.56%	—	提供航空服務
中國東方航空武漢有限責任公司 (東航武漢)	中國 二零零二年八月十六日	人民幣1,750	60%	—	提供航空服務
上海東方飛行培訓有限公司 (上海飛培)	中國 一九九五年十二月十八日	人民幣694	100%	—	提供飛行訓練 服務
上海航空有限公司 (上海航空)	中國 二零一零年三月十六日	人民幣500	100%	—	提供航空服務
中國貨運航空有限公司 (中貨航)	中國 一九九八年七月二十二日	人民幣3,000	—	83%	提供貨物 運輸服務
東方航空技術有限公司 (東航技術)	中國 二零一四年十一月十九日	人民幣4,300	100%	—	提供飛機維修 服務
東方航空物流有限公司 (東航物流)	中國 二零零四年八月二十三日	人民幣1,150	100%	—	提供貨運物流 服務
東方公務航空有限公司	中國 二零零八年九月二十七日	人民幣50	100%	—	提供航空業務 諮詢

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

1. 公司資料(續)

附屬公司資料(續)

名稱	註冊成立／註冊及 經營地點	註冊／繳足 股本面值 百萬元	本公司 應佔權益百分比		主要業務
			直接	間接	
中國東方航空雲南有限公司 (東航雲南)	中國 二零一一年八月二日	人民幣3,662	90.36%	-	提供航空服務
東航海外(香港)有限公司 (東航海外)	香港 二零一一年六月十日	港幣280	100%	-	提供進出口貿易、投資、租賃、諮詢服務
中國聯合航空有限公司 (中聯航)	中國 一九八四年九月二十一日	人民幣1,320	100%	-	提供航空服務
東航大酒店有限公司	中國 一九九八年三月十八日	人民幣70	100%	-	提供酒店服務
上海航空國際旅遊(集團)有限公司 (上航國旅)	中國 一九九二年八月二十九日	人民幣50	100%	-	提供旅遊、會議和展覽服務
東航技術應用研發中心有限公司 (東航技術應用研發中心)	中國 二零一一年十一月二十一日	人民幣498	100%	-	提供航空領域內的技術和產品的研究開發服務
東方航空電子商務有限公司 (東航電商)	中國 二零一四年十二月一日	人民幣50	100%	-	電子商務，票務代理

上表載列的本公司附屬公司乃董事認為主要影響本集團年度業績或構成本集團淨資產的重大部分的附屬公司。董事認為，提供其他附屬公司的詳情會導致篇幅冗長。

上表載列的所有本公司附屬公司均為有限責任公司。

2.1 編製基準

本集團的財務報表根據國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則(「財務準則」)和香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的可供出售投資和衍生工具。財務報表以人民幣呈列，除另有指明者外，所有數值已四捨五入至最接近的百萬位。

2.1 編製基準(續)

綜合基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司截至二零一六年十二月三十一日止年度的財務報表。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體。當本集團對參與投資對象業務的浮動回報承擔風險或享有權利以及能透過對投資對象的權力(如本集團獲賦予現有有能力以主導投資對象相關活動的既存權利)影響該等回報時，即取得控制權。

倘本公司直接或間接擁有少於投資對象大多數投票或類似權利的權利，則本集團於評估其是否擁有對投資對象的權力時會考慮一切相關事實及情況，包括：

- (a) 與投資對象其他投票持有人的合約安排；
- (b) 其他合約安排所產生的權利；及
- (c) 本集團的投票權及潛在投票權。

附屬公司的財務報表乃於與本公司相同的報告期間按貫徹一致的會計政策編製。附屬公司的業績自本集團取得控制權當日起綜合入賬，並繼續綜合入賬直至有關控制權終止當日為止。

損益及其他綜合收益的各部份乃歸屬於本公司擁有人及非控股權益，即使此舉引致非控股權益有虧絀結餘。所有集團內公司間資產及負債、權益、收入、支出以及與本集團成員公司之間交易有關的現金流量均於綜合賬目時悉數抵銷。

倘有事實及情況顯示下文所述附屬公司會計政策的三項控制因素中有一項或多項出現變化，則本集團重新評估其是否對投資對象擁有控制權。在並無失去控制權的情況下，附屬公司的所有權權益變動按權益交易入賬。

倘本集團失去對一間附屬公司的控制，其會終止確認(i)該附屬公司的資產(包括商譽)及負債、(ii)任何非控股權益的賬面值及(iii)於權益所錄得的累計滙兌差額；並確認(i)已收取代價的公允價值、(ii)任何保留投資的公允價值及(iii)因其所致而記入損益的盈餘或虧絀。本集團以往於其他綜合收益確認的應佔部分會按倘本集團直接出售相關資產或負債所要求的相同基準重新分類至損益賬或保留溢利。

持續經營

截至二零一六年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣521.9億元。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。本公司董事考慮本集團可利用的資金來源如下：

- 本集團二零一七年經營活動的預期淨現金流入；
- 於二零一六年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣463.8億元；及
- 基於本集團的信用歷史，來自於銀行和其他金融機構的其他可利用資金來源。

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

2.2 會計政策的變更及披露

本集團已就本年度之財務報表全面評估首次採納下列與本集團相關的新訂及經修訂之國際財務報告準則。

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28號(修訂)	投資實體：實行綜合入賬之例外規定
國際財務報告準則第11號 (修訂)	收購共同經營權益的入賬之修訂
國際財務報告準則第14號 國際會計準則第1號(修訂)	監管遞延賬目 披露計劃
國際會計準則第16號及 國際會計準則第38號(修訂)	澄清折舊及攤銷的可接受之方法
國際會計準則第16號及 國際會計準則第41號(修訂)	農業：生產性植物
國際會計準則第27號(修訂) 二零一二年至二零一四年 週期之年度改進	獨立財務報表中的權益法 若干國際財務報告準則之修訂

除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28號(修訂)、國際財務報告準則第11號(修訂)、國際財務報告準則第14號、國際會計準則第16號及國際會計準則第41號(修訂)、國際會計準則第27號(修訂)及某些包括在二零一二年至二零一四年週期之年度改進內的修訂並不與本集團之財務報告相關外，各項修訂的性質及影響說明如下：

(a) 國際會計準則第1號(修訂)包括有關財務報表呈列及披露的重點集中改善。該等修訂釐清：

- (i) 國際會計準則第1號的重要性規定；
- (ii) 可能於損益表及財務狀況表中細分的具體行式項目；
- (iii) 實體可靈活處理其於財務報表中呈列附註的順序；及
- (iv) 使用權益法入賬必須匯集作為單一行式項目呈列，並於其後將會或將不會重新分類至損益的該等項目之間作分類。

此外，該等修訂釐清於財務狀況表及損益表中呈列額外小計項目時的應用規定。該等修訂對本集團的財務報表並無任何重大影響。

(b) 國際會計準則第16號及國際會計準則第38號(修訂)澄清國際會計準則第16號及國際會計準則第38號中之原則，即收益反映自經營業務(該資產為其一部分)產生之經濟利益而非通過使用資產消耗之經濟利益之模式。因此，收益法不得用於折舊物業、廠房及設備，並且僅在非常有限之情況下可用於攤銷無形資產。該等修訂即將應用。該等修訂對本集團之財務狀況或表現並無任何影響，原因是本集團並未使用收益法計算其非流動資產之折舊。

(c) 國際財務報告準則二零一二年至二零一四年週期之年度改進載列項國際財務報告準則的修訂。該等修訂的詳情如下：

- 國際財務報告準則第5號列為持作可供出售之非流動資產及已終止經營業務：釐清如透過出售或透過分派予擁有人不應被視為一項新出售計劃，而是原計劃之延續。因此，國際財務報告準則第5號的應用要求不會改變。該修訂亦釐清改變出售式並不會改變分類為流動資產或可供出售的處置組別之日期。該等修訂預期應用。該等修訂對本集團的財務報表並無任何重大影響。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

貴集團於財務資料中並未採用以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則。

國際財務報告準則第9號	金融工具 ¹
國際財務報告準則第15號	客戶合約收益 ¹
國際財務報告準則第16號	租賃 ²
國際財務報告詮釋委員會第22號	外幣交易及預付代價 ¹
國際財務報告準則第2號(修訂本)	以股份為基礎的付款交易之澄清及計量 ¹
國際財務報告準則第15號(修訂本)	關於國際財務報告準則第15號客戶合約收益之澄清 ¹
國際財務報告準則第10號及 國際會計準則第28號(修訂本)	投資者與聯營公司或合營企業之間的資產出售或出資 ³
國際會計準則第12號(修訂本)	確認未變現虧損之遞延稅項資產 ⁴
國際會計準則第7號(修訂本)	披露計劃 ⁴
國際會計準則第40號(修訂本)	投資物業轉讓 ¹
國際財務報告準則第4號(修訂本)	應用國際財務報告準則第9號金融工具及國際財務報告準則第4號保險合同 ⁵
國際財務報告準則(修訂本)	2014年至2016年週期之國際財務報告準則年度改進 ⁶

¹ 於2018年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於2019年1月1日或之後開始的年度期間生效

³ 未確定生效日期但可被採用

⁴ 於2017年1月1日或之後開始的年度期間生效

⁵ 選擇就合資格金融資產追溯應用疊加方法的實體於其首次應用國際財務報告準則第9號時應用疊加方法。選擇應用遞延方法的實體於2018年1月1日或之後開始的年度期間應用遞延方法

⁶ 於2017年1月1日或2018年1月1日(如適用)或之後開始之年度期間生效

預期貴集團適用的該等國際財務報告準則的進一步資料如下：

於2014年7月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第9號的最終版本，將金融工具項目的所有階段集於一起以代替國際會計準則第39號及全部先前版本的國際財務報告準則第9號。該準則引入分類及計量、減值及對沖會計法的新規定。貴集團預期自2018年1月1日起採納國際財務報告準則第9號。貴集團目前正評估於採納該準則後的影響及預期採納國際財務報告準則第9號將會對貴集團金融資產之澄清及計量造成影響。

國際財務報告準則第15號制定一個新的五步模式，將自客戶合同產生的收益入賬。根據國際財務報告準則第15號，收益按能反映實體預期就交換向客戶轉讓貨物或服務而有權獲得的代價金額確認。國際財務報告準則第15號的原則為計量及確認收益提供更加系統化的方法。該準則亦引入廣泛的定性及定量披露規定，包括分拆收益總額，關於履行責任、不同期間之間訂約資產及負債賬目結餘的變動以及主要判斷及估計的資料。該準則將取代國際財務報告準則項下所有現時收益確認的規定並且實體可以使用全面調整法或追溯調整法進行採納。貴集團預期於2018年1月1日採納國際財務報告準則第15號並採用追溯調整法。採納該新準則將會對常旅客計劃的分配方法產生影響，從而對常旅客負債的餘額產生影響。貴集團目前正在評估採納該新準則對貴集團財務報表可能產生的其他影響。

國際財務報告準則第16號載列有關確認、計量、呈列及披露租賃之原則。對於承租人的會計處理，該準則引入單一承租人的會計模式，並要求承租人確認全部12個月以上年期的租賃的資產和負債，除非該資產屬低價值的。該準則要求承租人確認資產的使用權(即使用該租賃資產的權利)及租賃負債(即其支付租金的義務)。對於出租人的會計處理，該準則大體上承接國際會計準則第17號對出租人的會計要求。因此，出租人須繼續為其租賃分類為經營租賃或融資租賃，並為這兩類租賃作出不同會計處理。貴集團預期自2019年1月1日起採納國際財務報告準則第16號。貴集團目前正評估於採納該準則後對本集團之財務狀況及表現的影響。根據財務報告附註46列示，貴集團的未貼現經營性租賃承諾為人民幣238.89億元，預期採納國際財務報告準則第16號將會對貴集團之財務狀況及表現造成影響，詳盡的評估仍在進行中。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

雖然國際會計準則第12號(修訂)可更廣泛應用於其他情況，但其頒佈目的為說明與以公允價值計量的債務工具相關的未變現虧損確認遞延稅項資產。該等修訂清楚說明實體於評估是否有應課稅溢利可用作抵扣可扣減暫時差異時，需要考慮稅務法例是否對於可扣減暫時差異轉回時可用作抵扣的應課稅溢利的來源有所限制。此外，該等修訂就實體應如何釐定未來應課稅溢利提供指引，並解釋應課稅溢利可包括收回超過賬面值的部分資產的情況。本集團預期自二零一七年一月一日起採納該等修訂。根據初步分析，貴集團預期日後採納國際財務報告準則第12號(修訂)不會對貴集團的財務報表造成重大影響。

2.4 重要會計政策摘要

聯營公司及合營公司的投資活動

聯營公司是指本集團對其有長期利益關係，通常附帶有不少於20%的投票權的股權並且可以對其實施重大影響力的實體。重大影響是指對財務與營運決策有參與決策，但對這些決策制定沒有控制權或者共同控制權的一種權利。

合營企業是指在合約條款下各方對合營企業的淨資產有共同控制的一種合約協議。聯合控制是一種根據協定共用控制權的約定，只於當相關活動取得各方當事人對分享控制權一致同意時存在。

任何可能存在的不同的會計政策已經進行了調整。本集團應佔收購後聯營和合營公司的溢利或虧損於合併損益及其他綜合收益表內確認。此外，當聯營公司或合營公司認可其股權發生變動時，集團應當認可其股權的變動，並且列示在合併的權益變動表內。本集團與其聯營公司或合營公司之間未實現的收益應當按照集團在聯營公司或合營公司的數額進行對銷。除非未實現的損失提供了所轉移資產減值的憑證。由併購聯營或者合營公司中產生的商譽應當包含在集團在聯營或者合營公司的一項投資活動。

如果集團投資的聯營公司變為在合營公司或者在合營公司變為聯營公司時，所留存的權益不需要重新計量。相反地，投資活動依然是在權益法下進行核算。在所有的其他情況下，一旦損失對聯營公司有重大影響或者合營公司的聯合控制有重大影響，集團應當以其的公允價值計量和確認留存的投資。對聯營公司持或者合營公司控制權有重大影響的賬面價值與處置持有投資的公允價值的差異應當在損益表中列示。

當投資於聯營公司或者合營公司被確認為持有待售，應當根據國際財務報告準則第5號持有待售的非流動資產和終止經營進行會計處理。

分部報告

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

外幣

(i) 功能貨幣

本集團每個實體的財務報表所列項目均以該實體營運所在的主要經濟環境的貨幣計量(「功能貨幣」)。本財務報表以人民幣呈報，人民幣為本公司及本集團每個實體的功能及列賬貨幣。

2.4 重要會計政策摘要(續)

外幣(續)

(ii) 交易及結餘

外幣交易採用交易日的匯率換算為功能貨幣。除了符合在其他綜合收益中遞延入賬的現金流量對沖和淨投資對沖外，結算此等交易產生的匯兌盈虧以及將外幣計值的貨幣資產和負債以年終匯率換算產生的匯兌盈虧在利潤表確認。

與借款和現金及現金等價物有關的匯兌利得和損失在利潤表內的「財務收入」或「財務支出」中列報。

以外幣列值及按歷史成本計量的非貨幣項目，乃按最初進行交易當日的匯率換算。以外幣列值及按公允價值計量的非貨幣項目，須按計量公允價值當日的匯率換算。換算非貨幣項目產生之收益或虧損以公允價值計量，與確認該項目公允價值變動產生之收益或虧損之會計處理方法一致(即於其他綜合收益或損益賬內確認公允價值收益或虧損之項目之換算差額，亦分別於其他綜合收益或損益賬確認)。

收入的確認與預售票款

收入指本集團在日常經營活動過程中出售貨品及提供服務的已收或應收對價的公允值。收入在扣除營業稅及增值稅、退貨、回扣和折扣，以及消除集團內部銷售後列賬。

當未來經濟利益有可能流入有關集團，收入的數額能夠可靠計量，即確認收入。列示如下：

(i) 運輸收入

客運、貨運與郵運收入於提供運輸服務時確認為運輸收入。售出但未使用的機票金額則作為預售票款。

(ii) 地面服務和旅遊服務收入

地面服務收入與旅遊服務及其他旅遊相關服務均在提供服務時確認收入。

(iii) 貨運處理費收入

提供貨運處理服務的收入將會在服務提供時予以確認。

(iv) 佣金收入

佣金收入包括由本集團為其他航空公司售票而賺取的款項。佣金收入於機票出售時確認。

(v) 其他營運收入

其他營運收入包括貨運代理的收入均在提供服務時確認。

(vi) 常旅客計劃

本公司的常旅客計劃根據會員累計的里程給予對應的獎勵積分。獎勵積分被兌換或者失效之前，與獎勵積分相關的承運票款收入部分會被遞延。

(vii) 利息收入

利息收入採用實際利息法按時間比例基準確認。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

收入的確認與預售票款(續)

除非與銷售有關的所有或然事項均已解決，否則收入的數額不被視為能夠可靠計量。本集團根據其以往業績並考慮客戶類別、交易種類和每項安排的特點作出估計。

政府補助

政府補貼在本集團已滿足補貼附帶的條件及合理的保證相關的補貼將可收取時，按公允價值確認。倘補助與開支項目相關，會在按原意用以彌償成本列為開支的期間以系統化模式確認為收入。

倘補助與資產相關，公允價值會記入遞延收入賬目，並於有關資產預期可使用年限內以數額相等的款項發放至損益。

維修與大修費用

對於經營性租賃的飛機及發動機，本集團會對在退租時需要發生的退租檢修費用作出估計，並按直線法在相關租賃期間內計提退租檢修準備。

對於與本集團自置及融資租賃的飛機及發動機相關的大修費用，滿足特定確認標準的，作為物業、機器及設備的一部份進行資本化，並於估計的大修期間內攤銷。

其他日常維修於發生時計入利潤表。

借貸費用

為了獲取、興建或生產合格的資產，例如某項需要花費較長期間使其達到預定用途或可出售的資產，其借款費用予以資本化作為其固定資產成本的一部分。當該資產已充分達到其預定用途或者可出售時，借款費用的利息資本化應當予以終止。在資產合格化期間由短期特定借款產生的投資收益應當從借款費用化中予以扣除。其他所有借款費用直接計入當期費用。借款費用由借款利率和該主體為取得該項借款資金時發生的其他費用構成。

所得稅

所得稅包括即期及遞延稅項。與於損益以外確認項目相關的所得稅於損益以外確認的其他全面收入或直接權益確認。

即期稅項資產及負債，乃按預期自稅務當局退回或付予稅務當局的金額，根據於報告期末已實施或實際上已實施的稅率(及稅法)，以及考慮本集團經營所在國家當時的詮釋及慣例計量。

遞延稅項採用負債法就於報告期末資產及負債的稅基與兩者用作財務報告的賬面值之間的所有暫時差額計提撥備。

遞延稅項負債乃就所有應課稅暫時差額而確認，惟下列情況除外：

- 遞延稅項負債乃因在一項並非業務合併的交易中初次確認商譽、資產或負債而產生，且於交易時並不影響會計利潤或應課稅利潤或虧損；及
- 就與於附屬公司、聯營公司及合營公司之投資有關的應課稅暫時差額而言，暫時差額的撥回時間為可控制，且該等暫時差額於可見將來可能不會撥回。

2.4 重要會計政策摘要(續)

所得稅(續)

遞延稅項資產乃就所有可扣稅暫時差額、未動用稅項抵免和任何未動用稅項虧損的結轉而確認。遞延稅項資產之確認以將有應課稅利潤以動用可扣稅暫時差額、未動用稅項抵免和未動用稅項虧損的結轉以作對銷為限，惟下列情況除外：

- 與可扣稅暫時差額有關的遞延稅項資產乃因在一項並非業務合併的交易中初次確認資產或負債而產生，且於交易時並不影響會計利潤及應課稅利潤或虧損；及
- 就與於附屬公司、聯營公司及合營公司之投資有關的可扣稅暫時差額而言，遞延稅項資產僅於暫時差額於可見將來有可能撥回以及將有應課稅利潤以動用暫時差額以作對銷的情況下，方予確認。

於各報告期末審閱遞延稅項資產的賬面值，並在不再可能有足夠應課稅利潤以動用全部或部份遞延稅項資產時，相應扣減該賬面值。未被確認的遞延稅項資產會於各報告期末重新評估，並在可能有足夠應課稅利潤以收回全部或部份遞延稅項資產時予以確認。

遞延稅項資產及負債乃按預期適用於變現資產或清還負債期間的稅率，根據於報告期末已實施或實際上已實施的稅率(及稅法)計算。

遞延稅項資產可與遞延稅項負債對銷，但必須存在容許以即期稅項資產對銷即期稅項負債的可合法執行權利，且遞延稅項須與同一課稅實體及同一稅務當局有關。

無形資產

(i) 商譽

商譽起初按成本計量，即已轉讓總代價；已確認非控股權益；及本集團先前由持有的被收購方股權的公平值總額，超逾與所收購可識別資產淨值及所承擔負債的差額。如該代價及其他項目的總和低於所收購資產淨值的公允價值，其差額將在重估後於損益內確認為議價購買的收益。

於初始確認後，商譽按成本減任何累計減值虧損計量。商譽須每年作減值測試，若有事件發生或情況改變顯示賬面值有可能減值時，則會更頻密地進行檢討。本集團於12月31日進行商譽之年度減值測試。為進行減值測試，無論本集團其他資產或負債是否已分配予該等單位或單位組別，因業務合併而購入的商譽自購入之日被分配至預期可從合併產生的協同效益中獲益的本集團各個現金產生單位或現金產生單位組別。

減值乃通過評估與商譽有關的現金產生單位(或現金產生單位組別)的可收回金額釐定。當現金產生單位(或現金產生單位組別)的可收回金額低於賬面金額時，減值虧損便予以確認。已就商譽確認的減值虧損不得於未來期間撥回。

(ii) 電腦軟件

購入的電腦軟件牌照按購入及使該特定軟件達到可使用時所產生的成本作資本化處理。此等成本按估計可使用年期五年攤銷。與發展或維護電腦軟件程式有關的成本在產生時確認為費用。

(iii) 其他

購入的廣州白雲國際機場以及上海浦東國際機場特定航班時刻使用權(例如飛機起飛/降落的時隙)按購入時所產生的成本作資本化處理。此等成本按估計可使用年期三年攤銷。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

遞延飛行員養成費

遞延飛行員養成費指由本集團承擔的與飛行員養成相關的支出。該些支出之目的為保證飛行員為本集團服務一定期限，並自飛行員加入本集團之日起按5年的預期受益期以直線法攤銷。

關聯方

任何一方如屬以下情況，即視為本集團的關連方：

(a) 該方為個人或其近親並：

- (i) 控制或共同控制本集團；
- (ii) 對本集團有重大影響力；或
- (iii) 為本集團或其母公司的主要管理人員之一；

或

(b) 該方為符合下列任何條件的實體：

- (i) 該實體與本集團為相同集團的成員公司；
- (ii) 一個實體為另一實體(或另一實體的母公司、附屬公司或同系附屬公司)的聯營公司或合營公司；
- (iii) 該實體與本集團為相同第三方實體的合營公司；
- (iv) 一個實體為第三方實體的合營公司，而另一個實體為該第三方實體的聯營公司；
- (v) 該實體為本集團或與本集團有關實體為僱員福利設立的退休福利計劃；
- (vi) 該實體受(a)所指個人控制或共同控制；
- (vii) (a)(i)所指個人對該實體有重大影響力或為該實體(或該實體母公司)主要管理人員之一；及
- (viii) 該實體或該實體所屬集團的任何成員公司為本集團或本集團的母公司提供主要管理人員服務。

2.4 重要會計政策摘要(續)

物業、機器及設備

物業、機器及設備於購入時按成本列賬，成本包括資產的購買價及其他用於令此資產達至現時用途的費用。

倘某項物業、機器及設備項目各部件的使用年期各有不同，該項目的成本按合理基準在各部件之間進行分配，而每部件則各自計算折舊。剩餘價值、可使用年期及折舊方法最少於各財政年度審閱及在適當時進行調整。

當一項飛機大修進行時，大修費用的成本會包括在物業、機器及設備的賬面價值中，並於估計的大修期間內攤銷。機身大修費用相關的組件以直線法在5至7.5年內攤銷，發動機大修費用相關的組件以實際飛行小時與預期飛行小時之比例計提折舊。當一項大修完成時，以往大修費用的餘額將全部沖減並計入利潤表。

除上述與大修費用有關的部件外，其他資產乃根據其預計可用年限及估計殘值以直線法攤銷其成本。用於計算每年折舊費用的預計可使用年限列示如下：

自置及融資租賃飛機及發動機	15至20年
其他飛行設備，包括高價周轉件	10年
樓宇	8至45年
其他物業、機器及設備	3至20年

出售收益或虧損乃所得收入淨額與資產賬面值的差額，並於利潤表中予以確認。

在建工程為興建中的樓宇及待安裝的設備。在建工程按建造或購置成本列賬，並計入資本化的利息。在資產完成建造並達到可使用狀態前，不計提折舊。

投資性房地產

投資性房地產指為賺取租金收入及／或資本增值目的而持有的土地和樓宇權益(包括符合投資性房地產定義的經營租約下的租賃權益)，但不包括用作生產或供應貨品或提供服務或行政管理用途；或用作於日常業務過程中出售的土地和樓宇權益。這些物業初步按成本(包括交易成本)計量。初次確認後，投資性房地產按反映報告期終市場狀況的公允價值列賬。

投資性房地產乃根據其預計可用年限及估計殘值以直線法攤銷其成本。預計可使用年限列示如下：

樓宇	30至35年
----	--------

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

報廢或出售投資物業產生的損益，會於報廢或出售的年度在損益表確認。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

非金融資產減值

倘有跡象顯示出現減值或要求就資產進行年度減值測試(存貨, 在建工程, 金融資產, 投資性房地產及非流動資產/持有待售資產), 則會估計該資產的可收回金額。資產的可收回金額按資產或現金產生單位的使用價值及其公允值減出售成本(以較高者為準), 並就個別資產而釐定, 除非有關資產並無產生在頗大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入, 在此情況下可收回金額就資產所屬的現金產生單位而釐定。

減值虧損僅於資產賬面值超出其可收回金額時予以確認。於評估使用價值時, 估計日後現金流量按可反映現時市場評估的貨幣時間值及資產特定風險的除稅前折現率折減至現值。減值虧損乃於產生期間計入損益內與已減值資產功能一致之開支項目內。

於各報告期末會評定是否有跡象顯示之前已確認的減值虧損不再存在或減少。倘出現該跡象, 則會估計可收回金額。過往確認的資產(商譽除外)減值虧損僅在用以釐定該項資產可收回金額的估計改變時撥回, 惟撥回後的數額不得高於假設過往年度並無就資產確認減值虧損而應有的賬面值(扣除折舊/攤銷後)。減值虧損的撥回於產生期間計入損益。

持有待售的非流動資產及出售組別

當非流動資產的賬面值極可能透過出售交易收回而非通過使用實現, 則將其分類為持有待售資產。在此情況下, 資產或出售組別須按現狀即時出售, 惟須符合出售該等資產或出售組別的慣常條款及出售須具十分把握。被歸類為出售組別的附屬公司所有資產及負債被重新分類為持作出售, 而不論出售後本集團有否保留所持前附屬公司的非控股權益。

被歸類為持有待售的非流動資產及出售組別按賬面價值與公允價值減銷售成本之間的較低者計量。被歸類為持有待售的物業、機器及設備以及無形資產不予折舊或攤銷。

預付租賃款

預付租賃款起初按成本列賬, 其後在租賃期內以直線法進行攤銷。

飛機預付款

為確保日後接收飛機而支付給飛機製造商的合同預付款, 均連同相應資本化利息確認為資產, 記入非流動資產並於飛機交付時轉至物業、機器及設備。

飛機設備零件

飛機設備零件按成本和可變現淨值兩者的較低者列賬。成本按加權平均法計算。飛機設備零件的成本包括購買價(扣除折扣的淨額)、運費、關稅、增值稅及其他各項雜費。可變現淨值為在通常業務過程中飛機設備零件的估計銷售價扣除相應的銷售費用。

2.4 重要會計政策摘要(續)

投資及其他金融資產

初步確認及計量

金融資產中於初步確認時分類為按公允值計入損益的金融投資、貸款及應收款項及可供出售金融資產(視情況而定)。當金融資產初步確認時，倘並非以公允值計入損益的投資，則以公允值加購買金融資產之交易成本計算。

所有循正常途徑買賣的金融資產於交易日(即本集團承諾買賣資產之日)確認。循正常途徑買賣金融資產乃指須於法規或市場慣例一般設定的期間內交付資產的金融資產買賣。

期後計量

金融資產按不同類別作其後計量如下：

透過損益按公允值列賬之金融資產

透過損益按公允值列賬之金融資產包括持作買賣之金融資產及於初步確認時已指定為透過損益按公允值列賬之金融資產。倘收購金融資產旨在於近期內出售，則有關金融資產將分類為持作買賣目的。衍生工具(包括獨立的嵌入式衍生工具)亦被分類為持作買賣，除非被指定為國際會計準則第39號所定義之有效對沖工具則除外。

透過損益按公允值列賬之金融資產按公允值於財務狀況表入賬，而公允值正額淨變動則於損益內呈列為其他營業收入和利得，公允值負額淨變動則於損益表內呈列為財務支出。公允淨值變動並不包括該等金融資產之任何股息，有關股息乃根據上文「收入的確認與預售票款」載列之政策確認。

於初步確認時指定為透過損益按公允值列賬之金融資產，僅於符合國際會計準則第39號之準則時於初步確認當日指定。

嵌入在主合同中的衍生工具作為可分離衍生工具進行會計計量。如果該衍生工具的經濟特徵及風險與主合同不密切相關並且主合同沒有被確認為交易性金融資產或直接指定為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，此衍生工具以公允價值進行計量並且其公允價值變動計入損益。當且僅當合同的條款發生重大改以至於改變了現金流或者此衍生工具從以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產中重分類出去，該衍生工具需要重新估值。

貸款及應收款項

貸款及應收款項指附帶固定或可釐定付款金額，且並無在活躍市場報價的非衍生金融資產。初步計量後，該等資產其後以實際利息法按攤銷成本減任何減值撥備列賬。攤銷成本計及收購時的任何折價或溢價，且包括組成實際利率一部份的費用或成本。實際利率攤銷於損益中列為其他營業收入和利得。貸款及應收款項的減值所產生的虧損分別於損益內之財務費用確認。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

投資及其他金融資產(續)

初步確認及計量(續)

可供出售金融投資

可供出售金融投資乃於債務證券之非衍生金融資產。列為可供出售之股本投資乃既未分類為持作買賣亦未指定為透過損益按公允價值列賬之金融投資。

於首次確認後，可供出售金融投資隨後按公允價值計量，未變現盈虧確認為儲備，直至投資終止確認為止，屆時累計盈虧乃於損益並確認為其他營業收入和利得，或直至該投資釐定為減值，屆時累計盈虧乃由可供出售投資重估儲備重新分類至損益之其他損益。持有可供出售金融投資之所得利息及股息分別呈報為利息收入及股息收入，並按上文「收入的確認與預售票款」載列之政策於損益並確認為收入。

當非上市股權投資的公允價值由於(a)該投資的合理公允價值估計範圍的可變性或者(b)範圍內不同估計的可能性不能合理評估並在估計公允價值時使用，因此該非上市股權投資以成本減去減值損失來計量。

集團評估其是否有能力及有意圖在短期類內出售其可供出售金融資產。在極少的情況下，由於不景氣的市場因素企業無法出售此類金融資產時，如果管理層有能力及意圖將其長期持有或者持有至到期，集團可以選擇將此類金融資產重新分類。

對於從可供出售金融資產類下重新分類的金融資產，在重新分類日其公允價值計量的賬面淨值作為其攤余成本入帳，此前在權益中確認的公允價值變動在此投資剩餘的壽命中使用採用實際利率進行攤銷。新的攤余成本與到期價值的差額同樣此投資剩餘的壽命中使用採用實際利率法進行攤銷。如果此項資產在之後發生減值，之前在權益中確認的數額重新分類至損益。

終止確認金融資產

金融資產(或如適用，一項金融資產的一部份或一組相似金融資產的一部份)主要在下列情況下終止確認(從綜合財務狀況表中移除)：

- 自資產收取現金流量的權利已屆滿；或
- 本集團轉讓收取資產現金流量的權利，或根據「債權轉手」安排承擔在無重大延誤下向協力廠商全數支付已收取的現金流量的責任；及(a)本集團已轉讓資產的絕大部份風險及回報；或(b)本集團並無轉讓或保留資產的大部份風險及回報，惟已轉讓資產的控制權。

倘本集團已轉讓其收取資產現金流量的權利或已訂立一項轉付安排，需評估是否及何種程度上保留該項資產擁有權的風險及回報。當其並無轉讓或保留資產大部份風險及回報，亦無轉讓資產的控制權，該資產在本集團持續參與該項資產的前提下予以確認入賬。在此情況下，本集團將確認相應的負債。轉移金融資產及相關負債以本集團保留的與之相關的權利與義務為基礎進行計量。

本集團倘以擔保形式持續參與轉讓資產時，則以該項資產的原賬面值及本集團或須償還的代價金額上限(以較低者為準)計算。

2.4 重要會計政策摘要(續)

金融資產減值

本集團於各個報告日評估是否存在客觀證據顯示一項或一組金融資產出現減值。倘於初步確認一項或一組金融資產後發生一項或多項事件導致存在客觀減值跡象，而該項(或多項)虧損事件對該項或該組金融資產的估計未來現金流量的現值所造成的影響能夠可靠地估計，則該項或該組金融資產會被視作減值。減值證據包括債務人出現重大財政困難，違約或拖欠利息或本金支付，有面臨破產的可能或進行其他財務重組的以及有公開資料表明其預計未來現金流量確已減少且可靠計量，如欠款數目變動或出現與違約相關的經濟狀況。

以攤銷成本列賬的金融資產

就按攤銷成本列賬的金融資產而言，本集團首先會就個別屬重大的金融資產或按組合基準就個別不屬重大的金融資產，個別評估是否存在客觀減值跡象。倘本集團認定按個別基準經評估的金融資產(無論具重要性與否)並無客觀跡象顯示存有減值，則該項資產會歸入一組具有相似信貸風險特性的金融資產內，並共同評估該組金融資產是否存在減值。經個別評估減值的資產，其減值虧損會予確認或繼續確認入賬，而不會納入綜合減值評估之內。

任何發現的減值虧損會按該資產賬面值與估計未來現金流量(不包括並未產生的未來信貸虧損)現值的差額計量。估計未來現金流量的現值以金融資產的初始實際利率(即初次確認時計算的實際利率)折現。

該資產的賬面值會通過使用備抵賬而減少，而虧損於損益確認。利息收入於減少後賬面值中持續產生，且採用計量減值虧損時用以折現未來現金流量的利率累計。若日後收回不可實現，且所有應屬抵押品已被變現或轉撥至本集團時，則對貸款及應收款項連同任何相關撥備一併撇銷。

倘若在後續期間，估計減值虧損金額由於確認減值之後發生的事項增加或減少，則透過調整撥備金額增加或減少先前確認的減值虧損。倘於其後收回撇清，該項收回將計入損益內之資產減值損失。

可供出售投資

就可供出售金融投資而言，本集團會於各個報告期末評估有否客觀跡象顯示一項投資或一組投資出現減值。

當發生可供出售資產減值時，成本(抵銷任何本金償付和攤銷)和現有公允值，扣減之前曾在損益確認的任何減值損失的差額，將撥離其他全面收益，並確認在損益。

倘股本投資被列作可供出售類別，則客觀跡象將包括該項投資的公允值大幅或長期跌至低於其成本值。「大幅」是相對於投資原始成本評估，而「長期」則相對於公允值低於原始成本之時期而評估。倘出現減值跡象，則累計虧損(按收購成本與現時公允值的差額減該項投資先前確認在損益的任何減值虧損計量)將從其他全面收益中移除，並於確認於損益。分類為可供出售之股本工具的減值虧損不可透過損益撥回，而於減值後其公允值增加會直接於其他全面收益中確認。

釐定何者屬「大幅」或「長期」時須進行判斷。作出判斷時，本集團評估(其中包括)投資公允值低於成本之期間或程度。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

金融負債

初步確認及計量

金融負債於初步確認時按適當的形式劃分為按公允值計入損益的金融負債、貸款及融資或指定為有效對沖中對沖工具的衍生工具。

所有金融負債以公允值進行初始計量，而如屬貸款或融資，則扣除直接應佔交易成本。

本集團的金融負債主要包括貿易及其他應付款項、衍生金融工具及借款。

期後計量

金融負債的後續計量取決於以下分類：

以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債

以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債，包括交易性金融負債和初始確認時指定為以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債。

交易性金融負債是指承擔該金融負債的目的是為了在近期內再購買。此分類包括本集團所訂立未指定為套期關係(定義見國際會計準則第39號)中套期工具的衍生金融工具。可分離的嵌入式衍生工具亦屬於交易性金融負債，除非其被指定為有效套期工具。交易性金融負債的利得或損失於損益中確認。於損益中確認的公允價值變動淨損益不包含這些金融負債產生的利息費用。

初始確認時指定為以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債僅當國際會計準則第39號之標準達成於初始確認時被指定。

貸款及融資

於初步確認後，計息銀行及其他貸款及境內債券隨後以實際利率法按攤銷成本計量，除非折現影響為微不足道，在該情況下則按成本列賬。當負債終止確認或按實際利率進行攤銷程式時，其損益在損益內確認。

攤銷成本於計及收購事項任何折現或溢價及屬實際利率不可或缺一部份的費用或成本後計算。實際利率攤銷計入損益的融資成本內。

終止確認金融負債

金融負債於負債項下責任被解除或撤銷或屆滿時終止確認。

如一項現有金融負債被來自同一貸款方且大部份條款均有差別的一項金融負債所取代，或現有負債的條款被大幅修改，此種置換或修改被視作終止確認原有負債並確認新負債處理，而兩者的賬面值差額於損益內確認。

現金及現金等價物

合併現金流量表中，現金及現金等價物包括庫存現金、活期存款及可隨時轉換為已知數額現金、價值變動風險極微且一般自購入後三個月內到期的短期高流動性投資，但扣減須於要求時償還並屬於本集團現金管理不可分割部分的銀行透支。

合併資產負債表中，現金及現金等價物包括用途不受限制的庫存現金和存放銀行現金(包括定期存款)。

2.4 重要會計政策摘要(續)

撥備

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

如有多項類似責任，其需要在償付中流出資源的可能性，根據責任的類別整體考慮。即使在同一責任類別內所包含的任何一個項目相關的資源流出的可能性極低，仍須確認撥備。

撥備的金額以解除責任所需支出的現值加以確認。支出的現值將運用能反映出當時市場評估貨幣資金時間性價值以及相對於該責任的風險的稅前比率來確定。因時間推移導致的撥備的增加則被確認為財務費用。

當履行合同約定義務所發生的不可避免的成本超過了該合同預期的經濟利益流入，則該合同的現時義務被確認和計量為一項撥備。

租賃

(i) 承租人

融資租賃

融資租賃是指將擁有資產的風險及回報實質上轉讓予本集團的租賃。融資租賃的原值乃按在開始時按租賃資產的公允值或最低租賃付款的現值較低者入賬。

每期租金均分攤為負債及財務費用。有關租賃負債，在扣除財務費用後，分別列報於融資租賃負債融資租賃負債的流動部分。財務費用於租約期內在利潤表中列支，以達到租賃利率為結欠餘額的固定比率。融資租賃的物業、機器及設備的折舊乃根據資產的預計可用年限以直線法攤銷其成本至其估計殘值。

有關售後回租形成一項融資租賃，出售價及賬面淨值的差異將予以遞延並按最低租賃期攤銷。

經營租賃

如租賃擁有權的重大部份風險和回報由出租人保留，分類為經營性租賃。經營性租賃支付的租金(扣除從出租人收取之任何獎勵金後)於租賃期內以直線法在利潤表支銷。

有關售後回租形成一項經營性租賃，出售價及賬面淨值的差異，除卻相關損益由低於或高於市價的未來租賃付款額補償的部份外，則所有損益應立即予以確認。其後的利得與損失將會在整個使用期內予以分期確認。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

租賃(續)

(ii) 出租人

以經營租賃方式分租的資產乃包括在資產負債表的物業、機器及設備中，並按同類物業、機器及設備的預計可使用年限計提、折舊，產生的租金收入按直線法於租賃期內確認入賬。

僱員退休後福利

(i) 設定提存計劃

本集團參與各省市政府關於退休金及醫療福利的計劃。此等計劃供款在發生當期費用化。

本集團為自願且合資格的僱員還提供了一個額外的固定繳款養老金計劃(年金)，須按僱員基本薪金的某個百分比作出供款，並於應付供款時在損益扣除。

(ii) 設定受益計劃

本集團為合資格的退休僱員提供的福利包括退休津貼、交通津貼以及其他福利。本集團並未向獨立的管理基金儲存費用。提供退休後福利計劃下的福利成本採用預計單位信貸精算估值法。

從退休後的福利計劃，包括精算損益，重新計量產生的資產上限(不包括淨利息)的影響以及計劃資產(不包括淨利息)的回報，會在發生的當期立即通過其他綜合收益在財務狀況表內確認。重新計量不重新分類至以後期間損益。

過往服務費用於以下時間較早者計入損益：

- 計劃修訂或縮減的日期
- 本集團確認重組相關費用的日期

淨利息按淨福利負債或資產運用的折現率計算。本集團確認的設定受益計劃責任通過「工資、薪金及福利」和「財務支出」於損益賬內進行以下更改：

- 包括當前服務費用，過往服務費用，削減及非常規結算產生的收益和損失
- 利息淨支出

衍生金融工具和對沖會計

首次確認及隨後計量

本集團使用衍生金融工具(例如遠期貨幣合約及利率掉期)分別對沖其外幣風險及利率風險。該等衍生金融工具最初在訂立衍生合約日期按公允價值確認，隨後以公允價值重新計量。衍生工具在公允價值為正數時列為資產，在公允價值為負數時則列為負債。

衍生工具公允價值變動所產生的任何收益或虧損，直接列入損益，惟現金流量對沖的有效部分則在其他綜合收益內確認，並於其後當對沖項目影響損益時重新分類至損益。

2.4 重要會計政策摘要(續)

衍生金融工具和對沖會計(續)

首次確認及隨後計量(續)

就對沖會計而言，對沖分類為：

- 對沖已確認的資產、負債或未確認堅定承諾的公允價值的變動風險時，作公允價值對沖處理；或
- 用於對沖現金流量的可變動風險，該風險來自與已確認資產或負債有關的特定風險或來自極有可能的預期交易，或未確認堅定承諾的外幣風險時，作現金流量對沖處理；或
- 對沖對海外業務的投資淨額。

在設立對沖關係時，本集團正式指定和記錄本集團欲應用對沖會計的對沖關係、風險管理目標和進行對沖的策略。檔記錄包括辨別對沖工具、被對沖項目或交易、被對沖風險的性質和本集團將如何評核對沖工具的公允價值變動抵銷被對沖項目公允價值變動或被對沖風險應佔現金流量變動的有效性。該等對沖預期在達致抵銷公允價值或現金流量變動方面具高度效用，並持續受評核以釐定其是否在所指定的整段財務報告期間確實具備高度效用。

嚴格滿足對沖會計法的對沖按以下基準入賬：

公允價值對沖

對沖衍生工具的公允價值變動於損益確認作其他開支及虧損。與風險對沖相關的對沖項目之公允價值變動作為對沖項目賬面值的一部分記錄，亦於損益確認作其他開支及虧損。

就與按攤銷成本列賬的項目相關的公允價值對沖而言，對賬面值的調整乃採用實際利率法透過損益就剩餘項目作出攤銷。實際利率攤銷可能於調整出現時立即開始，且不得遲於對項目不再就與對沖風險相關的公允價值變動作出調整時。倘對沖項目獲撤銷確認，未攤銷公允價值會即時於損益確認。

當未確認堅定承諾被指定為對沖項目時，其後將與對沖風險相關的堅定承諾之公允價值累計變動確認為資產或負債，而相關收益或虧損於損益確認。對沖工具的公允價值變動亦於損益確認。

現金流量對沖

對沖工具的收益或虧損的有效部分直接於其他綜合收益確認作對沖儲備，而無效部分則即時於損益確認作其他開支及虧損。

當對沖交易影響損益時，例如當對沖財務收入或財務費用獲確認時或當預期銷售發生時，於其他綜合收益確認的金額會轉撥至損益。倘對沖項目為非金融資產或非金融負債的成本，於其他綜合收益確認的金額會轉撥至非金融資產或非金融負債的初步賬面值。

倘對沖工具屆滿或被出售、終止或行使而未被取代或作出再投資(作為對沖策略的一部分)，或倘將其指定為對沖獲撤銷，或當對沖不再滿足對沖會計法基準時，以前於其他綜合收益確認的金額仍於其他綜合收益內保留，直至出現預期交易或滿足外幣堅定承諾影響損益時為止。

流動與非流動分類

當被對沖項目的剩餘期限超過12個月時，對沖衍生工具的全數公允價值會被分類為非流動資產或負債，而當被對沖項目的剩餘少於12個月時，對沖衍生工具的全數公允價值會被分類為流動資產或負債。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

2.4 重要會計政策摘要(續)

股利

分配予本公司股東之股利於本公司股東批准該股利當期確認為本集團之負債。

公允價值計量

本集團於各報告期末按公允價值計量衍生金融工具、上市股權投資及列入可供出售投資的會籍債券。公允價值乃市場參與者於計量日期在有序交易中出售資產所收取或轉讓負債所支付的價格。公允價值計量乃基於假設出售資產或轉移負債的交易乃於資產或負債的主要市場或(如無主要市場)於資產或負債的最有利市場進行。主要或最有利市場須位於本集團能到達的地方。資產或負債的公允價值乃基於市場參與者為資產或負債定價所用的假設計量(假設市場參與者依照彼等的最佳經濟利益行事)。

非金融資產的公允價值計量乃計及一名市場參與者透過使用其資產的最高及最佳用途或透過將資產出售予將使用其最高及最佳用途的另一名市場參與者而能夠產生經濟利益的能力。

本集團使用適用於不同情況且其具有足夠資料的估值方法計量公允價值，盡量利用相關可觀察輸入數據，並盡量減少使用不可觀察輸入數據。

財務報表所計量或披露公允價值的所有資產及負債，均根據對公允價值計量整體而言屬重要的最低層級輸入數據在下述公允價值等級內進行分類：

- 第一級 — 相同資產或負債於活躍市場中所報價格(未經調整)
- 第二級 — 估值技術(可直接或間接觀察對公允價值計量而言屬重要的最低層級輸入數據)
- 第三級 — 估值技術(不能觀察對公允價值計量而言屬重要的最低層級輸入數據)

就按經常性基準於財務報表確認的資產及負債而言，本集團透過於各報告期末重新評估分類(基於對公允價值計量整體而言屬重大的最低層級輸入數據)確定是否發生不同等級轉移。

業務合併

業務合併乃以收購法入賬。轉讓之代價乃以收購日期的公允價值計量，該公允價值為本集團轉讓的資產於收購日期之公允價值、本集團自被收購方之前度擁有人承擔的負債，及本集團發行以換取被收購方控制權的股權之總和。於各業務合併中，本集團選擇以公允價值或應佔被收購方可識別資產淨值的比例，計量於被收購方屬現時擁有人權益，並賦予擁有人權利，於清盤時按比例分佔資產淨值之非控股權益。非控股權益之一切其他成分乃按公允價值計量。收購相關成本於產生時列為開支。

當本集團收購一項業務時，會根據合約條款、於收購日期的經濟環境及相關條件，評估已承接之金融資產及負債，以作出適合之分類及標示，其中包括將被收購方主合約中之嵌入式衍生工具進行分離。

倘業務合併分階段進行，先前持有的股權重新計量為於收購日期之公允價值，由此產生的任何收益或虧損於損益賬確認。

由收購方將予轉讓的任何或然代價將於收購日期按公允價值確認。歸類為資產或負債的或然代價以公允價值計量，公允價值變動於損益賬確認。歸類為權益的或然代價則不會重新計量，其後結算於權益內入賬。

3. 金融風險管理

(a) 金融風險因素

本集團的活動受多種財務風險：市場風險(包括匯兌風險、公允值利率風險、現金流量利率風險及航油價格風險)、信貸風險及流動資金風險。本集團的整體風險管理計劃專注於金融市場的難預測性，並尋求盡量減低對本集團財務表現的潛在不利影響。本集團在管理層認為必要時利用衍生金融工具對沖若干的風險。

風險管理由資金部(「集團資金部」)按照董事會批准的政策執行。集團資金部透過與集團營運單位的緊密合作，負責確定、評估和對沖財務風險。整體風險管理戰略，以及若干特定範疇，例如外匯風險、利率風險、信貸風險、衍生和非衍生金融工具的使用政策等，均有董事會批覆。

外匯風險

本集團的業務跨越多個國家和地區，取得的收入包含多種貨幣且本集團期末外幣負債遠大於外幣資產，本集團最主要的負債項目(主要源於購買飛機)大多是以美元等外幣計價和結算的。本集團可能面臨多種外幣與人民幣匯率變動風險。

人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

此外，匯率的波動還將影響本集團未來飛機、航材、航油、起降費等來源於境外的採購成本。

本集團通過簽訂一定的外匯遠期合約以對沖此外匯風險。2016年12月31日，外匯遠期合約名義本金為人民幣3,052百萬元。有關外匯遠期合約的詳細情況參見財務報表附註39相關部份。

下表披露了集團在財務報告日的外匯風險：

	二零一六年			
	美元 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	韓元 人民幣百萬元
應收賬款及其他應收款	1,575	99	10	152
現金及現金等價物	702	39	15	—
經營性租賃飛機押金	140	—	—	—
其他長期資產	267	—	—	—
應付賬款及其他應付款	(123)	—	(2)	(1)
融資租賃負債	(44,913)	—	(326)	—
借款	(7,953)	(4,215)	—	(1,008)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

3. 金融風險管理(續)

(a) 金融風險因素(續)

外匯風險(續)

	二零一五年			
	美元 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	韓元 人民幣百萬元
應收賬款及其他應收款	1,684	92	16	112
現金及現金等價物	7,755	56	36	–
經營性租賃飛機押金	145	–	–	–
其他長期資產	322	–	–	–
應付賬款及其他應付款	(124)	–	(3)	–
融資租賃負債	(50,342)	–	(344)	–
借款	(36,943)	–	–	–

下表顯示於財務報告日，倘人民幣對下列主要貨幣升值或貶值1%，對本集團的合併損益及其他綜合收益的影響：

	二零一六年		二零一五年	
	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元
人民幣兌美元(貶值)/升值	(377)/377	23/(23)	(581)/581	–
人民幣兌歐元(貶值)/升值	(31)/31	–	1/(1)	–
人民幣兌日元(貶值)/升值	(2)/2	–	(2)/2	–
人民幣兌韓元(貶值)/升值	(6)/6	–	–	–

利率風險

本集團的利率風險主要來自借款及融資租賃負債。按變動利率借入的借款令本集團承受現金流量利率風險。按固定利率借入的借款和融資租賃負債令本集團承受公允值利率風險。本集團根據當時的市場環境來決定固定利率及浮動利率合同的相對比例。

本集團總部財務部門持續監控集團利率水準。利率上升會增加新增帶息債務的成本以及本集團尚未付清的以浮動利率計息的帶息債務的利息支出，進而影響本集團的經營業績。本集團通過簽訂利率互換合約對沖利率風險，本集團借款利率、償還條款以及利率互換合約披露於財務報告的附註34和附註39(a)。

3. 金融風險管理(續)

(a) 金融風險因素(續)

利率風險(續)

下表顯示了集團在財務報告日的帶息金融工具的概況：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
浮動利率工具		
現金及現金等價物	1,695	9,080
限制性存款和短期銀行存款	43	35
借款	(15,419)	(34,823)
融資租賃負債	(61,041)	(52,399)
利率互換合約名義本金	11,352	9,474
交叉貨幣互換合約名義本金	-	244

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
固定利率工具		
借款	(41,313)	(31,889)
利率互換合約名義本金	-	48

下表顯示了在其他變量保持穩定的情況下，並考慮利率互換影響後，若利率上升25個基準點對集團的損益以及權益的其他組成部份的影響：

	二零一六年		二零一五年	
	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元
浮動利率工具	(140)	21	(148)	18

航油價格風險

由於航油為本集團一項主要營運支出，因此本集團的業績容易受到航油價格波動所影響。航油支出佔集團營運支出的21%(二零一五年：23%)。

於二零一六年十二月三十一日，本集團不存在尚未到期的原油期權合約。

於二零一六年十二月三十一日止年度，在其他變量保持不變的情況下(不包括原油期權的影響)，倘若平均航油價格上升/降低5%，本集團航油成本將上升/降低人民幣9.81億元(二零一五年：上升/降低人民幣10.16億元)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

3. 金融風險管理(續)

(a) 金融風險因素(續)

信貸風險

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

本集團的應收賬款中大部份為應收參與「開賬與結算計劃」(「BSP」)的代理人的款項，它是國際航協建立的供航空公司和代理人之間使用的銷售結算系統。於二零一六年十二月三十一日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣9.22億元(二零一五年：人民幣7.52億元)。集團對於和BSP有關的信貸風險和其餘應收賬款與應收票據持續維護，同時，管理層評估其壞賬減值準備的可能性，在必要時，適當地計提壞賬減值準備。

本集團在管理現金及現金等價物時，主要是將其存放於國有銀行及其他一些著名銀行及金融機構。同時，集團還將現金及現金等價物存放於其控股股東控制的金融財務機構(附註47(c)(iii))。管理層認為不會從這些銀行和金融機構中承擔任何不履約所造成的損失。

衍生金融工具交易只與著名銀行及金融機構進行。管理層針對任何一家銀行及金融機構的信貸額度都設置了一定的限制，而管理層亦不預期因此等對方任何不履約的行為而產生虧損。

流動資金風險

本集團的主要現金需求用於日常運營，飛機、發動機及飛行設備的添置或改良及償還其相關貸款或負債。本集團通過營運業務及借款包括銀行借款，融資券及債券(包括短期及長期)所得的綜合資金來滿足其營運資金的需求。本集團通常以長期融資租賃或銀行貸款的方式來購買飛機。

下表顯示本集團的金融負債及以淨額基準結算的金融負債，按照相關的到期組別，根據由資產負債表日至合約到期日的剩餘期間進行分析。在表內披露的金額為合約性未貼現的現金流量。

	一年以下 人民幣百萬元	一至兩年內 人民幣百萬元	兩至五年內 人民幣百萬元	五年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一六年十二月三十一日					
借款	30,262	5,670	14,961	10,813	61,706
衍生金融工具	11	33	8	6	58
融資租賃負債	8,123	7,526	21,905	33,277	70,831
應付賬款，應付票據及其他應付款	16,318	-	-	-	16,318
總額	54,714	13,229	36,874	44,096	148,913

	一年以下 人民幣百萬元	一至兩年內 人民幣百萬元	兩至五年內 人民幣百萬元	五年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一五年十二月三十一日					
借款	39,794	11,067	9,477	10,873	71,211
衍生金融工具	4	-	58	39	101
融資租賃負債	7,377	7,101	19,183	25,167	58,828
應付賬款，應付票據及其他應付款	15,433	-	-	-	15,433
總額	62,608	18,168	28,718	36,079	145,573

3. 金融風險管理(續)

(b) 資本風險管理

本集團資本管理的主要目標是為保障本集團持續經營的能力及維持穩健的資本比率，藉此支持其業務及創造最大股東價值。

本集團管理資本架構，並就經濟狀況的輕微變動及相關資產的風險特點對其作出調整。本集團或會藉調整派付予股東的股息數額、向股東返還資本、發行新股，從而維持或調整資本架構。本集團不受任何外部資本要求限制。於截至二零一六年十二月三十一日及二零一五年十二月三十一日止年度內，概無對目標、政策或管理資本的流程作出任何變動。

本集團利用資產負債率監察其資本，此比率按照總負債除以總資產計算。於二零一六年及二零一五年十二月三十一日，資產負債率如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
總負債	159,958	158,061
總資產	212,324	197,992
資產負債率	0.75	0.80

(c) 金融資產和金融負債的公允價值評估

不以公允價值計量的金融工具

以下是本集團除帳面價值與公允價值相差很小的短期金融工具之外的各類別金融工具的帳面價值與公允價值：

	二零一六年		二零一五年	
	帳面價值 人民幣百萬元	公允價值 人民幣百萬元	帳面價值 人民幣百萬元	公允價值 人民幣百萬元
金融資產				
包含在其他非流動資產內的 經營性租賃飛機相關的押金	285	258	338	316
金融負債				
長期借款	27,890	28,075	28,498	28,088
應付融資租賃款	54,594	50,408	46,290	43,626
	82,484	78,483	74,788	71,714

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

3. 金融風險管理(續)

(c) 金融資產和金融負債的公允價值評估(續)

不以公允價值計量的金融工具(續)

管理層已經評估了現金及現金等價物、限制性銀行存款及短期銀行存款、應收賬款及應收票據、應付帳款及應付票據、於預付款及其他應收款內的金融資產，於其他應付款及預提費用內的金融負債，短期銀行借款及短期擔保債券的公允價值。因期限較短，公允價值與帳面價值相若。

包含在其他非流動資產內的經營性租賃飛機相關的押金、長期借款以及融資租賃負債以市場可觀察到的重要輸入值來計量，並以未來現金流量按照市場上具有可比信用等級並在相同條件下提供幾乎相同現金流量的利率進行折現後的現值確定其公允價值。

以公允價值計量的金融工具

本集團與多個交易對手(主要是有著較高信用評級的金融機構)訂立了衍生金融工具合約，包括遠期外匯合同和利率互換。

衍生金融工具採用類似於遠期定價以及現值方法的估值技術進行計量。模型涵蓋了多個市場可觀察到的輸入值，包括即期及遠期匯率和利率曲線。於二零一六年十二月三十一日，衍生金融資產的公允價值，是抵銷了歸屬於衍生交易對手違約風險的信用估值調整之後的淨值。交易對手信用風險的變化，對於套期關係中指定衍生工具的套期有效性的評價和其他以公允價值計量的金融工具，均無重大影響。

3. 金融風險管理(續)

(c) 金融資產和金融負債的公允價值評估(續)

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露集團的金融工具：

以公允價值計量的資產和負債：

於二零一六年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察	重要不可觀察	
		輸入值	輸入值	
		(第二層) 人民幣百萬元	(第三層) 人民幣百萬元	
資產				
衍生金融工具				
— 外匯遠期合約(附註39(b))	—	11	—	11
— 利率互換合約(附註39(a))	—	137	—	137
可供出售投資	538	—	—	538
總額	538	148	—	686
負債				
衍生金融工具				
— 外匯遠期合約(附註39(b))	—	11	—	11
— 利率互換合約(附註39(a))	—	47	—	47
總額	—	58	—	58

於二零一五年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察	重要不可觀察	
		輸入值	輸入值	
		(第二層) 人民幣百萬元	(第三層) 人民幣百萬元	
資產				
衍生金融工具				
— 外匯遠期合約(附註39(b))	—	16	—	16
— 利率互換合約(附註39(a))	—	22	—	22
— 交叉貨幣互換合約(附註39(c))	—	7	—	7
可供出售投資	317	—	—	317
總額	317	45	—	362
負債				
衍生金融工具				
— 利率互換合約(附註39(a))	—	101	—	101

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

3. 金融風險管理(續)

(c) 金融資產和金融負債的公允價值評估(續)

公允價值架構(續)

以公允價值計量的資產和負債：(續)

存在活躍市場買賣的金融工具的公允價值根據財務報告日的市場報價列賬。可供出售投資為A股和H股的股票投資。

本集團對套期工具及其他衍生工具的公允價值主要採用適用的模型以及市場上可用的資訊參數計算，並參考市場報價、交易商報價而確定。

披露了公允價值的資產和負債：

於二零一六年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察	重要不可觀察	
		輸入值	輸入值	
		(第二層) 人民幣百萬元	(第三層) 人民幣百萬元	
資產				
包含在其他非流動資產內的 經營性租賃飛機相關的押金	—	258	—	258
負債				
長期借款	—	28,075	—	28,075
應付融資租賃款	—	50,408	—	50,408
總額	—	78,483	—	78,483

於二零一五年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察	重要不可觀察	
		輸入值	輸入值	
		(第二層) 人民幣百萬元	(第三層) 人民幣百萬元	
資產				
包含在其他非流動資產內的 經營性租賃飛機相關的押金	—	316	—	316
負債				
長期借款	—	28,088	—	28,088
應付融資租賃款	—	43,626	—	43,626
總額	—	71,714	—	71,714

4. 重要會計估計及判斷

編製財務報表時所採用的估計和判斷根據過往經驗和其他因素持續進行評估，包括在有關情況下相信對未來事件的合理預測。本集團對未來作出估計和假設。會計估計如其定義，很少會與其實際結果相同。很大機會導致下個財政年度的資產和負債的賬面值作出重大調整的估計和假設討論如下：

(a) 收入的確認

本集團根據附註2.4所述的會計政策確認收入。未被使用的客票於管理層認為承運責任已消除時確認為收入。管理層定期對預售票款進行評估，由評估產生的任何可能重大的調整，均反映在評估完成當期的利潤表中。

此等調整是由於對收入交易的估算、未被使用的客票確認為收入的時間及相關銷售價格的估計不同而產生不同的判斷結果，這受各種因素的影響，包括複雜的價格結構及承運人之間的互運協議，均會影響收入的確認時間。

(b) 常旅客計劃

本集團實行常旅客計劃，根據會員累積里程給予其積分獎勵。對常旅客的獎勵積分採用遞延收益法處理，即將承運票款扣除獎勵積分金額後確認為收入、獎勵積分金額確認為遞延收益。待旅客兌換積分且承運後、商品交付及服務後或積分失效時，按兌換或失效的積分所對應的遞延收益確認為收入。計入遞延收益的常旅客獎勵積分金額主要根據積分的公允價值及預期兌換率計算。其中積分公允價值參考年度平均票價確定，預期兌換率根據歷史經驗及對未來預測而估計。積分公允價值及預期兌換率採用不同的判斷和估計對計入遞延收益的常旅客獎勵積分金額有重大影響。

(c) 經營性租賃飛機及發動機的退租檢修準備

經營租賃飛機及發動機的退租檢修準備是基於退租檢修費用的估計，並考慮預計的飛行小時、飛行循環、大修時間間隔。這些判斷和估計在相當大程度上是根據過去相同或類似飛機及發動機型號的退租經驗、實際發生的退租檢修支出，以及飛機及發動機使用狀況而作出。不同的判斷或估計對預計的退租檢修準備有重大影響。

(d) 退休福利

本集團實施的設定受益計劃包括為退休僱員提供退休津貼、交通津貼以及其他福利。如附註2.4所示，提供的上述設定受益計劃下的福利費用根據各種精算假設按單位貸記法計算，並在僱員的服務期內確認。這些假設包括，但不限於折現率、人均福利的年增長率及僱員流失率等。折現率是在管理層對當地高品質政府債券審閱的基礎上確定的，人均福利的年增長率取決於當地經濟狀況。

關於僱員設定受益計劃的其他情況見附註37。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

4. 重要會計估計及判斷(續)

(e) 遞延稅項

根據財務報表附註2.4所述的會計政策，在考慮確認遞延所得稅資產的金額時，本集團會考慮預計未來應課稅溢利及可行的持續稅項計劃策略。在有證據顯示本集團的預計未來應課稅溢利及適用的稅項計劃策略的利益有變時，或在現行稅法的改變對本集團的稅務虧損結餘沖銷未來應課稅溢利的可用性有變時，本集團會調整已確認的遞延所得稅淨資產及所得稅費用。

(f) 飛機設備零件的跌價準備

飛機設備零件的跌價準備是根據賬面值和可實現淨值的差異計提。可實現淨值是根據當前市場情況、歷史經驗和本公司對飛機和相關設備零件的未來運營計劃估計而確定，且可能由於市場情況和飛機及相關設備零件的未來計劃的變動而大幅調整。

(g) 物業、機器及設備的折舊

對與自購及融資租賃飛機及發動機大修相關的替換件，本集團根據預計的大修費用以及大修之間的時間間隔、飛行小時或飛行循環計提折舊，該等估計是根據以往相同或相似型號的飛機及發動機的飛行及大修歷史經驗進行的。不同的估計可能會影響其折舊金額進而影響當期損益。

除機身和發動機相關的大修費用外，其他物業、機器及設備在考慮其估計殘值後按預計使用年限以直線法計提折舊。可使用年限是本集團根據以往同類資產的經驗並結合預期的技術改變確定。本集團定期審閱資產的預計可使用年限，以確定在任何報告期間折舊費用的準確記錄。如果估計發生重大變化，集團會對未來期間的折舊費用進行調整。

(h) 預計物業、機器及設備和無形資產減值

根據財務報表附註2.4所述的會計政策，本集團須測試物業、機器及設備及無形資產是否出現減值。現金產生單元的可收回金額按照公允價值扣除銷售成本以及使用價值計算而釐定。該使用價值是根據經管理層批准的財務預算及相關假設，例如客運公里收入水準、載運率、飛機利用率及貼現率等，計算所得。

(i) 商譽減值

本集團至少每年釐定商譽有否減值。此須估計分配商譽的現金產生單位的使用價值。估計使用價值要求本集團對來自現金產生單位的預期未來現金流量作出估計，並選擇合適貼現率以計算該等現金流量的現值。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

5. 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。

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
運輸收入	89,554	85,076
— 客運	83,577	78,585
— 貨運及郵運	5,977	6,491
旅遊服務收入	3,113	3,491
地勤服務收入	2,850	2,546
貨物處理收入	794	750
傭金收入	92	78
其他	2,501	2,028
	98,904	93,969

6. 其他營業收入及利得

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
政府補貼(註釋(a))	4,531	4,131
處置物業、機器及設備的收益	158	399
處置預付租賃款的收益	3	1
處置可供出售投資的收益(註釋24)	95	33
可供出售投資產生的股利收入	28	13
處置聯營公司的收益	12	—
從售票中介機構獲得的補償款	228	248
處置附屬公司的收益	—	41
其他(註釋(b))	414	403
	5,469	5,269

註釋：

(a) 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。

截至二零一六年和二零一五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。

(b) 其他主要為飛行員流動補償款。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

7. 分部資料

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公會議)透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源。本集團存在一個業務分部，即「航空業務分部」，包括客運、貨運、郵運、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第三方實體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7(c)。

截至二零一六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	94,338	4,222	-	-	98,560
分部間收入	-	782	(782)	-	-
報告分部收入	94,338	5,004	(782)	-	98,560
報告分部稅前利潤	5,788	397	-	322	6,507
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	12,378	160	-	-	12,538
資產減值損失	22	7	-	-	29
利息收入	100	100	(104)	-	96
利息支出	2,553	280	(104)	-	2,729
資本性支出	34,631	776	-	-	35,407

7. 分部資料(續)

(a) 主要營運決策者(總經理辦公會議)透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源。(續)
截至二零一五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	89,013	4,831	-	-	93,844
分部間收入	555	468	(1,023)	-	-
報告分部收入	89,568	5,299	(1,023)	-	93,844
報告分部稅前利潤	5,327	238	-	106	5,671
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	10,727	128	-	-	10,855
資產減值損失	93	1	-	134	228
利息收入	69	13	(16)	-	66
利息支出	1,935	270	(16)	-	2,189
資本性支出	37,706	591	-	-	38,297

於二零一六年十二月三十一日和二零一五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
於二零一六年十二月三十一日					
報告分部資產	205,024	11,218	(8,896)	2,705	210,051
報告分部負債	159,437	9,373	(8,896)	41	159,955
於二零一五年十二月三十一日					
報告分部資產	189,408	12,045	(8,282)	2,538	195,709
報告分部負債	156,041	10,260	(8,282)	39	158,058

* 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投資。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，來自可供出售投資的收益以及可供出售投資的減值損失。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

7. 分部資料(續)

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，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業務收入。

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	63,730	61,222
港澳臺地區	3,516	3,569
國際	31,658	29,178
合計	98,904	93,969

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

(c) 報告分部收入、分部利潤、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：

	註釋	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入總額		98,560	93,844
— 營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	(i)	344	125
合併收入		98,904	93,969

7. 分部資料(續)

(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：(續)

	註釋	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		6,507	5,671
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	(10)	(4)
合併稅前利潤		6,497	5,667

	註釋	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產總額		210,051	195,709
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	31	41
— 吸收合併上海航空產生的無形資產(商譽)差異	(iii)	2,242	2,242
合併資產		212,324	197,992

		二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
負債			
報告分部負債總額		159,955	158,058
— 其他		3	3
合併負債		159,958	158,061

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

7. 分部資料(續)

(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：(續)
註釋：

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

8. 衍生工具公允價值變動收益

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
利率互換合約(附註39(a))	2	6

9. 工資、薪金及福利

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及補貼	14,431	12,917
僱員福利	235	436
養老金和醫療保險(附註37(a)&(b))	2,375	2,042
員工住房基金(附註(a))	868	817
員工住房補貼(附註(b))	236	247
	18,145	16,459

註釋：

(a) 員工住房基金

根據中國住房政策，本集團需供款至國家安排的住房基金中。同時，員工亦須從其薪金中，與本公司作出等值的供款。在若干特定情形員工有權提取全額供款。若基金的資產不足以支付僱員提供服務的當期及前期利益時，本集團並無法律性或推定性的責任填補不足。

(b) 員工住房補貼

本集團同時以現金方式向符合資格的員工提供員工住房補貼。受益期原則上為二十年，當符合資格員工離職或退休時，其補貼將停止計算，任何以往年度有關的未支付補貼將在其離職或退休時支付。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

9. 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(c) 董事及監事的酬金

根據上市公司條例和香港《公司條例》第383(1)(a)、(b)、(c)及(f)條和公司(披露董事利益資料)規例第2部，支付給公司董事及監事的酬金包括下列各項：

二零一六年

	薪金及補貼 人民幣千元	花紅 人民幣千元	總額 人民幣千元
執行董事			
劉紹勇*	—	—	—
馬須倫*	—	—	—
徐昭*	—	—	—
顧佳丹*	—	—	—
李養民*	—	—	—
唐兵*	—	—	—
田留文*	—	—	—
獨立非執行董事			
李若山	160	—	160
季衛東****	—	—	—
邵瑞慶	160	—	160
馬蔚華	160	—	160
蔡洪平*****	100	—	100
監事			
于法鳴*&*****	—	—	—
席晟*	—	—	—
徐海華*****	288	—	288
馮金雄	535	—	535
巴勝基*	—	—	—
胡際東*****	426	—	426
賈紹軍*&*****	—	—	—
合計	1,829	—	1,829

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

9. 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(c) 董事及監事的酬金(續)

二零一五年

	薪金及補貼 人民幣千元	花紅 人民幣千元	總額 人民幣千元
執行董事			
劉紹勇*	-	-	-
馬須倫	401	-	401
徐昭*	-	-	-
顧佳丹*	-	-	-
李養民	365	-	365
唐兵	358	-	358
田留文***	419	-	419
獨立非執行董事			
劉克涯**	72	-	72
季衛東****	-	-	-
邵瑞慶***	60	-	60
李若山	120	-	120
馬蔚華	120	-	120
監事			
于法鳴*	-	-	-
席晟*	-	-	-
徐海華***	298	-	298
馮金雄	610	-	610
巴勝基*	-	-	-
合計	2,823	-	2,823

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

** 劉克涯先生於二零一五年度退休。

*** 本公司部分董事及監事於二零一五年度新聘任。

**** 季衛東先生於二零一五年度獨立董事任期屆滿，並已於二零一六年度履行職務至本公司股東大會選舉產生新獨立董事人選。

***** 本公司部分董事及監事於二零一六年度新聘任。

***** 于法鳴先生於二零一六年度監事任期屆滿。

***** 徐海華先生於二零一六年度離任監事。

本年度無董事及監事放棄其酬金(二零一五年：無)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

9. 工資、薪金及福利(續)

註釋：(續)

(d) 五位最高薪人員的酬金

於二零一六年度，本公司五位最高薪人員中無任何一位為董事及監事(二零一五年：無)。五位最高薪人員的酬金詳情如下：

	二零一六年 人民幣千元	二零一五年 人民幣千元
工資、薪金、花紅及補貼	9,319	8,104

五位最高薪人員在如下酬金級別的人數：

	人數	
	二零一六年	二零一五年
1,500,001港元至2,000,000港元	–	5
2,000,001港元至2,500,000港元	5	–
	5	5

10. 資產減值損失

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
計提飛行設備零件減值準備金	10	88
物業、機器及設備減值	29	48
投資於聯營公司減值	–	33
可供出售投資減值	–	100
沖回應收款項減值準備金	(10)	(41)
	29	228

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

11. 經營利潤

經營利潤以扣除下列項目列示：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
無形資產攤銷	129	85
物業、機器及設備折舊		
— 自置	6,388	5,350
— 租賃(融資租賃)	5,563	4,972
投資性房地產折舊	11	4
包括在其他長期資產中的長期待攤費用攤銷	394	388
預付租賃款攤銷	63	60
飛機設備零件消耗	1,198	974
核數師酬金	18	17

12. 財務收入

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
利息收入	96	66

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

13. 財務支出

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,529	1,613
融資租賃負債利息	1,349	867
退休後福利準備利息	88	114
債券及融資券利息	360	483
利率互換利息	122	128
	3,448	3,205
匯兌淨損失(註釋(b))	3,573	4,987
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(749)	(1,014)
資本化為在建工程的金額(註釋(a))	-	(2)
	6,272	7,176

註釋：

(a) 截至二零一六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3.25%(二零一五年：3.09%)。

(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。

14. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
所得稅	1,396	737
遞延稅項(附註38)	146	(113)
	1,542	624

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。本公司的東航雲南附屬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。本公司位於四川、甘肅及西北的分公司經相關的稅務機關批准，同樣享受15%的所得稅優惠稅率。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率(二零一五年：16.5%)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

14. 稅項(續)

除雲南附屬公司，本公司位於四川、甘肅及西北的分公司以及註冊在香港的附屬公司外，本公司基本上按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零一五年：25%)。

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

	集團	
	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
除稅前利潤	6,497	5,667
按25%稅率計算的所得稅費用(二零一五年：25%)	1,624	1,417
地方當局制定的較低稅率	(102)	(156)
攤佔聯營公司及合營公司的業績	(47)	(38)
不可抵稅之費用	117	104
使用以前年度未確認的稅務虧損	(51)	(1)
本年度未予確認的稅務虧損	13	20
使用或未予確認的可抵扣暫時性差異	(4)	(722)
研發費加計扣除	(8)	-
稅項費用	1,542	624
有效稅率	23.73%	11.01%

本集團經營國際航線，飛往某些海外目的地。由於中國與相關的司法權區(包括香港)達成了豁免雙重徵稅的共識，本集團於截至二零一六年十二月三十一日與二零一五年十二月三十一日止年度並無重大海外稅款。

15. 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44.98億元(二零一五年：人民幣45.37億元)和本年內已發行的加權平均股數13,811,136,000(二零一五年：12,818,509,000股)計算。截至二零一六年十二月三十一日止及二零一五年十二月三十一日止年度，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

16. 持有待售資產

本集團與第三方簽訂協議出售若干飛機和發動機。於二零一五年十二月三十一日，本集團根據帳面價值(人民幣5.94億元)與公允價值減處置費用(人民幣6.22億)孰低的原則確認持有待售資產，並且已於2016年度處置完畢。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

17. 無形資產

	商譽 (註釋(a)) 人民幣百萬元	電腦軟件 人民幣百萬元	其他 (註釋(b)) 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
成本				
於二零一五年一月一日	11,270	574	–	11,844
添置	–	109	–	109
處置	–	(4)	–	(4)
於二零一五年十二月三十一日	11,270	679	–	11,949
添置	–	133	98	231
處置	–	–	–	–
於二零一六年十二月三十一日	11,270	812	98	12,180
累計攤銷				
於二零一五年一月一日	–	344	–	344
本年攤銷	–	85	–	85
處置	–	(2)	–	(2)
於二零一五年十二月三十一日	–	427	–	427
本年攤銷	–	97	32	129
處置	–	–	–	–
於二零一六年十二月三十一日	–	524	32	556
賬面淨值				
於二零一五年十二月三十一日	11,270	252	–	11,522
於二零一六年十二月三十一日	11,270	288	66	11,624

註釋：

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

各現金產出單元的可收回金額是根據以高級管理層批准的財務預算為基準的現金流量預測計算的使用價值確定。應用於現金流量預測的貼現率為13%(二零一五年：13%)。用作推斷以上現金產出單元於五年期間後的現金流量的增長率為3%(二零一五年：3%)，此增長率亦包括通脹的影響。在財務報告日，根據計算的使用價值，商譽不存在減值。

- (b) 其他表示為獲取某些航班時刻的使用權所支付的成本(例如飛機起飛/降落的時隙)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

18. 物業、機器及設備

	飛機、發動機及飛行設備					
	自置 人民幣百萬元	以融資		樓宇 人民幣百萬元	其他物業	
		租賃持有 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元		機器及設備 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
成本值						
二零一六年一月一日	80,402	89,146	7,993	7,486	1,771	186,798
從在建工程轉入	-	-	474	328	(802)	-
從飛機預付款轉入(附註21)	12,236	4,354	-	-	-	16,590
添置	9,411	4,485	5	651	1,477	16,029
從自置飛機、發動機及飛行設備轉入	(7,398)	7,398	-	-	-	-
從以融資租賃持有的飛機、發動機及飛行設備轉入	7,245	(7,245)	-	-	-	-
轉至投資性房地產(附註19)	-	-	(58)	-	-	(58)
轉至其他長期資產	-	-	-	-	(48)	(48)
處置	(2,243)	(1,074)	(90)	(264)	-	(3,671)
於二零一六年十二月三十一日	99,653	97,064	8,324	8,201	2,398	215,640
累計折舊						
二零一六年一月一日	28,195	17,921	2,266	4,697	-	53,079
本年度折舊	5,561	5,563	273	554	-	11,951
從自置飛機、發動機及飛行設備轉入	(352)	352	-	-	-	-
從以融資租賃持有的飛機、發動機及飛行設備轉入	3,038	(3,038)	-	-	-	-
轉至投資性房地產(附註19)	-	-	(20)	-	-	(20)
處置	(1,858)	(1,016)	(69)	(52)	-	(2,995)
於二零一六年十二月三十一日	34,584	19,782	2,450	5,199	-	62,015
減值準備						
二零一六年一月一日	362	108	-	7	-	477
本年度計提	29	-	-	-	-	29
處置	(61)	-	-	-	-	(61)
於二零一六年十二月三十一日	330	108	-	7	-	445
帳面淨值						
於二零一六年十二月三十一日	64,739	77,174	5,874	2,995	2,398	153,180
於二零一六年一月一日	51,845	71,117	5,727	2,782	1,771	133,242

18. 物業、機器及設備(續)

本集團本年確認了約人民幣0.29億元(二零一五年：人民幣0.48億元)的飛機、發動機及飛行設備減值損失。相關資產的可收回金額是根據其預計售價減去處置費用後與預計未來現金流量的現值孰高確定的。

於二零一六年十二月三十一日，本集團帳面淨值分別約為人民幣175.59億元(二零一五年：人民幣291.47億元)的若干飛機及樓宇已用作若干借款協定的抵押品(附註34)。

於二零一六年十二月三十一日，賬面價值為人民幣1,455百萬元(二零一五年十二月三十一日：人民幣1,514百萬元)的房屋尚未取得產權證書。本公司董事認為本集團有權合法、有效地佔有並使用上述房屋，並且認為上述事項不會對本集團的整體財務狀況構成任何重大不利影響。

	飛機、發動機及飛行設備						
	自置 人民幣百萬元	以融資		樓宇 人民幣百萬元	其他物業 機器及設備 人民幣百萬元	在建工程 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
		租賃持有 人民幣百萬元					
成本值							
二零一五年一月一日	71,456	67,571	8,236	7,001	2,116	156,380	
從在建工程轉入	-	-	112	269	(381)	-	
從飛機預付款轉入(附註21)	9,615	15,224	-	-	-	24,839	
添置	3,770	6,752	57	413	929	11,921	
轉至持有待售資產	(783)	-	-	-	-	(783)	
轉至投資性房地產(附註19)	-	-	(344)	-	-	(344)	
轉至其他長期資產	-	-	-	-	(881)	(881)	
處置	(3,656)	(401)	(68)	(197)	(12)	(4,334)	
於二零一五年十二月三十一日	80,402	89,146	7,993	7,486	1,771	186,798	
累計折舊							
二零一五年一月一日	26,804	13,253	2,013	4,430	-	46,500	
本年度折舊	4,565	5,061	325	371	-	10,322	
轉至持有待售資產	(292)	-	-	-	-	(292)	
轉至投資性房地產(附註19)	-	-	(46)	-	-	(46)	
處置	(2,882)	(393)	(26)	(104)	-	(3,405)	
於二零一五年十二月三十一日	28,195	17,921	2,266	4,697	-	53,079	
減值準備							
二零一五年一月一日	326	108	-	7	-	441	
本年度計提	48	-	-	-	-	48	
處置	(12)	-	-	-	-	(12)	
於二零一五年十二月三十一日	362	108	-	7	-	477	
帳面淨值							
於二零一五年十二月三十一日	51,845	71,117	5,727	2,782	1,771	133,242	
於二零一五年一月一日	44,326	54,210	6,223	2,564	2,116	109,439	

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

19. 投資性房地產

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
成本		
一月一日結餘	344	–
從物業、機器及設備轉入(註釋18)	58	344
十二月三十一日結餘	402	344
累計折舊		
一月一日結餘	(50)	–
從物業、機器及設備轉入(註釋18)	(20)	(46)
本年度折舊	(11)	(4)
十二月三十一日結餘	(81)	(50)
帳面淨值		
十二月三十一日結餘	321	294

於二零一六年十二月三十一日，據獨立專業合資格的評估師評估的投資性房地產公允價值為人民幣604百萬元(二零一五年：人民幣497百萬元)。

本集團的投資性房地產均根據經營租約租予第三方公司及關聯方。本集團於本年度內就這些租賃取得租金收入合計人民幣37百萬元(2015年：人民幣30百萬元)。

於2016年12月31日，帳面價值為人民幣119百萬元的投資性房地產(2015年12月31日：人民幣120百萬元)尚未辦妥產權證書。本公司董事認為本集團有權合法、有效地佔有並使用上述投資性房地產，並且認為上述事項不會對本集團的整體財務狀況構成任何重大不利影響。

19. 投資性房地產(續)

公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露集團的投資性房地產：

於二零一六年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
不以公允價值計量但以公允價值披露：				
樓宇	-	-	604	604

於二零一五年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
不以公允價值計量但以公允價值披露：				
樓宇	-	-	497	497

本年第一級與第二級之間並無公允價值計量的轉移，亦無第三級公允價值計量的轉入或轉出(二零一五年：無)。

以下為投資性房地產估值所用估值方法及估值主要輸入資料的概要：

估值方法	重要不可觀察輸入值	區間或加權平均		
		二零一六年	二零一五年	
樓宇－工廠	貼現現金流量法	估計月租金價值(每平方米)	人民幣11元至 人民幣154元	人民幣11元至 人民幣154元
		租金年增長率	2%至6%	2%至6%
		長期空置率	0%至5%	0%至5%
		貼現率	4%至6%	4%至6%
樓宇－辦公	市場比較法	每平方米價格	人民幣19,000元至 人民幣55,556元	人民幣14,699元至 人民幣37,000元

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

20. 預付租賃款

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日賬面價值	2,094	2,206
本年度確認	(30)	(112)
十二月三十一日賬面價值	2,064	2,094

預付租賃款乃指未攤銷的預付土地使用權租賃款項。

21. 飛機預付款

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	21,207	20,260
本年支付	17,991	24,772
資本化利息(附註13)	749	1,014
轉至物業、機器及設備(附註18)	(16,590)	(24,839)
十二月三十一日結餘	23,357	21,207

22. 投資於聯營公司

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
非上市投資的成本值	1,069	1,266
攤佔淨資產	467	277
	1,536	1,543

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

22. 投資於聯營公司(續)

投資於聯營公司的變動如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	1,543	1,086
對聯營公司新增投資額	–	413
攤佔聯營公司業績	148	126
攤佔聯營公司所持的可供出售投資的公允價值變動	(1)	7
減值撥備	–	(33)
本年宣佈發放的股息	(154)	(56)
十二月三十一日結餘	1,536	1,543

本集團的主要聯營公司均為中國成立及營運的有限責任公司，其具體情況如下：

公司名稱	成立及運營地點 及成立日期	註冊資本		應佔股份		主要業務
		二零一六年 百萬元	二零一五年 百萬元	二零一六年	二零一五年	
東航集團財務有限責任公司 (東航財務公司)	中國 一九九五年十二月六日	人民幣2,000	人民幣2,000	25%	25%	為東航集團下轄公司提供 財務服務
東方航空食品投資有限公司	中國 二零零三年 十一月十七日	人民幣350	人民幣350	45%	45%	提供航空餐食服務
上海普惠飛機發動機維修有限公司 (上海普惠)(註釋)	中國 二零零八年 三月二十八日	美元40	美元40	51%	51%	提供飛機、發動機和其他 相關部件的維修
新上海國際大廈有限公司	中國 一九九二年 十一月十七日	人民幣167	人民幣167	20%	20%	提供物業管理服務
東方航空進出口有限公司 (東航進出口)	中國 一九九三年六月九日	人民幣80	人民幣80	45%	45%	從事飛機、飛行設備及飛行 設備零件貿易
上海東方航空傳媒有限公司 (東航傳媒)	中國 一九八六年三月四日	人民幣200	人民幣200	45%	45%	從事代理航空廣告業務
上海柯林斯航空維修服務有限公司 (柯林斯維修)	中國 二零零二年 九月二十七日	美元7	美元7	35%	35%	提供航線電子產品維修服務

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

22. 投資於聯營公司(續)

註釋：

於二零零八年，本公司與美國聯合技術國際有限公司(「聯合技術國際」)投資成立了上海普惠飛機發動機維修有限公司(以下簡稱「上海普惠」)，上海普惠註冊資本為0.4億美元，本公司持有該公司51%的股權。根據公司章程，聯合技術國際對上海普惠的財務和日常經營活動具有控制權，因此本公司將上海普惠作為聯營公司核算。

下表列示了對本集團單項不重要的聯營企業的合計財務資訊：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
本集團在聯營企業淨利潤中所佔份額	148	126
本集團在聯營企業其他綜合收益中所佔份額	(1)	7
本集團在聯營企業綜合收益總額中所佔份額	147	133
本集團在聯營企業投資的帳面價值	1,536	1,543

23. 投資於合營公司

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
非上市投資的成本值	352	352
攤佔淨資產	172	166
	524	518

投資於合營公司的變動如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	518	505
攤佔業績	39	26
本年宣佈發放的股息	(33)	(13)
十二月三十一日結餘	524	518

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

23. 投資於合營公司(續)

本集團的主要合營公司具體情況如下：

公司名稱	成立及運營地點 及成立日期	註冊資本		應佔股份		主要業務
		二零一六年 百萬元	二零一五年 百萬元	二零一六年	二零一五年	
上海科技宇航有限公司(科技宇航) (註釋)	中國 二零零四年 九月二十八日	美元73	美元73	51%	51%	提供飛機修理及維修服務
上海東聯航空機輪剎車大修工程 有限公司(機輪剎車)	中國 一九九五年 十二月二十八日	美元2	美元2	40%	40%	提供零件維修服務
上海民航華東凱亞系統集成有限公司 (華東凱亞)	中國 一九九九年 五月二十一日	人民幣10	人民幣10	41%	41%	提供電腦系統開發和維修 服務
CAE Melbourne Flight Training Pty Limited (墨爾本飛培)	澳大利亞 二零零七年三月九日	澳幣11	澳幣11	50%	50%	提供飛行訓練服務
上海滬特航空技術有限公司 (上海滬特)	中國 二零零三年四月九日	人民幣30	人民幣30	50%	50%	提供設備維護

註釋：

根據本公司與科技宇航另一合作投資方於二零零三年三月十日簽署的聯合投資協議，本公司同意與另一合作投資方共同享有科技宇航經營活動的控制權。任何與科技宇航活動有關的財務及經營決策都要求本公司與科技宇航另一合作投資方取得一致的同意。

下表列示了對本集團單項不重要的合營企業的合計財務資訊：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
本集團在合營企業淨利潤中所佔份額	39	26
本集團在合營企業綜合收益總額中所佔份額	39	26
本集團對合營企業投資的帳面價值	524	518

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

24. 可供出售投資

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
上市權益性投資的公允價值(註釋(a))	538	317
非上市權益性投資的成本值(註釋(b))	107	135
	645	452

年內，於其他綜合收益確認本集團按公允價值列賬的可供出售投資的溢利總額為人民幣1.00億元(二零一五年：人民幣1.22億元)。

上述投資由分類為可供出售的股權證券投資組成，且不存在固定的到期日或票面利率。

註釋：

- (a) 於二零一六年三月，上海浦東發展銀行向本公司非公開發行以人民幣計量的A股普通股股票6,846,637股，以購買本公司持有的上海國際信託有限公司股權，當日浦發銀行的A股收盤價為人民幣17.84元/股，該事項導致對上市權益性投資的公允價值增加人民幣122百萬元，非上市權益性投資的成本值下降人民幣27百萬元，確認處置收益人民幣95百萬元。
- (b) 於二零一六年十二月三十一日，由於合理公允價值估計的幅度太大，董事認為其公允價值未能可靠計量，故本集團的非上市權益性投資按成本減值入賬。本集團不打算在可預見的未來處置該部分投資。

25. 其他非流動資產

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
經營性租賃飛機相關的押金	285	338
遞延飛行員養成費	1,182	1,243
購入飛機所得應收回扣款	83	974
預付租金	426	450
預付物業、機器及設備購置款	299	156
其他長期資產	694	593
	2,969	3,754

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

26. 飛行設備零件

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
飛行設備零件	2,713	2,597
減：零件跌價準備	(465)	(541)
	2,248	2,056

飛行設備零件跌價準備的變動如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	541	665
本年度計提(附註10)	10	88
零件處置的跌價準備核銷	(86)	(212)
十二月三十一日結餘	465	541

27. 應收賬款及應收票據

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
應收賬款	2,630	2,867
應收票據	30	-
十二月三十一日結餘	2,660	2,867

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

27. 應收賬款及應收票據(續)

於二零一六年十二月三十一日，根據發票日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
九十日內	2,324	2,608
九十一日至一百八十日	167	105
一百八十一日至三百六十五日	102	90
超過三百六十五日	182	280
應收賬款及應收票據的減值準備	2,775 (115)	3,083 (216)
	2,660	2,867

未逾期亦無減值的應收賬款及應收票據乃與多名近期無拖欠記錄的各種客戶有關。

於二零一六年十二月三十一日，應收賬款及應收票據人民幣2.67億元(二零一五年：人民幣2.67億元)已經逾期但並無減值。對該些客戶，本集團持有金額為人民幣7.64億元(二零一五年：人民幣5.40億元)押金。此等應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
三個月以內	167	213
三至六個月	30	28
六至十二個月	70	26
	267	267

27. 應收賬款及應收票據(續)

應收賬款及應收票據減值撥備的變動如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	216	206
年內列為未能收回的應收款核銷	(100)	(2)
本年(轉回)/計提減值撥備	(1)	12
十二月三十一日結餘	115	216

於二零一六年十二月三十一日，帳面價值為0.66億元(二零一五年：人民幣1.56億元)的應收賬款及應收票據已經減值，並已按照單項計提全額減值撥備。

截止二零一六年十二月三十一日餘下減值的應收賬款及應收票據人民幣2.58億元涉及某些有財務困境的客戶，而預計只有部份應收賬款可被收回。

對應收款撥備的計提和轉回的淨影響已包括在計入損益的「資產減值損失」內(附註10)。在準備賬戶中扣除的數額一般會在預期無法收回額外現金時核銷。

28. 預付款及其他應收款

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	1,746	2,226
預付所得稅	283	413
預付供應商款項	2,327	379
預付飛機經營性租賃租金	382	346
應收股息	-	22
購入飛機所得應收回扣款	1,489	1,610
租賃訂金	233	278
應收有關連公司款項(附註47(c)(i))	616	139
經營性租賃飛機相關的押金	140	145
其他	2,215	3,127
小計	9,431	8,685
減：減值撥備	(200)	(239)
	9,231	8,446

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

29. 限制性銀行存款和短期銀行存款

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
原到期日在一年以上的銀行存款	3	2
限制性銀行存款	40	33
	43	35

30. 現金及現金等價物

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
現金	3	5
銀行存款	1,692	9,075
	1,695	9,080

於二零一六年十二月三十一日，以人民幣計量的現金及現金等價物餘額為人民幣8.14億元(二零一五年：人民幣10.13億元)。人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地《外匯管理條例》及《結匯、售匯及付匯管理規定》，本集團可透過獲准進行外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

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

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

31. 應付帳款及應付票據

本期末應付帳款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
九十日以內	2,994	2,060
九十一日至一百八十日	57	348
一百八十一日至三百六十五日	83	461
一至兩年	77	414
超過兩年	165	429
	3,376	3,712

於二零一六年十二月三十一日，本集團應付帳款及應付票據餘額中應付關聯公司餘額分別為人民幣2.14億元(二零一五年：人民幣8.97億元)(附註47(c)(ii))。

於二零一六年十二月三十一日，應付票據總額為人民幣11.20億元(二零一五年：人民幣8.00億元)。

32. 其他應付款及預提費用

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
預提工資、薪金及福利	3,662	3,602
預提飛機起降費用	2,323	2,302
預提飛機航油費用	1,774	878
預提飛機大修費用	1,253	1,703
預收款項	966	1,059
關稅及應付稅費	1,507	2,077
預提其他營運費用	1,561	2,255
從票務銷售代理收取的訂金	764	841
其他長期負債的流動部份(附註36)	635	515
職工住房補貼	363	420
應付有關連公司款項(附註47(c)(ii))	2,166	1,305
退休後福利準備的流動部份(附註37(c))	173	181
其他	3,103	1,919
	20,250	19,057

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

33. 融資租賃負債

於二零一六年十二月三十一日，本集團以融資租賃方式租入飛機226架(二零一五年：213架)。根據租賃條款，本集團有權於租賃期滿或接近屆滿時，以市場公平價值或由有關出租人釐定的成本購買其中某些飛機。融資租賃負債主要以美元為單位計值。

融資租賃最低租金(包括利息)及最低租金的現值分列如下：

	最低租金 二零一六年 人民幣百萬元	最低租金之現值 二零一六年 人民幣百萬元	最低租金 二零一五年 人民幣百萬元	最低租金之現值 二零一五年 人民幣百萬元
一年內	8,123	6,447	7,377	6,109
第二年	7,526	6,054	7,101	5,942
第三年至第五年(包括首尾兩年)	21,905	18,415	19,183	16,679
五年以後	33,277	30,125	25,167	23,669
總額	70,831	61,041	58,828	52,399
減：一年內償還部分	(8,123)	(6,447)	(7,377)	(6,109)
長期部分	62,708	54,594	51,451	46,290

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

34. 借款

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	7,169	14,766
— 無抵押	3,435	5,642
有擔保債券(註釋(b))	8,476	8,090
無擔保債券(註釋(b))	8,810	—
	27,890	28,498
流動部份		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	1,724	2,609
— 無抵押	135	10,369
短期銀行借款		
— 無抵押	9,983	7,537
短期融資券(註釋(c))	17,000	15,500
有擔保債券(註釋(b))	—	2,199
	28,842	38,214
借款總額	56,732	66,712
銀行借款應於下列期間內償還：		
一年內	28,842	38,214
第二年	4,833	10,306
第三年至第五年(包括首尾兩年)	13,281	8,224
五年以後	9,776	9,968
借款總額	56,732	66,712

註釋：

- (a) 於二零一六年十二月三十一日，本集團的抵押借款以若干飛機及樓宇作抵押物，其賬面價值為人民幣175.59億元(二零一五年：人民幣291.47億元)(附註18)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

34. 借款(續)

註釋：(續)

- (b) 於二零一三年三月十八日，本公司按照面值發行人民幣48億元的10年期有擔保債券，年利率為5.05%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二三年三月十八日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保(附註47(d))。

於二零一六年六月十五日，本公司按照面值發行人民幣30億元的3年期中期票據，年利率為3.15%，每年付息一次。此債券將在到期日二零一九年六月十五日按照面值贖回。

於二零一六年七月十四日，本公司按照面值發行人民幣40億元的5年期中期票據，年利率為3.39%，每年付息一次。此債券將在到期日二零二一年七月十四日按照面值贖回。

於二零一六年七月二十日，本公司按照面值發行人民幣15億元的3年期中期票據，年利率為3.00%，每年付息一次。此債券將在到期日二零一九年七月二十日按照面值贖回。

於二零一六年九月二十八日，本公司按照面值發行韓元1,200億元的3年期銀行擔保債券，年利率為2.05%，每年付息一次。此債券將在到期日二零一九年九月二十八日按照面值贖回。韓國產業銀行為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

於二零一六年九月二十八日，本公司按照面值發行韓元550億元的3年期債券，年利率為2.85%，每年付息一次。此債券將在到期日二零一九年九月二十八日按照面值贖回。

於二零一六年十月二十四日，本公司按照面值發行人民幣30億元的十年期公司債券。其中15億元的債券年利率為3.03%以及餘下15億元債券的年利率為3.30%。債券每年付息一次。此債券將在到期日二零二六年十月二十四日按照面值贖回。東航集團為上述債券提供無條件及不可撤回擔保(附註47(d))。

- (c) 於二零一六年四月二十日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.80%，期限為270天。

於二零一六年六月八日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為2.80%，期限為270天。

於二零一六年九月二十一日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.58%，期限為270天。

於二零一六年十月二十日，本公司按照面值發行人民幣30億元的超短期融資券，年利率為2.50%，期限為270天。

於二零一六年十一月二日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為2.81%，期限為176天。

於二零一六年十一月八日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為2.81%，期限為178天。

於二零一六年十一月十日，本公司按照面值發行人民幣20億元的超短期融資券，年利率為2.81%，期限為180天。

34. 借款(續)

長期借款的條款概括如下：

借款利率及到期日		二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
長期銀行借款			
人民幣	年利率介於3.40%至4.41%不等，借款至2021年最後到期 (2015年：5.75%至5.90%)	3,278	280
美元	年利率介於6個月LIBOR +0.75%至6個月LIBOR +3.75% 不等，借款至2025年最後到期(2015年：6個月LIBOR +0.50%至6個月LIBOR +3.75%)	4,970	33,106
歐元	年利率為3個月EURIBOR +0.5%，借款至2026年最後到期 (2015年：無)	4,215	—
有擔保債券			
人民幣	年利率介於3.03%至5.05%不等，借款至2026年最後到期 (2015年：3.88%至5.05%)	7,792	10,289
韓元	年利率為2.05%，借款至2019年最後到期(2015年：無)	684	—
無擔保債券			
人民幣	年利率介於3.00%至3.39%不等，借款至2021年最後到期 (2015年：無)	8,500	—
韓元	年利率為2.85%，借款至2019年最後到期(2015年：無)	310	—
長期借款總計		29,749	43,675

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。於二零一六年十二月三十一日，短期借款的年利率介於1.49%至4.35%(二零一五年：1.49%至3.48%)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

35. 經營租賃飛機退租檢修準備

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	3,503	3,884
本年計提	1,010	968
本年度支付	(843)	(1,349)
十二月三十一日結餘	3,670	3,503
減：流動部份	(1,175)	(1,281)
長期部份	2,495	2,222

對於經營租賃的飛機和發動機，本集團有義務滿足有關租賃規定的交還條件。二零一六年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日的餘額是按租賃條款以直線法預計的退租檢修準備金。

36. 其他長期負債

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
常旅客計劃尚未兌換獎勵積分的公允價值	1,750	1,739
融資租賃的長期應付關稅及其他稅項	1,608	1,713
其他長期應付款	1,151	1,053
	4,509	4,505
減：計入其他應付款和預提費用中的流動部份(附註32)	(635)	(515)
長期部份	3,874	3,990

37. 退休金計劃及退休後福利準備

(a) 養老金

本集團在其營運地區參與當地省市政府管轄的定額供款的養老金計劃。本集團大多數中國僱員符合參與本集團的養老金計劃之條件。此外，從2014年開始本集團還為合資格的員工提供了額外的年金計劃。截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團已計入損益的養老金供款費用為人民幣17.69億元(二零一五年：人民幣14.79億元)。

(b) 醫療保險

本集團大部份中國僱員參加了各地政府組織的醫療保險計劃。截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團於損益表中列賬的醫療保險為人民幣6.06億元(二零一五年：人民幣5.63億元)。

37. 退休金計劃及退休後福利準備(續)

(c) 退休後福利

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

該計劃受利率風險和退休金受益人的預期壽命變動風險的影響。

於2016年12月31日，該計劃的設定受益義務的最新的精算計量義務根據本集團聘請的第三方諮詢機構使用預期累積福利單位法進行精算得出的結果確定。

下表為在資產負債表中所確認的退休後福利準備如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
退休後福利準備	3,063	2,750
減：流動部份	(173)	(181)
長期部份	2,890	2,569

下表為財務報告日所使用的主要精算假設：

	二零一六年	二零一五年
各類人員退休後福利年貼現率(%)	3.50%	3.30%
死亡率(%)	中國人壽保險業 經驗生命表 2010-2013， 男性CL5，女性CL6	中國人壽保險 業經驗生命表 2000-2003， 男性CL3，女性CL4
各類人員退休後醫療福利總增長率(%)	6.50%	6.50%
各類人員養老福利通脹率(%)	2.50%	2.50%

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

37. 退休金計劃及退休後福利準備(續)

(c) 退休後福利(續)

下表為二零一六年十二月三十一日財務報告期期末集團所使用的重大假設的定量敏感性分析：

	增加 %	設定受益義務 增加/(減少)	減少 %	設定受益義務 增加/(減少)
二零一六年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(95)	0.25	100
養老福利年增長率	1.00	325	1.00	(275)
醫療福利年增長率	1.00	46	1.00	(38)
二零一五年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(86)	0.25	90
養老福利年增長率	1.00	292	1.00	(247)
醫療福利年增長率	1.00	41	1.00	(34)

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

將來向退休後福利義務做出的預期繳存：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一年以內	173	181
兩至五年	706	662
五至十年	894	831
十年以上	3,342	2,739
預期支付總額	5,115	4,413

於二零一六年十二月三十一日，退休後福利準備平均期間為13.5年(二零一五年：13年)。

37. 退休金計劃及退休後福利準備(續)

(c) 退休後福利(續)

設定受益義務變動如下：

二零一六年

	利潤表中反映的退休後福利費用				其他綜合收益中確認的重計量(收益)/損失				二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元	
	二零一六年 一月一日 人民幣百萬元	服務費用/ 投資收益 人民幣百萬元	淨利息費用 人民幣百萬元	計入損益的 有關費用 人民幣百萬元	由財務經驗 導致的 精算損益 人民幣百萬元	由人口統計 變化導致的 精算損益 人民幣百萬元	由經驗差異 導致的 精算損益 人民幣百萬元	其他綜合 收益中確認的 重計量收益 人民幣百萬元		
設定受益義務/福利費用	2,750	-	88	88	(80)	373	117	410	(185)	3,063

二零一五年

	利潤表中反映的退休後福利費用				其他綜合收益中確認的重計量(收益)/損失				二零一五年 十二月三十一日 人民幣百萬元	
	二零一五年 一月一日 人民幣百萬元	服務費用/ 投資收益 人民幣百萬元	淨利息費用 人民幣百萬元	計入損益的 有關費用 人民幣百萬元	由財務經驗 導致的 精算損益 人民幣百萬元	由人口統計 變化導致的 精算損益 人民幣百萬元	由經驗差異 導致的 精算損益 人民幣百萬元	其他綜合 收益中確認的 重計量收益 人民幣百萬元		
設定受益義務/福利費用	3,032	-	114	114	-	56	(252)	(196)	(200)	2,750

38. 遞延稅項

當有法定權利可將稅項抵銷，且涉及同一管轄機構，則可將遞延稅項資產與遞延稅項負債互相抵銷。抵銷後，按下列金額在資產負債表內列示：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
遞延稅項資產	79	243
遞延稅項負債	(86)	(8)
遞延稅項(負債)/資產淨額	(7)	235

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

38. 遞延稅項(續)

遞延稅項淨(負債)/資產的變動如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一月一日結餘	235	144
計入損益(借項)/貸項(附註14)	(146)	113
計入其他綜合收益借項	(96)	(22)
十二月三十一日結餘	(7)	235

遞延稅項資產及負債在同一稅法機構下抵銷前的結餘由以下的稅務影響組成：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
飛機設備零件的跌價準備	22	43
應收款減值準備	70	80
物業、機器及設備減值準備	11	26
衍生金融工具	15	25
可供出售投資減值準備	25	25
其他應付款及預提費用	88	89
稅務虧損	-	133
長期賬齡應付未付款	7	-
	238	421
遞延稅項負債：		
折舊及攤銷	(85)	(136)
可供出售投資	(123)	(39)
衍生金融工具	(37)	(11)
	(245)	(186)
	(7)	235

38. 遞延稅項(續)

遞延稅項淨資產/(負債)的變動如下：

	年初餘額 人民幣百萬元	計入損益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	其他綜合收益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	年末餘額 人民幣百萬元
二零一六年度				
飛機設備零件的跌價準備	43	(21)	—	22
應收款減值準備	80	(10)	—	70
物業、機器及設備減值準備	26	(15)	—	11
衍生金融工具	25	—	(10)	15
可供出售投資減值準備	25	—	—	25
其他應付款及預提費用	89	(1)	—	88
稅務虧損	133	(133)	—	—
長期賬齡應付未付款	—	7	—	7
	421	(173)	(10)	238
折舊及攤銷	(136)	51	—	(85)
可供出售投資	(39)	(24)	(60)	(123)
衍生金融工具	(11)	—	(26)	(37)
	(186)	27	(86)	(245)
遞延稅項資產/(負債)淨額	235	(146)	(96)	(7)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

38. 遞延稅項(續)

	年初餘額 人民幣百萬元	計入損益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	其他綜合收益 (借項)/貸項 人民幣百萬元	年末餘額 人民幣百萬元
二零一五年度				
飛機設備零件的跌價準備	32	11	-	43
應收款減值準備	23	57	-	80
物業、機器及設備減值準備	23	3	-	26
衍生金融工具	9	(7)	23	25
可供出售投資減值準備	-	25	-	25
其他應付款及預提費用	183	(94)	-	89
稅務虧損	96	37	-	133
	366	32	23	421
折舊及攤銷	(208)	72	-	(136)
可供出售投資	(5)	-	(34)	(39)
衍生金融工具	(9)	9	(11)	(11)
	(222)	81	(45)	(186)
遞延稅項資產淨額	144	113	(22)	235

於財務報告日，本集團的未確認遞延稅項資產的相關餘額列示如下：

	二零一六年		二零一五年	
	遞延稅項 人民幣百萬元	暫時性差異 人民幣百萬元	遞延稅項 人民幣百萬元	暫時性差異 人民幣百萬元
可抵扣稅務虧損	409	1,637	489	1,956
其他可抵扣暫時性差異	32	128	49	195
未確認遞延稅項資產合計	441	1,765	538	2,151

根據中國稅法，稅務虧損可於五年內沖銷未來應課稅收入。本集團的稅務虧損將於二零一七年至二零二一年間到期。

於二零一六年十二月三十一日，管理層對未來是否可產生應稅利潤以利用上述可抵扣暫時性差異及稅務虧損進行了評估。由於本集團未來經營結果受航油價格及市場競爭等不確定性因素的影響，管理層認為部分子公司上述的可抵扣暫時性差異及稅務虧損在其到期前可被利用的不確定性很大，故未確認對應的遞延所得稅資產。

39. 衍生金融工具

	資產		負債	
	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
十二月三十一日結餘				
利率互換合約(註釋(a))	137	22	47	101
外匯遠期合約(註釋(b))	11	16	11	-
交叉貨幣互換合約(註釋(c))	-	7	-	-
合計	148	45	58	101
減：流動部份				
—利率互換合約	-	-	-	(4)
—外匯遠期合約	(11)	-	(11)	-
	(11)	-	(11)	(4)
非流動部份	137	45	47	97

註釋：

(a) 利率互換合約

本集團通過利率互換減低市場利率變動的風險(附註3)。本集團簽訂的利率互換合約將與LIBOR相關的浮動利率轉換為固定利率，屬於現金流量套期，其他合約為公允價值套期。於二零一六年十二月三十一日，本集團仍持有尚未交易的利率互換合約的名義金額約為16.36億美元(二零一五年：14.66億美元)，並將於二零一八年至二零二五年間到期。

本年度已實現及未實現利率互換合約實際交割損益及公允價值變動列示於合併損益及其他綜合收益表如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
已實現損失(計入財務支出)	(122)	(134)
未實現收益/(損失)		
—現金流套期(計入其他綜合收益)	166	2
—公允價值套期(計入衍生金融工具公允價值變動損益)	2	6
	46	(126)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

39. 衍生金融工具(續)

註釋(續)：

(b) 外匯遠期合約

本集團通過外匯遠期合約來降低機票銷售的外匯收入及需以外匯支付的費用相關的匯率波動風險(附註3)。本集團簽訂的以固定匯率銷售外幣(例如：日元)或買入美元的外匯遠期合約，屬於現金流量套期。於二零一六年十二月三十一日，本集團持有尚未交易的外匯套期合約的名義金額約為4.4億美元(二零一五年：0.12億美元)，並將於二零一七年到期。

本年度已實現及未實現外匯遠期合約實際交割損益及公允價值變動列示於合併損益及其他綜合收益表如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
已實現收益(計入財務支出)	5	15
未實現損失		
— 現金流量套期(計入其他綜合收益)	(16)	(11)
	(11)	4

(c) 交叉貨幣互換合約

本集團通過交叉貨幣互換合約來降低匯率波動風險及市場利率風險。本集團簽訂的交叉貨幣互換合約將與LIBOR相關的美元浮動利率轉換為歐元銀行同業拆借利率相關的歐元浮動利率(簡稱EURIBOR)，屬於現金流量套期。於二零一六年十二月三十一日，本集團無尚未交易的交叉貨幣互換合約(二零一五年：0.38億美元)。

本年度未實現交叉貨幣互換合約實際交割損益及公允價值變動列示於合併損益及其他綜合收益表如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
已實現收益(計入財務支出)	5	—
未實現收益/(損失)		
— 現金流量套期(計入其他綜合收益)	(7)	7
	(2)	7

40. 金融工具(按類別)

二零一六年	以公允價值 計量且其 變動計入				可供出售 金融資產	總計
	借款及 應收款項	損益的資產	用作套期的 衍生工具			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
金融資產						
可供出售投資	-	-	-	645	645	
衍生工具	-	-	148	-	148	
應收賬款及應收票據	2,660	-	-	-	2,660	
其他應收款	2,937	-	-	-	2,937	
限制性銀行存款和短期銀行存款	43	-	-	-	43	
現金及現金等價物	1,695	-	-	-	1,695	
其他長期資產	285	-	-	-	285	
總計	7,620	-	148	645	8,413	

二零一六年	以公允價值 計量且其 變動計入			貸款及融資	總計
	損益的負債	用作套期的 衍生工具			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
金融負債					
借款	-	-	56,732	56,732	
融資租賃負債	-	-	61,041	61,041	
衍生工具	-	58	-	58	
應付帳款及應付票據	-	-	3,376	3,376	
其他應付款	-	-	12,942	12,942	
總計	-	58	134,091	134,149	

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

40. 金融工具(按類別)(續)

二零一五年	以公允價值 計量且其 變動計入				總計 人民幣百萬元
	借款及 應收款項 人民幣百萬元	損益的資產 人民幣百萬元	用作套期的 衍生工具 人民幣百萬元	可供出售 金融資產 人民幣百萬元	
金融資產					
可供出售投資	-	-	-	452	452
衍生工具	-	-	45	-	45
應收賬款及應收票據	2,867	-	-	-	2,867
其他應收款	3,438	-	-	-	3,438
限制性銀行存款和短期銀行存款	35	-	-	-	35
現金及現金等價物	9,080	-	-	-	9,080
其他長期資產	338	-	-	-	338
總計	15,758	-	45	452	16,255

二零一五年	以公允價值 計量且其 變動計入			總計 人民幣百萬元
	損益的負債 人民幣百萬元	用作套期的 衍生工具 人民幣百萬元	貸款及融資 人民幣百萬元	
金融負債				
借款	-	-	66,712	66,712
融資租賃負債	-	-	52,399	52,399
衍生工具	2	99	-	101
應付帳款及應付票據	-	-	3,712	3,712
其他應付款	-	-	11,721	11,721
總計	2	99	134,544	134,645

41. 股本

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
註冊、已發行及全數繳付每股人民幣1.00元		
在上海證券交易所上市的A股(「A股」)	9,808	8,481
— 東航集團持有的有限售條件流通股	—	242
— 東航金控控股有限責任公司持有的有限售條件流通股	—	457
— 上海勵程信息技術諮詢有限公司持有的有限售條件流通股	466	—
— 中國航空油料集團公司持有的有限售條件流通股	466	—
— 中國遠洋海運集團有限公司持有的有限售條件流通股	233	—
— 財通基金管理有限公司持有的有限售條件流通股	162	—
— 無限售條件流通股	8,481	7,782
在國際證券交易所上市的H股(「H股」)	4,659	4,659
— 東航國際控股(香港)有限公司持有的有限售條件流通股	—	699
— 無限售條件流通股	4,659	3,960
	14,467	13,140

根據本公司的公司章程第四十九及五十條，A股以及H股皆為註冊普通股並享有同等權利。

公司當年的股本變動概要如下：

	發行在外的股數
二零一六年一月一日	13,140
發行股票	1,327
二零一六年十二月三十一日	14,467

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

42. 儲備

	股本溢價	資本儲備 (註釋(a))	套期儲備	法定儲備 (註釋(b))	其他儲備	留存收益	合計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
二零一五年一月一日結餘	20,190	(778)	(61)	-	(2,866)	815	17,300
現金套期的未實現收益(附註39)	-	-	10	-	-	-	10
可供出售投資的公允價值變動	-	-	-	-	82	-	82
攤佔聯營公司所持的可供出售金融資產的 公允價值變動	-	-	-	-	7	-	7
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	198	-	198
收購附屬公司之非控制性權益	(252)	-	-	-	-	-	(252)
提取法定盈餘公積	-	-	-	184	-	(184)	-
發行股票	2,389	-	-	-	-	-	2,389
本公司權益持有者應佔利潤	-	-	-	-	-	4,537	4,537
二零一五年十二月三十一日結餘	22,327	(778)	(51)	184	(2,579)	5,168	24,271
二零一六年一月一日結餘	22,327	(778)	(51)	184	(2,579)	5,168	24,271
現金套期的未實現收益(附註39)	-	-	107	-	-	-	107
可供出售投資的公允價值變動	-	-	-	-	36	-	36
攤佔聯營公司所持的可供出售金融資產的 公允價值變動	-	-	-	-	(1)	-	(1)
退休後福利準備的精算利得	-	-	-	-	(403)	-	(403)
提取法定盈餘公積	-	-	-	144	-	(144)	-
發行股票	7,213	-	-	-	-	-	7,213
本公司權益持有者應佔利潤	-	-	-	-	-	4,498	4,498
二零一六年中期分紅	-	-	-	-	-	(738)	(738)
二零一六年十二月三十一日結餘	29,540	(778)	56	328	(2,947)	8,784	34,983

註釋：

(a) 資本儲備

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

(b) 法定儲備

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

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

43. 出售附屬公司

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
已處置的淨資產：		
現金及銀行存款	-	8
預付租賃款	-	137
其他應付及預提費用	-	(137)
處置附屬公司的收益	-	41
	-	49

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
收到：		
現金	-	49

由處置附屬公司產生的現金及現金等價物的淨增加分析如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
收到的現金	-	49
已處置的現金及銀行存款	-	(8)
處置附屬公司產生的現金及現金等價物的淨增加	-	41

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

44. 存在重大少數權益的附屬公司

存在重大少數權益的附屬公司具體情況如下：

	二零一六年	二零一五年
少數股東持有的股東權益比例：		
東航江蘇	37.44%	37.44%
東航雲南	9.64%	9.64%
東航武漢	40.00%	40.00%
中貨航	17.00%	17.00%

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
歸屬於少數股東的損益：		
東航江蘇	191	174
東航雲南	75	120
東航武漢	173	207
中貨航	29	2
向東航江蘇少數股東支付的股利：	56	37
於資產負債表日累計的少數股東權益餘額：		
東航江蘇	1,236	1,104
東航雲南	574	499
東航武漢	1,249	1,074
中貨航	(105)	(132)

44. 存在重大少數權益的附屬公司(續)

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

二零一六年	東航江蘇 人民幣百萬元	東航雲南 人民幣百萬元	東航武漢 人民幣百萬元	中貨航 人民幣百萬元
收入	7,298	9,054	3,706	3,770
費用總額	6,787	8,280	3,273	3,598
淨利潤	511	774	433	172
綜合收益總額	503	774	438	157
流動資產	1,260	990	79	1,595
非流動資產	8,163	16,153	6,108	1,525
流動負債	1,971	3,056	1,216	2,834
非流動負債	4,149	8,134	1,849	889
經營活動產生的現金流量淨額	1,937	3,178	(196)	279
投資活動產生的現金流量淨額	(675)	(1,098)	428	11
籌資活動產生的現金流量淨額	(1,301)	(2,096)	(241)	(11)
匯率變動對現金及現金等價物的影響	-	-	-	(1)
現金和現金等價物的淨(減少)/增加	(39)	(16)	(9)	278

二零一五年	東航江蘇 人民幣百萬元	東航雲南 人民幣百萬元	東航武漢 人民幣百萬元	中貨航 人民幣百萬元
收入	6,431	9,518	3,486	4,325
費用總額	5,965	8,273	2,968	4,316
淨利潤	466	1,245	518	9
綜合收益總額	469	1,245	521	12
流動資產	2,080	2,936	2,570	1,314
非流動資產	8,149	14,880	3,412	1,724
流動負債	2,444	4,565	1,307	2,875
非流動負債	4,836	8,073	1,991	923
經營活動產生的現金流量淨額	574	2,293	257	702
投資活動產生的現金流量淨額	74	(1,371)	(114)	(71)
籌資活動產生的現金流量淨額	(617)	(934)	(145)	(668)
匯率變動對現金及現金等價物的影響	1	14	-	1
現金和現金等價物的淨增加/(減少)	32	2	(2)	(36)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

45. 合併現金流量表附註

(a) 經營產生的現金流量

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
稅前利潤	6,497	5,667
調整項目：		
物業、機器及設備及無形資產折舊及其他非流動資產的攤銷	12,345	10,710
無形資產攤銷	129	85
投資性房地產折舊	11	4
預付租賃款攤銷	63	60
物業、機器及設備的處置收益	(74)	(377)
處置預付租賃款的收益	(3)	(1)
出售附屬公司的收益	-	(41)
出售聯營公司的收益	(12)	-
出售可供出售投資的收益	(95)	(33)
持有可供出售投資取得的投資收益	(28)	(13)
攤佔聯營公司業績	(148)	(126)
攤佔合營公司業績	(39)	(26)
淨匯兌損失	3,246	5,480
衍生金融工具的公允值變動收益	(2)	(6)
資產減值損失	29	228
利息收入	(96)	(66)
利息費用	2,641	2,075
營運資本變動前年度利潤	24,464	23,620
營運資本變動		
飛機設備零件	(202)	117
應收賬款及應收票據	208	985
預付款及其他應收款	(839)	(2,011)
限制性銀行存款和短期銀行存款	(8)	-
預售票款	1,836	777
應付賬款及應付票據	(336)	1,629
其他應付款及預提費用	1,424	(234)
職工住房補貼	(57)	105
其他長期負債	(883)	1,164
退休後福利準備	321	(282)
經營租賃飛機退租檢修準備	167	(381)
經營性租賃押金	59	46
經營產生的現金流量	26,154	25,535

45. 合併現金流量表附註(續)

(b) 主要非現金交易

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
以融資租賃方式購買飛機	8,838	21,887

46. 承諾

(a) 資本支出承諾

本集團的資本支出承諾如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	123,019	106,666
— 其他物業、機器及設備	9,550	3,923
— 投資	140	—
	132,709	110,589

註釋：

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

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
一年內	28,384	23,781
第二年	32,306	26,642
第三年	28,983	25,579
第四年	18,334	18,793
超過四年	15,012	11,871
	123,019	106,666

以上資本承諾代表未來現金或其他資源的流出。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

46. 承諾(續)

(b) 經營性租賃承諾

於資產負債表日，本集團對經營性租賃有如下最低付款承諾：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
飛機、發動機及飛行設備		
一年內	3,814	4,308
第二年	3,124	3,676
第三年至第五年(包括首尾兩年)	7,616	7,962
五年以後	7,605	8,977
	22,159	24,923
土地及樓宇		
一年內	362	299
第二年	225	219
第三年至第五年(包括首尾兩年)	411	410
五年以後	732	814
	1,730	1,742
	23,889	26,665

47. 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。於二零一六年十二月三十一日，東航集團直接持有本公司35.06%之股權(二零一五年：38.61%)。此外，二零一六年十二月三十一日，東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司和東航金戎控股有限責任公司分別間接額外擁有本公司18.15%和3.16%的股權(二零一五年：19.99%和3.48%)。

本公司是一個在中國建立並由中國政府控制的國有企業，同時也擁有中國生產性資產中的很大一部分。根據國際會計準則第24號「關聯方資訊披露」的要求，由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的政府相關企業及其附屬公司被定義為集團的關聯方。在此基礎上，本公司可以控制包括東航控股及其附屬公司(「其他國有企業」)在內的關聯方、其他企業和公司並對其公司的關鍵管理人員及他們的關係密切的家庭成員實施重大影響。

為了符合關聯方交易的披露要求，本公司董事會相信與關聯方交易相關的重要信息都已進行了準確的披露。

47. 有關連人士交易(續)

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：

有關聯人士名稱	與本集團關係
東航財務公司	本公司之聯營公司
東航進出口及其附屬公司(「東航進出口」)	本公司之聯營公司
上海普惠	本公司之聯營公司
東航傳媒	本公司之聯營公司
捷星香港	本公司之聯營公司
柯林斯維修	本公司之聯營公司
墨爾本飛培	本公司之合營公司
機輪剎車	本公司之合營公司
科技宇航	本公司之合營公司
華東凱亞	本公司之合營公司
上海滬特	本公司之合營公司
上海東方航空實業公司及其附屬公司(「東航實業」)	受同一母公司控制
東方航空食品投資有限公司及其附屬公司(「東航食品」)	受同一母公司控制
東航國際融資租賃有限公司(「東航租賃」)	受同一母公司控制
上海東方航空投資有限公司(「東航投資」)	受同一母公司控制
北京東投置業有限公司(「北京東投」)	受同一母公司控制
中國民航信息網絡股份有限公司(「中航信」)	本公司一董事兼副總經理擔任中航信董事

(b) 有關連人士交易

交易性質	有關連人士	關聯交易 定價方式 及決策程式	收入／(費用或支付金額)	
			二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
存款利息收入	東航財務公司	(iv)	23	20
借款利息收入	捷星香港	(iv)	-	1
借款利息支出	東航財務公司	(iv)	(10)	(11)
	東航集團	(iv)	(1)	-
購買飛機、飛行設備、飛行設備零件及其他固定資產及飛機維修所支付的手續費*	東航進出口	(ii)	(105)	(119)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

47. 有關連人士交易(續)

(b) 有關連人士交易(續)

交易性質	有關連人士	關聯交易 定價方式 及決策程式	收入／(費用或支付金額)	
			二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
飛機及發動機的維修及保養費用	機輪剎車	(ii)	(176)	(137)
	科技宇航	(ii)	(252)	(193)
	上海普惠	(ii)	(2,049)	(1,717)
	上海滬特	(ii)	(84)	–
提供客艙清潔服務	東航傳媒	(ii)	(21)	–
提供物流服務	東航進出口	(ii)	(72)	–
提供系統服務	華東凱亞	(ii)	(79)	(45)
提供餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	(1,054)	(1,058)
	東航實業	(i)	(51)	(38)
	東航進出口	(i)	(50)	(32)
貨運處理收入	東航進出口	(iii)	15	–
廣告費用*	東航傳媒	(ii)	(36)	(24)
媒體特許權使用費	東航傳媒	(iii)	17	26
汽車修理服務、飛機維修生產服務、供應運輸生產車輛 設備以及機上供應品*	東航實業	(ii)	(86)	(86)
接受設備生產及維修服務	柯林斯維修	(ii)	(30)	(26)
	東航實業	(ii)	(11)	(24)
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(ii)	(59)	(52)
接受酒店住宿服務	東航實業	(ii)	(91)	(39)
物業租賃費*	東航集團	(ii)	(54)	(52)
處置附屬公司	東航投資	(v)	–	49
融資租賃支出*	東航租賃	(ii)	(2,721)	(216)
民航信息網絡服務**	中航信	(ii)	(590)	(454)
飛行訓練費	墨爾本飛培	(ii)	(68)	–

47. 有關連人士交易(續)

(b) 有關連人士交易(續)

- (i) 本集團採購關聯方的產品的價格經雙方協商確定。
- (ii) 本集團接受關聯方提供的勞務的價格經雙方協商確定。
- (iii) 本集團為關聯方提供的勞務的價格經雙方協商確定。
- (iv) 本集團的關聯方利率經雙方協商並參照基準利率確定。
- (v) 本集團關聯方股權轉讓和出售投資的價格是在評估價格基礎上經雙方協商確定。
- * 上文之有關連人士交易亦構成證券交易所股票上市規則(「上市規則」)第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。
- ** 上文之有關連人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關聯交易。

(c) 有關連人士餘額

(i) 應收有關連公司款項

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
預付款及其他應收款		
東航進出口	536	31
華東凱亞	—	11
科技宇航	16	5
北京東投	—	88
東航食品	57	—
其他	7	4
	616	139

所有應收有關連公司款項，均為貿易性質、不帶息並給予與貿易客戶相同的正常還款期。

(ii) 應付有關連公司款項

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
應付賬款及應付票據		
東航進出口	85	295
東航食品	37	37
科技宇航	45	5
機輪剎車	—	8
東航實業	19	2
柯林斯維修	2	1
東航集團	3	1
中航信	—	548
上海滬特	19	—
其他	4	—
	214	897

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

47. 有關連人士交易(續)

(c) 有關連人士餘額(續)

(ii) 應付有關連公司款項(續)

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
其他應付款及預提費用		
東航進出口	240	303
上海普惠	324	259
東航食品	166	253
東航集團	303	160
柯林斯維修	–	3
上海滬特	20	–
科技宇航	29	25
機輪剎車	26	3
捷星香港	–	10
東航實業	72	61
中航信	963	223
東航傳媒	18	–
其他	5	5
	2,166	1,305

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
融資租賃負債		
東航租賃	5,521	5,826

所有應付有關連公司款項除了東航租賃的金額與融資租賃飛機相關，其餘所有應付有關連公司款項全為不帶息及給予跟貿易客戶一樣的正常還款期。

(iii) 與聯營公司及東航集團的短期存款以及借款

	平均利率		二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
	二零一六年	二零一五年		
短期存款(包括在現金及現金等價物內) 「東航財務公司」	0.35%	0.35%	1,296	729
長期借款(包括在借款內) 「東航集團」	3.48%	–	28	–

47. 有關連人士交易(續)

(d) 控股公司作出的擔保

於二零一六年十二月三十一日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零一五年：人民幣48億元)(附註34(b))。

(e) 高級行政人員酬金

已付或應付給高級行政人員的酬金主要由工資和其他短期職工福利組成，分析如下：

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
董事及監事	2	3
高級行政人員	4	3
	6	6

48. 股息

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
中期一每普通股人民幣5.1分(2015年：無)	738	-
擬年度分派一每普通股人民幣4.9分(2015年：無)	709	-
	1,447	-

擬派年末利潤分配預案將會提交最近一次股東大會批准。

49. 資產負債表日後事項

截至二零一七年三月三十日，本公司已在全國銀行間債券市場向機構投資者發行三期超短期融資券。本金合計人民幣70億元，期限從90天至180天不等，年利率從3.00%至3.60%不等。

於二零一六年十一月二十九日，本公司已將持有的東航物流100%股權轉讓給東航集團的全資子公司東方航空產業投資有限公司，基於資產基礎法評估的轉讓對價為人民幣2,433百萬元。東航物流主要提供貨運物流業務。本集團決定停止航空物流業務，由此專注從事航空客運業務。處置東航物流事項於二零一七年一月十七日取得了股份大會批准。於二零一六年十二月三十一日，東航物流包括在財務報表注釋7分部資料「航空業務分部」內。截至二零一七年二月八日，本公司已將持有的東航物流100%股權轉讓給東方航空產業投資有限公司，並完成工商變更登記手續。自二零一七年二月八日起，東航物流不再是本公司的子公司。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

50. 公司資產負債表

報告期末的公司資產負債表資訊如下：

	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動資產		
無形資產	11,598	11,503
物業、機器及設備	98,515	84,207
投資性房地產	31	-
預付租賃款	1,078	1,157
飛機預付款	23,357	21,207
投資於附屬公司	14,216	14,216
投資於聯營公司	1,009	1,009
投資於合營公司	323	323
可供出售投資	570	388
其他長期資產	2,123	2,935
遞延稅項資產	-	137
衍生金融工具	137	45
	152,957	137,127
流動資產		
飛機設備零件	38	38
應收賬款及應收票據	6,305	6,725
預付款及其他應收款	17,263	12,763
衍生金融工具	11	-
限制性銀行存款和短期銀行存款	26	27
現金及現金等價物	976	8,015
	24,619	27,568
流動負債		
預售票款	7,294	5,535
應付賬款及應付票據	7,438	8,876
其他應付款及預提費用	22,993	25,116
融資租賃負債的流動部分	4,002	3,628
借款的流動部分	27,407	32,836
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分	547	585
衍生金融工具	11	4
	69,692	76,580
淨流動負債	(45,073)	(49,012)
總資產減流動負債	107,884	88,115

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一六年十二月三十一日

50. 公司資產負債表(續)

報告期末的公司資產負債表資訊如下(續)：

	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動負債		
融資租賃負債	36,203	28,037
借款	23,033	20,734
經營租賃飛機退租檢修準備	741	713
其他長期負債	2,075	1,927
退休後福利準備	2,148	2,064
遞延稅項負債	95	16
衍生金融工具	47	97
	64,342	53,588
淨資產	43,542	34,527
權益		
歸屬於本公司權益持有者股本及儲備		
— 股本	14,467	13,140
— 儲備	29,075	21,387
總權益	43,542	34,527

註釋：

公司的權益總結如下：

	股本溢價 人民幣百萬元	資本儲備 人民幣百萬元	套期儲備 人民幣百萬元	法定儲備 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
二零一五年一月一日結餘	20,464	(720)	(61)	—	(2,301)	(385)	16,997
現金流量套期的未實現收益(附註39)	—	—	10	—	—	—	10
可供出售投資的公允價值變動	—	—	—	—	73	—	73
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	185	—	185
發行股票	2,389	—	—	—	—	—	2,389
提取法定盈餘公積	—	—	—	184	—	(184)	—
本年利潤	—	—	—	—	—	1,733	1,733
二零一五年十二月三十一日結餘	22,853	(720)	(51)	184	(2,043)	1,164	21,387
現金流量套期的未實現收益(附註39)	—	—	107	—	—	—	107
可供出售投資的公允價值變動	—	—	—	—	31	—	31
攤估聯營公司所持的可供出售金融資產的公允價值變動	—	—	—	—	(1)	—	(1)
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	(345)	—	(345)
發行股票	7,213	—	—	—	—	—	7,213
提取法定盈餘公積	—	—	—	144	—	(144)	—
本年利潤	—	—	—	—	—	1,421	1,421
二零一六年中期利潤分紅	—	—	—	—	—	(738)	(738)
二零一六年十二月三十一日結餘	30,066	(720)	56	328	(2,358)	1,703	29,075

補充財務資料

後附合併財務資料摘自本集團根據中國會計準則編製的合併財務報表。

簡化合併利潤表

(按中國企業會計準則編製)

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
營業收入	98,560	93,844
減：營業成本	(82,587)	(77,146)
稅金及附加	(237)	(178)
銷售費用	(5,693)	(6,136)
管理費用	(3,019)	(2,914)
財務費用·淨值	(6,393)	(7,269)
資產減值損失	(29)	(228)
加：公允價值變動收益	2	6
投資收益	322	239
營業利潤	926	218
加：營業外收入	5,687	5,486
減：營業外支出	(106)	(33)
利潤總額	6,507	5,671
減：所得稅費用	(1,542)	(624)
淨利潤	4,965	5,047
歸屬於：		
—本公司權益持有者	4,508	4,541
—非控制性權益	457	506
	4,965	5,047

簡化合併資產負債表

(按中國企業會計準則編製)

於二零一六年十二月三十一日

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
資產		
流動資產	15,888	23,078
長期股權投資	2,060	2,061
固定資產及在建工程	176,506	154,408
商譽	9,028	9,028
無形資產及其他非流動資產	6,490	6,891
遞延所得稅資產	79	243
資產合計	210,051	195,709
負債及股東權益		
流動負債	68,079	74,384
非流動負債	91,790	83,666
遞延所得稅負債	86	8
負債合計	159,955	158,058
本公司權益持有者	47,186	35,137
非控制性權益	2,910	2,514
股東權益合計	50,096	37,651
負債及股東權益合計	210,051	195,709

補充財務資料

(A) 國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

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

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
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	4,508	4,541
國際財務報告準則及其他調整的影響 —由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b)	(10)	(4)
根據國際財務報告準則列示	4,498	4,537

	二零一六年 人民幣百萬元	二零一五年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併淨資產 根據中國企業會計準則列示	47,186	35,137
國際財務報告準則及其他調整的影響 —無形資產(商譽)(a) —由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b) —非控制性權益(c) —其他	2,242 31 (6) (3)	2,242 41 (6) (3)
根據國際財務報告準則列示	49,450	37,411

(a) 在國際財務報告準則及中國企業會計準則和制度下，由於對收購上海航空的合併對價及可辨認資產及負債的公允價值的確認及計量有所不同，因此，所確認的無形資產／商譽的金額亦有所不同。

(b) 根據中國企業會計準則，於二零零一年六月三十日前，飛機及發動機的折舊以其成本減去3%的殘值後按10至15年之預計可使用年限以直線法計提折舊；自二零零一年七月一日起，飛機及發動機的折舊以成本減去5%殘值後，按預計可使用年限15至20年計提折舊，此變更採用未來適用法處理，以致在執行上述變更當年相關飛機及發動機在中國企業會計準則的帳面淨值與國際財務報告準則的帳面淨值不同。該差異將會在今後年度中逐漸減少，並且在相關資產處置或提足折舊時予以完全抵消。

(c) 此乃以上項目對非控制性權益之影響。



www.ceair.com