

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)

## 二零一五年度業績公告

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」)截至二零一五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，以及二零一四年度的比較數據。

### 財務資料

#### 甲、根據國際財務報告準則編製

#### 合併損益及其他綜合收益表

截至二零一五年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
收入	4	93,969	90,185
其他營業收入和利得	6	5,269	3,685
衍生金融工具公允值變動收益	7	6	11
<b>營業支出</b>			
飛機燃料		(20,312)	(30,238)
飛機起降費		(10,851)	(9,440)
折舊及攤銷		(10,471)	(9,183)
工資、薪金及福利		(16,459)	(11,270)
飛機維修費		(4,304)	(4,453)
資產減值損失		(228)	(12)
航空餐食供應		(2,469)	(2,364)
飛機經營性租賃租金		(4,254)	(4,502)
其他經營性租賃租金		(812)	(637)
銷售及市場費用		(3,651)	(4,120)
民航基礎設施建設基金		(1,826)	(1,656)
地面服務及其他費用		(5,479)	(4,998)
間接營業支出		(5,503)	(4,950)
<b>營業支出總額</b>		<b>(86,619)</b>	<b>(87,823)</b>

	註釋	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
經營利潤		12,625	6,058
攤佔聯營公司業績		126	91
攤佔合營公司業績		26	36
財務收入	8	66	88
財務支出	9	(7,176)	(2,160)
稅前利潤		5,667	4,113
稅項	10	(624)	(573)
年度淨利潤		<u>5,043</u>	<u>3,540</u>
年度其他綜合收益			
以後期間重分類至損益表的 其他綜合收益項目			
現金流量套期，扣除稅項		10	(11)
可供出售投資之公允價值變動， 扣除稅項		87	13
攤佔聯營公司所持可供出售投資之 公允價值變動，扣除稅項		7	(1)
以後期間重分類至損益表的 其他淨綜合收益項目		<u>104</u>	<u>1</u>
以後期間不重分類至損益表的其他綜 合收益項目			
設定受益計劃產生的精算 利得／(損失)		196	(333)
以後期間不重分類至損益表的其他淨 綜合收益項目		<u>196</u>	<u>(333)</u>
稅後其他綜合收益		<u>300</u>	<u>(332)</u>
年度總綜合收益		<u>5,343</u>	<u>3,208</u>

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
年度淨利潤歸屬於：		
本公司權益持有者	4,537	3,410
非控制性權益	<u>506</u>	<u>130</u>
年度淨利潤	<u>5,043</u>	<u>3,540</u>
年度總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	4,834	3,071
非控制性權益	<u>509</u>	<u>137</u>
年度總綜合收益	<u>5,343</u>	<u>3,208</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)	11 <u>0.35</u>	<u>0.27</u>

## 合併資產負債表

於二零一五年十二月三十一日

	註釋	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>非流動資產</b>			
無形資產		11,522	11,500
物業、機器及設備		133,242	109,439
投資性房地產		294	—
預付租賃款		2,094	2,206
飛機預付款		21,207	20,260
投資於聯營公司		1,543	1,086
投資於合營公司		518	505
可供出售投資		452	433
其他非流動資產		3,754	1,957
遞延稅項資產		243	170
衍生金融工具		45	30
		<u>174,914</u>	<u>147,586</u>
<b>流動資產</b>			
飛機設備零件		2,056	2,259
應收賬款	12	2,867	3,862
預付款及其他應收款		8,446	6,394
衍生金融工具		—	5
限制性銀行存款及短期銀行存款		35	38
現金及現金等價物		9,080	1,355
持有待售資產		594	4,330
		<u>23,078</u>	<u>18,243</u>
<b>流動負債</b>			
預售票款		5,841	5,064
應付賬款及應付票據	13	3,712	2,083
其他應付款及預提費用		19,057	19,215
融資租賃負債的流動部分		6,109	4,596
借款的流動部分		38,214	28,676
應付稅項		169	229
經營租賃飛機退租檢修準備的 流動部分		1,281	1,267
衍生金融工具		4	—
		<u>74,387</u>	<u>61,130</u>
<b>淨流動負債</b>		<u>(51,309)</u>	<u>(42,887)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>123,605</u>	<u>104,699</u>

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>非流動負債</b>		
融資租賃負債	46,290	34,099
借款	28,498	30,513
經營租賃飛機退租檢修準備	2,222	2,617
其他長期負債	3,990	2,756
退休後福利準備	2,569	2,822
遞延稅項負債	8	26
衍生金融工具	97	95
	<u>83,674</u>	<u>72,928</u>
<b>淨資產</b>	<u>39,931</u>	<u>31,771</u>
<b>權益</b>		
歸屬於本公司權益持有者的權益		
—股本	13,140	12,674
—儲備	24,271	17,300
	<u>37,411</u>	<u>29,974</u>
<b>非控制性權益</b>	<u>2,520</u>	<u>1,797</u>
<b>總權益</b>	<u>39,931</u>	<u>31,771</u>

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的航空業務。

董事認為，本公司的控股公司或最終控股公司為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。

本公司的A股股份、H股股份及美國預託證券分別在上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司及紐約證券交易所上市。

## 2 編製基準

本集團的財務資料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」)和新香港公司條例的披露規定編製。財務資料按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的可供出售投資和衍生金融工具。財務資料以人民幣呈列，除另有指明者外，所有數值已四捨五入至最接近的百萬位。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣513.1億元。於編製本年度財務資料時，本公司董事會結合目前的財務形勢，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。

本公司董事會已積極採取措施應對上述淨營運資金出現負數的情況，不斷尋求新的融資管道並已取得足夠的銀行授信額度以改善本集團的流動資金狀況。截至二零一五年十二月三十一日，本集團已簽約但尚未使用的銀行授信額度約為人民幣551.7億元。

鑒於本集團已取得的銀行授信額度，本集團獲取融資的記錄以及與各大銀行及金融機構建立的良好合作關係，本公司董事會認為在未來的十二個月內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，本公司董事會確信以持續經營為基礎編製本年度財務資料是恰當的，無需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 會計政策的變更及披露

已就本年度的財務報告首次採納下列經修訂準則。

國際會計準則第19號的修訂本 定額福利計劃：僱員供款

2010年至2012年周期之年度改進 若干國際財務報告準則修訂本

2011年至2013年周期之年度改進 若干國際財務報告準則修訂本

採納該等經修訂國際財務報告準則對本財務報表並無重大財務影響。

### 4 收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運、旅遊業務及其他延伸運輸服務。

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
運輸收入	85,076	82,589
— 客運	78,585	75,261
— 貨運及郵運	6,491	7,328
旅遊服務收入	3,491	3,047
地勤服務收入	2,546	2,168
貨物處理收入	750	512
佣金收入	78	94
其他	2,028	1,775
	<hr/>	<hr/>
	<b>93,969</b>	<b>90,185</b>

## 5 分部資料

- (a) 主要營運決策者(總經理辦公會議)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業務分部報告中，因此未將該等業務納入航空業務報告分部。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協力廠商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。本集團的主要經營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，其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列示於附註5(c)。

截至二零一五年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間 抵銷 人民幣 百萬元	未分配 項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
對外客戶的報告分部收入	89,013	4,831	-	-	93,844
分部間收入	555	468	(1,023)	-	-
報告分部收入	<u>89,568</u>	<u>5,299</u>	<u>(1,023)</u>	<u>-</u>	<u>93,844</u>
報告分部稅前利潤	<u>5,327</u>	<u>238</u>	<u>-</u>	<u>106</u>	<u>5,671</u>
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	10,727	128	-	-	10,855
資產減值損失	93	1	-	134	228
利息收入	69	13	(16)	-	66
財務支出	1,935	270	(16)	-	2,189
資本性支出	<u>37,706</u>	<u>591</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>38,297</u>



截至二零一四年十二月三十一日止年度的分部業績如下列示：

	航空業務 分部 人民幣 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間 抵銷 人民幣 百萬元	未分配項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
對外客戶的報告分部收入	86,031	3,715	-	-	89,746
分部間收入	-	343	(343)	-	-
報告分部收入	<u>86,031</u>	<u>4,058</u>	<u>(343)</u>	<u>-</u>	<u>89,746</u>
報告分部稅前利潤	<u>3,946</u>	<u>32</u>	<u>-</u>	<u>142</u>	<u>4,120</u>
<b>其他分部資料</b>					
折舊和攤銷費用	9,604	131	-	-	9,735
資產減值損失	20	2	-	-	22
利息收入	61	27	-	-	88
財務支出	1,707	250	-	-	1,957
資本性支出	<u>35,922</u>	<u>464</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>36,386</u>

於二零一五年十二月三十一日和二零一四年十二月三十一日的分部資產和負債列示如下：

	航空業務 分部 人民幣 百萬元	其他業務 分部 人民幣 百萬元	分部間 抵銷 人民幣 百萬元	未分配項目* 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元
<b>於二零一五年</b>					
十二月三十一日					
報告分部資產	<u>189,408</u>	<u>12,045</u>	<u>(8,282)</u>	<u>2,538</u>	<u>195,709</u>
報告分部負債	<u>156,041</u>	<u>10,260</u>	<u>(8,282)</u>	<u>39</u>	<u>158,058</u>
<b>於二零一四年</b>					
十二月三十一日					
報告分部資產	156,786	8,679	(3,947)	2,024	163,542
報告分部負債	<u>130,696</u>	<u>7,306</u>	<u>(3,947)</u>	<u>-</u>	<u>134,055</u>

\* 未分配資產主要包括投資於聯營公司、合營公司及可供出售投資。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，來自可供出售投資的收益以及可供出售投資的減值損失。

- (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「港澳臺地區」)提供服務所賺取的運輸收入屬於國內業務收入。運營國際航線(不包括地區航線)所賺取的運輸收入屬於國際業務收入。
- 2) 提供售票服務收入，地面服務收入、貨物處理收入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業務收入。

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	61,222	60,531
港澳臺地區	3,569	3,799
國際	<u>29,178</u>	<u>25,855</u>
合計	<u><b>93,969</b></u>	<u><b>90,185</b></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。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。除了飛機，大部分非流動資產(不包括金融工具)註冊和位於中國。

- (c) 報告分部收入、分部利潤、分部資產及分部負債與合併財務報表列示之合併數據之差異調節。

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
收入		
報告分部收入總額	93,844	89,746
—營業稅及逾期預售票款結轉收入的重分類	125	521
—同一控制下企業合併調整	<u>-</u>	<u>(82)</u>
合併收入	<u><b>93,969</b></u>	<u><b>90,185</b></u>

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>稅前利潤</b>		
報告分部稅前利潤	5,671	4,120
—由於可使用年限不同導致飛機及 發動機折舊的差異	(4)	(4)
—同一控制下企業合併調整	—	(3)
合併稅前利潤	<u>5,667</u>	<u>4,113</u>
	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>資產</b>		
報告分部資產總額	195,709	163,542
—由於可使用年限不同導致飛機及 發動機折舊的差異	41	45
—吸收合併上航股份產生的無形資產(商譽) 差異	2,242	2,242
合併資產	<u>197,992</u>	<u>165,829</u>
	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>負債</b>		
報告分部負債總額	158,058	134,055
—其他	3	3
合併負債	<u>158,061</u>	<u>134,058</u>

## 6 其他營業收入及利得

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
政府補貼(註釋1)	4,131	3,627
處置物業、機器及設備的收益	399	58
處置可供出售投資的收益	33	—
可供出售投資產生的股利收入	13	—
其他(註釋2)	693	—
	<u>5,269</u>	<u>3,685</u>

### 註釋1：

政府補貼主要為：(i)各地方政府給於本集團的稅收返還；(ii)各地方政府和其他組織為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至二零一五年和二零一四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。

### 註釋2：

其他主要為：(i)從售票中介機構獲得的補償款；(ii)處置子公司產生的收益；(iii)飛行員流動補償款。

## 7 衍生金融工具公允價值變動收益

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
利率互換合約	<u>6</u>	<u>11</u>

## 8 財務收入

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
利息收入	<u>66</u>	<u>88</u>

## 9 財務支出

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
銀行借款利息	1,727	1,257
融資租賃負債及退休後福利準備利息	867	722
債券及融資券利息	483	509
應付票據利息	128	92
	<u>3,205</u>	<u>2,580</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	4,987	203
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(1,014)	(606)
資本化為在建工程的金額(註釋(a))	(2)	(17)
	<u>(1,016)</u>	<u>(623)</u>
	<u>7,176</u>	<u>2,160</u>

註釋：

(a) 截至二零一五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3.09% (二零一四年：2.69%)。

(b) 匯兌損失主要來源於本集團以外幣計量的融資租賃負債及借款的匯兌轉換。

## 10 稅項

計入合併利潤表的稅項如下：

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
中國所得稅	737	484
遞延稅項	(113)	89
	<u>624</u>	<u>573</u>

根據《中華人民共和國財政部、國家稅務總局和海關總署關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》(財稅[2011]58號)以及其他稅收法規，位於西部地區並從事《西部地區鼓勵類產業目錄》中規定的產業項目的企業可以經稅務機關批准後從二零一一年到二零二零年享受15%的所得稅優惠稅率。本集團的東航雲南子公司於二零一二年得到稅務機關的批准，從二零一一年一月一日起享受15%的優惠稅率。本公司位於四川、甘肅及西北的分公司經相關的稅務機關批准，同樣享受15%的所得稅優惠稅率。

除雲南子公司，本公司位於四川、甘肅及西北的分公司以及註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5% (二零一四年：16.5%)的所得稅率外，本公司基本上按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25% (二零一四年：25%)。

## 11 每股收益

每股基本收益乃按本公司權益持有者應佔利潤人民幣45.37億元(二零一四年：人民幣34.10億元)和本年內已發行的加權平均股數12,818,509,000股(二零一四年：12,674,269,000股)計算。截至二零一五年十二月三十一日止及二零一四年十二月三十一日止年度，本公司並無潛在可攤薄普通股的購股權或其他金融工具。

## 12 應收賬款

給予顧客的信貸額及還款期按個別情況釐定。

應收賬款的賬齡分析如下：

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
九十日內	2,608	1,539
九十一日至一百八十日	105	1,774
一百八十一日至三百六十五日	90	456
超過三百六十五日	280	299
	<u>3,083</u>	<u>4,068</u>
應收賬款減值撥備	(216)	(206)
應收賬款	<u>2,867</u>	<u>3,862</u>

## 13 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：

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
九十日以內	2,060	764
九十一日至一百八十日	348	309
一百八十一日至三百六十五日	461	240
一至兩年	414	420
超過兩年	429	350
	<u>3,712</u>	<u>2,083</u>

## 14 股息

本公司董事會建議截至二零一五年十二月三十一日止年度不派發任何股息(二零一四年：無)。

## 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

截至二零一五年十二月三十一日止年度

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
營業收入	93,844	89,746
減：營業成本	(77,146)	(79,645)
營業稅金及附加	(178)	(107)
銷售費用	(6,136)	(5,788)
管理費用	(2,914)	(2,451)
財務費用，淨值	(7,269)	(2,286)
資產減值損失	(228)	(22)
加：公允價值變動收益	6	11
投資收益	239	142
營業利潤	218	(400)
加：營業外收入	5,486	4,609
減：營業外支出	(33)	(89)
利潤總額	5,671	4,120
減：所得稅費用	(624)	(573)
淨利潤	5,047	3,547
歸屬於：		
—本公司權益持有者	4,541	3,417
—非控制性權益	506	130
	5,047	3,547

## 簡化合併資產負債表

於二零一五年十二月三十一日

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>資產</b>		
流動資產	23,078	18,243
長期股權投資	2,061	1,591
固定資產及在建工程	154,408	129,654
商譽	9,028	9,028
無形資產及其他非流動資產	6,891	4,856
遞延所得稅資產	243	170
<b>資產合計</b>	<b>195,709</b>	<b>163,542</b>
<b>負債及股東權益</b>		
流動負債	74,384	61,127
非流動負債	83,666	72,902
遞延所得稅負債	8	26
<b>負債合計</b>	<b>158,058</b>	<b>134,055</b>
本公司權益持有者	35,137	27,696
非控制性權益	2,514	1,791
<b>股東權益合計</b>	<b>37,651</b>	<b>29,487</b>
<b>負債及股東權益合計</b>	<b>195,709</b>	<b>163,542</b>



丙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一五年 人民幣 百萬元	二零一四年 人民幣 百萬元
<b>本公司權益持有者應佔合併利潤</b>		
根據中國企業會計準則列示	<b>4,541</b>	3,417
國際財務報告準則及其他調整的影響		
—由於不同可使用年限造成飛機及 發動機折舊的差異	(4)	(4)
—同一控制下企業合併調整	—	(3)
<b>根據國際財務報告準則列</b>	<b>4,537</b>	<b>3,410</b>
<b>本公司權益持有者應佔合併淨資產</b>		
根據中國企業會計準則列示	<b>35,137</b>	27,696
國際財務報告準則及其他調整的影響		
—無形資產(商譽)	<b>2,242</b>	2,242
—由於不同可使用年限造成飛機及 發動機折舊的差異	<b>41</b>	45
—非控制性權益	(6)	(6)
—其他	(3)	(3)
<b>根據國際財務報告準則列</b>	<b>37,411</b>	<b>29,974</b>

## 營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一五年	二零一四年	變動幅度
<b>運輸能力</b>			
可用噸公里(ATK)(百萬)	<b>25,203.03</b>	22,538.50	11.82%
— 國內航線	<b>13,228.45</b>	12,025.72	10.00%
— 國際航線	<b>11,197.47</b>	9,703.57	15.40%
— 地區航線	<b>777.11</b>	809.21	-3.97%
可用座公里(ASK)(百萬)	<b>181,792.90</b>	160,585.07	13.21%
— 國內航線	<b>121,019.00</b>	110,381.01	9.64%
— 國際航線	<b>55,264.62</b>	44,445.16	24.34%
— 地區航線	<b>5,509.28</b>	5,758.90	-4.33%
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	<b>8,841.67</b>	8,085.84	9.35%
— 國內航線	<b>2,336.74</b>	2,091.43	11.73%
— 國際航線	<b>6,223.65</b>	5,703.50	9.12%
— 地區航線	<b>281.28</b>	290.91	-3.31%
飛行小時(千)	<b>1,804.86</b>	1,625.14	11.06%
<b>運輸量</b>			
收入噸公里(RTK)(百萬)	<b>17,820.43</b>	16,122.38	10.53%
— 國內航線	<b>9,666.67</b>	8,726.35	10.78%
— 國際航線	<b>7,657.61</b>	6,883.12	11.25%
— 地區航線	<b>496.15</b>	512.91	-3.27%
客運人公里(RPK)(百萬)	<b>146,342.43</b>	127,749.87	14.55%
— 國內航線	<b>98,304.48</b>	88,191.50	11.47%
— 國際航線	<b>43,848.84</b>	35,191.49	24.60%
— 地區航線	<b>4,189.11</b>	4,366.89	-4.07%

截至十二月三十一日止  
二零一五年 二零一四年 變動幅度

貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	<b>4,865.12</b>	4,802.43	1.31%
—國內航線	<b>947.99</b>	898.69	5.49%
—國際航線	<b>3,791.06</b>	3,776.09	0.40%
—地區航線	<b>126.07</b>	127.66	-1.25%
載運旅客人次(千)	<b>93,779.95</b>	83,811.48	11.89%
—國內航線	<b>78,422.38</b>	71,004.87	10.45%
—國際航線	<b>12,265.16</b>	9,649.06	27.11%
—地區航線	<b>3,092.41</b>	3,157.55	-2.06%
貨郵載運量(公斤)(百萬)	<b>1,399.42</b>	1,363.37	2.64%
—國內航線	<b>693.49</b>	660.63	4.97%
—國際航線	<b>604.29</b>	599.82	0.75%
—地區航線	<b>101.64</b>	102.92	-1.24%
<b>載運率</b>			
綜合載運率(%)	<b>70.71</b>	71.53	-0.82pts
—國內航線	<b>73.07</b>	72.56	0.51pts
—國際航線	<b>68.39</b>	70.93	-2.54pts
—地區航線	<b>63.85</b>	63.38	0.47pts
客座率(%)	<b>80.50</b>	79.55	0.95pts
—國內航線	<b>81.23</b>	79.90	1.33pts
—國際航線	<b>79.34</b>	79.18	0.16pts
—地區航線	<b>76.04</b>	75.83	0.21pts
貨郵載運率(%)	<b>55.02</b>	59.39	-4.37pts
—國內航線	<b>40.57</b>	42.97	-2.40pts
—國際航線	<b>60.91</b>	66.21	-5.30pts
—地區航線	<b>44.82</b>	43.88	0.94pts

截至十二月三十一日止  
二零一五年 二零一四年 變動幅度

單位收益指標(含燃油附加費)\*註

收入噸公里收益(人民幣元)	<b>4.938</b>	5.282	-6.51%
—國內航線	<b>5.683</b>	6.275	-9.43%
—國際航線	<b>3.855</b>	3.851	0.10%
—地區航線	<b>7.125</b>	7.574	-5.93%
客運人公里收益(人民幣元)	<b>0.557</b>	0.608	-8.39%
—國內航線	<b>0.548</b>	0.608	-9.87%
—國際航線	<b>0.558</b>	0.587	-4.94%
—地區航線	<b>0.753</b>	0.788	-4.44%
貨郵噸公里收益(人民幣元)	<b>1.334</b>	1.545	-13.66%
—國內航線	<b>1.093</b>	1.271	-14.00%
—國際航線	<b>1.339</b>	1.546	-13.39%
—地區航線	<b>3.014</b>	3.470	-13.14%

單位收益指標(不含燃油附加費)\*註

收入噸公里收益(人民幣元)	<b>4.547</b>	4.456	2.04%
—國內航線	<b>5.642</b>	5.568	1.33%
—國際航線	<b>3.066</b>	2.917	5.11%
—地區航線	<b>6.081</b>	6.177	-1.55%
客運人公里收益(人民幣元)	<b>0.517</b>	0.521	-0.77%
—國內航線	<b>0.545</b>	0.539	1.11%
—國際航線	<b>0.443</b>	0.461	-3.90%
—地區航線	<b>0.645</b>	0.648	-0.46%
貨郵噸公里收益(人民幣元)	<b>1.092</b>	1.093	-0.09%
—國內航線	<b>1.010</b>	1.158	-12.78%
—國際航線	<b>1.066</b>	1.025	4.00%
—地區航線	<b>2.499</b>	2.640	-5.34%

\* 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入。

## 機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零一五年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計80架，退出A340-600、B757系列和EMB-145LR等多種機型飛機合計42架。隨著A340-600機型和B757系列飛機的全部退出，本集團機隊的機型種類進一步精簡，機隊結構更趨年輕化。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團共運營551架飛機，其中客機526架、貨機9架；托管公務機16架。

單位：架

### 截至二零一五年十二月三十一日機隊情況

序號	機型	自購及 融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡 (年)
客機合計		<b>394</b>	<b>132</b>	<b>526</b>	
<b>寬體機</b>		<b>56</b>	<b>10</b>	<b>66</b>	<b>5.1</b>
1	B777-300ER	9	—	9	0.8
2	B767	6	—	6	14.7
3	A330-300	11	7	18	7.4
4	A330-200	30	3	33	3.3
<b>窄體機</b>		<b>338</b>	<b>122</b>	<b>460</b>	<b>5.5</b>
5	A321	48	—	48	4.5
6	A320	122	38	160	6.5
7	A319	31	4	35	3.6
8	B737-800	71	72	143	4.1
9	B737-700	55	8	63	7.0
10	B737-300*註	5	—	5	13.3
11	EMB-145LR*註	6	—	6	8.7
貨機合計		<b>2</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>6.4</b>
12	B747-400F	2	1	3	8.9
13	B777F	—	6	6	5.2
客貨飛機合計		<b>396</b>	<b>139</b>	<b>535</b>	
托管公務機總數				<b>16</b>	
飛機總數				<b>551</b>	

註： B737-300和EMB-145LR機型也即將退出本集團機隊運營。

## 董事會報告書

二零一五年，世界經濟復甦乏力，增速進一步放緩；發達經濟體經濟溫和復甦，新興經濟體經濟下行壓力加大。中國經濟運行保持在合理區間，居民可支配收入增速快於國民經濟增速。受益於經濟結構轉型升級、國民消費能力提升等因素，航空客運市場持續增長，國民出境旅遊消費需求旺盛；但因進出口貿易下降和市場競爭加劇等因素，航空貨運市場增速放緩。二零一五年，航空業經營受益於國際原油價格低位運行，同時也受到匯率波動的負面衝擊。

面對複雜的經營環境，本集團管理層和廣大員工凝心聚力，銳意進取，順利完成全年經營計劃任務。在確保持續安全的前提下，本集團積極增加運力投入，合理優化生產組織，完善客貨運營銷，提升服務品質，加強對外合作，穩步推進轉型發展各項工作，引進美國達美航空公司（「達美航空」）作為戰略投資者和合作夥伴，取得了良好的經營業績。

二零一五年，本集團實現收入人民幣939.69億元，同比上升4.20%；稅前利潤為人民幣56.67億元，同比上升37.78%；歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣45.37億元，同比上升33.05%。

「十二五」（2011-2015年）期間，本集團經營規模和競爭實力顯著增強，二零一五年全年運輸總周轉量178.20億噸公里、旅客運輸量9,378.00萬人次、收入人民幣939.69億元，較二零一零年分別增長41.44%、44.43%和27.32%；本集團資產品質顯著改善，股東權益大幅增加，截至二零一五年末本集團總資產為人民幣1,979.92億元，淨資產為人民幣399.31億元，歸屬於本公司權益持有者的股東權益為人民幣374.11億元，較二零一零年末分別增長91.60%、141.10%和144.98%；資產負債率為79.83%，較二零一零年末降低4.14個百分點。本集團機隊結構顯著優化，機隊規模從二零一零年末的335架增至二零一五年末的551架，客機機型種類從二零一零年末的21種精簡至二零一五年末的13種。本集團人力資源與運營效率持續提升，二零一五年末人機比為128.92人/架，較二零一零年末降低41.52人/架；二零一五年飛機日利用率為10.03小時，較二零一零年增長2.35%。

## ✈ 安全運營

本集團高度重視並持續確保安全運營。二零一五年，本集團建立片區監管、安全審計和安全督導相結合的管控模式，進一步完善安全管控制度；推進運行風險控制系統(MORCS)建設，持續加強安全風險防範；推進電子飛行包二期建設，圍繞高高原機場運行等技術難點，不斷提升飛行技術研究能力；加強飛行員心理疏導，強化突發事件應急處置演練，嚴格落實空防安全要求。

二零一五年，本集團共飛行180.49萬小時，同比增長11.06%。中國民用航空局於二零一五年九月授予本集團業內飛行安全最高獎——「飛行安全鑽石獎」。

## ✈ 客運營銷

二零一五年，本集團積極把握國際油價低位運行和出境旅遊需求旺盛等市場機遇，積極應對國際地緣政治形勢不穩、境外恐怖主義襲擊事件、韓國MERS疫情及高鐵網路化衝擊短程航線等不利因素，客運業務實現了良好增長。

本集團通過優化生產組織，提高機隊運行效率，全年飛機日利用率達到10.03小時，率同比提升1.31%；持續加強樞紐建設，積極獲取樞紐及核心市場時刻資源，推進全網全通，中轉聯程人數同比增長約22%；不斷加強市場行銷，結合行業票價政策放寬，靈活調整運價結構，實現增收約23億元人民幣，收益管控水準進一步提升；大力拓展本集團官網和APP客戶端銷售，直銷收入同比增長約66%，直銷收入佔比同比提升超過13個百分點；加強高品質客戶資源發展，高艙收入和旅客人數同比增幅分別突破18%和19%，常旅客會員規模達2,640萬人，同比增長約15.6%，常旅客二次乘機比同比提升2.27個百分點。

二零一五年，本集團完成旅客周轉量1,463.42億客公里，同比增長14.55%；客座率達80.50%，同比提升0.95個百分點；實現客運收入人民幣785.85億元，同比增加4.42%。

## ✈ 貨運物流

二零一五年，本集團旗下東方航空物流有限公司（「東航物流」）加強成本控制，優化生產組織，拓寬行銷管道，努力穩定運價水準，實現營業收入人民幣63.56億元，實現淨利潤人民幣2.13億元，同比減虧增盈2.88億元。

在傳統貨運經營方面，中國貨運航空有限公司精簡機隊規模，退租3架老舊貨機，降低運營成本；圍繞上海樞紐，優化航線網路，減少經停站點，提升運行效率，全年貨機日利用率同比提升超過8%；根據市場需求調整運力布局，穩定歐美核心市場運力投入；積極拓寬貨源管道，加強聯運合作，中轉貨量同比提升約10%。

在貨運物流業務方面，東航物流聚焦醫藥、航材等核心物流平台建設，搭建中轉行銷網路，完善第三方物流解決方案；拓展「東航產地直達」分銷管道，打造東航快速供應鏈；積極拓展跨境電商合作夥伴，成功運營國內首架直購進口模式跨境電商包機，全年跨境物流收入同比增長約32%。

## ✈ 對外合作

二零一五年，本集團進一步加強與天合聯盟內外各航空公司合作，拓展合作領域，深化合作水準。

二零一五年九月，本集團與達美航空締結戰略合作夥伴關係，進一步明確深化了代碼共用、艙位共用、聯合銷售等多領域的合作方向；打造了業內領先的合作航線網路，雙方實現代碼共用航線123條，其中國際主幹線9條，中美國內航線114條；通過實施聯合集團客戶銷售，提升本集團北美集團客戶影響力。

在歐洲市場，本集團與法荷航實現上海、大連、巴黎和尼斯雙向始發中轉服務；在澳洲市場，本集團正式啟動與澳航聯營合作，開展上海—悉尼、上海—墨爾本等主要航線代碼共用，啟動客戶共用等深化合作專案。



截至報告期末，本集團與天合聯盟夥伴實現代碼共用合作航線670條，合作航點371個，航線網路覆蓋179個國家的1057個目的地；與聯盟外夥伴實現代碼合作航線336條，合作航點241個。

#### ✈ 服務品質

本集團秉持「以客為尊、傾心服務」的服務理念。二零一五年，本集團通過加強服務管控，推進服務集成，強化品牌塑造，持續提升客戶體驗。本集團完成運輸旅客量9,378萬人次，同比增加約11.89%，行李運輸量4,884萬件，同比增加約16.69%。

本集團系統修訂了《服務手冊》，完善了特殊旅客和高端客戶服務標準，明確旅客接觸點服務標準，完善服務管控體系；推廣行李查詢系統，行李運輸差錯率同比下降1.11個百分點，優化非正常航班資訊發布平台，旅客通知率同比提升約8個百分點，進一步彌補了服務短板；實現九大類特殊服務線上集成，全面啟動自動改簽改訂系統建設，推出線上智能客服，自助值機率提升至60.86%，線上服務集成建設有序推進；改造升級浦東機場E島高端值機區，在香港啟用天合聯盟專屬貴賓候機室，啟動上海浦東、虹橋旗艦貴賓室改造工程，推進B777專屬機供品餐食設計，開展大型試餐活動，為旅客提供更加優質的候機和乘機體驗。

#### ✈ 資本市場與成本控制

二零一五年，本集團圍繞發展戰略，把握資本市場機遇，積極推進資本運作和降本增效。

在資本運作方面，本集團引進達美航空為戰略投資者和最大單一境外股東，向達美航空發行約4.66億股H股股票，募集資金約4.5億美元；穩步推進非公開發行A股股票專案，獲得股東大會批准和中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）核准；新增多家知名銀行授信，已簽約但尚未使用的銀行授信額度達人民幣551.71億元；拓展人民幣融資管道，擇機發行九期超短期融資券，主動開展債務結構調整，降低匯率和利率波動風險。

在成本控制方面，本集團加強機務維修能力建設，減少飛機發動機送修數量，飛機維修成本同比降低3.35%；盤活內部人力資源，嚴控新進人員增量，人機比同比降低約6.71人／架；大幅降低客貨運代理費率，代理費支出同比降低約13.90%。

## ✈ 改革轉型

二零一五年，本集團持續推進深化改革和轉型發展各項工作，進一步實現向現代航空服務集成商轉型。

繼續推進中國聯合航空有限公司（「中聯航」）轉型低成本航空。二零一五年，中聯航完成B737機隊全經濟艙布局改裝，單機可用座位數增加近10%；正式啟動低成本服務模式，取消免費餐食配備，推廣行李托運收費、機上售賣及貴賓室有償服務，完善旅遊產品推廣與銷售體系，大力拓展非航收入；立足中聯航官網及移動客戶端，積極搭建直銷平臺，直銷收入同比增加84.2%，代理費用同比降低人民幣約1.2億元。

探索新型資產管理模式。二零一五年，本集團下屬全資機務維修公司東方航空技術有限公司提升機務維修和工程管理水平，推進本集團機隊維修集中管控；聚焦國際航企在華航線維修和航材共用服務等高端優質業務，實現第三方市場銷售收入約人民幣2.56億元。二零一五年八月起，本集團組建外航服務中心，試點地面服務市場化運營機制，進一步探索將保障性資產轉變為經營性資產。

主動擁抱「互聯網+」商業模式。二零一五年，本集團下屬全資公司東方航空電子商務有限公司圍繞電商平台運營、常旅客非航積分、積分商城與空中商城、數字行銷、非航集成產品等五大板塊業務，推進客戶、積分和線下觸點等轉型資源開發；制定10大類32種集成產品研發規劃，實現接送機、代客泊車、度假旅遊等7種出行相關產品上線；實現電商平台APP客戶端和官網快速迭代，持續新增服務功能，不斷優化客戶體驗；提升數字行銷能力，拓展內外部行銷合作夥伴，實現非航積分收入人民幣約3.22億元。

持續推進空中互聯平台專案設。本集團獲准利用衛星通信系統提供互聯網接入服務，旗下21架中遠程寬體客機均已完成設備改裝工作，逐步實現北美等航線空中互聯服務全覆蓋及空中商城購物等功能。

## ✈ 社會責任

本集團在追求企業自身可持續發展的同時，始終將社會責任理念融入企業決策和生產經營之中，追求企業發展與社會責任的統一。

二零一五年，本集團積極參與抗擊西非埃博拉疫情、“東方之星”沉船救援、尼泊爾抗震救災；“愛在東航”大型公益活動全年共組織各類活動專案530個，參與員工26,119人次，關愛人數達40,166人，通過與社會互動，樹立了“傳遞愛心、服務社會”的公益品牌形象。

二零一五年，本集團榮獲第8屆TTG(亞洲媒體集團)中國旅遊大獎「最佳中國航空公司」，連續第四年榮膺香港《大公報》中國證券最具品牌價值上市公司「金紫荊獎」，榮獲「最佳創新上市公司」；分別被《經濟觀察報》和《21世紀經濟評論》評為「2014–2015年度中國最受尊敬企業」和「2015年中國最佳商業模式創新獎」。

## 經營收入

二零一五年，本集團客運收入為人民幣785.85億元，同比增長4.42%，佔本集團運輸收入的92.37%；旅客運輸周轉量為146,342.43百萬客公里，同比增長14.55%。

國內航線客運收入為人民幣515.23億元，同比減少0.24%，佔客運收入的65.56%；旅客運輸周轉量為98,304.48百萬客公里，同比增長11.47%。

國際航線客運收入為人民幣239.33億元，同比增長17.89%，佔客運收入的30.45%；旅客運輸周轉量為43,848.84百萬客公里，同比增長24.60%。

地區航線客運收入為人民幣31.29億元，同比減少5.55%，佔客運收入的3.98%；旅客運輸周轉量為4,189.11百萬客公里，同比減少4.07%。

二零一五年，本集團貨郵運輸收入為人民幣64.91億元，同比減少11.42%，佔本集團運輸收入的7.63%；貨郵載運周轉量為4,865.12百萬噸公里，同比增長1.31%。

二零一五年，本集團其他收入為人民幣88.93億元，同比增長17.07%。

## 營運開支

二零一五年，本集團總營運成本為人民幣866.19億元，同比減少1.37%。受本集團運營規模進一步擴大，旅客周轉量和旅客載運人次快速增長影響，本集團航空餐食、折舊及攤銷等多項成本同比增加。本集團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。二零一五年，本集團航油消耗量約531.42萬噸，同比增長11.70%，但由於平均油價同比降低39.86%，本集團的飛機燃料支出較去年同期減少了32.83%，達人民幣203.12億元。

二零一五年，本集團飛機起降費為人民幣108.51億元，同比增長14.95%，主要是由於飛機起降架次及起降收費標準增加所致。

二零一五年，本集團折舊及攤銷為人民幣104.71億元，同比增長14.03%。主要是由於機隊規模擴大，資產折舊相應增加所致。

二零一五年，本集團工資、薪金及福利為人民幣164.59億元，同比增長46.04%。主要是由於二零一四年公司修改員工福利政策，二零一四年產生結算利得。扣除不可比因素，同比增加14.30%，主要是由於飛行小時增長，飛行小時費同比增長所致。

二零一五年，本集團飛機維修費為人民幣43.04億元，同比減少3.35%。主要是由於本集團自身維修能力的增強，對外送修飛機同比減少所致。

二零一五年，本集團航空餐食供應支出為人民幣24.69億元，同比增長4.44%，主要是由於運輸旅客人數增加所致。

二零一五年，本集團飛機經營性租賃租金為人民幣42.54億元，同比減少5.51%。主要是由於經營性租賃飛機數量減少所致。

二零一五年，本集團其他經營性租賃租金為人民幣8.12億元，同比增長27.47%。主要是由於物業租賃增加所致。

二零一五年，本集團銷售及市場費用為人民幣36.51億元，同比減少11.38%。主要是由於本年直銷比例提高，代理業務手續費同比減少所致。

二零一五年，本集團上繳民航局的民航基礎設施建設基金為人民幣18.26億元，同比增長10.27%。主要是由於本集團的飛行里程增加所致。

二零一五年，本集團地面服務及其他費用為人民幣54.79億元，同比增長9.62%。主要是由於地面服務業務量上升，相應增加費用支出所致。

二零一五年，本集團間接營業支出為人民幣55.03億元，同比增長11.17%。主要是由於本集團機隊規模擴大增加相應支出所致。

### 其他營業收入

本集團其他營業收入主要為合作航線收入，同時也包括部分固定資產處置收入和政府補助收入。二零一五年，本集團其他營業收益為人民幣52.69億元，同比增長42.99%，主要是由於合作航線收入、政府補助收益及處置固定資產收益增加所致。

### 財務收入／費用

二零一五年，本集團財務收入為人民幣0.66億元，同比減少25%；財務支出為人民幣71.76億元，同比增長232.22%，主要是由於美元對人民幣升值，本報告期確認匯兌淨損失增加所致。

### 利潤

二零一五年，本集團歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣45.37億元，同比增長33.05%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.35元。

## 流動資金狀況與資本結構

截至二零一五年十二月三十一日，本集團資產負債率為79.83%。

本集團通常有流動淨負債。截至二零一五年十二月三十一日，本集團的流動債務超過流動資產達人民幣513.09億元。本集團過去一直且相信將來繼續有能力通過增資擴股、銀行貸款、發行債券等多種融資途徑滿足營運資金的需要。

本集團通常通過營運業務和銀行短期貸款來滿足營運資金的需求。截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日，本集團的現金及現金等價物分別為人民幣13.55億元和人民幣90.80億元；二零一四年和二零一五年，本集團業務營運所產生的現金淨流入分別為人民幣122.96億元和人民幣243.25億元。購買飛機等資本性開支所需資金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。二零一四年和二零一五年，本集團投資活動所產生的現金淨流出淨額分別為人民幣240.33億元和人民幣278.00億元；本集團融資活動現金淨流入分別為人民幣111.12億元和人民幣110.83億元。

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日，本集團的一年內到期的借款分別為人民幣286.76億元和人民幣382.14億元。截至二零一四年十二月三十一日，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88.01億元、人民幣108.68億元以及人民幣108.44億元，而截至二零一五年十二月三十一日的這些借款分別為人民幣103.06億元、人民幣82.24億元以及人民幣99.68億元。

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日，本集團的融資租賃債務折合人民幣分別為人民幣386.95億元和人民幣523.99億元。截至二零一四年十二月三十一日，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折合人民幣分別為人民幣90.07億元、人民幣114.82億元以及人民幣182.06億元，而截至二零一五年十二月三十一日的這些租賃債務折合人民幣分別為人民幣120.51億元、人民幣166.79億元以及人民幣236.69億元。

本集團融資租賃債務均為浮動利率。截至二零一四年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為59.54億美元，新加坡幣債務為2.01億新元，港幣債務為12.03億港幣，日元債務為73.09億日元。截至二零一五年十二月三十一日，融資租賃債務中，美元債務為77.53億美元，新加坡幣債務為1.78億新元，港幣債務為10.72億港幣，日元債務為63.95億日元。

截至二零一四年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為70.25億美元，人民幣借款為人民幣162.05億元。固定利率借款佔總借款的比例為36.98%，浮動利率借款佔總借款的比例為63.02%。截至二零一五年十二月三十一日，本集團的借款中，美元借款為56.89億美元，人民幣借款為人民幣297.69億元。固定利率借款佔總借款的比例為47.80%，浮動利率借款佔總借款的比例為52.20%。

## 利率變動

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣978.84億元及人民幣1,191.11億元(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33.99%及37.21%，長期帶息債務中大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。截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年十二月三十一日，本集團美元債務佔帶息債務總額的比例分別為81.14%和73.28%，人民幣債務佔帶息債務總額的比例分別為16.56%和24.99%。美元以及人民幣利率的變化目前及將來對本集團財務成本的影響較大。截至二零一四年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為美元8.01億元，截至二零一五年十二月三十一日約為美元14.66億元，將於二零一六年至二零二五年間期滿。

## 匯率波動

截至二零一五年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為893.42億元，其中美元負債的比例為97.70%。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賣出日元買入美元。截至二零一四年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元0.39億元，截至二零一五年十二月三十一日為美元0.12億元，並將於二零一六年至二零一七年間期滿。

二零一四年，本集團匯兌淨損失為人民幣2.03億元；二零一五年，本集團匯兌淨損失為人民幣49.87億元，同比增長2,356.65%。

## 航油價格波動

截至二零一五年十二月三十一日，在其他變量保持不變的情況下，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10.16億元。

二零一五年，本集團未進行航油套期保值業務。

## 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。截至二零一四年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣231.17億元，截至二零一五年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣291.47億元，同比增加26.08%。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

## 資本開支

本集團未來可預見的資金需求主要來源於維持公司日常運營，購買飛機、發動機及航材，以及實施固定資產投資專案等方面，其中固定資產投資專案主要包括上海虹橋國際機場擴建工程東航基地(西區)二期配套專案、北京新機場東航基地專案等基本建設專案。

本集團資金需求可能因新簽署飛機、發動機及其他飛行設備採購合同，原有合同變更以及物價指數變化等因素而變化。

根據已簽訂的飛機、發動機及航材協議，截至二零一五年十二月三十一日，本集團預計未來飛機、發動機及航材的資本開支總額約為人民幣1,066.66億元，其中二零一六年預計飛機、發動機及航材資本開支約人民幣237.81億元。

二零一六年，本集團計劃通過營運收入、現有銀行信貸額度、銀行貸款、租賃安排及其他外部融資方式來滿足上述資金需求，保障本集團生產經營正常進行。

## 人力資源

截至二零一五年十二月三十一日，本集團僱用71,033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績效工資構成。



## 風險分析

### 1、 宏觀經濟風險

航空運輸業是與宏觀經濟發展狀況密切相關的行業。民航運輸業受宏觀經濟景氣度的影響較大，宏觀經濟景氣度直接影響經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客、貨運需求。如果未來宏觀經濟景氣度下降，可能會對本集團的經營業績和財務狀況造成不利影響。

本集團密切關注國際和國內宏觀經濟形勢的變化，主動把握經濟結構調整、居民消費升級、旅遊經濟發展和國際油價低位運行帶來的機遇，優化運力投放、生產組織和市場銷售，實現良好的經營業績。

### 2、 政策法規風險

航空運輸業是受政策法規影響較大的行業，而且隨著國內外經濟環境的變化、民航業的不斷發展，相關的法律法規和產業政策可能會進行相應的調整，這些變化給本集團未來的業務發展和經營業績帶來一定的不確定性。

本集團積極參與行業政策法規制定完善的各種研討，研究政策法規的最新變化，把握政策法規修訂帶來發展機遇，審慎應對政策法規變動帶來的不確定性。

### 3、 飛行安全風險

安全飛行是航空公司維持正常運營和良好聲譽的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為差錯、飛機缺陷以及其他不可抗力事件等都可能對本集團的飛行安全造成不利影響。

本集團定期召開飛行安全會議，及時分析通報本集團安全運行狀態，部署飛行安全管理工作；建立完善飛行訓練監控機制，梳理評估飛行人員訓練品質，加強飛行員心理疏導。

### 4、 恐怖襲擊風險

以航空器和航空機場為襲擊目標的國際恐怖主義活動，直接威脅航空公司的飛行安全、空防安全、運行安全及海外機構和員工安全，還將對旅客前往恐怖襲擊發生地的出行需求帶來持續不利影響。

二零一五年，本集團結合近年來發生的暴恐案例，開展機上防縱火演練、專項實戰訓練和武器警械專項培訓，提高公司空保隊伍的執勤能力和勤務品質，增強對突發事件的應急處置能力。未來本集團將結合安保審計，推行航線安保評估標準，借助安保溝通系統建立聯動溝通機制，並針對焦點區域航線，制定專項空防預案。

針對因境內外恐怖襲擊帶來的客運需求下降，本集團借助動態行銷分析機制，及時研判並優化調整相關航線運力。

## 5、 人力資源風險

隨著民航業快速發展和核心人力資源流動，造成了國內航空公司在飛行員、機務、運行控制等核心技術人員以及重要管理人員上的競爭。若本集團核心技術人力資源儲備不足以應對核心人才流失或無法匹配本集團經營規模擴大的速度，將可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團推進「幸福東航」企業文化建設，提升核心技術人才和管理人才忠誠度；通過進一步優化核心技術人才的薪酬激勵方案，實現對核心技術人力的有效激勵；通過多層次後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備後備人才。

## 6、 競爭風險

隨著國內航空市場開放、低成本航空發展以及國際航空企業對中國市場加大運力投入，未來國內外航空運輸業的競爭可能更趨激烈，對本集團的航權時刻資源、票價水準、市場份額等帶來不確定性，進而對本集團經營業績造成影響。

鐵路、公路及郵輪運輸與航空運輸在部分市場存在一定的替代性。隨著鐵路、公路及郵輪運輸對國內民航市場的衝擊呈現常態化、網絡化態勢，本集團未來在部分航線上可能面臨較大的競爭壓力。

本集團積極應對行業競爭，主動爭取樞紐市場和核心市場新增航權和時刻資源，穩步提升飛機利用率，鞏固擴大三大樞紐及核心市場份額；依托天合聯盟合作平台，深入推進與達美航空戰略合作，與法荷航、澳航聯營合作，建立了輻射全國、通達全球的高效便捷的航空運輸網絡。

面對其他運輸方式衝擊，本集團圍繞三大樞紐及核心、重點市場，優化航線網路，加強全網全通及國際中轉聯程產品行銷，同時努力提升航班准點率，發揮航空運輸速度優勢。

## 7、航油價格波動風險

航油成本是航空公司最主要的成本支出。國際油價水準大幅波動將對航油價格水準和本集團燃油附加費收入產生較大影響，進而影響本集團經營業績。

截至二零一五年十二月三十一日，在不考慮燃油附加費等因素調整的情況下，如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10.16億元。

二零一五年，本集團積極把握國際油價低位運行帶來的機遇，積極增加運力投入、優化生產組織，實現了良好的經營業績。本集團未來將積極研判油價走勢，根據董事會授權，謹慎開展航油套期保值業務。

## 8、匯率波動風險

本集團外幣負債主要以美元負債為主，在人民幣兌美元匯率大幅波動情況下，美元負債將因此產生較大金額的匯兌損益，直接影響本集團當期利潤，對本集團經營業績造成較大影響。

截至二零一五年十二月三十一日，如美元兌人民幣升值或貶值1%，其他因素不變，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	增加／減少淨利潤		增加／減少其他綜合收益	
	升值	貶值	升值	貶值
美元	-581	581	-	-

二零一五年，本集團根據董事會授權，通過交叉貨幣互換合約將部分美元債務轉為歐元債務。截至二零一五年十二月三十一日，本集團美元債務佔帶息負債的比例為73.28%。二零一六年初，本集團拓寬融資管道，通過發行超短期融資券、人民幣貸款等方式開展人民幣融資。截至二零一六年一月末和二月末，美元債務佔本集團帶息債務比重降至57%和53%。

未來，本集團將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，優化本集團債務幣種結構，降低匯率波動對本集團經營的不利影響。

## 9、利率變動風險

本集團主要負債是由於引進飛機、發動機及航材等所產生的美元負債和人民幣負債。美元利率以及人民幣利率變化可能造成本集團現有浮動利率貸款成本和未來融資成本變動，從而影響本集團財務費用。

截至二零一五年十二月三十一日，在其他變數保持穩定的前提下，如利率上升或下降25個基點，則本集團淨利潤及其他綜合收益受到的影響如下：

單位：人民幣百萬元

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	上升	下降	上升	下降
浮動利率工具	-148	148	18	-18

二零一五年，本集團擇機開展利率套期保值交易，將約8.45億美元的浮動利率美元債務轉為固定利率美元債務。未來本集團擬通過開展衍生品交易和交叉外匯互換交易，進一步優化本集團美元債務中浮動利率債務比例；同時把握人民幣利率走勢，降低人民幣融資成本。

## 10、信息安全風險

本集團運營過程中各項業務的開展與資訊網絡系統密切相關，對本集團傳統的管理方式和工作流程提出了新的要求。如本集團網路資訊系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷，以及遭遇外部網路攻擊等情況，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據泄露，對本集團品牌形象產生不利影響。未來資訊技術的更新換代將考驗本集團現有系統的可靠性。

二零一五年，本集團建立外部安全漏洞通報網站日常巡檢制度和應急回應機制，啟動數據防洩漏DLP專案，資訊安全管理系統順利通過ISO27000認證復審。未來，本集團將進一步加強代碼安全檢測和管理體系，推進本集團互聯網出口IPS專案和資訊系統災備中心建設，提高本集團資訊系統安全整體防護水準。

## 11、發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場或對外實施投資併購，可能面臨包括決策、法律、管控、競爭對手幹擾等在內的一系列風險，對本集團發展戰略的實施效果造成影響。

本集團在轉型過程中開拓電子商務市場，探索低成本航空經營，創新資產管理模式，對本集團經營管理整體能力提出了新的要求，本集團未來可能存在部分轉型專案未能達到預期目標的風險。

本集團不斷完善對外投資管理等制度，在未來開拓國際新市場及外實施投資並購過程中通過開展盡職調查資產評估等舉措，加強專案的研究論證，完善風險防控體系。

## 12、供應商風險

航空運輸業具有高技術要求和高運營成本的特點。包括飛機、發動機、航材、航油及資訊技術服務等關鍵運營資源的可選供應商有限，同時航空公司為降低運營成本，通常採取集中採購的方式獲取運營資源。如本集團主要供應商出現經營異常，可能對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團重點關注與生產運營高度關聯的供應商，由供應商管理團隊負責分析供應商的履約能力，定期開展供應商評估；持續關注與生產運營高度關聯的物資品類市場變動情況，由業務採購部門負責收集、分析價格波動情況。

## 13、證券市場波動風險

本公司股票價格不僅取決於本公司當前業績和未來經營預期，還受政策環境、宏觀經濟、市場資金流向及投資者心理等多種因素影響。本公司股票價格可能因上述因素出現較大幅度變動，直接或間接對投資者造成損失，進而導致部分公商務旅客減少出行需求，也可能影響本公司資本運作專案的實施。

本集團持續優化公司治理水準，切實履行資訊披露義務，不斷提升經營管理能力，爭取創造優異的經營業績。同時，本集團加強與資本市場和各類投資者的交流溝通，密切關注本公司的股價表現和媒體報導，及時回應市場的關切。

#### 14、其他不可抗力及不可預見風險

航空運輸業受外部環境影響較大，自然災害、突發性公共衛生事件以及國際地緣政治動蕩等因素都會影響市場的需求和航空公司的正常運營，包括航班中斷、客運量和收入減少、安全和保險成本上升等，可能會對本集團的生產經營造成不利影響。

本集團制定並完善突發事件應急回應機制和處置預案，盡力避免或降低因不可抗力或不可預見風險帶來的不利影響。

#### 對本公司有重大影響的有關法律及規例情況

於本年度，董事會並無發現任何重大事項對本集團造成影響，亦不知悉任何違反對本集團有重大影響的法律及法規的情況。

#### 二零一六年展望

本集團在此提醒各位讀者，本集團在本報告中包括一些預期性描述，例如對國際和國內經濟形勢及航空市場的某些預期性描述，對本集團二零一六年乃至未來的工作計劃的描述。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存在較大差異，不構成本公司對未來經營業績的承諾。

二零一六年，世界經濟預期面臨深度調整，預計全年復甦乏力。國際貨幣基金組織於二零一六年一月下調全年世界經濟和貿易總量增長預期，並預測二零一六年國際油價將同比有較大幅度下跌。中國經濟雖面臨下行壓力加大，但預計仍將保持中高速增長，同時經濟結構不斷轉型升級，消費拉動經濟增長的基礎作用將進一步增強，大眾旅遊時代正在興起。在上述因素影響下，預計航空客運市場需求將保持增長，航空貨運市場需求則相對低迷。

面對複雜多變的經營環境，本集團將把握油價持續低位運行、旅遊消費需求升級和上海迪士尼開園等有利契機，重點做好以下工作，力爭取得較好的經營業績：1、強化安全責任落實，優化安全運行管控，加強空防安全建設，提升飛行

技術能力，持續保障運行安全；2、把握有利市場機遇，依托全網全通優化聯程中轉，推動銷售轉型和提直降代，擴大市場份額，提升客貨運經營水準；3、加強服務管控體系建設，彌補服務短板，改善線上服務集成體驗，打造空中服務品牌，優化全流程客戶體驗；4、加快空中互聯和電商公司平台建設，推進中聯航轉型低成本航空，探索地服系統市場化試點，引領公司改革轉型；5、積極拓展融資管道，持續優化債務結構，密切關注資本市場走勢，擇機實施有利於公司發展的資本專案；6、發揮IT引領作用，優化核心業務流程，完善風險管控機制，全面提升公司管理能力。

## 機隊規劃

本集團未來將繼續圍繞主力機型，持續優化機隊結構，逐步退出剩餘老舊機型，提升機型與航線匹配度。

### 二零一六年至二零一七年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零一六年		二零一七年	
	引進	退出	引進	退出
<b>客機</b>				
A320系列	30	8	15	1
A330系列	-	-	7	-
B777系列	7	-	4	-
B737系列	35	12	26	17
EMB-145LR	-	6	-	-
<b>客機合計</b>	<b>72</b>	<b>26</b>	<b>52</b>	<b>18</b>
<b>貨機</b>				
B747-400F	-	-	-	1
<b>貨機合計</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>合計</b>	<b>72</b>	<b>26</b>	<b>52</b>	<b>19</b>

註：

- 1、 截至二零一五年十二月三十一日，根據已確認的訂單，本集團在二零一八年及以後年度計劃引進177架飛機，退出25架飛機；
- 2、 根據市場情況和本集團運力規劃，上述飛機的引進和退出計劃在機型、數量和時間上可能會有所調整。

## 非公開發行A股股票

二零一五年四月二十三日，本集團召開第七屆董事會第十一次普通會議，審議通過非公開發行A股股票的相關議案，並決定將其提交股東大會審議。

二零一五年六月，本集團收到國有資產監督管理委員會（「國資委」）《國資產權[2015]354號》文，原則同意本集團本次非公開發行A股股票方案。

二零一五年六月十六日，本集團召開二零一四年度股東大會、二零一五年第一次A股類別股東會議和二零一五年第一次H股類別股東會議，審議通過非公開發行A股股票的相關議案。同日，本集團召開第七屆董事會第十五次普通會議，根據股東大會授權，審議通過調整非公開發行A股股票募集資金用途的相關議案。

二零一五年七月，本集團收到中國證監會《中國證監會行政許可申請受理通知書》（151777號），同意對本集團非公開發行A股股票申請予以受理。

二零一五年十二月九日，中國證監會發審委第203次工作會議審核通過本集團非公開發行A股股票申請。

二零一六年一月八日，本集團收到中國證監會《關於核准中國東方航空股份有限公司非公開發行股票的批覆》（證監許可[2016]8號），核准本集團非公開發行不超過2,329,192,546股A股股票。

本集團將在中國證監會核准的有效期限內根據實際市場情況具體實施。

## 向達美航空發行H股股票

二零一五年七月二十七日，本集團與達美航空簽署附條件的《股份認購協議》，由達美航空以港幣3,488,895,000元認購公司新發行的H股普通股股票465,910,000股。



二零一五年九月一日，本集團與達美航空簽署《認購協議確認書》。根據《認購協議確認書》，截至二零一五年九月一日，除需於股份認購交易交割日達成的條件外，《認購協議》約定的先決條件均已滿足。

二零一五年九月九日，本集團完成向達美航空發行H股普通股465,910,000股，發行價格為每股7.49港元，每股面值人民幣1元。

## 股份

### 1、截至二零一五年十二月三十一日本集團股份結構情況如下：

		股份總額	約佔股權 比例(%)
一	A股		
1.	有限售條件流通股	698,865,000	5.318
2.	無限售條件流通股	7,782,213,860	59.225
二	H股		
1.	有限售條件流通股	698,865,000	5.318
2.	無限售條件流通股	3,960,235,000	30.138
三	股份總數	<u>13,140,178,860</u>	<u>100</u>

附註：

於二零一五年十二月三十一日，本公司A股中，有限售條件流通股為698,865,000股A股(為東航集團以及東航集團全資附屬公司東航金控所持有)，無限售條件流通股為7,782,213,860股A股；本集團H股中有限售條件流通股為698,865,000股H股(為東航集團境外下屬全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司(「東航國際」)所持有)，無限售條件流通股為3,960,235,000股H股；本公司股份總數為13,140,178,860股。

## 2、 主要股東

截至二零一五年十二月三十一日，持有本集團任何類別已發行股份10%或以上權益的股東如下：

名稱	股份類別	股數	約佔總股本 比例(%)
東航集團 <sup>(1)</sup>	A股	5,530,240,000	42.09
東航國際 <sup>(2)</sup>	H股	2,626,240,000	19.99
香港中央結算(代理人) 有限公司 <sup>(3)</sup>	H股	4,182,669,289	31.83
達美航空 <sup>(4)</sup>	H股	465,910,000	3.55

附註：

根據董事所獲悉的數據(包括在香港聯交所網站上可獲得的資料)及據董事所知，於二零一五年十二月三十一日：

- (1) 該等A股中5,072,922,927股A股是由東航集團直接持有；457,317,073股A股由東航金控直接持有，而東航集團則擁有東航金控全部權益。
- (2) 該等H股是由東航國際以實益擁有人的身份持有，而東航集團則擁有東航國際全部權益。
- (3) 由香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,182,669,289股H股中，2,626,240,000股(佔本集團當時已發行H股總數約56.37%)由東航國際以實益擁有人的身份持有，而東航集團則擁有東航國際全部權益。
- (4) 該等H股是由達美航空以實益擁有人的身份持有，佔本集團當時已發行H股總數約10.00%。

有關於二零一五年十二月三十一日本集團董事、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》相關規定須向本集團及香港聯合交易所有限公司披露(並載於本集團根據《證券及期貨條例》第336條儲存的登記冊內)其持有本集團任何權益的本集團股東的持股情況，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二零一五年度報告內。

## 重要事項

### 1. 股息

根據本集團二零一五年度經審計的中國企業會計準則下財務報告，截至二零一五年十二月三十一日止的母公司累計未分配利潤為人民幣16.80億元；根據本集團二零一五年度經審計的國際財務報告準則下財務報告，截至二零一五年十二月三十一日止的母公司累計未分配利潤為人民幣11.64億元。

根據中國證監會《證券發行與承銷管理辦法》第17條規定，上市公司發行證券，存在利潤分配方案、公積金轉增股本方案尚未提交股東大會表決或者雖經股東大會表決通過但未實施的，應當在方案實施後發行。鑒於本集團非公開發行A股股票申請已於二零一六年一月獲得中國證監會核准，並於二零一六年七月五日期滿，如果本集團二零一五年度進行利潤分配，需要在利潤分配方案獲得二零一五年度股東大會通過並實施後方可再實施非公開發行A股股票，將導致非公開發行A股股票專案發行時間窗口極短或無法順利實施，從而嚴重影響本集團非公開發行專案的實施和本集團的長遠發展。

從股東利益和本集團發展等綜合因素考慮，本集團董事會建議二零一五年利潤分配預案如下：二零一五年度不進行利潤分配，也不進行資本公積轉增股本。本集團二零一五年度利潤分配預案需提交二零一五年度股東大會審議。

本集團董事會同時建議，於二零一六年度中期以不低於國內會計準則項下二零一五年度母公司淨利潤的40%予以現金分紅。

### 2. 購入、出售或贖回證券

於二零一五財政年度內，本集團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）。

### 3. 重大訴訟

截至二零一五年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

#### 4. 企業管治

董事會已檢討過本公司採納的企業管治守則檔下的有關規定和本公司實務情況，認為截至二零一五年十二月三十一日止年度，本公司的企業管治水平達到《企業管治守則》(「《守則》」)所載的守則條文的要求。

本公司根據中國證監會、上海證券交易所、香港聯合交易所有限公司出台的最新規定，以及公司業務發展的需要，系統梳理了公司董事會及證券事務相關的規章制度，修訂了《董事會提名與薪酬委員會工作細則》、《關聯交易管理制度》、《募集資金管理制度》、《信息披露事務管理制度》，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

為了進一步強化公司董事、監事和高級管理人員的守法合規意識，增強相關法規理解和運用能力，本公司通過書面材料方式，每個季度定期梳理中國證監會、上海證券交易所、香港聯交所、紐約證券交易所等監管機構頒佈的關於上市公司監管規則以及上市公司董事、監事、高級管理人員職責的相關法律法規和規章制度的最新發展，組織培訓與學習。

截至二零一五年十二月三十一日止年度內，本公司就董事的證券交易，已採納上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)作為本公司董事(「董事」)的行為守則。在向所有董事做出特定查詢後，本公司明白其董事已遵守標準守則有關董事證券交易的規定。

#### 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彙報事宜，包括審閱截至二零一五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

二零一五年六月十六日，本集團二零一四年度股東週年大會選舉田留文先生為本集團董事，選舉邵瑞慶先生為本集團獨立非執行董事。劉克涯先生因任期屆滿六年，不再擔任本公司獨立非執行董事職務。

本集團第六屆職代會二零一五年第二次組長聯席會議選舉徐海華先生為本集團職工監事。燕泰勝先生因退休不再擔任本集團職工監事職務。

### 離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
劉克涯	二零一五年六月十六日	任期屆滿	獨立非執行董事
燕泰勝	二零一五年六月十六日	退休	職工監事

### 新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
田留文	二零一五年六月十六日	二零一四年度股東週年大會選舉	董事
邵瑞慶	二零一五年六月十六日	二零一四年度股東週年大會選舉	獨立非執行董事
徐海華	二零一五年六月十六日	第六屆職代會二零一五年第二次組長聯席會議選舉	職工監事

## 7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	其他單位名稱	在其他單位擔任的職務	任期 起始日期	任期 終止日期
徐昭	上海暢聯物流股份有限公司	董事	二零一五年七月	
李養民	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	二零一四年二月	二零一五年九月
	中國民航信息網絡股份有限公司	董事	二零一五年十二月	
李若山	江蘇中南建設集團股份有限公司	董事	二零一五年五月	
馬蔚華	中國石油化工股份有限公司	獨立非執行董事	二零一零年五月	二零一五年五月
	聯想控股股份有限公司	獨立非執行董事	二零一五年三月	
	泰康人壽保險股份有限公司	監事長	二零一五年九月	
馮金雄	東方航空傳媒股份有限公司	監事會主席	二零一五年四月	
	北京東投置業有限公司	監事	二零一四年九月	二零一五年六月

## 8. 其他

本集團提述以下內容：

1、二零一五年二月九日，本集團兌付了二零一四年度第一期超短期融資券(該期短期融資券於二零一四年五月十四日發行完成，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，年利率為4.95%)。詳情請參見二零一五年二月四日本公司在香港刊發的公告。

2、二零一五年第一期超短期融資券

(1) 二零一五年二月十二日，本集團完成了二零一五年第一期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為180天，單位面值為人民幣100元，年利率為4.50%；

(2) 二零一五年八月十一日，本集團兌付了二零一五年度第一期超短期融資券。詳情請參見二零一五年二月十三日和八月四日本公司在香港刊發的公告。

3、二零一二年公司債券(第一期)

(1) 二零一五年三月十八日，本集團支付了二零一二年公司債券(第一期)(該期公司債券於二零一三年三月二十日發行完成，二零一三年四月二十二日在上海證券交易所上市，為十年期固定利率品種，發行規模為人民幣48億元，發行價格為人民幣100元/張，年利率為5.05%)自二零一四年三月十八日至二零一五年三月十七日期間的利息；

(2) 二零一六年三月十八日，本集團支付了二零一二年公司債券(第一期)自二零一五年三月十八日至二零一六年三月十七日期間的利息。

詳情請參見二零一五年三月十日 and 二零一六年三月十一日本公司在香港刊發的公告。

4、二零一五年第二期超短期融資券

(1) 二零一五年三月二十六日，本集團完成了二零一五年第二期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為180天，單位面值為人民幣100元，年利率為4.50%；

(2) 二零一五年九月二十二日，本集團兌付了二零一五年度第二期超短期融資券。

詳情請參見二零一五年三月二十七日 and 九月十五日本公司在香港刊發的公告。

## 5、非公開發行A股股票

- (1) 二零一五年四月二十三日，本集團召開第七屆董事會第11次普通會議，審議通過非公開發行A股股票的相關議案，並決定將其提交股東大會、A股類別股東會議和H股類別股東會議審議；
- (2) 二零一五年六月，本集團收到國資委《國資產權[2015]354號》文，原則同意本公司本次非公開發行A股股票方案；
- (3) 二零一五年六月十六日，本集團召開二零一四年度股東週年大會、二零一五年第一次A股類別股東會議和二零一五年第一次H股類別股東會議，審議通過非公開發行A股股票的相關議案。同日，本集團召開第七屆董事會第15次普通會議，根據股東大會授權，審議通過調整非公開發行A股股票募集資金用途的相關議案；
- (4) 二零一五年七月，本集團收到中國證監會《中國證監會行政許可申請受理通知書》(151777號)，同意對本集團非公開發行A股股票申請予以受理；
- (5) 二零一五年十二月九日，中國證監會發行審核委員會第203次工作會議審核通過本集團非公開發行A股股票申請；
- (6) 二零一六年一月八日，本集團收到中國證監會《關於核准中國東方航空股份有限公司非公開發行股票的批覆》(證監許可[2016]8號)，核准本集團非公開發行不超過2,329,192,546股A股股票。

詳情請參見二零一五年四月二十三日、二零一五年六月一日、二零一五年六月十六日、二零一五年七月二日、二零一五年十二月九日和二零一六年一月八日本公司在香港刊發的公告。

6、二零一五年五月五日，本集團與東航國際融資租賃有限公司(「東航租賃」)在上海簽訂《飛機融資租賃框架協議》，本集團向東航租賃擬在中國(上海)自由貿易試驗區或天津東疆保稅港區設立的全資專案子公司以融資租賃方式承租不超過23架飛機。該交易構成本公司的一項關連交易。詳情請分別參見二零一五年五月五日及二零一五年五月二十六日本公司在香港刊發的公告及通函。

7、二零一五年第三期超短期融資券

(1) 二零一五年六月二十六日，本集團完成了二零一五年第三期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為3.50%。

(2) 二零一六年三月二十二日，本集團兌付了二零一五年第三期超短期融資券。

詳情請參見二零一五年六月二十六日和二零一六年三月十五日本公司在香港刊發的公告。

8、二零一五年七月九日，本集團與波音公司在上海簽署《購買B737系列飛機協議》，向波音公司購買50架B737系列飛機。詳情請參見二零一五年七月九日本公司在香港刊發的公告。

9、向達美航空發行H股股票

(1) 二零一五年七月二十七日，本集團與達美航空簽署附條件的《股份認購協議》，由達美航空以港幣3,488,895,000元認購本公司新發行的H股普通股股票465,910,000股；

(2) 二零一五年九月一日，本集團與達美航空簽署《市場協議》和《認購協議確認書》。根據《市場協議》，雙方將在代碼共用、艙位管理、時刻協調、銷售合作、機場設施共用、常旅客計劃、貴賓室及系統投資、人員交流等領域進一步開展深入合作。根據《認購協議確認書》，截至二零一五年九月一日，除需於股份認購交易交割日達成的條件外，《認購協議》約定的先決條件均已滿足；



(3) 二零一五年九月九日，本集團完成向達美航空發行H股普通股465,910,000股，發行價格為每股7.49港元，每股面值人民幣1元。

詳情請參見二零一五年七月二十七日、二零一五年九月一日和二零一五年九月九日本公司在香港刊發的公告。

- 10、二零一五年八月十四日，本集團與空中客車公司在上海簽署《飛機購買協議》，向空中客車公司購買15架A330系列飛機。詳情請參見二零一五年八月十四日本公司在香港刊發的公告。
- 11、二零一五年九月二十五日，本集團完成了二零一五年第四期超短期融資券的發行，發行額為人民幣25億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為3.30%。詳情請參見二零一五年九月二十八日本公司在香港刊發的公告。
- 12、二零一五年十月二十七日，本集團完成了二零一五年第五期超短期融資券的發行，發行額為人民幣20億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為3.00%。詳情請參見二零一五年十月二十七日本公司在香港刊發的公告。
- 13、二零一五年十一月二十日，本集團完成了二零一五年第六期超短期融資券的發行，發行額為人民幣20億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為3.10%。詳情請參見二零一五年十一月二十日本公司在香港刊發的公告。
- 14、二零一五年十一月二十七日，本集團完成了二零一五年第七期超短期融資券的發行，發行額為人民幣20億元，期限為180天，單位面值為人民幣100元，年利率為3.00%。詳情請參見二零一五年十一月二十七日本公司在香港刊發的公告。
- 15、二零一五年十二月十一日，本公司與中國民航信息網絡股份有限公司(以下簡稱「中航信」)在上海簽訂《航空公司服務協議》(以下簡稱「《協議》」)，協議有效期為二零一五年一月一日至二零一六年十二月三十一日。根據《協議》，中航信將為本集團提供航班控制系統服務、電腦分銷系統服務、訂座系統延伸服務、相關產品服務及民航商務數據網路服務等，本公司則參照中國民用航空局的標準向其支付服務費。詳情請參見二零一五年十二月十一日本公司在香港刊發的公告。

- 16、二零一五年十二月二十八日，本集團完成了二零一五年第八期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為2.87%。詳情請參見二零一五年十二月二十八日本公司在香港刊發的公告。
- 17、二零一五年十二月三十日，本集團完成了二零一五年第九期超短期融資券的發行，發行額為人民幣10億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為2.83%。詳情請參見二零一五年十二月三十日本公司在香港刊發的公告。
- 18、二零一六年一月，本集團為優化公司債務結構，降低匯率波動風險，經與相關金融機構友好協商，償還美元債務本金10億美元，本集團美元負債佔帶息負債比例有效降低。詳情請參見二零一六年一月四日本公司在香港刊發的公告。
- 19、二零一六年一月十八日，本集團完成了二零一六年第一期超短期融資券的發行，發行額為人民幣25億元，期限為90天，單位面值為人民幣100元，年利率為2.50%。詳情請參見二零一六年一月十八日本公司在香港刊發的公告。
- 20、二零一六年一月二十日，本集團完成了二零一六年第二期超短期融資券的發行，發行額為人民幣20億元，期限為90天，單位面值為人民幣100元，年利率為2.50%。詳情請參見二零一六年一月二十一日本公司在香港刊發的公告。
- 21、二零一六年三月二十四日，本集團完成了二零一六年第三期超短期融資券的發行，發行額為人民幣30億元，期限為270天，單位面值為人民幣100元，年利率為2.40%。詳情請參見二零一六年三月二十八日本公司在香港刊發的公告。

22、經本集團董事會、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二零一五年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

經批准的類別	單位：千元 幣種：人民幣	
	截至二零一五年十二月三十一日的發生額	二零一五年預估交易金額上限
金融服務(餘額)		
—存款餘額	729,128	6,500,000
—貸款餘額	0	6,500,000
航空食品供應服務	1,127,194	1,230,000
進出口代理服務	119,288	135,000
生產服務及維修服務	109,626	173,200
物業租賃服務	52,000	125,000
物業管理及綠化養護服務	51,669	70,000
廣告代理服務	23,754	60,000
酒店住宿服務	39,099	46,500
民航資訊網絡服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	454,054	650,000

承董事會命  
中國東方航空股份有限公司  
劉紹勇  
董事長  
中華人民共和國，上海  
二零一六年三月三十日

於本公告發表日期，本公司董事如下：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)、田留文(董事、副總經理)、季衛東(獨立非執行董事)、李若山(獨立非執行董事)、馬蔚華(獨立非執行董事)、邵瑞慶(獨立非執行董事)。