



中國東方航空
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力



日出東方 再次起航

2024

中期報告



混合產品

紙張 | 支持

負責任的林家

FSC® C021898

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

目錄

- 2 釋義
- 6 公司業務概要
- 7 公司資料
- 9 中期財務資料
- 15 中期簡明合併財務報表附註
- 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：

運輸能力

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
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

運載規模

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
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
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
貨郵載運量	實際裝載的貨郵重量

運輸效率

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
貨郵載運率	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比

單位收益

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
客運人公里收益	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
貨運噸公里收益	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比

釋義

簡稱

法荷航	Air France-KLM，官網： https://www.airfranceklm.com/
空客	Airbus，空中客車公司，官網 https://www.airbus.com/en
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
董事會	本公司董事會
波音	Boeing，波音公司，官網 https://www.boeing.com/
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
東航技術	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
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
東航國控	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
商飛	中國商用飛機有限責任公司，官網 http://www.comac.cc/
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 AirLines 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

東航物流	東方航空物流股份有限公司，系中國東航集團下屬控股公司、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
報告期末	2024年6月30日
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/ ，系本公司關聯方
均瑤集團	上海均瑤(集團)有限公司，系吉祥航空控股股東、本公司關聯方
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、本公司關聯方
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
地區	根據航線分類，地區指中國香港、中國澳門和中國台灣
報告期	2024年1月1日至2024年6月30日
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、本公司關聯方
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/

釋義

監事	本公司監事
監事會	本公司監事會
中國	中華人民共和國

董事會向各位報告本集團截至2024年6月30日止6個月經董事會及本公司審計和風險管理委員會於2024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2023年度的同期比較數據。

本集團截至2024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2024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792架平均機齡約9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	王志清

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

聯繫方式

聯繫地址	上海市閔行區虹翔三路36號
電話	021-22330932
傳真	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com

截至2024年6月30日

董事

王志清(董事長)
李養民(副董事長、總經理)
孫錚(獨立非執行董事)
陸雄文(獨立非執行董事)
羅群(獨立非執行董事)
馮詠儀(獨立非執行董事)
鄭洪峰(獨立非執行董事)
姜疆(職工董事)

監事

郭俊秀(監事會主席)
邵祖敏(監事)
周華欣(職工監事)

高級管理人員

李養民(副董事長、總經理)
周啟民(副總經理、財務總監)
成國偉(副總經理)
劉鐵祥(副總經理)
萬慶朝(副總經理)
李擘(副總經理)

授權代表

王志清
汪健

2024年9月3日，本公司第十屆董事會第4次普通會議審議通過《關於公司高級管理人員變動的議案》，同意汪健先生不再擔任董事會秘書、公司秘書以及上市規則要求的授權代表，由本公司副總經理、財務總監周啟民先生代行董事會秘書職責。

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

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17M樓

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

中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二四年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計) (已重述 附註2.1)
收入	5	64,199	49,511
其他營業收入和利得	6	3,200	2,625
營業支出			
飛機燃料		(23,292)	(17,432)
折舊及攤銷		(13,203)	(12,220)
工資、薪金及福利		(12,624)	(10,993)
飛機起降費		(8,236)	(6,682)
飛機維修費		(3,042)	(2,124)
銷售及市場費用		(1,876)	(1,340)
航空餐食供應		(2,006)	(1,276)
民航基礎設施建設基金		(554)	(497)
地面服務及其他費用		(205)	(288)
金融資產減值淨損失		(27)	(44)
資產減值損失		(4)	-
間接營業支出		(2,290)	(1,807)
營業支出總額		(67,359)	(54,703)
經營溢利(虧損)		40	(2,567)
分佔聯營公司業績		95	9
分佔合營公司業績		34	(8)
財務支出	7	(3,088)	(4,673)
財務收入		78	283
稅前虧損		(2,841)	(6,956)
所得稅(費用)/抵免	8	(258)	372
期間淨虧損		(3,099)	(6,584)
期間淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(2,768)	(6,258)
非控制性權益		(331)	(326)
		(3,099)	(6,584)
期間本公司權益持有者應佔每股虧損			
基本及攤薄(人民幣)	10	(0.12)	(0.28)

中期簡明合併損益及其他綜合收益表(續)

截至二零二四年六月三十日止六個月

附註	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計) (已重述 附註2.1)
期間淨虧損	(3,099)	(6,584)
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	(17)	(9)
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	(96)	(4)
分佔合營和聯營公司其他綜合收益，扣除稅項	2	5
設定受益計劃精算損失，扣除稅項	(85)	(48)
稅後其他綜合收益	(196)	(56)
期間總綜合收益	(3,295)	(6,640)
期間總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	(2,956)	(6,314)
非控制性權益	(339)	(326)
	(3,295)	(6,640)

第9至43頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併資產負債表

於二零二四年六月三十日

	附註	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計) (已重述 附註2.1)
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備	12	100,316	95,991
投資性房地產		268	277
使用權資產	13	110,955	118,331
無形資產	14	11,591	11,607
飛機預付款		15,942	15,183
投資於聯營公司		2,142	2,049
投資於合營公司		498	464
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		929	1,057
衍生金融工具		16	33
遞延稅項資產		9,720	9,851
其他非流動資產		3,945	4,157
		256,322	259,000
流動資產			
飛機設備零件		1,812	1,640
應收賬款	15	2,661	2,191
預付款及其他應收款		10,178	9,727
按公允價值計入損益的金融資產		81	65
衍生金融工具		11	16
限制性銀行存款		141	319
現金及現金等價物		3,713	11,858
		18,597	25,816
流動負債			
應付賬款及應付票據	16	2,154	4,601
其他應付款及預提費用		20,516	20,584
合同負債		9,341	7,422
借款的流動部分	17	64,646	53,006
租賃負債的流動部分		18,850	19,428
應付所得稅		26	50
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		1,275	1,191
		116,808	106,282
淨流動負債		(98,211)	(80,466)
總資產減流動負債		158,111	178,534

中期簡明合併資產負債表(續)

於二零二四年六月三十日

	附註	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計) (已重述 附註2.1)
非流動負債			
借款	17	52,748	58,022
租賃負債		53,131	64,747
飛機及發動機退租檢修準備		7,865	7,897
合同負債		624	586
退休後福利準備		2,229	2,206
其他長期負債		1,372	1,510
遞延稅項負債		1	1
		117,970	134,969
淨資產			
		40,141	43,565
權益			
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	18	22,291	22,291
— 永續債		20,351	20,057
— 儲備		(2,773)	606
		39,869	42,954
非控制性權益			
		272	611
總權益			
		40,141	43,565

第9至43頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併權益變動表

截至二零二四年六月三十日止六個月

	附註	本公司權益持有者攤佔權益						總權益 人民幣百萬元
		股本 人民幣百萬元	永續債 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	累計虧損 人民幣百萬元	小計 人民幣百萬元	非控制性權益 人民幣百萬元	
於二零二三年十二月三十一日(經審計)		22,291	20,057	52,717	(52,213)	42,852	611	43,463
同一控制下企業合併	2.1	-	-	74	28	102	-	102
於二零二四年一月一日(未經審計)		22,291	20,057	52,791	(52,185)	42,954	611	43,565
綜合收益：								
期間淨虧損		-	-	-	(2,768)	(2,768)	(331)	(3,099)
其他綜合收益		-	-	(188)	-	(188)	(8)	(196)
期間總綜合收益		-	-	(188)	(2,768)	(2,956)	(339)	(3,295)
與權益所有者交易總額								
對永續債投資者的分配		-	294	-	(294)	-	-	-
同一控制下企業合併		-	-	(126)	-	(126)	-	(126)
其他		-	-	(3)	-	(3)	-	(3)
於二零二四年六月三十日(未經審計)		22,291	20,351	52,474	(55,247)	39,869	272	40,141
於二零二二年十二月三十一日(經審計)		22,291	-	53,289	(43,922)	31,658	1,020	32,678
同一控制下企業合併		-	-	72	50	122	-	122
於二零二三年一月一日(未經審計)		22,291	-	53,361	(43,872)	31,780	1,020	32,800
綜合收益：								
期間淨虧損		-	-	-	(6,258)	(6,258)	(326)	(6,584)
其他綜合收益		-	-	(56)	0	(56)	-	(56)
期間總綜合收益		-	-	(56)	(6,258)	(6,314)	(326)	(6,640)
於二零二三年六月三十日(未經審計)		22,291	-	53,305	(50,130)	25,466	694	26,160

第9至43頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併現金流量表

截至二零二四年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計) (已重述 附註2.3)
經營活動的現金流量			
經營產生的現金	23	10,835	16,207
已付所得稅		(117)	(24)
經營活動產生的淨現金		10,718	16,183
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		(7,869)	(8,454)
處置不動產、工廠及設備所得款		15	35
已收股利		2	20
收回／(存入)定期存款		175	(100)
收回的飛機預付款退回		348	1,870
投資活動使用的淨現金		(7,329)	(6,629)
融資活動的現金流量			
償還短期融資券		(6,500)	(10,000)
償還短期借款		(20,900)	(24,600)
發行短期融資券收到的現金		18,000	21,500
借入短期借款		18,900	14,000
借入長期借款		7,500	14,500
償還租賃負債本金		(15,037)	(10,998)
已付非控制性權益股東股息		-	(20)
償還長期融資券		(6,000)	(6,800)
已付利息		(2,981)	(3,153)
償還長期借款		(4,406)	(1,538)
交割衍生金融工具支付的現金		28	26
同一控制下企業合併支付對價		(126)	-
融資活動使用的淨現金		(11,522)	(7,083)
現金及現金等價物淨(減少)／增加		(8,133)	2,471
期初現金及現金等價物		11,858	18,170
現金及現金等價物匯兌差異		(12)	6
期末現金及現金等價物		3,713	20,647

第9至43頁的附註為本簡明合併中期財務資料的一部分。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四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股股份和H股股份分別在上海證券交易所和香港聯合交易所有限公司上市。

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」)於二零二四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，包括二零二四年六月三十日的中期簡明合併資產負債表與截至二零二四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二零二三年十二月三十一日止年度的合併財務報表一併閱讀。

2 編製基準 (續)

截至二零二四年六月三十日止六個月期間，本集團淨虧損人民幣31億元。於二零二四年六月三十日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣982.1億元。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：

- 於二零二四年六月三十日，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。

2.1 重述

本集團原持有東方航空傳媒有限公司(「東航傳媒」)45%股權並作為聯營企業按權益法核算。於2024年2月，本集團自中國東航集團收購東航傳媒剩餘55%股權，交易價格為人民幣126百萬元。收購完成後，東航傳媒成為本集團的全資子公司。

本集團收購東航傳媒構成同一控制下的企業合併，並採用合併會計法核算。東航傳媒自其與本公司同受最終控制方東航集團控制之日起納入本公司合併範圍，進而對比較期間合併財務報表及附註均進行了重述。

採用合併會計導致本集團截至2024年6月30日止年度的虧損總額減少約人民幣13百萬元。

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二零二三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」），截至二零二四年六月三十日止六個月財政年度生效，如下所述。

(a) 本集團採用的新訂和已修改的準則

於本中期期間，本集團首次應用國際會計準則理事會頒佈並於本集團於2024年1月1日或之後開始的年度強制生效的下列《國際財務報告準則》修訂本以編製簡明綜合財務報表：

- 國際財務報告準則第16號修訂本 — 售後回租中的租賃負債
- 國際會計準則第1號修訂本 — 將負債分類為流動或非流動
- 國際會計準則第1號修訂本 — 附帶契諾的非流動負債
- 國際會計準則第7號及國際財務報告準則第7號修訂本 — 供應商融資安排

於本中期期間應用《國際財務報告準則》修訂本並無對本集團本期間及過往期間之財務狀況及表現及／或相關簡明綜合財務報表內所載披露事項造成重大影響。

(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，但對於自二零二四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 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

本集團存在兩個業務分部，即「航空業務分部」，包括客運、貨運、郵運及地面服務。

其他業務分部主要包括旅遊服務、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」。

經營分部間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定。

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。本集團的主要營運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。截至二零二四年六月三十日止六個月及截至二零二三年六月三十日止六個月，本集團分部收入及分部稅前虧損均與合併財務報告列示一致。因本集團的不同會計政策所編製的報告分部資產與合併財務報表之差異已列示於附註4(a)(ii)。

4 分部資料 (續)

截至二零二四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5)					
對外客戶的報告分部收入	64,044	155	-	-	64,199
分部間收入	-	582	(582)	-	-
報告分部收入	64,044	737	(582)	-	64,199
報告分部稅前(虧損)/利潤	(3,155)	168	-	146	(2,841)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	13,079	124	-	-	13,203
金融資產減值淨損失	32	(5)	-	-	27
非金融資產減值損失	4	-	-	-	4
利息收入	93	6	(20)	-	79
利息支出	2,713	17	(20)	-	2,710
資本性支出	11,372	116	(218)	-	11,270

截至二零二四年六月三十日止六個月

4 分部資料 (續)

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源 (續)

截至二零二三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5)					
對外客戶的報告分部收入	49,364	147	-	-	49,511
分部間收入	-	554	(554)	-	-
報告分部收入	49,364	701	(554)	-	49,511
報告分部稅前(虧損)/利潤	(7,107)	143	-	8	(6,956)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	12,082	138	-	-	12,220
金融資產減值淨損失	43	1	-	-	44
利息收入	300	5	(22)	-	283
利息支出	3,329	22	(22)	-	3,329
資本性支出	12,118	34	-	-	12,152

4 分部資料 (續)

(a) 主要營運決策者 (總經理辦公會議) 透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源 (續)

於二零二四年六月三十日和二零二三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	其他 業務分部	分部間抵銷	未分配專案*	合計
	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二四年六月三十日					
報告分部資產(ii)	268,999	3,480	(13,199)	13,397	272,677
報告分部負債	246,855	1,121	(13,199)	1	234,778
於二零二三年十二月三十一日					
報告分部資產(ii)	267,430	4,027	(2,420)	13,537	282,574
報告分部負債	242,039	1,631	(2,420)	1	241,251

(i) 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等。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，按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按公允價值計入其他綜合收益的權益投資的股利。

(ii) 分部資產合計數與合併財務報表列示之差異人民幣2,242百萬元為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。

(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。運營港澳台地區航線所賺取的運輸收入屬於地區業務收入，運營國際航線所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。

4 分部資料 (續)

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。(續)

本集團分地區分佈之收入分析如下：(續)

- (2) 提供售票服務收入，地勤服務收入及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
境內	44,961	41,835
港澳台地區	1,831	1,117
國際	17,407	6,559
	64,199	49,511

- (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(不包括金融工具等)註冊和位於中國。

(c) 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。

5 收入

關於收入的分析如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
客戶合同收入	64,077	49,404
其他來源的收入		
租金收入	122	107
	64,199	49,511

客戶合同收入的收入拆分資訊：

分部	截至二零二四年六月三十日止六個月		
	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)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	59,338	—	59,338
— 貨運及郵運	2,371	—	2,371
退票與佣金收入	1,248	—	1,248
地勤服務收入	362	—	362
其他	725	155	880
客戶合約收入總計	64,044	155	64,199
地區分佈收入			
境內	44,806	155	44,961
港澳台地區	1,831	—	1,831
國際	17,407	—	17,407
客戶合約收入總計	64,044	155	64,199

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四年六月三十日止六個月

5 收入 (續)

客戶合同收入的收入拆分資訊：(續)

分部	截至二零二三年六月三十日止六個月		
	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)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	45,378	—	45,378
— 貨運及郵運	1,487	—	1,487
退票與佣金收入	1,106	—	1,106
地勤服務收入	287	—	287
其他	1,106	147	1,253
客戶合約收入總計	49,364	147	49,511
地區分佈收入			
境內	41,688	147	41,835
港澳台地區	1,117	—	1,117
國際	6,559	—	6,559
客戶合約收入總計	49,364	147	49,511

6 其他營業收入和利得

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
合作航線收入(註釋(a))	2,320	1,639
航線補貼	323	272
其他補貼收入	307	587
處置物業、廠房及設備及使用權資產的收益	13	8
無須退還的團體訂票款	125	68
其他	112	51
	3,200	2,625

(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。

7 財務支出

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃負債利息	1,540	1,746
銀行借款利息	1,084	1,327
債券及融資券利息	302	471
退休後福利準備利息	30	34
利率互換利息	(28)	(26)
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(218)	(223)
	2,710	3,329
匯兌淨損失(註釋(b))	378	1,344
	3,088	4,673

註釋：

(a) 截至二零二四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3.21% (截至二零二三年六月三十日止六個月：3.40%)。

(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。

8 所得稅費用／(抵免)

計入合併損益表的所得稅費用／(抵免)如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
當期所得稅	90	87
遞延所得稅	168	(459)
	258	(372)

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。本公司的四川分公司、甘肅分公司和西北分公司均得到相關稅務機關的批准，可享受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(二零二三年：16.5%)。本公司的附屬公司東方航空電子商務有限公司(「東航電子商務」)及東航技術應用研發中心有限公司(「東航技術應用研發中心」)符合高新技術企業資格，持有有關部門頒發的高新技術企業證書(證書編號：GR202231007540)，經稅務機關批准，從二零二二年一月一日起享受15%的優惠稅率。

除東航雲南、東航電子商務、東航技術應用研發中心、東航四川分公司、東航甘肅分公司、東航西北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%(二零二三年：25%)。

9 股息

本公司董事會建議截至二零二四年六月三十日止六個月未派發任何股息（截至二零二三年六月三十日止六個月：無）。

10 每股虧損

每股基本虧損乃按未經審計本公司權益持有者應佔合併虧損約人民幣2,768百萬元和截至二零二四年六月三十日止六個月內已發行的加權平均股數222.91億股計算。截至二零二四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（截至二零二三年六月三十日止六個月：無）。

11 利潤轉撥

截至二零二四年六月三十日止六個月，本公司並無至法定儲備之轉撥（截至二零二三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。

12 物業、廠房及設備

	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)
於二零二四年一月一日賬面值	77,763	18,228	95,991
增加	4,639	264	4,903
從使用權資產轉入(附註13)	4,761	-	4,761
本期計提折舊	(4,679)	(593)	(5,272)
本期處置	(6)	(61)	(67)
於二零二四年六月三十日賬面值	82,478	17,838	100,316

	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)
於二零二三年一月一日賬面值	70,059	19,140	89,199
增加	4,342	543	4,885
從使用權資產轉入(附註13)	2,651	-	2,651
本期計提折舊	(3,978)	(597)	(4,575)
本期處置	(181)	(374)	(555)
於二零二三年六月三十日賬面值	72,893	18,712	91,605

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四年六月三十日止六個月

13 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)
於二零二四年一月一日賬面值	113,879	4,452	118,331
增加	3,352	1,489	4,841
轉至物業、廠房及設備(附註12)	(4,761)	-	(4,761)
本期計提折舊	(6,385)	(1,071)	(7,456)
於二零二四年六月三十日賬面值	106,085	4,870	110,955
於二零二三年一月一日賬面值	124,453	3,735	128,188
增加	4,488	292	4,780
轉至物業、廠房及設備(附註12)	(2,651)	-	(2,651)
本期計提折舊	(6,466)	(618)	(7,084)
於二零二三年六月三十日賬面值	119,824	3,409	123,233

14 無形資產

	商譽(註釋) 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二四年一月一日賬面值	11,272	335	11,607
增加	-	66	66
攤銷	-	(82)	(82)
於二零二四年六月三十日賬面值	11,272	319	11,591
	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)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二三年一月一日賬面值	11,274	387	11,661
增加	-	70	70
處置	(2)	-	(2)
攤銷	-	(100)	(100)
於二零二三年六月三十日賬面值	11,272	357	11,629

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空運中心的建設。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。

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四年六月三十日止六個月

15 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：

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
應收賬款	2,760	2,285
減：減值撥備	(99)	(94)
	2,661	2,191

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
九十日內	2,576	2,156
九十一日至一百八十日	26	17
一百八十一日至三百六十五日	94	39
超過三百六十五日	64	73
	2,760	2,285

16 應付賬款及應付票據

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
九十日內	1,824	4,096
九十一日至一百八十日	38	193
一百八十一日至三百六十五日	46	76
一年至兩年	42	62
超過兩年	204	174
	2,154	4,601

17 借款

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
非流動部分		
長期銀行借款(註釋(a))		
— 有抵押	14,871	12,692
— 無抵押	30,744	34,648
有擔保債券	4,134	4,183
無擔保債券(註釋(b))	2,999	6,499
	52,748	58,022
流動部分		
一年內到期的非流動借款(註釋(a))		
— 有抵押	1,452	1,941
— 無抵押	7,327	2,028
一年內到期的有擔保債券	58	34
一年內到期的無擔保債券(註釋(b))	6,651	9,385
短期銀行借款(註釋(c))		
— 無抵押	37,620	39,618
短期融資券(註釋(d))	11,538	—
	64,646	53,006
	117,394	111,028

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四年六月三十日止六個月

17 借款(續)

註釋a：

於二零二四年六月三十日，本集團銀行抵押借款由賬面值為人民幣22,630百萬元的相关飛機作為抵押，借款本金將於二零二五年至二零四五年期間分期償還。長期銀行借款的利息位於2.00%至3.20%的區間。

註釋b：

截至二零二四年六月三十日止六個月，本公司償還下述總額為60億人民幣的債券：

	發行日期	發行金額	利率
六年期擔保債券	2021年3月11日	人民幣60億	3.68%

註釋c：

短期銀行借款的利率位於2.00%至2.60%間。

註釋d：

於二零二四年六月三十日，短期融資券明細如下：

	發行金額	債券期限	發行日期	利率
2024年度第一期短期融資券	人民幣30億	266天	2024年3月7日	2.06%
2024年度第三期短期融資券	人民幣30億	60天	2024年5月11日	1.77%
2024年度第四期短期融資券	人民幣30億	60天	2024年5月15日	1.81%
2024年度第七期短期融資券	人民幣25億	61天	2024年5月22日	1.73%

18 股本

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
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」)	17,114	17,114
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
	22,291	22,291

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。

19 承諾

於報告期末，本集團的資本支出承諾如下：

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
已訂約的：		
— 飛機、發動機及飛行設備(註釋)	88,780	91,065
— 其他物業、廠房及設備	5,725	5,720
— 投資	463	463
	94,968	97,248

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：

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
一年內	19,203	21,202
第二年	22,660	22,347
第三年	20,729	19,666
三年以上	26,188	27,850
	88,780	91,065

20 關聯方交易

本集團由中國東航集團控制。於二零二四年六月三十日，中國東航集團直接持有本公司39.57%（二零二三年：39.57%）之股權。此外，於二零二四年六月三十日，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12.27%和2.05%（二零二三年：12.19%和2.05%）的股權。

本公司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本集團的關聯方。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（「柯林斯航空」）	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」）(i)	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」）(i)	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

20 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
空地互聯網絡科技股份有限公司(「空地互聯公司」)	其他關聯公司

- (i) 於2023年10月，中國東航集團無償劃轉東航實業100%的股權予東航投資，東航實業成為東航投資的全資子公司。本集團與東航實業的關聯交易發生額及餘額均併入東航投資。

(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	
			二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 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)	1,545	1,276
飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	1,613	1,188
	科技宇航	(i)	103	124
	西安賽峰	(i)	139	90
接受系統服務	華東凱亞	(i)	2	4
接受設備生產及維修服務*	柯林斯航空	(i)	13	17
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*	東航投資	(i)	20	183

20 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	
			二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
接受物業管理及綠化養護服務*	東航投資	(i)	173	137
接受酒店住宿服務*	東航投資	(i)	119	82
	上航國旅	(i)	29	15
接受航空互聯網服務*	空地互聯公司	(i)	57	29
金融服務費*	東航財務	(iii)	6	5
採購產品與服務 (續)				
接受代建代管服務*	東航投資	(i)	5	5
接受民航資訊網路服務**	中航信	(i)	361	279
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	-	35
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	2	2
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	-	11
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	39	27
接受物流運輸服務	東航物流	(i)	66	61

20 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	
			二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	205	160
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)	2,371	1,487
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	154	127
提供服務	東航投資	(i)	8	6
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	15	8
	吉祥航空	(i)	11	10
接受航材保障及部件維修服務	吉祥航空	(i)	21	25
提供服務 (續)				
提供航空運輸合作服務	四川航空	(i)	10	7
銷售商品				
提供軟體系統及支援服務	東航物流	(i)	9	5
飛行員轉出	東航物流	(i)	80	23
	吉祥航空	(i)	-	4
銷售互聯網商品	空地互聯公司	(i)	2	-

中期簡明合併財務報表附註

截至二零二四年六月三十日止六個月

20 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	
			二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃收入				
貨站租賃收入*	東航物流	(ii)	45	47
房屋建築物租賃收入*	東航食品	(ii)	10	12
	四川航空	(ii)	9	7
	中國東航集團	(ii)	2	2
	吉祥航空	(ii)	1	2
	東航投資	(ii)	-	1
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)	462	-
租賃負債利息費用				
飛機及發動機*	東航租賃	(ii)	470	686
房屋及建築物*	東航投資	(ii)	5	4
地面資產*	東航投資	(ii)	6	4
利息支出				
借款利息支出	中國東航集團	(iii)	83	116
	東航財務	(iii)	25	19
	東航投資	(iii)	-	18
利息收入				
存款利息收入	東航財務	(iii)	10	7
永續債				
永續債的利息費用	中國東航集團	(iii)	294	-

20 關聯方交易 (續)

(b) 關聯方交易 (續)

- (i) 本集團向關聯方採購的產品與服務以及為關聯方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。
- (ii) 本集團的關聯方租賃服務的價格經雙方協商確定。
- (iii) 本集團的關聯方利率經雙方協商並參照基準利率確定。
- * 上文之關聯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。

截至二零二四年及二零二三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。

(c) 關聯方餘額

(i) 應收有關聯公司款項

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
應收賬款		
東航物流	697	1,071
東航食品	20	17
吉祥航空	9	6
其他	16	21
	742	1,115

20 關聯方交易 (續)

(c) 關聯方餘額 (續)

(i) 應收有關聯公司款項 (續)

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
預付款及其他應收款		
東航投資	5	-
東航財務	589	318
東航食品	98	98
中航信	157	117
中國東航集團	24	24
吉祥航空	9	3
其他	9	18
	891	578
其他非流動資產		
中航信	-	87
西安賽峰	4	8
	4	95

(ii) 應付有關聯公司款項

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
應付賬款及應付票據，其他應付款及預提費用		
上海普惠	721	514
東航食品	555	593
中國東航集團	135	160
科技宇航	87	7
西安賽峰	11	-
中航信	74	87
柯林斯航空	3	3
上航國旅	4	-
東航投資	35	60
吉祥航空	4	3
其他	15	27
	1,644	1,454

20 關聯方交易 (續)

(c) 關聯方餘額 (續)

(ii) 應付有關聯公司款項 (續)

	二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃負債		
東航租賃	25,483	34,776
東航投資	1,093	1,086
東航食品	3	4
	26,579	35,866
其他長期負債		
東航食品	64	64

所有應付有關聯公司款項除了租賃負債，其餘所有應付有關聯公司款項全為不帶息及給予跟貿易客戶一樣的正常還款期。

(iii) 與有關聯公司的短期存款，貸款以及借款

	平均利率		二零二四年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (未經審計)
	二零二四年 (未經審計)	二零二三年 (未經審計)		
短期存款 (包括在現金 及現金等價物內)				
東航財務	0.15%	0.25%	2,564	9,414
短期借款				
東航財務	2.60%	2.64%	1,000	2,000
中國東航集團	2.00%	—	7,100	7,500
長期借款				
中國東航集團	2.00%	2.00%	1,000	1,000

(d) 控股公司作出的擔保

於二零二四年六月三十日，本集團由中國東航集團擔保的債券為人民幣15.34億元(二零二三年十二月三十一日：人民幣15.10億元)。

21 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二零二四年六月三十日及二零二三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。

於二零二四年六月三十日及二零二三年十二月三十一日，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。

21 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

於二零二四年六月三十日

	公允價值計量使用的輸入值			合計 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	177	-	752	929
衍生金融工具				
- 利率互換	-	27	-	27
按公允價值計入當期損益的金融資產	81	-	-	81
合計	258	27	752	1,037

於二零二三年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			合計 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)	重要不可觀察 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	260	-	797	1,057
衍生金融工具				
- 利率互換	-	49	-	49
按公允價值計入當期損益的金融資產	65	-	-	65
合計	325	49	797	1,171

21 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

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,包括外匯遠期合約及利率互換合約。

衍生金融工具採用類似於互換模型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和利率曲線。外匯遠期合約及利率互換合約的賬面值與其公允價值相同。

於二零二四年六月三十日,衍生金融資產的公允價值,是抵銷了歸屬於衍生交易對手違約風險的信用估值調整之後的淨值。交易對手信用風險的變化,對於套期關係中指定衍生工具的套期有效性的評價和其他以公允價值計量的金融工具,均無重大影響。

上市股權投資的公允價值基於市場報價。指定為按公允價值計入其他綜合收益的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。

以下是截至二零二四年六月三十日和二零二三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	範圍區間
		輸入值範圍	
非上市股權投資	估值乘數	流動性折扣	二零二四年六月三十日: 28% (二零二三年: 28%)

21 金融工具公允價值估計 (續)

(a) 公允價值層級 (續)

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。

截至二零二四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
於二零二三年十二月三十一日 (未經審計)	797
計入其他綜合收益的淨額	(45)
於二零二四年六月三十日 (未經審計)	752

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、短期銀行借款和短期擔保債券的公允價值。因期限較短，公允價值與賬面值相若。

於二零二四年六月三十日，以下工具公允價值與賬面值存在較大差異。

	賬面值 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— 長期借款	52,748	50,542

針對長期借款，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。

22 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	
	二零二四年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二三年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅前期間虧損	(2,841)	(6,956)
調整：		
物業、廠房及設備折舊(附註12)	5,272	4,575
使用權資產折舊(附註13)	7,456	7,084
投資性房地產折舊	9	7
其他長期資產攤銷	384	454
無形資產攤銷(附註14)	82	100
處置物業、廠房、設備以及無形資產損失/(收益)	1	(5)
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(收益)/損失	(16)	1
應收賬款及其他應收款減值準備計提	27	44
飛機設備零件跌價準備	4	-
利息支出	2,710	3,329
淨匯兌損失	73	1,314
享有合營及聯營結果的份額	(129)	(1)
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)	(8)
營運資金變動：		
飛機設備零件增加	(174)	(75)
經營性應收項目的增加	(1,130)	(2,858)
經營性應付項目的(減少)/增加	(892)	9,202
經營產生的現金	10,835	16,207
已付所得稅	(117)	(24)
經營活動產生的現金流量淨額	10,718	16,183

運營數據摘要

	截至6月30日止6個月		
	2024年	2023年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK) (百萬)	144,251.52	108,595.90	32.83%
— 國內航線	100,461.42	95,770.01	4.90%
— 國際航線	40,446.76	10,941.65	269.66%
— 地區 ¹ 航線	3,343.34	1,884.23	77.44%
客運人公里(RPK) (百萬)	117,142.65	77,939.21	50.30%
— 國內航線	82,669.78	69,437.61	19.06%
— 國際航線	31,959.65	7,159.38	346.40%
— 地區航線	2,513.22	1,342.22	87.24%
載運旅客人次(千)	67,737.20	51,940.49	30.41%
— 國內航線	58,122.05	49,399.56	17.66%
— 國際航線	7,822.58	1,596.26	390.06%
— 地區航線	1,792.58	944.67	89.76%
客座率(%)	81.21	71.77	9.44pts
— 國內航線	82.29	72.50	9.79pts
— 國際航線	79.02	65.43	13.59pts
— 地區航線	75.17	71.23	3.94pts
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.526	0.603	-12.77%
— 國內航線	0.530	0.582	-8.93%
— 國際航線	0.501	0.766	-34.60%
— 地區航線	0.722	0.816	-11.52%

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

	2024年	2023年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK) (百萬)	4,777.96	3,142.27	52.05%
— 國內航線	1,951.95	2,040.22	-4.33%
— 國際航線	2,726.30	1,020.78	167.08%
— 地區航線	99.72	81.27	22.70%
貨郵載運噸公里(RFTK) (百萬)	1,785.16	945.39	88.83%
— 國內航線	469.55	394.46	19.04%
— 國際航線	1,301.93	544.71	139.01%
— 地區航線	13.68	6.22	119.94%
貨郵載運量 (百萬公斤)	510.68	346.60	47.34%
— 國內航線	306.12	259.13	18.13%
— 國際航線	193.12	81.97	135.60%
— 地區航線	11.44	5.50	108.00%
貨郵載運率(%)	37.36	30.09	7.27pts
— 國內航線	24.06	19.33	4.73pts
— 國際航線	47.75	53.36	- 5.61pts
— 地區航線	13.72	7.65	6.07pts
貨郵噸公里收益 (人民幣元) 註	1.328	1.573	-15.58%
— 國內航線	0.650	0.796	-18.34%
— 國際航線	1.544	2.095	-26.30%
— 地區航線	4.094	5.145	-20.43%

運營數據摘要

	截至6月30日止6個月		
	2024年	2023年	變動幅度
綜合數據			
可用噸公里(ATK) (百萬)	17,760.60	12,915.90	37.51%
— 國內航線	10,993.48	10,659.52	3.13%
— 國際航線	6,366.51	2,005.53	217.45%
— 地區航線	400.62	250.85	59.71%
收入噸公里(RTK) (百萬)	12,071.10	7,822.73	54.31%
— 國內航線	7,724.15	6,521.91	18.43%
— 國際航線	4,113.20	1,176.89	249.50%
— 地區航線	233.75	123.93	88.61%
綜合載運率(%)	67.97	60.57	7.40pts
— 國內航線	70.26	61.18	9.08pts
— 國際航線	64.61	58.68	5.93pts
— 地區航線	58.35	49.40	8.95pts
收入噸公里收益(人民幣元) ^註	5.304	6.200	-14.45%
— 國內航線	5.713	6.249	-8.58%
— 國際航線	4.383	5.628	-22.12%
— 地區航線	8.000	9.094	-12.03%

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。2024年上半年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計12架，退出飛機2架，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。本集團作為國產C919客機的全球首發用戶，截至2024年6月30日，共運營6架C919飛機，正持續積累國產大飛機規模化運營經驗。

截至2024年6月30日，本集團共運營792架飛機。

序號	機型	廠商	截至2024年6月30日機隊情況				平均機齡(年)	
			2024年上半年淨增	小計	自有	融資租賃		經營租賃
1	B777-300ER	波音	0	20	12	8	0	8.4
2	B787-9	波音	0	10	3	7	0	5.4
3	A350-900	空客	0	20	7	13	0	3.1
4	A330系列	空客	0	56	35	16	5	10.6
寬體客機合計			0	106	57	44	5	8.2
5	A320系列	空客	0	379	145	116	118	9.4
6	B737系列	波音	1	277	105	70	102	9.6
7	C919系列	商飛	2	6	4	2	0	0.7
窄體客機合計			3	662	254	188	220	9.4
8	ARJ系列	商飛	7	24	15	9	0	1.7
支線客機合計			7	24	15	9	0	1.7
客機合計			10	792	326	241	225	9.0

註：

1. A350系列包含A350-900等機型；
2. A330系列包含A330-200和A330-300等機型；
3. A320系列包含A319、A320、A320NEO及A321等機型；
4. B787系列包含B787-9等機型；
5. B777系列包含B777-300ER等機型；
6. B737系列包含B737-700、B737-800及B737-8等機型；
7. C919系列包含C919等機型；
8. ARJ系列包含ARJ21等機型。

管理層討論與分析

行業發展現狀

2024年上半年，世界經濟溫和復甦，經濟和貿易活動都有所鞏固，但仍面臨經濟增長動能偏弱、通脹回落放緩以及地緣政治衝突、國際貿易摩擦頻發等挑戰。國際貨幣基金組織(IMF)的《世界經濟展望》報告表示，全球經濟有望軟著陸，預計今年全球經濟增速為3.2%，和此前預測值持平。

根據國際航空運輸協會(IATA)數據，2024年上半年全球航空業持續復甦，旅客周轉量同比增長13.4%，其中亞太地區旅客周轉量同比增速領跑其他市場。IATA表示，在世界充滿諸多不確定性的背景下，全球航空業仍有望繼續夯實盈利能力，預測2024年航空出行人次將達到創紀錄的49.6億人次，預測全球航空業2024年淨利潤將達到305億美元，淨利潤率有望達到3.1%。

2024年上半年我國經濟運行總體平穩、穩中有進，延續回升向好態勢，仍是世界經濟增長的重要引擎和穩定力量，為我國航空運輸增長奠定了堅實基礎，我國免簽國家的範圍不斷擴大，對航空市場的激勵效應持續顯現。上半年，我國民航客運生產平穩較快增長，全行業共完成旅客運輸量3.5億人次，較2019年同期增長9.0%，其中，國內航線旅客運輸量較2019年同期增長12.4%，國際航空客運市場延續快速恢復態勢，2024年2月以來連續五個月恢復水平超過2019年同期的80%，整體國際航線旅客運輸量已恢復至2019年同期的81.7%。但受到國內客運市場競爭加劇、因航權時刻及機場保障資源等因素限制導致部分國際市場恢復低於預期、高鐵競爭以及航油價格保持高位等因素影響，國內大型航空公司仍面臨較大的經營壓力。

經營回顧

2024年上半年，伴隨全球旅行需求的持續復甦，航空出行需求不斷提升。我國民航客運平穩較快增長，持續向好，但同時受到國內客運市場競爭加劇、部分國際市場運力尚未恢復、高鐵競爭、油價高位波動等因素影響，航空公司的經營壓力依然巨大。

面對複雜嚴峻的外部環境，本集團上下團結一致，銳意進取，統籌推進安全運行、生產經營、成本管控、品牌服務、改革創新等各項工作，穩安全、提效益，推改革、促轉型，奮力譜寫本集團「日出東方、再次起航」、加快推動高質量發展新篇章。2024年上半年，本集團運輸總周轉量和旅客運輸量人次同比分別增長54.31%、30.41%，達到2019年同期的110.60%、105.83%，客座率同比提高9.44個百分點，生產經營回升向好，實現營業收入人民幣641.99億元，同比增長29.67%，歸屬於上市公司股東的淨虧損人民幣27.68億元，同比大幅減虧人民幣34.90億元。

→ 安全形勢總體平穩

本集團始終將安全視為頭等大事，以實際行動確保「兩個絕對安全²」。在航班量大幅增長、運行環境複雜多變的情況下，堅決守牢安全運營底線，本集團安全形勢總體平穩。**持續加強安全管理體系建設**。本集團修訂完善安委會工作規則、安全生產管理辦法等15項制度。**集中開展風險隱患專項整治**。啟動安全生產治本攻堅三年行動，對重點單位進行專項督導。**強化安全文化建設與能力提升**。開展「安全教育日」，有序推進年度飛行訓練計劃，着力打造「政治過硬、業務精湛、作風優良、紀律嚴明」飛行員隊伍。2024年上半年，本集團完成安全飛行128.30萬小時、起落50.76萬架次，同比分別增長22.72%和13.66%。

→ 經營效益穩步改善

本集團堅持「穩中求進」工作總基調，緊密結合國家對外開放和航空運輸發展的趨勢，把握市場供需變化，持續優化航網結構，向優勢市場和國際航線集中資源。2024年上半年，本集團經營效益穩步改善，經營業績實現同比大幅減虧。受國內客運市場競爭加劇、部分國際市場恢復低於預期、高鐵競爭等因素影響，上半年國內市場票價水平同比有所下降，國際市場票價逐步回歸正常水平，飛機日利用率仍未恢復至2019年同期水平。

² 兩個絕對安全：確保航空運行絕對安全，確保人民生命絕對安全。

以樞紐建設為立足點，持續優化完善航網佈局。本集團服務上海國際航運中心建設，積極打造世界一流航空運輸企業，本集團在上海虹橋及浦東兩場份額同比提升約1.6個百分點。持續提升核心樞紐中轉量和中轉效率，2024年上半年，本集團在上海浦東國際機場中轉旅客234萬人次，同比2019年增長31.30%，國內樞紐市場規模領先。圍繞「四樑八柱」重點市場，國內快線增至36條，「空中大通道」初現規模。通過優化航網拉長航距，夏秋季航班換季後平均航距同比增加8.90%。以國際恢復為發力點，大力提升國際航班恢復率。新開上海—利雅德、上海—馬賽、西安—布達佩斯等多條「一帶一路」國際航線，打造上海—新加坡、上海—曼谷、昆明—曼谷等3條國際快線品牌。推動與阿提哈德航空等聯營合作，新增及擴大日航、維珍航空、埃及航空等代號共享和SPA合作。2024年上半年，本集團國際市場的座公里投放、客運收入均恢復至2019年的90%以上，歐洲、東南亞、澳洲等部分國際市場航班量已超過2019年同期水平，整體國際航線恢復率大幅領先行業平均水平。以收益管控為關鍵點，持續優化銷售策略。進一步細化運價管理，優化預售策略、公務艙運價、聯程運價、團隊銷售等管控，持續提升銷售收入。落實長三角一體化戰略規劃，推出長三角「全時空³」「區域通⁴」航線產品。豐富「機票+文創」優享類產品，上線「前排就

座⁵」候補升艙券等輔營產品，擴大輔營產品和優享類產品的銷售。以腹艙收益管控為著力點，增加客機腹艙收入。把握貨運需求旺盛機遇，協調東航物流開拓貨運市場，客機腹艙貨郵周轉量同比提升88.83%，實現貨運收入人民幣23.71億元，同比增長59.45%。

➔ 成本管控持續加強

本集團加強全面預算管理，積極推進提質增效項目，進一步提升業財融合管理水平。深化全面預算管理。強化預算對經營業績的指導作用，推進精細管理，加大對核心業務、重點領域、關鍵環節的管控力度；做精做細提質增效等項目，實現增效人民幣8.07億元。持續推進業財融合。通過建立業財專管員隊伍、強化業財融合的宣貫和考核，不斷完善業財融合工作機制。強化數據分析能力，通過信息化、數字化系統，為深化業財融合工作提供數字賦能。通過縮短飛行距離、管控落地剩油、實施單發滑行、優化飛行高度等舉措，加強節油管控。2024年上半年，本集團可用噸公里油耗同比下降5.83%，單位油耗控制成效顯著。加強資金管理和成本管控。本集團持續優化債務結構，置換高利率債務，降低資金成本。上半年利息費用同比減少人民幣6.19億元。2024年上半年，本集團實現噸公里營業成本同比下降10.44%。

³ 全時空：在蘇州城市航站樓可辦理東航、上航所有國內、國際和地區航班的值機業務，調整值機手續時間，並提供航站樓至上海浦東、上海虹橋機場的乘車票，做到航線覆蓋更全面，值機流程更高效，空地聯運更緊密。

⁴ 區域通：旅客購買東航、上航實際承運的、區域內機場始發或到達的國內單程航班客票後，可在原航班計劃起飛前新購買一張原航班當日或前後1天內、從其他區域內機場至相同到達地或從相同始發地至其他區域內機場的國內單程航班客票並且旅行完畢後，原票可全額退款。東航、上航已推出了長三角區域通、川渝區域通、珠三角區域通產品，方便旅客臨時調整行程的出行需求。

⁵ 前排就座：持有東航、上航實際承運的國內經濟艙及超級經濟艙客票的旅客使用升艙券可升級至公務艙。

➔ 品牌服務不斷提升

本集團踐行「精心、精準、精緻、精細」的「四精」服務理念，以完善服務管理體系為抓手，以創新服務產品為支撐，持續提升服務水平，優化旅客體驗，不斷提升旅客忠誠度。

完善服務管理體系建設，持續提升服務品質。積極開展2024年「民航服務提質增效年」主題活動，豐富「四精」服務內涵，升級制定服務標準和衡量指標。發揮大數據作用，滿足旅客多樣化、差異化服務需求。推進服務全流程管控平台建設，強化服務與運行的雙向聯動，提高運行服務品質，提升旅客滿意度。持續拓寬航空服務場景，特色產品迭代出新。圍繞便捷中轉、退改簽服務、智慧出行等方面，創新服務模式、升級服務產品。「空鐵聯運」「空巴聯運」「空軌聯運」等產品有效拓展，其中「空鐵聯運」已覆蓋47個樞紐城市中轉，連接727個火車站點，實現1,269個火車段的雙向聯運和10個樞紐的國際中轉。服務大局展現央企擔當，東航品牌特色彰顯。牢記「國之大者」，服務國家區域協調發展戰略，支持國產大飛機事業。作為C919客機全球首家運營商，商業運營一年多來，安全飛行超過7,800小時，承運旅客近40萬人次，航班正點率達97.52%；開發C919專屬定制客艙內飾和機供品，廣受旅客好評。截至2024年7月底，本集團共運營7架C919客機，C919機隊已邁入規模化運營新階段。積極參加「中國品牌日」、成都園藝博覽會等重大活動，發佈全新品牌宣傳片，擴大東航的品牌傳播力。重新明晰下屬全資子公司上海航空的發展定

位，擦亮上航品牌，打造「全服務、區域型、有特色」航空公司。堅決履行央企社會責任，踐行低碳環保理念。持續推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用，上線「輕飛享•按需用餐⁶」產品，倡導綠色出行。持續開展定點幫扶工作，推廣滄源的蜂蜜產品和雙江的茶葉產品，積極助力鄉村振興。

➔ 改革創新接續發力

本集團聚焦高質量發展要求，圍繞加快建設世界一流，高效實施國企改革深化提升行動，著力推進關鍵領域改革創新。重大改革加快突破。紮實推進國企改革提升行動各項任務，營銷服務系統改革率先落地，整合商務委、銷售委、客戶委的職能和流程，組建市場銷售部和服務管理部，更好匹配市場、配置資源、激發企業活力動力。以「機構精簡、職責明晰、高效協同」為目標，大力推進總部職能部門改革和管控模式改革。優化調整對下屬分子公司的管控模式，加大授權力度，推動高質量發展。數字化轉型加快推進。加強數字化轉型體系建設，董事會規劃發展與數字化委員會新增數字化領域決

⁶ 輕飛享•按需用餐：旅客取消機上用餐，將會獲得本公司的積分獎勵，積分可兌換里程。

策諮詢職能，成立數字化轉型工作領導小組；組建上海東航數字科技有限公司，加快推進智慧機務維修、智慧營銷、數字機坪等重點項目落地見效；與優秀信息技術公司在數字化轉型、科技創新、管理培訓等方面開展戰略合作，舉辦首屆數字化轉型創新競賽，營造創新轉型良好氛圍。

➔ 上市公司質量不斷提高

以貫徹落實國務院新「國九條」為契機，以提升本公司治理效能和加強價值管理为抓手，加快提高上市公司質量，增強本公司核心競爭力。**持續完善公司治理體系。**合規高效完成董事會換屆，結合本公司發展戰略，進一步優化董事會人員構成，打造國際化多元董事會。獨立董事佔比超過50%，董事會包含不同性別和專長的董事，覆蓋財務審計、企業管理、戰略規劃、數字化等多個重要領域。**高度重視價值管理。**董事會組織研究制定《東方航空落實新「國九條」加快提高上市公司質量工作方案》，聚焦做強主業增效益，加強成本管控精運營，加強投資管控提質量，深化體制機制改革激活力，加強合規管理防風險，強化市值管理促估值展形象，細化形成20項重點工作、70餘條具體舉措。積極響應上海證券交易所倡議，發佈「提質增效重回報」行動方案，提升經營質效，夯實回報投資者的基礎。積極配合控股股東中國東航集團有序開展增持工作。截至2024年6月末，

中國東航集團合計增持本公司A+H股金額約人民幣7.49億元，增持股數超總股本1%，對引導市場預期起到積極作用。**持續加強投資者溝通。**董事長召開戰略股東溝通會，聽取訴求，回應關切；財務總監、董事會秘書分別帶隊前往境外和境內開展業績路演，加強主流機構投資者面對面交流；董事長、副董事長、獨立董事和管理層參加定期業績說明會，傾聽並回應中小投資者關切。通過多層次的投資者溝通交流，不斷提升本公司在資本市場的品牌形象。

⁷ 國九條：2024年4月，國務院印發的《關於加強監管防範風險推動資本市場高質量發展的若干意見》，全文共九大部分。

財務綜述

經營收入

2024年上半年，本集團收入為人民幣641.99億元，同比增長29.67%。其中，運輸收入為人民幣617.09億元，同比增長31.67%，其他收入為人民幣24.90億元，同比減少5.90%。

本集團的運輸收入包含客運收入和貨運收入。

2024年上半年，本集團客運收入為人民幣593.38億元，同比增長30.76%，佔本集團運輸收入的96.16%；旅客運輸周轉量為117,142.65百萬客公里，同比增長50.30%。

國內航線客運收入為人民幣421.66億元，同比增長8.47%，佔客運收入的71.06%；旅客運輸周轉量為82,669.78百萬客公里，同比增長19.06%。

國際航線客運收入為人民幣153.97億元，同比增長184.18%，佔客運收入的25.95%；旅客運輸周轉量為31,959.65百萬客公里，同比增長346.40%。

地區航線客運收入為人民幣17.75億元，同比增長63.59%，佔客運收入的2.99%；旅客運輸周轉量為2,513.22百萬客公里，同比增長87.24%。

2024年上半年，本集團貨運收入為人民幣23.71億元，同比增長59.45%，佔本集團運輸收入的3.84%；貨郵載運周轉量為1,785.16百萬噸公里，同比增加88.83%。本集團貨運收入增加主要是由於報告期內國際貨運需求旺盛，貨運周轉量增長所致。

營運開支

2024年上半年，本集團總營運成本為人民幣673.59億元，同比增長23.14%。2024年上半年，本集團運營成本項目的變動分析如下：

2024年上半年，本集團飛機燃油成本為人民幣232.92億元，同比增長33.62%，主要是由於航班量和飛行小時增加，加油量同比增長29.49%，增加航油成本人民幣51.41億元；因原油價格上漲，平均航空油價同比增長3.18%，增加航油成本人民幣7.19億元。

2024年上半年，本集團飛機起降費為人民幣82.36億元，同比增長23.26%，主要是由於航空客運需求恢復增長，起降架次增加所致。

2024年上半年，本集團折舊及攤銷為人民幣132.03億元，同比增長8.04%。主要是由於機隊規模增加，以及運輸周轉量增加，組件折舊增加所致。

2024年上半年，本集團工資、薪金及福利為人民幣126.24億元，同比增長14.84%。主要是由於飛行小時增加，空勤人員飛行小時費增加所致。

2024年上半年，本集團飛機維修費為人民幣30.42億元，同比增長43.22%。主要是由於機隊規模增加，以及航班量增長，飛發日常維修費用增加所致。

2024年上半年，本集團航空餐食供應支出為人民幣20.06億元，同比增長57.21%，主要是由於國際市場快速恢復，國際市場旅客人次同比增長390%，導致餐食及供應品增加所致。

2024年上半年，本集團銷售及市場費用為人民幣18.76億元，同比增長40.00%，主要是由於旅客出行數量大幅增長，相應的代理業務手續費、系統訂座費等增加所致。

2024年上半年，本集團上繳中國民用航空局的民航基礎設施建設基金為人民幣5.54億元，同比增長11.47%。主要是由於客運市場恢復，本集團運輸周轉量增加所致。

其他營業收益

2024年上半年，本集團其他營業收益為人民幣32.00億元，同比增長21.90%，主要是由於旅客出行數量大幅增長，本集團加大運力投入，合作航線收入增長所致。

淨虧損

2024年上半年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣27.68億元，2023年上半年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣62.58億元。本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.12元。

流動資金狀況與資本結構

截至2024年6月30日，本集團資產總額為人民幣2,749.19億元，較2023年12月31日下降3.47%；資產負債率為85.40%，此比率按照負債總額除以資產總額計算，較2023年12月31日上升0.69個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣185.97億元，佔資產總額6.76%，較2023年12月31日減少27.96%；非流動資產為人民幣2,563.22億元，佔資產總額93.24%，較2023年12月31日減少1.03%。

截至2024年6月30日，本集團負債總額為人民幣2,347.78億元，較2023年12月31日減少2.68%；其中，流動負債為人民幣1,168.08億元，佔負債總額的49.75%；非流動負債為人民幣1,179.70億元，佔負債總額的50.25%。

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828.95億元，較2023年12月31日增長14.98%。非流動負債中，帶息負債（長期借款、應付債券以及租賃負債）為人民幣1,060.35億元，較2023年12月31日減少13.79%。

2024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2024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	截至2024年 6月30日		截至2023年 12月31日		變動比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	157,274	83.24	160,214	82.12	-1.84
美元	28,944	15.32	30,945	15.86	-6.47
其他	2,712	1.44	3,929	2.02	-30.97
合計	188,930	100.00	195,088	100.00	-3.16

截至2024年6月30日，本集團帶息負債中的長、短期借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣1,170.88億元，較2023年12月31日的人民幣1,105.41億元增長5.92%，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		變動比例 (%)
	截至 2024年 6月30日	截至 2023年 12月31日	
人民幣	114,455	106,694	7.27
新加坡元	2,633	2,681	-1.79
歐元	-	1,166	-100.00
合計	117,088	110,541	5.92

截至2024年6月30日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣718.42億元，較2023年12月31日的人民幣845.47億元減少15.03%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		變動比例 (%)
	截至 2024年 6月30日	截至 2023年 12月31日	
人民幣	42,819	53,520	-19.99
美元	28,944	30,945	-6.47
港幣	15	19	-21.05
日元	25	31	-19.35
新加坡元	4	4	-
其他	35	28	25.00
合計	71,842	84,547	-15.03

利率變動

本集團帶息債務包括短期帶息債務和長期帶息債務，其中固定利率的帶息債務比例為54.92%，浮動利率的帶息債務比例為45.08%。截至2024年6月30日和2023年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,889.30億元及人民幣1,950.88億元（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43.88%及36.96%。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2024年6月30日和2023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15.32%和15.86%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為83.24%和82.12%。美元以及人民幣利率的變化對公司財務成本的影響較大。本集團可通過利率互換合約鎖定利率，降低美元債務中浮動利率波動的風險。

2024年上半年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未新增利率互換合約交易。截至2024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1.59億美元，將於2024年下半年至2025年間期滿；截至2023年12月31日約為1.89億美元。

匯率波動

截至2024年6月30日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為316.56億元，其中，美元帶息負債佔全部外幣帶息負債的比例為91.43%。在美元匯率大幅波動情況下，美元資產和負債將產生較大金額的匯兌損益，從而會影響本集團的盈利和資產負債情況。本集團可通過外匯遠期合約鎖定匯率，對沖美元匯率波動的影響。

2024年上半年，本集團結合未來現金流支付需求及衍生品市場情況謹慎評估，開展外匯遠期交易。截至2024年6月30日，本集團持有的尚未交割的外匯遠期交易的名義金額約為0.37億美元，將於2025年6月到期。

航油價格波動

航油成本作為本集團最大的運營成本之一，其價格波動對本集團效益有著重大影響。本集團可通過原油互換合約、原油看漲期權、領式期權組合、原油期貨合約等鎖定航油成本，降低航油價格波動帶來的不利影響。

2024年上半年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未開展航油套期保值交易。截至2024年6月30日，本集團無未交割的航油套期保值合約。

資產抵押及或然負債

截至2024年6月30日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值折合人民幣為341.59億元，較2023年12月31日的人民幣316.69億元，增加7.86%。

截至2024年6月30日，本集團無重大或然負債。

人力資源

截至2024年6月30日，本集團僱用83,125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。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2024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。

證券投資情況

單位：人民幣百萬元

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初 投資成本	資金來源	期初 賬面價值	本期 公允價值 變動損益	計入 權益的 累計公允 價值變動	本期 購買金額	本期 出售金額	本期 投資損益	期末 賬面價值	會計 核算科目
股票	00696	中國民航 信息網絡	18.50	股權收購	259.48	-	158.82	-	-	-	177.32	其他權益 工具投資
股票	600000	浦發銀行	122.14	股權置換	64.81	15.77	-	-	-	-	80.58	交易性 金融資產
股票	600221	海航控股	0.07	債轉股	0.05	-0.01	-	-	-	-	0.04	交易性 金融資產
合計	/	/	140.71	/	324.34	15.76	158.82	-	-	-	257.94	/

以公允價值計量的金融資產

單位：人民幣百萬元

資產類別	期初數	本期 公允價值 變動損益	計入 權益的 累計公允 價值變動	本期 計提的 減值	本期 購買金額	本期 出售/ 贖回金額	其他變動	期末數
利率互換合約	48.68	-	27.33	-	-	-	-	27.33
外匯遠期合約	-	-	0.19	-	-	-	-	0.19
交易性金融資產	65.13	15.76	-	-	-	-	-	80.89
其他權益工具投資	1,057.16	-	194.98	-	-	-	-	928.70
合計	1,170.97	15.76	222.50	-	-	-	-	1,037.11

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 (億元)	營業收入	淨利潤 (淨虧損 以「-」號 填列)	總資產	淨資產	資產負債率 (%)
東航江蘇	1993年	20.00	4,943	-542	14,766	-3,063	121%
東航武漢	2002年	17.50	2,170	-26	6,573	1,496	77%
東航雲南	2010年	36.62	5,415	-336	14,981	3,203	79%
上海航空	2010年	55.00	6,182	-163	24,999	-4,094	116%
中聯航	1984年	33.20	4,114	94	11,737	2,373	80%
一二三航	2008年	15.00	275	-273	3,723	-89	102%
東航技術	2014年	46.52	5,670	18	9,257	1,550	83%

1. 東航江蘇

東航江蘇總部位於江蘇省南京市，以南京祿口國際機場作為主運營基地，具有穩固公司江蘇市場、支撐公司上海樞紐建設的重要作用，東航江蘇長期深耕融入國家長三角一體化發展戰略，構建了以南京為核心，覆蓋國內主要省會城市、通達日韓、東南亞和歐美澳的區域樞紐型航線網絡。2024年上半年，東航江蘇實現營業收入人民幣49.43億元，同比增長14.74%，實現淨虧損人民幣5.42億元，去年同期為人民幣2.41億元；運輸周轉量為9,437.18百萬客公里，同比增長18.24%，承運旅客636.17萬人次，同比增長17.17%。截至2024年6月30日，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計76架。

2. 東航武漢

東航武漢總部位於湖北武漢市，以武漢天河國際機場作為主運營基地，是中部地區機隊規模最大的航空公司。東航武漢發力打造內陸開放新高地，圍繞武漢市場打造精品快線，錨定「幹支通」助力旅客中轉無憂，構建了覆蓋全省、輻射全國、通達國際

的航線網絡。2024年上半年，東航武漢實現營業收入人民幣21.70億元，同比增長21.30%，實現淨虧損人民幣0.26億元，去年同期為人民幣1.48億元；旅客運輸周轉量為3,946.35百萬客公里，同比增長26.75%，承運旅客353.77萬人次，同比增長27.28%。截至2024年6月30日，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計35架。

3. 東航雲南

東航雲南總部位於雲南省昆明市，以昆明長水國際機場作為主運營基地，構建了以昆明為中心，輻射東南亞、南亞、西亞的「三亞」國際航線網絡。東航雲南是雲南最大的基地航空公司，構建了完整的服務、保障、運行、營銷、貨運、機務維修體系，航線網絡和樞紐運營能力相對領先。2024年上半年，東航雲南實現營業收入人民幣54.15億元，同比增長20.01%，實現淨虧損人民幣3.36億元，去年同期為人民幣4.98億元；旅客運輸周轉量為9,776.85百萬客公里，同比增長32.46%，承運旅客666.55萬人次，同比增長23.46%。截至2024年6月30日，東航雲南共運營B737系列和B787機型飛機合計75架。

4. 上海航空

上海航空總部位於上海，以上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場作為主運營基地，以「立足上海、服務上海」為發展原則，圍繞「京津冀、長三角、粵港澳、成渝」等區域做厚主幹航線、打造精品特色航線，實現了與公司航網體系的有效聯動。2024年上半年，上海航空實現營業收入人民幣61.82億元，同比增長34.63%，實現淨虧損人民幣1.63億元，去年同期為人民幣9.71億元；旅客運輸周轉量為11,366.03百萬客公里，同比增長56.98%，承運旅客705.84萬人次，同比增長40.92%。截至2024年6月30日，上海航空共運營B737系列和B787機型飛機合計85架。

5. 中聯航

中聯航總部位於北京，以北京大興國際機場作為主運營基地，圍繞京津冀、長三角、粵港澳等區域構建了「菱形」航網架構。中聯航定位為創新經濟型航空，是公司雙品牌戰略的主要載體。2024年上半年，中聯航實現營業收入人民幣41.14億元，同比增長32.50%，實現淨利潤人民幣0.94億元，去年同期淨虧損為人民幣2.18億元；旅客運輸周轉量為9,209.88百萬客公里，同比增長41.93%，承運旅客580.15萬人次，同比增長27.50%。截至2024年6月30日，中聯航共運營B737系列機型飛機合計58架。

6. 一二三航⁸

一二三航總部位於上海，以上海浦東國際機場作為主運營基地，通過開通基地周邊流量充沛的三、四線城市構建「支線網」並融合公司航線網絡，為旅客提供高覆蓋密度的運輸服務，2024年上半年，一二三航實現營業收入人民幣2.75億元，同比增長21.68%，實現淨虧損人民幣2.73億元，去年同期為人民幣2.07億元；旅客運輸周轉量為535.85百萬客公里，同比增長56.98%，承運旅客52.03萬人次，同比增長49.60%。截至2024年6月30日，一二三航共運營ARJ21機型飛機合計24架。

核心競爭力

1. 地處上海及長三角發達經濟帶的區位優勢

公司具有較強的區位優勢。作為國有控股三大航空公司之一，公司總部和運營主基地位於國際特大型城市上海。作為中國重要的經濟中心和國際航運中心，上海直接服務的長三角地區是我國經濟最具活力、開放程度最高、創新能力最強的區域之一，是「一帶一路」和「長江經濟帶」的重要交匯點，上海一直與亞太和歐美地區有著十分緊密的經貿聯繫，從上海飛往亞洲各主要城市時間約2至5小時，飛往歐洲和北美西海岸航行時間約10至12小時。

⁸ 一二三航的前身是2008年9月成立的東方公務航空有限公司，2020年2月一二三航掛牌成立，隨後於2020年12月通過CCAR-121部運行合格審定，開啟國產民機商業市場化運營。

公司在上海虹橋國際機場和上海浦東國際機場擁有最大市場份額，公司的發展將受惠於國家「長三角一體化」戰略的實施、上海對國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案的持續推進等。公司旗下東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。公司積極打造和優化以上海為核心樞紐的航線網絡，結合浦東機場樞紐運行，持續提高公司中轉效率和服務能力，持續提升在上海及長三角航空運輸市場的影響力。公司積極參與全球化合作，加快將公司打造成為具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業，為交通強國、民航強國和上海國際航運中心建設提供有力支撐。

2. 具有獨特優勢的航線樞紐與網絡佈局

公司作為天合聯盟成員，航線網絡通達全球166個國家和地區的1,050個目的地。「東方萬里行」常旅客可享受聯盟多家航空公司的會員權益及全球超過750間機場貴賓室。

公司積極把握京津冀協同發展、長三角一體化戰略、粵港澳大灣區建設機遇，強化航線網絡佈局。公司以經濟高度發達、出行需求旺盛的上海、北京為核心樞紐，以地處東南亞門戶的昆明、國家「一帶一路」倡議西北門戶的西安為區域樞紐，以廣州、深圳、成都、南京、杭州、青島、武漢、廈門等城市為支撐建設「四樑八柱」重點幹線網絡。

國內航線方面，公司航線網絡覆蓋中國全部省會城市和重要城市，持續打造連接重點城市的「準時、快捷、最優」的「空中快線」產品，國內快線已增至36條；國際航線方面，公司航線網絡可直接通達港澳台、日韓、東南亞、中東的主要知名城市和旅遊目的地以及歐洲、美洲和大洋洲主要國際都市。日韓市場是傳統航空高收益市場，公司是中日市場份額最大的承運人，是韓國市場中方最大承運人，日韓市場恢復將進一步提升公司的盈利能力。公司服務國家「走出去」戰略，結合市場需求及自身航網規劃，積極佈局「一帶一路」相關航線，2024年以來新開上海－利雅得、上海－馬賽、西安－布達佩斯、北京大興－曼谷、杭州－胡志明市等航線，並計劃開通上海－威尼斯、西安－米蘭等航線。當前公司正積極佈局國際快線網絡，2024年上半年打造了上海－新加坡、上海－曼谷、昆明－曼谷等多條國際快線。

3. 精簡高效的機隊結構

公司秉持綠色低碳發展理念，致力於機隊結構的更新優化，公司運營近800架由B787系列、A350系列、A320系列、C919等新一代機型組成的現代化機隊，擁有中國規模最大、商業和技術模式領先的互聯網寬體機隊，在中國民航首家開放手機等便攜式設備使用。截至2024年上半年末，公司機隊平均機齡為9年。公司運用數字化手段優化機隊調配和機隊性能，持續提升飛機和航網匹配度及機隊運行效率。

4. 具有濃郁東方特色的品牌及優質服務

公司緊密圍繞「世界一流」戰略目標，不斷提升服務質量，推進服務品牌建設。公司通過持續優化服務流程、創新服務產品，持續打造「四精」服務，為旅客帶來精彩的旅行體驗。

公司在運營品質、服務體驗、社會責任等領域屢獲獎項，公司獲評全球品牌傳播集團WPP旗下「BrandZ最具價值中國品牌」前50強，位列Brand Finance「2023全球航空公司品牌價值50強」第7名。

5. 高品質的客戶群體和卓越的合作夥伴

公司秉持高水平的服務質量，持續提升旅客出行體驗，公司「東方萬里行」常旅客會員人數已突破6,183萬人。

公司積極推進與天合聯盟成員合作，通過資本紐帶和業務合作，與達美、法荷航建立更加穩固和緊密的全面戰略合作關係；公司積極推進與法荷航的聯營以及與日航、大韓航空、沙特航空等聯盟夥伴在合作營銷、代碼共享等方面的合作，並積極協調推動聯盟無縫值機、休息室、常旅客、集團客戶等項目。在國內航空界，與吉祥航空通過「股權+業務」模式開展戰略合作，進一步增強公司在上海主基地的競爭力。

在航空產業鏈上下游，公司積極拓展與全球知名企業的品牌合作，實現互惠共贏。公司與攜程旅行網建立起「航空+互聯網」合作模式，強化雙方在產品促銷、航線宣傳等方面的合作；攜手中國國家鐵路集團有限公司，實現「機票+火車票」的一站式預訂；拓展與支付寶、抖音、迪士尼等合作，拓寬與大型酒店集團和用車平台的合作，提升旅客的出行便利度；加強東航錢包與中國銀聯、主要樞紐機場的合作，豐富東航錢包的功能，豐富東航積分生態圈。

6. 高質量履行社會責任

公司以強烈的社會責任感，踐行ESG理念，在航空安全、旅客服務、員工關愛、社區發展、綠色飛行等方面持續加大投入，以實現「世界一流、幸福東航」為目標，推動公司成為持續安全、創新發展、優質高效、綠色環保、世界一流的智慧航空出行綜合服務集成商。

公司秉持可持續發展理念，加快推動ESG體系建設，持續完善優化可持續發展(ESG)管理體系，提升ESG治理水平和績效水平。在董事會航空安全與環境委員會指導下，制訂並實踐環境及可持續發展的年度工作計劃，專項編製了《碳達峰行動方案》，積極參與天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」，推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用。公司自2009年起已連續16年發佈高質量的社會責任暨ESG報告，公司獲評「2023年度中央企業控股上市公司ESG評級四星級」「金蜜蜂2023優秀企業社會責任報告•長青獎」、「2023第一財經中國企業社會責任榜ESG創新實踐獎」、入選「中國ESG上市公司長三角先鋒50(2024)」榜單等多項榮譽。

風險分析

1. 經貿環境、地緣政治、公共衛生事件等風險

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及雙邊航權時刻資源分配帶來較大影響。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，給公司經營業績和財務狀況造成較大影響。突發性公共衛生事件，可能會對航空出行需求及公司的正常運營產生較大影響。

公司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、突發公共衛生事件及有關政策變化帶來的影響，保持與境內外民航監管機構的良好溝通，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對相關影響。

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，公司作為一家在上海、香港兩地上市的公眾公司，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、存續等帶來影響和不確定性。

公司積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，及時分析研究政策法規的最新變化及對公司的影響，把握政策法規修訂帶來的發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的風險挑戰和不確定性。

3. 安全運行風險

安全飛行是航空公司維持正常運營和良好聲譽的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為差錯、飛機缺陷、國內外恐怖主義以及其他不可抗力事件等都可能對公司的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

公司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

行業的快速發展可能使得航空運輸企業面臨境內外重要航點的航權、時刻資源以及關鍵崗位管理人員、專業技術人員等核心資源儲備不足的風險，將可能制約公司達到預期的發展目標或對公司的生產經營造成重大不利影響。

公司通過積極與境內外航權、時刻資源監管機構協商，並積極參與時刻資源市場化競爭，儲備核心市場時刻資源。公司通過推進「幸福東航」企業文化建設、優化核心技術人才激勵方案，並實施多層次的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。

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，為公司的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對公司經營業績造成影響。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。公司在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

6. 航油價格、匯率、利率波動風險

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成本和燃油附加費收入產生較大影響，從而影響公司業績。

公司負債主要是由於引進飛機、發動機及航材等所產生的美元負債和人民幣負債構成，美元兌人民幣匯率波動將產生匯兌損益，美元利率以及人民幣利率變化將造成公司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2024年6月30日，航油價格、匯率和利率變動對公司的影響如下：

單位：人民幣百萬元

航油價格、 匯率、利率變動 敏感性分析	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
平均航油價格 上升或 下降5%	-1,165	1,165	-	-
浮動利率上升 或下降25個 基點	-213	213	3	-3
美元兌人民幣 升值或 貶值1%	-283	283	-	-

航油價格波動風險方面，公司通過優化運力投放、加強市場營銷，提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲壓力。公司積極研判油價走勢，在董事會授權下謹慎開展航油套期保值業務。中國民航業的燃油附加費機制也能夠為航空公司抵銷一部分航油波動的風險。

匯率波動風險方面，公司密切關注匯率市場，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式持續優化債務幣種結構，降低匯率波動風險。隨著公司推進全球化業務，將通過在境外市場採取當地幣種收支相匹配等多種方式降低匯率波動影響。

利率波動風險方面，公司將通過開展衍生品交易，持續優化公司美元債務中浮動利率佔比，同時利用超短期融資券、公司債券等發行時機，努力降低人民幣融資成本。

7. 數據及信息安全風險

公司運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關。如公司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或信息網絡系統故障等情況，都可能影響公司的生產運營或造成客戶數據和公司信息洩露，對公司經營業績及品牌形象產生不利影響。

公司持續推進信息網絡安全項目建設，迭代修訂《網絡安全管理手冊》等規章制度，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；任命「數據保護官」，建立以身份證等識別信息為主的客戶數據體系，提升數據及信息安全防護能力。

8. 發展及轉型風險

公司開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、管理、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對公司發展戰略的實施效果造成影響，未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

公司不斷完善對外投資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。

9. 供應鏈風險

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飛行、維修、運行等資質的系統及核心技術以開展正常運營，如公司供應鏈上的重要設施設備、核心技術供應商經營發生異常，或在特殊情況下，無法向公司正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能給公司的正常運營帶來不利影響。

公司定期開展與生產運營供應鏈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，積極應對供應鏈相關重要設施設備及核心技術服務供應商風險。

10. 證券市場波動風險

上市公司股票價格不僅取決於公司當前業績和未來經營預期，還受上市地法律規定、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。

公司持續優化公司治理水平，切實履行信息披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造良好的經營業績。同時，公司加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注公司的股價表現和媒體報道，及時回應市場的關切，努力避免公司股價出現異常波動。

11. 環境政策變化的風險

全球對包括碳排放、噪音治理等在內的環境政策愈加重視，以及旅客低碳出行而導致的消費行為的轉變，可能會給航空公司的運行帶來限制，航空公司為滿足環境政策監管要求的變化，可能加大在節能減排、噪音治理等方面的投入，從而增加經營成本。

公司堅持可持續發展的基本理念，嚴格遵守環保相關政策法規，通過引進先進的節油、降噪機型，實施飛機節油精細化管控，推進應用地面設施設備替代輔助動力裝置工作和地面車輛「油改電」計劃，持續推行節能環保技術等方式，積極開展節能減排及噪音治理工作。公司遵守國際和國內的碳排放監管要求，參與歐盟碳排放交易和上海市地方試點碳排放交易機制，通過市場化機制履行碳排放義務，探索提升碳排放管理能力。此外，公司持續研究可持續航空燃料的應用，探索航空業碳減排模式，不斷提高生態環境治理和綠色低碳發展水平。

12. 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，可能會對公司的生產經營造成不利影響。

公司強化風險管控，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。

2024年下半年展望

2024年下半年，我國經濟回升向好的發展態勢不斷鞏固增強，我國民航客運市場將保持平穩增長趨勢，但仍面臨國內客運市場運力局部、階段性過剩，部分國際客運市場恢復存在不確定性等挑戰。

2024年下半年，本集團將卯定全年目標任務不動搖，保持戰略定力，勇於攻堅克難，紮實推進安全、經營、服務、改革、管理等各項工作，不斷增強核心競爭力，推動本集團高質量發展。

→ 堅決築牢安全底線

推進「四大體系」建設。圍繞安全管理、生產運行、飛行訓練、機務維修四大體系，健全安全生產責任制，嚴格落實崗位安全責任。提高安全管理體系效能，健全安全風險分級管控和隱患排查治理雙重預防工作機制。**開展安全風險隱患排查。**全領域、全過程、全鏈條針對在安全管理、技術訓練、風險管控、隊伍建設等方面發現問題制定切實可行的措施。**強化民航「三基⁹」建設。**完善飛行訓練質量監督檢查機制，重點關注飛行訓練、技術等級晉升、能力排查等環節，加強專業隊伍和重點人員管理。

→ 努力提升經營效益

做強樞紐競爭力，優化航網結構，做強以上海、北京為核心樞紐，昆明、西安為區域樞紐為骨幹的航網結構。強化中轉能力，提升中轉銜接數量和質量。**提高市場掌控力，**把握旺季高峰和市場熱點，靈活調配航網、航班、機型等資源，提升經濟效益。持續拓展國際市場，開闢「一帶一路」航線。加強收益管控，推進品牌運價銷售，拓展分銷渠道，提升集團客戶服務體驗。強化客貨聯動、營銷服務聯動、海外營銷聯動、異業營銷聯動。**提升產品競爭力，**推進產品研發和投產，推動「博物館優享¹⁰」等產品上線，持續拓展「一步到位¹¹」、「前排就座」候補升艙券等產品銷售，增加輔營收入。

→ 深化服務品牌建設

發揮「四精」服務品牌效應。以旅客體驗作為品牌建設的出發點和關鍵指標，提升服務品牌價值。紮實開展「民航服務提質增效年」主題活動，細化落實22項重點工作任務，滿足旅客多樣化服務需求。強化首家運營國產大飛機的品牌優勢，提升旅客認可度和忠誠度。**持續推進服務品牌創新。**以改革創新為契機，推動以規章手冊為基礎的服務管理體系、以數字化轉型為核心的服務全流程管控平台、以服務管理委員會為依託的管理協同機制建設。持續推進服務創新，以創新賦予東航品牌更加鮮明的時代性。

⁹ 三基：抓基層，打基礎，苦練基本功。

¹⁰ 博物館優享：旅客購買有「博物館優享」標籤的東航、上航所有國內單程直達航班，旅行次日即可獲贈上海博物館門票1張。

¹¹ 一步到位：旅客在東航官網、東方航空APP、東航微信小程序等渠道購買的部分東航、上航實際承運的國內航線機票時，實現一次性完成購票、選座、值機等流程。

→ 加快推動改革創新

紮實推進各項重點改革。深入推進國企改革深化提升行動。持續深化營銷服務系統改革、總部機構改革。推動管控模式改革，梳理制定總部職能部門、業務條線與分子公司職責清單，優化協同工作機制與考核方案。**加快推進數字化轉型。**推進市場營銷、飛機維修、數字機坪等數字化場景建設，持續向產業鏈條上下游、向旅客服務各環節、向生產運行全過程拓展。穩步推進數據治理能力建設，提升數據安全防護能力，推進數據共享制度和系統建設。

→ 紮實推進精細管理

強化生產經營全過程精細管理，提升精益運行品質。**生產運行方面**，通過加強極端天氣監測、綜合研判、運行準備，提升航班正常性。根據飛機油耗性能做好機型航線匹配，細化分析運行各環節數據，制定針對性改進措施，提升節能效率。**財務管理方面**，深入開展成本管控，把加強預算管理和成本管控落到實處。深化業財融合，優化考核方式。提升資金使用效率，持續推進降本增效。**風險防範方面**，紮實開展年度重大經營風險預測評估，優化完善風險監測預警指標體系，有效防範化解重大風險。加強合同全流程管控，強化重大事項法律審核把關，主動識別、評估、預防潛在風險。

→ 持續提高上市公司質量

堅持上市公司規範運作。結合《中華人民共和國公司法》修訂發佈及監事會制度改革要求，系統組織修訂公司治理相關規章制度，不斷完善公司治理結構，健全信息披露機制。**強化投資者關係管理。**通過業績說明會、投資者溝通會、路演等方式加強與投資者的溝通，強化本公司與資本市場的雙向溝通。**加強公司價值管理。**配合控股股東中國東航集團開展「A+H」股增持，促進本公司股價合理估值；組織股份回購方案履行決策程序，做好投資者溝通，合規有序開展股份回購；聚焦航空主業，研究有利於優化本公司資產質量、增強財務穩健性的路徑和方案，夯實本公司高質量發展的基礎。

機隊規劃

2024年下半年至2026年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2024年下半年		2025年		2026年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919	4	0	10	0	10	0
ARJ21	2	0	9	0	0	0
商飛客機合計	6	0	19	0	10	0
A350-900	0	0	0	0	0	0
A320系列	19	12	31	21	34	17
空客客機合計	19	12	31	21	34	17
B787系列	4	0	4	0	3	0
B737系列	7	1	0	14	9	10
波音客機合計	11	1	4	14	12	10
客機合計	36	13	54	35	56	27

註：

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2024年6月30日和本報告發佈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	17,114,518,793	76.78
1.有限售條件流通股	3,633,883,040	16.30
2.無限售條件流通股	13,480,635,753	60.48
二 H股	5,176,777,777	23.22
1.有限售條件流通股	0	0
2.無限售條件流通股	5,176,777,777	23.22
三 股份總數	22,291,296,570	100.00

註：

- 於2024年6月30日，本公司A股總數17,114,518,793股，其中有限售條件流通股為3,633,883,040股，無限售條件流通股為13,480,635,753股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股0股，無限售條件流通股5,176,777,777股；本公司股份總數為22,291,296,570股。
- 2024年7月12日，中國東航集團持有的合計1,138,952,165股A股限售股上市流通，詳情請參見公司於2024年7月8日在上海證券交易所和香港聯交所網站發佈的公告。

2. 股東總數

於2024年6月30日，本公司登記在冊的股東總數為171,510戶。

3. 主要股東

據董事所知，於2024年6月30日，如下人士（除董事、監事及行政總裁以外）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交易所的權益或淡倉：

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	8,820,552,003(L) ^{註2}	實益擁有人	51.54%(L)	39.57%(L)
		457,317,073(L) ^{註2}	受控法團權益	2.67%(L)	2.05%(L)
東航國控	H股	2,735,610,000(L) ^{註3}	受控法團權益	52.49%(L)	12.19%(L)
		2,735,610,000(L) ^{註3}	實益擁有人	52.49%(L)	12.19%(L)
均瑤集團	A股	77,958,002(L) ^{註4}	實益擁有人	0.46%(L)	0.35%(L)
		808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	4.72%(L)	3.63%(L)
吉祥航空	H股	565,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.93%(L)	2.54%(L)
		219,400,137(L) ^{註4}	實益擁有人	1.28%(L)	0.98%(L)
	A股	589,041,096(L) ^{註4}	受控法團權益	3.44%(L)	2.64%(L)
		77,958,002(L) ^{註4}	其他	0.46%(L)	0.35%(L)
	H股	12,000,000(L) ^{註5}	實益擁有人	0.23%(L)	0.05%(L)
		554,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.72%(L)	2.49%(L)
吉祥香港	H股	554,705,777(L) ^{註5}	實益擁有人	10.72%(L)	2.49%(L)
上海吉道航	A股	589,041,096(L) ^{註4}	實益擁有人	3.44%(L)	2.64%(L)
王均金	A股	886,399,235(L) ^{註4}	受控法團權益	5.18%(L)	3.98%(L)
王瀚	H股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.51%(L)
		886,399,235(L) ^{註4}	受控法團權益	5.18%(L)	3.98%(L)
葉進琦	A股	566,705,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	2.51%(L)
		886,399,235(L) ^{註4}	配偶權益	5.18%(L)	3.98%(L)
	H股	566,705,777(L) ^{註5}	配偶權益	10.79%(L)	2.51%(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)及中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息作出。
- 中國東航集團直接持有8,820,552,003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. 東航國控通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有2,717,386,000股H股，而中國東航集團則通過東航金控間接擁有東航國控全部權益。因此，中國東航集團被視為在東航國控直接持有的2,717,386,000股H股中擁有權益。

截至2024年6月30日，東航國控已累計質押H股股份2,370,000,000股。詳情請參見本公司2023年7月18日在香港聯交所網站刊發的公告。

4. 根據中國證券登記結算有限責任公司所提供的信息，均瑤集團直接持有77,958,002股A股；吉祥航空直接持有219,400,137股A股；上海吉道航直接持有589,041,096股A股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有上海吉道航全部權益。葉進琦女士為王均金先生的配偶。因此，均瑤集團被視為在吉祥航空和上海吉道航各自持有的219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益；吉祥航空被視為在上海吉道航直接持有的589,041,096股A股中擁有權益；王瀚先生和王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航各自直接持有的77,958,002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886,399,235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》，將其於2019年10月29日直接持有的全部股份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A股中擁有權益。

5. 吉祥航空直接持有12,000,000股H股；吉祥香港通過香港中央結算以實益擁有人的身份直接持有554,705,777股H股。王瀚先生和王均金先生在均瑤集團的71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空擁有吉祥香港全部權益。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554,705,777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554,705,777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566,705,777股H股中擁有權益。

4. 董事、監事及高級管理人員持股情況

本公司截至2024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	所持本公司股份數目 — 個人權益 (股)	所持股份身份
王志清	董事長		
李養民	副董事長、總經理	3,960股A股 ^(註1)	實益擁有人
孫錚	獨立非執行董事	—	—
陸雄文	獨立非執行董事	—	—
羅群	獨立非執行董事	—	—
馮詠儀	獨立非執行董事	—	—
鄭洪峰	獨立非執行董事	—	—
郭俊秀	監事會主席	—	—
邵祖敏	監事	—	—
周華欣	職工監事	—	—
周啟民	副總經理、財務總監	—	—
成國偉	副總經理	—	—
劉鐵祥	副總經理	—	—
萬慶朝	副總經理	—	—
李擘	副總經理	—	—
唐兵 ^(註2)	董事	—	—
林萬里 ^(註2)	外部董事	—	—
蔡洪平 ^(註2)	獨立非執行董事	—	—
董學博 ^(註2)	獨立非執行董事	—	—
姜疆 ^(註2)	職工董事	—	—
郭麗君 ^(註2)	監事會主席	—	—
方照亞 ^(註2)	監事	—	—
馮德華 ^(註2)	副總經理	—	—
汪健 ^(註2)	董事會秘書、公司秘書及授權代表	—	—
合計	—	3,960	0

註釋：

1. 李養民先生以實益擁有人身份直接持有3,960股A股。
2. 截止本報告發佈日，唐兵、林萬里、蔡洪平、董學博、姜疆已不再擔任公司董事，郭麗君、方照亞已不再擔任公司監事，馮德華、汪健已不再擔任公司高管，詳情請見下文標題為「10.人員變動情況」一節。

除上文所披露之外，於2024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C3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2024年6月30日止六個月的中期股息的建議。

6. 購入、出售或贖回證券

截至2024年6月30日止六個月期間，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D2第一條）。截至2024年6月30日止六個月，本公司沒有持有任何庫存股份。

7. 重大訴訟

截至2024年6月30日止六個月期間，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

8. 企業管治

董事會已檢討過本公司採納的上市規則附錄C1《企業管治守則》（「守則」）項下的有關規定和本公司實際情況，認為截至2024年6月30日止六個月，本公司的企業管治水平達到守則第二部分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2024年6月30日止六個月，本公司就董事及監事的證券交易，已採納上市規則附錄C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）作為董事及監事的行為守則。在向所有董事及監事做出特定查詢後，本公司明白其董事及監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2024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

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因	變動日期
陸雄文	審計和風險管理委員會委員 規劃發展與數字化委員會委員	聘任	董事會聘任	2024年4月29日
		離任	屆滿離任	2024年4月29日
羅群	獨立非執行董事 提名與薪酬委員會委員、 審計和風險管理委員會委員	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
		聘任	董事會聘任	
馮詠儀	獨立非執行董事 規劃發展與數字化委員會委員	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
		聘任	董事會聘任	
鄭洪峰	獨立非執行董事 規劃發展與數字化委員會委員	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
		聘任	董事會聘任	
郭俊秀	監事 監事會主席	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
			監事會選舉	
邵祖敏	監事	選舉	股東大會選舉	2024年4月29日
李曄	副總經理	聘任	董事會聘任	2024年6月19日
唐兵	董事、規劃發展與數字化 委員會主席	離任	工作調動	2024年6月18日
林萬里	董事	離任	屆滿離任	2024年4月29日
董學博	獨立非執行董事、審計和風險 管理委員會委員、 規劃發展與數字化委員會委員	離任	屆滿離任	2024年4月29日

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因	變動日期
蔡洪平	獨立非執行董事、審計和風險管理委員會委員、提名與薪酬委員會委員	離任	屆滿離任	2024年4月29日
姜疆	職工董事、航空安全與環境委員會委員	離任	退休	2024年7月9日
郭麗君	監事、監事會主席	離任	屆滿離任	2024年4月29日
方照亞	監事	離任	屆滿離任	2024年4月29日
馮德華	副總經理	離任	屆滿離任	2024年4月29日
汪健	董事會秘書、公司秘書、授權代表	離任	工作調動	2024年9月3日

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
林萬里	中國東航集團	外部董事	2020年12月	2024年3月
孫錚	上海銀行股份有限公司	獨立董事	2017年8月	2024年9月
周啟民	四川航空股份有限公司	副董事長	2020年9月	2024年8月
	東航集團財務有限責任公司	董事長	2020年11月	2024年7月
成國偉	東航技術	董事長	2021年9月	2024年4月
李擘	中國東航集團	黨組成員	2024年4月	
	中國東航集團	副總經理	2024年5月	
郭麗君	東航國際融資租賃有限公司	董事長	2021年4月	2024年1月
汪健	東方航空產業投資有限公司	董事長	2019年2月	2024年1月
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	2019年4月	2024年3月
唐兵	中國東航集團	黨組成員	2011年5月	2024年4月
	中國東航集團	黨組副書記	2019年2月	2024年4月
	中國東航集團	董事	2019年2月	2024年5月
姜疆	中國東航集團	工會主席	2020年11月	2024年6月
	中國東航集團	職工董事	2020年12月	2024年6月
	東航物流	監事會主席	2021年9月	2024年7月
	中國聯合航空有限公司	董事長、黨委書記	2022年1月	2024年6月
方照亞	東航金控	董事	2019年5月	2024年6月
	東方航空食品投資有限公司	董事	2019年7月	2024年6月
	上海東航投資有限公司	董事	2019年7月	2024年5月
	東航技術	董事長	2024年4月	
	東航技術應用研發中心有限公司	董事	2020年12月	2024年6月
馮德華	中國東航集團	副總經理、黨組成員	2019年12月	2024年4月
	吉祥航空	董事	2023年8月	2024年7月

12. 擔保情況

單位：人民幣百萬元

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	1,356.24

公司擔保總額情況(包括對子公司的擔保)

擔保總額	1,356.24
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)	3.58
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	1,356.24
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	1,356.24

註：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13.56億元，系公司為下屬全資SPV公司所提供的擔保，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

截至本報告披露日，公司對SPV公司擔保情況表：

序號	已設立的SPV公司	已擔保金額 (百萬美元)
1	東津天一(天津)飛機租賃有限公司	13.78
2	東津天四(天津)飛機租賃有限公司	4.94
3	東津天五(天津)飛機租賃有限公司	13.66
4	東津天七(天津)飛機租賃有限公司	2.89
5	東津天八(天津)飛機租賃有限公司	8.61
6	東津天九(天津)飛機租賃有限公司	8.61
7	東津天十(天津)飛機租賃有限公司	3.87
8	東津天十一(天津)飛機租賃有限公司	4.47
9	東津天十二(天津)飛機租賃有限公司	6.84
10	東滬天一(上海)飛機租賃有限公司	54.16
11	東滬天二(上海)飛機租賃有限公司	2.55
12	東滬天三(上海)飛機租賃有限公司	2.89
13	東滬天四(上海)飛機租賃有限公司	8.17
14	東滬天五(上海)飛機租賃有限公司	5.18
15	東滬天六(上海)飛機租賃有限公司	49.68
合計		190.30

截至報告期末，公司對上述15家SPV已實際提供的擔保金額為1.90億美元，按照美元對人民幣匯率7.1268計算，約為人民幣13.56億元，擔保金額在股東大會批准的授權額度內。

13. 重大投資及資本資產之未來計劃

截至2024年6月30日，本公司並無重大投資及購入資本資產的計劃。

14. 其他

本公司提述以下內容：

- (1) 2023年12月14日，本公司第九屆董事會第27次普通會議審議通過了《關於東航電商收購東航傳媒55%股權的議案》，2024年1月24日，本公司下屬全資子公司東方航空電子商務有限公司（「東航電商」）與中國東航集團簽署產權交易合同，東航電商收購中國東航集團所持東方航空傳媒股份有限公司（「東航傳媒」）55%股權，股權收購價款約為人民幣12,620.30萬元。詳情請參見本公司於2023年12月14日、2024年1月24日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (2) 本公司控股股東中國東航集團、中國東航集團的全資子公司東航金控通過其全資子公司東航國控計劃自2023年9月12日首次增持之日起12個月內，在符合一定市場條件下，以自有資金增持本公司股份，擬累積增持本公司A股、H股金額不少於人民幣5億元，不超過人民幣10億元。截至2024年2月26日收市，中國東航集團累計增持本公司A股股份113,746,036股，東航金控累計增持本公司H股股份109,370,000股，增持達到公司總股本的1%。截至2024年8月21日收市，中國東航集團和東航金控累計增持合計達到公司總股本的1.32%，增持金額達人民幣9.52億元。詳情請參見本公司於2023年9月12日、2023年9月27日、2024年2月26日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (3) 2024年4月29日，本公司完成了第十屆董事會、第十屆監事會的換屆選舉工作。詳情請參見本公司於2024年3月28日、2024年4月29日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

- (4) 2023年12月14日，本公司第九屆董事會第27次普通會議審議通過《關於公司對四川航空股份有限公司增資的議案》，同意本公司以「貨幣+非貨幣財產」方式對四川航空股份有限公司增資人民幣12億元。2024年本公司聘請北京中企華資產評估有限責任公司對本公司擬出資的非貨幣財產進行了評估並出具了《資產評估報告》。詳情請參見本公司於2023年12月29日、2024年6月21日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (5) 2024年7月12日，本公司1,138,952,165股A股限售股限售期屆滿上市流通。詳情請參見本公司於2024年7月8日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (6) 2024年8月22日，本公司收到股東吉祥航空、上海吉道航的通知函，吉祥航空擬對全資子公司及一致行動人上海吉道航進行吸收合併，本次吸收合併完成後，上海吉道航的獨立法人資格將予以註銷，同時將其持有的589,041,096股本公司股票（佔本公司總股本的2.64%）以非交易過戶方式轉讓給吉祥航空。詳情請參見本公司於2024年8月23日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (7) 本公司董事會2024年第4次例會審議通過了《關於回購並註銷公司股份的議案》，本公司擬以自有資金總額人民幣5(含)-10(不含)億元回購本公司股份。其中A股2.5-5(不含)億元、H股2.5-5(不含)億元，回購完成後將A、H股回購股份全部用於依法註銷。上述事項仍需提交本公司股東大會審議，詳情請參見本公司於2024年8月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (8) 本公司董事會2024年第4次例會審議通過了《關於以吸收合併方式對一二三航空有限公司實施清算註銷的議案》，擬以吸收合併方式對本公司全資子公司一二三航實施清算註銷，由本公司統一執管運行ARJ系列飛機。詳情請參見本公司於2024年8月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。
- (9) 本公司董事會2024年第4次例會審議通過了《關於對上海航空有限公司增資的議案》，擬以貨幣形式向本公司全資子公司上海航空增資人民幣45億元，完成增資後，上海航空的註冊資本變更為人民幣100億元。詳情請參見本公司於2024年8月30日在上海證券交易所和香港聯交所網站披露的公告。

- (10) 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2024年6月30日止的實際發生額列示如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

交易項目	2024年 上半年發生額	2024年 持續 關連交易 額上限
金融服務－每日最高存款餘額	13,975	16,000
金融服務－每日最高綜合授信餘額	6,600	16,000
金融服務－其他金融服務費用總額	6	50
航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關服務－支付金額	1,545	4,400
航空保障相關業務－公司作為出租人年度 物業租賃租金及機供品供應金額－收取金額	10	290
航空保障相關業務－公司作為承租人年度 物業租賃租金－支付金額	1	8
航空保障相關業務－公司作為承租人物業租賃使用權資產總值	-	155
航空配套服務－支付金額	385	1,850
航空配套服務－使用權資產總值 ¹	610	1,850
外貿進出口服務－支付金額	-	900
物業租賃及代建代管服務－公司作為出租人年度 物業租賃租金－收取金額	2	8
物業租賃及代建代管服務－公司作為承租人年度 物業租賃租金及代建代管費用－支付金額	13	360
物業租賃及代建代管服務－公司作為承租人 物業租賃使用權資產總值 ²	130	525
廣告委託代理服務－支付金額	-	85
飛機及發動機租賃總金額－支付金額 ³	390	32億美元 或等值人民幣
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ⁴	462	26億美元 或等值人民幣

交易項目	2024年 上半年發生額	2024年 持續 關連交易 額度上限
貨運物流業務保障服務－收取金額	211	720
貨站業務保障服務－支付金額	278	860
客機貨運業務獨家經營運輸服務價款－收取金額	2,371	8,600
航空互聯網服務－支付金額	57	90
航空信息技術服務－支付金額	361	950
法荷航航空運輸合作保障服務－支付金額	41	380
法荷航航空運輸合作保障服務－收取金額	15	180

註：

1. 報告期末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；
2. 報告期末物業租賃和代建代管服務中物業租賃所涉及的使用權資產總值；
3. 總金額包括新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的租金總額、利息、安排費；
4. 報告期新引進融資租賃飛機、經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值；
5. 2023年12月，本公司的下屬全資子公司東航技術收購中國東航集團所持東航進出口55%的股權，東航進出口納入本公司合併報表範圍，東航進出口由本公司關連人士變為非關連人士，未來不再發生外貿進出口服務持續關連交易。
6. 2024年上半年，本公司下屬全資子公司東航電商收購中國東航集團所持東航傳媒55%股權，東航傳媒納入本公司合併報表範圍，東航傳媒由本公司關連人士變為非關連人士，未來不再發生廣告委託代理服務持續關連交易。