



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

年度報告
2018

遠謀 篤行



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840架，旅客運輸量近1.40億人次，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，報告期內，公司榮獲中國民航局飛行安全最高獎「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 重要提示
- 5 公司簡介
- 6 公司資料
- 8 公司業務概要

經營業績

- 20 主要會計資料和財務指標
- 22 經營數據摘要
- 27 機隊信息摘要
- 30 全年大事記
- 36 管理層討論與分析
- 82 重要事項

公司治理

- 91 董事會報告
- 112 股份變動、股東情況及權益披露
- 120 董事、監事、高級管理人員和員工情況
- 138 公司治理報告

150 公司債券情況

153 風險管理及內部控制

156 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

- 160 獨立核數師報告
- 167 合併利潤表
- 168 合併綜合收益表
- 169 合併資產負債表
- 171 合併權益變動表
- 172 合併現金流量表
- 173 財務報表附註

273 財務補充資料

276 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
MTU	珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司
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
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－貨運或「RFTK」	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
客座率	以收費客公里除以可用座位公里所得的百分比
收入飛行小時數	飛機商業飛行的飛行小時數量
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
每收費貨運噸公里收益	貨郵運輸收入除以收費貨運噸公里

重要提示

-
- 一、本公司董事會(「董事會」)、監事會(「監事會」)及董事(「董事」)、監事(「監事」)、高級管理人員保證年度報告內容的真實、準確、完整，不存在虛假記載、誤導性陳述或重大遺漏，並承擔個別和連帶的法律責任。
-
- 二、本公司第八屆董事會第六次會議於2019年3月29日審議通過本年度報告。應出席會議董事6人，實際出席會議董事5人。張子芳董事因公未出席本次會議，授權王昌順董事代為出席會議併表決。
-
- 三、畢馬威會計師事務所為本公司出具了標準無保留意見的獨立核數師報告。
-
- 四、董事會建議截至2018年12月31日止年度向股東派發股息每股人民幣0.05元(含稅)，按公司已發行股份12,267,172,286股計，共計約人民幣613百萬元，佔中國會計準則下公司2018年實現可供分配利潤的31%。有關股息的派發方案將呈交予本公司2018年年度股東大會予以審議。如獲批准，該等股息預計2019年8月31日(星期六)或之前向股東支付。
-
- 五、本報告所涉及的未來計劃、發展戰略等前瞻性描述不構成公司對投資者的實質承諾，敬請投資者注意投資風險。
-
- 六、報告期內，公司不存在被控股股東及其關聯方非經營性佔用資金情況。
-
- 七、報告期內，公司不存在違反規定決策程序對外提供擔保的情況。
-
- 八、報告期內，公司不存在特別重大風險。公司已在本報告中詳細描述可能存在的風險，敬請投資者查閱「管理層討論與分析」中的「風險因素分析」。

公司簡介

本公司是中國最大的航空公司之一。

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22個國內營業部，在悉尼、紐約等地設有69個國外辦事處。截至2018年底，本公司運營包括波音787、777、747、737系列，空客380、330、320系列等型號客貨運輸飛機840架。2018年，本公司旅客運輸量近1.40億人次，連續40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。本公司保持著中國航空公司最好的安全紀錄，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。

目前，本公司每天有3,000多個航班飛至全球40多個國家和地區、224個目的地，航線網絡1,300多條，提供座位數超過30萬個。通過與合作夥伴密切合作，航線網絡延伸到全球更多目的地。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，全力打造「廣州之路」國際航空樞紐，廣州國際和地區通航點超過50個，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，已成為中國大陸至大洋洲、東南亞的第一門戶樞紐。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

董事會秘書、公司秘書：

謝兵

證券事務代表：

徐陽

股東查詢：

本公司董秘局

電話：

+86-20-86112480

傳真：

+86-20-86659040

電子信箱：

ir@csair.com

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

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

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>

辦公地址：

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

聯交所上市規則規定之授權代表：

譚萬庚(於2018年11月30日退任)

謝兵

張子芳(於2018年11月30日獲委任)

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

信息披露報紙(A股)：

《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》

登載A股公告的指定網站：

www.sse.com.cn

登載H股公告的指定網站：

www.hkexnews.hk

年度報告備置地：

本公司董秘局

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：

廣東正平天成律師事務所

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)

境內會計師事務所辦公地址：

中國北京東長安街1號東方廣場畢馬威大樓8層

境內會計師事務所簽字會計師：

王潔、郭文敏

境外核數師：

畢馬威會計師事務所

境外會計師事務所辦公地址：

香港中環遮打道10號太子大廈8樓

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

公司明確了「三二四五三」戰略框架：

其中，戰略目標是「三個一流」：一流的安全品質、一流的盈利能力、一流的品牌形象；戰略佈局是打造廣州—北京「雙樞紐」；戰略取向是推動「四化」：規範化、一體化、智能化、國際化」發展；治理體系由黨的領導、治理結構、

戰略管理、市場機制和企業文化五個體系構成；保障能力是加強「條件、資源、環境」三個方面的保障。

為優化管控模式，提高資源配置效率，公司提出「大運行建設」方案，以

推進總部和分支機構職能優化協同高效為著力點，理清權責邊界，調動積極性，聚焦質量效率提升，構建集中管控、高效決策、溝通順暢、系統聯動的大運行體系，在公司的統一調配下協調行動，增強合力，進一步夯實

安全管理基礎，全面提高公司發展質量和效率，推動高質量發展。

至「十三五」期末，本集團將建設成為年客運量1.6億人次左右，貨郵運輸量超過200萬噸的大型國際化規模網絡型航空公司。



公司業務 概要

中國民航運輸總周轉量 “連續14年 位居世界第二”



(三) 民用航空業發展情況和本公司的行業地位

1、國際、國內民用航空業發展情況

(1) 國際民用航空業發展概況

客運量增速放緩。國際民航組織(ICAO)發佈的初步數據顯示，2018年全球航空客運量達43億人次，比2017年增長6.5%；客運周轉量(RPK)8.2萬億，同比增長6.7%，低於2017年7.9%的增速。2018年，國際定期客

運周轉量(RPK)同比增長6.4%，低於2017年8.4%的增速。其中，亞太地區同比增長7.3%，增速最快；歐洲地區、北美地區增速分別為6.7%、5.2%；中東地區增速為4.7%，是增長最慢的地區。

客座率創新高。2018年全球航空公司提供的總運力(ASK)在全球範圍內增加了約6.0%，整體客座率提高了0.6個百分點，達到81.9%，創歷史新高。由於客源增長放緩，拉丁美洲和加勒比地區以及非洲地區的客座率下降。



另外，客座率也因地區而異，比如非洲為71.8%，而歐洲地區為84.5%。

低成本航空公司活躍。低成本航空公司(LCC)的增速一直快於世界平均水準，其發達市場和新興經濟體的市場份額也在持續增長。2018年，LCC預計客運量達13億人次，約佔全球定期航班乘客總數的31%。歐洲LCC的市場份額最高，佔比達36%，其次是拉丁美洲和加勒比地區、北美洲和亞太地區，分別佔35%、30%和29%。

航油成本上漲影響航企利潤。對全球航空公司來說，2018年充滿了壓力，最重要的是來自航油價格的壓力，經

濟與地緣政治方面的阻力也不小。2018年全球航油平均價格同比上漲約31%，全球各航空公司的利潤均受到不同程度的影響。

(2) 中國民用航空業發展概況

根據中國民航局公佈的數據：

飛行安全方面。2018年，我國航空運輸安全飛行1,153萬小時，同比增長8.9%，事故徵候萬時率同比下降8.3%。航空運輸實現持續安全飛行100個月、6,836萬小時的安全新紀錄，實現16年零8個月的空防安全零責任事故紀錄。

運行服務方面。2018年，在空域資源緊張、運行環境複雜、極端天氣頻發的情況下，全行業航班正常率達80.13%，同比提高8.46個百分點，是2010年以來歷史新高。通過真情服務，旅客投訴總量同比下降16.1%，航空公司和機場服務滿意度同比分別提升2.2和1.9個百分點。

生產經營方面。截至2018年底，我國航空運輸企業達到60家，通用航空企業共計423家；航線總數4,206條，其中國內航線3,420條、國際航線786條。2018年，中國民航共完成運輸總周轉量1,206.4億噸公里，同比增長

公司業務 概要



11.4%；旅客運輸量6.1億人次，同比增長10.9%；貨郵運輸量738.5萬噸，同比增長4.6%，其中國際航線貨郵運輸量同比增長9.3%。中國民航運輸總周轉量連續14年位居世界第二，民航旅客周轉量在綜合交通運輸體系中的比重達31%，同比提升1.9個百分點。

2、民用航空行業特點

(1) 民航業發展水準是綜合國力的重要體現

民航業是國民經濟的重要基礎產業，其發展水準一方面反映了一個國家和

地區的現代化水準、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。

(四) 面臨的挑戰

本集團面臨的主要挑戰包括：

1、匯率波動

2019年人民幣預期將大幅波動。經濟下行壓力增大、中美利差縮窄及中美貿易戰是當前人民幣匯率貶值的主要壓力。2019年下半年，隨著擴大改革

開放、降稅減費等措施將提振人民幣匯率，但中美貿易戰發展仍存在不確定性，多數機構預測2019年人民幣匯率大幅波動。

2、原油價格

2019年原油價格預計將震盪上行。隨著2019年OPEC推動新一輪減產，中美貿易談判達成協議預期升溫，預計未來油價仍將在各方角力下波動起伏。美國能源信息署(EIA)最新預測，2019年布倫特原油期貨價格平均為61美元/桶左右，低於2018年71.4美元/桶水平，但仍顯著高於2016年43.74美元/桶、2017年54.15美元/

公司業務 概要



桶水平。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2018年底，我國鐵路通車里程已達13.1萬公里，其中高鐵里程2.9萬公里。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準，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。過去5年我國新開闢的90條遠程

國際航線中，有41條連接國內二線城市。

(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。

一是嚴格落實安全生產責任制。我們推進「一崗雙責、黨政同責、齊抓共管、失職追責」紮實落地；嚴肅追責問責，牢牢扭住違規違章不放。

二是著力提升安全管理能力。我們增強安全管理內功，圍繞事件調查、法定自查、安全績效、信息管理、安全審計、QAR大數據應用等管理項目，全年組織公司級培訓和研討超過24批次，培訓人數達1,700人次，同比增加33%。

三是安全監管向縱深推進。我們將監管視角向組織、業務層面延伸，把調查、檢查、講評做實。

四是突出正向激勵強化擔當作為。我們對特情處置表現突出的人員獎勵103人次，對主動報告的16起等級事件進行了責任減免。公司全年自願報告6,221份，獎勵534人次。

截至報告期末，公司連續實現了19個航空安全年，繼續保持了中國航空公司最好的安全記錄。

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。同時公司擁有22個國內營業部和遍佈各大洲的69個國外辦事處，已經形成了分公司、控股公司、區域營銷中心、營業部和辦事處為主的點面結合的銷售網絡。

2、不斷強化以廣州為核心的樞紐運營管理能力。南航的戰略轉型主要是圍繞樞紐做中轉、圍繞國際

長航線做銜接，創造新的盈利模式和發展方式，網絡型航空公司形態逐步形成。2018年南航進一步完善國際佈局，新開廣州至羅馬、拉合爾航線，並對廣州往返多倫多、普吉、檳城、富國島、蘭卡威、巴厘島、阿德萊德等航線進行加密，國際及地區航線達56條。截至2018年底，南航在廣州投入飛機超過200架飛機。目前，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；廣州樞紐中轉旅客人數及收入保持增長態勢，樞紐效應持續顯現。

3、不斷提升的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、辦事處主戰，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。

公司業務 概要



公司對標國際先進，優化管控模式，啟動實施大運行建設，完成飛行總隊、新運行指揮中心、總務和不動產管理部組建，總部集中運行平台(AOC)和屬地集中運行平台(GOC)開始運行；深化營銷領域改革，成立市場發展部、數據服務部，設立華北、華東區域營銷中心，試點推行項目經理制

和客戶經理制，管控格局初步成型。

- 4、爭創世界一流的服務水準。為打造一流的國際服務品牌，南航不斷改進服務品質，通過對標SKYTRAX向世界一流水準看齊，品牌影響力在國內外持續提升。公司不斷改進機上餐食和娛樂，推進機上WIFI項目，完善會員服務和維護，建立健全服務閉環管理機制，整體服務水準穩中有升，開通中國民航首條人體器官綠色通道、推出第一家「機上醫

療志願者」服務等。南航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，獲評「Skytrax」2018年「全球最傑出進步航空公司」。

- 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、微信平台、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、企業管理和公共平台等系統，有力支持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，其

中「中國南方航空」微博、微信帳號獲評2018年度中央企業最具影響力新媒體帳號。2016年起，南航全面推動「互聯網+」戰略，實施「南航e行」電商平台建設，全力打造移動用戶端全流程一站式服務平台，為盡快實現「一機在手、全程無憂」的目標，2018年「南航e行」功能基本實現全覆蓋，社交媒體粉絲超過3,200

萬，APP累計激活達4,000萬，關鍵指標保持行業領先。

除此以外，本集團還積極進駐北京大興國際機場，組建雄安航空，將圍繞新機場全力打造北京核心樞紐，按照承擔北京大興國際機場航空旅客業務量40%的目標，建設覆蓋國際國內的航線網絡。按照發展規劃，到2025年，本集團預計在北京大興國際機場投放飛機250架，日起降航班超過900班次。



B-

一流的
安全品質，
一流的
盈利能力，
一流的
品牌形象。

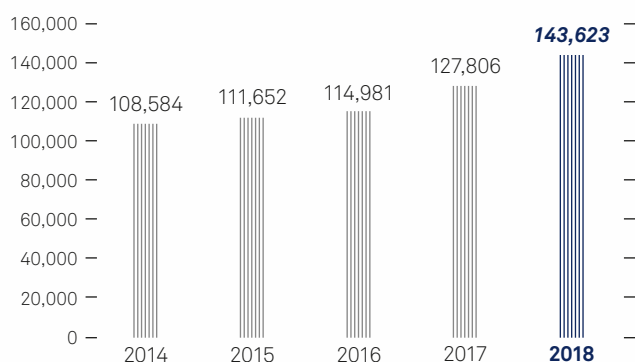
一流的安全品質，就是安全基礎牢固，安全風險可控，確保持續安全；一流的盈利能力，就是經營效益在量的穩定增長同時實現質的有效提升，有效防範經營風險；一流的品牌形象，就是提升國際知名度、影響力和行業美譽度。「三個一流」是高質量發展的目標。



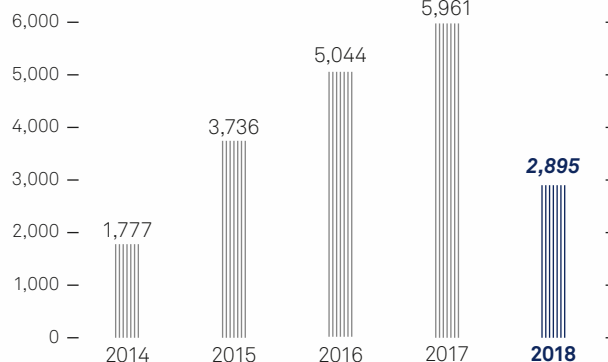
主要會計資料 和財務指標

主要會計資料

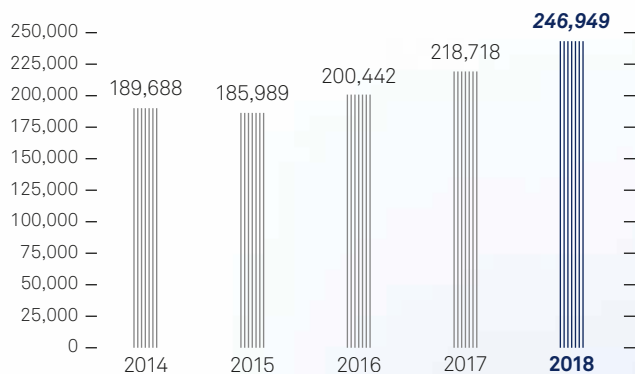
經營收入
(人民幣百萬元)



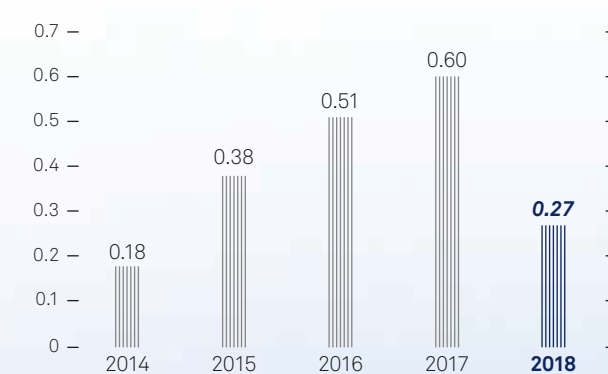
歸屬於本公司權益持有者的淨利潤
(人民幣百萬元)



總資產
(人民幣百萬元)



歸屬於本公司權益持有者的每股收益
(人民幣元 / 股)



單位：百萬元 幣種：人民幣

	2018年	2017年	增加／(減少)%
經營收入	143,623	127,806	12.38
歸屬於本公司權益持有者的淨利潤	2,895	5,961	(51.43)

截至12月31日

	2018年	2017年	增加／(減少)%
歸屬於本公司權益持有者的權益	65,257	49,936	30.68
資產總額	246,949	218,718	12.91

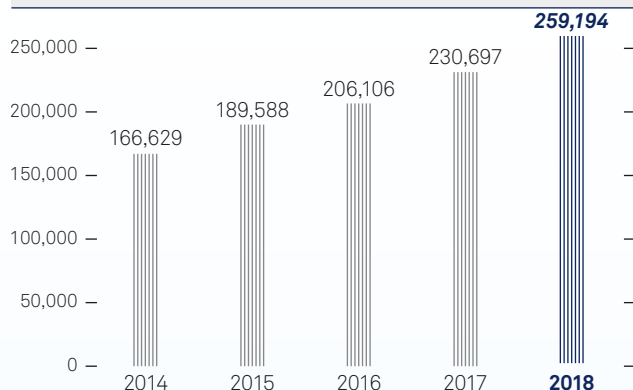
主要財務資料

主要財務指標	2018年	2017年	增加／(減少)%
基本每股收益(元／股)	0.27	0.60	(55.00)
攤薄每股收益(元／股)	0.27	0.60	(55.00)



經營數據摘要

收費客公里
(百萬)



收費噸公里
(百萬)



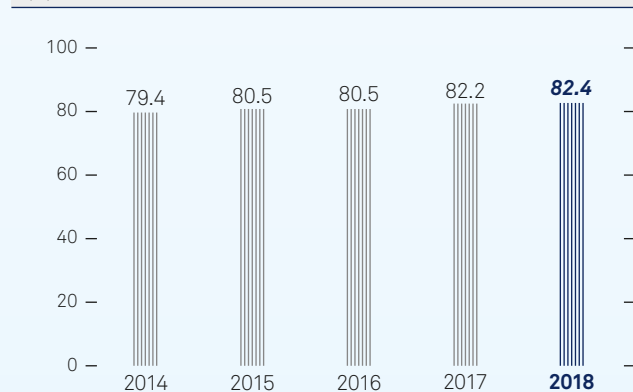
可用座位公里
(百萬)



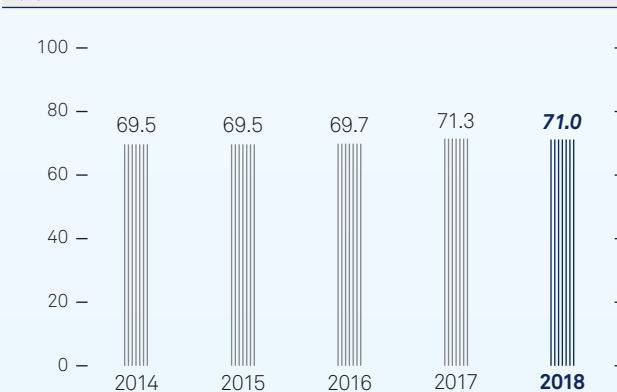
可用噸公里
(百萬)



客座率
(%)



總體載運率
(%)



	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	增加／(減少)(%)
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	178,972.96	160,427.72	11.56
港澳台航線	3,304.83	2,934.65	12.61
國際航線	76,916.01	67,334.50	14.23
合計：	259,193.80	230,696.87	12.35
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	17,437.56	15,833.96	10.13
港澳台航線	315.39	282.52	11.63
國際航線	12,580.72	11,204.15	12.29
合計：	30,333.67	27,320.63	11.03
收費噸公里(RTK)－客運(百萬)			
國內航線	15,764.81	14,143.67	11.46
港澳台航線	290.36	257.77	12.64
國際航線	6,745.45	5,910.35	14.13
合計：	22,800.62	20,311.80	12.25
收費噸公里(RTK)－貨運(百萬)			
國內航線	1,672.75	1,690.29	(1.04)
港澳台航線	25.03	24.75	1.15
國際航線	5,835.27	5,293.80	10.23
合計：	7,533.05	7,008.83	7.4
載客人數(千人)			
國內航線	119,494.01	108,616.65	10.01
港澳台航線	2,527.08	2,329.80	8.47
國際航線	17,863.96	15,352.29	16.36
合計：	139,885.04	126,298.75	10.76

經營數據 摘要

	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	增加／(減少)(%)
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	1,043.91	1,048.18	(0.41)
港澳台航線	21.85	22.01	(0.71)
國際航線	666.52	601.97	10.72
合計：	1,732.28	1,672.16	3.60
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	216,160.94	194,354.34	11.22
港澳台航線	4,383.59	3,843.89	14.04
國際航線	93,876.41	82,447.49	13.86
合計：	314,420.95	280,645.72	12.03
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	24,549.52	22,168.17	10.74
港澳台航線	503.53	446.80	12.70
國際航線	17,674.93	15,717.21	12.46
合計：	42,727.99	38,332.18	11.47
可用噸公里(ATK)－客運(百萬)			
國內航線	19,454.49	17,491.89	11.22
港澳台航線	394.52	345.95	14.04
國際航線	8,448.88	7,420.27	13.86
合計：	28,297.89	25,258.11	12.03
可用噸公里(ATK)－貨運(百萬)			
國內航線	5,095.03	4,676.28	8.95
港澳台航線	109.01	100.85	8.09
國際航線	9,226.06	8,296.93	11.20
合計：	14,430.10	13,074.07	10.37

	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	增加／(減少) 百分點
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	82.80	82.54	0.25
港澳台航線	75.39	76.35	(0.96)
國際航線	81.93	81.67	0.26
平均：	82.44	82.20	0.23
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	71.03	71.43	(0.40)
港澳台航線	62.63	63.23	(0.60)
國際航線	71.18	71.29	(0.11)
平均：	70.99	71.27	(0.28)
收益			增加／(減少)(%)
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.54	0.53	1.89
港澳台航線	0.74	0.78	(5.13)
國際航線	0.39	0.37	5.41
平均：	0.49	0.49	/
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	1.17	1.17	/
港澳台航線	4.67	4.23	10.40
國際航線	1.36	1.32	3.03
平均：	1.33	1.30	2.31
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	5.60	5.52	1.45
港澳台航線	8.13	8.45	(3.79)
國際航線	3.00	2.87	4.53
平均：	4.55	4.46	2.02

經營數據 摘要

	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	增加／(減少)(%)
成本			
每可用噸公里營運開支(人民幣元)	3.28	3.21	2.18
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	1,762.92	1,623.01	8.62
總飛行小時(千小時)			
國內航線	2,107.10	1,964.04	7.28
港澳台航線	41.13	36.60	12.35
國際航線	624.35	565.87	10.33
合計：	2,772.58	2,566.51	8.03
起飛架次(千次)			
國內航線	923.67	878.58	5.13
港澳台航線	19.44	18.03	7.82
國際航線	126.32	113.85	10.95
合計：	1,069.43	1,010.46	5.84

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

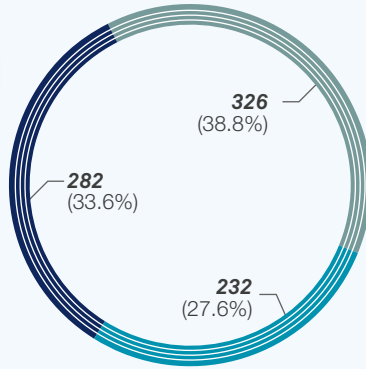
截至2018年12月31日，本集團機隊規模、機隊結構及飛機交付和退出情況如下：

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	2	3	0	0	5
A330系列	10	30	10	5	0	50
A320系列	126	83	90	28	0	299
B787系列	5	21	4	10	0	30
B777系列	0	9	1	0	2	10
B757系列	0	0	4	0	2	4
B737系列	165	82	155	61	14	402
EMB190	20	0	6	0	0	26
貨機						
B777系列	0	5	7	0	0	12
B747系列	0	0	2	0	0	2
合計	326	232	282	104	18	840

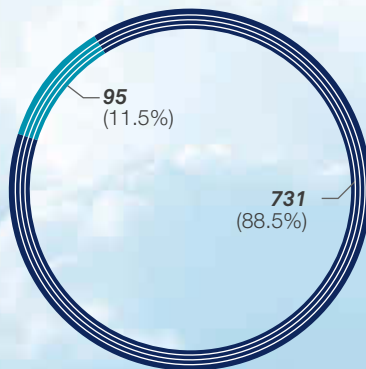
機隊信息 摘要

2018年度飛機保有形式構成 (架)



- 自購
- 融資租賃
- 經營租賃

2018年度客機構成 (架)



- 窄體機
- 寬體機



2019 – 2021年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2018	2019			2020			2021		
	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
A330系列	50	/	3	47	/	7	40	/	/	40
A350系列	/	6	/	6	6	/	12	4	/	16
A320系列	299	51	30	320	26	8	338	/	/	338
波音										
B787系列	30	7	/	37	5	/	42	/	/	42
B777系列	10	5	/	15	1	/	16	/	/	16
B757系列	4	/	4	/	/	/	/	/	/	/
B737系列	402	45	2	445	51	2	494	25	/	519
其他										
EMB190	26	/	6	20	/	11	9	/	3	6
客機小計	826	114	45	895	89	28	956	29	3	982
貨機										
B777系列	12	/	/	12	2	/	14	/	/	14
B747系列	2	/	/	2	/	/	2	/	/	2
貨機小計	14	/	/	14	2	/	16	/	/	16
合計	840	114	45	909	91	28	972	29	3	998

註：公司機隊未來引進退出計劃，以實際營運為準。

全年 大事記

一月

南航與美國航空建立代碼共享合作夥伴關係

1月18日起，南航與美國航空正式建立代碼共享合作夥伴關係，南航旅客可通過南航官網或第三方授權渠道購買美國航空承運的航班，由洛杉磯或舊金山飛往美國其他中心城市。美國航空旅客亦可乘坐南航航班從北京飛往包括廣州在內的中國其他中心城市。



二月

南航啟動大運行建設

2月26日，南航召開大運行建設工作啟動會，邁出關鍵領域管理體制機制改革的重要一步。本輪改革以推進總部和分支機構職能優化協同高效為目標，旨在構建南航集中管控、高效決策、溝通順暢、系統聯動的大運行體系，進一步夯實公司安全管理基礎，全面提高南航發展品質和效率。



三月

南航雲南分公司成立

3月6日，南航雲南分公司在昆明正式掛牌成立。雲南分公司是南航旗下第23家航空運輸分子公司，南航將加快雲南市場發展步伐，進一步強化西南地區航線佈局，形成新的戰略支撐點，由此完善和優化南航在全國乃至全球的航線網絡。



五月

南航正式轉場至廣州白雲國際機場T2航站樓

5月19日，南航廣州樞紐整體轉場至廣州白雲國際機場T2航站樓運行。T2航站樓設計容量為年旅客量4,500萬人次，南航將承擔T2航站樓90%以上的旅客運輸量。南航將借助T2航站樓新的服務設施，為廣大旅

客提供智能化、國際化、人性化的優質服務，提升「廣州之路」輻射深度和廣度，促進廣州與國內、東南亞主要城市形成「4小時航空交通圈」，與全球主要城市形成「12小時航空交通圈」。



七月

開通三亞—倫敦直飛航線

7月12日，南航正式開通三亞—倫敦航線。這是中國民航開通的首條由海南直飛歐洲的定期航線。南航將以開通三亞—倫敦航線為契機，持續完善海南始發國際的航線網絡，帶動海南與國際、國內的客流、物流、信息流和資金流，搭建起空中橋樑，更好地服務海南的經濟社會發展，服務海南自貿區、自貿港的建設。



八月

正式發佈「互聯網+」戰略—「南航e行」

8月15日，南航在廣州正式發佈「互聯網+」戰略。「南航e行」是南航全面實施數字化轉型、打造世界一流航空運輸企業戰略的重要抓手，旨在通過自主開發運營的移動端，為旅客及合作夥伴提供全流程電子化服務。



九月

亞洲最大機庫在北京大興國際機場正式封頂

9月3日，北京大興國際機場南航基地1號機庫鋼結構屋架成功提升就位，機庫正式封頂。1號機庫佔地面積近4萬平方米，相當於5個足球場或80個籃球場，是北京大興國際機場南航基地內規模最大的單體工程，建成後將成為亞洲最大的維修機庫，也是世界上跨度最大、單體規模最大的維修機庫。



非公開發行項目圓滿完成

9月11日，南航向南龍控股發行H股普通股600,925,925股，募集資金約36.26億港元。9月27日，南航向南航集團等7家投資者，以非公開發行方式，發行境內上市人民幣普通股(A股)共1,578,073,089股，募集資金約人民幣95億元。本次非公開發行完成後，南航總股本增長至12,267,172,286股。

十月

南航成立貨運物流公司

10月24日，南方航空貨運物流(廣州)有限公司正式成立。新組建的貨運物流公司整合了南航旗下相關貨機及腹艙運力、貨站及機坪保障、國際物流等相關貨運資源，通過市場化運作方式，經營南航的貨運業務，成為經營上的實體和利潤中心。這是南航深化國有企業改革的重要舉措。



十一月

南航參加進博會與26家國外供應商簽約40份

11月7日，南航在首屆中國國際進口博覽會上舉辦簽約儀式，分別與普惠、通用電氣、羅爾斯·羅伊斯、羅克韋爾柯林斯、泰雷茲、霍尼韋爾等26家全球航空製造領域的大型國際知名廠商簽約40份，簽約項目涵蓋飛機發動機、航空器材、特種車輛、客艙設備、機上娛樂節目等主要進口產品。



十二月

圓滿實現安全生產年

12月31日晚23點29分，由上海虹橋飛往廣州的南航CZ3546航班平穩降落在廣州白雲國際機場，標誌著南航圓滿實現了2018安全運營年。全年安全運輸旅客近1.4億人次，繼續保持國內民航最好的安全紀錄。



報告期內 本公司獲得的主要榮譽





- 1、入圍《財富》「中國最佳董事會50強」，是唯一入選的航空公司
- 2、2017年度黨建工作責任制考核評價結果在中央企業中排名第5
- 3、Brand Finance 2018航空業品牌價值全球第6名，居國內航空公司之首
- 4、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
- 5、榮獲Skytrax「全球最傑出進步航空公司」
- 6、榮獲Skytrax「中國最佳頭等艙」
- 7、榮獲Skytrax「中國最佳頭等艙休息室」
- 8、榮獲國際航空研究院「中國旅遊獎之歐洲航線最佳機上餐食獎項」
- 9、南航飛機維修APS理論被授予首屆中國航空維修(MRO China)紅冠獎·管理創新獎
- 10、榮獲中國上市公司協會「最受投資者尊重上市公司」稱號
- 11、獲得上交所2017-2018年度信息披露A級評價



廣州 - 北京 「雙樞紐」

核心樞紐佈局決定航空公司的長遠發展態勢，公司打造廣州 - 北京「雙樞紐」，廣州樞紐是穩健發展的根基，北京樞紐是戰略突圍的關鍵，打造“雙樞紐”是為高質量發展開拓空間。





管理層 討論與分析



報告期內，本集團牢牢把握「穩中求進」總基調，堅定發展信心，保持戰略定力，完善優化提升「三二四五三」戰略框架，在管理層和全體員工的共同努力下，著力推動高品質發展，不斷向世界一流航空運輸企業邁進。



王昌順先生
董事長



本公司獲評



SKYTRAX
2018年 全球最傑出進步
航空公司

公司董事會



榮膺《財富》
「中國最佳 50強」
董事會

一、業務回顧

2018年，世界經濟延續溫和增長趨勢，但出現發展動能放緩跡象。全球主要經濟體增長態勢、通脹水準和貨幣政策分化明顯。其中，主要發達經濟體經濟維持相對強勁的增長，美國經濟表現超出市場預期，歐元區經濟保持穩步增長，日本經濟仍處擴張狀態，新興經濟體資本流出加劇，金融市場持續震盪。

2018年，中國經濟發展面臨更為複雜的外部環境，國際金融市場變動加

劇、世界多邊貿易體系持續變革、美聯儲利率政策走勢等不確定性因素疊加。各種外部因素以及國內宏觀政策調整等都對中國經濟造成深刻影響。從宏觀數據看，我國投資保持穩定增長，消費增速穩中有降，外貿形勢整體好於預期。我國民間投資保持較高增速，擁有全球最具潛力的消費市場，貿易結構持續優化，經濟仍具備較大發展潛力。

面對油價沖高回落震盪加劇、人民幣雙向大幅波動等外部環境，本集團牢牢把握「穩中求進」總基調，在管理層和全體員工的共同努力下，紮實推進各項工作。報告期內，本集團安全形勢保持平穩，運行服務水準持續提高，改革創新加速推進，綜合競爭力穩步提升。公司被「SKYTRAX」評選為2018年全球最傑出進步航空公司，中國上市公司協會將公司評為「最受投資

管理層 討論與分析



者尊重上市公司」，公司董事會榮膺《財富》「中國最佳董事會50強」。

1、安全運行

報告期內，本集團深入開展「作風紀律專項整治」、「資質能力專項排查」和「地面代理專項整治」等活動。我們在關鍵專業隊伍中營造「快樂工作，安全幸福」的安全理念，持續推進SMS體系建設，深化QAR等技術應用，著力提升安全管控水準。報告期內，全集團實現安全飛行277.3萬小時，累計安



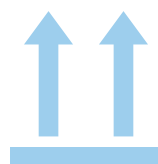
於報告期間，
本集團安全飛行達

2.773
百萬小時



本集團連續保障了

19年
的飛行安全



本公司全年航班
正常率同比提高

7.7 個百分點，
行業領先



每噸公里油耗
同比下降

3.53%



經廣州樞紐
往返國際及地區航線達

56 條

全飛行2,343.5萬小時，通用航空飛行1.37萬小時，連續保障了19年的飛行安全和24年的空防安全。報告期內，本公司獲得中國民航局首次頒發的「飛行安全鑽石二星獎」，繼續保持著中國最好的航空公司安全記錄。

報告期內，本集團推進大運行改革並初見成效，構建起集中管控、高效決策、溝通順暢、系統聯動的大運行體系，管理效率和經濟收益逐步提升。本公司全年航班正常率同比提高7.7個

百分點，行業領先，客座率同比提升0.23個百分點，噸公里油耗同比下降3.53%。

2、網絡樞紐

報告期內，本集團加快推進廣州-北京「雙樞紐」戰略落地。我們全力打造北京樞紐，新開北京-伊斯坦布爾等航線，雄安航空籌建獲批。我們高標準

建設北京大興國際機場南航基地，積極做好運營籌備工作，提前研究轉場方案。

我們持續優化廣州樞紐，完成廣州白雲機場T2航站樓轉場運行，新開廣州至羅馬、拉合爾航線，並對廣州往返多倫多、普吉、檳城、富國島、蘭卡威、巴厘島、阿德萊德等航線進行加密，國際及地區航線達56條。目前

管理層 討論與分析

公司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。2018年廣州樞紐中轉旅客人數及收入保持增長態勢，樞紐效應持續顯現。

3、市場營銷

報告期內，我們著力推進營銷改革，試點建立華北、華東區域營銷中心，試行營銷客戶經理制等機制創新。我們對31架寬體飛機進行客艙佈局改造，增加1,046個座位，年收入增加約人民幣2.7億元；我們持續推進智能化戰略，上線民航領域首個人臉識別

APP應用程序，建立智能化數據共享平台實現精準營銷，旅客使用「南航e行」基本實現出行服務全流程數字化；我們推動營銷與服務深度融合，針對明珠會員推出里程全艙動態兌換項目，制定大客戶新策略促進集團客戶業務發展，客運大客戶銷售收入人民幣116.79億元，同比增長23%。2018年，「南航e行」平台訪問量3.71億人次，同比增長54.58%，南航網站排名、APP月活躍用戶數、央企新媒體指數均領先國內航企，新媒體海外傳播力排名央企第一。

報告期內，公司直銷收入人民幣544.54億元，服務電子化比例同比增

長14.07個百分點。公司明珠會員達3,978萬人，同比增長15.24%，實現常客收入人民幣436.96億元，同比增長20.84%。我們整合貨運資源，成立貨運物流公司，持續優化貨機航線網絡，不斷完善高端產品體系，深化大客戶合作，加大貨運智能化平台建設投入。全年實現貨郵運收入人民幣100.26億元，同比增長10.39%，貨機收入人民幣52億元，同比增長12%。

4、對外合作

報告期內，基於自身發展戰略的需要和順應全球航空運輸業合作模式的新趨勢，本公司決定自2019年1月1日起



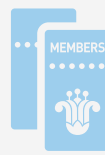
不再續簽天合聯盟協議。我們持續妥善做好退盟工作，充分保障旅客權益；繼續深化與法荷航等原有合作夥伴的基礎上，更有針對性地開展雙邊、多邊合作，與美國航空擴大代碼共享和常旅客合作，與英航、芬蘭航空、阿聯酋航空等多家國際知名航空公司開展戰略合作，為旅客提供更加便捷和優質的出行選擇。同時，我們持續強化「南航系」協同發展，與廈門航空、四川航空在運力佈局、航線合作、資源共享和客戶協同等方面合力逐步增強。

目前，本公司已與法國航空、荷蘭皇家航空、美國航空、澳洲航空、芬蘭航空等31個國內外航空公司在790條航線(含主幹線及以遠航線)進行代碼共享合作，進一步擴大了我們的銷售渠道和航線網絡佈局。2018年，本公司通過代碼共享等雙邊合作實現銷售收入人民幣28.28億元。



「南航e行」平台年訪問量

3.71 億人次，
同比增長 **54.58%**



南航明珠會員達

3,978 萬人

管理層 討論與分析



5、產品服務

報告期內，本公司積極改進值機、行李、航延、中轉、語言、餐飲、娛樂等重點服務工作，努力改善旅客體驗。我們構建智慧地服，廣州樞紐實現國內航班值機、托運、過檢、登機的全流程自助和無紙化便捷出行，非櫃檯值機辦理率達到65.35%；我們率先實現行李運輸狀態展示功能，行李差錯率同比下降48.6%；在境內航企中率先實現國內客票全渠道自助退改，推行航班100%預選座位，建立大面積航延客票改簽的營銷和服務聯動機制，旅客體驗更加方便快捷；我們進一步提升中轉服務品質，廣州樞紐中轉旅客成行率98.2%，同比提升0.7個百分點；我們增強多語種服務能力，為旅客提供9種語言服務；我們增加機上餐食品種，擴大兩艙及特殊餐食預訂範圍；我們順應互聯網發展潮流，持續推進客艙互聯及局域網服務。報告期內，本公司獲評「Skytrax」2018年全球最傑出進步航空公司。

廈門航空秉承「以誠為本、以客為尊」的核心服務理念，全面升級常旅客會籍體系，並發佈中國民航首張會員黑鑽卡，將為白鷺會員打造更輕鬆、更貼心、更尊貴的非凡「鷺」程。

6、公司治理和社會責任

報告期內，我們持續建設和完善公司治理體系，制定董事會常務委員會議事規則，建立投資公司專職董事、專職監事制度，公司運作更加規範高效。我們充分發揮獨

本公司在境內



航企中率 先實現

國內客票全渠道自助退改

本公司實現股權融資



人民幣 127 億元

2018年，按本公司已發行股份計算，
擬向股東分配現金紅利共計約



人民幣 613 百萬元

立董事作用，提升董事會的決策質量和效率。公司董事會榮膺《財富》「中國最佳董事會50強」。

我們發佈《陽光南航公約》企業文化體系，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。我們以「航空引領、產業帶動、教育固本、關愛救助、陽光扶貧」為工作

模式，發揮自身優勢，持續推進產業扶貧、就業扶貧、教育扶貧。我們構建綠色發展戰略，積極應對全球氣候變化挑戰，深度參與國際航空排放治理進程，不斷開創綠色發展新局面。

7、改革發展

報告期內，我們深化大運行改革，加強運行管理統籌組織領導，建立高效運作、責權明晰、科學決策的運行決策體系；進一步統一飛行資源管理，

實現飛機、人力資源、技術管理、運行標準、飛行培訓等多個統一；推進營銷「大區制」改革，實現運力、航班等集中統一管理。公司核心資源更加集中、協同指揮更加有力、動態響應更加及時、資源配置更加高效，「總部管總，分支機構主戰，矩陣單位主建」的集團管控新格局逐步形成。

我們啟動用工薪酬制度改革，進一步激發全員幹事創業激情；整合貨運資源成立貨運物流公司，探索產業發展



管理層 討論與分析

路徑；持續推動規範化管理，開展「手冊落實年」活動，推動形成「手冊領導」和「手冊員工」。我們圓滿完成百億融資項目，實現股權融資人民幣127億元；持續優化債務結構，報告期內公司美元負債比率由34.31%下降至26.60%，降低了公司的匯率波動風險，為公司發展成為世界一流航空運輸集團奠定了堅實基礎。

8、經營業績

報告期內，本集團運輸旅客近1.4億人次，同比增長10.8%；客座率82.44%，同比增長0.23個百分點；實現經營收入人民幣143,623百萬元，營運開支人民幣140,242百萬元，可用噸公里成本(不含航油成本)減少3.80%，實現歸屬於本公司權益持有者的淨利潤人民幣2,895百萬元。截止報告期末，本集團資產負債率68.22%，同比下降3.18個百分點。

董事會在此對公司股東、管理層以及所有員工致以誠摯謝意，並建議截至2018年12月31日止年度向股東分配現金紅利每股人民幣0.05元(含稅)。按照公司已發行股份12,267,172,286股計，共計約人民幣613百萬元。有關利潤分配預案將呈交本公司2018年度股東大會予以審議。





勤奮務實
包容創新

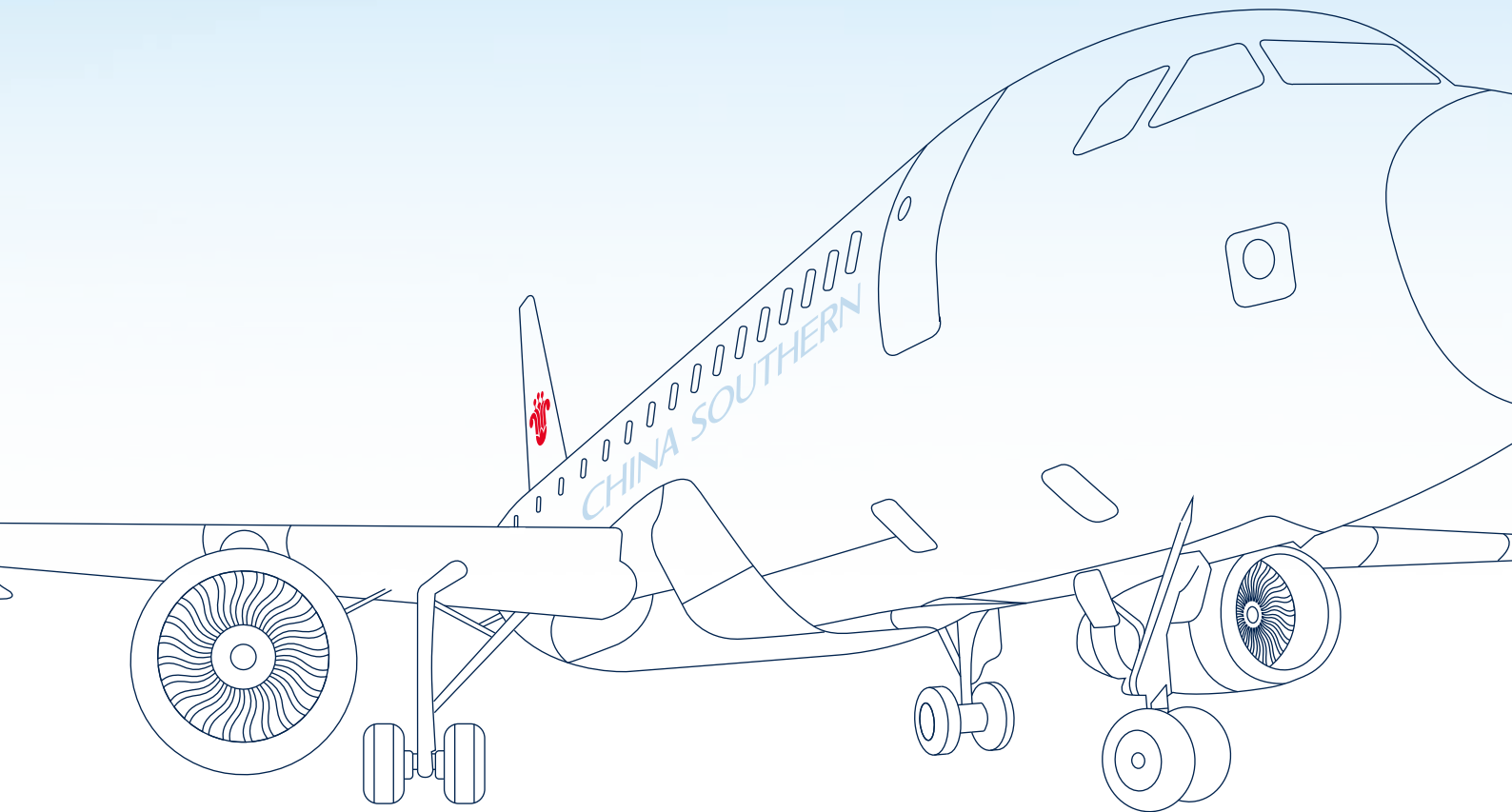
管理層
討論與分析



2018年每收費噸公里收益為
人民幣4.55元
同比增長 **2.02%**



2018年·本公司客座率
82.44%
同比增長**0.23**個百分點



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。

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，而2017年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣5,961百萬元。本集團的經營收入總額由2017年的人民幣127,806百萬元上升人民幣15,817百萬元或12.38%至2018年的人民幣143,623百萬元。客座率由2017年的82.20%上

升0.23個百分點至2018年的82.44%。2018年每收費客公里收益為人民幣0.49元，與上年同期持平。每收費噸公里收益由2017年的人民幣4.46元上升至2018年的人民幣4.55元，漲幅為2.02%。營運開支則由2017年的人民幣123,098百萬元上升人民幣17,144百萬元至2018年的人民幣140,242百萬元，升幅為13.93%。由於經營收入的增長被營運開支的上升抵消，2018年的經營利潤為人民幣8,819百萬元，而2017年的經營利潤為人民幣9,156百萬元，下降人民幣337百萬元。

三、經營收入

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2017年及2018年分別佔經營收入的95.36%及96.13%。在2018年的運輸收入中92.74%為客運收入，7.26%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138,064百萬元，比去年同期增加人民幣16,191百萬元或13.29%，主要是由於運力和載運量



報告期內，本集團安全形勢保持平穩，運行服務水準持續提高，改革創新加速推進，綜合競爭力穩步提升，實現經營利潤人民幣8,819百萬元。

馬須倫先生
總經理

管理層 討論與分析

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，通用航空服務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2017年的人民幣112,791百萬元上升13.52%至2018年的人民幣128,038百萬元。載客總人次在2018年增加10.76%至13,989萬人次。收費客公里由2017年的230,697百萬客公里，增加12.35%至2018年的259,194百萬客公里，主要由於載客人數增加。

國內客運收入佔2018年總客運收入的74.80%，由2017年的人民幣85,392百萬元升至2018年的人民幣

95,773百萬元，上升12.16%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加11.22%，以收費客公里計算的客運量同時增加11.56%，客座率由2017年的82.54%增加0.25個百分點至2018年的82.80%。本年的每收費客公里收益由2017年的人民幣0.53元升至人民幣0.54元，上升1.89%。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的1.91%，由2017年的人民幣2,281百萬元上升至2018年的人民幣2,446百萬元，上升7.23%。港澳台地區航線的以收費客公里計算的客運量上升12.61%，客運能力(以可用座位公里計算)同時上升14.04%，客座率由

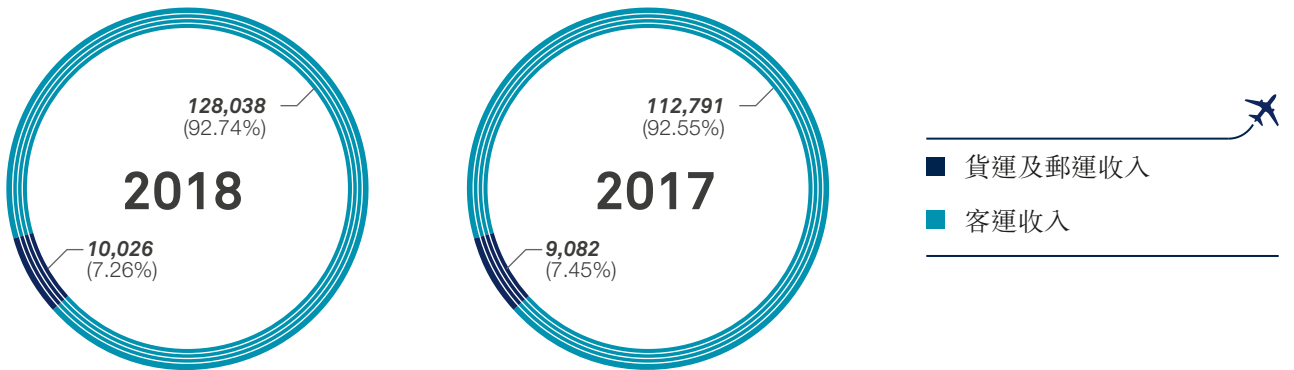
2017年的76.35%下降0.96個百分點至2018年的75.39%。每收費客公里收益由2017年的人民幣0.78元降至2018年的人民幣0.74元。

國際客運收入佔總客運收入的23.29%，由2017年的人民幣25,118百萬元上升至2018年的人民幣29,819百萬元，上升18.72%。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升14.23%的同時，客運能力(以可用座位公里計算)上升13.86%，客座率由2017年的81.67%上升0.26個百分點至2018年的81.93%。每收費客公里收益由2017年的人民幣0.37元上升至2018年的人民幣0.39元。

	2018年		2017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	138,064	96.13	121,873	95.36	13.29
其中：客運收入	128,038		112,791		13.52
— 國內客運收入	95,773		85,392		12.16
— 港澳台客運收入	2,446		2,281		7.23
— 國際客運收入	29,819		25,118		18.72
貨郵運收入	10,026		9,082		10.39
其他經營收入	5,559	3.87	5,933	4.64	(6.30)
主要包括：					
佣金收入	2,619		2,781		(5.83)
地面服務收入	429		429		-
逾期票證結算	-		396		(100.00)
通用航空收入	476		467		1.93
酒店及旅遊服務收入	676		547		23.58
經營收入合計	143,623	100.00	127,806	100.00	12.38
減：燃油附加費收入	(7,454)		(5,355)		39.20
經營收入合計(不含燃油附加費)	136,169		122,451		11.20

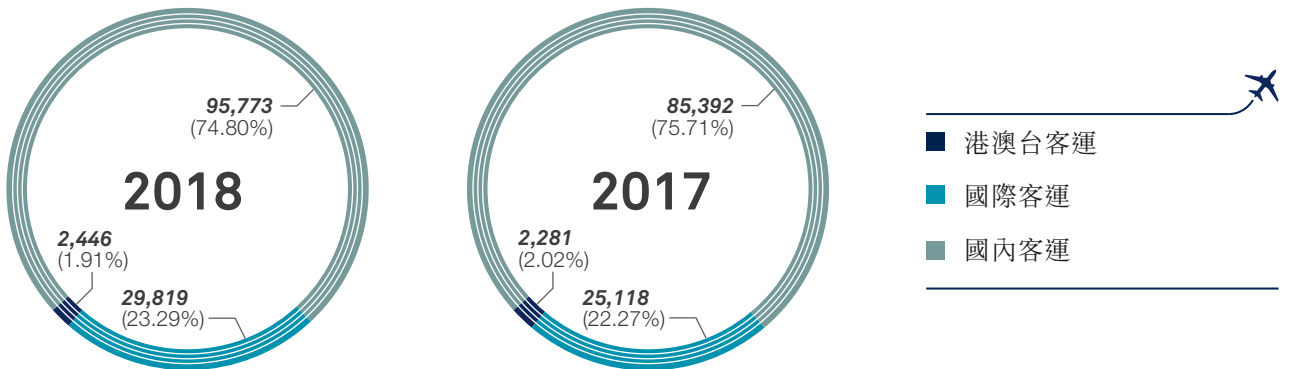
運輸收入構成

(人民幣百萬元)



客運收入構成

(人民幣百萬元)



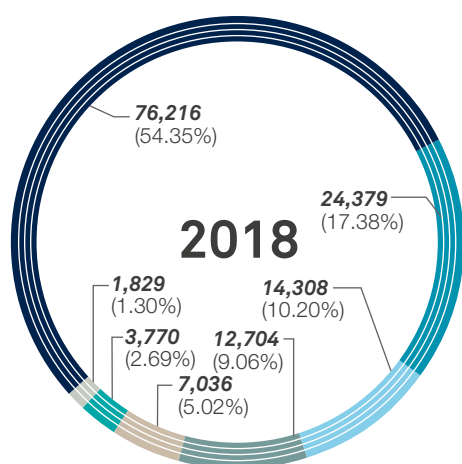
管理層 討論與分析

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的7.26%，佔總經營收入的6.98%，由2017年的人民幣9,082百萬元上升至2018年的人民幣10,026百萬元，升幅為10.39%。上升的主要原因是運輸郵運量的增加。

其他經營收入由2017年的人民幣5,933百萬元下降6.30%至2018年的人民幣5,559百萬元，下降的主要原因是由於採用國際財務報告準則第15號導致逾期票證收入及改簽收入自其它經營收入重分類至運輸收入。

2018年營運開支構成

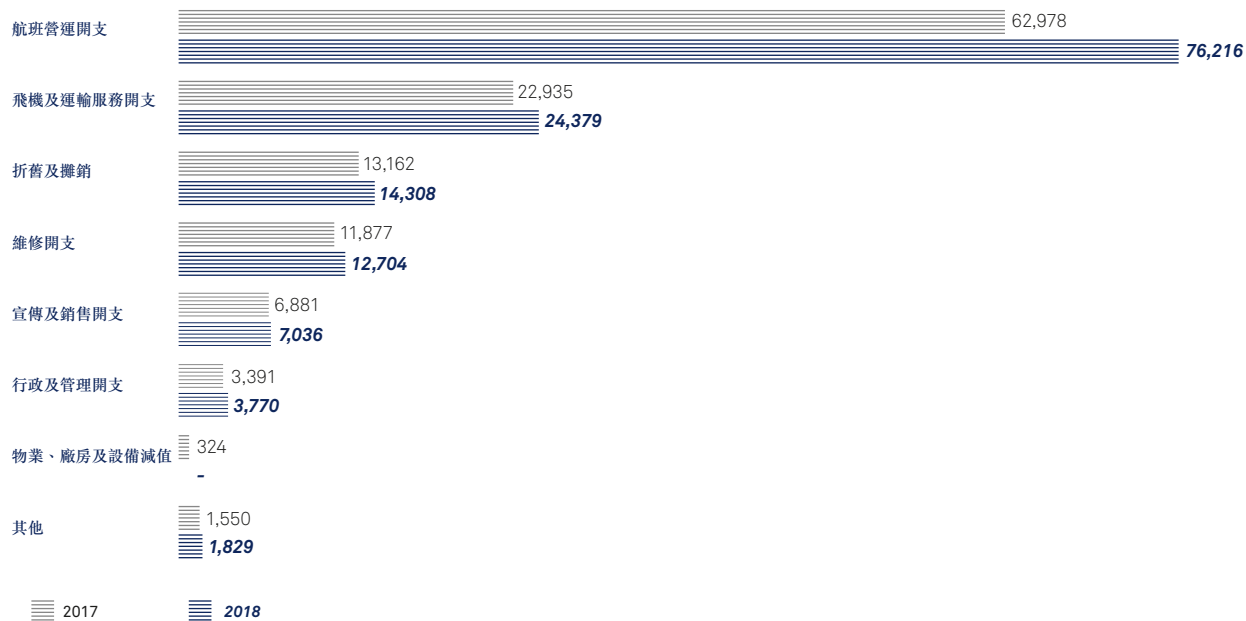
(人民幣百萬元)



- 航班營運開支
- 飛機及運輸服務開支
- 折舊及攤銷
- 維修開支
- 宣傳及銷售開支
- 行政及管理開支
- 其他

2018年、2017年營運開支分項對比

(人民幣百萬)



四、營運開支

2018年的營運開支總額為人民幣140,242百萬元，比2017年上升人民幣17,144百萬元或13.93%，主要是由於運載量上升而導致航班營運開支和飛機及運輸服務開支上升。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2017年的96.32%上升至2018年的97.65%。

營運開支	2018年		2017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	76,216	54.35	62,978	51.16
主要包括：				
燃油成本	42,922		31,895	
經營性租賃支出	8,726		8,022	
航空人員工資及福利	11,467		10,574	
維修開支	12,704	9.06	11,877	9.65
飛機及運輸服務開支	24,379	17.38	22,935	18.63
宣傳及銷售開支	7,036	5.02	6,881	5.59
行政及管理開支	3,770	2.69	3,391	2.75
折舊及攤銷	14,308	10.20	13,162	10.69
物業、廠房及設備減值	-	-	324	0.26
酒店及旅遊業務開支	587	0.42	467	0.38
對外配餐服務開支	326	0.23	265	0.21
金融機構手續費開支	289	0.20	254	0.21
貨物處理開支	236	0.17	235	0.19
其他	319	0.28	329	0.27
營運開支總額	140,242	100.00	123,098	100.00

管理層 討論與分析



航班營運開支佔營運開支總額的54.35%，由2017年的人民幣62,978百萬元上升21.02%至2018年的人民幣76,216百萬元，主要是燃油成本大幅上漲的影響所致。燃油成本佔航班營運開支的56.32%，由2017年的人民幣31,895百萬元上升34.57%至2018年的人民幣42,922百萬元。

維修開支佔營運開支總額的9.06%，由2017年的人民幣11,877百萬元上升6.96%至2018年的人民幣12,704百萬元，上升的主要原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17.38%，由2017年的人民幣22,935百萬元增加6.30%至2018年的人民幣24,379百萬元，主要由於起降及導航費及地面服務費從2017年的人民幣15,540百萬元上升7.78%至2018年的人民幣16,749百萬元，上升的主要原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5.02%，由2017年的人民幣6,881百萬元上升2.25%至2018年的人民幣7,036百萬元，上升的主要原因為代理業務手續費及售票辦事處開支上升。

行政及管理開支佔營運開支總額的2.69%，由2017年的人民幣3,391百萬元上升11.18%至2018年的人民幣3,770百萬元，上升的主要原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10.20%，由2017年的人民幣13,162百萬元上升8.71%至2018年的人民幣14,308百萬元，上升的主要原因為公司機隊規模擴大。



五、經營利潤

2018年的經營利潤為人民幣8,819百萬元(2017年：人民幣9,156百萬元)。經營利潤的下降主要是由於經營收入的增長被營運開支的上升抵銷。經營收入因運力和載運量上升而比2017年上升人民幣15,817百萬元或12.38%，而營運開支因燃油成本和載運量的上升而比2017年上升人民幣17,144百萬元或13.93%。

六、其他淨收益

其他收入淨額由2017年的人民幣4,448百萬元上升人民幣990百萬元至2018年的人民幣5,438百萬元，主要是由於政府補助收入增加。本集團之其他淨收益詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註14。

七、稅項

本集團2018年所得稅支出為人民幣1,000百萬元，較2017年減少人民幣976百萬元，主要是由於報告期稅前利潤下降。

八、流動資金情況、財政資源與資本結構

於2018年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣59,615百萬元。在截至2018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15,388百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣20,517百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣5,220百萬元，現金及現金等價物增加人民幣91百萬元。

	2018年 人民幣百萬元	2017年 人民幣百萬元
經營活動的現金流入淨額	15,388	17,732
投資活動的現金流出淨額	(20,517)	(8,236)
融資活動的現金流入／(流出)淨額	5,220	(6,796)
現金及現金等價物的匯兌收益／(損失)	11	(26)
現金及現金等價物增加淨額	102	2,674

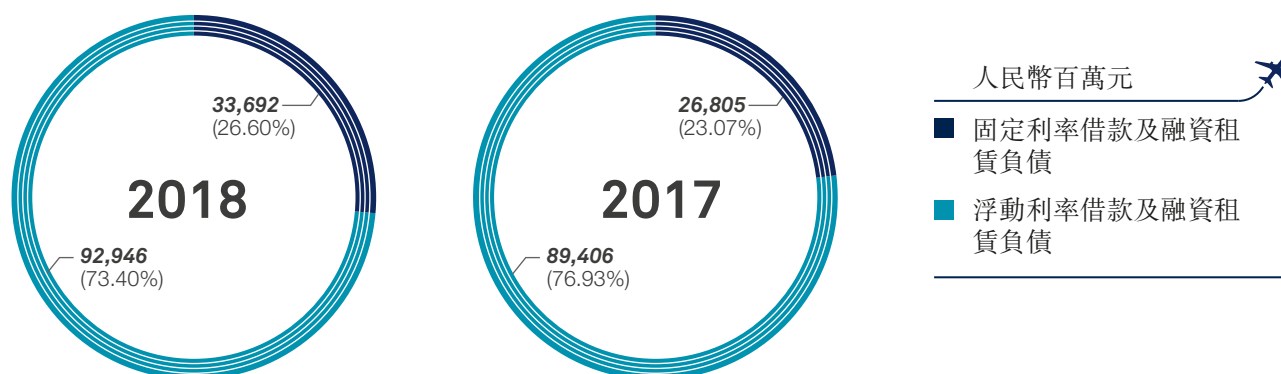
本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2018年12月31日，本集團獲得多家中國商業銀行的貸款安排，提供最高約人民幣243,910百萬元(2017年12月31日：人民幣181,922百萬元)的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣193,871百萬元(2017年12月31日：人民幣142,239百萬元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

管理層 討論與分析

本集團的借貸及應付融資租賃款總額分析如下：

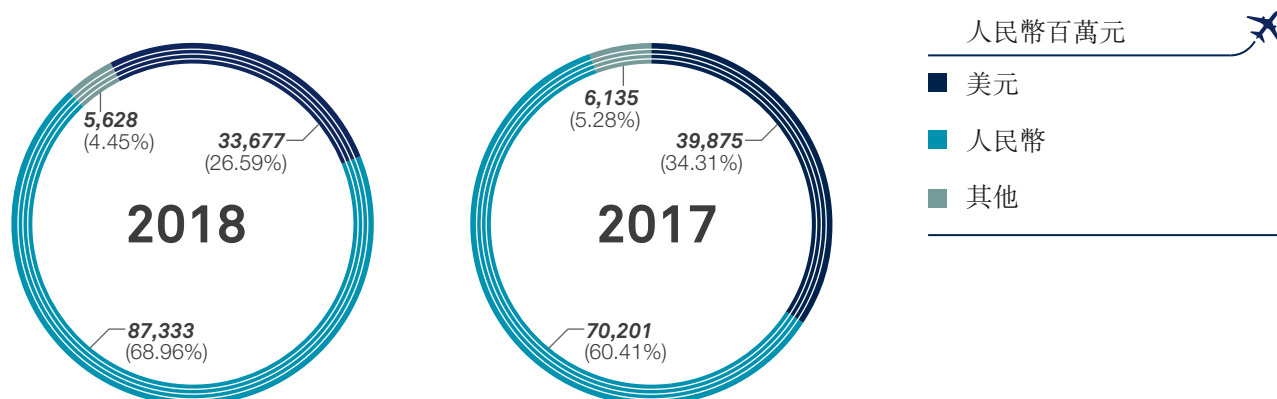
借款及融資租賃款負債總額構成

	2018年 人民幣百萬元	2017年 人民幣百萬元	變動 %
借款及融資租賃負債總額	126,638	116,211	8.97
固定利率借款及融資租賃負債	33,692	26,805	25.69
浮動利率借款及融資租賃負債	92,946	89,406	3.96



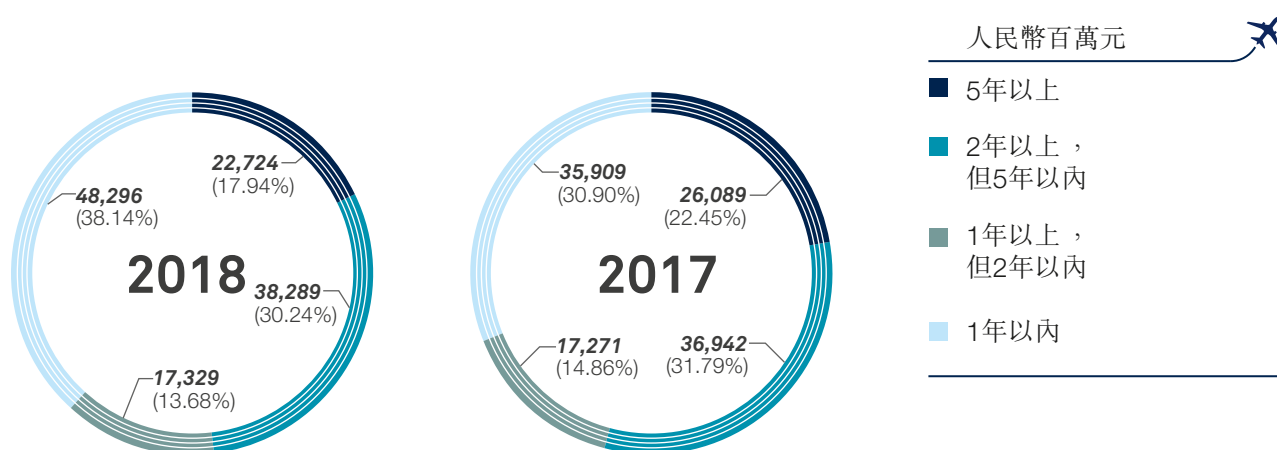
借款及融資租賃負債總額按幣種分析

	2018年 人民幣百萬元	2017年 人民幣百萬元
美元	33,677	39,875
人民幣	87,333	70,201
其他	5,628	6,135
合計	126,638	116,211



借款及融資租賃負債總額按到期日分析

	2018年 人民幣百萬元	2017年 人民幣百萬元
1年以內	48,296	35,909
1年以上，但2年以內	17,329	17,271
2年以上，但5年以內	38,289	36,942
5年以上	22,724	26,089
合計	126,638	116,211



管理層 討論與分析

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2017年的人民幣2,747百萬元上升人民幣455百萬元至2018年的人民幣3,202百萬元，主要因為利率及融資租賃負債加權平均餘額上升所致。

本集團於2018年錄得人民幣1,853百萬元的淨匯兌損失，而2017年錄得人民幣1,801百萬元的淨匯兌收益，主要是因為美元對人民幣升值而產生的以美元計價的借款及融資租賃負債的折算差異。

本集團於12月31日的資本結構狀況如下：

	2018年	2017年	變動
總負債(人民幣百萬元)	168,480	156,175	7.88%
總資產(人民幣百萬元)	246,949	218,718	12.91%
資產負債率	68.22%	71.40%	下降3.18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。

九、重大資產抵押

於2018年12月31日，本集團有賬面價值為人民幣89,170百萬元(2017年：人民幣83,687百萬元)之飛機已用作若干借款或融資協議的抵押物。

十、承諾及或有負債

承諾

本集團於2018年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)為人民幣103,485百萬元(2017年12月31日：人民幣108,856百萬元)，其中關於購買飛機及飛行設備為人民幣82,199百萬元，而用於本集團其他項目合計為人民幣21,286百萬元。

於2018年12月31日，本集團具有以下投資承擔：

	2018年 人民幣百萬元	2017年 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	14	—
應佔合營公司的資本承擔	26	18
小計	40	18
已授權及未訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	21	22
合計	61	40

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。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) 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，該部分土地使用權及房屋建築物目前尚未變更登記至本集團名下。於2018年2月7日，本公司收到南航集團出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房屋建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房屋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) 該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696百萬元(2017年12月31日：人民幣696百萬元)。截至2018年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣318百萬元(截至2017年12月31日：人民幣361百萬元)，由該公司或該公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，該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1百萬元(2017年：人民幣5百萬元)。
- (d) 於2018年度，本公司註意到本集團及若干第三方被某商業銀行天津分行追加為某借款合同糾紛案件被告，案件涉及人民幣98百萬元。截至本年度，該案件已移交天津市高級人民法院進壹步處理。經初步調查，上述案件的被告某信息技術公司註冊時偽造本集團及若干第三方印章，本公司此前已就其偽造本集團印章的行為向公安機關報案，公安機關已立案偵查。截至本報告日，本集團尚未收到該案件進壹步信息，目前尚未能對訴訟的結果及影響的金額作出合理的預計，因此未就該訴訟計提預計負債。

管理層 討論與分析

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權益和歸屬於本公司權益持有者的淨資產差異情況

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	2,983	5,914	65,003	49,594
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
撥款轉入	1	21	(7)	(8)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(124)	47	72	196
本公司同一控制下企業合併調整	-	8	237	237
以上調整對稅務的影響	31	(11)	(16)	(47)
以上調整對非控制性權益的影響	4	(18)	(32)	(36)
按國際財務報告準則	2,895	5,961	65,257	49,936

境內外會計準則差異的說明

- 2017年以前，根據中國企業會計準則，政府撥入的投資補助等專項撥款中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。與資產相關的政府補助於初始確認時予以遞延並在相關資產的使用壽命內按直線法攤銷計入當期損益。

根據於2017年生效的中國企業會計準則新的政府補助會計政策，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本公司採用與國際會計準則一致的會計處理，即從相應資產的成本中扣除。

以上與政府補助相關的差異由2017年以前收到的並於中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。

- 根據企業會計準則，外幣專項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。

- 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所有者權益。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，因此中國企業會計準則下對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。

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

幣種：人民幣

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82,199百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣38,141百萬元； 1年以上，2年以內(含2年)人民幣32,395百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣8,628百萬元； 3年以上人民幣3,035百萬元	債務融資
投資承擔人民幣14百萬元(註)	已授權並已訂立合同	/	其他
其他承擔人民幣7,224百萬元	已授權並已訂立合同	/	其他
經營租賃承擔人民幣75,729百萬元	不可撤銷的有關飛機及飛行設備和物業的經營租賃協議	1年以內(含1年)人民幣9,217百萬元； 1年以上，2年以內(含2年)人民幣9,978百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣8,850百萬元； 3年以上人民幣47,684百萬元	其他

註：不包括本公司應佔合營公司的投資承擔人民幣26百萬元。

本集團對截至2019年12月31日止12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2018年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2018年及以後年度提供最高為約人民幣243,910百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣193,871百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

管理層 討論與分析

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	983,211	87.1	66.5	9.6
A330系列	9,607,556	84.2	61.1	11.8
A320系列	50,391,449	82.2	74.4	9.7
B787系列	3,896,180	81.3	59.6	11.8
B777系列	1,807,410	88.2	61.9	13.1
B757系列	492,051	75.5	56.7	6.8
B737系列	69,623,473	81.6	72.9	9.4
EMB190	3,083,712	78.6	67.6	8.1
貨機				
B777系列	/	/	85.2	13.2
B747系列	/	/	70.7	1
平均	/	82.4	71	9.73

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	12	0	1	13
A321	0	1	0	1
A321NEO	13	0	1	14
A330-300	0	3	2	5
B737-8	8	11	7	26
B737-800	22	8	5	35
B787-9	3	6	1	10
合計	58	29	17	104

3、2019-2021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 承擔人民幣79,164百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣38,141百萬元； 1年以上2年以內(含2年)人民幣32,395 百萬元；2年以上3年以內(含3年)人民幣 8,628百萬元	債務融資

4、報告期內新增購買飛機的預計收益

報告期內，本公司控股子公司廈門航空與波音公司簽訂《B737MAX飛機購買合同》，向波音公司購買20架B737-8飛機和10架B737-10飛機。本次購買飛機交易尚須獲得國家有關部門的批准後方可實施。

以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，結合新引入飛機的客艙佈局，假設市場條件不發生重大變化，預計本期購買的B737-8和B737-10飛機在投入使用後，客公里收益分別約為人民幣0.405元和人民幣0.402元。

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	312	842
副駕駛	401	796
其他飛行員	35	/

6、報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，本集團重點發力國內市場，增班北京—深圳、北京—哈爾濱、北京—烏魯木齊、廣州—上海、廣州—青島—瀋陽、上海—深圳、上海—武漢、深圳—成都、成都—瀋陽、成都—鄭州、成都—長春、武漢—長春、武漢—瀋陽、西安—長沙等主幹航線，同時新開廣州—成都—稻城、武漢—湛江、海口—揭陽—合肥、烏魯木齊—敦煌—西安、鄭州—哈密等311條國內航線，豐富航線網絡；本集團穩健發展遠程國際市場，新開廣州—拉合爾、廣州—三亞—倫敦、廣州—宿務、北京—伊斯坦布爾、北京—德黑蘭、瀋陽—洛杉磯、瀋陽—伊爾庫茨克、武漢—倫敦、深圳—迪拜、深圳—吉隆坡、深圳—新加坡、烏魯木齊—曼谷、深圳—仰光、鄭州—峴港、烏魯木齊—拉合爾、深圳—沙巴、武漢—胡志明、武漢—普吉等40條國際及地區航線。2019年，本集團將持續完善國際網絡佈局，計劃新開廣州—烏魯木齊—維也納、長沙—新加坡、哈爾濱—名古屋等國際航線。目前暫無退出航線計劃。

管理層 討論與分析



十四、投資情況分析

1、重大的股權投資

報告期內，本公司在雄安新區設立全資子公司雄安航空，計劃以貨幣方式出資人民幣25億元、實物方式出資人民幣75億元，分階段出資共計人民幣100億元。本次投資有利於推動本公司航空主業的發展，增強本公司在航空市場的競爭力。

報告期內，公司完成非公開發行A股股票，南航集團以其持有的MTU 50.00%股權與部分現金參與本次非公開發行A股股票認購。MTU 50%股權經評估並經國資委備案的評估值為基準、經MTU 2016年度分紅調整後確定資產對價為人民幣1,741,080,000元。截至報告期末，MTU的50.00%股權已全部完成過戶手續及工商變更登記，公司現持有MTU 50.00%的股權。

報告期內，本公司在廣州成立全資貨運物流公司，以現金和資產方式出資人民幣10億元，在經營期限內分期認繳完畢。

2、重大的非股權投資

2018年3月21日，本公司控股子公司廈門航空與波音公司簽署《B737MAX飛機購買合同》，向波音公司購買20架B737-8飛機和10架B737-10飛機。本次購買飛機交易尚須獲得國家有關部門的批准後方可實施。



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	估該公司 股權比例 (%)	期末 賬面價值	報告期 損益	報告期 所有者		股份來源
						權益變動	會計核算科目	
000099	中信海直**	9	0.48	16	(10)	/	其他非流動金融資產	購入
601328	交通銀行**	16	0.013	55	(1)	/	其他非流動金融資產	購入
不適用	中國飛機服務有限公司	2	1.00	2	(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	30	7	/	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	846	17	309	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	2.62	234	/	10	其他權益工具投資	增資擴股
合計		161	/	1,183	12	319 /		/

* 上述權益工具投資是本集團出於戰略目的而計劃長期持有的投資，因此本集團將其指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產。因採用新金融工具準則，本集團按其公允價值調整2018年1月1日其他綜合收益。

** 於2018年1月1日，本集團將該項以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益工具重分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，並將之前計入其他綜合收益的累計利得轉入未分配利潤。

管理層 討論與分析

十五、主要控股參股公司分析

1、本集團控股航空子公司主要運營數據：

子公司名稱	飛機數量	承運		貨郵		收費噸		收費客		佔本集團 比例(%)
		佔本集團 比例(%)	旅客人數 (千人)	佔本集團 比例(%)	運輸量 (噸)	佔本集團 比例(%)	公里 (RTK)百萬	佔本集團 比例(%)	公里 (RPK)百萬	
廈門航空	210	25	35,893.96	25.7	285,171.2	16.5	5,875.17	19.4	58,878.66	22.7
汕頭航空	16	1.9	3,218.53	2.3	19,185.9	1.1	390.46	1.3	4,135.04	1.6
珠海航空	13	1.5	2,192.53	1.6	13,968.4	0.8	328.32	1.1	3,492.36	1.4
貴州航空	20	2.4	3,566.96	2.6	26,227.9	1.5	514.58	1.7	5,391.90	2.1
重慶航空	27	3.2	3,659.48	2.6	20,688.6	1.2	453.90	1.5	4,835.63	1.9
河南航空	31	3.7	6,051.89	4.3	43,648.6	2.5	807.05	2.7	8,440.78	3.3

註：1、廈門航空運營數據包含其控股子公司河北航空、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、控股公司情況分析

(1) 廈門航空

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投資集團有限公司分別持有廈門航空34%和11%股份。

截至2018年12月31日，廈門航空(含河北航空、江西航空)機隊共有飛機210架。

報告期內，廈門航空(含河北航空、江西航空)共完成運輸總周轉量58.75億噸公里，同比增長17.79%；實現旅客運輸量3,589.40萬人次，同比增長13.00%；實現貨郵運輸量28.52萬噸，同比增長10.45%；平均客





座率為81.47%，同比增加1.55個百分點，平均載運率為67.84%，同比增加0.43個百分點。

2018年，廈門航空實現經營收入人民幣30,225百萬元，同比增長15.74%；實現淨利潤人民幣915百萬元，同比減少38.05%。截至2018年12月31日，廈門航空總資

產為人民幣47,263百萬元，淨資產為人民幣19,188百萬元。

(2) 汕頭航空

汕頭航空成立於1993年7月，註冊資本人民幣2.8億元，法定代表人肖立新。本公司持有汕頭航空60%股份，汕頭航空投資有限公司持有汕頭航空40%股份。

截至2018年12月31日，汕頭航空機隊共有飛機16架。報告期內，汕頭航空共完成運輸總周轉量3.9億噸公里，同比增長3.97%；實

現旅客運輸量321.85萬人次，同比增長2.57%；實現貨郵運輸量1.92萬噸，同比下降6.36%；平均客座率為79.47%，同比下降1.56個百分點，平均載運率為72.06%，同比增加0.38個百分點。

(3) 珠海航空

珠海航空成立於1995年5月，註冊資本人民幣2.5億元，法定代表人王志學。本公司持有珠海航空60%股份，珠海市國有資產管理委員會持有珠海航空40%股份。

管理層
討論與分析

“本集團擁有 8家控股航空子公司”

包括廈門航空、汕頭航空、
珠海航空、貴州航空、
重慶航空、河南航空、
雄安航空及貨運物流公司。



截至2018年12月31日，珠海航空機隊共有飛機13架。報告期內，珠海航空共完成運輸總周轉量3.28億噸公里，同比增長13.55%；實現旅客運輸量219.25萬人次，同比增長13.45%；實現貨郵運輸量1.40萬噸，同比下降7.15%；平均客座率為81.89%，同比下降0.91個百分點，平均載運率為72.78%，同比下降2.72個百分點。

(4) 貴州航空

貴州航空成立於1998年6月，註冊資本人民幣12.2億

元，法定代表人易紅磊。本公司持有貴州航空60%股份，貴州產業投資(集團)有限公司持有貴州航空40%股份。

截至2018年12月31日，貴州航空機隊共有飛機20架。報告期內，貴州航空共完成運輸總周轉量5.15億噸公里，同比增長4.31%；實現旅客運輸量356.70萬人次，同比增長7.01%；實現貨郵運輸量2.62萬噸，同比增長1.22%；平均客座率為81.17%，同比下降0.23個百分點，平均載運率為

73.85%，同比增加0.65個百分點。

(5) 重慶航空

重慶航空成立於2007年5月，註冊資本人民幣12億元，法定代表人金巍峰。本公司持有重慶航空60%股份，重慶城市交通開發投資(集團)有限公司持有重慶航空40%股份。

截至2018年12月31日，重慶航空機隊共有飛機27架。報告期內，重慶航空



共完成運輸總周轉量4.54億噸公里，同比增長15.42%；實現旅客運輸量365.95萬人次，同比增長16.80%；實現貨郵運輸量2.07萬噸，同比增長4.05%；平均客座率為81.45%，同比下降1.55個

百分點，平均載運率為68.75%，同比下降3.58個百分點。

(6) 河南航空

河南航空成立於2013年9月，註冊資本人民幣60億元，法定代表人裴愛州。本公司持有河南航空60%股份，河南民航發展投資有限公司持有河南航空40%股份。

截至2018年12月31日，河南航空共有飛機31架，報告期內，河南航空共完成運輸總周轉量8.07億噸公里，同比增長14.47%，實現旅客運輸量605.19萬人次，同比增長16.67%，實現貨郵運輸量4.36萬噸，同比下降5.1%，平均客座率82.7%，同比下降0.45%，平均載運率75.93%，同比增長0.34%。

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
MTU	飛機維修及維護	6,310萬美元	50	0
二、聯營企業				
南航財務	提供金融服務	107,290.705萬人民幣	25.28	8.70
文化傳媒公司	廣告製作代理	20,000萬人民幣	40	0
四川航空	航空運輸	100,000萬人民幣	39	0

管理層 討論與分析

“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”

十六、行業競爭格局和發展趨勢

目前，全球航空市場的競爭格局逐步出現三個顯著特徵：一是大型航空公司之間的併購重組頻發，航空聯盟作用逐漸弱化，大型航空公司在聯盟體內或跨盟的以股權為紐帶的深度合作方興未艾。二是隨著世界經濟貿易全球化逐步加深，世界航空業中心隨之東移，環印度洋國家與「金磚國家」等未來世界經濟與貿易發展的中心，也是過去10年旅客吞

吐量及增速最快的地區。根據國際機場協會(ACI)預測，到2040年，航空業發展最快的10個國家也基本在東方，包括中國、印度、越南等東盟國家及中東地區等環印度洋國家。三是數字化變革仍將加速。國際航協(IATA)全力推進NDC(新分銷能力項目)，歐美大型航空公司掀起的營銷革命均以數字化變革為依託，同時追求輔助收益成為各航空公司的重要戰略目標。

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。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11.5%，但人均乘機僅0.4次，而美國人均乘機基本穩定在2.3-2.4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(IATA)預測中國將在2022年前後超越美國成為全球最大航空市場；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、行業挑戰與機遇並存

航空業的挑戰與機遇始終並存，並深刻影響著行業發展。一方面

航空業競爭不斷加劇。國內運輸航空公司數量逐步增加，國內樞紐機場航線時刻資源緊張，二三線城市大量新開直飛國際航線，分散了北上廣三大門戶樞紐客源。另一方面高鐵網絡持續發展。到2018年底，中國高鐵營業里程達到2.9萬公里，預計到2025年高鐵通車里程將達3.8萬公里，八縱八橫的高鐵網絡將影響部分國內中短程航空市場。

管理層
討論與分析



力臻完美

面對風險和挑戰，本集團要牢牢把握「穩中求進」的總基調，不斷向世界一流航空運輸企業邁進。

十七、2019年經營計劃

展望2019年，全球博弈更趨複雜，不穩定、不確定因素增多，復甦進程艱難曲折。國際貨幣基金組織(IMF)、經濟合作與發展組織(OECD)普遍預計2019年全球經濟增長速度將比2018年下滑0.2-0.3個百分點。隨著外部環境深刻變化，中國經濟面臨的挑戰增多，經濟下行壓力有所加大。中國經濟運行預計將保持在合理區間，正由高速增長階段轉向高質量發展階段。

國際航協(IATA)預測，2019年全球航空客運量45.9億人次，貨運量將達到6,590萬噸，同比分別增長6%和3.7%，低於2018年6.5%和4.1%的增速。亞太地區將成為推動全球航空客運需求增長的主要驅動力，其中

管理層 討論與分析

中國市場是最大驅動力。中國民航局預測，2019年我國民航運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量預計分別增長11.8%、11%和5.7%，達1,360億噸公里、6.8億人次、793萬噸。

但與此同時，我們也面臨世界經濟走勢分化、金融市場動盪、貿易摩擦反覆、大宗商品價格波

動、非經濟因素影響上升等因素給公司經營帶來的不確定性。面對風險和挑戰，本集團要牢牢把握「穩中求進」的總基調，保持戰略定力，優化提升戰略框架，著力推動高質量發展，爭取更好經營業績，不斷向世界一流航空運

輸企業邁進。

1、堅持安全第一，持續打牢安全基礎。

我們要樹立安全紅線意識，堅持底線思維，把確保安全作為公司首要任務。我們要加強對安全管



理人員的問責，逐級落實安全管理責任；要強化各專業隊伍資質能力建設，從嚴從難提高訓練和培訓質量；要持續抓好作風紀律建設，推進飛行員等核心人力資源大數據管理，消除監管死角和盲區；要持續加強風險防控，通過各種技術手段持續提升安全，加大對新機場、新機型、新航線通航的安全風險預防和研判，持

續完善突發事件應急預案。2019年，本集團要確保繼續實現航空安全年。

2、深入推進大運行建設，持續提高運行效率。

我們要持續推行大機隊管理和飛行資源統一調度，推進集中運行改革，確保大運行建設見到實

效；要實施航班正常率行業對標專項考核，加強內外協同，持續抓好航班正常提升工程；要上線新一代機務信息系統，建設可靠性大數據平台，強化機務維修保障，為航班正常運行提供可靠的運力保障；要重構財務精準核算

體系，完善價值管理報表，做好財務支撐。

3、推進雙樞紐戰略落地，全面加強機隊建設。

我們要持續加大對廣州樞紐的投入，高質量建設北京樞紐，加快實現「雙樞紐」戰略落地，盡快形成南北呼應、兩翼齊飛的新格局。我們要高標準建設北京大興機場南航基地，全力爭取各方資源，做好北京大興機場初期運營過渡階段安排，確保高質量起步；要搶抓戰略機遇，重點研究粵港澳大灣區規劃，統籌佈局新開和調整航線航班，不斷優化航線網絡，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。我們要全力加強機隊建設，從飛機購買策略、引進方式、引進速度、機型結構等多方面優化公司機隊，為公司經營打下良好基礎。

4、堅持真情服務，打造一流品牌形象。

我們要對標國際一流，要持續改善空地服務，持續提升旅客滿意度。我們要在全公司推廣全流程「無紙化」出行服務，在更多站點實現行李運輸狀態展示功能；要加大機上娛樂節目採購力度，優化機供品、餐食等配備標準，繼續提升局域網覆蓋率；要加快服務國際化發展進程，推進海外語言中心建設，優化升級海外官網，在國際遠程航線全面推行精品航線標準。



管理層 討論與分析

5、加快提質增效，提升公司盈利能力。

我們要強調投入產出，強化運價集中管控，要打牢國內盈利基礎，確保優勢資源投往核心樞紐、重點市場及黃金航線，積極探索運力購買等新型商業模式，持續提高市場佔有率；要穩健發展遠程國際市場，全力提高國際品質，強化航線與機型匹配，重點加大國際以遠市場和國內市場國際產品的銷售力度，加強重要國際市場合作；要持續加強精準

營銷，拓寬收入來源，著力提升大客戶、常旅客以及輔助收入；要挖掘貨運物流潛力，優化貨機網絡佈局，抓好重點營銷項目。

6、加強財務管理，持續完善考核體系。

我們要拓展資金籌措渠道，充分利用內外部的資金市場，同時加強對匯率、利率、油價的風險管控；要推動考核體系建設，縱向到底、橫向到邊，推廣「模擬利潤」考核，切實提升價值管理的主動性和積極性；要強化業財融合，加大成本管控力度，落實收入與成本的聯動機制，持續推進全面預算管理，規範統一採購標準，提高採購議價能力，統籌管控存量資源。

7、持續推進規範化、一體化、智能化、國際化建設，夯實公司核心競爭優勢。

我們要繼續發揮好手冊的作用，提高規範化水準；要持續打造「南航e行」，優化航班動態、選座值機、全渠道退改、選餐和綠色飛行等服務，推進「數字客艙」和「去值機化」建設；要分類制定不同國際市場競合策略，全方位拓展與國際、國內主要合作夥伴的務實雙邊合作，加快構建新型國際合作關係，強化國際合作對生產經營的支撐作用；要拓展本公司與廈門航空、四川航空在地



服、機務領域合作，深化聯運、簽轉和代碼共享合作，提升「南航系」一體化效應。

用，制定IT總體發展規劃，穩步推進大數據、雲平台、業務中台建設。

8、夯實發展基礎，持續增強公司發展動力。

我們要全面加強黨的建設，為公司發展提供堅強政治保證；要強化管理提升，主動同行業領先企業對標，加快形成同企業發展相適應的管控機制；要持續完善內控體系，進一步提高內控信息化水準；要加強人才隊伍建設，全面開展專業人才隊伍「百人計劃」，持續開展國際化人才培養；要完善薪酬政策，堅持效益優先、市場導向，建立長效機制，優化人崗匹配、績效匹配，著力提高勞動效率；要強化IT支撐作

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

管理層 討論與分析

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

管理層 討論與分析



定除利率以外的其他風險變量不變，於2018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539百萬元。

(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

大量的融資性租賃負債、銀行及其他貸款及經營租賃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2018年12月31日，本集團外幣金融資產合計人民幣2,395百萬元，外幣金融負債合計人民幣40,017百萬元，其中美元負債34,299百萬元。美元兌人民幣匯率的變動對本公司財務費用的影

響較大，假定除匯率以外的其他風險變量不變，於2018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195百萬元。

(3) 燃油價格波動風險

航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，根據發改委及中國民航局於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。

截至2018年12月31日，本公司燃油成本佔營運開支的30.61%，是公司的主要營運成本。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4,292百萬元。



南航e行
CHINA SOUTHERN AIRLINES
E-TRAVEL

規範化、一體化、 智能化、國際化

推進規範化，要以手冊管理為抓手，做到一切行為形成制度，一切制度納入手冊，一切手冊落實到行動。推進一體化，要以打造「南航系」為抓手，加強戰略協同、市場協同、資源整合和文化融合。推進智能化，要以「南航e行」為抓手，重塑業務流程，改革體制機制。推進國際化，要以構建新型國際合作關係為抓手，開創國際合作新局面。「四化」是高質量發展的實現路徑。



BRITISH
AIRWAYS

Emirates

中国南方航空

CHINA SOUTHERN

787

重要事項

一、報告期實施利潤分配方案執行情況

1、現金分紅政策的制定、執行或調整情況

2013年1月24日召開的2013年第一次臨時股東大會上，本公司審議修改《中國南方航空股份有限公司章程》，規定：「本公司的股息派發政策為：

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。」

公司的股息派發政策符合公司章程及審議程序的規定，有明確的分紅標準和分紅比例，充分保護中小投資者的合法權益，並由獨立董事發表意見，股息派發政策調整或變更的條件和程序均合規、透明。

按照中國企業會計準則，本公司2018年實現淨利潤人民幣2,214百萬元。按本年實現淨利潤的百分之十提取法定公積金人民幣221百萬元，2018年剩餘可分配利潤為人民幣1,993百萬元。

為讓廣大投資者特別是中小投資者分享公司經營成果，本公司董事會建議截至2018年12月31日止年度向股東分配現金紅利每股人民幣0.05元(含稅)。按照公司已發行股份12,267,172,286股計，共計約人民幣613百萬元。本公司2018年度現金分紅合計佔中國會計準則下公司2018年實現可供分配利潤的31%。

考慮到中國民航業還處在快速發展階段，公司在飛機引進、北京大興國際機場建設等方面資金需求較大。同時，新租賃準則的實施將帶來公司資產負債率的提高。因此，留存部分未分配利潤將有利於公司健康穩健發展。

上述預案符合《公司章程》的要求，尚需提交公司股東大會審議。如獲批准，公司計劃在2019年8月31日或之前向股東支付。

2、公司近三年(含報告期)的股息派發方案或預案、資本公積金轉增股本方案或預案

幣種：人民幣

分紅年度	每10股 送紅股數 (股)	每10股 派息數 (元) (含稅)	每10股 轉增數 (股)	現金分紅 的數額 (含稅) (百萬元)	分紅年度	
					合併報表中 歸屬於本公司權 益持有者的淨利 潤(百萬元)	佔合併報表中 歸屬於本公司權 益持有者的淨利 潤的比率(%)
2018年	0	0.5	0	613	2,983	20.55
2017年	0	1.0	0	1,009	5,914	17.06
2016年	0	1.0	0	982	5,056	19.42

二、重大合同情況

1、託管、承包、租賃事項

報告期內，本公司無託管、承包事項。

報告期內，除關連交易披露，本公司作為承租人租賃南航集團的部分土地和房產外，本集團亦採用經營租賃和融資租賃方式引進飛機。截至2018年12月31日，本集團運營的機隊中有經營租賃飛機326架，融資租賃飛機232架。

重要事項

2、擔保情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

公司對外擔保情況(不包括對子公司的擔保)													
擔保方	擔保方與上市公司的關係	被擔保方	擔保金額	擔保發生日期			擔保類型	擔保是否已經		擔保逾期金額	是否存在反擔保	是否為關聯方擔保	關聯關係
				(協定簽署日)	擔保起始日	擔保到期日		履行完畢	擔保是否逾期				
本公司	/	本公司自費飛行學員	291.39	2008年6月30日	2008年6月30日	2033年4月20日	連帶責任擔保	部分已履行完成	部分履行連帶責任擔保	19.27	是	否	/
廈門航空	/	廈門航空半自費飛行學員	26.94	2010年5月4日	2010年5月4日	2025年7月6日	連帶責任擔保	部分已履行完成	部分履行連帶責任擔保	1.38	是	否	/
報告期內擔保發生額合計(不包括對子公司的擔保)						0							
報告期末擔保餘額合計(A)(不包括對子公司的擔保)						318.33							
公司及其子公司對子公司的擔保情況													
報告期內對子公司擔保發生額合計						19,444.14							
報告期末對子公司擔保餘額合計(B)						23,442.65							
公司擔保總額情況(包括對子公司的擔保)													
擔保總額(A+B)						23,760.98							
擔保總額佔公司淨資產的比例(%)						30.39							
其中：													
為股東、實際控制人及其關聯方提供擔保的金額(C)						0							
直接或間接為資產負債率超過70%的被擔保物件提供的債務擔保金額(D)						/							
擔保總額超過淨資產50%部分的金額(E)						0							
上述三項擔保金額合計(C+D+E)						0							
未到期擔保可能承擔連帶清償責任說明						/							
擔保情況說明						<p>2018年5月16日，公司第八屆董事會以通訊方式召開臨時會議，審議批准本公司及控股子公司重慶航空為2018年7月1日至2019年6月30日期間新設立及已設立的15家SPV，提供總額度不超過美元36.32億元，約為人民幣232.43億元的擔保額度。2018年6月15日，公司召開2017年年度股東大會審議並通過上述擔保授權事項。詳情請參見公司於2018年5月17日和6月16日分別在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》和上交所網站披露的《南方航空關於為全資子公司提供擔保額度的公告》及《南方航空2017年年度股東大會決議公告》。</p> <p>截至本報告披露日，公司已新設立南航10號、南航15號-20號、南航24-27號、重航1號，共12家SPV。公司已實際為南航10號、南航15號、南航16號、南航17號、南航18號、南航19號、南航20號、南航25號、南航26號分別提供擔保金額約5.17億美元、3.11億美元、5.27億美元、1.49億美元、2.50億美元、0.51億美元、0.51億美元、0.76億美元、1.59億美元，為重航1號提供擔保金額約3.34億美元，為上述10家SPV提供的擔保金額合計約為24.24億美元，按照美元兌人民幣匯率1:6.7計算，約為人民幣162.41億元，均包含在公司2017年年度股東大會審批的擔保授權額度範圍內。除上述10家SPV，公司未向授權範圍內的其他SPV提供擔保。</p>							

3、委託他人進行現金資產管理的情況

(1) 委託理財總體情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

類型	資金來源	發生額	未到期餘額	逾期未收回金額
封閉式保本型人民幣理財產品	非公開發行A股股票 閒置募集資金	440	440	/

其他情況

除上述理財產品外，公司還使用部分非公開發行A股股票閒置募集資金購買了七天通知存款。截至本披露日，以上理財產品及七天通知存款均已收回。

(2) 單項委託理財情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

受託人	委託理財類型	委託理財金額	委託理財起始日期	委託理財終止日期	資金來源	資金投向	報酬確定方式	年化收益率	實際收益或損失	實際收回情況	是否經過法定程序
國家開發銀行	封閉式保本型人民幣理財產品	220	2018年12月21日	2019年1月30日	非公開發行A股股票 閒置募集資金	銀行理財產品	簽署協定	3.25%	0.7836	已收回	是
國家開發銀行	封閉式保本型人民幣理財產品	220	2018年12月21日	2019年2月11日	非公開發行A股股票 閒置募集資金	銀行理財產品	簽署協定	3.25%	1.0186	已收回	是

三、聘任、解聘會計師事務所情況

在2018年6月15日召開的2017年年度股東大會上，本公司審議及批准聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司二零一八年度國內財務報告和內控報告、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二零一八年度香港財務報告提供專業服務，並授權董事會決定其酬金。

	現聘任
境內會計師事務所名稱	畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)
境內會計師事務所報酬(人民幣百萬元)	15.5
境內會計師事務所審計年限	3
境外會計師事務所名稱	畢馬威會計師事務所
內部控制審計會計師事務所	畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)
境外會計師事務所審計年限	3
保薦人	瑞銀證券有限責任公司

重要 事項

四、承諾事項

本公司控股股東南航集團在報告期內或持續到報告期內的承諾事項如下：

南航集團承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限	是否及時嚴格履行
與股改相關的承諾	其他	南航集團	股權分置改革工作完成後，在遵循國家相關法律法規要求的前提下，南航集團支持南方航空制訂並實施管理層股權激勵制度。	長期	是	是
其他承諾	其他	南航集團	南航集團與本公司為界定與分配南航集團與本公司的資產與負債，於1995年3月25日簽訂一份分立協定（該協定於1997年5月22日修訂）。根據分立協定，南航集團與本公司同意就有關南航集團與本公司根據分立協定持有或繼承的業務、資產及負債而導致對方承擔的索償、債務及費用等，向對方做出賠償。	長期	是	是

南航集團承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限	是否及時嚴格履行
其他承諾	其他	南航集團	關於本公司與南航財務簽訂的《金融服務框架協定》的相關承諾：A、南航財務是依據《企業集團財務公司管理辦法》等相關法規依法設立的企業集團財務公司，主要為集團成員單位提供存貸款等財務管理服務，相關資金僅在集團成員單位之間流動；B、南航財務所有業務活動均遵照相關法律法規的規定，運作情況良好，南方航空在財務公司的相關存貸款業務具有安全性。在後續運營過程中，財務公司將繼續按照相關法律法規的規定進行規範運作；C、南方航空與南航財務的相關存貸款將繼續由南方航空依照相關法律法規及公司章程的規定履行內部程序，進行自主決策，南航集團不干預南方航空的相關決策；D、南航集團將繼續充分尊重南方航空的經營自主權，不幹預南方航空的日常商業運作。	長期	是	是

重要 事項

南航集團承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限	是否及時嚴格履行
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	南航集團	<p>在2007年8月14日本公司與南航集團的資產買賣的關聯交易中，本公司購入的南航食品公司有房屋建築物8項，合計建築面積8,013.99平方米；培訓中心房屋建築物11項，合計建築面積13,948.25平方米，因各種客觀原因未辦理房屋所有權證。對此，南航集團出具承諾函，承諾：(1)2019年12月31日前完成辦證工作；(2)辦證過程中發生的費用，由南航集團承擔並支付；(3)對上述承諾事項願意承擔對本公司造成的一切損失。由於產權變更需符合國家及地方的法律法規，並涉及政府審批等一系列程序，南航集團一直在與政府進行積極溝通，但截至報告期末，上述承諾還未完全履行完畢。</p>	2019年12月31日之前	是	是

南航集團承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限	是否及時嚴格履行
其他承諾	其他	南航集團	<p>本公司2018年2月7日收到公司控股股東南航集團出具的承諾函，具體內容如下：南航集團擬以現金加股權的方式參與認購本公司非公开发行的A股股票，南航集團全資子公司南龍控股有限公司擬以現金方式參與認購本公司非公开发行的H股股票。作出如下承諾：</p> <p>1、自本公司董事會首次審議本次非公开发行方案之日(即2017年6月26日)前六個月至本承諾函出具之日，南航集團、南龍控股有限公司及其全資子公司亞旅實業有限公司(三家公司統稱「南航集團及一致行動人」)未出售或以任何方式減持本公司的任何股票。</p> <p>2、自本承諾函出具之日起至本公司本次非公开发行完成後六個月期間內，南航集團及一致行動人將不會出售或以任何方式減持所持有的本公司的任何股票，也不存在減持本公司股票的計劃。</p> <p>3、南航集團及一致行動人不存在違反《中華人民共和國證券法》第四十七條的情形，如有違反，南航集團及一致行動人因減持股票所得收益將歸本公司所有。</p>	本公司本次非公开发行完成後六個月期間內	是	是

重要 事項

南航集團承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限	是否及時嚴格履行
其他承諾	其他	南航集團	<p>本公司2018年2月7日收到公司控股股東南航集團出具的承諾函，就南方航空部分未取得權屬證書的土地、房產事宜，作出說明和承諾如下：</p> <p>截至2017年9月30日，南方航空及其分公司、營業部等有3宗土地(面積181,350.42平方米)以及342宗房產(面積244,228.08平方米)為南航集團此前歷次向南方航空以劃轉等方式轉讓的土地房產，該部分土地、房產尚未變更登記至申請人名下。該等土地、房產源於1997年、2004年和2007年南方航空與南航集團分別簽訂的分立協定、重組北方航空公司和新疆航空公司協議、資產買賣協議。南航集團承諾，若由於上述尚未取得權屬證書的土地、房產導致任何第三方向南方航空提出權利主張或因前述土地、房產的所有權瑕疵影響南方航空的正常業務運營而致使南方航空遭受損失，則該等損失由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向南方航空追償。</p>	長期	是	是

董事會 報告

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2018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2018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2018年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第167頁至272頁。

股息

董事會建議截至2018年12月31日止年度向股東派發股息每股人民幣0.05元(含稅)，按公司已發行股份12,267,172,286股計，共計約人民幣613百萬元。股息將以人民幣向A股股東支付，以港幣向H股股東支付。有關股息的派發方案將呈交予本公司2018年度股東大會予以審議。如獲批准，該等預計2019年8月31日(星期六)或之前向股東支付。

五年財務摘要

本集團截至2018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276頁。

銀行貸款及其他借款

本公司及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2018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1,085百萬元(2017年：人民幣908百萬元)。

物業、廠房及設備

本公司及本集團截至2018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2018年度營業總額的30%。前五名客戶銷售額人民幣1,071百萬元，佔2018年度銷售總額0.75%；其中前五名客戶銷售額中關聯方銷售額為0百萬元。

本集團最大供應商採購額人民幣17,751百萬元，佔2018年度採購總額22.35%；前五名供應商採購額35,060百萬元，佔2018年度採購總額44.15%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額人民幣4,604百萬元。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。

董事會 報告

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。

本集團不斷改進服務品質，為客戶提供國際一流水準的服務。我們不斷改進機上餐食和娛樂，完善會員服務和維護；我們持續開展智能化創新，引入人臉識別、智能機器人以及建設「南航e行」體驗館，實現智能化與服務融合，持續提升客戶體驗。公司被評為「Skytrax」2018全球最傑出進步航空公司。

本集團持續探索完善供貨商管理機制，自2013年起，發佈並推動《供貨商行為準則》作為採購合同的重要附件，從經營、社會及環境等方面規範與供貨商的合作，鼓勵供貨商積極承擔社會責任，同時聽取和吸收供貨商的意見和建議，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2018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	經營收入	佔經營收入 總額的比例(%)
客戶1	457	0.32
客戶2	197	0.14
客戶3	142	0.10
客戶4	111	0.08
客戶5	164	0.11
合計	1,071	0.75

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	採購額	佔總採購額 的比例(%)
中國航空油料有限責任公司	17,751	22.35
華南藍天航空油料有限公司	11,076	13.95
廣州飛機維修工程有限公司	2,633	3.32
MTU	1,971	2.48
深圳承遠航空油料有限公司	1,629	2.05
合計	35,060	44.15

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

本公司及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附註59及附註49。

附屬公司

本公司的主要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2018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。

董事會 報告

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2018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2018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2018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》、《民用機場飛行情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2018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2018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

本公司陸續引進新一代綠色機型，選擇新型航空發動機，採用輕薄型新型座椅，改進座艙佈局，降低飛機油耗水準，持續打造綠色機隊；優化航路佈局和路徑，實施飛機改造加裝鯊鰭小翼，自主研發「航油e雲」數據平台，對計劃加油量、實際加油量、航段耗油量等航班各環節的航油數據進行即時監測，為精細化管理航空油料、提高航油使用效率提供數據支援。

2、參與碳交易

參與碳交易是航空業踐行碳排放管理、應對全球氣候變化的重要舉措。南航積極參與歐盟境內兩點間航班排放歐盟碳交易，主動配合制定廣東省民航行業碳交易相關技術規則，實現國際、國內總體履約成本的逐年下降。2018年，南航及旗下珠海航空圓滿完成廣東省碳交易2017年履約工作，並進一步擴大交易配額富餘。

3、地面減排

地面排放涵蓋所有非飛行排放，包括產生的廢水、廢氣、噪音及有害、無害廢棄物等，雖然地面排放量遠低於航空飛行的排放量，但也會對環境造成影響。南航嚴格遵守《中華人民共和國環境保護法》等相關法律法規要求，不斷提升水資源使用效率，降低廢氣排放，並通過加強廢棄物管理、實施綠色辦公等深挖地面減排潛力，努力將環境影響降到最低。

4、倡導綠色生活

南航在踐行綠色發展的同時，也努力將綠色理念傳遞給更多的公眾和旅客，引導公眾培育環保意識和節約意識，選擇低碳、節儉、綠色的生活方式和消費模式，共同參與人類社會的可持續發展進程。

通過「南航e行」等電子化服務平台，南航為旅客提供全流程一站式電子化服務，推行二維碼電子登機、電子發票等，減少紙張的列印。2018年全年南航提供旅客運輸電子發票61.4萬張，實施電子登機753.8萬次，相當於少砍伐樹木3,261棵。南航推動貨運訂單電子化，截至2018年底已在39個始發站，137個到達站點推廣電子運單，電子運單使用率達到81%，預計每年節省紙質運單超150萬份，將節省的紙質運單堆起來，高度相當於3個廣州塔。

董事會 報告

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2018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2018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2018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2018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2018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) 本公司於2015年12月30日與文化傳媒公司續簽了傳媒服務框架協議(「傳媒服務框架協議」)，協議的有效期為三年，並自2016年1月1日起生效。在協議中規定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，文化傳媒公司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。傳媒服務框架協議於截至2016年、2017年及2018年12月31日止財政年度各年的年度上限將保持不變，為人民幣118.5百萬元。

截至2018年12月31日止之年度，本集團就傳媒服務所發生的交易金額為人民幣105百萬元。

- (b) 由於傳媒服務框架協議於2018年12月31日到期，且傳媒服務框架協議項下擬進行之交易將持續進行，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」)，以更新傳媒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。

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150百萬元、人民幣170百萬元及人民幣190百萬元(不含稅)。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專項，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。

由文化傳媒集團提供的傳媒服務服務費按(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。

董事會 報告

B、南航集團擁有66.02%股權、本公司擁有25.28%股權及本公司四間附屬公司合共擁有8.70%股權之南航財務

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日與南航財務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，期限三年，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不時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固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渠道)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渠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8,000百萬元。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。

於2018年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣5,583百萬元。截至2018年12月31日止年度，本集團收取服務費為人民幣20百萬元。

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。

在截至2018年12月31日止之年度中，本集團向南航地勤支付的代理費、服務費及運輸費用分別為人民幣111百萬元、人民幣14百萬元及人民幣10百萬元，向其收取租賃及延伸服務收入4百萬元。

董事會 報告

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(包括離退休員工管理部門建築物及若干辦公樓等)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2018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106百萬元。

E、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

(a) 於2015年12月30日，本公司與深圳航食續訂配餐服務框架協議(「配餐服務框架協議」)，以更新配餐服務交易及延長額外期限三年，即由2016年1月1日起至2018年12月31日止。配餐服務交易的服務費主要包括三個部分，即機上餐盒費、經營服務費及儲存管理費。機上餐盒費將根據原材料成本、生產人工成本及稅項釐定；經營服務費將根據人工成本及設施成本釐定；而儲存管理費將根據租金及人工成本釐定。就人工成本而言，將參考當地政府機構發佈的上一年度平均薪資釐定。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。新配餐服務框架協議於截至2016年、2017年及2018年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣152百萬元、人民幣175百萬元及人民幣201百萬元。

在截至2018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135百萬元。

- (b) 由於現有配餐服務框架協議於2018年12月31日到期，且配餐服務框架協議項下擬進行之交易將持續進行，故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。

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231百萬元、人民幣266百萬元及人民幣306百萬元。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2019-2021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。

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。

F、南航集團於2018年8月28日前擁有50%股權的珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司（「MTU」）

本公司於2009年9月28日與南航集團、德國MTU公司、MTU簽訂持續關聯交易協議，由MTU在淨最優惠條款的國際競爭性的前提下繼續向本公司提供發動機修理、翻修和維護等服務，本公司按照相應的收費標準向MTU支付相關費用，協議有效期從本協議生效之日起至2031年4月5日止。

在截至2018年8月28日止之年度中，本集團根據該協議，所發生的發動機修理、翻修和維護等服務費用為人民幣1,184百萬元。

於2018年8月28日，南航集團已辦理完MTU的50.00%股權的過戶登記手續至本公司名下。詳情請參考本公司日期為2017年9月22日的通函及日期為2018年9月27日的公告。

董事會 報告

(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，南航集團或其附屬公司作為出租人，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116百萬元。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2018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、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經計及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2018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分別為人民幣32百萬元及人民幣66百萬元。

- D、於2017年4月27日，本公司與廣州南沙南航太如租賃有限公司（「南航租賃公司」）（由南航集團透過其自身及其全資附屬公司全資擁有）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多於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2018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的交易總額（包括本金、利息及手續費）合計人民幣1,166百萬元。

- E、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」）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。

董事會 報告

(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。此外，經參考本公司有關航空相關設備的會計政策，不同融資租賃協議項下的租賃航空相關設備租期將約為五年。(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2018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8,221百萬元。

(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，本公司擁有飛機及發動機的所有權而南航國際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2018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91百萬元。

- 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」）（由南航集團透過其自身及其全資附屬公司全資擁有）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2018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106百萬元。

- G、於2018年3月16日，本公司與廣州南沙南航天水租賃有限公司（「廣州天水」）（為南航集團之間接全資附屬公司）訂立飛機售後回租協議，進行14架A320型飛機（「該等14架飛機」）的出售交易。本公司引入該等14架飛機後用於航空客運。廣州天水將以每架飛機人民幣68.7萬元月租金將該等14架飛機出租予本公司，租期8至22個月不等，構成2018-2019融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的一部分。2018年和2019年年度租金總額預計分別為人民幣10,789.5萬元和5,564.7萬元。

該等14架飛機的代價人民幣371百萬元乃本公司與廣州天水經參考該等14架飛機的實際狀況以及中聯資產評估集團有限公司作出的估值，公平磋商後釐定。詳情請參考本公司日期為2018年3月16日的公告。

董事會 報告

H、於2018年11月23日，本公司下屬控股子公司重慶航空有限責任公司（「重慶航空」）與廣州雲得飛機租賃有限公司（「廣州雲得」）訂立飛機售後回租協議該協議，進行4架A320型飛機（「該等4架飛機」）的出售交易。重慶航空引入該等4架飛機後用於航空客運，其中三架現仍在運營，另外一架現已停飛退役。廣州雲得將以每架飛機人民幣68.7萬元月租金將該等4架飛機出租予重慶航空，租期為3個月，構成2018-2019融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的一部分。租金總額預計為人民幣206.1萬元。

該等4架飛機的代價人民幣12,131萬元乃重慶航空與廣州雲得經參考該等4架飛機的實際狀況、目前的技術條件、折舊情況、國際航空器價格諮詢機構AVITAS公佈相近機齡飛機的價格資料以及上述中聯資產評估集團有限公司作出的估值，公平磋商後釐定。詳情請參考本公司日期為2018年11月23日的公告。

(5) 股份發行

於2017年6月26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(i)按A股認購價發行不多於1,800,000,000股（含1,800,000,000股）新A股予不多於10名特定投資者（包括南航集團），且作為A股發行之一部分與南航集團訂立A股認購協議（「A股認購協議」），據此，南航集團將認購不少於新A股之31%，其代價將透過轉讓珠海MTU之50%股份予本公司及現金結算；及(ii)按每股H股6.27港元之認購價（可予調整）發行不超過590,000,000股（含590,000,000股）新H股予南龍控股（南航集團之全資附屬公司）及與南龍控股訂立H股認購協議。建議股份發行所籌集資金總額將不超過人民幣12,737.00百萬元（含人民幣12,737.00百萬元），將用於購買飛機、為A320系列飛機選裝輕質座椅項目及補充一般營運資金。前述A股發行和H股發行乃互為條件。根據前述A股發行和H股發行分別將予發行之新A股及新H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。

於2017年9月19日，本公司董事會已審議及批准(i)本公司與南航集團訂立A股認購協議之補充協議（一），據此，珠海MTU之50%股份作為南航集團根據A股認購協議認購新A股應支付的部分代價按照經國資委備案及批准的最終評估結果調整為人民幣1,741.08百萬元，並在獨立估值師於估值參考日期按照珠海MTU之50%股份編製的最終估值報告中列明；及(ii)認購價及根據H股認購協議予以發行之H股數目，將分別調整為6.156港元及不超過600,925,925股新H股（含600,925,925股H股），乃由於本公司實施2016年股息派發方案所致。因此，A股發行和H股發行提案的有關部分將作相應修改。

於2017年11月8日，本公司2017年第一次臨時股東大會、2017年第一次A股持有人類別股東大會及2017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。

2017年11月15日，本公司收到中國證監會下發的《中國證監會行政許可申請受理通知書》(172237號)。根據該申請受理通知書，中國證監會依法對本公司提交的《中國南方航空股份有限公司上市公司非公開發行新股核准》行政許可申請材料進行了審查，認為該申請材料齊全，符合法定形式，決定對該行政許可申請予以受理。

2017年11月21日，本公司收到中國證監會下發的《中國證監會行政許可申請受理通知書》(172240號)。根據該申請受理通知書，中國證監會認為本公司非公開發行H股的申請材料齊全，符合法定形式，決定對該行政許可申請予以受理。

2018年3月16日，本公司收到中國證監會下發的《關於核准中國南方航空股份有限公司非公開發行境外上市外資股的批覆》(證監許可[2018]431號)。根據該批覆，中國證監會核准本公司增發不超過600,925,925股境外上市外資股，每股面值人民幣1元，全部為普通股。

2018年5月7日，中國證監會發行審核委員會對本公司非公開發行A股的申請進行了審核。根據會議審核結果，本公司非公開發行A股的申請獲得通過。

2018年8月16日，本公司收到中國證監會出具的《關於核准中國南方航空股份有限公司非公開發行股票的批覆》(證監許可[2018] 1235號)。根據該批覆，中國證監會核准本公司非公開發行不超過18億股新A股並應嚴格按照本公司報送中國證監會的申請文件實施。

2018年8月30日，鑒於本公司2017年度利潤分派已經實施完畢，本公司對H股發行的發行價格調整為每H股6.034港元。據調整後的發行價格每H股6.034港元計算，調整後的H股發行的數量不超過613,075,903股H股(含613,075,903股H股)。

2018年9月11日，本公司按每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。

H股發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

H股發行籌集所得 款項總額(港幣元)	先前披露的所得款項計劃用途	於截至	於截至	使用未動用所得 款項的預期時限
		2018年12月31日止 已動用所得款項 (港幣元)	2018年12月31日 未動用所得款項 (港幣元)	
3,625,987,031.45	補充一般營運資金	3,623,577,031.45	374,288.83	2019年5月

註：非公開發行H股募集資金總額為港幣3,625,987,031.45元，截至2018年12月31日已使用募集資金港幣3,625,612,742.62元，其中補充一般營運資金使用港幣3,623,577,031.45元，支付發行費用及手續費等港幣2,035,711.17元，剩餘未使用募集資金港幣374,288.83元。

董事會 報告

2018年9月27日，本公司按每A股6.02人民幣的發行價發行合共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。

A股發行對象配售數量如下：

序號	發行對象名稱	配售股數(股)	配售金額(人民幣)
1	南航集團	489,202,658	2,945,000,001.16
2	中國航空油料集團有限公司	498,338,870	2,999,999,997.40
3	春秋航空股份有限公司	140,531,561	845,999,997.22
4	國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥)	121,262,458	729,999,997.16
5	中國國有企業結構調整基金股份有限公司	242,524,916	1,459,999,994.32
6	紅土創新基金管理有限公司	68,106,312	409,999,998.24
7	中國人壽資產管理有限公司	18,106,314	109,000,010.28

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 所得款項總額 (人民幣元)	先前披露的所得款項計劃用途	於截至 2018年12月31日止 已動用所得款項 (人民幣元)	於截至 2018年12月31日 未動用所得款項 (人民幣元)	使用未動用所得 款項的預期時限
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	6,844,048,661.10	902,938,302.38	預計2019年使用 完未動用款項， 因飛機交付時間 可能發生變化， 以實際資金支付 情況為準

註：非公開發行A股募集資金總額為人民幣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，實際募集資金淨額為人民幣7,746,986,963.48元。截至2018年12月31日，已投入先前披露的所得款項計劃用途的資金為人民幣6,844,048,661.10元，剩餘募集資金人民幣902,938,302.38元。

(6) 收購中國物業

於2017年12月7日，珠海航空(作為買方)(「買方」)與珠海南航房地產開發有限公司(作為賣方)(「賣方」)訂立買賣協議，據此，買方同意以人民幣159,990,100元的總代價收購南航珠海總部大廈第七至十一層整層及一間店舖，其位於中國珠海市香洲區海濱南路52號，總建築面積約8,183.27平方米，作辦公及營銷用途(「該物業」)。

物業收購事項之代價乃本公司及賣方經參考(i)位於珠海市相同區域之類似物業(作辦公用途)的銷售價格，其為每平方米人民幣25,900元至每平方米人民幣31,300元；(ii)珠海當地市場臨街店舖的價格，約為每平方米人民幣80,000元；(iii)開發項目(該物業構成其中一部分)其他店舖於珠海市公開市場之現行售價；及(iv)賣方向本公司提供之有關提供予公眾人士價格人民幣206,654,700元之議定折讓約22.58%後公平協商釐定。該代價亦已包含稅項及裝修成本。本公司擬透過其內部資源支付代價。

賣方為中海南航建設開發有限公司(由南航集團、中信房地產集團有限公司及廣東中海地產有限公司分別擁有49%、30%及21%權益)之全資附屬公司。南航集團為本公司控股股東，故根據上市規則，賣方為本公司之關連人士。

物業收購事項將加強本公司與珠海市政府的合作，珠海市政府批准該物業開發，旨在為本公司業務開發提供支援。物業收購事項亦將解決珠海航空改善基礎設施的需求，以支持珠海航空於民用航空市場的發展。由於該物業位於珠海市商業區，故本公司認為收購具有該等地理優勢的該物業作其辦公室不僅可滿足未來業務發展的需求，亦能使其辦公場所與本公司品牌及形象保持一致。

該物業已於2018年9月28日交付。

(7) 購買中國定製物業

於2018年12月24日，本公司(作為買方)(「買方」)與珠海南航房地產開發有限公司(作為賣方)(「賣方」)訂立買賣協議，據此，買方同意以不高於人民幣798,560,000元(受制於稅項測算)的對價購買將於中國珠海市保稅區36號地北地塊西側建設之珠海國際民用航空標準服務研發及培訓中心項目A1棟酒店之第一到第四十二層及地下室一層，規劃面積約為60,927.8平方米，目的為在珠海翔翼受訓的飛行員提供後勤保障(「該定製物業」)。

購買定製物業事項之對價乃本公司及賣方經參考：(i)位於同區域在售的寫字樓或公寓銷售均價(慮及珠海同區域沒有在售或已售的酒店可供參考)，約為每平方米人民幣20,000元至每平方米人民幣25,000元；及(ii)利用成本加成法(包括項目開發成本及費用、稅金估算及8%至15%之成本利潤率)所得之結果，公平協商釐定。本公司擬透過其內部資源支付對價。

董事會 報告

賣方為一家由南航集團間接擁有49%權益的公司。南航集團為本公司控股股東，故根據上市規則，其為本公司之關連人士。賣方乃南航集團之聯繫人，故根據上市規則，賣方亦為本公司之關連人士。因此，根據上市規則第14A章，買賣協議項下擬進行之交易構成本公司之關連交易。

由於該定製物業地理位置緊鄰珠海翔翼，故本公司認為購買該定製物業可以較好滿足本公司在珠海翔翼參加訓練的受訓飛行員需求，提供相宜的住宿，提高受訓飛行員休息和訓練質量，以及降低安全隱患等。

本公司確認上述截至2018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。

本公司核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號(修訂版)「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》所述持續關聯交易的核數師函件」，就本公司的持續關聯交易做出匯報。核數師已根據《上市規則》第14A.56條出具載有上述持續關聯交易的結論的無保留意見函件，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，這些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，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在先前發出的公告中所披露各項持續關連交易的年度上限。

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51的若干關連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2018年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣1,723萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2018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

除於本年度報告附註54已披露的資料外，於2018年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

本公司董事會於2019年3月29日提議本公司向普通股股東派發現金股利，每股人民幣0.05元(含稅)，共人民幣613百萬元。此項提議尚待股東大會批准。於資產負債表日後提議派發的現金股利並未在資產負債表日確認為負債。

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的決議。

承董事會命
王昌順
董事長

中國•廣州
2019年3月29日

股份變動、股東情況 及權益披露

一、股本變動情況

(一) 股份變動情況表

單位：股

	2017年12月31日		2018年度	2018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	0	0	1,578,073,089	1,578,073,089	12.86
2、境外上市的外資股	0	0	600,925,925	600,925,925	4.90
合計	0	0	2,178,999,014	2,178,999,014	17.76
二、無限售條件流通股份					
1、人民幣普通股	7,022,650,000	69.61	0	7,022,650,000	57.25
2、境外上市的外資股	3,065,523,272	30.39	0	3,065,523,272	24.99
合計	10,088,173,272	100	0	10,088,173,273	82.24
三、股份總數	10,088,173,272	100	2,178,999,014	12,267,172,286	100

報告期內，2018年9月11日，本公司發佈《南方航空關於完成向南龍控股有限公司發行H股股票的公告》，公司根據認購協定完成向南龍控股發行H股普通股600,925,925股，發行價格為每股6.034港元。相關公告詳情請參見公司於2018年9月12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。

2018年9月27日，本公司發佈《南方航空非公開發行A股股票發行結果暨股本變動公告》，公司根據發行方案，向南航集團、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共7家投資者，以非公開發行方式，發行境內上市人民幣普通股(A股)共1,578,073,089股，發行價格為每股人民幣6.02元，募集資金總額為人民幣9,499,999,995.78元。相關公告詳情請參見公司於2018年9月28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) 限售股份變動情況

單位：股

股東名稱	年初限售股數	本年解除 限售股數	本年增加 限售股數	年末限售股數	限售原因	解除限售日期
南龍控股	0	0	600,925,925	600,925,925	非公開發行股份承諾	2021年9月10日
中國南方航空集團有限公司	0	0	489,202,658	489,202,658	非公開發行股份限售股	2021年9月27日
中國航空油料集團有限公司	0	0	498,338,870	498,338,870	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
中國國有企業結構調整基金 股份有限公司	0	0	242,524,916	242,524,916	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
春秋航空股份有限公司	0	0	140,531,561	140,531,561	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
國新央企運營(廣州) 投資基金(有限合夥)	0	0	121,262,458	121,262,458	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
紅土創新基金管理有限公司	0	0	68,106,312	68,106,312	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
中國人壽資產管理有限公司	0	0	18,106,314	18,106,314	非公開發行股份限售股	2019年9月26日
合計	0	0	2,178,999,014	2,178,999,014	/	/

股份變動、股東情況 及權益披露

二、證券發行與上市情況

(一) 截至報告期末近3年歷次證券發行情況

股票及其 衍生證券的種類	發行日期	發行價格 (或利率)	發行數量	上市日期	獲准上市 交易數量	交易終止日期
普通股股票類						
境外上市外資股(H股)	2017年8月10日	5.74港元/股	270,606,272	2017年8月10日	270,606,272	/
境外上市外資股(H股)	2018年9月11日	6.034港元/股	600,925,925	2018年9月11日	600,925,925	/
人民幣普通股(A股)	2018年9月12日	6.02元/股	1,578,073,089	2018年9月27日	1,578,073,089	/
可轉換公司債券、分離 交易可轉債、公司債 類						
公司債(18南航01)	2018年11月27日	3.92%	人民幣20億元	2018年12月12日	人民幣20億元	2021年11月26日
其他衍生證券						
2017年第一期超短期融 資券	2017年2月16日	3.70%	人民幣10億元	2017年2月21日	人民幣10億元	2017年11月17日
2018年第一期超短期融 資券	2018年5月21日	3.70%	人民幣5億元	2018年5月24日	人民幣5億元	2018年8月21日
2018年第二期超短期融 資券	2018年5月24日	3.10%	人民幣5億元	2018年5月28日	人民幣5億元	2018年6月24日
2018年第三期超短期融 資券	2018年5月25日	3.30%	人民幣5億元	2018年5月29日	人民幣5億元	2018年8月6日
2018年第四期超短期融 資券	2018年10月25日	3.25%	人民幣15億元	2018年10月30日	人民幣15億元	2019年7月26日
2018年第五期超短期融 資券	2018年10月26日	2.60%	人民幣10億元	2018年10月30日	人民幣10億元	2019年1月27日
2018年第六期超短期融 資券	2018年10月26日	3.08%	人民幣10億元	2018年10月30日	人民幣10億元	2019年4月27日
2018年第七期超短期融 資券	2018年10月30日	3.10%	人民幣5億元	2018年11月1日	人民幣5億元	2019年4月29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215,108戶；截至2019年2月28日，公司普通股股東總數為195,106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(%)	前十名股東持股情況		
				持有有限售 條件股份 數量	質押或凍結情況 股份狀態	數量 股東性質
中國南方航空集團有限公司	489,202,658	4,528,431,323	36.92	489,202,658	無	0 國有法人
香港中央結算(代理人)有限公司	1,217,920	1,750,929,908	14.27	0	未知	- 境外法人
南龍控股有限公司	600,925,925	1,634,575,925	13.32	600,925,925	無	0 國有法人
中國航空油料集團有限公司	498,338,870	498,338,870	4.06	498,338,870	無	0 國有法人
香港中央結算有限公司	457,025,017	483,433,236	3.94	0	無	0 境外法人
中國證券金融股份有限公司	(81,123,784)	320,484,156	2.61	0	無	0 國有法人
美國航空公司	0	270,606,272	2.21	0	無	0 境外法人
中國國有企業結構調整基金股份 有限公司	242,524,916	242,524,916	1.98	242,524,916	無	0 國有法人
春秋航空股份有限公司	140,531,561	140,531,561	1.15	140,531,561	無	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)	121,262,458	121,262,458	0.99	121,262,458	無	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

股東名稱	前十名無限售條件股東持股情況		股份種類及數量	
	持有無限售條件 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	1,750,929,908	境外上市外資股		1,750,929,908
南龍控股	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	483,433,236	人民幣普通股		483,433,236
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
全國社保基金一一八組合	92,595,542	人民幣普通股		92,595,542
中央匯金資產管理有限責任公司	64,510,900	人民幣普通股		64,510,900
中航鑫港擔保有限公司	57,528,800	人民幣普通股		57,528,800
中國人壽保險股份有限公司－分紅－ 個人分紅－005L－FH002滬	55,799,232	人民幣普通股		55,799,232
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。			
表決權恢復的優先股股東及持股數量的說明	不適用			

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	有限售條件股東名稱	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
3	中國航空油料集團有限公司	498,338,870	2019年9月26日	498,338,870	非公開發行股份限售股
4	中國國有企業結構調整基金股份有限公司	242,524,916	2019年9月26日	242,524,916	非公開發行股份限售股
5	春秋航空股份有限公司	140,531,561	2019年9月26日	140,531,561	非公開發行股份限售股
6	國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥)	121,262,458	2019年9月26日	121,262,458	非公開發行股份限售股
7	紅土創新基金管理有限公司	68,106,312	2019年9月26日	68,106,312	非公開發行股份限售股
8	中國人壽資產管理有限公司	18,106,314	2019年9月26日	18,106,314	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)。公司未知其他股東是否有關聯關係。			

股份變動、股東情況 及權益披露

四、控股股東或實際控制人情況

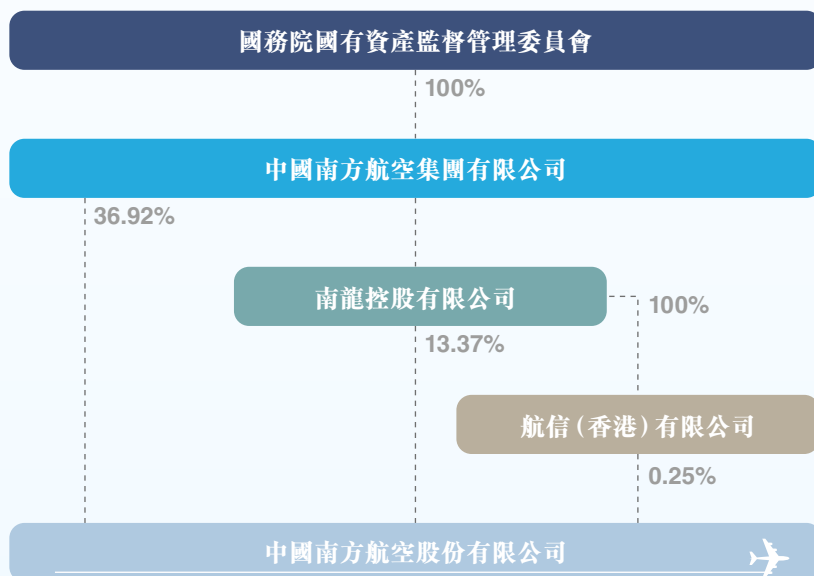
1、控股股東情況

報告期內，本公司控股股東或實際控制人沒有發生變更。

名稱	中國南方航空集團有限公司
單位負責人或法定代表人	王昌順
成立日期	1987年04月09日
主要經營業務	經營集團及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權。
報告期內控股和參股的其他境內外上市公司的股權情況 其他情況說明	中國民航信息網絡股份有限公司(參股6.93%) 誠信情況良好

2、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：



3、控股股東及實際控制人其他情況介紹

南航集團成立於1987年04月09日，是以中國南方航空(集團)公司為主體，聯合新疆航空公司、中國北方航空公司組建而成的大型國有航空運輸集團，是國資委直接管理的三大骨幹航空集團之一，主營航空運輸業務，兼營金融理財、建設開發、傳媒廣告等相關產業。

五、權益披露

於2018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	約佔本公司		
				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)	已發行股本 總數的 百分比 (註3)
南航集團(註1)	實益擁有人	A股	4,528,431,323 (L)	52.65%	/	36.92%
	受控制法團權益	H股	1,671,287,925 (L)	/	45.58%	13.62%
	小計		6,199,719,248 (L)	/	/	50.54%
南龍控股有限公司(南龍) (註1)	實益擁有人	H股	1,671,287,925 (L)	/	45.58%	13.62%
	受控制法團權益					
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%
	實益擁有人	H股	183,324,000 (L)	/	5.00%	1.49%
	小計		613,360,166 (L)	/	/	5.00%

註：

- 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)有限公司為南龍之全資附屬公司，因此南龍亦被視為於航信(香港)有限公司所持有之31,150,000股H股股份中擁有權益。
- 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股股份中擁有權益。
- 根據本公司於2018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2018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、 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 (人民幣 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	61	2016年5月27日 2016年5月27日	至今	0	0	0	0	是
*譚萬庚	副董事長 執行董事 總經理	男	54	2013年1月24日 2006年6月15日 2009年1月13日	2018年11月30日	0	0	0	0	是
馬須倫	總經理	男	54	2019年3月18日	至今	/	/	/	/	/
張子芳	執行董事 副總經理	男	60	2009年6月30日 2007年12月27日	至今 2019年1月16日	0	0	0	0	是
鄭凡	獨立非執行董事	男	63	2017年12月20日	至今	0	0	0	0	否
顧惠忠	獨立非執行董事	男	62	2017年12月20日	至今	0	0	0	6	否
譚勁松	獨立非執行董事	男	54	2013年12月26日	至今	0	0	0	15	否
焦樹閣	獨立非執行董事	男	53	2015年6月30日	至今	0	0	0	15	否
潘福	監事會主席	男	56	2010年12月29日	至今	0	0	0	0	是
李家世	監事	男	57	2009年6月30日	至今	0	0	0	9.58	是
毛娟	監事	女	46	2017年12月20日	至今	0	0	0	78.23	否
韓文勝	副總經理	男	52	2017年11月22日	2019年1月16日	0	0	0	0	是
肖立新	副總經理 總會計師 財務總監	男	52	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	56	2018年8月10日	至今	0	0	0	0	是
*章正榮	運行總監	男	56	2017年1月4日	2018年11月15日					
羅來君	副總經理	男	47	2019年3月18日	至今	/	/	/	/	/
任積東	副總經理	男	54	2009年5月7日	至今	0	0	0	114.28	否
程勇	副總經理	男	56	2018年8月21日	至今	0	0	0	192.08	否
王志學	副總經理	男	58	2012年8月3日	至今	0	0	0	188.01	否
李彤彬	總工程師 副總經理	男	57	2014年4月30日 2015年9月14日	至今	0	0	0	120.53	否
蘇亮	總經濟師	男	56	2007年12月27日	至今	0	0	0	95.84	否
陳威華	總法律顧問	男	52	2004年6月16日	至今	0	0	0	95.25	否
*郭志強	營銷總監	男	55	2012年9月27日	2018年10月24日	0	0	0	71.76	是
謝兵	董事會秘書	男	45	2007年11月26日	至今	0	0	0	94.71	否
馮華南	安全總監	男	56	2014年8月15日	至今	0	0	0	176.95	否
*楊本森	總飛行師	男	61	2017年1月4日	2018年3月28日	0	0	0	29.78	否
郭建業	服務總監	男	56	2017年1月4日	至今	0	0	0	95.39	否
羅明毫	總飛行師	男	56	2018年3月28日	至今	0	0	0	172.84	否
王仁傑	運行總監	男	54	2018年11月15日	至今	0	0	0	166.23	否
合計	/	/	/	/	/	0	0	0	1,737.46	/

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、王志學先生、馮華南先生、楊本森先生、羅明毫先生、王仁傑先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；李家世先生2018年2月起由南航集團發放薪酬；郭志強先生2018年10月起由南航集團發放薪酬；楊本森先生2018年3月退休；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2018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) 董事、監事和高級管理人員其他任職情況

1、在股東單位任職情況

任職人員姓名	股東單位名稱	在股東單位擔任的職務	任期起始日期	任期終止日期
王昌順	南航集團	董事長、黨組書記	2016年12月6日	至今
*譚萬庚	南航集團	總經理、董事、黨組副書記	2016年12月6日	2018年11月30日
張子芳	南航集團	黨組副書記、副總經理	2016年8月26日	2018年11月29日
潘福	南航集團	黨組成員、紀檢組組長	2010年10月29日	2019年1月12日
*韓文勝	南航集團	黨組成員、副總經理	2016年10月11日	2018年11月29日
韓文勝	南航集團	董事、黨組副書記	2018年11月29日	至今
肖立新	南航集團	黨組成員、總會計師	2016年10月11日	至今
李家世	南航集團	工會主席	2017年11月27日	至今
*章正榮	南航集團	總經理助理	2017年11月9日	2018年6月15日
章正榮	南航集團	黨組成員、副總經理	2018年6月15日	至今
毛娟	南航集團	審計部總經理	2017年11月25日	至今
謝兵	南航集團	董秘局主任	2017年4月7日	至今
王仁傑	南航集團	法律標準部黨總支書記	2018年9月6日	至今

註：帶*的為報告期末已經不再任職的人員。

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

2、在其他單位任職情況

任職人員姓名	其他單位名稱	在其他單位擔任的職務
顧惠忠	中國交通銀行股份有限公司	監事
譚勁松	廣州恆運企業集團股份有限公司	獨立董事
譚勁松	中遠海運特種運輸股份有限公司	獨立董事
譚勁松	上海萊士血液製品股份有限公司	獨立董事
譚勁松	珠海華髮實業股份有限公司	獨立董事
焦樹閣	CDH China Management Company Limited	董事兼總裁
焦樹閣	福建南平南孚電池有限公司	董事長
焦樹閣	海南清水灣旅業有限公司	董事長
焦樹閣	海南阿羅哈酒店有限公司	董事長
焦樹閣	上海青晨房地產開發有限公司	董事長
焦樹閣	上海邁泰君奧生物技術有限公司(原：上海百安醫星投資有限公司)	董事
焦樹閣	上海海思太科藥業有限公司	董事
焦樹閣	上海邁泰亞博生物技術有限公司	董事
焦樹閣	上海百邁博製藥有限公司	董事
焦樹閣	泰州邁博太科藥業有限公司	董事
焦樹閣	泰州邁博太科生物技術有限公司	董事
焦樹閣	河南雙匯投資發展股份有限公司	董事
焦樹閣	內蒙古河套酒業集團股份有限公司	董事長
焦樹閣	鼎暉股權投資管理(天津)有限公司	董事
焦樹閣	北京太洋藥業有限公司	董事
焦樹閣	河南省漯河市雙匯實業集團有限責任公司	董事
焦樹閣	WH Group Limited	董事
焦樹閣	United Global Food (US) Holdings, Inc	董事
焦樹閣	Smithfield Foods, Inc	董事
焦樹閣	Rotary Vortex Ltd	董事
焦樹閣	九陽股份有限公司	董事
焦樹閣	奇瑞汽車股份有限公司	董事
焦樹閣	Mabtech Limited	董事
焦樹閣	Mabtech Holdings Limited	董事
焦樹閣	GeneMab Limited	董事
焦樹閣	中國蒙牛乳業有限公司	獨立董事
焦樹閣	海南普利製藥股份有限公司	董事
焦樹閣	北京東方略生物醫藥科技股份有限公司	董事
焦樹閣	天津維遠投資管理有限公司	執行董事
焦樹閣	寧波經濟技術開發區維均投資諮詢有限公司	執行董事、總經理
焦樹閣	寧波經濟技術開發區旭博投資諮詢有限公司	執行董事、總經理
焦樹閣	寧波亞豐電器有限公司(原：福建南平大豐電器有限公司)	執行董事、總經理
焦樹閣	寧波亞錦電子科技股份有限公司	董事長、總經理
焦樹閣	深圳市鼎暉創業投資管理有限公司	董事
焦樹閣	蕪湖正鼎投資管理有限公司	董事長
焦樹閣	CP&CDH Capital Company Limited(正鼎資本有限公司)	董事
焦樹閣	上海瑞有股權投資基金管理有限公司	董事

任職人員姓名	其他單位名稱	在其他單位擔任的職務
毛娟	南龍國際貨運有限公司	監事會主席
毛娟	中國南航集團財務有限公司	監事會主席
毛娟	廈門航空有限公司	監事
張子芳	中國南方航空河南航空有限公司	董事長
韓文勝	四川航空股份有限公司	副董事長
韓文勝	中國航空運輸協會	副理事長
韓文勝	中國民航信息網絡股份有限公司	董事
肖立新	汕頭航空有限公司	董事長
肖立新	貴州航空有限公司	董事長
肖立新	廈門航空有限公司	董事
肖立新	南航海外(香港)有限公司	董事
王志學	珠海航空有限公司	董事長
王志學	廈門航空有限公司	總經理
李彤彬	瀋陽北方飛機維修有限公司	董事長
李彤彬	廣州飛機維修工程有限公司	董事長
李彤彬	珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	董事長
蘇亮	四川航空股份有限公司	董事
蘇亮	中國南航集團文化傳媒股份有限公司	董事長
蘇亮	南航西澳飛行學院	董事長
陳威華	廈門航空有限公司	董事
郭志強	中國南方航空雄安航空有限公司	執行董事
謝兵	中國南航集團資本控股有限公司	董事長
謝兵	南航國際融資租賃有限公司	董事長
馮華南	珠海翔翼航空技術有限公司	董事長
郭建業	深圳航空食品有限公司	董事長
郭建業	廣州南聯航空食品有限公司	董事長
郭建業	廣州南航中免免稅品有限公司	董事長
郭建業	南航嘉源(廣州)航空用品有限公司	董事長

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

(三) 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
譚萬庚	副董事長	離任	工作變動
	執行董事	離任	工作變動
	總經理	離任	工作變動
張子芳	副總經理	離任	退休
韓文勝	副總經理	離任	工作變動
章正榮	副總經理	聘任	董事會聘任
	運行總監	離任	工作變動
程勇	副總經理	聘任	董事會聘任
郭志強	營銷總監	離任	工作變動
楊本森	總飛行師	離任	退休
羅明毫	總飛行師	聘任	董事會聘任
王仁傑	運行總監	聘任	董事會聘任

(四) 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2018年中期報告之後需作披露之董事或監事變更資料：

1. 譚萬庚先生辭任本公司之執行董事，董事會副董事長、董事會航空安全委員會主任委員及本公司總經理，並終止擔任聯交所上市規則第3.05條項下規定的本公司授權代表。
2. 執行董事張子芳先生已獲委任為聯交所上市規則第3.05條項下規定的本公司授權代表。
3. 顧惠忠先生擔任交通銀行股份有限公司監事。
4. 譚勁松先生擔任中遠海運特種運輸股份有限公司獨立董事，不再擔任保利房地產(集團)股份有限公司獨立董事。
5. 焦樹閣先生擔任上海瑞有股權投資基金管理有限公司董事，不再擔任天津冠景投資諮詢有限公司董事長。
6. 毛娟女士不再擔任廣州南聯航空食品有限公司監事會主席、重慶航空有限責任公司監事、貴州航空有限公司監事、珠海航空有限公司監事、中國南方航空河南航空有限公司監事、廣州白雲國際物流有限公司監事。

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。

(五) 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1,737.46萬元(2017年度：人民幣1,474.26萬元)。

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51及附註60。

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46及附註52。

等級 人民幣	高級管理人員人數	
	2018年	2017年
0-500,000	1	1
500,001-1,000,000	5	4
1,000,001-1,500,000	2	2
1,500,001-2,000,000	5	3
合計	13	10

6、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2018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

7、現任董事、監事、高級管理人員簡歷

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(61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、副總經理(民航烏魯木齊管理局副局長)。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。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。

張子芳，男，1958年10月出生(60歲)，遼寧大學黨政幹部基礎科專業畢業，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3月參加工作，1980年2月加入中國共產黨。曾任北方航空公司辦公室副主任，北方航空公司瀋陽飛行大隊副政委、政委，北方航空公司吉林分公司黨委書記。2003年1月任中國北方航空公司大連分公司總經理；2003年10月任中國南方航空集團公司政治工作部部長；2005年2月任中國南方航空股份有限公司黨委副書記、紀委書記；2007年12月任中國南方航空股份有限公司黨委副書記、副總經理；2009年2月任中國南方航空股份有限公司黨委書記、副總經理；2009年6月任中國南方航空股份有限公司董事、黨委書記、副總經理；2011年8月任中國南方航空集團公司黨組成員，中國南方航空股份有限公司董事、黨委書記、副總經理；2016年8月任中國南方航空集團公司黨組副書記、副總經理，中國南方航空股份有限公司董事、黨委書記、副總經理，中國南方航空河南航空有限公司董事長；2017年11月任中國南方航空集團有限公司黨組副書記、副總經理，中國南方航空股份有限公司董事、黨委副書記、副總經理；2018年11月由於退休原因不再擔任中國南方航空集團有限公司黨組副書記、副總經理，中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2019年1月不再擔任中國南方航空股份有限公司副總經理。

鄭凡，男，1955年11月出生(63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，擔任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(62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。現任交通銀行監事，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。

譚勁松，男，1965年1月出生(54歲)，博士研究生學歷，畢業於中國人民大會計系，在職取得中國人民大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獨立董事、廣州恆運企業集團股份有限公司獨立董事、上海萊士血液製品股份有限公司和珠海華發實業股份有限公司獨立董事。譚先生自2013年12月26日至今任本公司獨立董事。

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

焦樹閣，男，1966年2月出生(53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、上海邁泰君奧生物技術有限公司、上海海思太科藥業有限公司、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的董事；兼任中國蒙牛乳業有限公司獨立董事；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

潘福，男，1963年2月出生(56歲)，重慶大學電氣工程系電力系統及自動化專業畢業，碩士研究生學歷，工學碩士，高級工程師。1986年7月參加工作，1986年6月加入中國共產黨。曾任雲南省電力工業局計劃處副處長、雲南省陽宗海發電有限責任公司董事，雲南省電力工業局計劃發展部副主任，昆明發電廠副廠長、廠長，雲南電力集團公司副總工程師、總工程師，中國南方電網有限責任公司安全監察部副主任、主任，中國南方電網有限責任公司技術研究中心主任，南方電網貴州電網公司總經理、黨組副書記，中國南方電網有限責任公司計劃發展部主任。2010年10月任中國南方航空集團公司黨組紀檢組組長、黨組成員；2010年12月任中國南方航空集團公司黨組紀檢組組長、黨組成員，中國南方航空股份有限公司監事會主席；2017年11月任中國南方航空集團有限公司黨組紀檢組組長、黨組成員，中國南方航空股份有限公司紀委書記、黨委委員、監事會主席；2019年1月由於工作調動原因不再擔任中國南方航空集團有限公司黨組紀檢組組長、黨組成員，中國南方航空股份有限公司紀委書記、黨委委員。

李家世，男，1961年5月出生(57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。

毛娟，女，1972年12月出生(46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月任中國南方航空股份有限公司監事、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。目前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

馬須倫，男，1964年7月生(54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1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月任中國南方航空集團有限公司董事、總經理、黨組副書記兼中國南方航空股份有限公司總經理。

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

韓文勝，男，1967年1月出生(52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，中國南方航空股份有限公司副總經理；2019年1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記。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。

肖立新，男，1966年6月出生(52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)，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。目前還兼任貴州航空有限公司董事長、汕頭航空有限公司董事長、廈門航空有限公司董事、南航海外(香港)有限公司董事。

章正榮，男，1962年9月出生(56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月任中國南方航空集團公司總飛行師、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、運行總監；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。

羅來君，男，1971年10月生(47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2月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員；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。

任積東，男，1965年1月出生(54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。

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

程勇，男，1962年4月出生(56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(58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)汕頭航空有限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(57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。目前還兼任瀋陽北方飛機維修有限公司、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。

蘇亮，男，1962年4月出生(56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(52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)。2003年12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。

謝兵，男，1973年9月出生(45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，中國南方航空集團有限公司董秘局主任、中國南方航空股份有限公司董秘局主任。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(56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。目前還兼任珠海翔翼航空技術有限公司董事長。

董事、監事、 高級管理人員和員工情況

郭建業，男，1962年12月出生(56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(56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。

王仁傑，男，1964年10月出生(54歲)，中國人民解放軍空軍第一飛行學院飛機駕駛專業、航空理論專業畢業，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)，二級飛行員。1983年6月參加工作，1990年12月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司飛行管理部副總經理，中國南方航空股份有限公司廣州飛行部副總經理、黨委委員，中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理。2014年8月任中國南方航空股份有限公司西安分公司總經理、黨委副書記；2016年12月任中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理；2017年2月任中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理兼機關黨工委委員；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飛行管理部總經理；2018年5月任中國南方航空股份有限公司運行副總監；2018年9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法律標準部黨總支書記；2018年11月任中國南方航空股份有限公司運行總監，中國南方航空集團有限公司、中國南方航空股份有限公司法律標準部黨總支書記。

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。

二、母公司和主要子公司員工情況

(一) 員工情況

截至2018年12月31日，本集團共有員工100,831名(2017年12月31日：96,234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)
67,808	33,023	100,831

專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行員	9,698
乘務員(含兼職安全員)	21,297
空警安全員	2,595
機務系統	16,589
航務系統	2,546
客運系統	9,108
貨運系統	6,370
地服系統	10,963
信息系統	1,855
財務系統	2,376
其他	17,434
合計	100,831

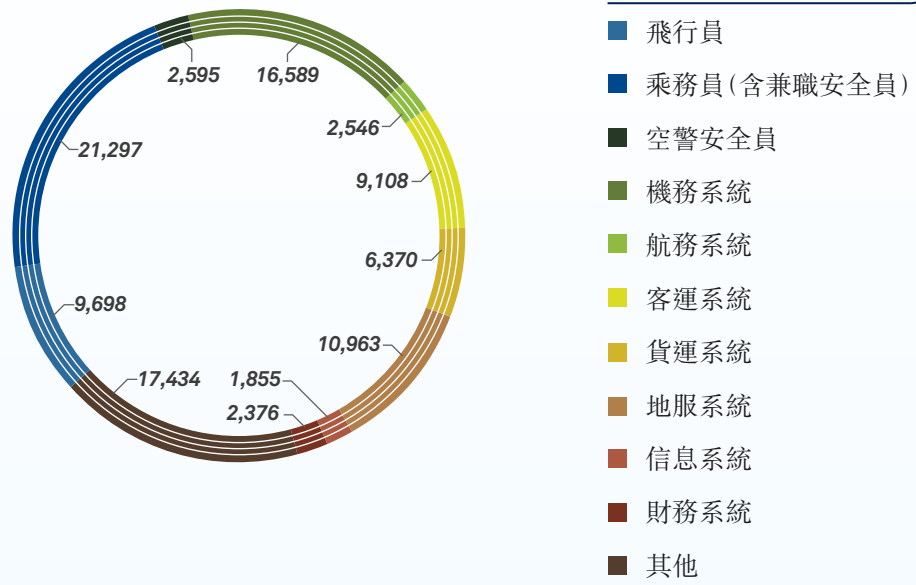
教育程度

教育程度類別	數量(人)
研究生	4,061
本科	44,887
大專	32,248
中專及以下	19,635
合計	100,831

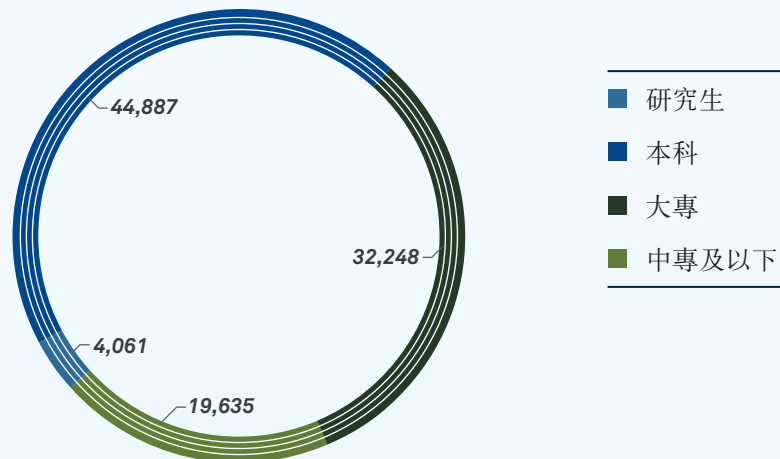
董事、監事、 高級管理人員和員工情況

(二)、專業構成圖和教育構成圖

專業構成圖



教育程度圖



(三)、 員工薪酬政策情況

報告期內，本公司堅持效益優先、市場化導向，建立健全下屬企業工資總額分級分類管理辦法，加大效益掛鉤力度，嚴格預算執行監控，杜絕違規發放，全年人工成本、工資總額控制在預算範圍內。本公司圍繞戰略重點任務創新薪酬分配辦法，在增量投放方面重點對關鍵崗位、關鍵群體進行傾斜，探索適應不同崗位、不同群體的薪酬激勵辦法，堅持按崗位、能力、業績付薪，落實考核縱向到底，加大薪酬分配與單位、部門、員工績效考核的掛鉤力度，促進公司戰略目標實現。

(四)、 培訓計劃

公司將繼續堅持「培訓創造價值」的理念，加快建設具有南航特色的一體化教育培訓體系。

2019年，公司員工培訓計劃以資質培訓為主，提升培訓為輔。培訓資源重點保障飛行、機務、航務、客艙、地服、安保等系統資質培訓，提升公司安全運營水準和服務品質水準。

2019年本公司員工培訓重點項目包括飛行系統飛行技術培訓、飛行員年度複訓，機務系統新員工崗前培訓、機務維修人員基礎執照培訓，航務系統簽派新僱員訓練、簽派員複訓、國際運行熟悉訓練培訓，客艙系統乘務員定期複訓，營銷系統客運、貨運營銷國際人才培養等培訓。

同時，公司將根據高技能人才隊伍建設規劃方案，在機務、客艙等系統試點啟動高技能人才的選拔培養工作，從選、用、育、留各環節進行政策頂層設計，並對標行業內外、國內國際先進水準，培養一批「南航工匠」、「技能大師」。

(五)、 勞務外包情況

勞務外包的工時總數	勞務外包支付的報酬總額(人民幣)
52.95百萬小時	2,756.43百萬元

公司治理 報告

本公司根據《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、監事會和高級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》等規範性文件沒有存在重大差異。本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2018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

本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，本公司根據中國證監會《上市公司章程指引》等監管法規，修訂了《公司章程》，並經公司2017年年度股東大會審議通過。公司完成本次非公開發行A股股票和非公開發行H股股票完成後，註冊資本、股數、股本結構及股東等情況發生變動，根據股東大會授權，對《公司章程》相關條款進行相應修改。

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1次股東大會，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，特別是中小投資者參與決策，充分行使權利。

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。

提交董事會決議的主要事項包括：

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。董事長與總經理各有不同職責，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2018年12月31日，本公司第八屆董事會成員包括兩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126頁至第128頁。

董事會在2018年度共舉行36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2018年度共舉行1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	本年應參加 董事會次數	參加董事會情況				參加股東 大會情況	
			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	36	4	32	0	0	否	1
譚萬庚 (於2018年11 月30日退任)	否	34	2	31	1	0	否	1
張子芳	否	36	2	32	2	0	否	0
鄭凡	是	36	4	32	0	0	否	1
顧惠忠	是	36	4	32	0	0	否	1
譚勁松	是	36	4	32	0	0	否	1
焦樹閣	是	36	3	32	1	0	否	0

年內召開董事會會議次數	36
其中：現場會議次數	4
通訊方式召開會議次數	32
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超過三分之一。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2018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。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、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、譚萬庚先生、張子芳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。原執行董事譚萬庚先生於2018年11月30日辭任。

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2018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2018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。

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2次現場會議，4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。

公司治理 報告

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2018年舉行1次會議，會議根據其工作細則的規定召開，聽取了關於公司《建設世界一流航空運輸企業發展綱要》的滙報。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2018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2018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2018年季度、2018年中期及2017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2018年度共舉行13次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各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)	13/13
顧惠忠	13/13
焦樹閣	13/13

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2017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(特殊普通合夥)為本公司2018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2018年度香港財務報告提供專業服務。

下表載列本公司外聘核數師於2017年及2018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：

	2018年 人民幣百萬元	2017年 人民幣百萬元
審計費用	15.5	14
非審計費用	2.7	0
合計	18.2	14

註：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2018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張子芳先生及獨立非執行董事鄭凡先生。

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。

公司治理 報告

薪酬與考核委員會於2018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2016年工資總額決算、2017年工資總額預決算、2018年工資總額預算，以及公司《用工、薪酬制度改革方案》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	2/2
鄭凡	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2018年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2018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2018年舉行了4次會議，分別提名聘任羅明毫先生為本公司總飛行師，聘任章正榮先生、程勇先生為本公司副總經理，聘任王仁傑先生為本公司運行總監。提名委員會在2018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)	4/4
王昌順	4/4
焦樹閣	4/4

航空安全委員會

航空安全委員會包括三名成員，由原執行董事譚萬庚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。譚萬庚先生於2018年11月30日辭任。

航空安全委員會於2018年舉行1次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開。聽取了關於公司2018年安全工作的匯報，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
譚萬庚(於2018年11月30日退任)	0/1
鄭凡	1/1
譚勁松	1/1

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2018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160頁至166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。

公司治理 報告

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

報告期內，本公司秉承專業、開放和積極的態度，堅持以投資者為中心，積極應對複雜的外部環境變化，持續提升投資者關係工作的品質。

完善溝通機制，強化雙向交流。全年主辦或參加業績發佈會、路演、電話會超過100場，與超過1,500名投資者深度溝通。一方面準確、全面和客觀地傳遞公司發展戰略、生產經營、財務管理等信息；另一方面主動搜集、匯總資本市場觀點和股東建議，為公司發展提供價值信息。

強化基礎建設，打造多元渠道。持續完善機構、分析師、個人股東數據庫，加強股東結構的動態跟蹤，結合投資者的差異化需求，持續完善線上、線下平台，發揮互聯網渠道優勢，提升公司對資本市場輿情的反應速度。

報告期內，本公司榮獲中國上市公司協會「最受投資者尊重上市公司」稱號，品牌形象進一步提升。

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，加強制度建設，修訂了《董事會信息報送實施細則》；全面優化流程，提高信息傳遞效率，提升內外部溝通效率；加強信息披露崗位員工培訓，多次派員參加上交所信息披露合規培訓。

2018年8月，本公司獲得上交所2017-2018年度信息披露A級評價。

《公司章程》修訂

2018年4月26日，本公司董事會召開了第八屆董事會臨時會議，並批准(其中包括)有關修訂本公司公司章程的決議(「建議修訂」)。建議修訂反映本公司控股股東中國南方航空集團公司的公司名稱更改，即由「中國南方航空集團公司」改為「中國南方航空集團有限公司」。詳情請參考本公司日期為2018年4月26日的公告。建議修訂於2018年6月15日由本公司股東於股東週年大會批准。

2018年10月16日，本公司召開第八屆董事會臨時會議，根據本公司2017年第一次臨時股東大會的授權及非公開發行結果，一致審議並通過對公司章程的相關條款進行補充修訂，以反映本公司註冊資本的增加。詳情請參考本公司日期為2018年10月16日的公告。


除上述披露外，於2018年度，《公司章程》未作修訂。

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秘局或電郵至上節「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。



現代化的 五個治理體系

世界一流航空運輸企業，需要現代化的企業治理體系和治理能力，必須建立中國特色的現代企業制度，就是要加強黨的領導，完善治理結構，加強戰略管理，完善市場機制，建設企業文化。建設現代化的治理體系，是為高質量發展提供動力和活力。



公司債券 相關情況

一、公司債券基本情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

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
15南航01	136053	2015年11月20日	2020年11月20日	2,654.98	4.15	每年付息， 到期還本付息	上交所
16南航01	136256	2016年3月3日	2019年3月3日	5,000	2.97	每年付息， 到期還本付息	上交所
16南航02	136452	2016年5月25日	2021年5月25日	5,000	3.12	每年付息， 到期還本付息	上交所
18南航01	155052	2018年11月27日	2021年11月27日	2,000	3.92	每年付息， 到期還本付息	上交所

註：截至本報告披露日，16南航01已摘牌。

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。本期債券的付息日期為2016年至2020年每年的11月20日；若投資者行使回售選擇權，則其回售部分債券的付息日為2016年至2018年每年的11月20日。本期債券的兌付日期為2020年11月20日；若投資者行使回售選擇權，則其回售部分債券的兌付日為2018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。

「16南航01」起息日為2016年3月3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2017年至2019年每年的3月3日。本期債券到期一次還本，兌付日期為2019年3月3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。

「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。本期債券的付息日期為2017年至2021年每年的5月25日；若投資者行使回售選擇權，則其回售部分債券的付息日為2017年至2019年每年的5月25日。本期債券的兌付日期為2021年5月25日；若投資者行使回售選擇權，則其回售部分債券的兌付日為2019年5月25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。

「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。本期債券的計息期限為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。本期債券到期一次還本。本期債券的兌付日期為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。

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。

報告期內，上述公司債券的增信機制、償債計劃及其他償債保障措施未發生變更。

公司債券 相關情況

三、公司其他債券和債務融資工具的付息兌付情況

2018年6月24日，公司2018年第二期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計人民幣501,273,972.60元。

2018年8月6日，公司2018年第三期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計人民幣503,164,383.56元。

2018年8月21日，公司2018年第一期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計人民幣504,561,643.84元。

2018年8月17日，廈門航空2016年度第一期中期票據兌付利息，按時足額兌付利息人民幣38,610,000.00元。

2018年10月21日，廈門航空2016年度第二期中期票據兌付利息，按時足額兌付利息人民幣49,760,000.00元。

2018年11月22日，廈門航空2016年度第三期中期票據兌付利息，按時足額兌付利息人民幣60,840,000.00元。

四、公司報告期內的銀行授信情況

截至2018年12月31日，本公司已獲得多家國內銀行提供最高為人民幣2,439.10億元的銀行授信額度，其中已使用的銀行授信額度約為人民幣500.39億元，尚未使用的銀行授信額度約為人民幣1,938.71億元。

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。董事會已審閱公司截至2018年12月31日止財政年度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2018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

公司聘請的畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合伙）已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。

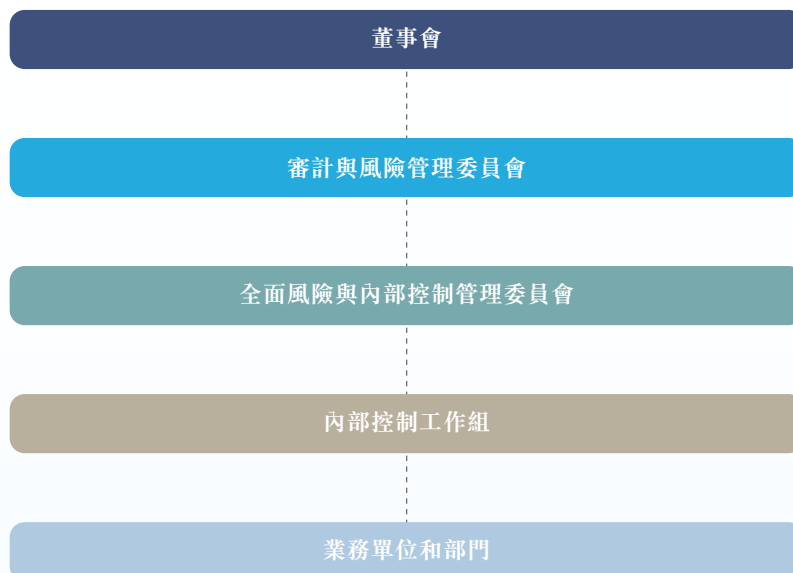
內部控制審計報告詳見上海證券交易所網站。

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：

風險管理 及內部控制



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批內控計劃，監督進度，審批重要事項等。全面風險與內部控制管理委員會負責審閱內控各階段工作成果，審閱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內控工作的具體組織實施。各業務單位和部門負責保持本單位內控措施持續有效，描述和更新本單位業務流程、控制點，確認流程記錄檔案，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》及其配套指引的有關要求。自2016年起，香港《上市規則》關於企業管治要求進一步提高，公司為滿足合規要求，聘請專業的獨立協助廠商機構給予指導。

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业特點，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航空運輸主業分(子)公司、基地並延伸至投資單位。

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、復算、檢查、詢證、知識評價、系統查詢等方法，全年分上、下半年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，將及時匯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，適當的政策及監控已經訂立及制定，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。有關系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2018年，審計與風險管理委員會共舉行13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2018年12月31日止，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



世界快速向前，飛行如今成為更多人的出行選擇。南航每日承載著30多萬名旅客，飛往全球40多個國家和地區200多個目的地。肩負責任，每一次啟程，南航都深切思索著「如何飛行，飛向哪裡」。「與陽光偕行」，是南航對待每一次飛行的態度。我們努力為旅客帶來陽光般真情的服務，我們樂於將溫暖有力的關懷回饋給社會，我們用心編織航線網絡，讓家庭、朋友、事業夥伴相聚，我們將企業置於陽光下運營，全力打造溫暖、透明、負責的陽光南航，為您的美好生活助力添彩。

安全第一。安全是航空公司的生命線。南航始終堅持「安全第一」的戰略方針，進一步完善安全職能管理、考

核管理，加強機隊作風紀律及資質能力檢查，推進機隊、飛行、簽派、維修等資源整合，實現安全管理更加專業化、精細化，堅決守牢安全底線。2018年6月，南航榮獲中國民航「飛行安全鑽石二星獎」，成為國內安全星級最高的航空公司。

真情服務。用專業、真情和卓越的品質服務，讓客戶信賴和感動，一直是南航的目標。2018年，南航深入開展航班正常提升工程，全年航班正常率

同比提高7.7個百分點，行業領先；正式發佈「南航e行」戰略，成立全球行李查詢中心，實行「一鍵退款」，推出無障礙購票網站，讓旅行更加智慧和便捷；在機上推出南航特色香氛、特色餐食、豐富娛樂節目等，為旅客帶來更加愉悅的飛行旅程，獲評「SKYTRAX全球最傑出進步航空公司」。

深化改革。全面深化改革，是南航積蓄發展動能，增強企業活力的重要抓手。2018年，南航深化改革啃下了不少硬骨頭，幹出了一片新天地。廣州樞紐整體轉場至廣州白雲國際機場T2航站樓運行，北京大興國際機場基地工程全面封頂，雄安航空公司獲批籌建，廣州—北京「雙樞紐」南北呼應、兩翼齊飛的新格局正在成型。落實國資委「雙百行動」，推進貨運物流一體化改革，成立貨運物流公司，研究制定通航公司混改實施方案。深化三項制度改革（即勞動、人事及分配），充分調動全員積極性。

保護生態。尊重自然、保護生態，是南航長期堅守的企業價值。2018年，南航將節能減排工作領導小組升級為全面加強生態環保工作領導小組，啟動生態環境保護機制並發佈相關指引，推動公司生態保護工作再上新臺階。繼續履行《白金漢宮宣言》主要協



議，積極保護生物多樣性。推出「航油e雲」數據平台、電子飛行包(EFB)等，通過電子化和信息化手段推進飛行過程中的節能減排。全年二氧化碳排放8.88噸／萬噸公里，同比下降3.1%。

關懷員工。人才是企業可持續發展的寶貴資源，南航始終秉持「以人為本、相容並蓄、共贏成長」的人才理念，與員工共成長。2018年，南航推動全員在「小發明」、「小革新」、「小改造」、「小設計」及「小建設」五個方面創新規範化、制度化、常態化開展，員工參與率100%，收到員工倡導創新項目立項2,935項。推進領導幹部集中輪訓，

發佈《陽光南航公約》，為企業發展凝心定神。持續開展員工培訓，以完善的培訓體系與晉升發展通道，助力員工實現人生價值，提升員工安全感、獲得感、幸福感。

回饋社會。南航堅決貫徹執行黨中央、國務院關於脫貧攻堅的重大決策部署，為脫貧攻堅和小康社會建設作出應有的貢獻。2018年，南航在全國12省區的2縣21村開展扶貧工作，投入和引進扶貧資金人民幣1,723.2萬元，派出掛職和駐村幹部63人。同時，主動開展公益活動和志願服務項目，為執行維和包機、應急救援、押

送犯罪嫌疑人等提供特殊飛行保障服務。在國際化發展中積極融入海外社會，深入開展文化建設與交流活動，樹立陽光南航、責任央企的良好形象。

本公司社會責任工作詳情請參見2019年3月30日在上交所網站上披露的《中國南方航空股份有限公司2018年度社會責任報告》。



三個保障

條件、資源、環境

「條件」就是抓基層、打基礎、苦練基本功；「資源」就是強化人才和資金保障，深入實施人才強企戰略，深化人才發展體制機制改革，實現資金來源多元化、資金管理集中化、資金成本最低化；「環境」就是加強關係管理，爭取各方支持，統一全員思想，達成共識、形成共鳴、產生共振。三個保障是為高質量發展提供支撐。





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167至272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2018年12月31日的合併資產負債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2018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。

獨立核數師報告

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。

客運收入確認

請參閱合併財務報表附註2(y)(i)，附註2(y)(ii)，附註3(a)(iii)，附註3(a)(viii)，附註5，附註39，附註40及附註41。

關鍵審計事項

南方航空的客運服務收入於提供運輸服務時確認。於資產負債表日，南方航空已出售但尚未提供運輸服務的客運服務收款金額以票證結算計入資產負債表。

南方航空提供獎勵里程的客運服務收款金額按照單獨售價在提供運輸服務收入與按常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程的金額之間進行分配。分配至常旅客里程獎勵計劃的獎勵里程的金額，在相關里程被兌換並取得相關利益時，或逾期未使用時確認為收入。在常旅客里程獎勵計劃下，從第三方取得的銷售獎勵里程的價值同樣先作為負債計入合同負債。

南方航空於提供運輸服務時，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棄用機票收入。預計棄用機票比例是綜合考慮歷史棄用機票情況進行估計。

南方航空使用複雜的信息技術系統，通過處理大量數據持續追蹤運輸服務的提供情況，以確定客運服務收入的確認時點和準確金額。

我們的審計如何處理該事項

我們就客運服務收入確認的審計程序包括以下程序：

- 利用本所內部信息技術專家的工作，評價南方航空與客運服務收入確認相關的信息技術應用控制，包括評價信息技術系統是否按照設計運行，且不會因數據被篡改或軟件系統邏輯問題而可能導致與客運服務收入確認相關的會計信息記錄不準確。選取進行評價的信息技術應用控制還包括與信息技術系統之間數據傳輸的完整性和準確性、用以識別錯誤數據的機票驗證以及聯程票票價分配相關的控制；
- 評價南方航空就在將信息技術系統輸出的信息與南方航空財務和經營數據進行核對過程中識別的差異進行追蹤處理相關的關鍵人工控制；

獨立核數師報告

關鍵審計事項(續)

客運收入確認

請參閱合併財務報表附註2(y)(i)，附註2(y)(ii)，附註3(a)(iii)，附註3(a)(viii)，附註5，附註39，附註40及附註41。

關鍵審計事項

南方航空還建立了信息技術系統用於追蹤獎勵里程發放、後續兌換及里程使用的情況。常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程的收入金額是基於獎勵里程的單獨售價和預計兌換率進行估計。預計兌換率是綜合考慮歷史兌換率、預計兌換的方式及常旅客里程獎勵計劃的兌換政策進行估計。

由於客運服務收入確認涉及使用複雜的信息技術系統，會導致客運服務收入存在可能確認金額不準確或計入不正確的會計期間的固有風險，同時，對常旅客獎勵里程的單獨售價、預計兌換率的估計，及預計棄用機票比例的估計，會導致客運服務收入存在可能被操縱的固有風險，因此，我們將客運服務收入確認識別為關鍵審計事項。

我們的審計如何處理該事項

- 對南方航空的客運服務收入執行分析程序，通過使用南方航空信息技術系統生成的獨立輸入值和信息，為客運服務收入設定預期值，並將預期值與南方航空的客運服務收入記錄金額進行比較；
- 評價南方航空與確定獎勵里程的合同負債和棄用機票收入的內部控制的設計和運行有效性；
- 檢查南方航空對獎勵里程的客運服務收款金額在提供運輸服務收入與按常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程的金額的分配計算；
- 通過與歷史棄用機票情況及可能對未來棄用機票比例造成影響的政策計劃變動情況進行比較，質疑南方航空就預計逾期未使用機票比例作出的假設；
- 通過與歷史兌換情況及可能對未來兌換活動造成影響的常旅客獎勵里程政策的計劃變動情況進行比較，質疑南方航空就里程兌換率作出的假設；
- 檢查金額重大或符合特定風險標準的與客運服務收入相關的手工會計分錄的相關支持性文件。

獨立核數師報告

關鍵審計事項(續)

飛機及相關設備減值

請參閱合併財務報表附註2(l)(iii)，附註3(a)(i)及附註19(d)。

關鍵審計事項

於2018年12月31日，南方航空飛機及相關設備的賬面價值為人民幣158,961百萬元。

飛機及相關設備出現重大減值的可能原因包括飛機市場價值的顯著下降及飛機運營產生淨經營現金流出等因素。

管理層依據公允價值減去處置費用後的淨額與資產的預計未來現金流量的現值兩者之間的較高者，評估飛機及相關設備是否出現減值。在確定預計未來現金流量的現值時，管理層需要對預測飛機運輸服務收入、預測運營成本及使用的折現率作出重大判斷。

由於飛機及相關設備的賬面價值對財務報表的重要性且對飛機及相關設備未來現金流量的預測及折現存在固有不確定性，因此，我們將飛機及相關設備減值識別為關鍵審計事項。

我們的審計如何處理該事項

我們就飛機及相關設備減值的審計程序包括以下程序：

- 評價南方航空與飛機及相關設備減值評估相關的關鍵內部控制的設計和運行有效性；
- 與管理層討論飛機及相關設備可能出現減值的跡象，基於對南方航空的瞭解和對航空行業的經驗所形成的預期，質疑管理層對飛機及相關設備可能存在的減值跡象的評估。對於確定出現減值跡象的飛機及相關設備，評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試；
- 評價南方航空與預測飛機運輸服務收入及相關運營成本相關的預算流程的設計和執行，並評價南方航空編製折現的現金流量預測的方法及可靠性；
- 利用本所內部估值專家的工作，基於企業會計準則的要求，評價管理層執行的減值測試或第三方專家出具的飛機估值報告所採用的假設和方法，將管理層執行減值測試所採用的關鍵假設，包括預計經濟增長率、競爭情況、未來收入增長率、預計利潤率、成本增長率及使用的折現率等與就關鍵參數可獲得的外部數據以及我們執行評價的結果進行比較；
- 評價管理層的飛機及相關設備減值測試結果對包括未來收入增長率及預計利潤率等關鍵假設的變化的敏感性，並考慮管理層在作出這些關鍵假設時是否存在管理層偏向的跡象；
- 將本年度飛機的實際運營結果與於2017年12月31日管理層的預測數據進行比較，以考慮管理層預測流程的可靠性。

獨立核數師報告

關鍵審計事項(續)

大修理準備

請參閱合併財務報表附註2(aa)，附註3(a)(ii)，及附註45。

關鍵審計事項

於2018年12月31日，南方航空通過外部經營租賃方式持有的飛機為326架。根據經營租賃協議的條款，南方航空應於租賃期結束時按照約定的狀況要求歸還飛機。

為了保證歸還飛機時達到約定的狀況，南方航空在預計大修期間對以經營租賃方式持有的機身及發動機計提大修理準備並將大修支出計入當期損益。

基於相同或類似型號的機身及發動機以往實際發生的維修成本經驗、當前經濟及航空業相關的發展，管理層對預計大修週期和大修成本進行估計。

於2018年12月31日，南方航空於合併資產負債表確認的大修理準備為人民幣3,652百萬元。

由於對不同型號的機身和發動機的大修週期和未來大修成本的預測存在固有不确定性，因此，我們將大修理準備識別為關鍵審計事項。

我們的審計如何處理該事項

我們就大修理準備的審計程序包括以下程序：

- 評價南方航空與計提以經營租賃方式持有的飛機的大修理準備相關的關鍵內部控制的設計和運行有效性；
- 通過與南方航空負責飛機維修的工程部管理人員討論，獲得工程部預計的大修週期和大修成本及實際維修成本等信息，並將這些信息與南方航空財務管理人員在計算大修理準備時使用的信息進行比較；
- 基於經營租賃協議的條款和南方航空的歷史維修經驗，評價管理層在估計大修週期和未來大修成本時採用的關鍵假設；
- 基於對南方航空的瞭解和對航空行業的經驗所形成的預期，質疑管理層在計算大修理準備時採用的關鍵假設。

獨立核數師報告

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了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，如果合理預期它們單獨或滙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)

- 了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

2019年3月29日

合併利潤表

截至2018年12月31日止年度

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元 (註)
經營收入	5		
運輸收入		138,064	121,873
其他經營收入		5,559	5,933
經營收入總額		143,623	127,806
營運開支			
航班營運開支	7	76,216	62,978
維修開支	8	12,704	11,877
飛機及運輸服務開支	9	24,379	22,935
宣傳及銷售開支	10	7,036	6,881
行政及管理開支	11	3,770	3,391
折舊及攤銷	12	14,308	13,162
物業、廠房及設備減值	19	-	324
其他		1,829	1,550
營運開支總額		140,242	123,098
其他收入淨額	14	5,438	4,448
經營利潤		8,819	9,156
利息收入		125	89
利息支出	15	(3,202)	(2,747)
應佔聯營公司業績	24	263	431
應佔合營公司業績	25	200	99
匯兌(損失)/收益,淨額	36(d)	(1,853)	1,801
金融工具的公允價值變動	28	12	(64)
收購合營公司按購買日公允價值重新計量原持有股權產生的投資收益		-	109
稅前利潤		4,364	8,874
所得稅費用	16	(1,000)	(1,976)
本年淨利潤		3,364	6,898
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者	18	2,895	5,961
非控股權益		469	937
本年淨利潤		3,364	6,898
每股收益			
基本及攤薄	18	人民幣0.27元	人民幣0.60元

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

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2018年12月31日止年度

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元 (註)
本年利潤		3,364	6,898
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)		319	—
—應佔聯營公司之其他綜合收益		(4)	—
—與以上項目有關的遞延所得稅影響		(80)	—
以後將重分類進損益的項目			
—現金流套期：衍生金融工具之公允價值變動		29	25
—可供出售金融資產之公允價值變動(可重分類至損益)		—	123
—應佔聯營公司之其他綜合收益		—	2
—外幣報表折算差額		(2)	—
—與以上項目有關的遞延所得稅影響		(7)	(37)
本年其他綜合收益		255	113
本年綜合收益總額		3,619	7,011
綜合收益總額歸屬於：			
本公司權益持有者		3,048	6,028
非控股權益		571	983
本年綜合收益總額		3,619	7,011

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併資產負債表

於2018年12月31日

	附註	2018年 12月31日 人民幣百萬元	2017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	170,692	158,926
在建工程	20	37,791	30,233
預付租賃款	21	2,970	2,923
商譽	22	237	237
於聯營公司權益	24	3,181	3,031
於合營公司權益	25	2,812	1,015
其他股權投資	26	-	103
飛機租賃訂金		594	642
可供出售金融資產	26	-	622
其他權益工具投資	26	1,080	-
其他非流動金融資產	26	103	-
衍生金融工具	27	75	46
遞延所得稅資產	29(b)	1,566	1,662
其他資產	30	1,776	1,394
		222,877	200,834
流動資產			
存貨	31	1,699	1,622
應收賬款	32	2,901	2,675
其他應收款	33	8,015	5,232
現金及現金等價物	34	6,928	6,826
受限制銀行存款		116	111
預付費用及其他流動資產		3,659	1,334
其他金融資產	26	440	-
持有待售資產	35	224	8
應收關聯公司款項	42	90	76
		24,072	17,884
流動負債			
衍生金融負債	27	44	64
借款	36	38,741	27,568
融資租賃負債的流動部份	37	9,555	8,341
應付賬款	38	2,309	2,125
合同負債	39	1,693	-
票證結算	40	8,594	7,853
遞延收入	39	-	1,502
應付所得稅		369	919
應付關聯公司款項	42	127	101
預提費用	43	15,682	15,370
其他負債	44	6,573	5,734
		83,687	69,577
淨流動負債		(59,615)	(51,693)
總資產減流動負債		163,262	149,141

合併資產負債表(續)

於2018年12月31日

	附註	2018年 12月31日 人民幣百萬元	2017年 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動負債			
借款	36	15,676	20,719
融資租賃負債	37	62,666	59,583
遞延收入	39	-	1,849
其他非流動負債	41	2,036	-
大修理準備	45	2,831	2,808
提早退休福利準備	46	2	3
遞延收益	47	906	1,053
遞延所得稅負債	29(b)	676	583
		84,793	86,598
淨資產			
		78,469	62,543
股本及儲備			
股本	48	12,267	10,088
儲備	49	52,990	39,848
歸屬於本公司權益持有者的權益			
非控股權益		65,257	49,936
		13,212	12,607
權益合計			
		78,469	62,543

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

經由董事會於2019年3月29日批准及授權刊發。

王昌順
董事

張子芳
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2018年12月31日止年度

	歸屬於本公司權益持有者								
	股本 人民幣百萬元	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	非控股權益 人民幣百萬元	權益合計 人民幣百萬元
於2017年1月1日	9,818	14,131	209	-	2,078	17,220	43,456	11,520	54,976
2017年權益變動：									
本年淨利潤	-	-	-	-	-	5,961	5,961	937	6,898
其他綜合收益	-	-	66	-	1	-	67	46	113
綜合收益總額	-	-	66	-	1	5,961	6,028	983	7,011
提取法定盈餘公積金	-	-	-	-	492	(492)	-	-	-
派發2016年股息	-	-	-	-	-	(982)	(982)	-	(982)
發行股本	270	1,051	-	-	-	-	1,321	-	1,321
子公司非控股權益注資	-	-	-	-	-	-	-	404	404
非控股權益的稀釋及其他儲備變動	-	-	-	-	113	-	113	(39)	74
對非控股權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(261)	(261)
於2017年12月31日	10,088	15,182	275	-	2,684	21,707	49,936	12,607	62,543
首次適用國際財務報告準則第15號的影響(附註2(b)(ii))	-	-	-	-	-	526	526	53	579
首次適用國際財務報告準則第9號的影響(附註2(b)(i))	-	-	(240)	303	-	40	103	8	111
於2018年1月1日(註)	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(附註49(a))	-	-	-	-	221	(221)	-	-	-
派發2017年股息(附註49(b))	-	-	-	-	-	(1,009)	(1,009)	-	(1,009)
發行股本(附註48(ii))	2,179	10,470	-	-	-	-	12,649	-	12,649
子公司非控股權益注資	-	-	-	-	-	-	-	72	72
其他儲備變動	-	-	-	-	4	-	4	-	4
對非控股權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(99)	(99)
於2018年12月31日	12,267	25,652	57	436	2,907	23,938	65,257	13,212	78,469

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併現金流量表

截至2018年12月31日止年度

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
經營活動			
經營活動現金流入	34(b)	21,174	23,478
已收利息		131	119
已付利息		(4,255)	(3,758)
已付所得稅		(1,662)	(2,107)
經營活動的現金流入淨額		15,388	17,732
投資活動			
購買子公司，扣除購入的現金	23(iv)	6	(682)
出售物業、廠房及設備及預付租賃款所得款項		3,550	5,922
出售一家合營公司所得款項		-	7
購買其他金融資產		(440)	-
收到聯營公司股息		114	195
收到合營公司股息		144	9
收到其他股權投資及可供出售金融資產的股息		-	18
收到其他非流動金融資產及其他權益工具投資的股息		20	-
認購定期存款		(264)	(313)
到期收回定期存款		313	568
購買物業、廠房及設備及預付租賃款和其他資產		(24,033)	(13,846)
對聯營公司注資		-	(185)
飛機租賃訂金的付款		(53)	(40)
飛機租賃訂金的退款		126	111
投資活動的現金流出淨額		(20,517)	(8,236)
籌資活動			
支付本公司權益持有者股息		(1,009)	(982)
發行股份所得款項		10,908	1,321
銀行借款所得款項		34,385	42,854
發行公司債券所得款項		2,000	-
發行超短期融資券所得款項		5,500	1,000
償還銀行借款		(34,260)	(18,311)
償還融資租賃負債本金		(10,433)	(9,835)
償還超短期融資券		(1,500)	(22,986)
償還公司債券		(345)	-
子公司非控股權益注資		72	404
支付非控股權益股息		(98)	(261)
籌資活動現金流入／(流出)淨額		5,220	(6,796)
現金及現金等價物的增加			
於1月1日的現金及現金等價物結餘		6,826	4,152
現金及現金等價物匯兌收益／(損失)		11	(26)
於12月31日的現金及現金等價物結餘	34(a)	6,928	6,826

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2018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(附註2(f))；
- 其他非流動金融資產(附註2(f))；
- 其他金融資產(附註2(f))；及
- 衍生金融工具(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(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。

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。

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

國際會計準則委員會已頒布多項國際財務報告準則及國際財務報告準則修訂本，該等修訂本於本集團本會計期首次生效，其中下述新準則和解釋公告與本集團的財務報表有關：

- 國際財務報告準則第9號，金融工具
- 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入
- 國際財務報告準則解釋公告第22號，外幣交易及預收預付款項

本集團未有採用任何尚未在本會計期生效的新準則或解釋公告。

(i) 國際財務報告準則第9號，金融工具

國際財務報告準則第9號取代國際會計準則第39號，金融工具：確認及計量。該準則規定了金融資產、金融負債以及部分非金融項目買賣合同的確認和計量。

本集團已根據國際財務報告準則第9號的過渡要求，對2018年1月1日已存在的項目進行了追溯調整。本集團確認了首次適用該準則的累積影響，並對2018年1月1日的權益期初餘額進行了調整。因此，比較數據仍根據國際會計準則第39號進行列報。

下表匯總了過渡至國際財務報告準則第9號對於2018年1月1日的權益以及相關稅費的影響。

	人民幣百萬元
留存收益	
將與現時分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產相關的公允價值儲備(可重分類至損益)轉入留存收益	30
於2018年1月1日，對現時分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的其他權益工具投資的公允價值進行價值重估	23
以上調整的所得稅影響	(5)
以上調整對非控股權益的影響	(8)
2018年1月1日留存收益的淨增加	40
公允價值儲備(可重分類至損益)	
將與現時分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產相關的公允價值儲備(可重分類至損益)轉出至留存收益	(30)
將與現時分類為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相關的公允價值儲備(可重分類至損益)轉出至公允價值儲備(不得重分類至損益)	(210)
2018年1月1日公允價值儲備(可重分類至損益)的淨減少	(240)
公允價值儲備(不得重分類至損益)	
對其他權益工具投資的重分類及於2018年1月1日對之進行價值重估的影響	334
以上調整的所得稅影響	(31)
2018年1月1日公允價值儲備(不得重分類至損益)的淨增加	303
非控股權益	
權益工具投資於2018年1月1日轉換為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產時價值重估對非控股權益的影響	8

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

(i) 國際財務報告準則第9號，金融工具(續)

關於會計政策的變更及準則轉換過渡方法的性質和影響的詳細信息如下：

(a) 金融資產及金融負債的分類

國際財務報告準則第9號將金融資產劃分為三種基本類別：以攤餘成本計量的金融資產、以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產及以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。上述金融資產的分類取代了國際會計準則第39號劃分的類別：持有至到期投資、貸款和應收賬款、可供出售金融資產和以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。國際財務報告準則第9號下的金融資產分類基於管理金融資產的業務模式及金融資產的合同現金流量特徵。在國際財務報告準則第9號下，混合合同包含的主合同屬本準則規範的資產的，本集團不從該混合合同中分拆嵌入衍生工具，而將該混合合同作為一個整體適用本準則關於金融資產分類的相關規定。

下表列示了本集團根據國際會計準則第39號確定的金融資產原賬面價值、根據國際財務報告準則第9號確定的金融資產新賬面價值以及重新分類和重新計量的調整金額。

	按照國際會計準則 第39號計量的於 2017年12月31日 的賬面價值 人民幣百萬元	重分類 人民幣百萬元	價值重估 人民幣百萬元	按照國際財務報告 準則第9號計量的 於2018年1月1日 的賬面價值 人民幣百萬元
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)				
其他權益工具投資	-	637	124	761
以公允價值計量且其變動計入當期損益				
其他非流動金融資產	-	88	23	111
按國際會計準則第39號歸類的可供出售 金融資產				
可供出售金融資產	622	(622)	-	-
其他股權投資	103	(103)	-	-

註：

- (i) 有關本集團如何根據國際財務報告準則第9號分類及計量金融資產及確認相關損益的方法的解釋，詳見於附註2(f)、(g)、(l)(i)、(o)及(s)中披露的相應會計政策。

除財務擔保合同外(附註2(l)(ii))，本集團所有金融負債的計量方式保持不變。於2018年1月1日，本集團所有金融負債(包括財務擔保合同)的賬面價值在首次適用國際財務報告準則第9號後未受重大影響。

於2018年1月1日，本集團沒有將任何金融資產或金融負債指定為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產或金融負債，也沒有撤銷之前的指定。

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)

(i) 國際財務報告準則第9號，金融工具(續)

(b) 信用損失

國際財務報告準則第9號以「預期信用損失」模型取代了國際會計準則第39號中的「已產生損失」模型。預期信用損失模型要求持續計量與金融資產相關的信貸風險，因此預期信用損失的確認時點早於根據國際會計準則第39號確認「已產生損失」的時點。

本集團將新的「預期信用損失」模型應用於以下項目：

- 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)；
- 租賃應收款；以及
- 簽署的財務擔保合同(附註2(l)(ii))。

有關本集團信用損失的會計政策，詳見附註2(l)(i)及(ii)。

國際財務報告準則第9號的「預期信用損失」模型對本集團無重大影響。

(c) 套期會計

本集團已選擇適用國際財務報告準則第9號中新的套期會計模型。根據套期的複雜程度，新的套期會計模型與國際會計準則第39號相比，為評估套期有效性提供了更為定性的方法，且評估更具前瞻性。在此方面，適用國際財務報告準則第9號本集團的財務報表無重大影響。

(d) 過渡

適用國際財務報告準則第9號導致的會計變更已追溯調整，以下情況除外：

- 比較數據未經重述。適用國際財務報告準則第9號導致的金融資產賬面價值差額已計入2018年1月1日期初權益中。相應地，2017年比較數據仍按照國際會計準則第39號進行列示，因此可能與本年無可比性。
- 以下評估基於2018年1月1日(本集團首次適用國際財務報告準則第9號之日)已存在的事實及外部環境：
 - 確認管理金融資產的業務模式；以及
 - 指定非交易性權益工具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)。
- 如果在首次適用國際財務報告準則第9號時，對自初始確認時的信用風險是否顯著增加的評估涉及過渡的成本或投入，則以整個存續期預期信用損失為基準確認該金融資產的預期信用損失。
- 於2017年12月31日根據國際會計準則第39號指定的所有套期關係於2018年1月1日均符合國際財務報告準則第9號的標準，因此被視為持續的套期關係。套期會計政策的變更採用未來適用法。

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

(ii) 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入

國際財務報告準則第15號建立了一個確認來自客戶合約收入及部分成本的綜合框架。國際財務報告準則第15號取代了國際會計準則第18號(簡稱第「18號準則」)收入(涵蓋銷售商品及提供服務產生之收入)及國際會計準則第11號建造合約(規定了建造合約收入之會計處理)。

國際財務報告準則第15號也引入了額外的定性及定量披露要求，目的是令財務報表使用者瞭解源自客戶合同收入的性質、金額、時間和不確定性。

本集團已採用累積影響過渡方法，並將首次適用新準則的累積影響確認為於2018年1月1日權益期初餘額的調整。因此，比較數據未經重述，且仍根據第18號準則及國際會計準則第11號的規定進行列報。根據國際財務報告準則第15號的規定，本集團僅就於2018年1月1日仍未執行完畢的合同採用新的收入準則。

下表列示了於2018年1月1日，適用國際財務報告準則第15號對本集團權益的影響：

	人民幣百萬元
權益	
提前確認棄用機票收入	682
常旅客里程獎勵計劃的收入核算改變	89
以上調整的所得稅影響	(192)
權益合計	579
包括：	
歸屬於本公司權益持有者的權益	526
非控股權益	53

變更以前年度會計政策的性質以及影響詳細列示如下：

(a) 收入確認時點

以前年度，銷售商品產生的收入通常在與收入所有權有關的風險及報酬轉移至客戶的時點確認，而建造合同及提供服務產生的收入通常在一段時間內確認。

根據國際財務報告準則第15號，收入於客戶取得合同中承諾商品或服務的控制權時確認。收入可能在某一個時點或在一段時間內確認。國際財務報告準則第15號識別了以下三種承諾商品或服務的控制權在一段時間內轉移的情況：

- A. 客戶在實體履約的同時即取得並消耗該實體履約所帶來的經濟利益；
- B. 客戶能夠控制實體履約過程中在建的商品(例如在產品)；
- C. 實體履約過程中所產出的商品具有不可替代用途，且該實體在整個合同期間內有權就累計至今已完成的履約部分收取款項。

如果合同條款和實體的活動不屬於上述三種情況的任何一種，則根據國際財務報告準則第15號，實體在客戶取得相關商品或服務控制權時點確認收入。風險和報酬的轉移只是決定控制權轉移時點的標志之一。

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)

(ii) 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入(續)

(a) 收入確認時點(續)

除棄用機票的收入確認時點外，採用國際財務報告準則第15號未對本集團收入確認的其他方面產生重大影響。

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。對於棄用機票，在第18號準則下，本集團在機票超過規定結算時限後結轉收益。在國際財務報告準則第15號下，本集團於提供運輸服務時，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；否則，本集團只有在客戶要求其履行剩餘履約義務的可能性極低時，才能將上述負債的相關餘額轉為收入。

根據該會計政策變更，本集團在抵銷所得稅影響人民幣170百萬元後，分別調增了期初留存收益及非控股權益人民幣460百萬元和人民幣52百萬元。此外，該會計政策變更對本集團本年度經營收入的影響為增加經營收入人民幣57百萬元。

(b) 常旅客里程獎勵計劃的收入核算

對於常旅客里程獎勵計劃，在第18號準則下，本集團將來自客運服務的票款收入根據公允價值在提供運輸服務收入與常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程之間進行分配，將獎勵里程的公允價值確認為遞延收益，其餘部分確認為當期收入。在國際財務報告準則第15號下，分攤比例按照獎勵里程和運輸服務單獨售價的相對比例確定。本集團分攤至獎勵里程的交易價格較此前在第18號準則下計量的公允價值發生了改變，並同時影響當期經營收入與合同負債的確認金額。

根據該會計政策變更，本集團在抵銷所得稅影響人民幣22百萬元後，分別調增了期初留存收益及非控股權益人民幣66百萬元和人民幣1百萬元。此外，該會計政策變更對本集團本年度經營收入的影響為增加經營收入人民幣70百萬元。

(c) 列報

(1) 棄用機票收入

此前，棄用機票收入作為「逾期票證結算」，在「其他經營收入」下單獨列報。在適用國際財務報告準則第15號後，棄用機票收入包含在「運輸收入」中列報。本年度棄用機票收入為人民幣698百萬元。

(2) 改簽收入

此前，改簽收入包含在「其他經營收入」中列報。在適用國際財務報告準則第15號後，因該收入不可與旅行部分明確區分，因此歸類在運輸收入中。本年度改簽收入為人民幣655百萬元。

(3) 合同負債

此前，獎勵里程被確認為一項負債，在遞延收益中列示。在國際財務報告準則第15號下，在本集團確認相關收入前，若客戶已經支付對價，或者根據合同要求應當支付對價且該對價的支付已經到期，則本集團確認合同負債。

適用國際財務報告準則第15號後，本集團於報告期末將原在「遞延收入」核算的常旅客里程獎勵計劃在「合同負債」中核算。其中，一年以後到期部分合同負債計入合併資產負債表「其他非流動負債」。

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)

(ii) 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入(續)

(d) 在2018年1月1日採納國際財務報告準則第15號對截至2018年12月31日止年度列示金額的估計影響的披露

下表總結了採納國際財務報告準則第15號對本集團截至2018年12月31日止年度合併財務報表的估計影響，包括比較根據國際財務報告準則第15號在該等合併財務報表列示的金額，與假設2018年繼續採用已被取代的第18號準則及第11號準則而非國際財務報告準則第15號所確認的金額。表中所示僅為受採納國際財務報告準則第15號影響的項目。

	根據國際財務報告 準則第15號所列示 的金額 (A) 人民幣百萬元	根據第18號準則及 第11號準則的假設 金額 (B) 人民幣百萬元	差異：於2018年採 納國際財務報告準 則第15號的影響 (A)-(B) 人民幣百萬元
受採納國際財務報告準則第15號影響的 2018年度合併利潤表項目：			
運輸收入	138,064	136,641	1,423
其他經營收入	5,559	6,855	(1,296)
經營收入總額	143,623	143,496	127
稅前利潤	4,364	4,237	127
所得稅費用	(1,000)	(968)	(32)
本年淨利潤	3,364	3,269	95
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者	2,895	2,805	90
非控股權益	469	464	5
每股收益			
基本及攤薄	人民幣0.27元	人民幣0.26元	人民幣0.01元
受採納國際財務報告準則第15號影響的 2018年度合併綜合收益表項目：			
本年綜合收益總額	3,619	3,524	95
綜合收益總額歸屬於：			
本公司權益持有者	3,048	2,958	90
非控股權益	571	566	5

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)

(ii) 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入(續)

(d) 在2018年1月1日採納國際財務報告準則第15號對截至2018年12月31日止年度列示金額的估計影響的披露(續)

	根據國際財務報告 準則第15號所列示 的金額 (A) 人民幣百萬元	根據第18號準則及 第11號準則的假設 金額 (B) 人民幣百萬元	差異：於2018年採 納國際財務報告準 則第15號的影響 (A)-(B) 人民幣百萬元
受採納國際財務報告準則第15號影響的 2018年12月31日合併資產負債表項目：			
遞延所得稅資產	1,566	1,570	(4)
非流動資產	222,877	222,881	(4)
合同負債	(1,693)	–	(1,693)
票證結算	(8,594)	(9,357)	763
遞延收入	–	(1,808)	1,808
應交稅費	(369)	(130)	(239)
流動負債合計	(83,687)	(84,326)	639
總資產減流動負債	163,262	162,627	635
遞延收入	–	(2,057)	2,057
其他非流動負債	(2,036)	(18)	(2,018)
非流動負債合計	(84,793)	(84,832)	39
儲備	(52,990)	(52,374)	(616)
歸屬於本公司權益持有者的權益	(65,257)	(64,641)	(616)
非控股權益	(13,212)	(13,154)	(58)
權益合計	(78,469)	(77,795)	(674)

2 主要會計政策(續)

(b) 會計政策變更(續)

(ii) 國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入(續)

(d) 在2018年1月1日採納國際財務報告準則第15號對截至2018年12月31日止年度列示金額的估計影響的披露(續)

	根據國際財務報告 準則第15號所列示 的金額 (A) 人民幣百萬元	根據第18號準則及 第11號準則的假設 金額 (B) 人民幣百萬元	差異：於2018年採 納國際財務報告準 則第15號的影響 (A)-(B) 人民幣百萬元
受採納國際財務報告準則第15號影響的 2018年將稅前利潤調節為經營活動現金 流入表(附註34(b))項目：			
稅前利潤	4,364	4,237	127
合同負債的增加	232	-	232
票證結算的增加	1,441	1,504	(63)
遞延收入的增加	-	514	(514)
其他非流動負債的增加	218	-	218

該等重大變化源自於前述的會計政策變化。

(iii) 國際財務報告準則解釋公告第22號，外幣交易及預收預付款項

本解釋為確認「交易日期」提供指引，旨在確定當一項交易中的實體用外幣預收或預付款項時，首次確認該交易形成的相關資產、費用或收入(或部分項目)所使用的匯率。

本解釋指出，「交易日期」為首次確認由預收或預付款項形成的非貨幣性資產或負債的日期。如果確認相關項目時存在多次預收或預付款項，每次預收或預付款項的交易日應按前述方法確認。採用國際財務報告解釋公告第22號對本集團的財務狀況及經營成果無任何重大影響。

(c) 子公司及非控股權益

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。未變現虧損也予以抵銷，除非交易提供證據證明所轉讓的資產出現減值。如有必要，子公司上報的金額會根據本集團的會計政策進行調整。

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) 子公司及非控股權益(續)

非控股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股權益。

非控股權益與歸屬於本公司權益持有者權益在合併資產負債表的權益項目中分開列示。本集團業績內的非控股權益作為年內本公司非控股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。應付非控股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股權益將會被調整，以反映其權益轉變，但不會調整商譽及確認損益。

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。

2 主要會計政策(續)

(d) 聯營及合營安排(續)

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識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。

在本公司資產負債表中，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虧損後列示。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。

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)

(f) 其他債權及權益工具投資(續)

(A) 自2018年1月1日起適用的政策

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。

(B) 於2018年1月1日前適用的政策

股權投資

可供出售權益工具是被指定為可供出售的非衍生金融資產或未被分類為貸款及應收款項、持有至到期投資或以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。本集團在各報告期末對其公允價值重新計量，公允價值變動形成的收益或損失，分別計入其他綜合收益以及在權益中的公允價值儲備(可重分類至損益)中累計。從該投資獲得的股息收入根據附註2(y)(iv)列明的會計政策在合併利潤表中確認。當該投資終止確認或發生減值虧損(附註2(l)(i)(B))時，累計計入權益的收益或損失將轉出至當期損益。

本集團其他股權投資主要是指沒有活躍市場報價資料，而且不可能對其公允價值作出合理估計的股權投資。因此，他們是以成本減去減值虧損(附註2(l)(i)(B))在合併資產負債表確認。從股權投資獲得的股息收入根據附註2(y)(iv)列明的會計政策確認損益。

本集團未持有除股權投資以外的投資。

(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。

2 主要會計政策(續)

(g) 衍生金融工具(續)

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，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。

(i) 物業、廠房及設備

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。

當一項飛機大修進行時，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。

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)

(i) 物業、廠房及設備(續)

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
自置及以融資性租賃持有的飛機	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
汽車	6至8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(i)(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

如果本集團把一項安排(包括一項交易或一系列交易)確定為在一段商定期間轉讓一項或一些特定資產的使用權，以換取一筆或多筆付款，則這項安排包含租賃。該確定是以對有關安排的實質作為評估基準，而不管這項安排是否涉及租賃的法律形式。

(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。

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(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；有關的資產預計使用年限載列於附註2(i)。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佔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租賃期(介於30至70年)以直線法進行攤銷。

(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，會遞延入賬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，該損失將會遞延入賬，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賬，並按這些資產的預計使用年限進行攤銷。

(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

(A) 自2018年1月1日起適用的政策

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。

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)

(A) 自2018年1月1日起適用的政策(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。

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。

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)

(A) 自2018年1月1日起適用的政策(續)

信用風險顯著增加(續)

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。

根據金融工具的性质，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

根據附注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余成本(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。

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。

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)

(A) 自2018年1月1日起適用的政策(續)

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。

(B) 於2018年1月1日前適用的政策

於2018年1月1日前，「已產生損失」模式用於計量尚未分類為按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產(例如應收及其他應收款項及可供出售投資)的減值虧損。根據「已產生損失」模式，減值虧損僅於有客觀證據證明時才予以確認。減值的客觀證據包括：

- 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；及
- 權益工具投資的公允價值出現重大或持續性下降至低於成本。

如有任何相關證據存在，任何減值虧損的釐定和確認如下：

- 以成本列賬的無公開報價的權益工具，其減值虧損是以金融資產的賬面金額及估計的未來現金流(如折現的影響重大，以類似的金融資產的現行市場回報率折現)的差額計算。以成本列賬的權益工具的減值虧損不會被轉回。
- 應收賬款、其他流動應收款及其他金融資產以攤餘成本列示，減值虧損是以資產的賬面金額及估計的未來現金流的現值(如折現的影響重大，以金融資產的原實際利率折現，即初始確認該資產計算的實際利率)的差額計算。以攤餘成本列賬的金融資產具有類似的風險特徵，如類似的以往逾期狀況，及未有被個別評估為減值的，是以組合形式進行減值評估。以組合形式進行減值評估的金融資產的未來現金流乃根據與本集團擁有類似信貸風險特徵的資產的歷史虧損經驗作參考。

假若減值虧損在以後期間減少及其減少可以客觀地聯繫到有關事項是在減值虧損確認後才發生，減值虧損會被轉回至損益。所轉回的減值虧損不應讓資產的賬面金額超出若在以往年度沒有確認減值虧損而確定的金額。

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)

(B) 於2018年1月1日前適用的政策(續)

- 已直接確認在公允價值儲備(可重分類至損益)中的可供出售權益工具的累計虧損應調整到損益。在合併利潤表中確認的累計虧損的金額是收購成本和現行公允價值的差額，減去任何以前在合併利潤表確認的有關該資產的減值虧損。

已在合併利潤表確認的可供出售權益工具的減值虧損，不會在損益轉回。任何在期後增加該資產的公允價值會直接在其他綜合收益中確認。

減值虧損一般直接於相關資產科目沖銷，除有關應收賬款及其他應收款的減值虧損，該應收款的回收性是有疑問的，但回收的可能性不是極小，則於壞賬準備科目計提。當本集團認為有關金額收回的可能性極小時，不能收回的部分則會直接於應收賬款及其他應收款沖銷，並轉銷於壞賬準備科目中已計提的有關準備。其後收回已計提準備的金額，會於壞賬準備科目中轉回。於壞賬準備科目中的其他變動和其後收回已直接沖銷的金額會在合併利潤表確認。

(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。

(A) 自2018年1月1日起適用的政策

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確認在「應付及其他應付款項」中的金額(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。此處適用附注2(i)(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)

(ii) 財務擔保合同的信用損失(續)

(B) 於2018年1月1日前適用的政策

於2018年1月1日之前，如果(i)擔保的持有人很可能根據這項擔保向本集團提出申索，以及(ii)向本集團提出的申索數額預期高於「應付及其他應付款項」現時就這項擔保入賬的數額(即初始確認的數額減去累計攤銷後所得數額)，則確認損失準備。

(iii) 其他資產及於聯營、合營企業投資的減值準備

(A) 其他資產的減值準備

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；
- 在建工程；
- 預付租賃款；
- 商譽；
- 本公司資產負債表中於子公司、聯營公司及合營公司的投資；
- 飛機租賃訂金；及
- 其他資產。

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可計量的公允價值減處置費用，或其使用價值，如能釐定。

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他資產及於聯營、合營企業投資的減值準備(續)

(A) 其他資產的減值準備(續)

— 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。

(B) 於聯營、合營企業投資的減值準備

在合併資產負債表列示的對聯營公司及合營公司的投資(包括按照權益法確認的部分(附註2(d))減值虧損的計算是根據附註2(l)(iii)(A)把投資的整體可收回金額與賬面價值作比較。如用作釐定可收回金額的估計出現有利變動，則減值虧損可根據附註2(l)(iii)(A)轉回。

(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，不會在期後衝回。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衝回。

(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。

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)

(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並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。

(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。

2 主要會計政策(續)

(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(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)。

(w) 遞延收益

本集團獲多項與購買或租賃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，或在屆時進行攤銷，用以減低以租賃持有的飛機和發動機的租金開支。

(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。

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)

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量。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。

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。

2 主要會計政策(續)

(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

當客戶接受本集團提供的客運、貨運和郵運服務等運輸服務時，客戶取得運輸服務的控制權，與此同時，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。

在對比期間，源自客運、貨運和郵運服務的收入，或與航空相關的收入在提供運輸服務或其他服務時確認。基於會計政策的變化，本集團調整了本集團2018年1月1日期初金額(附註2(b)(ii))。

(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，分別名為「南航明珠俱樂部」及「厦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。

與獎勵里程相關合同負債待客戶兌換飛行獎勵里程或取得獎勵商品或服務的控制權時轉出。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。

在對比期間，本集團將來自客運服務的票款收入根據公允價值在提供運輸服務收入與常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程之間進行分配。基於會計政策的變化，本集團調整了本集團2018年1月1日期初金額(附註2(b)(ii))。

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)

(y) 收入和其他收入(續)

(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均在損益中確認為應收租賃總額的組成部分。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，便會在資產負債表確認政府補助。用於彌補本集團已產生開支的補助，會在開支產生的期間有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。

(z) 運輸佣金

運輸佣金在提供運輸服務及有關收入確認時在利潤表列支。尚未提供運輸服務的運輸佣金，則在合併資產負債表內列作預付費用。

(aa) 保養及大修費用

例行保養、維修及大修費用在產生時於合併利潤表內列支。

需要在大修時更換的自有或以融資租賃方式持有飛機的組件，其折舊按平均預計大修周期計提。每次進行大修時產生的費用在物業、廠房及設備的賬面金額確認，並在預計大修周期計算折舊。上一次資本化的大修費用的任何剩餘賬面金額不再確認，並會在合併利潤表列支。

根據經營租賃的條款，本集團需要定期為以經營租賃方式持有的飛機進行大修，以滿足退租條件的要求。因此，預計大修費用於估計大修周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。

2 主要會計政策(續)

(ab) 借款費用

與收購或生產建造需要長時間才可以使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計入相關資產的眼面價值，直到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。

所有其他借款費用於發生期間確認在損益中。

借貸成本包括利息費用，融資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。

(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」)在交易日公布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布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布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布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。資產負債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。

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

- (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。
- (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。

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) 會計估計

(i) 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它的賬面淨值，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它們的賬面價值時，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。

(ii) 大修理準備

為了保證歸還飛機時達到約定的狀況，本集團在預計大修期間對以經營租賃方式持有的機身及發動機計提大修理準備並將大修支出計入當期損益。管理層需基於相同或類似型號的機身及發動機以往實際發生的維修成本經驗、當前經濟及航空業相關的發展，對預計大修周期和大修成本進行估計。不同的估計可能會對大修理準備及經營業績產生重大影響。

(iii) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入

根據常旅客里程獎勵計劃，獎勵里程單獨售價的分攤包含了獎勵里程兌換率的估計。獎勵里程兌換率是綜合考慮歷史兌換率，預計兌換的方式及常旅客里程獎勵計劃的兌換政策進行估計。不同的估計可能會顯著影響估計的合同負債和經營業績。

在對比期間，常旅客里程獎勵計劃授予會員的獎勵里程部份的收入是基於單位獎勵里程的公允價值和獎勵里程兌換率進行估計。單位獎勵里程的公允價值參考了平均票價進行估計。對獎勵里程兌換率的估計方法不變。

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)

(a) 會計估計(續)

(iv) 折舊

物業、廠房及設備在考慮其估計殘值後，於預計可使用年限內按直線法計提折舊。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並結合預期的技術的改變釐定。如果以前的估計發生重大變化，則會在未來期間對折舊費用進行調整。

(v) 消耗備件及維修物料準備

根據賬面價值和可變現淨值差額提取消耗備件及維修物料準備。根據當前市場狀況、歷史經驗、以及集團對消耗備件及維修物料的未來經營計劃估計可變現淨值。由於市場狀況以及消耗備件及維修物料未來計劃的改變，可變現淨值可能會做出重大調整。

(vi) 所得稅

在業務日常經營中，有許多交易和計算所涉及的最終稅務釐定都是不確定的。本集團根據對是否需要繳付額外稅款的估計，就預期稅務審計項目確認負債。如此等事件的最終稅務後果與最初記錄的金額不同，此等差額將影響作出此等釐定期間的當期所得稅和遞延所得稅資產和負債。

(vii) 損失準備

應收賬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。不同的估計可能會顯著影響經營業績。

在對比期間，當存在客觀證據表明本集團不能根據應收款項的原始條款收回所有到期款項時，本集團以應收款項與預計未來現金流量現值(以初始實際利率折現)的差額確認應收款項壞賬準備。

(viii) 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。

在對比期間，當客票超過規定結算時限後，本集團確認棄用機票收入，該收入的確認不包含重要的會計估計。

(b) 會計判斷

退休福利

根據國際會計準則第19號，*僱員福利*，企業不僅應該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(於附註52(a)中定義)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(附註13)。

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

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2018年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣59,615百萬元。截至2018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15,388百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣20,517百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣5,220百萬元，導致現金及現金等價物增加人民幣91百萬元。

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2018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，提供最高約人民幣243,910百萬元的銀行融資，其中約人民幣193,871百萬元尚未被使用。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：

	2018年12月31日未折現的合同現金流量						於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內或 實時償還	1年至2年	2年至5年	5年以上	合計		
	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	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	

	2017年12月31日未折現的合同現金流量						於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內或 實時償還	1年至2年	2年至5年	5年以上	合計		
	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	人民幣百萬元	
借款	28,776	9,676	11,975	28	50,455	48,287	
應付融資租賃款	10,764	10,257	29,627	28,251	78,899	67,924	
應付賬款、其他應付款及預提費用	19,701	-	-	-	19,701	19,701	
	59,241	19,933	41,602	28,279	149,055	135,912	

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)

(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。本集團借款及融資租賃負債的利率和還款期資料，分別載於附註36及37。本集團發行的固定利率和浮動利率的借款和融資租賃負債，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2018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/增加約為人民幣539百萬元(2017年：人民幣530百萬元)。

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分的即時改變。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2017年的分析基礎一致。

(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。

本集團大部分的融資租賃負債(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。

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(續)

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。

	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)
	2017	
	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%)	278 (278)
歐元	1% (1%)	31 (31)
日元	10% (10%)	116 (116)

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，借款及融資租賃負債，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2017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)

(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、租賃應收款及衍生金融工具。管理層會持續監控該信用風險的敞口。

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。

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2018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955百萬元(2017年12月31日：人民幣1,015百萬元)。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一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。

下表列示了在2018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：

	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%	1,940	–
3個月以上1年以下	50%	8	4
1年以上2年以下	100%	2	2
2年以上3年以下	100%	6	6
3年以上	100%	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、應收航線合作款以及應收通用航空服務款項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8百萬元的信用損失準備。

根據國際會計準則第39號之比較信息

於2018年1月1日前，減值損失僅當有客觀證據證明減值存在時進行確認(適用於2018年1月1日前的政策詳見附註2(i))。於2017年12月31日，本集團對人民幣37百萬元的應收賬款進行減值。無減值考慮的債權賬齡分析如下：

4 財務風險管理及公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

根據國際會計準則第39號之比較信息(續)

	2017 人民幣百萬元
未逾期及未減值	2,636
3至12個月	31
1年以上	5
	2,672

未逾期且未減值的應收賬款為應收近期歷史記錄中沒有違約的客戶。

已逾期但未減值的應收賬款為應收本集團擁有良好記錄的獨立客戶。根據過往經驗，管理層相信由於該類型客戶的信貸質量沒有顯著改變且應收賬款餘額均能全額收回，因此無計提減值準備的必要。

本年應收賬款減值準備的變動情況列示如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
根據國際會計準則第39號，2017年12月31的餘額 首次適用國際財務報告準則第9號的影響(附註2(b)(i))	37 -	
1月1日餘額	37	37
本年核銷	(2)	(8)
本年轉回	(4)	-
本年確認的減值損失	5	8
12月31日餘額	36	37

衍生金融工具

本集團與銀行等交易對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%(2017年：10%)，本集團航油成本將增加/減少人民幣約4,292百萬元(2017年：人民幣3,190百萬元)。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。

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)

(f) 資本管理(續)

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2018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2017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。

於2018年12月31日，本集團的資產負債比率為68%(2017年12月31日：71%)。

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2018年及2017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。

(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2018年12月31日公允價值計量按層級劃分：

附註	2018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	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
衍生金融工具：				
— 利率互換	27	75	—	75
金融負債：				
衍生金融工具：				
— 貨幣互換	27	(44)	—	(44)

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)

	於2017年12月31日公允價值計量按層級劃分：				
	附註	2017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：					
可供出售權益工具：					
— 上市股權	26	85	85	—	—
— 非流通股權	26	537	—	—	537
衍生金融工具：					
— 利率互換	27	46	—	46	—
金融負債：					
衍生金融工具：					
— 貨幣互換	27	(64)	—	(64)	—

2017年及2018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

利率互換衍生金融工具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。

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)	市場法	流動性折扣	20%
— 非流通股權投資(2)	收益法	預測期預測利潤增長率	11%
		永續增長率	3%
		永續期股利分配率	80%
		預測期股利分配率	33%
		折現率	10.81%
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%-44%
		折現率	9.66%-13.40%

- (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) 自2018年1月1日起，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2018年12月31日及2017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、借款以及融資租賃負債的賬面價值與公允價值無重大差異。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

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

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元 (註)
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		128,038	112,791
— 貨運及郵運		10,026	9,082
— 佣金收入		2,619	2,781
— 酒店及旅遊服務收入		676	547
— 通用航空服務收入		476	467
— 地面服務收入		429	429
— 逾期票證結算		—	396
— 航空配餐收入		391	335
— 貨物處理收入		254	241
— 其他		536	553
		143,445	127,622
其他來源之收入：			
— 租賃收入	19(f)	178	184
		143,623	127,806

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第15號並採用累計影響過渡方法。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)）。

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2018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3,711百萬元（附註39）。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收入、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
在一段時間內確認收入	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

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2017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
對外客戶的經營收入	126,077	1,412	-	-	127,489
分部間銷售	159	2,823	(2,982)	-	-
報告分部收入	126,236	4,235	(2,982)	-	127,489
報告分部稅前利潤	7,708	529	-	561	8,798
報告分部稅後利潤	5,875	381	-	577	6,833
其他分部資料					
所得稅費用	1,833	148	-	(16)	1,965
利息收入	74	15	-	-	89
利息支出	2,724	23	-	-	2,747
折舊及攤銷	13,112	201	-	-	13,313
減值損失	440	2	-	-	442
應佔聯營公司業績	-	-	-	420	420
應佔合營公司業績	-	-	-	99	99
收購合營公司按購買日公允價值重新計量					
原持有股權產生的投資收益	-	-	-	88	88
衍生金融工具的公允價值變動	-	-	-	(64)	(64)
非流動資產本年新增 [#]	30,776	1,828	-	-	32,604

於2018年12月31日和2017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
於2017年12月31日					
報告分部資產	208,116	5,799	(402)	4,816	218,329
報告分部負債	154,391	2,111	(402)	64	156,164

* 未分配資產主要包括於聯營及合營權益，衍生金融工具及其他股權投資。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。

[#] 新增的非流動資產不包括於聯營及合營公司權益、可供出售金融資產、其他股權投資、其他股權工具投資、其他非流動金融資產、衍生金融工具及遞延所得稅資產。

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)

(b) 本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團分地區分部之收入按如下原則分析：

- (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) 佣金收入、提供酒店和旅游服務、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。

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
境內	103,287	92,986
國際	37,773	32,117
港澳台	2,563	2,386
	143,623	127,489

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披露。

截至2018年12月31日止年度，根據集團各分部的主要產品或服務劃分之收入如下：

	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	合計 人民幣百萬元
運輸收入				
客運	128,038	-	-	128,038
貨運及郵運	10,026	-	-	10,026
其他	3,095	-	-	3,095
合計	141,159	-	-	141,159
其他營運收入				
酒店及旅遊服務收入	10	965	(299)	676
航空配餐收入	13	1,481	(1,103)	391
其他	1,021	3,351	(2,975)	1,397
合計	1,044	5,797	(4,377)	2,464

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)

(c) 報告分部收入、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	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入		143,623	127,489
逾期票證結算的重分類	(i)	-	396
銷售稅的重分類		-	(65)
同一控制下企業合併的調整	(iv)	-	(14)
合併收入		143,623	127,806
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		4,487	8,798
專項借款匯兌損益的資本化調整	(ii)	(124)	47
撥款轉入	(iii)	1	21
同一控制下企業合併的調整	(iv)	-	8
合併稅前利潤		4,364	8,874
資產			
報告分部資產		246,655	218,329
專項借款匯兌損益的資本化調整	(ii)	72	196
撥款轉入	(iii)	(7)	(8)
同一控制下企業合併的調整	(iv)	237	237
其他		(8)	(36)
合併資產總額		246,949	218,718
負債			
報告分部負債		168,472	156,164
其他		8	11
合併負債總額		168,480	156,175

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)

(c) 報告分部收入、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。(續)

註：

- (i) 逾期票證結算在2017年按中國企業會計準則編製的財務報表中記入營業外收入。按照國際財務報告準則，上述逾期票證結算則記入其他經營收入。從2018年1月1日起，由於採用國際財務報告準則第15號的影響，棄用機票收入記入運輸收入(詳見附註2(b)(ii))。該調整同樣適用於採用中國企業會計準則編製的財務報表。
- (ii) 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。
- (iii) 2017年之前，根據中國企業會計準則，政府撥入專項撥款中若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其記入資本公積。否則，與資產採購相關的政府補助於初始確認時予以遞延並在相關資產的使用壽命內按直線法攤銷計入當期損益。

根據於2017年生效的中國企業會計準則下的會計政策變更，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款外)，本公司採用與國際會計準則一致的會計處理，即從相關資產的成本中扣除。

相關差異是由於2017年之前收到的政府補助根據中國企業會計準則記入資本公積所導致。

- (iv) 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。

7 航班營運開支

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
燃油成本	42,922	31,895
機組人員工資及福利	11,467	10,574
飛機經營性租賃支出	8,726	8,022
航空配餐費用	3,734	3,379
民航發展基金	2,940	2,720
培訓費	894	1,184
其他	5,533	5,204
	76,216	62,978

8 維修開支

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	8,394	7,930
員工工資及福利	2,736	2,620
維修耗材	1,574	1,327
	12,704	11,877

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

9 飛機及運輸服務開支

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
起降及導航費	15,980	14,910
地面服務費及其他	8,399	8,025
	24,379	22,935

10 宣傳及銷售開支

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
代理業務手續費	(i)	2,027	1,935
售票辦事處費用		3,173	3,160
電腦訂座費		892	835
廣告宣傳費		217	196
其他		727	755
		7,036	6,881

註：

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

11 行政及管理開支

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
日常管理支出	3,477	3,218
核數師酬金	18	14
— 核數服務	15	14
— 非核數服務	3	—
其他稅金及附加	275	159
	3,770	3,391

12 折舊及攤銷

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
折舊		
— 自置資產	8,193	8,080
— 融資租賃持有之資產	5,776	4,883
遞延收益攤銷	(68)	(161)
其他攤銷	407	360
	14,308	13,162

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

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	22,445	21,400
設定提存退休計劃供款	2,387	2,114
其他退休福利津貼	197	194
提早退休福利準備(附註46)	1	1
	25,030	23,709

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2018年，本集團5位最高薪酬人士並無附註60中本集團任何董事(2017年：無)，本集團5位(2017年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	9,157	9,533
退休計劃供款	738	599
	9,895	10,132

5位最高薪酬人士(2017年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2018 人數	2017 人數
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	5	5

14 其他收入淨額

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
政府補助(註)	4,348	3,075
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相關在建工程	584	960
— 其他物業、廠房及設備	18	29
違約金收入	216	126
其他	272	258
	5,438	4,448

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2018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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

15 利息支出

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
借款利息	1,891	1,628
融資租賃負債利息	2,409	2,009
提早退休福利準備利息(附註46)	-	1
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	4,300	3,638
減：資本化的借款費用(註)	(1,085)	(908)
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註17)	3,215 (13)	2,730 17
	3,202	2,747

註：

於2018年資本化利息所採用的加權平均年利率為3.54%(2017：3.32%)。

16 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅費用

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
中國所得稅		
— 本年所得稅計提	962	2,280
— 上年度多計提的所得稅	(27)	(2)
	935	2,278
遞延稅項(附註29)		
暫時性差異的產生和轉回	65	(302)
所得稅費用	1,000	1,976

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。

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(2017年：25%)。本公司其他一些子公司因符合高新技術企業資格、或按照不同地方的稅收優惠政策適用15%的優惠所得稅稅率。

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(續)

(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

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
稅前利潤	4,364	8,874
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))	1,089	2,179
稅務調整：		
不可抵扣支出	23	9
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	(121)	(137)
未確認遞延所得稅負債的應課稅暫時性差異	-	(27)
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	73	26
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	(17)	(72)
上年度多計提的所得稅	(27)	(2)
研發費用加計扣除	(20)	-
所得稅費用	1,000	1,976

17 其他綜合收益

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元 (註)
現金流套期：		
本年確認的套期工具公允價值變動有效部分 重分類至損益	42	8
—利息支出(附註15)	(13)	17
於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響	(7)	(6)
	22	19
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	319	-
於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響	(80)	-
	239	-
應佔聯營公司之其他綜合收益		
不得重分類至損益	(4)	-
可重分類至損益	-	2
	(4)	2
外幣財務報表折算差額	(2)	-
可供出售的金融資產：		
本年公允價值變動	-	123
於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響	-	(31)
	-	92

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9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)(i)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

18 每股收益

截至2018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2,895百萬元(2017年：人民幣5,961百萬元)和年內已發行加權平均股數10,718,916,979股(2017年：9,923,585,348股)計算。

	2018 百萬	2017 百萬
於1月1日已發行普通股數	10,088	9,818
發行A股股票的影響(附註48)	450	-
發行H股股票的影響(附註48)	181	106
於12月31日加權平均普通股數	10,719	9,924

由於本公司在截至2018年及2017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。

19 物業、廠房及設備，淨額

	飛機						合計 人民幣百萬元
	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 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	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	
成本：							
於2017年1月1日	669	11,068	97,317	93,872	19,570	6,200	228,696
企業合併新增	-	326	-	-	1,136	94	1,556
本年增加	-	28	1,336	7,592	1,635	569	11,160
在建工程轉入	-	1,506	1,098	10,684	317	77	13,682
轉出至預付租賃款	(18)	(143)	-	-	-	-	(161)
持有目的變更導致的重分類	150	(150)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	12,669	(12,669)	-	-	-
轉出至持有待售資產	-	(20)	-	-	-	-	(20)
本年處置	(7)	(4)	(6,446)	(112)	(752)	(311)	(7,632)
於2017年12月31日	794	12,611	105,974	99,367	21,906	6,629	247,281
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(附註20)	-	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(附註35)	-	-	(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

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)

	飛機						合計 人民幣百萬元
	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 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	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	
累計折舊及資產減值準備：							
於2017年1月1日	229	3,646	45,952	16,997	11,022	4,104	81,950
本年折舊費用	29	390	5,783	4,883	1,280	598	12,963
轉出至預付租賃款	(5)	(36)	-	-	-	-	(41)
持有目的變更導致的重分類	22	(22)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	4,757	(4,757)	-	-	-
轉出至持有待售資產	-	(12)	-	-	-	-	(12)
本年處置	(5)	(1)	(5,351)	(112)	(623)	(266)	(6,358)
計提減值損失準備	-	-	324	-	-	-	324
資產減值準備轉銷	-	-	(470)	-	(1)	-	(471)
於2017年12月31日	270	3,965	50,995	17,011	11,678	4,436	88,355
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(附註35)	-	-	(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(附註19(c))	-	-	(322)	-	(1)	-	(323)
於2018年12月31日	314	4,353	48,918	21,561	12,371	4,818	92,335
賬面淨值：							
於2018年12月31日	499	8,801	59,844	88,799	10,318	2,431	170,692
於2017年12月31日	524	8,646	54,979	82,356	10,228	2,193	158,926

- (a) 於2018年12月31日，本集團飛機和飛行設備累計減值準備分別為人民幣912百萬元和人民幣122百萬元(2017年12月31日：分別為人民幣1,495百萬元和人民幣123百萬元)。
- (b) 於2018年12月31日，本集團有賬面淨值總額為人民幣89,170百萬元之飛機已用作抵押若干借款或租賃協議(2017年12月31日：人民幣83,687百萬元之飛機及人民幣206百萬元之其他飛行設備)(附註36(a)(i)、附註36(a)(iii)及附註37)。
- (c) 本年度，本集團處置了4架波音飛機並通過售後經營租回的方式處置了18架空客飛機，相應轉銷了以前年度對上述飛機計提的減值準備合計人民幣322百萬元。

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (d) 本年度本集團根據飛機處置計劃評估了部分波音及空客型號飛機及相關資產的可回收金額，該些飛機及相關資產根據可回收金額無需計提減值準備。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。公允價值歸類為第三層級計量，並參考近期可獲得的飛機及其他飛行設備的市場價格確定。
- (e) 於2018年12月31日及截至本財務報表之批准日，本集團位於廣州(包括廣州白雲國際機場)、廣西、貴州、廈門、杭州、南昌、黑龍江、吉林、大連、湖南、北京、珠海、瀋陽、深圳、河南、汕頭、新疆、海南、上海、湖北及重慶等賬面價值為人民幣約5,289百萬元的若干房產(2017年12月31日：賬面價值人民幣約5,196百萬元)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。這些租賃首次租期一般為1至14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取得租金收入合計人民幣178百萬元(2017年：人民幣184百萬元)。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：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
1年以內	55	61
1年以上，5年以內	39	70
5年以上	7	14
	101	145

- (g) 於2018年12月31日，本集團有賬面價值約為人民幣18百萬元之投資性房地產已用作若干借款的抵押物(2017年12月31日：人民幣20百萬元)(附註36(a)(ii))。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

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2017年1月1日	27,267	1,643	28,910
本年新增	16,319	2,920	19,239
轉出至物業、廠房及設備	(12,099)	(1,583)	(13,682)
完工轉出至其他資產	-	(211)	(211)
轉出至預付租賃款	-	(79)	(79)
本年減少	(3,944)	-	(3,944)
於2017年12月31日	27,543	2,690	30,233
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(附註19)	(13,231)	(903)	(14,134)
完工轉出至其他資產(附註30)	-	(155)	(155)
轉出至預付租賃款	-	(7)	(7)
本年減少	(2,605)	-	(2,605)
於2018年12月31日	31,680	6,111	37,791

21 預付租賃款

預付租賃款與本集團的土地使用權相關。於2018年，計入合併利潤表的攤銷金額為人民幣92百萬元(2017年：人民幣78百萬元)。

本集團絕大部份不動產位於中國境內。於相關部門批准後，本集團正式獲得了位於廣州、深圳、珠海、北海、長沙、汕頭、海口、鄭州、吉林、貴陽和其他城市的土地使用權，年限從30年至70年不等，將於2020年至2073年到期。

於2018年12月31日及截至本財務報表的批准日，本集團目前正在申請部分已在使用的土地相關的土地使用權證書。於2018年12月31日，該等物業在本集團的賬面淨值為人民幣922百萬元(2017年12月31日：人民幣827百萬元)。本公司董事認為本集團使用及於上述土地進行各種經營活動並沒有因暫未取得有關土地使用權證書而受到任何影響。

於2018年12月31日，本集團有賬面價值為人民幣88百萬元之土地使用權已用作若干借款的抵押物(2017年12月31日：人民幣90百萬元)(附註36(a)(ii))。

22 商譽

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
成本和賬面淨值：		
於1月1日	237	182
企業合併新增	-	55
於12月31日	237	237

包含商譽的現金產出單元減值測試

	2018 人民幣百萬元	2017 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%(2017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(「珠海翔翼」)(i)&(iv)	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
China Southern West Australian Flying College Pty Ltd(「西澳飛行學院」)(iv)	澳大利亞	澳元39,651,627	84.30%	飛行員訓練服務

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) 本集團若干子公司是根據中國法律以合資模式經營，其經營年期受到限制。
- (iv) 西澳飛行學院

根據本公司與CAE國際控股、南龍控股有限公司及西澳飛行學院簽訂的股權轉讓協議，本公司於2018年11月20日，向西澳飛行學院增資人民幣63百萬元。增資完成後，本公司在西澳飛行學院的持股比例由48.12%增至84.30%並有權根據轉讓協議任命全體董事會三名成員，自此西澳飛行學院成為本公司的子公司。對西澳飛行學院的增資控股使本集團能夠從事飛行學員訓練服務的相關業務。

自合併日至2018年12月31日期間，西澳飛行學院為本集團貢獻了人民幣5百萬元的淨損失。如該收購發生在2018年1月1日，管理層預計合併收入將增加人民幣0百萬元，合併淨利潤將減少人民幣60百萬元。相關金額的計算，是管理層基於若合併發生於2018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	153
流動資產	77
流動負債	(155)
可辨認淨資產總額	75

本次收購的現金流量淨流入分析如下：

支付的現金對價	(63)
獲得的現金及現金等價物	69
現金淨流入	6

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)

(v) 重要非控股權益

於2018年12月31日，非控股權益餘額為人民幣13,212百萬元(2017年12月31日：12,607百萬元)，其中人民幣9,035百萬元(2017年12月31日：8,547百萬元)屬於廈門航空非控股權益。其餘非控股權益單項金額不重大。

廈門航空的財務資料匯總如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
非控股權益比率	45%	45%
流動資產	4,029	2,422
非流動資產	43,234	39,689
流動負債	(14,397)	(9,963)
非流動負債	(13,678)	(14,086)
淨資產	19,188	18,062
非控股權益賬面價值	9,035	8,547
收入	30,225	26,114
本年淨利潤	915	1,477
綜合收益總額	1,111	1,578
歸屬於非控股權益的淨利潤	393	651
向非控股權益派發股息	68	73
經營活動的現金流入淨額	3,559	3,696
投資活動的現金流入淨額	889	3,671
籌資活動的現金流出淨額	(4,363)	(7,613)

上述金額均為公司內部交易抵銷前數額。

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

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
應佔資產淨值	3,181	3,031

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2018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」)	中國	33.98%	25.28%	8.70%	33.98%	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
文化傳媒	中國	40%	40%	-	40%	廣告製作代理
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

本集團未有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。該等聯營公司合計金額的財務資料匯總如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
單個非重大聯營公司賬面價值合計	3,181	3,031
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得利潤	263	431
其他綜合收益	(4)	2
綜合收益總額	259	433

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

25 於合營公司權益

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
應佔資產淨值	2,812	1,015

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2018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	

本集團未有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。該等合營公司合計金額的財務資料匯總如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	2,812	1,015
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	200	99

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
非流動金融資產

	附註	2018年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 1月1日 人民幣百萬元	2017年 12月31日 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)	234	224	—
— 非流通股權投資	(ii)	846	537	—
		1,080	761	—
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	(ii)	71	85	—
— 非上市股權投資	(i)	32	26	—
		103	111	—
其他股權投資				
— 非上市股權投資，按成本列示	(i)	—	—	103
可供出售金融資產				
— 上市股權投資	(ii)	—	—	85
— 非流通股權投資	(ii)	—	—	537
		—	—	622

流動金融資產

	附註	2018年 12月31日 人民幣百萬元	2018年 1月1日 人民幣百萬元	2017年 12月31日 人民幣百萬元
其他金融資產	(iv)	440	—	—

註：

- (i) 由於首次適用國際財務報告準則第9號的影響(詳見附註2(b))，本集團對持有的其他股權投資進行重新計量。其他股權投資被劃分為以公允價值計量且其變動計入當期損益的「其他非流動金融資產」或當該投資為戰略性持有時，被指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的「其他權益工具投資」。
- (ii) 由於首次適用國際財務報告準則第9號的影響(詳見附註2(b))，可供出售金融資產被劃分為以公允價值計量且其變動計入當期損益的「其他非流動金融資產」或當該投資為戰略性持有時，被指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的「其他權益工具投資」。
- (iii) 2018年與上述於(i)及(ii)中列示的投資相關的股利收入為人民幣20百萬元(2017：人民幣18百萬元)。
- (iv) 「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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

27 衍生金融工具

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
資產：		
利率互換(a)	75	46
負債：		
貨幣互換(b)	44	64

- (a) 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2018年12月31日，仍未結算的利率互換合同名義本金為美元393百萬元(2017年12月31日：美元460百萬元)。
- (b) 於2018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為以人民幣計價並按固定年利率3.20%至3.91%(2017：3.58%至4.04%)計息支付。於2018年12月31日，貨幣互換合同的公允價值為人民幣44百萬元(2017年12月31日：人民幣64百萬元)，仍未結算的名義本金為美元979百萬元(2017年12月31日：美元920百萬元)。

28 金融工具的公允價值變動

	2018 人民幣百萬元	2017 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)	(8)	-
貨幣互換(附註27)	20	(64)
	12	(64)

29 遞延所得稅資產／(負債)

(a) 本集團遞延所得稅資產淨額的變動如下：

	於本年年初 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	於本年年末 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
稅務虧損	10	-	12	-	22
衍生金融工具公允價值變動	16	-	(5)	-	11
其他	82	-	3	-	85
	2,155	(1)	(119)	-	2,035
遞延稅項負債：					
大修理準備	(216)	-	5	-	(211)
稅務折舊超出會計折舊	(633)	-	15	-	(618)
衍生金融工具公允價值變動	(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

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) 本集團遞延所得稅資產淨額的變動如下:(續)

	於本年年初 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	借記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於本年年末 人民幣百萬元
截至2017年12月31日止年度					
遞延所得稅資產：					
預提費用	1,065	-	(45)	-	1,020
大修理準備	505	-	186	-	691
遞延收入	87	-	1	-	88
減值準備	174	-	74	-	248
稅項損失準備	-	-	10	-	10
衍生金融工具公允價值變動	-	-	16	-	16
其他	86	-	(4)	-	82
	1,917	-	238	-	2,155
遞延稅項負債：					
大修理準備	(261)	-	45	-	(216)
稅務折舊超出會計折舊	(659)	-	26	-	(633)
衍生金融工具公允價值變動	(5)	-	-	(6)	(11)
可供出售金融資產公允價值變動	(110)	-	-	(31)	(141)
企業合併時可辨認淨資產公允價值重新計量	-	(30)	4	-	(26)
其他	(38)	-	(11)	-	(49)
	(1,073)	(30)	64	(37)	(1,076)
遞延所得稅資產淨額	844	(30)	302	(37)	1,079

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)**(b) 調節至合併資產負債表：**

	2018	2017
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
資產負債表中遞延所得稅資產淨額	1,566	1,662
資產負債表中遞延所得稅負債淨額	(676)	(583)
	890	1,079

(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2018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492百萬元(2017年12月31日：人民幣543百萬元)。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：

	2018	2017
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
到期年限：		
2018年	-	171
2019年	193	193
2020年	-	-
2021年	95	96
2022年	82	83
2023年	122	-
	492	543

於2018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822百萬元(2017年12月31日：人民幣653百萬元)。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2017年1月1日	230	255	119	404	1,008
增加	-	33	44	402	479
企業合併新增	-	2	-	-	2
在建工程轉入(附註20)	-	142	56	13	211
本年處置	-	(4)	-	(20)	(24)
本年攤銷	(10)	(112)	(38)	(122)	(282)
於2017年12月31日	220	316	181	677	1,394
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(附註20)	-	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

情況如下：

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
預付關聯公司款項	42(b)&51(c)	227	160
預付第三方款項及其他		1,549	1,234
		1,776	1,394

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

31 存貨

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	1,688	1,638
其他物資	232	210
	1,920	1,848
減：存貨跌價準備	(221)	(226)
	1,699	1,622

存貨跌價準備如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
於1月1日	226	144
計提存貨跌價準備	12	110
處置存貨轉銷	(17)	(28)
於12月31日	221	226

32 應收賬款

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
應收賬款	2,937	2,712
減：壞賬準備	(36)	(37)
	2,901	2,675

(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：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
1個月以內	2,325	2,067
超過1個月但少於3個月	492	497
超過3個月但少於12個月	90	112
超過1年	30	36
	2,937	2,712
減：壞賬準備	(36)	(37)
	2,901	2,675

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：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
人民幣	2,430	2,061
美元	179	179
歐元	104	171
澳元	6	52
台幣	27	33
英鎊	13	36
其他幣種	178	180
	2,937	2,712

於2018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

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅		5,342	3,684
飛機設備製造商回扣款		686	699
定期存款	(i)	264	313
購置飛機定金		426	-
應收政府補助	(ii)	982	-
其他		320	539
		8,020	5,235
減：壞賬準備		(5)	(3)
		8,015	5,232

註：

- (i) 定期存款代表期限為三個月以上的定期存款。於2018年12月31日，定期存款加權平均利率為2.26%(2017年12月31日:2.01%)。
- (ii) 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。

於2018年12月31日，其他應收款公允價值與其賬面價值相近。

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

(a) 現金及現金等價物包括：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
銀行及金融機構定期存款	19	-
銀行及其他金融機構存款及現金	6,909	6,826
合併資產負債表所列示的現金及現金等價物	6,928	6,826

於2018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以下列幣種列示：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
人民幣	6,281	4,377
美元	267	2,038
歐元	53	71
澳元	138	-
日元	22	27
港幣	22	123
其他	145	190
	6,928	6,826

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	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元 (註)
稅前利潤		4,364	8,874
折舊	12	13,969	12,963
其他攤銷	12	407	360
遞延收益攤銷	12	(68)	(161)
物業、廠房、設備減值	19	-	324
應佔聯營公司業績	24	(263)	(431)
應佔合營公司業績	25	(200)	(99)
處置物業、廠房、設備及在建工程的淨收益	14	(602)	(989)
金融工具公允價值變動	28	(12)	64
收購合營公司按購買日公允價值重新計量原持有股權產生的投資收益		-	(109)
利息收入		(125)	(89)
利息支出	15	3,202	2,747
其他非流動金融資產的股息收益		(20)	-
投資的股息收益		-	(18)
匯兌損失/(收益)淨額		2,820	(642)
存貨增加		(77)	(34)
應收賬款(增加)/減少		(226)	314
其他應收款項增加		(2,783)	(1,840)
預付費用及其他流動資產(增加)/減少		(2,325)	81
應付關聯公司淨額增加		12	15
應付賬款增加		184	222
合同負債增加		232	-
票證結算增加/(減少)		1,441	(567)
其他非流動負債增加		218	-
預提費用增加		312	223
其他負債增加		839	762
遞延收入增加		-	430
大修理準備增加		23	719
提早退休福利準備減少		(1)	(3)
遞延收益(減少)/增加		(147)	362
經營活動現金流入		21,174	23,478

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

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：

	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37)	利率互換 人民幣百萬元 (附註27)	貨幣互換 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：					
銀行借款之所得款項	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53)	-	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

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37)	利率互換 人民幣百萬元 (附註27)	貨幣互換 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2017年1月1日	45,504	62,222	(21)	-	107,705
籌資活動現金流量變動：					
銀行借款之所得款項	42,854	-	-	-	42,854
發行超短期融資券所得款項	1,000	-	-	-	1,000
償還銀行借款	(18,311)	-	-	-	(18,311)
償還超短期融資券	(22,986)	-	-	-	(22,986)
償還融資租賃負債本金	-	(9,835)	-	-	(9,835)
籌資活動現金流量變動總額	2,557	(9,835)	-	-	(7,278)
匯兌調整	(116)	(1,746)	-	-	(1,862)
公允價值變動	-	-	(25)	64	39
其他變動：					
企業合併取得	342	-	-	-	342
融資租賃負債新增(附註53)	-	17,283	-	-	17,283
其他變動總額	342	17,283	-	-	17,625
於2017年12月31日	48,287	67,924	(46)	64	116,229

35 持有待售資產

持有待售資產主要包括計劃於未來12個月內處置的建築物，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。

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
自有飛機及其他飛行設備	19	224	-
建築物	19	-	8
		224	8

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) 於12月31日，借款分析如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
非流動部分		
長期借款		
— 抵押(附註(i)&(ii)&(iii))	511	596
— 無抵押	8,911	5,427
	9,422	6,023
公司債券		
— 無抵押(附註(iv))	4,655	10,000
中期票據		
— 無抵押(附註(v))	1,599	4,696
	15,676	20,719
流動部分		
長期借款的流動部分		
— 抵押(附註(i)&(ii)&(iii))	94	208
— 無抵押	808	3,734
短期借款		
— 無抵押	20,739	20,626
超短期融資券		
— 無抵押	4,000	—
	25,641	24,568
公司債券的流動部分		
— 無抵押(附註(iv))	13,100	3,000
	38,741	27,568
借款總額	54,417	48,287
借款償還期限：		
1年以內	38,741	27,568
第2年內	7,757	9,126
第3年至第5年內	6,004	11,566
第5年後	1,915	27
借款總額	54,417	48,287

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(a) 於12月31日，借款分析如下:(續)

註：

- (i) 於2018年12月31日，本集團有人民幣390百萬元(2017年12月31日：人民幣440百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣373百萬元(2017年12月31日：人民幣1,331百萬元)的飛機作為抵押。
- (ii) 於2018年12月31日，本集團有人民幣215百萬元(2017年12月31日：人民幣265百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣88百萬元(2017年12月31日：人民幣90百萬元)的土地使用權以及人民幣18百萬元(2017年12月31日：人民幣20百萬元)的投資性房地產作為抵押。
- (iii) 於2017年12月31日，本集團有人民幣99百萬元(2017年12月31日：人民幣206百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣206百萬元(2017年12月31日：人民幣206百萬元)的其他飛行設備作為抵押。
- (iv) 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，本集團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。

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%。

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，本集團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。

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%。

- (v) 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%。

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%。

- (b) 於2018年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為3.92%(2017年12月31日：3.76%)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
以人民幣計價的借款		
於2018年12月31日，固定年利率為1.20%，至2027年期間到期	19	20
公司債券－債券固定年利率為2.97%~3.92%	14,655	13,000
中期票據－票據固定年利率為2.97%~3.38%	4,699	4,696
於2018年12月31日，浮動年利率為基準利率(由人行規定)之90%，95%，100%，至2033年期間到期	10,213	9,781
以美元計價的借款		
於2017年12月31日，浮動年利率為3個月倫敦銀行同業拆息加3.30%，至2019年期間到期	-	98
於2017年12月31日，浮動年利率為3個月倫敦銀行同業拆息加2.1%，至2018年期間到期	-	66
於2018年12月31日，固定年利率為3.32%，至2020年期間到期	92	-
	29,678	27,661
減：列作流動負債的1年內到期借款	(14,002)	(6,942)
	15,676	20,719

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
人民幣	47,607	40,086
美元	6,810	8,201
	54,417	48,287

於2018年12月31日，本集團有金額重大的以美元列示的借款及融資租賃負債(附註37)。截至2018年12月31日止年度的淨匯兌損失為人民幣1,853百萬元(2017年：淨匯兌收益為人民幣1,801百萬元)，該匯兌損失主要產生於以美元計價的借款及融資租賃負債的折算。

(e) 於2018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為人民幣500百萬元(2017年12月31日：人民幣105百萬元)(附註51(d)(ii))。

(f) 於2018年12月31日，借款的公允價值與其賬面價值相近。該公允價值列入第二層級。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(g) 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2017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 融資租賃負債

本集團有飛機及相關設備的融資租賃安排。大部分融資租賃期介於10至15年，分別將於2019年至2030年期間期滿。本集團根據國際會計準則17號仔細評估了租賃飛機的分類並相信所有歸類為融資租賃的飛機均滿足國際會計準則17號規定的會使得一項租賃被歸類為融資租賃的一項或多項條件。

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			2017		
	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	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	8,341	10,764	2,423
1年以上，2年以內	9,572	11,738	2,166	8,145	10,257	2,112
2年以上，5年以內	32,285	36,765	4,480	25,376	29,627	4,251
5年以上	20,809	22,200	1,391	26,062	28,251	2,189
	72,221	82,765	10,544	67,924	78,899	10,975
減：列作流動負債的1年內到期金額	(9,555)			(8,341)		
	62,666			59,583		

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

37 融資租賃負債(續)

融資租賃負債詳細列示如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
以美元計價之負債		
於2018年12月31日，固定年利率為1.75%至5.03%	8,630	7,803
於2018年12月31日，浮動年利率為3個月倫敦銀行同業拆息加0.18%至2.95%	9,617	12,544
於2018年12月31日，浮動年利率為6個月倫敦銀行同業拆息加0.03%至3.30%	8,620	11,327
以新加坡元計價之負債		
於2018年12月31日，浮動年利率為6個月新加坡銀行同業拆息加1.44%	244	292
以日元計價之負債		
於2018年12月31日，浮動年利率為3個月東京銀行同業拆息加0.75%至1.90%	1,228	1,279
於2018年12月31日，浮動年利率為6個月東京銀行同業拆息加3.00%	229	295
以人民幣計價之負債		
於2018年12月31日，固定年利率為4.1%至4.3%	1,097	856
於2018年12月31日，浮動年利率為人行五年以上人民幣貸款基準利率的75%至106.5%	38,222	28,804
於2018年12月31日，浮動利率為3個月香港銀行同業拆息加0.38%	407	455
以歐元計價之負債		
於2018年12月31日，浮動年利率為3個月歐元銀行同業拆息加0.32%至2.20%	2,440	2,701
於2018年12月31日，浮動年利率為6個月歐元銀行同業拆息加1.45%至1.80%	1,487	1,568
	72,221	67,924

於2018年12月31日，本集團以賬面價值為人民幣88,739百萬元(2017年12月31日：人民幣82,356百萬元)的若干飛機作為相應的融資租賃負債的抵押，該等融資租賃負債的餘額為人民幣72,221百萬元(2017年12月31日：人民幣67,924百萬元)。

於2018年12月31日，融資租賃負債的公允價值與其賬面價值相近。該公允價值應列入第二層級。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

38 應付賬款

以下是基於交易日的應付賬款賬齡分析：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
1個月以內	406	465
超過1個月但少於3個月	829	533
超過3個月但少於6個月	476	497
超過6個月但少於1年	423	443
超過1年	175	187
	2,309	2,125

於2018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：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
人民幣	1,910	1,832
美元	376	209
其他	23	84
	2,309	2,125

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

39 合同負債／遞延收入

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：

	人民幣百萬元
遞延收入：	
於2017年12月31日	3,351
其中：	
－流動	1,502
－非流動	1,849
	3,351
首次應用國際財務報告準則第15號產生的影響	
－常旅客里程獎勵計劃收入計量的變更	(90)
－呈列變更	(3,261)
於2018年1月1日	-
合同負債：	
於2017年12月31日	-
首次應用國際財務報告準則第15號產生的影響	3,261
於2018年1月1日	3,261
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加	2,161
本年確認收入導致的減少	(1,711)
其中：	
－由合同負債期初餘額轉入	(1,461)
－由本年新增合同負債轉入	(250)
於2018年12月31日	3,711
其中：	
－流動	1,693
－非流動(附註41)	2,018

於2018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3,711百萬元。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。

40 票證結算

截至2018年12月31日止年度，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2018年度，票證結算年初餘額中人民幣約7,279百萬元滿足收入確認條件，並結轉至當期收入。

41 其他非流動負債

	附註	2018 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(附註39)	(i)	2,018
其他		18
		2,036

(i) 2018年1月1日前，本公司在「遞延收入」中核算常旅客里程獎勵計劃未兌換積分。由於首次適用國際財務報告準則第15號產生的影響，未兌換積分的流動部分在「合同負債」中核算，非流動部分在「其他非流動負債」中核算。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

42 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		51	9
聯營公司		22	18
合營公司		17	49
	51(c)	90	76

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) 已付關聯公司款項

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司	30&51(c)	80	160
聯營公司		147	-
		227	160

(c) 應付關聯公司款項

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
南航集團及其聯屬公司		49	50
聯營公司		12	1
合營公司		63	48
其他關聯公司		3	2
	51(c)	127	101

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)

43 預提費用

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
維護及修理	4,468	4,806
燃油成本	1,900	1,345
工資及福利	3,212	3,362
起降及導航費	2,492	2,757
電腦訂座費	585	541
大修理準備(附註45)	821	562
利息支出	771	740
航空配餐費用	166	148
提早退休福利準備(附註46)	2	4
其他	1,265	1,105
	15,682	15,370

44 其他負債

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
民航發展基金及代收機場稅費	2,012	1,788
購置物業、廠房及設備款	1,608	1,194
銷售代理訂金	597	507
其他應交稅費	443	569
收到的包機定金	186	191
其他	1,727	1,485
	6,573	5,734

於2018年12月31日，該往來款的公允價值與其賬面價值相近。

45 大修理準備

經營租賃下持有的飛機大修理準備詳情如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
於1月1日	3,370	2,857
本年計提	943	1,063
本年使用	(661)	(550)
於12月31日	3,652	3,370
減：當期部分(附註43)	(821)	(562)
	2,831	2,808

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

46 提早退休福利準備

提早退休福利準備詳情如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
於1月1日	7	13
本年計提(附註13)	1	1
財務費用(附註15)	-	1
本年支付	(4)	(8)
於12月31日	4	7
減：當期部分(附註43)	(2)	(4)
	2	3

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。

47 遞延收益

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
租賃回扣(附註(i))	47	54
維修回扣(附註(ii))	746	807
售後租回交易收益(附註(iii))	15	28
撥款轉入	85	149
其他	13	15
	906	1,053

註：

- (i) 根據若干租賃安排，當本集團滿足某些條件後，出租人給予本集團回扣款項，該等回扣款項先列作遞延收益，並按直線法在剩餘租賃期限攤銷。
- (ii) 根據若干安排，當本集團滿足某些條件後，發動機供應商給予本集團回扣款項，該等回扣款項先列作遞延收益，並按直線法在受益期限攤銷。
- (iii) 本集團對若干飛機進行售後租回交易安排，該交易認定為經營租賃。其產生的遞延收益按有關租賃期限攤銷。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

48 股本

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
有限售條件：		
489,202,658股內資國家股，每股面值人民幣1.00元(附註(ii))	489	—
1,088,870,431股A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(附註(ii))	601	—
	2,179	—
無限售條件：		
4,039,228,665股內資國家股，每股面值人民幣1.00元 (2017年：4,039,228,665股每股面值人民幣1.00元)	4,039	4,039
2,983,421,335股A股，每股面值人民幣1.00元 (2017年：2,983,421,335股每股面值人民幣1.00元)	2,984	2,984
3,065,523,272股H股，每股面值人民幣1.00元 (2017年：3,065,523,272股每股面值人民幣1.00元)	3,065	3,065
	10,088	10,088
	12,267	10,088

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，發行價格為每股人民幣6.02元，向南航集團附屬子公司非公開發行600,925,925股H股股票，發行價格為每股港幣6.034元，上述發行股票每股面值為人民幣1元，共收取對價人民幣約12,664百萬元，扣除發行費用人民幣約15百萬元後，股本增加人民幣約2,179百萬元，資本公積股本溢價增加人民幣約10,470百萬元(附註(49)&(59))。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。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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

49 儲備

附註	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2017年1月1日	14,131	209	-	2,078	17,220	33,638
2017年權益變動：						
綜合收益總額	-	66	-	1	5,961	6,028
派發以前年度股息	-	-	-	-	(982)	(982)
提取法定盈餘公積金	-	-	-	492	(492)	-
發行股本	1,051	-	-	-	-	1,051
非控股權益的稀釋及其他儲備變動	-	-	-	113	-	113
於2017年12月31日	15,182	275	-	2,684	21,707	39,848
首次適用國際財務報告準則第15號的影響	-	-	-	-	526	526
首次適用國際財務報告準則第9號的影響	-	(240)	303	-	40	103
於2018年1月1日(註)	15,182	35	303	2,684	22,273	40,477
2018年權益變動：						
綜合收益總額	-	22	133	(2)	2,895	3,048
派發以前年度股息	49(b)	-	-	-	(1,009)	(1,009)
提取法定盈餘公積金	-	-	-	221	(221)	-
發行股本	48(ii)	10,470	-	-	-	10,470
其他儲備變動	-	-	-	4	-	4
於2018年12月31日	25,652	57	436	2,907	23,938	52,990

註：於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

(a) 提取法定盈餘公積金

根據中國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它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%。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

49 儲備(續)

(b) 股息

應付本公司股東本年股息：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
報告期後提議派發末期股息每股人民幣0.05元(2017年度股息： 每股人民幣0.10元)(含稅)	613	1,009

董事會於2019年3月29日建議按每股人民幣0.05元(含稅)(2017年度股息：每股人民幣0.10元(含稅))，派發截至2018年12月31日止年度的股息，共計人民幣613百萬元(2017年度股息：人民幣1,009百萬元)。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。

50 承諾

(a) 資本承諾

於2018年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
就飛機及飛行設備的承諾		
— 已授權已訂約	82,199	86,834
投資承諾		
— 已授權已訂約		
— 購買合營公司股權的投資承諾	14	—
— 應佔合營公司的資本承諾	26	18
	40	18
— 已授權但未訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	21	22
	61	40
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權已訂約	7,224	6,386
— 已授權但未訂約	14,062	15,636
	21,286	22,022
	103,546	108,896

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 承諾(續)

(a) 資本承諾(續)

於2018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：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
2018年	-	28,125
2019年	38,141	28,370
2020年	32,395	22,686
2021年	8,628	4,808
2022年及以後年度	3,035	2,845
	82,199	86,834

(b) 經營性租賃承諾

於2018年12月31日，就不可撤銷的物業、飛機及飛行設備的經營性租賃以後應支付的最低租賃付款總額如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
於下列期間應付的租賃費用：		
1年以內	9,217	8,283
1年以上，5年以內	35,429	31,175
5年以上	31,083	30,007
	75,729	69,465

51 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60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：

	2018 人民幣千元	2017 人民幣千元
工資、獎金和津貼	15,218	12,151
退休計劃供款	1,797	1,841
	17,015	13,992
	2018 人民幣千元	2017 人民幣千元
董事及監事(附註60)	878	2,952
高級管理人員	16,137	11,040
	17,015	13,992

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)

51 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	2018 人民幣百萬元	2017 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)	4	3
航材銷售收入*	(ii)	6	4
受託管理收入*	(iii)	27	—
其他		9	8
支付南航集團及其聯屬公司費用			
貨物處理手續費*	(i)	111	112
佣金費用*	(i)	14	44
運輸費用*	(i)	10	—
維修材料採購及租賃費*	(ii)	98	43
軟件開發服務費*	(ii)	5	4
航空配餐費用*	(iv)	135	125
維修費*	(v)	1,184	1,537
土地及房屋建築物租賃費*	(vi)	294	189
物業管理及修繕費*	(vii)	106	72
物業購置*	(viii)	160	—
其他		5	12
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(v)	786	—
採購維修材料	(ix)	2,692	2,492
模擬飛行訓練服務費	(x)	—	194
飛行訓練費	(xi)	—	36
地面服務支出	(xii)	123	123
航空配餐費用	(xiii)	98	109
廣告製作代理及宣傳服務*	(xiv)	105	74
物業管理及修繕費	(xv)	28	26
其他		7	6
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)	15	28
租賃收入	(x)	—	18
廣告媒體委託經營代理收入*	(xiv)	1	20
維修收入	(xvii)	11	1
航空配餐收入	(xvii)	16	26
佣金收入*	(xviii)	20	26
地面服務收入	(xix)	13	10
人員勞務及租賃收入	(xx)	22	20
其他		13	7

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

51 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	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
收到其他關聯公司收入			
客票收入	(xxi)	9	6
支付其他關聯公司費用			
廣告費	(xxi)	10	10
電腦訂座費	(xxiii)	592	576
採購機供品	(xxii)	48	39
食堂服務費	(xxii)	19	15
其他		3	4
從南航集團及其聯屬公司收購			
收購子公司*	(xiv)	-	47
股權交易*	(v)	1,602	-
與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易			
融資租賃飛機*	(xxiv)	8,221	6,831
經營租賃飛機費用*	(xxiv)	91	-
轉讓飛機對價*	(xxiv)	481	-

- (i) 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。貨物處理收入／手續費是指本集團與南航地勤就貨物處理服務而取得的收入／支出。

南航地勤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。同時，南航地勤為本集團提供交通運輸服務。

此外，本集團與南航地勤簽定經營性租賃協議將若干設備出租予南航地勤。

- (ii) 中國航空器材集團有限公司(「中國航空器材」)是南航集團的合營公司。

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。

- (iii) 本集團向南航集團提供受託管理服務。

- (iv) 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。

- (v) 南航集團原合營公司摩天宇向本集團提供綜合維修服務。

南航集團以其持有的摩天宇的50%股權以及現金人民幣1,204百萬元作為對價認購本公司新發行的A股股票(附註48)。

51 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)

- (vi) 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。
- (vii) 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聯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。
- (viii) 本集團向中海南航建設開發有限公司購置物業。
- (ix) 本集團的合營公司廣州飛機維修和瀋陽北方飛機維修有限公司(瀋陽北方飛機維修)向本集團提供綜合維修服務。
- 本集團亦向廣州飛機維修採購維修材料。
- (x) 本集團原合營公司珠海翔翼向本集團提供模擬飛行訓練服務。此外，本集團與珠海翔翼簽定經營性租賃協議將若干飛行訓練設備及建築物出租予珠海翔翼。
- 於2017年7月，珠海翔翼成為本公司的全資子公司。該金額為2017年合併前的交易發生額。
- (xi) 本集團原合營公司西澳飛行學院向本集團提供飛行訓練服務。
- 於2018年11月20日，西澳飛行學院成為本集團的子公司(附註23(iv))。
- (xii) 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。
- (xiii) 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。
- (xiv) 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。
- 廈航文傳，原廈門航空的聯營公司，為廈門航空提供廣告服務。於2017年10月，廈航文傳成為廈門航空的全資子公司。上述股權收購前，廈門航空向廈航文傳提供廣告媒體資源。
- (xv) 本集團的聯營公司新疆實業為本集團提供物業管理服務。
- (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) 本集團為四川航空提供飛機維修服務及配餐服務。
- (xviii) 本集團為南航財務提供網站資源以向乘客出售航空保險。
- (xix) 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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

51 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)

- (xx) 本集團向瀋陽北方飛機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，本集團亦向瀋陽北方飛機維修出租部份房屋建築物及設備。
 - (xxi) 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，本年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。
 - (xxii) 廣東南航明珠航空服務有限公司(「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。
 - (xxiii) 由於本集團的高級管理人員被任命為中國民航信息網絡股份有限公司的非執行董事，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。
 - (xxiv) 南航集團的全資子公司，南航國際融資租賃有限公司為本集團提供融資及經營租賃服務。此外，本集團向南航國際融資租賃有限公司轉讓飛機。
- * 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)

51 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	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		51	9
聯營公司		22	18
合營公司		17	49
	42(a)	90	76
預付購建長期資產款：			
南航集團及其聯屬公司		80	160
聯營公司		147	—
	30&42(b)	227	160
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		49	50
聯營公司		12	1
合營公司		63	48
其他關聯公司		3	2
	42(c)	127	101
預提費用：			
南航集團及其聯屬公司		62	1,023
聯營公司		139	95
合營公司		2,320	1,086
其他關聯公司		633	571
		3,154	2,775
融資租賃負債：			
南航集團及其聯屬公司		13,360	6,656
		13,360	6,656

除融資租賃負債外，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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

51 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2018年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣758百萬元(2017年12月31日：人民幣431百萬元)。

南航財務的無抵押貸款到期日情況如下：

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
1年以內	630	273
1至2年	10	58
2至5年	118	100
	758	431

截至2018年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣18百萬元(2017年：人民幣14百萬元)，借款年利率為3.92%至4.51%(2017年：3.92%至4.51%)。

(ii) 南航集團提供的委託貸款

於2018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500百萬元的委託貸款，起始日為2018年7月28日，到期日為2019年7月28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	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
1年以內	36(e)	500	105

截至2018年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣10百萬元(2017：人民幣4百萬元)，借款年利率為3.92%(2017年：3.92%)。

(iii) 存放於南航財務的存款

於2018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布之相關存款利率釐定。

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	5,583	6,095

截至2018年12月31日，本集團向南航財務收取人民幣80百萬元(2017年：人民幣72百萬元)的利息收入。

(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(2017年12月31日：人民幣334百萬元)，關於飛機的經營租賃承諾為人民幣78百萬元(2017年12月31日：無)。截至2018年12月31日止年度，本集團對南航集團關於其他飛行設備的融資租賃承諾為人民幣291百萬元(2017年12月31日：無)。

52 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13%至20% (2017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它額外的義務。在2018年度，本集團向企業年金的供款額為約人民幣598百萬元(2017年：人民幣546百萬元)。

(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。

53 合併現金流量表的補充資料

非現金交易

i. 購買飛機

截至2018年12月31日止年度，以融資租賃購入之飛機金額為人民幣13,290百萬元(2017年：人民幣17,283百萬元)。

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48)，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(2017年：無)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

54 或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。但是據本集團瞭解，南航集團就這些房屋及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日及2018年2月8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。於2018年2月7日，本公司收到南航集團出具的承諾函，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，與若干銀行及若干飛行學員簽訂合同，對該等飛行學員用於支付飛行培訓費的個人借款總額度人民幣696百萬元(2017年12月31日：人民幣696百萬元)進行擔保。截至2018年12月31日，相關銀行已按擔保條款向自費飛行學員發放貸款合計人民幣318百萬元(2017年12月31日：人民幣361百萬元)，由本公司及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1百萬元(2017年：人民幣5百萬元)。
- (d) 於2018年度，本公司注意到本集團及若干第三方被某商業銀行天津分行追加為某借款合同糾紛案件被告，案件涉及人民幣約98百萬元。截至本年度，該案件已移交天津市高級人民法院進壹步處理。經初步調查，上述案件的被告某信息技術公司注冊時偽造本集團及若干第三方印章，本公司此前已就其偽造本集團印章的行為向公安機關報案，公安機關已立案偵查。截至本報告日，本集團尚未收到該案件進壹步信息，目前尚未能對訴訟的結果及影響的金額作出合理的預計，因此未就該訴訟計提預計負債。

55 比較信息

於2018年1月1日，本集團首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15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)。

56 直接控股和最終控股公司

於2018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。南航集團無提供可供公眾使用的財務報表。

57 期後事項

於2019年3月29日，本公司之董事建議於截至二零一八年十二月三十一日止年度派發股息。進一步詳情披露於附註49(b)中。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 本公司資產負債表

	2018 12月31日 人民幣百萬元	2017 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	130,279	123,047
在建工程	29,634	20,467
預付租賃款	1,316	1,335
於子公司投資	8,727	7,961
於聯營公司權益	832	832
於合營公司權益	1,839	269
其他股權投資	-	100
飛機租賃訂金	497	498
可供出售金融資產	-	26
其他權益工具投資	234	-
其他非流動金融資產	16	-
衍生金融工具	75	46
遞延所得稅資產	1,534	1,623
其他資產	1,103	613
	176,086	156,817
流動資產		
存貨	1,053	1,024
應收賬款	2,071	1,952
其他應收款	5,231	3,761
現金及現金等價物	3,620	4,631
受限制銀行存款	78	85
預付費用及其他流動資產	2,891	677
其他金融資產	440	-
應收子公司及其他關聯公司款項	956	639
	16,340	12,769
流動負債		
衍生金融工具	44	64
借款	32,280	24,871
融資租賃負債的流動部份	7,883	6,854
應付賬款	281	386
合同負債	1,572	-
票證結算	7,007	6,634
遞延收入	-	1,440
應付所得稅	310	825
應付子公司及其他關聯公司款項	5,069	4,148
預提費用	12,562	12,236
其他負債	4,560	4,081
	71,568	61,539

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 本公司資產負債表(續)

	附註	2018 12月31日 人民幣百萬元	2017 12月31日 人民幣百萬元 (註)
非流動負債			
借款		13,417	15,170
融資租賃負債		52,395	51,848
遞延收入		-	1,568
其他非流動負債		1,817	-
大修理準備		2,077	2,223
提早退休福利準備		1	2
遞延收益		642	754
		70,349	71,565
淨資產		50,509	36,482
股本及儲備			
股本		12,267	10,088
儲備	59	38,242	26,394
權益合計		50,509	36,482

註：於2018年1月1日，本公司首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15號。基於選取的準則轉換過渡方法，比較數據未經重述。

經由董事會於2019年3月29日批准及授權刊發。

王昌順
董事

張子芳
董事

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

59 本公司儲備變動

	附註	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2017年1月1日		13,878	34	-	2,103	5,670	21,685
2017年權益變動：							
綜合收益總額		-	13	-	-	4,627	4,640
派發以前年度股息		-	-	-	-	(982)	(982)
提取法定盈餘公積金		-	-	-	492	(492)	-
發行股本		1,051	-	-	-	-	1,051
於2017年12月31日		14,929	47	-	2,595	8,823	26,394
首次適用國際財務報告準則第15號的影響		-	-	-	-	461	461
首次適用國際財務報告準則第9號的影響		-	(13)	93	-	13	93
於2018年1月1日(註)		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	49(b)	-	-	-	-	(1,009)	(1,009)
提取法定盈餘公積金		-	-	-	221	(221)	-
發行股本	48(ii)	10,470	-	-	-	-	10,470
於2018年12月31日		25,399	56	101	2,816	9,870	38,242

註：於2018年1月1日，本公司首次適用國際財務報告準則第9號和國際財務報告準則第15號。基於選取的準則轉換過渡方法，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)

60 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

截至2018年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

無論是本公司或其子公司董事或監事提供服務而支付或應收薪酬：

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	就接納擔任董事 或監事一職而支 付或應收的薪酬 人民幣千元	就管理本公司或 其子公司企業的 事務而支付或應 收薪酬 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)及(vii))	-	-	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
監事							
潘福(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
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(viii))	-	-	-	-	-	-	-
顧惠忠(附註(viii))	60	-	-	-	-	-	60

60 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2017年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

無論是本公司或其子公司董事或監事提供服務而支付或應收薪酬：

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	就接納擔任董事 或監事一職而支 付或應收的薪酬 人民幣千元	就管理本公司或 其子公司企業的 事務而支付或應 收薪酬 人民幣千元	合計 人民幣千元
非執行董事							
袁新安(附註(i)&(iii))	-	-	-	-	-	-	-
楊麗華(附註(i)&(iii))	-	-	-	-	-	-	-
執行董事							
王昌順(附註(i)&(vi))	-	-	-	-	-	-	-
譚萬庚(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李韶彬(附註(iii))	-	812	-	123	-	-	935
監事							
潘福(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李家世	-	901	-	126	-	-	1,027
張薇(附註(i)&(iii))	-	-	-	-	-	-	-
楊怡華(附註(iii)&(v))	-	-	-	-	-	-	-
吳德明(附註(iii))	-	419	-	127	-	-	546
毛娟(附註(iv))	-	324	-	120	-	-	444
獨立非執行董事							
寧向東(附註(iii))	150	-	-	-	-	-	150
劉長樂(附註(iii))	150	-	-	-	-	-	150
譚勁松	150	-	-	-	-	-	150
郭為(附註(iii))	150	-	-	-	-	-	150
焦樹閣	150	-	-	-	-	-	150
鄭凡(附註(iv))	-	-	-	-	-	-	-
顧惠忠(附註(iv))	-	-	-	-	-	-	-

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

60 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

附註：

- (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2017年12月20日退任。
- (iv) 於2017年12月20日上任。
- (v) 楊怡華女士於2015年9月退休，其於截至2017年12月20日前仍然擔任本公司的監事。楊怡華女士自2015年9月退休後未就擔任監事從本公司領薪。
- (vi) 王昌順先生於2017年12月20日前擔任本公司非執行董事，於2017年12月20日上任執行董事。
- (vii) 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。
- (viii) 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2018年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2017年：無)。

(c) 就提供董事及監事服務而向第三方提供的對價

截至2018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(2017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2018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(2017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(2017年：無)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

61 截至二零一八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二零一八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
國際財務報告準則第16號，租賃	二零一九年一月一日
國際財務報告詮釋第23號，所得稅處理的不確定性	二零一九年一月一日
國際財務報告準則2015-2017年週期之年度更新	二零一九年一月一日
國際會計準則第28號修訂，在聯營企業和合營企業中的長期權益	二零一九年一月一日
國際財務報告準則第9號修訂，含有反向補償的提前償付特徵	二零一九年一月一日

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，本集團已識別國際財務報告準則第16號的若干方面可能對合併財務報表構成重大影響。有關預期影響的進一步詳情於下文論述。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

61 截至二零一八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(續) 國際財務報告準則第16號，租賃

本集團現時將租賃劃分為融資租賃和經營租賃，並根據租賃的類別對租賃安排進行不同的會計處理。本集團分別作為出租人及承租人訂立不同的租賃安排。

國際財務報告準則第16號預期不會對出租人的租賃權利與義務的會計處理造成重大影響。然而，在採用國際財務報告準則第16號後，承租人將不再區分融資租賃及經營租賃。相反，除非採用若干簡便實務操作方法，承租人將按與現行的融資租賃類似的會計處理方法將所有的租賃進行入帳，即在租賃開始日，承租人將按日後最低租賃付款的現值確認及計量租賃負債，並將確認相應的「使用權」資產。於初始確認該資產及負債後，承租人將確認租賃負債餘額所產生的利息開支及使用權資產折舊，而非根據現有政策於租期內按照系統的方式確認根據經營租約所產生的租賃費用。作為其中一項簡便實務操作方法，承租人可以選擇不對短期租賃(即租期小於或等於12個月的租賃安排)及低價值資產租賃按照上述會計核算方式進行處理，這樣，承租人仍可繼續於租期內按照系統的方式確認租賃費用。

國際財務報告準則第16號將主要影響本集團作為承租方對經營租入固定資產的會計處理。採用該項新的會計核算方式預期將導致資產和負債同時增加，以及影響費用在租期內在合併財務報表確認的時點。

國際財務報告準則第16號於二零一九年一月一日或之後開始的會計期間生效。國際財務報告準則第16號允許且本集團選擇採用簡便實務操作方法，繼續沿用之前對現有合同是否為租賃或包含租賃所做的評估結果。因此，本集團僅對應用國際財務報告準則第16號之日後簽訂或變更的合同適用新的租賃定義。

本集團將使用修訂追溯法採納國際財務報告準則第16號，調整於二零一九年一月一日的期初權益，以確認首次應用的累計影響，而不重列比較信息。本集團亦將追溯應用國際財務報告準則第16號對低價值資產租賃及短期租賃的豁免。

本集團對國際財務報告準則第16號的影響作出的評估已經基本完成。根據現有資料，剔除聯營合營企業首次應用國際財務報告準則第16號的影響以及對遞延稅項的整體影響，本集團預計於二零一九年一月一日分別確認約人民幣44,000百萬元的使用權資產及約人民幣48,000百萬元的租賃負債。但由於至今已完成的評估乃根據本集團現有資料作出，首次採納此準則的實際影響可能會有所不同，而在本集團截至二零一九年六月三十日止六個月的中期財務報告首次應用該準則前，或會識別更多的影響。

財務補充資料

截至2018年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

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。

	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
收入	143,623	127,489
減：營業成本	128,613	111,687
稅金及附加	272	217
銷售費用	7,086	6,967
管理費用	3,736	3,426
研發費用	221	173
財務費用	5,108	1,121
其中：利息費用	3,202	2,747
利息收入	125	89
資產減值損失	12	442
信用損失	3	-
加：其他收益	4,320	3,058
投資收益	483	625
其中：對聯營企業和合營企業的投資收益	463	519
公允價值變動收益／(損失)	12	(64)
資產處置收益	622	1,006
營業利潤	4,009	8,081
加：營業外收入	849	886
減：營業外支出	371	169
利潤總額	4,487	8,798
減：所得稅費用	1,031	1,965
淨利潤	3,456	6,833
按經營持續性分類：		
— 持續經營淨利潤	3,456	6,833
— 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	2,983	5,914
— 少數股東損益	473	919

財務補充資料

截至2018年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

簡明合併資產負債表

	2018年12月31日 人民幣百萬元	2017年12月31日 人民幣百萬元
資產		
流動資產總額	24,072	17,884
長期股權投資	5,992	4,045
固定資產和在建工程	207,920	188,448
無形資產和其他非流動資產	7,022	6,208
遞延所得稅資產	1,574	1,698
衍生金融工具	75	46
資產總計	246,655	218,329
負債和股東權益		
流動負債	83,687	69,577
遞延所得稅負債	668	572
其他非流動負債	84,117	86,015
負債合計	168,472	156,164
歸屬於母公司股東權益合計	65,003	49,594
少數股東權益	13,180	12,571
股東權益合計	78,183	62,165
負債和股東權益總額	246,655	218,329

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：

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額		2,983	5,914
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	(124)	47
撥款轉入	(b)	1	21
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	-	8
以上調整對稅務的影響		31	(11)
以上調整對非控股權益的影響		4	(18)
國際財務報告準則下的金額		2,895	5,961

(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：

	附註	2018 人民幣百萬元	2017 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額		65,003	49,594
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	72	196
撥款轉入	(b)	(7)	(8)
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		(16)	(47)
以上調整對非控股權益的影響		(32)	(36)
國際財務報告準則下的金額		65,257	49,936

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) 2017年之前，根據中國企業會計準則，政府撥入的投資補助等專項撥款中若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其記入資本公積。否則，與資產相關的政府補助於初始確認時予以遞延並在相關資產的使用壽命內按直線法攤銷計入當期損益。
- 根據於2017年生效的中國企業會計準則下的會計政策變更，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款外)，本集團採用與國際會計準則一致的會計處理，即從相應資產的成本中扣除。
- (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2018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				
	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	2014 人民幣百萬元
經營收入	143,623	127,806	114,981	111,652	108,584
營運開支	(140,242)	(123,098)	(106,204)	(101,492)	(106,026)
其他收入淨額	5,438	4,448	3,835	3,278	2,190
經營利潤	8,819	9,156	12,612	13,438	4,748
利息收入	125	89	89	253	376
利息支出	(3,202)	(2,747)	(2,465)	(2,188)	(2,193)
應佔聯營公司業績	263	431	509	460	261
應佔合營公司業績	200	99	102	108	140
匯兌(損失)/收益，淨額	(1,853)	1,801	(3,276)	(5,953)	(292)
其他營業外收入	12	45	90	-	26
稅前利潤	4,364	8,874	7,661	6,118	3,066
所得稅費用	(1,000)	(1,976)	(1,763)	(1,300)	(668)
本年淨利潤	3,364	6,898	5,898	4,818	2,398
年度淨利潤歸屬於：					
本公司權益持有者	2,895	5,961	5,044	3,736	1,777
非控股權益	469	937	854	1,082	621
本年淨利潤	3,364	6,898	5,898	4,818	2,398
每股收益					
基本及攤薄	人民幣0.27元	人民幣0.60元	人民幣0.51元	人民幣0.38元	人民幣0.18元

合併資產負債表摘要

	於12月31日				
	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	2014 人民幣百萬元
非流動資產	222,877	200,834	186,678	171,876	162,147
淨流動負債	59,615	51,693	54,168	51,422	26,545
非流動負債	84,793	86,598	77,534	70,830	91,109
歸屬於本公司權益持有者的權益	65,257	49,936	43,456	39,045	35,748
非控股權益	13,212	12,607	11,520	10,579	8,745

CHINA SOUTHERN

