

中国东方航空股份有限公司

2017 年度报告摘要

一、重要提示

1. 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
2. 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
3. 公司全体董事出席董事会会议。
4. 安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
5. 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

公司董事会 2018 年第 2 次例会审议通过《公司 2017 年度利润分配预案》，建议公司 2017 年度派发现金红利约人民币 7.4025 亿元，按公司目前总股本 14,467,585,682 股计，每股分配现金股利人民币 0.051 元（含税），以人民币向 A 股股东支付，以港币向 H 股股东支付。

本预案需提交本公司 2017 年度股东大会审议。

二、公司基本情况

1. 公司简介

✦ 公司信息

| | | |
|-----------------|--------------------|-------------|
| A 股上市地：上海证券交易所 | 股票简称：东方航空 | 股票代码：600115 |
| H 股上市地：香港联合交易所 | 股票简称：东方航空 | 股票代码：00670 |
| ADR 上市地：纽约证券交易所 | 股票简称：China Eastern | 股票代码：CEA |

✦ 联系人和联系方式

| | |
|--------------|-----------------------------------|
| 董事会秘书 | 汪健 |
| 联系地址 | 上海市长宁区空港三路 92 号中国东方航空股份有限公司董事会秘书室 |
| 电话 | 021-22330933 |
| 传真 | 021-62686116 |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |

| | |
|---------------|---------------------------|
| 证券事务代表 | 杨辉 |
| 联系地址 | 上海市长宁区空港三路 92 号中国东方航空股份有限 |

| | |
|------|--------------|
| | 公司董事会秘书室 |
| 电话 | 021-22330921 |
| 传真 | 021-62686116 |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |

2. 报告期主要业务简介

2.1 公司主要业务及经营模式

公司主要业务范围为国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务及延伸服务。此外，公司还获准开展以下业务经营：通用航空业务；航空器维修；航空设备制造与维修；国内外航空公司的代理业务；与航空运输有关的其他业务；保险兼业代理服务；电子商务；空中超市；商品批发、零售。

公司以全面深化改革为主线，以国际化、互联网化为引领，围绕转型发展、品牌建设、能力提升，致力于实现“打造世界一流、建设幸福东航”的发展愿景，加快从传统航空承运人向现代航空综合服务集成商转型。公司打造精简高效的现代化机队，通过运营 637 架（其中包括托管公务机 10 架）平均机龄约 5.5 年的客运飞机，围绕上海核心枢纽和昆明、西安区域枢纽，依托天合联盟合作平台构建起延伸至 177 个国家、1,074 个目的地的航空运输网络，为全球旅客和客户提供优质便捷的航空运输及延伸服务。

2.2 行业发展现状

全球航空旅行需求保持持续增长，根据国际航空运输协会（IATA）公布的预估数据，2017 年全球航空旅客总周转量较 2016 年增长 7.5%，货邮总周转量较 2016 年增长 9.3%；旅客运输量 40.81 亿人次，同比增长 7.11%，货邮运输量 5,990 万吨，同比增长 9.11%；全年平均客座率达到 81.2%。预计 2018 年旅客总周转量预计增长 6.0%；旅客运输量将达到 43.11 亿人次，同比增长 5.6%；全年平均客座率达到 81.4%；预计 2018 年航空公司的整体利润将增长 11% 至 384 亿美元。IATA 报告指出，2018 年中国国内客运市场稳定增长，未来全球航空客运市场重心将会转移至发展中国家，中国航空客运市场得益于全球经济形势的持续改善和亚太地区收入客公里的强劲增长，将在 2022 年位居全球首位。

2017 年，中国民航全面推进“十三五”规划实施，民航安全态势保持平稳，航空客运市场需求旺盛，据民航局发布的数据，2017 年，民航运输业年完成运输总周转量 1,083.1 亿吨公里，同比增长 12.5%，旅客周转量 9,512.8 亿人公里，同比增长 13.5%，保持了两位数快速增长，货邮周转量 243.5 亿吨公里，同比增长 9.5%；旅客运输量 55,156.8 万人次，同比增长 13.0%，货邮运输量 705.8 万吨，同比增长 5.7%；实现客座率 83.2%，为近年来最高水

平。2018年，中国民航业将坚守安全生产底线，预期旅客运输量指标突破6亿人次，同比增长11.4%。

公司作为三大国有控股航空公司之一，不断巩固行业优势地位，积极抓住国家推进“一带一路”倡议、国内消费升级、旅游经济快速发展、设立雄安新区及建设北京新机场等有利机遇，积极应对国际地缘政治变动，汇率、利率及油价波动等挑战，深化与达美、法荷航、澳航等国际知名航企，以及携程、迪士尼等国际知名旅游品牌的多层次合作，在枢纽市场与核心市场保持较强的市场影响力。

3. 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近三年主要会计数据和财务指标

单位：人民币百万元

| 主要会计数据 | 2017年 | 2016年 | 本期比上年同期增减(%) | 2015年 |
|------------------------|---------|---------|----------------|---------|
| 营业收入 | 101,721 | 98,560 | 3.21 | 93,844 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 6,352 | 4,508 | 40.91 | 4,541 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 4,493 | 3,400 | 32.15 | 3,192 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 19,572 | 24,893 | -21.38 | 24,325 |
| | 2017年末 | 2016年末 | 本期末比上年同期末增减(%) | 2015年末 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 53,106 | 47,186 | 12.55 | 35,137 |
| 总资产 | 227,464 | 210,051 | 8.29 | 195,709 |

报告期末公司前三年主要会计数据和财务指标的说明：

公司2017年每股收益是按母公司发行在外普通股的加权平均数，即144.67亿股计算，而2016年每股收益是按母公司发行在外普通股的加权平均数，即138.035亿股计算。

| 主要财务数据 | 2017年 | 2016年 | 本期比上年同期增减(%) | 2015年 |
|-------------|--------|--------|--------------|--------|
| 基本每股收益(元/股) | 0.4391 | 0.3266 | 34.45 | 0.3550 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.4391 | 0.3266 | 34.45 | 0.3550 |

| | | | | |
|-------------------------|--------|--------|--------------|--------|
| 扣除非经常性损益后的基本每股收益(元/股) | 0.3106 | 0.2463 | 26.11 | 0.2496 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 12.64 | 10.85 | 增加 1.79 个百分点 | 14.73 |
| 扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率(%) | 8.94 | 8.19 | 增加 0.75 个百分点 | 10.59 |

3.2 报告期内分季度主要财务数据

单位：人民币百万元

| 科目 | 第一季度 (1-3 月份) | 第二季度 (4-6 月份) | 第三季度 (7-9 月份) | 第四季度 (10-12 月份) |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 营业收入 | 24,536 | 23,484 | 29,485 | 24,216 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 2,818 | 1,529 | 3,568 | -1,563 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润 | 1,168 | 1,113 | 3,368 | -1,156 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 2,580 | 4,692 | 7,256 | 5,044 |

4. 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

| 截至报告期末普通股股东总数 | | 217,988 户 | 年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数 | | 221,126 户 | |
|------------------------|------|-----------|----------------------|-------------|-------------|------------|
| 前十名股东持股情况 | | | | | | |
| 股东名称 (全称) | 股东性质 | 比例 (%) | 期末持股数量 | 报告期内 增减 | 持有有限售条件股份数量 | 质押或冻结的股份数量 |
| 中国东方航空集团有限公司 | 国有法人 | 35.06% | 5,072,922,927 | - | - | 无 |
| HKSCC NOMINEES LIMITED | 境外法人 | 28.91% | 4,182,503,289 | 826,000 | - | 未知 |
| 中国证券金融股份有限公司 | 国有法人 | 4.27% | 617,787,275 | 274,288,009 | - | 无 |
| 中国航空油料集团公司 | 国有法人 | 3.49% | 504,767,895 | -81,532,357 | - | 无 |
| Delta Air Lines Inc | 境外 | 3.22% | 465,910,000 | - | - | 无 |

| | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|-------|-------------|------------|---|-------------------|
| 上海励程信息技术咨询有限公司 | 法人 境内 非国 有法 人 | 3.22% | 465,838,509 | - | - | 465,838,509 质押 |
| 东航金控有限责任公司 | 国有 法人 | 3.16% | 457,317,073 | - | - | 无 |
| 中国远洋海运集团有限公司 | 国有 法人 | 1.61% | 232,919,254 | - | - | 无 |
| 中国建设银行股份有限公司一博时主题行业混合型证券投资基金(LOF) | 未知 | 0.59% | 85,999,872 | 85,999,872 | - | 无 |
| 中央汇金资产管理有限责任公司 | 国有 法人 | 0.49% | 70,984,100 | - | - | 无 |

前十名无限售条件股东持股情况

| 股东名称 | 持有无限售条件 股份的数量 | 股份种类及数量 | |
|-----------------------------------|------------------|---------|---------------|
| | | 种类 | 数量 |
| 中国东方航空集团有限公司 | 5,072,922,927 | 人民币普通股 | 5,072,922,927 |
| HKSCC NOMINEES LIMITED | 4,182,503,289 | 境外上市外资股 | 4,182,503,289 |
| 中国证券金融股份有限公司 | 617,787,275 | 人民币普通股 | 617,787,275 |
| 中国航空油料集团公司 | 504,767,895 | 人民币普通股 | 504,767,895 |
| Delta Air Lines Inc | 465,910,000 | 境外上市外资股 | 465,910,000 |
| 上海励程信息技术咨询有限公司 | 465,838,509 | 人民币普通股 | 465,838,509 |
| 东航金控有限责任公司 | 457,317,073 | 人民币普通股 | 457,317,073 |
| 中国远洋海运集团有限公司 | 232,919,254 | 人民币普通股 | 232,919,254 |
| 中国建设银行股份有限公司一博时主题行业混合型证券投资基金(LOF) | 85,999,872 | 人民币普通股 | 85,999,872 |
| 中央汇金资产管理有限责任公司 | 70,984,100 | 人民币普通股 | 70,984,100 |

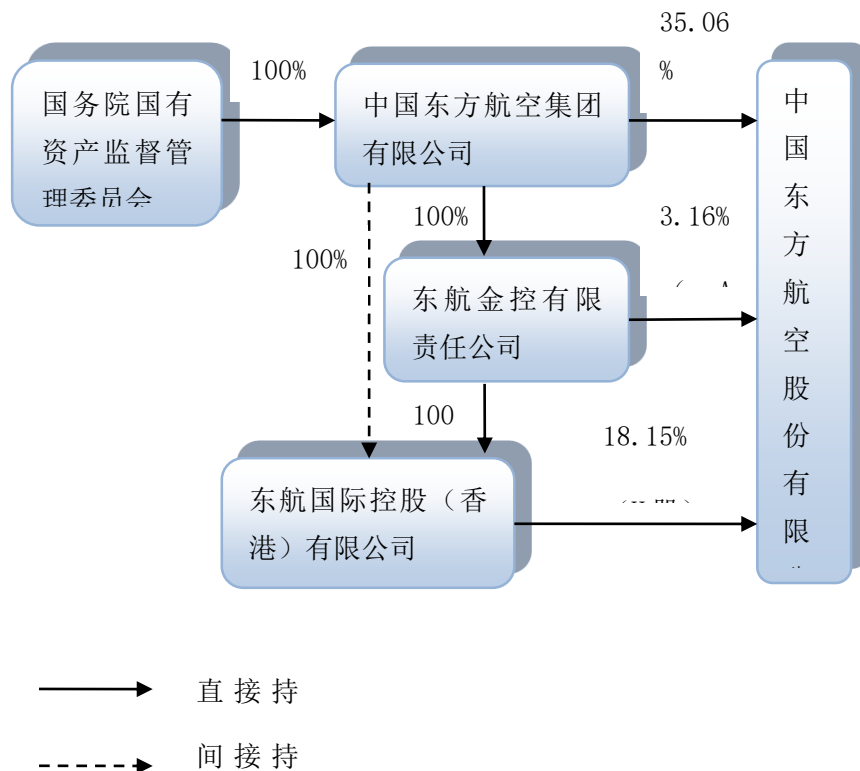
上述股东关联关系或一致行动的说明

HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,182,503,289 股中，东航国际以实益拥有人的身份持有 2,626,240,000 股。
东航集团拥有东航金控 100% 的权益，东航金控拥有东航国际 100% 的权益，因此，东航集团间接拥有东航国际 100% 权益；公司未知其他前十名无限售条件股东之间有关联或一致行动关系。

2017 年 8 月 30 日，东航国际将持有的 7 亿股公司 H 股股份质押给中国建设银行(亚洲)股份有限公司，将持有的 2.6 亿股公司 H 股股份质押给香港上海汇丰银行有限公司；2017 年 11 月 24 日，东航国际将持有的 7.5 亿股公司 H 股股份质押给中国农业银行香港分行；2018 年 3 月 20 日，东航国际将质押给香港上海汇丰银行有限公司的 2.6 亿股本公司 H 股股份(均为无限售流通股)解除质押。详情请参见公司 2017 年 8 月 31 日、11 月 25 日和 2018 年 3

月 20 日在《中国证券报》、《上海证券报》、《证券日报》及上海证券交易所网站刊发的公告。

4.2 公司与实际控制人、控股股东之间的产权及控制关系的方框图



5. 公司债券情况

5.1 公司债券基本情况

| 债券名称 | 中国东方航空股份有限公司 2012年公司债券（第一期） | 中国东方航空股份有限公司 2016年公司债券（第一期） | |
|--------|---|---|-------------|
| 简称 | 12东航01 | 16东航01 | 16东航02 |
| 代码 | 122241 | 136789 | 136790 |
| 发行日 | 2013年3月18日 | 2016年10月24日 | 2016年10月24日 |
| 到期日 | 2023年3月17日 | 2026年10月24日，若本期债券的投资人行使回售选择权，则本期债券回售部分债券的到期日为2021年10月24日。 | 2026年10月24日 |
| 债券余额 | 人民币48亿元 | 人民币15亿元 | 人民币15亿元 |
| 年利率 | 5.05% | 3.03% | 3.30% |
| 还本付息方式 | 采用单利按年计息，不计复利。每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付。债券于每年的付息日向投资者支付的利息金额为投资者截至利息登记日收市时所持有的债券票面总额与对应的票面年利率的乘积；于兑付 | | |

日向投资者支付的本息金额为投资者截至兑付登记日收市时所持有的债券最后一期利息及所持有的债券票面总额的本金。

交易场所 上海证券交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

2017年3月20日,公司支付了“12东航01”自2016年3月18日至2017年3月17日期间的利息。2017年10月24日,公司支付了“16东航01”和“16东航02”)自2016年10月24日至2017年10月23日期间的利息。2018年3月19日,公司支付了“12东航01”自2017年3月18日至2018年3月17日期间的利息。

详情请参见公司2017年3月11日和10月16日、2018年3月10日在《中国证券报》、《上海证券报》、《证券日报》及上海证券交易所网站披露的公告。

5.3 公司债券评级情况

公司委托信用评级机构大公国际资信评估有限公司(以下简称“大公国际”)对中国东方航空股份有限公司2012年公司债券(第一期)和2016年公司债券(第一期)进行了跟踪信用评级。大公国际在对公司经营状况进行综合分析评估的基础上,出具了《中国东方航空股份有限公司主体与相关债项2017年度跟踪评级报告》,维持公司主体信用等级为AAA,评级展望为稳定,维持“12东航01”、“16东航01”和“16东航02”债券信用等级为AAA。

5.4 公司近2年的主要会计数据和财务指标

单位:人民币百万元

| 主要指标 | 2017年 | 2016年 | 本期比上年同期增减(%) |
|-------------|--------|--------|--------------|
| 资产负债率 | 75.15% | 76.15% | 降低1.00个百分点 |
| EBITDA全部债务比 | 6.64 | 7.35 | -9.66 |
| 利息保障倍数 | 3.17 | 2.68 | 18.28 |

三、经营情况讨论与分析

经营情况讨论与分析

(一) 运营数据摘要

截至十二月三十一日止

| | 二零一七年 | 二零一六年 | 变动幅度 |
|----------------|------------|------------|-------|
| 客运数据 | | | |
| 可用座公里(ASK)(百万) | 225,996.28 | 206,249.27 | 9.57% |
| —国内航线 | 141,067.10 | 129,459.68 | 8.97% |

| | | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| —国际航线 | 78,980.87 | 71,177.37 | 10.96% |
| —地区航线 | 5,948.32 | 5,612.22 | 5.99% |
| 客运人公里 (RPK) (百万) | 183,181.98 | 167,529.20 | 9.34% |
| —国内航线 | 117,033.08 | 106,361.13 | 10.03% |
| —国际航线 | 61,390.58 | 56,821.42 | 8.04% |
| —地区航线 | 4,758.33 | 4,346.64 | 9.47% |
| 载运旅客人次 (千) | 110,811.40 | 101,741.64 | 8.91% |
| —国内航线 | 92,621.36 | 84,201.92 | 10.00% |
| —国际航线 | 14,676.05 | 14,323.71 | 2.46% |
| —地区航线 | 3,513.99 | 3,216.02 | 9.27% |
| 客座率 (%) | 81.06 | 81.23 | -0.17pts |
| —国内航线 | 82.96 | 82.16 | 0.80pts |
| —国际航线 | 77.73 | 79.83 | -2.10pts |
| —地区航线 | 79.99 | 77.45 | 2.54pts |
| 客运人公里收益 (人民币元) | 0.517 | 0.515 | 0.39% |
| (含燃油附加费) ^{註1} | | | |
| —国内航线 | 0.538 | 0.532 | 1.13% |
| —国际航线 | 0.462 | 0.469 | -1.49% |
| —地区航线 | 0.714 | 0.712 | 0.28% |
| 客运人公里收益 (人民币元) | 0.481 | 0.480 | 0.21% |
| (不含燃油附加费) ^{註1} | | | |
| —国内航线 | 0.538 | 0.532 | 1.13% |
| —国际航线 | 0.362 | 0.371 | -2.43% |
| —地区航线 | 0.646 | 0.638 | 1.25% |

截至十二月三十日止

| | 二零一七年 | 二零一六年 (可比口径) ^{註2} | 变动幅度 | 二零一六年 (不可比口径) ^{註2} |
|----------------------------|-----------------|-------------------------------|--------------|--------------------------------|
| 货运数据 | | | | |
| 可用货邮吨公里 (AFTK) (百万) | 7,057.28 | 6,535.18 | 7.99% | 9,439.85 |
| —国内航线 | 2,277.61 | 2,163.17 | 5.29% | 2,220.52 |
| —国际航线 | 4,592.09 | 4,224.47 | 8.70% | 6,949.25 |
| —地区航线 | 187.57 | 147.54 | 27.13% | 270.08 |
| 货邮载运吨公里 (RFTK) (百万) | 2,663.01 | 2,495.43 | 6.72% | 4,875.20 |
| —国内航线 | 895.56 | 927.40 | -3.43% | 963.57 |
| —国际航线 | 1,722.73 | 1,530.17 | 12.58% | 3,786.02 |
| —地区航线 | 44.73 | 37.86 | 18.15% | 125.61 |
| 货邮载运量 (百万公斤) | 933.33 | 929.26 | 0.44% | 1,395.01 |
| —国内航线 | 647.86 | 668.64 | -3.11% | 707.17 |
| —国际航线 | 247.91 | 228.59 | 8.45% | 584.79 |
| —地区航线 | 37.56 | 32.03 | 17.27% | 103.04 |

| | | | | |
|--|-----------|-----------|----------|-----------|
| 货邮吨公里收益（人民币元） （含燃油附加费） ^{注1} | 1.363 | | | 1.244 |
| —国内航线 | 1.100 | | | 1.062 |
| —国际航线 | 1.442 | | | 1.233 |
| —地区航线 | 3.577 | 不适用 | 不适用 | 2.977 |
| 货邮吨公里收益（人民币元） （不含燃油附加费） ^{注1} | 1.294 | | | 1.167 |
| —国内航线 | 1.012 | | | 0.983 |
| —国际航线 | 1.387 | | | 1.158 |
| —地区航线 | 3.398 | | | 2.850 |
| 综合数据 | | | | |
| 可用吨公里（ATK）（百万） | 27,396.94 | 25,097.62 | 9.16% | 28,002.28 |
| —国内航线 | 14,973.65 | 13,814.54 | 8.39% | 13,871.89 |
| —国际航线 | 11,700.37 | 10,630.43 | 10.06% | 13,355.21 |
| —地区航线 | 722.92 | 652.64 | 10.77% | 775.18 |
| 收入吨公里（RTK）（百万） | 18,856.10 | 17,333.11 | 8.79% | 19,712.88 |
| —国内航线 | 11,251.85 | 10,362.29 | 8.58% | 10,398.46 |
| —国际航线 | 7,139.59 | 6,548.92 | 9.02% | 8,804.77 |
| —地区航线 | 464.66 | 421.89 | 10.14% | 509.65 |
| 综合载运率（%） | 68.83 | 69.06 | -0.23pts | 70.40 |
| —国内航线 | 75.14 | 75.01 | 0.13pts | 74.96 |
| —国际航线 | 61.02 | 61.61 | -0.59pts | 65.93 |
| —地区航线 | 64.28 | 64.64 | -0.36pts | 65.75 |
| 收入吨公里收益（人民币元） （含燃油附加费） ^{注1} | 5.214 | | | 4.687 |
| —国内航线 | 5.679 | | | 5.541 |
| —国际航线 | 4.322 | | | 3.556 |
| —地区航线 | 7.659 | 不适用 | 不适用 | 6.809 |
| 收入吨公里收益（人民币元） （不含燃油附加费） ^{注1} | 4.860 | | | 4.370 |
| —国内航线 | 5.672 | | | 5.534 |
| —国际航线 | 3.445 | | | 2.893 |
| —地区航线 | 6.941 | | | 6.141 |

注：

- 1.在计算单位收益指标时相应的收入包含合作航线收入；
- 2.可比口径下，2016年运营数据不包含2016年2月至12月全货机货运数据；
不可比口径下，2016年运营数据包含2016年全年全货机货运数据。

（二） 机队结构

近年来，公司持续优化机队结构。2017 年，公司围绕主力机型共引进飞机合计 73 架，退出飞机合计 18 架。随着 B737-8MAX 飞机的引进和 B767 飞机的陆续退出，公司机队机龄结构始终保持年轻化。

截至 2017 年 12 月 31 日，公司共运营 637 架飞机，其中客机 627 架，托管公务机 10 架。因公司于 2017 年 2 月 8 日完成向东航产投转让东航物流 100% 股权，公司机队不再包含中货航运营的 9 架货机。

截至 2017 年 12 月 31 日机队情况

单位：架

| 序号 | 机型 | 自行保有 | 融资租赁 | 经营租赁 | 小计 | 平均机龄（年） |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 | B777-300ER | 9 | 11 | 0 | 20 | 1.9 |
| 2 | A330-300 | 1 | 17 | 7 | 25 | 6.9 |
| 3 | A330-200 | 15 | 15 | 3 | 33 | 5.3 |
| 4 | B767 | 4 | 0 | 0 | 4 | 19.5 |
| 宽体客机合计 | | 29 | 43 | 10 | 82 | 5.6 |
| 5 | A321 | 38 | 39 | 0 | 77 | 4.4 |
| 6 | A320 | 79 | 52 | 48 | 179 | 7.1 |
| 7 | A319 | 13 | 20 | 2 | 35 | 4.7 |
| 8 | B737-800 | 46 | 62 | 84 | 192 | 3.9 |
| 9 | B737-700 | 42 | 13 | 1 | 56 | 8.6 |
| 10 | B737-8MAX | 0 | 6 | 0 | 6 | 0.1 |
| 窄体客机合计 | | 218 | 192 | 135 | 545 | 5.5 |
| 客机合计 | | 247 | 235 | 145 | 627 | 5.5 |
| 托管公务机总数 | | | | | 10 | |
| 飞机总数 | | | | | 637 | |

（三）经营情况讨论与分析

2017 年，全球经济稳步复苏，发达经济体、主要新兴经济体和发展中国家经济呈现同步增长态势。中国经济稳中向好、好于预期，经济结构不断优化，服务业贡献不断提高。受益于全球经济复苏，全球航空业旅客出行需求持续增长，中国民航继续保持了两位数的较快增长，也面临着市场竞争加剧、高铁冲击增大、航油价格上涨、运力增投受限等诸多挑战。

公司管理层和广大员工凝心聚力，锐意进取，积极推动生产经营、改革转型等各项工作有序开展。公司高度重视并全面加强企业党建工作，在确保安全运营的前提下，加强市场营销，提升服务品质，积极开展对外合作，加快业务转型步伐，各项工作取得新的进展，实现了良好的经营业绩，综合竞争实力进一步增强。

2017 年，公司全年完成运输总周转量 188.56 亿吨公里，同口径（指 2016 年数据系剔除了 2 至 12 月东航物流后的同口径数据，下同）同比增长 8.79%，运输旅客 1.11 亿人次，

同比增长 8.91%。实现营业收入人民币 1,017.21 亿元，同比增长 3.21%。营业成本人民币 902.85 亿元，同比增加 9.32%，其中航油成本同比增加人民币 55.05 亿元。归属于母公司股东的净利润为人民币 63.52 亿元，同比增长 40.91%。

→ 安全运营

公司高度重视并持续确保安全运营。通过制订安全管理责任清单加强过程管理，强化安全管理责任的落实。开展安全管理体系效能评估，提高了对重大运行风险的识别和管控能力。完善应急手册和流程，提高了应急事件的处置能力。全面开展安全检查，针对重要的易发风险点采取专项防范措施，加强风险管控。利用信息技术手段快速传递安全信息和风险提示，加强科技在安全管理中的应用。建设空防情报信息系统，推进空保一体化运行，确保了空防安全。

2017 年，公司共安全飞行 207.3 万小时，同口径同比增长 8.02%，起降 87.97 万架次，同比增长 6.97%。

→ 市场营销

面对日益激烈的行业竞争、国际地缘政治不稳定因素、高铁网络化扩张与提速等挑战，公司灵活调整运力投放，加强收益运价管理，持续提升直销能力，稳步拓展客户资源。

围绕枢纽网络战略，持续推进上海、昆明和西安枢纽建设，提升枢纽网络价值。积极争取关键市场资源，优化航班编排，创造更丰富的中转联程机会。加强北京新枢纽航线网络规划研究，积极推进北京新机场东航基地项目建设。根据欧美澳市场特点，季节性优化调整运力投放，近年来新开北京-杭州-悉尼、昆明-悉尼以及西安-武汉-悉尼航线；根据韩国市场需求的变化，及时采取调减运力、改小航班机型等措施加以应对；服务国家“一带一路”倡议，新开上海-雅加达、上海-宿务、西安-布拉格、深圳-甲米等航线。截至 2017 年末，通过与天合联盟伙伴航线网络对接，公司航线网络通达 177 个国家的 1,074 个目的地。

“提直降代”成效显著，增值业务进步明显，收益管理不断提升。有效拓展直销渠道，线下激活“机票集市”活动，线上加强官网和移动客户端等销售渠道，持续提升直销能力，直销收入同比大幅提升 34.3%，收入占比达到 51.2%，同比增长 11 个百分点，代理手续费支出同比下降 15.4%。着力发展各类转型产品和增值产品，积极推进产品升级和销售转型。通过继续拓展多式联运产品，完善“优选座位”和“升舱产品”，丰富套票产品和积分兑换产品，收入实现大幅增长，同比增长 53%。升级收益管理和运价管理系统，为持续提升收益管理提供先进的管理工具。正式上线 OD 收益管理系统，推进收益管控模式的转型；开发智能定价策略系统，进一步提高运价管理的准确性和高效性，实现运价管理的智能化。

重视常旅客的服务和体验，积极维护和发展常旅客会员、集团客户资源。截至 2017 年末，公司“东方万里行”常旅客会员人数已达到 3,336 万人，同比增长 14.3%。积极推广会员日、818 大促等营销活动方案，扩大非航积分兑换渠道和产品，提高客户对公司忠诚度，常旅客会员二次乘机比 31.71%，同比增长 1.37 个百分点。同时，重视并强化与境外 TMC（商旅管理公司）、OTA（在线服务商）代理、大客户等渠道合作，TMC 销售收入同比增长 38.92%。积极开拓高端客户资源并悉心维护，两方集团客户收入同比增长 25.07%，两方

集团客户增至 4,027 家，同比增长 27.1%。

→ 对外合作

全面加强并升级与天合联盟成员的合作，进一步深化合作水平。2017 年，控股股东东航集团战略入股法荷航，公司也全面升级与法荷航业务合作，在天合联盟内，东航、达美、法荷航结成全球战略合作伙伴关系，公司的国际品牌及影响力进一步提升。深化与达美的全面合作，扩大代号共享航线网络；深化营销合作，合力拓展渠道及市场；提升旅客中转服务体验，缩短转机等待时间，降低中转行李错失率；推进“双百计划”（公司和达美在中国市场和美国市场，分别联合签署一百家集团客户），共同开发优质客户；双方加强沟通，积极开展营销、信息化、运营等领域的培训交流。加强与法荷航的业务合作，进一步扩大与法荷航代号共享航线范围，完善旅客服务信息系统对接，缩短中转时间，提升联程值机成功率，优化退改签规则，有效提升客户体验。依托天合联盟平台，公司新增与西班牙欧罗巴航空（Air Europa, IATA 二字代码 UX）、捷克航空（CSA Czech Airlines, IATA 二字代码 OK）的代号共享合作。

重视并持续加强与非天合联盟成员航空公司合作，与澳航在推进联营、互售、常旅客积分累积和兑换等方面开展深度合作；新增与印度捷特航空（Jet Airways, IATA 二字代码 9W）、毛里求斯航空（Air Mauritius, IATA 二字代码 MK）实现代号共享；与西捷航空（WestJet, IATA 二字代码 WS）商谈开展常旅客双边合作。截至 2017 年末，公司已与 28 家公司在 723 个航点 1,028 条航线上开展代号共享合作。2017 年，公司与外航合作收入达人民币 75.58 亿元，同比增长 22.4%。

积极拓展与全球旅游行业知名名牌的合作，与携程展开多维度的营销合作；深化与上海迪士尼合作，实现迪士尼产品官网、APP 等多渠道销售，开展联合营销活动。

→ 客户服务

坚持真情服务，提升品牌形象。公司秉持“以客为尊，倾心服务”的理念，以客户需求为导向，持续提升服务软硬件，改善客户全流程的服务体验。强化服务管控，完善服务标准和业务流程；完善常旅客会员的服务标准，推行集团客户全流程增值服务，提升高价值客户的服务体验。优化数字化体验，提高手机、网上及海外自助值机率，国内自助值机率达到 71.19%，同比提升 8.38 个百分点，国际自助值机率 22.70%，同比提升 6 个百分点；开通“座位预留”等线上特殊服务，推出“服务机器人”等创新服务模式。优化空地服务体验，从航线服务特色、机供品品位和机上餐食品质等维度提升服务水平，“东航那碗面”和“空中一碗饭”成为特色餐食品牌。启用北京机场自营贵宾室和 T2 天合联盟贵宾室、虹桥机场 T1 航站楼贵宾厅及虹桥机场 F 岛高端值机区，提升旅客值机和候机体验。

→ 改革转型

专注客运业务的经营和发展，推动公司改革转型。不断优化电子商务平台功能，提升中联航低成本航空运营水平，深化保障性业务市场化改革，不断提升改革转型对生产经营的促进作用。

电子商务方面，公司加快空中互联平台建设，拥有国内规模最大的空中 WIFI 机队，在国内率先全面推行机上便携式电子设备的使用。截至 2017 年末，公司 74 架宽体客机全部实现空中互联服务，覆盖欧美澳及国内重点商务航线，“空中开机”提升了旅客的乘机体验。升级完善 11 个海外网站，更新 APP 移动客户端版本 12 次。移动端上线地面点餐等新型服务产品，提升客户服务体验。加强积分商城运营，推出逾重行李兑换等多样化积分兑换产品。持续拓展非航积分销售收入，非航积分销售收入同比增长 149%。

低成本航空方面，中联航转型成效显著。2017 年，中联航实现净利润同比增长 72.86%。中联航完善官网和移动端功能及设置，开展自媒体品牌营销，进一步拓宽直销渠道，直销收入占比达 74.67%；积极拓展途家民宿、车辆接机、保险销售等增值服务，增加非航业务收入，非航收入同比增长 23.11%。

保障性业务市场化改革及机构改革方面，进一步深化将保障性资产转变为经营性资产，开拓第三方市场。公司附属公司东航技术明确了“专业化、产业化、市场化、国际化”的发展目标，持续加强与外航的合作，新增了新加坡酷航、UPS 等 7 家客户，正在从成本中心转变成新的利润增长点。地面服务部发挥内部市场化机制的活力，工时投放率、利用率、产出率等劳动生产率指标进一步提升。积极稳妥推进营销服务系统改革，以客户为中心重组营销服务职能，成立商务委员会、销售委员会和客户委员会，探索商务、营销及客户服务管控新模式。

→ 党建工作和企业文化

高度重视党建工作，全面从严治党深入推进；重视企业文化建设，“幸福东航、共建共享”的理念深入人心。公司深入学习宣传贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 十九大精神，深入推进党建工作常态化、制度化，严格落实全面从严治党要求，不断加强政治建设和党风廉政建设，同时围绕“世界一流、幸福东航”的发展愿景，推进企业文化建设，创建和谐的劳动关系，提升员工对公司的认同感和忠诚度，为公司安全运行、客户服务、市场营销、改革发展等各方面工作的顺利开展和持续进步提供坚强助力，营造良好氛围。

→ 社会责任和荣誉奖项

坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，积极履行经济、社会和环境责任。坚持绿色发展理念，倡导绿色飞行，全面实现驾驶舱无纸化，二氧化碳排放量年均减少 40 万吨以上，荣获世界环保大会“国际碳金奖——社会公民奖”。坚持共享发展理念，努力做到精准扶贫、精准脱贫，持续定点扶贫云南双江、沧源，公司被评为“中央企业扶贫开发工作先进单位”，被世界公益慈善论坛评为“精准扶贫典范企业”。圆满完成紧急转移受困多米尼克、滞留巴厘岛中国公民运送任务，赢得社会赞誉。“爱在东航”大型公益活动持续向社会传递正能量，共组织各类活动项目 836 个，参与员工 59,069 人次，提供服务 170,906 小时，关爱人数 65,733 人。

截至 2017 年末，公司连续 6 年荣获“中国证券金紫荆奖”，被全球最大品牌传播集团 WPP (Wire & Plastic Products Group) 评为“最具价值中国品牌”前 30 强，连续 2 年入选英国著名品牌评级机构 Brand Finance “全球最具价值品牌 500 强”。东航选手代表中国参加世界

技能大赛取得优异成绩，在中国民航首届机务维修职业技能大赛实现“大满贯”，充分彰显了东航工匠精神。

报告期内主要经营情况

(一) 主营业务分析

1. 利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位：人民币百万元

| 科目 | 本期数 | 上年同期数 | 变动比例 (%) |
|---------------|---------|---------|-----------|
| 营业收入 | 101,721 | 98,560 | 3.21 |
| 营业成本 | 90,285 | 82,587 | 9.32 |
| 税金及附加 | 263 | 237 | 10.97 |
| 销售费用 | 5,753 | 5,693 | 1.05 |
| 管理费用 | 3,143 | 3,019 | 4.11 |
| 财务费用 | 1,261 | 6,393 | -80.28 |
| 资产减值损失 | 491 | 29 | 1593.10 |
| 公允价值变动收益 | -311 | 2 | -15650.00 |
| 投资收益 | 2,054 | 322 | 537.89 |
| 资产处置收益 | 37 | 112 | -66.96 |
| 其他收益 | 4,941 | - | |
| 营业利润 | 7,246 | 1,038 | 598.07 |
| 营业外收入 | 1,419 | 5,550 | -74.43 |
| 营业外支出 | 45 | 81 | -44.44 |
| 利润总额 | 8,620 | 6,507 | 32.47 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 19,572 | 24,893 | -21.38 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -21,312 | -37,180 | -42.68 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | 4,708 | 4,634 | 1.60 |

2. 收入和成本分析

(1) 主营业务分行业情况

单位：人民币百万元

| 分行业 | 营业收入 | 营业收入比上年增减 (%) | 营业成本 | 营业成本比上年增减 (%) | 毛利率 (%) | 毛利率比上年增减 |
|--------|---------|---------------|--------|---------------|---------|----------|
| 航空运输业务 | 96,753 | 6.25 | 86,384 | 12.88 | 10.72 | -5.24pts |
| 其他业务 | 4,968 | -33.72 | 3,901 | -35.63 | 21.48 | 2.32pts |
| 合计 | 101,721 | 3.21 | 90,285 | 9.32 | 11.24 | -4.97pts |

| 航空运输业务收入分类 (百万元) | | | | | | |
|------------------|--------|--------------------|------------|--------------------|--------------|----------------------|
| 客运业务收入 | | 客运业务收入 同比增减 (%) | 货邮业务 收入 | 货邮业务收入 同比增减 (%) | 其他相关 业务收入 | 其他相关业务收 入同比增减 (%) |
| 国内 | 59,968 | 11.15 | 3,621 | -39.12 | 2,320 | 24.53 |
| 国际 | 27,470 | 4.76 | | | | |
| 地区 | 3,374 | 9.58 | | | | |
| 合计 | 96,753 | | | | | |

公司航空运输业务收入包括客运收入、货邮运输收入以及其他收入。

2017年，公司客运收入为人民币908.12亿元，同比增长9.08%，占公司航空运输收入的93.86%；旅客运输周转量为183,181.98百万客公里，同比增长9.34%。

其中：国内航线旅客运输周转量为117,033.08百万客公里，同比增长10.03%；收入为人民币599.68亿元，同比增长11.15%，占客运收入的66.03%；

国际航线旅客运输周转量为61,390.58百万客公里，同比增长8.04%；收入为人民币274.70亿元，同比增长4.76%，占客运收入的30.25%；

地区航线旅客运输周转量为4,758.33百万客公里，同比增长9.47%；收入为人民币33.74亿元，同比增长9.65%，占客运收入的3.72%。

2017年，公司货邮运输收入为人民币36.21亿元，同比减少39.12%，占公司航空运输收入的3.74%。货邮载运周转量为2,663.01百万吨公里，同比减少45.38%。

2017年，公司其他收入为23.20亿元，同比增长24.53%，占公司航空运输收入的2.40%。

(2) 航空运输业务收入分地区情况

单位：人民币百万元

| 主营业务分地区情况 | | |
|-----------|--------|---------------|
| 地区 | 营业收入 | 营业收入比上年增减 (%) |
| 国内 | 62,744 | 11.93 |
| 国际 | 30,432 | -3.37 |
| 港澳台地区 | 3,577 | 1.73 |
| 合计 | 96,753 | 6.25 |

(3) 其他业务收入

单位：人民币百万元

| 业务分类 | 其他业务收入 | 比上年增减 (%) |
|------|--------|-----------|
|------|--------|-----------|

| | 2017年 | 2016年 | |
|------|-------|-------|--------|
| 地面服务 | 1,323 | 2,850 | -53.58 |
| 旅游服务 | 2,322 | 3,113 | -25.41 |
| 其他 | 1,323 | 1,533 | -13.70 |
| 合计 | 4,968 | 7,496 | -33.72 |

其他业务收入较 2016 年减少 33.72%，地面服务收入较 2016 年减少 53.58%，主要是由于 2017 年转让东航物流股权后，导致相关收入减少。

(4) 说明

因公司于 2017 年 2 月完成向东航产投转让东航物流 100% 股权，公司 2017 年营业收入、航空运输收入、货邮运输收入及其他业务收入均不包含自 2017 年 2 月起东航物流及中货航等东航物流下属控股子公司之对应数据。

(5) 成本分析表

单位：人民币百万元

| 项目名称 | 本期金额 | 本期占总成本比例 (%) | 上年同期金额 | 上年同期占总成本比例 (%) | 本期金额较上年同期变动比例 (%) |
|-----------------|--------|--------------|--------|----------------|-------------------|
| 飞机燃料 | 25,131 | 27.84 | 19,626 | 23.76 | 28.05 |
| 机场起降费 | 13,254 | 14.68 | 12,279 | 14.87 | 7.94 |
| 餐食及供应品 | 3,090 | 3.42 | 2,862 | 3.46 | 7.97 |
| 空勤、机务和地服人员工资及津贴 | 8,869 | 9.82 | 8,623 | 10.44 | 2.85 |
| 飞发及高周件折旧 | 12,446 | 13.79 | 11,114 | 13.46 | 11.98 |
| 飞发修理 | 5,346 | 5.92 | 4,960 | 6.01 | 7.78 |
| 经营性租赁费 | 4,318 | 4.78 | 4,779 | 5.79 | -9.65 |
| 社会保险 | 2,809 | 3.11 | 2,445 | 2.96 | 14.89 |
| 其他营运成本 | 11,121 | 12.32 | 9,839 | 11.91 | 13.03 |
| 其他业务支出 | 3,901 | 4.32 | 6,060 | 7.34 | -35.63 |
| 营业成本合计 | 90,285 | 100 | 82,587 | 100.00 | 9.32 |

2017 年，受公司运营规模进一步扩大，旅客周转量和旅客载运人次增长影响，公司起降费、餐食及供应品费用、飞发及高周件折旧等多项成本同比增加。

航油成本是公司最大的运营成本。2017 年，公司飞机燃油成本为人民币 251.31 亿元，同比增长 28.05%，主要是由于公司加油量同比增长 4.50%，增加航油成本人民币 8.83 亿元；平均油价同比提高 22.53%，增加航油成本 46.22 亿元。

机场起降费增长，主要是由于公司飞机起降架次增加，加密欧美澳等多条国际远程航线，

造成国际起降费用增加，以及受国内机场收费标准调整影响(民航 2017 年 18 号文)，造成国内起降费用增加。

餐食及供应品支出增长，主要是由于承运旅客人数增加所致。

空勤、机务和地服人员工资及津贴增加和社会保险的增长，主要是由于空勤、机务人数增加、飞行小时数增加以及飞行小时费标准提高综合影响所致。

飞发及高周件折旧增长，主要是由于公司 2017 年自购及融资租赁净增了飞机 45 架，飞机及发动机数量增加导致固定资产原值增加，折旧相应增加。

飞发修理费用增长，主要是由于 2017 年公司净增宽体机 9 架、窄体机 46 架，导致飞机及发动机修理费用增加。

经营性租赁费减少，主要是由于东航物流股权转让后减少了 7 架经营性租赁货机所致。

其他业务支出减少，主要是由于公司转让东航物流 100% 股权，2016 年数据中包括东航物流 1-12 月的其他业务支出数据，2017 年数据仅包括 1 月东航物流其他业务支出数据。其他业务支出同口径同比减少 12.44%，主要是公司旅游业务支出减少所致。

(6) 主要销售客户及主要供应商情况

| 主要销售客户 | 金额 (百万元) | 占营业收入比例 (%) |
|-----------|---------------|--------------|
| 销售客户 1 | 6,906 | 6.79 |
| 销售客户 2 | 6,095 | 5.99 |
| 销售客户 3 | 4,426 | 4.35 |
| 销售客户 4 | 3,535 | 3.47 |
| 销售客户 5 | 2,337 | 2.30 |
| 合计 | 23,299 | 22.90 |

| 主要供应商 | 金额(百万元) | 占营业成本比例(%) |
|-----------|---------------|--------------|
| 航油供应商 1 | 8,256 | 9.14 |
| 航油供应商 2 | 4,887 | 5.41 |
| 修理供应商 3 | 1,273 | 1.41 |
| 航油供应商 4 | 660 | 0.73 |
| 航油供应商 5 | 530 | 0.59 |
| 合计 | 15,606 | 17.28 |

前五名销售客户中无关联方；前五名主要供应商无关联方。

3. 税金及附加

2017 年，公司税金及附加为人民币 2.63 亿元，同比增长 10.97%，主要是由于根据《财

政部关于印发<增值税会计处理规定>的通知》（财会〔2016〕22号），将原来计入管理费用中的相关税金调整至税金及附加科目核算所致。

4. 费用

2017年，公司销售费用为人民币57.53亿元，同比增长1.05%，而公司营业收入同比增长3.21%，销售费用增幅较营业收入增幅较小，主要是由于公司直销比例提高，代理手续费减少所致。

2017年，公司财务费用为人民币12.61亿元，同比减少80.28%，主要是由于2017年公司实现汇兑收益人民币20.01亿元，2016年发生汇兑损失人民币35.43亿元。

5. 投资收益

2017年，公司投资收益为人民币20.54亿元，同比增长537.89%，主要是由于2017年公司向控股股东中国东方航空集团有限公司下属全资子公司东方航空产业投资公司转让公司持有的东方航空物流有限公司100%股权，实现投资收益人民币17.54亿元所致。

6. 其他收益、营业利润、营业外收入

2017年，公司其他收益为人民币49.41亿元；公司营业利润为人民币72.46亿元，同比增长598.07%；公司营业外收入为人民币14.19亿元，同比减少74.43%。2017年5月，财政部修订《企业会计准则第16号——政府补助》，对2017年1月1日以后发生的政府补助采用未来适用法处理，该准则自2017年6月12日开始执行。公司根据修订后的企业会计准则修改财务报表列报，将与日常经营活动有关的政府补助和合作航线收入，从利润表“营业外收入”项目调整至利润表“其他收益”项目列报。

7. 营业外支出

2017年，公司营业外支出为人民币0.45亿元，同比减少44.44%，主要是由于根据《财政部关于修订印发一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2017〕30号），公司将原来计入营业外支出的非流动资产处置收益调整至资产处置收益科目核算所致。

8. 现金流

2017年，公司经营现金净流入为人民币195.72亿元，同比减少21.38%，主要是由于受航油等主要成本项目价格上升影响，以现金方式支付的营业成本增加所致。

投资活动所产生的现金流出净额为人民币213.12亿元，同比减少42.68%，主要是由于2017年支付飞机的预付款项及发动机的款项减少，以及处置东航物流100%股权产生投资收

益的综合影响。

筹资活动流入现金净额为人民币 47.08 亿元，同比增加 1.60%，主要是由于 2017 年债权筹资还款规模较上期减少所致。

（二）资产、负债情况分析

1. 资产负债主要情况分析表

单位：人民币百万元

| 项目名称 | 本期期末数 | 本期期末数 占总资产/ 总负债的比例 (%) | 上期期末 数 | 上期期末数 占总资产/ 总负债的比例 (%) | 本期期末金 额较上期期 末变动比例 (%) |
|-------------|---------|---------------------------------|-----------|---------------------------------|--------------------------------|
| 货币资金 | 4,656 | 2.05% | 1,738 | 0.83% | 167.89 |
| 套期工具 | 0 | 0.00% | 11 | 0.01% | - |
| 应收票据 | 0 | 0.00% | 30 | 0.01% | - |
| 应收账款 | 2,124 | 0.93% | 2,630 | 1.25% | -19.24 |
| 其他应收款 | 4,674 | 2.05% | 4,213 | 2.01% | 10.94 |
| 预付款项 | 580 | 0.25% | 2,762 | 1.31% | -79.00 |
| 应收利息 | 0 | 0.00% | 0 | 0.00% | - |
| 应收股利 | 183 | 0.08% | 73 | 0.03% | 150.68 |
| 存货 | 2,185 | 0.96% | 2,248 | 1.07% | -2.80 |
| 持有待售的非流动资产 | 14 | 0.01% | 0 | 0.00% | |
| 一年内到期的非流动资产 | 76 | 0.03% | 140 | 0.07% | -45.71 |
| 其他流动资产 | 3,801 | 1.67% | 2,043 | 0.97% | 86.05 |
| 可供出售金融资产 | 800 | 0.35% | 645 | 0.31% | 24.03 |
| 套期工具 | 151 | 0.07% | 137 | 0.07% | 10.22 |
| 投资性房地产 | 302 | 0.13% | 321 | 0.15% | -5.92 |
| 长期股权投资 | 2,211 | 0.97% | 2,060 | 0.98% | 7.33 |
| 固定资产 | 163,130 | 71.72% | 150,751 | 71.77% | 8.21 |
| 在建工程 | 28,780 | 12.65% | 25,755 | 12.26% | 11.75 |
| 无形资产 | 2,043 | 0.90% | 2,418 | 1.15% | -15.51 |
| 商誉 | 9,028 | 3.97% | 9,028 | 4.30% | - |
| 长期待摊费用 | 1,543 | 0.68% | 1,879 | 0.89% | -17.88 |

| | | | | | |
|-------------|---------|--------|---------|--------|----------|
| 递延所得税资产 | 122 | 0.05% | 79 | 0.04% | 54.43 |
| 其他非流动资产 | 1,061 | 0.47% | 1,090 | 0.52% | -2.66 |
| 资产合计 | 227,464 | 100 | 210,051 | 100 | 8.29 |
| 短期借款 | 24,959 | 14.61% | 9,983 | 6.24% | 150.02 |
| 套期工具 | 324 | 0.19% | 11 | 0.01% | 2,845.45 |
| 应付票据 | 1,173 | 0.69% | 1,120 | 0.70% | 4.73 |
| 应付账款 | 11,036 | 6.46% | 10,811 | 6.76% | 2.08 |
| 预收款项 | 1,342 | 0.79% | 966 | 0.60% | 38.92 |
| 票证结算 | 7,043 | 4.12% | 7,677 | 4.80% | -8.26 |
| 应付职工薪酬 | 3,034 | 1.77% | 4,025 | 2.52% | -24.62 |
| 应交税费 | 2,076 | 1.21% | 1,810 | 1.13% | 14.70 |
| 应付利息 | 1,084 | 0.63% | 932 | 0.58% | 16.31 |
| 其他应付款 | 2,855 | 1.67% | 3,455 | 2.16% | -17.37 |
| 持有待售负债 | 8 | 0.00% | 0 | 0.00% | |
| 一年内到期的非流动负债 | 15,391 | 9.01% | 10,289 | 6.43% | 49.59 |
| 其他流动负债 | 10,000 | 5.85% | 17,000 | 10.63% | -41.18 |
| 长期借款 | 4,924 | 2.88% | 10,604 | 6.63% | -53.56 |
| 套期工具 | 1 | 0.00% | 47 | 0.03% | -97.87 |
| 应付债券 | 19,787 | 11.58% | 17,286 | 10.81% | 14.47 |
| 长期应付款 | 60,746 | 35.55% | 58,514 | 36.58% | 3.81 |
| 长期应付职工薪酬 | 2,800 | 1.64% | 3,085 | 1.93% | -9.24 |
| 专项应付款 | 83 | 0.05% | 86 | 0.05% | -3.49 |
| 递延所得税负债 | 18 | 0.01% | 86 | 0.05% | -79.07 |
| 其他非流动负债 | 2,262 | 1.32% | 2,168 | 1.36% | 4.34 |
| 负债合计 | 170,946 | 100% | 159,955 | 100% | 6.87 |

2.科目变动幅度分析

截至 2017 年末，货币资金为人民币 46.56 亿元，较 2016 年末增长 167.89%，主要是由于提高流动性水平，降低财务风险，期末增加现金及现金等价物所致。

截至 2017 年末，预付款项为人民币 5.80 亿元，较 2016 年末减少 79%，主要是由于公司预付采购生产所需物资款减少所致。

截至 2017 年末，应收股利为人民币 1.83 亿元，较 2016 年末增长 150.68%，主要是由于应收联营公司股利增加所致。

截至 2017 年末，一年内到期的非流动资产为人民币 0.76 亿元，较 2016 年末减少 45.71%，主要是由于经营性租赁飞机退租，租赁保证金相应减少所致。

截至 2017 年末，其他流动资产为人民币 38.01 亿元，较 2016 年末增长 86.05%，主要是由于公司增值税留抵税额增加所致。

截至 2017 年末，短期借款为人民币 249.59 亿元，较 2016 年末增长 150.02%，主要是由于公司调整债务结构，通过增加短期借款筹资同时偿还长期借款所致。

截至 2017 年末，其他流动负债为人民币 100.00 亿元，较 2016 年末减少 41.18%，主要是由于本期归还了发行的超短期融资券所致。

截至 2017 年末，一年内到期的非流动负债为人民币 153.91 亿元，较 2016 年末增长 49.59%，长期借款为人民币 49.24 亿元，较 2016 年末减少 53.56%，主要是由于公司调整债务结构，提前偿还部分长期借款，剩余长期借款中较大部分将于一年内到期。

截至 2017 年末，盈余公积为人民币 5.40 亿元，较 2016 年末增长 64.63%，主要是由于 2017 年实现盈利，计提盈余公积所致。

截至 2017 年末，未分配利润为人民币 138.79 亿元，较 2016 年末增长 64.29%，主要是由于 2017 年实现盈利，经营积累增加所致。

3. 资产结构分析

截至 2017 年 12 月 31 日，公司资产总额为人民币 2,274.64 亿元，较 2016 年末增长 8.29%；资产负债率为 75.15%，较 2016 年末降低 1.00 个百分点。

其中，流动资产总额为人民币 182.93 亿元，占资产总额 8.04%，较 2016 年末增长 15.14%，非流动资产为人民币 2,091.71 亿元，占总资产 91.96%，较 2016 年末增长 7.73%。

4. 负债结构分析

截至 2017 年 12 月 31 日，公司负债总额为人民币 1,709.46 亿元，其中流动负债为人民币 803.25 亿元，占负债总额的 46.99%；非流动负债为人民币 906.21 亿元，占负债总额的 53.01%。

流动负债中，带息负债（短期借款、超短期融资券、一年内到期的长期借款以及一年内到期的融资租赁负债）为人民币 483.31 亿元，较 2016 年末增长了 36.96%。

非流动负债中，带息负债（长期借款、应付债券以及融资租赁负债）人民币 823.38 亿元，较 2016 年末减少 0.18%。

2017 年，公司为应对汇率波动，积极调整债务结构，大幅减少美元负债，降低汇率风

险。截至 2017 年 12 月 31 日，公司的带息债务按照币种分类明细如下：

单位：人民币百万元

| 币种 | 折合人民币 | | | | 变幅(%) |
|-----|---------|-------|---------|-------|--------|
| | 2017 年 | | 2016 年 | | |
| | 金额 | 占比(%) | 金额 | 占比(%) | |
| 美元 | 36,809 | 28.17 | 52,866 | 44.89 | -30.37 |
| 人民币 | 83,880 | 64.19 | 57,793 | 49.07 | 45.14 |
| 其他 | 9,980 | 7.64 | 7,114 | 6.04 | 40.29 |
| 合计 | 130,669 | 100 | 117,773 | 100 | 10.95 |

截至 2017 年 12 月 31 日，公司带息负债中的长、短期借款折合人民币 340.14 亿元，较 2016 年 12 月 31 日的人民币 224.46 亿元增长了 51.54%，按照币种分类明细如下：

单位：人民币百万元

| 币种 | 折合人民币 | | |
|-----|--------|--------|--------|
| | 2017 年 | 2016 年 | 变幅(%) |
| 美元 | 7,555 | 7,953 | -5.00 |
| 欧元 | 4,921 | 4,215 | 16.73 |
| 人民币 | 21,538 | 10,278 | 109.56 |
| 合计 | 34,014 | 22,446 | 51.54 |

截至 2017 年 12 月 31 日，公司带息负债中的融资租赁负债折合人民币 668.68 亿元，较 2016 年 12 月 31 日的人民币 610.41 亿元，增长了 9.55%，公司融资租赁负债均为浮动利率，按照币种分类明细如下：

单位：人民币百万元

| 币种 | 折合人民币 | | |
|------|--------|--------|--------|
| | 2017 年 | 2016 年 | 变幅(%) |
| 美元 | 29,254 | 44,913 | -34.87 |
| 新加坡币 | 627 | 739 | -15.16 |
| 日币 | 264 | 326 | -19.02 |
| 港币 | 675 | 840 | -19.64 |
| 人民币 | 36,048 | 14,223 | 153.45 |
| 合计 | 66,868 | 61,041 | 9.55 |

5. 资产抵押及或有负债

截至 2016 年 12 月 31 日，公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为 175.59 亿元，而截至 2017 年 12 月 31 日，公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为 112.07 亿元，较 2016 年 12 月 31 日减少 36.18%。

(三) 航空运输业经营性信息分析

1. 主要经营情况

| 机型 | 旅客运输量(万人) | 客座率(%) | 综合载运率(%) | 日利用率(小时) |
|------------|-----------|--------|----------|----------|
| B777-300ER | 252.46 | 81.30 | 58.42 | 14.12 |
| A330 系列 | 1,019.14 | 79.75 | 56.66 | 11.27 |
| B767 | 104.25 | 85.05 | 64.10 | 7.34 |
| A320 系列 | 5,391.93 | 81.49 | 71.54 | 9.55 |
| B737 系列 | 4,313.36 | 79.86 | 76.41 | 8.83 |

2. 机队情况

截至 2017 年 12 月 31 日, 公司共运营 637 架客机(其中包括托管公务机 10 架), 各机型数据明细如下:

| 机型 | B777-300ER | | | |
|------|------------|------|----------|----------|
| 保有形式 | 飞机数量(期末) | 平均机龄 | 日利用率(小时) | 收入飞行小时数 |
| 自行保有 | 9 | 2.1 | 14.04 | 46124.09 |
| 融资租赁 | 11 | 1.7 | 14.19 | 48075.59 |
| 合计 | 20 | 1.9 | 14.12 | 94199.68 |

| 机型 | B767 | | | |
|------|----------|------|----------|----------|
| 保有形式 | 飞机数量(期末) | 平均机龄 | 日利用率(小时) | 收入飞行小时数 |
| 自行保有 | 4 | 19.5 | 7.34 | 14417.59 |
| 合计 | 4 | 19.5 | 7.34 | 14417.59 |

| 机型 | A330 系列 | | | |
|------|----------|------|----------|------------|
| 保有形式 | 飞机数量(期末) | 平均机龄 | 日利用率(小时) | 收入飞行小时数 |
| 自行保有 | 16 | 4.6 | 13.00 | 75,929.74 |
| 融资租赁 | 32 | 4.9 | 11.68 | 118,344.36 |
| 经营租赁 | 10 | 11.6 | 9.97 | 33,981.08 |
| 合计 | 58 | 6.0 | 11.78 | 228,255.18 |

注: A330 系列飞机包括 A330-200 飞机和 A330-300 飞机

| 机型 | A320 系列 | | | |
|----|---------|--|--|--|
|----|---------|--|--|--|

| 保有形式 | 飞机数量(期末) | 平均机龄 | 日利用率(小时) | 收入飞行小时数 |
|------|----------|------|----------|------------|
| 自行保有 | 130 | 9.0 | 9.44 | 446,261.35 |
| 融资租赁 | 111 | 4.1 | 9.72 | 371,576.37 |
| 经营租赁 | 50 | 3.1 | 10.12 | 157,268.35 |
| 合计 | 291 | 6.1 | 9.65 | 975,106.07 |

注：A320 系列飞机包括 A319 飞机、A320 飞机和 A321 飞机

| 机型 | B737 系列 | | | |
|------|----------|------|----------|-----------|
| 保有形式 | 飞机数量(期末) | 平均机龄 | 日利用率(小时) | 收入飞行小时数 |
| 自行保有 | 88 | 6.8 | 8.61 | 274916.28 |
| 融资租赁 | 81 | 2.8 | 9.42 | 230635.15 |
| 经营租赁 | 85 | 4.7 | 8.88 | 251730.97 |
| 合计 | 254 | 4.8 | 8.93 | 757282.40 |

注：B737 系列飞机包括 B737-700、B737-800、B737-8MAX 飞机

3.主要补贴或奖励收入

单位：人民币百万元

| 项目 | 计入当期损益的补贴 | | 当期收到补贴收入 | | 当期应收补贴收入 | |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 本期 | 上期 | 本期 | 上期 | 本期 | 上期 |
| 航线补贴 | 295 | 400 | 295 | 400 | 295 | 400 |
| 政府专项补贴 | 591 | 630 | 591 | 630 | 591 | 630 |
| 其他 | 171 | 305 | 171 | 305 | 171 | 305 |
| 补贴收入合计 | 1,057 | 1,335 | 1,057 | 1,335 | 1,057 | 1,335 |
| 合作航线收入 | 3,884 | 3,196 | 3,884 | 3,196 | 3,884 | 3,196 |

注：合作航线收入系公司为支持地方经济发展，加强与地方政府合作，根据双方协议约定合作经营的航线，并依据协议所获得的收益。

4.报告期内飞机及相关设备的引进和融资计划：

(1) 报告期内引进飞机及相关设备的资金安排

2017 年，公司通过营运收入、现有银行信贷额度、银行贷款、租赁安排及其他外部融资方式来满足引进飞机及相关设备的需求，通过自购或融资租赁引进飞机 47 架，通过经营性租赁方式引进飞机 26 架。

(2) 未来 3 年飞机及相关设备的资本开支计划和交付计划

根据已签订的飞机及发动机协议，截至 2017 年 12 月 31 日，公司预计未来飞机及发动机的资本开支总额约为人民币 870.30 亿元，其中 2018-2020 年预计资本开支分别为约人民币 283.22 亿元、275.16 亿元、192.73 亿元。

公司资金需求可能因新签署飞机、发动机及其他飞行设备采购合同，原有合同变更以及物价指数变化等因素而变化。

(3) 报告期内飞机的保养政策、费用及折旧成本

2017 年，公司飞发修理费用为人民币 53.46 亿元，飞机及发动机折旧成本为人民币 124.46 亿元。

公司飞机保养政策详情请参见公司财务报表附注“三、重要会计政策和会计估计”之“29.飞机及发动机维修”。

5. 报告期内公司飞行员培养及变动情况：

2017 年，公司新增飞行员共 573 人，其中新增机长 327 人，新增副驾驶 206 人，截至 2017 年末，公司共有飞行员 7,332 人；机长年均飞行 867 小时，副驾驶年均飞行 789 小时。

6. 航线网络

2017 年，公司新开上海浦东至宿务、雅加达、上海浦东经西安至布拉格、深圳至甲米、西安至冲绳、大连至大阪、南京至札幌、西安经武汉至悉尼等航线；取消郑州至曼谷、北京至旭川、北京至济州等航线。截至 2017 年末，通过与天合联盟伙伴航线网络对接，公司航线网络通达 174 个国家的 1,074 个目的地。

2018 年，公司将综合评估宏观经济、地缘政治、市场需求、航权资源及公司发展战略、枢纽建设与航线网络整体布局等因素，通过新开上海浦东至斯德哥尔摩、迪拜，西安至圣彼得堡等航线、加密现有航线以及与天合联盟内外合作伙伴开展代号共享、航线联营等多层次合作，不断拓展和优化公司航线网络。

(四) 投资状况分析

1. 重大股权投资

(1) 证券投资情况

| 证券品种 | 证券代码 | 证券简称 | 最初投资金额 (元) | 持有数量 (股) | 期末账面价值 (元) | 占期末证券总投资比例 (%) | 报告期损益 (元) |
|------|-------|----------|------------|------------|-------------|----------------|-----------|
| 股票 | 00696 | 中国民航信息网络 | 18,503,000 | 29,055,000 | 569,287,604 | 82.20 | - |

| | | | | | | | |
|--------------|--------|------|-------------|-----------|-------------|-------|-----------|
| 股票 | 600000 | 浦发银行 | 122,144,004 | 9,790,691 | 123,264,800 | 17.80 | - |
| 期末持有的其他证券投资 | | | / | / | / | / | / |
| 报告期已出售证券投资损益 | | | / | / | / | / | 3,766,225 |
| 合计 | | | | / | 692,552,404 | 100 | 3,766,225 |

(2) 持有非上市金融企业股权情况

单位：人民币千元

| 所持对象名称 | 最初投资金额 | 持有数量(股) | 占该公司股权比例 | 期末账面值 | 报告期损益 | 报告期所有者权益变动 | 会计核算科目 | 股份来源 |
|--------------|---------|---------|----------|---------|---------|------------|--------|------|
| 东航集团财务有限责任公司 | 486,902 | - | 25% | 632,124 | 140,671 | 155,405 | 长期股权投资 | 投资 |
| 合计 | 486,902 | - | 25% | 632,124 | 140,671 | 155,405 | / | / |

3. 公允价值计量资产、主要资产计量属性变化相关情况说明

单位：人民币千元

| 项目名称 | 期初余额 | 期末余额 | 当期变动 | 对当期利润的影响金额 |
|-----------|--------|----------|----------|------------|
| 利率互换合约 | 89,086 | 137,477 | 48,391 | -63,181 |
| 外汇远期合约 | 72 | -310,880 | -310,952 | -487,451 |
| 合计 | 89,158 | -173,403 | -262,561 | -550,632 |

(1) 利率变动

公司带息债务包括短期带息债务和长期带息债务，其中长期带息债务中大部分为浮动利率债务，上述两部分债务均受现行市场利率波动影响。同时，公司带息债务以美元及人民币债务为主，美元以及人民币利率的变化对公司财务成本的影响较大。公司通过利率互换合约，降低美元债务中浮动利率的风险。

截至 2016 年 12 月 31 日，公司持有的尚未交割的利率互换合约的名义金额约为 16.36 亿美元，截至 2017 年 12 月 31 日为 14.20 亿美元，将于 2018 年至 2025 年间期满。

(2) 汇率波动

截至 2017 年 12 月 31 日，公司外币带息债务总额折合人民币为 467.89 元，其中美元负

债占全部外币带息负债的比例为 78.67%。因此在美元汇率大幅波动情况下，由外币负债折算产生的汇兑损益金额较大，从而会影响公司的盈利状况和发展。公司以外汇套期合约来降低因机票销售外汇收入及需以外汇支付的费用而导致的汇率风险。

截至 2016 年 12 月 31 日，公司持有尚未平仓的外汇套期合约的名义金额为 4.4 亿美元，截至 2017 年 12 月 31 日为 8.29 亿美元，并将于 2018 年期满。

3.重大资产和股权出售

2016 年 11 月 29 日，公司与东航产投签署《东航物流股权转让协议》，向东航产投转让公司持有的东航物流 100% 股权。上述股权转让关联交易已经公司 2017 年第一次临时股东大会审议通过。截至 2017 年 2 月 8 日，公司已将持有的东航物流 100% 股权转让给东航产投，并完成工商变更登记手续。

本次股权转让交易完成后，公司未来将专注从事航空客运业务，深入推进改革转型，提升公司航空客运主业的经营管理能力，努力为股东创造更好的投资回报。

详情请参见公司 2016 年 11 月 30 日在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）以及 2017 年 1 月 18 日和 2 月 11 日在《中国证券报》、《上海证券报》、《证券日报》和上海证券交易所网站刊发的公告。

4.主要子公司、参股公司分析

单位：人民币百万元

| 子公司、参股公司名称 | 营业收入 | 同比增长 (%) | 净利润 | 同比增长 (%) | 总资产 | 净资产 | 资产负债率 (%) |
|------------|--------|----------|-------|----------|--------|-------|-----------|
| 东航江苏 | 8,257 | 13.11% | 577 | 12.92% | 10,437 | 3,782 | 63.76% |
| 东航武汉 | 4,289 | 15.73% | 446 | 3.00% | 7,126 | 3,483 | 51.12% |
| 东航云南 | 8,939 | -5.94% | 695 | -10.21% | 17,401 | 6,648 | 61.80% |
| 上海航空 | 12,461 | 8.93% | 1,204 | 44.19% | 16,695 | 2,344 | 85.96% |
| 中联航 | 5,033 | 18.84% | 809 | 72.86% | 9,006 | 3,238 | 64.05% |
| 上海飞培 | 788 | 17.09% | 339 | 34.52% | 2,044 | 1,155 | 43.49% |
| 东航技术 | 7,246 | 7.56% | 112 | -27.74% | 6,455 | 4,017 | 37.77% |
| 上航国旅 | 2,316 | -18.42% | 27 | -250.00% | 502 | 56 | 88.84% |

(1) 东航江苏

公司下属控股子公司东航江苏成立于 1993 年，注册资本为人民币 20 亿元。2017 年，东航江苏实现营业收入人民币 82.57 亿元，同比增长 13.11%，实现净利润人民币 5.77 亿元，同比增长 12.92%；旅客运输周转量为 16,001.98 百万客公里，同比增长 16.88%，承运旅客 1,168.25 万人次，同比增长 14.07%。截至 2017 年末，东航江苏共运营 A320 系列机型飞机合计 59 架。

(2) 东航武汉

公司下属控股子公司东航武汉成立于 2002 年，注册资本人民币 17.5 亿元。2017 年，东航武汉实现营业收入人民币 42.89 亿元，同比增长 15.73%，实现净利润人民币 4.46 亿元，同比增长 3.00%；旅客运输周转量为 6,742.28 百万客公里，同比增长 14.17%，承运旅客 601.58 万人次，同比增长 14.66%。截至 2017 年末，东航武汉共运营 B737 系列机型飞机合计 30 架。

(3) 东航云南

公司下属控股子公司东航云南成立于 2010 年，注册资本人民币 36.62 亿元。2017 年，东航云南实现营业收入人民币 89.39 亿元，同比减少 5.94%，实现净利润人民币 6.95 亿元，同比减少 10.21%；旅客运输周转量为 15,406.97 百万客公里，同比增长 1.03%，承运旅客 1,181.85 万人次，同比减少 0.14%。截至 2017 年末，东航云南共运营 A330 系列和 B737 系列机型飞机合计 76 架。

(4) 上海航空

公司下属全资子公司上海航空成立于 2010 年，注册资本为人民币 5 亿元。2017 年，上海航空实现营业收入人民币 124.61 亿元，同比增长 8.93%，实现净利润人民币 12.04 亿元，同比增长 44.19%；旅客运输周转量为 22,611.58 百万客公里，同比增长 10.17%，承运旅客 1,539.89 万人次，同比增长 7.57%。截至 2017 年末，上海航空共运营 A330 系列、B737 系列和 B767 机型飞机合计 95 架。

(5) 中联航

公司下属全资低成本航空中联航成立于 1984 年，注册资本为人民币 13.20 亿元。2017 年，中联航实现营业收入人民币 50.33 亿元，同比增长 18.84%，实现净利润人民币 8.09 亿元，同比增长 72.86%；旅客运输周转量为 9,413.07 百万客公里，同比增长 11.02%，承运旅客 766.55 万人次，同比增长 13.82%。截至 2017 年末，中联航共运营 B737 系列机型飞机合计 39 架。

公司关于未来发展的讨论与分析

公司在此提醒各位读者，公司在本报告中包括一些预期性描述，例如对国际和国内经济形势及航空市场的某些预期性描述，对公司二零一八年乃至未来的工作计划的描述。这些预

期性描述受限于诸多不确定因素和风险,实际发生的情况可能与公司的预期性描述存在较大差异,不构成公司对未来经营业绩的承诺。

（一）行业竞争格局和发展趋势

“十三五”期间,中国经济发展整体态势稳中向好。国家推进“一带一路”倡议、京津冀协同发展、长江经济带等对外开放和区域发展新战略,为航空运输业带来了新的发展机遇;同时随着经济结构优化升级,供给侧结构性改革深化,消费对国民经济的拉动作用将进一步提升,居民人均可支配收入有望进一步增长。随着大众旅游时代逐步兴起,居民航空出行需求和支付能力显著提升,预计“十三五”期间航空运输总周转量和旅客运输量年均增长水平将保持两位数,旅客周转量在综合交通体系中的比重将进一步提升。

国内外航空运输业竞争激烈。在中短程航线方面,过去十五年快速成长的低成本航空公司积极抢占市场份额;高铁提速和网络扩张强化了其在中短程运输中的替代效应。在远程航线方面,国际大型航空公司加速引进新型飞机,长期看好亚太地区市场,加速开通跨洲际航班。此外,中澳之间的“开放天空”协议加剧了澳洲市场的竞争,但它也使公司能够加强天合联盟内的合作,特别是与合作伙伴 Qantas 共同扩大航线网络,共享双方主基地基础设施资源。

在面临巨大发展机遇且竞争激烈的格局下,行业发展呈现出五大趋势:一是从发展规模上看,国际大型航空公司的优势地位不断加强,联盟合作和联合经营不断扩大,打造了更多的全球化产品。二是从商业模式上看,低成本航空保持快速增长的发展势头,传统的全服务型航空公司不断涉足低成本航空领域,混合经营模式成为大型航空企业发展的新趋势。三是从产业分布上看,传统货运航空的发展受到较大冲击,存在被物流、快递企业整合的可能,跨境电子商务的兴起为传统航空货运转型提供了机遇。四是从盈利模式上看,非航收入正成为航空公司利润的重要来源。行李托运、机上食品销售、升舱等增值服务拓宽了航空公司的收入来源。五是从经营方式来看,数字化业态正在改变传统商业模式。航空公司信息化建设,主要是为了重新获得渠道控制权,不仅要与传统代理商竞争,还要与在线旅游服务商等第三方服务平台竞争。随着移动互联快速发展,推广移动应用正成为提高直销、完善服务、优化体验的重要手段。

（二）公司发展战略

公司以全面深化改革为主线,以国际化、互联网化为引领,围绕转型发展、品牌建设、能力提升,致力于实现“打造世界一流、建设幸福东航”的发展远景。公司深入推进“枢纽网络、成本控制、品牌经营、精细化管理、信息化”五大战略,充分运用互联网思维、客户经营理念和大数据分析手段,强化客户体验,加快从传统航空运输企业向现代航空集成服务商转型。

→ 枢纽网络战略

公司持续推进“枢纽网络运营”战略，立足上海核心枢纽，巩固西安、昆明区域枢纽，作为基地航空公司加快推进北京新机场基地建设项目；持续优化航线网络，在上海、昆明和西安枢纽市场保持了较强的市场影响力，在北京、南京、成都、青岛等核心市场的竞争力也不断增强。公司通过巩固枢纽市场，控制核心市场，加强重点市场，不断加密航班、增加航点以拓展航线网络；公司不断加强与联盟内外航空公司的网络衔接，目前航线已延伸至全球范围内的 177 个国家、地区的 1,074 个目的地城市。

→ 成本控制战略

公司持续改善成本结构，通过强化全面预算管理，严格控制各项成本支出；结合全新飞机引进和老旧机型退出，精简机队种类，优化机队结构与配置；严控新进员工人数，完善人员退出机制，不断降低人机比，严格控制人工成本；聚焦核心和关键市场，优化运力资源的布局结构，提高资源使用效率；完善运控、客舱等系统一体化管理机制，提高人员工作效率；通过推广运用资产管理平台，有效盘活现有资产。

→ 品牌经营战略

通过实施品牌经营战略，公司“世界品位，东方魅力”的品牌价值获得了旅客和社会各界的认可。作为现代航空企业，公司不断追求服务品质提升，为顾客提供安全、舒适、便捷的航空运输服务和精准、精致、精细的个性化服务，与顾客共同创造“世界品位、东方魅力”的品牌核心价值。借助 2014 年 LOGO 换标、新一代远程宽体飞机 B777-300ER 引进和空中互联网络服务投入运营等契机，公司全面构建新一代服务品牌形象，推进机场贵宾室和机上高端服务产品体系建设，不断优化客户候机、乘机体验；通过加强加大品牌推广力度，进一步提升公司品牌知名度和美誉度。此外，公司主动承担社会责任，传播良好的社会品牌形象。

→ 精细化管理战略

公司稳步推进精细化管理战略，经营管理水平不断提升。通过推行战略解码、优化绩效与薪酬管理、梳理和优化业务流程以及基础管理提升，明确公司经营重点目标，改进公司绩效管控体系，实施精细化的管控。通过市场营销、飞行、运行控制、空地服务等系统推行一体化管理，统一调配关键生产要素，提升公司整体资源使用效率；通过大数据、云计算等技术手段提升市场营销研判能力，科学编排航班计划，不断优化运力投放，强化航线收益分析，实施精细化收益管理。

→ 信息化战略

公司致力于打造“信息化东航”，发挥信息化支撑引领作用。通过实施信息化战略，不断提升 IT 项目建设和管控能力，目前已经建成了营销、服务、运控、机务和管控等主要业务系统的信息化体系，主要业务领域自动化覆盖率已突破 97%，有效提高了公司的运行效率。

公司大力推进线上服务集成建设，稳步推升服务品质，优化旅客服务体验；拓宽自助值机覆盖范围，国内自助值机率突破 71%，极大地方便了旅客出行；推广行李查询系统，行李运输保障能力显著提升；优化非正常航班信息发布平台，进一步弥补服务短板。

（三）经营计划

展望 2018 年，根据有关国际权威机构的分析和研究，全球经济有望继续回暖上行，但也面临着一些不稳定和不确定因素，例如贸易保护主义抬头，地缘政治风险不时出现。国内经济基本面长期向好的趋势没有改变，中国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，中国发展潜能巨大，新型城镇化、服务业、高端制造业以及消费升级均有很大的发展空间。中国民航仍处于重要机遇期和高速增长期。居民可支配收入水平持续提升带来的消费升级，发改委和民航局发布的机票价格改革新政，民航局推进的“控总量、调结构”供给侧结构性改革，机上便携式电子设备解禁等，均对民航业的发展带来了积极正面的影响，有利于航空公司收益水平的稳定和提升。同时，行业竞争的加剧，高铁网络布局及提速对航空业冲击加大，航空公司发展资源受限，油价的上涨和融资成本的上升，也给航空公司的经营带来了压力和挑战。

面对较为复杂的外部环境和日趋激烈的竞争格局，公司将直面挑战，抓住“一带一路”、上海自贸港、北京新机场建设、机上便携式电子设备全面开放等发展新机遇，弘扬“严谨高效，激情超越”的东航企业精神，积极作为，勇于创新，在安全运行、市场营销、客户服务、深化改革、转型发展等方面扎实开展工作，力争以更好的经营业绩回报广大股东和社会各界。2018 年，公司将重点做好以下工作：

1. 全面落实安全生产责任制，深化安全管理体系建设，健全飞行训练体系闭环管理，推进安全大数据分析和应用，不断提升安全管理水平，持续确保公司安全运行。稳步推进飞行一体化，持续提升运行效率和运行品质。

2. 利用大数据提高市场预判能力，精准把控运力投放，提高枢纽市场掌控力。以营销系统改革为契机，全面推进销售转型，提升高价值客户获取能力。强化自有渠道的销售和服务功能，优化服务内容。加快海外人才市场化、属地化，加强国际航线收益管理，稳步提升国际化经营水平。

3. 加强对各个运行关键环节的监控，加强与各相关方的联动协调，着力提升航班正点率。推进全流程便捷服务，丰富增值服务内容，提升服务交付的品质。持续完善 APP 和官网消费体验，拓展消费场景和服务场景。升级新一代旅客服务系统，全面提升客户体验，提供高质量的服务供给，满足人民对美好生活的需求，塑造优质的服务品牌形象。

4. 全面深化改革和转型发展，稳步推进重大项目建设。升级电商平台、支付平台和海外网站，建立空中互联支付标准体系，提升空中互联价值创造能力。优化中联航非航产品，整

合线上线下营销,全面推进互联网化营销模式。加快东航技术深度维修能力建设,积极开发第三方市场客户。深化营销服务系统改革,激发组织变革活力。扎实推进北京新机场基地项目建设,提前谋划部署运营工作。

5.充分发挥财务管理的作用,着力加强成本控制。严格审核把关重大投资项目,从源头上加强成本控制。盘活航材和候机楼等存量资源,减少资源的浪费。采用精细化的科学管理,严格控制航油消耗、飞发维修、机供品等大项成本。加强人员薪酬市场化对标分析,严格考核管理,持续做好人力成本管控。综合运用多种方式拓宽融资渠道,降低融资成本。探索创新租赁模式,降低租赁成本。

6.深入贯彻落实全面从严治党各项要求,重点加强基层党支部建设,持续加强作风建设,充分发挥党建工作对生产经营和转型发展的支撑引领作用,为公司持续健康发展提供坚强的政治和组织保证。

→ 机队规划

2018年至2020年飞机引进及退出计划

单位:架

| 机型 | 2018年 | | 2019年 | | 2020年 | |
|--------|-------|----|-------|----|-------|----|
| | 引进 | 退出 | 引进 | 退出 | 引进 | 退出 |
| A350系列 | 2 | - | 5 | - | 4 | - |
| A330系列 | 8 | 10 | - | - | - | - |
| A320系列 | 16 | - | 25 | - | 30 | - |
| B777系列 | - | - | - | - | - | - |
| B787系列 | 4 | - | 6 | - | 3 | - |
| B767系列 | - | 4 | - | - | - | - |
| B737系列 | 37 | 1 | 26 | - | 24 | 10 |
| 合计 | 67 | 15 | 62 | - | 61 | 10 |

注:1、截至2017年12月31日,根据已确认的订单,公司在2021年及以后年度计划引进15架飞机,退出11架飞机;

2、根据市场情况和公司运力规划,未来公司飞机的引进和退出计划在机型、数量和时间上可能会有所调整。

(四) 可能面对的风险

1.宏观经济风险

航空运输业是与宏观经济发展状况密切相关的行业。民航运输业受宏观经济景气度的影响较大,宏观经济景气度直接影响经济活动的开展、居民可支配收入和进出口贸易额的增减,进而影响航空客货运需求。如果未来宏观经济景气度下降,可能会对公司的经营业绩和财务

状况造成不利影响。

公司密切关注国际和国内宏观经济形势的变化，主动把握国家推进“一带一路”倡议、设立雄安新区、经济结构调整、居民消费升级、旅游经济发展、新建北京新机场等带来的机遇，优化运力投放、生产组织和市场销售，力争实现良好的经营业绩。

2.政策法规风险

航空运输业是受政策法规影响较大的行业，而且随着国内外经济环境的变化、民航业的不断发展，相关的法律法规和产业政策可能会进行相应的调整，这些变化给公司未来的业务发展和经营业绩带来一定的不确定性。

公司积极参与行业政策法规制定完善的各种研讨，研究政策法规的最新变化，把握政策法规修订带来发展机遇，审慎应对政策法规变动带来的不确定性。

3.飞行安全风险

安全飞行是航空公司维持正常运营和良好声誉的前提和基础。恶劣天气、机械故障、人为差错、飞机缺陷以及其他不可抗力事件等都可能对公司的飞行安全造成不利影响。

公司定期召开飞行安全会议，及时分析通报公司安全运行状态，部署飞行安全管理工作，通过强化安全责任落实、开展安全管理体系有效性评估，建立完善飞行训练监控机制等有效措施，强化飞行安全风险防范能力，确保公司持续安全运营。

4.恐怖袭击风险

以航空器和航空机场为袭击目标的国际恐怖主义活动，直接威胁航空公司的飞行安全、空防安全、运行安全及海外机构和员工安全，还将对旅客前往恐怖袭击发生地的出行需求带来持续不利影响。

公司严格落实民航局空防安全要求，修订《航空安保方案》，完善空防安全体系；结合近年来空防安全典型案例，开展机上仿真模拟情景训练和反恐实战综合演练，提高公司空保队伍的执勤能力和勤务质量，增强对突发事件的应急处置能力；上线空防安全体系电子信息平台，启动航空安保情报信息系统建设，提升空防安全信息化水平。

公司结合近年来发生的暴恐案例，开展机上防纵火演练、专项实战训练和武器警械专项培训，提高公司空保队伍的执勤能力和勤务质量，增强对突发事件的应急处置能力。未来公司将结合安保审计，推行航线安保评估标准，借助安保沟通系统建立联动沟通机制，并针对焦点区域航线，制定专项空防预案。

针对因境内外恐怖袭击带来的客运需求下降，公司借助动态营销分析机制，及时研判并优化调整相关航线运力。

5.核心资源风险

随着行业快速发展,造成了航空公司在关键岗位管理人员与专业技术人员等核心人力资源、航权资源以及时刻资源上的竞争。若公司核心资源储备不足以无法匹配公司经营规模扩大的速度,将可能会对公司的生产经营造成不利影响。

公司推进“幸福东航”企业文化建设,进一步优化核心技术人才激励方案,提升核心人才忠诚度,并实施多层次后备管理人员培养计划和核心技术人员招收计划,积极储备核心后备人才。同时,公司就航权与时刻资源积极协调行业监管机构,并主动开展国际航权申请,积极参与时刻资源市场化竞争。未来公司作为主基地航空公司,还将进一步把握北京新机场投入运营的市场机遇,借助天合联盟合作平台,不断丰富和优化航线网络。

6.竞争风险

随着国内航空市场开放、低成本航空发展以及国际航空企业对中国市场加大运力投入,未来国内外航空运输业的竞争可能更趋激烈,对公司的航权时刻资源、票价水平、市场份额等带来不确定性,进而对公司经营业绩造成影响。

铁路、公路及邮轮运输与航空运输在部分市场存在一定的替代性。随着铁路、公路及邮轮运输对国内民航市场的冲击呈现常态化、网络化态势,公司未来在部分航线上可能面临较大的竞争压力。

公司积极应对行业竞争,主动争取枢纽市场和核心市场新增航权和时刻资源,稳步提升飞机利用率,巩固扩大三大枢纽及核心市场份额;依托天合联盟合作平台,深入推进与达美、法荷航战略合作,巩固与 Qantas 等天合联盟外合作伙伴合作关系,建立了辐射全国、通达全球的高效便捷的航空运输网络。

面对其他运输方式冲击,公司围绕三大枢纽及核心、重点市场,优化航线网络,加强全网全通及国际中转联程产品营销,同时努力提升航班准点率,发挥航空运输速度优势。

7.航油价格波动风险

航油成本是航空公司最主要的成本支出。国际油价水平大幅波动将对航油价格水平和公司燃油附加费收入产生较大影响,进而影响公司经营业绩。

2017年,在不考虑燃油附加费等因素调整的情况下,如平均航油价格上升或下降5%,公司航油成本将上升或下降约人民币12.57亿元。2017年,公司未开展航油套期保值业务。

2017年,公司把握国际油价相对低位运行带来的机遇,积极增加运力投入、优化生产组织,实现了良好的经营业绩。公司未来将积极研判油价走势,根据董事会授权,谨慎开展航油套期保值业务。

8. 汇率波动风险

公司外币负债主要以美元负债为主，在美元兑人民币汇率大幅波动情况下，美元负债将因此产生较大金额的汇兑损益，直接影响公司当期利润，对公司经营业绩造成较大影响。

截至 2017 年 12 月 31 日，如美元兑人民币升值或贬值 1%，其他因素不变，则公司净利润及其他综合收益受到的影响如下：

单位：人民币百万元

| | 对净利润的影响 | | 对其他综合收益的影响 | |
|------|---------|-----|------------|-----|
| | 升值 | 贬值 | 升值 | 贬值 |
| 美元汇率 | -260 | 260 | 41 | -41 |

2017 年，公司拓宽融资渠道，通过发行超短期融资券、人民币贷款等方式开展人民币融资，积极优化公司债务币种结构。截至 2017 年 12 月 31 日，美元债务占公司带息债务比重降至 28.17%。

未来，公司将进一步加强对汇率市场的研判，拓宽人民币等各类融资工具，持续优化公司债务币种结构，降低汇率波动对公司经营的不利影响。

9. 利率变动风险

公司主要负债是由于引进飞机、发动机及航材等所产生的美元负债和人民币负债。美元利率以及人民币利率变化可能造成公司现有浮动利率贷款成本和未来融资成本变动，从而影响公司财务费用。

截至 2017 年 12 月 31 日，在其他变量保持稳定的前提下，如利率上升或下降 25 个基点，则公司净利润及其他综合收益受到的影响如下：

单位：人民币百万元

| | 对净利润的影响 | | 对其他综合收益的影响 | |
|--------|---------|-----|------------|-----|
| | 上升 | 下降 | 上升 | 下降 |
| 浮动利率工具 | -142 | 142 | 17 | -17 |

未来公司拟通过开展衍生品交易，进一步优化公司美元债务中浮动利率债务比例；同时把握人民币利率走势，降低人民币融资成本。

10. 信息安全风险

公司运营过程中各项业务的开展与信息网络系统密切相关，对公司传统的管理方式和工作流程提出了新的要求。如公司网络信息系统存在设计缺陷、运行故障或者中断，以及遭遇外部网络攻击等情况，都可能会影响公司的生产运营或造成客户数据泄露，对公司品牌形象产生不利影响。未来信息技术的更新换代将考验公司现有系统的可靠性。

公司围绕“两地三中心”规划，推进西安数据中心和灾备中心建设，搭建全球化基础保障与服务体系；围绕互联网边界和数据中心边界安全防护，完善安全立体防护体系，有效抵御WANNACRY勒索病毒；开展信息系统应急演练，依托代码质量分析平台实施代码安全审计；开展信息系统安全审计，加强网络安全应急响应，围绕互联网边界和数据中心边界安全防护，优化完善安全立体防护体系，保障关键信息基础设施安全，系统提高公司信息系统整体安全防护水平。

11. 发展及转型风险

公司开拓国际新市场、对外实施投资并购，以及对现有业务、资产进行结构调整等过程中可能面临包括决策、法律、管控、竞争对手干扰等在内的一系列风险，对公司发展战略的实施效果造成影响。

公司在转型过程中开拓电子商务市场，探索低成本航空经营，创新资产管理模式，开展现有业务或资产结构调整，对公司经营管理整体能力提出了新的要求，公司未来可能存在部分转型项目或业务调整未能达到预期目标的风险。

公司不断完善对外投资管理等制度，在未来开拓国际新市场、对外实施投资并购，以及对现有业务、资产进行结构调整过程中通过开展尽职调查、资产评估等举措，加强项目的研究论证，完善风险防控体系。

12. 供应商风险

航空运输业具有高技术要求和高运营成本的特点。包括飞机、发动机、航材、航油及信息技术服务等关键运营资源的可选供应商有限，同时航空公司为降低运营成本，通常采取集中采购的方式获取运营资源。如公司主要供应商出现经营异常，可能对公司的生产经营造成不利影响。

公司重点关注与生产运营高度关联的供应商，由供应商管理团队负责分析供应商的履约能力，定期开展供应商评估；持续关注与生产运营高度关联的物资品类市场变动情况，由业务采购部门负责收集、分析价格波动情况。

13. 证券市场波动风险

公司股票价格不仅取决于公司当前业绩和未来经营预期，还受政策环境、宏观经济、市场资金流向及投资者心理等多种因素影响。公司股票价格可能因上述因素出现较大幅度变动，直接或间接对投资者造成损失，进而导致部分公商务旅客减少出行需求，也可能影响公司资本运作项目的实施。

公司持续优化公司治理水平，切实履行信息披露义务，不断提升经营管理能力，争取创

造优异的经营业绩。同时，公司加强与资本市场和各类投资者的交流沟通，密切关注公司的股价表现和媒体报道，及时回应市场的关切，最大可能避免公司股价出现异常波动。

14.其他不可抗力及不可预见风险

航空运输业受外部环境影响较大，自然灾害、突发性公共卫生事件以及国际地缘政治动荡等因素都会影响市场的需求和航空公司的正常运营，包括航班中断、客运量和收入减少、安全和保险成本上升等，可能会对公司的生产经营造成不利影响。

公司制定并完善突发事件应急响应机制和处置预案，努力降低因不可抗力或不可预见风险带来的不利影响。

四、其他

1. 导致暂停上市的原因

√不适用

2. 面临终止上市的情况和原因

√不适用

3. 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

√不适用

4. 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

√不适用

5. 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

√适用

本财务报表业经本公司董事会于 2018 年 3 月 29 日决议批准。根据本公司章程，本财务报表将提交股东大会审议。

合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，本年变化情况参见附注六。

中国东方航空股份有限公司

二零一八年三月二十九日