

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)

### 二零二零年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」或「東航」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零二零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，以及二零一九年度的比較數據。

#### 財務資料

##### 甲、根據國際財務報告準則編製

##### 合併損益及其他綜合收益表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
收入	5	58,727	120,986
其他營業收入和利得	6	5,698	7,202
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(13,840)	(34,191)
飛機起降費		(9,331)	(16,457)
折舊及攤銷		(22,255)	(22,080)
工資、薪金及福利		(20,827)	(24,152)
飛機維修費		(3,451)	(3,380)
航空餐食供應		(1,589)	(3,667)
低值和短期租賃租金		(358)	(631)
銷售及市場費用		(1,570)	(4,134)
民航基礎設施建設基金		—	(1,831)
地面服務及其他費用		(872)	(2,476)
資產減值損失		(184)	(4)
金融資產減值淨損失		(32)	(16)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(26)	25
間接營業支出		(3,930)	(5,113)
<b>營業支出總額</b>		<b>(78,265)</b>	<b>(118,107)</b>

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
經營(虧損)/利潤		(13,840)	10,081
分佔聯營公司業績		(82)	265
分佔合營公司業績		(13)	17
財務收入	7	2,660	96
財務支出	8	(5,213)	(6,160)
稅前(虧損)/利潤		(16,488)	4,299
稅項	9	3,927	(819)
年度淨(虧損)/利潤		<u>(12,561)</u>	<u>3,480</u>
年度淨(虧損)/利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		(11,836)	3,192
非控制性權益		(725)	288
		<u>(12,561)</u>	<u>3,480</u>
年度本公司權益持有者應佔每股(虧損)/收益			
— 基本及攤薄(人民幣)	10	<u>(0.72)</u>	<u>0.21</u>

二零二零年  
人民幣百萬元

二零一九年  
人民幣百萬元

年度其他綜合收益

以後期間重分類至損益表的其他綜合收益：

現金流量套期，扣除稅項

**158**

(110)

以後期間重分類至損益表的其他綜合淨收益

**158**

(110)

以後期間不重分類至損益表的其他綜合收益：

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

(209)

16

    分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項

2

7

    設定受益計劃產生的精算(損失)/利得，

    扣除稅項

(61)

40

以後期間不重分類至損益表的其他綜合淨收益

(268)

63

稅後其他綜合收益

(110)

(47)

年度總綜合收益

**(12,671)**

3,433

年度總綜合收益歸屬於：

    本公司權益持有者

(11,940)

3,141

    非控制性權益

(731)

292

**(12,671)**

3,433

# 合併資產負債表

於二零二零年十二月三十一日

	附註	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>			
物業、機器及設備		101,043	99,437
投資性房地產		166	653
使用權資產		118,210	128,704
無形資產		11,718	11,698
飛機預付款		17,240	16,222
投資於聯營公司		1,793	1,977
投資於合營公司		594	627
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資		995	1,274
衍生金融工具		37	27
其他非流動資產		5,345	3,970
遞延稅項資產		5,011	853
		<u>262,152</u>	<u>265,442</u>
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件		2,054	2,407
應收賬款	11	1,124	1,717
按公允價值計入損益的金融資產		95	121
預付款及其他應收款		11,198	14,093
衍生金融工具		362	43
限制性銀行存款		12	6
現金及現金等價物		7,651	1,350
劃分為持有待售的資產		2	6
		<u>22,498</u>	<u>19,743</u>
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應付票據	12	3,220	3,877
合同負債		3,671	10,178
其他應付款及預提費用		21,619	22,602
租賃負債的流動部分		14,073	15,590
借款的流動部分		57,150	25,233
應付稅項		48	351
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		24	519
衍生金融工具		3	13
		<u>99,808</u>	<u>78,363</u>
<b>淨流動負債</b>		<u>(77,310)</u>	<u>(58,620)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>184,842</u>	<u>206,822</u>

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>非流動負債</b>		
租賃負債	82,178	94,685
借款	30,745	26,604
飛機及發動機退租檢修準備	6,966	6,659
合同負債	1,320	1,499
衍生金融工具	138	10
退休後福利準備	2,373	2,419
其他長期負債	1,955	2,278
遞延稅項負債	13	22
	<u>125,688</u>	<u>134,176</u>
<b>淨資產</b>	<u>59,154</u>	<u>72,646</u>
<b>權益</b>		
歸屬於本公司權益持有者的權益		
— 股本	16,379	16,379
— 儲備	39,870	52,629
	<u>56,249</u>	<u>69,008</u>
<b>非控制性權益</b>	<u>2,905</u>	<u>3,638</u>
<b>總權益</b>	<u>59,154</u>	<u>72,646</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。這些財務資料以人民幣列示，除另有指明者外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣773.10億元。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：

- 於二零二零年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣336.7億元；
- 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
- 本集團二零二一年經營活動的預期淨現金流入。

本集團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二零一八國際財務報告概念框架以及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

#### 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)。

截至二零二零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
<b>分部收入</b>					
對外客戶的報告分部收入	58,337	302	—	—	58,639
分部間收入	—	1,499	(1,499)	—	—
報告分部收入	<u>58,337</u>	<u>1,801</u>	<u>(1,499)</u>	<u>—</u>	<u>58,639</u>
報告分部稅前利潤	<u>(17,062)</u>	<u>684</u>	<u>—</u>	<u>(103)</u>	<u>(16,481)</u>
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	21,965	283	—	—	22,248
資產減值損失/ 金融資產減值淨損失**	215	1	—	—	216
利息收入	178	1	(13)	—	166
利息支出	5,212	15	(13)	—	5,214
資本性支出	<u>17,778</u>	<u>639</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>18,417</u>

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
<b>分部收入</b>					
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>
<b>其他分部資料</b>					
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>

於二零二零年十二月三十一日和二零一九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
<b>於二零二零年</b>					
十二月三十一日					
報告分部資產	<u>275,028</u>	<u>5,510</u>	<u>(1,736)</u>	<u>3,606</u>	<u>282,408</u>
報告分部負債	<u>224,862</u>	<u>2,228</u>	<u>(1,736)</u>	<u>142</u>	<u>225,496</u>
<b>於二零一九年</b>					
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>

\* 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分佔聯營公司、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。

\*\* 資產減值損失／金融資產減值淨損失主要包括物業、機器及設備的減值損失人民幣31百萬元。



(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。

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳台地區)	45,479	80,058
國際	12,759	37,082
港澳台地區	489	3,846
	<u>58,727</u>	<u>120,986</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(虧損)/利潤及分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

	註釋	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>收入</b>			
報告分部收入總額		<b>58,639</b>	120,860
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	<b>88</b>	126
合併收入		<b>58,727</b>	120,986
<b>稅前(虧損)/利潤</b>			
報告分部稅前利潤		<b>(16,481)</b>	4,302
— 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>	(3)
合併稅前(虧損)/利潤		<b>(16,488)</b>	4,299
<b>資產</b>			
報告分部資產總額		<b>282,408</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)	—	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>284,650</b>	285,185

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財務報告準則下已統一，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財務報告準則下的金額不同，因此所確認的商譽的金額不同。

## 5. 收入

收入分析如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
客戶合同收入	58,470	120,796
其他來源的收入		
租金收入	257	190
	<u>58,727</u>	<u>120,986</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

對結束於二零二零年十二月三十一日的年度

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	49,215	—	49,215
— 貨運及郵運	4,895	—	4,895
旅遊服務收入	—	14	14
地服服務收入	818	—	818
佣金收入	2,206	—	2,206
其他	1,034	288	1,322
客戶合同收入總計	<u>58,168</u>	<u>302</u>	<u>58,470</u>

對結束於二零一九年十二月三十一日的年度

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
地服服務收入	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>

## 6. 其他營業收入和利得

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,650	5,436
航線補貼(註釋(b))	372	353
其他補貼收入(註釋(c))	1,326	535
處置物業、機器及設備的收益	55	40
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	6	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	12	19
無需退還的團體訂票款	53	331
出售附屬公司的收益	—	64
其他	224	421
	<u>5,698</u>	<u>7,202</u>

註釋：

- (a) 合作航線收入係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) 截至二零二零年和二零一九年十二月三十一日，本集團並沒有與已確認的補貼收入相關的未滿足的條件或其他或有事項。

## 7. 財務收入

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
利息收入	166	96
匯兌淨收益(附註8(b))	2,494	—
	<u>2,660</u>	<u>96</u>

## 8. 財務支出

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,112	1,149
租賃負債利息	3,655	3,894
退休後福利準備利息	85	92
飛機及發動機退租檢修準備利息	283	270
債券及融資券利息	632	520
利率互換合約利息	4	(68)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(558)	(687)
	<u>5,213</u>	<u>5,170</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	—	990
	<u>5,213</u>	<u>6,160</u>

註釋：

- (a) 截止二零二零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3.55%(截止二零一九年十二月三十一日：3.51%)。
- (b) 二零二零年與二零一九年的匯兌收益和損失主要來源於本集團以外幣計量的借款與租賃負債的匯兌轉換。

## 9. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
所得稅	222	942
遞延稅項	(4,149)	(123)
	<u>(3,927)</u>	<u>819</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[2020]23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二零二一年到二零三零年享受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(二零一九年：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。

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%(二零一九年：25%)

## 10. 每股虧損／收益

二零二零年，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣118.36億元和截至二零二零年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數16,379,509,203股計算。

二零一九年，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股計算。

截至二零二零年十二月三十一日和二零一九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。

## 11. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
應收賬款	1,210	1,793
減：減值撥備	(86)	(76)
	<u>1,124</u>	<u>1,717</u>

於二零二零年十二月三十一日，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：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
九十日內	1,054	1,615
九十一日至一百八十日	46	33
一百八十一日至三百六十五日	8	39
超過三百六十五日	16	30
	<u>1,124</u>	<u>1,717</u>

## 12. 應付賬款及應付票據

於二零二零年十二月三十一日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
九十日內	2,868	3,622
九十一日至一百八十日	35	52
一百八十一日至三百六十五日	109	94
一年至兩年	111	40
超過兩年	97	69
	<u>3,220</u>	<u>3,877</u>

## 13. 股息

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0元(二零一九年：人民幣0.050元)	—	819

二零二一年三月三十日，本集團董事會未公佈任何公司二零二零年度利潤分配預案(二零一九年：每股人民幣0.050元(含稅))。

## 國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>本公司權益持有者應佔合併(虧損)/利潤</b>		
根據中國企業會計準則列示	<b>(11,835)</b>	3,195
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	(7)	(3)
— 非控制性損益	<u>6</u>	<u>—</u>
根據國際財務報告準則列示	<u><b>(11,836)</b></u>	<u>3,192</u>
	二零二零年 人民幣百萬元	二零一九年 人民幣百萬元
<b>本公司權益持有者應佔合併淨資產</b>		
根據中國企業會計準則列示	<b>54,007</b>	66,765
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 無形資產(商譽)	<b>2,242</b>	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
— 非控制性權益	—	(6)
— 其他	<u>—</u>	<u>—</u>
根據國際財務報告準則列示	<u><b>56,249</b></u>	<u>69,008</u>

## 運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	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>152,066.39</b>	270,254.00	-43.73%
— 國內航線	<b>134,701.52</b>	171,684.04	-21.54%
— 國際航線	<b>16,463.08</b>	92,162.42	-82.14%
— 地區航線	<b>901.78</b>	6,407.53	-85.93%
客運人公里(RPK)(百萬)	<b>107,273.25</b>	221,779.11	-51.63%
— 國內航線	<b>96,205.97</b>	142,921.41	-32.69%
— 國際航線	<b>10,609.29</b>	73,811.75	-85.63%
— 地區航線	<b>457.99</b>	5,045.95	-90.92%
載運旅客人次(千)	<b>74,621.21</b>	130,297.36	-42.73%
— 國內航線	<b>72,032.99</b>	109,006.37	-33.92%
— 國際航線	<b>2,238.86</b>	17,581.34	-87.27%
— 地區航線	<b>349.36</b>	3,709.64	-90.58%
客座率(%)	<b>70.54</b>	82.06	-11.52pts
— 國內航線	<b>71.42</b>	83.25	-11.83pts
— 國際航線	<b>64.44</b>	80.09	-15.65pts
— 地區航線	<b>50.79</b>	78.75	-27.96pts
客運人公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>0.493</b>	0.522	-5.56%
— 國內航線	<b>0.455</b>	0.540	-15.74%
— 國際航線	<b>0.815</b>	0.474	71.94%
— 地區航線	<b>0.897</b>	0.744	20.56%



截至十二月三十一日止

二零二零年      二零一九年      變動幅度

貨運數據

可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	<b>6,946.47</b>	9,132.69	-23.94%
— 國內航線	<b>2,754.78</b>	3,215.85	-14.34%
— 國際航線	<b>4,149.68</b>	5,727.63	-27.55%
— 地區航線	<b>42.01</b>	189.21	-77.80%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	<b>2,200.06</b>	2,971.40	-25.96%
— 國內航線	<b>774.38</b>	951.33	-18.60%
— 國際航線	<b>1,416.25</b>	1,991.28	-28.88%
— 地區航線	<b>9.43</b>	28.78	-67.23%
貨郵載運量(百萬公斤)	<b>711.80</b>	976.57	-27.11%
— 國內航線	<b>539.70</b>	672.62	-19.76%
— 國際航線	<b>163.20</b>	279.44	-41.60%
— 地區航線	<b>8.91</b>	24.51	-63.65%
貨郵載運率(%)	<b>31.67</b>	32.54	-0.87pts
— 國內航線	<b>28.11</b>	29.58	-1.47pts
— 國際航線	<b>34.13</b>	34.77	-0.64pts
— 地區航線	<b>22.45</b>	15.21	7.24pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>2.225</b>	1.288	72.75%
— 國內航線	<b>0.970</b>	1.048	-7.44%
— 國際航線	<b>2.867</b>	1.340	113.96%
— 地區航線	<b>8.908</b>	5.558	60.27%

截至十二月三十一日止

	二零二零年	二零一九年	變動幅度
--	-------	-------	------

綜合數據

可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>20,632.45</b>	33,455.55	-38.33%
— 國內航線	<b>14,877.92</b>	18,667.41	-20.30%
— 國際航線	<b>5,631.36</b>	14,022.25	-59.84%
— 地區航線	<b>123.17</b>	765.88	-83.92%
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>11,699.74</b>	22,518.00	-48.04%
— 國內航線	<b>9,308.22</b>	13,559.38	-31.35%
— 國際航線	<b>2,341.90</b>	8,485.44	-72.40%
— 地區航線	<b>49.63</b>	473.19	-89.51%
綜合載運率(%)	<b>56.71</b>	67.31	-10.60pts
— 國內航線	<b>62.56</b>	72.64	-10.08pts
— 國際航線	<b>41.59</b>	60.51	-18.92pts
— 地區航線	<b>40.29</b>	61.78	-21.49pts
收入噸公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>4.937</b>	5.315	-7.11%
— 國內航線	<b>4.787</b>	5.761	-16.91%
— 國際航線	<b>5.427</b>	4.436	22.34%
— 地區航線	<b>9.974</b>	8.272	20.58%

註：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。

## 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。二零二零年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計13架，退出飛機11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。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團共運營734架飛機，其中客機725架，託管公務機9架。

### 截至二零二零年十二月三十一日機隊情況

序號	機型	自購	融資租賃	經營租賃	小計	單位：架 平均機齡 (年)
1	B777-300ER	10	10	0	20	4.9
2	B787-9	3	7	0	10	1.9
3	A350-900	1	7	0	8	1.5
4	A330系列	30	21	5	56	7.1
寬體客機合計		<b>44</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>94</b>	<b>5.6</b>
5	A320系列	137	127	72	336	8.0
6	B737系列	102	73	117	292	6.6
窄體客機合計		<b>239</b>	<b>200</b>	<b>189</b>	<b>628</b>	<b>7.4</b>
7	ARJ21	2	1	0	3	0.2
支線客機合計		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0.2</b>
客機合計		<b>285</b>	<b>246</b>	<b>194</b>	<b>725</b>	<b>7.1</b>
託管公務機總數					<b>9</b>	
飛機總數					<b>734</b>	

註：

1. A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機；
2. A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO飛機和A321飛機；
3. 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，截至本公告日期，B737 MAX 8仍處於停飛狀態；本集團將持續密切關注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

二零二零年是極不平凡的一年，新冠肺炎疫情（「疫情」）在全球迅速蔓延，導致全球經濟深度衰退，對全球航空業也造成前所未有的巨大衝擊。根據國際航空運輸協會二零二一年二月發佈的報告，二零二零年全球旅客運輸量較二零一九年下降了65.9%，全球航空業出現歷史性巨虧，疫情發生以來全球已有四十多家航空公司破產重組。中國民航業亦受疫情的嚴重衝擊，根據中國民航局相關數據統計，二零二零年旅客運輸量較二零一九年下降了36.7%。當前，國內疫情防控取得了積極成效，中國為二零二零年唯一實現正增長的主要經濟體。

面對突如其來的疫情和複雜嚴峻的外部形勢，本集團堅決貫徹落實國家重要決策部署，統籌推進疫情防控、安全生產和改革發展等各項工作，全力以赴抗擊疫情，動態調整運營策略，扎實推進精細化管理，實施嚴格的成本管控，積極爭取政策支持，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，本集團完成運輸總周轉量117.00億噸公里，旅客運輸量7,462.12萬人次，實現營業收入人民幣587.27億元，實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣118.36億元。

### ✈ 疫情防控

面對疫情來襲，本集團圍繞「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、保障廣大旅客與員工生命安全和身體健康方面發揮了重要作用。

履行社會責任方面，本集團全力部署疫情防控工作，保證疫情防控「空中通道」暢通；根據疫情形勢和市場需求，推動航班恢復，為社會復工複產貢獻力量。本集團充分發揮中央企業的「頂樑柱」作用，全面打響疫情防控阻擊戰：執行全國第一個疫情防控航班，執行中國第一班援外包機，二零二零年，本集團執行防疫運輸包機1,532班，運輸防疫物資7萬餘噸，運送醫護人員22,881人次，接回滯留海外同胞12,091人次。

旅客服務保障方面，本集團率先推出機票免費退改簽應急規定，優化自助退票功能，暢通退票渠道，為受疫情影響旅客提供便捷的退票服務；率先在全行業開發應用「線上旅客健康情況申報程序」；率先實行機上分區設置，率先推出「伴手禮式」餐盒，嚴格做好飛機及擺渡車等消毒殺菌，確保旅客在各觸點的安全健康。

員工關愛防護方面，本集團嚴格落實防控標準和防控程序，做好機組人員和地面員工的健康防護；加強海外員工及其家屬關愛防護；疫情期間考慮到因航班量減少空勤人員收入下降的問題，本集團推出預支薪酬等人性化舉措，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。

二零二零年，本集團經受住了疫情的考驗，交出了一份合格答卷。在二零二零年全國抗擊疫情表彰大會上，本集團獲得「全國抗擊新冠肺炎疫情先進集體」、「全國抗擊新冠肺炎疫情先進個人」、「全國先進基層黨組織」等榮譽稱號，是中國民航系統獲得全國級抗疫先進表彰最多的單位。

## ✈ 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，安全形勢平穩有序。二零二零年，本集團安全飛行154.76萬小時、起落67.22萬架次。

本集團從明確安全責任入手，全員簽訂「守初心、擔使命、亮承諾、比貢獻」安全責任書，進一步強化安全責任落實；從加強風險監督入手，深入開展安全整頓和安全生产工作專項巡視，對重點單位、重點環節進行檢查和督導，全面開展隱患排查，提升安全管理能力；從推進作風建設入手，以「三個敬畏<sup>1</sup>」為主題，加強安全宣傳教育，開展作風紀律整治，夯實安全管理基礎。

## ✈ 穩定經營

本集團主動作為應對疫情，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。

穩步推進航網優化及樞紐建設。本集團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，提高寬體機投放佔比；優化本集團航線網絡佈局，加強重點市場快線和準快線建設；立足服務京津冀協同發展和雄安新區建設，穩步推進北京核心樞紐建設，作為主基地航空公司按計劃轉場北京大興國際機場；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。本集團在全行業率先推出「定制包機」，服務復工企業跨區返崗；疫情期間本集團首推「週末隨心飛<sup>2</sup>」系列創新類產品，激發旅客出行需求，恢復市場信心，推動航空市場復蘇，有力服務國內大循環，取得了良好的經濟、社會和品牌效益；積極拓展貴賓室休息等輔營產品的銷售渠道，實現升艙等產品卡券化銷售，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，本集團會同東方航空物流股份有限公司（「東航物流」）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，通過臨時性改造現有客機，以「客改貨」等方式執行非常規客機航班，二零二零年共執行非常規客機航班<sup>3</sup>6,601班。

<sup>1</sup> 三個敬畏：敬畏生命、敬畏職責、敬畏規章。

<sup>2</sup> 「周末隨心飛」：二零二零年六月十八日，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、上海航空有限公司實際承運的國內航班的經濟艙座位。

<sup>3</sup> 「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」。根據本集團和東航物流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獨家經營。



## ✈ 精細管理

面對百年未遇的疫情，本集團持續加強精細化管理，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。

精細運行方面，採取推廣輕質餐車、優化配餐和加水重量等舉措，降低燃油成本，提高商務載重。本集團全機隊靜態減重<sup>4</sup>約125.40噸，動態減重<sup>5</sup>9.51萬噸，模擬測算節約燃油1.21萬噸。搭建MUC (MU Communication通訊軟件) 航班保障通訊平台，提高各運行保障單位的溝通效率。本集團航班正常性高於全民航平均水平約1個百分點，同比上升約7個百分點。

精細服務方面，本集團嚴格落實機上防護措施，優化機上服務流程和餐食服務，提升旅客滿意度；考慮到疫情期間會員航空出行大幅減少，本集團主動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；加強服務管理，進一步提升值機、行李托運、優先登機、貴賓室休息等服務效率和服務體驗；研發全球官網並上線新版APP，優化用戶體驗。截至二零二零年末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,522萬人，同比增長5.95%。

精細管理方面，宣貫業財融合理念，多措並舉增收節支，加強成本費用管控，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，二零二零年累計發行人民幣772億元超短期融資券和人民幣20億元公司債，確保現金流滿足本集團生產經營需要。

本集團持續強化日常經營、資金安全、涉外風險、信息網絡等方面風險管控。開展全面風險評估工作，聚焦疫情專項風險管控，深入排查風險隱患，有針對性地制定應對措施；系統梳理關鍵領域重大風險，緊盯資金安全，確保本集團資金鏈安全；強化海外風險管控，逐一梳理排查風險隱患；加強旅客信息保護，維護本集團網絡安全，防範信息網絡風險。

## ✈ 改革和創新發展

圍繞服務國家戰略，本集團深化供給側結構性改革，聚焦優化資源佈局、推動創新轉型，全面應對疫情對航空業帶來的重大影響，在後疫情時代育新機、開新局。

構建新市場版圖方面，本集團圍繞京津冀、長三角、粵港澳大灣區等區域發展戰略，優化市場佈局版圖。服務「一帶一路」建設，構建「空中絲綢之路」，成立廈門分公司。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。推動海外機構深化改革，成立日本分公司，做強做優做大傳統國際市場。

<sup>4</sup> 靜態減重：基於飛機數量的機隊總減重量。

<sup>5</sup> 動態減重：基於飛機數量和航班量的航班總減重量。

打造新商業模式方面，本集團以信息化為引領，持續推進在運行、管控、營銷、服務等方面的互聯網化建設和數字化轉型。攜手中國國家鐵路集團有限公司（「**國鐵集團**」）開啟「空鐵聯運」新時代，東方航空APP和鐵路12306APP實現系統對接，在全國首次實現「飛機+高鐵」一站式聯訂，為旅客提供更便捷的一站式服務；本集團推出航空出行全流程無紙化、自助化的出行方式。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。

專項改革方面，東航研發中心入選國家「科改示範行動」，積極落實經理層任期制和契約化改革試點，加快科創平台體制機制建設，進一步提高科技創新能力。中國聯合航空有限公司（「**中聯航**」）入選國務院國資委「雙百行動」計劃，持續推進市場化激勵機制改革，著力加強成本管控。成功組建一二三航空，運營國產ARJ21飛機，豐富本集團品牌體系，支持國產民機的發展。

控股股東中國東方航空集團有限公司（「**東航集團**」）順利完成股權多元化改革，積極支持本集團發展，助力本集團克服疫情的衝擊。東航集團擬向本集團增資人民幣108億元，改善本集團現金流，降低資產負債率，將有力增強本集團的抗風險能力和可持續發展能力。詳情請見本公司於二零二一年二月二日及二零二一年三月二十九日的公告及二零二一年三月十二日的通函。

## ➔ 社會責任和環境保護

圍繞「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的企業願景，本集團積極履行社會責任，充分彰顯中央企業的良好形象。二零二零年，本集團因社會責任方面的傑出表現入選「二零二零金蜜蜂企業社會責任·中國榜」，被評為「金蜜蜂企業」；MSCI<sup>6</sup>給予本集團ESG<sup>7</sup>評級為A。

本集團秉持「以人為本，關愛員工」的理念，尊重員工培訓和發展需求，保障員工合法權益，與員工共建「幸福東航」。二零二零年，開展關愛員工的「十件實事」項目，涉及員工權益保障、個人關懷、便民服務等方面，進一步提升員工歸屬感、獲得感和幸福感。

本集團堅持「以客為尊，傾心服務」的理念，在做好疫情防控的前提下，持續加強服務管理，提升服務品質，完善客戶隱私保護制度，為旅客提供空中和地面安全、便捷、高效、優質的出行服務。

本集團在努力克服疫情帶來的經營壓力的同時，為社會公益事業發揮積極作用。本集團大力開展產業扶貧、消費扶貧、健康扶貧、教育扶貧，在對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣提前脫貧摘帽基礎上，扎實推進鄉村振興的重點任務。舉辦東航消費扶貧周，線下展銷和直播銷售相結合，二零二零年消費扶貧金額達人民幣4,000萬元。在全國脫貧攻堅總結表彰大會上，本集團被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。

<sup>6</sup> 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。

<sup>7</sup> ESG：環境、社會及企業管治(Environmental, Social and Governance)

本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，將環保融入到企業經營發展之中。持續推進節能減排方面，本集團持續優化機隊結構，引進A350、B787等更環保、節油的機型，截至二零二零年末，機隊平均機齡7.1年，整體提升本集團機隊燃油效率。持續推進節油舉措，通過優化飛機配備保障品重量等措施精細化節省燃油。積極應用航行新技術，在提高運行能力的同時，降低飛行下降階段的航油消耗和排放。推進機場場內車輛「油改電」(電動車輛替代油氣車輛)和飛機輔助動力裝置(APU)替代專項工作，持續加大節能減排力度，場內運行新能源車輛超過1,000輛，APU替代設施的總體使用率達到99%。「十三五」期間，本集團節能減排投資超過人民幣34億元，經模擬測算節油超過60萬噸，減少碳排放約200萬噸。全面開展污染防治攻堅戰方面，落實各級政府環保專項督查和自查工作，開展污染防治專項治理工作，啓動能源管理體系和環境管理體系建設，堅持高質量可持續發展戰略。本集團發佈《環境和能源管理手冊》，明確了本集團環境和能源管理的相關要求；持續加強環保宣傳，多渠道、多形式向員工、社會公眾、國內外媒體積極宣傳本集團綠色環保理念和節能降耗成效。關注全球氣候治理進程方面，持續關注全球航空碳減排相關進展，積極參與國際航空運輸協會(IATA)的年會和國際民航組織(ICAO)研討會，就航空業可持續發展進行探討，並積極提出意見和建議。持續推進歐盟碳交易、地方試點碳交易、全國碳交易以及民航二氧化碳排放的碳排放管理工作，本集團二零一九年首次應用上海市碳交易市場靈活機制，通過持續提升本集團燃效，出售富餘配額實現收入約人民幣400萬元。

## 經營收入

二零二零年，本集團客運收入為人民幣492.15億元，同比減少55.43%，佔本集團運輸收入的90.95%；旅客運輸周轉量為107,273.25百萬客公里，同比減少51.63%。

國內航線客運收入為人民幣403.43億元，同比減少44.56%，佔客運收入的81.97%；旅客運輸周轉量為96,205.97百萬客公里，同比減少32.69%。

國際航線客運收入為人民幣84.67億元，同比減少75.07%，佔客運收入的17.21%；旅客運輸周轉量為10,609.29百萬客公里，同比減少85.63%。

地區航線客運收入為人民幣4.05億元，同比減少89.01%，佔客運收入的0.82%；旅客運輸周轉量為457.99百萬客公里，同比減少90.92%。

二零二零年，本集團貨運收入為人民幣48.95億元，同比增長27.94%，佔本集團運輸收入的9.05%；貨郵載運周轉量為2,200.06百萬噸公里，同比減少25.96%。

二零二零年，本集團其他收入為人民幣46.17億元，同比減少31.54%。



## 營運開支

二零二零年，本集團總營運成本為人民幣782.65億元，同比減少33.73%。受疫情影響，旅客周轉量和旅客運輸量大幅減少，本集團飛機燃料、飛機起降成本、航空餐食等多項成本同比也減少。本集團運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零二零年，本集團飛機燃油成本為人民幣138.40億元，同比減少59.52%。主要是由於本集團加油量同比下降38.49%，航油成本同比減少131.62億元；平均油價同比下降34.19%，航油成本同比減少人民幣71.89億元。

二零二零年，本集團飛機起降費為人民幣93.31億元，同比減少43.30%，航空餐食供應支出為人民幣15.89億元，同比減少56.67%。主要是由於受疫情影響，旅客出行需求大幅下降，本集團大幅調整航班運力，運輸周轉量大幅下降所致。

二零二零年，本集團折舊及攤銷為人民幣222.55億元，飛機維修費為人民幣34.51億元，與上年度基本持平。

二零二零年，本集團工資、薪金及福利為人民幣208.27億元，同比減少13.77%。主要是由於航班量減少，本集團空勤人員及地面人員的薪酬下降所致。

二零二零年，本集團低值和短期租賃租金為人民幣3.58億元，同比減少43.26%。主要是由於受疫情影響，短期租賃減少所致。

二零二零年，受疫情影響，中國民用航空局（「民航局」）對航空公司免徵民航基礎設施建設基金，本集團民航基礎設施建設基金同比減少人民幣18.31億元。

二零二零年，本集團銷售及市場費用為人民幣15.70億元，同比減少62.02%，地面服務及其他費用為人民幣8.72億元，同比減少64.78%，間接營業支出為人民幣39.30億元，同比減少23.14%。主要是由於受疫情影響，本集團各項業務均大幅減少，相關的運營成本相應減少所致。

## 其他營業收入

二零二零年，本集團其他營業收益為人民幣56.98億元，同比減少20.88%，主要是由於受疫情影響，本集團合作航線收入大幅減少所致。

## 財務收入／費用

二零二零年，本集團財務收入為人民幣26.60億元，財務支出為人民幣52.13億元，主要是由於本集團二零二零年實現匯兌收益人民幣24.94億元，去年同期為匯兌損失人民幣9.90億元。

## 年度淨虧損／利潤

二零二零年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣118.36億元，去年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣31.92億元。本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.72元。

## 流動資金狀況與資本結構

截至二零二零年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,846.50億元，較二零一九年十二月三十一日減少0.19%；資產負債率為79.22%，較二零一九年十二月三十一日增長4.69個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣224.98億元，佔資產總額7.90%，較二零一九年十二月三十一日增長13.95%，非流動資產為人民幣2,621.52億元，佔資產總額92.10%，較二零一九年十二月三十一日減少1.24%。

截至二零二零年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣2,254.96億元，其中流動負債為人民幣998.08億元，佔負債總額的44.26%；非流動負債為人民幣1,256.88億元，佔負債總額的55.74%。

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712.27億元，較二零一九年十二月三十一日增長74.50%。

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1,129.41億元，較二零一九年十二月三十一日減少6.91%。

截至二零二零年十二月三十一日，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	二零二零年		折合人民幣 二零一九年		變動幅度(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	36,642	19.90	46,542	28.70	-21.27
人民幣	136,804	74.28	103,822	64.03	31.77
其他	10,722	5.82	11,783	7.27	-9.00
合計	<u>184,168</u>	<u>100.00</u>	<u>162,147</u>	<u>100.00</u>	<u>13.58</u>

截至二零二零年十二月三十一日，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879.17億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣518.72億元增長69.49%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零二零年	折合人民幣 二零一九年	變動幅度(%)
美元	375	870	-56.90
新元	2,466	2,587	-4.68
歐元	2,664	3,073	-13.31
韓元	1,799	1,810	-0.61
日元	3,162	3,205	-1.34
人民幣	77,451	40,327	92.06
合計	<u>87,917</u>	<u>51,872</u>	<u>69.49</u>

截至二零二零年十二月三十一日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣962.51億元，較二零一九年十二月三十一日的人民幣1,102.75億元減少12.72%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零二零年	折合人民幣 二零一九年	變動幅度(%)
美元	36,267	45,672	-20.59
新元	85	392	-78.32
日元	142	183	-22.40
港幣	346	486	-28.81
人民幣	59,353	63,496	-6.52
其他	58	46	26.09
合計	<u>96,251</u>	<u>110,275</u>	<u>-12.72</u>

## 利率變動

截至二零二零年十二月三十一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人民幣1,841.68億元和人民幣1,621.47億元(包括長、短期借款、租賃負債、應付債券和超短期融資券)，其中，短期帶息債務的比例分別為38.68%和25.17%，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。截至二零二零年十二月三十一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19.90%和28.70%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為74.28%和64.03%。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。截至二零二零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6.90億元，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

截至二零二零年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為473.64億元，其中美元帶息負債的比例為77.36%。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。通常本集團以外匯遠期合約來降低以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零二零年十二月三十一日，本集團外匯遠期合約均已期滿，無未交割的外匯遠期合約，截至二零一九年十二月三十一日本集團持有的尚未交割的外匯遠期合約的名義金額約為美元7.76億元。

二零二零年，本集團匯兌淨收益為人民幣24.94億元，二零一九年本集團匯兌淨損失為人民幣9.90億元。

## 航油價格波動

二零二零年，本集團通過航油遠期合約應對航油價格波動帶來的現金流量風險。本集團簽訂的航油遠期合約主要是以固定交易價格採購航油，屬於現金流量套期。截至二零二零年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的航油遠期合約名義金額約為美元2.52億元，並將於二零二一年至二零二二年間期滿，截至二零一九年十二月三十一日為0美元。

## 資產抵押及或然負債

截至二零二零年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣261.49億元，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原值為人民幣108.19億元，同比增長141.70%。

截至二零二零年十二月三十一日，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，截至二零二零年十二月三十一日，公司預計未來三年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣343.43億元，其中二零二一年預計資本開支約人民幣135.42億元。

二零二一年，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

截至二零二零年十二月三十一日，本集團僱用81,157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. 疫情及經貿環境風險

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程度影響本集團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，可能會對本集團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，本集團密切關注全球疫情發展趨勢、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，積極應對全球疫情發展和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。本集團作為一家上市公司，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，及時分析研究政策法規的最新變化及對本集團的影響，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

安全飛行是航空本集團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本集團的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

本集團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，確保本集團持續安全運營。



#### 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(Delta Air Lines, Inc.)、法荷航集團(Air France KLM)戰略合作，鞏固與澳航(Qantas Airways Ltd)、日航(Japan Airlines Co., Ltd)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

航油成本是航空本集團最主要的成本支出。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。

受疫情影響，二零二一年本集團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，基於二零二零年實際運行航班用油量，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6.92億元，公司淨利潤將下降或上升約人民幣5.19億元，公司其他綜合收益將上升或下降約人民幣0.62億元。

本集團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，董事會授權本集團謹慎開展航油套期保值業務，本集團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

本集團有較多外幣負債且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。

截至二零二零年十二月三十一日，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	-266	266	—	—

單位：人民幣百萬元

二零二零年，本集團拓寬融資渠道，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。

## 8. 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。

截至二零二零年十二月三十一日，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	-94	94	8	-8

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。

## 9. 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GDPR法規的實施，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

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。

本集團加快科創和數字化轉型，開拓「客改貨」發展新空間，創新資產和優化航食管控模式，本公司旗下中聯航加快混改步伐。本集團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，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的全流程監控與管理，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。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，或其受全球貿易關係、國際地緣政治局勢及其他外部因素而導致與本集團業務或供應中斷的風險，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

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，還受上市地法律規定、政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者結構和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，本公司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，努力避免本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。

## 二零二一年展望

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，對本集團二零二一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，疫情對全球經濟的衝擊和影響還在發展演變之中。從全球層面看，國際貨幣基金組織(IMF)二零二一年一月報告預測，隨著疫苗的推廣和各國防疫措施以及各國政府的政策支持，預計二零二一年至二零二二年全球經濟將逐步實現復蘇。但部分國家新一輪疫情來襲以及變異病毒的傳播，也給經濟復蘇帶來一定不確定性。國內疫情防控取得了積極成效，經濟運行先於全球恢復常態，但疫情和外部環境仍存在一定不確定性。

從行業層面看，根據國際航空運輸協會二零二一年二月發佈的相關預測，二零二一年全球民航業仍將維持虧損狀態，疫情仍是影響行業恢復發展的最大不確定性因素。

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。二零二一年，本集團將重點做好以下工作：

### ✈ 疫情防控

本集團將嚴格落實「外防輸入、內防反彈」的常態化疫情防控要求，完善疫情防控工作責任體系，形成全流程防疫管控；完善疫情防控各類方案和應急響應機制，持續加強重點場所管理，強化疫情防控監督檢查；建立健全違反防疫抗疫管理規定問責追責制度，持續做好防疫物資保障工作。

### ✈ 安全運營

加強安全管理體系建設，紮實推進安全生產專項整治行動，不斷提升大機隊安全管理能力。加強運行體系建設，強化航班運行管控，提升機組資源的調配能力和效率。加強訓練體系建設，強化安全管理培訓，夯實安全管理基礎。加強維修體系建設，加強航線運行維修監控，完善機務一體化管理平台。

### ✈ 市場營銷

本集團密切關注疫情形勢和市場需求的變化，靈活調整運力投放；圍繞核心市場，做好寬體機的投放和佈局；強化樞紐戰略，實現在京津冀、長三角、粵港澳、成渝四大機場群的佈局優化和聯動發展；維護和拓展集團客戶，加快產品創新，推出各類定制化、個性化、普適性產品。

## ✈ 精細管理

本集團持續強化精細管理，把精細化理念融入企業經營管理的全過程、各環節。梳理重點業務領域的風險點，聚焦資金、合同履約、高風險業務等領域，強化風險管控；牢固樹立成本控制意識，提升精細核算水平，持續推動新一批提質增效項目；深化業務體系一體化建設，提升飛行、客艙、機務維修、地服等系統的一體化運行效率。

## ✈ 改革創新

本集團將繼續以建設「世界一流」航空公司為目標，以推動國企改革三年行動實施方案為契機，進一步深化企業改革。本集團將扎實推進東航研發中心科創示範改革，持續加大科創和數字化轉型方面的投入，堅持以應用技術研發為主，打造「數字化、智慧化」科創平台為目標，解決航空安全、運行、營銷、服務、管控等業務領域的實際問題；穩步推進中聯航混合所有制改革試點工作；持續深化勞動、人事、薪酬制度改革，建立健全市場化考核任用機制、全面深化市場化用工機制、完善市場化薪酬分配機制，持續推進分類考核。

## ✈ 社會責任

本集團將牢記央企的使命和擔當，始終秉持創新、協調、綠色、開放、共享的發展理念，積極履行社會責任，為扶貧和環保貢獻「東航力量」。本集團將扎實推進幸福東航建設，以真情服務讓旅客滿意，以務實舉措讓員工幸福。此外，本集團積極鞏固扶貧成果，「高質量、高水平、可持續」地幫助對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣接續推進鄉村振興。進一步加強能源管理和環境管理體系建設，利用新設備、新材料、新技術提升節能環保水平；貫徹污染防治政策要求，持續落實各項節油精細化管控措施，降低地面綜合能耗，促進綠色低碳循環發展。

## 機隊規劃

### 二零二一年至二零二三年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零二一年		二零二二年		二零二三年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	—	—	—	—
A350系列	4	—	8	—	—	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	27	6	34	5	—	4
B737系列	—	3	—	4	46	12
ARJ系列	6	—	8	—	9	—
C919系列	1	—	2	—	2	—
合計	<u>43</u>	<u>9</u>	<u>52</u>	<u>9</u>	<u>57</u>	<u>16</u>

註：

1. 本集團自二零一九年三月起暫時停飛B737 MAX 8機型，截至本公告日期，仍處於停飛狀態；目前本集團正在和波音公司進行商談並持續密切關注B737 MAX 8恢復運行方面的工作進度，B737 MAX 8飛機恢復運營和交付的時間存在較大不確定性；
2. 根據已確認的訂單，本集團在二零二四年計劃引進9架飛機，退出21架飛機；
3. 因受疫情影響，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

截至二零二零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	1,394,245,744	8.51
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	28.45
三 股份總數	16,379,509,203	100.00

附註：

於二零二零年十二月三十一日，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股為上海均瑤（集團）有限公司（「均瑤集團」）、均瑤集團非全資附屬公司上海吉祥航空股份有限公司（「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

二零二一年三月三十日，本公司董事會二零二一年第2次例會審議通過本公司二零二零年度利潤分配預案，建議本公司二零二零年度不分配利潤。

本公司獨立非執行董事認為本公司二零二零年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，審議程序合法、有效，符合《公司法》、《證券法》、中國證監會、上海證券交易所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二零二零年利潤分配預案提交本公司二零二零年度股東周年大會審議。

本預案尚需提交本公司股東於本公司二零二零年度股東周年大會審議。

### 2. 購入、出售或贖回證券

於二零二零財政年度內，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

截至二零二零年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

#### 4. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則檔下的有關規定和本集團實務情況，認為截至二零二零年十二月三十一日止年度，本集團的企業管治水平達到《企業管治守則》(「守則」)所載的守則條文的要求。

本公司根據中國證監會、上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司(「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《信息披露事務管理制度》、《內幕信息知情人登記管理制度》、《對外投資管理規定》、《衍生業務風險管理手冊》等，制定了《合規管理暫行辦法》，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。

截至二零二零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」)作為本公司董事的行為守則。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匯報事宜，包括審閱截至二零二零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

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	董事會規劃發展委員會 委員
周啟民	二零二零年八月二十八日	董事會聘任	財務總監
周華欣	二零二零年十二月十日	職工代表大會選舉	職工監事
姜疆	二零二零年十二月二十八日	職工代表大會選舉	職工董事
	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	董事會航空安全與環境 委員會委員
席晟	二零二一年一月十八日	董事會聘任	副總經理
董學博	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	董事會審計和風險管理 委員會委員
蔡洪平	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	董事會規劃發展委員會 委員
郭麗君	二零二一年三月二十九日	股東大會選舉	監事會主席

### 離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
王均金	二零二零年四月二十九日	工作安排	董事會規劃發展委員會 委員
	二零二零年四月二十九日	工作安排	董事會提名與薪酬委員 會委員
吳永良	二零二零年十二月三十日	工作安排	副總經理
	二零二零年八月二十八日	工作安排	財務總監
高峰	二零二零年十二月十日	工作安排	職工監事
袁駿	二零二零年十二月二十八日	退休	職工董事
林萬里	二零二零年十二月二十八日	工作調整	董事會航空安全與環境 委員會委員
			獨立非執行董事
			董事會審計和風險管理 委員會委員
			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
姜疆	二零二一年一月十八日	工作調整	副總經理
席晟	二零二一年一月十八日	工作調整	監事會主席

註：林萬里於二零二零年十二月二十八日起擔任東航集團的外部董事。

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、十二月十日、十二月二十八日、十二月三十日、二零二一年一月十八日、一月二十六日及三月二十九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	東航技術應用研發中心 有限公司	執行董事	二零一八年 一月	二零二零年 十二月
蔡洪平	比亞迪股份有限公司	獨立董事	二零二零年 九月	
姜疆	東航集團	工會主席	二零二零年 十一月	
	中國東方航空武漢 有限責任公司	董事長	二零一九年 五月	二零二一年 二月
方照亞	東航技術應用研發中心 有限公司	董事	二零二零年 十二月	
周華欣	東航集團	群團工作部部長	二零二零年 九月	
	上海航空有限公司	監事	二零二零年 九月	
	東方航空雲南有限公司	監事	二零二零年 十月	
	中國東方航空武漢 有限責任公司	監事會主席	二零二零年 十二月	
席晟	東航集團	審計部總經理	二零一八年 十二月	二零二零年 五月
	中國東方航空江蘇 有限公司	董事長	二零二零年 一月	
	東方航空進出口 有限公司	董事長	二零二零年 四月	
周啟民	東航集團	黨組成員、 總會計師	二零二零年 七月	
	東方航空雲南有限公司	董事長	二零二零年 九月	
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零二零年 九月	
	東航海外(香港) 有限公司	董事長	二零二零年 十月	
	東航集團財務有限責任 公司	董事長	二零二零年 十一月	
	中國航空公司(香港) 有限公司	副董事長	二零二零年 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
馮德華	東航物流	董事長	二零二零年 二月	
	中聯航	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	安全總監	二零二零年 二月	
	東方航空技術有限公司	執行董事、 黨委書記	二零二零年 三月	
	上海科技宇航有限公司	董事會主席	二零二零年 一月	
	上海普惠飛機發動機 維修有限公司	董事長	二零二零年 三月	
劉鐵祥	東航集團	副總經理、 黨組成員	二零二零年 三月	
	上海航空有限公司	董事長	二零二零年 六月	
	東航技術應用研發中心 有限公司	董事長	二零二零年 十二月	
王均金	安徽陶鋁新材料研究院 有限公司	董事長、 總經理	二零二零年 十二月	
袁駿	東航集團	工會主席	二零一八年 五月	二零二零年 五月
	中國東方航空武漢有限 責任公司	監事會主席	二零一八年 七月	二零二零年 十二月
高峰	中國東方航空雲南有限 公司	監事	二零一八年 七月	二零二零年 十月
	上海航空有限公司	監事	二零一九年 一月	二零二零年 九月
吳永良	東航集團	副總經理、 黨組成員、 總會計師	二零一七年 十一月	二零二零年 七月
	東航海外(香港) 有限公司	董事長	二零一一年 六月	二零二零年 十月
	上海航空有限公司	執行董事	二零一八年 一月	二零二零年 六月
	中國東方航空雲南 有限公司	董事長	二零一八年 四月	二零二零年 九月
	中國航空公司(香港) 有限公司	副董事長	二零一八年 六月	二零二零年 十二月
	四川航空股份有限公司	副董事長	二零一九年 八月	二零二零年 九月

## 8. 二零二零年度股東周年大會

二零二零年度股東周年大會之通告(當中載有二零二零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：

1. 二零二零年八月二十八日，本公司董事會二零二零年第4次例會審議通過了《關於航空食品、機供品供應保障及相關服務日常關聯交易的議案》，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**」)統一採購及提供的經營方案，同意本公司與東航食品簽署相關框架協議並開展協議項下交易，並同意本公司與東航食品二零二一年至二零二三年各年度航空食品和機供品保障日常關聯交易金額上限。該議案已於本公司二零二零年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二零年八月二十八日、十月二十九日和十一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
2. 二零二零年九月二十九日，本公司第九屆董事會第4次普通會議審議通過了《關於公司客機貨運業務獨家經營協議及其項下交易的議案》，同意本公司將與中國貨運航空有限公司(「**中貨航**」)的「客機腹艙承包經營方案」調整為「客機貨運業務獨家經營方案」，同意本公司與中貨航簽署相關客機貨運業務獨家經營協議並開展協議項下交易，並同意本公司與中貨航二零二零年至二零二二年各年度客機貨運業務獨家經營運輸服務日常關連交易金額上限。該議案已於本公司二零二零年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二零年九月二十九日、十月二十九日和十一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
3. 二零二一年二月二日，本公司第九屆董事會第9次普通會議審議通過了非公開發行A股股票的相關議案，本公司向控股股東東航集團非公開發行A股股票，募集資金不超過人民幣108.28億元。該議案已於本公司二零二一年度第一次臨時股東大會審議通過。詳情請參見本公司於二零二一年二月二日、二月二十三日和三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。

4. 經本公司董事會及股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限與截至二零二零年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

交易項目	單位：人民幣千元	
	二零二零年 全年發生額	二零二零年 關聯交易 年度上限
金融服務		
— 最高存款餘額	7,250,257	12,000,000
— 最高貸款餘額	4,000,000	12,000,000
(根據《上海證券交易所股票上市規則》)		
航空配餐相關服務		
— 接受服務	811,812	2,000,000
— 提供服務	15,406	80,000
航空配套服務		
— 應付總金額	438,964	1,380,000
— 使用權資產總額 <sup>註1</sup>	142,559	1,927,000
外貿進出口服務	131,862	730,000
物業租賃和代建代管服務		
— 應付總金額	147,112	280,000
— 使用權資產總額 <sup>註2</sup>	106,344	541,000
廣告委託代理服務	25,832	70,000
飛機融資租賃服務		
— 應付租金總額及安排費用 <sup>註3</sup>	5,531,711	34.86億美元 或等值人民幣
— 使用權資產總額 <sup>註4</sup>	4,911,499	13,802,000
飛機經營租賃服務		
— 年度租金 <sup>註5</sup>	391,873	581,000
— 租金總額 <sup>註6</sup>	—	2,450,000
— 使用權資產總額 <sup>註7</sup>	—	2,187,000
貨運物流業務保障服務	184,647	300,000
(本集團向東航物流提供的服務)		
貨站業務保障服務	286,200	550,000
(東航物流向本集團提供的服務)		
客機貨運業務獨家經營服務	4,894,890	4,900,000
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	104,788	1,260,000
— 支付金額	221,068	780,000
航空信息技術服務	551,766	1,360,000
(根據《上海證券交易所股票上市規則》)		

註1：航空配套服務二零二零年全年發生額是二零二零年年末航空配套服務中車輛設備租賃所涉及的使用權資產總額。

註2：物業租賃和代建代管服務二零二零年全年發生額是二零二零年年末物業租賃服務和代建代管服務中物業租賃所涉及的使用權資產總額。

註3：飛機融資租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零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4：飛機融資租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂融資租賃飛機的使用權資產總額

註5：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年經營租賃飛機及發動機當期所支付的租金金額；

註6：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額。

註7：飛機經營租賃服務二零二零年全年發生額是二零二零年新簽訂經營租賃飛機及發動機的使用權資產總額。

## 10. 刊發二零二零年度業績公告

本公司的二零二零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  
二零二一年三月三十日

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、總經理)、唐兵(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)及姜疆(職工董事)。