

中国东方航空股份有限公司 2016 年年度报告摘要

一、重要提示

1. 本年度报告摘要来自年度报告全文，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. 安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

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

公司董事会 2017 年第二次例会审议通过《公司 2016 年度利润分配预案》，建议公司 2016 年度派发现金红利约人民币 7.089 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 0.049 元（含税），以人民币向 A 股股东支付，以港币向 H 股股东支付。

本预案需提交本公司 2016 年度股东大会审议。

二、公司基本情况

1. 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 股票上市交易所	CEA 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

2. 报告期主要业务简介

2.1 公司主要业务及经营模式

本公司主要业务范围为国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务及延伸服务。此外，本公司还获准开展以下业务经营：通用航空业务；航空器维修；航空设备制造与维修；国内外航空公司的代理业务；与航空运输有关的其他业务；保险兼业代理服务；电子商务；空中超市；商品批发、零售。

公司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，致力于实现“打造世界一流、建设幸福东航”的发展愿景，加快从传统航空承运人向现代航空综合服务集成商转型。公司打造精简高效的现代化机队，通过运营近 600 架平均机龄约 5.4 年的客货运飞机，围绕上海核心枢纽和昆明、西安区域枢纽，依托天合联盟合作平台构建起延伸至 177 个国家、1,062 个目的地的航空运输网络，为全球旅客和客户提供优质便捷的航空运输及延伸服务。

2.2 中国民航业发展状况

“十二五”期间，中国民航业保持持续安全，发展质量稳步提升，保障能力显著增强。2011 年至 2015 年，全行业运输机队规模年均增长 10.7%，航空运输总周转量年均增长 9.6%，起降架次年均增长 7.2%，旅客运输量年均增长 10.4%，货邮运输量年均增长 2.2%；2015 年，民航旅客运输周转量在综合交通运输体系中的比重达 24.2%。

2016 年，中国民航业安全形势平稳，行业保持较快发展速度。根据民航局公布的《中国民航 2016 年 12 月份主要运输生产指标统计》显示，全行业 2016 年完成运输总周转量 960.9 亿吨公里，同比增长 12.8%；旅客周转量 8,359.5 亿人公里，同比增长 14.8%，旅客运输量 48,776.1 万人次，同比增长 11.8%；货邮周

转量 221.1 亿吨公里，同比增长 6.3%，货邮载运量 666.9 万吨，同比增长 6.0%。

公司作为三大国有控股航空公司之一，不断巩固行业优势地位，积极抓住国家推进“一带一路”战略、国内消费升级、出境旅游快速发展等有利机遇，积极应对国际地缘政治变动，汇率、利率及油价波动等挑战，在枢纽市场与核心市场保持较强的市场影响力。

3. 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近三年的主要会计数据和财务指标

单位：人民币百万元

主要会计数据	2016 年	2015 年	本期比上年 同期增减 (%)	2014 年
营业收入	98,560	93,844	5.03	89,746
归属于上市公司股东的 净利润	4,508	4,541	-0.73	3,417
归属于上市公司股东的 扣除非经常性损益的净 利润	3,400	3,192	6.52	-230
经营活动产生的现金流 量净额	24,893	24,325	2.34	12,252
主要会计数据	2016 年末	2015 年末	本期末比上年 同期末增减 (%)	2014 年末
归属于上市公司股东的 净资产	47,186	35,137	34.29	27,696
总资产	210,051	195,709	7.33	163,542
主要财务数据	2016 年	2015 年	本期比上年 同期增减 (%)	2014 年
基本每股收益 (元 / 股)	0.3266	0.3550	-8.00	0.2696
稀释每股收益 (元 / 股)	0.3266	0.3550	-8.00	0.2696
加权平均净资产收益率 (%)	10.85	14.73	减少 3.88 个百分点	13.06

注：公司 2016 年每股收益是按母公司发行在外普通股的加权平均数，即 138.035 亿股计算，而 2015 年同类财务数据是按照母公司发行在外普通股的加权平均数，即 127.907 亿股计算。

3.2 报告期内分季度主要财务数据

单位：人民币百万元

科目	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	23,534	22,798	29,076	23,152
归属于上市公司股东的净利润	2,602	631	3,461	-2,186
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	2,468	445	3,336	-2,849
经营活动产生的现金流量净额	5,832	4,703	8,687	5,671

4. 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

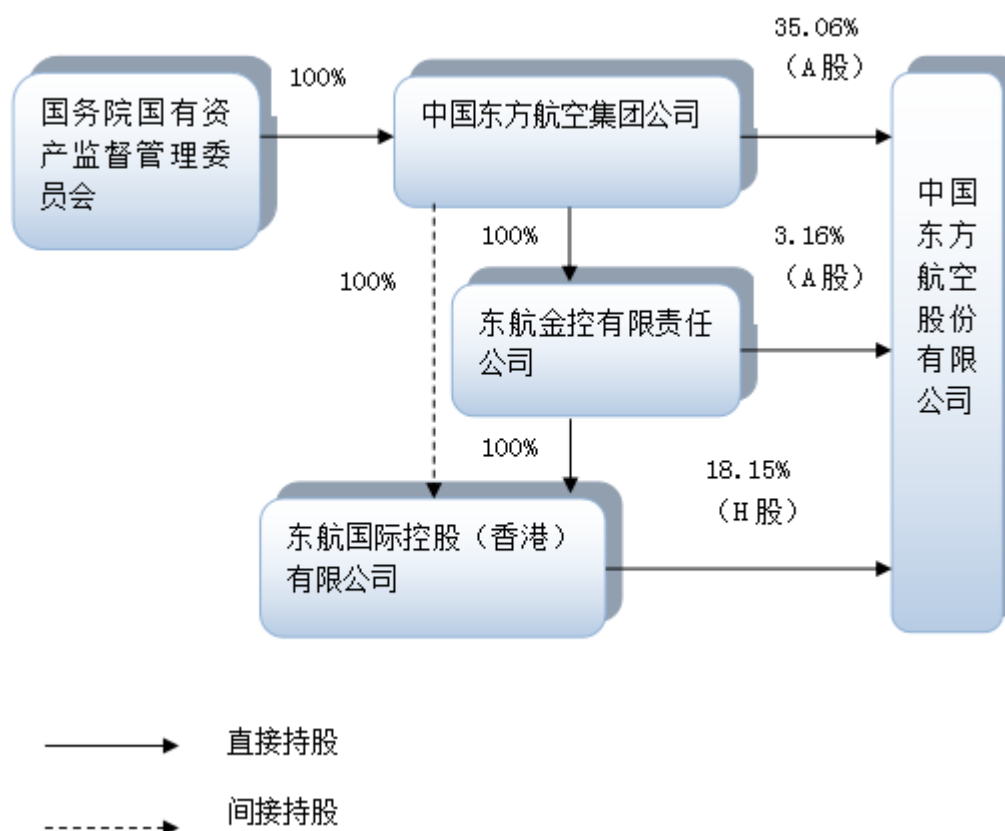
截止报告期末普通股股东总数	290,398 户	年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数	302,100 户			
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）	0	年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）	0			
前十名股东持股情况						
股东名称 (全称)	股东性质	比例 (%)	期末持股数量	报告期内 增减	持有有限售 条件股份数 量	质押或冻结 的股份数量
中国东方航空集团公司	国有法人	35.06	5,072,922,927	-	-	无
HKSCCNOMINEES LIMITED	境外法人	28.90	4,181,677,289	-992,000	-	未知
中国航空油料集团公司	国有法人	4.05	586,300,252	465,838,509	465,838,509	无
达美航空	境外法人	3.22	465,910,000	-	-	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	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
中国证券金融股份有限公司	国有法人	2.37	343,499,266	6,127,602	-	无

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	无
中国人寿保险股份有限公司一分红一个人分红一005L一FH002 沪	未知	0.62	89,569,951	89,569,951	-	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

上述股东关联关系或一致行动的说明

HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,182,669,289 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。

4.2 公司与实际控制人、控股股东之间的产权及控制关系的方框图



5. 公司债券情况

5.1 公司债券基本情况

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		

5.2 公司债券付息兑付情况

2016 年 3 月 18 日，公司支付了 2012 年公司债券（第一期）自 2015 年 3 月 18 日至 2016 年 3 月 17 日期间的利息。2017 年 3 月 20 日，公司支付了 2012 年公司债券（第一期）自 2016 年 3 月 18 日至 2017 年 3 月 17 日期间的利息。

5.3 公司债券评级情况

本公司委托信用评级机构大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公国际”）对中国东方航空股份有限公司 2012 年公司债券（第一期）进行了跟踪信用评级。大公国际在对公司经营状况进行综合分析评估的基础上，出具了《中国东方航空股份有限公司主体与相关债项 2015 年度跟踪评级报告》，维持公司主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定，维持“12 东航 01”债券信用等级为 AAA。

本公司委托信用评级机构大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公国际”）对中国东方航空股份有限公司 2016 年公司债券（第一期）进行了信用评级。大公国际在对公司经营状况进行综合分析评估的基础上，出具了《中国东方航空股份有限公司 2016 年公司债券（第一期）信用评级报告》，公司主体信

用等级为 AAA，评级展望为稳定，“16 东航 01”债券信用等级为 AAA。

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

主要指标	2016 年	2015 年	本期比上年同期增减 (%)
资产负债率	76.15%	80.76%	降低 4.61 个百分点
EBITDA 全部债务比	7.35	8.45	-13.02
利息保障倍数	2.68	2.45	9.39

三、经营情况讨论与分析

经营情况讨论与分析

(一) 运营数据摘要

截至十二月三十一日止

	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)	28,002.28	25,203.03	11.1%
— 国内航线	13,871.89	13,228.45	4.9%
— 国际航线	13,355.21	11,197.47	19.3%
— 地区航线	775.18	777.11	-0.2%
可用座公里 (ASK) (百万)	206,249.27	181,792.90	13.5%
— 国内航线	129,459.68	121,019.00	7.0%
— 国际航线	71,177.37	55,264.62	28.8%
— 地区航线	5,612.22	5,509.28	1.9%
可用货邮吨公里 (AFTK) (百万)	9,439.85	8,841.67	6.8%
— 国内航线	2,220.52	2,336.74	-5.0%
— 国际航线	6,949.25	6,223.65	11.7%
— 地区航线	270.08	281.28	-4.0%
飞行小时 (千)	1,956.13	1,804.40	8.4%
运输量			
收入吨公里 (RTK) (百万)	19,712.88	17,820.43	10.6%
— 国内航线	10,398.46	9,666.67	7.6%
— 国际航线	8,804.77	7,657.61	15.0%

—地区航线	509.65	496.15	2.7%
客运人公里 (RPK) (百万)	167,529.20	146,342.43	14.5%
—国内航线	106,361.13	98,304.47	8.2%
—国际航线	56,821.42	43,848.84	29.6%
—地区航线	4,346.64	4,189.11	3.8%
货邮载运吨公里 (RFTK) (百万)	4,875.20	4,865.12	0.2%
—国内航线	963.57	947.99	1.6%
—国际航线	3,786.02	3,791.06	-0.1%
—地区航线	125.61	126.07	-0.4%
载运旅客人次 (千)	101,741.64	93,779.95	8.5%
—国内航线	84,201.92	78,422.38	7.4%
—国际航线	14,323.71	12,265.16	16.8%
—地区航线	3,216.02	3,092.41	4.0%
货邮载运量 (百万公斤)	1,395.01	1,399.42	-0.3%
—国内航线	707.17	693.49	2.0%
—国际航线	584.79	604.29	-3.2%
—地区航线	103.04	101.65	1.4%
载运率			
综合载运率 (%)	70.40	70.71	-0.31pts
—国内航线	74.96	73.07	1.89pts
—国际航线	65.93	68.39	-2.46pts
—地区航线	65.75	63.85	1.90pts
客座率 (%)	81.23	80.50	0.73pts
—国内航线	82.16	81.23	0.93pts
—国际航线	79.83	79.34	0.49pts
—地区航线	77.45	76.04	1.41pts
货邮载运率 (%)	51.64	55.02	-3.38pts
—国内航线	43.39	40.57	2.82pts
—国际航线	54.48	60.91	-6.43pts
—地区航线	46.51	44.82	1.69pts
单位收益指标 (含燃油附加费) *注			
收入吨公里收益 (人民币元)	4.687	4.926	-4.85%

—国内航线	5.541	5.694	-2.69%
—国际航线	3.556	3.813	-6.74%
—地区航线	6.809	7.125	-4.44%
客运人公里收益（人民币元）	0.515	0.556	-7.37%
—国内航线	0.532	0.549	-3.10%
—国际航线	0.469	0.551	-14.88%
—地区航线	0.712	0.753	-5.44%
货邮吨公里收益（人民币元）	1.244	1.329	-6.40%
—国内航线	1.062	1.092	-2.75%
—国际航线	1.233	1.332	-7.43%
—地区航线	2.977	3.014	-1.23%
单位收益指标（不含燃油附加费）*注			
收入吨公里收益（人民币元）	4.370	4.535	-3.64%
—国内航线	5.534	5.654	-2.12%
—国际航线	2.893	3.023	-4.30%
—地区航线	6.141	6.081	0.99%
客运人公里收益（人民币元）	0.480	0.516	-6.98%
—国内航线	0.532	0.546	-2.56%
—国际航线	0.371	0.436	-14.91%
—地区航线	0.638	0.645	-1.09%
货邮吨公里收益（人民币元）	1.167	1.087	7.36%
—国内航线	0.983	1.008	-2.48%
—国际航线	1.158	1.060	9.25%
—地区航线	2.850	2.499	14.05%

*注：在计算单位收益指标时相应的收入包含合作航线收入。

（二）机队结构

近年来，本公司持续优化机队结构。2016年，本公司围绕主力机型共引进飞机合计72架，退出飞机合计26架。随着EMB145和B737-300飞机的全部退出，本公司机队的机型种类进一步精简，机龄结构更趋年轻化。

截至2016年12月31日，本公司共运营596架飞机，其中客机572架、货机9架；托管公务机15架。

截至2016年12月31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	7	-	16	1.2
2	A330-300	1	10	7	18	8.4
3	A330-200	12	18	3	33	4.3
4	B767	6	-	-	6	15.7
宽体客机合计		28	35	10	73	5.3
5	A321	32	34	-	66	4.1
6	A320	72	55	36	163	6.7
7	A319	9	24	3	36	4.1
8	B737-800	36	57	78	171	3.9
9	B737-700	36	19	8	63	8.0
窄体客机合计		185	189	125	499	5.4
客机合计		213	224	135	572	5.4
10	B747-400F	-	2	1	3	9.9
11	B777F	-	-	6	6	6.2
货机合计		-	2	7	9	7.4
客货飞机合计		213	226	142	581	5.4
托管公务机总数					15	
飞机总数					596	

(三) 经营情况讨论与分析

2016年，世界经济增速放缓，发达经济体出现分化，新兴经济体复苏乏力。中国经济增速位居世界主要经济体前列，经济结构调整取得积极进展，消费对经济增长的贡献率稳步提升。随着居民收入水平提升带动出境旅游消费需求旺盛，航空客运市场保持稳定增长；同时，受世界贸易总量增速放慢、市场竞争加剧等因素影响，航空货运市场表现相对低迷。2016年，航空运输业继续受益于处于相对低位的国际原油价格，但汇率波动、国际地缘政治争端加剧及境外恐怖事件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，全年各项工作有序开展。公司不断加强企业党建工作，在确保安全运营的前提下，积极推进国际化航线网络布局，加强市场研判、销售管理和多层次对外合作，持续提升服务品质，加快业务转型步伐，稳步推进非公开发行A股股票和引进新一代远程宽体客机等重大项目，取得了良好的经营业绩，实现了“十三五”平稳开局。

2016年，公司实现营业收入人民币985.60亿元，同比增长5.03%，利润总额为人民币65.07亿元，同比增长14.74%；净利润为人民币49.65亿元，归属于母公司股东的净利润为人民币45.08亿元，与2015年基本持平。

→ 安全运营

公司高度重视并始终确保运营安全。2016年，公司进一步完善安全管理体系，强化安全责任落实，深入开展安全监督检查，重点加强特殊航线和国际远程航线风险管控，增强运行风险预警能力，提升飞行人员训练质量，完善核心技术人员培养体系，提升安保应急处置能力，严格落实航班安全保障要求。2016年，公司共安全飞行195.61万小时，同比增长8.4%，起降82.24万架次，同比增长6.4%。

→ 网络规划

2016年，公司积极推进枢纽建设，新开多条国际远程航线，完善航线网络布局。公司围绕上海核心枢纽新开上海至布拉格、阿姆斯特丹、马德里、圣彼得堡、芝加哥和布里斯班等六条国际远程航线，加密上海至纽约、洛杉矶、悉尼和墨尔本航线，同时新开昆明-悉尼、青岛-旧金山、南京-温哥华及杭州-悉尼航线；稳定日韩和东南亚周边市场的运力投放，在欧洲、北美及澳洲市场的客运运力同比增速分别约为26.8%、63.8%和43.1%；通过优化航班衔接，拓展联程航线结构，提高中转联程旅客量及收入，同比分别增长24.2%和21.4%。

截至2016年末，通过与天合联盟伙伴航线网络对接，本公司航线网络通达177个国家的1,062个目的地。

→ 市场营销

2016年，公司把握国际油价相对低位运行、出境旅游需求增长等市场机遇，加强市场营销，积极应对境外恐怖事件多发、高铁网络化分流、行业竞争加剧、票价水平下降等不利因素，实现客运收入人民币832.53亿元，同比增长6.19%。

公司不断完善市场销售体系，大力优化官网、移动客户端等基于互联网的电子商务直销渠道，直销收入占比同比增加13.0个百分点；加强对分销渠道的管控，代理业务手续费同比节约8.95亿元；挖掘高端客户资源，两方集团客户总数同比增长19.9%，常旅客会员人数达2,920万人，同比增长10.7%，常旅客二

次乘机比同比提升 1.6 个百分点；建立营销和客户领域数据平台，加强大数据在营销决策和客户行为分析中的运用。

→ 联盟合作

2016 年，公司持续深化和拓展对外合作，依托天合联盟合作平台，不断深化与联盟成员航空公司的合作。公司协同达美航空在原有跨太平洋航线和中美境内航点基础上，进一步延伸合作航线网络至加拿大、墨西哥、东南亚及南美地区，合计实现 252 条航线代码共享；进一步扩大与法荷航联营航线和代码共享范围，深入推进法国市场集团客户共同营销。

同时，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，围绕 69 条航线开展，相互开放中澳两国境内自营贵宾室；与英国航空、文莱航空和华夏航空开展代号共享合作，优化公司在伦敦机场的航线衔接，提升公司东南亚地区航线网络覆盖水平。

此外，公司积极拓展与全球旅游行业知名名牌的合作，与携程建立起以资本为纽带的“航空+互联网”合作新模式，在多个领域推进深化合作；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”打包旅游度假产品，开展官网专区营销。

→ 服务品质

2016 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，塑造服务品牌，提升服务能力，不断优化客户体验。

公司稳步推进贵宾室新建、改建工作，投入使用国内最大候机楼单体贵宾室——浦东旗舰贵宾室和北京、香港联盟贵宾室，提升旅客候机体验；进一步完善高端客户体系，推出“东方万里行”白金卡，打造专属高端服务品牌；推出部分国际远程航线地面点餐服务，丰富旅客点餐方式，推广“蒸膳”菜品和全新机上葡萄酒，提升旅客乘机体验；继续扩大自助值机服务覆盖面，国内自助值机率突破 62%，推广环球行李查询系统，行李运输差错率同比降低 1.9%，线上服务集成水平进一步提高。

→ 转型发展

2016 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 53 架远程宽体机空中互联上网功能；推进电商平台建设，推动线上线下平台一体化建设。顺利实现官网、APP 移动客户端、M 网站全渠道客票退票、改签和升舱功能，累计更新 APP 移动客户端版本 12 次；拓展非航积分合作伙伴，积分应用途径和集成产品种类进一步丰富，积分商城和非航积分销售合作伙伴分别达 133 家和 89 家，积分销售收入和集成产品收入同比分别增长 106%和 505%。

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，直销收入占比约 66%，代理费用同比降低 1,641 万元；拓展行李收费、机上售卖、贵宾室有偿服务、线上保险销售等增值业务，增加非航业务收入。在客运运力同比基本持平情况下，客座率同比增加 6.3 个百分点，营业收入同比增长 7.24%，净利润同比增长 77.95%。

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，外航代理服务收入同比增长 74%；公司下属机务维修全资子公司东航技术新增新航、马来西亚亚洲航空、文莱航空等第三方客户客户，业务范围拓展至西安、济南、武汉、无锡等站点。

→ 重大项目

2016 年，公司稳步推进重大项目实施，保障公司健康、可持续发展。

在资本市场方面，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，募集资金总额达人民币约 85.48 亿元，公司资产负债结构进一步优化，资产负债率较 2015 年末降低 4.6 个百分点。

在机队规划方面，公司着眼把握未来国际远程航线市场机遇，分别与波音公司和空客公司达成引进 15 架 B787-9 和 20 架 A350-900 飞机协议，助推公司国际化战略实施；在运营基地布局方面，公司稳步推进北京、青岛、成都等新机场基地建设，不断提升核心市场和关键市场掌控能力。

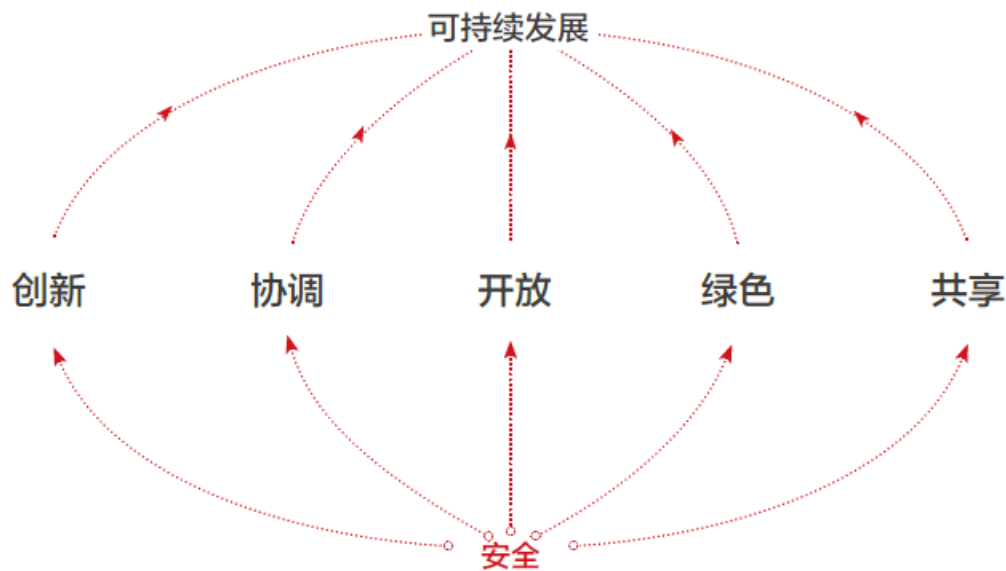
→ 党建和企业文化工作

公司高度重视企业党建工作，严格落实全面从严治党各项要求，不断加强思想政治建设和党风廉政建设，为公司安全运行、旅客服务、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了坚强的保障和助力；围绕“世界一流、幸福东航”的发展愿景，不断加强企业文化建设，为公司的生产经营和转型发展营造良好的氛围。

→ 社会责任

公司积极回应国家五大发展理念，顺应全球航空业发展趋势，统筹兼顾客户、股东、员工及社会等利益相关方的期望，将经济、社会和环境责任融入组织和经营活动中，回应利益相关方的诉求，努力创造综合价值最大化。

公司始终将“安全”视作企业发展的基石；通过“创新”、“协调”、“开放”反映公司在企业自身发展中的不同重点；以“绿色”体现公司回应气候问题、节约资源能源的积极实践；“共享”对应东航与员工、客户、伙伴、股东、行业及社区等不同利益相关方同生共赢的发展路径。



2016年，本公司“爱在东航”大型公益活动共组织各类活动项目1,257个，参与员工48,440人次，关爱人员达到90,999人，已提供145,320小时的社会服务。

2016年，公司荣获中国（上海）上市公司企业社会责任峰会颁发的“公益

典范奖”和世界环保（经济与环境）大会颁发的“国际碳金奖——社会公民奖”，被世界公益论坛评为“精准扶贫典范企业”。

报告期内主要经营情况

（一）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：人民币百万元

科目	本期数	上年同期数	变动比例（%）
营业收入	98,560	93,844	5.03
营业成本	82,587	77,146	7.05
税金及附加	237	178	33.15
销售费用	5,693	6,136	-7.22
管理费用	3,019	2,914	3.60
财务费用	6,393	7,269	-12.05
资产减值损失	29	228	-87.28
投资收益	322	239	34.73
公允价值变动收益	2	6	-66.67
营业利润	926	218	324.77
营业外收入	5,687	5,486	3.66
营业外支出	106	33	221.21
利润总额	6,507	5,671	14.74
经营活动产生的现金流量净额	24,893	24,325	2.34
投资活动产生的现金流量净额	-37,180	-27,800	33.74
筹资活动产生的现金流量净额	4,634	11,083	-58.19

2、收入和成本分析

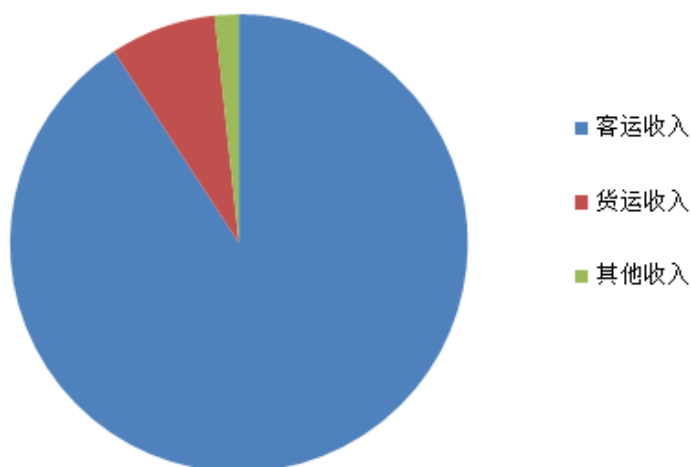
（1）主营业务分行业情况

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	91,064	76,527	15.96	5.48	8.09	减少 2.03 个百分点
其他业务	7,496	6,060	19.16	-0.23	-4.52	增加 3.64 个百分点
合计	98,560	82,587	16.21	5.03	7.05	减少 1.58 个百分点

本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。

航空运输收入



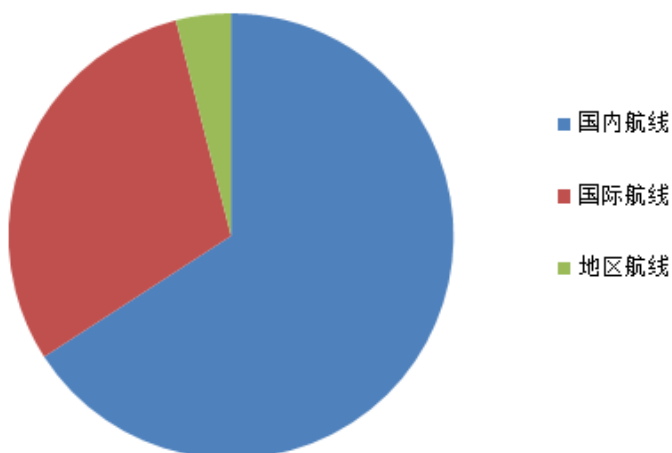
2016年，本公司客运收入为人民币832.53亿元，同比增长6.19%，占本公司航空运输收入的91.42%；旅客运输周转量为167,529.20百万客公里，同比增长14.5%。

其中：国内航线旅客运输周转量为106,361.13百万客公里，同比增长8.2%；收入为人民币539.52亿元，同比增长4.48%，占客运收入的64.80%；

国际航线旅客运输周转量为56,821.42百万客公里，同比增长29.6%；收入为人民币262.22亿元，同比增长10.96%，占客运收入的31.50%；

地区航线旅客运输周转量为4,346.64百万客公里，同比增长3.8%；收入为人民币30.79亿元，同比减少1.60%，占客运收入的3.70%。

客运收入



2016年，本公司货邮运输收入为人民币59.48亿元，同比减少8.01%，占本

公司航空运输收入的 6.53%。货邮载运周转量为 4,875.20 百万吨公里，同比增长 0.2%。

2016 年，本公司其他收入为 18.63 亿元，同比增长 26.91%，占本公司航空运输收入的 2.05%。

(2) 航空运输业务收入分地区情况

单位：人民币百万元

主营业务分地区情况		
地区	营业收入	营业收入比上年增减 (%)
国内	56,055	4.14
国际	31,493	8.80
港澳台地区	3,516	-1.18
合计	91,064	5.48

(3) 其他业务收入

单位：人民币百万元

业务分类	其他业务收入		比上年增减 (%)
	2016 年	2015 年	
地面服务	2,850	2,590	10.04
旅游服务	3,113	3,491	-10.83
其他	1,533	1,432	7.05
合计	7,496	7,513	-0.23

(4) 成本分析表

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 (%)
飞机燃料	19,626	23.76	20,312	26.33	-3.38
机场起降费	12,279	14.87	10,851	14.07	13.16
餐食及供应品	2,862	3.46	2,469	3.20	15.92
空勤、机务和地服人员工资及津贴	8,623	10.44	7,537	9.77	14.41
飞发及高周件折旧	11,114	13.46	9,622	12.47	15.51
飞发修理	4,960	6.01	4,304	5.58	15.24
经营性租赁费	4,779	5.79	4,254	5.51	12.34

社会保險	2,445	2.96	2,085	2.70	17.27
其他营运成本	9,839	11.91	9,365	12.14	5.06
其他业务支出	6,060	7.34	6,347	8.23	-4.52
营业成本合计	82,587	100.00	77,146	100.00	7.05

2016 年，受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、飞发及高周件折旧等多项成本同比增加。

航油成本是本公司最大的运营成本。2016 年，本公司飞机燃油成本为人民币 196.26 亿元，同比减少 3.38%，主要是由于本公司加油量同比增长 11.86%，增加航油成本 24.09 亿元；但平均油价同比下降 13.62%，减少航油成本 30.95 亿元。

机场起降费增长，主要是由于公司飞机起降架次增加，特别是公司新开多条国际远程航线并加密部分北美航线，使得宽体机型的国际起降架次增加较多。

餐食及供应品支出增长，主要是由于承运旅客人数增加，特别是国际远程航线旅客人数增加和国际餐食标准较高的综合影响所致。

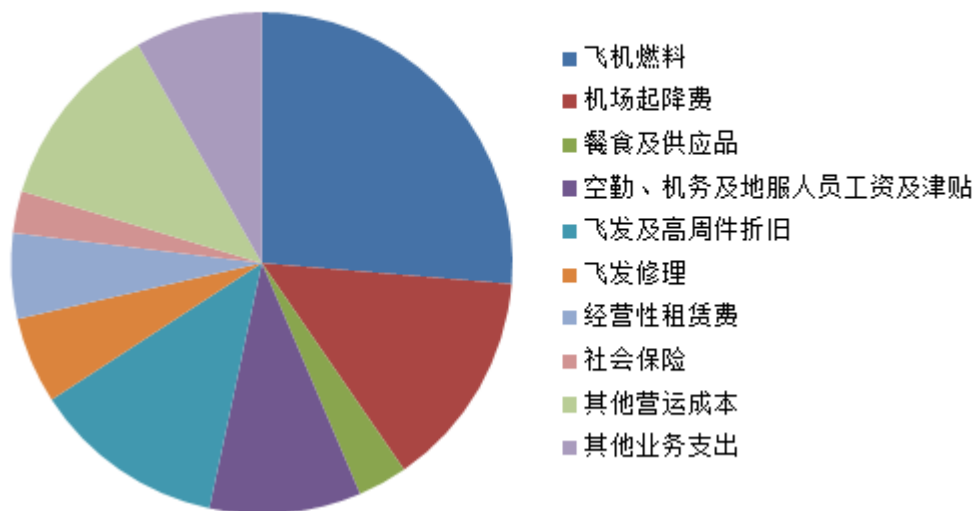
空勤、机务和地服人员工资及津贴增加和社会保险的增长，主要是由于空勤、机务人数增加、飞行小时数增加以及飞行小时费标准提高综合影响所致。

飞发及高周件折旧增长，主要是由于公司 2016 年自购及融资租赁新增了飞机 54 架，飞机及发动机数量增加导致固定资产原值增加，折旧相应增加。

飞发修理费用增长，主要是由于 2016 年公司净增宽体机 7 架、窄体机 39 架，导致飞机及发动机修理费用增加；同时 2016 年本公司对 A330 飞机进行增设空中 wifi 和机载导航系统（RNP）等设备的改装，增加了修理费用。

经营性租赁费用增加，主要是由于 2016 年本公司新引进经营性租赁飞机 18 架，退出经营性租赁飞机 15 架，受市场环境、物价水平等因素影响，新引进的飞机较退出的飞机租金标准有所提高。

运营成本



(5) 主要销售客户及主要供应商情况

主要销售客户	金额（百万元）	占营业收入比例（%）
销售客户 1	5,283	5.36
销售客户 2	4,337	4.40
销售客户 3	1,904	1.93
销售客户 4	1,385	1.41
销售客户 5	1,318	1.34
合计	14,228	14.44

主要供应商	金额(百万元)	占营业成本比例(%)
航油供应商 1	6,234	7.55
航油供应商 2	4,557	5.52
修理供应商 3	1,867	2.26
航油供应商 4	738	0.89
航油供应商 5	527	0.64
合计	13,923	16.86

前五名销售客户销售额中无关联方销售额；前五名主要供应商采购额无关联方采购额。

3、税金及附加

2016年，本公司营业税费为人民币2.37亿元，同比增长33.15%，主要是由于根据《财政部关于印发〈增值税会计处理规定〉的通知》（财会〔2016〕22号），将原来计入管理费用中的相关税金调整至税金及附加科目核算所致。

4、费用

2016年，本公司销售费用为人民币56.93亿元，同比减少7.22%，主要是由于直销比例提高以及代理政策变化，代理业务手续费减少所致；

2016年，本公司财务费用为人民币63.93亿元，同比减少12.05%，主要是由于汇兑损失减少所致，2016年本公司汇兑损失为人民币35.43亿元，同比减少28.96%。

5、投资收益

2016年，本公司投资收益为人民币3.22亿元，同比增长34.73%。主要是由于2016年3月18日，浦发银行向本公司发行股票购买本公司所持有的上海国际信托有限公司股权，浦发银行股票和上海国际信托有限公司股权置换时，本公司获得收益所致。

6、营业利润

2016年，本公司营业利润为人民币9.26亿元，同比增长324.77%，主要是由于公司加强市场营销，营业收入同比提升，并受益于国际原油价格相对低位运行，航油成本支出进一步降低。

7、营业外支出

2016年，本公司营业外支出为人民币1.06亿元，同比增长221.21%，主要是由于公司处置B737-300飞机和CRJ200老旧飞机导致处置固定资产损失增加所致。

8、现金流

2016年本公司经营现金净流入为人民币248.93亿元，较2015年的人民币243.25亿元增加了2.34%，主要是由于本期营业收入增加以及航油成本支出降低的综合影响；

2016年本公司投资活动所产生的现金流出净额为人民币371.80亿元，较2015年的人民币278.00亿元，增加了33.74%，主要是由于本公司支付飞机及发动机等固定资产的现金支出增加所致。

2016年本公司筹资活动流入现金净额为人民币46.34亿元，较2015年的人民币110.83亿元减少了58.19%，主要是由于经营活动现金流充裕以及公司完成

非公开发行 A 股股票，归还借款所致。

(二) 资产、负债情况分析

1、资产负债主要情况分析表

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	1,738	0.83	9,115	4.66	-80.93
预付款项	2,762	1.31	753	0.38	266.80
持有待售的 非流动资产	-	-	594	0.30	-100.00
其他流动资产	2,043	0.97	2,640	1.35	-22.61
可供出售 金融资产	645	0.31	452	0.23	42.70
固定资产	150,751	71.77	131,430	67.16	14.70
在建工程	25,755	12.26	22,978	11.74	12.09
其他非流动资产	1,090	0.52	1,850	0.95	-41.08
资产总计	210,051	100.00	195,709	100.00	7.33
短期借款	9,983	6.24	7,537	4.77	32.45
应付票据	1,120	0.70	800	0.51	40.00
票证结算	7,677	4.80	5,841	3.70	31.43
一年内到期的 非流动负债	10,289	6.43	23,318	14.75	-55.88
长期借款	10,604	6.63	20,408	12.91	-48.04
应付债券	17,286	10.81	8,090	5.12	113.67
长期应付款	58,514	36.58	50,036	31.66	16.94
负债合计	159,955	100.00	158,058	100.00	1.20

2、科目变动幅度分析

货币资金减少主要是由于报告期内内公司为优化债务结构，使用 2015 年末结存的货币资金偿还外币借款所致。

预付款项增加主要是由于公司预付采购生产所需物资款增加所致。

持有待售的非流动资产减少主要是由于待处置的 EMB 飞机及发动机在 2016

年处置完成所致。

其他流动资产减少主要是由于公司增值税留抵税额减少人民币 4.80 亿元所致。

可供出售金融资产增加主要是由于 2016 年公司所持有中航信股票市值增加所致。

其他非流动资产减少主要是由于购买的飞机记账折扣减少所致。

短期借款、一年内到期的非流动负债和长期借款的减少主要是由于公司优化债务结构，通过发行超短融资券、公司债券、中期票据等融资方式筹资偿还借款所致。

应付债券的增加主要是由于公司积极拓宽融资渠道，为降低利息支出，发行了公司债券、中期票据所致。

票证结算增加主要是由于 2016 年春节较 2015 年提前，预售机票款增加所致。

长期应付款增加主要是由于公司 2016 年融资租赁飞机增加所致。

3、资产结构分析

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司资产总额为人民币 2,100.51 亿元，较 2015 年末增长 7.33%；资产负债率为 76.15%，较 2015 年末降低 4.61 个百分点。

其中，流动资产总额为人民币 158.88 亿元，占资产总额 7.56%，较 2015 年末减少 31.16%，非流动资产为人民币 1,941.63 亿元，占总资产 92.44%，较 2015 年末增加 12.47%。

4、负债结构分析

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司负债总额为人民币 1,599.55 亿元，其中流动负债为人民币 680.79 亿元，占负债总额的 42.56%；非流动负债为人民币 918.76 亿元，占负债总额的 57.44%。

流动负债中，带息负债（短期借款、超短期融资券、一年内到期的长期借款以及一年内到期的融资租赁负债）为人民币 352.89 亿元，较 2015 年末减少了 20.38%。

非流动负债中，带息负债（长期借款、应付债券以及融资租赁负债）人民币 824.84 亿元，较 2015 年末增加 10.29%。

2016 年，本公司为应对汇率波动，积极调整债务结构，大幅减少美元负债，降低汇率风险。截至 2016 年 12 月 31 日，本公司的带息债务按照币种分类明细

如下：

单位：人民币百万元

币种	折合人民币				变幅(%)
	2016年		2015年		
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	
美元	52,866	44.89	87,285	73.28	-39.43
人民币	57,793	49.07	29,769	24.99	94.14
其他	7,114	6.04	2,057	1.73	246
合计	117,773	100	119,111	100	-1.12

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司带息负债中的长、短期借款折合人民币 224.46 亿元，较 2015 年 12 月 31 日的人民币 409.23 亿元减少了 45.15%，按照币种分类明细如下：

单位：人民币百万元

币种	折合人民币		
	2016年	2015年	变幅(%)
美元	7,953	36,943	-78.47
欧元	4,215	-	100
人民币	10,278	3,980	158.24
合计	22,446	40,923	-45.15

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司带息负债中的融资租赁负债折合人民币 610.41 亿元，较 2015 年 12 月 31 日的人民币 523.99 亿元增加了 16.49%，本公司融资租赁负债均为浮动利率，按照币种分类明细如下：

单位：人民币百万元

币种	折合人民币		
	2016年	2015年	变幅(%)
美元	44,913	50,342	-10.78
新加坡币	739	815	-9.33
日币	326	344	-5.23
港币	840	898	-6.46

人民币	14,223	-	100
合计	61,041	52,399	16.49

4、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2015年12月31日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为291.47亿元，而截至2016年12月31日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为175.59亿元，较2015年12月31日减少39.76%。

(三) 航空运输业经营性信息分析

1. 主要经营情况

机型	旅客运输量(万人)	客座率(%)	综合载运率(%)	日利用率(小时)
B777-300ER	166.81	82.2	58.3	14.62
A330 系列	1,031.77	82.3	59.1	11.89
B767	112.16	82.5	61.5	8.76
A320 系列	4,842.33	80.8	74.7	9.63
B737 系列	4,021.09	80.8	77.4	8.94

2. 机队情况

截至2016年12月31日，本公司共运营572架客机和9架货机，各机型数据明细如下：

(1) 客机

机型	B777-300ER			
	保有形式	飞机数量(期末)	平均机龄	日利用率(小时)
自行保有	9	1.09	14.37	34,672.20
融资租赁	7	1.40	14.89	33,612.93
合计	16	1.22	14.62	68,285.13

机型	B767			
	保有形式	飞机数量(期末)	平均机龄	日利用率(小时)
自行保有	6	15.72	8.76	19,242.18
合计	6	15.72	8.76	19,242.18

机型	A330 系列			
保有形式	飞机数量 (期末)	平均机龄	日利用率 (小时)	收入飞行小时数
自行保有	13	3.8	12.69	60,395.48
融资租赁	28	4.92	12.20	124,731.47
经营租赁	10	10.55	10.07	36,855.49
合计	51	5.74	11.89	221,982.44

注：A330 系列飞机包括 A330-200 飞机和 A330-300 飞机

机型	A320 系列			
保有形式	飞机数量 (期末)	平均机龄	日利用率 (小时)	收入飞行小时数
自行保有	113	8.14	9.41	363,882.63
融资租赁	113	4.1	9.75	379,349.94
经营租赁	39	3.24	10.03	147,627.36
合计	265	5.7	9.63	890,859.93

注：A320 系列飞机包括 A319 飞机、A320 飞机和 A321 飞机

机型	B737 系列			
保有形式	飞机数量 (期末)	平均机龄	日利用率 (小时)	收入飞行小时数
自行保有	72	6.59	8.43	209,032.16
融资租赁	76	2.63	9.33	235,926.23
经营租赁	86	5.68	9.05	269,761.73
合计	234	4.97	8.94	714,720.12

注：B737 系列飞机包括 B737-700 飞机和 B737-800 飞机

(2) 货机

机型	B747-400F			
保有形式	飞机数量 (期末)	平均机龄	日利用率 (小时)	收入飞行小时数
融资租赁	2	9.81	11.16	8,168.82
经营租赁	1	9.95	11.17	4,088.69
合计	3	9.86	11.16	12,257.51

机型	B777F			
保有形式	飞机数量 (期末)	平均机龄	日利用率 (小时)	收入飞行小时数

经营租赁	6	6.23	13.1	28,777.25
合计	6	6.23	13.1	28,777.25

3.主要补贴或奖励收入

单位：人民币百万元

项目	计入当期损益的补贴		当期收到补贴收入	
	本期	上期	本期	上期
航线补贴	400	430	400	430
政府专项补贴	630	529	630	529
其他	305	258	305	258
补贴收入合计	1,335	1,217	1,335	1,217
合作航线收入	3,196	2,914	3,071	2,914

注：合作航线收入系本公司为支持地方经济发展，加强和地方政府合作，根据双方协议约定开辟的合作航线，并依据协议所获得的收益。

4.报告期内飞机及相关设备的引进和融资计划：

(1) 报告期内引进飞机及相关设备的资金安排

2016年，公司通过营运收入、现有银行信贷额度、银行贷款、租赁安排及其他外部融资方式来满足引进飞机及相关设备的需求，通过自购或融资租赁引进飞机54架，通过经营性租赁方式引进飞机18架。

(2) 未来3年飞机及相关设备的资本开支计划和交付计划

根据已签订的飞机及发动机协议，截至2016年12月31日，本公司预计未来飞机及发动机的资本开支总额约为人民币1,230.19亿元，其中2017-2019年预计资本开支分别为约人民币283.84亿元、323.06亿元和289.83亿元。

公司资金需求可能因新签署飞机、发动机及其他飞行设备采购合同，原有合同变更以及物价指数变化等因素而变化。

(3) 报告期内新增购买飞机的预估成本及收益情况

序号	新增购买机型	数量	目录价格		预估座公里收益 (人民币元)
			单价	合计	
1	A350-900 飞机	20	2.98 亿美元	59.60 亿美元	0.35
2	B787-9 飞机	15	2.61 亿美元	39.15 亿美元	0.36

注：

- 1、公司购买 A350-900 飞机和 B787-9 飞机详情请参见 2016 年 4 月 29 日公司在《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、空客公司和波音公司在 A350-900 和 B787-9 飞机交易中分别给予公司较大幅度的价格优惠，因此上述飞机的实际价格显著低于目录价格。公司同时确认在 A350-900 和 B787-9 飞机交易中所获的价格优惠公平合理，较公司以往向空客公司和波音公司购买飞机中所获的价格更优。
- 3、根据公司航线网络规划，A350-900 飞机和 B787-9 飞机将主要投入北美和欧洲航线，座公里收益参考了同等级机型历史数据并综合考虑了飞机所投入的国际航线、票价水平等因素测算预估所得，实际发生数据可能因地缘政治、宏观经济环境、市场需求、航线结构、航线竞争状况等因素的变化与预计值存在一定差异。

(4) 报告期内飞机的保养政策、费用及折旧成本

2016 年，公司飞发修理费用为人民币 49.6 亿元，飞机及发动机折旧成本为人民币 106.18 亿元。

公司飞机保养政策详情参见公司财务报表附注“三、重要会计政策和会计估计”之“29. 飞机及发动机维修”。

5. 报告期内公司飞行员培养及变动情况：

2016 年，公司新增机长 357 人，新增副驾驶 405 人；机长年均飞行 868 小时，副驾驶年均飞行 807 小时。

6. 航线网络

2016 年，公司新开上海至布拉格、圣彼得堡、阿姆斯特丹、马德里、芝加哥、布里斯班等航线，取消上海浦东经昆明至加德满都、上海浦东至呼和浩特等航线。截至 2016 年末，通过与天合联盟伙伴航线网络对接，公司航线网络通达 177 个国家的 1,062 个目的地。

2017 年，公司将综合评估宏观经济、地缘政治、市场需求、航权资源及公司发展战略、枢纽建设与航线网络整体布局等因素，通过新开航线、加密现有航线以及与天合联盟内外合作伙伴开展代码共享、航线联营等多层次合作，不断拓展和优化公司航线网络。

(四) 投资状况分析

1、重大股权投资

(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)	占期末证券总投资比例(%)	报告期损益(元)
股票	600377	宁沪高速	360,000	200,000	1,710,000	0.32	-
股票	600827	百联股份	26,670	15,039	215,960	0.04	-
股票	600650	锦江投资	208,000	83,636	1,933,664	0.36	-
股票	00696	中国民航信息网络	18,503,000	29,055,000	423,675,388	78.67	-
股票	600000	浦发银行	122,144,004	6,846,637	110,983,986	20.61	-
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	/	538,518,998	100	/

(2) 持有非上市金融企业股权情况

单位：人民币千元

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	期末账面价值	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%	593,273	22,911	-1,317	长期股权投资	投资
合计	486,902	-	25%	593,273	22,911	-1,317	/	/

2、重大非股权投资

事项概述	查询索引
本公司与空中客车公司4月28日签订《购买A350系列飞机协议》，向空中客车公司购买20架A350-900飞机。	详情请参见本公司于2016年4月29日在《中国证券报》、《上海证券报》及上海证券交易所网站披露的公告。
本公司与波音公司4月28日签订《购买B787系列飞机协议》，向波音公司购买15架B787-9飞机	

3、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：人民币千元

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	-78,757	89,086	167,843	-119,866

外汇远期合约	15,939	72	-15,867	5,279
交叉货币互换合约	7,040	-	-7,040	5,097
合计	-55,778	89,158	144,936	-109,490

(1) 利率变动

本公司带息债务包括短期带息债务和长期带息债务，其中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。同时，本公司带息债务以美元及人民币债务为主，美元以及人民币利率的变化对公司财务成本的影响较大。公司通过利率互换合约，降低美元债务中浮动利率的风险。

截至 2015 年 12 月 31 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 2016 年 12 月 31 日为 16.36 亿美元，将于 2018 年至 2025 年间期满。

(2) 汇率波动

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司外币带息债务总额折合人民币为 599.8 亿元，其中美元负债占全部外币带息负债的比例为 88.14%。因此在美元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。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 2015 年 12 月 31 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 2016 年 12 月 31 日为 4.4 亿美元，并将于 2017 年期满。

(3) 交叉货币互换合约

本公司通过交叉货币互换合约来规避汇率和利率风险。本公司签订的交叉货币互换合约符合套期会计的运用条件。该部分合约是将与伦敦银行同业拆借利率（以下简称“LIBOR”）相关的浮动利率转换为欧元银行同业拆借利率相关的浮动利率（简称“EURIBOR”）。上述合约于 2016 年度本报告期内已全部交割。

于 2016 年度，本集团交叉货币互换合约产生的净现金流入计人民币 5 百万元。

截至 2016 年 12 月 31 日，公司未持有尚未交割的交叉货币互换合约。

3、重大资产和股权出售

2016 年 11 月 29 日，本公司与东航产投签署《东航物流股权转让协议》，

向东航产投转让本公司持有的东航物流 100%股权。上述股权转让关联交易已经公司 2017 年第一次临时股东大会审议通过。

截至 2017 年 2 月 8 日，本公司已将持有的东航物流 100%股权转让给东航产投，并完成工商变更登记手续。自 2017 年 2 月 8 日起，东航物流股东方由本公司变更为东航产投。

本次股权转让交易完成后，本公司未来将专注从事航空客运业务，深入推进改革转型，提升公司航空客运主业的经营管理能力，努力为股东创造更好的投资回报。

详情请参见本公司 2016 年 11 月 30 日在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）以及 2017 年 1 月 18 日和 2 月 11 日在《中国证券报》、《上海证券报》、《证券日报》和上海证券交易所网站刊发的公告。

4、主要子公司、参股公司分析

单位：人民币百万元

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	7,300	13.02%	511	9.65	9,423	3,303	64.94
东航武汉	3,706	6.01%	433	-16.40	6,187	3,122	49.53
东航云南	9,504	-0.28%	774	-37.83	17,143	5,953	65.27
上海航空	11,439	12.53%	835	239.43	15,122	1,115	92.63
中联航	4,235	7.24%	468	77.95	8,220	2,414	70.63
东航物流	5,884	-7.43%	428	100.94	5,216	633	87.86
上海飞培	673	61.00%	252	176.92	1,962	1,021	47.96
东航技术	6,737	8.45%	155	118.31	7,808	4,113	47.32
上航国旅	2,839	-15.38%	-18	-37.93	466	31	93.34

(1) 东航江苏

公司下属控股子公司东航江苏成立于 1993 年，注册资本为人民币 20 亿元。2016 年，东航江苏实现营业收入 73.00 亿元，同比增长 13.02%，实现净利润 5.11 亿元，同比增长 9.65%；旅客运输周转量为 13,690.55 百万客公里，同比增长 18.6%，承运旅客 1,024.19 万人次，同比增长 15.9%。截至 2016 年末，东航江苏共运营 A320 系列机型飞机合计 53 架。

(2) 东航武汉

公司下属控股子公司东航武汉成立于 2002 年，注册资本人民币 17.5 亿元。2016 年，东航武汉实现营业收入 37.06 亿元，同比增长 6.01%，实现净利润 4.33 亿元，同比下降 16.40%；旅客运输周转量为 5,905.31 百万吨公里，同比增长 6.7%，承运旅客 524.65 万人次，同比增长 12.8%。截至 2016 年末，东航武汉共运营 B737 系列机型飞机 27 架。

(3) 东航云南

公司下属控股子公司东航云南成立于 2010 年，注册资本人民币 36.62 亿元。2016 年，东航云南实现营业收入 95.04 亿元，同比下降 0.28%，实现净利润 7.74 亿元，同比下降 37.83%；旅客运输周转量为 15,250.28 百万客公里，承运旅客 1,183.48 万人次。截至 2016 年末，东航云南共运营 A330 系列和 B737 系列机型飞机 76 架。

(4) 上海航空

公司下属全资子公司上海航空成立于 2010 年，注册资本为人民币 5 亿元。2016 年，上海航空实现营业收入 114.39 亿元，同比增长 12.53%，实现净利润 8.35 亿元，同比增长 239.43%；旅客运输周转量为 20,523.82 百万吨公里，同比增长 15.7%，承运旅客 1431.47 万人次，同比增长 18.4%。截至 2016 年末，上海航空共运营 A330 系列和 B737 系列机型飞机 87 架。

(5) 中联航

公司下属全资低成本航空中联航成立于 1984 年，注册资本为人民币 13.20 亿元。2016 年，中联航实现营业收入 42.35 亿元，同比增长 7.24%，实现净利润 4.68 亿元，同比增长 77.95%；旅客运输周转量为 8,478.45 百万吨公里，同比增加 9.0%，承运旅客 673.47 万人次，同比增长 9.1%。截至 2016 年末，中联航共运营 B737 系列机型飞机 33 架。

(6) 东航物流

公司下属全资子公司东航物流成立于 2004 年，注册资本人民币 11.5 亿元。

2016年，东航物流实现营业收入58.84亿元，实现净利润4.28亿元。截至2016年末，东航物流下属控股子公司中货航共运营货机9架。

三、公司关于未来发展的讨论与分析

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，对本公司二零一七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。

（一）行业竞争格局和发展趋势

“十三五”期间，中国经济发展进入新常态，有望继续保持中高速增长。国家推进“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带等对外开放和区域发展新战略，为航空运输业带来了新的发展机遇；同时随着经济结构优化升级，供给侧结构改革深化，消费对国民经济的拉动作用将进一步提升，居民人均可支配收入有望进一步增长。随着大众旅游时代逐步兴起，居民航空出行需求和支付能力显著提升，预计“十三五”期间航空运输总周转量和旅客运输量年均增长水平将保持两位数，旅客周转量在综合交通体系中的比重将进一步提升。

国内民航业竞争格局总体保持稳定，本公司作为三大国有控股航空公司之一，占据较强的优势地位，在上海、昆明和西安等枢纽市场和北京、南京、青岛等关键市场拥有较强的市场影响力。随着国内民航运输市场的逐步开放，国内各航空公司在航线及时刻、服务及产品、价格及渠道、枢纽及合作等方面的竞争激烈；亚洲低成本航空公司及国际大型航空公司抓紧布局中国市场则进一步加剧了行业竞争。

在面临巨大发展机遇且竞争激烈的格局下，行业发展呈现出五大趋势：一是从发展规模上看，国际大型航空公司的优势地位不断加强，联盟合作和联合经营不断扩大，打造了更多的全球化产品。二是从商业模式上看，低成本航空保持快速增长的发展势头，传统的全服务型航空公司不断涉足低成本航空领域，混合经营模式成为大型航空企业发展的新趋势。三是从产业分布上看，传统货运航空的发展受到较大冲击，存在被物流、快递企业整合的可能，跨境电子商务的兴起为传统航空货运转型提供了机遇。四是从盈利模式上看，非航收入正成为航空公司利润的重要来源。行李托运、机上食品销售、升舱等增值服务拓宽了航空公司的

收入来源。五是从经营方式来看，数字化业态正在改变传统商业模式。航空公司信息化建设，主要是为了重新获得渠道控制权，不仅要与传统代理商竞争，还要与在线旅游服务商等第三方服务平台竞争。随着移动互联快速发展，推广移动应用正成为提高直销、完善服务、优化体验的重要手段。

（二）公司发展战略

本公司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，致力于实现“打造世界一流、建设幸福东航”的发展远景。公司深入推进“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。

→ 枢纽网络战略

公司持续推进“枢纽网络运营”战略，立足上海核心枢纽，巩固西安、昆明区域枢纽，作为基地航空公司加快推进北京新机场基地建设项目；持续优化航线网络，在上海、昆明和西安枢纽市场保持了较强的市场影响力，在北京、南京、成都、青岛等核心市场的竞争力也不断增强。公司通过巩固枢纽市场，控制核心市场，加强重点市场，不断加密航班、增加航点以拓展航线网络；公司不断加强联盟内外航空公司的网络衔接，目前航线已延伸至全球范围内的 177 个国家、地区的 1,062 个目的地城市。

→ 成本控制战略

公司持续改善成本结构，通过强化全面预算管理，严格控制各项成本支出；结合全新飞机引进和老旧机型退出，精简机队种类，优化机队结构与配置；严控新进员工人数，完善人员退出机制，不断降低人机比，严格控制人工成本；聚焦核心和关键市场，优化运力资源的布局结构，提高资源使用效率；完善运控、客舱等系统一体化管理机制，提高人员工作效率；通过推广运用资产管理平台，有效盘活现有资产。

→ 品牌经营战略

通过实施品牌经营战略，本公司“世界品位，东方魅力”的品牌价值获得了旅客和社会各界的认可。作为现代航空企业，公司不断追求服务品质提升，为顾客提供安全、舒适、便捷的航空运输服务和精准、精致、精细的个性化服务，与

顾客共同创造“世界品位、东方魅力”的品牌核心价值。借助 2014 年 LOGO 换标、新一代远程宽体飞机 B777-300ER 引进和空中互联网络服务投入运营等契机，公司全面构建新一代服务品牌形象，推进机场贵宾室和机上高端服务产品体系建设，不断优化客户候机、乘机体验；通过加强加大品牌推广力度，进一步提升公司品牌知名度和美誉度。此外，公司主动承担社会责任，传播良好的社会品牌形象。

→ 精细化管理战略

公司稳步推进精细化管理战略，经营管理水平不断提升。通过推行战略解码、优化绩效与薪酬管理、梳理和优化业务流程以及基础管理提升，明确公司经营重点目标，改进公司绩效管控体系，实施精细化的管控。通过在市场营销、飞行、运行控制、空地服务等系统推行一体化管理，统一调配关键生产要素，提升公司整体资源使用效率；通过大数据、云计算等技术手段提升市场营销研判能力，科学编排航班计划，不断优化运力投放，强化航线收益分析，实施精细化收益管理。

→ 信息化战略

本公司致力于打造“信息化东航”，发挥信息化支撑引领作用。通过实施信息化战略，不断提升 IT 项目建设和管控能力，目前已经建成了营销、服务、运控、机务和管控等主要业务系统的信息化体系，主要业务领域自动化覆盖率已提升至 95% 以上，有效提高了公司的运行效率。

公司大力推进线上服务集成建设，稳步推升服务品质，优化旅客服务体验；拓宽自助值机覆盖范围，国内自助值机率突破 62%，极大地方便了旅客出行；推广行李查询系统，行李运输差错率同比下降 1.87%，行李运输保障能力显著提升；优化非正常航班信息发布平台，进一步弥补服务短板。

（三）经营计划

2017 年，世界经济面临深度调整、总体复苏乏力，国际贸易增长低迷，同时随着欧洲多国大选临近，国际政治、经济形势和政策不确定性进一步增长。中国经济增长虽然面临着下行压力，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处于景气周期。

面对复杂多变的外部环境，本公司将把握“一带一路”、供给侧结构性改革

等国家战略的稳步推进、旅游消费需求上升、民航价格市场化以及上海枢纽优势等有利契机，重点做好以下工作，力争取得良好的经营业绩：

1、完善安全管理体系，优化运行流程设置，弘扬安全文化，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、加强枢纽网络建设，优化国际航线网络布局，加大国际市场销售力度，积极拓展国际市场高端客户，拓展与国际知名航企的合作深度，稳步推进国际化战略；

3、加强关键营销数据分析应用，灵活调整运力投放，提升关键航线收益品质，巩固枢纽市场和核心市场份额，提高直销比例，有效提升经营效益；

4、推进信息化服务管控系统建设，提升线上服务产品集成水平，打造空中旗舰服务，推进地面、线上、空中三大服务体系融合，提升客户服务体验；

5、深化体制机制改革和转型发展，加快电子商务平台建设，提升中联航低成本航空运营水平，推进机务维修和地面服务业务市场化改革，力争改革转型取得新成效；

6、加强成本管控能力，持续推进降本增效，积极拓宽融资渠道，动态优化债务结构；

7、积极发挥党建工作对公司生产经营和改革发展的支撑和引领作用，为公司持续健康发展提供坚强的政治和组织保证。

→ 机队规划

2017年至2019年飞机引进及退出计划

单位：架

机型	2017年		2018年		2019年	
	引进	退出	引进	退出	引进	退出
A350 系列	-	-	2	-	3	-
A330 系列	7	-	8	10	-	-
A320 系列	27	1	16	-	25	-
B777 系列	4	-	-	-	-	-
B787 系列	-	-	4	-	6	-
B767 系列	-	2	-	4	-	-
B737 系列	35	15	37	1	38	-
合计	73	18	67	15	72	-

注：1、截至2016年12月31日，根据已确认的订单，公司在2020年及以后年

度计划引进 74 架飞机，退出 26 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。

（四）可能面对的风险

1、宏观经济风险

航空运输业是与宏观经济发展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。如果未来宏观经济景气度下降，可能会对本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，主动把握经济结构调整、居民消费升级、旅游经济发展和国际油价低位运行带来的机遇，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。

2、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。

3、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，建立完善飞行训练监控机制，提升飞行人员训练质量。

4、恐怖袭击风险

以航空器和航空机场为袭击目标的国际恐怖主义活动，直接威胁航空公司的飞行安全、空防安全、运行安全及海外机构和员工安全，还将对旅客前往恐怖袭击发生地的出行需求带来持续不利影响。

公司结合近年来发生的暴恐案例，开展机上防纵火演练、专项实战训练和武

器警械专项培训，提高公司空保队伍的执勤能力和勤务质量，增强对突发事件的应急处置能力。未来公司将结合安保审计，推行航线安保评估标准，借助安保沟通系统建立联动沟通机制，并针对重点区域航线，制定专项空防预案。

针对因境内外恐怖袭击带来的客运需求下降，公司借助动态营销分析机制，及时研判并优化调整相关航线运力。

5、核心资源风险

随着行业快速发展，造成了航空公司在关键岗位管理人员与专业技术人员等核心人力资源、航权资源以及时刻资源上的竞争。若公司核心资源储备不足以无法匹配公司经营规模扩大的速度，将可能会对公司的生产经营造成不利影响。

公司推进“幸福东航”企业文化建设，进一步优化核心技术人才激励方案，提升核心人才忠诚度，并实施多层次后备管理人员培养计划和核心技术人员招收计划，积极储备核心后备人才；同时公司就航权与时刻资源积极协调行业监管机构，并主动开展国际航权申请，积极参与时刻资源市场化竞争，围绕上海核心枢纽和西安、昆明区域枢纽不断优化航线网络。

6、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，本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，稳步提升飞机利用率，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，深入推进与达美航空战略合作，与法荷航、澳航联营合作，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。

7、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。国际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，进而影响本公司经营业绩。

2016 年，在不考虑燃油附加费等因素调整的情况下，如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约人民币 9.81 亿元。2016 年，公司未开展航油套期保值业务。

2016 年，公司把握国际油价相对低位运行带来的机遇，积极增加运力投入、优化生产组织，实现了良好的经营业绩。公司未来将积极研判油价走势，根据董事会授权，谨慎开展航油套期保值业务。

8、汇率波动风险

本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。

截至 2016 年 12 月 31 日，如美元兑人民币升值或贬值 1%，其他因素不变，则本公司净利润及其他综合收益受到的影响如下：

单位：人民币百万元

	对净利润的影响		对其他综合收益的影响	
	升值	贬值	升值	贬值
美元	-377	377	23	-23

2016 年，公司拓宽融资渠道，通过发行超短期融资券、人民币贷款等方式开展人民币融资，积极优化公司债务币种结构。截至 2016 年 12 月 31 日，美元债务占公司带息债务比重降至 44.89%。

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。

9、利率变动风险

本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。

截至 2016 年 12 月 31 日，在其他变量保持稳定的前提下，如利率上升或下降 25 个基点，则本公司净利润及其他综合收益受到的影响如下：

单位：人民币百万元

	对净利润的影响		对其他综合收益的影响	
	上升	下降	上升	下降
浮动利率工具	-140	140	21	-21

未来公司拟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。

10、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 workflows 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靠性。

公司开展信息系统应急演练，启动西安灾备中心建设，实施代码安全审计，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，系统提高公司信息系统整体安全防护水平。

11、发展及转型风险

公司开拓国际新市场、对外实施投资并购，以及对现有业务、资产进行结构调整等过程中可能面临包括决策、法律、管控、竞争对手干扰等在内的一系列风险，对公司发展战略的实施效果造成影响。

公司在转型过程中开拓电子商务市场，探索低成本航空经营，创新资产管理模式，开展现有业务或资产结构调整，对公司经营管理整体能力提出了新的要求，公司未来可能存在部分转型项目或业务调整未能达到预期目标的风险。

公司不断完善对外投资管理等制度，在未来开拓国际新市场、对外实施投资并购，以及对现有业务、资产进行结构调整过程中通过开展尽职调查、资产评估等举措，加强项目的研究论证，完善风险防控体系。

12、供应商风险

航空运输业具有高技术要求和高运营成本的特点。包括飞机、发动机、航材、航油及信息技术服务等关键运营资源的可选供应商有限，同时航空公司为降低运营成本，通常采取集中采购的方式获取运营资源。如本公司主要供应商出现经营异常，可能对本公司的生产经营造成不利影响。

公司重点关注与生产运营高度关联的供应商，由供应商管理团队负责分析供应商的履约能力，定期开展供应商评估；持续关注与生产运营高度关联的物资品类市场变动情况，由业务采购部门负责收集、分析价格波动情况。

13、证券市场波动风险

公司股票价格不仅取决于公司当前业绩和未来经营预期，还受政策环境、宏观经济、市场资金流向及投资者心理等多种因素影响。本公司股票价格可能因上述因素出现较大幅度变动，直接或间接对投资者造成损失，进而导致部分公商务旅客减少出行需求，也可能影响公司资本运作项目的实施。

公司持续优化公司治理水平，切实履行信息披露义务，不断提升经营管理能力，争取创造优异的经营业绩。同时，公司加强与资本市场和各类投资者的交流沟通，密切关注公司的股价表现和媒体报道，及时回应市场的关切。

14、其他不可抗力及不可预见风险

航空运输业受外部环境影响较大，自然灾害、突发性公共卫生事件以及国际地缘政治动荡等因素都会影响市场的需求和航空公司的正常运营，包括航班中断、客运量和收入减少、安全和保险成本上升等，可能会对公司的生产经营造成不利影响。

公司制定并完善突发事件应急响应机制和处置预案，努力降低因不可抗力或不可预见风险带来的不利影响。

四、其他

4.1 导致暂停上市的原因

√ 不适用

4.2 面临终止上市的情况和原因。

√ 不适用

4.3 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明。

√ 不适用

4.4 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明。

√ 不适用

4.5 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

中国东方航空股份有限公司
二零一七年三月三十日