



INTERIM REPORT 2019



目录

第一节 释义

第二节 公司简介和主要财务指标

第三节 公司业务概要

第四节 经营情况的讨论与分析

第五节 重要事项

第六节 普通股股份变动及股东情况

第七节 董事、监事、高级管理人员

情况和员工情况

第八节 公司债券相关情况

第九节 备查文件目录

重要提示

→ 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。

→ 公司全体董事出席董事会会议。

→ 本半年度报告未经审计。

→ 公司负责人刘绍勇、主管会计工作负责人李养民及会计机构负责人（会计主管人员）吴永良声明：保证半年度报告中财务报表的真实、准确、完整。

→ 经董事会审议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。

→ 前瞻性陈述的风险说明

本公司 2019 年半年度报告涉及国际和国内经济形势、本公司 2019 年下半年工作计划等前瞻性陈述，不构成本公司对投资者的实质承诺，请投资者注意投资风险。

→ 是否存在被控股股东及其关联方非经营性占用资金情况？

否

→ 是否存在违反规定决策程序对外提供担保的情况？

否

→ 重大风险提示

本公司存在的风险因素已在本报告中第四节“经营情况讨论与分析”中“其他披露事项”部分予以了详细描述，敬请投资者注意投资风险。

第一节 释义

✈ 释义

在本报告书中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

| | | |
|-----------------|---|---|
| 东方航空、公司、 本公司 | 指 | 中国东方航空股份有限公司 |
| 东航集团 | 指 | 中国东方航空集团有限公司，系本公司控股股东、关联方 |
| 东航金控 | 指 | 东航金控有限责任公司，系东航集团下属全资子公司，本公司股东、关联方 |
| 东航国际 | 指 | 东航国际控股（香港）有限公司，系东航金控下属全资子公司，本公司股东、关联方 |
| 达美 | 指 | Delta Air Lines Inc, IATA 二字代码 DL, 系本公司股东，达美详情请参见官网 https://www.delta.com/ |
| 法荷航 | 指 | Air France-KLM, 法荷航详情请参见官网 https://www.airfranceklm.com/ |
| 澳航 | 指 | Qantas Airways Ltd, IATA 二字代码 QF, 澳航详情请参见官网 https://www.qantas.com/ |
| 日航 | 指 | Japan Airlines Co., Ltd, IATA 二字代码 JL, 日航详情请参见官网 http://www.jal.com/ |
| 吉祥航空 | 指 | 上海吉祥航空股份有限公司，吉祥航空详情请参见官网 http://www.juneyaoair.com/ |
| 均瑶集团 | 指 | 上海均瑶（集团）有限公司，系吉祥航空控股股东 |
| 东航产投 | 指 | 东方航空产业投资有限公司，系东航集团下属全资子公司、本公司关联方 |
| 东航租赁 | 指 | 东航国际融资租赁有限公司，系东航集团下属控股公司、本公司关联方 |
| 东航物流 | 指 | 东方航空物流股份有限公司，系东航产投下属控股公司、本公司关联方 |
| 中货航 | 指 | 中国货运航空有限公司，系东航物流的下属控股公司、本公司关联方 |

| | | |
|-----------|---|--|
| 上海航空或上航 | 指 | 上海航空有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 东航技术 | 指 | 东方航空技术有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 公务航 | 指 | 东方公务航空服务有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 中联航 | 指 | 中国联合航空有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 上海飞培 | 指 | 上海东方飞行培训有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 上航国旅 | 指 | 上海航空国际旅游（集团）有限公司，原为本公司下属全资子公司，自 2019 年 6 月起本公司持有上航国旅股权比例调整至 35%，上航国旅不再计入本公司合并报表 |
| 东航海外 | 指 | 东航海外（香港）有限公司，系本公司下属全资子公司 |
| 东航江苏 | 指 | 中国东方航空江苏有限公司，系本公司下属控股公司 |
| 东航武汉 | 指 | 中国东方航空武汉有限责任公司，系本公司下属控股公司 |
| 东航云南 | 指 | 东方航空云南有限公司，系本公司下属控股公司 |
| 中国证监会或证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会，中国证监会详情请参见官网 http://www.csrc.gov.cn/ |
| 国资委 | 指 | 国务院国有资产监督管理委员会，国资委详情请参见官网 http://www.sasac.gov.cn/ |
| 民航局 | 指 | 中国民用航空局，民航局详情请参见官网 http://www.caac.gov.cn/ |
| HKSCC | 指 | 香港中央结算有限公司 (Hong Kong Securities Clearing Company Ltd.)，经营香港的中央结算及交收系统。香港中央结算有限公司是香港联合证券交易所有限公司的全资附属公司。H 股投资者股份集中存放在香港中央结算有限公司 |
| 可用吨公里 | 指 | 每一航段可提供业载与该航段距离的乘积之和 |
| 可用座公里 | 指 | 每一航段可提供的最大座位数与该航段距离的乘积之和 |
| 可用货邮吨公里 | 指 | 每一航段可提供的最大货邮载运量与该航段距离的乘积之和 |
| 收入吨公里 | 指 | 运输总周转量，实际每一航段载运吨数与该航段距离的乘积之和 |
| 客运人公里 | 指 | 旅客周转量，实际每一航段旅客运输量与该航段距离的乘积之和 |
| 货邮载运吨公里 | 指 | 货邮周转量，实际每一航段货邮载运吨数与该航段距离的乘积之和 |
| 综合载运率 | 指 | 运输总周转量与可用吨公里之比 |
| 客座率 | 指 | 旅客周转量与可用座公里之比 |
| 货邮载运率 | 指 | 货邮周转量与可用货邮吨公里之比 |
| 收入吨公里收益 | 指 | 运输及相关收入之和与运输总周转量之比 |

| | | |
|---------|---|---|
| 客运人公里收益 | 指 | 客运及相关收入之和与旅客周转量之比 |
| 货运吨公里收益 | 指 | 货邮及相关收入之和与货邮周转量之比 |
| 货邮载运量 | 指 | 实际装载的货邮重量 |
| 天合联盟 | 指 | SkyTeam Alliance, 是全球三大国际航空公司联盟之一, 天合联盟详情请参见官网 http://www.skyteam.com/ |
| 代号共享 | 指 | 一种被全球各航空公司普遍采用的营销安排, 根据与其他航空公司签订的代号共享协议, 一家航空公司可以将其他航空公司经营的代号共享航班的座位作为其自有产品进行销售 |
| IATA | 指 | International Air Transport Association, 国际航空运输协会, 由世界各国航空公司所组成的大型国际组织, 主要作用是通过航空运输企业来协调和沟通政府间的政策, 并解决实际运作的问题。详情请参见官网 http://www.iata.org/ |
| TMC | 指 | Travel Management Companies, 差旅管理公司 |
| OTA | 指 | Online Travel Agency, 在线旅行社 |
| OD | 指 | Original and Destination, 出发地和目的地, 即全航程 |
| ARC | 指 | ARC 国际年报大赛由 MerComm, Inc. 机构主办, 该奖项被尊崇为“年报奥斯卡”, 其面向全球企业、机构, 旨在嘉许顶级作品, 是业界备受推崇的国际奖项, 索引: https://www.lacp.com/competition.htm ; |
| LACP | 指 | League of American Communications Professionals LLC, 美国传媒专业联盟, LACP 创办的 Vision Awards 年报比赛深受业界尊崇, 为全球最受关注的年报评选之一, 索引: https://www.mercommawards.com/arc/awardWinners.htm |
| 报告期 | 指 | 2019 年 1 月 1 日至 6 月 30 日 |
| 报告期末 | 指 | 2019 年 6 月 30 日 |

第二节 公司简介和主要财务指标

✦ 公司信息

| | |
|-----------|--|
| 公司的中文名称 | 中国东方航空股份有限公司 |
| 公司的中文简称 | 东方航空 |
| 公司的外文名称 | China Eastern Airlines Corporation Limited |
| 公司的外文名称缩写 | CEA |
| 公司的法定代表人 | 刘绍勇 |

✦ 联系人和联系方式

| | |
|-------|-----------------------------------|
| 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 | 021-62686116 |
| 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 | 021-62686116 |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |

✦ 基本情况简介

| | |
|-------------|----------------------|
| 公司注册地址 | 上海市浦东新区国际机场机场大道 66 号 |
| 公司注册地址的邮政编码 | 201202 |
| 公司办公地址 | 上海市闵行区虹翔三路 36 号 |
| 公司办公地址的邮政编码 | 201100 |
| 公司网址 | www.ceair.com |

| | |
|---------------|---|
| 移动应用客户端 (APP) | 东方航空 |
| 移动网址(M 网站) | m.ceair.com |
| 电子信箱 | ir@ceair.com |
| 服务热线 | +86 95530 |
| 新浪微博 | http://weibo.com/ceair |
| 微信公众订阅号 | 东方航空订阅号 |
| 微信号 | donghang_gw |
| 微信二维码 |  |

✧ 信息披露及备置地点

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| 公司选定的信息披露报纸名称 | 《中国证券报》 《上海证券报》 《证券日报》 |
| 中国证监会指定网站的网址 | www.sse.com.cn |
| 公司半年度报告备置地点 | 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 |

✧ 公司股票简况

| | | |
|-----------------|--------------------|-------------|
| 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：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 |

✧ 公司主要会计数据和财务指标

(一) 主要会计数据

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 | 58,784 | 54,422 | 8.02 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 1,943 | 2,283 | -14.89 |

| | | | |
|------------------------|--------------|-------------|------------------------|
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 1,562 | 2,119 | -26.29 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 12,751 | 10,637 | 19.87 |
| | 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 | 56,014 | 55,765 | 0.45 |
| 总资产 | 279,909 | 236,765 | 18.22 |

(二) 主要财务指标

| 主要财务指标 | 本报告期 (1-6月) | 上年同期 | 本报告期比上年 同期增减(%) |
|-------------------------|----------------|--------|--------------------|
| 基本每股收益(元/股) | 0.1343 | 0.1578 | -14.89 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.1343 | 0.1578 | -14.89 |
| 扣除非经常性损益后的基本每股收益(元/股) | 0.1080 | 0.1465 | -26.28 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 3.53 | 4.13 | 减少0.60个百分点 |
| 扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率(%) | 2.84 | 3.83 | 减少0.99个百分点 |

✈ 境内外会计准则下会计数据差异

(一) 同时按照国际财务报告准则与按中国企业会计准则披露的财务报告中归属于上市公司股东的净利润和归属于上市公司股东的净资产差异情况

单位：人民币百万元

| 科目 | 归属于上市公司股东的净利润 | | 归属于上市公司股东的净资产 | |
|----------------------------------|---------------|-------|---------------|--------|
| | 本期数 | 上期数 | 期末数 | 期初数 |
| 按中国企业会计准则 | 1,943 | 2,283 | 56,014 | 55,765 |
| 按国际财务报告准则调整的项目及金额 | | | | |
| 无形资产(商誉)(a) | - | - | 2,242 | 2,242 |
| 由于不同折旧年限而造成飞机、发动机折旧费用及减值准备的差异(b) | -2 | -4 | 8 | 10 |
| 少数股东权益/损益(c) | - | - | -6 | -6 |
| 其他 | - | - | -3 | -3 |
| 按国际财务报告准则 | 1,941 | 2,279 | 58,255 | 58,008 |

(二) 境内外会计准则差异的说明

(a) 在国际财务报告准则及中国企业会计准则下，对吸收合并上海航空股份有限公司（简称“上航股份”）的收购成本的公允价值及上航股份于收购日的净资产的公允价值的确认计量方法不同，因而就本次吸收合并所确认的无形资产(商誉)的价值有所不同；

(b) 在中国企业会计准则下，2001年6月30日前，飞机及发动机的折旧以其成本减去3%的残值后按10至15年之预计可使用年限以直线法计提折旧；自2001年7月1日起，飞机及发动机的折旧以成本减去5%残值后，按预计可使年限15至20年计提折旧，此变更采用未来适用法处理。由于国际财务报告准则下飞机及发动机折旧年限一直为15至20年，以致在执行上述变更当年相关飞机及发动机在中国企业会计准则下的账面净值与国际财务报告准则的账面净值不同；

(c) 为以上项目对少数股东损益、权益之影响。

✦ 非经常性损益项目和金额

单位：人民币百万元

| 非经常性损益项目 | 金额 |
|-----------------------|------------|
| 处置子公司产生的收益 | 64 |
| 应收款项减值准备转回 | 3 |
| 持有交易性金融资产/负债产生的公允价值变动 | 18 |
| 除上述各项之外的其他营业外收支净额 | 410 |
| 所得税影响额 | -105 |
| 少数股东损益影响额 | -9 |
| 合计 | 381 |

第三节 公司业务概要

一、报告期公司所从事的主要业务、经营模式及行业情况说明

(一) 公司主要业务及经营模式

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，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 719 架（其中包括自有和托管的公务机 15 架）平均机龄约 6.1 年的客运飞机，围绕上海、北京核心枢纽和昆明、西安区域枢纽，依托天合联盟合作平台构建起延伸至 175 个国家和地区、1,150 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。

（二）行业发展现状

根据国际航空运输协会（IATA）公布的预估数据，2019 年上半年全球航空业客运人公里同比增长 4.7%，可用座公里同比增长 4.1%；平均客座率达到 81.9%。

2019 年，中国民航坚持稳中求进总基调，民航安全态势保持平稳，航空客运市场增速放缓，民航业从高速发展转向高质量发展，据民航局发布的数据，2019 年上半年，中国民航运输业完成运输总周转量 627.6 亿吨公里，同比增长 7.4%；运输旅客 3.2 亿人次，同比增长 8.5%；实现客座率 83.3%，与去年同期持平。

公司作为三大航空公司之一，不断巩固行业优势地位，抓住“长三角一体化”国家战略、北京大兴国际机场建设、上海浦东国际机场 S1 卫星厅即将投入使用等机遇，积极应对宏观经济形势对航空出行的影响和贸易关系的变化以及汇率、利率、油价波动等挑战，不断深化与达美、法荷航等国际知名航企的合作，始终以安全运营为底线，扎实推进公司各项业务高质量发展。

二、 报告期内公司主要资产发生重大变化情况的说明

√不适用

三、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

公司具有较强的区位优势。作为三大国有控股航空公司之一，公司总部和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 小时左右，飞往亚洲主要城市时间在 2 至 5 小时内，航程适中；2 小时飞行圈资源丰富，涵盖中国 80% 的前 100 大城市、54% 的国土资源、90% 的人口、93% 的 GDP 产出地和东亚大部分地区。2018 年，上海仍然是中国最大的航空市场，浦东机场及虹桥机场旅客吞吐量突破 1.17 亿人次。

公司在上海虹桥机场和浦东机场拥有最大市场份额；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，将受惠于国家实施长江经济带、“长三角一体化”战略和上海推进国际“经济、金融、航运、贸易、科创”五个中心建设。公司积极打造上海核心枢纽，优化完善航线网络结构，把握上海浦东国际机场 S1 卫星厅启用的契机，将进一步提升在上海乃至长三角航空运输市场的影响力。

2. 北京大兴国际机场与京津冀一体化带来的发展机遇

根据国家发展和改革委员会《关于北京新机场工程可行性研究报告的批复》和民航局《关于北京新机场航空公司基地建设方案有关事项的通知》，北京大兴国际机场位于永定河北岸，北京市大兴区榆垓镇、礼贤镇和河北省廊坊市广阳区之间，近期工程按 2025 年旅客吞吐量 7,200 万人次、货邮吞吐量 200 万吨、飞机起降量 62 万架次的目标设计并建造。未来，北京大兴国际机场作为公司主基地，将成为公司发展的重要动力源。2019 年上半年，公司把握京津冀协同发展，把握国家设立雄安新区的发展机遇，统筹规划京沪战略枢纽布局，积极推进北京大兴国际机场东航基地建设及运营各项工作。2019 年 5 月，公司成功完成北京大兴国际机场的 A350 真机试飞，紧扣 6 月 30 日的时间节点，北京大兴国际机场东航基地一期建设提前竣工验收，中联航充分利用转场机遇，稳步推动转场搬迁和运营筹备各项工作。公司提前规划航线和时刻资源配置，依托天合联盟合作平台，加强联盟内外全方位合作，构建国际化航线网络布局，为广大旅客提供便捷、高效、优质的出行服务。



3. 合理均衡的枢纽与网络布局

公司以经济高度发达、出行需求旺盛的上海、北京为核心枢纽，以地处东南亚门户的昆明、国家“一带一路”倡议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，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、斯德哥尔摩、布达佩斯，美洲的纽约、洛杉矶、旧金山、芝加哥、夏威夷、温哥华、多伦多，大洋洲的悉尼、墨尔本、奥克兰等知名国际都市。此外，公司还通过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、法荷航、澳航、日航等加强了以航线联营、代号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，公司航线网络通达 175 个国家和地区的 1,150 个目的地。

4. 精简高效的机队结构

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 2019 年 6 月末，公司机队平均机龄 6.1 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精简高效机队的航空公司之一。公司将远程 B777 系列飞机主要投入跨太平洋航线，将中远程 A350 系列、B787 系列宽体客机和 A330 系列飞机投入中欧航线、中澳航线和国内商务干线，将 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。未来，公司将进一步提升国际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。

5. 信息化引领不断提升经营管理及改革创新能力

公司致力于成为集信息化、数字化和互联网化为一体的智慧航旅服务商。公司通过推进营销、服务、运行等九大业务领域信息化建设，实现业务自动化水平不断提升；借助大数据、人工智能和云计算等技术手段，提高市场分析和决策能力，持续推进旅客出行智慧化，提升客户体验和收益管控水平；推进电子商务平台建设，初步构建互联网营销生态圈；依托全面预算管理系统，加强资金管控，有效降低财务成本；不断推进线上服务集成建设，打造全新的智能服务体验，推广自助值机、行李查询平台和不正常航班信息发布平台，拓展公司官网和移动客

户端线上服务功能种类；持续推进空地互联建设，优化旅客乘机体验。

公司坚持创新驱动发展，在体制机制改革和商业模式创新上不断探索，释放经营活力；积极把握市场发展态势，抓住北京大兴国际机场转场契机，进一步深化“全服务—低成本”双模式经营战略，不断丰富非航增值产品，拓展非航业务收入，强化中联航低成本经营的竞争优势；打造面向市场的东航技术和地面服务外航服务中心，深化保障性资产逐步转变为经营性资产。

6. 具有浓郁东方特色的品牌及优质服务

公司紧密围绕“世界一流”战略目标，不断提升服务品质，优化客户体验，打造“安静、安心、安逸”的服务系统；积极更新精品航线餐食、推广“轻食随享”等创新机上餐饮产品，优化餐饮标准，提升客户体验；“东航那碗面”成为特色餐食品牌，获创新服务奖殊荣。

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，公司在市场上树立了优质的品牌形象，公司荣誉“中国证券金紫荆”奖、“最具价值中国品牌”前 50 强、“中国最佳航空公司奖”、TTG“最佳中国航空公司奖”、国际 ARC 年报大奖年报封面金奖和 LACP Vision Awards 年报设计银奖等荣誉。

7. 高品质的客户群体和卓越的合作伙伴

公司持续加强枢纽建设，构筑辐射全国、通达全球的航线网络布局，不断提升服务品质，优化旅客服务体验，为全球旅客提供优质便捷的航空运输及延伸服务。截至 2019 年 6 月末，公司常旅客会员总量达 4,110 万人，集团客户总数达到 8,206 家。

公司加强与世界知名航空公司合作，通过与达美和法荷航开展“资本+业务”的战略合作，升级为更加稳固的全面商务合作关系，合力打造中美、中欧干线市场，通过中美欧门户携手拓展航线网络并优化衔接机会，在缩短中转时间、分享和改善机场服务资源及设施、统一旅客服务标准和流程、实现联程值机、建立无缝隙旅客和行李流程等方面提升客户体验；共享优质非航资源并进一步升级常旅客合作计划。公司、达美和法荷航将形成更为紧密的战略合作伙伴关系，三家公司优势互补，互利共赢，构建覆盖全球的航空网络。此外，公司与澳航在运力投放、联合营销等领域开展了更广泛更深入的合作；公司深化与日航的业务合作。

2018 年，公司携手控股股东东航集团与吉祥航空及其控股股东均瑶集团开

展股权合作，实现战略协同。公司与吉祥航空总部均位于上海，都以航空运输服务为主。2019年，公司稳步推进非公开发行股票项目，双方集团将以股权合作为纽带，在市场营销、机务维修、北京大兴国际机场服务保障及资源共享、飞机采购等方面不断探索、创新合作模式，努力实现双方战略协同，为打造上海航空枢纽和服务上海“五个中心建设”贡献力量。

公司积极拓展与全球各行业知名企业的品牌合作。以资本为纽带，与携程建立起“航空+互联网”合作模式；与上海迪士尼深化战略合作，积极打造官网专区营销，不断推出“机票+酒店+门票”打包旅游度假产品；与中国银联、汇丰银行等知名企业进行了跨界合作，开展联合营销活动，实现资源共享。

第四节 经营情况讨论与分析

一、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

| | 二零一九年 | 二零一八年 | 变动幅度 |
|------------------------|------------|------------|----------|
| 客运数据 | | | |
| 可用座公里 (ASK) (百万) | 131,476.46 | 119,134.68 | 10.36% |
| — 国内航线 | 83,678.57 | 74,574.31 | 12.21% |
| — 国际航线 | 44,385.66 | 41,438.31 | 7.11% |
| — 地区航线 | 3,412.23 | 3,122.06 | 9.29% |
| 客运人公里 (RPK) (百万) | 108,681.66 | 98,256.55 | 10.61% |
| — 国内航线 | 69,804.19 | 62,498.00 | 11.69% |
| — 国际航线 | 36,067.31 | 33,198.52 | 8.64% |
| — 地区航线 | 2,810.16 | 2,560.03 | 9.77% |
| 载运旅客人次 (千) | 64,007.74 | 58,935.66 | 8.61% |
| — 国内航线 | 53,214.00 | 49,037.32 | 8.52% |
| — 国际航线 | 8,725.00 | 8,026.85 | 8.70% |
| — 地区航线 | 2,068.74 | 1,871.50 | 10.54% |
| 客座率 (%) | 82.66 | 82.48 | 0.19pts |
| — 国内航线 | 83.42 | 83.81 | -0.39pts |
| — 国际航线 | 81.26 | 80.12 | 1.14pts |
| — 地区航线 | 82.36 | 82.00 | 0.36pts |
| 客运人公里收益 (人民币元) | 0.513 | 0.520 | -1.35% |
| (含燃油附加费) ^注 | | | |
| — 国内航线 | 0.533 | 0.546 | -2.38% |
| — 国际航线 | 0.458 | 0.456 | 0.44% |
| — 地区航线 | 0.755 | 0.713 | 5.89% |
| 客运人公里收益 (人民币元) | 0.477 | 0.485 | -1.65% |
| (不含燃油附加费) ^注 | | | |

| | | | |
|-------|-------|-------|--------|
| —国内航线 | 0.531 | 0.546 | -2.75% |
| —国际航线 | 0.356 | 0.357 | -0.28% |
| —地区航线 | 0.674 | 0.658 | 2.43% |

截至六月三十日止六个月

| | 二零一九年 | 二零一八年 | 变动幅度 |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|
| 货运数据 | | | |
| 可用货邮吨公里 (AFTK) (百万) | 4,449.05 | 3,897.76 | 14.14% |
| —国内航线 | 1,590.11 | 1,378.40 | 15.36% |
| —国际航线 | 2,751.29 | 2,422.52 | 13.57% |
| —地区航线 | 107.65 | 96.83 | 11.17% |
| 货邮载运吨公里 (RFTK) (百万) | 1,327.06 | 1,247.94 | 6.34% |
| —国内航线 | 441.14 | 427.70 | 3.14% |
| —国际航线 | 871.11 | 803.52 | 8.41% |
| —地区航线 | 14.81 | 16.72 | -11.42% |
| 货邮载运量 (百万公斤) | 448.01 | 439.84 | 1.86% |
| —国内航线 | 312.51 | 311.12 | 0.45% |
| —国际航线 | 122.95 | 114.44 | 7.43% |
| —地区航线 | 12.55 | 14.29 | -12.19% |
| 货邮载运率 (%) | 29.83 | 32.02 | -2.19pts |
| —国内航线 | 27.74 | 31.03 | -3.29pts |
| —国际航线 | 31.66 | 33.17 | -1.51pts |
| —地区航线 | 13.76 | 17.26 | -3.51pts |
| 货邮吨公里收益 (人民币元) (含燃油附加费) ^注 | 1.313 | 1.398 | -6.08% |
| —国内航线 | 1.077 | 1.174 | -8.26% |
| —国际航线 | 1.368 | 1.435 | -4.67% |
| —地区航线 | 5.064 | 5.383 | -5.93% |
| 货邮吨公里收益 (人民币元) (不含燃油附加费) | 1.313 | 1.365 | -3.81% |

| | | | |
|----------------------|-------|-------|--------|
| 含燃油附加费) ^注 | | | |
| —国内航线 | 1.077 | 1.127 | -4.44% |
| —国际航线 | 1.368 | 1.414 | -3.25% |
| —地区航线 | 5.064 | 5.144 | -1.56% |

截至六月三十日止六个月

| | 二零一九年 | 二零一八年 | 变动幅度 |
|---------------------------------------|-----------|--------------|----------|
| 综合数据 | | | |
| 可用吨公里 (ATK) (百万) | 16,281.93 | 14,619.88 | 11.37% |
| —国内航线 | 9,121.18 | 8,090.09 | 12.75% |
| —国际航线 | 6,746.00 | 6,151.97 | 9.66% |
| —地区航线 | 414.75 | 377.82 | 9.77% |
| 收入吨公里 (RTK) (百万) | 10,914.44 | 9,925.09 | 9.97% |
| —国内航线 | 6,606.33 | 5,953.66 | 10.96% |
| —国际航线 | 4,045.83 | 3,729.24 | 8.49% |
| —地区航线 | 262.28 | 242.19 | 8.29% |
| 综合载运率 (%) | 67.03 | 67.89 | -0.85pts |
| —国内航线 | 72.43 | 73.59 | -1.16pts |
| —国际航线 | 59.97 | 60.62 | -0.64pts |
| —地区航线 | 63.24 | 64.10 | -0.86pts |
| 收入吨公里收益 (人民币元) (含燃油附加费) ^注 | 5.273 | 5.328 | -1.03% |
| —国内航线 | 5.700 | 5.820 | -2.06% |
| —国际航线 | 4.374 | 4.373 | 0.02% |
| —地区航线 | 8.373 | 7.911 | 5.84% |
| 收入吨公里收益 (人民币元) (不含燃油附加费) ^注 | 4.905 | 4.971 | -1.33% |
| —国内航线 | 5.680 | 5.811 | -2.25% |
| —国际航线 | 3.471 | 3.480 | -0.26% |
| —地区航线 | 7.507 | 7.308 | 2.72% |

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，公司持续优化机队结构。2019年上半年，公司围绕主力机型共引进飞机合计25架，退出飞机合计1架。随着A350-900、B787-9、A320NEO等飞机的引进，公司机队机龄结构始终保持年轻化。

截至2019年6月30日，公司共运营719架飞机，其中客机704架，包括自有和托管的公务机15架。

截至2019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 | 10 | 10 | 0 | 20 | 3.4 |
| 2 | B787-9 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0.5 |
| 3 | A350-900 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0.4 |
| 4 | A330 系列 ^{注1} | 22 | 29 | 5 | 56 | 5.6 |
| 宽体客机合计 | | 32 | 53 | 5 | 90 | 4.3 |
| 5 | A320 系列 ^{注2} | 129 | 119 | 68 | 316 | 7.0 |
| 6 | B737 系列 ^{注3} | 84 | 91 | 123 | 298 | 5.5 |
| 窄体客机合计 | | 213 | 210 | 191 | 614 | 6.3 |
| 客机合计 | | 245 | 263 | 196 | 704 | 6.1 |
| 自有和托管公务机总数 | | | | | 15 | |
| 飞机总数 | | | | | 719 | |

注：

- 1.A330 系列飞机包括 A330-200 飞机和 A330-300 飞机；
- 2.A320 系列飞机包括 A319 飞机、A320 飞机、A320NEO 飞机和 A321 飞机；
- 3.B737 系列飞机包括 B737-700 飞机、B737-800 飞机和 B737 MAX 8 飞机。考虑到 B737MAX8 安全隐患，公司暂停了 14 架该机型飞机的商业运营。

（三）经营情况讨论与分析

2019年上半年，全球经济增长放缓，不稳定不确定因素增多。我国经济运行总体平稳、稳中有进，但也面临着下行的压力。全球航空业继续保持增长，增幅有所放缓；中国民航业仍保持较快增长，同时也面临着全球经济增长动力明显减弱、贸易摩擦明显加剧、行业增长波动性增加、汇率波动等诸多挑战。

面对错综复杂的形势，公司坚持稳中求进工作总基调，积极应对风险挑战，确保安全形势平稳可控，加强枢纽建设和市场营销，强化精细运行和服务品质提升，积极拓展对外合作，稳步推进北京大兴国际机场东航基地和上海浦东国际机场 S1 卫星厅建设、非公开发行股票等重大项目，各项工作取得了良好的进展。

2019 年上半年，公司运输旅客 6,400.77 万人次，同比增长 8.61%；实现营业收入人民币 587.84 亿元，同比增长 8.02%。2019 年上半年，公司实现归属于母公司股东净利润人民币 19.43 亿元，同比下降 14.89%。

→ 安全运营

公司始终把安全工作放在首位，持续重视安全运营，安全形势保持平稳。公司牢牢把握“防风险、除隐患、遏事故”主线，进一步完善安全风险防控体系；加强对重点单位的安全监察，加强对安全隐患的排查治理，进一步落实安全生产责任制；开展安全应急演练，启用应急联动平台，提高应急响应效率；科学分析并妥善处置 737MAX8 机型安全隐患，暂停该机型商业运营。

2019 年上半年，公司累计安全飞行 119.59 万小时，同比增长 9.06%；起降 48.65 万架次，同比增长 7.42%。

→ 枢纽网络

公司围绕枢纽网络战略，优化航线布局和运力投放，巩固提升核心市场份额和影响力。2019 年上半年，公司在上海、北京、昆明、西安枢纽市场份额分别为 40.62%、18.53%、37.75%、29.03%。通过科学匹配航线运力，优化中转衔接，枢纽网络效应不断显现。上海浦东和昆明枢纽国内、国际中转均呈现增长态势，浦东 OD（全航程）联程旅客数同比增长 12.38%，中转收入同比增长 16.01%，昆明国内中转至国际旅客数同比增长 26.00%。

围绕“长三角一体化”国家战略，公司加强上海核心枢纽建设，服务上海“五个中心”建设和区域经济协调发展。2019 年上半年新开上海至布达佩斯、花卷、仰光、曼德勒等国际航线和上海至信阳、武当山等国内航线，加密上海至马德里、布拉格、迪拜、澳门、成都、呼和浩特等国际、地区和国内航线。公司积极筹备上海浦东国际机场 S1 卫星厅投运工作，提升上海核心枢纽的价值和竞争优势。公司积极争取浦东机场运营资源，统筹规划地面服务流程，全面升级行李分拣系

统。2019年下半年，上海浦东国际机场S1卫星厅投入运营后，公司航班靠桥率将大幅提升、联程值机将更便捷、国际国内中转时间将大幅缩减，优化旅客出行体验。

围绕京津冀一体化战略，公司顺利完成北京大兴国际机场东航基地一期建设项目竣工验收，持续完善北京大兴国际机场航线网络规划及转场投运方案，积极做好转场运营各项准备工作。未来，公司的北京枢纽将与上海核心枢纽协同呼应，形成“双龙出海”的航线网络布局；公司的全服务品牌东航和上航将重点发展国内干线、周边高收益航线（日韩、地区等）和国际远程航线，低成本航空品牌中联航将以国内二三线城市网络为主，一线城市为辅，形成优势互补、协同发展的市场布局。公司与主要合作伙伴共同在北京大兴国际机场设计枢纽航班波，优化航班的中转衔接。公司重点打造的京沪快线（上海虹桥-北京首都）将继续在北京首都国际机场运营。

公司积极把握青岛和成都建设新机场的机会，巩固和提升关键市场的份额。成都天府机场和青岛胶东机场规划2025年旅客吞吐量分别为4,500万和3,500万人次。上半年，公司稳步推进青岛胶东机场和成都天府机场东航基地项目建设，提前部署生产设施，提前规划航线网络，为公司在青岛和成都市场拓宽发展空间。

截至2019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175个国家、1,150个目的地。

→ 精细运行和精益管理

公司强化精细运行，提升航班运行品质。着力提升航班正常率，加强服务体系建设；实现航班运行可视化跟踪和非正常航班快速处置，全面提升航班运行数字化管理水平；开发航班运行质量动态监测系统，保障航线运营品质；以京沪精品航线为标杆，通过量化指标建立航班运行质量标准体系。上半年，公司航班正常率81.15%，同比提升0.60个百分点。

公司加强运力、运价、收益的大数据分析，提升航线经营能力和经营品质。拓展智能收益管理系统和销售管理系统功能应用，加强对客源结构、市场趋势的科学分析，加强对舱位和运价的精细化管控。

公司通过精益管理，持续降低单位运营成本，提高运行效率。从引进新机型、航路设计、飞行操作、起落滑行等各个环节降低燃油成本，上半年吨公里油耗同

比下降 2.40%；提升航空器材自修能力、完善飞机退租及维修流程，降低单位维修成本；深化全面预算管理系统，加强资金集中管理，提高资金使用效率，拓宽融资渠道，降低财务费用。

➔ 产品和营销

积极构建品牌运价产品体系，挖掘辅营收入增长潜力。通过将行李、选座等辅营产品进行分舱位零售，满足旅客差异化需求，提升辅营收入占比。完成东南亚航线、港澳地区共 63 条直达航线品牌运价产品发布工作，升舱、选座、行李等辅营收入均呈现增长态势。

重视销售渠道和客户的维护与拓展。加强与 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 25.3%。加强 NDC（New Distribution Capability）分销系统^{注1}应用，拓宽辅营产品销售渠道，目前已在公司官方网站和主要 OTC 渠道实现优选座位等辅营产品的销售。积极开拓客户资源，改善集团客户服务体验，集团客户合计 8,206 家，集团客户收入同比增长 10.54%。积极维护和发展常旅客会员，截至 2019 年 6 月末，公司“东方万里行”常旅客会员人数已达到 4,110 万人，同比增长 13.53%。

2019 年上半年，公司共完成座公里投放 1,314.76 亿，同比增长 10.36%；实现客运收入人民币 535.06 亿元，同比增长 9.27%，公司客座率达到 82.66%，同比增长 0.18 个百分点。

➔ 客户服务

公司以旅客安全为前提，以旅客需求为导向，坚持真情服务，提升服务质量。梳理和优化高端会员旅客服务标准，促进客舱安全和安静、安心、安逸的旅客服务有机结合。持续优化机上餐食标准，创新机上餐饮产品。公司“凌燕”品牌荣获新一批“上海品牌”^{注2}认证。

¹ 基于 NDC 模式的分销系统可以实现航空公司和企业客户、TMC 以及旅行社之间各类航空产品的零售业务无缝衔接；解决航空产业目前不同销售渠道的产品差异化和上市时间不一致的分销限制，为旅客提供丰富的航空产品和透明的购物体验。

² “上海品牌”认证是上海市按照“市场主导、企业主体、国际互认”原则，以《上海品牌评价通用要求》地方标准为基础，自主制定的品牌标准体系。

聚焦“智慧出行”，提升旅客的数字化服务体验。国内首家应用 RFID（芯片识别）无源永久电子行李牌，可实现全球行李跟踪，简化行李托运和查询流程，实现高效便捷的“无纸化”行李服务。启用人工智能客服系统，实现多个智能交互服务场景，提高基础业务办理效率。机上 WIFI 已覆盖公司全部 90 架宽体机，空中互联网队规模和用户人数均保持国内行业领先。

持续推广自助值机服务，国内自助值机率达到 81.5%，同比提升 4.1 个百分点，国际自助值机率达到 34.9%，同比提升 2.4 个百分点，处于国内领先水平。

→ 对外合作

加强与战略伙伴及核心伙伴的全面合作，提高国际航线经营能力，提升合作品质。公司与达美航空（Delta Airlines）从合作收入（包括互售收入、SPA 特殊比例分摊协议收入等）、旅客体验、人员交流及合作拓展等方面持续深化双边合作，合作收入同比增长约 30%。进一步加强与法荷航（Air France KLM）业务合作，新增昆明-巴黎、武汉-巴黎、青岛-巴黎等联营航线。与吉祥航空拓展互售和 SPA 合作等业务。公司借助上海浦东国际机场 S1 卫星厅投入使用和北京大兴国际机场投入运营的契机，与法荷航、达美航空、吉祥航空等合作伙伴共同谋划航班网络优化衔接、地面服务和流程标准的建设。与澳航（Qantas）在代号共享、运力投放、联合营销等领域开展深入合作，提高公司在澳洲的中转联程效率。推进与日航（Japan Airlines Co., Ltd）联营合作的反垄断审批，加强双方在航线网络、运力共享等领域的合作，巩固日本航线市场地位。新增与南美航空集团（LATAM Airlines Group S.A.）的代号共享业务，扩大与达美、法荷航、吉祥航空、澳航等现有合作伙伴的代号共享范围，新增航线共计 170 条。截至 2019 年 6 月末，公司代号共享合作航点 329 个，同比增长 9.67%；航线 956 条，同比增长 19.95%；航班 4128 班，同比增长 14.38%。

→ 改革发展

公司重视变革，积极推动体制机制及机构改革和低成本航空业务转型发展，不断提升改革转型对生产经营的促进作用。

体制机制及机构改革方面，公司持续深化营销服务机构改革。上半年，公司旗下全资子公司中联航被列入国家混合所有制改革试点名单，另一家全资子公司

公务航正在积极研究转型发展。

低成本航空方面，中联航聚焦提升直销能力和增加辅营收入，深化低成本发展战略。通过多元化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 21.10 亿元，同比提高 14.36%，直销占比达 74.80%，同比提高 2.00 个百分点；通过线上推广免税品销售、升舱产品、空中商城产品，拓宽辅营业务收入来源。围绕转场投运北京大兴国际机场，中联航稳步推进转场搬迁和运营筹备各项工作。

→ 资本运作

2019 年 8 月 29 日，公司顺利完成向吉祥航空全资子公司上海吉祥航空香港有限公司非公开发行 H 股 517,677,777 股，稳步推进向吉祥航空及其控股股东均瑶集团和中国国有企业结构调整基金股份有限公司等非公开发行 A 股股份，引入吉祥航空和均瑶集团为本公司战略投资者。本公司控股股东东航集团全资子公司东航产投认购吉祥航空非公开发行 A 股相关工作也在稳步推进之中。上述发行完成后，东航产投将持有吉祥航空 15% 股份，吉祥航空和均瑶集团合计持有本公司约 10% 股份。

东航集团和均瑶集团交叉持股是进一步加强和深化双方的资本加业务的战略合作关系，共同打造上海航空枢纽和服务上海“五个中心建设”的重要举措，有利于公司和吉祥航空进一步提升竞争力和可持续发展能力。

→ 公司治理与企业文化

公司严格按照境内外上市规则和法律法规要求，不断完善公司治理。系统修订了《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》等重要规章，进一步提升公司治理水平；充分发挥党建引领工作，将党的领导融入公司治理，为公司改革发展提供坚强保证。

围绕“世界一流、幸福东航”的发展愿景，公司持续推进企业文化建设，提倡企业和员工共建共享，通过解决关系员工切身利益的诸多实事，体现对员工的关心关爱，创建和谐的劳动关系，提升员工获得感、认同感和忠诚度。

→ 风险内控和法治建设

聚焦航空主业，防范重大风险。公司重视全面风险管理工作，通过对重点业务领域开展专项审计，深化风险内控体系建设。强化资金资产管理，防范资金回收、海外经营、金融市场波动等重点风险。防范网络安全风险，打造信息安全闭环；安全监控覆盖营销、服务、运行、机务等核心系统应用；采用多重网络防护措施，保护旅客和公司信息；构建 35 类网络安全模型和超过 27 类业务安全模型，提高网络安全及业务异常的感知能力。

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

公司坚持“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。践行绿色发展理念，围绕污染防治，开展生态环保管理体系建设，从空中到地面持续加大节能减排力度，推进航油消耗精细管控，推广应用节能减排新技术。围绕精准扶贫攻坚，聚焦产业扶贫，重点关注扶贫资金落地见效，通过定点扶贫、爱心捐赠、结对助学等多种方式开展扶贫工作。“爱在东航”大型公益活动持续向社会传递正能量，2019 年上半年共组织各类活动项目 825 个，员工参与共 14,650 人次，关爱 44,080 人次，累计志愿服务 68,320 小时。

2019 年上半年，公司连续在第五届“TTG 中国旅游大奖”评选中荣获“最佳中国航空公司”奖，获评全球品牌传播集团 WPP（Wire & Plastic Products Group）“最具价值中国品牌 50 强”，英国品牌评级机构 Brand Finance “全球品牌价值 500 强”和 2019 BrandZ “最具价值中国品牌 100 强”。公司 2018 年度报告获得国际 ARC 年报大奖年报封面金奖和 LACP Vision Awards（美国传媒专业联盟年报评选）年报设计银奖。

（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 2019 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 2019 年下半年，国际形势正在发生深刻复杂的变化，贸易摩擦明显加剧，地缘政治风险加大，汇率波动风险增大，不确定不稳定因素增多。全球经济增长动力减弱，部分发达国家、新兴市场国家的主要经济指标都出现了明显的放缓或回落；我国经济发展也面临着新的风险和挑战，经济下行压力加大。但是，我国发展仍处于重要战略机遇期，经济长期向好的基本面没有改变，民航业依然保持较快发展速度、国际化市场和大众化市场持续扩大的基本面也没有改变。同时，长三角区域一体化发展战略深入实施，北京大兴国际机场、上海浦东国际机场 S1 卫星厅投入运营，将为公司打开新的发展空间。

下半年，本公司将重点做好以下工作：

1.重视安全运营，提升安全管理水平。建立安全绩效监控平台，加强运行风险管控；加强大数据应用分析，为飞行员制订针对性训练计划；建立飞机发动机健康管理平台，提高大机队运行管控能力；积极利用新技术强化风险防范与控制，持续提升安全管理水平。

2.强化精细运行，提高航线收入品质。保障旺季运力投放，抢抓旺季市场机遇；深化与合作伙伴在京沪核心枢纽的航线网络对接、航空产品对接和服务对接；持续加强降本增效，科学匹配机型、航线、网络和运力，提高飞机利用率和航线收入品质；深化品牌运价产品体系建设，提升非航积分销售收入，增加升舱、行李、选座等辅营业务收入。

3.彰显真情服务，优化旅客出行体验。进一步深化以航班正常率为核心的服务体系建设，实现航班精准放行；提高枢纽机场靠桥率，尤其是国际远程航线平均靠桥率；健全航班不正常处置体系；拓展人工智能客服系统功能，开发常用智能客服场景；推进行李全程跟踪系统和永久电子行李牌在公司全覆盖；全力保障第二届中国国际进口博览会。

4.深化改革发展，推进重大项目建设。推进下属子公司混合所有制改革，激发变革活力；全力做好北京大兴机场转场投运和浦东国际机场 S1 卫星厅投入运营工作；加强和深化与吉祥航空及均瑶集团在市场营销、机务维修、服务保障及资源共享等领域的战略合作。

5.增强风险意识，防范化解重大风险。加强成本管理，降低财务费用；优化债务结构，防范金融风险；加强旅客信息保护，防范信息系统安全风险；加强合

规管理，强化境外法律风险管控；坚持绿色发展理念，推进节能减排信息化建设，防范环境污染风险；持续做好全面风险管理评估，针对重要领域和重大风险开展专项审计。

（五）机队规划

2019年下半年至2021年飞机引进及退出计划

单位：架

| 机型 | 2019年下半年 | | 2020年 | | 2021年 | |
|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 引进 | 退出 | 引进 | 退出 | 引进 | 退出 |
| A350 系列 | 1 | - | 4 | - | 4 | - |
| A330 系列 | - | - | - | - | - | - |
| A320 系列 | 16 | - | 30 | 1 | - | 6 |
| B777 系列 | - | - | - | - | - | - |
| B787 系列 | 2 | - | 3 | - | 2 | - |
| B737 系列 | 16 | - | 24 | 12 | 12 | 8 |
| 合计 | 35 | - | 61 | 13 | 18 | 14 |

注：

- 截至 2019 年 6 月 30 日，根据已确认的订单，公司在 2022 年及以后计划引进 5 架飞机，退出 29 架飞机；
- 公司 2019 年下半年计划引进的 B737 系列飞机中包含 10 架 B737MAX8 飞机，2020 年计划引进的 B737 系列飞机中包含 24 架 B737MAX8 飞机；
- 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 | 58,784 | 54,422 | 8.02 |
| 营业成本 | 52,225 | 47,789 | 9.28 |
| 税金及附加 | 156 | 162 | -3.70 |
| 销售费用 | 2,977 | 2,867 | 3.84 |
| 管理费用 | 1,562 | 1,406 | 11.10 |
| 研发费用 | 48 | 42 | 14.29 |
| 财务费用 | 2,781 | 2,482 | 12.05 |

| | | | |
|---------------|--------|--------|---------|
| 资产减值损失 | - | 4 | -100.00 |
| 信用减值损失 | 3 | 2 | 50.00 |
| 公允价值变动收益 | 18 | 243 | -92.59 |
| 投资收益 | 262 | 90 | 191.11 |
| 资产处置损失 | - | 6 | -100.00 |
| 其他收益 | 2,976 | 2,815 | 5.72 |
| 营业利润 | 2,288 | 2,810 | -18.58 |
| 营业外收入 | 436 | 369 | 18.16 |
| 营业外支出 | 14 | 8 | 75.00 |
| 利润总额 | 2,710 | 3,171 | -14.54 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 12,751 | 10,637 | 19.87 |
| 投资活动产生的现金流量净额 | -7,448 | -9,909 | -24.84 |
| 筹资活动产生的现金流量净额 | -4,999 | -2,255 | 121.69 |

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 | 56,382 | 8.95 | 50,434 | 10.40 | 10.55 | -1.17pts |
| 其他业务 | 2,402 | -10.14 | 1,791 | -14.92 | 25.44 | 4.19pts |
| 合计 | 58,784 | 8.02 | 52,225 | 9.28 | 11.16 | -1.03pts |

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 | 36,600 | 8.38 |
| 国际 | 17,618 | 9.72 |
| 港澳台地区 | 2,164 | 12.53 |
| 合计 | 56,382 | 8.95 |

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 | 518 | -17.12 |
| 旅游服务 | 897 | -24.11 |
| 其他 | 987 | 13.97 |
| 合计 | 2,402 | -10.14 |

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。

2019 年上半年，公司客运收入为人民币 535.06 亿元，同比增长 9.27%，占公司航空运输收入的 94.90%；旅客运输周转量为 108,681.66 百万客公里，同比增长 10.61%。

其中：国内航线旅客运输周转量为 69,804.19 百万客公里，同比增长 11.69%；收入为人民币 352.30 亿元，同比增长 8.61%，占客运收入的 65.84%；

国际航线旅客运输周转量为 36,067.31 百万客公里，同比增长 8.64%；收入为人民币 161.88 亿元，同比增长 10.01%，占客运收入的 30.25%；

地区航线旅客运输周转量为 2,810.16 百万客公里，同比增长 9.77%；收入为人民币 20.88 亿元，同比增长 15.04%，占客运收入的 3.91%。

2019 年上半年，公司货邮收入为人民币 17.42 亿元，同比减少 0.17%，占公司航空运输收入的 3.09%。货邮载运周转量为 1,327.06 百万吨公里，同比增长 6.34%。

2019 年上半年，公司其他收入为人民币 11.34 亿元，同比增长 9.35%，占公司航空运输收入的 2.01%。

(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 | 16,625 | 31.83 | 15,252 | 31.92 | 9.00 |
| 机场起降费 | 7,840 | 15.01 | 7,097 | 14.85 | 10.47 |
| 餐食及供应品 | 1,822 | 3.49 | 1,665 | 3.48 | 9.43 |
| 职工薪酬 | 9,071 | 17.37 | 7,962 | 16.66 | 13.93 |
| 飞发及高周件折旧 | 9,729 | 18.63 | 6,693 | 14.01 | 45.36 |
| 飞发修理 | 1,891 | 3.62 | 1,649 | 3.45 | 14.68 |
| 飞机经营性租赁费 | 6 | 0.01 | 2,016 | 4.22 | -99.70 |
| 其他营运成本 | 3,450 | 6.61 | 3,350 | 7.01 | 2.99 |
| 其他业务支出 | 1,791 | 3.43 | 2,105 | 4.40 | -14.92 |
| 营业成本合计 | 52,225 | 100.00 | 47,789 | 100.00 | 9.28 |

2019 年上半年，本公司营业成本为人民币 522.25 亿元，同比增长 9.28%。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、飞发修理费用、其他营运成本等多项成本同比增加。

航油成本是公司最大的运营成本项。2019 年上半年，公司飞机燃油成本为

人民币 166.25 亿元，同比增长 9.00%，主要是由于公司加油量同比增长 8.72%，增加航油成本人民币 13.3 亿元；平均油价与去年同期相比基本持平。

飞发及高周件折旧同比增长，主要是由于公司执行财政部颁布了修订的《企业会计准则第 21 号——租赁》影响所致。

飞机经营性租赁费同比减少，主要是由于公司执行财政部颁布了修订的《企业会计准则第 21 号——租赁》影响所致。

其他业务支出减少，主要是由于公司出售子公司上航国旅 65% 股权，相应减少其他业务支出所致。

(3) 财务费用

2019 年上半年，公司财务费用为人民币 27.81 亿元，同比增加人民币 2.99 亿元，主要是由于 2019 年 1 月 1 日公司开始执行财政部颁布了修订的《企业会计准则第 21 号——租赁》，增加租赁负债利息支出所致。

(4) 投资收益

2019 年上半年，公司投资收益同比增长 191.11%，主要是由于联营、合营投资公司收益增加，以及处置上航国旅所产生的投资收益所致。

(5) 现金流

2019 年上半年，公司经营现金净流入同比增长 19.87%，主要是由于公司收益水平同比提升，营业收入同比增加所致。

公司筹资活动流出现金净额为人民币 49.99 亿元，同比增加 27.44 亿元，主要是由于 2019 年 1 月 1 日公司开始执行财政部颁布了修订的《企业会计准则第 21 号——租赁》，增加租赁负债现金流出所致。

(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 | 本期期末 | 上期期末 | 上期期末 | 本期期末 |
|------|------|------|------|------|------|
|------|------|------|------|------|------|

| | 数 | 数占总资产比例 (%) | 数 | 数占总资产/总负债的比例 (%) | 金额较上期期末变动比例 (%) |
|---------|---------|-------------|---------|------------------|-----------------|
| 货币资金 | 959 | 0.34 | 662 | 0.28 | 44.86 |
| 应收账款 | 2,197 | 0.78 | 1,432 | 0.60 | 53.42 |
| 预付款项 | 467 | 0.17 | 765 | 0.32 | -38.95 |
| 固定资产 | 86,132 | 30.77 | 175,675 | 74.20 | -50.97 |
| 使用权资产 | 132,468 | 47.33 | - | - | - |
| 递延所得税资产 | 705 | 0.25 | 207 | 0.09 | 240.58 |
| 短期借款 | 2,756 | 0.98 | 8,120 | 3.43 | -66.06 |
| 其他流动负债 | 25,815 | 9.22 | 14,878 | 6.28 | 73.51 |
| 长期借款 | 4,288 | 1.53 | 8,490 | 3.59 | -49.49 |
| 长期应付款 | 1,438 | 0.51 | 69,355 | 29.29 | -97.93 |
| 租赁负债 | 98,345 | 35.13 | - | - | - |
| 预计负债 | 9,096 | 3.25 | 2,761 | 1.17 | 229.45 |

2.科目变动幅度分析

截至 2019 年 6 月末，货币资金同比增长，主要是由于 2019 年上半年公司根据需预留资金用于支付飞机及发动机预付款所致。

截至 2019 年 6 月末，应收账款同比增长，主要是由于 BSP (Billing and Settlement Plan) 清算日历周期所致。

截至 2019 年 6 月末，预付款项同比减少，主要是由于公司执行新的租赁准则，减少飞机租金摊销费所致。

截至 2019 年 6 月末，固定资产同比减少，主要是由于公司执行新租赁准则，将融资租赁资产转入使用权资产所致。

截至 2019 年 6 月末，递延所得税资产同比增长，主要是由于公司执行新的租赁准则，调整期初留存收益并调整递延所得税所致。

截至 2019 年 6 月末，短期借款同比减少，长期借款同比减少，其他流动负债同比增长，主要是由于公司根据金融市场情况，减少短期借款和长期借款筹资，增加超短期融资券筹资所致。

截至 2019 年 6 月末，长期应付款减少，主要由于公司执行新租赁准则，将融资租赁负债转入租赁负债所致。

截至 2019 年 6 月末，租赁负债同比增长，主要是由于公司执行新租赁准则，确认经营租赁负债及转入融资租赁负债所致。

截至 2019 年 6 月末，预计负债同比增长，主要是由于公司执行新租赁准则，确认租赁资产退租检修理所致。

3. 资产结构分析

截至 2019 年 6 月 30 日，公司资产总额为人民币 2,799.09 亿元，较 2018 年末增长 18.22%；资产负债率为 78.73%，较 2018 年末增加 3.80 个百分点。

其中，流动资产总额为人民币 181.37 亿元，占资产总额 6.48%，较 2018 年末增长 13.84%，非流动资产为人民币 2,617.72 亿元，占总资产 93.52%，较 2018 年末增长 18.54%。

4. 负债结构分析

截至 2019 年 6 月 30 日，公司负债总额为人民币 2,203.67 亿元，其中流动负债为人民币 816.21 亿元，占负债总额的 37.04%；非流动负债为人民币 1,387.46 亿元，占负债总额的 62.96%。

流动负债中，带息负债（短期银行借款、超短期融资券、一年内到期的长期银行借款、一年内到期的应付债券以及一年内到期的租赁负债）为人民币 473.40 亿元，较 2018 年末增加 22.55%。

非流动负债中，带息负债（长期银行借款、应付债券以及租赁负债）人民币 1,231.64 亿元，较 2018 年末增长 31.10%。

2019 年上半年，公司为应对汇率波动，积极优化公司债务币种结构，降低汇率风险。截至 2019 年 6 月 30 日，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(%) |
|-----------|--------------------|---------------|---------------------|---------------|--------------|
| | 截至 2019 年 6 月 30 日 | | 截至 2018 年 12 月 31 日 | | |
| | 金额 | 占比(%) | 金额 | 占比(%) | |
| 美元 | 48,882 | 28.67 | 28,515 | 21.51 | 71.43 |
| 欧元 | 3,313 | 1.94 | 3,566 | 2.69 | -7.09 |
| 人民币 | 110,277 | 64.68 | 92,497 | 69.77 | 19.22 |
| 其他 | 8,032 | 4.71 | 8,001 | 6.03 | 0.39 |
| 合计 | 170,504 | 100.00 | 132,579 | 100.00 | 28.61 |

截至二零一九年六月三十日，本集团带息负债中的长、短期银行借款、应付债券及超短期融资券折合人民币 575.78 亿元，较二零一八年十二月三十一日的人民币 551.52 亿元增长 4.40%，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 | | |
|----|--------------------|---------------------|-------|
| | 截至 2019 年 6 月 30 日 | 截至 2018 年 12 月 31 日 | 变幅(%) |
| | | | |

| | | | |
|-----|--------|--------|---------|
| 美元 | 1,110 | 3,139 | -64.64% |
| 新元 | 2,540 | 2,503 | 1.48% |
| 欧元 | 3,313 | 3,566 | -7.09% |
| 韩元 | 1,040 | 1,072 | -2.99% |
| 日元 | 3,191 | 3,094 | 3.14% |
| 人民币 | 46,384 | 41,778 | 11.02% |
| 合计 | 57,578 | 55,152 | 4.40% |

截至2019年6月30日，公司带息负债中的租赁负债折合人民币1,129.26亿元，较2018年12月31日的人民币774.27亿元，增长了45.85%，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 | | |
|------|--------------|---------------|--------|
| | 截至2019年6月30日 | 截至2018年12月31日 | 变幅(%) |
| 美元 | 47,772 | 25,376 | 88.26 |
| 新加坡币 | 454 | 514 | -11.67 |
| 日币 | 218 | 226 | -3.54 |
| 港币 | 535 | 592 | -9.63 |
| 人民币 | 63,893 | 50,719 | 25.97 |
| 其他 | 54 | - | - |
| 合计 | 112,926 | 77,427 | 45.85 |

5. 资产抵押及或有负债

截至2019年6月30日，公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为87.08亿元，较2018年12月31日的人民币117.52亿元，减少了25.90%。

6. 截至报告期末主要资产受限情况

√不适用

(四) 投资状况分析

1. 重大的股权投资

(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 | 00696 | 中国民航信息网络 | 18,503,000 | 29,055,000 | 401,308,003 | 77.82 | - |
| 股票 | 600000 | 浦发银行 | 122,144,004 | 9,790,691 | 114,355,271 | 22.18 | - |

| | | | | | |
|--------------|--------------------|----------|--------------------|------------|----------|
| 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 | 140,647,004 | / | 515,663,274 | 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% | 652,902 | 18,555 | 3,428 | 长期股权投资 | 投资 |
| 合计 | 486,902 | - | 25% | 652,902 | 18,555 | 3,428 | / | / |

2. 重大非股权投资

√不适用

3. 以公允价值计量的金融资产

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 | 222,839 | 46,813 | -176,026 | -45,662 |
| 外汇远期合约 | -29,135 | 65,040 | 94,175 | 35,376 |
| 合计 | 193,704 | 111,853 | -81,851 | -10,286 |

(1) 利率变动

公司带息债务包括短期带息债务和长期带息债务，上述两部分债务均受现行市场利率波动影响。截至 2019 年 6 月 30 日和 2018 年 12 月 31 日，公司带息债务总额折合人民币为 1,705.04 亿元及 1,325.79 亿元（包括长、短期银行借款、租赁负债、应付债券及超短期融资券），其中，短期带息债务的比例分别为 27.76% 及 29.14%。

公司带息债务以美元及人民币债务为主。截至 2019 年 6 月 30 日和 2018 年 12 月 31 日，公司美元债务占带息负债总额的比例分别为 28.67% 和 21.51%，人民币债务占带息负债总额的比例分别为 64.68% 和 69.77%。美元以及人民币

利率的变化对本集团财务成本的影响较大。

截至 2019 年 6 月 30 日，公司持有的尚未交割的利率互换合约的名义金额约为 9.93 亿美元，截至 2018 年 12 月 31 日为 11.02 亿美元，将于 2019 年至 2025 年间期满。

(2) 汇率波动

截至 2019 年 6 月 30 日，公司外币带息债务总额折合人民币为 602.27 亿元，其中美元负债占全部外币带息负债的比例为 81.16%。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，从而会影响公司的盈利状况和发展。公司以外汇套期合约来降低因外币支付的资本性支出而导致的汇率风险。

截至 2019 年 6 月 30 日，公司持有尚未平仓的外汇套期合约的名义金额为 10.13 亿美元，截至 2018 年 12 月 31 日为 6.55 亿美元，并将于 2019 年期满。

(五) 重大资产和股权出售

√不适用

(六) 主要控股公司、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 | 4,714 | 7.53 | 189 | -32.26 | 14,773 | 3,729 | 74.76 |
| 东航武汉 | 2,285 | 1.60 | 196 | -12.50 | 8,582 | 3,666 | 57.28 |
| 东航云南 | 5,559 | 11.65 | 402 | 29.26 | 20,579 | 7,175 | 65.17 |
| 上海航空 | 6,708 | -1.00 | 310 | -42.06 | 28,212 | 2,959 | 89.51 |
| 中联航 | 2,910 | 8.22 | 410 | -7.45 | 18,237 | 4,335 | 76.23 |
| 上海飞培 | 337 | 31.64 | 132 | 73.68 | 2,251 | 1,382 | 38.61 |
| 东航技术 | 4,014 | 5.22 | 54 | -81.63 | 7,225 | 3,993 | 44.73 |

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。2019 年上半年，东航江苏实现营业收入人民币 47.14 亿元，同比增长 7.53%，实现净利润人民币 1.89 亿元，同比减少 32.26%；旅客运输周转量为 9,229.21 百万客公里，同比增长 13.78%，承运旅客 665.55 万人次，同比增长 9.84%。截至 2019 年 6 月末，东航江苏共运营 320 系列机型飞机合计 67 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。2019 年上半年，东航武汉实现营业收入人民币 22.85 亿元，同比增长 1.60%，实现净利润人民币 1.96 亿元，同比减少 12.50%；旅客运输周转量为 3,824.88 百万客公里，同比增长 13.18%，承运旅客 328.10 万人次，同比增长 6.84%。截至 2019 年 6 月末，东航武汉共运营 B737 系列机型飞机合计 33 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。2019 年上半年，东航云南实现营业收入人民币 55.59 亿元，同比增加 11.65%，实现净利润人民币 4.02 亿元，同比增加 29.26%；旅客运输周转量为 9,538.84 百万客公里，同比增长 13.42%，承运旅客 724.64 万人次，同比增长 10.87%。截至 2019 年 6 月末，东航云南共运营 B737 系列和 B787 系列机型飞机合计 82 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。2019 年上半年，上海航空实现营业收入人民币 67.08 亿元，同比减少 1.00%，实现净利润人民币 3.10 亿元，同比减少 42.06%；旅客运输周转量为 11,969.98 百万客公里，同比减少 2.97%，承运旅客 835.71 万人次，同比减少 0.18%。截至 2019 年 6 月末，上海航空共运营 A330 系列、B737 系列和 B787 机型飞机合计 103 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。2019 年上半年，中联航实现营业收入人民币 29.10 亿元，同比增长 8.22%，实现净利润人民币 4.10 亿元，同比减少 7.45%；旅客运输周转量为 5,658.28 百万客公里，同比增长 13.40%，承运旅客 450.37 万人次，同比增长 12.47%。截至 2019 年 6 月末，中联航共运营 B737 系列机型飞机合计 49 架。

(七) 公司控制的结构化主体情况

√不适用

二、其他披露事項

(一) 预测年初至下一报告期期末的累计净利润可能为亏损或者与上年同期相比发生大幅度变动的警示及说明

√不适用

(二) 可能面对的风险

1. 经贸环境风险

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，将较大影响公司航空客货运需求。如未来国内外宏观经济景气度下降或贸易关系紧张进一步加剧，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、召开中国国际进口博览会、经济结构调整、居民消费升级、旅游经济发展、北京大兴国际机场投入运营、上海浦东国际机场 S1 卫星厅启用等带来的机遇，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。

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，通过强化安全责任落实和作风建设、开展安全管理体系有效性评估，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。

4.恐怖袭击风险

以航空器和航空机场为袭击目标的国内外恐怖主义活动，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，还将对旅客以恐怖活动发生地为起始、途径和终点的出行需求带来持续不利影响。

建立健全公司空中安保制度标准体系，提升公司空中反恐怖、反劫机、反炸机、防袭击和防破坏实战能力；提高公司空保队伍勤务质量，增强对突发事件的应急处置能力；推动航空安保情报信息系统建设，提升空防安全信息化水平。

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才招聘计划，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。未来公司作为主基地航空公司，还将进一步把握北京新机场投入运营的市场机遇，借助天合联盟合作平台，不断丰富和优化航线网络。

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，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、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。

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，进而影响公司经营业绩。

2019 年上半年，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%，公司航油成本将上升或下降约人民币 8.31 亿元。

2019 年上半年，公司优化运力投向和生产组织，加强市场营销，努力提升客座率和单位收益水平。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。2019 年上半年，公司未进行航油套期保值业务。

8.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。

截至 2019 年 6 月 30 日，如美元兑人民币升值或贬值 1%，其他因素不变，则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 |
| 美元汇率 | -313 | 313 | 52 | -52 |

近年来，公司拓宽融资渠道，通过发行超短期融资券、公司债、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，降低汇率风险。

未来，公司将进一步加强对汇率市场的研判，拓宽各类融资工具，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

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 2019 年 6 月 30 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 | -116 | 116 | 13 | -13 |

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 workflow 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、内部人员的法律合规培训和教育不足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。信息系统的不断更新将对公司发展提出新的挑战。

启动信息安全项目建设，针对欧盟 GDPR 法规实施，任命“数据保护官”，采取了纵深防御、重点保护策略，通过联合外部权威机构，与知名安全厂商战略合作，共同应对高速发展的技术带来的风险；升级在线渠道客户隐私条款，排查第三方平台风险，强化旅客信息保护防火墙；公司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。

11.发展及转型风险

公司开拓国际新市场、对外开展投资并购项目，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全流程监控与管理等制度，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，严格监管各项投资活动，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。如公司主要供应商出现经营异常，可能对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。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，争取创造良好的经营业绩。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，最大程度上避免公司股价出现异常波动。

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、国际地缘政治动荡以及公司主要业务市场所在的地区局势问题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。

第五节 重要事项

一、股东大会情况简介

| 会议届次 | 召开日期 | 决议刊登的制定网站的查询索引 | 决议刊登的披露日期 |
|-------------|-----------------|----------------|-----------------|
| 2018 年度股东大会 | 2019 年 5 月 22 日 | www.sse.com.cn | 2019 年 5 月 23 日 |

二、利润分配或资本公积金转增预案

半年度拟定的利润分配预案、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。

三、承诺事项履行情况

公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及公司等承诺相关方在报告期内或持续到报告期内的承诺事项

√不适用

四、聘任、解聘会计师事务所情况

(一) 聘任、解聘会计师事务所情况说明

公司董事会 2019 年第 2 次例会及 2018 年度股东大会审议通过关于聘任安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）为公司 2019 年度国内财务报告审计师、2019 年度财务报告内部控制审计师和 2019 年度美国财务报告审计师，聘任安永会计师事务所为公司 2019 年度香港财务报告审计师。详情请参加公司于 2019 年 3 月 30 日、5 月 23 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披露的公告。

(二) 审计期间改聘会计师事务所的情况说明

√不适用

(三) 公司对会计师事务所“非标准审计报告”的说明

√不适用

(四) 公司对上年年度报告中的财务报告被注册会计师出具“非标准审计报告”

的说明

√不适用

五、 破产重整相关事项

√不适用

六、 重大诉讼、仲裁事项

本报告期公司无重大诉讼、仲裁事项。

七、 上市公司及其董事、监事、高级管理人员、控股股东、实际控制人、收购人处罚及整改情况

√不适用

八、 报告期内公司及其控股股东、实际控制人诚信状况的说明

√不适用

九、 公司股权激励计划、员工持股计划或其他员工激励措施的情况及其影响

√不适用

十、 重大关联交易

(一) 与日常经营相关的关联交易

公司发生的日常关联交易是公司开展航空运输业务中与东航集团、东航集团下属控股子公司及其他关联方发生的关联交易，该等关联交易是按一般商业条款达成，符合公司和全体股东的整体利益，对公司股东而言公平合理。

2019年上半年公司发生的日常关联交易情况如下：

单位：人民币千元

| 交易项目 | 2019年上半年发生额 | 2019年关联交易年度上限 |
|----------|-------------|---------------|
| 金融服务（余额） | | |
| —存款余额 | 245,317 | 13,000,000 |
| —贷款余额 | 556,409 | 13,000,000 |
| 外贸进出口服务 | 93,836 | 570,000 |
| 航空配餐服务 | 756,449 | 1,900,000 |

| | | |
|---------------------------|-----------|-----------------|
| 航空配套服务 | 157,043 | 810,000 |
| 物业租赁服务 | 17,135 | 90,000 |
| 广告代理服务 | 10,182 | 85,000 |
| 飞机融资租赁服务 ^{注1} | 7,813,566 | 26.16 亿美元或等值人民币 |
| 飞机经营租赁服务 ^{注2} | 19,645 | 1,400,000 |
| 飞机经营租赁服务 ^{注3} | 718,742 | 8,000,000 |
| 货运物流业务保障服务（本公司向东航物流提供的服务） | 68,358 | 470,000 |
| 货站业务保障服务（东航物流向本公司提供的服务） | 281,493 | 750,000 |
| 客机腹舱承包经营服务 | | |
| —收取承包费 | 1,741,280 | 4,000,000 |
| —支付运营费 | 139,302 | 353,000 |
| AFK 航空运输合作保障服务 | | |
| —收取金额 | 304,422 | 1,230,000 |
| —支付金额 | 246,894 | 1,200,000 |
| 航空信息技术服务 | 361,274 | 1,155,000 |
| 航材保障服务 | 66,159 | 530,000 |

注 1：2019 年半年度发生额是 2019 年上半年新签订融资租赁飞机的租金总额（本金和利息）加手续费；

注 2：2019 年半年度发生额是 2019 年上半年经营租赁飞机所支付的租金金额；

注 3：2019 年半年度发生额是 2019 年上半年新签订经营租赁飞机及发动机所有租期租金总额。

（二）资产收购或股权收购、出售发生的关联交易

√不适用

（三）其他重大关联交易

| 事项概述 | 查询索引 |
|---|--|
| 2019 年 2 月 21 日，本公司与东航租赁设立的全资项目子公司签署了《飞机购买权转让协议》及《飞机租赁协议》，本公司向东航租赁项目子公司转让该 2 架飞机购买权。未来本公司以经营性租赁形式向东航租赁项目子公司租用该 2 架飞机。 | 详情请参见公司 2019 年 2 月 22 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披露的公告。 |
| 2019 年 4 月 12 日，本公司与东航租赁设立的全资项目子公司签署了《飞机购买权转让协议》及《飞机租赁协议》，本公司向东航租赁项目子公司转让该 3 架飞机购买权。未来本公司以经营性租赁形式向东航租 | 详情请参见公司 2019 年 4 月 13 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披露的公告。 |

赁项目子公司租用该 3 架飞机。

十一、重大合同及其履行情况

(一) 托管、承包、租赁事项

1. 托管情况

√不适用

2. 承包情况

| | |
|-----------|--|
| 出包方名称 | 公司及指定的下属全资及控股子公司 |
| 承包方名称 | 中货航 |
| 承包资产情况 | 客机腹舱业务 |
| 承包起始日至终止日 | 2018 年 4 月 1 日起至 2032 年 12 月 31 日 |
| 承包收益 | 2018 年 4 至 12 月和 2019 年公司客机腹舱承包经营收入金额预估上限分别为人民币 30 亿元和 40 亿元 |
| 承包收益确定依据 | 承包费以双方按照约定的原则与方法评估的腹舱年度货运收入为准 |
| 承包收益对公司影响 | 该交易有利于进一步较为彻底的解决同业竞争；能够满足公司对客机腹舱专业化经营的需求，有利于提升公司客机腹舱整体经营效益；有利于公司专注从事航空客运业务 |
| 关联交易及关联关系 | 中货航是公司控股股东东航集团下属全资子公司东航产投的控股子公司东航物流的控股子公司，中货航为公司关联方，交易构成关联交易 |

详情请参见公司 2018 年 3 月 2 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披露的公告。

3. 租赁情况

√不适用

(二) 担保情况

单位：人民币千元

| 公司及其子公司对子公司的担保情况 | |
|---------------------|--------------|
| 报告期内对子公司担保发生额合计 | 0.00 |
| 报告期末对子公司担保余额合计 | 4,740,250.00 |
| 公司担保总额情况（包括对子公司的担保） | |
| 担保总额 | 4,740,250.00 |
| 担保总额占公司净资产的比例（%） | 7.97% |
| 其中： | |

| | |
|-----------------------------------|---------------------|
| 为股东、实际控制人及其关联方提供担保的金额 | - |
| 直接或间接为资产负债率超过 70% 的被担保对象提供的债务担保金额 | 4,740,250.00 |
| 担保总额超过净资产 50% 部分的金额 | |
| 上述三项担保金额合计 | 4,740,250.00 |

注：1.以上公司直接或间接为资产负债率超过 70% 的被担保对象提供的债务担保人民币 47.40 亿元，系公司为下属全资子公司东航海外（公司的海外融资平台）所提供的担保，担保金额在股东大会批准的授权额度内。

2.2019 年 1 月 18 日，公司董事会 2019 年第 1 次例会审议批准公司自董事会决议生效之日起至 2019 年 12 月 31 日，为中国联合航空有限公司、上海东方飞行培训有限公司、东方公务航空服务有限公司和东方航空技术有限公司等四家全资子公司或其下属全资子公司提供合计上限为 10 亿元人民币的担保总额度，上航国旅（公司全资控股子公司）为其全资子公司上航东美航空旅行社有限公司提供上限为人民币 1,000 万元的担保额度，担保期限与被担保主债务的期限一致，最长不超过 10 年。详情请参见公司 2019 年 1 月 19 日在《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》及上海证券交易所网站刊发的公告。

十二、积极履行社会责任的工作情况

（一）上市公司扶贫工作情况

1.精准扶贫规划

公司及控股股东东航集团始终坚持精准扶贫、精准脱贫基本方略，结合定点扶贫地区实际情况，依托航空产业优势，创新帮扶方式，有效完善科学帮扶体系，统筹资源配置，切实加大资金投入、智力支持、技术服务以及信息与政策指导，围绕定点扶贫、爱心捐赠、结对助学、公益慈善、救灾帮困、志愿服务等方面开展精准扶贫工作。

2.报告期内精准扶贫概要

公司控股股东东航集团整体部署，统一组织精准扶贫工作。2019 年上半年，公司及东航集团在巩固历年扶贫项目成果基础上，进一步拓宽帮扶渠道，推动特色产业发展、挖掘发展潜能、公益慈善等方面做了大量工作，较好地履行社会责任，为定点扶贫地区脱贫工作做出了积极贡献。2019 年上半年，公司及东航集团投入扶贫资金人民币 654 万元。2019 年上半年，定点扶贫的双江、沧源两县均已成功摘帽。

3.精准扶贫成效

单位：人民币万元

| 指标 | 数量及开展情况 |
|-----------------|----------------|
| 一、总体情况 | |
| 1.资金 | 654 |
| 二、分项收入 | |
| 1.产业发展脱贫 | |
| 1.1 产业扶贫项目类型 | 农林产业扶贫 消费帮扶 |
| 1.2 产业扶贫项目个数（个） | 2 |
| 1.3 产业扶贫项目投入金额 | 654 |

4.履行精准扶贫社会责任的阶段性进展情况

2019 年上半年公司及控股股东东航集团主要扶贫工作开展如下：

一是消费帮扶。公司及东航集团整合贫困地区发展特色产业，与当地美丽乡村建设紧密结合，把产品输出到公司的供应链上来，打通生产、销售的全链条，带动经济发展，高质量巩固脱贫成果。围绕消费扶贫，在沧源、双江两县分别采购扶贫茶 186 万元、378 万元，累计 564 万元。

二是产业帮扶。公司及东航集团通过扶贫调研考察实情，积极与扶贫点就脱贫致富共商良策，充分挖掘发展潜能，整合各类资源培育优势产业，2019 年上半年通过整合社会资源帮扶沧源引进人民币 90 万元，投入农村橡胶的期货保险，巩固农村贫困农民产业收入，取得了显著成效。

5.后续精准扶贫计划

2019 年下半年，公司及东航集团将继续坚持精准扶贫、精准脱贫，提高脱贫质量，加大定点扶贫力度，将扶贫同扶志扶智相结合，将开发式扶贫和保障性扶贫相统筹有机结合，重点聚焦航空产业扶贫、教育资源扶贫、健康医疗扶贫、贫困户住房安全、脱贫内生动力等方面。主要工作计划如下：

一是建设乡村群众饮用水工程。公司及东航集团计划帮助沧源佤族自治县在班洪乡建设乡村群众饮用水工程。通过重新引入洁净丰茂水源、建立高标准的消毒净水池，使用科学可靠的分流控制设备，将材质安全的水管通向各家各户，让农村安全饮水工程真正惠及百姓。

二是继续办好东航双江宏志班，公司及东航集团将在双江自治县继续围绕扶

志加扶智，办好东航双江宏志班，并围绕宏志教育帮助建设东航双江一中宏志教学楼，增加对教育的硬件帮扶。同时，公司及东航集团还将联合当地人社、教育等部门及相关社会资源，在两县进行多方合作，开展职业技能教育和培训的帮扶。

十三、可转换公司债券情况

√不适用

十四、环境信息情况

(一) 属于环境保护部门公布的重点排污单位的公司及其重要子公司的环保情况说明

√不适用

(二) 重点排污单位之外的公司的环保情况说明

公司及其下属公司坚持贯彻环境保护和节约资源的基本国策，践行“科技环保、低碳飞行”的绿色发展理念，持续优化机队结构，引进更安全、更环保、更高效的新一代飞机；精细化节油方案，挖掘节能降耗举措，不断提升燃油使用效率，减少碳排放；进一步提高废油、机供品、固体废物等资源的循环利用效率，降低不可再生资源消耗，促进公司持续、健康、协调发展。

十五、其他重大事项的说明

(一) 与上一会计期间相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况、原因及其影响

1. 新租赁准则

2018年，财政部颁布了修订的《企业会计准则第21号——租赁》（简称“新租赁准则”），新租赁准则采用与现行融资租赁会计处理类似的单一模型，要求承租人对除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认使用权资产和租赁负债，并分别确认折旧和利息费用。本公司自2019年1月1日开始按照新修订的租赁准则进行会计处理，并根据衔接规定，对可比期间信息不予调整，首次执行日新租赁准则与现行租赁准则的差异追溯调整2019年年初留存收益。具体调整数据请参见公司财务报表附注三.37项“会计政策和会计估计变更”。

2. 财务报表列报方式变更

根据《关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会[2019]6 号）要求，资产负债表中，“应收票据及应收账款”项目分拆为“应收票据”及“应收账款”，“应付票据及应付账款”项目分拆为“应付票据”及“应付账款”；利润表中，“研发费用”项目除反映进行研究与开发过程中发生的费用化支出外，还包括了原在“管理费用”项目中列示的自行开发无形资产的摊销；本公司相应追溯调整了比较数据。该会计政策变更对合并及公司净利润和所有者权益无影响。

（二）报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况、更正金额、原因及其影响

√不适用

（三）其他

1.2019 年 6 月 14 日，本公司非公开发行 A 股股票申请获得中国证监会核准；8 月 1 日，本公司非公开发行 H 股股票申请获得中国证监会核准；8 月 29 日，本公司完成非公开发行 H 股公告；非公开发行 A 股的相关工作目前正在有序推进之中。详情请参见本公司于 2019 年 6 月 15 日、8 月 2 日以及 8 月 30 日在《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》上海证券交易所网站刊发的公告。

2.2019 年 8 月 20 日，本公司完成面向合格投资者公开发行人民币 30 亿元公司债券，票面利率 3.60%，债券期限 5 年；8 月 28 日，公开发行的公司债券在上海证券交易所上市。详情请参见公司于 2019 年 8 月 15 日、8 月 19 日、8 月 27 日在上海证券交易所网站刊发的公告。

3.2019 年 8 月 30 日，本公司董事会审议通过了《关于修订<公司章程>等公司规章制度部分条款的议案》，修订了《公司章程》《股东大会议事规则》《审计和风险管理委员会工作细则》《提名与薪酬委员会工作细则》《规划发展委员会工作细则》《航空安全与环境委员会工作细则》。详情请参见公司于 2019 年 8 月 31 日在《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》及上海证券交易所网站刊发的公告。

4.2019 年 8 月 30 日，本公司董事会审议通过了《关于 2020-2022 年度日常关联交易的议案》，批准了本公司与关联方之间金融服务、外贸进出口服务、航空配餐和其他服务、航空配套服务、物业租赁服务、广告委托代理服务、飞机融

资租赁服务、飞机经营租赁服务、货运物流业务保障服务、客机腹舱承包经营服务、AFK 航空运输合作及保障服务、航空信息技术服务、航材保障服务等持续性关联交易项目及其 2020-2022 年交易金额上限。上述日常关联交易项目尚须提交本公司股东大会审议。详情请参见本公司于 2019 年 8 月 31 日在《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》及上海证券交易所网站刊发的公告。

第六节 普通股股份变动及股东情况

一、股本变动情况

(一) 股份变动情况表

1. 股份变动情况表

报告期内，公司股份总数及股本结构未发生变化。

2. 股份变动情况说明

√不适用

3. 报告期后到半年报披露日期间发生股份变动对每股收益、每股净资产等财务指标的影响

√不适用

(二) 限售股份变动情况

√不适用

二、股东情况

(一) 截至报告期末的股东总数和前十名股东、前十名流通股东（或无限售条件股东）持股情况表

| 截至报告期末普通股股东总数 | | | | | | | 217,959 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% | 4,184,063,178 | 201,999 | - | 未知 | |
| 中国航空油料集团公司 | 国有法人 | 3.48% | 502,767,895 | -2,000,000 | - | 无 | |
| Delta Air Lines Inc | 境外法人 | 3.22% | 465,910,000 | - | - | 无 | |
| 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 | - | - | 质押 465,838,509 | |

| | | | | | | |
|----------------|------|-------|-------------|------------|---|----|
| 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 | 2.97% | 429,673,382 | - | - | 无 |
| 中国远洋海运集团有限公司 | 国有法人 | 1.61% | 232,919,254 | - | - | 无 |
| 香港中央结算有限公司 | 境外法人 | 0.65% | 94,030,801 | 38,416,579 | - | 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 | - | - | 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 | 4,184,063,178 | 境外上市外资股 | 4,184,063,178 |
| 中国航空油料集团有限公司 | 502,767,895 | 人民币普通股 | 502,767,895 |
| DELTA AIR LINES INC | 465,910,000 | 境外上市外资股 | 465,910,000 |
| 上海励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 |
| 中国证券金融股份有限公司 | 429,673,382 | 人民币普通股 | 429,673,382 |
| 中国远洋海运集团有限公司 | 232,919,254 | 人民币普通股 | 232,919,254 |
| 香港中央结算有限公司 | 94,030,801 | 人民币普通股 | 94,030,801 |
| 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 |

上述股东关联关系或一致行动的说明

HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,184,063,178 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。

截至本报告期末，东航国际累计质押公司 H 股股份 14.5 亿股。

(二) 截至报告期末前十名有限售条件股东持股数量及限售条件

√不适用

(三) 战略投资者或一般法人因配售新股成为前 10 名股东

√不适用

三、 控股股东或实际控制人变更情况

√不适用

第七节 董事、监事、高级管理人员和员工情况

一、持股变动情况

(一) 现任及报告期内离任董事、监事和高级管理人员持股变动情况

√不适用

(二) 董事、监事、高级管理人员报告期内被授予的股权激励情况

√不适用

二、公司董事、监事、高级管理人员变动情况

| 姓名 | 担任的职务 | 变动情形 | 变动原因 | 变动日期 |
|-----|--|------|--------|------------|
| 马须伦 | 董事 副董事长 总经理 董事会规划发展委员会主席和委员 董事会航空安全与环境委员会主席和委员 | 离任 | 工作安排 | 2019年2月1日 |
| 郭俊秀 | 总法律顾问 | 离任 | 工作安排 | 2019年2月15日 |
| 李养民 | 总经理 | 聘任 | 董事会聘任 | 2019年3月15日 |
| | 董事 | 选举 | 股东大会选举 | 2019年5月22日 |
| | 副董事长 | 聘任 | 董事会聘任 | 2019年5月22日 |
| | 董事会航空安全与环境委员会主席和委员 | 聘任 | 董事会聘任 | 2019年5月22日 |
| 唐兵 | 副总经理 | 离任 | 工作安排 | 2019年3月15日 |
| | 董事 | 选举 | 股东大会选举 | 2019年5月22日 |
| | 董事会规划发展委员会主席和委员 | 聘任 | 董事会聘任 | 2019年5月22日 |

详情请参见公司于2019年2月2日、2月16日、3月16日、5月23日在上海证券交易所网站发布的相关公告。

三、其他说明

一、公司董事、监事、高级管理人员在股东单位和其他单位任职变动情况

| 姓名 | 在股东单位或其他单位名称 | 担任的职务 | 任期起始日期 | 任期终止日期 |
|----|--------------|-------|--------|--------|
|----|--------------|-------|--------|--------|

| | | | | |
|-----|--------------------|----------------|---------------------|---------|
| 李养民 | 中国东方航空集团有限公司 | 副总经理 董事、总经理 | 2016年8月 2019年2月 | 2019年2月 |
| | 中央企业贫困地区产业基金股份有限公司 | 监事 | 2019年4月 | 2019年8月 |
| 唐 兵 | 中国东方航空集团有限公司 | 副总经理 董事 | 2016年12月 2019年2月 | 2019年2月 |
| | 四川航空股份有限公司 | 副董事长 | 2010年8月 | 2019年8月 |
| | 东方航空（汕头）经济发展有限公司 | 董事长 | 2012年2月 | 2019年8月 |
| | Air France-KLM | 董事 | 2017年10月 | 2019年7月 |
| | 上海东航投资有限公司 | 董事长 | 2018年1月 | 2019年7月 |
| 李若山 | 江苏中南建设集团股份有限公司 | 董事 | 2015年5月 | 2019年5月 |
| | 上海第一医药股份有限公司 | 独立董事 | 2019年6月 | |
| 邵瑞庆 | 上海凯众材料科技股份有限公司 | 独立董事 | 2016年8月 | 2019年8月 |
| | 上海国际港务（集团）股份有限公司 | 独立董事 | 2019年7月 | |
| 蔡洪平 | 中泛控股有限公司 | 独立非执行董事 | 2014年11月 | 2019年5月 |
| | 中国五矿集团公司 | 外部董事 | 2015年12月 | 2019年7月 |
| | 上海浦东发展银行股份有限公司 | 独立董事 | 2019年4月 | |
| 袁 骏 | 东方航空产业投资有限公司 | 董事 | 2016年11月 | 2019年1月 |
| 席 晟 | 东方航空食品投资有限公司 | 监事会主席 | 2010年3月 | 2019年8月 |
| | 东方航空进出口有限公司 | 监事会主席 | 2010年3月 | 2019年6月 |
| | 上海东航投资有限公司 | 监事 | 2010年3月 | 2019年7月 |
| | 东航金控有限责任公司 | 监事 | 2010年4月 | 2019年6月 |
| | 东方航空产业投资有限公司 | 董事长 | 2016年11月 | 2019年2月 |
| | 东航产业投资（香港）有限公司 | 董事长 | 2017年7月 | 2019年4月 |
| | 民航快递有限责任公司 | 副董事长 | 2018年3月 | 2019年7月 |
| | 上海畅联国际物流股份有限公司 | 董事 | 2018年3月 | 2019年7月 |
| 栗锦德 | 中国东方航空集团有限公司 | 战略发展部 部长 | 2017年12月 | 2019年4月 |
| | 东方航空食品投资有限公司 | 董事 | 2018年1月 | 2019年8月 |
| | 东航实业集团有限公司 | 董事 | 2018年1月 | 2019年8月 |
| | 东航金控有限责任公司 | 董事 | 2018年1月 | 2019年6月 |
| | 东方航空产业投资有限公司 | 董事 | 2018年1月 | 2019年6月 |
| | 上海东航投资有限公司 | 董事 | 2018年1月 | 2019年7月 |
| | 东航国际融资租赁有限公司 | 董事长 | 2019年3月 | |
| 吴永良 | 上海航空国际旅游（集团）有限公司 | 执行董事 | 2013年1月 | 2019年5月 |
| | 四川航空股份有限公司 | 副董事长 | 2019年8月 | |
| 冯 亮 | 东方航空（汕头）经济发展有限公司 | 董事长 | 2019年8月 | |
| 冯德华 | 中国东方航空集团有限公司 | 党组纪检组 | 2014年9月 | 2019年1月 |

| | | | | |
|-----|------------------|--------------|----------|---------|
| | | 副组长 | | |
| | 中国东方航空武汉有限责任公司 | 董事长 | 2018年4月 | 2019年5月 |
| 姜 疆 | 中国东方航空武汉有限责任公司 | 董事长 | 2019年5月 | |
| | 东航产业投资有限公司 | 董事、总经理 | 2016年11月 | 2019年2月 |
| | 东航产业投资有限公司 | 董事长 | 2019年2月 | |
| 汪 健 | 东方航空产业投资（香港）有限公司 | 董事、总经理 | 2017年7月 | 2019年4月 |
| | 东方航空产业投资（香港）有限公司 | 董事长 | 2019年4月 | |
| | Air France-KLM | 董事 | 2019年7月 | |
| 马须伦 | 中国东方航空集团有限公司 | 董事、总经理、党组副书记 | 2016年12月 | 2019年1月 |

二、员工情况

截至2019年6月30日，本公司员工总数为78,290人。

第八节 公司债券相关情况

一、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) | | 中国东方航空股份有限公司 2019年公司债券 (第一期) |
|--------|--|---|-------------|------------------------------------|
| 简称 | 12东航01 | 16东航01 | 16东航02 | 19东航01 |
| 代码 | 122241 | 136789 | 136790 | 155618 |
| 发行日 | 2013年3月18日 | 2016年10月24日 | 2016年10月24日 | 2019年8月19日 |
| 到期日 | 2023年3月17日 | 2026年10月24日, 若本期债券的投资者行使回售选择权, 则本期债券回售部分债券的到期日为2021年10月24日。 | | 2024年8月20日 |
| 债券余额 | 人民币48亿元 | 人民币15亿元 | 人民币15亿元 | 人民币30亿元 |
| 年利率 | 5.05% | 3.03% | 3.30% | 3.60% |
| 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 | | | |

公司债券付息兑付情况

2019年3月18日, 公司支付了“12东航01”自2018年3月18日至2019年3月17日期间的利息。

详情请参见公司2019年3月9日在《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》及上海证券交易所网站披露的公告。

二、公司债券受托管理联系人、联系方式及资信评级机构联系方式

| | | |
|---------|------|-----------------------|
| 债券受托管理人 | 名称 | 光大证券股份有限公司 |
| | 办公地址 | 上海市静安区新闻路1508号 |
| | 联系人 | 徐瑛 |
| | 联系电话 | 021-68870114 |
| 资信评级机构 | 名称 | 大公国际资信评估有限公司 |
| | 办公地址 | 北京市朝阳区霄云路26号鹏润大厦A座29层 |

三、公司债券募集资金使用情况

截至报告期末，公司债券募集资金已全部按照募集说明书中披露的用途使用完毕。

四、公司债券资信评级情况

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 2012 年公司债券（第一期）（债券简称为“12 东航 01”）、2016 年发行 2016 年公司债券（第一期）（该期公司债券中两个品种的债券简称分别为“16 东航 01”和“16 东航 02”）、2016 年第一期中期票据（简称“16 东航股 MTN001”）、2016 年第二期中期票据（简称“16 东航股 MTN002”）和 2016 年第三期中期票据（简称“16 东航股 MTN003”）的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 2019 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”“16 东航 01”“16 东航 02”“16 东航股 MTN001”“16 东航股 MTN002”和“16 东航股 MTN003”债券信用等级为 AAA。

公司委托信用评级机构中诚信国际信用评级有限责任公司（以下简称“中诚信国际”）对公司 2019 年第一期中期票据（简称“19 东航股 MTN001”）和 2019 年第一期公开发行公司债券（简称“19 东航 01”）进行了跟踪信用评级。中诚信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 2019 年度跟踪评级报告》和《东方航空 2019 年公开发行公司债券（第一期）信用评级报告》，维持公司主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定，维持“19 东航股 MTN001”和“19 东航 01”信用等级为 AAA。

五、报告期内公司债券增信机制、偿债计划及其他相关情况

公司控股股东东航集团为公司所发行的全部公司债券的还本付息提供全额无条件不可撤销的连带责任保证担保。

东航集团 2018 年度经审计之财务报告详情请参见 http://www.shclearing.com/xxpl/cwbg/nb/201904/t20190430_515695.html。

六、公司债券持有人会议召开情况

√不适用

七、公司债券受托管理人履职情况

公司债券受托管理人 2018 年度履职情况请参见公司于 2019 年 6 月 28 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）刊发的《公司债券 2018 年度受托管理事务报告》和《2012 年公司债券（第一期）2018 年度受托管理事务报告》。

八、截至报告期末和上年末（或本报告期和上年同期）下列会计数据和财务指标

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 (%) |
|---------------|-----------------|-------|------------------|
| 流动比率 | 0.22 | 0.22 | - |
| 速动比率 | 0.11 | 0.10 | 10.00 |
| 资产负债率 | 78.73 | 74.93 | 3.80 |
| 贷款偿还率 | 100% | 100% | - |
| | 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 | 5.65 | 5.69 | -0.7 |
| 利息偿还率 | 100% | 100% | - |

九、关于逾期债项的说明

√不适用

十、公司其他债券和债务融资工具的付息兑付情况

1. 中期票据基本情况

| 债券名称 | 中国东方航空股份有限公司 2016 年度第一期中期票据 | 中国东方航空股份有限公司 2016 年度第二期中期票据 | 中国东方航空股份有限公司 2016 年度第三期中期票据 | 中国东方航空股份有限公司于 2019 年度第一期中期票据 |
|------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| 简称 | 16 东航股 MTN001 | 16 东航股 MTN002 | 16 东航股 MTN003 | 19 东航股 MTN001 |
| 代码 | 101651032 | 101662056 | 101660054 | 101900281 |
| 起息日 | 2016 年 6 月 15 日 | 2016 年 7 月 14 日 | 2016 年 7 月 20 日 | 2019 年 3 月 7 日 |
| 到期日 | 2019 年 6 月 15 日 | 2021 年 7 月 14 日 | 2019 年 7 月 20 日 | 2022 年 3 月 7 日 |
| 债券余额 | 人民币 30 亿元 | 人民币 40 亿元 | 人民币 15 亿元 | 人民币 30 亿元 |
| 年利率 | 3.15% | 3.39% | 3.00% | 3.7% |

| | | |
|--------|---------|--|
| 还本付息方式 | 按年付息 | |
| 交易场所 | 银行间债券市场 | |

2. 超短期融资券发行和兑付情况

| 中国东方航空股份有限公司 2019 年上半年超短期融资券 | | | | | | | | |
|------------------------------|---------------|-----------|-----------|----------|--------|-----------|------------|--------|
| 期数 | 债券简称 | 债券代码 | 发行总额 (亿元) | 债券期限 (天) | 计息期年利率 | 发行日 | 兑付日 | 是否完成兑付 |
| 第一期 | 19 东航股 SCP001 | 011900048 | 30 | 180 | 2.8% | 2019/1/8 | 2019/7/8 | 否 |
| 第二期 | 19 东航股 SCP002 | 011900325 | 30 | 178 | 2.59% | 2019/1/28 | 2019/7/26 | 否 |
| 第三期 | 19 东航股 SCP003 | 011900558 | 20 | 180 | 2.3% | 2019/3/11 | 2019/9/10 | 否 |
| 第四期 | 19 东航股 SCP004 | 011900617 | 35 | 270 | 2.6% | 2019/3/13 | 2019/12/6 | 否 |
| 第五期 | 19 东航股 SCP005 | 011900776 | 20 | 234 | 2.6% | 2019/3/27 | 2019/11/22 | 否 |
| 第六期 | 19 东航股 SCP006 | 011900974 | 30 | 178 | 2.6% | 2019/4/19 | 2019/10/18 | 否 |
| 第七期 | 19 东航股 SCP007 | 011901233 | 30 | 180 | 2.3% | 2019/5/24 | 2019/11/20 | 否 |
| 第八期 | 19 东航股 SCP008 | 011901258 | 20 | 267 | 3.1% | 2019/5/29 | 2020/2/21 | 否 |
| 第九期 | 19 东航股 SCP009 | 011901348 | 30 | 266 | 3.15% | 2019/6/13 | 2020/3/6 | 否 |
| 第十期 | 19 东航股 SCP010 | 011901361 | 10 | 150 | 2.75% | 2019/6/17 | 2019/11/15 | 否 |

3. 外币债基本情况

(1) 日元债

| 债券种类 | 发行总额 (亿日元) | 单位面值 (亿日元) | 债券余额 (亿日元) | 计息期限 | 计息期年利率 | 起息日 | 兑付日 | 付息日 |
|----------------|------------|------------|------------|------|--------|-----------------|-----------------|-----------------------|
| 信用增强债券 (有担保) | 100 | 1 | 100 | 3 年 | 0.33% | 2018 年 3 月 16 日 | 2021 年 3 月 16 日 | 每年 3 月 16 日和 9 月 16 日 |
| 信用增强债券 (中行信用证) | 200 | 1 | 200 | | 0.64% | | | |
| 信用增强债券 (工行信用证) | 200 | 1 | 200 | | 0.64% | | | |

(2) 韩元债

| 债券种类 | 发行总额 (亿韩元) | 单位面值 (亿韩元) | 债券余额 (亿韩元) | 计息期限 | 计息期 年利率 | 起息日 | 兑付日 | 付息日 |
|---------|---------------|---------------|---------------|------|------------|------------|------------|---------------|
| 银行担保私募债 | 1200 | 50 | 1200 | 3年 | 2.05% | 2016年9月28日 | 2019年9月28日 | 每年3月28日和9月28日 |
| 优先私募债 | 550 | 50 | 550 | 3年 | 2.85% | | | |

(3) 新元债

| 债券种类 | 发行总额 (亿新元) | 单位面值 (万新元) | 债券余额 (亿新元) | 计息期限 | 计息期 年利率 | 起息日 | 兑付日 | 付息日 |
|-------|---------------|---------------|---------------|------|------------|-------------|-------------|----------------|
| 有担保债券 | 5 | 25 | 5 | 3年 | 2.80% | 2017年11月16日 | 2020年11月16日 | 每年5月16日和11月16日 |

十一、公司报告期内的银行授信情况

截至报告期末，公司已签约但尚未使用的银行授信额度达人民币 474 亿元。

十二、公司报告期内执行公司债券募集说明书相关约定或承诺的情况

√不适用

十三、公司发生重大事项及对公司经营情况和偿债能力的影响

√不适用

第九节 备查文件目录

- 一、载有法定代表人、主管会计工作负责人、会计机构负责人签名并盖章的财务报表
- 二、报告期内在中国证监会指定报纸上公开披露过的所有公司文件的正本及公告的原稿
- 三、在香港公布的本公司 2019 年中期业绩公告

董事长：刘绍勇
中国东方航空股份有限公司
董事会批准报送日期：2019 年 8 月 30 日