

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)

二零一八年度業績公告

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」)截至二零一八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，以及二零一七年度的比較數據。

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

截至二零一八年十二月三十一日止年度

	註釋	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
收入	5	115,278	102,475
其他營業收入和利得	6	6,592	7,481
營業支出			
飛機燃料		(33,680)	(25,131)
飛機起降費		(14,914)	(13,254)
折舊及攤銷		(15,313)	(13,969)
工資、薪金及福利		(22,134)	(20,320)
飛機維修費		(3,738)	(5,346)
資產減值損失		(318)	(494)
金融資產減值淨損失		(27)	3
航空餐食供應		(3,383)	(3,090)
飛機經營性租賃租金		(4,306)	(4,318)
其他經營性租賃租金		(928)	(836)
銷售及市場費用		(3,807)	(3,294)
民航基礎設施建設基金		(2,235)	(2,080)
地面服務及其他費用		(2,845)	(3,248)
按公允價值計入損益的			
金融資產公允價值變動		(27)	—
衍生金融工具公允價值變動收益／(損失)	7	311	(311)
間接營業支出		(5,217)	(4,837)
營業支出總額		(112,561)	(100,525)

	註釋	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
經營利潤		9,309	9,431
分佔聯營公司業績		170	202
分佔合營公司業績		34	49
財務收入	8	110	2,112
財務支出	9	(5,767)	(3,184)
稅前利潤		3,856	8,610
稅項	10	(926)	(1,800)
年度淨利潤		<u>2,930</u>	<u>6,810</u>
年度其他綜合收益			
以後期間重分類至損益的 其他綜合收益：			
現金流量套期，扣除稅項		43	35
可供出售投資之公允價值變動，扣除稅項		—	115
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項		—	10
以後期間重分類至損益的 其他綜合淨收益		<u>43</u>	<u>160</u>
以後期間不重分類至損益的 其他綜合收益：			
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資之公允價值變動，扣除稅項		(247)	—
分佔聯營公司其他綜合收益，扣除稅項		(24)	—
設定受益計劃精算(損失)/利得， 扣除稅項		(115)	124
以後期間不重分類至損益的 其他綜合淨收益		<u>(386)</u>	<u>124</u>
稅後其他綜合收益		<u>(343)</u>	<u>284</u>
年度總綜合收益		<u>2,587</u>	<u>7,094</u>

年度淨利潤歸屬於：		
本公司權益持有者	2,698	6,342
非控制性權益	232	468
	<u> </u>	<u> </u>
年度淨利潤	<u>2,930</u>	<u>6,810</u>
年度總綜合收益歸屬於：		
本公司權益持有者	2,358	6,619
非控制性權益	229	475
	<u> </u>	<u> </u>
年度總綜合收益	<u>2,587</u>	<u>7,094</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>0.19</u>	<u>0.44</u>

合併資產負債表
於二零一八年十二月三十一日

	二零一八年 十二月 三十一日 註釋	二零一七年 十二月 三十一日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動資產		
物業、機器及設備	180,104	166,856
投資性房地產	724	302
預付土地使用權	1,387	1,717
無形資產	11,609	11,596
飛機預付款	21,942	24,752
投資於聯營公司	1,696	1,654
投資於合營公司	577	557
可供出售投資	—	800
指定為按公允價值計入其他綜合收益的 權益投資	1,247	—
衍生金融工具	222	151
其他非流動資產	3,370	2,927
遞延稅項資產	207	122
	223,085	211,434
流動資產		
飛機設備件	1,950	2,185
應收賬款及應收票據	1,436	2,124
按公允價值計入當期損益的金融資產	96	—
預付款及其他應收款	11,776	9,314
衍生金融工具	1	—
劃分為持有待售的資產	11	14
限制性銀行存款及短期銀行存款	16	51
現金及現金等價物	646	4,605
	15,932	18,293

		二零一八年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零一七年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
流動負債			
預售票款		—	7,043
應付賬款及應付票據	13	4,040	3,184
合同負債		8,811	—
其他應付款及預提費用		21,143	19,864
融資租賃負債的流動部分		9,364	9,241
借款的流動部分		29,259	39,090
應付稅項		273	593
經營租賃飛機退租檢修準備的流動部分		145	981
衍生金融工具		29	324
與持有待售資產相關的負債		—	8
		<u>73,064</u>	<u>80,328</u>
淨流動負債		<u>(57,132)</u>	<u>(62,035)</u>
總資產減流動負債		<u><u>165,953</u></u>	<u><u>149,399</u></u>

	二零一八年 十二月 三十一日 人民幣百萬元	二零一七年 十二月 三十一日 人民幣百萬元
非流動負債		
融資租賃負債	68,063	57,627
借款	25,867	24,711
經營租賃飛機退租檢修準備	2,761	2,038
合同負債	1,585	—
衍生金融工具	—	1
退休後福利準備	2,544	2,502
其他長期負債	3,448	3,724
遞延稅項負債	84	18
	<u>104,352</u>	<u>90,621</u>
淨資產	<u>61,601</u>	<u>58,778</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	43,541	40,893
	<u>58,008</u>	<u>55,360</u>
非控制性權益	<u>3,593</u>	<u>3,418</u>
總權益	<u>61,601</u>	<u>58,778</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(「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」)和香港《公司條例》的披露規定編製。財務報表按照歷史成本法編製，除了一些按照公允價值計量的可供出售投資和衍生工具。持有待售的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。這些財務報表以人民幣列報，除另有指明者外，所有數值都已四捨五入至最接近的百萬位。

截至二零一八年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣571.3億元。於編製本年度財務報表時，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：

- 本集團二零一九年經營活動的預期淨現金流入；
- 於二零一八年十二月三十一日未利用的銀行授信約人民幣562.0億元；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資金來源。

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

本集團已就本年度之財務報表首次採納下列新訂及經修訂之國際財務報告準則。

國際財務報告準則第2號之修訂
國際財務報告準則第4號之修訂

國際財務報告準則第9號
國際財務報告準則第15號
國際財務報告準則第15號之修訂
國際會計準則第40號之修訂
國際財務報告詮釋委員會第22號之修訂
二零一四年至二零一六年週期之年度改進

股份支付交易之分類及計量
應用國際財務報告準則第9號金融工具及
國際財務報告準則第4號保險準則
金融工具
客戶合同收入
國際財務報告準則第15號客戶合同收入之澄清
投資物業轉換
外幣交易及預付代價
國際財務報告準則第1號與國際會計準則第28號之
修訂

除國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第15號之影響外，採納上述新訂及經修訂準則不會對該等財務報表產生重大財務影響。

4. 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，分部資料披露的編製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4(c)。

截止二零一八年十二月三十一日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	112,228	2,702	—	—	114,930
分部間收入	—	1,425	(1,425)	—	—
報告分部收入	<u>112,228</u>	<u>4,127</u>	<u>(1,425)</u>	<u>—</u>	<u>114,930</u>
報告分部稅前利潤	<u>2,360</u>	<u>958</u>	<u>—</u>	<u>549</u>	<u>3,867</u>
其他分部資料					
折舊和攤銷費用	15,051	251	—	—	15,302
資產減值損失／金融資產 減值淨損失	338	7	—	—	345
利息收入	127	398	(415)	—	110
利息支出	3,807	335	(415)	—	3,727
資本性支出	<u>30,670</u>	<u>508</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>31,178</u>

截至二零一七年十二月三十一日結束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					
折舊和攤銷	13,769	190	—	—	13,959
資產減值損失／金融資產 減值淨損失	489	2	—	—	491
利息收入	109	103	(101)	—	111
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>

於二零一八年十二月三十一日和二零一七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
於二零一八年					
十二月三十一日					
報告分部資產	<u>221,208</u>	<u>19,255</u>	<u>(7,543)</u>	<u>3,845</u>	<u>236,765</u>
報告分部負債	<u>168,095</u>	<u>16,748</u>	<u>(7,543)</u>	<u>113</u>	<u>177,413</u>
於二零一七年					
十二月三十一日					
報告分部資產	<u>216,591</u>	<u>13,376</u>	<u>(5,514)</u>	<u>3,011</u>	<u>227,464</u>
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>

* 未分配資產主要包括投資於聯營公司和合營公司、衍生金融工具、按公允價值計入其他綜合收益的權益投資和按公允價值計入損益的金融資產。未分配業績主要包括攤佔聯營公司、合營公司業績，衍生金融工具的公允價值變動，按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動和來自權益投資的股利。

(b) 本集團之業務分佈於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是基於全球的。

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。

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
境內(中國，不包括港澳臺地區)	76,517	67,923
國際	34,744	30,928
港澳臺地區	4,017	3,624
	<u>115,278</u>	<u>102,475</u>

- 3) 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非流動資產及資本性支出。除了飛機，大部分非流動資產(不包括金融工具)都註冊並地處中國。

(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：

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
收入		
報告分部收入總額	114,930	101,721
— 逾期預售票款結轉收入的重分類	—	357
— 逾期預售票款相關的稅費的重分類	348	397
合併收入	<u>115,278</u>	<u>102,475</u>
	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	3,867	8,620
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	(11)	(10)
合併稅前利潤	<u>3,856</u>	<u>8,610</u>
	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
資產		
報告分部資產總額	236,765	227,464
— 由於可使用年限不同導致飛機及發動機折舊的差異	10	21
— 吸收合併上海航空產生的無形資產差異	2,242	2,242
合併資產	<u>239,017</u>	<u>229,727</u>
	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
負債		
報告分部負債總額	177,413	170,946
— 其他	3	3
合併負債	<u>177,416</u>	<u>170,949</u>

5. 收入

收入分析如下：

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
客戶合同收入	115,210	—
運輸收入	—	95,187
— 客運	—	91,564
— 貨運及郵運	—	3,623
旅遊服務收入	—	2,165
地勤服務收入	—	1,323
貨物處理收入	—	69
佣金收入	—	112
其他	—	3,580
其他來源的收入		
租金收入	68	39
	<u>115,278</u>	<u>102,475</u>

客戶合同收入

收入拆分信息

截止二零一八年十二月三十一日年度

分部	航空業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
商品或服務類型			
運輸收入			
— 客運	104,309	—	104,309
— 貨運及郵運	3,627	—	3,627
旅遊服務收入	—	2,173	2,173
地勤服務收入	1,211	—	1,211
佣金收入	101	—	101
退票費收入	2,098	—	2,098
其他	1,162	529	1,691
客戶合同收入總計	<u>112,508</u>	<u>2,702</u>	<u>115,210</u>

6. 其他營業收入和利得

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
補貼收入(註釋(a))	5,430	4,941
處置物業、機器及設備的收益	290	69
處置預付土地使用權的收益	210	5
處置可供出售投資的收益	—	4
可供出售投資股利收入	—	33
處置聯營公司的收益	5	12
按公允價值計入損益的金融資產產生的股利收入	6	—
按公允價值計入其他綜合收益的權益投資產生的股利收入	23	—
從售票代理機構獲得的補償款	348	271
出售附屬公司的收益	—	1,754
其他(註釋(b))	280	392
	<u>6,592</u>	<u>7,481</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。

二零一八年和二零一七年十二月三十一日，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 衍生工具公允價值變動收益／(損失)

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
遠期外匯合約	<u>311</u>	<u>(311)</u>

8 財務收入

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
利息收入	110	111
匯兌淨收益	—	2,001
	<u>110</u>	<u>2,112</u>

9 財務支出

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
銀行借款利息	1,569	1,590
融資租賃負債利息	2,440	1,845
退休後福利準備利息	106	98
債券及融資券利息	468	381
利率互換合約利息	(6)	63
貼現票據利息	—	—
減：資本化為飛機預付款的金額(註釋(a))	(850)	(793)
	<u>3,727</u>	<u>3,184</u>
匯兌淨損失(註釋(b))	2,191	—
減：資本化為飛機預付款的金額	(151)	—
	<u>(151)</u>	<u>—</u>
	<u><u>5,767</u></u>	<u><u>3,184</u></u>

註釋：

(a) 截止二零一八年十二月三十一日年度，資本化利息採用的平均年利率為3.54%(截止二零一七年十二月三十一日年度：3.40%)。

(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

計入合併損益表的稅項如下：

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
所得稅	1,220	1,962
遞延稅項	(294)	(162)
	<u>926</u>	<u>1,800</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。本公司的附屬公司東航雲南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。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(二零一七年：16.5%)。本公司的附屬公司東航電商因符合《高新技術企業認定管理辦法》(國科火發[2016] 32號)下對高新技術企業的認定條件，經相關的稅務機關批准，自二零一八年一月一日起享受15%的所得稅優惠稅率(二零一七年：25%)。

除東航雲南，東航電商，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，本公司及附屬公司通常按照中國企業所得稅法規定適用標準所得稅率25%(二零一七年：25%)。

11. 每股收益

基本每股收益乃按本公司權益持有者應佔利潤約人民幣26.98億元(二零一七年：人民幣63.42億元)和截至二零一八年十二月三十一日止年度內已發行的加權平均股數14,467,585,682(二零一七年：14,467,585,682)計算。截至二零一八年十二月三十一日和二零一七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。

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
應收賬款	1,525	2,212
應收票據	4	—
	<hr/>	<hr/>
減值撥備	1,529 (93)	2,212 (88)
	<hr/>	<hr/>
	1,436	2,124
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

於二零一八年十二月三十一日，根據發票／賬單日，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元
九十日內	1,354	1,910
九十一日至一百八十日	52	38
一百八十一日至三百六十五日	11	94
超過三百六十五日	15	82
	<hr/>	<hr/>
	1,432	2,124
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

13 應付賬款及應付票據

於二零一八年十二月三十一日，根據發票日，應付賬款及應付票據的賬齡分析如下：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣百萬元
九十日內	3,594	2,791
九十一日至一百八十日	49	59
一百八十一日至三百六十五日	157	161
一年至兩年	100	71
超過兩年	140	102
	<hr/>	<hr/>
	4,040	3,184
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

14. 股息

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 人民幣百萬元
期末擬分配一 無(二零一七年：每普通股人民幣5.1分)	—	740

乙、國際財務報告準則與中國企業會計準則的重大差異

	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 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	2,709	6,352
國際財務報告準則及其他調整的影響		
— 由於不同折舊年限造成飛機及發動機折舊的差異	(11)	(10)
根據國際財務報告準則列示	<u>2,698</u>	<u>6,342</u>
	二零一八年 人民幣百萬元	二零一七年 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	55,765	53,106
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
— 由於不同折舊年限造成飛機及發動機折舊的差異	10	21
— 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>58,008</u>	<u>55,360</u>

運營數據摘要

	截至十二月三十一日止		
	二零一八年	二零一七年	變動幅度
客運數據			
可用座公里(ASK)(百萬)	244,841.00	225,996.28	8.34%
— 國內航線	154,059.34	141,067.10	9.21%
— 國際航線	84,408.13	78,980.87	6.87%
— 地區航線	6,373.52	5,948.32	7.15%
客運人公里(RPK)(百萬)	201,485.95	183,181.98	9.99%
— 國內航線	128,906.39	117,033.08	10.15%
— 國際航線	67,290.26	61,390.58	9.61%
— 地區航線	5,289.30	4,758.33	11.16%
載運旅客人次(千)	121,199.70	110,811.40	9.37%
— 國內航線	101,226.48	92,621.36	9.29%
— 國際航線	16,104.28	14,676.05	9.73%
— 地區航線	3,868.94	3,5143.99	10.10%
客座率(%)	82.29	81.06	1.23pts
— 國內航線	83.67	82.96	0.71pts
— 國際航線	79.72	77.73	1.99pts
— 地區航線	82.99	79.99	3.00pts
客運人公里收益(人民幣元)			
(含燃油附加費) ^{註1}	0.540	0.521	3.65%
— 國內航線	0.561	0.539	4.08%
— 國際航線	0.486	0.470	3.40%
— 地區航線	0.730	0.724	0.83%
客運人公里收益(人民幣元)			
(不含燃油附加費) ^{註1}	0.500	0.486	2.88%
— 國內航線	0.554	0.539	2.78%
— 國際航線	0.384	0.370	3.78%
— 地區航線	0.670	0.655	2.29%

	二零一八年	截至十二月三十一日止		二零一七年 (不可比口徑) ^{註2}
		二零一七年 (可比口徑) ^{註2}	變動幅度	
貨運數據				
可用貨郵噸公里(AFTK)(百萬)	7,900.78	6,796.98	16.24%	7,057.28
— 國內航線	2,740.72	2,275.26	20.46%	2,277.61
— 國際航線	4,968.72	4,344.94	14.36%	4,592.09
— 地區航線	191.34	176.78	8.24%	187.57
貨郵載運噸公里(RFTK)(百萬)	2,588.34	2,458.22	5.29%	2,663.01
— 國內航線	886.08	894.09	-0.90%	895.56
— 國際航線	1,667.08	1,527.14	9.6%	1,722.73
— 地區航線	35.19	36.98	-4.84%	44.73
貨郵載運量(百萬公斤)	915.12	894.26	2.33%	933.33
— 國內航線	644.89	645.88	-0.15%	647.86
— 國際航線	240.00	217.02	10.59%	247.91
— 地區航線	30.23	31.36	-3.60%	37.56
貨郵噸公里收益(人民幣元)				
(含燃油附加費) ^{註1}	1.401			1.363
— 國內航線	1.116			1.100
— 國際航線	1.465			1.444
— 地區航線	5.570			3.555
貨郵噸公里收益(人民幣元)				
(不含燃油附加費) ^{註1}	1.385	不適用	不適用	1.295
— 國內航線	1.094			1.012
— 國際航線	1.455			1.388
— 地區航線	5.456			3.376

	二零一八年	截至十二月三十一日止		二零一七年 (不可比口徑) ^{註2}
		二零一七年 (可比口徑) ^{註2}	變動幅度	
綜合數據				
可用噸公里(ATK)(百萬)	29,936.47	27,136.64	10.32%	27,396.94
— 國內航線	16,606.06	14,971.29	10.92%	14,973.65
— 國際航線	12,565.46	11,453.22	9.71%	11,700.37
— 地區航線	764.96	712.13	7.42%	722.92
收入噸公里(RTK)(百萬)	20,358.36	18,651.30	9.15%	18,856.10
— 國內航線	12,267.28	11,250.39	9.04%	11,251.85
— 國際航線	7,590.43	6,944.00	9.31%	7,139.59
— 地區航線	500.65	456.91	9.57%	464.66
綜合載運率(%)	68.01	68.73	-0.72pts	68.83
— 國內航線	73.87	75.15	-1.28pts	75.14
— 國際航線	60.41	60.63	-0.22pts	61.02
— 地區航線	65.45	64.16	1.29pts	64.28
收入噸公里收益(人民幣元)				
(含燃油附加費) ^{註1}	5.525			5.254
— 國內航線	5.971			5.698
— 國際航線	4.632			4.392
— 地區航線	8.105			7.756
收入噸公里收益(人民幣元)				
(不含燃油附加費) ^{註1}	5.124	不適用	不適用	4.900
— 國內航線	5.895			5.691
— 國際航線	3.722			3.514
— 地區航線	7.460			7.037

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，二零一七年運營數據不包含本集團二零一七年一月全貨機貨運數據；及
不可比口徑下，二零一七年運營數據包含本集團二零一七年一月全貨機貨運數據。

機隊結構

近年來，本集團持續優化機隊結構。二零一八年，本集團圍繞主力機型共引進飛機合計67架，退出飛機合計14架。隨著A350-900、B787-9及A320NEO等新機型的引進和B767飛機的退出，本集團機隊機齡更趨年輕化。

截至二零一八年十二月三十一日，本集團共運營692架飛機，其中客機680架，託管公務機12架。

截至二零一八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	0	20	2.9
2	B787-9	0	4	0	4	0.2
3	A350-900	0	2	0	2	0.1
4	A330系列	17	34	6	57	5.2
寬體客機合計		26	51	6	83	4.3
5	A320系列	126	113	68	307	6.7
6	B737系列	78	96	116	290	5.1
窄體客機合計		204	209	184	597	5.9
客機合計		230	260	190	680	5.7
託管公務機總數					12	
飛機總數					692	

註： A330系列飛機包括A330-200飛機和A330-300飛機；

A320系列飛機包括A319飛機、A320飛機、A320NEO飛機和A321飛機；及

B737系列飛機包括B737-700飛機、B737-800飛機和B737 MAX 8飛機。

董事會報告書

二零一八年，全球經濟總體延續復蘇態勢，但隨著貿易保護主義和單邊主義勢力的抬頭，全球經濟增長態勢出現放緩；中國經濟運行總體保持在合理區間，也面臨著下行的壓力。全球航空業繼續保持增長，增幅有所放緩；中國民航業繼續保持著兩位數以上的較快增長，同時也面臨著航油均價上漲、人民幣兌美元匯率波動、市場競爭加劇及核心時刻資源緊張等諸多挑戰。

本集團堅持穩中求進工作總基調，堅持高質量發展要求，銳意進取，攻堅克難，積極應對外部複雜環境帶來的挑戰，順利推進安全運營、市場營銷、客戶服務及改革轉型等各項工作。本集團航空客運業務繼續保持較快的增長。二零一八年，本集團客運投入2,448.4億可用座公里，同比增長8.3%；實現客運總周轉量2,014.9億客公里，同比增長10.0%；運輸旅客12,120.0萬人次，同比增長9.4%。

✈ 安全運營

本集團始終把安全工作擺在首位，高度重視安全運營，安全態勢保持平穩。本集團通過科學調控飛行總量，積極掌握安全工作主動權；科學研判重大運行風險，制定針對性管控措施，著力提高安全風險防控水平；持續完善安全績效管理機制，層層落實安全責任，有效提升安全管理能力；嚴格落實民航局「抓基層、打基礎、苦練基本功」的要求，持續加強作風建設。

二零一八年，本集團安全飛行220.6萬小時，同比增長6.6%；起降93.01萬架次，同比增長6.0%。

✈ 樞紐網絡

本集團圍繞樞紐網絡戰略，優化航線佈局和運力投放，著力提升在核心市場的份額和影響力。2018年，本集團在上海、北京及昆明樞紐的市場份額(以旅客吞吐量為統計口徑)分別提升0.6、0.4和0.8個百分點，西安同比持平。通過優化航班銜接，樞紐網絡效應不斷顯現，上海浦東、昆明及西安三大樞紐的OD (Original and Destination, 全航程)數分別增長9.2%、11.5%和12.7%。圍繞「長三角一體化」國家戰略，著力打造上海核心樞紐，服務區域經濟協調發展，二零一八年本集團新開上海—斯德哥爾摩、上海—倫敦蓋特維克及上海—迪拜等國際航線，加密上海—成都、上海—廣州、上海—澳門等國內及地區航線。圍繞京津冀一體化戰略，加強北京新樞紐航線網絡規劃研究，全力推進北京大興國際機場東航基地工程建設和運營籌備各項工作。服務國家「一帶一路」倡議，在沿線國家經營131條航線，構建「空中絲綢之路」。

截至二零一八年十二月末，通過天合聯盟合作夥伴，本集團的航線網絡可通達175個國家和地區的1,150個目的地。

✈ 市場營銷

二零一八年，本公司實現客運收入人民幣1,043.09億元，同比增長13.92%，本集團客座率達到82.3%，同比提升1.2個百分點，座公里收入為人民幣0.445元，同比增長5.45%。本集團收入增幅、客座率增幅、座公里收入增幅等關鍵經營指標在國內航司中居前，高質量發展成效明顯。

強化運價管控，提升收益管理水平。本集團加強運價的統一集中管理，完善大客戶運價管理流程，實現運價管理「智能化、動態化、系統化」提升。以國際化戰略為引領，深化聯營合作，深入推進OD收益管理系統的應用，國際遠程航線經營品質有所提升。二零一八年，本集團歐洲、北美、澳洲航線的座公里收入分別同比增長5.4%、1.5%、0.3%。

不斷豐富銷售產品體系，持續推進銷售轉型。本集團實施品牌運價體系，推出和完善基礎經濟艙和超級經濟艙產品。本集團著力發展各類增值服務，完善優選座位、升艙和逾重行李等產品，有效提升增值業務收入。

積極開拓客戶資源，強化銷售渠道管控。二零一八年，本集團的企業客戶增至9,283家，同比增長25.2%，本集團的企業客戶收入同比增長27.8%；加強與境內外差旅管理公司（「TMC」）、在線旅行社（OTA）等銷售渠道合作。二零一八年，本集團TMC銷售收入同比增長40.3%。

✈ 對外合作

持續深化與戰略夥伴的合作，豐富合作內涵，提升合作品質。本集團與Delta Air Lines, Inc.（「Delta」）從合作收入（包括互售收入、SPA特殊比例分攤協議收入等）、旅客體驗、人員交流及合作拓展四個方面持續深化雙邊合作；與Air France-KLM（「AFK」）簽署新一期合作協議，自二零一九年一月一日起新增昆明—巴黎、武漢—巴黎等航線的聯營合作；與Delta、AFK共同籌劃北京大興國際機場航班網絡優化對接以及地面服務和流程標準的建設；與澳洲航空公司（Qantas Airways Limited）簽署了全面升級的商務協議，在原有聯營合作的基礎上，進一步深化雙方的業務合作；完成與日本航空（Japan Airlines Co., Ltd.）（「日航」）聯營合作協議的簽署（雙方正在履行中日反壟斷的相關法律程序）。

本集團還積極拓展與全球知名品牌的合作，實現資源共享。二零一八年，本集團除了繼續鞏固和深化與攜程旅遊網絡技術（上海）有限公司、上海迪士尼樂園的長期合作夥伴關係，還與梅賽德斯-奔馳、赫茲租車、中國銀聯等多家知名企業進行了跨界合作，開展聯合推廣活動。

✈ 客戶服務

堅持真情服務，改善客戶全旅程的服務體驗，致力於成為「上海服務^註」的亮麗名片。截至二零一八年十二月末，本集團「東方萬里行」常旅客會員人數已達到3,963萬人，同比增長18.8%。

圍繞客戶體驗，提升運行品質，升級優化服務流程。緊盯航班運行的31個關鍵節點，由點及面系統提升，全年航班正點率同比大幅提升；以京滬精品航線為標杆，將航線運行服務標準和監控體系拓展到14條精品快線，本集團有效提升綜合運行品質；通過完善常旅客會員體系，優化白金卡和常旅客會員服務流程；結合B787和A350先進機型的引進，對常旅客系統、服務流程和產品同步優化升級。

本集團組建空中醫療專家隊伍，並發佈國內首部空中醫療急救手冊，提高了空中救助的效率與質量；推出「上海特色」主題系列餐食，「東航那碗麵」成為特色餐食品牌，屢獲創新服務獎殊榮；圓滿完成各項服務保障任務，展示了東航品牌和央企形象。

本集團不斷優化數字化服務體驗，提高手機、網上及海外自助值機率。自助值機率等指標在國內處於領先地位，國內自助值機率為78.6%，同比提升了7.4個百分點，國際自助值機率為32.9%，同比提升了10.2個百分點；自助安檢通關功能正式上線，通過微信實現航班信息和行李托運自助查詢功能，給旅客帶來了便捷的體驗。

✈ 改革轉型

本集團重視變革，積極推動體制機制及機構改革、客運業務數字化應用以及低成本航空等方面的轉型發展，不斷提升改革轉型對生產經營的促進作用。

體制機制及機構改革方面，本集團以客戶為中心重組營銷服務職能，優化調整營銷服務體系的管控模式和組織機構，成立商務委員會、銷售委員會和客戶委員會，更好滿足現代航空營銷服務業務的需要；全面深化機務系統、運控系統改革，激發組織變革活力。

客運業務數字化應用方面，本集團加快空中互聯平台建設，在國內率先全面推行機上便携式電子設備的使用，截至二零一八年十二月末，本集團82架寬體客機已實現空中互聯服務，覆蓋歐美澳、東南亞及國內重點商務航線，「空中互聯」機隊規模、航班數量、用戶人數均保持中國第一；積極探索與電信運營商組建航空互聯網合資公司，鞏固和增強本集團在空中互聯業務領域的先發優勢。持續優化東航官網及移動應用的客戶體驗，新增和優化航前點餐、不正常航班信息發佈等多項重要功能；大力推進海外電商平台建設，本集團成功完成14個海外站點上線並增加了逾重行李、VIP休息室、在線選座等增值產品；加強積分商城運營，豐富積分兌換產品，優化積分付費功能。

註：「上海服務」：上海市發展和改革委員會於2018年4月印發的《全力打響「上海服務」品牌加快構築新時代上海發展戰略優勢三年行動計劃（2018-2020年）》中提出「上海服務」的概念。「上海服務」內涵包括增強經濟中心城市服務功能、提升服務經濟能級、提高服務國家戰略能力、努力建設服務型政府等方面，「上海服務」旨將成為優質、高端服務的代名詞，國內外馳名的金字招牌和城市名片。

低成本航空方面，中國聯合航空有限公司（「中聯航」）持續深化低成本轉型。二零一八年，中聯航實現營業收入人民幣56.6億元，同比增長12.5%，實現淨利潤人民幣8.8億元，同比增長9.0%，客座率達到85.5%，轉型成效顯著。中聯航通過多元化的營銷手段開展新媒體、自媒體營銷，通過完善移動直銷平台提升直銷能力，直銷收入佔比達69.9%，直銷收入同比增長17.0%；通過積極推廣免稅品銷售、行李銷售、升艙產品、空中商城產品等方式，拓寬輔助業務收入來源，輔助業務收入同比增長58.0%。

✈ 重大項目

二零一八年七月，本公司宣佈了非公開發行A股及H股的重大資本項目，擬引入上海吉祥航空股份有限公司（「吉祥航空」）及其控股股東上海均瑤（集團）有限公司（「均瑤集團」）、中國國有企業結構調整基金股份有限公司為戰略投資者。吉祥航空和均瑤集團計劃合計持有本公司10%的股份。本次資本項目正在穩步推進之中，尚需獲得中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）核准，並滿足一定的市場條件後付諸實施。

此外，本公司控股股東東方航空集團有限公司（「東航集團」）之全資附屬公司東方航空產業投資有限公司（「東航產投」）已於二零一九年初完成了受讓均瑤集團所持有的7%吉祥航空股份的交易，東航產投還宣佈了參與認購吉祥航空擬非公開發行A股股票項目，東航產投計劃於吉祥航空擬非公開發行A股股票成交之日合計持有吉祥航空15%股份。

東航集團和均瑤集團交叉持股是進一步加強和深化雙方的資本加業務的戰略合作關係，共同打造上海航空樞紐和服務上海「五個中心建設」的重要舉措，有利於本集團和吉祥航空進一步提升競爭力和可持續發展能力。

✈ 公司治理和企業文化

本公司嚴格按照境內外上市規則和法律法規要求，不斷完善本公司治理水平。系統修訂了本公司《公司章程》《股東大會議事規則》及《董事會議事規則》等重要規章，進一步提升本公司治理水平；將黨建工作有機融入本集團安全、服務、管理等各環節，為本集團改革發展提供堅強保證。

圍繞「世界一流、幸福東航」的發展願景，本集團推進企業文化建設，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。

✈ 風險內控和法治建設

聚焦航空主業，防範化解重大風險。本集團嚴格遵守《歐盟通用數據保護條例》相關規定，任命本公司「數據保護官」，加強旅客信息的保護，防範網絡安全風險；強化資金資產管理，防範資金回收、海外經營、金融市場波動等重點風險；針對重點業務領域和高風險業務領域開展專項審計，促進本集團內部控制體系的健全規範和有效運行。

穩步推進「法治東航」建設，確保本集團依法合規運作；圍繞本集團國際化戰略，加強境外業務的法律風險防範。

✈ 社會責任和品牌形象

堅持「創新、協調、綠色、開放、共享」五大發展理念，本集團積極履行經濟、社會和環境責任。踐行綠色發展理念，落實污染防治工作，倡導低碳飛行，以降低單位油耗為重點，持續優化機隊結構，大力推行節能減排舉措，有效降低飛機噸公里油耗；踐行共享發展理念，努力做到精準扶貧、精準脫貧，攜手東航集團持續加大對定點扶貧點雲南雙江、滄源的扶貧力度；「愛在東航」大型公益活動持續向社會傳遞正能量，二零一八年共組織各類活動項目1,300多個，關愛65,000多人次，累計志願服務近12萬小時。

二零一八年，本集團連續7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)評為「最具價值中國品牌」前50強，連續3年被國際品牌評估機構Brand Finance評為「全球品牌價值500強」，本集團連續4年在「TTG中國旅遊大獎」評選中榮獲「最佳中國航空公司」獎，獲評Travelport「最佳航空公司獎」、胡潤研究院中國高淨值人士「最青睞的國內商務頭等艙」，本集團品牌影響力進一步提升。

報告期內，本集團營業收入創歷史新高，達到人民幣1,152.78億元，同比增長12.49%。營業成本人民幣1,125.61億元，同比增長11.97%，其中航油成本同比增長34.02%。由於油價上漲、匯率波動導致匯兌損失等原因，二零一八年，本公司實現歸屬於母公司股東淨利潤人民幣26.98億元。

經營收入

二零一八年，本集團客運收入為人民幣1043.09億元，同比增長13.92%，佔本集團運輸收入的96.64%；旅客運輸周轉量為201,485.95百萬客公里，同比增長9.99%。

國內航線客運收入為人民幣686.19億元，同比增長14.02%，佔客運收入的65.78%；旅客運輸周轉量為128,906.39百萬客公里，同比增長10.15%。

國際航線客運收入為人民幣318.69億元，同比增長13.96%，佔客運收入的30.55%；旅客運輸周轉量為67,290.26百萬客公里，同比增長9.61%。

地區航線客運收入為人民幣38.21億元，同比增長11.73%，佔客運收入的3.67%；旅客運輸周轉量為5,289.30百萬客公里，同比增長11.16%。

二零一八年，本集團貨郵運輸收入為人民幣36.27億元，同比增長0.11%，佔本集團運輸收入的3.36%；貨郵載運周轉量為7,900.78百萬噸公里，同比增加11.95%。

二零一八年，本集團其他收入為人民幣73.42億元，同比增長0.74%。

營運開支

二零一八年，本集團總營運成本為人民幣1,125.61億元，同比增長11.97%。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，本集團飛機起降成本、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。二零一八年，本集團飛機燃油成本為人民幣336.80億元，同比增長34.02%，主要是由於本集團加油量同比增長7.28%，增加航油成本人民幣18.29億元；平均油價同比提高24.93%，增加航油成本人民幣67.20億元。

二零一八年，本集團飛機起降費為人民幣149.14億元，同比增長12.52%，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，以及2017年4月起跟據《關於印發民用機場收費標準調整方案的通知》(民航2017年18號文)國內機場收費標準調整影響，導致境內外起降費用增加。

二零一八年，本集團折舊及攤銷為人民幣153.13億元，同比增長9.62%。主要是由於本集團二零一八年自購及融資租賃飛機及發動機數量增加導致固定資產原值增加，折舊相應增加所致。

二零一八年，本集團工資、薪金及福利為人民幣221.34億元，同比增長8.93%。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。

二零一八年，本集團飛機維修費為人民幣37.38億元，同比減少30.08%。主要是由於2018年送修發動機台數減少，同時二零一七年計提計劃退租的A330飛機退租檢所致。

二零一八年，本集團研發費用為人民幣1.35億元，同比增長46.74%，主要是由於研發項目增加所致。

二零一八年，本集團航空餐食供應支出為人民幣33.83億元，同比增長9.48%，主要是由於運輸旅客人數增加及餐食標準提高所致。

二零一八年，本集團其他經營性租賃租金為人民幣9.28億元，同比增長11.00%。主要是由於本集團規模擴大，增加辦公用房租賃及貴賓室租賃所致。

二零一八年，本集團銷售及市場費用為人民幣38.07億元，同比增長15.57%。主要是由於本集團業務量增長，銷售費用隨之增加所致。

二零一八年，本集團地面服務及其他費用為人民幣28.45億元，同比減少12.41%。主要是由於輔業附屬公司成本減少所致。

二零一八年，本集團間接營業支出為人民幣52.17億元，同比增長7.86%。主要是由於本集團機隊規模擴大增加相應支出所致。

其他營業收入和利得

二零一八年，本集團其他營業收益為人民幣65.92億元，同比減少11.88%，主要是由於本集團二零一七年轉讓東方航空物流有限公司100%股權取得收益，而二零一八年沒有該項收益；同時二零一八年本集團固定資產處置收入和合作航線收入增加。

財務收入／支出

二零一八年，本集團財務收入為人民幣1.10億元，同比減少94.79%；財務支出為人民幣57.67億元，同比增長81.12%，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，二零一八年人民幣貶值，產生匯兌淨損失人民幣20.40億元。

利潤

二零一八年，歸屬於本公司權益持有者的利潤為人民幣26.98億元，同比減少57.46%。本公司權益持有者應佔每股收益為人民幣0.19元。

流動資金狀況與資本結構

截至二零一八年十二月三十一日，本集團資產總額為人民幣2,390.17億元，較二零一七年十二月三十一日增長4.04%；資產負債率為74.23%，較二零一七年十二月三十一日降低0.19個百分點。

其中，流動資產總額為人民幣159.32億元，佔資產總額6.67%，較二零一七年十二月三十一日減少12.91%，非流動資產為人民幣2,230.85億元，佔總資產93.33%，較二零一七年十二月三十一日增長5.51%。

截至二零一八年十二月三十一日，本集團負債總額為人民幣1,774.16億元，其中流動負債為人民幣730.64億元，佔負債總額的41.18%；非流動負債為人民幣1,043.52億元，佔負債總額的58.82%。

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、一年內到期的應付債券以及一年內到期的融資租賃負債)為人民幣386.29億元，較二零一七年十二月三十一日減少20.07%。

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939.50億元，較二零一七年十二月三十一日增長14.10%。

二零一八年，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。截至二零一八年十二月三十一日，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	截至二零一八年 十二月三十一日		折合人民幣 截至二零一七年 十二月三十一日		變動幅度(%)
	金額	佔比(%)	金額	佔比(%)	
美元	28,515	21.51	36,809	28.17	-22.53
人民幣	92,497	69.77	83,880	64.19	10.27
其他	11,567	8.72	9,980	7.64	15.90
合計	<u>132,579</u>	<u>100</u>	<u>130,669</u>	<u>100</u>	<u>1.46</u>

截至二零一八年十二月三十一日，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551.52億元，較二零一七年十二月三十一日的人民幣638.01億元減少13.56%，按照幣種分類明細如下：

單位：人民幣百萬元

幣種	二零一八年	折合人民幣 二零一七年	變動幅度(%)
美元	3,139	7,555	-58.45
新元	2,503	2,435	2.79
歐元	3,566	4,921	-27.54
韓元	1,072	1,058	1.32
人民幣	41,778	47,832	-12.66
日元	3,094	—	—
合計	<u>55,152</u>	<u>63,801</u>	<u>-13.56</u>

截至二零一八年十二月三十一日，本集團帶息負債中的融資租賃負債折合人民幣774.27億元，較二零一七年十二月三十一日的人民幣668.68億元增長15.79%，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	二零一八年	折合人民幣 二零一七年	變幅(%)
美元	25,376	29,254	-13.26
新元	514	627	-18.02
日元	226	264	-14.39
港幣	592	675	-12.30
人民幣	50,719	36,048	40.70
合計	<u>77,427</u>	<u>66,868</u>	<u>15.79</u>

利率變動

截至二零一七年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團帶息債務總額折合人民幣為人民幣1,306.69億元及人民幣1,325.79億元(包括長短期借款、應付融資租賃款、應付債券和超短融資券)，其中，短期債務的比例分別為36.99%及29.14%，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。截至二零一七年十二月三十一日和二零一八年十二月三十一日，本集團美元債務佔帶息債務總額的比例分別為28.17%和21.51%，人民幣債務佔帶息債務總額的比例分別為64.19%和69.77%。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。截至二零一七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14.20億元，截至二零一八年十二月三十一日為美元11.02億元，將於二零一九年至二零二五年間期滿。

匯率波動

截至二零一八年十二月三十一日，本集團外幣帶息債務總額折合人民幣為400.82億元，其中美元負債的比例為71.14%。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為以外幣支付的資本性支出而導致的匯率風險。截至二零一七年十二月三十一日，本集團持有尚未平倉的外匯套期合約的名義金額為美元8.29億元，截至二零一八年十二月三十一日為美元6.55億元，並將於二零一九年至期滿。

二零一七年，本集團匯兌淨收益為人民幣20.01億元；二零一八年，本集團匯兌淨損失為人民幣20.40億元，同比減少201.95%。

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。截至二零一七年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣112.07億元，截至二零一八年十二月三十一日，本集團部分銀行貸款對應的抵押資產值為人民幣117.52億元，同比增長4.86%。

截至二零一八年十二月三十一日，本集團無重大或然負債。

資本開支

根據已簽訂的飛機及發動機協議，截至二零一八年十二月三十一日，本集團預計未來飛機及發動機的資本開支總額約為人民幣709.98億元，其中二零一九年預計資本開支約為人民幣291.87億元。

二零一九年，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

截至二零一八年十二月三十一日，本集團僱用77,005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。如未來宏觀經濟景氣度下降、世界主要經濟體政治形勢不穩定、貿易保護主義和單邊主義加劇都可能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、「長三角一體化」戰略、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. 安全運營風險

安全運營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安全運營造成不利影響。

本集團定期召開安全會議，及時分析通報本集團安全運行狀態，部署安全管理工作，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》，完善空防安全體系；結合近年來空防安全典型案例，開展機上仿真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平。

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質量，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可能帶來的客運需求下降，本集團借助動態營銷分析機制，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。隨著本集團經營規模的快速增長，擴大本集團核心資源儲備、提高本集團核心資源利用率將面臨挑戰，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、票價水平、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，努力鞏固和擴大各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，鞏固與澳航、日航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，本集團圍繞各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。國際油價水平大幅波動將對航油價格水平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。

二零一八年，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16.84億元。二零一八年，本集團未開展航油套期保值業務。

二零一八年，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。本集團未來將積極分析油價走勢，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。

截至二零一八年十二月三十一日，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	-178	178	34	-34

二零一八年，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。截至二零一八年十二月三十一日，美元債務佔本集團帶息債務比重降至21.51%。

未來，本集團將進一步加強對匯率市場的分析，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。

截至二零一八年十二月三十一日，在其他變量保持穩定的前提下，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	-112	112	14	-14

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 workflow 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泄露，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，有效抵禦各類勒索病毒；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，加強網絡安全應急響應，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平；任命本集團「數據保護官」，完善數據安全管理和防護機制，加強旅客敏感信息加解密、防泄漏和跟蹤溯源的能力。

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

本集團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。

本集團持續優化本公司治理水平，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道，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響應機制和處置預案，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。

二零一九年展望

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，對本集團二零一九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2019年，外部環境複雜嚴峻，各種不確定性不穩定性因素增多。全球經濟增長動能有所削弱，國內經濟基本面長期向好的趨勢沒有改變，但也面臨著下行的壓力。中國民航業有望繼續保持較快的發展速度，但國內外宏觀經濟形勢及貿易關係的變化、油價和匯率的波動等因素都給行業的發展增添了不確定性。

本集團將積極響應國家戰略，把握京津冀協同發展、「長三角一體化」戰略、粵港澳大灣區建設、北京大興國際機場正式運營等機遇，堅持穩中求進工作總基調，堅持新發展理念，堅定信心，直面挑戰，銳意創新，扎實工作，努力推動本集團改革發展各項事業實現新的突破。2019年，本集團將重點做好以下工作：

1. 持續重視安全運營，強化安全管理水平。公司加強「三基」(抓基層、打基礎、苦練基本功)建設，抓好安全生產領域的作風建設、能力建設和文化建設；加強重要領域和關鍵環節的風險防控，運行好新機型、新機場、新航線；加強科技手段的運用和過程控制，持續提升安全管理水平；強化安全責任的落實，確保安全形勢持續平穩向好。
2. 科學研判市場形勢，持續提升營銷能力。積極爭取關鍵市場新增時刻資源，優化新增運力的投放，提高樞紐市場競爭力；加強市場預判和運價管控，擴大與全球夥伴的合作，提升國際航線收益品質；把握日韓航線機遇，打造環渤海灣面向日韓的航線網絡；大力推進全網全通，加強長三角市場銷售一體化聯動，提升高級艙位收益水平；實施品牌運價體系，借助基礎經濟艙產品，積極拓展行李、升艙、選座等輔營業務收入。
3. 秉持真情服務理念，提供溫馨舒適服務。大力提高航班正點率，建立高效的生產指揮體系；健全多層次的航班不正常處置體系，為旅客提供安心的候機體驗；優化常旅客會員體系和服務標準，體現價值貢獻和會員服務相匹配；優化線上集成服務，豐富官網和移動應用功能，擴大自助渠道功能的覆蓋範圍。

4. 全面深化改革轉型，推進重大項目建設。持續開發東航錢包功能，拓展積分應用場景，加快收益制積分轉型；優化集成服務，在官網和流動應用程式上集成更多增值服務產品。低成本航空方面，中聯航提升輔營業務收入，鞏固和提升低成本優勢，形成與全服務航空功能協同、錯位發展的航線網絡佈局。重大項目方面，積極把握北京大興國際機場發展機遇，確保機場工程建設如期進行，按計劃投入運營；本公司將穩步推進非公開發行股票項目，加強和深化與吉祥航空及均瑤集團在各領域的業務合作。
5. 提升財務管理水平，加快資金運營效率，增強資金收支預測的準確性和計劃性；持續拓寬融資渠道，優化融資結構，降低本公司資產負債率；採用精細化管理方式，科學管理各項成本支出。
6. 增強風險防範意識，嚴控各大領域風險。優化債務結構，加強金融風險監控；加強旅客信息的保護，防範信息系統的安全風險；加強合規管理，強化境外法律風險管控；持續做好全面風險管理評估，針對重要領域和重大風險開展專項審計。

機隊規劃

二零一九年至二零二一年飛機引進及退出計劃

機型	二零一九年		二零二零年		二零二一年	
	引進	退出	引進	退出	引進	退出
A350系列	5	—	4	—	4	—
A330系列	—	1	—	—	—	—
A320系列	25	—	30	—	—	—
B787系列	6	—	3	—	2	—
B737系列	24	—	24	10	12	10
合計	<u>60</u>	<u>1</u>	<u>61</u>	<u>10</u>	<u>18</u>	<u>10</u>

註：

- 1、截至二零一八年十二月三十一日，根據已確認的訂單，本集團在二零二二年及以後年度計劃引進23架飛機，退出17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. 截至二零一八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：

於二零一八年十二月三十一日，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。

2. 主要股東

截至二零一八年十二月三十一日，持有本公司任何類別已發行股份10%或以上權益的本公司股東如下：

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	4,183,861,179	28.92
Delta ⁽⁴⁾	H股	465,910,000	3.22

附註：

根據本公司董事(「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，於二零一八年十二月三十一日：

- (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2.6億股本公司H股股份(均為無限售流通股)解除質押。截至二零一八年十二月三十一日，東航國際將持有的7億股本公司H股股份繼續質押。截至本報告期末，東航國際已累計質押本公司H股股份14.5億股。詳情請參見本公司二零一八年三月二十日和八月三十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4,183,861,179股H股中，2,626,240,000股(佔本公司當時已發行H股總數約62.77%)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%。

有關於二零一八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的本公司股東的持股情況，將按照香港聯交所證券上市規則(「上市規則」)的相關披露要求載於本公司二零一八年度報告內。

重要事項

1. 股息

二零一九年三月二十九日，本公司董事會審議通過本公司二零一八年度利潤分配預案。根據中國證監會發出的《證券發行與承銷管理辦法》的相關規定：「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。」鑒於本公司擬非公開發行A股股票項目目前正處於中國證監會審核階段，該項目對本公司具有重要的戰略意義，為保證本次擬非公開發行項目順利推進，綜合考慮本公司的長遠發展和全體股東利益，二零一八年度擬不進行現金分紅、不進行資本公積金轉增股本。留存的未分配利潤將用於補充本公司日常運營資金，滿足本公司主營業務的發展所需。

本公司於2016年度、2017年度連續兩個年度實施現金分紅回報投資者。本公司最近三年(2016年度、2017年度、2018年度)累計現金分紅總額為人民幣144,676萬元，高於《公司章程》規定的「佔近三年本公司年均合併報表歸屬於母公司股東當年實現的可供分配利潤的百分至三十」。

本公司獨立非執行董事認為董事會做出的上述二零一八年度利潤分配預案，綜合考慮了本公司擬非公開發行股票項目的重要意義，以及本公司的長遠發展和全體股東利益；董事會依據相關法律法規的要求履行了對該事擬非公開發行股票項目的表決程序，董事會認為不進行現金分紅不會對本公司股東構成損害，特別是本公司中小股東利益的情況，同時也有利於本公司確保重大資本項目順利實施，促進本公司健康及可持續發展。

本預案尚需提交本公司二零一八年度股東大會審議。

2. 購入、出售或贖回證券

於二零一八財政年度內，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

截至二零一八年十二月三十一日，本集團無重大訴訟、仲裁或申索。

4. 企業管治

董事會已檢討過本集團採納的企業管治守則文件下的有關規定和本集團實務情況，認為截至二零一八年十二月三十一日止年度，本集團的企業管治水平達到上市規則附錄十四《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》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。

截至二零一八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，包括審閱截至二零一八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

離任

姓名	離任日期	變動原因	職務
徐昭	二零一八年二月六日	個人原因	董事和董事會 審計和風險管理 委員會委員
馮金雄	二零一八年七月十三日	因病去世	監事
李養民	二零一八年八月三十日	工作安排	董事、董事會 規劃發展委員會 主席和董事會航 空安全與環境 委員會委員
顧佳丹	二零一八年八月三十日	工作安排	董事
唐兵	二零一八年八月三十日	工作安排	董事和董事會 規劃發展委員會 委員
田留文	二零一八年八月三十日	工作安排	董事
巴勝基	二零一八年八月三十日	工作安排	監事
胡際東	二零一八年八月三十日	工作安排	職工監事
賈紹軍	二零一八年八月三十日	工作安排	監事
馬須倫	二零一九年二月一日	工作調動	副董事長、 董事、總經理、 董事會規劃發展 委員會主席和 董事會航空安全 與環境委員會 委員
郭俊秀	二零一九年二月十五日	工作安排	總法律顧問
唐兵	二零一九年三月十五日	工作安排	副總經理

新任

姓名	就任日期	變動原因	職務
袁駿	二零一八年二月八日 二零一八年八月三十日	職工代表大會選舉 董事會聘任	職工董事 董事會規劃發展 委員會委員
蔡洪平	二零一八年三月二十九日	董事會聘任	董事會審計和 風險管理委員會 委員
馬須倫	二零一八年八月三十日	董事會聘任	董事會規劃發展 委員會主席
郭俊秀	二零一八年八月三十日	董事會聘任	總法律顧問
林萬里	二零一八年八月三十日 二零一八年八月三十日	本公司股東大會選舉 董事會聘任	獨立非執行董事 董事會航空安全 與環境委員會 委員
栗錦德	二零一八年八月三十日	本公司股東大會選舉	監事
高峰	二零一八年八月三十日	職工代表大會選舉	職工監事
李養民	二零一九年三月十五日	董事會聘任	總經理

詳情請參見本公司於二零一八年二月六日、二月八日、三月二十九日、七月十三日、八月八日、八月三十日、二零一九年二月一日、二月十五日及三月十五日在香港聯交所網站刊發的公告。

7. 根據上市規則第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

姓名	股東單位名稱	在股東單位擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
李養民	東航集團	副總經理	2016年8月	2019年2月
		董事、 總經理	2019年2月	
	中國飛機服務有限公司	董事	2006年6月	2018年3月
	東方航空雲南有限公司	董事長	2014年11月	2018年4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
唐兵	東航集團	執行董事	2018年1月	
		副總經理 董事、 黨組副書記	2016年12月 2019年2月	2019年2月
	上海航空有限公司	董事長、 執行董事	2012年1月	2018年1月
	上海東航投資有限公司	董事長	2018年1月	
	中國民航信息網絡股份有限公司	非執行董事	2018年8月	
林萬里	中國建設科技集團股份有限公司	非執行董事	2018年1月	
李若山	西安陝鼓動力股份有限公司	獨立董事	2013年11月	2018年5月
馬蔚華	香港路訊通控股有限公司	非執行董事	2017年11月	2018年3月
	貝森金融集團有限公司 (原香港路訊通控股有限公司更名)	非執行董事	2018年3月	2018年5月
邵瑞慶	貝森金融集團有限公司 深圳廣聚能源股份有限公司	公司主席 獨立董事	2018年5月 2015年5月	2018年4月
蔡洪平	中國五礦集團公司	外部董事	2015年12月	2019年3月

姓名	股東單位名稱	在股東單位擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
袁駿	東航集團	人力資源部 部長	2016年9月	2018年10月
	東航集團 東航集團	工會主席 副總經理、 黨組成員	2018年5月 2018年1月	
	東航集團	審計部總經理	2018年11月	
	東航產投	董事	2016年11月	2019年1月
	中國東方航空武漢有限 責任公司	監事會主席	2018年7月	
	東方航空物流股份有限 公司	監事會主席	2018年11月	
席晟 (前用名： 席興旺)	東航集團	副總經理、 黨組成員	2018年1月	
	東航集團	審計部總經理	2018年11月	
	東航產投	董事長	2016年11月	2019年2月
	東方航空物流股份有限 公司	監事會主席	2017年6月	2018年11月
	民航快遞有限責任公司	副董事長	2018年3月	
	上海暢聯國際物流股份 有限公司	董事	2018年3月	
高峰 田留文	東航集團	工會副主席	2018年4月	
	中國東方航空江蘇有限 公司	董事長	2018年1月	
吳永良	東航集團	總會計師	2018年6月	
	中國東方航空武漢有限 責任公司	董事長	2009年4月	2018年4月
	上海航空有限公司	執行董事	2018年1月	
	東方航空雲南有限公司	董事長	2018年4月	
	中國航空公司(香港)有 限公司	副董事長	2018年6月	
馮亮	東方航空技術有限公司	總經理	2018年3月	2018年11月
	中國飛機服務有限公司	董事	2018年3月	
馮德華	中國東方航空武漢有限 責任公司	董事長	2018年4月	
汪健	東航產投	董事、 總經理	2016年11月	2019年2月
	東航產投	董事長	2019年2月	
馬須倫	東航集團	副董事長、 總經理、 黨組副書記	2016年12月	2019年1月

姓名	股東單位名稱	在股東單位擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
徐昭	東航集團	總會會計師	2006年11月	2018年1月
	民航快遞有限責任公司	副董事長	2011年10月	2018年3月
	中國航空公司(香港)有限公司	副董事長	2013年5月	2018年5月
	上海暢聯國際物流股份有限公司	董事	2015年7月	2018年3月
顧佳丹	中央企業貧困地區產業投資基金股份有限公司	監事	2016年10月	2018年12月
巴勝基 胡際東	東航集團	工會主席	2013年8月	2018年1月
	東航集團	總經濟師、 工會副主席	2017年11月	2018年6月
	中國東方航空武漢有限責任公司	監事會主席	2012年2月	2018年7月
	中國東方航空江蘇有限公司	董事長	2013年9月	2018年1月
	東方航空雲南有限公司	監事	2013年9月	2018年7月
	上海航空有限公司	監事	2013年12月	2018年7月
	東航應用技術研發中心有限公司	執行董事	2015年6月	2018年1月
	東航實業集團有限公司	董事	2014年12月	2018年8月
賈紹軍	東方航空食品投資有限公司	董事	2015年12月	2018年8月
	東航產投	董事	2016年11月	2018年8月
	上海東航投資有限公司	董事	2015年12月	2018年3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	
馮金雄	東方航空傳媒股份有限公司	監事會主席	2015年4月	2018年7月
	東航國際融資租賃有限公司	監事	2014年11月	2018年7月

8. 二零一八年度股東周年大會

本公司的二零一八年度股東周年大會預計將於二零一九年五月二十二日舉行。周年大會之通告(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

本公司提述以下內容：

1. 二零一八年二月八日、六月二十一日及八月三十日本公司股東大會分別審議通過修訂本公司《公司章程》、《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》及《監事會議事規則》部份條款的議案。詳情請參見本公司於二零一八年二月八日、六月二十一日及八月三十日在香港聯交所網站刊發的公告。
2. 二零一八年三月一日，本公司與中國貨運航空有限公司(「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、三月十二日及三月二十九日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
3. 二零一八年七月十日，本公司第八屆董事會第15次普通會議審議通過了擬非公開發行A股股票和非公開發行H股股票的相關議案。本公司擬向吉祥航空、均瑤集團及／或其指定子公司和結構調整基金非公開發行A股股票；本公司擬向吉祥航空及／或其指定控股附屬公司非公開發行H股股票，本次非公開發行本公司的A股股票和H股股票方案已獲得國務院國有資產監督管理委員會及民航局的核准。二零一八年八月三十日，本公司二零一八年第三次臨時股東大會、二零一八年第一次A股類別股東大會和二零一八年第一次H股類別股東大會審議通過了相關議案。於同日，本公司召開董事會二零一八年第四次例會審議通過了關於細化與明確公司二零一八年擬非公開發行A股股票之發行對象和發行數量的議案。二零一八年十月十八日，本公司第八屆董事會第17次普通會議審議通過了關於細化與明確公司二零一八年擬非公開發行H股股票之發行對象的議案和關於修訂本公司2018年擬非公開發行A股股票預案的議案。二零一九年三月十五日，本公司第八屆董事會第20次普通會議審議通過了關於調整擬非公開發行A股股票方案的議案，調整了本次擬非公開發行A股股票的數量上限和募集資金金額上限。詳情請參見本公司於二零一八年七月十日、八月十日、八月二十九日、八月三十日、九月二十一日、十月十八日、十一月二十八日和二零一九年一月十七日及三月十五日在香港聯交所網站刊發的公告和通函。
4. 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，本公司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及二月八日在香港聯交所網站刊發的公告。

5. 二零一九年一月十八日，本公司董事會審議批准本公司自董事會決議生效之日起至二零一九年十二月三十一日，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，本公司全資控股附屬公司上航航空國際旅遊(集團)有限公司(本公司全資控股子公司)為上航東美航空旅行社有限公司提供上限為人民幣1,000萬元的擔保額度，擔保期限與被擔保主債務的期限一致，最長不超過10年。詳情請參見本公司於二零一九年一月十八日在香港聯交所網站刊發的公告。
6. 經本公司董事會及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二零一八年十二月三十一日止的實際發生額列示如下：

單位：人民幣千元

交易項目	二零一八年 全年發生額	二零一八年 關聯交易 年度上限
金融服務(餘額)		
— 存款餘額	281,980	11,500,000
— 貸款餘額	—	11,500,000
航空配餐服務	1,316,657	1,650,000
航空配套服務	391,562	690,000
外貿進出口服務	165,456	490,000
物業租賃服務	32,639	85,000
廣告代理服務	19,359	85,000
航空信息技術服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	646,165	1,048,000
飛機融資租賃服務 ^{註1}	6,141,821	24.15億美元或 等值人民幣
飛機經營租賃服務 ^{註2}	94,133	700,000
飛機經營租賃服務 ^{註3}	2,874,039	8,000,000
航材保障服務 (根據《上海證券交易所股票上市規則》)	188,560	360,000
貨運物流業務保障服務 (本公司向東航物流提供的服務)	126,147	375,000
貨站業務保障服務 (東航物流向本公司提供的服務)	347,582	610,000
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》)	32,098	500,000
客機腹艙承包經營服務		
— 收取承包費	2,795,270	3,000,000
— 支付運營費	245,885	265,000
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	727,662	1,005,000
— 支付金額	425,495	850,000

註1：飛機融資租賃服務二零一八年全年發生額是二零一八年新簽訂融資租賃飛機的租金總額(本金和利息)加手續費

註2：飛機經營租賃服務二零一八年全年發生額是二零一八年新簽訂經營租賃飛機及發動機當年所支付的租金金額

註3：飛機經營租賃服務二零一八年全年發生額是二零一八年新簽訂經營租賃飛機及發動機所有租期租金總額

10. 刊發二零一八年度業績公告

本公司的二零一八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
二零一九年三月二十九日

於本公告發表日期，本公司董事如下：劉紹勇(董事長)、林萬里(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)、蔡洪平(獨立非執行董事)及袁駿(職工董事)。