

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份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)
(股份代號：00670)

二零一零年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零一零年十二月三十一日止年度經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零零九年度同期的比較數據。特別提醒投資者注意：由於二零一零年本公司完成了與原上海航空股份有限公司(「上航」)的合併，因此本公告披露的本集團二零一零年生產經營和財務分析資料均已包含上航，而同比的二零零九年數據則不包含上航。

財務資料

甲、根據國際財務報告準則編製

綜合損益表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
收入	4	73,803,659	38,989,659
其他營業收入	6	658,620	1,288,017
營業支出			
飛機燃料		(21,605,611)	(12,254,980)
衍生工具公允價值變動收益	7	833,384	3,774,688
飛機起降費		(7,454,637)	(5,460,351)
折舊及攤銷		(6,757,837)	(5,202,835)
工資、薪金及福利		(8,940,786)	(5,148,877)
飛機維修費		(4,614,093)	(3,018,724)
資產減值損失	8	(405,391)	(109,417)
航空餐食供應		(1,596,454)	(1,201,023)
飛機經營性租賃租金		(3,975,557)	(2,517,567)
其他經營性租賃租金		(601,742)	(407,386)
銷售及市場費用		(3,323,830)	(1,977,760)
民航基礎設施建設基金		(1,295,612)	(890,348)
地面服務及其他費用		(439,664)	(289,993)
運輸費、住宿費及餐費		(1,303,974)	-
辦公、管理及其他費用		(7,283,529)	(3,751,763)
營業支出總額		(68,765,333)	(38,456,336)

	註釋	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
經營利潤		5,696,946	1,821,340
攤佔聯營公司業績		39,228	(46,602)
攤佔共同控制實體業績		28,154	23,803
財務收入	9	1,155,384	205,304
財務支出	10	(1,501,900)	(1,754,640)
稅前利潤		5,417,812	249,205
稅項	11	(133,491)	(52,547)
年度利潤		<u>5,284,321</u>	<u>196,658</u>
年度其他綜合(虧損)/收益			
現金流量套期, 扣除稅項		(17,016)	57,914
可供出售財務資產之 公允價值變動		(534)	—
攤佔聯營公司所持可供出售 財務資產之公允價值變動		1,543	(585)
年度總綜合收益		<u>5,268,314</u>	<u>253,987</u>
利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		4,957,989	168,766
非控制性權益		326,332	27,892
		<u>5,284,321</u>	<u>196,658</u>
總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		4,941,982	226,095
非控制性權益		326,332	27,892
		<u>5,268,314</u>	<u>253,987</u>
年內本公司權益持有者 應佔每股收益			
—基本與攤薄(人民幣)	13	<u>0.44</u>	<u>0.03</u>

綜合資產負債表

於二零一零年十二月三十一日

二零一零年
註釋 人民幣千元

二零零九年
人民幣千元

非流動資產

無形資產		11,333,376	69,622
物業、機器及設備		68,822,273	56,703,560
預付租賃款		1,406,156	970,835
飛機預付款		6,356,602	5,081,174
投資於聯營公司		807,669	723,022
投資於共同控制實體		406,170	372,793
可供出售金融資產		242,005	57,269
其他長期資產		1,752,115	926,312
遞延稅項資產		75,188	83,748
衍生資產		52,081	—
		91,253,635	64,988,335

流動資產

飛機設備零件		1,286,898	932,260
應收賬款	14	2,127,446	1,370,871
預付款、存款及其他應收款		5,157,004	2,370,495
現金及現金等價物		3,078,228	1,735,248
衍生資產		18,970	3,490
持有待售非流動資產		411,535	450,693
		12,080,081	6,863,057

流動負債

預售票款		2,577,855	1,420,183
應付賬款及應付票據	15	4,275,443	6,480,459
其他應付款及預提費用		14,536,168	11,517,204
融資租賃負債的流動部分		2,137,831	2,125,430
貸款的流動部分		15,210,660	12,330,075
應付稅項		64,787	21,126
經營租賃飛機及發動機 退租檢修費用準備的流動部分		339,091	609,884
衍生負債		121,982	1,006,286
		39,263,817	35,510,647

淨流動負債

(27,183,736) (28,647,590)

總資產減流動負債

64,069,899 **36,340,745**

二零一零年 二零零九年
 註釋 人民幣千元 人民幣千元

非流動負債

融資租賃負債	17,070,502	17,244,805
貸款	23,354,997	13,004,874
經營租賃飛機及發動機		
退租檢修費用準備	2,475,412	1,237,871
其他長期負債	1,804,862	1,203,423
遞延稅項負債	51,814	51,539
退休後福利準備	2,556,001	1,798,707
衍生負債	194,425	123,345
	47,508,013	34,664,564

淨資產

16,561,886	1,676,181
-------------------	------------------

權益

本公司權益持有人應佔資本及儲備

股本	11,276,539	9,581,700
儲備	3,994,748	(8,347,147)
	15,271,287	1,234,553
非控制性權益	1,290,599	441,628

總權益

16,561,886	1,676,181
-------------------	------------------

註釋：

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浦東國際機場機場大道66號。本公司及其附屬公司(「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、及其他延伸的運輸服務。

本公司大部份權益現由一家成立於中國名為中國東方航空集團公司(「中國東航集團」)的國有企業擁有。

本公司的股份在香港聯合交易所有限公司、紐約證券交易所及上海證券交易所上市。

於二零一零年一月，本公司向上海航空股份有限公司(「上海航空」)股東發行共1,694,838,860股本公司A股股份以換取上海航空所有發行的股份。換股完成後，上海航空退市並成為本公司的全資子公司。

2. 編製基礎

本集團的財務報表是根據國際財務報告準則(「財務準則」)及香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表已按照歷史成本法編製，並就可供出售金融資產、按公允值透過損益記賬的金融資產和金融負債(包括衍生工具)的重估而作出修訂。

於編制本年度財務報表時，本公司董事會結合目前營運資金所遇到的困難，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

截至二零一零年十二月三十一日，本集團累計虧損約為人民幣129.6億元，流動負債超過流動資產約人民幣271.8億元。

本公司董事會已積極採取措施應對上述情況，不斷尋求新的融資管道以改善本集團的流動資金狀況。截至二零一零年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣307.2億元。本公司董事會相信該等授信額度的授信期間在需要時可以延長至以後年度。

鑒於上述取得的額外授信額度以及本集團獲取融資的記錄、與各大銀行及金融機構的良好合作關係，本公司董事會認為本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營以及償還到期債務所需的資金。基於以上所述，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制本年度財務報表。本年度財務報表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

除以下註釋所述外，編製本財務資料所採用的會計政策與二零零九年十二月三十一日止年度之年度財務報表所採用的會計政策一致。

(a) 本集團已採納的新訂及已修改的準則

本集團已採用下列目前與本集團的業務相關且必須於二零一零年一月一日開始的財政年度首次採用的新訂準則及對現有準則的修改：

- 國際財務報告準則第3號(修訂)「業務合併」，以及國際會計準則第27號(修訂)「合併和單獨財務報表」、國際會計準則第28號「聯營投資」及國際會計準則第31號「合營中的權益」的相應修改，以未來適用法應用於收購日期為二零零九年七月一日或之後開始的首個年度報告期間或之後的業務合併。

此項修訂準則繼續對業務合併應用購買法，但與國際財務報告準則第3號比較，有若干重大更改。例如，收購業務的所有付款必須按收購日期的公允價值記錄，而分類為債務的或有付款其後須在利潤表重新計量。對於被收購方的非控制性權益的計量，按每單個為基準，可以有不同選擇方案，可按公允價值或按非控制性權益應佔被收購方淨資產的比例。所有收購相關成本必須支銷。

由於本集團已採納國際財務報告準則第3號(修訂)，故其需要同時採納國際會計準則第27號(修訂)「合併和單獨財務報表」。國際會計準則第27號(修訂)規定，如控制權沒有改變，則與非控制性權益進行的所有交易的

影響必須在權益中呈列，而此等交易將不再導致商譽或利得和損失。此項準則亦列明失去控制權時的會計處理方法。任何在主體內的剩餘權益按公允價值重新計量，並在損益表中確認利得或損失。國際會計準則第27號(修訂)規定，即使歸屬於非控制性權益為負數，總綜合收益仍然需歸屬於公司權益持有者和非控制性權益。此項修訂準則要求對該修改採用未來適用法。本集團已經採用該準則並對二零一零年一月一日以後發生的交易採用未來適用法計量。因此，無需對以前年度報表進行調整。

- 國際會計準則第38號(經修改)「無形資產」澄清了在業務合併中購買的無形資產的公允價值的計量指引，並容許假若每項資產的可使用年期相近，可將無形資產組合為單一資產。這項修改對於集團或者公司的財務報表披露沒有重大影響。
- 由國際會計準則理事會在二零零九年四月發出的第二個年度改進計畫(「第二個改進項目」)中與國際會計準則第17號「租賃」相關的改進刪去了有關土地租賃分類的特定指引，以消除其與有關租賃分類一般指引的不一致性。此項改進將於二零一零年一月一日開始或以後的會計期間生效，但對本集團土地租賃的分類並無影響，所有支付的土地款項均被視為經營租賃預付款。這項修改對於集團或者公司的財務報表披露沒有重大影響。
- 國際會計準則1(修改)「財務報表的呈報」。此修改澄清了透過發行權益而對負責進行結算，則對該項負債被分類為流動或非流動是沒有關係的。透過修改流動負債的定義，此修改容許一項負債被分類為非流動(如主體可無條件透過轉讓現金或其他資產，以將其負債結算遞延至會計期間後最少12個月)，則不論交易對方是否可能要求主體隨時以股份結算。這項修改對於集團或者公司的財務報表披露沒有重大影響。

- 國際會計準則36(修改)「資產減值」，由二零一零年一月一日起生效。此修訂本澄清了減值測試目的，商譽應變分配到的最大現金產出單元(或單元組)為國際財務報告準則／香港財務報告準則8「經營分部」第5節定義的經營分部(即在總匯類似經濟特質的經營分部之前)。這項修改對於集團或者公司的財務報表披露沒有重大影響。

4. 收入

本集團主要經營民航業務(包括客運、貨運、郵運)及其他延伸的運輸服務：

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
運輸收入	67,390,909	36,924,830
— 客運	58,968,019	32,800,411
— 貨運及郵運	8,422,890	4,124,419
地面服務收入	1,957,610	974,732
旅遊服務收入	1,932,510	—
貨運代理收入	673,329	296,827
傭金收入	460,259	206,137
其他	1,389,042	587,133
	73,803,659	38,989,659

註釋：

根據中國各種營業稅規則及條例的規定，本集團絕大部分的運輸收入、地面服務收入、旅遊服務收入、貨物代理收入、傭金收入及其他收入需按3%或5%計繳中國營業稅。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《財政部、國家稅務總局關於國際運輸勞務免徵營業稅的通知》(財稅[2010]8號)的規定，自二零一零年一月一日起，對中華人民共和國境內單位提供的國際運輸勞務免徵營業稅，對本集團提供的國際運輸勞務免徵營業稅。

截至二零一零年十二月三十一日，已抵銷上述本集團收入的營業稅約為人民幣14.63億元(二零零九年：人民幣10.19億元)。

5. 分部資料

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公室)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」，並在結構上分開管理。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，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如下(c)內列示。

截至二零一零年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣千元	其他 業務分部 人民幣千元	分部間 抵消 人民幣千元	未分配 項目 人民幣千元	合計 人民幣千元
來自外部客戶的報告分部收入	72,029,550	2,928,558	-	-	74,958,108
分部間抵銷	427,141	295,335	(722,476)	-	-
報告分部收入	<u>72,456,691</u>	<u>3,223,893</u>	<u>(722,476)</u>	<u>-</u>	<u>74,958,108</u>
報告分部稅前利潤	<u>5,633,323</u>	<u>88,407</u>	<u>-</u>	<u>119,363</u>	<u>5,841,093</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	6,916,308	69,397	-	-	6,985,705
資產減值損失	425,772	1,289	-	-	427,061
資本性支出	<u>22,752,632</u>	<u>336,978</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>23,089,610</u>

截至二零零九年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空 業務分部 人民幣千元	其他 業務分部 人民幣千元	分部間 抵消 人民幣千元	未分配 項目 人民幣千元	合計 人民幣千元
來自外部客戶的報告分部收入	39,727,636	103,695	-	-	39,831,331
分部間抵銷	-	126,124	(126,124)	-	-
報告分部收入	<u>39,727,636</u>	<u>229,819</u>	<u>(126,124)</u>	<u>-</u>	<u>39,831,331</u>
報告分部稅前利潤	<u>644,307</u>	<u>18,563</u>	<u>-</u>	<u>(22,749)</u>	<u>640,121</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	5,278,242	54,494	-	-	5,332,736
資產減值損失	118,022	202	-	-	118,224
資本性支出	<u>8,112,355</u>	<u>70,386</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>8,182,741</u>

* 未分配業績主要包括攤佔聯營公司及共同控制實體業績。

(b) 儘管業務遍及全球，本集團之兩個業務分部於三個主要的地理區域經營。

本集團分地區分部之收入分析如下：

- (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「港澳臺地區」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。提供中國與港澳臺地區或海外市場間去程及回程服務所賺取的運輸收入按海外航線的始發點或終點劃歸為所屬地區業務收入。
- (2) 提供售票服務、機場地面服務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。

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	51,060,489	27,482,611
港澳臺地區	3,900,952	1,986,964
國際	<u>19,996,667</u>	<u>10,361,756</u>
合計	<u>74,958,108</u>	<u>39,831,331</u>

本集團主要收入來源於飛機資產，此等飛機均准冊於中國。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資本性出。

(c) 報告分部收入和分部稅前利潤與合併財務報列示之合併數據之差異調節：

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
收入		
報告分部的收入總額	74,958,108	39,831,331
—營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	<u>(1,154,449)</u>	<u>(841,672)</u>
合併收入	<u>73,803,659</u>	<u>38,989,659</u>

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	5,841,093	640,121
—飛機、發動機及飛行設備折舊的差異	(83,765)	(64,988)
—退休後福利的準備	(347,936)	(334,348)
—沖銷土地使用權評估增值	8,420	8,420
	<u>5,417,812</u>	<u>249,205</u>
合併稅前利潤	<u>5,417,812</u>	<u>249,205</u>

6. 其他營業收入

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
其他營業收入		
—民航基礎設施建設基金返還(註釋(a))	-	831,749
—其他政府補貼(註釋(b))	658,620	456,268
	<u>658,620</u>	<u>1,288,017</u>
	<u>658,620</u>	<u>1,288,017</u>

註釋：

- (a) 根據財政部及中國民用航空局於二零零九年發佈的財建[2009]4號文的規定，中國國內航空公司於二零零八年七月一日起至二零零九年六月三十日期間應繳納的民航基礎設施建設基金實行先徵後返政策。二零零九年度補貼收入為本集團收到及確認應收的民航基礎設施建設基金返還。
- (b) 其他政府補貼包括：(i)地方政府給予集團的補貼及；(ii)各地方政府為鼓勵本集團經營的當地航線而給予的補貼。

7. 衍生工具公允價值變動收益

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
衍生工具公允價值變動收益		
—原油期權合約(註釋)	800,195	3,743,746
—其他衍生工具	33,189	30,942
	<u>833,384</u>	<u>3,774,688</u>
	<u>833,384</u>	<u>3,774,688</u>

註釋：

於以前年度，為降低市場油價／航油價格變動對飛機燃料成本的影響，本集團簽訂了若干原油期權合約。本集團簽訂的原油期權合約的主要結構包括若干看漲期權及看跌期權，並在一定程度上將約定量航油的價格鎖定在一定區間。在每一份原油期權合約中，本集團在看漲期權下有權購入航油的價格高於交易對手有權利出售的價格。

本集團並未於二零一零年度簽訂任何原油期權合約，而所有本集團於二零一零年十二月三十一日所持有的尚未交割的原油期權合約均為二零一零年以前簽訂。本集團所持有的尚未交割的原油期權合約不符合套期會計的條件，其公允價值變動作為已實現及未實現市值收益直接計入合併利潤表。

8. 資產減值損失

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
持有待售非流動資產減值(註釋)	256,694	35,443
飛機設備零件跌價損失	148,697	53,579
物業、機器及設備減值	-	16,396
其他資產減值	-	3,999
	<u>405,391</u>	<u>109,417</u>

註釋：

於二零一零年十二月，集團管理層審議決定，在未來12個月內處理運行效率低、維修費用高的若干飛機和發動機。擬議的處置是集團的機隊組合精簡工作的一部分。自二零一零年末以來，集團已採取積極措施，尋求潛在的買家，同時取得若干買家的報價。帳面價值為人民幣4.12億元的飛機及發動機於二零一零年十二月三十一日已被重新分類為持有待售非流動資產。於資產負債表日，本集團參考市場價格對已列為持有待售非流動資產的相關飛機及發動機根據估計市場價值(與潛在買家的報價相近)，計提減值損失計人民幣2.57億元。

9. 財務收入

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
匯兌淨收益(註釋)	1,074,796	95,379
利息收入	80,588	109,925
	<u>1,155,384</u>	<u>205,304</u>

註釋：

截至二零一零年十二月三十一日止年度及截至二零零九年十二月三十一日止年度，匯兌收益主要來源於本集團以外幣計量的融資租賃負債及貸款的期末匯兌轉換。

10. 財務支出

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
融資租賃負債利息	279,095	486,845
貸款利息	1,234,837	1,407,053
應付票據利息	143,482	83,964
	<u>1,657,414</u>	<u>1,977,862</u>
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋)	(150,668)	(223,222)
資本化為在建工程的金額	(4,846)	—
	<u>1,501,900</u>	<u>1,754,640</u>

註釋：

於截至二零一零年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的平均年利率為3.75% (二零零九年：4.50%)。

11. 稅項

自合併利潤表計入的稅項如下：

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
中國所得稅準備	125,309	60,398
遞延稅項	8,182	(7,851)
	<u>133,491</u>	<u>52,547</u>

於二零零八年以前，本公司及於上海市浦東新區註冊的若干附屬公司(「浦東附屬公司」)可享受上海浦東新區的稅務優惠政策，稅率為15%。自二零零八年一月一日起施行的中華人民共和國全國人民代表大會於二零零七年三月十六日通過的《中華人民共和國企業所得稅法》(「新所得稅法」)後，本公司及浦東附屬公司適用的企業所得稅稅率在二零零八年至二零一二年的五年期間內逐步過渡到25%。於二零一零年，本公司及浦東附屬公司適用的所得稅稅率為22%(二零零九年：20%)。除註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率外，本公司其他的附屬公司基本上按照新所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零零九年：25%)。

12. 股息

本公司董事會已建議截至二零一零年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零零九年：無)。

13. 每股收益

基本每股收益乃按本公司權益持有者應佔合併利潤人民幣49.58億元(二零零九年：利潤人民幣1.69億元)和本期內已發行的加權平均股數11,149,426,000(2009:6,436,828,000股)計算。

本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

14. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定，通常由半個月至兩個月不等。

應收賬款的賬齡分析如下：

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
九十日內	2,058,666	1,299,761
九十一日至一百八十日	27,094	37,427
一百八十一日至三百六十五日	39,882	9,297
超過三百六十五日	233,202	246,202
	<u>2,358,844</u>	<u>1,592,687</u>
減：應收賬款壞賬準備	(231,398)	(221,816)
	<u>2,127,446</u>	<u>1,370,871</u>

15. 應付賬款及應付票據

應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	集團	
	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
九十日內	2,477,327	5,161,027
九十一日至一百八十日	1,190,393	772,255
一百八十一日至三百六十五日	290,991	157,856
超過三百六十五日	316,732	389,321
	<u>4,275,443</u>	<u>6,480,459</u>

16. 企業合併

於二零零九年七月十日，本公司與上海航空訂立換股吸收合併協議（「吸收合併協議」）以購併上海航空（「吸收合併」）。根據吸收合併方案，本公司將發行A股股票1,694,838,860股以交換上海航空全部已發行股本。於二零一零年一月二十八日（「購買日」），本公司完成對上海航空的換股。自此上海航空退市並成為本公司的全資子公司。

根據本公司發行的1,694,838,860股A股股票，吸收合併總對價為人民幣91.18億元，該金額乃根據本公司為本次交易發行的股份於購買日（或其最近交易日）的公開市場報價，並對若干有限售條件的流通股進行調整後確定。

於購買日，上海航空可辨認資產及負債的帳面價值及公允價值分別約為淨負債人民幣7.76億元及淨負債人民幣21.51億元。商譽確定為人民幣112.70億元，該商譽主要體現為增強公司的競爭力，通過資源整合實現協同效應以及促進上海國際航運中心的建設。

乙、根據中國企業會計準則編製的財務報表

簡化合並利潤表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
營業收入	74,958,108	39,831,331
減：營業成本	(60,726,601)	(37,248,315)
營業稅金及附加	(1,462,770)	(1,018,791)
銷售費用	(5,324,601)	(2,969,537)
管理費用	(2,656,326)	(1,538,857)
財務費用，淨值	(431,289)	(1,639,336)
資產減值損失	(427,061)	(118,224)
加：公允價值變動收益 投資收益／(損失)	833,384 119,363	3,774,688 (22,749)
營業利潤／(損失)	4,882,207	(949,790)
加：營業外收入	1,093,164	1,604,096
減：營業外支出	(134,278)	(14,185)
利潤總額	5,841,093	640,121
減：所得稅費用	(138,177)	(80,874)
淨利潤	5,702,916	559,247
應佔：		
—本公司權益持有者	5,380,375	711,677
—非控制性權益	322,541	(152,430)
	5,702,916	559,247

簡化合並資產負債表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	二零二零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
資產		
流動資產	11,720,627	6,863,939
長期股權投資	1,450,375	1,152,521
固定資產及在建工程	75,506,263	61,578,262
商譽	8,509,030	—
無形資產及其他非流動資產	3,579,627	2,366,518
遞延所得稅資產	44,195	57,441
資產合計	100,810,117	72,018,681
負債及所有者權益		
流動負債	39,167,783	35,663,041
非流動負債	45,014,343	32,690,973
遞延所得稅負債	51,814	51,539
負債合計	84,233,940	68,405,553
歸屬於權益持有者權益	15,577,109	3,365,592
非控制性權益	999,068	247,536
總權益	16,576,177	3,613,128
負債及所有者權益合計	100,810,117	72,018,681

丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一零年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元
本公司權益持有人應佔合併利潤		
根據中國企業會計準則列示	5,380,375	711,677
國際財務報告準則的影響：		
由於以往採用不同可使用年限而造成飛行設備折舊的差異	(74,183)	(55,406)
由於不同可使用年限造成飛機、發動機折舊及減值損失的差異	(9,582)	(9,582)
退休後福利的準備	(347,936)	(334,348)
沖銷土地使用權評估增值對攤銷的影響	8,420	8,420
遞延稅項調整	4,686	28,327
非控制性權益	(3,791)	(180,322)
	<hr/>	<hr/>
根據國際財務報告準則列示	4,957,989	168,766
	<hr/>	<hr/>
本公司權益持有人應佔合併淨資產		
根據中國企業會計準則列示	15,577,109	3,365,592
國際財務報告準則的影響：		
由於以往採用不同可使用年限而造成飛行設備折舊的差異	-	74,183
由於不同可使用年限造成飛機、發動機折舊及減值損失的差異	84,147	93,729
退休後福利的準備	(2,617,283)	(1,849,933)
無形資產(商譽)	2,760,665	-
沖銷土地使用權評估增值	(352,206)	(360,626)
其他	79,393	79,393
遞延稅項調整	30,993	26,307
非控制性權益	(291,531)	(194,092)
	<hr/>	<hr/>
根據國際財務報告準則列示	15,271,287	1,234,553
	<hr/>	<hr/>

主要營運資料摘要

	二零一零年 一月一日 至十二月 三十一日	二零零九年 一月一日 至十二月 三十一日	變動幅度
運輸能力			
可用噸公里(ATK)(百萬)	17,887.36	12,505.53	43.04%
—國內航線	9,538.94	7,100.62	34.34%
—國際航線	7,533.23	4,846.17	55.45%
—地區航線	815.19	558.74	45.90%
可用座公里(ASK)(百萬)	119,450.88	84,456.39	41.43%
—國內航線	83,421.13	59,235.02	40.83%
—國際航線	30,453.49	21,386.31	42.40%
—地區航線	5,576.26	3,835.05	45.40%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,136.78	4,904.46	45.52%
—國內航線	2,031.04	1,769.46	14.78%
—國際航線	4,792.41	2,921.40	64.04%
—地區航線	313.33	213.59	46.70%
飛行小時(千)	1,195.10	838.27	42.57%
運輸量			
收入噸公里(RTK)(百萬)	12,598.98	7,908.69	59.31%
—國內航線	6,886.62	4,694.69	46.69%
—國際航線	5,196.12	2,900.78	79.13%
—地區航線	516.23	313.22	64.81%
客運人公里(RPK)(百萬)	93,152.76	60,942.09	52.85%
—國內航線	66,309.84	44,375.70	49.43%
—國際航線	22,769.29	13,993.70	62.71%
—地區航線	4,073.63	2,572.69	58.34%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,308.47	2,474.19	74.14%
—國內航線	980.43	733.13	33.73%
—國際航線	3,172.67	1,656.19	91.56%
—地區航線	155.37	84.88	83.05%
載運旅客人次(千)	64,930.43	44,042.99	47.43%
—國內航線	55,456.27	37,984.73	46.00%
—國際航線	6,600.72	4,173.07	58.17%
—地區航線	2,873.45	1,885.19	52.42%
貨郵載運量(公斤)(百萬)	1,464.91	943.89	55.20%
—國內航線	729.01	530.15	37.51%
—國際航線	617.12	347.76	77.46%
—地區航線	118.79	65.97	80.07%

	二零一零年 一月一日 至十二月 三十一日	二零零九年 一月一日 至十二月 三十一日	變動幅度
載運率			
綜合載運率(%)	70.44	63.24	7.20 pts
—國內航線	72.19	66.12	6.07 pts
—國際航線	68.98	59.86	9.12 pts
—地區航線	63.33	56.06	7.27 pts
客座率(%)	77.98	72.16	5.82 pts
—國內航線	79.49	74.91	4.58 pts
—國際航線	74.77	65.43	9.34 pts
—地區航線	73.05	67.08	5.97 pts
貨郵載運率(%)	60.37	50.45	9.92 pts
—國內航線	48.27	41.43	6.84 pts
—國際航線	66.20	56.69	9.51 pts
—地區航線	49.59	39.74	9.85 pts
收益率和成本統計			
收入噸公里收益(人民幣)	5.35	4.67	14.56%
—國內航線	6.30	5.30	18.87%
—國際航線	3.87	3.47	11.53%
—地區航線	7.52	6.32	18.99%
客運人公里收益(人民幣)	0.63	0.54	16.67%
—國內航線	0.64	0.54	18.52%
—國際航線	0.60	0.51	17.65%
—地區航線	0.78	0.63	23.81%
貨郵噸公里收益(人民幣)	1.95	1.67	16.77%
—國內航線	1.28	1.13	13.27%
—國際航線	2.04	1.78	14.61%
—地區航線	4.54	4.13	9.93%

董事會報告書

業績回顧

二零一零年全球經濟緩慢復蘇，中國經濟維持高速增長；全球民航業亦逐漸擺脫金融危機的陰影開始穩步回升。中國航空業需求強勁增長，使中國成為二零一零年全球航空業中增長最快的市場。二零一零年同時也是本集團發展歷程中極為重要的一年：在行業回暖並保持高速增長的環境下，本集團把握東上整合機遇，充分發揮協同效應，借助上海世博會的商機，取得了本集團歷史上最好的經營業績。

二零一零年內本集團完成(i)購買及融資性租賃飛機共25架，包括14架A320型飛機，3架A321型飛機，5架B737-700型飛機，3架B737-800型飛機；(ii)經營性租賃飛機共14架，包括10架B737-800型飛機，4架B777F型飛機；(iii)處置飛機15架，包

括退租2架A320型飛機、1架B737-300型飛機、3架MD11F型飛機和出售9架MD90型飛機。截至二零一零年十二月三十一日，本集團共運營355架飛機，包括337架客機和18架貨機。

二零一零年，本集團每週經營定期航班約9600班次，通航30個國家和地區，服務於國內外共182個城市。同時，本集團通過代碼共享、特殊比例分攤協議(Special Prorate Agreement或「SPA」)等國際合作，向全球各主要市場提供更廣泛的航空運輸服務。據中國民用航空局(「民航局」)統計，全年本公司航班正點率為79.04%，連續三年保持全民航第一。

本集團的主要運營基地位於上海。二零一零年，以航班班次佔有率統計，本集團在虹橋機場與浦東機場的市場份額分別為54%與39.2%，以旅客吞吐量統計，本集團在虹橋機場與浦東機場的市場份額分別為52.2%與37.9%。二零一零年，本集團飛機平均日利用率為9.7小時，同比增長0.3小時。

客運方面，本集團(i)強化運力投入的結構優化與動態調整；(ii)強化運價管理與艙位控制；(iii)強化產品概念：不斷完善預售、聯程中轉、公務艙體驗、官網直銷、手機訂票等系列產品，以產品促銷售；抓住世博契機，積極推廣世博系列特色產品，實現世博增收計劃；(iv)強化渠道管理，貼近目標客戶，將營銷網絡覆蓋到各細分市場；(v)強化戰略營銷，大力發展常旅客、集團客戶，推出大客戶信用支付、官網中轉聯程銷售等多種電子商務服務，豐富直銷渠道；(vi)強化數據分析，把握市場節奏，促進精準營銷。

二零一零年，本集團大力推進樞紐網絡建設。截至二零一零年底，本集團在浦東機場已初步形成了早、中、晚「三進三出」的航班波，超過25個國內城市實現雙向銜接國際航線，二零一零年本集團在浦東機場的中轉旅客達110萬人次。

截至二零一零年底，本集團「東方萬裏行」常旅客計劃約有會員1,188萬人，全球合作夥伴遍及航空、酒店、銀行、租車、餐飲、雜誌、旅遊等領域。

貨運方面，本集團努力提升飛機日利用率、載運率和航班正常率；通過創新營銷手段，開展全年預售及網上直銷，針對貨運市場淡旺季需求變化，制定來回

程捆綁銷售制度；增開多條卡車航班以拓展營銷網絡；加強與各快遞公司的聯營合作；完成本集團與上航貨運業務的統一經營和管理，並穩步推進與長城航空有限公司（「長城航」）的整合。

成本方面，本集團積極調整債務結構，控制貸款規模，爭取優惠利率；加強集中採購管理，嚴格控制維修成本，持續優化航路結構，全面推廣飛行節油；發揮東上整合的協同效應，嚴格預算管理，實施過程控制，全方位、多角度地控制成本。

品牌形象方面，本集團立足服務創品牌：把握服務世博的契機，推出世博服務系列產品，提升全流程服務能力和品質；借助宣傳樹品牌，系統全面地推進品牌傳播；參與公益促品牌，推出「愛在東航」大型公益活動，充分展現了本集團注重社會責任的良好形象。

信息化方面，本集團優化了生產運營所需的基礎架構及通信網絡；以電子商務網站、航班運行控制系統、旅客自助服務系統等為切入點，更好地為營銷和旅客服務提供支持，提升本集團的運營效率和管理能力。

本集團的社會責任觀涵蓋經濟責任、社會責任和環保責任三大方面，本集團積極參加抗震救災，在玉樹地震、舟曲泥石流災害、西南抗旱、贛東抗洪等突發事件中承擔了緊急的運輸任務，切實履行社會責任；本集團嚴格遵守並認真落實國家對環境保護和節能減排的相關規定，將加強能源管理、推進節能減排作為提升核心競爭力的重要手段，努力倡導「綠色飛行」理念，努力打造資源節約型和環境友好型企業，有效促進本公司的協調健康發展。

經營收入

二零一零年，本集團實現收入738.04億元，同比增長89.29%。其中運輸收入達人民幣673.91億元，同比增長82.51%。二零一零年，本集團完成總周轉量125.99億噸公里，同比增長59.31%。主要原因是全球經濟緩慢復蘇及中國經濟高速發展所帶來的航空業需求旺盛、本公司合併上航後運營規模顯著擴大、上海世博會拉動以及營銷能力的提升。

二零一零年，客運收入為人民幣589.68億元，同比增長了79.78%，佔本集團二零一零年運輸收入的87.5%；客運量為931.53億客公里，同比增長了52.85%。主要原因是航空市場需求旺盛、本公司緊貼市場需求展開營銷以及完成與上航的合併帶來的客座率和票價水平的上升。

國內航線客運量為663.10億客公里，同比增長了49.43%；收入為人民幣421.43億元，同比增長了75.32%，佔客運收入的71.47%。

國際航線客運量為227.69億客公里，同比增長了62.71%；收入為人民幣136.50億元，同比增長了91.36%，佔客運收入的23.15%。

地區航線客運量為40.74億客公里，同比增長了58.34%；收入為人民幣31.76億元，同比增長了94.83%，佔客運收入的5.39%。

二零一零年，貨郵運輸收入為人民幣84.23億元，同比增長了104.24%，佔本集團二零一零年運輸收入的12.50%。貨郵運輸量為43.08億噸公里，同比增長了74.14%。主要原因是進出口貿易需求不斷增長，本公司加強市場分析，提高市場把握能力，提升運營效率，積極拓展及加強與第三方的業務合作。

營運開支

二零一零年，本集團總營運成本為人民幣687.65億元，同比增長78.81%，主要原因是本公司合併上航後經營規模顯著擴大以及航油價格大幅上漲帶來的成本增長。

二零一零年，本公司完成與上航的合併後經營規模顯著擴大，因此飛機起降費、折舊及攤銷費、工資、薪金及福利支出、飛機維修費、飛機經營性租賃費用和其他經營性租賃費用有大幅的增長。

本集團其他運營成本項目的變動分析如下：

航油支出為人民幣216.06億元，同比增長76.3%。主要原因是本公司規模擴大以及平均油價較二零零九年同期增長20%，二零一零年本集團共計消耗航油量約385萬噸，同比增長46.39%。二零一零年，航油支出佔本集團總營運成本的31.42%。

辦公、管理及其他營業支出為人民幣72.84億元，同比增長94.14%。主要原因是合併上航後該項費用增加了非航空運輸業務的相關費用。

資產減值損失為人民幣4.05億元，同比增長271.56%。主要原因是計提了待售某些飛機及相關資產的減值準備。

銷售及市場費用為人民幣33.24億元，同比增長68.05%。主要原因是銷售量和銷售價格上升，從而使得銷售代理手續費增長。

航空餐食供應支出為人民幣15.96億元，同比增長32.89%。主要原因是旅客運輸量和食品類物價指數的增長，但本公司嚴格控制餐食及供應品的採購成本，使得二零一零年餐食及供應品的單位成本變動不大，餐食及供應品成本增幅低於收入增幅。

上繳民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣12.96億元，同比增長45.62%。主要原因是增加運力帶來的起降架次的增長。

地面服務及其他費用為人民幣4.4億元，同比增長51.72%。主要原因是客貨運業務的大幅增長導致該項成本增加。

衍生工具公允價值變動收益為人民幣8.33億元，二零零九年同期為人民幣37.75億元，主要原因是二零零九年國際原油價格上漲導致原油期權合約公允價值大幅轉回，而二零一零年國際油價較為穩定，原油期權合約公允價值轉回幅度不大。二零一零年，本公司原油期權合約公允價值變動淨收益(含實際交割現金流出因素)約為人民幣8億元。

其他營業收入及其他淨收益

本集團的其他營業收入及其他淨收益主要為政府補貼及處置飛機及相關資產收益。其他營業收入及其他淨收益由二零零九年的人民幣12.88億元減少至二零一零年的人民幣6.59億元。主要原因是二零零九年有民航基礎設施建設基金返還約人民幣8.3億元。

財務收入／費用

二零一零年，本集團財務收入為人民幣11.55億元，主要是由於人民幣兌美元升值帶來的匯兌損益增加。財務費用為人民幣15.02億元，減少主要是由於資產結構改善以及LIBOR的降低。

利潤

綜上所述，本集團二零一零年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣49.58億元，與本集團二零零九年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣1.69億元相比增長2833.73%。

流動資金狀況與資本結構

本集團通常通過營運業務和銀行短期貸款來滿足營運資金的需求。截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日，本集團的現金及現金等價物分別為人民幣17.35億元和人民幣30.78億元。二零零九年和二零一零年本集團業務營運所產生的現金淨額分別為人民幣34.29億元和人民幣106.41億元。本集團在二零一零年除運營成本支出以外的基本現金需求是購買和改良飛機及飛行設備的用款，以及支付有關債項的用款。二零零九年和二零一零年本集團投資所用的現金淨額分別為人民幣72.36億元和人民幣86.33億元。二零零九年本集團融資流入現金淨額為人民幣20.86億元，主要來自於銀行貸款及增發股票。二零一零年本集團融資流出現金淨額為人民幣6.52億元。

本集團通常有流動淨負債。於二零一零年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣271.84億元。本集團過去一直通過而且相信將來繼續有能力通過中國國內銀行或外資銀行安排貸款來滿足營運資金的需要。

本集團利用負債比率來監察資本，此比率按照總負債除以總資產計算。截至二零一零年十二月三十一日，負債比率為0.84。

截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日，本集團的短期貸款分別為人民幣84.07億元和人民幣111.93億元。同期的長期貸款分別為人民幣169.28億元和人民幣273.73億元。截至二零零九年十二月三十一日，本集團兩年之內到期、三到五年到期以及五年以上到期的長期貸款分別為人民幣66.37億元、人民幣61.66億元以及人民幣41.25億元，而截至二零一零年十二月三十一日的這些長期貸款分別為人民幣121.80億元、人民幣86.72億元以及人民幣65.21億元。

截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日，本集團的融資租賃債務分別為人民幣193.70億元和人民幣192.08億元。截至二零零九年十二月三十一日，本集團兩年之內到期、三到五年到期以及五年以上到期的租賃債務分別為人民幣42.19億元、人民幣67.85億元以及人民幣83.66億元，而截至二零一零年十二月三十一日的這些租賃債務分別為人民幣43.81億元、人民幣68.89億元以及人民幣79.39億元。

本集團一般以資產為擔保，以融資租賃及銀行貸款的方式購入飛機。截至二零一零年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣208億元，與二零零九年末的人民幣136.78億元相比增加了52.07%。

截至二零一零年十二月三十一日，本集團的貸款中，美元貸款為33.33億美元，人民幣貸款為人民幣164.94億元。固定利率貸款佔總貸款的比例為16.80%，浮動利率貸款佔總貸款的比例為83.2%。截至二零零九年十二月三十一日，本集團的貸款中，美元貸款為19.27億美元，歐元貸款為0.12億歐元，人民幣貸款為人民幣120.64億元。固定利率貸款佔總貸款的比例為10%，浮動利率貸款佔總貸款的比例為90%。

截至二零一零年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為25.34億美元，人民幣債務為人民幣14.35億元，新加坡幣債務為1.94億新元。本集團融資租賃債務均為浮動利率。截至二零零九年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為25.78億美元，人民幣債務為人民幣17.65億元。固定利率債務佔總融資租賃債務的比例為0.7%，浮動利率債務佔總融資租賃債務的比例為99.3%。

風險分析

- 利率變動風險

截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日，本集團帶息債務總額為人民幣447.05億元及人民幣577.74億元(包括長短期借款和應付融資租賃款)，其中，短期債務的比例分別為32.34%及30.03%，長期帶息債務中亦有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。截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為68.81%和67.18%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為30.94%和31.03%。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。

- **匯率波動風險**

自二零零五年七月二十一日起，中國政府改革人民幣匯率形成機制，實行以市場供求為基礎、參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。人民幣匯率波動受國內和國際經濟、政治形勢和貨幣供求關係的影響，未來人民幣匯率可能與現行匯率產生較大差異。

本集團的業務跨越多個國家和地區，取得的收入包含多種貨幣且本集團期末外幣負債遠大於外幣資產，本集團最主要的負債項目(購買或租賃飛機)大多是以美元等貨幣計價和結算的。此外，匯率的波動還將影響本集團飛機、航材、航空燃油等來源於境外的採購成本及境外機場起降費等成本的變動。截至二零一零年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為398.45億元，其中美元負債的比例為97.41%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯套期合約來降低因機票銷售外匯收入及需以外匯支付的費用而導致的匯率風險。外匯套期主要為以固定匯率銷售日元或買入美元。截至二零一零年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.48億元(二零零九年十二月三十一日為美元0.82億元)，並將於二零一一年至二零一七年間期滿。

報告期內本集團匯兌淨收益有所下降。截至二零零九年和二零一零年十二月三十一日本集團匯兌收益分別為人民幣0.95億元和人民幣10.75億元。由於大量外幣淨負債的存在，若未來人民幣兌美元貶值或者人民幣兌美元升值速度減緩，將對本集團業績產生負面影響。

- **航油價格波動的風險**

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。國外航油價格主要受全球市場供求情況影響，而國內航油價格則受國家發展與改革委員會及民航局等政府機關的監管。本集團一般通過徵收燃油附加費來緩解航油價格上漲帶來的運營成本壓力。

為控制航油成本，本集團於以往年度進行了航油套期保值交易，交易品種是以美國 WTI 原油和新加坡航空燃油等為基礎資產的金融衍生產品。本集團通過選擇合適的工具等在一定保值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的風險。

於二零一零年十二月三十一日，倘若原油價格較二零一零年十二月三十一日的收盤價上升5%，則本集團二零一零年十二月三十一日的原油期權合約公允價值收益將增加約人民幣0.24億元；倘若原油價格較二零一零年十二月三十一日的收盤價下降5%，則二零一零年十二月三十一日的原油期權合約公允價值收益將減少約人民幣0.88億元。

於二零零九年和二零一零年，本集團套期實際交割量佔年度航油消耗的比例分別為52.59%和28.2%。二零一零年，本集團未新簽訂原油期權合約，於以往年度簽署的合約將於二零一一年十二月三十一日前交割完畢。

政策影響

民航局和中國國家發展與改革委員會於二零一零年四月十三日發佈了《關於民航國內航線頭等艙、公務艙票價有關問題的通知》(「通知」)，根據通知的規定，自二零一零年六月一日起，民航國內航線頭等艙、公務艙票價實行市場調節價，具體價格由各運輸航空公司自行確定。本集團於二零一零年七月二日正式對外公佈了調整後的國內航線頭等艙和公務艙的新票價方案，未來本集團還將根據市場需求、航線性質、價格敏感度以及競爭環境等因素對兩艙價格進行合理、適度和及時的調整。

國家財政部和國家稅務總局於二零一零年四月二十三日發佈了《關於國際運輸勞務免征營業稅的通知》，本集團國際航線的客貨運輸業務屬於該通知的適用範圍，因此自二零一零年一月一日起本集團國際航線的客貨運收入免征營業稅。

人力資源

截至二零一零年十二月三十一日，本集團僱用 57,096 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工作業績花紅構成，本集團沒有和員工發生重大勞資糾紛、沒有發生大量的員工流失情況，而且在僱用新員工上也未遇到嚴重困難。

二零一一年展望

本集團在此提醒各位讀者，作為一家承擔公眾服務職能的航空運輸企業，本公司的經營與國際及本地區政治、經濟局勢的發展密切相關，因此地緣政治的風險、突發事件的爆發等不利因素可能會對本集團乃至全行業經營形成重大影響。

本集團二零一零年度業績公告包括(但不限於)一些預期性描述，如對世界和中國的經濟和航空市場的某些預期性描述。這些預期性描述受限於很多不確定因素和風險。

二零一一年，世界經濟將繼續緩慢復蘇，但復蘇的基礎不牢；中國經濟發展面臨的形勢仍然極其複雜，機遇與挑戰並存。二零一一年中國國民經濟和社會發展的主要預期目標是：國內生產總值增長8%左右，國內經濟平穩較快發展為本集團創造了良好的經營環境。中國航空業已經進入了一個新的景氣週期，在未來一段時期，我國航空業將持續受益於需求旺盛的利好因素。從本集團自身而言，在民航景氣週期的背景下，隨著國內居民收入的不斷增長，將帶動消費水平和航空需求的升級，加上長三角一體化、西部大開發進程加快、上海建設國際金融中心和國際航運中心的戰略定位、上海旅遊資源的日趨豐富以及各地方政府大力支持和發展航空業等也將成為本集團發展的有利條件。本集團二零一一年的生產目標是實現運輸總周轉量138.8億噸公里，旅客運輸量7,086.2萬人次，貨郵運輸量162.7萬噸。

二零一一年，本集團同樣面臨一系列的挑戰：「四橫四縱」的高鐵對國內航線經營的衝擊；國際寡頭壟斷和聯營等趨勢對國際航線經營的競爭；國內空域資源更趨緊張的制約以及高油價、高通脹和經貿衝突的壓力等。

本集團根據初步確定的未來五年總體戰略規劃，結合二零一一年的戰略目標，通過管理層的戰略解碼，明確了二零一一年將主要完成以下幾方面的工作：

- 1、完善安全體系，提升安全品質；
- 2、提升競爭能力，提升盈利水平；
- 3、深化包括機隊、資源佈局、航線網絡和資產負債在內的四大結構調整，加強成本控制；
- 4、推動服務升級，提升品牌形象。包括完善個性化定制，實現「精準」服務；加大硬件投入，實現「精緻」服務和優化服務體系，實現「精細」服務；
- 5、深化改革重組，激發全員活力；
- 6、打造產品體系，建立競爭優勢。

股本

1. 截至二零一零年十二月三十一日本公司股本結構情況如下：

	股份總額	約佔股權 比例 (%)
一、A股		
1. 有限售條件流通股	5,120,263,860	45.41
2. 無限售條件流通股	2,661,950,000	23.61
二、H股	3,494,325,000	30.99
三、股份總額	11,276,538,860	100.00

2. 主要股東

截至二零一零年十二月三十一日，持有本集團任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股數	約佔總股本 比例 (%)
中國東方航空集團公司(「東航集團」)	4,831,375,000	42.84
香港中央結算(代理人)有限公司	3,474,568,399	30.81

有關於二零一零年十二月三十一日本公司董事、監事、行政總裁、高級管理人員及其他擁有根據《證券及期貨條例》相關規定須向本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)披露(並載於本公司根據《證券及期貨條例》第336條儲存的登記冊內)其持有本公司任何權益或淡倉的本公司股東的持股情況，將按照香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)的相關披露要求載於本公司二零一零年度報告內。

重要事項

1. 股息

根據中華人民共和國會計準則編製的財務報表，截至二零一零年十二月三十一日，本公司累計淨利潤仍為虧損，董事會建議二零一零年度不進行股息分配。二零一零年度利潤分配預案將提交二零一零年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一零年財政年度內，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券(「證券」一詞的含義見上市規則附錄十六第一條)(不計新發證券)。

3. 重大訴訟

截至二零一零年十二月三十一日，本公司無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管制常規

董事會已檢討過本公司採納的企業管治常規守則文件下的有關規定和本公司實務情況，認為截至二零一零年十二月三十一日止年度內，本公司的企業管治水平達到上市規則附錄十四《企業管治常規守則》所載的守則條文的要求。

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，包括審閱截至二零一零年十二月三十一日止年度之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。

6. 人員變動情況

姓名	就任日期／離任日期	決議機構	職務
離任			
胡鴻高	二零一零年三月十九日	第五屆董事會 第33次會議	獨立非執行董事
周瑞金	二零一零年三月十九日	第五屆董事會 第33次會議	獨立非執行董事
吳百旺	二零一零年六月二十八日	董事會二零一零年 第2次例會	獨立非執行董事
謝榮	二零一零年六月二十八日	董事會二零一零年 第2次例會	獨立非執行董事
樊儒	二零一零年五月六日	第五屆董事會 第37次會議	副總經理

姓名	就任日期／離任日期	決議機構	職務
聘任			
吳曉根	二零一零年三月十九日	二零一零年第一次 臨時股東大會	獨立非執行董事
季衛東	二零一零年三月十九日	二零一零年第一次 臨時股東大會	獨立非執行董事
邵瑞慶	二零一零年六月二十八日	二零零九年度股東 大會	獨立非執行董事
唐兵	二零一零年二月一日	第五屆董事會 第35次會議	副總經理

7. 根據上市規則第13.51B (1)條之董事或監事變更資料

本公司監事徐昭先生於二零零九年九月十二日起擔任盈德氣體集團有限公司(一家在聯交所上市的公司)獨立非執行董事。

本公司獨立非執行董事吳曉根先生於二零一零年五月十八日起擔任中國石油化工股份有限公司(一家在聯交所上市的公司)獨立非執行董事。

本公司董事馬須倫先生於二零一零年九月起擔任上海航空有限公司(本公司的附屬公司)的董事及董事長。

8. 其他

本公司提述以下內容：

1. 本公司於二零零九年七月十日與上航簽訂了一份關於通過增發新股並以新增的每1.3股本公司A股股票交換1股上航現有股票的計劃對上航進行吸收合併的協議。本公司於二零一零年一月二十八日完成交換A股工作，截至二零一零年一月二十八日，本公司取得的上航可辨認淨負債的賬面價值約為人民幣7.76億元，公允價值約為人民幣21.51億元。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零零九年七月十日、二零零九年八月十日、二零零九年九月十日、二零零九年十月九日、二零一零年一月七日、二零一零年一月十一日、二零一零年一月十三日、二零一零年一月十八日、二零一零年一月二十六日、二零一零年一月二十八日、二零一零年二月二十六日、二零一零年三月三十日、二零一零年四月三十日、二零一零年五月三十一日、二零一零年六月三十日、二零一零年七月三十日、二零一零年八月三十日、二零一零年九月二十九日、二零一零年十月二十九日、二零一零年十一月三十日及二零一一年一月四日的公告以及二零零九年八月二十五的通函。

於二零零九年十月九日舉行的本公司股東特別大會上，董事會獲股東授權，可對公司章程作出其認為適當及必要的修訂，以反映本公司因上述交換 A 股事項的完成而增加註冊資本及股權變動。由於交換 A 股已於二零一零年一月二十八日完成而且由換股而新增的 A 股股份已於二零一零年二月二日上市，就吸並事項的完成而對公司章程中若干條款所作出的相應修訂已於二零一零年二月二日生效。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年二月二日的公告。

2. 於二零一零年一月十二日，本公司、江蘇省國信資產管理集團有限公司、江蘇交通控股公司(原江蘇航空產業集團有限責任公司)及南京市投資公司(合稱「各股東方」)簽署了《東航江蘇公司合營增資協議》，一致同意按現有股比對中國東方航空江蘇有限公司進行增資擴股，使其註冊資本由人民幣8.8億元增加至人民幣20億元，詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年一月十二日的海外監管公告。
3. 於二零一零年三月二十四日，本公司與東方航空傳媒有限公司(「東航傳媒」)訂立一項協議，據此，本公司同意授予東航傳媒本公司媒體資源的獨家經營權。東航傳媒由本公司主要股東東航集團擁有55%權益，乃其聯繫人。因此，東航傳媒為本公司的關連人士，根據上市規則，該交易構成本公司的一項持續關連交易。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年三月二十四日的公告。
4. 於二零一零年七月二十六日，雲南省人民政府國有資產監督管理委員會(「雲南省國資委」)與本公司訂立一項協議，據此，雲南省國資委與本公司同意共同建立東方航空雲南有限公司(「合資公司」)。根據該協定，合資公司的註冊資本將分別由本公司及雲南省國資委承擔65%及35%。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年七月二十六日的公告。

5. 於二零一零年七月二十八日，上航、上海航空國際旅遊(集團)有限公司(「**上航國旅**」)與東方航空進出口有限公司(「**東航進出口**」)訂立一項協議，據此，上航同意出售且東航進出口同意購買上海航空進出口有限公司(「**上航進出口**」)全部已發行股本的89.72%，以及上航國旅同意出售及東航進出口同意購買上航進出口全部已發行股本的10.28%(「**上航進出口出售事項**」)。

於二零一零年七月二十八日，上航、上海上航實業有限公司(「**上航實業**」)與東方航空食品投資有限公司(「**東航食品**」)訂立一項協議，據此，上航同意出售且東航食品同意購買上海航空食品有限公司(「**上航食品**」)全部已發行股本的50%，以及上航實業同意出售且東航食品同意購買上航食品全部已發行股本的20%(「**上航食品出售事項**」)。

於二零一零年七月二十八日，上航、上航國旅與東航傳媒訂立一項協議，據此，上海航空同意出售且東航傳媒同意購買上海航空傳播有限公司(「**上航傳播**」)全部已發行股本的49%，以及上航國旅同意出售且東航傳媒同意購買上航傳播全部已發行股本的51%(「**上航傳播出售事項**」)。

東航進出口、東航食品及東航傳媒均由本公司的主要股東東航集團擁有55%的權益，故均為東航集團的聯繫人。因此，東航進出口、東航食品及東航傳媒均為本公司的關連人士，並且上航進出口出售事項、上航食品出售事項及上航傳播出售事項均構成本公司的關連交易。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年七月二十八日的公告。

6. 由二零一零年七月三十日起，本公司居於香港的授權代表(就香港法例第32章公司條例第333條而言)已由Cheung Sau Ting先生變更為張友軍先生。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年七月三十日的公告。
7. 自二零一零年八月十日(美國東部標準時間)起，本公司美國存托股票(「**美國存托股票**」)與其H股(「**H股**」)的比率由每一(1)股美國存托股票代表一百(100)股H股變更為每一(1)股美國存托股票代表五十(50)股H股。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年八月六日的海外監管公告。

8. 經本公司董事會及股東大會審議批准的二零一零年與日常經營相關的持續性關連交易上限和實際履行情況如下：

類別	截至 二零一零年 十二月 三十一日的 發生額 (人民幣)	經批准的 二零一零年 全年預估 交易 金額上限 (人民幣)
金融服務(存款餘額)	11.37億元	25億元
航空配餐服務	54,449萬元	62,149萬元
進出口代理服務	5,964萬元	6,950萬元
設備供應服務	297萬元	2,780萬元
物業租賃	5,514萬元	6,000萬元
廣告代理服務	2,021萬元	2,600萬元
媒體資源使用	1,200萬元	3,000萬元
票代服務(代理費)	1,880萬元	4,625萬元
汽車修理服務	3,980萬元	5,830萬元

詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年十月十五日的公告以及二零一零年十月二十九日的通函。

9. 於二零一零年十月二十九日，本公司與東航集團訂立了兩項協議，據此，本公司同意收購東航集團所持有的上海東方飛行培訓有限公司(「飛培公司」)全部已發行股本的5%和東航大酒店有限公司(「東航大酒店」)全部已發行股本的14.14%。本次股權轉讓前，本公司分別持有飛培公司95%的股權和東航大酒店85.86%的股權。根據《上海證券交易所股票上市規則》，東航集團直接和間接持有本公司約59.94%的股權，為本公司的關聯人，上述股權轉讓協議項下的交易構成了本公司的關聯交易。詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年十月二十九日的海外監管公告。
10. 於二零一零年十二月二十日，本公司、中國遠洋運輸(集團)總公司(「中遠集團」)、Concord Pacific Limited及Singapore Airlines Cargo Pte Ltd. (「新加坡貨航」)訂立一項增資協議，據此，本公司同意出資人民幣10.455億元、中遠集團出資人民幣3.485億元，Concord Pacific Limited同意出資人民幣3.28億元及新加坡貨航出資人民幣3.28億元予中國貨運航空有限公司(「中貨航」)。

於二零一零年十二月二十日，中貨航及上海國際貨運航空有限公司（「上貨航」）訂立一項資產購買協議。據此，中貨航將購買上貨航的航空貨運主業及關聯資產。初步轉讓價格為人民幣2,931.6萬元（最終金額待向國有資產當局呈交資產評估報告及由其確認）。

於二零一零年十二月二十日，中貨航（作為買方）與長城航（作為賣方）訂立一項協議，有關收購長城航所有有價值業務及其所有有價值資產，對價為人民幣386,855,000元（可予調整）。由於東航集團是本公司的控股股東，故此長城航作為東航集團的附屬公司，就上市規則而言乃本公司的關連人士。因此，中貨航與長城航的交易構成上市規則第14A.13條所界定的本公司關連交易。上述協議詳情於本公司日期為二零一零年十二月二十日的公告中披露。

11. 於二零一零年十二月三十日，本公司與空中客車公司在上海簽訂《飛機購買協議》，購買50架空客A320系列飛機，詳情請參閱本公司在香港刊發的日期為二零一零年十二月三十日的公告以及日期為二零一一年二月二十五日的通函。

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
劉紹勇
董事長

中華人民共和國，上海
二零一一年三月三十日

於本公告發表日期，本公司董事會成員如下：

劉紹勇	(董事長)
李軍	(副董事長)
馬須倫	(董事、總經理)
羅朝庚	(董事)
羅祝平	(董事、公司秘書)
劉克涯	(獨立非執行董事)
吳曉根	(獨立非執行董事)
季衛東	(獨立非執行董事)
邵瑞慶	(獨立非執行董事)