中国东方航空股份有限公司

2012 年度报告摘要

一、 重要提示

1.1 本年度报告摘要摘自年度报告全文，投资者欲了解详细内容，应当仔细阅读同时刊载于上海证券交易所网站等中国证监会指定网站上的年度报告全文。

1.2 公司简介

股票简称	东方航空	股票代码	600115
股票上市交易所	上海证券交易所		
股票简称	东方航空	股票代码	00670
股票上市交易所	香港联合交易所		
股票简称		股票代码	CEA
股票上市交易所	纽约证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	汪健	杨辉	
电话	021-22330928	021-22330921	
传真	021-62686116	021-62686116	
电子信箱	ir@ceair.com	davidyang@ceair.com	

二、 主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

单位：千元 币种：人民币

	2012年(末)	2011年(末)	本年(末)比上年(末)增减(%)	2010年(末)
总资产	120,962,479	112,215,152	7.80	100,810,117
归属于上市公司股东的净资产	23,376,346	20,437,377	14.38	15,577,109
经营活动产生的现金流量净额	12,608,281	13,464,095	-6.36	10,444,148
营业收入	85,569,250	83,974,505	1.90	74,958,108
归属于上市公司股东的净利润????	3,430,105	4,886,702	-29.81	5,380,375
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润???	2,376,912	4,620,621	-48.56	5,350,365
加权平均净资产收益率(%)	15.48	27.12	减少11.64个百分点	43.43
基本每股收益(元/股)	0.3042	0.4334	-29.81	0.4826
稀释每股收益(元/股)	0.3042	0.4334	-29.81	0.4826

说明： “营改增”税收政策的执行对本公司2012年财务数据的具体影响如下：减少营业收入人民币41.70亿元，减少营业成本人民币30.80亿元，减少营业税费人民币12.16亿元，减少销售和管理费用人民币0.52亿元，增加利润总额人民币1.78亿元。因此，本公司提醒：上述相关财务数据指标与2011年同期数据不具有可比性。

2.2 前10名股东持股情况表

单位：股

报告期股东总数		250,268	年度报告披露日前第5个交易日末股东总数		247,625
前10名股东持股情况					
股东名称	股东性质	持股比例(%)	持股总数	持有有限售条件股份数量	质押或冻结的股份数量
中国东方航空集团公司	国有法人	42.84	4,831,375,000	0	无
HKSCC NOMINEES LIMITED（含东航国际控股(香港)有限公司）	境外法人	30.85	3,478,742,299	0	未知
上海联和投资有限公司	国有法人	3.79	427,085,429	0	未知
中国航空油料集团公司	国有法人	3.73	421,052,632	0	未知
锦江国际(集团)有限公司	国有法人	3.04	343,288,860	0	未知
航天投资控股有限公司	国有法人	0.88	99,088,580	0	未知
中外运空运发展股份有限公司	国有法人	0.74	83,157,894	0	未知
中国建设银行-上投摩根阿尔法股票型证券投资基金	境内非国有法人	0.32	36,441,131	0	未知
交通银行-华安策略优选股票型证券投资基金	境内非国有法人	0.27	30,000,000	0	未知
中国民生银行股份有限公司-东方精选混合型开放式证券投资基金	境内非国有法人	0.25	28,009,934	0	未知
上述股东关联关系或一致行动的说明	由HKSCC NOMINEES LIMITED持有的3,478,742,299股中，1,927,375,000股由东航国际以实益拥有人的身份持有，而东航集团则拥有东航国际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。				

2.3 以方框图描述公司与实际控制人之间的产权及控制关系

三、 管理层讨论与分析

（一）董事会关于公司报告期内经营情况的讨论与分析

●主要运营数据

	二零一二年度	二零一一年度	变动幅度
运输能力			
可用吨公里（ATK）(百万)	19,721.41	18,662.50	5.67%
-国内航线	10,531.56	9,908.43	6.29%
-国际航线	8,493.45	7,975.16	6.50%
-地区航线	696.40	778.91	-10.59%
可用座公里（ASK）(百万)	136,723.95	127,890.81	6.91%
-国内航线	95,167.75	88,012.97	8.13%
-国际航线	36,472.11	34,685.25	5.15%
-地区航线	5084.09	5,192.59	-2.09%
可用货邮吨公里（AFTK）(百万)	7,416.25	7,152.33	3.69%
-国内航线	1,966.46	1,987.26	-1.05%
-国际航线	5,210.96	4,853.49	7.37%
-地区航线	238.84	311.58	-23.35%
飞行小时(千)	1,404.52	1,288.40	9.01%
运输量			
收入吨公里（RTK）(百万)	14,406.48	13,402.08	7.49%
-国内航线	7,705.32	7,256.76	6.18%
-国际航线	6,243.40	5,659.85	10.31%
-地区航线	457.76	485.47	-5.71%
客运人公里（RPK）(百万)	109,112.68	100,895.06	8.14%
-国内航线	76,155.58	70,932.87	7.36%
-国际航线	29,105.09	26,151.29	11.30%
-地区航线	3,852.01	3,810.90	1.08%
货邮载运吨公里（RFTK）(百万)	4,700.90	4,420.57	6.34%
-国内航线	922.68	934.14	-1.23%
-国际航线	3,661.41	3,338.13	9.68%
-地区航线	116.82	148.30	-21.23%
载运旅客人次(千)	73,077.06	68,724.96	6.33%
-国内航线	62,360.47	58,761.38	6.12%
-国际航线	7,903.00	7,246.70	9.06%
-地区航线	2,813.59	2,716.88	3.56%
货邮载运量(公斤)(百万)	1,416.48	1,443.05	-1.84%
-国内航线	679.85	699.43	-2.80%
-国际航线	641.94	626.26	2.50%
-地区航线	94.69	117.37	-19.32%
载运率			
综合载运率（%）	73.05	71.81	1.24pts
-国内航线	73.16	73.24	-0.08 pts
-国际航线	73.51	70.97	2.54 pts
-地区航线	65.73	62.33	3.40 pts
客座率（%）	79.81	78.89	0.92 pts
-国内航线	80.02	80.59	-0.57 pts
-国际航线	79.80	75.40	4.40 pts
-地区航线	75.77	73.39	2.38 pts
货邮载运率（%）	63.39	61.81	1.58 pts
-国内航线	46.92	47.01	-0.09 pts
-国际航线	70.26	68.78	1.48 pts
-地区航线	48.91	47.60	1.31 pts

●业绩综述

二零一二年，全球经济不景气导致国际、国内客货运市场需求不足；燃油价格保持高位运行，成本压力较大；高铁分流航空旅客逐步常态化，国内航线竞争加剧；同时，国际突发事件也对公司的国际航线业务产生影响。面对复杂的国际、国内形势，本公司在保证飞行安全的前提下，通过优化航线和机队结构、强化客货运销售管理、严格控制成本、加强信息化建设、提高服务质量等手段，保持了较好的盈利。

二零一二年，本公司实现总周转量14,406.48百万吨公里，同比增长7.49%；完成营业收入人民币855.69亿元，利润总额人民币35.16亿元；归属于上市公司股东的净利润人民币34.30亿元。

二零一二年，本公司共运输旅客7,307.71万人次，比去年同期增长6.33%；旅客运输周转量为109,112.68百万客公里，比去年同期增长8.14%。客运收入为人民币717.08亿元，同比增长2.61%。国内客运市场虽然增速放缓，但是仍较为稳定。

二零一二年，以航班班次占有率统计，本公司在虹桥机场与浦东机场的市场份额分别为50.20%与38.40%，以旅客吞吐量统计，本公司在虹桥机场与浦东机场的市场份额分别为48.20%与36.60%。

二零一二年，本公司货邮运输量为1,416.48百万公斤，比去年同期下降1.84 %；货邮载运周转量为4,700.90百万吨公里，比去年同期增长6.34%；货运收入为人民币80.13亿元，同比减少1.37%。受全球航空货运市场普遍低迷且持续下滑的影响，全年本公司货运收入水平下降，货运业务出现亏损。

●经营回顾

●安全管理

二零一二年，本公司保持了较为平稳的安全形势。公司不断深化安全管理体系（SMS）建设，制定下发《SMS进班组”工作计划和推进方案；针对影响航空安全的雷击、重着陆、通讯中断等风险因素，开展专项整治活动；成立了南通训练基地，加强飞行技能训练；制定了“星级飞行人员考评和薪酬方案”，根据安全运行、飞行品质、作风纪律、服务等方面对全体飞行人员开展星级评定，既完善了激励机制，又营造了良好的安全氛围和安全文化，二零一二年底首次评聘了361名五星机长。

●客运业务

1、发展枢纽网络

二零一二年，在国内航线方面，本公司加密了上海至广州、重庆、郑州、长沙等多条快线和准快线的航班班次；利用昆明新机场时刻放量的契机，新开了银川、济南、西宁等航点，基本实现了昆明至国内省会城市航线的全覆盖；利用西安新航站楼时刻放量的机会，新开了宁波、合肥、南昌等地经西安至西北地区的航班，加密了西安至西北区内航班班次。在国际航线方面，本公司新开了每周4班上海至澳大利亚凯恩斯的航线；旺季期间加密了上海至巴黎、罗马、悉尼、夏威夷的航班班次。二零一二年九月之后受中日关系变化的影响，本公司结合市场变化，削减了中日航线的运力投放，增投至东南亚航线，加密了上海至胡志明、吉隆坡、曼谷、德里等地的航班班次。

本公司通过增加通航点以及加密航班班次等手段，稳步推进上海核心枢纽、昆明和西安区域枢纽的航班波建设，增强了枢纽市场的中转衔接能力。截至二零一二年底，上海浦东机场已基本形成了“四进四出”航班波；昆明机场在构建“四进四出”航班波的同时，进一步提升了国内经昆明至东南亚、南亚、西亚地区的中转衔接机会；西安枢纽也正在构建“三进三出”的航班波。

此外，本公司积极加强对北京核心市场的布局。面对北京首都机场航班时刻资源相对饱和的情况，本公司将独家运营北京南苑机场的中联航和下属河北分公司进行整合，成立了新中联航。新中联航充分利用南苑机场的航班时刻资源，增投了6架B737飞机，加密了北京南苑至深圳、厦门、长沙等航线，提升了本公司在北京市场的份额。

二零一二年，本公司与天合联盟内成员公司在274个航点、429条航线上实施代码共享；与非联盟成员在130个航点、142条航线上实施代码共享，进一步扩大了公司航线网络的覆盖范围。

2、丰富营销产品

二零一二年，本公司根据不同市场、不同航线的特点，积极开发营销产品，增加销售渠道，扩大客户群体，努力提升航班收益。

面对不同的消费需求与层次，本公司设计了4款“东方系列”核心产品，针对高品质商务旅客，推出了管家式、全程陪同式服务的“东方尊享”；针对潜在的高价值旅客推出了提供升舱体验以及门到门接送机服务的“东方优享”；为有特殊需求的旅客推出了出境前签证办理与机票预订一站式服务的“东方至远”；针对去云南的游客，推出了提供行程设计、中转站和目的站增值服务的“东方穿梭”。

二零一二年，本公司与上海铁路局合作在南京、杭州、苏州等13个长三角地区城市推出了“空铁通”产品，本公司在上海虹桥和浦东的国内及国际航班和铁路产品形成了空铁双向联运，从而增加了本公司的客源。

同时，针对淡季市场，本公司推出了“三南游”（云南、海南、江南）、“四游季”（经西安游大西部）等旅游产品，有效地提高了淡季航班的客座率。

3、开发客户资源

本公司积极拓展高端商务旅客客源，加快发展集团客户。二零一二年，本公司新增200多家集团客户，其中15家为全球集团客户。目前，本公司集团客户总数达到了4,500多家，集团客户的销售贡献得到了进一步的提升。

大力推进“东方万里行”常旅客业务的发展。为了吸引更多的会员，同时让会员对“东方万里行”会员奖励计划的多样性、全面性和灵活性有更好的体验，本公司加大和商家的合作，会员可享受积分累积与积分兑换的合作商家总家数已达到74家，可兑换商品的总量已增加至850多项，覆盖了金融、酒店、租车、健康服务等各行业。截至二零一二年末，本公司“东方万里行”新增会员300多万人，会员总数达到1800余万人。

●货运业务

二零一二年，根据货运市场需求不足的情况，本公司削减了货运运力的投入，同时，本公司对货运航线网络进行了调整和优化，将上海浦东-哥本哈根-巴黎-上海浦东联程航线改为上海浦东-哥本哈根和上海浦东-巴黎单飞航线；取消了上海浦东至芝加哥回程经停天津的站点。

货运营销方面，本公司建立了总部营销模式，推进舱位和运价管控体系建设，强化收益管理；加大早航班快邮产品销售力度，加强季节性货物的销售；推进长三角市场一体化，统筹建设长三角区域销售网络，进行区域联动销售。

为了提升货运业务的管理水平，提高运营效率和品质，本公司成立了全球货运指挥中心，管控58个货运航站的管理业务；完成了20个国内和22个国际站点对标Cargo2000（国际航空货运业质量管理标准目标）的推进工作，加强质量管理体系建设；修订了普货、快运操作标准，缩短了上海本站收货和交付货物之间的时间。

此外，本公司积极推进中货航加入天合货运联盟工作，二零一二年六月六日，公司正式签署了加入天合货运联盟意向书，并计划于二零一三年正式入盟。

●机队结构

二零一二年，本公司通过出售、退租老旧飞机，引进新飞机，进一步优化公司的机队结构。二零一二年，本公司完成了：

1、购买及融资性租赁飞机共31架，包括5架A321型飞机、10架 A320型飞机、6架A330-200型飞机、7架A319型飞机、2架B737-700型飞机、1架B737-800型飞机；

2、经营性租赁飞机共18架，包括9架A320型飞机、9架B737-800型飞机；

3、共退出10架飞机，包括出售了5架A340-300型飞机和1架Hawker800型飞机、退租了2架A319型飞机、1架B737-800型飞机、1架B737-700型飞机。

同时，本公司大力拓展公务机托管业务，二零一二年，新增了8架公务机的托管，托管公务机总数达到了12架。

截至二零一二年十二月三十一日，本公司共运营428架飞机，其中客机397架、货机19架、托管公务机12架。

截至二零一二年十二月三十一日机队情况 单位：架

序 号	机 型	自购及融资租赁	经营租赁	小 计
客 机				
宽体机				
1	A340 - 600	5		5
2	A330 - 300	8	7	15
3	A330 - 200	10	3	13
4	A300-600R	7		7
5	B767	6	1	7
窄体机				
6	A321	27		27
7	A320	98	33	131
8	A319	12	8	20
10	B757-200	5	5	10
11	B737 - 800	17	56	73
12	B737 - 700	37	18	55
13	B737 - 300	16		16
14	CRJ - 200	8		8
15	EMB - 145LR	10		10
客机合计		266	131	397
货 机				
17	MD-11F		3	3
18	A300-600R	3		3
19	B747-400ER	2	3	5
20	B757 - 200F		2	2
21	B777F		6	6
货机合计		5	14	19
客货飞机总数		271	145	416
公务机	托管数量			
公务机合计	12			
飞机总数				428

●成本控制

本公司继续以全面预算管理为手段，严格控制成本预算，强化成本费用控制。积极推进公司采购资源的整合，梳理优化采购流程，对采购进行全过程监控。二零一二年，本公司在IT、车辆、航油、机供品等方面实现了700多次集中采购。同时，本公司通过精简飞机机型，优化飞行航线和航路，加强DOC（直接运行成本）控制和管理，按飞行计划精确加油等手段来节省本公司燃油消耗，全年共节约燃油成本人民币1.3亿元。此外，本公司积极拓宽融资渠道，利用多种金融工具降低财务成本。二零一二年，本公司发行了 40 亿元人民币的超短期融资券，综合融资成本低于市场基准利率。

●信息化

本公司一贯注重信息化的建设，坚持信息化引领公司业务的发展。二零一二年，本公司进一步完善了官方网站、呼叫中心和“东航移动E”移动客户端等电子渠道销售服务系统，在提升客户体验的同时，提高了本公司的直销比例。本公司国内官方网站进行了升级，并推出了9个海外网站。本公司稳步推进呼叫中心系统的改造和升级，并逐步向各分子公司和营业部推广。针对智能手机的普遍使用，本公司在二零一二年推出了新版本的“东航移动E”，为旅客通过手机进行机票预订、航班动态查询、网上值机等操作带来了更好的体验，并实现了国内手机客户端的国际票销售。同时，本公司积极发展自助值机业务、不断改进网上值机系统，为旅客出行提供了更为便捷的自助服务。

●服务品质

本公司秉持“以客为尊，倾心服务”的理念，在优化调整机队的同时，积极推动硬件和软件服务产品的提升和改造。二零一二年，本公司全新升级了西安、昆明、北京南苑等区域枢纽及重要市场的地面贵宾室、候机区、值机区等设施设备，在广州、深圳等机场启用东航专属贵宾室；坚持绿色、环保、健康的餐饮理念，联手国际著名酒店集团，创新头等舱公务舱餐食设计并推广面向头等舱、公务舱和高端旅客的地面点餐个性化服务；不断优化客舱娱乐点播系统内容，丰富旅客机上娱乐体验。同时，针对恶劣天气、突发事件等原因造成大面积影响航班的情况，本公司通过增加信息发布平台，优化事件处理程序等手段，让旅客及时掌握航班动态，便于调整出行安排。

●转型发展

围绕“客运将加快从航空承运人向航空服务集成商转型，货运将加快从航空货物运输企业向航空物流服务商转型”的转型目标，二零一二年，本公司积极推进内部资源的整合和配置，迈出了转型的第一步。客运转型以信息化为引领，以网络运力，产品市场、客户需求为驱动，深挖客户资源，稳步推进公司电子商务平台、移动服务平台的建设。货运转型通过对下属中货航、上海东方远航物流有限公司的整合，成立了东航物流公司，在做强现有传统的仓储和货运业务的基础上，发展快递、物流解决方案和航空贸易等新业务，构建物流中性平台。

同时，本公司积极应对全球低成本航空快速发展的局面，二零一二年，本公司与澳洲航空公司（“澳航”）签署了股东合作协议，利用澳航拥有的低成本“捷星”品牌，在香港合资成立低成本航空公司。目前，捷星香港航空有限公司（“捷星香港”）已获得香港特别行政区颁发的公司注册证书。

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：千元 币种：人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例(%)
营业收入	85,569,250	83,974,505	1.90
营业成本	74,700,310	70,447,837	6.04
营业税金及附加	670,131	1,803,091	-62.83
销售费用	5,443,022	5,406,103	0.68
管理费用	2,743,290	2,576,470	6.47
财务费用	1,464,341	-441,072	-432.00
资产减值损失	-20,339	799,364	-102.54
公允价值变动收益	24,831	86,851	-71.41
投资收益	234,058	128,122	82.68
营业外收入	2,711,511	1,598,522	69.63
经营活动产生的现金流量净额	12,608,281	13,464,095	-6.36
投资活动产生的现金流量净额	-11,780,021	-14,780,131	-20.30
筹资活动产生的现金流量净额	-2,174,290	2,135,599	-201.81
研发支出	2,716	2,351	15.53

营业税金及附加：主要是由于上海及北京等营改增适用地区交通运输业于2012年由缴纳营业税改为缴纳增值税，使得2012年东航上海及北京等营改增适用地区的国内航线的主营业务收入不需缴纳营业税；

资产减值损失：主要是由于2011年公司决定处置一些老旧机型，对签订出售协议的飞机，按照净出售价款与年底账面净值的差额计提减值准备；

公允价值变动收益：主要是由于公司2012年原油期权交易量与2011年同期相比大幅下降，使原油期权合约产生的公允价值变动收益同比下降；

投资收益：主要是由于2012年公司转让东航房地产投资有限公司5%股权获得收益0.89亿元。

营业外收入：主要是由于收到政府经营性补贴有所增加所致。

2、收入

（1）驱动业务收入变化的因素分析

2012年客运收入略有所增长，主要是由于航空客运运输需求持续增长。2012年公司运输旅客人数较2011年增长6.33%。

2012年货运收入略有下降，主要是由于2012年国内货运需求有所下降，国内货物运输量同比下降2.8%，货邮吨公里同比下降1.2%。

（2）主要销售客户的情况

主要销售商	金额(千元)	占营业收入比例(%)
销售客户1	3,013,296	3.52
销售客户2	2,217,375	2.59
销售客户3	1,109,842	1.30
销售客户4	1,026,889	1.20
销售客户5	805,304	0.94
合计	8,172,706	9.55

3、成本

（1）成本分析表

单位：千元 币种：人民币

分行业	成本构成项目	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(%)
航空运输业	航空油料成本	29,871,506	39.99	29,229,011	41.49	2.20
	飞机起降成本	9,065,649	12.14	8,350,181	11.85	8.57
	餐食及供应品成本	2,031,425	2.72	2,022,367	2.87	0.45
	工资、薪金及福利	6,979,456	9.34	5,933,914	8.42	17.62
	飞发及高周件折旧	6,770,185	9.06	6,236,110	8.85	8.56
	飞机经营性租赁费	4,438,169	5.94	4,128,420	5.86	7.50
	飞机维修成本	4,432,741	5.93	4,405,900	6.25	0.61
	民航基础设施建设基金	1,414,457	1.89	1,321,373	1.88	7.04
	其他成本	5,522,003	7.40	4,843,908	6.89	14.00
	其他业务支出	4,174,719	5.59	3,976,653	5.64	4.98
	合计	74,700,310	100.00	70,447,837	100.00	6.04

航油成本是本集团最大的运营成本。二零一二年，平均油价同比上升2.14%，本集团航油消耗量约417.77万吨，同比增长7.22%，本集团的航空油料支出达到人民币298.72亿元，较去年同期增长了2.20%（二零一一年，本集团航空油料支出为292.29亿元人民币。二零一二年，本公司实行“营业税改增值税”政策，按营业税口径计算，二零一二年，航空油料成本同比增长9.52%，油价上升增加航油支出约人民币6.71亿元；航油消耗量增加使得航油支出增加约人民币21.11亿元）。

（2）主要供应商情况

主要供应商	金额(千元)	占营业成本比例(%)
航油供应商1	10,399,160	13.92
航油供应商2	4,406,900	5.90
修理供应商1	2,175,000	2.91
航油供应商3	872,430	1.17
航油供应商4	633,340	0.85
合计	18,486,830	24.75

4、费用

2012年，本公司的财务费用为人民币14.64亿元，去年同期为收益人民币4.41亿元，同比增加了人民币19.05亿元，主要是由于受人民币汇率变化的影响，2011年人民币大幅升值，而2012年人民币兑美元汇率变化较小，公司2012年汇兑净收益较2011年同期大幅减少。

5、研发支出

单位：千元 币种：人民币

本期费用化研发支出	1,374
本期资本化研发支出	1,342
研发支出合计	2,716
研发支出总额占净资产比例(%)	0.01
研发支出总额占营业收入比例(%)	0.00

6、现金流

2012年，本公司筹资活动产生的现金流量净额为人民币-21.74亿元，去年同期为人民币21.36亿元，同比减少了201.81%，主要是由于2012年融资租赁款较2011年增加所致。

行业、产品或地区经营情况分析

1、主营业务分行业、分产品情况

单位：千元 币种：人民币

分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
航空运输业收入	80,403,341	70,525,591	12.29	2.19	6.10	减少3.23个百分点
其他业务收入	5,165,909	4,174,719	19.19	-2.39	4.98	减少5.68个百分点
合计	85,569,250	74,700,310	12.70	1.90	6.04	减少3.41个百分点

2、主营业务分地区情况

单位：千元 币种：人民币

地区	营业收入	营业收入比上年增减(%)
国内	52,446,766	0.12
国际	24,252,511	7.66
地区	3,704,064	-1.78
合计	80,403,341	2.19

资产、负债情况分析

1、资产负债情况分析表

单位：千元 币种：人民币

项目名称	2012年12月31日	本期期末数占总资产的比例(%)	2011年12月31日	上期期末数占总资产的比例(%)	本期期末金额较上期期末变动比例(%)
货币资金	4,237,947	3.50	6,755,260	6.02	-37.26
应收利息	6,309	0.01	21,333	0.02	-70.43
存货	2,087,978	1.73	1,555,544	1.39	34.23
其他流动资产	920,135	0.76	482,313	0.43	90.78
固定资产	80,481,809	66.53	71,565,372	63.78	12.46
在建工程	13,878,942	11.47	13,085,908	11.66	6.06
短期借款	8,880,244	7.34	11,453,880	10.21	-22.47
应付票据	250,000	0.21	47,746	0.04	423.60
应付账款	10,848,016	8.97	10,267,531	9.15	5.65
应付利息	237,421	0.20	179,792	0.16	32.05
一年内到期的非流动负债	13,414,181	11.09	9,950,619	8.87	34.81
其他流动负债	4,000,000	3.31	0	0.00	—
长期借款	20,596,163	17.03	21,103,463	18.81	-2.40
长期应付款	22,507,716	18.61	21,551,521	19.21	4.44

货币资金：主要是由于2012年营业利润较去年有所下降，公司加大了对现金存款金额的控制，用银行存款归还了部分借款；

应收利息：主要是由于子公司存款减少，相应减少应收利息；

存货：主要是由于2012年公司新增飞机导致相应的航材消耗件增加所致；

其他流动资产：主要是由于2011年计入其他流动资产的5架待售飞机，在2012年处置完成，而2012年其他流动资产为未来可抵扣的增值税进项税余额；

固定资产：主要是由于2012年公司通过购买或融资租赁新引进31架飞机所致；

短期借款：主要是由于本年新增超短期融资券发行等其他融资方式，进而减少短期借款；

应付票据：主要是由于2012年公司给供应商的商业承兑汇票金额增加所致；

应付利息：主要是由于2012年9月公司发行了期限为270天、规模为人民币40亿元的超短期融资券，其利息为到期一次性结清，因此导致2012年年末应付利息余额较大；

一年内到期的非流动负债：主要是由于2012年本公司一年内到期的长期借款增加；

其他流动负债：主要是由于2012年9月公司发行了期限为270天、规模为人民币40亿元的超短期融资券所致。

2、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：千元 币种：人民币

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	-263,630	-295,003	-31,373	15,755
外汇远期合约	-64,989	-27,072	37,917	0
原油互换合约	0	0	0	9,076
合计	-328,619	-322,075	6,544	24,831

核心竞争力分析

基于航空运输企业具有高技术、高投入、高风险、高波动性、低收益（“四高一低”）的行业特征以及国内部分空域资源饱和等因素，国内航空业的准入门槛较高，从而形成了中国国内航空运输市场竞争格局相对稳定的局面。二零一零年，东航吸并上航后，公司整体规模得以扩大，在上海市场的份额进一步提升，加强了本公司在上海市场的主导地位。同时，依托上海全力推进“国际经济、金融、航运、贸易”四个中心建设，本公司积极打造上海核心枢纽，进一步巩固和扩大了在上海市场的控制力和影响力。本公司具有较强的的区域优势和规模优势。

二零一一年六月，本公司正式加入全球三大航空联盟之一的天合联盟。入盟后，本公司加强与联盟成员的合作，借助于联盟成员的航线网络，本公司的航线网络可通达 187个国家的1000多个目的地，“东方万里行”常旅客会员可享受天合联盟19家成员公司的积分里程计划、会员权益，精英会员可享受全球525间机场贵宾休息室。经过多年的发展，本公司常旅客会员人数已突破1800多万人，成为本公司稳定的客户基础。

同时，本公司致力于推进品牌形象管理、传播推广、品牌维护等相关工作。通过多年的努力，本公司在市场上树立了优质的品牌形象，并获得了较多的重要荣誉：本公司荣获第八届中国证券市场年会最高奖项“金鼎奖”，荣获香港2012中国证券最具品牌价值上市公司“金紫荆奖”；荣获香港《亚洲货币》2012年度中国地区最佳管理公司之“最佳中等市值公司”奖；连续两年被全球品牌传播机构WPP评为“最具价值中国品牌50强”，2012年位列第25位；进入二零一三年《财富》杂志（中文版）企业社会责任排行榜前十强；被健康时报、清华大学评为“健康中国最佳员工健康福利单位”；荣获中国内部审计协会“内部审计领军企业”、智联招聘“最佳雇主100强”等荣誉称号。“世界品位、东方魅力”的国际化品牌正在被越来越多的公众认可。

投资状况分析

1、对外股权投资总体分析

（1）证券投资情况

序号	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)
1	股票	600377	宁沪高速	360,000	200,000	1,042,000	53.30	—
2	股票	600642	申能股份	56,000	30,000	213,300	10.91	—
3	股票	600827	友谊股份	26,670	17,467	129,335.40	6.62	—
4	股票	600650	锦江投资	208,000	83,636	570,397.52	29.17	—
期末持有的其他证券投资				/				
报告期已出售证券投资损益				/	/	/	/	
合计				650,670	/	1,955,032.92	100	

（2）持有非上市金融企业股权情况

单位：千元 币种：人民币

所持对象名称	初始投资金额	持有数量	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
东航集团财务有限公司	111,902		25	201,381	24,519	2,188	长期股权投资	投资
合计	111,902		/	201,381	24,519	2,188	/	/

2、非金融类公司委托理财及衍生品投资的情况

（1）委托理财情况

本年度公司无委托理财事项。

（2）委托贷款情况

本年度公司无委托贷款事项。

3、募集资金使用情况

报告期内，公司无募集资金或前期募集资金使用到本期的情况。

4、主要子公司、参股公司分析

单位：千元 币种：人民币

主要子公司名称	注册资本	资产总额	净利润
中国东方航空江苏有限公司	2,000,000	6,235,786	183,887
上海东方飞行培训有限公司	608,443	1,177,505	56,108
上海航空有限公司	500,000	8,833,412	65,173
中国货运航空有限公司	3,000,000	4,636,123	-663,486
上海东方远航物流有限公司	1,150,000	2,402,891	169,873
东方航空云南有限公司	3,661,540	8,807,833	425,944
中国东方航空武汉有限公司	1,750,000	2,254,870	346,353
上海航空国际旅游(集团)有限公司	50,090	475,524	8,887

5、非募集资金项目情况

报告期内，本公司无非募集资金项目。

（二）董事会关于公司未来发展的讨论与分析

1、行业竞争格局和发展趋势

随着国内民航运输市场的逐步开放，航空运输业的竞争将更加激烈。各航空公司在价格、航线及时刻、服务和产品、营销渠道、航空枢纽等方面的竞争日趋激烈。同时，亚洲不少低成本航空公司陆续进入中国国内市场，特别是二线城市。此外，国内航空公司开展区域性并购及引入战略投资者、与国际航空运输巨头形成航空联盟等事件进一步加剧了行业竞争。但是，东航、国航和南航在中国国内市场占较大市场份额的格局保持相对稳定。

国际民航在经历2012年上半年的低迷后，全球航空企业在第三季度净利润出现回升，2012年3月，IATA发布预测：2012年全球民航整体利润将达到67亿美元，二零一三年预计利润将进一步提高到106亿美元。从国内民航来看，中国民航仍处于一个市场不断增长的过程，民航“十二五”战略规划目标是：至2015年底，中国民航旅客承运人次将突破4.5亿；2012年国务院发布的《民民航业的若干意见》中提到：至2020年中国民航的年运输总周转量将达到1700亿吨公里，全国人均乘机次数达到0.5次，中国将有望成为世界最大的航空客运市场，整个行业增长潜力很大。从短期来看，国内经济发展模式的转变和经济增速的调整，在给航空业的发展带来了机遇的同时也带来了不确