



中國東方航空  
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力



CHINA EASTERN

## 中期報告 2020

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



# 目錄

2	釋義
5	公司業務概要
6	公司資料
8	中期財務資料
	• 簡明合併中期財務資料註釋
47	運營數據摘要
50	機隊結構
51	管理層討論與分析





## 釋義

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

法荷航	指	Air France-KLM，法荷航詳情請參見官網 <a href="https://www.airfranceklm.com/">https://www.airfranceklm.com/</a>
審計和風險管理委員會	指	本公司審計和風險管理委員會
可用貨郵噸公里	指	每一航段可提供的最大貨郵載運量與該航段距離的乘積之和
可用座公里	指	每一航段可提供的最大座位數與該航段距離的乘積之和
可用噸公里	指	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
董事會	指	本公司董事會
民航局	指	中國民用航空局，民航局詳情請參見官網 <a href="http://www.caac.gov.cn/">http://www.caac.gov.cn/</a>
東航集團	指	中國東方航空集團有限公司，系本公司控股股東、關聯方
東航金控	指	東航金控有限責任公司，系東航集團下屬全資公司，本公司股東、關聯方
東航國際	指	東航國際控股(香港)有限公司，系東航金控下屬全資公司，本公司股東、關聯方
東方航空、公司、本公司	指	中國東方航空股份有限公司
中聯航	指	中國聯合航空有限公司，系本公司下屬全資公司
疫情	指	新型冠狀病毒肺炎疫情，世界衛生組織將新型冠狀病毒感染的肺炎命名為「COVID-19」
中國證監會或證監會	指	中國證券監督管理委員會，中國證監會詳情請參見官網 <a href="http://www.csrc.gov.cn/">http://www.csrc.gov.cn/</a>
達美	指	Delta Air Lines Inc.，IATA二字代碼DL，系本公司股東，達美詳情請參見官網 <a href="https://www.delta.com/">https://www.delta.com/</a>
董事	指	本公司董事
東航江蘇	指	中國東方航空江蘇有限公司，系本公司下屬控股公司
東航海外	指	東航海外(香港)有限公司，系本公司下屬全資公司
東航武漢	指	中國東方航空武漢有限責任公司，系本公司下屬控股公司
東航雲南	指	東方航空雲南有限公司，系本公司下屬控股公司
東航產投	指	東方航空產業投資有限公司，系東航集團下屬全資公司、本公司關聯方

## 釋義

東航物流	指	東方航空物流股份有限公司，系東航產投下屬控股公司、本公司關聯方
東航技術	指	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
貨郵載運率	指	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
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
香港中央結算	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系統。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港聯交所	指	香港聯合證券交易所有限公司，香港聯交所網站詳情請參見 <a href="http://www.hkex.com.hk/">http://www.hkex.com.hk/</a>
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。詳情請參見官網 <a href="http://www.iata.org/">http://www.iata.org/</a>
日航	指	Japan Airlines Co., Ltd.，IATA二字代碼JL，日航詳情請參見官網 <a href="http://www.jal.com/">http://www.jal.com/</a>
吉祥航空	指	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，吉祥航空詳情請參見官網 <a href="http://www.juneyaoair.com/">http://www.juneyaoair.com/</a> ，系本公司關聯方
均瑤集團	指	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關聯方
吉祥香港	指	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關聯方
上市規則	指	香港聯交所證券上市規則
標準守則	指	上市規則附錄十所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
一二三航	指	原東方公務航空有限公司改制為一二三航空有限公司，於二零二零年二月二十六日正式揭牌成立，系本公司下屬全資公司
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
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
中國	指	中華人民共和國
澳航	指	Qantas Airways Ltd.，IATA二字代碼QF，澳航詳情請參見官網 <a href="https://www.qantas.com/">https://www.qantas.com/</a>
報告期	指	二零二零年一月一日至六月三十日
貨郵載運噸公里	指	貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和
客運人公里	指	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和



收入噸公里	指	運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和
收入噸公里收益	指	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
證券及期貨條例	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
上海航空或上航	指	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
上海飛培	指	上海東方飛行培訓有限公司，系本公司下屬全資公司
上海吉道航	指	上海吉道航企業管理有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關聯方
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官網 <a href="http://www.skyteam.com/">http://www.skyteam.com/</a>
浦發銀行	指	上海浦東發展銀行股份有限公司
監事	指	本公司監事
中航信	指	中國民航信息網絡股份有限公司
貨郵載運量	指	實際裝載的貨郵重量

本公司董事會向各位報告本集團截至二零二零年六月三十日止六個月經董事會及審計和風險管理委員會於二零二零年八月二十八日審議通過的未經審計的按國際財務報告準則所編製的合併中期財務業績，以及二零一九年度的同期比較數據。

本集團截至二零二零年六月三十日止六個月的中期財務業績不必然對本集團全年及將來業績起任何預示作用。投資者不應過度依賴本集團截至二零二零年六月三十日止六個月的未經審計的合併中期財務業績。

---

## 公司業務概要

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，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；商品批發、零售。

公司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。公司打造精簡高效的現代化機隊，通過運營732架(其中包括自有和託管公務機10架)平均機齡約6.7年的客運飛機，不斷加強樞紐聯通能力及國內幹線網絡建設，為全球旅客和客戶提供優質便捷的航空運輸及延伸服務。



## 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
公司的中文簡稱	東方航空
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
公司辦公地址	上海市閔行區虹翔三路36號
公司辦公地址的郵政編碼	201100
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

### 聯繫人和聯繫方式

聯繫人	<b>董事會秘書、公司秘書及授權代表</b>	<b>證券事務代表</b>
	汪健	楊輝
聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號	上海市閔行區虹翔三路36號
電話	021-22330930	021-22330920
傳真	021-62686116	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com	ir@ceair.com



## 公司資料

### 董事

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)  
袁 駿(職工董事)

### 監事

席 晟(監事會主席)  
高 峰(職工監事)  
方照亞(監事)

### 高級管理人員

李養民(總經理)  
吳永良(副總經理、財務總監)  
(於二零二零年八月二十八日辭任)  
周啟民(財務總監)(於二零二零年八月二十八日獲委任)  
馮德華(副總經理)  
成國偉(副總經理)(於二零二零年一月十五日獲委任)  
劉鐵祥(副總經理)(於二零二零年四月二十九日獲委任)  
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  
香港皇后大道東183號  
合和中心十七樓1712-1716號舖

The Bank of New York Mellon  
240 Greenwich 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

# 中期財務資料

## 中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二零年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>收入</b>	5	<b>25,159</b>	58,859
其他營業收入和利得	6	<b>2,201</b>	3,407
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		<b>(6,313)</b>	(16,625)
飛機起降費		<b>(3,796)</b>	(7,840)
折舊及攤銷		<b>(10,630)</b>	(10,818)
工資、薪金及福利		<b>(9,441)</b>	(11,171)
飛機維修費		<b>(1,537)</b>	(1,891)
金融資產減值損失		<b>(14)</b>	(3)
航空餐食供應		<b>(700)</b>	(1,822)
低值和短期租賃租金		<b>(102)</b>	(265)
銷售及市場費用		<b>(971)</b>	(2,040)
民航基礎設施建設基金		—	(1,205)
地面服務及其他費用		<b>(574)</b>	(1,343)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		<b>(18)</b>	18
間接營業支出		<b>(1,845)</b>	(2,105)
<b>營業支出總額</b>		<b>(35,941)</b>	(57,110)
<b>經營(虧損)/利潤</b>		<b>(8,581)</b>	5,156
攤佔聯營公司業績		<b>(85)</b>	167
攤佔合營公司業績		<b>12</b>	25
財務收入		<b>69</b>	45
財務支出	7	<b>(3,448)</b>	(2,685)
<b>稅前(虧損)/利潤</b>		<b>(12,033)</b>	2,708
稅項	8	<b>2,961</b>	(576)
<b>期間淨(虧損)/利潤</b>		<b>(9,072)</b>	2,132
<b>期間淨(虧損)/利潤歸屬於：</b>			
本公司權益持有者		<b>(8,542)</b>	1,941
非控制性權益		<b>(530)</b>	191
		<b>(9,072)</b>	2,132
<b>期間本公司權益持有者應佔每股(虧損)/收益</b>			
— 基本及攤薄(人民幣)	10	<b>(0.52)</b>	0.13
<b>其他綜合收益</b>			
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		<b>51</b>	(61)
以後期間重分類至損益的其他綜合收益		<b>51</b>	(61)

中期財務資料  
 中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二零年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
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	(265)	10
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項	3	3
設定受益計劃精算(損失)/利得，扣除稅項	(60)	13
以後期間不重分類至損益的其他綜合淨收益	(322)	26
稅後其他綜合虧損	(271)	(35)
期間總綜合收益	(9,343)	2,097
期間總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	(8,807)	1,912
非控制性權益	(536)	185
	(9,343)	2,097

# 中期財務資料

## 中期簡明合併資產負債表

於二零二零年六月三十日

	附註	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>非流動資產</b>			
物業、機器及設備	12	97,845	99,437
投資性房地產		249	653
使用權資產	13	124,524	128,704
無形資產	14	11,672	11,698
飛機預付款		17,403	16,222
投資於合營公司		639	627
投資於聯營公司		1,895	1,977
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		921	1,274
衍生金融工具		125	27
其他非流動資產		5,026	3,970
遞延稅項資產		3,976	853
		<b>264,275</b>	265,442
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件		2,460	2,407
應收賬款	15	1,380	1,717
按公允價值計入損益的金融資產		103	121
預付款及其他應收款		11,193	14,093
衍生金融工具		176	43
限制性銀行存款及短期銀行存款		12	6
現金及現金等價物		7,349	1,350
劃分為持有待售的資產		6	6
		<b>22,679</b>	19,743
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應付票據	16	3,330	3,877
合同負債		3,941	10,178
其他應付款及預提費用		19,709	22,602
借款的流動部分	17	54,054	25,233
租賃負債的流動部分	18	15,803	15,590
應付稅項		79	351
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		380	519
衍生金融工具		22	13
		<b>97,318</b>	78,363
<b>淨流動負債</b>		<b>(74,639)</b>	(58,620)
<b>總資產減流動負債</b>		<b>189,636</b>	206,822

中期財務資料  
中期簡明合併資產負債表

於二零二零年六月三十日

	附註	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>非流動負債</b>			
借款	17	25,021	26,604
租賃負債	18	88,958	94,685
飛機及發動機退租檢修準備		6,787	6,659
合同負債		1,578	1,499
衍生金融工具		164	10
退休後福利準備		2,432	2,419
遞延稅項負債		18	22
其他長期負債		2,194	2,278
		<b>127,152</b>	134,176
<b>淨資產</b>		<b>62,484</b>	72,646
<b>權益</b>			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	19	16,379	16,379
— 儲備		43,003	52,629
		<b>59,382</b>	69,008
<b>非控制性權益</b>		<b>3,102</b>	3,638
<b>總權益</b>		<b>62,484</b>	72,646

# 中期財務資料

## 中期簡明合併權益變動表

截至二零二零年六月三十日止六個月

	本公司權益持有者攤佔權益					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	非控制性權益 人民幣百萬元	
二零二零年一月一日結餘 (經審計)	16,379	34,747*	17,882*	69,008	3,638	72,646
期間虧損	—	—	(8,542)	(8,542)	(530)	(9,072)
其他綜合收益	—	(265)	—	(265)	(6)	(271)
期間總綜合收益	—	(265)	(8,542)	(8,807)	(536)	(9,343)
二零一九年年度股利	—	—	(819)	(819)	—	(819)
二零二零年六月三十日結餘 (未經審計)	16,379	34,482*	8,521*	59,382	3,102	62,484
二零一九年一月一日結餘 (經審計)	14,467	27,045	14,901	56,413	3,430	59,843
期間利潤	—	—	1,941	1,941	191	2,132
其他綜合收益	—	(29)	—	(29)	(6)	(35)
期間總綜合收益	—	(29)	1,941	1,912	185	2,097
支付附屬公司非控制性權益股利	—	—	—	—	(74)	(74)
二零一九年六月三十日結餘 (未經審計)	14,467	27,016	16,842	58,325	3,541	61,866

\* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣430.03億元，並計入簡明合併資產負債表內(二零一九年十二月三十一日：526.29億元)。

# 中期財務資料

## 中期簡明合併現金流量表

截至二零二零年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>經營活動的現金流量</b>		
稅前(虧損)/利潤	<b>(12,033)</b>	2,708
調節項目：		
物業、機器及設備折舊	<b>4,160</b>	4,194
使用權資產折舊	<b>6,114</b>	6,270
投資性房地產折舊	<b>4</b>	13
無形資產攤銷	<b>86</b>	63
其他長期資產攤銷	<b>266</b>	278
金融資產減值損失	<b>14</b>	3
物業、機器及設備的處置(收益)/損失	<b>(17)</b>	6
公允價值變動淨損失/(收益)：		
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動	<b>18</b>	(18)
攤佔聯營公司、合營公司業績	<b>73</b>	(192)
出售附屬公司的收益	—	(64)
持有按公允價值計入損益的金融資產獲得的股利	—	(3)
持有指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資 獲得的股利	—	(3)
淨匯兌損失	<b>660</b>	271
利息支出	<b>2,710</b>	2,489
飛機設備零件的增加	<b>(53)</b>	(210)
經營性應收項目的減少	<b>3,217</b>	408
經營性應付項目的減少	<b>(11,463)</b>	(2,516)
經營產生的現金流量	<b>(6,244)</b>	13,697
已付所得稅	<b>(476)</b>	(946)
經營活動產生的淨現金(流出)/流入	<b>(6,720)</b>	12,751

中期財務資料  
中期簡明合併現金流量表

截至二零二零年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>投資活動的現金流量</b>		
購買物業、機器、設備及其他非流動資產	(4,156)	(9,199)
對合營公司注資所支付的現金	—	(102)
出售附屬公司	—	(90)
出售物業、機器及設備所得款	52	53
轉讓購買權所收到的現金	—	1,836
出售無形資產所得款	—	2
已收股利	1	92
交割衍生金融工具收到/(支付)的現金	12	(42)
收回對合營公司委託貸款	—	2
<b>投資活動產生的淨現金流出</b>	<b>(4,091)</b>	<b>(7,448)</b>
<b>融資活動的現金流量</b>		
借入短期借款	4,368	1,892
借入長期借款	50	300
發行短期融資券收到的現金	49,700	25,500
發行長期債券收到的現金	1,998	3,000
通過長期借款及其他融資方式收到的現金	—	5,539
償還短期融資券	(22,000)	(14,500)
償還短期借款	(5,473)	(7,230)
償還長期借款	(1,462)	(3,592)
償還長期債券	—	(3,000)
償還租賃負債本金	(7,650)	(10,070)
已付利息	(2,747)	(2,825)
交割衍生金融工具收到的現金	10	32
支付附屬公司非控制性權益之股利	—	(45)
<b>融資活動產生淨現金流入/(流出)</b>	<b>16,794</b>	<b>(4,999)</b>
<b>現金及現金等價物淨增加</b>	<b>5,983</b>	<b>304</b>
期初現金及現金等價物	1,350	646
匯率調整	16	1
<b>期末現金及現金等價物</b>	<b>7,349</b>	<b>951</b>



# 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

## 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。

本未經審計的中期簡明合併財務報表已由本公司董事會(「董事會」)於二零二零年八月二十八日批准刊發。

## 2. 編製基準

本未經審計的中期簡明合併財務報表，包括二零二零年六月三十日的中期簡明合併資產負債表與截至二零二零年六月三十日止六個月期間的中期簡明合併損益及其他綜合收益表、中期簡明合併權益變動表和中期簡明合併現金流量表(合併簡稱「中期財務資料」)乃按照國際會計準則第34號「中期財務報告」編製。該中期簡明合併財務資料未包括所有年度財務報表中要求的財務資訊和披露，因此應與本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的合併財務報表一併閱讀。

截至二零二零年六月三十日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣746.4億元。於編製本中期財務資料時，本公司董事會結合目前的財務狀況，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

本公司董事會已積極採取措施應對上述淨營運資金出現負數的情況，不斷尋求新的融資管道並已取得足夠的銀行授信額度以改善本集團的流動資金狀況。於二零二零年六月三十日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣490.7億元。

鑒於上述取得的銀行授信額度、本集團獲取融資的記錄以及與各大銀行及金融機構建立的良好合作關係，本公司董事會認為在未來的十二個月內本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。據此，本公司董事會確信以持續經營為基礎編製本財務資料是恰當的，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. 會計政策的變動及披露

編製未經審計的中期簡明合併財務資料與編製本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度合併財務資料所採用的會計政策相一致，唯於二零二零年一月一日採納的經修訂的國際財務報告準則除外。

國際財務報告準則第3號之修訂	業務的定義
國際財務報告準則第9號、第7號及 國際會計準則第39號之修訂	利率基準改革
國際財務報告準則第16號之修訂	新冠肺炎疫情相關的租金減免(提前適用)
國際會計準則第1號及國際會計準則第8號之修訂	重大的定義

除下文解釋的有關國際財務報告準則第16號之修訂的影響外，採納上述經修訂的準則不會對本集團中期簡明合併財務資料產生重大影響。

國際財務報告準則第16號之修訂將允許承租人與新冠肺炎疫情(「疫情」)直接相關的租金優惠採用實物簡化處理。僅當承租人所享受的租金優惠源自疫情的直接影響，且滿足以下所有條件時，才可選擇採用實物簡化處理：(1)租賃付款額變動後的租賃對價幾乎等於或低於變動前的租賃對價；(2)租賃付款額的減少僅會影響原定於或早於二零二一年六月三十日到期的付款額；以及(3)租賃的其他條款和條件未發生實質性變化。經允許提前適用，該修訂與二零二零年六月一日生效。

於截止二零二零年六月三十日止六個月期間內，本集團部分房屋及建築物，飛機及發動機的每月租賃付款額由於疫情被出租人減免，租賃的其他條件未發生實質性變化。本集團已於二零二零年一月一日提前適用該修訂，選擇對於出租人在截止二零二零年六月三十日止六個月期間內由於疫情授予的所有租金優惠不適用租賃調整。因此，因租金優惠而減少的租賃付款人民幣5百萬元，作為可變租賃付款計入截止二零二零年六月三十日止六個月期間的損益及部分租賃負債的終止。

#### 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、郵運及地面服務。

對於其他服務，包括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廠商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4(c)。

	截至二零二零年六月三十日止六個月				合計 人民幣百萬元 (未經審計)
	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	分部間抵銷 人民幣百萬元 (未經審計)	未分配項目* 人民幣百萬元 (未經審計)	
<b>分部收入(附註5)</b>					
對外客戶的報告分部收入	25,012	117	—	—	25,129
分部間收入	—	840	(840)	—	—
報告分部收入	25,012	957	(840)	—	25,129
報告分部稅前利潤	(12,216)	274	—	(91)	(12,033)
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	10,492	138	—	—	10,630
金融資產減值損失	14	—	—	—	14
利息收入	69	—	—	—	69
利息支出	2,683	27	—	—	2,710
資本性支出	6,131	216	—	—	6,347

二零二零年六月三十日

## 4. 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)

	截至二零一九年六月三十日止六個月				
	航空業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	合計
	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)
<b>分部收入(附註5)</b>					
對外客戶的報告分部收入	57,639	1,145	—	—	58,784
分部間收入	—	581	(581)	—	—
報告分部收入	57,639	1,726	(581)	—	58,784
報告分部稅前利潤	2,174	272	—	262	2,708
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	10,684	132	—	—	10,816
金融資產減值損失	3	—	—	—	3
利息收入	50	162	(167)	—	45
利息支出	2,533	123	(167)	—	2,489
資本性支出	19,159	194	—	—	19,353
	航空業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	合計
	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)
<b>於二零二零年六月三十日</b>					
報告分部資產	<b>275,245</b>	<b>7,114</b>	<b>(1,560)</b>	<b>3,906</b>	<b>284,705</b>
報告分部負債	<b>221,998</b>	<b>3,833</b>	<b>(1,560)</b>	<b>199</b>	<b>224,470</b>
	航空業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	合計
	人民幣百萬元 (經審計)	人民幣百萬元 (經審計)	人民幣百萬元 (經審計)	人民幣百萬元 (經審計)	人民幣百萬元 (經審計)
<b>於二零一九年十二月三十一日</b>					
報告分部資產	274,578	6,225	(1,943)	4,076	282,936
報告分部負債	211,035	3,146	(1,943)	301	212,539

- \* 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、按公允價值計入損益的金融資產和指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動損益和來自公允價值計入損益的權益投資的股利。

#### 4. 分部資料(續)

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

- 1) 於中國境內(不包括中國香港特別行政區(「香港」)、中國澳門特別行政區(「澳門」)及台灣地區(「台灣」)，以下統稱「港澳台地區」)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。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
境內(中國，不包括港澳台地區)	16,211	39,028
國際	8,582	17,667
港澳台地區	366	2,164
	<b>25,159</b>	58,859

- 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。

## 4. 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：

	註釋	截至六月三十日止六個月	
		二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>收入</b>			
報告分部收入總額		<b>25,129</b>	58,784
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	<b>30</b>	75
合併收入		<b>25,159</b>	58,859

	註釋	截至六月三十日止六個月	
		二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>稅前(虧損)/利潤</b>			
報告分部稅前(虧損)/利潤		<b>(12,033)</b>	2,710
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	<b>—</b>	(2)
合併稅前(虧損)/利潤		<b>(12,033)</b>	2,708

	註釋	二零二零年	二零一九年
		六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>資產</b>			
報告分部資產總額		<b>284,705</b>	282,936
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	<b>7</b>	7
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(iii)	<b>2,242</b>	2,242
合併資產		<b>286,954</b>	285,185

## 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

### 4. 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)

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>負債</b>		
報告分部負債總額	224,470	212,539
合併負債	224,470	212,539

註釋：

- (i) 該差異為銷售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。

- (d) 航運業務存在季節性波動，每年下半年的假期是需求高峰期。因此，本集團業務在上半年的收入和業績通常會低於下半年。

### 5. 收入

關於收入的分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
客戶合同收入	25,042	58,779
其他來源的收入		
租金收入	117	80
	25,159	58,859

## 5. 收入(續)

客戶合同收入的收入拆分信息：

截至二零二零年六月三十日止六個月

分部	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>商品或服務類型</b>			
運輸收入			
— 客運	20,347	—	20,347
— 貨運及郵運	2,615	—	2,615
退票手續費收入	972	—	972
地勤服務收入	448	—	448
佣金收入	33	—	33
旅遊服務收入	—	9	9
其他	510	108	618
客戶合約收入總計	24,925	117	25,042
<b>地區分佈收入</b>			
中國境內(不含港澳台地區)	15,962	117	16,079
國際	8,597	—	8,597
港澳台地區	366	—	366
客戶合約收入總計	24,925	117	25,042



二零二零年六月三十日

## 5. 收入(續)

### 客戶合同收入的收入拆分信息：(續)

截至二零一九年六月三十日止六個月

分部	航空業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>商品或服務類型</b>			
運輸收入			
— 客運	53,581	—	53,581
— 貨運及郵運	1,742	—	1,742
退票手續費收入	1,082	—	1,082
地勤服務收入	518	—	518
佣金收入	52	—	52
旅遊服務收入	—	897	897
其他	659	248	907
客戶合約收入總計	57,634	1,145	58,779
<b>地區分佈收入</b>			
中國境內(不含港澳台地區)	37,803	1,145	38,948
國際	17,667	—	17,667
港澳台地區	2,164	—	2,164
客戶合約收入總計	57,634	1,145	58,779

## 6. 其他營業收入和利得

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
合作航線收入(註釋(a))	1,596	2,302
航線補貼(註釋(b))	129	382
其他補貼收入(註釋(c))	357	292
處置物業、機器及設備的收益	19	3
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	—	3
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	—	3
無須退還的團體訂票款	31	127
出售附屬公司的收益	—	64
其他	69	231
	<b>2,201</b>	<b>3,407</b>

註釋：

- (a) 合作航線收入系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) 截至二零一九年和二零二零年六月三十日止六個月，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。

## 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

### 7. 財務支出

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
銀行借款利息	515	646
租賃負債利息	2,132	1,923
退休後福利準備利息	43	60
債券及融資券利息	311	241
利率互換利息	(10)	(35)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(281)	(346)
	2,710	2,489
匯兌淨損失(註釋(b))	738	196
	3,448	2,685

註釋：

- (a) 截至二零二零年六月三十日止六個月，資本化利息採用的平均年利率為3.51%(截至二零一九年六月三十日止六個月：3.52%)。
- (b) 匯兌損失主要來源於截至二零二零年六月三十日止六個月本集團以外幣計量的租賃負債及借款的匯兌轉換。

## 8. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅	95	562
遞延稅項	(3,056)	14
	(2,961)	576

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%的所得稅優惠稅率。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(二零一九年：16.5%)。本公司的附屬公司東航電商因符合高新技術企業的認定條件且獲得了有關部門簽發的高新技術企業證書，證書編號No. GR201831003674，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。

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%(二零一九年：25%)。

## 9. 股息

董事會建議截至二零二零年六月三十日止六個月不派發任何股息(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

## 10. 每股虧損

每股基本虧損乃按未經審計本公司權益持有者應佔合併虧損約人民幣8,542百萬元和截至二零二零年六月三十日止六個月內已發行的加權平均股數16,379百萬股計算。截至二零二零年六月三十日止六個月，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

## 11. 利潤轉撥

截至二零二零年六月三十日止六個月，本公司並無至法定儲備之轉撥(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)，此撥備將會根據中國有關規定及本集團內各公司章程於年末進行。

## 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

### 12. 物業、機器及設備

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二零年一月一日賬面值	79,479	19,958	99,437
從飛機預付款轉入	24	—	24
其他增加	1,491	773	2,264
從投資性房地產轉入	—	399	399
從使用權資產轉入(附註13)	206	—	206
轉至其他非流動資產	—	(3)	(3)
本期計提折舊	(3,476)	(684)	(4,160)
本期處置	(235)	(87)	(322)
於二零二零年六月三十日賬面值	77,489	20,356	97,845
	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零一九年一月一日賬面值	68,565	17,123	85,688
從飛機預付款轉入	343	—	343
其他增加	2,226	2,193	4,419
從投資性房地產轉入	—	39	39
從使用權資產轉入(附註13)	5,531	—	5,531
從其他非流動資產轉入	—	176	176
本期計提折舊	(3,590)	(604)	(4,194)
處置子公司	—	(26)	(26)
本期處置	(32)	(15)	(47)
於二零一九年六月三十日賬面值	73,043	18,886	91,929

### 13. 使用權資產

下表列明本集團的使用權資產於本年的原值與賬面淨值及變動情況：

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二零年一月一日賬面值	126,464	2,240	128,704
增加	1,325	942	2,267
轉至固定資產(附註12)	(206)	—	(206)
本期處置	(58)	(69)	(127)
本期計提折舊	(5,465)	(649)	(6,114)
於二零二零年六月三十日賬面值	122,060	2,464	124,524

  

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零一九年一月一日賬面值	126,417	1,895	128,312
增加	17,781	61	17,842
轉至固定資產(附註12)	(5,531)	—	(5,531)
處置子公司	—	(10)	(10)
本期處置	(503)	—	(503)
本期計提折舊	(6,141)	(129)	(6,270)
於二零一九年六月三十日賬面值	132,023	1,817	133,840

## 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

### 14. 無形資產

	商譽(註釋) 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二零年一月一日賬面值	11,270	428	11,698
增加	—	61	61
攤銷	—	(86)	(86)
處置	—	(1)	(1)
於二零二零年六月三十日賬面值	11,270	402	11,672
	商譽(註釋) 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零一九年一月一日賬面值	11,270	339	11,609
增加	—	82	82
攤銷	—	(63)	(63)
處置	—	(2)	(2)
於二零一九年六月三十日賬面值	11,270	356	11,626

註釋：

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航空運輸競爭力，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。

### 15. 應收賬款

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款	1,456	1,793
壞賬準備	(76)	(76)
	1,380	1,717

**15. 應收賬款(續)**

於報告期末，根據發票／賬單日，應收賬款的賬齡分析如下：

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	1,177	1,615
九十一日至一百八十日	26	33
一百八十一日至三百六十五日	115	39
超過三百六十五日	62	30
	<b>1,380</b>	1,717

**16. 應付賬款及應付票據**

於報告期末，根據發票日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	2,952	3,622
九十一日至一百八十日	151	52
一百八十一日至三百六十五日	86	94
一年至兩年	63	40
超過兩年	78	69
	<b>3,330</b>	3,877



## 簡明合併中期財務資料註釋

二零二零年六月三十日

### 17. 借款

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
非流動部分		
長期銀行借款		
— 有抵押	2,622	2,995
— 無抵押	850	828
有擔保債券	9,553	12,784
無擔保債券	11,996	9,997
	<b>25,021</b>	26,604
流動部份		
長期銀行借款		
— 有抵押	905	939
— 無抵押	32	1,009
有擔保債券	5,822	2,585
短期銀行借款		
— 無抵押	1,095	2,200
短期融資券	46,200	18,500
	<b>54,054</b>	25,233
	<b>79,075</b>	51,837

### 18. 租賃負債

	最低租金 二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	最低租金 之現值 二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	最低租金 二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)	最低租金 之現值 二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
一年內	19,587		19,870	
第二年	17,211		15,276	
第三年至第五年(包括首尾兩年)	43,168		39,935	
五年以後	41,553		45,129	
總額	<b>121,519</b>	<b>104,761</b>	120,210	110,275
減：一年內償還部份	<b>(19,587)</b>	<b>(15,803)</b>	(19,870)	(15,590)
非流動部分	<b>101,932</b>	<b>88,958</b>	100,340	94,685

二零二零年六月三十日

## 19. 股本

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
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」)	11,202	11,202
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
	<b>16,379</b>	16,379

根據本公司第五十條和第五十一條的公司章程，A股以及H股皆為註冊普通股並享有同等權利。

## 20. 承諾

於報告期末，本集團的資本支出承諾如下：

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	47,640	47,822
— 其他物業、機器及設備	4,606	4,917
— 投資	860	860
	<b>53,106</b>	53,599

註釋：

以上飛機、發動機及飛行設備包括付運前定金的承諾預期支出，但金額可能因合約中所訂的通脹調整而變動。有關金額列示如下：

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
一年內	20,571	18,388
第二年	13,357	12,442
第三年	9,616	11,956
第四年	3,930	3,892
超過四年	166	1,144
	<b>47,640</b>	47,822

以上資本支出承諾代表未來現金或其他資源的流出。

二零二零年六月三十日

## 21. 有關聯人士交易

本集團由東航集團控制。於二零二零年六月三十日，東航集團直接持有本公司30.97%（二零一九年十二月三十一日：30.97%）之股權。此外，於二零二零年六月三十日，東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股（香港）有限公司和東航金控有限責任公司分別間接擁有本公司16.03%和2.79%（二零一九年十二月三十一日：16.03%和2.79%）的股權。

本公司由東航集團控制，東航集團是一個在中國建立並由中國政府控制的國有企業，本公司在中國擁有很大一部分生產性資產。根據國際會計準則第24號「關聯方披露」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（除本集團之外）、其他國有企業以及它們的附屬公司（「其他國有企業」）、本公司能夠控制或施加重大影響的其他企業和公司以及本公司的關鍵管理人員及他們關係密切的家庭成員。

為了符合關聯方交易的披露要求，本公司董事會相信與關聯方交易相關的重要信息都已進行了準確的披露。

### (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
東航集團財務有限責任公司（「東航財務」）	本公司之聯營公司
東方航空進出口有限公司及其附屬公司（「東航進出口」）	本公司之聯營公司
上海普惠飛機發動機維修有限公司（「上海普惠」）	本公司之聯營公司
上海東方航空傳媒有限公司及其附屬公司（「東航傳媒」）	本公司之聯營公司
上海柯林斯航空維修服務有限公司（「柯林斯維修」）	本公司之聯營公司
上海航空國際旅遊（集團）有限公司及其附屬公司（「上航國旅」）	本公司之聯營公司
北京興航空港置業有限公司（「北京興航置業」）	本公司之聯營公司
東方航空食品投資有限公司及其附屬公司（「東航食品」）	本公司之聯營公司
CAE MELBOURNE FLIGHT TRAINING PTY LIMITED（「墨爾本飛培」）	本公司之合營公司
上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司（「機輪剎車」）	本公司之合營公司
上海科技宇航有限公司（「科技宇航」）	本公司之合營公司
上海民航華東凱亞系統集成有限公司（「華東凱亞」）	本公司之合營公司
上海滬特航空技術有限公司（「上海滬特」）	本公司之合營公司
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司（「西安賽峰」）	本公司之合營公司

## 21. 有關聯人士交易 (續)

## (a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：(續)

有關聯人士名稱	與本集團關係
東航實業集團有限公司及其附屬公司(「東航實業」)	受同一母公司控制
東方航空物流股份有限公司及其附屬公司(「東航物流」)	受同一母公司控制
上海東航投資有限公司及其附屬公司(「東航投資」)	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
中國民航信息網絡股份有限公司(「中航信」)	本公司一董事兼副總經理擔任中航信董事
中國航空器材集團有限公司及其附屬公司(「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
上海吉祥航空股份有限公司及其附屬公司(「吉祥航空」)	本公司一董事兼副總經理擔任吉祥航空董事

## (b) 有關聯人士交易

交易性質	有關聯人士	關聯交易定價方式及決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>採購產品與服務</b>				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	258	756
	東航進出口	(i)	17	35
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	(i)	48	94
飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	426	685
	科技宇航	(i)	93	110
	機輪剎車	(i)	15	69
	上海滬特	(i)	74	43
	西安賽峰	(i)	13	—
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	4	10
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	8	10
接受系統服務	華東凱亞	(i)	11	7

二零二零年六月三十日

## 21. 有關聯人士交易(續)

### (b) 有關聯人士交易(續)

交易性質	有關聯人士	關聯交易定價方式及決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>採購產品與服務(續)</b>				
接受設備生產及維修服務*	柯林斯維修	(i)	15	7
	東航實業	(i)	55	63
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	(i)	2	3
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	95	50
接受酒店住宿服務*	東航實業	(i)	21	41
	上航國旅	(i)	6	—
接受代建代管服務*	東航投資	(i)	6	—
接受民航信息網絡服務**	中航信	(i)	166	361
接受航材保障服務**	中航材	(i)	59	66
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	30	23
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	186	247
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	1	—
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	5	—
接受物流運輸服務	東航進出口	(i)	—	49
	東航物流	(i)	57	—
接受客機腹艙承包經營服務*	東航物流	(i)	188	139
接受飛行員轉入	東航物流	(i)	—	2
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	110	281

21. 有關聯人士交易(續)

(b) 有關聯人士交易(續)

交易性質	有關聯人士	關聯交易定價方式及決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 人民幣百萬元 (未經審計)
<b>採購產品與服務(續)</b>				
接受腹艙集裝設備管理服務	東航物流	(i)	7	—
<b>提供服務</b>				
客機腹艙承包經營收入*	東航物流	(i)	2,615	1,741
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	97	68
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	2	—
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	7	7
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	100	304
	吉祥航空	(i)	5	—
提供飛行員轉讓	吉祥航空	(i)	22	—
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	15	—
房屋建築物租賃收入*	東航食品	(ii)	9	—
<b>租賃支出</b>				
支付土地及建築物短期租賃費*	東航集團	(ii)	14	17
	東航投資	(ii)	15	—
償還飛機及發動機租賃負債*	東航租賃	(ii)	3,479	2,478
<b>利息支出</b>				
借款利息支出	東航集團	(iii)	16	11
	東航財務	(iii)	—	1
<b>利息收入</b>				
存款利息收入	東航財務	(iii)	7	10

二零二零年六月三十日

## 21. 有關聯人士交易(續)

### (b) 有關聯人士交易(續)

- (i) 本集團向關聯方採購的產品與服務以及為關聯方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。
  - (ii) 本集團的關聯方租賃服務的價格經雙方協商確定。
  - (iii) 本集團的關聯方利率經雙方協商並參照基準利率確定。
- \* 上文之關聯人士交易亦構成證券交易所股票上市規則(「上市規則」)第14A章所定義的關聯交易或持續關聯交易。
- \*\* 上文之關聯人士交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關聯交易。

截至二零二零年及二零一九年六月三十日止六個月，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。此類交易的價格及條款按本集團與關聯方簽訂的合約和協定執行。

### (c) 有關聯人士餘額

#### (i) 應收有關聯公司款項

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>應收賬款</b>		
東航物流	<b>830</b>	295
中航材	<b>1</b>	23
吉祥航空	<b>16</b>	10
東航食品	<b>—</b>	1
其他	<b>5</b>	5
	<b>852</b>	334

二零二零年六月三十日

**21. 有關聯人士交易(續)****(c) 有關聯人士餘額(續)****(i) 應收有關聯公司款項(續)**

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>預付款及其他應收款</b>		
東航進出口	127	272
科技宇航	7	7
東航食品	18	6
東航傳媒	28	28
東航實業	4	7
東航集團	10	—
中航材	14	13
中航信	—	7
吉祥航空	7	10
東航財務	69	405
其他	22	21
	<b>306</b>	<b>776</b>

應收有關聯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。

**(ii) 應付有關聯公司款項**

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>應付賬款及應付票據</b>		
東航進出口	215	421
東航食品	185	390
科技宇航	66	104
東航實業	122	76
上海普惠	275	465
柯林斯維修	6	7
東航集團	22	18
中航材	52	17
上海滬特	36	13
中航信	4	22
機輪剎車	4	17
上航國旅	—	3
西安賽峰	7	—
東航傳媒	7	—
北京興航置業	—	101
其他	10	7
	<b>1,011</b>	<b>1,661</b>



二零二零年六月三十日

## 21. 有關聯人士交易(續)

### (c) 有關聯人士餘額(續)

#### (ii) 應付有關聯公司款項(續)

	二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
<b>其他應付款及預提費用</b>		
東航進出口	—	5
東航食品	2	2
東航集團	62	111
東航實業	1	1
東航投資	96	86
東航租賃	164	166
中航材	2	2
西安賽峰	—	2
其他	5	8
	<b>332</b>	383
<b>租賃負債</b>		
東航租賃	<b>40,577</b>	42,848

所有應付有關聯公司款項除了東航租賃與融資租賃飛機相關的金額，其餘所有應付有關聯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) 與有關聯公司的短期存款，貸款以及借款

	平均利率		二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
	截至六月三十日止六個月			
	二零二零年 (未經審計)	二零一九年 (未經審計)		
<b>短期存款</b> (包括在現金及現金等價物內)				
東航財務	0.35%	0.35%	506	1,122
<b>長期借款</b>				
東航集團	3.73%	3.73%	828	828
<b>對合營公司貸款</b>				
墨爾本飛培	3.74%	8.00%	13	15

**21. 有關聯人士交易(續)****(d) 控股公司作出的擔保**

於二零二零年六月三十日，本集團由東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零一九年十二月三十一日：人民幣78億元)。

**22 公允價值及金融工具公允價值架構**

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：

	二零二零年六月三十日		二零一九年十二月三十一日	
	賬面價值 人民幣百萬元 (未經審計)	公允價值 人民幣百萬元 (未經審計)	賬面價值 人民幣百萬元 (經審計)	公允價值 人民幣百萬元 (經審計)
<b>金融資產</b>				
指定為按公允價值計入				
其他綜合收益的權益投資	921	921	1,274	1,274
按公允價值計入損益的金融資產	103	103	121	121
衍生金融資產	301	301	70	70
包括在其他非流動資產內的				
租賃飛機相關的押金	160	157	156	148
<b>合計</b>	<b>1,485</b>	<b>1,482</b>	1,621	1,613
<b>金融負債</b>				
衍生金融負債	186	186	23	23
長期借款	25,021	25,240	26,604	23,754
租賃負債	88,958	83,217	94,685	89,491
<b>合計</b>	<b>114,165</b>	<b>108,643</b>	121,312	113,268

## 22 公允價值及金融工具公允價值架構(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、應付賬款及應付票據、於預付款及其他應收款內的金融資產、於其他應付款及預提費用內的金融負債、短期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。

租賃飛機相關的押金、長期銀行借款以及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。

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，包括外匯遠期合約、航油遠期合約及利率互換合約。

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、利率曲線和遠期航油價格。外匯遠期合約、航油遠期合約及利率互換合約的賬面價值與其公允價值相同。

於二零二零年六月三十日，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。

上市股權投資的公允價值基於市場報價。指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的非上市股權投資的公允價值採用基於市場的估值技術估算，該估值技術採用的假設並非由可觀察市場價格或利率支持。該估值技術要求董事根據行業，規模，槓桿和策略確定可比較的上市公司(同業)，並為選擇的可比公司計算適當的價格乘數，例如企業價值／息稅折舊前利潤(「EV/EBITDA」)，市盈率(「P/E」)。在估值過程中，首先用可比公司的企業價值除以盈利指標來計算乘數，然後根據公司特定的事實和情況，考慮諸如非流動性和可比公司之間的規模差異等因素對乘數進行貼現。接著使用貼現乘數與非上市股權投資的相應盈利指標，以計量公允價值。董事認為，估值技術計算出的估計公允價值(記錄於合併資產負債表中)以及公允價值的相關變動(記錄在其他綜合收益中)是合理的，且它們公允反映了非上市股權投資於報告期末的價值。

## 22 公允價值及金融工具公允價值架構(續)

以下是截至二零二零年六月三十日和二零一九年十二月三十一日對金融工具估值的重要不可觀察輸入值的概述以及定量敏感性分析：

	估值技術	重要不可觀察 輸入值	範圍區間	公允價值對輸入值 的敏感性
非上市股權投資	估值乘數	流動性折扣	20%-35% (二零一九年十二月三十一日： 20%-35%)	乘數1%(二零一九年十二月三十一日：1%) 的上升/下降 會引起公允價值 上升/下降 人民幣11百萬元 (二零一九年十二月三十一日： 人民幣11百萬元)

流動性折扣是指本集團確定的市場參與者在為投資定價時會考慮的溢價和折扣金額。

二零二零年六月三十日

## 22 公允價值及金融工具公允價值架構(續)

### 公允價值架構

下表分析了通過公允價值計量架構披露本集團的金融工具：

以公允價值計量的資產和負債：

於二零二零年六月三十日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元 (未經審計)
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元 (未經審計)	
<b>資產</b>				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的				
權益投資	362	—	559	921
衍生金融工具	—	301	—	301
按公允價值計入損益的金融資產	103	—	—	103
<b>合計</b>	<b>465</b>	<b>301</b>	<b>559</b>	<b>1,325</b>
<b>負債</b>				
衍生金融工具	—	186	—	186

**22 公允價值及金融工具公允價值架構(續)****公允價值架構(續)**

以公允價值計量的資產和負債：(續)

於二零一九年十二月三十一日

	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元 (經審計)	公允價值計量使用的輸入值		總計 人民幣百萬元 (經審計)
		重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元 (經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元 (經審計)	
<b>資產</b>				
指定為按公允價值計入其他綜合收益的				
權益投資	496	—	778	1,274
衍生金融工具	—	70	—	70
按公允價值計入損益的金融資產	121	—	—	121
<b>合計</b>	<b>617</b>	<b>70</b>	<b>778</b>	<b>1,465</b>
<b>負債</b>				
衍生金融工具	—	23	—	23

於本報告期間，並無金融資產和金融負債公允價值計量在第一層次和第二層次之間的轉移，亦無轉入或轉出第三層次的情況。(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

二零二零年六月三十日

## 22 公允價值及金融工具公允價值架構(續)

### 公允價值架構(續)

披露了公允價值的資產和負債：

於二零二零年六月三十日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元 (未經審計)
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元 (未經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元 (未經審計)	
<b>資產</b>				
包括在其他非流動資產內的 租賃飛機相關的押金	—	157	—	157
<b>負債</b>				
長期借款	4,967	20,273	—	25,240
租賃負債	—	83,217	—	83,217
	4,967	103,490	—	108,457

於二零一九年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元 (經審計)
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元 (經審計)	重要可觀察 輸入值 (第二層) 人民幣百萬元 (經審計)	重要不可觀察 輸入值 (第三層) 人民幣百萬元 (經審計)	
<b>資產</b>				
包括在其他非流動資產內的 租賃飛機相關的押金	—	148	—	148
<b>負債</b>				
長期借款	2,897	20,857	—	23,754
租賃負債	—	89,491	—	89,491
	2,897	110,348	—	113,245

### 23. 疫情的影響

2020年初以來，新型冠狀病毒肺炎疫情在全球迅速蔓延，對全球航空業造成前所未有的巨大衝擊。面對疫情來襲，本集團採取積極應對措施，第一時間部署疫情防護，積極做好旅客服務保障和員工關愛防護，不斷完善防疫機制，嚴格執行應對疫情的相關工作程式、應急預案、監督檢查工作機制、聯防聯控工作機制等，確保本集團航班生產運營平穩有序；同時根據疫情形勢和市場需求，分階段推動航班恢復，為社會復工復產搭建「空中通道」，為經濟社會秩序恢復做出了重要貢獻。

面對疫情帶來的市場需求變化，本集團及時調整運營策略，動態優化調整運力投放，合理調配資源，推進精細管理，通過定制復工復產包機、以「客改貨」等方式執行非常規客機航班運輸防疫物資、率先推出「週末隨心飛」等產品，將空餘運力轉變為生產力，努力降低疫情帶來的損失。

為應對疫情所帶來的不利財務影響，本集團實施嚴格的成本管控措施，壓縮投資預算，暫停飛機引進及相關預付款支付，爭取行業有利政策，確保現金流滿足運營需要。

受疫情的衝擊，2020年上半年，本集團完成運輸總周轉量45.62億噸公里，旅客運輸量2,573.7萬人次，較上年同期分別下降了58.28%和59.83%，本集團的收入比上年同期下降57.26%，本期歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣85.42億元。



## 運營數據摘要

	截至六月三十日止六個月		
	二零二零年	二零一九年	變動幅度
<b>客運數據</b>			
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>61,719.22</b>	131,567.24	-53.09%
— 國內航線	<b>46,927.50</b>	83,699.93	-43.93%
— 國際航線	<b>14,125.64</b>	44,454.65	-68.22%
— 地區航線	<b>666.07</b>	3,412.66	-80.48%
客運人公里(RPK)(百萬)	<b>41,205.93</b>	108,853.79	-62.15%
— 國內航線	<b>31,297.24</b>	69,862.16	-55.20%
— 國際航線	<b>9,535.53</b>	36,180.86	-73.64%
— 地區航線	<b>373.16</b>	2,810.77	-86.72%
載運旅客人次(千)	<b>25,736.85</b>	64,066.37	-59.83%
— 國內航線	<b>23,376.50</b>	53,252.18	-56.10%
— 國際航線	<b>2,074.77</b>	8,744.97	-76.27%
— 地區航線	<b>285.59</b>	2,069.23	-86.20%
客座率(%)	<b>66.76</b>	82.74	-15.97pts
— 國內航線	<b>66.69</b>	83.47	-16.77pts
— 國際航線	<b>67.51</b>	81.39	-13.88pts
— 地區航線	<b>56.02</b>	82.36	-26.34pts
客運人公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>0.533</b>	0.513	3.90%
— 國內航線	<b>0.488</b>	0.533	-8.44%
— 國際航線	<b>0.666</b>	0.458	45.41%
— 地區航線	<b>0.879</b>	0.755	16.42%



	截至六月三十日止六個月		
	二零二零年	二零一九年	變動幅度
<b>貨運數據</b>			
可用貨郵噸公里(AFTK) (百萬)	<b>2,921.28</b>	4,430.07	-34.06%
— 國內航線	<b>822.07</b>	1,594.76	-48.45%
— 國際航線	<b>2,071.28</b>	2,726.99	-24.05%
— 地區航線	<b>27.93</b>	108.32	-74.22%
貨郵載運噸公里(RFTK) (百萬)	<b>933.10</b>	1,331.62	-29.93%
— 國內航線	<b>300.90</b>	442.92	-32.06%
— 國際航線	<b>626.78</b>	873.87	-28.28%
— 地區航線	<b>5.42</b>	14.84	-63.48%
貨郵載運量 (百萬公斤)	<b>289.93</b>	449.30	-35.47%
— 國內航線	<b>210.28</b>	313.26	-32.87%
— 國際航線	<b>74.66</b>	123.47	-39.53%
— 地區航線	<b>4.99</b>	12.57	-60.30%
貨郵載運率 (%)	<b>31.94</b>	30.06	1.88pts
— 國內航線	<b>36.60</b>	27.77	8.83pts
— 國際航線	<b>30.26</b>	32.05	-1.78pts
— 地區航線	<b>19.40</b>	13.70	5.70pts
貨郵噸公里收益 (人民幣元) <sup>註</sup>	<b>2.802</b>	1.308	114.22%
— 國內航線	<b>1.117</b>	1.072	4.20%
— 國際航線	<b>3.567</b>	1.364	161.51%
— 地區航線	<b>7.934</b>	5.054	56.98%

## 運營數據摘要

	截至六月三十日止六個月		
	二零二零年	二零一九年	變動幅度
<b>綜合數據</b>			
可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>8,476.01</b>	16,271.12	-47.91%
— 國內航線	<b>5,045.54</b>	9,127.75	-44.72%
— 國際航線	<b>3,342.59</b>	6,727.91	-50.32%
— 地區航線	<b>87.88</b>	415.46	-78.85%
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>4,561.87</b>	10,934.60	-58.28%
— 國內航線	<b>3,066.41</b>	6,612.85	-53.63%
— 國際航線	<b>1,457.40</b>	4,059.43	-64.10%
— 地區航線	<b>38.06</b>	262.33	-85.49%
綜合載運率(%)	<b>53.82</b>	67.20	-13.38pts
— 國內航線	<b>60.77</b>	72.45	-11.67pts
— 國際航線	<b>43.60</b>	60.34	-16.74pts
— 地區航線	<b>43.31</b>	63.14	-19.83pts
收入噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>5.383</b>	5.270	2.14%
— 國內航線	<b>5.086</b>	5.698	-10.74%
— 國際航線	<b>5.895</b>	4.372	34.84%
— 地區航線	<b>9.748</b>	8.371	16.45%

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。目前，燃油附加費在收入中佔比較小，對單位收益指標影響較小，因此本集團不再單獨列示不含燃油附加費的單位收益情況。



## 機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零二零年上半年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計2架，退出飛機合計3架，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。受疫情影響，公司積極協調飛機和發動機製造商，暫緩飛機引進進度、優化付款方式，減輕公司運營和資金壓力。

截至二零二零年六月三十日，本集團共運營732架飛機，其中客機722架，自有和託管公務機10架。

單位：架

截至二零二零年六月三十日機隊情況						
序號	機型	自有	融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡(年)
1	B777系列	10	10	0	20	4.3
2	B787系列	3	7	0	10	1.3
3	A350系列	1	6	0	7	1.2
4	A330系列 <sup>註1</sup>	26	25	5	56	6.6
<b>寬體客機合計</b>		<b>40</b>	<b>48</b>	<b>5</b>	<b>93</b>	<b>5.1</b>
5	A320系列 <sup>註2</sup>	136	125	68	329	7.7
6	B737系列 <sup>註3</sup>	88	87	124	299	6.3
<b>窄體客機合計</b>		<b>224</b>	<b>212</b>	<b>192</b>	<b>628</b>	<b>7.0</b>
7	ARJ系列	1	0	0	1	0.1
<b>客機合計</b>		<b>265</b>	<b>260</b>	<b>197</b>	<b>722</b>	<b>6.7</b>
<b>自有和託管公務機總數</b>					<b>10</b>	
<b>飛機總數</b>					<b>732</b>	

註：

- A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機；
- A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO飛機和A321飛機；及
- B737系列飛機包括B737-700飛機、B737-800飛機和B737 MAX 8飛機。本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8機型，截至本報告日，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。

# 管理層討論與分析

## 業務回顧

### 上半年經營形勢

二零二零年初以來，疫情在全球迅速蔓延，受這場全球大流行病影響，世界經濟嚴重衰退。疫情對全球航空業造成前所未有的巨大衝擊，全球航空業出現歷史性巨虧，疫情發生以來全球已有二十多家航空公司申請破產保護。對國內而言，本次疫情是新中國成立以來國內遭遇的傳播速度最快、感染範圍最廣、防控難度最大的重大突發公共衛生事件。受疫情影響，國內民航業亦遭受嚴重衝擊，旅客運輸量大幅下降，航空公司經營效益大幅下滑。

面對疫情來襲，本集團上下高度重視，圍繞「履行社會責任、旅客服務保障、員工關愛防護」三條戰線迅速開展疫情防控工作，在緊急組織運輸醫療物資和醫護人員、保障廣大旅客和員工生命安全和身體健康方面發揮了重要作用。根據疫情形勢和市場需求，本集團分階段推動航班恢復，為社會復工復產搭建「空中通道」，為經濟社會秩序恢復做出了重要貢獻。面對疫情帶來的市場需求變化，本集團及時調整運營策略，動態優化調整運力

投放，合理調配資源，加強合作聯動，推進精細管理，實施嚴格的成本管控措施，積極爭取各方面政策支持，通過定制復工復產包機、以「客改貨」等方式執行非常規客機航班<sup>1</sup>運輸防疫物資，率先推出「周末隨心飛」<sup>2</sup>等產品，將空餘運力轉變為生產力，努力降低疫情帶來的損失。

雖然本集團積極採取應對措施，但受疫情衝擊的不利影響，本集團的生產量、收入、利潤等指標均大幅下降。二零二零年上半年，本集團完成運輸總周轉量45.62億噸公里，旅客運輸量2,573.7萬人次，實現營業收入人民幣251.59億元，實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣85.42億元。

二零二零年上半年，本集團全員奮勇拼搏、凝心聚力、銳意進取、攻堅克難，扎實推進疫情防控、生產經營和改革發展各項工作。

1. 「非常規客機航班」：非常規客機航班包括客裝貨、客改貨、改裝機。其中，未拆除客艙座位，在腹艙和客艙裝貨的客機為「客裝貨」；僅使用腹艙載貨的客機為「客改貨」；客艙座位拆除，並在腹艙和客艙裝貨的客機為「改裝機」。為減少疫情的不利影響並把握貨運商機，本集團推出客裝貨、客改貨、改裝機等方式運輸防疫物資。根據雙方關於避免同業競爭的約定及相關監管要求，本集團將該等貨運業務交由東航物流對外經營和組織實施。
2. 「周末隨心飛」：二零二零年六月十八日，本公司推出的航空旅遊套票產品，旅客購買後可在二零二零年十二月三十一日前的每周末不限次數乘坐由本公司、上海航空實際承運的國內航班的經濟艙座位。



#### ✈️ 全力以赴，抓好疫情防控

本集團堅持把旅客和員工生命安全和身體健康放在首位，把疫情防控作為頭等大事來抓，本集團及時部署疫情防控，積極做好旅客服務保障、切實落實員工關愛防護。在這場疫情防控鬥爭中，本集團充分發揮中央企業的「頂樑柱」作用，創造了多個第一：一月二十四日大年夜執行了全國第一個疫情防控航班，三月十二日執行了中國第一班援外包機，承擔了全民航第一多的疫情防控運送任務。

在及時部署疫情防控方面，本集團迅速成立疫情防控領導小組，及時組建地區疫情防控指揮部，全部署疫情防控工作；研究制定應急預案，快速啓用防疫標準和指南；積極參與IATA疫情防控，協調天合聯盟及合作夥伴間的防疫物資捐贈與運輸。截至二零二零年六月底，本集團共執行防疫運輸保障包機422班，運輸防疫物資5.8萬噸、366.3萬件，運送醫護人員21,929人次。本公司控股股東東航集團向疫情災區捐款人民幣1,000萬元，累積捐贈防疫物資280餘萬件，為疫情防控貢獻力量。

在做好旅客服務保障方面，本集團在全行業率先開發應用「線上旅客健康申報程序」，率先實行機上分區設置，率先推出「伴手禮式」餐盒，確保出行全程安全有序；及時出台機票免費退改簽應急規定，優化自助退票功能，暢通官網、APP、呼叫中心系統等退票渠道，為旅客提供便捷的退票服務；著力做好飛機及擺渡車等消毒殺菌，確保旅客安全健康。

在落實員工關愛防護方面，本集團嚴格落實防護處置程序，做好機組人員和地面員工的健康防護；對確診、疑似病例員工提供援助關愛，做好心理諮詢和情緒安撫；合理規劃員工排班，推出彈性工作制，切實解決員工疫情期間的實際困難，體現「幸福東航」的企業文化。

#### ✈️ 毫不鬆懈，持續安全運行

在抓好疫情防控工作的同時，本集團高度重視飛行安全和運行安全。本集團堅守安全底線，安全形勢總體平穩。二零二零年上半年，本集團安全飛行60.5萬小時、起落24.7萬架次。

制度建設方面，制定發佈《安全生產專項整治三年行動實施方案》，穩步推進大機隊安全運行管理工作方案，夯實安全管理基礎。風險管控方面，結合換季特點、氣候特點、運行特點，梳理排查重要易發風險點；針對機型、航線、排班等運行變化，強化風險管控。安全監管

方面，狠抓安全整頓，聚焦薄弱環節，上海航空開展專項安全審計，機務系統分階段實施安全整頓，加強重點單位的安全管理。作風建設方面，強化「三基」<sup>3</sup>建設，全員簽訂履職責任書，開展作風紀律整治。

### ✈ 精準施策，全力穩定經營

本集團主動作為應對疫情，在危機中育新機，在航網優化及樞紐建設、產品營銷、客戶服務等方面全力穩定經營，努力降低疫情帶來的不利影響。

穩步推進航網優化和樞紐建設。緊密跟蹤疫情和市場變化，動態調整運力投放；聚焦核心樞紐和重要商務城市，梳理優化本集團航線網絡佈局，加強重點市場快線建設；積極爭取核心樞紐航權資源，順利獲得北京大興至巴黎、東京、首爾、香港等時刻資源，打造北京大興至廣州、深圳、成都、重慶準快線；穩步推進北京核心樞紐建設，順利完成北京大興機場階段性轉場任務；穩步推進成都、青島、武漢等重要商務市場基地項目建設。

持續發力創新產品營銷。在全行業率先推出「定制包機」，服務復工企業跨區返崗，部分區域國內航班率先恢復超過八成；疫情期間本集團首推「周末隨心飛」系列創新類產品，激發旅客出行需求，恢復市場信心，提振全產業鏈的消費，推動航空市場復蘇，取得了良好的經濟、社會和品牌效益；持續優化收益管理，推出智能化運價管控系統；積極拓展輔營產品，推出一人多座產品，增加了預付費行李銷售航線範圍，著力提升輔營收入；推出「東方萬里行」新會員體系；推出「積分+現金」支付的「東航錢包」，豐富會員積分使用場景。

靈活應變把握貨運商機。面對突如其來的疫情，本集團快速響應，積極把握疫情期間防疫物資運輸需求大幅增長的機遇，通過敏捷高效的方式臨時性改造現有客機，率先推出客裝貨、客改貨、改裝機等方式，打造中國民航最大「客改貨」寬體機隊，全力確保產業鏈供應鏈暢通。本集團二零二零年上半年共執行非常規運輸航班2,351班。

3. 「三基」：抓基層，打基礎，苦練基本功。



科學細緻做好客戶服務。針對疫情期間航班波動大、變化快、防疫要求高的情況，本集團及時制定機上防疫應急處置程序、更新機上服務流程、優化機上餐食服務，提升旅客滿意度；結合疫情期間「東方萬里行」會員的航空出行減少的情況，發佈會員等級自動延期的保護政策，提升會員忠誠度和滿意度；自主研發全球官網和新版APP上線，優化用戶體驗。截至二零二零年六月末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,375.6萬人，同比增長6.5%。

#### 持之以恆，強化精細管理

面對百年未遇的疫情，本集團持續強化精細管理，著力加強成本管理和風險管控，努力提升運行效率，降低運行成本，應對疫情帶來的衝擊和影響。

在精益運行上，本集團打造智能化運行決策體系，動態優化排班；搭建MUC航班保障綜合平台，提高各運行保障單位的溝通效率；採取優化救生筏配備、推廣輕質餐車、優化配餐標準等九項舉措減輕飛機重量，提高商務載重，降低燃油成本。本集團全機隊減重約118噸，按上半年實際運行航班測算，減少油耗約6,593噸。

在精細管理上，多措並舉加強各項成本費用管控，拓寬融資渠道，確保現金流穩定。積極協調飛機和發動機製造商，調整飛機和發動機引進進度；壓縮投資計劃，削減或延遲非緊急投資項目；與供應商和合作方商談收費減免並優化付款方式；節約燃油和飛機維修等營業成本和日常開支；積極爭取行業、財稅、社保等各方面政府紓困政策的支持；積極拓寬融資渠道，確保現金流滿足本集團生產經營需要。二零二零年上半年，本集團共發行24期超短期融資券和1期公司債，合計募集資金人民幣517億元。

在風險防控上，本集團持續開展重點業務領域專項審計，深化風險內控體系建設；聚焦疫情專項風險管控，針對經營風險、資金鏈風險等制定防範應對措施，形成重大經營風險事件報告工作機制；強化海外法律風險管控，開展合同專項檢查，防範涉外和重大投資項目風險；加強各類數據信息保護，引入信息化專家，組建專家委員會；提升整體網絡安全防護能力，防範網絡安全風險。



✈ 穩步有序，深化改革發展

圍繞服務國家戰略，穩步推進疫情防控環境下的戰略合作、改革發展各方面工作，提前做好後疫情時代航空市場逐步復蘇的各項準備。

圍繞世界一流的發展目標，扎實推動一系列改革發展舉措。在戰略合作方面，本公司與深圳機場集團簽署戰略合作框架協議，加強粵港澳大灣區合作發展；本公司成為中國國際進口博覽會核心支持企業和指定航空承運商，服務第三屆中國國際進口博覽會。在市場營銷方面，本集團加快海外營銷機構改革，成立日本分公司，做強做優做大傳統國際市場；服務「一帶一路」建設，成立廈門分公司。在體制機制改革方面，中聯航穩步推進混合所有制改革，本公司下屬全資附屬公司東航技術應用研發中心有限公司推進科技型企業改革；在優化公司管控方面，成立一二三航，運營ARJ21飛機，豐富運營品牌；推動餐食機供品管理體系改革，構建高效的全流程集中管理模式。

✈ 聚焦重點，履行社會責任

本集團在努力克服疫情帶來的經營壓力的同時，積極履行社會責任，在精準扶貧、綠色環保等方面取得新進展。二零二零年上半年，本公司因社會責任方面的傑出表現入選「2020金蜜蜂企業社會責任•中國榜」，被評為「金蜜蜂企業」；MSCI<sup>4</sup>給予本公司ESG評級為A，居參評全球航空公司最高等級，對本公司積極履行社會責任給予高度肯定。

圍繞精準扶貧，本集團按照「高水平、高質量、可持續」的要求，制定脫貧攻堅實施方案；本公司管理層多次赴雲南開展對口扶貧調研指導，推動產業幫扶、飲用水幫扶、就業醫療幫扶等項目落實到位；舉辦東航消費扶貧周，線下展銷和直播銷售相結合，助力產業扶貧，取得良好效果。

圍繞綠色環保，本集團持續加大節能減排力度，推進飛機減重和節油重點項目，降低單位能耗，減少碳排放；加快引進新能源車輛，開展車輛尾氣改造計劃；結合屬地化管理要求，開展專項生態環保自查和污染防治工作。

4. MSCI：明晟是一家提供全球指數及相關衍生金融產品標的國際公司，其推出的MSCI指數是全球投資組合經理中主要採用的基準指數之一。



## 財務綜述

### 經營收入

二零二零年上半年，本集團主營業務收入為人民幣251.59億元，同比下降57.26%。其中，運輸收入人民幣229.62億元，同比下降58.49%，其他收入為人民幣21.97億元，同比下降37.87%。

本集團的運輸收入包含客運收入和貨運收入。

二零二零年上半年，本集團客運收入為人民幣203.47億元，同比下降62.03%，佔本集團運輸收入的88.61%；旅客運輸周轉量為41,205.93百萬客公里，同比下降62.15%。

國內航線客運收入為人民幣138.31億元，同比下降60.77%，佔客運收入的67.98%；旅客運輸周轉量為31,297.24百萬客公里，同比下降55.20%。

國際航線客運收入為人民幣61.93億元，同比下降61.86%，佔客運收入的30.44%；旅客運輸周轉量為9,535.53百萬客公里，同比下降73.64%。

地區航線客運收入為人民幣3.23億元，同比下降84.53%，佔客運收入的1.58%；旅客運輸周轉量為373.16百萬客公里，同比下降86.72%。

二零二零年上半年，本集團貨郵運輸收入為人民幣26.15億元，佔本集團運輸收入的11.39%；貨郵載運周轉量為933.10百萬噸公里，同比下降29.93%。

### 營運開支

二零二零年上半年，本集團總營運成本為人民幣359.41億元，同比下降37.07%。本集團受新冠肺炎疫情影響，旅客周轉量和旅客載運人次大幅下降，本集團飛機燃料、起降成本、工資薪金及福利、飛機維修費、航空餐食供應、銷售及市場費用等多項成本同比下降。本集團運營成本項目的變動分析如下：

二零二零年上半年，本集團飛機燃油成本為人民幣63.13億元，同比下降62.03%，主要是由於本集團加油量同比下降49.49%，減少航油成本人民幣103.12億元；平均油價下降24.81%。

二零二零年上半年，本集團飛機起降費為人民幣37.96億元，同比下降51.58%。主要是由於本集團起降架次同比下降所致。

二零二零年上半年，本集團折舊及攤銷為人民幣106.30億元，同比下降1.74%。折舊及攤銷與同比基本持平。

二零二零年上半年，本集團工資、薪金及福利為人民幣94.41億元，同比下降15.49%。主要是由於本集團空勤人員飛行小時數下降影響所致。

二零二零年上半年，本集團飛機維修費為人民幣15.37億元，同比下降18.72%。主要是由於飛機飛行小時數下降影響所致。

二零二零年上半年，本集團航空餐食供應支出為人民幣7億元，同比下降61.58%，主要是由於本集團運輸旅客人數下降所致。

二零二零年上半年，本集團低值及短期租賃租金為人民幣1.02億元，同比下降61.51%，主要是由於受疫情影響，本集團縮減開支，降低租賃費所致。

二零二零年上半年，本集團銷售及市場費用為人民幣9.71億元，同比下降52.40%，主要是由於本集團業務量下降，銷售費用相應減少所致。

二零二零年上半年，本集團未上繳民航局的民航基礎設施建設基金，同比下降100%。主要是由於受疫情影響，民航局免徵航空公司應繳納的民航發展基金。

二零二零年上半年，本集團地面服務及其他費用為人民幣5.74億元，同比下降57.26%，主要是由於本集團業務量下降所致。

二零二零年上半年，本集團間接營業支出為人民幣18.45億元，同比下降12.35%，主要是由於本集團業務量下降所致。

### 其他營業收入和利得

二零二零年上半年，本集團其他營業收益為人民幣22.01億元，同比下降35.40%。

### 財務收入／支出

二零二零年上半年，本集團財務收入為人民幣0.69億元，同比增加人民幣0.24億元；財務支出為人民幣34.48億元，同比增加人民幣7.63億元，主要是由於匯率變動產生的匯兌損失所致。

### 利潤

二零二零年上半年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣85.42億元，二零一九年上半年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣19.41億元。二零二零年上半年，本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.5215元。

### 流動資金狀況與資本結構

截至二零二零年六月三十日，本集團資產總額為人民幣2,869.54億元，較二零一九年十二月三十一日增長0.62%；資產負債率（總負債除以總資產）為78.23%，較二零一九年十二月三十一日增加3.70個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣226.79億元，佔資產總額的7.90%，較二零一九年十二月三十一日增長14.87%；非流動資產為人民幣2,642.75億元，佔資產總額的92.10%，較二零一九年十二月三十一日下降0.44%。

截至二零二零年六月三十日，本集團負債總額為人民幣2,244.70億元，其中流動負債為人民幣973.18億元，佔負債總額的43.35%；非流動負債為人民幣1,271.52億元，佔負債總額的56.65%。



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698.66億元，較二零一九年十二月三十一日增長71.16%。

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)為人民幣1,140.02億元，較二零一九年十二月三十一日下降6.04%。

二零二零年上半年，本集團為應對匯率波動，積極優化公司債務幣種結構，降低匯率風險。截至二零二零年六月三十日，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				
	截至二零二零年		截至二零一九年		變幅
	六月三十日	十二月三十一日	十二月三十一日	十二月三十一日	
金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	(%)	
美元	44,230	24.06	46,542	28.70	-4.97
人民幣	128,187	69.72	103,822	64.03	23.47
其他	11,451	6.22	11,783	7.27	-2.82
<b>合計</b>	<b>183,868</b>	<b>100.00</b>	162,147	100.00	13.40

人民幣帶息債務變動幅度較大，主要是由於受疫情影響，本集團通過發行超短期融資券、公司債券等方式募集資金所致。

截至二零二零年六月三十日，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791.07億元，較

二零一九年十二月三十一日的人民幣518.72億元上升52.50%，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		
	截至	截至	變動幅度(%)
	二零二零年	二零一九年	
六月三十日	十二月三十一日	十二月三十一日	
美元	644	870	-25.98
新加坡元	2,541	2,587	-1.78
歐元	2,887	3,073	-6.05
韓元	1,772	1,810	-2.10
日元	3,290	3,205	2.65
人民幣	67,973	40,327	68.55
<b>合計</b>	<b>79,107</b>	51,872	52.50

截至二零二零年六月三十日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣1,047.61億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣1,102.75億元下降5.00%，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		
	截至	截至	變動幅度(%)
	二零二零年	二零一九年	
六月三十日	十二月三十一日	十二月三十一日	
美元	43,586	45,672	-4.57
新加坡元	316	392	-19.39
日元	158	183	-13.66
港幣	438	486	-9.88
人民幣	60,214	63,496	-5.17
其他幣種	49	46	6.52
<b>合計</b>	<b>104,761</b>	110,275	-5.00

### 利率變動

截至二零二零年六月三十日和二零一九年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為1,838.68億元及1,621.47億元(包括長、短期銀行借款、租賃負債、應付債券及超短期融資券)，其中，短期帶息債務的比例分別為38.00%及25.17%，帶息債務中部分為浮動利率債務，短期帶息債務及長期帶息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。截至二零二零年六月三十日和二零一九年十二月三十一日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為24.06%和28.70%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為69.72%和64.03%。美元以及人民幣利率的變化對本集團財務成本的影響較大。本公司通過利率互換合約，降低美元債務中浮動利率的風險。截至二零二零年六月三十日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為7.87億美元，截至二零一九年十二月三十一日為8.88億美元，將於二零二一年至二零二五年間期滿。

### 匯率波動

截至二零二零年六月三十日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為556.81億元，其中美元帶息負債的比例為79.43%。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外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零二零年六月三十日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額6.36億美元，截至二零一九年十二月三十一日為7.76億美元，將於二零二零年下半年期滿。

### 航油價格波動

航油為本集團主要營業成本之一，因此本集團的業績受航油價格波動的影響較大。本集團為控制航油成本，通過選擇合適的工具等在一定價格區間內鎖定成本，但倘若航油價格出現大幅波動並超出設定的價格鎖定區間，將會導致相關交易產生實際交割損失和賬面浮虧的風險。二零二零年上半年，本集團開展航油套期保值業務，航油套保合約將在二零二零年下半年至二零二二年間期滿。

### 資產抵押及或然負債

截至二零二零年六月三十日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值折合人民幣為108.15億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣108.19億元下降了0.04%。

截至二零二零年六月三十日，本集團無重大或然負債。

### 人力資源

截至二零二零年六月三十日，本集團僱用80,624名僱員，其中大部分在中國工作。本集團的員工工資基本上由基本工資和績效工資構成。



## 證券投資情況

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初投資 金額 (人民幣元)	持有 數量(股)	期末賬面 價值 (人民幣元)	佔期末 證券總投資 比例(%)	報告期 損益 (人民幣元)
股票	00696	中國民航 信息網絡	18,503,000	29,055,000	362,005,589	77.75	—
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	103,585,511	22.25	-17,525,337
期末持有的其他證券投資			/	/	/	/	/
報告期已出售證券投資損益			/	/	/	/	/
<b>合計</b>			140,647,004	/	465,591,100	100	-17,525,337

## 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣千元

所持對象名稱	最初投資 金額	持有數量 (股)	佔該公司 股權比例	期末 賬面值	報告期 損益	報告期 所有者 權益變動	會計核算 科目	股份來源
東航集團財務 有限責任公司	486,902	—	25%	643,689	13,285	2,603	長期股權投資	投資
<b>合計</b>	486,902	—	25%	643,689	13,285	2,603	/	/

以公允價值計量的金融資產

單位：人民幣千元

項目名稱	期初餘額	期末餘額	當期變動	對當期利潤的影響金額
利率互換合約	17,660	-162,464	-180,124	7,565
外匯遠期合約	29,691	98,133	68,442	9,042
航油遠期合約	—	179,174	179,174	—
<b>合計</b>	<b>47,351</b>	<b>114,843</b>	<b>67,492</b>	<b>16,607</b>

主要控股公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

子公司、 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	1,799	-61.84	-781	-513.23	13,341	3,077	76.94
東航武漢	416	-81.79	-405	-306.63	7,879	3,362	57.33
東航雲南	2,233	-59.83	-762	-289.55	18,960	6,540	65.51
上海航空	2,553	-61.94	-1,160	-474.19	28,373	372	98.69
中聯航	972	-66.60	-428	-204.39	15,150	4,163	72.52
上海飛培	353	4.75	145	9.85	2,119	1,452	31.48
東航技術	2,169	-45.96	-1,056	-2,055.56	6,365	2,935	53.89
一二三航	92	-31.85	-22	144.44	824	613	25.61

1. 東航江蘇

公司下屬控股子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。二零二零年上半年，東航江蘇實現營業收入人民幣17.99億元，同比減少61.84%，淨利潤人民幣-7.81億元，同比減少513.23%；旅客運輸周轉量為4,055.18百萬客公里，同比下降56.1%，承運旅客288.38萬人次，同比下降56.7%。截至二零二零年六月三十日，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計67架。

2. 東航武漢

公司下屬控股子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。二零二零年上半年，東航武漢實現營業收入人民幣4.16億元，同比減少81.79%，淨利潤人民幣-4.05億元，同比減少306.63%；旅客運輸周轉量為728.05百萬客公里，同比下降81%，承運旅客66.79萬人次，同比下降79.6%。截至二零二零年六月三十日，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計32架。



### 3. 東航雲南

公司下屬控股子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。二零二零年上半年，東航雲南實現營業收入人民幣22.33億元，同比減少59.83%，淨利潤人民幣-7.62億元，同比減少289.55%；旅客運輸周轉量為3,845.9百萬客公里，同比下降59.7%，承運旅客316.03萬人次，同比下降56.4%。截至二零二零年六月三十日，東航雲南共運營B787及B737系列機型飛機合計84架。

### 4. 上海航空

公司下屬全資子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。二零二零年上半年，上海航空實現營業收入人民幣25.53億元，同比減少61.94%，淨利潤人民幣-11.6億元，同比減少474.19%；旅客運輸周轉量為4,728.27百萬客公里，同比下降60.5%，承運旅客319.49萬人次，同比下降61.8%。截至二零二零年六月三十日，上海航空共運營B787、B737、A330系列機型飛機合計102架。

### 5. 中聯航

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。二零二零年上半年，中聯航實現營業收入人民幣9.72億元，同比減少66.60%，淨利潤人民幣-4.28億元，同比減少204.39%；旅客運輸周轉量為1,998.23百萬客公里，同比下降64.7%，承運旅客159.23萬人次，同比下降64.6%。截至二零二零年六月三十日，中聯航共運營B737系列機型飛機合計53架。

## 對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

截至二零二零年六月三十日，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。

## 核心競爭力

1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢
2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局
3. 精簡高效的機隊結構
4. 具有濃郁東方特色的品牌及優質服務
5. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

## 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，國際經貿關係和地緣政治局勢將較大幅度影響公司的國際航空運輸需求。如未來國內外宏觀經濟景氣度下降、貿易關係或地緣政治局勢緊張進一步加劇，可能會對公司的經營業績和財務狀況造成不利影響。

全球疫情對國內外經濟的影響以及國際經貿形勢具有很大的不確定性，公司密切關注國內外宏觀經濟形勢和國際經貿關係的變化，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對外部經貿環境變化帶來的影響。



## 2. 政策法規風險

航空公司的業務遍及全球，是受國內外經濟政策和法律法規影響較大的行業。公司作為一家公眾上市公司，還受到上市地證券監管法律法規和政策的影響。國內外相關的法律法規和產業政策、監管政策的調整和變化，可能會給公司未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。

公司積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，及時分析研究政策法規的最新變化及對公司的影響，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風險挑戰和不確定性。

## 3. 安全運行風險

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、國內外恐怖主義以及其他不可抗力事件等都可能對公司的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

公司落實安全生產責任制，完善安全風險防控體系，開展應急演練，強化安全管控能力，推動空防安全信息化建設，加強飛行、空防、機務等方面的安全監察，確保公司持續安全運營。

## 4. 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。若公司核心資源儲備不足以無法匹配公司經營規模擴大的速度，將可能會對公司的生產經營造成不利影響。

公司推進「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，公司就航權與時刻資源協調行業監管機構，積極參與時刻資源市場化競爭。

## 5. 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空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，對公司的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對公司經營業績造成影響。

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，公司未來在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。



公司積極應對行業競爭，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、法荷航戰略合作，鞏固與澳航、日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，公司持續優化航線網絡，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。

#### 6. 航油價格波動風險

航油成本是航空公司最主要的成本支出。國際油價水平大幅波動將對航油價格水平和公司燃油附加費收入產生較大影響，進而影響公司經營業績。

受疫情影響，二零二零年公司執行的航班量及用油量存在較大的不確定性，因此預計發生的航油成本亦存在較大不確定性。在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於二零一九年實際運行航班用油量，如平均航油價格上升或下降5%，公司航油成本將上升或下降約人民幣17.10億元。

公司一方面通過優化運力投放，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲的壓力。另一方面，為了規避航油價格波動給經營帶來的不利影響，董事會授權公司謹慎開展航油套期保值業務，公司指定專門工作小組密切跟蹤積極研判國際油價走勢，研究制定航油套期保值操作策略，降低航油價格波動風險。

#### 7. 匯率波動風險

公司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，直接影響公司當期利潤，對公司經營業績造成較大影響。

截至二零二零年六月三十日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則公司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	-318	318	34	-34

二零二零年，公司拓寬融資渠道，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資，積極優化公司債務幣種結構。未來，公司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，持續優化公司債務幣種結構，降低匯率波動對公司經營的不利影響。

## 8. 利率變動風險

公司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公司現有浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響公司財務費用。

截至二零二零年六月三十日，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，則公司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	-80	80	10	-10

未來公司擬通過開展衍生品交易，進一步優化公司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。

## 9. 信息安全風險

公司運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關，對公司傳統的管理方式和工作流程提出了新的要求。如公司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，都可能影響公司的生產運營或造成客戶數據洩露，對公司品牌形象產生不利影響。信息系統的不斷更新將對公司發展提出新的挑戰。



公司持續推進信息安全項目建設，建立健全信息安全相關技術防護和安全管理平台；通過深化與外部權威安全機構戰略合作，強化信息安全管理；針對歐盟一般資料保護規範(GDPR)法規實施，任命「數據保護官」；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；啟動護網專項任務，提升網絡安全防護能力。

## 10. 發展及轉型風險

公司開拓國際新市場、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、競爭對手幹擾等在內的一系列風險，對公司發展戰略的實施效果造成影響。

公司在轉型過程中加快電子商務能力建設，開拓「客改貨」發展新空間，創新資產和優化航食管控模式，公司旗下中聯航加快混改步伐。公司開展現有業務或資產結構調整，對公司經營管理整體能力提出了新的要求，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。

公司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。

## 11. 供應商風險

航空運輸業具有高技術要求和高運營成本的特點。包括飛機、發動機、航材、航油及信息技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限，同時航空公司為降低運營成本，通常採取集中採購的方式獲取運營資源。公司主要供應商、主要銷售渠道運營商、主要大客戶出現經營異常，或其受全球貿易關係、國際地緣政治局勢及其它外部因素而導致與公司業務或供應中斷的風險，可能對公司的生產經營造成不利影響。

公司重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由相應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。

## 12. 證券市場波動風險

上市公司股票價格不僅取決於公司當前業績和未來經營預期，還受上市地法律規定、宏觀經濟、市場資金流向及投資者心理等多種因素影響。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。

公司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，公司加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注公司的股價表現和媒體報道，及時回應市場的關切，努力避免公司股價出現異常波動。

## 13. 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公司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，可能會對公司的生產經營造成不利影響。

此次疫情對公司所處的航空業造成了巨大衝擊，公司採取積極應對措施，第一時間部署疫情防控，積極做好旅客服務保障、切實落實員工關愛防護，加強內部成本管控、壓縮投資預算，暫停飛機引進及預付款支付，爭取行業有利政策，確保現金流滿足運營需要。同時不斷完善防疫機制，嚴格執行應對疫情的相關工作程序、應急預案、監督檢查工作機制、聯防聯控工作機制等，確保公司航班生產運營平穩有序。

## 二零二零年下半年展望

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下半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。



當前，國內疫情防控取得了積極成效，經濟發展呈現穩定轉好態勢。但全球疫情防控仍具有較大不確定性，對世界經濟的衝擊將繼續發展演變。從全球層面看，國際貨幣基金組織(IMF)最新預測，疫情將導致二零二零年世界經濟萎縮4.9%，世界經濟嚴重衰退。從國家層面看，IMF預測中國為二零二零年唯一保持增長的主要經濟體，但國際經貿形勢複雜嚴峻，外部風險挑戰明顯增多，國內經濟恢復仍面臨壓力。從行業層面看，疫情給國際民航業帶來了前所未有的巨大衝擊，根據IATA最新相關預測，二零二零年全球航空客運量將下降55%，航空公司將虧損843億美元。疫情對國內民航業二零二零年上半年的生產運行也帶來了嚴重衝擊，但隨著國內疫情逐步得到有效控制，國內民航業率先觸底反彈，二零二零年第二季度以來民航各項生產經營指標持續回升，行業復蘇走在了世界前列。

疫情將對全球航空業產生重大的影響，對市場結構、客源結構、服務模式、旅客消費行為、行業競爭格局等帶來深刻變化。本集團將做好較長時間應對外部環境變化的思想準備和工作準備，在疫情防控常態化條件下，紮實推進疫情防控、安全運行、生產經營、精細運營，改革發展等各項重點工作，努力降低疫情帶來的不利影響。二零二零年下半年，本集團將重點做好以下工作：

### (一) 疫情防控

做好長期應對疫情的準備，嚴格落實「外防輸入、內防反彈」各項要求，切實保障旅客和員工的生命安全和身體健康，確保疫情時期生產運行安全平穩。強化責任落實，充分發揮聯防聯控機制作用。持續做好重點國家、重點地區、重要航段的機組駐外保障，確保重要防控物資儲備充足。

## (二) 安全運行

提升安全意識，強化「三基」建設；嚴抓風險防控，提升安全管理水平；加強隱患排查和安全整頓，壓實安全責任；開展「三個敬畏」教育，深化作風建設；扎實推進機隊安全運行管理工作，保持穩中趨好的安全態勢。

## (三) 生產經營

密切關注疫情和市場的變化，加強市場的分析研究和科學預判，動態優化運力投放；聚焦國內高收益市場，加大寬體機投放力度；科學編排航班計劃，提升飛機利用率；推進收益系統管控升級，加強收益管理；創新客運產品體系，開發熱門機票預售產品，推出餐食選擇、接送機等輔營產品。

## (四) 精細運行

加強精細管理，牢固樹立成本控制意識，細化並嚴格落實各項增收節支措施；圍繞客戶體驗，加強服務管理，進一步提升值機、行李託運、優先登機、貴賓室休息等服務效率和服務體驗；強化運行管理，提升飛行、客

艙、維修、地服等系統的一體化運行效率；加強能源管理、環境管理體系建設，提升燃油使用效率，降低地面綜合能耗；強化風險管控，不斷完善重大風險監控指標，健全風險預警量化體系。

## (五) 改革創新

堅持轉型和創新，推動本集團高質量發展。科學把握外部環境和行業發展趨勢，合理編製「十四五」規劃；圍繞「新基建」涵蓋的重點領域，推進航空業數字化轉型，強化大數據、雲計算、人工智能在公司管理和運營中的運用；穩步推進中聯航混合所有制改革，扎實推進東航研發中心科技創新改革落地；深入探索海外營銷機構改革；持續深化人力資源管理方面的制度改革。



## 機隊規劃

## 二零二零年下半年至二零二二年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零二零年下半年		二零二一年		二零二二年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A350系列	2	—	3	—	5	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	13	—	31	6	25	4
B777系列	—	—	—	—	—	—
B787系列	2	—	3	—	—	—
B737系列	—	8	—	2	—	3
ARJ系列	2	—	6	—	8	—
<b>合計</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>43</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>7</b>

註：

1. 由於B737 MAX 8飛機仍處於停飛狀態，因此上述數據均不包含該機型。目前公司正在和波音公司進行商談，B737 MAX 8飛機恢復運營和交付的時間存在較大不確定性。
2. 因受疫情影響，公司和供應商協商延遲了二零二零年上半年原計劃交付飛機的引進進度。
3. 根據已確認的訂單，本公司在二零二三至二零二五年計劃引進21架飛機，退出20架飛機。本今年下半年及以後年度公司飛機引進及退出計劃，將根據疫情發展、市場恢復以及與供應商談判情況適時調整，存在不確定性。



## 重要事項

### 1. 截至二零二零年六月三十日本集團股份結構情況如下：

	股份總額	約佔股權比例(%)
<b>一 A股</b>	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%
<b>二 H股</b>	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%
<b>三 股份總數</b>	16,379,509,203	100.00%

附註：

於二零二零年六月三十日，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吉祥香港所持有），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。

### 2. 股東總數

於二零二零年六月三十日，本公司登記在冊的股東總數為240,359戶。

### 3. 主要股東

據董事所知，於二零二零年六月三十日，如下非董事（王均金除外）、監事及本公司行政總裁的人士在本公司的股份和／或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須予披露，或記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條規定而備存的登記冊內，或以其他方式知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉：



主要股東 姓名／名稱	股份類別	持有股份數目	權益性質	佔有關已發行	
				類別股份之 百分比	佔已發行股份 總數之百分比
東航集團	A股	5,072,922,927(L) <sup>註釋1、註釋2</sup>	實益擁有人	45.28%(L)	30.97%(L)
		457,317,073(L) <sup>註釋2</sup>	受控法團權益	4.08%(L)	2.79%(L)
	H股	2,626,240,000(L) <sup>註釋3</sup>	受控法團權益	50.73%(L)	16.03%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L) <sup>註釋3</sup>	實益擁有人	50.73%(L)	16.03%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909(L) <sup>註釋4</sup>	實益擁有人	2.78%(L)	1.90%(L)
		808,441,233(L) <sup>註釋4</sup>	受控法團權益	7.22%(L)	4.94%(L)
	H股	529,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
吉祥航空	A股	219,400,137(L) <sup>註釋4</sup>	實益擁有人	1.96%(L)	1.34%(L)
		589,041,096(L) <sup>註釋4</sup>	受控法團權益	5.26%(L)	3.60%(L)
		311,831,909(L) <sup>註釋4</sup>	其他	2.78%(L)	1.90%(L)
	H股	12,000,000(L) <sup>註釋5</sup>	實益擁有人	0.23%(L)	0.07%(L)
		517,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	受控法團權益	10.00%(L)	3.16%(L)
吉祥香港	H股	517,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	實益擁有人	10.00%(L)	3.16%(L)
上海吉道航	A股	589,041,096(L) <sup>註釋4</sup>	實益擁有人	5.26%(L)	3.60%(L)
王均金	A股	1,120,273,142(L) <sup>註釋4</sup>	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
王瀚	A股	1,120,273,142(L) <sup>註釋4</sup>	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	受控法團權益	10.23%(L)	3.23%(L)
葉進琦	A股	1,120,273,142(L) <sup>註釋4</sup>	配偶權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	529,677,777(L) <sup>註釋5</sup>	配偶權益	10.23%(L)	3.23%(L)
達美	H股	465,910,000(L)	實益擁有人	9.00%(L)	2.84%(L)

註釋：

- (L)代表好倉。以上所披露數據主要基於香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)所提供的信息作出。
- 東航集團直接持有5,072,922,927股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。東航集團擁有東航金控全部權益。因此，東航集團被視為在東航金控直接持有的457,317,073股A股中擁有權益。

## 管理層討論與分析

3. 東航國際通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,626,240,000股H股，而東航集團則通過東航金控間接擁有東航國際全部權益。因此，東航集團被視為在東航國際直接持有的2,626,240,000股H股中擁有權益。
4. 均瑤集團直接持有311,831,909股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團被視為在吉祥航空和上海吉道航各自持有的219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；吉祥航空被視為在上海吉道航直接持有的589,041,096股A股中擁有權益；王瀚先生和王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的1,120,273,142股H股中擁有權益。  
  
二零一九年十月二十九日，均瑤集團與吉祥航空簽署了一份《表決權委託協議》，將其直接持有的311,831,909股A股的表決權委託給吉祥航空行使。因此，吉祥航空還被視為在均瑤集團直接持有的311,831,909股A股中擁有權益。
5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有517,677,777股H股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團、王瀚先生和王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港各自直接持有的12,000,000股H股和517,677,777股H股中擁有權益；吉祥航空被視為在吉祥香港直接持有的517,677,777股H股中擁有權益；葉進琦女士被視為在王均金先生間接持有的529,677,777股H股中擁有權益。

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。



#### 4. 董事、監事及高級管理人員持股情況

本公司截至二零二零年六月三十日董事、監事及本公司高級管理人員姓名、有關職務及持股情況如下：

姓名	職務	所持本公司股份股數
劉紹勇	董事長	—
李養民	副董事長、總經理	3,960 <sup>(註釋1)</sup> (A股)
唐兵	董事	—
王均金	董事	1,120,273,142 <sup>(註釋2)</sup> (A股) 529,677,777 <sup>(註釋3)</sup> (H股)
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	—
袁駿	職工董事	—
席晟	監事會主席	—
高峰	職工監事	—
方照亞	監事	—
吳永良 <sup>(註釋5)</sup>	副總經理、財務總監	3,696 <sup>(註釋4)</sup> (A股)
馮德華	副總經理	—
成國偉 <sup>(註釋6)</sup>	副總經理	—
劉鐵祥 <sup>(註釋7)</sup>	副總經理	—
姜疆	副總經理	—
汪健	董事會秘書、公司秘書及授權代表	—
<b>合計</b>	／	<b>1,649,958,575</b>

註釋：

1. 李養民先生以實益擁有人身份直接持有3,960股A股。
2. 於該等A股中，均瑤集團、吉祥航空及上海吉道航分別直接持有311,831,909股A股、219,400,137股A股及589,041,096股A股。王均金先生持有均瑤集團(為吉祥航空的控股股東)股份71.77%權益。吉祥航空持有上海吉道航全部權益。因此，王均金先生被視為於均瑤集團、吉祥航空及上海吉道航分別直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股及589,041,096股A股中擁有權益。
3. 於該等H股中，吉祥航空直接持有12,000,000股H股。吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人身份直接持有517,677,777股H股。王均金先生持有均瑤集團(為吉祥航空的控股股東)股份71.77%權益。吉祥航空持有上海吉道航全部權益。因此，王均金先生被視為於吉祥航空及吉祥香港分別直接持有的12,000,000股H股及517,677,777股H股中擁有權益。
4. 吳永良先生以實益擁有人身份直接持有3,696股A股。
5. 吳永良先生於二零二零年八月二十八日辭任本公司副總經理及財務總監。
6. 成國偉先生於二零二零年一月十五日獲委任本公司副總經理。
7. 劉鐵祥先生於二零二零年四月二十九日獲委任本公司副總經理。

除上文所披露之外，於二零二零年六月三十日，本公司董事、行政總裁、監事或高級管理人員及其聯繫人概無於本公司及／或其任何相關連法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及／或債券(視情況而定)中擁有須根據證券及期貨條例而應告知本公司及香港聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例該些章節的規定，被視為或當做這些董事、最高行政人員或監事擁有的權益或淡倉)、或根據證券及期貨條例第352條規定須記錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、根據上市規則附錄十所載標準守則須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

#### 5. 股息

董事會沒有派發截至二零二零年六月三十日止之半年度的中期股息的建議。

#### 6. 購入、出售或贖回證券

截至二零二零年六月三十日止的六個月期間，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券(「證券」一詞的含義見上市規則附錄十六第一條)。

#### 7. 重大訴訟

截至二零二零年六月三十日止的六個月期間，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

#### 8. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則項下的有關規定和本集團實務情況，認為截至二零二零年六月三十日止六個月，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》所載的守則條文的要求。

為了進一步強化董事、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運作的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。

截至二零二零年六月三十日止六個月，本公司就董事的證券交易，已採納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。

#### 9. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本集團所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務匯報事宜，包括審閱截至二零二零年六月三十日止六個月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用的會計處理手法無任何不同意見。



## 10. 人員變動情況

### 離任

姓名	離任日期	變動原因	辭任的職務
王均金	二零二零年四月二十九日	個人工作原因	提名與薪酬委員會委員、規劃發展委員會委員
吳永良	二零二零年八月二十八日	工作安排	副總經理、財務總監

### 新任

姓名	就任日期	變動原因	擔任的職務
周啓民	二零二零年八月二十八日	董事會聘任	財務總監
成國偉	二零二零年一月十五日	董事會聘任	副總經理
劉鐵祥	二零二零年四月二十九日	董事會聘任	副總經理
林萬里	二零二零年四月二十九日	董事會聘任	規劃發展委員會委員

詳情請參見本公司於二零二零年一月十五日、四月二十九日、八月二十八日在香港聯交所網站刊發的公告。

11. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	在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
袁駿	東航集團	工會主席	二零一八年五月	二零二零年五月
席晟	東航集團 東航江蘇 東方航空進出口有限公司	審計部總經理 董事長 董事長	二零一八年十二月 二零二零年一月 二零二零年四月	二零二零年五月
吳永良	東航集團 上海航空	副總經理、黨組成員 總會計師 執行董事	二零一七年十一月 二零一八年六月 二零一八年一月	二零二零年八月 二零二零年八月 二零二零年六月
馮德華	東航物流 中聯航	董事長 執行董事	二零二零年二月 二零一九年八月	二零二零年二月
成國偉	東航集團 東航技術 上海科技宇航有限公司 上海普惠飛機發動機維修有限公司	安全總監 執行董事、黨委書記 董事會主席 董事長	二零二零年二月 二零二零年三月 二零二零年一月 二零二零年三月	
劉鐵祥	東航集團 上海航空	副總經理、黨組成員 董事長	二零二零年三月 二零二零年六月	



## 12. 擔保情況

單位：人民幣千元

### 公司及其子公司對子公司的擔保情況

報告期內對子公司擔保發生額合計	—
報告期末對子公司擔保餘額合計	4,312,548

### 公司擔保總額情況(包括對子公司的擔保)

公司擔保情況總額	
擔保總額	4,312,548
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)	7.16%
其中：	
為股東、實際控制人及其關聯方	
提供擔保的金額	—
直接或間接為資產負債率超過70%的	
被擔保對象提供的債務擔保金額	4,312,548
擔保總額超過淨資產50%部分的金額	—
上述三項擔保金額合計	4,312,548

註：

1. 以上公司直接或間接為資產負債率超過70%的被擔保對象提供的債務擔保人民幣43.13億元，系公司為下屬全資子公司東航海外(公司的海外融資平台)所提供的擔保，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

2. 二零一九年十二月三十一日，公司第九屆董事會第一次普通會議審議批准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、上海飛培和東航技術等三家全資子公司或其下屬全資子公司提供合計上限為10億元人民幣的擔保總額度。擔保期限與被擔保方主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見公司二零二零年一月二日在《中國證券報》《上海證券報》《證券日報》及上海證券交易所網站刊發的公告。

## 13. 其他

本公司謹此提述二零二零年六月三十日後發生的對本集團有影響的重大事件的詳情如下：

- (1) 二零二零年八月二十八日，董事會審議通過了關於本公司航空食品、機供品供應保障及相關服務持續關連交易的議案，同意本公司將航空食品和機供品供應保障及相關服務交由東方航空食品投資有限公司(「東航食品」)統一採購和生產運行配備及保障的經營方案，同意本公司與東航食品簽署航食和機供品保障協議和開展航食和機供品保障持續關連交易，並且釐定截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止三個年度航食和機供品保障持續關連交易的建議年度上限。航食和機供品保障協議項下擬進行的交易(包括建議年度上限)須獲獨立股東批准方可生效。詳情請參見公司於二零二零年八月二十八日在香港聯交所網站刊發的公告。



## 管理層討論與分析

- (2) 經董事會、本公司股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限於截至二零二零年六月三十日止的實際發生額列示如下：

單位：千元 幣種：人民幣，除美元以外

經批准的類別	截至二零二零年 六月三十日 的發生額	二零二零年 預估交易金額 上限
金融服務		
— 存款餘額	505,926	12,000,000
— 貸款餘額	—	12,000,000
航空配餐服務及相關服務		
— 就航空配餐服務支付的服務費	258,454	2,000,000
— 就物業租賃收取的金額	9,012	80,000
配套服務	173,507	1,380,000
進出口服務	47,866	730,000
物業租賃及代建代管服務	34,567	280,000
廣告服務	8,232	70,000
飛機融資租賃服務 <sup>註1</sup>	462,816	34.86億美元
飛機及飛機發動機經營性租賃服務		
— 年度租金 <sup>註2</sup>	199,261	581,000
— 租金總額 <sup>註3</sup>	—	2,450,000
貨運物流服務		
— 就貨運物流業務保障服務收取的金額	96,618	300,000
— 就貨站業務保障服務支付的金額	110,265	550,000
客機腹艙服務		
— 根據承包經營協議收取承包費 <sup>註4</sup>	2,614,865	4,500,000
— 根據運營費用協議支付運營費 <sup>註4</sup>	188,296	400,000
AFK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》)		
— 收取費用	100,182	1,260,000
— 支付費用	186,422	780,000
航空信息技術服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	166,005	1,360,000



註1：飛機融資租賃服務二零二零年上半年發生額是二零二零年上半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：飛機經營租賃服務二零二零年上半年發生額是二零二零年上半年經營租賃飛機及發動機當期所支付的租金金額；

註3：飛機經營租賃服務二零二零年上半年度發生額是二零二零年上半年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額；

註4：二零二零年客機腹艙承包經營服務包括執行常規和非常規客機航班所收取的承包費及支付的運營費。