

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)

二零一七年度業績公告

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」)截至二零一七年十二月三十一日止年度(「本年度」)經審計按國際財務報告準則編製之綜合業績，以及二零一六年度的比較數據。

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

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
收入	4	102,475	98,904
其他營業收入和利得	6	7,481	5,469
		<u>109,956</u>	<u>104,373</u>
營業支出			
飛機燃料		(25,131)	(19,626)
飛機起降費		(13,254)	(12,279)
折舊及攤銷		(13,969)	(12,154)
工資、薪金及福利		(20,320)	(18,145)
飛機維修費		(5,346)	(4,960)
資產減值損失		(491)	(29)
航空餐食供應		(3,090)	(2,862)
飛機經營性租賃租金		(4,318)	(4,779)
其他經營性租賃租金		(836)	(868)
銷售及市場費用		(3,294)	(3,133)
民航基礎設施建設基金		(2,080)	(1,945)
地面服務及其他費用		(3,248)	(5,058)
衍生金融工具公允價值變動(損失)/收益	7	(311)	2
間接營業支出		(4,837)	(6,051)
		<u>(100,525)</u>	<u>(91,887)</u>
營業支出總額			

	註釋	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
經營利潤		9,431	12,486
分佔聯營公司業績		202	148
分佔合營公司業績		49	39
財務收入	8	2,112	96
財務支出	9	(3,184)	(6,272)
稅前利潤		8,610	6,497
稅項	10	(1,800)	(1,542)
年度淨利潤		<u>6,810</u>	<u>4,955</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		35	107
可供出售投資之公允價值變動， 扣除稅項		115	40
分佔聯營公司所持可供出售投資之 公允價值變動，扣除稅項		10	(1)
以後期間重分類至損益表的 其他淨綜合收益項目		<u>160</u>	<u>146</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)，扣除稅項		124	(410)
以後期間不重分類至損益表的 其他淨綜合收益項目		<u>124</u>	<u>(410)</u>
稅後其他綜合收益		<u>284</u>	<u>(264)</u>
年度總綜合收益		<u>7,094</u>	<u>4,691</u>

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
年度淨利潤歸屬於：		
本公司權益持有者	6,342	4,498
非控制性權益	<u>468</u>	<u>457</u>
年度淨利潤	<u><u>6,810</u></u>	<u><u>4,955</u></u>
年度總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	6,619	4,237
非控制性權益	<u>475</u>	<u>454</u>
年度總綜合收益	<u><u>7,094</u></u>	<u><u>4,691</u></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><u>0.44</u></u>	<u><u>0.33</u></u>

合併資產負債表
於二零一七年十二月三十一日

	二零一七年 十二月 三十一日 註釋	二零一六年 十二月 三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動資產		
無形資產	11,596	11,624
物業、機器及設備	166,856	153,180
投資性房地產	302	321
預付租賃款	1,717	2,064
飛機預付款	24,752	23,357
投資於聯營公司	1,654	1,536
投資於合營公司	557	524
可供出售投資	800	645
其他非流動資產	2,927	2,969
遞延稅項資產	122	79
衍生金融工具	151	137
	<u>211,434</u>	<u>196,436</u>
流動資產		
飛機設備零件	2,185	2,248
應收賬款及應收票據	12 2,124	2,660
預付款及其他應收款	9,314	9,231
衍生金融工具	—	11
限制性銀行存款及短期銀行存款	51	43
現金及現金等價物	4,605	1,695
劃分為持有待售的資產	14	—
	<u>18,293</u>	<u>15,888</u>
流動負債		
預售票款	7,043	7,677
應付賬款及應付票據	13 3,184	3,376
其他應付款及預提費用	19,864	20,250
融資租賃負債的流動部分	9,241	6,447
借款的流動部分	39,090	28,842
應付稅項	593	304
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分	981	1,175
衍生金融工具	324	11
與持有待售資產相關的負債	8	—
	<u>80,328</u>	<u>68,082</u>
淨流動負債	<u>(62,035)</u>	<u>(52,194)</u>
總資產減流動負債	<u>149,399</u>	<u>144,242</u>

	二零一七年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零一六年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
--	--------------------------------	--------------------------------

非流動負債

融資租賃負債	57,627	54,594
借款	24,711	27,890
經營租賃飛機退租檢修準備	2,038	2,495
其他長期負債	3,724	3,874
退休後福利準備	2,502	2,890
遞延稅項負債	18	86
衍生金融工具	1	47

	<u>90,621</u>	<u>91,876</u>
--	---------------	---------------

淨資產

	<u>58,778</u>	<u>52,366</u>
--	---------------	---------------

權益

歸屬於本公司權益持有者的權益

— 股本	14,467	14,467
— 儲備	40,893	34,983

	<u>55,360</u>	<u>49,450</u>
--	---------------	---------------

非控制性權益

	<u>3,418</u>	<u>2,916</u>
--	--------------	--------------

總權益

	<u>58,778</u>	<u>52,366</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有限公司(「中國東航集團」)的國有企業，前身為中國東方航空集團公司。

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。持有待售處置組是按照賬面價值與公允價值減去處置費用後的淨額孰低進行計量。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。

於二零一七年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣620.4億元。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。本公司董事考慮本集團可利用的資金來源如下：

- 本集團二零一八年經營活動的預期淨現金流入；
- 於二零一七年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣594.7億元；及
- 基於本集團的信用歷史，來自於銀行和其他金融機構的其他可利用融資來源。

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報表是恰當的，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

本集團已就本年度的財務報告首次採納下列經修訂的國際財務報告準則。

國際會計準則第7號(修訂)	披露計劃
國際會計準則第12號(修訂)	就未變現虧損確認遞延稅項資產
國際財務報告準則第12號(修訂)包括在 二零一四年至二零一六年週期之年度改進	在其他主體中的權益披露：澄清國際財務報告準則 第12號

採納上述經修訂準則並無對該等財務報表造成重大財務影響。

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。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
運輸收入	95,187	89,554
— 客運	91,564	83,577
— 貨運及郵運	3,623	5,977
旅遊服務收入	2,322	3,113
地勤服務收入	1,323	2,850
貨物處理收入	69	794
佣金收入	112	92
其他	3,462	2,501
	<u>102,475</u>	<u>98,904</u>

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，主要包括旅遊服務、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)。

截至二零一七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	97,698	4,023	—	—	101,721
分部間收入	—	1,018	(1,018)	—	—
報告分部收入	<u>97,698</u>	<u>5,041</u>	<u>(1,018)</u>	<u>—</u>	<u>101,721</u>
報告分部稅前利潤	<u>6,517</u>	<u>363</u>	<u>—</u>	<u>1,740</u>	<u>8,620</u>
其他分部資料					
折舊及攤銷	13,769	190	—	—	13,959
資產減值損失	489	2	—	—	491
利息收入	2,309	(96)	(101)	—	2,112
利息支出	3,080	205	(101)	—	3,184
資本性支出	<u>32,149</u>	<u>657</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>32,806</u>

截至二零一六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	94,338	4,222	—	—	98,560
分部間收入	—	782	(782)	—	—
報告分部收入	<u>94,338</u>	<u>5,004</u>	<u>(782)</u>	<u>—</u>	<u>98,560</u>
報告分部稅前利潤	<u>5,788</u>	<u>397</u>	<u>—</u>	<u>322</u>	<u>6,507</u>
其他分部資料					
折舊及攤銷	12,378	160	—	—	12,538
資產減值損失	22	7	—	—	29
利息收入	100	100	(104)	—	96
利息支出	2,553	280	(104)	—	2,729
資本性支出	<u>34,631</u>	<u>776</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>35,407</u>

於二零一七年十二月三十一日和二零一六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
於二零一七年 十二月三十一日					
報告分部資產	216,591	13,376	(5,514)	3,011	227,464
報告分部負債	<u>165,148</u>	<u>11,301</u>	<u>(5,514)</u>	<u>11</u>	<u>170,946</u>
於二零一六年 十二月三十一日					
報告分部資產	205,024	11,218	(8,896)	2,705	210,051
報告分部負債	<u>159,437</u>	<u>9,373</u>	<u>(8,896)</u>	<u>41</u>	<u>159,955</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分佔聯營公司、合營公司業績，來自可供出售投資的收益。

(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业务收入。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	67,923	63,730
港澳臺地區	3,624	3,516
國際	<u>30,928</u>	<u>31,658</u>
合計	<u>102,475</u>	<u>98,904</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、分部稅前利潤、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。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
收入		
報告分部收入總額	101,721	98,560
— 逾期預售票款結轉收入的重分類	754	344
合併收入	<u>102,475</u>	<u>98,904</u>
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	8,620	6,507
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(10)	(10)
合併稅前利潤	<u>8,610</u>	<u>6,497</u>
資產		
報告分部資產總額	227,464	210,051
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	21	31
— 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>229,727</u>	<u>212,324</u>
負債		
報告分部負債總額	170,946	159,955
— 其他	3	3
合併負債	<u>170,949</u>	<u>159,958</u>

6 其他營業收入和利得

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
補貼收入(註釋(a))	4,941	4,531
處置物業、機器及設備的收益	69	158
處置預付租賃款的收益	5	3
處置可供出售投資的收益	4	95
可供出售投資產生的股利收入	33	28
處置聯營企業的收益	12	12
處置附屬公司的收益	1,754	—
其他(註釋(b))	663	642
	<u>7,481</u>	<u>5,469</u>

註釋：

- (a) 補貼收入主要為：(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。

截至二零一七年和二零一六年十二月三十一日止年度，本集團並沒有與已確認的補貼收入相關的未滿足的條件及其他或有事項。

- (b) 其他主要為飛行員流動補償款。

7 衍生金融工具公允價值變動(損失)/收益

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
利率互換合約	—	2
外匯遠期合約	(311)	—
	<u>(311)</u>	<u>2</u>

8 財務收入

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
利息收入	111	96
匯兌淨收益(註釋9(b))	2,001	—
	<u>2,112</u>	<u>96</u>

9 財務支出

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,590	1,529
融資租賃負債利息	1,845	1,349
退休後福利準備利息	98	88
債券及融資券利息	381	359
利率互換合約利息	63	122
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(793)	(718)
	3,184	2,729
匯兌淨損失(註釋(b))	—	3,574
減：資本化為飛機預付款的金額	—	(31)
	3,184	6,272

註釋：

- (a) 截至二零一七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3.40%(二零一六年：3.25%)。
- (b) 匯兌收益和損失主要來源於本集團以外幣計量的借款及融資租賃負債的匯兌轉換。

10 稅項

計入合併損益表的稅項如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
所得稅	1,962	1,396
遞延稅項	(162)	146
	1,800	1,542

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。本公司的東航雲南附屬公司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。註冊在香港的附屬公司按照香港稅法規定適用16.5%的所得稅率(二零一六年：16.5%)

除雲南附屬公司，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%(二零一六年：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63.42億元(二零一六年：人民幣44.98億元)和截至二零一七年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數14,467,584,997(二零一六年：13,811,136,000股)計算。截至二零一七年十二月三十一日和二零一六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 應收賬款及應收票據

給予顧客的還款期按個別情況釐定。

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
應收賬款	2,124	2,630
應收票據	—	30
十二月三十一日結餘	<u>2,124</u>	<u>2,660</u>

於二零一七年十二月三十一日，根據發票／賬單日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
九十日內	1,912	2,324
九十一日至一百八十日	38	167
一百八十一至三百六十五日	100	102
超過三百六十五日	162	182
	<u>2,212</u>	<u>2,775</u>
應收賬款減值撥備	(88)	(115)
	<u>2,124</u>	<u>2,660</u>

13 應付賬款及應付票據

於二零一七年十二月三十一日的應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
九十日內	2,791	2,994
九十一日至一百八十日	59	57
一百八十一日至三百六十五日	161	83
一至兩年	71	77
超過兩年	102	165
	<u>3,184</u>	<u>3,376</u>

14 股息

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
中期股息 — 無(2016年：每普通股人民幣5.1分)	—	738
擬年度分派 — 每普通股人民幣5.1分(2016年：人民幣4.9分)	740	709
	<u>740</u>	<u>1,447</u>

擬派年末利潤分配預案將會提交最近一次股東大會批准。

乙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
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	6,352	4,508
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	<u>(10)</u>	<u>(10)</u>
根據國際財務報告準則列示	<u>6,342</u>	<u>4,498</u>
	二零一七年 人民幣百萬元	二零一六年 人民幣百萬元
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	53,106	47,186
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 無形資產(商譽)	2,242	2,242
— 由於不同可使用年限造成飛機及 發動機折舊的差異	21	31
— 非控制性權益	(6)	(6)
— 其他	(3)	(3)
根據國際財務報告準則列示	<u>55,360</u>	<u>49,450</u>

營運數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一七年	二零一六年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	225,996.28	206,249.27	9.57%
— 國內航線	141,067.10	129,459.68	8.97%
— 國際航線	78,980.87	71,177.37	10.96%
— 地區航線	5,948.32	5,612.22	5.99%
客運人公里(RPK)(百萬)	183,181.98	167,529.20	9.34%
— 國內航線	117,033.08	106,361.13	10.03%
— 國際航線	61,390.58	56,821.42	8.04%
— 地區航線	4,758.33	4,346.64	9.47%
載運旅客人次(千)	110,811.40	101,741.64	8.91%
— 國內航線	92,621.36	84,201.92	10.00%
— 國際航線	14,676.05	14,323.71	2.46%
— 地區航線	3,513.99	3,216.02	9.27%
客座率(%)	81.06	81.23	-0.17pts
— 國內航線	82.96	82.16	0.80pts
— 國際航線	77.73	79.83	-2.10pts
— 地區航線	79.99	77.45	2.54pts
客運人公里收益(人民幣元)			
(含燃油附加費) ^{註1}	0.521	0.517	0.77%
— 國內航線	0.539	0.534	0.94%
— 國際航線	0.470	0.471	-0.21%
— 地區航線	0.724	0.712	1.69%
客運人公里收益(人民幣元)			
(不含燃油附加費) ^{註1}	0.486	0.482	0.83%
— 國內航線	0.539	0.534	0.94%
— 國際航線	0.370	0.374	-1.07%
— 地區航線	0.655	0.638	2.66%

	二零一七年	截至十二月三十一日止 二零一六年 (可比口徑) ^{註2}	變動幅度	二零一六年 (不可比口徑) ^{註2}
貨運數據				
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,057.28	6,535.18	7.99%	9,439.85
— 國內航線	2,277.61	2,163.17	5.29%	2,220.52
— 國際航線	4,592.09	4,224.47	8.70%	6,949.25
— 地區航線	187.57	147.54	27.13%	270.08
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	2,663.01	2,495.43	6.72%	4,875.20
— 國內航線	895.56	927.40	-3.43%	963.57
— 國際航線	1,722.73	1,530.17	12.58%	3,786.02
— 地區航線	44.73	37.86	18.15%	125.61
貨郵載運量(百萬公斤)	933.33	929.26	0.44%	1,395.01
— 國內航線	647.86	668.64	-3.11%	707.17
— 國際航線	247.91	228.59	8.45%	584.79
— 地區航線	37.56	32.03	17.27%	103.04
貨郵噸公里收益(人民幣元) (含燃油附加費) ^{註1}	1.363			1.250
— 國內航線	1.100			1.066
— 國際航線	1.444			1.239
— 地區航線	3.555			2.977
貨郵噸公里收益(人民幣元) (不含燃油附加費) ^{註1}	1.295	不適用	不適用	1.173
— 國內航線	1.012			0.987
— 國際航線	1.388			1.165
— 地區航線	3.376			2.850
綜合數據				
可用噸公里(ATK)(百萬)	27,396.94	25,097.62	9.16%	28,002.28
— 國內航線	14,973.65	13,814.54	8.39%	13,871.89
— 國際航線	11,700.37	10,630.43	10.06%	13,355.21
— 地區航線	722.92	652.64	10.77%	775.18
收入噸公里(RTK)(百萬)	18,856.10	17,333.11	8.79%	19,712.88
— 國內航線	11,251.85	10,362.29	8.58%	10,398.46
— 國際航線	7,139.59	6,548.92	9.02%	8,804.77
— 地區航線	464.66	421.89	10.14%	509.65
綜合載運率(%)	68.83	69.06	-0.23pts	70.40
— 國內航線	75.14	75.01	0.13pts	74.96
— 國際航線	61.02	61.61	-0.59pts	65.93
— 地區航線	64.28	64.64	-0.36pts	65.75
收入噸公里收益(人民幣元) (含燃油附加費) ^{註1}	5.254			4.705
— 國內航線	5.698			5.559
— 國際航線	4.392			3.575
— 地區航線	7.756			6.807
收入噸公里收益(人民幣元) (不含燃油附加費) ^{註1}	4.900	不適用	不適用	4.388
— 國內航線	5.691			5.552
— 國際航線	3.514			2.912
— 地區航線	7.037			6.140

註：

1. 在計算單位收益指標時相應的收入包含合作航線收入。
2. 可比口徑下，二零一六年運營數據不包含二零一六年二月至十二月全貨機貨運數據；
不可比口徑下，二零一六年運營數據包含二零一六年全年全貨機貨運數據。

機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零一七年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計73架，退出飛機合計18架。隨著B737-8MAX飛機的引進和B767飛機的陸續退出，本集團機隊機齡結構更趨年輕化。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團共運營637架飛機，其中客機627架，託管公務機10架。因本公司於二零一七年二月八日完成向東方航空產業投資有限公司（「東航產投」）轉讓東方航空物流有限公司（「東航物流」）100%股權，本集團機隊不再包含中國貨運航空有限公司（「中貨航」）運營的9架貨機。

截至二零一七年十二月三十一日機隊情況

單位：架

序號	機型	自購	融資租賃	經營租賃	小計	平均機齡 (年)
1	B777-300ER	9	11	—	20	1.9
2	A330-300	1	17	7	25	6.9
3	A330-200	15	15	3	33	5.3
4	B767	4	—	—	4	19.5
寬體客機合計		29	43	10	82	5.6
5	A321	38	39	—	77	4.4
6	A320	79	52	48	179	7.1
7	A319	13	20	2	35	4.7
8	B737-800	46	62	84	192	3.9
9	B737-700	42	13	1	56	8.6
10	B737-8MAX	—	6	—	6	0.1
窄體客機合計		218	192	135	545	5.5
客機合計		247	235	145	627	5.5
託管公務機總數					10	
飛機總數					637	

董事會報告書

二零一七年，全球經濟穩步復蘇，發達經濟體、主要新興經濟體和發展中國家經濟呈現同步增長態勢。中國經濟穩中向好、好於預期，經濟結構不斷優化，服務業貢獻不斷提高。受益於全球經濟復蘇，全球航空業旅客出行需求持續增長。中國民航繼續保持了兩位數的較快增長率，也面臨著市場競爭加劇、中國高速鐵路衝擊增大、航油價格上漲及運力增投受限等諸多挑戰。

本集團管理層和全體員工凝心聚力，銳意進取，積極推動生產經營、改革轉型等各項工作有序開展。本集團高度重視並全面加強企業黨建工作，在確保安全運營的前提下，加強市場營銷，提升服務品質，積極開展對外合作，加快業務轉型步伐，各項工作取得新的進展，實現了良好的經營業績，綜合競爭實力進一步增強。

二零一七年，本集團全年完成運輸總周轉量188.56億噸公里、同口徑(指二零一六年數據剔除二至十二月東航物流後的同口徑數據，下同)同比增長8.79%，運輸旅客1.11億人次，同比增長8.91%。實現營業收入人民幣1,024.75億元，同比增長3.61%。經營成本人民幣1,005.25億元，同比增長9.40%，其中航油成本同比增加人民幣55.05億元。歸屬於本公司權益持有者的年度淨利潤為人民幣63.42億元，同比增長41.00%。

✈ 安全運營

本集團高度重視並努力確保運營安全。通過制訂安全管理責任清單加強過程管理，強化安全管理責任的落實。開展安全管理體系效能評估，提高了對重大運行風險的識別和管控能力。完善應急手冊和流程，提高了應急事件的處置能力。全面開展安全檢查，針對重要的易發風險點採取專項防範措施，加強風險管控。利用信息技術手段快速傳遞安全信息和風險提示，加強科技在安全管理中的應用。建設空防情報信息系統，推進空保一體化運行，確保了空防安全。

二零一七年，本集團機隊共安全飛行207.3萬小時，同口徑同比增長8.02%，起降87.97萬架次，同比增長6.97%。

✈ 市場營銷

面對日益激烈的行業競爭、國際地緣政治不穩定因素、高鐵網絡化擴張與提速等挑戰，本集團靈活調整運力投放，加強收益運價管理，持續提升直銷能力，穩步拓展客戶資源。

圍繞樞紐網絡戰略，持續推進上海、昆明和西安樞紐建設，提升樞紐網絡價值。積極爭取關鍵市場資源，優化航班編排，創造更豐富的中轉聯程機會。加強北京新樞紐航線網絡規劃研究，積極推進北京新機場東航基地項目建設。根據歐美澳市場特點，季節性優化調整運力投放，近年來新開北京—杭州—悉尼、昆明—悉尼以及武漢—悉尼航線；根據韓國市場需求的變化，及時採取調減運力、改小航班機型等措施加以應對；服務國家「一帶一路」倡議，新開上海—雅加達、上海—宿霧、西安—布拉格、深圳—甲米等航線。截至二零一七年末，通過與天合聯盟夥伴航線網絡對接，本集團航線網絡通達177個國家的1,074個目的地。

「提直降代」成效顯著，增值業務進步明顯，收益管理不斷提升。有效拓展直銷渠道，線下啓動「機票集市」活動，線上加強官網和移動用戶端等銷售渠道，本集團持續提升直銷能力，直銷收入同比大幅提升34.3%，收入佔比達到51.2%，同比增長11個百分點，代理手續費支出持續下降。著力發展各類轉型產品和增值產品，積極推進產品升級和銷售轉型。通過繼續拓展多式聯運產品，完善「優選座位」和「升艙產品」，豐富套票產品和積分兌換產品，轉型和增值產品收入實現大幅增長，同比增長53%。升級收益管理和運價管理系統，為持續提升收益管理提供先進的管理工具。正式上線全航程(OD)收益管理系統，推進收益管控模式的轉型；開發智慧定價策略系統，進一步提高運價管理的準確性和高效性，實現運價管理的智慧化。

重視常旅客的服務和體驗，積極維護和發展常旅客會員、集團客戶資源。截至二零一七年末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達到3,336萬人，同比增長14.3%。積極推廣會員日、818大促等營銷活動方案，擴大非航積分兌換渠道和產品，提高客戶對本集團忠誠度，常旅客會員二次乘機比31.71%，同比增長1.37個百分點。同時，重視並強化與境外商旅管理公司(TMC)（「境外商旅管理公司」）、線上服務商(OTA)代理、大客戶等渠道合作，商旅管理公司銷售收入同比增長38.92%。積極開拓高端客戶資源並悉心維護，兩方集團客戶收入同比增長25.07%，兩方集團客戶增至4,027家，同比增長27.1%。

✈ 對外合作

全面加強並升級與天合聯盟成員的合作，進一步深化合作水準。二零一七年，本公司控股股東中國東方航空集團有限公司（「東航集團」）戰略入股Air France-KLM（「AFK」），本集團也全面升級與AFK業務合作，在天合聯盟內，本公司、Delta Air Lines, Inc.（「Delta」）及AFK結成全球戰略合作夥伴關係，本集團的國際品牌及影響力進一步提升。深化與Delta的全面合作，擴大代號共用航線網絡；深化營銷合作，合力拓展渠道及市場；提升旅客中轉服務體驗，縮短轉機等待時間，降低中轉行李錯失率；推進「雙百計劃」（公司和Delta在中國市場和美國市場，分別聯合簽署一百家集團客戶），共同開發優質客戶。雙方加強溝通，積極開展營銷、信息化、運營等領域的培訓交流。加強與AFK的業務合作，進一步擴大與AFK代號共用航線範圍，完善旅客服務信息系統對接，縮短中轉時間，提升聯程值機成功率，優化退改簽規則，有效提升客戶體驗。依托天合聯盟平台，本集團新增與西班牙歐羅巴航空公司（Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U，IATA二字代碼UX）、捷克航空公司（Czech Airlines j.s.c.，IATA二字代碼OK）的代號共用合作。

重視並持續加強與非天合聯盟成員航空公司合作，與澳洲航空公司（Qantas Airways Limited，IATA二字代碼QF）在推進聯營、互售、常旅客積分累積和兌換等方面開展深入合作；新增與印度捷特航空有限公司（Jet Airways (India) Ltd.，IATA二字代碼9W）和毛里求斯航空公司（Air Mauritius Limited，IATA二字代碼MK）實現代號共用；與西捷航空公司（WestJet Airlines Limited，IATA二字代碼WS）商談開展常旅客雙邊合作。

截至二零一七年末，本集團已與28家公司在723個航點1,028條航線上開展代號共用合作。二零一七年，本集團與外國航空公司合作收入達人民幣75.58億元，同比增長22.4%。

積極拓展與全球旅遊行業知名名牌的合作，與攜程旅遊網絡技術(上海)有限公司展開多維度的營銷合作；深化與上海迪士尼樂園合作，實現迪士尼產品官網、流動應用程式等多渠道銷售，開展聯合營銷活動。

✈ 客戶服務

堅持真情服務，提升品牌形象。本集團秉持「以客為尊，傾心服務」的理念，以客戶需求為導向，持續提升服務軟硬件，改善客戶全旅程的服務體驗。強化服務管控，完善服務標準和業務流程；完善白金卡會員的服務標準，推行集團客戶全流程增值服務，提升高價值客戶的服務體驗。優化數位化體驗，提高手機、網上及海外自助值機率，國內自助值機率達到71.19%，同比提升8.38個百分點，國際自助值機率22.70%，同比提升6個百分點；開通「座位預留」等線上特殊服務，推出「服務機器人」等創新服務模式。優化空地服務體驗，從航線服務特色、機供品品位和機上餐食品質等維度提升服務水準，「東航那碗面」和「空中一碗飯」成為特色餐食品牌。啟用北京首都國際機場自營貴賓室和北京首都國際機場2號航站樓天合聯盟貴賓室、上海虹橋國際機場1號航站樓貴賓廳及F島高端值機區，提升旅客值機和候機體驗。

✈ 改革轉型

專注客運業務的經營和發展，推動本集團改革轉型。不斷優化電子商務平台功能，提升中國聯合航空有限公司(「中聯航」)低成本航空運營水準，深化保障性業務市場化改革，不斷提升改革轉型對生產經營的促進作用。

電子商務方面，本集團加快空中互聯平台建設，擁有國內規模最大的空中WI-FI機隊，在國內率先全面推行機上可攜式電子設備的使用。截至二零一七年末，本集團74架寬體客機全部實現空中互聯服務，覆蓋歐美澳及國內重點商務航線，「空中開機」提升了旅客的乘機體驗。升級完善11個海外網站，更新流動應用程式移動用戶端版本12次。移動端上線地面點餐等新型服務產品，提升客戶服務體驗。加強積分商城運營，推出逾重行李兌換等多樣化積分兌換產品。持續拓展非航收入積分銷售，非航積分銷售收入同比增長149%。

低成本航空方面，中聯航轉型成效顯著。二零一七年，中聯航實現淨利潤同比增長72.86%。中聯航完善官網和移動端功能及設置，開展自媒體品牌營銷，進一步拓寬直銷渠道，直銷收入佔比達74.67%；積極拓展途家民宿、車輛接機、保險銷售等增值服務，增加非航業務收入，非航收入同比增長23.11%。

保障性業務市場化改革及機構改革方面，進一步深化將保障性資產轉變為經營性資產，開拓協力廠商市場。本集團附屬公司東方航空技術有限公司(「東航技術公司」)明確了「專業化、產業化、市場化、國際化」的發展目標，持續加強與外國航空公司的合作，新增了新加坡酷航及聯合包裹服務航空公司(UPS)等7家客戶，正在從成本中心轉變成新的利潤增長點。地面服務部發揮內部市場化機制的活力，工時投放率、利用率、產出率等勞動生產率指標進一步提升。積極穩妥推進營銷服務系統改革，以客戶為中心重組營銷服務職能，成立商務委員會、銷售委員會和客戶委員會，探索商務、營銷及客戶服務管控新模式。

✈ 黨建工作和企業文化

高度重視黨建工作，全面深入推進從嚴治黨；重視企業文化建設，「幸福東航、共建共享」的理念深入人心。本集團深入學習宣傳貫徹習近平新時代中國特色社會主義思想和十九大精神，深入推進黨建工作常態化、制度化，嚴格落實全面從嚴治黨要求，不斷加強政治建設和黨風廉政建設，同時圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，推進企業文化建設，創建和諧的勞動關係，提升員工對本集團的認同感和忠誠度，為本集團安全運行、客戶服務、市場營銷、改革發展等各方面工作的順利開展和持續進步提供堅強助力，營造良好氛圍。

✈ 社會責任和榮譽獎項

堅持「創新、協調、綠色、開放、共用」五大發展理念，積極履行經濟、社會和環境責任。堅持綠色發展理念，宣導綠色飛行，全面實現駕駛艙無紙化，二氧化碳排放量年均減少40萬噸以上，榮獲世界環保大會「國際碳金獎 — 社會公民獎」。堅持共用發展理念，努力做到精準扶貧、精準脫貧，持續定點扶貧雲南雙江、滄源，本集團被評為「中央企業扶貧開發工作先進單位」，被世界公益慈善論壇評為「精準扶貧典範企業」。圓滿完成緊急轉移受困多明尼克、滯留巴厘島中國公民運送任務，贏得社會贊譽。「愛在東航」大型公益活動持續向社會傳遞正能量，本集團共組織各類活動專案836個，參與員工59,069人次，提供服務170,906小時，關愛人數65,733人。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團連續6年榮獲「中國證券金紫荊獎」，被全球最大品牌傳播集團WPP (Wire & Plastic Products Group) 被評為「最具價值中國品牌」前30強，連續2年入選英國著名品牌評級機構Brand Finance「全球最具價值品牌500強」。本集團選手代表中國參加世界技能大賽取得優異成績，在中國民航首屆機務維修職業技能大賽實現「大滿貫」，充分彰顯了東航工匠精神。

經營收入

二零一七年，本集團客運收入為人民幣915.64億元，同比增長9.56%，佔本集團運輸收入的96.19%；旅客運輸周轉量為183,181.98百萬客公里，同比增長9.34%。

國內航線旅客運輸周轉量為117,033.08百萬客公里，同比增長10.03%；收入為人民幣601.80億元，同比增長11.16%，佔客運收入的65.72%；

國際航線旅客運輸周轉量為61,390.58百萬客公里，同比增長8.04%；收入為人民幣279.64億元，同比增長6.08%，佔客運收入的30.54%；

地區航線旅客運輸周轉量為4,758.33百萬客公里，同比增長9.47%；收入為人民幣34.20億元，同比增長11.11%，佔客運收入的3.74%。

二零一七年，本集團貨郵運輸收入為人民幣36.23億元，佔本集團航空運輸收入的3.81%。貨郵載運周轉量為2,663.01百萬噸公里。

二零一七年，本集團其他收入為人民幣72.88億元，同比減少22.05%。

營運開支

二零一七年，本集團總營運成本為人民幣1,005.25億元，同比增長9.40%。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，本集團起降成本、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。二零一七年，本集團飛機燃油成本為人民幣251.31億元，同比增長28.05%，主要是由於本集團加油量同比增長4.50%，增加航油成本人民幣8.83億元；平均油價同比提高22.53%，增加航油成本46.22億元。

二零一七年，本集團飛機起降費為人民幣132.54億元，同比增長7.94%。主要是由於本集團飛機起降架次增加，加密歐美澳等多條國際遠程航線，造成國際起降費用增加，以及受國內機場收費標準調整影響（民航2017年18號文），造成國內起降費用增加。

二零一七年，本集團航空餐食供應支出為人民幣30.90億元，同比增長7.97%，主要是由於運輸旅客人數增加及餐食標準提高所致。

二零一七年，本集團工資、薪金及福利為人民幣203.20億元，同比增長11.99%。主要是由於空勤、機務人數增加、飛行小時數增加以及飛行小時費標準提高綜合影響所致。

二零一七年，本集團折舊及攤銷為人民幣139.69億元，同比增長14.93%。主要是由於本集團二零一七年自購及融資租賃淨增飛機45架，飛機及發動機數量增加導致固定資產原值增加，折舊相應增加。

二零一七年，本集團飛機維修費為人民幣53.46億元，同比增長7.78%。主要是由於本集團淨增寬體機9架、窄體機46架，導致飛機及發動機修理費用增加。

二零一七年，本集團飛機經營性租賃租金為人民幣43.18億元，同比減少9.65%。主要是由於東航物流股權轉讓後減少了7架經營性租賃貨機所致。

二零一七年，本集團其他經營性租賃租金為人民幣8.36億元，同比減少3.69%，主要是由於本集團租賃的地面資產費用減少所致。

二零一七年，本集團銷售及市場費用為人民幣32.94億元，同比增長5.14%。

二零一七年，本集團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20.80億元，同比增長6.94%。主要是由於本年飛行里程增加所致。

二零一七年，本集團地面服務及其他費用為人民幣32.48億元，同比減少35.78%；本集團間接營業支出為人民幣48.37億元，同比減少20.06%。主要是由於本集團二零一七年處置東航物流股權，二零一六年數據包括二零一六年全年東航物流地面服務及其他費用數據，二零一七年數據僅包括二零一七年一月東航物流地面服務及其他費用。扣除東航物流二零一六年二至十二月的數據影響，地面服務及其他費用同比減少8.04%，主要是由於本集團旅遊業務支出減少所致。

其他營業收入和利得

二零一七年，本集團其他營業收益為人民幣74.81億元，同比增長36.79%，主要是由於本集團合作航線收入增加，以及轉讓東航物流100%股權取得的收益，同時也包括固定資產處置收入和政府補助收入。

財務收入／支出

二零一七年，本集團財務收入為人民幣21.12億元，同比增加人民幣20.16億元；財務支出為人民幣31.84億元，同比減少人民幣30.88億元，主要是由於二零一七年人民幣升值，產生匯兌淨收益人民幣20.01億元，二零一六年人民幣貶值，產生匯兌淨損失人民幣35.43億元。

利潤

二零一七年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣63.42億元，同比增長41.00%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.44元。

流動資金狀況與資本結構

截至二零一七年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,297.27億元，較二零一六年十二月三十一日增長8.20%；資產負債率為74.41%，較二零一六年十二月三十一日降低0.93個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣182.93億元，佔資產總額7.96%，較二零一六年十二月三十一日增長15.14%，非流動資產為人民幣2,114.34億元，佔總資產92.04%，較二零一六年十二月三十一日增長7.64%。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣1,709.49億元，其中流動負債為人民幣803.28億元，佔負債總額的46.99%；非流動負債為人民幣906.21億元，佔負債總額的53.01%。

流動負債中，帶息負債(短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款以及一年內到期的融資租賃負債)為人民幣483.31億元，較二零一六年十二月三十一日增長36.96%。

非流動負債中，帶息負債(長期銀行借款、應付債券以及融資租賃負債)人民幣823.38億元，較二零一六年十二月三十一日減少0.18%。

二零一七年，本集團積極調整外幣債務結構，大幅減少美元負債，應對匯率波動，降低匯率風險。截至二零一七年十二月三十一日，本集團的帶息債務按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零一七年		折合人民幣 二零一六年		變動幅度 (%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	36,809	28.17	52,866	44.89	-30.37
人民幣	83,880	64.19	57,793	49.07	45.14
其他	9,980	7.64	7,114	6.04	40.29
合計	<u>130,669</u>	<u>100</u>	<u>117,773</u>	<u>100</u>	<u>10.95</u>

截至二零一七年十二月三十一日，本集團帶息負債中的長、短期銀行借款、應付債券及超短期融資券折合人民幣638.01億元，較二零一六年十二月三十一日的人民幣567.32億元增長12.46%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零一七年	折合人民幣	變動幅度(%)
		二零一六年	
美元	7,555	7,953	-5.00
新元	2,435	—	不適用
歐元	4,921	4,215	16.75
韓元	1,058	1,008	4.96
人民幣	47,832	43,556	9.82
合計	<u>63,801</u>	<u>56,732</u>	<u>12.46</u>

截至二零一七年十二月三十一日，本集團帶息負債中的融資租賃負債折合人民幣668.68億元，較二零一六年十二月三十一日的人民幣610.41億元增長了9.55%，本集團融資租賃負債大部分為浮動利率，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零一七年	折合人民幣	變動幅度(%)
		二零一六年	
美元	29,254	44,913	-34.87
新元	627	739	-15.16
日元	264	326	-19.02
港幣	675	840	-19.64
人民幣	36,048	14,223	153.45
合計	<u>66,868</u>	<u>61,041</u>	<u>9.55</u>

利率變動

截至二零一六年十二月三十一日和二零一七年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,177.73億元及人民幣1,306.69億元(包括長、短期銀行借款、超短期融資券、應付債券和融資租賃負債)，其中，短期帶息債務的比例分別為29.96%及36.99%，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。截至二零一六年十二月三十一日和二零一七年十二月三十一日，本集團美元債務佔債務總額的比例分別為44.89%和28.17%，人民幣債務佔債務總額的比例分別為49.07%和64.19%。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。

截至二零一六年十二月三十一日，本集團持有的尚未交割的利率互換合約的名義金額約為16.36億美元，截至二零一七年十二月三十一日為14.20億美元，該些合約將於二零一八年至二零二五年間期滿。

匯率波動

截至二零一七年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為467.89億元，其中美元負債佔全部外幣帶息負債的比例為78.67%。因此在美元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，從而會影響本集團的盈利狀況和發展。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人民幣買入美元。截至二零一六年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為人民幣4.40億美元，截至二零一七年十二月三十一日為8.29億美元，並將於二零一八年期滿。二零一六年，本集團匯兌淨損失為人民幣35.43億元；二零一七年，本集團匯兌淨收益為人民幣20.01億元。

資產抵押及或然負債

截至二零一六年十二月三十一日，本公司部分銀行貸款對應的抵押資產值折合人民幣為175.59億元，而截至二零一七年十二月三十一日，本公司部分銀行貸款對應的抵押資產值折合人民幣為112.07億元，較二零一六年十二月三十一日減少36.18%。

截至二零一七年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機、發動機及航材協議，截至二零一七年十二月三十一日，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870.30億元，其中二零一八年預計資本開支約人民幣283.22億元。

人力資源

截至二零一七年十二月三十一日，本集團僱用75,277名僱員，其中大部分在中國工作。本集團員工工資主要由基本工資和績效工資構成。

風險分析

1、 經貿環境風險

航空運輸業是與經濟貿易環境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。同時，本集團的國際航空運輸業務比重較大，國際經濟貿易形勢，也將影響本集團航空客貨運需求。如果未來宏觀經濟景氣度下降或產生貿易爭端和摩擦，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，主動把握國家推進「一帶一路」倡議、設立雄安新區、經濟結構調整、居民消費升級、旅遊經濟發展、新建北京新機場等帶來的機遇，優化運力投放、生產組織和市場銷售，力爭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，通過強化安全責任落實、開展安全管理體系有效性評估，建立完善飛行訓練監控機制等有效措施，強化飛行安全風險防範能力，確保本集團持續安全運營。

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。本集團嚴格落實民航局空防安全要求，修訂《航空安保方案》，完善本集團空防安全體系；結合近年來空防安全典型案例，開展機上模擬模擬情景訓練和反恐實戰綜合演練，提高本集團空保隊伍的執勤能力和勤務質量，增強對突發事件的應急處置能力；上線空防安全體系電子信息平台，啓動航空安保情報信息系統建設，提升空防安全信息化水準。

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，提高本集團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、核心資源風險

隨著行業快速發展，造成了航空公司在關鍵崗位管理人員與專業技術人員等核心人力資源、航權資源以及時刻資源上的競爭。若本集團核心資源儲備不足以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，進一步優化核心技術人才激勵方案，提升核心人才忠誠度，並實施多層次後備管理人員培養計劃和核心技術人員招收計劃，積極儲備核心後備人才。同時本集團就航權與時刻資源積極協調行業監管機構，並主動開展國際航權申請，積極參與時刻資源市場化競爭。未來本集團作為主基地航空公司，還將進一步把握北京新機場投入運營的市場機遇，借助天合聯盟合作平台，不斷豐富和優化航線網絡。

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Delta、AFK戰略合作，鞏固與澳洲航空等天合聯盟外合作夥伴合作關係，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，優化航線網絡，加強全網全通及國際中轉聯程產品營銷，同時努力提升航班準點率，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。

二零一七年，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12.57億元。二零一七年，本集團未開展航油套期保值業務。

二零一七年，本集團把握國際油價相對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，在美元兌人民幣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。

截至二零一七年十二月三十一日，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：

	對淨利潤的影響		對其他綜合收益的影響	
	升值	貶值	升值	貶值
美元匯率	-260	260	41	-41

單位：人民幣百萬元

二零一七年，本集團拓寬融資渠道，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，積極優化本集團債務幣種結構。截至二零一七年十二月三十一日，美元債務佔本集團帶息債務比重降至28.17%。

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，持續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。

截至二零一七年十二月三十一日，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：

	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	-142	142	17	-17

單位：人民幣百萬元

未來本集團擬通過開展衍生品交易，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信息網絡系統密切相關，對本集團傳統的管理方式和 workflows 提出了新的要求。如本集團網絡信息系統存在設計缺陷、運行故障或者中斷，以及遭遇外部網絡攻擊等情況，都可能影響本集團的生產運營或造成客戶數據洩露，對本集團品牌形象產生不利影響。未來信息技術的更新換代將考驗本集團現有系統的可靠性。

本集團圍繞「兩地三中心」規劃，推進西安數據中心和災備中心建設，搭建全球化基礎保障與服務體系；圍繞互聯網邊界和數據中心邊界安全防護，完善安全立體防護體系，有效抵禦WANNACRY勒索病毒；開展信息系統應急演練，依托代碼質量分析平台實施代碼安全審計；開展信息系統安全審計，加強網絡安全應急回應，圍繞互聯網邊界和數據中心邊界安全防護，優化完善安全立體防護體系，保障關鍵信息基礎設施安全，系統提高本集團信息系統整體安全防護水準。

11、發展及轉型風險

本集團開拓國際新市場、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整等過程中可能面臨包括決策、法律、管控、競爭對手干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，開展現有業務或資產結構調整，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項目或業務調整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、對外實施投資併購，以及對現有業務、資產進行結構調整過程中通過開展盡職調查、資產評估等舉措，加強項目的研究論證，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、航油及信息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，由本集團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集團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，也可能影響本集團資本運作項目的實施。

本集團持續優化公司治理水準，切實履行信息披露義務，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，最大可能避免本公司股價出現異常波動。

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，努力降低因不可抗力或不可預見風險帶來的不利影響。

對本集團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。

二零一八年展望

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，對本集團二零一八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，因此該等描述並不構成本集團對未來經營業績的承諾。

展望二零一八年，根據有關國際機構的分析和研究，全球經濟有望繼續回暖上行，但也面臨著一些不穩定和不確定因素，例如貿易保護主義抬頭，地緣政治風險不時出現。國內經濟基本面長期向好的趨勢沒有改變，中國經濟已由高速增長階段轉向高品質發展階段，中國發展潛能巨大，新型城鎮化、服務業、高端製造業以及消費升級均有很大的發展空間。中國民航仍處於重要機遇期和高速增長期。中國居民可支配收入水準持續提升帶來的消費升級，國家發展改革委和民航局發佈的機票價格改革新政，民航局推進的「控總量、調結構」供給側結構性改革，機上可攜式電子設備解禁等，均對民航業的發展帶來了積極正面的影響。同時，行業競爭的加劇，高鐵網絡佈局及提速對航空業衝擊加大，航空公司發展資源受限，油價的上漲和融資成本的上升，也給航空公司的經營帶來了壓力和挑戰。

面對較為複雜的外部環境和日趨激烈的競爭格局，本集團將直面挑戰，抓住「一帶一路」、上海自貿港、北京新機場建設、機上可攜式電子設備全面開放等發展新機遇，弘揚「嚴謹高效，激情超越」的東航企業精神，積極作為，勇於創新，在安全運行、市場營銷、客戶服務、深化改革、轉型發展等方面紮實開展工作，力爭以更好的經營業績回報廣大股東和社會各界。二零一八年，本集團將重點做好以下工作：

1. 全面落實安全生產責任制，深化安全管理體系建設，健全飛行訓練體系閉環管理，推進安全大數據分析和應用，不斷提升安全管理水準，持續確保本集團安全運行。穩步推進飛行一體化，持續提升運行效率和運行品質。
2. 利用大數據提高市場預判能力，精準把控運力投放，提高樞紐市場掌控力。以營銷系統改革為契機，全面推進銷售轉型，提升高價值客戶獲取能力。強化自有渠道的銷售和服務功能，優化服務內容。加快海外人才市場化、屬地化，加強國際航線收益管理，穩步提升國際化經營水準。
3. 加強對各個運行關鍵環節的監控，加強與各相關方的聯動協調，著力提升航班正點率。推進全流程便捷服務，豐富增值服務內容，提升服務交付的品質。持續完善流動應用程式和官網消費體驗，拓展消費場景和服務場景。升級新一代旅客服務系統，全面提升客戶體驗，提供高品質的服務供給，滿足人民對美好生活的需求，塑造優質的服務品牌形象。
4. 全面深化改革和轉型發展，穩步推進重大項目建設。升級電商平台、支付平台和海外網站，建立空中互聯支付標準體系，提升空中互聯價值創造能力。優化中聯航非航產品，整合線上線下營銷，全面推進互聯網化營銷模式。加快東航技術公司深度維修能力建設，積極開發協力廠商市場客戶。深化營銷服務系統改革，激發組織變革活力。紮實推進北京新機場基地項目建設，提前謀劃部署運營工作。
5. 充分發揮財務管理的作用，著力加強成本控制。嚴格審核把關重大投資項目，從源頭上加強成本控制。盤活航材和候機室等存量資源，減少資源的浪費。採用精細化的科學管理，嚴格控制航油消耗、飛發維修、機供品等大項成本。加強人員薪酬市場化對標分析，嚴格考核管理，持續做好人力成本管控。綜合運用多種方式拓寬融資渠道，降低融資成本。探索創新租賃模式，降低租賃成本。
6. 深入貫徹落實全面從嚴治黨各項要求，重點加強基層黨支部建設，持續加強作風建設，充分發揮黨建工作對生產經營和轉型發展的支撐引領作用，為本集團持續健康發展提供堅強的政治和組織保證。

機隊規劃

二零一八年至二零二零年飛機引進及退出計劃

單位：架

機型	二零一八年		二零一九年		二零二零年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A350系列	2	—	5	—	4	—
A330系列	8	10	—	—	—	—
A320系列	16	—	25	—	30	—
B777系列	—	—	—	—	—	—
B787系列	4	—	6	—	3	—
B767系列	—	4	—	—	—	—
B737系列	37	1	26	—	24	10
合計	<u>67</u>	<u>15</u>	<u>62</u>	<u>—</u>	<u>61</u>	<u>10</u>

註：

- 1、截至二零一七年十二月三十一日，根據已確認的訂單，本集團在二零二一年及以後年度計劃引進15架飛機，退出11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。

股份

1、截至二零一七年十二月三十一日本公司股份結構情況如下：

	股份總額	約佔股權比例 (%)
一 A股	9,808,485,682	67.80
1. 有限售條件流通股	—	—
2. 無限售條件流通股	9,808,485,682	67.80
二 H股	4,659,100,000	32.20
三 股份總數	14,467,585,682	100

附註：

於二零一七年十二月三十一日，本公司A股全部為無限售條件流通股；本公司H股總數為4,659,100,000股；本公司股份總數為14,467,585,682股。

二零一七年七月三日，上海勵程信息技術諮詢有限公司、中國航空油料集團公司、中國遠洋海運集團有限公司和財通基金管理有限公司所持有之為本公司之1,327,406,822股A股有限售條件流通股於上海證券交易所上市流通。

2、 主要股東

截至二零一七年十二月三十一日，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	股份類別	股數	約佔總股本比例 (%)
東航集團 ⁽¹⁾	A股	5,530,240,000	38.23
東航國際控股(香港)有限公司 (「東航國際」) ⁽²⁾	H股	2,626,240,000	18.15
香港中央結算(代理人)有限公司 ⁽³⁾	H股	4,182,503,289	28.91
Delta ⁽⁴⁾	H股	465,910,000	3.22

附註：

根據本公司董事所獲悉的數據(包括在香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)網站上可獲得的資料)及據本公司董事所知，於二零一七年十二月三十一日：

- (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股由東航金控有限責任公司(「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。於二零一七年八月三十日，東航國際將持有的700,000,000本公司H股股份質押給中國建設銀行(亞洲)股份有限公司及260,000,000本公司H股股份質押給香港上海滙豐銀行有限公司；於二零一七年十一月二十四日，東航國際將持有的750,000,000股本公司H股股份質押給中國農業銀行香港分行；截至二零一八年三月二十日，東航國際將質押給香港上海滙豐銀行有限公司的260,000,000股本公司H股股份(均為無限售流通股)解除質押。詳情請參見本公司於二零一七年八月三十日及十一月二十四日和二零一八年三月二十日在香港聯交所網站刊發的公告。
- (3) 由香港中央結算(代理人)有限公司持有的4,182,503,289股H股中，2,626,240,000股(佔本公司當時已發行H股總數約62.79%)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Delta以實益擁有人的身份持有，佔本公司當時已發行H股總數約10.00%。

有關於二零一七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二零一七年度報告內。

重要事項

1. 股息

二零一八年三月二十九日，本公司董事會審議通過《公司二零一七年度分配預案》，建議本公司二零一七年度派發現金紅利約人民幣7.4025億元，按本公司目前總股本14,467,585,682股計，每股分配現金股利人民幣0.051元(含稅)，以人民幣向A股股東支付，以港幣向H股股東支付。本公司預期該現金紅利的派付日期預計為二零一八年八月一日。

本公司獨立非執行董事認為董事會做出的上述年度利潤分配預案符合本公司的客觀情況，符合本公司和股東長遠利益，符合有關法律、法規和本公司《公司章程》的有關規定，不存在損害投資者利益尤其是中小股東利益的情況。

本預案尚需提交本公司二零一七年度股東大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一七財政年度內，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)。

3. 重大訴訟

截至二零一七年十二月三十一日，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集團實務情況，認為截至二零一七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(「香港聯交所」)出台的最新規定，以及本公司業務發展的需要，系統梳理了本公司董事會及證券事務相關的規章制度，修訂了本公司《公司章程》、《董事會議事規則》、《股東大會議事規則》、《對外擔保管理制度》等，為上市公司規範運作提供了有力的制度保障。

為了進一步強化本公司董事、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，系統梳理中國證監會、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。

截至二零一七年十二月三十一日年度內，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公司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，包括審閱截至二零一七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公司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

二零一七年二月二十二日，本公司第八屆董事會第四次普通會議聘任姜疆先生為本公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致；孫有文先生因工作變動不再擔任本公司副總經理。詳情請參見本公司於二零一七年二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一七年十二月二十五日，本公司第八屆董事會第九次普通會議聘任馮德華先生為本公司副總經理，任期與本屆董事會任期一致詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十五日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年二月六日，本公司董事會收到徐昭先生辭任董事信函，徐昭先生因個人工作原因不再擔任本公司董事和董事會審計和風險管理委員會委員。詳情請參見本公司於二零一八年二月六日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年二月八日，本公司職工代表大會選舉袁駿先生為本公司職工董事，任期與本屆董事會任期一致。詳情請參見本公司於二零一八年二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。

二零一八年三月二十九日，本公司董事會二零一八年第二次例會聘任蔡洪平先生為董事會審計和風險管理委員會委員，任期與本屆董事會一致。詳情請參見本公司於二零一八年三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告。

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
孫有文	二零一七年二月二十二日	工作變動	副總經理
徐昭	二零一八年二月六日	個人工作原因	董事、董事會審計和風險管理委員會委員

新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
姜疆	二零一七年二月二十二日	第八屆董事會第四次普通會議聘任	副總經理
馮德華	二零一七年十二月二十五日	第八屆董事會第九次普通會議聘任	副總經理
袁駿	二零一八年二月八日	職工代表大會選舉	職工董事
蔡洪平	二零一八年三月二十九日	董事會二零一八年第二次例會	董事會審計和風險管理委員會委員

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	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
李養民	中國飛機服務有限公司	董事	2006年6月	2018年3月
	東方航空傳媒股份有限公司	董事長	2014年6月	2018年2月
	中國民航信息網絡股份有限公司	董事	2015年12月	2018年1月
	中國航空器材有限責任公司	董事長	2016年10月	2018年3月
	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	2018年1月	
唐兵	上海航空有限公司	董事長、執行董事	2012年1月	2018年1月
	上海東方航空投資有限公司	董事長	2018年1月	
	AFK	董事	2017年10月	
田留文	東航物流	董事長	2017年6月	
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	2018年1月	
李若山	上海復旦復華科技股份有限公司	董事	2014年10月	2017年11月
馬蔚華	華潤置地有限公司	獨立董事	2013年7月	2017年6月
	香港路訊通控股有限公司	非執行董事	2017年11月	
蔡洪平	交通銀行股份有限公司	獨立董事	2017年6月	

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
席晟	東方通用航空有限責任公司	監事會主席	2010年3月	2017年12月
	東航物流	監事會主席	2017年6月	
	東方航空產業投資(香港)有限公司	董事長	2017年7月	
	民航快遞有限責任公司	副董事長	2018年3月	
胡際東	上海暢聯國際物流股份有限公司	董事	2018年3月	
	東方航空江蘇有限公司	董事長	2013年9月	2018年1月
馮金雄	東航技術應用研發中心有限公司	執行董事	2015年6月	2018年1月
	東方航空進出口有限公司	監事	2010年5月	2017年9月
	上海普惠飛機發動機維修有限公司	監事	2011年1月	2017年9月
	東航大酒店有限公司	監事	2011年6月	2017年9月
	東航技術應用研發中心有限公司	監事	2011年11月	2017年9月
	上海航空國際旅遊(集團)有限公司	監事	2012年2月	2017年9月
	東方航空食品投資有限公司	監事	2012年4月	2017年9月
	東航集團財務有限責任公司	監事	2012年5月	2017年9月
	中聯航	監事	2014年3月	2017年9月
	東航技術公司	監事	2014年12月	2017年9月
賈紹軍	東航金控有限責任公司	董事長	2017年12月	
	上海東航投資有限公司	董事	2015年12月	2018年3月
	東方通用航空有限責任公司	董事	2015年12月	2017年12月
	東航國際融資租賃有限公司 (「東航租賃」)	董事長	2017年7月	2017年12月
	東航國際控股(香港)有限公司	董事長	2018年1月	
	航聯保險經紀有限公司	董事	2018年1月	
吳永良	上海航空有限公司	執行董事	2018年1月	
馮亮	西安東航賽峰起落架系統維修有限公司	董事長	2017年7月	
	中國飛機服務有限公司	董事	2018年3月	

姓名	其他單位名稱	擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
姜疆	中國東方航空武漢 有限責任公司 東方公務航空有限公司	董事、 總經理 執行董事	2014年6月 2017年4月	2017年4月
汪健	東航物流	董事	2017年6月	
孫有文	東方公務航空服務 有限公司	執行董事	2014年3月	2017年4月

8. 二零一七年度股東週年大會

本集團的二零一七年度股東週年大會預計將於二零一八年六月二十九日舉行。週年大會之通告(當中載有暫停辦理股東登記期間及辦理股份過戶登記手續之詳情)將適時刊登及寄發予本公司股東。

9. 其他

本集團提述以下內容：

- 1、二零一七年及二零一八年一至三月，本公司完成了二零一七年第一至十期超短期融資券的發行。詳情請參見本公司於二零一七年一月十九日、二月二十四日、三月二日、四月二十五日、六月十五日、六月二十九日、八月二十一日、八月二十二日、九月十二日及九月二十六日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 2、二零一七年及二零一八年一至三月，本公司兌付了二零一六年第七期和第十二至十七期超短期融資券和二零一七年第一至六期和第八至十期超短期融資券。詳情請參見本公司於二零一七年一月六日、二月二十四日、四月十二日、四月十九日、四月二十八日、五月十七日、六月九日、六月十四日、七月十日、八月十六日、九月六日及二零一八年一月五日、三月一日及三月十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 3、二零一七年，本公司完成了二零一六年第一至三期中期票據的付息。詳情請參見本公司於二零一七年六月七日、六月二十六日及七月十三日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 4、二零一七年三月二十日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)(「**12東航01**」)自二零一六年三月十八日至二零一七年三月十七日期間的利息。二零一七年十月二十四日，本公司支付了二零一六年公開發行公司債券(第一期)品種一和品種二(分別為「**16東航01**」和「**16東航02**」)自二零一六年十月二十四日至二零一七年十月二十三日期間的利息。二零一八年三月十九日，本公司支付了二零一二年公司債券(第一期)自二零一七年三月十八日至二零一八年三月十七日期間的利息。大公國際資信評估有限公司對本公司主體及**12東航01**、**16東航01**、**16東航02**和二零一六年第一至三期中期票據進行了跟蹤信用評級，維持本公司主體及債券信用等級為AAA。詳情請參見本公司於二零一七年三月十日、五月八日，十月十六日及二零一八年三月九日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 5、二零一七年三月二十八日，本公司支付了韓元債自二零一六年九月二十八日至二零一七年三月二十七日期間的利息；二零一七年九月二十八日，本公司支付了韓元債自二零一七年三月二十八日至二零一七年九月二十七日期間的利息。二零一八年三月二十八日，本公司支付了韓元債自二零一七年九月二十八日至二零一八年三月二十七日期間的利息。詳情請參見本公司於二零一七年三月二十一日，九月二十六日及二零一八年三月二十六日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 6、二零一七年十一月七日，本公司完成新加坡元債發行。詳情請參見本公司於二零一七年十一月八日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 7、二零一八年二月二日，本公司日元債上市申請獲得東京證券交易所批准。二零一八年三月九日，本公司日元信用增強債券發行。二零一八年三月十九日，本公司日元信用增強債券上市。詳情請參見本公司於二零一八年二月二日、三月九日及三月十九日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 8、二零一七年八月十日，本公司與東航租賃簽署《約務更替協議》，據此，東航租賃集團同意(i)零對價受讓本公司向波音公司購買五架波音飛機的購買權；並(ii)承擔購買該些飛機的全部權利(包括購買權)和義務；於同日，本公司(為承租人)與東航租賃集團(為出租人)訂立《飛機租賃協議》，據此東航租賃集團同意向本公司提供有關五架波音飛機之經營性租賃。詳情請參見本公司於二零一七年八月十日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 9、二零一七年七月二十七日，東航集團的下屬全資附屬公司及Delta分別與AFK簽署了附條件的《股份認購協議》，分別認購AFK增發完成後總股本10%的新發行股份；本公司與AFK簽署了《市場合作協議》，在雙方已有良好業務合作關係基礎上進一步升級了全面商務合作夥伴關係。東航集團、Delta戰略入股AFK，本集團、AFK和Delta將形成更為緊密的長期戰略合作夥伴關係，三家公司優勢互補，互利共贏，構建覆蓋全球的航空網絡，將為全球旅客提供更加便捷、高效、優質的旅行服務，有利於提升本集團在全球航空市場的競爭力和影響力。詳情請參見本公司於二零一七年七月二十八日、九月二十八日及十月九日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 10、二零一七年九月二十九日，本公司與上海東航投資有限公司(「東航投資」，一家為東航集團的全資附屬公司)簽署了土地使用權轉讓協議及地上附屬物補償協議。據此，(i)本公司同意向東航投資轉讓位於上海市虹橋機場1號航站樓東片區的目標土地的土地使用權及地上附屬物；及(ii)東航投資同意就本公司向其轉讓地上附屬物支付補償費用，總代價為人民幣808.01百萬元。詳情請參見本公司於二零一七年九月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 11、二零一七年十二月二十二日，董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一八年十二月三十一日，為中聯航、上海東方飛行培訓有限公司、東方公務航空服務有限公司、東航技術公司及其下屬全資附屬公司提供上限為人民幣10億元的擔保總額度，上航航空國際旅遊(集團)有限公司(本公司全資控股附屬公司)為上航東美航空旅行社有限公司提供上限為人民幣1000萬元的擔保額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司二零一七年十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 12、二零一八年一月十九日，為順利開展現有存量67架經營性租賃飛機由國外租賃結構轉為國內租賃結構工作，本集團董事會同意在天津東疆保稅港區投資設立不超過67家特殊目的公司，並為其提供總金額不超過人民幣98億元擔保，擔保事項已於二零一八年二月八日本公司股東大會上審議通過。詳情請參見本公司於二零一八年一月十九日和二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 13、二零一七年十二月二十二日，本公司與東航集團簽署了《重組分立協議的補充協議II》，以修訂載於雙方於一九九六年簽訂的補充協議I第3條的東航集團不競爭承諾。詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十二日及二零一八年二月八日在香港聯交所網站刊發的公告及二零一八年一月十七日在香港聯交所網站刊發的通函。
- 14、二零一七年五月十二日、二零一七年十一月三日及二零一八年一月十九日，董事會審議批准本公司《公司章程》建議修訂。本公司股東分別於二零一七年六月二十八日、二零一七年十二月二十二日及二零一八年二月八日的本公司股東大會審議批准本公司《公司章程》的建議修訂。詳情請參見本公司於二零一七年五月十二日、六月二十八日、十一月三十日、十二月二十二日、二零一八年一月十九日及二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。
10. 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二零一七年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

單位：千元 幣種：人民幣

經批准的類別	截至二零一七年 十二月三十一日 的發生額	二零一七年 預估交易金額 上限
金融服務(餘額)		
— 存款餘額	4,053,343	10,000,000
— 貸款餘額	—	10,000,000
航空配餐服務	1,253,879	1,450,000
航空配套服務	300,211	560,000
外貿進出口服務	145,438	430,000
物業租賃服務	53,764	80,000
廣告代理服務	22,720	75,000
航空信息技術服務(根據《上海證券交易所 股票上市規則》)	550,538	950,000
飛機融資租賃服務	1,996,540	24.15億美元或 等值人民幣
飛機經營租賃服務	25,238	5.7百萬美元或 等值人民幣

經批准的類別	截至二零一七年 十二月三十一日 的發生額	二零一七年 預估交易金額 上限
航材保障服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	97,597	240,000
貨運物流業務保障服務(本公司向東航物流提供服務)	100,466	300,000
貨站業務保障服務(東航物流向本公司提供服務)	280,578	500,000
客機腹艙委託經營服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)	116,736	300,000
AFK航空運輸合作保障服務(根據《上海證券交易所股票上市規則》)		
— 收取金額	622,237	830,000
— 支付金額	398,609	550,000

備註：

1. 二零一六年四月二十八日，本公司與東航租賃簽署《二零一六年度飛機融資租賃框架協議》和《二零一七年至二零一九年度飛機融資租賃框架協議》。詳情請參見本公司於二零一六年四月二十八日本公司在香港聯交所網站刊發的公告。
2. 二零一六年八月三十日，本公司與關連方東航集團及其下屬控股附屬公司就日常關連交易簽署了為期三年(二零一七年一月一日至二零一九年十二月三十一日)的日常關連交易框架協定，並更新了二零一七年至二零一九年日常關連交易專案上限，其中存貸款金融服務及航空配餐日常關連交易已經由本公司於二零一六年第一次臨時股東大會審議通過。同時，本公司更新了與上海證券交易所股票上市規則(「上海上市規則」)下的關連方中國民航信息網絡股份有限公司之間由二零一七年至二零一九年航空信息技術服務日常關連交易上限。詳情請參見本公司於二零一六年八月三十日及十月二十七日本公司在香港聯交所網站刊發的公告。
3. 二零一六年十月二十七日，董事會審議批准本公司與上海上市規則下的關連方中國航空器材有限責任公司之間二零一七至二零一九年度日常關連交易。詳情請參見本公司於二零一六年十月二十七日在香港聯交所網站刊發的公告。
4. 二零一六年十一月二十九日，因本公司向東航產投轉讓東航物流100%股權，本公司與東航物流簽署《貨運物流日常關連交易框架協議》。二零一七年一月一日，為避免東航物流股權轉讓完成後本公司經營的客機腹艙業務與東航物流下屬中貨航經營的全貨機業務將構成同業競爭，本公司與中貨航簽署《客機腹艙委託經營協議》，將客機腹艙業務委託給中貨航經營。詳情請參見本公司於二零一六年十一月二十九日、二零一七年一月三日及一月十七日在香港聯交所網站刊發的公告。

- 5、二零一七年八月十日，本公司與東航租賃集團訂立《飛機租賃協議》。據此，本公司向東航租賃項目公司以經營性租賃方式引進五架波音飛機，形成持續性關連交易。詳情請參見本公司於二零一七年八月十日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 6、二零一七年十月三日，AFK向本公司控股股東東航集團定向增發10%股份的交易在泛歐交易所完成交割。東航集團委派本公司董事、副總經理唐兵擔任AFK董事。根據上海證券交易所相關規定，本公司與AFK及其控股附屬公司相互之間提供聯運聯營合作、服務保障等方面的日常性業務構成了本公司於上海上市規則下的一項日常關聯交易。詳情請參見本公司於二零一七年十月九日及十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 7、二零一七年十二月二十二日，本公司與東航租賃簽署《2018–2019年度飛機及發動機經營性租賃框架協議》。詳情請參見本公司於二零一七年十二月二十二日在香港聯交所網站刊發的公告。
- 8、二零一八年三月一日，本公司與中貨航訂立《承包經營協議》及《運營費用協議》，據此，中貨航將作為承包方經營腹艙貨運業務並向本公司支付承包費，而本公司將向中貨航支付腹艙貨運業務的運營費用。詳情請參見本公司於二零一八年三月一日及三月十二日在香港聯交所網站刊發的公告及通函。

11. 刊發二零一七年度業績公告

本公司的二零一七年度業績公告已刊載於香港聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.ceair.com>)。

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
二零一八年三月二十九日

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)、李養民(董事、副總經理)、顧佳丹(董事)、唐兵(董事、副總經理)、田留文(董事、副總經理)、袁駿(職工董事)、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)、蔡洪平(獨立非執行董事)。