



2023 年中期业绩

国际会计准则
2023年8月31日

声明

- 本文件中的财务数据按国际会计准则编制
- 除特别说明外，成本和收入的单位为人民币百万元
- 本文件中“地区”指中国香港、中国澳门和中国台湾
- 本文件包含一些对于未来的预测和展望，这些看法是根据特定假设而提出的，可能会发生变化，实际结果可能会与这些预测值存在差异，敬请注意

目录



行业环境



业绩表现



经营概览



未来展望

01

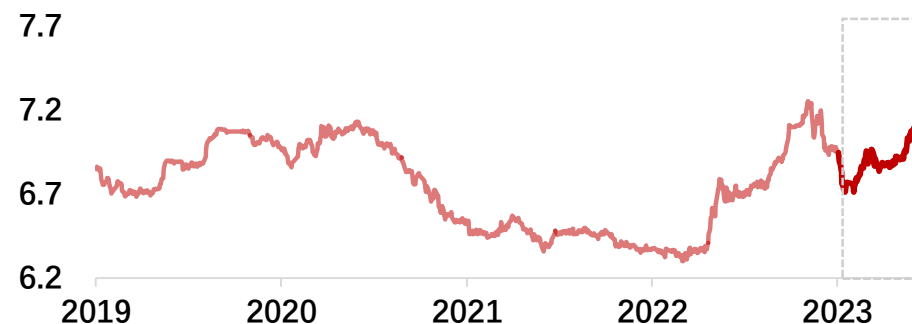
行业环境

宏观环境

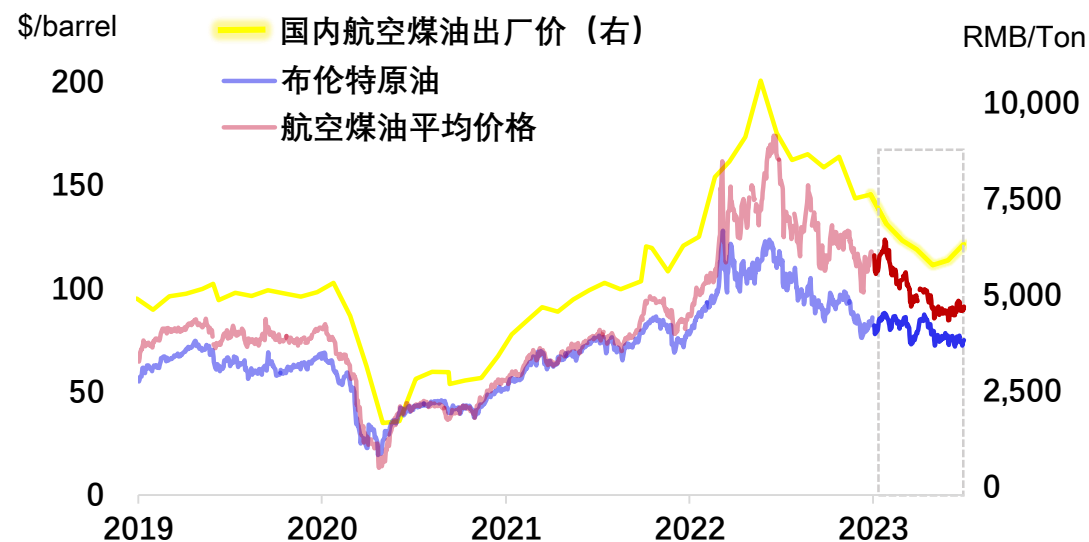
2023上半年宏观经济环境充满挑战

- 2023上半年，地缘政治、高位通胀、加息缩表等不利因素持续，世界银行、经合组织等机构下调2023年全球经济增速预期
- 2023上半年，我国经济运行持续回升，国民经济恢复向好。尽管外部环境更趋复杂严峻，国内经济发展面临压力，但我国经济长期向好的基本面没有改变
- 受宏观货币政策和经济环境影响，美元兑人民币汇率在2023上半年持续承压
- 原油价格在2023年二季度回落明显，航空煤油与原油价差减小，IATA测算2023年航空煤油平均价格将在98美元左右

美元兑人民币汇率走势



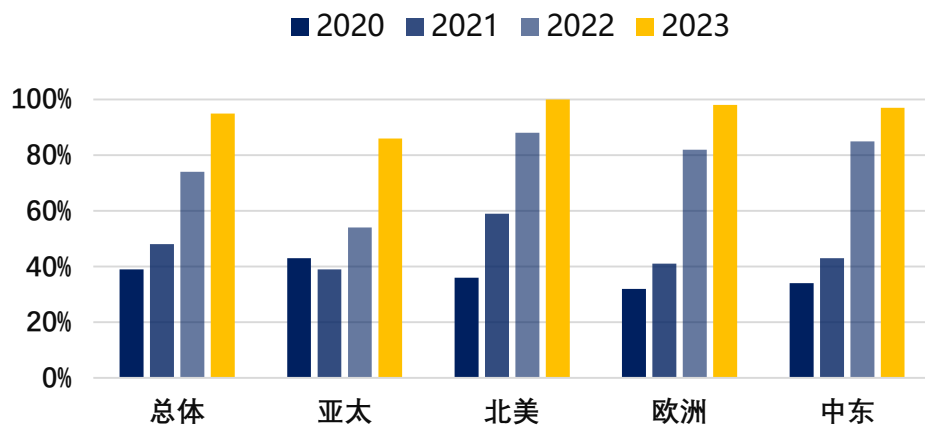
航空燃油和布伦特原油价格走势



行业概况

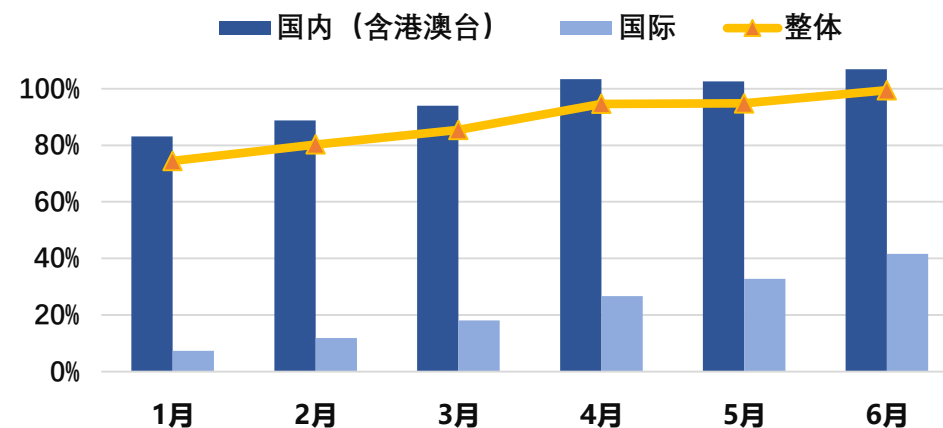
2023上半年全球民航持续复苏，中国市场快速恢复

2023上半年全球分地区民航旅客运输量同比19年恢复情况



- 2023上半年，全球民航业总体复苏趋势较好，尤其是中国市场快速恢复
- 亚太地区所有经济体都大幅放宽了旅行限制，客运量和运力迅速增长，预计2023年财务业绩将明显改善
- 北美航空旅行需求依然强劲，预计全年将超2019年水平
- 欧洲航司2022年恢复盈利，盈利能力将在2023年进一步增强

2023上半年我国全民航旅客运输量同比19年恢复情况



- 2023上半年，居民消费需求逐步恢复，中国民航运输分类分阶段有序复苏
- 截至2023年6月底，国内客运航班恢复至2019年同期的112%；国际客运航班恢复至2019年同期的44%，航线繁忙、客流攀升说明我国内需市场具备强大韧性
- 2023上半年，航空客运市场需求恢复仍滞后于运力供给，国际市场恢复程度低于预期

A stylized graphic consisting of a red and white diamond shape. The top-left portion is red and contains the white number '02'. The bottom-right portion is white and contains the red text '业绩表现'. Several thin lines radiate from the diamond, suggesting motion or speed. The background is a solid grey color.

02

业绩表现

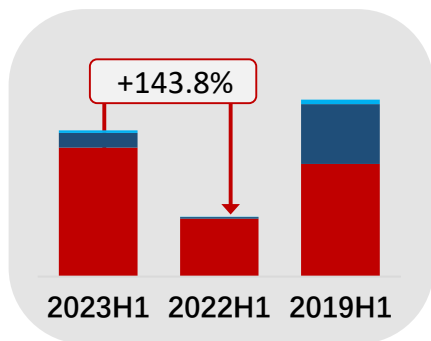
运营数据摘要

生产指标

■ 国内
■ 国际
■ 地区

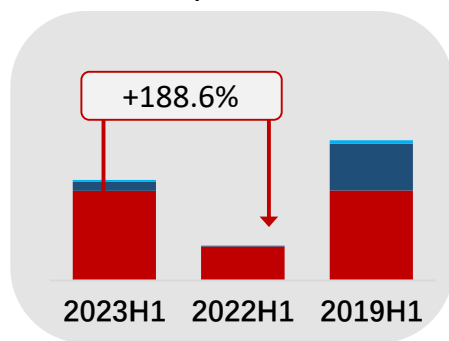
可用座公里

108,605 百万



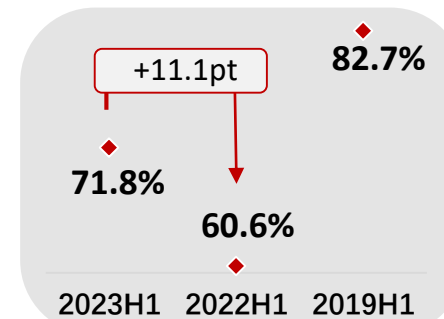
客运人公里

77,935 百万



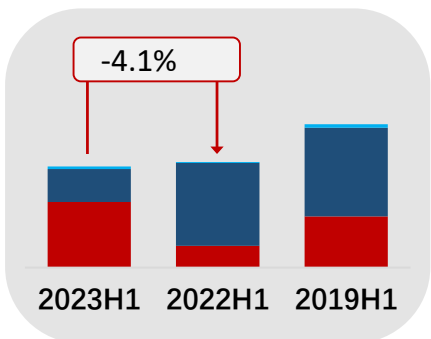
客座率

71.8%



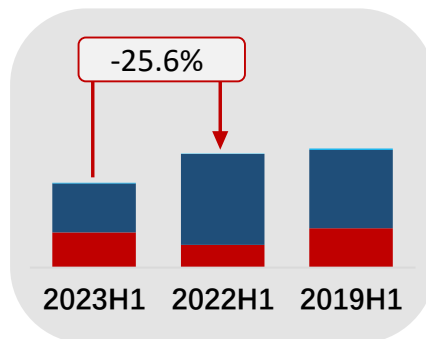
可用货邮吨公里

3,141 百万



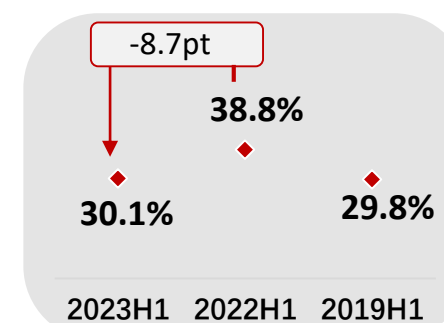
货邮载运吨公里

945 百万



货邮载运率

30.1%

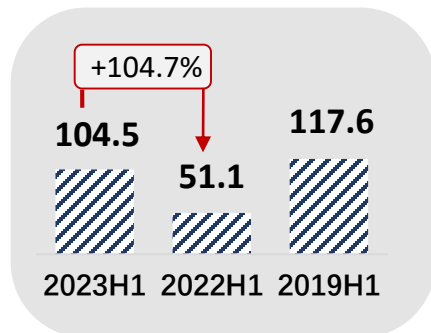


运营数据摘要

效率指标

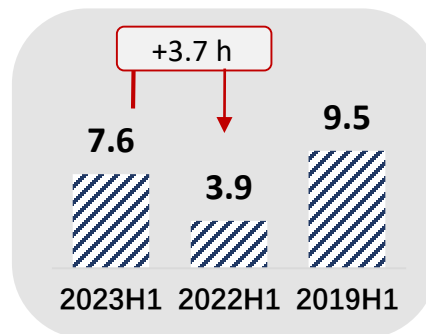
飞行小时

104.5万小时



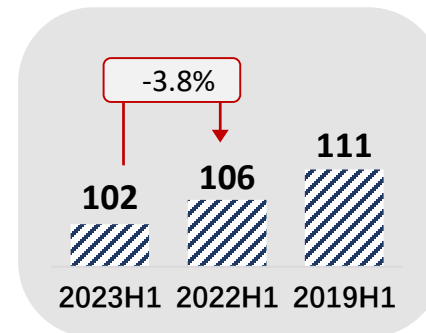
日利用率

7.6小时



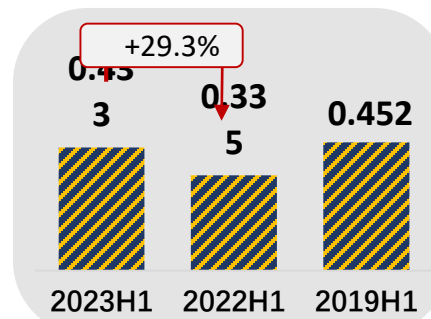
人机比

102人/架



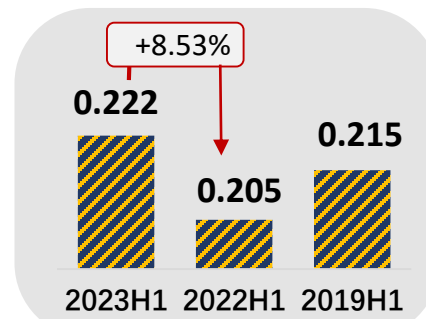
座公里收益

0.433元



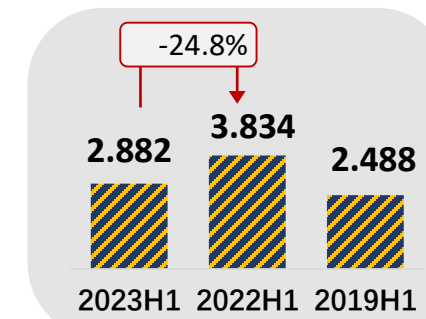
吨公里油耗

0.222kg



除油吨公里成本

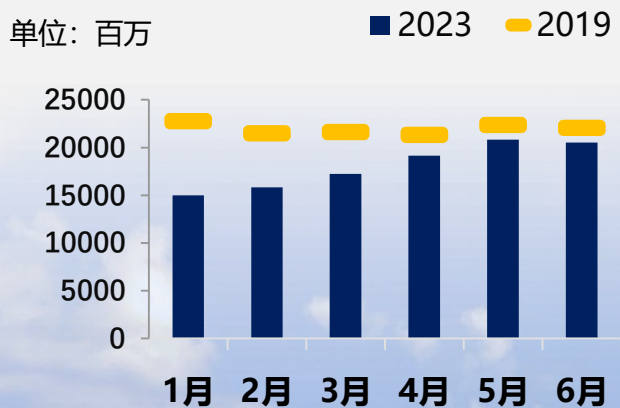
2.882元



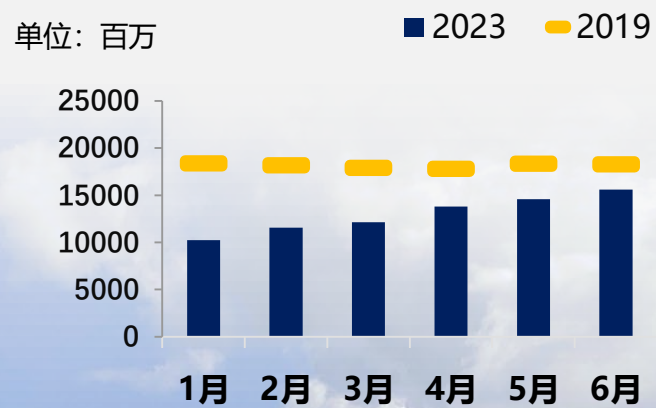
(含合作航线、含燃油)

分月经营情况

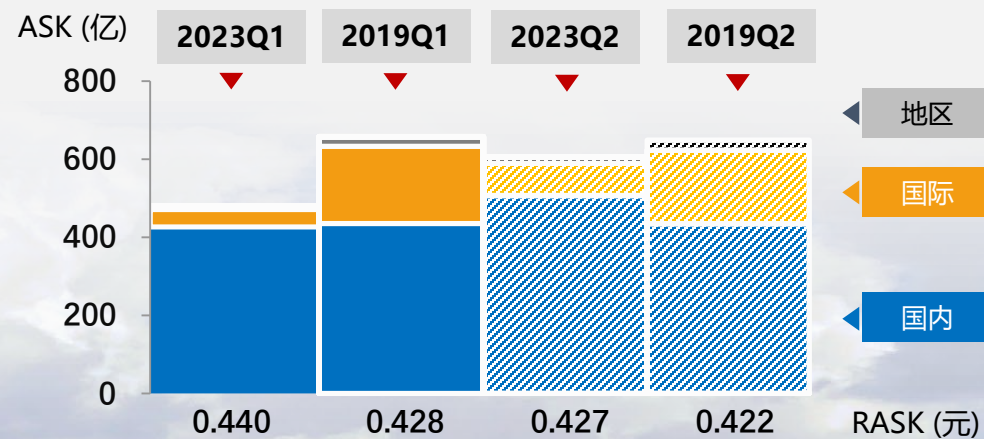
ASK分月恢复情况



RPK分月恢复情况



客运收入贡献分季度情况



财务数据摘要

财务指标 (百万元)	2023H1	2022H1	同比	2019H1	同比
营业收入	52,082	21,167	146.1%	62,266	-16.4%
营业成本	54,661	36,883	48.2%	57,110	-4.3%
息税折摊前利润 (EBITDA)	8,568	-6,283	236.7%	16,015	-41.2%
经营利润	-2,597	-15,716	n.a.	5,156	-150.0%
财务收入	275	210	31.0%	45	511.1%
财务支出	4,656	4,466	4.3%	2,685	73.4%
其中：汇兑损益	-1,327	-1,410	n.a.	-196	n.a.
税前利润	-6,966	-19,995	n.a.	2,708	-357.3%
净利润/亏损	-6,577	-19,974	n.a.	2,132	-408.5%
每股收益 (元)	-0.2803	-0.9926	n.a.	0.1342	-308.9%

总体收入情况

收入 (百万元)	2023H1	2022H1	同比变动	2019H1	同比变动	收入占比变动
运输收入^[注1]	48,504	18,819	157.7%	57,625	-15.8%	<ul style="list-style-type: none"> ■ 客运-国内 77.7% ✧ 客运-国际及地区 12.6% ■ 货运 2.9% ■ 其他 6.8% <ul style="list-style-type: none"> ■ 客运-国内 62.8% ✧ 客运-国际及地区 7.6% ■ 货运 18.5% ■ 其他 11.1% <ul style="list-style-type: none"> ■ 客运-国内 59.8% ✧ 客运-国际及地区 30.0% ■ 货运 2.8% ■ 其他 7.5%
客运收入	47,017	14,909	215.4%	55,883	-15.9%	
其中：国内	40,440	13,298	204.1%	37,208	8.7%	
国际	5,482	1,510	263.0%	16,554	-66.9%	
地区	1,095	101	984.2%	2,121	-48.4%	
货运收入^[注2]	1,487	3,910	-62.0%	1,742	-14.6%	
其他^[注3]	3,548	2,348	51.1%	4,641	-23.6%	
营业收入合计	52,052	21,167	145.9%	62,266	-16.4%	

注1：运输收入均包含合作航线收入

2：随客运市场快速恢复，2023上半年客机改装载货业务基本停止

3：该科目为其他收入和其他营业收益

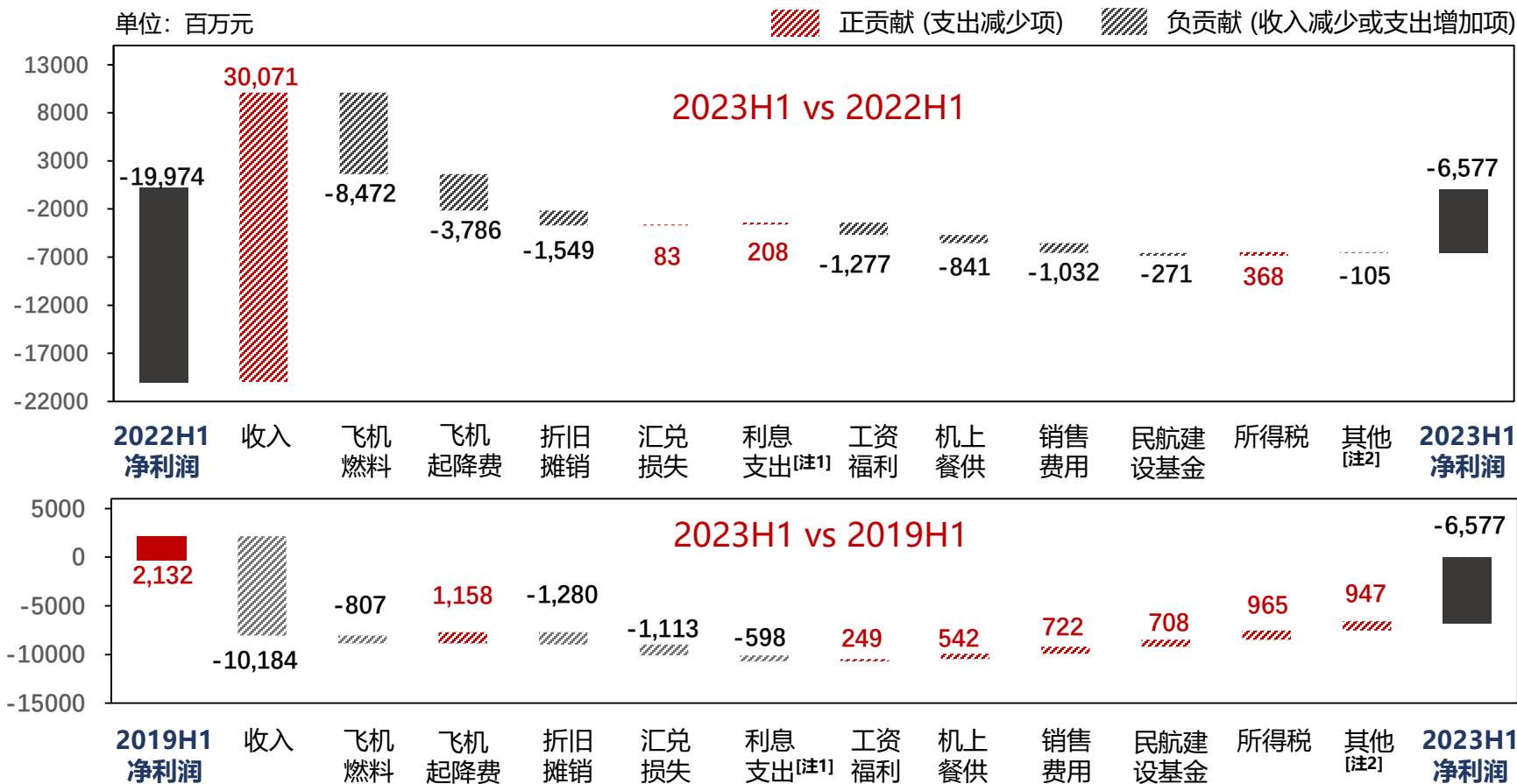
成本变动

营业成本 (百万元)	2023H1	2022H1	同比变动	2019H1	同比变动	成本占比变动
飞机燃料	17,432	8,960	94.6%	16,625	4.9%	
飞机起降费	6,682	2,896	130.7%	7,840	-14.8%	
折旧及摊销	12,205	10,656	14.5%	10,818	12.8%	
工资薪酬	10,922	9,645	13.2%	11,171	-2.2%	
飞机维修费	2,132	1,430	49.1%	1,891	12.7%	
销售及市场费用	1,340	308	335.1%	2,040	-34.3%	
航空餐食供应	1,280	439	191.6%	1,822	-29.7%	
民航基础设施建设基金	497	226	119.9%	1,205	-58.8%	
间接营运支出	1,719	1,808	-4.9%	2,105	-18.3%	
其他支出 ^[注]	440	515	-14.6%	1,593	-72.4%	
营业总成本	54,649	36,883	48.2%	57,110	-4.3%	

注：包括资产减值、其他经租租金、公允价值变动损失、地面服务和其他费用

盈利变动分析

收支科目变动对净利润的影响



利润指标	2023H1	2022H1	2019H1
EBITDA	8,568	-6,283	16,015
占收入比率	16.5%	-29.7%	25.7%
EBIT	-3,637	-16,939	5,197
占收入比率	-7.0%	-80.0%	8.3%
净利润	-6,577	-19,974	2,132
占收入比率	-12.6%	-94.4%	3.4%

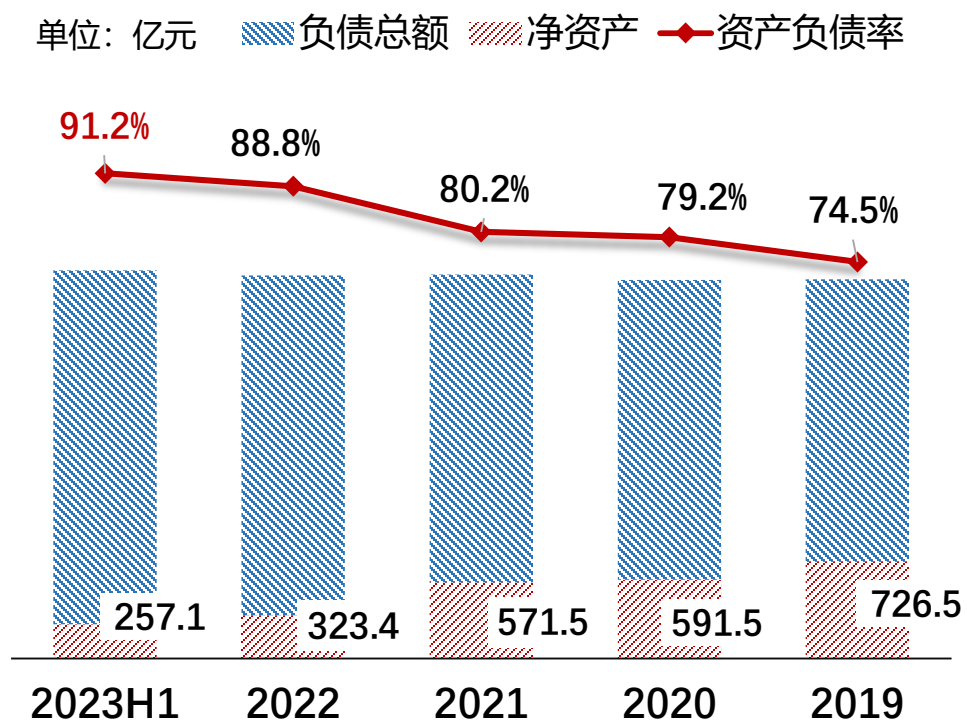
注1. 利息支出=财务支出-财务收入-汇兑损失

2. 其他包括销售费用、民航基建基金、地面服务费用、间接营运支出等开支的减少

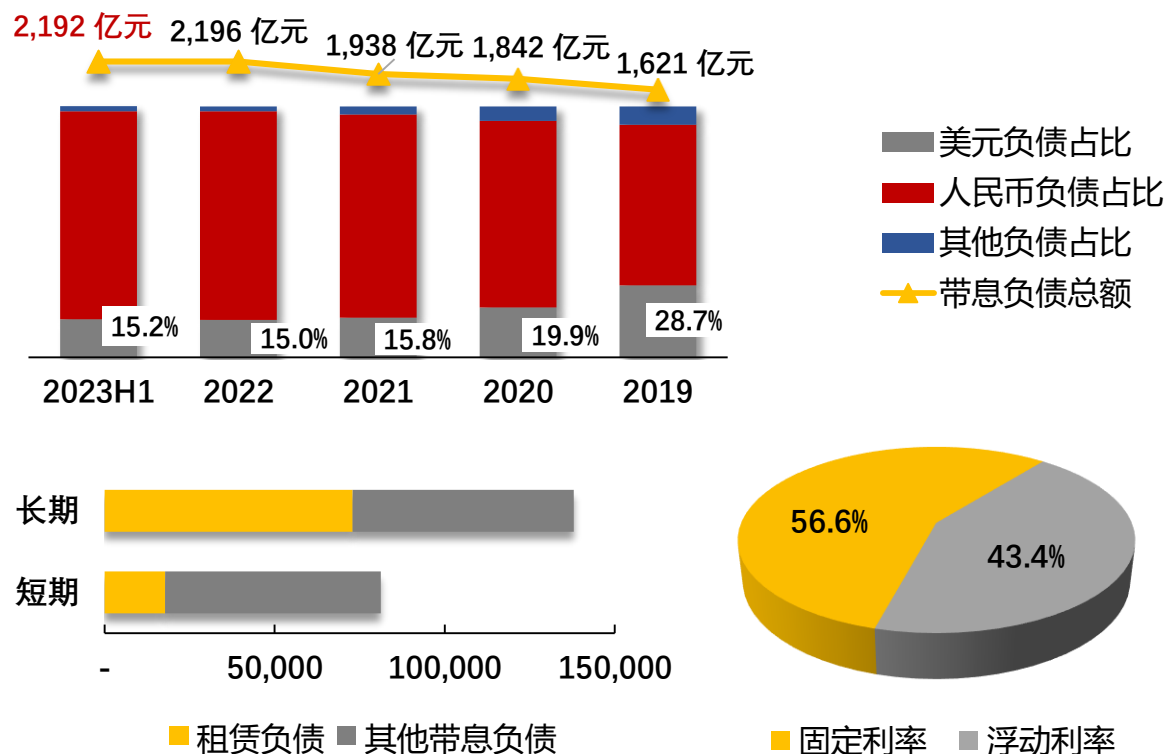
负债结构分析

- 2023上半年资产总额基本无变化，期末净资产257.1亿元
- 资产负债率91.2%，上升2.4个百分点

- 带息负债总额和期限结构保持稳定
- 美元负债占比和短期租赁负债占比均保持较低水平



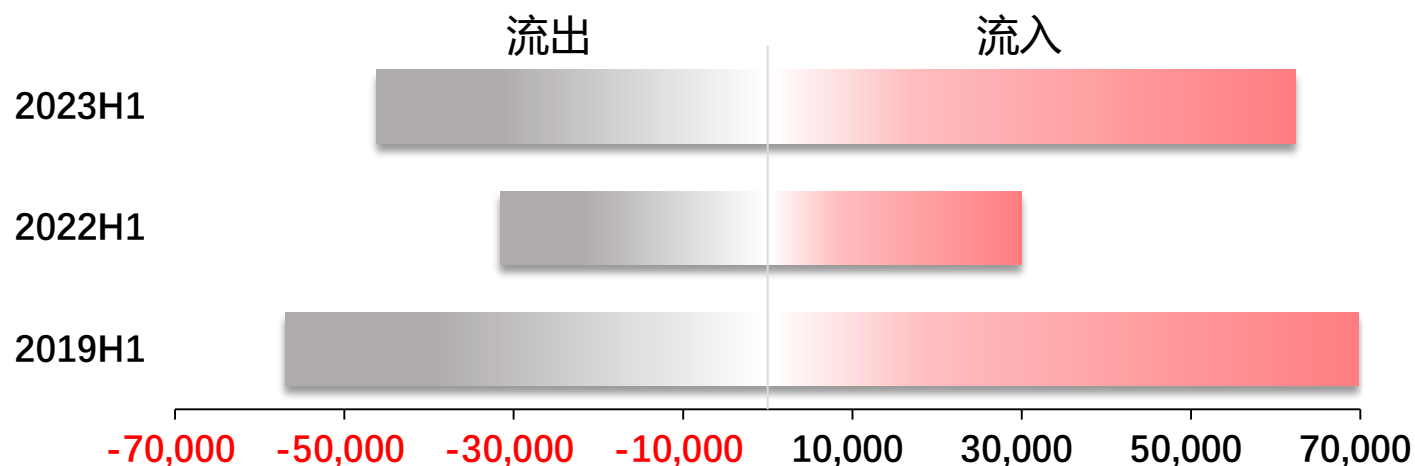
资本负债结构



带息负债结构

现金流管理

- 客运业务快速恢复，经营性现金流大幅改善
- 严控投资规模，投资性现金流净流出低于19年同期
- 筹资性现金流净流出处于较低水平
- 期末现金及现金等价物余额充裕
- 融资工具多、银行授信额度高、融资能力强
- 流动性来源充足、财务成本较低



经营性现金流净额	
2023H1	16,113
2022H1	-1,575
2019H1	12,751

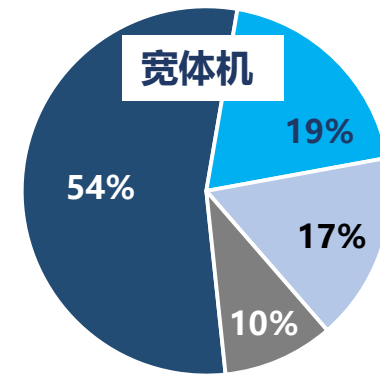
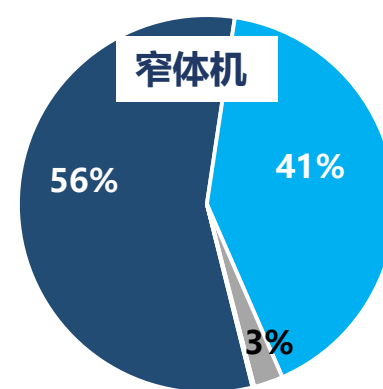
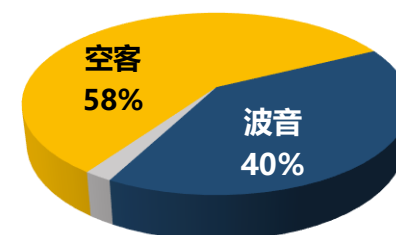
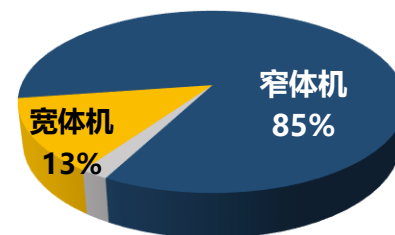
单位：百万元

经营性现金流

机队情况

□ 2023上半年公司机队净增7架飞机；截至2023年6月末，公司共运营782架客机，其中宽体机103架，窄体机679架

✈️ 宽体机	架数	平均机龄	2023H1引进/退出情况
B777系列	20	7.4	-
B787系列	10	4.4	-
A350系列	17	2.5	+2
A330系列	56	9.6	-
✈️ 窄体机	架数	平均机龄	2023H1引进/退出情况
A320系列	382	8.8	+10
B737系列	279	8.7	-5
C919	1	0.6	-
✈️ 支线飞机	架数	平均机龄	2023H1引进/退出情况
ARJ21	17	1.3	-
合计	782	8.4	+7



■ A320 ■ B737
■ ARJ21 ■ C919

■ A330 ■ B777
■ A350 ■ B787

03

经营概览

经营速览

2023上半年，公司把握行业复苏机遇，抓住春运、五一等关键阶段，及时优化调整航权时刻和运力投放、盘活签派、机组等飞行关键人力资源、统筹协调地面代理、机供品餐食等地面保障、确保飞机安全适航、同时加强成本管控，高效组织生产活动恢复，业绩实现大幅改善。



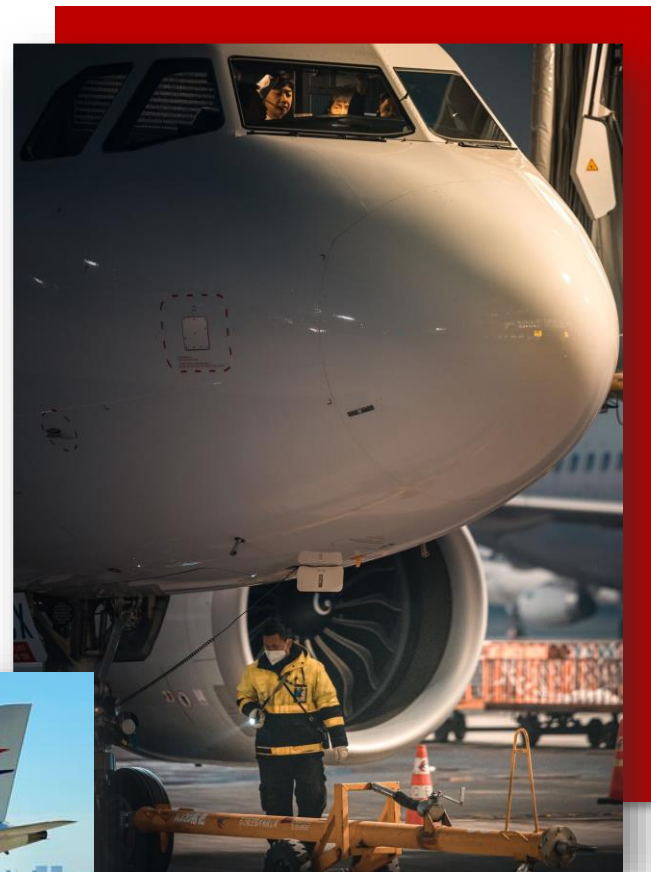
经营速览

1. 安全运行
2. 精细管理
3. 航网渠道
4. 产品服务
5. 改革发展
6. ESG和可持续发展

安全运行

□ 重视运行安全，强化安全治理

- 坚持“确保航空运行绝对安全，确保人民生命绝对安全”重要指示精神，将坚守安全底线作为头等大事抓紧抓实
- 强化安全治理和风险隐患排查，深入开展机组疲劳管理，夯实安全生产基础；严格落实安全责任，强化安全作风建设，提升全员安全意识
- 组织完成国产大飞机C919的验证试飞和全旅客运行验证，专门成立C919机型运行部门，储备专业人员，积累安全运行和服务保障经验



精细管理

□ 生产运行精细化

- 引进国产飞行计划系统，持续推进仿真测试和功能改进
- 持续推进“东航数字运行平台”项目建设，优化各条线业务需求和模型框架，实现各类业务流程全数字化运行控制生态
- 精细运力投放和收益管控，加快响应速度，加强中转组织销售，积极推进客运业务快速恢复

□ 成本管理精细化

- 构建业财融合常态化工作机制，14个专项成本管理工作组不断推动标准细化和流程优化，提升业务横向协同，上半年实现成本压降约6.85亿元。
- 推动财务系统与生产系统、商务系统对接，深入分析数据发现问题、发现趋势、提出建议，为公司战略决策、经营治理、生产运营提供支持
- 严格管理航油加注、飞行消耗和落地剩油，优化航路选择，强化飞机减重等全流程节油管理措施，有效降低吨公里油耗
- 重点推进起降相关费用专项优化，梳理起降协议标准，对于飞机停场、桥载电源等费用情况精细审核



航网渠道



优化航网资源，增加运力投放，有序恢复航班生产运行

- 积极对接境内外民航局，根据批复政策和保障资源及时调整航班计划，有序恢复航班运行
- 坚持“四梁八柱”核心重点城市和枢纽建设战略，积极协调争取时刻资源，优势航班主动加强收益管理，非优势航班充分利用代码共享、中转产品等提升客座率
- 结合新增航线航班、用足宽体机、优化改造航线、匹配机型航线等方式增加运力投放



拓展代理渠道合作，加强渠道管控，进一步优化代理费机制

- 根据销售需求和航线类型进行差异化分类代理费机制，重点激励集团客户销售渠道，研究制定高价值旅客专项激励方案和重要航线激励政策
- 把握国际航线商旅需求恢复机遇，根据旅行政策快速投放对应产品
- 强化假日营销产品和创新产品在OTA 渠道的销售



深化对外合作，促进联盟网络发展共赢

- 加大与境内航司的合作广度和深度，持续优化与吉祥、厦航、川航等代号共享
- 继续巩固与达美、法荷航、澳航和日航的战略协同，积极恢复日常联动机制，推进合作协商
- 深度参与国际航协和天合联盟事务，积极发出东航声音，提升行业影响力

产品服务



- 全球首架C919国产大型客机投入常态化商业运营，配套餐食、机供品和城市特色电子登机牌，受到旅客广泛好评
- 深化营销产品发展和服务产品创新，不断优化完善“消费补差” “一步到位” “差旅总管” “东方小飞人” 等销售产品、“wifi优享” “空中快线” “空铁联运” 等航线产品、“东航那碗面” “东航那杯茶” 等机上产品，构建服务品牌矩阵
- 优化“掌上客服”功能，提升旅客触达能力与服务体验，实现全渠道客票自助退改升，上线“退票费计算器”功能
- 升级完善服务标准，动态调整特殊旅客服务标准，恢复国际、地区航班无成人陪伴儿童及小动物运输服务

改革发展

□ 服务“交通强国”战略，围绕上海国际航运中心建设，打造“超级航空承运人”

- 主动服务上海航运中心建设，与上海市政府建立战略合作，充分利用东方枢纽建设发展机遇期，共同打造“西有虹桥枢纽，东有东方枢纽”的世界级航运枢纽战略格局
- 推动“航空运输超级承运人”战略实践，扩展浦东机场国际航线资源，参与空铁、空海等多式联运一体化建设，发挥产业链带动效能，健全航空产业生态
- 服务国家大飞机战略，引入全球首架C919国产大飞机并启动商业投运，为C919大规模商业运营积累实践经验

□ 聚焦主责主业，强化公司枢纽化战略，提高核心竞争力，优化服务功能

- 强化中联航向创新经济型航空转型，提高机队运行效率和成本管控能力，使东航形成集“传统的全服务经营模式”和“大众化经济型经营模式”于一体的大型航空运输集团
- 结合战略股东达美航空在亚特兰大国际航空枢纽建设运营的经验，优化公司京沪双枢纽战略、改善核心枢纽运营成效，以资本为纽带，以业务合作为抓手，与战略股东促进业务协同，共享合作成果

ESG和可持续发展



积极落实国家双碳战略部署

- 完成碳达峰行动方案编制工作，积极筹备东航双碳领导小组工作会
- 筹备及参展上海国际碳中和技术产品与成果博览会活动，通过“绿色东航为爱飞翔”、“赋能绿色飞行”、“低碳航空出行”三个特色展区展现东航绿色发展成果
- 落实市场化减排机制，按期向欧盟监管当局提交碳排放报告，并完成履约清缴
- 履行国际航协可持续发展和环境委员会 (IATA SEAC) 委员职责，参加SEAC会议，了解国际情况；充分利用碳中和行动联盟常务理事身份，了解国内双碳动向，提升双碳本领。



聚焦主责主业，持续绿色发展

- 推进可持续航空燃料 (SAF) 的部署与应用。截止2023年6月底，公司共有16架飞机加注5%-10%的SAF混合燃油进行交付飞行；以天合联盟可持续飞行挑战赛为契机，采购混掺比例为15%的SAF混合燃油
- 严格落实《民航行业塑料污染治理工作计划（2021-2025年）》要求，更新明确符合限塑令要求的替换机供品使用场景及范围
- 持续推进场内车辆电动化及“应用尽用”使用APU替代廊桥设备
- 推进能源环保体系建设，推动体系内各单位完成政策梳理、开展合规性评价、环境因素风险识别、以及能源评审工作



注重员工关怀

- 推进提供国家级心理咨询师一对一咨询服务、推广互联网医院云门诊服务
- 持续开展“爱在东航”公益项目，2023年上半年共组织聋哑儿童送温暖、爱心助力高考学子、青年志愿讲解员、送医下乡志愿服务等各类大型公益活动项目186次，参与员工超6.8万人次



细抓产业帮扶，助力乡村振兴

- 2023年上半年中国东航集团累计投入无偿帮扶资金超人民币2,660万元
- 公司助推云南沧源蜂蜜产品亮相第三届中国国际消费品博览会
- “东航那杯茶”将云南双江好茶推向全球，并入选《中央企业助力乡村振兴蓝皮书》示范项目
- 与高校和科研机构合作，通过产业帮扶、教育帮扶等方式，持续培训当地养蜂农户和茶农，做优做大优质农产品

A stylized graphic consisting of a red and white diamond shape. The top-left portion is red, and the bottom-right portion is white. The number '04' is written in white on the red background. The Chinese characters '未来展望' are written in red on the white background. Several thin lines radiate from the diamond, suggesting motion or speed. Three red lines extend from the left side, and three white lines extend from the right side.

04

未来展望

机会与挑战

机会

- 我国经济韧性强，长期向好的基本面不会改变
- 我国是世界最大航空运输市场之一，中国民航发展空间巨大
- 民航强国是交通强国国家战略的重要组成部分，建设具有全球竞争力的航空运输超级承运人、构建通达全球的航线网络和航空枢纽是东航发展的重大历史机遇
- 全球民航业回暖复苏趋势明显，我国国际航空客运恢复有望加速，全球航空业整体盈利预期有所提高



- 全球经济面临深度和长期衰退的风险，地缘政治、逆全球化等不稳定因素对全球供应链的影响难以预估
- 人民币汇率波动、航油价格高企会对经营业绩造成较大影响
- 国内航空客运市场供需结构仍不匹配，运力供给仍大于需求
- 面临高铁竞争，铁路覆盖面和飞机航点、航线网络重合度提高，旅客出行选择更加多元

挑战

机队引进计划

2023下半年计划 (全年净增20架, 增速2.6%)				2024年计划 (全年净增20架, 增速2.4%)				机队历年净增及计划净增情况														
机型	引进	机型	退出	机型	引进	机型	退出															
A350-900	3	A320	-6	B787-9	7	A321	-1	<table border="1"> <caption>机队历年净增及计划净增情况</caption> <thead> <tr> <th>年份</th> <th>净增情况</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>43</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>2023E</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2024E</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>	年份	净增情况	2019	43	2020	2	2021	23	2022	23	2023E	20	2024E	20
年份	净增情况																					
2019	43																					
2020	2																					
2021	23																					
2022	23																					
2023E	20																					
2024E	20																					
A320NEO	4	B737-700	-2	A320NEO	21	A320	-11															
ARJ21	9	B737-800	-1	B737-8	6	A319	-2															
C919	4			ARJ21	9	B737-800	-9															
B737-8	2																					
合计	22	合计	-9	合计	43	合计	-23															

注：根据市场情况和运力规划，机队的引进和退出计划可能会有所调整



微信订阅号



微信服务号



东航APP



联航APP

Q&A



Tel: +86 2122330935

Email: IR@ceair.com