



(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

股份代號：A股：600115
H股：00670
ADR：CEA



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

年報 2017







目錄

2	釋義
5	公司簡介
6	公司資料
8	財務摘要(按國際財務報告準則編製)
9	會計數據與經營數據摘要 (按中國企業會計準則編製)
10	主要營運數據摘要
13	機隊結構
16	二零一七年大事記
20	董事長報告書
28	業績回顧及管理層的討論與分析
49	董事會報告書
77	企業管治
97	監事會報告
100	社會責任
105	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
220	補充財務資料

釋義

在本報告書中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

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，民航局詳情請參見官網 www.caac.gov.cn/
發改委	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會，發改委詳情請參見官網 www.ndrc.gov.cn/
國資委	指	國務院國有資產監督管理委員會
中國證監會	指	中國證券監督管理委員會，中國證監會詳情請參見官網 www.csrc.gov.cn/
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
股東	指	本公司股東
董事會	指	本公司董事會
董事	指	本公司董事
監事會	指	本公司監事會
監事	指	本公司監事
本集團	指	本公司及其附屬公司
東航集團	指	中國東方航空集團有限公司，原名為中國東方航空集團公司，於二零一七年十二月更名為中國東方航空集團有限公司，為本公司控股股東及本公司關連方
東航金控	指	東航金控有限責任公司，為東航集團下屬全資附屬公司，本公司主要股東及本公司關連方
東航國際	指	東航國際控股(香港)有限公司，為東航金控下屬全資附屬公司，本公司主要股東及本公司關連方
攜程	指	攜程旅遊網絡技術(上海)有限公司，為本公司股東上海勵程信息技術諮詢有限公司的控股股東
Delta	指	Delta Air Lines Inc. (IATA二字代碼：DL)，為本公司主要股東
AFK	指	Air France-KLM，為上交所上市規則下本公司關連方
澳洲航空	指	Qantas Airways Limited (IATA二字代碼：QF)
東航財務	指	東航集團財務有限責任公司，為東航集團下屬控股附屬公司及本公司關連方
東航投資	指	上海東航投資有限公司，為東航集團下屬全資附屬公司及本公司關連方



東航產投	指	東方航空產業投資有限公司，為東航集團下屬全資附屬公司及本公司關連方
東航租賃	指	東航國際融資租賃有限公司，為東航集團下屬控股附屬公司及本公司關連方
東航物流	指	東方航空物流有限公司，為東航集團下屬控股附屬公司及本公司關連方
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
中貨航	指	中國貨運航空有限公司，為東航物流的下屬控股附屬公司及本公司關連方
中航信	指	中國民航信息網絡股份有限公司，為上交所上市規則下本公司關連方
中航材	指	中國航空器材有限責任公司，為上交所上市規則下本公司關連方
上海航空	指	上海航空有限公司，為本公司下屬全資附屬公司
東航技術公司	指	東方航空技術有限公司，為本公司下屬全資附屬公司
中聯航	指	中國聯合航空有限公司，為本公司下屬全資附屬公司
上海飛培	指	上海東方飛行培訓有限公司，為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，為本公司下屬全資附屬公司
東航電商	指	東方航空電子商務有限公司，為本公司下屬全資附屬公司
東航雲南	指	東方航空雲南有限公司，為本公司下屬控股附屬公司
東航江蘇	指	中國東方航空江蘇有限公司，為本公司下屬控股附屬公司
東航武漢	指	中國東方航空武漢有限責任公司，為本公司下屬控股附屬公司
HKSCC	指	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收為統。香港中央結算有限公司是香港聯合交易所全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司。
可用噸公里(ATK)	指	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
可用座公里(ASK)	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
可用貨郵噸公里(AFTK)	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
收入噸公里(RTK)	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
客運人公里(RPK)	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

釋義

貨郵載運噸公里(RFTK)	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
綜合載運率	指	運輸總周轉量與可用噸公里之比
客座率	指	旅客周轉量與可用座公里之比
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
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
貨郵載運量	指	實際裝載的貨郵重量
天合聯盟	指	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，天合聯盟詳情請參見網址 http://www.skyteam.com/
IATA	指	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題。詳情請參見網址 http://www.iata.org/
常旅客計劃	指	航空公司通過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，贏得長期受益的戰略舉措
代號共享	指	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號共享協議，一家航空公司可以將其他航空公司經營的代號共享航班的座位作為其自有產品進行銷售
公司章程	指	本公司《公司章程》
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
香港上市規則	指	香港聯交所證券上市規則
標準守則	指	香港上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
守則	指	香港上市規則附錄十四《企業管治守則》
國際財務報告準則	指	國際財務報告準則
報告期	指	二零一七年一月一日至二零一七年十二月三十一日
報告期末	指	二零一七年十二月三十一日



公司簡介

作為天合聯盟成員，本集團通過與聯盟航線網絡的銜接，構建了以上海為核心樞紐，通達全球177個國家、1,074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3,336萬會員。

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

截至二零一七年末，本集團運營著637架客運飛機(其中包括託管公務機10架)組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約5.5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，本集團航線網絡通達全球177個國家、1,074個目的地，二零一七年旅客運輸量超過1.1億人次。「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600餘間機場貴賓室優質服務。

本集團致力於建設一個「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的世界一流現代航空綜合服務集成商。截至二零一七年末，本公司連續六年獲「中國證券金紫荊獎」，被全球最大品牌傳播集團WPP評為「最具價值中國品牌」前30強，連續兩年蟬聯英國著名品牌評級機構Brand Finance「全球最具價值品牌500強」；二零一七年，本公司榮獲IATA認證的「金色標識航空公司」資質，還先後被多個權威機構授予「飛客旅行獎」、「航空業年度最佳僱主」、「中國最受尊敬企業獎」、「2017十大影響力航企」、「海外社交影響力中國品牌前五十」、「最佳表現航空公司」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。

公司資料

公司信息

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

基本情況簡介

公司註冊地址	上海市浦東新區國際機場機場大道66號
公司註冊地址的郵政編碼	201202
公司網址	www.ceair.com
移動應用客戶端(APP)	東方航空
移動網址(M網站)	m.ceair.com
電子信箱	ir@ceair.com
服務熱線	+86 95530
新浪微博	http://weibo.com/ceair
微信公眾訂閱號	東方航空訂閱號
微信號	donghang_gw

微信二維碼



公司股票簡況

A股上市地：上海證券交易所	股票簡稱：東方航空	股票代碼：600115
H股上市地：香港聯合交易所	股票簡稱：中國東方航空股份	股票代碼：00670
ADR上市地：紐約證券交易所	股票簡稱：China Eastern	股票代碼：CEA

其他有關資料

公司聘請的會計師事務所(境內)	名稱	安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)
	辦公地址	中國北京市東城區東長安街1號 東方廣場安永大樓16層
	簽字會計師姓名	袁勇敏、孟冬
公司聘請的會計師事務所(境外)	名稱	安永會計師事務所
	辦公地址	香港中環添美道1號中信大廈22樓
報告期內履行持續督導職責的 保薦機構	名稱	中國國際金融股份有限公司
	辦公地址	上海陸家嘴環路1233號匯亞大廈32層
	簽字的保薦代表人姓名	夏雨揚、徐慧芬
	持續督導的期間	2016年6月至2017年12月



董事

劉紹勇(董事長)
馬須倫(副董事長、總經理)
李養民(董事、副總經理)
顧佳丹(董事)
唐 兵(董事、副總經理)
田留文(董事、副總經理)
袁 駿(職工董事)
李若山(獨立非執行董事)
馬蔚華(獨立非執行董事)
邵瑞慶(獨立非執行董事)
蔡洪平(獨立非執行董事)

附註： 2018年2月，徐昭辭任董事職務；袁駿被選舉為職工董事。

監事

席 晟(監事會主席)
巴勝基(監事)
胡際東(監事)
馮金雄(監事)
賈少軍(監事)

高級管理人員

吳永良(副總經理、財務總監)
馮 亮(副總經理)
馮德華(副總經理)
姜 疆(副總經理)
汪 健(董事會秘書、公司秘書)

公司秘書

汪 健

授權代表

劉紹勇
汪 健

法律顧問

香港：貝克•麥堅時律師事務所
美國：貝克•麥堅時律師事務所
中國：北京市通商律師事務所

主要往來銀行

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

股份過戶登記處

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

The Bank of New York Mellon
101 Barclay Street
New York, NY 10286 USA

中國證券登記結算有限責任公司上海分公司
上海市浦東新區陸家嘴東路166號3層

主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

財務摘要

(按國際財務報告準則編製)

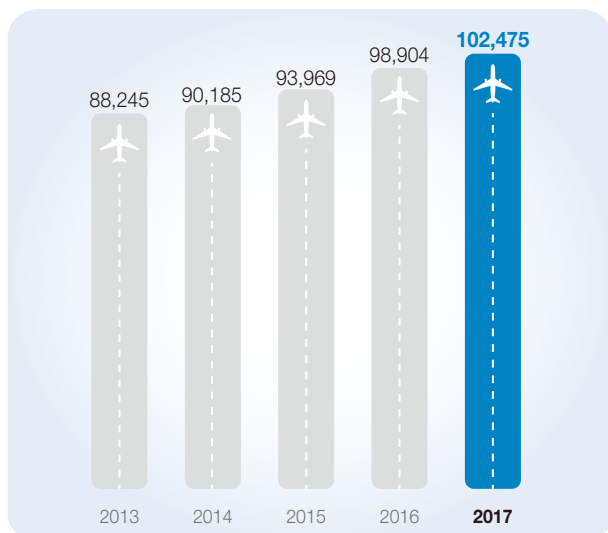
以人民幣百萬元計

	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年	二零一七年
截至十二月三十一日止年度					
收入	88,245	90,185	93,969	98,904	102,475
其他營業收入和利得	2,725	3,685	5,269	5,469	7,481
衍生金融工具公允價值變動					
收益/(損失)	18	11	6	2	(311)
營業支出	(89,412)	(87,823)	(86,619)	(91,889)	(100,214)
經營利潤	1,576	6,058	12,625	12,486	9,431
財務收入/(支出)，淨額	576	(2,072)	(7,110)	(6,176)	(1,072)
稅前利潤	2,217	4,113	5,667	6,497	8,610
本公司權益持有者應佔					
年度淨利潤	2,373	3,410	4,537	4,498	6,342
本公司權益持有者應佔					
每股收益(人民幣元) ⁽¹⁾	0.20	0.27	0.35	0.33	0.44
於十二月三十一日					
現金及現金等價物	1,995	1,355	9,080	1,695	4,605
淨流動負債	(40,472)	(42,887)	(51,309)	(52,194)	(62,035)
非流動資產	127,458	147,586	174,914	196,436	211,434
長期借款，包括流動部份	(36,175)	(41,210)	(43,675)	(29,749)	(28,842)
融資租賃負債包括流動部份	(23,135)	(38,695)	(52,399)	(61,041)	(66,868)
本公司權益持有者應佔權益	26,902	29,974	37,411	49,450	55,360

- (1) 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。二零一七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14,467,585,682股計算。

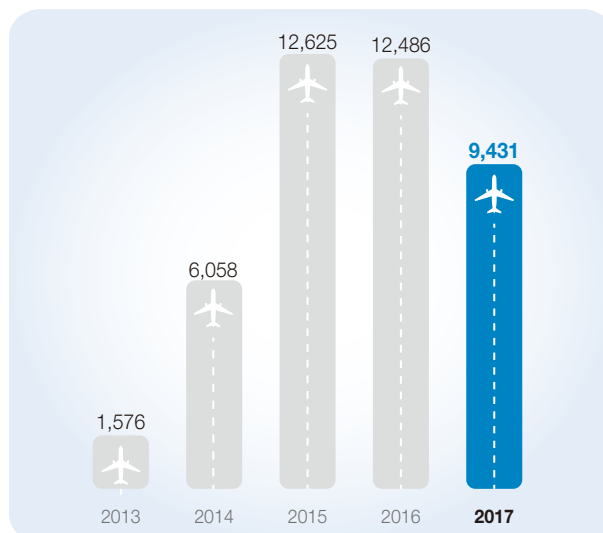
收入

(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)

截至二零一七年十二月三十一日止年度利潤

人民幣百萬元

淨利潤	6,820
主營業務利潤	10,369
其他業務利潤	1,067
投資收益	2,054
營業外收支淨額	1,374

主要會計數據和財務指標

(人民幣百萬元)

	二零一六年	二零一七年
1. 營業收入	98,560	101,721
2. 歸屬於本公司權益持有者淨利潤	4,508	6,352
3. 總資產	210,051	227,464
4. 股東權益	50,096	56,518
5. 每股收益(人民幣元)	0.33	0.44
6. 每股淨資產(人民幣元)	3.01	3.47

註：

- 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淨利潤 ÷ 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		
	二零一七年	二零一六年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	225,996.28	206,249.27	9.57%
— 國內航線	141,067.10	129,459.68	8.97%
— 國際航線	78,980.87	71,177.37	10.96%
— 地區航線	5,948.32	5,612.22	5.99%
客運人公里(RPK)(百萬)	183,181.98	167,529.20	9.34%
— 國內航線	117,033.08	106,361.13	10.03%
— 國際航線	61,390.58	56,821.42	8.04%
— 地區航線	4,758.33	4,346.64	9.47%
載運旅客人次(千)	110,811.40	101,741.64	8.91%
— 國內航線	92,621.36	84,201.92	10.00%
— 國際航線	14,676.05	14,323.71	2.46%
— 地區航線	3,513.99	3,216.02	9.27%
客座率(%)	81.06	81.23	-0.17pts
— 國內航線	82.96	82.16	0.80pts
— 國際航線	77.73	79.83	-2.10pts
— 地區航線	79.99	77.45	2.54pts
客運人公里收益(人民幣元)			
(含燃油附加費) ^{註1}	0.521	0.517	0.77%
— 國內航線	0.539	0.534	0.94%
— 國際航線	0.470	0.471	-0.21%
— 地區航線	0.724	0.712	1.69%
客運人公里收益(人民幣元)			
(不含燃油附加費) ^{註1}	0.486	0.482	0.83%
— 國內航線	0.539	0.534	0.94%
— 國際航線	0.370	0.374	-1.07%
— 地區航線	0.655	0.638	2.66%



主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止			
	二零一七年	二零一六年 (可比口徑) ^{註2}	變動幅度	二零一六年 (不可比口徑) ^{註2}
貨運數據				
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,057.28	6,535.18	7.99%	9,439.85
— 國內航線	2,277.61	2,163.17	5.29%	2,220.52
— 國際航線	4,592.09	4,224.47	8.70%	6,949.25
— 地區航線	187.57	147.54	27.13%	270.08
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	2,663.01	2,495.43	6.72%	4,875.20
— 國內航線	895.56	927.40	-3.43%	963.57
— 國際航線	1,722.73	1,530.17	12.58%	3,786.02
— 地區航線	44.73	37.86	18.15%	125.61
貨郵載運量(百萬公斤)	933.33	929.26	0.44%	1,395.01
— 國內航線	647.86	668.64	-3.11%	707.17
— 國際航線	247.91	228.59	8.45%	584.79
— 地區航線	37.56	32.03	17.27%	103.04
貨郵噸公里收益(人民幣元)				
(含燃油附加費) ^{註1}	1.363			1.250
— 國內航線	1.100			1.066
— 國際航線	1.444			1.239
— 地區航線	3.555			2.977
貨郵噸公里收益(人民幣元)				
(不含燃油附加費) ^{註1}	1.295	不適用	不適用	1.173
— 國內航線	1.012			0.987
— 國際航線	1.388			1.165
— 地區航線	3.376			2.850
綜合數據				
可用噸公里(ATK)(百萬)	27,396.94	25,097.62	9.16%	28,002.28
— 國內航線	14,973.65	13,814.54	8.39%	13,871.89
— 國際航線	11,700.37	10,630.43	10.06%	13,355.21
— 地區航線	722.92	652.64	10.77%	775.18

主要營運數據摘要

	截至十二月三十一日止			
	二零一七年	二零一六年 (可比口徑) ^{註2}	變動幅度	二零一六年 (不可比口徑) ^{註2}
收入噸公里(RTK)(百萬)	18,856.10	17,333.11	8.79%	19,712.88
— 國內航線	11,251.85	10,362.29	8.58%	10,398.46
— 國際航線	7,139.59	6,548.92	9.02%	8,804.77
— 地區航線	464.66	421.89	10.14%	509.65
綜合載運率(%)	68.83	69.06	-0.23pts	70.40
— 國內航線	75.14	75.01	0.13pts	74.96
— 國際航線	61.02	61.61	-0.59pts	65.93
— 地區航線	64.28	64.64	-0.36pts	65.75
收入噸公里收益(人民幣元)				
(含燃油附加費) ^{註1}	5.254			4.705
— 國內航線	5.698			5.559
— 國際航線	4.392			3.575
— 地區航線	7.756			6.807
收入噸公里收益(人民幣元)				
(不含燃油附加費) ^{註1}	4.900	不適用	不適用	4.388
— 國內航線	5.691			5.552
— 國際航線	3.514			2.912
— 地區航線	7.037			6.140

註：

1. 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入。
2. 可比口徑下，二零一六年運營數據不包含二零一六年二月至十二月全貨機貨運數據；不可比口徑下，二零一六年運營數據包含二零一六年全年全貨機貨運數據。



機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零一七年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計73架，退出飛機合計18架。隨著B737-8MAX飛機的引進和B767飛機的陸續退出，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團共運營637架飛機，其中客機627架，託管公務機10架。因本公司於二零一七年二月八日完成向東航產投轉讓東航物流100%股權，本集團機隊不再包含中貨航運營的9架貨機。

單位：架

截至二零一七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	11	—	20	1.9
2	A330-300	1	17	7	25	6.9
3	A330-200	15	15	3	33	5.3
4	B767	4	—	—	4	19.5
寬體客機合計		29	43	10	82	5.6
5	A321	38	39	—	77	4.4
6	A320	79	52	48	179	7.1
7	A319	13	20	2	35	4.7
8	B737-800	46	62	84	192	3.9
9	B737-700	42	13	1	56	8.6
10	B737-8MAX	—	6	—	6	0.1
窄體客機合計		218	192	135	545	5.5
客機合計		247	235	145	627	5.5
託管公務機總數					10	
飛機總數					637	

機隊結構

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	252.46	81.30	58.42	14.12
A330系列	1,019.14	79.75	56.66	11.27
B767	104.25	85.05	64.10	7.34
A320系列	5,391.93	81.49	71.54	9.55
B737系列	4,313.36	79.86	76.41	8.83

機隊情況

截至二零一七年十二月三十一日，本集團共運營637架客機(其中包括託管公務機10架)，各機型數據明細如下：

機型	B777-300ER				
	保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有		9	2.1	14.04	46,124.09
融資租賃		11	1.7	14.19	48,075.59
合計		20	1.9	14.12	94,199.68

機型	B767				
	保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有		4	19.5	7.34	14,417.59
合計		4	19.5	7.34	14,417.59

機型	A330系列				
	保有形式	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有		16	4.6	13.00	75,929.74
融資租賃		32	4.9	11.68	118,344.36
經營租賃		10	11.6	9.97	33,981.08
合計		58	6.0	11.78	228,255.18

註：A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機



機型 保有形式	A320系列			
	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有	130	9.0	9.44	446,261.35
融資租賃	111	4.1	9.72	371,576.37
經營租賃	50	3.1	10.12	157,268.35
合計	291	6.1	9.65	975,106.07

註：A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機和A321飛機

機型 保有形式	B737系列			
	飛機數量(期末)	平均機齡	日利用率(小時)	收入飛行小時數
自行保有	88	6.8	8.61	274,916.28
融資租賃	81	2.8	9.42	230,635.15
經營租賃	85	4.7	8.88	251,730.97
合計	254	4.8	8.93	757,282.40

註：B737系列飛機包括B737-700、B737-800、B737-8MAX飛機

機隊規劃

二零一八年至二零二零年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零一八年		二零一九年		二零二零年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A350系列	2	—	5	—	4	—
A330系列	8	10	—	—	—	—
A320系列	16	—	25	—	30	—
B777系列	—	—	—	—	—	—
B787系列	4	—	6	—	3	—
B767系列	—	4	—	—	—	—
B737系列	37	1	26	—	24	10
合計	67	15	62	—	61	10

註：

- 截至二零一七年十二月三十一日，根據已確認的訂單，本集團在二零二一年及以後年度計劃引進15架飛機，退出11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。

二零一七年大事記

輝煌甲子，追夢百年



風雨兼程一甲子，春華秋實六十年。2017年是東航發展60周年。60年來，東航在改革開放的大潮中，發展壯大，一路激昂，步履鏗鏘。東航發展60年是一部艱辛的創業史，是一部豪邁的奮進史，是一部壯麗的改革史，是一部激情的創新史，是一部光榮的奉獻史。



戰略入股AFK， 走向世界航空舞台中央



2017年7月28日，東航集團攜手Delta戰略入股AFK，分別持有AFK10%股權，亞、美、歐三大優秀航空企業結成緊密戰略合作夥伴，積極構建全球航空新格局。

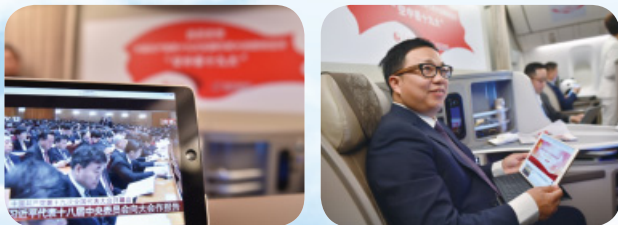
打造北京新樞紐



北京新機場基地建設項目是東航在「十三五」期間最大和最重要的基建項目。公司作為北京新機場主基地航空公司，按照承擔北京新機場航空旅客業務量40%的目標進行基地建設。未來，東航將投入150-200架大型寬體和窄體飛機在北京新機場運行，開通連接歐、美、澳和日韓、東南亞、港澳台航線，形成北京、上海「雙龍出海、飛遍全球」的航空網絡。



空中Wi-Fi直播「十九大」



十九大期間，東航利用國內最大的七十餘架空中互聯網寬體機隊，每天為約3萬名乘客提供十九大實時動態資訊，覆蓋所有歐美澳洲際航線和主要商務航線。

第20架「大白」



2017年7月23日，編號為B-7882的波音B777-300ER飛機從西雅圖飛抵上海，飛機穿過「水門」，正式加盟東航機隊大家庭。標誌著東航於2012年4月採購的20架波音B777-300ER飛機全部交付完成。



伴飛C919



C919大型客機承載著國家、民族的「大飛機之夢」，是「中國夢」的有機組成部分，東航把支持、發展民族航空工業作為最重要的責任之一，共簽署了20架C919採購意向。作為C919首家用戶，2017年5月5日，借國產大飛機C919首飛成功，東航以首航伴飛、首家用戶、首飛機組成為輿論關注焦點。

上海虹橋國際機場 高端值機區揭幕



2017年8月18日，東航領導及東航形象代言人、著名演員胡歌先生，一起推動啟動桿，正式為東航虹橋高端值機區揭幕，標誌著東航高端旅客服務體系進一步完善，展示出東航「世界品位、東方魅力」的品牌內涵。



東航帶你回家



2017年9月28日到10月1日，東航經過不到24小時的準備派出兩架飛機持續奮戰72小時，於國慶當天從安提瓜和巴布達接回受困加勒比颶風的381名同胞。2017年11月，受巴厘島阿貢火山持續噴發影響，東航第一時間啟動應急預案，是反應最快、執行航班最多、接回滯留旅客最多的中國航企，彰顯了國家力量和東航速度。





董事長報告書



致各位股東：

本人謹此提呈本集團截至二零一七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。

董事長
劉紹勇



業績綜述

二零一七年，全球經濟穩步復蘇，發達經濟體、主要新興經濟體和發展中國家經濟呈現同步增長態勢。中國經濟穩中向好、好於預期，經濟結構不斷優化，服務業貢獻不斷提高。受益於全球經濟復蘇，全球航空業旅客出行需求持續增長。中國民航繼續保持了兩位數的較快增長率，也面臨著市場競爭加劇、中國高速鐵路衝擊增大、航油價格上漲及運力增投受限等諸多挑戰。

本集團管理層和全體員工凝心聚力，銳意進取，積極推動生產經營、改革轉型等各項工作有序開展。本集團高度重視並全面加强企業黨建工作，在確保安全運營的前提下，加強市場營銷，提升服務品質，積極開展對外合作，加快業務轉型步伐，



各項工作取得新的進展，實現了良好的經營業績，綜合競爭實力進一步增強。

二零一七年，本集團全年完成運輸總周轉量188.56億噸公里、同口徑(指二零一六年數據剔除二至十二月東航物流後的同口徑數據，下同)同比增長8.79%，運輸旅客1.11億人次，同比增長8.91%。實現營業收入人民幣1,024.75億元，同比增長3.61%。經營成本人民幣1,005.25億元，同比增長9.40%，其中航油成本同比增加人民幣55.05億元。歸屬於本公司權益持有者的年度淨利潤為人民幣63.42億元，同比增長41.00%。

經營回顧 安全運營

本集團高度重視並努力確保運營安全。通過制訂安全管理責任清單加強過程管理，強化安全管理責任的落實。開展安全管理體系效能評估，提高了對重大運行風險的識別和管控能力。完善應急手冊和流程，提高了應急事件的處置能力。全面開展安全檢查，針對重要的易發風險點採取專項防範措施，加強風險管控。利用信息技術手段快速傳遞安全信息和風險提示，加強科技在安全管理中的應用。建設空防情報信息系統，推進空保一體化運行，確保了空防安全。

二零一七年，本集團機隊共安全飛行207.3萬小時，同口徑同比增長8.02%，起降87.97萬架次，同比增長6.97%。

市場營銷

面對日益激烈的行業競爭、國際地緣政治不穩定因素、高鐵網絡化擴張與提速等挑戰，本集團靈活調整運力投放，加強收益運價管理，持續提升直銷能力，穩步拓展客戶資源。

圍繞樞紐網絡戰略，持續推進上海、昆明和西安樞紐建設，提升樞紐網絡價值。積極爭取關鍵市場資源，優化航班編排，創造更豐富的中轉聯程機會。加強北京新樞紐航線網絡規劃研

究，積極推進北京新機場東航基地項目建設。根據歐美澳市場特點，季節性優化調整運力投放，近年來新開北京—杭州—悉尼、昆明—悉尼以及武漢—悉尼航線；根據韓國市場需求的變化，及時採取調減運力、改小航班機型等措施加以應對；服務國家「一帶一路」倡議，新開上海—雅加達、上海—宿霧、西安—布拉格、深圳—甲米等航線。截至二零一七年末，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1,074個目的地。

「提直降代」成效顯著，增值業務進步明顯，收益管理不斷提升。有效拓展直銷渠道，線下啟動「機票集市」活動，線上加強官網和移動用戶端等銷售渠道，本集團持續提升直銷能力，直銷收入同比大幅提升34.3%，收入佔比達到51.2%，同比增長11個百分點，代理手續費支出持續下降。著力發展各類轉型產品和增值產品，積極推進產品升級和銷售轉型。通過繼續拓展多式聯運產品，完善「優選座位」和「升艙產品」，豐富套票產品和積分兌換產品，轉型和增值產品收入實現大幅增長，同比增長53%。升級收益管理和運價管理系統，為持續提升收益管理提供先進的管理工具。正式上線全航程(OD)收益管理系統，推進收益管控模式的轉型；開發智慧定價策略系統，進一步提高運價管理的準確性和高效性，實現運價管理的智慧化。

重視常旅客的服務和體驗，積極維護和發展常旅客會員、集團客戶資源。截至二零一七年末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達到3,336萬人，同比增長14.3%。積極推廣會員日、818大促等營銷活動方案，擴大非航積分兌換渠道和產品，提

高客戶對本集團忠誠度，常旅客會員二次乘機比31.71%，同比增長1.37個百分點。同時，重視並強化與境外商旅管理公司(TMC)(「境外商旅管理公司」)、線上服務商(OTA)代理、大客戶等渠道合作，商旅管理公司銷售收入同比增長38.92%。積極開拓高端客戶資源並悉心維護，兩方集團客戶收入同比增長25.07%，兩方集團客戶增至4,027家，同比增長27.1%。

對外合作

全面加強並升級與天合聯盟成員的合作，進一步深化合作水準。二零一七年，本公司控股股東東航集團戰略入股AFK，本集團也全面升級與AFK業務合作，在天合聯盟內，本公司、Delta及AFK結成全球戰略合作夥伴關係，本集團的國際品牌及影響力進一步提升。深化與Delta的全面合作，擴大代號共用航線網絡；深化營銷合作，合力拓展渠道及市場；提升旅客中轉服務體驗，縮短轉機等待時間，降低中轉行李錯失率；推進「雙百計劃」(本公司和Delta在中國市場和美國市場，分別聯合簽署一百家集團客戶)，共同開發優質客戶。雙方加強溝通，積極開展營銷、信息化、運營等領域的培訓交流。加強與AFK的業務合作，進一步擴大與AFK代號共用航線範圍，完善旅客服務信息系統對接，縮短中轉時間，提升聯程值機成功率，優化退改簽規則，有效提升客戶體驗。依托天合聯盟平台，本集團新增與西班牙歐羅巴航空公司(Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U., IATA二字代碼UX)、捷克航空公司(Czech Airlines j.s.c., IATA二字代碼OK)的代號共用合作。

重視並持續加強與非天合聯盟成員航空公司合作，與澳洲航空在推進聯營、互售、常旅客積分累積和兌換等方面開展深入合作；新增與印度捷特航空有限公司(Jet Airways (India) Ltd.)



IATA二字代碼9W)和毛里求斯航空公司(Air Mauritius Limited，IATA二字代碼MK)實現代號共用；與西捷航空公司(WestJet Airlines Limited，IATA二字代碼WS)商談開展常旅客雙邊合作。

截至二零一七年末，本集團已與28家公司在723個航點1,028條航線上開展代號共用作。二零一七年，本集團與外國航空公司合作收入達人民幣75.58億元，同比增長22.4%。

積極拓展與全球旅遊行業知名名牌的合作，與攜程展開多維度的營銷合作；深化與上海迪士尼樂園合作，實現迪士尼產品官網、流動應用程式等多渠道銷售，開展聯合營銷活動。

客戶服務

堅持真情服務，提升品牌形象。本集團秉持「以客為尊，傾心服務」的理念，以客戶需求為導向，持續提升服務軟硬件，改善客戶全旅程的服務體驗。強化服務管控，完善服務標準和業務流程；完善白金卡會員的服務標準，推行集團客戶全流程增值服務，提升高價值客戶的服務體驗。優化數位化體驗，提高手機、網上及海外自助值機率，國內自助值機率達到71.19%，同比提升8.38個百分點，國際自助值機率22.70%，同比提升6個百分點；開通「座位預留」等線上特殊服務，推出「服務機器人」等創新服務模式。優化空地服務體驗，從航線服務特色、機供品品位和機上餐食品質等維度提升服務水準，「東航那碗面」和「空中一碗飯」成為特色餐食品牌。啟用北京首都國際機場自營貴賓室和北京首都國際機場2號航站樓天合聯盟貴賓室、上海虹橋國際機場1號航站樓貴賓廳及F島高端值機區，提升旅客值機和候機體驗。

改革轉型

專注客運業務的經營和發展，推動本集團改革轉型。不斷優化電子商務平台功能，提升中聯航低成本航空運營水準，深化保障性業務市場化改革，不斷提升改革轉型對生產經營的促進作用。

電子商務方面，本集團加快空中互聯平台建設，擁有國內規模最大的空中Wi-Fi機隊，在國內率先全面推行機上可攜式電子設備的使用。截至二零一七年末，本集團74架寬體客機全部實現空中互聯服務，覆蓋歐美澳及國內重點商務航線，「空中開機」提升了旅客的乘機體驗。升級完善11個海外網站，更新流動應用程式移動用戶端版本12次。移動端上線地面點餐等新型服務產品，提升客戶服務體驗。加強積分商城運營，推出逾重行李兌換等多樣化積分兌換產品。持續拓展非航收入積分銷售，非航積分銷售收入同比增長149%。

低成本航空方面，中聯航轉型成效顯著。二零一七年，中聯航實現淨利潤同比增長72.86%。中聯航完善官網和移動端功能及設置，開展自媒體品牌營銷，進一步拓寬直銷渠道，直銷收入佔比達74.67%；積極拓展途家民宿、車輛接機、保險銷售等增值服務，增加非航業務收入，非航收入同比增長23.11%。

保障性業務市場化改革及機構改革方面，進一步深化將保障性資產轉變為經營性資產，開拓協力廠商市場。本集團附屬公司東航技術公司明確了「專業化、產業化、市場化、國際化」的發展目標，持續加強與外國航空公司的合作，新增了新加坡酷航及聯合包裹服務航空公司(UPS)等7家客戶，正在從成本中心

轉變成新的利潤增長點。地面服務部發揮內部市場化機制的活力，工時投放率、利用率、產出率等勞動生產率指標進一步提升。積極穩妥推進營銷服務系統改革，以客戶為中心重組營銷服務職能，成立商務委員會、銷售委員會和客戶委員會，探索商務、營銷及客戶服務管控新模式。

黨建工作和企業文化

高度重視黨建工作，全面深入推進從嚴治黨；重視企業文化建設，「幸福東航、共建共享」的理念深入人心。本集團深入學習宣傳貫徹習近平新時代中國特色社會主義思想和十九大精神，深入推進黨建工作常態化、制度化，嚴格落實全面從嚴治黨要求，不斷加強政治建設和黨風廉政建設，同時圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，推進企業文化建設，創建和諧的勞動關係，提升員工對本集團的認同感和忠誠度，為本集團安全運行、客戶服務、市場營銷、改革發展等各方面工作的順利開展和持續進步提供堅強助力，營造良好氛圍。

社會責任和榮譽獎項

堅持「創新、協調、綠色、開放、共用」五大發展理念，積極履行經濟、社會和環境責任。堅持綠色發展理念，宣導綠色飛行，全面實現駕駛艙無紙化，二氧化碳排放量年均減少40萬噸以上，榮獲世界環保大會「國際碳金獎—社會公民獎」。堅持共用發展理念，努力做到精準扶貧、精準脫貧，持續定點扶貧雲南雙江、滄源，本集團被評為「中央企業扶貧開發工作先進

單位」，被世界公益慈善論壇評為「精準扶貧典範企業」。圓滿完成緊急轉移受困多米尼克、滯留巴厘島中國公民運送任務，贏得社會贊譽。「愛在東航」大型公益活動持續向社會傳遞正能量，本集團共組織各類活動專案836個，參與員工59,069人次，提供服務170,906小時，關愛人數65,733人。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團連續6年榮獲「中國證券金紫荊獎」，被全球最大品牌傳播集團WPP (Wire & Plastic Products Group) 被評為「最具價值中國品牌」前30強，連續2年入選英國著名品牌評級機構Brand Finance「全球最具價值品牌500強」。本集團選手代表中國參加世界技能大賽取得優異成績，在中國民航首屆機務維修職業技能大賽實現「大滿貫」，充分彰顯了東航工匠精神。

二零一八年展望

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，對本集團二零一八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。

展望二零一八年，根據有關國際機構的分析和研究，全球經濟有望繼續回暖上行，但也面臨著一些不穩定和不確定因素，例如貿易保護主義抬頭，地緣政治風險不時出現。國內經濟基本面長期向好的趨勢沒有改變，中國經濟已由高速增長階段轉向高品質發展階段，中國發展潛能巨大，新型城鎮化、服務業、高端製造業以及消費升級均有很大的發展空間。中國民航仍處於重要機遇期和高速增長期。中國居民可支配收入水準持續提升帶來的消費升級，國家發展改革委和民航局發佈的機



票價格改革新政，民航局推進的「控總量、調結構」供給側結構性改革，機上可攜式電子設備解禁等，均對民航業的發展帶來了積極正面的影響。同時，行業競爭的加劇，高鐵網絡佈局及提速對航空業衝擊加大，航空公司發展資源受限，油價的上漲和融資成本的上升，也給航空公司的經營帶來了壓力和挑戰。

面對較為複雜的外部環境和日趨激烈的競爭格局，本集團將直面挑戰，抓住「一帶一路」、上海自貿港、北京新機場建設、機上可攜式電子設備全面開放等發展新機遇，弘揚「嚴謹高效，激情超越」的東航企業精神，積極作為，勇於創新，在安全運行、市場營銷、客戶服務、深化改革、轉型發展等方面紮實開展工作，力爭以更好的經營業績回報廣大股東和社會各界。二零一八年，本集團將重點做好以下工作：

1. 全面落實安全生產責任制，深化安全管理體系建設，健全飛行訓練體系閉環管理，推進安全大數據分析和應用，不斷提升安全管理水準，持續確保本集團安全運行。穩步推進飛行一體化，持續提升運行效率和運行品質。
2. 利用大數據提高市場預判能力，精準把控運力投放，提高樞紐市場掌控力。以營銷系統改革為契機，全面推進銷售轉型，提高高價值客戶獲取能力。強化自有渠道的銷售和服務功能，優化服務內容。加快海外人才市場化、屬地化，加強國際航線收益管理，穩步提升國際化經營水準。
3. 加強對各個運行關鍵環節的監控，加強與各相關方的聯動協調，著力提升航班正點率。推進全流程便捷服務，豐富增值服務內容，提升服務交付的品質。持續完善流動應用程式和官網消費體驗，拓展消費場景和服務場景。升級新一代旅客服務系統，全面提升客戶體驗，提供高品質的服務供給，滿足人民對美好生活的需要，塑造優質的服務品牌形象。
4. 全面深化改革和轉型發展，穩步推進重大項目建設。升級電商平台、支付平台和海外網站，建立空中互聯支付標準體系，提升空中互聯價值創造能力。優化中聯航非航產品，整合線上線下營銷，全面推進互聯網化營銷模式。加快東航技術公司深度維修能力建設，積極開發協力廠商市場客戶。深化營銷服務系統改革，激發組織變革活力。紮實推進北京新機場基地項目建設，提前謀劃部署運營工作。
5. 充分發揮財務管理的作用，著力加強成本控制。嚴格審核把關重大投資項目，從源頭上加強成本控制。盤活航材和候機室等存量資源，減少資源的浪費。採用精細化的科學管理，嚴格控制航油消耗、飛機維修、機供品等大項成本。加強人員薪酬市場化對標分析，嚴格考核管理，持續做好人力成本管控。綜合運用多種方式拓寬融資渠道，降低融資成本。探索創新租賃模式，降低租賃成本。
6. 深入貫徹落實全面從嚴治黨各項要求，重點加強基層黨支部建設，持續加強作風建設，充分發揮黨建工作對生產經營和轉型發展的支撐引領作用，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

業績回顧及 管理層的 討論與分析

副董事長、總經理
馬須倫





主要業務及經營模式

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

本集團以全面深化改革為主線，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637架(其中包括託管公務機10架)平均機齡約5.5年的客運飛機，圍繞上海核心樞紐和昆明、西安區域樞紐，依託天合聯盟合作平台構建起延伸至177個國家、1,074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。

航空業發展現狀

全球航空旅行需求保持持續增長，根據IATA公佈的預估數據，二零一七年全球航空旅客總周轉量較二零一六年增長7.5%，貨郵總周轉量較二零一六年增長9.3%；旅客運輸量40.81億人次，同比增長7.11%，貨郵運輸量5,990萬噸，同比增長9.11%；全年平均客座率達到81.2%。預計2018年旅客總周轉量預計增長6.0%；旅客運輸量將達到43.11億人次，同比增長5.6%；全年平均客座率達到81.4%；預計2018年航空公司的整

體利潤將增長11%至384億美元。IATA報告指出，二零一八年中國國內客運市場穩定增長，未來全球航空客運市場重心將會轉移至發展中國家，中國航空客運市場得益於全球經濟形勢的持續改善和亞太地區收入客公里的強勁增長，將在二零二二年位居全球首位。

二零一七年，中國民航業全面推進「十三五」規劃實施，民航安全態勢保持平穩，航空客運市場需求旺盛，據民航局發佈的數據，二零一七年，民航運輸業年完成運輸總周轉量1,083.1億噸公里，同比增長12.5%，旅客周轉量9,512.8億人公里，同比增長13.5%，保持了兩位數快速增長，貨郵周轉量243.5億噸公里，同比增長9.5%；旅客運輸量55,156.8萬人次，同比增長13.0%，貨郵運輸量705.8萬噸，同比增長5.7%；實現客座率83.2%，為近年來最高水平。二零一八年，中國民航業將堅守安全生產底線，預期旅客運輸量指標突破6億人次，同比增長11.4%。

本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」倡議、國內消費升級、旅遊經濟快速發展、設立雄安新區及建設北京新機場等有利機遇，積極應對國際地緣政治變動，匯率、利率及油價波動等挑戰，深化與達美、法荷航、澳航等國際知名航企，以及攜程、迪士尼等國際知名旅遊品牌的多層次合作，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，本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線端點，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；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(GDP)產出地和東亞大部分地區。二零一七年，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國際機場旅客吞吐量突破1.3億人次。

本集團在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場擁有最大市場份額；本公司旗下東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。本集團的發展，將受惠於國家實施長江經濟帶戰略和中國(上海)自由貿易區、上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設以及有望建成的上海自由貿易港。本集團積極打造上海核心樞紐，優化完善航線網絡結構，進一步提升在上海乃至長三角航空運輸市場的影響力。

2. 北京新機場與京津冀一體化帶來的發展機遇

根據國家發改委《關於北京新機場工程可行性研究報告的批覆》和民航局《關於北京新機場航空公司基地建設方案有關事項的通知》，北京新機場位於永定河北岸，北京

市大興區榆垓鎮、禮賢鎮和河北省廊坊市廣陽區之間，近期工程按二零二五年旅客吞吐量7,200萬人次、貨郵吞吐量200萬噸、飛機起降量62萬架次的目標設計並建造；本公司作為北京新機場主基地航空公司，按照承擔北京新機場航空旅客業務量40%的目標進行基地建設。

二零一七年二月，本公司北京新機場基地項目已獲得國家發改委核准批覆。北京新機場二零一九年投入運營後，本集團將把握京津冀協同發展，特別是國家設立雄安新區的發展機遇，積極爭取航線和時刻資源，依託天合聯盟合作平台，構建國際化航線網絡佈局，為廣大旅客提供便捷、高效、優質的出行服務。

3. 合理均衡的樞紐與網絡佈局

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」倡議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，本公司在上海、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台、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，拓展國際航線佈局，在北美、歐洲、澳洲分別與全球知名航空公司Delta、AFK、澳洲航空等加強了以航線聯營、代號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，本集團航線網絡通達177個國家的1,074個目的地。

4. 精簡高效的機隊結構

本集團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。截至二零一七年末，本集團機隊平均機齡5.5年，機齡優勢位列世界前列，成為全球大型航空公司中擁有最精簡高效機隊的航空公司之一。本集團將遠程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。本集團於二零一八年將引進新一代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，助推本集團國際化戰略實施。

5. 信息化引領不斷提升經營管理及改革創新能力

本集團致力於推進信息化、數字化和互聯網化，成為國家首批「兩化」(工業化、信息化)融合標桿試點企業，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97%；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；本集團順應市場需求，推動中聯航轉型低成本航空，開啓「全服務—低成本」雙模式運營之路；成立東航電商，主動擁抱「互聯網+」，構建電子商務平台，推動產業鏈上下游資源整合，拓展非航業務收入；打造面向市場的東航技術和地面服務外航服務中心，探索保障性資產正逐步轉變為經營性資產。

6. 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，本集團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佈平，拓展本公司官網和移動客戶端線上服務功能種類；不斷完善硬件服務設施，啓用浦東機場高端值機區；把握新一代B787-9和A350-900遠程寬體客機引進契機，以機上餐飲優化、機供品升級和娛樂系統研發為重心，啓動新一代客艙服務系統升級；機上兩艙推廣飽受好評的「雲上小館」私房菜和「東航那碗麵」，經濟艙打造「媽媽味道」系列餐食；推出「東方萬里行」白金卡，打造專屬高端服務品牌。

本集團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，本公司連續第六年榮膺「金紫荊」獎，獲得IATA認證的「金色標識航空公司」資質、第五屆「飛客旅行獎」、2017航空業年度最佳僱主、「中國最受尊敬企業獎」、「2017十大影響力航企」、「海外社交影響力中國品牌前五十」、「最佳表現航空公司」等。

7. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

本集團持續加強樞紐建設，構築輻射全國、通達全球的航線網絡佈局，不斷提升服務品質，優化旅客服務體驗，為全球旅客提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。

二零一七年，本集團共承運旅客11,081萬人次，同比增加8.9%。截至二零一七年末，本集團常旅客會員總量達3,336萬人，集團客戶總數達到5,727家。

本集團加強與天合聯盟內外各航空公司合作，與Delta和AFK股權投資，升級為更加穩固的全面商務合作關係，合力打造中美和中歐幹線市場，通過中美歐門戶攜手拓展航線網絡並優化銜接機會，在縮短最短中轉時間、分享和改善機場服務資源及設施、統一旅客服務標準和流程、實現聯程值機、建立無縫隙旅客和行李流程等方面提升客戶體驗；共享優質非航資源並進一步升級常旅客計劃。東航、Delta和AFK將形成更為緊密的戰略合作夥伴關係，三家公司優勢互補，互利共贏，構建覆蓋全球的航空網絡。

本集團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；與上海迪士尼達成戰略合作，設計推出迪士尼主題彩繪客機和「機票+門票」打包旅遊度假產品，積極開展官網專區營銷。

行業競爭格局和發展趨勢

「十三五」期間，中國經濟發展整體態勢穩中向好。國家推進「一帶一路」倡議、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，供給側結構性改革深化，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。

國內外航空運輸業競爭激烈。在中短程航線方面，過去十五年快速成長的低成本航空公司積極搶佔市場份額；高鐵提速和網絡擴張強化了其中短程運輸中的替代效應。在遠程航線方面，國際大型航空公司加速引進新型飛機，長期看好亞太地區市場，加速開通跨洲際航班。此外，中澳之間的「開放天空」協議加劇了澳洲市場的競爭，但它也使本集團能夠加強天合聯盟內的合作，特別是與合作夥伴澳洲航空共同擴大航線網絡，共享雙方主基地基礎設施資源。

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。三是從產業分佈上看，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市場營銷渠道控制權，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線，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；持續優化航線網絡，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、增加航點以拓展航線網絡；本集團不斷加強與聯盟內外航空公司的網絡銜接，目前航線已延伸至全球範圍內的177個國家、地區的1,074個目的地城市。

業績回顧及 管理層的討論與分析

✈ 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，優化運力資源的佈局結構，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。

✈ 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，強化航線收益分析，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IT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突破97%，有效提高了本集團的運行效率。

本集團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71%，極大地方便了旅客出行；推廣行李查詢系統，行李運輸保障能力顯著提升；優化非正常航班信息發佈平台，進一步彌補服務短板。

風險分析

1. 經營環境風險

航空運輸業是與經濟貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客貨運需求。同時，本集



團的國際航空運輸業務比重較大，國際經濟貿易形勢，也將影響本集團航空客貨運需求。如果未來宏觀經濟景氣度下降或產生貿易爭端和摩擦，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，主動把握國家推進「一帶一路」倡議、設立雄安新區、經濟結構調整、居民消費升級、旅遊經濟發展、新建北京新機場等帶來的機遇，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。

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，通過強化安全責任落實、開展安全管理體系有效性評估，建立完善飛行訓練監控機制等有效措施，強化飛行安全風險防範能力，確保本集團持續安全運營。

4. 恐怖襲擊風險

以航空器和航空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不利影響。本集團嚴格落實民航局空防安全要求，修訂《航空安保方案》，完善本集團空防

業績回顧及 管理層的討論與分析

安全體系；結合近年來空防安全典型案例，開展機上模擬模擬情景訓練和反恐實戰綜合演練，提高本集團空保隊伍的執勤能力和勤務質量，增強對突發事件的應急處置能力；上線空防安全體系電子信息平台，啟動航空安保情報信息系統建設，提升空防安全信息化水準。

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。未來本集團作為主基地航空公司，還將進一步把握北京新機場投入運營的市場機遇，借助天合聯盟合作平台，不斷豐富和優化航線網絡。

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Delta、AFK戰略合作，鞏固與澳洲航空等天合聯盟外合作夥伴合作關係，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營銷，同時努力提升航班準點率，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。

二零一七年，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12.57億元。二零一七年，本集團未開展航油套期保值業務。

二零一七年，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。

截至二零一七年十二月三十一日，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
美元匯率	-260	260	41	-41

二零一七年，本集團拓寬融資渠道，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。截至二零一七年十二月三十一日，美元債務佔本集團帶息債務比重降至28.17%。

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費用。

截至二零一七年十二月三十一日，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	-142	142	17	-17

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. 信息安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關，對本集團傳統的管理方式和 workflows 提出了新的要求。如本集團網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷，以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本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。未來信息技術的更新換代將考驗本集團現有系統的可靠性。

本集團圍繞「兩地三中心」規劃，推進西安數據中心和災備中心建設，搭建全球化基礎保障與服務體系；圍繞互聯網邊界和數據中心邊界安全防護，完善安全立體防護體系，有效抵禦WANNACRY勒索病毒；開展信息系統應急演練，依托代碼質量分析平台實施代碼安全審計；開展信息系統安全審計，加強網絡安全應急回應，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，保障關鍵信息基礎設施安全，系統提高本集團信息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項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

本集團不斷完善對外投資管理等制度，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，加強項目的研究論證，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、航油及信息技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限，同時航空公司為降低運營成本，通常採取集中採購的方式獲取運營資源。如本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，由本集團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

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

本集團持續優化公司治理水準，切實履行信息披露義務，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，最大可能避免本公司股價出現異常波動。

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蕩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。

本集團制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。

經營收入

二零一七年，本集團客運收入為人民幣915.64億元，同比增長9.56%，佔本集團運輸收入的96.19%；旅客運輸周轉量為183,181.98百萬客公里，同比增長9.34%。

國內航線旅客運輸周轉量為117,033.08百萬客公里，同比增長10.03%；收入為人民幣601.80億元，同比增長11.16%，佔客運收入的65.72%。

國際航線旅客運輸周轉量為61,390.58百萬客公里，同比增長8.04%；收入為人民幣279.64億元，同比增長6.08%，佔客運收入的30.54%。

地區航線旅客運輸周轉量為4,758.33百萬客公里，同比增長9.47%；收入為人民幣34.20億元，同比增長11.11%，佔客運收入的3.74%。

二零一七年，本集團貨郵運輸收入為人民幣36.23億元，佔本集團航空運輸收入的3.81%。貨郵載運周轉量為2,663.01百萬噸公里。

二零一七年，本集團其他收入為人民幣72.88億元，同比減少22.05%。

營運開支

二零一七年，本集團總營運成本為人民幣1,005.25億元，同比增長9.40%。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。二零一七年，本集團飛機燃油成本為人民幣251.31億元，同比增長28.05%，主要是由於本集團加油量同比增長4.50%，增加航油成本人民幣8.83億元；平均油價同比提高22.53%，增加航油成本46.22億元。

二零一七年，本集團飛機起降費為人民幣132.54億元，同比增長7.94%。主要是由於本集團飛機起降架次增加，加密歐美澳等多條國際遠程航線，造成國際起降費用增加，以及受國內機場收費標準調整影響（民航2017年18號文），造成國內起降費用增加。

業績回顧及 管理層的討論與分析

二零一七年，本集團航空餐食供應支出為人民幣30.90億元，同比增長7.97%，主要是由於運輸旅客人數增加及餐食標準提高所致。

二零一七年，本集團工資、薪金及福利為人民幣203.20億元，同比增長11.99%。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。

二零一七年，本集團折舊及攤銷為人民幣139.69億元，同比增長14.93%。主要是由於本集團二零一七年自購及融資租賃淨增飛機45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。

二零一七年，本集團飛機維修費為人民幣53.46億元，同比增長7.78%。主要是由於本集團(自購、融資租賃及經營租賃)淨增寬體機9架、窄體機46架，導致飛機及發動機修理費用增加。

二零一七年，本集團飛機經營性租賃租金為人民幣43.18億元，同比減少9.65%。主要是由於東航物流股權轉讓後減少了7架經營性租賃貨機所致。

二零一七年，本集團其他經營性租賃租金為人民幣8.36億元，同比減少3.69%，主要是由於本集團租賃的地面資產費用減少所致。

二零一七年，本集團銷售及市場費用為人民幣32.94億元，同比增長5.14%。

二零一七年，本集團上繳民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣20.80億元，同比增長6.94%。主要是由於本年飛行里程增加所致。

二零一七年，本集團地面服務及其他費用為人民幣32.48億元，同比減少35.78%；本集團間接營業支出為人民幣48.37億元，同比減少20.06%，主要是由於本集團二零一七年二月份處置

東航物流的100%股權。扣除東航物流二零一六年二至十二月的數據影響，地面服務及其他費用同比減少8.04%，主要是由於本集團旅遊業務支出減少所致。

其他營業收入

二零一七年，本集團其他營業收益為人民幣74.81億元，同比增長36.79%，主要是由於本集團合作航線收入增加，以及轉讓東航物流100%股權取得的收益，同時也包括固定資產處置收入和政府補助收入。

財務收入／支出

二零一七年，本集團財務收入為人民幣21.12億元，同比增加人民幣20.16億元；財務支出為人民幣31.84億元，同比減少人民幣30.88億元，主要是由於二零一七年人民幣升值，產生匯兌淨收益人民幣20.01億元，二零一六年人民幣貶值，產生匯兌淨損失人民幣35.43億元。

利潤

二零一七年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣63.42億元，同比增長41.00%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.44元。

資金狀況與資本結構

截至二零一七年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,297.27億元，較二零一六年十二月三十一日增長8.20%；資產負債率為74.41%，較二零一六年十二月三十一日降低0.93個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣182.93億元，佔資產總額7.96%，較二零一六年十二月三十一日增長15.14%，非流動資產為人民幣2,114.34億元，佔總資產92.04%，較二零一六年十二月三十一日增長7.64%。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣1,709.49億元，其中流動負債為人民幣803.28億元，佔負債總額的46.99%；非流動負債為人民幣906.21億元，佔負債總額的53.01%。

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483.31億元，較二零一六年十二月三十一日增長36.96%。



業績回顧及 管理層的討論與分析

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823.38億元，較二零一六年十二月三十一日減少0.18%。

二零一七年，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。截至二零一七年十二月三十一日，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				
	二零一七年		二零一六年		變動幅度 (%)
	金額	佔比 (%)	金額	佔比 (%)	
美元	36,809	28.17	52,866	44.89	-30.37
人民幣	83,880	64.19	57,793	49.07	45.14
其他	9,980	7.64	7,114	6.04	40.29
合計	130,669	100	117,773	100	10.95

截至二零一七年十二月三十一日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣638.01億元，較二零一六年十二月三十一日的人民幣567.32億元增長12.46%，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		
	二零一七年	二零一六年	變動幅度 (%)
美元	7,555	7,953	-5.00
新元	2,435	—	不適用
歐元	4,921	4,215	16.75
韓元	1,058	1,008	4.96
人民幣	47,832	43,556	9.82
合計	63,801	56,732	12.46

截至二零一七年十二月三十一日，本集團帶息負債中的融資租賃負債折合人民幣668.68億元，較二零一六年十二月三十一日的人民幣610.41億元增長了9.55%，本集團融資租賃負債大部分為浮動利率，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		
	二零一七年	二零一六年	變動幅度 (%)
美元	29,254	44,913	-34.87
新元	627	739	-15.16
日元	264	326	-19.02
港幣	675	840	-19.64
人民幣	36,048	14,223	153.45
合計	66,868	61,041	9.55

利率變動

截至二零一六年十二月三十一日和二零一七年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,177.73億元及人民幣1,306.69億元(包括長、短期銀行借款、超短期融資券、應付債券和融資租賃負債)，其中，短期帶息債務的比例分別為29.96%及36.99%，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。截至二零一六年十二月三十一日和二零一七年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為44.89%和28.17%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為49.07%和64.19%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。

截至二零一六年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為16.36億美元，截至二零一七年十二月三十一日為14.20億美元，該些合約將於二零一八年至二零二五年間期滿。

業績回顧及 管理層的討論與分析

匯率波動

截至二零一七年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為467.89億元，其中美元負債佔全部外幣帶息負債的比例為78.67%。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。外匯套期主要為以固定匯率銷售人民幣買入美元。截至二零一六年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為4.40億美元，截至二零一七年十二月三十一日為8.29億美元，並將於二零一八年期滿。二零一六年，本集團匯兌淨損失為人民幣35.43億元；二零一七年，本集團匯兌淨收益為人民幣20.01億元。

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)	報告期末		報告期 損益(元)
					賬面價值 (元)	佔報告期末證券 總投資比例(%)	
股票	00696	中國民航 信息網絡	18,503,000	29,055,000	569,287,604	82.20	—
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	123,264,800	17.80	—
期末持有的其他證券投資			/	/	/	/	/
報告期已出售證券投資損益			/	/	/	/	3,766,225
合計					692,552,404	100	3,766,225

(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
東航財務	486,902	—	25%	632,124	140,671	155,405	長期投資 於聯營公司	投資
合計	486,902	—	25%	632,124	140,671	155,405	/	/



2. 公允價值計量資產、主要資產計量屬性變化相關情況說明

單位：人民幣千元

項目名稱	報告期初 餘額	報告期末 餘額	當期變動	對當期 利潤的 影響金額
利率互換合約	89,086	137,477	48,391	-63,181
外匯遠期合約	72	-310,880	-310,952	-487,451
合計	89,158	-173,403	-262,561	-550,632

3. 重大資產和股權出售

二零一六年十一月二十九日，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。上述股權轉讓關連交易已經由本公司於二零一七年第一次臨時股東大會審議通過。截至二零一七年二月八日，本公司已將持有的東航物流100%股權轉讓給東航產投，並完成工商變更登記手續。股權轉讓交易完成後，本集團未來將專注從事航空客運業務，深入推進改革轉型，提升本集團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。詳情請參見本公司二零一六年十一月二十九日、二零一七年一月十七日和二月十日在香港聯交所網站發佈的公告。

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	8,257	13.14%	577	12.92%	10,437	3,782	63.76%
東航武漢	4,289	15.73%	446	3.00%	7,126	3,483	51.12%
東航雲南	8,939	-1.27%	695	-10.21%	17,401	6,648	61.80%
上海航空	12,461	8.93%	1,204	44.19%	16,695	2,344	85.96%
中聯航	5,033	18.81%	809	72.86%	9,006	3,238	64.05%
上海飛培	788	17.09%	339	34.52%	2,044	1,155	43.49%
東航技術公司	7,246	7.56%	112	-27.74%	6,455	4,017	37.77%
上航國旅	2,316	-18.34%	27	-250.00%	502	56	88.84%

業績回顧及 管理層的討論與分析

(1) 東航江蘇

本公司下屬控股附屬公司東航江蘇成立於一九九三年，註冊資本為人民幣20億元。二零一七年，東航江蘇實現營業收入人民幣82.57億元，同比增長13.14%，實現淨利潤人民幣5.77億元，同比增長12.92%；旅客運輸周轉量為16,001.98百萬客公里，同比增長16.88%，承運旅客1,168.25萬人次，同比增長14.07%。截至二零一七年末，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計59架。

(2) 東航武漢

本公司下屬控股附屬公司東航武漢成立於二零零二年，註冊資本人民幣17.5億元。二零一七年，東航武漢實現營業收入人民幣42.89億元，同比增長15.73%，實現淨利潤人民幣4.46億元，同比增長3.00%；旅客運輸周轉量為6,742.28百萬客公里，同比增長14.17%，承運旅客601.58萬人次，同比增長14.66%。截至二零一七年末，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計30架。

(3) 東航雲南

本公司下屬控股附屬公司東航雲南成立於二零一零年，註冊資本人民幣36.62億元。二零一七年，東航雲南實現營業收入人民幣89.39億元，同比減少1.27%，實現淨利潤人民幣6.95億元，同比減少10.21%；旅客運輸周轉量為15,406.97百萬客公里，同比增長1.03%，承運旅客1,181.85萬人次，同比減少0.14%。截至二零一七年末，東航雲南共運營A330系列和B737系列機型飛機合計76架。

(4) 上海航空

本公司下屬全資附屬公司上海航空成立於二零一零年，註冊資本為人民幣5億元。二零一七年，上海航空實現營業收入人民幣124.61億元，同比增長8.93%，實現淨利潤人民幣12.04億元，同比增長44.19%；旅客運輸周轉量為22,611.58百萬客公里，同比增長10.17%，承運旅客1,539.89萬人次，同比增長7.57%。截至二零一七年末，上海航空共運營A330系列、B737系列和B767機型飛機合計95架。

(5) 中聯航

本公司下屬全資低成本航空中聯航成立於一九八四年，註冊資本為人民幣13.20億元。二零一七年，中聯航實現營業收入人民幣50.33億元，同比增長18.81%，實現淨利潤人民幣8.09億元，同比增長72.86%；旅客運輸周轉量為9,413.07百萬客公里，同比增長11.02%，承運旅客766.55萬人次，同比增長13.82%。截至二零一七年末，中聯航共運營B737系列機型飛機合計39架。

資產抵押及或然負債

截至二零一六年十二月三十一日，本公司部分銀行貸款對應的抵押資產值折合人民幣為175.59億元，而截至二零一七年十二月三十一日，本公司部分銀行貸款對應的抵押資產值折合人民幣為112.07億元，較二零一六年十二月三十一日減少36.18%。

截至二零一七年十二月三十一日，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項目等方面，其中固定資產投資主要包括上海虹橋國際機場擴建工程東航基地(西區)二期配套項目、北京新機場東航基地項目、成都新機場東航基地項目和青島新機場東航基地一期項目、廣州白雲機場業務用房等基本建設項目。

飛機及相關設備的引進和融資計劃

1. 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，截至二零一七年十二月三十一日，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870.30億元，其中二零一八至二零二零年預計資本開支分別為約人民幣283.22億元、275.16億元、192.73億元。

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。

2. 引進飛機及相關設備的資金安排

二零一七年，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47架，通過經營性租賃方式引進飛機26架。

3. 飛機的保養政策、費用及折舊成本

二零一七年，本集團飛機修理費用為人民幣53.46億元，飛機及發動機折舊成本為人民幣124.56億元。

重大資產減值

本公司在本年度內無任何重大資產減值的情況。

航線網絡

二零一七年，本集團新開上海浦東至宿務、雅加達、上海浦東經西安至布拉格、深圳至甲米、西安至沖繩、大連至大阪、南京至札幌、西安經武漢至悉尼等航線；取消鄭州至曼谷、北京至旭川、北京至濟州等航線。截至二零一七年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達174個國家的1,074個目的地。

二零一八年，本集團將綜合評估宏觀經濟、地緣政治、市場需求、航權資源及本集團發展戰略、樞紐建設與航線網絡整體佈局等因素，通過新開上海浦東至斯德哥爾摩、迪拜，西安至聖彼得堡等航線、加密現有航線以及與天合聯盟內外合作夥伴開展代號共享、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

截至二零一七年十二月三十一日，本集團僱用75,277名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由基本工資和績效工資構成。本集團沒有和員工發生重大勞資糾紛、沒有發生大量的員工流失情況，在僱傭新員工上未遇到嚴重困難。

在職員工的數量合計(人)	75,277
母公司在職員工的數量(人)	41,741
主要附屬公司在職員工的數量(人)	33,536
母公司及主要附屬公司 需承擔費用的離退休職工人數	6,614

業績回顧及 管理層的討論與分析

專業構成

專業構成類別(歸類)	專業構成人數(人)
飛行員	7,332
乘務員及其他空勤人員	18,916
機務人員	11,847
地面其他人員	25,904
運控人員	2,057
信息人員	920
市場營銷人員	4,378
管理人員	3,923
合計	75,277

教育程度

教育程度類別(歸類)	數量(人)
碩士及碩士以上	1,828
本科	30,701
大專	28,134
其他	14,614
合計	75,277

飛行員培養及變動情況

二零一七年，公司新增飛行員共573人，其中新增機長327人，新增副駕駛206人，截二零一七年末，公司共有飛行員7,332人；機長年均飛行867小時，副駕駛年均飛行789小時。

薪酬政策

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

國際績效改進協會是全球績效改進領域唯一的專業協會，是當今最為著名的績效技術專業機構。二零一七年，本公司首次申報績效改進實踐案例，在第七屆中國績效改進大會上，斬獲「績效改進最佳實踐獎」，是唯一獲獎的民航企業。

培訓計劃

➔ 管理人員培訓

二零一七年，本集團持續優化管理人員培養體系，按照層級將管理者分為基層、中層、中高層和高層，又按照任職階段分為上崗期、在崗期和提升期，形成了管理人員培養項目的十二個維度。完成內部管理人員培訓76個



批次，受訓管理者達到2766人次；優化新晉管理者「揚帆計劃」，封閉式培訓結合研討激發式、體驗式、啟發式教學，總時長8.5天，完成3期69人次；推動海外研修項目，完成通用電氣(「GE」)中層管理幹部研修班26人、羅爾斯•羅伊斯中層管理幹部研修班25人、空客高級管理幹部研修班19人、空客中層管理幹部研修班27人、精益六西格瑪管理黑帶培訓6人、羅羅管理改進研修項目14人、GE高級管理幹部研修班15人、杜邦安全管理培訓20人的海外研修項目。

✈ 核心技術人員培訓

本集團通過統籌調配資源、合理設置課程、優化培訓周期，確保大規模培訓取得實效，中心全力開展各項專業培訓，聚焦關鍵崗位人才培養，明確目標人群的發展及培養計劃。

二零一七年，本集團完成飛行員能力提升等專題課件62個及B737MAX、A320NEO等臨時緊急任務課件9個，推進雙語課件製作，滿足外籍飛行員訓練需求，共完成各類訓練49,663人次，簽派980人次；完成簽派、情報、航務、現場、性能五個運行專業的必修課培訓205批次3,620人次；完成107個乘務新僱員初始班的培訓工作，

為本集團培訓乘務學員約3,134人次；在業務人才培養方面，乘務培訓部體驗式培訓「遇見」項目開展18批次，參訓230人；地面服務方面全面開展離港系統培訓，從培訓角度保障航班生產的正常運行，確保航站順利開航；打造與本集團戰略及各專業需求相關的系列國際化移動學習課程及面授課程。

✈ 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。二零一七年，本集團繼續按計劃實施燕、翼、翔、鷹後備人才培養項目，對分子公司實施的後備人才培養項目提供技術支持，通過開發多維度多層級的領導力培養項目模型，進一步助力本集團各層級工作坊項目的開展與實施。

二零一七年，本集團第一期「鷹計劃」16人、第二期「翔計劃」22人、「翼計劃」23人後備人才培養項目順利結業；第二期「燕計劃」17人按計劃推進，並進入自選輪崗深度輪崗和高管帶教階段；啟動第二期「鷹計劃」、第三期「翔計劃」、第二期「翼計劃」，第三期「燕計劃」國內班國際班的後備人才培養項目；導師培養項目進行突破性嘗試，完成兩期集中培訓和研討。

業績回顧及 管理層的討論與分析

✈ 學習平台優化

二零一七年，本集團培訓體系整體升級成為東航技術應用研發中心有限公司，構建了集產、學、研為一體的綜合性發展平台。逐步完善企業大學運營系統建設，維護網絡學習平台整合升級，通過智能排課系統開發，建成可管理多基地、針對多種培訓業務的智能化、自動化資源調度平台；著手籌建首個國家級重點實驗室——航空運行研究實驗室；完成東航圖書館的建設並啓用。

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(二零一六年：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%。截至二零一七年十二月三十一日，本集團的累計稅項虧損餘額約為人民幣1.67億元(二零一六年：人民幣16.37億元)，可用作抵銷二零一八年至二零二二年間的未來應課稅收入。

境外非居民企業企業所得稅

根據中國相關稅務法律法規，本公司向非居民企業股東派發年度股息時，有義務代表非居民企業代扣代繳中國企業所得稅，稅率為10%。因此，任何以非個人股東名義，包括以香港中央結算(代理人)有限公司，其他代理人或受託人，或其他組織及團體名義登記的本公司H股皆被視為非居民企業股東所持的H股，就此應得的股息將被扣除企業所得稅。非居民企業股東在獲得股息後，可以根據稅收協定(安排)等相關規定申請辦理退稅(如有)。

境外個人股東個人所得稅

根據中國相關稅務法律法規，在香港發行股票的境內非外商投資企業派發股息紅利時，個人股東一般可按10%稅率扣繳個人所得稅，無須辦理申請事宜。然而，由於本公司屬於外商投資企業，且相關稅務機關已經確認，根據財政部、國家稅務總局於一九九四年五月十三日頒發的《關於個人所得稅若干政策問題的通知》(財稅字[1994]020號)，對外籍個人從外商投資企業取得的股息或紅利所得暫免徵收中國個人所得稅。



董事會報告書

董事會現提呈本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度，經審核之財務報告。

集團業績

有關對本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度業務之進一步討論與分析(包括對本集團業務的中肯審視、有關本集團面對的主要風險及不明朗因素的描述以及本集團業務未來發展的揭示等)載於本年報第20至25之董事長報告書和第28至49之業務回顧及管理層的討論與分析。

根據二零一七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國會計準則編製之截至二零一七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

	中國 會計準則 人民幣百萬元	國際財務 報告準則 人民幣百萬元
中國國內 地區(港澳台)	67,712	67,923
國際	3,577	3,624
	30,432	30,928
總計	101,721	102,475

股息

二零一八年三月二十九日，本公司董事會審議通過《公司二零一七年度分配預案》，建議本公司二零一七年度派發現金紅利約人民幣7.4025億元，根據本公司總股本14,467,585,682股計，每股分配現金股利人民幣0.051元(含稅)，以人民幣向A股股東支付，以港幣向H股股東支付。

本公司獨立非執行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二零一七年度股東大會審議。如該預案經本公司年度股東大會審議通過，本公司預期該現金紅利的派付日期預計為二零一八年八月一日。本公司年度股東大會之通告(當中載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。

股本

截至二零一七年十二月三十一日本公司股份結構情況如下：

	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	—	—
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	67.80
二 H股	4,659,100,000	32.20
三 股份總數	14,467,585,682	100

附註：

於二零一七年十二月三十一日，本公司A股全部為無限售條件流通股；本公司H股總數為4,659,100,000股；本公司股份總數為14,467,585,682股。

二零一七年七月三日，上海勵程信息技術諮詢有限公司、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之為本公司之1,327,406,822股A股有限售條件流通股於上海證券交易所上市流通。

股東總數

於二零一七年十二月三十一日，本公司登記在冊的股東總數為217,988戶。

主要股東

截至二零一七年十二月三十一日，持有本公司任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股份類別	股數	約佔總股本比例 (%)
東航集團 ⁽¹⁾	A股	5,530,240,000	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	4,182,503,289	28.91
Delta ⁽⁴⁾	H股	465,910,000	3.22

附註：

根據本公司董事所獲悉的數據(包括在香港聯交所網站上可獲得的資料)及據本公司董事所知，於二零一七年十二月三十一日：

(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。於二零一七年八月三十日，東航國際將持有的700,000,000本公司H股股份質押給中國建設銀行(亞洲)股份有限公司及260,000,000本公司H股股份質押給香港上海滙豐銀行有限公司；於二零一七年十一月二十四日，東航國際將持有的750,000,000股本公司H股股份質押給中國農業銀行香港分行；截至二零一八年三月二十日，東航國際將質押給香港上海滙豐銀行有限公司的260,000,000股本公司H股股份(均為無限售流通股)解除質押。詳情請參見本公司於二零一七年八月三十日及十一月二十四日和二零一八年三月二十日在香港聯交所網站刊發的公告。
- (3) 由香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,182,503,289股H股中，2,626,240,000股(佔本公司當時已發行H股總數約62.79%)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Delta以實益擁有人的身份持有，佔本公司當時已發行H股總數約10.00%。

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

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

前十名股東持股情況

股東名稱(全稱)	股東性質	比例 (%)	期末持股數量	報告期內增減	持有	質押或凍結 的股份數量
					有限售 條件 股份數量	
東航集團	國有法人	35.06%	5,072,922,927	—	—	無
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	28.91%	4,182,503,289	826,000	—	未知
中國證券金融股份有限公司	國有法人	4.27%	617,787,275	274,288,009	—	無
中國航空油料集團公司	國有法人	3.49%	504,767,895	-81,532,357	—	無
Delta	境外法人	3.22%	465,910,000	—	—	無
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 質押
東航金控	國有法人	3.16%	457,317,073	—	—	無
中國遠洋海運集團有限公司	國有法人	1.61%	232,919,254	—	—	無
中國建設銀行股份有限公司— 博時主題行業混合型證券投資 基金(LOF)	未知	0.59%	85,999,872	85,999,872	—	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
東航集團	5,072,922,927	人民幣普通股	5,072,922,927
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,182,503,289	境外上市外資股	4,182,503,289
中國證券金融股份有限公司	617,787,275	人民幣普通股	617,787,275
中國航空油料集團公司	504,767,895	人民幣普通股	504,767,895
Delta	465,910,000	境外上市外資股	465,910,000
上海勵程信息技術諮詢有限公司	465,838,509	人民幣普通股	465,838,509
東航金控	457,317,073	人民幣普通股	457,317,073
中國遠洋海運集團有限公司	232,919,254	人民幣普通股	232,919,254
中國建設銀行股份有限公司— 博時主題行業混合型證券投資基金(LOF)	85,999,872	人民幣普通股	85,999,872
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

HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,182,503,289股中，東航國際以實益擁有人的身份持有2,626,240,000股。

上述股東關連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；本公司未知其他前十名無限售條件股東之間有關連或一致行動關係。



控股股東及實際控制人情況

(一) 控股股東情況

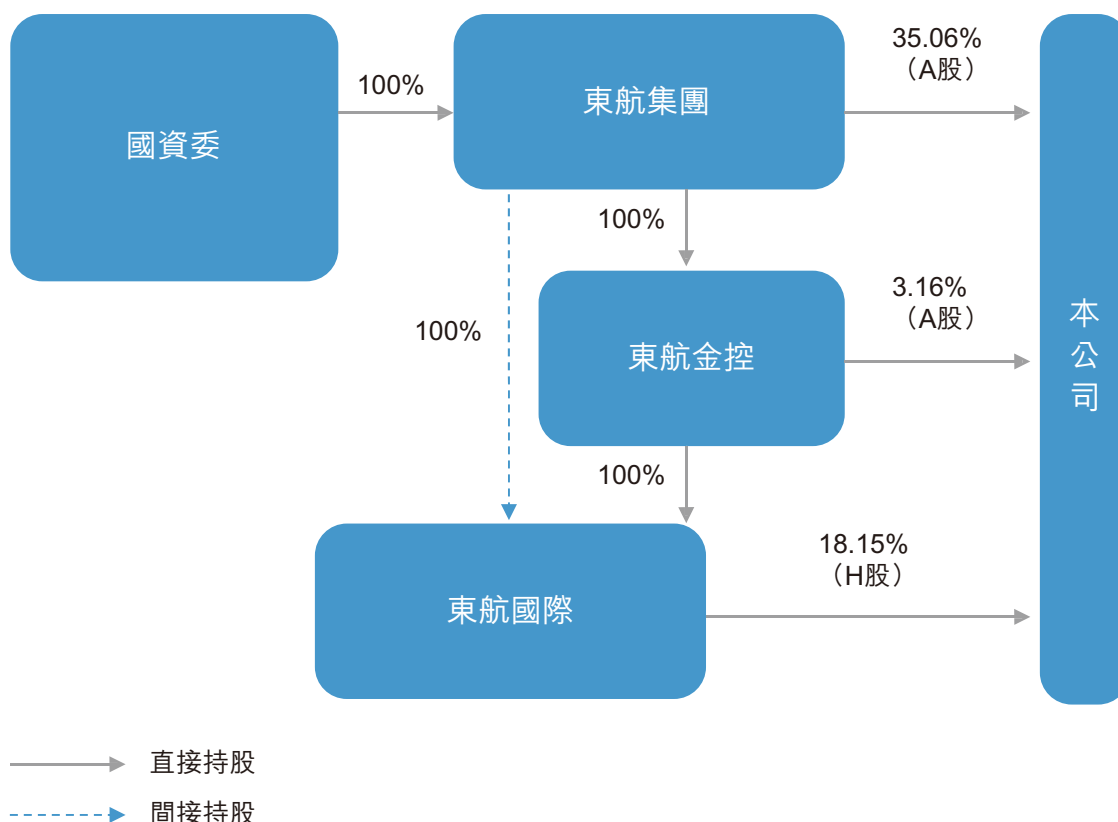
名稱	東航集團
單位負責人或法定代表人	劉紹勇
成立日期	2002年8月3日
主要經營業務	經營集團公司及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權
報告期內控股和參股的其他境內外上市公司的股權情況	無

於二零一七年十二月，本公司收到通知，本公司控股股東東航集團由全民所有制企業改制為國有獨資公司，改制後名稱為「中國東方航空集團有限公司」，由國資委代表國務院履行出資人職責。

(二) 實際控制人情況

名稱	國資委
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

於二零一七年十二月三十一日止年度內，本公司及其任何附屬公司概無購入、出售或贖回任何其已上市證券（「證券」一詞的涵義見香港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，包括香港上市規則、《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。



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，還應遵守香港上市規則中要求董事會成員中至少有兩名獨立董事，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。本公司目前十一名董事中有四名為獨立董事。另外，《獨立董事指導意見》或香港上市規則所規定的獨立性標準也與《紐約交易所上市公司手冊》的規定不同。

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

《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款要求上市公司必須設立全部由獨立董事組成的提名／企業管治委員會。根據中國法律及適用的中國上市規則，提名委員會的大多數成員必須為獨立董事。《紐約交易所上市公司手冊》第303A.04款還規定提名／企業管治委員會必須制定其章程，列明委員會的宗旨及職責，及委員會的年度表現評估。上市公司須於其公司網站刊登委員會章程，並與年報中提供網站地址。於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。根據中國法律及使用的中國上市規則，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款和第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。根據中國法律及使用的中國上市規則，審計委員會的大多數成員必須為獨立董事。如上所述，本公司審計和風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，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。

優先購股權

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百分比，向現在股東出售新股。

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二零一七年十二月三十一日止年度內之所有時間維持香港上市規則第8.08(1) (a)條規定的有關適用最低上市證券百分比。



現任及報告期內離任董事、監事及高級管理人員持股變動及報酬情況

姓名	職務	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初持股數 (股)	年末持股數 (股)	年度內股份 增減變動量
劉紹勇*	董事長	男	59	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
馬須倫*	副董事長、總經理	男	53	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
李養民*	董事、副總經理	男	54	2016年6月15日	2019年6月30日	3,960	3,960	—
顧佳丹*	董事	男	61	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
唐兵*	董事、副總經理	男	51	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
田留文*	董事、副總經理	男	58	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
袁駿	職工董事	男	58	2018年2月8日	2019年6月30日	—	—	—
李若山	獨立非執行董事	男	69	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
馬蔚華	獨立非執行董事	男	69	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
邵瑞慶	獨立非執行董事	男	60	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
蔡洪平	獨立非執行董事	男	63	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
席晟*	監事會主席	男	55	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
巴勝基*	監事	男	60	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
胡際東	監事	男	59	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
馮金雄	監事	男	55	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
賈紹軍*	監事	男	50	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
吳永良	副總經理、財務總監	男	54	2016年6月15日	2019年6月30日	3,696	3,696	—
馮亮	副總經理	男	53	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
馮德華	副總經理	男	52	2017年12月25日	2019年6月30日	—	—	—
姜疆	副總經理	男	53	2017年2月22日	2019年6月30日	—	—	—
汪健	董事會秘書、公司秘書	男	44	2016年6月15日	2019年6月30日	—	—	—
孫有文	副總經理	男	57	2016年6月15日	2017年2月22日	62,731	62,731	—
徐昭*	董事	男	49	2016年6月15日	2018年2月6日	—	—	—
合計	/	/	/	/	/	70,387	70,387	0

* 該董事或監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。

劉紹勇先生現任本公司董事長、黨委書記，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，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，二〇一七年十二月起任本公司黨委書記。劉先生還擔任中國人民政治協商會議第十三屆全國委員會委員、國際航空運輸協會理事和海峽兩岸關係協會理事、復旦大學管理學院國際顧問委員會副主席。劉先生畢業於中國民航飛行學院，獲得清華大學工商管理碩士學位，擁有特級飛行員職稱。



馬須倫先生現任本公司副董事長、總經理、黨委副書記，東航集團副董事長、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、副總經理，二〇一六年十二月起任東航集團副董事長、總經理、黨組副書記。馬先生還擔任中國上市公司協會副會長、上海上市公司協會副會長和上海海外聯誼會理事。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、黨委副書記、副總經理，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線部經理，中國東方航空西北公司飛機維修基地總經理、中國東方航空西北公司副總經理。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董事，二〇一一年六月至二〇一七年十二月任本公司黨委書記，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航物流執行董事，二〇一四年十一月起兼任東航雲南董事長，二〇一六年八月起任東航集團黨組副書記、副總經理。二〇一七年十二月起任本公司黨委副書記。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。

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副總經理、黨委委員。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，二〇一〇年一月至二〇一六年十二月任東航集團黨組成員、副總經理，二〇一〇年一月至二〇一一年七月兼任上海航空黨委書記。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，二〇一〇年一月至二〇一一年十二月任上海航空總經理，二〇一二年一月至二〇一八年一月任上海航空董事長、執行董事，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碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士學位以及中國社會科學院研究生院經濟學博士學位，擁有高級工程師資格。

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。田先生於一九八五年加入民航業。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辦主任、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，二〇〇五年四月至二〇〇七年五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東航江蘇總經理，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，二〇一八年一月起任東航江蘇董事長。田留文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。

袁駿先生現任本公司職工董事、人力資源總監，東航集團職工董事、人力資源部部長，東航產投董事。袁先生於一九九七年加入民航業，二〇〇七年五月至二〇一一年十月任本公司黨委工作部副部長、部長；二〇一一年十月至二〇一六年五月任本公司人力資源部總經理；二〇一四年七月起任本公司人力資源總監；二〇一五年六月至二〇一六年九月兼任本公司地面服務部總經理、黨委副書記；二〇一六年九月起兼任東航集團人力資源部部長。袁駿先生還擔任上海市技師協會副會長。袁駿先生擁有復旦大學高級管理人員工商管理碩士學位和高級政工師資格。

李若山先生現為本公司獨立非執行董事。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知名學府，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。李先生自二〇一三年六月至今任本公司獨立非執行董事。目前還兼任上海汽車集團股份有限公司、上海張江高科技園區開發股份有限公司、西安陝鼓動力股份有限公司等公司的獨立董事，興業銀行股份有限公司的外部監事以及江蘇中南建設集團股份有限公司的董事。



馬蔚華先生現任本公司獨立非執行董事。馬先生現任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。馬先生自二〇一三年十月至今任本公司獨立非執行董事。目前還兼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的獨立董事、泰康人壽保險股份有限公司的監事長和香港路訊通控股有限公司非執行董事。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非執行董事。邵先生現任上海立信會計學院會計學教授、博士生導師。邵先生曾任上海海事大學經濟管理學院副院長、院長，上海立信會計學院副院長，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非執行董事。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。目前邵先生還兼任西藏城市發展投資股份有限公司、深圳廣聚能源股份有限公司、華域汽車系統股份有限公司、上海凱眾材料科技股份有限公司的獨立董事。

蔡洪平先生現任本公司獨立非執行董事、AGIC漢德工業4.0促進資本主席，中國香港籍。蔡先生一九八七年至一九九一年在上海市政府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；二〇一四年十一月起任中泛控股有限公司獨立非執行董事；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；二〇一六年六月起任本公司獨立非執行董事；二〇一六年七月起任中遠海運發展股份有限公司獨立董事；二〇一七年六月起任交通銀行股份有限公司獨立董事。蔡先生畢業於復旦大學新聞學專業。

席晟先生現任現任本公司監事會主席、東航集團黨組成員、副總經理、總審計師。席先生曾任審計署外資運用審計司外事二處副處長，外事司聯絡接待處處長，中國審計事務所副所長，審計署固定資產投資審計司副司長、司長，審計署駐哈爾濱特派員辦事處黨組書記、特派員。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本公司監事，二〇一六年六月起任本公司監事會主席，二〇一七年十二月起兼任東航集團審計部部長，二〇一八年一月起任東航集團副總經理、黨組成員。席先生還任中國內部審計協會常務理事、中國上市公司協會第二屆監事會專業委員會副主任委員、亞洲內部審計師協會聯合會執行委員會主席。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本公司監事，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。

胡際東先生現任本公司監事、工會主席，東航集團總經濟師、工會副主席。胡先生於一九七七年加入民航業，曾任本公司黨委宣傳部副部長，東航集團黨組工作部副部長、部長，東航集團黨組宣傳部部長。二〇一一年十二月起任本公司工會主席，二〇一三年八月至二〇一七年十二月任本公司黨委副書記，二〇一三年八月至二〇一四年八月任本公司紀委書記，二〇一六年六月起任本公司監事，二〇一七年十一月起任東航集團總經濟師、工會副主席。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、東航集團審計部調研員。馮先生於一九八二年加入民航業。曾任本公司計劃處副處長、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，東航金控黨委書記、副總經理，公司上海保障部副總經理。二〇〇七年一月至二〇〇九年二月任東航武漢總經理，二〇〇九年二月至二〇一七年十二月任本公司審計部總經理，二〇〇九年三月



起任本公司監事，二〇一四年五月至二〇一七年十二月任東航集團審計部部長。二〇一七年十二月起，任東航集團審計部調研員。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。賈先生曾任本公司財務部總經理、黨總支書記。二〇一一年十二月至二〇一二年十一月任本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，二〇一四年五月至二〇一七年十二月任東航集團財務部部長，二〇一六年六月起任本公司監事。賈先生畢業於中國民航學院及復旦大學管理學院，擁有高級管理人員工商管理碩士學位，具有高級會計師資格。

吳永良先生現任本公司副總經理、財務總監，東航集團副總經理、黨組成員。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，本公司計劃財務處處長，東航集團財務資金部部長。二〇〇一年四月至二〇〇九年三月任東航集團副總會計師兼財務資金部部長，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，二〇一七年十一月起任東航集團副總經理、黨組成員。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，擁有工商管理碩士學位和會計師職稱。

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線部工作，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，二〇一四年十二月起任東航技術公司執行董事。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。

馮德華先生現任本公司副總經理，東航集團黨組紀檢組副組長。馮先生於一九八九年加入民航業，先後在中國通用航空公司、本公司山西分公司、本公司營銷系統部門工作。二〇〇九年五月至二〇〇九年七月任本公司客運營銷委常務副總經理，二〇〇九年七月至二〇一一年十一月任本公司客運營銷委黨委書記、副總經理，二〇一一年十一月至二〇一四年八月任本公司北京分公司總經理、黨委副書記，二〇一四年八月至二〇一七年十二月任本公司紀委書記，二〇一四年九月起任東航集團黨組紀檢組副組長，二〇一七年十二月起任本公司副總經理。馮先生畢業於山西財經學院商業企業管理專業，在復旦大學獲得高級管理人員工商管理碩士學位，擁有高級經濟師資格。

姜疆先生現任公司副總經理。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東航武漢黨委副書記，二〇一四年六月至二〇一七年四月任東航武漢董事、總經理，二〇一六年十二月至二〇一七年二月任本公司安全運行管理工作負責人，二〇一七年二月起任本公司副總經理。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董事會秘書、公司秘書。汪先生於一九九五年加入東航，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，二〇一二年四月至二零一六年五月任本公司董事會秘書兼董事會秘書室主任，二〇一六年五月起不再兼任董事會秘書室主任。汪先生在擔任董事會秘書及相關工作期間，曾設計並推動實施了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工商管理碩士學位，並擁有上海證券交易所上市公司董事會秘書資格證書。

徐昭先生報告期內任本公司董事、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。二〇〇六年十一月至二〇一八年一月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，二〇一二年六月至二〇一八年二月任本公司董事。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，擁有中國註冊會計師資格。

孫有文先生報告期內曾任本公司副總經理。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。詳情請參見本公司於二零一七年二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一七年十二月二十五日，本公司第八屆董事會第九次普通會議聘任馮德華先生為本公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十五日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年二月六日，本公司董事會收到徐昭先生辭任董事信函，徐昭先生因個人工作原因不再擔任本公司董事和董事會審計和風險管理委員會委員。詳情請參見本公司於二零一八年二月六日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年二月八日，本公司職工代表大會選舉袁駿先生為本公司職工董事，任期與本屆董事會任期一致。詳情請參見本公司於二零一八年二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年三月二十九日，本公司董事會二零一八年第二次例會聘任蔡洪平先生為本公司審計和風險管理委員會委員，任期與本屆董事會一致。詳情請參見本公司於二零一八年三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告。

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
孫有文	二零一七年二月二十二日	工作變動	副總經理
徐昭	二零一八年二月六日	個人工作原因	董事、本公司審計和風險管理委員會委員

新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
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
馮德華	二零一七年十二月二十五日	第八屆董事會第九次普通會議聘任	副總經理
袁駿	二零一八年二月八日	職工代表大會選舉	職工董事
蔡洪平	二零一八年三月二十九日	董事會二零一八年第二次例會	本公司審計和風險管理委員會委員

根據香港上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
李養民	中國飛機服務有限公司	董事	2006年6月	2018年3月
	東方航空傳媒股份有限公司	董事長	2014年6月	2018年2月
	中航信	董事	2015年12月	2018年1月
	中航材	董事長	2016年10月	2018年3月
	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	2018年1月	
唐兵	上海航空	董事長、執行董事	2012年1月	2018年1月
	東航投資	董事長	2018年1月	
	AFK	董事	2017年10月	
田留文	東航物流	董事長	2017年6月	
	東航江蘇	董事長	2018年1月	
李若山	上海復旦復華科技股份有限公司	董事	2014年10月	2017年11月
馬蔚華	華潤置地有限公司	獨立董事	2013年7月	2017年6月
	香港路訊通控股有限公司	非執行董事	2017年11月	
蔡洪平	交通銀行股份有限公司	獨立董事	2017年6月	
席晟	東方通用航空有限責任公司	監事會主席	2010年3月	2017年12月
	東航物流	監事會主席	2017年6月	
	東航產投	董事長	2017年7月	
	民航快遞有限責任公司	副董事長	2018年3月	
	上海暢聯國際物流股份有限公司	董事	2018年3月	
胡際東	東航江蘇	董事長	2013年9月	2018年1月
	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	2015年6月	2018年1月



姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
馮金雄	東方航空進出口有限公司	監事	2010年5月	2017年9月
	上海普惠飛機發動機維修有限公司	監事	2011年1月	2017年9月
	東航大酒店有限公司	監事	2011年6月	2017年9月
	東航技術應用研發中心有限公司	監事	2011年11月	2017年9月
	上航國旅	監事	2012年2月	2017年9月
	東方航空食品投資有限公司	監事	2012年4月	2017年9月
	東航財務	監事	2012年5月	2017年9月
	中聯航	監事	2014年3月	2017年9月
	東航技術公司	監事	2014年12月	2017年9月
賈紹軍	東航金控	董事長	2017年12月	
	東航投資	董事	2015年12月	2018年3月
	東方通用航空有限責任公司	董事	2015年12月	2017年12月
	東航租賃	董事長	2017年7月	2017年12月
	東航國際	董事長	2018年1月	
	航聯保險經紀有限公司	董事	2018年1月	
吳永良	上海航空	執行董事	2018年1月	
馮亮	西安東航賽峰起落架系統維修有限公司	董事長	2017年7月	
	中國飛機服務有限公司	董事	2018年3月	
姜疆	東航武漢	董事、總經理	2014年6月	2017年4月
	東方公務航空有限公司	執行董事	2017年4月	
汪健	東航物流	董事	2017年6月	
孫有文	東方公務航空服務有限公司	執行董事	2014年3月	2017年4月

董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況

除以上所披露之董事、行政總裁、監事和高級管理人員持股情況之外，於二零一七年十二月三十一日，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。

董事會報告書

在二零一七年度內及截至二零一七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

各董事或監事於本報告期內概無在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重要合約(定義見香港上市規則附錄十六第15段)中直接或間接擁有重大權益。

管理合約

於報告期內本公司概無有關管理及經營本公司全部或任何重大部份業務之合約簽訂或存在。

競爭權益

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

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

二零一七年本公司向最大供貨商和前5名供貨商的採購金額分別佔年度採購總額的9.14%和17.28%，本公司向前5名客戶銷售的收入總額約為人民幣232.99億元，佔本公司營業收入的22.74%。各董事、監事或其聯繫人或任何據本公司董事所知持有5%或以上本公司股份之股東概無在上述供貨商及客戶擁有任何權益。

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。截至二零一七年十二月三十一日止年度，本集團計人民幣6.63億元(二零一六年：人民幣6.06億元)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二零一七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

本集團截至二零一七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7.93億元。

物業、機器及設備

本公司及本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度物業、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。

儲備

本公司及本集團截至二零一七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

本集團於截至二零一七年十二月三十一日止年度慈善捐款合共約人民幣2.11百萬元。

對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

於截至二零一七年十二月三十一日止年度，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

獲准許的彌償條文

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

重大訴訟

截至二零一七年十二月三十一日，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、二零一七年及二零一八年一至三月，本公司完成了二零一七年第一至十期超短期融資券的發行。詳情請參見本公司於二零一七年一月十九日、二月二十四日、三月二日、四月二十五日、六月十五日、六月二十九日、八月二十一日、八月二十二日、九月十二日及九月二十六日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 2、 二零一七年及二零一八年一至三月，本公司兌付了二零一六年第七期和第十二至十七期超短期融資券和二零一七年第一至六期和第八至十期超短期融資券。詳情請參見本公司於二零一七年一月六日、二月二十四日、四月十二日、四月十九日、四月二十八日、五月十七日、六月九日、六月十四日、七月十日、八月十六日、九月六日及二零一八年一月五日、三月一日及三月十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 3、 二零一七年，本公司完成了二零一六年第一至三期中期票據的付息。詳情請參見本公司於二零一七年六月七日、六月二十六日及七月十三日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 4、 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)(「12東航01」)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。二零一七年十月二十四日，本公司支付了二零一六年公開發行公司債券(第一期)品種一和品種二(分別為「16東航01」和「16東航02」)自二零一六年十月二十四日至二零一七年十月二十三日期間的利息。二零一八年三月十九日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)自二零一七年三月十八日至二零一八年三月十七日期間的利息。大公國際資信評估有限公司對本公司主體及12東航01、16東航01、16東航02和二零一六年第一至三期中期票據進行了跟蹤信用評級，維持本公司主體及債券信用等級為AAA。詳情請參見本公司於二零一七年三月十日、五月八日，十月十六日及二零一八年三月九日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 5、 二零一七年三月二十八日，本公司支付了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；二零一七年九月二十八日，本公司支付了韓元債自二零一七年三月二十八日至二零一七年九月二十七日期間的利息。二零一八年三月二十八日，本公司支付了韓元債自二零一七年九月二十八日至二零一八年三月二十七日期間的利息。詳情請參見本公司於二零一七年三月二十一日，九月二十六日及二零一八年三月二十六日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 6、 二零一七年十一月七日，本公司完成新加坡元債發行。詳情請參見本公司於二零一七年十一月八日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 7、 二零一八年二月二日，本公司日元債上市申請獲得東京證券交易所批准。二零一八年三月九日，本公司日元信用增強債券發行。二零一八年三月十九日，本公司日元信用增強債券上市。詳情請參見本公司於二零一八年二月二日、三月九日及三月十九日在香港聯交所網站刊發的公告。



- 8、二零一七年七月二十七日，東航集團的下屬全資附屬公司及Delta分別與AFK簽署了附條件的《股份認購協議》，分別認購AFK增發完成後總股本10%的新發行股份；本公司與AFK簽署了《市場合作協議》，在雙方已有良好業務合作關係基礎上進一步升級了全面商務合作夥伴關係。東航集團、Delta戰略入股AFK，本集團、AFK和Delta將形成更為緊密的長期戰略合作夥伴關係，三家公司優勢互補，互利共贏，構建覆蓋全球的航空網絡，將為全球旅客提供更加便捷、高效、優質的旅行服務，有利於提升本集團在全球航空市場的競爭力和影響力。詳情請參見本公司於二零一七年七月二十八日、九月二十八日及十月九日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 9、二零一七年十二月二十二日，董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一八年十二月三十一日，為中聯航、上海飛培、東方公務航空服務有限公司、東航技術公司及其下屬全資附屬公司提供上限為人民幣10億元的擔保總額，上航國旅(本公司全資控股附屬公司)為上航東美航空旅行社有限公司提供上限為人民幣1000萬元的擔保額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司二零一七年十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 10、二零一八年一月十九日，為順利開展現有存量67架經營性租賃飛機由國外租賃結構轉為國內租賃結構工作，本集團董事會同意在天津東疆保稅港區投資設立不超過67家特殊目的公司，並為其提供總金額不超過人民幣98億元擔保，擔保事項已於二零一八年二月八日本公司股東大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一八年一月十九日和二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 11、二零一七年五月十二日、二零一七年十一月三日及二零一八年一月十九日，董事會審議批准公司章程建議修訂。本公司股東分別於二零一七年六月二十八日、二零一七年十二月二十二日及二零一八年二月八日的本公司股東大會審議批准公司章程的建議修訂。詳情請參見本公司於二零一七年五月十二日、六月二十八日、十一月三十日、十二月二十二日、二零一八年一月十九日及二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。

持續關連交易

經本公司董事會、股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限與截至二零一七年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

單位：千元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至二零一七年 十二月三十一日 的發生額	二零一七年 預估交易金額 上限
金融服務(餘額)		
— 存款餘額	4,053,343	10,000,000
— 貸款餘額	-	10,000,000
航空配餐服務	1,253,879	1,450,000
航空配套服務	300,211	560,000
外貿進出口服務	145,438	430,000
物業租賃服務	53,764	80,000
廣告代理服務	22,720	75,000
航空信息技術服務(根據上交所上市規則)	550,538	950,000
飛機融資租賃服務	1,996,540	24.15億美元或 等值人民幣
飛機經營租賃服務	25,238	5.7百萬美元或 等值人民幣
航材保障服務(根據上交所上市規則)	97,597	240,000
貨運物流業務保障服務(本公司向東航物流提供服務)	100,466	300,000
貨站業務保障服務(東航物流向本公司提供服務)	280,578	500,000
客機腹艙委託經營服務(根據上交所上市規則)	116,736	300,000
AFK航空運輸合作保障服務(根據上交所上市規則)		
— 收取金額	622,237	830,000
— 支付金額	398,609	550,000

備註：

- 二零一六年四月二十八日，本公司與東航租賃分別簽署《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。
- 二零一六年八月三十日，本公司與關連方東航集團及其下屬控股附屬公司就日常關連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)的日常關連交易框架協定，並更新了二零一七年至二零一九年日常關連交易專案上限，其中存貸款金融服務及航空配餐日常關連交易已經由本公司於二零一六年第一次臨時股東大會審議通過。同時，本公司更新了與上交所上市規則下的關連方中航信之間由二零一七年至二零一九年航空信息技術服務日常關連交易上限。詳情請參見本公司於二零一六年八月三十日及十月二十七日日本公司在香港聯交所網站刊發的公告。



- 3、二零一六年十月二十七日，董事會審議批准本公司與上交所上市規則下的關連方中航材之間二零一七至二零一九年度日常關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年十月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 4、二零一六年十一月二十九日，因本公司向東航產投轉讓東航物流100%股權，本公司與東航物流簽署《貨運物流日常關連交易框架協議》。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議》，將客機腹艙業務委託給中貨航經營。期限由2017年1月1日起為期三年。截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個年度，本集團應付中貨航款項的建議年度上限分別為人民幣300百萬元、人民幣500百萬元及人民幣700百萬元。根據委託協議，就客機腹艙委託經營業務，本公司將依據行業慣例向中貨航支付委託經營費用，包括委託經營手續費及實現特定銷售目標的銷售獎勵。委託經營手續費及銷售獎勵的標準參照市場價，即委託經營服務提供地或其附近地區在正常交易情況下提供該類服務的獨立第三方當時收取的價格，同時考慮貨運市場整體環境、中貨航受託經營成本及本公司對於委託經營的具體要求等因素後，由本公司與中貨航公平磋商釐定。中貨航向本公司提供客機腹艙委託經營服務的收費標準不高於中貨航向獨立第三方提供同類服務的收費標準。委託經營手續費應按月支付；而銷售獎勵應按年支付，應付金額則應於下一年度的一月三十一日之前確定。

股權轉讓完成後，東航物流集團各成員公司成為控股股東東航集團的附屬公司。中貨航為東航物流持有83%股權的附屬公司。因此，中貨航成為香港上市規則定義下本公司的關連人士。然而，委託協議項下擬進行的交易構成上海上市規則下而非香港上市規則下本公司的關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年十一月二十九日、二零一七年一月三日及一月十七日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 5、於2017年8月10日，本公司(作為承租人)與東航租賃或其全資附屬公司(「東航租賃集團」)(為出租人)訂立飛機經營性租賃協議，據此，東航租賃集團同意向本公司提供有關五架波音飛機之經營性租賃，由五架波音飛機向本公司交付日起每架144個月。本公司就分別五架波音飛機應付東航租賃集團之每月租金不會超過380,000美元/架。由於東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司，東航租賃及東航租賃的全資附屬公司各自因此為本公司的關連人士(定義見香港上市規則)及上述交易構成本公司根據香港上市規則第14A章的持續關連交易。詳情請參見本公司於香港聯交所網站刊發日期為2017年8月10日的公告。
- 6、二零一七年十月三日，AFK向本公司控股股東東航集團定向增發10%股份的交易在泛歐交易所完成交割。東航集團委派本公司董事、副總經理唐兵擔任AFK董事。根據上海證券交易所相關規定，本公司與AFK及其控股附屬公司相互之間提供聯運聯營合作、服務保障等方面的日常性業務構成了本公司於上交所上市規則下的一項日常關連交易。詳情請參見本公司於二零一七年十月九日及十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 7、於2017年12月22日，本公司與東航租賃訂立2018-2019年飛機及飛機發動機經營性租賃的框架協議，據此，東航租賃集團(為出租人)同意向本集團(為承租人)提供有關飛機及飛機發動機之經營性租賃，其中包括(i) B737系列及B787系列新波音飛機；(ii) A320系列、A330系列及A350系列新空客飛機；及(iii)部分老舊飛機；及部分飛機發動機。於東航租賃集團在2018年1月1日至2019年12月31日止期間成功投得飛機及/或飛機發動機的招標後，各份租賃協議的年期將為自東航租賃集團將各飛機及飛機發動機租賃予本集團飛機起計不超過144個月。於2018年及2019年，本集團就所有飛機及飛機發動機於租賃協議下應付東航租賃集團之年度租金總額分別不會超過人民幣80億元及人民幣80億元。飛機發動機及飛機的2018年年度應付租金分別不會超過人民幣0.75億元及人民幣6.25億元。飛機發動機及飛機的2019年年度應付租金分別不會超過人民幣0.6億元及人民幣13.4億元。本集團按月支付租金。詳情請參見本公司於香港聯交所網站刊發日期為2017年12月22日的公告。

- 8、二零一八年三月一日，本公司與中貨航訂立《承包經營協議》及《運營費用協議》，據此，中貨航將作為承包方經營腹艙貨運業務並向本公司支付承包費，而本公司將向中貨航支付腹艙貨運業務的運營費用。根據承包經營協議，承包經營期限由2018年4月1日起計至2032年12月31日。每年的承包費為基準價(不含稅)及結算差額的總和。於每個財政年度的第四季度，本公司須委聘擁有資產評估資格的資產評估機構對下個財政年度腹艙貨運業務年度收入的基準價(不含稅)進行評估，並將該評估結果向相關國資監管機構備案。已備案的評估結果將作為下個財政年度中貨航應付承包費的基準價。

根據經營承包協議，承包經營期限由生效日期起計至2032年12月31日。本公司於各財政年度應付的運營費用應按照以下公式計算：運營費用 = 結算價 × 費用率。運營費用按每月支付。2018年4月1日至12月31日期間及截至2019年12月31日止年度，本公司應支付中貨航的運營費用的建議年度上限分別為人民幣265百萬元及人民幣353百萬元。

中貨航為東航物流的非全資附屬公司，即東航集團的非全資附屬公司。因此，中貨航為本公司的關連人士(定義見香港上市規則)。客機腹艙協議項下擬進行的交易構成香港上市規則第14A章的持續關連交易。詳情請參見本公司於二零一八年三月一日及三月十二日在香港聯交所網站刊發的公告及通函。

本公司之獨立非執行董事已審閱過在二零一七年此等持續關連交易，並確認：

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

就香港上市規則第14A.56條而言，本公司的審計師安永會計師事務所已根據香港會計師公會發佈的香港鑒證業務準則第3000號《歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作》並參考實務說明第740號《香港上市規則規定的持續關連交易的審計師函件》，對截至二零一七年十二月三十一日止年度的持續關連交易執行情序。根據香港上市規則第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審計師函件副本。

就各項載於按照國際財務報告準則編製的財務報表附註47的有關連人士交易，本公司確認已遵守香港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香港上市規則所指之關連交易。



關連交易

1. 於2017年8月10日，本公司與東航租賃或其全資附屬公司訂立約務更替協議，據此，東航租賃集團已同意(i)本公司向其轉讓從波音公司收購五架波音737-800飛機的購買權；及(ii)以零對價就五架波音飛機承擔所有權利(包括購買權)及義務。由於東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司，東航租賃及東航租賃的全資附屬公司各自因此為本公司的關連人士(定義見香港上市規則)及上述交易構成本公司根據香港上市規則第14A章的關連交易。詳情請參見本公司於香港聯交所網站刊發日期為2017年8月10日的公告。
2. 二零一七年九月二十九日，本公司與東航投資，一家東航集團的全資附屬公司簽署了土地使用權轉讓協議及地上附屬物補償協議。據此，(i)本公司同意向東航投資轉讓位於上海市虹橋機場1號航站樓東片區的目標土地的土地使用權及地上附屬物；及(ii)東航投資同意就本公司向其轉讓地上附屬物支付補償費用，總代價為人民幣808.01百萬元。由於東航投資為東航集團的全資附屬公司，控股股東、土地使用權轉讓連同與東航投資的建築賠償金根據香港上市規則第14A章構成本公司的關連交易。詳情請參見本公司於二零一七年九月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告。
3. 二零一七年十二月二十二日，本公司與東航集團簽署了《重組分立協議的補充協議II》，以修訂載於雙方於一九九六年簽訂的補充協議I第3條的東航集團不競爭承諾。由於東航集團持有本公司超過30%已發行股本，因此為本公司的關連人士(定義見香港上市規則)，訂立第二補充協議根據香港上市規則第14A章構成本公司的關連交易。該交易已由獨立股東於2018年3月29日本公司舉行的2018年第二次股東特別大會上批准。詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十二日及二零一八年二月八日在香港聯交所網站刊發的公告及二零一八年一月十七日在香港聯交所網站刊發的通函。

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，截至二零一七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。

董事會報告書

審計師

截至二零一七年十二月三十一日按國際財務準則編製之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

二零一八年三月二十九日



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、關連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、信息披露事務管理制度、關連交易管理實施細則及對外擔保管理制度等。

截至二零一七年十二月三十一日及截至本年報公佈之日，董事會已檢討過本公司採納的企業管治守則文件下的有關規定和公司實務情況認為：截至二零一七年十二月三十一日止，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：

- 截至二零一七年十二月三十一日止年度內舉行董事會的次數為13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，各董事通過指揮及監督公司事務，集體對本公司的事務負責。

董事

截至二零一七年十二月三十一日本公司董事會11名董事組成，其中劉紹勇先生(董事長)、馬須倫先生(副董事長)、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、蔡洪平等4名為獨立非執行董事。

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

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；
- 制定公司章程修改方案；及
- 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佈均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。本公司現任主席是劉紹勇先生。行政總裁由馬須倫先生(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》、《投資者關係管理制度》、《關連交易管理制度》、《對外擔保管理制度》等。

報告期內，本公司根據監管要求及工作需要及時制定及完善相關規章制度：將中小投資者表決單獨計票、公開徵集股東投票權等內容制度化，以更好地維護本公司中小投資者的權益；同時，將黨建工作總體要求納入公司章程，確立黨組織在公司法人治理結構中的法定地位，並修訂了《對外擔保管理制度》。

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

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：

- 一 單獨或者合計持有本公司發行在外有表決權股份總數百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開前提出臨時提案並書面提交召集人。但受限於香港上市規則的規定，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。
- 一 本公司董事會應對前款提案進行審查，提案中屬於股東大會職權範圍內事項的，應列入該次會議議程。召集人應當在收到提案後盡快發出股東大會補充通知，公告臨時提案的內容。董事會認為提案內容不屬於股東大會職權範圍的，應當在該次股東大會上進行解釋和說明，並將提案內容和董事會說明在股東大會結束後與股東大會決議一併公告。
- 一 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，需徵得原提案人同意；原提案人不同意變更的，股東大會會議主持人可就程序性問題提請股東大會做出決定，並按照股東大會決定的程序進行討論。

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



二零一七年，本公司共召開了3次股東大會，主要情況如下：

本公司於二零一七年一月十七日在中國上海市迎賓一路368號上海國際機場賓館舉行二零一七年第一次臨時股東大會，詳情請見本公司在香港聯交所網站上日期為二零一七年一月十七日的公告。

本公司於二零一七年六月二十八日在中國上海市迎賓一路368號上海國際機場賓館舉行二零一六年度股東大會，會議審議通過了全部10項議案，詳情請見本公司在香港聯交所網站上日期為二零一七年六月二十八日的公告。

本公司於二零一七年十二月二十二日在中國上海市迎賓一路368號上海國際機場賓館舉行二零一七年第二次臨時股東大會，詳情請見本公司在香港聯交所網站上日期為二零一七年十二月二十二日的公告。

各位董事出席股東大會會議的出席率如下：

董事	出席次數／ 應出席次數	出席率
劉紹勇	3/3	100%
馬須倫	3/3	100%
李養民	3/3	100%
徐昭	3/3	100%
顧佳丹	3/3	100%
唐兵	3/3	100%
田留文	3/3	100%
李若山	3/3	100%
馬蔚華	3/3	100%
邵瑞慶	3/3	100%
蔡洪平	3/3	100%

董事會會議

董事長負責領導董事會，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。董事長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。董事長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。

企業管治

本公司設立了董事會專門辦事機構即董事會秘書室，所有董事均可享用董事會秘書的服務，董事會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董事長尋求獨立專業意見，費用由本公司支付。各專業委員會亦可尋求專業意見。董事會會議由董事會秘書負責記錄，這些會議記錄連同任何有關的董事會會議檔，均向所有董事會成員提供。董事會會議的設立，旨在鼓勵董事作公開和坦誠的討論。

為確保良好的企業管治，截至本年報公佈之日董事會已成立四個專門委員會：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。董事會秘書負責為委員會會議記錄，而委員會向董事會匯報工作。

董事會於二零一七年召開了13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	13/13	100%
馬須倫	13/13	100%
李養民	13/13	100%
徐昭	13/13	100%
顧佳丹	13/13	100%
唐兵	13/13	100%
田留文	13/13	100%
李若山	13/13	100%
馬蔚華	13/13	100%
邵瑞慶	13/13	100%
蔡洪平	13/13	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連的交易。經確認的重大有關連人士交易，均已在本年報按國際財務報告準則編製之財務報表附註內披露。



董事進行之證券交易

本公司已採納香港上市規則附錄十的《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，本公司吳法憲任何董事或監事於二零一七年違反《標準守則》之規定標準。

本公司亦採納香港上市規則附錄十四的有關規定，根據公司自身情況並結合香港上市規則附錄十《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，根據上交所上市規則的規定，公司董事、監事和高級管理人員每年轉讓的本公司股份不得超過其持有的本公司股份總數的25%，並且在賣出之後六個月內不得再行買入本公司股份，買入之後六個月內不得再行賣出本公司股份。另外在離任後六個月內，也不得轉讓所持有的本公司的股份。

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

董事就財務報表所承擔的責任

董事確認須就編製本集團財務報表承擔有關責任。

本公司審計師就財務報表所作之審計報告列載於本年報第105至109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2017年第3期上市公司董事長、總經理研修班	劉紹勇
上海上市公司協會組織的上市公司上海轄區董事任職培訓	李養民、唐兵、徐昭
上海證券交易所組織的獨立董事後續培訓	邵瑞慶、馬蔚華
董事履職培訓	全體董事

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。

公司秘書培訓

截至二零一七年十二月三十一日止年度，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

截至二零一七年十二月三十一日，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非執行董事，李若山先生為委員會主席並擁有專業的會計資格。二零一八年二月六日，徐昭先生辭去本公司審計和風險管理委員會委員職務；二零一八年三月二十九日，董事會聘任蔡洪平先生擔任審計和風險管理委員會委員職務。

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、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。

(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線，對重要部門及分支機構建立全面風險管理與內部控制分手冊。在本集團整體層面及業務流程層面，對內部控制的設計與運行進行持續監督與評估。董事會為全面風險管理工作的最高領導和決策機構，成立審計和風險管理委員會，設置以業務單位、風險管理單位、內部審計部門為核心的風險管理三道防線，將風險內控理念融入本集團各項業務系統，建立重大風險的識別、評估與應對為一體的風險



管理框架。業務單位作為本集團風險管理的第一道防線，將風險管理措施與內部控制程序一併融入到業務單位的工作與流程中；風險管理單位作為本集團風險管理的第二道防線，領導和協調本集團內各業務單位在管理風險方面的工作，確保企業風險管理得到落實執行，並對相關的工作做出持續性的監控；內部審計部門作為本集團風險管理的第三道防線，直接向董事會及審計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、審計與風險管理委員會的監督檢查。內部審計部門定期或應要求向監事會、董事會、審計和風險管理委員會、總經理等報告工作，對於監督檢查中發現的風險內控問題，應按照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二零一七年共召開8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、是否符合香港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，本公司的二零一七年第一季度、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。

審計和風險管理委員會的履職情況請參見本公司於二零一八年三月二十九日在上海證券交易所、香港聯交所網站上披露的《二零一七年度審計和風險管理委員會履職報告》。

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	8/8	100%
徐昭	8/8	100%
邵瑞慶	8/8	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。

除此之外，審計和風險管理委員會亦於二零一七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所有各項工作。

二零一七年，董事會已經作出有關風險管理裏內部監控系統的檢討，認為本公司已根據香港上市規則對有關上市公司風險管理及內部監控的要求履行職責和本集團風險管理及內部監控系統於二零一七年內有效及足夠。

審計和風險管理委員會章程載於本公司網址www.ceair.com。

外聘審計師

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18.63百萬元，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二零一七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0.12百萬元。

審計師的薪酬須經審計和風險管理委員會或董事會批准。

審計和風險管理委員會已經簡要了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

截至二零一七年十二月三十一日，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，其中董事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；及
- 審議董事會授權的其他事項，並監督實施。

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	8/8	100%
唐兵	8/8	100%
邵瑞慶	8/8	100%

附註：規劃發展委員會各委員均親自出席相關規劃發展委員會會議。

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二零一七年主要完成以下幾項工作：

- (1) **依法合規召開委員會會議**
委員會審議討論並通過了16項議案，審閱了6項書面報告，包括二零一七年度投資方案、轉讓虹橋機場東片區土地及建築物等涉及股權投資處置及重大固定資產投資等重大事項，為董事會決策提供了支持。
- (2) **嚴格審核投資計劃，合理控制投資規模**
二零一七年，委員會嚴格審核固定資產投資計劃，合理控制基建項目投資規模，關注重大投資項目實施進展，認真審議了本公司年度投資方案、投資計劃內5000萬元以上的重大投資項目（青島新機場基地項目一期工程立項、北京新機場東航基地項目立項）以及投資計劃外的重大投資項目（本公司新一代運行控制系統項目立項、北京新機場保障房回購項目立項等），提出了可行的意見和建議。同時，委員會還了解了本公司下屬投資公司的清理整合情況。
- (3) **優化本公司飛機資產管理，推動本公司飛機及備用發動機引進工作**
結合本公司二零一七至二零二零年的飛機和備用發動機引進計劃和實際進度，委員會審議了本公司轉讓部分飛機及備用發動機的購買權並進行經營性租賃等事項。對於飛機及備用發動機引進工作，委員會建議從優化本公司資產管理結構，降低未來飛機殘值風險等方面考慮，嚴格按照規定程序簽署相關協議，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，優化運力配置。委員會同時關注了上海飛培模擬機購置變更主體的相關情況。

(4) 推動持續優化產權結構，加大監督管控力度

為加快本公司轉型發展、推動「互聯網化東航」建設、保障北京新機場建設、加快下屬投資企業清理整合、進一步專注客運業務，委員會審議通過了參與投資設立積分聯盟公司、北京新機場生活保障基地建設有限公司、上航國旅下屬參股投資公司解散清算、調整上海航空酒店投資管理有限公司清理整合方案等議案，對重大股權投資及股權處置進行指導，並發表專業意見。委員會同時關注了本公司對於下屬投資公司清理整合工作情況，以及個別本公司的未分配利潤轉增註冊資本的情況。

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

截至二零一七年十二月三十一日，董事會提名與薪酬委員會共由3名成員組成，分別為劉紹勇先生、馬蔚華先生，蔡洪平先生。其中董事劉紹勇先生為委員會主席，馬蔚華先生和蔡洪平先生均為獨立非執行董事。

從二零一六年六月十五日起，凡審議通過有關提名事宜，提名與薪酬委員會將由劉紹勇先生出任主席；凡審議通過有關薪酬事宜，提名與薪酬委員會將由馬蔚華先生出任主席。

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；
- 研究和審查董事、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；及



— 董事會授權的其他事宜。

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事、經理人員的選任程序：

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

根據本公司《董事會提名與薪酬委員會工作細則》董事會成員多元化政策：

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

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	4/4	100%
馬蔚華	4/4	100%
蔡洪平	4/4	100%

附註：提名與薪酬委員會各委員均親自出席相關提名與薪酬委員會會議。

提名與薪酬委員會履職情況

二零一七年，提名與薪酬委員會在董事會的領導下，根據《董事會提名與薪酬委員會工作細則》的要求，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，委員會全體委員勤勉履職，二零一七年完成了以下主要工作：

- (1) 認真審核董事、監事和本公司高級管理人員二零一六年度的薪酬情況，並督促本公司按相關規則要求在二零一六年度報告中進行披露。
- (2) 根據公司章程和本公司《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本公司高級管理人員人選，確保本公司正常運營和公司治理依法合規。

提名與薪酬委員會工作細則載於本公司網址www.ceair.com。

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。

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

本公司董事酬金之主要組成包括基本薪酬與獎金。

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。二零一七年度，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二零一七年度領取如下酬金(含稅)：

姓名	稅前薪酬 (人民幣萬元)
李若山	20
馬蔚華	20
邵瑞慶	20
蔡洪平	20

高級管理人員的酬金

本公司高級管理人員二零一七年度的酬金如下：

姓名	職務	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	154.85
馮金雄	監事	58.38
吳永良	副總經理、財務總監	154.85
馮亮	副總經理	154.85
馮德華	副總經理	—
姜疆	副總經理	92.21
汪健	董事會秘書、公司秘書	139.73
孫有文	副總經理	39.91
合計		794.78

註：

1. 副總經理姜疆先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇，任期從二零一七年二月二十二日開始，故披露薪酬期間為二零一七年三月至十二月：

2. 孫有文先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇，副總經理任期從二零一七年一月一日至二月二十二日，故披露薪酬期間為二零一七年一月至二月；
3. 馮德華先生副總經理任期從二零一七年十二月二十四日開始，二零一八年一月開始領取副總經理薪酬，無須於本年報中作出披露。

航空安全與環境委員會

截至二零一七年十二月三十一日，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。

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	2/2	100%
李養民	2/2	100%
李若山	2/2	100%

附註：航空安全與環境委員會各委員均親自出席相關航空安全與環境委員會會議。

航空安全與環境委員會履職情況

航空安全與環境委員會在董事會領導下，根據《董事會航空安全與環境委員會工作細則》（「工作細則」）的要求認真履職，指導本公司相關職能部門積極貫徹和落實國家有關航空安全及環境保護的法律法規，確保本公司安全運營、綠色運營，為本公司可持續發展奠定了基礎。委員會按照《工作細則》的規定，貫徹和落實國家有關航空安全及環境保護的法律法規，進一步加強對本公司航空安全工作的規劃和指導，對國內、國際與航空碳排放相關的環境保護重大問題進行研究、指導。航空安全與環境委員會二零一七年完成了以下主要工作：

- (1) 全面加強航空安全體系建設，堅持目標導向、問題導向和效果導向，落實安全責任，提升安全管控水平，保證了本公司安全形勢總體平穩；



- (2) 指導本公司相關職能部門貫徹和執行節約資源和保護環境的基本國策，積極配合國內外各有關政府機構、行業組織做好節能減排與環境保護工作。

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

董事會需對本公司／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。有關結果已向審計與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

本集團成立二零一七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。

(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)和集中開展現場測試工作(26家重點單位)，評價工作共包含財報部分236個業務循環和5,600餘個控制點，非財報部分210個業務循環和4,700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：本公司所有職能部門、二級單位、分公司，以及主要控股附屬公司等。

(三) 督導與考核並重，促進內控隊伍能力建設

工作組分別從考核與督導兩個方面入手，提煉工作方法、細化技術指導，切實促進內控隊伍能力建設。專門設立督導小組工作機制，督導小組由本公司審計部人員、各單位風險內控聯絡人及事務所人員構成；工作組進一步細化了內控檢查評比機制，通過評分標準量化，使各參評單位對工作內容、工作方法及遞交物的要求有了明確認識。

(四) 以風險導向為原則，聚焦重點風險領域

二零一七年度，本集團積極探索以年度重大風險為導向的內控評價工作，工作組通過對公司運營環境、戰略目標、監管政策及組織結構等因素進行綜合評估，結合二零一七年度全面風險管理報告提及的公司重大風險，進行了內控評價專項工作。

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，本公司已印發《關於落實2017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做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。本公司高級管理層必須採取一切合理措施，以防違反有關本公司的披露規定。彼等必須迅速提請管理層注意內幕消息的任何潛在泄露，管理層將通知董事會迅速採取適當的行動。嚴重違反本政策，董事會將決定或指派適當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

本公司注重與投資者的溝通，按照《投資者關係管理制度》及《投資者關係管理工作實施細則》，通過現場交流、電話、傳真、網絡等方式搭建與投資者溝通的橋樑，更好地促進了本公司誠信自律、規範運作，切實保護投資者利益。

本公司承諾作公正的披露及提供全面而透明的報告。董事會與股東的日常接觸，主要是通過本公司秘書進行。

本公司制定並實施了《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，最終實現本公司價值最大化和股東利益最大化。本公司還制定並實施了《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，確保本公司對外披露信息的準確性、完整性和及時性。

二零一七年，本公司董事會秘書及投資者關係部門全年接待44批229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12次，與247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，定期業績分析師會議5次，共與478名投資者及媒體記者進行溝通交流。

二零一七年六月二十六日本公司在上海舉行了二零一六年度股東大會；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；二零一七年十二月二十二日，本公司在上海舉行了二零一七年第二次臨時股東大會。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。

投資者及公眾可登陸本公司網址(www.ceair.com)，從網上數據庫下載相關的文件資料，網址內載有關於本公司各項業務的詳細資料。本公司發佈的公告或其他文件也可在本公司網址下載。

據本公司公開所得的資料及本公司董事所知，二零一七年本公司至少25%已發行股本總額一直由公眾持有。

如欲向董事會作出任何查詢，股東可通過電郵ir@ceair.com聯絡本公司秘書，或直接於本公司股東周年大會或特別股東大會上直接提問。關於召開年度股東周年大會或特別股東大會及提呈決議案的程序，可通過上述途徑向本公司秘書查詢。

股東查詢相關資料、提出臨時提案可通過以下方式聯繫本公司董事會秘書或證券事務代表：

董事會秘書、公司秘書	汪健
電子信箱	ir@ceair.com

證券事務代表	楊輝
電子信箱	davidyang@ceair.com

營業執照相關情況

二零一七年二月八日，本公司對原營業執照、組織機構代碼證、稅務登記證進行「三證合一」登記，合併後的本公司營業執照統一社會信用代碼為：913100007416029816。

組織章程文件的變動

二零一七年度內公司章程修訂的詳情請參見本年報內標題為「董事會報告書—重大事項」一節。

董事會代表

劉紹勇

董事長

中國·上海

二零一八年三月二十九日



監事會報告

各位股東：

二零一七年度，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，維護了公司及全體股東的合法權益。

監事會二零一七年度工作情況

二零一七年三月三十日召開第八屆監事會第六次會議，審議通過了監事會二零一六年度工作報告、二零一六年度財務報告、本公司董事會二零一六年度內部控制評價報告的議案、本公司聘任二零一七年度國內及國際財務報告審計師的議案、本公司聘任二零一七年度內部控制審計師的議案、本公司向東航集團轉讓虹橋東區土地的議案、本公司二零一六年度募集資金存放與使用情況專項報告的議案、本公司二零一六年度財務報告、本公司二零一六年度利潤分配預案以及二零一六年度報告全文及摘要，還聽取了本公司二零一六年度日常關連交易的議案。

二零一七年四月二十七日召開第八屆監事會第七次會議，審議通過了本公司二零一七年第一季度財務報告的議案、關於發行新加坡元債券和日元債券的議案、關於核銷上海澳航應收賬款壞賬的議案、關於與東航租賃對5架B737-800飛機進行購買權轉讓及經營性租賃的議案、本公司二零一七年第一季度報告，並聽取本公司二零一七年第一季度日常關連交易執行情況的匯報。

二零一七年六月二十八日召開第八屆監事會第八次會議，審議通過關於變更上海虹橋國際機場東片區土地及建築物處置方案的議案。

二零一七年八月二十九日召開第八屆監事會第九次會議，審議通過本公司二零一七年年中期財務報告、本公司二零一七年年中期報告、關於上航國旅下屬參股投資公司清算解散的議案，並聽取了本公司聘用律師的工作匯報、本公司二零一七年半年度內控實施工作情況報告以及本公司二零一七年半年度關連交易實施情況報告。

二零一七年十月二十六日召開第八屆監事會第十次會議，審議通過本公司二零一七年第三季度財務報告及第三季度報告及關於本公司擬將四台備用發動機購買權轉讓東航租賃並經營性租賃的議案。

二零一七年十二月二十二日召開第八屆監事會第十一次會議，審議通過本公司二零一八年度預算方案、本公司與東航租賃簽署飛機及發動機經營性租賃框架協議的議案、本公司與AFK於二零一七至二零一九年日常關連交易的議案及關於修訂《東方航空重組分立協議的補充協議》部分條款的議案。

監事會獨立意見

1. 本公司依法運作情況

二零一七年，監事會對本公司股東大會、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，認為本公司嚴格按照《公司法》、《證券法》、上交所上市規則、香港上市規則、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本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. 本公司財務情況

監事會認真審議了本公司二零一六年度財務報告、本公司境內外審計師出具的無保留意見的二零一六年度財務審計報告等有關材料。監事會認為：本公司二零一六年度財務報告真實反映了報告期內本公司的財務狀況和經營成果。監事會同意審計師出具的本公司二零一六年度財務審計報告、同意本公司二零一六年度利潤分配預案。

3. 本公司收購、出售資產情況

二零一七年，監事會審議了本公司重大收購、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本公司資產流失、利益受損的情況。



4. 本公司關連交易情況

二零一七年，本公司監事會聽取了本公司關連交易情況報告。監事會認為本公司日常關連交易事項符合本公司業務和資產管理的需要，關連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，交易條款對本公司及全體股東而言是公平合理的，關連交易嚴格按照「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. 本公司內部控制情況

監事會本著嚴謹審慎的態度審議了本公司二零一六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。監事會認為本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

二零一八年三月二十九日

社會責任

公司堅持「創新、協調、綠色、開放、共享」五大發展理念，積極履行經濟、社會和環境責任。本集團將自身的發展置身於可持續發展的大背景中，將社會責任進一步融入航空安全、旅客服務、員工發展等傳統的公司管理核心領域，並持續將如應對氣候變化、資源可持續利用、精準扶貧等環境和社會議題納入其中。

二零一七年獲得主要榮譽

報告期內，本集團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：

獎項名稱	頒獎機構
全球品牌價值500強(連續2年)	國際品牌評級機構Brand Finance
最具價值中國品牌前30強(連續6年)	國際品牌機構世界品牌實驗室(World Brand Lab)
「金色標識航空公司」資質認證	IATA
2017年國際ARC大獎第31屆年度世界最佳年度報告銀獎	國際評獎機構MerComm, Inc.
中央企業品牌傳播力十強	國資委新聞中心
2017年度中國反貧困與兒童發展優秀貢獻獎	中國發展研究基金會
(上海)上市公司企業社會責任傑出企業獎	上海上市公司協會、第一財經、上海市經濟團體聯合會
「十二五」上海市交通行業節能減排先進企業	上海市交通委員會
2017年上海市企業管理現代化創新成果一等獎	上海市企業管理現代化創新成果評審委員會辦公室
第十二屆人民社會責任獎年度案例獎	人民網
金蜜蜂2017優秀企業社會責任報告社區責任信息披露獎	商務部《WTO經濟導刊》
「中國最受尊敬企業」獎	《經濟觀察報》
最佳中國航空公司(連續3年)	TTG China
2016年度最佳表現航空公司獎	Travelport
海外社交影響力中國品牌前五十、 Facebook中國出海人本營銷領先品牌	Facebook、畢馬威諮詢公司



獎項名稱	頒獎機構
中國證券金紫荊獎—最具品牌價值上市公司	北京上市公司協會、香港中國企業協會、香港大公文匯傳媒
「2017十大影響力航企」和「2017最佳航空營銷獎」	新浪微博
2017第五屆「飛客旅行獎」—最受歡迎航空常旅客計劃獎	《中國民航》雜誌社、《民航管理》雜誌社、飛客茶館
2017航空業年度最佳僱主	民航招聘、飛常準
「年度最佳服務創新獎」	士研諮詢

扶貧工作情況

精準扶貧規劃

本集團立足精準扶貧、精準脫貧，結合定點扶貧地區實際情況，發揮航空產業優勢，創新幫扶方式，有效完善科學幫扶體系，統籌資源配置，切實加大資金投入、智力支持、技術服務以及信息與政策指導，圍繞定點扶貧、愛心捐贈、結對助學、公益慈善、救災幫困、志願服務等方面開展精準扶貧工作。

精準扶貧概要

二零一七年，東航在完善貧困地區基礎設施建設、推動特色產業發展、提升基礎教育水平、引導貧困勞務輸出、強化健康扶貧以及救災幫困、公益慈善等方面做了大量工作，較好地履行社會責任，為定點扶貧地區脫貧工作做出了積極貢獻。

公司控股股東東航集團整體部署，統一組織精準扶貧工作。二零一七年東航集團投入扶貧資金(包括物資)人民幣1,519.26萬元，其中基礎設施等投入人民幣1,048.06萬元，產業扶貧投入人民幣52.2萬元，教育扶貧投入人民幣319萬元、健康扶貧人民幣100萬元(醫療衛生)。東航集團榮獲由中國發展研究基金會頒發的「中國反貧困與兒童發展優秀貢獻獎」。具體扶貧情況如下：

1. 基礎扶貧

二零一七年，東航集團進一步加大扶貧資金投入力度。投入雙江縣忙建村文化活動室、滄源縣糯良鄉班考村民族特色旅遊示範村等項目；追加投入雙江縣千蚌完小宿舍樓、雙江縣忙籠完小教學綜合樓、滄源縣鄉村醫療衛生站、滄源縣民族小學學校基礎設施建設等項目，共計投入臨滄兩縣援建項目共人民幣1,159萬元，是項目援建資金投入最大的一年。此外，幫助引進各類資金人民幣11,869.2萬元。

經過多年努力，東航集團援建的滄源縣「民良村東航示範村」、「翁丁新村東航示範村」、「永冷村東航觀光農業示範基地」等項目以及雙江縣「東航忙樂布朗族風情村」、「東航忙品拉祜族風情村」、「東航南京佤族風情村」和「東航景亢傣族風情村」等項目完成並交付使用。通過建設高品質的抗震安居房及扶持新型農業，使當地貧困群眾居有定所、老有所依，為生產生活提供創新方式，選準脫貧致富的高效捷徑，獲得群眾的一致好評。

2. 教育扶貧

二零一七年，東航集團啓動並實施了第二期「愛在東航•情系臨滄」3+X教育幫扶行動。設立「愛在東航•優秀園丁獎/優秀學子獎」，為臨滄兩縣優秀師生頒發獎教學金。開展「愛在東航•圓夢助學」行動，每學年遴選百名符合條件的貧困學子確定為受助名單，目前累計受助學生一千餘人。東航集團對各所希望學校直接資助投入人民幣300萬元，幫助雙江縣千蚌完小、忙籠完小和滄源縣民族小學建造宿舍樓、食堂餐廳、綜合樓及基礎設施建設，改善貧困地區基礎教育機構硬件設施條件的現狀。

3. 產業扶貧

東航集團積極實施產業幫扶，與臨滄兩縣就脫貧致富共商良策，充分挖掘發展潛能，整合各類資源培育優勢產業。加強旅遊宣傳開發，利用《東方航空》等雜誌刊登體驗遊記和旅行攻略，充分展示臨滄兩縣的民族文化和自然生態。上航國旅策劃營銷，定制滄源旅行產品；借助戶外俱樂部、公益組織等單位的支持，成功打造上海、昆明兩地始發的民族文化旅游等產品。挖潛當地豐富資源，幫助拓寬特色產品銷路。利用自身在廣告傳媒、票務旅遊、房地產、金融、酒店等相關領域的優勢為當地產業進行宣傳和推廣。

4. 依托航空優勢開展扶貧

東航集團充分依托自身航空資源謀篇佈局，大力幫助發展臨滄民航事業，積極構建邊疆航空網絡，努力突破邊疆山高路



運、閉塞隔絕的經濟發展瓶頸，打開了臨滄通往世界的窗口。開闢昆明往返臨滄的航班，從每天一班增加到每天4-5班，並且在每年臨滄市亞洲微電影藝術節和滄源「司崗裏摸你黑」狂歡節期間等，額外增加2-3班航班。

5. 多渠道多形式開展醫療幫扶

結合「同舟工程—中央企業參與『救急難』行動」開展醫療幫扶，東航集團攜手上海市兒童醫院和達美航空開展了「愛在東航、健康童行」先天性心臟病患兒義診活動。幫扶滄源縣建造5個村級衛生室，用於村民現場義診，改善當地看病難、就醫難的問題。

二零一七年精準扶貧工作成效

單位：人民幣萬元

指標	數量及開展情況
一、總體情況	1,519.26
其中：1. 資金	1,329.16
2. 物資折款	190.1
3. 幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	2,427
二、分項收入	
1. 產業發展脫貧	
其中：產業扶貧項目類型	養殖場、種植業
產業扶貧項目個數(個)	2
產業扶貧項目投入金額	52.2
2. 轉移就業脫貧	
職業技能培訓人數(人/次)	76
3. 教育脫貧	319
其中：資助貧困學生投入金額	19
資助貧困學生人數(人)	150
改善貧困地區教育資源投入金額	300
4. 健康扶貧	100
其中：貧困地區醫療衛生資源投入金額	100
5. 其他項目	11
其中：項目個數(個)	11
幫助建檔立卡貧困人口脫貧數(人)	2,427
所獲獎項：	中國反貧困與兒童發展優秀貢獻獎

後續精準扶貧計劃

二零一八年，本集團將繼續承擔起社會責任，進一步加強扶貧工作組織管理，做好後續精準扶貧工作，全面協調定點扶貧、各

社會責任

分附屬公司對口扶貧、各單位及廣大員工自發幫扶濟困，有效實施產業扶貧、危房改造、愛心助學、宣傳推廣、助殘幫困及航空運輸等「六大項目」，繼續做好扶貧領域廉潔自律和反腐敗工作。

本集團於本年度參照香港上市規則附錄27載述「環境、社會及管治報告指引」完成其首份環境、社會及管治報告（「環境、社會及管治報告」）。該報告涵蓋本集團於二零一七年進行業務活動所帶來的重大經濟、環境及社會環境影響。本公司會根據香港上市規則的規定將於適當時候刊發環境、社會及管治報告。

獨立核數師報告



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110至219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」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於二零一七年十二月三十一日的合併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，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合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二零一七年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據國際審計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綜合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，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在對綜合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「核數師就審計綜合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綜合財務報表重大錯誤陳述風險而設計的審計程式。我們執行審計程式的結果，包括應對下述關鍵審計事項所執行的程式，為綜合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>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，即將承運票款在當期承運與獎勵積分之間進行分配，即將承運票款扣除獎勵積分金額公允價值的部分後確認為收入、獎勵積分金額的公允價值確認為遞延收益。待旅客兌換積分且承運後、交換商品及勞務後或積分失效時，按兌換或失效的積分所對應的遞延收益確認為收入。於2017年12月31日，貴集團的常旅客計劃的遞延收益賬面餘額合計為人民幣2,030百萬元。</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>常旅客計劃撥備的會計政策及披露已包括在合併財務報表附註3、4及36中。</p>	<p>我們的審計程式主要包括評價貴集團在確定2017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資訊系統的一般控制和應用控制，同時核實於2017年12月31日計算常旅客獎勵積分遞延收益的積分資料是否來自於上述資訊系統記錄。</p>
<p>經營性租賃飛機及發動機的退租檢修準備</p> <p>2017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賬面餘額為人民幣3,019百萬元。根據經營租賃協定的條款，貴集團需按與出租人訂立協定時約定的狀態交還飛機及發動機。貴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。</p> <p>經營租賃飛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3、4及35中。</p>	<p>我們的審計程式主要包括評價貴集團在2017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>

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2017年12月31日，商譽的賬面價值為人民幣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3、4及17中。</p>	<p>我們的審計程式主要包括評價和測試貴集團在評估商譽於2017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資料和參數。我們將貴集團在未來五年現金流預測中使用的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>

刊載於年度報告內其他資訊

董事須對其他資訊負責。其他資訊包括刊載於年度報告內的資訊，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他資訊，我們亦不對該等其他資訊發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他資訊，在此過程中，考慮其他資訊是否與綜合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，如果我們認為其他資訊存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就綜合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綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

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

審核委員會協助董事履行職責，監督貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅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。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

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綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

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

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程式以應對這些風險，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式，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構及內容，包括披露，以及綜合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資訊獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁偉立。

安永會計師事務所

執業會計師

香港

二零一八年三月二十九日

合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
收入	5	102,475	98,904
其他營業收入和利得	6	7,481	5,469
		109,956	104,373
營業支出			
飛機燃料		(25,131)	(19,626)
飛機起降費		(13,254)	(12,279)
折舊及攤銷		(13,969)	(12,154)
工資、薪金及福利	9	(20,320)	(18,145)
飛機維修費		(5,346)	(4,960)
資產減值損失	10	(491)	(29)
航空餐食供應		(3,090)	(2,862)
飛機經營性租賃租金		(4,318)	(4,779)
其他經營性租賃租金		(836)	(868)
銷售及市場費用		(3,294)	(3,133)
民航基礎設施建設基金		(2,080)	(1,945)
地面服務及其他費用		(3,248)	(5,058)
衍生金融工具公允價值變動(損失)/收益	8	(311)	2
間接營業支出		(4,837)	(6,051)
營業支出總額		(100,525)	(91,887)
經營利潤	11	9,431	12,486
分佔聯營公司業績	22	202	148
分佔合營公司業績	23	49	39
財務收入	12	2,112	96
財務支出	13	(3,184)	(6,272)
稅前利潤		8,610	6,497
稅項	14	(1,800)	(1,542)
年度淨利潤		6,810	4,955
年度其他綜合收益			
<i>以後期間重分類至損益表的其他綜合收益項目</i>			
現金流量套期，扣除稅項	39	35	107
可供出售投資之公允價值變動，扣除稅項		115	40
分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	10	(1)
以後期間重分類至損益表的其他淨綜合收益項目		160	146
<i>以後期間不重分類至損益表的其他綜合收益項目</i>			
設定受益計劃產生的精算利得/(損失)	37	124	(410)
以後期間不重分類至損益表的其他淨綜合收益項目		124	(410)
稅後其他綜合收益		284	(264)
年度總綜合收益		7,094	4,691

合併損益及其他綜合收益表

(按國際財務報告準則編製)
截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		6,342	4,498
非控制性權益		468	457
年度淨利潤		6,810	4,955
年度總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		6,619	4,237
非控制性權益		475	454
年度總綜合收益		7,094	4,691
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	0.44	0,33

合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

	附註	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動資產			
無形資產	17	11,596	11,624
物業、機器及設備	18	166,856	153,180
投資性房地產	19	302	321
預付租賃款	20	1,717	2,064
飛機預付款	21	24,752	23,357
投資於聯營公司	22	1,654	1,536
投資於合營公司	23	557	524
可供出售投資	24	800	645
其他非流動資產	25	2,927	2,969
遞延稅項資產	38	122	79
衍生金融工具	39	151	137
		211,434	196,436
流動資產			
飛機設備零件	26	2,185	2,248
應收賬款及應收票據	27	2,124	2,660
預付款及其他應收款	28	9,314	9,231
衍生金融工具	39	—	11
限制性銀行存款及短期銀行存款	29	51	43
現金及現金等價物	30	4,605	1,695
劃分為持有待售的流動資產	16	14	—
		18,293	15,888
流動負債			
預售票款		7,043	7,677
應付賬款及應付票據	31	3,184	3,376
其他應付款及預提費用	32	19,864	20,250
融資租賃負債的流動部分	33	9,241	6,447
借款的流動部分	34	39,090	28,842
應付稅項		593	304
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分	35	981	1,175
衍生金融工具	39	324	11
與持有待售資產相關的流動負債	16	8	—
		80,328	68,082
淨流動負債		(62,035)	(52,194)
總資產減流動負債		149,399	144,242

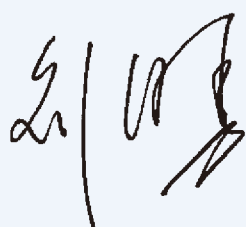
合併資產負債表

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日


	附註	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一六年 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	57,627	54,594
借款	34	24,711	27,890
經營租賃飛機退租檢修準備	35	2,038	2,495
其他長期負債	36	3,724	3,874
退休後福利準備	37	2,502	2,890
遞延稅項負債	38	18	86
衍生金融工具	39	1	47
		90,621	91,876
淨資產		58,778	52,366
權益			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	41	14,467	14,467
— 儲備	42	40,893	34,983
		55,360	49,450
非控制性權益		3,418	2,916
總權益		58,778	52,366

本財務報表已由本公司董事會於二零一八年三月二十九日批准刊發，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)

截至二零一七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			
二零一六年一月一日結餘	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	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	
年度利潤	—	—	6,342	6,342	468	6,810	
其他綜合收益	—	277	—	277	7	284	
年度總綜合收益	—	277	6,342	6,619	475	7,094	
2016年度公司股東分紅	—	—	(709)	(709)	—	(709)	
處置附屬公司(附註43)	—	—	—	—	87	87	
支付附屬公司非控制性權益股利	—	—	—	—	(60)	(60)	
提取法定盈餘公積	—	212	(212)	—	—	—	
二零一七年十二月三十一日結餘	14,467	26,688*	14,205*	55,360	3,418	58,778	

* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣408.93億元(二零一六年：人民幣349.83億元)，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)

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
經營活動的現金流量			
經營產生的現金	45(a)	21,108	26,154
已付所得稅		(1,536)	(1,261)
經營活動產生的淨現金流入		19,572	24,893
投資活動的現金流量			
購買物業、機器及設備		(7,796)	(21,533)
支付預付租賃款		(8)	(86)
購買無形資產	17	(126)	(232)
支付飛機預付款		(16,759)	(16,864)
出售預付租賃款所得預收款		269	—
出售持有待售資產所得款		—	518
出售可供出售資產所得款		5	—
出售物業、機器及設備所得款		1,043	690
出售預付租賃款所得款		3	56
出售無形資產所得款		1	—
收回/(支付)限制性銀行存款及短期銀行存款所得款		3	(1)
對聯營公司注資所支付的現金		(64)	—
處置聯營公司所收到的現金		12	12
已收利息		111	96
已收股利		97	164
出售於附屬公司權益所得現金		1,897	—
投資活動產生的淨現金流出		(21,312)	(37,180)
融資活動的現金流量			
發行股票收到的現金		—	8,540
借入短期借款		33,629	39,159
發行短期融資券收到的現金		29,000	47,500
發行長期債券收到的現金		2,450	12,526
通過長期銀行借款收到的現金		—	7,518
通過其他融資方式收到的現金		12,320	19,027
償還短期融資券		(36,000)	(46,000)
償還短期借款		(18,383)	(36,728)
償還長期銀行借款		(3,246)	(28,803)
償還長期債券		—	(5,497)
償還融資租賃負債本金		(10,587)	(8,606)
已付利息		(3,706)	(3,206)
已付股息		(709)	(738)
支付附屬公司非控制性權益之股利		(60)	(58)
融資活動產生淨現金流入		4,708	4,634
現金及現金等價物淨增加/(減少)		2,968	(7,653)
期初現金及現金等價物		1,695	9,080
匯率調整		(47)	268
十二月三十一日的現金及現金等價物		4,616	1,695

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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」)於二零一八年三月二十九日批准刊發。

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
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

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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。持有待售的處置組是按照賬面價值減去處置費用後的淨額孰低進行計量，如附註3所示。這些財務資料以人民幣列示，除另有指明者外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

綜合基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司截至二零一七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南寧公司的控制，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匯兌差額；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。

2.1 編製基準(續)

持續經營

截至二零一七年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣620.4億元。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：

- 本集團二零一八年經營活動的預期淨現金流入；
- 於二零一七年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣594.7億元；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。

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。

國際會計準則第7號(修訂)	披露計劃
國際會計準則第12號(修訂)	就未變現虧損確認遞延稅項資產
國際財務報告準則第12號(修訂)包括在 二零一四年至二零一六年週期之年度改進	在其他主體中的權益披露：澄清國際財務報告準則第12號

各項修訂的性質及影響說明如下：

- 國際會計準則第7號的修訂要求會計主體提供相關訊息，以使財務報表使用者能夠評估因籌資活動引起的各項現金及非現金的負債變動。上述要求的相關披露已於本財務報告附註45(c)做出。
- 修訂案澄清了當評估是否可以利用可抵扣暫時性差異的應納稅利潤時，實體需要考慮稅法是否限制可抵扣暫時性差異轉回的應納稅所得額的來源。此外，修訂案提供了實體如何確定未來應納稅所得額的指引，並解釋了應納稅所得額可能包括一些資產的回收金額超過其賬面金額的情況。鑒於本集團並無該項準則修訂範圍中的可抵扣暫時性差異或資產，該項修訂於本集團財務狀況及經營成果未有影響。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

2.2 會計政策的變更及披露(續)

- (c) 國際財務報告準則第12號的修訂澄清，國際財務報告準則第12號中的披露要求(除B10–B16段外)適用於公司已劃分至持有待售或已包括在某處置組且該處置組已劃分至持有待售的子公司，合營企業或聯營企業中的權益(或其在合營企業或聯營企業中的部分權益)。鑒於截至2017年12月31日，本集團的附屬公司被分類為持有待售的處置組(見附註16)的資產是一個全資子公司，因此不需要披露額外的信息。該項修訂於本集團的財務報告未有影響。

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2號(修訂本)	以股份支付之澄清及計量 ¹
國際財務報告準則第4號(修訂本)	國際財務報告準則第9號金融工具應用於國際財務報告準則第4號保險合約 ¹
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9號(修訂本)	具有負補償的預付款特徵 ²
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 ⁴
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16號	租賃 ²
國際財務報告準則第17號	保險合約 ³
國際會計準則第40號(修訂本)	投資物業轉讓 ¹
國際會計準則第19號(修訂本)	職工福利 ²
國際財務報告解釋公告第22號	外幣交易和預收預付對價 ¹
國際財務報告解釋公告第23號	所得稅不確定事項的處理 ²
二零一四年至二零一六年國際財務報告準則的年度改進	國際財務報告準則第1號和國際會計準則第28號的修訂 ¹
二零一五年至二零一七年國際財務報告準則的年度改進	國際財務報告準則第3號、第11號和國際會計準則第12號、 第23號的修訂 ²

- 1 二零一八年一月一日開始生效
- 2 二零一九年一月一日開始生效
- 3 二零二一年一月一日開始生效
- 4 無強制生效日期，但已經可供採用

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

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：

國際會計準則理事會(「IASB」)於二零一六年六月頒佈對國際財務報告準則第2號的修訂版本，該準則涉及三個主要範疇：可行權條件對以現金結算的股份支付交易的計量的影響；具有以淨額結算代扣稅款義務特徵的股份支付交易的分類；以及當對股份支付交易的條款和條件的修改使交易的分類從以現金結算改為以權益結算時的會計處理。該等修訂明確了用以權益結算的股份支付的行權條件亦適用於以現金結算的股份支付。該修訂引入了一項例外情況，以便在滿足僱員納稅義務時扣除一定數額的股份支付被分類為以特定條件為基礎的以權益結算的股份支付。此外，該等修訂明確了如果以現金結算的股份支付交易的條款和條件發生變更，導致其變為以權益結算的股份支付交易，則從變更日開始，交易作為權益結算入賬。在採納時，主體採用該修訂無需重述以前期間，但允許追溯採用，前提是追溯採用所有三項修訂並滿足其他條件。允許提前採用。本集團將採納自二零一八年一月一日起的修訂。該等修訂預期不會對本集團的財務報表構成重大影響。

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。於二零一七年，貴集團對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進行了詳細的評估。預期影響與分類、計量以及減值有關。其總結如下：

(a) 分類和計量

該組織並不認為國際財務報告準則第9號的採用將對其金融資產的分類和計量產生重大影響。對於所有本集團目前持有的以公允價值計量的金融資產，本集團將繼續以公允價值計量。對於本集團目前持有的非上市權益性投資，以及可供出售的上市權益性投資中將收益和損失計入其他綜合收益的部分，將以公允價值計量且其變動計入損益，這將增加賬面利潤的波動性。對於目前劃分為可供出售的關聯方權益性投資將以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，因為這些投資將持有至可預見未來期間。

借款及應收款項都是持有並收取合同現金流的，預計將產生僅包含本金和利息的現金流。本集團對合同現金流量特徵進行測試，確認其符合國際財務報告準則第9號下以攤餘成本計量的標準。因此，這些金融工具不需要進行重分類。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

(b) 減值

國際財務報告準則第9號要求，以攤餘成本或以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務工具、以公允價值計量且其變動計入損益以外的應收租賃款、債務保證和金融擔保合同的減值，應以十二個月或一個經營週期為基礎的信貸損失模型為基礎計提。本集團將採用簡化的方法，記錄整個經營週期的預期減值，這一減值的估計基於所有應收款項在剩餘收賬週期中短缺現金的現值之和而取得。另外，本集團將運用一般的方法，記錄十二個月的預期債務減值，這一減值的估計基於其他應收款在下一個十二個月預計可能發生的違約事項取得。

(c) 對沖會計

本集團確認目前在所有現存的對沖關係均屬於有效的對沖關係，符合國際財務報告準則第9號的對沖會計要求。由於國際財務報告準則第9號沒有改變對於有效對沖會計的一般性解釋，對於國際財務報告準則第9號關於對沖會計準則的運用不會對集團的財務報表產生重大影響。

國際財務報告準則第10號和國際會計準則第28號的修訂強調了國際財務報告準則第10號與國際會計準則第28號對處理投資者與其聯營企業或合營企業間銷售資產或以資產用於投資的要求的不一致。該修訂要求當投資者與其聯營企業或合營企業間進行資產銷售或者投資涵蓋業務(如國際財務報告準則第3號的定義)時，應全額確認收益或損失。當資產的交易不涵蓋業務，該交易產生的收益或者損失在投資者的損益表中僅確認該聯營企業或合營企業的非相關投資者按比例享有的收益或損失。目前，國際會計準則委員推遲了第10號和國際會計準則第28號修訂的強制生效日期，且未確定最終的日期，但是該修訂可供提前採用。當這些修訂生效時，本集團將採用。

國際財務報告準則第15號在二零一四年五月發佈，並於二零一六年四月份修訂。該準則建立了一個五步模型，將適用與客戶之間的合同產生的收入。在國際財務報告準則第15號下，收入以能反映實體預期通過提供商品或服務給客戶所能收回的價款來確認。該標準將取代目前國際財務報告準則下所有的收入確認準則。在首次採納該準則時，應當採用完全追溯性調整或修正追溯性調整方法。本集團預期於二零一八年一月一日開始採納國際財務報告準則第15號並採用修正追溯性調整法。在二零一七年間，本集團已對國際財務報告準則第15號的適用可能會產生的影響執行了詳盡的評估程式，截止二零一七年十二月三十一日未執行完所有的分析。國際財務報告準則第15號的適用可能會產生的影響總結如下：

(a) 常旅客計劃

在採用國際財務報告準則第15號前，本集團對常旅客的獎勵積分採用餘值法處理，即將承運票款扣除獎勵積分金額確認為收入。獎勵積分包含飛行里程累積的積分及聯名卡發放的積分，其計量基礎為預期兌換時的金額，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確認收入。國際財務報告準則第15號要求本集團採用相對單獨售價的分配方法將與獎勵積分相關的部分收入確認為常旅客遞延收益。相對單獨售價分配法的運用預期將降低常旅客遞延收益的金額。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

(b) 退改簽手續費

本集團對於乘客退改簽機票收取退改簽手續費。修改乘客行程單的過程在現行的準則下會被確認為不再向客戶提供商品或服務，但是在國際財務報告準則第15號下將被認定為合同的修改。在國際財務報告準則第15號下，改簽手續費將在實際承運時確認為客運收入，而在現行的準則下退改簽手續費在改簽時點確認為其他收入。

(c) 超期票證

超期票證是指乘客不再使用或超過使用期限的已售出機票。在現行準則下，本集團於票證期限過期時確認收入。根據國際財務報告準則第15號的要求，本集團應當預估超期票證的金額並以與承運票款成比例的結構確認收入。在國際財務報告準則第15號下，本集團將採用組合確認的方法，按照與同一時期內售票收入成比例的方式預估超期票證收入。

於二零一六年一月發佈的國際財務報告準則第16號取代了國際會計準則17號「租賃」，國際財務報告準則詮釋委員會第4條詮釋「確定一項安排協議是否包含一項租賃」，準則詮釋委員會第15條詮釋「經營租賃 — 激勵」，準則詮釋委員會第27條詮釋「評估法律形式為租賃之交易實質」。該準則包含了低價值資產租賃和短期租賃這兩類可選擇豁免確認租賃資產和負債的情形。在租賃開始日，承租人將確認租賃付款的負債和代表在租賃期內使用標的資產的權利的租賃資產。承租人需要單獨確認租賃負債的利息費用和使用權資產的折舊費用。

承租人還需要在某些事件發生時重新計算租賃負債，例如租賃期限的變化以及由於用於確定這些付款的指數或利率的變化而導致的未來租賃付款的變化。承租人通常會將租賃負債的重新計量金額視為對使用權資產的調整。國際財務報告準則第16號下出租人的會計處理與國際會計準則第17號實質上沒有改變。出租人將繼續使用與國際會計準則第17號相同的分類原則對所有租賃進行分類，並區分經營租賃和融資租賃進行會計處理。

相較於國際會計準則17號，國際財務報告準則第16號要求承租人與出租人進行更為廣泛的披露。國際財務報告準則第16號自二零一九年一月一日後開始生效。該準則可供提前採用，但是會計主體不能在採用國際財務報告準則第15號使用。承租人在採納該項準則時，可以選擇採用完全追溯性調整或修正追溯性調整方法。準則的過渡期允許適當的緩解方法。本集團預期於二零一九年一月一日採用國際財務報告準則第16號。本集團目前正評估採用該準則對二零一九年一月一日當期財務狀況的影響。如本財務報表附註46(b)所披露，於二零一七年十二月三十一日，本集團未來不可撤銷的經營租賃最低付款額共計人民幣209.36億元的。在採用國際財務報告準則16號時，其中包含的某些數額可能需要被確認為新的使用權資產和租賃負債。但仍需進一步的分析以確定新確認的使用權資產和租賃負債的金額，這些分析方法包括但不限於分析低值資產租賃及短期租賃的相關金額，其他實用的權宜之計及過渡選擇，及在採用該準則前新簽訂的租約。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

於二零一六年十二月發佈的國際會計準則第40號的修訂澄清了公司何時應將房地產(包括在建或開發中的房地產)轉入或轉出投資房地產。修訂案規定,當房地產滿足或不再滿足投資性房地產的定義並且有證據表明使用發生變化時,該房地產使用用途發生變化。管理層僅改變對該房地產的使用意圖不再作為房地產使用用途的改變的證據。會計主體初次採用該修訂是,應當對採用當日及以後財務期間分別進行確認。會計主體應當在首次使用時重新評估所持房地產的分類,如適用,應對房地產重分類以反映當天的狀況。只有在極大可能不會再有事後調整的情況下才能採用追溯性調整方法。本集團預計將於二零一八年一月一日採用該修訂。該等修訂預期不會對本集團財務報表產生重大影響。

於二零一八年二月發佈的國際會計準則第19號的修訂澄清了當設定受益計劃發生了修訂、縮減或結算時,會計主體需要重新計量在修訂、縮減和結算後的剩餘期間內的服務成本,其採用的精算假設與重新計量設定受益計劃的負債(淨資產)淨額及變化後的計劃資產所使用的假設相一致。確定設定受益計劃修訂、縮減或結算後的剩餘期間內的淨利息將結合以下內容進行計算:(1)設定受益計劃的淨負債(淨資產),反映變更後計劃將提供的福利及資產;(2)用於重新計量設定受益計劃淨負債(淨資產)的折現率。國際會計準則第19號的修訂同時澄清了會計主體在初次確認過去服務成本或結算損益時不需要考慮資產上限的影響,這部分金額將被確認為損益。會計主體在修訂、縮減或結算後應當考慮資產上限的影響。資產上限影響的變化金額扣除淨利息中包含的部分將計入其他綜合收益。國際會計準則第19號的修訂對於重新設定受益計劃的修訂、縮減或結算的影響必須自二零一九年的一月一日開始的第一個財務報告年度開始應用。因此,會計主體對於這之前重新設定受益計劃的修訂、縮減或結算的影響不需要重述。該項修訂預期不會對本集團的財務報表造成重大影響。

國際財務報告解釋公告第22號就實體以外幣收取或支付預付代價並確認非貨幣資產或負債之情況下,當應用香港會計準則第21號時如何釐定交易日期提供指引。該詮釋澄清,就釐定初始確認有關資產、開支或收入(或其部份)時所使用匯率而言,交易日期乃為實體初始確認由預付代價之支付或收取而產生之非貨幣資產(如預付款項)或非貨幣負債(如遞延收入)之日期。倘確認有關項目有多筆預付款項的支付或收取,則實體必須就每筆預付款項的支付或收取釐定交易日期。實體可以自實體首次應用該詮釋的報告期初起或實體首次應用該詮釋的報告期的財務報表內比較資料所示前一報告期初起按全面追溯基準或未來適用基準應用該詮釋。本集團預期將於二零一八年一月一日起以未來適用法採納該詮釋。該詮釋預期不會對本集團的財務報表造成重大影響。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則(續)

國際財務報告解釋公告第23號於二零一七年六月頒佈，該解釋澄清，當稅務處理產生的不確定性影響到對於國際會計準則第12號的應用時，所得稅會計的處理方法(包括當期所得稅和遞延所得稅)。該解釋既不應用於國際會計準則第12號範圍以外的稅收和徵稅，也不特定的包括與所得稅不確定事項的處理有關的收益和處罰。該解釋專門用於澄清(i)會計主體是否單獨考慮所得稅不確定事項的處理；(ii)會計主體在測算稅務部門做出稅務處理時所用的假設；(iii)會計主體如何確認稅收損益、計稅基礎、可使用的未彌補虧損、可使用的稅收抵免以及稅率；(iv)會計主體如何應對實務及所處環境中的變化。該解釋可按照選用追溯重述法或追溯調整法予以採用。本集團預計將於二零一九年一月一日採用該解釋。該項修訂預期不會對本集團財務報告產生任何重大影響。

3 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。

本集團在聯營公司及合資企業的收購後業績及其他綜合收入中所佔的份額，包括在綜合損益表及其他綜合收益中。此外，在聯營公司或合資企業中股權發生變動時，在適用時本集團確認其在股權變動綜合報表中的變動。集團及其聯營公司或合資企業之間的未實現的損益需被抵銷，除非未實現損失產生的資產減值的轉移。因收購聯營公司或合資企業而產生的商譽，包括在本集團對聯營公司或合資企業的投資中。

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

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。

(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「財務費用」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價值。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。

3 重要會計政策摘要(續)

收入的確認與預售票款(續)

(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。

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

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。

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。

3 重要會計政策摘要(續)

所得稅(續)

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，或者不同的課稅實體但是打算將流動所得稅負債和資產以淨額對銷或者同時實現資產和結算負債，預計在未來每一個會計期間重大金額的遞延所得稅負債和資產將進行確認或轉回。

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)
於二零一七年十二月三十一日

3 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協力廠商實體的合營公司；
- (iv) 一個實體為協力廠商實體的合營公司，而另一個實體為該協力廠商實體的聯營公司；
- (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。

3 重要會計政策摘要(續)

物業、機器及設備

除在建工程外，物業、機器及設備按初始成本扣除累計折舊及減值準備列賬。當某項物業、機器及設備被劃分為持有待售資產或作為持有待售的待處置企業的一部分時，它將停止折舊並依據國際財務報告準則第5號進行計量，詳細詮釋見「持有待售的非流動資產及出售組別」部分的會計政策。物業、廠房和設備之項目之成本包括其購買價及任何使資產達致運作狀況及地點以供擬定用途之直接相關成本。

當一項飛機大修進行時，大修費用的成本會包括在物業、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

倘物業、廠房和設備項目之組成部份有不同之可用年期，則該項目之成本按合理之基準分配至各組成部份，每個組成部份獨立計算折舊。殘值、可用年期及折舊方法至少於每個財政年度末進行檢討及調整(如適用)。

物業、廠房和設備項目(包括初始確認之重要部件項目)將在被出售，或預計其使用或出售不再產生未來經濟利益時終止確認。出售或棄用所產生之任何利潤或虧損於資產終止確認當年在損益表中確認，其數額為出售有關資產得款項淨額與賬面值之差額。

在建工程為興建中的樓宇及待安裝的設備，按照成本扣除減值準備列賬並且不計提折舊。在建工程的成本包含工程項目的直接成本和建造期間相關借款資金產生的資本化借款成本。當在建工程竣工達到可使用狀態時，將被重分類至物業、資產和設備下的對應分類中去。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

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賬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。

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(發展中物業、持作出售已落成物業、遞延稅項資產、金融資產及投資物業除外)，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。

3 重要會計政策摘要(續)

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(投資物業及金融資產除外)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、廠房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。

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

投資及其他金融資產(續)

透過損益按公允值列賬之金融資產(續)

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其他開支。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。

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。

3 重要會計政策摘要(續)

投資及其他金融資產(續)

可供出售金融投資(續)

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，在重分類日其公允價值計量的賬面淨值作為其攤餘成本入賬，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。新的攤餘成本與到期價值的差額同樣在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。

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。

3 重要會計政策摘要(續)

金融資產減值(續)

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。

可供出售金融投資

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。

3 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：

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。

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。

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另一項金融負債所取代，或現有負債的條款被大幅修改，此種置換或修改被視作終止確認原有負債並確認新負債處理，而兩者的賬面值差額於損益內確認。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

現金及現金等價物

綜合現金流量表中，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。

綜合財務狀況表中，現金及現金等價物包括用途不受限制的庫存現金和存放銀行現金(包括定期存款)。

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。

3 重要會計政策摘要(續)

租賃(續)

(i) 承租人(續)

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。

(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

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

僱員退休後福利(續)

(ii) 設定受益計劃(續)

淨利息按淨福利負債或資產運用的折現率計算。本集團確認的設定受益計劃責任通過「工資、薪金和福利」和「財務費用」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。

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。

3 重要會計政策摘要(續)

衍生金融工具和對沖會計(續)

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期限少於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。

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

3 重要會計政策摘要(續)

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列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。

3 重要會計政策摘要(續)

業務合併(續)

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。

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。

已將商譽分配給現金產生單位(或現金產生單位組)和該股內部分業務的處置時，與處置的經營有關的商譽計入經營活動的賬面價值，以確定處置的收益或損失。在這些情況下處置的商譽是根據所處置的業務的相對價值和現金產生單位的保留價值來計量的。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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3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，即將承運票款在當期承運與獎勵積分之間進行分配，即將承運票款扣除獎勵積分金額公允價值的部分後確認為收入、獎勵積分金額的公允價值確認為遞延收益。待旅客兌換積分且承運後、交換商品及勞務後或積分失效時，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3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。

4. 重要會計估計及判斷(續)

(e) 遞延稅項

根據財務報表附註3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) 飛機設備零件減值

飛機設備零件減值是基於賬面價值與其可變現淨值相比較。可變現淨值是根據目前的市場情況，歷史經驗和對飛機設備零件的公司未來的經營計劃來估計。可變現淨值會根據市場情況和對飛機設備零件的公司未來的經營計劃的變動而作調整。

(g) 物業、機器及設備的折舊

機身組成本及發動機大修成本的折舊計提方法是基於本集團類似機身和發動機的歷史使用經驗制定的，同時還考慮了預期將發生的大修費用、大修間隔期、以及間隔期內的實際飛行小時率和預計飛行小時綠。判斷和估計的不同對折舊費用的預計及運營的結果會有較為顯著的影響。

除了與發動機大修成本有關的組成部分，其他的物業、機器和設備採用直線法在預計使用年限內扣除預計淨殘值來計提折舊。使用年限是基於本集團的類似固定資產的歷史使用經驗及預計技術變更來確定的。本集團會定期覆核預計使用年限，以此作為每一會計報告期間記錄折舊費用的計量依據。如果未來期間裡發生了重大的會計估計變更，折舊費用將進行相應調整。

(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3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。現金產生單位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)
於二零一七年十二月三十一日

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。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
運輸收入	95,187	89,554
— 客運	91,564	83,577
— 貨運及郵運	3,623	5,977
旅遊服務收入	2,322	3,113
地勤服務收入	1,323	2,850
貨物處理收入	69	794
佣金收入	112	92
其他	3,462	2,501
	102,475	98,904

6 其他營業收入和利得

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
補貼收入(註釋(a))	4,941	4,531
處置物業、機器及設備的收益	69	158
處置預付租賃款的收益	5	3
處置可供出售投資的收益	4	95
可供出售投資產生的股利收入	33	28
處置聯營公司的收益	12	12
從售票仲介機構獲得的補償款	271	228
處置附屬公司的收益(註釋43)	1,754	—
其他(註釋(b))	392	414
	7,481	5,469

註釋：

(a) 補貼收入主要為：(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。

截至二零一七年和二零一六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。

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)。

截至二零一七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	97,698	4,023	—	—	101,721
分部間收入	—	1,018	(1,018)	—	—
報告分部收入	97,698	5,041	(1,018)	—	101,721
報告分部稅前利潤	6,517	363	—	1,740	8,620
其他分部資料					
折舊和攤銷	13,769	190	—	—	13,959
資產減值損失(註釋10)	489	2	—	—	491
利息收入	2,309	(96)	(101)	—	2,112
利息支出	3,080	205	(101)	—	3,184
資本性支出	32,149	657	—	—	32,806

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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	12,378	160	—	—	12,538
資產減值損失(註釋10)	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

於二零一七年十二月三十一日和二零一六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
於二零一七年十二月三十一日					
報告分部資產	216,591	13,376	(5,514)	3,011	227,464
報告分部負債	165,148	11,301	(5,514)	11	170,946
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

* 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。

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」)及臺灣地區(「臺灣」)，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。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	67,923	63,730
港澳臺地區	3,624	3,516
國際	30,928	31,658
合計	102,475	98,904

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	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入總額		101,721	98,560
— 逾期預售票款結轉收入的重分類	(i)	754	344
合併收入		102,475	98,904

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		8,620	6,507
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	(10)	(10)
合併稅前利潤		8,610	6,497

	註釋	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產總額		227,464	210,051
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	21	31
— 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		229,727	212,324

		二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
負債			
報告分部負債總額		170,946	159,955
— 其他		3	3
合併負債		170,949	159,958

註釋：

- (i) 該差異為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(損失)/收益

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
利率互換合約(附註39(a))	—	2
遠期外匯合約(附註39(b))	(311)	—
	(311)	2

9 工資、薪金及福利

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
工資、薪金、花紅及補貼	16,474	14,370
僱員福利	133	235
養老金(附註37(a))	1,987	1,769
醫療保險(附註(a))	663	606
員工住房基金(附註(b))	886	868
員工住房補貼(附註(c))	150	236
內退福利(附註(d))	27	61
	20,320	18,145

註釋：

(a) 醫療保險

本集團大部分中國籍員工參與由當地政府組織的醫療保險計劃。

(b) 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。

(c) 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。

(d) 內退福利

本集團向符合條件的自願接受內部退養安排的員工提供內退福利。本集團根據制定的內部退養計劃承擔對參加內部退養計劃員工每月支付內退生活費的義務，並為這些員工按照當地政府的規定計提並繳納五險一金。內退福利根據多項因素計算，包括自提前退休日期至正常退休日期之間的服務年數以及內部退養所享有的福利。本集團將預計的與履行該義務有關的未來現金流量現值確認為其他長期負債。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

9 工資、薪金及福利(續)

(e) 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：

二零一七年

	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	200	—	200
邵瑞慶	200	—	200
馬蔚華	200	—	200
蔡洪平	200	—	200
監事			
席晟*	—	—	—
馮金雄	584	—	584
巴勝基*	—	—	—
胡際東	1,549	—	1,549
賈紹軍	—	—	—
合計	2,933	—	2,933

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

9 工資、薪金及福利(續)

(e) 董事及監事的酬金(續)

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			
於法鳴*&****	—	—	—
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

* 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。徐昭先生於2018年2月7日辭任。

** 本公司部分董事及監事於二零一六年度新聘任。

*** 季衛東先生於二零一五年度向公司申請辭去獨立董事職務，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。

**** 於法鳴先生於二零一六年度離任監事。

***** 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(二零一六年：無)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

9 工資、薪金及福利(續)

(f) 五位最高薪人員的酬金

於二零一七年度，本公司五位最高薪人員中無任何一位為董事及監事(二零一六年：無)。五位最高薪人員的酬金詳情如下：

	二零一七年 人民幣千元	二零一六年 人民幣千元
工資、薪金、花紅及補貼	8,702	9,319

五位最高薪人員在如下酬金級別的人數：

	人數	
	二零一七年	二零一六年
1,500,001港元至2,000,000港元	—	—
2,000,001港元至2,500,000港元	5	5
	5	5

於二零一七年度，本集團並無給予本公司董事、監事及五位最高薪人員薪酬，以吸引其加入本公司或作為對其離職的賠償(二零一六年：無)。

10 資產減值損失

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
計提飛行設備零件減值準備金(附註26)	112	10
物業、機器及設備減值(附註18)	379	29
持有待售資產減值(附註16)	3	—
沖回應收款項減值準備金(附註27)	(3)	(1)
沖回其他應收款減值準備金	—	(9)
	491	29

11 經營利潤

經營利潤以扣除／(增加)下列項目列示：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
無形資產攤銷(附註17)	142	129
物業、機器及設備折舊(附註18)		
— 自置	7,065	6,388
— 租賃(融資租賃)	6,302	5,563
投資性房地產折舊(附註19)	12	11
包括在其他長期資產中的長期待攤費用攤銷	402	394
預付租賃款攤銷	45	63
飛機設備零件消耗	1,131	1,198
核數師酬金	19	18
補貼收入(附註6)	(4,941)	(4,531)
處置附註公司產生的收益(附註6)	(1,754)	—

12 財務收入

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
利息收入	111	96
匯兌淨收益(註釋13(b))	2,001	—
	2,112	96

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

13 財務支出

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,590	1,529
融資租賃負債利息	1,845	1,349
退休後福利準備利息(註釋37)	98	88
債券及融資券利息	381	359
利率互換合約利息(註釋39(a))	63	122
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))(註釋21)	(793)	(718)
	3,184	2,729
匯兌淨損失(註釋(b))	—	3,574
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋21)	—	(31)
	3,184	6,272

註釋：

- (a) 截至二零一七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3.40%(二零一六年：3.25%)。
- (b) 匯兌收益和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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
所得稅	1,962	1,396
遞延稅項(附註38)	(162)	146
	1,800	1,542

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(二零一六年：16.5%)。

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%(二零一六年：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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
稅前利潤	8,610	6,497
按25%稅率計算的所得稅費用(二零一六年：25%)	2,152	1,624
地方當局制定的較低稅率	(87)	(102)
攤佔聯營公司及合營公司的業績	(63)	(37)
無須納稅收益	(13)	(10)
不可抵稅之費用	38	117
使用以前年度未確認的稅務虧損	(253)	(51)
本年度未予確認的稅務虧損	48	13
使用以前年度未予確認的可抵扣暫時性差異	(13)	(10)
未予確認的可抵扣暫時性差異	2	6
研發費加計扣除	(11)	(8)
稅項費用	1,800	1,542
有效稅率	20.91%	23.73%

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，本集團於截至二零一七年十二月三十一日與二零一六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63.42億元(二零一六年：人民幣44.98億元)和本年內已發行的加權平均股數14,467,585,682(二零一六年：13,811,136,000股)計算。截至二零一七年十二月三十一日止及二零一六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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

16 持有待售資產

於2017年4月27日，本公司董事會決議批准處置上海航空酒店投資管理有限公司(「上航酒店」)。本集團於2017年12月29日與東航集團子公司東航實業集團有限公司(「東航實業」)簽訂股權轉讓協議，將本集團持有的上航酒店100%股權轉讓給東航實業，轉讓價格人民幣7,100元。上航酒店的處置預計將在本報告日起的一年內完成。本集團將上航酒店劃分為持有待售類別。於2017年12月31日，上航酒店資產和負債(剔除公司間應付款人民幣6百萬元)賬面價值如下：

	人民幣百萬元
資產	
物業、機器及設備	2
其他非流動資產	1
應收賬款及應收票據	2
現金及現金等價物	11
存貨	1
	17
持有待售資產減值準備	(3)
持有待售資產	14
負債	
應付賬款及應付票據	(2)
其他應付款及預提費用	(6)
持有待售負債	(8)
與處置組相關的淨資產	6

17 無形資產

	商譽 (註釋(a))		其他 (註釋(b))		總計 人民幣百萬元
	人民幣百萬元	電腦軟件 人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
二零一七年十二月三十一日					
於二零一七年一月一日的原值	11,270	288	66		11,624
添置	—	126	—		126
在建工程轉入	—	3	—		3
本年攤銷	—	(109)	(33)		(142)
出售附屬公司(附註43)	—	(14)	—		(14)
處置	—	(1)	—		(1)
於二零一七年十二月三十一日	11,270	293	33		11,596
於二零一七年十二月三十一日					
原值	11,270	904	98		12,272
累計攤銷	—	(611)	(65)		(676)
賬面淨值	11,270	293	33		11,596
二零一六年十二月三十一日					
於二零一六年一月一日的原值	11,270	252	—		11,522
添置	—	124	98		222
在建工程轉入	—	9	—		9
本年攤銷	—	(97)	(32)		(129)
處置	—	—	—		—
於二零一六年十二月三十一日	11,270	288	66		11,624
於二零一六年十二月三十一日					
原值	11,270	812	98		12,180
累計攤銷	—	(524)	(32)		(556)
賬面淨值	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，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稅後貼現率為11%(二零一六年：11%)。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%(二零一六年：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)
於二零一七年十二月三十一日

18 物業、機器及設備

	飛機、發動機及飛行設備		其他物業			合計
	自置	以融資租賃持有	樓宇	機器及設備	在建工程	
	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
二零一七年十二月三十一日						
於二零一六年十二月三十一日及						
二零一七年一月一日：						
原值	99,653	97,064	8,324	8,201	2,398	215,640
累計折舊和減值準備	(34,914)	(19,890)	(2,450)	(5,206)	—	(62,460)
賬面淨值	64,739	77,174	5,874	2,995	2,398	153,180
於二零一七年一月一日的賬面淨值	64,739	77,174	5,874	2,995	2,398	153,180
添置	3,659	8,277	276	808	2,688	15,708
處置	(656)	(264)	(1)	(103)	—	(1,024)
從在建工程轉入	—	—	1,019	18	(1,037)	—
從飛機預付款轉入(附註21)	1,701	13,378	—	—	—	15,079
從投資性房地產轉入(附註19)	—	—	9	—	—	9
轉至投資性房地產(附註19)	—	—	(2)	—	—	(2)
轉入持有待售資產	—	—	—	(2)	—	(2)
轉至其他非流動資產	—	—	—	—	(327)	(327)
本年折舊	(6,154)	(6,302)	(298)	(613)	—	(13,367)
處置附屬公司(附註43)	(199)	(1,220)	(375)	(208)	(17)	(2,019)
減值準備	(379)	—	—	—	—	(379)
轉出	6,283	(6,283)	(24)	24	—	—
於二零一七年十二月三十一日的賬面淨值	68,994	84,760	6,478	2,919	3,705	166,856
二零一七年十二月三十一日：						
原值	111,297	105,801	8,809	7,934	3,705	237,546
累計折舊和減值準備	(42,303)	(21,041)	(2,331)	(5,015)	—	(70,690)
賬面淨值	68,994	84,760	6,478	2,919	3,705	166,856

18 物業、機器及設備(續)

本集團本年確認了約人民幣3.79億元(二零一六年：人民幣0.29億元)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。

於二零一七年十二月三十一日，本集團賬面淨值分別約為人民幣112.07億元(二零一六年：人民幣175.59億元)的若干飛機及樓宇已用作若干借款協定的抵押品(附註34)。

於二零一七年十二月三十一日，賬面價值為人民幣1,397百萬元(二零一六年十二月三十一日：人民幣1,455百萬元)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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

18 物業、機器及設備(續)

	飛機、發動機及飛行設備			其他物業		合計
	自置	以融資 租賃持有	樓宇	機器及設備	在建工程	
	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
二零一六年十二月三十一日						
於二零一五年十二月三十一日及						
二零一六年一月一日：						
原值	80,402	89,146	7,993	7,486	1,771	186,798
累計折舊和減值準備	(28,557)	(18,029)	(2,266)	(4,704)	—	(53,556)
賬面淨值	51,845	71,117	5,727	2,782	1,771	133,242
於二零一六年一月三十一日的賬面淨值	51,845	71,117	5,727	2,782	1,771	133,242
添置	9,411	4,485	5	651	1,477	16,029
處置	(324)	(58)	(21)	(212)	—	(615)
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
轉至投資性房地產(附註19)	—	—	(38)	—	—	(38)
從飛機預付款轉入	—	—	—	—	(48)	(48)
本年折舊	(5,561)	(5,563)	(273)	(554)	—	(11,951)
減值準備	(29)	—	—	—	—	(29)
轉出	(2,839)	2,839	—	—	—	—
於二零一六年十二月三十一日的賬面淨值	64,739	77,174	5,874	2,995	2,398	153,180
二零一六年十二月三十一日：						
原值	99,653	97,064	8,324	8,201	2,398	215,640
累計折舊和減值準備	(34,914)	(19,890)	(2,450)	(5,206)	—	(62,460)
賬面淨值	64,739	77,174	5,874	2,995	2,398	153,180

19 投資性房地產

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
原值		
一月一日結餘	402	344
從物業、機器及設備轉出(註釋18)	4	58
從物業、機器及設備轉入(註釋18)	(14)	—
十二月三十一日結餘	392	402
累計折舊		
一月一日結餘	81	50
從物業、機器及設備轉出(註釋18)	2	20
從物業、機器及設備轉入(註釋18)	(5)	—
本年度折舊(註釋11)	12	11
十二月三十一日結餘	90	81
賬面淨值		
十二月三十一日結餘	302	321

於二零一七年十二月三十一日，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628百萬元(二零一六年：人民幣604百萬元)。

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39百萬元(2016年：人民幣37百萬元)。

於2017年12月31日，賬面價值為人民幣112百萬元的投資性房地產(2016年12月31日：人民幣119百萬元)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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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：

樓宇	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 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： 於二零一七年十二月三十一日	—	198	430	628
於二零一六年十二月三十一日	—	183	421	604

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(二零一六年：無)。

在對建築物的狀況以及所在位置進行考慮後，通過參考市場價格的調整，估算出具有可比市場價格的公允價值。

沒有可比市場價格的建築物的公允價值，是用貼現現金流量估值模型估計的。使用了大量潛在的參數進行估計，如租金、租金增長率、房屋長期空置率和折現率等。

20 預付租賃款

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日賬面價值	2,064	2,094
本年度確認	(347)	(30)
十二月三十一日賬面價值	1,717	2,064

預付租賃款乃指未攤銷的預付土地使用權租賃款項。

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日**21 飛機預付款**

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	23,357	21,207
本年支付	15,681	17,991
資本化利息(附註13)	793	749
轉至物業、機器及設備(附註18)	(15,079)	(16,590)
十二月三十一日結餘	24,752	23,357

22 投資於聯營公司

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
非上市投資的成本	1,116	1,069
攤佔淨資產	538	467
	1,654	1,536

投資於聯營公司的變動如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	1,536	1,543
對聯營公司新增投資額	47	—
攤佔聯營公司業績	202	148
攤佔聯營公司所持的可供出售投資的公允值變動	10	(1)
本年收到的股息	(141)	(154)
十二月三十一日結餘	1,654	1,536

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

22 投資於聯營公司(續)

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
		二零一七年 百萬元	二零一六年 百萬元	二零一七年	二零一六年	
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

註釋：

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

22 投資於聯營公司(續)

下表列示了對本集團單項不重要的聯營企業的合計財務資訊：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
本集團在聯營企業淨利潤中所佔份額	202	148
本集團在聯營企業其他綜合收益中所佔份額	10	(1)
本集團在聯營企業綜合收益總額中所佔份額	212	147
本集團在聯營企業投資的賬面價值	1,654	1,536

23 投資於合營公司

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
非上市投資的成本	369	352
攤佔淨資產	188	172
	557	524

投資於合營公司的變動如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	524	518
添置	17	—
攤佔業績	49	39
本年收到的股息	(33)	(33)
十二月三十一日結餘	557	524

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

23 投資於合營公司(續)

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
		二零一七年 百萬元	二零一六年 百萬元	二零一七年	二零一六年	
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
西安東航賽峰起落架系統 維修有限公司 (「西安賽峰」)	中國 二零一七年七月十二日	美元40	—	50%	—	提供飛機、發動機和 其他相關部件的維修 服務。

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。

23 投資於合營公司(續)

下表列示了對本集團單項不重要的合營企業的合計財務資訊：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
本集團在合營企業淨利潤中所佔份額	49	39
本集團在合營企業綜合收益總額中所佔份額	49	39
本集團對合營企業投資的賬面價值	557	524

24 可供出售投資

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
上市權益性投資的公允價值	693	538
非上市權益性投資的成本	107	107
	800	645

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1.56億元(二零一六年：人民幣1.00億元)。

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。

於二零一七年十二月三十一日，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減值入賬。本集團不打算在可預見的未來處置該部分投資。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

25 其他非流動資產

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
經營性租賃飛機相關的押金	217	285
遞延飛行員養成費	1,288	1,182
購入飛機所得應收回扣款	65	83
預付租金	—	426
預付物業、機器及設備購置款	681	299
其他長期資產	676	694
	2,927	2,969

26 飛行設備零件

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
飛行設備零件	2,716	2,713
減：零件跌價準備	(531)	(465)
	2,185	2,248

飛行設備零件跌價準備的變動如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	465	541
本年度計提(附註10)	112	10
零件處置的跌價準備核銷	(1)	(86)
處置附屬公司	(45)	—
十二月三十一日結餘	531	465

27 應收賬款及應收票據

給予顧客的還款期按個別情況釐定。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
應收賬款	2,124	2,630
應收票據	—	30
十二月三十一日結餘	2,124	2,660

於二零一六年十二月三十一日，根據發票／賬單日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
九十日內	1,912	2,324
九十一日至一百八十日	38	167
一百八十一日至三百六十五日	100	102
超過三百六十五日	162	182
應收賬款減值撥備	2,212 (88)	2,775 (115)
	2,124	2,660

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

27 應收賬款及應收票據(續)

於二零一七年十二月三十一日，應收賬款及應收票據人民幣1.31億元(二零一六年：人民幣2.67億元)已經逾期但並無減值。由於相關客戶在集團具有良好的信用記錄，董事會認為根據以往經驗，由於信貸的質量沒有發生重大變化。該等應收賬款與應收票據是完全可以收回的，因此沒有對此進行計提減值準備。此等應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
逾期：		
九十日以內	38	167
九十一日至一百八十日	93	30
一百八十一日至三百六十五日	—	70
	131	267

應收賬款減值撥備的變動如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	115	216
已確認減值虧損(附註10)	6	8
年內列為未能收回的應收款核銷	(13)	(100)
減值迴轉金額(附註10)	(9)	(9)
處置附屬公司	(5)	—
轉入持有待售資產	(6)	—
十二月三十一日結餘	88	115

於二零一七年十二月三十一日，賬面價值為0.46億元(二零一六年：人民幣0.66億元)的應收賬款已經減值，並已按照單項計提全額減值撥備。

截止二零一七年十二月三十一日，餘下涉及0.42億元的應收賬款減值撥備採用組合計提。其涉及人民幣1.23億元的應收賬款來源於處於財務困境或發生本金或利息違約未付的客戶，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

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
待抵扣增值稅	3,662	1,746
應收出口退稅	1,387	615
應收補貼款	1,450	762
預付所得稅	139	283
預付供應商款項	218	2,327
預付飛機經營性租賃租金	319	382
應收股息	183	—
購入飛機所得應收回扣款	944	1,489
租賃訂金	200	233
應收有關連公司款項(附註47(c)(i))	569	616
經營性租賃飛機相關的押金	76	140
其他	365	838
	9,512	9,431
減：減值撥備	(198)	(200)
	9,314	9,231

29 限制性銀行存款及短期銀行存款

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
原到期日在一年以上的銀行存款	—	3
限制性銀行存款	51	40
	51	43

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

30 現金及現金等價物

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
現金	2	3
銀行存款	4,603	1,692
	4,605	1,695

於二零一七年十二月三十一日，以人民幣計量的現金與現金等價物餘額為人民幣32.39億元(二零一六年：人民幣8.14億元)。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。

31 應付賬款及應付票據

本期末應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
九十日以內	2,791	2,994
九十一日至一百八十日	59	57
一百八十一日至三百六十五日	161	83
一至兩年	71	77
超過兩年	102	165
	3,184	3,376

於二零一七年十二月三十一日，本集團應付賬款及應付票據餘額中應付關聯公司餘額分別為人民幣2.41億元(二零一六年：人民幣2.32億元)(附註47(c)(ii))。

於二零一七年十二月三十一日，應付票據總額為人民幣11.73億元(二零一六年：人民幣11.20億元)。

32 其他應付款及預提費用

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
預提工資、薪金及福利	2,711	3,662
預提飛機起降費用	2,707	2,323
預提飛機航油費用	1,369	1,774
預提飛機大修費用	1,760	1,253
預收款項	1,342	966
關稅及應付稅費	1,483	1,507
預提其他營運費用	1,848	1,561
從票務銷售代理收取的訂金	549	764
其他長期負債的流動部份(附註36)	1,038	635
職工住房補貼	323	363
應付有關連公司款項(附註47(c)(ii))	2,111	2,534
退休後福利準備的流動部份(附註37(b))	168	173
其他	2,455	2,735
	19,864	20,250

33 融資租賃負債

於二零一七年十二月三十一日，本集團以融資租賃方式租入飛機235架(二零一六年：226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 二零一七年 人民幣百萬元	最低租金之現值 二零一七年 人民幣百萬元	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
一年內	11,651	9,241	8,123	6,447
第二年	10,408	8,162	7,526	6,054
第三年至第五年(包括首尾兩年)	27,895	22,847	21,905	18,415
五年以後	30,196	26,618	33,277	30,125
總額	80,105	66,868	70,831	61,041
減：一年內償還部分	(11,651)	(9,241)	(8,123)	(6,447)
長期部分	68,454	57,627	62,708	54,594

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

34 借款

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	4,816	7,169
— 無抵押	108	3,435
有擔保債券(註釋(b))	10,956	8,476
無擔保債券(註釋(b))	8,831	8,810
	24,711	27,890
流動部份		
長期銀行借款		
— 有抵押(註釋(a))	1,028	1,724
— 無抵押	3,103	135
短期銀行借款		
— 無抵押	24,959	9,983
短期融資券(註釋(c))	10,000	17,000
	39,090	28,842
借款總額	63,801	56,732
銀行借款應於下列期間內償還		
一年內	39,090	28,842
第二年	6,527	4,833
第三年至第五年(包括首尾兩年)	8,797	13,281
五年以後	9,387	9,776
借款總額	63,801	56,732

註釋：

- (a) 於二零一七年十二月三十一日，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112.07億元(二零一六年：人民幣175.59億元)(附註18)。

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1200億元的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))。

於二零一七年十一月十六日，東航海外按照面值發行新加坡元5億元的三年期公司債券，年利率為2.80%，每半年付息一次。此債券將在到期日二零二零年十一月十六日按照面值贖回。本公司為上述債券提供無條件及不可撤回擔保。

- (c) 於二零一七年八月二十一日，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4.16%，期限為270天。

於二零一七年八月二十二日，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4.25%，期限為150天。

於二零一七年九月十二日，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4.25%，期限為179天。

於二零一七年九月二十六日，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4.20%，期限為179天。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

34 借款(續)

長期借款的條款概括如下：

借款利率及到期日		二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
長期銀行借款			
人民幣	年利率介於3.10%至3.48%不等，借款至2021年最後到期 (2016年：3.40%至4.41%)	3,028	3,278
美元	年利率介於6個月LIBOR + 0.55%至6個月LIBOR+2.85% 不等，借款至2025年最後到期 (2016年：6個月LIBOR+0.75%至6個月LIBOR+3.75%)	2,003	4,970
歐元	年利率為3個月EURIBOR+0.5%，借款至2026年最後到期 (2016年：3個月EURIBOR+0.5%)	4,024	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 (2016年：3.03%至5.05%)	7,794	7,792
新加坡元	年利率為2.80%，借款至2020年最後到期	2,435	—
韓元	年利率為2.05%，借款至2019年最後到期(2016年：2.05%)	727	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 (2016年：3.00%至3.39%)	8,500	8,500
韓元	年利率為2.85%，借款至2019年最後到期(2016年：2.85%)	331	310
		28,842	29,749

本集團的短期借款均為一年以內償還的借款。於二零一七年十二月三十一日，短期借款的年利率介於0.70%至4.35%（二零一六年：1.49%至4.35%）。

35 經營租賃飛機退租檢修準備

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	3,670	3,503
本年計提	1,214	1,010
本年度支付	(1,865)	(843)
十二月三十一日結餘	3,019	3,670
減：流動部份	(981)	(1,175)
長期部份	2,038	2,495

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。二零一七年十二月三十一日和二零一六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

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
常旅客計劃尚未兌換獎勵積分的公允價值	2,030	1,750
融資租賃的長期應付關稅及其他稅項	1,411	1,608
其他長期應付款	1,321	1,151
	4,762	4,509
減：計入其他應付款及預提費用中的流動部份(附註32)	(1,038)	(635)
長期部份	3,724	3,874

37 退休後福利準備**(a) 養老金 — 設定提存**

本集團在其營運地區參與當地省市政府管轄的定額供款的養老金計劃。本集團大多數中國僱員符合參與本集團的養老金計劃之條件。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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

37 退休後福利準備(續)

(b) 退休後福利

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

該計劃受利率風險和退休金受益人的預期壽命變動風險的影響。

於2017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。

下表為在合併資產負債表中所確認的退休後福利準備如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
退休後福利準備	2,670	3,063
減：流動部份	(168)	(173)
長期部份	2,502	2,890

下表為財務報告日所使用的主要精算假設：

	二零一七年	二零一六年
各類人員退休後福利年貼現率(%)	4.10%	3.50%
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 2010-2013， 男性CL5，女性CL6
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%

37 退休後福利準備(續)**(b) 退休後福利(續)**

下表為二零一七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：

	退休後福利準備		退休後福利準備	
	增加%	增加/(減少)	減少%	增加/(減少)
二零一七年				
退休後福利計劃折現率	0.25	(73)	0.25	77
養老福利年增長率	1.00	283	1.00	(240)
醫療福利年增長率	1.00	40	1.00	(33)
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)

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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一年以內	168	173
兩至五年	679	706
五至十年	851	894
十年以上	3,049	3,342
預期支付總額	4,747	5,115

於二零一七年十二月三十一日，退休後福利準備平均期間為13年(二零一六年：13.5年)。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

37 退休後福利準備(續)

(b) 退休後福利(續)

退休後福利準備變動如下：

二零一七年

	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				結算額	處置附屬公司	二零一七年 十二月三十一日	
	二零一七年 一月一日	服務費用	淨利息費用	計入損益的 有關費用	由財務經驗 導致的 精算損益	由人口統計 變化導致的 精算損益	由經驗差異 導致的 精算損益	其他綜合 收益中確認的 重計量收益				二零一七年 一月一日
設定受益義務/福利費用	3,063	—	98	98	(220)	—	96	(124)	(200)	(167)	2,670	

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				結算額	二零一六年 十二月三十一日	
	二零一六年 一月一日	服務費用	淨利息費用	計入損益的 有關費用	由財務經驗 導致的 精算損益	由人口統計 變化導致的 精算損益	由經驗差異 導致的 精算損益	其他綜合 收益中確認的 重計量收益			二零一六年 一月一日
設定受益義務/福利費用	2,750	—	88	88	(80)	373	117	410	(185)	3,063	

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，按下列金額在合併資產負債表內列示：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
遞延稅項資產	122	79
遞延稅項負債	(18)	(86)
遞延稅項資產／(負債)淨額	104	(7)

遞延稅項資產／(負債)淨額的變動如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一月一日結餘	(7)	235
計入損益貸項／(借項)(附註14)	162	(146)
計入其他綜合收益借項	(51)	(96)
十二月三十一日結餘	104	(7)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

38 遞延稅項(續)

遞延稅項資產及負債在同一稅法機構下抵銷前的結餘由以下的稅務影響組成：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
遞延稅項資產：		
飛機設備零件的跌價準備	51	22
應收款減值準備	64	70
物業、機器及設備減值準備	104	11
衍生金融工具	82	15
可供出售投資減值準備	25	25
其他應付款及預提費用	29	88
長期賬齡應付未付款	5	7
	360	238
遞延稅項負債：		
折舊及攤銷	(56)	(85)
可供出售投資	(162)	(123)
衍生金融工具	(38)	(37)
	(256)	(245)
	104	(7)

38 遞延稅項(續)

遞延稅項資產/(負債)淨額的變動如下：

	計入損益		計入其他	
	年初餘額	(借項)/貸項	綜合收益	年末餘額
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	(借項)/貸項	人民幣百萬元
二零一七年度				
飛機設備零件的跌價準備	22	29	—	51
應收款減值準備	70	(6)	—	64
物業、機器及設備減值準備	11	93	—	104
衍生金融工具	15	78	(11)	82
可供出售投資減值準備	25	—	—	25
其他應付款及預提費用	88	(59)	—	29
長期賬齡應付未付款	7	(2)	—	5
	238	133	(11)	360
折舊及攤銷	(85)	29	—	(56)
可供出售投資	(123)	—	(39)	(162)
衍生金融工具	(37)	—	(1)	(38)
	(245)	29	(40)	(256)
遞延稅項資產/(負債)淨額	(7)	162	(51)	104

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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	計入其他 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)

38 遞延稅項(續)

於財務報告日，本集團的未確認遞延稅項資產的相關餘額列示如下：

	二零一七年		二零一六年	
	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	42	167	409	1,637
其他可抵扣暫時性差異	6	27	32	128
未確認遞延稅項資產合計	48	194	441	1,765

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二零一八年至二零二二年間到期。

於二零一七年十二月三十一日，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	
	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
十二月三十一日結餘				
利率互換合約(註釋(a))	151	137	14	47
外匯遠期合約(註釋(b))	—	11	311	11
合計	151	148	325	58
減：流動部份				
— 外匯遠期合約	—	(11)	(324)	(11)
非流動部份	151	137	1	47

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40)。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。於二零一七年十二月三十一日，本集團仍持有尚未交易的利率互換合約的名義金額約為14.20億美元(二零一六年：16.36億美元)，並將於二零一八年至二零二五年間到期。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

39 衍生金融工具(續)

(a) 利率互換合約(續)

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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
已實現損失(計入財務支出)	(63)	(122)
未實現收益		
— 現金流套期(計入其他綜合收益)	47	166
— 公允價值套期(計入衍生金融工具公允價值變動損益)	—	2
	(16)	46

(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人民幣同時購入美元的外匯遠期合約，屬於公允價值套期。於二零一七年十二月三十一日，本集團持有尚未交易的外匯套期合約的名義金額約為8.29億美元(二零一六年：4.40億美元)，並將於二零一八年到期。

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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
已實現收益(計入財務支出)	(177)	5
未實現損失		
— 現金流套期(計入其他綜合收益)	—	(16)
— 公允價值套期(以衍生金融工具公允價值變動確認收益)	(311)	—
	(488)	(11)

40 金融資產與金融負債

(a) 金融工具(按類別)

	借款及 應收款項 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	總計 人民幣百萬元
二零一七年				
金融資產				
可供出售投資	—	—	800	800
衍生工具	—	151	—	151
應收賬款及應收票據	2,124	—	—	2,124
預付款及其他應收款	3,913	—	—	3,913
限制性銀行存款和短期銀行存款	51	—	—	51
現金及現金等價物	4,605	—	—	4,605
其他非流動資產	293	—	—	293
總計	10,986	151	800	11,937

	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	總計 人民幣百萬元
二零一七年			
金融負債			
借款	—	63,801	63,801
融資租賃負債	—	66,868	66,868
衍生工具	325	—	325
應付賬款及應付票據	—	3,184	3,184
其他應付款及預提費用	—	12,964	12,964
總計	325	146,817	147,142

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(a) 金融工具(按類別)(續)

	借款及 應收款項 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	總計 人民幣百萬元
二零一六年				
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
預付款及其他應收款	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
其他非流動資產	285	—	—	285
總計	7,620	148	645	8,413

	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	總計 人民幣百萬元
二零一六年			
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
應付賬款及應付票據	—	3,376	3,376
其他應付款及預提費用	—	12,942	12,942
總計	58	134,091	134,149

40 金融資產與金融負債(續)

(b) 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。2017年12月31日，外匯遠期合約名義本金為人民幣5,415百萬元。有關外匯遠期合約的詳細情況參見財務報表附註39(b)相關部份。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(b) 金融風險因素(續)

外匯風險(續)

下表披露了集團在財務報告日的外匯風險：

	二零一七年			
	美元 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	新加坡元 人民幣百萬元	韓元 人民幣百萬元
應收賬款	31	3	16	16
現金及現金等價物	961	74	28	—
其他應收款	1,065	—	1	131
應付賬款及其他應付款	(111)	—	(6)	—
融資租賃負債	(29,254)	—	(627)	—
借款	(7,555)	(4,921)	(2,435)	(1,058)

	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	79	99	2	27
現金及現金等價物	702	39	15	—
其他應收款	1,636	—	8	125
其他非流動資產	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)

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：

	二零一七年		二零一六年	
	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	(260)/260	41/(41)	(377)/377	23/(23)
人民幣兌歐元(貶值)/升值	(36)/36	—	(31)/31	—
人民幣兌新加坡元(貶值)/升值	(23)/23	—	(2)/2	—
人民幣兌韓元(貶值)/升值	(7)/7	—	(6)/6	—

40 金融資產與金融負債(續)

(b) 金融風險因素(續)

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)。

下表顯示了集團在財務報告日的帶息金融工具的概況：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
浮動利率工具		
現金及現金等價物	4,605	1,695
限制性存款和短期銀行存款	51	43
借款	(13,272)	(15,419)
融資租賃負債	(66,868)	(61,041)
利率互換合約名義本金	9,280	11,352
	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
固定利率工具		
借款	(50,529)	(41,313)

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：

	二零一七年		二零一六年	
	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元	對損益的影響 人民幣百萬元	對其他 綜合收益的影響 人民幣百萬元
浮動利率工具	(142)	17	(140)	21

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(b) 金融風險因素(續)

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25%(二零一六年：21%)。

於二零一七年十二月三十一日，本集團不存在尚未到期的原油期權合約。

於二零一七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12.57億元(二零一六年：上升/降低人民幣9.81億元)。

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。於二零一七年十二月三十一日，本集團應收BSP代理人的款項約為人民幣7.17億元(二零一六年：人民幣9.22億元)。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信用等級評價較高的金融機構進行。管理層針對任何一家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。

40 金融資產與金融負債(續)

(b) 金融風險因素(續)

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銀行短期及長期貸款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
二零一七年十二月三十一日					
借款	41,060	7,325	10,161	10,014	68,560
衍生金融工具	324	—	1	—	325
融資租賃負債	11,651	10,408	27,895	30,196	80,150
應付賬款，應付票據及其他應付款	16,148	—	—	—	16,148
總額	69,183	17,733	38,057	40,210	165,183
	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

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(c) 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。於截至二零一七年十二月三十一日及二零一六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。於二零一七年及二零一六年十二月三十一日，資產負債率如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
總負債	170,949	159,958
總資產	229,727	212,324
資產負債率	0.74	0.75

(d) 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

以下是本集團除賬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賬面價值與公允價值：

	2017		2016	
	賬面價值 人民幣百萬元	公允價值 人民幣百萬元	賬面價值 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	217	193	285	258
金融負債				
長期借款	24,711	23,812	27,890	28,075
應付融資租賃款	57,627	57,352	54,594	50,408
總計	82,338	81,164	82,484	78,483

40 金融資產與金融負債(續)

(d) 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、應付賬款及應付票據、預付款、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、短期融資券和短期擔保債券的公允價值。因期限較短，公允價值與賬面價值相若。

經營性租賃飛機相關的押金、長期銀行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，並將其未來現金流量按照市場上具有可比信用等級公司在相同條件下獲取相同現金流量的利率進行折現，以其折現後的現值確認其公允價值。

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。於二零一七年十二月三十一日，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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(d) 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：

於二零一七年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
資產				
衍生金融工具				
— 利率互換合約(附註39(a))	—	151	—	151
可供出售投資(附註24)	693	—	—	693
總額	693	151	—	844
負債				
衍生金融工具				
— 外匯遠期合約(附註39(b))	—	311	—	311
— 利率互換合約(附註39(a))	—	14	—	14
總額	—	325	—	325

40 金融資產與金融負債(續)

(d) 金融資產和金融負債的公允價值評估(續)

公允價值架構(續)

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	
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(附註24)	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

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。

衍生工具的公允價值採用估值法確定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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

40 金融資產與金融負債(續)

(d) 金融資產和金融負債的公允價值評估(續)

公允價值架構(續)

披露了公允價值的資產和負債：

於二零一七年十二月三十一日	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元	
資產				
包含在其他非流動資產內的 經營性租賃飛機相關的押金	—	193	—	193
負債				
長期借款	2,678	21,134	—	23,812
應付融資租賃款	—	57,352	—	57,352
總額	2,678	78,486	—	81,164
於二零一六年十二月三十一日				
	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	總計 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

41 股本

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 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」)		
— 上海勵程資訊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	9,808	8,481
	9,808	9,808
在國際證券交易所上市的H股(「H股」)	4,659	4,659
	14,467	14,467

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
二零一七年一月一日	14,467
發行股票	—
二零一七年十二月三十一日	14,467

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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
二零一六年一月一日結餘	22,327	(778)	(51)	184	(2,579)	5,168	24,271
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	—	—	—	—	36	—	36
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(附註48)	—	—	—	—	—	(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
二零一七年一月一日結餘	29,540	(778)	56	328	(2,947)	8,784	34,983
現金流量套期的未實現收益(附註39)	—	—	35	—	—	—	35
可供出售投資的公允價值變動	—	—	—	—	110	—	110
聯營公司所持的可供出售金融資產的 公允價值變動	—	—	—	—	10	—	10
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	122	—	122
提取法定盈餘公積	—	—	—	212	—	(212)	—
本公司權益持有者應佔利潤	—	—	—	—	—	6,342	6,342
二零一六年度分紅	—	—	—	—	—	(709)	(709)
二零一七年十二月三十一日結餘	29,540	(778)	91	540	(2,705)	14,205	40,893

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未有可分配的稅後利潤。

43 出售附屬公司

本公司與東航集團下屬全資子公司東方航空產業投資有限公司(「東航產投」)於2016年11月29日簽署了《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。於2017年2月8日完成全部股權轉讓手續。

	二零一七年 二月八日 人民幣百萬元
淨資產處置：	
無形資產(附註17)	14
物業、機器及設備(附註18)	2,019
預付租賃款	305
其他非流動資產	429
遞延稅項資產	4
飛機設備零件	59
應收賬款	1,097
預付款及其他應收款	670
現金及現金等價物	536
限制性銀行存款	1
預售票款	(124)
應付賬款	(1,915)
其他應付款及預提費用	(1,090)
應付稅項	(26)
融資租賃負債	(409)
借款	(262)
經營租賃飛機退租檢修準備	(511)
其他長期負債	(47)
退休後福利準備	(158)
非控制性權益	87
淨資產	679
處置附屬公司的收益	1,754
收到的現金：	2,433

對現金和現金等價物的淨流入情況的分析如下：

	二零一七年 二月八日 人民幣百萬元
收到的現金	2,433
已處置的現金及銀行存款	(536)
處置附屬公司產生的現金及現金等價物的淨增加	1,897

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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：

	二零一七年	二零一六年
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%

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
歸屬於少數股東的損益：		
東航江蘇	216	191
東航雲南	67	75
東航武漢	178	173
中貨航	3	29
向東航江蘇少數股東支付的股利：	37	56
向東航武漢少數股東支付的股利：	22	—
於資產負債表日累計的少數股東權益餘額：		
東航江蘇	1,416	1,236
東航雲南	641	574
東航武漢	1,393	1,249
中貨航	—	(105)

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銷前的金額：

二零一七年	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	8,257	8,939	4,289	507
費用總額	7,680	8,244	3,843	462
淨利潤	577	695	446	45
綜合收益總額	580	695	461	45
流動資產	1,124	1,230	79	—
非流動資產	9,313	16,171	7,047	—
流動負債	2,260	4,471	1,576	—
非流動負債	4,395	6,282	2,067	—
經營活動產生的現金流量淨額	1,491	1,230	846	—
投資活動產生的現金流量淨額	(588)	(274)	(156)	—
籌資活動產生的現金流量淨額	(894)	(948)	(682)	—
匯率變動對現金及現金等價物的影響	—	—	—	—
現金和現金等價物的淨增加	9	8	8	—

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

44 存在重大少數權益的附屬公司(續)

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

45 合併現金流量表附註

(a) 經營產生的現金流量

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
稅前利潤	8,610	6,497
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	13,769	12,345
無形資產攤銷	143	129
投資性房地產折舊	12	11
預付租賃款攤銷	45	63
物業、機器及設備的處置收益	(13)	(74)
處置預付租賃款的收益	(5)	(3)
出售附屬公司的收益	(1,754)	—
出售聯營公司的收益	(12)	(12)
出售可供出售投資的收益	(4)	(95)
持有可供出售投資取得的投資收益	(33)	(28)
攤佔聯營公司業績	(202)	(148)
攤佔合營公司業績	(49)	(39)
淨匯兌損失	(2,378)	3,246
衍生金融工具的公允值變動收益	311	(2)
資產減值損失	491	29
利息收入	(111)	(96)
利息費用	3,184	2,641
營運資本變動前年度利潤	22,004	24,464
營運資本變動		
飛機設備零件	(109)	(202)
應收賬款及應收票據	(500)	208
預付款及其他應收款	(753)	(839)
限制性銀行存款和短期銀行存款	(8)	(8)
預售票款	(569)	1,836
應付賬款及應付票據	1,725	(336)
其他應付款及預提費用	340	1,424
職工住房補貼	62	(57)
其他長期負債	(728)	(883)
退休後福利準備	(217)	321
經營租賃飛機退租檢修準備	(139)	167
經營性租賃押金	—	59
經營產生的現金流量	21,108	26,154

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

45 合併現金流量表附註

(b) 主要非現金交易

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
以融資租賃方式購買飛機	6,865	8,838

(c) 由融資活動所產生的負債變化

	銀行貸款及 其他貸款 人民幣百萬元	融資租賃負債 人民幣百萬元
於二零一七年一月一日	56,732	61,041
由融資現金流產生的變化	7,450	(10,587)
作為處置組重分類的部分	(262)	(409)
匯率變動	(119)	(2,362)
新增融資租賃	—	19,185
於二零一七年十二月三十一日	63,801	66,868

46 承諾

(a) 資本支出承諾

本集團的資本支出承諾如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	87,030	123,019
— 其他物業、機器及設備	7,572	9,550
— 投資	208	140
	94,810	132,709

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：

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

46 承諾(續)

(a) 資本支出承諾(續)

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
一年內	28,322	28,384
第二年	27,516	32,306
第三年	19,273	28,983
第四年	7,829	18,334
超過四年	4,090	15,012
	87,030	123,019

以上資本承諾代表未來現金或其他資源的流出。

(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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
飛機、發動機及飛行設備		
一年內	3,048	3,814
第二年	2,559	3,124
第三年至第五年(包括首尾兩年)	7,112	7,616
五年以後	7,528	7,605
	20,247	22,159
土地及樓宇		
一年內	332	362
第二年	164	225
第三年至第五年(包括首尾兩年)	156	411
五年以後	37	732
	689	1,730
	20,936	23,889

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

47 有關連人士交易

本集團由東航集團控制。於二零一七年十二月三十一日，東航集團直接持有本公司35.06%之股權(二零一六年：35.06%)。此外，二零一七年十二月三十一日，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(二零一六年：18.15%和3.16%)。

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。在此基礎上關聯方包括東航集團及其附屬公司(除本集團外)、其他國有企業及其附屬公司(「其他國有企業」)、本公司能夠控制或施加重大影響的實體和企業以及本公司的關鍵管理人員及他們的近親屬。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資訊都已進行了準確的披露。

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：

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
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及其附屬公司(「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
東方航空物流有限公司及其附屬公司(「東航物流」)(註釋)	受同一母公司控制
東方航空產業投資有限公司(「東航產投」)	受同一母公司控制
中國民航資訊網路股份有限公司(「中航信」)	本公司一董事兼副總經理 擔任中航信董事
中國航空器材有限責任公司及其附屬公司(「中航材」)	本公司一董事兼副總經理 擔任中航材董事
Air France-KLM集團公司(「法荷航」)	本公司一董事兼副總經理 擔任法荷航董事

註釋：東航物流在2017年2月8日被東航產投收購後已成為集團關聯方，並不再是該公司的附屬公司。

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

47 有關連人士交易(續)

(b) 有關連人士交易

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)	
			二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
存款利息收入	東航財務公司	(iv)	29	23
借款利息支出	東航財務公司	(iv)	(2)	(10)
	東航集團	(iv)	(1)	(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)	(145)	(105)
飛機及發動機的維修及保養費用	機輪剎車	(ii)	(152)	(176)
	科技宇航	(ii)	(276)	(252)
	上海普惠	(ii)	(2,538)	(2,049)
	上海滬特	(ii)	(60)	(84)
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(ii)	(22)	(21)
廣告費用*	東航傳媒	(ii)	(23)	(36)
媒體特許權使用費	東航傳媒	(iii)	15	17
接受物流服務	東航進出口	(ii)	(87)	(72)
接受系統服務	華東凱亞	(ii)	(44)	(79)
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	(1,254)	(1,054)
	東航實業	(i)	(72)	(51)
	東航進出口	(i)	(58)	(50)
貨物代理服務收入	東航進出口	(iii)	—	15
接受汽車修理服務、飛機維修生產服務、 供應運輸生產車輛設備以及機上供應品*	東航實業	(ii)	(68)	(86)
接受設備生產及維修服務	柯林斯維修	(ii)	(62)	(30)
	東航實業	(ii)	(53)	(11)
接受物業管理及綠化養護服務	東航實業	(ii)	(75)	(59)
接受酒店住宿服務	東航實業	(ii)	(104)	(91)
物業租賃費*	東航集團	(ii)	(54)	(54)

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

47 有關連人士交易 (續)

(b) 有關連人士交易

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)	
			二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(ii)&(vi)	(281)	—
接受客機腹艙委託經營服務*	東航物流	(ii)&(vi)	(117)	—
接受飛行員轉入	東航物流	(ii)&(vi)	(7)	—
貨運物流業務保障服務*	東航物流	(ii)&(vi)	100	—
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(ii)&(vi)	(9)	—
融資租賃支出*	東航租賃	(ii)	(1,997)	(2,721)
經營性租賃支出*	東航租賃	(ii)	(25)	—
處置附屬公司	東航產投	(v)	2,433	—
民航資訊網絡服務**	中航信	(ii)	(551)	(590)
飛行訓練費支出	墨爾本飛培	(ii)	(138)	(68)
接受航材保障服務**	中航材及其 附屬公司	(ii)	(98)	—
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(ii)	(399)	—
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(ii)	622	—

- (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。
- (vi) 本集團與東航物流的關聯交易僅包含本集團處置東航物流後發生的交易。(註釋43)

47 有關連人士交易(續)

(b) 有關連人士交易

* 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章所定義的有關連交易或持續有關連交易。

** 上文之有關連人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續有關連交易。

截至2017年12月31日和截至2016年12月31日，本集團與由中國政府直接或間接控制、共同控制或有顯著影響的實體的重大交易，主要包括銀行存款／借款和其相應的利息收入／支出，以及銷售和購買商品服務。本集團與關聯方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關聯方簽訂的條款和協定執行。

(c) 有關連人士餘額

(i) 應收有關連公司款項

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
應收賬款		
東航物流	194	—
東航食品	1	—
	195	—
	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
預付款及其他應收款		
東航進出口	379	536
科技宇航	10	16
東航食品	135	57
東航傳媒	29	—
東航實業	2	2
東航集團	9	—
中航信	5	—
其他	—	5
	569	616

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。

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
應付賬款及應付票據		
東航進出口	51	85
東航食品	31	37
科技宇航	105	45
東航實業	25	19
柯林斯維修	1	2
東航集團	4	3
中航材	9	18
上海滬特	14	19
其他	1	4
	241	232

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
其他應付款及預提費用		
東航進出口	2	240
上海普惠	578	324
東航食品	10	166
東航集團	302	303
上海滬特	11	20
科技宇航	1	29
機輪剎車	16	26
東航實業	50	72
中航信	551	963
東航傳媒	2	18
墨爾本飛培	316	368
東航投資	269	
其他	3	5
	2,111	2,534

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)

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
融資租賃負債		
東航租賃	11,934	5,521

所有應付有關連公司款項，除了應付東航集團款項為代墊款，其餘全為貿易性質。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

	二零一七年	平均利率		二零一六年 人民幣百萬元
		二零一六年	二零一七年 人民幣百萬元	
短期存款(包括在現金及 現金等價物內) 「東航財務公司」	0.35%	0.35%	4,053	1,296
長期借款(包括在借款內) 「東航集團」	3.48%	3.48%	28	28

(d) 控股公司作出的擔保

於二零一七年十二月三十一日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零一六年：人民幣78億元)(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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
董事及監事	3	2
高級行政人員	6	4
	9	6

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

48 股息

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
中期一無(2016年：每普通股人民幣5.1分)	—	738
擬年度分派—每普通股人民幣5.1分(2016年：人民幣4.9分)	740	709
	740	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

二零一八年三月二十九日，董事會審議並批准二零一七年度利潤分配方案。董事會建議二零一七年分配的現金股利約為人民幣740.3百萬元。基於公司14,467,585,682股的總股本數，每股分配現金股利為0.051元人民幣(稅前)。股利將以人民幣分配給持有公司A股的股東並以港幣分配給持有公司H股的股東。

二零一八年二月二日，本公司日元債上市申請獲得東京證券交易所批准。二零一八年三月十九日，本公司已發行三期日元信用增強債券。本金合計日元500億元，全部於二零二一年到期，第一期日元債的年利率為0.33%，其餘兩期日元債的年利率為0.64%。

二零一八年一月十九日，為順利開展現有存量67架經營性租賃飛機由國外租賃結構轉為國內租賃結構工作，本集團董事會同意在天津東疆保稅港區投資設立不超過67家特殊目的公司，並為其提供總金額不超過人民幣98億元擔保，擔保事項已於二零一八年二月八日本公司股東大會上審議通過。

50 公司資產負債表

報告期末的公司資產負債表資訊如下：

	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動資產		
無形資產	11,580	11,598
物業、機器及設備	109,399	98,515
投資性房地產	27	31
預付租賃款	1,048	1,078
飛機預付款	24,751	23,357
投資於附屬公司	12,553	14,216
投資於聯營公司	1,023	1,009
投資於合營公司	339	323
可供出售投資	713	570
其他非流動資產	2,256	2,123
遞延稅項資產	45	—
衍生金融工具	151	137
	163,885	152,957
流動資產		
飛機設備零件	38	38
應收賬款及應收票據	2,813	6,305
預付款及其他應收款	19,495	17,263
衍生金融工具	—	11
限制性銀行存款和短期銀行存款	32	26
現金及現金等價物	3,882	976
	26,260	24,619
流動負債		
預售票款	6,869	7,294
應付賬款及應付票據	5,605	7,438
其他應付款及預提費用	21,894	22,993
融資租賃負債的流動部分	6,836	4,002
借款的流動部分	38,040	27,407
應付稅項	155	—
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分	865	547
衍生金融工具	324	11
	80,588	69,692
淨流動負債	(54,328)	(45,073)
總資產減流動負債	109,557	107,884

財務報表附註

(按國際財務報告準則編製)
於二零一七年十二月三十一日

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):

	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 人民幣百萬元
非流動負債		
融資租賃負債	38,233	36,203
借款	21,691	23,033
經營租賃飛機退租檢修準備	496	741
其他長期負債	2,097	2,075
退休後福利準備	1,979	2,148
遞延稅項負債	—	95
衍生金融工具	1	47
	64,497	64,342
淨資產	45,060	43,542
權益		
股本及儲備		
— 股本	14,467	14,467
— 儲備(註釋)	30,593	29,075
總權益	45,060	43,542

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)：

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
二零一六年一月一日結餘	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
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
現金流量套期的未實現收益(附註39)	—	—	35	—	—	—	35
可供出售投資的公允價值變動	—	—	—	—	104	—	104
退休後福利準備的精算利得	—	—	—	—	82	—	82
提取法定盈餘公積	—	—	—	212	—	(212)	—
本年利潤	—	—	—	—	—	2,006	2,006
二零一六年度分紅	—	—	—	—	—	(709)	(709)
二零一七年十二月三十一日結餘	30,066	(720)	91	540	(2,172)	2,788	30,593

補充財務資料

下列財務信息是根據集團以中國企業會計準則編制的報表中提取獲得。

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：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 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	6,352	4,508
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)	(10)
根據國際財務報告準則列示	6,342	4,498

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 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	53,106	47,186
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 無形資產(商譽)(a)	2,242	2,242
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異(b)	21	31
— 非控制性權益(c)	(6)	(6)
— 其他	(3)	(3)
根據國際財務報告準則列示	55,360	49,450

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



中國東方航空
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力

www.ceair.com