

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



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

二零一九年度業績公告

茲提述中國東方航空股份有限公司(「本公司」或「東航」)所發佈的日期為二零二零年三月三十一日之二零一九年度業績公告(「原業績公告」)和日期為二零二零年四月一日之有關二零一九年度業績公告之澄清公告(「澄清公告」)。

本公司董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零一九年十二月三十一日止年度(「本年度」)經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零一八年度的比較數據。除澄清公告中所載內容外，本公告(中文版本和英文版本)與原業績公告所載之內容維持不變。

財務資料

甲、根據國際財務報告準則編製

合併損益及其他綜合收益表

截至二零一九年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
收入	5	120,986	115,278
其他營業收入和利得	6	7,202	6,592
營業支出			
飛機燃料		(34,191)	(33,680)
飛機起降費		(16,457)	(14,914)
折舊及攤銷		(22,080)	(15,313)
工資、薪金及福利		(24,152)	(22,134)
飛機維修費		(3,380)	(3,738)
航空餐食供應		(3,667)	(3,383)
低值和短期租賃租金		(631)	—
飛機經營性租賃租金		—	(4,306)
其他經營性租賃租金		—	(928)
銷售及市場費用		(4,134)	(3,807)
民航基礎設施建設基金		(1,831)	(2,235)
地面服務及其他費用		(2,476)	(2,845)
資產減值損失		(4)	(318)
金融資產減值淨損失		(16)	(27)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		25	(27)
衍生金融工具公允價值變動	7	—	311
間接營業支出		(5,113)	(5,217)
營業支出總額		(118,107)	(112,561)

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
經營利潤		10,081	9,309
攤佔聯營公司業績		265	170
攤佔合營公司業績		17	34
財務收入	8	96	110
財務支出	9	(6,160)	(5,767)
稅前利潤		4,299	3,856
稅項	10	(819)	(926)
年度淨利潤		<u>3,480</u>	<u>2,930</u>
年度其他綜合收益			
以後期間重分類至損益的其他綜合收益：			
現金流量套期，扣除稅項		(110)	43
以後期間重分類至損益的其他綜合淨收益		<u>(110)</u>	<u>43</u>
以後期間不重分類至損益的其他綜合收益：			
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資之公允價值變動，扣除稅項		16	(247)
攤佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項		7	(24)
設定受益計畫產生的精算利得／(損失)， 扣除稅項		40	(115)
以後期間不重分類至損益的其他綜合淨收益		<u>63</u>	<u>(386)</u>
稅後其他綜合收益		<u>(47)</u>	<u>(343)</u>
年度總綜合收益		<u>3,433</u>	<u>2,587</u>

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
年度淨利潤歸屬於：		
本公司權益持有者	3,192	2,698
非控制性權益	<u>288</u>	<u>232</u>
年度淨利潤	<u><u>3,480</u></u>	<u><u>2,930</u></u>
年度總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	3,141	2,358
非控制性權益	<u>292</u>	<u>229</u>
年度總綜合收益	<u><u>3,433</u></u>	<u><u>2,587</u></u>
年度本公司權益持有者應佔每股收益		
— 基本及攤薄(人民幣)	11 <u><u>0.21</u></u>	<u><u>0.19</u></u>

合併資產負債表

於二零一九年十二月三十一日

	註釋	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、機器及設備		99,437	180,104
投資性房地產		653	724
使用權資產		128,704	—
預付土地使用權		—	1,387
無形資產		11,698	11,609
飛機預付款		16,222	21,942
投資於聯營公司		1,977	1,696
投資於合營公司		627	577
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資		1,274	1,247
衍生金融工具		27	222
其他非流動資產		3,970	3,370
遞延稅項資產		853	207
		<u>265,442</u>	<u>223,085</u>
流動資產			
飛機設備零件		2,407	1,950
應收賬款及應收票據	12	1,717	1,436
按公允價值計入當期損益的金融資產		121	96
預付款及其他應收款		14,093	11,776
衍生金融工具		43	1
限制性銀行存款及短期銀行存款		6	16
現金及現金等價物		1,350	646
劃分為持有待售的資產		6	11
		<u>19,743</u>	<u>15,932</u>
流動負債			
應付賬款及應付票據	13	3,877	4,040
合同負債		10,178	8,811
其他應付款及預提費用		22,602	21,143
租賃負債的流動部分		15,590	—
融資租賃負債的流動部分		—	9,364
借款的流動部分		25,233	29,259
應付稅項		351	273
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		519	145
衍生金融工具		13	29
		<u>78,363</u>	<u>73,064</u>
淨流動負債		<u>(58,620)</u>	<u>(57,132)</u>
總資產減流動負債		<u>206,822</u>	<u>165,953</u>

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
非流動負債		
租賃負債	94,685	—
融資租賃負債	—	68,063
借款	26,604	25,867
飛機及發動機退租檢修準備	6,659	2,761
合同負債	1,499	1,585
衍生金融工具	10	—
退休後福利準備	2,419	2,544
其他長期負債	2,278	3,448
遞延稅項負債	22	84
	<u>134,176</u>	<u>104,352</u>
淨資產	<u>72,646</u>	<u>61,601</u>
權益		
歸屬於本公司權益持有者的權益		
— 股本	16,379	14,467
— 儲備	52,629	43,541
	<u>69,008</u>	<u>58,008</u>
非控制性權益	<u>3,638</u>	<u>3,593</u>
總權益	<u>72,646</u>	<u>61,601</u>

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有限公司(「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。

2. 編製基準

本集團的財務報表根據國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則(「財務準則」)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權益投資和衍生工具。持有待售的處置組是按照賬面價值與公允價值減去處置費用後的淨額孰低進行計量。這些財務報表以人民幣列示，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。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣586.2億元。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：

- 於二零一九年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣500.6億元；
- 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；及
- 本集團二零二零年經營活動的預期淨現金流入。

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

3. 會計政策的變更及披露

本集團已就本年度之財務報表全面評估首次採納下列新頒佈及經修訂之國際財務報告準則。

國際財務報告準則第9號之修訂	反向賠償提前還款特徵
國際財務報告第16號	租賃
國際會計準則第19號之修訂	計劃修訂、削減或結算
國際會計準則第28號之修訂	於聯營公司及合營公司的長期權益
國際財務報告詮釋委員會詮釋第23號	所得稅處理之不確定性
二零一五年至二零一七年週期的年度改進	國際財務報告準則第3號、國際財務報告準則第11號 國際會計準則第12號及國際會計準則第23號的修訂本

除國際財務報告準則第16號租賃與國際財務報告詮釋委員會詮釋第23號所得稅處理之不確定性的影響外，採納上述新頒佈及經修訂的準則不會對該等財務報表產生重大財務影響。

4. 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4(c)。

截至二零一九年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣百萬元	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	119,240	1,620	—	—	120,860
分部間收入	—	2,052	(2,052)	—	—
報告分部收入	<u>119,240</u>	<u>3,672</u>	<u>(2,052)</u>	<u>—</u>	<u>120,860</u>
報告分部稅前利潤	<u>2,745</u>	<u>1,164</u>	<u>—</u>	<u>393</u>	<u>4,302</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	21,816	261	—	—	22,077
資產減值損失/ 金融資產減值淨損失	20	—	—	—	20
利息收入	108	1	(13)	—	96
利息支出	5,152	30	(13)	—	5,169
資本性支出	<u>42,853</u>	<u>303</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>43,156</u>

截至二零一八年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣百萬元	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
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	112,228	2,702	—	—	114,930
分部間收入	—	1,425	(1,425)	—	—
報告分部收入	<u>112,228</u>	<u>4,127</u>	<u>(1,425)</u>	<u>—</u>	<u>114,930</u>
報告分部稅前利潤	<u>2,723</u>	<u>622</u>	<u>—</u>	<u>522</u>	<u>3,867</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	15,051	251	—	—	15,302
資產減值損失／ 金融資產減值淨損失	338	7	—	—	345
利息收入	118	1	(9)	—	110
利息支出	3,721	15	(9)	—	3,727
資本性支出	<u>30,670</u>	<u>508</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>31,178</u>

於二零一九年十二月三十一日和二零一八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
於二零一九年 十二月三十一日					
報告分部資產	<u>274,578</u>	<u>6,225</u>	<u>(1,943)</u>	<u>4,076</u>	<u>282,936</u>
報告分部負債	<u>211,035</u>	<u>3,146</u>	<u>(1,943)</u>	<u>301</u>	<u>212,539</u>
於二零一八年 十二月三十一日					
報告分部資產	<u>230,533</u>	<u>4,635</u>	<u>(2,248)</u>	<u>3,845</u>	<u>236,765</u>
報告分部負債	<u>176,836</u>	<u>2,712</u>	<u>(2,248)</u>	<u>113</u>	<u>177,413</u>

* 未分配資產主要包括投資於聯營公司和合營公司、衍生金融工具、指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資和按公允價值計入損益的金融資產。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，衍生金融工具的公允價值變動，按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動和來自權益投資的股利。

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

- 1) 於中國境內(不包括中國香港特別行政區(「香港」)、中國澳門特別行政區(「澳門」)及台灣地區(「台灣」)，以下統稱「**港澳台地區**」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營國際航線(不包括地區航線)所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- 2) 提供售票服務收入，地面服務收入、貨物處理收入及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳台地區)	80,058	76,517
國際	37,082	34,744
港澳台地區	3,846	4,017
	<u>120,986</u>	<u>115,278</u>

- 3) 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	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入總額		120,860	114,930
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	126	348
合併收入		120,986	115,278
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		4,302	3,867
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	(3)	(11)
合併稅前利潤		4,299	3,856
資產			
報告分部資產總額		282,936	236,765
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	7	10
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(iii)	2,242	2,242
合併資產		285,185	239,017
負債			
報告分部負債總額		212,539	177,413
— 其他		—	3
合併負債		212,539	177,416

註釋：

- (i) 該差異為逾期預售票款相關的代收稅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，因此該等資產的眼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) 收購上海航空股份有限公司(「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，因此所確認的商譽的金額不同。

5. 收入

關於收入的分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
客戶合同收入	120,796	115,210
其他來源的收入		
租金收入	190	68
	<u>120,986</u>	<u>115,278</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

截至二零一九年十二月三十一日止的年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	110,416	—	110,416
— 貨運及郵運	3,826	—	3,826
旅遊服務收入	—	878	878
地勤服務收入	1,180	—	1,180
佣金收入	2,485	—	2,485
其他	1,269	742	2,011
客戶合同收入總計	<u>119,176</u>	<u>1,620</u>	<u>120,796</u>

截至二零一八年十二月三十一日止的年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	104,309	—	104,309
— 貨運及郵運	3,627	—	3,627
旅遊服務收入	—	2,173	2,173
地勤服務收入	1,005	—	1,005
佣金收入	2,199	—	2,199
其他	1,368	529	1,897
客戶合同收入總計	<u>112,508</u>	<u>2,702</u>	<u>115,210</u>

6. 其他營業收入和利得

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	5,436	4,536
航線補貼(註釋(b))	353	441
其他補貼收入(註釋(c))	535	453
處置物業、機器及設備的收益	40	290
處置預付土地使用權的收益	—	210
處置聯營公司的收益	—	5
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	3	6
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益		
投資產生的股利收入	19	23
無需退還的團體訂票款	331	348
出售附屬公司的收益	64	—
其他	421	280
	<u>7,202</u>	<u>6,592</u>

註釋：

- (a) 合作航線收入是本集團為支持地方經濟發展，加強和地方政府合作，根據雙方協議約定開闢的合作航線，並依據協議所獲得的收益。
- (b) 航線補貼包含各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。
- (c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助金。
- (d) 截至二零一九年和二零一八年，本集團並沒有與已確認的政府補貼相關的未滿足的條件及其他或有事項。

7. 衍生金融工具公允價值變動

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
外匯遠期合約	<u>—</u>	<u>311</u>

8. 財務收入

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
利息收入	<u>96</u>	<u>110</u>

9. 財務支出

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,149	1,569
租賃負債利息	3,894	—
融資租賃負債利息	—	2,440
退休後福利準備利息	92	106
飛機及發動機退租檢修準備利息	270	—
債券及融資券利息	520	468
利率互換合約利息	(68)	(6)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(687)	(850)
	<u>5,170</u>	<u>3,727</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	990	2,040
	<u>6,160</u>	<u>5,767</u>

註釋：

- (a) 截至二零一九年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的加權平均年利率為3.51% (截至二零一八年十二月三十一日止年度：3.54%)。
- (b) 匯兌損失主要來源於本集團以外幣計量的借款及租賃負債(二零一八年：融資租賃負債)的匯兌轉換。

10. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
所得稅	942	1,220
遞延稅項	(123)	(294)
	<u>819</u>	<u>926</u>

根據《中華人民共和國財政部、國家稅務總局和海關總署關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》(財稅[2011]58號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零一一年到二零二零年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司的附屬公司東航雲南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(二零一八年：16.5%)。本公司的附屬公司東航電商於二零一八年取得相關部門頒發的高新技術企業證書(No.GR201831003647)，經相關的稅務機關批准，自二零一八年一月一日起享受15%的所得稅優惠稅率(二零一八年：15%)。

除東航雲南，東航電商，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，本公司及附屬公司通常按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零一八年：25%)。

11. 每股收益

每股基本收益乃按本公司權益持有者應佔利潤約人民幣31.92億元(二零一八年：人民幣26.98億元)和截至二零一九年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數15,104,893,522股(二零一八年：14,467,585,682股)計算。截至二零一九年十二月三十一日和二零一八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。

12. 應收賬款及應收票據

給予顧客的還款期按個別情況釐定。

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
應收賬款	1,793	1,525
應收票據	—	4
	<u>1,793</u>	<u>1,529</u>
減值準備	(76)	(93)
	<u>1,717</u>	<u>1,436</u>

於報告期末，根據發票／賬單日，扣除壞賬準備的應收賬款的賬齡分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
九十日內	1,615	1,354
九十一日至一百八十日	33	52
一百八十一日至三百六十五日	39	11
超過三百六十五日	30	15
	<u>1,717</u>	<u>1,432</u>

13. 應付賬款及應付票據

於報告期末，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
九十日內	3,622	3,594
九十一日至一百八十日	52	49
一百八十一日至三百六十五日	94	157
一年至兩年	40	100
超過兩年	69	140
	<u>3,877</u>	<u>4,040</u>

14. 股息

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0.050元(二零一八年：無)	<u>819</u>	<u>—</u>

2020年3月31日，本公司董事會審議通過《公司2019年度利潤分配預案》，建議本公司2019年度派發現金紅利每股人民幣0.050元(含稅)，根據本公司總股本16,379,509,203股計算，合計派發現金紅利約人民幣8.19億元(含稅)。本預案尚需提交本公司2019年度股東大會審議。

乙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一九年 人民幣百萬元	二零一八年 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	3,195	2,709
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	(3)	(11)
根據國際財務報告準則列示	<u>3,192</u>	<u>2,698</u>
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	66,765	55,765
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 無形資產(商譽)	2,242	2,242
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	7	10
— 非控制性權益	(6)	(6)
— 其他	—	(3)
根據國際財務報告準則列示	<u>69,008</u>	<u>58,008</u>

運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一九年	二零一八年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	270,254.00	244,841.00	10.38%
— 國內航線	171,684.04	154,059.34	11.44%
— 國際航線	92,162.42	84,408.13	9.19%
— 地區航線	6,407.53	6,373.52	0.53%
客運人公里(RPK)(百萬)	221,779.11	201,485.95	10.07%
— 國內航線	142,921.41	128,906.39	10.87%
— 國際航線	73,811.75	67,290.26	9.69%
— 地區航線	5,045.95	5,289.30	-4.60%
載運旅客人次(千)	130,297.36	121,199.70	7.51%
— 國內航線	109,006.37	101,226.48	7.69%
— 國際航線	17,581.34	16,104.28	9.17%
— 地區航線	3,709.64	3,868.94	-4.12%
客座率(%)	82.06	82.29	-0.23pts
— 國內航線	83.25	83.67	-0.43pts
— 國際航線	80.09	79.72	0.37pts
— 地區航線	78.75	82.99	-4.24pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.522	0.540	-3.33%
— 國內航線	0.540	0.561	-3.74%
— 國際航線	0.474	0.486	-2.47%
— 地區航線	0.744	0.730	1.92%

截至十二月三十一日止
二零一九年 二零一八年 變動幅度

貨運數據

可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	9,132.69	7,900.78	15.59%
— 國內航線	3,215.85	2,740.72	17.34%
— 國際航線	5,727.63	4,968.72	15.27%
— 地區航線	189.21	191.34	-1.11%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	2,971.40	2,588.34	14.80%
— 國內航線	951.33	886.08	7.36%
— 國際航線	1,991.28	1,667.08	19.45%
— 地區航線	28.78	35.19	-18.22%
貨郵載運量(百萬公斤)	976.57	915.12	6.71%
— 國內航線	672.62	644.89	4.30%
— 國際航線	279.44	240.00	16.43%
— 地區航線	24.51	30.23	-18.92%
貨郵噸公里收益(人民幣元) ^註	1.288	1.401	-8.07%
— 國內航線	1.048	1.116	-6.09%
— 國際航線	1.340	1.465	-8.53%
— 地區航線	5.558	5.570	-0.20%

截至十二月三十一日止
二零一九年 二零一八年 變動幅度

綜合數據

可用噸公里(ATK)(百萬)	33,455.55	29,936.47	11.76%
— 國內航線	18,667.41	16,606.06	12.41%
— 國際航線	14,022.25	12,565.46	11.59%
— 地區航線	765.88	764.96	0.12%
收入噸公里(RTK)(百萬)	22,518.00	20,358.36	10.61%
— 國內航線	13,559.38	12,267.28	10.53%
— 國際航線	8,485.44	7,590.43	11.79%
— 地區航線	473.19	500.65	-5.48%
綜合載運率(%)	67.31	68.01	0.70pts
— 國內航線	72.64	73.87	-1.24pts
— 國際航線	60.51	60.41	0.11pts
— 地區航線	61.78	65.45	-3.66pts
收入噸公里收益(人民幣元) ^註	5.315	5.525	-3.80%
— 國內航線	5.761	5.971	-3.52%
— 國際航線	4.436	4.632	-4.23%
— 地區航線	8.272	8.105	2.06%

附註：

1. 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。
2. 本集團在以往年度列示各項不含燃油附加費的單位收益情況，但因目前燃油附加費在收入中佔比較小，對單位收益指標的影響也較小，所以本集團不再單列不含燃油附加費的單位收益情況。

機隊結構

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。二零一九年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計44架，退出飛機合計1架。隨著A350-900、B787-9、A320NEO等新機型的引進，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團共運營734架飛機，其中客機723架，託管公務機11架。

截至二零一九年十二月三十一日機隊情況

單位：架

序號	機型	自有	融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡 (年)
1	B777-300ER	10	10	0	20	3.9
2	B787-9	3	7	0	10	0.9
3	A350-900	1	6	0	7	0.8
4	A330-300	7	14	5	26	5.4
5	A330-200	17	13	0	30	6.6
寬體客機合計		38	50	5	93	4.6
6	A321	44	33	0	77	6.4
7	A320	69	45	66	180	9.0
8	A319	17	16	2	35	6.7
9	A320NEO	6	30	0	36	0.8
10	B737-800	49	67	117	233	5.0
11	B737-700	36	9	10	55	10.5
12	B737 MAX 8 ^註	2	12	0	14	1.7
窄體客機合計		223	212	195	630	6.6
客機合計		261	262	200	723	6.4
託管公務機總數					11	
飛機總數					734	

註：本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8型。截至本公告日期，B737 MAX 8仍處於停飛狀態；本集團將密切關注B737 MAX 8恢復運行方面的工作進度，該機型的復飛時間存在較大不確定性。

董事會報告書

二零一九年，全球經濟增長放緩，影響經濟發展的各種不穩定不確定因素明顯增加。中國經濟下行壓力加大，但經濟運行總體平穩，並保持了較快速度的增長，全年中國GDP（國內生產總值）增長6.1%。受宏觀經濟不景氣影響，全球民航業增速放緩，二零一九年全球航空業旅客運輸總周轉量同比僅增長4.2%；中國民航業增速也有所放緩，全年旅客運輸總周轉量同比增長7.9%，仍高於全球平均水平。

本集團秉持對旅客和員工安全高度負責的態度，基於謹慎的經營理念和專業的分析判斷，始終堅持將安全運行放在各項工作的首位，在經營上保持戰略定力、堅持深化改革、聚焦精細化運營，強化風險管控，把握發展機遇，實現了經營業績的合理增長。

二零一九年，本集團運輸旅客13,029.7萬人次，同比增長7.5%；在國際會計準則下，本集團二零一九年實現營業收入人民幣1,209.86億元，同比增長4.95%；實現歸屬於母公司股東淨利潤人民幣31.92億元，同比增長18.31%；在中國企業會計準則下，本集團二零一九年實現營業收入人民幣1,208.60億元，同比增長5.16%；實現歸屬於母公司股東淨利潤人民幣31.95億元，同比增長17.94%。

✈ 安全運營

本集團堅守民航安全生命線，對安全隱患零容忍，全年安全形勢保持平穩。風險管控方面，科學分析並妥善處置737 MAX 8機型安全隱患，暫停該機型商業運營；提前研究新機型、新航線風險；加快航行新技術的驗證試飛，不斷夯實安全發展基礎。制度建設方面，完善安全生產責任制相關規章制度及實施細則，進一步壓實安全責任；開展CCAR121-R5（《大型飛機公共航空運輸承運人運行合格審定規則》第五次修訂）新規培訓和運行手冊修訂。系統建設方面，搭建地空支持平台，提供百餘次飛行專業支援；建立發動機健康管理平台；推動空防安全信息化建設。安全監管方面，積極開展安全生產應急預案演練；加強飛行、空防、機務、網絡信息等方面的安全監察。

二零一九年，本集團累計安全飛行239.4萬小時，同比增長8.5%；起降98.8萬架次，同比增長7.0%。

✈ 樞紐網絡

本集團持續強化樞紐網絡戰略，統籌規劃京滬兩大核心樞紐，順利開啟京滬「兩市四場雙核心樞紐」¹運營發展的新紀元。圍繞「京津冀一體化」戰略，本集團高質量完成北京大興國際機場東航基地建設投運，成為首家通過竣工驗收的基地航空公司；旗下低成本航空中國聯合航空有限公司（「中聯航」）從北京南苑機場整體搬遷進駐北京大興國際機場，成為首家正式運營的航空公司；本集團重點打造的京滬快線（上海虹橋—北京首都）繼續在北京首都國際機場運營。圍繞「長三角一體化」國家戰略，本集團持續加強上海核心樞紐建設，積極爭取運營資源，服務上海「五個中心」建設和區域經濟協調發展；上海浦東國際機場S1衛星廳（「浦東S1衛星廳」）正式投運，中轉銜接效率大幅提升，旅客出行體驗大幅改善；優化上海虹橋國際機場輻射國內主要商務城市的網絡佈局，提升商務快線、準快線的運營品質。京滬兩大核心樞紐協同呼應，本集團將形成面向全球的「雙龍出海」航線網絡新佈局。

圍繞京滬核心樞紐和西安、昆明區域樞紐，本集團持續優化網絡佈局和運力配置，不斷鞏固提升市場份額和影響力。二零一九年，本集團在上海、北京、昆明、西安樞紐的市場份額分別為40.6%、18.3%、37.2%、29.4%。通過科學匹配航線運力，優化中轉銜接流程，樞紐網絡效應不斷顯現。上海浦東、西安和昆明樞紐的OD（全航程）銜接數增幅明顯，分別增長11.6%、34.4%、9.9%；上海浦東、昆明和西安樞紐中轉旅客分別為348.8萬人次、165.8萬人次、58.0萬人次，同比分別增長11.1%、3.0%、7.8%。此外，本集團積極把握青島和成都建設新機場的機會，提前部署生產設施，提前規劃航線網絡，為本集團在青島和成都市場拓寬發展空間。

截至二零一九年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達175個國家、1,150個目的地；在「一帶一路」沿線65個國家中已通航18個國家的40個城市，共經營「一帶一路」航線137條。

✈ 精細運行和精益管理

本集團強化精細運行，堅持以改善客戶體驗為中心，以航班正常率為牽引，統一調配和管理運行資源，提升航班運行品質。完善航班正常管理制度建設和機構建設，加強服務體系建設；實現航班運行可視化跟蹤和不正常航班快速處置，全面提升航班運行數字化管理水平。二零一九年，本集團航班正常率為81.84%，同比上升1.65個百分點，高於全民航平均水平。

本集團通過精益管理，持續降低單位運營成本，提高運行效率。從引進新機型、航路設計、飛行操作、起落滑行、飛機維護、培訓激勵等各個環節降低燃油成本，全年ATK（可用噸公里）油耗同比下降4.4%，模擬測算累計減少加油量19.55萬噸；客機日利用率9.55小時／架，同比增長0.12小時／架；加強增收節支精細化管控，嚴格管控大項成本，二零一九年營業成本增幅低於運力和收入增幅。

¹ 「兩市」指北京、上海兩個核心樞紐城市，「四場」指北京大興國際機場、北京首都國際機場、上海浦東國際機場和上海虹橋國際機場。

✈ 產品營銷和客戶管理

本集團積極拓展輔營產品，優化銷售渠道，開發和維護客戶資源，實現了客運收入的穩定增長。

設計和投放各類輔營和非航產品。積極構建品牌運價產品體系，完成東南亞和港澳地區共63條直達航線品牌運價產品發佈工作；拓展升艙、優選座位、逾重行李等輔營產品，新增官網預付費行李產品；定制和增投個性化隔夜中轉產品和預售航線產品；豐富東航會員積分兌換產品，優化積分付費功能。其中，升艙、選座等輔營收入呈快速增長態勢，同比分別增長44.5%和35.0%。

優化和拓寬銷售渠道。加強客戶差旅行為分析及銷售政策優化，加強各渠道銷售政策協同性；在本公司官方網站和主要OTA(在線旅行社)渠道實現優選座位等輔營產品的銷售；推進各類積分營銷活動，將積分銷售與多元化出行產品及服務相結合。

積極開發和維護本集團客戶資源，加強面向集團客戶的專業服務隊伍建設，本集團客戶銷售收入同比增加14.3%；深化與TMC(商旅管理公司)等渠道合作，本集團三方客戶數量同比增長38.7%；積極維護和發展常旅客會員，截至二零一九年末，本公司「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,268萬人，同比增長7.7%。

二零一九年，本集團共完成座公里投放2,702.54億，同比增長10.38%；實現客運收入人民幣1,104.16億元，同比增長5.85%。

✈ 旅客服務和品牌建設

為服務做「加法」，在北京大興國際機場和浦東S1衛星廳逐步推行「100%靠橋、100%通程、100%自動行李分揀、MCT60分鐘」的「360」服務；在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場的東航愛心櫃檯推出國內首款「航空手語APP」^{註2}，為聽障旅客提供便捷的服務體驗；161個國內站點可支持白金卡移動端自助升艙。

為服務做「減法」，首發應用無源永久電子行李牌，大幅降低行李不正常運輸差錯率；全渠道投訴萬分率同比下降12.1%；優化高端會員旅客服務標準，優化機上配餐標準，倡導安全和安靜的客艙服務，減少資源浪費；修訂航班正常性管理辦法，減少自身原因引起的航班延誤。

² 聽障旅客在上海浦東國際機場、上海虹橋國際機場的東航愛心櫃檯可以使用櫃檯前的手語同聲翻譯APP，通過點擊「一鍵使用視頻手語翻譯」按鈕，即可迅速接通後台專業翻譯團隊，實現手語實時在線翻譯。

為品牌做「乘法」，全力保障中國第二屆進口博覽會，圓滿完成第二屆「一帶一路」高峰論壇保障任務；本集團「凌燕」品牌榮獲新一批「上海品牌」^{註3}認證；本集團連續八年獲評全球品牌傳播集團WPP(Wire & Plastic Products Group)「最具價值中國品牌50強」，連續在第五屆「TTG中國旅遊大獎」評選中榮獲「最佳中國航空公司」獎，獲評「2019中國品牌強國盛典榜樣品牌」、「中國企業海外形象20強」，英國品牌評級機構Brand Finance「全球品牌價值500強」和2019 BrandZ「最具價值中國品牌100強」。

二零二零年一月，本公司發佈「東方萬里行」新會員體系，常旅客積分累計制度由里程制轉為收益制，推出「積分+現金」混合支付的「東航錢包」，將常旅客賬戶、東航積分、銀行賬戶綁定，旅客可通過東航錢包支付其購買的本公司和其他商戶產品，豐富了東航會員積分的使用場景、提升東航積分的價值。

✈ 對外合作和戰略協同

加強與戰略夥伴及核心夥伴的全面合作，提高國際航線經營能力，提升合作品質。

在上海和北京核心市場，本集團借助浦東S1衛星廳和北京大興國際機場投入運營的契機，與天合聯盟成員及其他重要合作夥伴共同謀劃航班網絡優化銜接、地面服務流程和標準的建設，探索地面運營合作機會，設計旅客出行方案組合產品，持續擴大代號共享範圍。截至二零一九年末，本集團代號共享合作航點347個，航線1,007條，航班4,617班。

北美市場方面，與達美航空(Delta Air Lines, Inc.)在浦東S1衛星廳實現同航站樓運營，雙方擴大互售收入、SPA特殊比例分攤協議收入等合作收入，合作收入同比增長約17%。

歐洲市場方面，與法荷航集團(Air France KLM)拓展聯營航線，新增昆明、武漢至巴黎航線進入聯營範圍，在通程值機中轉模式、集團客戶、聯合銷售等方面加深合作；與法航(Air France)、荷航(KLM)、維珍航空(Virgin Atlantic Airways)在中歐航線開啟四方聯營合作，優勢互補、資源共享，優化在各自樞紐機場的中轉銜接和服務流程；新增與西班牙歐羅巴航空(Air Europa)的代號共享。

澳洲市場方面，與澳航(Qantas Airways Ltd)在代號共享、運力投放、聯合營銷、資源共享和人員交流等領域開展深入合作，推動合作互售收入的增長。

亞太市場方面，推進與日航(Japan Airlines Co., Ltd)聯營合作的反壟斷審批，加強雙方在航線網絡、運力共享等領域的合作，鞏固日本航線市場地位；與上海吉祥航空股份有限公司(「吉祥航空」)拓展互售、SPA合作、擴大代號共享範圍等業務。

³ 「上海品牌」認證是上海市按照「市場主導、企業主體、國際互認」原則，以《上海品牌評價通用要求》地方標準為基礎，自主制定的品牌標準體系。

✈ 改革發展

本集團重視變革，積極推動體制機制改革和低成本航空業務發展，不斷提升改革轉型對生產經營的促進作用。

股權改革方面，本公司及中國東方航空集團有限公司（「東航集團」）順利完成了與吉祥航空及上海均瑤（集團）有限公司（「均瑤集團」）的交叉持股，東航集團下屬全資附屬公司東方航空產業投資有限公司（「東航產投」）持有吉祥航空15%股份，吉祥航空和均瑤集團合計持有本公司約10%股份。本公司和吉祥航空互派董事進入對方的董事會和專門委員會，建立了「股權+業務」的全面戰略合作夥伴關係，有利於兩家企業進一步深化合作、加強協同、優勢互補、融合發展，有利於共同打造上海航空樞紐和服務上海「五個中心建設」。

體制機制及機構改革方面，本集團持續加強機制和機構改革的系統性和關聯性，立足於確保安全運行、滿足客戶需求和創造更好經營效益，推行營銷服務和運行服務一體化改革，提高業務整合和資源配置能力；健全完善基於價值創造的考核機制；本集團旗下全資附屬公司中聯航被列入國家混合所有制改革試點企業；另一家全資附屬公司東方公務航空服務有限公司轉型組建「一二三」航空，通過運營國產ARJ21飛機，滿足支線市場客戶需求，進一步豐富東航運營品牌體系。

✈ 企業管治和社會責任

本集團以負責任和可持續的方式運營，積極履行社會、經濟和環境責任，推動自身的可持續發展，促進與利益相關方形成更穩固的合作關係。

本公司嚴格按照境內外上市規則和法律法規要求，著力提升公司治理水平。本公司系統修訂了本公司《公司章程》、《股東大會議事規則》、《監事會議事規則》等重要規章，加強董事會議事決策制度建設，充分發揮黨建引領作用，將黨的領導融入公司治理，為本公司生產經營和改革發展提供堅強的政治保證。

圍繞污染防治，推廣應用節能減排新技術；加快推進機場場內「油改電」（電動車輛替代油氣車輛）項目建設，大力推廣飛機輔助動力裝置（APU）替代專項工作；優化航路設計和飛行操作；模擬測算全年減少碳排放約61萬噸。

圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，本集團持續推進企業文化建設，提倡企業和員工共建共享，通過解決關係員工切身利益的諸多實事，體現對員工的關心關愛。

二零一九年，本集團通過項目對接、航線和航班，以及選派優秀青年幹部到貧困村掛職，從資本、交通、教育、醫療、產業、人才等各方面開展扶貧工作。脫貧攻堅成效顯著，定點扶貧的雲南滄源、雙江兩縣提前脫貧摘帽。

✈ 風險內控和法治建設

聚焦航空主業，防範重大風險。本集團重視全面風險管理工作，通過對重點業務領域開展專項審計，深化風險內控體系建設。強化資金資產管理，防範資金回收、海外經營、金融市場波動等重點風險；防範網絡安全風險，打造信息安全閉環；安全監控覆蓋營銷、服務、運行、機務等核心系統應用；加強各類數據信息保護工作，建立旅客信息保護委員會，建立健全旅客信息保護隊伍。

穩步推進「法治東航」建設，為本集團生產經營和深化改革各項任務落地提供法治保障和有力支撐。持續強化法治制度建設，提升法治意識，加強法治監督；加強法律風險防範，強化法律合規管理，以法治工作支撐保障企業改革發展；加強法治工作人員隊伍建設，加強法律事務機構建設，開展法治宣傳教育和業務培訓。

經營收入

二零一九年，本集團客運收入為人民幣1,104.16億元，同比增長5.85%，佔本集團運輸收入的96.65%；旅客運輸周轉量為221,799.11百萬客公里，同比增長10.07%。

國內航線客運收入為人民幣727.64億元，同比增長6.04%，佔客運收入的65.90%；旅客運輸周轉量為142,921.41百萬客公里，同比增長10.87%。

國際航線客運收入為人民幣339.66億元，同比增長6.58%，佔客運收入的30.76%；旅客運輸周轉量為73,811.75百萬客公里，同比增長9.69%。

地區航線客運收入為人民幣36.86億元，同比減少3.53%，佔客運收入的3.34%；旅客運輸周轉量為5,045.95百萬客公里，同比減少4.60%。

二零一九年，本集團貨郵運輸收入為人民幣38.26億元，同比增加5.49%，佔本集團運輸收入的3.35%；貨郵載運周轉量為2,971.40百萬噸公里，同比增加14.80%。

二零一九年，本集團其他收入為人民幣67.44億元，同比減少8.14%。

營運開支

二零一九年，本集團總營運成本為人民幣1,181.07億元，同比增長4.93%。受本集團營運規模進一步擴大，旅客周轉量和旅客載運人次快速增長影響，本集團飛機起降成本、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：

二零一九年，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增長影響，本集團航油、薪酬、起降等主要成本項同比增加。

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一九年，本集團飛機燃油成本為人民幣341.91億元，同比增長1.52%。主要是由於本集團加油量同比增長6.80%，增加航油成本22.89億元；平均油價同比降低4.94%，降低航油成本17.78億元。

二零一九年，本集團飛機起降費為人民幣164.57億元，同比增長10.35%，航空餐食供應支出為人民幣36.67億元，同比增長8.39%。主要是由於本集團運營規模擴大，飛機起降架次及旅客運輸量增加等所致。

二零一九年，本集團折舊及攤銷費為人民幣220.80億元，同比增長44.19%。主要是由於本集團執行《國際財務報告準則第16號租賃》影響所致。

二零一九年，本集團工資、薪金及福利為人民幣241.52億元，同比增長9.12%。主要是由於規模擴大，運行保障人員適當增加和飛行小時數增長導致相關的薪酬增加所致。

二零一九年，本集團銷售及市場費用為人民幣41.34億元，同比增長8.59%。主要是由於本集團業務量增長，銷售費用隨之增加所致。

二零一九年，本集團地面服務及其他費用為人民幣24.76億元，同比減少12.97%。主要是由於本集團出售附屬公司上海航空國際旅遊(集團)有限公司65%股權，相應減少其他業務支出所致。

二零一九年，本集團間接營運支出為51.13億元，與上年度持平。

其他營業收入和利得

二零一九年，本集團其他營業收益為人民幣72.02億元，同比增長9.25%。主要是由於合作航線收入增加。

財務收入／支出

二零一九年，本集團財務收入為人民幣0.96億元，同比減少12.73%；財務支出為人民幣61.60億元，同比增加6.81%。主要是由於二零一九年一月一日本集團開始執行《國際財務報告準則第16號租賃》，增加租賃負債利息支出，同時2019年匯兌損失較2018年減少10.50億元所致。

利潤

二零一九年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣31.92億元，同比增加18.31%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.21元。

流動資金狀況與資本結構

截至二零一九年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,851.85億元，較二零一八年十二月三十一日增長19.32%；資產負債率為74.53%，較二零一八年十二月三十一日增長0.3個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣197.43億元，佔資產總額6.92%，較二零一八年十二月三十一日增長23.92%；非流動資產為人民幣2,654.42億元，佔總資產93.08%，較二零一八年十二月三十一日增長18.99%。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣2,125.39億元，其中流動負債為人民幣783.63億元，佔負債總額的36.87%；非流動負債為人民幣1,341.76億元，佔負債總額的63.13%。

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、一年內到期的應付債券以及一年內到期的租賃負債)為人民幣408.18億元，較二零一八年十二月三十一日增長5.67%。

非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及租賃負債)人民幣1,213.29億元，較二零一八年十二月三十一日增長29.14%。

截至二零一九年十二月三十一日，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	二零一九年		折合人民幣 二零一八年		變幅(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	46,542	28.70	28,515	21.51	63.22
人民幣	103,822	64.03	92,497	69.77	12.24
其他	11,783	7.27	11,567	8.72	1.87
合計	<u>162,147</u>	<u>100</u>	<u>132,579</u>	<u>100</u>	<u>22.30</u>

截至二零一九年十二月三十一日，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518.72億元，較二零一八年十二月三十一日的人民幣551.52億元下降5.95%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零一九年	折合人民幣	變幅(%)
		二零一八年	
美元	870	3,139	-72.28
新元	2,587	2,503	3.36
歐元	3,073	3,566	-13.83
韓元	1,810	1,072	68.84
人民幣	40,327	41,778	-3.47
日元	3,205	3,094	3.59
合計	<u>51,872</u>	<u>55,152</u>	<u>-5.95</u>

截至二零一九年十二月三十一日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣1,102.75億元，較二零一八年十二月三十一日的人民幣774.27億元增長42.42%，本集團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	二零一九年	折合人民幣 二零一八年	變幅(%)
美元	45,672	25,376	79.98
新加坡幣	392	514	-23.74
日幣	183	226	-19.03
港幣	486	592	-17.91
人民幣	63,496	50,719	25.19
其他	46	—	100.00
合計	<u>110,275</u>	<u>77,427</u>	<u>42.42</u>

利率波動

截至二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,621.47億元及人民幣1,325.79億元(包括長短期借款、租賃負債、應付債券和超短融資券)，其中，短期債務的比例分別為25.17%及29.14%，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。截至二零一九年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團美元債務佔帶息債務總額的比例分別為28.70%和21.51%，人民幣債務佔帶息債務總額的比例分別為64.03%和69.77%。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。截至二零一八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美元11.02億元，截至二零一九年十二月三十一日為美元8.88億元，將於五年間期滿。

匯率波動

截至二零一九年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為583.25億元，其中美元負債的比例為79.80%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯套期合約來降低因為以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零一八年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元6.55億元，截至二零一九年十二月三十一日為美元7.76億元，並將於一年內至期滿。

二零一八年，本集團匯兌淨損失為人民幣20.40億元；二零一九年，本集團匯兌淨損失為人民幣9.90億元，同比減少51.47%。

資產抵押及或然負債

截至二零一八年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣117.52億元，截至二零一九年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣108.19億元，同比減少7.94%。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至二零一九年十二月三十一日，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478.22億元，其中二零二零年預計資本開支約為人民幣183.88億元。

二零二零年，本集團計劃通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足上述資金需求，保障本集團生產經營正常進行。

人力資源

截至二零一九年十二月三十一日，本集團僱用81,136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。

風險分析

1. 經貿環境風險

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，將較大影響本集團航空客貨運需求。如未來國內外宏觀經濟景氣度下降或貿易關係緊張進一步加劇，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「京津冀」一體化、長三角區域一體化、「一帶一路」倡議等國家戰略和北京大興國際機場投入運營、浦東S1衛星廳啟用等帶來的機遇，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和作風建設、開展安全管理體系有效性評估，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內外恐怖主義活動，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，還將對旅客以恐怖活動發生地為起始、途徑和終點的出行需求帶來持續不利影響。

建立健全本集團空中安保制度標準體系，提升本集團空中反恐怖、反劫機、反炸機、防襲擊和防破壞實戰能力；提高本集團空保隊伍勤務質量，增強對突發事件的應急處置能力；推動航空安保情報信息系統建設，提升空防安全信息化水平。

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，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，積極參與時刻資源市場化競爭。

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、票價水平、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和重點市場佔有率，鞏固擴大四大樞紐及核心市場份額；依託天合聯盟合作平台，深入推進與達美航空、法荷航集團戰略合作，鞏固與澳航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，本集團圍繞四大樞紐及核心、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，提供安靜、安心、安逸的客艙服務，優化機上配餐標準，積極開發和維護本集團客戶以及常旅客群體，發揮航空服務品牌優勢；圍繞航班準點率，提升精細化運行水平，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。國際油價水平大幅波動將對航油價格水平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。

二零一九年，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17.10億元。

本集團優化運力投向和生產組織，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平。為了對沖航油價格波動的風險，董事會授權本公司謹慎決策是否和如何開展航油套期保值業務。本公司指定專門工作小組密切跟蹤分析油價走勢，二零一九年末進行航油套期保值業務。

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。

截至二零一九年十二月三十一日，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：

	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	-328	328	41	-41

單位：人民幣百萬元

二零一九年，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。

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。

截至二零一九年十二月三十一日，在其他變量保持穩定的前提下，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：

	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	-98	98	12	-12

單位：人民幣百萬元

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；同時積極把握超短期融資券、公司債券的發行時機，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、內部人員的法律合規培訓和教育不足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。信息系統的不斷更新將對本集團發展提出新的挑戰。

本集團啟動信息安全項目建設，針對歐盟GDPR法規的實施，任命「數據保護官」，採取了縱深防禦、重點保護策略，通過聯合外部權威機構，與知名安全廠商戰略合作，共同應對高速發展的技術帶來的風險；升級在線渠道客戶隱私條款，排查第三方平台風險，強化旅客信息保護防火牆；本集團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。

11. 發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，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全流程監控與管理等制度，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，嚴格監管各項投資活動，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、主要銷售渠道運營商、主要大客戶出現經營異常，可能對本集團的生產經營造成不利影響。

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

13. 證券市場波動風險

本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，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平，切實履行信息披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造良好的經營業績。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道，及時回應市場的關切。

14. 其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件及其引致的相關國家頒發通航或人員往來限制政策、國際地緣政治動盪以及本集團主要業務市場所在的地區局勢問題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。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

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

二零二零年展望

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，對本集團二零二零年乃至未來的工作計劃的描述。這些預期性描述受限於諸多不確定因素和風險，實際發生的情況可能與本集團的預期性描述存在較大差異，因此該等描述並不構成本集團對未來經營業績的承諾。

二零二零年初，新冠肺炎疫情（「疫情」）爆發加大了全球經濟下行壓力，全球航空業面臨嚴峻的挑戰。多國出台旅行限制措施，旅客出行的需求和意願大幅降低，全球航司航班運力大幅削減，一些航空公司面臨生存危機。截至本公告日期，世界各地疫情的持續時間仍存在較大不確定性，或將放大和延遲對差旅行需求恢復的影響。本次疫情也許將催化全球航空運輸業的格局發生新的變化。

面對疫情來襲，本集團快速反應，在全力做好國家、社會和本集團防疫抗疫工作、確保員工和旅客健康安全的同時，採取謹慎的運營策略，及時暫停或調整了部分航班運行；積極爭取和響應各級政府、監管單位、行業組織和其他外部機構的政策支持和呼籲；實施嚴格的成本管控措施；優化機隊管理方式，與供應商和合作方進行談判；暫停飛機引進、優化付款方式；削減或延遲投資計劃；加快融資步伐，確保運營現金流穩定。截至二零二零年三月二十五日，本集團累計執行疫情防疫專項包機154班，運送醫護人員15,937人次，運送疫情防控應急物資3,634.54噸；本集團還運送防疫醫療專家和物資援助意大利、捷克等國；本公司控股股東東航集團向疫情災區捐贈1,000萬元用於疫情防控。

和行業內大部分航空公司一樣，疫情對本集團國際、國內等業務的衝擊和影響存在重大不確定性，對本集團全年運營和財務狀況的整體影響目前尚無法準確預估。本集團將首要確保員工及旅客的身心健康，全力保障運營安全，密切關注疫情變化，緊密跟蹤市場需求變化，努力降低疫情帶來的不利影響。二零二零年，在持續做好安全運行、市場營銷、服務提升、加強黨建等工作的基礎上，本集團還將重點做好以下工作：

1. 進一步完善和強化各項疫情防控舉措，切實保障員工安全和旅客利益，確保疫情時期生產運行安全平穩。
2. 密切跟蹤疫情和市場的變化，加強市場的分析研究和科學預判，積極為後疫情時期市場需求和航班運營恢復做好各方面準備；提高精細運營能力，細化並嚴格落實各項增收節支措施，努力降低各項運營成本。
3. 科學把握外部環境和行業發展趨勢，合理編製「十四五」規劃；持續深化體制機制改革，扎實推進各項重點改革任務。
4. 堅持可持續發展，積極履行社會和環境責任；堅持綠色發展理念，加強能源管理、環境保護和節能減排體系建設；打好精準扶貧攻堅戰，切實鞏固扶貧脫貧成果。

5. 強化風險意識，重點防範化解重大風險，持續完善安全風險、財務風險、法律風險、網絡安全風險、突發性公共衛生事件風險等防範機制和應急預案，提升風險防範能力。

機隊規劃

二零二零年至二零二二年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零二零年		二零二一年		二零二二年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	—	—	—	—
A350系列	4	—	7	—	2	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	34	1	—	6	—	5
ARJ系列	3	—	6	—	8	—
合計	<u>46</u>	<u>1</u>	<u>13</u>	<u>6</u>	<u>10</u>	<u>5</u>

註：

- 截至二零一九年末，本集團原計劃引進11架737 MAX 8飛機，其中有10架尚未交付；本集團原計劃二零二零年和二零二一年分別引進34架和12架737 MAX 8飛機，分別退出12架和8架737-800或737-700飛機；目前本集團正在和波音進行商談，737 MAX 8飛機恢復運營和交付的時間存在較大不確定性；
- 根據已確認的訂單，本集團在二零二三年計劃引進9架飛機，退出16架飛機；
- 因新冠疫情影响，本集團和供應商積極協商調整飛機引進進度，後續本集團將根據外部環境和市場情況的變化以及本集團運力規劃適時調整飛機引進和退出計劃。

股份

截至二零一九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	11,202,731,426	68.39%
1. 有限售條件流通股	273,972,602	1.67%
2. 無限售條件流通股	1,120,273,142	6.84%
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	59.88%
二 H股	5,176,777,777	31.61%
1. 有限售條件流通股	517,677,777	3.16%
2. 無限售條件流通股	4,659,100,000	28.44%
三 股份總數	16,379,509,203	100%

附註：

於二零一九年十二月三十一日，本公司A股總數11,202,731,426股，其中有限售條件流通股為1,394,245,744股（其中273,972,602股為中國國有企業結構調整基金股份有限公司所持有；1,120,273,142股為均瑤集團、均瑤集團非全資附屬公司吉祥航空及吉祥航空全資附屬公司上海吉道航企業管理有限公司所持有），無限售條件流通股為9,808,485,682股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股517,677,777股（為吉祥航空全資附屬公司上海吉祥航空香港有限公司所持有），無限售條件流通股4,659,100,000股；本公司股份總數為16,379,509,203股。

重要事項

1. 股息

二零二零年三月三十一日，本公司董事會二零二零年第2次例會審議通過本公司二零一九年度利潤分配預案。建議本公司二零一九年度派發現金紅利約人民幣8.19億元，按本公司目前總股本16,379,509,203股計，每股分配現金股利人民幣0.050元(含稅)。以人民幣向A股股東支付，以等值港幣向H股股東支付。本公司將於二零一九年度股東周年大會召開之日起兩個月內將該現金紅利派付予股東。

本公司留存的未分配利潤將主要用於補充日常運營資金及債務償還，該部分資金的運用將有助於本公司優化債務結構，保障本公司經營業務的正常開展。

本公司獨立非執行董事認為本公司二零一九年度利潤分配預案綜合考慮了本公司股東回報、盈利狀況及未來發展的資金需求等情況；董事會在審議此事項時，審議程序合法、有效，做出的上述利潤分配預案符合本公司的客觀情況；本公司二零一九年度利潤分配方案符合本公司和股東整體利益，符合《中國公司法》、《中國證券法》、中國證監會、上海證券交易所有關法律法規和本公司《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。本公司獨立非執行董事同意將二零一九年度利潤分配預案提交本公司二零一九年度股東周年大會審議。

本預案尚需提交本公司二零一九年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一九財政年度內，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券(「證券」一詞的含義見香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)附錄十六第一條)。

3. 重大訴訟

截至二零一九年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治

本公司第八屆董事會及第八屆監事會於二零一九年六月三十日任期屆滿。鑒於當時本公司第九屆董事會董事候選人及第九屆監事會監事候選人的提名工作尚未完成，本公司董事會及監事會的換屆工作延期進行。二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次臨時股東大會上已審議通過第九屆董事會董事及第九屆監事會監事人選。有關本公司第八屆董事會及第八屆監事會延遲換屆及第九屆董事會董事及第九屆監事會的詳情，請參見本公司分別於二零一九年七月一日及十二月三十一日於香港聯合交易所有限公司（「香港聯交所」）網站刊發的公告。

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則文件下的有關規定和本集團實務情況，認為除上文披露外，截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團的企業管治水平達到上市規則附錄十四《企業管治守則》（「守則」）所載的守則條文的要求。

本公司根據中國證監會、上海證券交易所、香港聯交所出台的最新規定，以及本公司業務發展的需要，系統梳理了本公司董事會及證券事務相關的規章制度，修訂了本公司《公司章程》、《監事會議事規則》、《股東大會議事規則》及董事會各專門委員會工作細則等，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

為了進一步強化本公司董事、監事和高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司通過書面材料方式，系統梳理中國證監會、上海證券交易所、香港聯交所、紐約證券交易所等監管機構頒佈的關於上市公司監管規則以及上市公司董事、監事、高級管理人員職責的相關法律法規和規章制度的最新發展，組織培訓與學習。

截至二零一九年十二月三十一日年度內，本公司就董事的證券交易，已採納上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）作為董事的行為守則。在向所有董事做出特定查詢後，本公司明白其董事已遵守標準守則有關董事證券交易的規定。

5. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本公司所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務彙報事宜，包括審閱截至二零一九年十二月三十一日止年度按照國際財務報告準則編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本公司所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

6. 人員變動情況

新任

姓名	就任日期	變動原因	擔任的職務
李養民	二零一九年三月十五日 二零一九年五月二十二日 二零一九年五月二十二日 二零一九年五月二十二日	董事會聘任 股東大會選舉 董事會聘任 董事會聘任	總經理 董事 副董事長 董事會航空安全 與環境委員會 主席和委員
唐兵	二零一九年五月二十二日 二零一九年五月二十二日	股東大會選舉 董事會聘任	董事 董事會規劃發展 委員會主席和 委員
王均金	二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉 董事會聘任 董事會聘任	董事 董事會規劃發展 委員會委員 董事會提名與 薪酬委員會委員
林萬里	二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日	董事會聘任 董事會聘任	董事會審計和 風險管理委員會 委員
董學博	二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉 董事會聘任 董事會聘任	董事會提名與 薪酬委員會委員 獨立非執行董事 董事會規劃發展 委員會委員
邵瑞慶	二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日	董事會聘任 董事會聘任	董事會提名與 薪酬委員會委員 董事會航空安全 與環境委員會 委員
方照亞 袁駿	二零一九年十二月三十一日 二零一九年十二月三十一日	股東大會選舉 董事會聘任	董事會審計和 風險管理委員會 主席 監事 董事會航空安全 與環境委員會 委員
成國偉	二零二零年一月十五日	董事會聘任	副總經理

離任

姓名	離任日期	變動原因	辭任的職務
馬須倫	二零一九年二月一日	工作調動	董事、副董事長、 總經理 董事會規劃發展委員會 主席和委員 董事會航空安全與 環境委員會主席和委員
郭俊秀	二零一九年二月十五日	工作安排	總法律顧問
唐兵	二零一九年三月十五日	工作職責變動	副總經理
李若山	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	獨立非執行董事 董事會審計和 風險管理委員會 主席和委員 董事會航空安全與 環境委員會委員
馬蔚華	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	獨立非執行董事 董事會提名與 薪酬委員會委員
栗錦德	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	監事
田留文	二零一九年十二月二日	法定退休	副總經理
馮亮	二零一九年十一月二十日	工作需要	副總經理
邵瑞慶	二零一九年十二月三十一日	工作安排	董事會規劃發展委員會 委員
林萬里	二零一九年十二月三十一日	工作安排	董事會航空安全與 環境委員會委員
袁駿	二零一九年十二月三十一日	屆滿離任	董事會規劃發展委員會 委員

詳情請參見本公司於二零一九年二月一日、二月十五日、三月十五日、五月二十二日、十一月二十日、十二月二日、十二月三十一日及二零二零年一月十五日在香港聯交所網站刊發的公告。

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	股東單位或 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	東航集團	副總經理	二零一六年 八月	二零一九年 二月
		董事、總經理	二零一九年 二月	
	中央企業貧困地區產業 投資基金股份有限 公司	監事	二零一九年 四月	二零一九年 八月
唐兵	上海吉祥航空股份有限 公司	董事	二零一九年 十一月	
	東航集團	副總經理	二零一六年 十二月	二零一九年 二月
		董事	二零一九年 二月	
		黨組副書記	二零一九年 三月	
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一零年 八月	二零一九年 八月
	中國民航信息網絡有限 公司	非執行董事	二零一八年 八月	二零一九年 九月
	東方航空(汕頭)經濟 發展有限公司	董事長	二零一二年 二月	二零一九年 八月
	中國聯合航空有限公司	執行董事	二零一四年 三月	二零一九年 八月
	上海東航投資有限公司	董事長	二零一八年 一月	二零一九年 七月
	Air France-KLM	董事	二零一七年 十月	二零一九年 七月
王均金	上海均薙企業管理有限 公司	執行董事	二零一九年 四月	
邵瑞慶	上海國際港務(集團) 股份有限公司	獨立董事	二零一九年 五月	
	中國光大銀行股份有限 公司	獨立董事	二零一九年 八月	
蔡洪平	中泛控股有限公司	獨立非執行董事	二零一四年 十一月	二零一九年 十月
	中國五礦集團公司	外部董事	二零一五年 十二月	二零一九年 七月
	中國機械工業集團有限 公司	外部董事	二零一九年 十二月	
	上海浦東發展銀行股份 有限公司	獨立董事	二零一九年 十二月	

姓名	股東單位或 其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
董學博	中國機械工業集團有限公司	外部董事	二零一九年 十二月	
袁駿	東方航空產業投資有限公司	董事	二零一六年 十一月	二零一九年 一月
方照亞	東航集團	戰略發展部部長	二零一九年 四月	
席晟	東方航空食品投資有限公司	監事會主席	二零一零年 三月	二零一九年 八月
	東方航空食品投資有限公司	董事長	二零一九年 十一月	
	中國民航信息網絡有限公司	非執行董事	二零一九年 九月	
	東方航空進出口有限公司	監事會主席	二零一零年 三月	二零一九年 六月
	上海東航投資有限公司	監事	二零一零年 三月	二零一九年 七月
	東航金控有限責任公司	監事	二零一零年 四月	二零一九年 六月
	東方航空產業投資有限公司	董事長	二零一六年 十一月	二零一九年 二月
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	二零一七年 八月	二零一九年 四月
	民航快遞有限責任公司	副董事長	二零一八年 三月	二零一九年 七月
	上海暢聯國際物流股份有限公司	董事	二零一八年 三月	二零一九年 七月
高峰	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	二零二零年 一月	
	東航集團	工會副主席	二零一八年 四月	二零一九年 十二月
		北京大興國際機場建設運營指揮部黨委委員、副總指揮	二零一九年 十一月	
方照亞	上海航空有限公司	監事	二零一九年 一月	
	東方航空食品投資有限公司	董事	二零一九年 七月	
	東方航空進出口有限公司	董事	二零一九年 六月	
	上海東航投資有限公司	董事	二零一九年 七月	
	東航金控有限責任公司	董事	二零一九年 五月	

姓名	股東單位或 其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
吳永良	東航實業集團有限公司	董事	二零一九年 六月	
	東方航空產業投資有限 公司	董事	二零一九年 六月	
	東方航空食品投資有限 公司	副董事長	二零一二年 二月	二零一九年 十二月
	上海航空國際旅遊 (集團)有限公司	執行董事	二零一三年 一月	二零一九年 五月
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一九年 八月	
馮德華	東航集團	紀檢組副組長	二零一四年 九月	二零一九年 一月
		副總經理、 黨組成員	二零一九年 十二月	
	中國東方航空武漢有限 責任公司	董事長	二零一八年 四月	二零一九年 五月
	東方航空物流股份有限 公司	董事長	二零二零年 二月	
	中國聯合航空有限公司	執行董事	二零一九年 八月	二零二零年 二月
成國偉	東航集團	副總經理、 黨組成員 安全總監	二零一九年 十二月 二零二零年 二月	
	東方航空技術有限公司	總經理	二零一八年 十一月	二零一九年 十一月
		執行董事、 黨委書記	二零二零年 三月	
	上海東方飛機維修有限 公司	董事長	二零一九年 十月	
	上海科技宇航有限公司	董事長	二零二零年 一月	
姜疆	中國東方航空武漢有限 責任公司	董事長	二零一九年 五月	
汪健	東方航空產業投資有限 公司	董事、總經理	二零一六年 十一月	二零一九年 二月
		董事長	二零一九年 二月	
	東方航空產業投資 (香港)有限公司	董事、總經理	二零一七年 七月	二零一九年 四月
	東方航空產業投資 (香港)有限公司	董事長	二零一九年 四月	
	Air France-KLM	董事	二零一九年 七月	

姓名	股東單位或 其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
李若山	江蘇中南建設集團股份 有限公司	董事	二零一五年 五月	二零一九年 五月
	上海第一醫藥股份有限 公司	獨立董事	二零一九年 六月	
馬須倫	東航集團	董事、總經理、 黨組副書記	二零一六年 十二月	二零一九年 二月
田留文	東航集團	黨組成員	二零一四年 六月	二零一九年 十一月
		副總經理	二零一六年 十二月	二零一九年 十一月
	東方航空物流股份有限 公司	董事長	二零一八年 十二月	二零二零年 二月
	中國東方航空江蘇有限 公司	董事長	二零一八年 一月	二零二零年 一月
栗錦德	東航集團	戰略發展部部長	二零一七年 十二月	二零一九年 四月
	東方航空食品投資有限 公司	董事	二零一八年 八月	二零一九年 七月
	東航國際融資租賃有限 公司	董事長	二零一九年 四月	
	東航金控有限責任公司	董事	二零一八年 一月	二零一九年 五月
	東航實業集團有限公司	董事	二零一八年 一月	二零一九年 五月
	東方航空產業投資有限 公司	董事	二零一八年 一月	二零一九年 五月
	上海東航投資有限公司	董事	二零一八年 一月	二零一九年 五月
	東方航空進出口有限 公司	副董事長	二零一零年 五月	二零一九年 十二月
馮亮	上海東聯航空機輪剎車 大修工程有限	董事長	二零一二年 一月	二零一九年 十月
	上海東方飛機維修有限 公司	董事長	二零一二年 一月	二零一九年 十月
	上海柯林斯航空維修 服務有限	董事長	二零一二年 一月	二零一九年 十月
	上海科技宇航有限	董事長	二零一二年 一月	二零二零年 一月
	上海滬特航空技術有限 公司	董事長	二零一二年 二月	二零一九年 十月
	上海波音航空改裝維修 工程有限	副董事長	二零一二年 一月	二零一九年 十月
	西安東航賽峰起落架 系統維修有限	董事長	二零一七年 七月	二零一九年 十二月

姓名	股東單位或 其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
	中國飛機服務有限公司	董事	二零一八年 三月	二零二零年 二月
	東方航空(汕頭)經濟 發展有限公司	董事長	二零一九年 八月	
	東方航空技術有限公司	執行董事	二零一四年 十二月	二零二零年 三月
高峰	東航集團	工會副主席	二零一八年 四月	二零一九年 十二月
	東航集團	北京大興國際機 場建設運營指揮 部黨委委員、副 總指揮	二零一九年 十一月	

8. 二零一九年度股東周年大會

二零一九年度股東周年大會之通告(當中載有二零一九年度股東周年大會召開的日期、時間和地點以及暫停辦理股東登記期間及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。

9. 其他

本公司提述以下內容：

- 二零一九年一月十八日，本公司董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一九年十二月三十一日，為中聯航、上海東方飛行培訓有限公司、東方公務航空服務有限公司和東方航空技術有限公司等四家全資附屬公司或其下屬全資附屬公司提供合計上限為10億元人民幣的擔保總額度；同意上海航空國際旅遊(集團)有限公司為其全資附屬公司上海東美航空旅行社有限公司提供人民幣1,000萬元的擔保額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司於二零一九年一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 二零一九年二月二十一日，本公司向東航國際融資租賃有限公司更替2架B737-800飛機購買權並經營性租賃。二零一九年四月十二日，本公司向東航國際融資租賃有限公司更替3架B737—800飛機購買權並經營性租賃。詳情請參見本公司於二零一九年二月二十一日以及四月十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 二零一九年六月十四日，本公司非公開發行A股股票申請獲得中國證監會核准；八月一日，本公司非公開發行H股股票申請獲得中國證監會核准；八月二十九日，本公司完成非公開發行H股；二零一九年九月三日，本公司順利完成向吉祥航空及其控股股東均瑤集團和中國國有企業結構調整基金股份有限公司等非公開發行A股1,394,245,744股，引入吉祥航空及其控股股東均瑤集團為戰略投資者。本公司控股股東東航集團全資附屬公司東航產投認購吉祥航空非公開發行A股相關工作也已順利完成。詳情請參見本公司於二零一九年六月十四日、八月一日、八月二十九日、九月三日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 二零一九年八月二十日，本公司完成面向合格投資者公開發行人民幣30億元公司債券，票面利率3.60%，債券期限5年；八月二十八日，該公開發行的公司債券在上海證券交易所上市。詳情請參見本公司於二零一九年八月十五日、八月十九日、八月二十一日以及八月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。
5. 二零一九年八月三十日，本公司董事會審議通過了《關於修訂〈公司章程〉等公司規章制度部分條款的議案》，修訂了本公司《公司章程》、《股東大會議事規則》、《審計和風險管理委員會工作細則》、《提名與薪酬委員會工作細則》、《規劃發展委員會工作細則》及《航空安全與環境委員會工作細則》。同日，本公司監事會審議通過了《關於修訂〈監事會議事規則〉部分條款的議案》，修訂了本公司《監事會議事規則》。上述《公司章程》、《股東大會議事規則》及《監事會議事規則》的修訂已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一九年八月三十日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。
6. 二零一九年八月三十日，本公司董事會審議通過了《關於2020–2022年度日常關聯交易的議案》，批准了本公司與關聯方之間金融服務、外貿進出口服務、航空配餐和相關服務、航空配套服務、物業租賃及代建代管服務、廣告委託代理服務、飛機融資租賃服務、飛機及發動機經營租賃服務、貨運物流業務保障服務、Air France-KLM航空運輸合作及保障服務、航空信息技術服務等持續性關連交易項目及其2020–2022年交易金額上限以及有關客機腹艙承包經營服務交易於2020–2022年的交易金額上限。上述日常關聯交易項目已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一九年八月三十日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。
7. 二零一九年十二月十二日，本公司董事會逐項審議通過《關於提名第九屆董事會董事候選人的議案》、《關於提名第九屆董事會獨立非執行董事候選人的議案》，本公司監事會逐項審議通過《關於提名第九屆監事會監事候選人的議案》，上述議案已於二零一九年十二月三十一日舉行的二零一九年第一次股東特別大會上審議通過。二零一九年十二月三十一日第六屆職工代表大會第六次會議通過了選舉袁駿先生為本公司第九屆董事會職工董事的議案和選舉高峰先生為本公司第九屆監事會職工監事的議案。詳情請參見本公司於二零一九年十二月十二日及十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。
8. 二零一九年十二月三十一日，本公司第九屆董事會第1次普通會議審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零二零年十二月三十一日，為中聯航、上海東方飛行培訓有限公司和東方航空技術有限公司三家全資附屬公司或其下屬全資附屬公司提供合計上限為人民幣10億元的擔保總額度。擔保期限與被擔保方主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司於二零一九年十二月三十一日在香港聯交所網站刊發的公告。
9. 與日常經營相關的關聯交易

本公司發生的日常關聯交易是本公司開展航空運輸業務中與東航集團、東航集團下屬控股附屬公司及其他關聯方發生的關聯交易，該等關聯交易是按一般商業條款達成，符合本公司和全體股東的整體利益，對本公司股東而言公平合理。

二零一九年本公司發生的日常關聯交易情況如下：

單位：人民幣千元

交易項目	二零一九年 全年發生額	二零一九年 關聯交易 年度上限
金融服務(期末餘額)		
— 存款餘額	1,121,968	13,000,000
— 貸款餘額	—	13,000,000
航空配餐服務	1,471,415	1,900,000
航空配套服務	471,145	810,000
外貿進出口代理服務	141,580	570,000
物業租賃服務	40,315	90,000
廣告委託代理服務	29,036	85,000
航空信息技術服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	752,822	1,155,000
飛機融資租賃服務 ^{註1}	14,155,545	26.16億美元 或人民幣等值
飛機經營租賃服務 ^{註2}	346,874	1,400,000
飛機經營租賃服務 ^{註3}	1,781,138	8,000,000
貨運物流業務保障服務(本公司向 東方航空物流有限公司(「東航物流」) 提供的服務)	134,513	470,000
貨站業務保障服務 (東航物流向本公司提供的服務)	481,461	750,000
客機腹艙承包經營服務		
— 收取承包費	3,825,804	4,000,000
— 支付運營費	310,273	353,000
Air France-KLM航空運輸合作保障服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)		
— 收取金額	593,041	1,230,000
— 支付金額	537,173	1,200,000
航材保障服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	142,814	530,000

註1：飛機融資租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂融資租賃飛機的租金總額(本金和利息)加手續費。

註2：飛機經營租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂經營租賃飛機及發動機當年所支付的租金金額。

註3：飛機經營租賃服務二零一九年全年發生額是二零一九年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額。

10. 刊發二零一九年度業績公告

本公司的二零一九年度業績公告已刊載於香港聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.ceair.com>)。

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
劉紹勇
董事長

中華人民共和國，上海
二零二零年四月一日

於本公告日期，本公司董事包括劉紹勇(董事長)、李養民(副董事長)、唐兵(董事)、王均金(董事)、林萬里(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)、董學博(獨立非執行董事)及袁駿(職工董事)。