

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

2023年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至2023年12月31日止年度(「本年度」)經審計按國際財務報告會計準則(「國際財務報告準則」)編製之綜合業績，以及2022年度的比較數據。

財務資料

甲、根據國際財務報告準則編製

合併損益及其他綜合收益表

截至2023年12月31日止年度

	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述)
收入	4	113,741	46,305
其他營業收入和利得	5	5,429	3,613
營業支出			
飛機燃料		(41,102)	(22,230)
飛機起降費		(14,558)	(6,253)
折舊及攤銷		(25,023)	(21,811)
工資、薪金及福利		(23,613)	(20,485)
飛機維修費		(4,542)	(3,356)
航空餐食供應		(2,993)	(1,030)
銷售及市場費用		(2,932)	(839)
民航基礎設施建設基金		(1,056)	(484)
地面服務及其他費用		(564)	(586)
低值和短期租賃租金		(397)	(591)
金融資產減值淨損失		(50)	(28)
資產減值損失		(22)	(97)
按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動		(7)	(12)
間接營業支出		(4,230)	(3,704)
營業支出總額		(121,089)	(81,506)

	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述)
經營虧損		(1,919)	(31,588)
分佔聯營公司業績		115	(155)
分佔合營公司業績		13	(50)
財務收入	6	495	512
財務支出	7	(6,982)	(8,833)
稅前虧損		(8,278)	(40,114)
所得稅(開支)/抵免	8	(336)	244
年度淨虧損		<u>(8,614)</u>	<u>(39,870)</u>

	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述)
年度其他綜合(虧損)/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		(35)	106
以後期間重分類至損益的 其他綜合淨(虧損)/收益		(35)	106
以後期間不重分類至損益的 其他綜合(虧損)/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		6	(4)
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項		5	(1)
設定受益計劃產生的精算損失，扣除稅項		(81)	19
以後期間不重分類至損益的 其他綜合淨(虧損)/收益		(70)	14
稅後其他綜合(虧損)/收益		(105)	120
年度總綜合虧損		<u>(8,719)</u>	<u>(39,750)</u>
年度淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(8,168)	(37,356)
非控制性權益		<u>(446)</u>	<u>(2,514)</u>
		<u>(8,614)</u>	<u>(39,870)</u>
年度總綜合虧損歸屬於：			
本公司權益持有者		(8,280)	(37,233)
非控制性權益		<u>(439)</u>	<u>(2,517)</u>
		<u>(8,719)</u>	<u>(39,750)</u>
年度本公司權益持有者應佔每股虧損			
— 基本及攤薄(人民幣)	9	<u>(0.37)</u>	<u>(1.98)</u>

合併資產負債表
於2023年12月31日

	附註	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述)
非流動資產			
物業、機器及設備		95,983	89,214
投資性房地產		269	248
使用權資產		118,330	128,186
無形資產		11,605	11,658
飛機預付款		15,183	13,970
投資於聯營公司		2,138	2,062
投資於合營公司		464	434
指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資		1,057	452
衍生金融工具		33	94
遞延稅項資產		9,851	9,860
其他非流動資產		4,157	4,212
		259,070	260,390
流動資產			
飛機設備零件		1,634	1,656
應收賬款	10	2,167	817
預付款及其他應收款		9,724	7,468
按公允價值計入損益的金融資產		65	72
衍生金融工具		16	1
限制性銀行存款		316	12
現金及現金等價物		11,741	18,015
		25,663	28,041
流動負債			
應付賬款及應付票據	11	4,584	2,498
其他應付款及預提費用		20,582	17,632
合同負債		7,423	3,291
借款的流動部分		53,006	64,008
租賃負債的流動部分		19,428	18,620
應付稅項		50	35
飛機及發動機退租檢修準備的流動部分		1,191	460
		106,264	106,544
淨流動負債		(80,601)	(78,503)
總資產減流動負債		178,469	181,887

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元 (經重述)
非流動負債		
借款	58,022	57,939
租賃負債	64,747	78,387
飛機及發動機退租檢修準備	7,897	8,008
合同負債	641	743
退休後福利準備	2,188	2,223
其他長期負債	1,511	1,909
	<u>135,006</u>	<u>149,209</u>
淨資產	<u><u>43,463</u></u>	<u><u>32,678</u></u>
權益		
歸屬於本公司權益持有者的權益		
— 股本	22,291	22,291
— 永續債	20,057	—
— 儲備	504	9,367
	<u>42,852</u>	<u>31,658</u>
非控制性權益	<u>611</u>	<u>1,020</u>
總權益	<u><u>43,463</u></u>	<u><u>32,678</u></u>

1. 公司資料

中國東方航空股份有限公司（「本公司」）是於一九九五年四月十四日在中華人民共和國（「中國」）成立的一間股份有限公司。本公司註冊地址為中國上海市浦東國際機場機場大道66號。本公司及其附屬公司（以下合稱「本集團」）主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運及其他延伸的航空業務。

董事認為，本公司的控股公司或最終控股公司為成立於中國名為中國東方航空集團有限公司（「中國東航集團」）的國有企業。

本公司的A股股份和H股股份分別在上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司上市。

2 編製基準及會計政策的變更

2.1 編製基準

本集團的財務報表根據國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則（「財務準則」）和香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的權益投資和衍生工具。這些財務資料以人民幣列示，除另有指明者外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

2023年度，本集團淨虧損人民幣86.14億元，截至2023年12月31日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣806.01億元。於編製本年度財務報表時，本公司董事會結合目前的財務形勢，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。本公司董事考慮本集團可利用的資金來源如下：

- 於2023年12月31日，本集團有充足的未使用銀行機構授信額度；
- 基於本集團的信用歷史，來自於銀行和其他金融機構的其他可利用資金來源；及
- 本集團預計自本財務報表期末起不短於十二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。

本集團董事會認為在未來的十二個月內本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。據此，本公司董事會確信以持續經營為基礎編製本年度財務報表是恰當的，無需包括任何在本集團在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

2.2 會計政策的變更及披露

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

- 國際財務報告準則第17號保險合約
- 會計估計的定義－國際會計準則第8號（修訂）
- 與單一交易產生的資產及負債相關的遞延稅項－國際會計準則第12號（修訂）
- 會計政策的披露－國際會計準則第1號及國際財務報告準則實務公告第2號（修訂）

上述修訂對以往各期確認的金額沒有任何影響，預計也不會對本期或今後各期產生重大影響。

- 國際稅務改革－支柱二規則範本－國際會計準則第12號（修訂）

本集團適用了2023年5月發佈的國際會計準則第12號的修訂中提供的豁免確認及披露與支柱二所得稅相關的遞延所得稅資產與負債。本集團正在評估其在支柱二立法生效後面臨的稅務風險。

2.3 重述

本集團原持有東方航空進出口有限公司（「東航進出口」）45%股權並作為聯營企業按權益法核算，於2023年12月，本集團自中國東航集團收購東航進出口剩餘55%股權，收購完成後，東航進出口成為本集團的全資子公司。本集團收購東航進出口構成同一控制下的企業合併，東航進出口自其與本公司同受最終控制方控制之日起納入本公司合併範圍，進而對2022年度合併財務報表及附註均進行了重述。

3. 分部資料

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

本集團存在一個業務分部，即「航空業務分部」，包括客運、貨運、郵運及地面服務。

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

分部之間的交易按與無關聯第三方交易相若的商業條款及條件進行。

根據國際財務報告準則第8號，分部資料披露的準備方式應與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要經營決策者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債，其在某些方面與國際財務報告準則有所不同。每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入及稅前利潤的重大調節項目已列示於附註3(c)。

截至2023年12月31日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	113,348	393	—	—	113,741
分部間收入	—	775	(775)	—	—
報告分部收入	<u>113,348</u>	<u>1,168</u>	<u>(775)</u>	<u>—</u>	<u>113,741</u>
報告分部稅前虧損	<u>(8,832)</u>	<u>419</u>	<u>—</u>	<u>135</u>	<u>(8,278)</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	24,767	256	—	—	25,023
減值淨損失	72	—	—	—	72
利息收入	1,068	12	(585)	—	495
利息支出	6,660	6	(585)	—	6,081
資本性支出	<u>27,243</u>	<u>109</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>27,352</u>

截至2022年12月31日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
分部收入					
對外客戶的報告分部收入	46,049	256	—	—	46,305
分部間收入	—	919	(919)	—	—
報告分部收入	<u>46,049</u>	<u>1,175</u>	<u>(919)</u>	<u>—</u>	<u>46,305</u>
報告分部稅前虧損	<u>(40,127)</u>	<u>223</u>	<u>—</u>	<u>(210)</u>	<u>(40,114)</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	21,535	276	—	—	21,811
減值淨損失	125	—	—	—	125
利息收入	521	—	(9)	—	512
利息支出	6,124	14	(9)	—	6,129
資本性支出	<u>24,929</u>	<u>37</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>24,966</u>

於2023年12月31日和2022年12月31日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2023年12月31日					
報告分部資產	277,281	3,778	(2,341)	3,773	282,491
報告分部負債	<u>242,039</u>	<u>1,572</u>	<u>(2,341)</u>	<u>—</u>	<u>241,270</u>
於2022年12月31日					
報告分部資產	280,936	3,860	(1,722)	3,115	286,189
報告分部負債	<u>255,583</u>	<u>1,892</u>	<u>(1,722)</u>	<u>—</u>	<u>255,753</u>

* 未分配業績主要包括分佔聯營公司、合營公司業績，衍生金融工具的公允價值變動，按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動和來自權益投資的股利。未分配資產及負債主要包括投資於聯營公司和合營公司、衍生金融工具、指定為按公允價值計入其他綜合收益的權益投資和按公允價值計入損益的金融資產。

- (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」）提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。香港、澳門和台灣之間的入境或出境服務的運營航線被歸類為港澳台地區業務收入，而與其他海外市場的運營航線則被歸類為國際業務收入。
- 2) 提供售票服務收入，地面服務收入及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
境內	90,143	34,643
港澳台地區	2,848	394
國際	20,750	11,268
	113,741	46,305

- 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資產及負債。

- (c) 二零二三年度和二零二二年度，報告分部收入總額與合併收入的合併數據一致。分部資產與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

	註釋	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產總額		282,491	286,189
－ 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	(i)	2,242	2,242
合併資產		284,733	288,431

註釋：

- (i) 收購上海航空股份有限公司（「上海航空」）的合併成本及可辨認資產與負債的公允價值於中國企業會計準則與國際財務報告準則下的金額不同，因此所確認的商譽的金額不同。

4. 收入

收入分析如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
客戶合同收入	113,505	46,068
其他來源的收入		
租金收入	236	237
	<u>113,741</u>	<u>46,305</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

對結束於2023年12月31日的年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	104,576	—	104,576
— 貨運及郵運	3,634	—	3,634
退票及佣金收入	2,531	—	2,531
地服服務收入	645	—	645
其他	1,962	393	2,355
客戶合同收入總計	<u>113,348</u>	<u>393</u>	<u>113,741</u>

對結束於2022年12月31日的年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	35,004	—	35,004
— 貨運及郵運	7,770	—	7,770
退票及佣金收入	1,147	—	1,147
地服服務收入	556	—	556
其他	1,572	256	1,828
客戶合同收入總計	46,049	256	46,305

5. 其他營業收入和利得

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
合作航線收入(註釋(a))	3,616	1,904
航線補貼(註釋(b))	221	438
其他補貼收入(註釋(c))	1,165	911
處置物業、機器及設備、使用權資產和無形資產的收益	86	180
無需退還的團體訂票款	174	9
其他	167	171
	5,429	3,613

註釋：

- (a) 合作航線收入係本集團為支持地方經濟發展，加強和地方政府合作，根據雙方協議約定開闢的合作航線，並依據協議所獲得的收益。
- (b) 航線補貼包含各地方政府為鼓勵本集團經營若干國際國內航線而給予的補貼。
- (c) 其他補貼收入是指各地方政府根據一定數額的納稅給予的補貼和其他政府補助金。
- (d) 截至2023年和2022年12月31日，本集團並沒有與已確認的補貼收入相關的未滿足的條件或其他或有事項。

6. 財務收入

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
利息收入	<u>495</u>	<u>512</u>

7. 財務支出

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
銀行借款利息	2,340	2,367
租賃負債利息	2,980	3,014
退休後福利準備利息	67	66
飛機及發動機退租檢修準備利息	307	278
債券及融資券利息	917	889
利率互換合約利息	(60)	(30)
減：資本化金額（註釋(a)）	<u>(470)</u>	<u>(455)</u>
	6,081	6,129
匯兌淨損失（註釋(b)）	<u>901</u>	<u>2,704</u>
	<u>6,982</u>	<u>8,833</u>

註釋：

(a) 截止2023年12月31日止年度，資本化利息採用的加權平均年利率為3.24%（截止2022年12月31日：3.43%）。

(b) 2023年與2022年年的匯兌收益和損失主要來源於本集團以外幣計量的借款與租賃負債的匯兌轉換。

8. 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
所得稅	318	69
遞延稅項	18	(313)
	<u>336</u>	<u>(244)</u>

本集團運營飛往海外的國際航線。因為中國與相應司法管轄區之間存在與航空業務相關的稅收協定，截至2023年12月31日和2022年12月31日，本集團均無重大海外稅收。

本公司及其在中國大陸的分支機構和子公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2022：15%至25%），本公司在香港的子公司適用香港所得稅稅率為16.5%（2022：16.5%）。

9. 每股虧損

2023年，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣81.68億元和截至2023年12月31日止年度內已發行的加權平均股數22,291,295,570股計算。

2022年，每股基本虧損乃按本公司權益持有者應佔虧損約人民幣373.56億元和截至2022年12月31日止年度內已發行的加權平均股數18,875,999,286股計算。

截至2023年12月31日和2022年12月31日止年度，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

10. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
應收賬款	2,257	899
減：減值撥備	<u>(90)</u>	<u>(82)</u>
	<u>2,167</u>	<u>817</u>

於2023年12月31日，根據發票／賬單日，扣除壞賬準備的應收賬款的賬齡分析如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
九十日內	2,109	732
九十一日至一百八十日	17	26
一百八十一日至三百六十五日	38	53
超過三百六十五日	3	6
	<u>2,167</u>	<u>817</u>

11. 應付賬款及應付票據

於2023年12月31日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
九十日內	4,080	2,211
九十一日至一百八十日	193	35
一百八十一日至三百六十五日	76	51
一年至兩年	62	90
超過兩年	173	111
	<u>4,584</u>	<u>2,498</u>

12. 股息

於二零二二和二零二三年度，本集團董事會未公佈任何利潤分配預案。

國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	2023年 人民幣百萬元	2022年 人民幣百萬元
本公司權益持有者應佔合併淨資產		
根據中國企業會計準則列示	40,610	29,416
國際財務報告準則及其他調整的影響		
－ 無形資產（商譽）	<u>2,242</u>	<u>2,242</u>
根據國際財務報告準則列示	<u>42,852</u>	<u>31,658</u>

於二零二三年度和二零二二年度，根據中國企業會計準則列示的本公司權益持有者應佔合併虧損與根據國際財務報告準則列示的資料一致。

運營數據摘要

	截至12月31日止12個月		
	2023年	2022年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK) (百萬)	244,960.45	96,210.85	154.61%
— 國內航線	199,818.68	92,204.39	116.71%
— 國際航線	40,338.30	3,577.88	1,027.44%
— 地區 ¹ 航線	4,803.47	428.58	1,020.78%
客運人公里(旅客周轉量, RPK) (百萬)	182,299.38	61,287.67	197.45%
— 國內航線	149,930.96	59,030.04	153.99%
— 國際航線	28,846.07	2,019.22	1,328.57%
— 地區航線	3,522.35	238.41	1,377.43%
載運旅客人次(千)	115,617.54	42,510.46	171.97%
— 國內航線	106,286.04	42,027.14	152.90%
— 國際航線	6,820.46	322.69	2,013.63%
— 地區航線	2,511.04	160.63	1,463.24%
客座率(%)	74.42	63.70	10.72pts
— 國內航線	75.03	64.02	11.01pts
— 國際航線	71.51	56.44	15.07pts
— 地區航線	73.33	55.63	17.70pts
客運人公里收益(人民幣元)^註	0.593	0.602	-1.50%
— 國內航線	0.582	0.549	6.01%
— 國際航線	0.629	2.100	-70.05%
— 地區航線	0.792	1.040	-23.85%

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12月31日止12個月		
	2023年	2022年	變動幅度
貨運數據			
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,479.14	6,349.11	17.80%
— 國內航線	4,107.63	1,356.56	202.80%
— 國際航線	3,183.17	4,948.43	-35.67%
— 地區航線	188.34	44.11	326.98%
貨郵載運噸公里(貨郵周轉量，RFTK) (百萬)	2,504.35	2,608.93	-4.01%
— 國內航線	886.40	524.67	68.94%
— 國際航線	1,600.16	2,074.95	-22.88%
— 地區航線	17.80	9.31	91.19%
貨郵載運量(百萬公斤)	842.15	652.39	29.09%
— 國內航線	585.48	352.17	66.25%
— 國際航線	241.32	290.88	-17.04%
— 地區航線	15.35	9.34	64.35%
貨郵載運率(%)	33.48	41.09	-7.61pts
— 國內航線	21.58	38.68	-17.10pts
— 國際航線	50.27	41.93	8.34pts
— 地區航線	9.45	21.10	-11.65pts
貨郵噸公里收益(人民幣元) ^註	1.451	2.978	-51.28%
— 國內航線	0.705	1.031	-31.62%
— 國際航線	1.829	3.414	-46.43%
— 地區航線	4.663	15.682	-70.27%

	截至12月31日止12個月		變動幅度
	2023年	2022年	
綜合數據			
可用噸公里(ATK)(百萬)	29,525.58	15,008.09	96.73%
— 國內航線	22,091.31	9,654.96	128.81%
— 國際航線	6,813.62	5,270.44	29.28%
— 地區航線	620.65	82.69	650.57%
收入噸公里(運輸總周轉量，RTK)(百萬)	18,522.83	8,025.31	130.81%
— 國內航線	14,063.03	5,743.18	144.86%
— 國際航線	4,133.89	2,251.73	83.59%
— 地區航線	325.91	30.39	972.43%
綜合載運率(%)	62.73	53.47	9.26pts
— 國內航線	63.66	59.48	4.18pts
— 國際航線	60.67	42.72	17.95pts
— 地區航線	52.51	36.75	15.76pts
收入噸公里收益(人民幣元)註	6.037	5.567	8.44%
— 國內航線	6.249	5.739	8.89%
— 國際航線	5.098	5.029	1.37%
— 地區航線	8.815	12.965	-32.01%

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，本集團踐行綠色發展理念，持續優化機隊結構。2023年，本集團圍繞新型主力機型引進飛機合計22架，退出飛機15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，於2023年5月28日正式開啟C919全球首次商業載客飛行。截至2023年12月31日，本集團共運營782架飛機。

截至2023年12月31日機隊情況

單位：架

序號	機型	廠商	2023年 淨增	小計	自有	融資租賃	經營租賃	平均機齡 (年)
1	B777系列	波音	0	20	10	10	0	7.9
2	B787系列	波音	0	10	3	7	0	4.9
3	A350系列	空客	5	20	7	13	0	2.6
4	A330系列	空客	0	56	32	19	5	10.1
寬體客機合計			5	106	52	49	5	7.8
5	A320系列	空客	7	379	134	127	118	9.1
6	B737系列	波音	-8	276	104	70	102	9.1
7	C919系列	商飛	3	4	3	1	0	0.4
窄體客機合計			2	659	241	198	220	9
8	ARJ21系列	商飛	0	17	8	9	0	1.8
支線客機合計			0	17	8	9	0	1.8
客機合計			7	782	301	256	225	8.7

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。

董事會報告書

2023年，受外部環境、地緣政治等因素的超預期影響，全球經濟仍處於緩慢增長階段。據國際貨幣基金組織(IMF)2024年1月發佈的《世界經濟展望報告》預測，2023年全球經濟增速估計約為3.1%，低於3.8%的歷史(2000-2019年)平均年度增速。中國作為全球最大的發展中經濟體，面對複雜嚴峻的國際環境和艱巨繁重的國內改革發展穩定任務，頂住了外部壓力、克服了內部困難，實現了國民經濟回升向好，據國家統計局初步核算，2023年全年國內生產總值較上年增長約5.2%，展現了良好的經濟韌性。

隨著國民經濟回升向好，中國民航也迎來了疫情轉段後固本培元、恢復發展的關鍵一年，2023年全行業共完成運輸總周轉量1,188.3億噸公里、旅客運輸量6.2億人次，同比分別增長98.3%、146.1%，分別恢復至2019年的91.9%、93.9%。一年來，本公司頂壓前行、克難奮進，把握市場復甦機遇、有序恢復安全生產、不斷提高運行品質、加快推進改革創新、持續提升治理效能、積極履行社會責任，紮實推進高質量穩增長。2023年本公司完成運輸總周轉量185.2億噸公里、旅客運輸量1.2億人次，實現營業收入人民幣1,137.4億元，同比2022年分別增長130.8%、172.0%、145.6%，2023年歸屬於本公司股東的淨虧損人民幣81.7億元，同比減虧人民幣291.9億元。

安全運行

本集團堅決貫徹落實確保「兩個絕對安全」的重要指示批示精神，始終把安全作為頭等大事來抓，在航班快速恢復的情況下，實現安全形勢總體平穩，全年完成安全飛行228.2萬小時、起落95.4萬架次。

推進安全體系建設，夯實安全生產基礎。持之以恆推進安全管理、生產運行、飛行訓練、機務維修「四大體系」建設。實施「安全管理強化年」行動，著力提升安全管理隊伍能力；優化生產組織模式，構建運力、機隊、機組之間的有機協調的作業流程；建立模擬機訓練質量評價系統，持續提升飛行訓練質量；加大機務系統安全督導和監督檢查力度，完善故障管控制度和機制，系統強化規範管理。

排查整治風險隱患，牢牢守住安全底線。推進重大安全隱患專項排查整治2023行動，重點防範航班快速恢復、臨時調整、C919初始運行、人員技能生疏等方面的潛在隱患，組織安全大檢查、換季專項檢查、消防隱患整治、航站及代理人專項整治等；加強安全警示教育，錘煉「嚴、精、細、實」的工作作風，提升全員安全素質。

全面統籌生產組織，提升運行保障能力。統籌標準化運行和集約化資源配置，開發可視化平台，堅決防止超能力、超標準運行；堅持「嚴密組織、科學安排、量力而行、盡力而為」的生產組織原則，提前部署春運、航班有序恢復、旺季生產和航班換季等工作；加強與飛機製造商溝通，強化人員培訓，做好C919初始商業運行和ARJ21性能改進工作，確保國產民機安全平穩運行。

拓市增收和降本增效

本集團堅持「穩中求進」工作總基調，生產經營穩步回歸常態，營業收入和客運量分別恢復到人民幣千億元和1億人次以上，多措並舉降本節支，全年虧損同比大幅減虧。

緊盯市場復甦節奏，科學安排運力投放。動態跟蹤市場變化，迅速增投國內主要市場搶佔份額；科學分析旺季特點，早謀劃、早部署、早行動，有針對性地調整春運、暑運航班計劃編排；動態進行航線季中改造，有效提升時刻利用率；持續圍繞市場需求優化航網結構，搭建適應高質量發展的「空中絲綢之路」，新開上海浦東—伊斯坦布爾、上海浦東—開羅、寧波—布達佩斯等20餘條「一帶一路」沿途國際航線。全年國內、國際、地區座公里投放分別恢復至2019年的116.4%、43.8%和75.0%；國內、國際、地區旅客運輸量分別恢復至2019年的97.5%、38.8%和67.7%。

持續優化營銷策略，多措並舉搶抓效益。積極爭取時刻資源，進一步鞏固優勢市場份額；穩步恢復聯盟合作，推動國際航班有力恢復；持續做強中轉，加強中轉產品設計，優化航線銜接增加中轉機會，加大中轉聯程的銷售力度；強化客貨聯動，重點提升國遠航線盈利能力；積極推進輔營產品和優享類產品在全渠道的投放和銷售，2023年，本集團輔營產品收入合計人民幣68.6億元，同比2022年上升80.4%。

全面加強成本管控，精細管理提質增效。深化全面預算管理，堅持盤活存量，落實大項成本、大額資金項目的費用管控，做精做細業財融合、提質增效等項目。全年完成160項提質增效項目，累計增效約人民幣13.1億元。業財融合的價值創造作用進一步顯現，精準分析56個海外站點和153個國內站點的變動成本，起降費、航延費、行李賠償費同比2019年顯著下降。

服務提升和品牌建設

以開展2023年「民航服務助力行業恢復年」主題活動為抓手，持續提升服務質量；積極推進中央企業品牌引領行動和品牌建設對標工作，著力加強品牌建設。

優化航空服務流程，運行指標持續向好。持續推進服務全流程管控平台建設，結合《服務手冊》梳理32個出行節點，100多個視角，升級服務全景圖；提升線上服務能力，建立PC端、APP端、電話端的全方位客戶溝通渠道；加強服務過程管控，值機登機服務、行李服務、空中服務、特殊旅客服務等指標表現優異，餐供服務滿意度逐年提升，全年航班正常率達87.4%。

拓寬航空服務場景，特色產品迭代出新。持續打造「準時、快捷、最優」的「空中快線」品牌，新推「惠享東方」、「C919優享」、「新有所享」等營銷產品，空中Wi-Fi寬體機全覆蓋，推出年卡、多次卡、「星享包」等空中Wi-Fi特色產品；空鐵聯運產品覆蓋46個城市，通達710個火車站點，實現航空段與1,240個火車段的雙向聯運，更好滿足人民日益增長的美好出行需求。

著力豐富品牌內涵，彰顯東航品牌特色。C919首航宣傳累計閱讀量超10億次，被中國公共關係協會評為2023年優秀傳播案例；開展「一帶一路」十周年系列宣傳，以東航之聲講好中國故事；持續做好第六屆進博會「四位一體」服務保障工作，深化「四精」服務品牌引領，東航品牌助力東方魅力閃耀進博；與上海市簽署戰略合作協議，共同打造航空運輸超級承運人，推進世界級航空樞紐建設，為打響「上海服務」品牌貢獻東航力量。2023年本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，獲評金蜜蜂2023優秀企業社會責任報告長青獎等諸多獎項。

改革創新和公司治理

圍繞加快建設世界一流，啟動實施國企改革深化提升行動，推進關鍵領域改革創新；持續完善中國特色國有企業公司治理，推動制度優勢轉化為治理效能，內部控制、風險管理、合規管理等體系建設持續優化。

改革創新取得成果，數字化水平穩步提升。新一輪國企改革深化提升行動啟動實施，進一步優化飛行、運控、機務等條線管控；持續優化調整產業佈局，本集團主業定位更加凸顯；科創體系持續完善，出台科技創新專項發展規劃，加快推進東航科創板塊建設，本公司下屬研發中心獲得「科改示範企業」優秀評級；創新應用落地見效，飛機放行監控系統等多個項目獲得專利授權，數字孿生機務維修等多個創新應用獲得獎項，「地服透明機坪」、「登機口工作站」、「飛機牽引避撞」等多個項目試點推進。

持續完善體制機制，治理水平不斷提升。落實獨立董事制度改革精神，系統修訂《公司章程》、《股東大會議事規則》等10餘項重要規章制度，公司治理制度體系進一步完善；合規開展上市公司事務，連續第10年獲得上交所信息披露A級評價；在控股股東的支持下，以公允的利率成功發行永續債，資產負債率下降近6個百分點；高度重視上市公司價值管理工作，實施增持A+H股項目；科學制定投資計劃，從嚴從緊優化資金安排，合理推進運力儲備；加強內控體系建設，建立風險指標庫，強化風險動態監控和缺陷治理；深化合規體系建設，進一步完善合規管理制度，持續做好合規疑慮處置，加強境外法律風險防範，強化知識產權管理，全面推進旅客信息保護工作。

社會責任

本集團以高度的社會責任感，踐行「綠色飛行，科技環保」的生態發展理念，用心用情助力鄉村振興，持續提升員工幸福感。

踐行環保理念，堅持低碳減碳。編製碳達峰行動方案，落實市場化減排機制，推進能源環保體系建設；持續推進場內車輛電動化及飛機輔助動力裝置(APU)替代設備「應用盡用」，全年共完成53種機供品的塑料材質變更或替換；推進可持續航空燃料(SAF)的部署與應用，全年在20多架空客飛機上加注SAF混合燃油進行交付飛行；積極參加天合聯盟「可持續飛行挑戰賽」，實現SAF燃油首次用於本集團商業運行航班。

履行央企責任，助力鄉村振興。會同控股股東中國東方航空集團有限公司（「中國東航集團」），堅決履行央企社會責任，堅持不懈開展好定點幫扶工作，連續5年在中央單位定點幫扶考核評價中獲得最高等級評價。充分利用航空產業優勢，運營涉及定點幫扶對象的航班超過3,500班，運輸旅客超過32萬人次，通過航線帶動當地GDP超過人民幣5.7億元；本集團幫扶案例「東航那杯茶」入選《中央企業助力鄉村振興藍皮書(2022)》示範項目，本集團助力滄源蜜蜂產業幫扶項目榮獲中國上市公司協會頒發的鄉村振興優秀案例。

做實員工關愛，建設幸福東航。穩步推進「我為群眾辦實事」，推動「職工保障性租賃住房項目」、「員工健康呵護項目」等十件實事落地見效；關心關愛一線工作崗位，啟動戶外勞動者暖心驛站改建改造計劃，共有234家暖心驛站完成建檔；切實關愛女性職工，開展普法宣傳、身心健康講座、主題閱讀、幸福東航家庭日等活動。

經營收入

2023年，本集團客運收入為人民幣1,045.76億元，同比增長198.75%，佔本集團運輸收入的96.64%；旅客運輸周轉量為182,299.38百萬客公里，同比增長197.45%。

國內航線客運收入為人民幣839.86億元，同比增長174.72%，佔客運收入的80.31%；旅客運輸周轉量為149,930.96百萬客公里，同比增長153.99%。

國際航線客運收入為人民幣178.25億元，同比增長325.93%，佔客運收入的17.05%；旅客運輸周轉量為28,846.07百萬客公里，同比增長1,328.57%。

地區航線客運收入為人民幣27.65億元，同比增長1,014.92%，佔客運收入的2.64%；旅客運輸周轉量為3,522.35百萬客公里，同比增長1,377.43%。

2023年，本集團貨郵運輸收入為人民幣36.34億元，同比減少53.23%，佔本集團運輸收入的3.36%；貨郵載運周轉量為2,504.35百萬噸公里，同比下降4.01%。

2023年，本集團其他收入為人民幣55.31億元，同比增長56.64%。

營運開支

2023年，本集團總營運成本為人民幣1,210.89億元，同比增長48.56%。航空客運穩步復甦，旅客周轉量和旅客載運人次穩步增長，本集團飛機起降費、航空餐食供應支出、折舊及攤銷等多項成本同比增長。2023年，本集團運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本之一。2023年，本集團飛機燃油成本為人民幣411.02億元，同比上升84.89%，主要是由於本集團航班量增長，加油量同比增長104.23%，增加航油成本人民幣231.71億元；因原油價格下降，平均航空油價同比下降9.47%，減少航油成本人民幣42.99億元。

2023年，本集團飛機起降費為人民幣145.58億元，同比增長132.82%，主要是由於航空客運需求恢復增長，起降架次增加所致。

2023年，本集團折舊及攤銷為人民幣250.23億元，同比增長14.73%，主要是由於運輸周轉量增加，組件折舊增加所致。

2023年，本集團工資、薪金及福利為人民幣236.13億元，同比增長15.27%，主要是由於運輸周轉量增加，空勤人員小時費增加所致。

2023年，本集團飛機維修費為人民幣45.42億元，同比增長35.34%，主要是由於運輸周轉量增加，飛發日常維修費用增加所致。

2023年，本集團航空餐食供應支出為人民幣29.93億元，同比增長190.58%，主要是由於旅客運輸量增加，相應提供餐食及機供品增加所致。

2023年，本集團銷售及市場費用為人民幣29.32億元，同比增長249.46%，主要是由於旅客出行數量增長，相應的代理業務手續費、系統訂座費增加所致。

2023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10.56億元，同比增長118.18%，主要是由於航空客運市場恢復，本公司運輸周轉量增加所致。

其他營業收入和利得

2023年，本集團其他營業收入和利得為人民幣54.29億元，同比增長50.26%，主要是由於旅客出行數量增長，本公司加大運力投入，合作航線收入增長所致。

財務收入／支出

2023年，本集團財務收入為人民幣4.95億元，同比減少3.32%；財務支出為人民幣69.82億元，同比減少20.96%，主要是由於匯兌損失減少所致。

年度淨虧損

2023年，歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣81.68億元，2022年同期歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣373.56億元。2023年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣0.37元。2022年本公司權益持有者應佔每股虧損為人民幣1.98元。

流動資金狀況與資本結構

截至2023年12月31日，本集團資產總額為人民幣2,847.33億元，較2022年12月31日下降1.28%；資產負債率為84.74%，較2022年12月31日下降3.93個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣256.63億元，佔資產總額9.01%，較2022年12月31日下降8.48%；非流動資產為人民幣2,590.70億元，佔資產總額90.99%，較2022年12月31日下降0.51%。

截至2023年12月31日，本集團負債總額為人民幣2,412.70億元，其中流動負債為人民幣1,062.64億元，佔負債總額的44.04%；非流動負債為人民幣1,350.06億元，佔負債總額的55.96%。

流動負債中，帶息負債（短期銀行借款、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720.97億元，較2022年12月31日下降12.33%。

非流動負債中，帶息負債（長期銀行借款、應付債券以及租賃負債）人民幣1,229.91億元，較2022年12月31日下降10.49%。

2023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2023年12月31日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年12月31日		折合人民幣 截至2022年12月31日		變動比例 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
人民幣	160,214	82.13	182,428	83.06	-12.18
美元	30,945	15.86	32,840	14.95	-5.77
其他	3,929	2.01	4,366	1.99	-10.01
合計	<u>195,088</u>	<u>100.00</u>	<u>219,634</u>	<u>100.00</u>	<u>-11.18</u>

截至2023年12月31日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款，應付債券折合人民幣1,105.41億元，較2022年12月31日的人民幣1,212.31億元減少8.82%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年 12月31日	折合人民幣 截至2022年 12月31日		變動比例(%)
人民幣	106,694		117,094	-8.88
新加坡元	2,681		2,582	3.83
歐元	1,166		1,555	-25.02
合計	<u>110,541</u>		<u>121,231</u>	<u>-8.82</u>

截至2023年12月31日，本集團帶息負債中的租賃負債折合人民幣845.47億元，較2022年12月31日的人民幣984.03億元減少14.08%，按幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	截至2023年 12月31日	折合人民幣 截至2022年 12月31日	變動比例(%)
人民幣	53,520	65,334	-18.08
美元	30,945	32,840	-5.77
港幣	19	172	-88.95
日元	31	12	158.33
新加坡元	4	6	-33.33
其他	28	39	-28.21
合計	<u>84,547</u>	<u>98,403</u>	<u>-14.08</u>

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50.28%，浮動利率的帶息債務比例為49.72%。截至2023年12月31日和2022年12月31日，本集團帶息債務總額折合人民幣1,950.88億元及人民幣2,196.34億元（包括長、短期銀行借款、租賃負債、應付債券及超短期融資券），其中，短期帶息債務的比例分別為36.96%及37.44%。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至2023年12月31日和2022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15.86%和14.95%，人民幣帶息債務佔帶息債務總額的比例分別為82.13%和83.06%。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。

2023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2023年12月31日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為1.89億美元，將於2024年至2025年間期滿；截至2022年12月31日的有關金額約為3.27億美元。

匯率波動

截至2023年12月31日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為348.74億元，其中，美元帶息負債佔全部外幣帶息負債的比例為88.73%。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。

2023年，本集團結合衍生品市場情況謹慎評估，未開展外匯套保交易。截至2023年12月31日，本集團無未交割的外匯遠期合約。

航油價格波動

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。

2023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2023年12月31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2023年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣316.69億元；截至2022年12月31日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產原值為人民幣316.29億元，同比增長0.13%。

截至2023年12月31日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至2023年12月31日，本集團預計未來3年飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣632.15億元，其中2024年至2026年預計資本開支分別為約人民幣212.02億元、人民幣223.47億元、人民幣196.66億元。

本集團上述資本開支計劃可能根據發展戰略和市場需求新簽署飛機、發動機及其他飛行設備採購合同，對原有合同變更以及物價指數變化等因素而變化。

人力資源

截至2023年12月31日，本集團僱用81,781名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由工資和績效獎金構成。

對本集團有重大影響的有關法律及規例情況

截至2023年12月31日，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

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帶來較大影響，此外，上述風險或將推動能源等大宗商品價格大幅波動，影響全球經濟活動，給本集團經營業績和財務狀況造成較大影響。突發性公共衛生事件，可能會對航空出行需求及本集團的正常運營產生較大影響。

本集團密切關注國內外宏觀經濟形勢、國際經貿關係、地緣政治局勢、突發公共衛生事件及有關政策變化帶來的影響，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，可能會給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。同時，本公司作為一家在上海、香港兩地上市的公眾公司，本公司所處上市地證券監管法律法規的變化可能會對本公司股東結構、股票的流動性、價格、存續等帶來影響和不確定性。

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

3. 安全運行風險

安全飛行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集團的飛行安全、空防安全、運行安全造成不利影響。

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

4. 核心資源風險

行業的快速發展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，將可能制約本集團達到預期的發展目標或對本集團的生產經營造成重大不利影響。

本集團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。本集團通過推進「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，為本集團的航權時刻資源、票價水平、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。此外，鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。本集團在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

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

6. 航油價格波動風險

航油成本是航空公司最主要的成本支出之一。國際油價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。

在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，基於2023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20.55億元。

本集團優化運力投放，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲的壓力。本公司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。中國民航業的燃油附加費機制也能夠為航空公司抵消一部分航油價格波動風險。

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2023年12月31日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本公司利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-297	297	—	—

2023年，本公司密切關注匯率市場，通過發行超短期融資券、公司債券、人民幣貸款等方式不斷優化公司債務幣種結構，降低匯率波動風險。隨著本公司開拓國際市場、推進全球化業務，將可能面臨部分國家貨幣匯率大幅波動的風險，但目前該類航線收入佔比低，對本公司影響較小，總體風險可控，本公司也將通過採取在境外市場當地收支幣種相匹配等多種措施，進一步降低匯率波動對本公司經營的影響。

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2023年12月31日，在其他變量保持穩定的前提下，如利率上升或下降25個基點，則本公司利潤總額及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對利潤總額的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率工具	-231	231	3	-3

本公司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. 數據及信息安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與信息網絡系統密切相關。如本集團信息網絡系統存在設計缺陷、運行故障、內部人員的合規培訓和安全意識缺乏以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據和本集團信息洩露，對本集團經營業績及品牌形象產生不利影響。

本集團持續推進信息網絡安全項目建設，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。

10. 發展及轉型風險

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

本集團不斷完善對外投資的全流程監控與管理，在未來開拓國際新市場、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整過程中通過開展盡職調查、資產評估等舉措，加強項目的研究論證，嚴格監管各項投資活動，完善風險防控體系。

11. 供應鏈風險

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運行資質的飛行、維修、運行等系統及核心技術以開展正常運營。如本集團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，無法向本集團正常提供運營所需的重要設施設備及核心技術服務支持，可能對本集團的正常運營帶來不利甚至重大不利影響。

本集團定期開展與生產運營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。

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. 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。

本集團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。本集團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，本集團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。

14. 其他不可抗力及不可預見風險

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

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

2024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2024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。

堅決守牢安全底線

強化安全風險源頭管控，健全風險隱患判定標準、工作機制和數據模型；強化安全「四大體系」建設，推動全員安全生產責任制落實落地；強化安全作風建設，警示全體幹部員工保持「安全重於泰山」的清醒；強化國產民機飛行、維修、運行等方面能力提升，推進國產民機運行規模、運行品質雙提升。

堅持提升經營效益

提高樞紐競爭力，加快構建與超級承運人功能定位相匹配的航線網絡結構，集中優勢資源提高樞紐通達性，做強國際中轉；提高產品競爭力，積極獲取時刻資源，持續提升服務品質，精準投放創新服務產品；提高市場競爭力，提前佈局旺季市場，靈活調配航網、航班、機型等資源，利用大電商平台拓寬出行鏈消費市場，增加輔營收入；提高精益運營競爭力，在開源增收、降本節支、盤活資產等領域加強精細管理，拓展業財融合工作覆蓋面，下大力氣降成本。

深化服務品牌建設

提升關鍵觸點服務水平，充分發揮「四精」品牌效能，立足旅客需求，提高不正常航班處置能力和旅客滿意度，持續優化會員禮遇服務；提升服務管理水平，加強營銷運行常態化協同機制建設，暢通營業部、場站運行信息，健全服務標準體系閉環；提升東航品牌實力，全面加強品牌建設，努力打造具有全球競爭力和影響力的卓越品牌。

大力推進數字化轉型

堅持創新驅動發展，完善科技創新、數字化轉型管理體系，推動優勢資源向戰略性新興產業集中；聚焦重點領域加快推進數字化轉型，通過大數據等技術，提高航班編排、收益管理、市場營銷的智能化水平，加快推動創新成果落地應用。

防範化解重大風險

強化風險防範，緊盯安全運行、境外經營、航油波動、匯率利率等重點領域，提升重大風險預判化解能力；完善財務管理體系，加強債務風險監控，強化資金流動性管理，保證流動性安全；持續推進合規管理，促進業法融合，進一步加強個人信息保護和數據安全管理。

機隊規劃

2024年至2026年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	2024年		2025年		2026年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
C919系列	6	—	10	—	10	—
ARJ系列	16	—	2	—	—	—
商飛客機合計	<u>22</u>	<u>—</u>	<u>12</u>	<u>—</u>	<u>10</u>	<u>—</u>
A350系列	—	—	—	—	—	—
A320系列	21	14	31	22	34	16
空客客機合計	<u>21</u>	<u>14</u>	<u>31</u>	<u>22</u>	<u>34</u>	<u>16</u>
B787系列	5	—	4	—	7	—
B737系列	8	1	—	14	9	10
波音客機合計	<u>13</u>	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>14</u>	<u>16</u>	<u>10</u>
客機合計	<u>56</u>	<u>15</u>	<u>47</u>	<u>36</u>	<u>60</u>	<u>26</u>

註：

1. 根據已確認的訂單，本集團在2027年計劃引進26架飛機，退出26架；
2. 本公司對部分飛機引進做了優化和調整，本公司不排除將根據外部市場環境變化及本公司運力規劃等適時調整飛機引進和退出計劃。

股份

1、截至2023年12月31日本公司股份結構情況如下：

	股份總額	約佔股權比例 (%)
一 A股	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	0.00
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

附註：

於2023年12月31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。

重要事項

1. 股息

2024年3月28日，本公司董事會2024年第2次例會審議通過本公司2023年度利潤分配預案，建議本公司2023年度不分配利潤。

本預案尚需提交本公司2023年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

2023年，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券（「證券」一詞的含義見香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄D2第一條）。

3. 重大訴訟

截至2023年12月31日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則檔下的有關規定和本集團實務情況，認為截至2023年12月31日止年度，本集團的企業管治水平達到上市規則附錄C1第二部分所載的企業管治守則條文的要求。

本公司持續加強公司治理制度體系建設，結合證券監管要求及本公司實際，制定公司《違規經營投資責任追究實施辦法》《獨立董事專門會議工作細則》等，修訂完善《公司章程》《股東大會議事規則》《董事會審計和風險管理委員會工作細則》《董事會提名與薪酬委員會工作細則》《董事會審計和風險管理委員會年報工作制度》《董事會秘書工作制度》《關聯交易管理制度》《募集資金管理制度》《信息披露事務管理制度》《投資者關係管理制度》《內幕信息知情人登記管理制度》《內部審計管理規定》《獨立董事工作制度》《擔保管理辦法》等，廢止公司《信息披露管理制度（美國監管要求）》《高級管理人員職業道德準則》和《非日常交易管理規定》等，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

為了進一步強化本公司董事、監事和高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司董事、監事和高級管理人員通過參加監管機構組織的上市公司董事監事高管培訓班、獨立董事後續培訓、獨立董事制度改革專題培訓等，並通過書面材料方式，了解上市公司董事、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。

截至2023年12月31日止年度內，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**」）作為本公司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。

5. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本公司所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務匯報事宜，包括審閱截至2023年12月31日止年度按照國際財務報告準則編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本公司所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

6. 人員變動情況

新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
王志清	2023年11月20日	董事會選舉	董事長
	2023年11月20日	股東大會選舉	董事
萬慶朝	2023年9月28日	董事會聘任	副總經理

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
席晟	2023年4月21日	工作安排	副總經理

詳情請參見本公司於2023年4月21日、2023年9月28日、2023年11月20日在香港聯交所網站刊登的公告。

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
王志清	中國東航集團	董事長	2023年10月	
	中國東航集團	黨組書記	2023年10月	
李養民	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2019年11月	2023年8月
林萬里	中國東航集團	外部董事	2020年12月	2024年3月
	中國農業發展集團有限公司	外部董事	2017年2月	2023年10月
蔡洪平	中遠海運發展股份有限公司	獨立董事	2016年6月	2023年2月
董學博	中國機械工業集團有限公司	外部董事	2019年12月	2023年5月
孫錚	上海農村商業銀行股份 有限公司	獨立董事	2017年4月	2023年3月
	興業證券股份有限公司	獨立董事	2017年6月	2023年11月
	興業銀行股份有限公司	外部監事	2023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
	東方航空物流股份有限公司	董事長	2023年11月	
方照亞	東航實業集團有限公司	董事	2019年6月	2023年1月
	東方航空產業投資有限公司	董事	2019年6月	2023年1月
	東航國際融資租賃有限公司	董事	2021年8月	2023年1月
馮德華	東方航空物流股份有限公司	董事長	2020年2月	2023年11月
	上海吉祥航空股份有限公司	董事	2023年8月	
成國偉	上海東方飛機維修有限公司	董事長	2019年10月	2023年12月
萬慶朝	中國東航集團	黨組成員	2023年8月	
	中國東航集團	副總經理	2023年9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
席晟	中國東航集團	總審計師	2009年9月	2023年4月
	中國東航集團	副總經理	2018年1月	2023年4月
	中國東航集團	黨組成員	2018年1月	2023年3月

8. 2023年度股東周年大會

2023年度股東周年大會之通告(當中載有2023年度股東周年大會召開的日期、時間和地點以及暫停辦理股東登記期間及辦理股份過戶登記手續之詳情)將適時刊登及寄發予已要求收取其印刷版之本公司股東。

9. 其他

- (1) 2023年1月12日，本公司非公開發行3,416,856,492股A股股票在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司辦理完畢股份登記、託管及限售手續。詳情請參見本公司於2023年1月13日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (2) 2023年1月13日，本公司通知紐約證券交易所申請自願將其美國存託證券股份(「存托股」)從紐約證券交易所退市，並根據一九三四年美國證券交易法(經修訂)規定撤銷該等存托股和對應外資普通股的註冊。存托股的退市於2023年2月3日(美國東部時間)生效，撤銷存托股和對應外資普通股的註冊於2023年5月8日(美國東部時間)生效，存托股計劃於2023年5月8日(美國東部時間)終止。詳情請參見本公司於2023年1月13日和2023年5月9日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (3) 2023年7月12日，本公司非公開發行的2,277,904,327股A股限售股上市流通。詳情請參見本公司於2023年7月6日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (4) 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有限責任公司通過其全資子公司東航國際控股(香港)有限公司計劃自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A股和H股股份，擬累積增持金額不少於人民幣5億元(含本數)，不超過人民幣10億元(含本數)。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；東航金控累計增持公司H股股份109,370,000股，增持達到本公司總股本的1%。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日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (5) 2023年9月28日，本公司第九屆董事會第24次普通會議審議通過了《關於公司引進國產飛機的議案》。本公司擬向中國商用飛機有限責任公司(「商飛」)購買100架C919飛機，當日雙方簽署了協議。該事項尚需提交股東大會審議。詳情請參見本公司於2023年9月28日、2023年11月30日在香港聯交所網站發佈的公告和通函。

- (6) 2023年10月27日，本公司董事會2023年第5次例會審議通過《關於公司向中國東航融入永續債務的議案》，2023年11月21日，本公司與中國東航集團簽訂《永續債務協議》，本公司向公司控股股東中國東航集團發行人民幣200億元的永續債。詳情請參見本公司於2023年10月27日、2023年11月22日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (7) 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《關於東方航空技術有限公司（「東航技術」）收購東方航空進出口有限公司（「東航進出口」）55%股權的議案》，2023年12月21日，本公司的下屬全資子公司東航技術與中國東航集團簽署股權轉讓協議，東航技術收購中國東航集團所持東航進出口55%股權，股權收購價款約為人民幣42,992.34萬元。詳情請參見本公司於2023年12月14日、2023年12月21日在香港聯交所網站發佈的公告。
- (8) 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《關於東方航空電子商務有限公司（「東航電商」）收購東方航空傳媒股份有限公司（「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日在香港聯交所網站發佈的公告。

- (9) 經本公司董事會及股東大會審議批准的持續關連交易預估交易金額上限與截至2023年12月31日止的實際發生額列示如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至2023年 12月31日 的發生額	2023年 預估交易 金額上限
金融服務—每日最高存款餘額	13,703	15,000
金融服務—每日最高綜合授信餘額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	2,800	15,000
金融服務—其他金融服務費用總額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	11	39
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	2,393	4,000
航食保障相關業務—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	88	220
航食保障相關業務—公司作為承租人年度物業 租賃租金—支付金額	3	8
航食保障相關業務—公司作為承租人物業 租賃使用權資產總值	4	160
航空配套服務—支付金額	656	1,750
航空配套服務—使用權資產總值 ¹	952	2,070
外貿進出口服務—支付金額 ⁵	195	800
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	4	6
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	156	400
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	163	735
廣告委託代理服務—支付金額	24	80
飛機及發動機租賃總金額—支付金額 ³	-	15億美元 或等值人民幣
飛機及發動機租賃使用權資產總值 ⁴	-	12.50億美元 或等值人民幣

經批准的類別	截至2023年 12月31日 的發生額	2023年 預估交易 金額上限
貨運物流業務保障服務—收取金額	435	690
貨站業務保障服務—支付金額	470	820
客機貨運業務獨家經營運輸服務價款—收取金額	3,634	8,900
航空互聯網服務—支付金額	61	72
航空信息技術服務—支付金額 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	623	850
法荷航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》)	78	310
法荷航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	130

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，上述外貿進出口服務持續關連交易發生額為2023年初至收購日發生的金額。

10. 刊發2023年度業績公告

本公司的2023年度業績公告已刊載於香港聯交所網站 (<http://www.hkexnews.hk>) 及本公司網站(<http://www.ceair.com>)。

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
王志清
董事長

中華人民共和國，上海
2024年3月28日

於本公告日期，本公司董事包括：王志清(董事長)、李養民(副董事長、總經理)、唐兵(董事)、林萬里(董事)、蔡洪平(獨立非執行董事)、董學博(獨立非執行董事)、孫錚(獨立非執行董事)、陸雄文(獨立非執行董事)及姜疆(職工董事)。