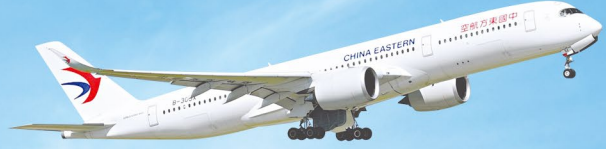




中國東方航空
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力



2022

中期報告



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



混合產品

源自負責任的
森林資源的紙張

FSC® C020557



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	Air France-KLM，官網： https://www.airfranceklm.com/
審計和風險管理委員會	本公司董事會審計和風險管理委員會
可用貨郵噸公里	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	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	每一航段可提供業載與該航段距離的乘積之和
董事會	本公司董事會
民航局	中國民用航空局，官網： http://www.caac.gov.cn/
中國東航集團	中國東方航空集團有限公司，系本公司控股股東、關連方
東航金控	東航金控有限責任公司，系中國東航集團下屬全資公司，本公司股東、關連方
東航國際	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、關連方
中貨航	中國貨運航空有限公司，系東航物流的下屬控股公司、本公司關連方
東航股份、公司、本公司	中國東方航空股份有限公司
中聯航	中國聯合航空有限公司，系本公司下屬全資公司
疫情	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	中國證券監督管理委員會，官網： http://www.csrc.gov.cn/
達美	Delta Air Lines Inc，IATA二字代碼DL，系本公司股東，官網： https://www.delta.com/
董事	本公司董事
東航食品	東方航空食品投資有限公司，系中國東航集團下屬控股子公司，本公司關連方
東航產投	東方航空產業投資有限公司，系中國東航集團下屬全資公司、本公司關連方
東航江蘇	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	東航海外(香港)有限公司，系本公司下屬全資公司

釋義

東航武漢	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	東方航空雲南有限公司，系本公司下屬控股公司
東航投資	上海東航投資有限公司，系中國東航集團下屬全資子公司，本公司關連方
東航物流	東方航空物流股份有限公司，系東航產投下屬控股公司、本公司關連方
東方萬里行	東方萬里行是本公司設計的一項全球性常旅客獎勵計劃
東航技術	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
報告期末	2022年6月30日
貨郵載運率	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
貨運噸公里收益	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比
本集團	本公司及其附屬公司
HKSCC	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	香港聯合證券交易所有限公司，官網： http://www.hkex.com.hk/
IATA	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，官網： http://www.iata.org/
日航	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： http://www.jal.com/
吉祥航空	上海吉祥航空股份有限公司，IATA二字代碼HO，官網： http://www.juneyaoair.com/ ，系本公司關連方
均瑤集團	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關連方
吉祥香港	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關連方
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
一二三航	一二三航空有限公司，系本公司下屬全資公司
綜合載運率	運輸總周轉量與可用噸公里之比
客座率	旅客周轉量與可用座公里之比
客運人公里收益	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
澳航	Qantas Airways Ltd，IATA二字代碼QF，官網： https://www.qantas.com/

報告期	2022年1月1日至2022年6月30日
東航研發中心	東航技術應用研發中心有限公司，系本公司下屬全資公司
貨郵載運噸公里	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	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	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	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
上海航空或上航	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
上海飛培	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	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、本公司關連方
上交所	上海證券交易所，官網： http://www.sse.com.cn/
天合聯盟	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，官網： http://www.skyteam.com/
貨郵載運量	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2022年6月30日止6個月經董事會及審計和風險管理委員會於2022年8月30日審議通過的按國際財務報告準則所編製的中期財務業績，以及2021年度的同期比較數據。

本集團截至2022年6月30日止6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2022年6月30日止6個月的中期財務業績。

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。

公司打造精簡高效的現代化機隊，通過運營755架(其中包括公務機5架)平均機齡約8.1年的客運飛機，圍繞上海、北京核心樞紐和西安、昆明區域樞紐，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

註：劉紹勇先生已於2022年8月辭任本公司及中國東航集團董事長、董事等職務，本公司及中國東航集團已分別召開董事會會議審議同意本公司副董事長、總經理，中國東航集團董事、總經理李養民先生代行本公司及中國東航集團董事長及法定代表人職責，待本公司及中國東航集團根據相關法律法規確定新任法定代表人之後，將及時辦理工商變更登記。

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
微信小程序	中國東方航空
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：中國東航	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：CEA	股票代碼：CEA

聯繫人和聯繫方式

	董事會秘書、公司秘書及授權代表	證券事務代表
聯繫人	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	021-22330932	021-22330932
傳真	021-62686116	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com	ir@ceair.com

截至本報告發佈日

董事

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)
姜 疆(職工董事)

監事

郭麗君(監事會主席)
方照亞(監事)曾用名(方召亞)
周華欣(職工監事)

高級管理人員

李養民(副董事長、總經理)
席 晟(副總經理)曾用名(席興旺)
周啓民(副總經理、財務總監)
馮德華(副總經理)
成國偉(副總經理)
劉鐵祥(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

李養民
汪 健

法律顧問

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

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
上海市浦東新區楊高南路188號

主要香港營業地址

香港金鐘道95號統一中心19樓D室

營業執照相關情況

本公司營業執照統一社會信用代碼為：
913100007416029816

中期財務資料

中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二二年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
收入	6	19,354	34,710
其他營業收入和利得	7	1,813	3,031
營業支出			
折舊及攤銷		(10,656)	(11,214)
飛機燃料		(8,960)	(9,773)
工資、薪金及福利		(9,645)	(10,705)
飛機起降費		(2,896)	(5,399)
飛機維修費		(1,430)	(1,728)
航空餐食供應		(439)	(876)
銷售及市場費用		(308)	(773)
地面服務及其他費用		(213)	(487)
低值和短期租賃租金		(288)	(36)
民航基礎設施建設基金		(226)	(481)
金融資產減值損失		(8)	(3)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(6)	3
間接營業支出		(1,808)	(1,742)
營業支出總額		(36,883)	(43,214)
經營虧損		(15,716)	(5,473)
攤佔聯營公司業績		7	23
攤佔合營公司業績		(30)	(9)
財務支出	8	(4,466)	(2,771)
財務收入		210	950
稅前虧損		(19,995)	(7,280)
稅項	9	21	1,882
期間淨虧損		(19,974)	(5,398)
期間淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(18,736)	(5,208)
非控制性權益		(1,238)	(190)
		(19,974)	(5,398)
期間本公司權益持有者應佔每股虧損			
— 基本及攤薄(人民幣)	11	(0.99)	(0.32)

中期財務資料
中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二二年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
附註		
期間淨虧損	(19,974)	(5,398)
其他綜合收益		
以後期間重分類至損益的其他綜合收益		
現金流量套期，扣除稅項	119	(264)
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：	(63)	42
設定受益計劃精算損失，扣除稅項	13	(30)
稅後其他綜合收益	69	(252)
期間總綜合收益	(19,905)	(5,650)
期間總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	(18,662)	(5,457)
非控制性權益	(1,243)	(193)
	(19,905)	(5,650)

第15至46頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期財務資料

中期簡明合併資產負債表

於二零二二年六月三十日

	附註	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	13	90,349	93,242
投資性房地產		114	118
使用權資產	14	122,486	126,875
無形資產	15	11,678	11,713
飛機預付款		12,544	12,165
投資於聯營公司		1,782	1,777
投資於合營公司		454	484
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		373	457
衍生金融工具		48	—
遞延稅項資產		9,601	9,580
其他非流動資產		4,468	4,469
		253,897	260,880
流動資產			
飛機設備零件		1,831	1,799
應收賬款	16	1,241	974
預付款及其他應收款		7,287	12,089
按公允價值計入損益的金融資產		78	84
衍生金融工具		64	—
限制性銀行存款		14	12
現金及現金等價物		27,825	12,950
劃分為持有待售的資產		2	2
		38,342	27,910
流動負債			
應付賬款及應付票據	17	2,604	2,454
其他應付款及預提費用		17,752	18,745
合同負債		3,285	3,287
借款的流動部分	18	64,339	44,999
租賃負債的流動部分	19	16,083	16,350
應付稅項		4	55
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		52	—
衍生金融工具		—	1
		104,119	85,891
淨流動負債		(65,777)	(57,981)
總資產減流動負債		188,120	202,899

中期財務資料
中期簡明合併資產負債表

於二零二二年六月三十日

	附註	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
非流動負債			
借款	18	60,949	50,792
租賃負債	19	77,137	82,126
飛機及發動機退租檢修準備		7,353	7,270
合同負債		912	899
衍生金融工具		—	45
退休後福利準備		2,302	2,367
其他長期負債		2,220	2,248
		150,873	145,747
淨資產		37,247	57,152
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	20	18,874	18,874
— 儲備		16,079	34,741
		34,953	53,615
非控制性權益		2,294	3,537
總權益		37,247	57,152

第15至46頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期財務資料

中期簡明合併權益變動表

截至二零二二年六月三十日止六個月

	本公司權益持有者攤佔權益				非控制性 權益	總權益	
	附註	股本 人民幣百萬元	儲備 人民幣百萬元	(累計虧損)/ 留存收益			小計 人民幣百萬元
				人民幣百萬元			
於二零二二年一月一日 (經審計)		18,874	41,571*	(6,830)*	53,615	3,537	57,152
綜合收益：							
期間虧損		—	—	(18,736)	(18,736)	(1,238)	(19,974)
其他綜合收益		—	74	—	74	(5)	69
期間總綜合收益		—	74	(18,736)	(18,662)	(1,243)	(19,905)
於二零二二年六月三十日 (未經審計)		18,874	41,645*	(25,566)*	34,953	2,294	37,247
於二零二一年一月一日 (經審計)		16,379	34,643	5,227	56,249	2,905	59,154
綜合收益：							
期間虧損		—	—	(5,208)	(5,208)	(190)	(5,398)
其他綜合收益		—	(249)	—	(249)	(3)	(252)
期間總綜合收益		—	(249)	(5,208)	(5,457)	(193)	(5,650)
少數股東注資		—	(689)	—	(689)	1,717	1,028
出售指定為按公允價值 計入其他綜合收益的 權益投資		—	(106)	106	—	—	—
於二零二一年六月三十日 (未經審計)		16,379	33,599	125	50,103	4,429	54,532

* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣160.79億元，並計入簡明合併資產負債表內(二零二一年十二月三十一日：347.41億元)。

第15至46頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期財務資料

中期簡明合併現金流量表

截至二零二二年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
經營活動的現金流量			
經營(使用)/產生的現金	24	(1,518)	8,353
已付所得稅		(57)	(84)
經營活動(使用)/產生產生的淨現金		(1,575)	8,269
投資活動的現金流量			
購買不動產、工廠及設備及其他非流動資產		(2,490)	(6,193)
處置不動產、工廠及設備所得款		137	—
處置子公司、合營公司及聯營公司		—	157
處置指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資所得款		—	141
已收股利		6	96
交割衍生金融工具支付的現金		—	(31)
關聯方貸款償還		2	3
轉讓購買權所收到的現金		474	3,856
投資活動使用的淨現金		(1,871)	(1,971)

中期財務資料
中期簡明合併現金流量表

截至二零二二年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
附註		
融資活動的現金流量		
償還短期融資券	(22,000)	(40,500)
償還短期借款	(30,469)	(13,000)
發行短期融資券收到的現金	35,500	22,000
借入短期借款	32,800	21,442
借入長期借款	14,300	17,938
償還租賃負債本金	(8,531)	(9,007)
發行長期債券收到的現金	3,500	8,996
償還長期融資券	(3,000)	(2,973)
已付利息	(2,872)	(2,617)
償還長期借款	(890)	(954)
非控制性權益增資	—	284
交割衍生金融工具支付的現金	(24)	—
融資活動產生的淨現金	18,314	1,609
現金及現金等價物淨增加	14,868	7,907
期初現金及現金等價物	12,950	7,651
現金及現金等價物匯兌差異	7	(11)
期末現金及現金等價物	27,825	15,547

第15至46頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

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。

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」)於二零二二年八月三十日批准刊發。

2. 編製基準

本未經審計的中期簡明合併財務資料，包括二零二二年六月三十日的中期簡明合併資產負債表與截至二零二二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二零二一年十二月三十一日止年度的合併財務報表一併閱讀。

截至二零二二年六月三十日止六個月期間，本集團淨虧損人民幣199.74億元，於二零二二年六月三十日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣657.77億元。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：

- 於二零二二年六月三十日，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製本財務資料。

3. 會計政策的變動及披露

編製中期簡明合併財務資料與編製本集團截至二零二一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，惟對所得稅的估計除外，中期期間採用適用於預期年度總收益的稅率，並採用以下修訂後的國際財務報告準則（「IFRSs」），截至二零二二年十二月三十一日止財政年度生效，如下所述。

(a) 本集團採用的新訂和已修改的準則

國際會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《國際財務報告準則》修訂本。

- 國際會計準則第16號之修訂 — 物業、廠房及設備：達到預定可使用狀態前取得的收益
- 國際財務報告準則第3號之修訂 — 對概念框架的引用
- 國際會計準則第37號之修訂 — 虧損合同 — 合同履約成本
- 二零一八年至二零二零年國際財務報告準則年度改進項目

自二零二二年一月一日開始採用上述新訂和已修改的準則未對本集團截至二零二二年六月三十日止六個月的經營業績和財務狀況產生重大影響。

(b) 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

一些新的會計準則、修訂和解釋已發佈，但對於自二零二二年一月一日開始的財政年度而言並非強制性的，並且本集團並未提前採用。

4. 重要會計政策摘要

編製中期財務資料需要管理層作出判斷、估計和假設，這些判斷、估計和假設會影響會計政策的應用以及資產和負債、收入和費用的報告金額。實際結果可能與這些估計不同。

在編製該未經審核簡明合併中期財務資料時，管理層在應用本集團會計政策時作出的重大判斷及估計不確定性的主要來源與適用於截至二零二一年十二月三十一日止年度的綜合財務報表的判斷相同。

5. 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彙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」。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

5. 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)

分部之間的交易按與無關聯協力廠商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專案已列示於附註5(c)。

截至二零二二年六月三十日止六個月的分部業績如下列示：

	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)	未分配專案* 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
分部收入(附註6)					
對外客戶的報告分部收入	19,277	77	—	—	19,354
分部間收入	—	358	(358)	—	—
報告分部收入	19,277	435	(358)	—	19,354
報告分部稅前虧損	(19,958)	(9)	—	(28)	(19,995)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	10,526	130	—	—	10,656
金融工具減值損失	8	—	—	—	8
利息收入	216	—	(6)	—	210
利息支出	3,051	11	(6)	—	3,056
資本性支出	4,570	24	—	—	4,594

5. 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)

截至二零二一年六月三十日止六個月的分部業績如下列示：

	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)	未分配專案* 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
分部收入(附註6)					
對外客戶的報告分部收入	34,611	99	—	—	34,710
分部間收入	—	372	(372)	—	—
報告分部收入	34,611	471	(372)	—	34,710
報告分部稅前(虧損)/利潤	(7,216)	66	—	(130)	(7,280)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	11,078	136	—	—	11,214
金融工具減值損失	3	—	—	—	3
利息收入	130	—	(7)	—	123
利息支出	2,770	8	(7)	—	2,771
資本性支出	14,575	110	—	—	14,685

於二零二二年六月三十日和二零二一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	未分配專案* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於二零二二年六月三十日(未經審計)					
報告分部資產	285,652	4,377	(2,831)	2,799	289,997
報告分部負債	255,407	2,416	(2,831)	—	254,992
於二零二一年十二月三十一日(經審計)					
報告分部資產	280,976	4,376	(1,606)	2,802	286,548
報告分部負債	230,799	2,398	(1,606)	47	231,638

- * 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其他綜合收益的權益投資的股利。

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

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
境內(中國，不包括港澳台地區)	14,104	29,764
國際	5,070	4,743
港澳台地區	180	203
	19,354	34,710

- (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。

5. 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資料之差異調節：

	註釋	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
收入			
報告分部收入總額		19,354	34,710
合併收入		19,354	34,710

	註釋	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
稅前虧損			
報告分部稅前虧損		(19,995)	(7,280)
稅前合併虧損		(19,995)	(7,280)

	註釋	二零二二年	二零二一年
		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)
資產			
報告分部資產總額		289,997	286,548
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(i)	2,242	2,242
合併資產		292,239	288,790

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

5. 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資料之差異調節：(續)

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
負債		
報告分部負債總額	254,992	231,638
合併負債	254,992	231,638

註釋：

- (i) 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) 季節性波動

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。

6. 收入

關於收入的分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
客戶合同收入	19,254	34,582
其他來源的收入	—	—
租金收入	100	128
	19,354	34,710

6. 收入(續)

客戶合同收入的收入拆分資訊：

截至二零二二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 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	13,899	—	13,899
— 貨運及郵運	3,910	—	3,910
退票與佣金服務收入	462	—	462
地勤服務收入	275	—	275
其他	631	77	708
客戶合約收入總計	19,177	77	19,254
地區分佈收入			
中國境內(不含港澳台地區)	13,927	77	14,004
國際	5,070	—	5,070
港澳台地區	180	—	180
客戶合約收入總計	19,177	77	19,254

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

6. 收入(續)

客戶合同收入的收入拆分資訊：(續)

截至二零二一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 人民幣百萬元 (未經審計)	總計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	28,466	—	28,466
— 貨運及郵運	3,945	—	3,945
退票佣金服務收入	1,055	—	1,055
地勤服務收入	440	—	440
其他	577	99	676
客戶合約收入總計	34,483	99	34,582
地區分佈收入			
中國境內(不含港澳台地區)	29,537	99	29,636
國際	4,743	—	4,743
港澳台地區	203	—	203
客戶合約收入總計	34,483	99	34,582

7. 其他營業收入和利得

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
合作航線收入(註釋(a))	1,010	1,924
航線補貼(註釋(b))	438	383
其他補貼收入(註釋(c))	284	499
處置物業、廠房及設備及使用權資產的收益	12	—
無須退還的團體訂票款	3	56
出售附屬公司、聯營公司和合營公司的收益	—	112
其他	66	57
	1,813	3,031

- (a) 合作航線收入系本集團為支援地方經濟發展，加強和地方政府合作，根據雙方協定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) 截至二零二二年和二零二一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

截至二零二二年六月三十日止六個月

8. 財務支出

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃負債利息	1,689	1,618
銀行借款利息	843	723
債券及融資券利息	656	620
退休後福利準備利息	35	42
利率互換利息	24	30
減：資本化為飛機預付款的金額	(191)	(262)
	3,056	2,771
匯兌淨損失(註釋(b))	1,410	—
	4,466	2,771

註釋：

- (a) 截至二零二二年六月三十日止六個月，資本化利息採用的加權平均年利率為3.57% (截至二零二一年六月三十日止六個月：3.61%)。
- (b) 匯兌損失主要來源於本集團以外幣計量的租賃負債及借款的匯兌轉換。

9. 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	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅	19	87
遞延稅項	(40)	(1,969)
	(21)	(1,882)

根據《關於延續西部大開發企業所得稅政策的公告》(財政部稅務總局國家發展改革委公告2020年第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》中規定的產業專案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。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(二零二一年：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%(二零二一年：25%)。

10. 股息

本公司董事會建議截至二零二二年六月三十日止六個月未派發任何股息(截至二零二一年六月三十日止六個月：無)。

11. 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18,736百萬元和截至二零二二年六月三十日止六個月內已發行的加權平均股數18,874百萬股計算。截至二零二二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(截至二零二一年六月三十日止六個月：無)。

12. 利潤轉撥

截至二零二二年六月三十日止六個月，本公司並無至法定儲備之轉撥(截至二零二一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

截至二零二二年六月三十日止六個月

13. 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)
於二零二二年一月一日賬面值	73,058	20,184	93,242
增加	887	285	1,172
從使用權資產轉入(附註14)	195	—	195
本期計提折舊	(3,464)	(642)	(4,106)
本期處置	(51)	(103)	(154)
於二零二二年六月三十日賬面值	70,625	(19,724)	(90,349)

	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)
於二零二一年一月一日賬面值	80,959	20,084	101,043
增加	1,702	1,211	2,913
從使用權資產轉入(附註14)	409	—	409
本期計提折舊	(4,094)	(780)	(4,874)
本期處置	(516)	(142)	(658)
於二零二一年六月三十日賬面值	78,460	20,373	98,833

14. 使用權資產

	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)
於二零二二年一月一日賬面值	122,811	4,064	126,875
增加	1,813	325	2,138
轉至固定資產(附註13)	(195)	—	(195)
本期處置	(206)	(33)	(239)
本期計提折舊	(5,668)	(425)	(6,093)
於二零二二年六月三十日賬面值	118,555	3,931	122,486

	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)
於二零二一年一月一日賬面值	115,678	2,532	118,210
增加	8,779	1,327	10,106
轉至固定資產(附註13)	(409)	—	(409)
本期處置	(673)	(11)	(684)
本期計提折舊	(5,532)	(443)	(5,975)
於二零二一年六月三十日賬面值	117,843	3,405	121,248

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

15. 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)
於二零二二年一月一日賬面值	11,270	443	11,713
增加	—	62	62
攤銷	—	(97)	(97)
於二零二二年六月三十日賬面值	11,270	408	11,678
	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)
於二零二一年一月一日賬面值	11,270	448	11,718
增加	—	116	116
攤銷	—	(100)	(100)
處置	—	(1)	(1)
於二零二一年六月三十日賬面值	11,270	463	11,733

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。

16. 應收賬款

於報告期末，根據發票／賬單日，應收賬款的賬齡分析如下：

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款	1,320	1,051
減：減值撥備	(79)	(77)
	1,241	974

截至二零二二年六月三十日止六個月

16. 應收賬款(續)

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	1,021	919
九十一日至一百八十日	132	39
一百八十一日至三百六十五日	74	9
超過三百六十五日	14	7
	1,241	974

17. 應付賬款及應付票據

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	2,364	2,338
九十一日至一百八十日	96	6
一百八十一日至三百六十五日	55	16
一年至兩年	24	15
超過兩年	65	79
	2,604	2,454

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

18. 借款

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 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(註釋(a))		
— 有抵押	15,505	16,401
— 無抵押	26,050	11,750
有擔保債券	3,898	8,648
無擔保債券(註釋(b))	15,496	13,993
	60,949	50,792
流動部份		
長期銀行借款(註釋(a))		
— 有抵押	1,884	1,910
— 無抵押	216	211
有擔保債券	6,494	1,828
無擔保債券(註釋(b))	2,222	3,436
短期銀行借款(註釋(c))		
— 無抵押	39,957	37,614
短期融資券(註釋(d))	13,566	—
	64,339	44,999
	125,288	95,791

註釋：

- (a) 於二零二二年六月三十日，本集團銀行抵押借款由賬面價值為人民幣21,212百萬元的相關飛機作為抵押，借款本金將於2022年至2045年期間分期償還。長期銀行借款的利息位於0.10%至3.90%的區間。
- (b) 截至二零二二年六月三十日止六個月，本公司償還下述30億人民幣債券：

	發行日期	發行金額	利率
三年期中期票據	2019年3月5日	人民幣30億	3.70%

18. 借款 (續)

註釋：(續)

(b) (續)

本公司於二零二二年四月十三日和四月十五日發行如下中期票據，發行金額共計人民幣35億，每年付息一次。

	面值	發行日期	債券期限	發行金額	利率
三年期中期票據	人民幣100元	2022年4月13日	3年	人民幣20億	2.92%
三年期中期票據	人民幣100元	2022年4月15日	3年	人民幣15億	2.92%

(c) 短期銀行借款的利率位於2.00%至2.96%間。

(d) 於二零二二年六月三十日，超短期融資券明細如下：

	發行金額	債券期限	發行日期	利率
中國東方航空股份有限公司2022年度第四期超短期融資券	人民幣10億	180天	19/01/2022	2.20%
中國東方航空股份有限公司2022年度第十期超短期融資券	人民幣40億	180天	30/03/2022	2.12%
中國東方航空股份有限公司2022年度第十一期超短期融資券	人民幣25億	90天	12/04/2022	2.00%
中國東方航空股份有限公司2022年度第十二期超短期融資券	人民幣40億	90天	13/04/2022	2.00%
中國東方航空股份有限公司2022年度第十三期超短期融資券	人民幣20億	91天	18/04/2022	2.00%

19. 租賃負債

	最低租金 之現值		最低租金 之現值	
	二零二二年 六月三十日	二零二二年 六月三十日	二零二一年 十二月三十一日	二零二一年 十二月三十一日
	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 (經審計)	人民幣百萬元 (經審計)
一年內	18,574		19,025	
第二年	17,623		17,320	
第三年至第五年(包括首尾兩年)	41,367		43,259	
五年以後	26,718		31,192	
總額	104,282	93,220	110,796	98,476
減：一年內償還部份	(18,574)	(16,083)	(19,025)	(16,350)
非流動部份	85,708	77,137	91,771	82,126

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

20. 股本

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 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」)	13,697	13,697
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
	18,874	18,874

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。

21. 承諾

於報告期末，本集團的資本支出承諾如下：

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 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)	24,634	24,922
— 其他物業、機器及設備	2,862	2,980
— 投資	2,163	2,163
	29,659	30,065

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：

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
一年內	9,353	9,530
第二年	9,514	8,018
第三年	5,767	7,374
	24,634	24,922

22. 關聯方交易

本集團由中國東航集團控制。於二零二二年六月三十日，中國東航集團直接持有本公司40.10%（二零二一年十二月三十一日：40.10%）之股權。此外，於二零二二年六月三十日，中國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13.91%和2.42%（二零二一年十二月三十一日：13.91%和2.42%）的股權。

本公司由中國東航集團控制，中國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，關聯方包括中國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資訊都已進行了準確的披露。

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關聯人士：

關聯方名稱	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
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
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
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
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
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

22. 關聯方交易 (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)

關聯方名稱	關係
中國民航資訊網路股份有限公司(「中航信」)	本公司一關鍵管理人員 擔任中航信董事
Air France-KLM集團公司(「法荷航」)	本公司一關鍵管理人員 擔任法荷航董事
四川航空股份有限公司(「四川航空」)	本公司一關鍵管理人員 擔任四川航空董事
上海吉祥航空股份有限公司及其附屬公司(「吉祥航空」)	持有本公司5%以上 表決權股份的股東

(b) 關聯方交易

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式及 決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
採購產品與服務				
採購餐食及機艙供應品*	東航食品	(i)	438	422
	東航進出口	(i)	1	40
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)	34	66
飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	436	470
	科技宇航	(i)	37	78
	上海滬特航空 技術有限公司	(i)	—	71
	上海東聯航空 機輪剎車大修 工程有限公司	(i)	—	23
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	—	1
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	7	10
接受系統服務	華東凱亞	(i)	6	8
接受設備生產及維修服務*	東航實業	(i)	21	49
	柯林斯維修	(i)	8	20

截至二零二二年六月三十日止六個月

22. 關聯方交易(續)

(b) 關聯方交易(續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式及 決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
採購產品與服務(續)				
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)	3	14
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	89	72
接受酒店住宿服務*	東航實業 上航國旅	(i) (i)	69 7	58 17
接受代建代管服務*	東航投資	(i)	5	59
接受民航資訊網路服務**	中航信	(i)	107	215
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	13	30
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	1	2
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	15	5
接受物流運輸服務	東航物流	(i)	38	56
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	115	188
接受腹倉集裝設備管理服務	東航物流	(i)	7	7
提供服務				
與客機貨運業務有關的 獨家經營運輸收入*	東航物流	(i)	3,910	3,945
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	87	66
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	7	7

註釋：

於2021年，本公司處置所持有的上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司及上海滬特航空技術有限公司的股權，故不再是本集團之關聯方。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

22. 關聯方交易(續)

(b) 關聯方交易(續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式及 決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
提供服務(續)				
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	3	8
	吉祥航空	(i)	4	8
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	11	18
提供航空運輸合作服務	四川航空	(i)	2	—
銷售商品	東航食品	(i)	11	—
提供軟件系統和支持服務	東航物流	(i)	3	—
飛行員轉出	東航物流	(i)	31	—
租賃收入				
貨站租賃收入	東航物流	(ii)	46	41
房屋建築物租賃收入*	東航食品	(ii)	5	14
	東航實業	(ii)	2	4
	吉祥航空	(ii)	2	3
	東航進出口	(ii)	1	1
	中國東航集團	(ii)	13	—
	四川航空	(ii)	5	—
無形資產租賃收入	東航物流	(ii)	2	2
新增租賃導致使用權資產的增加				
飛機及發動機*	東航租賃	(ii)	1,139	5,809
房屋及建築物*	東航投資	(ii)	—	302
地面資產*	東航實業	(ii)	—	27
租賃負債利息費用				
飛機及發動機*	東航租賃	(ii)	642	635
房屋及建築物*	東航投資	(ii)	5	26
地面資產*	東航實業	(ii)	4	3
利息支出				
借款利息支出	中國東航集團	(iii)	56	17
	東航財務	(iii)	26	6
	東航投資	(iii)	8	—

22. 關聯方交易(續)

(b) 關聯方交易(續)

交易性質	關聯方	關連交易 定價方式及 決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
利息收入				
存款利息收入	東航財務	(iii)	24	13
股權處置收益				
處置東航大酒店100%股權	四川航空	(i)	—	97
處置雲南民航凱亞信息有限公司 49%股權	中航信	(i)	—	8

(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。

* 上文之關聯方交易亦構成證券交易所股票上市規則(「上市規則」)第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。

** 上文之關聯方交易於《上海證券交易所股票上市規則》項下構成持續關連交易。

截至二零二二年及二零二一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。本集團與關聯方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關聯方簽訂的條款和協定執行。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

22. 關聯方交易(續)

(c) 關聯方餘額

(i) 應收有關聯公司款項

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款		
東航物流	628	497
吉祥航空	12	5
東航食品	10	17
其他	2	2
	652	521
預付款及其他應收款		
東航財務	115	120
東航食品	55	55
東航進出口	37	134
中航信	33	42
中國東航集團	15	10
科技宇航	6	6
吉祥航空	5	5
東航實業	2	1
其他	15	9
	283	382

22. 關聯方交易(續)

(c) 關聯方餘額(續)

(ii) 應付有關聯公司款項

	二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應付賬款及應付票據		
東航進出口	465	472
東航食品	272	583
上海普惠	159	280
東航實業	122	81
科技宇航	39	59
中國東航集團	22	23
東航傳媒	10	6
中航信	6	7
柯林斯維修	4	8
東航投資	3	1
上航國旅	3	—
其他	9	6
	1,114	1,526
其他應付款及預提費用		
東航投資	61	61
中國東航集團	58	68
東航實業	9	15
東航食品	1	1
東航租賃	—	63
其他	1	5
	130	213
合同負債		
四川航空	5	—
租賃負債		
東航租賃	43,507	46,251
其他長期負債		
東航食品	67	64

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。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二二年六月三十日止六個月

22. 關聯方交易(續)

(c) 關聯方餘額(續)

(iii) 與有關聯公司的短期存款，貸款以及借款

	平均利率		二零二二年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 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			
	二零二二年 (未經審計)	二零二一年 (未經審計)		
短期存款(包括在現金及 現金等價物內)				
東航財務	0.18%	0.39%	13,946	12,269
短期借款				
東航財務	2.96%	2.80%	1,001	6,000
東航集團	2.07%	—	12,008	11,000
東航投資	2.80%	—	—	7,700
長期借款				
中國東航集團	—	3.87%	—	—
對合營公司貸款				
墨爾本飛培	8.00%	8.00%	4	6

(d) 控股公司作出的擔保

於二零二二年六月三十日，本集團由中國東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零二一年十二月三十一日：人民幣78億元)。

23. 金融工具公允價值估計

(a) 公允價值層級

下表分析按計量公允價值所用估值技術之輸入數據的層級於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日按公允價值列賬的本集團的金融工具，有關輸入數據在公允價值層級中分類為三級，具體如下：

第一級：在活躍市場中交易的金融工具(例如公開買賣的衍生工具及股票證券)的公允價值乃基於報告期結算日的市場報價。本集團持有的金融資產使用的市場報價為當前買入價。有關工具計入第一級。

第二級：未在活躍市場中交易的金融工具(例如場外衍生工具)的公允價值是使用估值技術釐定，該估值技術會盡量利用可觀察市場數據，並盡可能減少依賴實體個別的估算。倘若計算公允價值所需的所有重大輸入資料均可觀察則該工具列入第二級。

第三級：倘若一項或多項重要輸入數據並非基於可觀察的市場數據，則該工具計入第三級內，如非上市股本證券。

於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日，本集團擁有按公允價值計量的金融資產，包括指定為公允價值計入其他綜合收益的權益投資、入賬列為按公允價值計入損益的金融資產的上市股權投資與衍生金融工具。

於二零二二年六月三十日

	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)	
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合 收益的權益投資	288	—	85	373
衍生金融工具	—	112	—	112
按公允價值計入當期損益的金融 資產	78	—	—	78
合計	366	112	85	563

23. 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

於二零二一年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計
	活躍市場報價 (第一層)	重要可觀察 輸入值 (第二層)	重要不可觀察 輸入值 (第三層)	
	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)
資產				
指定為按公允價值計入其他綜合 收益的權益投資	237	—	220	457
按公允價值計入當期損益的金融 資產	84	—	—	84
合計	321	—	220	541
負債				
衍生金融工具				
— 利率互換合約	—	46	—	46

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

於二零二二年六月三十日,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。

23. 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

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援。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。

以下是截至二零二二年六月三十日和二零二一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	二零二二年 六月三十日： 20% (二零二一年： 20%)	乘數1% (二零二一年：1%) 的上升／ 下降會引起 公允價值上升／ 下降人民幣 1百萬元 (二零二一年： 人民幣3百萬元)

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。

23. 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

截至二零二二年六月三十日止六個月期間，第三層次資產和負債變動如下：

	指定為 按公允價值計入 其他綜合收益的 權益投資 人民幣百萬元
於二零二一年十二月三十一日(經審計)	220
計入其他綜合收益的利得或損失	(135)
於二零二二年六月三十日(未經審計)	85

於本報告期間，公允價值層級之間概無轉撥。

(b) 其他金融工具公允價值估計(未確認)

本集團持有於資產負債表中不以公允價值計量的金融工具。

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。

於二零二二年六月三十日，以下工具公允價值與賬面價值存在較大差異。

	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)
金融負債 —		
借款	60,949	59,537
租賃負債	77,137	76,394
其他長期負債	1,205	1,109
	139,291	137,040

針對借款、租賃負債以及其他長期負債，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。

截至二零二二年六月三十日止六個月

24. 經營產生的現金

(a) 所得稅前利潤調節至經營產生的淨現金

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅前年度虧損	(19,995)	(7,280)
調整：		
不動產、工廠及設備折舊(附註13)	4,106	4,874
使用權資產折舊(附註14)	6,093	5,975
投資性房地產折舊	4	5
其他長期資產攤銷	356	260
無形資產攤銷(附註15)	97	100
處置不動產、工廠及設備(收益)/損失	(9)	1
以公允價值計量且其變動記入當期損益的金融資產的 公允價值變動淨損失/(收益)	6	(3)
處置聯營合營公司利得	—	(15)
處置子公司利得	—	(97)
應收賬款及其他應收款減值準備計提	3	3
飛機設備零件跌價準備	5	2
利息費用	3,056	2,771
淨匯兌損失/(收益)	1,410	(827)
享有合營及聯營結果的份額	23	(14)
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的股利收入	(1)	(1)
營運資金變動：		
飛機設備零件增加	(37)	(9)
經營性應收項目的減少	4,155	117
經營性應付項目的(減少)/增加	(790)	2,491
經營(使用)/產生的現金	(1,518)	8,353
已付所得稅	(57)	(84)
經營活動(使用)/產生的現金流量淨額	(1,575)	8,269

運營數據摘要

	截至6月30日止6個月		變動幅度
	2022年	2021年	
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	44,535.60	85,932.57	-48.17%
— 國內航線	42,960.94	83,485.90	-48.54%
— 國際航線	1,342.74	2,102.86	-36.15%
— 地區 ¹ 航線	231.93	343.80	-32.54%
客運人公里(RPK)(百萬)	27,005.95	60,848.10	-55.62%
— 國內航線	26,231.10	59,850.18	-56.17%
— 國際航線	645.09	804.46	-19.81%
— 地區航線	129.76	193.46	-32.93%
載運旅客人次(千)	18,675.62	44,351.51	-57.89%
— 國內航線	18,490.53	44,092.24	-58.06%
— 國際航線	97.56	130.75	-25.38%
— 地區航線	87.53	128.52	-31.89%
客座率(%)	60.64	70.81	-10.17pts
— 國內航線	61.06	71.69	-10.63pts
— 國際航線	48.04	38.26	9.78pts
— 地區航線	55.95	56.27	-0.32pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.552	0.499	10.62%
— 國內航線	0.507	0.485	4.54%
— 國際航線	2.341	1.541	51.91%
— 地區航線	0.778	0.724	7.46%

1 為便於數據統計和分析，參照行業慣例，在業務上劃分為「國內航線」、「國際航線」和「地區航線」。其中「地區」指中國香港、中國澳門和中國台灣。



	截至6月30日止6個月		
	2022年	2021年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	3,274.26	5,138.57	-36.28%
— 國內航線	679.63	1,777.53	-61.77%
— 國際航線	2,574.19	3,334.08	-22.79%
— 地區航線	20.45	26.96	-24.15%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	1,268.02	1,807.09	-29.83%
— 國內航線	254.27	423.30	-39.93%
— 國際航線	1,008.76	1,378.51	-26.82%
— 地區航線	4.99	5.28	-5.49%
貨郵載運量(百萬公斤)	310.10	463.96	-33.16%
— 國內航線	167.92	291.48	-42.39%
— 國際航線	137.17	167.15	-17.94%
— 地區航線	5.00	5.33	-6.19%
貨郵載運率(%)	38.73	35.17	3.56pts
— 國內航線	37.41	23.81	13.60pts
— 國際航線	39.19	41.35	-2.16pts
— 地區航線	24.41	19.60	4.81pts
貨郵噸公里收益(人民幣元)註	3.084	2.183	41.27%
— 國內航線	1.066	0.957	11.39%
— 國際航線	3.529	2.521	39.98%
— 地區航線	15.832	12.311	28.60%

運營數據摘要

	截至6月30日止6個月		變動幅度
	2022年	2021年	
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	7,282.47	12,872.50	-43.43%
— 國內航線	4,546.11	9,291.26	-51.07%
— 國際航線	2,695.03	3,523.34	-23.51%
— 地區航線	41.32	57.90	-28.64%
收入噸公里(RTK)(百萬)	3,664.57	7,219.62	-49.24%
— 國內航線	2,582.99	5,747.24	-55.06%
— 國際航線	1,065.17	1,449.99	-26.54%
— 地區航線	16.41	22.40	-26.74%
綜合載運率(%)	50.32	56.09	-5.77pts
— 國內航線	56.82	61.86	-5.04pts
— 國際航線	39.52	41.15	-1.63pts
— 地區航線	39.72	38.68	1.04pts
收入噸公里收益(人民幣元) ^註	5.135	4.756	7.97%
— 國內航線	5.253	5.118	2.64%
— 國際航線	4.760	3.252	46.37%
— 地區航線	10.969	9.152	19.85%

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。2022年上半年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計1架，退出飛機3架，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

截至2022年6月30日，本集團共運營755架飛機，其中客機750架，公務機5架。

單位：架

截至2022年6月30日機隊情況							
序號	機型	2022年				小計	平均機齡 (年)
		上半年淨增	自有	融資租賃	經營租賃		
1	B777-300ER	0	10	10	0	20	6.4
2	B787-9	0	3	7	0	10	3.4
3	A350-900	1	1	11	0	12	2.3
4	A330系列 ^{註1}	0	30	21	5	56	8.5
寬體客機合計		1	44	49	5	98	6.8
5	A320系列 ^{註2}	-1	117	144	96	357	8.7
6	B737系列 ^{註3}	-2	102	72	114	288	8.0
窄體客機合計		-3	219	216	210	645	8.4
7	ARJ21	0	2	5	0	7	1.3
客機合計		-2	265	270	215	750	8.1
自有和託管公務機總數						5	
飛機總數						755	

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機型處於停飛狀態。

管理層討論與分析

行業發展現狀

2022年上半年，國際形勢複雜嚴峻，世界經濟增長放緩態勢明顯，國內疫情多發散發，對經濟穩定運行造成了嚴重衝擊，經濟下行壓力明顯加大。受到疫情反覆衝擊影響，我國民航運輸生產跌入低谷。隨著疫情趨於平穩、宏觀經濟形勢穩中向好，民航國內客運市場航班量自2022年4月觸底反彈，呈現復蘇勢頭，但旅客周轉量、客座率、單位收益等運營效益指標尚未恢復至疫情前水平。根據民航局數據，2022年上半年我國民航運輸總周轉量293.4億噸公里，為2019年同期46.7%，旅客運輸量1.18億人次，為2019年同期36.7%，疊加油價大幅攀升和人民幣對美元匯率貶值等因素影響，航空公司的燃油成本和匯兌損失大幅增加，上半年行業整體虧損同比去年進一步擴大。

經營情況討論與分析

2022年上半年，受到疫情衝擊、國際地緣衝突、經濟下行等多重壓力影響，國內民航業遭遇嚴重衝擊，特別是本集團主基地上海市場3月底爆發疫情，上海虹橋、浦東兩大機場客運航班量急劇減少，給本集團生產經營帶來嚴重影響。本集團3月、4月及5月的ASK運力同比分別下降62.35%、86.61%和78.08%，6月份以來本集團航班量呈逐步恢復趨勢。2022年上半年本集團生產量、收入、利潤等指標均較同期大幅下滑，完成運輸總周轉

量36.65億噸公里、旅客運輸量1,867.56萬人次，實現收入193.54億人民幣，較2021年同期分別下降49.24%、57.89%、44.24%；客座率60.64%，較2021年同期下降10.17個百分點。本集團2022年上半年歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣187.36億元。

面對異常嚴峻的外部環境，本集團堅持「穩字當頭、穩中求進」上下齊心協力攻堅克難，努力應對疫情超預期衝擊影響，紮實做好各項工作，有力穩住本集團發展基本盤。

從嚴從實，抓好安全運行

本集團始終將安全工作放在首要位置，持續完善制度建設、開展安全風險排查，推進「三基」¹建設，不斷升級安全管理信息系統，穩步提升安全管理水平。

安全體系方面，修訂《運行手冊》、《訓練管理手冊》等相關條款，建立每日發佈安全風險提示、每週分析行業不安全事件機制，持續完善安全管理體系；**風險排查方面**，本集團對照國務院安全生產15條重要措施，研究制定安全生產重點任務，梳理細化檢查科目，對潛在風險逐一排查、立行立改、動態清零，主動防範和化解安全風險，確保「兩個絕對安全」²；**「三基」建設方面**，嚴格資質管理，強化運營人員能力提升和技能恢復性訓練，

1 三基：基層建設、基礎工作和基本功訓練。

2 兩個絕對安全：確保航空運行絕對安全和確保人民生命絕對安全。

嚴格航空器解封檢查和機坪設備檢查，嚴防技能生疏和設備老化等疫情衍生風險；**安全系統建設方面**，著力整合集安全、運行和訓練管理於一體的安全管理信息系統，升級拓展新一代電子飛行包(EFB)功能，提高安全工作的系統化水平及科學化水平。

精細管理，應對疫情衝擊

本集團持續深化精細化管理，嚴格疫情管控，著力加強生產運營、成本管控及風險防範精細化，努力應對疫情超預期衝擊影響。

疫情防控精細化。本集團持續優化完善疫情防控方案，嚴格執行「四指定」³、「四固定」⁴、「兩集中」⁵的相關要求，科學精準做好疫情防控工作；持續做好國際航班旅客登機前、機上、落地後的全流程接觸點防護措施，優化機上餐食等服務流程，加強航空器消殺全流程監控，嚴守外防輸入關口。

生產運營精細化。運力管控方面，緊盯疫情防控和市場需求變化，精細化航班運力投放，面對局部市場突發疫情，第一時間調減航班量，最大限度降低經營損失，隨著疫情趨於平穩，積極協調各地機場全力推動航班量恢復。收益管控方面，本集團加快數字化轉型，引入智能化航班運價管理模塊，增強收益管控能力；積極把握上半年貨運市場需求持續旺盛機遇，精細化客貨聯動，挖掘非常規客機航班⁶業務增收潛力，2022年上半年，本集團執行非常規客機航班7,200班，取得收入人民幣33.12億元，同比增長2.32%。

成本管控精細化。本集團以生產經營和財務管理深度融合為抓手，持續推進提質增效工作。針對疫情影響的不確定性，協商供應商推遲機隊交付；通過建立高頻數據監控跟蹤統計機制和督辦機制，促進成本管控可量化、高效率，持續推動餐食、採購等各類成本壓降；通過持續開展飛機減重、航路優化等節油精細化管理措施，持

3 四指定：指定工作人員、指定服務區域、指定休息區域和指定行李車和擺渡車。

4 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。

5 兩集中：相關工作區域集中、相關作業人員居住集中。

6 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。

續降低油耗，上半年本集團單位噸公里油耗同比下降2.63%。本集團2022年上半年累積實現提質增效模擬收益約人民幣3.8億元。

風險防範精細化。本集團持續完善風險管理體系，針對經營風險、資金鏈風險等定期開展專項檢查，有效防範化解重大風險；運用大數據、機器學習在信息安全領域的創新應用，保障生產系統穩定和旅客個人信息安全；持續優化美元負債佔比，進一步降低匯率波動風險；面對疫情的嚴重衝擊，本集團持續拓展融資渠道，2022年上半年通過發行超短融、中期票據、銀行中長期貸款融資近641億元，同時積極爭取各項紓困政策，保障本集團資金鏈安全。

克服困難，推進長期戰略

本集團立足長期戰略佈局，克服疫情困難，統籌推進樞紐航網建設、營銷能力整合等各項工作，為後疫情發展積蓄動能。

推進樞紐航網建設。本集團圍繞既定航網戰略，穩步推進重點戰略市場航網建設。進一步完善快線準快線體系，2022年夏航季快線、準快線總數拓展至42條；深化京滬雙核心樞紐建設，加快打造北京戰略門戶樞紐，加密北京大興至上海虹橋、成都天府、杭州等快線，立足持續鞏固上海主基地市場，牽頭研究優化拓展上海航空

樞紐功能；利用成都天府機場投運轉場契機，推進成都天府機場中轉樞紐建設，打造西南區域「幹支通」航線網絡，發展各航司間中轉聯運合作；關注國際客運航班政策動向，做好國際市場時刻資源儲備工作。

推動營銷能力整合。推動營銷能力整合。本集團持續構建機票以外的輔營產品體系，推進行業內外合作深化，探索新的收入增長點。推動部分自銷渠道的輔營產品拓展至分銷渠道，努力實現「全渠道」覆蓋；創新推出「易優享」系列產品，便於旅客自行加購行李、貴賓室等附加產品；在國際市場進一步推廣品牌運價產品，優化產品和旅客需求的匹配度。本集團優化和擴大與吉祥航空等國內航司的合作，新增約480個代碼共享航班，推動與達美、法荷航、澳航的合作深化；持續構建航空網絡與高鐵網絡相互融合的綜合立體化聯運網絡，空鐵聯運產品覆蓋本集團12個主要戰略市場及主要快線準線航班通達城市。

真情服務，提升客戶體驗

本集團以旅客對美好航空出行的期盼為動力，在保障旅客健康出行的同時，積極響應旅客訴求，持續推進服務產品創新，提升旅客出行體驗。

推進服務產品創新。創新推出「一步到位」產品，旅客在手機端一次即可完成「選擇航班、選座、值機、出票」一

系列全流程的操作；在上海加快復工復產之際，推出「雲上食·滬」限定主題套餐，融入滬上本幫口味，提升旅客乘機體驗。

提升便捷出行體驗。針對疫情期間出境旅客核驗健康證明等待時間長等痛點問題，在國內率先推出健康證明線上預審的「健康通行」服務；應對疫情期間旅客退票需求劇增的情況，在移動客戶端上線並持續迭代「通用退改3.0」和「服務大廳」模塊，支持旅客全渠道退票、為他人退票等功能，為旅客提供更便捷的退票體驗。

關注常旅客會員訴求。針對疫情期間常旅客會員因旅行減少而無法正常升級續級的情況，本集團積極響應常旅客會員核心訴求，推出「會員穿梭升級計劃」⁷等特殊保級政策。截至2022年上半年，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數達到4,936萬人，同比增長5.7%。

彰顯擔當，履行社會責任

本集團牢記央企使命擔當，積極投身抗疫工作，溫情做好員工關愛，堅持綠色低碳發展，紮實推進鄉村振興各項工作。

積極投身抗疫工作。本集團響應國家號召，積極承擔抗疫醫療隊和防疫物資航班運送任務，2022年上半年執行醫療物資運輸任務航班427架次，其中運送援滬醫療隊47班近7600人次運送各類醫療物資近3,000噸，為國家防疫抗疫貢獻了東航力量。

溫情做好員工關愛。本集團關心員工身心健康，出台一攬子務實舉措，落實員工防疫、緊急就醫用藥及生活物資保障等需求，解除員工的後顧之憂；結合疫情期間員工長時間居家和隔離，邀請心理專家提供心理抗疫專業服務，開通「心翼雲智慧」員工服務平台，為員工心理減壓疏導。

堅持綠色低碳發展。本集團圍繞碳達峰碳中和願景，研究編製本集團雙碳行動方案和實施路徑；加強碳排放人才隊伍建設，成立專項小組強化可持續燃料應用等方面研究；完善碳排放航油監測系統，提升碳排放管理信息化水平；本集團堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，優化機隊結構、推進節油管理和飛行新技術應

7 會員穿梭升級計劃：自2022年6月30日起，對2019年至2021年三個自然年度中任意連續12/24/36個月東、上航實際承運航班年消費金額達到一定金額時，給予會員相應等級提升匹配並享受相應等級禮遇。

用、推廣「油改電」、「APU替代」⁸等降低能耗。本集團落實全新限塑減塑標準，自2022年1月起在國內航班全面停止提供一次性不可降解塑料吸管、攪拌棒、餐具杯具、包裝袋等涉塑物資，在上海兩場和所有自營貴賓室完成所有涉塑製品可降解材質替換，並在辦公場所推廣可循環易回收可降解替代產品。

紮實推進鄉村振興。本集團堅持物質文明建設及精神文明建設兼顧，利用自身航線網絡優勢，通過人流、物流、信息流和資金流帶動定點幫扶滄源、雙江兩縣的經濟社會的發展，通過加強教育幫扶、豐富文化生活、促進少數民族交融等推動鄉風文明。

財務綜述

經營收入

2022年上半年，本集團收入為人民幣193.54億元，同比下降44.24%。其中，運輸收入人民幣178.09億元，同比下降45.05%，其他收入為人民幣15.45億元，同比下降32.80%。

本集團的運輸收入包含客運收入和貨運收入。

2022年上半年，本集團客運收入為人民幣138.99億元，同比下降51.17%，佔本集團運輸收入的78.04%；旅客運輸周轉量為27,005.95百萬客公里，同比下降55.62%。

國內航線客運收入為人民幣122.88億元，同比下降54.67%，佔客運收入的88.41%；旅客運輸周轉量為26,231.10百萬客公里，同比下降56.17%。

國際航線客運收入為人民幣15.10億元，同比上升23.87%，佔客運收入的10.86%；旅客運輸周轉量為645.09百萬客公里，同比下降19.81%。

地區航線客運收入為人民幣1.01億元，同比下降26.81%，佔客運收入的0.73%；旅客運輸周轉量為129.76百萬客公里，同比下降32.93%。

2022年上半年，本集團貨運收入為人民幣39.10億元，同比下降0.89%，佔本集團運輸收入的21.96%；貨郵載運周轉量為1,268.02百萬噸公里，同比下降29.83%。

營業開支

2022年上半年，本集團營業支出總額為人民幣368.83億元，同比下降14.65%。2022年上半年，本集團營業支出項目的變動分析如下：

2022年上半年，本集團飛機燃料成本為人民幣89.60億元，同比下降8.32%，主要是由於本集團航班量下降，加油量同比下降44.91%，減少航油成本人民幣46.50億元；因原油價格上漲，平均航空油價同比增長57.10%，

8 「油改電」是指使用新能源電動車輛替代傳統燃油動力車輛。「APU替代」是指使用機場地面設備替代飛機APU提供動力，可減少二氧化碳、碳氫化合物等污染排放。APU(Auxiliary Power Unit)輔助動力裝置：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。

增加航油成本人民幣32.57億元；去年同期公司通過航油套期保值交易，減少去年航油成本人民幣5.80億元；在剔除去年同期的航油套保因素後，航油成本同比減少人民幣13.93億元，降幅13.46%。

2022年上半年，本集團飛機起降費為人民幣28.96億元，同比下降46.36%，主要是由於本集團起降架次同比下降所致。

2022年上半年，本集團折舊及攤銷為人民幣106.56億元，同比下降4.98%。主要是由於運輸周轉量減少，組件折舊減少所致。

2022年上半年，本集團工資、薪金及福利為人民幣96.45億元，同比下降9.90%。主要是由於航班量減少，本集團空勤人員飛行小時費下降所致。

2022年上半年，本集團飛機維修費為人民幣14.30億元，同比下降17.25%。主要是由於運輸周轉量減少，飛機、發動機日常修理成本減少所致。

2022年上半年，本集團航空餐食供應支出為人民幣4.39億元，同比下降49.89%，主要由於受疫情影響，出行旅客大幅減少，相應的餐食及供應品減少。

2022年上半年，本集團銷售及市場費用為人民幣3.08億元，同比下降60.16%，主要是由於疫情導致出行旅客

大幅下降，相應的代理業務手續費、系統訂座費等降幅較大。

2022年上半年，本集團上繳中國民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣2.26億元，同比下降53.01%，主要是由於受疫情影響，本集團調整航班運力，相應減少民航基礎設施基金支出所致。

其他營業收益

2022年上半年，本集團其他營業收入和利得為人民幣18.13億元，同比下降40.18%，主要是由於受疫情影響，本集團調減航班運力，相應減少合作航線收入所致。

財務收入／支出

2022年上半年，本集團財務收入為人民幣2.10億元，同比減少人民幣7.40億元，主要是由於上年同期匯率變動產生的匯兌收益計入財務收入所致；財務支出為人民幣44.66億元，同比增加人民幣16.95億元，主要是由於本期匯率變動產生的匯兌損失計入財務支出所致。

淨虧損

2022年上半年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣187.36億元，2021年上半年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣52.08億元。本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.99元。

流動資金狀況與資本結構

截至2022年6月30日，本集團資產總額為人民幣2,922.39億元，較2021年12月31日上升1.19%；資產負債率為87.25%，此比率按照總負債除以總資產計算，較2021年12月31日增加7.04個百分點。

管理層討論與分析

其中，流動資產總額為人民幣383.42億元，佔資產總額的13.12%，較2021年12月31日上升37.38%；非流動資產為人民幣2,538.97億元，佔資產總額的86.88%，較2021年12月31日下降2.68%。

截至2022年6月30日，本集團負債總額為人民幣2,549.92億元，其中流動負債為人民幣1,041.19億元，佔負債總額的40.83%；非流動負債為人民幣1,508.73億元，佔負債總額的59.17%。

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796.65億元，較2021年12月31日上升32.08%。

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1,385.30億元，較2021年12月31日上升3.81%。

2022年上半年，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2022年6月30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2022年		截至2021年		變動比例 (%)
	6月30日		12月31日		
金額	佔比 (%)	金額	佔比 (%)		
人民幣	183,109	83.92	156,930	80.99	16.68
美元	29,192	13.38	30,580	15.78	-4.54
其他	5,894	2.70	6,255	3.23	-5.77
合計	218,195	100	193,765	100	12.61

截至2022年6月30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1,247.93億元，較2021年12月31日的人民幣950.89億元上升31.24%，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2022年	截至2021年	變動比例
	6月30日	12月31日	(%)
人民幣	119,166	89,168	33.64
新加坡元	2,398	2,349	2.09
歐元	1,683	1,956	-13.96
韓元	1,546	1,603	-3.56
美元	—	13	—
合計	124,793	95,089	31.24

截至2022年6月30日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣934.02億元，較2021年12月31日的人民幣986.76億元下降5.34%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		
	截至2022年	截至2021年	變動比例
	6月30日	12月31日	(%)
人民幣	63,943	67,762	-5.64
美元	29,192	30,567	-4.50
港幣	185	230	-19.57
日元	38	67	-43.28
新加坡元	5	6	-16.67
其他	39	44	-11.36
合計	93,402	98,676	-5.34

利率變動

截至2022年6月30日和2021年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣為2,181.95億元及1,937.65億元(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36.51%及31.13%，長期帶息債務中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2022年6月30日和2021年12月31日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為13.38%和15.78%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為83.92%和80.99%。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2022年6月30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3.95億美元，將於2023至2025年間期滿；截至2021年12月31日約為4.95億美元。

匯率波動

截至2022年6月30日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為350.86億元，其中美元帶息負債的比例為83.2%。因此，在美元匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。本集團以外匯套期合約來降低因外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。

截至2022年6月30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2.4億美元，將於2022年期滿；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

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。2022年上半年，本集團未開展航油套期保值交易，截至2022年6月30日，本集團無未交割的航油遠期合約。

資產抵押及或然負債

截至2022年6月30日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣316.09億元，較2021年12月31日的人民幣319.58億元，同比下降1.09%。

截至2022年6月30日，本集團無重大或然負債。

人力資源

截至2022年6月30日，本集團僱用79,746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		期末賬面價值 (元)	佔期末證券總投資比例(%)	報告期損益(元)
			金額 (元)	持有數量(股)			
股票	00696	中國民航 信息網絡	18,503,000	29,055,000	287,794,210	78.59	—
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	78,423,435	21.41	-5,091,159
		期末持有的其他證券投資	/	/	/	/	/
		報告期已出售證券投資損益	/	/	/	/	/
合計			140,647,004	/	366,217,645	100.00	-5,091,159

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%	706,806	50,493	—	長期股權 投資	投資
合計	486,902	—	25%	706,806	50,493	—	/	/

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	-46,949	48,016	94,965	23,695
外匯遠期合約	—	64,398	64,398	—
交易性金融資產	83,515	78,423	-5,091	-5,091
其他權益工具投資	456,887	372,871	-84,016	931
合計	493,453	563,708	70,256	19,535

主要控股公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

公司名稱	成立時間	註冊資本		資產負債率			
		(億元)	營業收入	淨虧損	總資產	淨資產	(%)
東航江蘇	1993年	20.00	1,775	1,419	13,881	-366	102.64
東航武漢	2002年	17.50	593	608	6,725	2,290	65.93
東航雲南	2010年	36.62	1,825	1,310	16,866	5,239	68.94
上海航空	2010年	5.00	1,422	1,952	24,228	-4,355	117.98
中聯航	1984年	13.20	845	1,312	11,483	935	91.86
一二三航	2008年	15.00	86	157	1,591	770	51.60
東航技術	2014年	43.00	2,585	1,225	8,078	1,304	83.86

1. 東航江蘇

2022年上半年，東航江蘇實現營業收入人民幣17.75億元，同比下降39.75%，實現淨虧損人民幣14.19億元，去年同期為淨虧損人民幣5.64億元；旅客運輸周轉量為3,535.32百萬客公里，同比減少48.10%，承運旅客235.14萬人次，同比減少52.11%。截至2022年上半年，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計72架。

2. 東航武漢

2022年上半年，東航武漢實現營業收入人民幣5.93億元，同比下降60.68%，實現淨虧損人民幣6.08億元，去年同期為淨虧損人民幣0.52億元；旅客運輸周轉量為1,198.01百萬客公里，同比減少59.75%，承運旅客109.03萬人次，同比減少59.73%。截至2022年上半年，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計32架。

3. 東航雲南

2022年上半年，東航雲南實現營業收入人民幣18.25億元，同比下降48.11%，實現淨虧損人民幣13.10億元，去年同期實現淨利潤人民幣0.33億元；旅客運輸周轉量為3,042.15百萬客公里，同

比減少56.53%，承運旅客248.23萬人次，同比減少55.10%。截至2022年上半年，東航雲南共運營B787-9、B737系列機型飛機合計81架。

4. 上海航空

2022年上半年，上海航空實現營業收入人民幣14.22億元，同比下降60.07%，實現淨虧損人民幣19.52億元，去年同期為淨虧損人民幣6.72億元；旅客運輸周轉量為2,202.70百萬客公里，同比減少66.50%，承運旅客148.68萬人次，同比減少68.67%。截至2022年上半年，上海航空共運營A330系列、B737系列、B787-9機型飛機合計93架。

5. 中聯航

2022年上半年，中聯航實現營業收入人民幣8.45億元，同比下降58.25%，實現淨虧損人民幣13.12億元，去年同期為淨虧損人民幣3.10億元；旅客運輸周轉量為1,930.67百萬客公里，同比減少58.46%，承運旅客135.02萬人次，同比減少59.86%。截至2022年上半年，中聯航共運營B737系列機型飛機合計55架。

6. 一二三航

2022年上半年，一二三航實現營業收入人民幣0.86億元，同比下降17.31%，實現淨虧損人民幣1.57億元，去年同期為淨虧損人民幣0.62億元；旅客運輸周轉量為56.57百萬客公里，同比下降3.60%，承運旅客6.56萬人次，同比增長5.50%。截至2022年上半年，一二三航共運營ARJ21機型飛機合計7架，運營公務機5架。

對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

截至2022年6月30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、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，進而影響航空運輸需求。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，給本集團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，同時疫情的持續演變存在較大的不確定性，這些因素對航空公司的正常運營可能產生嚴重甚至超出預期的影響。

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、全球疫情發展趨勢及有關政策等，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，可能會給本集團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。

本集團扎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而無法匹配公司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公司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，進一步強化公司的競爭力。

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，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2022年上半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4.48億元。

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2022年6月30日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本集團利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-282	282	—	—

2022年上半年，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，從而影響公司財務費用。

截至2022年6月30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，則本集團利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	-240	240	6	-6

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。如本集團信息網絡系統存在設計缺陷、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的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

航空運輸企業需要飛機、發動機、航材等重要設施設備以及符合運行資質的飛行、維修、運行等系統及核心技術以開展正常運營，相關重要設施設備及核心技術的可選供應商較為有限。如本集團的重要設施設備、核心技術供應商經營發生異常，或在特殊情況下，無法向本集團正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能對本集團的正常運營帶來不利甚至重大不利影響。

本集團定期開展與生產運營高度關聯的重要設施設備及核心技術服務供應商的履約能力評估，持續關注重要設施設備及核心技術服務的市場價格

及引進政策規則變動情況，積極應對重要設施設備及核心技術服務供應商風險。

12. 證券市場波動風險

上市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及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。

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，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，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，保護公司股東利益。

2022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2022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。

當前全球經濟增長放緩、通脹高位運行，地緣政治衝突持續，外部環境更趨複雜嚴峻，國內經濟恢復基礎尚需穩固，但我國經濟長期向好基本面沒有改變，經濟韌性足、潛力大、空間廣的特點明顯，隨著一系列穩增長政策措施落地見效，國民經濟有望逐步恢復，保持平穩增長。

然而新冠疫情仍在世界範圍內持續流行，傳播速度更快的奧密克戎BA.5亞分支正成為全球主要流行毒株，我國仍面臨不斷增大的「外防輸入，內防反彈」壓力，疫情防控形勢依然嚴峻複雜，地緣政治衝突引發的原油等能源價格持續在高位運行，行業恢復仍面臨嚴峻挑戰。

2022年下半年，本集團將堅持穩字當頭、穩中求進，統籌做好安全運營、疫情防控、復工達產、精細管理、重大項目及改革和社會責任等各項工作。

嚴抓安全運營

本集團將嚴格落實國務院和民航局關於安全生產的相關要求，確保「兩個絕對安全」。加強安全體系建設，確保安全主體責任落實到位；加強過程管控，精準做好運

力、機型、機組匹配工作；加強「三基」建設，加強專業隊伍能力建設、作風建設、技能培訓複訓，推動安全態勢穩中趨好。

守牢疫情防線

本集團將按照上級單位的疫情防控要求，持續完善疫情防控各類方案和應急響應機制，做好疫情的外防輸入工作；積極為國家防疫工作提供醫療人員、物資等航班運輸支持，持續做好旅客全流程接觸點的防控，嚴格落實員工防護措施、做好員工身心關懷。

推動復工達產

本集團將力求精準把控復工達產節奏，加強市場研判，精準匹配運力資源和市場需求做好旺季和重要節假日運力投放優化、機型優化、航線結構優化工作；關注主要戰略機場的時刻擴容機會，爭取優質時刻資源；進一步優化營銷渠道和產品，持續推進「一步到位」和品牌運價等輔營業務產品推廣和升級；關注國際航線的政策變化，為國際航班複航做好準備。

強化精細管理

航班運營方面，本集團將持續完善運行控制、生產指揮、運行及客戶中心服務三大體系，提高運行效率和運行服務品質；旅客服務方面，將做好行李全流程跟蹤、旅客中轉等服務，持續升級完善智慧出行功能，提升旅客機上餐飲體驗；財務管理方面，本集團將通過完善跨部門協調聯動和考核評價機制，明確責任與舉措、強化數據提取分析，深化推進業財融合。

重大項目及改革

重大項目方面，本公司將有序推進實施非公開發行股票項目，擬募資不超過150億元人民幣；市場化機制方面，修訂完善各級經理層成員任期制和契約化管理制度，促進管理人員履職盡責；公司治理方面，將加快把三年改革行動重要舉措和經驗做法納入企業制度體系，進一步優化各治理主體的職能和功能。

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。本集團積極鞏固扶貧成果，紮實推進對口幫扶的雲南滄源、雙江兩縣的鄉村振興工作。本集團將繼續深化研究雙碳行動方案和實施路徑，持續推進各項節能減排管控措施，積極參與市場化減排機制和國際全球氣候治理事務深入研究可持續燃油的應用，促進本集團綠色低碳可持續發展。

履行社會責任

本集團牢記央企的使命和擔當，積極履行社會責任，在鄉村振興和環保等方面貢獻「東航力量」。本集團將紮實

機隊規劃

2022年下半年至2024年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2022年下半年		2023年		2024年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787系列	—	—	3	—	4	—
A350系列	3	—	5	—	—	—
A330系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	19	6	16	4	28	12
B737系列	—	4	—	12	—	9
ARJ系列	10	—	9	—	9	—
C919系列	1	—	4	—	—	—
合計	33	10	37	16	41	21

註：

- 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。
- 除上述引進退出計劃外，根據已確認的訂單，本集團在2025年計劃引進33架飛機，退出37架飛機。
- 本集團不排除將根據外部環境和市場情況變化以及本集團運力規劃等適時優化調整飛機引進和退出計劃，並依照上市規則進行公告。

重要事項

1. 截至2022年6月30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2022年6月30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為中國東航集團所持有），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18,874,440,078股。

2. 股東總數

於2022年6月30日，本公司登記在冊的股東總數為158,778戶。

3. 主要股東

據董事所知，於2022年6月30日，如下非董事、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
中國東航集團	A股	7,567,853,802(L) ^{註2}	實益擁有人	55.25%(L)	40.10%(L)
		457,317,073(L) ^{註2}	受控法團權益	3.34%(L)	2.42%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L) ^{註3}	受控法團權益	50.73%(L)	13.91%(L)
		2,626,240,000(L) ^{註3}	實益擁有人	50.73%(L)	13.91%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909(L) ^{註4}	實益擁有人	2.28%(L)	1.65%(L)
		808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	5.90%(L)	4.28%(L)
吉祥航空	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
		219,400,137(L) ^{註4}	實益擁有人	1.60%(L)	1.16%(L)
吉祥香港	A股	589,041,096(L) ^{註4}	受控法團權益	4.30%(L)	3.12%(L)
		311,831,909(L) ^{註4}	其他	2.28%(L)	1.65%(L)
		12,000,000(L) ^{註5}	實益擁有人	0.23%(L)	0.06%(L)
上海吉道航	H股	546,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.56%(L)	2.90%(L)
王均金	A股	546,769,777(L) ^{註5}	實益擁有人	10.56%(L)	2.90%(L)
王瀚	A股	589,041,096(L) ^{註4}	實益擁有人	4.30%(L)	3.12%(L)
		1,120,273,142(L) ^{註4}	受控法團權益	8.18%(L)	5.94%(L)
葉進琦	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
		1,120,273,142(L) ^{註4}	受控法團權益	8.18%(L)	5.94%(L)
王瀚	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.96%(L)
		1,120,273,142(L) ^{註4}	受控法團權益	8.18%(L)	5.94%(L)
葉進琦	A股	1,120,273,142(L) ^{註4}	配偶權益	8.18%(L)	5.94%(L)
		558,769,777(L) ^{註5}	配偶權益	10.79%(L)	2.96%(L)

註：

- (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。
- 中國東航集團直接持有7,567,853,802股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。中國東航集團擁有東航金控全部權益。因此，中國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。

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，而中國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，中國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。

截至2022年6月30日，東航國際已累計質押H股股份16.7億股。詳情請參見本公司2021年10月15日在香港聯交所網站刊發的公告。

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分別在均瑤集團的35.63%及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A股中擁有權益。

2019年10月29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。

截至2022年6月30日，均瑤集團已累計質押A股股份311,831,909股。詳情請參見本公司2021年10月22日在香港聯交所刊發的公告。

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546,769,777股H股。王瀚先生和王均金先生分別在均瑤集團的35.63%及71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。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546,769,777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546,769,777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558,769,777股H股中擁有權益。

截至2022年6月30日，吉祥香港已累計質押H股股份232,000,000股。詳情請見本公司2019年9月12日及2021年10月22日在香港聯交所網站刊發的公告。

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2022年6月30日董事、監事及高級管理人員姓名、有關資料及持股情況如下：

姓名	職務	所持本公司A股股數	
		— 個人權益(股)	所持A股身份
劉紹勇	董事長	—	—
李養民	副董事長、總經理	3,960 ^(註釋1)	實益擁有人
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	—	—
姜疆	職工董事	—	—
郭麗君	監事會主席	—	—
方照亞	監事	—	—
周華欣	職工監事	—	—
席晟	副總經理	—	—
周啓民	副總經理、財務總監	—	—
馮德華	副總經理	—	—
成國偉	副總經理	—	—
劉鐵祥	副總經理	—	—
汪健	董事會秘書、公司秘書及授權代表	—	—
合計	／	3,960	—

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。

除上文所披露之外，於2022年6月30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2022年6月30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2022年6月30日止的六個月期間，本集團並無購入、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2022年6月30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2022年6月30日止半年度，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。

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2022年6月30日止六個月，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。

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集團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2022年6月30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集團所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

10. 人員變動情況

離任

姓名	離任日期	變動原因	辭任的職務
劉紹勇	2022年8月12日	工作安排退職	董事長、董事、董事會提名與薪酬委員會主席、委員、上市規則要求的授權代表

新任

姓名	就任日期	變動原因	擔任的職務
李養民	2022年8月12日	董事會推舉 董事會委任	代行董事長及董事會提名與薪酬委員會主席職務，並代行法定代表人職責 上市規則要求的授權代表

詳情請參見本公司於2022年8月12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	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
劉紹勇	中國東方航空集團有限公司	董事長、董事	2016年12月	2022年8月
蔡洪平	招商銀行股份有限公司	外部監事	2022年6月	
孫錚	上海汽車集團股份有限公司	獨立董事	2022年5月	
	中糧資本控股股份有限公司	獨立董事	2019年3月	2022年5月
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

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	2,013,420

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	2,013,420
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)	5.75%
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	2,013,420
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	2,013,420

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約人民幣20.13億元，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. 2022年1月21日，公司第九屆董事會2022年第1次例會審議批准公司自董事會決議生效之日起至2022年12月31日，為上海飛培、一二三航兩家全資子公司或其下屬全資子公司提供合計上限為人民幣30億元的擔保總額度。擔保期限與被擔保方主債務的期限一致。詳情請參見公司2022年1月21日在香港聯交所網站披露的公告。

13. 重大投資及資本資產之未來計劃

2022年7月1日，本公司第九屆董事會第18次普通會議審議通過《關於引進100架A320NEO系列飛機並簽署相關協議的議案》。當日，本公司與空客公司簽署相關協議，詳情請參見本公司在香港聯交所網站披露的日期為2022年7月1日的公告。該事項尚需提交股東大會審議。

本公司擬通過自有資金、商業銀行貸款、發行債券及其他融資工具所得資金為飛機購買提供資金，均為本公司可用的資金來源。由於飛機購買的代價將分期支付而非一次性支付，故本公司將根據本公司現金流及債務結構、市場融資成本等因素綜合評估當時的實際情況，確定最合適的資金來源。截至本報告發佈日，本公司並無發行任何債券以支付飛機購買的代價。倘本公司隨後決定通過發行債券支付款項，則將按照上市規則的規定作出公告。鑒於本公司在資本市場享有良好信譽，債券信用評級為AAA，銀行授信相對充足，故本公司能夠通過自有資金，利用廣泛順暢的直接及間接融資渠道，以具競爭力的融資成本獲得資金，支持其生產經營及未來戰略發展。

14. 其他

本公司提述以下內容：

- (1) 2022年5月10日，本公司第九屆董事會第17次普通會議審議通過了本公司向特定對象非公開發行A股股票的相關議案，本公司向特定投資者非公開發行不超過5,662,332,023股A股股票，募集資金總額不超過人民幣150億元。其中，中國東航集團以現金方式認購本次非公開發行股票金額不低於人民幣50億元。該議案已經本公司2022年6月29日召開的股東大會審議通過。本公司非公開發行A股股票事宜已獲得中國東航集團批覆同意，相關申請已獲得中國證監會受理。詳情請參見本公司2022年5月10日、6月9日、6月23日、6月29日、7月27日、8月22日在香港聯交所網站披露的公告和通函。
- (2) 2022年8月30日，本公司董事會2022年第4次例會審議通過《關於修訂〈公司章程〉部分條款的議案》《關於修訂〈股東大會議事規則〉部分條款的議案》和《關於修訂〈董事會議事規則〉部分條款的議案》，修訂的詳情請參見本公司於2022年8月30日在香港聯交所網站披露的公告。
- (3) 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。事故發生後，本公司高度重視，立即啓動應急機制，積極配合相關部門開展救援和事故調查，本公司堅持人民至上、生命至上，深入細緻做好善後工作。詳情請參見本公司於2022年3月21日在香港聯交所網站披露的公告，及有關官方渠道發佈的信息。

- (4) 經本公司董事會、股東大會審議批准的持續關連交易預估交易金額上限於截至2022年6月30日止的實際發生額列示如下：

單位：千元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至2022年 6月30日 的發生額	2022年 預估交易金額 上限
金融服務 — 最高存款餘額	13,979,009	14,000,000
金融服務 — 最高貸款餘額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	6,000,000	14,000,000
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	438,138	4,840,000
航食保障相關物業租賃 — 公司作為承租人 — 年度租金	1,122	8,000
航食保障相關物業租賃 — 公司作為承租人 — 使用權資產總值	528	190,000
航食保障相關物業租賃 — 公司作為出租人 — 年度租金	4,949	100,000
航空配套服務 — 應付總金額	225,898	1,860,000
航空配套服務 — 使用權資產總值 ^{註1}	235,348	1,900,000
外貿進出口服務	34,233	950,000
物業租賃和代建代管服務	51,202	330,000
物業租賃和代建代管服務 — 使用權資產總值 ^{註2}	190,286	828,000
廣告委託代理服務	6,689	75,000
飛機融資租賃服務 — 租金總額及手續費 ^{註3}	1,188,301	52.86億美元 或等值人民幣
飛機融資租賃服務 — 使用權資產總值 ^{註4}	1,138,525	20,928,000
飛機經營租賃服務 — 年度租金 ^{註5}	192,850	1,355,000
飛機經營租賃服務 — 租金總額 ^{註6}	—	4,705,000

經批准的類別	截至2022年 6月30日 的發生額	2022年 預估交易金額 上限
飛機經營租賃服務 — 使用權資產總值 ^{註7}	—	3,548,000
貨運物流業務保障服務 — 提供服務	136,107	460,000
貨站業務保障服務 — 接受服務	114,947	830,000
客機貨運業務獨家經營服務	3,909,805	8,000,000
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》)	2,763	1,420,000
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》)	13,462	1,280,000
航空信息技術服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	106,847	1,640,000

註1：航空配套服務2022年上半年關連交易發生額是2022年上半年車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；

註2：物業租賃和代建管服務2022年上半年關連交易發生額是2022年上半年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2022年上半年關連交易發生額是2022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4：飛機融資租賃服務2022年上半年關連交易發生額是2022年上半年新簽訂融資租賃飛機的使用權資產總值；

註5：飛機經營租賃服務2022年上半年關連交易發生額是2022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6：飛機經營租賃服務2022年上半年關連交易發生額是2022年上半年新簽訂經營租賃飛機及發動機的所有租期租金總額；

註7：飛機經營租賃服務2022年上半年關連交易發生額是2022年上半年新簽訂經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值。