



中國東方航空
CHINA EASTERN



世界品位 东方魅力

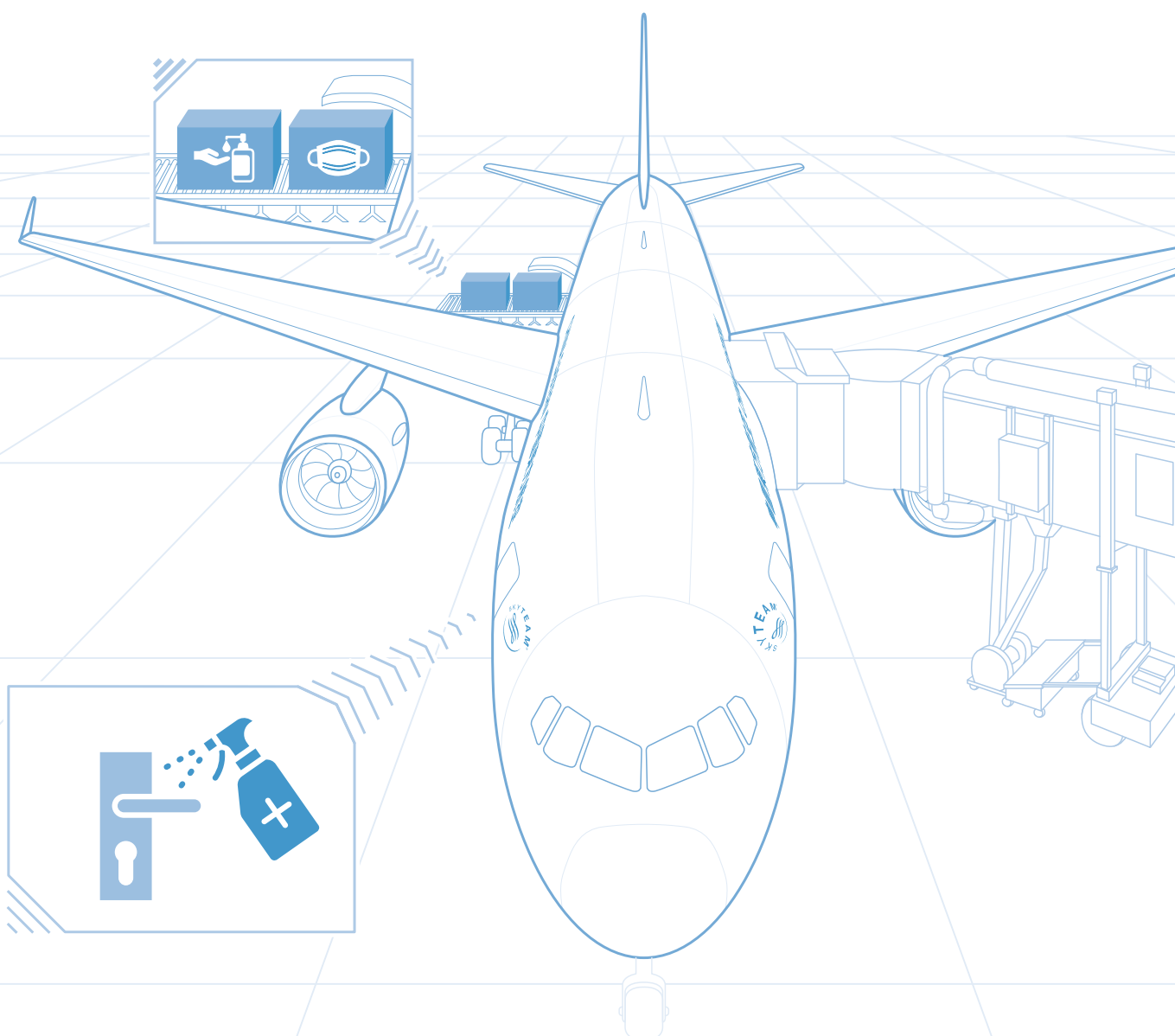


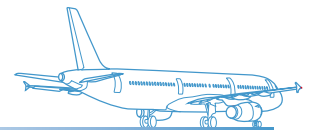
中期報告 2021

在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司
股份代號：A股：600115 | H股：00670 | ADR：CEA

目錄

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





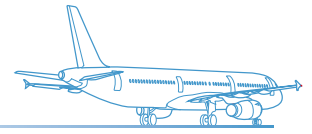
釋義

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

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

釋義

東航投資	指	上海東方航空投資有限公司，系中國東航集團下屬全資子公司，本公司關連方
東航物流	指	東方航空物流股份有限公司，系東航產投下屬控股公司、本公司關連方
東航技術	指	東方航空技術有限公司，系本公司下屬全資公司
報告期末	指	2021年6月30日
貨郵載運率	指	貨郵周轉量與可用貨郵噸公里之比
貨運噸公里收益	指	貨郵及相關收入之和與貨郵周轉量之比
本集團	指	本公司及其附屬公司
HKSCC	指	香港中央結算有限公司(Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，經營香港的中央結算及交收系統。香港中央結算有限公司是香港聯合證券交易所有限公司的全資附屬公司。H股投資者股份集中存放在香港中央結算有限公司
香港聯交所	指	香港聯合證券交易所有限公司，官網： http://www.hkex.com.hk/
IATA	指	International Air Transport Association，國際航空運輸協會，由世界各國航空公司所組成的大型國際組織，主要作用是通過航空運輸企業來協調和溝通政府間的政策，並解決實際運作的問題。官網： http://www.iata.org/
日航	指	Japan Airlines Co., Ltd，IATA二字代碼JL，官網： http://www.jal.com/
吉祥航空	指	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	指	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	指	上海吉祥航空香港有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關連方
一二三航	指	原東方公務航空有限公司改制為一二三航空有限公司，於2020年2月26日正式揭牌成立，系本公司下屬全資公司
綜合載運率	指	運輸總周轉量與可用噸公里之比
客座率	指	旅客周轉量與可用座公里之比
客運人公里收益	指	客運及相關收入之和與旅客周轉量之比
澳航	指	Qantas Airways Ltd，IATA二字代碼QF，官網： https://www.qantas.com/
報告期	指	2021年1月1日至6月30日
東航研發中心	指	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	指	貨郵周轉量，實際每一航段貨郵載運噸數與該航段距離的乘積之和
客運人公里	指	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
收入噸公里	指	運輸總周轉量，實際每一航段載運噸數與該航段距離的乘積之和



收入噸公里收益	指	運輸及相關收入之和與運輸總周轉量之比
上海航空或上航	指	上海航空有限公司，系本公司下屬全資公司
上海飛培	指	上海東方飛行培訓有限公司，系本公司下屬全資公司
上海吉道航	指	上海吉道航企業管理有限公司，系吉祥航空下屬全資子公司、本公司關連方
上交所	指	上海證券交易所，官網： http://www.sse.com.cn/
天合聯盟	指	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	指	實際裝載的貨郵重量

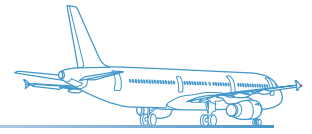
本公司董事會向各位報告本集團截至二零二一年六月三十日止六個月經董事會及審計和風險管理委員會於二零二一年八月三十日審議通過的按國際財務報告準則所編製的中期財務業績，以及二零二零年度的同期比較數據。

本集團截至二零二一年六月三十日止六個月的中期財務業績不必然對本集團全年及將來業績起任何預示作用。投資者不應過度依賴本集團截至二零二一年六月三十日止六個月的中期財務業績。

公司業務概要

本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，本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。

本公司打造精簡高效的現代化機隊，通過運營749架(其中包括公務機9架)平均機齡約7.4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
公司的中文簡稱	中國東航
公司的外文名稱	China Eastern Airlines Corporation Limited
公司的外文名稱縮寫	CEA
公司的法定代表人	劉紹勇

基本情況簡介

公司註冊地址	上海市浦東新區國際機場機場大道66號
公司註冊地址的郵政編碼	201202
公司辦公地址	上海市閔行區虹翔三路36號
公司辦公地址的郵政編碼	201100
公司網址	www.ceair.com
移動應用客戶端(APP)	東方航空
移動網址(M網站)	m.ceair.com
電子信箱	ir@ceair.com
服務熱線	+86 95530
新浪微博	http://weibo.com/ceair
微信公眾訂閱號	東方航空訂閱號
微信號	donghang_gw
微信二維碼	

公司股票簡況

A股上市地：上海證券交易所	股票簡稱：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	021-22330930	021-22330930
傳真	021-62686116	021-62686116
電子信箱	ir@ceair.com	ir@ceair.com

公司資料

董事

劉紹勇(董事長)
李養民(副董事長、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

劉紹勇
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號鋪

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

中期財務資料

中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二一年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
收入	6	34,710	25,159
其他營業收入和利得	7	3,031	2,201
營業支出			
折舊及攤銷		(11,214)	(10,630)
飛機燃料		(9,773)	(6,313)
工資、薪金及福利		(10,705)	(9,441)
飛機起降費		(5,399)	(3,796)
飛機維修費		(1,728)	(1,537)
航空餐食供應		(876)	(700)
銷售及市場費用		(773)	(971)
地面服務及其他費用		(487)	(574)
低值和短期租賃租金		(36)	(102)
民航基礎設施建設基金		(481)	—
金融資產減值損失		(3)	(14)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		3	(18)
間接營業支出		(1,742)	(1,845)
營業支出總額		(43,214)	(35,941)
經營虧損		(5,473)	(8,581)
攤佔聯營公司業績		23	(85)
攤佔合營公司業績		(9)	12
財務支出	8	(2,771)	(3,448)
財務收入		950	69
稅前虧損		(7,280)	(12,033)
稅項	9	1,882	2,961
期間淨虧損		(5,398)	(9,072)
期間淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(5,208)	(8,542)
非控制性權益		(190)	(530)
		(5,398)	(9,072)
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	(0.32)	(0.52)

中期財務資料
中期簡明合併損益及其他綜合收益表

截至二零二一年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
期間淨虧損		(5,398)	(9,072)
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		(264)	51
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		42	(265)
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項		—	3
設定受益計劃精算損失，扣除稅項		(30)	(60)
稅後其他綜合收益		(252)	(271)
期間總綜合收益		(5,650)	(9,343)
期間總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		(5,457)	(8,807)
非控制性權益		(193)	(536)
		(5,650)	(9,343)

中期財務資料

中期簡明合併資產負債表

於二零二一年六月三十日

	附註	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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	98,833	101,043
投資性房地產		161	166
使用權資產	14	121,248	118,210
無形資產	15	11,733	11,718
飛機預付款		15,235	17,240
投資於合營公司		561	594
投資於聯營公司		1,771	1,793
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		910	995
衍生金融工具		—	37
其他非流動資產		4,238	5,345
遞延稅項資產		7,054	5,011
		261,744	262,152
流動資產			
飛機設備零件		2,061	2,054
應收賬款	16	1,937	1,124
按公允價值計入損益的金融資產		98	95
預付款及其他應收款		11,764	11,198
限制性銀行存款		13	12
衍生金融工具		—	362
現金及現金等價物		15,547	7,651
劃分為持有待售的資產		2	2
		31,422	22,498
流動負債			
應付賬款及應付票據	17	4,580	3,220
合同負債		3,998	3,671
其他應付款及預提費用		21,032	21,619
借款的流動部分	18	48,873	57,150
租賃負債的流動部分	19	14,570	14,073
應付稅項		18	48
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		32	24
衍生金融工具		4	3
		93,107	99,808
淨流動負債		(61,685)	(77,310)
總資產減流動負債		200,059	184,842

中期財務資料
中期簡明合併資產負債表

於二零二一年六月三十日

	附註	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
非流動負債			
借款	18	51,444	30,745
租賃負債	19	81,386	82,178
飛機及發動機退租檢修準備		7,104	6,966
合同負債		1,218	1,320
衍生金融工具		90	138
退休後福利準備		2,381	2,373
遞延稅項負債		13	13
其他長期負債		1,891	1,955
		145,527	125,688
淨資產		54,532	59,154
歸屬於本公司權益持有者的權益			
— 股本	20	16,379	16,379
— 儲備		33,724	39,870
		50,103	56,249
非控制性權益		4,429	2,905
總權益		54,532	59,154

中期財務資料

中期簡明合併權益變動表

截至二零二一年六月三十日止六個月

	本公司權益持有者攤佔權益					總權益 人民幣百萬元
	股本	儲備	留存收益	小計	非控制性權益	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
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
於二零二零年一月一日 (經審計)	16,379	34,747	17,882	69,008	3,638	72,646
綜合收益：						
期間虧損	—	—	(8,542)	(8,542)	(530)	(9,072)
其他綜合收益	—	(265)	—	(265)	(6)	(271)
期間總綜合收益	—	(265)	(8,542)	(8,807)	(536)	(9,343)
與權益股東交易的總數：						
與二零一九年有關的股利	—	—	(819)	(819)	—	(819)
於二零二零年六月三十日 (未經審計)	16,379	34,482	8,521	59,382	3,102	62,484

* 該等儲備賬戶包括綜合儲備人民幣337.24億元，並計入簡明合併資產負債表內(二零二零年十二月三十一日：398.70億元)。

中期財務資料

中期簡明合併現金流量表

截至二零二一年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
經營活動的現金流量			
經營產生／(使用)的現金	25	8,353	(6,244)
已付所得稅		(84)	(476)
經營活動產生／(使用)產生的淨現金		8,269	(6,720)
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		(6,193)	(4,156)
處置不動產、工廠及設備所得款		—	52
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		141	—
已收股利		96	1
交割衍生金融工具(支付)／收到的現金		(31)	12
關連方貸款償還		3	—
轉讓購買權所收到的現金		3,856	—
投資活動使用的淨現金		(1,971)	(4,091)

中期財務資料
中期簡明合併現金流量表

截至二零二一年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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	(40,500)	(22,000)
償還短期借款	(13,000)	(5,473)
發行短期融資券收到的現金	22,000	49,700
借入短期借款	21,442	4,368
借入長期借款	17,938	50
償還租賃負債本金	(9,007)	(7,650)
發行長期債券收到的現金	8,996	1,998
償還長期融資券	(2,973)	—
已付利息	(2,617)	(2,747)
償還長期借款	(954)	(1,462)
非控制性權益增資	284	—
交割衍生金融工具收到的現金	—	10
融資活動產生的淨現金	1,609	16,794
現金及現金等價物淨增加	7,907	5,983
期初現金及現金等價物	7,651	1,350
現金及現金等價物匯兌差異	(11)	16
期末現金及現金等價物	15,547	7,349

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一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」)於二零二一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，包括二零二一年六月三十日的中期簡明合併資產負債表與截至二零二一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 and 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二零二零年十二月三十一日止年度的合併財務報表一併閱讀。

截至二零二一年六月三十日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣616.85億元。於編製本中期財務資料時，本公司董事會結合目前淨營運資金為負的情況，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

本公司董事會已積極採取措施應對上述淨營運資金出現負數的情況，不斷尋求新的融資管道並已取得足夠的銀行授信額度以改善本集團的流動資金狀況。於二零二一年六月三十日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣353.10億元。

鑒於上述取得的銀行授信額度、本集團獲取融資的記錄以及與各大銀行及金融機構建立的良好合作關係，本公司董事會認為在未來的十二個月內本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。據此，本公司董事會確信本集團將會持續經營，並以持續經營為基礎編製本財務資料。本財務資料不包括任何在本集團及本公司在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

3. 會計政策的變動及披露

編製中期簡明合併財務資料與編製本集團截至二零二零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」），截至二零二一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。

- 《國際財務報告準則》第16號修訂本「二零二一年六月三十日後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」
- 《國際財務報告準則》第9號、《國際會計準則》第39號、《國際財務報告準則》第7號、《國際財務報告準則》第4號及《國際財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

自二零二一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二零二一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，但對於自二零二一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二零二零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、地面服務及貨物處理收入。

對於其他服務，包括旅遊服務、航空餐食以及其他各項業務，由於未包括在向主要營運決策者匯報的航空業務分部報告中，因此未將該等業務納入航空業務報告分部。該等業務的業績併入「其他業務分部」。

分部之間的交易按與無關連協力廠商實體交易相若的商業條款及條件進行。

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)

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

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)

截至二零二零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	25,012	117	—	—	25,129
分部間收入	—	840	(840)	—	—
報告分部收入	25,012	957	(840)	—	25,129
報告分部稅前(虧損)/利潤	(12,216)	274	—	(91)	(12,033)
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	10,492	138	—	—	10,630
金融工具減值損失	14	—	—	—	14
利息收入	69	—	—	—	69
利息支出	2,683	27	—	—	2,710
資本性支出	6,131	216	—	—	6,347

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)

於二零二一年六月三十日和二零二零年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務分部 人民幣百萬元 (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)
於二零二一年六月三十日					
報告分部資產	284,500	4,468	(1,384)	3,340	290,924
報告分部負債	238,158	1,766	(1,384)	94	238,634
	航空業務分部 人民幣百萬元 (經審計)	其他業務分部 人民幣百萬元 (經審計)	分部間抵銷 人民幣百萬元 (經審計)	未分配專案* 人民幣百萬元 (經審計)	合計 人民幣百萬元 (經審計)
於二零二零年十二月三十一日					
報告分部資產	275,028	5,510	(1,736)	3,606	282,408
報告分部負債	224,862	2,228	(1,736)	142	225,496

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

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	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
境內(中國，不包括港澳台地區)	29,764	16,211
國際	4,743	8,582
港澳台地區	203	366
	34,710	25,159

- (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。

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一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：

		截至六月三十日止六個月	
	註釋	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
收入			
報告分部收入總額		34,710	25,129
— 逾期預售票款相關的稅費	(i)	—	30
合併收入		34,710	25,159

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
稅前虧損		
報告分部稅前虧損	(7,280)	(12,033)
稅前合併虧損	(7,280)	(12,033)

	註釋	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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		290,924	282,408
一 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(ii)	2,242	2,242
合併資產		293,166	284,650

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)

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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	238,634	225,496
合併負債	238,634	225,496

註釋：

- (i) 該差異為銷售相關的代收稅在中國企業會計準則與國際財務報告準則下的分類差異。
- (ii) 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	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
客戶合同收入	34,582	25,042
其他來源的收入		
租金收入	128	117
	34,710	25,159

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一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：

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
退票手續費收入	1,051	—	1,051
地勤服務收入	440	—	440
佣金收入	4	—	4
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

截至二零二一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)

截至二零二零年六月三十日止六個月

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

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一年六月三十日止六個月

7. 其他營業收入和利得

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
合作航線收入(註釋(a))	1,924	1,596
航線補貼(註釋(b))	383	129
其他補貼收入(註釋(c))	499	357
出售附屬公司的收益(附註21)	97	—
無須退還的團體訂票款	56	31
出售合營公司的收益	8	—
出售聯營公司的收益	7	—
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資產生的股利收入	1	—
處置物業、機器及設備的收益	—	19
其他	56	69
	3,031	2,201

註釋：

- (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) 截至二零二一年和二零二零年六月三十日止六個月，本集團並沒有與已確認的政府補貼相關的未滿足的條件及其他或有事項。

截至二零二一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	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
租賃負債利息	1,618	2,132
銀行借款利息	723	515
債券及融資券利息	620	311
退休後福利準備利息	42	43
利率互換利息	30	(10)
減：資本化為飛機預付款的金額	(262)	(281)
	2,771	2,710
匯兌淨損失(註釋(b))	—	738
	2,771	3,448

註釋：

- (a) 截至二零二一年六月三十日止六個月，資本化利息採用的平均年利率為3.61%(截至二零二零年六月三十日止六個月：3.51%)。
- (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	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅	87	95
遞延稅項	(1,969)	(3,056)
	(1,882)	(2,961)

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)，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於二零二二年得到稅務機關的批准，於二零二一年享受15%的所得稅優惠稅率。本公司位於四川、甘肅及西北的分公司經相關的稅務機關批准，同樣享受15%的所得稅優惠稅率。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率(二零二零年：16.5%)。

除東航雲南，東航電商、本公司位於四川、甘肅及西北的分公司以及註冊在香港的附屬公司外，本公司及附屬公司基本上按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零二零年：25%)。

10. 股息

本公司董事會建議截至二零二一年六月三十日止六個月未派發任何股息(截至二零二零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5,208百萬元和截至二零二一年六月三十日止六個月內已發行的加權平均股數16,379百萬股計算。截至二零二一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(截至二零二零年六月三十日止六個月：無)。

12. 利潤轉撥

截至二零二一年六月三十日止六個月，本公司並無至法定儲備之轉撥(截至二零二零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。

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)
於二零二一年一月一日賬面值	80,959	20,084	101,043
其他增加	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

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二零年一月一日賬面值	79,479	19,958	99,437
從飛機預付款轉入	24	—	24
其他增加	1,491	773	2,264
從投資性房地產轉入	—	399	399
從使用權資產轉入(附註14)	206	—	206
轉至其他非流動資產	—	(3)	(3)
本期計提折舊	(3,476)	(684)	(4,160)
本期處置	(235)	(87)	(322)
於二零二零年六月三十日賬面值	77,489	20,356	97,845

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

	飛機、發動機 及飛行設備 人民幣百萬元 (未經審計)	其他 人民幣百萬元 (未經審計)	合計 人民幣百萬元 (未經審計)
於二零二零年一月一日賬面值	126,464	2,240	128,704
增加	1,325	942	2,267
轉至固定資產(附註13)	(206)	—	(206)
本期處置	(58)	(69)	(127)
本期計提折舊	(5,465)	(649)	(6,114)
於二零二零年六月三十日賬面值	122,060	2,464	124,524

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

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

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：

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款	2,023	1,210
壞賬準備	(86)	(86)
	1,937	1,124

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一年六月三十日止六個月

16. 應收賬款(續)

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	1,832	1,054
九十一日至一百八十日	63	46
一百八十一日至三百六十五日	35	8
超過三百六十五日	7	16
	1,937	1,124

17. 應付賬款及應付票據

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
九十日內	4,315	2,868
九十一日至一百八十日	33	35
一百八十一日至三百六十五日	74	109
一年至兩年	48	111
超過兩年	110	97
	4,580	3,220

18. 借款

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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	17,537	8,638
— 無抵押	11,910	4,526
有擔保債券(註釋(b))	8,005	9,585
無擔保債券(註釋(c))	13,992	7,996
	51,444	30,745
流動部份		
長期銀行借款(註釋(a))		
— 有抵押	2,114	1,498
— 無抵押	—	28
有擔保債券(註釋(b))	1,499	3,158
無擔保債券(註釋(c))	7,000	4,000
短期銀行借款(註釋(d))		
— 無抵押	30,260	21,966
短期融資券(註釋(e))	8,000	26,500
	48,873	57,150
	100,317	87,895

註釋：

- (a) 於二零二一年六月三十日，本集團銀行抵押借款由賬面價值為人民幣24,880百萬元的相關飛機作為抵押，借款本金將於2021年7月至2045年1月期間分期償還。

長期銀行借款的利息位於0.10%至4.28%的區間。

- (b) 截至二零二一年六月三十日止六個月，本公司累計償還下述三項債券，共計500億日元：

	發行日期	發行金額	利率
三年期信用增強債券	16/03/2018	日元100億	0.33%
三年期信用增強債券	16/03/2018	日元200億	0.64%
三年期信用增強債券	16/03/2018	日元200億	0.64%

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一年六月三十日止六個月

18. 借款(續)

(c) 本公司於二零二一年三月十一日發行如下公司債券，發行金額共計人民幣90億，每年付息一次。

	面值	發行日期	債券期限	發行金額	利率
2021年公司債券(第一期)品種一	人民幣100元	11/03/2021	10(5+5)年	人民幣30億	3.95%
2021年公司債券(第一期)品種二	人民幣100元	11/03/2021	6(3+3)年	人民幣60億	3.68%

(d) 短期銀行借款的利率位於0.48%至3.00%間。

(e) 於二零二一年六月三十日，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2021年度第五期超短期融資券	人民幣30億	60天	14/05/2021	2.25%
中國東方航空股份有限公司2021年度第七期超短期融資券	人民幣20億	90天	18/05/2021	2.33%
中國東方航空股份有限公司2021年度第八期超短期融資券	人民幣30億	90天	24/06/2021	2.38%

19. 租賃負債

	最低租金 二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	最低租金 之現值 二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	最低租金 二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元 (經審計)	最低租金 之現值 二零二零年 十二月 三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
一年內	17,733		17,443	
第二年	16,230		16,652	
第三年至第五年(包括首尾兩年)	40,880		39,598	
五年以後	35,269		37,319	
總額	110,112	95,956	111,012	96,251
減：一年內償還部份	(17,733)	(14,570)	(17,443)	(14,073)
非流動部分	92,379	81,386	93,569	82,178

20. 股本

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
註冊、已發行及全數繳付每股人民幣1.00元		
在上海證券交易所上市的A股(「A股」)	11,202	11,202
在香港證券交易所上市的H股(「H股」)	5,177	5,177
	16,379	16,379

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

21. 處置子公司

於二零二一年二月，本公司處置所持有的東航大酒店有限公司(「東航大酒店」)100%的股權，處置收益為97百萬元。處置損益資訊如下：

	人民幣百萬元 (未經審計)
處置價格	117
減：合併財務報表層面享有的東航大酒店淨資產份額	(20)
處置產生的投資收益	97

22. 承諾

於報告期末，本集團的資本支出承諾如下：

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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)	34,916	37,277
— 其他物業、機器及設備	2,721	3,646
— 投資	1,335	1,335
	38,972	42,258

22. 承諾 (續)

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：

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
一年內	11,320	13,542
第二年	12,389	13,692
第三年	8,289	7,109
第四年	2,918	2,934
	34,916	37,277

23. 關連方交易

本集團由中國東航集團控制。於二零二一年六月三十日，中國東航集團直接持有本公司30.97% (二零二零年：30.97%) 之股權。此外，於二零二一年六月三十日，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16.03%和2.79% (二零二零年：16.03%和2.79%) 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，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「關連方披露」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連方。在此基礎上，關連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。

為了符合關連方交易的披露要求，本公司董事會相信與關連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連人士：

關連方名稱	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

23 關連方交易(續)

(a) 控制或受本集團控制之外的其他與本集團有關連人士：(續)

關連方名稱	關係
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
上海東聯航空機輪剎車大修工程有限公司(「機輪剎車」)	本公司之合營公司
上海科技宇航有限公司(「科技宇航」)	本公司之合營公司
上海民航華東凱亞系統集成有限公司(「華東凱亞」)	本公司之合營公司
上海滬特航空技術有限公司(「上海滬特」)	本公司之合營公司
西安東航賽峰起落架系統維修有限公司(「西安賽峰」)	本公司之合營公司
東航實業集團有限公司及其附屬公司(「東航實業」)	受同一母公司控制
東方航空物流股份有限公司及其附屬公司(「東航物流」)	受同一母公司控制
上海東航投資有限公司及其附屬公司(「東航投資」)	受同一母公司控制
東航國際融資租賃有限公司及其附屬公司(「東航租賃」)	受同一母公司控制
中國民航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
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
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

簡明合併中期財務資料註釋

截至二零二一年六月三十日止六個月

23 關連方交易(續)

(b) 關連方交易

交易性質	關連方	關連交易 定價方式 及決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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)	422	258
	東航進出口	(i)	40	17
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)	66	48
飛機及發動機的維修及保養費用	上海普惠	(i)	470	426
	科技宇航	(i)	78	93
	上海滬特	(i)	71	74
	機輪剎車	(i)	23	15
	西安賽峰	(i)	—	13
接受客艙清潔服務	東航傳媒	(i)	1	4
接受廣告服務*	東航傳媒	(i)	10	8
接受系統服務	華東凱亞	(i)	8	11
接受設備生產及維修服務*	東航實業	(i)	49	55
	柯林斯維修	(i)	20	15
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)	14	2
接受物業管理及綠化養護服務*	東航實業	(i)	72	95
接受酒店住宿服務*	東航實業	(i)	58	21
	上航國旅	(i)	17	6
接受代建代管服務*	東航投資	(i)	59	6
接受民航資訊網路服務**	中航信	(i)	215	166
接受航材保障服務**	中航材	(i)	—	59
接受飛行培訓服務	墨爾本飛培	(i)	—	30

截至二零二一年六月三十日止六個月

23 關連方交易(續)

(b) 關連方交易(續)

			截至六月三十日止六個月	
		關連交易 定價方式 及決策程式	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
交易性質	關連方			
採購產品與服務(續)				
接受航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	30	186
接受航空運輸合作服務	吉祥航空	(i)	2	1
接受航材保障及部件維修服務	法荷航	(i)	5	5
接受物流運輸服務	東航物流	(i)	56	57
接受客機腹艙承包經營服務*	東航物流	(i)	—	188
接受貨站業務保障服務*	東航物流	(i)	188	110
接受腹倉集裝設備管理服務	東航物流	(i)	7	7
提供服務				
客機腹艙承包經營收入*	東航物流	(i)	3,945	2,615
提供貨運物流保障服務*	東航物流	(i)	66	58
媒體特許權使用費	東航傳媒	(i)	7	7
提供航空運輸合作及保障服務**	法荷航	(i)	8	100
	吉祥航空	(i)	8	5
提供飛行員轉讓	吉祥航空	(i)	—	22
提供航材保障和部件維修服務	吉祥航空	(i)	18	15
租賃收入				
貨站租賃收入*	東航物流	(ii)	41	39
房屋建築物租賃收入*	東航食品	(ii)	14	9
	東航實業	(ii)	4	—
	吉祥航空	(ii)	3	—
	東航進出口	(ii)	1	—
無形資產租賃收入	東航物流	(ii)	2	2

23 關連方交易(續)

(b) 關連方交易(續)

交易性質	關連方	關連交易 定價方式 及決策程式	截至六月三十日止六個月	
			二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
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)	5,809	420
房屋及建築物*	東航投資	(ii)	320	—
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)	635	714
房屋及建築物*	東航投資	(ii)	26	8
地面資產*	東航實業	(ii)	3	1
利息支出				
借款利息支出	中國東航集團	(iii)	17	16
	東航財務	(iii)	6	—
利息收入				
存款利息收入	東航財務	(iii)	13	7
股權處置收益				
轉讓東航大酒店100%股權	四川航空	(i)	97	—
轉讓雲南民航凱亞信息有限公司 49%股權	中航信	(i)	8	—

(i) 本集團向關連方採購的產品與服務以及為關連方提供的產品與服務的價格經雙方協商確定。

(ii) 本集團的關連方租賃服務的價格經雙方協商確定。

(iii) 本集團的關連方利率經雙方協商並參照基準利率確定。

* 上文之關連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。

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

截至二零二一年及二零二零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。本集團與關連方之間採購和接受／提供勞務的價格以市場價格為基礎協商確定，並按本集團與關連方簽訂的條款和協定執行。

23 關連方交易(續)**(c) 關連方餘額****(i) 應收有關連公司款項**

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
應收賬款		
東航物流	963	630
吉祥航空	—	8
其他	1	4
	964	642
預付款及其他應收款		
東航財務	118	240
東航食品	74	36
中航信	64	49
東航進出口	39	158
吉祥航空	7	4
東航實業	6	11
科技宇航	6	6
東航傳媒	—	1
中航材	—	13
中國東航集團	—	228
其他	8	22
	322	768

23. 關連方交易(續)

(c) 關連方餘額(續)

(ii) 應付有關連公司款項

	二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 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		
東航食品	380	266
東航進出口	256	363
上海普惠	225	213
東航實業	106	96
科技宇航	50	95
上海滬特	37	32
中國東航集團	14	28
上航國旅	10	1
柯林斯維修	9	9
東航傳媒	3	—
中航材	—	27
機輪剎車	—	14
東航投資	—	74
西安賽峰	—	32
中航信	—	7
其他	12	13
	1,102	1,270
其他應付款及預提費用		
東航投資	672	61
東航租賃	189	189
中國東航集團	55	99
東航進出口	4	37
東航食品	1	2
東航實業	—	1
中航材	—	2
其他	4	7
	925	398
租賃負債		
東航租賃	43,871	42,168

所有應付有關連公司款項除了東航租賃與融資租賃飛機相關的金額，其餘所有應付有關連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。

截至二零二一年六月三十日止六個月

23. 關連方交易(續)**(c) 關連方餘額(續)****(iii) 與有關連公司的短期存款，貸款以及借款**

	平均利率 截至六月三十日止六個月		二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審計)
	二零二一年 (未經審計)	二零二零年 (未經審計)		
短期存款(包括在現金 及現金等價物內)				
東航財務	0.39%	0.35%	6,801	5,474
短期借款				
東航財務	2.80%	—	—	4,000
長期借款				
中國東航集團	3.87%	3.73%	800	828
對合營公司貸款				
墨爾本飛培	8.00%	3.74%	9	11

(d) 控股公司作出的擔保

於二零二一年六月三十日，本集團由中國東航集團擔保的債券為人民幣78億元(二零二零年十二月三十一日：人民幣78億元)。

24. 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二零二一年六月三十日及二零二零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。

於二零二一年六月三十日及二零二零年十二月三十一日，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。

於二零二一年六月三十日

	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	405	—	505	910
按公允價值計入當期損益的金融 資產	98	—	—	98
合計	503	—	505	1,008
負債				
衍生金融工具	—	94	—	94

24 金融工具公允價值估計(續)**(a) 公允價值層級(續)**

於二零二零年十二月三十一日

	公允價值計量使用的輸入值			總計 人民幣百萬元 (經審計)
	活躍市場報價 (第一層) 人民幣百萬元 (經審計)	重要可觀察	重要不可觀察	
		輸入值	輸入值	
		(第二層) 人民幣百萬元 (經審計)	(第三層) 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	457	—	538	995
衍生金融工具	—	399	—	399
按公允價值計入當期損益的金融				
資產	95	—	—	95
合計	552	399	538	1,489
負債				
衍生金融工具	—	141	—	141

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面價值與其公允價值相同。

於二零二一年六月三十日,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。

24 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。

以下是截至二零二一年六月三十日和二零二零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	二零二一年 六月三十日： 20%-35% (二零二零年： 20%-35%)	乘數1% (二零二零年：1%) 的上升／ 下降會引起 公允價值上升／ 下降人民幣 五百萬元 (二零二零年： 人民幣五百萬元)

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。

24 金融工具公允價值估計(續)

(a) 公允價值層級(續)

截至二零二一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
於二零二零年十二月三十一日(經審計)	538
出售	(141)
計入其他綜合收益的利得	108
於二零二一年六月三十日(未經審計)	505

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。

於二零二一年六月三十日，以下工具公允價值與賬面價值存在較大差異。

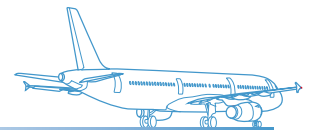
	賬面價值 人民幣百萬元 (未經審計)	公允價值 人民幣百萬元 (未經審計)
金融負債 —		
長期借款	51,444	53,348
租賃負債	81,386	80,401
其他長期負債	967	853
	133,797	134,602

針對長期借款、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。

25. 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	
	二零二一年 人民幣百萬元 (未經審計)	二零二零年 人民幣百萬元 (未經審計)
所得稅前年度虧損	(7,280)	(12,033)
調整：		
不動產、工廠及設備折舊(附註13)	4,874	4,160
使用權資產折舊(附註14)	5,975	6,114
投資性房地產折舊	5	4
其他長期資產攤銷	260	266
無形資產攤銷(附註15)	100	86
處置不動產、工廠及設備損失／(收益)	1	(17)
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(收益)／損失	(3)	18
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	14
飛機設備零件跌價準備	2	—
利息費用	2,771	2,710
淨匯兌(收益)／損失	(827)	660
享有合營及聯營結果的份額	(14)	73
以公允價值計量且其變動記入當期損益的金融資產利得	(1)	—
營運資金變動：		
飛機設備零件增加	(9)	(53)
經營性應收項目的減少	117	3,217
經營性應付項目的增加／(減少)	2,491	(11,463)
經營產生／(使用)的現金	8,353	(6,244)
已付所得稅	(84)	(476)
經營活動產生／(使用)的現金流量淨額	8,269	(6,720)



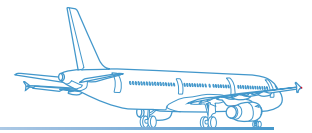
運營數據摘要

	截至六月三十日止六個月		
	二零二一年	二零二零年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	85,927.80	61,753.11	39.15%
— 國內航線	83,458.83	46,931.26	77.83%
— 國際航線	2,120.64	14,158.67	-85.02%
— 地區 ¹ 航線	348.33	663.18	-47.48%
客運人公里(RPK)(百萬)			
客運人公里(RPK)(百萬)	60,836.62	41,192.72	47.69%
— 國內航線	59,838.19	31,284.33	91.27%
— 國際航線	804.73	9,535.11	-91.56%
— 地區航線	193.70	373.28	-48.11%
載運旅客人次(千)			
載運旅客人次(千)	44,308.73	25,780.41	71.87%
— 國內航線	44,049.28	23,422.10	88.07%
— 國際航線	130.91	2,072.60	-93.68%
— 地區航線	128.53	285.72	-55.02%
客座率(%)			
客座率(%)	70.80	66.71	4.09pts
— 國內航線	71.70	66.66	5.04pts
— 國際航線	37.95	67.34	-29.39pts
— 地區航線	55.61	56.29	-0.68pts
客運人公里收益(人民幣元)^註			
客運人公里收益(人民幣元) ^註	0.500	0.533	-6.19%
— 國內航線	0.485	0.488	-0.61%
— 國際航線	1.541	0.666	131.38%
— 地區航線	0.723	0.879	-17.75%

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。

運營數據摘要

截至六月三十日止六個月			
	二零二一年	二零二零年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	5,126.96	2,930.48	74.95%
— 國內航線	1,776.90	823.92	115.66%
— 國際航線	3,323.48	2,078.09	59.93%
— 地區航線	26.59	28.47	-6.60%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)			
— 國內航線	421.34	302.68	39.20%
— 國際航線	1,369.33	663.08	106.51%
— 地區航線	5.28	5.41	-2.40%
貨郵載運量(百萬公斤)			
— 國內航線	291.57	210.44	38.55%
— 國際航線	166.12	78.17	112.51%
— 地區航線	5.33	4.98	7.03%
貨郵載運率(%)			
— 國內航線	23.71	36.74	-13.03pts
— 國際航線	41.20	31.91	9.29pts
— 地區航線	19.86	19.01	0.85pts
貨郵噸公里收益(人民幣元)註			
— 國內航線	0.961	1.110	-13.42%
— 國際航線	2.538	3.372	-24.73%
— 地區航線	12.311	7.948	54.89%



運營數據摘要

	截至六月三十日止六個月		變動幅度
	二零二一年	二零二零年	
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	12,860.47	8,488.26	51.51%
— 國內航線	9,288.19	5,047.73	84.01%
— 國際航線	3,514.34	3,352.37	4.83%
— 地區航線	57.94	88.15	-34.27%
 收入噸公里(RTK)(百萬)	 7,207.50	 4,598.52	 56.74%
— 國內航線	5,744.25	3,066.95	87.30%
— 國際航線	1,440.84	1,493.51	-3.53%
— 地區航線	22.41	38.06	-41.12%
 綜合載運率(%)	 56.04	 54.18	 1.86pts
— 國內航線	61.84	60.76	1.08pts
— 國際航線	41.00	44.55	-3.55pts
— 地區航線	38.69	43.17	-4.48pts
 收入噸公里收益(人民幣元)註	 4.764	 5.340	 -10.79%
— 國內航線	5.121	5.085	0.71%
— 國際航線	3.272	5.752	-43.12%
— 地區航線	9.148	9.748	-6.16%

註： 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入和燃油附加費。

機隊結構

近年來，本集團持續踐行綠色發展理念，優化機隊結構。二零二一年上半年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計17架，退出飛機2架。隨著A350-900、B787-9、A320NEO等新機型的引進，本集團機隊機齡結構始終保持年輕化。

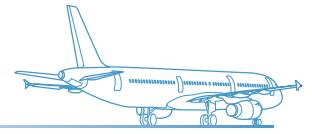
截至二零二一年六月三十日，本集團共運營749架飛機，其中客機740架，公務機9架（其中經營性租賃包機2架、託管公務機7架）。

單位：架

截至二零二一年六月三十日機隊情況						平均機齡
序號	機型	自有	融資租賃	經營租賃	小計	(年)
1	B777-300ER	10	10	0	20	5.4
2	B787-9	3	7	0	10	2.4
3	A350-900	1	8	0	9	1.8
4	A330系列 ^{註1}	30	21	5	56	7.6
寬體客機合計		44	46	5	95	6.0
5	A320系列 ^{註2}	138	140	71	349	8.3
6	B737系列 ^{註3}	102	73	116	291	7.1
窄體客機合計		240	213	187	640	7.7
7	ARJ21	2	3	0	5	0.5
客機合計		286	262	192	740	7.4
自有和託管公務機總數					9	
飛機總數					749	

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

業務回顧

✈ 上半年經營形勢

全球新冠肺炎疫情(以下簡稱「疫情」)形勢依然嚴峻，受德爾塔變異毒株等影響，全球病例數量激增。全球經濟復蘇出現分化，前景仍然充滿不確定性。二零二一年上半年，我國持續鞏固拓展疫情防控和經濟社會發展成果，經濟發展總體呈現持續穩定恢復、穩中向好態勢，但也存在經濟恢復不均衡的現象。

疫情對全球航空業帶來了前所未有的巨大衝擊。根據國際航空運輸協會(IATA)二零二一年四月發佈的報告預測，受疫情影響，二零二一年全球航空業預計將淨虧損477億美元。儘管二零二一年上半年國內航空客運需求總體回升，但受海外疫情持續高發及國際旅行限制政策的影響，國際航空客運需求持續處於低位。航空貨運方面，航空貨郵運輸需求旺盛，國際貨運市場保持高速增長。此外，燃油價格的持續上漲，加重了航空公司的成本負擔。

面對紛繁複雜的外部環境，本集團管理層和全體員工，開拓奮進，團結拼搏，扎實推進疫情防控、生產經營、改革發展等各項工作。二零二一年上半年本集團的生產量、收入、利潤等指標較去年同期大幅改善，但國內零星散發和局部聚集性疫情以及跨境旅行限制等因素對本集團生產經營造成了

重大不利影響。二零二一年上半年，本集團完成運輸總周轉量72.1億噸公里，旅客運輸量4,430.9萬人次，實現營業收入人民幣347.1億元，較上年同期分別增長了56.7%、71.9%、38.0%，實現歸屬於上市公司股東的淨利潤為人民幣-52.1億元，較上年同期減虧人民幣33.3億元。

(一) 確保安全運行

本集團始終把安全運營放在首位，堅守安全底線，安全形勢總體平穩。二零二一年上半年，本集團安全飛行95.0萬小時，起降40.6萬架次，同比分別增長57.3%和61.7%，分別恢復到二零一九年的80.8%和84.0%。

體系建設方面，本集團持續推進安全管理體系、生產運行體系、飛行訓練體系、機務維修體系建設，以健全制度、完善流程、提升能力為目標，夯實安全管理基礎。

生產組織方面，本集團完善生產運行協調機制，持續提升現場指揮、航班決策、運行控制、協調支持等方面效率，運行和安全的聯動性明顯增強。

風險監督方面，本集團深入開展風險隱患排查整治工作和安全審計檢查，加大整治力

度；發佈安全風險警示，重點加強跑道安全等專項風險的預防和管理。

作風建設方面，本集團持續開展「三個敬畏²」教育，強化「三基³」建設，發佈安全從業人員作風建設方案，嚴肅查處作風不嚴謹、紀律不嚴格的現象，提高專業隊伍安全從業和遵章守紀意識。

（二）改善經營效益

面對極為嚴峻的經營形勢，本集團在航網佈局、產品營銷等方面主動作為，降低疫情對經營的影響，努力改善經營效益。

穩步推進航網建設。本集團密切跟蹤疫情和市場變化，強化市場需求預判，動態調整運力投放，合理調配國際和國內航線的運力，優化寬體機和窄體機的投放。圍繞本集團核心樞紐和重點市場的航網建設，本集團通過增投長航距航線、優化低收益航線、有效提

高飛機日利用率等方式，提升重要市場的競爭力；穩步推進重要商務市場基地建設，順利完成成都天府機場轉場工作。本集團強化客運和貨運的聯動，把握貨運需求增長的機遇，加強與中國東航集團旗下東航物流的合作，加大「客改貨」航班投入，二零二一年上半年共執行非常規客機航班⁴8,450班。

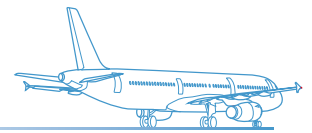
二零二一年上半年，本集團在上海、北京、西安的市場份額同比二零一九年分別增長0.2、1.9、2.0個百分點，進一步鞏固了核心樞紐的市場份額。

持續提升銷售水平。本集團建立銷售渠道和機票價格的聯動機制，優化代理激勵方案；採取差異化定價措施，根據市場調節票價，強化收益管控；持續優化並推廣優選座位、預付費行李、貴賓室優享等輔營產品，著力提升輔營收入；在航旅領域持續創新，推出

2 三個敬畏：敬畏生命、敬畏規章、敬畏職責。

3 三基：抓基層，打基礎，苦練基本功。

4 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。



「前程萬里⁵」「引薦人計劃⁶」等產品，針對不同客戶購票需求，靈活運用營銷政策，進一步激發市場活力。

（三）優化服務體驗

本集團秉持「以客為尊、以人為本」的服務理念，聚焦旅客關注的服務問題，進一步提升服務質量，為旅客提供最佳的服務體驗。

修訂規章體系，完善服務標準。本集團進一步修訂國內國際旅客、行李運輸條件，完善升級服務標準體系、貴賓室標準體系、客艙深度清潔體系、新會員體系，提升服務規範化管理水平。

聚焦重要項目，優化服務體驗。本集團與上海醫師志願者聯盟（「醫師聯盟」）緊密合作，組建空中醫療志願者隊伍，為旅客安全出行保駕護航。重要樞紐機場開通「愛心服務專區」，針對無成人陪伴兒童、輪椅旅客、年長旅客、聾啞旅客等提供人性化的便捷服務。推出「東航，早上好」特色餐飲，為乘坐短途早航班的旅客提供便捷的早餐服務。進一步布局「空鐵聯運」產品，通達鐵路站點近400

個，為旅客提供更為便捷的「飛機+高鐵」一站式聯訂和機場服務。

強化服務創新，保障旅行安全。在疫情防控常態化背景下，本集團推出「無接觸、無紙化、無聚集」的智慧出行新模式，通過微信小程序辦理值機、健康申報等流程，並以人臉識別方式自助登機，有效提升業務效率，減少人員聚集和接觸，進一步提升服務質量。

本集團常旅客會員持續增長，截至二零二一年六月末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達4,667萬人，同比增長6.7%。

（四）推進改革創新

本集團持續深化改革，增強企業發展活力，推動本集團高質量發展。

優化產業佈局方面，有序推進本集團「十四五」規劃的編製工作，謀劃本集團發展戰略；構建新市場版圖，制定國內重點航線網絡五年規劃。

完善市場化機制方面，本集團全力推動國企

5 前程萬里：二零二一年四月六日，本集團推出的一款直接按航線距離出售和使用的航空旅行產品，旅客購買後可在有效使用期限內憑此預定全時季、全航線、全艙位東航、上航實際承運的國內（不含港澳台）所有航班。

6 引薦人計劃：二零二一年六月，本集團推出的一款產品，凡通過實名認證的「東方萬里行」會員均可成為「引薦人」，用戶成為引薦人後，利用互聯網社交渠道，邀請好友在活動時間內前往指定購票渠道購票，受邀好友可獲得一定優惠獎勵，完成指定任務後，引薦人可獲積分獎勵。

改革三年行動，深化人事制度改革，推動本集團下屬子公司經理層任期制和契約化管理。

推進專項改革方面，東航研發中心入選國家「科改示範行動」，搭建科創平台，組建科創項目專家庫，提升科創項目管理能力。中聯航入選國企改革「雙百行動」計劃，穩步推進混合所有制改革。

推動創新轉型方面，本集團以信息化建設為引領，持續推進在運行、管控、營銷、服務等方面的互聯網化建設和數字化轉型。開發並正式啟用電子飛行記錄本(Electric Log Book，簡稱「ELB」)，實現中國民航首次以ELB取代紙質飛行記錄本；發行「東航錢包」實體卡，集積分消費和銀聯支付於一體，實現更多的航旅消費場景的使用。

實施資本運作方面，本集團有序推進控股股東中國東航集團向本公司增資人民幣108億元的非公開發行股票項目。在中國東航集團的支持下，項目的實施將有助於本公司改善現金流、降低資產負債率，有效增強本公司的抗風險能力和可持續發展能力。

(五) 加強精細管理

本集團強化精細管理，進一步提高運行效率，有效防範重大風險，降低運營成本。

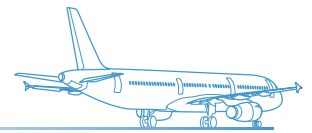
聚焦生產運行精細化，本集團通過飛機減重、單發滑行率提升、航路優化、飛機輔助動力裝置(APU)替代等舉措，有效節省燃油，降低燃油成本。二零二一年上半年，本集團通過飛機減重模擬測算節省燃油約5,907噸。

聚焦業務流程精細化，本集團強化航班地面保障管理系統(MUC，MU Communication通訊軟件)管控，提高各運行保障單位的溝通效率。二零二一年上半年，本集團航班正常率86.45%，高於全民航平均水平。

聚焦業財融合精細化，本集團將生產經營與財務管理深度融合，多措並舉增收節支。本集團加強成本費用管控，積極爭取各方面政策支持。通過盤活資產等方式增加收入；通過節約航油等大項成本、嚴控單位餐食機供品費用、維修費用、日常支出等方式壓降成本；通過降低航材庫存、壓縮投資等方式節約現金流；積極拓寬融資渠道，二零二一年上半年累計發行人民幣220億元超短期融資券和人民幣90億元的公司債券，確保現金流安全並滿足本集團生產經營需要。

(六) 履行社會責任

本集團主動服務社會經濟發展，積極履行社會責任，彰顯企業的使命擔當。



疫情防控方面，本集團堅持圍繞「履行社會責任、旅客服務保障、員工關愛防護」三條戰線，嚴格落實「外防輸入、內防反彈、人物同防」的相關要求；聚焦重點航班、重點環節、重點人群，認真落實民航局疫情防控技術指南相關細則，制定應對零星散發病例疫情處置程序等多項方案。

環境保護方面，本集團始終堅持「綠色飛行、科技環保」的生態發展理念，通過持續優化機隊結構、節油管控、開展新技術應用等方式提升燃油效率，減少碳排放；積極參加國際航空運輸協會(IATA)和國際民航組織(ICAO)的各類專題研討會，參與關注全球氣候治理進程；發佈《「碳達峰、碳中和」上海企業共同行動宣言》，為行業低碳發展樹標杆；推進市場化碳減排機制，持續參與全國、上海市及歐盟等市場的碳交易工作。

鄉村振興方面，在持續做好雲南滄源、雙江等定點幫扶地區扶貧工作基礎上，本集團通過加大航線幫扶力度、精準定位當地特色農產品、實施教師培訓項目、開展遠程醫療合作等方式，實施產業、教育和醫療等領域綜

合扶持，推進鄉村振興與精準脫貧有效銜接。在全國脫貧攻堅總結表彰大會上，本公司被授予「全國脫貧攻堅先進集體」稱號。

財務綜述

收入

二零二一年上半年，本集團收入為人民幣347.10億元，同比上升37.96%。其中，運輸收入324.11億元，同比上升41.15%，其他收入為人民幣22.99億元，同比上升4.64%。

本集團的運輸收入包含客運收入和貨運收入。

二零二一年上半年，本集團客運收入為人民幣284.66億元，同比上升39.90%，佔本集團運輸收入的87.83%；旅客運輸周轉量為60,836.62百萬客公里，同比上升47.69%。

國內航線客運收入為人民幣271.09億元，同比上升96.00%，佔客運收入的95.23%；旅客運輸周轉量為59,838.19百萬客公里，同比上升91.27%。

國際航線客運收入為人民幣12.19億元，同比下降80.32%，佔客運收入的4.28%；旅客運輸周轉量為804.73百萬客公里，同比下降91.56%。

地區航線客運收入為人民幣1.38億元，同比下降

57.28%，佔客運收入的0.48%；旅客運輸周轉量為193.70百萬客公里，同比下降48.11%。

二零二一年上半年，本集團貨郵運輸收入為人民幣39.45億元，同比上升50.86%，佔本集團運輸收入的12.17%；貨郵載運周轉量為1,795.95百萬噸公里，同比上升84.93%。

營業支出

二零二一年上半年，本集團總營業支出為人民幣432.14億元，同比上升20.24%。二零二一年上半年，旅客出行需求逐步回升，本集團大幅調整航班運力，運輸周轉量顯著增長，各項成本均相應增加。本集團運營成本項目的變動分析如下：

二零二一年上半年，本集團飛機燃油成本為人民幣97.73億元，同比上升54.81%，主要是由於：本集團二零二一年上半年將航油遠期合約進行平倉，沖抵航油成本5.80億元；加油量同比上升53.14%，增加航油成本人民幣33.54億元；平均油價同比上升7.09%，增加航油成本人民幣6.86億元。

二零二一年上半年，本集團飛機起降費為人民幣53.99億元，同比上升42.23%，主要是由於本集團起降架次同比上升所致。

二零二一年上半年，本集團折舊及攤銷為人民幣112.14億元，同比上升5.49%。主要是由於資產規模增加所致。

二零二一年上半年，本集團工資、薪金及福利為人民幣107.05億元，同比上升13.39%。主要是由於運輸周轉量增加，本集團空勤人員飛行小時費上升所致。

二零二一年上半年，本集團飛機維修費為人民幣17.28億元，同比上升12.43%。主要是由於運輸周轉量增加，飛機、發動機日常修理成本增加所致。

二零二一年上半年，本集團航空餐食供應支出為人民幣8.76億元，同比上升25.14%，主要是由於本集團運輸旅客人數上升所致。

二零二一年上半年，本集團銷售及市場費用為人民幣7.73億元，同比下降20.39%，主要是由於本集團代理業務手續費支出減少所致。

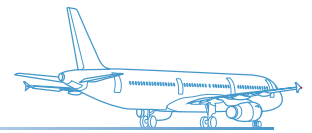
二零二一年上半年，本集團上繳中國民用航空局（「民航局」）的民航基礎設施建設基金為人民幣4.81億元，上年同期為零。主要是由於上年同期民航局取消徵收航空公司民航發展基金所致。

其他營業收入和利得

二零二一年上半年，本集團其他營業收入和利得為人民幣30.31億元，同比上升37.71%，主要是由於合作航線收入增加所致。

財務收入／支出

二零二一年上半年，本集團財務收入為人民幣9.50億元，同比增加人民幣8.81億元，主要是由於本期人民幣升值產生匯兌收益計入財務收入所致；財務支出為人



人民幣27.71億元，同比減少人民幣6.77億元，主要是由於去年同期匯率變動產生的匯兌損失計入財務支出所致。

利潤

二零二一年上半年，歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣-52.08億元，二零二零年上半年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣-85.42億元。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣-0.32元。

流動資金狀況與資本結構

截至二零二一年六月三十日，本集團資產總額為人民幣2,931.66億元，較二零二零年十二月三十一日上升2.99%；資產負債率為81.40%，此比率按照總負債除以總資產計算，較二零二零年十二月三十一日增加2.18個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣314.22億元，佔資產總額的10.72%，較二零二零年十二月三十一日上升39.67%；非流動資產為人民幣2,617.44億元，佔資產總額的89.28%，較二零二零年十二月三十一日下降0.16%。

截至二零二一年六月三十日，本集團負債總額為人民幣2,386.34億元，其中流動負債為人民幣931.07億元，佔負債總額的39.02%；非流動負債為人民幣1,455.27億元，佔負債總額的60.98%。

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634.43億元，較二零二零年十二月三十一日下降10.93%。

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1,328.30億元，較二零二零年十二月三十一日上升17.61%。

二零二一年上半年，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。截至二零二一年六月三十日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至二零二一年 六月三十日		折合人民幣 截至二零二零年 十二月三十一日		變動 幅度 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	33,762	17.20	36,642	19.9	-7.86
歐元	2,331	1.19	2,672	1.45	-12.76
人民幣	152,511	77.70	136,804	74.28	11.48
其他	7,669	3.91	8,050	4.37	-4.73
合計	196,273	100	184,168	100	6.57

截至二零二一年六月三十日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣1,003.17億元，較二零二零年十二月三十一日的人民幣879.17億元上升14.10%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至 二零二一年 六月三十日		折合人民幣 截至 二零二零年 十二月三十一日		變動幅度 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	203		375		-45.87
新加坡元	2,401		2,466		-2.64
歐元	2,317		2,664		-13.03
韓元	1,715		1,799		-4.67
日元	2,916		3,162		-7.78
人民幣	90,765		77,451		17.19
合計	100,317		87,917		14.10

截至二零二一年六月三十日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣959.56億元，較二零二零年十二月三十一日的人民幣962.51億元下降0.31%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	折合人民幣		變動幅度 (%)
	截至 二零二一年 六月三十日	截至 二零二零年 十二月三十一日	
美元	33,559	36,267	-7.47
新加坡元	61	85	-28.24
日元	101	142	-28.87
港幣	292	346	-15.61
人民幣	61,746	59,353	4.03
其他幣種	197	58	239.66
合計	95,956	96,251	-0.31

利率變動

截至二零二一年六月三十日和二零二零年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為1,962.73億元及1,841.68億元（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32.32%及38.68%，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。截至二零二一年六月三十日和二零二零年十二月三十一日，本集團美元帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為17.20%和19.90%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為77.70%和74.28%。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。截至二零二一年六月

三十日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為5.9億美元，截至二零二零年十二月三十一日為6.9億美元，將於二零二一年至二零二五年間期滿。

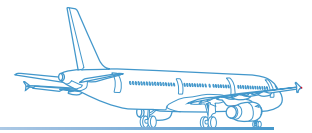
匯率波動

截至二零二一年六月三十日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為437.62億元，其中美元帶息負債的比例為77.15%。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。截至二零二一年六月三十日，本集團外匯遠期合約均已期滿，無未交割的外匯遠期合約。

二零二一年上半年，本集團匯兌淨收益為人民幣8.27億元，二零二零年上半年，本集團匯兌淨損失為人民幣7.38億元，同比增加人民幣15.65億元。

航油價格波動

航油為本集團主要營業成本之一，因此本集團的業績受航油價格波動的影響較大。本集團為控制航油成本，通過選擇合適的工具等在一定價格區間內鎖定成本，但倘若航油價格出現大幅波動並超出設定的價格鎖定區間，從而導致相關交易產生實際交割損失和賬面浮虧風險。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。二零二一年上半年，本集團將航油遠期合約進行平倉，沖抵航油成本5.80億元。截至二零二一年六月三十日，本集團無尚未交割的航油遠期合約。截至二零二零年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的航油遠期合約名義金額約為2.52億美元。



資產抵押及或然負債

截至二零二一年六月三十日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值折合人民幣為349.63億元，較二零二零年十二月三十一日的人民幣261.49億元增長了33.71%。

截至二零二一年六月三十日，本集團無重大或然負債。

人力資源

截至二零二一年六月三十日，本集團僱用79,913名僱員，其中大部分在中國工作。本集團的員工工資基本上由基本工資和績效工資構成。

證券投資情況

證券 品種	證券 代碼	證券簡稱	最初投資 金額 (元)	持有數量 (股)	期末賬面 價值 (元)	佔期末 證券總投資 比例(%)	報告期 損益 (元)
股票	00696	中國民航 信息網絡	18,503,000	29,055,000	405,191,174.54	80.54	0
股票	600000	浦發銀行	122,144,004	9,790,691	97,906,910.00	19.46	3,133,021.12
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	/	503,098,084.54	100.00	3,133,021.12

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%	658,856	38,477	—	長期股權 投資	投資
合計	486,902	—	25%	658,856	38,477	—	/	/

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	-140,087	-93,695	46,392	-31,390
航油遠期合約	397,710	—	-397,710	580,242
交易性金融資產	94,774	97,907	3,133	3,133
其他權益工具投資	995,057	910,077	-84,980	1,190
合計	1,347,454	914,289	-433,165	553,175

主要控股公司、參股公司分析

單位：人民幣百萬元

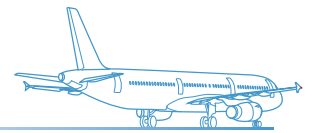
公司名稱	營業收入	同比增長 (%)	淨利潤	同比增長 (%)	總資產	淨資產	資產負債率 (%)
東航江蘇	2,946	63.76	-564	不適用	14,126	2,132	84.91
東航武漢	1,508	262.50	-52	不適用	7,381	3,190	56.78
東航雲南	3,517	57.50	33	不適用	18,368	7,602	58.61
上海航空	3,561	39.48	-672	不適用	25,987	-1,201	104.62
中聯航	2,024	108.23	-310	不適用	12,689	2,890	77.22
東航技術	3,586	65.33	-218	不適用	6,559	2,347	64.22

1. 東航江蘇

本公司下屬控股子公司東航江蘇成立於1993年，註冊資本為人民幣20億元。2021年上半年，東航江蘇實現營業收入人民幣29.46億元，同比增長63.76%，實現淨利潤人民幣-5.64億元，同比減虧人民幣2.17億元；旅客運輸周轉量為6,811.13百萬客公里，同比增長68.05%，承運旅客491.03萬人次，同比增長68.94%。截至2021年6月30日，東航江蘇共運營A320系列機型飛機合計71架。

2. 東航武漢

本公司下屬控股子公司東航武漢成立於2002年，註冊資本人民幣17.5億元。2021年上半年，東航武漢實現營業收入人民幣15.08億元，同比增長262.50%，淨利潤人民幣-0.52億元，同比減虧人民幣3.53億元；旅客運輸周轉量為2,976.22百萬客公里，同比增長304.82%，承運旅客270.77萬人次，同比增長304.82%。截至2021年6月30日，東航武漢共運營B737系列機型飛機合計32架。



3. 東航雲南

本公司下屬控股子公司東航雲南成立於2010年，註冊資本人民幣36.62億元。2021年上半年，東航雲南實現營業收入人民幣35.17億元，同比增長57.50%，實現淨利潤人民幣0.33億元，同比減虧人民幣7.95億元；旅客運輸周轉量為6,998.03百萬客公里，同比增長82.31%，承運旅客552.91萬人次，同比增長74.86%。截至2021年6月30日，東航雲南共運營B787-9、B737系列機型飛機合計82架。

4. 上海航空

本公司下屬全資子公司上海航空成立於2010年，註冊資本為人民幣5億元。2021年上半年，上海航空實現營業收入人民幣35.61億元，同比增長39.48%，實現淨利潤人民幣-6.72億元，同比減虧人民幣4.88億元；旅客運輸周轉量為6,574.68百萬客公里，同比增長39.08%，承運旅客474.60萬人次，同比增長48.67%。截至2021年6月30日，上海航空共運營A330系列、B737系列、B787-9機型飛機合計95架。

5. 中聯航

本公司下屬全資低成本航空中聯航成立於1984年，註冊資本為人民幣13.20億元。2021年上半年，中聯航實現營業收入人民幣20.24億元，同比增長108.23%，實現淨利潤人民幣-3.10億元，同比減虧人民幣1.18億元；旅客運輸周轉量為4,648.01百萬客公里，同比增長132.73%，承運旅客336.40萬人次，同比增長111.32%。截至2021年6月30日，中聯航共運營B737系列機型飛機合計53架。

6. 東航技術

本公司下屬全資子公司東航技術成立於2014年，註冊資本為人民幣43億元。2021年上半年，東航技術實現營業收入人民幣35.86億元，同比增長65.33%，實現淨利潤人民幣-2.18億元，同比減虧人民幣8.38億元。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至二零二一年六月三十日，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

核心競爭力

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

風險分析

1. 疫情及經貿環境風險

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客貨運需求。同時，國際經貿關係和地緣政治局勢將較大程度影響本公司的國際航空運輸需求。如未來國內外宏觀經濟景氣度下降、貿易關係或地緣政治局勢緊張進一步加劇，可能會對本公司的經營業績和財務狀況造成不利影響。

全球疫情的持續演變仍存在不確定性，對國內外經濟經貿形勢、各國旅行政策都會產生較大影響，本公司密切關注全球疫情發展趨勢、國內外宏觀經濟形勢、國際經貿關係變化以及各國旅行政策變動，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對全球疫情發展和外部經貿環境變化帶來的影響。

2. 政策法規風險

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

本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本公司的影響，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本公司的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

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

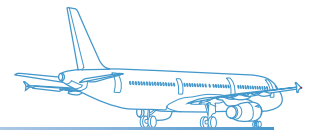
4. 核心資源風險

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。若本公司核心資源儲備不足而無法匹配本公司經營規模擴大的速度，將可能會對本公司的生產經營造成不利影響。

本公司推進「幸福東航」企業文化建設，進一步優化核心技術人才激勵方案，並實施多層次後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才。同時，本公司就航權與時刻資源協調行業監管機構，積極參與時刻資源市場化競爭。

5. 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空企業對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，為本公司的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對本公司經營業績造成影響。



鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。隨著鐵路、公路及郵輪運輸對國內民航市場的衝擊呈現常態化、網絡化態勢，本公司未來在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

本公司積極應對行業競爭，主動爭取樞紐市場和核心市場新增航權和時刻資源，穩步提升飛機利用率和重點市場佔有率，鞏固擴大四大樞紐及核心市場份額；依託天合聯盟合作平台，深入推進與達美、法荷航戰略合作，鞏固與澳航、日航等天合聯盟外合作夥伴合作關係，建立了輻射全國、通達全球的高效便捷的航空運輸網絡。

面對其他運輸方式衝擊，本公司持續優化航線網絡，加強全網全通及國際中轉聯程產品營銷，提供安靜、安心、安逸的客艙服務，優化機上配餐標準，積極開發和維護本集團客戶以及常旅客群體，發揮航空服務品牌優勢；圍繞航班準點率，提升精細化運行水平，發揮航空運輸速度優勢。

6. 航油價格波動風險

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

受疫情影響，2021年本公司執行的航班量及用油量存在較大的不確定性，因此預計發生的航油成本亦存在較大不確定性。在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於2021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%，本公司航油成本將上升或下降約人民幣4.89億元。

2021年上半年，本公司優化運力投向和生產組織，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平。本公司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。2021年上半年，本公司未新增航油套期保值業務。

7. 匯率波動風險

本公司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，直接影響本公司當期利潤，對本公司經營業績造成較大影響。

截至2021年6月30日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本公司淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-242	242	0	0

2021年上半年，本公司拓寬融資渠道，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資，積極優化公司債務幣種結構。未來，本公司將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，持續優化本公司債務幣種結構，降低匯率波動對本公司經營的不利影響。

8. 利率變動風險

本公司主要負債是由於引進飛機、發動機及航材等所產生的美元負債和人民幣負債。美元利率以及人民幣利率變化可能造成本公司現有浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響本公司財務費用。

截至2021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，則本公司淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

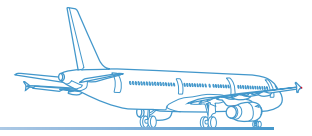
單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率				
工具	-85	85	4	-4

未來本公司擬通過開展衍生品交易，進一步優化本公司美元債務中浮動利率債務比例；同時積極把握超短期融資券、公司債券的發行時機，降低人民幣融資成本。

9. 信息安全風險

本公司運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關，對本公司傳統的管理方式和工作流程提出了新的要求。如本公司網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷、內部人員的法律合規培訓和教育不足以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本公司的生產運營或造成客戶數據泄露，對本公司品牌形象產生不利影響。信息系統的不斷更新將對本公司發展提出新的挑戰。



本公司持續推進信息安全項目建設，建立健全信息安全相關技術防護和安全管理平台；通過深化與外部權威安全機構戰略合作，強化信息安全管理；針對歐盟GDPR法規實施，任命「數據保護官」；升級在線渠道客戶隱私條款，排查第三方平台風險，強化旅客信息保護防火牆；啟動護網專項任務，提升網絡安全防護能力。

10. 發展及轉型風險

本公司開拓國際新市場、對外開展投資併購項目，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、法律、管控、競爭對手干擾等在內的一系列風險，對本公司發展戰略的實施效果造成影響。

本公司加快科創和數字化轉型，開拓「客改貨」發展新空間，創新資產和優化航食管控模式，本公司旗下中聯航加快混改步伐。本公司開展現有業務或資產結構調整，對本公司經營管理整體能力提出了新的要求，未來可能存在部分轉型項目或業務調整未能達到預期目標的風險。

本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。

11. 供應商風險

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

本公司重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由相應管理團隊負責分析供應商的履約能力，定期開展供應商評估；持續關注與生產運營高度關聯的物資品類市場變動情況，由業務採購部門負責收集、分析價格波動情況。

12. 證券市場波動風險

上市公司股票價格不僅取決於本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。本公司股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失。

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

13. 其他不可抗力及不可預見風險

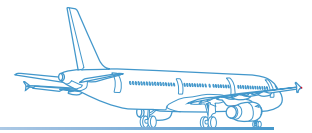
航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件及其引致相關國家頒發通航或人員往來限制政策、國際地緣政治動蕩以及本公司主要業務市場所在的地區局勢問題等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本公司的生產經營造成不利影響。

二零二一年下半年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團在本報告中包括一些預期性描述，例如對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述，對本集團二零二一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。

根據國際貨幣基金組織(IMF)二零二一年七月發佈的預測報告，全球經濟復蘇或將在不同經濟體之間出現分化，二零二一年下半年一些發達經濟體的經濟活動有望進一步恢復正常，而一些新興市場和發展中經濟體的經濟復蘇進程或將受到疫情擴散的影響而復蘇緩慢，經濟復蘇的分化可能持續到二零二二年。IATA預計航空業可能在二零二一年下半年逐步開始復蘇，但全球疫情仍在持續演變，對航空業的影響仍將持續並充滿變數。

我國經濟持續穩定恢復，為民航業恢復發展提供了較好的條件和基礎。但近期國內出現零星散發和局部聚集性疫情，給民航業的防疫抗疫工作和國內市場帶來了嚴峻的挑戰。而海外疫情的發展，也給國際航線的恢復帶來極大的不確定性。



面對複雜嚴峻的經營形勢，本集團將在持續做好疫情防控的前提下，扎實推進安全運行、生產經營、改革發展、精細管理等各項重點工作，努力降低疫情帶來的不利影響。二零二一年下半年，本集團將重點做好以下工作：

（一）築牢安全防線

本集團持續強化安全管理，堅決築牢安全防線。

嚴格排查隱患，本集團持續做好風險隱患排查工作，扎實推進安全生產專項整治行動，不斷提升安全管理能力。

嚴肅作風紀律，以「三個敬畏」為核心目標，本集團持續強化規章執行力度，加大違規檢查力度，加強監督問責力度。

（二）穩定生產經營

本集團全力以赴克服疫情衝擊，努力將疫情對生產經營造成的影響降到最低。

加強形勢分析研判，針對境內外疫情發展情況和市場情況，本集團靈活調整運力投放，動態做好各區域、大小機型、客貨業務的運力結構和航網結構的調整和優化。

靈活實施運價管理，本集團分階段、精細化、靈活制定運價管控方案，根據航線競爭結構、航班客座率、航班時刻等情況，制定差異化運價管理措施。

（三）強化服務品質

本集團加強服務管控，進一步提升服務品質。

強化服務檢查監督，本集團建立服務專項檢查常態化機制，對服務評價進行分析評估，發現並改進服務中的薄弱環節，提升服務水平。

持續創新服務產品，本集團推出退票、支付、差旅管理方面的服務產品，引入優質第三方合作夥伴的線上對接，深化「空鐵聯運」合作，為旅客提供更為便捷的服務。

（四）持續深化改革

本集團發揮改革的動力作用，推動本集團高質量發展。

完善三項制度改革⁷，本集團暢通市場化退出通道，盤活內部人員交流；完善任期制契約化管理。

深化專項改革項目，本集團加快推進科改行動，提升科創項目管理能力；加快推進數字化轉型試點、平台建設和場景示範；進一步理順餐食機供品運行管理職責及業務流程，穩步推進中聯航混合所有制改革。

7 三項制度改革：指人事、勞動、分配制度上的改革，使管理人員能上能下、員工能進能出、薪酬能增能減。

(五) 強化精細管理

以精益高效為目標，努力將精細管理融入本集團生產經營、安全運行和日常管控全流程之中。

成本管控精細化方面，本集團緊盯全年目標，聚焦業財融合，找準管理提升點，進一步提質增效。

生產運行精細化方面，本集團持續完善MUC系統，優化運行督導和協同決策能力。

風險管控精細化方面，本集團推動風險量化監測指標體系建設，強化重大風險管控；加強資金、預算管理；持續提升網絡安全防護能力。

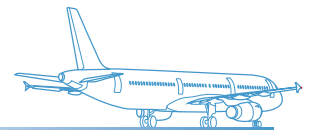
(六) 彰顯企業擔當

本集團牢記央企的使命和擔當，積極履行社會責任。

持續做好疫情防控，高度重視疫情防控工作，聚焦疫情防控重點，壓實疫情防控工作責任，強化監督檢查；梳理和完善疫情防控操作流程和措施，重點做好國際航班隱患排查和疫情防控、員工個人安全防護和關愛等工作。

堅持綠色低碳發展，本集團積極參與國際和國內行業組織和專業機構的研討，參與全球氣候治理；謀劃碳達峰、碳中和的綠色低碳發展路徑，促進本集團綠色低碳循環發展。

持續推進鄉村振興，本集團將鞏固拓展脫貧攻堅成果同鄉村振興有效銜接，發揮航空業的特點和優勢，扎實推進鄉村振興工作。



機隊規劃

二零二一年下半年至二零二三年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零二一年下半年		二零二二年		二零二三年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
B787-9	5	0	0	0	0	0
A350-900	3	0	5	0	3	0
A330系列	0	0	0	0	0	0
A320系列	13	5	34	5	0	4
B737系列	0	2	0	4	0	12
ARJ21	4	0	8	0	9	0
C919	1	0	2	0	2	0
合計	26	7	49	9	14	16

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。
- 根據已確認的訂單，本集團在2024年計劃引進9架飛機，退出21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調整飛機引進和退出計劃。

重要事項

1. 截至二零二一年六月三十日和本業績公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	11,202,731,426	68.39
1.有限售條件流通股	1,394,245,744	8.51
2.無限售條件流通股	9,808,485,682	59.88
二 H股	5,176,777,777	31.61
1.有限售條件流通股	517,677,777	3.16
2.無限售條件流通股	4,659,100,000	28.44
三 股份總數	16,379,509,203	100.00

附註：

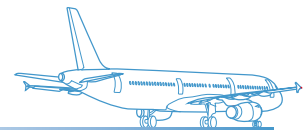
於二零二一年六月三十日，本公司A股總數11,202,731,426股，其中有限售條件流通股為1,394,245,744股（其中273,972,602股為中國國有企業結構調整基金股份有限公司所持有；1,120,273,142股為均瑤集團、均瑤集團非全資附屬公司吉祥航空及吉祥航空全資附屬公司上海吉道航企業管理有限公司所持有），無限售條件流通股為9,808,485,682股；本公司H股總數為5,176,777,777股，其中有限售條件流通股517,677,777股（為吉祥航空全資附屬公司上海吉祥航空香港有限公司所持有），無限售條件流通股4,659,100,000股；本公司股份總數為16,379,509,203股。

2. 股東總數

於二零二一年六月三十日，本公司登記在冊的股東總數為184,557戶。

3. 主要股東

據董事所知，於二零二一年六月三十日，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 姓名／名稱	股份類別	持有股份數目	權益性質	佔有關已發行	
				類別股份之 百分比	佔已發行股份 總數之百分比
中國東航集團	A股	5,072,922,927(L) ^{註1、註2}	實益擁有人	45.28%(L)	30.97%(L)
		457,317,073(L) ^{註2}	受控法團權益	4.08%(L)	2.79%(L)
	H股	2,626,240,000(L) ^{註3}	受控法團權益	50.73%(L)	16.03%(L)
東航國際	H股	2,626,240,000(L) ^{註3}	實益擁有人	50.73%(L)	16.03%(L)
均瑤集團	A股	311,831,909 (L) ^{註4}	實益擁有人	2.78%(L)	1.90%(L)
		808,441,233(L) ^{註4}	受控法團權益	7.22%(L)	4.94%(L)
	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
吉祥航空	A股	219,400,137(L) ^{註4}	實益擁有人	1.96%(L)	1.34%(L)
		589,041,096(L) ^{註4}	受控法團權益	5.26%(L)	3.60%(L)
		311,831,909(L) ^{註4}	其他	2.78%(L)	1.90%(L)
	H股	12,000,000(L) ^{註5}	實益擁有人	0.23%(L)	0.07%(L)
		546,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.56%(L)	3.34%(L)
吉祥香港	H股	546,769,777(L) ^{註5}	實益擁有人	10.56%(L)	3.34%(L)
上海吉道航	A股	589,041,096(L) ^{註4}	實益擁有人	5.26%(L)	3.60%(L)
王均金	A股	1,120,273,142(L) ^{註4}	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
王瀚	A股	1,120,273,142(L) ^{註4}	受控法團權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	558,769,777(L) ^{註5}	受控法團權益	10.79%(L)	3.41%(L)
葉進琦	A股	1,120,273,142(L) ^{註4}	配偶權益	10%(L)	6.84%(L)
	H股	558,769,777(L) ^{註5}	配偶權益	10.79%(L)	3.41%(L)

附註：

- (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5,072,922,927股A股；東航金控直接持有457,317,073股A股。東航集團擁有東航金控全部權益。因此，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。

截至二零二一年六月三十日，東航國際已累計質押H股股份14.5億股。詳情請參見本公司二零一八年八月三十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H股中擁有權益。

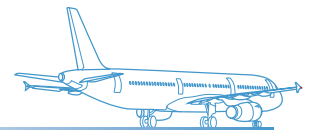
二零一九年十月二十九日，均瑤集團與吉祥航空簽署了一份《表決權委託協議》，將其直接持有的311,831,909股A股的表決權委託給吉祥航空行使。因此，吉祥航空還被視為在均瑤集團直接持有的311,831,909股A股中擁有權益。

截至二零二一年六月三十日，均瑤集團已累計質押A股股份311,831,909股。詳情請參見本公司二零二零年十月二十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。

截至二零二一年六月三十日，吉祥香港已累計質押H股股份232,000,000。詳情請參見本公司二零一九年九月十二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

本公司截至二零二一年六月三十日董事、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)
劉紹勇	董事長	—
李養民	副董事長、總經理	3,960 ^(註釋)
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： 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，於二零二一年六月三十日，本公司董事、行政總裁、監事或高級管理人員及其聯繫人概無於本公司及／或其任何相關連法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及／或債券（視情況而定）中擁有須根據證券及期貨條例而應告知本公司及香港聯交所的權益或淡倉（包括根據《證券及期貨條例》該些章節的規定，被視為或當做這些董事、最高行政人員或監事擁有的權益或淡倉）、或根據證券及期貨條例第352條規定須記錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、根據上市規則附錄十所載標準守則須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

5. 股息

董事會沒有派發截至二零二一年六月三十日止之半年度的中期股息的建議。

6. 購入、出售或贖回證券

截至二零二一年六月三十日止的六個月期間，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

截至二零二一年六月三十日止的六個月期間，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

8. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則項下的有關規定和本集團實務情況，認為截至二零二一年六月三十日止半年度，本集團的企業管治水平達到上市規則附錄十四《企業管治守則》（「守則」）所載的守則條文的要求。

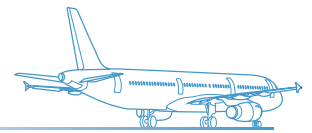
為了進一步強化本公司董事（「董事」）、監事和高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司通過書面材料方式，系統梳理中國證監會、上海證券交易所、香港聯交所、紐約證券交易所等監管機構頒佈的關於上市公司運作的監管規則以及上市公司董事、監事、高級管理人員職責的相關法律法規和規章制度的最新發展，組織培訓與學習。

截至二零二一年六月三十日止半年度，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彙報事宜，包括審閱截至二零二一年六月三十日止六個月按照國際財務報告準則編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本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

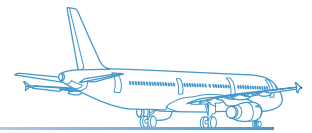
詳情請參見本公司於二零二一年一月十八日、一月二十六日、三月二十九日、三月三十日及六月二十三日在香港聯交所網站刊發的公告。

離任

姓名	離任日期	變動原因	辭任的職務
席晟	二零二一年一月十八日	工作安排	監事 監事會主席
姜疆	二零二一年一月十八日	工作安排	副總經理
邵瑞慶	二零二一年六月二十三日	任期屆滿	獨立董事 審計和風險管理委員會委員、 主席 航空安全與環境委員會委員
董學博	二零二一年六月二十三日	工作安排	提名與薪酬委員會委員
蔡洪平	二零二一年六月二十三日	工作安排	規劃發展委員會委員

新任

姓名	就任日期	變動原因	擔任的職務
林萬里	二零二一年六月二十三日	股東大會選舉	董事
孫錚	二零二一年六月二十三日	股東大會選舉 董事會聘任	獨立董事 審計和風險管理委員會委員、 主席
陸雄文	二零二一年六月二十三日	董事會聘任 股東大會選舉 董事會聘任	航空安全與環境委員會委員 獨立董事 提名與薪酬委員會委員
席晟	二零二一年一月十八日	董事會聘任	規劃發展委員會委員 副總經理
周啓民	二零二一年一月十八日	董事會聘任	副總經理
郭麗君	二零二一年三月二十九日	股東大會選舉	監事
	二零二一年三月三十日	監事會選舉	監事會主席
姜疆	二零二一年一月二十六日	董事會聘任	航空安全與環境委員會委員



11. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	在股東單位或其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
邵瑞慶	西藏城市發展投資股份有限公司	獨立董事	二零一五年五月	二零二一年五月
	中華企業股份有限公司	獨立董事	二零二一年六月	
	中遠海運發展股份有限公司	獨立董事	二零二一年六月	
姜疆	一二三航空有限公司	執行董事	二零一七年四月	二零二一年六月
	中國東方航空武漢有限責任公司	董事長	二零一九年五月	二零二一年二月
郭麗君	東航國際融資租賃有限公司	董事長	二零二一年四月	
周華欣	東航大酒店有限公司	執行董事	二零一八年五月	二零二一年三月
席晟	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	二零二零年一月	二零二一年五月
周啓民	東方航空雲南有限公司	董事長	二零二零年九月	二零二一年四月
劉鐵祥	一二三航空有限公司	董事長	二零二一年七月	
汪健	東方航空產業投資(盧森堡)有限公司	董事長	二零一七年七月	二零二一年七月

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	1,938,030

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	1,938,030
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)	3.71%
其中：	
為股東、實際控制人及其關連方	
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	1,938,030
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	1,938,030

註：

1. 以上公司直接或間接為資產負債率超過70%的被擔保對象提供的債務擔保人民幣19.38億元，系本公司為下屬全資子公司東航海外(本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. 2021年1月26日，本公司董事會2021年第1次例會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至2021年12月31日，為上海飛培、東航技術和一二三航等三家全資子公司或其下屬全資子公司提供合計上限為10億元人民幣的擔保額度，在額度範圍內可調劑使用。擔保期限與被擔保方主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司2020年1月27日在《中國證券報》《上海證券報》《證券日報》及上海證券交易所網站披露的公告。

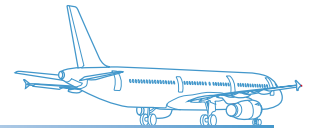
13. 重大投資及資本資產之未來計劃

截至二零二一年六月三十日，本集團並無任何董事會批准的未來重大投資或購入資本資產事項。

14. 其他

本公司提述以下內容(其中包括二零二一年六月三十日後發生的對本集團有重大影響的事件)：

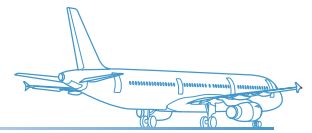
- (1) 二零二一年六月二十三日，董事會審議通過了關於調整二零二一年度和二零二二年度客機貨運業務獨家經營持續關連交易年度上限的議案，同意調整本公司與中國貨運航空有限公司二零二一年度和二零二二年度客機貨運業務獨家經營持續關連交易年度上限分別為人民幣90億元、80億元，該議案已經二零二一年八月二十七日的股東大會審議通過。詳情請參見本公司在香港聯交所網站刊發的日期為二零二一年六月二十三日、七月十二日、八月二十七日的公告。



- (2) 二零二一年六月二十三日，董事會審議通過了關於調整二零二一年度和二零二二年度貨運物流相關保障服務持續關連交易年度上限的議案，同意本公司與東方航空物流股份有限公司二零二一年度和二零二二年度貨運物流業務保障服務持續關連交易年度上限調整為人民幣4.5億元、4.6億元，貨站業務保障服務持續關連交易年度上限調整為人民幣8億元、8.3億元。詳情請參見本公司在香港聯交所網站刊發的日期為二零二一年六月二十三日的公告。
- (3) 二零二一年八月三十日，董事會審議通過了關於調整二零二一年度和二零二二年度物業租賃和代建代管業務持續關連交易年度上限的議案，同意本公司與中國東航集團、上海東航投資有限公司二零二一年度和二零二二年度物業租賃和代建代管業務持續關連交易年度上限調整為人民幣2.87億元、3.30億元，二零二一年度和二零二二年度物業租賃使用權資產總值年度上限調整為人民幣7.35億元、8.28億元。詳情請參見本公司在香港聯交所網站刊發的日期為二零二一年八月三十日的公告。
- (4) 二零二一年六月二十三日，董事會審議通過了關於本公司轉讓餐車和機供品資產關連交易的議案，同意本公司及相關子公司向東方航空食品投資有限公司轉讓餐車、機供品資產的方案，並採取統談分簽方式與東方航空食品投資有限公司簽署東方航空食品投資有限公司受讓本公司餐車、機供品資產協議書，具體實施授權本公司總經理負責。二零二一年八月三十日，本公司及相關子公司分別與東方航空食品投資有限公司訂立了《資產轉讓協議》，轉讓資產約人民幣1.23億元。詳情請參見本公司在香港聯交所網站刊發的日期為二零二一年六月二十三日、八月三十日的公告。
- (5) 二零二一年六月二十三日，董事會審議通過了《關於公司對東方航空食品投資有限公司增資的議案》，同意本公司按股權比例對東方航空食品投資有限公司增資人民幣1.395億元，具體實施授權本公司總經理負責。詳情請參見本公司在香港聯交所網站刊發的日期為二零二一年六月二十三日的公告。

- (6) 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二零二一年六月三十日止的實際發生額列示如下：

經批准的類別	單位：千元 幣種：人民幣	
	截至二零二一年 六月三十日 的發生額	二零二一年 預估交易金額 上限
金融服務 — 最高存款餘額	11,059,286	13,000,000
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》）	3,000,000	13,000,000
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	422,098	4,310,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人 — 年度租金	746	8,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為承租人		
— 使用權資產總值	2,638	190,000
航食保障相關物業租賃 — 本公司作為出租人 — 年度租金	13,935	90,000
航空配套服務 — 應付總金額	192,522	1,640,000
航空配套服務 — 使用權資產總值 ^{註1}	147,138	1,996,000
外貿進出口服務	66,046	840,000
物業租賃和代建代管服務	74,418	287,000
物業租賃和代建代管服務 — 使用權資產總值 ^{註2}	270,171	735,000
廣告委託代理服務	9,862	73,000
		52.31億美元
飛機融資租賃服務 — 租金總額及手續費 ^{註3}	6,153,075	或等值人民幣
飛機融資租賃服務 — 使用權資產總值 ^{註4}	5,809,309	20,712,000
飛機經營租賃服務 — 年度租金 ^{註5}	192,591	963,000
飛機經營租賃服務 — 租金總額 ^{註6}	—	4,586,000
飛機經營租賃服務 — 使用權資產總值 ^{註7}	—	4,016,000



經批准的類別	截至二零二一年 六月三十日 的發生額	二零二一年 預估交易金額 上限
貨運物流業務保障服務 — 提供服務	65,585	450,000
貨站業務保障服務 — 接受服務	188,311	800,000
客機貨運業務獨家經營服務	3,944,702	9,000,000
AFK航空運輸合作保障服務 — 收取金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	8,449	1,320,000
AFK航空運輸合作保障服務 — 支付金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	29,887	1,000,000
航空信息技術服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	214,996	1,500,000

註1：航空配套服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年末車輛設備租賃所涉及的使用權資產總值；

註2：物業租賃和代建管服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年末物業租賃所涉及的使用權資產總值；

註3：飛機融資租賃服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年新引進融資租賃飛機的租金總額(本金和利息)加手續費；

註4：飛機融資租賃服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年新引進融資租賃飛機的使用權資產總值；

註5：飛機經營租賃服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一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：飛機經營租賃服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年新引進經營租賃飛機及發動機的所有租期租金總額；

註7：飛機經營租賃服務二零二一年上半年關連交易發生額是二零二一年上半年新引進經營租賃飛機及發動機的使用權資產總值。