（上接A33版）

亦有助于提升训练质量，确保飞行安全。

（2）满足公司飞行员训练需求

根据中华人民共和国交通运输部令（2017年第29号）《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》规定，航空公司每年需按照要求对飞行员实施训练，包括新雇员训练、初始训练、转机型训练、升级训练、复训等，其中飞行模拟机飞行训练是飞行训练课程的重要组成部分，东方航空一直注重人才培养，明确人才发展及培养计划。2017年，公司完成飞行员能力提升等专题课件62个及B737MAX、A320NEO等临时紧急任务课件9个，推进双语课件制作，满足外籍飞行员训练需求，共完成各类训练49,663人次，签派980人次；完成签派、情报、航务、现场、性能五个运行专业的必修课培训205批次3，620人次。

近年来，公司飞行员数量随着机队规模的不断扩充持续增长，飞行员的各项训练需求日益增加，飞行模拟机训练的需求量亦不断增长。2017年，公司飞行模拟机年训练小时数约为123，159小时，根据公司的机队规模和飞行员团队发展计划，预计2018年，公司飞行模拟机年训练小时数将超过145，800小时，公司现有飞行模拟机将无法满足逐年增长的飞行员培训所需求的充分、灵活的使用需求。此外，通过第三方飞行培训中心进行飞行模拟机训练带来的飞行员训练费用也将大幅增加。

因此，为了配合公司的机队发展，满足公司自身飞行训练的刚性需求，满足公司业务规模扩大对飞行员队伍持续的培训需求，降低飞行员小时训练费用，公司有必要购置15台模拟机，以确保满足公司日益增长的训练需求，为公司飞行员培训提供更大的灵活性。

3、项目审批及备案情况

购置15台模拟机项目无需由政府部门专门审批。

4、投资概算

飞行模拟机的主要供应商包括加拿大CAE公司，美国L-3公司、美国Flight Safety公司等。根据公司已经购置的飞机模拟机价格以及公司现有机队配置，市场价格变化因素等，预计购置15台飞行模拟机共计约2.07亿美元，约折合人民币13.27亿元，公司拟使用本次非公开发行A股股票募集资金投入9.96亿元。

5、项目效益分析

对于飞行模拟机训练，如采用外送其他培训中心实施各项训练，根据不同的模拟机型号，每小时费用约为3，100-6，300元，而通过公司自购飞行模拟机进行训练将有效降低小时训练费用，经测算，本次拟以募集资金购置的15台飞行模拟机预计每年将为公司节省约1.23亿元。

（三）购置20台备用发动机项目

1、项目概述

东方航空拟以本次非公开发行A股股票募集资金17.83亿元用于引进20台备用发动机，型号包括2台GEnx-1B(full)、2台GEnx-1B(core)、3台Trent XWB-84、8台LEAP-1A26、5台LEAP-1B。备用发动机的主要供应商包括GE公司、RR公司、CFM公司等，根据签订的协议，购置20台备用发动机共计约2.79亿美元，约折合人民币17.83亿元，公司拟以本次非公开发行募集资金支付其中人民币17.83亿元。

保有合理的备用发动机的数量，可以避免随机发动机发生故障而影响整个机队的正常运营，本次募集资金用于购置备用发动机将有利于进一步保障整个机队的有效运营，有利于提升公司竞争力，有利于公司整体经济效益的不断提高。

2、项目的必要性和可行性分析

随着公司运力的不断增长和机队规模的逐年扩大，以及公司对安全高效运营的高度重视，公司需要充足的备用发动机规模以应对发动机的更换送修等，从而为公司的安全运营提供切实保障。根据公司机队规划，东方航空计划于2018年至2020年引进70架A320NEO飞机，2017年至2020年引进60架B737MAX飞机，2018年至2021年引进15架B787-9飞机，2018年至2022年引进20架A350飞机。为保障以上4个新引进机队的正常有效运营，有效避免随机发动机发生故障而影响整个机队的正常运营，公司拟引进8台LEAP-1A、8台LEAP-1B、3台GEnx-1B（供应商将在公司目购3台备发的基础上再免费赠送1台备发）和4台TRENT XWB备用发动机。本次拟使用募集金额买其中的3台GEnx-1B（供应商将在公司目购3台备发的基础上再免费赠送1台备发）、3台TRENT XWB、8台LEAP-1A26、5台LEAP-1B等各类备用发动机共计20台，以应对公司业务和机队规模扩大带来的发动机需求。

本次非公开发行人股募集资金投资项目均与公司主营业务相关，本次非公开发行H股募集资金用于补充公司一般运营资金，均不会对公司主营业务结构产生重大影响，不会导致公司业务和资产的整合。本次非公开发行A股和H股将进一步巩固和加强公司主营业务，增强公司核心竞争力，提升盈利能力，扩大市场份额，理想良好品牌形象，为未来的持续发展奠定良好基础。

（二）对公司章程的影响

本次非公开发行A股及非公开发行H股完成后，公司注册资本、股份总数和股本结构等将发生变化，公司将根据本次非公开发行的结果，对《公司章程》相关条款进行修订，并办理工商变更登记手续。

（三）对股东结构的影响

本次非公开发行前，公司总股本为14，467，585，682股，其中东航集团直接和间接持有本公司A股5，530，240，000股，同时，东航集团通过东航国际持有本公司H股股份2，626，240，000股，合计约占本公司已发行总股份的56.38%，为本公司控股股东。

按本次非公开发行A股和非公开发行H股数量发行上限匡算，本次非公开发行A股及非公开发行H股完成后，东航集团对东方航空的合计持股比例由56.38%最低下降至约49.13%，仍保持相对较高比例，公司的控股股东仍为东航集团，公司实际控制权不会发生变化。吉祥航空及/或其指定控股子公司、均瑶集团及下属全资子公司上海吉祖航投合计持有不超过交易后A股总股本10%股份和H股总股本10%股份（仅考虑本次非公开发行A股和H股），结构调整基本会持股比例低于2%。

（四）对高管人员结构的影响

本次非公开发行A股和H股完成后，本公司高管人员结构不会发生变化。

（五）对业务收入结构的影响

本次非公开发行A股的募集资金将主要用于引进飞机、购置模拟机和备用发动机，均与公司主营业务相关，本次非公开发行H股募集资金用于补充公司一般运营资金。本次非公开发行A股和H股不会对本公司的主营业务和收入结构产生重大影响。交易完成后公司主营业务仍为航空运输服务及相关业务。

二、公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

（一）对公司财务状况的影响

本次非公开发行完成后，公司总资产和净资产均将相应增加，资本金实力将有所增强，净资产水平得到提高，资产负债率得到降低，有利于优化本公司资本结构，改善盈利能力，增强抵御财务风险的能力和公司整体竞争力，为公司进一步发挥主业优势提供有力保障。截至2018年6月30日，本公司资产负债率为74.94%。若按照本次非公开发行A股和H股募集资金总额匡算，发行完成后公司的资产负债率将最低下降至70.52%。

（二）对公司盈利能力的影响

本次非公开A股发行募集资金用于引进飞机、购置模拟机及备用发动机，将有效扩大公司机队规模，满足公司飞行培训需求，扩充发动机资源，进一步提高公司航空运输能力，拓展主营业务的发展空间，为公司的业务持续增长提供坚实保障。本次非公开H股发行募集资金在扣除发行相关费用后将用于补充公司一般运营资金，可有效缓解公司资金压力，满足公司在主营业务不断发展的过程中对一般运营资金的需求，进一步优化资本结构，降低财务费用，提高盈利能力。

（三）对公司现金流量的影响

本次非公开发行A股和H股完成后，公司筹资活动现金流入将有所增加，有效缓解业务增长带来的现金流压力。随着募集资金的到位及使用效益的释放，未来经营活动现金流入也将有所增加。公司现金流质量将进一步提高，资本实力显著增厚，抗风险能力显著增强，为实现业务拓展奠定基础。

三、公司与控股股东及其关联人之间关系的变化情况

本次非公开发行A股和H股完成后，公司与控股股东东航集团及其关联人之间的业务关系、管理关系均未发生变化，不存在同业竞争和潜在同业竞争关系，也不会导致新增关联交易。

四、本次非公开发行后资金、资产占用及担保情况

本次非公开发行A股和H股完成后，公司不会存在资金、资产被控股股东及其关联方占用的情形，亦不会存在公司为控股股东及其关联方进行担保的情形。

五、本次非公开发行对公司负债情况的影响

本次非公开A股和H股募集资金到位后，公司的总资产和净资产规模将同时增加，从而降低公司资产负债率，提升偿债能力，进一步改善财务状况和资产结构，有利于进一步提高公司抗风险的能力，实现长期可持续发展。

第六节 本次非公开发行相关风险的说明

投资者在评价公司本次非公开发行时，除本预案提供的其他各项资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素：

一、行业风险

（一）宏观经济形势变化及经营环境风险

航空运输业是与经济、贸易环境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。同时，公司的国际航空运输业务比重较大，国际经济贸易形势，也将影响公司航空客货运需求。如未来宏观经济景气度下降或产生贸易争端和摩擦，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、上海建设“五个中心”、打响“四个品牌”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。

（二）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。

（三）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，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，巩固与澳航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。

二、业务与经营风险

（一）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。

（二）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。近年来受全球宏观经济、地缘政治摩擦、美元汇率等多项因素的叠加影响，国际航油价格波动幅度较大，航油价格也随之变动。若后续国际航油价水平大幅波动，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。

未来，公司将积极研判油价走势，通过根据董事会授权灵活调开展航油套期保值业务，合理征收燃油附加费，加强各运行环节的节油管理等措施降低航油价格波动对公司经营造成的影响。

（三）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管理。

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。

三、财务风险

（一）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。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。

（二）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。公司将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。

（三）流动性风险

近年来，公司的经营规模持续扩张，根据公司的投资计划，预计未来几年的资本支出金额较大，虽然公司的营运资金流量状况较好，但其流动比率和速度比率等营销能力指标均较低，若需支付大额资本性开支，公司的流动性可能存在一定压力。目前，公司的流动性主要取决于营业收入、贷款及债券的持续获取，如公司未来资金来源无法全部得到充分保障，将可能增加公司的偿债风险。

四、管理风险

（一）管理能力风险

发行人业务发展情况良好，资产规模稳步增长，截至2015年末、2016年末及2017年末，发行人经审计的总资产分别为1，167.09亿元、2，100.51亿元及2，274.64亿元，尽管发行人已建立健全管理制度体系和组织运行模式，主要管理人员拥有较为丰富的管理经验，但随着发行人业务规模的发展和员工人数及组织结构日益扩大，发行人的组织结构和管理体系将日趋复杂，如公司经营决策和风险控制的难度增加，可能导致公司运作效率的下降。

（二）关联交易风险

发行人与控股子公司以及合营、联营企业等关联方存在一定的关联交易。目前，公司发生的经常性关联交易金额占营业收入的比例较低，价格公允，程序合法，未对公司的生产经营产生不利影响，对公司的经营业绩和财务状况不构成重大影响。如未来公司与关联方未履行法律法规所要求的相应程序而发生重大关联交易，将可能会给公司的生产经营带来一定的不利影响。

五、本次非公开发行A股的相关风险

（一）审批风险

本次非公开发行事项尚需中国民用航空局（如需）及/或中国民用航空华东地区管理局、中国证监会等有权部门核准，能否获得批准、审议通过以及最终通过审核的时间均存在不确定性。

（二）发行风险

本次非公开发行受证券市场整体波动、公司股票价格走势、投资者对本次非公开发行方案的认可程度等多种因素的叠加影响，故公司本次非公开发行存在不能足额募集资金的风险。

（三）股票价格波动风险

本公司A股股票在上海证券交易所上市，H股股票在香港联合交易所和纽约证券交易所上市，除经营和财务状况之外，本公司股票价格还将受到国际和国内宏观经济形势、资本市场走势、市场心理和各类重大突发事件等多方面因素的影响。投资者在考虑相关投资决策时应当谨慎选择、理性判断并充分考虑前述各类因素可能带来的投资风险。公司将严格按照相关法律法规的规定，履行相关批准程序和信息披露义务。

第七节 本次非公开发行股票摊薄即期回报的风险

本次非公开发行股票完成后，随着募集资金投资项目实施并产生效益，公司的净利润将有所增厚。由于本次非公开发行募集资金到位后公司的总股本和净资产规模将会大幅增加，而募投项目效益的产生需要一定时间周期，在募投项目产生效益之前，公司的利润实现和股东回报仍主要通过现有业务实现。因此，本次非公开发行可能会导致公司的即期回报在短期内有所摊薄。

此外，若公司本次非公开发行募集资金投资项目未能实现预期效益，或公司未能保持并提升现有盈利水平，则公司即期回报将面临被摊薄的风险。

第七节 公司利润分配政策及执行情况

一、公司的利润分配政策

公司一贯重视对投资者的合理投资回报，保持利润分配政策的连续性和稳定性。根据中国证监会《上市公司章程指引（2014年修订）》、《监管公告[2014]47号）、《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》等相关规定，公司于《公司章程》中制定和规划分配政策，2018年6月21日召开的公司2017年度股东大会《公司章程》部分条款进行了修订，最新修订生效的《公司章程》关于利润分配政策的具体内容如下：

“第一百五十四条 公司所得税后利润按下列顺序分配：

（一）弥补亏损；

（二）提取法定公积金；

（三）提取法定公益金；

（四）经股东大会决议提取任意公积金；

（五）支付普通股股利。

董事会应按国家法律、行政法规（如有的话）及公司经营和发展需要确定本条（二）至（五）项所述利润分配的具体比例，并提交股东会批准。

第一百五十五条 资本公积金包括下列款项：

（一）超过股票面额发行所得的溢价款；

（二）国务院财政主管部门规定列入资本公积金的其他收入。

第一百五十六条 公司的公积金用于下列用途：

（一）弥补亏损；

（二）扩大公司生产经营；

（三）转增资本。

（一）对公司财务状况的影响

本次非公开发行完成后，公司总资产和净资产均将相应增加，资本金实力将有所增强，净资产水平得到提高，资产负债率得到降低，有利于优化本公司资本结构，改善盈利能力，增强抵御财务风险的能力和公司整体竞争力，为公司进一步发挥主业优势提供有力保障。截至2018年6月30日，本公司资产负债率为74.94%。若按照本次非公开发行A股和H股募集资金总额匡算，发行完成后公司的资产负债率为70.52%。

（二）对公司盈利能力的影响

本次非公开A股发行募集资金用于引进飞机、购置模拟机及备用发动机，将有效扩大公司机队规模，满足公司飞行培训需求，扩充发动机资源，进一步提高公司航空运输能力，拓展主营业务的发展空间，为公司的业务持续增长提供坚实保障。本次非公开H股发行募集资金在扣除发行相关费用后将用于补充公司一般运营资金，可有效缓解公司资金压力，满足公司在主营业务不断发展的过程中对一般运营资金的需求，进一步优化资本结构，降低财务费用，提高盈利能力。

（三）对公司现金流量的影响

本次非公开发行A股和H股完成后，公司筹资活动现金流入将有所增加，有效缓解业务增长带来的现金流压力。随着募集资金的到位及使用效益的释放，未来经营活动现金流入也将有所增加。公司现金流质量将进一步提高，资本实力显著增厚，抗风险能力显著增强，为实现业务拓展奠定基础。

三、公司与控股股东及其关联人之间关系的变化情况

本次非公开发行A股和H股完成后，公司与控股股东东航集团及其关联人之间的业务关系、管理关系均未发生变化，不存在同业竞争和潜在同业竞争关系，也不会导致新增关联交易。

四、本次非公开发行后资金、资产占用及担保情况

本次非公开发行A股和H股完成后，公司不会存在资金、资产被控股股东及其关联方占用的情形，亦不会存在公司为控股股东及其关联方进行担保的情形。

五、本次非公开发行对公司负债情况的影响

本次非公开A股和H股募集资金到位后，公司的总资产和净资产规模将同时增加，从而降低公司资产负债率，提升偿债能力，进一步改善财务状况和资产结构，有利于进一步提高公司抗风险的能力，实现长期可持续发展。

第六节 本次非公开发行相关风险的说明

投资者在评价公司本次非公开发行时，除本预案提供的其他各项资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素：

一、行业风险

（一）宏观经济形势变化及经营环境风险

航空运输业是与经济、贸易环境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。同时，公司的国际航空运输业务比重较大，国际经济贸易形势，也将影响公司航空客货运需求。如未来宏观经济景气度下降或产生贸易争端和摩擦，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、上海建设“五个中心”、打响“四个品牌”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。

（二）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。

（三）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，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，巩固与澳航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。

二、业务与经营风险

（一）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。

（二）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。近年来受全球宏观经济、地缘政治摩擦、美元汇率等多项因素的叠加影响，国际航油价格波动幅度较大，航油价格也随之变动。公司将积极研判油价走势，通过根据董事会授权灵活调开展航油套期保值业务，合理征收燃油附加费，加强各运行环节的节油管理等措施降低航油价格波动对公司经营造成的影响。

在外币兑人民币汇率大幅波动情况下，公司的外币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。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。

（二）提高日常运营效率，降低公司运营成本，提升经营业绩的具体措施

1、深入实施公司发展战略，全面提升公司综合竞争力，稳步提升经营业绩

国际经济和航空运输行业的快速发展，对东方航空的综合实力提出了更高的要求，公司将持续推进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，努力实现“打造世界一流、建设幸福东航”的发展远景。公司将不断深入推进“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，从而不断提高公司的盈利能力和综合竞争力。

2、提升公司日常运营效率，进一步完善公司治理，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《上市公司章程指引》等法律、法规和规范性文件的要求，进一步提高公司章程的规范性，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和《公司章程》的规定行使职权，做出科学、合理、迅速和谨慎的决策，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益，为公司的持续稳定发展提供科学有效的治理结构和制度保障。

3、合理高效推进募集资金投资项目，提高募集资金使用效率

公司本次非公开发行A股股票募集资金用于引进18架飞机项目、购置15台模拟机项目和购置20台备用发动机项目，将扩大机队规模及优化机队结构，提高公司航空运输运能力和安全保障能力，同时满足公司日益增长的飞行员培训需求，降低公司小时训练费用，有助于公司战略顺利实施落地。公司已对募集资金的投入将进一步做强做优做大公司的核心业务，提高公司的核心竞争力，提升品牌形象，扩大市场份额，保障和提升公司的利润水平，保持公司可持续发展，巩固和提升行业地位，为投资者提供更好的投资回报。本次发行的募集资金到位后，公司将合理高效推进募投项目的实施进度，以尽早实现项目收益，提升募集资金使用效率。

4、加强募集资金管理，保证募集资金合理规范使用

为规范募集资金的管理和使用，保护投资者利益，按照《公司法》、《证券法》、《上市公司证券发行管理办法》、《上海证券交易所股票上市规则》、《上市公司监管指引第2号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》、《上海证券交易所上市公司募集资金管理办法（2013年修订）》等法律、法规及其他规范性文件的要求及《公司章程》的规定，公司已制定《募集资金管理制度》，对募集资金使用和管理总则、募集资金存储、募集资金使用、募集资金投向变更以及募集资金使用管理与监督等进行了详细的规定。根据《募集资金管理制度》和公司董事会的决议，本次募集资金将存放于董事会指定的募集资金专项账户中，公司将定期检查募集资金的存放和使用情况，以确保募集资金按照公司承诺的用途、效率、进度合理使用，从而加强对募集资金投资项目的监管，保证募集资金合理有效使用，合法、合规的用于。

5、建立健全持续稳定的利润分配政策，积极回报投资者并现时回报

公司实施募集资金的利润分配政策，重视对投资者充其是中小股东的合理投资回报，并保持连续性和稳定性。公司已根据中国证监会的相关规定及监管要求制订《公司章程》，就利润分配政策事宜进行详细规定和公开承诺。此外，公司已经按照中国证券监管管理委员会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37号）、《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》（证监会公告[2013]43号）和《公司章程》的相关规定，制定了《中国东方航空股份有限公司未来三年（2018年-2020年）股东回报规划》，该等利润分配制度进一步明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式和股票股利分配条件等，充分维护公司股东依法享有的资产收取股利的权益等权利。

公司回报规划着眼于公司的长远和可持续发展，在综合考虑公司经营发展实际、股东要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素的基础上，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划和机制，保证利润分配政策的连续性和稳定性。

（二）制定本规划的原则

本规划的制定应符合相关法律法规和《公司章程》相关利润分配规定的前提下，充分考虑和听取独立董事、监事和社会公众股股东的意见，根据现实的经营发展和资金需求状况平衡公司短期利益和长期发展，保证公司利润分配政策的连续性和稳定性。

（三）2018—2020年股东回报规划

1、公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性。公司应按照法律法规和证券监管机构的要求，结合公司自身的经营业绩和财务状况，合理进行分红，优先采用现金分红的股利分配方式进行利润分配。

2、公司实行积极的现金股利分配政策，股票股利是其他符合法律、法规的合理方式分配股利。

3、公司拟提出和实施现金分红时应同时满足以下条件：

（1）公司当年盈利，并由审计机构对公司该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

（2）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取法定公积金、任意公积金后所余的税后利润）为正值；

（3）公司现金流充裕，实施现金分红不会影响公司的正常经营和可持续发展。

在公司经营情况良好，现金流充裕能满足公司正常经营和可持续发展的前提条件下，公司将积极采取现金分红方式回报股东，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年年均合并报表归属于母公司股东当年实现的可供分配利润的百分之三十。若确因特殊原因不能达到上述现金分红比例的，董事会可以根据具体情况调整分红比例并说明原因。

第一百六十八条 公司股票股利的发放条件：公司根据年度的盈利情况、现金流状况及业务增长情况，在保证公司股本规模及股权结构合理的前提下，可以考虑进行股票利分红。

第一百六十九条 公司利润分配的时间间隔：在满足利润分配条件并保证公司正常经营和可持续发展的前提下，公司一般进行年度利润分配。公司董事会也可以根据盈利情况和资金状况提议公司进行中期利润分配。在满足本公司章程规定的现金分红条件下，公司原则上每年实施一次年度现金分红。

第一百七十条 公司未做现金分红的信息披露：公司董事会未作出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红的原因以及未用于分红的资金留存公司的用途。

二、公司最近三年现金分红情况及未分配利润使用情况

（一）公司最近三年现金分红情况

1、公司2015年度利润分配执行情况

2016年3月30日，公司董事会2016年第二次例会审议通过《公司2015年度利润分配预案》，建议公司2015年度不进行利润分配，也不进行资本公积转增股本。

根据中国证监会《证券发行与承销管理办法》第17条规定，上市公司发行证券，存在利润分配方案、公积金转增股本方案尚未提交股东大会表决或者虽经股东大会表决通过但未实施的，应当在方案实施后发行。鉴于公司2016年非公开发行A股股票申请已于2016年1月获得中国证监会核准，并于2016年7月5日到期，如果公司2015年度进行利润分配，需要在利润分配方案获得2015年度股东大会通过并实施后方可再实施2016年非公开发行A股股票，将导致2016年非公开发行A股股票项目发行时间窗口极短或无法顺利实施，从而严重影响公司2016年非公开发行项目的实施和公司的长远发展。

因此，公司董事会从股东利益和公司发展等综合因素考虑，建议2015年度不进行利润分配，也不进行资本公积转增股本。公司董事会同时建议，于2016年度中期以不低于国内会计准则或下2015年度母公司净利润的40%予以现金分红。

该利润分配预案已经公司2015年度股东大会审议通过。

2、公司2016年中期利润分配执行情况

2016年8月30日，公司董事会2016年第四次例会审议通过《公司2016年中期利润分配预案》，建议公司2016年中期以现金方式分配每10股人民币0.51元（含税），根据公司总股本14，467，585，682股计算，合计派发现金红利约人民币7.38亿元（含税）。该利润分配预案已经公司2016年第一次临时股东大会审议通过，并于2016年12月7日实施完毕。

3、公司2016年度利润分配执行情况

2017年3月30日，公司董事会2017年第二次例会审议通过《公司2016年度分配预案》，建议公司2016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0.0511元（含税），以人民币向A股股东支付，以港币向H股股东支付。该利润分配预案已经公司2017年度股东大会审议通过，并于2018年7月24日实施完毕。

公司最近三年现金分红情况如下：

单位：亿元

年度	现金分红总额（含税）	归母净利润	现金分红比例
2015年	-	45.41	-
2016年中期	7.38	45.08	32.10%
2016年	7.09		
2017年	7.38	63.52	11.62%
最近三年归属于上市公司股东的年均归母净利润			51.34
最近三年累计现金分红金额（含税）占最近三年实现的年均可分配利润的比例			42.56%

（二）公司近三年未分配利润使用情况

公司属于资本密集型行业，正处于快速发展阶段，公司未来几年的日常经营及资本开支需求较大，公司目前产生的净现金流和利润主要用于公司日常经营、购买生产设施、基地建设等，促进公司主营业务的持续健康发展。

三、公司未来三年股东回报规划（2018-2020年）

为完善和健全中国东方航空股份有限公司（以下简称“公司”）科学、持续、稳定、透明的分红决策和监管机制，进一步强化回报股东的意识，董事会根据中国证券监督管理委员会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37号）、《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》（证监会公告[2013]43号）和《中国东方航空股份有限公司公司章程》（以下简称“《公司章程》”）的相关规定，公司制定了《中国东方航空股份有限公司未来三年（2018年-2020年）股东回报规划》（以下简称“本规划”），具体内容如下：

（一）制定本规划考虑的因素

公司着眼于长远和可持续的发展，在综合考虑公司的经营发展实际、股东要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素的基础上，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划和机制，保证利润分配政策的连续性和稳定性。

（二）制定本规划的原则

本规划的制定应符合相关法律法规和《公司章程》相关利润分配规定的前提下，充分考虑和听取独立董事、监事和社会公众股股东的意见，根据现实的经营发展和资金需求状况平衡公司短期利益和长期发展，保证公司利润分配政策的连续性和稳定性。

（三）2018—2020年股东回报规划

1、公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性。公司应按照法律法规和证券监管机构的要求，结合公司自身的经营业绩和财务状况，合理进行分红，优先采用现金分红的股利分配方式进行利润分配。

2、公司实行积极的现金股利分配政策，股票股利是其他符合法律、法规的合理方式分配股利。

3、公司拟提出和实施现金分红时应同时满足以下条件：

（1）公司当年盈利，并由审计机构对公司该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

（2）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取法定公积金、任意公积金后所余的税后利润）为正值；

（3）公司现金流充裕，实施现金分红不会影响公司的正常经营和可持续发展。

在公司经营情况良好，现金流充裕能满足公司正常经营和可持续发展的前提条件下，公司将积极采取现金分红方式回报股东，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年年均合并报表归属于母公司股东当年实现的可供分配利润的百分之三十。若确因特殊原因不能达到上述现金分红比例的，董事会可以根据具体情况调整分红比例并说明原因。

第一百七十一条 公司股票股利的发放条件：公司根据年度的盈利情况、现金流状况及业务增长情况，在保证公司股本规模及股权结构合理的前提下，可以考虑进行股票利分红。

第一百七十二条 公司利润分配的时间间隔：在满足利润分配条件并保证公司正常经营和可持续发展的前提下，公司一般进行年度利润分配。公司董事会也可以根据盈利情况和资金状况提议公司进行中期利润分配。

第一百七十三条 公司利润分配的条件和比例：

（1）公司经营情况良好，现金流充裕能满足公司正常经营和可持续发展的前提条件下，公司将积极采取现金分红方式回报股东，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年年均合并报表归属于母公司股东当年实现的可供分配利润的百分之三十。若确因特殊原因不能达到上述现金分红比例的，董事会可以根据具体情况调整分红比例并说明原因。

（2）本规划制定应符合相关法律法规和《公司章程》相关利润分配规定的前提下，充分考虑和听取独立董事、监事和社会公众股股东的意见，根据现实的经营发展和资金需求状况平衡公司短期利益和长期发展，保证公司利润分配政策的连续性和稳定性。

（3）公司现金流充裕，实施现金分红不会影响公司的正常经营和可持续发展。

在公司经营情况良好，现金流充裕能满足公司正常经营和可持续发展的前提条件下，公司将积极采取现金分红方式回报股东，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年年均合并报表归属于母公司股东当年实现的可供分配利润的百分之三十。

（三）2018—2020年股东回报规划

1、公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性。公司应按照法律法规和证券监管机构的要求，结合公司自身的经营业绩和财务状况，合理进行分红，优先采用现金分红的股利分配方式进行利润分配。

2、公司实行积极的现金股利分配政策，股票股利是其他符合法律、法规的合理方式分配股利。

3、公司拟提出和实施现金分红时应同时满足以下条件：

（1）公司当年盈利，并由审计机构对公司该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

（2）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取法定公积金、任意公积金后所余的税后利润）为正值；

（3）公司现金流充裕，实施现金分红不会影响公司的正常经营和可持续发展。

在公司经营情况良好，现金流充裕能满足公司正常经营和可持续发展的前提条件下，公司将积极采取现金分红方式回报股东，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年年均合并报表归属于母公司股东当年实现的可供分配利润的百分之三十。

第七节 本次非公开发行股票摊