

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中国南方航空股份有限公司 CHINA SOUTHERN AIRLINES COMPANY LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

2014年年度業績

中國南方航空股份有限公司(「本公司」)之董事會(「董事會」)謹此宣佈本公司及其子公司(統稱「本集團」)截至2014年12月31日止年度之經審核業績，以及2013年同期的比較數字如下：

財務業績

甲、按照國際財務報告準則編製

合併利潤表

截至2014年12月31日止年度

	附註	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
經營收入			
運輸收入		104,328	94,684
其他經營收入		4,256	3,863
經營收入總額	4	108,584	98,547
營運開支			
航班營運開支	5	58,901	54,010
維修開支		8,304	7,805
飛機及運輸服務開支		16,402	15,091
宣傳及銷售開支		7,841	7,754
行政及管理開支		2,337	2,470
折舊及攤銷	6	10,828	9,347
物業、廠房及設備減值		215	536
其他		1,198	1,267
營運開支總額		106,026	98,280
其他收益淨額	7	2,190	1,243
經營利潤		4,748	1,510

		2014	2013
	附註	人民幣百萬元	人民幣百萬元
利息收入		376	307
利息支出	8	(2,193)	(1,651)
應佔聯營公司業績		261	294
應佔合營公司業績		140	96
匯兌(損失)/收益，淨額		(292)	2,903
其他營業外收入	9	26	25
稅前利潤		3,066	3,484
所得稅費用	10	(668)	(734)
本年淨利潤		2,398	2,750
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者		1,777	1,986
非控制性權益		621	764
本年淨利潤		2,398	2,750
本公司權益持有者應占每股收益			
基本及攤薄	13	RMB0.18	RMB0.20
股息	11	393	393

合併綜合收益表

截至2014年12月31日止年度

	2014	2013
	附註 人民幣百萬元	人民幣百萬元
本年淨利潤	2,398	2,750
本年其他綜合收益：		
期後會重分類至損益的項目		
－可供出售金融資產之公允價值變動	43	(8)
－應佔聯營公司之其他綜合收益／(損失)	21	(3)
－與以上項目有關的遞延所得稅影響	(11)	2
本年綜合收益總額	<u>2,451</u>	<u>2,741</u>
綜合收益總額歸屬於：		
本公司權益持有者	1,813	1,981
非控制性權益	<u>638</u>	<u>760</u>
本年綜合收益總額	<u>2,451</u>	<u>2,741</u>

合併資產負債表

於2014年12月31日

		2014 12月31日 人民幣百萬元	2013 12月31日 人民幣百萬元
	附註		
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額		134,453	119,777
在建工程	14	19,347	17,459
預付租賃款		2,349	2,267
投資於聯營公司		1,583	1,305
投資於合營公司		1,338	1,197
其他股權投資		136	162
飛機租賃訂金		651	566
可供出售金融資產		104	61
遞延所得稅資產		966	1,251
其他應收款		300	-
其他資產		920	589
		<u>162,147</u>	<u>144,634</u>
流動資產			
存貨		1,661	1,647
應收賬款	15	2,683	2,173
其他應收款	16	5,864	3,431
現金及現金等價物		15,414	11,748
受限制銀行存款		438	440
預付費用及其他流動資產		995	803
應收關聯公司款項		486	331
		<u>27,541</u>	<u>20,573</u>
流動負債			
借款		20,979	20,242
融資租賃負債的流動部份		5,992	3,636
應付賬款	17	1,657	1,407
票證結算		6,101	5,815
遞延收入		1,160	1,244
應付所得稅		296	495
應付關聯公司款項		458	457
預提費用		12,122	11,898
其他應付款		5,321	4,019
		<u>54,086</u>	<u>49,213</u>
淨流動負債		<u>(26,545)</u>	<u>(28,640)</u>
總資產減流動負債		<u>135,602</u>	<u>115,994</u>

	2014 12月31日 附註 人民幣百萬元	2013 12月31日 人民幣百萬元
非流動負債		
借款	42,066	37,246
融資租賃負債	43,919	31,373
遞延收入	1,750	2,069
大修理準備	1,623	1,076
提早退休福利準備	25	41
遞延收益	853	858
遞延所得稅負債	873	880
	<u>91,109</u>	<u>73,543</u>
淨資產	<u>44,493</u>	<u>42,451</u>
股本及儲備		
股本	9,818	9,818
儲備	25,930	24,511
歸屬於本公司權益持有者	<u>35,748</u>	<u>34,329</u>
非控制性權益	<u>8,745</u>	<u>8,122</u>
總權益	<u>44,493</u>	<u>42,451</u>

合併權益變動表

截至2014年12月31日止年度

	本公司權益持有者應佔權益						非控制性 權益 人民幣 百萬元	權益合計 人民幣 百萬元
	股本 人民幣 百萬元	股本溢價 人民幣 百萬元	公允價值 儲備 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	小計 人民幣 百萬元		
於2013年1月1日	9,818	14,131	24	1,226	7,640	32,839	6,895	39,734
2013年權益變動								
本年利潤	-	-	-	-	1,986	1,986	764	2,750
其他綜合收益	-	-	(2)	(3)	-	(5)	(4)	(9)
綜合收益總額	-	-	(2)	(3)	1,986	1,981	760	2,741
提取法定盈餘公積	-	-	-	113	(113)	-	-	-
派發2012年股息	-	-	-	-	(491)	(491)	-	(491)
收購子公司非控制性 權益	-	-	-	-	-	-	(6)	(6)
子公司非控制性權益 注資	-	-	-	-	-	-	560	560
對非控制性權益之 利潤分配	-	-	-	-	-	-	(87)	(87)
於2013年12月31日	9,818	14,131	22	1,336	9,022	34,329	8,122	42,451
於2014年1月1日	9,818	14,131	22	1,336	9,022	34,329	8,122	42,451
2014年權益變動								
本年度利潤	-	-	-	-	1,777	1,777	621	2,398
其他綜合收益	-	-	22	14	-	36	17	53
綜合收益總額	-	-	22	14	1,777	1,813	638	2,451
提取法定盈餘公積	-	-	-	137	(137)	-	-	-
派發2013年股息	-	-	-	-	(393)	(393)	-	(393)
子公司非控制性權益 注資	-	-	-	-	-	-	108	108
收購子公司非控制性 權益	-	-	-	(1)	-	(1)	(1)	(2)
業務合併產生的 非控制性權益	-	-	-	-	-	-	6	6
對非控制性權益之 利潤分配	-	-	-	-	-	-	(128)	(128)
於2014年12月31日	9,818	14,131	44	1,486	10,269	35,748	8,745	44,493

按國際財務報告準則編製的財務資料附註：

1 公司背景

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。公司的註冊地為中華人民共和國廣州市夢崗區經濟技術開發區開發大道233號203房。本公司及其附屬公司(「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、香港聯合交易所有限公司及紐約證券交易所上市。

2 編制基準

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舊有香港《公司條例》(第32章)和《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露條文。除了在會計政策中說明的按公允價值列賬的可供出售股權外，本財務報表是根據歷史成本基準而編製。

於2014年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣265.45億元。於編製合併財務報表時，本公司董事會結合目前淨經營資金為負的情況，對本集團的持續經營能力進行了充分詳盡的評估。本公司董事會認為本集團可以獲取足夠的融資來源，以保證償還短期債務和資本性支出所需的資金。

於2014年12月31日，本集團從數家中國境內銀行和金融機構獲取約人民幣1,871億元(2013年：人民幣1,663億元)的授信額度。其中未使用的授信額度為人民幣1,267億元(2013年：人民幣1,209億元)。本公司董事會相信該等授信額度的授信期間在需要時可以延長至以後年度。據此，本公司董事會確認以持續經營為基礎編製本合併財務資料是恰當的，無需包括任何本公司及本集團在未能滿足持續經營條件下所需計入的調整。

3 會計政策

除以下註釋3(a)所述外，編製本財務資料所採用的會計政策與2013年12月31日止之年度財務報告所採用的會計政策一致。

(a) 本集團採用的新訂準則及經修訂的準則

本集團已於二零一四年一月一日或之後開始的財政年度首次採納下列準則：

- 國際會計準則第32號(修改)「金融工具：呈報」有關金融資產和金融負債的對銷。此修改澄清了對銷權必須不得依賴未來事項而定。在一般業務過程中以及倘一旦出現違約、無償債能力或破產時，這也必須對所有對手方具有法律約束力。此修改亦考慮了結算機制。此修改對集團財務報表並無重大影響。
- 國際財務報告準則第10、12號及國際會計準則第27號(修改)「投資主體的合併」此等修改意味著許多基金和類似主體將獲豁免合併其大部分子公司。取而代之，基金和類似主體可以公允價值計量且其變動計入當期損益來計量其子公司。此等修改為符合「投資主體」定義並表現出某些特點的主體提供豁免。改變亦包括對國際財務報告準則第12號引入投資主體須作出的披露。此修改對集團財務報表並無重大影響。
- 國際會計準則第36號的修改「資產減值」有關非金融資產可收回金額的披露。此修改刪除了透過發布國際財務報告準則第13號，國際會計準則第36號所包括的現金產出單元的可收回金額的若干披露。此外，對於發生減值的資產，如果其可收回金額是以公允價值減去處置成本為基礎確定的，此修改還要求增強關於該可收回金額的披露資訊。本集團已應用此修改，對集團整體財務報表並無重大影響。
- 國際會計準則第39號的修改「金融工具：確認及計量」有關衍生工具的更替和套期會計的延續。此修改考慮了「場外」衍生工具的立法變更和成立中央對手方。根據國際會計準則第39號，將衍生工具更替至中央對手方將導致套期會計法的終止。此修改提供了當一項套期工具的更替符合指定標準時，可豁免終止採用套期會計法。本集團已應用此修改，對集團整體財務報表並無重大影響。
- 國際財務報告解釋委員會－解釋公告第21號「徵費」，載列如有關債務屬於國際會計準則第37號「準備」的範圍，則支付此項徵費義務的會計法。此解釋說明導致支付徵費的債務事件和何時將負債入賬。本集團目前並無重大徵費責任，因此對集團的影響不大。

- 年度改進2012。此等修改包括2010-2012週期年度改進項目的變動，並影響7項準則，但只有如下對二零一四年七月一日或之後的交易生效：國際財務報告準則第2號「股份基礎付款」；此修改澄清了「歸屬條件」的定義，並分開定義「表現條件」和「服務條件」。國際財務報告準則第3號「業務合併」及國際財務報告準則第9號「金融工具」、國際會計準則第37號「準備、或有負債及或有資產」的其後修改，及國際會計準則第39號「金融工具－確認及計量」。此準則已被修改以澄清按照國際會計準則第32號「金融工具－呈報」的定義下，支付或有對價的一項義務如符合金融工具的定義，須被分類為金融負債或作為權益入賬。所有非權益性或有對價（金融或非金融性質）在每個報告日期按公允價值計量，而公允價值的變動則在損益中確認。這些年度改進項目的變動修改對集團財務報表並無重大影響。

(b) 新香港《公司條例》(第622章)

此外，新香港《公司條例》(第622章)第9部「賬目和審計」的規定已於本公司二零一四年三月三日或之後開始的首個財政年度生效(根據該條例第358條)。本公司現正評估香港《公司條例》的變動對新香港《公司條例》(第622章)第9部首次應用期間的合併財務報表的預期影響。至今認為其影響將不會十分重大，且只有合併財務報表內的呈列和披露資訊會受到影響。

4 經營收入及分部資料

(a) 經營收入

本集團主要從事提供國內、港澳台地區及國際客運、貨運及郵運服務。經營收入總額包括了來自航空和與航空有關的業務收入，並已扣除銷售稅。

(b) 業務分部

本集團的客運和貨運業務被視為單一業務單位管理。本集團的主要經營決策者，即公司最高行政管理人員，以航線的盈利能力作為分配資源決定的基礎，並考慮飛機的型號及航線的經濟原則。其資源分配決策的目標是優化財務業績。因此，根據本集團的管理客運和貨運業務網絡及資源分配決策方式，在財務報告的披露層面，本集團只擁有一個主要報告經營分部－「航空運輸業務」。

其他業務分部主要包括酒店，地面服務，貨物處理及其他雜項服務的業務分部。這些其他業務部門合併作為「其他業務分部」。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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(d)列出因採用不同會計政策而產生的每項報告分部收入、稅前利潤、資產及負債的重大調節項目。

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2014年12月31日止年度本集團的分部業績如下：

	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
對外客戶的經營收入	107,790	523	-	-	108,313
分部間銷售	-	1,364	(1,364)	-	-
報告分部收入	107,790	1,887	(1,364)	-	108,313
報告分部稅前利潤	2,422	257	-	416	3,095
報告分部稅後利潤	1,800	202	-	416	2,418
其他分部資料					
所得稅費用	622	55	-	-	677
利息收入	369	7	-	-	376
利息支出	2,155	38	-	-	2,193
折舊和攤銷	10,915	88	-	-	11,003
減值損失	205	-	-	-	205
應佔聯營公司業績	-	-	-	263	263
應佔合營公司業績	-	-	-	140	140
非流動資產本年新增	29,523	98	-	-	29,621

截至2013年12月31日止年度本集團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
對外客戶的經營收入	97,659	471	-	-	98,130
分部間銷售	-	1,147	(1,147)	-	-
報告分部收入	97,659	1,618	(1,147)	-	98,130
報告分部稅前利潤	2,796	123	-	431	3,350
報告分部稅後利潤	2,118	100	-	431	2,649
其他分部資料					
所得稅費用	678	23	-	-	701
利息收入	300	7	-	-	307
利息支出	1,611	40	-	-	1,651
折舊和攤銷	9,425	80	-	-	9,505
減值損失	567	1	-	-	568
應佔聯營公司業績	-	-	-	296	296
應佔合營公司業績	-	-	-	96	96
非流動資產本年新增	28,780	82	-	-	28,862

本集團2014年12月31日和2013年12月31日，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2014年12月31日					
報告分部資產	184,661	2,427	(568)	3,177	189,697
報告分部負債	144,782	1,209	(568)	-	145,423
於2013年12月31日					
報告分部資產	160,759	2,304	(658)	2,740	165,145
報告分部負債	122,320	1,271	(658)	-	122,933

* 未分配資產主要包括投資於聯營公司、合營公司，可供出售金融資產及其他投資。未分配業績主要包括應佔聯營公司及合營公司業績、理財產品利息收入以及對可供出售金融資產和其他投資的股息收入。

(c) 地區資料分析

本集團分地區分部之收入按如下原則分析：

- (1) 於中國境內(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(「港澳臺」))提供服務所獲取的運輸收入屬國內業務收入。提供中國與海外市場間(不包括港澳臺地區)去程及回程服務所獲取的運輸收入屬國際業務收入。
- (2) 佣金收入、提供酒店和旅遊服務、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。

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
境內	82,764	76,828
國際	22,952	19,053
港澳臺	2,597	2,249
	<u>108,313</u>	<u>98,130</u>

本集團主要收入來源於飛機資產，它們全部在中國註冊，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。

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

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
收入		
報告分部收入	108,313	98,130
逾期票證結算的重分類	459	684
銷售稅的重分類	(188)	(267)
	<u>108,584</u>	<u>98,547</u>

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
稅前利潤		
報告分部稅前利潤	3,095	3,350
專項借款匯兌損益的資本化調整	(28)	133
撥款轉入	1	3
其他	(2)	(2)
	<u>3,066</u>	<u>3,484</u>

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
資產		
報告分部資產	189,697	165,145
專項借款匯兌損益的資本化調整	323	351
撥款轉入	(259)	(210)
其他	(73)	(79)
	<u>189,688</u>	<u>165,207</u>

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
負債		
報告分部負債	145,423	122,933
撥款轉入	(228)	(178)
其他	-	1
	<u>145,195</u>	<u>122,756</u>

5 航班營運開支

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
燃油成本	37,728	35,538
機組人員工資及福利	6,803	5,799
飛機經營性租賃支出	5,383	4,767
航空配餐費用	2,497	2,295
民航發展基金	2,279	2,036
培訓費	1,003	784
飛機保險	202	194
其他	3,006	2,597
	<u>58,901</u>	<u>54,010</u>

6 折舊及攤銷

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
折舊費		
— 自置資產	8,021	6,861
— 融資租賃持有之資產	2,768	2,477
遞延收益攤銷	(156)	(146)
其他攤銷	195	155
	<u>10,828</u>	<u>9,347</u>

7 其他收益淨額

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
政府補助	1,700	1,155
處置物業、廠房及設備，淨額淨收益／(虧損)		
— 飛機及備用發動機	344	(8)
— 其他物業、廠房及設備	(77)	(70)
其他	223	166
	<u>2,190</u>	<u>1,243</u>

8 利息支出

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
借款利息	1,628	1,275
融資租賃負債利息	978	692
提早退休福利準備利息	4	5
減：資本化的貸款成本	(417)	(321)
	<u>2,193</u>	<u>1,651</u>

9 其他營業外收入

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
理財產品利息收入	—	25
出售子公司的投資收益	26	—
	<u>26</u>	<u>25</u>

10 所得稅費用

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
中國所得稅		
— 本年所得稅計提	430	705
— 上年度多計提的所得稅	(29)	(31)
	<u>401</u>	<u>674</u>
遞延稅項		
暫時性差異的產生和轉回	267	60
所得稅費用	<u>668</u>	<u>734</u>

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稅項準備。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》，本公司及其主要子公司按25%的企業所得稅法定稅率執行(2013年：25%)。本公司其他一些子公司按照不同地方的稅收優惠政策適用15%的優惠所得稅率。

11 股息

董事會於2015年3月30日建議按每10股人民幣0.4元(含稅)(2013年：每10股人民幣0.4元(含稅))，合計人民幣3.93億元(2013年：人民幣3.93億元)分配截至2014年12月31日止年度的股息。於報告期日後提議派發的股息並未於報告期末確認為負債。

12 本公司權益持有者應佔利潤

截至2014年12月31日止年度，本公司權益持有者應佔合併利潤中包括已列入本公司獨立財務報表的利潤人民幣10.64億元(2013年：人民幣9.45億元)。

13 每股收益

截至2014年12月31日止年度每股基本收益是根據本公司權益持有者應佔利潤人民幣17.77億元(2013年：人民幣19.86億元)和年內已發行加權平均股數9,817,567,000股(2013年：9,817,567,000股)計算。

由於本公司在本年度及上年度內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。

14 在建工程

於2014年12月31日，在建工程由購買飛機預付款人民幣177.54億元及其他在建工程人民幣15.93億元構成。

15 應收賬款

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。以下是應收賬款的賬齡分析：

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
1個月內	2,133	1,810
超過1個月但少於3個月	535	345
超過3個月但少於12個月	25	25
超過1年	23	20
	<hr/>	<hr/>
	2,716	2,200
減：壞賬準備	(33)	(27)
	<hr/>	<hr/>
	2,683	2,173
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

16 其他應收款

於2014年12月31日，其他應收款餘額包括尚未抵扣的增值稅人民幣15.62億元(2013年：11.14億元)。

17 應付賬款

	2014 人民幣百萬元	2013 人民幣百萬元
1個月內	755	987
超過1個月但少於3個月	633	252
超過3個月但少於6個月	107	79
超過6個月但少於1年	76	73
超過1年	86	16
	<hr/>	<hr/>
	1,657	1,407
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

18 股票增值權計劃

於2011年11月30日，本公司股東大會審議通過了《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權計劃》及《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權首次授予計劃》(「該計劃」)。

根據該計劃，本集團於2011年12月31日前授予118名員工24,660,000份股票增值權，行權價格為每股3.92港元。該計劃無須發行股份，每份股票增值權與一股H股進行掛鉤。當被授予人行使股票增值權時，可自有關H股股份的市場股價較行權價的升幅中收取現金收益。

被授予人所獲股票增值權有效期為自授予之日起六年，在達到預定業績條件的情況下，被授予人所獲股票增值權總額的三分之一將分別在自授予日起滿兩周年、三周年及四周年後生效。

本公司股東大會於2012年5月31日、2013年6月18日和2014年6月26日分別批准向H股普通股股東派發折合每股0.20元人民幣(相當於0.25港元)(含稅)、折合每股0.05元人民幣(相當於0.06港元)(含稅)和折合每股0.04元人民幣(相當於0.05港元)(含稅)的現金股利，根據該計劃中預先確定的公式，上述H股股票增值權的行權價格調整為每股3.56港元。本公司有8,326,667份H股股票增值權於本年度內失效。

股票增值權負債公允價值的估價是採用Black-Scholes期權估價模型。該模型主要計算參數包括無風險利率、預期分紅收益率及預期股價波動率。於2014年12月31日，股票增值權負債的公允價值為人民幣0元(2013年：人民幣1,893,000元)，本集團本年度轉回的股票增值權員工成本為人民幣1,893,000元(2013年：人民幣410,000元)。

乙、按中國企業會計準則編製

合併利潤表

截至2014年12月31日止年度

	2014年 人民幣百萬元	2013年 人民幣百萬元
營業收入	108,313	98,130
減：營業成本	95,151	87,061
營業稅金及附加	188	267
銷售費用	7,947	7,855
管理費用	2,582	2,689
財務費用／(收益)	2,251	(1,294)
資產減值損失	205	568
加：投資收益	416	431
營業利潤	405	1,415
加：營業外收入	2,822	2,070
減：營業外支出	132	135
利潤總額	3,095	3,350
減：所得稅費用	677	701
淨利潤	2,418	2,649
以下人士應佔淨利潤		
— 歸屬於母公司股東的淨利潤	1,773	1,895
— 少數股東損益	645	754
淨利潤	2,418	2,649

合併資產負債表
於2014年12月31日

	2014年 12月31日 人民幣百萬元	2013年 12月31日 人民幣百萬元
資產		
流動資產		
貨幣資金	18,306	12,610
應收賬款	2,705	2,213
預付款項	1,104	947
應收股利	4	60
其他應收款	2,474	1,911
存貨	1,661	1,647
其他流動資產	1,586	1,183
流動資產合計	27,840	20,571
非流動資產		
可供出售金融資產	240	197
長期股權投資	2,937	2,543
投資性房地產	459	508
固定資產	134,001	119,249
在建工程	19,247	17,314
無形資產	2,544	2,443
設備租賃定金	651	566
長期待攤費用	733	415
遞延所得稅資產	1,045	1,339
非流動資產合計	161,857	144,574
資產總計	189,697	165,145

	2014年 12月31日 人民幣百萬元	2013年 12月31日 人民幣百萬元
--	---------------------------	---------------------------

負債及股東權益

流動負債

短期借款	7,243	14,412
應付票據	11	3
應付賬款	11,211	11,035
票證結算	6,101	5,815
應付職工薪酬	2,405	2,291
應交稅費	436	797
應付利息	471	269
其他應付款	5,320	3,881
一年內到期的非流動負債	17,888	10,710
其他流動負債	3,000	—

流動負債合計

54,086	49,213
---------------	--------

非流動負債

長期借款	42,066	37,246
應付融資租賃款	43,919	31,373
大修理準備	1,623	1,076
遞延收益	2,831	3,104
長期應付職工薪酬	25	41
遞延所得稅負債	873	880

非流動負債合計

91,337	73,720
---------------	--------

負債合計

145,423	122,933
----------------	---------

	2014年 12月31日 人民幣百萬元	2013年 12月31日 人民幣百萬元
股東權益		
股本	9,818	9,818
資本公積	14,388	14,389
其他綜合收益	53	17
盈餘公積	1,306	1,169
未分配利潤	9,989	8,746
	<hr/>	<hr/>
歸屬於母公司股東權益合計	35,554	34,139
少數股東權益	8,720	8,073
	<hr/>	<hr/>
股東權益合計	44,274	42,212
	<hr/>	<hr/>
負債及股東權益總計	189,697	165,145
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

丙、按中國企業會計準則和國際財務報告準則編製的財務報表差異調節表

同時按照國際會計準則與按中國會計準則披露的財務報告中淨利潤和歸屬於上市公司股東的淨資產差異情況

	單位：百萬元 幣種：人民幣			
	淨利潤		歸屬於上市公司 股東的淨資產	
	2014年	2013年	2014年 12月31日	2013年 12月31日
按企業會計準則	1,773	1,895	35,554	34,139
按國際會計準則調整的 項目及金額：				
撥款轉入	1	3	(31)	(32)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(28)	133	323	351
子公司少數股東應承擔的 累計超額虧損	23	-	-	(23)
聯營企業同一控制下企業合併調整	(2)	(2)	6	8
以上調整對稅務的影響	9	(33)	(79)	(88)
以上調整對少數股東損益的影響	1	(10)	(25)	(26)
按國際財務報告準則	<u>1,777</u>	<u>1,986</u>	<u>35,748</u>	<u>34,329</u>

2014年回顧

報告期內，國際經濟形勢複雜多變，我國經濟增速放緩，全球航空事故頻發，國內民航業面臨市場競爭加劇、高鐵衝擊、匯兌損失等一系列挑戰。面對嚴峻的經營形勢，本公司堅持穩健發展思路，加強安全管理體系建設，提升營銷精細化管理水平，穩步推進戰略轉型和國際化，積極提升品牌服務影響，有效化解了市場複雜多變、發展資源緊張、競爭壓力加大等各種不利因素影響，公司綜合競爭實力持續增強。

運行安全與機隊發展

報告期內，本集團進一步細化防控安全事故各項措施，建立空管流量即時監控和協調機制，深入開展航線優化，運行控制水平顯著提高，繼續保持中國航空公司最好的安全紀錄。2014年我們完成運輸飛行202萬小時，累計安全飛行1,352萬小時、通用飛行12,486小時，連續保證了182個月的飛行安全和246個月的空防安全。

報告期內，本集團不斷優化機隊結構，引進飛機64架，出售老舊飛機17架，退租飛機7架。2014年8月，本集團成為中國民航首個機隊規模突破600架的航空公司，位列世界第五，亞洲第一，開創了歷史新的起點。

樞紐網絡與產品服務

報告期內，本集團積極拓展航線網絡，全球航線佈局進一步得到完善。我們新開廣州—紐約、廣州—長沙—法蘭克福、廣州—武漢—莫斯科、廣州—武漢—舊金山等洲際航線，加密歐美、澳新、東南亞等國際航線，優化國內運力投入，國內國際相互補充、樞紐基地相互支撐的格局已初步形成。

報告期內，本集團持續完善樞紐建設和樞紐運行服務，戰略轉型成果進一步凸顯。截至2014年底，廣州、烏魯木齊樞紐控制中心(HCC)先後投入運行，廣州、北京、烏魯木齊、重慶四大樞紐運力集中度達到67.9%，旅客銜接正常率同比提高2個百分點至97.8%，主要國際航線旅客中轉比例超過55%，全年國際中轉旅客量同比增長7.3%。

報告期內，本集團加大軟硬件投入，持續創新產品和提升服務，不斷改善旅客服務體驗。我們推出一系列個性化服務和產品，例如面向無人陪伴兒童推出的「木棉童飛」，以及前往洛杉磯的「健康關愛」系列健康旅遊特色產品；全面升級明珠經濟艙服務，配備專享的三星PAD、專用餐具以及各種特色美食；進一步改進了餐食服務，啟動奧克蘭名廚合作項目，全面提升國際長航線餐食品質；持續升級機上娛樂產品，每月更新好萊塢電影10-12部。

客運經營

報告期內，本集團積極應對市場變化，重點抓好運力收入匹配，經營水平進一步提高。2014年全年運輸旅客1.01億人次，同比增長9.9%，在中國民航率先突破1億大關。

我們進一步加強市場預測，精細過程管理，探索區域管理，實行差異化的營銷策略，提升了運力與市場匹配程度。報告期內，網絡收益部、電子商務部相繼成立，渠道管控模式逐漸改進，新型營銷手段運用日趨熟練。2014年全年本公司網站直銷收入同比增長2.2%，社交媒體總粉絲數已達到628萬，領先於國內競爭對手。

我們不斷提升營銷服務，加強常旅客營銷，強化了大客戶品質管理。2014年，本公司常旅客銷售收入人民幣285.4億元，同比增長5.8%，客服中心呼叫平台實現銷售收入人民幣58.3億元，同比增長4.1%，滿意度達到97.74%，並榮獲「2013-2014年度最佳呼叫中心獎」、「2013-2014年度中國呼叫中心最佳服務營銷團隊」、「2013-2014年度中國呼叫中心最佳解決方案獎」三大獎項。

我們持續優化國際客源結構，提升國際銷售能力。2014年，本公司國際航線兩艙客座率同比提升了6.6個百分點，收入同比增長25.3%，TMC（差旅管理公司）國際銷售收入同比增長16.5%，其中國際高艙收入增長12.9%，佔比達到45.5%。

貨運經營

報告期內，國內物流需求因電子商務的快速發展持續提高，國際貨運市場也出現回暖。本集團搶抓機遇，降本增效，努力提升貨運經營水平，榮獲了「2014中國物流業品牌價值百強」和「2014中國十佳物流企業」。

我們積極推進電子貨運項目，努力推廣「南航快運」產品，提升操作效率，提升經營品質。目前本公司的電子運單國內應用量在全球航空業界中位居第二，全年「南航快運」產品收入人民幣2.1億元，同比增長65%。

我們加強與快遞及電商企業總部合作，緊抓跨境電商機遇，積極拓展國際郵件及個人包裹運輸，其中與順豐全年合作貨量達8.1萬噸，同比增長15.5%，國際郵件運量、收入同比分別增長99%和97%，同比增收人民幣1.6億元；我們還深入推進國際大客戶合作，國際總部合作客戶達到11家，收入人民幣13億元，銷售收入同比增長19%。

通用航空

報告期內，本集團全年完成了通用航空旅客運輸98,165人次，同比增加9.7%；完成通用航空收入人民幣5.76億元，同比增長19%；實現了連續10年盈利。

報告期內，我們積極開展通用航空項目的合作與探討，包括廣州—澳門不定期包機、東北護林業務、桂林灕江直升機空中游、惠州河源電力巡線，還啟動了河南南陽開展通用航空培訓業務、旅遊醫療救援業務等合作項目可行性工作。

2014年11月，為鞏固我們在海上後勤服務等方面的傳統優勢，利用有利的市場時機積極拓展其他通航業務，為公司培育新的業務增長點，公司董事會同意將珠海直升機分公司進行改制並設立全資子公司南航通用航空有限公司，以推動公司通用航空業務的產業化發展，增強我們在通用航空市場的競爭力。

戰略合作與員工發展

報告期內，本集團進一步增強與各方合作，夯實發展基礎。我們與中信集團、洛杉磯市、奧克蘭機場等簽署戰略合作協定，繼續深化與聯盟內外航空公司合作，利用國內外行業論壇、體育文化賽事、對外合作等機會，有效宣傳推廣南航品牌。截止2014年底，通過新增與澳航、捷克航代碼共享，我們已與18個國內外航空公司在379條航線進行代碼共享合作，增加了109個國際通航點；通過與悉尼文化節、墨爾本藝術節以及墨爾本澳式足球俱樂部等夥伴的密切合作，有效提升了公司在澳大利亞市場的影響力和知名度；通過加大與境外鐵路運輸公司的產品合作力度，空地聯運產品不斷得到推陳出新。

報告期內，本集團關注員工發展，創新員工培訓。我們通過優化培訓制度、實施重點項目、強化過程管理等方式，重點加強公司的業務人才、管理人才和國際化人才培養，確保員工與公司共成長。2014年，公司開展各類培訓7,529項，培訓29萬人次，其中培訓一線業務人員近23萬人次，培訓覆蓋率達86%左右。公司還開發員工線上學習平台應用，包括線上課程159門，微課1,160個，以方便員工隨時隨地提升自我。

報告期內，本集團進一步提升員工構成的國際化，促使國內外員工互相學習交流。目前公司共有來自全球19個國家的外籍飛行員90人以及日、韓、法、荷、澳、馬來等六個國家的乘務員203人。聘請外籍員工一方面能夠充分發揮其本土細膩親切的服務特點，一方面也能夠促使國內外員工通過工作交流深入瞭解對方國家的社會文化、餐飲習慣等內容，從而更好的服務各國旅客。

經營數據摘要

下表列出按地區分析的若干財務和營運數據：

	截至12月31日止年度		增加／ (減少)
	2014年	2013年	%
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	127,681.88	116,105.71	9.97
港澳臺航線	3,214.52	2,574.27	24.87
國際航線	35,732.78	29,736.57	20.16
合計：	166,629.18	148,416.55	12.27
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	12,916.60	11,765.27	9.79
港澳臺航線	300.65	241.05	24.73
國際航線	6,562.71	5,462.27	20.15
合計：	19,779.96	17,468.59	13.23
收費噸公里(RTK) – 客運(百萬)			
國內航線	11,287.71	10,285.77	9.74
港澳臺航線	282.65	226.65	24.71
國際航線	3,154.04	2,628.76	19.98
合計：	14,724.40	13,141.18	12.05
收費噸公里(RTK) – 貨運(百萬)			
國內航線	1,628.89	1,479.50	10.10
港澳臺航線	18.00	14.40	25.00
國際航線	3,408.66	2,833.51	20.30
合計：	5,055.55	4,327.41	16.83

	截至12月31日止年度		增加／ (減少)
	2014年	2013年	%
載客人數(千人)			
國內航線	89,363.18	82,172.28	8.75
港澳臺航線	2,385.37	2,019.28	18.13
國際航線	9,170.47	7,599.41	20.67
合計：	<u>100,919.02</u>	<u>91,790.97</u>	<u>9.94</u>
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	1,014.90	923.73	9.87
港澳臺航線	16.40	13.70	19.71
國際航線	401.95	338.92	18.60
合計：	<u>1,433.25</u>	<u>1,276.35</u>	<u>12.29</u>
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	160,482.40	144,732.62	10.88
港澳臺航線	4,379.07	3,594.29	21.83
國際航線	44,945.99	38,472.93	16.82
合計：	<u>209,807.46</u>	<u>186,799.84</u>	<u>12.32</u>
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	18,640.00	16,486.17	13.06
港澳臺航線	497.79	407.59	22.13
國際航線	9,315.94	8,058.23	15.61
合計：	<u>28,453.73</u>	<u>24,951.99</u>	<u>14.03</u>
可用噸公里(ATK) – 客運(百萬)			
國內航線	14,443.42	13,025.94	10.88
港澳臺航線	394.12	323.49	21.83
國際航線	4,045.14	3,462.56	16.83
合計：	<u>18,882.68</u>	<u>16,811.99</u>	<u>12.32</u>

	截至12月31日止年度		增加／ (減少)
	2014年	2013年	%
可用噸公里(ATK) – 貨運(百萬)			
國內航線	4,196.59	3,460.23	21.28
港澳臺航線	103.67	84.11	23.26
國際航線	5,270.80	4,595.67	14.69
合計：	9,571.06	8,140.01	17.58
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	79.60	80.22	(0.77)
港澳臺航線	73.40	71.62	2.49
國際航線	79.50	77.29	2.86
平均：	79.40	79.45	(0.06)
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	69.30	71.36	(2.89)
港澳臺航線	60.40	59.14	2.13
國際航線	70.40	67.78	3.87
平均：	69.50	70.01	(0.73)
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.60	0.61	(1.64)
港澳臺航線	0.78	0.84	(7.14)
國際航線	0.50	0.50	-
平均：	0.58	0.59	(1.69)
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	1.31	1.42	(7.75)
港澳臺航線	5.56	6.02	(7.64)
國際航線	1.45	1.49	(2.68)
平均：	1.42	1.48	(4.05)

	截至12月31日止年度		增加／ (減少)
	2014年	2013年	%
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	6.10	6.24	(2.24)
港澳臺航線	8.64	9.33	(7.40)
國際航線	3.50	3.49	0.29
平均：	5.27	5.42	(2.77)
成本			
每可用噸公里營運開支(人民幣元)	3.73	3.94	(5.33)
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	1,275.57	1,147.07	11.20
總飛行小時(千小時)			
國內航線	1,652.46	1,516.01	9.00
港澳臺航線	41.64	34.44	20.91
國際航線	332.06	278.99	19.02
合計：	2,026.16	1,829.44	10.75
起飛架次(千次)			
國內航線	791.45	731.61	8.18
港澳臺航線	19.86	17.25	15.13
國際航線	72.76	61.01	19.26
合計：	884.07	809.87	9.16

管理層討論與分析

一、財務表現

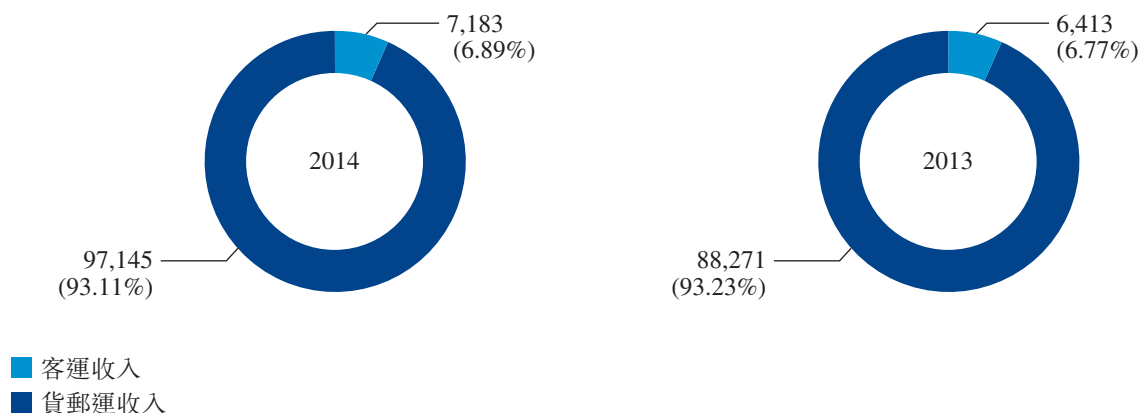
以下討論與分析涉及的部分財務數據摘自本公司按照國際財務報告準則編制並經審計的財務報表。

2014年本公司權益持有者應佔的利潤為人民幣17.77億元，而2013年本公司權益持有者應佔的利潤為人民幣19.86億元。本集團的經營收入由2013年的人民幣985.47億元上升人民幣100.37億元或10.18%至2014年的人民幣1,085.84億元。客座率由2013年的79.45%下降0.05個百分點至2014年的79.40%。客運收益(以每收費客公里之客運收入計算)由2013年的人民幣0.59元下降1.69%至2014年的人民幣0.58元。平均收益(以每收費噸公里之運輸收入計算)由2013年的人民幣5.42元下降至2014年的人民幣5.27元，降幅為2.77%。營運開支則由2013年的人民幣982.80億元上升人民幣77.46億元至2014年的人民幣1,060.26億元，升幅為7.88%。由於經營收入的上升，2014年的經營利潤為人民幣47.48億元，而2013年之經營利潤為人民幣15.10億元，上升人民幣32.38億元。

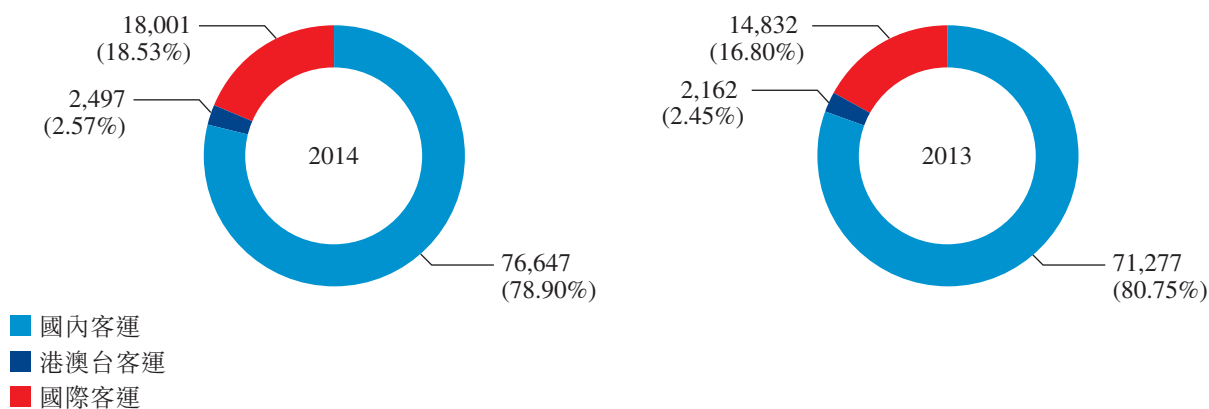
二、經營收入

	2014年		2013年		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	104,328	96.08	94,684	96.08	10.19
其中：客運收入	97,145		88,271		10.05
— 國內客運收入	76,647		71,277		7.53
— 港澳臺客運收入	2,497		2,162		15.49
— 國際客運收入	18,001		14,832		21.37
貨郵運收入	7,183		6,413		12.01
其他經營收入	4,256	3.92	3,863	3.92	10.17
主要包括：					
佣金收入	1,335		1,040		28.37
地面服務收入	293		349		(16.05)
逾期票證結算	459		684		(32.89)
通用航空收入	576		484		19.01
酒店及旅遊服務收入	508		565		(10.09)
經營收入合計	<u>108,584</u>	<u>100.00</u>	<u>98,547</u>	<u>100.00</u>	<u>10.18</u>
減：燃油附加費收入	<u>(13,746)</u>		<u>(13,062)</u>		
經營收入合計(不含燃油附加費)	<u>94,838</u>		<u>85,485</u>		

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2014年及2013年均佔經營收入的96.08%。在2014年的運輸收入中93.11%為客運收入，6.89%則為貨郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣1,043.28億元，比去年同期增加人民幣96.44億元或10.19%，主要是由於收費客公里(RPK)上升12.30%使客運收入增加。本集團的其他經營收入主要來自佣金收入，逾期票證結算，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2013年的人民幣882.71億元上升10.05%至2014年的人民幣971.45億元。載客總人次在2014年增加9.94%至10,092萬人次。收費客公里由2013年的1,484.17億客公里，增加12.27%至2014年的1,666.29億客公里，主要由於飛機運力增加使得載客人數增加。本年的每收費客公里收益由2013年的人民幣0.59元降至2014年的人民幣0.58元，主要由於國內客運票價略為下降的影響。

國內客運收入佔2014年總客運收入的78.90%，由2013年的人民幣712.77億元升至2014年的人民幣766.47億元，上升7.53%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加10.86%，以收費客公里計算的客運量同時增加9.97%，客座率由2013年的80.22%下降0.62個百分點至2014年的79.60%。本年的每收費客公里收益由2013年的人民幣0.61元降至2014年的人民幣0.60元。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的2.57%，由2013年的人民幣21.62億元升至2014年的人民幣24.97億元，增加15.49%。港澳臺地區航線的客運能力(以可用座位公里計算)增加21.83%，以收費客公里計算的客運量同時增加24.87%，客座率由2013年的71.62%增加1.78個百分點至2014年的73.40%。2014年的每收費客公里收益由2013年的人民幣0.84元降至人民幣0.78元。

國際客運收入佔總客運收入的18.53%，由2013年的人民幣148.32億元升至2014年的人民幣180.01億元，上升21.37%。國際航線在客運能力(以可用座位公里計算)上升16.82%的同時，以收費客公里計算的客運量上升20.16%，客座率由2013年的77.29%上升2.21個百分點至2014年的79.50%。2014年的每收費客公里收益與2013年的人民幣0.50元持平。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的6.89%，佔總經營收入的6.62%，由2013年的人民幣64.13億元上升至2014年的人民幣71.83億元，升幅為12.01%。上升的主要原因是貨運市場需求回暖，貨運收費噸公里上升16.80%。

其他經營收入由2013年的人民幣38.63億元增加10.17%至2014年的人民幣42.56億元，增加的主要原因是由於佣金收入和通用航空收入上升。

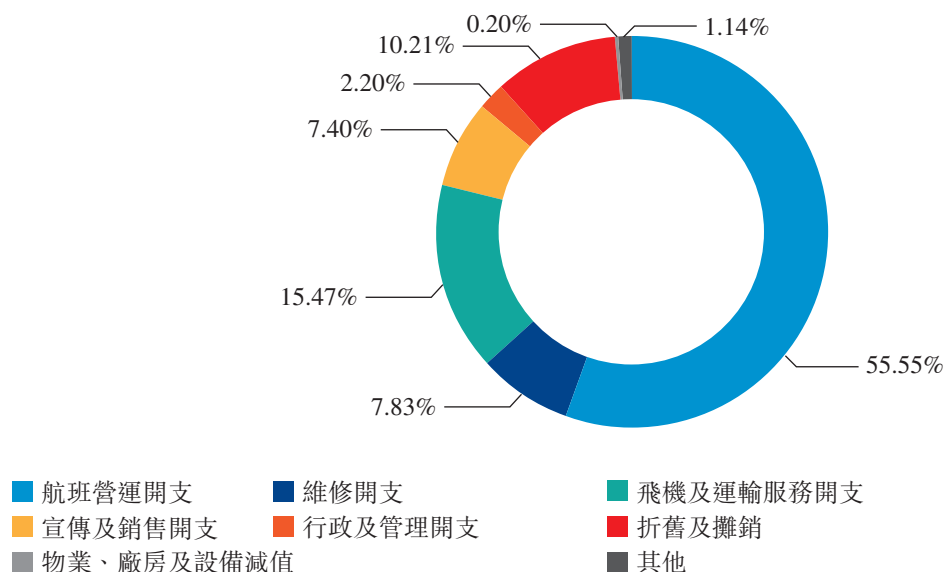
三、營運開支

2014年的總營運開支合共人民幣1,060.26億元，比2013年上升人民幣77.46億元或7.88%，主要由於燃油成本、職工薪酬、起降費、折舊費上升的影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比由2013年的99.73%下降至2014年的97.64%。

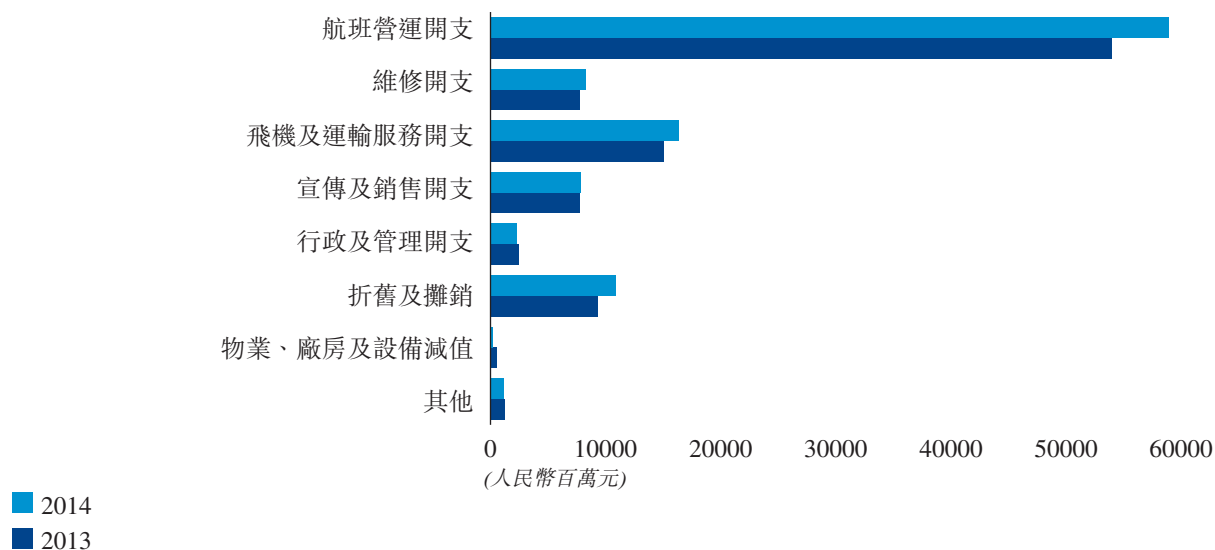
營運開支

	2014年		2013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	58,901	55.55%	54,010	54.96%
主要包括：燃油成本	37,728		35,538	
經營性租賃支出	5,383		4,767	
航空人員工資及福利	6,803		5,799	
維修開支	8,304	7.83%	7,805	7.94%
飛機及運輸服務開支	16,402	15.47%	15,091	15.36%
宣傳及銷售開支	7,841	7.40%	7,754	7.89%
行政及管理開支	2,337	2.20%	2,470	2.51%
折舊及攤銷	10,828	10.21%	9,347	9.51%
物業、廠房及設備減值	215	0.20%	536	0.55%
其他	1,198	1.14%	1,267	1.28%
營運開支總額	<u>106,026</u>	<u>100.00%</u>	<u>98,280</u>	<u>100.00%</u>

2014年營運開支構成



2014年、2013年營運開支分項對比



航班營運開支佔總營運開支的55.55%，由2013年的人民幣540.10億元上升9.06%至2014年的人民幣589.01億元，主要是由於飛機運力增加載運量上升。航油成本佔航班營運開支的64.05%，由2013年的人民幣355.38億元上升6.16%至2014年的人民幣377.28億元。

維修開支佔總營運開支的7.83%，由2013年的人民幣78.05億元上升6.39%至2014年的人民幣83.04億元，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總營運開支的15.47%，由2013年的人民幣150.91億元增加8.69%至2014年的人民幣164.02億元，主要由於起降費從2013年的人民幣95.10億元上升10.37%至2014年的人民幣104.96億元，主要因為公司運力提升航班班次增加。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.40%，由2013年的人民幣77.54億元增加1.12%至2014年的人民幣78.41億元。

行政管理費用開支佔總營運開支的2.20%，由2013年的人民幣24.70億元下降5.38%至2014年的人民幣23.37億元。

四、經營利潤

2014年的經營利潤為人民幣47.48億元(2013年：經營利潤人民幣15.10億元)。經營利潤的上升主要是由於經營收入比2013年增加人民幣100.37億元或10.18%；營業開支上升人民幣77.46億元或7.88%。

五、其他收益

其他淨收益由2013年的人民幣12.43億元增加人民幣9.47億元至2014年的人民幣21.90億元，主要是由於政府補貼增加及飛機處置收益所致。

利息支出由2013年的人民幣16.51億元增加人民幣5.42億元至2014年的人民幣21.93億元，主要因為報告期內融資租賃飛機數量增加及支付借款利息增加所致。

本集團於2014年錄得人民幣2.92億元的淨匯兌損失主要是因為2014年人民幣對美元匯率出現小幅貶值，2013年同期錄得淨匯兌收益人民幣29.03億元主要是因為2013年人民幣對美元匯率出現較大幅度升值。

六、稅項

本集團本年所得稅支出為人民幣6.68億元，較2013年的人民幣7.34億元，減少人民幣0.66億元，主要是稅前利潤減少。

七、流動資金情況、財政資源與資本結構

於2014年12月31日，本集團的淨流動負債約為人民幣265.45億元。在截至2014年12月31日止年度，本集團錄得的營運現金淨流入約為人民幣135.70億元，投資活動的淨現金流出約為人民幣97.60億元，融資活動的淨現金流出約為人民幣1.31億元，現金及現金等價物約增加人民幣36.79億元。

	2014年 人民幣 百萬元	2013年 人民幣 百萬元
經營活動的現金流入淨額	13,570	9,703
投資活動的現金流出淨額	(9,760)	(12,205)
融資活動的現金(流出)／流入淨額	(131)	4,168
現金及現金等價物增加	<u>3,679</u>	<u>1,666</u>
於1月1日的現金及現金等價物結餘	11,748	10,082
匯率損失對現金及現金等價物的影響	(13)	—
於12月31日的現金及現金等價物結餘	<u>15,414</u>	<u>11,748</u>

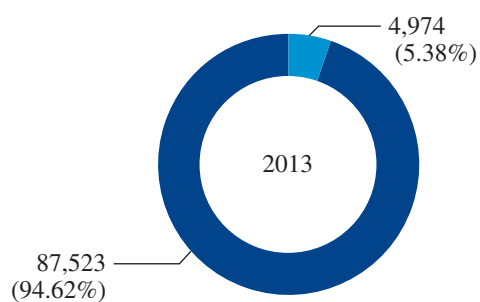
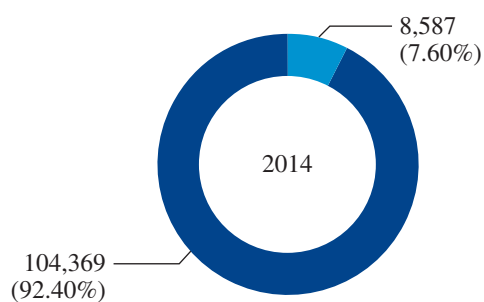
就2014年及以後年度，本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入以應付到期債務之能力及本集團取得外部融資以應付未來已承擔的資本性開支之能力。於2014年12月31日，本集團獲得多家中國商業銀行的貸款安排，提供最高約人民幣1,871.33億元(2013年：人民幣1,662.70億元)的銀行融資額度。於2014年12月31日，約人民幣1,267.03億元尚未使用(2013年：人民幣1,209.04億元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本公司董事對本集團截至2015年12月31日止12個月的現金流量預測進行了詳盡的審閱。根據這些預測，董事認為本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金，資本性開支及股息支付需求。在編製現金流量預測時，董事已充分考慮了本集團的歷史現金需求和其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來12個月期間營運的貸款的充裕程度。董事會認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度是合理的。但是鑑於所有假設受不明朗因素所限，部分或全部的假設是有可能不會實現的。

本集團的借貸及應付融資租賃款總額分析如下：

借貸及應付融資租賃款總額構成

	2014年 人民幣 百萬元	2013年 人民幣 百萬元	變動
借貸及應付融資租賃款總額	112,956	92,497	22.12%
其中：固定利率借貸及應付融資租賃款	8,587	4,974	72.64%
浮動利率借貸及應付融資租賃款	104,369	87,523	19.25%



- 固定利率借貸 (人民幣百萬元)
- 浮動利率借貸 (人民幣百萬元)

借貸及應付融資租賃款總額按幣種分析

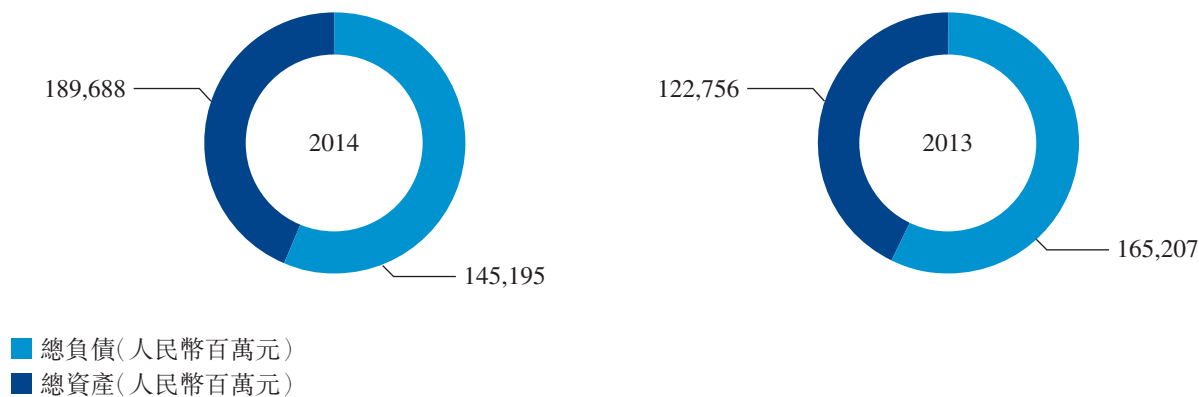
	2014年 人民幣 百萬元	2013年 人民幣 百萬元
美元	105,393	88,970
人民幣	5,204	670
其他	2,359	2,857
總計	112,956	92,497

借貸和應付融資租賃款總額按到期日分析

	2014年 人民幣 百萬元	2013年 人民幣 百萬元
1年以內	26,971	23,878
1年以上，但2年以內	22,713	14,805
2年以上，但5年以內	35,772	30,553
5年以上	27,500	23,261
借貸總額	112,956	92,497

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2014年	2013年	變動
總負債(人民幣百萬元)	145,195	122,756	18.28%
總資產(人民幣百萬元)	189,688	165,207	14.82%
資產負債率	77%	74%	增加了 3個 百分點



本集團利用資產負債率監察其資本，比率按照總負債除以總資產計算。本集團於2014年12月31日的資產負債率為77%，在2013年12月31日則為74%。

八、重大資產抵押

於2014年12月31日，本集團有賬面總值分別為人民幣991.19億元之飛機已用作若干借款及租賃協議的抵押品(2013年：人民幣802.33億元)。

九、承諾及或有負債

承諾

本集團於2014年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)約人民幣645.89億元(2013年：人民幣513.53億元)，其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣594.67億元，而用於本集團其他項目約為人民幣51.22億元。

於2014年12月31日，本集團具有以下投資承擔。

	2014 人民幣 百萬元	2013 人民幣 百萬元
已授權及已訂約：		
購買聯營公司股權的投資承擔	70	70
應佔合營公司的資本承擔	<u>52</u>	<u>58</u>
	<u>122</u>	<u>128</u>
已授權但未訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	<u>-</u>	<u>171</u>
	<u>122</u>	<u>299</u>

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日簽訂的賠償協定，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) 本集團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646,000,000元(2013年12月31日：人民幣約656,000,000元)。截至2014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486,000,000元(2013年12月31日：人民幣約464,000,000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。於本年度，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約2,000,000元(2013年：人民幣約6,000,000元)。

- (c) 本公司於2011年7月11日正式收到一家境外公司(「原告」)因飛機銷售合同糾紛起訴本公司的訴狀，要求本公司支付46百萬美元損害賠償金或者歸還其支付的12百萬美元預付款，並根據英國1981最高法院法第35A款計算上述金額利息。原告于2012年度對原訴狀作出更改，將要求本公司歸還的預付款金額修改為13百萬美元。於2013年7月25日，英國高等法院下達了此案的判決書，判決駁回原告對本公司的所有訴訟請求，並支持本公司對原告的反訴，即原告須賠償本公司損害賠償金28百萬美元，以及承擔本公司的訴訟費用並依法計算相關利息。原告已就判決結果提出上訴，目前英國上訴法院已二審判決我方勝訴，原告須賠償我司的金額(含利息)從28百萬美元變更為18百萬美元，訴訟費用由原告支付。截止本財務報表報出日，原告已就該二審判決再提起上訴。本公司認為該訴訟屬於不是很可能導致經濟利益流出本集團的事項。
- (d) 2014年5月31日，本公司收到ICC國際商會仲裁院的仲裁通知，稱SASOF TR-81 AVIATION IRELAND LIMITED (「出租人」)已向該院提交仲裁申請。仲裁申請書稱，本公司存在數項違約行為，仲裁請求本公司賠償其發動機推力升級損害賠償、發動機壽命件補償、發動機儲備金補償、飛機退租成本費用、外聘律師費用及以上款項延期支付利息共計13百萬美元。本公司已就此事項成立應訴工作小組並於2014年7月31日向ICC國際商會仲裁院提出反訴，請求出租人賠償本公司包括銀行保費，履約保證金、違約金、額外技術費用、額外法律費用和利息等共計8.2百萬美元。截止本財務報表報出日，本案件尚未開庭，仍處於前期準備階段，預計在2016年上半年開庭。截止本報告日，由於仲裁程序仍在進行中，本公司認為目前尚未能對訴訟的結果及影響的金額作出合理的預計，因此未就該訴訟額外計提預計負債。
- (e) 在報告期內，本公司個別前任高管因涉嫌職務犯罪被立案偵查，本公司已進行了充分的評估。基於所完成的工作，我們沒有發現該事件導致財務報表出現重大錯報的可能性。截止本公告日，該偵查工作仍在進行中。

股本結構變動

單位：股

	2013年12月31日		2014年1月－12月 增加／(減少)		2014年12月31日	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
一、有限售條件股份	0	0	0	0	0	0
二、無限售條件流通股份						
1、人民幣普通股	7,022,650,000	71.53%	0	0	7,022,650,000	71.53%
2、境外上市的外資股	2,794,917,000	28.47%	0	0	2,794,917,000	28.47%
合計	9,817,567,000	100%	0	0	9,817,567,000	100%
三、股份總數	9,817,567,000	100%	0	0	9,817,567,000	100%

註：報告期內，本公司股份總數及股本結構均未發生變化。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2014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。

審計委員會

本公司審計委員會已審閱本集團截至2014年12月31日止年度的經審計財務報表。

遵守《標準守則》

經向各董事個別查詢，各董事截至2014年12月31日止年度一直遵守《香港聯合交易所有限公司(下稱「聯交所」)證券上市規則》(下稱《上市規則》)附錄十所載的《上市公司董事進行證券交易的標準守則》(下稱《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》

本公司董事會認為，本集團於2014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。

股息

董事會建議截至2014年12月31日止年度派發股息共計約人民幣393百萬元，按公司已發行股份9,817,567,000股計，每10股派發股息為人民幣0.4元(含稅)。有關股息的派發方案將呈交予本公司2014年度股東大會予以審議。股息將以人民幣計值及宣佈，以人民幣向A股股東支付，以港幣向H股股東支付。上述利潤分配預案有待本公司股東大會的批准，如獲批准，該等股息預計於2015年8月6日(星期四)左右向股東支付。

2015年展望

展望2015年，世界經濟增速可能略有回升，但復甦疲軟態勢預計難有明顯改觀；國內經濟總體保持平穩，但下行壓力較大，我國經濟開始進入新常態，即：發展速度從高速增長轉為中高速增長，經濟結構不斷優化升級，經濟增長從要素驅動、投資驅動轉向創新驅動。

在此背景下，中國民航發展也將呈現一些新常態：一是民航運輸需求平穩增長將成為常態，整個行業很難出現持續高速增長；二是受行業准入放寬、運力相對過剩、高鐵持續衝擊和低成本航空快速發展等因素共同影響，市場競爭加劇，航空運輸大眾化、低票價將成為常態；三是旅客消費需求個性化、多樣化和市場競爭差異化將成為常態；四是受移動互聯網、大資料等新技術、新商業模式的影響，以市場為導向、緊貼客戶需求的精準營銷和差異化服務將逐漸成為常態。在中國經濟和行業發展進入新常態背景下，如何適應新常態，對本集團既是機遇，也是挑戰。

為此，我們要在2015年努力做好以下幾個方面的工作：

運行安全與機隊發展

要強化安全管理的法治思維，更加注重安全管理的規範性和長效性；要加大安全投入，加強基礎設施建設和新技術應用，切實推進各安全系統融合；要加強從業人員管理，完善技術管理制度和員工的資質培訓制度；要建立「平台化」的運行管控模式，實施區域化管理，確保權責匹配；要建立行業技術標準規範，提高運行控制系統的安全水平和效率水平。2015年本集團要確保實現航空安全年。

要繼續優化機隊結構，確保機隊規模與市場需求更加匹配。2015年本集團計畫引進飛機57架，退出13架。截止2015年底，本集團機隊規模預計將達到656架，機隊規模較2014年增長7.19%。

樞紐網絡與產品服務

要牢牢把握國家「一帶一路」戰略機遇，進一步加強樞紐建設，發揮規模網絡優勢；要在實行差異化的市場競爭和構建互聯互通的網絡形態中，拓展市場空間，提升盈利能力；要抓住中西部市場快速增長的機遇，加快區域樞紐建設，實現與主樞紐相互聯動、相互餵給、相互支撐的網絡佈局；要積極開拓國際航線，加大國際中轉力度，進一步豐富第六航權服務產品；要改善中轉旅客體驗，逐步提高中轉品質，不斷優化客源結構和銷售結構。

要提高服務電子化程度，推進「客票、座位、行李、酒店、餐食」五大自助項目建設；要優化服務內容設計，打造更具親和力的服務；要打造更順暢的服務流程，優化旅客體驗；要持續改善服務環境，改進國際長航線餐食，改造高端旅客、中轉旅客休息環境，試點推出南航特色香氛。

客運經營

我們要堅持客運營銷「精準化、國際化、電商化」三個發展方向，以邊際貢獻最大化為核心，穩步推進各項業務。

要提升預測能力，提高運力與市場的匹配度；要聚焦過程管控，加強整體聯動，快速應對市場變化；要加快完善國際佈局，進一步加大國際市場開拓力度；要優化渠道管理和客源結構，發揮網絡和聯盟優勢，改善國際經營；要加速電商發展，優化網站客戶體驗，積極推進服務電子化；要精細客戶管理，加強大客戶的開發與維護，推動精準營銷；要規範產品全流程管理，豐富營銷產品，繼續開發推廣輔助收入產品；要加大電子商務平台建設和系統建設，引進新技術，進一步支持客運營銷。

貨運經營

2015年，本集團將引進4架B777全貨機，總規模達到14架。因此，我們要抓住國際貨運回暖機遇，完善航線網絡，加大新興市場開關力度，全力做好貨機經營。

要提前拓展營銷渠道，深挖市場運輸需求，完善廣州樞紐網絡佈局；要加強國際市場開拓，深挖熱點貨源，拓廣銷售渠道；要強化國際中轉，圍繞廣州和上海貨運樞紐強化廣州中轉東南亞和澳大利亞的業務；要持續挖掘腹艙國內經營潛力，加快推動體積訂艙；要加強與郵局、快遞企業等核心客戶合作，拓展更多國內中轉運輸渠道；要不斷完善高端產品體系建設，進一步拓展高端產品業務規模比例。

通用航空

2015年，本集團將新增三架Sikorsky S92A，S92A機隊規模將達到10架，通用航空機隊規模達到23架。我們要重點做好急救飛行、VIP飛行、撤台飛行的保障，通過提升服務品質強化競爭優勢；要通過自主經營與合作經營向結合的方式，積極開拓陸上業務；要發揮技術優勢，著眼委託代理、改裝、維修外委和進出口等領域，爭取成為行業標桿。

成本控制

要持續推進全面預算管理，嚴格預算目標管控，提高公司資源使用效率；要加強全面預算管理與長遠發展戰略的有機結合，統籌安排關鍵資源，加強中長期成本管理；要重點

加強大項成本精細化管理，切實減少成本開支；要加強財務與業務融合，推進各成本單位從源頭降本增效。

於聯交所及本公司網頁刊登年報

載有《上市規則》附錄十六所規定全部資料的本公司2014年年報，包括截至2014年12月31日止年度之合併財務報表，並附有無保留意見之核數師報告，將於適當時候寄發予本公司股東，並於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.csair.com)刊登。

承董事會命
中國南方航空股份有限公司
聯席公司秘書
謝兵及劉巍

中華人民共和國，廣州
2015年3月30日

於本公告日期，董事包括非執行董事司獻民、袁新安及楊麗華、執行董事譚萬庚、張子芳及李韶彬以及獨立非執行董事魏錦才、寧向東、劉長樂及譚勁松。