

中国东方航空股份有限公司

2016 年半年度报告摘要

一、 重要提示

1.1 本中期报告摘要来自半年度报告全文，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半年度报告全文。

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	China Eastern	
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
电子邮箱	ir@ceair.com	ir@ceair.com

二、 主要财务数据和股东情况

2.1 公司主要财务数据

单位：百万元 币种：人民币

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	46,332	44,311	4.56
归属于上市公司股东的净利润	3,233	3,564	-9.29
归属于上市公司股东的扣除非经常性 损益的净利润	2,913	3,236	-9.98
经营活动产生的现金流量净额	10,535	10,241	2.87
基本每股收益(元/股)	0.2460	0.2812	-12.52
稀释每股收益(元/股)	0.2460	0.2812	-12.52
扣除非经常性损益后的基本每股收益 (元/股)	0.2217	0.2553	-13.16
加权平均净资产收益率(%)	8.81	12.09	减少 3.28 个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资 产收益率(%)	7.97	10.98	减少 3.01 个百分点
	本报告期末	上年度末	本报告期比上 年度末增减(%)
归属于上市公司股东的净资产	46,787	35,137	33.16
总资产	211,750	195,709	8.20

说明：公司本报告期每股收益是按母公司发行在外普通股的加权平均数，即 131.402 亿股计算，而去年同期每股收益是按照母公司发行在外普通股的加权平均数，即 126.743 亿股计算。

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股东（或无限售条件股东）持股情况表

单位：股

截止报告期末股东总数				284,194 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 公司	国有法人	35.06	5,072,922,927	0	0	无
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	28.91	4,182,749,289	80,000	0	未知
中国航空油料集团 公司	国有法人	4.05	586,300,252	465,838,509	465,838,509	未知
DELTA AIR LINES INC	境外法人	3.22	465,910,000	0	0	未知
上海励程信息技术 咨询有限公司	境内非国 有法人	3.22	465,838,509	465,838,509	465,838,509	未知
东航金控有限责任 公司	国有法人	3.16	457,317,073	0	0	无
中国证券金融股份 有限公司	国有法人	2.33	337,691,803	320,139	0	未知
中国远洋海运集团 有限公司	国有法人	1.61	232,919,254	232,919,254	232,919,254	未知
中央汇金资产管理 有限责任公司	国有法人	0.49	70,984,100	0	0	未知
上海联和投资有限 公司	国有法人	0.45	65,615,429	0	0	未知
上述股东关联关系或一致行动的说明			HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,182,749,289 股 H 股中，东航国际以实益拥有人的身份持有 2,626,240,000 股；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。			

2.3 截止报告期末，本公司无优先股股东。

2.4 控股股东或实际控制人变更情况

√ 不适用

三、 管理层讨论与分析

3.1 运营数据摘要

截至六月三十日止

	二零一六年	二零一五年	变动幅度
运输能力			
可用吨公里 (ATK) (百万)	13,559.48	12,035.22	12.7%
— 国内航线	6,732.74	6,302.78	6.8%
— 国际航线	6,435.03	5,345.80	20.4%
— 地区航线	391.71	386.64	1.3%
可用座公里 (ASK) (百万)	98,974.60	86,091.04	15.0%
— 国内航线	62,193.74	57,717.72	7.8%
— 国际航线	33,963.40	25,642.80	32.4%
— 地区航线	2,817.46	2,730.52	3.2%
可用货邮吨公里 (AFTK) (百万)	4,651.76	4,287.03	8.5%
— 国内航线	1,135.31	1,108.19	2.4%
— 国际航线	3,378.32	3,037.95	11.2%
— 地区航线	138.13	140.90	-2.0%
运输量			
收入吨公里 (RTK) (百万)	9,395.65	8,555.50	9.8%
— 国内航线	4,956.26	4,589.36	8.0%
— 国际航线	4,186.95	3,723.34	12.5%
— 地区航线	252.44	242.80	4.0%

客运人公里 (RPK) (百万)	80,002.98	69,240.69	15.5%
—国内航线	50,631.30	46,708.62	8.4%
—国际航线	27,197.36	20,478.14	32.8%
—地区航线	2,174.31	2,053.93	5.9%
货邮载运吨公里 (RFTK) (百万)	2,299.89	2,415.14	-4.8%
—国内航线	456.52	439.02	4.0%
—国际航线	1,783.04	1,914.75	-6.9%
—地区航线	60.33	61.37	-1.7%
载运旅客人次(千)	48,845.45	44,824.61	9.0%
—国内航线	40,197.36	37,334.86	7.7%
—国际航线	7,032.00	5,971.18	17.8%
—地区航线	1,616.09	1,518.56	6.4%
货邮载运量(百万公斤)	660.25	677.22	-2.5%
—国内航线	336.03	320.84	4.7%
—国际航线	275.00	306.81	-10.4%
—地区航线	49.23	49.57	-0.7%
载运率			
综合载运率 (%)	69.3	71.1	-1.8pts
—国内航线	73.6	72.8	0.8pts
—国际航线	65.1	69.6	-4.6pts
—地区航线	64.4	62.8	1.6pts
客座率 (%)	80.8	80.4	0.4pts
—国内航线	81.4	80.9	0.5pts
—国际航线	80.1	79.9	0.2pts
—地区航线	77.2	75.2	2.0pts
货邮载运率 (%)	49.4	56.3	-6.9pts
—国内航线	40.2	39.6	0.6pts
—国际航线	52.8	63.0	-10.2pts
—地区航线	43.7	43.6	0.1pts

单位收益指标（含燃油附加费）*

收入吨公里收益（人民币元）	4.639	4.878	-4.90%
—国内航线	5.475	5.710	-4.12%
—国际航线	3.507	3.693	-5.04%
—地区航线	7.000	7.319	-4.36%
客运人公里收益（人民币元）	0.511	0.556	-8.09%
—国内航线	0.526	0.551	-4.54%
—国际航线	0.465	0.548	-15.15%
—地区航线	0.735	0.775	-5.16%
货邮吨公里收益（人民币元）	1.164	1.327	-12.28%
—国内航线	1.051	1.107	-5.06%
—国际航线	1.139	1.323	-13.91%
—地区航线	2.785	3.031	-8.12%

单位收益指标（不含燃油附加费）*

收入吨公里收益（人民币元）	4.300	4.434	-3.02%
—国内航线	5.468	5.635	-2.96%
—国际航线	2.802	2.839	-1.30%
—地区航线	6.199	6.190	0.15%
客运人公里收益（人民币元）	0.474	0.513	-7.60%
—国内航线	0.526	0.544	-3.31%
—国际航线	0.362	0.428	-15.42%
—地区航线	0.648	0.659	-1.67%
货邮吨公里收益（人民币元）	1.078	0.993	8.56%
—国内航线	0.973	1.025	-5.07%
—国际航线	1.054	0.939	12.25%
—地区航线	2.602	2.444	6.46%

*注：在计算单位收益指标时相应的收入包含合作航线收入。

3.2 机队结构

二零一六年上半年，本公司继续打造现代化机队，围绕 B777-300ER、A320 系列和 B737 系列等主力机型共引进飞机合计 42 架，退出 EMB145、B737-300 等老旧机型飞机合计 12 架。本公司机队规模进一步扩大，机型与航线布局匹配度进一步提升，机队结构更趋合理。

截至二零一六年六月三十日，本公司共运营飞机 581 架，其中客机 556 架、货机 9 架、公务机 16 架。

截至二零一六年六月三十日机队情况

单位：架

序号	机型	自购及融资租赁	经营租赁	小计	平均机龄(年)
客机合计		415	141	556	5.4
宽体机		61	10	71	5.3
1	B777-300ER	14	-	14	0.9
2	B767	6	-	6	15.3
3	A330-300	11	7	18	8.0
4	A330-200	30	3	33	3.8
窄体机		354	131	485	5.4
5	A321	54	-	54	4.5
6	A320	125	39	164	6.5
7	A319	33	4	37	3.9
8	B737-800	80	80	160	3.8
9	B737-700	55	8	63	7.6
10	B737-300	3	-	3	18.1
11	EMB-145LR	4	-	4	9.1
货机合计		2	7	9	7.0
12	B747-400F	2	1	3	9.4
13	B777F	-	6	6	5.8
客货飞机合计		417	148	565	5.4
公务机总数				16	
飞机总数				581	

注：B737-300 和 EMB-145 机型计划于 2016 年 12 月 31 日前退出本公司机队。

3.3 业务回顾

二零一六年上半年，世界经济面临着下行风险，增长缓慢，发达经济体增长乏力，新兴经济体出现分化。中国经济运行总体平稳，政府持续推进产业结构优化升级，消费支出对经济增长的贡献水平进一步提升。受益于居民出境旅游消费需求旺盛，航空客运市场保持稳定增长；同时，受进出口贸易量持续下降、市场竞争加剧等因素影响，航空货运市场增速进一步放缓。二零一六年上半年，航空运输业继续受益于国际原油价格低位运行，但同时汇率波动、地缘政治冲突及境外恐怖袭击也给行业带来了不利影响。

面对错综复杂的经营环境，公司管理层和广大员工凝心聚力，锐意进取，上半年各项工作按计划有序推进。在确保安全运营的前提下，公司加强市场研判和市场营销，灵活调整运力投放，持续提升服务品质，加快业务转型步伐，加强多层次对外合作，稳步推进非公开发行 A 股股票等重大项目，取得了良好的经营业绩，实现了“十三五”平稳开局。

二零一六年上半年，公司实现营业收入人民币 463.32 亿元；公司利润因汇率波动影响而略有下降，利润总额为人民币 45.74 亿元，归属于母公司股东的净利润为人民币 32.33 亿元。

→ 安全运营

公司高度重视并始终确保运营安全。二零一六年上半年，公司优化安全管理体系，强化安全责任落实，深入开展安全监督检查，提升飞行人员训练质量，完善核心技术人才培养体系，严格落实航班安全保障要求。公司共安全飞行 95.2 万小时，同比增长 9.9%，起降 39.8 万架次，同比增加 7.2%。

→ 市场营销

二零一六年上半年，公司把握国际油价低位运行、出境旅游需求增长等市场机遇，加大运力投入，加强市场营销，克服了国际地缘政治不稳、境外恐怖袭击多发和高铁网络化冲击等不利因素的影响，完成旅客运输量 80,002.98 百万客公里，同比增长 15.5%，实现客运收入人民币 392.85 亿元，同比增长 6.01%。

公司积极优化生产组织，根据市场需求动态调整运力投放，客运运力投入同

比增加 15.0%，客座率同比增加 0.4 个百分点，达 80.8%；稳步推进枢纽网络建设，围绕上海核心枢纽新增上海至布拉格、阿姆斯特丹、马德里、圣彼得堡和芝加哥五条国际远程航线，立足航班衔接优化，拓展联程航线结构，中转联程旅客数量及收入同比分别增长 27.5% 和 24.1%；完善市场销售体系，大力优化官网、移动客户端等电子商务直销渠道，直销收入同比增长 57.2%，直销收入占比同比增加 14.4 个百分点，销售费用中的代理业务手续费同比减少 4.2 亿元；拓展高端客户资源，两方集团客户总数和收入分别同比增长 63% 和 26%，常旅客会员人数达 2,740 万人，同比增长 10.3%，二次乘机比同比提升 4.0 个百分点。

→ 服务品质

二零一六年上半年，公司继续秉持“以客为尊，倾心服务”的理念，围绕地面服务、空中服务和线上服务，提升服务能力，塑造服务品牌，不断提升客户体验。

公司稳步推进九大机场内 24 家贵宾室新建与改建工作，推广境内外航站自助值机服务，国内自助值机率突破 60%，同比提升 17.9 个百分点，实现上海枢纽 42 条国际航线双向自助值机，提升旅客候机体验；启动“舒适客舱”专项工程，启用全年度用酒，营造温馨舒适的乘机氛围，提升旅客乘机体验；依托线上通知平台，提升不正常航班通知及时性与覆盖面，推广环球行李查询系统，行李运输差错率同比降低 3.51%，实现自主改签系统上线，线上服务集成水平进一步提高；6 月 18 日正式推出“东航万里行”白金卡，进一步完善高端客户体系，打造专属高端服务品牌。

→ 转型发展

二零一六年上半年，公司加快建设电商平台，继续提升中联航低成本航空运营水平，逐步推动保障性业务市场化改革，转型发展取得新进展。

电子商务领域，公司加快空中互联平台建设，实现 36 架远程宽体机空中互联上网功能；推进电商平台建设，注册用户和机票直销额同比分别增长 8.7 倍和 7.6 倍，积分应用途径和集成产品种类进一步丰富，积分兑换收入和集成产品线上直销收入同比分别增长 46% 和 311%。

低成本航空领域，中联航在完成现有客机机队全经济舱布局改造基础上，继续开展全经济舱客机引进，有效提升单机的旅客运输能力；积极拓宽直销渠道，直销收入同比增长 3.2 倍，代理费用同比降低 4,087 万元；拓展行李收费、机上售卖、保险销售等增值业务，增加非航业务收入；客座率同比增加 7.6 个百分点，运营效率进一步提升。

保障性业务市场化改革领域，公司继续加强外航服务中心建设，推进地面服务业务市场化运营，新增北欧航空、奥地利航空等 7 家客户，浦东机场外航代理市场占有率提升至 66.6%，实现收入人民币 1.2 亿元。

→ 对外合作和重大项目

二零一六年上半年，公司持续深化和拓展对外合作，积极推动重大项目的实施。

依托天合联盟合作平台，公司不断深化与联盟成员航空公司的合作。公司协同达美航空打造业内领先的中美航线网络，分别实现 9 条国际航线和 116 条中美两国国内航线代码共享，协力提升枢纽航站楼运营能力，缩短中转衔接时间；进一步扩大与法荷航联营航线范围，同时围绕 55 条中欧内部航线开展代码共享合作。通过上述合作，公司承运联盟伙伴会员旅客和联盟伙伴承运本公司会员旅客数量均实现了较大幅度的增长。公司也高度重视并持续加强与联盟外航空公司的合作，不断深化与澳洲航空在联合销售、地面服务等领域的联营合作，新增中澳两国代码共享站点 26 个。

此外，公司积极拓展与全球旅游行业知名品牌的合作，与携程达成多领域的全方位合作，以资本为纽带建立起“航空+互联网”合作新模式；与上海迪士尼达成战略合作，获得园区内唯一航空公司品牌展示权，推出 6 架迪士尼彩绘飞机及“机票+门票”打包产品，实现公司 95530 客服热线直通迪士尼度假区官方酒店。

二零一六年上半年，公司克服国内资本市场大幅波动的不利影响，完成了向携程、中航油等四家投资者非公开发行 A 股股票项目，募集资金共计人民币约 85.48 亿元，进一步优化了公司资产负债结构；为把握未来国际远程航线市场机遇，经过多轮谈判，分别与波音公司和空客公司达成了引进 15 架 B787-9 和 20

架 A350-900 飞机协议，上述新一代远程宽体客机预计将于 2018-2022 年交付公司。

→ 社会责任

本公司在追求企业自身可持续发展的同时，始终将社会责任理念融入企业决策和生产经营中，追求企业发展与社会责任的有机统一。

二零一六年上半年，本公司“爱在东航”大型公益活动共组织各类活动项目 5,629 个，参与员工 277,061 人次，关爱人数累计达 286,318 人次，累计服务时间 822,136 小时。

二零一六年上半年，公司连续两届荣获 TTG（亚洲媒体集团）中国旅游大奖“最佳中国航空公司”，公司 2015 年度社会责任报告和“赢在青春”创新大赛项目分别荣获《WTO 经济导刊》、德国国际合作机构等颁发的“金蜜蜂领袖型企业奖”和“金蜜蜂 2015 年责任竞争力优秀案例”。

3.4 经营计划

本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，对本公司二零一六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，不构成本公司对未来经营业绩的承诺。

二零一六年下半年，世界经济受英国公投退出欧盟、国际地缘政治争端加剧等影响，不确定性进一步加大，预计全年复苏乏力。国际货币基金组织于二零一六年七月下调了全年世界经济和贸易总量增速预期。中国经济增长虽然面临着下行的压力，预计仍将保持中高速增长。随着经济结构进一步优化，特别是服务业迅速发展、大众旅游时代兴起以及消费对经济增长的拉动作用增强，航空客运需求预计仍将保持稳定增长，货运需求则预计相对低迷。

面对复杂多变的外部环境，本公司将继续把握油价低位运行、旅游消费需求上升和上海迪士尼开园运营等有利契机，重点做好以下工作，力争取得良好的经营业绩：

1、强化安全体系应用，深化运行过程管控，推进安全文化建设，提升飞行技术能力，加强空防安全建设，持续保障运行安全；

2、把握暑运旺季市场机遇，依托科学的市场研判，实施精准的运力投放，优化舱位管控，完善运价管理，有效提升经营效益；

3、深化枢纽网络建设，加强国际航线网络布局，加大国际市场销售力度，积极拓展国际市场高端客户，深化与外航合作水平，稳步推进国际化战略；

4、打造信息化服务质量管控体系，提升航班正常化水平，优化不正常航班处置机制，推进线上服务产品集成建设，塑造白金卡高端服务形象，不断提升服务体验；

5、加强对油价、汇率以及利率波动的分析和研判，强化风险控制，积极拓宽融资渠道，优化公司债务结构，加强成本控制；

6、推进机务维修和地面服务业务市场化改革，加快空中互联和电子商务平台建设，提升中联航低成本航空运营水平，力争改革转型取得新成效。

→ 机队规划

未来本公司将力争继续保持机队结构的精简高效，提升机型与航线匹配度。

二零一六年下半年至二零一八年飞机引进及退出计划

单位：架

序号	机型	二零一六年 下半年		二零一七年		二零一八年	
		引进	退出	引进	退出	引进	退出
客机合计		30	14	52	18	66	15
宽体机		2	-	11	2	14	14
1	B777-300ER	2	-	4	-	-	-
2	A350	-	-	-	-	2	-
3	B787	-	-	-	-	4	-
4	A330 系列	-	-	7	-	8	10
5	B767	-	-	-	2	-	4
窄体机		28	14	41	16	52	1
6	A320 系列	14	4	15	1	15	-
7	B737 系列	14	6	26	15	37	1

8	EMB-145	-	4	-	-	-	-
货机合计		-	-	-	1	-	-
9	B747-400F	-	-	-	1	-	-
	合计	30	14	52	19	66	15

注：1、截至 2016 年 6 月 30 日，根据已确认的订单，公司在 2019 年及以后年度还将计划引进 146 架飞机，退出 10 架飞机；

2、公司未来的飞机引进和退出计划将可能因航空运输市场需求、飞机制造商交付进度、公司运力投放布局等因素影响在数量和时间上进行必要的调整。

3.5 主营业务分析

(1) 财务报表相关科目变动分析表

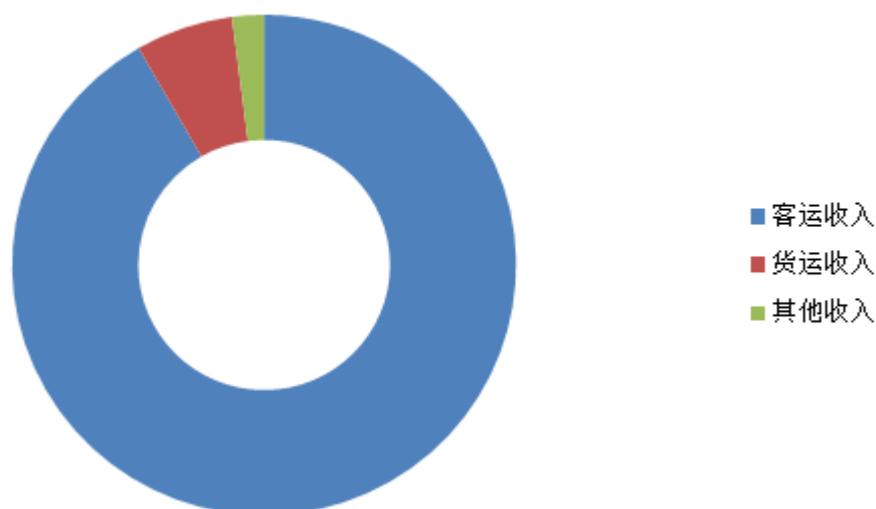
项目名称	本期数	单位：百万元 币种：人民币	
		上年同期数	变动比例 (%)
营业收入	46,332	44,311	4.56
营业成本	37,735	36,940	2.15
营业税金及附加	72	80	-10.00
销售费用	2,772	2,770	0.07
管理费用	1,318	1,229	7.24
财务费用	2,795	1,173	138.28
资产减值损失	3	136	-97.79
投资收益	211	113	86.73
公允价值变动收益	2	4	-50.00
营业利润	1,850	2,100	-11.90
营业外收入	2,732	2,604	4.92
营业外支出	8	14	-42.86
利润总额	4,574	4,690	-2.47
经营活动产生的现金流量净额	10,535	10,241	2.87
投资活动产生的现金流量净额	-16,372	-11,402	43.59
筹资活动产生的现金流量净额	9,881	695	1321.73

1) 营业收入

二零一六年上半年，本公司营业收入为人民币 463.32 亿元，同比增长 4.56% 其中航空运输收入为人民币 428.39 亿元，同比增长 4.81%，占公司营业收入的

92.46%；其他业务收入为人民币 34.93 亿元，同比增加 1.63%，占公司营业收入的 7.54%。

航空运输收入

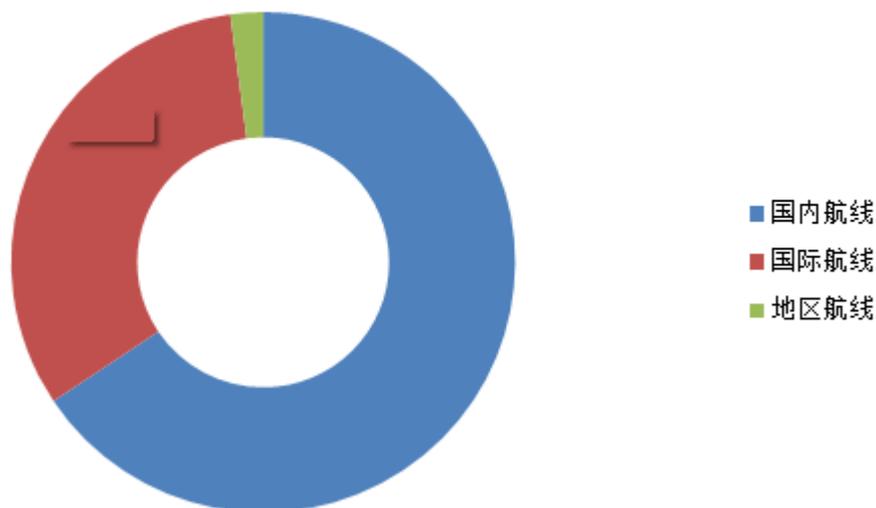


二零一六年上半年，本公司客运收入为人民币 392.85 亿元，同比增长 6.01%，占本公司航空运输收入的 91.70%；旅客运输周转量为 80,002.98 百万客公里，同比增长 15.5%。

二零一六年上半年，本公司货邮运输收入为人民币 26.78 亿元，同比减少 16.44%，占本公司航空运输收入的 6.25%。货邮载运周转量为 2,299.89 百万吨公里，同比降低 4.8%。

二零一六年上半年，本公司其他收入为 8.76 亿元，同比增长 43.37%，占本公司航空运输收入的 2.05%。

客运收入



国内航线旅客运输周转量为 50,631.30 百万客公里，同比增长 8.4%；收入为人民币 252.72 亿元，同比增长 3.21%，占客运收入的 64.33%。

国际航线旅客运输周转量为 27,197.36 百万客公里，同比增长 32.8%；收入为人民币 124.22 亿元，同比增长 12.95%，占客运收入的 31.62%。

地区航线旅客运输周转量为 2,174.31 百万客公里，同比增长 5.9%；收入为人民币 15.91 亿元，同比增长 1.08%，占客运收入的 4.05%。

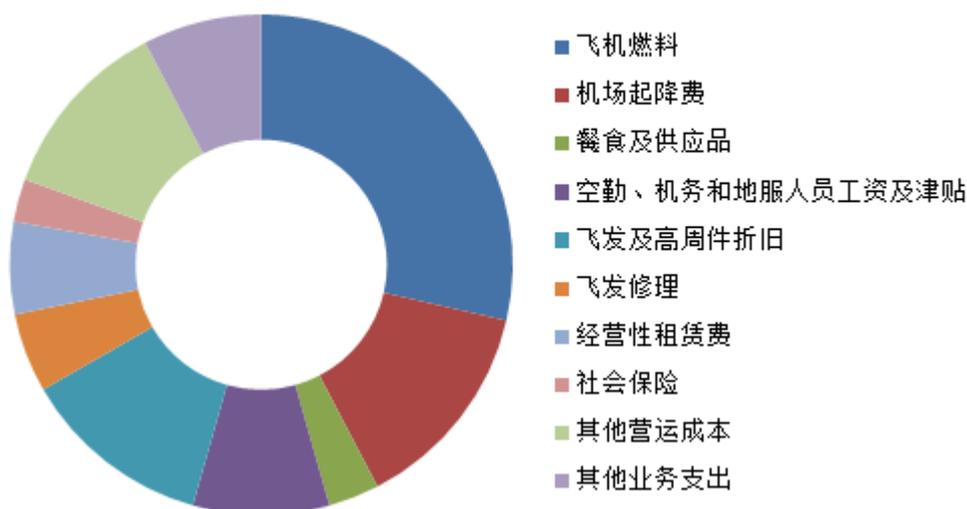
2) 营业成本

单位：百万元 币种：人民币

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 (%)
飞机燃料	8,363	22.16	10,562	28.59	-20.82
机场起降费	5,794	15.35	5,082	13.76	14.01
餐食及供应品	1,401	3.71	1,212	3.28	15.59
空勤、机务和地服人员工资及津贴	3,851	10.21	3,237	8.76	18.97
飞发及高周件折旧	5,298	14.04	4,541	12.29	16.67
飞发修理	2,259	5.99	1,896	5.13	19.15

经营性租赁费	2,317	6.14	2,200	5.96	5.32
社会保险	1,169	3.10	1,022	2.77	14.38
其他营运成本	4,487	11.89	4,371	11.83	2.65
其他业务支出	2,796	7.41	2,817	7.63	-0.75
营业成本合计	37,735	100	36,940	100	2.15

营业成本图



航油成本是本公司最大的运营成本。二零一六年上半年，平均油价同比降低29.66%，本公司航油消耗量约287.97万吨，同比增长12.57%，本公司的飞机燃料支出为人民币83.63亿元，较去年同期减少了20.82%。

机场起降费增长主要是由于公司飞机起降架次增加所致。

餐食及供应品增长主要是由于公司承运旅客人数增加所致。

空勤、机务和地服人员工资及津贴增长主要是由于公司经营规模扩大，飞行小时增加带动飞行小时费等薪酬支出增长所致。

飞发及高周件折旧增长主要是由于公司飞机及发动机数量增加所致。

飞发修理费用增长主要是由于飞机及发动机大修增加所致。

经营性租赁费增加主要是由于经营租赁飞机增加所致。

社会保险费增长主要是由于空勤、机务及地服人员薪金增长所致。

其他营运成本增长主要是由于公司机队规模扩大,间接营运成本支出增加所致。

3) 营业税金及附加

二零一六年上半年,本公司营业税费为人民币 0.72 亿元,去年同期为人民币 0.80 亿元,同比减少 10.00%,主要是由于下属子公司执行营改增所致。

4) 费用

二零一六年上半年,本公司销售费用为人民币 27.72 亿元,去年同期为人民币 27.70 亿元,同比增加 0.07%。其中代理业务手续费同比降低人民币 4.2 亿元,客运订座系统服务费同比增加 34.4%。

二零一六年上半年,本公司管理费用为人民币 13.18 亿元,去年同期为人民币 12.29 亿元,同比增加 7.24%。

二零一六年上半年,本公司财务费用为人民币 27.95 亿元,去年同期为人民币 11.73 亿元,同比增加 138.28%,主要是由于美元升值,汇兑净损失同比增加 12.99 亿元所致。

5) 资产减值损失

二零一六年上半年,本公司资产减值损失为人民币 0.03 亿元,去年同期为人民币 1.36 亿元,同比减少 97.79%,主要是由于公司去年同期可供出售金融资产发生减值所致。

6) 投资收益

二零一六年上半年,本公司投资收益为人民币 2.11 亿元,去年同期为人民币 1.13 亿元,同比增加 86.73%,主要是由于本公司处置可供出售金融资产的收益及本公司的联营公司盈利均增加所致。

7) 营业利润

二零一六年上半年,本公司营业利润为人民币 18.50 亿元,去年同期为人民币 21.00 亿元,同比减少 11.90%,主要是汇率波动产生汇兑净损失,致使经营利润下降。

8) 现金流

本公司通常通过营运业务和银行短期贷款满足营运资金的需求。二零一五年上半年和二零一六年上半年,本公司经营现金净流入分别为人民币 102.41 亿元

和 105.35 亿元。

本公司购买飞机等资本性开支所需资金除部分来源于自有资金外，剩余部分主要通过长短期贷款、融资租赁等方式筹措。二零一五年上半年和二零一六年上半年，本公司投资活动所产生的现金流出净额分别为人民币 114.02 亿元和 163.72 亿元，主要是由于飞机资产处置收入减少，同时固定资产投资预付款增加所致。

二零一五年上半年和二零一六年上半年，本公司筹资活动流入现金净额分别为人民币 6.95 亿元和人民币 98.81 亿元，主要是由于公司完成非公开发行 A 股股票项目，募集资金人民币 85.48 亿元。

(2) 资本结构

截至二零一六年六月三十日，公司资产负债率为 76.60%，较二零一五年十二月三十一日降低 4.16 个百分点。

截至二零一六年六月三十日，本公司流动负债超过流动资产达人民币 568.60 亿元。本公司一直通过而且相信将来继续有能力通过银行贷款、债券及融资租赁等多种融资工具满足营运资金的需要。

1) 借款

借款期限情况表

单位：人民币亿元

借款期限	截至 2016 年 6 月 30 日金额	截至 2015 年 12 月 31 日金额
一年内到期	131.81	205.15
一至两年到期	17.31	70.06
三至五年内到期	40.82	82.24
五年以上到期	26.45	51.78
合计	216.39	409.23

借款币种情况表

单位：人民币亿元

借款币种	截至 2016 年 6 月 30 日金额	截至 2015 年 12 月 31 日金额
美元借款	53.65	369.43
人民币借款	117.93	39.80
欧元借款	44.81	-
合计	216.39	409.23

借款利率情况表

单位：人民币亿元

借款利率种类	截至 2016 年 6 月 30 日金额	截至 2015 年 12 月 31 日金额
固定利率	115.28	61.00
浮动利率	101.11	348.23
合计	216.39	409.23

2) 融资租赁债务

融资租赁债务期限情况表

单位：人民币亿元

融资租赁债务期限	截至 2016 年 6 月 30 日金额	截至 2015 年 12 月 31 日金额
一年内到期	55.57	61.09
一至两年到期	53.35	59.42
三至五年内到期	157.98	166.79
五年以上到期	285.34	236.69
合计	552.24	523.99

融资租赁债务币种情况表

融资租赁债务期限	截至 2016 年 6 月 30 日金额	截至 2015 年 12 月 31 日金额
美元债务	69.16 亿美元	77.53 亿美元
人民币债务	73.00 亿人民币	-
新加坡元债务	1.66 亿新元	1.78 亿新元
港元债务	10.05 亿港元	10.72 亿港元
日元债务	59.39 亿日元	63.95 亿日元

(3) 资产抵押及或有负债

本公司一般以资产为担保，以融资租赁及银行贷款的方式购入飞机。截至二零一五年十二月三十一日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值为人民币 291.47 亿元，而截至二零一六年六月三十日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值为人民币 182.39 亿元，同比减少 37.42%。

截至二零一六年六月三十日，本公司无重大或有负债。

(4) 利率变动

截至二零一五年十二月三十一日和二零一六年六月三十日，本公司带息债务总额为人民币 1,191.11 亿元和人民币 1,236.56 亿元（包括超短期融资券、长短期借款、应付融资租赁款和应付债券），其中短期债务的比例分别为 37.21% 及 46.69%，长期带息债务中大部分为浮动利率债务，上述两部分债务均受现行市场利率波动影响。

本公司带息债务以美元及人民币债务为主。截至二零一五年十二月三十一日和二零一六年六月三十日，本公司美元债务占带息债务总额的比例分别为 73.28% 和 41.43%，人民币债务占带息债务总额的比例分别为 24.99% 和 53.28%。美元以及人民币利率的变化对公司财务成本的影响较大。截至二零一五年十二月三十一日，本公司持有的尚未交割的利率互换合约的名义金额约为 14.66 亿美元，截至二零一六年六月三十日为 16.58 亿美元，将于二零一六年下半年至二零二五年间期满。

(5) 汇率波动

截至二零一六年六月三十日，本公司外币带息债务（主要为美元负债）总额折合人民币为577.70亿元。因此在汇率大幅波动情况下，由外币负债折算产生的汇兑损益金额较大，从而会影响本公司的盈利状况和发展。通常本公司以外汇套期合约来降低因机票销售外汇收入及需以外汇支付的费用而导致的汇率风险。截至二零一五年十二月三十一日，本公司持有尚未平仓的外汇套期合约的名义金额为0.12亿美元，截至二零一六年六月三十日为0.09亿美元，并将于二零一七年期。

二零一六年上半年，公司拓宽融资渠道，通过发行超短期融资券、中期票据等多种方式开展融资，积极优化债务结构。

截至二零一六年六月三十日，美元债务占公司带息债务比重已降至41.43%，美元汇率波动风险对公司经营与业绩的影响显著降低。未来公司将实时评估各主要货币汇率走势，结合公司资金需求及融资计划安排，进一步拓宽融资渠道，借助合适的融资工具优化公司债务结构，降低汇率波动对公司经营的影响。

(6) 航油价格波动

二零一六年上半年，在其他变量保持不变的情况下，倘若平均航油价格上升或下降5%，本公司航油成本将上升或下降人民币4.18亿元。

二零一六年上半年，本公司未进行航油套期保值业务。

(7) 利率互换合约

本公司通过利率互换合约降低市场利率变动的风险。本公司签订的利率互换合约符合套期会计的运用条件。其中部分合约是将与伦敦银行同业拆借利率（“LIBOR”）相关的浮动利率转换为固定利率，属于现金流量套期；其他合约是将固定利率转换为浮动利率，属于公允价值套期。上述合约于本报告期间的公允价值变动中，属于现金流量套期有效部分的公允价值变动而产生的净损失计人民币2.18亿元记入其他综合收益。其余公允价值变动而产生的净收益计人民币200万元记入当期损益——“公允价值变动损益”。截至二零一六年上半年末，本公司持

有的尚未交割的利率互换合约的名义金额约为美元 16.58 亿元，折合人民币 109.95 亿元，并将于二零一六年下半年至二零二五年间到期。

3.6 行业、产品或地区经营情况分析

(1) 营业收入分行业情况

单位：百万元 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
航空运输业务	42,839	34,939	18.44	4.81	2.39	增加 1.92 个百分点
其他业务	3,493	2,796	19.95	1.63	-0.75	增加 1.91 个百分点
合计	46,332	37,735	18.56	4.56	2.15	增加 1.93 个百分点

(2) 主营业务分地区情况

单位：百万元 币种：人民币

地区	营业收入	营业收入比上年增减 (%)
国内	26,469	4.00
国际	14,585	6.74
港澳台地区	1,785	1.42
合计	42,839	4.81

3.7 公司非公开发行 A 股股票事项实施情况

2016 年 1 月 8 日，本公司收到中国证监会《关于核准中国东方航空股份有限公司非公开发行股票的批复》（证监许可[2016]8 号），核准本公司非公开发行不超过 2,329,192,546 股 A 股股票。2016 年 6 月 30 日，本公司完成向上海励程信息技术咨询有限公司、中国航空油料集团公司、中国远洋海运集团有限公司和财通基金管理有限公司发行 1,327,406,822 股 A 股股票。

详情请参见 2016 年 1 月 9 日和 7 月 5 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站披露的公告。

3.8 核心竞争力分析

(1) 地处上海及长三角发达经济带的区位优势

本公司具有较强的区位优势。作为国内三大航空公司之一，公司总部和华东地区运营主基地位于国际特大型城市上海。上海位于亚欧美大三角航线端点，飞往欧洲和北美西海岸航行时间约为 10-12 小时，飞往亚洲主要城市时间在 2 至 5 小时内，航程适中；间接服务区 2 小时飞行圈旅客资源丰富，涵盖中国 80% 的前 100 大城市、54% 的国土资源、90% 的人口、93% 的 GDP 产出地和日本、韩国的大部分地区。二零一五年起，上海已成为中国最大的航空枢纽，浦东机场及虹桥机场的合计旅客吞吐量突破 1 亿人次，其中浦东机场国际和地区旅客运输量继续保持全国第一。

本公司在上海虹桥机场和浦东机场拥有最大市场份额；本公司旗下东航江苏和浙江分公司分别在江苏、浙江两省具有基地运营优势和较强的品牌影响力。本公司的发展将持续受惠于国家实施长江经济带战略和对中国（上海）自由贸易区的政策支持、上海推进国际“经济、金融、航运、贸易”四个中心建设和具有全球影响力科创中心建设。本公司积极打造上海核心枢纽，完善“四进四出”航班波，充分把握上海迪斯尼、极地海洋世界及乐高探索中心等旅游休闲设施投入运营的市场契机，进一步提升在上海乃至长三角航空运输市场的影响力。

(2) 合理均衡的枢纽与网络布局

本公司以经济高度发达、出行需求旺盛的上海为核心枢纽，以地处东南亚门户的昆明、国家战略“丝绸之路经济带”西北门户的西安为区域枢纽。通过与天合联盟成员合作，公司构建并完善了覆盖全国、通达全球的航空运输网络。

国内航线方面，公司在上海、北京、云南、陕西、江苏、浙江、安徽、江西、山东、湖北、山西、甘肃、四川、河北、广东等 15 个省市设有分子公司运营基地，公司航线网络可通达中国全部省会城市和计划单列市；国际航线方面，公司航线网络可直接通达港澳台、日韩、东南亚的主要知名城市和旅游目的地以及欧洲的巴黎、伦敦、法兰克福、罗马、莫斯科、布拉格、阿姆斯特丹、马德里、圣彼得堡，美洲的纽约、洛杉矶、旧金山、芝加哥、夏威夷、温哥华、多伦多，澳洲的悉尼、墨尔本、奥克兰等知名国际都市。此外，公司还通过加强与天合联盟

内外成员的合作以增加联程中转机会，拓展国际航线布局，在北美、欧洲、澳洲分别与全球知名航空公司达美航空、法荷航、澳航加强了以航线联营、代码共享和中转联程等为核心的业务合作。通过与天合联盟伙伴航线网络对接，本公司航线网络通达 179 个国家的 1,057 个目的地。

（3）精简高效的机队结构

本公司始终致力于机队结构的更新优化，持续引进新飞机，淘汰老旧机型。截至二零一六年上半年末，公司机队平均机龄 5.4 年，机龄优势位列世界前列，成为全球大型航空公司中拥有最为精简高效的机队的航空公司之一。本公司将远程 B777 系列飞机主要投入跨太平洋航线、中远程 A330 系列飞机投入欧洲和澳洲航线、中短程 A320 系列和 B737 系列飞机投入国内及周边国家和地区航线，不断提高机型与航线、运力与市场的匹配程度。公司未来将引进新一代 A350-900 和 B787-9 远程宽体客机，致力于进一步提升远程航线经营能力和收入水平，持续优化旅客乘机体验，为广大旅客提供更加舒适的空中旅行服务，助推公司国际化战略实施。

（4）信息化引领不断提升经营管理及改革创新能力

本公司致力于推进信息化、数字化和互联网化，通过推进营销、服务、运行等九大业务领域信息化建设，实现业务自动化覆盖率突破 95%，成为国家首批“两化”（工业化、信息化）融合标杆试点企业；借助大数据、云计算等技术手段，提高市场分析和决策能力；通过实现航班自动化管控，年监控航班 30 万个，生成舱位调整指令 5 万条/日，提升收益管控水平；依托全面预算管理系统，及时回收预算费用，有效降低财务成本；完善线上服务集成，推进空地互联建设，不断提升服务品质，优化客户乘机体验。

本公司改革创新能力持续提升，坚持创新驱动发展，在体制机制变革和商业模式创新上不断探索，逐步释放经营新活力和竞争力。顺应市场需求，推动中联航转型低成本航空，开启“全服务—低成本”双模式运行的创新之路；成立东航电商，主动拥抱“互联网+”，筹划资源整合，延伸服务范围；成立东航技术和地面服务外航服务中心，逐步探索将保障性资产转变为经营性资产。本公司成本

控制能力持续提升。通过持续优化机队机型，降低机队运行成本；通过严控新进员工人数，完善人员退出机制，严格控制人工成本；通过强化资金管控、拓宽融资渠道及优化债务结构，降低财务成本。

（5）具有浓郁东方特色的品牌及优质服务

本公司秉持“以客为尊、倾心服务”的服务理念，不断提升服务品质，优化客户体验，打造专属服务品牌。近年来，公司推进线上服务集成建设，推广自助值机、行李查询平台和不正常航班信息发布平台；不断完善硬件服务设施，围绕机队结构优化，打造精简高效的现代化机队，改造升级浦东机场 E 岛高端值机区和，推进国内外重点机场贵宾室建设；持续优化乘机体验，打造新服务标准，推广餐食及机供品新品，开展 36 架中远程宽体机空中互联平台运营。

本公司不断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，连续第四年荣膺金紫荆奖，获得“最佳创新上市公司”称号，接连荣获第 8 届和第 9 届 TTG 中国旅游大奖“最佳中国航空公司”等奖项，分别被《经济观察报》和《21 世纪经济评论》评委“2014-2015 年度中国最受尊敬企业”和“2015 年中国最佳商业模式创新奖”。公司 2015 年度社会责任报告还荣获《WTO 经济导刊》、德国国际合作机构等颁发的“金蜜蜂领袖型企业奖”。

（6）高品质的客户群体和卓越的合作伙伴

公司悉心经营高品质客户群体，拓展集团客户和常旅客资源，吸引直销渠道旅客，优化客户结构。二零一六年上半年，本公司共承运旅客 4,885 万人次，同比增加 9.0%。截至二零一六年上半年末，本公司集团客户总数达到 5,069 家，常旅客会员总量达 2,740 万人。

公司加强与天合联盟内外各航空公司合作，拓展合作领域，深化合作水平。引进达美航空作为战略投资者和单一境外最大股东，缔结战略合作伙伴关系，进一步深化代码共享、舱位共享、联合销售等多领域合作；与法荷航、澳航实施联营合作，开展代码共享、客户开发等合作项目。

3.8 投资状况分析

(1) 对外股权投资总体分析

1) 证券投资情况

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)	占期末证券投资总比例 (%)	报告期损益 (元)
股票	600377	宁沪高速	360,000	200,000	1,750,000	0.36	0
股票	600827	百联股份	26,670	15,039	268,747	0.06	0
股票	600650	锦江投资	208,000	83,636	3,825,511	0.79	0
股票	00696	中国民航 信息网络	18,503,000	29,055,000	373,126,151	76.84	0
股票	600000	浦发银行	122,144,004	6,846,637	106,602,138	21.95	0
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			141,241,674	/	485,572,547	/	/

2) 持有金融企业股权情况

单位：千元人民币

所持对象名称	最初投资金额	持有数量 (股)	占该公司 股权比例	期末账面 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 有限责任公司	486,902	-	25%	609,324	7,419	-6,580	长期股权投资	投资
合计	486,902	-	/	609,324	7,419	-6,580	/	/

(2) 募集资金使用情况

1) 非公开发行 A 股股票项目

单位：人民币元

募集年份	募集方式	募集资金总额	本报告期已使用募集资金总额	已累计使用募集资金总额	尚未使用募集资金总额	尚未使用募集资金用途及去向
2016	非公开发行	8,548,499,933.68	8,525,399.97	8,525,399.97	8,539,974,533.71	置换公司预先投入募投项目的自筹资金
合计	/	8,548,499,933.68	8,525,399.97	8,525,399.97	8,539,974,533.71	/

经中国证券监督管理委员会(以下简称“中国证监会”)出具的证监许可[2016]8号《关于核准中国东方航空股份有限公司非公开发行股票的批复》核准,本公司非公开发行 1,327,406,822 股人民币普通股(A股),发行价 6.44 元/股,共募集资金 8,548,499,933.68 元,扣除发行费用 8,525,399.97 元后,募集资金净额为 8,539,974,533.71 元。上述资金于 2016 年 6 月 27 日到账,经安永华明会计师事务所(特殊普通合伙)验证并于 2016 年 6 月 28 日出具了安永华明(2016)验字第 61056687_B02 号验资报告。

2016 年 7 月 4 日,本公司第八届董事会第 2 次普通会议审议通过了《关于使用非公开发行 A 股股票项目募集资金置换公司预先投入自筹资金的议案》,同意公司将非公开发行 A 股项目募集资金净额人民币 8,539,974,533.71 元按 4:1 比例分别置换公司预先投入购买 28 架飞机项目和偿还金融机构贷款的自筹资金。详情请参见 2016 年 7 月 5 日公司于《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站刊发的公告。

2) 向达美航空发行 H 股股票项目

2015 年 9 月 9 日,本公司完成向达美航空发行 H 股普通股 465,910,000 股,发行价格为每股 7.49 港元,共募集资金约 34.89 亿港元。上述募集资金扣除发行费用后已全部用于购买航油等日常运营开支。

(3) 主要子公司、参股公司分析

单位：百万元人民币

主要子公司、 参股公司名称	营业收入	同比增长 (%)	净利润	同比增长 (%)	总资产	净资产	资产负债率 (%)
东航江苏	3,441	8.00	370	4.23	9,603	3,183	66.85
东航武汉	1,802	9.01	340	0.59	6,170	3,034	50.83
东航云南	4,406	-3.74	543	-19.91	17,465	5,726	67.21
上海航空	5,420	10.21	460	5.75	15,371	769	95.00
中联航	1,831	-4.88	239	162.64	6,726	2,196	67.35
东航物流	2,627	-16.18	0.1	-99.79	5,737	1,182	79.40
上海飞培	253	29.08	73	23.73	1,723	1,080	37.32
东航技术	3,170	14.77	137	260.53	9,188	4,096	55.42
上航国旅	1,388	-4.21	-16	—	627	34	94.58

1) 东航江苏

公司下属控股子公司东航江苏成立于一九九三年，注册资本为人民币 20 亿元，公司持有 62.56% 股权。二零一六年上半年，东航江苏实现营业收入 34.41 亿元，同比增长 8.00%，实现净利润 3.70 亿元，同比增长 4.23%。截至二零一六年上半年末，东航江苏共运营 A320 系列等机型飞机合计 50 架。

2) 东航武汉

公司下属控股子公司东航武汉成立于二零零二年，注册资本人民币 17.5 亿元，公司持有 60% 股权。二零一六年上半年，东航武汉实现营业收入 18.02 亿元，同比增长 9.01%，实现净利润 3.40 亿元，同比增长 0.59%。截至二零一六年上半年末，东航武汉共运营 B737 系列等机型飞机 29 架。

3) 东航云南

公司下属控股子公司东航云南成立于二零一零年，注册资本人民币 36.62 亿元，公司持有 90.36% 股权。二零一六年上半年，东航云南实现营业收入 44.06 亿元，同比减少 3.74%，实现净利润 5.43 亿元，同比减少 19.91%。截至二零一六年上半年末，东航云南共运营 A330 系列和 B737 系列机型飞

机 72 架。

4) 上海航空

公司下属全资子公司上海航空的注册资本为人民币 5 亿元，其前身为上海航空股份有限公司（以下简称“上航股份”）成立于一九八四年。二零一零年，为配合公司换股吸收合并上航股份，上航股份设立全资子公司上海航空，负责接收与公共航空运输相关的全部资产、负债及人员；换股吸收完成后，上海航空成为本公司全资子公司。二零一六年上半年，上海航空实现营业收入人民币 54.20 亿元，同比增长 10.21%，实现净利润人民币 4.60 亿元，同比增长 5.75%。截至二零一六年上半年末，上海航空共运营 A330 系列和 B737 系列机型飞机 81 架。

5) 中联航

公司下属全资低成本航空中联航的注册资本为人民币 13.20 亿元，其前身中国航空联运公司成立于一九八四年。二零一零年，因公司换股吸收上航股份，并将本公司下属河北分公司资产注入中联航，中联航成为本公司下属全资子公司。二零一四年七月，中联航正式宣布启动低成本运营模式。二零一六年上半年，中联航实现营业收入 18.31 亿元，同比减少 4.88%，实现净利润 2.39 亿元，同比增加 162.64%。截至二零一六年上半年末，中联航共运营 B737 系列机型飞机 30 架。

6) 东航物流

公司下属全资子公司东航物流成立于二零零四年，注册资本人民币 11.5 亿元。二零一六年上半年，东航物流实现营业收入 26.27 亿元，同比减少 16.18%，实现净利润 14 万元，同比减少 99.79%。截至二零一六年上半年末，东航物流下属控股子公司中货航共运营货机 9 架。

四、 涉及财务报告的相关事项

4.1 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计发生变化的，公司应当说明情况、原因及其影响。

√ 不适用

4.2 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的，公司应当说明情况、更正金额、原因及其影响。

√ 不适用

4.3 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

√ 不适用

4.4 年度财务报告被会计师事务所出具非标准审计意见的，董事会、监事会应当对涉及事项作出说明。

√ 不适用

五、 利润分配或资本公积金转增预案

5.1 报告期实施的利润分配方案的执行或调整情况

从股东利益和公司发展等综合因素考虑，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 2015 年度不进行利润分配，也不进行资本公积转增股本。

上述利润分配方案已经公司 2015 年度股东大会审议通过，详情请参见 2016 年 6 月 16 日公司于《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站刊发的公告。

5.2 半年度拟定的利润分配预案、公积金转增股本预案

公司董事会在审议通过 2015 年度利润分配预案的同时建议, 于 2016 年度中期以不低于国内会计准则项下 2015 年度母公司净利润的 40%(人民币 7.37 亿元) 予以现金分红。

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 年中期派发现金红利每 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)。

公司独立董事认为, 董事会做出的上述中期利润分配预案符合公司的客观情况, 符合公司和股东长远利益, 符合有关法律、法规和《公司章程》的有关规定, 不存在损害投资者利益尤其是中小股东利益的情况。

上述 2016 年中期利润分配预案尚需提交公司最近一次股东大会审议。

中国东方航空股份有限公司

二零一六年八月三十日