

中国东方航空股份有限公司

2019 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媒体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. 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

为了让广大投资者特别是中小投资者分享公司经营成果，董事会建议公司 2019 年度向股东分配现金红利每股人民币 0.05 元（含税）；按照公司 2019 年 12 月 31 日已发行总股本 16,379,509,203 股计，合计派发现金红利约人民币 8.19 亿元；以人民币向 A 股股东支付，以等值港币向 H 股股东支付。公司留存的未分配利润将主要用于补充日常运营资金及债务偿还，该部分资金的运用将有助于公司优化债务结构，保障公司经营业务的正常开展。

本预案尚需提交公司 2019 年度股东大会审议。

二、公司基本情况

1. 公司简介

✦ 公司信息

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

✦ 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

2. 报告期主要业务简介

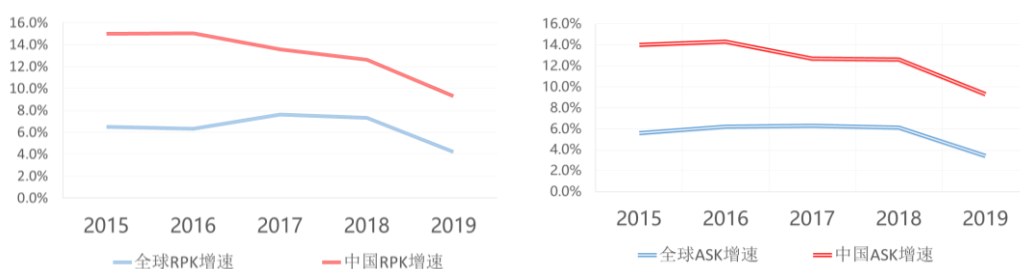
2.1 公司主要业务及经营模式

公司主要业务范围为国内和经批准的国际、地区航空客、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 734 架（其中包括托管公务机 11 架）平均机龄约 6.4 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，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 行业发展现状

根据国际航空运输协会（IATA）公布的预估数据，受到全球经济增速下滑、贸易摩擦和地缘政治局势紧张等因素影响，2019 年全球航空客运增速明显放缓，旅客运输量约 45.4 亿人次，同比增长 3.7%；客运运力投入（以 ASK 计算）同比增长 3.4%，增速下降 2.7 个百分点；旅客周转量（以 RPK 计算）同比增长 4.2%，增速下降 3.1 个百分点¹。根据民航局发布的数据，2019 年中国民航运输业年完成运输总周转量 1,297.7 亿吨公里，同比增长 7.1%；旅客运输量 6.6 亿人次，同比增长 7.9%；旅客周转量（以 RPK 计算）11,705.1 亿人公里，同比增长 9.3%。



2020 年初，受到新型冠状病毒肺炎疫情（以下简称“新冠疫情”）影响，全球航空业需求大幅萎缩，全球航司纷纷大幅削减运力，收入锐减、甚至出现流动性危机。国际航空运输协会(IATA)呼吁各国政府采取行动，帮助全球航空业度过疫情危机。

¹ 详情请参见 IATA 报告

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly---dec-2019/>

3. 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近三年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	2019 年	2018 年	本期比上年 同期增减 (%)	2017 年
营业收入	120,860	114,930	5.16	101,721
归属于上市公司股东的净利润	3,195	2,709	17.94	6,352
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	2,567	1,934	32.73	4,493
经营活动产生的现金流量净额	28,972	22,338	29.70	19,572
	2019 年末	2018 年末	本期末比上年 同期末增减 (%)	2017 年末
归属于上市公司股东的净资产	66,765	55,765	19.73	53,106
总资产	282,936	236,765	19.50	227,464

主要财务数据	2019 年	2018 年	本期比上年 同期增减 (%)	2017 年
基本每股收益 (元 / 股)	0.2115	0.1873	12.92	0.4391
稀释每股收益 (元 / 股)	0.2115	0.1873	12.92	0.4391
扣除非经常性损益后的基本每股收益 (元 / 股)	0.1700	0.1337	27.15	0.3106
加权平均净资产收益率 (%)	5.43	4.93	增加 0.50 个百分点	12.64
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率 (%)	4.36	3.52	增加 0.84 个百分点	8.94

报告期末公司前三年主要会计数据和财务指标的说明：

1. 公司每股收益是按母公司发行在外普通股的加权平均数计算；
2. 母公司发行在外普通股的加权平均数，2019 年为 15,104,893,522 股，2018 年为 14,467,585,682 股。

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	30,053	28,731	34,616	27,460
归属于上市公司股东的净利润	2,006	-63	2,424	-1,172
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,935	-373	2,331	-1,326
经营活动产生的现金流量净额	5,335	7,416	7,952	8,269

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

截至报告期末普通股股东总数		197,065 户	年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数		229,602 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	30.97%	5,072,922,927	0	-	无
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	28.70%	4,701,626,955	517,765,776	517,677,777	未知
上海吉道航企业管理有限公司	境内非国有法人	3.60%	589,041,096	589,041,096	589,041,096	质押 589,041,096
中国航空油料集团有限公司	国有法人	3.07%	502,767,895	-2,000,000	-	无
DELTA AIR LINES INC	境外法人	2.84%	465,910,000	0	-	无
上海励程信息技术咨询有限公司	境内非国有法人	2.84%	465,838,509	0	-	质押 465,838,509
东航金控有限责任公司	国有法人	2.79%	457,317,073	0	-	无
中国证券金融股份有限公司	国有法人	2.62%	429,673,382	0	-	无
上海均瑶(集团)有限公司	境内非国有法人	1.90%	311,831,909	311,831,909	311,831,909	质押 311,831,909
中国国有企业结	国有法人	1.67%	273,972,602	273,972,602	273,972,602	无

前十名无限售条件股东持股情况			
股东名称	持有无限售条件股份的数量	股份种类及数量	
		种类	数量
中国东方航空集团有限公司	5,072,922,927	人民币普通股	5,072,922,927
HKSCC NOMINEES LIMITED	4,183,949,178	境外上市外资股	4,183,949,178
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	163,478,864	人民币普通股	163,478,864
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	<p>东航集团拥有东航金控 100% 的权益；HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,701,626,955 股中，2,626,240,000 股由东航国际以实益拥有人的身份持有，而东航集团则拥有东航国际 100% 权益。</p> <p>均瑶集团是吉祥航空的控股股东，HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,701,626,955 股中，517,677,777 股由吉祥香港以实益拥有人的身份持有，而吉祥航空拥有吉祥香港 100% 权益。</p> <p>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。</p>		

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。

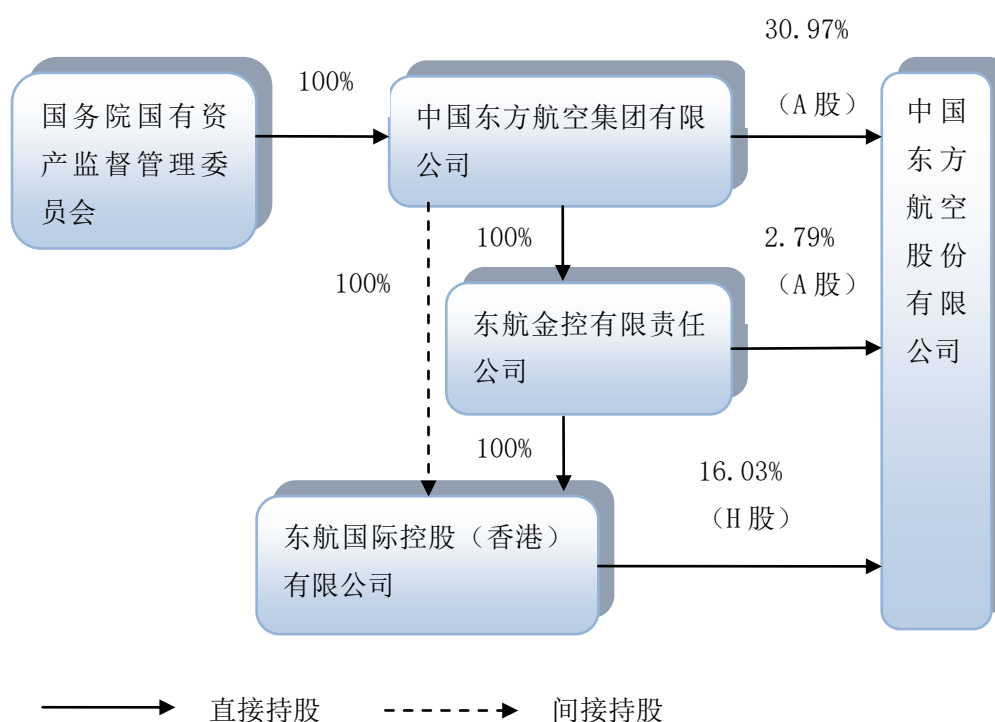
前十名有限售条件股东持股情况					
序号	有限售条件股东名称	持有的有限售条件股份数量	有限售条件股份可上市交易情况		限售条件
			可上市交易时间	新增可上市交易股份数量	
1	上海吉道航企业管理有限公司	589,041,096	2022 年 8 月 30 日	589,041,096	非公开发行，锁定 36 个月

2	上海吉祥航空香港有限公司	517,677,777	2022年8月29日	517,677,777	非公开发行, 锁定36个月
3	上海均瑶(集团)有限公司	311,831,909	2022年8月30日	311,831,909	非公开发行, 锁定36个月
4	中国国有企业结构调整基金股份有限公司	273,972,602	2022年8月30日	273,972,602	非公开发行, 锁定36个月
5	上海吉祥航空股份有限公司	219,400,137	2022年8月30日	219,400,137	非公开发行, 锁定36个月
上述股东关联关系或一致行动的说明		吉祥航空系均瑶集团控股子公司, 吉祥香港和上海吉道航系吉祥航空下属全资子公司。均瑶集团、吉祥航空、吉祥香港和上海吉道航作为一致行动人, 合计共持有本公司约10%的股份。			

截至本报告期末, 上海吉祥航空香港有限公司累计质押公司H股股份2.32亿股。

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

以下为截至2019年12月31日情况:



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）		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 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	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			

5.2 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。

2019 年 10 月 24 日，公司支付了“16 东航 01”和“16 东航 02”自 2018 年 10 月 24 日至 2019 年 10 月 23 日期间的利息。

详情请参见公司 2019 年 3 月 8 日和 10 月 17 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。

5.3 公司债券评级情况

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”）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 年公开发行公司债券（第一期）（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与评估的基础上，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。

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

单位:人民币百万元

主要指标	2019 年	2018 年	本期比上年同期增减 (%)
息税折旧摊销前利润	31,548	22,896	37.79
投资活动产生的现金流量净额	-4,899	-12,780	-61.67
筹资活动产生的现金流量净额	-23,375	-13,558	72.41
期末现金及现金等价物余额	1,350	646	108.98
流动比率	0.25	0.22	13.64
速动比率	0.12	0.10	20.00
资产负债率	75.12%	74.93%	上升 0.19 个百分点
EBITDA 全部债务比	6.74	7.75	-13.03
利息保障倍数	1.73	1.84	-5.98
现金利息保障倍数	6.15	6.25	-1.60
EBIDTA 利息保障倍数	5.39	5.00	7.80
贷款偿还率	100%	100%	-
利息偿还率	100%	100%	-

三、经营情况讨论与分析

经营情况回顾

2019 年，全球经济增长放缓，影响经济发展的各种不稳定不确定因素明显增加。中国经济下行压力加大，但经济运行总体平稳，保持了较快速度的增长，全年 GDP（国内生产总值）增长 6.1%。受宏观经济不景气影响，全球民航业增速放缓，2019 年全球航空业旅客运输总周转量同比仅增长 4.2%；中国民航业增速也有所放缓，全年旅客运输总周转量同比增长 7.9%，仍高于全球平均水平。

公司秉持对旅客和员工安全高度负责的态度，基于谨慎的经营理念和专业的分析判断，始终坚持将安全运行放在各项工作的首位，在经营上保持战略定力、坚持深化改革、聚焦精

细化运营，强化风险管控，把握发展机遇，实现了经营业绩的合理增长。

2019年，公司运输旅客13,029.7万人次，同比增长7.5%；实现营业收入人民币1,208.60亿元，同比增长5.16%。2019年，公司实现归属于母公司股东净利润人民币31.95亿元，同比增长17.94%。

→ 安全运营

公司坚守民航安全生命线，对安全隐患零容忍，全年安全形势保持平稳。风险管控方面，科学分析并妥善处置737MAX 8机型安全隐患，暂停该机型商业运营；提前研究新机型、新航线风险；加快航行新技术的验证试飞，不断夯实安全发展基础。制度建设方面，完善安全生产责任制相关规章制度及实施细则，进一步压实安全责任；开展CCAR121-R5（《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第五次修订）新规培训和运行手册修订。系统建设方面，搭建地空支持平台，提供百余次飞行专业支援；建立发动机健康管理平台；推动空防安全信息化建设。安全监管方面，积极开展安全生产应急预案演练；加强飞行、空防、机务、网络信息等方面的安全监察。

2019年，公司累计安全飞行239.4万小时，同比增长8.5%；起降98.8万架次，同比增长7.0%。

→ 枢纽网络

公司持续强化枢纽网络战略，统筹规划京沪两大核心枢纽，顺利开启京沪“两市四场双核心枢纽”^{注2}运营发展的新纪元。围绕“京津冀一体化”战略，公司高质量完成北京大兴国际机场东航基地建设投运，成为首家通过竣工验收的基地航空公司；旗下低成本航空中联航从南苑机场整体搬迁进驻大兴国际机场，成为首家正式运营的航空公司；公司重点打造的京沪快线（上海虹桥-北京首都）继续在北京首都国际机场运营。围绕“长三角一体化”国家战略，公司持续加强上海核心枢纽建设，积极争取运营资源，服务上海“五个中心”建设和区域经济协调发展；浦东国际机场S1卫星厅正式投运，中转衔接效率大幅提升，旅客出行体验大幅改善；优化虹桥国际机场辐射国内主要商务城市的网络布局，提升商务快线、准快线的运营品质。京沪两大核心枢纽协同呼应，公司将形成面向全球的“双龙出海”航线网络

² “两市”指北京、上海两个核心枢纽城市，“四场”指北京大兴国际机场、北京首都国际机场、上海浦东国际机场和上海虹桥国际机场。

新布局。

围绕京沪核心枢纽和西安、昆明区域枢纽，公司持续优化网络布局和运力配置，不断巩固提升市场份额和影响力。2019年，公司在上海、北京、昆明、西安枢纽的市场份额分别为40.6%、18.3%、37.2%、29.4%。通过科学匹配航线运力，优化中转衔接流程，枢纽网络效应不断显现。上海浦东、西安和昆明枢纽的OD（全航程）衔接数增幅明显，分别增长11.6%、34.4%、9.9%；上海浦东、昆明和西安枢纽中转旅客分别为348.8万人次、165.8万人次、58.0万人次，同比分别增长11.1%、3.0%、7.8%。此外，公司积极把握青岛和成都建设新机场的机会，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；在“一带一路”沿线65个国家中已通航18个国家的40个城市，共经营“一带一路”航线137条。

→ 精细运行和精益管理

公司强化精细运行，坚持以改善客户体验为中心，以航班正常率为牵引，统一调配和管理运行资源，提升航班运行品质。完善航班正常管理制度建设和机构建设，加强服务体系建设和；实现航班运行可视化跟踪和不正常航班快速处置，全面提升航班运行数字化管理水平。2019年，公司航班正常率为81.84%，同比上升1.65个百分点，高于全民航平均水平。

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、飞机维护、培训激励等各个环节降低燃油成本，全年ATK（可用吨公里）油耗同比下降4.4%，模拟测算累计节油19.55万吨；客机日利用率9.55小时/架，同比增长0.12小时/架；加强增收节支精细化管控，严格管控大项成本，2019年营业成本增幅低于运力和收入增幅。

→ 产品营销和客户管理

公司积极拓展辅营产品，优化销售渠道，开发和维护客户资源，实现了客运收入的稳定增长。

设计和投放各类辅营和非航产品。积极构建品牌运价产品体系，完成东南亚和港澳地区共63条直达航线品牌运价产品发布工作；拓展升舱、优选座位、逾重行李等辅营产品，新增官网预付费行李产品；定制和增投个性化隔夜中转产品和预售航线产品；丰富东航会员积

分兑换产品，优化积分付费功能。其中，升舱、选座等辅营收入呈快速增长态势，同比分别增长 44.5% 和 35.0%。

优化和拓宽销售渠道。加强客户差旅行为分析及销售政策优化，加强各渠道销售政策协同性；在公司官方网站和主要 OTA 渠道实现优选座位等辅营产品的销售；推进各类积分营销活动，将积分销售与多元化出行产品及服务相结合。

积极开发和维护集团客户资源，加强面向集团客户的专业服务队伍建设，集团客户销售收入同比增加 14.3%；深化与 TMC（商旅管理公司）等渠道合作，三方集团客户数量同比增长 38.7%；积极维护和发展常旅客会员，截至 2019 年末，公司“东方万里行”常旅客会员人数已达 4,268 万人，同比增长 7.7%。

2019 年，公司共完成座公里投放 2,702.54 亿，同比增长 10.38%；实现客运收入人民币 1,102.92 亿元，同比增长 6.09%。

→ 旅客服务和品牌建设

为服务做“加法”，在北京大兴国际机场和浦东 S1 卫星厅逐步推行“100%靠桥、100% 通程、100% 自动行李分拣、MCT60 分钟”的“360”服务；在虹桥和浦东机场东航爱心柜台推出国内首款“航空手语 APP”^{注3}，为听障旅客提供便捷的服务体验；161 个国内站点可支持白金卡移动端自助升舱。

为服务做“减法”，首发应用无源永久电子行李牌，大幅降低行李不正常运输差错率；全渠道投诉万分率同比下降 12.1%；优化高端会员旅客服务标准，优化机上配餐标准，倡导安全和安静的客舱服务，减少资源浪费；修订航班正常性管理办法，减少自身原因引起的航班延误。

为品牌做“乘法”，全力保障中国第二届进口博览会，圆满完成第二届“一带一路”高峰论坛保障任务；公司“凌燕”品牌荣获新一批“上海品牌”^{注4}认证；公司连续八年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”，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“2019 中国品牌强国盛典榜样品牌”“中国企业海外形象 20 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”。

³ 听障旅客在上海浦东、上海虹桥的东航爱心柜台可以使用柜台前的手语同声翻译 APP，通过点击“一键使用视频手语翻译”按钮，即可迅速接通后台专业翻译团队，实现手语实时在线翻译。

⁴ “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。

2020年1月，公司发布“东方万里行”新会员体系，常旅客积分累计制度由里程制转为收益制，推出“积分+现金”混合支付的“东航钱包”，将常旅客账户、东航积分、银行账户绑定，旅客可通过东航钱包支付其购买的东航和其他商户产品，丰富了东航会员积分的使用场景、提升东航积分的价值。

→ 对外合作和战略协同

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。

在上海和北京核心市场，公司借助浦东国际机场 S1 卫星厅和北京大兴国际机场投入运营的契机，与天合联盟成员及其他重要合作伙伴共同谋划航班网络优化衔接、地面服务流程和标准的建设，探索地面运营合作机会，设计旅客出行方案组合产品，持续扩大代号共享范围。截至2019年末，公司代号共享合作航点347个，航线1,007条，航班4,617班。

北美市场方面，与达美航空（Delta Air Lines, Inc.）在浦东 S1 卫星厅实现同航站楼运营，双方扩大互售收入、SPA 特殊比例分摊协议收入等合作收入，合作收入同比增长约17%。

欧洲市场方面，与法荷航集团（Air France KLM）拓展联营航线，新增昆明、武汉至巴黎航线进入联营范围，在通程值机中转模式、集团客户、联合销售等方面加深合作；与法航（Air France）、荷航（KLM）、维珍航空（Virgin Atlantic Airways Limited）在中欧航线开启四方联营合作，优势互补、资源共享，优化在各自枢纽机场的中转衔接和服务流程；新增与西班牙欧罗巴航空（Air Europa）的代号共享。

澳洲市场方面，与澳航（Qantas Airways）在代号共享、运力投放、联合营销、资源共享和人员交流等领域开展深入合作，推动合作互售收入的增长。

亚太市场方面，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；与吉祥航空拓展互售、SPA 合作、扩大代号共享范围等业务。

→ 改革发展

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

股权改革方面，公司及东航集团顺利完成了与吉祥航空及均瑶集团的交叉持股，东航集团下属全资子公司东航产投持有吉祥航空15%股份，吉祥航空和均瑶集团合计持有本公司约10%股份。本公司和吉祥航空互派董事进入对方的董事会和专门委员会，建立了“股权+

业务”的全面战略合作伙伴关系，有利于两家企业进一步深化合作、加强协同、优势互补、融合发展，有利于共同打造上海航空枢纽和服务上海“五个中心建设”。

体制机制及机构改革方面，公司持续加强机制和机构改革的系统性和关联性，立足于确保安全运行、满足客户需求和创造更好经营效益，推行营销服务和运行服务一体化改革，提高业务整合和资源配置能力；健全完善基于价值创造的考核机制；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企业；另一家全资子公司公务航转型组建“一二三”航空，通过运营国产 ARJ21 飞机，满足支线市场客户需求，进一步丰富东航运营品牌体系。

→ 企业管治和社会责任

公司以负责任和可持续的方式运营，积极履行社会、经济和环境责任，推动自身的可持续发展，促进与利益相关方形成更稳固的合作关系。

公司严格按照境内外上市规则和法律法规要求，着力提升公司治理水平。系统修订了《公司章程》《股东大会议事规则》《监事会议事规则》等重要规章，加强董事会议事决策制度建设，充分发挥党建引领作用，将党的领导融入公司治理，为公司生产经营和改革发展提供坚强的政治保证。

围绕污染防治，推广应用节能减排新技术；加快推进机场场内“油改电”（电动车辆替代油气车辆）项目建设，大力推广飞机辅助动力装置（APU）替代专项工作；优化航路设计和飞行操作；模拟测算全年减少碳排放约 61 万吨。

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。

2019 年，公司通过项目对接、航线和航班、以及选派优秀青年干部到贫困村挂职，从资本、交通、教育、医疗、产业、人才等各方面开展扶贫工作。脱贫攻坚成效显著，定点扶贫的云南沧源、双江两县提前脱贫摘帽。

→ 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；加强各类数据信息保护工作，建立旅客信息保护委员会，建立健全旅客信息保护队伍。

稳步推进“法治东航”建设，为公司生产经营和深化改革各项任务落地提供法治保障和有力支撑。持续强化法治制度建设，提升法治意识，加强法治监督；加强法律风险防范，强化法律合规管理，以法治工作支撑保障企业改革发展；加强法治工作人员队伍建设，加强法律事务机构建设，开展法治宣传教育和业务培训。

→ 机队结构

截至 2019 年 12 月 31 日，公司共运营 734 架飞机，其中客机 723 架，托管公务机 11 架。

截至 2019 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	10	10	0	20	3.9
2	B787-9	3	7	0	10	0.9
3	A350-900	1	6	0	7	0.8
4	A330-300	7	14	5	26	5.4
5	A330-200	17	13	0	30	6.6
宽体客机合计		38	50	5	93	4.6
6	A321	44	33	0	77	6.4
7	A320	69	45	66	180	9.0
8	A319	17	16	2	35	6.7
9	A320NEO	6	30	0	36	0.8
10	B737-800	49	67	117	233	5.0
11	B737-700	36	9	10	55	10.5
12	B737 MAX 8 ^注	2	12	0	14	1.7
窄体客机合计		223	212	195	630	6.6
客机合计		261	262	200	723	6.4
托管公务机总数					11	
飞机总数					734	

注：公司自 2019 年 3 月起暂时停飞 B737 MAX 8 机型，截至年报发布日，仍处于停飞状态；公司将密切关注 B737 MAX 8 恢复运行方面的工作进度，该机型的复飞时间存在较大不确定性。

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	120,860	114,930	5.16%
营业成本	107,200	102,407	4.68%
税金及附加	307	347	-11.53%
销售费用	6,348	6,058	4.79%
管理费用	3,784	3,220	17.52%
研发费用	160	135	18.52%
财务费用	6,332	5,908	7.18%
资产减值损失	4	318	-98.74%
信用减值损失	16	27	-40.74%
公允价值变动收益	25	284	-91.20%
投资收益	368	238	54.62%
资产处置收益	38	496	-92.34%
其他收益	6,324	5,430	16.46%
营业利润	3,464	2,958	17.11%
营业外收入	876	977	-10.34%
营业外支出	38	68	-44.12%
利润总额	4,302	3,867	11.25%
经营活动产生的现金流量净额	28,972	22,338	29.70%
投资活动产生的现金流量净额	-4,899	-12,780	-61.67%
筹资活动产生的现金流量净额	-23,375	-13,558	72.41%

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

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	116,602	6.21%	104,036	5.71%	10.78	0.42pts
其他业务	4,258	-17.21%	3,164	-20.74%	25.69	3.31pts
合计	120,860	5.16%	107,200	4.68%	11.30	0.40pts

航空运输业务收入分类 (百万元)					
客运业务收入	客运业务收入 同比增减 (%)	货邮业务收 入	货邮业务收入同 比增减 (%)	其他相关 业务收入	其他相关业务收入 同比增减 (%)
国内	72,722	6.04	3,826	5.49	2,485
国际	33,883	7.37			
地区	3,686	-3.53			
合计	116,602				

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，公司客运收入为人民币1,102.91亿元，同比增长6.09%，占公司航空运输收入的94.59%；旅客运输周转量为221,779.11百万客公里，同比增长10.07%。

其中：国内航线旅客运输周转量为142,921.41百万客公里，同比增长10.87%；收入为人民币727.22亿元，同比增长6.04%，占客运收入的65.94%；

国际航线旅客运输周转量为73,811.75百万客公里，同比增长9.69%；收入为人民币338.83亿元，同比增长7.37%，占客运收入的30.72%；

地区航线旅客运输周转量为5,045.95百万客公里，同比减少4.60%；收入为人民币36.86亿元，同比减少3.53%，占客运收入的3.34%。

- 2019年，公司货邮运输收入为人民币38.26亿元，同比增长5.49%，占公司航空运输收入的3.28%。货邮载运周转量为2,971.40百万吨公里，同比增加14.80%。
- 2019年，公司其他收入为24.85亿元，同比增加13.01%，占公司航空运输收入的2.13%。

(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	75,674	6.08%
国际	37,082	7.69%
港澳台地区	3,846	-4.26%
合计	116,602	6.21%

(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 (%)
	2019年	2018年	
地面服务	1,180	1,005	17.41%
旅游服务	878	2,173	-59.60%
其他	2,200	1,965	11.96%
合计	4,258	5,143	-17.21%

(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(%)
航空油料消耗	34,191	31.90	33,680	32.89	1.52
机场起降费	16,457	15.35	14,914	14.56	10.35
餐食及供应品	3,667	3.42	3,383	3.30	8.39
职工薪酬	19,742	18.42	17,624	17.21	12.02
飞发及高周件折旧	19,704	18.38	13,496	13.18	46.00
飞发修理	3,380	3.15	3,738	3.65	-9.58
经营性租赁费	24	0.02	4,306	4.21	-99.44
其他营运成本	6,871	6.41	7,274	7.10	-5.54
其他业务支出	3,164	2.95	3,992	3.90	-20.74
营业成本合计	107,200	100.00	102,407	100.00	4.68

2019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，公司航油、薪酬、起降等主要成本项同比增加。航油成本是公司最大的运营成本。

2019年，公司飞机燃油成本为人民币341.91亿元，同比增长1.52%，主要是由于公司加油量同比增长6.80%，增加航油成本22.89亿元；平均油价同比降低4.94%，降低航油成本17.78亿元。

机场起降费、餐食及供应品费用增长，主要是由于公司运营规模扩大，飞机起降架次及旅客运输量增加等所致；

职工薪酬增长，主要是由于公司规模扩大，运行保障人员适当增加和飞行小时数增长导致相关的薪酬增加所致；

飞发及高周件折旧增加、经营性租赁费和飞发修理费用减少，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；

其他营运成本减少，主要是由于民航发展基金减半征收所致；

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。

(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	7,807	6.46
销售客户2	5,580	4.62
销售客户3	3,633	3.01
销售客户4	3,073	2.54
销售客户5	2,956	2.45
合计	23,049	19.07

主要供应商	金额(百万元)	占营业成本比例(%)
航油供应商 1	10,581	9.87%
航油供应商 2	6,236	5.82%
起降供应商 3	2,188	2.04%
修理供应商 4	1,762	1.64%
航油供应商 5	1,243	1.16%
合计	22,009	20.53%

前五名销售客户中无关联方；前五名主要供应商无关联方。

(6) 研发投入

研发投入情况表

单位：人民币百万元

本期费用化研发投入	160
本期资本化研发投入	-
研发投入合计	160
研发投入总额占营业收入比例 (%)	0.13

3. 费用

2019 年，公司财务费用为人民币 63.32 亿元，同比增长 7.18%，主要是由于 2019 年 1 月 1 日公司开始执行财政部颁布的《企业会计准则第 21 号—租赁》，增加租赁负债利息支出，同时 2019 年汇兑损失较 2018 年减少 10.50 亿元所致；

2019 年，公司管理费用为人民币 37.84 亿元，同比增加人民币 5.64 亿元，主要是由于一些主要运营基地保障设施投入使用产生的折旧及租赁费增加所致。

4. 投资收益

2019 年，公司投资收益为人民币 3.68 亿元，同比增长 54.62%，主要是由于联营和合营投资企业收益增加，以及处置上航国旅所产生的投资收益所致。

5. 资产处置收益

2019 年，公司资产处置收益为人民币 0.38 亿元；同比下降 92.34%，主要是由于 2018 年公司搬迁至新办公地址，处置原办公地址土地产生收益，而 2019 年没有此项收益所致。

6. 现金流

2019 年，公司经营现金净流入为人民币 289.72 亿元，同比增加 29.70%，主要是由于

公司执行《企业会计准则第 21 号—租赁》，偿还租赁负债本金和利息所致。

(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

资产科目	本期期末数	本期期末数占总资产的比例 (%)	上期期末数	上期期末数占总资产的比例 (%)	本期期末金额较上期期末变动比例 (%)
货币资金	1,356	0.48	662	0.28	104.83
应收账款	1,717	0.61	1,432	0.60	19.90
预付款项	175	0.06	765	0.32	-77.12
其他应收款	5,883	2.08	5,203	2.20	13.07
存货	2,407	0.85	1,950	0.82	23.44
其他流动资产	8,006	2.83	5,790	2.45	38.27
其他权益工具投资	1,274	0.45	1,247	0.53	2.17
长期股权投资	2,604	0.92	2,273	0.96	14.56
固定资产	95,573	33.78	175,675	74.20	-45.60
使用权资产	127,361	45.01	-	-	-
在建工程	20,130	7.11	26,554	11.22	-24.19
商誉	9,028	3.19	9,028	3.81	0
递延所得税资产	853	0.30	207	0.09	312.08
其他非流动资产	1,739	0.61	1,345	0.57	29.29
负债科目	本期期末数	本期期末数占总资产的比例 (%)	上期期末数	上期期末数占总资产的比例 (%)	本期期末金额较上期期末变动比例 (%)
短期借款	2,200	0.78	8,120	3.43	-72.91
应付账款	12,879	4.55	12,162	5.14	5.90
合同负债	10,178	3.60	8,811	3.72	15.51
应付职工薪酬	2,794	0.99	2,854	1.21	-2.10
其他应付款	7,932	2.80	7,581	3.20	4.63
一年内到期的非流动负债	21,101	7.46	16,551	6.99	27.49
其他流动负债	18,914	6.68	14,878	6.28	27.13
长期借款	3,823	1.35	8,490	3.59	-54.97
应付债券	22,781	8.05	17,377	7.34	31.10

长期应付款	1,318	0.47	69,355	29.29	-98.10
租赁负债	94,685	33.47	-	-	-
预计负债	6,659	2.35	2,761	1.17	141.18
递延收益	152	0.05	1,294	0.55	-88.25
递延所得税负债	22	0.01	84	0.04	-73.81
其他非流动负债	2,054	0.73	2,169	0.92	-5.30

2.科目变动幅度分析

截至 2019 年 12 月末，货币资金余额为人民币 13.56 亿元，较 2018 年末增加 104.83%，主要是由于公司根据外部资金市场态势，预留资金用于支付飞机及发动机预付款所致。

截至 2019 年 12 月末，预付款项余额为人民币 1.75 亿元，较 2018 年末减少 77.12%，主要是由于公司执行新租赁准则，预付融资租赁租金的摊销调整至使用权资产所致。

截至 2019 年 12 月末，其他流动资产余额为人民币 80.06 亿元，较 2018 年末增长 38.27%，主要是由于公司运营规模扩大，增值税留底税额增加所致。

截至 2019 年 12 月末，固定资产余额为 955.73 亿元，较 2018 年年末减少 45.60%，主要原因是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 12 月末，递延所得税资产余额为人民币 8.53 亿元，较 2018 年末增长 312.08%，主要是由于公司执行新租赁准则，调整期初留存收益并调整递延所得税所致。

截至 2019 年 12 月末，短期借款为 22.00 亿元，较 2018 年年末减少 72.91%，其他流动负债余额为人民币 189.14 亿元，较 2018 年末增长 27.13%，长期借款约为人民币 38.23 亿元，较 2018 年末减少 54.97%，应付债券余额为人民币 227.81 亿元，较 2018 年末增长 31.10%，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，增加超短融资券、发行公司债筹资所致。

截至 2019 年 12 月末，长期应付款余额为 13.18 亿元，较 2018 年末同比减少 98.10%，主要原因是公司执行新租赁准则，将应付融资租赁款转入租赁负债所致；

截至 2019 年 12 月末，预计负债余额为人民币 66.59 亿元，较 2018 年末增加 141.18%，主要是公司执行新租赁准则，经营租赁飞机退租检准备确认使用权资产和预计负债所致；

截至 2019 年 12 月末，递延收益余额为人民币 1.52 亿元，较 2018 年末减少 88.25%，主要是由于公司执行新租赁准则，将飞机售后回租的递延收益调整至使用权资产所致；

截至 2019 年 12 月末，递延所得税负债余额为人民币 0.22 亿元，较 2018 年末减少 73.81%，主要是由于公司执行新租赁准则，调整期初留存收益并调整递延所得税所致。

3.资产结构分析

截至2019年12月31日，公司资产总额为人民币2,829.36亿元，较2018年末增长19.50%；资产负债率为75.12%，较2018年末增加0.19个百分点。

其中，流动资产总额为人民币197.43亿元，占资产总额6.98%，较2018年末增长23.92%，非流动资产为人民币2,631.93亿元，占总资产93.02%，较2018年末增长19.18%。

4. 负债结构分析

截至2019年12月31日，公司负债总额为人民币2,125.39亿元，其中流动负债为人民币783.63亿元，占负债总额的36.87%；非流动负债为人民币1,341.76亿元，占负债总额的63.13%。

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、一年内到期的应付债券以及一年内到期的租赁负债）折合人民币408.18亿元，较2018年末增加5.67%。

非流动负债中，带息负债（长期借款、应付债券以及租赁负债）折合人民币1,213.29亿元，较2018年末增长29.14%。

2019年，公司为应对汇率波动风险，积极调整债务结构。截至2019年12月31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				
	2019 年末		2018 年末		变幅(%)
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	
美元	46,542	28.70	28,515	21.51	63.22
人民币	103,822	64.03	92,497	69.77	12.24
其他	11,783	7.27	11,567	8.72	1.87
合计	162,147	100	132,579	100	22.30

截至2019年12月31日，公司带息负债中的长、短期借款折合人民币79.71亿元，较2018年12月31日的人民币176.83亿元减少54.92%，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		
	2019 年末	2018 年末	变幅(%)
美元	870	3,139	-72.28
欧元	3,073	3,566	-13.83
人民币	4,028	10,978	-63.31
合计	7,971	17,683	-54.92

截至2019年12月31日，公司带息负债中的租赁负债折合人民币1,102.75亿元，较2018

年 12 月 31 日的人民币 774.27 亿元，增长了 42.42%，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		
	2019 年末	2018 年末	变幅(%)
美元	45,672	25,376	79.98
新加坡币	392	514	-23.74
日币	183	226	-19.03
港币	486	592	-17.91
其他币种	46	-	-
人民币	63,496	50,719	25.19
合计	110,275	77,427	42.42

5. 资产抵押及或有负债

截至 2018 年 12 月 31 日，公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为 117.52 亿元；截至 2019 年 12 月 31 日，公司部分银行贷款对应的抵押资产值折合人民币为 108.19 亿元，较 2018 年 12 月 31 日减少 7.94%。

公司关于未来发展的讨论与分析

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，对公司二零二零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。

（一） 公司发展战略

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。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，优化客户体验，加快从传统航空运输企业向现代航空集成服务商转型。

（二） 行业竞争格局和发展趋势

“十三五”以来，国家推进“一带一路”倡议、京津冀一体化战略、粤港澳大湾区发展规划、长三角一体化战略、长江经济带等对外开放和区域发展新战略，居民人均可支配收入

持续增长、民航业保持较好的安全记录、航空运输保持较快增长、基础设施保障能力不断增强、航班正常率大幅提升、民航科教建设步伐加快、行业深化改革全面推进。

目前，中国民航业已经形成了以本公司、中国国际航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司等三大航空公司为主，多家航空公司并存的竞争格局。根据民航局报告，截至2019年底，国内共有民航运输企业62家，机队规模3,818架，国内、国际航线约5,155条。

国内外航空运输业竞争合作方式持续演变，亚太航空市场竞争日趋激烈。在中短程航线方面，过去快速成长的低成本航空公司积极抢占市场份额。日韩高收益市场航权放开，区域市场竞争将更加激烈。面临全球经济下行、外部不确定性因素同频共振，不仅影响航空客、货市场需求，也引发了油价宽幅震荡、人民币汇率波动加大。

2020年初，新冠疫情爆发加大了全球经济下行压力，全球航空业面临严峻的挑战。多国出台旅行限制措施，旅客出行的需求和意愿大幅降低，全球航司航班运力大幅削减，一些航空公司面临生存危机。截至年报发布日，世界各地疫情的持续时间仍存在较大不确定性，或将放大和延迟对差旅出行需求恢复的影响。本次疫情也许将催化全球航空运输业的格局发生新的变化。

（三）经营计划

面对新冠疫情来袭，公司快速反应，在全力做好国家、社会和公司防疫抗疫工作、确保员工和旅客健康安全的同时，采取谨慎的运营策略，及时暂停或调整了部分航班运行；积极争取和响应各级政府、监管单位、行业组织和其他外部机构的政策支持和呼吁；实施严格的成本管控措施；优化机队管理方式，与供应商和合作方进行谈判；调整飞机引进进度、优化付款方式；削减或延迟投资计划；加快融资步伐，确保运营现金流稳定。截至2020年3月25日，公司累计执行疫情防控专项包机154班，运送医护人员15,937人次，运送疫情防控应急物资3,634.54吨；公司还运送防疫医疗专家和物资援助意大利、捷克等国；本公司控股股东东航集团捐赠1,000万元用于疫情防控。

和行业内大部分航空公司一样，新冠疫情对本公司国际、国内等业务的冲击和影响存在重大不确定性，对公司全年运营和财务状况的整体影响目前尚无法准确预估。公司将首要确保员工及旅客的身心健康，全力保障运营安全，密切关注疫情变化，紧密跟踪市场需求变化，努力降低疫情带来的不利影响。2020年，在持续做好安全运行、市场营销、服务提升、加强党建等工作的基础上，公司还将重点做好以下工作：

1. 进一步完善和强化各项疫情防控举措，切实保障员工安全和旅客利益，确保疫情时期生产运行安全平稳。
2. 密切跟踪疫情和市场的变化，加强市场的分析研究和科学预判，积极为后疫情时期

市场需求和航班运营恢复做好各方面准备；提高精细运营能力，细化并严格落实各项增收节支措施，努力降低各项运营成本。

3. 科学把握外部环境和行业发展趋势，合理编制“十四五”规划；持续深化体制机制改革，扎实推进各项重点改革任务。

4. 坚持可持续发展，积极履行社会和环境责任；坚持绿色发展理念，加强能源管理、环境保护和节能减排体系建设；打好精准扶贫攻坚战，切实巩固扶贫脱贫成果。

5. 强化风险意识，重点防范化解重大风险，持续完善安全风险、财务风险、法律风险、网络安全风险、突发性公共卫生事件风险等防范机制和应急预案，提升风险防范能力。

→ 机队规划

2020年至2022年飞机引进及退出计划

(单位：架)

机型	2020年		2021年		2022年	
	引进	退出	引进	退出	引进	退出
B787 系列	5	-	-	-	-	-
A350 系列	4	-	7	-	2	-
A330 系列	-	-	-	-	-	-
A320 系列	34	1	-	6	-	5
ARJ 系列	3	-	6	-	8	-
合计	46	1	13	6	10	5

注：1. 截至2019年末，公司原计划引进11架737 MAX 8飞机，其中有10架尚未交付；公司原计划2020年和2021年分别引进34架和12架737 MAX 8飞机，分别退出12架和8架737-800或737-700飞机；目前公司正在和波音公司进行商谈，737 MAX 8飞机恢复运营和交付的时间存在较大不确定性；

2. 根据已确认的订单，公司在2023年计划引进9架飞机，退出16架飞机；

3. 因新冠疫情影响，公司和供应商积极协商调整飞机引进进度，后续公司将根据外部环境和市场情况的变化以及公司运力规划适时调整飞机引进和退出计划。

(四) 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“京津冀”一体化、长三角区域一体化、“一带一路”倡议等国家战略和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，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，积极参与时刻资源市场化竞争。

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和重点市场占有率，巩固扩大四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，公司围绕四大枢纽及核心、重点市场，优化航线网络，加强全网通达及国际中转联程产品营销，提供安静、安心、安逸的客舱服务，优化机上配餐标准，积极开发和维护集团客户以及常旅客群体，发挥航空服务品牌优势；围绕航班准点率，提升精细化运行水平，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，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17.10亿元。

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。为了对冲航油价格波动的风险，董事会授权公司谨慎决策是否和如何开展航油套期保值业务。公司指定专门工作小组密切跟踪分析油价走势，2019年末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12月31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	-328	328	41	-41

2019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。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

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	-98	98	12	-12

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；同时积极把握超短期融资券、公司债券的发行时机，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安全密切相关，对公司传统的管理方式和工作流程提出了新的要求。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、主要销售渠道运营商、主要大客户出现经营异常，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，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。

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及其引致相关国家颁发通航或人员往来限制政策、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。

6. 其他重大事项的说明

1. 导致暂停上市的原因

√不适用

2. 面临终止上市的情况和原因

√不适用

3. 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

根据财政部有关关于修订印发《企业会计准则第 21 号——租赁》的通知，公司自 2019 年 1 月 1 日开始执行上述经修订的企业会计准则。对于首次执行上述准则的累积影响数，公司调整了 2019 年期初总资产、总负债和股东权益，增加期初总资产 32,576 百万元，增加期初总负债 34,334 百万元，减少期初股东权益 1,758 百万元。

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

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。

√适用

本财务报表业经本公司董事会于 2020 年 3 月 31 日决议批准。根据本公司章程，本财务报表将提交股东大会审议。

合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，本年变化情况参见附注。

中国东方航空股份有限公司

二零二零年三月三十一日