

证券代码：600115

证券简称：东方航空

中国东方航空股份有限公司 2015 年半年度报告摘要

一、 重要提示

1.1 本中期报告摘要来自半年度报告全文，投资者欲了解详细内容，应当仔细阅读同时刊载于上海证券交易所网站等中国证监会指定网站上的半年度报告全文。

1.2 公司简介

股票简称	东方航空	
股票代码	600115	
股票上市交易所	上海证券交易所	
股票简称	东方航空	
股票代码	00670	
股票上市交易所	香港联合交易所	
股票简称	China Eastern	
股票代码	CEA	
股票上市交易所	纽约证券交易所	
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	汪健	杨辉
电话	021-22330928	021-22330921
传真	021-62686116	021-62686116
电子邮箱	ir@ceair.com	davidyang@ceair.com

二、 主要财务数据和股东情况

2.1 公司主要财务数据

单位：百万元 币种：人民币

主要财务数据	2015 年 6 月 30 日	2014 年 12 月 31 日		本报告期末比上年度 末增减(%)
		调整后	调整前	
总资产	176,112	163,542	163,542	7.69
归属于上市公司股东的净资产	31,260	27,696	27,696	12.87
	2015 年 1-6 月	2014 年 1-6 月		本报告期比上年同期 增减(%)
		调整后	调整前	

经营活动产生的现金流量净额	10,241	5,242	5,262	95.36
营业收入	44,311	42,648	42,591	3.90
归属于上市公司股东的净利润	3,564	15	14	23,660.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	3,236	-186	-186	—
加权平均净资产收益率(%)	12.09	0.06	0.06	增加 12.03 个百分点
基本每股收益(元/股)	0.2812	0.0012	0.0011	23,333.33
稀释每股收益(元/股)	0.2812	0.0012	0.0011	23,333.33

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股股东（或无限售条件股东）持股情况表

单位：股

截止报告期末股东总数				282,572 户		
前十名股东持股情况						
股东名称 (全称)	股东性质	持股比例 (%)	持股数量	报告期内 增减	持有有限售 条件股份数 量	质押或冻 结的股份 数量
中国东方航空集团公司	国有法人	40.03	5,072,922,927	0	241,547,927	0
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	33.00	4,181,990,288	2,497,090	698,865,000	未知
东航金控有限责任公司	国有法人	3.61	457,317,073	0	457,317,073	0
中国航空油料集团公司	国有法人	0.95	120,461,743	-300,590,889	0	未知
上海联和投资有限公司	国有法人	0.87	110,665,429	-215,020,000	0	未知
中外运空运发展股份有限公司	国有法人	0.66	83,157,894	0	0	未知
全国社保基金一一五组合	未知	0.42	53,077,111	53,077,111	0	未知
深圳平安大华汇通财富—平安银行—平安汇通搏股通金 16 号(原点资产) 主动管理资产	未知	0.27	34,316,663	34,316,663	0	未知
中国工商银行股份有限公司—富国新兴产业股票型证券投资基金	未知	0.25	31,388,800	31,388,800	0	未知
全国社保基金四零一组合	未知	0.21	26,500,011	26,500,011	0	未知

上述股东关联关系或一致行动的说明

HKSCC NOMINEES LIMITED 持有的 4,181,990,288 股 H 股中，东航国际以实益拥有人的身份持有 2,626,240,000 股；东航集团拥有东航金控 100% 的权益，东航金控拥有东航国际 100% 的权益，因此，东航集团间接拥有东航国际 100% 权益；公司未知其他前十名无限售条件股东之间有关联或一致行动关系。

2.3 截止报告期末，本公司无优先股股东。

2.4 控股股东或实际控制人变更情况

√ 不适用

三、 管理层讨论与分析

(一) 运营数据摘要

	截至六月三十日止		变动幅度
	二零一五年	二零一四年	
运输能力			
可用吨公里 (ATK) (百万)	12,055.22	10,891.58	10.68%
— 国内航线	6,345.18	5,821.28	9.00%
— 国际航线	5,323.47	4,664.27	14.13%
— 地区航线	386.58	406.03	-4.79%
可用座公里 (ASK) (百万)	86,106.75	76,931.77	11.93%
— 国内航线	57,732.51	53,085.18	8.75%
— 国际航线	25,648.77	20,974.84	22.28%
— 地区航线	2,725.47	2,871.75	-5.09%
可用货邮吨公里 (AFTK) (百万)	4,305.62	3,967.72	8.52%
— 国内航线	1,149.25	1,043.61	10.12%
— 国际航线	3,015.08	2,776.53	8.59%
— 地区航线	141.28	147.57	-4.26%
飞行小时 (千)	865.91	780.67	10.92%
运输量			
收入吨公里 (RTK) (百万)	8,554.37	7,752.63	10.34%
— 国内航线	4,614.25	4,222.01	9.29%
— 国际航线	3,697.34	3,276.43	12.85%

—地区航线	242.78	254.20	-4.49%
客运人公里 (RPK) (百万)	69,220.14	61,499.79	12.55%
—国内航线	46,686.59	42,628.16	9.52%
—国际航线	20,481.62	16,684.65	22.76%
—地区航线	2,051.93	2,186.98	-6.18%
货邮载运吨公里 (RFTK) (百万)	2,415.72	2,294.35	5.29%
—国内航线	465.79	431.81	7.87%
—国际航线	1,888.42	1,801.25	4.84%
—地区航线	61.52	61.29	0.38%
载运旅客人次(千)	44,827.67	40,418.67	10.91%
—国内航线	37,348.49	34,286.27	8.93%
—国际航线	5,962.79	4,551.88	31.00%
—地区航线	1,516.38	1,580.53	-4.06%
货邮载运量(百万公斤)	678.07	655.62	3.42%
—国内航线	325.06	319.93	1.60%
—国际航线	303.34	286.50	5.88%
—地区航线	49.67	49.19	0.98%
载运率			
综合载运率 (%)	70.96	71.18	-0.22pts
—国内航线	72.72	72.53	0.19pts
—国际航线	69.45	70.25	-0.80pts
—地区航线	62.80	62.61	0.19pts
客座率 (%)	80.39	79.94	0.45pts
—国内航线	80.87	80.30	0.57pts
—国际航线	79.85	79.55	0.30pts
—地区航线	75.29	76.16	-0.87pts
货邮载运率 (%)	56.11	57.83	-1.72pts
—国内航线	40.53	41.38	-0.85pts
—国际航线	62.63	64.87	-2.24pts
—地区航线	43.54	41.53	2.01pts
单位收益指标 (含燃油附加费) *			
收入吨公里收益 (人民币元)	4.879	5.211	-6.37%
—国内航线	5.674	6.196	-8.42%

—国际航线	3.719	3.765	-1.22%
—地区航线	7.418	7.482	-0.86%
客运人公里收益（人民币元）	0.557	0.598	-6.86%
—国内航线	0.550	0.601	-8.49%
—国际航线	0.548	0.569	-3.69%
—地区航线	0.787	0.771	2.08%
货邮吨公里收益（人民币元）	1.327	1.570	-15.48%
—国内航线	1.043	1.267	-17.68%
—国际航线	1.341	1.577	-14.97%
—地区航线	3.023	3.524	-14.22%
单位收益指标（不含燃油附加费）*			
收入吨公里收益（人民币元）	4.434	4.362	1.65%
—国内航线	5.599	5.442	2.88%
—国际航线	2.859	2.839	0.70%
—地区航线	6.290	6.046	4.04%
客运人公里收益（人民币元）	0.513	0.508	0.98%
—国内航线	0.544	0.527	3.23%
—国际航线	0.428	0.444	-3.60%
—地区航线	0.671	0.631	6.34%
货邮吨公里收益（人民币元）	0.993	1.110	-10.54%
—国内航线	0.966	1.163	-16.94%
—国际航线	0.952	1.048	-9.16%
—地区航线	2.438	2.562	-4.84%

*注：在计算单位收益指标时相应的收入包含合作航线收入。

（二）机队结构

近年来，本公司持续优化机队结构。二零一五年上半年，本公司围绕主力机型共引进飞机合计 35 架，退出 B757-200F 等老旧机型飞机合计 21 架。本公司机队的机型种类进一步精简，机队结构更趋年轻化。

截至二零一五年六月三十日，本公司共运营 527 架飞机，其中客机 501 架、货机 10 架、托管公务机 16 架。

截至二零一五年六月三十日机队情况

单位：架

序号	机型	自购及融资租赁	经营租赁	小计	平均机龄(年)
客机合计		371	130	501	
宽体机		53	10	63	5.2
1	B777-300ER	6	0	6	0.5
2	B767	6	0	6	14.3
3	A340-600*注	2	0	2	11.0
4	A330-300	11	7	18	7.0
5	A330-200	28	3	31	3.0
窄体机		318	120	438	5.9
6	A321	42	0	42	4.6
7	A320	116	39	155	6.6
8	A319	30	4	34	3.2
9	B757-200*注	1	0	1	10.3
10	B737-800	56	68	124	4.4
11	B737-700	53	9	62	6.9
12	B737-300	12	0	12	16.8
13	EMB-145LR	8	0	8	8.5
货机合计		2	8	10	6.1
14	B747-400F	2	2	4	8.0
15	B777F	0	6	6	4.8
客货飞机合计		373	138	511	5.8
托管公务机总数				16	
飞机总数				527	

注：A340-600 和 B757-200 机型计划于 2015 年 12 月 31 日前退出本公司机队。

(三) 业务回顾

二零一五年上半年，世界经济复苏乏力，各主要经济体分化明显；中国经济面临较大下行压力，但总体增长与预期目标相符。全球航空客货运输量持续增长，航油成本进一步降低，行业发展势头良好；中国航空运输市场受益于国内经济结构调整稳步推进、消费升级及旅游经济发展等因素，总体需求旺盛，但行业竞争日趋激烈，高铁等替代性运输方式冲击呈现常态化趋势。面对复杂多变的经营环境，公司在确保运营安全的前提下，不断加强客货运营销，持续提升服务品质，积极推进转型发展，取得了良好的经营业绩。

二零一五年上半年，本公司实现营业收入人民币 443.11 亿元，同比增长 3.9%，归属于上市公司股东的净利润为人民币 35.64 亿元，同比增加人民币 35.49 亿元。

→ 安全运营

本公司始终致力于确保运营安全。二零一五年上半年，本公司推进运行风险控制体系建设，提高安全风险防控水平；构建运行资质和飞行保障数据平台，提升安全管理能力；深化飞行数据分析应用，深入推广电子飞行包二期项目，强化安全技术运用。

二零一五年上半年，本公司共安全飞行 86.59 万小时，起落 37.16 万架次，同比分别增长 10.9% 和 8%。

→ 客运营销

二零一五年上半年，本公司精准市场研判，优化生产组织，加强收益管控和客户拓展，经营能力持续提升，实现客运收入人民币 370.58 亿元，同比增长 4.47%。

本公司把握旅游需求旺盛机遇，增加日本、欧洲及东南亚航线运力投放，同时关注韩国 MERS（中东呼吸综合症）疫情情况，及时调减中韩航线运力；积极拓展直销渠道，直销收入占比同比提升约 9 个百分点；优化航班衔接，强化中转联程，持续推进上海核心枢纽、昆明及西安区域枢纽建设；依托营销数据分析系统，积极拓展高端客户营销，集团客户总数同比增长 9%，其中两方集团客户总数及贡献收入同比增幅均超过 40%，常旅客会员新增约 200 万人。

→ 货运物流

二零一五年上半年，东航物流加强成本控制，优化生产组织，拓宽营销渠道，实现盈利人民币 4800 万元。

在传统货运经营方面，进一步精简机队规模，退租 2 架老旧货机，降低运营成本；通过提高货机利用率，稳定欧美核心市场运力投入；积极拓宽货源渠道，加强联运合作，提升上海枢纽货量中转比例。在货运物流转型方面，建立中转营销平台，打造东航快速供应链；进军高端医药航空物流服务领域，构建航材物流网络平台，完善第三方物流解决方案；建设自洛杉矶经宁波口岸入境到国内三线以上城市渠道，优化跨境电商物流解决方案。

→ 联盟合作

本公司重视天合联盟合作平台，深化与联盟伙伴各项合作。

公司积极深化与达美航空战略合作关系，计划引进达美航空作为公司战略投资者；在浦东机场 T1 航站楼实现与达美航空同候机楼联程中转合作，新增代码共享合作航线 13 条；共同拓展集团客户资源，开展公司北美精品航线产品销售。

二零一五年上半年，公司还与法航、意航、俄航、南航、厦航、华航等联盟成员在 24 条航线上新增代码共享合作，并与法航在浦东机场实现双向航班联程中转和行李直挂。截至二零一五年上半年末，公司共与 12 家联盟成员实施代码共享合作，合作航线共计 704 条，航点累计达 372 个。

→ 服务品质

本公司秉持“以客为尊、倾心服务”的服务理念，完善服务标准流程，强化服务一致性，提升服务品质；加强服务领域的 IT 建设和应用，推广自助改签系统，升级旅客行李查询系统，优化自助值机功能，持续改善客户体验；完善不正常航班应急响应机制，系统提升应急保障能力；同时，为进一步提升高端旅客的候机体验，公司完成了虹桥机场贵宾室的升级，并且正在对北京、香港、成都、武汉等多个机场的贵宾室进行投资改造。

→ 成本控制

二零一五年上半年，受益于国际油价低位运行，本公司经营成本同比降低 6.04%。

本公司不断加强成本控制，持续优化机队结构和航线航路，提高航班运行效率，降低运行成本；严控新进人员数量，完善人员退出机制，人机比同比降低约 6%；提升东航技术机务维修能力，飞机发动机修理费用同比降低 8.85%。二零一五年上半年，剔除航油成本因素，公司单位可用吨公里成本同比降低 2.2%，成本管控效果显著。

→ 转型发展

二零一五年上半年，本公司持续推进转型发展各项工作。

稳步推进中联航转型低成本航空，为未来发展奠定坚实基础。中联航明确机队全经济舱布局改装方案，提高载客能力；积极开拓直销平台，实现中联航官网

及移动客户端上线，直销收入占比同比提升 12.6 个百分点；正式启动低成本服务模式，取消免费餐食配备，推广行李托运费、机上售卖及贵宾室有偿服务等产品，大力拓展非航收入。截至二零一五年上半年末，中联航共运营飞机 30 架，实现营业收入 19.16 亿元，实现净利润 9327 万元，同比增长 28.04%。

积极探索“互联网+”商业模式。下属全资子公司东航电商围绕电商平台、积分商城及数字营销等五大板块业务，推进客户、积分和线下触点等转型资源开发；加快集成产品研发，陆续上线旅游度假、保险等 10 大类 32 种重点产品，实现电商平台技术快速迭代，不断优化用户体验；提升数字营销能力，拓展内外部营销合作伙伴，加快 O2O（Offline to Online）营销资源统筹。

持续推进空中互联平台项目建设。公司旗下 21 架中远程宽体客机获准利用卫星通信系统提供互联网接入服务，其中 14 架已完成设备改装工作；成功实现空中互联平台商城购物、免税品销售和机上餐食展示等功能；开展窄体机空地互联改装技术解决方案和商业运营方案评估。

二零一五年上半年，公司启动非公开发行 A 股股票项目，并着手引进达美航空为战略投资者，有望进一步优化公司股权结构，提升资产质量，降低财务风险。

→ 社会责任

本公司在追求企业自身可持续发展的同时，将社会责任理念融入企业决策和生产经营之中，追求企业发展与社会责任的统一。二零一五年上半年，本公司完成了援非医疗队、尼泊尔地震撤侨等重大运输保障任务，赢得了社会公众的广泛肯定和一致赞誉；积极组织团员青年前往云南省沧源县开展“爱在东航”爱心助学活动，截至二零一五年上半年末，“爱在东航”大型公益活动共组织各类活动项目近 5000 个，参与员工突破 26 万人次，关爱人数累计达 21 万余人次。

（四）经营计划

本公司在此提醒各位读者，公司在本报告中包括一些预期性描述，例如对国际和国内经济形势及航空市场的某些预期性描述，对本公司二零一五年下半年乃至未来的工作计划的描述。这些预期性描述受限于诸多不确定因素和风险，实际发生的情况可能与公司的预期性描述存在较大差异。

二零一五年下半年，世界经济复苏前景不明，根据国际货币基金组织最新预

测，发达经济体二零一五年全年经济增速可能进一步放缓。而中国经济受益于国家实施“稳增长、调结构、惠民生、防风险”等政策措施，有望继续保持稳定增长。同时，国家深入推进“一带一路”、“长江经济带”及“上海自贸区”等国家战略为本公司提供了良好的发展契机。

二零一五年下半年，本公司将把握上海迪斯尼开园和旅游经济大发展等市场机遇，重点做好以下工作，力争取得更好的经营业绩：1.强化安全责任落实，加大安全监察力度，持续保障运行安全；2.优化运力投放，把握客运旺季机遇，丰富客运营销产品，提升远程航线经营；3.加强货运销售，优化跨境电商通道，提振货运物流效益；4.强化 IT 支撑引领，重视大数据应用，推进空中互联平台建设，优化线上服务集成；5.推进中联航低成本航空运营，加强电商平台建设；把握资本市场机会，稳步推进非公开发行 A 股项目，深化与达美航空股权和业务合作。

→ 机队规划

本公司未来将继续围绕主力机型，持续优化机队结构，逐步退出剩余老旧机型，提升机型与航线匹配度。

二零一五年下半年至二零一七年飞机引进及退出计划

单位：架

序号	机型	二零一五年下半年		二零一六年		二零一七年	
		引进	退出	引进	退出	引进	退出
客机合计		45	24	72	26	45	17
宽体机		5	2	7		4	
1	B777-300ER	3		7		4	
2	A340-600		2				
3	A330 系列	2					
窄体机		40	22	65	26	41	17
4	A320 系列	17	8	30	6	15	
5	B737 系列	23	10	35	15	26	17
6	B757-200		1				
7	EMB-145		3		5		
货机合计			1				1
8	B747-400F		1				1
	合计	45	25	72	26	45	18

注：1、截至 2015 年 6 月 30 日，根据已确认的订单，公司在 2018 年及以后年度计划引进 169 架飞机，退出 25 架飞机；

2、根据市场情况和公司运力投放规划，上述飞机的引进和退出计划在数量和时间上可能会有所调整。

（五）主营业务分析

1、财务报表相关科目变动分析表

单位：百万元 币种：人民币

项目名称	本期数	上年同期数	变动比例（%）
营业收入	44,311	42,648	3.90
营业成本	36,940	39,316	-6.04
营业税金及附加	80	52	53.85
销售费用	2,770	2,863	-3.25
管理费用	1,229	1,258	-2.31
财务费用	1,173	1,508	-22.21
资产减值损失	136	4	3,300.00
投资收益	113	35	222.86
公允价值变动收益	4	6	-33.33
营业利润	2,100	-2,312	-190.83
营业外收入	2,604	2,532	2.84
营业外支出	14	14	-
利润总额	4,690	206	2,176.70
经营活动产生的现金流量净额	10,241	5,242	95.36
投资活动产生的现金流量净额	-11,402	-8,304	37.31
筹资活动产生的现金流量净额	695	4,163	-83.31

（1）营业收入

二零一五年上半年，本公司航空运输收入为人民币 408.74 亿元，同比增长 3.17%，占公司二零一五年上半年营业收入的 92.24%；剔除燃油附加费因素，航空运输收入同比增长 12.21%，高于公司运力增速。其他业务收入为人民币 34.37 亿元，同比增加 13.39%，占公司二零一五年上半年营业收入的 7.76%。

二零一五年上半年，本公司客运收入为人民币 370.58 亿元，同比增长 4.47%，占本公司航空运输收入的 90.66%；旅客运输周转量为 69220.14 百万客公里，同比增长 12.55%。

二零一五年上半年，本公司货邮运输收入为人民币 32.05 亿元，同比减少 11.05%，占本公司航空运输收入的 7.84%。货邮载运周转量为 2415.72 百万吨公里，同比增加 5.29%。

二零一五年上半年，本公司其他收入为 6.11 亿元，同比增长 13.15%，占本公司航空运输收入的 1.50%。

国内航线旅客运输周转量为 46686.59 百万客公里，同比增长 9.52%；收入为人民币 244.86 亿元，同比减少 0.21%，占客运收入的 66.07%。

国际航线旅客运输周转量为 20481.62 百万客公里，同比增长 22.76%；收入为人民币 109.98 亿元，同比增长 18.81%，占客运收入的 29.68%。

地区航线旅客运输周转量为 2051.93 百万客公里，同比减少 6.18%；收入为人民币 15.74 亿元，同比减少 6.25%，占客运收入的 4.25%。

(2) 营业成本

项目名称	本期金额	本期占总成本比例(%)	单位：百万元		币种：人民币
			上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)
飞机燃料	10,562	28.59	14,949	38.02	-29.35
机场起降费	5,082	13.76	4,579	11.65	10.98
餐食及供应品	1,212	3.28	1,148	2.92	5.57
空勤、机务和地服人员工资及津贴	3,237	8.76	2,977	7.57	8.73
飞发及高周件折旧	4,541	12.29	4,087	10.40	11.11
飞发修理	1,896	5.13	2,080	5.29	-8.85
经营性租赁费	2,200	5.96	2,298	5.84	-4.26
社会保险	1,022	2.77	853	2.17	19.81
其他营运成本	4,371	11.83	3,839	9.76	13.86
其他业务支出	2,817	7.63	2,506	6.38	12.41
营业成本合计	36,940	100	39,316	100.00	-6.04

航油成本是本公司最大的运营成本。二零一五年上半年，平均油价同比降低 37.57%，本公司航油消耗量约 255.81 万吨，同比增长 13.18%，本公司的飞机燃料支出达到人民币 105.62 亿元，较去年同期减少了 29.35%。

机场起降费增长主要是由于起降架次增加所致。

餐食及供应品增长主要是由于运输旅客人数增加所致。

空勤、机务和地服人员工资及津贴增长主要是由于业务增长带来的薪酬增加所致。

飞发及高周件折旧增长主要是由于本公司新增飞机和发动机，折旧基数增加所致。

飞发修理费用减少主要是由于随着公司自身维修能力的增强，对外送修同比减少所致。

经营性租赁费减少主要是由于经营性租赁飞机数量减少所致。

社会保险费增长主要是由于公司于 2014 年起执行年金计划，增加补充养老费用所致。

其他营运成本增长主要是由于公司机队规模扩大，间接营运成本支出增加所致。

(3) 税金

二零一五年上半年，本公司营业税费为人民币 0.8 亿元，去年同期为人民币 0.52 元，同比增加 53.85%。主要是由于本公司下属子公司业务量增加相应增加税费支出。

(4) 费用

二零一五年上半年，本公司销售费用为人民币 27.70 亿元，去年同期为人民币 28.63 亿元，同比减少 3.25%。主要是由于国内航线销售代理费率降低以及直销收入比例提升所致。

二零一五年上半年，本公司管理费用为人民币 12.29 亿元，去年同期为人民币 12.58 亿元，同比减少 2.31%。

二零一五年上半年，本公司财务费用为人民币 11.73 亿元，去年同期为人民币 15.08 亿元，同比减少人民币 3.35 亿元。主要是由于汇兑净损失减少人民币 6.04 亿元所致。

(5) 资产减值损失

二零一五年上半年，本公司资产减值损失为人民币 1.36 亿元，去年同期为人民币 0.04 亿元，同比增加人民币 1.32 亿元。主要是由于公司可供出售金融资产发生减值所致。

(6) 投资收益

二零一五年上半年，本公司投资收益为人民币 1.13 亿元，去年同期为人民币 0.35 亿元，同比增加人民币 0.78 亿元。主要是由于处置长期投资取得的收益及本公司的联营公司盈利增加所致。

(7) 营业利润

二零一五年上半年，本公司营业利润为人民币 21 亿元，去年同期为人民币 -23.12 亿元，同比增加人民币 44.12 亿元。主要是受益于国际油价持续低位运行，经营成本降低；同时面对需求旺盛的中国航空市场，本公司积极组织生产，经营能力进一步提升。

(8) 现金流

本公司通常通过营运业务和银行短期贷款满足营运资金的需求。二零一四年上半年和二零一五年上半年，本公司经营现金净流入分别为人民币 52.42 亿元和 102.41 亿元。本公司购买飞机等资本性开支所需资金除部分来源于自有资金外，剩余部分主要通过长短期贷款、融资租赁等方式筹措。于二零一四年六月三十日和二零一五年六月三十日，本公司投资活动所产生的现金流出净额分别为人民币 83.04 亿元和 114.02 亿元。于二零一四年六月三十日和二零一五年六月三十日，本公司筹资活动流入现金净额分别为人民币 41.63 亿元和人民币 6.95 亿元。

2、资本结构

截至二零一五年六月三十日，公司资产负债率为 81.08%，较二零一四年年末降低 0.89 个百分点。

本公司有流动净负债。于二零一五年六月三十日，本公司流动债务超过流动资产达人民币 474.69 亿元。本公司过去一直通过而且相信将来继续有能力通过银行贷款、债券及融资租赁等多种融资工具满足营运资金的需要。

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年六月三十日，本公司一年内到期的借款分别为人民币 246.76 亿元和人民币 179.31 亿元。截至二零一四年十二月三十一日，本公司一至两年到期、三至五年到期以及五年以上到期的借款分别为人民币 66.03 亿元、人民币 75.72 亿元以及人民币 60.53 亿元，而截至二零一

五年六月三十日的这些借款分别为人民币 80.21 亿元、人民币 91.49 亿元以及人民币 50.92 亿元。

截至二零一四年十二月三十一日，本公司的借款中，美元借款为 70.25 亿美元，人民币借款为人民币 19.2 亿。固定利率借款占总借款的比例为 16.93%，浮动利率借款占总借款的比例为 83.07%。截至二零一五年六月三十日，本公司的借款中，美元借款为 65.26 亿美元，人民币借款为人民币 2.88 亿。固定利率借款占总借款的比例为 9.60%，浮动利率借款占总借款的比例为 90.40%。

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年六月三十日，本公司融资租赁债务折合人民币分别为 386.95 亿元和 449.58 亿元。截至二零一四年十二月三十一日，本公司两年之内到期、三到五年到期以及五年以上到期的租赁债务折合人民币分别为 90.07 亿元、114.82 亿元以及 182.06 亿元，而截至二零一五年六月三十日的这些租赁债务折合人民币分别为 111.16 亿元、152.27 亿元以及 186.15 亿元。本公司融资租赁债务均为浮动利率。截至二零一四年十二月三十一日，融资租赁债务中，美元债务为 59.54 亿美元，新加坡币债务为 2.01 亿新元，港币债务为 12.03 亿港币，日元债务为 73.09 亿日元。截至二零一五年六月三十日，融资租赁债务中，美元债务为 70.10 亿美元，新加坡币债务为 1.90 亿新元，港币债务为 11.38 亿港币，日元债务为 68.52 亿日元。

3、资产抵押及或有负债

本公司一般以资产为担保，以融资租赁及银行贷款的方式购入飞机。截至二零一四年十二月三十一日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值为人民币 231.17 亿元，而截至二零一五年六月三十日，本公司部分银行贷款对应的抵押资产值为人民币 278.57 亿元，较二零一四年十二月三十一日增加 20.50%。

截至二零一五年六月三十日，本公司无重大或有负债。

4、利率变动

截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年六月三十日，本公司带息债务总额为人民币 978.84 亿元和人民币 1044.38 亿元（包括长短期借款、应付融资租赁款和应付债券），其中短期债务的比例分别为 33.99% 及 32.89%，长期带息债务中大部分为浮动利率债务，上述两部分债务均受现行市场利率波动影响。

本公司带息债务以美元及人民币债务为主。截至二零一四年十二月三十一日和二零一五年六月三十日，本公司美元债务占债务总额的比例分别为 81.14% 和 79.24%，人民币债务占债务总额的比例分别为 16.56% 和 18.74%。美元以及人民币利率的变化对公司财务成本的影响较大。截至二零一四年十二月三十一日，本公司持有的尚未交割的利率互换合约的名义金额约为美元 8.01 亿元，截至二零一五年六月三十日为美元 15.26 亿元，将于二零一六年至二零二五年间期满。

5、汇率波动

截至二零一五年六月三十日，本公司外币金融资产折合人民币 32.04 亿元，其中美元金融资产的比例为 85.92%；外币金融负债折合人民币 849.51 亿元，其中美元金融负债的比例为 97.45%。外币负债大于外币资产，因此在汇率大幅波动情况下，由外币负债折算产生的汇兑损益金额较大，从而会影响本公司的盈利状况和发展。通常本公司以外汇套期合约来降低因机票销售外汇收入及需以外汇支付的费用而导致的汇率风险。截至二零一四年十二月三十一日，本公司持有尚未平仓的外汇套期合约的名义金额为美元 0.39 亿元，截至二零一五年六月三十日为美元 0.15 亿元，并将于二零一六年至二零一七年间期满。

对于本公司各类外币金融资产和外币金融负债，如果其他货币对人民币升值或贬值 1%，其他因素保持不变（不包括原有外汇套期合约的影响），则对本公司二零一五年上半年净利润影响如下：

其他货币	对净利润的影响（人民币百万元）	
	对人民币升值 1%	对人民币贬值 1%
美元	-600	600
欧元	1	-1
日元	-2	2

6、航油价格波动

二零一五年上半年，在其他变量保持不变的情况下（不包括原有期权合约的影响），倘若平均航油价格上升或下降 5%，本公司航油成本将上升或下降人民币 5.28 亿元。

二零一五年上半年，本公司未进行航油套期保值业务。

(六) 行业、产品或地区经营情况分析

1、主营业务分行业情况

单位：百万元 币种：人民币

分行业	营业收入	营业成本	毛利率 (%)	营业收入比上年增减 (%)	营业成本比上年增减 (%)	毛利率比上年增减
航空运输业务	40,874	34,123	16.52	3.17	-7.30	增加 9.43 个百分点
其他业务	3,437	2,817	18.04	13.39	12.41	增加 0.72 个百分点
合计	44,311	36,940	16.63	3.90	-6.04	增加 8.82 个百分点

2、主营业务分地区情况

单位：百万元 币种：人民币

地区	营业收入	营业收入比上年增减 (%)
国内	25450	-0.30
国际	13664	12.15
港澳台地区	1760	-7.71
合计	40874	3.17

(七) 公司各类融资、重大资产重组事项实施进度分析说明

1、非公开发行 A 股股票事项

2015 年 4 月 23 日，本公司召开第七届董事会第 11 次普通会议，审议通过非公开发行 A 股股票的相关议案，并决定将其提交股东大会审议。2015 年 6 月，公司收到国务院国资委《国资产权〔2015〕354 号》文，原则同意公司本次非公开发行 A 股股票方案。2015 年 6 月 16 日，本公司召开 2014 年度股东大会、2015 年第一次 A 股类别股东会议和 2015 年第一次 H 股类别股东会议，审议通过非公开发行 A 股股票的相关议案。同日，公司召开第七届董事会第 15 次普通会议，根据股东大会授权，审议通过调整非公开发行 A 股股票募集资金用途的相关议案。2015 年 7 月，公司收到中国证监会《行政许可申请受理通知书》(151777 号)，同意对公司非公开发行 A 股股票申请予以受理。详情请参见 2015 年 4 月 24 日、6 月 2 日、6 月 17 日和 7 月 3 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》及上海证券交易所网站披露的公告。

公司非公开发行 A 股股票事项尚需获得中国证监会核准，并根据实际市场情况具体实施。

2、向美国达美航空公司发行 H 股股票

2015 年 7 月 27 日，本公司召开第七届董事会第 16 次普通会议，审议批准公司与美国达美航空公司签署附条件的《股份认购协议》，由达美航空以港币 3,488,895,000 元认购公司新发行的 H 股普通股股票 465,910,000 股。详情请参见 2015 年 7 月 28 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》及上海证券交易所网站披露的公告。

本次股份认购交易的实施尚存在不确定性，如《认购协议》的先决条件未能得到满足，则股份认购交易将无法完成。

3、2012 年公司债券（第一期）

2012 年 6 月 12 日，公司董事会审议通过《发行公司债券的议案》，拟在中国大陆一次或分期发行金额不超过（含）人民币 88 亿元、期限最长不超过 10 年的公司债券。该议案已经 2012 年 6 月 28 日股东大会审核通过。2012 年 12 月 13 日，公司收到中国证监会《关于核准东航航空非公开发行公司债券的批复》。2013 年 3 月 20 日，本公司完成 2012 年公司债券（第一期）发行工作，本次发行规模为人民币 48 亿元，发行价格为 100 元/张，为 10 年期固定利率品种，票面利率为 5.05%。详情请参见 2012 年 6 月 13 日、6 月 29 日、12 月 15 日、2013 年 3 月 14 日、3 月 19 日、3 月 21 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站披露的公告。

2013 年起，公司委托信用评级机构大公国际资信评估有限公司对 2012 年公司债券（第一期）进行了跟踪信用评级。2013-2015 年，本公司公司主体信用等级均维持 AAA，评级展望均为稳定，债券信用等级均维持 AAA。详情请参见 2013 年 6 月 29 日、2014 年 7 月 1 日、2015 年 6 月 26 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站披露的公告。

2014 年 3 月 18 日，本公司支付了 2012 年公司债券（第一期）自 2013 年 3 月 18 日至 2014 年 3 月 17 日期间的利息。2015 年 3 月 18 日，本公司支付了 2012 年公司债券（第一期）自 2014 年 3 月 18 日至 2015 年 3 月 17 日期间的利息。详情请参见 2014 年 3 月 11 日和 2015 年 3 月 11 日本公司在《中国证券报》、《上海证券报》及上海证券交易所网站披露的公告。

（八）核心竞争力分析

1、地处上海及长三角经济发达带的区位优势

本公司具有较强的区域优势和规模优势。本公司为国内三大骨干航空公司之一，总部位于上海，在上海虹桥机场和浦东机场拥有最大的市场份额，旗下江苏公司和浙江分公司分别在江苏、浙江两省具有基地运营优势和较强的品牌影响力。依托国家实施长江经济带战略和对中国（上海）自由贸易区的政策支持、上海推进“国际经济、金融、航运、贸易”四个中心建设，以及上海迪斯尼即将投入运营等良机，本公司积极打造上海核心枢纽，进一步巩固在上海市场的控制力和影响力。截至二零一五年六月三十日，上海市城镇居民人均可支配收入排名全国第一，江苏、浙江两省的城镇居民人均可支配收入也位居全国前列。“长三角”区域经济近年来总体保持平稳较快增长，后续发展潜力较大。

2、布局均衡的枢纽网络与持续深化的国际合作

本公司以经济高度发达、出行需求旺盛的上海为核心枢纽，以地处东南亚门户的昆明、国家战略“丝绸之路经济带”的西北门户西安为区域枢纽，同时积极布局北京市场，不断加密航班、增加航点以拓展航线网络，加强联盟内外合作以增加联程中转机会，积极巩固和提升三大枢纽及北京地区的市场影响力。

本公司为天合联盟的主要成员之一，与达美航空、法荷航、澳航等联盟内外航空公司积极开展战略投资、代码共享及积分累积等多层次合作。通过与联盟成员航线网络对接，本公司航线网络可通达 179 个国家的 1057 个目的地。本公司不断拓展和联盟内外成员之间的业务合作，“东方万里行”会员可享受天合联盟 20 家成员公司的积分里程计划、会员权益，精英会员可享受全球 629 间机场贵宾休息室和日本航空、澳洲航空等公司的积分里程计划。

3、持续优化的机队结构

近年来，本公司一直努力通过引进新飞机、淘汰老旧机型，致力于机队结构的更新优化。未来公司机队的机型种类将进一步精简、机队结构更趋年轻化，公司机队的运行效率将进一步提升、维护成本将进一步降低。本公司将中远程宽体机投入跨太平洋航线、欧洲航线和澳洲航线，中短程窄体机投入国内及周边国家、地区航线，提高机型与航线、运力与市场的匹配程度。未来公司将进一步围绕主力机型构建更为精简高效的机队结构。

4、持续提升的经营管理能力

本公司以能力提升为核心，品牌建设为载体，转型发展为路径，积极把握市场和行业发展机遇，稳步推进改革和转型各项工作，经营管理能力持续提升。

本公司改革创新能力持续提升，坚持创新驱动发展，在体制机制变革和商业模式创新上不断探索，顺应市场需求，推动中联航转型低成本航空，开启“全服务，低成本”双模式运行的创新之路；成立电商公司，筹划整合资源，延伸服务范围；成立东航技术有限公司，探索将保障性资产转变为经营性资产。本公司市场掌控能力持续提升，不断巩固和提升上海、昆明、西安三大枢纽的市场影响力，积极布局北京市场，增强国内主干航线竞争力，提升市场掌控力。本公司成本控制能力持续提升，通过持续优化机队机型和航线航路，降低航油成本支出；通过提高机务维修能力，降低机务维修成本；通过严控新进员工人数，完善人员退出机制，运控客舱等系统一体化运作，严格控制人工成本增长；通过强化资金管控、拓宽融资渠道，降低财务成本。

5、具有浓郁东方特色的品牌优势

本公司“世界品位，东方魅力”的品牌核心价值获得了广大旅客和社会各界的认可。本公司不断致力于推进品牌形象管理、传播推广、品牌维护等相关工作。二零一四年，本公司发布新的 VIS（视觉识别系统），更换了新 logo，机队更新涂装，社会反响积极正面。

6、持续增长和优化的客户群体

本公司秉持“以客为尊、倾心服务”的服务理念，以客户需求为中心，以客户体验为出发点，持续提升服务品质，培养了忠实可靠的客户群体。本公司悉心经营客户群体，深挖集团客户和常旅客会员价值，吸引直销渠道旅客，优化客户结构。二零一五年上半年，本公司共承运旅客 4483 万人次，同比增加 10.91%。截至二零一五年上半年末，本公司集团客户总数达到 4867 家，常旅客会员总量达 2485 万人。

7、信息化支撑引领

本公司致力于打造“信息化东航”，积极推进信息化建设，发挥信息化的支撑和引领作用。本公司通过推进营销、服务、运行、机务、管控、物流等九大业务

领域信息化建设，将业务自动化覆盖率提升至 90% 以上，有效提高了公司的运行效率。公司升级打造“指尖上的东航”，提高了办公效率和便利性；全面推广自助值机服务，已覆盖 144 个国内外城市；积极推广不正常航班信息平台，有效通知率显著提升；优化东航移动 E 和 M 网站，实现不正常航班自助改期功能；以大数据云计算为抓手，依托技术手段提高分析决策能力。

（九）投资状况分析

1、对外股权投资总体分析

（1）证券投资情况

证券品种	证券代码	证券简称	最初投资金额 (元)	持有数量 (股)	期末账面价值 (元)	占期末证券总 投资比例(%)	报告期损益 (元)
股票	600377	宁沪高速	360,000	200,000	1,936,000	0.73	0
股票	600642	申能股份	56,000	45,000	297,450	0.11	0
股票	600827	友谊股份	26,670	15,039	269,048	0.1	0
股票	600650	锦江投资	208,000	83,636	1,359,085	0.51	0
股票	696	中国民航 信息网络	18,503,000	29,055,000	261,703,086	98.55	0
期末持有的其他证券投资				/			
报告期已出售证券投资损益			/	/	/	/	
合计			19,153,670	/	265,564,669	100	0

（2）持有金融企业股权情况

单位：千元 币种：人民币

所持对象名称	最初投资 金额	持有数 量(股)	占该公 司股权 比例	期末账 面值	报告期 损益	报告期所 有者权益 变动	会计核算科目	股份来源
东航集团财务 有限责任公司	486,902	-	25%	623,407	47,177	-	长期股权投资	投资
合计	486,902	-	/	623,407	47,177	-	/	/

2、非金融类公司委托理财及衍生品投资的情况

（1）委托理财情况

√ 不适用

(2) 委托贷款情况

√ 不适用

(3) 其他投资理财及衍生品投资情况

√ 不适用

3、募集资金使用情况

报告期内，本公司无募集资金或前期募集资金使用到本期的情况。

4、主要子公司、参股公司分析

单位：百万元 币种：人民币

主要子公司名称	注册资本	资产总额	净利润
中国东方航空江苏有限公司	2,000	8,709	355
上海东方飞行培训有限公司	694	1,472	59
上海航空有限公司	500	14,592	435
东方航空物流有限公司	1,150	5,698	48
东方航空云南有限公司	3,662	13,709	678
中国东方航空武汉有限责任公司	1,750	4,885	338
东方航空技术有限公司	4,300	7,528	38
中国联合航空有限公司	1,320	5,780	91
上海航空国际旅游(集团)有限公司	50	759	-6

5、非募集资金项目情况

报告期内，本公司无非募集资金项目。

(十) 需要关注的风险

1、宏观经济风险

航空运输业是与宏观经济发展状况密切相关的行业。民航运输业受宏观经济景气度的影响较大，宏观经济景气度直接影响经济活动的开展、居民可支配收入和进出口贸易额的增减，进而影响航空客、货运需求。如果未来宏观经济景气度下降，可能会对本公司的经营业绩和财务状况造成不利影响。

2、政策法规风险

航空运输业是受政策法规影响较大的行业，而且随着国内外经济环境的变化、民航业的不断发展，相关的法律法规和产业政策可能会进行相应的调整，这些变化对公司未来的经营业绩带来一定的不确定性。

3、飞行安全风险

安全飞行是航空公司维持正常运营和良好声誉的前提和基础。恶劣天气、机械故障、人为差错、飞机缺陷以及其他不可抗力事件等都可能对公司的飞行安全造成不利影响。

4、人力资源风险

随着各航空公司运力投放持续扩张，以及新成立航空公司投入运营，造成了国内航空公司在飞行员、机务、运行控制等核心技术人员以及重要管理人员上的竞争。若公司核心技术人力资源储备不足以应对核心人才流失或无法匹配公司经营规模扩大的速度，将可能会对公司的生产经营造成不利影响。

5、竞争风险

随着国内航空市场开放、低成本航空发展以及国际航空巨头优势地位增强，未来国内外航空运输业的竞争将更趋激烈，可能对公司的经营业绩和盈利水平造成影响。

铁路、公路及邮轮运输与航空运输在中短程运输方面存在一定的替代性。随着铁路、公路及邮轮运输对国内民航市场的冲击呈现常态化、网络化态势，本公司未来在部分航线上可能面临较大的竞争压力。

6、航油价格波动风险

航油成本是航空公司最主要的成本支出。本公司的盈利能力会受到国际原油价格波动以及国内航油价格调整的影响。因此，若未来国际油价大幅波动或国内航油价格大幅调整，可能会对本公司的经营业绩造成较大的影响。

7、利率变动风险

本公司主要负债是由于引进飞机、发动机及航材等所产生的美元负债和人民币负债。随着近期美国经济持续扩张，就业和房地产市场复苏迅猛，美联储于近期提高联邦基准利率，且就此开始新一轮加息周期的概率较大。美元利率以及人民币利率上调可能造成公司现有浮动利率贷款成本和未来融资成本上升，增加公司财务费用支出，影响公司飞机引进等重大经营计划的实施和日常经营业绩表现。

8、汇率波动风险

本公司收入以人民币为主，外币为辅，外币收入中又以日元、韩元、欧元、美元、港币等外币收入为主；支出则以人民币为主、美元为辅。公司在收入和支出上存在不匹配，主要体现在人民币收入大于人民币支出，美元收入小于美元支出。在人民币和非美元货币收入存在盈余的同时，存在较大的美元支出缺口，这使得公司承受美元兑人民币和其他主要货币汇率波动风险，直接影响公司的盈利水平。

此外，本公司外币负债主要以美元负债为主，在美元汇率大幅波动情况下，美元负债将因此产生较大金额的汇兑损益，直接影响公司当期利润，对公司经营业绩造成较大影响。

9、信息安全风险

公司运营过程中各项业务的开展与信息网络系统密切相关，对公司传统的管理方式和 workflow 提出了新的要求。如公司网络信息系统存在设计缺陷、运行故障或者中断，以及遭遇外部网络攻击等情况，都可能会影响公司的生产运营或造成客户数据泄露，对公司品牌形象产生不利影响。未来信息技术的更新换代将考验公司现有系统的可靠性。

10、发展及转型风险

公司开拓国际新市场或对外实施投资并购，可能面临包括决策、法律、管控等在内的一系列风险，对公司发展战略的实施效果造成影响。

本公司在转型过程中开拓电子商务市场，探索低成本航空经营，创新资产管理模式，对公司经营管理整体能力提出了新的要求，公司未来可能存在转型未能达到预期目标的风险。

11、供应商风险

航空运输业具有高技术要求和高运营成本的特点。包括飞机、发动机、航材、航油及信息技术服务等关键运营资源的可选供应商有限，同时航空公司为降低运营成本，通常采取集中采购的方式获取运营资源。如本公司主要供应商出现经营异常，可能对本公司的生产经营造成不利影响。

12、证券市场波动风险

公司股票价格不仅取决于公司当前业绩和未来经营预期，还受政策环境、宏观经济、市场资金流向及投资者心理等多种因素影响。本公司股票价格可能因上述因素出现较大幅度异动，直接或间接对投资者造成损失。

13、其他不可抗力及不可预见风险

航空运输业受外部环境影响较大，自然灾害、突发性公共卫生事件以及恐怖袭击、政治动荡等因素都会影响航空公司的正常运营，包括航班中断、客运量和收入减少、安全和保险成本上升等，可能会对公司的生产经营造成不利影响。

四、 涉及财务报告的相关事项

4.1 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计发生变化的，公司应当说明情况、原因及其影响。

√ 不适用

4.2 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的，公司应当说明情况、更正金额、原因及其影响。

√ 不适用

4.3 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

√ 不适用

4.4 年度财务报告被会计师事务所出具非标准审计意见的，董事会、监事会应当对涉及事项作出说明。

√ 不适用

五、 利润分配或资本公积金转增预案

（一）报告期实施的利润分配方案的执行或调整情况

经安永华明会计师事务所(特殊普通合伙)对本公司 2014 年度财务报告进行审计，确认本公司经审计的国内会计准则下，2014 年度母公司净利润为人民币 22.79 亿元，截至 2014 年 12 月 31 日止的母公司累计未分配利润为人民币 0.21 亿元；经安永会计师事务所对本公司 2014 年度财务报告进行审计，确认经审计的国际财务报告准则下，2014 年度母公司净利润为人民币 21.73 亿元，截至 2014 年 12 月 31 日止的母公司累计亏损为人民币 3.85 亿元。

根据《公司法》和《公司章程》的规定，公司应先用当年利润弥补以前年度亏损，再向股东分配利润。本公司的利润分配以母公司的可供分配利润为分配依据，并应以根据中国企业会计准则和国际财务报告准则编制的两种财务报表中的税后利润较少者为准。在国际财务报告准则下，截至 2014 年 12 月 31 日，母公司累计未分配利润度的亏损尚未弥补完成，因此本公司董事会同意公司 2014 年度不分配利润，也不进行资本公积金转增股本。

本公司独立董事认为董事会做出的上述利润分配预案符合公司的客观情况，符合有关法律、法规和《公司章程》的规定，不存在损害投资者利益尤其是中小股东利益的情况。本预案已经本公司 2014 年度股东大会审议通过。详情请参见本公司 2014 年 3 月 28 日、6 月 17 日在《中国证券报》、《上海证券报》和上海证券交易所网站披露的董事会决议公告、独立董事意见和股东大会决议公告。

（二）半年度拟定的利润分配预案、公积金转增股本预案

报告期内，本公司未拟定半年度利润分配预案或公积金转增股本预案。

中国东方航空股份有限公司

二零一五年八月十四日