

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

二零一二年度業績公告

中國東方航空股份有限公司(「本公司」或「東航」)董事會(「董事會」)向各位報告本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零一二年十二月三十一日止年度經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零一一年度的比較數據。

財務資料

甲、根據國際財務報告準則編製

合併綜合損益表

截至二零一二年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
收入	4	85,253,317	82,403,130
其他營業收入	6	1,719,626	1,061,451
營業支出			
飛機燃料		(29,871,506)	(29,229,011)
衍生工具公允價值變動收益	7	24,831	86,851
飛機起降費		(9,065,649)	(8,350,181)
折舊及攤銷		(7,556,910)	(6,965,570)
工資、薪金及福利		(10,059,043)	(8,664,854)
飛機維修費		(4,432,741)	(4,405,900)
資產減值轉回/(損失)		13,467	(638,316)
航空餐食供應		(2,031,425)	(2,022,367)
飛機經營性租賃租金		(4,438,169)	(4,128,420)
其他經營性租賃租金		(609,111)	(491,901)
銷售及市場費用		(3,727,437)	(3,739,682)
民航基礎設施建設基金		(1,414,457)	(1,321,373)
地面服務及其他費用		(594,057)	(567,552)
辦公、管理及其他費用		(8,982,628)	(8,853,751)
營業支出總額		(82,744,835)	(79,292,027)

	註釋	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
經營利潤		4,228,108	4,172,554
攤佔聯營公司業績		103,209	75,435
攤佔合營公司業績		29,960	31,437
財務收入	8	348,601	2,024,002
財務支出	9	(1,697,474)	(1,462,727)
稅前利潤		3,012,404	4,840,701
稅項	10	(204,801)	(264,229)
年度淨利潤		<u>2,807,603</u>	<u>4,576,472</u>
年度其他綜合(損失)/收益			
現金流量套期，扣除稅項		(9,211)	(132,446)
可供出售金融資產之公允價值變動		(389)	486
攤佔聯營公司所持可供出售金融 資產之公允價值變動		2,188	(2,701)
年度總綜合收益		<u>2,800,191</u>	<u>4,441,811</u>
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		2,953,645	4,575,732
非控制性權益		(146,042)	740
		<u>2,807,603</u>	<u>4,576,472</u>
年度總綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		2,946,271	4,441,071
非控制性權益		(146,080)	740
		<u>2,800,191</u>	<u>4,441,811</u>
年度本公司權益持有者 應佔每股收益			
基本及攤薄(人民幣)	12	<u>0.26</u>	<u>0.41</u>

綜合資產負債表

於二零一二年十二月三十一日

	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
非流動資產		
無形資產	11,449,099	11,353,590
物業、機器及設備	82,518,761	73,757,795
預付租賃款	1,781,846	1,471,272
飛機預付款	11,894,891	10,968,344
投資於聯營公司	833,472	837,589
投資於合營公司	418,159	423,256
可供出售金融資產	234,690	240,380
其他長期資產	1,958,256	1,929,834
遞延稅項資產	54,561	44,418
衍生資產	-	4,365
	111,143,735	101,030,843
流動資產		
飛機設備零件	2,087,978	1,555,544
應收賬款	2,962,181	2,504,026
預付款及其他應收款	3,368,648	2,410,895
衍生資產	18,074	-
限制性銀行存款及短期銀行存款	1,726,251	2,894,287
現金及現金等價物	2,511,696	3,860,973
持有待售資產	-	482,313
	12,674,828	13,708,038
流動負債		
預售票款	3,094,427	3,197,649
應付賬款及應付票據	3,075,325	2,692,624
其他應付款及預提費用	16,256,225	16,267,287
融資租賃負債的流動部分	2,605,269	2,459,259
借款的流動部分	22,639,955	18,171,130
應付稅項	181,788	172,319
經營租賃飛機退租檢修準備 的流動部分	734,205	375,409
衍生負債	35,813	51,063
	48,623,007	43,386,740
淨流動負債	(35,948,179)	(29,678,702)
總資產減流動負債	75,195,556	71,352,141

註釋

二零一二年 二零一一年
人民幣千元 人民幣千元

非流動負債

融資租賃負債	19,252,709	17,801,563
借款	23,096,163	23,603,463
經營租賃飛機退租檢修準備	3,064,557	2,923,717
其他長期負債	1,635,537	2,047,099
遞延稅項負債	29,326	29,326
退休後福利準備	3,259,529	2,859,945
衍生負債	304,338	281,921
	50,642,159	49,547,034

淨資產

24,553,397 21,805,107

權益

歸屬於權益持有人股本及儲備

股本	11,276,539	11,276,539
儲備	11,649,259	8,849,353
	22,925,798	20,125,892
非控制性權益	1,627,599	1,679,215

總權益

24,553,397 21,805,107

註釋：

1. 公司資料

中國東方航空股份有限公司(「本公司」)是於一九九五年四月十四日在中華人民共和國(「中國」)成立的一間股份有限公司。本公司註冊地址為中國上海市浦東國際機場機場大道66號。本公司及其附屬公司(以下合稱「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運、旅遊服務及其他延伸運輸服務。

本公司大部份權益現由一家成立於中國名為中國東方航空集團公司(「中國東航集團」)的國有企業所擁有。

本公司的股份在上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司及紐約證券交易所上市。

2. 編製基礎

本集團的財務報表根據國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則(「財務準則」)及香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，並就可供出售金融資產及以公允值計量且其變動計入損益的金融資產和金融負債(包括衍生工具)的重估而作出修訂。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團的累計虧損約為人民幣54.3億元，流動負債超過流動資產約人民幣359.5億元。於二零一二年十二月三十一日，本集團現金及現金等價物下降人民幣13.5億元。於編製本年度財務報表時，本公司董事會結合公司經營及籌資現金流入的情況，對本集團償還到期債務的能力進行了充分詳盡的評估。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣270.9億元。本公司董事會相信該等授信額度的授信期間在需要時可以延長至以後年度。

鑒於經營活動產生的現金流入及上述取得的銀行授信額度，本公司董事會認為本集團可以繼續獲取足夠的融資來源，以保證經營、償還到期債務以及資本性支出所需的資金。據此，本公司董事會確信本集團將會持續經營，並以持續經營為基礎編製本年度財務報表。本年度財務報表不包括任何在本集團及本公司在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

3. 會計政策

除以下註釋3(a)所述外，編製本年度財務報表所採用的會計政策與二零一一年十二月三十一日止年度之年度財務報表所採用的會計政策一致。

(a) 本集團已採納的新訂及已修改的準則

本集團已採用下列目前與本集團的業務相關且必須於二零一二年一月一日開始的財政年度首次採用的新訂準則及對現有準則的修改：

- 與國際財務報告準則7「披露—金融資產的轉讓」相關的修改，此修改將加強轉讓交易報告的透明度，並有助於使用者瞭解金融資產轉讓的風險以及此等風險對主體財務狀況的影響。本集團在以前年度或二零一二年度沒有發生此類需要按照該項修改在當期披露的重大金融資產轉讓，該項修改對本財務資料的內容並無重大影響。
- 與國際會計準則12「所得稅」相關的修改，該項修改規定主體必須計量與資產相關的遞延稅項，視乎主體是否預期可透過使用或出售收回該資產的賬面值。當資產根據國際會計準則40「投資性房地產」使用公允價值計量時，這或會很難和主觀地評估收回是否透過使用或透過出售達成。此修改因此引入了按公允價值入賬的投資性房地產所產生的遞延稅項資產或負債的計量原則的例外情況。由於此項修改，常設解釋委員會解釋公告第21號「所得稅—收回非折舊資產的重估值」將不再適用於按公允價值入賬的投資性房地產。此修改亦將常設解釋委員會解釋公告第21號之前所包含的其餘指引(已撤回)納入國際會計準則12。該項修改對本集團並無重大影響。

4. 收入

本集團主要經營民航業務包括客運、貨運、郵運、旅遊服務及其他延伸運輸服務：

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
運輸收入	79,444,443	76,513,636
— 客運	71,418,995	68,433,970
— 貨運及郵運	8,025,448	8,079,666
旅遊服務收入	2,111,051	2,115,520
地面服務收入	1,959,107	2,104,604
貨物處理收入	160,328	278,724
佣金收入	96,418	95,426
其他	1,481,970	1,295,220
	85,253,317	82,403,130

註釋：

在二零一二年一月一日前，本集團絕大部分的收入需按3%或5%計繳營業稅。根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《財政部、國家稅務總局關於國際運輸勞務免徵營業稅的通知》(財稅[2010]8號)的規定，自二零一零年一月一日起，本集團提供的國際運輸勞務免徵營業稅。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局發出的《關於在上海市開展交通運輸業和部分現代服務業營業稅改徵增值稅試點的通知》(財稅[2011]111號)，自2012年1月1日起，本公司及上海地區的子公司所提供之運輸服務收入和於上海提供的其他服務收入(包括地面服務收入，貨物處理收入，佣金收入及部分其他收入)將按11%或6%計繳增值稅。

根據中華人民共和國財政部、國家稅務總局《關於在北京等8省市開展交通運輸業和部份現代服務業營業稅改徵增值稅試點的通知》(財稅[2012]71號)，最早自二零一二年九月一日起生效，本集團於北京和其他試點8省市的子公司提供的運輸服務收入及本集團於北京和其他試點的8省市提供的其他服務收入(包括地面服務收入、貨物處理收入、佣金收入及部分其他收入)將按11%或6%計繳增值稅。

購買航空油料、起降服務、餐食和物業、機器及設備產生的增值稅進項稅額，及本公司不屬於上述試點範圍的分公司繳納的營業稅可用以抵扣應稅收入產生的增值稅銷項稅額。

本集團於中國其他地區提供的運輸服務收入和其他服務收入仍需按3%或5%計繳營業稅。

因上述營業稅改徵增值稅試點，於截至二零一二年十二月三十一日止年度，本集團收入減少人民幣29.54億元，本集團營業支出減少人民幣31.32億元，稅前利潤增加人民幣1.78億元。

截至二零一二年十二月三十一日止年度，已抵銷上述本集團收入的營業稅約為人民幣6.70億元(二零一一年：約人民幣18.03億元)。

5. 分部資料

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公室)透過審閱本集團的內部報告以分析其業績表現及分配資源。

本集團存在一個業務分部，即「航空運輸業務分部」。航空運輸業務分部包括客運、貨運、郵運、地面服務及貨物處理收入。

對於其他服務，包括旅遊服務、航空餐食以及其他各項業務，由於未包括在向主要營運決策者匯報的航空運輸業務分部報告中，因此未將該等業務納入航空運輸業務報告分部。該等業務的業績併入「其他業務分部」。

分部之間的交易按與無關聯第三方交易相若的商業條款及條件進行。

根據國際財務報告準則第8號，分部資料披露的準備方式應與本集團的主要經營決策者使用的資料一致。本集團的主要營運決策者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債，在某些方面與國際財務報告準則有所不同。每項因本集團的不同會計政策所編製的報告分部收入及稅前利潤的重大調節項目已如下列示。

截至二零一二年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空運輸 業務分部 人民幣千元	其他業務 分部 人民幣千元	分部間 抵銷 人民幣千元	未分配 項目* 人民幣千元	合計 人民幣千元
來自外部客戶的報告					
分部收入	83,127,233	2,442,017	-	-	85,569,250
分部間收入	-	261,631	(261,631)	-	-
報告分部收入	<u>83,127,233</u>	<u>2,703,648</u>	<u>(261,631)</u>	<u>-</u>	<u>85,569,250</u>
報告分部稅前利潤	<u>3,176,660</u>	<u>104,938</u>	<u>-</u>	<u>234,058</u>	<u>3,515,656</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	7,892,045	114,430	-	-	8,006,475
資本性支出	<u>18,490,801</u>	<u>116,212</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>18,607,013</u>

截至二零一一年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空運輸 業務分部 人民幣千元	其他業務 分部 人民幣千元	分部間 抵銷 人民幣千元	未分配 項目*	合計 人民幣千元
來自外部客戶的報告					
分部收入	81,597,560	2,376,945	-	-	83,974,505
分部間收入	-	201,989	(201,989)	-	-
報告分部收入	<u>81,597,560</u>	<u>2,578,934</u>	<u>(201,989)</u>	-	<u>83,974,505</u>
報告分部稅前利潤	<u>4,997,606</u>	<u>41,986</u>	-	128,122	<u>5,167,714</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	7,282,227	88,500	-	-	7,370,727
資產減值損失	799,105	259	-	-	799,364
資本性支出	<u>18,159,708</u>	<u>91,985</u>	-	-	<u>18,251,693</u>

* 未分配業績主要包括攤占聯營公司及合營公司業績以及來自可供出售金融資產的收益。

(b) 本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分佈之收入分析如下：

- (1) 於中國境內(不包括中國香港特別行政區(「香港」)、中國澳門特別行政區(「澳門」)及台灣地區(「台灣」)，以下統稱「港澳台地區」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。提供中國與海外市場間(不包括港澳台地區)去程及回程服務所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- (2) 提供售票服務、機場地面服務、貨物處理服務及其他不同服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的业务收入。

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
境內(中國，不包括港澳台地區)	57,612,675	57,675,579
港澳台地區	3,704,064	3,771,339
國際	24,252,511	22,527,587
合計	<u>85,569,250</u>	<u>83,974,505</u>

本集團主要收入來源於飛機資產，此等飛機均註冊於中國。本集團的其他資產也主要分佈於中國。由於本集團之飛機可在不同航線中自由使用，沒有將此等資產及相關負債按地區合理分配的基礎，因此並未按照地區來披露資產及資本性支出。

(c) 報告分部收入和分部稅前利潤與合併財務報表列示之合併數據之差異調節：

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
收入		
報告分部收入總額	85,569,250	83,974,505
—營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	<u>(315,933)</u>	<u>(1,571,375)</u>
合併收入	<u>85,253,317</u>	<u>82,403,130</u>
	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	3,515,656	5,167,714
—飛機及發動機折舊差異	(21,958)	(9,288)
—退休後福利的準備	(401,901)	(326,145)
—其他	<u>(79,393)</u>	<u>8,420</u>
合併稅前利潤	<u>3,012,404</u>	<u>4,840,701</u>

6. 其他營業收入

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
其他營業收入(註釋)		
—政府補貼	<u>1,719,626</u>	<u>1,061,451</u>

註釋：

政府補貼主要為：(i)各地方政府給於本集團的稅收返還，共計人民幣3.53億元(二零一一年：人民幣0.78億元)；(ii)各地方政府為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至二零一二年十二月三十一日止年度，本集團並沒有與已確認的政府補貼相關的未滿足的條件及其他或有事項。

7. 衍生工具公允價值變動收益

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
衍生工具公允價值變動收益		
－利率互換和外匯遠期合約	15,755	19,541
－原油期權合約	9,076	67,310
	<u>24,831</u>	<u>86,851</u>

8. 財務收入

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
匯兌淨收益(註釋)	147,836	1,872,369
利息收入	200,765	151,633
	<u>348,601</u>	<u>2,024,002</u>

註釋：

匯兌收益主要來源於本集團以外幣計量的借款及融資租賃負債的年末匯兌轉換。

9. 財務支出

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
銀行借款利息	1,359,644	1,379,452
融資租賃負債利息	411,547	268,487
債券及融資券利息	149,425	40,833
應付票據利息	73,855	34,289
	<u>1,994,471</u>	<u>1,723,061</u>
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋)	(296,997)	(253,027)
資本化為在建工程的金額(註釋)	—	(7,307)
	<u>1,697,474</u>	<u>1,462,727</u>

註釋：

截至二零一二年十二月三十一日止年度，資本化利息採用的平均年利率為3.73%(二零一零年：3.84%)。

10. 稅項

自合併利潤表計入的稅項如下：

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
中國所得稅準備	214,944	255,947
遞延稅項	(10,143)	8,282
	<u>204,801</u>	<u>264,229</u>

於二零零八年以前，本公司及於上海市浦東新區註冊的若干附屬公司(「浦東附屬公司」)可享受上海浦東新區的稅務優惠政策，稅率為15%。自二零零八年一月一日起施行的中華人民共和國全國人民代表大會於二零零七年三月十六日通過的《中華人民共和國企業所得稅法》(「新所得稅法」)後，本公司及浦東附屬公司適用的企業所得稅稅率在二零零八年至二零一二年的五年期間內逐步過渡到25%。於二零一二年，本公司及浦東附屬公司適用的所得稅稅率為25%(二零一一年：24%)。除註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%(二零一一年：16.5%)的所得稅稅率外，本公司其他的附屬公司基本上按照新所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零一一年：25%)。

11. 股息

本公司董事會建議截至二零一二年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零一一年：無)。

12. 每股收益

每股基本收益乃按歸屬於本公司權益持有者淨利潤人民幣29.54億元(二零一一年：人民幣45.76億元)和本年內已發行的加權平均股數11,276,538,860股(二零一一年：11,276,538,860股)計算。本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

13. 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定，通常由半個月至兩個月不等。

應收賬款的賬齡分析如下：

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
九十日內	2,851,736	2,381,707
九十一日至一百八十日	68,488	79,636
一百八十一日至三百六十五日	35,995	38,382
超過三百六十五日	208,770	237,356
	<u>3,164,989</u>	<u>2,737,081</u>
減：應收賬款壞賬準備	(202,808)	(233,055)
應收賬款	<u>2,962,181</u>	<u>2,504,026</u>

14. 應付賬款及應付票據

應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	集團	
	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
九十日內	1,473,087	1,761,478
九十一日至一百八十日	397,815	217,331
一百八十一日至三百六十五日	675,630	409,475
一到二年	378,922	153,498
二年以上	149,871	150,842
	<u>3,075,325</u>	<u>2,692,624</u>

乙、根據中國企業會計準則編製的財務報表

簡化合併利潤表

截至二零一二年十二月三十一日止年度

	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
營業收入	85,569,250	83,974,505
減：營業成本	(74,700,310)	(70,447,837)
營業税金及附加	(670,131)	(1,803,091)
銷售費用	(5,443,022)	(5,406,103)
管理費用	(2,743,290)	(2,576,470)
財務費用，淨值	(1,464,341)	441,072
資產減值損失	20,339	(799,364)
加：公允價值變動收益	24,831	86,851
投資收益	234,058	128,122
營業利潤	827,384	3,597,685
加：營業外收入	2,711,511	1,598,522
減：營業外支出	(23,239)	(28,493)
利潤總額	3,515,656	5,167,714
減：所得稅費用	(215,328)	(265,227)
淨利潤	3,300,328	4,902,487
歸屬於：		
—本公司權益持有者	3,430,105	4,886,702
—非控制性權益	(129,777)	15,785
	3,300,328	4,902,487

簡化合併資產負債表

於二零一二年十二月三十一日

	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
資產		
流動資產	12,674,829	13,712,403
長期股權投資	1,484,366	1,498,881
固定資產及在建工程	94,360,751	84,651,280
商譽	8,509,030	8,509,030
無形資產及其他非流動資產	3,921,460	3,831,131
遞延所得稅資產	12,043	12,427
	<u>120,962,479</u>	<u>112,215,152</u>
資產合計	120,962,479	112,215,152
負債及所有者權益		
流動負債	48,841,545	43,664,571
非流動負債	47,048,966	46,375,842
遞延所得稅負債	29,326	29,326
	<u>95,919,837</u>	<u>90,069,739</u>
負債合計	95,919,837	90,069,739
本公司權益持有者	23,376,346	20,437,377
非控制性權益	1,666,296	1,708,036
	<u>25,042,642</u>	<u>22,145,413</u>
總權益	25,042,642	22,145,413
負債及股東權益合計	120,962,479	112,215,152

丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一二年 人民幣千元	二零一一年 人民幣千元
本公司權益持有者應佔合併利潤		
根據中國企業會計準則列示	3,430,105	4,886,702
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 退休後福利的準備	(401,901)	(326,145)
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	(21,958)	(9,288)
— 遞延稅項調整	10,527	998
— 其他	(63,128)	23,465
	<u>2,953,645</u>	<u>4,575,732</u>
根據國際財務報告準則列示		
本公司權益持有者應佔合併淨資產		
根據中國企業會計準則列示	23,376,346	20,437,377
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 退休後福利準備	(3,345,329)	(2,943,428)
— 由於不同可使用年限造成飛機及發動機折舊的差異	52,901	74,859
— 無形資產(商譽)	2,760,665	2,760,665
— 遞延稅項調整	42,518	31,991
— 其他	38,697	(235,572)
	<u>22,925,798</u>	<u>20,125,892</u>
根據國際財務報告準則列示		

主要營運數據摘要

	二零一二年	二零一一年	變動幅度
運輸能力			
可用噸公里(ATK)(百萬)	19,721.41	18,662.50	5.67%
—國內航線	10,531.56	9,908.43	6.29%
—國際航線	8,493.45	7,975.16	6.50%
—地區航線	696.40	778.91	-10.59%
可用座公里(ASK)(百萬)	136,723.95	127,890.81	6.91%
—國內航線	95,167.75	88,012.97	8.13%
—國際航線	36,472.11	34,685.25	5.15%
—地區航線	5,084.09	5,192.59	-2.09%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,416.25	7,152.33	3.69%
—國內航線	1,966.46	1,987.26	-1.05%
—國際航線	5,210.96	4,853.49	7.37%
—地區航線	238.84	311.58	-23.35%
飛行小時(千)	1,404.52	1,288.40	9.01%
運輸量			
收入噸公里(RTK)(百萬)	14,406.48	13,402.08	7.49%
—國內航線	7,705.32	7,256.76	6.18%
—國際航線	6,243.40	5,659.85	10.31%
—地區航線	457.76	485.47	-5.71%
客運人公里(RPK)(百萬)	109,112.68	100,895.06	8.14%
—國內航線	76,155.58	70,932.87	7.36%
—國際航線	29,105.09	26,151.29	11.30%
—地區航線	3,852.01	3,810.90	1.08%
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	4,700.90	4,420.57	6.34%
—國內航線	922.68	934.14	-1.23%
—國際航線	3,661.41	3,338.13	9.68%
—地區航線	116.82	148.30	-21.23%
載運旅客人次(千)	73,077.06	68,724.96	6.33%
—國內航線	62,360.47	58,761.38	6.12%
—國際航線	7,903.00	7,246.70	9.06%
—地區航線	2,813.59	2,716.88	3.56%

	二零一二年	二零一一年	變動幅度
貨郵載運量(公斤)(百萬)	1,416.48	1,443.05	-1.84%
—國內航線	679.85	699.43	-2.80%
—國際航線	641.94	626.26	2.50%
—地區航線	94.69	117.37	-19.32%
載運率			
綜合載運率(%)	73.05	71.81	1.24pts
—國內航線	73.16	73.24	-0.08 pts
—國際航線	73.51	70.97	2.54 pts
—地區航線	65.73	62.33	3.40 pts
客座率(%)	79.81	78.89	0.92 pts
—國內航線	80.02	80.59	-0.57 pts
—國際航線	79.80	75.40	4.40 pts
—地區航線	75.77	73.39	2.38 pts
貨郵載運率(%)	63.39	61.81	1.58 pts
—國內航線	46.92	47.01	-0.09 pts
—國際航線	70.26	68.78	1.48 pts
—地區航線	48.91	47.60	1.31 pts
收益率和成本統計			
收入噸公里收益(人民幣)	5.51	5.71	-3.49%
—國內航線	6.68	6.93	-3.65%
—國際航線	3.89	3.97	-1.96%
—地區航線	8.04	7.71	4.24%
客運人公里收益(人民幣)	0.65	0.68	-4.17%
—國內航線	0.66	0.69	-4.39%
—國際航線	0.62	0.63	-1.09%
—地區航線	0.84	0.81	4.00%
貨運噸公里收益(AFTK)(人民幣)	1.71	1.83	-6.44%
—國內航線	1.44	1.44	-0.32%
—國際航線	1.70	1.82	-6.41%
—地區航線	3.94	4.49	-12.33%

董事會報告書

業績綜述

二零一二年，全球經濟不景氣導致國際、國內客貨運市場需求不足；燃油價格保持高位運行，成本壓力較大；高鐵分流航空旅客逐步常態化，國內航線競爭加劇；同時，國際突發事件也對本集團的國際航線業務產生影響。面對複雜的國際、國內形勢，本集團在保證飛行安全的前提下，通過優化航線和機隊結構、強化客貨運銷售管理、嚴格控制成本、加強信息化建設、提高服務質量等手段，保持了較好的盈利。

二零一二年，本集團實現總周轉量14,406.48百萬噸公里，同比增長7.49%；完成營業收入人民幣852.53億元，利潤總額人民幣28.08億元；歸屬於母公司所有者的淨利潤人民幣29.54億元。

二零一二年，以航班班次佔有率統計，本公司在虹橋機場與浦東機場的市場份額分別為50.20%與38.40%，以旅客吞吐量統計，本公司在虹橋機場與浦東機場的市場份額分別為48.20%與36.60%。

經營回顧

安全管理

二零一二年，本集團保持了較為平穩的安全形勢。本集團不斷深化安全管理體系(SMS)建設，制定下發「SMS進班組」工作計劃和推進方案；針對影響航空安全的雷擊、重著陸、通訊中斷等風險因素，開展專項整治活動；成立了南通訓練基地，加強飛行技能訓練；制定了《星級飛行人員考評和薪酬方案》，從安全運行、飛行品質、作風紀律、服務等方面對全體飛行人員開展星級評定，既完善了激勵機制，又營造了良好的安全氛圍和安全文化，二零一二年底首次評聘了361名五星機長。

客運業務

發展樞紐網絡

二零一二年，在國內航線方面，本集團加密了上海至廣州、重慶、鄭州、長沙等多條快線和準快線的航班班次；利用昆明新機場時刻放量的契機，新開了銀川、濟南、西寧等航點，基本實現了昆明至國內省會城市航線的全覆蓋；利用西安新航站樓時刻放量的機會，新開了寧波、合肥、南昌等地經西安至西北地區的航班，加密了西安至西北區內航班班次。在國際航線方面，本集團新開了每周4班上海至澳大利亞凱恩斯的航線；旺季期間加密了上海至巴黎、羅馬、悉尼、夏威夷的航班班次。二零一二年九月之後受中日關係變化的影響，本集團結合市場變化，削減了中日航線的運力投放，增投至東南亞航線，加密了上海至胡志明、吉隆坡、曼谷、德里等地的航班班次。

本集團通過增加通航點以及加密航班班次等手段，穩步推進上海核心樞紐、昆明和西安區域樞紐的航班波建設，增強了樞紐市場的中轉銜接能力。截至二零一二年年底，上海浦東機場已基本形成了「四進四出」的航班波；昆明機場在構建「四進四出」航班波的同時，進一步提升了國內經昆明至東南亞、南亞、西亞地區的中轉銜接機會；西安樞紐也正在構建「三進三出」的航班波。

此外，本集團積極加強對北京核心市場的佈局。面對北京首都機場航班時刻資源相對飽和的情況，本集團將獨家運營北京南苑機場的中國聯合航空公司（「中聯航」）和本公司下屬河北分公司進行整合，成立了新中聯航。新中聯航充分利用南苑機場的航班時刻資源，增投了6架B737飛機，加密了北京南苑至深圳、廈門、長沙等航班班次，提升了本集團在北京市場的份額。

二零一二年，本公司與天合聯盟內成員公司在274個航點、429條航線上實施代碼共享；與非聯盟成員在130個航點、142條航線上實施代碼共享，進一步擴大了本集團航線網絡的覆蓋範圍。

豐富營銷產品

二零一二年，本集團根據不同市場、不同航線的特點，積極開發營銷產品，增加銷售渠道，擴大客戶群體，努力提升航班收益。

面對不同的消費需求與層次，本集團設計了4款「東方系列」核心產品：針對高品質商務旅客，推出了管家式、全程陪同式服務的「東方尊享」；針對潛在的高價值旅客推出了提供升客艙體驗以及門到門接送機服務的「東方優享」；為有特殊需求的旅客推出了出境前簽證辦理與機票預訂一站式服務的「東方至遠」；針對去雲南的遊客，推出了提供行程設計、中轉站和目的站增值服務的「東方穿梭」。

二零一二年，本集團與上海鐵路局合作在南京、杭州、蘇州等13個長三角地區城市推出了「空鐵通」產品，本集團在上海虹橋和浦東的國內及國際航班和鐵路產品形成了空鐵雙向聯運，從而增加了本集團的客源。

同時，針對淡季市場，本集團推出了「三南遊」(雲南、海南、江南)、「西遊季」(經西安遊大西部)等旅遊產品，有效地提高了淡季航班的客座率。

開發客戶資源

本集團積極拓展高端商務旅客客源，加快發展集團客戶。二零一二年，本集團新增200多家集團客戶，其中15家為全球集團客戶。目前，集團客戶總數達到了4,500多家，集團客戶的銷售貢獻得到了進一步的提升。

大力推進「東方萬里行」常旅客業務的發展。為了吸引更多的會員，同時讓會員對「東方萬里行」會員獎勵計劃的多樣性、全面性和靈活性有更好的體驗，本集團加大和商家的合作，會員可享受積分累積與積分兌換的合作商家總數已達到74家，可兌換商品的總量已增加至850多項，覆蓋了金融、酒店、租車、健康服務等各行業。截至二零一二年末，本集團「東方萬里行」新增會員300多萬人，會員總數達到1,800餘萬人。

貨運業務

二零一二年，根據貨運市場需求不足的情況，本集團削減了貨運運力的投入，同時，本集團對貨運航線網絡進行了調整和優化，將上海浦東—哥本哈根—巴黎—上海浦東聯程航線改為上海浦東—哥本哈根和上海浦東—巴黎單飛航線；取消了上海浦東至芝加哥回程經停天津的站點。

貨運營銷方面，本集團建立了總部營銷模式，推進艙位和運價管控體系建設，強化收益管理；加大早航班快郵產品銷售力度，加強季節性貨物的銷售；推進長三角市場一體化，統籌建設長三角區域銷售網絡，進行區域聯動銷售。

為了提升貨運業務的管理水平，提高運營效率和品質，本集團成立了全球貨運指揮中心，管控58個貨運航站的管理業務；完成了20個國內和22個國際站點對標Cargo2000(國際航空貨運業質量管理標準目標)的推進工作，加強質量管理體系建設；修訂了普貨、快運操作標準，縮短了上海本站收貨和交付貨物之間的時間。

此外，本集團積極推進中國貨運航空有限公司(「中貨航」)加入天合貨運聯盟工作，二零一二年六月六日，本公司正式簽署了加入天合貨運聯盟意向書，並計劃於二零一三年正式入盟。

機隊結構

二零一二年，本集團通過出售、退租老舊飛機，引進新飛機，進一步優化本集團的機隊結構。二零一二年，本集團完成了：

- 1、 購買及融資性租賃飛機共31架，包括5架A321型飛機、10架A320型飛機、6架A330-200型飛機、7架A319型飛機、2架B737-700型飛機、1架B737-800型飛機；
- 2、 經營性租賃飛機共18架，包括9架A320型飛機、9架B737-800型飛機；及
- 3、 共退出10架飛機，包括出售了5架A340-300型飛機和1架Hawker800型飛機、退租了2架A319型飛機、1架B737-800型飛機、1架B737-700型飛機。

同時，本集團大力拓展公務機託管業務，二零一二年，新增了8架公務機的託管，託管公務機總數達到了12架。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團共運營428架飛機，其中客機397架、貨機19架、託管公務機12架。

截至二零一二年十二月三十一日機隊情況

單位：架

序號	機型	自購及 融資租賃	經營租賃	小計
客機				
<i>寬體機</i>				
1	A340-600	5	—	5
2	A330-300	8	7	15
3	A330-200	10	3	13
4	A300-600R	7	—	7
5	B767	6	1	7
<i>窄體機</i>				
6	A321	27	—	27
7	A320	98	33	131
8	A319	12	8	20
10	B757-200	5	5	10
11	B737-800	17	56	73
12	B737-700	37	18	55
13	B737-300	16	—	16
14	CRJ-200	8	—	8
15	EMB-145LR	10	—	10
客機合計		266	131	397
貨機				
17	MD-11F	—	3	3
18	A300-600R	3	—	3
19	B747-400ER	2	3	5
20	B757-200F	—	2	2
21	B777F	—	6	6
貨機合計		5	14	19
客貨飛機總數		271	145	416
託管數量				
公務機合計		12		
飛機總數				428

成本控制

本集團繼續以全面預算管理為手段，嚴格控制成本預算，強化成本費用控制。積極推進本集團採購資源的整合，疏理優化採購流程，對採購進行全過程監控。二零一二年，本集團在IT、車輛、航油、機供品等方面實現了700多次集中採購。同時，本集團通過精簡飛機機型，優化飛行航線和航路，加強DOC(直接運行成本)控制和管理，按飛行計劃精確加油等手段來節省本集團燃油消耗，全年共節約燃油成本人民幣1.3億元。此外，本集團積極拓寬融資渠道，利用多種金融工具降低財務成本。二零一二年，本公司發行了40億元人民幣的超短期融資券，綜合融資成本低於市場基準利率。

信息化

本集團一貫注重信息化建設，堅持信息化引領本集團業務的發展。二零一二年，本集團進一步完善了官方網站、呼叫中心和「東航移動E」移動客戶端等電子渠道銷售服務系統，在提升客戶體驗的同時，提高了本集團的直銷比例。本集團對國內官方網站進行了升級，並推出了9個海外網站。本集團穩步推進呼叫中心系統的改造和升級，並逐步向各分子公司和營業部推廣。針對智能手機的普遍使用，本集團於二零一二年推出了新版本的「東航移動E」，為旅客通過手機進行機票預訂、航班動態查詢、網上值機等操作帶來了更好的體驗，並實現了國內手機客戶端的國際票銷售。

同時，本集團積極發展自助值機業務、不斷改進網上值機系統，為旅客出行提供了更為便捷的自助服務。

服務品質

本集團秉持「以客為尊，傾心服務」的理念，在優化調整機隊的同時，積極推動硬件和軟件服務產品的提升和改造。二零一二年，本集團全新升級了西安、昆明、北京南苑等區域樞紐及重要市場的地面貴賓室、候機區、值機區等設施設備，在廣州、深圳等機場啟用東航專屬貴賓室；堅持綠色、環保、健康的餐飲理念，聯手國際著名酒店集團，創新頭等艙、公務艙餐食設計並推廣面向頭等艙、公務艙和高端旅客的地面點餐個性化服務；不斷優化客艙娛樂點播系統內

容，豐富旅客機上娛樂體驗。同時，針對惡劣天氣、突發事件等原因造成大面積影響航班的情況，本集團通過增加信息發佈平台，優化事件處理程序等手段，讓旅客及時掌握航班動態，便於調整出行安排。

轉型發展

圍繞「客運從航空承運人向航空服務集成商轉型，貨運從航空貨物運輸企業向物流服務商轉型」的轉型目標，二零一二年，本集團積極推進內部資源的整合和配置，邁出了轉型的第一步。客運轉型以信息化為引領，以網絡運力、產品市場、客戶需求為驅動，深挖客戶資源，穩步推進本集團電子商務平台、移動服務平台的建設。貨運轉型通過對下屬中貨航、上海東方遠航物流有限公司（「東遠物流」）（現名為上海東方航空物流有限公司）的整合，在做強現有傳統的倉儲和貨運業務的基礎上，發展快遞、物流解決方案和航空貿易等新業務，構建物流中性平台。

同時，本集團積極應對全球低成本航空快速發展的局面，二零一二年，本公司與澳洲航空公司（「澳航」）簽署了股東合作協議，利用澳航擁有的低成本「捷星」品牌，在香港合資成立低成本航空公司。於本公告日期，捷星香港航空有限公司（「捷星香港」）已獲得香港特別行政區頒發的公司註冊證書。

社會責任

本集團秉承「員工熱愛、顧客首選、股東滿意、社會信任」的社會責任觀，在追求企業自身可持續發展的同時，將社會責任理念融入企業決策和生產經營的全過程，追求企業發展與社會責任的統一。

本集團大力開展節能減排工作，倡導低碳飛行理念。本集團超過98%能耗屬於航油消耗，90%以上航班按照低碳飛行計劃加油與飛行。通過實行標準化、規範化管理，通過制度約束、流程改造和技術創新等方式減少燃油消耗，降低碳排放。二零一二年，本集團減少了22.5萬噸二氧化碳排放。

同時，本集團積極支持和參與社會公益事業。二零一二年，本集團不斷加大扶貧支持力度，為雲南雙江、滄源兩縣提供人民幣530萬元的專項援助，並選拔兩位年輕幹部前往掛職鍛煉。十年來，對口援助雲南總額已超過人民幣千萬元。

此外，本集團持續開展「愛在東航」大型公益活動。二零一二年，本集團共組織693項活動，參與員工55,609人次，關愛人數超過34,000人。組織了「凌燕帶您重返汶川」、「圓夢助學·雲南臨滄兒童看東方」等具有較大社會影響力活動。本集團承接了9名香港大學生到本集團實習，加強了香港與內地青年的交流。

公司榮譽

本集團致力於推進品牌形象管理、傳播推廣、品牌維護等相關工作。通過多年的努力，本集團在市場上樹立了優質的品牌形象，並獲得了較多的重要榮譽：本公司榮獲第八屆中國證券市場年會最高獎項「金鼎獎」；榮獲香港二零一二中國證券最具品牌價值上市公司「金紫荊獎」；榮獲香港《亞洲貨幣》二零一二年度中國地區最佳管理公司之「最佳中等市值公司」獎；連續兩年被全球品牌傳播機構WPP評為「最具價值中國品牌50強」，二零一二年位列第25位；進入二零一三年《財富》雜誌(中文版)企業社會責任排行榜前10強；被健康時報、清華大學評為「健康中國最佳員工健康福利單位」；榮獲中國內部審計協會「內部審計領軍企業」、智聯招聘「最佳僱主100強」等榮譽稱號。「世界品位、東方魅力」的國際化品牌正在被越來越多的公眾認可。

經營收入

二零一二年，本集團實現收入852.53億元，同比增長3.46%。其中運輸收入達人民幣794.44億元，同比增長3.83%。二零一二年，本集團完成總周轉量14,406.48百萬噸公里，同比增長7.49%。

二零一二年，客運收入為人民幣714.19億元，同比增長了4.36%，佔本集團二零一二年運輸收入的89.90%；旅客運輸周轉量為109,112.68百萬客公里，同比增長了8.14%。

國內航線旅客運輸周轉量為76,156百萬客公里，同比增長了7.36%；收入為人民幣501.41億元，同比增長了2.41%，佔客運收入的70.21%。

國際航線旅客運輸周轉量為29,105.09百萬客公里，同比增長了11.30%；收入為人民幣180.57億元，同比增長了10.15%，佔客運收入的25.28%。

地區航線旅客運輸周轉量為3,852.01百萬客公里，同比增長了1.08%；收入為人民幣32.21億元，同比增加了4.65%，佔客運收入的4.51%。

二零一二年，貨郵運輸收入為人民幣80.25億元，同比減少了0.67%，佔本集團二零一二年運輸收入的10.10%。貨郵載運周轉量為4,700.90百萬噸公里，同比增長了6.34%。

營運開支

二零一二年，本集團總營運成本為人民幣827.45億元，同比增長4.35%。

本集團其他運營成本項目的變動分析如下：

航油成本是本集團最大的運營成本。二零一二年，本集團航油消耗量約417.77萬噸，同比增長7.22%，平均油價同比上升2.14%。本集團的航空油料支出達到人民幣298.72億元(依據增值稅口徑計算)，較去年同期增長了2.20%(二零一一年，本集團航空油料支出為292.29億元人民幣。二零一二年，本公司實行「營業稅改增值稅」。如果按營業稅口徑計算，二零一二年，航空油料成本同比增長9.52%，油價上升增加航油支出約人民幣6.71億元；航油消耗量增加使得航油支出增加約人民幣21.11億元)。

起降費為人民幣90.66億元，較去年同期增長8.57%。主要是由於起降架次同比增加及平均起降費單價上升所致。

折舊及攤銷為人民幣75.57億元，同比增長8.49%。主要是由於本集團年內新增飛機和發動機，折舊攤銷基數增加。

工資、薪金及福利為人民幣100.59億元，同比增長16.09%。主要是由於員工人數增加和飛行小時增加所致。

航空餐食供應支出為人民幣20.31億元，同比增長0.45%。

飛機經營性租賃租金為人民幣44.38億元，同比增長7.50%。主要是由於二零一二年經營性租賃飛機數量增加所致。

其他經營性租賃租金為人民幣6.09億元，同比增長23.83%。主要是由於增加了倉庫和機場貴賓廳的租賃所致。

銷售及市場費用為人民幣37.27億元，同比減少0.33%。

上繳中國民用航空局(「民航局」)的民航基礎設施建設基金為人民幣14.14億元，同比增長7.04%。主要是由於二零一二年本公司的飛行里程增長了8%所致。

地面服務及其他費用為人民幣5.94億元，同比增長4.67%。

辦公、管理及其他營業支出為人民幣89.83億元，同比上升1.46%。主要由於員工人數增加。

其他營業收入

二零一二年，本集團的其他營業收入為人民幣17.20億元，較去年同期增長62.01%，主要原因是由於收到政府經營性補貼有所增加。

財務收入／費用

二零一二年，本集團財務收入為人民幣3.49億元，較去年同期減少人民幣16.75億元，主要是由於二零一一年人民幣大幅升值，而二零一二年人民幣兌美元匯率變化較小。財務費用為人民幣16.97億元，增加人民幣2.35億元，主要是由於借款和融資租賃引起的利息支出增加。

利潤

綜上所述，本集團二零一二年度歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣29.54億元，與本集團二零一一年度歸屬於本公司權益持有者的利潤人民幣45.76億元相比減少35.45%。

流動資金狀況與資本結構

本集團的資金需求主要用於滿足日常營運所需資金以及購買飛機、飛行設備等資本性開支需求。本集團日常經營活動所產生的現金通常能夠滿足本集團日常營運所需現金，並產生現金盈餘。於二零一一年以及二零一二年度，本集

團業務營運所產生的現金淨流入分別為人民幣136.23億元和人民幣126.17億元。購買飛機以及飛行設備等資本性開支所需除部分來源於自有資金外，剩餘部分主要通過長短期借款、融資租賃等方式籌資。於二零一一年以及二零一二年，本集團投資活動淨現金流出分別為人民幣149.39億元以及117.89億元。二零一一年本集團融資活動流入現金淨額為人民幣21.36億元，二零一二年本集團融資活動出現現金淨額為人民幣21.74億元。

本集團通常有流動淨負債。於二零一二年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣359.48億元。本集團過去一直通過而且相信將來繼續有能力通過中國國內銀行或外資銀行安排貸款來滿足營運資金的需要。此外，本集團積極拓寬融資渠道，通過發行各種債券等方式，不斷優化債務結構，降低融資成本。

本集團利用負債比率來監察資本，此比率按照總負債除以總資產計算。截至二零一二年十二月三十一日，負債比率為80.17%。

截至二零一一年和二零一二年十二月三十一日，本集團的一年內到期的借款分別為人民幣181.71億元和人民幣226.4億元。截至二零一一年十二月三十一日本集團一至兩年到期、三到五年到期以及五年以上到期的借款分別為人民幣84.08億元、人民幣93.91億元以及人民幣58.04億元，而截至二零一二年十二月三十一日的這些借款分別為人民幣72.73億元、人民幣79.06億元以及人民幣79.18億元。

截至二零一一年和二零一二年十二月三十一日，本集團的融資租賃債務分別為人民幣202.61億元和人民幣218.58億元。截至二零一一年十二月三十一日，本集團兩年之內到期、三到五年到期以及五年以上到期的租賃債務分別為人民幣50.17億元、人民幣72.35億元以及人民幣80.09億元，而截至二零一二年十二月三十一日的這些租賃債務分別為人民幣53.09億元、人民幣79.25億元以及人民幣86.24億元。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為50.28億美元，人民幣借款為人民幣138.27億元。固定利率借款佔總借款的比例為22.91%，浮動利率借款佔總借款的比例為77.09%。截至二零一一年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為39.67億美元，人民幣借款為人民幣167.80億元。固定利率借款佔總借款的比例為15.6%，浮動利率借款佔總借款的比例為84.4%。

截至二零一二年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為29.83億美元，新加坡幣債務為2.45億新元，港幣債務為14.68億港幣，日元債務為91.36億日元。截至二零一一年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為28.40億美元，人民幣債務為人民幣10.90億元，新加坡幣債務為2.63億新元。二零一一年及二零一二年本集團融資租賃債務均為浮動利率。

風險分析

利率變動風險

截至二零一一年和二零一二年十二月三十一日，本集團帶息債務總額為人民幣620.35億元及人民幣675.94億元(包括長短期借款、應付融資租賃款和應付債券)，其中，短期債務的比例分別為33.26%及37.35%，長期帶息債務中亦有部分為浮動利率債務，上述兩部分債務均受現行市場利率波動影響。

本集團帶息債務以美元及人民幣債務為主。截至二零一一年和二零一二年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為69.14%和74.5%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為28.81%和20.46%。美元以及人民幣利率的變化對本集團財務成本的影響較大。

匯率波動風險

自二零零五年七月二十一日起，中國政府改革人民幣匯率形成機制，實行以市場供求為基礎、參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。人民幣匯率波動受國內和國際經濟、政治形勢和貨幣供求關係的影響。

本集團的業務跨越多個國家和地區，取得的收入包含多種貨幣且本集團期末外幣負債遠大於外幣資產，本集團最主要的負債項目(購買或租賃飛機)大多是以美元等貨幣計價和結算的。此外，匯率的波動還將影響本集團飛機、航材、航空燃油等來源於境外的採購成本及境外機場起降費等成本的變動。截至二零一二年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為537.67億元，其中美元負債的比例為93.66%。因此，在匯率大幅波動情況下，由外幣負債折算產生的匯兌損益金額較大，從而影響本集團的盈利狀況和發展。通常本集團以外匯套期合約來降低因機票銷售外匯收入及需以外匯支付的費用而導致的匯率風險。外匯套期主要為以固定匯率銷售日元買入美元。截至二零一二年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.58億元(二零一一年十二月三十一日為美元0.46億元)，並將於二零一三年至二零一七年間期滿。

二零一二年，本集團匯兌淨收益有所下降。截至二零一一年和二零一二年十二月三十一日，本集團匯兌收益分別為人民幣18.72億元和人民幣1.48億元。由於大量外幣淨負債的存在，若未來人民幣兌美元貶值或者人民幣兌美元升值速度減緩，將對本集團業績產生不利影響。

航油價格波動的風險

航油為本集團主要營業成本之一，因此本集團的業績受航油價格波動的影響較大。國外航油價格主要受全球市場供求情況影響，而國內航油價格則受中國國家發展與改革委員會及民航局等政府機關的監管。本集團一般通過徵收燃油附加費、優化航路降低油耗、加強成本控制等措施來緩解航油價格上漲帶來的運營成本壓力。

於二零一二年年度，在其他變量保持不變的情況下(不包括原油期權合約的影響)，倘若平均航油價格上升或下降5%，本集團航油成本將上升或下降約人民幣14.94億元。

資產抵押及或然負債

本集團一般以資產為擔保，以融資租賃及銀行貸款的方式購入飛機。截至二零一二年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣225.44億元，與二零一一年末的人民幣183.17億元相比增加了23.08%。

截至二零一二年十二月三十一日，本集團並無任何重大或然負債。

政策影響

二零一二年一月一日起，中國國家在上海市開展交通運輸業營業稅改徵增值稅試點，涉及本集團的範圍包括：東航本部、上海航空有限公司(「上航」)、中貨航、東遠物流、東方公務航空等，影響本集團收入，成本費用等項目。

二零一二年七月二十五日，中國國務院決定擴大營業稅改徵增值稅試點範圍。自二零一二年八月一日起至年底，將交通運輸業和部分現代服務業營業稅改徵增值稅試點範圍，由上海分批擴大至北京、天津、江蘇等10個省市。本公司下屬的子公司中，中國聯合航空、江蘇公司、武漢公司也開始執行該政策。

二零一二年一月一日，本集團實行的「營改增」稅收政策對本集團的影響主要如下：減少營業收入(不含稅)為人民幣29.54億元，減少營業成本人民幣31.32億元，增加利潤總額人民幣1.78億元。

人力資源

截至二零一二年十二月三十一日，本集團僱用66,207名僱員，其中大部分在中國工作。本集團的員工工資基本上由基本工資和工作業績花紅構成，本集團沒有和員工發生重大勞資糾紛、沒有發生大量的員工流失情況，而且在僱用新員工上也未遇到嚴重困難。

二零一三年展望

本集團在此提醒各位讀者，作為一家承擔公眾服務職能的航空運輸企業，本集團的經營與國際及本地區政治、經濟局勢的發展密切相關，因此地緣政治的風險、突發事件的爆發等不利因素可能會對本集團乃至全行業經營形成重大影響。

本集團二零一二年度業績報告包括一些預期性描述，例如對本集團未來的工作計劃的描述，對國際和國內經濟及全球航空市場整體狀況的某些預期性描述。這些預期性描述受限於諸多不確定因素和風險，實際發生的情況可能與本集團的預期性描述有重大不符。謹此提醒閣下切勿過分依賴此等預期性陳述。

二零一三年，全球經濟依然存在較大的不確定性，在國內經濟增速放緩但仍將保持平穩較快發展的經營環境下，本集團將圍繞轉型發展的目標，在保證航空安全的前提下，加強客、貨運管理，嚴控成本，努力創造良好的經營效益。

在客運業務方面，本集團將精準運力投放，做好航線編排；精確艙位控制、精細運價管理；拓展營銷平台，提高直銷比例；同時利用上海、北京72小時過境免簽證政策，大力開發中轉及旅遊產品；此外還將加強與聯盟內外航空公司的合作。通過加強營銷管理和提高運營效率來提升經營效益。

在貨運物流方面，本集團將根據市場情況，調整貨運機隊和航線網絡結構，控制運力投放，降低運營成本；在做好全貨機運營的基礎上，加強客機腹艙的經營管理，增加貨運收入；同時通過增強物流解決方案的能力，積極搶佔貨運物流市場。

本集團將繼續實施全面預算管理，加強預算執行的全程控制。通過持續優化航線航路、精細運營管理、深化航班減重來減少航油消耗，降低燃油成本；推行

集中採購，提高規模議價能力，降低採購成本；提升發動機大修能力，加強維修監控，降低維修成本；利用多種融資工具，減少財務費用，降低財務成本。通過多方面的努力，控制各項成本支出，提升本集團盈利能力。

本集團將在注重傳統客貨運業務的同時，積極推進客貨運的轉型發展。通過優化網絡運力、延伸航空產業鏈、豐富產品體系、深挖客戶資源來進一步完善本集團電子商務平台和移動服務平台，推動客運業務的轉型。貨運物流轉型方面，發揮貨運物流整合的規模效應，加快推進貨運業務轉型，建設快遞運輸平台，打造具有競爭力的快遞品牌；強化卡車運輸業務，形成貨運新的利潤增長點；創新倉儲理念，把貨庫的單一倉儲功能拓展為集倉儲、理貨、送貨等多種功能為一體的分撥中心。

本集團主要資本支出用於機隊引進。未來幾年，本集團將繼續通過引進主流機型、退出老舊機型、精簡機型種類來優化機隊結構，降低運營成本。

未來機隊計劃單

位：架

機型	2013年		2014年		2015年		2016年		2017年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A320系列	22	4	26	-	31	-	20	-	15	-
A330系列	8	-	8	-	7	-	-	-	-	-
A340系列	-	-	-	1	-	4	-	-	-	-
B737NG	26	5	24	-	35	-	15	-	-	-
B757	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
B777-300ER	-	-	4	-	5	-	5	-	3	-
支線飛機	-	-	-	8	-	5	-	5	-	-
貨機	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A300-600F	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
B747	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1
B757F	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
MD11	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	56	14	62	11	78	13	40	5	18	1

註：根據市場情況，上述引進飛機的數量和時間、退出飛機的數量和時間可能會有調整

股本

1. 截至二零一二年十二月三十一日本公司股本結構情況如下：

	股份總額	約佔股權 比例(%)
一、 A股	7,782,213,860	69.01
二、 H股	3,494,325,000	30.99
三、 股份總額	11,276,538,860	100.00

2. 主要股東

截至二零一二年十二月三十一日，持有本公司任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股數	約佔總股本 比例(%)
中國東方航空集團公司(「東航集團」)	4,831,375,000	42.84%
香港中央結算(代理人)有限公司	3,478,742,299	30.85%

有關於二零一二年十二月三十一日本公司董事、監事、行政總裁、高級管理人員及其他擁有根據《證券及期貨條例》相關規定須向本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)披露(並載於本公司根據《證券及期貨條例》第336條儲存的登記冊內)其持有本公司任何權益或淡倉的本公司股東的持股情況，將按照香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)的相關披露要求載於本公司二零一二年度報告內。

重要事項

1. 股息

根據中華人民共和國會計準則編製的財務報表，截至二零一二年十二月三十一日，本公司累計淨利潤仍為虧損，董事會建議二零一二年年度不進行股息分配。二零一二年年度利潤分配預案將提交二零一二年年度股東周年大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一二年財政年度內，本公司及其附屬公司並無購入、出售或贖回任何其上市證券(「證券」一詞的含義見上市規則附錄十六第一條)(不計新發證券)。

3. 重大訴訟

截至二零一二年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治常規

董事會已檢討過本公司採納的企業管治常規守則文件下的有關規定和本公司實務情況，認為截至二零一二年十二月三十一日止年度內，本公司的企業管治水平達到上市規則附錄十四《企業管治常規守則》(於二零一二年一月一日至二零一二年三月三十一日期間)，及《企業管治守則》(於二零一二年四月一日至二零一二年十二月三十一日期間)所載的守則條文的要求。

5. 審計和風險管理委員會

審計和風險管理委員會已經與本公司管理層審閱本集團所採納之會計原則及方法，並與董事會討論有關內部監控及財務匯報事宜，包括審閱截至二零一二年十二月三十一日止年度按照國際財務報告準則編製之綜合業績。

審計和風險管理委員會對本集團所採納之會計原則及方法無任何不同意見。

6. 人員變動情況

聘任

姓名	就任日期	決議機構	職務
徐昭	二零一二年六月二十八日	二零一一年度股東大會	董事
顧佳丹	二零一二年六月二十八日	二零一一年度股東大會	董事
唐兵	二零一二年六月二十八日	二零一一年度股東大會	董事
席晟	二零一二年六月二十八日	二零一一年度股東大會	監事
汪健	二零一二年四月六日	第六屆董事會第13次會議	董事會秘書、 聯席公司秘書、 香港授權代表
魏偉峰	二零一二年四月六日	第六屆董事會第13次會議	聯席公司秘書

離任

姓名	離任日期	職務
羅祝平	二零一二年四月六日	董事會秘書、 公司秘書、 香港授權代表

7. 根據上市規則第13.51B (1)條之董事或監事變更資料

本公司董事李養民先生於二零一二年十二月起擔任東航物流(本公司的附屬公司)執行董事，於二零一三年一月起不再擔任中貨航(本公司的附屬公司)董事長。

本公司董事唐兵先生於二零一二年一月起擔任上航(本公司的附屬公司)董事長，於二零一二年十月起擔任捷星香港董事長。

本公司獨立非執行董事吳曉根先生於二零一二年五月不再擔任中國石油化工股份有限公司(一家在聯交所上市的公司)獨立非執行董事。

本公司獨立非執行董事邵瑞慶先生於二零一二年五月不再擔任上海汽車集團股份有限公司(一家在上海證券交易所上市的公司)獨立非執行董事。

8. 其他

本公司提述以下內容：

- 1、 於二零一二年三月二十三日，本公司與澳航的一家全資附屬公司捷星航空私人有限公司簽署了一份有約束力的諒解備忘錄，在香港合資設立一家低成本航空公司。二零一二年八月二十四日，本公司全資附屬公司東航海外(香港)有限公司(「東航海外」)與澳航全資附屬公司Jetstar International Group Holdings Co., Limited(「捷星國際」)訂立股東協議，據此，東航海外與捷星國際同意設立以香港為基地、掛牌為捷星的低成本航空公司。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年三月二十三日和八月二十四日的公告。
- 2、 於二零一二年四月二十七日，本公司與波音公司在中國上海簽訂了《飛機購買協議》，向波音公司購買20架波音B777-300ER飛機。同日，本公司與波音公司簽訂了《飛機出售協議》，向波音公司出售5架空客A340-600飛機。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年四月二十七日及二零一二年六月二十八日的公告以及日期為二零一二年五月十四日的通函。
- 3、 於二零一二年四月二十七日，本公司董事會審議通過《關於公司發行超短期融資券的議案》，本公司擬在中國境內分次滾動發行本金總額不超過人民幣100億元、期限不超過270天的超短期融資券。該議案已經二零一二年六月二十八日本公司股東大會審議通過。本公司已於二零一二年九月十三日完成了二零一二年度第一期超短期融資券的發行。本期融資券發行額為人民幣40億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，發行利率為4.1%。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年四月二十七日、二零一二年六月二十八日和二零一二年九月十三日的公告。

- 4、於二零一二年六月十二日，董事會審議通過《發行公司債券的議案》，擬在大陸境內一次或分期發行本金金額不超過(含)人民幣88億元、期限最長不超過10年的公司債券。該議案已經二零一二年六月二十八日本公司股東大會審核通過。本公司已於二零一二年十二月十三日收到中國證監會《關於核準東方航空非公開發行公司債券的批覆》。於二零一三年三月二十日，本公司完成了二零一二年公司債券(第一期)的發行工作，本次發行規模為人民幣48億元，發行價格為人民幣100元/張，為10年期固定利率品種，票面利率為5.05%。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年六月十二日、二零一二年六月二十八日、二零一二年十二月十四日、二零一三年三月十三日、二零一三年三月十八日以及二零一三年三月二十日的公告。
- 5、於二零一二年八月二十二日，為管理及進行本集團內部整合，本公司與東航集團簽署了股權轉讓協議，本公司同意按代價人民幣83,951,873.97元向東航集團收購中聯航的20%股權(「中聯航收購」)。由於東航集團為本公司控股股東，中聯航收購構成本公司的一項關連交易。中聯航收購已完成，中聯航現為本公司的全資附屬公司。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年八月二十二日的公告。
- 6、於二零一二年八月二十五日，董事會審議通過《中國東方航空股份有限公司H股股票增值權計劃(草案)》、《中國東方航空股份有限公司H股股票增值權首次授予計劃(草案)》。於二零一二年十月十九日，董事會審議通過修改後的H股股票增值權首次授予計劃(草案)(「首次授予計劃」)。本公司於二零一二年十二月七日按首次授予計劃授出H股股份增值權。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年八月二十八日、二零一二年十月十九日、二零一二年十一月九日、二零一二年十一月三十日和二零一二年十二月七日的公告及日期為二零一二年十月二十日的通函。
- 7、於二零一二年八月三十日，董事會審議通過有關建議修改本公司公司章程中有關利潤分配條款的議案，該議案已經二零一二年十一月九日股東大會審議通過。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年八月三十日和二零一二年十一月九日的公告及日期為二零一二年九月二十四日的通函。

- 8、於二零一二年九月十一日，東航集團及其全資附屬公司東航金戎控股有限責任公司(「金戎控股」)與本公司簽訂A股認購協議(「A股認購協議」)。根據A股認購協議：(a)東航集團將按認購價每股人民幣3.28元以現金認購241,547,927股新A股，總認購價為人民幣792,277,200.56元；及(b)金戎控股將按認購價每股人民幣3.28元以現金認購457,317,073股新A股，總認購價為人民幣1,499,999,999.44元(「A股認購事項」)。

在簽訂A股認購協議的同時，東航集團全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司(「東航國際」)與本公司訂立H股認購協議(「H股認購協議」)。根據H股認購協議，東航國際將按認購價每股2.32港元以現金認購698,865,000股新H股，總認購價為1,621,366,800港元(「H股認購事項」)。

由於東航集團持有本公司當時已發行股本約59.94%，而金戎控股及東航國際為東航集團的全資附屬公司，故(i)本公司及(ii)東航集團及金戎控股所訂立的A股認購協議，以及(i)本公司及(ii)東航國際所訂立的H股認購協議分別構成本公司的一項關連交易。A股認購事項及H股認購事項旨在改善本公司的財務狀況，長遠而言，可以提高本公司競爭力，改善本公司經營狀況。

A股認購事項及H股認購事項已於二零一二年十一月九日獲本公司股東批准，惟仍須待相關政府及監管機構批准方可作實。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年九月十一日、二零一二年十一月九日、二零一三年二月四日和二零一三年二月二十五日的公告及日期為二零一二年九月二十四日的通函。

- 9、於二零一二年十一月二十三日，本公司與空客公司在中國上海簽訂了《飛機購買協議》，向空客公司購買60架空客A320系列飛機。同日，本公司與空客公司簽訂了《飛機出售協議》，向空客公司出售8架CRJ飛機和10架EMB飛機。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年十一月二十三日的公告以及日期為二零一二年十一月二十六日的通函。
- 10、於二零一二年十二月六日，本公司與東航集團非全資附屬公司上海航空進出口有限公司(「上航進出口」)簽署了股權轉讓協議，本公司同意按代價人民幣20,693,900元向上航進出口收購上海航空國際旅遊(集

團)有限公司(「上航國旅」)餘下的13.98%股權(「上航國旅收購」)。由於上航進出口為東航集團的間接非全資附屬公司，上航國旅收購構成本公司的一項關連交易。上航國旅收購的主要目的是為解決在本公司換股吸收合併原上海航空股份有限公司後在旅遊業務方面與東航集團存在的同業競爭問題。上航國旅收購已完成，上航國旅現為本公司的全資附屬公司。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年十二月六日的公告。

- 11、於二零一二年十二月六日，本公司與中國遠洋運輸(集團)總公司(「中遠集團」)簽署了股權轉讓協議，本公司同意按代價人民幣562,266,000元向中遠集團收購東航物流的29.7%股權(「東航物流收購」)。由於東遠集團為東航物流的主要股東，而東航物流為本公司非全資附屬公司，故中遠集團為本公司關連人士。因此，東航物流收購構成本公司的一項關連交易。東航物流收購的主要目的是為整合本集團的貨運業務。東航物流收購已完成，東航物流現為本公司的全資附屬公司。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一二年十二月六日的公告。
- 12、於二零一二年十二月二十七日，上航國旅(本公司全資子公司)與東航旅業投資(集團)有限公司(「東航旅業」)及上海東美航空旅遊有限公司(「上海東美」)簽署了股權轉讓協議，上航國旅同意按總代價人民幣3,300,400元向東航旅業及上海東美收購西安東美航空旅遊有限公司(「西安東美」)的全部股權(「西安東美收購」)。

於二零一二年十二月二十七日，上航國旅與東航旅業及上海東美簽署了股權轉讓協議，上航國旅同意按總代價人民幣10,551,000元向東航旅業及上海東美收購昆明東美航空旅遊有限公司(「昆明東美」)的全部股權(「昆明東美收購」)。

於二零一三年一月十日，上航國旅與東航旅業簽署了股權轉讓協議，上海國旅同意按總代價人民幣11,876,200元向東航旅業收購上海東航國際旅行社有限公司(「東航旅遊」)的全部股權(「東航旅遊收購」)。

東航旅業為東航集團的全資附屬公司，而東航集團為本公司的控股股東，故東航旅業為上市規則下本公司的關連人士。上海東美由東航集團持有72.84%權益，故為東航集團的聯繫人，因此上海東美為上市規則下本公司的關連人士。

因此，西安東美收購、昆明東美收購及東航旅遊收購各自構成本公司的關連交易。西安東美收購、昆明東美收購及東航旅遊收購的主要目的為重組及逐步合併本集團的旅遊業務。詳情請參見本公司在香港刊發的日期為二零一三年一月十日的公告。

- 13、於二零一三年一月十六日，本公司與東航集團財務有限責任公司(「東航財務」)簽訂補充協議，據此，雙方在日期為二零一零年十月十五日的財務服務協議約定的每日存貸款餘額上限不變的前提下，進一步限制本集團在東航財務及其附屬公司的存貸款餘額。詳情請見本公司在香港刊發的日期為二零一三年一月十六日的公告。
- 14、經本公司董事會、股東大會審議批准的持續性關連交易預估交易金額上限與截至二零一二年十二月三十一日止財政年度各自的實際發生額列示如下：

類別	截至	經批准的
	二零一二年 十二月 三十一日的 實際發生額 (人民幣千元)	二零一二年 預估交易 金額上限 (人民幣千元)
金融服務(存款餘額)	1,451,526	4,000,000
航空配餐服務	783,384	980,000
進出口代理服務	78,756	98,300
生產服務及設備供應服務	121,854	123,980
物業租賃	66,763	95,760
廣告代理服務	38,846	46,000
票務代理服務(代理費)	19,836	96,000
媒體資源使用服務	36,030	50,000

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
汪健
聯席公司秘書

於本公告日期，董事包括：

劉紹勇	(董事長)
馬須倫	(副董事長、總經理)
徐昭	(董事)
顧佳丹	(董事)
李養民	(董事、副總經理)
唐兵	(董事、副總經理)
羅祝平	(董事)
劉克涯	(獨立非執行董事)
吳曉根	(獨立非執行董事)
季衛東	(獨立非執行董事)
邵瑞慶	(獨立非執行董事)

中國，上海

二零一三年三月二十六日