

2023 年度业绩

国际会计准则
2024年3月29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
- 本文件中2022年数据经数据重述，“同比”值分为同比2022年和同比2019年
- 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



01
行业环境



02
业绩摘要



03
财务分析



04
经营亮点



05
未来展望



01

行业环境

◆ 世界经济缓慢复苏，中国经济长期向好

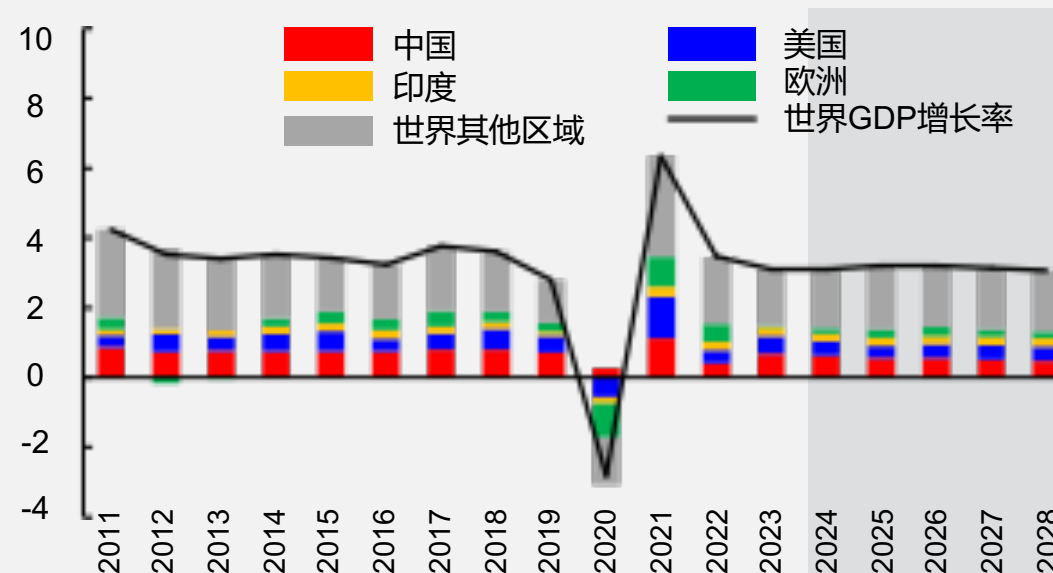
- 2023年，全球经济饱经挫折仍保持温和增长，不同经济体的经济复苏程度差异较大。
- 国际货币基金组织（IMF）在《全球经济展望》中预测认为，当前全球经济增长脆弱，2023年约为3.1%，预计2024年将保持在3.1%不变，远低于3.8%的历史（2000-2019年）平均水平。
- 2023年，全年国内生产总值（GDP）超126万亿元，比上年增长5.2%，高于全球3%左右的预计增速；中国在全球经济的比重保持在18%左右，作为全球第二大经济体的地位持续稳固。

◆ 人民币汇率小幅走弱，整体表现相对稳定

人民币兑美元中间价



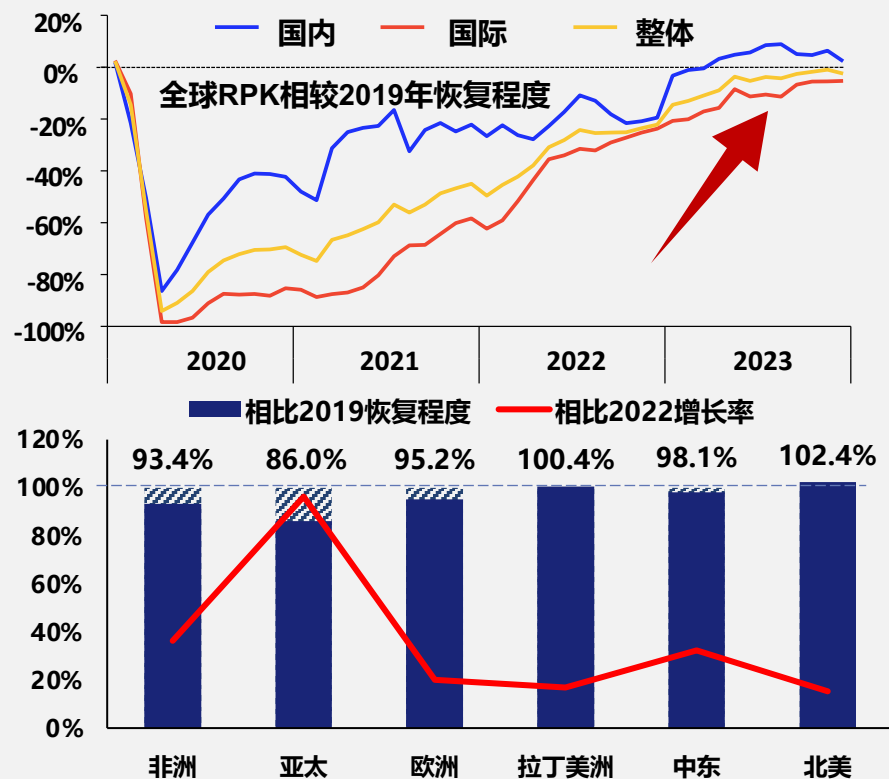
大型经济体对世界GDP增长的贡献 (%)



全球航空业环境

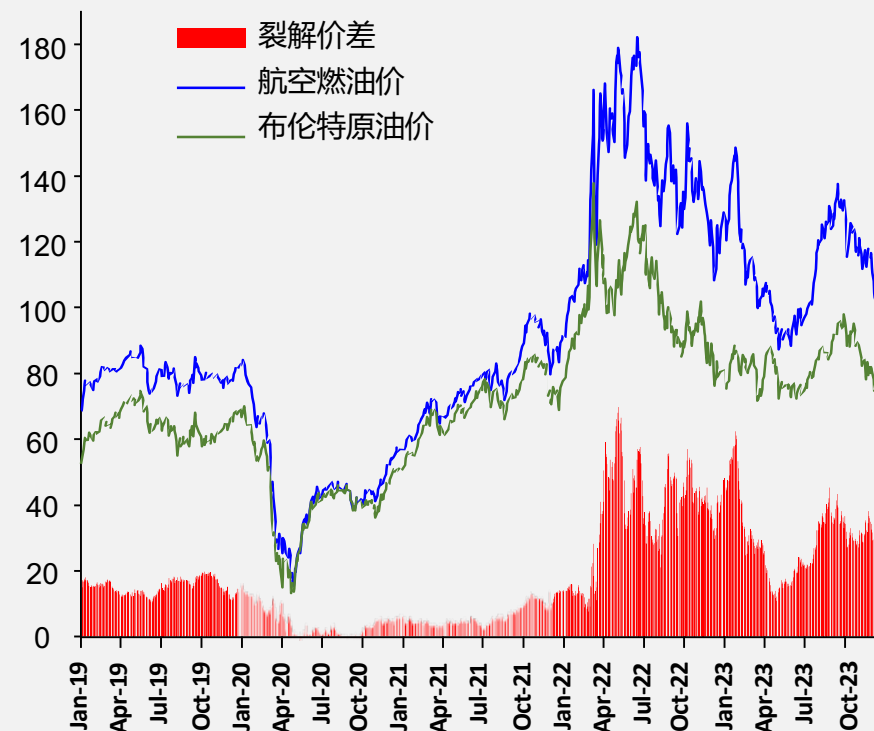
◆ 航空业恢复进度不均衡

- 2023年全球航空业持续复苏，年底行业已恢复至接近2019年水平。
- 分境内外来看，全球国内旅行恢复程度超过国际旅行。
- 分区域来看，全球各地恢复速度不均衡。
- 亚太航司同比增长引领行业，得益于中国不断恢复的国际市场和强劲的国内市场。



航空业仍面临诸多挑战

- 地缘政治动荡。
- 供应链挑战。
- 国际原油价格波动下移但仍处于中高位，航油裂解价差有所缩小但仍远高于疫情前。

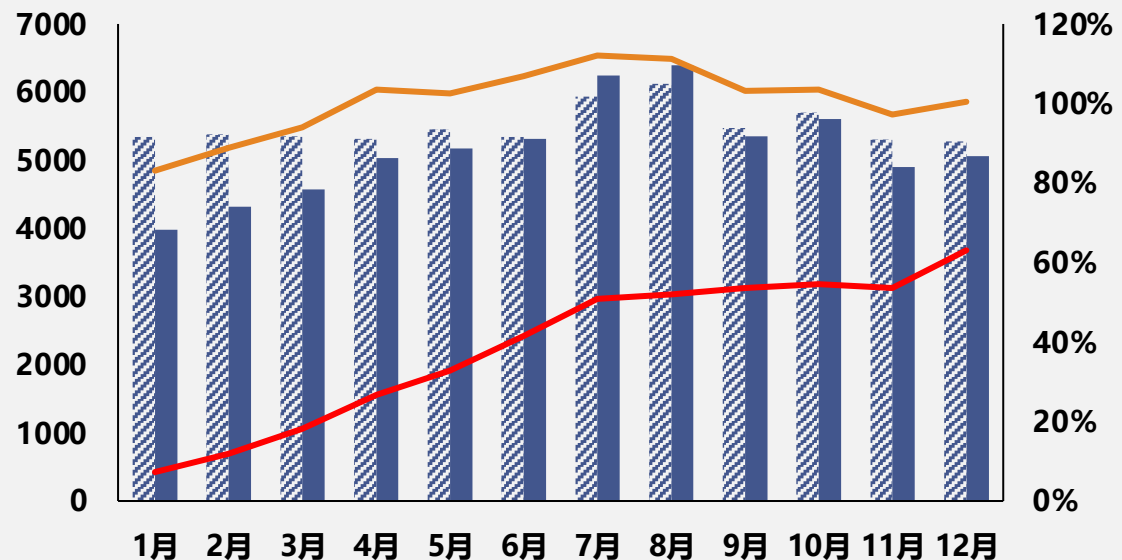


国内行业环境

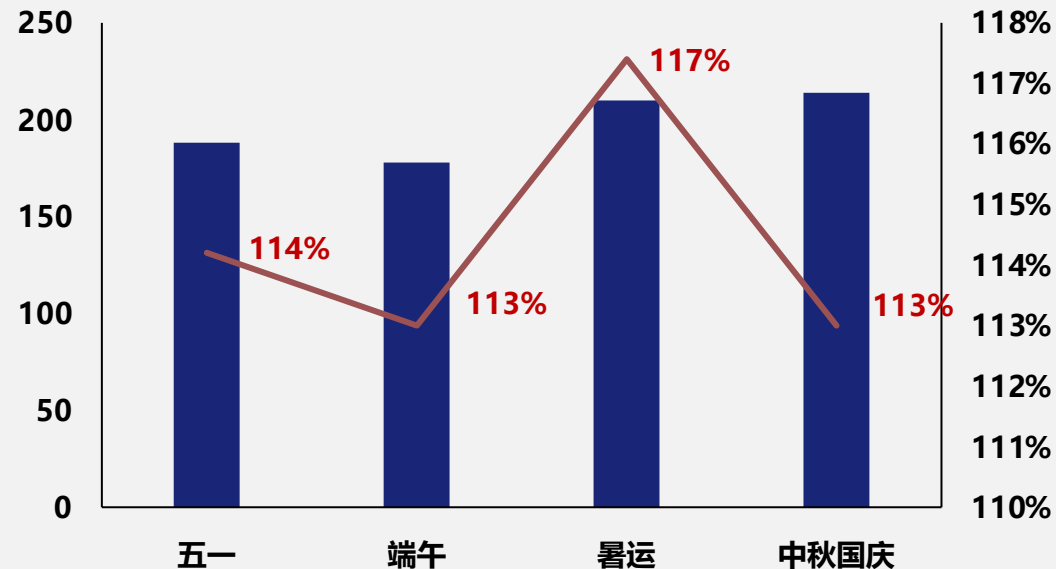
◆ 国内客运规模超疫情前，国际航线持续恢复。

- 2023年，国内航线客运规模已超过疫情前水平，比2019年增长1.5%，在各类交通运输方式中恢复速度最快。
- 国际航班相较年初增长9.6倍，复航国家数量达到疫情前89.2%，截至2023年4季度，国内全行业国际航班恢复率整体达到59.4%。
- 2023年五一、端午、暑运、中秋国庆旺季整体民航客运表现均超过2019年同期水平。
- 全年旅客运输量同比2022年增长146.1%，整体恢复至2019年的93.9%。

2019年同期 全行业旅客运输量 (万人) 国内恢复程度 国际恢复程度



民航日均客运量 (百万) 同比2019年水平 (%)



注：此处国内数据包含中国港澳台地区



02

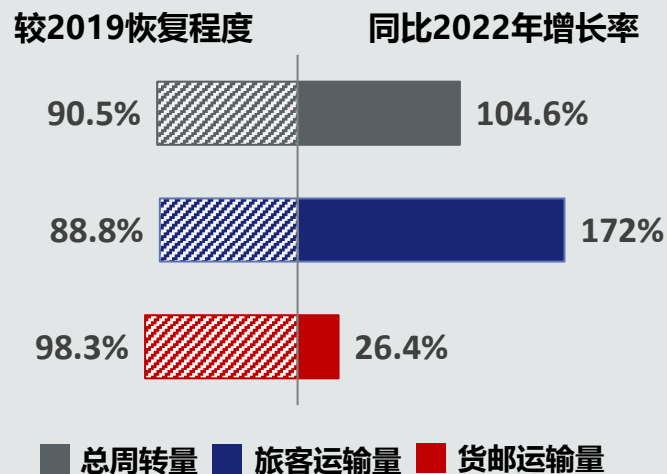
业绩摘要

经营概况：整体回升向好

2023年，公司抓住行业复苏良好态势，推动国际航班有力恢复，积极推进营销行动，加大力度获取高端客户资源，稳步恢复联盟合作，经营态势较2022年大幅改善，较疫情前差距不断缩小。

+104.6%

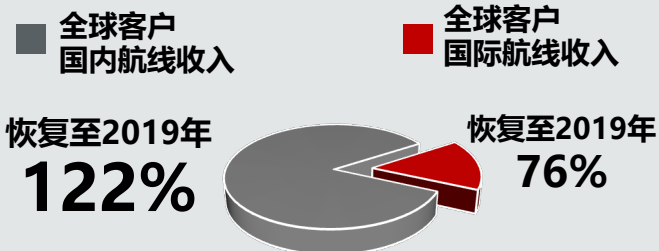
运输总周转量较去年增长率



+264.9%

在约协议客户销量较去年增长率

- 在约协议客户7003家，整体销量较2022年大幅增长；
- 其中全球客户共计87家，总贡献收入较2019年增幅**11%**。



69%

国际通航点恢复至2019年比例

- 2023年公司国际通航点恢复至63个，涉及33个国家。
- 新开上海浦东-伊斯坦布尔、上海浦东-开罗、宁波-布达佩斯等20余条“一带一路”沿途国际航线。



运营数据：同比提升明显，较2019差距缩小

生产指标

可用座公里(ASK)

244,960 百万

- vs2022: **+154.6%**
- vs2019: **-9.4%**

客座率(PLF%)

74.4%

- vs2022: **+10.7pt**
- vs2019: **-7.6pt**

可用货邮吨公里(AFTK)

7,479 百万

- vs2022: **+17.8%**
- vs2019: **-18.1%**

货邮载运率

33.5%

- vs2022: **-7.6pt**
- vs2019: **+1.0pt**

效率指标

日利用率

8.16 小时

- vs2022: **+4.14h**
- vs2019: **-1.34h**

座公里收益

(含合作航线, 含燃油)

0.442

- vs2022: **+15.1%**
- vs2019: **+3.5%**

吨公里油耗

0.219 千克

- vs2022: **+3.8%**
- vs2019: **+1.6%**

人座比

0.593

- vs2022: **+1.3%**
- vs2019: **-5.3%**

分季度经营：不断向上修复

ASK分季度恢复情况



国际航线ASK恢复情况



RPK分季度恢复情况

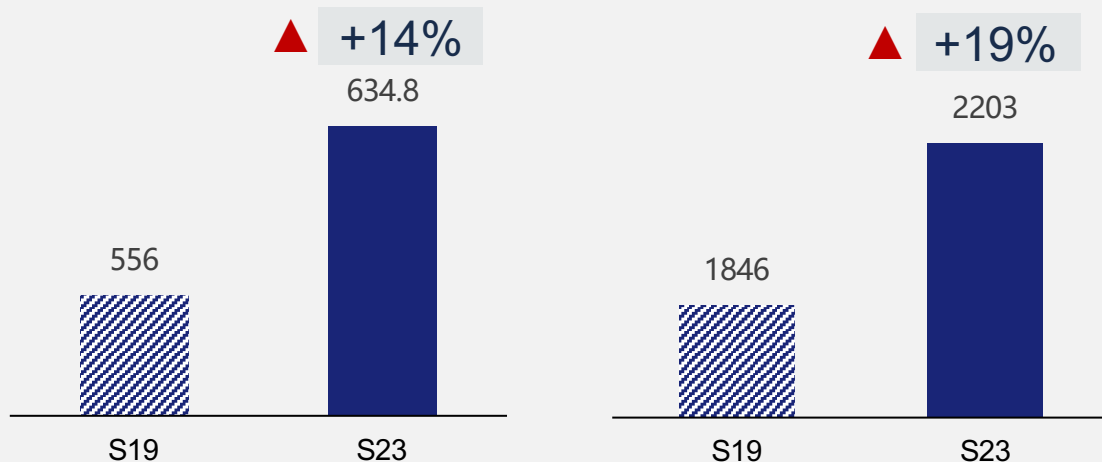


枢纽建设：坚持“四梁八柱”，强化枢纽地位

“四梁八柱” 间日均航班量

涉及“四梁八柱” 计划国内航班量

吞吐量前十大机场城市
市场占有率
SRS座位数统计口径



枢纽地位稳固

- 市场份额在旅客吞吐量最大的市场中处于领先地位。
- 上海主基地及环沪市场优势明显。

注1：S19指2019年夏秋航季，S23指2023年夏秋航季

注2：SRS指航班计划数据系统





03

财务分析

财务数据摘要：同比大幅减亏

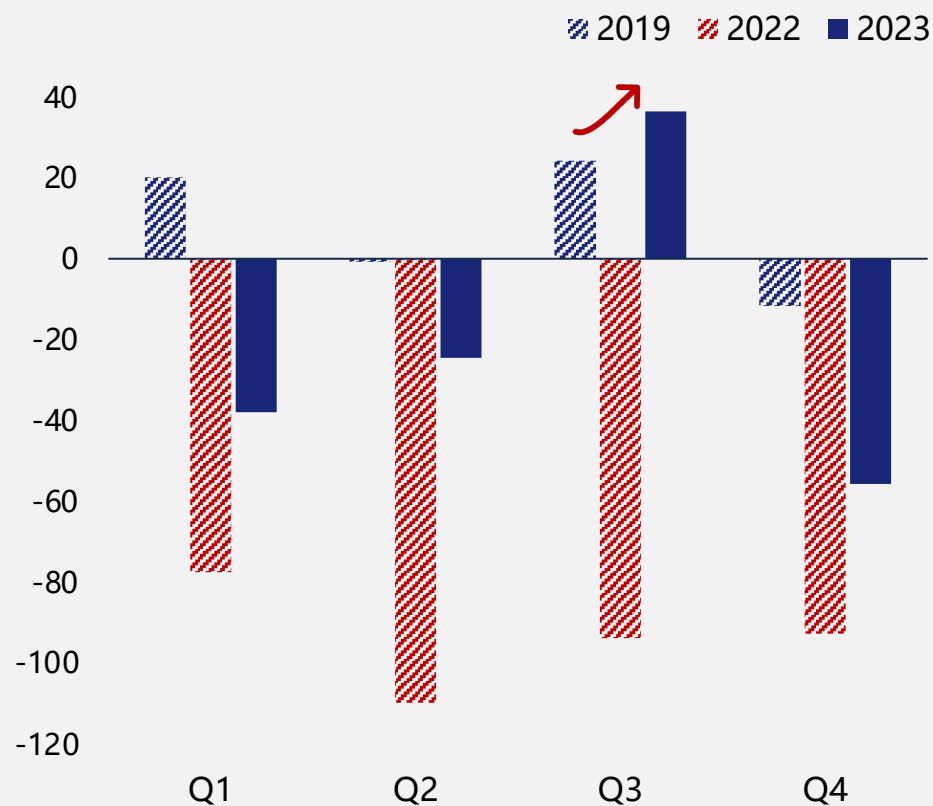
关键指标

总营业收入
¥ 1191.7亿
同比增长145.6%

息税折旧摊销前利润
¥ 228.3亿
同比增加350.0亿元

资产负债率
84.7%
较2022年底降低3.97pt

减亏明显，三季度单季利润创历史新高



疫情后首次实现单季盈利

- 三季度单季归母净利润36.42亿元。
- 四季度亏损幅度较大，主要因淡季公商务出行需求及国际航线恢复不及预期。
- 全年实现同比大幅减亏。

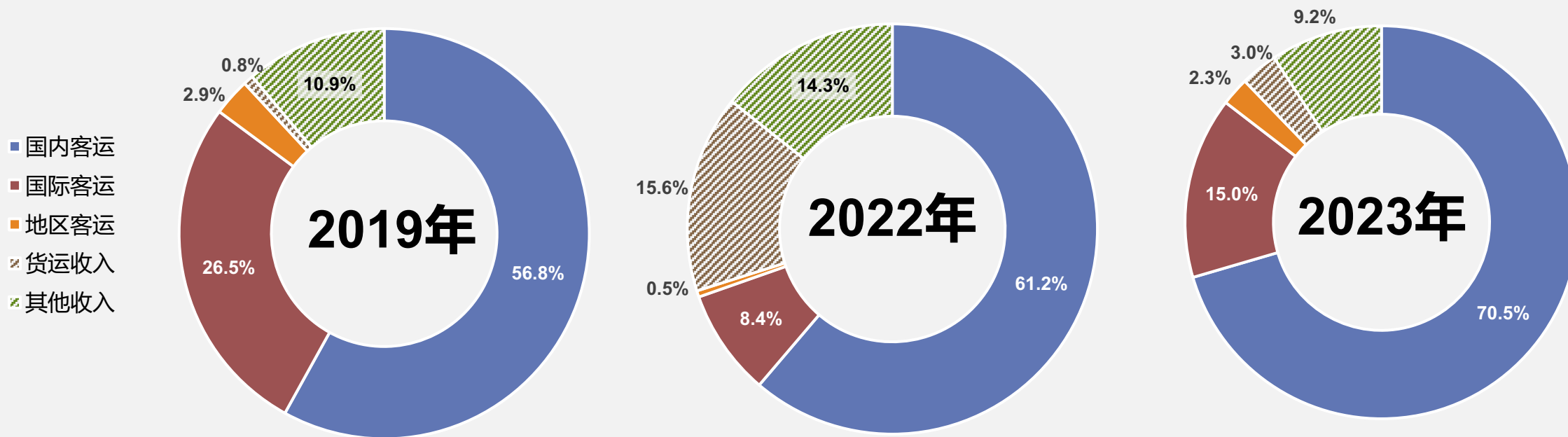
全年归母净利润

-81.68 亿元

同比减亏

291.88 亿元

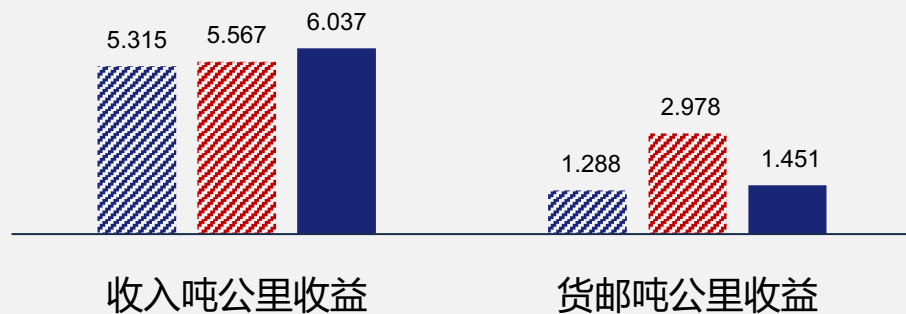
收入结构均衡，客运业务有序恢复



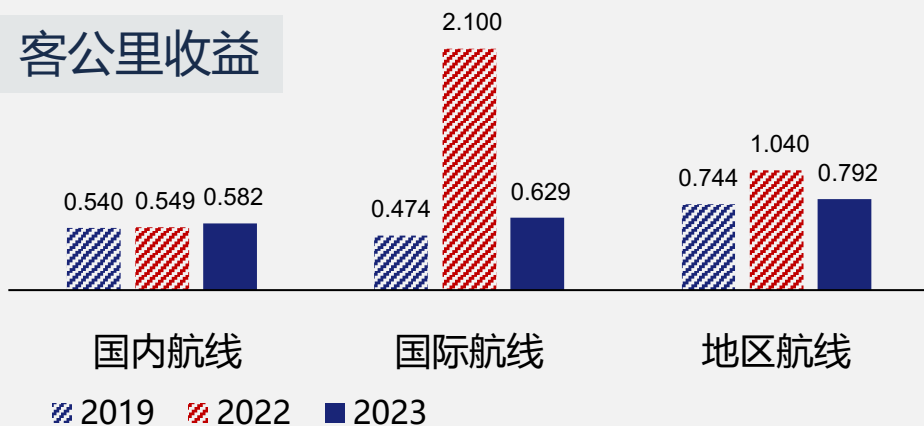
- 紧密围绕客货运主营业务，收入结构均衡稳定。
- 2023年整体收入结构已基本恢复至与2019年一致。
- 抢抓机遇，灵活调配可用资源，疫情期间积极发展客机货运弥补客运收入，疫情后迅速调整恢复客运业务。
- 2023年国内客运大幅修复，一定程度上补充了国际客运恢复的不足。

坚持精益运营，单位收益水平略高于疫情前

吨公里收益



客公里收益



注：统计口径含燃油，含合作航线

外部挑战

- 国际客运市场仍处于恢复阶段。
- 疫情后整体货运需求及运价均有所走弱。

改善原因

- 国内生产及消费复苏，行业整体恢复回升。
- 快速恢复阶段，运力增投的同时坚持高质量运行。
- 随着客运恢复，不再固定飞机执飞客改货航班。
- 客机腹舱业务积极恢复，国内供给超疫情前水平。

加强成本管控，降本增效成果进一步显现

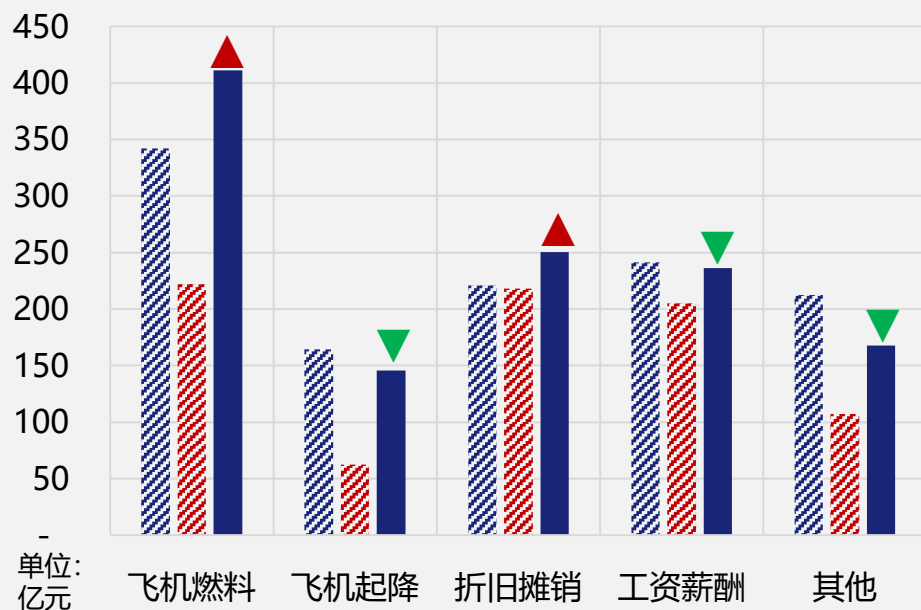
总营业成本

¥1210.9亿

较2019年

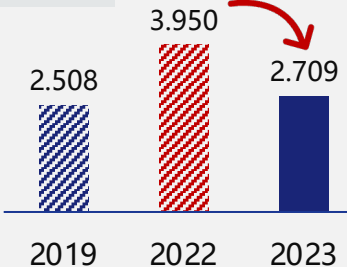
+2.52%

2019 2022 2023 (变动相较2019年)

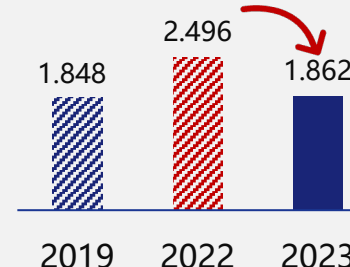


吨公里成本

除油



除油、除折旧摊销



油价变动敏感性分析

油价变动 5% → 航油成本 20.55亿元

成本结构



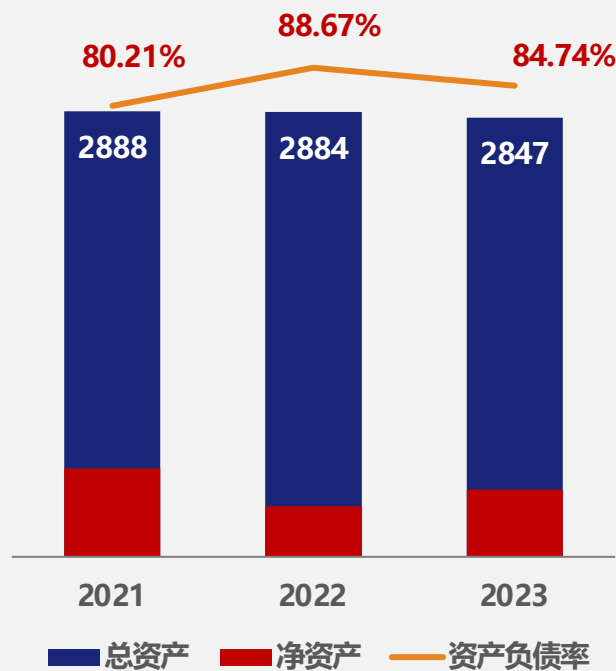
航油 34% 起降 12% 折旧摊销 21% 薪酬 20% 其他 14%

- 航油、折旧摊销为公司主要成本。
- 吨公里除油成本及吨公里除油除折旧摊销成本同比改善明显。
- 公司合理规划航线结构，加强业财融合，降本增效成果显著，吨公里收益相较2019年增幅高于吨公里除油成本增幅。

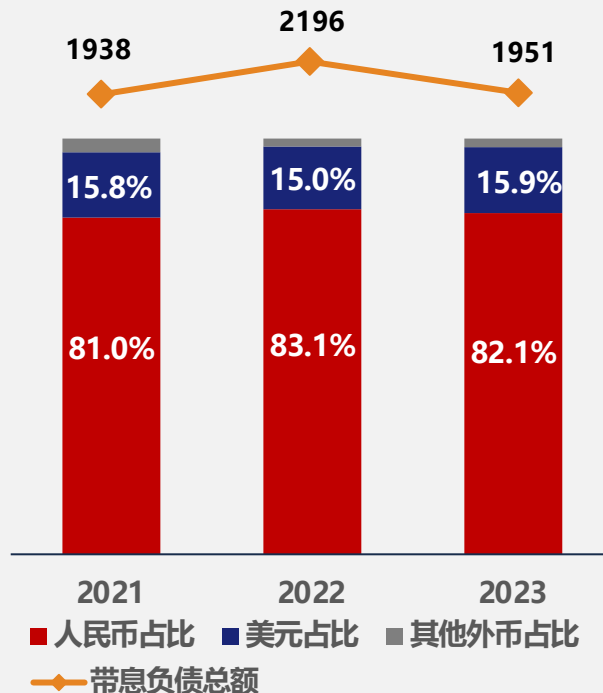
注：本页中“其他”成本项包含公允价值变动、航空餐食供应、维修、资产减值损失、低值和短期租赁租金、间接营运支出、民航机场设施建设基金、地面服务及其他费用

资产负债率下降，经营净现金流大幅提升

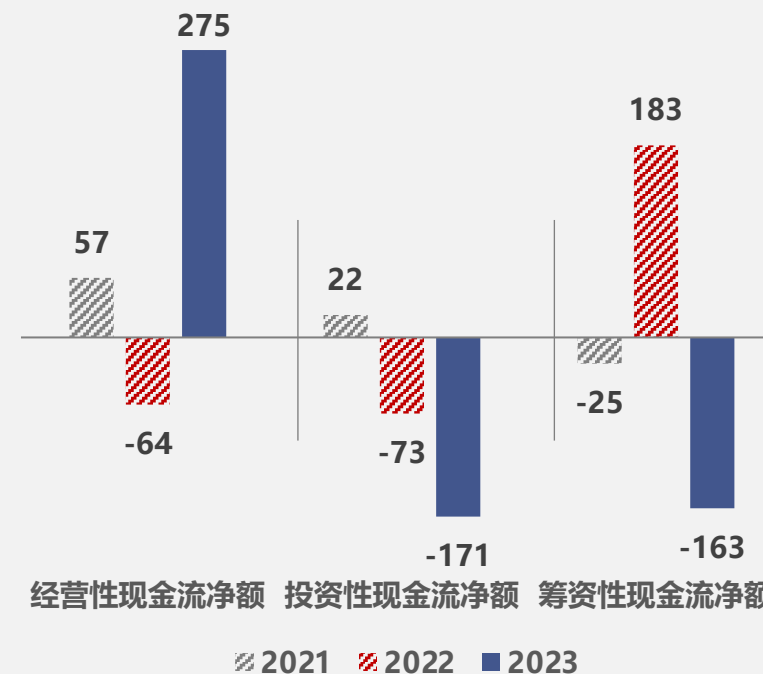
资产结构 (亿元)



带息负债 (亿元)



现金流净额 (亿元)



- 资产总额保持稳定，顺利完成向控股股东发行永续债项目，资产负债率有所下降。
- 带息负债总额下降，负债结构保持稳定，财务状况健康稳健。
- 经营性现金流大幅提升，资本性支出谨慎投资。
- 具有较强融资能力，财务成本较低，流动性来源充足。

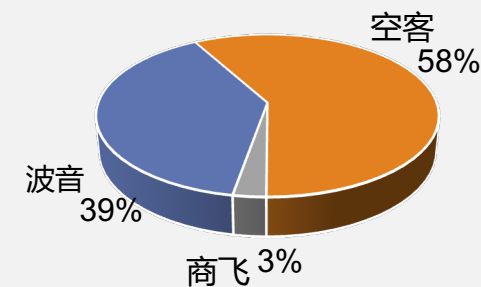
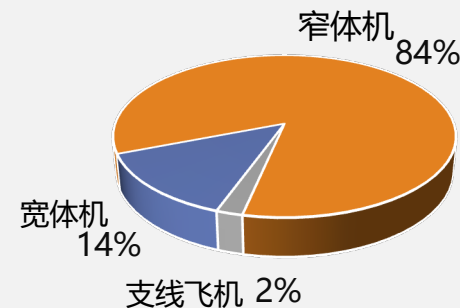
汇率变动敏感性分析

人民币兑美元
汇率变动 1% → ¥ 净利润 2.97亿元

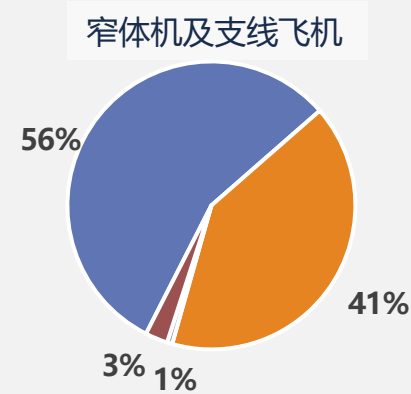
机队结构

◆ 2023年公司机队净增7架飞机；截至2023年12月末，公司共运营 **782** 架客机，其中宽体机106架，窄体机和支线飞机676架

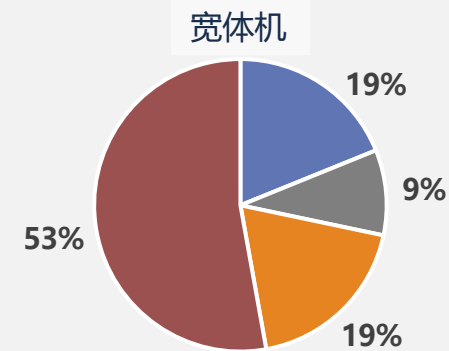
✈️ 宽体机	架数	平均机龄	2023年引进/退出情况
A350系列	20	2.6	+5
A330系列	56	10.1	-
B777系列	20	7.9	-
B787系列	10	4.9	-
✈️ 窄体机	架数	平均机龄	2023年引进/退出情况
A320系列	379	9.1	+7
B737系列	276	9.1	-8
C919	4	0.4	+3
✈️ 支线飞机	架数	平均机龄	2023年引进/退出情况
ARJ21	17	1.8	-
合计	782	8.7	+7



较2022年末，宽体机占比相对稳定（2022年末为13%）



■ A320系列 ■ B737系列
■ C919 ■ ARJ21



■ B777系列 ■ B787系列
■ A350系列 ■ A330系列

注：根据外部客观条件及公司发展需求，部分机型引进退出较年初公告有所调整



04

经营亮点

2023年，公司把握市场复苏机遇，抓住暑运、春运、“五一”“十一”节假日等关键阶段，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、统筹协调飞机维修维护、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。

安全
运行

航网
渠道

产品
服务

精细
管理

创新
发展

ESG和
可持续



完善体系



持之以恒推进体系建设，从严从实抓好各专业队伍建设，持续完善安全管理体系、生产运行体系、飞行训练体系、机务维修体系。

夯实根基



切实保障旅客出行安全、食品安全。全方位强化责任落实、规章执行、整治质效、生产组织、监管效能，提升一线运行人员的技术能力和应急处突能力，夯实安全运行的基本功。

排查风险



排查整治风险隐患。组织换季、消防隐患、航站及代理人等专项整治行动，加强安全警示教育，提升全员安全素质。

统筹组织



全面统筹生产组织，提升运行保障能力，强化人员培训，坚决防止超能力、超标准运行。



优化航网资源，加强对外合作

- 坚持“四梁八柱”核心重点城市和枢纽建设战略，构建通达全球的航线网络布局。
- 打造空中快线、准快线 **41** 条（2023冬春航季），日均航班量占比 **26.3%**。
- 一二线机场互飞航线座公里投放占比 **65.1%**，同比2019年上涨 **4.4%**。
- 直飞通航国家 **31** 个，通航城市 **219** 个，通过天合联盟网络通航国家 **166** 个，通航城市 **1050** 个。
- 与天合联盟外 **12** 家伙伴航司代号共享，合作航线 **1029** 条，同比2022年上涨 **68.7%**。

加强代理管控，拓展代理渠道

- 在约协议客户销量同比增长 **264.9%**，其中政企客户（GP）销量同比增长 **291.4%**。
- 授权代理人 **1801** 家，同比增加 **31** 家；合作OTA收入同比增长 **76.8%**；合作TMC收入同比2022年增长 **254.4%**，同比2019年增长 **34.9%**。
- 与战略合作伙伴达美航空、法荷航发展 **近80** 家JCC客户。

注1：TMC指Travel Management Companies

注2：JCC指Junior Chamber of Commerce

精细管理

生产运行精细化

- 减轻飞机重量，优化航路选择，有效节约飞行距离，降低燃油消耗。
- 动态配置资源，统筹维护航班排布和机组实力保障工作，保证快速恢复过程中航班运行安全顺畅。
- 深挖飞机性能，积极配合开展机型航线匹配工作。2023年航班正常率 87.4%，飞机利用率 **8.16** 小时，其中宽体机 **8.43** 小时。



收益管理精细化

- 以收益最大化为经营目标，优化市场反应机制，成立营销服务联动平台，促进营销和服务、运行联动，强化客货联动，针对每日、每周、每月经营数据及时复盘，动态调整营销策略。
- 依托航班全生命周期管理系统等自研数字化平台，加强数据分析，滚动优化改造航线，有效提升时刻利用率及航班边贡。
- 抢抓中转与团队客源，积极恢复并推出国际团队产品，2023年中转旅客量同比2019年上升 **4.6%**，同比2022年上升**241.7%**。

成本管控精细化

- 持续推进业财融合机制建设工作，将业财融合的理念融入日常业务。
- 全面加强成本管控，做精做细业财融合、提质增效等项目。全年完成 **160** 项提质增效项目，累计增效 **13.1** 亿元。
- 优化资源配置，积极开展跨部门协同，持续滚动调整和优化航班机型匹配度，精准分析 **56** 个海外站点和 **153** 个国内站点变动成本，合理利用剩余业载和境内外航油价差开展燃油精细管理。



提升线上服务能力

推进线上自助功能, 优化自助退改、服务指引、错购退票等多项线上服务, 建立PC端、APP端、电话端的全方位客户沟通渠道。

优化现有辅营产品

不断优化完善“空中快线”“空铁联运”“Wi-Fi优享+里程优享”组合产品、“一步到位”服务优享套餐, 升级“贵宾室优享”“助农优享”, 持续拓展优享产品销售渠道, 构建服务品牌矩阵。

便捷旅客中转换乘

缩短虹桥机场截载时间到35分钟, 浦东枢纽国际转国际MCT时间缩短到85分钟, 完善苏州城市航站楼服务功能, 推动高铁站设置旅客空铁换乘转运中心并于2024年春运首日在上海虹桥站正式启用。

推出C919特色产品

推出配套餐食和机供品、个性化电子登机牌、C919勋章、C919优享等特色活动, 上线C919VR云端展厅。“C919优享”推出2个月以来产品销售量达19691单。

提升旅客满意度

全年整体服务旅客满意度 94.75, 空中服务旅客满意度 95.1。



持续推进数字化转型，积极推进创新型建设

- 重视科技创新和科研投入，智能科技投入资金不断提高，累计打造 50 余项新技术能力，赋能 72 个生产系统及业务模块。
- 拥抱数字化浪潮，大力推动智慧民航建设，自主研发的航线网络系统顺利完成首次完整的冬春和夏秋换季工作，完成全公司层面的系统切换，成为业内率先具备完整自主可控航网编排解决方案的大型航司。
- 积极融入数据生态建设，参与起草的《“上海数据”认证要求》团体标准于2023年9月1日正式发布施行，与中国电子技术标准化研究院联合发布《大数据标准化白皮书（2023版本）》，获国家数据安全能力成熟度（DSMM）三级认证，成为国内首家通过三级认证的航司。

绿色低碳

- 全公司范围内减少碳排放 **5.35** 万吨，共 **24** 架飞机加注纯SAF燃料37.42吨。
- 不断更新机队，引入新一代航油效率更高、碳排放更低的现代化客机，打造国际民航业机龄最年轻的机队之一。
- 积极参加天合联盟“可持续飞行挑战赛”，充分交流并展示中国航司在可持续发展进程中的优秀实践。

社会责任

- 协同控股股东中国东航集团对口帮扶云南沧源、澜沧两县，帮扶案例“东航那杯茶”入选《中央企业助力乡村振兴蓝皮书（2022）》示范项目，助力沧源蜜蜂产业帮扶项目获中国上市公司协会乡村振兴优秀案例，相关帮扶产品在C919商业首飞航班上精彩亮相。
- 运营涉及临沧、沧源航班超过 **3500** 班，运输旅客超过 **32万** 人次。
- 完成重大灾害救助等飞行保障 **417** 架次。



公司治理

- 持续完善董事会建设，推进女性独立董事任职选聘工作。
- 信息披露工作连续第 10 年获得上交所 **A** 级评价，仅有约3%上市公司获此殊荣。
- 入围2023上市公司董事会最佳实践创建活动“100个最佳实践案例”并名列前茅。

员工关爱

- 员工总数81781人，少数民族 **3064** 人，外籍员工 **831** 人，女性员工占比 **36.65%**。
- 持续完善职业健康安全管理体系，深化“幸福东航”建设，保证足额准时发放工资、男女同工同酬，关切员工需求，帮扶困难员工。
- 获得前程无忧“典范雇主”、智联招聘“最佳雇主”、民航资源网“最具社会责任雇主”“最受大学生喜爱雇主”等称号。



05

未来展望

机遇

- 公商务出行需求修复。
- 国际航班将进一步有序恢复。
- 中外互免签证国家不断扩大。
- 行业增速减缓，供需结构不断优化。
- 人均乘机次数仍有巨大潜力。
- 我国经济发展持续向好。
- 上海“五个中心”和国家长三角战略，民航局支持大型航司发挥枢纽建设主体作用，进一步强化枢纽导向型资源配置政策。



- 政治经济形势和地缘对抗。
- 全球经济下行风险仍存。
- 原油价格波动风险和高位风险。
- 供应链短缺与供应商生产品质、产能不足问题。
- 市场竞争日趋激烈，高铁和民航竞争已经超出传统800公里范围。
- 行业航权时刻等关键资源获取不足。

挑战

2024年工作重点

坚决守牢
安全底线

深化服务
品牌建设

坚持提升
经营效益

大力推进
数字化转型

防范化解
重大风险

日出东方
再次起航



机队引进计划

2024年计划			2025年计划		
机型	引进	退出	机型	引进	退出
A320系列	21	-14	A320系列	31	-22
B737系列	8	-1	B737系列	0	-14
B787系列	5		B787系列	4	
C919	6		C919	10	
ARJ21	16		ARJ21	2	
合计	56	-15	合计	47	-36

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



微信服务号



东航APP



联航APP

Q&A



Tel : +86 21 2233 0991

Email: ir@ceair.com