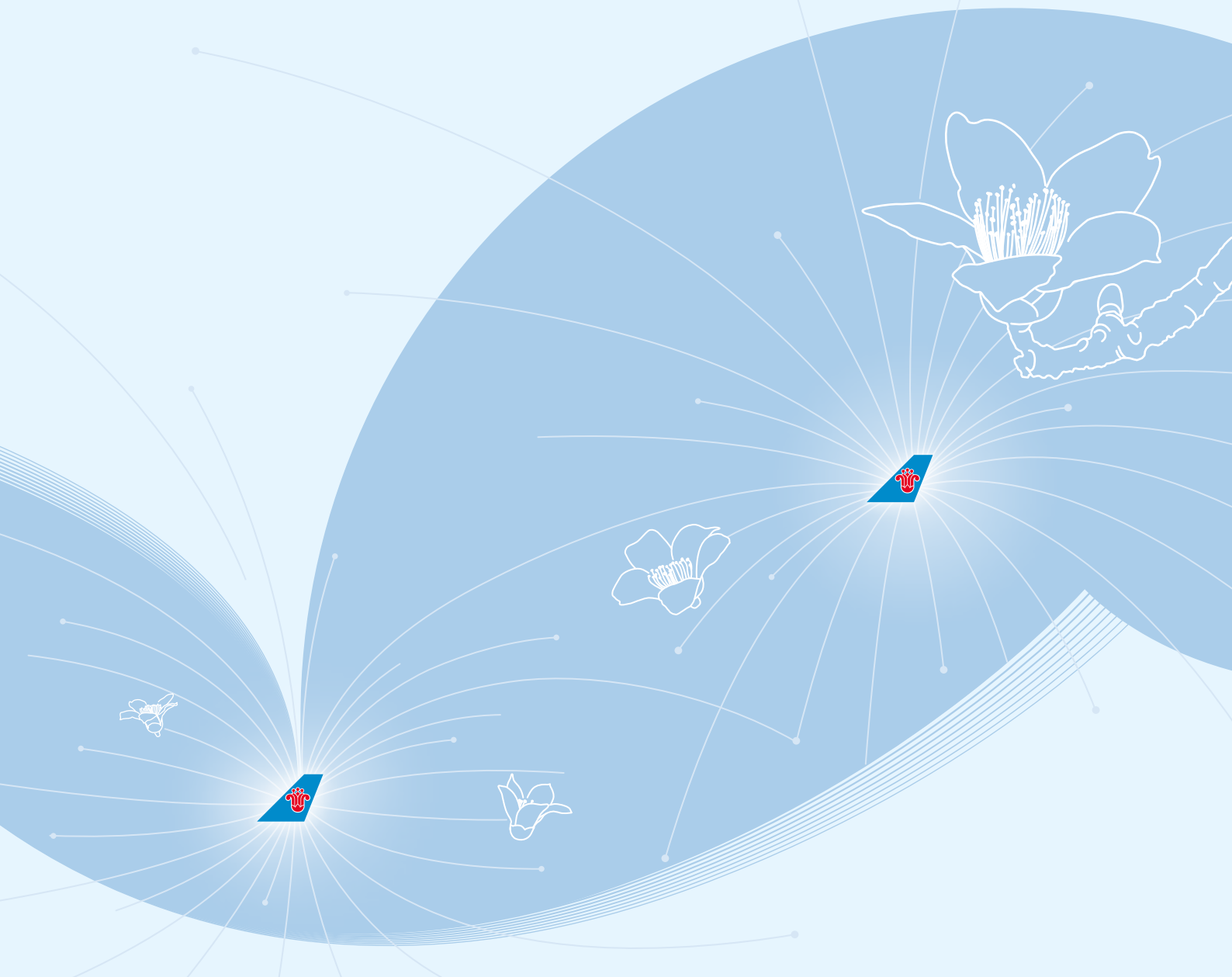




中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

H 股證券代碼: 1055 • A 股證券代碼: 600029 • ADR 代碼: ZNH



南北呼應 比翼齊飛

2019年度報告

廣州 及北京

一個總部 兩個樞紐

關於我們

中國南方航空股份有限公司是中國運輸飛機最多、航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。截至報告期末，南航經營客貨運輸飛機862架，旅客運輸量近1.52億人次，機隊規模和旅客運輸量均居亞洲第一，世界第三。南航保持著中國航空公司最好的安全記錄，2018年6月，公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。

目錄

關於我們

- 2 釋義
- 4 公司簡介
- 6 公司資料
- 8 公司業務概要

經營業績

- 18 主要會計資料和財務指標
- 19 經營數據摘要
- 24 機隊信息摘要
- 26 全年大事記
- 30 管理層討論與分析

公司治理

- 58 董事會報告
- 81 股份變動、股東情況及權益披露
- 89 董事、監事、高級管理人員和員工情況
- 102 公司治理報告

116 公司債券情況

121 風險管理及內部控制

124 社會責任

財務報告

按照國際財務報告準則編製之財務報表

- 128 獨立核數師報告
- 133 合併利潤表
- 134 合併綜合收益表
- 135 合併財務狀況表
- 137 合併權益變動表
- 138 合併現金流量表
- 139 財務報表附註

241 財務補充資料

244 五年財務摘要

釋義

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

本公司、公司、南航、南方航空	中國南方航空股份有限公司
本集團	中國南方航空股份有限公司及控股子公司
南航集團	中國南方航空集團有限公司
廈門航空、廈航	廈門航空有限公司
貴州航空	貴州航空有限公司
珠海航空	珠海航空有限公司
汕頭航空	汕頭航空有限公司
重慶航空	重慶航空有限責任公司
河南航空	中國南方航空河南航空有限公司
雄安航空	中國南方航空雄安航空有限公司
南航通航	南航通用航空有限公司
河北航空	河北航空有限公司
江西航空	江西航空有限公司
南航財務	中國南航集團財務有限公司
貨運物流公司	南方航空貨運物流(廣州)有限公司
南航地勤	中國南航集團地勤有限公司
南航物業管理公司	中國南航集團物業管理有限公司
南龍控股	南龍控股有限公司
深圳航食	深圳航空食品有限公司
文化傳媒公司	中國南航集團文化傳媒股份有限公司
SPV公司	南航及子公司為租賃飛機專設的特殊目的公司
美國航空	American Airlines, Inc.
四川航空	四川航空股份有限公司
中國	中華人民共和國
中國證監會	中國證券監督管理委員會
發改委	國家發展和改革委員會
國資委	國務院國有資產監督管理委員會
中國民航局	中國民用航空局
國際航協	國際航空運輸協會(International Air Transport Association)
大興機場	北京大興國際機場

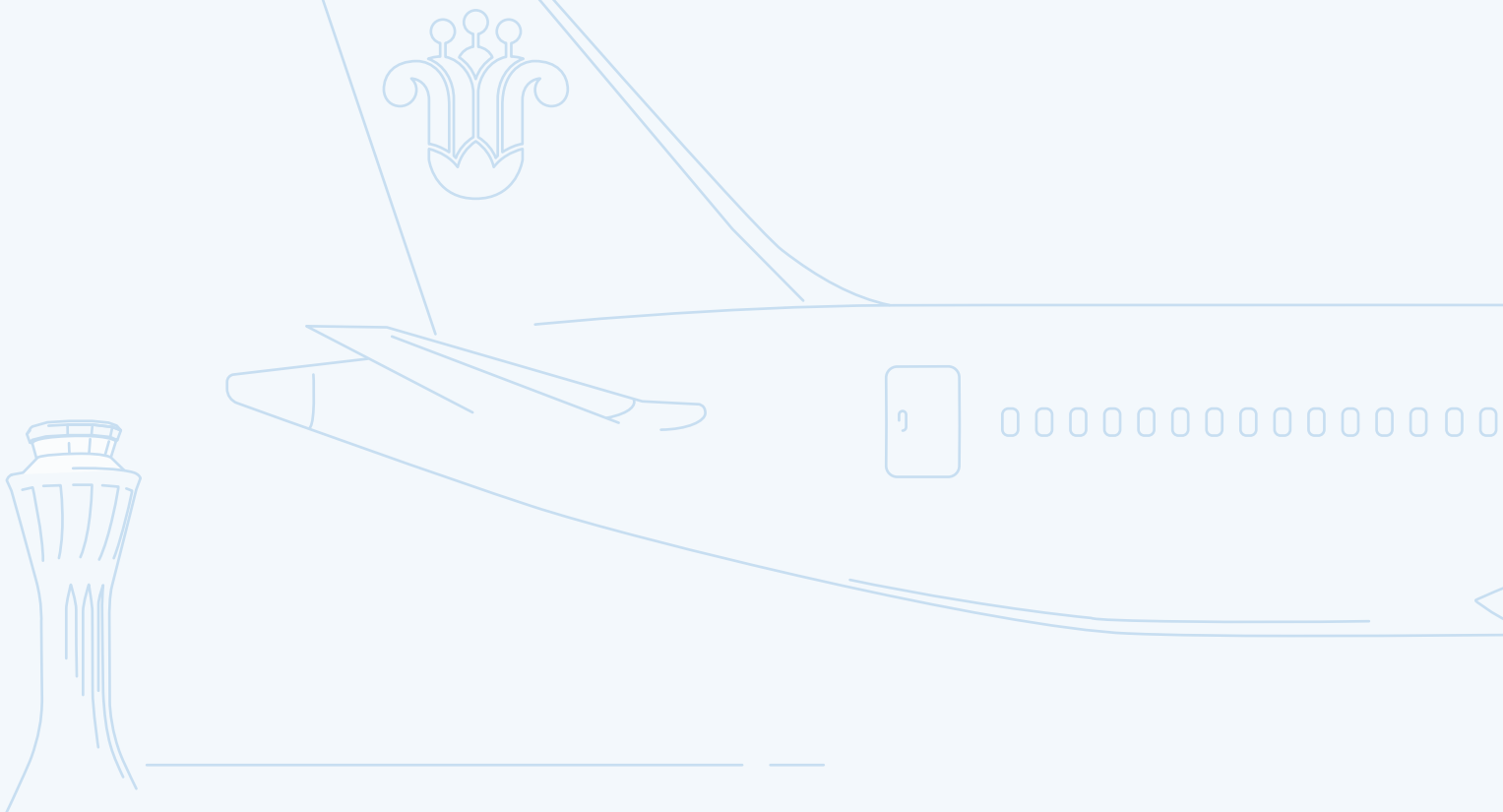
上交所	上海證券交易所
聯交所	香港聯合交易所有限公司
公司章程	《中國南方航空股份有限公司章程》
聯交所上市規則	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》
標準守則	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》
企業管治守則	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄十四內列載的《企業管治守則》
證券及期貨條例	《證券及期貨條例》(香港法例第571章)
可用座位公里或「ASK」	飛行公里數乘以可出售座位數
可用噸公里或「ATK」	飛行公里數乘以可用載運噸位數
可用噸公里－客運	飛行公里數乘以可載客運噸位數
可用噸公里－貨運	飛行公里數乘以可載貨物及郵件噸位數
收費客公里或「RPK」	即旅客周轉量，飛行公里數乘以所載運乘客數量
收費噸公里或「RTK」	即運輸總周轉量，飛行公里數乘以運載(乘客及貨物)噸位量
收費噸公里－貨運	即貨郵運周轉量，飛行公里數乘以運載貨郵噸位量
收費噸公里－客運	飛行公里數乘以運載客運噸位量
飛機利用率	飛機在指定時間內提供的生產飛行小時數
客座率	以收費客公里除以可用座位公里所得的百分比
總體載運率	以收費噸公里除以可用噸公里所得的百分比
每收費客公里收益	旅客運輸收入除以收費客公里
每收費噸公里收益	運輸收入除以收費噸公里
每收費貨運噸公里收益	貨郵運輸收入除以收費貨運噸公里

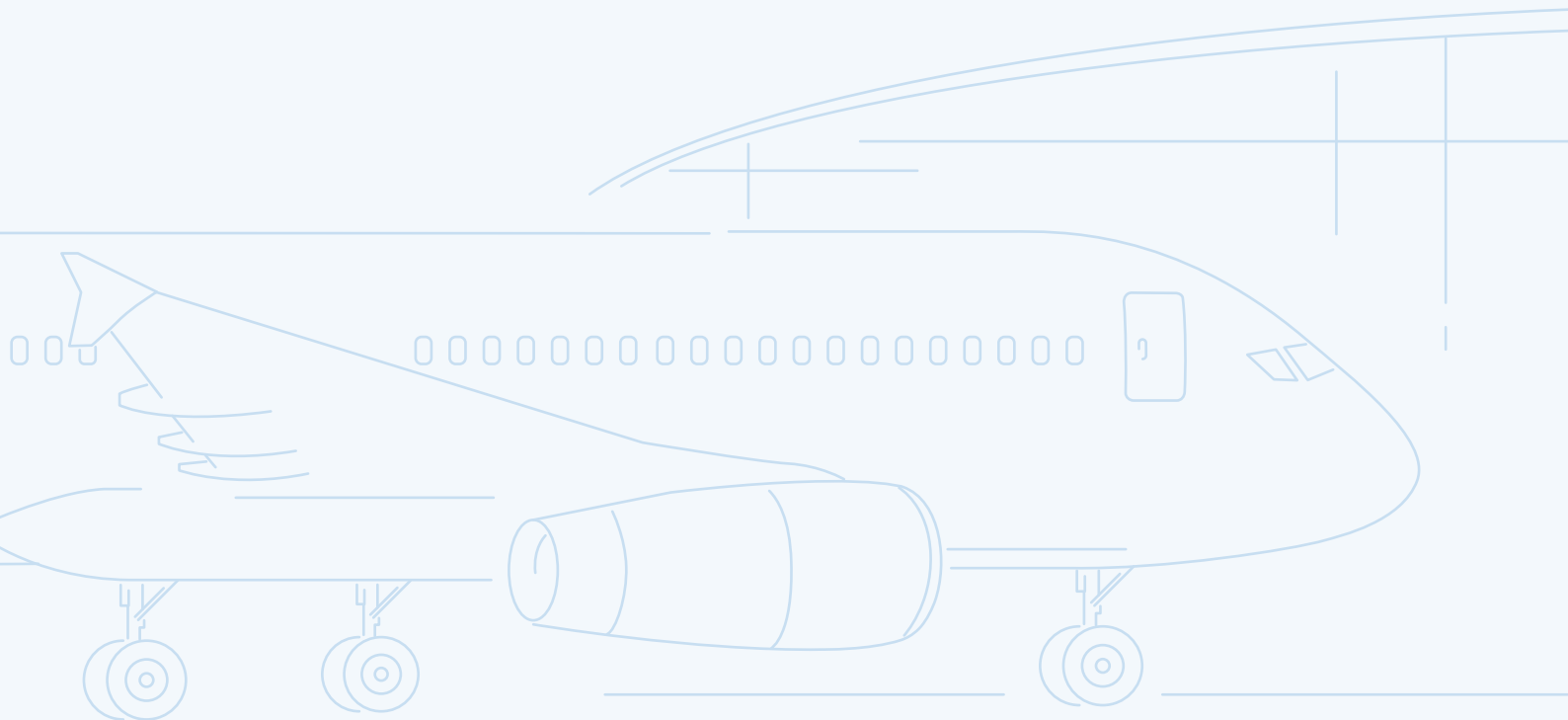
公司簡介

本公司是中國運輸飛機最多、 航線網絡最發達、年客運量最大 的航空公司。

本公司總部設在廣州，擁有北京、深圳等16家分公司和廈門航空等8家控股航空子公司，在珠海設有南航通航，在杭州、青島等地設有23個國內營業部，在悉尼、紐約等地設有55個境外營業部。截至2019年底，本公司運營包括波音787、777、747、737系列，空客380、350、330、320系列等型號客貨運輸飛機862架。2019年，本公司旅客運輸量約1.52億人次，連續41年居中國各航空公司之首，機隊規模和旅客運輸量均居亞洲第一、世界第三。本公司保持著中國最好的航空公司安全紀錄，2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。

報告期內，本集團每天有3,000多個航班飛至全球44個國家和地區、243個目的地，提供座位數超過50萬個。近年來，本公司持續新開和加密航班網絡，強化中轉功能，利用第六航權，著力打造「廣州之路」國際航空樞紐，廣州國際和地區通航點超過50個，已成為中國大陸至大洋洲、東南亞的第一門戶樞紐。公司著力推進北京樞紐建設，2019年圓滿完成大興機場首航和首批航班轉場。按照規劃，至2021年3月底，本集團在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為最大的主基地公司。本公司積極回應國家倡議，為推動「一帶一路」建設提供有力支撐。在「一帶一路」重點涉及的南亞、東南亞、南太平洋、中西亞等區域，本公司已經建立起完善的航線網絡，航線數量、航班頻率、市場份額均在國內航空公司中居於首位，已成為中國與「一帶一路」沿線國家和地區航空互聯互通的主力軍。





公司資料

中文名稱：	中國南方航空股份有限公司
中文簡稱：	南方航空
英文名稱：	China Southern Airlines Company Limited
英文簡稱：	CSN
法定代表人：	王昌順
註冊地址：	中國廣東省廣州市黃埔區玉岩路12號冠昊科技園區一期辦公樓3樓301室
聯繫地址：	中國廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈
香港營業地址：	香港金鐘道95號統一中心9樓B1室
公司網址：	www.csair.com
電話：	+86-20-86112480
傳真：	+86-20-86659040
電子信箱：	ir@csair.com
移動客戶端(APP)：	南方航空
微信公眾號：	中國南方航空
新浪微博：	http://weibo.com/csair
微信公眾號二維碼：	



A股上市交易所：	上交所
A股簡稱：	南方航空
A股代碼：	600029
A股股份過戶登記處：	中國證券登記結算有限責任公司上海分公司 中國上海陸家嘴東路166號中國保險大廈36樓
H股上市交易所：	聯交所
H股簡稱：	中國南方航空股份
H股代碼：	01055

H股股份過戶登記處：	香港證券登記有限公司 香港皇后大道東183號合和中心17M樓	
N股上市交易所：	紐約證券交易所	
N股簡稱：	China Southern Air	
N股代碼：	ZNH	
N股股份過戶登記處：	BNY Mellon Shareowner Services P.O.Box 505000 Louisville, KY40233-5000, USA	
境內法律顧問：	北京大成(廣州)律師事務所	
境外法律顧問：	歐華律師事務所	
境內審計師：	畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)	
境外核數師：	畢馬威會計師事務所(於《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師)	
控股股東：	中國南方航空集團有限公司	
主要往來銀行：	國家開發銀行 中國農業銀行 中國銀行 中國工商銀行 中國建設銀行	
登載H股公告的指定網站：	www.hkexnews.hk	
年度報告備置地：	本公司董事會辦公室	
截至2020年3月30日	董事 王昌順 馬須倫 韓文勝 鄭 凡 顧惠忠 譚勁松 焦樹閣	監事 李家世 林曉春 毛 娟
董事會秘書、公司秘書：	謝兵	
證券事務代表：	徐陽	
聯交所上市規則規定之授權代表：	馬須倫(於2019年5月8日獲委任) 謝 兵 張子芳(於2019年5月8日退任)	

公司業務概要

一、報告期內公司所從事的主要業務、經營模式及行業情況說明

(一) 主要業務

本公司的經營範圍包括：(1)提供國內、地區和國際定期及不定期航空客、貨、郵、行李運輸服務；(2)提供通用航空服務；(3)提供航空器維修服務；(4)經營國內外航空公司的代理業務；(5)提供航空配餐服務(僅限分支機構經營)；(6)進行其他航空業務及相關業務，包括為該等業務進行廣告宣傳；(7)進行其他航空業務及相關業務(限保險兼業代理業務：人身意外傷害險)；航空地面延伸業務；民用航空器機型培訓(限分支機構憑許可證經營)；資產租賃；工程管理與技術諮詢；航材銷售；旅遊代理服務；商品零售批發。(依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動。)

(二) 盈利模式、經營特色和發展戰略

本公司持續加強治理體系和治理能力建設，增強競爭力、創新力、控制力、影響力、抗風險能力；以

《高質量建設世界一流航空運輸企業發展綱要》為引領，更加突出質量、效率和效益，堅持安全發展、高質量發展、創新發展、合作發展、共享發展、綠色發展。

本公司以建設世界一流航空運輸企業為出發點和落腳點，加快高質量發展轉型，按照「三二四五三」戰略框架部署，推動實現安全品質、盈利能力、品牌形象「三個一流」目標，立足廣州、北京「雙樞紐」戰略佈局，堅定「規範化、一體化、智能化、國際化」的戰略取向，建立完善黨的領導、治理結構、戰略管理、資源能力和企業文化五個體系，強化條件、資源和環境三大保障，推動實現治理體系和治理能力現代化。

本公司加快推進大運行建設，推進集中運行改革、統一飛行資源管理和深化營銷領域改革，逐步向「條塊結合、以條為主」的管控模式轉變，落實三級運行決策體系，形成「總部管總、矩陣單位主建、分支機構主戰」的新格局，實現理念發生深刻轉變、核心資源更加集中、屬地保障更加有力，充分激發大機隊、多基地規模優勢和網絡優勢，有效提升運行質量和運行效率。

(三) 民用航空業發展情況和本公司的行業地位

1、國際、國內航空業發展情況

(1) 國際航空業發展概況

客運需求增速放緩，貨運需求同比下降。國際航協發佈的數據顯示，2019年全球航空客運需求(按照收入客公里計算)同比增長4.2%。2019年客運增速放緩，也是自2008年全球金融危機以來，年均客運需求增幅首次低於5.5%。2019年，全球航空貨運需求(按照貨運噸公里計算)同比2018年下降3.3%，自2012年以來首次出現下降。

客貨運收益疲軟。2019年，布倫特原油平均價格約為65美元/桶，航油成本低於預期。全球航空業運營支出同比僅增長3.8%，但運營支出的低增長仍不足以抵消收入疲軟對行業淨利潤帶來的影響。IATA2019年12月發佈的數據顯示，全球航空業客運收益率下降3.0%，貨運收益率下降5.0%。IATA預計2019年全行業淨利潤259億美元，較2018年減少5.1%。

地域盈虧分化。IATA發佈的數據顯示，不同地域的航空公司盈虧表現分化。其中，北美航空公司的財務業績繼續領先，佔行業總利潤的65%；歐洲航空公司總體營運狀況良好，但各航空公司盈虧分化；受益於中國市場的強勁增長，亞太航空公司整體利潤表現較好；拉美航空公司預期虧損4億美元；非洲航空公司預期虧損2億美元。

(2) 中國航空業發展概況

根據中國民航局公佈的數據：

飛行安全方面。2019年，中國民航共完成運輸飛行1,230.9萬小時、496.5萬架次，實現航空運輸持續安全飛行112個月、8,068萬小時的安全新紀錄，連續17年實現空防安全零責任事故。

公司業務概要

運行服務方面。2019年，中國民航航班平均正常率81.65%，同比提高1.52個百分點，連續2年超過80%；229個機場和主要航空公司可實現「無紙化」出行；37家千萬級機場國內旅客平均自助值機比例71.6%。

生產經營方面。2019年，中國民航共完成運輸總周轉量1,292.7億噸公里、旅客運輸量6.6億人次、貨郵運輸量752.6萬噸，同比分別增長7.1%、7.9%、1.9%；全行業營業收入1.06萬億元，增長5.4%；民航旅客周轉量在綜合交通運輸體系中的佔比達32.8%，同比提升1.5個百分點。



2、航空行業特點

(1) 民航業發展水平是綜合國力的重要體現

民航業是國民經濟的重要戰略產業，其發展水平一方面反映了一個國家和地區的現代化水平、經濟結構和開放水平等狀況，另一方面是衡量國家、區域經濟競爭力的重要指標。

(2) 民航業具有公共性的特點

民航對促進國際交往、服務大眾出行、搶險救災等社會公共服務方面，有其它交通方式不可替代的作用。航空客運是旅遊業發展的基礎，是開展國際政治、經濟和文化交流的保障，國際間跨洋客運幾乎都需要借助航空運輸。航空貨運是商貿、物流、高科技等產業發展所必須的，也是郵政快遞產業發展的基礎。

(3) 民航業具有技術含量高的特點

民航業科技含量高、產業鏈條長，高度集成了大量先進科技。民航業的發展為相關領域的科技創新提供了廣闊空間，特別是上游航空製造業可拉動材料、冶金、化工、機械製造、特種加工、電子、信息等產業的發展和創新，是一個國家經濟發展的戰略性行業以及先導性高技術產業，也是一個國家現代化、工業化、科學技術和綜合國力的重要標誌。

(4) 民航業具有高風險、高投入的特點

高風險一方面體現在空中運輸的不確定性，不安全的風險源複雜、種類多，存在很多不可控因素，一旦出現問題後果不堪設想；一方面體現在受政治經濟形勢影響較大，戰爭、動亂、恐怖事件、甚至流行疾病都會造成意想不到的衝擊，匯率、利率、航油價格波動也會對經營盈利產生巨大影響。高投入體現在航空企業固定資產投資高，包括運力投入的投資、基本建設和技術改造投資，其中飛機購買成

本、飛行成本和維修成本巨大，同時配套的基礎建設、設施設備和技術改造也需要巨大的資金投入。

3、本公司的行業地位

本公司是中國運輸飛機最多、航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。本公司總部設在廣州，擁有北京、深圳等16家分公司和廈門航空等8家控股航空子公司，在珠海設有南航通航，在杭州、青島等地設有23個國內營業部，在悉尼、紐約等地設有55個境外營業部。截至2019年底，本公司運營包括波音787、777、747、737系列，空客380、350、330、320系列等型號客貨運輸飛機862架。2019年，本公司旅客運輸量約1.52億人次，連續41年居中國各航空公司之首，機隊規模和旅客運輸量均居亞洲第一、世界第三。本公司保持著中國最好的航空公司安全紀錄，2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。

報告期內，本集團每天有3,000多個航班飛至全球44個國家和地區、243個目的地，提供座位數超過50萬個。近年來，本公司持續新開和加密航班網絡，強化中轉功能，利用第六航權，著力打造「廣州之路」國際航空樞紐，廣州國際和地區通航點超過50個，已成為中國大陸至大洋洲、東南亞的第一門戶樞紐。公司著力推進北京樞紐建設，2019年圓滿完成大興機場首航和首批航班轉場。按照規劃，至2021年3月底，本集團在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為最大的主基地公司。本公司積極響應國家倡議，為推動「一帶一路」建設提供有力支撐。在「一帶一路」重點涉及的南亞、東南亞、南太平洋、中西亞等區域，本公司已經建立起完善的航線網絡，航線數量、航班頻率、市場份額均在國內航空公司中居於首位，已成為中國與「一帶一路」沿線國家和地區航空互聯互通的主力軍。



公司業務概要

(四) 面臨的挑戰

本集團面臨的主要挑戰包括：

1、匯率波動

經貿局勢的複雜性、貨幣政策變動等因素決定了人民幣中長期的不確定性。2020年初，各國為應對新冠病毒疫情(或簡稱「疫情」)導致的經濟下行壓力，紛紛實行貨幣寬鬆政策。路透社調查問卷顯示，多家投資銀行預測，2020年人民幣匯率在7.0上下波動。



2、原油價格

2020年，全球政治格局複雜多變，經濟下行壓力加大，國際原油供給端和需求端均存在不確定性。2020年一季度，國際原油價格持續下跌並出現大幅波動。原油價格波動導致公司燃油成本變化。由於燃油成本是公司的主要營運成本，燃油成本的波動將直接影響公司的業績表現。

3、高鐵網絡擴張

根據中國鐵路總公司公佈數據，截至2019年底，全國鐵路營運里程達到了13.9萬公里，其中高速鐵路3.5萬公里。到2025年鐵路通車里程將達到17.5萬公里，其中高鐵3.8萬公里，八縱八橫高鐵網絡將全面覆蓋我國經濟發達的東南沿海地區、人口密集的中部地區和西部主要城市。本公司與高鐵網絡重合的航線(特別是800公里以下的航線)的經營業績在未來將受到一定影響。

4、行業競爭加劇

國內市場方面，低成本航空公司不斷開闢國內基地，加大中短途國際市場開拓力度，甚至不排除未來開通遠程國際航線的可能，國內競爭格局將不斷加劇。國際市場方面，低成本航空公司的增速快於世界平均水平，其發達市場和新興經濟體的市場份額在持續增長；中國出境遊市場持續火熱，二三線城市大量新開直飛國際航線，對北上廣三大門戶樞紐造成一定衝擊。

5、新冠病毒疫情影響

自2020年1月下旬以來，疫情在全球蔓延，亞洲、歐洲、美洲等多國為阻止疫情進一步擴散，陸續採取了旅行限制措施，導致全球航空需求銳減。截至3月底，我國整體疫情控制情況出現向好趨勢，國內多個省市採取差異化的複產復工政策，境內的航空客運需求逐漸恢復。但由於國際疫情持續擴散，國際航空限制政策趨嚴，中國民航局近期發佈疫情防控期間調減國際客運航班量的通知，國際客運供應量預計將進一步減少。預計本次疫情將對公司的生產經營造成不利影響，具體影響程度存在不確定性。



(五) 安全投入情況

報告期內，公司始終堅持「安全第一」不動搖，不斷強化安全管理體系，持續修訂安全規章制度，持續加強安全投入。

一是持續完善安全管理體系，提升安全治理能力。根據公司機隊規模大、種類多等特點，我們啟動以安全責任、規章手冊、訓練培訓、過程控制、風險管控、安全文化、科技創新為核心的安全七大體系建設，推動公司安全管理向制度化、結構化、體系化、信息化全面轉型。

二是聚焦關鍵環節，持續完善安全制度。2019年公司實施失信行為管理規定、駕駛艙艙音監察管理規定、航空器全面禁煙管理規定等制度，強化制度監

督。同時，公司全面修訂《航空安全管理手冊》，實施精準考核，大幅度精簡安全考核條款，持續完善安全制度。

三是採取風險防範措施。我們按照中國民航局「控總量、調結構」要求，制定控、減、停措施，完善修訂43本運行手冊。

四是抓實安全檢查。檢查工作突出系統和層次，從計劃、實施、分析、反饋形成了一套完整程序，檢查更廣、更深、更有力。2019年，公司實施公司級檢查187次，各部門自查約2,500次，覆蓋安全生產各領域，加強跟蹤驗證，保證整改效果。

截至報告期末，公司連續實現了20個航空安全年，繼續保持了中國最好的航空公司安全記錄。

公司業務概要

二、 報告期內核心競爭力分析

本公司已逐漸形成強大完善的規模化、網絡化優勢，以廣州-北京為核心的樞紐運營管理能力，矩陣式管理模式下的資源協同能力，優質品牌服務影響力和全面領先的信息化技術水平等五大核心競爭力。

1、強大完善的規模化網絡化優勢。南航機隊規模位居全國首位，機隊性能先進；航線網絡最密集，形成了密集覆蓋國內，全面輻射亞洲，有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；年旅客運輸量最多，是國內首個運輸量過億的航空公司。南航現有北京、深圳等16家分公司和廈門航空等8家控股航空子公司，分子公司能較好地協調當地市場、機場、大客戶、渠道和媒體等資源的優勢，為樞紐輸送中轉客源。同時公司設立了7個區域營銷中心，擁有23個國內營業部和遍佈各大洲的55個境外營業部，已經形成了分公司、控股公司、區域營銷中心、營業部為主的點面結合的銷售網絡。

2、不斷強化以廣州-北京為核心的雙樞紐運營管理能力。南航按照「一個總部，兩個樞紐」總體定位，著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，實現雙輪驅動，創造新的盈利模式和發展方式，網絡型航空公司形態逐步完善。2019年，南航深耕大灣區，全力將廣州樞紐打造成為與省市共建的國際航空樞紐典範，目前南航在廣州投入飛機超過210架。廣州樞紐已經形成了以歐洲、大洋洲兩個扇形為核心，以東南亞、南亞、東亞為腹地，輻射北美、中東、非洲的航線網絡佈局，樞紐效應持續顯現。同時，南航2019年在北京實現高質量起步，2019年圓滿完成大興機場首航和首批航班轉場。按照規劃，至2021年3月底，本集團在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為最大的主基地公司。通過全面推進「雙樞紐」戰略佈局，南航將進一步完善體制機制和配套資源，儘快形成「南北呼應、比翼齊飛」的發展戰略新格局。



3、不斷提升的大運行管控及資源協調能力。南航具有多基地、多樞紐、多機型、大機隊等規模特點，公司已初步形成「總部管總，分子公司、區域營銷中心、營業部主戰，矩陣單位主建」的管控格局，核心資源更加集中、協同指揮更加有力、動態響應更加及時，資源配置更加高效。大運行建設以來，南航通過健全管理機制，強化平臺建設，鞏固支撐體系，基本形成了「集中管控、高效決策、溝通順暢、系統聯動」的大運行管理框架，航班運行效率提升明顯。南航深化營銷領域改革，持續優化運力投入，加強運力與市場匹配，加強收益管控，獨立設置策略部門和運營部門，強化營銷服務質量管理，試行客戶經理制，營銷管控格局不斷優化。

4、爭創世界一流的品牌服務水平。南航明確「親和精細」服務定位，不斷改進服務質量，打造一流的國際服務品牌，品牌影響力在國內外持續提升。2019年，公司航班正常率持續提升，行業領先。公司全面履行重大任務保障、扶貧攻堅、節能減排等政治責任和社會責任，陽光南航、責任央企的良好形象得到有力彰顯，圓滿完成新中國成立70周年活動等重大保障任務。南航入選中國中央廣播電視總台發佈的「2019中國品牌強國盛典榜樣100品牌」，獲得亞洲質量組織頒發的「亞洲服務獎」、新浪網頒發的「金鳳獎」，被《商旅》雜誌評選為「2019年中國最佳航空公司」。



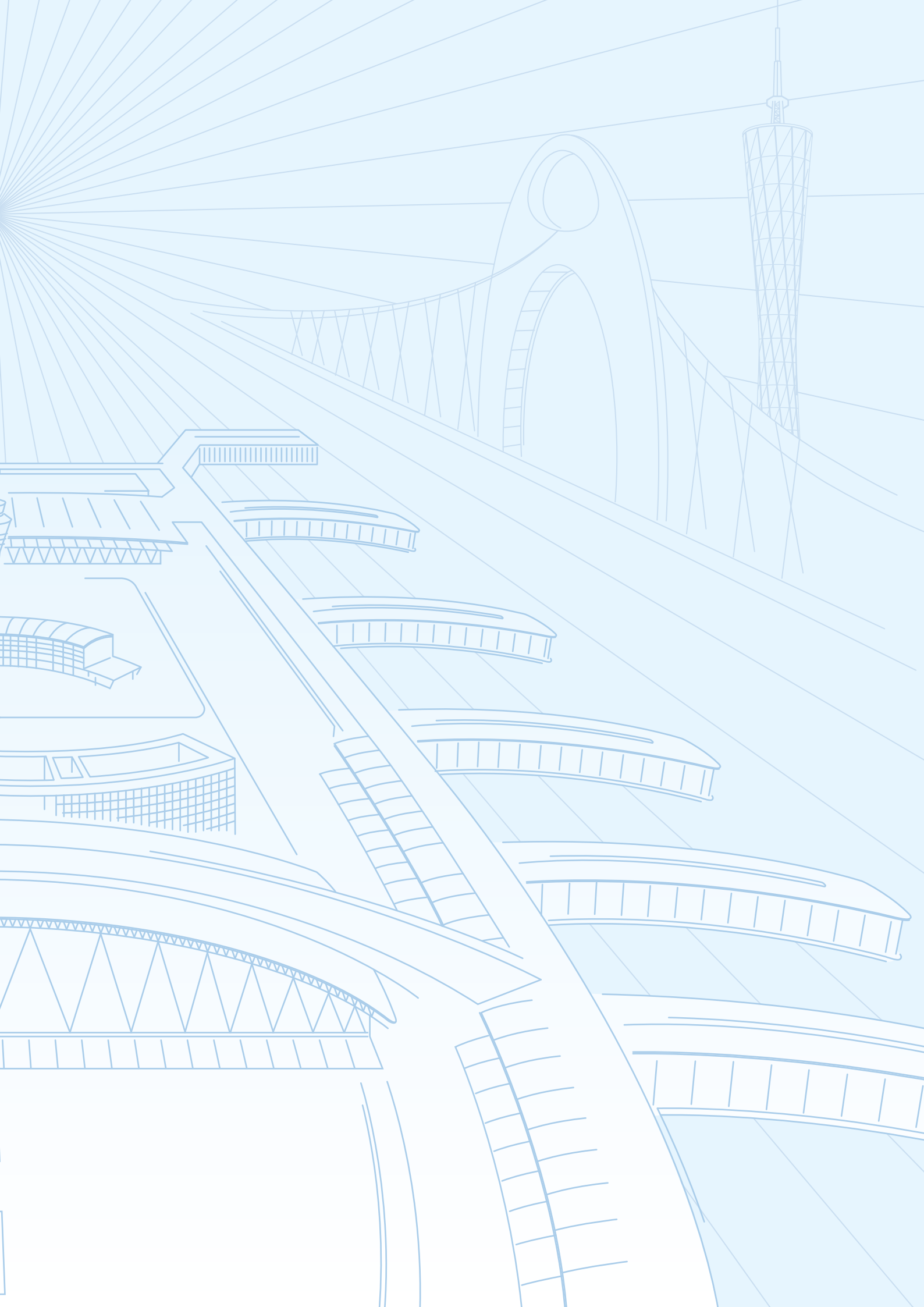
5、全面領先的信息化系統。南航十分重視企業的信息化建設，擁有超過1,000人的信息化人才隊伍，為相關研發工作奠定了堅實的人才基礎，新版官網、移動APP、微信平臺、B2B等多個IT系統建設改造，形成了客運營銷、運行控制、空地服務、航空安全、貨運、企業管理和公共平臺等系統，有力支援了公司戰略轉型和業務發展，取得了行業內普遍認可的信息化建設成就。2016年起，南航全面推動「互聯網+」戰略，實施「南航e行」電商平臺建設，全力打造移動用戶端全流程一站式服務平臺。目前，「南航e行」移動平臺功能建設完成318項，基本實現了全流程無紙化，「一機在手、全程無憂」的功能全覆蓋目標已經實現，APP累計啟動數5,646萬，累計社交媒體粉絲數3,938萬，關鍵指標保持行業領先。

廣州白雲 國際機場

深耕大灣區

打造國際航空
樞紐典範





主要會計資料和財務指標

主要會計資料

單位：百萬元 幣種：人民幣

	2019年	2018年	增加／ (減少)%
經營收入	154,322	143,623	7.4
歸屬於本公司權益持有者的淨利潤	2,640	2,895	(8.8)

	截至12月31日		增加／ (減少)%
	2019年	2018年	
歸屬於本公司權益持有者的權益	64,106	65,257	(1.8)
資產總額	306,928	246,949	24.29

主要財務指標

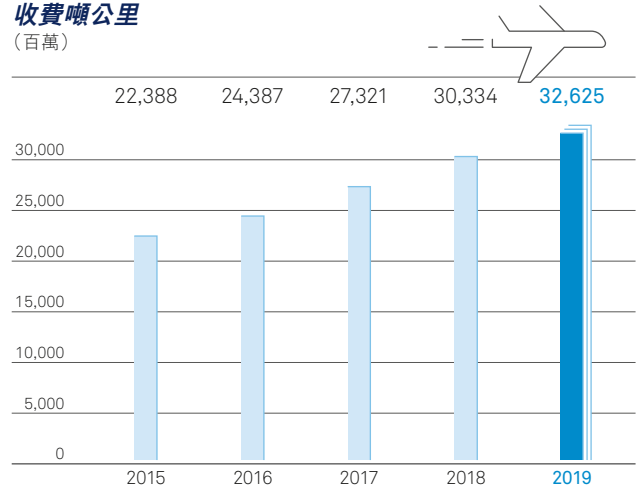
	2019年	2018年	增加／ (減少)%
基本每股收益(元／股)	0.22	0.27	(18.52)
攤薄每股收益(元／股)	0.22	0.27	(18.52)

經營數據摘要

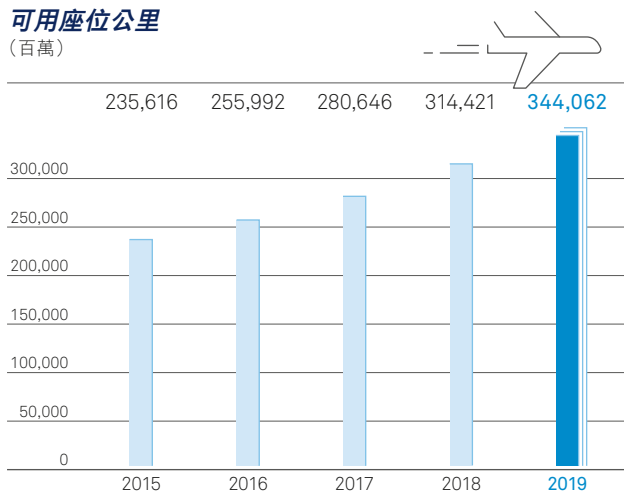
收費客公里
(百萬)



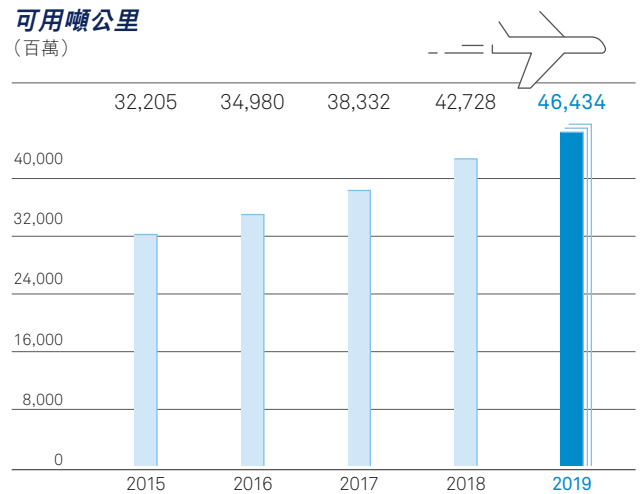
收費噸公里
(百萬)



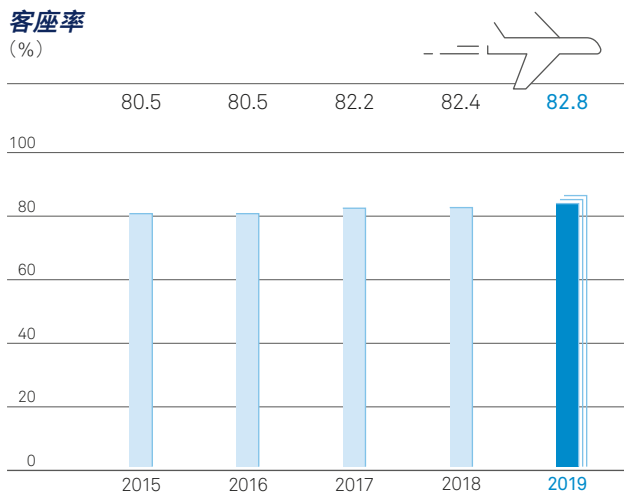
可用座位公里
(百萬)



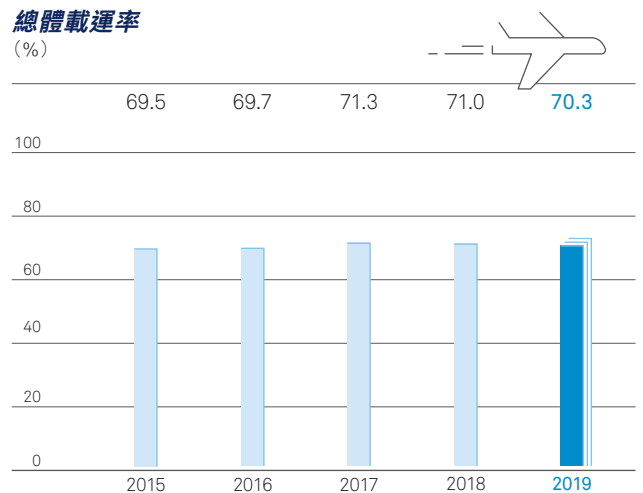
可用噸公里
(百萬)



客座率
(%)



總體載運率
(%)



經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2019年	2018年	
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	195,239.18	178,972.96	9.09
港澳台航線	3,258.71	3,304.83	(1.40)
國際航線	86,422.92	76,916.01	12.36
合計：	284,920.82	259,193.80	9.93
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	18,897.97	17,437.56	8.38
港澳台航線	312.80	315.39	(0.82)
國際航線	13,414.05	12,580.72	6.62
合計：	32,624.82	30,333.67	7.55
收費噸公里(RTK) – 客運(百萬)			
國內航線	17,182.13	15,764.81	8.99
港澳台航線	286.62	290.36	(1.29)
國際航線	7,573.52	6,745.45	12.28
合計：	25,042.27	22,800.62	9.83
收費噸公里(RTK) – 貨運(百萬)			
國內航線	1,715.84	1,672.75	2.58
港澳台航線	26.18	25.03	4.59
國際航線	5,840.53	5,835.27	0.09
合計：	7,582.55	7,533.05	0.66
載客人數(千人)			
國內航線	128,706.50	119,494.01	7.71
港澳台航線	2,480.54	2,527.08	(1.84)
國際航線	20,445.12	17,863.96	14.45
合計：	151,632.16	139,885.04	8.40

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2019年	2018年	
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	1,052.13	1,043.91	0.79
港澳台航線	23.27	21.85	6.50
國際航線	688.16	666.52	3.25
合計：	1,763.56	1,732.28	1.81
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	235,216.49	216,160.94	8.82
港澳台航線	4,367.53	4,383.59	(0.37)
國際航線	104,477.84	93,876.41	11.29
合計：	344,061.86	314,420.95	9.43
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	26,803.84	24,549.52	9.18
港澳台航線	506.71	503.53	0.63
國際航線	19,123.06	17,674.93	8.19
合計：	46,433.61	42,727.99	8.67
可用噸公里(ATK) – 客運(百萬)			
國內航線	21,169.48	19,454.49	8.82
港澳台航線	393.08	394.52	(0.37)
國際航線	9,403.01	8,448.88	11.29
合計：	30,965.57	28,297.89	9.43
可用噸公里(ATK) – 貨運(百萬)			
國內航線	5,634.36	5,095.03	10.59
港澳台航線	113.64	109.01	4.25
國際航線	9,720.05	9,226.06	5.35
合計：	15,468.05	14,430.10	7.19

經營數據摘要

截至12月31日止年度

	2019年	2018年	增加／(減少) 百分點
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	83.00	82.80	0.20
港澳台航線	74.61	75.39	(0.78)
國際航線	82.72	81.93	0.79
平均：	82.81	82.44	0.37
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	70.50	71.03	(0.53)
港澳台航線	61.73	62.63	(0.90)
國際航線	70.15	71.18	(1.03)
平均：	70.26	70.99	(0.73)
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			增加／(減少) (%)
國內航線	0.52	0.54	(3.70)
港澳台航線	0.75	0.74	1.35
國際航線	0.39	0.39	—
平均：	0.49	0.49	—
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	1.14	1.17	(2.56)
港澳台航線	4.67	4.67	—
國際航線	1.29	1.36	(5.15)
平均：	1.27	1.33	(4.51)
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	5.50	5.60	(1.79)
港澳台航線	8.18	8.13	0.62
國際航線	3.10	3.00	3.33
平均：	4.54	4.55	(0.22)

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2019年	2018年	
成本			
每可用噸公里營運開支(人民幣元)	3.20	3.28	(2.44)
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	1,875.52	1,762.92	6.39
總飛行小時(千小時)			
國內航線	2,249.15	2,107.10	6.74
港澳台航線	40.77	41.13	(0.88)
國際航線	661.45	624.35	5.94
合計：	2,951.37	2,772.58	6.45
起飛架次(千次)			
國內航線	963.42	923.67	4.30
港澳台航線	19.07	19.44	(1.90)
國際航線	135.39	126.32	7.18
合計：	1,117.88	1,069.43	4.53

註：表格中若出現合計數與所列數值總和不符，為四捨五入所致。

機隊信息摘要

截至2019年12月31日，本集團機隊規模結構及飛機交付和退出情況如下：

單位：架

飛機型號	經營租賃 架數	融資租賃 架數	自購飛機 架數	報告期交付	報告期退出	報告期末 合計
客機						
A380系列	0	1	4	0	0	5
A350系列	0	6	0	6	0	6
A330系列	7	29	11	0	3	47
A320系列	128	95	94	35	17	317
B787系列	8	25	4	7	0	37
B777系列	0	14	1	5	0	15
B757系列	0	0	0	0	4	0
B737系列	163	82	156	1	2	401
EMB190	14	0	6	0	6	20
貨機						
B777系列	0	5	7	0	0	12
B747系列	0	0	2	0	0	2
合計	320	257	285	54	32	862

2020 — 2022年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2019	2020			2021			2022		
	期末數	交付	退出	期末 預測數	交付	退出	期末 預測數	交付	退出	期末 預測數
客機										
空客										
A380系列	5	/	/	5	/	/	5	/	/	5
A350系列	6	6	/	12	4	/	16	4	/	20
A330系列	47	/	7	40	/	/	40	/	/	40
A320系列	317	30	18	329	12	/	341	/	/	341
波音										
B787系列	37	5	/	42	/	/	42	/	/	42
B777系列	15	1	/	16	/	/	16	/	/	16
B737系列	401	36	1	436	48	/	484	39	/	523
其他										
EMB190	20	/	11	9	/	3	6	/	/	6
ARJ21	/	6	/	6	8	/	14	8	/	22
客機小計	848	84	37	895	72	3	964	51	/	1,015
貨機										
B777系列	12	2	/	14	/	/	14	/	/	14
B747系列	2	/	/	2	/	/	2	/	/	2
貨機小計	14	2	/	16	/	/	16	/	/	16
合計	862	86	37	911	72	3	980	51	/	1,031

註：

① 上述計劃未考慮B737-8飛機交付可能出現的調整，後續B737系列飛機引進數量可能調減。

② 公司機隊未來引進退出計劃，以實際營運為準。

全年大事記

1月

南航與英國航空簽署合作諒解備忘錄。
南航與阿聯酋航空簽署合作諒解備忘錄和代碼共用合作協定。



2月

南航在通往五大洲的國際航班舉辦「空中廟會」，邀請全球旅客體驗中華傳統文化、展示中國廣州的非物質文化遺產。



3月

南航新開和田-烏魯木齊-廣州、和田-庫爾勒-成都、喀什-和田-鄭州等3條航線，近三年共開通6條扶貧航線。



5月

南航與中國民航大學共建人工智能重點實驗室，共建「航空公司人工智能重點實驗室」，推動民航領域的人工智能研究。



7月

南航高標準建設大興機場基地，五大功能區主體工程基本建成，將建成亞洲跨度最大機庫及亞洲最大運行控制中心和航空食品生產基地。



9月

9月25日，大興機場正式投入運營，南航CZ3001航班為大興機場的首個航班，從北京大興機場前往廣州白雲國際機場。南航也由此邁入南北呼應、比翼齊飛的廣州-北京「雙樞紐」時代。



9月

南航制定《南航集團服務粵港澳大灣區行動計劃》，推動廣深樞紐一體化發展。



10月

南航推出客艙「親情服務360」產品。以「心致行美親和精細」作為服務工作理念，開啟南航客艙高端服務向「國際一流」目標邁進的新篇章。



10月

南航首批13條航線正式轉場大興機場運營。按照規劃，至2021年3月底，南航在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為最大的主基地航空公司。



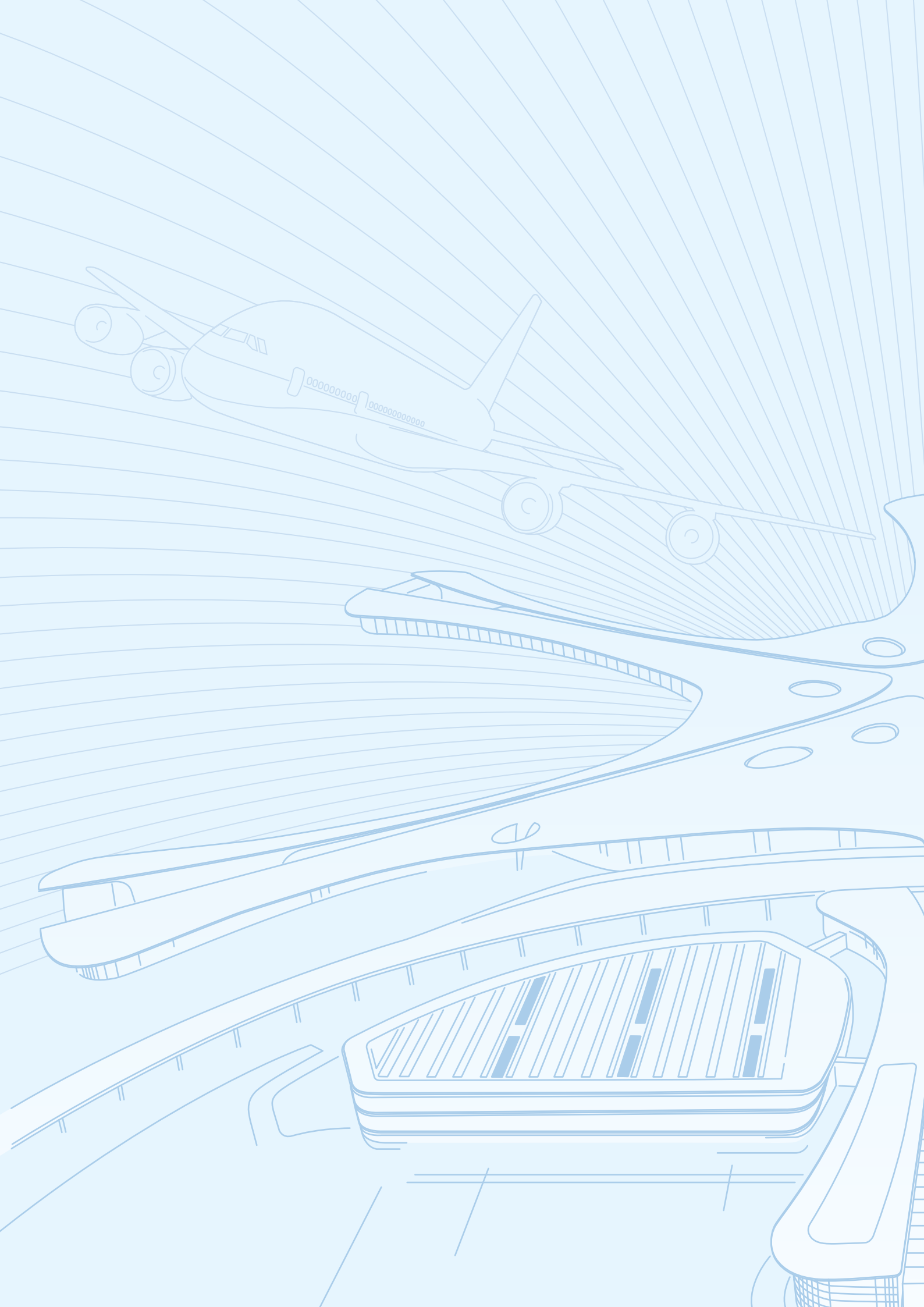
12月

南航成為亞洲首家獲得IATA行李全流程追蹤合規認證的航空公司。公司行李全流程跟蹤項目覆蓋廣州、北京(首都、大興)、洛杉磯和倫敦等27個國內外場站。

12月

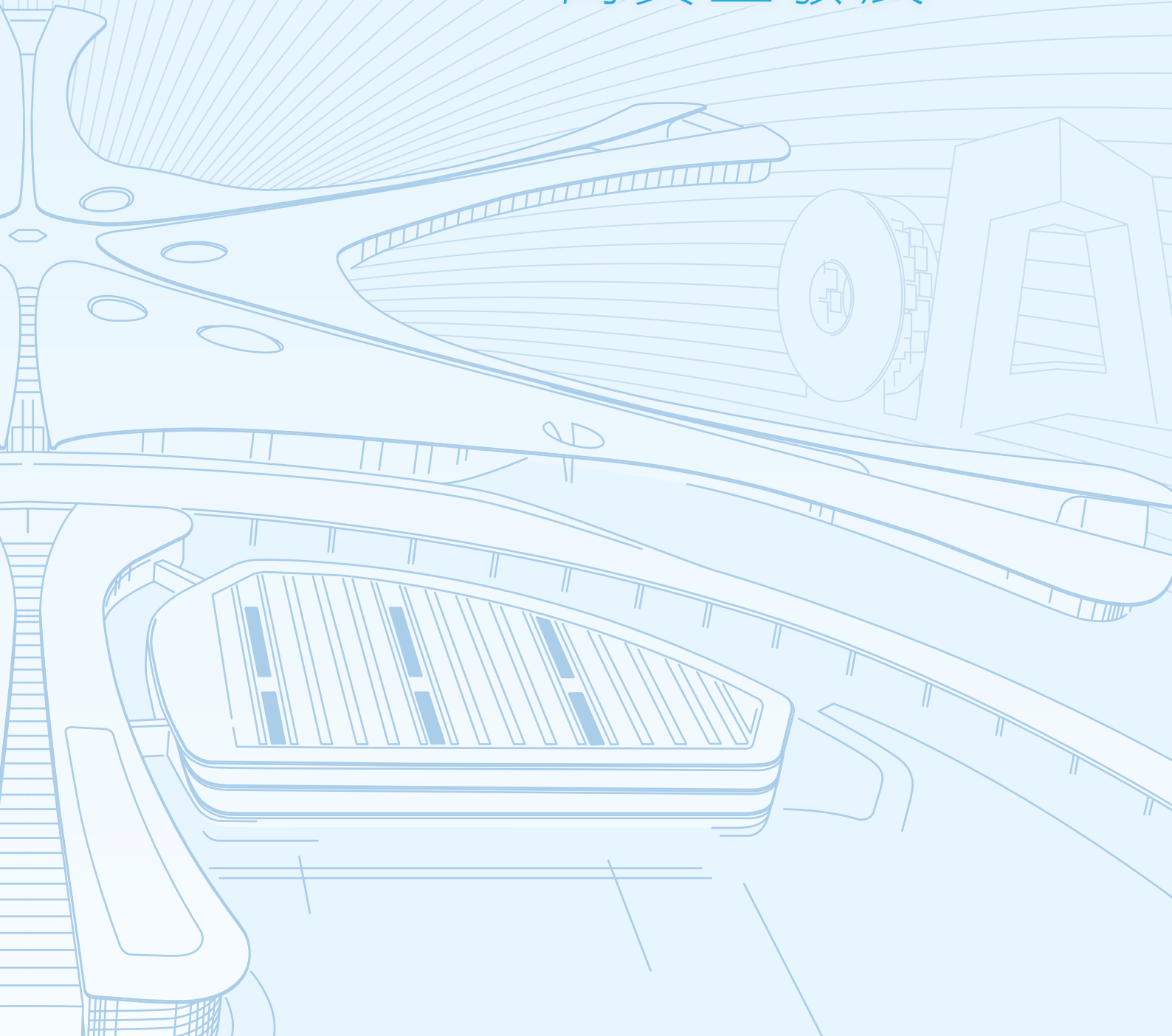
南航圓滿實現2019年航空安全年，連續保障了20年飛行安全和25年空防安全，繼續保持中國民航領先。





北京大興 國際機場

高質量起步，
高質量發展



管理層討論與分析



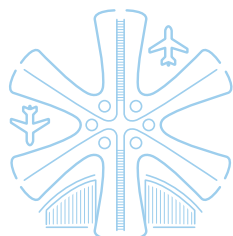
面對國內外風險挑戰明顯上升的複雜局面，本集團加快體制機制改革，著力推進治理體系和治理能力現代化，堅持安全發展、高質量發展、創新發展、合作發展、共享發展、綠色發展。報告期內，在管理層和全體員工的共同努力下，本集團安全品質持續提升，旅客運輸量再創新高，品牌形象有力提升。

王昌順先生
董事長



2019年，本集團實現安全飛行295.1萬小時，繼續保持著中國最好的航空公司安全紀錄。

295.1萬小時



本集團在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為最大的主基地航空公司。

43%

一、業務回顧

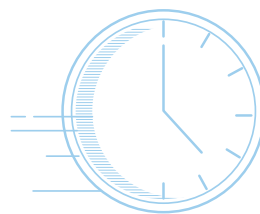
2019年，受國際貿易摩擦頻發、全球金融市場波動加大、地緣政治風險等因素影響，世界經濟下行壓力加大。聯合國《2020年世界經濟形勢與展望》顯示，全球經濟增速在2019年放緩至2.3%，為近10年來的最低水平。其中，美國經濟增長2.3%，歐元區增長1.1%，同比分別減少0.6和0.8個百分點；新興市場和發展中經濟體經濟增長3.5%，同比減少0.8個百分點。



飛機日利用率同比提高

0.23

小時



航班正常率同比提升

2.36

個百分點



本集團連續保障了

20

年
的飛行安全



廣州樞紐旅客運輸人數增長

6.3

%

2019年，中國堅持穩中求進的總基調，堅持以供給側結構性改革為主線，堅持推動高質量發展，紮實做好穩就業、穩金融、穩外貿、穩外資、穩投資、穩預期的「六穩」工作，保持經濟中高速健康發展。國內生產總值同比增長6.1%，消費支出對國內生產總值增長的貢獻率為57.8%。

面對國內外風險挑戰明顯上升的複雜局面，本集團加快體制機制改革，著力推進治理體系和治理能力現代化，堅持安全發展、高質量發展、創新發展、合作發展、共享發展、綠色發展。報告期內，在管理層和全體員工的共同努力下，本集團安全品質持續提升，旅客運輸量再創新高，品牌形象有力提升。2019年，本公司旅客運輸量約1.52億人次，連續41年居中國各航空公司之首。公司入選中國中央廣播電視總台發佈的「2019中國品牌強國盛典榜樣100品牌」，獲得亞洲質量組織頒發的「亞洲服務獎」、新浪網頒發的「金鳳獎」，被《商旅》雜誌評選為「2019年中國最佳航空公司」。

1、安全運行

報告期內，本集團啟動安全七大體系建設，推動安全管理向制度化、體系化、信息化轉型；著力構建作風紀律建設常態化機制，強化安全監管手段，管理績效進一步提升。報告期內，本集團實現安全飛行295.1萬小時，累計安全飛行2,638.6萬小時；通用航空飛行1.5萬小時。連續保障了20年的飛行安全和25年的空防安全，繼續保持著中國最好的航空公司安全記錄。

報告期內，本集團深入推進大運行建設，運行質量和效率有效提升。我們完善管理機制，推進運行標準統一和規範化管理，運行服務整體聯動，綜合服務保障能力大幅提升。2019年公司航班正常率同比提升2.36個百分點，飛機日利用率同比提高0.23小時。

管理層討論與分析

2、網絡樞紐

報告期內，本集團按照「一個總部，兩個樞紐」定位，開啟廣州、北京兩大綜合性國際樞紐建設。

我們高效率、高質量建設北京基地，南航基地與大興機場同步投入使用，圓滿完成首航和首批13條航線轉場；我們圍繞大興機場制定樞紐建設方案和配套航線網絡規劃及營銷策略，確保北京樞紐高質量起步、高質量發展。按照規劃，至2021年3月底全部轉場後，本集團在大興機場的市場份額將達到43%左右，成為大興機場最大的主基地航空公司。

我們持續拓寬「廣州之路」，推動粵港澳大灣區航空市場協同發展，為世界一流灣區建設貢獻力量。報

告期內新開廣州至維也納、宿務、名古屋等3條航線，廣州國際及地區航線達66條；我們服務深圳先行示範區建設，推動廣深市場協同發展，新開深圳至東京成田航線；我們發揮南航網絡規模優勢，推出南航快運、異地換乘、跨城接送機等6款「灣區通」產品，使得旅客出行更加便捷、舒適。2019年廣州樞紐旅客運輸人數增長6.3%，樞紐效應持續顯現。

3、市場營銷

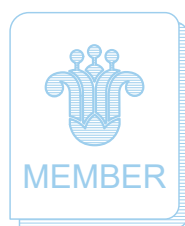
報告期內，本集團以新市場理念為引領，堅持高質量發展、內涵式發展，成效逐步顯現。我們突出運力與市場匹配、運量與運價匹配，加強收益管理；公司持續深化加強營銷領域改革，推進「大收益」管理、集中管控核心資源；以邊際貢獻最大化為目標，持續調整優化航線網絡結構；重點發力國內，穩健發展國際。國際航線盈利水平持續改善。

我們進一步強化客戶基礎，發揮屬地優勢，大力拓展集團客戶和常旅客。全年發展新會員922萬，新增會員同比增長62%，明珠會員總數達4,896萬，實現常客收入人民幣517億元，同比增長18.32%；新開發大客戶3,243家，集團客戶收入佔比13.65%，同比提升1.9個百分點。我們持續豐富



經廣州樞紐
往返國際及地區航線達

66條



南航明珠會員達

4,896萬人
同比增長**23%**

產品貨架，推出自助升艙、一人多座等產品，全年輔助收入同比大幅增長。

我們抓高端、謀轉變，採取差異化競爭策略，腹艙收入有效提升；整合貨運資源，在國內率先推出移動網上銷售平台，南航快運、溫控冷鏈等高端新興業務同比增長14%。

4、成本管控

報告期內，本集團持續加強成本管控和資金管理。深化財務管控體系轉型，成立業務財務中心，推進從源頭管控成本。多措並舉降低融資成本，持續優化債務結構，財務精細化管理效果日益顯現。

我們強化大項成本管控，噸公里油耗同比下降3.95%；強化各類資金管控，資金集中度持續提升；大力壓降資金餘額，積極拓寬融資渠道，合理匹配債務期限結構，加大直接債務融資力度，靈活運用



每噸公里油耗
同比下降

3.95%



節省購匯成本

人民幣 **0.5** 億元

超短期融資券、中期票據、公司債券等各種直接融資工具，降低公司融資成本；採取套期保值、優化美元負債存量等措施對沖匯率風險，大幅降低風險敞口，節省購匯成本人民幣0.5億元。



管理層討論與分析

5、對外合作

報告期內，本集團倡導開放共享的合作理念，加快構建符合本公司實際的新型國際合作關係和國際化經營模式。

我們充分保障旅客權益，創新推出「南航優享CZ Priority」服務品牌，確保會員享有原優享服務權益，實現退盟平穩過渡；與美國航空、英國航空、阿聯酋航、卡塔爾航等主流航企持續深化合作，同時以獨立身份與法荷航、達美航等天合聯盟成員航司持續鞏固合作；加強與國際夥伴深入交流，吸收國際一流航空公司經營、飛行、運行、服務等管理經驗，穩步推進國際化。

目前，本公司已與美國航空、英國航空、荷蘭皇家航空、澳洲航空等28個國內外航空公司在531條航線（含主幹線及以遠航線）進行合作；廈門航空已與21個國內外航空公司在578條航線（含主幹線及以遠航線）進行代碼共享合作，進一步擴大了本集團的銷售渠道和航線網絡佈局。



6、服務品牌

報告期內，本集團踐行真情服務理念，系統提升旅客全流程服務體驗。我們創新服務工作模式，從銷售、服務、信息獲取等各環節提升航延旅客服務體驗；落實「親和精細」要求，推出兩艙「親情服務360」產品，拓展「木棉國際」精品航線195條，實現國際遠程航線及區域重點航線全覆蓋；全面推廣行李全流程跟蹤項目，成為亞洲首家獲得IATA行李全流程追蹤合規認證的航空公司；實現「南航e行」升級落地，全流程無紙化自助服務給旅客帶來更便捷的出行體驗，2019年非櫃檯值機旅客佔比達到79.3%，居國內主要航空公司前列；公司旅客整體滿意度同比提升1.38%。

本集團加強海外品牌形象推廣，在中央企業海外形象傳播指數排行榜上連續兩年位列第一。我們在重點海外市場積極參加國際展會，觸達全球超過20萬業界代表和主流客戶，宣傳推廣公司重要產品和服



公司與28個國內外航空公司在

531條
航線合作



務；我們贊助悉尼文化節以及澳式足球隊，面向超過1,000萬的澳洲當地電視受眾，獲得超過900萬的網絡曝光量，深入國際主流人群宣傳南航品牌及國際化形象。在Brand Finance發佈的「2019全球最有價值的50個航空公司品牌榜」中，南航位居中國航空公司首位。

7、改革發展

報告期內，本集團持續加大改革力度，夯實發展基礎。我們穩步推進「雙百行動」，註冊成立中國南方航空貨運有限公司，繼續完善南航通航混合所有制改革方案；實行全新用工薪酬制度，建立起完善的崗位職位管理體系、薪酬總額增長機制和員工薪酬增長機制；不斷深化市場化改革，持續推進營銷大區制改革，成立歐洲營銷中心；繼續推進科技創新和信息化建設，整合成立科技信息與流程管理部，積聚南航核心競爭力。

我們修訂完善《高質量建設世界一流航空運輸企業發展綱要》，更加突出質量、效率和效益；制定《服務粵港澳大灣區行動計劃》，推動廣深樞紐一體化發展；加強「南航系」合作，與廈門航空、四川航空簽訂集團客戶結算協議，與廈門航空在52個航段開展聯營合作，與四川航空在10個航段深化營銷合作。

8、社會責任

本集團始終將綠色發展作為核心原則之一。報告期內，我們通過技術優化、管理提升及大數據分析等手段，持續提升航油使用效率，減少溫室氣體排放；參與全球航油數據標準製定，為全球航空數據標準製定提供中國方案；首次採用生物航油執行洲際飛行，並推進全球首單1萬噸規模歐盟碳配額與廣東碳配額互換交易業務。

管理層討論與分析

報告期內，本集團開啟廣州、北京兩大綜合性國際樞紐建設，以新市場理念為引領，堅持高質量發展，加大改革力度，加強成本管控，實現經營利潤人民幣10,838百萬元。



馬須倫先生
副董事長兼總經理

我們積極回饋社會，發揮航空業務優勢，結合幫扶地實際，幫助當地脫貧致富奔小康；截至報告期末在「一帶一路」沿線累計開通了102條航線，積極融入海外社區，助力沿線各國實現設施連通、貿易暢通、文化相通；積極開展特殊飛行、志願公益等活動，發揮自身資源和專長，努力回饋社會。

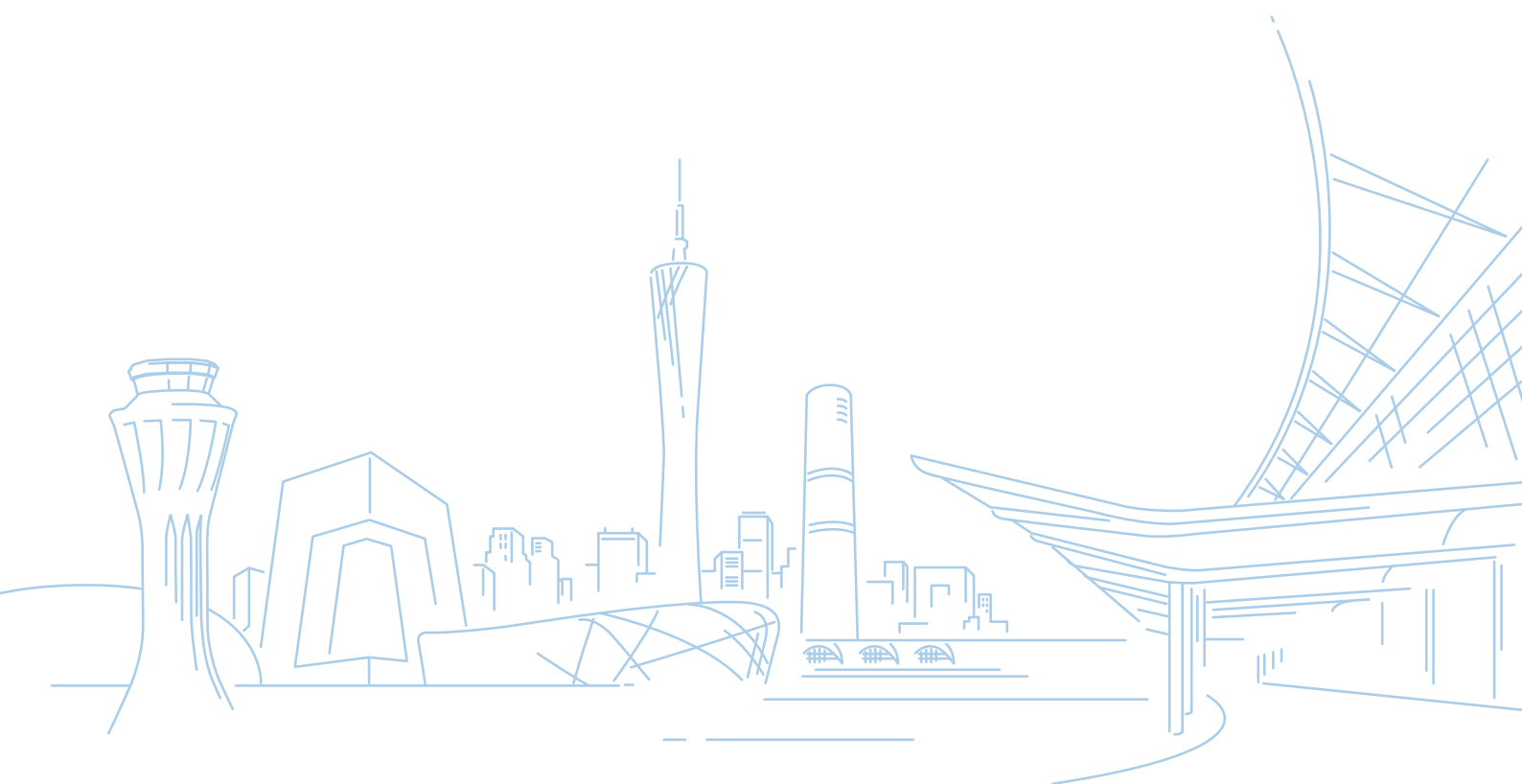
二、財務表現

以下討論與分析涉及的部分財務數據摘自本集團按照國際財務報告準則編製並經審計的合併財務報表。

2019年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣2,640百萬元，而2018年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣2,895百萬元。本集團的經營收入總額由2018年的人民幣143,623百萬元上升人民幣10,699百萬元或7.45%至2019年的人民幣154,322百萬元。客座率由2018年的82.44%上升0.37個百分點至2019年的82.81%。2018年和2019年每收費客公里收益均為人民幣0.49元。每收費噸公里收益由2018年的人民幣4.55元下降至2019年的人民幣4.54元，降幅為0.22%。營運開支則由2018年的人民幣140,242百萬元上升人民幣8,366百萬元至2019年的人民幣148,608百萬元，升幅為5.97%。由於經營收入的增長被營運開支的上升抵消，2019年的經營利潤為人民幣10,838百萬元，而2018年的經營利潤為人民幣8,819百萬元，上升人民幣2,019百萬元。

三、 經營收入

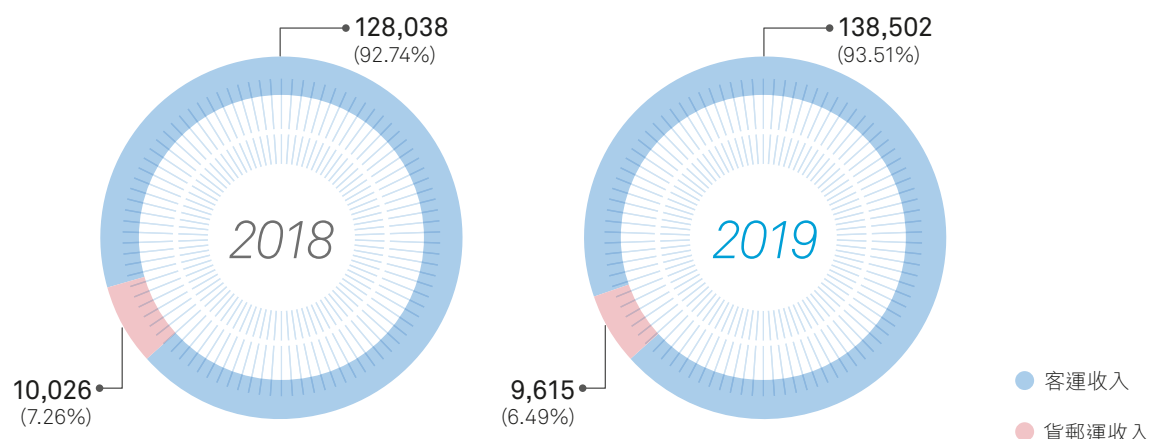
	2019年		2018年		收入 變動 %
	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	
運輸收入	148,117	95.98	138,064	96.13	7.28
其中：客運收入	138,502		128,038		8.17
— 國內客運收入	101,955		95,773		6.45
— 港澳台客運收入	2,437		2,446		(0.37)
— 國際客運收入	34,110		29,819		14.39
貨郵運收入	9,615		10,026		(4.10)
其他經營收入	6,205	4.02	5,559	3.87	11.62
主要包括：					
佣金收入	2,952		2,619		12.71
地面服務收入	409		429		(4.66)
通用航空收入	564		476		18.49
酒店及旅遊服務收入	712		676		5.33
經營收入合計	154,322	100.00	143,623	100.00	7.45
減：燃油附加費收入	(7,479)		(7,454)		0.34
經營收入合計(不含燃油附加費)	146,843		136,169		7.84



管理層討論與分析

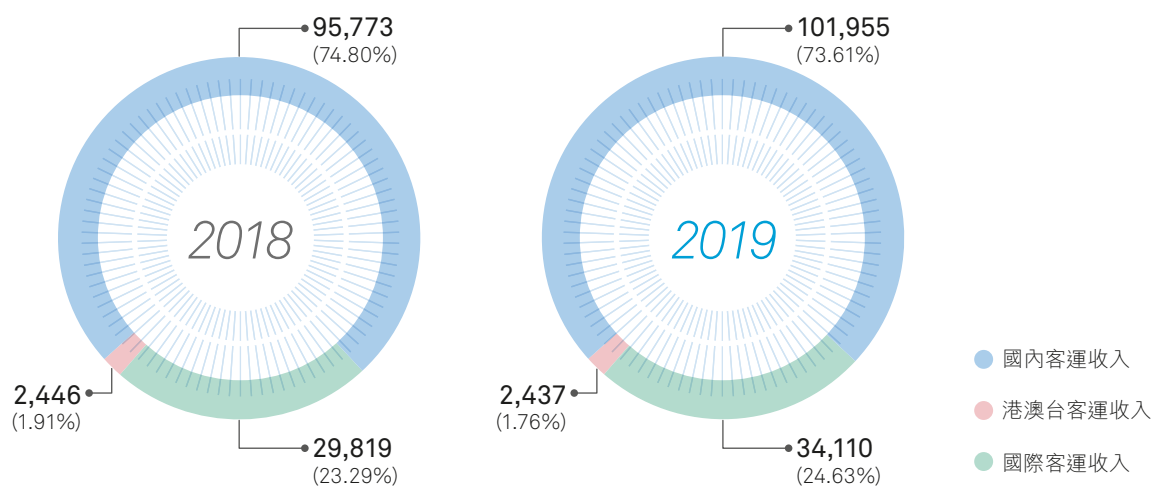
運輸收入構成

(人民幣百萬元)



客運收入構成

(人民幣百萬元)



本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入在2018年及2019年分別佔經營收入的96.13%及95.98%。在2019年的運輸收入中93.51%為客運收入，6.49%則為貨運及郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣148,117百萬元，比去年同期增加人民幣10,053百萬元或7.28%，主要是由於運力和載運量上升。本

集團的其他經營收入來自佣金收入，酒店及旅遊服務收入，通用航空收入和地面服務收入。

經營收入上升的主要原因是客運收入由2018年的人民幣128,038百萬元上升8.17%至2019年的人民幣138,502百萬元。載客總人次在2019年增加8.40%至151.63百萬人次。收費客公里由2018年的259,194百萬客公里，增加9.93%至2019年的284,921百萬客公里，主要由於載客人數增加。

國內客運收入佔2019年總客運收入的73.61%，由2018年的人民幣95,773百萬元升至2019年的人民幣101,955百萬元，上升6.45%。國內航線客運量(以收費客公里計算)增加9.09%，以可用座位公里計算的客運能力同時增加8.82%，客座率由2018年的82.80%增加0.20個百分點至2019年的83.00%。本年的每收費客公里收益由2018年的人民幣0.54元降至人民幣0.52元，下降3.70%。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的1.76%，由2018年的人民幣2,446百萬元下降至2019年的人民幣2,437百萬元，下降0.37%。港澳台地區航線以收費客公里計算的客運量下降1.40%，客運能力(以可用座位公里計算)同時下降0.37%，客座率由2018年的75.39%下降0.78個百分點至2019年的74.61%。每收費客公里收益由2018年的人民幣0.74元升至2019年的人民幣0.75元。

國際客運收入佔總客運收入的24.63%，由2018年的人民幣29,819百萬元上升至2019年的人民幣34,110百萬元，上升14.39%。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升12.36%的同時，客運能力(以可用座位公里計算)上升11.29%，客座率由2018年的81.93%上升0.79個百分點至2019年的82.72%。2018年和2019年每收費客公里收益均為人民幣0.39元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的6.49%，佔總經營收入的6.23%，由2018年的人民幣10,026百萬元下降至2019年的人民幣9,615百萬元，降幅為4.10%。下降的主要原因是每收費貨運噸公里收益下降。

其他經營收入由2018年的人民幣5,559百萬元上升11.62%至2019年的人民幣6,205百萬元，上升的主要原因是佣金收入及通用航空收入的增加。

四、營運開支

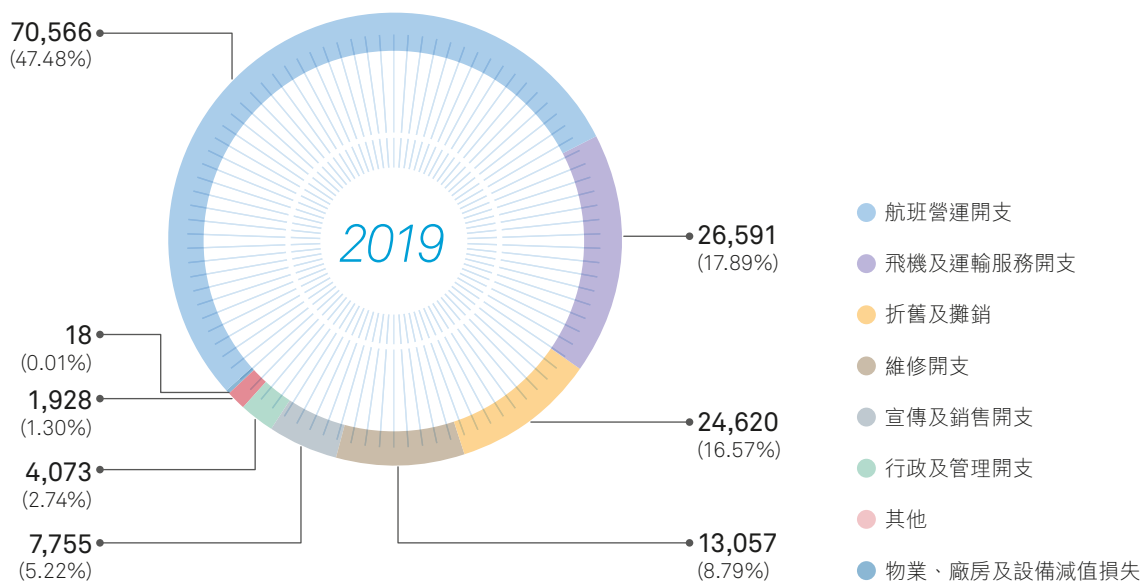
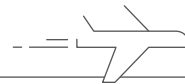
2019年的營運開支總額為人民幣148,608百萬元，比2018年上升人民幣8,366百萬元或5.97%，主要由於該集團於2019年1月1日起首次適用國際財務報告準則第16號，折舊與攤銷費用增加所致。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2018年的97.65%下降至2019年的96.30%。

營運開支	2019年		2018年	
	人民幣百萬元	百分比%	人民幣百萬元	百分比%
航班營運開支	70,566	47.48	76,216	54.35
主要包括：				
燃油成本	42,814		42,922	
經營性租賃支出	1,412		8,726	
航空人員工資及福利	12,709		11,467	
維修開支	13,057	8.79	12,704	9.06
飛機及運輸服務開支	26,591	17.89	24,379	17.38
宣傳及銷售開支	7,755	5.22	7,036	5.02
行政及管理開支	4,073	2.74	3,770	2.69
折舊及攤銷	24,620	16.57	14,308	10.20
物業、廠房及設備減值損失	18	0.01	-	-
其他	1,928	1.30	1,829	1.30
營運開支總額	148,608	100.00	140,242	100.00

管理層討論與分析

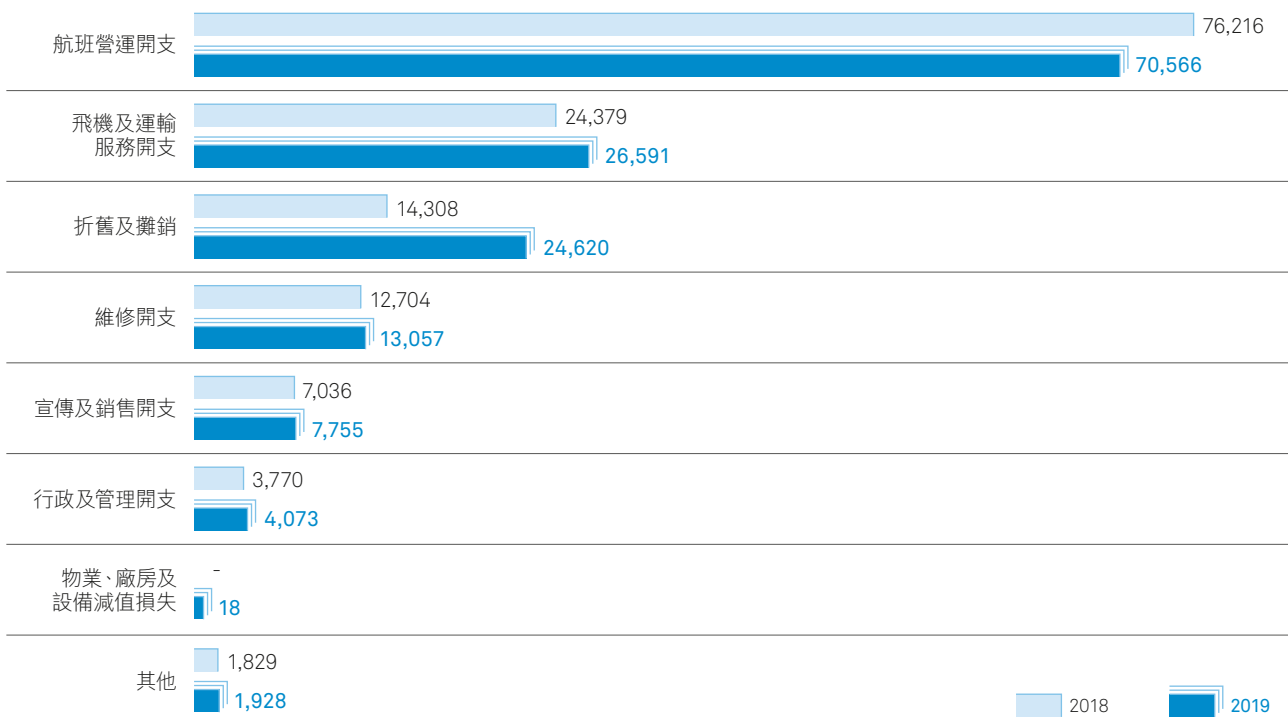
2019年營運開支構成

(人民幣百萬元)



2019年、2018年營運開支分項對比

(人民幣百萬元)



航班營運開支佔營運開支總額的47.48%，由2018年的人民幣76,216百萬元下降7.41%至2019年的人民幣70,566百萬元，主要由於本集團於2019年1月1日起首次適用國際財務報告準則第16號，經營租賃飛機的費用大幅下降所致。

維修開支佔營運開支總額的8.79%，由2018年的人民幣12,704百萬元上升2.78%至2019年的人民幣13,057百萬元，上升的主要因為公司機隊規模擴大。

飛機及運輸服務開支佔營運開支總額的17.89%，由2018年的人民幣24,379百萬元上升9.07%至2019年的人民幣26,591百萬元，主要由於起降及導航費及地面服務費從2018年的人民幣15,980百萬元上升10.50%至2019年的人民幣17,658百萬元，上升的主要因為公司飛機起降架次的上升。

宣傳及銷售開支佔營運開支總額的5.22%，由2018年的人民幣7,036百萬元上升10.22%至2019年的人民幣7,755百萬元，上升的主要因為售票辦事處開支及其他宣傳及銷售開支的上升。

行政及管理開支佔營運開支總額的2.74%，由2018年的人民幣3,770百萬元上升8.04%至2019年的人民幣4,073百萬元，上升的主要因為日常管理支出增加所致。

折舊及攤銷佔營運開支總額的16.57%，由2018年的人民幣14,308百萬元上升72.07%至2019年的人民幣24,620百萬元，上升的主要因為本集團於2019年1月1日起首次適用國際財務報告準則第16號，相應確認使用權資產的折舊費用所致。

五、 經營利潤

2019年的經營利潤為人民幣10,838百萬元(2018年：人民幣8,819百萬元)。經營利潤的上升主要是由於經營收入因運力和載運量上升而比2018年上升人民幣10,699百萬元或7.45%；而營運開支因折舊及攤銷增加而上升人民幣8,366百萬元或5.97%。

六、 其他收入淨額

其他收入淨額由2018年的人民幣5,438百萬元下降人民幣314百萬元至2019年的人民幣5,124百萬元，主要是由於處置物業、廠房及設備及在建工程的收益減少。

七、 稅項

本集團2019年所得稅支出為人民幣971百萬元，較2018年的人民幣1,000百萬元下降人民幣29百萬元。

八、 流動資金情況、財政資源與資本結構

於2019年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣78,752百萬元。在截至2019年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣31,175百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣14,427百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣21,833百萬元，現金及現金等價物減少人民幣5,085百萬元。現金及現金等價物減少主要是由於本集團本報告期進一步節約資金成本，降低「存貸雙高」，大力壓控現金餘額所致。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2019年12月31日，本集團獲得多家中國商業銀行的貸款安排，提供最高約人民幣308,343百萬元(2018年12月31日：人民幣243,910百萬元)的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣251,165百萬元(2018年12月31日：人民幣193,871百萬元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

管理層討論與分析

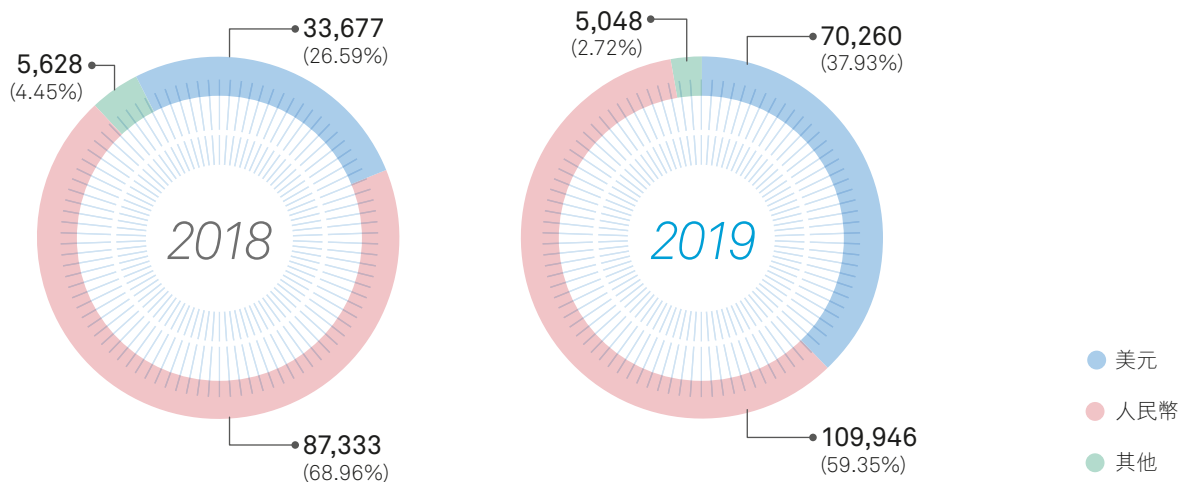
本集團的有息負債總額分析如下：

有息負債總額構成

	2019年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 12月31日 人民幣百萬元
融資租賃負債	-	72,221
租賃負債	134,074	-
借款	51,180	54,417
固定利率有息負債	100,660	33,692
浮動利率有息負債	84,594	92,946

有息負債按幣種分析

	2019年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 12月31日 人民幣百萬元
美元	70,260	33,677
人民幣	109,946	87,333
其他	5,048	5,628
合計	185,254	126,638



有息負債按到期日分析

	2019年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 12月31日 人民幣百萬元
1年以內	57,541	48,296
1年以上，但2年以內	23,022	17,329
2年以上，但5年以內	62,544	38,289
5年以上	42,147	22,724
合計	185,254	126,638

利息支出及淨匯兌損失情況

利息支出由2018年的人民幣3,202百萬元上升人民幣2,643百萬元至2019年的人民幣5,845百萬元，主要是由於本集團自2019年起首次適用國際財務報告準則第16號，增加租賃負債產生利息費用。

本集團於2019年錄得人民幣1,477百萬元的淨匯兌損失，而2018年錄得人民幣1,853百萬元的淨匯兌損失，主要是因為人民幣對美元貶值而產生的以美元計價的有息負債的折算差異。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日	變動
總負債(人民幣百萬元)	229,599	168,480	36.28%
總資產(人民幣百萬元)	306,928	246,949	24.29%
資產負債率	74.81%	68.22%	上升6.59個百分點

本集團利用資產負債率監察其資本，比率按照負債總額除以資產總額計算。資產負債率較2018年末增加6.59個百分點主要是由於本集團於2019年1月1日首次採用國際財務報告準則第16號，同時確認使用權資產及租賃負債所致。

九、重大資產抵押

於2019年12月31日，本集團有賬面價值為人民幣339百萬元(2018年12月31日：人民幣373百萬元)之飛機已用作若干借款的抵押物。

十、承諾及或有負債

承諾

本集團於2019年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)人民幣86,246百萬元(2018年12月31日：人民幣103,485百萬元)，其中關於購買飛機及飛行設備為人民幣71,224百萬元(2018年12月31日：人民幣82,199百萬元)，而用於本集團其他項目合計為人民幣15,022百萬元(2018年12月31日：人民幣21,286百萬元)。

管理層討論與分析

本集團具有以下投資承擔。

	2019年12月31日 人民幣百萬元	2018年12月31日 人民幣百萬元
已授權及已訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	322	26
購買子公司少數股東股權的投資承擔	232	-
購買合營公司股權的投資承擔	-	14
	554	40
已授權及未訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	31	21
	585	61

或有負債

- (1) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (2) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。

- (3) 本公司及其子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2018年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2019年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣約275百萬元(2018年12月31日：人民幣約318百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣零元(2018年：人民幣約1百萬元)。

十一、境內外會計準則下會計資料差異

按照國際財務報告準則與按中國企業會計準則披露的財務報告中歸屬於本公司權益持有者的淨利潤和歸屬於本公司權益持有者的權益差異情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

	歸屬於本公司權益持有者的淨利潤		歸屬於本公司權益持有者的權益	
	本期數	上期數	期末數	期初數
按中國企業會計準則	2,651	2,983	63,863	65,003
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
撥款轉入	1	1	(6)	(7)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(16)	(124)	56	72
本公司同一控制下企業合併調整	-	-	237	237
以上調整對稅務的影響	4	31	(12)	(16)
以上調整對非控制性權益的影響	-	4	(32)	(32)
按國際財務報告準則	2,640	2,895	64,106	65,257

境內外會計準則差異的說明

- 1、根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
- 2、根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。

- 3、根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照賬面價值計量，與支付的合併對價的差額調整股東權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此對中國企業會計準則下合併財務報表的年初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。

管理層討論與分析

十二、因維持當前業務並完成在建投資項目公司所需的資金需求

資本支出承諾	合同安排	時間安排	融資方式
飛機、發動機及飛行設備的承擔人民幣71,224百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣41,442百萬元；1年以上，2年以內(含2年)人民幣21,077百萬元；2年以上，3年以內(含3年)人民幣5,464百萬元；3年以上人民幣3,241百萬元	債務融資
投資承擔人民幣232百萬元(註)	已授權並已訂立合同	/	其他
其他承擔人民幣4,571百萬元	已授權並已訂立合同	/	其他

註： 不包括本公司應佔合營公司的投資承擔人民幣322百萬元。

本集團對截至2021年6月30日止18個月的現金流進行預測，認為本集團有充分的資金以應付該期間的營運資金及資本性開支需求。本集團應付到期債務的能力主要取決於本集團營運資金淨流入以及取得外部融資的能力。對於未來的資本承擔及其他融資需求，截至2019年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2019年及以後年度提供最高為約人民幣308,343百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣251,165百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

十三、航空行業經營性信息分析

1、主要經營情況

飛機型號	旅客運輸量(人)	客座率(%)	總體載運率(%)	日利用率(小時)
客機				
A380系列	1,130,099	86.4	65.4	10.2
A350系列	356,352	83.2	53.4	11.4
A330系列	9,827,733	84.4	62.6	11.7
A320系列	54,784,950	81.2	72.7	9.8
B787系列	5,787,552	82.3	57.6	11.8
B777系列	2,554,176	85.6	60.8	12.4
B737系列	74,530,489	83.3	74.0	9.7
EMB190	2,660,813	80.6	68.5	8.1
貨機				
B777系列	/	/	82.3	13.5
B747系列	/	/	74.5	0.9
平均	/	82.8	70.3	9.96

2、報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

單位：架

報告期內引進的機型	資金安排			報告期內引進架數
	經營租賃	融資租賃	自購	
A320NEO	13	7	0	20
A321NEO	6	5	4	15
A330-300	0	0	0	0
B737-8	0	1	0	1
B787-9	3	4	0	7
B777-300ER	0	5	0	5
A350-900	0	6	0	6
合計	22	28	4	54

3、2020-2022年飛機及相關設備資本開支計劃、相關融資計劃

飛機及相關設備資本支出承諾	合同安排	時間安排	融資方式
飛機、發動機及飛行設備的承擔人民幣71,224百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣41,442百萬元；1年以上，2年以內(含2年)人民幣21,077百萬元；2年以上，3年以內(含3年)人民幣5,464百萬元；3年以上人民幣3,241百萬元	債務融資

4、報告期內新增購買飛機的預計收益

報告期內，本公司與中國商用飛機有限責任公司簽訂《ARJ21-700飛機買賣協議》，向中國商用飛機有限責任公司購買35架ARJ21-700飛機。

按本公司類似機型的綜合客艙佈局、過往三年的執飛航線結構以及平均座公里收益水準來測算，結合新引入的ARJ21-700飛機的客艙佈局，假設市場條件不發生重大變化，預計本次購買的ARJ21-700飛機在投入使用後，座公里收益約為人民幣0.569元。

管理層討論與分析

5、報告期內，機長、副駕駛的增加數量以及現役機長、副駕駛的年平均飛行小時數

項目	數量增加(人)	年平均飛行小時
機長	345	815
副駕駛	485	785
其他飛行員	46	/

6、報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，公司增班廣州－北京大興、廣州－鄭州、廣州－杭州、廣州－南京、廣州－三亞、廣州－青島、北京大興－昆明、北京大興－海口、深圳－長春、深圳－哈爾濱、上海－西寧、武漢－重慶等國內航線；公司新增維也納、宿務、澳門等國際及地區航點，新增武漢－紐約、鄭州－倫敦、廣州－烏魯木齊－維也納、廣州－長沙－奈洛比、武漢－伊斯坦布爾、廣州－宿務、廣州－東京成田、廣州－昆明－伊斯坦布爾、浦東－東京成田、浦東－名古屋、浦東－曼谷、武漢－澳門、長沙－澳門等國際及地區航線。

2020年，本集團將持續優化運力投入，以邊際貢獻最大化為目標，完善航線網絡佈局，計劃增班北京大興－廣州、北京大興－深圳、北京大興－上海、廣州－濟南、廣州－昆明、廣州－西安、廣州－海口、廣州－南京等航班；新增北京大興－倫敦、北京大興－莫斯科、北京大興－東京羽田、北京大興－大阪、北京大興－阿姆、北京大興－迪拜、廣州－美娜多等國際航線。

十四、投資情況分析

1、重大的股權投資

2019年3月1日，本公司與南航集團、廈門航空、汕頭航空、珠海航空以及廣州南聯航空食品有限公司（「南聯公司」）簽署《增資協定》。各簽署方同意本公司向南航財務增資人民幣5億元，南航集團、廈門航空、汕頭航空、珠海航空以及南聯公司放棄本次新增出資的權利。交易完成後，本公司直接持有的南航財務股權比例由25.277%增加至41.808%。詳情請參見公司於2019年3月2日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》和上交所網站披露的《南方航空向中國南航集團財務有限公司增資暨關聯交易公告》。

2、重大的非股權投資

2019年8月30日，本公司與中國商用飛機有限責任公司簽署《ARJ21-700飛機買賣協議》，向中國商用飛機有限責任公司購買35架ARJ21-700飛機。

3、以公允價值計量的金融資產

單位：百萬元 幣種：人民幣

證券代碼	證券簡稱	最初 投資成本	佔該公司股 權比例(%)	期末 賬面價值	報告期 損益	報告期		股份來源
						所有者 權益變動	會計核算科目	
000099	中信海直	9	0.48	22	6	/	其他非流動金融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	52	2	/	其他非流動金融資產	購入
不適用	中國飛行服務有限公司	2	1.00	1	(1)	/	其他非流動金融資產	增資擴股
不適用	民航數據通信有限責任公司	1	2.50	31	1	/	其他非流動金融資產	增資擴股
00696	中國民航信息網絡	33	2.25	861	17	11	其他權益工具投資	發起
不適用	海口美蘭國際機場有限責任公司	100	2.35	188	1	(35)	其他權益工具投資	增資擴股
合計		161	/	1,155	26	(24)	/	/

十五、主要控股參股公司分析

1、本集團主要控股航空子公司主要運營數據：

子公司名稱	飛機數量	佔本集團 承運旅客人		佔本集團 貨郵運輸量		佔本集團 收費噸公里		佔本集團 收費客公里		佔本集團 比例(%)
		比例(%)	數(千人)	比例(%)	(噸)	比例(%)	(RTK)百萬	比例(%)	(RPK)百萬	
廈門航空	206	23.9	39,865.7	26.29	298,522.6	16.93	6,480.9	19.86	65,362.7	22.94
汕頭航空	15	1.7	3,330.2	2.20	18,061.8	1.02	421.7	1.29	4,493.7	1.58
珠海航空	13	1.5	2,495.5	1.65	12,585.4	0.71	378.4	1.16	4,079.5	1.43
貴州航空	20	2.3	3,965.3	2.62	26,867.1	1.52	570.8	1.75	5,995.5	2.10
重慶航空	28	3.2	4,392.6	2.90	21,318.1	1.21	552.7	1.69	5,949.6	2.09
河南航空	30	3.5	6,056.2	3.99	42,749.3	2.42	811.5	2.49	8,512.4	2.99

註：1、廈門航空運營數據包含其控股子公司河北航空及江西航空運營數據；

2、雄安航空正在籌建中，暫無可提供的運營數據。

2、廈門航空情況分析

廈門航空成立於1984年8月，註冊資本人民幣80億元，法定代表人為王志學。本公司持有廈門航空55%股份，廈門建發集團有限公司和福建省投資開發集團有限責任公司分別持有廈門航空34%和11%股份。

2019年，廈門航空實現經營收入人民幣32,612百萬元，同比增長7.90%；實現淨利潤人民幣785百萬元，同比減少14.95%。於2019年12月31日，廈門航空總資產為人民幣56,780百萬元，淨資產為人民幣19,060百萬元。

管理層討論與分析

3、其他主要參股公司情況分析

被投資單位名稱	業務性質	註冊資本	在被投資單位持股比例(%)	
			直接	間接
一、合營企業				
廣州飛機維修工程有限公司	飛機維修及維護	6,500萬美元	50	0
珠海保稅區摩天宇航空發動機 維修有限公司	飛機維修及維護	16,310萬美元	50	0
二、聯營企業				
南航財務	提供金融服務	人民幣137,773萬元	41.81	6.78
文化傳媒公司	廣告製作代理	人民幣20,000萬元	40	0
四川航空	航空運輸	人民幣100,000萬元	39	0

十六、行業競爭格局和發展趨勢

雖然航空業在2019年實現了連續10年盈利，但利潤越來越集中在大型洲際航空公司和競爭力強的低成本航空公司。不少規模較小、效率較低的航空公司則難以應對地緣政治動盪、經濟增長乏力、市場競爭激烈等挑戰，陷入了經營困境。2019年是全球航空公司破產數量最多的一年，據航空諮詢機構IBA (International Bureau of Aviation)的統計資料顯示，2019年全球已有17家航空公司倒閉，其中以歐洲航空公司居多，而且不乏知名度較高的航空公司。

在一些中小航空公司陷入經營困境甚至破產之際，競爭力強的大型洲際航空公司和領先的低成本航空公司為行業貢獻了絕大部分利潤。利潤的集中使全球航企的業績呈現出較為明顯的馬太效應。

2020新年伊始，新冠病毒疫情全球擴散，對經濟、社會、金融等多方面均產生了較大衝擊，全球民航業在面臨巨大挑戰的同時也出現以下明顯趨勢：

1、中國將成為全球最大的航空市場

根據國際航協的預測，亞太地區將成為推動航空需求增長的最大驅動力。中國經濟轉型為消費主導後，將長期帶動客運需求強勁增長。

2、航空合作模式新趨勢

目前，國際航空業「去聯盟化」趨勢正在出現，航企合作最終回歸利益需求，雙邊、多邊合作或成為未來主流趨勢。

雖然新冠病毒疫情短期內給中國民航業帶來了困難，但長期來看中國民航的發展空間依然巨大。具體體現在以下三個方面：

1、市場潛力巨大

我國民航市場持續向好。中國民航近10年旅客運輸量年均增速達11%，但人均乘機僅0.47次，而美國人均乘機基本穩定在2.3-2.7次，相當於中國的5-6倍。未來一段時期我國民航運輸市場將繼續保持中高速增長，發展空間依然巨大。國際航協預計到2036年，中國航空客運總量將達到15億人次。

2、我國發展戰略及宏觀政策有利於航空業發展

我國實施的發展戰略極大拓展了航空業發展空間。「一帶一路」、京津冀協同發展和長江經濟帶三大發展戰略的實施，建設雄安新區和粵港澳大灣區等一系列政策預示了航空業廣闊的發展前景。中國民航局發佈《新時代民航強國建設行動綱要》，明確了到本世紀中葉全面建成民航強國目標。同時，近年中國民航局「控總量、調結構」、票價改革等政策不斷落地見效，全行業客座率持續走高。發改委、中國民航局逐步放鬆對航空公司的票價管制，允許航空公司在一定範圍根據市場需求調整運價，有利於航空公司靈活調整運價水準，提升經營品質。

3、行業基礎建設持續加速

一線機場產能投放加空域改革，行業優質供給持續釋放，未來幾年可能是一、二線機場時刻釋放的關鍵階段，航空公司的時刻供給結構有望持續優化。此外，國內支線機場建設加速推進，預計支線航班數量以及支線旅客人數未來將保持高速增長。

十七、2020年經營計劃

展望2020年，世界經濟仍處在國際金融危機後的深度調整期，全球經濟復甦仍顯脆弱。同時，新冠病毒疫情在全球加速擴散擾亂了多國經濟活動，全球金融市場受到重大影響，對各國經濟前景構成威脅。國際貨幣基金組織(IMF)預計，受疫情影響2020年全球經濟將陷入衰退，但2021年會出現復甦。

中國正處在轉變發展方式、優化經濟結構、轉換增長動力的攻關期，結構性、體制性、週期性問題相互交織，「三期疊加」影響持續深化，經濟下行壓力加大。同時疫情對我國經濟也有一定的衝擊。目前，我國防控措施取得積極成效，已經走出最困難、最艱鉅的階段，企業復工復產積極有序推進，經濟運行加快回歸常態，疫情影響是短期的、總體可控的，不改我國經濟穩中向好、長期向好的基本趨勢。

面對風險與挑戰，本集團要堅持以改革創新為動力，推動高質量發展，確保安全態勢平穩，全力以赴提質增效，努力打造具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業。

管理層討論與分析

1、防範疫情風險，確保安全生產平穩運行。

我們要堅持把旅客和員工的生命安全和身體健康放在第一位，以航班安全、航班正常全力支持疫情防控；切實履行社會責任，積極投入抗疫人員物資運輸和復產復工保障工作；積極應對市場需求變化，及時調整經營策略，優化運力調配。下一步，本集團將在持續做好疫情防控工作的前提下，加強運力調控，深挖市場需求，密切跟蹤分析市場走勢，為疫情過後航空市場的恢復做好準備。

2、堅持安全第一，持續提升安全品質。

我們要加快安全體系建設和信息平台升級改造，全面建成安全責任、規章手冊、培訓訓練、過程控制、風險管控、安全文化、科技創新七大安全體系；要夯實基礎建設，提升基層安全管控水平；要深入推進作風紀律整治，強化監督和考核；要梳理排查隱患，加強大數據應用，推進分層級管控，把風險防範嵌入到航班運行的全流程。2020年，本集團要確保繼續實現航空安全年。

3、全力提質增效，提升公司盈利能力。

我們要深化營銷改革，優化資源配置，持續深化運力與市場的匹配、運量與運價的匹配以及收益管理；要以邊際貢獻最大化為目標，提高機隊規劃與網絡規劃匹配度，推動機型與航線精準匹配，加大收益管控力度，提升收益管控能力和水平；要全面強化客戶基礎，抓緊抓實集團客戶開發和常客發展，深化營銷和服務融合；要加強新開航線管理，優化運力投入，不斷提升國際航線經營水平；要加強與銀行、商旅等銷售合作和會員互通，提升主業引流能力，推動南航商旅生態圈初步形成。

我們要深挖腹艙載運率，建立客貨網絡聯動機制，優化航班編排，加強全網營銷；發展貨運網上銷售，做大高端跨境快件業務，擴大新興業務體量，向現代物流服務商轉型。

4、深入推進大運行建設，持續提高運行品質。

我們要提升集中運行管控能力，統一現場運行中心「GOC」運行標準，加強信息化、智能化支撐，充分發揮南航大機隊、多基地的規模和網絡優勢；要持續開展航班正常提升工程，實施精細運行、精準調控、精益飛行，確保航班正常率行業內領先；要挖掘運行價值創造潛力，紮實推進性能和業載挖潛、航油管理、航路優化、航班決策等舉措，建立運行保障體系價值創造核算模型，確保可用噸公里油耗持續下降。

5、圍繞「親和精細」定位，構建一流品牌服務體系。

我們要啟動「大服務」工作，對標國際先進、突出南航特色，聚焦空中、地面、線上線下產品和服務，全面提升服務品質；要解決痛點，深度改進樞紐、航延、餐食、行李、票務、機上硬件維護及環境清潔等服務；要打造亮點，聚焦旅客需求，優化升級全流程服務，提升口碑；要通過信息化手段，逐步實現全流程服務數據收集和分析，構建精細化的服務管控模式。

6、全力打造雙樞紐佈局，加快推進戰略落地。

我們要確保北京樞紐高質量發展，重點做好航班有序轉場和兩場運行；完善管控機制，嚴格落實責任，發揮北京樞紐面向長江以北和日韓、歐美的優勢；要加強協同配合，全力爭取航權時刻資源和航權置換等政策；要盤活運營初期閑置資源，積極開拓第三方市場。

我們要持續加大對廣州樞紐的投入，提升國內主幹航線市場份額，鞏固樞紐主導地位；要搶抓戰略機遇，重點研究粵港澳大灣區規劃，推動粵港澳大灣區市場、產品、服務、網絡一體化；要發揮廣州樞紐面向長江以南和大洋洲、東南亞、南亞的優勢，持續打造「廣州之路」，進一步提升廣州樞紐運力集中度和運營能力。

7、加強財務管理，持續提升成本管控水平。

我們要全力推進業財融合，嚴控航油、起降、維修、銷售等大項成本，持續打造成本優勢；要加強戰略成本管控，從嚴從緊安排投資計劃，完善項目儲備管理制度，利用存量資源創造更多價值；要強化資金管理，妥善安排融資策略，充分利用內外部的資金市場；要加強風險管控力度，構建平衡穩健的債務管理體系，加強對匯率、利率、油價的風險管控。

管理層討論與分析

8、加快改革發展，增強公司發展後勁。

我們要牢固樹立法治思維，加快推進公司治理體系和治理能力現代化；要優化機隊結構，抓緊處置退租老舊、高能耗飛機；要深化機構改革和激勵機制建設，推行全面市場化核算；要不斷推動公司智能化建設，打通從營銷、運行到服務的各環節，建立智能化體系；要持續加強雙邊、多邊國際合作，深化與國際主流航空公司合作，進一步在全球範圍內建立合作夥伴圈。

十八、風險因素分析

1、宏觀環境風險

(1) 宏觀經濟波動風險

民航運輸業的景氣程度與國內和國際宏觀經濟發展狀況密切相關。宏觀經濟景氣度直接影響到經濟活動的開展、居民可支配收入和進出口貿易額的增減，進而影響航空客運和航空貨運的需求，影響本集團的業務及經營業績。

(2) 宏觀政策風險

政府所制定的宏觀經濟政策，特別是週期性的宏觀政策調整如信貸、利率、匯率、財政支出等，都會使航空運輸業受到直接或間接的影響。此外，政府對新航空公司的設立、航權開放、航線以及票價等方面均有所管制，並同時規定了燃油附加費定價機制。相關政策的變動也可能會影響到公司運營業績及未來業務的發展。

2、行業風險

(1) 行業競爭加劇風險

面對日益變化多端的市場，如果公司未能有效增強預判能力，採取靈活的銷售策略和定價機制，將可能影響公司實現預期收益目標。在運力引進方面，行業運力增速過快和市場需求增速放緩的趨勢日益顯著，如果公司未能建立相應的運力引進、退出機制，將可能對公司經營效益產生重大不利影響。在開拓國際市場方面，如果公司未能進一步提升國際航線的運營品質，將可能影響公司運營收入和盈利水準。

(2) 其他運輸方式的競爭風險

航空運輸、鐵路運輸、公路運輸在中短途運輸方面存在一定的可替代性。隨著高鐵網絡不斷完善，如果公司未能制定有效應對高鐵競爭的營銷策略，將可能影響公司經營效益。

(3) 其他不可抗力及不可預見風險

航空業受外部環境影響較大，地震、颱風、海嘯等自然災害、突發性公共衛生事件以及恐怖襲擊、國際政治動盪等因素都會影響航空公司的正常運營，從而對本公司的業績和長遠發展帶來不利影響。

3、公司管理風險

(1) 安全風險

飛行安全是航空公司正常運營的前提和基礎。惡劣天氣、機械故障、人為錯誤、飛機缺陷以及其他不可抗力事件都可能對飛行安全造成影響。本公司機隊規模大，異地運行、過夜運行、國際運行較多，安全運行面臨著一定的考驗。一旦發生飛行安全意外事故，將對本公司正常的生產運營及聲譽帶來不利影響。

(2) 信息安全風險

信息安全形勢日漸嚴峻，如果公司對信息安全管理未能上升到公司甚至更高高度來抓，加強信息安全資源投入，強化信息安全管理，將可能影響公司的安全、生產、運營、營銷和服務等工作，給公司造成影響和損失。

(3) 資本支出規模較大風險

公司的主要資本支出為購置飛機。近年來，本公司一直通過引進先進機型、退出老舊機型、精簡機型種類來優化機隊結構，降低運營成本。由於飛機運營固定成本高，如果本公司的經營情況出現嚴重下滑，可能導致營業利潤大幅下跌、財務困難等問題。

4、公司財務風險

(1) 利率波動風險

由於民航業有著「高投入」的行業特點，航空公司的資產負債率普遍較高。因此，市場資金的鬆緊變化造成的利率波動對本集團的財務費用有較大的影響，從而進一步影響本集團的經營業績。假定除利率以外的其他風險變數不變，於2019年12月31日本集團綜合資金成本每上升（或下降）100個基點，將導致本集團股東權益和淨利潤減少（或增加）人民幣559百萬元。

(2) 匯率波動風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。本集團大量的租賃負債、銀行及其他貸款承擔均以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元，因此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。

截至2019年12月31日，本集團外幣金融資產合計人民幣2,198百萬元，外幣金融負債合計人民幣76,175百萬元，其中美元負債人民幣70,939百萬元。美元兌人民幣匯率的變動對本集團財務費用的影響較大，假定除匯率以外的其他風險變數不變，於2019年12月31日人民幣兌美元匯率每升值（或貶值）1%，將導致本集團股東權益和淨利潤增加（或減少）人民幣434百萬元。

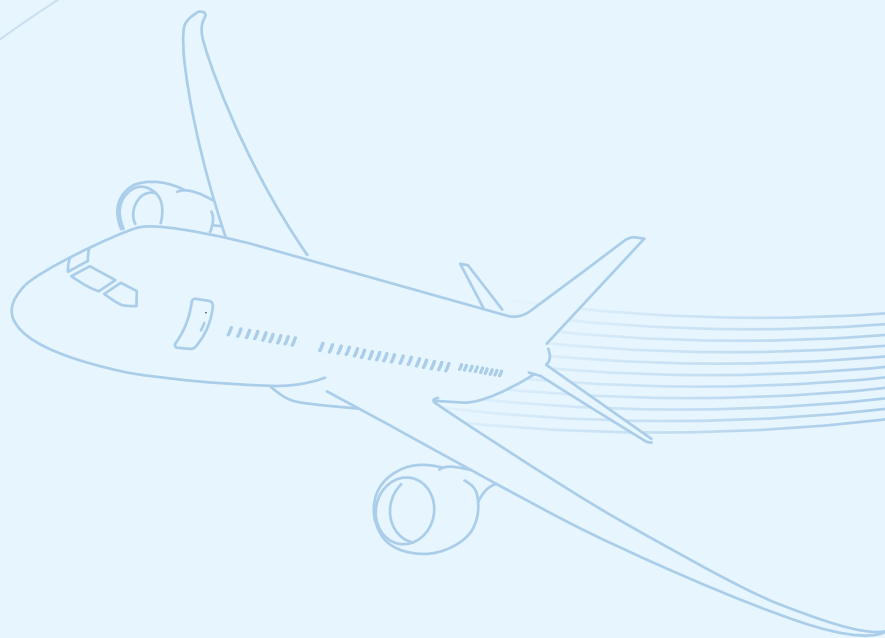
(3) 燃油價格波動風險

燃油成本是公司最主要的成本支出。國際原油價格波動以及發改委對國內航油價格的調整，都會對本集團的盈利造成較大的影響。雖然本集團已採用各種節油措施控制單位燃油成本，降低航油消耗量，但如果國際油價出現大幅波動，本集團的經營業績仍可能受到較大影響。

此外，本集團大部分的航油消耗須以中國現貨市場價格在國內購買。本集團目前並無有效的途徑管理其因國內航油價格變動所承受的風險。但是，根據發改委及民航局於2009年發佈《關於建立民航國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制有關問題的通知》的規定，航空公司在規定範圍內可自主確定國內航線旅客燃油附加費收取標準。該聯動機制可在一定程度上降低本集團航油價格波動風險。

於2019年度，本集團燃油成本佔營運開支的28.81%，是公司的主要營運開支。假定燃油的消耗量不變，燃油價格每上升或下降10%，將導致本集團本年營運成本上升或下降人民幣4,281百萬元。

新國際化





開放共享，加快構建
新型國際合作關係
和國際化經營模式

董事會報告

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2019年12月31日止之報告書及經審核的財務報表。

主要業務、經營業績及財務狀況

本集團除經營航空運輸業務外，還經營其他與航空運輸有關的業務，包括提供飛機維修和航空配餐服務。本集團是中國最大的航空公司之一。以2019年的旅客運輸量、每週定期航班數量、飛行小時、航線條數以及機隊規模計算，本集團在中國的航空公司中排名第一。本集團按國際財務報告準則編製截至2019年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第133頁至240頁。

股息

公司第八屆董事會第十二次會議審議通過《公司2019年度利潤分配預案》。公司2017、2018年度累計分配現金股利人民幣16.22億元，佔2017-2019年度實現的年均歸屬於母公司股東可分配利潤的比重超過40%，高於相關上市監管規則及《公司章程》規定的「最近三年以現金方式累計分配的利潤不少於公司於該三年實現的年均可分配利潤的30%」。

公司2019年12月27日召開的臨時股東大會及類別股東大會批准公司非公開發行A股及H股股票，目前正在中國證監會審核階段。根據中國證監會相關規定，利潤分配實施完成前，不能發行證券。鑒於公司最近三年現金股利分配符合規定，且本次非公開發行項目對公司具有重要的戰略意義，為保證項目順利推進，綜合考慮公司的長遠發展和全體股東利益，建議2019年度不進行現金分紅、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公司日常運營資金，滿足公司主營業務的發展所需。

上述事項有待本公司2019年年度股東大會批准。

五年財務摘要

本集團截至2019年12月31日止的五個年度按國際財務報告準則編製的業績、資產及負債的摘要刊載於本年度報告第244頁。

銀行貸款及其他借款

本集團之銀行貸款及其他借款詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註36。

資本化之利息

截至2019年12月31日止年度，本集團按國際財務報告準則作資本化計入在建工程及物業、廠房及設備之利息費用為人民幣1,279百萬元(2018年：人民幣1,085百萬元)。

物業、廠房及設備

本集團截至2019年12月31日止年度之物業、廠房及設備及其變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註19。

主要客戶和供應商

本集團來自前五名客戶的營業額合計並不超過本集團2019年度營業總額的30%。前五名客戶銷售額合計人民幣1,270百萬元，佔2019年度銷售總額0.82%；其中前五名客戶銷售額中關聯方銷售額為人民幣零元。

本集團最大供應商採購額為人民幣10,690百萬元，佔2019年度採購總額13.16%；前五名供應商採購額合計人民幣27,621百萬元，佔2019年度採購總額34.02%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額為人民幣5,381百萬元，佔2019年度採購總額6.63%。本年度內，本公司董事、其聯繫人或任何股東(據董事所知，擁有本公司5%以上的股本者)概無在這前五名供應商中擁有任何權益。

與客戶和供應商的關係

本集團明白與供應商和客戶維持良好關係對達成其長遠目標及保持市場領導地位的重要性。

本集團踐行真情服務理念，系統提升旅客全流程服務體驗。我們創新服務工作模式，從銷售、服務、信息獲取等各環節提升航延旅客服務體驗；落實「親和精細」要求，推出兩艙「親情服務360」產品，拓展「木棉國際」精品航線195條，實現國際遠端航線及區域重點航線全覆蓋；全面推廣行李全流程跟蹤項目，成為亞洲首家獲得IATA行李全流程追蹤合規認證的航空公司；實現「南航e行」升級落地，全流程無紙化自助服務給旅客帶來更便捷的出行體驗。

本集團持續探索完善供應商管理機制，自2018年起，我們發佈《供應商管理辦法》，並新增《供應商不良行為制度告知書》、《供應商廉潔承諾書》等採購檔，從經營、社會及環境等方面規範與供應商的合作，鼓勵供應商積極承擔社會責任。同時定期開展供應商交流活動，聽取和吸收供應商的意見和建議，更好地改進各項工作。

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

截至2019年12月31日止年度，本公司的主要客戶和主要供應商的情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

客戶名稱	佔經營收入	
	經營收入	總額的比例(%)
客戶1	472	0.31
客戶2	214	0.14
客戶3	201	0.13
客戶4	200	0.13
客戶5	183	0.12
合計	1,270	0.82

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	佔總採購額	
	採購額	的比例(%)
中國航空油料有限責任公司	10,690	13.16
華南藍天航空油料有限公司	9,890	12.18
廣州飛機維修工程有限公司	2,939	3.62
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	2,442	3.01
深圳承遠航空油料有限公司	1,660	2.05
合計	27,621	34.02

基於本集團的業務性質，本集團並無依賴主要供應商或主要客戶的情況，有關本集團沿用客戶服務的相關情況，請參閱本年度報告「管理層討論與分析」章節對市場及服務方面的分析。

稅項

本集團稅項之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註16及29。

境外非居民企業企業所得稅

根據中國相關稅務法律法規，本公司向非居民企業股東派發年度股息時，有義務代表非居民企業代扣代繳中國企業所得稅，稅率為10%。因此，任何以非個人股東名義，包括以香港中央結算(代理人)有限公司，其他代理人或受託人，或其他組織及團體名義登記的本公司H股皆被視為非居民企業股東所持的H股，就此應得的股息將被扣除企業所得稅。非居民企業股東在獲得股息後，可以根據稅收協定(安排)等相關規定申請辦理退稅(如有)。

境外個人股東個人所得稅

根據中國相關稅務法律法規，在香港發行股票的境內非外商投資企業派發股息紅利時，個人股東一般可按10%稅率扣繳個人所得稅，無須辦理申請事宜。然而，由於本公司屬於外商投資企業，且相關稅務機關已經確認，根據財政部、國家稅務總局於1994年5月13日頒發的《關於個人所得稅若干政策問題的通知》（財稅字[1994]020號），對外籍個人從外商投資企業取得的股息或紅利所得暫免徵收中國個人所得稅。

儲備

本集團於本年度之儲備變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表中的合併權益變動表。

附屬公司

本公司的附屬公司的詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註23。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2019年12月31日止年度內，概無購回、出售和贖回本公司之股份。

優先購股權

本公司的公司章程並無優先購股權的規定，不要求本公司在發售新股時按持股比例向現有股東發售。

許可彌償條文

本公司並無與董事及監事就於其任期內所產生的責任而作出彌償訂立任何條款。

本公司已就其董事及高級管理人員可能面對因企業活動產生的法律訴訟，作適當的投保安排。

審計與風險管理委員會

本公司審計與風險管理委員會已審閱並確認本集團截至2019年12月31日年度止的經審計財務報表。

標準守則

經向各董事個別查詢，各董事截至2019年12月31日止年度一直遵守《上市規則》附錄十所載的《標準守則》。

就董事的證券交易方面，本公司所採納的操守準則並不比《標準守則》寬鬆。

遵守《企業管治守則》的守則條文

本公司董事會認為，本集團截至2019年12月31日止年度一直遵守了《上市規則》附錄十四《企業管治守則》所載之守則條文。

遵守法律及法規

對本集團運營有重大影響的法律法規主要有《中華人民共和國民用航空法》、《國務院關於促進民航業發展的若干意見》、《民用機場管理條例》、《中華人民共和國民用航空安全保衛條例》、《民用機場飛行程序和運行最低標準管理規定》、《民用航空危險品運輸管理規定》、《中國民用航空國內航線經營許可規定》及《公共航空運輸企業經營許可規定》。

截至2019年12月31日止年度，本集團嚴格遵守上述法律法規，確保公司安全運營，力保時刻執行率及航班正常性達標，依法合規申請新增航線時刻，及時退回不使用航權經營許可。沒有出現因監管機構的處罰而對本集團營運造成重大影響的情況。

截至2019年12月31日止年度，本集團已遵守對本集團運營有重大影響的法律法規。

環境政策及表現

報告期內，本公司積極應對氣候變化，持續推動節能減排，以自身更多的努力換取對環境更小的影響：

1、綠色飛行

公司制定《節能減排管理手冊》《能源與環保管理業務流程》等制度，通過技術優化、管理提升及大資料分析等手段，全面提升航油使用效率，實現綠色飛行。通過引進A350、B787、A320NEO等新機型，進一步提升機隊燃油效率；2019年公司全面推進單發滑入項目，在飛機滑行時關閉一台發動機以降低滑行油耗，2019年共執行單發滑入航班160,882班，執行時間11,039小時，節油3,042噸。

2、參與碳交易

作為國內碳交易試點的先行者，公司分別於2019年4月、6月圓滿履行了2018年度南航在歐盟境內兩點間航班排放參與歐盟碳交易以及廣東省碳市場的各项義務。在參與廣東省碳交易履約中，得益於公司排放效率的提高，2018年度南航持有富餘配額超過40萬噸。

3、 污染防治

航空運輸過程中產生的廢水、廢氣、有害廢棄物等會帶來一定污染。公司遵照《中華人民共和國水污染防治法》、《中國人民共和國大氣污染防治法》等法規，合規處理機上污水、工業廢水以及生活污水，並對運營中產生的廢棄物進行減量化、無害化處理，減少環境影響。

4、 資源節約

航空飛行及地面服務過程中不可避免地消耗水、紙張、塑膠、木材等資源，南航注重運營各環節的資源節約與利用效率提升，促進資源節約。

節約用水。通過實行客艙精準加水、採用飛機乾洗技術，節約機上飲水及飛機清潔用水量。

節約紙張。在客運服務中，借助「南航e行」等電子平台，推行電子登機牌、電子發票、電子行李牌，減少紙張列印；在貨運服務中，持續推廣電子運單，平均每月可節省紙質運單量17.1萬張，貨運國內電子運單量全球第一。

無害廢棄物處理。南航積極響應垃圾分類行動，將活動中產生的客艙餐食包裝材料、可回收雜誌、廚餘垃圾、辦公及生活垃圾等無害廢棄物進行集中回收後，交由有資質的回收公司處理，促進資源的循環再利用。2019年，南航共處理機上服務無害廢棄物7,909.5立方米，處理率100%。

南航積極響應垃圾分類行動，在飛機上落地前即對機上垃圾進行乾濕分類，將易拉罐、塑料瓶等機上乾垃圾進行循環回收利用，將餐盒、剩餘餐食等濕垃圾集中回收後交由地面人員回收處理。南航的機上垃圾分類行為得到旅客的點讚。

5、 傳播綠色理念

節能減排需要全社會的共同努力。面對龐大的客戶群體，南航發揮自身優勢資源引導更多的利益相關方參與到節能減排行動中，共同參與人類的可持續發展進程。

針對機上餐食浪費問題，南航於2019年啟動綠色飛行項目，號召無需用餐的旅客提前放棄機上餐食，實現綠色飛行。對於參與綠色飛行項目的旅客，南航對其進行300-500里程獎勵，實現互利共贏。2019年，南航在650個航班上開通綠色飛行，每天向超過3萬名旅客發送精準邀約短信，累計成功參與綠色飛行的旅客有21.5萬人次，減少機上餐食浪費21.5萬份。

董事及監事於重大交易、安排或合約之權益

除下述「關連交易」一節所披露者外，董事／監事及與董事／監事有關連的實體概無於本公司、其控股公司或其任何附屬公司訂立而於截至2019年12月31日止年度內任何時間或本年度末存續，且與本集團業務有重大關係的任何交易、安排或合約中直接或間接擁有重大權益。

董事及監事收購股份或債券的權利

截至2019年12月31日止年度內任何時間，本公司或其任何附屬公司並無訂立任何安排，致使董事／監事可藉收購本公司或任何其他法人團體的股份或債券而獲益，而董事／監事或其任何配偶或未滿18歲子女亦概無獲授予任何權利，以認購本公司或任何其他法人團體的股本或債務證券，或已行使任何有關權利。

董事及監事於競爭業務之權益

於2019年12月31日，董事／監事或彼等各自的任何聯繫人概無從事與本集團業務構成或可能構成直接或間接競爭的任何業務或於當中擁有任何權益。

足夠公眾持股量

根據本公司於本年度報告刊發前的最後實際可行日期可以得悉，而董事亦知悉的公開資料，於截至2019年12月31日止年度任何時間內，本公司的公眾持股量一直符合《上市規則》的規定。

關連交易

本公司不時與南航集團及其他關連人士進行某些關連交易。《上市規則》要求披露的在2019年度進行的本公司的關連交易的詳情如下：

(1) 分立協議

南航集團與本公司為界定及分配南航集團與本公司資產與負債而於1995年3月25日簽訂一份分立協議（該協議已於1997年5月22日經第一次修訂協議修改）。根據分立協議，南航集團及本公司已同意就有關南航集團或本公司根據分立協議持有或繼承之業務、資產及負債而導致對方承擔之索償、債務及費用等，向對方做出賠償。

自分立協議簽訂之日起至本年度報告刊發之日，本公司及南航集團均沒有提供賠償予對方。

(2) 本公司與南航集團及其各自的附屬公司的持續關連交易

A、本公司擁有40%股權及南航集團擁有60%股權之文化傳媒公司

- (a) 本公司與文化傳媒公司於2018年12月27日訂立新傳媒服務框架協議(「新傳媒服務框架協議」)，以將本公司於2015年12月30日與文化傳媒公司簽訂的為期三年的傳媒服務框架協議(「傳媒服務框架協議」)項下文化傳媒公司向本集團提供的傳媒服務續期，期限三年，即由2019年1月1日起至2021年12月31日止。

根據該協議，雙方的合作範圍包括獨家廣告代理業務、航班機上娛樂節目內容的策劃、採購、製作的代理服務、頻道宣傳製作服務、空姐招募等公關服務，以及報刊發放服務。由文化傳媒公司及其附屬公司向本集團成員提供的傳媒服務收費按(其中包括)現行市價釐定。定價按現行市價及各交易的訂約方依照以下定價機制經公平磋商後所協議釐定：(a)如果於提供服務的相同或類似地點就相同或類似服務已有現行市價，服務定價應遵循不遜於從獨立第三方獲得的條款並評估而得出的該現行市價；或(b)如果並無在相同或類似地點的現行市價，文化傳媒集團的服務須按不遜於本集團可於中國市場從獨立第三方獲得的條款提供。本公司將以內部資源支付所有服務費。

其中，由於本公司將機上娛樂節目所有項目委託文化傳媒公司採購，同時因機上娛樂服務質量的服務提升，預計機上娛樂節目內容的相關代理服務費將每年增長15%。考慮到航班量和旅客數量的增長，新增登機牌等媒體印刷製作服務按每年10%增速計算。

- (b) 鑒於文化傳媒公司根據傳媒服務框架協議將向本集團提供之服務需求增長，傳媒服務框架協議截至2019年12月31日止年度之年度上限將不再足夠。本公司與文化傳媒公司於2019年11月29日訂立補充協議以修訂相關年度上限，自2019年11月29日生效。

根據補充協議，本公司及文化傳媒公司同意將傳媒服務框架協議截至2019年12月31日止年度之年度上限由人民幣150百萬元(不含稅)修訂為人民幣200.9百萬元(不含稅)。除上述修訂外，傳媒服務框架協議之所有其他條款保持不變。詳情請參考本公司日期為2019年11月29日的公告。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣200.9百萬元、人民幣170百萬元及人民幣190百萬元(不含稅)。截至2019年12月31日止年度，本集團就傳媒服務所發生的交易金額為人民幣196百萬元。

B、南航集團擁有51.416%股權、本公司擁有41.808%股權及本公司四間附屬公司合共擁有6.776%股權之南航財務

- (a) 本公司與南航財務於2016年8月29日訂立了新金融服務框架協議(「新金融服務框架協議」)，以將本公司於2013年11月8日與南航財務簽訂的為期三年的金融服務框架協議(「金融服務框架協議」)項下南航財務向本集團提供的金融服務續期，同時載有本公司於2015年11月19日與財務公司訂立合作框架協議下本集團向南航財務提供的保險業務平台服務。期限為3年，即由2017年1月1日起至2019年12月31日止。

根據該協議，南航財務向本集團提供的金融服務包括存款服務(「存款服務」)、貸款服務(「貸款服務」)和其他金融服務(「其他金融服務」)。雙方約定，(1)南航財務按不低於中國人民銀行就相同期限存款的利率規定接受本集團存款。本集團存入南航財務的資金，南航財務轉而將該筆款項悉數存入若干國有商業銀行及上市商業銀行；(2)南航財務同意於本公司在新金融服務框架協議期限內提出申請後，南航財務須向本集團提供貸款或信貸服務並訂立個別貸款協議，且南航財務徵收的利率不得高於中國人民銀行就類似貸款的利率規定，而南航財務向南航集團(不包括本集團)提供的未償還貸款總額不得超過南航財務的股東權益、資本儲備及收自其他人士(本集團除外)的存款之總額；(3)在接獲本公司的要求時，南航財務亦須另行訂立個別協議向本集團提供其他金融服務，包括財務及融資顧問、信用鑒證及其他相關的諮詢及代理服務、保險代理服務以及南航財務經中國銀行監督管理委員會批准可經營的其他業務。就新金融服務框架協議項下之保險業務平台服務安排而言，作為平台服務供應商，本公司同意與南航財務合作，並授權南航財務使用本集團各平台(包括電子平台及地面服務櫃檯管道)作為銷售平台，以銷售與航空運輸相關之各類保險(包括行李保險及航空乘客意外保險)。就通過本集團地面服務櫃檯管道及其電子平台銷售保單而言，本集團目前對按各類保險保費的固定比率收取費用。定價模式乃經本公司與南航財務公平磋商議定並參考本公司日期為2016年8月29日的公告披露的表格中所載的釐定基準。

交易雙方定價遵循公平合理的原則，以市場公允價格為基礎，且不高於獨立第三方的價格或收費標準。於新金融服務框架協議年期內任何時間，本公司存置的每日最高存款結餘(包括有關的應計利息)及南航財務提供予本公司的最高未償還貸款金額的每日餘額(包括有關的應計利息)均不得超過上限，即每日人民幣80億元。本集團就其他金融服務向南航財務支付費用的年度總額不得超過人民幣5百萬元。此外，本集團根據新金融服務框架協議就綜合保險業務平台服務安排將收取的服務費於截至2017年、2018年及2019年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣68.60百萬元、人民幣79.35百萬元及人民幣91.67百萬元。於2016年12月16日，本公司臨時股東大會審議並批准了新金融服務框架協議。

鑑於本集團實際須存放於南航財務存款之金額增加超過原有預測，於新金融服務框架協議之剩餘期限期間，原有上限將不足以滿足本集團於南航財務存置之每日最高存款結餘。因此，本公司與南航財務於2018年4月27日訂立金融服務框架協議補充協議（「補充協議」），將自補充協議生效之日起計至2019年12月31日止期間之上限由人民幣80億元修訂為人民幣100億元。於2018年6月15日，本公司股東週年大會審議並批准了補充協議。詳情請參考本公司日期為2018年5月18日的通函及日期為2018年6月15日的公告。

- (b) 由於金融服務框架協議於2019年12月31日到期，且金融服務框架協議項下擬進行之交易將持續進行，本公司與南航財務於2019年8月27日訂立新金融服務框架協議（「新金融服務框架協議」），以更新金融服務交易及延長額外期限三年，即由2020年1月1日起至2022年12月31日止。

根據該協議，本集團存入的每日最高存款結餘（包括有關應計利息）及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額（包括有關應計應付利息）於任何特定日均不得超過分別於截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年所設定之人民幣130億元、人民幣145億元及人民幣160億元之存款服務上限。詳情請參考本公司日期為2019年8月27日、2019年9月12日有關金融服務框架協議的公告及2019年10月26日的通函。

於2019年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣711百萬元。截至2019年12月31日止年度，本集團收取服務費為人民幣零元。

C、南航集團之全資附屬公司南航地勤

本公司於2016年12月16日與南航地勤簽署了客貨銷售及地勤服務框架協議（「客貨銷售及地勤服務框架協議」），自2017年1月1日起至2019年12月31日止為期三年。根據客貨銷售及地勤服務框架協議，南航地勤同意向本集團提供若干服務並收取代理費及服務費，而本公司亦同意向南航地勤出租運輸工具及設備以及工作場地等若干資產並收取租賃費。南航地勤同意向本集團提供下列服務：(i)國內及國際客票銷售代理服務；(ii)國內及國際航空貨物運輸銷售代理服務；(iii)包機包板銷售代理服務；(iv)貨郵運輸相關的進出港及中轉操作服務；(v)地勤服務，包括飛機監護、飛機客艙清理、客艙紡織品的清理及收發、機上娛樂設備維護、飛機外表面的清理，及綜合地面服務；及(vi)面向本公司直營大客戶的銷售及服務支持。就南航地勤向本集團提供的服務而言，銷售代理服務的代理費乃參考行業內同區域（包括國內及國際市場）同類型的航空公司支付予代理公司的代理費率而釐定；庫區內操作服務的服務費根據當地政府制定的費用標準釐定；其他維護及地面服務的服務費主要根據相關成本（主要指人工成本、運行成本、管理成本以及稅費成本）加10%的利潤率釐定。就本公司將予收取的租賃費而言，租賃費乃參考估值機構（為獨立獨立第三方）作出的評估價值而釐定。本公司預期南航地勤於客貨銷售及地勤服務框架協議期限內應付予本集團的年度費用將不超過人民幣10百萬元。在客貨銷售及地勤服務框架協議下，南航地勤於截至2019年12月31日止三個年度各年向本集團提供之服務的年度上限將為人民幣270百萬元、人民幣330百萬元及人民幣400百萬元。

南航地勤於2018年底進入清算，本年與本集團無業務往來。在截至2019年12月31日止之年度中，本集團向南航地勤的子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司支付的代理費為人民幣44百萬元。

D、南航集團之全資附屬公司南航物業管理公司

本公司與南航物業管理公司於2017年12月19日訂立新物業管理框架協議（「物業管理框架協議」），以重續物業管理交易，自2018年1月1日起至2020年12月31日止為期三年。根據物業管理框架協議，本公司已續聘南航物業管理公司為位於廣州老白雲機場及新白雲國際機場及周邊的物業、本公司在新白雲國際機場航站樓內的租賃物業、本公司基地及新白雲國際機場110KV變電站提供物業管理及維修服務，以確保本公司生產、辦公及生活區設施保持良好狀態以及設備正常運轉，及為廣州貨站的變電站及配電設備提供物業管理及維修服務及提供代收電費服務。此外，物業管理框架協議項下物業所覆蓋的範圍已予以審閱及調整。

截至2018年、2019年及2020年12月31日止三個年度各年，根據新物業管理框架協議應付管理及維修服務費的年度上限設定均為人民幣155百萬元。年度上限乃訂約雙方參考(i)原年度上限，2015年及2016年的實際交易額，以及將可能幾乎達到原年度上限之2017年的預計交易額；(ii)勞動力成本大幅增加；及(iii)物業覆蓋範圍預計大幅增加經公平磋商後釐定。

物業管理服務費將由雙方根據市價按公平磋商釐定，須由本公司在物業管理市場上進行諮詢後釐定，並經考慮本公司物業在老白雲機場及新白雲國際機場的位置、面積及類型。所收取之物業管理服務費不得高於類似行業內任何獨立第三方所收取之費用。

在截至2019年12月31日止之年度中，本集團根據物業管理框架協議所發生的物業管理及修繕費用為人民幣148百萬元。

E、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

本公司與深圳航食於2018年12月27日訂立新配餐服務框架協議（「新配餐服務框架協議」），以更新本公司於2015年12月30日與深圳航食續訂的為期三年的配餐服務框架協議（「配餐服務框架協議」）項下的配餐服務交易及延長額外期限三年，即由2019年1月1日起至2021年12月31日止。

根據該協議，新配餐服務交易的服務費主要包括四個部分，即機上餐盒費、服務費、機供品服務費及倉儲管理費。機上餐盒費作為主要收費項目，其收費標準將根據原材料成本、人工成本、管理費用、稅金以及固定利潤率確定，相應權重分別為35%、35%、10%、10%以及10%；其他收費將根據租金成本、人工成本、設備折舊成本、管理費用等適用項目確定。就人工成本而言，將參考深圳市政府發佈的上年度平均薪資釐定。深圳航食所收取的服務費不應高於任何獨立第三方在類似地點就類似服務所收取的費用。本公司將以內部資源支付所有服務費。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個財政年度各年的年度上限分別為人民幣2.31億元、人民幣2.66億元及人民幣3.06億元。建議年度上限乃由訂約方根據上文所披露的過往數字參考過往數字、預計未來三年航班量增長及市場自然增長經公平磋商後釐定。其中，根據中國民航局公佈的數據，2017年全國旅客運輸量增速為13%。預計2020-2021年，本公司在深圳機場的運力投放及進出港航班量將持續增長，機上配餐、機供品等服務需求量會相應增加。其次，深圳地區人工成本逐年上漲，2014-2018年深圳最低工資標準年均增速約6.7%。同時，本公司根據歷史交易資料以及機上配餐標準可能發生的變動，為未來增長預留一定空間。

在截至2019年12月31日止之年度中，本集團向深圳航食支付的服務費用為人民幣142百萬元。

(3) 商標許可協議

本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一份為期十年的商標許可協議，據此，南航集團確認本公司有權使用中英文名稱「南方航空(China Southern)」及「中國南方航空(China Southern Airlines)」，並授予本公司一項無特許使用費並可延續之特許權，允許本公司就其航空及相關業務在世界範圍內使用木棉花標誌。除非南航集團於協議屆滿前三個月發出書面終止通知，否則該協議將自動續期十年。2017年5月，本公司與南航集團的商標許可協議自動續延十年。

(4) 租賃

本集團作為承租人，南航集團或其聯繫人為出租人，雙方簽訂下列租賃協議：

A、本公司與南航集團於2018年1月26日訂立新資產租賃框架協議（「資產租賃框架協議」），以繼續資產租賃協議原先包括的資產租賃交易，自2018年1月1日起至2020年12月31日止為期三年。根據新資產租賃框架協議，南航集團已同意繼續向本公司出租位於廣州、武漢、長沙、海口、湛江及南陽的若干房屋、土地及設備資產。根據新資產租賃框架協議應付租金的年度上限設定為人民幣116,198,000元。年度上限乃訂約方公平磋商後釐定，並經參考(i)北京天健興業資產評估有限公司所編製的估值日期為2017年6月30日之租金評估報告及(ii)過往所支付年租及年度上限。

在截至2019年12月31日止之年度中，本集團根據資產租賃協議所發生的租金支出為人民幣90百萬元。

B、本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一項賠償協議，據此，南航集團已同意就任何質疑或幹預本公司使用若干土地及建築物之權利而產生或引致之任何損失或損害向本公司作出賠償。

C、(1) 於2016年12月16日，本公司與南航集團訂立一份新房屋與土地租賃框架協議(「房屋與土地租賃框架協議」)，以重續該等租賃協議項下擬進行之土地及房屋租賃交易，期限自2017年1月1日起至2019年12月31日止。根據房屋與土地租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於廣州、瀋陽、大連、哈爾濱、新疆、長春、北京及上海等城市的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途；及(ii)透過出租土地使用權向本公司出租位於新疆、哈爾濱、長春、大連及瀋陽的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。年租乃經訂約方公平磋商後釐定，並參考廣東中聯羊城資產估價有限公司對位於有增長趨勢之相若位置的房屋之現行市場租金編製的初步租金評估結果而作出調整。截至2019年12月31日止三個年度各年，本公司根據房屋與土地租賃框架協議應付予南航集團的最高年租總額建議不得超過人民幣130百萬元。

在截至2019年12月31日止之年度中，本公司根據房屋與土地租賃框架協議所發生的房屋租賃及土地租賃支出為人民幣98百萬元。

(2) 本公司與南航集團於2019年12月30日訂立一份新房屋與土地租賃框架協議(「新房屋與土地租賃框架協議」)，以重續房屋與土地租賃框架協議項下擬進行之房屋及土地租賃交易，期限自2020年1月1日起至2022年12月31日止。根據新房屋與土地租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於北京、瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱、吉林、烏魯木齊及其他海外地點的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途；及(ii)透過出租土地使用權向本公司出租位於瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱及烏魯木齊的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。年度租金乃經訂約方根據相關房屋、設施、基礎設施及土地之公允市場租金透過公平磋商後釐定。此外，南航集團同意年度租金不得高於位於類似地點的房屋、設施、基礎設施及土地的現行市場租金。年度租金將按季度支付並將由本公司內部資源撥付。截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年，本公司根據房屋與土地租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣96.78百萬元，乃參考租金評估結果釐定。

根據上市規則第14.04(1)(a)條所載的交易定義，交易應視為收購資產。根據交易確認的使用權資產總值為人民幣259,335,413.67元(「使用權資產價值」)。使用權資產價值將於租期內攤銷。

D、於2017年4月27日，本公司與廣州南沙南航天如租賃有限公司(「南航租賃公司」)(南航集團之聯系人)分別就一架空客A321型飛機訂立融資租賃協議(「A321融資租賃協議」)及就一架A330型飛機訂立融資租賃協議(「A330融資租賃協議」)。據此，南航租賃公司同意根據相關融資租賃協議的條款及條件分別就1架空客A321型飛機及1架空客A330-300型飛機向本公司提供融資租賃。根據相關融資租賃協議，適用利率低於中國人民銀行設定的5年以上人民幣貸款利率的21.6%，而租金是相關融資租賃項下的本金和利息的還款。

根據A321融資租賃協議，(1)租期自相關飛機交付日起計，為期12年，(2)本金額不超過購買相關飛機代價之100%，(3)適用利率低於中國人民銀行設定的5年以上人民幣貸款利率的21.6%，且租金是該融資租賃項下的本金和利息的還款，應付予南航租賃公司的租金總額預期不多於80百萬美元(相當於約人民幣552百萬元)，(4)於交付日前應向南航租賃公司一次性支付相關飛機的手續費，預期不超過293,150美元(相當於約人民幣2,022,735元)，及(5)於租期屆滿後，本公司有權以人民幣10,000元，向南航租賃公司回購該架飛機。

根據A330融資租賃協議，(1)租期自相關飛機交付日起計，為期12年，(2)本金額不超過購買相關飛機代價之100%，(3)適用利率低於中國人民銀行設定的5年以上人民幣貸款利率的21.6%，且租金是該融資租賃項下的本金和利息的還款，應付予南航租賃公司的租金總額預期不於170百萬美元(相當於約人民幣1,173百萬元)，(4)於交付日前應向南航租賃公司一次性支付相關飛機的手續費，預期不超過634,700美元(相當於約人民幣4,379,430元)，及(5)於租期屆滿後，本公司有權以人民幣10,000元，向南航租賃公司回購該架飛機。

飛機融資租賃之租金及手續費總額將不超過250.93百萬美元(相當於約人民幣1,731.42百萬元)。

在截至2019年12月31日止之年度中，本公司根據A321融資租賃協議和A330融資租賃協議支付予南航租賃公司之租金及手續費分別為人民幣127百萬元及人民幣零元。截至2019年12月31日，本公司根據A321融資租賃協議和A330融資租賃協議累計支付予南航租賃公司之租金及手續費合計為人民幣305百萬元。

E、(1) 於2017年10月17日，本公司與南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」)(南航集團之聯系人)訂立2018-2019年融資和租賃服務框架協議(「2018-2019融資和租賃服務框架協議」)，有效期於2018年1月1日至2019年12月31日。

南航國際同意根據2018-2019年融資和租賃服務框架協議及據此擬訂立的相關實施協議的條款及條件，在本公司認為適宜並符合本公司及股東的整體利益時就租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備向本公司提供融資租賃服務以及就若干飛機及發動機向本公司提供經營租賃服務。

(a) 2018-2019年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的標的物包括租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備(包括本公司自2018年1月1日至2019年12月31日期間引進計劃中的部分飛機、飛機相關資產及航空相關設備，該計劃須經不時調整)。截至2018年12月31日及2019年12月31日止兩個年度，租賃飛機數量將分別不得超過41架及46架。根據融資租賃交易，本金不多於購物標的物(包括飛機、飛機相關資產及航空相關設備)代價的100%，適用利率將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、飛機相關資產及航空相關設備融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是融資租賃交易項下標的物的本金和利息的還款。

2018-2019年融資和租賃服務框架協議項下的標的物租期將待訂立單獨融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，不同融資租賃協議項下的租賃飛機及租賃飛機相關資產租期將約為十至十二年。(i)租賃飛機及租賃飛機相關資產；及(ii)租賃航空相關設備兩者各自的手續費(分別不超過各租賃飛機及租賃飛機相關資產本金的1%以及各租賃航空相關設備本金的1.5%)將由本公司於各自的交付日開始前向南航國際支付。於本公司向南航國際支付各相關租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備最後一期租金後，本公司有權按相關標的物的名義購買價自南航國際回購相關租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備。

在(i)飛機(直升機除外)融資租賃交易的交易總額上限(包括本金、利息及手續費)將不超過根據本公司於2018年至2019年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額(包括本金、利息及手續費)的一半；(ii)飛機相關資產融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2018年至2019年引進計劃而計劃引進所有飛機相關資產的75%；及(iii)航空相關設備融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2018年至2019年引進計劃而計劃引進航空相關設備總金額的假設基礎上，截至2018年12月31日及2019年12月31日止兩個年度融資租賃交易項下總交易金額為2,621百萬美元及3,126百萬美元。

在截至2019年12月31日止之年度中，本公司根據2018-2019融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的交易金額為人民幣12,820百萬元。

- (b) 2018-2019年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括本公司自2018年1月1日至2019年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機及發動機。租金將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機及發動機租賃的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

於租賃期，南航國際擁有飛機及發動機的所有權而本公司有權使用飛機及發動機。租期屆滿後，本公司須向南航國際歸還飛機及發動機。

於達成經營租賃交易項下的建議上限時，本公司考慮根據本公司2018年及2019年引進計劃而擬引進的飛機及發動機以及彼等的預期每月租金費用。就飛機而言，本公司參考航空業對不同機型及機齡的飛機普遍採用的現行可獲取的市場價值及租售比。每月租金費用的計算乃通過乘以相似機型及機齡的飛機的相關現行市場價值及租售比而得出。就發動機而言，由於本公司預期經營租賃交易僅涉及一種型號的發動機，本公司用之前相同型號發動機的租金以計算上限。考慮上述情況，截至2018年12月31日及2019年12月31日止兩個年度經營租賃交易項下建議最高年度租金費用為150百萬美元及240百萬美元。

在截至2019年12月31日止之年度中，本公司根據2018-2019融資和租賃服務框架協議項下支付經營租賃交易之租金費用為人民幣125百萬元。

- (2) 本公司與南航國際於2019年10月10日訂立2020-2022年融資和租賃服務框架協議，以重續2018-2019年融資和租賃服務框架協議項下交易，自2020年1月1日起至2022年12月31日止為期三年。

南航國際同意根據2020-2022年融資和租賃服務框架協議及據此擬訂立的相關實施協議的條款及條件，在本公司認為適宜並符合本公司及股東的整體利益時就租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備向本公司繼續提供融資租賃服務以及就若干飛機、直升機及發動機向本公司提供經營租賃服務。

- (a) 2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的標的物包括租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備(包括本公司自2020年1月1日至2022年12月31日期間引進計劃中的部分飛機、飛機相關資產及航空相關設備，該計劃須經不時調整)。截至2020年12月31日、2021年12月31日及2022年12月31日止年度，租賃飛機數量將分別不得超過50架、51架及41架，該計劃須經不時調整。融資租賃交易的本金總額不多於購買標的物(包括飛機、飛機相關資產及航空相關設備)的代價的100%，適用利率將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、飛機相關資產及航空相關設備融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是融資租賃交易項下標的物的本金和利息的還款。

2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下的標的物租期將待訂立單獨融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，不同融資租賃協議項下的租賃飛機租期將為十至十二年。根據航空業的慣例，租賃飛機相關資產租期將為十二年。(i)租賃飛機及租賃飛機相關資產；及(ii)租賃航空相關設備兩者各自的手續費(分別不超過各租賃飛機及租賃飛機相關資產本金的1%以及各租賃航空相關設備本金的1.5%)將由本公司於各自的交付日開始前或於各交付日後的協定日期向南航國際支付。於本公司向南航國際支付各相關租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備最後一期租金後，本公司有權按相關標的物的名義購買價自南航國際回購相關租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備。

在(i)飛機(直升機除外)融資租賃交易的交易總額上限(包括本金、利息及手續費)將不超過根據本公司於2020年至2022年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額(包括本金、利息及手續費)的60%；(ii)飛機相關資產融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2020年至2022年引進計劃而計劃引進所有飛機相關資產的總額；及(iii)航空相關設備融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2020年至2022年引進計劃而計劃引進航空相關設備總金額的假設基礎上，截至2020年12月31日、2021年12月31日及2022年12月31日止三個年度，融資租賃交易項下建議租金總額(包括本金及利息)及手續費為5,140百萬美元(或等值人民幣元)、5,039百萬美元(或等值人民幣元)及4,434百萬美元(或等值人民幣元)。根據國際財務報告準則第16號，本公司(包括本公司的全資或控股附屬公司或其全資或控股附屬公司)作為2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其融資租賃交易將確認為使用權資產，而截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下的建議融資租賃上限為3,922百萬美元(或等值人民幣元)、3,833百萬美元(或等值人民幣元)及3,385百萬美元(或等值人民幣元)。

- (b) 2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括本公司自2020年1月1日至2022年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機、直升機及發動機。租金將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、直升機及發動機租賃的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

於租賃期，南航國際擁有飛機、直升機及發動機的所有權而本公司有權使用飛機、直升機及發動機。租期屆滿後，本公司須向南航國際歸還飛機、直升機及發動機。

於達成經營租賃交易項下的建議上限時，本公司考慮根據本公司2020年至2022年引進計劃而透過經營租賃計劃引進的飛機、直升機及發動機，以及彼等的預期每月租金費用。就飛機及直升機而言，本公司參考航空業對不同機型及機齡的飛機及直升機普遍採用的現行可獲取的市場價值及租售比。每月租金費用的計算乃通過乘以相似機型及機齡的飛機或直升機的相關現行市場價值及租售比而得出。具體而言，本公司考慮個別飛機的狀況及使用情況及(i)飛機的租期為五至十二年，租售比為0.85%；及(ii)直升機的租期為十二年，租售比為1.3%；就發動機而言，本公司參考航空業對不同機型及機齡的發動機普遍採用的現行可獲取的租售率市場數據，考慮個別發動機的狀況及使用情況，租期為二至十年。

在(i)飛機及直升機經營租賃交易的交易總額上限(包括本金、應付利息及手續費)將不超過根據本公司於2020年至2022年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額的50%；及(ii)發動機經營租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2020年至2022年引進計劃而計劃引進的發動機總額的假設基礎上，截至2020年12月31日、2021年12月31日及2022年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高年度租金費用為135百萬美元(或等值人民幣元)、255百萬美元(或等值人民幣元)及368百萬美元(或等值人民幣元)，截至2020年12月31日、2021年12月31日及2022年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高租金總額為1,385百萬美元(或等值人民幣元)、1,213百萬美元(或等值人民幣元)及1,201百萬美元(或等值人民幣元)。根據國際財務報告準則第16號，本公司作為2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其經營租賃交易將確認為使用權資產，而截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下的建議經營租賃上限為1,116百萬美元(或等值人民幣元)、961百萬美元(或等值人民幣元)及949百萬美元(或等值人民幣元)。

- F、於2018年1月19日，本公司與廣州南航建設有限公司(「南航建設」)(由南航集團全資擁有)訂立南航大廈資產租賃協議(「大廈資產租賃協議」)，自2018年1月19日至2021年1月18日止為期三年。根據大廈資產租賃協議，南航建設同意向本公司出租(i)地址位於廣州市白雲區白雲新城雲城東路西側南航大廈1至10、12及17至36樓的若干辦公室，總面積不超過88,396平方米，年租不超過人民幣159,112,800元；及(ii)南航大廈的550個停車位，年租不超過人民幣5,520,000元。年租由訂約方公平磋商後釐定，其中辦公室的租金經參考深圳市戴德梁行土地房地產評估有限公司所編製的房地產租金評估報告及考慮到周邊地區的性質及發展、交通狀況以及位於廣州和類似區域的辦公樓宇的現行市場租金而作出調整。截至2018年12月31日，2019年12月31日及2020年12月31日止三個年度各年，本公司根據大廈資產租賃協議應付予南航建設的應付租金最高金額，分別不得超過人民幣156,513,922元，人民幣164,632,800元及人民幣164,632,800元。

在截至2019年12月31日止之年度中，本公司根據大廈資產租賃協議支付予南航建設之租金費用為人民幣157百萬元。

董事會報告

(5) 增資

於2019年3月1日，本公司與南航集團、廈門航空、汕頭航空、珠海航空及南聯公司訂立增資協議（「增資協議」）。根據增資協議，各訂約方同意本公司向財務公司增資，總額達人民幣500百萬元。其中，人民幣304,798,670元將用於將註冊資本由人民幣1,072,927,050元增至人民幣1,377,725,720元，而人民幣195,201,330元將用於增加財務公司的資本公積。南航集團及本公司的非全資附屬公司，包括廈門航空、汕頭航空、珠海航空及南聯公司，同意放棄彼等出資的權利。於完成增資後，本公司所持有財務公司的股權將由25.277%增至41.808%。上述向財務公司出資之金額乃各訂約方參考（其中包括）財務公司於2018年6月30日之資產淨值及各訂約方於財務公司之現時持股比例，經公平磋商後釐定。

本公司已於2019年向財務公司以現金方式支付出資款項人民幣500百萬元。

(6) 股份發行

2018年9月11日，本公司按本公司與南龍控股訂立日期為2017年6月26日的認購協議以每H股6.034港元的發行價向南龍控股發行合共600,925,925股H股。詳情請參見本公司於2018年9月11日於聯交所網站披露的公告。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

H股發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

H股發行籌集		於截至2019年	於截至2019年	
所得款項總額	先前披露的所得款項計劃	12月31日止	12月31日	使用未動用所得
(港幣元)	用途	已動用所得款項	未動用所得款項	款項的預期時限
		(港幣元)	(港幣元)	
3,625,987,031.45	補充一般運營資金	3,625,987,031.45	0	不適用

2018年9月27日，本公司按南航集團與本公司訂立日期為2017年6月26日的認購協議（因訂立日期為2017年9月19日的補充協議（一）而作修訂）以每A股人民幣6.02元的發行價發行合共1,578,073,089股A股，募集資金總額及募集資金淨額分別為人民幣9,499,999,995.78元及人民幣9,488,178,222.86元。詳情請參見本公司於2018年9月27日於聯交所網站披露的公告。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

A股發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

A股發行籌集所得		於截至2019年	於截至2019年	
款項總額	先前披露的所得款項計劃	12月31日止	12月31日	使用未動用所得
(人民幣元)	用途	已動用所得款項	未動用所得款項	款項的預期時限
		(人民幣元)	(人民幣元)	
9,499,999,995.78	1.引進41架飛機項目 2.A320系列飛機選裝輕質座椅項目	7,760,331,565.74	4,656,625.66	預計2020年 6月30日前使用 完畢

註：非公開發行A股募集中總額為人民幣9,499,999,995.78元，募集現金總額為人民幣7,758,919,995.78元，扣除承銷費用後，實際收到的現金認購款淨額為人民幣7,748,254,995.79元。現金認購款淨額扣除由公司支付的其他發行費用(含增值稅)及銀行手續費共計人民幣1,268,032.31元後，實際募集中總額淨額為人民幣7,746,986,963.48元。

本公司以前年度累計使用募集資金人民幣6,844,048,661.10元，2019年度使用募集資金人民幣916,282,904.64元(包括使用利息收入及閒置募集資金現金管理收益共計人民幣16,831,732.83元)，截至2019年12月31日已累計使用募集資金人民幣7,760,331,565.74元，尚未動用的募集資金賬戶餘額為人民幣4,656,625.66元(包括尚未使用的利息收入扣除手續費後的淨額及閒置募集資金現金管理收益共計人民幣1,169,495.09元)。

(7) 建議股份發行

於2019年10月30日，本公司董事會提議提交股東特別大會及類別股東大會，以批准及授權本公司董事會按A股認購價發行不多於2,453,434,457股新A股(含2,453,434,457股A股)予南航集團(「A股發行」)，並與南航集團訂立A股認購協議(「A股認購協議」)，據此，南航集團擬認購不多於2,453,434,457股新A股，其代價將以現金結算。同日，本公司董事會亦提議提交股東特別大會，以批准有關按H股認購價發行不多於613,358,614股新H股(含613,358,614股H股)予南龍控股(南航集團之全資附屬公司)之關連交易及與南龍控股訂立H股認購協議(「H股發行」，與「A股發行」合稱「建議股份發行」)。前述A股發行所籌集資金總額將不超過人民幣16,800.00百萬元(含人民幣16,800.00百萬元)，將用於購買飛機及償還本公司的借款。前述H股發行所籌集資金總額將不超過3,500.00百萬港元(含3,500.00百萬港元)，將用於補充本公司一般營運資金。建議股份發行項下將予發行新A股及新H股合共面值為不超過人民幣3,066,793,071元。建議股份發行項下擬發行的每股新A股及每股新H股所獲得的淨價，將於A股發行及H股發行各自完成及已產生或將會產生的與建議股份發行有關的有關發行費用確定後，根據上市規則的要求予以釐定和披露。前述A股發行和H股發行並非互為條件。根據前述A股發行將予發行之新A股將根據於股東特別大會及類別股東大會向獨立股東尋求之特別授權發行。根據前述H股發行將予發行之新H股則將根據一般性授權發行，其須於股東特別大會上獲獨立股東批准。

A股認購價不低於以下各項較高者(向上取整至最接近小數點後兩位)(i)於緊接新A股定價基準日前20個交易日在上海證券交易所所報A股平均交易價之90%，及(ii)最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值。新A股定價基準日前20個交易日之A股平均交易價等於A股於新A股定價基準日前20個交易日進行的交易總額除以於新A股定價基準日前20個交易日進行交易的A股總量。於2019年10月30日，每股A股於上海證券交易所所報收市價為人民幣6.64元。倘於新A股定價基準日前20個交易日期間發生除權或除息事項(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)導致A股交易價予以調整，進行有關調整前的交易日之A股交易價應根據除權或除息事項作出調整。倘於新A股定價基準日至相關新A股發行日期期間發生除權或除息事項(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)，A股認購價將予以調整。倘於本公司最新經審核財務報表的資產負債表日至發行該等新A股之日期間發生除權或除息事件(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)，上述之最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值將予以調整。

H股認購價不得低於以下各項較高者(向上取整至最接近小數點後兩位) (i)於緊接新H股定價基準日前20個交易日在聯交所所報H股平均交易價，及(ii)最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值，根據中國人民銀行在新H股定價基準日公佈的匯率中間價以港元計算。此外，H股認購價不得低於以下各項較高者(i)H股發行獲董事會批准當日(即2019年10月30日)之H股收市價，及(ii)緊接相關董事會批准日前5個交易日之H股平均收市價。新H股定價基準日前20個交易日之H股平均交易價等於H股於新H股定價基準日前20個交易日進行的交易總額除以於新H股定價基準日前20個交易日進行交易的H股總量。倘於新H股定價基準日前20個交易日期間發生除權或除息事項(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)導致H股交易價予以調整，進行有關調整前的交易日之H股交易價應根據除權或除息事項作出調整。倘於本公司最新經審核財務報表的資產負債表日至發行該等新H股之日期間發生除權或除息事件(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)，上述之最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值將予以調整。根據上述釐定H股認購價的機制，於H股認購協議日期的H股收市價為4.880港元，緊接H股認購協議日期前5個交易日的H股平均收市價則為4.824港元。因此，H股認購價將不低於每股H股4.880港元。

為僅供說明用途，根據H股發行之將予配發及發行之新H股最低認購價為：(a)較H股認購協議日期在聯交所所報收市價每股H股4.880港元並無溢價或折讓；及(b)較緊接2019年10月30日及H股認購協議日期前5個交易日在聯交所所報平均收市價每股H股4.824港元，溢價約1.16%；及(c)較緊接2019年10月30日及H股認購協議日期前10個交易日在聯交所所報平均收市價每股H股4.858港元，溢價約0.45%。

於2019年12月27日，本公司2019年第二次臨時股東大會、2019年第一次A股持有人類別股東大會及2019年第一次H股持有人類別股東大會審議並批准了上述A股發行和H股發行。上述A股發行和H股發行尚需獲得中國證監會的核准。

本公司確認上述截至2019年12月31日止年度的持續關連交易項下具體協議的簽訂及執行均已遵循該等持續關連交易的定價原則。

本公司的獨立非執行董事已向本公司董事會確認其已審閱上述所有非豁免持續關連交易，並認為：

- (a) 該等交易屬本集團的日常業務；
- (b) 該等交易乃按照一般商務條款或更佳條款進行；及
- (c) 該等交易乃根據有關交易的協議條款進行，而交易條款公平合理，並且符合本公司股東的整體利益。

本公司的核數師接受委聘，按照香港會計師公會頒布的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就本集團的持續關連交易作出報告。核數師已按照主板上市規則第14A.56條出具無保留意見函件，列載核數師關於本年度報告中所披露的本集團持續關連交易的發現和結論。本公司已向香港聯合交易所有限公司提交核數師函件。核數師表示：

- (a) 彼等沒有注意到任何事項致使其認為董事會並未批准所披露持續關連交易。
- (b) 如果是本集團提供貨品或服務的持續關連交易，彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易沒有在所有重大方面按照本集團的定價政策進行。
- (c) 彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易沒有在所有重大方面按照相關協議規管。
- (d) 在上述所列各項持續關連交易的交易總額方面，彼等沒有注意到任何事項致使他們認為，所披露持續關連交易的年度交易總額已超過由本公司設定的年度上限。

根據上市規則，載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註52的若干關聯方交易亦構成上市規則下的關連交易，須根據上市規則第14A章作出披露。本公司就上述關連交易或持續性關連交易的披露已符合上市規則第14A章的披露規定。

捐贈

截至2019年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣3,593萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2019年12月31日，本集團存於金融機構或其他單位的存款沒有包括任何委託存款或已到期但本集團未能取回的定期存款。

重大訴訟

於2019年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

- (a) 2019年10月30日，本公司與南航集團簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行A股股票之附條件生效的股份認購協議》，與南龍控股簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行H股股票之附條件生效的股份認購協議》。本公司擬向南航集團非公開發行不超過2,453,434,457股A股股票(含2,453,434,457股)，發行規模不超過人民幣16,800百萬元(含人民幣16,800百萬元)，南航集團擬以現金全額認購。同時本公司擬向南龍控股非公開發行不超過613,358,614股H股股票(含613,358,614股)，募集資金總額不超過港幣3,500百萬元(含港幣3,500百萬元)，南龍控股擬以港幣現金全額認購。2019年12月27日，上述A股發行和H股發行獲得本公司臨時股東大會、A股類別股東大會及H股類別股東大會的批准。本公司分別於2020年1月6日及2020年2月11日收到中國證券監督管理委員會(「中國証監會」)關於本公司非公開發行A股及H股股票的行政許可申請受理通知。截至本報告報出日，本公司非公開發行A股及H股股票項目正在中國証監會審核階段。
- (b) 自2020年年初以來，新型冠狀病毒肺炎疫情(「疫情」)的發生對本集團的經營成果和財務狀況產生影響。截至2020年2月，本集團累計運輸總周轉量較去年同期下降約37%，本集團預計疫情將對2020年度業務運營及營業收入造成不利影響，使得本集團的經營環境存在一定的不確定性。本集團一直密切關注疫情發展對本集團業務的影響，並制定了應急措施。這些應急措施包括：暫時調減部分航線的飛行次數與頻率，並根據各國、各地區的旅行限制對部分國內、國際航線啟動了臨時性停飛。本集團基於2020年初實際運營情況、採取的抗擊疫情措施以及未使用的銀行授信額度等信息，編製了對資產負債表日後18個月期間的現金流量預測。我們相信本集團擁有充足的資金來源，以保證該期間的營運資金及資本性開支需求。截至本報告報出日，由於疫情尚未結束，疫情對本集團的業務運營及經營業績產生的具體影響尚無法準確預計，本集團將隨著疫情形勢的發展，不斷審查並調整相關的應急措施，積極應對。

核數師

本公司於即將舉行的股東週年大會上將提議通過分別聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司2020年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2020年度香港財務報告提供專業服務的決議。過去三年本公司核數師無變化。

承董事會命

王昌順

董事長

中國·廣州

2020年3月30日

股份變動、股東情況及權益披露

一、股本變動情況

單位：股

	2018年12月31日		2019年度	2019年12月31日	
	數量	比例(%)	增加/(減少) 數量	數量	比例(%)
一、有限售條件股份					
1、人民幣普通股	1,578,073,089	12.86	(1,088,870,431)	489,202,658	3.99
2、境外上市的外資股	600,925,925	4.90	0	600,925,925	4.90
合計	2,178,999,014	17.76	(1,088,870,431)	1,090,128,583	8.89
二、無限售條件流通股股份					
1、人民幣普通股	7,022,650,000	57.25	1,088,870,431	8,111,520,431	66.12
2、境外上市的外資股	3,065,523,272	24.99	0	3,065,523,272	24.99
合計	10,088,173,272	82.24	1,088,870,431	11,177,043,703	91.11
三、股份總數	12,267,172,286	100.00	0	12,267,172,286	100.00

2019年9月26日，本公司向中國航空油料集團有限公司、春秋航空股份有限公司、國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥)、中國國有企業結構調整基金股份有限公司、紅土創新基金管理有限公司和中國人壽資產管理有限公司等發行的A股股票因限售期滿解禁。相關詳情請參見公司於2019年9月21日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》和上交所網站披露的相關公告。

二、證券發行與上市情況

股票及其衍生 證券的種類	發行日期	發行利率	發行數量	上市日期	獲準上市	
					交易數量	交易終止日期
可轉換公司債券、分離交易						
可轉債、公司債類						
公司債(19南航01)	2019年2月21日	3.45%	人民幣30億元	2019年3月4日	人民幣30億元	2022年2月22日
公司債(19南航02)	2019年5月16日	3.72%	人民幣20億元	2019年5月29日	人民幣20億元	2022年5月17日
公司債(19廈航01)	2019年11月20日	3.58%	人民幣15億元	2019年11月27日	人民幣15億元	2022年11月20日
其他衍生證券						
2019年第一期超短期融資券	2019年1月21日	2.60%	人民幣20億元	2019年1月23日	人民幣20億元	2019年7月19日
2019年第二期超短期融資券	2019年1月24日	2.75%	人民幣20億元	2019年1月28日	人民幣20億元	2019年10月21日
2019年第三期超短期融資券	2019年2月19日	2.25%	人民幣5億元	2019年2月22日	人民幣5億元	2019年5月21日

股份變動、股東情況及權益披露

股票及其衍生				獲準上市		
證券的種類	發行日期	發行利率	發行數量	上市日期	交易數量	交易終止日期
2019年第四期超短期融資券	2019年2月19日	2.55%	人民幣20億元	2019年2月22日	人民幣20億元	2019年8月19日
2019年第五期超短期融資券	2019年2月22日	2.65%	人民幣10億元	2019年2月27日	人民幣10億元	2019年11月22日
2019年第六期超短期融資券	2019年2月26日	2.50%	人民幣5億元	2019年2月28日	人民幣5億元	2019年8月23日
2019年第七期超短期融資券	2019年3月22日	2.30%	人民幣10億元	2019年3月27日	人民幣10億元	2019年12月19日
2019年第八期超短期融資券	2019年4月16日	2.35%	人民幣10億元	2019年4月19日	人民幣10億元	2019年10月14日
2019年第九期超短期融資券	2019年4月16日	2.45%	人民幣20億元	2019年4月19日	人民幣20億元	2020年1月9日
2019年第十期超短期融資券	2019年4月23日	2.30%	人民幣10億元	2019年4月26日	人民幣10億元	2019年10月21日
2019年第十一期超短期融資券	2019年5月16日	3.10%	人民幣5億元	2019年5月21日	人民幣5億元	2020年2月13日
2019年第十二期超短期融資券	2019年5月20日	2.40%	人民幣10億元	2019年5月22日	人民幣10億元	2019年7月18日
2019年第十三期超短期融資券	2019年5月27日	2.30%	人民幣5億元	2019年5月29日	人民幣5億元	2019年7月25日
2019年第十四期超短期融資券	2019年5月28日	2.55%	人民幣5億元	2019年5月30日	人民幣5億元	2019年11月21日
2019年第十五期超短期融資券	2019年6月6日	2.30%	人民幣5億元	2019年6月11日	人民幣5億元	2019年7月9日
2019年第十六期超短期融資券	2019年6月21日	2.85%	人民幣10億元	2019年6月26日	人民幣10億元	2019年12月19日
2019年第十七期超短期融資券	2019年6月25日	2.50%	人民幣5億元	2019年6月27日	人民幣5億元	2019年8月22日

股票及其衍生 證券的種類	發行日期	發行利率	發行數量		獲準上市	
			上市日期	交易數量	交易終止日期	
2019年第十八期超短期融資券	2019年7月11日	2.09%	人民幣15億元	2019年7月16日	人民幣15億元	2019年8月13日
2019年第十九期超短期融資券	2019年7月12日	2.45%	人民幣5億元	2019年7月16日	人民幣5億元	2019年10月10日
2019年第二十期超短期融資券	2019年7月17日	2.60%	人民幣5億元	2019年7月19日	人民幣5億元	2019年12月19日
2019年第二十一期超短期融資券	2019年7月22日	2.18%	人民幣15億元	2019年7月25日	人民幣15億元	2019年9月19日
2019年第二十二期超短期融資券	2019年7月23日	2.45%	人民幣5億元	2019年7月25日	人民幣5億元	2019年10月17日
2019年第二十三期超短期融資券	2019年7月26日	2.65%	人民幣10億元	2019年7月30日	人民幣10億元	2020年1月20日
2019年第二十四期超短期融資券	2019年8月21日	2.55%	人民幣10億元	2019年8月23日	人民幣10億元	2020年5月14日
2019年第二十五期超短期融資券	2019年8月27日	2.45%	人民幣5億元	2019年8月29日	人民幣5億元	2020年2月20日
2019年第二十六期超短期融資券	2019年8月28日	2.45%	人民幣10億元	2019年8月30日	人民幣10億元	2020年2月24日
2019年第二十七期超短期融資券	2019年9月18日	2.30%	人民幣10億元	2019年9月20日	人民幣10億元	2020年3月16日
2019年第二十八期超短期融資券	2019年9月23日	2.30%	人民幣5億元	2019年9月25日	人民幣5億元	2020年3月19日
2019年第二十九期超短期融資券	2019年9月23日	2.39%	人民幣10億元	2019年9月26日	人民幣10億元	2020年3月19日
2019年第三十期超短期融資券	2019年9月23日	2.79%	人民幣5億元	2019年9月26日	人民幣5億元	2020年6月18日
2019年第三十一期超短期融資券	2019年10月14日	2.10%	人民幣5億元	2019年10月17日	人民幣5億元	2020年4月9日

股份變動、股東情況及權益披露

股票及其衍生			獲準上市			
證券的種類	發行日期	發行利率	發行數量	上市日期	交易數量	交易終止日期
2019年第三十二期超短期融資券	2019年10月16日	2.10%	人民幣30億元	2019年10月21日	人民幣30億元	2020年4月14日
2019年第三十三期超短期融資券	2019年11月20日	2.05%	人民幣20億元	2019年11月22日	人民幣20億元	2020年5月18日
2019年第三十四期超短期融資券	2019年12月13日	2.05%	人民幣20億元	2019年12月17日	人民幣20億元	2020年6月11日
2019年第三十五期超短期融資券	2019年12月17日	2.05%	人民幣20億元	2019年12月19日	人民幣20億元	2020年6月11日
2019年第三十六期超短期融資券	2019年12月20日	2.05%	人民幣10億元	2019年12月24日	人民幣10億元	2020年6月18日
2019年第一期中期票據	2019年10月18日	3.20%	人民幣10億元	2019年10月22日	人民幣10億元	2022年10月20日
廈航2019年第一期超短期融資券	2019年4月15日	2.69%	人民幣5億元	2019年4月17日	人民幣5億元	2019年8月15日
廈航2019年第二期超短期融資券	2019年4月17日	2.85%	人民幣6億元	2019年4月19日	人民幣6億元	2019年9月11日
廈航2019年第三期超短期融資券	2019年4月19日	3.22%	人民幣5億元	2019年4月23日	人民幣5億元	2020年1月9日
廈航2019年第四期超短期融資券	2019年4月26日	2.90%	人民幣4億元	2019年4月30日	人民幣4億元	2019年10月9日
廈航2019年第五期超短期融資券	2019年8月14日	2.68%	人民幣5億元	2019年8月16日	人民幣5億元	2020年2月4日
廈航2019年第六期超短期融資券	2019年9月17日	2.60%	人民幣4億元	2019年9月19日	人民幣4億元	2020年2月13日
廈航2019年第七期超短期融資券	2019年9月18日	2.50%	人民幣3億元	2019年9月20日	人民幣3億元	2020年3月12日
廈航2019年第八期超短期融資券	2019年10月12日	2.40%	人民幣3億元	2019年10月15日	人民幣3億元	2020年4月8日

股票及其衍生 證券的種類	發行日期	發行利率	發行數量		獲準上市	
			上市日期	交易數量	交易終止日期	
廈航2019年第九期超短期融資券	2019年10月29日	2.55%	人民幣6億元	2019年10月31日	人民幣6億元	2020年4月23日
廈航2019年第十期超短期融資券	2019年11月27日	2.55%	人民幣4億元	2019年11月29日	人民幣4億元	2020年5月21日

三、股東情況

(一) 股東數量

截至報告期末，公司普通股股東總數為198,765戶；截至2020年2月29日，公司普通股股東總數為236,001戶。

(二) 持股情況

1、前十名股東持股情況表

單位：股

股東名稱(全稱)	報告期內增減	期末持股數量	比例(%)	持有		質押或凍結情況		股東性質
				有限售條件	股份數量	股份狀態	數量	
中國南方航空集團有限公司	0	4,528,431,323	36.92	489,202,658	無	0	0	國有法人
香港中央結算(代理人)有限公司	(100,001)	1,750,829,907	14.27	0	未知	-	-	境外法人
南龍控股有限公司	0	1,634,575,925	13.32	600,925,925	無	0	0	國有法人
香港中央結算有限公司	93,752,991	577,186,227	4.71	0	無	0	0	境外法人
中國航空油料集團有限公司	0	498,338,870	4.06	0	無	0	0	國有法人
中國證券金融股份有限公司	0	320,484,156	2.61	0	無	0	0	國有法人
美國航空公司	0	270,606,272	2.21	0	無	0	0	境外法人
中國國有企業結構調整基金股份有限公司	0	242,524,916	1.98	0	無	0	0	國有法人
春秋航空股份有限公司	0	140,531,561	1.15	0	無	0	0	境內非國有法人
國新央企運營投資基金管理(廣州)有限公司—國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥)	(32,718,718)	88,543,740	0.72	0	無	0	0	境內非國有法人

股份變動、股東情況及權益披露

2、前十名無限售條件股東持股情況

單位：股

前十名無限售條件股東持股情況

股東名稱	持有無限售條件		股份種類及數量	
	流通股的數量	種類		數量
中國南方航空集團有限公司	4,039,228,665	人民幣普通股		4,039,228,665
香港中央結算(代理人)有限公司	1,750,829,907	境外上市外資股		1,750,829,907
南龍控股有限公司	1,033,650,000	境外上市外資股		1,033,650,000
香港中央結算有限公司	577,186,227	人民幣普通股		577,186,227
中國航空油料集團有限公司	498,338,870	人民幣普通股		498,338,870
中國證券金融股份有限公司	320,484,156	人民幣普通股		320,484,156
美國航空公司	270,606,272	境外上市外資股		270,606,272
中國國有企業結構調整基金股份有限公司	242,524,916	人民幣普通股		242,524,916
春秋航空股份有限公司	140,531,561	人民幣普通股		140,531,561
國新央企運營投資基金管理(廣州)有限公司—國新央企運營(廣州)投資基金(有限合伙)	88,543,740	人民幣普通股		88,543,740
上述股東關聯關係或一致行動的說明	南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司1,671,287,925股H股股票(含限售股)，公司未知其他股東是否有關聯關係。			

3、前十名有限售條件股東持股數量及限售條件

單位：股

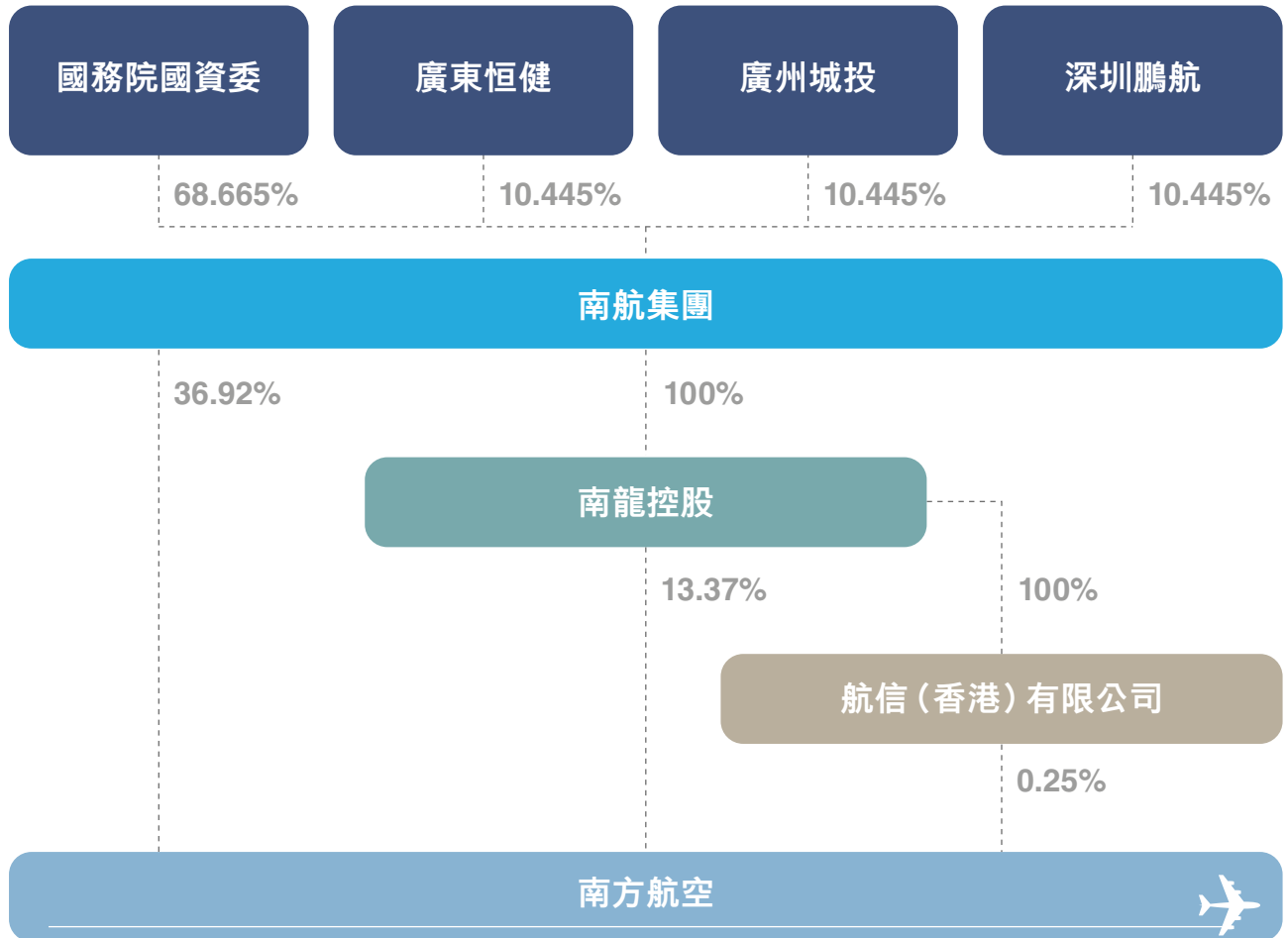
序號	股東名稱	有限售條件股份可上市交易情況			
		持有的有限售條件股份數量	可上市交易時間	新增可上市交易股份數量	限售條件
1	南龍控股	600,925,925	2021年9月10日	600,925,925	非公開發行股份承諾
2	中國南方航空集團有限公司	489,202,658	2021年9月27日	489,202,658	非公開發行股份限售股
	上述股東關聯關係或一致行動的說明	南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司1,671,287,925股H股股票(含限售股)。			

4、戰略投資者或一般法人因配售新股成為前十名股東

無。

四、控股股東或實際控制人情況

公司與實際控制人之間的產權及控制關係圖：



2019年7月，南航集團與國務院國有資產監督管理委員會、廣東恆健投資控股有限公司、廣州市城市建設投資集團有限公司、深圳市鵬航股權投資基金合夥企業(有限合夥)共同簽署《關於中國南方航空集團有限公司之增資協議》(以下簡稱「《增資協議》」)，以推進南航集團股權多元化改革。根據《增資協議》，廣東恆健投資控股有限公司、廣州市城市建設投資集團有限公司、深圳市鵬航股權投資基金合夥企業(有限合夥)分別以現金向南航集團增資100億元人民幣(以下簡稱「本次增資」)。本次增資到位後，南航集團作為國務院國資委監管中央企業的現狀不變，作為本公司控股股東的地位不變。

股份變動、股東情況及權益披露

五、 權益披露

於2019年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知悉，除本公司董事、最高行政人員或監事之外的下述人士於本公司之股份（「股份」）或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第336條而須置存的本公司股東權益登記冊所載錄的權益或淡倉如下：

股東姓名	身份	股份類別	所持股份數目	約佔已發行A股總數的百分比 (註3)	約佔已發行H股總數的百分比 (註3)	約佔本公司已發行股本總數的百分比 (註3)
南航集團(註1)	實益擁有人 受控制法團權益	A股	6,981,865,780 (L)	81.18%	/	56.92%
		H股	2,284,646,539 (L)	/	62.31%	18.62%
		小計	9,266,512,319 (L)	/	/	75.54%
南龍控股(註1)	實益擁有人 受控制法團權益	H股	2,284,646,539 (L)	/	62.31%	18.62%
American Airlines Group Inc.(註2)	於受控制法團的權益	H股	270,606,272 (L)	/	7.38%	2.21%
Qatar Airways Group Q.C.S.C.	實益擁有人	A股	430,036,166 (L)	5.00%	/	3.51%
		H股	183,324,000 (L)	/	5.00%	1.49%
		小計	613,360,166 (L)	/	/	5.00%

註：

1. 南航集團直接持有4,528,431,323股A股。此外，南航集團被視為通過日期為2019年10月30日的由南航集團與本公司簽訂的A股認購協議於2,453,434,457股A股中擁有權益。

南航集團被視為透過其於香港之直接及間接全資附屬公司於合共1,671,287,925股H股股份中擁有權益，其中31,150,000股H股乃由航信(香港)有限公司直接持有(佔當時已發行H股總數之約0.85%)及1,640,137,925股H股乃由南龍控股直接持有(佔當時已發行H股總數之約44.73%)。由於航信(香港)有限公司亦為南龍控股之全資附屬公司，因此南龍控股亦被視為於航信(香港)有限公司所持有之31,150,000股H股股份中擁有權益。此外，南龍控股被視為通過日期為2019年10月30日的由南龍控股與本公司簽訂的H股認購協議於613,358,614股H股中擁有權益，因此南航集團亦被視為於該613,358,614股H股中擁有權益。

2. American Airlines Group Inc.因擁有對美國航空100%的控制權而被視為於270,606,272股H股股份之權益。
3. 根據本公司於2019年12月31日相關的已發行A股總數、已發行H股總數及已發行股本總數計算的百分比。

除上文所披露者外，於2019年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知，概無其他人士(本公司董事、最高行政人員或監事除外)於本公司股份或相關股份中擁有記錄於根據《證券及期貨條例》第336條須置存的本公司股東權益登記冊的權益或淡倉。

董事、監事和高級管理人員和員工情況

一、董事、監事和高級管理人員情況

(一) 董事、監事和高級管理人員持股變動及報酬情況

報告期末，本公司董事、監事和高級管理人員如下：

姓名	職務(註)	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初 持股數 (股)	年末 持股數 (股)	年度內 股份增減 變動量 (股)	報告期內 從公司獲 得的稅前 報酬總額 (萬元)	是否 在公司 關聯方 獲取報酬
王昌順	董事長 執行董事	男	62	2016年5月27日 2016年5月27日	至今	0	0	0	0	是
馬須倫	副董事長 總經理 執行董事	男	55	2019年5月8日 2019年5月8日 2019年3月18日	至今	0	0	0	0	是
*張子芳	執行董事 副總經理	男	61	2009年6月30日 2007年12月27日	2019年5月8日 2019年1月16日	0	0	0	0	是
韓文勝	副總經理 執行董事	男	53	2017年11月22日 2019年5月8日	2019年1月16日 至今	0	0	0	0	是
鄭凡	獨立非執行董事	男	64	2017年12月20日	至今	0	0	0	6	否
顧惠忠	獨立非執行董事	男	63	2017年12月20日	至今	0	0	0	6	否
譚勁松	獨立非執行董事	男	55	2013年12月26日	至今	0	0	0	15	否
焦樹閣	獨立非執行董事	男	54	2015年6月30日	至今	0	0	0	15	否
*潘福	監事會主席 監事	男	57	2010年12月29日	2019年5月8日	0	0	0	0	是
李家世	監事會主席 監事	男	58	2019年5月8日 2009年6月30日	至今 至今	0	0	0	0	是
林曉春	監事	男	48	2019年5月8日	至今	0	0	0	45.65	否
毛娟	監事	女	47	2017年12月20日	至今	0	0	0	84.07	否
肖立新	副總經理 總會計師 財務總監	男	53	2017年11月22日 2015年3月27日 2015年3月27日	至今	0	0	0	0	是
章正榮	副總經理	男	57	2018年8月10日	至今	0	0	0	0	是
羅來君	副總經理	男	48	2019年3月18日	至今	0	0	0	0	是
任積東	副總經理	男	55	2009年5月7日	至今	0	0	0	115.08	否
程勇	副總經理	男	57	2018年8月21日	至今	0	0	0	195.53	否
王志學	副總經理	男	59	2012年8月3日	至今	0	0	0	45.59	否
李彤彬	總工程師 副總經理	男	58	2014年4月30日 2015年9月14日	至今	0	0	0	113.18	否
蘇亮	總經濟師	男	57	2007年12月27日	至今	0	0	0	95.97	否
陳威華	總法律顧問	男	53	2004年6月16日	至今	0	0	0	95.76	否
李韶彬	培訓總監	男	55	2019年6月21日	至今	0	0	0	44.67	否
謝兵	董事會秘書	男	46	2007年11月26日	至今	0	0	0	95.08	否
馮華南	安全總監	男	57	2014年8月15日	至今	0	0	0	184.18	否
郭建業	服務總監	男	57	2017年1月4日	至今	0	0	0	96.04	否
羅明毫	總飛行師	男	57	2018年3月28日	至今	0	0	0	179.89	否
*王仁傑	運行總監	男	55	2018年11月15日	2019年10月25日	0	0	0	168.11	否
合計	/	/	/	/	/	0	0	0	1,600.80	/

董事、監事、高級管理人員和員工情況

註：

- 1、 根據本公司有關業績考核方案，本公司部分董事、監事和高級管理人員的部分薪酬需根據考核結果延期兌現，上表中列示的報酬總額包含報告期內獲得的有關延期兌現薪酬；
- 2、 程勇先生、馮華南先生、羅明毫先生、王仁傑先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；王志學先生自2019年3月起由廈門航空發放薪酬；鄭凡先生、顧惠忠先生根據國家相關規定領取薪酬；
- 3、 帶*的為報告期末已經不再任職的人員。

截至2019年12月31日，本公司各董事、最高行政人員或監事概無在本公司或任何相聯法團(定義見《證券及期貨條例》第XV部)的股份、相關股份及/或債券證(視情況而定)中擁有任何根據《證券及期貨條例》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據《證券及期貨條例》該些章節的規定被視為或當作這些董事、最高行政人員或監事擁有的權益或淡倉)、或根據《證券及期貨條例》第352條規定而紀錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、或根據《聯交所上市規則》附錄十中的《標準守則》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

(二) 公司董事、監事、高級管理人員變動情況

報告期內，本公司董事、監事、高級管理人員變動情況如下：

姓名	擔任的職務	變動情形	變動原因
馬須倫	副董事長、總經理	聘任	董事會聘任
馬須倫	執行董事	聘任	股東大會聘任
韓文勝	執行董事	聘任	股東大會聘任
羅來君	副總經理	聘任	董事會聘任
張子芳	執行董事	離任	退休
李家世	監事會主席	聘任	監事會聘任
林曉春	監事	聘任	股東大會聘任
潘福	監事會主席、監事	離任	工作變動
李韶彬	培訓總監	聘任	董事會聘任
王仁傑	運行總監	離任	工作變動

(三) 根據《聯交所上市規則》第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

以下是根據《聯交所上市規則》第13.51B(1)條自2019年中期報告之後需作披露之董事或監事變更資料：

1. 譚勁松先生擔任美的置業控股有限公司獨立董事。
2. 焦樹閣先生擔任Mabpharm Limited董事、Rotary Vortex Ltd董事，不再擔任上海邁泰君奧生物技術有限公司董事、泰州邁博太科生物技術有限公司董事。
3. 肖立新先生擔任中國南航集團財務有限公司董事長，不再擔任汕頭航空有限公司董事長、貴州航空有限公司董事長、廈門航空有限公司董事。
4. 章正榮先生擔任貴州航空有限公司董事長。

5. 羅來君先生擔任中國南方航空河南航空有限公司、汕頭航空有限公司董事長。
6. 馮華南先生不再擔任珠海翔翼航空技術有限公司董事長。

除上述披露之外，並無根據《聯交所上市規則》第13.51B(1)條需作出披露之其他資料。

(四) 董事、監事和高級管理人員持股變動及薪酬情況

本公司董事、監事、高級管理人員報酬實行年薪制，董事和監事的薪酬由公司按照股東大會通過的《中國南方航空股份有限公司董事薪酬管理制度》以及《中國南方航空股份有限公司監事薪酬管理制度》進行核算與發放。高級管理人員的薪酬由公司依據《中國南方航空股份有限公司高級管理人員薪酬管理制度》並經董事會確定後進行核算與發放。

報告期內，本公司全體董事、監事和高級管理人員從公司領取的稅前報酬合計為人民幣1,600.8萬元(2018年度：人民幣1,737.46萬元)。

本公司董事及高級管理人員之薪酬政策由薪酬與考核委員會根據本集團之營運業績，個人表現及可比的市場數據，且按本集團《董事薪酬管理制度》以及《高級管理人員薪酬管理制度》而提供建議予董事會。

本公司董事、監事及高級管理人員之薪酬詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註52及附註61。

有關其他員工退休金計劃及房屋福利之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註47及附註53。

等級 人民幣	高級管理人員人數	
	2019年	2018年
0-500,000	6	1
500,001-1,000,000	4	5
1,000,001-1,500,000	2	2
1,500,001-2,000,000	3	5
合計	15	13

(五) 董事及監事服務合約

本公司或其子公司沒有與任何董事或監事訂立或建議訂立不可於一年內毋須賠償(法定賠償除外)而終止的服務合約。

截至2019年12月31日止年內，所有董事或監事均沒有在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重大合同中持有重大權益。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

(六) 現任董事、監事、高級管理人員簡歷

董事

王昌順，男，1957年7月出生(62歲)，中國科學技術大學管理科學與工程專業畢業，博士研究生學歷，管理學博士，高級政工師。1976年2月參加工作，1982年3月加入中國共產黨。曾任民航烏魯木齊管理局航空氣象安全監察處副處長、處長，新疆航空公司副總經理(民航烏魯木齊管理局副局長)、黨委常委，新疆航空公司黨委書記。2000年11月任中國南方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2002年9月任中國南方航空集團公司副總經理、黨組成員兼中國南方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2004年8月任中國民用航空總局副局長、黨委委員；2008年3月任中國民用航空局副局長、黨組成員(副部長級)；2011年10月任中國航空集團公司總經理、黨組副書記兼中國國際航空股份有限公司董事長；2014年1月任交通運輸部副部長、黨組成員；2016年2月任中國南方航空集團公司總經理、黨組副書記；2016年5月任中國南方航空集團公司總經理、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司董事長；2016年12月任中國南方航空集團公司董事長、黨組書記，中國南方航空股份有限公司董事長；2017年11月任中國南方航空集團有限公司董事長、黨組書記，中國南方航空股份有限公司董事長、黨委書記。2019年8月兼任中國國際商會副會長。第十二屆全國人大代表，中共十九大代表，第十二屆廣東省委委員，全國政協十三屆委員會常務委員、委員。

馬須倫，男，1964年7月出生(55歲)，華中科技大學機械學院工業工程專業畢業，工程碩士，註冊會計師。1984年8月參加工作，1990年10月加入中國共產黨。曾任中國物資儲運總公司副總經理，民航總局財務司副司長，中國國際航空公司副總裁、黨委常委。2002年10月任中國國際航空公司常務副總裁、黨委副書記；2004年9月任中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2004年12月任中國航空集團公司黨組成員兼中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記，2007年2月任中國航空集團公司副總經理、黨組成員；2008年12月任中國東方航空集團公司黨組副書記、中國東方航空股份有限公司總經理、黨委副書記；2011年10月任中國東方航空集團公司黨組書記、副總經理，中國東方航空股份有限公司總經理；2016年11月任中國東方航空集團公司董事、總經理、黨組副書記，2016年12月兼中國東方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2019年2月任中國南方航空集團有限公司董事、總經理、黨組副書記，2019年3月兼任中國南方航空股份有限公司總經理，2019年5月兼任中國南方航空股份有限公司副董事長。

韓文勝，男，1967年1月出生(53歲)，天津大學管理工程系管理工程專業畢業，碩士研究生學歷，工學碩士，經濟師。1987年8月參加工作，1985年5月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司培訓中心副主任，政策研究室主任，人勞科教部總經理、黨總支書記，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員兼市場銷售部總經理、黨委副書記，上海基地總經理、黨委副書記。2009年12月任中國南方航空股份有限公司市場營銷管理委員會黨委副書記、副主任；2011年10月任中國南方航空股份有限公司市場營銷管理委員會黨委書記、副主任；2016年10月任中國南方航空集團公司副總經理、黨組成員；2017年11月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委委員；2018年11月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，兼中國南方航空股份有限公司副總經理，2018年12月轉兼中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2019年1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，2019年5月任中國南方航空股份有限公司董事。目前還兼任四川航空股份有限公司副董事長、中國民航信息網絡股份有限公司董事、中國航空運輸協會副理事長。

鄭凡，男，1955年11月出生(64歲)，本科學歷，北京師範大學學校教育專業畢業，高級政工師，中共黨員。1974年參加工作。1982年2月北京師範大學教育系教師，1986年1月中共中央宣傳部幹部、副處級調研員，1988年3月中共深圳市羅湖區委宣傳部副部長(掛職)，中共深圳市委宣傳部副處長(掛職)，1991年3月中共深圳市福田區委宣傳部副部長，中共深圳市委直屬機關工委辦公室主任，1994年8月任華僑城經濟發展總公司辦公室總經理，1997年12月任華僑城集團總經理助理、香港華僑城有限公司董事總經理，2000年8月任華僑城集團公司黨委副書記、紀委書記、首席文化官，2008年3月任華僑城集團公司黨委書記、副總經理，2010年1月兼任深圳華僑城股份有限公司黨委書記、副董事長。曾任中國海外交流協會理事、海峽兩岸關係協會理事、廣東省粵港澳合作促進會副會長、廣東省企業家協會副會長、深圳市第四屆、第五屆人大代表、廣東省第十一屆政協委員。鄭先生自2017年12月20日至今任本公司獨立董事。

顧惠忠，男，1956年11月出生(63歲)，碩士研究生學歷，畢業於鄭州航空工業管理學院，北京航空航天大學國際金融專業碩士畢業，研究員級高級會計師，中共黨員。1974年參加工作。曾任航空工業部財務司綜合處副處長、處長，中國航空工業總公司外事財務處處長，中振會計諮詢公司總經理，中國航空工業總公司財務局副局長，國防科工委財務司副司長。1999年6月至2005年2月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理，2005年2月至2008年8月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理、總會計師，2008年8月至2017年1月任中國航空工業集團公司黨組成員、副總經理、總會計師。曾兼任中國一航國際租賃有限責任公司董事長、中國一航財務有限責任公司董事長、中國航空技術國際控股有限責任公司董事長、中航資本控股股份有限公司董事長、中航萬科有限公司董事長。現任鞍鋼集團有限公司外部董事，中國會計學會副會長。顧先生自2017年12月20日至今任本公司獨立董事。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

譚勁松，男，1965年1月出生(55歲)，博士研究生學歷，畢業於中國人民大學會計系，在職取得中國人民大學會計學專業博士研究生學歷，中國註冊會計師，中共黨員。譚先生1985年參加工作，曾任湖南邵陽市財會學校教師、中山大學管理學院副院長，現任中山大學管理學院教授、博士生導師。兼任全國會計專業學位研究生教育指導委員會委員，中國內部審計協會理事，廣東省註冊會計師協會副會長，中國審計學會理事。目前還兼任中遠海運特種運輸股份有限公司、廣州恆運企業集團股份有限公司、上海萊士血液製品股份有限公司、珠海華發實業股份有限公司、美的置業控股有限公司獨立董事。譚先生自2013年12月26日至今任本公司獨立董事。

焦樹閣，男，1966年2月出生(54歲)，碩士研究生學歷，山東大學數學系控制理論專業本科畢業，航空航天工業部第二研究院系統工程專業研究生畢業並獲得工學碩士學位。焦先生在基金管理和股權投資方面擁有豐富的經驗。現任CDH China Management Company Limited(「鼎暉投資」)董事及行政總裁，也是鼎暉投資的創始人之一。焦先生曾任航天工業部第710研究所計算機研究員，中國國際金融有限公司直接投資部副總經理。曾任中國雨潤食品集團有限公司非執行董事，中國山水水泥集團有限公司非執行董事。焦先生目前兼任福建南平南孚電池有限公司、內蒙古河套酒業集團股份有限公司、蕪湖正鼎投資管理有限公司等公司的董事長；擔任萬洲國際有限公司、河南省漯河市雙匯實業集團有限公司、九陽股份有限公司、奇瑞汽車股份有限公司等多家公司董事；兼任中國蒙牛乳業有限公司獨立董事；兼任邁博藥業有限公司主席及非執行董事；兼任鼎暉投資關聯企業的董事。焦先生自2015年6月30日至今任本公司獨立董事。

監事

李家世，男，1961年5月出生(58歲)，中央黨校經濟管理專業畢業，本科學歷，清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級政工師。1976年8月參加工作，1986年6月加入中國共產黨。1998年2月任廣州南聯航空食品有限公司黨委書記；1999年4月任中國南方航空(集團)公司黨委組織部副部長(主持工作)；1999年12月任南方航空(集團)公司黨委組織部部長；2003年12月任中國南方航空股份有限公司紀委副書記兼紀委辦公室主任；2007年12月任中國南方航空股份有限公司紀委書記、黨委常委、紀委辦公室主任，2009年6月兼任中國南方航空股份有限公司監事；2012年2月任中國南方航空集團公司黨組紀檢組副組長，中國南方航空股份有限公司紀委書記兼紀委辦公室主任、黨委常委；2017年11月任中國南方航空股份有限公司工會主席、黨委常委；2018年1月任中國南方航空集團有限公司工會主席，中國南方航空股份有限公司工會主席、黨委常委；2018年7月任中國南方航空集團有限公司工會主席、中國南方航空股份有限公司工會主席，2019年5月兼任中國南方航空股份有限公司監事會主席，2019年8月兼任中國南方航空集團有限公司職工董事。

林曉春，男，1971年5月生(48歲)，北京大學法律學系國際法專業畢業，法學學士，北京工業大學、美國城市大學工商管理碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士，具有企業法律顧問及公司律師資格。1995年7月參加工作，1995年6月加入中國共產黨。2006年10月任中國南方航空股份有限公司法律部副部長；2009年1月任中國南方航空股份有限公司法律部副總經理；2009年12月任中國南方航空集團公司法律部副部長、中國南方航空股份有限公司法律部副總經理；2013年5月任中國南方航空集團公司法律部部長；2017年4月任中國南方航空集團有限公司法律標準部總經理、中國南方航空股份有限公司法律標準部總經理，2019年5月兼任中國南方航空股份有限公司監事。

毛娟，女，1972年12月出生(47歲)，哈爾濱理工大學會計學專業畢業，本科學歷。1993年7月參加工作，1992年4月加入中國共產黨。曾任海南南方航空工貿實業公司副總經理，中國南方航空股份有限公司海南分公司財務部副經理，中國南方航空股份有限公司財務部稽核與系統處經理。2011年8月任中國南方航空股份有限公司審計部副總經理；2016年6月任中國南方航空股份有限公司審計部總經理；2017年4月任中國南方航空集團有限公司、中國南方航空股份有限公司審計部常務副總經理；2017年11月任中國南方航空集團有限公司、中國南方航空股份有限公司審計部總經理，2017年12月兼任中國南方航空股份有限公司監事。目前還兼任中國南航集團財務有限公司、南龍國際貨運有限公司監事會主席，兼任廈門航空有限公司監事。

高級管理人員

肖立新，男，1966年6月出生(53歲)，廣東省社會科學院經濟研究所經濟學專業畢業，碩士研究生學歷，經濟學碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，正高級會計師，持有中國註冊會計師資格。1991年7月參加工作，1998年2月加入中國共產黨。2001年3月任中國南方航空股份有限公司財務部副總經理；2002年1月任中國南方航空股份有限公司財務部總經理、黨總支副書記；2007年2月任中國南方航空股份有限公司副總會計師兼財務部總經理；2007年10月任中國南航集團財務有限公司總經理、黨總支書記；2008年2月任中國南航集團財務有限公司總經理、黨委書記；2015年3月任中國南方航空股份有限公司總會計師、財務總監；2016年10月任中國南方航空集團公司總會計師、黨組成員，中國南方航空股份有限公司總會計師、財務總監；2017年11月任中國南方航空集團有限公司總會計師、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理、總會計師、財務總監、黨委委員。目前還兼任中國南航集團財務有限公司董事長、南航海外(香港)有限公司董事。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

章正榮，男，1962年9月出生(57歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業、中共中央黨校經濟管理專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)。1982年2月參加工作，1988年4月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司飛行部飛行三大隊副大隊長、第四飛行大隊副大隊長、第一飛行大隊大隊長。2002年5月任中國南方航空股份有限公司飛行部副總經理兼第一飛行大隊大隊長；2002年11月任中國南方航空股份有限公司航空安全監察部總經理；2004年5月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2007年8月任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼廣州飛行部總經理、黨委副書記；2009年3月任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼總值班經理室主任；2012年4月任中國南方航空股份有限公司總飛行師、安全總監兼總值班經理室主任；2012年7月任中國南方航空集團公司總飛行師兼航空安全部部長；2014年4月任中國南方航空集團公司總飛行師、安全總監兼航空安全部部長；2016年12月任中國南方航空集團公司總飛行師，2017年1月兼中國南方航空股份有限公司運行總監；2017年11月任中國南方航空集團公司總經理助理、中國南方航空股份有限公司運行總監；2018年6月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司運行總監，2018年8月兼任中國南方航空股份有限公司副總經理；2018年11月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任貴州航空有限公司董事長。

羅來君，男，1971年10月生(48歲)，南京航空航天大學會計學專業畢業，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士。1993年7月參加工作，1992年9月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司上海營業部財務部經理，財務部物資採購辦公室副主任，貴州航空有限公司財務部副經理、經理。2003年6月任貴州航空有限公司黨委委員、財務總監兼財務部經理；2005年6月任中國南方航空股份有限公司經營考核辦公室主任；2005年11月任中國南方航空股份有限公司營銷委副主任兼計劃財務部總經理、黨委委員；2009年2月任中國南方航空股份有限公司貨運部總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司大連分公司總經理、黨委副書記；2016年11月任中國南方航空股份有限公司營銷委常務副主任、黨委副書記；2017年8月任中國南方航空股份有限公司營銷委主任、黨委副書記；2019年3月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任中國南方航空河南航空有限公司、汕頭航空有限公司董事長。

任積東，男，1965年1月出生(55歲)，南京航空學院動力工程系航空發動機設計專業畢業，本科學歷，工學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級工程師。1986年8月參加工作，1986年6月加入中國共產黨。曾任民航烏魯木齊管理局(新疆航空公司)副局長(副總經理)、黨委常委，新疆航空公司副總經理、黨委委員。2004年6月任中國南方航空集團公司新疆航空公司黨委書記、副總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委書記、副總經理；2005年2月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2005年3月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2007年1月任中國南方航空股份有限公司黨委常委，新疆分公司總經理、黨委副書記；2009年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2009年5月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理。

程勇，男，1962年4月出生(57歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業、中國民用航空飛行學院飛行技術專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，特級飛行員。1982年1月參加工作，1984年8月加入中國共產黨。曾任中國北方航空公司瀋陽飛行總隊副總隊長，中國北方航空公司天鵝航空有限責任公司副總經理，中國北方航空公司三亞有限公司總經理。2004年11月任中國南方航空集團公司北方公司總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司北方分公司總經理、黨委副書記；2008年10月任遼寧省機場管理集團公司重組工作領導小組副組長、中國南方航空股份有限公司北方分公司總經理、黨委副書記；2009年1月任遼寧省機場管理集團公司重組工作領導小組副組長；2009年4月任中國南方航空股份有限公司北京分公司總經理、黨委副書記；2010年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委兼北京分公司總經理、黨委副書記；2017年7月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2018年8月任中國南方航空股份有限公司副總經理。

王志學，男，1961年1月出生(59歲)，民航十四航校飛機駕駛專業、中國民用航空飛行學院飛行技術專業畢業，本科學歷，特級飛行員。1981年2月參加工作，1980年12月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)汕頭航空公司副總飛行師兼飛行安全技術處處長，中國南方航空(集團)汕頭航空公司副總飛行師兼飛行安全技術管理部經理。2002年6月任中國南方航空(集團)汕頭航空公司副總經理；2004年10月任中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理；2009年2月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司總飛行師、黨委常委；2012年8月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總飛行師、黨委常委；2016年12月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理，2019年2月兼任廈門航空有限公司法定代表人、副董事長、總經理、黨委副書記。目前還兼任珠海航空有限公司董事長。

李彤彬，男，1961年12月出生(58歲)，東北大學工業電氣自動化專業畢業，本科學歷，海南大學經濟管理學院工商管理碩士(MBA)、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級工程師。1983年8月參加工作，1983年5月加入中國共產黨。曾任中國北方航空公司機務工程部主任、飛機維修基地主任，中國北方航空公司吉林分公司總經理。2004年9月任珠海航空有限公司副總經理、黨委副書記；2005年1月任珠海航空有限公司總經理、黨委副書記；2012年4月任中國南方航空股份有限公司北方分公司黨委書記、副總經理；2014年4月任中國南方航空股份有限公司總工程師兼機務工程部總經理、黨委副書記；2015年8月任中國南方航空股份有限公司總工程師、黨委常委，機務工程部總經理、黨委副書記；2015年9月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師、黨委常委，機務工程部總經理、黨委副書記；2016年12月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師。目前還兼任廣州飛機維修工程有限公司、珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司董事長。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

蘇亮，男，1962年4月出生(57歲)，英國克蘭菲爾德大學航空運輸專業畢業，碩士研究生學歷，理學碩士，工程師。1981年12月參加工作，1996年5月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)深圳公司航務部副經理、計劃企管部副經理、經理。2000年7月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書；2003年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書兼董事會秘書辦公室主任；2005年11月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員；2006年2月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室主任，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員；2007年12月任中國南方航空股份有限公司總經濟師。目前還兼任四川航空股份有限公司董事，中國南航集團文化傳媒股份有限公司、南航西澳飛行學院董事長。

陳威華，男，1966年10月出生(53歲)，北京大學法律學系法律學專業畢業，本科學歷，法學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，經濟師，具有律師資格和企業法律顧問職業資格。1988年7月參加工作，2001年2月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司法律事務處副處長，中國南方航空股份有限公司、南方航空(集團)公司辦公室副主任(法律部主任)。2004年6月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部部長；2008年10月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問。目前還兼任廈門航空有限公司董事。

李韶彬，男，1964年4月出生(55歲)，湘潭師範專科學校中文系漢語言文學專業畢業，中央黨校經濟管理專業畢業，政工師。1984年7月參加工作，1988年2月加入中國共產黨。曾任民航湖南省管理局政治處宣傳科幹事，民航廣州管理局政治部宣傳處副主任科員，中國南方航空公司宣傳部主任科員。1994年9月任中國南方航空(集團)公司宣傳部副部長；1999年12月任中國南方航空股份有限公司飛行部政治處主任；2002年5月任中國南方航空股份有限公司飛行部黨委副書記兼政治處主任；2004年5月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記；2006年3月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記、副總經理；2012年8月任中國南方航空股份有限公司工會主席；2013年1月任中國南方航空股份有限公司執行董事；2017年4月任中國南方航空股份有限公司培訓中心總經理、黨委副書記；2019年6月任中國南方航空股份有限公司培訓總監。

謝兵，男，1973年9月出生(46歲)，南京航空航天大學民航學院運輸管理專業、暨南大學管理學院碩士教育中心工商管理專業、英國伯明翰大學工商管理(國際銀行與金融)專業畢業，碩士研究生學歷，MBA、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級經濟師，具有上交所上市公司董事會秘書資格、聯交所公司秘書資格，為香港特許秘書公會會員及資深會士。1995年7月參加工作，1994年1月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司董事會秘書助理，中國南方航空集團公司辦公廳總經理秘書。2007年11月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室副主任；2009年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室主任；2017年4月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，中國南方航空股份有限公司董事會辦公室主任。目前還兼任中國南航集團資本控股有限公司董事長、黨委書記，南航國際融資租賃有限公司董事長，中央企業留學人員聯誼會副會長，香港特許秘書公會理事等職務。

馮華南，男，1962年11月出生(57歲)，中國民航飛行專科學校飛機駕駛專業畢業，北京航空航天大學自動化科學與電氣工程學院航空工程專業工程碩士、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，特級飛行員。1983年1月參加工作，1986年10月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司珠海飛行訓練中心主任，中國南方航空股份有限公司飛行部副總經理。1999年12月任中國南方航空股份有限公司飛行安全技術部總經理；2002年11月任中國南方航空股份有限公司飛行技術管理部總經理；2004年9月任貴州航空有限公司黨委書記、副總經理；2006年2月任貴州航空有限公司總經理、黨委副書記；2014年8月任中國南方航空股份有限公司安全總監。

郭建業，男，1962年12月出生(57歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業、華南師範大學思想教育管理學系政治教育專業、中央黨校經濟管理專業畢業，中央黨校研究生學歷，哲學學士，政工師。1980年5月參加工作，1986年5月加入中國共產黨。曾任民航中南管理局團委書記、宣傳部副部長，民航中南管理局空中交通管理局政治處主任、副局長兼廣東中南民航實業有限公司總經理，民航海南安全監督管理辦公室副主任，民航河南安全監督管理辦公室主任、黨委書記，民航河南安全監督管理局局長、黨委書記，民航中南地區管理局副局長、黨委常委；2012年7月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司總經理、黨委副書記；2014年7月任中國南方航空股份有限公司市場營銷管理委員會主任、黨委副書記；2017年1月任中國南方航空股份有限公司服務總監。目前還兼任深圳航空食品有限公司、廣州南聯航空食品有限公司、廣州南航中免免稅品有限公司、南航嘉源(廣州)航空用品有限公司董事長。

羅明毫，男，1962年9月出生(57歲)，中國民用航空飛行專科學校飛行駕駛專業、湖南省委黨校經濟學專業畢業，黨校研究生學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，二級飛行員。1982年7月參加工作，1984年12月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司湖南公司飛行部副經理、北海營業部副經理，中國南方航空股份有限公司湖南分公司北海營業部經理。2002年5月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司副總經理；2006年12月任中國南方航空股份有限公司客艙部總經理、黨委副書記；2010年12月任中國南方航空股份有限公司大連分公司總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2018年3月任中國南方航空股份有限公司總飛行師。

除上述披露外，上述本公司董事、監事、高級管理人員與本公司的任何董事、監事、高級管理人員、主要股東概無任何關係。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

二、母公司和主要子公司員工情況

截至2019年12月31日，本集團共有員工103,876名(2018年12月31日：100,831名)。

母公司在職員工的數量(人)	主要子公司 在職員工的數量(人)	在職員工的 數量合計(人)
69,776	34,100	103,876

1、專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行員	10,574
乘務員(含兼職安全員)	23,146
空警安全員	3,526
機務系統	17,245
航務系統	2,477
客運系統	8,945
貨運系統	7,606
地服系統	10,794
信息系統	1,916
財務系統	1,932
其他	15,715
合計	103,876

2、教育程度

教育程度類別	數量(人)
研究生	4,401
本科	50,659
大專	31,193
中專及以下	17,623
合計	103,876

3、員工薪酬政策情況

報告期內，本公司為實現高品質發展，大力推進用工薪酬制度改革：實行二級單位薪酬總額與市場化核算掛鉤，保持薪酬總額增長與效益增長聯動，鼓勵各單位提升價值貢獻，提升本公司整體經濟效益；建立市場化的崗位職位管理體系、薪酬管理體系，實行寬幅薪酬制，實行與績效考核緊密掛鉤的晉升和調薪機制，加大薪酬分配與績效考核掛鉤力度，鼓勵員工創先爭優；優化績效考核管理體系，實行員工考核檔級分佈與單位業績掛鉤，增加工作態度考核，建立員工負面行為管理清單，推行績效積分制，引導員工自覺踐行《陽光南航公約》，培育高績效文化；積極探索職業經理人、中長期激勵計劃，建立健全市場化的選人用人機制和激勵約束機制，激發企業活力動力。

4、培訓計劃

2020年，公司將按照「規範化、一體化、智能化、國際化」的戰略取向，繼續圍繞「培訓支撐戰略、培訓創造價值」的理念，通過加強頂層設計、狠抓三基建設、關注重點人群、舉辦重點項目、優化管理制度等方式，推動公司教育培訓總體規劃落地，進一步提升公司培訓的品質，有效保證了公司員工隊伍能力提升，為公司安全運營提供了充足的人才保障。

本公司2020年將繼續提升培訓覆蓋率。員工培訓重點項目包括各系統新僱員技術培訓、飛行員年度複訓、機務維修人員基礎執照培訓、機務維修人員專業技術培訓、簽派員複訓、國際運行熟悉訓練培訓、乘務員定期複訓、轉機型培訓、安全員定期訓練、應急複訓、客運、貨運營銷國際人才培養等培訓。同時，公司將繼續加強培訓課程、師資和運營體系的建設，落實培訓「到崗到人」，探索培訓市場化核算機制。繼續在機務、客艙、航務、地服等系統推廣高技能人才隊伍建設「百人計劃」，培養一批「南航工匠」、「技能大師」。

5、勞務外包情況

勞務外包的工時總數

56.09百萬小時

勞務外包支付的報酬總額(人民幣)

2,545.01百萬元

公司治理報告

公司根據《公司法》、《證券法》等相關法律法規和《公司章程》的要求，構建了由股東大會、董事會、監事會和經營管理層等組成的公司治理體系，形成了權力機構、決策機構、監督機構和執行機構之間相互配合、相互協調、相互制衡的運行機制，公司治理的實際狀況與中國證監會發佈的《上市公司治理準則》等規範性檔沒有存在重大差異。公司根據境內外監管要求，不斷修訂完善《公司章程》及相關規則，規範公司運作。

本公司堅信，良好穩固的企業管治架構是確保本公司持續發展和提升股東價值的重要基礎。本公司一直嚴格遵守中國證監會、上交所、聯交所、紐約證券交易所及美國證券交易委員會的監管規定，並致力達致和保持高水準的企業管治，所採納的企業管治原則，強調優質的董事會向所有利益群體負責，開放溝通和公平披露。

企業管治守則

本公司董事會已審閱本公司之企業管治常規，並認為本公司已採納了相關企業管治常規的原則並實行完善的管治和披露措施。本集團截至2019年12月31日止年度一直遵守了《聯交所上市規則》附錄十四經《企業管治守則》所載之守則條文。

本公司所採納的企業管治措施概述於下文。

制度建設

公司嚴格按照各上市地監管法規，不斷完善公司章程及相關治理細則。報告期內，公司修訂《中國南方航空股份有限公司董事會常務委員會議事規則》、《中國南方航空股份有限公司總經理辦公會議事規則》，持續完善相關規則。

股東大會

本公司股東大會為公司的最高權力機構，依法行使各項職權。本公司嚴格按照法律法規、《公司章程》以及《股東大會議事規則》等的要求做好股東大會的各項工作，充分保證股東依法行使股東權利。報告期內，本公司召開了3次股東大會、2次類別股東大會，並聘請律師對股東大會的召集召開程序進行見證，會議的召集、召開程序均合法有效，並通過股東大會網絡投票方式確保公司所有股東，特別是中小股東參與決策，公平行使權利，未發生侵害中小股東利益的行為。

董事會

董事會是公司決策機構。公司董事會向股東大會負責，在《公司章程》規定的職權範圍內按照《董事會議事規則》所規定的程序制定公司發展策略，並監督經營管理的執行情況及財務表現，對董事、高管的委任提出建議，決定重大合約及交易、以及其他重大政策及財務事宜等。董事會依法合理授權執行董事及高級管理人員，提高了決策水準和議事效率，促進了公司生產經營的發展。

提交董事會議決的主要事項包括：

1. 本集團營運策略方針；
2. 有關本公司主要業務及財務目標的政策制定；
3. 監督管理層的表現；
4. 批准本集團重大收購、投資、出售、資產處置或任何重大資本開支；
5. 確保實施審慎有效的內部監控系統；及
6. 審議本公司財務報表與業績。

本公司管理層以總經理為首，負責本集團的日常營運。董事長王昌順先生與總經理馬須倫先生各有不同職責，透過職責分工達到本集團董事會與管理層的權力平衡，以確保其獨立性和問責性。董事長領導和監督董事會，確保其以本集團的最大利益為根本。董事長負責決定每次董事會會議的議程，當中須按情況考慮其他董事提議加入議程的事宜。此外，董事長亦負責引領和釐定本公司業務的總體發展目標和方向。總經理則在副總經理的輔助下督導本集團的日常業務營運、政策規劃與實施，並就本集團一切業務對董事會負責。總經理與各副總經理和主要業務部門的行政管理層緊密合作，確保本集團的有效營運和持續發展。總經理須與董事長和所有董事保持聯繫，向其報告所有重大業務發展事宜，並負責建立和維持有效率的行政管理團隊輔助其履行職責。董事長和總經理互相之間沒有任何關係。其他各董事之間也概無任何關係。

截至2019年12月31日，本公司第八屆董事會成員包括三位執行董事以及四位獨立非執行董事。所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第92頁至第94頁。

董事會在2019年度共舉行28次董事會會議，所有該等會議均根據公司章程的規定召開。本公司在2019年度共舉行5次股東大會，董事努力做到親身出席股東大會，積極瞭解公司股東的意見。

公司治理報告

各董事的具體出席情況如下：

董事姓名	是否獨立董事	參加董事會情況					參加股東大會情況	
		本年應參加董事會次數	親自出席次數	以通訊方式參加次數	委託出席次數	缺席次數	是否連續兩次未親自參加會議	出席股東大會的次數
王昌順	否	28	3	23	2	0	否	2
馬須倫 (於2019年5月8日獲委任)	否	20	4	16	0	0	否	5
韓文勝 (於2019年5月8日獲委任)	否	20	4	16	0	0	否	5
張子芳 (於2019年5月8日退任)	否	8	0	7	1	0	否	0
鄭凡	是	23	4	23	1	0	否	2
顧惠忠	是	23	5	23	0	0	否	5
譚勁松	是	23	5	23	0	0	否	4
焦樹閣	是	23	5	23	0	0	否	1

年內召開董事會會議次數	28
其中：現場會議次數	5
通訊方式召開會議次數	23
現場結合通訊方式召開會議次數	0

本集團十分重視獨立非執行董事的經驗與意見，並以此作為本集團業務的有效指引。獨立非執行董事以全體股東利益為前提為本集團提供廣泛的專業知識及經驗，對本集團之策略、表現及管理程序之事宜提供獨立判斷。獨立非執行董事佔董事會成員的三分之一。獨立非執行董事譚勁松具備上市規則第3.10條所列的適當或會計專業資格或相關財務管理專長。另外，遵照上市規則第3.13條所載獨立性指引的規定，本公司已獲每一位獨立非執行董事發出其獨立性年度確認函。本公司認為，所有獨立非執行董事均為獨立於本公司的人士。此外，他們豐富的業務及財務經驗對本公司順利發展甚為重要。於2019年，獨立非執行董事在董事會上就股東及本公司整體而言有關的多項事宜發表了他們的見解及意見。

董事會已採納董事會成員多元化政策，旨在列載為達致董事會成員多元化而採取之方針。董事會成員多元化政策的摘要如下：本公司確認和相信董事會成員多元化之好處，可確保董事會就適合本公司業務所需之技能，經驗和多元化方面取得平衡。董事會所有委任均以用人唯才為原則，並充分顧及董事會成員多元化的裨益。甄選人選將按一系列多元化範疇為基準，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、經驗(專業或其他方面)、技能及知識。最終將按人選的長處及可為董事會提供的貢獻而作決定。

董事

本公司董事會成員具有不同的行業背景，在財務會計、投資戰略、企業文化、公司治理等方面擁有豐富的經驗和專業知識。董事任期三年屆滿，可連選連任，獨立非執行董事連任時間原則上不得超過六年，各董事之間不存在任何包括財務、業務、親屬或其他重大相關的關係。全體董事均能通過董事會秘書及時獲得上市公司董事必須遵守的法規、監管及其他持續責任的相關資料及最新動向，以確保其能瞭解應盡之職責，保證董事會的程序得以貫徹執行以及適用的法律法規得以恰當遵守。本公司獨立董事工作勤勉盡責，積極出席董事會及其下屬委員會會議，對關聯交易、對外擔保、現金分紅、非公開發行股票、董事及高管的任免等事項發表獨立意見，對公司生產經營、債務結構調整等提出了建設性的意見和建議。報告期內，王昌順先生、馬須倫先生、韓文勝先生為公司第八屆董事會執行董事，鄭凡先生、顧惠忠先生、譚勁松先生、焦樹閣先生為公司第八屆董事會獨立非執行董事。原執行董事張子芳先生於2019年5月8日退任。執行董事馬須倫先生及韓文勝先生於2019年5月8日獲委任。

董事之持續專業發展

所有本公司董事均於其首次獲委任時接受全面、正式及為其而設之入職培訓，以確保瞭解本集團業務及經營及充分明白上市規則規定董事須承擔之責任及義務及相關監管規定。

本公司董事持續獲得法定及監管制度發展以及業務及市場轉變之更新，以便彼等根據上市規則及有關法定規定履行職務及責任。另外，本公司將於有需要時向董事持續提供信息及專業發展。

於2019年度，本公司已提供更新及協調有關上市規則及監管規定之培訓予所有董事。所有董事均向本公司提供了所接受培訓的記錄。

所有本公司截至2019年12月31日止的董事均通過出席外部講座、內部培訓或閱讀材料等方式，積極參與了主題涵蓋監管規則、企業管治、財務及商業的持續專業培訓，以拓展其知識及技能。

公司治理報告

監事會

本公司監事會由股東代表監事和職工代表監事組成，股東代表監事由股東大會選舉和罷免，職工代表監事由公司職工代表選舉產生。監事會現有監事3人，其中股東代表監事2人，職工代表監事1人，設監事會主席1人，公司董事、總經理、副總經理和財務負責人等都沒有兼任監事。本公司監事會嚴格按照法律法規、《公司章程》及《監事會議事規則》等的規定規範運作，公司監事勤勉誠信，積極出席監事會會議，列席股東大會和董事會會議，對公司的關聯交易、現金分紅、對外擔保、非公開發行股票等重大事項的決策程序以及公司董事、管理層的履職情況依法進行監督，及時聽取財務報告編製及審計工作開展情況的彙報，積極瞭解公司內控制度的建設及執行情況。報告期內，監事會共召開4次現場會議，2次臨時會議，按照《公司法》、《公司章程》、《監事會議事規則》的規定，對公司規範運作、定期報告、財務工作、現金分紅、關聯交易、內部控制等重大事項進行審核並提出審核意見。原監事及本公司第八屆監事會主席潘福先生於2019年5月8日辭任。林曉春先生於2019年5月8日獲委任為股東代表監事。李家世先生於2019年5月8日獲委任為第八屆監事會主席。

董事會專門委員會

本公司已成立戰略與投資委員會、審計與風險管理委員會，薪酬與考核委員會、提名委員會、航空安全委員會。有關該等委員會各自角色、職能及組成的詳情載於下文：

戰略與投資委員會

戰略與投資委員會包括三名成員，由王昌順先生出任戰略與投資委員會主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事顧惠忠先生及獨立非執行董事焦樹閣先生。

戰略與投資委員會於2019年舉行1次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，聽取了關於服務粵港澳大灣區行動計劃的彙報。以下乃各成員之出席情況。

戰略與投資委員會成員	出席次數／應出席次數
王昌順(主任委員)	1/1
顧惠忠	1/1
焦樹閣	1/1

審計與風險管理委員會

審計與風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，其中，譚勁松先生擁有相關專業資格或會計財務管理知識，具備對財務報表的理解能力。於2019年12月31日，審計與風險管理委員會由譚勁松先生擔任主任委員、顧惠忠先生和焦樹閣先生擔任委員。審計與風險管理委員會能夠獲得充裕資源以履行其職務，並可在有需要時尋求獨立專業意見。

本公司審計與風險管理委員會之職權範圍符合常規守則之條文C.3.3以及本公司須遵守的相關政策和法規。審計與風險管理委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站[www.hkexnews.hk]及本公司網站[www.csair.com]公佈的本公司審計與風險管理委員會工作細則中。於2019年度，審計與風險管理委員會開展的工作包括監督與外界核數師的關係、審閱本集團的2019年季度、2019年中期及2018年年度財務報表、監督遵守法例及上市規定的情況、在其認為必須的情況下審閱法律或其他方面獨立顧問的委聘職責，以及進行調查。此外，審計與風險管理委員會亦審查本公司風險管理及內部控制系統的有效性，其中涉及定期審查公司不同管治結構及業務流程下的風險管理及內部控制，並考慮各自的潛在風險及迫切程度，以確保本公司業務運作的效率及實現本公司目標及策略。有關審閱及審查的範圍包括財務、經營、合規情況及風險管理。審計與風險管理委員會亦審閱本公司的內部審計方案，並定期向董事會呈交相關報告及具體建議。

審計與風險管理委員會於2019年度共舉行14次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各審計委員的具體出席情況如下：

審計與風險管理委員會成員	出席次數／應出席次數
譚勁松(主任委員)	14/14
顧惠忠	14/14
焦樹閣	14/14

審計與風險管理委員會已審核本公司核數師的表現、獨立性及客觀性，對結果滿意。

審計與風險管理委員會得出的結論是本公司核數師為本集團進行非審計服務無損其獨立性。

本公司2018年股東週年大會上審議及批准聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2019年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2019年度香港財務報告提供專業服務。

公司治理報告

下表載列本公司外聘核數師於2018年及2019年向本集團提供之主要審計服務及非審計服務類別及收費(含增值稅稅金)：

	2019年 人民幣百萬元	2018年 人民幣百萬元
審計費用	18	15
非審計費用	2	3
合計	20	18

註1： 審計費總額中包括審計本集團部分子公司截至2019年12月31日止的年度財務報表的費用總額人民幣3百萬元(含增值稅稅金)。

註2： 非審計費用主要為向本集團提供之稅務服務。

薪酬與考核委員會

於2019年12月31日，薪酬與考核委員會有三名成員，由獨立非執行董事顧惠忠先生擔任主任委員，另外兩名成員則為執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事鄭凡先生。執行董事韓文勝先生於2019年5月8日獲委任。執行董事張子芳先生於2019年5月8日辭任。

薪酬與考核委員會的職責主要包括：就本公司董事及高級管理人員的薪酬政策、薪酬結構及薪酬待遇向董事會提供建議；以及針對薪酬政策的制定與改進確立正規及具透明度的程序。薪酬與考核委員會尤其獲授特定職責，須確保並無董事或其任何聯繫人參與釐定其自身的薪酬。薪酬與考核委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」公佈的本公司薪酬與考核委員會實施細則中。

薪酬與考核委員會於2019年舉行2次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，審議了2017年工資總額決算、2018年工資總額預決算以及2019年工資總額預算等議案。以下乃各成員之出席情況。

薪酬與考核委員會成員	出席次數／應出席次數
顧惠忠(主任委員)	2/2
張子芳(於2019年5月8日退任)	0/0
鄭凡	2/2
韓文勝(於2019年5月8日獲委任)	2/2

薪酬與考核委員會在合適時就其他執行董事的薪酬建議諮詢董事長及／或總經理，並獲提供充裕資源以履行其職務。並在需要時索取專業意見。薪酬與考核委員會亦負責評估執行董事之表現及審批執行董事之服務合約條款。薪酬與考核委員會在2019年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2019年12月31日，提名委員會有三名成員，由獨立非執行董事鄭凡先生出任提名委員會主任委員，另外兩名成員則為執行董事王昌順先生及獨立非執行董事焦樹閣先生。提名委員會的職責包括根據公司經營活動情況、資產規模和股權結構對董事會的規模和構成向董事會提出建議；經考慮董事會成員多元化政策以研究董事、高級管理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；廣泛搜尋合格的董事和高級管理人員的人選；對董事候選人和高級管理人員進行審查並提出建議以及對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議。

提名委員會依據相關法律法規和公司章程的規定，結合本公司實際情況和董事會成員多元化政策，研究公司的董事、經理人員的當選條件、選擇程序和任職期限，形成決議後備案並提交董事會通過，並遵照實施。董事、經理人員的選任程序是(一)提名委員會會積極與本公司有關部門進行交流，研究本公司對董事、經理人員的需求情況，並形成書面材料；(二)提名委員會可在本公司、控股(參股)企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、經理人選；(三)搜集初選人的職業、學歷、職稱、詳細的工作經歷、全部兼職等情況，形成書面材料；(四)徵求被提名人對提名的同意，否則不能將其作為董事、經理人選；(五)召集提名委員會會議，根據董事、經理的任職條件，對初選人員進行資格審查；(六)在選舉新的董事和聘任新的經理人員前一至兩個月，向董事會提出董事候選人和新聘經理人選的建議和相關材料；(七)根據董事會決定和反饋意見進行其他後續工作。提名委員會在評估人選時會參考不同的評估準則，包括履行職務所必需的知識、技能和素質。準則詳情刊載於已在2017年11月8日在聯交所網站「www.hkexnews.hk」公佈的董事會議事規則內。提名委員會能夠獲提供充裕資源以履行其職務，並在其認為有必要時，可獨立聘請仲介機構為其建議提供專業意見。提名委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」公佈的本公司提名委員會工作細則中。

提名委員會於2019年舉行了2次會議，分別提名聘任馬須倫先生為本公司總經理、羅來君先生為本公司副總經理，聘任李韶彬先生為本公司培訓總監。提名委員會在2019年履行了其職責範圍內的所有責任。以下乃各成員之出席情況。

提名委員會成員	出席次數／應出席次數
鄭凡(主任委員)	2/2
王昌順	2/2
焦樹閣	2/2

航空安全委員會

航空安全委員會包括三名成員，由執行董事馬須倫先生出任航空安全委員會主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事鄭凡先生及獨立非執行董事譚勁松先生。執行董事馬須倫先生於2019年5月8日獲委任。

航空安全委員會於2019年舉行2次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開。聽取了關於公司2019年安全工作的匯報，以下乃各成員之出席情況。

航空安全委員會成員	出席次數／應出席次數
馬須倫(主任委員)(於2019年5月8日獲委任)	2/2
鄭凡	2/2
譚勁松	2/2

企業管治職能

董事會負責執行經修訂企業管治守則之守則條文D.3.1職權範圍所載之企業管治職責。

於本年度內，董事會已制定董事會成員多元化政策，董事會於召開會議審議年度業績時及年度報告時，審閱《標準守則》及本企業管治報告內之披露。

上市公司董事及監事進行證券交易的標準守則

經向所有本公司董事及監事作出特定查詢後，彼等確認董事截至2019年12月31日止年度內一直遵守《標準守則》。就董事及監事的證券交易方面，本公司所採納的操守的嚴格性並不亞於《標準守則》。

對財務報表的責任

下文載述董事對財務報表的責任，應與本年度報告中由本集團核數師編製的闡明本集團核數師呈報職責的核數師報告一并閱讀，但兩者應分別獨立理解。

董事負責監督各財政週期賬目的編製，此等賬目應真實及公平地反映本集團於該期間的業務狀況、業績及現金流量。

公司外部核數師，畢馬威會計師事務所的呈報職責載於核數師報告第128頁至132頁。董事認為，在財務報表的編製過程中，本集團貫徹採用了適當的會計政策，並遵守所有相關會計準則。

董事有責任確保本集團保存會計紀錄。該等紀錄必須合理準確地披露本集團的財政狀況，以及可供根據中國法律法規及香港《公司條例》的披露要求和有關會計準則編製財務報表。

與股東及投資者之溝通及投資者關係

公司重視投資者權益，按照證監會《上市公司與投資者關係工作指引》，和上交所《關於進一步加強上市公司投資者關係管理工作的通知》，成立專職團隊，設立官方網站的投資者關係專欄，完善電話、郵件、互聯網等多種溝通渠道，開展多層次溝通，建立了良好的雙向交流機制和平台。

報告期內，公司積極踐行股權文化，堅持以投資者為中心，努力提升投資者關係的工作精度和服務水準，切實維護投資者權益。

公司全年舉辦和參與各類發佈會、策略會、電話會超過90場，與逾1,000名投資者和分析師，圍繞公司戰略、財務、經營、風險等投資者關注的熱點問題，深度溝通，提高投資者對公司長期發展前景的瞭解。發揮互聯網渠道優勢，用好投資者關係網站、郵箱、「上證e互動」等平台，不斷加強與投資者特別是中小投資者的交流力度。完善信息收集和回饋機制，加強對媒體輿情、投資者關注熱點和分析師報告的動態監測，提升投資者溝通品質。積極瞭解資本市場對行業和公司經營發展的建議和意見，推動公司治理水準和內在價值的持續提升。

2020年，公司將繼續堅持尊重投資者、回報投資者的理念，深化投資者溝通交流，增進投資者對本公司的瞭解和認可，維護投資者的合法權益。

投資者和公眾可登陸本公司網站(www.csair.com)，瞭解公司治理結構、組織結構、股票信息、生產數據、業績公告、其他公告等詳細資料，具體可按照以下步驟獲取資料：

- 1、到本公司網站首頁，點擊「投資者關係」
- 2、然後點擊所需查閱的內容

如果投資者有意查詢股東大會、董事會資料，可撥打電話(8620)8611-2480、傳真(8620)8665-9040、發送郵件至ir@csair.com聯繫董事會秘書，或在年度股東大會或臨時股東大會上直接提問，關於股東參加年度股東大會或臨時股東大會以及提交決議案的程序，可通過上述途徑向董事會秘書查詢。

信息披露

本公司嚴格遵守各上市地上市規則要求，按照「真實、準確、完整、及時、公平、有效」的標準履行信息披露義務。

報告期內，本公司在全面、從嚴、依法監管的背景下，進一步優化工作模式，針對重點披露事項持續改進編製流程，提高信息傳遞效率和品質；多措並舉，加強內外部培訓交流，持續提升公司「大信息披露團隊」綜合能力；創新管理方式，以點帶面建立上市合規長效安全機制，有效夯實公司合規基礎。

2019年8月，本公司獲得上交所2018-2019年度信息披露A級評價，至此公司連續六年獲得上交所信息披露A級評價。

《公司章程》修訂

2019年12月27日，本公司2019年第二次臨時股東大會審議通過決議，授權本公司董事會進行建議股份發行，並在建議股份發行完成後對本公司的公司章程做出相應的修訂，以反映本公司註冊資本的增加及相關變動。詳情請參考本公司日期為2019年10月30日的公告及日期為2019年11月12日的通函。

於2019年度，《公司章程》未作其他修訂。

股息政策

公司股息派發的政策為：

公司股息派發的原則：在兼顧公司長遠和可持續發展的前提下，公司的股息派發政策應重視對投資者的合理投資回報，牢固樹立回報股東的意識，股息派發政策應保持連續性和穩定性。

公司股息派發的形式：公司實行現金、股票、現金與股票相結合或其他符合法律、行政法規的合理方式分配股利。

公司股息派發的條件及比例：公司在當年盈利且存在可供分配利潤，按規定提取法定公積金、任意公積金後，並無重大投資計劃或重大現金支出等事項(重大投資計劃或重大現金支出是指公司未來十二個月內擬對外投資、收購資產或購買設備累計支出超過公司最近一期經審計的合併報表淨資產的30%)以及未發生重大損失(損失金額超過公司最近一期經審計的合併報表淨資產的10%)等特殊事項的前提下，公司應當採取現金方式分配股利，以現金方式分配的利潤不少於當年實現的利潤在彌補虧損並提取公積金後剩餘可分配利潤的10%。最近三年以現金方式累計分配的利潤不少於公司於該三年實現的年均可分配利潤的30%。公司未來三年以現金方式累計分配的利潤不少於公司於該三年實現的年均可分配利潤的30%。

公司股息派發的時間間隔：在滿足股息派發條件並保證公司正常經營和長遠發展的前提下，公司原則上每年度進行一次股息派發，也可以根據盈利情況和資金需求情況進行中期股息派發。

發放股票股利的條件：公司根據年度的盈利情況及現金流狀況，在保證最低現金分紅比例，維持公司股本規模及股權結構合理的前提下，注重股本擴張與業績增長保持同步，如確有特殊情況無法進行現金分配並按照公司章程的規定履行各項程序後，可通過發行股票股利的方式回報投資者。若公司實施了以股票分配股利或資本公積金轉增股本方案的，則公司當年可以不再實施以現金方式分配利潤的方案，且該年度不計入本條前款所述的三年內。

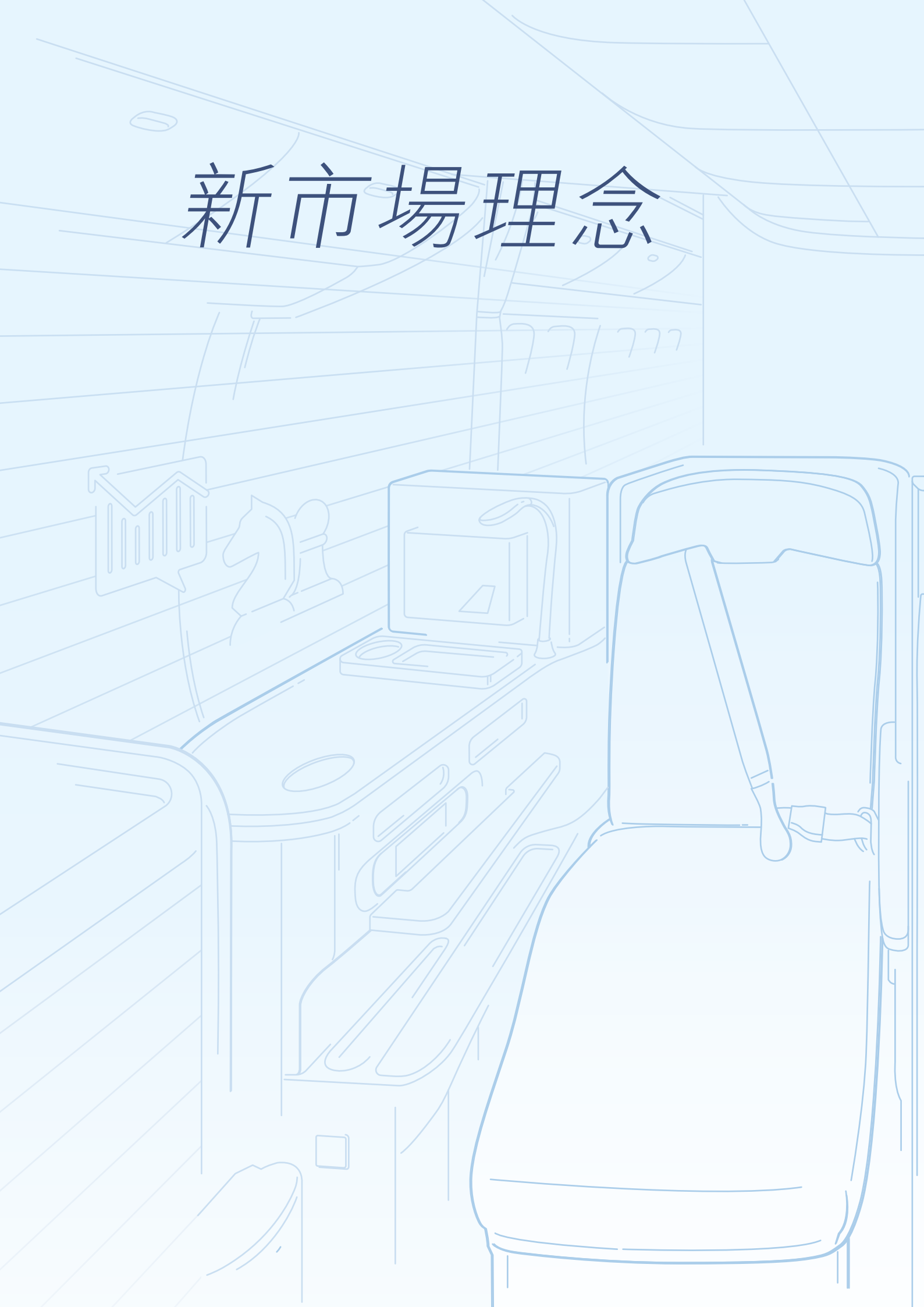
股東權利

作為保障股東權益及權利之一項措施，本公司就各重大事項(包括選舉個別董事)於股東大會提呈獨立決議案，以供股東考慮及投票。所有於股東大會提呈之決議案將根據上市規則以投票方式表決。投票表決之結果將於相關股東大會後在聯交所及本公司網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」上公佈。

股東特別大會可由董事會應單獨或合計持有本公司發行在外的有表決權的股份百分之十以上(含百分之十)的股東以書面形式之請求而召開，根據章程第79(3)條而召開。有關請求必須陳述於大會上將處理之事務的目標，且必須由請求人簽署，並向董事會或本公司公司秘書書面作出。股東應遵循有關章程所載有關召開股東特別大會之規定及程序。

就向董事會提出查詢而言，股東可向本公司發出書面查詢。股東可就上述權利向本公司之董事會辦公室或電郵至上節「與股東及投資者之溝通及投資者關係」所載郵件地址發出查詢或提出請求。

新市場理念





堅持高質量發展，
內涵式發展。

公司債券情況

一、 公司債券基本情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	到期日	債券餘額	利率(%)	還本付息方式	交易場所
中國南方航空股份有限公司 2019年公開發行公司債券 (第二期)	19南航02	155417	2019/05/16	2022/05/17	2,000	3.72	每年付息，到期 還本付息	上交所
中國南方航空股份有限公司 2019年公開發行公司債券 (第一期)	19南航01	155185	2019/02/21	2022/02/22	3,000	3.45	每年付息，到期 還本付息	上交所
中國南方航空股份有限公司 2018年公開發行公司債券 (第一期)	18南航01	155052	2018/11/26	2021/11/27	2,000	3.92	每年付息，到期 還本付息	上交所
中國南方航空股份有限公司 2015年公司債券(第一期)	15南航01	136053	2015/11/20	2020/11/20	2,654.98	4.15	每年付息，到期 還本付息	上交所
中國南方航空股份有限公司 2016年公司債券(第二期)	16南航02	136452	2016/5/25	2021/5/25	149.417	3.70	每年付息，到期 還本付息	上交所
廈門航空有限公司公開發行 2019年公司債券(第一期)	19廈航01	163004	2019/11/20	2022/11/20	1,500	3.58	到期還本，按年 付息	上交所

公司債券付息兌付情況

2019年3月3日(因遇休息日，順延至2019年3月4日)，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2016年公司債券(第一期)債券本金和2018年3月3日至2019年3月2日期間的利息，債券票面利率為2.97%，每手債券面值人民幣1,000元。每手債券兌付本金為人民幣1,000元，本次兌付的本金總額為人民幣5,000,000,000元。每手債券派發利息為人民幣29.70元(含稅)。

2019年5月25日(因遇休息日，順延至2019年5月27日)，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2016年公司債券(第二期)2018年5月25日至2019年5月24日期間的利息，債券票面利率為3.12%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣31.20元(含稅)。

2019年11月20日，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2015年公司債券(第一期)2018年11月20日至2019年11月19日期間的利息，債券票面利率為4.15%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣41.50元(含稅)。

2019年11月27日，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2018年公開發行公司債券(第一期)2018年11月27日至2019年11月26日期間的利息，債券票面利率為3.92%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣39.2元(含稅)。

二、 報告期內公司債券增信機制、償債計劃及其他相關情況

報告期內，本公司公司債券無增信機制。

償債計劃：

「15南航01」起息日為2015年11月20日，利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付，債券的付息日期為2016年至2020年每年的11月20日。2018年11月20日部分投資者行使了回售選擇權，則該回售部分債券的付息日為2016年至2018年每年的11月20日，兌付日為2018年11月20日。剩餘未回售部分債券將於2020年11月20日兌付本金和最後一期利息。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。

「16南航02」起息日為2016年5月25日，利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付，債券的付息日期為2017年至2021年每年的5月25日。2019年5月25日部分投資者行使了回售選擇權，則該回售部分債券的付息日為2017年至2019年每年的5月25日，兌付日為2019年5月25日。剩餘未回售部分債券將於2020年至2021年每年的5月25日兌付利息，並在2021年5月25日兌付本金。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。

「18南航01」起息日為2018年11月27日，利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付。債券的計息期限為2018年11月27日至2021年11月26日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。債券到期一次還本。債券的兌付日期為2021年11月27日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間兌付款項不另計利息。

「19南航01」起息日為2019年02月22日，利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付。債券的計息期限為2020年02月22日至2022年02月22日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。債券到期一次還本。債券的兌付日期為2022年02月22日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間兌付款項不另計利息。

公司債券情況

「19南航02」起息日為2019年05月17日，利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付。債券的計息期限為2020年05月17日至2022年05月17日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。債券到期一次還本。債券的兌付日期為2022年05月17日。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間兌付款項不另計利息。

「19廈航01」起息日為2019年11月20日。利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付。本期債券的付息日期為2020年至2022年每年的11月20日；本期債券的兌付日期為2022年11月20日；如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。

上述公司債券的本金兌付、利息支付將通過登記機構和有關機構辦理。本金兌付、利息支付的具體事項將按照國家有關規定，由本公司在中國證監會指定媒體上發佈的相關公告中加以說明。

上述公司債券其他償債保障措施：①設立專門的償付工作小組；②設立專項帳戶並嚴格執行資金管理計劃；③制定債券持有人會議規則；④充分發揮債券受託管理人的作用；⑤嚴格的信息披露。此外，本公司承諾在出現預計不能按期償付債券本息或到期未能償付債券本息時，公司將至少採取下列措施：①不向股東分配利潤；②限制公司債務及對外擔保規模；③限制公司重大對外投資。

三、 公司其他債券和債務融資工具的付息兌付情況

債券名稱	到期(兌付)日	兌付情況
2018年第五期超短期融資券	2019年1月27日	按時足額兌付本息金額共計1,006,410,958.90元
2018年第六期超短期融資券	2019年4月27日	按時足額兌付本息金額共計1,015,189,041.10元
2018年第七期超短期融資券	2019年4月29日	按時足額兌付本息金額共計507,643,835.62元
2019年第三期超短期融資券	2019年5月22日	按時足額兌付本息金額共計502,773,972.60元
2019年第十五期超短期融資券	2019年7月10日	按時足額兌付本息金額共計500,942,622.95元
2019年第十二期超短期融資券	2019年7月19日	按時足額兌付本息金額共計1,003,868,852.46元
2019年第一期超短期融資券	2019年7月21日	按時足額兌付本息金額共計2,025,643,835.62元
2018年第四期超短期融資券	2019年7月26日	按時足額兌付本息金額共計1,536,061,643.84元
2019年第十三期超短期融資券	2019年7月26日	按時足額兌付本息金額共計501,853,825.14元
2019年第十八期超短期融資券	2019年8月14日	按時足額兌付本息金額共計1,502,569,672.13元
2019年第四期超短期融資券	2019年8月20日	按時足額兌付本息金額共計2,025,150,684.93元
2019年第十七期超短期融資券	2019年8月23日	按時足額兌付本息金額共計501,980,874.32元
2019年第六期超短期融資券	2019年8月24日	按時足額兌付本息金額共計506,095,890.41元
2019年第二十一期超短期融資券	2019年9月20日	按時足額兌付本息金額共計1,505,181,967.21元
2019年第十九期超短期融資券	2019年10月11日	按時足額兌付本息金額共計502,945,355.19元
2019年第八期超短期融資券	2019年10月15日	按時足額兌付本息金額共計1,011,557,377.05元
2019年第二十二期超短期融資券	2019年10月18日	按時足額兌付本息金額共計502,878,415.30元
2019年第十期超短期融資券	2019年10月22日	按時足額兌付本息金額共計1,011,311,475.41元
2019年第二期超短期融資券	2019年10月22日	按時足額兌付本息金額共計2,040,684,931.51元
2019年第十四期超短期融資券	2019年11月22日	按時足額兌付本息金額共計506,165,983.61元
2019年第五期超短期融資券	2019年11月25日	按時足額兌付本息金額共計1,019,602,739.73元
2019年第七期超短期融資券	2019年12月20日	按時足額兌付本息金額共計1,016,904,371.58元
2019年第十六期超短期融資券	2019年12月20日	按時足額兌付本息金額共計1,013,860,655.74元

公司債券情況

債券名稱	到期(兌付)日	兌付情況
2019年第二十期超短期融資券	2019年12月20日	按時足額兌付本息金額共計505,505,464.48元
廈航2019年第一期超短期融資券	2019年8月16日	按時足額兌付本息金額共計504,483,333.33元
廈航2016年第一期中期票據	2019年8月17日	按時足額兌付本息金額共計1,338,610,000.00元
廈航2019年第二期超短期融資券	2019年9月12日	按時足額兌付本息金額共計606,868,032.79元
廈航2019年度第四期超短期融資券	2019年10月10日	按時足額兌付本息金額共計405,197,814.21元
廈航2016年度第二期中期票據	2019年10月21日	按時足額兌付利息金額共計49,760,000.00元
廈航2016年度第三期中期票據	2019年11月22日	按時足額兌付本息金額共計1,860,840,000.00元

四、 公司報告期內的銀行授信情況

截至2019年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行提供最高為人民幣3,083.43億元的銀行授信額度，其中已使用的銀行授信額度約為人民幣571.78億元，尚未使用的銀行授信額度約為人民幣2,511.65億元。報告期內，本集團已償還的銀行借款為人民幣約503.74億元。

風險管理及內部控制

董事會負責維持穩健有效的風險管理及內部監控體系，並檢討成效，保障股東投資及公司資產安全。公司設立風險管理及內部監控系統，旨在管理而非消除未能實現業務目標的風險，且只能提供合理而非絕對的保證。

董事會已確立既定程序，以確定、評價及管理公司所面對的重大風險，程序包括當營商環境或規例指引變更時，更新風險管理與內部監控系統。董事會已審閱公司於截至2019年12月31日止財政年度公司的風險管理及內部監控系統，並對其成效表示滿意。

一、 內部控制責任聲明及內部控制制度建設情況

公司董事會對建立健全和有效實施內部控制，評價其有效性，並如實披露內部控制評價報告負責。公司內部控制的目標是合理保證經營管理合法合規、資產安全、財務報告及相關信息真實完整，提高經營效率和效果，促進實現發展戰略。由於內部控制存在的固有局限性，故僅能為實現上述目標提供合理保證。

董事會已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定，對公司內部控制的有效性進行了自我評價，並認為在2019年12月31日(內部控制評價報告基準日)，公司內部控制整體有效，不存在財務報告相關內部控制重大和重要缺陷，未發現非財務報告相關的內部控制重大和重要缺陷。

二、 內部控制審計報告的相關情況說明

公司聘請的畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)已按照中國《企業內部控制審計指引》及中國註冊會計師執業準則的相關要求對公司財務報告相關內部控制的有效性進行了審計，出具了標準無保留意見的審計報告。

內部控制審計報告詳見上海證券交易所網站。

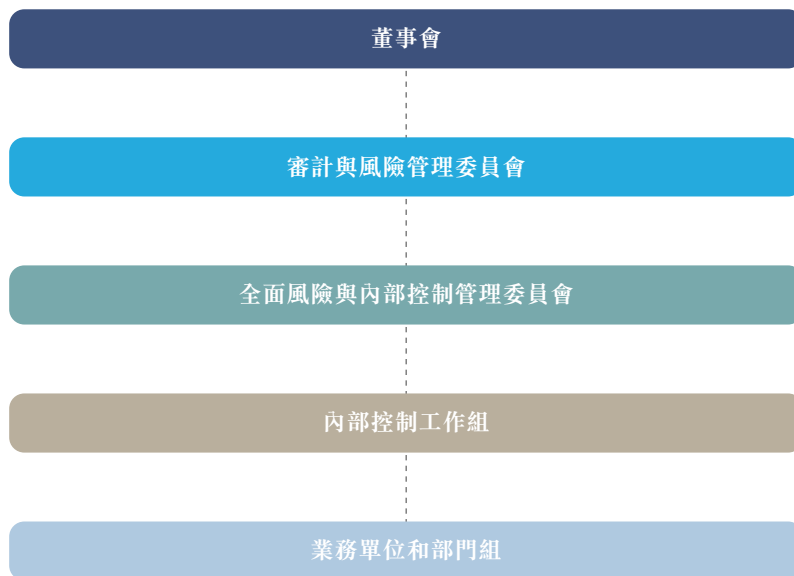
風險管理及內部控制

三、 內部控制評價開展情況

1、 內部控制組織架構

公司內部控制實行分層管理，設置了由董事會、審計與風險管理委員會、全面風險與內部控制管理委員會、內部控制工作組、業務單位和部門共同組成的直線型管理結構，管理架構圖如下：

董事會負責審批最終工作成果，提交年度風險管理及內部監控系統聲明。審計與風險管理委員會負責審聽取內部控制建設工作進展情況，審議內部控制最終工作成果。全面風險與內部控制管理委員會負責審閱批准項目工作計劃書及各階段工作成果，審閱項目實施過程中重要事項的管理及決策，確認重大缺陷。內部控制工作組負責項目的具體組織實施。各業務單位和部門負責保持本單位內控措施持續有效，描述和更新本單位元業務流程、控制點，確認流程記錄檔，識別重要控制措施，組織缺陷整改等。



2、 內部控制評價程序

公司內部控制評價工作以COSO內部控制框架為基礎，按照內部控制五要素設計，充分融合了美國《薩班斯法案》、中國《企業內部控制基本規範》及其配套指引，以及2016年香港《上市規則》的有關要求。為進一步提高內部控制工作品質，公司聘請專業的獨立第三方機構給予指導。

公司按照定性和定量的原則，確定了內部控制評價涉及的內容。主要包括公司層面內部控制框架和業務流程層面內部控制兩部分。公司層面內部控制框架主要以COSO內部控制五要素為評價內容，涉及控制環境、風險評價、控制活動、信息與溝通、監控等方面。業務流程層面的選擇充分體現了航空運輸企業的行業特點，評價內容涵蓋了財務報告相關與非財務報告相關內容，評價單位覆蓋公司總部和全部航空運輸主業分(子)公司、基地並延伸至專業公司及合資公司。

公司每年內部控制評價工作按計劃、記錄、測試、整改和報告五個階段有序推進。

公司首先通過採用訪談、問卷調查等手段，記錄、更新公司層面和業務流程層面的內部控制，對風險進行識別和分析，開展穿行測試，對內部控制設計有效性進行評價。其次，通過梳理風險控制點，對風險進行評分排序，確定高、中、低風險區域，篩選出關鍵風險控制點，通過觀察、訪談、複算、檢查、詢證、知識評價、系統查詢等方法，全年分兩次對關鍵風險控制點進行測試，評價內部控制執行的有效性。

如果發現內部控制缺陷，公司會分析產生缺陷的原因，提出整改意見及管理建議，督促相關流程負責人制定有效的整改措施並落實整改，最終達到有效控制風險的目的。一旦發現內部控制重大或重要缺陷，將及時彙報全面風險與內部控制管理委員會。

3、 內部控制評價主要特點

經過多年的積累，公司內部控制評價工作已逐步形成適合公司管理模式的工作方法和特點。一是管理架構職責清晰、分工明確，報告路徑清晰，符合公司作為美國、中國、香港三地上市監管要求；二是評價覆蓋單位元廣泛、涉及流程全面、基礎數據完整。

四、 風險管理及內部控制總結

董事會確認其監管本集團的風險管理及內部控制系統的責任，以及透過審計與風險管理委員會至少每年檢討其成效。審計與風險管理委員會協助董事會履行其於本集團財務、營運、合規、風險管理及內部監控，以及財務及內部審計職能方面資源的監管及企業管治角色。本集團擁有內部審計職能。

基於上述披露，適當的政策及監控經已訂立及制定，以確保保障資產不會在未經許可下使用或處置，依從及遵守相關法律、法規及規則，根據相關會計準則及監管申報規定保存可靠的財務及會計記錄，以及適當地識別及管理可能影響本集團表現的主要風險。有關係統及內部控制只能作出合理而非絕對的保證可防範重大失實陳述或損失，其訂立旨在管理而非消除未能達致業務目標的風險。

本公司根據多項內幕消息披露程序監管內幕消息的處理及發佈，以確保適當批准披露該等消息前維持保密，並以有效及一致的方式發佈該等消息。

如上述披露，於2019年，審計與風險管理委員會共舉行14次會議，該等會議中，本集團的風險管理及內部控制系統被檢討。截至2019年12月31日止年度，通過審計與風險管理委員會，董事會已就本集團風險管理及內部控制系統的有效性進行年度檢討，其涵蓋所有重大財務、經營及合規監控，並認為本集團的風險管理及內部控制有效及足夠。

社會責任



旅客每一次選擇南航航班出行，都是對南航的無限信任，也是南航持續優化服務的不竭動力。南航致力於提供「親和力+精細化」貼心到位、溫馨精緻的空地服務，以及專業高效、安全快捷的客貨服務，在每一次服務中傳遞溫暖和愉悅，為旅客創造價值。

堅持安全第一，保持態勢平穩。安全始終是發展的生命線，是最高政治，是最大效益，是最好的服務。我們深入貫徹習近平總書記重要指示批示精神，持續抓好中國民航局26條措施和南航34條措施落地，創新開展「紅皮本」+「藍皮本」制度，全年完成運輸安全飛行295.1萬小時，事故徵候萬時率0.0088，安全表現繼續保持領先。

親和精細服務，真情感動客戶。我們始終把客戶的利益和體驗放在首位，努力為客戶提供有溫度、有感情、有誠信、有責任的真情服務。我們提出「親和精細」的服務定位，開展服務品質專項提升行動，重點抓好樞紐服務、航延服務、行李服務等旅客關注的重點問題，不斷提升服務品質。全年南航航班正常率持續保持行業領先。

踐行綠色發展，守護地球環境。氣候變化問題是全球面臨的共同挑戰。南航將應對氣候變化視為責無旁貸的責任，始終將綠色發展作為核心原則之一。我們通過技術優化、管理提升及大數據分析等手段，持續提升航油使用效率，減少溫室氣體排放。



其中，南航自主研發的「航油e雲」即時大數據共享平台，預計每年可減少浪費航油約1,500噸，南航也因此獲得國際航協邀請，參與全球航油數據標準制定，為全球航空數據標準制定提供中國方案。此外，南航還做出諸多創新，首次採用生物航油執行洲際飛行，並推進全球首單1萬噸規模歐盟碳配額與廣東碳配額互換交易業務。

珍視員工價值，共享發展成果。員工是南航最有價值的資源之一。這一年，我們以「職級能上能下、收入能增能減、員工能進能出」為目標，開展薪酬



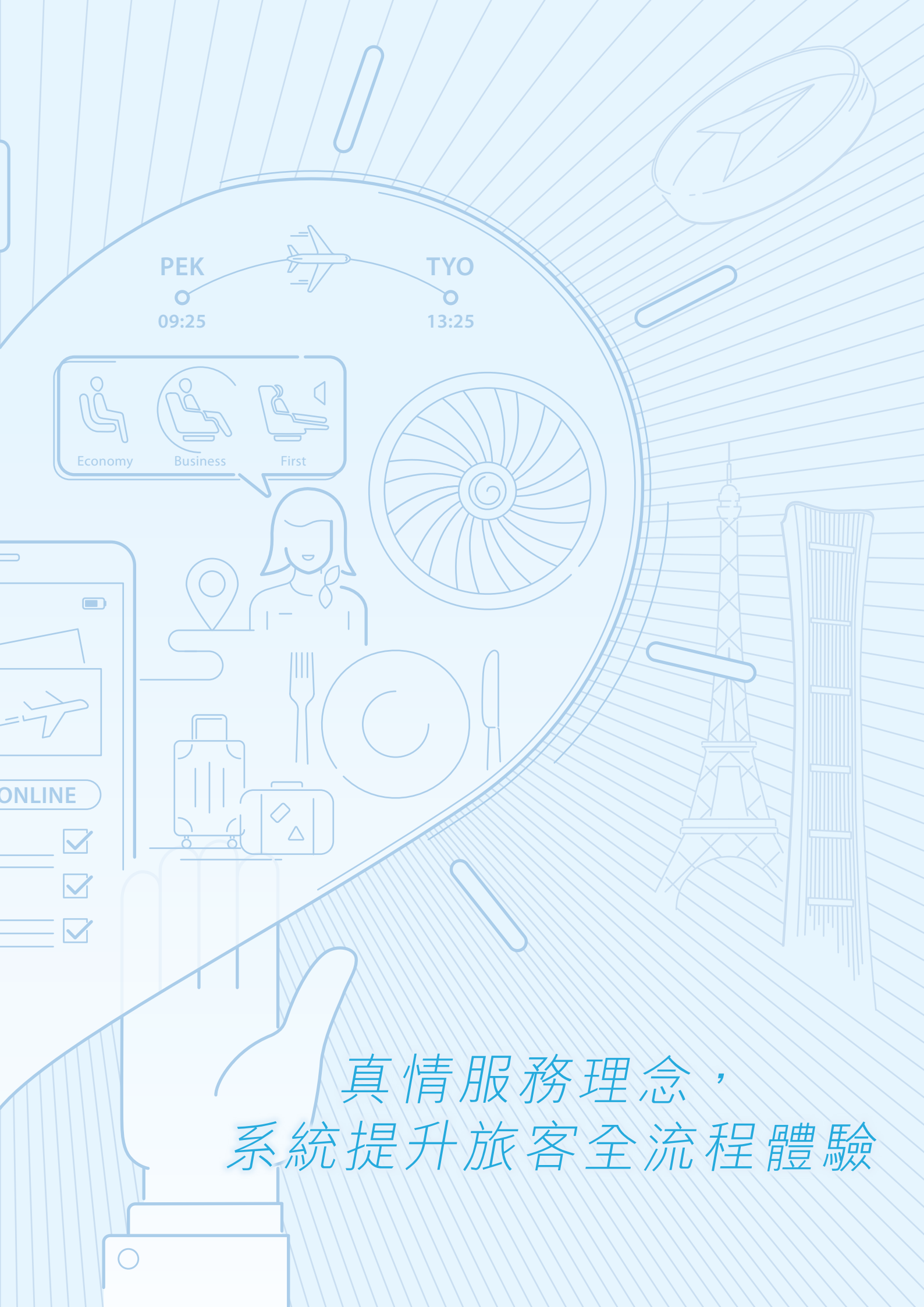
制度改革，激發員工活力，與員工共享改革發展紅利。我們建立統一的培訓規劃，強化培訓頂層設計，幫助幹部員工成長發展。關心員工生活，積極為患病員工、困難家庭等特殊群體發放互助金。

感恩回饋社會，傳遞溫暖力量。我們深知南航的成就來自社會各界的支持，回饋社會是我們的重要責任。這一年，我們貫徹國家「打贏脫貧攻堅戰」的要求，在新疆皮山縣、墨玉縣等地開展扶貧工作，全年投入幫扶資金人民幣3,593萬元，派出掛職和駐村扶貧幹部77人，幫助當地脫貧致富奔小康。我們在「一帶一路」沿線開通了102條航線，積極融入海外社區，助力「一帶一路」沿線各國實現設施連通、貿易暢通、文化相通。我們積極開展特殊飛行、志願公益等活動，發揮自身資源和專長，努力回饋社會。

本公司社會責任工作詳情請參見2020年3月30日在聯交所網站上披露的《中國南方航空股份有限公司2019年度社會責任報告》。

親和精細服務





真情服務理念，
系統提升旅客全流程體驗

獨立核數師報告

致中國南方航空股份有限公司股東
(於中華人民共和國註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第133至240頁的中國南方航空股份有限公司及其附屬公司(以下統稱「南方航空」)的合併財務報表，此財務報表包括於2019年12月31日的合併財務狀況表與截至該日止年度的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及合併財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等合併財務報表已根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》真實而中肯地反映了南方航空於2019年12月31日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據國際審計與鑒證準則理事會頒佈的《國際審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計合併財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據國際會計師職業道德準則理事會的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「IESBA守則」)以及與我們對於中華人民共和國內編製的合併財務報表進行審計依據的相關道德要求，我們獨立於南方航空，並已履行這些道德要求以及IESBA守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期合併財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體合併財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

評估飛行授予的獎勵里程單獨售價

請參閱合併財務報表附註2(y)(ii),附註3(d),附註5,附註40及附註42。

關鍵審計事項

南方航空將獎勵里程的客運服務收款金額按提供客運服務和獎勵里程的單獨售價的相對比例進行分配。南方航空採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括獎勵里程預計兌換比例（「預計兌換率」）。獎勵里程首先確認為合同負債，待會員兌換獎勵里程並取得相關利益時確認為收入。於2019年12月31日，南方航空獎勵里程相關合同負債餘額為人民幣約3,331百萬元，2019年度與獎勵里程相關的收入確認金額為人民幣約2,359百萬元。

由於評估飛行授予的獎勵里程單獨售價中所涉及的假設需要運用重大判斷，尤其是評估預計兌換率時考慮未來兌換方式的影響，因此，我們將評估飛行授予的獎勵里程單獨售價識別為關鍵審計事項。

我們如何在審計中應對該事項

對該關鍵審計事項執行的主要審計程序包括以下程序：

- 我們測試了南方航空與確定飛行授予的獎勵里程單獨售價相關的內部控制；
- 我們評估了南方航空確定飛行授予的獎勵里程單獨售價所採用的方法，並將預計兌換率的相關假設與歷史期間的假設進行比較；
- 我們將飛行授予的獎勵里程單獨售價與南方航空向其他航空公司或合作銀行銷售獎勵里程的合同單價進行比較；
- 我們將南方航空採用的預計兌換率與歷史期間的兌換情況進行比較；
- 我們評價了常旅客里程獎勵計劃政策及客戶行為的變化對預計兌換率的影響；
- 我們將南方航空歷史期間估計的預計兌換率與實際兌換情況進行比較，評估南方航空預計兌換率的準確性；及
- 我們對預計兌換率進行敏感性分析，以評價其對與獎勵里程相關的收入的影响。

獨立核數師報告

關鍵審計事項(續)

評估用以計量與飛機相關的使用權資產的折現率及退租檢準備

請參閱合併財務報表附註2(b),附註2(k),附註3(c),附註21及附註37。

關鍵審計事項

2019年12月31日，南方航空與飛機相關的使用權資產的賬面價值為人民幣約147,491百萬元。與飛機相關的使用權資產主要包括租賃期內的租賃付款額以及租賃期結束時為將租賃資產恢復至合同約定狀態而預計將發生的大修成本(「退租檢準備」)的折現值。

由於折現率及退租檢準備的微小變化將對南方航空與飛機相關的使用權資產的計量產生重大影響且需要運用重大判斷，因此，我們將評估用以計量與飛機相關的使用權資產的折現率及退租檢準備識別為關鍵審計事項。

我們如何在審計中應對該事項

對該關鍵審計事項執行的主要審計程序包括以下程序：

- 我們測試了南方航空用以計量與飛機相關的使用權資產的退租檢準備和折現率相關的內部控制；
- 我們通過將南方航空估計的退租檢準備與歷史期間大修成本進行比較，同時考慮飛機租賃合同的條款以及相同或類似機型飛機的大修週期等因素，評價南方航空對退租檢準備的估計；
- 我們通過將實際發生的退租檢大修成本與歷史期間確認的退租檢準備進行比較，評價南方航空估計的退租檢準備的準確性；
- 我們對折現率及退租檢準備執行敏感性分析，以評估其對飛機相關使用權資產計量的影響；及
- 在我們的具備估值技能和知識的專業人員的協助下，基於企業內部數據和公開行業信息預期折現率區間範圍，通過將南方航空使用的折現率與上述獨立來源預期折現率比較，評估南方航空在計量飛機相關的使用權資產時使用的折現率的合理性。

合併財務報表及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括合併財務報表及我們的核數師報告。

我們對合併財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對合併財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與合併財務報表或我們在審計過程中所瞭解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就合併財務報表須承擔的責任

董事須負責根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》及香港《公司條例》的披露要求擬備真實而中肯的合併財務報表，並對其認為為使合併財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備合併財務報表時，董事負責評估南方航空持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將南方航空清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助董事履行監督南方航空的財務報告過程的責任。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

我們的目標，是對合併財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是僅向整體股東報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《國際審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期他們單獨或匯總起來可能影響合併財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《國際審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致合併財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。

獨立核數師報告

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

- 瞭解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對南方航空內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對南方航空的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意合併財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致南方航空不能持續經營。
- 評價合併財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及合併財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就南方航空內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對合併財務報表發表意見。我們負責集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期合併財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是鐘啟明。

畢馬威會計師事務所
執業會計師

香港中環
遮打道十號
太子大廈八樓

2020年3月30日

合併利潤表

截至2019年12月31日止年度

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
經營收入	5		
運輸收入		148,117	138,064
其他經營收入		6,205	5,559
經營收入總額		154,322	143,623
營運開支			
航班營運開支	7	70,566	76,216
維修開支	8	13,057	12,704
飛機及運輸服務開支	9	26,591	24,379
宣傳及銷售開支	10	7,755	7,036
行政及管理開支	11	4,073	3,770
折舊及攤銷	12	24,620	14,308
物業、廠房及設備減值	19	18	-
其他		1,928	1,829
營運開支總額		148,608	140,242
其他收入淨額	14	5,124	5,438
經營利潤		10,838	8,819
利息收入		74	125
利息支出	15	(5,845)	(3,202)
應佔聯營公司業績	24	(178)	263
應佔合營公司業績	25	365	200
匯兌損失，淨額	36(d)	(1,477)	(1,853)
金融資產／負債的公允價值變動	28	265	12
收購合營公司重新計量原持有股權產生的投資收益		13	-
稅前利潤		4,055	4,364
所得稅費用	16	(971)	(1,000)
本年淨利潤		3,084	3,364
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者	18	2,640	2,895
非控制性權益		444	469
本年淨利潤		3,084	3,364
每股收益			
基本及攤薄	18	人民幣0.22元	人民幣0.27元

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併綜合收益表

截至2019年12月31日止年度

	附註	2019年度 人民幣百萬元	2018年度 人民幣百萬元 (註)
本年淨利潤		3,084	3,364
其他綜合收益：	17		
不能重分類至損益的項目			
—其他權益工具投資公允價值變動(不得重分類至損益)		(31)	319
—應佔聯營公司之其他綜合收益		3	(4)
—與以上項目有關的遞延所得稅影響		7	(80)
以後將重分類進損益的項目			
—現金流套期：衍生金融資產之公允價值變動		(72)	29
—外幣報表折算差額		(7)	(2)
—與以上項目有關的遞延所得稅影響		17	(7)
本年其他綜合收益		(83)	255
本年綜合收益總額		3,001	3,619
綜合收益總額歸屬於：			
本公司權益持有者		2,552	3,048
非控制性權益		449	571
本年綜合收益總額		3,001	3,619

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併財務狀況表

於2019年12月31日

	附註	2019年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	19	84,788	170,692
在建工程	20	39,222	37,791
使用權資產	21	153,211	–
預付租賃款		–	2,970
商譽	22	237	237
於聯營公司權益	24	3,322	3,181
於合營公司權益	25	3,124	2,812
飛機租賃訂金		457	594
其他權益工具投資	26	1,049	1,080
其他非流動金融資產	26	106	103
衍生金融資產	27	3	75
遞延所得稅資產	29(b)	2,692	1,566
其他資產	30	1,979	1,776
		290,190	222,877
流動資產			
存貨	31	1,893	1,699
應收賬款	32	3,152	2,901
其他應收款	33	7,860	8,015
現金及現金等價物	34	1,849	6,928
受限制銀行存款		102	116
預付費用及其他流動資產		1,591	3,659
其他金融資產	26	–	440
衍生金融資產	27	218	–
持有待售資產	35	–	224
應收關聯公司款項	43	73	90
		16,738	24,072
流動負債			
衍生金融負債	27	–	44
借款	36	37,543	38,741
租賃負債	37	19,998	–
融資租賃負債的流動部份	38	–	9,555
應付賬款	39	2,317	2,309
合同負債	40	1,610	1,693
票證結算	41	10,303	8,594
應付所得稅		563	369
應付關聯公司款項	43	170	127
預提費用	44	15,745	15,682
其他負債	45	7,241	6,573
		95,490	83,687
淨流動負債		(78,752)	(59,615)
總資產減流動負債		211,438	163,262

合併財務狀況表(續)

於2019年12月31日

	附註	2019年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動負債			
借款	36	13,637	15,676
租賃負債	37	114,076	-
融資租賃負債	38	-	62,666
其他非流動負債	42	1,782	2,036
大修理準備	46	3,542	2,831
提早退休福利準備	47	-	2
遞延收益	48	833	906
遞延所得稅負債	29(b)	239	676
		134,109	84,793
淨資產			
		77,329	78,469
股本及儲備			
股本	49	12,267	12,267
儲備		51,839	52,990
歸屬於本公司權益持有者的權益			
非控制性權益		64,106	65,257
		13,223	13,212
權益合計			
		77,329	78,469

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

經由董事會於2020年3月30日批准及授權刊發。

王昌順
董事

馬須倫
董事

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併權益變動表

截至2019年12月31日止年度

歸屬於本公司權益持有者

	股本	股本溢價	公允價值儲備 (可重分類 至損益)	公允價值儲備 (不得重分類 至損益)	其他儲備	留存收益	合計	非控制性權益	權益合計
	(附註49) 人民幣百萬元	(附註50(b)) 人民幣百萬元	(附註50(c)) 人民幣百萬元	(附註50(d)) 人民幣百萬元	(附註50(e)) 人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2018年1月1日	10,088	15,182	35	303	2,684	22,273	50,565	12,668	63,233
2018年權益變動：									
本年淨利潤	-	-	-	-	-	2,895	2,895	469	3,364
其他綜合收益	-	-	22	133	(2)	-	153	102	255
綜合收益總額	-	-	22	133	(2)	2,895	3,048	571	3,619
提取法定盈餘公積金	-	-	-	-	221	(221)	-	-	-
派發2017年股息	-	-	-	-	-	(1,009)	(1,009)	-	(1,009)
發行股本	2,179	10,470	-	-	-	-	12,649	-	12,649
子公司非控制性權益注資	-	-	-	-	-	-	-	72	72
其他儲備變動	-	-	-	-	4	-	4	-	4
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(99)	(99)
於2018年12月31日(註)	12,267	25,652	57	436	2,907	23,938	65,257	13,212	78,469
首次適用國際財務報告準則 第16號產生的影響(附註 2(b))	-	-	-	-	(272)	(2,852)	(3,124)	(338)	(3,462)
於2019年1月1日	12,267	25,652	57	436	2,635	21,086	62,133	12,874	75,007
2019年權益變動：									
本年淨利潤	-	-	-	-	-	2,640	2,640	444	3,084
其他綜合收益	-	-	(55)	(27)	(6)	-	(88)	5	(83)
綜合收益總額	-	-	(55)	(27)	(6)	2,640	2,552	449	3,001
提取法定盈餘公積金 (附註50(e))	-	-	-	-	181	(181)	-	-	-
派發2018年股息(附註50(a))	-	-	-	-	-	(613)	(613)	-	(613)
購買子公司非控制性權益	-	-	-	-	(10)	-	(10)	(14)	(24)
其他儲備變動	-	-	-	-	44	-	44	-	44
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(86)	(86)
於2019年12月31日	12,267	25,652	2	409	2,844	22,932	64,106	13,223	77,329

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

合併現金流量表

截至2019年12月31日止年度

	附註	2019年度 人民幣百萬元	2018年度 人民幣百萬元 註
經營活動			
經營活動現金流入	34(b)	39,728	21,174
已收利息		67	131
已付利息		(7,014)	(4,255)
已付所得稅		(1,606)	(1,662)
經營活動的現金流入淨額		31,175	15,388
投資活動			
購買子公司，扣除購入的現金	23(iii)&(iv)	176	6
出售物業、廠房及設備及土地使用權所得款項		814	3,550
出售其他金融資產所得款項		492	-
購買其他金融資產		(50)	(440)
收到聯營公司股息		84	114
收到合營公司股息		177	144
收到其他股權投資及其他非流動金融資產的股息		22	20
存入定期存款		(43)	(264)
到期收回定期存款		264	313
購買物業、廠房及設備及其他資產		(15,622)	(24,033)
對聯營公司增資		(500)	-
購買聯營公司		(386)	-
飛機租賃訂金的付款		(6)	(53)
飛機租賃訂金的退款		151	126
投資活動的現金流出淨額		(14,427)	(20,517)
籌資活動			
支付本公司權益持有者股息		(613)	(1,009)
發行股份所得款項		-	10,908
銀行借款所得款項	34(c)	33,985	34,385
發行公司債券所得款項	34(c)	7,497	2,000
發行超短期融資券所得款項	34(c)	43,489	5,500
償還銀行借款	34(c)	(50,374)	(34,260)
已付租賃款的本金部分	34(c)	(17,784)	-
償還融資租賃負債本金	34(c)	-	(10,433)
償還超短期融資券	34(c)	(25,000)	(1,500)
償還公司債券	34(c)	(12,951)	(345)
子公司非控制性權益注資		-	72
支付非控股權益股息		(82)	(98)
籌資活動現金(流出)/流入淨額		(21,833)	5,220
現金及現金等價物的淨(減少)/增加		(5,085)	91
於1月1日的現金及現金等價物結餘		6,928	6,826
現金及現金等價物匯兌收益		6	11
於12月31日的現金及現金等價物結餘	34(a)	1,849	6,928

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號。並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

所載的附註為本財務報表的組成部分。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

1 公司基本情況

中國南方航空股份有限公司(「本公司」)是於1995年3月25日在中華人民共和國(「中國」)成立的一間股份有限公司。公司的註冊地為中國廣東省廣州市黃埔區玉岩路12號冠昊科技園一期辦公樓3樓301室。本公司及其子公司(「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

本公司大部份權益由一家成立於中國名為中國南方航空集團有限公司(「南航集團」)的國有企業擁有。

本公司的股份在上海證券交易所、香港聯合交易所及紐約證券交易所上市。

2 主要會計政策

本合併財務報表是按照國際會計準則委員會頒布的所有適用的國際財務報告準則編製。國際財務報告準則包括了所有適用的個別《國際財務報告準則》、《國際會計準則》及詮釋。本合併財務報表亦符合香港《公司條例》的適用披露要求及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露條文。本集團採用的主要會計政策披露如下。

國際會計準則委員會已頒佈若干於本集團本會計期首次生效的新訂及經修訂國際財務報告準則。附註2(b)披露了已反映在本合併財務報表中的因本會計期首次應用與本集團有關的新訂及經修訂準則導致的會計政策變更。

(a) 編製基準

截至2019年12月31日止年度合併財務報表包括本集團及本集團在合營公司和聯營公司的權益。

除下列會計政策中所說明的資產及負債按公允價值進行計量外，本財務報表是以歷史成本為基準進行編製：

- 其他權益工具投資(見附註2(f))；
- 其他非流動金融資產(見附註2(f))；
- 其他金融資產(見附註2(f))；及
- 衍生金融資產／負債(見附註2(g))。

持有待售的非流動資產和處置組，按賬面價值與公允價值減去處置費用後的淨額之孰低計量(見附註2(r))。

管理層需在編製符合國際財務報告準則的財務報表時作出判斷、估計和假設。這些判斷、估計和假設會影響會計政策的應用及資產、負債和收入與支出的呈報數額。管理層的估計和假設是根據以往歷史經驗和各種按情況被認為合理的因素在沒有其他直接的資料來源下，作為判斷資產和負債的賬面價值的基礎。因此，實際結果可能有別於這些估計。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(a) 編製基準(續)

本集團持續對估計及基礎假設進行評估。會計估計如果只影響當期，則有關影響在會計估計變更的當期確認。如果會計估計變更影響當期和以後期間，則有關影響在當期和以後期間確認。

管理層在應用國際財務報告準則時作出對財務報表構成重大影響的判斷，以及有關判斷不確定因素的討論，已於附註3披露。

(b) 會計政策變更

國際會計準則委員會頒布了一項新的國際財務報告準則，國際財務報告準則第16號《租賃》，以及國際財務報告準則若干修訂，這些修訂於本集團本會計期間首次生效。

除國際財務報告準則第16號《租賃》外，其他修訂均未對本集團的本期或往期業績及財務狀況的編製或列報產生重大影響。本集團未有應用任何尚未在本會計期間生效的新準則或解釋公告。

國際財務報告準則第16號《租賃》

國際財務報告準則第16號取代了國際會計準則第17號《租賃》及相關解釋，包括國際財務報告解釋公告第4號《確定一項協議是否包含租賃》，國際(常務詮釋委員會)詮釋第15號《經營租賃—激勵》和國際(常務詮釋委員會)詮釋第27號《評估涉及租賃的法律形式和交易的實質》。國際財務報告準則第16號為承租人引入單一的租賃會計模式，該模式要求承租人對所有租賃確認使用權資產和租賃負債，但租賃期不超過12個月的租賃(「短期租賃」)和低價值資產租賃除外。出租人會計處理繼續延續國際會計準則第17號的要求，會計處理方法未發生實質變化。

國際財務報告準則第16號亦引入更多定性及定量的披露要求，以便財務報表使用者評估租賃對實體的財務狀況、財務表現及現金流量的影響。

本集團自2019年1月1日起首次應用國際財務報告準則第16號。本集團應用經修訂的追溯調整法，並據此將首次適用的累計影響於2019年1月1日的留存收益中確認，比較信息未經重述並根據國際會計準則第17號繼續呈列。

會計政策變更的性質、影響及準則轉換選擇詳情披露如下：

a. 租賃的新定義

租賃定義的變化主要與控制權有關。國際財務報告準則第16號根據客戶是否在某一時段內控制已識別資產的使用(其可由指定使用量釐定)而對租賃作出定義。如客戶有權控制可識別資產的使用並從該使用權中獲得近乎所有的經濟利益時，即有控制權。

國際財務報告準則第16號的要求僅適用於本集團在首次執行日當天或之後簽訂(或修訂)的合同。對於2019年1月1日前簽訂的合同，本集團沿用之前對現有合同是否為租賃或包含租賃所做的評估。因此，先前根據國際會計準則第17號評估為租賃的合同繼續根據國際財務報告準則第16號的規定核算租賃，而先前評估為非租賃服務安排的合同則繼續入賬為執行合同。

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

b. 租賃會計處理及過渡安排的影響

國際財務報告準則第16號取代了原國際會計準則第17號承租人須將租賃分類為經營租賃或融資租賃的要求。除短期租賃及低價值資產租賃獲豁免以外，本集團將所有包括原國際會計準則第17號下確認為經營租賃的租賃資本化。本集團資本化的租賃主要為飛機、飛行設備、建築物、機械、設備和車輛。本集團還有權在不同類型的租賃安排下，使用機場內及機場周邊空間，包括機場航站樓、貨物／餐飲設施和休息室等。

於過渡至國際財務報告準則第16號當日(2019年1月1日)，本集團釐定剩餘租期，按剩餘租賃付款的現值計量原分類為經營租賃的租賃負債，折現率為本集團於2019年1月1日的增量借款利率。用於確定剩餘租賃付款額現值的增量借款利率範圍為4.75%~4.90%。

使用權資產按以下其中一種方法計量：

- 猶如在租賃開始日起一直應用國際財務報告準則第16號的賬面金額，折現率為承租人於首次執行日的增量借款利率—本集團將此方法應用於其飛機和發動機租賃；或
- 等於租賃負債，並根據須付租金或應付租金調整後的金額—本集團將此方法應用於所有其他租賃。

為方便過渡至國際財務報告準則第16號，本集團於首次應用國際財務報告準則第16號之日應用該準則下述簡便實務操作方法：

- 對於於首次應用國際財務報告準則第16號之日起剩餘租賃期將於12個月內到期(即於2019年12月31日或之前終止)的租賃，本集團選擇不應用國際財務報告準則第16號的規定確認使用權資產及租賃負債；
- 在首次執行日將初始直接費用排除在使用權資產的計量外；
- 於首次應用國際財務報告準則第16號之日計量租賃負債時，本集團以單一折現率應用於具有合理相似特徵的租賃組合(例如在相似經濟環境下就相似類別資產具有近似剩餘租期的租賃)；及
- 於首次應用國際財務報告準則第16號當日計量使用權資產時，本集團根據於2018年12月31日包含租賃的合同是否為虧損合同作為評估使用權資產減值的替代方法。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

b. 租賃會計處理及過渡安排的影響(續)

下表將於2018年12月31日的經營租賃承諾調整至於2019年1月1日確認的租賃負債年初餘額：

	2019年1月1日 人民幣百萬元
於2018年12月31日經營租賃承諾	75,729
減：無需資本化的租賃承諾	
— 短期租賃，剩餘租約期限於2019年12月31日或之前結束的其他租賃及低價值資產的租賃	(924)
— 在2018年12月31日前簽訂，但租賃期在2019年1月1日以後開始的租賃合同	(16,612)
減：未來利息支出合計	(10,037)
使用2019年1月1日的增量借款利率折現的剩餘租賃付款額的現值	48,156
加：於2018年12月31日確認的融資租賃負債	72,221
於2019年1月1日確認的租賃負債合計	120,377

就應用國際財務報告準則第16號對以前歸類為融資租賃的租賃的影響而言，除了需要更改呈列科目外，本集團無需於應用國際財務報告準則第16號的首次執行日作出任何調整。由此，原「融資租賃負債」餘額在「租賃負債」中計量，相應租賃資產的賬面金額確認為「使用權資產」。對期初權益沒有影響。

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

b. 租賃會計處理及過渡安排的影響(續)

下表滙總了應用國際財務報告準則第16號對本集團合併財務狀況表的影響：

	於2018年 12月31日 的賬面價值 人民幣百萬元	應用國際財務報告準則第16號		於2019年 1月1日 的賬面價值 人民幣百萬元
		重新計量 人民幣百萬元	重分類 人民幣百萬元	
受應用國際財務報告準則第16號 影響的合併財務狀況表項目：				
物業、廠房及設備，淨額	170,692	-	(88,880)	81,812
使用權資產	-	45,437	91,914	137,351
預付租賃款	2,970	-	(2,970)	-
於聯營公司權益	3,181	(527)	-	2,654
遞延所得稅資產	1,566	717	-	2,283
其他資產	1,776	-	(210)	1,566
非流動資產合計	222,877	45,627	(146)	268,358
預付費用及其他流動資產	3,659	(811)	-	2,848
流動資產合計	24,072	(811)	-	23,261
租賃負債	-	6,969	9,952	16,921
融資租賃負債的流動部分	9,555	-	(9,555)	-
預提費用	15,682	(83)	(397)	15,202
流動負債合計	83,687	6,886	-	90,573
淨流動負債	59,615	7,697	-	67,312
總資產減流動負債	163,262	37,930	(146)	201,046

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

b. 租賃會計處理及過渡安排的影響(續)

下表滙總了應用國際財務報告準則第16號對本集團合併財務狀況表的影響(續)：

	應用國際財務報告準則第16號			於2019年 1月1日 的賬面價值 人民幣百萬元
	於2018年 12月31日 的賬面價值 人民幣百萬元	重新計量 人民幣百萬元	重分類 人民幣百萬元	
受應用國際財務報告準則第16號 影響的合併財務狀況表項目：				
租賃負債	-	40,790	62,666	103,456
融資租賃負債	62,666	-	(62,666)	-
大修理準備	2,831	780	-	3,611
遞延收益	906	-	(146)	760
遞延所得稅負債	676	(178)	-	498
非流動負債合計	84,793	41,392	(146)	126,039
淨資產	78,469	(3,462)	-	75,007
儲備	52,990	(3,124)	-	49,866
歸屬於本公司權益持有者的權益	65,257	(3,124)	-	62,133
非控制性權益	13,212	(338)	-	12,874
權益合計	78,469	(3,462)	-	75,007

c. 對本集團財務結果及現金流量的影響

於2019年1月1日首次確認使用權資產及租賃負債後，本集團作為承租人須就租賃負債的未償還餘款確認應計利息支出，並確認使用權資產的折舊，取代過往政策以直線法按租賃期確認經營租賃的應計租金支出。與假設本期仍應用國際會計準則第17號的結果相比，應用國際財務報告準則第16號為本集團合併利潤表中報告的經營利潤帶來有利影響，同時，對稅前利潤帶來不利影響。

在合併現金流量表中，本集團作為承租人需要將資本化的租賃所支付的租金拆分為本金部分和利息部分。類似於過往根據國際會計準則第17號分類為融資租賃的處理方式，本金部分被分類為籌資活動現金流出，而非如根據國際會計準則第17號分類為經營租賃的處理方式將其分類為經營活動現金流出。儘管總現金流量不受影響，但應用國際財務報告準則第16號會導致合併現金流量表中現金流量的列報發生重大變化。

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

c. 對本集團財務結果及現金流量的影響(續)

下列表格通過調整以下根據國際財務報告準則第16號在合併財務報表列示的金額，以計算出假設2019年繼續應用已被替代的國際會計準則第17號而非國際財務報告準則第16號所確認的假設金額，並將該等2019年假設金額與2018年根據國際會計準則第17號實際確認的相關金額進行對比，以大致說明應用國際財務報告準則第16號對本集團截至2019年12月31日的財務結果及現金流量的估計影響。

	2019					2018
	根據國際 財務報告準則 第16號 列報的金額 (A) 人民幣百萬元	加回： 國際財務報告 準則第16號 折舊，維修 及利息支出， 淨額 (B) 人民幣百萬元	加回： 國際財務報告 準則第16號 與國際會計準則 第17號間 於聯營公司 權益的淨影響 (C) 人民幣百萬元	減：假設根據 國際會計準則 第17號估計的 經營租賃金額 (註(i)) (D) 人民幣百萬元	假設2019年 應用國際會計 準則第17號 準則的金額 (E=A+B+C-D) 人民幣百萬元	2018年根據 國際會計 準則第17號 的對比金額 人民幣百萬元
應用國際財務報告準則第16號 的截至2019年12月31日止 年度合併利潤表項目：						
經營利潤	10,838	7,580	-	9,491	8,927	8,819
利息支出	(5,845)	2,380	-	-	(3,465)	(3,202)
匯兌損失，淨額	(1,477)	756	-	-	(721)	(1,853)
應佔聯營公司業績	(178)	-	216	-	38	263
稅前利潤	4,055	10,716	216	9,491	5,496	4,364
本年淨利潤	3,084	10,716	216	9,491	4,525	3,364

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

c. 對本集團財務結果及現金流量的影響(續)

	2019			2018
	根據國際 財務報告 準則第16號 列報的金額 (A) 人民幣百萬元	假設根據 國際會計準則 第17號估計的 經營租賃金額 (註(i) & (ii)) (B) 人民幣百萬元	假設2019年 應用國際會計 準則第17號 準則的金額 (C=A+B) 人民幣百萬元	2018年根據 國際會計準則 第17號的 對比金額 人民幣百萬元
應用國際財務報告準則第16號的 截至2019年12月31日止 年度合併現金流量表項目				
經營活動現金流入	39,728	(9,491)	30,237	21,174
已付利息	(7,014)	2,380	(4,634)	(4,255)
經營活動的現金流入淨額	31,175	(7,111)	24,064	15,388
已付租賃款的本金部分(註(iii))	(17,784)	7,111	(10,673)	(10,433)
籌資活動的現金(流出)/流入淨額	(21,833)	7,111	(14,722)	5,220

註：

- (i) 「估計經營租賃金額」是對假設國際會計準則第17號於2019年依然適用時將被歸類為經營租賃的合同於2019年度的現金流量金額的估計。該估計假設，如果國際會計準則第17號於2019年度依然適用，2019年度新簽的且被歸類為經營租賃的合同的租金和現金流量不會有變化。不考慮任何潛在的稅務淨影響。
- (ii) 為假設國際會計準則第17號仍然適用下的經營活動現金淨流入和籌資活動現金淨流出在該表格中，這些現金流出從融資活動重新分類為經營活動。
- (iii) 根據國際會計準則第17號，融資租賃的本金部分在2018年合併現金流量表中列示為「償還融資租賃負債本金」。

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

d. 投資性房地產

根據國際財務報告準則第16號，本集團持有的租賃物業用以賺取租金收入和/或資本增值時，須將所有該等租賃物業作為投資性房地產入賬(「租賃投資物業」)。採納國際財務報告準則第16號對本集團的合併財務報表並無重大影響，原因是截至2018年12月31日，本集團過往已選擇將為投資目的而持有之所有租賃物業根據國際會計準則第40號「投資性房地產」入賬。

e. 出租人會計處理

除上述段落d提及的出租投資性房地產外，本集團作為經營租賃的出租人出租若干備用航材及維修材料。本集團作為出租人所適用的會計政策與國際會計準則第17號的會計政策並無實質變化。

根據國際財務報告準則第16號，本集團在轉租協議中作為中間出租人時，要求參照主租賃而非參照標的資產去定義該轉租是否構成融資租賃或經營租賃。就該事項採納國際財務報告準則第16號對本集團的財務報表並無重大影響。

(c) 子公司及非控制性權益

子公司是指由本集團控制的所有企業。當本集團承受、或有權支配與該企業活動所產生的各種收益、並能通過其對該企業的影響而影響這些收益時，該企業被視為受到本公司控制。在評估本集團是否擁有控制權時，僅考慮本集團或其他方擁有的實質性權利。

由控制開始當日至控制停止當日，於子公司的投資會被包含在合併財務報表內。集團內部往來的結餘、交易與現金流，以及集團內部交易所產生的任何未實現利潤，會在編製合併財務報表時全數抵銷。未實現虧損也以同樣方式抵銷，但僅限於存在證據證明無減值的部分。子公司上報的金額會根據本集團的會計政策進行調整。

非控制性權益指非本公司直接或間接應佔的子公司的權益，而且本集團並沒有同意與這些權益的持有人訂立任何附加條款，以致本集團在整體上對這些權益存在符合金融負債定義的契約責任。就每項企業合併，本集團以子公司的可辨認淨資產的相應份額計量非控制性權益。

非控制性權益與歸屬於本公司權益持有者權益在合併財務狀況表的權益項目中分開列示。本集團業績內的非控制性權益作為年內本公司非控制性權益與權益持有者在利潤或虧損總額及綜合收益總額間的分配，並分別在合併利潤表及合併綜合收益表中列示。應付非控制性權益持有人的貸款及其他契約責任會根據附註2(p)或2(q)視負債的性質列示為金融負債。

本集團於子公司的權益變更，如不構成喪失控制權，這些變更會被視為權益性交易，於合併權益的控制性權益及非控制性權益將會被調整，以反映其權益轉變，但不會調整商譽及確認損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(c) 子公司及非控制性權益(續)

如本集團喪失子公司控制權，該權益變更會被視為整體處置該子公司，其損益將會計入合併利潤表。於喪失子公司控制權當日，如仍然持有該子公司部份權益，該部份權益將會以公允價值確認，而該金額將被視為金融資產(附註2(f))初始確認的公允價值，或於聯營公司或合營公司(附註2(d))的投資成本(如適用)。

在本公司財務狀況表中，於子公司的權益以成本減去減值虧損(附註2(l)(iii))列示。

本集團採用購買法核算企業合併。所轉讓的對價及所購買的可辨認淨資產一般以公允價值計量。交易費用產生時確認為費用。

所轉讓的對價並不包括對之前存在的交易關係的結算金額。此類金額一般在損益中確認。

集團將轉讓的任何或有對價按收購日的公允價值計量。分類為權益的或有對價不重新計量，其之後的結算在權益中入賬。其他或有對價在每個報告期末重新計量其公允價值，相關變動計入損益。

(d) 聯營及合營安排

聯營公司指本集團或本公司能夠對其管理施加重大影響，但並非控制或共同控制的主體，包括參與其財務及經營政策決策。

本集團已將國際財務報告準則第11號應用於所有合營安排。根據國際財務報告準則第11號，在合營安排的投資必須分類為共同經營或合營企業，視乎每個投資者的合同權益及義務而定。本集團已評估其合營安排的性質並認定為合營公司。

對聯營公司或合營公司的投資按權益法計入合併財務報表且最初以成本確認，經調整於收購日期本集團應佔被投資公司可辨認淨資產公允價值超出投資成本(如有)的部份。其後，根據收購後的本集團應佔被投資公司淨資產的變化及投資的任何減值虧損對投資進行調整(附註2(e)及2(l)(iii))。本集團本年度應佔被投資公司的收購後稅後業績，調整收購日公允價值超出成本的部分及本年度確認的任何減值虧損後於合併利潤表確認，而本集團應佔被投資公司收購後的稅後其他綜合收益則於合併綜合收益表確認。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額超出本集團於聯營公司或合營公司權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損。除非本集團須向聯營公司或合營公司承擔法定或推定義務，或代聯營公司及合營公司付款。在這意義上，本集團於聯營公司或合營公司權益包括按權益法計算的投資額賬面金額和長期利益，而該長期利益實質上是本集團於聯營公司或合營公司淨投資的一部分。

除非未實現虧損提供證據顯示轉移的資產已出現減值，本集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現利潤和虧損，均按本集團於聯營公司或合營公司所佔的權益比例抵銷。未實現的虧損顯示轉移的資產出現減值的情況下，減值虧損將即時在合併利潤表中確認。

2 主要會計政策(續)

(d) 聯營及合營安排(續)

在本公司財務狀況表中，於聯營公司及合營公司投資，以成本減去減值虧損(附註2(l)(iii))列示。

(e) 商譽

商譽代表以下(i)超過(ii)的金額

- (i) 所支付對價的公允價值、非控股權益所佔被收購方的權益及本集團此前於被收購方所持有的權益的公允價值之和；
- (ii) 在收購日本集團所享有的被收購方的可辨認資產及負債的公允價值淨額。

當(ii)大於(i)，此差額應立即在合併利潤表中確認為溢價收購收益。

商譽是以成本減去累計減值損失後列示。企業合併產生的商譽將分配至預計能夠從企業合併的協同效應中受益的現金產出單元或現金產出單元組，並每年進行減值測試(附註2(l)(iii))。

(f) 其他債權及權益工具投資

本集團有關債權及權益工具投資(子公司、聯營公司及合營公司投資除外)的政策如下：

本集團在承諾購買／出售投資當日確認／終止確認債權及權益工具投資。除對於以公允價值計量且其變動計入當期損益的投資的相關交易費用直接計入當期損益外，其他類別的投資以公允價值加上直接可歸屬的交易費用確認初始入帳金額。有關本集團如何確定金融工具的公允價值的方法的解釋，見附註4(g)(i)。基於這些投資的分類，本集團對其進行如下後續計量。

除股權投資以外的投資

由於不滿足以攤餘成本計量或以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)的條件，本集團將非股權投資分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益。該等投資的公允價值變動(包括利息)計入當期損益。

股權投資

本集團的股權投資一般分類為以公允價值計量且其變動計入損益，除非該股權投資並非持作交易用途且於該投資初始確認時，本集團選擇不可撤銷地指定該投資為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(不得重分類至損益)，以至於其公允價值的後續變動計入其他綜合收益。該等選擇是以單項工具為基礎作出，但僅當發行人認為相關投資符合權益工具定義時方可作出。一旦作出有關選擇後，於其他綜合收益中累計的金額將持續保留於公允價值儲備(不得重分類至損益)中，直至該投資被處置。在該投資被處置時，公允價值儲備(不得重分類至損益)中的累計金額將轉出至留存收益，而非通過當期損益轉出。無論是被分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益或是以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，從股權投資獲得的股息收入根據附註2(y)(iv)列明的會計政策作為其他收入確認為當期損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(g) 衍生金融工具

衍生工具初始按於衍生工具合同訂立日的公允價值確認，其後按其公允價值重新計量。確認所產生的利得或損失的方法取決於該衍生工具是否指定作套期工具，如指定為套期工具，則取決於其所套期項目的性質。

本集團於交易開始時就套期工具與被套期項目的關係，以及其風險管理目標及執行多項套期交易的策略作檔案記錄。本集團亦於套期開始時和按持續基準，記錄其對於該等用於套期交易的衍生工具，是否高度有效地抵銷被套期項目的公允價值或現金流量變動的評估。

若金融衍生工具不符合套期會計原則便會被視為交易性金融工具，其由公允價值變動而產生的未實現損益均會確認為當期損益。

若被界定為及符合高度有效的公允價值套期，其公允價值的變動將在利潤表內與其相對應的被套期資產或負債的公允價值變動一同反映。

若金融衍生工具符合套期會計，並且是針對可預期及很可能發生的交易的現金流量時，其會計處理如下：

- (i) 套期工具利得或損失中屬於有效套期的部分，本集團直接將其計入其他綜合收益，並在權益中的公允價值儲備反映。原直接計入權益中套期工具利得或損失，在被套期預期交易影響損益的相同期間轉出，計入當期損益；及
- (ii) 對於套期工具利得或損失中屬於無效套期的部分，則計入當期損益。

當套期工具已到期、被出售或套期不再滿足套期會計方法的條件時，本集團終止使用套期會計，在套期有效期間直接計入權益中的套期工具利得或損失不轉出，直至預期交易實際發生時，再按上述現金流量套期的會計政策處理。如果預期交易預計不會發生，在套期有效期間直接計入權益中的套期工具利得或損失立即轉出，計入當期損益。

(h) 投資性房地產

投資性房地產是指為賺取租金收入和/或資本增值而持有的租入土地及建築物。

投資性房地產以成本入賬，減去累計折舊及減值虧損(附註2(l)(iii))。折舊是根據投資性房地產的預計使用年限或租賃期，在扣除估計淨殘值後以直線法計提，並沖銷其成本。投資性房地產的租金收入根據附註2(y)(iii)的會計政策核算。

2 主要會計政策(續)

(i) 其他物業、廠房及設備

其他物業、廠房及設備項目以成本減去累計折舊及減值虧損列示(附註2(l)(iii))。

自建物業、廠房及設備項目的成本包括材料成本、人工成本、拆卸和搬移項目及恢復該地方原來面貌的費用(如適用)的初步估計金額，以及適當比例的生產間接費用和資本化的借款費用(附註2(ab))。

後續支出只有在很可能為本集團帶來與該項目有關的未來經濟利益，而該項目的成本能可靠計量時，才包括在資產的賬面價值或確認為一項單獨資產(按適用)。已被替換零件的賬面價值已被終止確認。所有其他維修費用在發生的會計期間內計入合併利潤表。

當飛機進行大修，大修費用的成本會包括在飛機組件的賬面價值中，並於估計的大修期間內攤銷。大修費用相關的組件以直線法在3至12年內攤銷。當一項大修完成時，前次資本化的大修費用的賬面價值將被全部沖減並計入合併利潤表。

報廢或處置物業、廠房及設備項目的收益或虧損，是以資產的處置所得淨額與賬面金額之間的差額確定，並在報廢或處置日計入合併利潤表。

除上述與大修費用有關的組件外，其他物業、廠房及設備的折舊是根據預計使用年限，在扣除預計殘值後(如有)，以直線法計提並沖銷其成本，詳情如下：

建築物	5至35年
自置飛機	15至20年
其他飛行設備	
— 飛機發動機	15至20年
— 其他(包括周轉件)	3至15年
機器及設備	4至10年

如果物業、廠房及設備項目的組成部分有不同的使用年限，其折舊會按其成本以合理的基準獨立計算。本集團每年對每項資產的使用年限及殘值(如有)進行複核。

(j) 在建工程

在建工程是指飛機及飛行設備預付款、辦公大樓、多項興建中的基建項目和有待安裝的設備，以成本減去減值虧損(附註2(l)(iii))列示。即使由中國相關部門所簽發的權屬證明書有任何延誤，當資產實質上達到預計可使用狀態時，相關成本便會停止資本化，而在建工程則會轉入物業、廠房及設備。

在建工程不計提折舊。

(k) 租賃資產

於合同開始日，本集團評估合同是否為租賃或包含租賃。如果合同中一方讓渡了在一定期間內控制一項已識別資產使用的權利以換取對價，則該合同為租賃或者包含租賃。若客戶既有權主導已識別資產的使用又有權獲得因使用已識別資產所產生的幾乎全部經濟利益，則表示控制已經轉移。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(1) 作為承租人

(A) 自2019年1月1日起適用的政策

合同中同時包含多項單獨租賃的，承租人和出租人將合同予以分拆，並分別各項單獨租賃進行會計處理。合同中同時包含租賃和非租賃部分的，承租人和出租人將租賃和非租賃部分進行分拆。但是，對本集團作為承租人的土地和建築物租賃，本集團選擇不分拆合同包含的租賃和非租賃部分，並將各租賃部分及與其相關的非租賃部分合併為租賃。在分拆合同包含的租賃和非租賃部分時，承租人按照各租賃部分單獨價格及非租賃部分的單獨價格之和的相對比例分攤合同對價。

在租賃開始日，除租賃期為不超過12個月的短期租賃和低價值資產租賃外，本集團對租賃確認使用權資產和租賃負債。若本集團就低價值資產訂立租賃，則本集團按逐項租賃決定是否將該租賃資本化。與未資本化的租賃相關的租賃付款額在租賃期內各個期間系統地確認為當期費用。

對於資本化的租賃，租賃負債按照租賃期內應付租賃付款額的現值進行初始計量，折現率為合同內含利率，無法確認租賃內含利率的，採用本集團增量借款利率作為折現率。初始確認後，租賃負債按攤餘成本計量，利息開支使用實際利率法計算。並非視乎指數或利率而定的可變租賃付款不納入租賃負債計量，在實際發生時計入當期損益。

對於資本化的租賃，使用權資產按照成本進行初始計量，包括租賃負債的初始計量金額在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額以及發生的初始直接費用。於適用情況下，使用權資產亦包括為拆卸、搬移相關資產或復原相關資產或該資產所在地點的估計成本折現後的現值扣除已享受的租賃激勵。使用權資產後續按照成本減累計折舊及減值準備確認(見附註2(l)(iii))。

若用於確定未來租賃付款額的指數或比率發生變化，或本集團根據擔保餘值預計的應付金額發生變動、或本集團對購買選擇權、續租選擇權或終止租賃選擇權的評估結果變化而導致估計的應付租賃付款額有變，則重新計量租賃負債。若在此等情況下對租賃負債進行重新計量時，則應相應調整使用權資產的帳面值，如若使用權資產的帳面值已調減至零，則剩餘金額計入當期損益。

對於使用權資產的各組成部分和後續發生大修的計量，見附註2(i)。

本集團將不符合投資性房地產定義的使用權資產呈列為「使用權資產」並在合併財務狀況表內單獨呈列租賃負債。

以租賃持有土地的取得成本按相關(介於30年至70年)的租賃期以直線法進行攤銷。

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(1) 作為承租人(續)

(B) 適用於2019年1月1日之前的政策

於比較期間，如果本集團確定一項安排包含了在一段約定時間內使用某一特定資產或一些資產以換取付款或一系列付款的權利，則由該交易或一系列交易組成的安排屬於或包含一項租賃。該等判斷根據對該項安排實質的評估作出，而不論安排是否採取租賃的法律形式。

(i) 本集團租賃資產的分類

對於本集團以租賃持有的資產，如果租賃使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，有關的資產便會劃歸為以融資租賃持有；如果租賃不會使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，則劃歸為經營租賃；但以經營租賃持作自用的土地，如果無法在租賃開始時將其公允價值與建於其上的建築物的公允價值分開計算的，按以融資租賃持有方式入賬；除非建於其上的建築物同樣明確地為經營租賃持有，相應的土地才劃歸為經營租賃。就此而言，租賃的開始時間是指本集團首次訂立租賃或自前承租人接收租賃資產的時間。

(ii) 以融資租賃購入的資產

本集團融資租入資產按租賃資產公允價值與最低租賃付款額現值兩者中較低者作為租入資產的入賬價值，並計入物業、廠房及設備，而扣除融資費用後的相應負債則列為融資租賃負債。折舊是在相關的租賃期或租賃資產預計使用年限(如本公司或本集團很可能取得資產的所有權)內，按相應的比率計提並沖銷其成本或重估值。減值虧損按照附註2(l)(iii)所列的會計政策入賬。租賃付款內含的融資費用會計入租賃期內的損益，並使每個會計期間的融資費用占剩餘應付租賃款的比率大致相同。或有租金在發生的當期計入利潤表。

(iii) 經營租賃費用

本集團經營租入資產的租金費用在租賃期內以等額計入利潤表，除非有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的收益模式。經營租賃協議所涉及的激勵措施均在利潤表中確認為租賃淨付款總額的組成部分。或有租金在發生的當期計入利潤表。

以經營租賃持有土地的取得成本按相關(介於30年至70年)租賃期以直線法進行攤銷。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(1) 作為承租人(續)

(B) 適用於2019年1月1日之前的政策(續)

(iv) 售後回租交易

出售後以融資租賃回租交易所產生的收益或虧損，會遞延入帳並按相關租賃期攤銷。

其他飛機售後回租交易為經營性租賃的，如果是以公允價值達成，則其收益或虧損即時確認。當交易價格低於公允價值時立即確認損益。但如果該損失是由未來期間低於市場價格的租金而補償，該損失將會遞延入帳，並按這些資產的預計使用年限進行攤銷。如果交易價格高於公允價值，則相關利得將會遞延入帳，並按這些資產的預計使用年限進行攤銷。

(2) 作為出租人

在本集團作為出租人的情況下，本集團於租賃開始日將租賃分為融資租賃或經營租賃。融資租賃是實質上轉移了與租賃資產所有權有關的幾乎全部風險和報酬的租賃。若非該種情況，該租賃則劃歸為經營租賃。

當一項租賃包含租賃及非租賃組成部分的，本集團按照各組成部分的單獨售價之和的相對比例分攤合同對價。與經營租賃相關的租賃收入根據附註2(y)(iii)確認。

當本集團作為轉租出租人時，基於原租賃產生的使用權資產將該轉租賃分類為融資租賃或經營租賃。如果原租賃為短期租賃且本集團採用附註2(k)(1)所述的短期租賃的簡化處理，本集團將該轉租賃分類為經營租賃。

(l) 信用損失及資產減值

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失

本集團對下列項目的預期信用損失確認損失準備：

- 以攤餘成本計量的金融資產(包括現金及現金等價物以及應收及其他應收款項);及
- 租賃應收款。

以公允價值計量的金融資產，包括以公允價值計量且其變動計入當期損益的權益工具投資、指定以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益工具投資(不得重分類至損益)和衍生金融資產，不適用「預期信用損失」模型。

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

預期信用損失的計量

預期信用損失是信用損失的概率加權估計值。信用損失以所有預期現金差額的現值(即根據合同應付予本集團的現金流量與本集團預期收取的現金流量之間的差額)計量。

若折現的影響是重大的，預期現金差額將使用以下折現率進行折現：

- 固定利率金融資產及應收及其他應收款項：初始確認時的實際利率或其近似值；
- 浮動利率金融資產：當期實際利率；
- 租賃應收款：計量租賃應收款採用的折現率。

在估計預期信用損失時所考慮的最長期限為本集團面臨信用風險的最長合同期限。

在計量預期信用損失時，本集團考慮無須付出過多成本或努力即可獲得的合理且可靠的信息。這包括有關過往事件、當前狀況和未來經濟狀況的預測。

預期信用損失採用以下基準之一計量：

- 未來12個月內預期信用損失：是指因報告日後12個月內可能發生的違約事件而導致的預期信用損失；及
- 整個存續期預期信用損失：是指適用預期信用損失模型的項目在整個預計存續期內所有可能發生的違約事件而導致的預期信用損失。

應收賬款和租賃應收款的損失準備始終按照相當於整個存續期內預期信用損失的金額計量。該等金融資產的預期信用損失是利用基於本集團歷史信用損失經驗的準備矩陣進行估計，並根據報告日債務人的特定因素以及對當前和預計的未來整體經濟狀況的評估進行調整。

對於所有其他金融工具，集團按照相當於未來12個月內預期信用損失的金額計量其損失準備，除非該金融工具的信用風險自初次確認以來顯著增加，此種情況下，損失準備按等同於整個存續期預期信用損失的金額計量。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

信用風險顯著增加

本集團通過比較金融工具在報告日與在初始確認日發生違約的風險，以評估金融工具的信用風險自初始確認後是否已顯著增加。本集團認為金融資產在債務人不大可能全額支付其對本集團的欠款的情況下發生違約，該評估不考慮本集團採取例如變現抵押品(如果持有)等追索行動。本集團考慮合理且可靠的定量和定性信息，包括無需付出過多成本或努力即可獲得的歷史經驗和前瞻性信息。

具體而言，在評估自初始確認後信用風險是否顯著增加時會考慮以下信息：

- 未能按合同到期日支付本金和利息；
- 金融工具的外部或內部信用評級(如有)的實際或預期顯著惡化；
- 債務人經營成果的實際或預期顯著惡化；及
- 科技、市場、經濟或法律環境的目前或預期變動對債務人履行其對本集團責任的能力有重大不利影響。

根據金融工具的性質，本集團以單項金融工具或金融工具組合為基礎評估信用風險是否顯著增加。以金融工具組合為基礎進行評估時，金融工具基於共同信用風險特徵進行分類，例如逾期信息和信用風險評級。

通常情況下，如果逾期超過30天，本集團確定金融工具的信用風險已經顯著增加。除非本集團無需付出過多成本或努力即可獲得合理且可靠的信息，證明雖然超過合同約定的付款期限30天，但信用風險自初始確認以來並未顯著增加。

預期信用損失在每個報告日重新計量，以反映金融工具信用風險自初始確認以來的變化。由此形成的損失準備的增加或轉回金額，應當作為減值虧損或利得在合併利潤表中計入當期損益。本集團確認所有金融工具的減值或轉回，並通過損失準備帳戶對其賬面價值進行調整。

利息收入的計算基礎

根據附註2(y)(v)，利息收入是基於金融資產賬面原值計算，除非在金融資產出現信用減值的情況下，利息收入根據該金融資產的攤餘成本(即賬面原值減損失準備)計算。

於各報告日，本集團會評估金融資產是否出現信用減值。當發生一項或多項對金融資產預計未來現金流量有不利影響的事件時，該金融資產出現信用減值。

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

利息收入的計算基礎(續)

金融資產出現信用減值的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人遇到重大的財務困難；
- 違反合約，如未能支付或拖欠本金或利息；
- 債務人很有可能將會申請破產或進行其他財務重組；
- 科技、市場、經濟或法律環境的重大改變為債務人帶來負面影響；或
- 由於發行人出現財務困難，證券活躍市場消失。

核銷政策

若日後實際上不可收回款項，本集團則會核銷(部分或全部)金融資產或租賃應收款項的總賬面價值。這種情況通常發生在本集團確定債務人沒有資產或收入來源可產生足夠的現金流量以償還將被核銷的金額。

已核銷的金融資產日後又收回的，作為減值虧損的轉回計入合併利潤表。

(ii) 已作出財務擔保的信用損失

財務擔保是指那些規定發行人(即擔保人)根據債務工具的條款支付指定款項，以補償受擔保人的受益人(「持有人」)因某一特定債務人不能償付到期債務而產生的損失的合約。

以公允價值初始確認後，本集團作為發行人將財務擔保合同按照以下金額孰高進行後續計量：(i)損失準備金額以及(ii)初始確認金額，如適用，扣除相關受益的累計確認金額後的餘額。

本集團監察特定債務人的違約風險，並當財務擔保的預期信用損失高於擔保已確認的金額(即初始確認金額減累計攤銷)時確認減值準備。

為確定預期信用損失，本集團會考慮特定債務人自擔保發出以來的違約風險變動，並計量12個月的預期信貸損失，除非債務人自擔保發出以來的違約風險顯著增加，則會計量整個存續期的預期信用損失。此處適用附註2(l)(i)所述的違約定義及信用風險顯著增加評估標準。

由於本集團僅在指定債務人發生被擔保工具的條款所規定的違約事件時才須作出付款，因此預期信用損失的預計金額為償付持有人所產生的信用損失的金額，減去本集團預期從該特定債務人或任何其他人士收取的款項。相關金額使用基於現金流的特定風險作出調整後的當前無風險利率進行折現。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備

本集團會在每個報告期末參考內部和外部的信息，以確定下列資產是否出現減值跡象，或以往確認的減值虧損不再存在或已經減少(商譽除外)：

- 投資性房地產；
- 物業、廠房及設備；
- 使用權資產；
- 在建工程；
- 商譽；
- 本公司財務狀況表中於子公司、聯營公司及合營公司的投資；

如果出現減值跡象，資產的可收回金額便會作出估計。無論是否出現減值跡象，商譽的可收回金額會每年作出估計。

- 計算可收回金額

資產的可收回金額是其公允價值減去處置費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對貨幣時間值及資產特定風險的評估的稅前折現率，折現至其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能獨立於其他資產所產生的現金流入，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產出單元)來釐定可收回金額。

- 確認減值虧損

當資產或其所屬現金產出單元的賬面金額高於其可收回金額時，便會在損益中確認減值虧損。確認的減值虧損會首先減少該現金產出單元(或單元組)商譽的賬面金額，然後按比例減少該單元(或單元組)中其他資產的賬面金額。但減值不會使個別資產的賬面價值減少至低於其公允價值減處置費用(如可計量)，或其使用價值(如能釐定)。

- 轉回減值虧損

如果用作釐定資產(商譽除外)可收回金額的估計數字出現正面的變化，有關的減值虧損便會轉回。商譽的減值虧損不會被轉回。

所轉回的減值虧損以以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產賬面金額為限。所轉回的減值虧損在確認轉回的年度內計入當期損益。

(iv) 中期財務報告及減值虧損

在《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》下，本集團需根據國際會計準則第34號「中期財務報告」對於財政年度的首六個月期間編製中期財務報告。本集團於中期期末採用與年末相同的減值測試、確認和轉回的有關準則(附註2(l)(iii))。

已在中期確認的商譽，如有，不會在期後沖回。即使在年末時評估是沒有或只有較少的減值虧損，該中期已確認的減值虧損均不會被沖回。

2 主要會計政策(續)

(m) 存貨

存貨主要包括消耗備件和其他物資，按成本減去任何適當的存貨跌價準備列示，並於用於營運時計入合併利潤表。成本是指平均單位成本。

待銷售或處置的存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低額列示。可變現淨值是以日常業務過程中的估計售價減去完成生產和銷售所需的估計成本後所得數額。

當出售存貨時，存貨的賬面淨值會於確認收入的會計期間確認為一項費用。當存貨發生跌價或毀損，相對於可變現淨值的存貨跌價準備或毀損的存貨價值會於該期間確認為一項費用。存貨跌價準備轉回於轉回當期確認為作為一項費用列支的存貨成本的抵減項。

(n) 合同資產及合同負債

合同資產於本集團無條件享有合同中承諾的商品及服務的對價並確認相關收入之前確認(附註2(y))。合同資產(如有)需用預期信用損失模型評估併當本集團擁有無條件向客戶收取對價的權利時重分類至應收款項單獨列示(附註2(o))。

合同負債於客戶在本集團確認相關收入(附註2(y))前支付不可退還的對價時確認。若本集團擁有無條件權利在本集團確認相關收入前收取不可退還的對價時，合同負債也會被確認。在該種情況下，相應應收款項亦將被確認(附註2(o))。

對於與客戶的單一合同，本集團按淨合同資產或淨合同負債列報。對於多份合同，非相關合同的合同資產及合同負債不以淨額列報。

(o) 應收賬款及其他應收款

應收款項於本集團無條件享有收取對價的權利時確認。如收取對價的權利僅取決於對價支付到期日前時間的流逝，則收取對價的權利為無條件。如本集團在無條件享有收取對價的權利之前確認相關收入，該金額應列示為合同資產(附註2(n))。

應收款項按以實際利率法計算的攤餘成本減去信用損失準備列示(附註2(l)(i))。

(p) 帶息借款

帶息借款最初按公允價值減去應佔交易費用確認。其後帶息借款以攤餘成本列賬，而最初確認的數額與贖回價值之間的任何差異，連同任何應付利息和費用，均以實際利率法於借款期內在利潤表中確認。

(q) 應付賬款及其他應付款

應付賬款及其他應付款最初以公允價值確認。除根據附註2(l)(ii)計量的財務擔保外，應付賬款及其他應付款其後以攤餘成本列示。如折現的影響並不重大，則以成本列示。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(r) 持有待售的非流動資產

當非流動資產(或處置組)滿足其賬面價值極有可能通過出售而非繼續使用收回，且該資產(或處置組)當前處於可出售狀態時，其將被重分類至持有待售資產。處置組是指在單次交易中同時處置的一組資產，以及會在該交易中轉移、與該組資產直接相關的負債。

緊接重分類至持有待售之前，非流動資產(及處置組中所有個別資產與負債)將根據分類前的會計政策更新計量。其後，在初始分類為持有待售直到處置前，該非流動資產(以下列示特定資產除外)或處置組以賬面價值與公允價值減去出售成本孰低者計量。該計量政策之例外情況迄今主要為遞延所得稅資產、僱員福利所產生資產、金融資產(除於附屬公司、聯營公司與合營公司之投資)及投資性房地產。上述資產即使分類為持有待售，亦將繼續根據載於附註2中其他適用之政策計量。

減值損失於初始分類為持有待售，且其後作為持有待售資產重新計量時，在損益確認。當非流動資產分類至持有待售，或屬於分類至持有待售資產的處置組時，該非流動資產不計提折舊或攤銷。

(s) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金，以及存放於銀行和其他金融機構的活期存款，以及短期和流動性高的投資，這些投資可以隨時換算為已知的現金額及其價值變動方面的風險不大，並通常在購入後三個月內到期。就合併現金流量表而言，現金及現金等價物還包括須於接獲通知時償還，並構成本集團現金管理一部分的銀行透支。本集團根據附註2(l)(i)列示的會計政策評估現金及現金等價物的預期信用損失。

(t) 準備及或有負債

如果本集團或本公司須就已發生的事件承擔法定或推定義務，且該義務的履行很可能會導致經濟效益流出，以及有關金額能夠可靠的計量，本集團或本公司便會就該時間或金額不定的負債計提準備。如果貨幣時間價值重大，則按預計所需支出的現值計提準備。

如果不是很可能導致經濟效益流出，或有關金額不能可靠計量，便會將該義務披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。如果本集團的義務須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。

(u) 股利分配

向本公司股東分配的股利在股利獲本公司股東批准的期間內於本集團的合併財務報表內列為負債。

(v) 股本

普通股分類為權益。直接歸屬於發行新股或期權的新增成本在權益中列為所得款的減少(扣除稅項)。

2 主要會計政策(續)

(w) 遞延收益

本集團獲多項與購買若干飛機和發動機有關的收益。這些收益會被遞延至飛機和發動機交付時為止，用作減少購買飛機和發動機的成本，從而減少將來的折舊金額。

(x) 所得稅

所得稅包括本期所得稅項及遞延稅項資產與負債的變動。本期所得稅項及遞延稅項資產與負債的變動均在合併利潤表內確認，惟倘與於其他綜合收益或直接於權益中確認的項目有關，則有關稅項金額分別於其他綜合收益或直接於權益中確認。

本期所得稅項是按本年度應課稅收入根據已執行或在報告期末實質上已執行的稅率計算的預期應付所得稅，加上以往年度應付所得稅的任何調整。

遞延所得稅資產和負債分別由可抵扣和應課稅暫時性差異產生。暫時性差異是指資產和負債在財務報表上的賬面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延所得稅資產也可以由未使用稅務虧損和未使用稅款抵減產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延所得稅負債和遞延所得稅資產(只限於很可能獲得未來應課稅利潤以使該遞延所得稅資產得以使用)則會被確認。由可抵扣暫時性差異所產生遞延所得稅資產，因有未來應課稅利潤的支持而使之確認，包括因轉回目前存在的應課稅暫時性差異而產生的金額；但這些轉回的差異必須與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時性差異預計轉回的同一期間或於遞延所得稅資產所產生時稅務虧損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定目前存在的應課稅暫時性差異是否足以支援確認由未使用的稅務虧損和稅款抵減所產生的遞延所得稅資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並是否預期能在使用稅務虧損和稅款抵減的同一期間內轉回。

不能確認為遞延所得稅資產和負債的暫時性差異的有限例外情況包括商譽；不影響會計或應課稅利潤的資產或負債的初始確認(如屬企業合併的一部分則除外)；以及投資於子公司、聯營公司及合營公司相關的暫時性差異，如屬應稅差異，本集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的暫時性差異；或如屬可抵扣差異，除非該差異很可能在未來轉回，並且可能產生足夠的未來應納稅所得額以利用這些暫時性差異。

遞延所得稅金額是按照資產和負債賬面金額的預期實現或償還方式，根據已執行或在報告期末實質上已執行的稅率計算。於相關遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債償還時確認。遞延所得稅資產和負債均不折現計算。

遞延稅項資產的賬面價值會於各報告期末審閱，並減至不再可能有足夠應課稅溢利以利用有關稅務優惠時為止。任何減幅會於可能有足夠應課稅溢利時轉回。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(x) 所得稅(續)

當期和遞延所得稅結餘及其變動額會分開列示，並且不予抵銷。當期和遞延所得稅資產只會在本公司或本集團有法定行使權以當期所得稅資產抵銷當期所得稅負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷：

- 就當期所得稅資產和負債而言，本公司或本集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和償還該負債；或
- 就遞延所得稅資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體，但這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延所得稅負債需要償還或大額遞延所得稅資產可以收回的期間內，按淨額基準實現當期所得稅資產和償還當期所得稅負債，或同時變現該資產和償還該負債。

(y) 收入和其他收入

本集團將其日常業務過程中源自銷售貨品、提供服務或租賃項下讓渡本集團資產使用權的收入分類為收入。

當貨品或服務的控制權轉移至客戶，或承租人有權使用資產時，本集團按照預期有權獲得的承諾對價金額確認收入，代表獨立第三方收取的金額除外。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並經扣除任何交易折扣。

有關本集團收入及其他收入確認政策的進一步詳情載列如下：

(i) 源自客運、貨運和郵運服務的收入

當本集團提供客運、貨運和郵運服務等運輸服務時，本集團將對應的運輸服務交易價格結轉確認為收入。本集團已收但尚未提供運輸服務的票款，計入票證結算負債。

棄用機票為本集團預期客戶可能會放棄其部分或全部合同權利，從而本集團無需行使的客運合約責任所對應的部分合同權利。

當本集團預計預收機票款無須退回，且客戶可能會放棄其全部或部分合同權利時，本集團按照客戶行使合同權利的模式按比例將預期有權獲得與客戶所放棄的合同權利相關的金額確認為收入；當本集團未能預計預期棄用金額時，本集團在客戶要求其履行剩餘履約義務的可能性極低時，才將預期棄用金額確認為收入。

當客戶接受與航空相關的服務並取得服務控制權時，確認航空相關收入。

2 主要會計政策(續)

(y) 收入和其他收入(續)

(ii) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入

本集團設有兩個主要的常旅客里程獎勵計劃，分別為「南航明珠俱樂部」及「廈航白鷺卡常旅客計劃」。該兩個計劃根據會員的累計飛行里程數提供飛行獎勵及其他獎勵。

根據常旅客里程獎勵計劃，對於以飛行方式獲得的獎勵里程，本集團將票款收入按照常旅客獎勵里程和運輸服務的單獨售價的相對比例分攤，並將分攤至獎勵里程的部分，首先確認為合同負債。在常旅客里程獎勵計劃下，從第三方取得的除飛行以外方式獲得的獎勵里程，同樣首先確認為合同負債。

本集團採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括對獎勵里程預計兌換比例(「預計兌換率」)的估計。

與獎勵里程相關的合同負債待客戶兌換飛行獎勵里程或取得相關利益時確認收入。會員兌換的飛行獎勵按照附註2(y)(i)所述的會計政策確認收入。會員兌換的其他獎勵，在會員取得相關獎勵商品或服務的控制權時結轉計入當期損益。

(iii) 經營租賃租金收入

應收租金收入在經營租賃期所涵蓋的期間內，以等額在合併利潤表確認；但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的收益模式則除外。經營租賃協議所涉及的激勵措施做為應收租賃總額的組成部分在損益中確認。或有租金於其賺取的會計期間內確認為收入。

(iv) 股息收入

- 非上市投資的股息收入是在股東收取股息的權利確定時確認。
- 上市投資的股息收入是在股價除息時確認。

(v) 利息收入

利息收入於應計時按實際利率法確認，實際利率是指將金融資產在預計存續期的估計未來現金收款額折現為該資產總賬面金額所使用的利率。對於按攤餘成本或按以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)計量的未發生信用減值的金融資產，實際利率適用於資產的總賬面金額。對於已發生信用減值的金融資產，實際利率適用於資產的攤餘成本(即總賬面價值減去損失準備)(附註2(l)(i))。

(vi) 政府補助

當可以合理確定本集團將會收到政府補助並會履行該補助的附帶條件時，便會在合併財務狀況表確認政府補助。用於彌補本集團已產生開支的補助，會在開支產生的期間系統地在利潤表內確認為其他收入淨額。用於彌補本集團資產成本的補助，則在計算資產的賬面金額時扣除，其後於資產的使用年限內通過減少的折舊費用在損益內確認。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(z) 運輸備金

運輸備金在提供運輸服務及有關收入確認時在合併利潤表列支。尚未提供運輸服務的運輸備金，則在合併財務狀況表內列作預付費用。

(aa) 保養及大修費用

自有或租賃持有的飛機，發生符合資本化條件的大修支出，其相關更換飛機組件的成本及人工費用等，按附註2(i)和附註2(k)進行資本化，其他例行保養、維修費用在發生時計入合併利潤表。

對於某些租賃飛機，本集團根據經營租賃協議的條款需要對租賃飛機進行大修，以滿足退租條件的要求。因此，除附註2(k)中已於租賃開始日初始計量使用權資產時所確認的退租檢準備，其他預計大修費用於估計大修週期內預提及在合併利潤表列支。預計費用與大修實際費用之間的差額在進行大修的期間內在合併利潤表列支。

(ab) 借款費用

與收購或生產建造需要長時間才可以使一項資產達到預計可使用狀態直接相關的一般借款或專項借款的借款費用會資本化為該項資產的部分賬面價值。其他借款費用於產生期間費用化。

當資產的資本性支出及借款費用已經開始發生，以及為使資產達到預定可使用狀態而進行的必要活動已經開始時，借款費用應開始資本化為符合條件的資產的部分賬面價值。使符合條件的資產達到預計可使用狀態所必須的絕大部分準備工作中止或完成時，借款費用便會暫停或停止資本化。

專項借款進行暫時性投資產生的投資收益，會在借款費用可資本化的金額中扣減。

借貸成本包括利息費用，租賃負債相關的融資支出以及用於調整利息成本的外幣借款產生的匯兌差異。

(ac) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃作出供款

薪金、年度獎金及向定額供款退休計劃作出的供款在僱員提供相關服務的年度內產生。如延遲付款或結算會構成重大的影響，則這些數額會以現值列賬。

(ii) 終止僱傭福利

只有當本集團明確其承擔中止僱傭合約或因自願離職而提供福利的義務，且已有詳細正式計劃及不可能撤銷時，該終止僱傭福利費用才被確認。

2 主要會計政策(續)

(ac) 僱員福利(續)

(iii) 退休福利

根據國際會計準則第19號，僱員福利，企業不僅應核算設定受益計劃正式條款下的法定義務，而且還應該核算非正式的慣例產生的推定義務。當企業沒有現實選擇而只能支付僱員福利時，非正式慣例將導致推定義務的產生。本公司認為向在企業年金實施前退休的僱員支付福利津貼完全取決於本公司的自主意願，不會因此而產生法定或推定義務。本公司也有權根據實際經營情況決議終止該等支付。

(ad) 外幣折算

本集團各子公司的財務報表所列項目均以該子公司經營所在的主要經濟環境的貨幣計量(「功能貨幣」)。合併財務報表以人民幣列報，人民幣為本公司的功能貨幣及本集團的列報貨幣。

年內的外幣交易按中國人民銀行(「人行」)在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。各項貨幣性外幣資產及負債按人行在報告期末公佈的外匯牌價折合為人民幣。匯兌收益及損失在當期損益中確認。

以歷史成本計算的非貨幣性外幣資產及負債按人行在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。交易日是指本集團初次確認該些非貨幣性資產及負債之日。以公允價值列示的非貨幣性外幣資產及負債按人行在確定公允價值當日公佈的外匯牌價折合為人民幣。

對境外經營的成果採用人行在交易發生日的公佈的即期匯率的近似匯率折算為人民幣。財務狀況表中的項目採用人行在報告日期末的公佈的即期匯率折合為人民幣。按照上述折算產生的外幣財務報表折算差額，在其他綜合收益中列示及留存於權益中的外匯儲備。

(ae) 關聯方

- (a) 個人或與該個人關係密切的家庭成員與本集團相關聯，如果該個人：
 - (i) 對本集團實施控制或共同控制；
 - (ii) 對本集團實施重大影響；或者
 - (iii) 是本集團或其母公司的關鍵管理人員的成員。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(ae) 關聯方(續)

(b) 如果適用以下任何情形，則某主體與本集團相關聯：

- (i) 該主體和本集團是同一集團的成員(這意味著該兩家主體的母公司、子公司和同級子公司均相互關聯)。
- (ii) 某一主體是另一主體的聯營公司或合營公司(或是另一主體所屬集團的一個成員的聯營公司或合營公司)。
- (iii) 兩家主體都是同一家企業的合營公司。
- (iv) 某一主體是某企業的合營公司並且另一主體是該企業的聯營公司。
- (v) 該主體是為本集團或與本集團關聯的主體的僱員福利而設的離職後福利計劃。
- (vi) 該主體受(a)項所述個人的控制或共同控制。
- (vii) (a)(i)項所述的個人對該主體實施重大影響或是該主體(或其母公司)的關鍵管理人員的成員。
- (viii) 該主體或其所屬集團的任何成員公司向本集團或本集團的母公司提供主要管理人員服務。

與該個人關係密切的家庭成員是指預期他們在與企業的交易中，可能會影響該名個人或受其影響的家屬。

(af) 分部報告

經營分部及財務報表內呈報的各分部項目的金額自定期提供予本集團最高行政管理人員即本集團主要經營決策者的財務資料中識別出來，以將資源分配至本集團的各項業務及地理位置，並評估本集團的各項業務及地理位置的表現。

就財務報告而言，除非分部具備類似的經濟特徵及在產品及服務性質、生產工序性質、客戶類型或類別、用作分配產品或提供服務的方法及監管環境的性質方面相似，否則單個重大經營分部不會進行合併計算。並非屬個別重大的經營分部如符合上述大部分標準，則可進行合併計算。

3 會計估計及判斷

本集團的財務狀況與經營業績容易受到與編製合併財務報表有關的會計方法、假設及估計所影響。本集團依據歷史經驗和認為合理的其他不同假設作為相關假設和估計的基礎，而這些經驗和假設均為對未能從其他來源確定的事宜作出判斷的基準，管理層會持續對這些估計作出評估。由於實際情況、環境和狀況的改變，實際業績可能有別於這些估計。

3 會計估計及判斷(續)

在審閱財務報表時，需要考慮的因素包括重要會計政策的選擇、對應用這些政策產生影響的判斷及其他不明朗因素，以及已呈報業績對狀況和假設變動的敏感程度等。除了於附註4(g)披露的金融工具的公允價值計量以外，本集團相信下列項目亦涉及編製財務報表時主要的判斷和估計。

(a) 長期資產減值(除商譽外)

如果經營環境預示長期資產的預期可收回金額低於他的賬面淨值，應當對此資產考慮減值，並按國際會計準則第36號資產減值的規定，確認減值虧損。本集團定期審閱長期資產的賬面價值，判斷預期可收回金額是否低於賬面價值。當經營事件或環境顯示資產的預期可回收金額可能低於他們的賬面價值時，本集團對這些資產進行減值測試。當減值確實發生時，資產的賬面值將調整至預期可收回金額。可收回金額是以公允價值減去處置費用與使用價值兩者中的較高者計算。具體而言，在釐定本集團機隊的使用價值時，資產所產生的預期現金流量會折現至其現值，因而需要對預測的運輸收入和營運開支以及折現率作出重大判斷。本集團在釐定與可收回金額相若的合理數額時會採用所有可供使用的資料，包括根據合理和可支持的假設所作出對運輸收入和營運開支以及折現率的預測和估計。

(b) 折舊與攤銷

物業、廠房及設備和使用權資產在考慮其殘值後，於預計可使用年限內按直線法計提折舊或攤銷。本集團每年審閱資產的預計可使用年限以決定記錄於各個報告期的折舊金額。預計可使用年限是本集團根據同類資產的以往經驗并結合預期的技術的改變而確定。如果以前的估計發生重大變化，則會在未來期間對折舊和攤銷費用進行調整。

(c) 用於衡量與飛機有關的使用權資產的折現率和退租檢準備

誠如合併財務報表附註2(k)所披露，與飛機相關的使用權資產主要包括租賃期內的租賃付款額以及租賃期結束時為將租賃資產恢復至合同約定狀態而預計將發生的大修成本(「退租檢準備」)的折現值。對於折現率和退租檢準備不同的判斷及估計可能會對本集團使用權資產的計量產生重大影響。

(d) 飛行授予的獎勵里程單獨售價

根據常旅客里程獎勵計劃，本集團在釐定飛行授予的獎勵里程單獨售價時需要對預計兌換率作出估計，預計兌換率的估計需要同時考慮獎勵里程的歷史兌換率以及近期常旅客里程獎勵計劃政策及客戶行為的變化可能對未來兌換情況產生的影響，因此不同的判斷及估計可能會影響合同負債及當期損益的金額。

(e) 所得稅

在正常的經營活動中，很多交易和事項的最終稅務處理都存在不確定性。在計提當期所得稅時，本集團需要作出判斷與估計。如果這些稅務事項的最終認定結果與最初入賬的金額存在差異，該差異將對作出上述稅務事項最終認定期間的所得稅費用和遞延所得稅的金額產生影響。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

3 會計估計及判斷(續)

(f) 棄用機票收入

本集團根據客戶行使合同權利的模式按比例將預計有權獲得的金額確認為棄用機票收入。該比例是基於集團的歷史經驗進行估計的，僅當累計已確認收入極可能不會發生重大轉回的不確定性消除時，預估收入才會被確認。不同的估計可能會對本財政年度確認的棄用機票收入產生重大影響。

4 財務風險管理及公允價值

本集團在正常業務經營過程中承受流動資金、利率、外匯、信貸及燃油價格風險。本集團的整體風險管理計劃專注於財務市場的難預測性，並尋求儘量減低對本集團財務表現的不利影響。本集團承受的此等風險及本集團用以管理此等風險的財務風險管理政策列示如下。

(a) 流動風險

於2019年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣78,752百萬元。截至2019年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣31,175百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣14,427百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣21,833百萬元，導致現金及現金等價物淨減少人民幣5,085百萬元。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付償還到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構融資的信用額度，以滿足短期及較長期的流動性要求。於2019年12月31日，本集團獲得多家國內銀行及金融機構的授信額度，提供最高人民幣約308,343百萬元，其中人民幣約251,165百萬元尚未被使用。本公司董事相信本集團有足夠的融資以應所需。

本集團於報告期末的非衍生金融負債按未折現的合同現金流量(包括按合同利率(如果是浮動利率則按報告期末的現行利率)計算的利息)的剩餘合約期限，以及被要求支付的最早日期如下：

2019年12月31日未折現的合同現金流量

	1年內或 實時償還 人民幣百萬元	1年至2年 人民幣百萬元	2年至5年 人民幣百萬元	5年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元	於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
借款	38,304	4,251	8,720	2,007	53,282	51,180
租賃負債	25,404	23,860	63,003	44,814	157,081	134,074
應付賬款、其他應付款及預提費用	21,300	-	-	-	21,300	21,300
	85,008	28,111	71,723	46,821	231,663	206,554

4 財務風險管理及公允價值(續)

(a) 流動風險(續)

	2018年12月31日未折現的合同現金流量					合計 人民幣百萬元	於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元 註
	1年內或 實時償還 人民幣百萬元	1年至2年 人民幣百萬元	2年至5年 人民幣百萬元	5年以上 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元		
借款	40,121	8,272	6,335	2,188	56,916	54,417	
應付融資租賃款	12,062	11,738	36,765	22,200	82,765	72,221	
應付賬款、其他應付款及預提費用	21,292	-	-	-	21,292	21,292	
	73,475	20,010	43,100	24,388	160,973	147,930	

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

(b) 利率風險

利率風險指金融工具的公允價值或未來現金流量將會因市場利率的變化而波動的風險。本集團發行的固定利率和浮動利率的借款和租賃負債，分別使本集團面臨現金流量利率風險及公允價值利率風險。本集團根據市場環境決定固定利率和浮動利率的融資工具，並通過定期監控保持固定利率和浮動利率融資工具的合理組合。

本集團通過以美元定價的利率互換合同以應對現金流量利率風險。根據利率互換合同，本集團與第三方約定定期(主要為每季)，就合同約定的名義本金，按合同約定的固定利率與浮動利率的差計算並進行交割(附註27)。

本集團通過貨幣互換合同以應對利率風險與外匯風險。根據貨幣互換合同，本集團與第三方約定，將某些以美元計價、浮動利率計息的美元銀行貸款置換為以人民幣計價並按固定利率計息支付(附註27)。

截至2019年12月31日，在其他因素不變情況下，假定利率增加/減少100個基點，將會導致本集團稅後利潤及留存利潤減少/增加人民幣約559百萬元(2018年：人民幣539百萬元)。

上述敏感性分析是基於假設報告期末利率發生變動，並應用於重新計量本集團於報告期末所持有承受公允價值利率風險的金融工具而導致本集團稅後利潤及留存收益及合併權益的其他組成部份的即時改變。對於本集團於報告期末所持有的浮動利率非衍生工具產生的現金流量利率風險敞口，本集團的稅後利潤(及留存收益)及合併權益的其他組成部份的影響是假設該利率的改變導致利息費用或收入的年度變動。該分析與2018年的分析基礎一致。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及公允價值(續)

(c) 外匯風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過人行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。

本集團大部分的租賃負債(附註37)以及部分的銀行借款(附註36)以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元。由於本集團的外幣負債一般都高於外幣資產，故此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。

下表摘錄了假設在財政年度的年末利率變動，所有其他因素維持不變的情況下，外匯匯率對本集團該年度稅後利潤及權益的影響。在報告期末，該敏感度之變動範圍是合理且可能的。

	2019	
	人民幣對外幣 升值/(貶值)	對稅後利潤和 留存利潤的 增加/(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	434 (434)
歐元	1% (1%)	26 (26)
日元	10% (10%)	94 (94)
	2018	
	人民幣對外幣 升值/(貶值)	對稅後利潤和 留存利潤的 增加/(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	195 (195)
歐元	1% (1%)	28 (28)
日元	10% (10%)	103 (103)

4 財務風險管理及公允價值(續)

(c) 外匯風險(續)

上表呈列的分析結果為本集團各實體按各自功能貨幣計量的稅後利潤及留存收益，在為呈列而按報告年末的匯率換算為人民幣時產生的整體即時影響。

敏感度分析假設已採用變動匯率重新計量本集團於報告期末持有而導致本集團承受外匯風險的金融工具，借款及租賃負債，包括按貸款人或借款人功能貨幣以外貨幣計值的集團內公司間應付款項及應收款項。該分析不包括換算海外業務財務報表為本集團呈報貨幣所產生的差額。該分析與2018年的分析基礎一致。

(d) 信用風險

信用風險，是指金融工具的一方不能履行義務，造成另一方發生財務損失的風險。本集團的信用風險主要來自現金及現金等價物、應收賬款、其他應收款及衍生金融工具。

現金及現金等價物

本集團的現金及現金等價物主要存放於信用良好的金融機構，管理層認為其不存在重大的信用風險。由於交易對手的信用評級良好，因此本集團預計不會存在違約風險。

應收賬款

「開賬與結算計劃」為航空公司及銷售代理人之間的結算系統。本集團大部分的機票是由參與國際航空協會組織的「開賬與結算計劃」的代理人銷售，降低了本集團的信用風險。於2019年12月31日，本集團應收開賬與結算計劃的代理人結餘為人民幣984百萬元(2018年12月31日：人民幣955百萬元)。本集團持續關注應收開賬與結算計劃的代理人及其餘應收賬款餘額的信用風險。本集團持續對客戶的財務狀況進行信用評估，壞賬準備維持於管理層預期的數額內。

本集團始終按照相當於整個存續期內預期信用損失的金額計量應收賬款的減值準備，並以準備矩陣為基礎計算其預期信用損失。根據本集團的歷史經驗，不同細分客戶群體發生損失的情況有顯著差異，因此在根據賬齡信息計算預期信用損失時進壹步區分為應收航空票款、應收里程積分銷售款及通用航空服務款、應收航線合作款以及應收其他款項。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及公允價值(續)

(d) 信貸風險(續)

下表列示了在2019年12月31日，本集團應收航空票款的信用風險敞口及預期信用損失的相關信息：

	2019年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01%	1,877	—
3個月以上1年以下	50.00%	11	6
1年以上2年以下	100.00%	7	7
2年以上3年以下	100.00%	—	—
3年以上	100.00%	16	16
		1,911	29

	2018年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01%	1,940	—
3個月以上1年以下	50.00%	8	4
1年以上2年以下	100.00%	2	2
2年以上3年以下	100.00%	6	6
3年以上	100.00%	16	16
		1,972	28

違約損失率基於過去的實際信用損失經驗計算，並根據歷史數據收集期間的經濟狀況、當前的經濟狀況與本集團所認為的預計存續期內的經濟狀況三者之間的差異進行調整。

本集團的應收里程積分銷售款、應收通用航空服務款項以及應收航線合作款主要為應收合作銀行以及資信良好的長期合作單位，其信用風險為低，本集團未計提壞賬準備。

本集團根據預期信用損失對其他應收賬款計提了人民幣7百萬元的信用損失準備(2018年12月31日：人民幣8百萬元)。

4 財務風險管理及公允價值(續)

(d) 信貸風險(續)

本年應收賬款減值準備的變動情況列示如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1月1日餘額	36	37
本年核銷	(11)	(2)
本年轉回	(1)	(4)
本年確認的減值損失	12	5
12月31日餘額	36	36

衍生金融工具

本集團與銀行等交易對手方簽訂衍生工具合同，並且以淨額結算協議。鑒於交易對方的信用評級良好，本集團管理層並不預期交易對方會無法履行義務。

(e) 燃油價格風險

由於航油為本集團一項主要營運支出，因此本集團的業績極受航油價格波動所影響。在航油消耗量及所有其他變數保持不變的情況下，航油價格可能合理上升／降低10%（2018年：10%），本集團航油成本將增加／減少人民幣約4,281百萬元（2018年：人民幣4,292百萬元）。敏感度分析假設於報告期初航油價格已變動而導致本集團航油成本的即時變動。

(f) 資本管理

本集團資本管理政策的目標是為了保障本集團能夠持續經營，從而為股東提供回報，並使其他利益相關者獲益，同時維持最佳的資本結構以降低資本成本。

本集團管理資金比例和管理債務投資組合風險與預期融資需求。本集團利用資產負債比率監察其資本，此比率按照債務總額除以資產總額計算。於2019年，本集團的策略仍是將資產負債比率維持在一定範圍，以支持本集團的長期運營和發展。該策略與2018年相比沒有改變。為了維持或調整資本結構，本集團可能會調整支付給股東的股利金額、發行新股、向股東返還資本、獲取新的債務融資或出售資產以減低債務。

本集團採用經修訂的追溯方法首次適用國際財務報告準則第16號。基於此方法，本集團於2019年1月1日確認幾乎所有先前作為經營租賃入賬的租賃的使用權資產及相應的租賃負債。這導致本集團的債務總額大幅增加，因此本集團的資產負債比率與截至2018年12月31日的頭寸相比，從2019年1月1日的68%增至75%。

除需遵循借款和銀行融資額度所附的一般性貸款契約外，本集團無需遵循的其他外部強制性資本要求。於2019年及2018年，本集團並無不遵循相關借款及銀行融資額度一般性貸款契約的情況。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值

(i) 以公允價值計量的金融工具

公允價值計量層級

以下表格呈報了報告期末根據國際財務報告準則第13號「公允價值計量」中所定義的三個公允價值層級劃分的持續以公允價值計量的金融工具，在初始確認後其公允價值的計量方法之分析。公允價值計量層級的劃分是根據所使用參數的可確認度及重要性程度確定。

- 第一層級：公允價值僅採用第一層級參數計量，如相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價
- 第二層級：公允價值採用第二層級參數計量，如不符合第一層級的可觀察參數，且不涉及重大不可觀察參數的使用。不可觀察參數是指不存在市場資料的參數
- 第三層級：公允價值的計量採用了重大不可觀察參數

於2019年12月31日公允價值計量按層級劃分：

	附註	2019年12月31日 公允價值 人民幣百萬元	第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
持續以公允價值計量的					
金融資產：					
其他權益工具投資：					
— 非上市股權	26	188	—	—	188
— 非流通股權	26	861	—	—	861
其他非流動金融資產：					
— 上市股權	26	74	74	—	—
— 非上市股權	26	32	—	—	32
衍生金融資產：					
— 利率互換	27	3	—	3	—
— 貨幣互換	27	187	—	187	—
— 遠期外匯合同	27	31	—	31	—

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

	附註	2018年12月31日 公允價值 人民幣百萬元	於2018年12月31日公允價值計量按層級劃分：		
			第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
持續以公允價值計量的					
金融資產：					
其他權益工具投資：					
— 非上市股權	26	234	—	—	234
— 非流通股權	26	846	—	—	846
其他非流動金融資產：					
— 上市股權	26	71	71	—	—
— 非上市股權	26	32	—	—	32
其他金融資產	26	440	—	440	—
衍生金融資產：					
— 利率互換	27	75	—	75	—
金融負債：					
衍生金融負債：					
— 貨幣互換	27	(44)	—	(44)	—

2018年及2019年沒有第一層級、第二層級第三層級之間轉入或轉出的情況。本集團的政策是於報告期末確認該報告期內各層級間的轉換。

第二層級的公允價值估值技術及使用的參數

利率互換衍生金融資產的公允價值是假設本報告期末即終止利率互換合同而預計的折現現金流量。折現率採用本報告期末的美國國債收益率。

貨幣互換合同的公允價值是假設本報告期末即終止貨幣互換合同，於當前匯率、利率以及交易對手的信用下預計的現金流量。

遠期外匯合約的公允價值使用本報告期末的報出遠期匯率及基於各自貨幣的高信用評級收益率折現計算。

其他金融資產的公允價值是假設於當前交易對手的信用下本集團會在本報告期末收到的金額。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

第三層級的公允價值計量的信息

	估值方法	重大非可觀察參數	範圍
其他權益工具投資：			
— 非上市股權投資(1)&(3)	市場法	流動性折扣	22%
— 非流通股權投資(2)&(3)	收益法	預測期預測利潤增長率	10%-12%
		永續增長率	3%
		永續期股利分配率	80%
		預測期股利分配率	34%
		折現率	9.90%
其他非流動金融資產：			
— 非上市股權投資(2)	收益法	預測期預測利潤增長率	11%-15%
		永續增長率	1%-4%
		永續期股利分配率	80%
		預測期股利分配率	27%-43%
		折現率	9.90%-11.08%

- (1) 該等非上市公司股權投資的公允價值是市場法估計得出。以上公允價值的計量與流動性折扣負相關。
- (2) 該等上市公司非流通股權投資和非上市股權投資的公允價值是以收益法估計得出。評估方法考慮了被投資方的預期利潤增長率和預期股利分配率。折現率已被調整用以反映與該等投資相關的特定風險。以上公允價值的計量與被投資單位的預測期預測利潤增長率、永續增長率、預測期股利分配率及永續期股利分配率正相關，與折現率負相關。
- (3) 所有由於重新計量本集團因戰略目的而持有的非上市公司股權投資而產生的損益均被確認為其他綜合收益中的公允價值儲備(不得重分類至損益)。當出售股權投資時，其他綜合收益中的累積金額將結轉至未分配利潤。

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

於2019年12月31日及2018年12月31日，所有的金融工具包括現金及現金等價物、應收／付關聯公司款項、應收賬款及其他應收款項、應付及其他應付款項、借款以及租賃負債的賬面價值與公允價值無重大差異。

5 經營收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

(i) 收入分類

按照服務綫對源自客戶合同收入進行劃分如下：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
按照國際財務報告準則第15號核算的源自客戶合同收入：			
按照服務綫對收入進行劃分			
— 運輸收入			
— 客運		138,502	128,038
— 貨運及郵運		9,615	10,026
— 傭金收入		2,952	2,619
— 酒店及旅遊服務收入		712	676
— 通用航空服務收入		564	476
— 地面服務收入		409	429
— 航空配餐收入		353	391
— 貨物處理收入		359	254
— 其他		654	536
		154,120	143,445
其他來源之收入：			
— 租賃收入	19(f)	202	178
		154,322	143,623

源自客戶合同收入按照收入確認時點劃分及按照地區劃分詳見附註6(a)和6(b)。

(ii) 源自報告日已存在的客戶合同並預計於日後確認的收入

於2019年12月31日，本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格為人民幣約3,331百萬元（2018年12月31日：人民幣約3,711百萬元）（附註40）。該金額代表於日後客戶取得相關產品控制權或兌換服務時，本集團預計確認的收入金額。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告

(a) 業務分部

本集團根據內部組織結構、管理要求及內部報告制度確定了兩個報告經營分部，「航空運輸業務分部」及「其他業務分部」。「航空運輸業務分部」包括本集團的客運及貨郵運業務，「其他業務分部」包括酒店及旅遊服務、航空配餐服務、地面服務、貨物處理及其他雜項服務。

根據本集團的主要經營決策者用於評估分部表現及就分部之間的資源配置所用的資料，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。因此，本集團於附註6(c)列出因採用不同會計政策而產生的每項報告分部稅前利潤、資產及負債的重大調節項目。

分部業務之間的銷售及轉讓按當時適用的向第三方銷售及轉讓的市場價格進行交易。

本集團主要經營決策者依據分部資料評價該組成部分的經營成果，以決定向其配置資源、評價其業績。本集團分部報告資料披露如下。

截至2019年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 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
收入確認時點					
在某一時點確認收入	2,996	2,747	(2,401)	-	3,342
在某一段內確認收入	149,799	2,785	(1,604)	-	150,980
對外客戶的經營收入	152,591	1,731	-	-	154,322
分部間銷售	204	3,801	(4,005)	-	-
報告分部收入	152,795	5,532	(4,005)	-	154,322
報告分部稅前利潤	3,020	558	2	490	4,070
報告分部稅後利潤	2,224	446	2	423	3,095
其他分部資料					
所得稅費用	796	112	-	67	975
利息收入	64	41	(31)	-	74
利息支出	5,833	43	(31)	-	5,845
折舊及攤銷	24,256	354	-	-	24,610
減值損失	38	-	-	-	38
信用損失	11	2	-	-	13
應佔聯營公司業績	-	-	-	(178)	(178)
應佔合營公司業績	-	-	-	365	365
收購合營公司					
重新計量原持有股權產生的收益	-	-	-	13	13
金融資產/負債的公允價值變動	-	-	-	265	265
非流動資產本年新增 [#]	44,851	739	-	-	45,590

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2018年12月31日止年度的分部業績列示如下：

	航空運輸 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
收入確認時點					
在某一時點確認收入	2,532	1,975	(1,596)	–	2,911
在某一時段內確認收入	139,671	3,822	(2,781)	–	140,712
對外客戶的經營收入	141,968	1,655	–	–	143,623
分部間銷售	235	4,142	(4,377)	–	–
報告分部收入	142,203	5,797	(4,377)	–	143,623
報告分部稅前利潤	3,448	604	(60)	495	4,487
報告分部稅後利潤	2,567	457	(60)	492	3,456
其他分部資料					
所得稅費用	881	147	–	3	1,031
利息收入	107	18	–	–	125
利息支出	3,054	148	–	–	3,202
折舊及攤銷	14,084	282	–	–	14,366
減值損失	12	–	–	–	12
信用損失	2	1	–	–	3
應佔聯營公司業績	–	–	–	263	263
應佔合營公司業績	–	–	–	200	200
金融工具的公允價值變動	–	–	–	12	12
非流動資產本年新增#	37,155	406	–	–	37,561

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

於2019年12月31日和2018年12月31日，本集團的分部資產和負債列示如下：

	航空運輸 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2019年12月31日					
報告分部資產	295,439	7,048	(3,662)	7,821	306,646
報告分部負債	230,738	2,458	(3,604)	-	229,592
於2018年12月31日					
報告分部資產	234,755	6,479	(1,829)	7,250	246,655
報告分部負債	167,806	2,391	(1,769)	44	168,472

* 未分配資產主要包括於聯營及合營公司權益，衍生金融資產及其他股權投資。未分配業績主要包括應佔聯營公司及合營公司業績、其他股權投資的股息收入、以及計入損益的金融工具的公允價值變動。

非流動資產新增不包括於聯營及合營公司權益、其他股權工具投資、其他非流動金融資產、衍生金融資產及遞延所得稅資產。

(b) 地區信息

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。

本集團對地區分部之收入按如下原則進行分析：

- (1) 起點及終點均為中國境內(不包括中國香港特別行政區，中國澳門特別行政區及台灣地區(「港澳台」))的運輸收入屬國內收入。往來於中國境內及港澳台間的運輸收入屬港澳台收入；起點或終點為其他境外地區的運輸收入則屬國際收入。
- (2) 傭金收入、提供酒店和旅遊服務、航空配餐服務、地面服務、貨物處理和其他雜項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。

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
境內	110,112	103,287
國際	41,651	37,773
港澳台	2,559	2,563
	154,322	143,623

本集團主要收入來源於飛機資產，他們全部在中國註冊，並於世界各地的航線網絡中營運，本集團的其他主要資產亦在中國境內。主要經營決策者認為並無合適的基準將該等資產及相關負債按地區進行分配，因此，並無地區性分部資產及負債披露。

6 分部報告(續)

(c) 報告分部稅前利潤、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

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤	6(a)	4,070	4,487
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	(16)	(124)
撥款轉入	(ii)	1	1
合併稅前利潤		4,055	4,364
資產			
	附註	2019年12月31日 人民幣百萬元	2018年12月31日 人民幣百萬元
報告分部資產	6(a)	306,646	246,655
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	56	72
撥款轉入	(ii)	(6)	(7)
同一控制下企業合併的調整	(iii)	237	237
其他		(5)	(8)
合併資產總額		306,928	246,949
負債			
	附註	2019年12月31日 人民幣百萬元	2018年12月31日 人民幣百萬元
報告分部負債	6(a)	229,592	168,472
其他		7	8
合併負債總額		229,599	168,480

註：

- (i) 根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
- (ii) 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。
- (iii) 根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照賬面價值計量，與支付的合併對價的差額調整股東權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此對中國企業會計準則下，合併財務報表的年初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

7 航班營運開支

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 註
燃油成本	42,814	42,922
機組人員工資及福利	12,709	11,467
航空配餐費用	3,975	3,734
民航發展基金	2,332	2,940
飛機經營性租賃支出	1,412	8,726
培訓費	1,142	894
飛機保險	192	163
其他	5,990	5,370
	70,566	76,216

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

8 維修開支

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	8,565	8,394
員工工資及福利	2,976	2,736
維修耗材	1,516	1,574
	13,057	12,704

9 飛機及運輸服務開支

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
起降及導航費	17,658	15,980
地面服務費及其他	8,933	8,399
	26,591	24,379

10 宣傳及銷售開支

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
售票辦事處費用	3,299	3,173
代理業務手續費(註)	2,214	2,027
電腦訂座費	959	892
廣告宣傳費	314	217
其他	969	727
	7,755	7,036

註：根據國際財務報告準則第15號簡化處理方法，本集團將被視為獲得合同直接相關的增量成本的代理業務手續費中，攤銷期在一年以內的部分，費用化處理。

11 行政及管理開支

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
日常管理支出	3,705	3,477
核數師酬金	20	18
— 核數服務	18	15
— 非核數服務	2	3
其他稅金及附加	348	275
	4,073	3,770

12 折舊及攤銷

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 註
物業、廠房及設備折舊		
— 自置資產	9,029	8,193
— 融資租賃持有	—	5,776
使用權資產折舊	15,263	—
其他攤銷	328	339
	24,620	14,308

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

13 僱員成本

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	24,647	22,445
設定提存退休計劃供款	2,794	2,387
其他退休福利津貼	206	197
提早退休福利準備(附註47)	-	1
	27,647	25,030

與航班營運及維修相關的僱員成本金額已分別包含在以上附註7和附註8中。

五位最高薪酬人士

於2019年，本集團5位最高薪酬人士並無附註61中本集團任何董事(2018年：無)，本集團5位(2018年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2019 人民幣千元	2018 人民幣千元
工資、獎金和津貼	9,353	9,157
退休計劃供款	791	738
	10,144	9,895

5位最高薪酬人士(2018年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2019 人數	2018 人數
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	5	5

14 其他收入淨額

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
政府補助(註)	4,129	4,348
處置物業、廠房及設備及在建工程的淨收益		
— 飛機及備用發動機及在建工程	34	584
— 其他物業、廠房及設備	106	18
違約金收入	273	216
其他	582	272
	5,124	5,438

註：政府補助指(i)政府給予本集團的稅收返還；(ii)各地方政府為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至2019年12月31日止年度，本集團已確認為收入的政府補助並無未滿足補貼條件及其他或有事項的情況。

15 利息支出

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註(i))
借款利息	1,840	1,891
租賃負債利息(附註21)	5,302	-
融資租賃負債利息	-	2,409
非以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債利息支出	7,142	4,300
減：資本化的借款費用(註(ii))	(1,279)	(1,085)
	5,863	3,215
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註17及21)	(18)	(13)
	5,845	3,202

註：

- (i) 2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號。基於選取的準則轉換過渡方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。
- (ii) 於2019年資本化利息所採用的加權平均年利率為3.51%(2018：3.54%)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

16 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅費用

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
中國所得稅		
— 本年所得稅計提	1,611	962
— 上年度少／(多)計提的所得稅	10	(27)
	1,621	935
遞延稅項(附註29)		
暫時性差異的產生和轉回	(650)	65
所得稅費用	971	1,000

就本集團之絕大多數的境外航空業務而言，本集團已根據境外政府與中國政府訂立的雙邊航空協定獲豁免境外航空業務稅項，或境外業務一直蒙受稅務虧損，故在本年度及以前年度沒有對上述境外航空業務提取所得稅稅項準備。

於2019年，本公司及各分公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2018年：15%至25%），而子公司適用的所得稅稅率為15%至30%（2018年：15%至30%）。本公司的子公司中國南方航空西澳飛行學院（「西澳飛行學院」）位於澳大利亞，適用的企業所得稅稅率為30%。本公司部分子公司於香港運營，適用的香港利得稅稅率為16.5%。

(b) 實際所得稅費用和會計利潤按適用稅率計算的調節如下

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
稅前利潤	4,055	4,364
按照在相關稅收管轄區錄得利潤以適用稅率計算除稅前利潤的所得稅(附註16(a))	964	1,089
稅務調整：		
不可抵扣支出	18	23
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	(50)	(121)
未確認遞延所得稅資產的未利用稅務虧損及可抵扣暫時性差異	62	73
利用以前年度未確認遞延所得稅資產的未利用稅務虧損及可抵扣暫時性差異	(3)	(17)
上年度少／(多)計提的所得稅	10	(27)
研發費用加計扣除	(30)	(20)
所得稅費用	971	1,000

17 其他綜合收益

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
現金流套期：		
本年確認的套期工具公允價值變動有效部分	(54)	42
重分類至損益：		
— 利息支出(附註15)	(18)	(13)
於其他綜合收益中增加／(抵減)的遞延所得稅的影響	17	(7)
	(55)	22
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資：		
本年確認的公允價值變動	(31)	319
於其他綜合收益中增加／(抵減)的遞延所得稅的影響	7	(80)
	(24)	239
應佔聯營公司之其他綜合收益		
不得重分類至損益	3	(4)
外幣財務報表折算差額	(7)	(2)

18 每股收益

截至2019年12月31日止年度基本每股收益是根據本公司權益持有者淨利潤人民幣2,640百萬元(2018年：人民幣2,895百萬元)和年內已發行加權平均股數12,267,172,286股(2018年：10,718,916,979股)計算。

	2019 百萬	2018 百萬
於1月1日已發行普通股數	12,267	10,088
發行A股股票的影響	—	450
發行H股股票的影響	—	181
於12月31日加權平均普通股數	12,267	10,719

由於本公司在截至2019年及2018年12月31日止年度並無具攤薄性的潛在普通股，所以攤薄每股收益與基本每股收益是相同的。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額

	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機		其他飛行 設備， 包括周轉件 人民幣百萬元	機器， 設備及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
			自置 人民幣百萬元	以融資性 租賃持有 人民幣百萬元			
成本：							
於2018年1月1日	794	12,611	105,974	99,367	21,906	6,629	247,281
企業合併新增	-	51	-	-	12	34	97
本年增加	-	48	3,644	7,049	1,250	424	12,415
在建工程轉入	-	489	4,792	8,038	401	414	14,134
持有目的變更導致的重分類	19	(19)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	3,940	(3,940)	-	-	-
轉出至持有待售資產	-	-	(1,804)	-	(106)	-	(1,910)
本年處置	-	(26)	(7,784)	(154)	(774)	(252)	(8,990)
於2018年12月31日	813	13,154	108,762	110,360	22,689	7,249	263,027
首次適用國際財務報告準則第16號 的影響(附註2(b))	-	-	-	(110,360)	(81)	-	(110,441)
於2019年1月1日	813	13,154	108,762	-	22,608	7,249	152,586
企業合併新增	-	-	-	-	-	18	18
本年增加	-	181	3,034	-	2,380	860	6,455
在建工程轉入(附註20)	-	2,515	871	-	200	456	4,042
持有目的變更導致的重分類：							
— 轉出至物業、廠房及設備	(327)	327	-	-	-	-	-
— 轉出至使用權資產(附註21)	(16)	-	-	-	-	-	(16)
使用權資產行權轉入(附註21)	-	-	2,641	-	-	-	2,641
本年處置	-	(131)	(2,032)	-	(803)	(330)	(3,296)
於2019年12月31日	470	16,046	113,276	-	24,385	8,253	162,430

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機		其他飛行 設備， 包括周轉件 人民幣百萬元	機器， 設備及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
			自置 人民幣百萬元	以融資性 租賃持有 人民幣百萬元			
累計折舊及資產減值準備：							
於2018年1月1日	270	3,965	50,995	17,011	11,678	4,436	88,355
本年折舊費用	29	413	5,667	5,776	1,462	622	13,969
持有目的變更導致的重分類	15	(15)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	1,072	(1,072)	-	-	-
轉出至持有待售資產	-	-	(1,582)	-	(104)	-	(1,686)
本年處置	-	(10)	(6,912)	(154)	(664)	(240)	(7,980)
資產減值準備轉銷	-	-	(322)	-	(1)	-	(323)
於2018年12月31日	314	4,353	48,918	21,561	12,371	4,818	92,335
首次適用國際財務報告準則第16號的影響 (附註2(b))	-	-	-	(21,561)	-	-	(21,561)
於2019年1月1日	314	4,353	48,918	-	12,371	4,818	70,774
本年折舊費用	29	444	6,390	-	1,483	683	9,029
持有目的變更導致的重分類：							
- 轉出至物業、廠房及設備	(172)	172	-	-	-	-	-
- 轉出至使用權資產(附註21)	(5)	-	-	-	-	-	(5)
使用權資產行權轉入(附註21)	-	-	874	-	-	-	874
本年處置	-	(52)	(1,993)	-	(698)	(238)	(2,981)
計提減值損失準備(附註19(d))	-	-	18	-	-	-	18
資產減值準備轉銷(附註19(c))	-	-	(30)	-	(37)	-	(67)
於2019年12月31日	166	4,917	54,177	-	13,119	5,263	77,642
賬面淨值：							
於2019年12月31日	304	11,129	59,099	-	11,266	2,990	84,788
於2018年12月31日	499	8,801	59,844	88,799	10,318	2,431	170,692

- (a) 於2019年12月31日，本集團飛機和飛行設備累計減值準備為人民幣985百萬元(2018年12月31日：人民幣1,034百萬元)。
- (b) 於2019年12月31日，本集團有賬面淨值總額為人民幣339百萬元之飛機已用作抵押若干借款(2018年12月31日：人民幣373百萬元)(附註36(a)(i))。
- (c) 於2019年度，本集團處置了部分以前年度已計提減值準備的飛機及其他飛行設備，轉銷了該等飛機的減值準備人民幣30百萬元及其他飛行設備的減值準備人民幣37百萬元。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (d) 於2019年12月31日，本集團根據飛機處置計劃評估了飛機及相關資產的可回收金額，並為其飛機計提了人民幣18百萬元的減值準備。上述可回收金額是根據資產的公允價值減去處置費用與其使用價值的較高者確定。可收回金額所基於的公允價值被歸類為第3級計量，並參考飛機機隊和飛行設備的近期可觀察市場價格確定。如果以使用價值為基礎，則估計中使用的稅前折現率為9.00%。
- (e) 於2019年12月31日及截至本財務報表之批准日，本集團位於廣東、廣西、貴州、廈門、黑龍江、吉林、北京、河南、新疆、海南、上海、湖北、重慶、遼寧及成都等賬面價值為人民幣約7,106百萬元的若干房產(2018年12月31日：賬面價值人民幣約5,289百萬元)尚未辦妥土地使用權證及房產證。本公司董事認為上述土地使用權證及房產證未辦妥事宜不會影響該房產的使用及運作。
- (f) 本集團以經營租賃形式租出投資性房地產及設備。這些租賃首次租期一般為1至10年，並且有權選擇在到期日後續期，屆時所有條款均可重新商定。各項租賃均不包含或有租金。本集團於本年度內就這些租賃確認租金收入合計人民幣202百萬元(2018年：人民幣178百萬元)。公司管理層預計該等投資性房地產公允價值與賬面價值近似。

根據租賃意圖的開始或到期，該物業會在投資性房地產與物業、廠房及設備之間進行重分類。

本集團就不可撤銷的經營性租賃未來最低租賃收款額如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1年以內	38	55
1年以上，5年以內	74	39
5年以上	36	7
	148	101

- (g) 於2019年12月31日，本集團有賬面價值約為人民幣15百萬元之投資性房地產已用作若干借款的抵押物(2018年12月31日：人民幣18百萬元)(附註36(a)(i))。

20 在建工程

	飛機及飛行 設備預付款 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2018年1月1日	27,543	2,690	30,233
本年新增	19,973	4,486	24,459
轉出至物業、廠房及設備	(13,231)	(903)	(14,134)
轉出至其他	–	(155)	(155)
轉出至預付租賃款	–	(7)	(7)
本年處置	(2,605)	–	(2,605)
於2018年12月31日	31,680	6,111	37,791
於2019年1月1日	31,680	6,111	37,791
本年新增	10,512	5,780	16,292
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(1,071)	(2,971)	(4,042)
轉出至使用權資產(附註21)	(10,202)	(313)	(10,515)
轉出至其他	–	(304)	(304)
於2019年12月31日	30,919	8,303	39,222

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

21 使用權資產

	飛機及發動機 人民幣百萬元	土地使用權 人民幣百萬元 (註1)	房屋及建築物 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
成本：					
於2019年1月1日	187,991	3,671	1,300	138	193,100
本年增加	20,609	225	1,490	51	22,375
在建工程轉入(附註20)	10,202	110	-	203	10,515
從投資性房地產重分類(附註19)	-	16	-	-	16
因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(2,641)	-	-	-	(2,641)
本年處置	(780)	-	-	-	(780)
於2019年12月31日	215,381	4,022	2,790	392	222,585
累計攤銷：					
於2019年1月1日	55,048	701	-	-	55,749
本年計提攤銷	14,485	107	637	34	15,263
從投資性房地產重分類(附註19)	-	5	-	-	5
因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(874)	-	-	-	(874)
本年處置	(769)	-	-	-	(769)
於2019年12月31日	67,890	813	637	34	69,374
賬面價值：					
於2019年12月31日	147,491	3,209	2,153	358	153,211
於2019年1月1日	132,943	2,970	1,300	138	137,351

註1：

中國有關當局已正式授予本集團部分土地使用權，為期30至70年，有效期至2020年至2073年。

於2019年12月31日及截至本財務報表批准日期，本集團正在就本集團已使用的某些土地申請土地使用權證。於2019年12月31日，本集團該等土地使用權的賬面值為人民幣843百萬元(2018年12月31日：人民幣922百萬元)。本公司董事認為，上述土地的使用和經營活動不受本集團尚未獲得相關土地使用權證的事實的影響。

於2019年12月31日，本集團賬面總值人民幣約87百萬元(2018年12月31日：租賃預付款人民幣88百萬元)的某些土地使用權已作銀行借款抵押(附註36(a)(i))。

21 使用權資產(續)

除計提攤銷外，與在損益中確認的租賃有關的支出項目分析如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
租賃負債利息(附註15)	5,302	2,409
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註15)	(18)	(13)
剩餘租約期限於2019年12月31日或之前結束的租賃付款額	2,092	-
未納入租賃負債計量的可變租賃付款額	81	-
原被分類為經營租賃的租賃的最低租賃付款總額	-	9,920

註：於2019年1月1日，本集團採用經修訂的追溯方法首次適用國際財務報告準則第16號，並調整期初餘額以確認與先前根據國際會計準則第17號下分類為經營租賃的租賃有關的使用權資產。過往包含在物業、廠房和設備以及租賃預付款中的融資租賃資產淨值亦被認定為使用權資產。於2019年1月1日初始確認使用權資產後，本集團作為承租人須確認使用權資產的攤銷，而非按過往政策以直線法確認經營租賃在租賃期內產生的租金支出。基於此方法，比較數據未經重述。見註2(b)。

於本年度，新增的使用權資產主要為根據新租賃協議資本化的租賃應付款以及新引進的租賃飛機。

租賃現金流出總額的詳細信息和租賃負債的到期日分析分別載於附註34(d)和附註37。

22 商譽

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
成本和賬面淨值：	237	237

包含商譽的現金產出單元減值測試

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
中國南航集團進出口貿易有限公司(「貿易公司」)	182	182
廈門航空文化傳媒有限公司(「廈航文傳」)	55	55
合計	237	237

現金產出單元的可收回金額以使用價值為基礎，採用折現現金流量模型計算。現金流量預測基於管理層審批的五年財務預算。超過五年期的現金流量是採用不超過該現金產出單元所屬業務的長期平均增長率推算。

上述公司的現金流量採用的稅前折現率為10.5%至13.5%(2018年：10.5%至13.5%)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 子公司

本公司所有的子公司為非上市公司。以下為對本集團業績、資產及負債有重要影響的主要子公司之詳情：

公司名稱	成立／營業地點	註冊資本	本公司持有的權益	主要業務
中國南方航空河南航空有限公司(i)	中國	人民幣6,000,000,000	60%	航空運輸
廈門航空(i)&(v)	中國	人民幣8,000,000,000	55%	航空運輸
重慶航空有限責任公司(i)	中國	人民幣1,200,000,000	60%	航空運輸
汕頭航空有限公司(i)	中國	人民幣280,000,000	60%	航空運輸
珠海航空有限公司(i)	中國	人民幣250,000,000	60%	航空運輸
貴州航空有限公司(i)	中國	人民幣1,220,000,000	60%	航空運輸
廣州南聯航空食品有限公司(ii)	中國	人民幣240,000,000	70.50%	航空配餐
廣州白雲國際物流有限公司(i)	中國	人民幣50,000,000	61%	物流服務
北京南航地面服務有限公司(i)	中國	人民幣18,000,000	100%	地面服務
南龍國際貨運有限公司	香港	港幣3,270,000	51%	貨運服務
南航通用航空有限公司(i)	中國	人民幣1,000,000,000	100%	通用航空
貿易公司(i)	中國	人民幣15,000,000	100%	進出口代理服務
珠海翔翼航空技術有限公司(i)	中國	人民幣469,848,000	100%	飛行模擬服務
中國南方航空雄安航空有限公司(i)	中國	人民幣600,000,000	100%	航空運輸
西澳飛行學院	澳大利亞	澳元39,651,627	84.30%	飛行員訓練服務
南方航空貨運物流(廣州)有限公司(i)	中國	人民幣100,000,000	100%	貨運服務
沈陽北方飛機維修有限公司 (「北方維修」)(i)&(iii)	中國	人民幣31,520,545	100%	航空維修服務
廣東南航明珠服務有限公司 (「廣東南航明珠」)(i)&(iv)	中國	人民幣5,000,000	100%	酒店管理服務

23 子公司(續)

- (i) 這些子公司為中國的有限責任公司。
- (ii) 該子公司為在中國成立的中外合資的有限公司。
- (iii) 北方維修

根據本公司與第三方簽訂的股權轉讓協議，本公司於2019年4月23日以人民幣14百萬元收購本公司原合營企業北方維修的21%股權。本公司在同日實際取得對北方維修的控制權，自此北方維修成為本公司的全資子公司。對北方維修的控股使本集團能夠從事綜合維修服務。

自合併日至2019年12月31日止期間，北方維修為本集團帶來人民幣39百萬元的收入及人民幣1百萬元的淨利潤。如該收購發生在2019年1月1日，管理層預計合併收入將增加人民幣21百萬元，合併淨利潤將增加人民幣4百萬元。相關金額的計算，是管理層基於若合併發生於2019年1月1日，相關的公允價值調整將保持一致的假設所作出。上述金額均為公司內部交易抵銷前數額。

上述收購對本集團於合併日的資產和負債產生的影響如下：

	合併日確認金額 人民幣百萬元
非流動資產	31
流動資產	41
非流動負債	(6)
流動負債	(3)
可辨認淨資產總額	63

本次收購的現金淨流入分析如下：

支付的現金對價	(14)
獲得的現金及現金等價物	26
現金淨流入	12

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 子公司(續)

(iv) 廣東南航明珠

根據本公司與第三方簽訂的股權轉讓協議，本公司於2019年12月17日以人民幣9百萬元收購廣東南航明珠的100%股權。本公司在同日實際取得對廣東南航明珠的控制權，自此廣東南航明珠成為本公司的全資子公司。對廣東南航明珠的控股使本集團能夠從事酒店管理服務。

由於收購於12月完成，廣東南航明珠為本集團貢獻了有限的收入及淨利潤。如該收購發生在2019年1月1日，管理層預計合併收入將增加人民幣499百萬元，合併淨利潤將增加人民幣17百萬元。相關金額的計算，是管理層基於若合併發生於2019年1月1日，相關的公允價值調整將保持一致的假設所作出。上述金額均為公司內部交易抵銷前數額。

上述收購對收購日的本集團資產和負債有以下影響：

	合併日確認金額 人民幣百萬元
非流動資產	19
流動資產	252
流動負債	(257)
可辨認淨資產總額	14

本次收購的現金淨流入分析如下：

支付的現金對價	(9)
獲得的現金及現金等價物	173
現金淨流入	164

23 子公司(續)

(v) 重要非控制性權益

於2019年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣13,223百萬元(2018年12月31日：人民幣13,212百萬元)，其中人民幣9,003百萬元(2018年12月31日：人民幣9,035百萬元)屬於廈門航空非控制性權益。其餘非控制性權益單項金額不重大。

廈門航空的財務資料匯總如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	3,010	4,029
非流動資產	53,855	43,234
流動負債	(15,494)	(14,397)
非流動負債	(22,233)	(13,678)
淨資產	19,138	19,188
非控制性權益賬面價值	9,003	9,035
收入	32,612	30,225
本年淨利潤	784	915
綜合收益總額	798	1,111
歸屬於非控制性權益的淨利潤	350	393
向非控制性權益派發股息	45	68
經營活動的現金流入淨額	8,259	3,559
投資活動的現金(流出)/流入淨額	(1,990)	889
籌資活動的現金流出淨額	(6,097)	(4,363)

上述金額均為公司內部交易抵銷前數額。

註：該子公司採用經修訂的追溯方法首次適用國際財務報告準則第16號，並於2019年1月1日調整期初餘額以確認與先前在國際會計準則第17號下分類為經營租賃的租賃有關的使用權資產與租賃負債。基於此方法，比較數據未經重述。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 於聯營公司權益

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
應佔資產淨值	3,322	3,181

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2019年12月31日有關本集團主要聯營公司之詳情列示如下：

	成立/營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率		本集團持有 的投票權	主要業務
			由本公司 持有	由本公司 子公司持有		
中國南航集團財務有限公司(「南航財務」) (註)	中國	48.59%	41.81%	6.78%	48.59%	提供航空金融服務
四川航空有限公司(「四川航空」)	中國	39%	39%	-	39%	航空運輸
中國南航集團文化傳媒股份有限公司 (「文化傳媒」)	中國	40%	40%	-	40%	廣告製作代理
沈陽空港物流有限公司(「沈陽空港」)	中國	42.80%	42.80%	-	42.80%	地面服務
新疆民航實業管理有限責任公司	中國	42.80%	42.80%	-	42.80%	物業管理

註：於2019年3月，本集團向南航財務注資人民幣500百萬元，本集團所持股權比例由33.98%增加至48.59%；

本集團無單個對本集團財務重大的聯營公司。

本集團投資於數家單個非重大聯營公司，該些投資採用權益法核算。該等聯營公司的財務資料合計金額匯總如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
單個非重大聯營公司賬面價值合計	3,322	3,181
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得(損失)/利潤	(178)	263
其他綜合收益	3	(4)
綜合收益總額	(175)	259

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

25 於合營公司權益

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
應佔資產淨值	3,124	2,812

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2019年12月31日有關本集團主要合營公司之詳情列示如下：

	成立/營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率		本集團持有 的投票權	主要業務
			由本公司持有	由本公司 子公司持有		
廣州飛機維修工程有限公司 (「廣州飛機維修」)	中國	50%	50%	-	50%	飛機維修及維護服務
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修 有限公司(「摩天宇」)	中國	50%	50%	-	50%	飛機維修及維護服務

本集團無單個對本集團財務重大的合營公司。

本集團投資於數家單個非重大合營公司，該等投資採用權益法核算。該等合營公司的財務資料合計金額匯總如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	3,124	2,812
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得利潤和綜合收益總額	365	200

26 金融資產

非流動金融資產

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
其他權益工具投資(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益)			
— 非上市股權投資	(i)	188	234
— 非流通股權投資	(i)	861	846
		1,049	1,080
其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)			
— 上市股權投資	(i)	74	71
— 非上市股權投資	(i)	32	32
		106	103

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

26 金融資產(續)

流動金融資產

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
其他金融資產	(ii)	-	440

註：

- (i) 2019年與上述於(i)及(ii)中列示的投資相關的股利收入合計為人民幣23百萬元(2018年：人民幣20百萬元)。
- (ii) 其他金融資產為本集團從商業銀行購買的特定金融理財產品。

27 衍生金融資產/(負債)

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
流動資產：			
貨幣互換	(i)	187	-
遠期外匯合同	(ii)	31	-
		218	-
非流動資產：			
利率互換	(iii)	3	75
流動負債：			
貨幣互換	(i)	-	(44)

註：

- (i) 於2019年，本集團通過貨幣互換合同以應對利率風險與外匯風險。根據貨幣互換合同，本集團與第三方約定，將以美元計價的浮動利率計息的美元銀行貸款置換按固定年利率3.39%至3.67%(2018年：3.20%至3.91%)計息並以人民幣支付。於2019年12月31日，貨幣互換合同的公允價值確認為資產人民幣187百萬元(2018年12月31日：確認負債人民幣44百萬元)，仍未結算的名義本金為美元620百萬元(2018年12月31日：美元979百萬元)。
- (ii) 於2019年，本集團訂立遠期外匯合約以應對其遠期外匯風險。於2019年12月31日，遠期外匯合約的公允價值確認為資產人民幣31百萬元(2018年12月31日：無)。於2019年12月31日，未結算遠期外匯合約的名義本金為美元1,035百萬元(2018年12月31日：無)。
- (iii) 於2015年，本集團通過利率互換合同以應對現金流量利率風險。該利率互換合同規定本集團可以固定年利率1.64%至1.72%換入倫敦銀行同業拆息浮動利率。於2019年12月31日，仍未結算的利率互換合同名義本金為美元325百萬元(2018年12月31日：美元393百萬元)。

28 金融資產／(負債)的公允價值變動

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)(附註26)	3	(8)
貨幣互換(附註27)	231	20
遠期外匯合同(附註27)	31	-
	265	12

29 遞延所得稅資產／(負債)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：

	於2018年 12月31日 人民幣百萬元	首次適用國際財 務報告準則第16 號的影響 人民幣百萬元	企業合併取得 人民幣百萬元	(借記)/貸記合 併利潤表 人民幣百萬元	貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2019年 12月31日 人民幣百萬元
截至2019年12月31日止年度						
遞延所得稅資產：						
使用權資產淨影響	-	1,312	-	511	-	1,823
預提費用	929	-	-	185	-	1,114
大修理準備	697	(417)	-	(18)	-	262
合同負債/其他非流動負債	81	-	-	(13)	-	68
減值準備	210	-	-	(129)	-	81
稅務虧損	22	-	-	(15)	-	7
衍生金融工具公允價值變動	11	-	-	(11)	-	-
其他	85	-	-	29	-	114
	2,035	895	-	539	-	3,469
遞延稅項負債：						
預提費用	(211)	-	-	20	-	(191)
稅務折舊超出會計折舊	(618)	-	-	140	-	(478)
衍生金融資產公允價值變動	(18)	-	-	-	17	(1)
其他權益工具投資公允價值變動	(236)	-	-	-	7	(229)
其他非流動金融資產公允價值變動	(19)	-	-	(1)	-	(20)
金融資產公允價值變動	-	-	-	(54)	-	(54)
企業合併時可辨認淨資產公允價值 重新計量	(25)	-	(6)	2	-	(29)
其他	(18)	-	-	4	-	(14)
	(1,145)	-	(6)	111	24	(1,016)
遞延所得稅資產淨額	890	895	(6)	650	24	2,453

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：(續)

	於2017年 12月31日 人民幣百萬元	首次適用 國際財務報告 準則第9號/ 第15號的影響 人民幣百萬元	(借記)/貸記 合併利潤表 人民幣百萬元	借記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2018年 12月31日 人民幣百萬元
截至2018年12月31日止年度					
遞延所得稅資產：					
預提費用	1,020	-	(91)	-	929
大修理準備	691	-	6	-	697
遞延收入	88	(88)	-	-	-
合同負債/其他非流動負債	-	87	(6)	-	81
減值準備	248	-	(38)	-	210
稅項損失準備	10	-	12	-	22
衍生金融負債公允價值變動	16	-	(5)	-	11
其他	82	-	3	-	85
	2,155	(1)	(119)	-	2,035
遞延稅項負債：					
預提費用	(216)	-	5	-	(211)
稅務折舊超出會計折舊	(633)	-	15	-	(618)
衍生金融資產公允價值變動	(11)	-	-	(7)	(18)
可供出售金融資產公允價值變動	(141)	141	-	-	-
其他權益工具投資公允價值變動	-	(156)	-	(80)	(236)
其他非流動金融資產公允價值變動	-	(21)	2	-	(19)
企業合併時可辨認淨資產公允價值重新計量	(26)	-	1	-	(25)
其他	(49)	-	31	-	(18)
	(1,076)	(36)	54	(87)	(1,145)
遞延所得稅資產淨額	1,079	(37)	(65)	(87)	890

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(b) 調節至合併財務狀況表：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
財務狀況表中遞延所得稅資產淨額	2,692	1,566
財務狀況表中遞延所得稅負債淨額	(239)	(676)
	2,453	890

(c) 未予確認的遞延所得稅資產

中國所得稅稅務虧損可以抵扣最多未來5年的應納稅所得額。於2019年12月31日，本集團未確認為遞延所得稅資產的未使用稅務虧損總額為人民幣667百萬元(2018年12月31日：人民幣492百萬元)。這是由於管理層預計在這些稅務虧損過期前，本集團不大可能產生足夠的未來應納稅所得額以利用這些稅務虧損。未確認為遞延所得稅資產的稅務虧損到期日分析如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
到期年限：		
2019年	-	193
2020年	-	-
2021年	92	95
2022年	82	82
2023年	116	122
2024年	377	-
	667	492

於2019年12月31日，本集團並未確認為遞延所得稅資產的其他可抵扣暫時性差異為人民幣951百萬元(2018年12月31日：人民幣822百萬元)。管理層預計在可預見未來不是很可能產生足夠的應稅利潤以利用這些可抵扣暫時性差異。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

30 其他資產

	機場航站樓 獨家使用權 的預付款 人民幣百萬元	軟件 人民幣百萬元	租賃改良 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2018年1月1日	220	316	181	677	1,394
增加	-	105	-	407	512
企業合併新增	-	-	36	-	36
在建工程轉入	-	69	86	-	155
本年處置	-	-	-	(6)	(6)
本年攤銷	(10)	(118)	(61)	(126)	(315)
於2018年12月31日	210	372	242	952	1,776
首次適用國際財務報告準則第16號的影響 (附註2(b))	(210)	-	-	-	(210)
於2019年1月1日	-	372	242	952	1,566
增加	-	75	-	338	413
企業合併新增	-	-	9	23	32
在建工程轉入	-	183	113	-	296
本年攤銷	-	(148)	(113)	(67)	(328)
於2019年12月31日	-	482	251	1,246	1,979

情況如下：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
預付購建長期資產款	43(b)&52(c)	513	227
預付獨立第三方款項及其他		1,466	1,549
		1,979	1,776

31 存貨

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	1,683	1,688
其他物資	264	232
	1,947	1,920
減：存貨跌價準備	(54)	(221)
	1,893	1,699

存款跌價準備如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
於1月1日	221	226
計提存貨跌價準備	20	12
處置存貨轉銷	(187)	(17)
於12月31日	54	221

32 應收賬款

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
應收賬款	3,188	2,937
減：壞賬準備	(36)	(36)
	3,152	2,901

(a) 賬齡分析

本集團向銷售代理及其他客戶提供的信貸期限一般由1個月至3個月不等。以下是基於交易日的應收賬款賬齡分析：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1個月以內	2,308	2,325
超過1個月但少於3個月	555	492
超過3個月但少於12個月	297	90
超過1年	28	30
	3,188	2,937
減：壞賬準備	(36)	(36)
	3,152	2,901

所有應收賬款預計將於1年內收回。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

32 應收賬款(續)

(b) 應收賬款按幣種列示

本集團應收賬款的賬面價值以下列幣種計價：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
人民幣	2,686	2,430
美元	151	179
歐元	65	104
澳元	33	6
台幣	22	27
英鎊	18	13
其他幣種	213	178
	3,188	2,937

於2019年12月31日，應收賬款公允價值與其賬面價值近似。

33 其他應收款

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅		5,214	5,342
政府補助	(i)	1,275	982
飛機設備製造商回扣款		616	686
押金及保證金		203	426
其他	(ii)	557	584
		7,865	8,020
減：壞賬準備		(5)	(5)
		7,860	8,015

註：

- (i) 當有合理保證本集團會收到政府補助並已遵守與其相關的規定時，本集團確認應收政府補助。
- (ii) 該餘額包括期限為三個月以上的定期存款人民幣43百萬元(2018年12月31日：人民幣264百萬元)。於2019年12月31日，定期存款加權平均年利率為2.54%(2018年12月31日：2.26%)。

於2019年12月31日，其他應收款公允價值與其賬面價值相近。

34 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
銀行及金融機構定期存款	1	19
銀行及其他金融機構存款及現金	1,848	6,909
合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物	1,849	6,928

於2019年12月31日，現金及現金等價物公允價值與其賬面價值相近。

本集團的現金及現金等價物的賬面價值以下列幣種列示：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
人民幣	1,231	6,281
美元	395	267
歐元	34	53
澳元	59	138
日元	17	22
港幣	13	22
其他幣種	100	145
	1,849	6,928

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物(續)

(b) 將稅前利潤調節為經營活動現金流入：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
稅前利潤		4,055	4,364
調整：			
折舊與攤銷	12	24,292	13,969
其他攤銷	12	328	339
物業、廠房、設備減值	19	18	—
應佔聯營公司業績	24	178	(263)
應佔合營公司業績	25	(365)	(200)
處置物業、廠房、設備及在建工程的淨收益	14	(140)	(602)
金融工具公允價值變動	28	(265)	(12)
收購合營公司重新計量原持有股權產生的投資收益		(13)	—
利息收入		(74)	(125)
利息支出	15	5,845	3,202
其他非流動金融資產的股息收益		(22)	(20)
匯兌損失，淨額		1,268	2,820
營運資本的變動：			
存貨增加		(179)	(77)
合同負債及其他非流動負債(減少)/增加		(337)	450
票證結算增加		1,709	1,441
遞延收益增加/(減少)		73	(147)
經營性應收款項減少/(增加)		1,178	(5,322)
經營性應付款項增加		2,180	1,357
經營活動現金流入		39,728	21,174

註：於2019年1月1日，本集團採用經修訂的追溯方法首次適用國際財務報告準則第16號，並調整期初餘額以確認與先前根據國際會計準則第17號分類為經營租賃的租賃相關的使用權資產及租賃負債。以前期間，本集團作為承租人所支付的經營租賃付款額人民幣9,920百萬元計入合併現金流量表的經營現金流出中。根據國際財務報告準則第16號，除了不計入租賃負債計量的短期租賃付款和低價值資產租賃付款外，其他所有租賃租金付款額現均劃分為本金部分和利息部分，並分別分類為融資現金流出和經營現金流出。基於經修訂的追溯法，比較數據未經重述。註釋2(b)中列出了過渡至國際財務報告準則第16號的影響的更多詳細信息。

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流：

	借款 人民幣百萬元 (附註36)	融資租賃負債 人民幣百萬元 (附註38)	租賃負債 人民幣百萬元 (附註37)	利率互換 人民幣百萬元 (附註27)	貨幣互換 「負債」 人民幣百萬元 (附註27)	貨幣互換 「資產」 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2018年12月31日(註)	54,417	72,221	-	(75)	44	-	126,607
首次適用國際財務報告準則第16號的影響	-	(72,221)	120,377	-	-	-	48,156
於2019年1月1日	54,417	-	120,377	(75)	44	-	174,763
籌資活動現金流量變動：							
銀行借款所得款項	33,985	-	-	-	-	-	33,985
發行超短期融資券所得款項	43,489	-	-	-	-	-	43,489
發行公司債券所得款項	7,497	-	-	-	-	-	7,497
償還銀行借款	(50,374)	-	-	-	-	-	(50,374)
償還超短期融資券	(25,000)	-	-	-	-	-	(25,000)
償還公司債券	(12,951)	-	-	-	-	-	(12,951)
已付租賃款的本金部分	-	-	(17,784)	-	-	-	(17,784)
籌資活動現金流量變動總額	(3,354)	-	(17,784)	-	-	-	(21,138)
匯兌調整	108	-	1,130	-	-	-	1,238
公允價值變動	-	-	-	72	(44)	(187)	(159)
其他變動：							
租賃負債本年新增(附註54)	-	-	30,351	-	-	-	30,351
債券攤銷	9	-	-	-	-	-	9
其他變動總額	9	-	30,351	-	-	-	30,360
於2019年12月31日	51,180	-	134,074	(3)	-	(187)	185,064

註：於2019年1月1日，本集團採用經修訂的追溯法首次適用國際財務報告準則第16號，並調整期初餘額以確認於先前根據國際會計準則第17號分類為經營租賃相關的租賃的租賃負債。詳見附註2(b)及34(b)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流(續):

	借款 人民幣百萬元 (附註36)	融資租賃負債 人民幣百萬元 (附註38)	利率互換 人民幣百萬元 (附註27)	貨幣互換「負債」 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2018年1月1日	48,287	67,924	(46)	64	116,229
籌資活動現金流量變動：					
銀行借款所得款項	34,385	-	-	-	34,385
發行超短期融資券所得款項	5,500	-	-	-	5,500
發行公司債券所得款項	2,000	-	-	-	2,000
償還銀行借款	(34,260)	-	-	-	(34,260)
償還超短期融資券	(1,500)	-	-	-	(1,500)
償還公司債券	(345)	-	-	-	(345)
償還融資租賃負債本金	-	(10,433)	-	-	(10,433)
籌資活動現金流量變動總額	5,780	(10,433)	-	-	(4,653)
匯兌調整	350	1,440	-	-	1,790
公允價值變動	-	-	(29)	(20)	(49)
其他變動：					
融資租賃負債新增(附註54)	-	13,290	-	-	13,290
其他變動總額	-	13,290	-	-	13,290
於2018年12月31日	54,417	72,221	(75)	44	126,607

34 現金及現金等價物(續)

(d) 租賃現金流出總額

租賃的現金流量表中包括以下各項：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
經營現金流量	(7,457)	(12,316)
投資現金流量	(224)	(113)
籌資現金流量	(17,784)	(10,433)
	(25,465)	(22,862)

註：如附註34(b)所述，適用國際財務報告準則第16號會導致某些租賃租金的現金流量分類的變化。比較金額未經重述。

這些金額與以下各項有關：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
支付的租賃租金	(25,241)	(22,749)
土地使用權的增加	(224)	(113)
	(25,465)	(22,862)

35 持有待售資產

持有待售資產主要包括計劃於未來12個月內處置的物業、廠房及設備，其可收回金額按賬面價值與公允價值減去出售成本孰低者計量。

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
自有飛機及其他飛行設備	-	224

於2018年12月31日，持有待售資產的賬面價值為人民幣224百萬元，其公允價值減去出售成本為人民幣238百萬元。用於確定可收回金額的公允價值列入第三層級。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款

(a) 借款分析如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
非流動部分		
長期借款		
— 抵押(註(i))	10	511
— 無抵押	2,381	8,911
	2,391	9,422
公司債券		
— 無抵押(註(ii))	8,646	4,655
中期票據		
— 無抵押(註(iii))	2,600	1,599
	13,637	15,676
流動部分		
長期借款的流動部分		
— 抵押(註(i))	90	94
— 無抵押	51	808
短期借款		
— 無抵押	12,250	20,739
超短期融資券		
— 無抵押	22,497	4,000
	34,888	25,641
公司債券及中期票據的流動部分		
— 無抵押(註(ii)&(iii))	2,655	13,100
	37,543	38,741
借款總額	51,180	54,417
借款償還期限：		
1年以內	37,543	38,741
第2年內	3,773	7,757
第3年至第5年內	8,389	6,004
第5年後	1,475	1,915
借款總額	51,180	54,417

36 借款(續)

(a) 借款分析如下:(續)

註:

(i) 於2019年12月31日,本集團約有人民幣10百萬元(2018年12月31日:人民幣390百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣339百萬元(2018年12月31日:人民幣373百萬元)的飛機作為抵押。本集團約有人民幣90百萬元(2018年12月31日:人民幣215百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣87百萬元(2018年12月31日:預付租賃款人民幣88百萬元)的使用權資產中的土地使用權以及人民幣15百萬元(2018年12月31日:人民幣18百萬元)的投資性房地產作為抵押。

(ii) 於2015年11月20日,本集團發行五年期公司債券,發行規模為人民幣3,000百萬元,其票面利率為3.63%。於發行後第三年末,本公司對該債券擁有調整票面利率選擇權,同時投資者對該債券擁有回售選擇權。應投資者要求,本公司在2018年贖回了該債券人民幣345百萬元,剩餘人民幣2,655百萬元的債券將在一年內到期。

於2016年3月3日,本集團發行三年期公司債券,發行規模為人民幣5,000百萬元,其票面利率為2.97%。本公司在2019年贖回了該債券人民幣5,000百萬元。

於2016年5月25日,本集團發行五年期公司債券,發行規模為人民幣5,000百萬元,其票面利率為3.12%。於發行後第三年末,本公司對該債券擁有調整票面利率選擇權,同時投資者對該債券擁有回售選擇權。因投資者提出回購,本公司在2019年贖回了該債券人民幣4,851百萬元,剩餘人民幣149百萬元的債券將在發行日後五年內到期。

於2018年11月26日,本集團發行三年期公司債券,發行規模為人民幣2,000百萬元,其票面利率為3.92%。

於2019年2月21日,本集團發行三年期公司債券,發行規模為人民幣3,000百萬元,其票面利率為3.45%。

於2019年5月16日,本集團發行三年期公司債券,發行規模為人民幣2,000百萬元,其票面利率為3.72%。

於2019年11月20日,廈門航空發行三年期公司債券,發行規模為人民幣1,500百萬元,其票面利率為3.58%。

(iii) 於2016年8月15日,廈門航空發行三年期中期票據,發行規模合計為人民幣1,300百萬元,其票面利率為2.97%。廈門航空在2019年贖回了該債券。

於2016年10月20日,廈門航空發行五年期中期票據,發行規模為人民幣1,600百萬元,其票面利率為3.11%。

於2016年11月21日,廈門航空發行三年期中期票據,發行規模為人民幣1,800百萬元,其票面利率為3.38%。廈門航空在2019年贖回了該債券。

於2019年10月18日,本集團發行三年期中期票據,發行規模為人民幣1,000百萬元,其票面利率為3.20%。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(b) 於2019年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為3.70% (2018年12月31日：3.92%)。

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
以人民幣計價的借款		
於2019年12月31日，固定年利率為1.20%，至2027年期間到期	19	19
公司債券—債券固定年利率為2.97%~3.92%	11,301	14,655
中期票據—票據固定年利率為2.97%~3.38%	2,600	4,699
於2019年12月31日，浮動年利率為基準利率(由人行規定)之 90%~100%，至2033年期間到期	1,633	10,213
於2019年12月31日，固定年利率為3.92%，至2022年期間到期	800	-
於2019年12月31日，固定年利率為4.41%，至2034年期間到期	80	-
以美元計價的借款		
於2018年12月31日，固定年利率為3.32%，至2020年期間到期	-	92
	16,433	29,678
減：列作流動負債的1年內到期借款	(2,796)	(14,002)
	13,637	15,676

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
人民幣	46,823	47,607
美元	4,357	6,810
	51,180	54,417

於2019年12月31日，本集團有金額重大的以美元列示的借款及租賃負債(附註37)。截至2019年12月31日止年度的淨匯兌損失為人民幣1,477百萬元(2018年：淨匯兌損失為人民幣1,853百萬元)，該匯兌損失主要產生於以美元計價的借款及租賃負債的折算。

36 借款(續)

- (e) 於2019年12月31日，南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款在內的長期和短期借款分別為人民幣800百萬元和人民幣4,720百萬元(2018年12月31日：零和人民幣500百萬元)(附註52(d)(ii))。
- (f) 本集團的若干銀行融資額度附有金融機構相關的借貸合同中常見的一般性貸款契約，該些一般性貸款契約要求本集團保持一定的資產負債比率。若違反了該些一般性貸款契約，則相關的借款將需實時歸還。本集團定期監控該些一般性貸款契約的遵守情況。本集團具體的流動性風險管理政策請詳見附註4(a)。於2019年及2018年12月31日，本集團並無不遵循相關銀行融資額度一般性貸款契約的情況。

37 租賃負債

於本報告期末和過渡至國際財務報告準則第16號之日，本集團租賃負債的剩餘合同付款額到期情況如下：

	2019年12月31日		2019年1月1日 (註)	
	最低租賃 付款額現值 人民幣百萬元	最低租賃 付款額總額 人民幣百萬元	最低租賃 付款額現值 人民幣百萬元	最低租賃 付款額總額 人民幣百萬元
1年以內	19,998	25,404	16,921	21,507
超過1年但於2年內	19,249	23,860	16,018	20,033
超過2年但於5年內	54,155	63,003	50,709	59,111
5年以上	40,672	44,814	36,729	40,307
	114,076	131,677	103,456	119,451
	134,074	157,081	120,377	140,958
減：未來利息支出合計		(23,007)		(20,581)
租賃負債現值		134,074		120,377

註：於2019年1月1日，本集團採用經修訂的追溯法首次適用國際財務報告準則第16號，並調整期初餘額以確認於先前根據國際會計準則第17號分類為經營租賃相關的租賃的租賃負債。此類負債與先前分類為融資租賃負債的期初餘額進行合併。如附註38所示，2018年12月31日的比較數據未經重述且僅與融資租賃負債相關。過渡至國際財務報告準則第16號的影響詳見附註2(b)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

37 租賃負債(續)

2019年	實際利率	按幣種計價債務						合計 人民幣百萬元
		美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	人民幣百萬元	
固定利率	1.75%-5.03%	50,568	10	7,023	15	22	57,638	
浮動利率	0%-5.22%	15,335	1,272	56,100	3,535	194	76,436	
		65,903	1,282	63,123	3,550	216	134,074	

2018年	實際利率	按幣種計價債務						合計 人民幣百萬元
		美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	人民幣百萬元	
固定利率	1.75%-5.03%	8,630	-	1,097	-	-	9,727	
浮動利率	0%-5.80%	18,237	1,457	38,629	3,927	244	62,494	
		26,867	1,457	39,726	3,927	244	72,221	

38 融資租賃負債

於2018年12月31日，根據這些融資租賃需在未來支付之款項的分析如下：

	2018		
	最低租賃 付款額現值 人民幣百萬元	最低租賃 付款額總額 人民幣百萬元	利息 人民幣百萬元
1年以內	9,555	12,062	2,507
超過1年但於2年內	9,572	11,738	2,166
超過2年但於5年內	32,285	36,765	4,480
5年以上	20,809	22,200	1,391
	72,221	82,765	10,544
減：列作流動負債的1年內到期金額	(9,555)		
	62,666		

於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，在2018年12月31日歸類為應付融資租賃款餘額人民幣7,221百萬元(包含流動部分)的負債於2019年1月1日被重分類為租賃負債(附註37)。

39 應付賬款

以下是基於交易日的應付賬款賬齡分析：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1個月以內	563	406
超過1個月但少於3個月	506	829
超過3個月但少於6個月	450	476
超過6個月但少於1年	568	423
超過1年	230	175
	2,317	2,309

於2019年12月31日，應付賬款的公允價值與其賬面價值相近。

本集團應付賬款的賬面價值以下列貨幣計價：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
人民幣	1,845	1,910
美元	423	376
其他貨幣	49	23
	2,317	2,309

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

40 合同負債

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(註(i)&(ii))	1,568	1,693
其他	42	-
	1,610	1,693

註：

- (i) 於2019年12月31日，本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格為人民幣3,331百萬元(2018年12月31日：人民幣3,711百萬元)。該金額代表於日後客戶取得兌換商品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。
- (ii) 以下金額代表常旅客里程獎勵計劃下未兌換積分餘額。以下是科目變動情況：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
於1月1日	3,711	3,261
— 流動	1,693	1,461
— 非流動	2,018	1,800
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加	1,979	2,161
本年確認收入導致的減少	(2,359)	(1,711)
其中：		
— 由合同負債年初餘額轉入	(1,948)	(1,461)
— 由本年新增合同負債轉入	(411)	(250)
於12月31日	3,331	3,711
其中：		
— 流動	1,568	1,693
— 非流動(附註42)	1,763	2,018

41 票證結算

於2019年12月31日，票證結算金額為預期顧客在未來取得本集團提供的運輸服務時應確認的收入。於2019年度，票證結算年初餘額中人民幣約8,398百萬元(2018年：人民幣7,279百萬元)滿足收入確認條件，並結轉至當期收入。

42 其他非流動負債

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分	40	1,763	2,018
其他		19	18
		1,782	2,036

43 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		18	51
聯營公司		35	22
合營公司		20	17
	52(c)	73	90

應收關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內收回。

(b) 預付關聯公司購買長期資產款項

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司		160	80
聯營公司		353	147
	30&52(c)	513	227

(c) 應付關聯公司款項

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		116	49
聯營公司		1	12
合營公司		53	63
其他關聯公司		-	3
	52(c)	170	127

應付關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內清還。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

44 預提費用

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
維護及修理	4,312	4,468
燃油成本	1,846	1,900
工資及福利	3,974	3,212
起降及導航費	2,612	2,492
電腦訂座費	461	585
大修理準備(附註46)	883	821
利息支出	345	771
航空配餐費用	147	166
提早退休福利準備(附註47)	1	2
其他	1,164	1,265
	15,745	15,682

註：於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。詳見附註2(b)。

45 其他負債

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
民航發展基金及代收機場稅費	1,937	2,012
購置物業、廠房及設備款	2,070	1,608
銷售代理訂金	592	597
其他應交稅費	426	443
收到的包機定金	214	186
其他	2,002	1,727
	7,241	6,573

於2019年12月31日，該往來款的公允價值與其賬面價值相近。

46 大修理準備

租賃飛機的大修理準備詳情如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
於1月1日(註)	4,349	3,370
本年計提	768	943
本年使用	(692)	(661)
於12月31日	4,425	3,652
減：當期部分(附註44)	(883)	(821)
	3,542	2,831

註：於過渡至國際財務報告準則第16號之日，於2019年1月1日確認大修理準備為人民幣697百萬元(包括流動部分)。詳見附註2(b)。

47 提早退休福利準備

提早退休福利準備詳情如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
於1月1日	4	7
本年計提(附註13)	-	1
本年支付	(3)	(4)
於12月31日	1	4
減：當期部分(附註44)	(1)	(2)
	-	2

本集團為若干員工實施一項提早退休計劃。提早退休計劃的福利是按照提早退休日期至正常退休日期的剩餘服務年限及員工於提早退休日的薪金數額等因素計算。因有關責任而預計需於未來支付的現金流現值確認為提早退休福利準備。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

48 遞延收益

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元 (註)
租賃回扣	-	47
維修回扣	600	746
售後租回交易收益	-	15
撥款轉入	222	85
其他	11	13
	833	906

註：於過渡至國際財務報告準則第16號之日，先前計入遞延收益的租賃回扣人民幣47百萬元，維修回扣人民幣84百萬元及售後租回交易收益人民幣15百萬元於2019年1月1日已調整至使用權資產成本。詳見附註2(b)。

49 股本

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
有限售條件：		
489,202,658股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2018年：489,202,658股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii))	489	489
無A股(2018年：1,088,870,431股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii))	-	1,089
600,925,925股H股，每股面值人民幣1.00元 (2018年：600,925,925股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii))	601	601
	1,090	2,179
無限售條件：		
4,039,228,665股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2018年：4,039,228,665股每股面值人民幣1.00元)	4,039	4,039
4,072,291,766股A股，每股面值人民幣1.00元 (2018年：2,983,421,335股每股面值人民幣1.00元)	4,073	2,984
3,065,523,272股H股，每股面值人民幣1.00元 (2018年：3,065,523,272股每股面值人民幣1.00元)	3,065	3,065
	11,177	10,088
	12,267	12,267

註：

- (i) 所有內資國家股、H股及A股在各重大方面均享有完全同等的權益。
- (ii) 於2018年9月，本公司向南航集團等七名發行對象非公開發行1,578,073,089股A股股票，向南航集團附屬子公司非公開發行600,925,925股H股股票。南航集團認購的本次非公開發行的A股股票自發行結束之日起36個月內不得轉讓，其他A股股票發行對象自發行結束之日起12個月內不得轉讓。於2019年，其他發行對象所持有的1,088,870,431股A股的交易限制已經解除。此外，根據本公司與南航集團附屬子公司簽署的認購協議約定，南航集團附屬子公司承諾在本次非公開發行H股股票結束之日起36個月內，不上市交易或轉讓其在本次認購中取得的任何H股股票。

50 儲備

(a) 股息

應付本公司股東本年股息：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
報告期後不議派發末期股息(2018年度股息：每股人民幣0.05元)(含稅)	-	613

董事會未提出任何分配截至2019年12月31日止年度的股息的建議(2018年：每股人民幣0.05元(含稅)，合計人民幣613百萬元)。

(b) 股本溢價

股本溢價是本公司股票的面值與本公司發行股票收到的款項之間的差額。

(c) 公允價值儲備(可重分類至損益)

公允價值儲備(可重分類至損益)是指用於現金流量套期的套期工具公允價值累計淨變動的有效部分形成的套期儲備，該儲備根據附註2(g)中採用的現金流量套期會計政策確認於損益。

(d) 公允價值儲備(不可重分類至損益)

公允價值儲備(不可重分類至損益)是指本集團於報告期末所持有的按照國際財務報告準則第9號指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資的公允價值累計淨變動(見附註2(f))。

(e) 其他儲備

其他儲備主要包括法定盈餘公積金儲備。根據公司法及本公司和若干子公司的公司章程規定，本公司及有關子公司須將他們每年按照有關中國企業會計準則及相關規定計算的稅後利潤的10%提取法定盈餘公積金，直至公積金結餘等於註冊股本之50%。提取法定盈餘公積金須於派發股息之前，且年末留存利潤為正數。

法定盈餘公積金可用以彌補以前年度虧損(如有)，亦可按現有持股比例發行新股予股東或增加股東所持股份的面值而轉換為股本，但轉換後之結餘不可少於註冊股本的25%。

截至2019年12月31日止年度，本公司提取法定盈餘公積金人民幣181百萬元(2018年：人民幣221百萬元)。

截至2019年12月31日止年度，本集團因聯營公司儲備變動導致本集團於聯營公司權益賬面值調整而錄得其他儲備增加人民幣44百萬元(2018年：人民幣4百萬元)，因購買一家子公司的非控制性權益錄得其他儲備減少人民幣10百萬元(2018年：無)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

51 承諾

(a) 資本承諾

於2019年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
就飛機及飛行設備的承諾		
— 已授權及已訂約	71,224	82,199
投資承諾		
— 已授權及已訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	322	26
— 購買子公司少數股東股權的投資承諾	232	—
— 購買合營公司股權的投資承諾	—	14
	554	40
— 已授權及未訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	31	21
	585	61
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權及已訂約	4,571	7,224
— 已授權及未訂約	10,451	14,062
	15,022	21,286
	86,831	103,546

於2019年12月31日，就購置這些飛機及飛行設備，包括預計交付日的估計價格提升，在未來的付款總額如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
2019	—	38,141
2020	41,442	32,395
2021	21,077	8,628
2022	5,464	3,035
2023年及以後年度	3,241	—
	71,224	82,199

(b) 經營性租賃承諾

截至2018年12月31日，本集團已簽署合約的經營性租賃承諾總額為人民幣75,729百萬元。其中，本集團對南航集團及其附屬公司關於租賃土地和房屋的經營性租賃承諾為人民幣665百萬元，關於飛機的經營性租賃承諾為人民幣78百萬元。

本集團作為承租人以租賃方式持有若干物業、飛機及飛行設備，該租賃於以前期間根據國際會計準則第17號分類為經營租賃。本集團已採用經修訂的追溯調整法首次適用國際財務報告準則第16號。基於此方法，本集團於2019年1月1日調整了期初餘額以確認與上述租賃相關的租賃負債(見附註2(b))。自2019年1月1日起，根據附註2(k)中列示的會計政策，未來租賃付款額在合併財務狀況表中確認為租賃負債，關於本集團未來租賃付款額的情況已於附註37中披露。

52 重大關聯交易

(a) 主要管理人員薪酬

本集團主要管理人員薪酬，包括列示於附註61的支付給本公司董事(不包括獨立非執行董事)及若干最高薪酬員工如下：

	2019 人民幣千元	2018 人民幣千元
工資、獎金和津貼	13,803	15,218
退休計劃供款	1,785	1,797
	15,588	17,015
	2019 人民幣千元	2018 人民幣千元
董事及監事(附註61)	1,298	878
高級管理人員	14,290	16,137
	15,588	17,015

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中(附註13)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

52 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易

本集團在正常業務經營過程中向南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司提供經營方面之服務。本集團同時亦接受這些公司提供的經營方面之服務。

以下為本集團進行的重大交易詳情：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
收到南航集團及其聯屬公司收入			
貨物處理收入及租賃收入*	(i)	7	4
航材銷售收入*	(ii)	36	6
受託管理收入*	(iii)	27	27
佣金收入*	(iv)	14	-
其他*		1	9
支付南航集團及其聯屬公司費用			
貨物處理手續費*	(v)	-	111
佣金費用*	(v)	44	14
運輸費用*	(v)	-	10
維修材料採購及租賃費*	(ii)	165	98
軟件開發服務費*	(ii)	-	5
航空配餐費用*	(i)	142	135
維修費*	(vi)	-	1,184
土地及房屋建築物租賃費*	(vii)	353	294
物業管理及修繕費*	(viii)	151	106
物業購置*	(ix)	-	160
其他*		7	5
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(vi)	2,442	786
採購維修材料	(x)	2,956	2,692
地面服務支出	(xi)	112	123
航空配餐費用	(xii)	93	98
廣告製作代理及宣傳服務*	(xiii)	196	105
物業管理及修繕費	(xiv)	26	28
佣金費用	(xv)	14	-
其他		7	7

52 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
收到合營公司及聯營公司收入			
維修材料銷售及手續費收入	(xvi)	7	15
廣告媒體委託經營代理收入*	(xiii)	1	1
維修收入	(xv)	4	11
航空配餐收入	(xv)	35	16
飛行員流動補償	(xv)	35	—
佣金收入*	(xvii)	—	20
地面服務收入	(xviii)	16	13
人員勞務及租賃收入	(xix)	8	22
其他		15	13
收到其他關聯公司收入			
客票收入	(xx)	—	9
支付其他關聯公司費用			
廣告費	(xx)	—	10
電腦訂座費	(xxii)	685	592
採購機供品	(xxi)	53	48
食堂服務費	(xxi)	24	19
其他		9	3
從南航集團及其聯屬公司收購			
股權交易*	(vi)	—	1,602
與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易			
租賃飛機費用*	(xxiii)	2,696	1,542
轉讓飛機對價*	(xxiii)	—	481

(i) 深圳航空食品有限公司(「深圳航食」)是南航集團的聯營公司。

航空配餐支出是指本集團與深圳航食就航空配餐及相關服務而支付的費用。

此外，本集團與深圳航食簽定經營性租賃協議將若干設備出租予深圳航食。

(ii) 中國航空器材集團有限公司(「中國航空器材」)是南航集團的聯營公司。

本集團向中國航空器材購買軟件服務，同時從其採購、租賃維修材料。該公司亦向本集團採購維修材料。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

52 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

- (iii) 本集團向南航集團提供委託管理服務。
- (iv) 南航保險經紀有限公司(「保險經紀」)是南航集團的全資子公司。本集團向保險經紀提供網站資源以銷售航空保險。
- (v) 中國南航集團地勤有限公司(「南航地勤」)是南航集團的全資子公司。南航地勤於2018年底進入清算，本年與本集團無業務往來。

南航地勤的子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。佣金乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。

- (vi) 南航集團原合營公司摩天宇向本集團提供綜合維修服務。摩天宇於2018年8月28日成為本集團的合營公司。
- (vii) 本集團向南航集團及其聯屬公司租用位於中國的土地及房屋建築物。該金額為本集團向南航集團就租入土地及房屋建築物支付或應付的租金。
- (viii) 南航集團的全資子公司中國南航集團物業管理有限公司及南航集團的合營公司中海南航建設開發有限公司向該集團提供物業管理服務。
- (ix) 本集團向中海南航建設開發有限公司購置物業。
- (x) 本集團的合營公司廣州飛機維修和原合營公司北方維修向本集團提供綜合維修服務。

於2019年4月23日，本公司收購原合營公司北方維修的21%股權，原合營公司北方維修成為本集團的子公司(附註23(iii))。

本集團亦向廣州飛機維修採購維修材料。

- (xi) 本集團的聯營公司北京空港航空地面服務有限公司與瀋陽空港物流有限公司向本集團提供地面物流服務。
- (xii) 本集團的聯營公司北京空港配餐有限公司為本集團提供航空配餐及相關服務。
- (xiii) 本集團的聯營公司文化傳媒向本集團提供廣告及宣傳服務。本集團向文化傳媒提供廣告媒體資源。
- (xiv) 本集團的聯營公司新疆實業為本集團提供物業管理服務。

52 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

(xv) 本集團為四川航空提供飛機維修服務及配餐服務。

四川航空替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。

此外，本集團向四川航空轉讓飛行員。

(xvi) 本集團為廣州飛機維修採購維修材料後向其銷售並收取手續費。

(xvii) 本集團為南航財務提供網站資源以向乘客出售航空保險。

(xviii) 本集團向聯營公司瀋陽空港物流及四川航空提供地面服務。

(xix) 本集團向原合營公司北方維修收取人員勞務收入，收費標準參考市場一般水平擬定。此外，本集團亦向原合營公司北方維修出租部份房屋建築物及設備。

(xx) 鳳凰衛視控股有限公司(「鳳凰衛視」)的董事會主席於2017年12月20日卸任本集團的非執行董事，因此於2018年12月20日前鳳凰衛視被視作本集團的關聯方，該日期前發生的交易被視為關聯方交易。鳳凰衛視向本集團提供廣告代理業務。

此外，本集團向鳳凰衛視銷售客票。服務的價格參照市價確定。

(xxi) 廣東南航明珠的董事會主席為本集團之執行董事。本集團向廣東南航明珠採購機供品與食堂管理服務。

於2019年12月，廣東南航明珠成為本集團的全資子公司(附註23(iv))。

(xxii) 由於本集團的關鍵管理人員被任命為中國民航信息網絡股份有限公司的董事，因此中國民航信息網絡股份有限公司被視作本集團的關聯方。中國民航信息網絡股份有限公司向本集團提供電腦訂座服務。

(xxiii) 南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」)，原為南航集團全資子公司，2019年變更為南航集團合營公司，為本集團提供飛機及發動機租賃服務。此外，本集團向南航國際轉讓飛機。

* 該些關聯交易亦構成上市規則第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。上市規則第14A章所要求之披露已於董事會報告「關連交易」部份列示。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

52 重大關聯交易(續)

(c) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之餘額

應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的詳情：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		18	51
聯營公司		35	22
合營公司		20	17
	43(a)	73	90
預付購建長期資產款：			
南航集團及其聯屬公司		160	80
聯營公司		353	147
	30&43(b)	513	227
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		116	49
聯營公司		1	12
合營公司		53	63
其他關聯公司		—	3
	43(c)	170	127
預提費用：			
南航集團及其聯屬公司		55	62
聯營公司		169	139
合營公司		2,092	2,320
其他關聯公司		274	633
		2,590	3,154
租賃負債：			
南航集團及其聯屬公司		23,734	—
融資租賃負債：			
南航集團及其聯屬公司		—	13,360

除租賃負債外，應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的款項為無抵押、免息及無固定付款期限。

52 重大關聯交易(續)

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款

(i) 關聯方的貸款

於2019年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣76百萬元(2018年12月31日：人民幣758百萬元)。

南航財務的無抵押貸款到期日情況如下：

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1年以內	23	630
1至2年	-	10
2至5年	53	118
	76	758

截至2019年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣9百萬元(2018年：人民幣18百萬元)，借款年利率為4.28%至4.35%(2018年：3.92%至4.51%)。

(ii) 南航集團提供的委託貸款

於2019年，南航集團、南航財務和本集團簽訂一份委託貸款協定，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣5,520百萬元的委託貸款(2018年12月31日：人民幣500百萬元)，起始日為2019年7月10日，到期日為2020年7月8日，年利率為人行規定的基準利率的90%。

南航財務的無抵押委託貸款到期日情況如下：

	附註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
1年以內	36(e)	4,720	500
1至2年		-	-
2至5年	36(e)	800	-
		5,520	500

截至2019年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣86百萬元(2018：人民幣10百萬元)，借款年利率為3.92%(2018年：3.92%)。

(iii) 存放於南航財務的存款

於2019年12月31日，本集團存放於南航財務的存款列示於如下表格。其適用利率乃按照人行公佈之相關存款利率釐定。

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	711	5,583

截至2019年12月31日，本集團向南航財務收取人民幣40百萬元(2018年：人民幣80百萬元)的利息收入。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

52 重大關聯交易(續)

(e) 對南航集團的承諾

於2018年12月31日，本集團對南航集團關於租賃土地和房屋的經營租賃承諾為人民幣665百萬元，關於飛機的經營租賃承諾為人民幣78百萬元。本集團作為承租人以租賃方式持有若干物業、飛機及飛行設備，該租賃於以前期間根據國際會計準則第17號分類為經營租賃。本集團已採用經修訂的追溯調整法首次適用國際財務報告準則第16號。基於此方法，本集團於2019年1月1日調整了期初餘額以確認與上述租賃相關的租賃負債(見附註2(b))。自2019年1月1日起，根據附註2(k)中列示的會計政策，未來租賃付款額在合併財務狀況表中確認為租賃負債，關於本集團未來租賃付款額的情況已於附註37中披露。

截至2019年12月31日止年度，本集團無對南航集團的資本承諾(2018年12月31日：關於其他飛行設備的資本承諾人民幣291百萬元)。

53 僱員福利計劃

(a) 退休福利

本集團的僱員參加了本集團在中國主要業務所在地的市政府和省府制定的定額供款退休計劃。本集團按僱員工資、獎金和其他津貼的12%至16%(2018年：13%至20%)的比例繳納退休金供款。參加該計劃的僱員於退休時從當地勞動和社會保障部門領取退休金。本集團所有退休僱員的退休福利義務均由該等計劃覆蓋。本集團也根據實際情況自願向在企業年金實施前退休僱員支付一定的福利津貼。

於2014年，本公司及部分主要子公司的僱員參加了由南航集團建立的新的定額供款退休計劃(「企業年金」)。向企業年金的供款是根據上一年度的年度工資的一個固定比例確定的。按照企業年金方案，本集團除了上述年度供款外並無其他額外的義務。在2019年度，本集團向企業年金的供款額為人民幣約985百萬元(2018年：人民幣598百萬元)。

(b) 住房補貼

本集團每月按照員工工資的一定比例向相關部門支付由市政府和省府組織的住房公積金。本集團的責任以每年對該住房公積金應付款額為限。

此外，本集團每月向符合資格的員工以現金支付住房補貼。這部分的住房補貼於發生時計入利潤表。

54 合併現金流量表的補充資料

非現金交易

(i) 飛機引進

截至2019年12月31日止年度，以租賃方式引進之飛機金額為人民幣30,351百萬元(2018年：人民幣13,290百萬元)。

(ii) 通過發行新股取得合營公司

截至2018年12月31日止年度，南航集團以部分現金及其持有的摩天宇的50%股權作為對價認購本公司新發行的A股股票(附註49)，其中與籌資活動相關的非現金股權交易金額為人民幣1,741百萬元。

55 或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (b) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (c) 本公司及其子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2018年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2019年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣約275百萬元(2018年12月31日：人民幣約318百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣零元(2018年：人民幣約1百萬元)。

56 比較信息

於2019年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第16號。基於選取的準則轉換過渡方法，比較數據未經重述。相關會計政策變更詳情披露於附註2(b)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

57 直接控股和最終控股公司

於2019年12月31日，本公司之董事認為在中國成立的國有企業南航集團為本集團的直接控股及最終控股公司。

58 期後非調整事項

- (a) 2019年10月30日，本公司與南航集團簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行A股股票之附條件生效的股份認購協議》，與南龍控股簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行H股股票之附條件生效的股份認購協議》。本公司擬向南航集團非公開發行不超過2,453,434,457股A股股票(含2,453,434,457股)，發行規模不超過人民幣16,800百萬元(含人民幣16,800百萬元)，南航集團擬以現金全額認購。同時本公司擬向南龍控股非公開發行不超過613,358,614股H股股票(含613,358,614股)，募集資金總額不超過港幣3,500百萬元(含港幣3,500百萬元)，南龍控股擬以港幣現金全額認購。2019年12月27日，上述A股發行和H股發行獲得本公司臨時股東大會、A股類別股東大會及H股類別股東大會的批准。本公司分別於2020年1月6日及2020年2月11日收到中國證券監督管理委員會(「中國證監會」)關於本公司非公開發行A股及H股股票的行政許可申請受理通知。截至本財務報告報出日，本公司非公開發行A股及H股股票項目正在中國證監會審核階段。
- (b) 自2020年年初以來，新型冠狀病毒肺炎疫情(「疫情」)的發生對本集團的經營成果和財務狀況產生影響。截至2020年2月，本集團累計運輸總周轉量較去年同期下降約37%，本集團預計疫情將對2020年度業務運營及營業收入造成不利影響，使得本集團的經營環境存在一定的不確定性。本集團一直密切關注疫情發展對本集團業務的影響，並制定了應急措施。這些應急措施包括：暫時調減部分航線的飛行次數與頻率，並根據各國、各地區的旅行限制對部分國內、國際航線啟動了臨時性停飛。本集團基於2020年初實際運營情況、採取的抗擊疫情措施以及未使用的銀行授信額度等信息，編製了對資產負債表日後18個月期間的現金流量預測。我們相信本集團擁有充足的資金來源，以保證該期間的營運資金及資本性開支需求。截至本財務報告報出日，由於疫情尚未結束，疫情對本集團的業務運營及經營業績產生的具體影響尚無法準確預計，本集團將隨著疫情形勢的發展，不斷審查並調整相關的應急措施，積極應對。

59 本公司財務狀況表

	2019 12月31日 人民幣百萬元	2019 1月1日 人民幣百萬元	2018 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	57,282	55,279	130,279
在建工程	30,121	29,634	29,634
使用權資產	125,269	107,419	-
預付租賃款	-	-	1,316
於子公司投資	9,283	8,727	8,727
於聯營公司權益	1,059	832	832
於合營公司權益	1,933	1,839	1,839
飛機租賃訂金	375	497	497
其他權益工具投資	188	234	234
其他非流動金融資產	22	16	16
衍生金融資產	3	75	75
遞延所得稅資產	2,530	2,279	1,534
其他資產	1,106	893	1,103
	229,171	207,724	176,086
流動資產			
存貨	1,235	1,053	1,053
應收賬款	1,626	2,071	2,071
其他應收款	5,933	5,231	5,231
現金及現金等價物	858	3,620	3,620
受限制銀行存款	78	78	78
預付費用及其他流動資產	1,533	2,489	2,891
其他金融資產	-	440	440
衍生金融資產	218	-	-
應收子公司及其他關聯公司款項	1,955	956	956
持有待售資產	689	-	-
	14,125	15,938	16,340
流動負債			
衍生金融負債	-	44	44
借款	37,241	32,280	32,280
租賃負債	15,511	12,730	-
融資租賃負債的流動部份	-	-	7,883
應付賬款	835	281	281
合同負債	-	1,572	1,572
票證結算	8,318	7,007	7,007
遞延收入	1,442	-	-
應付所得稅	-	310	310
應付子公司及其他關聯公司款項	4,673	5,069	5,069
預提費用	12,331	12,233	12,562
其他負債	4,803	4,560	4,560
	85,154	76,086	71,568

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

59 本公司財務狀況表(續)

	附註	2019 12月31日 人民幣百萬元	2019 1月1日 人民幣百萬元	2018 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動負債				
借款		10,469	13,417	13,417
租賃負債		94,075	81,019	-
融資租賃負債		-	-	52,395
其他非流動負債		1,597	1,817	1,817
大修理準備		2,230	2,512	2,077
提早退休福利準備		-	1	1
遞延收益		442	496	642
		108,813	99,262	70,349
淨資產		49,329	48,314	50,509
股本及儲備				
股本		12,267	12,267	12,267
儲備	60	37,062	36,047	38,242
權益合計		49,329	48,314	50,509

註：於2019年1月1日，本公司首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。

經由董事會於2020年3月30日批准及授權刊發。

王昌順
董事

馬須倫
董事

60 本公司儲備變動

	股本溢價 人民幣百萬元	公允價值 儲備 (可重分類 至損益) 人民幣百萬元	公允價值 儲備(不得 重分類 至損益) 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	留存收益 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2018年1月1日	14,929	34	93	2,595	9,297	26,948
2018年權益變動：						
綜合收益總額	-	22	8	-	1,803	1,833
派發以前年度股息	-	-	-	-	(1,009)	(1,009)
提取法定盈餘公積金	-	-	-	221	(221)	-
發行股本	10,470	-	-	-	-	10,470
於2018年12月31日(註)	25,399	56	101	2,816	9,870	38,242
首次適用國際財務報告準則第16號 的影響	-	-	-	(272)	(1,923)	(2,195)
於2019年1月1日	25,399	56	101	2,544	7,947	36,047
2019年權益變動：						
綜合收益總額	-	(55)	(35)	-	1,718	1,628
派發以前年度股息(附註50(a))	-	-	-	-	(613)	(613)
提取法定盈餘公積金(附註50(e))	-	-	-	181	(181)	-
於2019年12月31日	25,399	1	66	2,725	8,871	37,062

註：於2019年1月1日，本公司首次適用國際財務報告準則第16號，並採用經修訂的追溯調整法實施過渡。基於此方法，比較數據未經重述。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

61 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

截至2019年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	董事袍金 人民幣千元	工資、 獎金和津貼 人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	退休福利計劃 的僱主供款 人民幣千元	合計 人民幣千元
執行董事					
王昌順(附註(i))	-	-	-	-	-
馬須倫(附註(i)&(iii))	-	-	-	-	-
韓文勝(附註(i)&(iii))	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i)&(iv))	-	-	-	-	-
監事					
潘福(附註(i)&(iv))	-	-	-	-	-
李家世(附註(ii))	-	-	-	-	-
毛娟	-	712	-	129	841
林晓春(附註(iii))	-	367	-	90	457
獨立非執行董事					
譚勁松	150	-	-	-	150
焦樹閣	150	-	-	-	150
鄭凡(附註(vi))	60	-	-	-	60
顧惠忠(附註(vi))	60	-	-	-	60

61 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2018年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	董事袍金 人民幣千元	工資、 獎金和津貼 人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	退休福利計劃 的僱主供款 人民幣千元	合計 人民幣千元
執行董事					
王昌順(附註(i))	-	-	-	-	-
譚萬庚(附註(i)&(v))	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i)&(iv))	-	-	-	-	-
監事					
潘福(附註(i)&(iv))	-	-	-	-	-
李家世(附註(ii))	-	84	-	12	96
毛娟	-	658	-	124	782
獨立非執行董事					
譚勁松	150	-	-	-	150
焦樹閣	150	-	-	-	150
鄭凡(附註(vi))	-	-	-	-	-
顧惠忠(附註(vi))	60	-	-	-	60

註：

- (i) 該等董事或監事於本公司未獲得與董事或監事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (ii) 李家世先生自2018年2月1日起於本公司未獲得與監事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (iii) 於2019年5月8日上任。
- (iv) 於2019年5月8日退任。
- (v) 譚萬庚先生於2018年11月30日前擔任本公司執行董事，於2018年11月30日從本公司退任。
- (vi) 鄭凡先生及顧惠忠先生根據國家相關規定領取薪酬。

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2019年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2018年：無)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

61 董事及監事薪酬及權益(續)

(c) 就提供董事及監事服務而向第三方提供的對價

截至2019年12月31日止年度，本集團並無就提供董事或監事服務而向第三方支付任何對價(2018年：無)。

(d) 向董事及監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該等董事及監事的關連主體提供的貸款、準貸款和其他交易的資料

截至2019年12月31日年度，並無向董事、監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該董事及監事的關連主體提供的貸款、準貸款和其他交易(2018年：無)。

(e) 董事及監事在交易、安排或合同的重大權益

於本年度末或本年內任何時間，均不存在任何與本集團業務有關之重大交易、安排及合同而本公司的董事或監事在其中享有直接或間接的重大權益(2018年：無)。

62 截至二零一九年十二月三十一日止年度已頒佈但尚未生效的修訂、新訂準則及詮釋的可能影響

截至本財務報表報出日，國際會計準則委員會已頒佈多項修訂、新準則及詮釋，該等修訂、新準則及詮釋於截至二零一九年十二月三十一日止年度尚未生效且未於本財務報表內採納。其中可能與本集團有關的包括下列各項。

	於下列日期或之後 開始的會計期間生效
國際會計準則第3號修訂，業務的相關定義	二零二零年一月一日
國際財務報告準則第1號和第8號修訂，實質性的定義	二零二零年一月一日

本集團正在評估上述修訂、新訂準則及詮釋在首次應用期間產生的影響。至今，本集團認為上述修訂不會對合併財務報表產生重大影響。

財務補充資料

截至2019年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編制)

簡明合併利潤表

下列的合併財務資料是摘錄自本集團按中國企業會計準則編製的合併財務報表。

	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
收入	154,322	143,623
減：營業成本	135,668	128,613
稅金及附加	348	272
銷售費用	7,923	7,086
管理費用	4,040	3,736
研發費用	352	221
財務費用	7,460	5,108
其中：利息費用	5,845	3,202
利息收入	74	125
加：其他收益	4,084	4,320
投資收益	225	483
其中：對聯營企業和合營企業的投資收益	200	463
公允價值變動收益	265	12
信用損失	(13)	(3)
資產減值損失	(38)	(12)
資產處置收益	148	622
營業利潤	3,202	4,009
加：營業外收入	924	849
減：營業外支出	56	371
利潤總額	4,070	4,487
減：所得稅費用	975	1,031
淨利潤	3,095	3,456
按經營持續性分類：		
— 持續經營淨利潤	3,095	3,456
— 終止經營淨利潤	—	—
按所有權歸屬分類：		
— 歸屬於母公司股東的淨利潤	2,651	2,983
— 少數股東損益	444	473

財務補充資料

截至2019年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編制)

簡明合併資產負債表

	2019年12月31日 人民幣百萬元	2018年12月31日 人民幣百萬元
資產		
流動資產總額	16,738	24,072
長期股權投資	6,445	5,992
固定資產和在建工程	123,718	207,920
無形資產和其他非流動資產	157,045	7,022
遞延所得稅資產	2,697	1,574
衍生金融資產	3	75
資產總計	306,646	246,655
負債和股東權益		
流動負債	95,490	83,687
遞延所得稅負債	232	668
其他非流動負債	133,870	84,117
負債合計	229,592	168,472
歸屬於母公司股東權益合計	63,863	65,003
少數股東權益	13,191	13,180
股東權益合計	77,054	78,183
負債和股東權益總額	306,646	246,655

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表

(1) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的淨利潤的影響分析如下：

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額		2,651	2,983
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	(16)	(124)
撥款轉入	(b)	1	1
以上調整對稅務的影響		4	31
以上調整對非控股權益的影響		-	4
國際財務報告準則下的金額		2,640	2,895

(2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的權益的影響分析如下：

	註	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額		63,863	65,003
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	56	72
撥款轉入	(b)	(6)	(7)
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	237	237
以上調整對稅務的影響		(12)	(16)
以上調整對非控股權益的影響		(32)	(32)
國際財務報告準則下的金額		64,106	65,257

註：

- (a) 根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。
- (b) 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。
- (c) 根據中國企業會計準則，本公司在同一控制下的企業合併取得的子公司的資產和負債，按照賬面價值計量，與支付的合併對價的差額調整股東權益。同一控制下的企業合併，視同被合併子公司在本公司最終控制方對其開始實施控制時納入本公司合併範圍，因此對中國企業會計準則下合併財務報表的年初數以及前期比較報表進行相應重述。根據國際財務報告準則，對同一控制下企業合併採用購買法計量。

五年財務摘要

截至2019年12月31日止年度
(按照國際財務報告準則編製)

下列的合併財務資料是摘錄自本集團按國際財務報告準則編製的合併財務報表。

合併利潤表摘要

	截至12月31日止年度				
	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元	2015 人民幣百萬元
經營收入	154,322	143,623	127,806	114,981	111,652
營運開支	(148,608)	(140,242)	(123,098)	(106,204)	(101,492)
其他收入淨額	5,124	5,438	4,448	3,835	3,278
經營利潤	10,838	8,819	9,156	12,612	13,438
利息收入	74	125	89	89	253
利息支出	(5,845)	(3,202)	(2,747)	(2,465)	(2,188)
應佔聯營公司業績	(178)	263	431	509	460
應佔合營公司業績	365	200	99	102	108
匯兌(損失)/收益，淨額	(1,477)	(1,853)	1,801	(3,276)	(5,953)
其他營業外收入	278	12	45	90	-
稅前利潤	4,055	4,364	8,874	7,661	6,118
所得稅費用	(971)	(1,000)	(1,976)	(1,763)	(1,300)
本年淨利潤	3,084	3,364	6,898	5,898	4,818
年度淨利潤歸屬於：					
本公司權益持有者	2,640	2,895	5,961	5,044	3,736
非控制性權益	444	469	937	854	1,082
本年淨利潤	3,084	3,364	6,898	5,898	4,818
每股收益					
基本及攤薄	人民幣0.22元	人民幣0.27元	人民幣0.60元	人民幣0.51元	人民幣0.38元

合併財務狀況表摘要

	於12月31日				
	2019 人民幣百萬元	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元	2015 人民幣百萬元
非流動資產	290,190	222,877	200,834	186,678	171,876
淨流動負債	78,752	59,615	51,693	54,168	51,422
非流動負債	134,109	84,793	86,598	77,534	70,830
歸屬於本公司權益持有者的權益	64,106	65,257	49,936	43,456	39,045
非控制性權益	13,223	13,212	12,607	11,520	10,579



中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

www.csair.com



广州之路
全球航空枢纽



南航手機客戶端



南航微信服務號