# 中国东方航空股份有限公司

## 【2018】半年度报告摘要

一、重要提示

1.本半年度报告摘要来自半年度报告全文，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网站上仔细阅读半年度报告全文。

2.本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证半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.本半年度报告未经审计。

5.经董事会审议通过的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

报告期内本公司未拟定半年度利润分配预案或公积金转增股本预案。

二、公司基本情况

2.1公司简介

| | | |
|---|---|---|
| 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:中国东方航空 | 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 |

| | |
|---|---|
| 董事会秘书 | 汪健 |
| 联系地址 | 上海市闵行区虹翔三路36号中国东方航空股份有限公司董事会办公室 |
| 电话 | 021-22330929 |
| 传真 | 021-62696116 |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |

| | |
|---|---|
| 证券事务代表 | 杨辉 |
| 联系地址 | 上海市闵行区虹翔三路36号中国东方航空股份有限公司董事会办公室 |
| 电话 | 021-22330920 |
| 传真 | 021-62696116 |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |

2.2公司主要财务数据

单位:人民币百万元

| 主要会计数据 | 本报告期（1-6月） | 上年同期 | 本报告期比上年同期增减（%） |
|---|---|---|---|
| 营业收入 | 54,422 | 48,020 | 13.33 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 2,283 | 4,347 | -47.48 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 2,119 | 2,281 | -7.10 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 10,637 | 7,272 | 46.27 |
| | 本报告期末 | 上年度末 | 本报告期末比上年度末增减(%) |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 55,640 | 53,106 | 4.77 |
| 总资产 | 236,514 | 227,464 | 3.98 |

注:2017年上半年,公司向东航产投转让东航物流100%股权,获得一次性收益人民币17.54亿元。

2.3前十名股东持股情况表

| 截至报告期末普通股股东总数 | | | | | 217,969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 | 28.92% | 4,183,365,759 | 862,470 | - | 未知 |
| 中国证券金融股份有限公司 | 国有法人 | 4.38% | 633,825,642 | 16,038,367 | - | 无 |
| 中国航空油料集团公司 | 国有法人 | 3.49% | 504,767,895 | - | - | 无 |
| Delta Air Lines Inc | 境外法人 | 3.22% | 465,910,000 | - | - | 无 |
| 上海隐程信息技术咨询有限公司 | 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 |
| 中央汇金资产管理有限责任公司 | 国有法人 | 0.49% | 70,984,100 | - | - | 无 |
| 上海联和投资有限公司 | 国有法人 | 0.45% | 65,615,429 | - | - | 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 | 4,183,365,759 | 境外上市外资股 | 4,183,365,759 | | | |
| 中国证券金融股份有限公司 | 633,825,642 | 人民币普通股 | 633,825,642 | | | |
| 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 | | | |
| 上海隐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 | | | |
| 上海联和投资有限公司 | 65,615,429 | 人民币普通股 | 65,615,429 | | | |
| 上述股东关联关系或一致行动的说明 | HKSCC NOMINEES LIMITED持有的4,183,365,759股中，东航国际以实益拥有人的身份持有2,626,240,000股。<br>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。 | | | | | |

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2.6亿股公司H股股份解除质押，截至本报告期末，东航国际已累计质押公司H股股份14.5亿股。

2.4截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东情况表

□适用 √不适用

2.5控股股东或实际控制人变更情况

□适用 √不适用

2.6未到期公司债情况

√适用□不适用

| 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 | | |

反映发行人偿债能力的指标：

√适用□不适用

单位:人民币百万元

| 主要指标 | 本报告期末 | 上年度末 | 本报告期末比上年度末增减（%） |
|---|---|---|---|
| 资产负债率 | 74.94% | 75.15% | 降低0.21个百分点 |
| | 本报告期（1-6月） | 上年同期 | 本报告期比上年同期增减（%） |
| EBIDTA利息保障倍数 | 5.69 | 7.69 | -26.01 |

三、经营情况讨论与分析

（一）运营数据摘要

| | 截至六月三十日止六个月 | | |
|---|---|---|---|
| | 二零一八年 | 二零一七年 | 变动幅度 |
| 客运数据 | | | |
| 可用座公里（ASK）（百万） | 118,830.71 | 108,527.22 | 9.49% |
| -国内航线 | 74,288.78 | 67,631.92 | 9.84% |
| -国际航线 | 41,410.00 | 37,984.36 | 9.02% |
| -地区航线 | 3,131.93 | 2,910.94 | 7.59% |
| 客运人公里（RPK）（百万） | 97,957.33 | 88,271.24 | 10.97% |
| -国内航线 | 62,223.69 | 56,250.41 | 10.62% |
| -国际航线 | 33,169.46 | 29,722.13 | 11.60% |
| -地区航线 | 2,564.19 | 2,298.71 | 11.55% |
| 载运旅客人次（千） | 58,899.98 | 53,389.06 | 10.32% |
| -国内航线 | 49,004.50 | 44,531.38 | 10.04% |
| -国际航线 | 8,025.06 | 7,155.91 | 12.15% |
| -地区航线 | 1,870.43 | 1,701.77 | 9.91% |
| 客座率(%) | 82.43 | 81.34 | 1.09pts |
| -国内航线 | 83.76 | 83.17 | 0.59pts |
| -国际航线 | 80.10 | 78.25 | 1.85pts |
| -地区航线 | 81.87 | 78.97 | 2.90pts |
| 客运人公里收益（人民币元）（含燃油附加费）注1 | 0.522 | 0.505 | 3.37% |
| -国内航线 | 0.549 | 0.531 | 3.39% |
| -国际航线 | 0.457 | 0.440 | 3.86% |
| -地区航线 | 0.712 | 0.704 | 1.14% |
| 客运人公里收益（人民币元）（不含燃油附加费）注1 | 0.486 | 0.474 | 2.53% |
| -国内航线 | 0.548 | 0.531 | 3.20% |
| -国际航线 | 0.357 | 0.352 | 1.42% |
| -地区航线 | 0.657 | 0.646 | 1.70% |
| | 截至六月三十日止六个月 | | |
| | 二零一八年 | 二零一七年（可比口径）注2 | 变动幅度 | 二零一七年（不可比口径）注2 |
| 货运数据 | | | | |
| 可用货邮吨公里（AFTK）（百万） | 3,909.79 | 3,269.60 | 19.58% | 3,529.90 |
| -国内航线 | 1,379.04 | 1,121.93 | 22.92% | 1,124.28 |
| -国际航线 | 2,433.59 | 2,058.64 | 18.21% | 2,305.79 |
| -地区航线 | 97.15 | 89.04 | 9.11% | 99.83 |
| 货邮载运吨公里（RFTK）（百万） | 1,244.97 | 1,161.12 | 7.22% | 1,365.92 |
| -国内航线 | 425.14 | 426.16 | -0.24% | 427.62 |
| -国际航线 | 803.13 | 718.48 | 11.78% | 914.07 |
| -地区航线 | 16.70 | 16.48 | 1.32% | 24.23 |
| 货邮载运量（百万公斤） | 439.96 | 422.79 | 4.04% | 461.87 |
| -国内航线 | 311.22 | 306.77 | 1.45% | 308.75 |
| -国际航线 | 114.37 | 101.94 | 12.19% | 132.83 |
| -地区航线 | 14.28 | 14.09 | 1.37% | 20.29 |
| 货邮载运率(%) | 31.84 | 35.51 | -3.67pts | 38.70 |
| -国内航线 | 30.83 | 37.98 | -7.16 pts | 38.04 |
| -国际航线 | 33.00 | 34.90 | -1.90 pts | 39.64 |
| -地区航线 | 17.19 | 18.51 | -1.32 pts | 24.27 |
| 货邮吨公里收益（人民币元）（含燃油附加费）注1 | 1.402 | 不适用 | 不适用 | 1.305 |
| -国内航线 | 1.181 | | | 1.097 |
| -国际航线 | 1.436 | | | 1.348 |
| -地区航线 | 5.389 | | | 3.343 |
| 货邮吨公里收益（人民币元）（不含燃油附加费）注1 | 1.369 | | | 1.237 |
| -国内航线 | 1.134 | | | 0.982 |
| -国际航线 | 1.414 | | | 1.303 |
| -地区航线 | 5.150 | | | 3.219 |
| 综合数据 | | | | |
| 可用吨公里（ATK）（百万） | 14,604.55 | 13,037.06 | 12.02% | 13,297.35 |
| -国内航线 | 8,065.03 | 7,208.80 | 11.88% | 7,211.15 |
| -国际航线 | 6,160.49 | 5,477.23 | 12.47% | 5,724.38 |
| -地区航线 | 379.03 | 351.02 | 7.98% | 361.81 |
| 收入吨公里（RTK）（百万） | 9,896.19 | 8,983.17 | 10.16% | 9,187.97 |
| -国内航线 | 5,926.99 | 5,416.99 | 9.41% | 5,418.45 |
| -国际航线 | 3,726.61 | 3,346.71 | 11.35% | 3,542.30 |
| -地区航线 | 242.59 | 219.47 | 10.53% | 227.21 |
| 综合载运率(%) | 67.76 | 68.90 | -1.14pts | 69.10 |
| -国内航线 | 73.49 | 75.14 | -1.65pts | 75.14 |
| -国际航线 | 60.49 | 61.10 | -0.61pts | 61.88 |
| -地区航线 | 64.00 | 62.52 | 1.48pts | 62.80 |
| 收入吨公里收益（人民币元）（含燃油附加费）注1 | 5.343 | 不适用 | 不适用 | 5.045 |
| -国内航线 | 5.846 | | | 5.598 |
| -国际航线 | 4.376 | | | 4.042 |
| -地区航线 | 7.898 | | | 7.482 |
| 收入吨公里收益（人民币元）（不含燃油附加费）注1 | 4.986 | | | 4.734 |
| -国内航线 | 5.837 | | | 5.589 |
| -国际航线 | 3.482 | | | 3.289 |
| -地区航线 | 7.296 | | | 6.883 |

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,2017年上半年运营数据不包含2017年1月全货机货运数据；

不可比口径下,2017年上半年运营数据包含2017年1月全货机货运数据。

（二）机队结构

近年来,公司持续优化机队结构。2018年上半年,公司围绕主力机型共引进飞机合计22架,退出飞机合计7架。随着B737-8MAX、A320NEO飞机的引进和B767飞机的逐步退出,公司机队机龄结构始终保持年轻化。

截至2018年6月30日,公司共运营654架飞机,其中客机642架,托管公务机12架。

截至2018年6月30日机队情况

单位:架

| 序号 | 机型 | 自有 | 融资租赁 | 经营租赁 | 小计 | 平均机龄（年） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | B777-300ER | 9 | 11 | 0 | 20 | 2.4 |
| 2 | A330-300 | 2 | 19 | 6 | 27 | 6.0 |
| 3 | A330-200 | 15 | 15 | 0 | 30 | 5.2 |
| 4 | B767 | 3 | 0 | 0 | 3 | 21.0 |
| 宽体客机合计 | | 29 | 45 | 6 | 80 | 5.4 |
| 5 | A321 | 39 | 38 | 0 | 77 | 5.0 |
| 6 | A320 | 80 | 51 | 49 | 180 | 7.5 |
| 7 | A319 | 13 | 20 | 2 | 35 | 5.3 |
| 8 | A320NEO | 0 | 2 | 0 | 2 | 0.1 |
| 9 | B737-800 | 46 | 71 | 86 | 203 | 4.2 |
| 10 | B737-700 | 43 | 12 | 0 | 55 | 9.1 |
| 11 | B737-8MAX | 0 | 10 | 0 | 10 | 0.5 |
| 窄体客机合计 | | 221 | 204 | 137 | 562 | 5.8 |
| 客机合计 | | 250 | 249 | 143 | 642 | 5.7 |
| 托管公务机总数 | | | | | 12 | |
| 飞机总数 | | | | | 654 | |

（三）经营情况讨论与分析

2018年上半年,世界经济持续复苏并延续上一年的增长势头,同时也面临着贸易保护主义持续升温和全球宽松货币政策转向的挑战。中国经济延续总体平稳、稳中向好的发展态势,经济结构调整优化,消费贡献持续提升。全球航空业旅客出行需求持续增长,中国民航业继续保持着两位数以上的高速增长,但也面临着航油价格大幅上涨、人民币兑美元汇率波动、市场竞争加剧等诸多挑战。

公司坚持稳中求进工作总基调,坚持高质量发展要求,锐意进取,攻坚克难,扎实推进生产经营、改革转型等各项工作。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,稳步推进非公开发行股票等重大项目,推动公司改革发展取得新的成效。

2018年上半年,公司运输旅客5,890.0万人次,同比增长10.3%;实现营业收入人民币544.2亿元,同比增长13.3%。由于油价上涨、汇率波动导致汇兑损失以及2017年上半年包含了转让东航物流股权所获得的一次性收益人民币17.5亿元等原因,2018年上半年,公司实现归属于母公司股东净利润人民币22.8亿元;;实现归属于母公司股东的扣除非经常性损益的净利润人民币21.2亿元,与去年同期基本持平。

?安全运营

持续重视安全运营,安全形势保持平稳。2018年上半年,公司安全飞行107.6万小时,同比增长7.0%;起降45.3万架次,同比增长6.4%。

公司认真落实民航局“抓基层、打基础、苦练基本功”的要求和作风建设要求,扎实开展典型易发风险事件的专项整治;提升反恐怖、反劫机、反炸机、防袭击和防破坏实战能力,确保空防安全;针对欧盟《通用数据保护条例》法规实施,任命公司“数据保护官”,加强旅客信息保护,防范网络安全风险。

?市场营销

2018年上半年,公司完成座公里投放1,188.3亿,同比增长9.5%;实现客运收入人民币489.7亿元,同比增长14.7%。公司客座率达到82.4%,同比提升1.1个百分点。客座率、收益品质等关键经营指标取得了显著的进步。

围绕枢纽网络战略,着力提升公司在核心市场的份额和影响力。2018年上半年,公司在上海、北京、昆明、西安枢纽市场份额分别为40.8%、18.3%、37.4%、28.4%;通过统筹航线网络布局,优化中转衔接,枢纽网络效应不断显现,中转收入同比增长9.3%;2018年上半年,公司新开上海-斯德哥尔摩、上海-西安-圣彼得堡等国际航线,西安-大理、昆明-呼和浩特等国内航线,加密上海-莫斯科、圣彼得堡、澳门等国际航线,上海-昆明、西安-厦门等国内航线。截至2018年6月末,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,1,074个目的地。

收益管理水平不断提升,国际航线经营能力持续增强。公司深入推进OD(全航程)收益管理系统的应用,加强对客源结构、旅客订座趋势的科学分析和预测,加强对舱位和运价的精细化管控;以公司国际化战略为引领,着力提升国际航线经营能力,远程航线经营品质有所提升。2018年上半年,国际航线客座率同比提升1.9个百分点,欧洲、北美、澳洲座公里收入分别同比增长5.5%、2.1%、3.3%。

不断丰富销售产品体系,持续推进销售转型。公司着力发展各类转型产品和增值产品,进一步拓展多式联运产品、完善“优选座位”和“升舱产品”;丰富套票和积分兑换等增值产品,有效提升增值业务收入。重视销售渠道维护,加强与境外TMC(商旅管理公司)、OTA(在线旅行社)等渠道合作,TMC销售收入同比增长38.1%;积极开拓客户资源,两方集团客户增至3,567家,同比增长11.5%,两方集团客户收入同比增长12.1%。

?对外合作

继续深化与战略伙伴及核心伙伴的合作,提升合作品质。公司与法荷航(Air France-KLM)签署新一期合作协议,自2019年1月1日起新增昆明-巴黎、武汉-巴黎等航线的联营合作;与达美实现了双方通程值机业务以及行李联运服务;与法荷航、达美(Delta Air Lines Inc)共同谋划北京新机场航班网络优化对接以及地面服务和流程标准的共同建设;与澳航(Qantas Airways Ltd)签署了商务协议,双方将在运力投放、联合营销等领域开展更广泛更深入的合作;开启了与日航(Japan Airlines Co., Ltd)的联营合作,强化双方在航线网络、运力共享等领域的合作。

此外,公司还积极拓展与全球知名品牌的合作,实现资源共享。2018年上半年,与渣打银行、赫兹租车等20多家知名企业进行了跨界合作,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,改善客户全旅程的服务体验,致力于成为上海服务的亮丽名片。积极维护和发展常旅客会员,截至2018年6月末,公司“东方万里行”常旅客会员人数已达到3,620万人,同比增长15.1%。

服务体系建设方面,聚焦航班正常性,以旅客满意为目标,不断提升航班运行品质,航班正常率达到80.5%,在国内前十大航空公司中名列前茅;进一步建立健全服务质量标准体系,发布国内首部《空中医疗急救手册》,广受媒体及旅客的好评;以京沪精品航线为标杆,通过数据化指标建立航班运行质量标准体系,改进航班综合运行质量;推广行李运输管理系统,加强行李运输的全程监控,有效减少行李运输差错和破损;结合B787、A350等新机型的引进,研发设计餐饮用具,带给旅客全新的体验。

线上服务集成方面,虹桥T2正式上线自助登机、自助机场导航;优化数字化服务体验,提高手机、网上及海外自助值机率,国内自助值机率达到77.4%,同比提升了9.2个百分点,国际自助值机率达到32.4%,同比提升了12.5个百分点;通过手机微信实现航班信息和行李托运自助查询功能,给旅客带来便捷的体验。

?改革转型

坚持全面深化改革,推动公司转型发展。公司专注客运业务的经营和发展,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,推进分子公司和内部营销和服务机构改革,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,在国内率先全面推行机上便携式电子设备的使用,“空中互联”机队规模、航班数量、用户人数均为“中国第一、亚洲领先”。截至2018年6月末,公司78架宽体客机全部实现空中互联服务,覆盖欧美澳、东南亚及国内重点商务航线。公司筹划与电信运营商联合发起组建航空互联网合资运营公司,巩固和增强公司在空中互联业务领域的先发优势;持续优化东航官网及APP的客户体验,东航官网及APP迭代升级16个版本,新增和优化功能体验200余项;新版海外网站上线,销售金额同比增长31.5%。加强积分商城运营,丰富积分兑换产品;以旅客对公司收入贡献为导向,推进收益制积分转型,优化积分付费功能。

低成本航空方面,中联航聚焦提升直销能力和增加辅助收入,深化低成本转型。2018年上半年,中联航实现营业收入人民币26.9亿元,同比增长13.2%,实现净利润人民币4.4亿元,同比增长23.4%。中联航通过多元化的营销手段开展新媒体、自媒体营销,通过完善移动直销平台提升直销能力,直销收入占比达72.2%;通过线上推广免税品销售、升舱产品、空中商城产品,拓宽辅助业务收入来源,辅助业务收入同比增长46.0%。

保障性业务市场化改革方面,深入实施将保障性资产转变为经营性资产。东航技术通过人均产值、利润率等指标对标,明确将部附件维修、机身维修等七方面作为未来深化改革的重点;积极开拓第三方市场,实现第三方收入同比大幅增长70.0%。

体制机制及机构改革方面,公司以客户为中心重组营销服务职能,优化调整营销服务体系的管控模式和组织机构,成立商务委员会、销售委员会和客户委员会;进一步探索及稳步推进下属子公司混合所有制改革。

?重大项目

2018年7月10日,公司宣布了非公开发行A股及H股的重大资本项目,拟引入上海吉祥航空股份有限公司及其控股股东上海均瑶(集团)有限公司或其下属子公司、中国国有企业结构调整基金股份有限公司为战略投资者。本次资本项目正在稳步推进之中,截至2018年8月30日,该事宜已经国资委审批同意,并经公司股东大会审议通过,尚需获得民航局、证监会核准,并满足一定的市场条件后付诸实施。

?企业文化

公司推进企业文化建设,加强廉洁从业教育,创建和谐的劳动关系,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。

?风险内控和法治建设

针对《欧盟通用数据保护条例》的实施,加强旅客信息的保护,防范网络安全风险;围绕公司发展战略,对重点业务领域开展专项审计,提升公司管理绩效;加强制度建设和督促检查,促进公司内部控制体系的健全规范和有效运行。

稳步推进“法治东航”建设,确保企业依法合规运作;围绕公司国际化战略,加强境外业务的法律风险防范;持续加强合同管理和诉讼案件管理,维护公司合法权益。

?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,落实污染防治工作;倡导低碳飞行,持续优化机队结构,推广应用节能减排新技术;坚持共享发展理念,努力做到精准扶贫、精准脱贫,持续加大对定点扶贫点云南双江、沧源的扶贫力度;公司荣获上海上市公司企业社会责任杰出企业奖,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”。“爱在东航”大型公益活动持续向社会传递正能量,2018年上半年共组织各类活动项目459个,参与员工20,160人次,提供服务51,153小时,关爱人数19,994人次。

2018年上半年,公司连续第四届在“TTG中国旅游大奖”评选中荣获“最佳中国航空公司”奖,获评新浪旅游“2017最具影响力航空公司”,荣膺CAPSE客舱设施卓越进步奖和创新服务奖,公司品牌影响力进一步提升。

（四）经营计划

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2018年下半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。

展望2018年下半年,根据全球和国内经济形势综合判断,中国民航业有望继续保持较快的发展速度。同时,不稳定不确定因素也在增多,国内外宏观经济及贸易关系变化加大了未来经济发展的不确定性,油价的上涨,汇率的波动等,均给航空公司的生产经营带来了压力和挑战。

面对复杂严峻的外部经营环境,公司将坚定信心,直面挑战,锐意创新,奋力拼搏,扎实工作,推动公司改革发展稳定各项事业实现新突破。2018年下半年,公司将重点做好以下工作:

1.加强“三基”(抓基层、打基础、苦练基本功)建设,着力构建安全风险分级管控、隐患排查治理双重预防机制,持续提升安全管理水平;持之以恒抓好安全生产领域的作风建设、能力建设和文化建设,强化安全绩效管理,确保安全运营。

2.优化航线编排和机型配置,保障旺季运力投放,抢抓旺季市场机遇;加强对市场需求的科学预测和对运价的精细化管控,把握中国国际进口博览会的市场机遇,并积极做好服务保障工作;稳步推进销售转型,加强国际销售和集团客户资源开发,提升国际化经营能力。

3.推广精品航线服务标准体系,提升公司服务品质;完善常旅客会员体系,优化客票退改签流程,提升旅客满意度;把握B787、A350等新机型引进机遇,打造新一代旅客服务系统,全面提升客户体验。

4.深入推进各业务领域的改革转型,激发创新活力。加快收益制积分转型,并扩大积分使用范围,提升客户贡献价值;优化调整中联航的管控模式,完善航线网络布局,拓展营销渠道;东航技术对标国际先进MRO(航空维护、维修与大修),优化产业布局,大力拓展第三方市场。

5.切实增强风险意识,建立风险预警机制和快速反应机制,积极防范化解生产经营中的重大风险;全面加强各项成本费用控制,多措并举节约航油成本,加大航空性费用节支力度;稳步推进非公开发行股票项目,坚持高标准建设北京新机场东航基地项目。

6.深入开展国际反商业贿赂培训和教育,防范海外合规经营风险;加强旅客信息的保护,防范信息系统的安全风险;加大公司资产和知识产权的法律保护力度,维护公司合法权益。

（五）机队规划

2018年下半年至2020年飞机引进及退出计划

单位:架

| 机型 | 2018年下半年 | | 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 | 4 | 5 | - | - | - | - |
| A320系列 | 13 | - | 25 | - | 30 | - |
| B777系列 | - | - | - | - | - | - |
| B787系列 | 4 | - | 6 | - | 3 | - |
| B767系列 | - | 3 | - | - | - | - |
| B737系列 | 22 | - | 26 | - | 24 | 10 |
| 合计 | 45 | 8 | 62 | - | 61 | 10 |

注:1.截至2018年6月30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17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。

（六）主营业务分析

1. 财务报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 | 54,422 | 48,020 | 13.33 |
| 营业成本 | 47,789 | 42,621 | 12.13 |
| 税金及附加 | 162 | 135 | 20.00 |
| 销售费用 | 2,867 | 2,661 | 7.74 |
| 管理费用 | 1,406 | 1,293 | 8.74 |
| 研发费用 | 42 | 46 | -8.70 |
| 财务费用 | 2,482 | 779 | 218.61 |
| 资产减值损失 | 4 | 9 | -55.56 |
| 信用减值损失 | 2 | - | - |
| 公允价值变动收益 | 243 | - | - |
| 投资收益 | 90 | 1,915 | -95.30 |
| 资产处置损失 | 6 | - | - |
| 其他收益 | 2,815 | 2,739 | 2.77 |
| 营业利润 | 2,810 | 5,130 | -45.22 |
| 营业外收入 | 369 | 659 | -44.01 |
| 营业外支出 | 8 | 10 | -20.00 |
| 利润总额 | 3,171 | 5,779 | -45.13 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 10,637 | 7,272 | 46.27 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -9,909 | -10,858 | -8.74 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -2,255 | 10,448 | -121.58 |

2.收入和成本分析

（1）收入

单位:人民币百万元

| 主营业务分行业情况 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 51,749 | 13.78 | 45,684 | 12.37 | 11.72 | 1.11pts |
| 其他业务 | 2,673 | 5.36 | 2,105 | 7.12 | 21.25 | -1.30pts |
| 合计 | 54,422 | 13.33 | 47,789 | 12.13 | 12.19 | 0.95pts |

单位:人民币百万元

| 航空运输业务收入分地区情况 | | |
|---|---|---|
| 地区 | 营业收入 | 比上年同期增减（%） |
| 国内 | 33,769 | 13.95 |
| 国际 | 16,057 | 13.60 |
| 港澳台地区 | 1,923 | 12.19 |
| 合计 | 51,749 | 13.78 |

单位:人民币百万元

| 其他业务收入情况 | | |
|---|---|---|
| 业务分类 | 营业收入 | 比上年同期增减（%） |
| 地面服务 | 625 | -10.84 |
| 旅游服务 | 1,182 | 10.47 |
| 其他 | 866 | 13.05 |
| 合计 | 2,673 | 5.36 |

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。

2018年上半年,公司客运收入为人民币489.67亿元,同比增长14.66%,占公司航空运输收入的94.63%;旅客运输周转量为97,957.33百万客公里,同比增长10.97%。

其中:国内航线旅客运输周转量为62,223.69百万客公里,同比增长10.62%;收入为人民币324.37亿元,同比增长14.31%,占客运收入的66.24%;

国际航线旅客运输周转量为33,169.46百万客公里,同比增长11.60%;收入为人民币147.15亿元,同比增长15.72%,占客运收入的30.05%;

地区航线旅客运输周转量为2,564.19百万客公里,同比增长11.55%;收入为人民币18.15亿元,同比增长12.45%,占客运收入的3.71%。

2018年上半年,公司货邮运输收入为人民币17.45亿元,同比减少1.63%,占公司航空运输收入的3.37%。货邮载运周转量为1,244.97百万吨公里,同比减少8.85%。

2018年上半年,公司其他收入为人民币10.37亿元,同比增长3.39%,占公司航空运输收入的2.00%。

（2）成本

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(%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 航空油料消耗 | 15,252 | 31.92 | 12,139 | 28.48 | 25.64 |
| 机场起降费 | 7,097 | 14.85 | 6,430 | 15.09 | 10.37 |
| 餐食及供应品 | 1,665 | 3.48 | 1,501 | 3.52 | 10.93 |
| 职工薪酬 | 7,962 | 16.66 | 7,423 | 17.42 | 7.26 |
| 飞发及高周件折旧 | 6,693 | 14.01 | 6,007 | 14.09 | 11.42 |
| 飞发修理 | 1,649 | 3.45 | 2,165 | 5.08 | -23.83 |
| 飞机经营性租赁费 | 2,016 | 4.22 | 2,235 | 5.24 | -9.80 |
| 其他营运成本 | 3,350 | 7.01 | 2,756 | 6.47 | 21.55 |
| 其他业务支出 | 2,105 | 4.40 | 1,965 | 4.61 | 7.12 |
| 营业成本合计 | 47,789 | 100.00 | 42,621 | 100.00 | 12.13 |

2018年上半年,本公司营业成本为人民币477.89亿元,同比增长12.13%。随着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、职工薪酬、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项。2018年上半年,公司飞机燃油成本为人民币152.52亿元,同比增长25.64%,主要是由于公司加油量同比增长6.27%,增加航油成本人民币7.62亿元;平均油价同比提高18.23%,增加航油成本人民币23.51亿元。

飞发修理费用减少,主要是由于2018年上半年公司未发生经营性租赁发动机大修,以及公司通过减少航材订货量、开展航材送修业务等降本增效措施降低维修成本所致。

飞机经营性租赁费减少,主要是由于2018年上半年美元兑人民币平均汇率低于去年同期,以美元计价的租金成本较去年同期下降。

其他营运成本增加,主要是由于公司运营规模扩大,增加相应支出所致。

其他业务支出减少,主要是由于2017年上半年数据包含2017年1月东航物流的其他业务支出,2018年数据不再包含东航物流的数据。

（3）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年上半年收入和成本中包含2017年1月的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。

（4）财务费用

2018年上半年,公司财务费用为人民币24.82亿元,同比增加人民币17.03亿元,主要是由于2018年上半年美元兑人民币升值,公司产生汇兑损失人民币5.46亿元,去年同期人民币兑美元升值,产生汇兑收益人民币6.74亿元,以及公司债务结构调整后,人民币债务比重和长期债务比重加大导致的融资成本增加所致。

（5）投资收益

2018年上半年,公司投资收益为减少,主要是由于2017年上半年公司向东航产投转让东航物流100%股权,实现投资收益人民币17.54亿元所致。

（6）营业外收入

2018年上半年,公司营业外收入减少,主要是由于公司执行经修订的《企业会计准则第14号-收入》,将无需履行剩余履约义务的超过期限的预收销售款转为营业收入。

（7）现金流

2018年上半年,公司经营现金净流入增长,主要是由于公司收益水平回比提升,营业收入同比增加所致。

公司筹资活动流入现金净额为人民币减少,主要是由于公司经营现金流增加,筹资需求降低所致。

（二）非主营业务导致利润重大变化的说明

√不适用

（三）资产、负债情况分析

1.资产及负债状况

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 | 3,187 | 1.35 | 4,656 | 2.05 | -31.55 |
| 预付款项 | 793 | 0.34 | 580 | 0.25 | 36.72 |
| 持有待售的非流动资产 | 103 | 0.04 | 14 | 0.01 | 635.71 |
| 一年内到期的非流动资产 | 52 | 0.02 | 76 | 0.03 | -31.58 |
| 其他流动资产 | 6,185 | 2.62 | 3,801 | 1.67 | 62.72 |
| 可供出售金融资产 | - | - | 800 | 0.35 | - |
| 其他权益工具投资 | 1,562 | 0.66 | - | - | - |
| 套期工具（非流动资产） | 289 | 0.12 | 151 | 0.07 | 91.39 |
| 固定资产 | 168,392 | 71.20 | 163,130 | 71.72 | 3.23 |
| 套期工具（流动负债） | 43 | 0.02 | 324 | 0.19 | -86.73 |
| 预收款项 | 27 | 0.02 | 1,342 | 0.79 | -97.99 |
| 其他应付款