

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分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)

### 二零二一年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零二一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，以及二零二零年度的比較數據。

#### 財務資料

#### 根據國際財務報告準則編製

#### 合併損益及其他綜合收益表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
收入	5	67,127	58,727
其他營業收入和利得	6	6,079	5,698
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(20,593)	(13,840)
飛機起降費		(10,251)	(9,331)
折舊及攤銷		(22,718)	(22,255)
工資、薪金及福利		(21,061)	(20,827)
飛機維修費		(3,783)	(3,451)
航空餐食供應		(1,655)	(1,589)
低值和短期租賃租金		(383)	(358)
銷售及市場費用		(1,128)	(1,570)
民航基礎設施建設基金		(852)	—
地面服務及其他費用		(532)	(872)
資產減值損失		(22)	(184)
金融資產減值淨損失		(28)	(32)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(11)	(26)
間接營業支出		(3,707)	(3,930)
<b>營業支出總額</b>		<b>(86,724)</b>	<b>(78,265)</b>

		二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
經營虧損		(13,518)	(13,840)
分佔聯營公司業績		(97)	(82)
分佔合營公司業績		(44)	(13)
財務收入	7	1,958	2,660
財務支出	8	(5,812)	(5,213)
稅前虧損		(17,513)	(16,488)
稅項	9	4,229	3,927
年度淨虧損		<u>(13,284)</u>	<u>(12,561)</u>
年度淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(12,214)	(11,836)
非控制性權益		(1,070)	(725)
		<u>(13,284)</u>	<u>(12,561)</u>
年度本公司權益持有者應佔每股虧損			
— 基本及攤薄(人民幣)	10	<u>(0.73)</u>	<u>(0.72)</u>

二零二一年  
人民幣百萬元

二零二零年  
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

(228)

158

以後期間重分類至損益表的其他綜合淨收益

(228)

158

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

(247)

(209)

    分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項

(7)

2

    設定受益計劃產生的精算損失，扣除稅項

(84)

(61)

以後期間不重分類至損益表的其他綜合淨收益

(338)

(268)

稅後其他綜合收益

(566)

(110)

年度總綜合收益

(13,850)

(12,671)

年度總綜合收益歸屬於：

    本公司權益持有者

(12,765)

(11,940)

    非控制性權益

(1,085)

(731)

(13,850)

(12,671)

合併資產負債表  
於二零二一年十二月三十一日

	附註	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>			
物業、機器及設備		93,242	101,043
投資性房地產		118	166
使用權資產		126,875	118,210
無形資產		11,713	11,718
飛機預付款		12,165	17,240
投資於聯營公司		1,777	1,793
投資於合營公司		484	594
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資		457	995
衍生金融工具		—	37
遞延稅項資產		9,580	5,011
其他非流動資產		4,469	5,345
		<u>260,880</u>	<u>262,152</u>
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件		1,799	2,054
應收賬款	11	974	1,124
預付款及其他應收款		12,089	11,198
按公允價值計入損益的金融資產		84	95
衍生金融工具		—	362
限制性銀行存款		12	12
現金及現金等價物		12,950	7,651
劃分為持有待售的資產		2	2
		<u>27,910</u>	<u>22,498</u>
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應付票據	12	2,454	3,220
其他應付款及預提費用		18,745	21,619
合同負債		3,287	3,671
借款的流動部分		44,999	57,150
租賃負債的流動部分		16,350	14,073
應付稅項		55	48
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		—	24
衍生金融工具		1	3
		<u>85,891</u>	<u>99,808</u>
<b>淨流動負債</b>		<u>(57,981)</u>	<u>(77,310)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>202,899</u>	<u>184,842</u>

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>非流動負債</b>		
借款	50,792	30,745
租賃負債	82,126	82,178
飛機及發動機退租檢修準備	7,270	6,966
合同負債	899	1,320
衍生金融工具	45	138
退休後福利準備	2,367	2,373
其他長期負債	2,248	1,955
遞延稅項負債	—	13
	<u>145,747</u>	<u>125,688</u>
<b>淨資產</b>	<u>57,152</u>	<u>59,154</u>
<b>權益</b>		
歸屬於本公司權益持有者的權益		
— 股本	18,874	16,379
— 儲備	34,741	39,870
	<u>53,615</u>	<u>56,249</u>
<b>非控制性權益</b>	<u>3,537</u>	<u>2,905</u>
<b>總權益</b>	<u>57,152</u>	<u>59,154</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(「中國東航集團」)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。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。

二零二一年度，本集團淨虧損人民幣132.8億元，於二零二一年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣579.8億元。編製本財務報表時，本公司董事會結合本集團的財務和營運狀況，對本集團的持續經營能力進行了評估。本公司董事會同時綜合考慮了本集團如下情況：

- 於二零二一年十二月三十一日，本集團有充足的未使用銀行機構授信額度；
- 本集團以往良好的信用狀況、與銀行及金融機構的合作歷史；及
- 本集團預計自本財務報表期末起不短於12個月的經營活動現金淨流入，並已考慮期間內航班恢復以及本集團主要營運成本包括油價等因素的影響。

本公司董事會相信本集團擁有充足的資金來源保證自本財務報表期末起不短於12個月的可預見未來期間內營運、償還到期債務以及資本性開支的需求。因此，本公司董事會繼續以持續經營為基礎編制本集團二零二一年度財務報表。

## 3 會計政策的變更及披露

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

《國際財務報告準則》第16號之修訂「二零二一年六月三十日後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

《國際財務報告準則》第9號、《國際會計準則》第39號、《國際財務報告準則》第7號、《國際財務報告準則》第4號及《國際財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

#### 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)。

截至二零二一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	66,812	315	—	—	67,127
分部間收入	—	1,006	(1,006)	—	—
報告分部收入	<u>66,812</u>	<u>1,321</u>	<u>(1,006)</u>	<u>—</u>	<u>67,127</u>
報告分部稅前虧損	<u>(17,889)</u>	<u>374</u>	<u>—</u>	<u>2</u>	<u>(17,513)</u>
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	22,441	277	—	—	22,718
資產減值損失／ 金融資產減值淨損失	48	2	—	—	50
利息收入	354	—	(15)	—	339
利息支出	5,811	16	(15)	—	5,812
資本性支出	<u>30,846</u>	<u>169</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>31,015</u>

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>
報告分部稅前虧損	<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>

於二零二一年十二月三十一日和二零二零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>於二零二一年 十二月三十一日</b>					
報告分部資產	<b>280,976</b>	<b>4,376</b>	<b>(1,606)</b>	<b>2,802</b>	<b>286,548</b>
報告分部負債	<b><u>230,799</u></b>	<b><u>2,398</u></b>	<b><u>(1,606)</u></b>	<b><u>47</u></b>	<b><u>231,638</u></b>
<b>於二零二零年 十二月三十一日</b>					
報告分部資產	275,028	5,510	(1,736)	3,606	282,408
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>

\* 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。



(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。

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳台地區)	<b>56,133</b>	45,479
國際	<b>10,553</b>	12,759
港澳台地區	<b>441</b>	489
	<b>67,127</b>	<b>58,727</b>

- 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	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
<b>收入</b>			
報告分部收入總額		<b>67,127</b>	58,639
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	—	88
合併收入		<b>67,127</b>	<b>58,727</b>
<b>稅前虧損</b>			
報告分部稅前利潤		<b>(17,513)</b>	(16,481)
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	—	(7)
合併稅前虧損		<b>(17,513)</b>	<b>(16,488)</b>
<b>資產</b>			
報告分部資產總額		<b>286,548</b>	282,408
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(ii)	—	—
— 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>288,790</b>	<b>284,650</b>

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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
客戶合同收入	66,887	58,470
其他來源的收入		
租金收入	240	257
	<u>67,127</u>	<u>58,727</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

對結束於二零二一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	54,105	—	54,105
— 貨運及郵運	8,309	—	8,309
退票及佣金收入	2,115	—	2,115
地服服務收入	756	—	756
其他	1,287	315	1,602
客戶合同收入總計	<u>66,572</u>	<u>315</u>	<u>66,887</u>

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
退票及佣金收入	2,206	—	2,206
地服服務收入	818	—	818
其他	1,034	302	1,336
客戶合同收入總計	<u>58,168</u>	<u>302</u>	<u>58,470</u>

## 6. 其他營業收入和利得

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,696	3,650
航線補貼(註釋(b))	383	372
其他補貼收入(註釋(c))	803	1,326
處置物業、機器及設備及使用權資產的收益	742	55
出售附屬公司、聯營公司和合營公司的收益	142	—
無需退還的團體訂票款	63	53
其他	250	242
	<u>6,079</u>	<u>5,698</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) 截至二零二一年和二零二零年十二月三十一日止年度，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

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
利息收入	339	166
匯兌淨收益(附註8(b))	1,619	2,494
	<u>1,958</u>	<u>2,660</u>

## 8. 財務支出

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,946	1,112
租賃負債利息	3,113	3,655
退休後福利準備利息	83	85
飛機及發動機退租檢修準備利息	278	283
債券及融資券利息	842	632
利率互換合約利息	17	4
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(467)	(558)
	<u>5,812</u>	<u>5,213</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	—	—
	<u>5,812</u>	<u>5,213</u>

註釋：

- (a) 截至二零二一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3.57% (截至二零二零年十二月三十一日止年度：3.55%)。
- (b) 截至二零二一年與二零二零年十二月三十一日止年度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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
所得稅	143	222
遞延稅項	(4,372)	(4,149)
	<u>(4,229)</u>	<u>(3,927)</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。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(二零二零年：16.5%)。

除東航雲南，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%(二零二零年：25%)

## 10. 每股虧損

二零二一年，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣122.14億元和截至二零二一年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數16,795,331,016股計算。

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。

截至二零二一年十二月三十一日和二零二零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。

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
應收賬款	1,051	1,210
減：減值撥備	(77)	(86)
	<u>974</u>	<u>1,124</u>

於二零二一年十二月三十一日，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：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
九十日內	916	1,054
九十一日至一百八十日	39	46
一百八十一日至三百六十五日	9	8
超過三百六十五日	10	16
	<u>974</u>	<u>1,124</u>

## 12. 應付賬款及應付票據

於二零二一年十二月三十一日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
九十日內	2,338	2,868
九十一日至一百八十日	6	35
一百八十一日至三百六十五日	16	109
一年至兩年	15	111
超過兩年	79	97
	<u>2,454</u>	<u>3,220</u>

## 13. 股息

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 人民幣百萬元
期末擬分配每普通股人民幣0元(二零二零年：人民幣0元)	<u>—</u>	<u>—</u>

二零二二年三月三十日，本集團董事會未公佈任何公司二零二一年度利潤分配預案(二零二零年：每股人民幣0元(含稅))。

#### 14. 報告期後事項

二零二二年三月二十一日，本集團下屬東航雲南一架波音737客機在執行昆明—廣州航班任務時失事。飛機失事後，公司高度重視，立即啟動應急機制，全力開展救援及善後工作。目前事故原因尚在調查。本集團將密切跟進調查的後續進展，評估其對本集團財務狀況、經營成果等方面的影響。

### 國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零二一年 人民幣百萬元	二零二零年 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	(12,214)	(11,835)
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)
— 非控制性損益	—	6
根據國際財務報告準則列示	<u>(12,214)</u>	<u>(11,836)</u>
<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	51,373	54,007
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 無形資產(商譽)	2,242	2,242
根據國際財務報告準則列示	<u>53,615</u>	<u>56,249</u>

## 運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2021年	2020年	
<b>客運數據</b>			
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>160,690.39</b>	152,066.39	5.67%
— 國內航線	<b>156,017.64</b>	134,701.52	15.82%
— 國際航線	<b>3,941.92</b>	16,463.08	-76.06%
— 地區航線	<b>730.83</b>	901.78	-18.96%
客運人公里(RPK)(百萬)	<b>108,803.69</b>	107,273.25	1.43%
— 國內航線	<b>106,605.49</b>	96,205.97	10.81%
— 國際航線	<b>1,788.51</b>	10,609.29	-83.14%
— 地區航線	<b>409.69</b>	457.99	-10.55%
載運旅客人次(千)	<b>79,099.06</b>	74,621.21	6.00%
— 國內航線	<b>78,557.34</b>	72,032.99	9.06%
— 國際航線	<b>267.21</b>	2,238.86	-88.06%
— 地區航線	<b>274.50</b>	349.36	-21.43%
客座率(%)	<b>67.71</b>	70.54	-2.83pts
— 國內航線	<b>68.33</b>	71.42	-3.09pts
— 國際航線	<b>45.37</b>	64.44	-19.07pts
— 地區航線	<b>56.06</b>	50.79	5.27pts
客運人公里收益(人民幣元) <sup>註</sup>	<b>0.531</b>	0.493	7.71%
— 國內航線	<b>0.509</b>	0.455	11.87%
— 國際航線	<b>1.788</b>	0.815	119.39%
— 地區航線	<b>0.744</b>	0.897	-17.06%



	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2021年	2020年	
<b>貨運數據</b>			
<b>可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)</b>	<b>9,077.33</b>	6,946.47	30.68%
— 國內航線	<b>3,093.45</b>	2,754.78	12.29%
— 國際航線	<b>5,932.12</b>	4,149.68	42.95%
— 地區航線	<b>51.76</b>	42.01	23.21%
<b>貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)</b>	<b>3,393.40</b>	2,200.06	54.24%
— 國內航線	<b>865.28</b>	774.38	11.74%
— 國際航線	<b>2,517.15</b>	1,416.25	77.73%
— 地區航線	<b>10.96</b>	9.43	16.22%
<b>貨郵載運量(百萬公斤)</b>	<b>920.04</b>	711.80	29.26%
— 國內航線	<b>594.18</b>	539.70	10.09%
— 國際航線	<b>314.80</b>	163.20	92.89%
— 地區航線	<b>11.06</b>	8.91	24.13%
<b>貨郵載運率(%)</b>	<b>37.38</b>	31.67	5.71pts
— 國內航線	<b>27.97</b>	28.11	-0.14pts
— 國際航線	<b>42.43</b>	34.13	8.30pts
— 地區航線	<b>21.18</b>	22.45	-1.27pts
<b>貨郵噸公里收益(人民幣元)<sup>註</sup></b>	<b>2.449</b>	2.225	10.07%
— 國內航線	<b>0.935</b>	0.970	-3.61%
— 國際航線	<b>2.922</b>	2.867	1.92%
— 地區航線	<b>13.230</b>	8.908	48.52%

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2021年	2020年	
<b>綜合數據</b>			
<b>可用噸公里(ATK)(百萬)</b>	<b>23,539.47</b>	20,632.45	14.09%
— 國內航線	<b>17,135.04</b>	14,877.92	15.17%
— 國際航線	<b>6,286.89</b>	5,631.36	11.64%
— 地區航線	<b>117.54</b>	123.17	-4.57%
<b>收入噸公里(RTK)(百萬)</b>	<b>13,046.71</b>	11,699.74	11.51%
— 國內航線	<b>10,323.79</b>	9,308.22	10.91%
— 國際航線	<b>2,675.86</b>	2,341.90	14.26%
— 地區航線	<b>47.06</b>	49.63	-5.18%
<b>綜合載運率(%)</b>	<b>55.42</b>	56.71	-1.29pts
— 國內航線	<b>60.25</b>	62.56	-2.31pts
— 國際航線	<b>42.56</b>	41.59	0.97pts
— 地區航線	<b>40.04</b>	40.29	-0.25pts
<b>收入噸公里收益(人民幣元)<sup>註</sup></b>	<b>5.067</b>	4.937	2.63%
— 國內航線	<b>5.338</b>	4.787	11.51%
— 國際航線	<b>3.944</b>	5.427	-27.33%
— 地區航線	<b>9.562</b>	9.974	-4.13%

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。2021年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計33架，退出飛機6架。隨着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2021年12月31日，本集團共運營758架飛機，其中客機752架，公務機6架。

### 截至2021年12月31日機隊情況

序號	機型	2021年 引進	小計	自有	融資租賃	經營租賃	單位：架
							平均機齡 (年)
1	B777-300ER	0	20	10	10	0	5.9
2	B787-9	0	10	3	7	0	2.9
3	A350-900	3	11	1	10	0	2.0
4	A330系列	0	56	30	21	5	8.1
寬體客機合計		<b>3</b>	<b>97</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>5</b>	<b>6.4</b>
5	A320系列	26	358	113	148	97	8.2
6	B737系列	0	290	102	73	115	7.6
窄體客機合計		<b>26</b>	<b>648</b>	<b>215</b>	<b>221</b>	<b>212</b>	<b>8.0</b>
7	ARJ21	4	7	2	5	0	0.8
支線客機合計		<b>4</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0.8</b>
客機合計		<b>33</b>	<b>752</b>	<b>261</b>	<b>274</b>	<b>217</b>	<b>7.7</b>
公務機總數			<b>6</b>				
飛機總數			<b>758</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，截至本報告發佈日，B737 MAX 8機型仍處於停飛狀態。

## 董事會報告書

2021年，全球經濟仍在復甦進程中，受德爾塔、奧密克戎等變異病毒蔓延擴散的影響，復甦動力減弱。疫苗接種、特效藥物研發，以及政策支持有效性的差異，導致各國經濟復甦分化。我國總體疫情形勢保持相對平穩，但呈現局部聚集和多點散發態勢。我國經濟發展和疫情防控保持全球領先地位，經濟發展長期向好的基本面沒有改變，但面臨需求收縮、供給衝擊、預期轉弱三重壓力。

疫情對全球航空業的衝擊仍在持續。根據國際航空運輸協會(IATA)2021年10月發佈的報告，全球航空業2021年預計淨虧損達到518億美元。疫情持續演變、不斷反覆，對中國民航業影響的深度和持續性超出預期。

面對紛繁複雜的外部環境，本公司堅持穩中求進的總基調，奮力拼搏，統籌推進安全運行、生產經營、疫情防控、改革發展、社會責任等各項工作。2021年，本集團完成運輸總周轉量130.47億噸公里，旅客運輸量7,909.9萬人次，實現收入人民幣671.27億元，較2020年分別增長11.5%、6.0%、14.3%；受國際油價上漲等因素影響，營業支出較2020年增加人民幣84.59億元；本公司2021年實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣122.14億元，相比2020年增虧人民幣3.78億元。

### ✈ 始終將安全工作放在首要位置

本集團始終將安全工作放在首要位置，2021年全年安全飛行175.5萬小時、起落75.6萬架次，分別同比增加13.2%和12.4%。

**持續加強安全管理**，制定完善運行管理、網絡安全等手冊，推進「安全管理、生產運行、飛行訓練、機務維修」四個體系的建設和完善，對重點單位、重點領域進行安全督導檢查；**持續加強制度建設**，出台《安全生產管理辦法》《高原機場運行安全管理規定》等手冊，修訂《安全管理手冊》《地面安全管理手冊》等規章制度；**持續排查隱患問題**，深入開展安全生產專項整治，2021年組織安全審核186次，現場檢查1,263次、專項檢查22次；**持續推進三基<sup>1</sup>建設**，宣貫新《安全生產法》，重點強化飛機、機務系統一線管理人員的安全生產意識和作風建設；**持續做好安全培訓**，全面啓動飛行員全生命周期(PLM)<sup>2</sup>項目，提升飛行隊伍的安全管理能力，夯實機務維修、運控系統人員相關技能。

### ✈ 統籌恢復生產經營

在複雜嚴峻的形勢下，本集團攻堅克難，積極在航網佈局、收益管控、產品營銷等方面提質增效。

**優化航網佈局**。作為中國民航唯一的京滬雙主基地航司，本集團進一步打造上海北京「兩地四場雙核心樞紐」高品質航班網絡，持續加大北京大興國際機場的運力投放；進一步打造京滬、滬廣、滬蓉等快線，提高寬體機投放佔比；充分利用本集團在昆明、西安市場的樞紐優勢，加密華東、西南、西北等快線及准快線數量；圍繞區域發展戰略，本集團順利完成成都天府機場、青島膠東機場基地建設和轉場投運。

<sup>1</sup> 三基：抓基層，打基礎，苦練基本功。

<sup>2</sup> 飛行員技能全生命周期管理體系(Professionalism Lifecycle Management System，簡稱PLM)是中國民航提出的以覆蓋飛行員訓練全要素和全周期為特徵，以持續提升飛行員風險管控能力為目的，涵蓋理論、人員、設備、規程和支撐系統等相關要素的一種資質管理體系。

**強化收益管控。**本集團密切關注各地疫情形勢和市場客源恢復情況，匹配市場需求與運力供給，通過加密高收益航線、優化低收益航線穩定收益水平；強化銷售激勵機制，國內市場兩艙旅客人數和收入分別同比上升19.2%和30.1%；充分利用國內航線客票運價改革政策，全年上調158條航線的經濟艙公佈運價；積極擴展與境內外航司合作，新增與川航、吉祥、廈航等航司超過1,100個代號共享合作航班，加強與法荷航、達美航空等境外航司合作互售，促進收益提升。2021年，本集團客公里收益水平同比增長7.7%。

**提升營銷能力。**本集團持續提升集團客戶銷售能力，集團客戶銷售額同比上升超過40%；持續優化並推廣優選座位、預付費行李、貴賓室優享等輔營產品，着力提升輔營收入；在航旅領域持續創新，推出「前程萬里<sup>3</sup>」、「引薦人計劃<sup>4</sup>」等產品，針對不同客戶購票需求，靈活運用營銷政策，進一步激發市場活力，改善經濟效益。

**加強客貨聯動。**本集團密切跟蹤疫情期間客貨運市場需求的變化，強化客運和貨運的聯動，把握貨運需求增長的機遇，通過加強與控股股東中國東航集團旗下東航物流的合作，加大非常規客機航班<sup>5</sup>投入，2021年共執行非常規客機航班15,306班，實現貨運收入人民幣83.09億元，同比增長69.7%。

## ✈ 毫不鬆懈抓好疫情防控

本集團堅持人民至上、生命至上，圍繞「履行社會責任、旅客服務保障、員工關愛防護」三條戰線，嚴格執行「四指定<sup>6</sup>」、「四固定<sup>7</sup>」、「兩集中<sup>8</sup>」的相關要求，科學精準做好疫情防控工作。

**紮實推進疫情防控。**本集團嚴格落實「外防輸入、內防反彈、人物同防」相關要求，做好航空器及生產車輛等消毒殺菌工作，加強旅客登機前的疫情防控檢查和提醒，確保旅客在空中和地面的運輸安全。**強化旅客服務保障。**本集團上線部分國際航班「健康通行」服務，加速國際出港旅客通關通行；在疫情期間首創「易享退」產品，實現「無損便捷退票」，解決了旅客因疫情影響臨時變更出行計劃的退票顧慮。**加強員工關愛防護。**嚴格落實機組人員隔離管控，關愛隔離員工和駐外人員，為員工解決實際困難。

<sup>3</sup> 前程萬里：2021年4月，本公司推出的一款直接按航線距離出售和使用的航空旅行產品，旅客購買後可在有效使用期限內憑此預定全時季、全航線、全艙位東航、上航實際承運的國內（不含港澳台）所有航班。

<sup>4</sup> 引薦人計劃：2021年6月，本公司推出的一款產品，凡通過實名認證的「東方萬里行」會員均可成為「引薦人」，用戶成為引薦人後，利用互聯網社交渠道，邀請好友在活動時間內前往指定購票渠道購票，受邀好友可獲得一定優惠獎勵，完成指定任務後，引薦人可獲積分獎勵。

<sup>5</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」，客艙座位拆除在腹艙和客艙裝貨的客機為「改裝機」。根據本公司和東航物流關於避免同業競爭的約定及相關監管要求，本公司將該等貨運業務交由東航物流獨家經營。

<sup>6</sup> 四指定：指定服務人員、指定服務區域、指定休息區域和指定場內交通車。

<sup>7</sup> 四固定：作業人員固定、作業場地固定、生產設備固定、休息區域固定。

<sup>8</sup> 兩集中：相關工作區域集中、相關作業人員集中。

## ✈ 持續提升服務體驗

**提升服務品質**，實現運行全流程監控，提升航班正常性，本公司航班正常率為88.6%，高於全民航平均水平；推出「東航，早上好」「東航那杯茶」等特色餐飲，為旅客提供便捷和多樣化的餐飲服務；升級「空鐵聯運」產品，進一步擴大聯運網絡覆蓋面，提升旅客APP操作體驗；設立「一站式」服務值機區、便利老年人出行的「愛心服務專區」，為旅客帶去細緻入微的全新體驗；開展「醫師聯盟」合作項目，組建空中醫療志願者隊伍，為旅客安全出行保駕護航。

**推進服務創新**，聚焦「無接觸、無紙化、無聚集」的智慧出行新模式，旅客可通過微信小程序等方式自助辦理值機、健康申報、登機等流程，有效提升出行效率；上線「東方萬里行」全新會員體系，打造以客戶為核心的服務平台，實現積分從里程制向收益制轉變；升級「空地互聯WIFI」，本集團成為首家使用亞太6D衛星網絡、率先開啓空中4G上網時代的航空公司；推出「一步到位<sup>9</sup>」產品，實現購票、選座與值機一次完成，讓航空出行體驗更美好、更便捷。

本集團常旅客會員持續增長，截至2021年12月末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達到4,815萬人，同比增長約6.5%。

## ✈ 紮實推進改革發展

本集團堅持目標引領和問題導向相結合，全面深化改革，激發企業活力。

**推進國企改革**，以改革三年行動為重點，圍繞機制建設、任務部署、鞏固推進、細化落實開展工作，全年完成既定重點改革任務目標。**完善公司治理**，本集團強化本公司及下屬子企業董事會建設，完善外部董事履職支撐體系，推行經理層任期制和契約化管理，健全市場化經營機制，激發公司活力。**推動科創建設**，本集團持續推進數字化轉型，出台「十四五」信息化規劃和科技創新規劃，完善科研運營管理機制、科技成果轉化機制。搭建項目孵化、研發和轉化於一體的全流程科創平台。

## ✈ 持續強化精細管理

本集團強化精細管理，進一步提高運行效率，降低運營成本。

**節油管控精細化**。本集團根據「從源頭減輕飛機重量，減少加油耗油，倡導綠色飛行，優化飛機性能」的指導思想，創新節油管理措施，首創餐食機供品重量數據動態推送。本集團通過控制餐供品和機上設備重量兩項舉措累計動態減重2.8萬噸。可用噸公里油耗連續四年下降，近四年累計節油約39萬噸。

**財務管理精細化**。深化業財融合，搭建業財一體化數據分析平台，實現業務數據與財務數據共享，實現提質增效人民幣20.7億元；優化資源配置，提升預算管理、精

<sup>9</sup> 一步到位：2021年12月已在試點航線推出「一步到位」服務（體驗版）。直銷渠道在試點航線上支持售中選座值機功能，購票過程中先選座後支付（值機可自選）；分銷渠道旅客在出票後由系統自動分配座位（不值機）。旅客可在直銷渠道重新更換座位和值機。

細核算、飛機融資管理等財務管理手段。拓展融資渠道，合規高效完成非公開發行股票項目融資約人民幣108.28億元，增強資本實力和抗風險能力；順利完成發行公司債券人民幣90億元、累計發行超短期融資券人民幣390億元，保證現金流充裕和資金鏈穩定。

## ➔ 積極履行社會責任

本集團踐行綠色發展理念，積極履行社會責任，主動服務社會經濟發展，彰顯企業使命擔當。

**落實綠色發展戰略。**本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，通過優化機隊結構、節油管控、開展新技術應用等方式提升燃油效率，減少碳排放，輔助動力裝置APU<sup>10</sup>替代率達到99.9%；推進市場化碳減排機制，持續參與上海市、全國及歐盟等市場的碳交易工作；執飛我國首班全生命周期碳中和航班，在13條國內精品航線上執行約516個航班；發佈《「碳達峰、碳中和」上海企業共同行動宣言》，為行業低碳發展樹標桿。本公司連續兩年獲評國際指數明晟(MSCI)ESG A級，並列全球行業第一。

**積極履行社會責任。**本集團圓滿完成第十四屆全運會、第四屆進博會、北京冬奧會等重大服務保障任務，成功承辦首屆北外灘國際航空論壇。本集團推進鄉村振興和共同富裕，通過開展產業振興、人才振興、醫療幫扶、消費幫扶等方式，積極貢獻力量，本公司被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。

## 經營收入

2021年，本集團客運收入為人民幣541.05億元，同比上升9.94%，佔本集團運輸收入的86.69%；旅客運輸周轉量為108,803.69百萬客公里，同比上升1.43%。

國內航線客運收入為人民幣506.11億元，同比上升25.45%，佔客運收入的93.54%；旅客運輸周轉量為106,605.49百萬客公里，同比上升10.81%。

國際航線客運收入為人民幣31.98億元，同比下降62.23%，佔客運收入的5.91%；旅客運輸周轉量為1,788.51百萬客公里，同比下降83.14%。

地區航線客運收入為人民幣2.96億元，同比下降26.91%，佔客運收入的0.55%；旅客運輸周轉量為409.69百萬客公里，同比下降10.55%。

<sup>10</sup> 輔助動力裝置APU(Auxiliary Power Unit)：航空器上主動力裝置(發動機)之外可獨立輸出壓縮空氣或供電的小型輔助動力裝置，一般是小型的燃氣渦輪發動機。

2021年，本集團貨運收入為人民幣83.09億元，同比上升69.74%，佔本集團運輸收入的13.31%；貨郵載運周轉量為3,393.40百萬噸公里，同比上升54.24%。

2021年，本集團其他收入為人民幣47.13億元，同比上升2.08%。

## 營運開支

2021年，本集團總營運成本為人民幣867.24億元，同比上升10.81%。旅客出行需求有所回升，本集團積極調整航班運力，運力有所增長，各項成本均相應增加。本集團運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本之一。2021年，本集團飛機燃油成本為人民幣205.93億元，同比上升48.79%。主要是由於平均油價同比增長34.38%，增加航油成本人民幣54.17億元；本集團加油量同比增長13.84%，增加航油成本人民幣19.16億元；本集團通過航油套期保值交易，減少航油成本人民幣5.80億元。

2021年，本集團飛機起降費為人民幣102.51億元，同比上升9.86%。主要是由於本集團根據旅客出行需求調增運力，起降架次增加所致。

2021年，本集團折舊及攤銷為人民幣227.18億元，同比上升2.08%。主要是由於本集團資產規模增長所致。

2021年，本集團工資、薪金及福利為人民幣210.61億元，同比上升1.12%。主要是由於本集團運力增長，空勤人員飛行小時費上升所致。

2021年，本集團飛機維修費為人民幣37.83億元，同比上升9.62%。主要是由於本集團運力增長，飛機、發動機日常修理成本增加所致。

2021年，本集團航空餐食供應支出為人民幣16.55億元，同比上升4.15%。主要是由於本集團旅客運輸量增長所致。

2021年，本集團銷售及市場費用為人民幣11.28億元，同比下降28.15%。主要是由於電腦訂座費標準降低及旅客結構變化所致。

2021年，本集團地面服務及其他費用為人民幣5.32億元，同比下降38.99%；主要是由於本集團的非航空業務量減少所致。

2021年，本集團間接營業支出為人民幣37.07億元，同比下降5.67%。主要是由於本集團降本增效，降低相關費用支出所致。

2021年，本集團上繳中國民用航空局（「民航局」）的民航基礎設施建設基金為人民幣8.52億元，2020年無該項開支。主要是由於2020年民航局取消徵收航空公司民航發展基金所致。

## 其他營業收入和利得

2021年，本集團其他營業收入和利得為人民幣60.79億元，同比上升6.69%，主要是由於資產處置收益增加所致。



## 財務收入／支出

2021年，本集團財務收入為人民幣19.58億元，同比減少人民幣7.02億元。主要是由於匯兌收益較2020年減少所致；財務支出為人民幣58.12億元，同比增加人民幣5.99億元。主要是由於借款利息增加所致。

## 年度淨虧損

2021年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣122.14億元；2020年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣118.36億元。2021年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.73元。

## 流動資金狀況與資本結構

截至2021年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,887.90億元，較2020年12月31日上升1.45%；資產負債率為80.21%，較2020年12月31日增加0.99個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣279.10億元，佔資產總額9.66%，較2020年12月31日上升24.06%；非流動資產為人民幣2,608.80億元，佔資產總額90.34%，較2020年12月31日下降0.49%。

截至2021年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,316.38億元，其中流動負債為人民幣858.91億元，佔負債總額的37.08%；非流動負債為人民幣1,457.47億元，佔負債總額的62.92%。

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603.14億元，較2020年12月31日下降15.32%。非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及租賃負債)人民幣1,334.51億元，較2020年12月31日上升18.16%。帶息債務的增加主要是本集團為應對疫情影響，確保流動性安全，融資規模增加所致。

2021年，本集團為應對匯率波動，積極優化本集團債務幣種結構，降低匯率風險。截至2021年12月31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	截至2021年12月31日		折合人民幣 截至2020年12月31日		變動比例(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	156,930	80.99	136,804	74.28	14.71
美元	30,580	15.78	36,642	19.90	-16.54
其他	6,255	3.23	10,722	5.82	-41.66
合計	<u>193,765</u>	<u>100.00</u>	<u>184,168</u>	<u>100.00</u>	<u>5.21</u>

截至2021年12月31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950.89億元，較2020年12月31日的人民幣879.17億元上升8.16%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	2021年	折合人民幣 2020年	變動比例(%)
人民幣	89,168	77,451	15.13
新加坡元	2,349	2,466	-4.74
歐元	1,956	2,664	-26.58
韓元	1,603	1,799	-10.89
日元	—	3,162	-100
美元	13	375	-96.53
合計	<u>95,089</u>	<u>87,917</u>	<u>8.16</u>

截至2021年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣986.76億元，較2020年12月31日的人民幣962.51億元上升2.52%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	2021年	折合人民幣 2020年	變動比例(%)
人民幣	67,762	59,353	14.17
美元	30,567	36,267	-15.72
港幣	230	346	-33.53
日元	67	142	-52.82
新加坡元	6	85	-92.94
其他	44	58	-24.14
合計	<u>98,676</u>	<u>96,251</u>	<u>2.52</u>

## 利率變動

截至2021年12月31日和2020年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,937.65億元和人民幣1,841.68億元(包括長、短期銀行借款，租賃負債，應付債券和超短期融資券)，其中，短期債務的比例分別為31.13%和38.68%，長期帶息債務中大部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2021年12月31日和2020年12月31日，本集團美元債務佔帶息債務總額的比例分別為15.78%和19.90%，人民幣債務佔帶息債務總額的比例分別為80.99%和74.28%。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。本集團通過利率互換合約，降低美元債務中浮動利率的風險。截至2021年12月31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4.95億美元，將於2022年至2025年間期滿；截至2020年12月31日為6.90億美元。

## 匯率波動

截至2021年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為368.35億元，其中美元負債的比例為83.02%。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以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。2021年度，本集團未開展匯率套期保值交易，截至2021年12月31日，本集團無未交割的外匯遠期合約。

## 航油價格波動

2021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。2021年，本集團將航油遠期合約進行平倉，減少航油成本人民幣5.80億元。截至2021年12月31日，本集團無尚未交割的航油遠期合約，截至2020年12月31日約為2.52億美元。

## 資產抵押及或然負債

截至2021年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣319.58億元；截至2020年12月31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，同比增長22.21%。

截至2021年12月31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2021年12月31日，本集團預計未來3年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣249億元，其中2022年至2024年預計資本開支分別為約人民幣95億元、80億元、74億元。

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

## 人力資源

截至2021年12月31日，本集團僱用80,321名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由工資和績效獎金構成。

# 風險分析

## 1. 經貿環境、地緣政治、疫情風險

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、地緣政治衝突或戰爭等，將給事件所在地及其影響範圍的航空市場需求帶來較大影響，此外，上述風險或將推動能源等大宗商品價格大幅波動，影響全球經濟活動，給本公司經營業績和財務狀況造成較大影響。

疫情等突發性公共衛生事件，對航空客運需求造成巨大衝擊，疫情的持續演變存在較大的不確定性，對航空公司的正常運營都產生較大影響。

本集團密切關注國內外宏觀經濟形勢、國際經貿關係、地緣政治局勢、全球疫情發展趨勢等，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對外部經貿環境、地緣政治局勢、疫情發展趨勢帶來的影響。

## 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。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，可能會給本公司未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，本公司作為一家在全球多地上市的公眾公司，本公司所處上市地證券監管法律法規的變化可能會對本公司股東結構、股票的流動性、價格、存續等帶來較大影響和不確定性。

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。

本集團紮實推進安全作風建設，嚴格執行規章制度和運行標準，落實安全生產責任制，加強安全隱患排查治理，完善安全風險防控體系，強化安全管控能力，積極應對安全運行風險。

#### 4. 核心資源風險

行業的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

隨着國內航空市場開放、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，為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。

此外，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。本集團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，主動爭取樞紐和核心市場新增航權和時刻資源，持續優化航線網絡，穩步提升和鞏固樞紐及核心市場份額；通過提升服務品質、提高航班正點率等方式，提升旅客乘機體驗，進一步強化本集團的競爭力。

#### 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之一。國際油價大幅波動將對航油價格水平和燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本公司經營業績。

受疫情影響，2022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2021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10.30億元。

本集團優化運力投放，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。本集團未來將積極研判油價走勢，根據董事會授權，謹慎開展航油套期保值業務。

## 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2021年12月31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	(222)	222	—	—

單位：人民幣百萬元

2021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2021年12月31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	(166)	166	6	(6)

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. 數據及信息安全風險

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。如本集團網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障、內部人員的合規培訓和安全意識缺乏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和本集團信息泄露，對本集團經營業績及品牌形象產生不利影響。

本集團持續推進信息網絡安全項目建設，建立健全信息網絡安全相關技術防護和安全管理機制，強化信息網絡安全管理能力；針對歐盟GDPR法規實施，任命「數據保護官」，做好旅客信息保護；發佈《網絡安全管理手冊》，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、管理、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，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。如本集團主要供應商出現經營異常，發生與本集團業務相關的供應中斷的情況，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，由相應部門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，積極應對供應商相關風險。

## 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。

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，除上述風險之外，自然災害、相關國家頒發通航或人員往來限制政策等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團強化風險管控，積極應對突發風險，盡最大可能減少相關損失，保護本公司股東利益。



## 對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2021年12月31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。

## 2022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2022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。

全球疫情仍在持續，世界經濟復甦動力不足，大宗商品價格高位波動，外部環境更趨複雜嚴峻。全球國與國之間經濟復甦分化，航空業的發展面臨着多重不確定性。一是疫情發展的不確定性，新冠病毒株變種，海外疫情反彈，國內零星散發和局部聚集性疫情時有發生。二是外部環境的不確定性，2022年世界經濟有望保持恢復性增長，但全球低通脹環境正發生明顯改變，地緣政治影響加劇，經濟全球化遭遇逆流。三是行業形勢的不確定性，短期疫情反覆會對服務消費乃至國內經濟造成一定衝擊，市場呈現「慢復甦」的態勢。

2022年，本集團將立足新發展階段，堅持「穩中求進」總基調，在疫情防控常態化條件下，保安全、穩經營、優服務、推改革、強管理、顯擔當。

### ✈ 全力抓好安全運行

本集團將堅決貫徹落實習近平總書記重要指示精神和李克強總理批示精神，牢固樹立安全發展理念，嚴格落實安全責任，矢志踐行安全使命；全面深入開展安全隱患排查治理，全面加強生產運行各環節風險管控；進一步加強制度體系建設，推動「三基」工作與SMS(安全管理體系)等體系深度融合；加強員工隊伍關心關愛，確保隊伍穩定；採取有力舉措，確保本公司安全生產平穩有序。

### ✈ 努力改善經營效益

本集團將做強核心樞紐和重要城市的對飛航線，優化航網協同，提升航網質量；鞏固和提升重點市場份額；密切跟蹤疫情形勢和客流變化，動態調整市場機型配置，做好供給端、需求端雙向調節；加強客運和貨運的聯動，深化航空和鐵路的合作，積極融入上海世界級航空樞紐建設；加強集團客戶拓展，做大新分銷能力NDC<sup>11</sup>平台流量；持續加強產品、渠道創新，增強線上的銷售能力，更加精準把握全年重大會展等活動商機。

<sup>11</sup> NDC：New Distribution Capability新分銷能力，基於NDC模式的分銷系統可以實現航空公司和企業客戶、TMC以及旅行社之間各類航空產品的零售業務無縫銜接。

## ✈ 從嚴從緊防控疫情

本集團堅持「外防輸入、內防反彈」總策略和「動態清零」總方針，強化風險意識和責任意識，毫不鬆懈抓好疫情防控；加強對航空運輸全流程防疫管控，完善國際航班保障的閉環管理；加強對旅客乘機全過程的防護和提醒，加強對員工隔離期間的關心關愛；加大內部監督檢查力度，嚴格落實各項防疫管控要求。

## ✈ 穩步提升服務質量

本集團將深化落實真情服務要求，提升服務質量。做優東航全服務航空母品牌，做強中國聯航經濟型航空子品牌，做大上航獨立子品牌；嚴格落實空地一體化要求，聚焦航班保障、行李運輸服務、全渠道退改服務等，提升服務品質；做好智慧服務和數字出行，提升服務便捷性。

## ✈ 持續做好改革創新

本集團加強董事會規範運行，完善董事會授權機制，進一步落實董事會職權；深化改革專項工程，紮實推進科改示範企業的改革；持續做好數字化轉型，推進「十四五」信息化規劃和科技創新規劃落地；深化組織機構改革，推進營銷服務系統改革、客戶和運行中心改革，調整管控結構，加強聯動，優化工作機制，提升效率。

## ✈ 全面提升精細管理

本集團提升精細運行管控水平，提高空管協調能力和生產指揮效率，加強航班動態處置能力；提升精細財務管理水平，深入推進業財融合，進一步降本增效；提升合規和風險管理水平，完善合規管理和風險防控工作機制，積極應對疫情境外輸入風險、經營風險、流動性風險、網絡安全風險等。

## ✈ 積極彰顯企業擔當

本集團牢記企業的使命和擔當，積極履行社會責任。毫不鬆懈抓好常態化疫情防控，為社會經濟發展貢獻東航力量；部署本集團「雙碳」戰略，堅持綠色低碳發展，統籌推進「雙碳」工作；持續推進雲南滄源、雙江兩縣等對口幫扶地區鄉村振興，努力實現共同富裕。

## 機隊規劃

### 2022年至2024年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2022年		2023年		2024年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	5	—	4	—	—	—
A350系列	6	—	3	—	—	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	22	7	13	4	—	14
B737系列	—	5	—	12	—	9
ARJ系列	10	—	9	—	9	—
C919系列	3	—	2	—	—	—
合計	<u>46</u>	<u>12</u>	<u>31</u>	<u>16</u>	<u>9</u>	<u>23</u>

註：

1. 截至本報告發佈日，B737 MAX 8機型處於停飛狀態，該機型的交付計劃暫未列入未來規劃；
2. 根據已確認的訂單，本集團在2025年計劃退出37架飛機，暫無引進計劃；
3. 本集團對部分飛機引進做了優化和調整，本集團不排除將根據外部環境和市場情況的變化以及本集團運力規劃等適時調整飛機引進和退出計劃。

# 股份

## 1、截至2021年12月31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	13,697,662,301	72.57
1. 有限售條件流通股	3,889,176,619	20.60
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	51.97
二 H股	5,176,777,777	27.43
1. 有限售條件流通股	517,677,777	2.74
2. 無限售條件流通股	4,659,100,000	24.69
三 股份總數	18,874,440,078	100.00

附註：

於2021年12月31日，本公司A股總數13,697,662,301股，其中有限售條件流通股為3,889,176,619股（其中273,972,602股為中國國有企業結構調整基金股份有限公司所持有；1,120,273,142股為均瑤集團、均瑤集團非全資附屬公司吉祥航空及吉祥航空全資附屬公司上海吉道航企業管理有限公司所持有；2,494,930,875股為中國東航集團持有），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18,874,440,078股。

## 重要事項

### 1. 股息

2022年3月30日，本公司董事會2022年第2次例會審議通過本公司2021年度利潤分配預案，建議本公司2021年度不分配利潤。

本公司獨立非執行董事認為本公司2021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2021年利潤分配預案提交本公司2021年度股東周年大會審議。

本預案尚需提交本公司2021年度股東周年大會審議。

### 2. 購入、出售或贖回證券

2021年，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）。

### 3. 非公開發行A股

2021年11月9日，本公司完成向中國東航集團非公開發行A股2,494,930,875股，募集資金約人民幣108.28億元。本次募集資金適用情況均符合本公司披露的募集資金使用計劃。

### 4. 重大訴訟

截至2021年12月31日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

## 5. 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2021年12月31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》、《董事會航空安全與環境委員會工作細則》等，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

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

截至2021年12月31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。

## 6. 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2021年12月31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。

## 7. 人員變動情況

詳情請參見本公司於2021年1月18日、1月26日、3月29日、3月30日及6月23日在香港聯交所網站刊登的公告。

### 新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
席晟	2021年1月18日	董事會聘任	副總經理
周啓民	2021年1月18日	董事會聘任	副總經理
姜疆	2021年1月26日	董事會聘任	航空安全與環境委員會委員
董學博	2021年1月26日	董事會聘任	審計和風險管理委員會委員
蔡洪平	2021年1月26日	董事會聘任	規劃發展委員會委員 在審議薪酬事項時履行 提名與薪酬委員會主席 職責
郭麗君	2021年3月29日	股東大會選舉	監事會主席
林萬里	2021年3月30日	監事會選舉	監事會主席
孫錚	2021年6月23日	股東大會選舉	董事
	2021年6月23日	股東大會選舉	獨立非執行董事
		董事會聘任	審計和風險管理委員會 委員、主席
		董事會聘任	航空安全與環境委員會 委員
陸雄文	2021年6月23日	股東大會選舉	獨立非執行董事
		董事會聘任	提名與薪酬委員會委員
		董事會聘任	規劃發展委員會委員

### 離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
席晟	2021年1月18日	工作職責調整	監事 監事會主席
姜疆	2021年1月18日	工作安排	副總經理
邵瑞慶	2021年6月23日	任期屆滿	獨立非執行董事 審計和風險管理委員會 委員、主席
董學博	2021年6月23日	工作安排	航空安全與環境委員會 委員
蔡洪平	2021年6月23日	工作安排	提名與薪酬委員會委員 規劃發展委員會委員

8. 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
陸雄文	上海新黃浦實業集團 股份有限公司	獨立董事	2018年12月	2022年2月
姜疆	中國聯合航空有限公司	董事長	2022年1月	
	一二三航空有限公司	執行董事	2017年4月	2021年6月
	中國東方航空武漢 有限責任公司	董事長	2019年5月	2021年2月
郭麗君	東航國際融資租賃 有限公司	董事長	2021年4月	
方照亞	東航國際融資租賃 有限公司	董事	2021年8月	
	東方航空物流有限公司	董事	2021年9月	
周華欣	東航大酒店有限公司	執行董事	2018年5月	2021年3月
席晟	東方航空食品投資 有限公司	董事長	2019年11月	2021年11月
	中國東方航空江蘇 有限公司	董事長	2020年1月	2021年5月
	東方航空進出口 有限公司	董事長	2020年4月	2021年10月
周啓民	東方航空雲南有限公司	董事長	2020年9月	2021年4月
馮德華	分海有限公司	董事長	2021年7月	
	中國物流集團有限公司	董事	2022年1月	
成國偉	東方航空技術有限公司	董事長	2021年9月	
劉鐵祥	上海航空有限公司	董事長	2020年6月	2021年9月
	東航技術應用研發中心 有限公司	董事長	2020年12月	2021年9月
	一二三航空有限公司	董事長	2021年7月	2021年9月
汪健	東方航空產業投資 (盧森堡)有限公司	董事長	2017年7月	2021年7月
邵瑞慶	華域汽車系統股份 有限公司	獨立董事	2015年5月	2021年6月
	西藏城市發展投資股份 有限公司	獨立董事	2015年5月	2021年5月
	中華企業股份有限公司	獨立董事	2021年6月	
	中遠海運發展股份 有限公司	獨立董事	2021年6月	



## 9. 2021年度股東周年大會

2021年度股東周年大會之通告(當中載有2021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。

## 10. 其他

本公司提述以下內容：

- (1) 2021年2月2日，本公司第九屆董事會第9次普通會議審議通過了向中國東航集團非公開發行A股股票的相關議案。2021年3月29日，本公司2021年第一次臨時股東大會審議通過了該議案。2021年11月9日，本公司已完成本次非公開發行股票工作。詳情請參見本公司於2021年2月2日、3月29日、11月10日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (2) 2021年3月30日，本公司第九屆董事會2021年第2次例會審議通過《關於聘任公司2021年度財務報告審計師及內部控制審計師的議案》，同意聘任普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司2021年度國內(A股)、美國(ADR)財務報告審計師以及2021年度內部控制審計師，聘任羅兵咸永道會計師事務所為本公司2021年度香港(H股)財務報告審計師。2021年6月23日，本公司2020年度股東大會通過了該議案。詳情請參見本公司於2021年3月30日和6月23日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (3) 2021年6月23日，本公司第九屆董事會第12次普通會議審議通過了《關於調整與東航物流2021年度和2022年度貨運物流相關保障服務日常關聯交易金額預估上限的議案》，同意將本公司與東航物流2021年度和2022年度貨運物流業務保障服務持續關連交易金額預估上限由人民幣3.3億元和3.5億元調整為人民幣4.5億元和4.6億元；本公司與東航物流2021年度和2022年度貨站業務保障服務日常關聯交易金額預估上限由人民幣5.9億元和6.3億元調整為人民幣8億元和8.3億元。詳情請參見本公司於2021年6月23日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (4) 2021年6月23日，本公司第九屆董事會第12次普通會議審議通過了《調整與中貨航2021年度和2022年度客機貨運業務獨家經營日常關聯交易金額預估上限的議案》，將2021年度和2022年度持續關連交易金額預估上限分別由人民幣50億元、52億元調整為人民幣90億元、80億元。2021年8月27日，本公司2021年第二次臨時股東大會審議通過了該議案。詳情請參見本公司於2021年6月23日和8月27日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。

- (5) 2021年6月23日，本公司第九屆董事會第12次普通會議審議通過《關於公司轉讓餐車和機供品資產關聯交易的議案》。2021年8月30日，本公司及下屬上海航空有限公司、東方航空雲南有限公司、中國東方航空江蘇有限公司和中國東方航空武漢有限責任公司與東方航空食品投資有限公司(以下簡稱「東航食品」)簽署《東方航空食品投資有限公司受讓中國東方航空股份有限公司餐車、機供品資產協議書》，將其所擁有的餐車及適合轉讓的機供品資產合計人民幣12,341.2萬元(不含稅)轉讓給東航食品。詳情請參見本公司於2021年6月23日和8月30日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (6) 2021年6月23日，本公司第九屆董事會第12次普通會議審議通過《關於公司對東方航空食品投資有限公司增資的議案》。2021年9月30日，本公司與控股股東中國東航集團及其下屬控股子公司東航食品簽署《東方航空食品投資有限公司增資協議》，本公司與中國東航集團按股權比例以現金方式對東航食品增資人民幣3.1億元，其中本公司出資人民幣1.395億元，中國東航集團出資人民幣1.705億元。詳情請參見本公司於2021年6月23日和9月30日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (7) 2021年7月8日，本公司的香港全資子公司東航海外(香港)有限公司在境外發行期限為5年、年利率為2.00%、5億新加坡元信用增強債券。詳情請參見本公司於2021年7月9日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (8) 2021年8月30日，本公司第九屆董事會2021年第4次例會審議通過了《調整2021年度和2022年度物業租賃和代建代管業務日常關聯交易金額預估上限的議案》，同意將本公司2021年度和2022年度物業租賃和代建代管業務持續關連交易金額預估上限由人民幣2.8億元、2.8億元調整為人民幣2.87億元、3.30億元，2021年度和2022年度物業租賃所涉及的使用權資產總值金額預估上限由人民幣4.32億元、3.24億元調整為人民幣7.35億元、8.28億元。詳情請參見本公司於2021年8月30日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。
- (9) 2022年3月21日，本公司下屬雲南有限公司一架波音737客機在執行昆明—廣州航班任務時失事。飛機失事後，本公司高度重視，立即啓動應急機制，全力開展救援及善後工作。詳情請參見本公司於2022年3月21日在上海證券交易所網站及香港聯交所網站發佈的公告。

(10) 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2021年12月31日止的實際發生額列示如下：

單位：人民幣千元

交易項目	2021全年 發生額	2021年 關聯交易 年度上限
金融服務 — 最高存款餘額	12,268,951	13,000,000
金融服務 — 最高貸款餘額	6,000,000	13,000,000
(根據《上海證券交易所股票上市規則》)		
航空食品相關服務和航空機供品供應保障 相關服務 — 接受服務	1,636,353	4,310,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人 — 年度租金	2,250	8,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人 — 使用權資產總值	2,110	190,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為出租人 — 年度租金	47,862	90,000
航空配套服務 — 應付總金額	438,111	1,640,000
航空配套服務 — 使用權資產總值 <sup>註1</sup>	282,397	1,996,000
外貿進出口服務	135,144	840,000
物業租賃和代建代管服務	230,944	287,000
物業租賃和代建代管服務 — 使用權資產總值 <sup>註2</sup>	272,816	735,000
廣告委託代理服務	25,414	73,000
飛機融資租賃服務 — 租金總額及手續費 <sup>註3</sup>	11,339,489	52.31億美元 或等值人民幣
飛機融資租賃服務 — 使用權資產總值 <sup>註4</sup>	11,061,374	20,712,000
飛機經營租賃服務 — 年度租金 <sup>註5</sup>	384,792	963,000
飛機經營租賃服務 — 租金總額 <sup>註6</sup>	—	4,586,000
飛機經營租賃服務 — 使用權資產總值 <sup>註7</sup>	—	4,016,000
貨運物流業務保障服務 — 提供服務	273,166	450,000
貨站業務保障服務 — 接受服務	369,407	800,000
客機貨運業務獨家經營服務	8,308,995	9,000,000
AFK航空運輸合作保障服務 — 收取金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	13,831	1,320,000
AFK航空運輸合作保障服務 — 支付金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	65,361	1,000,000
航空信息技術服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	229,530	1,500,000

註1：航空配套服務2021年關連交易發生額是2021年末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；

註2：物業租賃和代建代管服務2021年關連交易發生額是2021年末物業租賃所涉及的使用權資產總值；

註3：飛機融資租賃服務2021年關連交易發生額是2021年新引進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2021年關連交易發生額是2021年新引進融資租賃飛機的使用權資產總值；

註5：飛機經營租賃服務2021年關連交易發生額是2021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2021年關連交易發生額是2021年新引進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2021年關連交易發生額是2021年新引進經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值。

## 11. 刊發2021年度業績公告

本公司的2021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  
2022年3月30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)、林萬里(董事)、蔡洪平(獨立非執行董事)、董學博(獨立非執行董事)、孫錚(獨立非執行董事)、陸雄文(獨立非執行董事)及姜疆(職工董事)。