



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



乘勢而上

2017年度報告

超越無界限

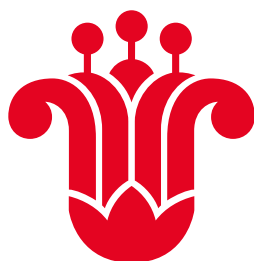


關於我們

天合聯盟成員中國南方航空股份有限公司，總部設在廣州，以藍色垂直尾翼鑲紅色木棉花為公司標誌，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，南航經營客貨運輸機754架，機隊規模居亞洲第一，世界第四，是全球第一家同時運營空客A380和波音787的航空公司。

潛能盡釋放



目錄

關於我們

- 4 釋義
- 6 重要提示
- 7 公司簡介
- 8 公司資料
- 10 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
- 34 管理層討論與分析

- 68 重要事項

公司治理

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

130 公司債券情況

- 134 風險管理及內部控制

- 138 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

- 144 獨立核數師報告
- 150 合併利潤表
- 151 合併綜合收益表
- 152 合併財務狀況表
- 154 合併權益變動表
- 155 合併現金流量表
- 156 財務報表附註

- 237 財務補充資料

- 240 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，原中國南方航空集團公司
廈門航空、廈航	廈門航空有限公司
貴州航空	貴州航空有限公司
珠海航空	珠海航空有限公司
汕頭航空	汕頭航空有限公司
重慶航空	重慶航空有限責任公司
河南航空	中國南方航空河南航空有限公司
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
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	南航一號租賃(天津)有限公司 南航二號租賃(天津)有限公司 南航三號租賃(天津)有限公司 南航四號租賃(廣州)有限公司 南航五號租賃(天津)有限公司 南航六號租賃(天津)有限公司 南航七號租賃(天津)有限公司 南航八號租賃(天津)有限公司 南航九號租賃(廣州)有限公司 南航十二號租賃(天津)有限公司 南航十三號租賃(天津)有限公司 南航十四號租賃(天津)有限公司
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
天合聯盟	SkyTeam Alliance，是全球三大國際航空公司聯盟之一，天合聯盟詳情請參見網址 http://www.skyteam.com/
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，飛行公里數乘以收費運載(乘客及貨物)噸位量
收費噸公里－貨運或「RFTK」	即貨郵運周轉量，飛行公里數乘以收費運載貨物噸位量
收費噸公里－客運	飛行公里數乘以收費運載客運噸位量
飛機利用率	飛機在指定時間內提供的生產飛行小時時數
客座率	以收費客公里除以可用座位公里所得的百分比
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

I

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。

II

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。

III

公司負責人董事長王昌順先生、主管會計工作負責人副董事長兼總經理譚萬庚先生及會計機構負責人(會計主管人員)副總經理、總會計師、財務總監肖立新先生聲明：保證年度報告中財務報告的真實、準確、完整。

IV

董事會建議截至2017年12月31日止年度向股東派發股息每股人民幣0.1元(含稅)，按公司已發行股份10,088,173,272股計，共計約人民幣1,009百萬元。有關股息的派發方案將呈交予本公司2017年度股東大會予以審議。如獲批准，該等股息預計2018年8月31日(星期五)或之前向股東支付。

V

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。

VI

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。

VII

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。

VIII

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

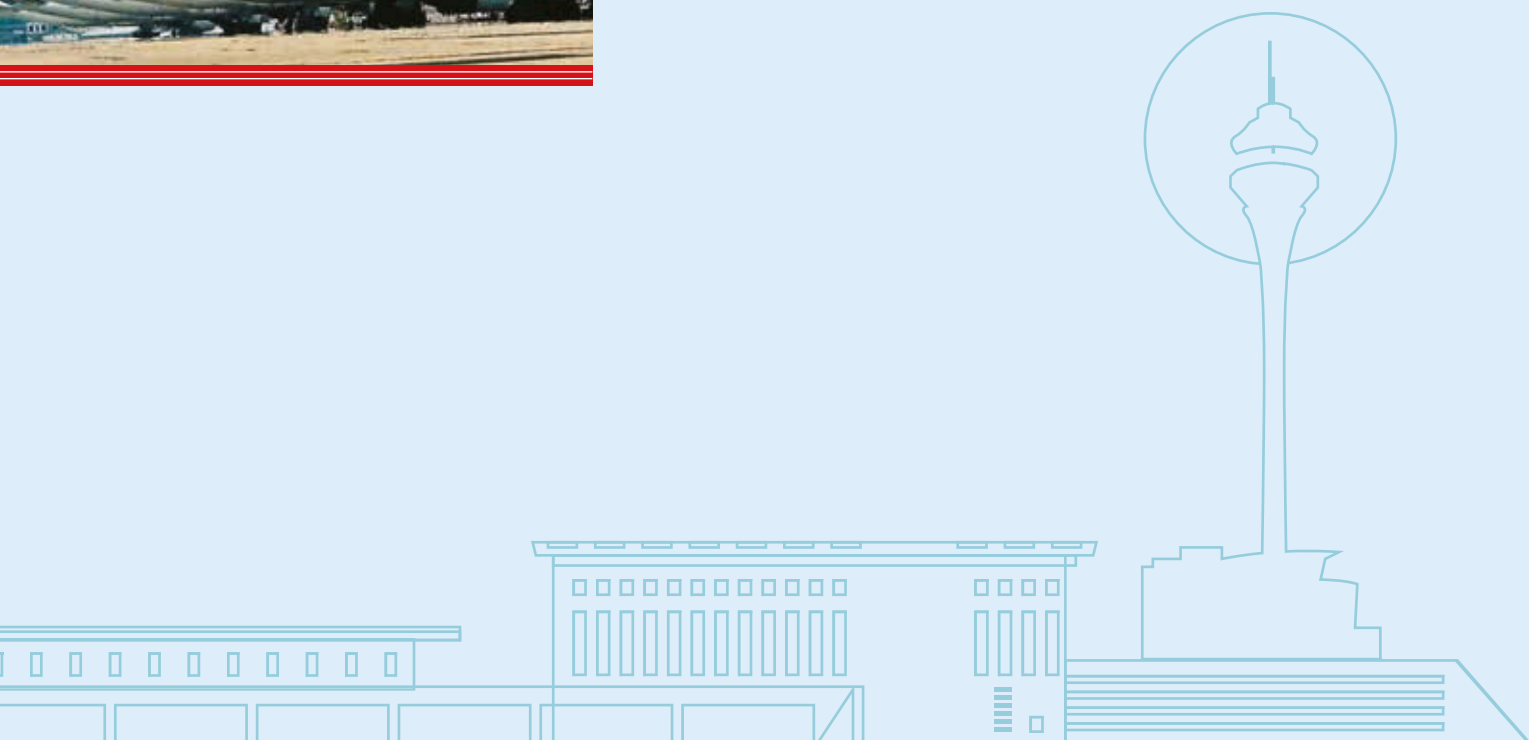


本集團是中國最大的航空公司之一。

2017年，本集團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2017年12月31日，本集團經營包括波音787、777、747和737系列，空客380、330、320系列等型號的客貨運輸飛機754架，機隊規模和旅客運輸量均居亞洲第一，世界第四。本集團以建設世界一流航空運輸企業為總體戰略目標，已形成密集覆蓋國內，全面輻射亞洲，有效連接歐洲、美洲、大洋洲、非洲的發達航線網絡。截至2017年12月31日，本集團每天有2,000多個航班飛至全球40多個個國家和地區、200多個目的地，投入市場的座位數超過30萬個。通過與天

合聯盟成員密切合作，本集團航線網絡通達全球1,062個目的地，連接177個國家和地區。2017年，本集團旅客運輸量1.26億人次，連續39年位居國內各航空公司之首，穩居亞洲第一位。

本集團總部設在廣州，擁有北京、深圳等16家分公司和廈門航空、汕頭航空、珠海航空、貴州航空、重慶航空、河南航空等6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68個境外辦事處。



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

董事會秘書及公司秘書：

謝兵

證券事務代表：

徐陽

股東查詢：

本公司董秘局

電話：

+86-20-86124462

傳真：

+86-20-86659040

電子信箱：

ir@csair.com

聯繫地址：

中國廣東省廣州市機場路278號

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：

中國廣東省廣州市機場路278號

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 謝兵

控股股東：

中國南方航空集團有限公司

主要往來銀行：

中國農業銀行
國家開發銀行
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：

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

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

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) 航空業發展情況和本公司的行業地位

1. 國際、國內航空業發展情況

2017年，世界經濟復甦企穩，航空運輸需求增長強勁。根據國際航協公佈的資料，2017年全球航空公司共運輸旅客達41億人次，貨運量達5,990萬噸，實現淨利潤達到創紀錄的345億美元。截至2017年底，2017年全球航空客運需求同比增長7.6%，運力增長6.3%，客座率提升0.9個百分點達到81.4%，再創歷史新高。各地區年客運量均實現同比增長，其中亞太和拉美地區增長高於全球其他地區。

受中國經濟穩健增長以及地區低成本航空快速發展的推動，2017年亞太地區年客運量同比增長9.4%，運力增長7.9%，客座率提升1.1個百分點達到79.6%。得益於美國經濟保持較強勁增長，北美地區年客運量同比增長

4.8%，運力增長4.5%，客座率提升0.3個百分點達到81.7%。歐元區經濟保持復甦態勢，英國經濟形勢亦總體較穩定，歐洲地區年客運量同比增長8.2%，運力增長6.1%，客座率提升1.6個百分點達到84.4%，為各地區最高值。受大型可攜帶電子設備禁令以及針對特定國家的美國入境旅行禁令影響，中東航空市場是全球唯一一年增長率同比出現下滑的地區，年客運量增長6.6%，運力增長6.4%，客座率提升0.1個百分點達到74.7%。

根據中國民航局公佈的資料，2017年中國民航市場需求旺盛，全行業完成運輸總周轉量1,083億噸公里、旅客運輸量5.5億人次、貨郵運輸量705.8萬噸，同比分別增長12.5%、13%、5.7%。北京首都、上海浦東、廣州白雲等機場國際樞紐功能增強，國際航班量同比分別提高4.7%、5.5%和16.9%；區域樞紐機場發展迅猛，全國千萬級機場達到32個。支線航空發展迅速，支線機場旅客吞吐量增速快

於全國平均增速11.4個百分點。航空貨運增長強勁，貨郵周轉量同比增長9.6%，特別是國際航線貨郵周轉量和運輸量同比分別增長13.3%、14.3%。分市場看，國內出行需求旺盛，量價齊升；國際／地區出行遠程航線與中短程航線效益分化嚴重，遠程航線運力供過於求、品質稀釋嚴重；中短程航線如台灣、日本、韓國等效益較好，日本、中東效益同比改善較多。



公司業務概要



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。高投入體現在航空公司固定資產投資高，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。

2. 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、經濟結構和開放水準等狀況，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

3. 本公司的行業地位

本公司是中國運輸飛機最多、航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司，本公司總部設在廣州，擁有北京、深圳等16家分公司和廈門航空等6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68個境外辦事處。截至2017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754架，是全球第一家同時運營空客A380和波音B787的航空公司。2017年，本公司旅客運輸量1.26億人次，連續39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、世界第四。本公司保持著中國航空公司最好的安全紀錄，2012年9

月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。

本公司每天有2,000多個航班飛至全球40多個國家和地區、200多個目的地，提供座位數超過30萬個。通過與天合聯盟成員密切合作，本公司航線網絡延伸到全球1,062個目的地，連接177個國家和地區。本公司全力打造「廣州之路」(Canton Route)國際航空樞紐，廣州國際通航點增至52個。本公司在「一帶一路」重點涉及的南亞、東南亞、南太平洋、中西亞等區域，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。目前，本

公司在「一帶一路」沿線38個國家和地區的68個城市開通了172條航線，每週投入2,200多個航班，年承運旅客1,500多萬人次。

(三) 面臨的挑戰

本集團面臨的主要挑戰包括：

1. 匯率波動

2017年，受國內經濟企穩回升，跨境資金流動趨於平衡，美聯儲加息、縮表及稅改等綜合影響，人民幣匯率先貶後升，人民幣兌美元匯率中間價全年大幅升值6.1%。展望2018年，預計資本回流美國動力較大，同時我國貿易順差仍在收窄，從經常項目和資本項目兩方面來看，外匯儲備仍有下行趨勢，人民幣兌美元貶值壓力依然存在。雖然本集團過往已通過提高人民幣負債比例降低匯率波動風險，但由於行業特點，公司仍將長期維持一定規模的外幣負債(主要為美元負債)，匯率波動仍會在一定程度上影響公司的業績表現。



公司業務概要

2. 原油價格反彈

2017年，受國際原油輸出組織減產影響，國際油價呈現探底回升走勢，航空公司燃油成本隨之大幅上升。預計2018年全球需求將逐步回升，國際油價穩中有升將是大概率事件。由於航油成本是公司的主要營運成本，航油價格上漲帶來的航油成本增加將直接影響公司的業績表現。

3. 高鐵網絡擴張

截至2017年底，中國高鐵通車里程已達2.5萬公里，高鐵對航空市場的衝擊逐年加大。預計到2020年，中國鐵路里程將達到15萬公里，其中高速鐵路3萬公里，覆蓋80%以上的大城市；到2025年，中國鐵路里程將達到17.5萬

公里，其中高速鐵路3.8萬公里左右。不斷完善的高鐵網絡預計對航空客源的增速將會有進一步影響。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衝擊。

(四) 盈利模式、經營特色和發展戰略

本公司於2005年提出建設國際化規模網絡型航空公司的目標，從點對點線性運行航空公司向網絡型航空公司轉型。圍繞這一目標，本公司在以「三網建設」(即航線樞紐網絡、市場營銷網絡、服務保障網絡)為實質的戰略轉型推進過程中，緊緊抓住航線樞紐網絡這個龍頭，一方面加速開闢澳洲、

東南亞、中西亞和歐美國際航線，改變國內、國際市場比例嚴重失衡的狀況，另一方面積極打造廣州—北京「雙樞紐」，構建更加完善的航線網絡和高效的航班波。由此，公司的國際航線比例快速提升，航線網絡更趨「精幹」，樞紐建設成效顯著，為旅客增加了更多中轉銜接機會。

與此同時，本公司始終注意鞏固並擴大國內航線豐富這一優勢，兼顧「點對點」航線，形成了「以國內市場為主國際市場佔有一定比例、國際國內互相支援和整體聯動」的「樞紐+點對點」這一具有鮮明南航特色的運營模式。其中，樞紐航線網絡是南航航線網絡的核心，對整體網絡的穩定和發展起決定性作用；以各基地為節點的「點對點」



航線網絡是樞紐網絡的有益支撐，對擴大網絡覆蓋面，完善樞紐航線網絡有著重要意義。

本公司發展戰略的總體構想是：堅持「穩中求進」總基調、堅持「安全第一」的戰略方針、堅持「市場引領」的戰略導向，打造廣州—北京「雙樞紐」的戰略佈局，堅定「規範化、一體化、智能化、國際化」的戰略取向，朝著建設具有國際競爭力的世界一流航空運輸企業的目標不斷邁進。

至「十三五」期末，本集團將建設成為機隊規模超過1,000架，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。

(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，對違規行為進行精準嚴打。2017年實施安全約見5次，下發處理通報55份，追責問責305人。在嚴肅追責問責的同時注重正向激勵，推行主動報告責任減免制度，



全年責任減免16起；對風險防控、特情處置等表現突出的人員獎勵465人次。

報告期內，公司持續加強安全風險防控，收集事件信息11,373條，發佈4,221條，安全警示18次；推進自願報告，主動預防安全風險，2017年收集自願報告8,732份；常態化風險預警工作，發佈月度／季度安全風險和信息管理報告12期，發佈、轉發行業／系統安全提示80多次。

報告期內，公司組織各類型安全培訓10,288期，共704,215人次參加培訓，新僱員培訓必講安全，安全培訓覆蓋全員。在安全文化方面，公司組織開展「百日安全生產競賽」、「安全十佳標兵」、「安康杯」勞動競賽等安全活動，並通過內部媒體宣傳活動成果，形成良好的全員參與的安全氛圍。

截至報告期末，公司連續實現了18個航空安全年，繼續保持了中國最好的航空公司安全記錄。



公司業務概要

(六) 報告期內新增航線情況 及未來航線計劃

報告期內，本集團按照國家「一帶一路」及「互聯互通」戰略佈局，堅持做強國內、做優國際，開通北京—海拉爾、重慶—上海虹橋、杭州—西安、深圳—長春—長白山、武漢—濟南、重慶—拉薩、長沙—西寧、大連—呼和浩特、杭州—三亞等210條國內往返航線，廣州—溫哥華—墨西哥城、深圳—墨爾本、深圳—莫斯科、廣州—凱恩斯、廣州—科倫坡—馬累、廣州—萬象、廈門—洛杉磯、廈門—杭州—墨爾本等33條國際及地區往返航線。2018年，本集團將持續完善國際網絡佈局，計劃新開廣州—羅馬、北京—德黑蘭、深圳—峴港、烏魯木齊—拉合爾、武漢—倫敦等國際航

線。目前暫無退出航線計劃。

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準等五大核心競爭力。

(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，是國內唯一運營A380的航空公司，擁有同時運營A380和B787的成熟經驗；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，是國內首個旅客運輸量過億的航空公司。本集團現有北京、深圳等16家分公司和廈門航空、汕頭航空、貴州航空、珠海航空、重慶航空、河南航空等6家控股航空子公司，以及22個國內營業部和遍佈各大洲的68個國外辦事處，已經形成了分公司、控股公司、營業部和辦事處為主的點面結合的銷售網絡。

(2) 不斷強化的以廣州為核心的樞紐運營管理能力。2017年，本公司進一步完善國際佈局，新增廣州—溫哥華—墨西哥城、廣州—凱恩斯等5條航線，廣州樞紐國際通航點增至52個。截至2017年



底，本公司在廣州投入運力超過195架，寬體機近54架。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，全面輻射北美、中東、非洲的航線網絡佈局。報告期內，廣州樞紐中轉旅客同比增長24.2%；實現中轉收入同比增長22.6%，樞紐效應不斷顯現。



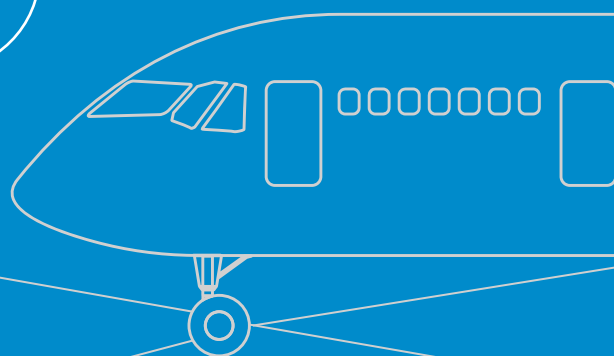
理常態化方式，合理科學調配運力、航線、時刻等核心資源，統籌協同營銷、飛行、機務、服務等保障資源。未來，公司將進一步加大體制、機制創新力度，繼續優化調整矩陣管理方式手段，提升資源配置效率、系統聯動能力，把南航的存量優勢轉化為增量優勢。

(5) 全面領先的信息化系統。本公司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，信息技術研發能力行業領先。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，有力支援了公司戰略轉型和業務發展，取得了行業內普遍認可的信息化建設成就，其中官方微博和微信公眾號獲「2017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。2017年，「南航e行」上線功能點271項，平台訪問量達到2.4億，同比增長48.4%，APP下載量、社交媒體粉絲量、月活躍用戶數等指標全面保持行業領先。

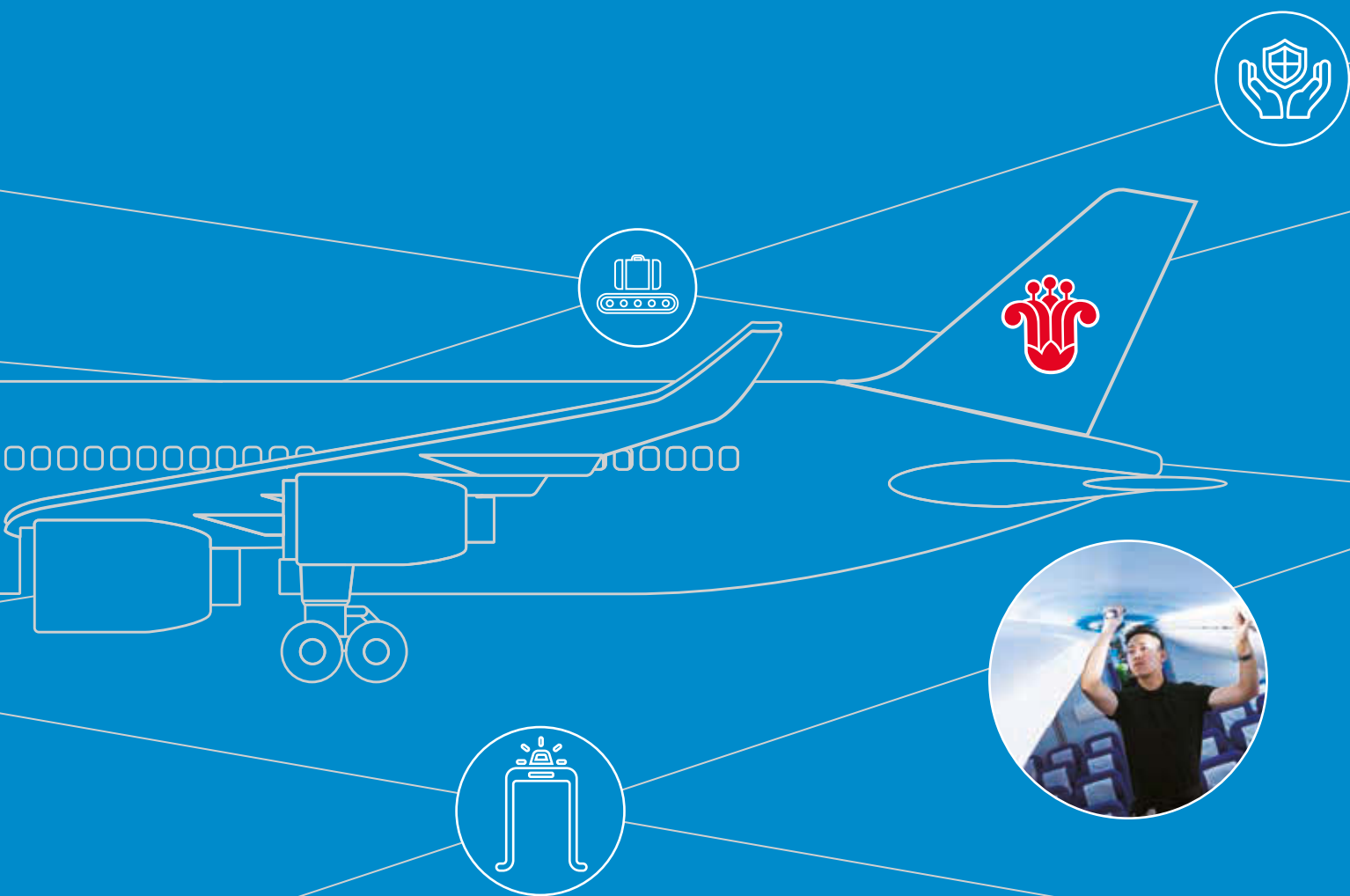
(3) 矩陣式管理模式下的資源協調能力。面對南航多基地、多樞紐、多機型、大機隊的規模特點，公司採取「條塊結合、資源分享」為核心的矩陣式管理模式，既加大了總部在資源、政策、業務標準上的統一管控，也充分體現了分子公司在安全保障、市場營銷和服務創新上的主體作用，共同發揮出南航的規模網絡優勢。目前，矩陣式管理已經成為公司管

(4) 爭創世界一流的服務水準。本公司為打造一流的國際服務品牌，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。我們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，2017年整體服務水平穩中有升，SKYTRAX評價等關鍵指標持續提升。

飛凡可靠

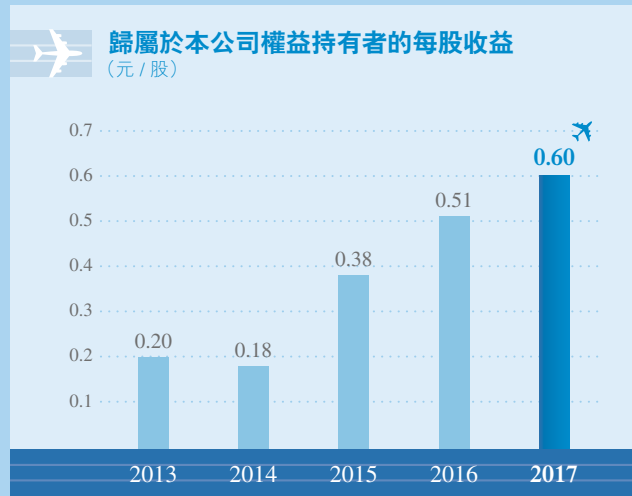
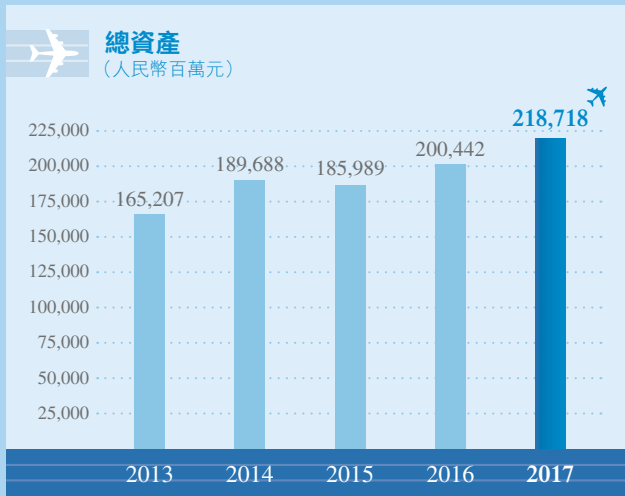
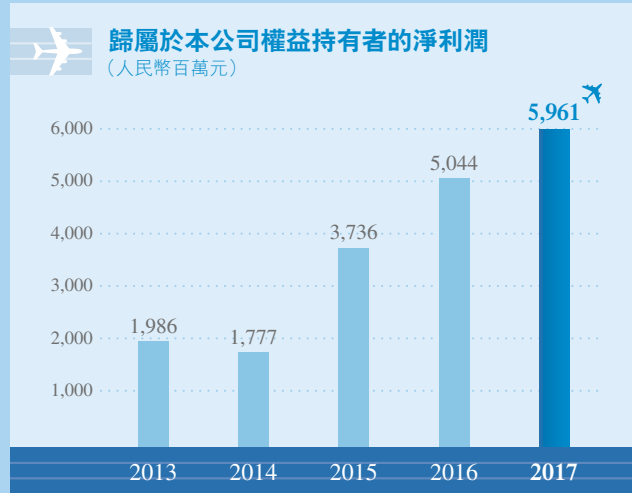
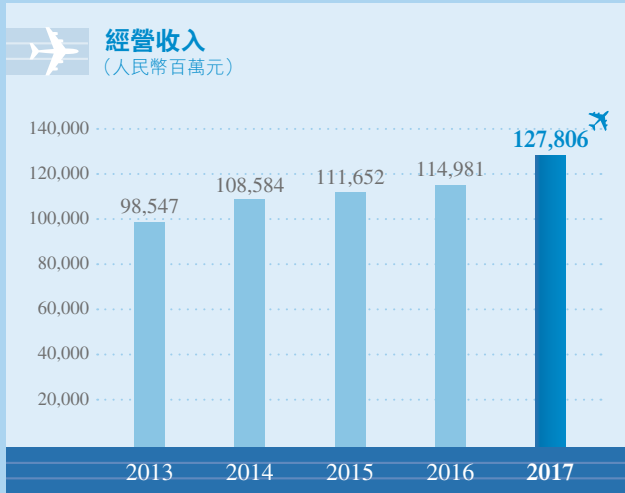


報告期內，本集團實現安全飛行256.7萬小時，累計安全飛行2,066.2萬小時，通用航空飛行1.37萬小時。我們連續保障了超過18年的飛行安全和23年的空防安全，繼續保持著中國最好的航空公司安全記錄。



主要會計資料和財務指標

主要會計資料



單位：百萬元 幣種：人民幣

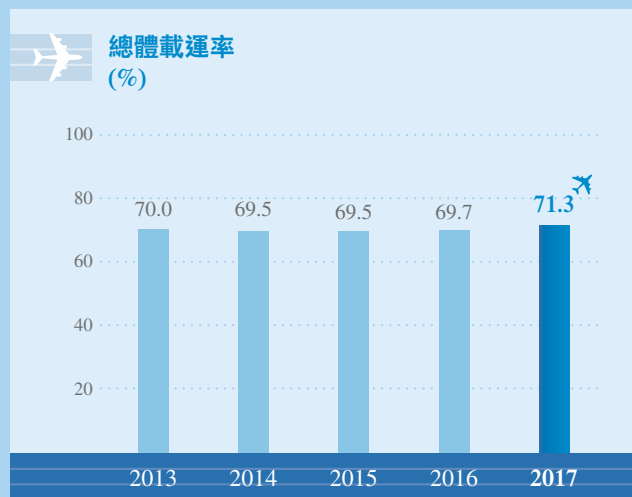
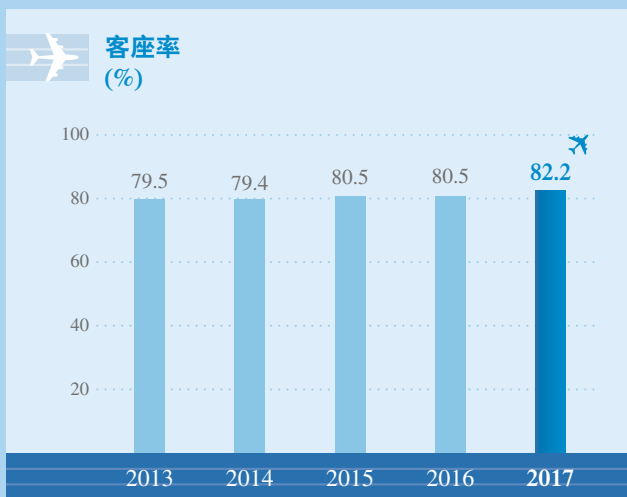
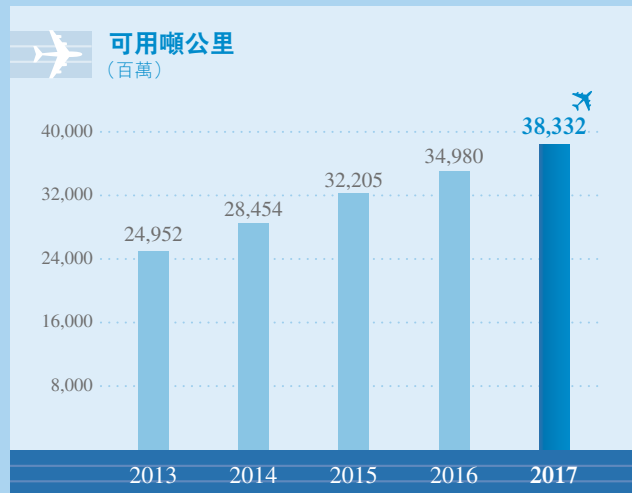
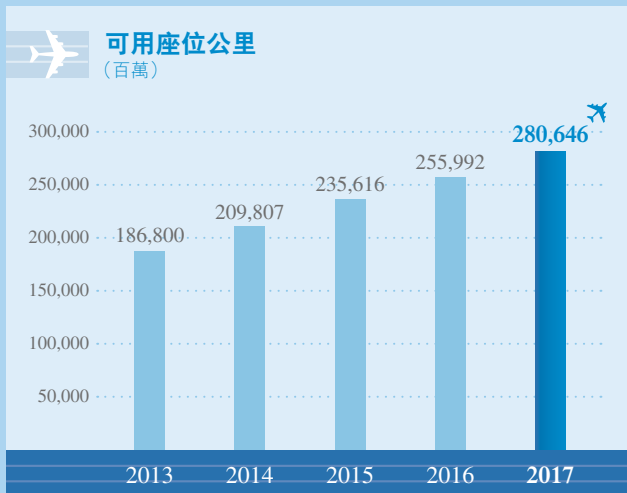
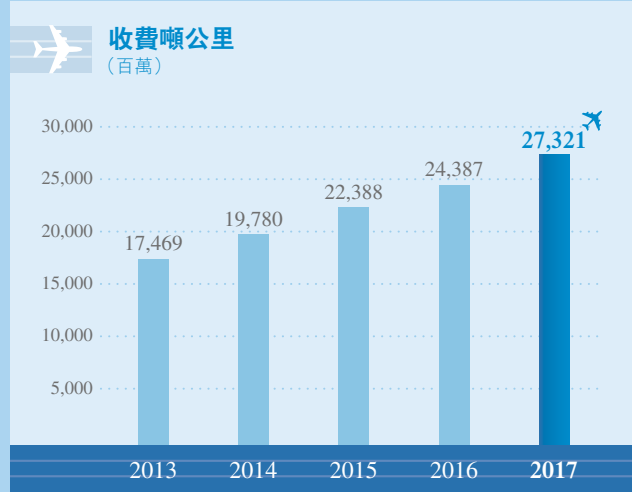
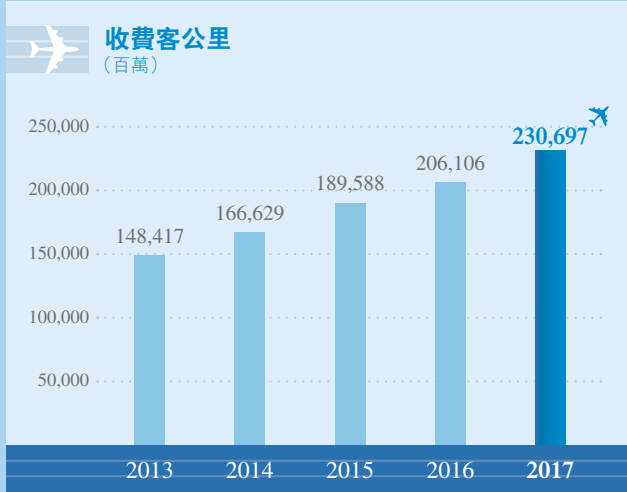
	2017年	2016年	增加／(減少)%
經營收入	127,806	114,981	11.15
歸屬於本公司權益持有者的淨利潤	5,961	5,044	18.18

	截至12月31日		增加／(減少)%
	2017年	2016年	
歸屬於本公司權益持有者的淨資產	49,936	43,456	14.91
資產總額	218,718	200,442	9.12


主要財務資料

主要財務指標	2017年	2016年	增加／(減少)%
基本每股收益(元／股)	0.60	0.51	17.65
攤薄每股收益(元／股)	0.60	0.51	17.65

經營數據摘要




	截至12月31日止年度		增加／(減少)(%)
	2017年	2016年	
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	160,427.72	144,979.57	10.66
港澳台航線	2,934.65	3,083.71	(4.83)
國際航線	67,334.50	58,042.36	16.01
合計：	230,696.87	206,105.64	11.93
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	15,833.96	14,551.20	8.82
港澳台航線	282.52	292.46	(3.40)
國際航線	11,204.15	9,542.90	17.41
合計：	27,320.63	24,386.56	12.03
收費噸公里(RTK)－客運(百萬)			
國內航線	14,143.67	12,794.43	10.55
港澳台航線	257.77	270.59	(4.74)
國際航線	5,910.35	5,099.18	15.91
合計：	20,311.80	18,164.20	11.82
收費噸公里(RTK)－貨運(百萬)			
國內航線	1,690.29	1,756.77	(3.78)
港澳台航線	24.75	21.87	13.17
國際航線	5,293.80	4,443.72	19.13
合計：	7,008.83	6,222.36	12.64
載客人數(千人)			
國內航線	108,616.65	98,463.43	10.31
港澳台航線	2,329.80	2,340.68	(0.46)
國際航線	15,352.29	13,814.52	11.13
合計：	126,298.75	114,618.63	10.19

 經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少)(%)
	2017年	2016年	
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	1,048.18	1,083.68	(3.28)
港澳台航線	22.01	19.73	11.56
國際航線	601.97	509.14	18.23
合計：	1,672.16	1,612.55	3.70
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	194,354.34	179,655.46	8.18
港澳台航線	3,843.89	4,193.19	(8.33)
國際航線	82,447.49	72,143.29	14.28
合計：	280,645.72	255,991.94	9.63
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	22,168.17	20,740.93	6.88
港澳台航線	446.80	491.23	(9.04)
國際航線	15,717.21	13,748.02	14.32
合計：	38,332.18	34,980.18	9.58
可用噸公里(ATK) – 客運(百萬)			
國內航線	17,491.89	16,168.99	8.18
港澳台航線	345.95	377.39	(8.33)
國際航線	7,420.27	6,492.90	14.28
合計：	25,258.11	23,039.28	9.63
可用噸公里(ATK) – 貨運(百萬)			
國內航線	4,676.28	4,571.93	2.28
港澳台航線	100.85	113.84	(11.41)
國際航線	8,296.93	7,255.13	14.36
合計：	13,074.07	11,940.90	9.49

	截至12月31日止年度		增加／(減少) 百分點
	2017年	2016年	
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	82.54	80.70	1.84
港澳台航線	76.35	73.54	2.81
國際航線	81.67	80.45	1.22
平均：	82.20	80.51	1.69
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	71.43	70.16	1.27
港澳台航線	63.23	59.54	3.69
國際航線	71.29	69.41	1.88
平均：	71.27	69.72	1.55
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.53	0.53	—
港澳台航線	0.78	0.72	8.33
國際航線	0.37	0.40	(7.50)
平均：	0.49	0.50	(2.00)
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	1.17	1.15	1.74
港澳台航線	4.23	3.91	8.18
國際航線	1.32	1.14	15.79
平均：	1.30	1.16	12.07
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	5.52	5.45	1.28
港澳台航線	8.45	7.92	6.69
國際航線	2.87	2.94	(2.38)
平均：	4.46	4.50	(0.89)

 經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少)(%)
	2017年	2016年	
成本			
每可用噸公里營運開支(人民幣元)	3.21	3.04	5.59
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	1,623.01	1,504.31	7.89
總飛行小時(千小時)			
國內航線	1,964.04	1,833.17	7.14
港澳台航線	36.60	39.26	(6.78)
國際航線	565.87	502.91	12.52
合計：	2,566.51	2,375.34	8.05
起飛架次(千次)			
國內航線	878.58	835.10	5.21
港澳台航線	18.03	18.95	(4.85)
國際航線	113.85	105.06	8.37
合計：	1,010.46	959.11	5.35

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2017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：

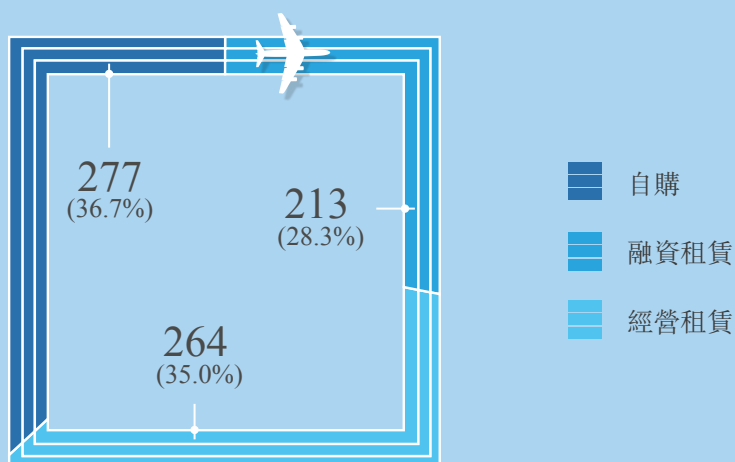
單位：架

飛機型號	經營租賃	融資租賃	自購	報告期交付	報告期退出	報告期末合計
客機						
空客						
A380	0	2	3	0	0	5
A330-300	8	20	1	7	0	29
A330-200	2	7	7	0	0	16
A321	22	42	34	9	0	98
A320	44	41	57	10	3	142
A319	17	0	14	0	6	31
波音						
B787-8	2	13	1	0	0	16
B787-9	0	4	0	3	0	4
B777-300ER	0	9	1	0	0	10
B777-200	0	0	2	0	2	2
B757-200	0	0	6	0	4	6
B737-800	146	70	101	50	2	317
B737-700	3	0	35	0	7	38
B737-300	0	0	0	0	3	0
其他						
EMB190	20	0	6	0	0	26
客機小計	264	208	268	79	27	740
貨機						
B747-400F	0	0	2	0	0	2
B777-200F	0	5	7	0	0	12
貨機小計	0	5	9	0	0	14
合計	264	213	277	79	27	754

機隊信息摘要

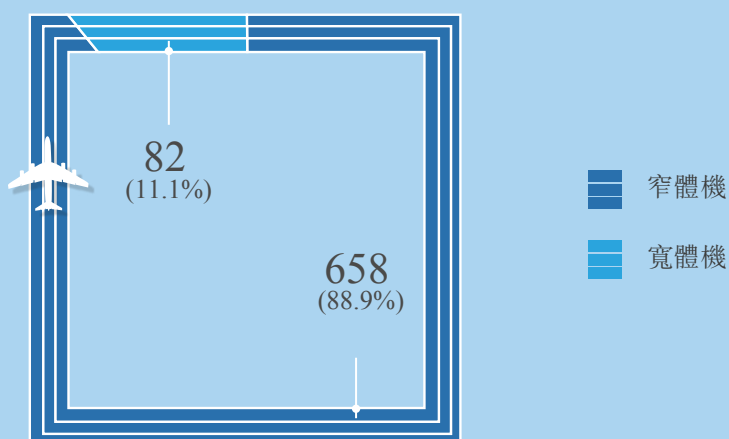
2017年度飛機保有形式構成

(架)



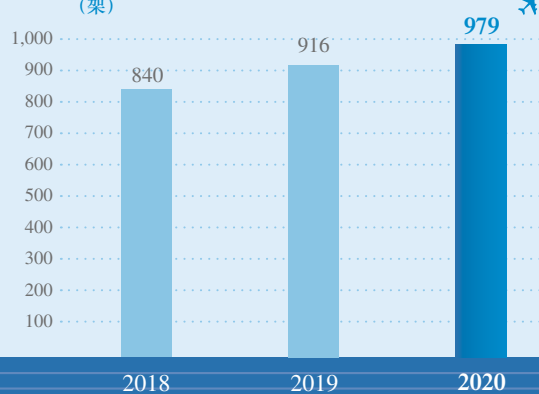
2017年度客機構成

(架)



未來三年飛機數量變化

(架)



2018-2020年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2017	2018			2019			2020		
	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	5	/	/	5	/	/	5	/	/	5
A330-300	29	5	/	34	/	1	33	/	7	26
A330-200	16	/	/	16	/	2	14	/	/	14
A350-900	/	/	/	/	6	/	6	6	/	12
A321	98	21	/	119	25	2	142	14	3	153
A320	142	18	7	153	15	11	157	8	/	165
A319	31	/	/	31	2	4	29	2	7	24
波音										
B787-8	16	/	/	16	/	/	16	/	/	16
B787-9	4	10	/	14	7	/	21	5	/	26
B777-300ER	10	/	/	10	5	/	15	3	/	18
B777-200	2	/	2	/	/	/	/	/	/	/
B757-200	6	/	6	/	/	/	/	/	/	/
B737-700	38	/	3	35	/	/	35	/	/	35
B737-800	317	61	11	367	45	1	411	51	/	462
其他										
EMB190	26	/	/	26	/	8	18	/	9	9
客機小計	740	115	29	826	105	29	902	89	26	965
貨機										
B747-400F	2	/	/	2	/	/	2	/	/	2
B777-200F	12	/	/	12	/	/	12	/	/	12
貨機小計	14	/	/	14	/	/	14	/	/	14
合計	754	115	29	840	105	29	916	89	26	979

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

3月

南航廣州樞紐全面開通「通程航班」業務。從2017年3月1日起，經廣州白雲機場中轉的南航所有國際航班旅客，可享受「通程聯運、行李直掛」的便利。旅客可以在始發站一次性辦理始發站及經停站（廣州）的乘機登記手續，在目的站提取托運行李。此項便捷通關服務全面覆蓋南航廣州53條國際航線。



5月

南航參與《財富》全球論壇。5月11日，南航與《財富》全球論壇簽署合作協議，南航正式成為2017年《財富》全球論壇的合作夥伴及官方航空公司贊助商。12月《財富》全球論壇召開期間，南航出席了相關會議，參與各項活動。



南航與美國航空戰略合作。3月28日，亞洲最大的航空公司南航與全球最大的航空公司美國航空在廣州正式簽署《框架協議》、《股份認購協議》及系列商務合作協議。雙方將逐步建立長期、全面的戰略合作夥伴關係，航線網絡延伸至中國和美國境內更多的城市，為旅客提供更便利和多樣化的旅行選擇。

4月



墨西哥城航線開航。4月10日，南航正式開通廣州—溫哥華—墨西哥城航線。這是中國民航的第一條墨西哥航線，也是目前廣州唯一一條飛往拉丁美洲的航線，是南航服務「一帶一路」戰略，推動中墨兩國深化交流合作，加快廣州國際航空樞紐建設的重大成果。

6月

南航啟用國內首個人臉識別智能化登機系統。6月28日，南航在河南南陽機場啟用國內首個人臉識別智能化登機系統，旅客在登機口刷臉即可秒速過關登機，進一步提高安檢準確度，避免旅客誤乘其他航班，同時也可節省出行時間，提升旅客出行體驗。



7月

跨太平洋不經停飛行20週年。7月21日，南航在廣州舉行「廿載飛躍，見證奇跡」主題活動，紀念首次不經停跨太平洋飛行、開通廣州—洛杉磯航線20週年。該航線的開通，實現了人類首次使用雙發飛機不經停跨越太平洋的商業飛行，開創了世界民航的歷史先河。





南航圓滿實現2017安全年。2017年12月31日晚23點56分，由寧波飛往廣州的南航CZ3780航班平穩降落在廣州白雲機場，標誌著南航圓滿實現安全運營年，全年安全運輸旅客1.26億人次，繼續保持國內民航最好安全紀錄。



12月

南航無障礙網站開通上線。12月19日南航無障礙網站開通上線，為視力障礙人士提供專業的網絡服務，成為中國民航第一家開通無障礙網站的航空公司。



11月

南航榮獲全國「用戶滿意標桿」稱號。11月22日，由中國質量協會和全國用戶委員會主辦的2017年滿意中國年會暨中國國家顧客滿意度指數(CNCISI)信息發佈會在浙江寧波召開，會上南航榮獲全國「用戶滿意標桿」稱號，並獲得中國國家顧客推薦指數航空服務第一名。

10月

南航北京新機場基地開工儀式。10月10日，南航舉行北京新機場南航基地項目開工儀式，建設內容包括五大功能區。南航將立足北京新機場基地，全力打造北京核心樞紐，到2025年，預計投放飛機250架，建設覆蓋國際國內的航線網絡。



9月

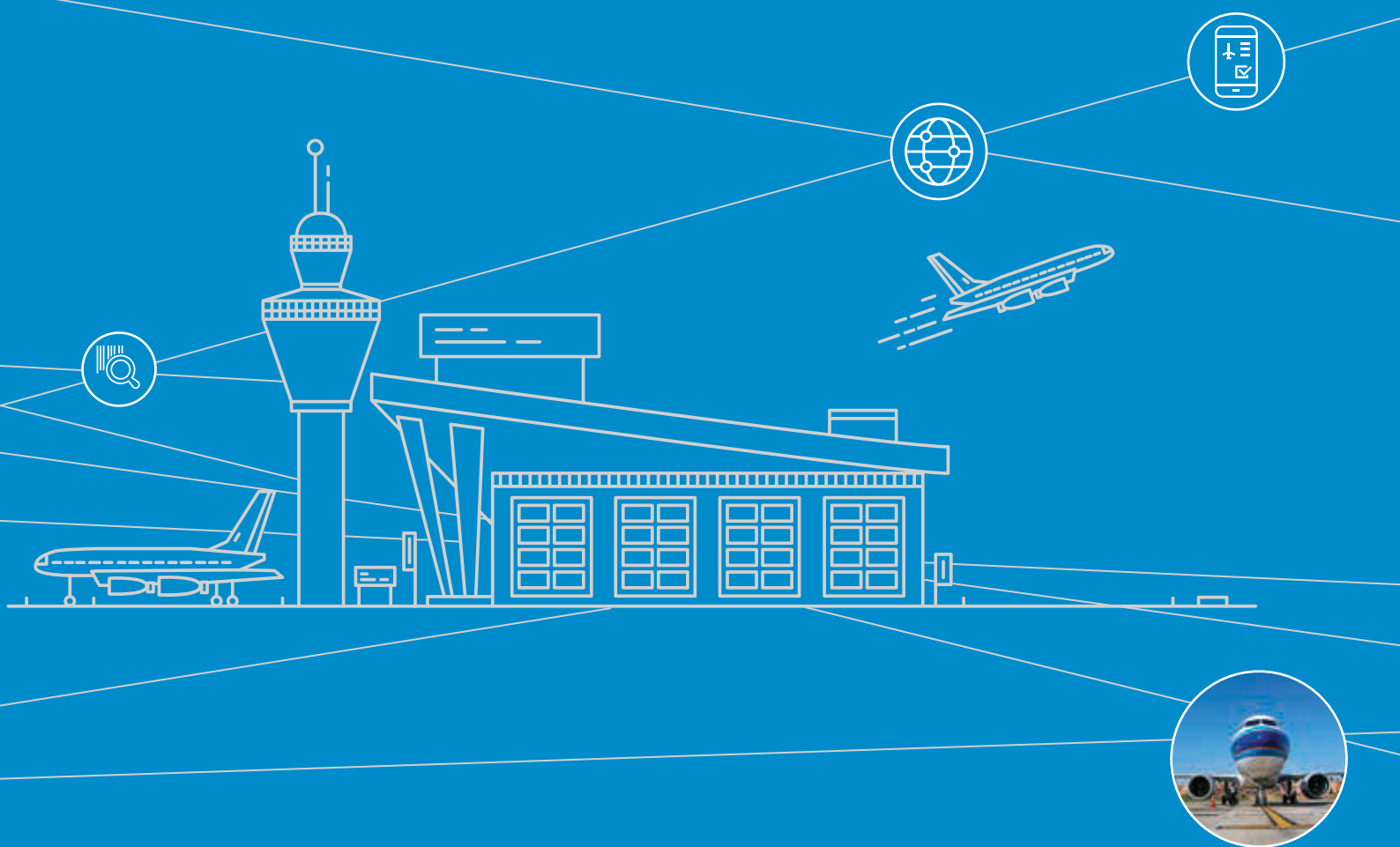


南航四川分公司成立。9月26日，南航四川分公司正式掛牌成立。南航立足四川，服務西南，不斷完善航線網絡、豐富旅行產品、提升服務品牌，更好地服務於廣大旅客，服務國家「一帶一路」建設和西部地區的經貿發展、旅遊產業。

内外兼修



我們深挖客戶資源價值，會員規模達3,452.3萬人，堅持市場引領，加大高收益航線投入，重點機場相關座公里投入已佔公司總投入89%，與廈門航空、四川航空深入融合，增強「南航系」對市場的影響力。



管理層討論與分析



王昌順 | 董事長

2017年，我們加快推進戰略落地，深入推動「規範化、一體化、智能化、國際化」發展，持續打造「陽光南航」，堅決保證航空安全，加大提質增效力度，穩步推進改革攻堅，公司保持了向上向好的發展態勢，取得歷史上最好的經營成績。

一、業務回顧

2017年，世界經濟持續擴張，通脹總體溫和，經濟復甦由美國擴散至眾多發達與新興經濟體，全球貿易與跨境資本流動明顯加強。聯合國統計資料顯示，2017年全球經濟增長速度達3%，實現2011年以來的最快增長，全球約有2/3國家2017年的增長速度高於上年。但是，世界經濟回暖的基礎還不穩固，逆全球化趨勢和貿易投資保護主義傾向加強，全球債務持續積累。同時，地緣政治風險、恐怖主義等問題也依然存在。





根據國際航空運輸協會(IATA)發佈的資料，2017年全球航空客運需求同比增長7.6%，遠高於過去十年5.5%的年均增長率；全球航空運力增長6.3%，客座率提升0.9個百分點，達到81.4%。從國際客運市場看，受經濟穩健增長以及旅客航線選擇增多的推動，以中國為首的亞太市場是2017年乘客增長最強勁的地區。從國內客運市場看，印度、中國和俄羅斯亦領跑各大市場。

根據中國民航局統計資料，2017年我國穩居全球第二大航空市場，全年完成運輸總周轉量1,083.1億噸公里，同比增長12.5%；其中國內航線(含地區)旅客人數達5.0億人次，同比增長13.7%；國際航線旅客人數達5,544.2萬人次，同比增長7.4%；貨郵運輸量705.8萬噸，同比增長5.7%。

2017年，在全球經濟復甦的背景下，中國民航國際國內市場均實現高速增長，但公司依然面臨著市場競爭加劇、油價回升、高鐵衝擊等諸多挑戰。我們加快推進戰略落地，深入推動「規範化、一體化、智能化、國際化」發展，持續打造「陽光南航」，堅決保證航空安全，加大提質增效力度，穩步推進改革攻堅，公司保持了向上的發展態勢，取得歷史上最好的經營成績，並榮膺「全球最有價值航空公司品牌50強」稱號，位列世界第六、中國第一。

管理層討論與分析

1. 安全運行

我們始終把安全工作擺在最重要的位置，進一步完善航空安全管理手冊，強化管理人員的導向作用，營造「有本事、守規矩、講誠信」的安全文化，堅決守牢安全底線。報告期內，本集團實現安全飛行256.7萬小時，累計安全飛行2,066.2萬小時，通用航空飛行1.37萬小時。我們連續保障了超過18年的飛行安全和23年的空防安全，繼續保持著中國最好的航空公司安全記錄。



本集團實現安全飛行
256.7
萬小時，連續保障了
超過18年的飛行安全



我們著力提升運行保障水準，確立一線授權機制，提高特情處置效率，確保第一時間服務旅客；深化運行資源一體化管控，持續開展航延治理，航班正常率行業領先；提高機組資源利用效率，積極優化航路，深入推進航油管理，噸公里耗油水平同比下降0.66%，全年減少碳排放量6.3萬噸。

2. 機隊員工

報告期內，我們深入分析市場變化，基於公司長期發展戰略不斷優化機隊結構，順應新趨勢優化客艙佈局。本集團持續引進更先進、更節能的機型，全年共引進飛機79架，退出老舊飛機27架，年末機隊規模達754架。報告期內，本公司向波音公司購買8架B777-300ER和30架B737-8飛機，向空客公司購買20架A350-900飛機，預計於2019至2022年投入使用。我們全面啟動客艙佈局改裝，已完成216架窄體機的改裝，改善了旅客體驗。



噸公里耗油水平
同比下降

0.66%



全年共引進
飛機79架，
年末機隊規模達

754架



管理層討論與分析

全年新招員工4,446人，
開展各類培訓累計

4.1萬人次



廣州樞紐中轉旅客同比增長

24.2%

廣州始發國際(含地區)
航線達到61條



報告期內，我們加強校企合作，全年新招員工4,446人，其中飛行員634人，為公司發展提供充足優質的人力資源保障；大力提升員工素質，開展各類培訓1,880項，累計4.1萬人次。截至2017年底，本集團外籍員工共1,282人，其中外籍飛行員291人，外籍乘務員257人。2017年，本公司再次獲得

「中國最佳僱主三十強」和「最受女性關注」兩項大獎。

3. 網絡樞紐

報告期內，我們着力打造廣州—北京「雙樞紐」戰略佈局，加快進駐北京新機場的各項準備工作，南航基地將與北京新機場同步建成投入使用。我們

持續建設廣州中心樞紐，落實「一帶一路」國家戰略，穩步拓展國際航線網絡，以「提質、提效、提速」全面籌劃廣州白雲機場T2轉場運行，力爭將廣州樞紐打造為國內最好的航空戰略樞紐。統籌調整時刻資源、航線結構，持續優化樞紐中轉銜接，樞紐效應不斷顯現，廣州樞紐中轉旅客同比增長24.2%，實現中轉收入同比增長



本公司首推
「行李立起來」



本公司獲評
「用戶滿意標杆」



22.6%。我們新開廣州－溫哥華－墨西哥城、廣州－凱恩斯、廣州－可倫坡－馬累等航線，廣州始發國際(含地區)航線達到61條，國際(含地區)航班量每週超過543班。

4. 產品服務

報告期內，本公司始終堅持顧客導向，持續創新精細服務。我們在國內

民航界率先推出無障礙網站，首推人臉識別登機、「行李立起來」，廣州樞紐在國內率先實現全面通程聯運，旅客智能化體驗持續升級。我們陸續推出「木棉國際」精品航線，推廣牛肉大碗麵、廣式臘味煲仔飯等明星產品，擴大兩艙及特殊餐食預訂範圍，旅客

滿意度行業領先。廈門航空以「經典·未來」的主題推出地面新制服、同時推出「便捷一驚、暢享一驚、真情一驚、尊享一驚、驚喜一驚、愛你一驚」的地面新服務，獲得使用者廣泛讚譽。2017年，本公司獲評中國質量協會全國「用戶滿意標杆」。

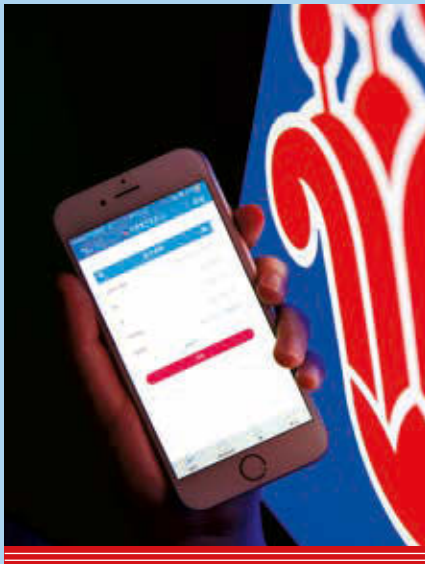
管理層討論與分析

「南航e行」
平台訪問量達到

2.4億

全年實現電子
直銷收入人民幣

402.4 億元



5. 市場營銷

報告期內，我們著力推進智能化營銷，全力推進「南航e行」，上線271項功能點，平台訪問量達到2.4億、同比增長率48.4%，APP下載量、社交媒體粉絲量、月活躍用戶數等指標全面保持行業領先，全年實現電子直銷收入人民幣402.4億元、同比增長39.5%；深挖客戶資源價值，會員規模

3,452.3萬人、同比增長14.7%，實現常客收入人民幣361.6億元、同比增長11.5%，客運大客戶整體銷售收入人民幣95億元、同比增長28%。我們與廈門航空、四川航空深度融合，增強「南航系」對市場的影響力。我們堅持市場引領，加大高收益航線投入，重點機場相關座公里投入已佔公司總投入89%；我們以邊際貢獻最大化為核心，全面優化國際國內航權、時刻資源，

積極佈局潛力市場，飛機利用率同比提升0.26小時。

報告期內，本集團客運收入同比增長10%，增幅創近5年新高，客座率達歷史最高水準。同時，我們抓住貨運轉旺機遇，著力提升貨機載運率，發揮網絡樞紐效應，強化大客戶合作，貨郵運收入同比增長26.3%，貨機實現盈利人民幣超過6.51億元，創下歷史最好成績。

本集團資產負債率
71.40%，
同比下降
1.17個百分點

6. 國際合作

報告期內，本公司與美國航空達成戰略合作協議。美國航空於2017年8月出資2億美元認購本公司股份。南航與美航於2018年1月18日正式建立代碼共享合作夥伴關係，為旅客提供了更加豐富便捷的出行選擇。本公司充分利用「天合聯盟」的全球網絡，持續加深與聯盟成員合作的深度和廣度；在現有

國內外航空公司「朋友圈」的基礎上，根據市場需求，擴大「交友」範圍，新增英航、伊蒂哈德航、南美航等合作夥伴。目前，本公司已與法國航空、荷蘭皇家航空、達美航空、美國航空、澳洲航空等25個國內外航空公司在585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。2017年，本公司通過代碼共享實現銷售收入超過人民幣40億元。

7. 財務管理

報告期內，我們持續深化全面預算管理，推進項目價值管理，成本管控水平明顯提升；不斷優化融資結構，降低融資成本，發行一期10億元超短期融資券，採用國內保稅租賃方式為42架飛機引進融資173億元；優化債務結構，綜合運用貨幣互換等創新手段以降低匯率風險；不斷優化境外資金池運行，境外資金集中項目獲歐洲金融評選的年度「陶朱獎」。2017年本集團資產負債率71.40%，同比下降1.17個百分點。



管理層討論與分析

實現歸屬於本公司權益
持有者的淨利潤人民幣

5,961百萬元

8. 經營業績

報告期內，本集團運輸旅客1.26億人次，同比增長10.19%；平均客座率82.2%，同比增長1.69個百分點；每收費客公里收益0.49元，同比下降2.00%；實現經營收入人民幣127,806百萬元，同比增長11.15%；營運開支總額人民幣123,098百萬元，同比增長15.91%；實現歸屬於本公司權益持有者的淨利潤人民幣5,961百萬元，同比提升18.18%。其中廈航實現淨利潤人民幣1,477百萬元，實現31年持續盈利。

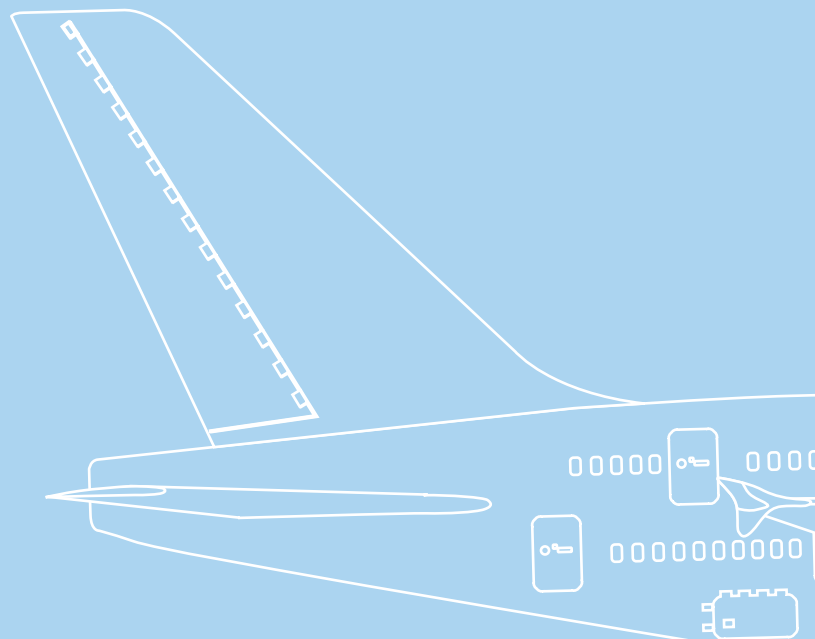
董事會在此對公司股東、管理層以及所有員工致以誠摯謝意，並欣然建議截至2017年12月31日止年度向股東派發股息每股人民幣0.1元(含稅)，按公司已發行股份10,088,173,272股計，共計約人民幣1,009百萬元。有關股息的派發方案將呈交本公司2017年度股東大會予以審議。

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。

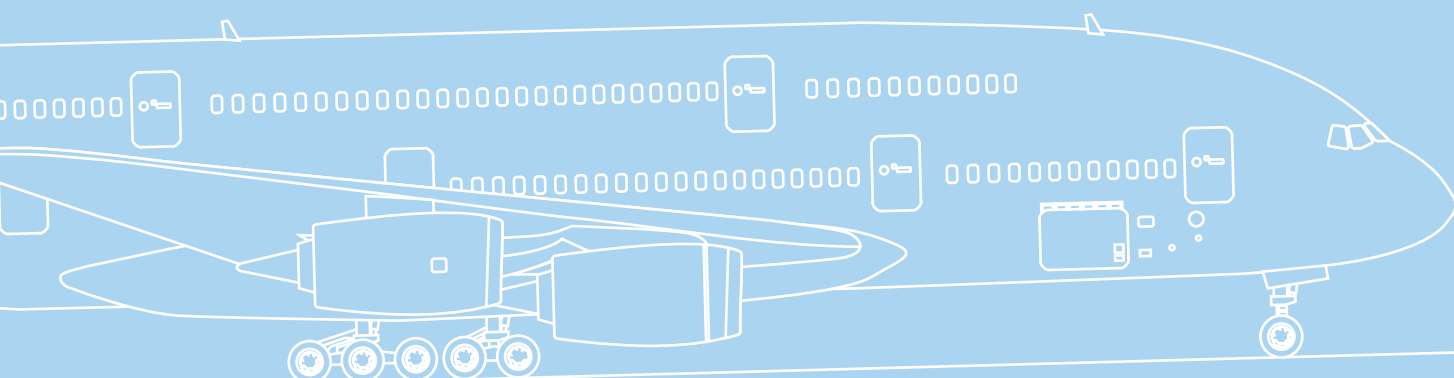
2017年本公司權益持有者應佔的淨利潤為人民幣5,961百萬元，而2016年本公司權益持有者應佔的淨利潤為人民幣5,044百萬元。本集團的經營收入由2016年的人民幣114,981百萬元上升至2017年的人民幣127,806百萬元。客座率由2016年的80.51%上升1.69個百分點至

2017年的82.20%。客運收益(以每收費客公里之客運收入計算)由2016年的人民幣0.50元下降2.00%至2017年的人民幣0.49元。平均收益(以每收費噸公里之運輸收入計算)由2016年的人民幣4.50元下降至2017年的人民幣4.46元，降幅為0.89%。營運開支總額則由2016年的人民幣106,204百萬元上升至2017年的人民幣123,098百萬元，升幅為15.91%。由於營運開支的上升，2017年的經營利潤為人民幣9,156百萬元，而2016年之經營利潤為人民幣12,612百萬元，下降人民幣3,456百萬元。



三、經營收入

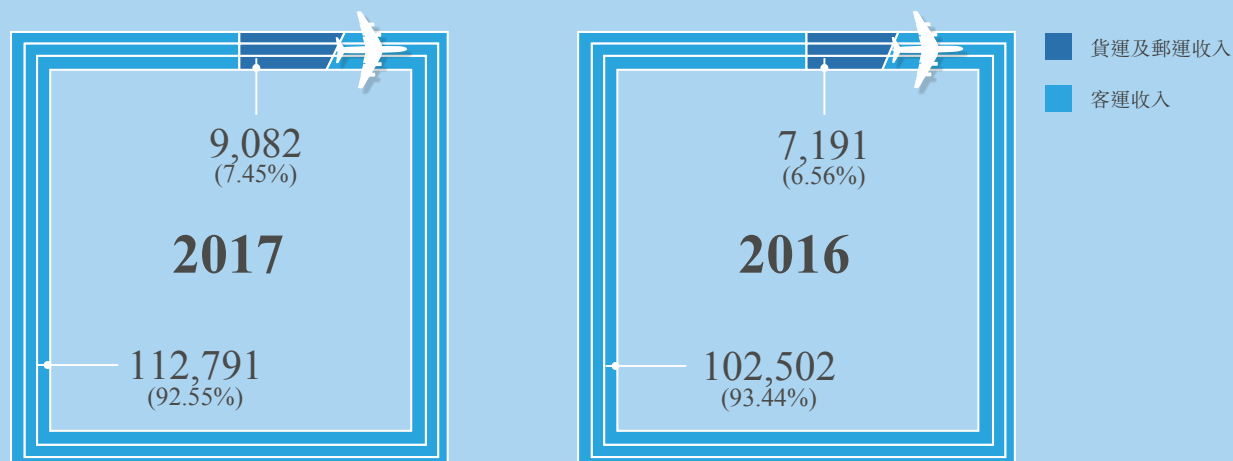
	2017年		2016年		變動 %
	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	經營收入 人民幣百萬元	百分比 %	
運輸收入	121,873	95.36	109,693	95.40	11.10
其中：客運收入	112,791		102,502		10.04
— 國內客運收入	85,392		77,257		10.53
— 港澳台客運收入	2,281		2,230		2.29
— 國際客運收入	25,118		23,015		9.14
貨郵運收入	9,082		7,191		26.30
其他經營收入	5,933	4.64	5,288	4.60	12.20
主要包括：					
佣金收入	2,781		2,518		10.44
地面服務收入	429		384		11.72
逾期票證結算	396		376		5.32
通用航空服務收入	467		461		1.30
酒店及旅遊服務收入	547		625		(12.48)
經營收入總額	127,806	100.00	114,981	100.00	11.15
減：燃油附加費收入	(5,355)		(5,798)		(7.64)
經營收入總額(不含燃油附加費)	122,451		109,183		12.15



管理層討論與分析

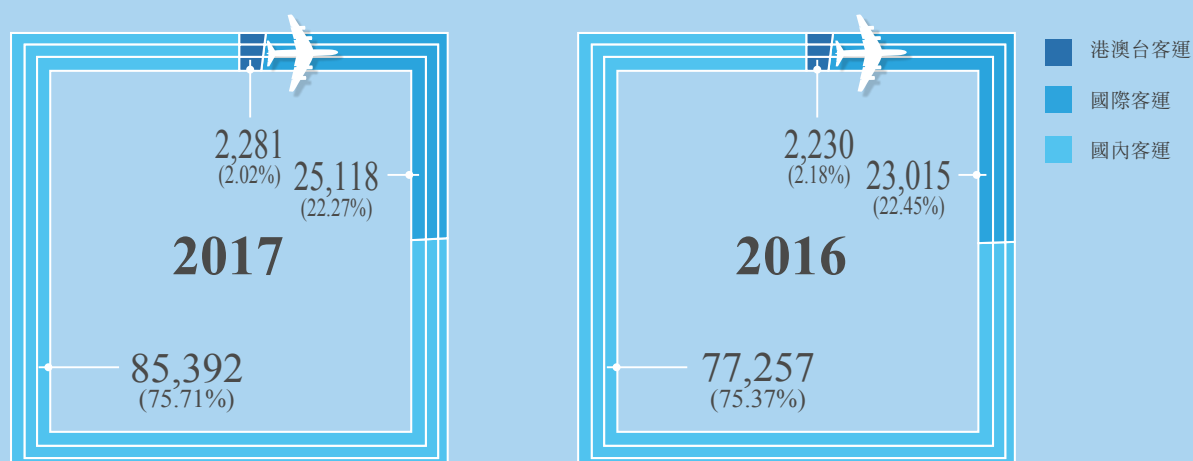
運輸收入構成

(人民幣百萬元)



客運收入構成

(人民幣百萬元)

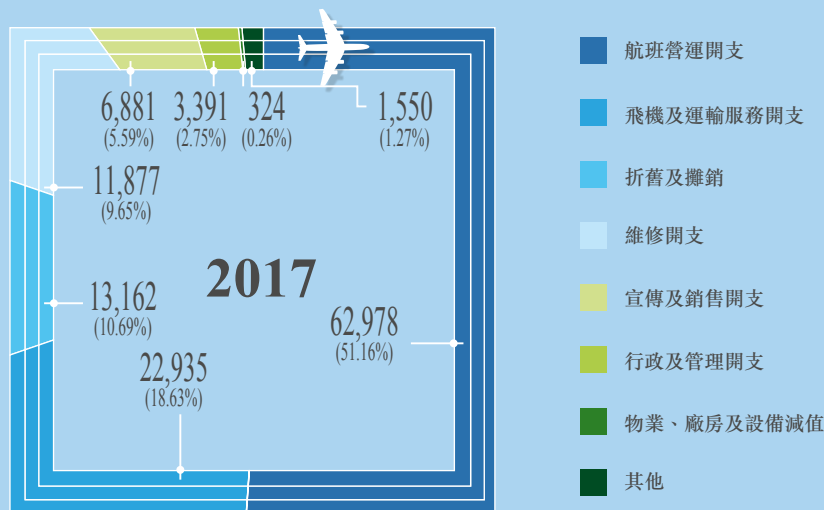


本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入在2016年及2017年分別佔經營收入的95.40%及95.36%。在2017年的運輸收入中92.55%為客運收入，7.45%則為貨運及郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣121,873百萬元，

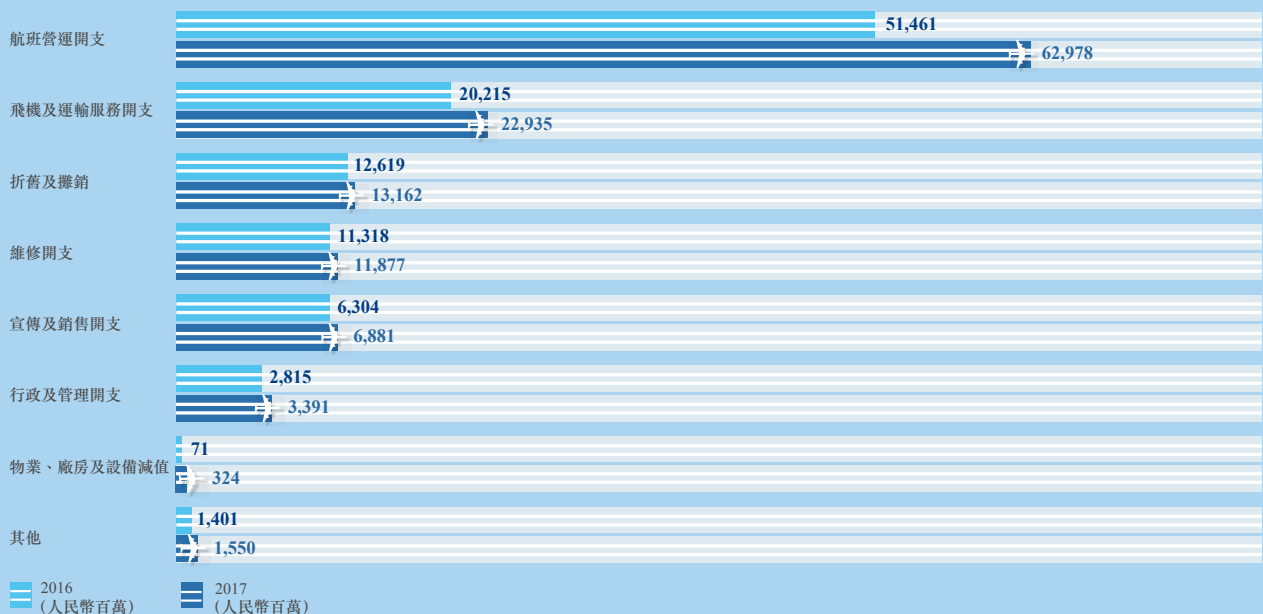
比去年同期增加人民幣12,180百萬元或11.10%，主要是由於運力和載運量上升。本集團的其他經營收入來自佣金收入，酒店及旅遊服務收入，通用航空服務收入，地面服務收入和逾期票證結算。

經營收入上升的主要原因是客運收入由2016年的人民幣102,502百萬元上升10.04%至2017年的人民幣112,791百萬元。載客總人次在2017年增加10.19%至12,630萬人次。收費客公里由2016年的206,106百萬客公里，增加11.93%至2017年的230,697百萬客公里，主要由於載客人數增加。本年的每收費客

2017年營運開支構成 (人民幣百萬元)



2017年、2016年營運開支分項對比



管理層討論與分析

公里收益由2016年的人民幣0.50元降至2017年的人民幣0.49元，主要由於平均票價下降的影響。

國內客運收入佔2017年總客運收入的75.71%，由2016年的人民幣77,257百萬元升至2017年的人民幣85,392百萬元，上升10.53%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加8.18%，以收費客公里計算的客運量同時增加10.66%，客座率由2016年的80.70%增加1.84個百分點至2017年的82.54%。本年的每收費客公里收益為人民幣0.53元，與上年同期持平。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的2.02%，由2016年的人民幣2,230百萬元上升至2017年的人民幣2,281百萬元，上升2.29%。港澳台地區航線的以收費客公里計算的客運量下降4.83%，客運能力(以可用座位公里計

算)同時下降8.33%，客座率由2016年的73.54%上升2.81個百分點至2017年的76.35%。每收費客公里收益由2016年的人民幣0.72元升至2017年的人民幣0.78元。

國際客運收入佔總客運收入的22.27%，由2016年的人民幣23,015百萬元上升至2017年的人民幣25,118百萬元，上升9.14%。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升16.01%的同時，客運能力(以可用座位公里計算)上升14.28%，客座率由2016年的80.45%上升1.22個百分點至2017年的81.67%。每收費客公里收益由2016年的人民幣0.40元下降至2017年的人民幣0.37元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的7.45%，佔總經營收入的7.11%，由2016年的人民幣7,191百萬元上升至

2017年的人民幣9,082百萬元，升幅為26.30%。上升的主要原因是貨運及郵運增加。

其他經營收入由2016年的人民幣5,288百萬元增加12.20%至2017年的人民幣5,933百萬元，增加的主要原因是佣金收入的上升。

四、營運開支

2017年的營運開支總額為人民幣123,098百萬元，比2016年上升人民幣16,894百萬元或15.91%，主要是由於載運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2016年的92.37%上升至2017年的96.32%。

營運開支	2017年		2016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	62,978	51.16	51,461	48.45
主要包括：				
燃油成本	31,895		23,799	
飛機經營性租賃支出	8,022		7,330	
機組人員工資及福利	10,574		9,215	
維修開支	11,877	9.65	11,318	10.66
飛機及運輸服務開支	22,935	18.63	20,215	19.03
宣傳及銷售開支	6,881	5.59	6,304	5.94
行政及管理開支	3,391	2.75	2,815	2.65
折舊及攤銷	13,162	10.69	12,619	11.88
物業、廠房及設備減值	324	0.26	71	0.07
其他	1,550	1.27	1,401	1.32
營運開支總額	123,098	100.00	106,204	100.00

航班營運開支佔營運開支總額的51.16%，由2016年的人民幣51,461百萬元上升22.38%至2017年的人民幣62,978百萬元，主要是總載運量因運載力上升而上升和因國際油價持續上升，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50.64%，由2016年的人民幣23,799百萬元上升34.02%至2017年的人民幣31,895百萬元，主要原因是國際原油價格上漲，以及飛行小時同比增加8.05%。

維修開支佔營運開支總額的9.65%，由2016年的人民幣11,318百萬元上升4.94%至2017年的人民幣11,877百萬元，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18.63%，由2016年的人民幣20,215百萬元增加13.46%至2017年的人民幣22,935百萬元，主要由於起降及導航費從2016年的人民幣13,109百萬元上升13.74%至2017年的人民幣14,910百萬元，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5.59%，由2016年的人民幣6,304百萬元上升9.15%至2017年的人民幣6,881百萬元，上升的主要原因為售票辦事處開支上升。

行政及管理開支佔營運開支總額的2.75%，由2016年的人民幣2,815百萬元上升20.46%至2017年的人民幣3,391百萬元，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10.69%，由2016年的人民幣12,619百萬元上升4.30%至2017年的人民幣13,162百萬元，上升的主要原因為公司機隊規模擴大。

五、經營利潤

2017年的經營利潤為人民幣9,156百萬元(2016年：人民幣12,612百萬元)。經營利潤的下降主要是由於經營收入因運力和載運量上升而比2016年上升人民幣12,825百萬元或11.15%；而營運開支因燃油成本和人工成本的上升而比2016年上升人民幣16,894百萬元或15.91%。

六、其他收入淨額

其他收入淨額由2016年的人民幣3,835百萬元上升人民幣613百萬元至2017年的人民幣4,448百萬元，主要是由於機位轉讓收益增加。

七、稅項

本集團2017年所得稅費用為人民幣1,976百萬元，較2016年的人民幣1,763百萬元增加人民幣213百萬元，主要是由於報告期稅前利潤增加。

八、流動資金情況、財政資源與資本結構

於2017年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣51,693百萬元。在截至2017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17,732百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣8,236百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣6,796百萬元，現金及現金等價物增加人民幣2,700百萬元。

	2017年 人民幣百萬元	2016年 人民幣百萬元
經營活動的現金流入淨額	17,732	23,764
投資活動的現金流出淨額	(8,236)	(15,750)
融資活動的現金流出淨額	(6,796)	(8,459)
現金及現金等價物的匯兌(損失)/收益	(26)	37
現金及現金等價物增加/(減少)淨額	2,674	(408)

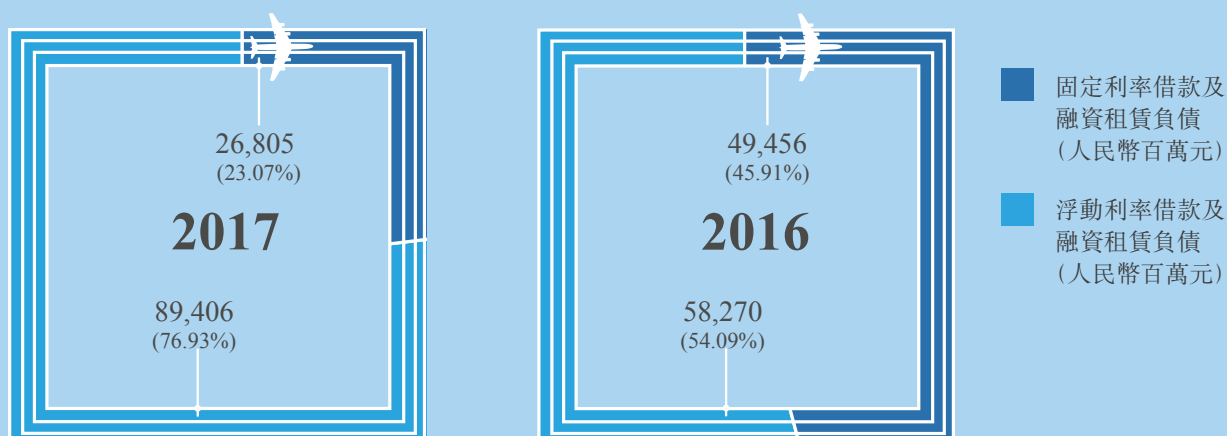
管理層討論與分析

就2017年及以後年度，本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入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2017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181,922百萬元(2016年：人民幣139,274百萬元)的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣142,239百萬元(2016年：人民幣110,199百萬元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本集團的借貸及融資租賃負債總額分析如下：

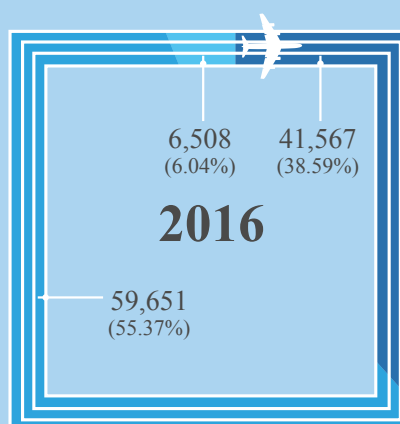
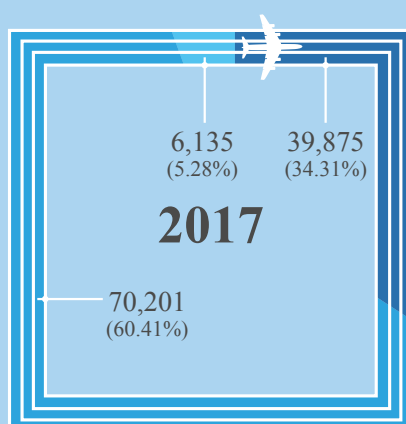
借貸及融資租賃負債總額構成

	2017年 人民幣百萬元	2016年 人民幣百萬元	變動 %
借款及融資租賃負債總額	116,211	107,726	7.88
固定利率借款及融資租賃負債	26,805	49,456	(45.80)
浮動利率借款及融資租賃負債	89,406	58,270	53.43



借款及融資租賃負債總額按幣種分析

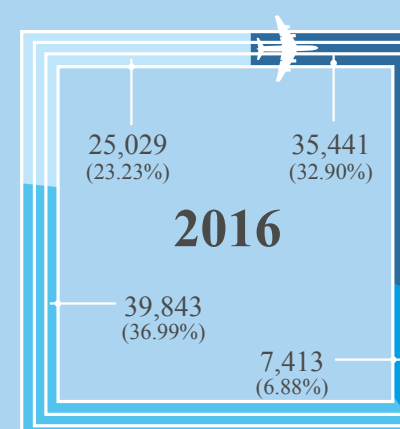
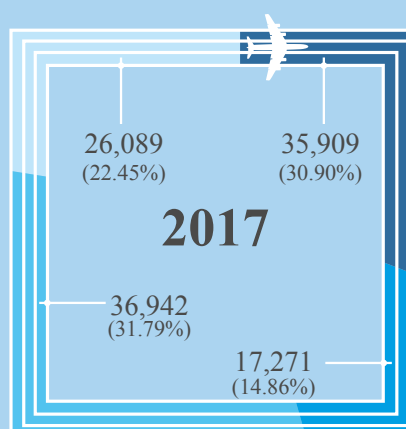
	2017年 人民幣百萬元	2016年 人民幣百萬元
美元	39,875	41,567
人民幣	70,201	59,651
其他	6,135	6,508
合計	116,211	107,726



- 美元
(人民幣百萬元)
- 人民幣
(人民幣百萬元)
- 其他
(人民幣百萬元)

借款及融資租賃負債總額按到期日分析

	2017年 人民幣百萬元	2016年 人民幣百萬元
1年以內	35,909	35,441
1年以上，但2年以內	17,271	7,413
2年以上，但5年以內	36,942	39,843
5年以上	26,089	25,029
合計	116,211	107,726



- 1年以內
(人民幣百萬元)
- 1年以上，
但2年以內
(人民幣百萬元)
- 2年以上，
但5年以內
(人民幣百萬元)
- 5年以上
(人民幣百萬元)



管理層討論與分析

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2016年的人民幣2,465百萬元上升人民幣282百萬元至2017年的人民幣2,747百萬元，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2017年錄得人民幣1,801百萬元的淨匯兌收益，而2016年錄得人民幣3,276百萬元的淨匯兌損失，主要是因為人民幣對美元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。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2017年	2016年	變動
負債總額(人民幣百萬元)	156,175	145,466	7.36%
資產總額(人民幣百萬元)	218,718	200,442	9.12%
資產負債率	71.40%	72.57%	下降1.17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。本集團於2017年12月31日的資產負債率為71.40%，在2016年12月31日則為72.57%。

九、重大資產抵押

於2017年12月31日，本集團有賬面價值為人民幣83,687百萬元(2016年：人民幣78,318百萬元)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2017年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)約為人民幣108,856百萬元(2016年：人民幣105,141百萬元)，其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣86,834百萬元，而用於本集團其他項目約為人民幣22,022百萬元。

於2017年12月31日，本集團具有以下投資承擔：

	2017 人民幣百萬元	2016 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	—	170
應佔合營公司的資本承擔	18	25
	18	195
已授權但未訂約：		
應佔合營公司的資本承擔	22	19
	40	214

或有負債

- 1、本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。但是據本集團了解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。

根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。

此外，本集團若干房產及土地使用權尚未辦妥房產證及土地使用權證。本公司董事認為上述房產證及土地使用權證未辦妥事宜不會影響該些房產及土地使用權的使用及運作。

- 2、本公司及本公司的子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2016年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2017年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣約361百萬元(截至2016年12月31日：人民幣約409百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年度，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣約5百萬元(2016年度：人民幣約4百萬元)。

十一、境內外會計準則下會計資料差異

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

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淨資產	
	本期數	上期數 (經重述)	期末數	期初數 (經重述)
按中國企業會計準則	5,914	5,056	49,594	43,187
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
撥款轉入	21	1	(8)	(29)
專項借款匯兌損益的資本化調整	47	48	196	149
本公司同一控制下企業合併調整	8	(36)	237	182
以上調整對稅務的影響	(11)	(4)	(47)	(36)
以上調整對非控制性權益的影響	(18)	(21)	(36)	3
按國際財務報告準則	5,961	5,044	49,936	43,456

境內外會計準則差異的說明

- 1、根據中國企業會計準則，外幣專門借款本金及利息的匯兌差額，應當予以資本化，計入符合資本化條件的資產的成本。根據國際財務報告準則，除了作為利息費用調整的外幣借款產生的匯兌差額部分可予以資本化外，其他均計入當期損益。

管理層討論與分析

- 2、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，本公司將其記入資本公積。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)，本公司採用與國際會計準則一致的會計處理，即從資產的成本中扣除。

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

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86,834百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣28,125百萬元； 1年以上，2年以內(含2年) 人民幣28,370百萬元； 2年以上，3年以內(含3年) 人民幣22,686百萬元； 3年以上人民幣7,653百萬元	債務融資
投資承擔人民幣0百萬元(註)	已授權並已訂立合同	/	其他
其他承擔人民幣6,386百萬元	已授權並已訂立合同	/	其他
經營租賃承擔人民幣69,465百萬元	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8,283百萬元； 1年以上，2年以內(含2年) 人民幣8,776百萬元； 2年以上，3年以內(含3年) 人民幣8,172百萬元； 3年以上人民幣44,234百萬元	其他

註：不包括本公司應佔合營公司的投資承擔人民幣18百萬元。

本集團對截至2018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2017年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2017年及以後年度提供最高為約人民幣181,922百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣142,239百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

十三、航空行業經營性信息分析

1. 主要經營情況

機型	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	956,503	88.1	69.0	8.8
A330系列	7,802,237	84.8	62.2	12.1
A320系列	47,664,970	82.3	74.0	9.7
B787系列	2,540,078	79.3	59.7	12.0
B777系列	2,357,293	86.8	61.0	13.0
B757系列	1,091,746	78.2	65.9	7.1
B737系列	60,628,736	81.0	72.6	9.5
EMB190系列	3,257,184	78.0	71.2	8.4
貨機				
B747系列	/	/	80.1	1.0
B777系列	/	/	86.7	12.1
平均	/	82.0	71.3	9.79

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	
A330-300	0	7	0	7
A321	0	9	0	9
A320	5	5	0	10
B787-9	0	3	0	3
B737-800	27	18	5	50
合計	32	42	5	79



管理層討論與分析

3. 2018-2020年飛機及相關設備資本開支計劃、相關融資計劃

幣種：人民幣

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79,181百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣28,125百萬元； 1年以上2年以內(含2年)人民幣28,370 百萬元；2年以上3年以內(含3年)人民 幣22,686百萬元	債務融資

4. 報告期內新增購買飛機的預計收益

報告期內，本公司與波音公司簽訂《8架B777-300ER和30架B737-8飛機購買協議》，向波音公司購買8架B777-300ER和30架B737-8飛機。

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，結合新引入的B777-300ER和B737-8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B777-300ER和B737-8飛機在投入使用後，綜合航線座公里收益分別約為人民幣0.335元和人民幣0.506元。

報告期內，本公司與空客公司簽訂《20架A350-900飛機購買合同》，向空客公司購買20架A350-900飛機。

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，結合新引入的A350-900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A350-900飛機在投入使用後，綜合航線座公里收益約為人民幣0.338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	數量增減 (人)	年平均飛行 小時(個)
機長	514	858
副駕駛	236	806
其他飛行員	81	/

十四、投資情況分析

1. 重大的股權投資

2017年5月18日，本公司與香港銳聯投資有限公司、Servair S.A和香港盈信集團有限公司簽訂《合資經營廣州南聯航空食品有限公司》，以人民幣7,620.63萬元和評估值為人民幣51,372.73萬元的子公司股權注入廣州南聯航空食品有限公司。注資後，本公司持有廣州南聯航空食品有限公司70.5%的股份。

2017年7月10日，本公司與CAE International Holdings Limited簽訂股權轉讓協議，以美元9,952萬元(約人民幣6.78億元)收購CAE持有的珠海翔翼航空技術有限公司49%的股權。收購完成後珠海翔翼航空技術有限公司成為本公司的全資子公司。

2017年10月13日，廈門航空與文化傳媒公司簽訂股權轉讓協定，以人民幣4,700萬元收購文化傳媒公司持有的廈門航空文化傳媒有限公司51%的股權。收購完成後廈門航空文化傳媒有限公司成為廈門航空的全資子公司。

2. 重大的非股權投資

2017年4月26日，本公司與空客公司簽訂《20架A350-900飛機購買合同》，向空客公司購買20架A350-900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生效。

2017年10月20日，本公司與波音公司簽訂《8架B777-300ER和30架B737-8飛機購買協議》，向波音公司購買8架B777-300ER和30架B737-8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生效。

3. 以公允價值計量的金融資產

單位：百萬元 幣種：人民幣

證券代碼	證券簡稱	最初投資成本	佔該公司股權比例 (%)	期末賬面價值	報告期損益	報告期所有者權益變動	會計核算科目	股份來源
000099	中信海直	9	0.48	26	/	(8)	可供出售金融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	59	2	5	可供出售金融資產	購入
00696	中國民航信息網絡	33	2.25	537	15	126	可供出售金融資產	發起
合計		58	/	622	17	123	/	/

管理層討論與分析

十五、主要控股參股公司分析

1. 本集團六家航空子公司主要運營數據：

子公司名稱	飛機數量	佔本集團 比例(%)	承運 旅客人數 (千人)	佔本集團 比例(%)	貨郵 運輸量 (噸)	佔本集團 比例(%)	收費噸公里 (RTK)百萬	佔本集團 比例(%)	收費客公里 (RPK)百萬	佔本集團 比例(%)
廈門航空	186	24.67	31,764.22	25.15	258,186.1	15.44	4,987.75	18.26	50,246.07	21.78
汕頭航空	15	1.99	3,137.91	2.48	20,489.5	1.23	375.54	1.37	3,947.40	1.71
珠海航空	11	1.46	1,932.51	1.53	15,044.2	0.9	289.13	1.06	3,017.75	1.31
貴州航空	20	2.65	3,333.39	2.64	25,910.9	1.55	493.31	1.81	5,147.26	2.23
重慶航空	19	2.52	3,132.98	2.48	19,882.4	1.19	393.26	1.44	4,167.62	1.81
河南航空	31	4.11	5,187.40	4.11	46,015.7	2.75	705.02	2.58	7,242.30	3.14

註：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. 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，法定代表人為車尚輪。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2017年12月31日，廈門航空機隊共有飛機186架。報告期內，廈門航空共完成運輸總周轉量49.88億噸公里，同比增長24.28%；實現旅客運輸量3,176.42萬人次，同比增長17.84%；實現貨郵運輸量25.82萬噸，同比增長7.65%；平均客座率為79.9%，同比增加3.6個百分點，平均載運率為67.4%，同比增加2.4個百分點。

2017年，廈門航空實現經營收入人民幣26,114百萬元，同比增長19.38%；實現淨利潤人民幣1,477百萬元，同比增長20.77%。截至2017年12月31日，廈門航空總資產為人民幣42,111百萬元，淨資產為人民幣18,062百萬元。

(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，法定代表人為肖立新。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2017年12月31日，汕頭航空機隊共有飛機15架。報告期內，汕頭航空共完成運輸總周轉量3.76億噸公里，同比增長10.91%；實現旅客運輸量313.79萬人次，同比增長8.37%；實現貨郵運輸量2.05萬噸，同比減少6.07%；平均客座率為81.0%，同比增加2.2個百分點，平均載運率為71.7%，同比增加0.1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，法定代表人為王志學。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。

截至2017年12月31日，珠海航空機隊共有飛機11架。報告期內，珠海航空共完成運輸總周轉量2.89億噸公里，同比增長6.4%；實現旅客運輸量193.25萬人次，同比增長10.08%；實現貨郵運輸量1.50萬噸，同比增長0.29%；平均客座率為82.8%，同比增加2.7個百分點，平均載運率為75.5%，同比增加1.9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9.1億元，法定代表人為易紅磊。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2017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4.93億噸公里，同比增長6.84%；實現旅客運輸量333.34萬人次，同比增長7.85%；實現貨郵運輸量2.59萬噸，同比減少8.25%；平均客座率為81.4%，同比增加1.9個百分點，平均載運率為73.2%，同比增加0.4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，法定代表人為劉德俊。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2017年12月31日，重慶航空機隊共有飛機19架。報告期內，重慶航空共完成運輸總周轉量3.93億噸公里，同比增長12.13%；實現旅客運輸量313.30萬人次，同比增長10.26%；實現貨郵運輸量1.99萬噸，同比減少5.02%；平均客座率為83.0%，同比下降0.7個百分點，平均載運率為72.3%，同比下降2.3個百分點。

管理層討論與分析

(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，法定代表人為裴愛州。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2017年12月31日，河南航空機隊共有飛機31架。報告期內，河南航空共完成運輸總周轉量7.05億噸公里，同比增長9.47%；實現旅客運輸量518.74萬人次，同比增長8.40%；實現貨郵運輸量4.60萬噸，同比增長4.41%；平均客座率為83.1%，同比增加2.4個百分點，平均載運率為75.6%，同比增加1.7個百分點。

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	65,000,000美元	50	/
二、聯營企業				
南航財務	提供金融服務	1,072,927,050元	25.28	8.70
文化傳媒公司	廣告製作代理	200,000,000元	40	/
新疆民航實業管理有限責任公司	物業管理	304,415,600元	42.80	/
四川航空股份有限公司	航空運輸	1,000,000,000元	39	/

十六、行業競爭格局和發展趨勢

近年來，航空運輸消費屬性增強，個人出遊超過商務出行，佔據主導地位；居民消費升級，二三線市場增長強勁，出境游總體需求持續旺盛，航空公司紛紛加大國際市場投入，集中開闢至澳洲、北美、歐洲的國際航線；發改委逐步放開票價上限，航空公司定價靈活性增強。同時，民航業也存在以下挑戰：由於國內主要機場時刻日趨緊張，一二線機場進入難度加大，行業新增運力更多投入其他機場，導致三四線市場競爭加劇；全行業國際運力投入較多，國際市場供大於求，收益品質不高；國內高鐵快速發展，預計到2020年高速鐵路運營里程3萬公里，覆蓋80%以上的大城市。

預計我國民航運輸市場將繼續保持中高速增長，到2020年，航空運輸在綜合交通中的比重將進一步提高，旅客周轉比重將達到28%，旅客運輸量將達7.2億人次，年均增長10.4%。具體原因如下：



1. 市場潛力依然巨大

作為全球增長最快的市場之一，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，而美國目前人均乘機基本穩定在2.3-2.4次，相當於目前中國的5-6倍，未來幾年中國市場仍將處於中高速增長週期，民航發展空間依然巨大。國際航空運輸協會研究報告預計中國將在2022年前後超越美國成為全球最大航空市場。

2. 經濟形勢、宏觀政策更趨有利

近年來全球經濟逐步回暖，為航空業的穩定發展提供了堅實基礎。國內方面，隨著經濟結構調整、產業結構優化，「一帶一路」、京津冀協同發展、長江經濟帶、粵港澳大灣區等國家戰略重構啟動民航發展潛力；國際方面，製造業和貿易活動處於週期性復甦之中，全球經濟形勢趨於樂觀。根據「十三五」規劃，中國民航局將在航權配置、大型樞紐機場時刻安排、政策及資金支持等方面引導航空公司加快國際化發展步伐。

3. 旅遊業發展提供強勁動力

近年來國內居民消費能力逐步提升，航空出行結構逐步轉變，因私出行佔主導的航空需求穩定性越來越強，居民消費升級效應逐步累積，同時人民幣相對強勢，居民出行尤其是出境需求意願較強，中國出境游市場預計將保持中高速增長。隨著國內旅遊市場的不斷開放、旅遊資源的不斷優化、旅遊服務水平的不斷提高，入境游市場也將穩步增長。我國旅遊業仍將處於較快發展的黃金期，預計到2020年國內旅遊人數將達到64億人次，年均增速保持10%以上。



管理層討論與分析



譚萬庚
副董事長兼總經理

十七、2018年經營計劃

展望2018年，全球經濟復蘇趨勢逐步確立，重要國際機構普遍看好2018年全球經濟。經濟合作與發展組織、世界銀行和國際貨幣基金組織紛紛上調2018年全球經濟增長率預期。中國通過經濟結構改革提升競爭實力，新的增長動能持續加強，預計經濟平穩發展的態勢仍將延續。隨著「一帶一路」、京津冀協同發展和長江經濟帶三大戰略以及雄安新區和粵港澳大灣區建設等戰略落地實施，國內航空基礎設施條件將逐步完善。此外，國企改革紅利的進一步釋放和「互聯網+」與航空運輸深度融合，也將為中國民航

發展注入強勁動力。國內航空運輸業仍將在一定時期內保持較快的發展速度，中國民航局預計2020年我國民航旅客運輸量將達到7.2億人次，年均增速達10.4%。與此同時，我們也面臨著國際油價回升、高鐵提速、利率水平易上難下的挑戰，人民幣匯率的波動也給公司的業績帶來不確定性。面對著機遇與挑戰，本集團將深入打造陽光南航，堅持穩中求進總基調，持續推進戰略落地，強化人才、機制、技術等方面的保障，通過品質變革、效率變革、動力變革，爭創一流的安全品質，打造一流的盈利能力，樹立一流的品牌形象，開啟建設世界一流航空運輸企業的新征程。

1. 確保持續安全，提升運行效率，不斷提高安全品質

我們要逐級落實安全責任，加強重點領域和重點單位風險防控；依託信息化手段強化安全風險防控，依靠智能化管理完善安全管理機制，加快推進運行風險控制系統建設；做好中長期機隊規劃，穩步推進機型精簡，持續優化客艙佈局；對標國際先進，加強新技術運用，建立更安全、更高效、更統一的運行體系；全力提升航班正常性，持續完善大面積航延預案，做好旅客疏導和服務保障工作。2018年，本集團要確保繼續實現航空安全年。

2. 打造雙樞紐戰略佈局，加強與各方合作，持續提升盈利能力

我們要加快打造廣州—北京「雙樞紐」。我們要借助廣州白雲機場T2轉場契機，持續完善網絡佈局，打造「廣州之路」，鞏固提升廣州

好京津冀協同發展和雄安新區建設。我們要立足全球視野，推動國際國內聯動、各個市場戰略協同，提升經營品質和效益；擴大「南航系」一體化效應，加強與廈航、四川航空在各領域合作。我們要鞏固現有國際合作關係，借助多邊平台和雙邊合作尋求更多夥伴，深化與美國航空戰略合

提高用戶整體體驗；創新客艙服務產品，培育精英服務團隊，樹立客艙服務新標杆；重點提升餐食品質，加大機上娛樂內容更新力度，提升服務品質；加強品牌宣傳推廣，加大全球範圍傳播力度，不斷提升國際認知度和影響力。我們要持續打造「南航e行」，實現96%功能點上線，探索向航



樞紐地位；按照國際航空樞紐的定位，謀劃打造北京樞紐，服務



作，進一步拓展國際合作新局面。

3. 堅持真情服務，加快推動智能化，樹立南航特色品牌

我們要堅持「顧客至上」的服務理念，推動服務水準從國內領先向國際一流邁進；圍繞旅客關注的機上網絡、行李、語言、餐飲等重點環節，加大軟硬件投入，

空上下游延伸，提升吸引力；推動用戶從粉絲向會員、低頻向高頻、普通流覽向機票預訂轉化，力爭年底社交媒體粉絲數達到2,500萬，平均月活躍用戶260萬。

4. 夯實發展基礎，加強人才、機制、技術等方面的保障

我們要將人才隊伍國際化上升到戰略高度，著力提升員工國際化





管理層討論與分析



視野、國際化思維和國際化能力，進一步加大飛行員引進和培養力度，重點打造營銷、客艙、地服國際化隊伍。我們要優化完善管控模式，發揮大企業集團的整體優勢，充分調動各方積極性；建立完善手冊管理體系，實現行業領先並具有較強的國際影響力和話語權。我們要實施創新驅動，加快新技術引進和運用，集中攻克客貨營銷、樞紐建設、旅客服務、機務維修、運行控制、企業管理等重點IT項目，為公司發展提供智能化信息化支撐。

十八、風險因素分析

1. 宏觀環境風險

宏觀經濟波動風險

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

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

行業競爭加劇風險

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

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。

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

安全風險

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

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。

資本支出規模較大風險

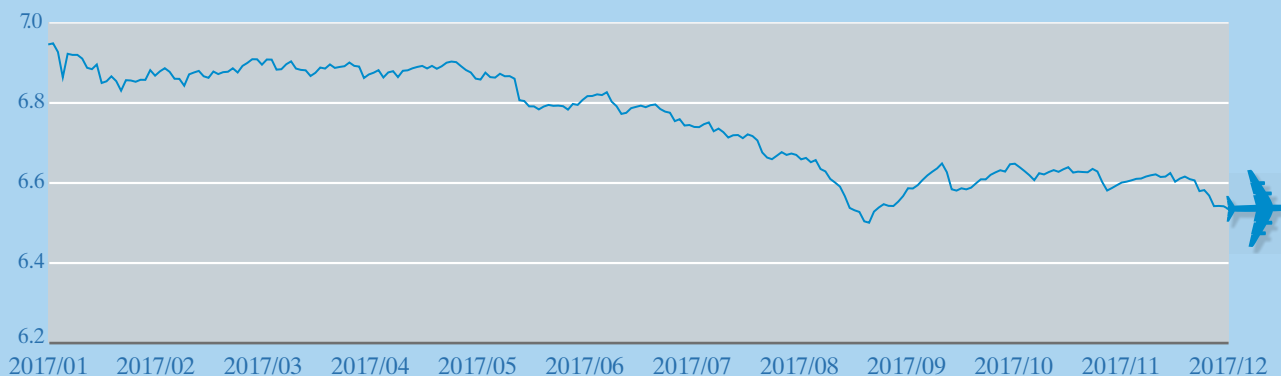
公司的主要資本支出為購置飛機。近年來，本公司一直通過引進先進機型、退出老舊機型、精簡機型種類來優化機隊結構，降低運營成本。由於飛機運營固定成本高，如果本公司的經營情況出現嚴重下滑，可能導致營業利潤大幅下跌、財務困難等問題。

4. 公司財務風險

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。

2017年度美元兌人民幣中間價走勢



註：上述數據來自中國人民銀行公佈的2017年全年每工作日美元兌人民幣中間價。

管理層討論與分析

截至2017年12月31日，本集團外幣金融資產合計人民幣4,346百萬元，外幣金融負債合計人民幣46,860百萬元，其中美元負債40,444百萬元。報告期內，受國內經濟企穩回升，跨境資金流動趨於平衡，美聯儲加息、縮表及稅改等綜合影響，人民幣匯率先貶後升，人民幣兌美元匯率中間價全年大幅升值6.1%。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數不變，於2017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278百萬元。

燃油價格波動風險

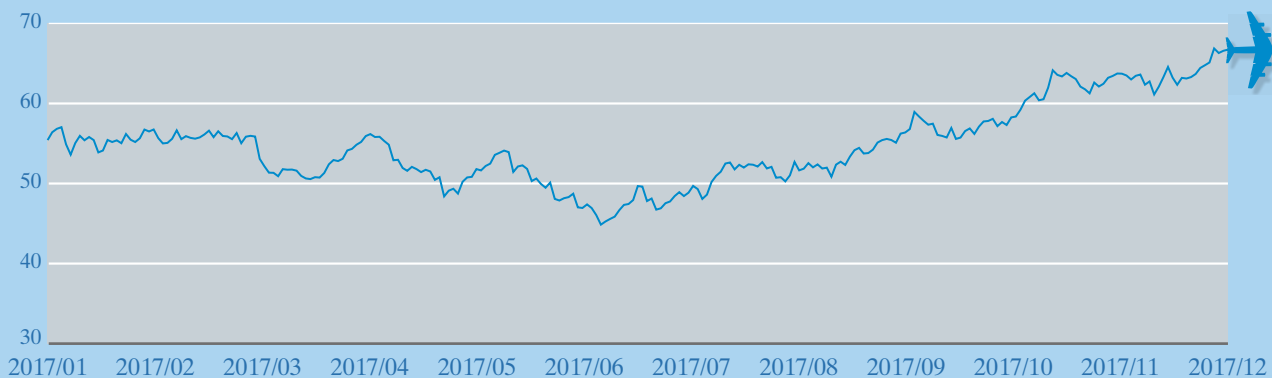
航油成本是公司最主要的成本支出。國際原油價格波動以及發改委對國內航油價格的調整，都會對本集團的盈利造成較大的影響。雖然本集團已採用各種節油措施控制單位燃油成本，降低航油消耗量，但如果國際油價出現大幅波動，本集團的經營業績仍可能受到較大影響。

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。

2017年，本公司燃油成本佔營運開支的25.91%，是公司的主要營運開支。報告期內，受OPEC減產、需求回升及庫存下滑等影響，原油供給過剩緩和，國際油價溫和上漲。布倫特原油價格由56.82美元/桶升至66.87美元/桶，全年漲幅達18%。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開支上升或下降人民幣3,190百萬元。

2017年度布倫特原油期貨價格走勢



註：上述數據來自布倫特原油期貨2017年全年每交易日的收盤價(美元/桶)。

十九、匯率、油價變動分析

截至2017年12月31日，本集團外幣金融資產及負債合計人民幣4,346百萬元和人民幣46,860百萬元，其中美元負債40,444百萬元。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2017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278百萬元。

截至2017年12月31日，本公司燃油成本佔營運開支的25.91%，是公司的主要營運開支。假定燃油的消耗量不變，燃油價格每上升或下降10%，將導致本集團本年營運成本上升或下降人民幣3,190百萬元。

力臻完美



我們始終堅持顧客導向，持續創新精細服務，旅客智能化體驗持續升級，旅客滿意度行業領先。2017年，本公司獲評中國質量協會全國「用戶滿意標桿」。



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《公司章程》，規定：「本公司的利潤分配政策為：

公司利潤分配的原則：在兼顧公司長遠和可持續發展的前提下，公司的利潤分配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，利潤分配政策應保持連續性和穩定性。

公司利潤分配的形式：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。

公司利潤分配的條件及比例：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%。

公司利潤分配的時間間隔：在滿足利潤分配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利潤分配，也可以根據盈利情況和資金需求情況進行中期利潤分配。

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。」

公司的利潤分配政策符合《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，利潤分配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2017年實現淨利潤人民幣4,920百萬元。按本年實現淨利潤的百分之十提取法定公積金人民幣492百萬元，2017年剩餘可分配利潤為人民幣4,428百萬元。

本公司董事會建議截至2017年12月31日止年度向股東分配現金紅利每股人民幣0.1元(含稅)。按照公司已發行股份10,088,173,272股計，共計約人民幣1,009百萬元。本公司2017年度現金分紅合計佔中國會計準則下公司2017年實現可供分配利潤的23%。

公司2017年度利潤分配預案主要考慮了以下因素：1)切實回報投資者，分享公司經營成果；2)留存部分利潤用於持續發展，滿足公司引進飛機所需資本開支；3)有效控制公司資產負債率和提高抗風險能力。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2018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 (含稅) (元)	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(%)
2017年	0	1.0	0	1,009	5,961	16.93
2016年	0	1.0	0	982	5,044	19.47
2015年	0	0.8	0	785	3,736	21.01

二、資產交易、企業合併事項

2017年5月18日，本公司與香港銳聯投資有限公司、Servair S.A和香港盈信集團有限公司簽訂《合資經營廣州南聯航空食品有限公司》，以人民幣7,620.63萬元和評估值為人民幣51,372.73萬元的子公司股權注入廣州南聯航空食品有限公司，注資後，本公司佔有廣州南聯航空食品有限公司70.5%的股權。

2017年7月10日，本公司與CAE International Holdings Limited簽訂股權轉讓協議，以美元9,952萬元(人民幣約6.78億元)收購CAE持有的珠海翔翼航空技術有限公司49%的股權。收購完成後珠海翔翼航空技術有限公司成為本公司的全資子公司。

2017年10月13日，廈門航空與文化傳媒公司簽訂股權轉讓協定，以人民幣4,700萬元收購文化傳媒公司持有的廈門航空文化傳媒有限公司51%的股權。收購完成後廈門航空文化傳媒有限公司成為廈門航空的全資子公司。

2017年4月26日，本公司與空客公司簽訂《20架A350-900飛機購買合同》，向空客公司購買20架A350-900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生效。



重要事項

2017年10月20日，本公司與波音公司簽訂《8架B777-300ER和30架B737-8飛機購買協議》，向波音公司購買8架B777-300ER和30架B737-8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生效。

三、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2017年12月31日，本集團運營的機隊中有經營租賃飛機264架，融資租賃飛機213架。

2、擔保情況

1. 由於飛行學員的培訓費用較高，本公司及本公司控股子公司廈門航空部分飛行學員需要為個人承擔的培訓費和在校學習期間的學雜費申請個人貸款。為此，本公司及廈門航空為部分採用自費模式培養的飛行學員申請個人貸款，並分別對個人貸款提供連帶責任擔保。上述飛行學員完成學習和訓練後，由本公司及廈門航空分別與其簽訂服務合同，並由飛行學員選擇提前還款或分期還款。2007年6月28日召開的本公司2006年度股東大會同意授權董事會在每一會計年度內審批累計總額不超過人民幣一億元連帶責任擔保事宜。2008年6月25日召開的本公司2007年度股東大會同意授權董事會在每一會計年度內審批累計總額不超過人民幣四億元連帶責任擔保事宜。

根據股東大會的授權，本公司董事會根據本公司飛行學員培養計劃，分別於2007年、2008年、2009年、2010年及2011年通過決議，同意為本公司2007年度、2008年度、2009年度、2010年度以及2011年度公司招收的自費生飛行學員培訓費及學雜費貸款提供連帶責任擔保，2007年度、2008年度、2009年度、2010年度以及2011年度貸款金額分別為人民幣9,085.8萬元、不超過人民幣21,360萬元、不超過人民幣18,475萬元、不超過人民幣17,926.96萬元以及不超過人民幣8,385萬元。保證期間為銀行向飛行學員發放貸款之日起，至貸款到期之日後兩年止。此外，本公司控股子公司廈門航空於2009年12月29日通過決議，同意廈航為半自費飛行學員貸款提供連帶責任擔保，每名飛行學員貸款的最高額度為人民幣50萬元，截至2011年12月31日前累積最高擔保額度不超過人民幣1億元。擔保貸款的用途為支付初始飛行培訓費。擔保範圍包括主債權及利息、違約金、損害賠償金和實現債權的費用。擔保期限自貸款首次發放日起，至貸款所有本息結清為止。

截至2017年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款，由本集團擔保的貸款為人民幣361百萬元，其中由本公司控股子公司廈門航空擔保的貸款為人民幣32百萬元。在飛行學員的培養過程中，小部分飛行學員因無法完成課程或其他原因已經退出了培養計劃，其中部分飛行學員暫時無力償還部分銀行貸款的本息，本公司在報告期內已經為這部分飛行學員履行連帶責任擔保，共計償付人民幣5百萬元，廈門航空償付的金額為人民幣0元，本集團也在採取多種方式積極向這部分飛行學員追繳相關的銀行貸款本息。

2. 為拓寬河北航空的融資渠道，降低其融資與租賃成本，促進其持續穩健發展。本公司董事會於2016年5月11日審議同意授權廈門航空在2016年7月1日至2017年6月30日期間內為河北航空提供累計餘額不超過人民幣35億元的擔保，並提請公司股東大會審議。2016年5月27日，本公司2015年年度股東大會審議通過該事項。本公司董事會於2017年5月6日審議同意授權廈門航空在2017年7月1日至2018年6月30日期間向河北航空、江西航空分別提供累計餘額不超過人民幣45億元以及人民幣12億元或等值外幣的擔保，並提請公司股東大會審議。2017年6月30日，本公司2016年年度股東大會審議通過該事項。截至報告期，廈門航空為河北航空、江西航空提供的擔保餘額合計為美元2.95億元。
3. 為降低飛機租賃成本，本公司董事會分別於2015年12月29日、2017年4月7日、2017年4月25日、2017年8月21日、2017年11月29日召開臨時會議，審議為公司設立的SPV公司提供擔保。截至報告期末，本公司為SPV公司提供擔保總金額約為美元11.64億元。

四、聘任、解聘會計師事務所情況

在2017年6月30日召開的2016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)為本公司二零一七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二零一七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。

是否改聘會計師事務所：

否

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)

境內會計師事務所審計年限

2

境外會計師事務所名稱

畢馬威會計師事務所

境外會計師事務所審計年限

2

會計師事務所報酬(人民幣百萬元)

14

	名稱
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)

重要事項

五、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，不干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	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。	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2017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2017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2017年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第150頁至236頁。

股息

2017年，本集團實現經營收入人民幣127,806百萬元，歸屬於本公司股東的淨利潤為人民幣5,961百萬元。董事會欣然建議截至2017年12月31日止年度向股東派發股息每股人民幣0.1元(含稅)，按公司已發行股份10,088,173,272股計，共計約人民幣1,009百萬元。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2017年度股東大會予以審議。如獲批准，該等預計2018年8月31日(星期五)或之前向股東支付。

五年財務摘要

本集團截至2017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240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37。

資本化之利息

截至2017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908百萬元(2016年：人民幣624百萬元)。

物業、廠房及設備

本公司及本集團截至2017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20。

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2017年度營業總額的30%。前五名客戶銷售額人民幣1,125百萬元，佔2017年度銷售總額0.88%；其中前五名客戶銷售額中關聯方銷售額為0。

本集團最大供應商採購額人民幣9,967百萬元，佔2017年度採購總額15.35%；前五名供應商採購額23,347百萬元，佔2017年度採購總額35.96%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額人民幣3,993百萬元，佔2017年度採購總額6.15%。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。

本集團為保持其核心競爭力及品牌主導地位，銳意向客戶提供始終如一的優質服務。本集團以市場需求為導向，全力打造「南航e行」。通過提供全程無縫電子化服務，努力實現航空出行「一機在手，全程無憂」。對旅客最為關注的航班正常性問題，我們重點改進，全年航班正常率創近5年最好水準。

本集團持續探索完善供應商管理機制，自2013年起，發佈並推動《供應商行為準則》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應商的合作，鼓勵供應商積極承擔社會責任，同時聽取和吸收供應商的意見和建議，更好地改進各項工作。

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

截至2017年12月31日止年度，本公司的主要客戶和主要供應商的情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

客戶名稱	佔經營收入	
	經營收入	總額的比例(%)
客戶1	485	0.38
客戶2	225	0.18
客戶3	171	0.13
客戶4	140	0.11
客戶5	104	0.08
合計	1,125	0.88

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	佔總採購額	
	採購額	的比例(%)
中國航空油料有限責任公司	9,967	15.35
華南藍天航空油料有限公司	8,254	12.71
廣州飛機維修工程有限公司	2,456	3.78
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	1,537	2.37
上海浦東國際機場航空油料有限公司	1,133	1.74
合計	23,347	35.96

註：

1. 中國航空油料有限責任公司是一家註冊成立於中國的公司，是國有大型航空運輸服務保障企業，其主要業務為航油供應。中國航空油料有限責任公司已經與本集團保持了超過27年的業務關係。
2. 華南藍天航空油料有限公司是一家註冊成立於中國的中外合資企業，其主要業務為航油供應。華南藍天航空油料有限公司已經與本集團保持了超過21年的業務關係。

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

本公司及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17及30。

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57及附註48。

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24。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2017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2017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2017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2017年12月31日止年度一直遵守了《上市規則》附錄十四《企業管治守則》所載之守則條文。

遵守法律及法規

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

截至2017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2017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

本公司不斷探索提高能源利用效率，通過優化航路佈局和路徑，陸續引進空客A320NEO等新一代綠色機型，持續打造綠色機隊，實施飛機改造加裝鯊鰭小翼，利用「航油e雲」大數據平台精確航油管理等各種技術創新、效率提升、替代燃料等方式減少碳排放，全年減少二氧化碳排放量6.3萬噸。

(2) 地面環保

本公司關心飛行，更關心因飛行為環境帶來的負擔，竭力將影響降至最小。我們引進國外先進的發動機清洗設備、推廣應用飛機乾洗技術、規範廢棄物的處理流程，控制噪音和廢氣排放，取得了良好的節能減排效果。

(3) 倡導綠色生活

本公司將低碳環保與服務連接，通過創新產品和服務模式，用電子信息化代替傳統的紙質營銷，減少服務流程中用紙。我們全面推廣手機二維碼電子登機，有效減少用紙；電子發票服務則使得每年至少可以少砍伐3,200顆樹；開展節能宣傳，為南極環保研究提供支援；保護生物多樣性，正式簽署由野生動物保護聯盟發起並倡議的《白金漢宮宣言》，宣佈參與遏止野生動物及其製品非法運輸及交易的行動。

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2017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2017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。

董事會報告

董事及監事於競爭業務之權益

於2017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。

充份公眾持股量

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2017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2017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

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2017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74百萬元。

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%股權之財務公司

本公司與財務公司於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日與財務公司簽訂的為期三年的金融服務框架協議(「金融服務框架協議」)項下財務公司向本集團提供的金融服務續期，同時載有本公司於2015年11月19日與財務公司訂立合作框架協議下本集團向財務公司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，財務公司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)財務公司按不低於中國人民銀行對同期存款利率的規定接受本集團存款。本集團存入財務公司的資金，財務公司轉而將該筆款項悉數存入若干國有商業銀行及上市商業銀行；(2)財務公司同意於本公司在新金融服務框架協議期限內提出申請後，財務公司須向本集團提供貸款或信貸服務並訂立個別貸款協議，且財務公司徵收的利率不得高於中國人民銀行就同期貸款的利率規定，而財務公司向南航集團(不包括本集團)提供的未償還貸款總額不得超過財務公司的股東權益、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，財務公司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、保險代理服務以及財務公司經中國銀行業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，本公司同意與財務公司合作，並授權財務公司使用本集團各平台(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財務公司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)及財務公司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財務公司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。

於2017年12月31日，本集團存放於財務公司之存款為人民幣6,095百萬元，向財務公司貸款之餘額為人民幣431百萬元。截至2017年12月31日止年度，本集團收取服務費為人民幣26百萬元。

董事會報告

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(為獨立協力廠商)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2017年12月31日止之年度中，本集團向南航地勤支付的代理費及服務費分別為人民幣44百萬元及人民幣112百萬元，向其收取其他服務收入為人民幣3百萬元。

D、南航集團之全資附屬公司南航物業管理公司

(a)本公司與南航物業管理公司於2014年12月29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2015年1月1日起至2017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對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變電站進行運行管理、維修，以確保本公司生產、辦公、生活區設施完善完好及設備正常運轉。此外，南航物業管理公司亦獲委聘以對廣州貨站的變電站及配電設備提供物業管理及維修服務，並向本集團提供代收電費服務(為南航物業管理公司向本集團將予提供的新增服務)。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度各年，物業管理框架協議的年度上限分別設定為人民幣90百萬元、人民幣92百萬元及人民幣96百萬元。

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2017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70百萬元。

(b)由於物業管理框架協議於2017年12月31日到期，據此擬進行的交易持續進行，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(「新物業管理框架協議」)，以重續物業管理框架協議原先包括的物業管理交易，自2018年1月1日起至2020年12月31日止為期三年。根據新物業管理框架協議，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。

E、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

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2017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125百萬元。

F、南航集團擁有50%股權的珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司(「珠海MTU」)

本公司於2009年9月28日與南航集團、德國MTU公司、珠海MTU簽訂持續關聯交易協議，由珠海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珠海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2017年12月31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1,537百萬元。

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、(a)本公司與南航集團於2014年12月29日訂立一份資產租賃協議(「資產租賃協議」)，以重續租賃交易，自2015年1月1日起至2017年12月31日止為期三年。根據資產租賃協議，南航集團同意繼續向本公司出租位於廣州、海口、武漢、衡陽、荊州、湛江、長沙及南陽(主要指薑營機場)的若干土地、物業及民用航空建築物和設備，自2015年1月1日起至2017年12月31日止為期三年。根據資產租賃協議應付的年租為人民幣86,268,700元，乃訂約各方參考中環松德(北京)資產評估有限公司所編製的租金評估報告及考慮到位於相若地區物業的現行市場租金，經公平磋商後釐定。

在截至2017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86,268,700元。

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

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2017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32,332,700元及人民幣67,948,700元。

- D、於2017年4月27日，本公司與廣州南沙南航天如租賃有限公司（「南航租賃公司」）（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A330-300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，適用利率為中國人民銀行設定的5年以上人民幣貸款利率上浮21.6%，而租金是相關融資租賃項下的本金和利息的還款。

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

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

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

在截至2017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1,143百萬元。

董事會報告

- E、於2017年5月26日，本公司與南航國際融資租賃有限公司（「南航國際」）（由南航集團透過其自身及其全資附屬公司全資擁有）訂立飛機融資租賃框架協議（「飛機融資租賃框架協議」），有效期於2017年7月1日至2017年12月31日。

南航國際同意根據相關飛機融資租賃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向本公司提供融資租賃。租賃飛機包括本公司自2017年7月1日至2017年12月31日期間飛機引進計劃中的部分飛機，該計劃須經不時調整。租賃飛機數量將不得超過28架。

根據建議交易，本金不多於購置租賃飛機代價的10.0%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融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是建議交易項下租賃飛機的本金和利息的還款。

飛機融資租賃框架協議項下的飛機租期將待訂立飛機融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，各飛機融資租賃協議項下的飛機租期將約為十至十二年。每架租賃飛機各自的手續費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最後一期租金，本公司有權以名義購買價向南航國際回購相關租賃飛機。

根據本公司於2017年7月1日至2017年12月31日期間的飛機引進計劃，且在本公司對南航國際開展於2017年7月1日至2017年12月31日止期間飛機融資租賃交易總額上限制（包括本金、利息及手續費）將不超過本公司於2017年度下半年計劃根據融資租賃引進所有飛機總金額（包括本金、利息及手續費）一半的假設基礎上，建議總交易金額為1,058.1百萬美元。由於本公司與南航國際之間的飛機融資租賃交易的建議上限須按年度設定，因此，經考慮歷史交易金額及自2017年7月1日至2017年12月31日期間的建議交易金額，建議上限按年度基準截至2017年12月31日止年度將不超過1,309.1百萬美元（或等值人民幣）。

在截至2017年12月31日止之年度中，本公司根據相關飛機融資租賃框架協議付予南航國際之費用總額為人民幣6,831百萬元。

於2017年6月30日，本公司2016年股東週年大會審議並批准了上述飛機融資租賃框架協議。

- F、於2017年10月17日，本公司與南航國際訂立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。

- (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價自南航國際回購相關租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備。

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

董事會報告

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

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

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

於2017年12月20日，本公司2017年第二次臨時股東大會審議並批准了上述2018 – 2019年融資和租賃服務框架協議。

(5) 建議股份發行

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)(「A股發行」)，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股港幣6.27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股予南龍控股有限公司(「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(「H股發行」)，與「A股發行」合稱「建議股份發行」。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務院國有資產監督管理委員會(「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，將分別調整為港幣6.156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H股發行已獲得中國證監會核准，A股發行尚需獲得中國證監會的核准。

(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。

本公司確認上述截至2017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，並且符合本公司及本公司股東的整體利益。

董事會報告

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「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章第38段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，這些披露的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，披露的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公司設定的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50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。

股份發行

(1) 根據一般性授權發行H股

2017年3月27日，根據2015年年度股東大會之一般性授權，經公司董事會審批同意，本公司與美國航空簽署《股份認購協議》。美國航空將以港幣155,328萬元認購本公司新發行的H股股票270,606,272股（「認購事項」），認購價格為港幣5.74元／股。H股股東於簽署《股份認購協議》之日的收市價為港幣5.49元。認購事項已於2017年8月10日完成。

認購事項所得款項總額為港幣1,553.28百萬元及認購事項所得款項淨額約為港幣1,546.99百萬元（經扣除本公司應付的認購事項開支）。每股認購股份的淨價（經扣除本公司應付的認購事項開支）約為港幣5.72元。

根據本公司日期為2017年3月27日的公告，本公司擬將認購事項所得款項淨額用於補充本集團之一般營運資金。截至2017年12月31日，所有募集資金已用於補充本集團一般營運資金。

(2) 建議股份發行

建議股份發行詳情已披露在本報告「關連交易」一節。

假設有關訂約方將各自按A股及H股認購價的認購價根據建議股份發行認購最高數目的新A股及新H股，A股發行及H股發行所得款項總額將分別不多於人民幣950,000萬元(含人民幣950,000萬元)及港幣369,930萬元(含港幣369,930萬元)。基於上述假設，建議股份發行項下將予發行新A股及新H股合共面值為不超過人民幣2,400,925,925元。建議股份發行的全部所得款項擬用於購買飛機、節能減排相關項目及用作本公司營運資金。H股股東於簽署H股認購協議之日的收市價為港幣6.78元。

捐贈

截至2017年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣1,381萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2017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53已披露的資料外，於2017年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

2017年6月26日，本公司與南航集團簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行A股股票之認購協議》，與南龍控股簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行H股股票之認購協議》。本公司擬向包括南航集團在內的不少於十名特定投資者非公開發行不超過1,800,000,000股A股股票(含1,800,000,000股)，發行規模不超過人民幣950,000萬元(含人民幣950,000萬元)，其中南航集團擬以資產和部分現金認購，認購數量不低於本次非公開發行A股股票實際發行數量的31%。同時本公司擬向南龍控股非公開發行不超過600,925,925股H股股票(含600,925,925股)(經調整)，發行價格為港幣6.156元/股，募集資金總額不超過港幣369,930萬元(含港幣369,930萬元)。南龍控股擬以港幣現金認購。2017年11月8日，上述A股發行和H股發行獲得本公司臨時股東大會、A股類別股東大會及H股類別股東大會的批准。2018年3月12日，本次H股發行獲得中國證監會出具核准。上述A股發行和H股發行乃互為條件，並需獲得其應適用法律法規所要求的全部批准或核准方可實施。

董事會報告

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由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的決議。

承董事會命
王昌順
董事長

中國·廣州
2018年3月26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

	本次變動前		本次變動增減(+，-)		本次變動後	
	數量	比例(%)	發行新股	小計	數量	比例(%)
一、有限售條件股份	0	0	0	0	0	0
二、無限售條件流通股股份						
1、人民幣普通股	7,022,650,000	71.53	0	0	7,022,650,000	69.61
2、境外上市的外資股	2,794,917,000	28.47	270,606,272	270,606,272	3,065,523,272	30.39
三、股份總數	9,817,567,000	100	270,606,272	270,606,272	10,088,173,272	100

(二) 股份變動情況說明

報告期內，公司完成了向美國航空定向增發境外上市外資股(H股)270,606,272股，股份總數增至10,088,173,272股。

報告期內，本公司啟動非公開發行股票項目，分別於2017年6月26日和2017年9月19日，召開公司第七屆董事會第十五次會議及第七屆董事會第十七次會議，審議通過有關本公司擬向包括南航集團在內不超過十名特定投資者非公開發行A股股票，向南龍控股(或其他南航集團指定的全資子公司)非公開發行H股股票的一系列議案。詳情請參見公司分別於2017年6月27日和2017年9月20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。

截至2018年2月8日，本公司陸續收到國資委關於同意公司本次非公開發行股票項目的批覆，以及中國證監會關於公司非公開發行股票的反饋意見，本公司對中國證監會的反饋意見進行了書面回覆並公開披露。相關公告詳情請參見公司分別於2017年10月31日、2017年12月22日及2018年2月8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3月16日，本公司發佈《南方航空關於非公開發行H股股票申請獲得中國證監會核准批覆的公告》，中國證監會已核准本公司增發不超過600,925,925股境外上市外資股。相關公告詳情請參見公司於2018年3月16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。

目前，本公司上述非公開發行股票項目仍在中國證監會審核進程當中，本公司將按照相關規定持續履行信息披露義務。

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	港幣5.74元/股	270,606,272	2017年8月10日	270,606,272	/
其他衍生證券						
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

(二) 公司股份總數及股東結構變動及公司資產和負債結構的變動情況

1. 公司普通股股份總數及股東結構變動

2017年8月10日，本公司已完成向美國航空發行H股普通股270,606,272股，發行價格為每股港幣5.74元，每股面值人民幣1元。同時，本公司已與美國航空順利完成相關股份認購及交割事宜。發行完成後股本結構變動如下：

股份類別	本次非公開發行前		本次非公開發行後	
	股數(股)	比例(%)	股數(股)	比例(%)
無限售條件的流通股(A股)	7,022,650,000	71.53%	7,022,650,000	69.61%
有限售條件的流通股(A股)	—	—	—	—
無限售條件的流通股(H股)	2,794,917,000	28.47%	3,065,523,272	30.39%
有限售條件的流通股(H股)	—	—	—	—
合計	9,817,567,000	100.00%	10,088,173,272	100.00%

2. 公司資產和負債結構的變動

(1) 資產結構分析

截至2017年12月31日，本公司資產總額為人民幣2,187億元，較2016年末增長9.12%；資產負債率為71.40%，較2016年末降低1.17個百分點。其中，流動資產總額為人民幣179億元，佔資產總額8.18%，較2016年末增加29.93%，非流動資產為人民幣2,008億元，佔總資產91.82%，較2016年末增加7.58%。

(2) 負債結構分析

截至2017年12月31日，本公司負債總額為人民幣1,562億元，其中流動負債為人民幣696億元，佔負債總額的44.56%；非流動負債為人民幣866億元，佔負債總額的55.44%。

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169,285戶；截至2018年2月28日，公司普通股股東總數為180,857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		質押或凍結情況 股份狀態	數量	股東性質
				持有有限售 條件股份數 量	數量			
中國南方航空集團有限公司	0	4,039,228,665	40.04	0	0	0	0	國有法人
香港中央結算(代理人)有限公司	252,000	1,749,711,988	17.34	0	未知	未知	未知	境外法人
南龍控股有限公司	0	1,033,650,000	10.25	0	0	0	0	國有法人
中國證券金融股份有限公司	133,988,558	401,607,940	3.98	0	未知	未知	未知	國有法人
美國航空	270,606,272	270,606,272	2.68	0	未知	未知	未知	境外法人
全國社保基金一一八組合	111,405,666	149,325,571	1.48	0	未知	未知	未知	國有法人
中央匯金資產管理有限責任公司	0	64,510,900	0.64	0	未知	未知	未知	國有法人
中航鑫港擔保有限公司	(8,406,400)	61,593,600	0.61	0	未知	未知	未知	國有法人
中國航空集團公司	0	49,253,400	0.49	0	未知	未知	未知	國有法人
中國建設銀行股份有限公司 —博時主題行業混合型證券 投資基金(LOF)	44,999,800	44,999,800	0.45	0	未知	未知	未知	其他

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	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	1,749,711,988	境外上市外資股		1,749,711,988
南龍控股有限公司	1,033,650,000	境外上市外資股		1,033,650,000
中國證券金融股份有限公司	401,607,940	人民幣普通股		401,607,940
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	149,325,571	人民幣普通股		149,325,571
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	61,593,600	人民幣普通股		61,593,600
中國航空集團公司	49,253,400	人民幣普通股		49,253,400
中國建設銀行股份有限公司－博時主題行業 混合型證券投資基金(LOF)	44,999,800	人民幣普通股		44,999,800
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亞旅實業有限公司合計持有本公司1,070,362,000股H股股票。公司未知其他股東是否有關聯關係			

3. 戰略投資者或一般法人因配售新股成為前10名股東

戰略投資者或一般法人的名稱	約定持股起始日期	約定持股終止日期
美國航空	2017年8月10日	2020年8月9日
戰略投資者或一般法人參與配售新股 約定持股期限的說明	根據本公司於2017年3月27日與美國航空簽署的《股份認購協議》，在特定條件下，未經南方航空書面同意，美國航空不得在認購完成後3年內處置其本次認購的H股股票。	

四、控股股東或實際控制人情況

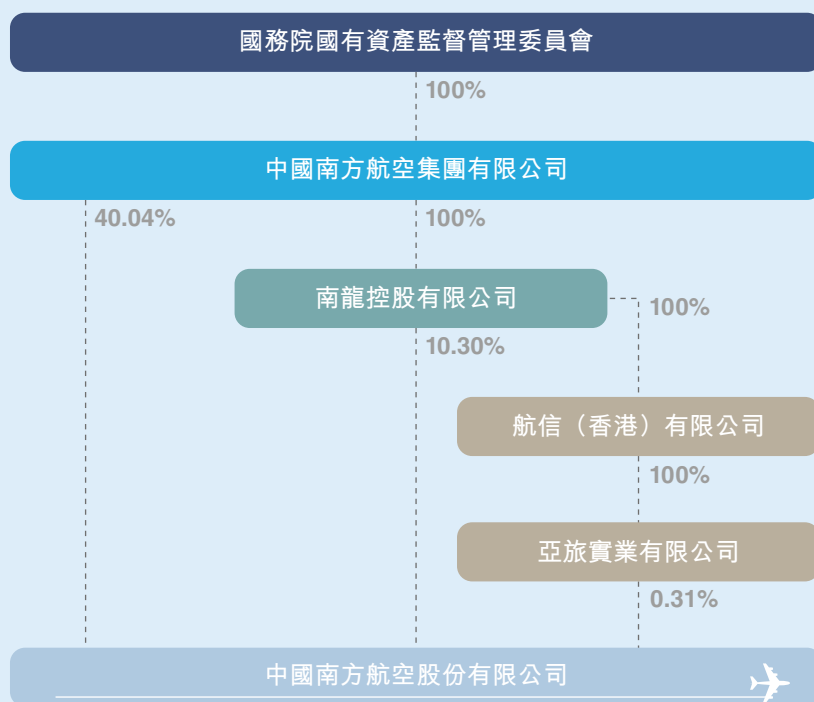
1、控股股東情況

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 誠信情況	中國民航信息網絡股份有限公司(參股11.94%) 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，兼營航空客貨代理、飛機發動機維修、進出口貿易、金融理財、建設開發、傳媒廣告等相關產業。

南航集團的發展戰略目標是建設成為具有國際競爭力和持續價值創造力的航空運輸集團。南航集團以「顧客至上、尊重人才、追求卓越、持續創新、愛心回報」為核心價值觀，以「成為顧客首選、員工喜愛的航空公司」為願景和使命，以打造「中國最好、亞洲一流、國際知名」為服務品牌目標。

經國資委《關於中國南方航空集團公司改制有關事項的批覆》(國資改革[2017]1082號)批准，中國南方航空集團公司已由全民所有制企業改制為國有獨資公司，改制後名稱為「中國南方航空集團有限公司」。詳情請參見本公司於2017年11月23日在上交所網站上發佈的《南方航空關於控股股東改制更名及相關工商登記事項變更的公告》。

股份變動、股東情況及權益披露

五、其他持股在百分之十以上的法人股東

單位：萬元 幣種：港幣

法人股東名稱	單位負責人 或法定代表人	成立日期	註冊資本	主要經營業務或 管理活動等情況
南龍控股	吳穎湘	1992年11月	167,449.77	投資控股

六、權益披露

於2017年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知悉，除本公司董事、最高行政人員或監事之外的下述人士於本公司之股份（「股份」）或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第336條而須置存的本公司股東權益登記冊所載錄的權益或淡倉如下：

股東姓名	身份	股份類別	所持股份數目	約佔已發行 A股總數的 百分比	約佔已發行 H股總數的 百分比	約佔本公司 已發行 股本總數的 百分比
南航集團(註1)	實益擁有人	A股	4,039,228,665 (L)	57.52%	/	40.04%
	受控制法團權益	H股	1,070,362,000 (L)	/	34.92%	10.61%
		小計	5,109,590,665 (L)	/	/	50.65%
南龍控股有限公司(「南龍」) (註1)	實益擁有人 受控制法團權益	H股	1,070,362,000 (L)	/	34.92%	10.61%
American Airlines Group Inc. (註2)	於受控制法團的權益	H股	270,606,272(L)	/	8.83%	2.68%

註：

1. 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1,070,362,000股H股股份中擁有權益，其中31,150,000股H股乃由亞旅實業有限公司直接持有（佔當時已發行H股總數之約1.02%）及1,039,212,000股H股乃由南龍直接持有（佔當時已發行H股總數之約33.90%）。由於亞旅實業有限公司亦為南龍之間接全資附屬公司，因此南龍亦被視為於亞旅實業有限公司所持有之31,150,000股H股股份中擁有權益。
2. American Airlines Group Inc.因擁有對美國航空100%的控制權而被視為於270,606,272股H股股份中擁有權益。

除上文所披露者外，於2017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(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	60	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	53	2013年1月24日 2006年6月15日 2009年1月13日	至今	0	0	0	0	是
袁新安 ^{註2}	非執行董事	男	61	2011年11月30日	2017年12月20日	0	0	0	0	是
楊麗華 ^{註2}	非執行董事	女	62	2013年1月24日	2017年12月20日	0	0	0	0	是
張子芳	執行董事 副總經理	男	59	2009年6月30日 2007年12月27日	至今	0	0	0	0	是
李韶彬 ^{註1、2}	執行董事	男	52	2013年1月24日	2017年12月20日	0	0	0	93.53	否
寧向東 ^{註2}	獨立董事	男	52	2010年12月29日	2017年12月20日	0	0	0	15	否
劉長樂 ^{註2}	獨立董事	男	66	2011年11月30日	2017年12月20日	0	0	0	15	否
譚勁松	獨立董事	男	53	2013年12月26日	至今	0	0	0	15	否
郭為 ^{註2}	獨立董事	男	55	2015年6月30日	2017年12月20日	0	0	0	15	否
焦樹閣	獨立董事	男	52	2015年6月30日	至今	0	0	0	15	否
鄭凡 ^{註4}	獨立董事	男	62	2017年12月20日	至今	0	0	0	0	否
顧惠忠 ^{註4}	獨立董事	男	61	2017年12月20日	至今	0	0	0	0	否
潘福	監事會主席	男	55	2010年12月29日	至今	0	0	0	0	是
李家世 ^{註1}	監事	男	56	2009年6月30日	至今	0	0	0	102.72	否
張薇 ^{註2}	監事	女	51	2008年6月25日	2017年12月20日	0	0	0	0	是
楊怡華 ^{註2、3}	監事	女	57	2004年6月16日	2017年12月20日	0	0	0	0	否
吳德明 ^{註2}	監事	男	59	2013年12月26日	2017年12月20日	0	0	0	54.62	否
毛娟	監事	女	44	2017年12月20日	至今	0	0	0	44.37	否
韓文勝	副總經理	男	50	2017年11月22日	至今	0	0	0	0	是
肖立新	總會計師 財務總監 副總經理	男	51	2015年3月27日 2015年3月27日 2017年11月22日	至今	0	0	0	0	是
任積東 ^{註1}	副總經理	男	53	2009年5月7日	至今	0	0	0	102.62	否
王志學 ^{註1、3}	副總經理	男	56	2012年8月3日	至今	0	0	0	175.91	否
李彤彬 ^{註1}	總工程師 副總經理	男	56	2014年4月30日 2015年9月14日	至今	0	0	0	108.70	否
章正榮	運行總監	男	55	2017年1月4日	至今	0	0	0	0	是
蘇亮 ^{註3}	總經濟師	男	55	2007年12月27日	至今	0	0	0	37.07	否
陳威華 ^{註1}	總法律顧問	男	51	2004年6月16日	至今	0	0	0	93.54	否
郭志強 ^{註1}	營銷總監	男	54	2012年9月27日	至今	0	0	0	93.68	否
謝兵 ^{註1}	董事會秘書	男	44	2007年11月26日	至今	0	0	0	93.12	否
馮華南 ^{註1、3}	安全總監	男	55	2014年8月15日	至今	0	0	0	172.4	否
楊本森 ^{註1、3}	總飛行師	男	60	2017年1月4日	至今	0	0	0	155.19	否
郭建業 ^{註1}	服務總監	男	55	2017年1月4日	至今	0	0	0	71.79	否

董事、監事、高級管理人員和員工情況

註：

- 1、根據本公司有關業績考核方案，本公司部分董事、監事和高級管理人員的部分薪酬需根據考核結果延期兌現，上表中列示的報酬總額包含報告期內獲得的有關延期兌現薪酬；
- 2、本公司第七屆董事會及監事會已於2017年12月20日任期屆滿，有關換屆工作已完成，袁新安先生、楊麗華女士、李韶彬先生、寧向東先生、劉長樂先生、郭為先生已不再擔任公司董事，張薇女士、楊怡華女士、吳德明先生已不再擔任公司監事，詳情請參見本公司2017年11月23日發佈的通函；
- 3、本公司監事楊怡華女士已於2015年9月退休，報告期內不在本公司領取薪酬；副總經理王志學先生、安全總監馮華南先生、總飛行師楊本森先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；總經濟師蘇亮先生已從天合聯盟返回本公司任職，自2017年4月起在本公司領取薪酬；
- 4、鄭凡、顧惠忠先生於2017年12月20日召開的本公司2017年第二次臨時股東大會上被選舉為公司獨立董事，在本報告期內尚未領取薪酬。

截至2017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	中國南方航空集團有限公司	董事長、黨組書記	2016年12月6日	至今
譚萬庚	中國南方航空集團有限公司	總經理、董事、黨組副書記	2016年12月6日	至今
張子芳	中國南方航空集團有限公司	黨組副書記、副總經理	2016年8月26日	至今
潘福	中國南方航空集團有限公司	黨組成員、紀檢組組長	2010年10月29日	至今
韓文勝	中國南方航空集團有限公司	黨組成員、副總經理	2016年10月11日	至今
肖立新	中國南方航空集團有限公司	黨組成員、總會計師	2016年10月11日	至今
李家世	中國南方航空集團有限公司	工會主席	2017年11月27日	至今
章正榮	中國南方航空集團有限公司	總經理助理	2017年11月9日	至今
毛娟	中國南方航空集團有限公司	審計部總經理	2017年11月25日	至今

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
張子芳	中國南方航空河南航空有限公司	董事長
譚勁松	廣州恆運企業集團股份有限公司	獨立董事
譚勁松	保利房地產(集團)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	珠海華發實業股份有限公司	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)	董事長
焦樹閣	上海海思太科藥業有限公司	董事長
焦樹閣	上海張江生物技術有限公司	董事長
焦樹閣	上海邁泰亞博生物技術有限公司	董事長
焦樹閣	上海百邁博製藥有限公司	董事長
焦樹閣	泰州邁博太科藥業有限公司	董事長
焦樹閣	泰州邁博太科生物技術有限公司	董事長
焦樹閣	河南雙匯投資發展股份有限公司	副董事長
焦樹閣	內蒙古河套酒業集團股份有限公司	副董事長
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	天津冠景投資諮詢有限公司	董事長
焦樹閣	海南普利製藥股份有限公司	董事
焦樹閣	上海海默澤新醫藥科技開發有限公司	董事
焦樹閣	上海海默生物技術有限公司	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

董事、監事、高級管理人員和員工情況

任職人員姓名	其他單位名稱	在其他單位擔任的職務
焦樹閣	北京元博恆瑞投資顧問有限公司	董事、經理
焦樹閣	深圳市鼎暉創業投資管理有限公司	董事
毛娟	廣州南聯航空食品有限公司	監事會主席
毛娟	南龍貨運有限公司	監事會主席
毛娟	中國南航集團財務有限公司	監事
毛娟	廈門航空有限公司	監事
毛娟	重慶航空有限責任公司	監事
毛娟	貴州航空有限公司	監事
毛娟	珠海航空有限公司	監事
毛娟	中國南方航空河南航空有限公司	監事
毛娟	廣州白雲國際物流有限公司	監事
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
肖立新	廣州航空貨站有限公司	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
李彤彬	瀋陽北方飛機維修有限公司	董事長
李彤彬	中國南航集團進出口貿易有限公司	董事長
李彤彬	廣州飛機維修工程有限公司	董事長
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	南航嘉源(廣州)航空用品有限公司	董事長
郭志強	廣州南聯航空食品有限公司	董事長
郭志強	廣州南航中免免稅品有限公司	董事長
郭志強	南航通用航空有限公司	董事長
郭志強	深圳航空食品有限公司	董事長
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

(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
王昌順	執行董事	選舉	股東大會選舉
袁新安	非執行董事	離任	退休
楊麗華	非執行董事	離任	退休
李韶彬	執行董事	離任	工作變動
寧向東	獨立非執行董事	離任	任期屆滿
劉長樂	獨立非執行董事	離任	任期屆滿
郭為	獨立非執行董事	離任	工作變動
鄭凡	獨立非執行董事	選舉	股東大會選舉
顧惠忠	獨立非執行董事	選舉	股東大會選舉
張薇	監事	離任	工作變動
楊怡華	監事	離任	退休
吳德明	監事	離任	工作變動
毛娟	監事	選舉	職代會選舉
韓文勝	副總經理	聘任	董事會聘任
肖立新	副總經理	聘任	董事會聘任
王志學	總飛行師	離任	工作變動
章正榮	運行總監	聘任	董事會聘任
楊本森	總飛行師	聘任	董事會聘任
郭建業	服務總監	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2017年中期報告之後需作披露之董事或監事變更資料：

- 1、王昌順先生擔任本公司執行董事、南航集團董事長；
- 2、譚萬庚先生擔任本公司執行董事、南航集團副董事長、總經理；
- 3、張子芳先生擔任本公司執行董事、南航集團副總經理，辭任中國航空運輸協會副理事長、廣東省嶺南文化藝術促進會基金會副理事長；
- 4、袁新安先生辭任本公司非執行董事；
- 5、楊麗華女士辭任本公司非執行董事及中國南航集團地勤有限公司董事長；
- 6、李韶彬先生辭任本公司執行董事；
- 7、寧向東先生辭任本公司獨立非執行董事；
- 8、劉長樂先生辭任本公司獨立非執行董事；
- 9、郭為先生辭任本公司獨立非執行董事；

董事、監事、高級管理人員和員工情況

- 10、鄭凡先生擔任本公司獨立非執行董事；
- 11、顧惠忠先生擔任本公司獨立非執行董事；
- 12、譚勁松先生擔任本公司獨立非執行董事，辭任威靈控股有限公司獨立非執行董事；
- 13、焦樹閣先生擔任本公司獨立非執行董事；
- 14、潘福先生擔任本公司監事、南航集團監事會主席；
- 15、李家世先生擔任本公司監事；
- 16、張薇女士辭任本公司監事；
- 17、楊怡華女士辭任本公司監事；
- 18、吳德明先生辭任本公司監事；及
- 19、毛娟女士擔任本公司監事。

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1,474.26萬元（2016年度：人民幣1,056.4萬元）。

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50及附註58。

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45及附註51。

等級 港幣	高級管理人員人數	
	2017年	2016年
0-500,000	1	1
500,001-1,000,000	1	5
1,000,001-1,500,000	5	1
1,500,001-2,000,000	2	2
2,000,001-2,500,000	1	0
合計	10	9

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2017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。

7、現任董事、監事、高級管理人員簡歷

董事

王昌順，男，60歲，博士研究生，中國科學技術大學管理科學與工程專業畢業，中共黨員。1976年2月參加工作。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總經理、黨委副書記，2001年4月兼任中國南方航空股份有限公司副董事長；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；2011年10月任中國航空集團公司總經理、黨組副書記，2012年1月兼任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、黨組成員兼直屬機關黨委書記；2016年2月至2016年5月任中國南方航空集團公司總經理、黨組副書記；2016年5月至2016年12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月至2017年11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月至今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，中國共產黨第十九次全國代表大會代表，中國人民政治協商會議第十三屆全國委員會常務委員，中共廣東省委十二屆委員。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

譚萬庚，男，53歲，碩士研究生學歷，中山大學區域地理學專業畢業，經濟師，中共黨員。1990年8月參加工作。1992年至1996年歷任北京飛機維修工程有限公司基建處處長、人事行政部執行主任。1996年5月至1998年9月任中國民用航空總局人事勞動司副司長；1998年9月至2000年12月任中國民用航空總局人事教育司副司長；2000年12月至2006年1月任中國民用航空總局東北管理局局長、黨委書記；2006年1月至2007年2月任中國南方航空股份有限公司黨委書記、副總經理，2006年6月起任中國南方航空股份有限公司董事；2007年2月至2009年1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黨委書記、副總經理、董事；2009年1月至2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總經理、黨委書記、董事；2009年2月至2011年5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總經理、黨委副書記、董事；2011年5月至2013年1月任中國南方航空集團公司黨組書記，中國南方航空股份有限公司總經理、黨委副書記、董事；2013年1月至2016年12月任中國南方航空集團公司黨組書記，中國南方航空股份有限公司總經理、黨委副書記、副董事長；2016年12月至今任中國南方航空集團有限公司總經理、董事、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司總經理、黨委副書記、副董事長。中共廣東省委十一屆委員。

張子芳，男，59歲，大專學歷，遼寧大學黨政幹部基礎科專業畢業，在職取得清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，高級政工師，中共黨員。1976年2月參加工作。1993年至2000年，歷任中國北方航空公司辦公室副主任，瀋陽飛行大隊副政委兼政治處主任、政委。2000年至2003年歷任中國北方航空公司吉林分公司黨委書記、大連分公司總經理。2003年10月至2005年2月任中國南方航空集團公司政治工作部部長；2005年2月至2007年12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月至2009年2月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委副書記；2009年2月至2011年8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月起任中國南方航空股份有限公司董事；2011年8月至2016年4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黨委書記、副總經理、董事；2016年4月至2016年8月任中國南方航空集團公司黨組成員兼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、董事長；2016年8月至今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、董事長；2017年11月至今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，中國南方航空河南航空有限公司董事長。2018年1月至今任中國人民政治協商會議第十二屆廣東省委員會常務委員。

鄭凡，男，62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，2014年12月任監事長，2016年2月任中央企業專職外部董事。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非執行董事。

顧惠忠，男，61歲，碩士研究生學歷，北京航空航天大學國際金融專業畢業，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，國家有關部門專家委員會主任委員，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非執行董事。

譚勁松，男，53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。目前還兼任保利房地產(集團)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非執行董事。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

焦樹閣，男，52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。目前還兼任鼎暉投資關聯企業的董事，中國蒙牛乳業有限公司獨立非執行董事，萬洲國際有限公司非執行董事兼副主席，九陽股份有限公司董事，河南雙匯投資發展股份有限公司副董事長，以及北京太洋藥業有限公司、奇瑞汽車股份有限公司、內蒙古河套酒業集團股份有限公司、福建南孚南平電池有限公司、上海青晨房地產開發有限公司等公司的董事。焦先生自2015年6月30日至今任本公司獨立非執行董事。

監事

潘福，男，55歲，碩士研究生學歷，重慶大學電力系統及自動化專業畢業，高級工程師，中共黨員。1986年7月參加工作。1994年至2003年歷任雲南省電力局計劃處副處長、雲南電力集團有限公司計劃發展部副主任、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。2003年2月至2004年4月歷任中國南方電網有限責任公司安全監察部副主任(主持工作)、主任。2004年4月至2005年1月任中國南方電網技術研究中心主任；2005年1月至2007年11月任貴州電網公司總經理(法定代表人)、黨組副書記；2007年11月至2010年11月任中國南方電網有限責任公司計劃發展部主任；2010年11月至今任中國南方航空集團公司黨組成員、黨組紀檢組組長，2010年12月起任中國南方航空股份有限公司監事會監事、監事會主席。

李家世，男，56歲，大專學歷，廣東技術師範學院經濟數學專業畢業，在職取得中央黨校函授學院經濟管理專業本科學歷和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，高級政工師，中共黨員。1976年8月參加工作。1994年至1999年歷任南航(集團)公司黨委組織部副部長、廣州南聯航空食品有限公司黨委書記、南航(集團)公司黨委組織部副部長(主持工作)。1999年12月至2003年12月任中國南方航空(集團)公司黨委組織部部長；2003年12月至2007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月至2012年2月任中國南方航空股份有限公司黨委常委、紀委書記兼紀委辦公室主任，2009年6月起任中國南方航空股份有限公司監事；2012年2月至2017年11月任中國南方航空集團有限公司黨組紀檢組副組長，中國南方航空股份有限公司黨委常委、紀委書記；2017年11月至今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黨委常委、工會主席。

毛娟，女，44歲，本科學歷，中國民用航空學院經營管理系民航計劃財務專業畢業，在職取得哈爾濱理工大學成人教育學院會計學專業本科學歷，中共黨員。1993年7月參加工作，曾任中國南方航空股份有限公司海南分公司綜合貿易公司副總經理、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等職。2011年8月至2016年5月任中國南方航空股份有限公司審計部副總經理。2016年6月至2017年5月任中國南方航空股份有限公司審計部總經理。2017年5月至2017年11月任中國南方航空股份有限公司審計部常務副總經理。2017年12月至今任中國南方航空股份有限公司審計部總經理。目前兼任中國南方航空集團有限公司審計部總經理，廣州南聯航空食品有限公司、南龍貨運有限公司監事會主席，兼任中國南航集團財務有限公司、廈門航空有限公司、重慶航空有限責任公司、貴州航空有限公司、珠海航空有限公司、中國南方航空河南航空有限公司、廣州白雲國際物流有限公司等公司監事。

高級管理人員

韓文勝，男，50歲，碩士研究生學歷，天津大學管理工程系管理工程專業畢業，中共黨員。1987年8月參加工作。1999年9月至2001年6月任中國南方航空股份有限公司培訓中心副主任；2001年6月至2002年1月任中國南方航空股份有限公司政策研究室主任；2002年1月至2005年11月任中國南方航空股份有限公司人勞科教部總經理、黨總支書記；2005年11月至2007年6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委員、副主任兼市場銷售部總經理、黨委副書記；2007年6月至2009年12月任中國南方航空股份有限公司上海基地總經理、黨委副書記；2009年12月至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副書記、副主任；2011年10月至2016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月至2017年11月任中國南方航空集團有限公司黨組成員、副總經理；2017年11月至今任中國南方航空集團有限公司黨組成員、副總經理，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任四川航空股份有限公司副董事長、中國航空運輸協會副理事長。

肖立新，男，51歲，碩士研究生學歷，廣東省社會科學院經濟學專業畢業，在職取得清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士EMBA學位，高級會計師，具有註冊會計師資格，中共黨員。1991年7月參加工作。1999年6月至2001年3月任南方航空(集團)公司財務部總經理助理；2001年3月至2002年1月任中國南方航空股份有限公司財務部副總經理；2002年1月至2007年2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月至2007年10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月至2008年2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月至2015年4月任中國南航集團財務有限公司總經理、黨委書記；2015年4月至2016年10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月至2017年11月任中國南方航空集團有限公司黨組成員、總會計師，中國南方航空股份有限公司總會計師、財務總監；2017年12月至今任中國南方航空集團有限公司黨組成員、總會計師，中國南方航空股份有限公司副總經理、總會計師、財務總監。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。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

任積東，男，53歲，大學學歷，南京航空學院航空發動機設計專業畢業，在職取得清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，高級工程師。中共黨員，1986年8月參加工作。1995年至2000年歷任民航烏魯木齊管理局(新疆航空公司)飛機維修廠二車間主任、副廠長、工程部總經理。2000年1月至2001年12月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；2001年12月至2004年6月任新疆航空公司黨委委員、副總經理；2004年6月至2004年12月任中國南方航空集團公司新疆公司黨委書記、副總經理；2005年1月至2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3月至2007年2月任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理；2007年1月至2009年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委兼新疆分公司總經理、黨委副書記；2009年5月至今任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理。

王志學，男，56歲，大專學歷，民航十四航校飛機駕駛專業畢業，在職取得中國民用航空飛行學院飛行技術專業大學學歷，特級飛行員。中共黨員，1981年2月參加工作。1995年至2002年歷任珠海航空有限公司飛行安全技術檢查部副經理、經理，B737機型資深教員，南航(集團)汕頭航空有限公司副總飛行師兼飛行安全技術處處長、南航(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月至2004年10月任汕頭航空有限公司副總經理；2004年10月至2009年2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月至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；2012年8月至2016年12月任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理、總飛行師；2016年12月至今任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理。目前還兼任珠海航空有限公司董事長。

李彤彬，男，56歲，大專學歷，中國民航學院飛機電氣設備維修專業畢業，在職取得海南大學工商管理碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，高級工程師。中共黨員，1983年8月參加工作。1994年至2003年歷任北方航空公司飛機維修基地工程技術處副處長、修理廠廠長，機務工程部(飛機維修基地)副主任、主任，吉林分公司總經理。2004年9月至2005年1月任珠海航空有限公司副總經理、黨委副書記；2005年1月至2012年4月任珠海航空有限公司總經理、黨委副書記；2012年4月至2014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月至2015年8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9月至2016年12月任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理兼總工程師、機務工程部總經理、黨委副書記；2016年12月至今任中國南方航空股份有限公司黨委常委、副總經理兼總工程師。目前還兼任瀋陽北方飛機維修有限公司、中國南航集團進出口貿易有限公司、廣州飛機維修工程有限公司董事長。

章正榮，男，55歲，大專學歷，中國民用航空飛行學院飛機駕駛專業畢業，在職取得清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，中共黨員。1982年2月參加工作，曾任民航第六飛行大隊飛行五中隊副中隊長，南航飛行部中隊長、副大隊長、大隊長，中國南方航空股份有限公司飛行部副總經理，中國南方航空股份有限公司航空安全監察部總經理，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，2012年4月任中國南方航空股份有限公司總飛行師、安全總監兼總值班經理室主任，2012年7月任中國南方航空集團公司總飛行師兼航空安全部部長，2014年4月任中國南方航空集團公司總飛行師、安全總監兼航空安全部部長。2017年1月起兼任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有限公司總經理助理、中國南方航空股份有限公司運行總監。

蘇亮，男，55歲，碩士研究生學歷，英國克蘭菲爾德大學航空學院航空運輸管理專業畢業，工程師。中共黨員，1981年12月參加工作。1998年至2000年歷任南航(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月至2003年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書；2003年12月至2005年11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月至2006年2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；2006年2月至2007年1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、市場營銷管理委員會副主任；2007年1月至11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；2007年12月至今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董事長、南航西澳飛行學院董事長。

陳威華，男，51歲，大學學歷，北京大學法律學專業畢業，經濟師，具有律師資格和企業法律顧問職業資格。中共黨員，1988年7月參加工作。1997年至2004年歷任中國南方航空(集團)公司法律事務處副處長、中國南方航空股份有限公司及南方航空(集團)公司辦公室副主任(法律部主任)。2004年6月至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。

郭志強，男，54歲，在職黨校研究生學歷，中共新疆維吾爾自治區委黨校工商管理專業畢業，經濟師。中共黨員，1981年1月參加工作。1995年至2004年歷任新疆航空公司西安營業部經理、北京營業部經理、運輸部總經理，新疆航空公司副總經理，南航集團公司北京辦事處主任、南航股份公司北京營業部總經理、黨委書記。2004年6月至2004年12月任中國南方航空集團公司新疆公司黨委常委、副總經理；2005年1月至12月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委常委、副總經理；2005年12月至2008年2月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司黨委委員、副總經理；2008年2月至2009年5月任重慶航空有限公司總裁兼首席執行官、黨委副書記；2009年5月至9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委員、副主任；2009年9月至2012年9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；2012年9月至2014年7月任中國南方航空股份有限公司營銷總監兼市場營銷管理委員會主任、黨委副書記；2014年7月至今任中國南方航空股份有限公司營銷總監。目前還兼任南航嘉源(廣州)航空用品有限公司董事長、廣州南聯航空食品有限公司董事長、廣州南航中免免稅品有限公司董事長、南航通用航空有限公司董事長、深圳航空食品有限公司董事長。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

謝兵，男，44歲，本科學歷，南京航空航天大學運輸管理專業畢業，在職取得暨南大學工商管理碩士學位、英國伯明翰大學工商管理(國際銀行和金融)碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，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。中共黨員，1995年7月參加工作。2003年至2007年歷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月至2009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副主任；2009年12月至2017年5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，2017年5月至今任中國南方航空股份有限公司董事會秘書兼董秘局主任。目前還兼任中國南航集團資本控股有限公司董事長、南航國際融資租賃有限公司董事長。

馮華南，男，55歲，大專學歷，中國民航飛行專科學校飛機駕駛專業畢業，在職取得北京航空航天大學航空工程碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，特級飛行員。中共黨員，1983年1月參加工作。1994年至1999年歷任南航(集團)公司珠海飛行訓練中心主任、南航股份公司飛行部副總經理。1999年12月至2002年10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月至2004年9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月至2006年2月任貴州航空有限公司黨委書記、副總經理；2006年2月至2014年7月任貴州航空有限公司總經理、黨委副書記；2014年8月至今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。

楊本森，男，60歲，大專學歷，中國民用航空飛行學院飛機駕駛專業畢業，中共黨員。1978年12月參加工作，曾任民航第九飛行大隊中隊長、技術科科長，民航烏魯木齊管理局飛行大隊副大隊長、大隊長，民航烏魯木齊管理局飛行大隊總經理、黨委副書記；2002年1月任新疆航空公司飛行部總經理、黨委副書記；2002年12月任中國南方航空集團公司新疆公司副總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委委員、副總經理；2005年7月至2017年1月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委委員、黨委書記、副總經理；2017年1月至今任中國南方航空股份有限公司總飛行師。

郭建業，男，55歲，在職黨校研究生學歷，中國民用航空飛行學院飛機駕駛專業畢業，在職取得華南師範大學思想教育管理學系政治教育專業本科學歷，中央黨校函授學院經濟管理專業研究生學歷，中共黨員。1980年5月參加工作，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，民航中南管理局空中交通管理局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、安全監督管理局局長、黨委書記，民航中南地區管理局黨委常委、副局長；2012年7月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司黨委委員、總經理、黨委副書記；2014年7月至2017年1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委員、主任、黨委副書記；2017年1月至今任中國南方航空股份有限公司服務總監。

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

1、員工情況

截至2017年12月31日，本集團共有員工96,234名(2016年12月31日：93,132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)
68,872	27,362	96,234

專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行員	8,957
乘務員(含兼職安全員)	19,632
空警安全員	2,301
機務系統	16,031
航務系統	2,519
客運系統	9,409
貨運系統	6,791
地服系統	10,340
信息系統	1,474
財務系統	2,485
其他	16,295
合計	96,234

教育程度

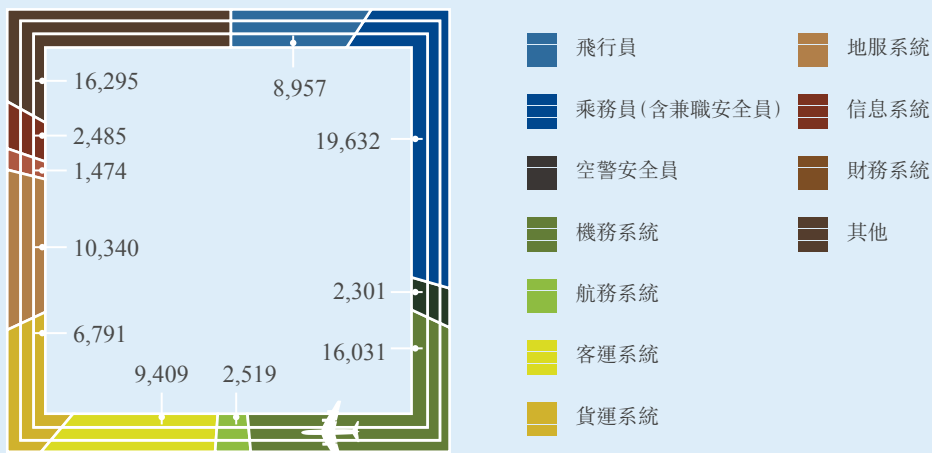
教育程度類別	數量(人)
研究生	3,602
本科	41,731
大專	29,759
中專及以下	21,142
合計	96,234

董事、監事、高級管理人員和員工情況

2、專業構成圖和教育構成圖

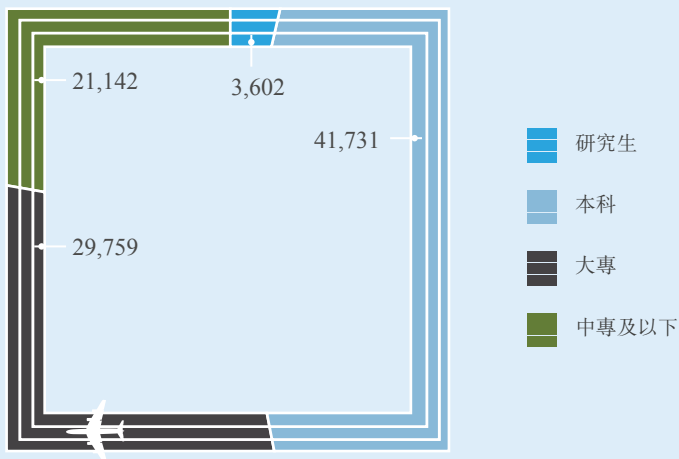
專業構成

(人)



教育程度

(人)



3、員工薪酬政策情況

報告期內，本公司圍繞戰略重點任務，創新分配辦法，在增量投放方面重點對關鍵崗位、關鍵人群進行傾斜，探索適應不同崗位、不同群體的薪酬激勵辦法，繼續加大薪酬分配與崗位、員工績效考核的掛鉤力度，確保公司經營目標的落實到位。在分配制度方面持續堅持以崗位、業績為導向，建立健全下屬企業工資總額分類管理辦法，加大效益掛鉤力度，嚴格預算執行監管，杜絕違規發放，確保全年工資總額控制在預算範圍內。

4、培訓計劃

2018年，本公司的培訓計劃是：

2018年，公司將重點加強人才隊伍建設，將人才隊伍國際化上升到戰略高度，著力提升國際化視野、國際化思維和國際化能力，支援營銷系統的國際化人才培養，建立規範的營銷系統國際營銷後備人才培養機制，培養一批熟悉海外市場，掌握國際營銷規則，具備跨文化溝通能力的國際化人才，推動公司國際化戰略發展。

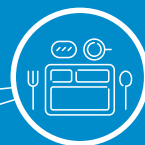
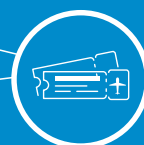
實施專業人才「百人計劃」，制定詳細的專業人才發展計劃，從招聘選拔、培訓培養、薪酬激勵、技術通道等選用育留環節進行政策頂層設計，並對標行業內外、國內國際先進水準，在飛行、機務、航務、信息、乘務、地服等崗位培養一批南航「工匠」。

重點保證公司各業務系統資質類培訓的資源投入，在飛行系統開展以飛行技術培訓、飛行員年度複訓為主的各類培訓；在機務系統開展機務新員工崗前培訓、機務維修人員基礎執照培訓等為主的各類機務境內外培訓；在航務系統開展以簽派新僱員訓練、簽派員複訓、國際運行熟悉訓練等為主的各類航務境內外培訓。

5、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)
4,864萬小時	2,601百萬元

與時並進



我們著力推進智能化營銷，全力推進「南航e行」，上線271項功能點，平台訪問量達到2.4億、同比增長48.4%，APP下載量、社交媒體粉絲量、月活躍用戶數等指標全面保持行業領先。



公司治埋報告

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2017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》、《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》、《監事會議事規則》，並經公司2017年第一次臨時股東大會審議通過。

報告期內，為進一步加強董事會專門委員會的建設，將戰略決策委員會調整為戰略與投資委員會，將審計委員會調整為審計與風險管理委員會，增設了航空安全委員會，強化了專門委員會對重大投資、重大風險、航空安全的預審和監控職能，並修訂了《戰略與投資委員會工作細則》、《審計與風險管理委員會工作細則》、《航空安全委員會工作細則》。

報告期內，為提高董事會決策質量和效率，公司董事會下增設常務委員會，並制定了《常務委員會議事規則》。常務委員會由公司執行董事組成，對董事會負責，根據董事會的授權履行董事會的一部分決策職能，監督檢查董事會決策事項的執行情況。

股東大會

本公司股東大會為公司的最高權力機構，依法行使各項職權。本公司嚴格按照法律法規、《公司章程》以及《股東大會議事規則》等的要求做好股東大會的各項工作，充分保證股東依法行使股東權利。報告期內，本公司召開了3次股東大會，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，確保公司所有股東公平行使權利，未發生侵害中小股東利益的行為。

董事會

董事會代表股東管理本公司事務，並以增進股東價值為宗旨。在董事長的領導下，董事會負責根據《公司章程》、《股東大會議事規則》及《董事會議事規則》，制訂和審批本集團的發展和業務策略與政策、審批年度預算與業務計劃、建議股息方案，確保實施審慎有效的內部監控系統以及監督管理層的表現。

提交董事會議決的主要事項包括：

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

本公司管理層以總經理為首，負責本集團的日常營運。董事長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2017年12月31日，本公司第八屆董事會成員包括三位執行董事以及四位獨立非執行董事。所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第107頁至第110頁。

董事會在2017年度共舉行44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2017年度共舉行3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	44	4	40	0	0	否	1
譚萬庚	否	44	2	40	2	0	否	2
張子芳	否	44	2	40	2	0	否	1
袁新安	否	43	3	40	0	0	否	3
楊麗華	否	43	0	40	3	0	否	0
李韶彬	否	43	3	40	0	0	否	1
寧向東	是	43	2	40	1	0	否	2
劉長樂	是	43	0	40	3	0	否	0
譚勁松	是	44	4	40	0	0	否	1
郭為	是	43	3	40	0	0	否	1
焦樹閣	是	44	4	40	0	0	否	2
鄭凡	是	1	1	0	0	0	否	1
顧惠忠	是	1	1	0	0	0	否	1

年內召開董事會會議次數	44
其中：現場會議次數	4
通訊方式召開會議次數	40
現場結合通訊方式召開會議次數	0

本集團十分重視獨立非執行董事的經驗與意見，並以此作為本集團業務的有效指引。獨立非執行董事以全體股東利益為前提為本集團提供廣泛的專業知識及經驗，對本集團之策略、表現及管理程序之事宜提供獨立判斷。獨立非執行董事佔董事會成員的三分之一。獨立非執行董事譚勁松具備上市規則第3.10條所列的適當或會計專業資格或相關財務管理專長。另外，遵照上市規則第3.13條所載獨立性指引的規定，本公司已獲每一位獨立非執行董事發出其獨立性年度確認函。本公司認為，所有獨立非執行董事均為獨立於本公司的人士。此外，他們豐富的業務及財務經驗對本公司順利發展甚為重要。於2017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，公司2017年第二次臨時股東大會選舉王昌順先生、譚萬庚先生、張子芳先生為公司第八屆董事會執行董事，選舉鄭凡先生、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。公司第八屆董事會第一次會議選舉王昌順先生為公司董事長，選舉譚萬庚先生為公司副董事長。

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2017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2017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3次現場會議，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。

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2017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2017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2017年季度、2017年中期及2016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2017年度共舉行18次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各審計委員的具體出席情況如下：

委員名稱	出席次數／應出席次數
譚勁松(主任委員)	18 / 18
顧惠忠(於2017年12月20日獲委任)	3 / 3
焦樹閣	18 / 18
寧向東(於2017年12月20日退任)	15 / 15

外聘核數師

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2013年及2014年股東週年大會分別批准了聘任普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司2014年度及2015年度國內財務報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任羅兵咸永道會計師事務所為本公司2014年度及2015年度香港財務報告提供專業服務。

本公司2015年股東週年大會通過聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司2016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2016年度香港財務報告提供專業服務。本公司2016年股東週年大會審議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2017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2017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2016年及2017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：

	2017年 人民幣百萬元	2016年 人民幣百萬元
審計費用	14	13
非審計費用	0	0
合計	14	13

薪酬與考核委員會

於2017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2017年舉行3次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，審議了2015年工資總額決算、2016年工資總額預決算以及2017年工資總額預算等議案。以下乃各成員之出席情況。

薪酬與考核委員會成員	出席次數／應出席次數
顧惠忠(主任委員)(於2017年12月20日獲委任)	0／0
張子芳(於2017年12月20日獲委任)	0／0
鄭凡(於2017年12月20日獲委任)	0／0
寧向東(於2017年12月20日退任)	3／3
郭為(於2017年12月20日退任)	3／3
袁新安(於2017年12月20日退任)	3／3

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2017年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2017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、經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經理人員的人選；對董事候選人和經理人選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。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2017年舉行了3次會議，分別提名王昌順先生擔任公司非執行董事以及聘任章正榮先生為本公司運行總監，聘任楊本森先生為本公司總飛行師，聘任郭建業先生為本公司服務總監。王志學先生不再擔任本公司總飛行師。聘任韓文勝先生為本公司副總經理，聘任本公司總會計師、財務總監肖立新先生為本公司副總經理、總會計師、財務總監。以及提名王昌順先生、譚萬庚先生、張子芳先生為本公司第八屆董事會執行董事候選人，提名鄭凡先生、顧惠忠先生、譚勁松先生、焦樹閣先生為本公司第八屆董事會獨立非執行董事候選人。提名委員會在2017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)(於2017年12月20日獲委任)	0 / 0
王昌順	3 / 3
焦樹閣	3 / 3
譚勁松(於2017年12月20日退任)	3 / 3

航空安全委員會

航空安全委員會包括三名成員，由執行董事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。

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，董事會根據一項新守則條文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2017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併閱讀，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144頁至149頁。董事認為，在財務報表的編製過程中，本集團貫徹採用了適當的會計政策，並遵守所有相關會計準則。

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

公司治理報告

與股東及投資者之溝通及投資者關係

報告期內，本公司秉承透明溝通的理念，建立體系化的溝通機制。進一步完善對投資者的分層、分類、分時管理，建立事前預先溝通、事中細緻溝通、事後回訪溝通的溝通制度。全年主辦或參加各類業績發佈會、路演、調研、策略會、電話會超過130場，圍繞行業動態、戰略規劃、生產經營等熱點內容，與資本市場進行坦誠、充分、深度的溝通，全年交流超過500人次。同時也將投資者對公司的意見和建議，及時回饋給公司管理層，為公司發展提供高價值信息，發揮好公司與投資者之間的橋樑紐帶作用。

報告期內，本公司秉承精心溝通的理念，打造多元化的溝通渠道。建立機構、分析師、個人股東資料庫，加強股東結構的動態跟蹤和精細研究，持續提升股東分析能力，結合投資者的差異化需求，持續完善線上、線下平台，豐富官網功能、開發微信互動程序，打造多元化溝通渠道，積極回應投資者的問題和訴求，進一步提升投資者的溝通體驗。

報告期內，本公司獲第七屆中國證券「金紫荊」最具投資潛力上市公司獎。

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)8612-4462、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《中國南方航空股份有限公司關聯交易管理制度》；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。

2017年8月，本公司獲得上交所2016年度信息披露A級評價。

2017年9月，本公司H股2016年度報告榮獲第31屆國際ARC (Annual Report Competition) GOLD WINNER殊榮。

《公司章程》修訂

2016年5月27日，本公司2015年股東週年大會審議通過決議，一般性授權本公司董事會發行H股股份，並在發行完成後對本公司的公司章程做出相應的修訂，以反映本公司註冊資本的增加。2017年8月10日，根據2015年股東週年大會的一般性授權，本公司完成向美國航空發行270,606,272股H股股票，並已順利完成相關股份認購及交割事宜。2017年9月18日，本公司召開第七屆董事會臨時會議，根據2015年股東週年大會的授權及上述H股股票發行結果，一致審議通過對《公司章程》涉及的相關條款進行補充修訂。詳情請參考本公司日期為2017年9月18日的公告。相關補充修訂於2017年11月8日由本公司2017年第一次臨時股東大會批准。

2017年10月10日，本公司董事會召開了第七屆董事會臨時會議，並批准(其中包括)有關修訂本公司《公司章程》、《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》及《監事會議事規則》的決議(「建議修訂」)。建議修訂乃根據以下要求作出：(i)根據《關於加快推進中央企業黨建工作總體要求納入公司章程有關事項的通知》(國資黨委黨建[2017]1號)等相關要求，將黨建工作總體要求寫入《公司章程》以及《董事會議事規則》；(ii)根據2016年中國證監會修訂並發佈的《上市公司章程指引(2016)》，結合公司規範運作的實踐，對《公司章程》、《股東大會議事規則》、《董事會議事規則》進行修訂和完善；(iii)為進一步提高決策效率，根據實際經營需要調整了董事會的人數和機構設置；(iv)其他根據工商登記的需要對《公司章程》作出的相應修改；及(v)根據《公司章程》的相關修訂，結合公司規範運作的實踐，對《監事會議事規則》進行修訂和完善。詳情請參考本公司日期為2017年10月10日的公告。建議修訂於2017年11月8日由本公司2017年第一次臨時股東大會批准。

除上述披露外，於2017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《公司章程》第80(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。

公司債券情況

一、公司債券基本情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	到期日	債券餘額	利率(%)	還本付息方式	交易場所
公司債券	15南航01	136053	2015年11月20日	2020年11月20日	3,000	3.63%	每年付息， 到期還本付息	上交所
公司債券	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
公司債券	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

公司債券付息兌付情況

2017年3月3日，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2016年公司債券(第一期)(以下簡稱「本期債券」)2016年3月3日至2017年3月2日期間的利息。本期債券票面利率為2.97%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣29.70元(含稅)，扣稅後個人債券持有人實際每1,000元派發利息為人民幣23.76元。扣稅後非居民企業(包含QFII、RQFII)債券持有人取得的實際每1,000元的本期債券派發利息為人民幣26.73元。

2017年5月25日，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2016年公司債券(第二期)(以下簡稱「本期債券」)2016年5月25日至2017年5月24日期間的利息。本期債券票面利率為3.12%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣31.20元(含稅)，扣稅後個人債券持有人實際每1,000元派發利息為人民幣24.96元。扣稅後非居民企業(包含QFII、RQFII)債券持有人取得的實際每1,000元的本期債券派發利息為人民幣28.08元。

2017年11月20日，本公司支付了中國南方航空股份有限公司2015年公司債券(第一期)(以下簡稱「本期債券」)2016年11月20日至2017年11月19日期間的利息。本期債券票面利率為3.63%，每手債券面值人民幣1,000元，派發利息為人民幣36.30元(含稅)，扣稅後個人債券持有人實際每1,000元派發利息為人民幣29.04元。扣稅後非居民企業(包含QFII、RQFII)債券持有人取得的實際每1,000元的本期債券派發利息為人民幣32.67元。

二、公司債券受託管理連絡人、聯繫方式及資信評級機構聯繫方式

名稱	債券受託管理人			資信評級機構	
	辦公地址	連絡人	聯繫電話	名稱	辦公地址
國信證券股份有限公司	深圳市羅湖區紅嶺 中路1012號 國信證券大廈 十六層至二十六層	周磊	13501582885	聯合信用評級有限公司	天津市和平區曲阜道80號

三、公司債券評級情況

報告期內，聯合信用評級有限公司對本公司發行的公司債券進行跟蹤評級，確定本公司發行的「15南航01」、「16南航01」和「16南航02」公司債券信用等級為AAA，並維持「16廈門航空MTN001」、「16廈門航空MTN002」和「16廈門航空MTN003」AAA的信用等級。

四、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公司債券的起息日為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，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（如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日）。15南航01公司債券的兌付日期為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）。

16南航01公司債券的起息日為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，付息日期為2017年至2019年每年的3月3日。16南航01公司債券的兌付日期為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；順延期間付息兌付款項不另計利息。

16南航02公司債券的起息日為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。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。如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日。順延期間付息款項不另計利息。16南航02公司債券的兌付日期為2021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；順延期間付息兌付款項不另計利息。

公司債券情況

五、公司其他債券和債務融資工具的付息兌付情況

- 2017年2月15日，本公司2016年第六期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,024,831,780.82元。
- 2017年3月10日，本公司2016年第十二期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,017,889,315.07元。
- 2017年4月21日，本公司2016年第七期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,033,797,260.27元。
- 2017年5月12日，本公司2016年第五期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,037,430,136.99元。
- 2017年6月9日，本公司2016年第八期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,038,323,287.67元。
- 2017年6月16日，本公司2016年第九期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,039,649,315.07元。
- 2017年7月14日，本公司2016年第十期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,039,355,616.44元。
- 2017年8月11日，本公司2016年第十一期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,044,621,917.81元。
- 2017年11月17日，本公司2017年第一期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計1,027,369,863.01元。
- 2017年1月22日，廈門航空2016年第一期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計2,044,679,452.05元。
- 2017年3月3日，廈門航空2016年第六期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計511,095,890.41元。
- 2017年3月23日，廈門航空2016年第八期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計712,427,397.26元。
- 2017年4月17日，廈門航空2016年第七期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計714,032,602.74元。
- 2017年5月25日，廈門航空2016年第九期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計611,527,397.26元。
- 2017年6月19日，廈門航空2016年第十期超短期融資券到期，按時足額兌付本息金額共計1,530,957,534.25元。
- 2017年8月17日，廈門航空2016年第一期中期票據按時足額兌付利息金額共計38,610,000.00元。

2017年10月21日，廈門航空2016年第二期中期票據按時足額兌付利息金額共計49,760,000.00元。

2017年11月22日，廈門航空2016年第三期中期票據按時足額兌付利息金額共計60,840,000.00元。

六、公司報告期內的銀行授信情況

截至2017年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行提供最高為人民幣1,819.22億元的銀行授信額度，其中已使用的銀行授信額度約為人民幣396.83億元，尚未使用的銀行授信額度約為人民幣1,422.39億元。

報告期內，本集團已償還的銀行借款為人民幣約183.11億元。

七、公司報告期內執行公司債券募集說明書相關約定或承諾的情況

報告期內，本公司按照《中國南方航空股份有限公司公開發行2016年公司債券(第一期)募集說明書(面向合格投資者)》、《中國南方航空股份有限公司公開發行2016年公司債券(第二期)募集說明書(面向合格投資者)》(以下簡稱「募集說明書」)的約定，債券所募集資金扣除發行費用後，已在2016年用於償還銀行貸款和補充營運資金。公司嚴格遵守《募集說明書》和有關信息披露規則，接受投資者的監督，並嚴格遵守公司作出的約定和承諾。

風險管理及內部控制

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

董事會已確立既定程序，以確定、評價及管理公司所面對的重大風險，程序包括當營商環境或規例指引變更時，更新風險管理與內部監控系統。董事會已審閱公司於截至2017年12月31日止財政年度公司的風險管理及內部監控系統，並對其成效表示滿意。

一、內部控制責任聲明及內部控制制度建設情況

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

董事會已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定，對公司內部控制的有效性進行了自我評價，並認為在2017年12月31日（內部控制評價報告基準日），公司內部控制整體有效，不存在財務報告相關內部控制重大和重要缺陷，未發現非財務報告相關的內部控制重大和重要缺陷。

二、內部控制審計報告的相關情況說明

公司聘請的畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合夥）已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、年度報告重大差錯責任追究制度及相關執行情況說明

本公司於2007年6月制定了《信息披露管理制度》，於2008年4月制定了《重大內部信息報告制度》，於2009年12月制定了《內幕信息管理制度》並根據監管機構要求進行修訂，對公司內部信息的傳遞以及信息披露工作進行了規範，並對包括年報信息披露差錯在內的對外信息披露的重大差錯責任追究也進行了明確的規定。

報告期內，本公司未發生年度報告存在重大差錯的情況。

四、內部控制評價開展情況

1、內部控制組織架構

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



董事會負責審批最終工作成果，提交年度風險管理及內部監控系統聲明。審計與風險管理委員會負責審批內控計劃，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。

風險管理及內部控制

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。2016年香港《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業特點，評價內容涵蓋了財務報告相關與非財務報告相關內容，評價單位覆蓋公司總部和全部航空運輸主業分(子)公司、基地並延伸至投資單位。

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、複算、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，將及時彙報全面風險與內部控制管理委員會。

3、內部控制評價主要特點

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

五、風險管理及內部控制總結

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

基於上述披露，適當的政策及監控經已訂立及制定，以確保保障資產不會在未經許可下使用或處置，依從及遵守相關法律、法規及規則，根據相關會計準則及監管申報規定保存可靠的財務及會計記錄，以及適當地識別及管理可能影響本集團表現的主要風險。有關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2017年，審計與風險管理委員會共舉行18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2017年12月31日止年度，通過審計與風險管理委員會，董事會已就本集團風險管理及內部控制系統的有效性進行年度檢討，其涵蓋所有重大財務、經營及合規監控，並認為本集團的風險管理及內部控制有效及足夠。

社會責任



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。

我們堅持安全第一，改善服務品質。我們營造「有本事、守規矩、講誠信」的安全文化，連續保障了超過18年的飛行安全和23年的空防安全，繼續保持著中國航空公司最好的安全記錄。我們首推人臉識別登機、「行李立起來」、無障礙網站等服務，優化自動退改流程，擴大特殊餐食預訂範圍，廣州樞紐在國內率先實現全面通程聯運。2017年，南航獲評中國質量協會2017年全國「使用者滿意標桿」，服務質量獲得社會各界和中外旅客的認可。

我們關注氣候變化，守護綠水青山。我們在環保方面投入達到了新的高度，配備人員專職負責相關工作，完善環保管理制度，科學謀劃節能減排；不斷探索提高能源利用效率，通過技術創新、效率提升、替代燃料等方式減少碳排放，切實利用碳交易機制履行與南航發展階段和能力相適應的減排責任，全年減少二氧化碳排放量6.3萬噸；簽署《白金漢宮宣言》，參與遏止野生動物及其製品非法運輸及交易的行動，共同守護人類家園。





我們匯聚多元化人才，促進員工快樂工作。我們將「尊重人才」的核心價值觀融入到員工招聘、培訓和管理的全過程，不斷提升員工工作技能和綜合素質，努力營造公平、公正的成長環境，促進員工工作與生活的平衡，實現員工與企業的共同發展。2017年，本公司再次獲得「中國最佳僱主三十強」和「最受女性關注兩項大獎」。

我們主動回饋社會，助力和諧發展。我們一直堅持自身發展與社會奉獻並重，始終不忘回饋社會的初心。2017年，我們發揮自身專業優勢，多次執行國際維和、政府包機、搶險救災等重大緊急航空運輸任務；主動投身公益事業，通過公益捐贈、濟困扶貧、開展志願服務活動等形式，踐行南航人傳遞愛心、傳遞文明、回報社會的責任，全年投入扶貧資金、物資合計1,530萬元，「十分」關愛基金捐贈280萬元；以「交易全程留痕、可追溯」為目標打造「陽光下的採購」，並積極推

動供應商共同履行社會責任。同時，我們持續增進與利益相關方的溝通交流，開展大型公眾開放日活動，搭建起公眾與企業之間的溝通橋樑。

本公司社會責任工作詳情請參見2018年3月26日在聯交所披露易網站上披露的《2017中國南方航空股份有限公司社會責任報告》。



社會責任

1.	2017年，南航獲南方週末第九屆中國企業社會責任年會「最佳責任企業」稱號。
2.	廣州日報「年度社會責任企業·公共服務獎」。
3.	2017年南航被評為中國質量協會全國「用戶滿意標桿」企業，並獲得中國國家顧客推薦指數航空服務第一名。
4.	2016年和2017年，南航連續獲評《財富》(中文版)中國企業500強，居交通運輸業首位。
5.	南航「十分」關愛基金會被國務院國資委授予「中央企業優秀志願服務項目」及中央企業首批十佳志願服務品牌。
6.	在英國獨立品牌評估與諮詢公司Brand Finance發佈的「2017年全球最有價值航空公司品牌50強」排行榜中，南航位列第六名，獲得AAA品牌評級，居中國航空公司首位。
7.	南航獲《歐洲金融》「陶朱獎」之「2016-2017年度最佳資金管理團隊」及「最佳現金管理」重點推薦獎。
8.	南航2016年度報告獲第30屆國際ARC年報大賽(Annual Report Competition)Gold Awards金獎。
9.	2017年南航「南航e行」電子商務項目榮獲IDC「數位化轉型綜合領軍者」獎項。
10.	第七屆「中國證券金紫荊獎」在香港正式揭曉，中國南方航空股份有限公司董事長王昌順先生榮獲第七屆「中國證券金紫荊獎」十一個獎項中最具價值大獎—最具影響力上市公司領袖獎。

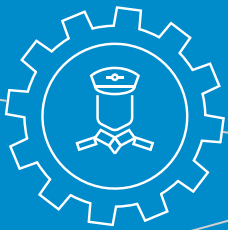
11.	在第十屆中國企業社會責任報告國際研討會上，南航獲「金蜜蜂2017優秀企業社會責任報告員工責任信息披露獎」。
12.	在新浪微博舉辦的V影響力峰會上，南航獲得「微博2017十大影響力航企」。
13.	在「新財富·心使命」粵港澳大灣區2017企業社會責任論壇上，南航獲「年度社會責任企業·公共服務獎」。
14.	由國資委新聞中心主辦的2017年中國企業新媒體年會上，南航官方微博「@中國南方航空」官方微信公眾號「中國南方航空」獲「2017年度中央企業最具影響力新媒體帳號」。
15.	在第九屆「最受中國家庭歡迎的出境遊」頒獎典禮上，南航獲2017最受中國家庭歡迎的境內航空公司。

攜手共進





報告期內，本公司與廈門航空、四川航空深入融合，增強「南航系」對市場的影響力。我們與美國航空達成戰略合作協議，持續加深與「天合聯盟」聯盟成員合作的深度和廣度，新增英航、伊蒂哈德航、南美航等合作夥伴，為旅客提供了更加豐富便捷的出行選擇，進一步擴大了公司的銷售渠道和航線網絡佈局。



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150至236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2017年12月31日的合併財務狀況表與截至該日止年度的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表,以及合併財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等合併財務報表已根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》真實而中肯地反映了南方航空於2017年12月31日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量,並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

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(x)(i)，附註2(x)(ii)，附註3(a)(iii)，附註5及附註40。

關鍵審計事項

客運收入於提供運輸服務時確認。於報告期末，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合併財務狀況表。

南方航空提供獎勵里程的客運服務收款金額按照公允價值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。在相關里程被兌換或逾期未使用前，獎勵里程的價值作遞延處理，作為負債計入遞延收入。在常旅客里程獎勵計劃下，從第三方取得的銷售獎勵里程收入同樣作遞延處理，作為負債計入遞延收入。

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，以確定客運收入的確認時點和準確金額。

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公允價值和預計兌換率進行估計。其中，獎勵里程的公允價值參考平均票價進行估計；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。

由於客運收入確認涉及使用複雜的信息技術系統，會導致客運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公允價值和預計兌換率的估計，會導致客運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

我們就客運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、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；
- 對南方航空的客運收入執行分析程序，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收入記錄金額進行比較；
- 評價南方航空與確定獎勵里程的公允價值和兌換率相關的內部控制的設計和運行有效性；
- 通過將測算的平均票價與向第三方銷售獎勵里程的可觀察價格進行比較，評價獎勵里程的公允價值；
- 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(1)(ii)，附註3(a)(i)及附註20(e)。

關鍵審計事項

於2017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147,563百萬元。

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、預測營運開支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合併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；
- 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；
- 評價南方航空與預測飛機運輸服務收入及相關運營開支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，基於現行會計準則的要求，評價管理層執行減值測試所採用的假設和方法，包括未來收入增長率、預計利潤率 and 使用的折現率等；
- 利用本所內部估值專家的工作，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、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2016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。

關鍵審計事項(續)

大修理準備

請參閱合併財務報表附註2(z)，附註3(a)(ii)，及附註44。

關鍵審計事項

於2017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264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2017年12月31日，南方航空於合併財務狀況表確認的大修理準備為人民幣3,370百萬元。

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確定性，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瞭解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

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

董事就合併財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督南方航空的財務報告過程的責任。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

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

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

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)

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

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是鍾啟明。

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

2018年3月26日

合併利潤表

截至2017年12月31日止年度

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
經營收入			
運輸收入	5	121,873	109,693
其他經營收入	7	5,933	5,288
經營收入總額		127,806	114,981
營運開支			
航班營運開支	8	62,978	51,461
維修開支	9	11,877	11,318
飛機及運輸服務開支	10	22,935	20,215
宣傳及銷售開支	11	6,881	6,304
行政及管理開支	12	3,391	2,815
折舊及攤銷	13	13,162	12,619
物業、廠房及設備減值	20	324	71
其他		1,550	1,401
營運開支總額		123,098	106,204
其他收入淨額	15	4,448	3,835
經營利潤		9,156	12,612
利息收入		89	89
利息支出	16	(2,747)	(2,465)
應佔聯營公司業績	25	431	509
應佔合營公司業績	26	99	102
匯兌收益／(損失)，淨額	37(d)	1,801	(3,276)
衍生金融工具的公允價值變動	29	(64)	—
喪失子公司控制權收益		—	90
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	24(iv)	109	—
稅前利潤		8,874	7,661
所得稅費用	17	(1,976)	(1,763)
本年淨利潤		6,898	5,898
年度淨利潤歸屬於：			
本公司權益持有者	19	5,961	5,044
非控制性權益		937	854
本年淨利潤		6,898	5,898
每股收益			
基本及攤薄	19	人民幣0.60元	人民幣0.51元

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2017年12月31日止年度

	附註	2017年度 人民幣百萬元	2016年度 人民幣百萬元
本年利潤		6,898	5,898
其他綜合收益：			
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	18	25	8
—可供出售金融資產之公允價值變動	18	123	362
—應佔聯營公司之其他綜合收益	25	2	(2)
—與以上項目有關的遞延所得稅影響	18	(37)	(92)
本年其他綜合收益		113	276
本年綜合收益總額		7,011	6,174
綜合收益歸屬於：			
本公司權益持有者		6,028	5,196
非控制性權益		983	978
本年綜合收益總額		7,011	6,174

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併財務狀況表

於2017年12月31日

	附註	2017年 12月31日 人民幣百萬元	2016年 12月31日 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	20	158,926	146,746
在建工程	21	30,233	28,910
預付租賃款	22	2,923	2,687
商譽	23	237	182
於聯營公司權益	25	3,031	2,590
於合營公司權益	26	1,015	1,522
其他股權投資	27	103	103
飛機租賃訂金		642	725
可供出售金融資產	28	622	499
衍生金融工具	29	46	21
遞延所得稅資產	30	1,662	1,685
其他資產	31	1,394	1,008
		200,834	186,678
流動資產			
存貨	32	1,622	1,588
應收賬款	33	2,675	2,989
其他應收款	34	5,232	3,387
現金及現金等價物	35	6,826	4,152
持有待售資產	36	8	–
受限制銀行存款		111	135
預付費用及其他流動資產		1,334	1,415
應收關聯公司款項	41	76	98
		17,884	13,764
流動負債			
衍生金融工具	29	64	–
借款	37	27,568	26,746
融資租賃負債的流動部份	38	8,341	8,695
應付賬款	39	2,125	1,903
票證結算		7,853	8,420
遞延收入	40	1,502	1,299
應付所得稅		919	647
應付關聯公司款項	41	101	103
預提費用	42	15,370	15,147
其他負債	43	5,734	4,972
		69,577	67,932
淨流動負債		(51,693)	(54,168)
總資產減流動負債		149,141	132,510

合併財務狀況表(續)

於2017年12月31日

	附註	2017年 12月31日 人民幣百萬元	2016年 12月31日 人民幣百萬元
非流動負債			
借款	37	20,719	18,758
融資租賃負債	38	59,583	53,527
遞延收入	40	1,849	1,622
大修理準備	44	2,808	2,089
提早退休福利準備	45	3	6
遞延收益	46	1,053	691
遞延所得稅負債	30	583	841
		86,598	77,534
淨資產		62,543	54,976
股本及儲備			
股本	47	10,088	9,818
儲備	48	39,848	33,638
歸屬於本公司權益持有者		49,936	43,456
非控制性權益		12,607	11,520
權益合計		62,543	54,976

經由董事會於2018年3月26日批准及授權刊發。

王昌順
董事

譚萬庚
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2017年12月31日止年度

	本公司權益持有者應佔權益						非控制性 權益 人民幣 百萬元	權益 合計 人民幣 百萬元
	股本 人民幣 百萬元	股本 溢價 人民幣 百萬元	公允價值 儲備 人民幣 百萬元	其他 儲備 人民幣 百萬元	留存 收益 人民幣 百萬元	合計 人民幣 百萬元		
於2016年1月1日	9,818	14,131	55	1,675	13,366	39,045	10,579	49,624
2016年權益變動：								
本年淨利潤	-	-	-	-	5,044	5,044	854	5,898
其他綜合收益	-	-	154	(2)	-	152	124	276
綜合收益總額	-	-	154	(2)	5,044	5,196	978	6,174
提取法定盈餘公積金	-	-	-	405	(405)	-	-	-
派發2015年股息	-	-	-	-	(785)	(785)	-	(785)
子公司非控制性權益注資	-	-	-	-	-	-	260	260
喪失子公司控制權導致的 非控制性權益減少	-	-	-	-	-	-	(83)	(83)
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(214)	(214)
於2016年12月31日 及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(附註48(b))	-	-	-	-	(982)	(982)	-	(982)
發行股本(附註47(ii))	270	1,051	-	-	-	1,321	-	1,321
子公司非控制性權益注資	-	-	-	-	-	-	404	404
非控制性權益的稀釋及 其他儲備變動	-	-	-	113	-	113	(39)	74
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(261)	(261)
於2017年12月31日	10,088	15,182	275	2,684	21,707	49,936	12,607	62,543

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2017年12月31日止年度

	附註	2017年度 人民幣百萬元	2016年度 人民幣百萬元
經營活動			
經營活動現金流入	35(b)	23,478	27,681
已收利息		119	118
已付利息		(3,758)	(2,629)
已付所得稅		(2,107)	(1,406)
經營活動的現金流入淨額		17,732	23,764
投資活動			
購買子公司，扣除購入的現金	24(iv)&(v)	(682)	(189)
喪失子公司控制權減少		-	(67)
出售物業、廠房及設備及預付租賃款所得款項		5,922	3,111
出售一家合營公司所得款項		7	2
收到聯營公司股息		195	143
收到合營公司股息		9	18
收到其他股權投資及可供出售金融資產的股息		18	14
認購定期存款		(313)	(263)
到期收回定期存款		568	456
購買物業、廠房及設備及預付租賃款和其他資產		(13,846)	(18,967)
對聯營公司注資		(185)	(34)
飛機租賃訂金的付款		(40)	(55)
飛機租賃訂金的退款		111	81
投資活動的現金流出淨額		(8,236)	(15,750)
籌資活動			
支付本公司權益持有者股息		(982)	(785)
發行股份所得款項		1,321	-
銀行借款所得款項		42,854	17,539
發行超短期融資券所得款項		1,000	33,886
發行公司債券所得款項		-	10,000
發行中期票據所得款項		-	4,689
償還銀行借款		(18,311)	(46,695)
償還融資租賃負債本金		(9,835)	(6,994)
償還超短期融資券		(22,986)	(19,900)
子公司非控制性權益注資		404	260
支付非控制性權益股息		(261)	(221)
購買非控制性權益		-	(238)
籌資活動現金流出淨額		(6,796)	(8,459)
現金及現金等價物的增加／(減少)		2,700	(445)
於1月1日的現金及現金等價物結餘		4,152	4,560
現金及現金等價物匯兌(損失)／收益		(26)	37
於12月31日的現金及現金等價物結餘		6,826	4,152

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」、原中國南方航空集團公司)，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

在該等合併財務報表編製時使用的主要會計政策如下。除特別註明外，這些政策在所呈報的所有年度內貫徹運用。

(a) 編製基準

本合併財務報表是按照國際會計準則委員會頒佈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》的適用披露條文及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露條文。除了在會計政策中說明的按公允價值列賬的可供出售金融資產和衍生金融工具(附註2(f)及附註2(g))外，本財務報表是根據歷史成本基準而編製。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出售費用後的淨額之孰低計量(附註2(q))。

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。

合併財務報表包括本公司、其子公司，以及本集團在合營公司和聯營公司的權益。

(b) 會計政策變更

國際會計準則委員會已頒佈多項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。採納該等修訂本對本集團本會計期或以前會計期的業績及財務狀況並無重大影響。此外，附註35(c)已提供額外披露以符合國際會計準則第7號的修訂，*現金流量表：披露所引入的新披露規定*，該新規定要求企业提供能使財務報表使用者評估融資活動所產生負債之變動(包括現金流量變動及非現金變動)的披露。

本集團未有採用任何尚未在本會計期生效的新準則或新修訂。截至2017年12月31日止會計年度已頒佈但未生效的新訂及經修訂的會計準則和詮釋的可能影響列示於附註59。

2 主要會計政策(續)

(c) 子公司及非控制性權益

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

由控制開始當日至控制停止當日，於子公司的投資會被包含在合併財務報表內。集團內部往來的結餘、交易與現金流，以及集團內部交易所產生的任何未實現利潤，會在編製合併財務報表時全數抵銷。未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。

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

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

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

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))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。

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)

(d) 聯營及合營安排

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

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

對聯營公司或合營公司的投資按權益法計入合併財務報表且最初以成本確認，經調整於收購日期本集團應佔被投資公司可辨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))。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，減值虧損將即時在利潤表中確認。

在本公司財務狀況表中，於聯營公司及合營公司投資，以成本減去減值虧損(附註2(l))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、非控制性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議價收購收益。

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))。

(f) 其他股權投資

本集團及本公司有關股權投資(子公司、聯營公司及合營公司投資除外)的政策如下：

股權投資最初以其交易價格作為公允價值計量，除非採用所有參數基於可觀察市場數據的估值技術計算的公允價值更具有可靠性。除以下另外列明外，成本包括可歸屬交易費用。這些投資經初始確認後，將根據下述分類及期後會計處理於財務報表列示：

2 主要會計政策(續)

(f) 其他股權投資(續)

可供出售金融資產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，作為其他綜合收益直接計入權益中的公允價值儲備。從該投資獲得的股息收入根據附註2(x)(iv)列明的會計政策在合併利潤表中確認。當該金融資產終止確認或發生減值虧損(附註2(l))時，以前年度計入權益的收益或損失將轉出並計入當期損益。

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))在合併財務狀況表確認。從股權投資獲得的股息收入根據附註2(x)(iv)列明的會計政策確認損益。

本集團於承諾購買有關投資當日確認投資，並於出售有關投資或從該投資獲得現金流的權利到期當日終止確認投資。

(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。

若被界定為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。

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)

(h) 投資性房地產

投資性房地產是指為賺取租金收入或/和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))。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(x)(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))。

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(aa))。

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也被終止確認。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。

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(l))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。

2 主要會計政策(續)

(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。

(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)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合併利潤表。

(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合併利潤表，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合併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合併利潤表。

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。

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)

(1) 資產減值

(i) 股權投資及應收款項的減值

股權投資及流動和非流動應收款項以成本或攤餘成本列示，或歸類為可供出售權益工具，並會於每個報告期末被審閱以確定是否出現減值的客觀跡象。減值的客觀跡象包括本集團從可觀察數據中注意到以下一項或多項虧損事項：

- 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
- 股權投資的公允價值出現重大或持續性下降至低於成本。

如該跡象存在，任何確定的減值虧損會被確認如下：

- 在合併財務狀況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)(ii)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)(ii)轉回。
- 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。

- 已直接確認在權益中的可供出售的金融資產的累計虧損應從權益調整到損益。在合併利潤表確認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的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。

2 主要會計政策(續)

(1) 資產減值(續)

(i) 股權投資及應收款項的減值(續)

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) 其他資產的減值

本集團會在每個報告期末參考內部和外部的資料，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；
- 本公司財務狀況表中於子公司、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。

— 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)

(l) 資產減值(續)

(iii) 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)(i)至(ii))。

已在中期確認的商譽、可供出售權益工具及以成本列賬的無公開報價股權投資的減值虧損，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。若可供出售權益工具的公允價值於剩餘年度期間或任何其他往後期間增加，該增加於其他綜合收益中確認，而非於損益中確認。

(m) 存貨

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

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

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

(n) 應收賬款及其他應收款

應收賬款及其他應收款最初以公允價值確認，其後按以實際利率法計算的攤餘成本減去壞賬準備(附註2(l))列示。如折現的影響並不重大，則應收款項以成本減去壞賬準備列示。

(o) 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合併利潤表中確認。

(p) 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(s)(i)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。

2 主要會計政策(續)

(q) 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。

(r) 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。

(s) 已作出的財務擔保、準備及或有負債

(i) 已作出的財務擔保

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。

如果本集團作出財務擔保，擔保的公允價值(除非公允價值能夠可靠地估計，否則為交易價格)將被初始確認。

初始確認的擔保數額會在擔保期內於合併利潤表中攤銷為已作出財務擔保的收入。此外，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賬款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)，準備便會根據附註2(s)(ii)確認。

(ii) 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。

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)

(t) 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。

(u) 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)。

(v) 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。

(w) 所得稅

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

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

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

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

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(w) 所得稅(續)

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

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

(x) 收入確認

收入按已收或應收對價的公允價值計量。如果經濟效益可能會流入本集團，而收入和成本(如適用)又能夠可靠地計量時，收入便會根據下列基準在利潤表中確認：

(i) 源自客運、貨運和郵運服務的收入

客運收入於提供運輸服務時確認。於報告期末，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合併財務狀況表。

貨運及郵運收入於提供運輸服務時確認。

來自航空相關服務的收入於提供服務時確認。

(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「廈航白鷺卡常旅客計劃」。該兩個計劃根據會員的累計飛行里程數提供飛行獎勵及其他獎勵。

提供獎勵里程的客運服務收款金額按照公允價值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。在相關里程被兌換或逾期未使用前，獎勵里程的價值作遞延處理，作為負債計入遞延收入。

在常旅客里程獎勵計劃下，從第三方取得的獎勵里程收入同樣作為負債予以遞延，列示於遞延收入中。

常旅客里程獎勵計劃的會員兌換獎勵里程時，會員兌換的飛行獎勵會在提供運輸服務時確認為收入，會員兌換的其他非飛行獎勵，會於會員兌換獎勵里程時計入當期損益。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(x) 收入確認(續)

(iii) 經營租賃收入

應收租金收入在經營租賃期所涵蓋的期間內，以等額在損益確認；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) 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，便會在財務狀況表確認政府補助。用於彌補本集團已產生開支的補助，會在開支產生的期間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。

(vi) 利息收入

利息收入是在應計時按實際利息法確認。

(y) 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，則在合併財務狀況表內列作預付費用。

(z) 保養及大修費用

例行保養、維修及大修費用在產生時於利潤表內列支。

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週期計提。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，並在預計大修週期計算折舊。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週期內預提及在利潤表列支。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利潤表列支。

2 主要會計政策(續)

(aa) 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。

(ab) 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。

(ac) 外幣折算

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

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

以歷史成本計算的非貨幣性外幣資產及負債按人行在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。以公允價值列示的非貨幣性外幣資產及負債按人行在確定公允價值當日公佈的外匯牌價折合為人民幣。

(ad) 關聯方

(a) 個人或與該個人關係密切的家庭成員與本集團相關聯，如果該個人：

- (i) 對本集團實施控制或共同控制；
- (ii) 對本集團實施重大影響；或者
- (iii) 是本集團或其母公司的關鍵管理人員的成員。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(ad) 關聯方(續)

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

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

(ae) 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，對預計大修週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

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。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遞延收入和經營業績。

(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。

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)

(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) 應收賬款減值

當存在客觀證據表明本集團不能按照應收款項原始條款收回所有賬款時，計提應收賬款壞賬準備。壞賬準備金額是以資產的賬面價值及預計未來現金流量現值之間的差額計算，以原實際利率折現。

(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51(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14)。

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，並尋求盡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如下：

(a) 流動風險

於2017年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣51,693百萬元。截至2017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17,732百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣8,236百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣6,796百萬元，導致現金及現金等價物增加人民幣2,700百萬元。

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2017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181,922百萬元之銀行融資，其中約人民幣142,239百萬元尚未被使用。本公司董事相信本集團有足夠的融資以應所需。

4 財務風險管理及公允價值(續)

(a) 流動資金風險(續)

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：

	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	
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

	2016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	
借款	27,654	1,039	19,124	61	47,878	45,504
應付融資租賃款	10,663	8,683	24,795	27,247	71,388	62,222
應付賬款、其他應付款及預提費用	19,015	-	-	-	19,015	19,015
	57,332	9,722	43,919	27,308	138,281	126,741

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

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37及38。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29)。

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29)。

截至2017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530百萬元(2016年：人民幣376百萬元)。

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2016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38)以及部分的銀行借款(附註37)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。

	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)

	2016	
	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%)	305 (305)
歐元	1% (1%)	31 (31)
日元	10% (10%)	134 (134)

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價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2016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) 信貸風險

本集團的信貸風險主要來自於現金及現金等價物，應收賬款及為本集團之飛行學員個人貸款所提供的擔保。

本集團的現金及現金等價物幾乎全部存放於中國的大型知名金融機構。管理層相信這些是高質量的信貸資產。

「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2017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1,015百萬元(2016年12月31日：人民幣1,267百萬元)。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。應收賬款相關的信用風險的進一步定量披露，載於附註33。

本集團及其下屬子公司廈門航空有限公司(「廈門航空」)同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2016年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2017年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣約361百萬元(2016年12月31日：人民幣約409百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年度，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣約5百萬元(2016年：人民幣約4百萬元)(附註53(b))。

(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%(2016年：10%)，本集團航油成本將增加/減少人民幣約3,190百萬元(2016年：人民幣2,380百萬元)。敏感度分析假設於報告期初航油價格已變動而導致本集團航油成本的即時變動。

(f) 資本管理

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

本集團管理資金比例和管理債務投資組合風險與預期融資需求。本集團利用資產負債比率監察其資本，此比率按照債務總額除以資產總額計算。於2017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2016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2017年12月31日，本集團的資產負債比率為71%(2016年12月31日：73%)。

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。

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值

(i) 以公允價值計量的金融工具

公允價值計量層級

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

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

	附註	於2017年12月31日公允價值計量按層級劃分：			
		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	28	85	85	—	—
— 不可交易股權	28	537	—	—	537
衍生金融工具：					
— 利率互換	29	46	—	46	—
金融負債：					
衍生金融工具：					
— 貨幣互換	29	(64)	—	(64)	—

	附註	於2016年12月31日公允價值計量按層級劃分：			
		2016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	28	88	88	—	—
— 不可交易股權	28	411	—	—	411
衍生金融工具：					
— 利率互換	29	21	—	21	—

2016年及2017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。

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。

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
可供出售金融資產： — 非流通股權投資	收益法	預測期預期利潤增長率	10%-15%
		永續增長率	9%
		預期股利分配率	27%
		折現率	12.29%

非流通可供出售權益工具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投資相關的特定風險。以上公允價值的計量是與被投資方的預期利潤增長率和預期股利分配率正相關，與折現率負相關。

截至2017年12月31日年度，與可供出售權益工具—非流通股權投資的相關未實現收益約人民幣126百萬元(2016年：人民幣378百萬元)被確認在其他綜合收益中(權益中的公允價值儲備)。

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

(a) 本集團其他股權投資主要是指無市場報價資料，不能對其公允價值作出合理估計的股權投資。因此，對其以成本減去減值虧損在合併財務狀況表確認。

(b) 於2017年12月31日及2016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 運輸收入

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
客運	112,791	102,502
貨運及郵運	9,082	7,191
	121,873	109,693

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。本集團於2017年通過同一控制下企業合併取得子公司(附註24(v))，本集團在按中國企業會計準則編製合併當期財務報表時，對年初數以及前期比較報表進行了相應重述。管理層認為該等重述的影響並不重大。因此，並未對按國際財務報告準則編製的合併財務報表中披露的截至2016年12月31日止年度分部業績及於2016年12月31日的分部資產和負債進行重述。

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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

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	分部間抵消 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

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2016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	113,490	1,302	–	–	114,792
分部間銷售	101	2,231	(2,332)	–	–
報告分部收入	113,591	3,533	(2,332)	–	114,792
報告分部稅前利潤	6,471	459	–	717	7,647
報告分部稅後利潤	4,834	337	–	717	5,888
其他分部資料					
所得稅費用	1,637	122	–	–	1,759
利息收入	79	10	–	–	89
利息支出	2,458	7	–	–	2,465
折舊及攤銷	12,693	96	–	–	12,789
減值損失	127	3	–	–	130
應佔聯營公司業績	–	–	–	511	511
應佔合營公司業績	–	–	–	102	102
喪失子公司控制權收益	–	–	–	90	90
非流動資產本年新增 [#]	29,126	120	–	–	29,246

於2017年12月31日和2016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
於2016年12月31日					
報告分部資產	192,881	3,201	(376)	4,755	200,461
報告分部負債	144,768	1,355	(370)	–	145,753

* 未分配資產主要包括商譽、於聯營公司及合營公司權益，可供出售金融資產，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、可供出售金融資產和其他股權投資的股息收入、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、喪失子公司控制權收益及計入當期損益的衍生金融工具的公允價值變動。

[#] 新增的非流動資產不包括商譽、於聯營及合營公司權益、其他股權投資、可供出售金融資產、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、提供酒店和旅遊服務、航空配餐服務、地面服務、貨物處理和其他雜項服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
境內	92,986	84,380
國際	32,117	28,096
港澳台	2,386	2,316
	127,489	114,792

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。

(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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
收入			
報告分部收入		127,489	114,792
逾期票證結算的重分類	(i)	396	376
銷售稅的重分類	(ii)	(65)	(161)
同一控制下企業合併的調整	(v)	(14)	(26)
合併收入		127,806	114,981

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
稅前利潤			
報告分部稅前利潤		8,798	7,647
專項借款匯兌損益的資本化調整	(iii)	47	48
撥款轉入	(iv)	21	1
同一控制下企業合併的調整	(v)	8	(35)
合併稅前利潤		8,874	7,661

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)

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產		218,329	200,461
專項借款匯兌損益的資本化調整	(iii)	196	149
撥款轉入	(iv)	(8)	(316)
同一控制下企業合併的調整	(v)	237	184
其他		(36)	(36)
合併資產總額		218,718	200,442

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
負債			
報告分部負債		156,164	145,753
撥款轉入	(iv)	-	(287)
其他		11	-
合併負債總額		156,175	145,466

註：

- (i) 根據中國企業會計準則，逾期票證結算按有關規定記入營業外收入。按照國際財務報告準則，上述逾期票證結算則記入其他營運收入。
- (ii) 根據中國企業會計準則，銷售稅需單獨列報，而按照國際財務報告準則，則作為收入的抵減項列報。
- (iii) 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。
- (iv) 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，本公司將其記入資本公積。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，即從相應資產的成本中扣除。

- (v) 根據中國企業會計準則，同一控制下的企業合併視同被合併子公司在最終控制方對其開始實施控制時納入合併範圍，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，本集團對同一控制下企業合併採用購買法計量。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

7 其他經營收入

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
佣金收入	2,781	2,518
逾期票證結算	396	376
酒店及旅遊服務收入	547	625
通用航空服務收入	467	461
地面服務收入	429	384
航空食品收入	335	253
貨物處理收入	241	201
租賃收入	184	179
其他	553	291
	5,933	5,288

8 航班營運開支

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
燃油成本	31,895	23,799
機組人員工資及福利	10,574	9,215
飛機經營性租賃支出	8,022	7,330
航空配餐費用	3,379	2,965
民航發展基金	2,720	2,565
培訓費	1,184	1,120
飛機保險	175	197
其他	5,029	4,270
	62,978	51,461

9 維修開支

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	7,930	7,952
員工工資及福利	2,620	2,363
維修耗材	1,327	1,003
	11,877	11,318

10 飛機及運輸服務開支

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
起降及導航費	14,910	13,109
地面服務費及其他	8,025	7,106
	22,935	20,215

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

11 宣傳及銷售開支

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
代理業務手續費	1,935	1,926
售票辦事處費用	3,160	2,875
電腦訂座費	835	777
廣告宣傳費	196	173
其他	755	553
	6,881	6,304

12 行政及管理開支

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
日常管理支出	3,218	2,671
核數師酬金	14	13
— 核數服務	14	13
— 非核數服務	—	—
其他稅金及附加	159	131
	3,391	2,815

13 折舊及攤銷

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
折舊		
— 自置資產	8,080	7,569
— 融資租賃持有之資產	4,883	4,849
遞延收益攤銷	(161)	(131)
其他攤銷	360	332
	13,162	12,619

14 僱員成本

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	21,400	18,774
設定提存退休計劃供款	2,114	1,886
其他退休福利津貼	194	183
提早退休福利準備(附註45)	1	3
	23,709	20,846

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8和附註9中。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

14 僱員成本(續)

五位最高薪酬人士

於2017年，本集團5位最高薪酬人士並無附註58中本集團任何董事(2016年：無)，本集團5位(2016年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2017 人民幣千元	2016 人民幣千元
工資、獎金和津貼	9,533	8,368
退休計劃供款	599	649
	10,132	9,017

5位最高薪酬人士(2016年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2017 人數	2016 人數
港幣1,500,000元至港幣2,000,000元	—	1
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	5	4

15 其他收入淨額

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
政府補助(註)	3,075	2,837
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	960	523
— 其他物業、廠房及設備	29	34
其他	384	441
	4,448	3,835

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2017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)

16 利息支出

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
借款利息	1,628	1,444
融資租賃負債利息	2,009	1,598
提早退休福利準備利息(附註45)	1	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	3,638	3,043
減：資本化的借款費用(註)	(908)	(624)
	2,730	2,419
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註18)	17	46
	2,747	2,465

註：

於2017年資本化利息所採用的加權平均年利率為3.32%(2016：3.22%)。

17 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅費用

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
中國所得稅		
— 本年所得稅計提	2,280	2,203
— 上年度(多)/少計提的所得稅	(2)	47
	2,278	2,250
遞延稅項(附註30)		
暫時性差異的產生和轉回	(302)	(487)
所得稅費用	1,976	1,763

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(2016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)

17 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

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
稅前利潤	8,874	7,661
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17(a))	2,179	1,857
稅務調整：		
不可抵扣支出	9	4
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	(137)	(154)
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	26	48
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	(72)	(39)
上年度(多)/少計提的所得稅	(2)	47
所得稅費用	1,976	1,763

18 其他綜合收益

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
現金流套期：		
本年確認的套期工具公允價值變動有效部分 重分類至損益	8	(38)
—利息支出(附註16)	17	46
於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響	(6)	(2)
本年在其他綜合收益中確認的公允價值儲備淨變動	19	6
可供出售的金融資產：		
本年公允價值變動	123	362
於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響	(31)	(90)
本年在其他綜合收益中確認的公允價值儲備淨變動	92	272

19 每股收益

截至2017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5,961百萬元(2016年：人民幣5,044百萬元)和年內已發行加權平均股數9,923,585,348股(2016年：9,817,567,000股)計算。

	2017 百萬	2016 百萬
於1月1日已發行普通股數	9,818	9,818
發行H股股票的影響(附註47)	106	—
於12月31日已發行加權平均股數	9,924	9,818

由於本公司在截至2017年及2016年12月31日止年度並無具攤薄性的潛在普通股，所以攤薄每股收益與基本每股收益是相同的。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

20 物業、廠房及設備，淨額

	投資性 房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機		其他飛行 設備， 包括周轉件 人民幣百萬元	機器，設備 及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
			自置 人民幣百萬元	以融資性 租賃持有 人民幣百萬元			
成本：							
於2016年1月1日	730	10,074	93,708	86,832	18,970	6,109	216,423
企業合併新增	-	5	-	-	-	2	7
本年增加	-	39	1,675	5,112	1,148	453	8,427
在建工程轉入(附註21)	-	1,145	-	6,745	203	143	8,236
轉出至預付租賃款	(21)	-	-	-	-	-	(21)
終止租賃意圖後轉至建築物	(64)	64	-	-	-	-	-
出租後轉至投資性房地產	148	(148)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	4,470	(4,470)	-	-	-
本年處置	-	(32)	(2,536)	(347)	(751)	(466)	(4,132)
喪失子公司控制權減少	(124)	(79)	-	-	-	(41)	(244)
於2016年12月31日	669	11,068	97,317	93,872	19,570	6,200	228,696
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(附註24(iv))	-	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(附註21)	-	1,506	1,098	10,684	317	77	13,682
轉出至預付租賃款	(18)	(143)	-	-	-	-	(161)
終止租賃意圖後轉至建築物	(75)	75	-	-	-	-	-
出租後轉至投資性房地產	225	(225)	-	-	-	-	-
行使購買權重分類	-	-	12,669	(12,669)	-	-	-
轉出至持有待售資產(附註36)	-	(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

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

20 物業、廠房及設備，淨額(續)

	投資性 房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機		其他飛行 設備， 包括周轉件 人民幣百萬元	機器，設備 及汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
			自置 人民幣百萬元	以融資性 租賃持有 人民幣百萬元			
累計折舊及資產減值準備：							
於2016年1月1日	223	3,349	40,782	14,586	10,600	4,013	73,553
本年折舊費用	20	358	5,476	4,849	1,159	556	12,418
轉出至預付租賃款	(5)	—	—	—	—	—	(5)
終止租賃意圖後轉至建築物	(21)	21	—	—	—	—	—
出租後轉至投資性房地產	39	(39)	—	—	—	—	—
行使購買權重分類	—	—	2,141	(2,141)	—	—	—
本年處置	—	(18)	(2,468)	(347)	(736)	(426)	(3,995)
喪失子公司控制權減少	(27)	(25)	—	—	—	(39)	(91)
計提減值損失準備	—	—	21	50	—	—	71
資產減值準備轉銷	—	—	—	—	(1)	—	(1)
於2016年12月31日	229	3,646	45,952	16,997	11,022	4,104	81,950
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)
終止租賃意圖後轉至建築物	(26)	26	—	—	—	—	—
出租後轉至投資性房地產	48	(48)	—	—	—	—	—
行使購買權重分類	—	—	4,757	(4,757)	—	—	—
轉出至持有待售資產(附註36)	—	(12)	—	—	—	—	(12)
本年處置	(5)	(1)	(5,351)	(112)	(623)	(266)	(6,358)
計提減值損失準備(附註20(e))	—	—	324	—	—	—	324
資產減值準備轉銷(附註20(d))	—	—	(470)	—	(1)	—	(471)
於2017年12月31日	270	3,965	50,995	17,011	11,678	4,436	88,355
賬面淨值							
於2017年12月31日	524	8,646	54,979	82,356	10,228	2,193	158,926
於2016年12月31日	440	7,422	51,365	76,875	8,548	2,096	146,746

20 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (a) 於2017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1,495百萬元和人民幣123百萬元(2016年12月31日：分別為人民幣1,641百萬元和人民幣124百萬元)。
- (b) 於2017年12月31日，本集團有賬面淨值總額為人民幣83,687百萬元之飛機已用作抵押若干借款或租賃協議(2016年12月31日：人民幣78,318百萬元)(附註37(a)(i)及附註38)。
- (c) 於2017年12月31日，本集團有賬面淨值總額為人民幣206百萬元之其他飛行設備已用作抵押若干借款(2016年12月31日：無)(附註37(a)(iii))。
- (d) 於2017年度處置了3架波音737-300飛機與2架波音777-200飛機，並沖銷其於以前年度計提的減值準備人民幣470百萬元。
- (e) 本年度本集團根據飛機處置計劃評估了機齡較長的部分波音及空客型號飛機及相關資產的可回收金額，並根據可回收金額對這些飛機及相關資產計提了人民幣約314百萬元的減值準備。本集團同時也對若干EMB190飛機計提了額外的減值準備約人民幣10百萬元。上述可回收金額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。測算使用價值時所使用的稅前折現率為9.74%(2016年：8.87%)。
- (f) 於2017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、成都、廈門、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、重慶及杭州等賬面價值為人民幣約5,196百萬元的若干房產(2016年12月31日：賬面價值人民幣約4,294百萬元)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。
- (g) 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184百萬元(2016年：人民幣179百萬元)。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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
1年以內	61	91
1年以上，5年以內	70	59
5年以上	14	54
	145	204

- (h) 於2017年12月31日，本集團有賬面價值約為人民幣20百萬元之投資性房地產已用作若干借款的抵押物(2016年12月31日：人民幣34百萬元)(附註37(a)(ii))。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

21 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2016年1月1日	17,700	1,733	19,433
本年新增	18,930	1,362	20,292
轉出至物業、廠房及設備(附註20)	(6,948)	(1,288)	(8,236)
完工轉出至其他資產(附註31)	–	(128)	(128)
本年減少	(2,415)	(36)	(2,451)
於2016年12月31日	27,267	1,643	28,910
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(附註20)	(12,099)	(1,583)	(13,682)
完工轉出至其他資產(附註31)	–	(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

22 預付租賃款

預付租賃款與本集團的土地使用權相關。於2017年，計入合併利潤表的攤銷金額為人民幣78百萬元(2016年：人民幣75百萬元)。

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2017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2017年12月31日，該等物業在本集團的賬面淨值為人民幣827百萬元(2016年12月31日：人民幣866百萬元)。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2017年12月31日，本集團有賬面價值為人民幣90百萬元之土地使用權已用作若干借款的抵押物(2016年12月31日：人民幣79百萬元)(附註37(a)(ii))。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 商譽

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
成本和賬面淨值：		
於1月1日	182	—
企業合併新增(附註24(v))	55	182
於12月31日	237	182

包含商譽的現金產出單元減值測試

	2017 人民幣百萬元	2016 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」)(附註24(v))	55	—
合計	237	182

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。

貿易公司的現金流量採用的稅前折現率為13.40% (2016年：13.40%)。

廈航文傳的現金流量採用的稅前折現率為11.10%。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 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910,000,000	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	70.5%	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

(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。

24 子公司(續)

- (iv) 根據本公司與第三方簽訂的股權轉讓協議，本公司於2017年7月10日，以美元99.52百萬元(折合人民幣678百萬元)作為對價收購了原為本公司合營公司的珠海翔翼49%股權。自此，珠海翔翼成為了本公司的全資子公司。收購珠海翔翼使本集團能夠從事飛行模擬服務的相關業務。

自合併日至2017年12月31日期間，珠海翔翼為本集團貢獻約人民幣196百萬元的收入以及約人民幣15百萬元的淨利潤。如該收購發生在2017年1月1日，管理層預計合併收入將增加約人民幣424百萬元，合併淨利潤將增加約人民幣53百萬元。相關金額的計算，是管理層基於若合併發生於2017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消前數額。

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：

	附註	合併日確認金額 人民幣百萬元
物業、廠房及設備	20	1,556
預付租賃款		115
應收賬款及其他應收款		70
現金及現金等價物		41
其他資產		32
應付賬款及其他應付款		(34)
借款	35(c)	(342)
遞延所得稅負債		(30)
其他負債		(24)
可辨認淨資產總額		1,384

本次收購的現金流量淨流出分析如下：

支付的現金對價	678
獲得的現金及現金等價物	(41)
現金淨流出	637

本次收購對本集團的合併利潤表的影響：

原持有51%股權的公允價值	706
減：原持有51%股權的賬面價值	(597)
收購合營公司按購買日公允價值重新計量原持有51%股權產生的投資收益	109

收購相關的成本不重大，已包含於合併利潤表下「行政及管理開支」。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 子公司(續)

- (v) 根據本公司的子公司廈門航空與中國南航集團文化傳媒有限公司(文化傳媒，本公司的聯營公司)簽訂的股權轉讓協議，廈門航空在2017年10月13日，以人民幣47百萬元作為對價收購廈航文傳51%股權。該收購前廈門航空持有廈航文傳49%的股權。自此，廈航文傳成為了廈門航空的全資子公司。收購廈航文傳使本集團能夠從事廣告代理的相關業務。

自合併日至2017年12月31日期間，廈航文傳為本集團貢獻約人民幣7百萬元的收入以及約人民幣1百萬元的淨利潤。如該收購發生在2017年1月1日，管理層預計合併收入將增加約人民幣44百萬元，合併淨利潤將增加約人民幣2百萬元。相關金額的計算，是管理層基於2017年1月1日的公允價值調整與合併日的相同的假設所作出。上述金額均為公司內部交易抵消前數額。

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
應收賬款及其他應收款	46
現金及現金等價物	2
應付賬款及其他應付款	(11)
可辨認淨資產總額	37
本次收購的現金流量淨流出分析如下：	
支付的現金對價	47
獲得的現金及現金等價物	(2)
現金淨流出	45

商譽

本次收購產生的商譽如下：

	合併日確認金額 人民幣百萬元
支付對價總額	47
於收購日廈航文傳49%股權的公允價值	45
減：可辨認淨資產公允價值	(37)
商譽(附註23)	55

該收購產生的商譽體現為廈航文傳與本集團業務整合的預期協同效應。

收購相關的成本不重大，已包含於合併利潤表下「行政及管理開支」。

24 子公司(續)

(vi) 重要非控制性權益

於2017年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣12,607百萬元(2016年12月31日：11,520百萬元)，其中人民幣8,547百萬元(2016年12月31日：7,623百萬元)屬於廈門航空非控制性權益。其餘非控制性權益單項金額不重大。

廈門航空的財務資料匯總如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	2,422	2,386
非流動資產	39,689	41,689
流動負債	(9,963)	(13,739)
非流動負債	(14,086)	(13,997)
淨資產	18,062	16,339
非控制性權益賬面價值	8,547	7,623
收入	26,114	21,874
本年淨利潤	1,477	1,223
綜合收益總額	1,578	1,500
歸屬於非控制性權益的淨利潤	651	532
向非控制性權益派發股息	73	—
經營活動的現金流入淨額	3,696	4,510
投資活動的現金流入／(流出)淨額	3,671	(7,776)
籌資活動的現金(流出)／流入淨額	(7,613)	2,764

上述金額均為公司內部交易抵消前數額。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

25 於聯營公司權益

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
應佔資產淨值	3,031	2,590

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2017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 (「新疆實業」)	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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
單個非重大聯營公司賬面價值合計	3,031	2,590
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得利潤	431	509
其他綜合收益	2	(2)
綜合收益總額	433	507

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

26 於合營公司權益

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
應佔資產淨值	1,015	1,522

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2017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
廣州南航中免免稅品有限公司	中國	50%	50%	-	50%	機上免稅貨品銷售
China Southern West Australian Flying College Pty Ltd(「Flying College」)	澳大利亞	48.12%	48.12%	-	50%	飛行員訓練服務

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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	1,015	1,522
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	99	102

27 其他股權投資

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
對非上市的股權投資，按成本列示	103	103

本集團於截至2017年12月31日止年度從非上市股權投資收到的股息共人民幣1百萬元(2016年：人民幣1百萬元)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

28 可供出售金融資產

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
可供出售金融資產		
— 上市股權	85	88
— 非流通股權投資	537	411
	622	499

本集團於截至2017年12月31日止年度從可供出售金融資產收到的股息共人民幣17百萬元(2016年：人民幣13百萬元)。

29 衍生金融工具

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
資產：		
利率互換(a)	46	21
負債：		
貨幣互換(b)	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2017年12月31日，仍未結算的利率互換合同名義本金為美元460百萬元(2016年12月31日：美元527百萬元)。

(b) 於2017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利率(3.58%至4.04%)計息支付。於2017年12月31日，貨幣互換合同的公允價值為人民幣64百萬元(2016年12月31日：無)，仍未結算的名義本金為美元920百萬元(2016年12月31日：無)。

30 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	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
稅務虧損	-	-	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)

30 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	(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2016年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
預提費用	751	314	—	1,065
大修理準備	472	33	—	505
遞延收入	82	5	—	87
減值準備	201	(27)	—	174
其他	62	24	—	86
	1,568	349	—	1,917
遞延稅項負債：				
大修理準備	(384)	123	—	(261)
稅務折舊超出會計折舊	(687)	28	—	(659)
衍生金融工具公允價值變動	(3)	—	(2)	(5)
可供出售金融資產公允價值變動	(20)	—	(90)	(110)
其他	(25)	(13)	—	(38)
	(1,119)	138	(92)	(1,073)
遞延所得稅資產淨額	449	487	(92)	844

(b) 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2017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543百萬元(2016年12月31日：人民幣704百萬元)。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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
到期年限：		
2017年	—	200
2018年	171	214
2019年	193	194
2020年	—	—
2021年	96	96
2022年	83	—
	543	704

於2017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653百萬元(2016年12月31日：人民幣626百萬元)。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)

31 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2016年1月1日	240	247	118	283	888
增加	—	4	5	268	277
在建工程轉入(附註21)	—	91	36	1	128
本年處置	—	(2)	—	(26)	(28)
本年攤銷	(10)	(85)	(40)	(122)	(257)
於2016年12月31日	230	255	119	404	1,008
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21)	—	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

情況如下：

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
預付關聯公司款項	41(a) & 50(c)	160	—
預付第三方款項及其他		1,234	1,008
		1,394	1,008

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

32 存貨

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	1,638	1,534
其他物資	210	198
	1,848	1,732
減：存貨跌價準備	(226)	(144)
	1,622	1,588

存貨跌價準備如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
於1月1日	144	110
計提存貨跌價準備	110	44
處置存貨轉銷	(28)	(10)
於12月31日	226	144

33 應收賬款

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
應收賬款	2,712	3,026
減：壞賬準備	(37)	(37)
	2,675	2,989

(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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
1個月以內	2,067	2,536
超過1個月但少於3個月	497	321
超過3個月但少於12個月	112	142
超過1年	36	27
	2,712	3,026
減：壞賬準備	(37)	(37)
	2,675	2,989

所有應收賬款預計將於1年內收回。

33 應收賬款(續)

(a) 賬齡分析(續)

- (i) 除非本集團認為金額的收回可能性極低，否則應收賬款的減值損失應在壞賬準備中記錄。若收回可能性極低，則核銷相關壞賬準備並沖減相關的應收賬款(附註2(1)(i))。

壞賬準備於本年度的變動情況如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
於1月1日	37	33
計提壞賬準備	8	14
壞賬準備轉回	-	(1)
不可收回金額核銷	(8)	(9)
於12月31日	37	37

- (ii) 於2017年12月31日，人民幣36百萬元的應收賬款已逾期但未減值(2016年12月31日：人民幣31百萬元)。根據經驗判斷該類應收賬款所涉及的客戶未出現重大財務困難，逾期債務能夠收回。

該類應收賬款賬齡分析如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
3至12個月	31	26
超過1年	5	5
	36	31

- (iii) 於2017年12月31日，人民幣40百萬元(2016年12月31日：人民幣50百萬元)的應收賬款發生減值。於2017年12月31日計提的壞賬準備為人民幣37百萬元(2016年12月31日：人民幣37百萬元)。發生減值的應收賬款是由於個別客戶出現經濟困難狀況。經評估，該類應收賬款的部份金額能夠收回。該類應收賬款賬齡分析如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
3至12個月	9	28
超過1年	31	22
	40	50

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

33 應收賬款(續)

(b) 未減值的應收賬款

單獨或組合評估均未減值的應收賬款賬齡分析如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
未逾期或未減值	2,636	2,945

未逾期或未減值的應收賬款主要涉及未發生過違約狀況的客戶。

(c) 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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
人民幣	2,061	2,303
美元	179	268
歐元	171	129
澳元	52	53
台幣	33	40
英鎊	36	23
其他幣種	180	210
	2,712	3,026

於2017年12月31日，應收賬款公允價值與其賬面價值近似。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 其他應收款

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅	3,684	1,404
飛機設備製造商回扣款	699	749
定期存款	313	568
購置飛機定金	–	13
應收利息	1	33
其他	538	623
	5,235	3,390
減：壞賬準備	(3)	(3)
	5,232	3,387

定期存款代表期限為三個月以上的定期存款。於2017年12月31日，定期存款加權平均利率為2.01%（2016年12月31日：3.22%）。

於2017年12月31日，其他應收款公允價值與其賬面價值相近。

35 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
銀行及其他金融機構定期存款	–	26
銀行及其他金融機構存款及現金	6,826	4,126
合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物	6,826	4,152

於2017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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
人民幣	4,377	3,494
美元	2,038	472
歐元	71	31
日元	27	15
港幣	123	13
其他	190	127
	6,826	4,152

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

35 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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
稅前利潤		8,874	7,661
折舊	13	12,963	12,418
其他攤銷	13	360	332
遞延收益攤銷	13	(161)	(131)
物業、廠房、設備減值	20	324	71
應佔聯營公司業績	25	(431)	(509)
應佔合營公司業績	26	(99)	(102)
處置物業、廠房、設備及在建工程的淨收益	15	(989)	(557)
喪失子公司控制權收益		—	(90)
衍生金融工具公允價值變動	29	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	24(iv)	(109)	—
利息收入		(89)	(89)
利息支出	16	2,747	2,465
其他股權投資及可供出售金融資產的股息收益	27&28	(18)	(14)
匯兌(收益)/損失淨額		(642)	3,368
存貨(增加)/減少		(34)	18
應收賬款減少/(增加)		314	(409)
其他應收款項(增加)/減少		(1,840)	637
預付費用及其他流動資產減少/(增加)		81	(224)
應付關聯公司淨額增加		15	186
應付賬款增加/(減少)		222	(597)
票證結算(減少)/增加		(567)	1,289
預提費用增加		223	2,066
其他負債增加/(減少)		762	(186)
遞延收入增加		430	86
大修理準備增加		719	194
提早退休福利準備減少		(3)	(7)
遞延收益增加/(減少)		362	(195)
經營活動現金流入		23,478	27,681

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

35 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37)	融資租賃負債 人民幣百萬元 (附註38)	利率互換 人民幣百萬元 (附註29)	貨幣互換 人民幣百萬元 (附註29)	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(附註24(iv))	342	–	–	–	342
融資租賃負債新增(附註52)	–	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

36 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	確認價值 人民幣百萬元
物業、廠房及設備	20	8

於2017年12月31日，持有待售資產的賬面價值為人民幣8百萬元，其公允價值減去出售成本為人民幣27百萬元。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)

37 借款

(a) 於2017年12月31日，借款分析如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
非流動部分		
長期借款		
— 抵押(附註(i)&(ii)&(iii))	596	755
— 無抵押	5,427	314
	6,023	1,069
公司債券		
— 無抵押(附註(iv))	10,000	13,000
中期票據		
— 無抵押(附註(v))	4,696	4,689
	20,719	18,758
流動部分		
長期借款的流動部分		
— 抵押(附註(i)&(ii)&(iii))	208	220
— 無抵押	3,734	345
短期借款		
— 無抵押	20,626	4,195
超短期融資券		
— 無抵押	—	21,986
	24,568	26,746
公司債券的流動部分		
— 無抵押(附註(iv))	3,000	—
	27,568	26,746
借款總額	48,287	45,504
借款償還期限：		
1年以內	27,568	26,746
第2年內	9,126	440
第3年至第5年內	11,566	18,260
第5年後	27	58
借款總額	48,287	45,504

註：

- (i) 於2017年12月31日，本集團有人民幣440百萬元(2016年12月31日：人民幣660百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣1,331百萬元(2016年12月31日：人民幣1,443百萬元)的飛機作為抵押。
- (ii) 於2017年12月31日，本集團有人民幣265百萬元(2016年12月31日：人民幣315百萬元)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣90百萬元(2016年12月31日：人民幣79百萬元)的土地使用權以及人民幣20百萬元(2016年12月31日：人民幣34百萬元)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(2016年12月31日：無)的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣206百萬元(2016年12月31日：無)的其他飛行設備作為抵押。

37 借款(續)

(a) 於2017年12月31日，借款分析如下：(續)

註：(續)

- (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。

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。

- (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2017年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為3.76% (2016年12月31日：3.92%)。

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
以人民幣計價的借款		
於2017年12月31日，固定年利率為1.20%，至2027年期間到期	20	20
公司債券－債券固定年利率為2.97%~3.63%	13,000	13,000
中期票據－票據固定年利率為2.97%~3.38%	4,696	4,689
於2017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2023年期間到期	9,781	1,406
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	208
	27,661	19,323
減：列作流動負債的1年內到期借款	(6,942)	(565)
	20,719	18,758

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

37 借款(續)

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
人民幣	40,086	45,296
美元	8,201	208
	48,287	45,504

於2017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38)。截至2017年12月31日止年度的淨匯兌收益為人民幣1,801百萬元(2016年：淨匯兌損失為人民幣3,276百萬元)，該匯兌收益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2017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105百萬元(2016年12月31日：人民幣105百萬元)(附註50(d)(ii))。
- (f) 於2017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。
- (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2016年及2017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。

38 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2018年至2032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2017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：

	2017			2016		
	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	8,341	10,764	2,423	8,695	10,663	1,968
1年以上，2年以內	8,145	10,257	2,112	6,973	8,683	1,710
2年以上，5年以內	25,376	29,627	4,251	21,583	24,795	3,212
5年以上	26,062	28,251	2,189	24,971	27,247	2,276
	67,924	78,899	10,975	62,222	71,388	9,166
減：列作流動負債的1年內到期金額	(8,341)			(8,695)		
	59,583			53,527		

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

38 融資租賃負債(續)

融資租賃負債詳細列示如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
以美元計價之負債		
於2017年12月31日，固定年利率為1.75%至5.03%	7,803	9,761
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0.18%至2.95%	12,544	15,878
於2017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%	11,327	15,720
以新加坡元計價之負債		
於2017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%	292	341
以日元計價之負債		
於2017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%	1,279	1,502
於2017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%	295	332
以人民幣計價之負債		
於2017年12月31日，固定年利率為4.1%至4.3%	856	—
於2017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%	28,804	13,852
於2017年12月31日，浮動利率為3個月香港銀行同業拆息加0.38%	455	503
以歐元計價之負債		
於2017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%	2,701	2,785
於2017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%	1,568	1,548
	67,924	62,222

於2017年12月31日，本集團以賬面價值為人民幣82,356百萬元(2016年12月31日：人民幣76,875百萬元)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67,924百萬元(2016年12月31日：人民幣62,222百萬元)。

於2017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)

39 應付賬款

以下是基於交易日的應付賬款賬齡分析：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
1個月以內	465	612
超過1個月但少於3個月	533	529
超過3個月但少於6個月	497	484
超過6個月但少於1年	443	173
超過1年	187	105
	2,125	1,903

於2017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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
人民幣	1,832	1,809
美元	209	85
其他	84	9
	2,125	1,903

40 遞延收入

遞延收入代表尚未兌換的常旅客里程獎勵計劃下的獎勵里程。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

41 應收／應付關聯公司款項

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		9	7
聯營公司		18	15
合營公司		49	76
	50(c)	76	98
非流動			
南航集團及其聯屬公司	31/50(c)	160	—
		236	98

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) 應付關聯公司款項

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
南航集團及其聯屬公司		28	20
南航集團的合營公司		22	1
聯營公司		1	4
合營公司		48	76
其他關聯公司		2	2
	50(c)	101	103

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。

42 預提費用

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
維護及修理	4,806	5,290
燃油成本	1,345	1,530
工資及福利	3,362	2,851
起降及導航費	2,757	2,327
電腦訂座費	541	436
大修理準備(附註44)	562	768
利息支出	740	844
航空配餐費用	148	504
提早退休福利準備(附註45)	4	7
其他	1,105	590
	15,370	15,147

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

43 其他負債

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
民航發展基金及代收機場稅費	1,788	1,559
購置物業、廠房及設備款	1,194	900
銷售代理訂金	507	430
其他應交稅費	569	508
收到的包機定金	191	216
其他	1,485	1,359
	5,734	4,972

於2017年12月31日，該往來款的公允價值與其賬面價值相近。

44 大修理準備

經營租賃下持有的飛機大修理準備詳情如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
於1月1日	2,857	2,365
本年計提	1,063	1,020
本年使用	(550)	(528)
於12月31日	3,370	2,857
減：當期部分(附註42)	(562)	(768)
	2,808	2,089

45 提早退休福利準備

提早退休福利準備詳情如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
於1月1日	13	25
本年計提(附註14)	1	3
財務費用(附註16)	1	1
本年支付	(8)	(16)
於12月31日	7	13
減：當期部分(附註42)	(4)	(7)
	3	6

本集團為若干員工實施一項提早退休計劃。提早退休計劃的福利是按照提早退休日期至正常退休日期的剩餘服務年限及員工於提早退休日的薪金數額等因素計算。因有關責任而預計需於未來支付的現金流現值確認為提早退休福利準備。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

46 遞延收益

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
租賃回扣(附註(i))	54	77
維修回扣(附註(ii))	807	419
售後租回交易收益(附註(iii))	28	51
撥款轉入	149	127
其他	15	17
	1,053	691

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。

47 股本

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
4,039,228,665股內資國家股，每股面值人民幣1.00元 (2016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 (2016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 (2016年：2,794,917,000股每股面值人民幣1.00元)	3,065	2,795
	10,088	9,818

- (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2017年8月10日，本公司向美國航空非公開發行了270,606,272股H股普通股，收取對價折合人民幣1,321百萬元，其中股本增加人民幣270百萬元，股本溢價增加人民幣1,051百萬元(附註48及57)。根據本公司與美國航空簽署的認購協議約定，上述非公開發行H股的限售期為3年。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

48 儲備

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
股本溢價		
於1月1日	14,131	14,131
本年新增(附註47(ii))	1,051	—
於12月31日	15,182	14,131
公允價值儲備		
於1月1日	209	55
可供出售金融資產的公允價值變動	47	148
衍生金融工具的公允價值變動	19	6
於12月31日	275	209
法定及任意盈餘公積金		
於1月1日	1,957	1,552
提取法定盈餘公積金(附註(a))	492	405
於12月31日	2,449	1,957
其他儲備		
於1月1日	121	123
享有聯營公司儲備變動	1	(2)
非控制性權益的稀釋及其他儲備變動	113	—
於12月31日	235	121
留存利潤		
於1月1日	17,220	13,366
本年淨利潤	5,961	5,044
提取法定盈餘公積金(附註(a))	(492)	(405)
派發上年股息	(982)	(785)
於12月31日	21,707	17,220
合計	39,848	33,638

(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)

48 儲備(續)

(b) 股息

應付本公司股東本年股息：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
報告期後提議派發末期股息每股人民幣0.10元 (2016年度股息：每股人民幣0.10元)(含稅)	1,009	982

董事會於2018年3月26日建議按每股人民幣0.10元(含稅)(2016年度股息：每股人民幣0.10元(含稅))，派發截至2017年12月31日止年度的股息，共計人民幣1,009百萬元(2016年：人民幣982百萬元)。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。

49 承諾

(a) 資本承諾

於2017年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
就飛機及飛行設備的承諾		
— 已授權已訂約	86,834	83,532
投資承諾		
— 已授權已訂約		
— 購買聯營公司股權的投資承諾	—	170
— 應佔合營公司的資本承諾	18	25
— 已授權但未訂約	18	195
— 應佔合營公司的資本承諾	22	19
	40	214
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權已訂約	6,386	2,297
— 已授權但未訂約	15,636	19,312
	22,022	21,609
	108,896	105,355

於2017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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
2017年	—	25,971
2018年	28,125	24,355
2019年	28,370	17,878
2020年	22,686	13,871
2021年及以後年度	7,653	1,457
	86,834	83,532

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

49 承諾(續)

(b) 經營性租賃承諾

於2017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：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
於下列期間應付的租賃費用：		
1年以內	8,283	7,948
1年以上，5年以內	31,175	27,140
5年以上	30,007	26,127
	69,465	61,215

50 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58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：

	2017 人民幣千元	2016 人民幣千元
工資、獎金和津貼	12,151	8,219
退休計劃供款	1,841	1,594
	13,992	9,813

	2017 人民幣千元	2016 人民幣千元
董事及監事(附註58)	2,952	2,159
高級管理人員	11,040	7,654
	13,992	9,813

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中(附註14)。

(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。

50 重大關連交易(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)

以下為本集團進行的重大交易詳情：

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 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)	3	6
航材銷售收入	(ii)	4	—
租賃收入	(iii)	7	—
其他		1	1
支付南航集團及其聯屬公司費用			
貨物處理手續費*	(i)	112	117
佣金*	(i)	44	99
維修材料採購及租賃費	(ii)	43	—
軟件開發服務費	(ii)	4	—
航空配餐費用*	(iii)	125	124
維修費*	(iv)	1,537	1,877
土地及房屋建築物租賃費*	(v)	189	193
交易手續費*	(vi)	—	60
物業管理及修繕費*	(vii)	72	70
其他		12	14
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(ix)	2,424	2,032
採購維修材料	(ix)	68	41
模擬飛行訓練服務費	(x)	194	342
飛行訓練費	(xi)	36	110
地面服務支出	(xii)	123	120
航空配餐費用	(xiii)	109	115
廣告製作代理及宣傳服務*	(xiv)	74	71
物業管理及修繕費	(xv)	26	—
其他		6	3
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)	28	10
處置設備收入	(xvi)	—	39
租賃收入	(x)	27	37
廣告媒體委託經營代理收入	(xiv)	20	22
維修收入	(xvii)	1	12
航空配餐收入	(xvii)	26	23
佣金收入*	(xviii)	26	26
地面服務收入	(xix)	10	9
人員勞務收入	(xx)	15	—
其他		3	4
收到其他關聯公司收入			
客票收入	(xxi)	6	9
支付其他關聯公司費用			
廣告費	(xxi)	10	9
電腦訂座費	(xxii)	576	523
採購機供品	(xxiii)	39	36
食堂服務費	(xxiii)	15	—
其他		4	—

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
從南航集團及其聯屬公司收購			
收購子公司*	(vi) & (xiv)	47	400
購買物業、廠房及設備*	(xxiv)	—	56
從南航集團及其聯屬公司租賃			
融資租賃飛機*	(viii)	6,831	—

(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。

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) 深圳航空食品有限公司(「深圳航食」)是南航集團的合營公司。

航空配餐收入/支出是指本集團與深圳航食就航空配餐及相關服務而取得的收入/支出。

此外，本集團與深圳航食簽定經營性租賃協議將若干建築物出租予深圳航食。

(iv) 南航集團合營公司珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司向本集團提供綜合維修服務。

(v) 本集團向南航集團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及其聯屬公司就租入土地及房屋建築物支付或應付的租金。

(vi) 本集團通過南航集團原全資子公司中國南航集團進出口貿易有限公司(「貿易公司」)購買飛機、飛行設備及其他航空相關裝備，並向其支付交易手續費。本公司於2016年8月以人民幣400百萬元作為對價收購了貿易公司100%股權。自此，貿易公司成為了本公司的全資子公司。

50 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)

(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) 南航集團的全資子公司南航國際融資租賃有限公司向本集團提供飛機融資租賃服務。

(ix) 本集團的合營公司廣州飛機維修和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，本公司取得珠海翔翼49%之股權，自此珠海翔翼成為本公司的全資子公司(附註24(iv))。該金額指本年合併日前期間的交易發生額。

(xi) 本集團的合營公司Flying College向本集團提供飛行訓練服務。

(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。

廈航文傳原為廈門航空持股49%的聯營公司，亦是文化傳媒的子公司，為廈門航空提供廣告服務。於2017年10月，廈門航空以人民幣47百萬元作為對價收購廈航文傳剩餘51%股權。自此，廈航文傳成為廈門航空的全資子公司(附註24(v))。上述股權收購前，廈門航空向廈航文傳提供廣告媒體客源。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

(b) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之交易(續)

(xv) 本集團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。本集團於2016年向廣州飛機維修出售設備。

(xvii) 本集團為本集團的聯營公司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。

(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。

(xxi) 鳳凰衛視控股有限公司(「鳳凰衛視」)的董事會主席原為本集團的非執行董事，因此鳳凰衛視被視作本集團的關聯方。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) 由於中國民航信息網絡股份有限公司的董事為本集團的董事，因此中國民航信息網絡股份有限公司被視作本集團的關聯方。中國民航信息網絡股份有限公司向本集團提供電腦訂座服務。

(xxiii) 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。

(xxiv) 本集團向南航集團的聯營公司中海南航建設開發有限公司購置物業。

* 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)

50 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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		9	7
聯營公司		18	15
合營公司		49	76
	41(a)	76	98

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
預付購建長期資產款：			
南航集團及其聯屬公司		160	—
	31&41(b)	160	—

	附註	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		50	21
聯營公司		1	4
合營公司		48	76
其他關聯公司		2	2
	41(b)	101	103

		2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
預提費用：			
南航集團及其聯屬公司		1,023	1,117
聯營公司		95	121
合營公司		1,086	864
其他關聯公司		571	256
		2,775	2,358

		2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
融資租賃負債：			
南航集團及其聯屬公司		6,656	—
		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)

50 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2017年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣431百萬元(2016年12月31日：無)。

南航財務的無抵押貸款到期日情況如下：

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
1年以內	273	—
1至2年	58	—
2至5年	100	—
	431	—

截至2017年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣14百萬元(2016年：人民幣7百萬元)，借款年利率為3.92%至4.51%(2016年：3.92%)。

(ii) 南航集團提供的委託貸款

於2017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105百萬元的委託貸款，起始日為2017年4月28日，到期日為2018年4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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
1年以內	37(e)	105	105

截至2017年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣4百萬元(2016：人民幣4百萬元)，年利率為3.92%(2016年：3.92%)。

(iii) 存放於南航財務的存款

於2017年12月31日，本集團存放於南航財務的存款列示於如下表格。其適用利率乃按照人行公佈之相關存款利率釐定。

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	6,095	3,759

截至2017年12月31日，本集團向南航財務收取人民幣72百萬元(2016年：人民幣37百萬元)的利息收入。

(e) 對南航集團的承諾

於2017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334百萬元(2016年12月31日：人民幣476百萬元)。

51 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% (2016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2017年度，本集團向企業年金的供款額為約人民幣546百萬元(2016年：人民幣486百萬元)。

(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。

52 合併現金流量表的補充資料

非現金交易－購買飛機

截至2017年12月31日止年度，以融資租賃購入之飛機金額為人民幣17,283百萬元(2016年：人民幣10,487百萬元)。

53 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。

此外，如附註20及22所述，本集團正在為部分物業及土地申請物業權證書和土地使用權證書。本集團認為上述房產證及土地使用權證未辦妥事宜不會影響這些房產及土地使用權的使用及運作。

- (b) 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(2016年12月31日：人民幣696百萬元)進行擔保。截至2017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361百萬元(2016年12月31日：人民幣409百萬元)，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5百萬元(2016年：人民幣4百萬元)。

54 直接控股和最終控股公司

於2017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。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

55 期後事項

- (a) 於2018年3月26日，本公司之董事建議於截至二零一七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48(b)中。
- (b) 2017年6月26日，本公司與南航集團簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行A股股票之認購協議》，與南龍控股簽訂了《關於認購中國南方航空股份有限公司非公開發行H股股票之認購協議》。本公司擬向包括南航集團在內的不超過十名特定投資者非公開發行不超過1,800,000,000股A股股票(含1,800,000,000股)，發行規模不超過人民幣9,500百萬元(含人民幣9,500百萬元)，其中南航集團擬以資產和部分現金認購，認購數量不低於本次非公開發行A股股票實際發行數量的31%。同時本公司擬向南龍控股非公開發行不超過600,925,925股H股股票(含600,925,925股)(經調整)，發行價格為港幣6.156元/股，募集資金總額不超過港幣3,699百萬元(含港幣3,699百萬元)。南龍控股擬以港幣現金認購。2017年11月8日，上述A股發行和H股發行獲得本公司臨時股東大會、A股類別股東大會及H股類別股東大會的批准。2018年3月12日，本次H股發行獲得中國證監會出具核准。上述A股發行和H股發行乃互為條件，並需獲得其應適用法律法規所要求的全部批准或核准方可實施。
- (c) 於2018年3月21日，本公司之子公司廈門航空與波音公司簽訂波音飛機購買協議，向波音公司購買20架B737-8飛機及10架B737-10飛機，交付時間為2019年至2022年。上述飛機的公開市場報價(「基本價格」)總計約為32.4億美元。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

56 本公司財務狀況表

	2017 12月31日 人民幣百萬元	2016 12月31日 人民幣百萬元
非流動資產		
物業、廠房及設備，淨額	123,047	114,903
在建工程	20,467	15,346
預付租賃款	1,335	1,291
於子公司投資	7,961	6,804
於聯營公司權益	832	648
於合營公司權益	269	483
其他股權投資	100	100
衍生金融工具	46	21
飛機租賃訂金	498	610
可供出售金融資產	26	34
遞延所得稅資產	1,623	1,623
其他資產	613	648
	156,817	142,511
流動資產		
存貨	1,024	1,036
應收賬款	1,952	2,192
其他應收款	3,761	1,976
現金及現金等價物	4,631	3,120
受限制銀行存款	85	82
預付費用及其他流動資產	677	800
應收子公司及其他關聯公司款項	639	179
	12,769	9,385
流動負債		
衍生金融工具	64	-
借款	24,871	19,593
融資租賃負債的流動部份	6,854	7,336
應付賬款	386	274
票證結算	6,634	7,167
遞延收入	1,440	1,224
應付所得稅	825	583
應付子公司及其他關聯公司款項	4,148	5,620
預提費用	12,236	12,472
其他負債	4,081	3,435
	61,539	57,704

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

56 本公司財務狀況表(續)

	附註	2017 12月31日 人民幣百萬元	2016 12月31日 人民幣百萬元
非流動負債			
借款		15,170	13,000
融資租賃負債		51,848	46,300
遞延收入		1,568	1,315
大修理準備		2,223	1,527
提早退休福利準備		2	5
遞延收益		754	542
		71,565	62,689
淨資產		36,482	31,503
股本及儲備			
股本		10,088	9,818
儲備	57	26,394	21,685
權益合計		36,482	31,503

經由董事會於2018年3月26日批准及授權刊發。

王昌順
董事

譚萬庚
董事

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

57 本公司儲備變動

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元
股本溢價		
於1月1日	13,878	13,878
本年新增(附註47(ii))	1,051	-
於12月31日	14,929	13,878
公允價值儲備		
於1月1日	34	34
可供出售金融資產的公允價值變動	(6)	(6)
衍生金融工具的公允價值變動	19	6
於12月31日	47	34
法定及任意盈餘公積金		
於1月1日	1,957	1,552
提取法定盈餘公積金(附註48(a))	492	405
於12月31日	2,449	1,957
其他儲備		
於1月1日和12月31日	146	146
留存利潤		
於1月1日	5,670	3,286
本年淨利潤	4,627	3,574
提取法定盈餘公積金(附註48(a))	(492)	(405)
派發上年股息	(982)	(785)
於12月31日	8,823	5,670
合計	26,394	21,685

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

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)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
楊麗華(附註(i)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
執行董事							
王昌順(附註(i)&(v))	-	-	-	-	-	-	-
譚萬庚(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李韶彬(附註(ii))	-	812	-	123	-	-	935
監事							
潘福(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李家世	-	901	-	126	-	-	1,027
張薇(附註(i)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
楊怡華(附註(ii)&(iv))	-	-	-	-	-	-	-
吳德明(附註(ii))	-	419	-	127	-	-	546
毛娟(附註(iii))	-	324	-	120	-	-	444
獨立非執行董事							
寧向東(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
劉長樂(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
譚勁松	150	-	-	-	-	-	150
郭為(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
焦樹閣	150	-	-	-	-	-	150
鄭凡(附註(iii))	-	-	-	-	-	-	-
顧惠忠(附註(iii))	-	-	-	-	-	-	-

58 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2016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							
王昌順(附註(i)&(v))	-	-	-	-	-	-	-
袁新安(附註(i)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
楊麗華(附註(i)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
執行董事							
譚萬庚(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
張子芳(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李韶彬(附註(ii))	-	639	-	130	-	-	769
監事							
潘福(附註(i))	-	-	-	-	-	-	-
李家世	-	711	-	133	-	-	844
張薇(附註(i)&(ii))	-	-	-	-	-	-	-
楊怡華(附註(ii)&(iv))	-	-	-	-	-	-	-
吳德明(附註(ii))	-	413	-	133	-	-	546
獨立非執行董事							
寧向東(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
劉長樂(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
譚勁松	150	-	-	-	-	-	150
郭為(附註(ii))	150	-	-	-	-	-	150
焦樹閣	150	-	-	-	-	-	150

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 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) 於2017年12月20日退任。
- (iii) 於2017年12月20日上任。
- (iv) 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。
- (v) 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。

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2017年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2016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2017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(2016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2017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(2016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(2016年：無)。

59 截至二零一七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

截至本財務報表刊發日期，國際會計準則委員會已頒佈多項修訂及新訂準則，該等修訂及新訂準則於截至二零一七年十二月三十一日止年度尚未生效，且於本財務報表並未採用。以下為可能與本集團相關的有關準則。

	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9號，金融工具	二零一八年一月一日
國際財務報告準則第15號，源自客戶合同收入	二零一八年一月一日
國際財務報告準則第2號的修訂，股份支付：股份支付交易的分類及計量	二零一八年一月一日
國際會計準則第40號的修訂，投資性房地產的轉入和轉出	二零一八年一月一日
國際財務報告準則解釋公告第22號，外幣交易及預收款項	二零一八年一月一日
國際財務報告準則第16號，租賃	二零一九年一月一日

本集團已評估國際財務報告準則第9號及第15號，並正在評估國際財務報告準則第16號，審視該新準則在首次應用期間產生的影響。至今，本集團識別新訂準則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。由於本集團尚未完成對國際財務報告準則第16號的評估，因此可能在過程中識別進一步的影響，並將在決定是否採納該等新規定以及應採取何種過度安排(若新準則容許其他安排)之時，把該等影響納入考慮範圍。

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「金融工具」與本集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。《國際財務報告準則》第9號包含三個計量財務資產的主要類別：(a)以攤餘成本計量；(b)以公允值計量且其變動計入損益；及(c)以公允值計量且其變動計入其他綜合收益。如權益工具投資被指定為以公允值計量且其變動計入其他綜合收益，則只有該權益工具投資的股息收入會被確認於損益中，而該權益工具的盈利、虧損及減值則會確認於其他綜合收益且不會重新計入損益。本集團現時的「可供出售金融資產」及「其他股權投資」均為權益工具投資，在《國際財務報告準則》第9號下，該等投資默認歸類為以公允值計量且其變動計入損益，除非本集團在初始確認時作出不可撤銷的選擇，將該等投資指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益。本集團已決定不可撤銷地將其視為長期策略投資的權益工具投資指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益類別。此準則及不可撤銷的選擇權令會計政策發生改變，因為：1) 對可供出售金融資產而言，現行會計政策是在其他綜合收益中確認公允價值的變動，直至該等投資被處置或發生減值時，將有關處置損益或減值損失計入當期損益；及2) 對其他股權投資而言，現行會計政策是將該等投資以成本減去減值損失列示於合併財務狀況表，而與該等投資相關的股息收入則確認與損益中。此項政策變動對本集團的資產淨值及綜合收益總額並無影響，但本集團預期採用國際財務報告準則第9號會對期初儲備作出貸記調整。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

59 截至二零一七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15號，源自客戶合同收入

《國際財務報告準則》第15號<源自客戶合同收入>與本集團有關，並由二零一八年一月一日開始的會計期生效。該準則確立一個框架，以便向財務報表用戶報告有關實體與客戶訂立合約產生的收益及現金流量的性質、金額、時間及不明朗因素。本集團已評估新準則的影響，並預期在採納《國際財務報告準則》第15號後，需就逾期票證收入的確認時間和分攤至獎勵里程的交易價格而對期初儲備作出貸記調整。就逾期票證收入的確認時間而言，本集團現時採納較《國際財務報告準則》第15號更為審慎的政策，而據《國際財務報告準則》第15號，本集團需根據其認為有關收入極不可能令未來確認的累積收益出現重大逆轉的評估而確認每班航班的逾期票證收入。此評估將根據過往逾期票證的慣常模式作出。就分攤至獎勵里程的交易價格而言，現時本集團提供獎勵里程的客運服務收款金額按照公允價值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。而據《國際財務報告準則》第15號，本集團需評估按常旅客計劃授予會員的獎勵里程的單獨售價，並將交易價格在提供運輸服務和獎勵里程的履約義務中進行分攤。此外，預計《國際財務報告準則》第15號亦會影響附帶收入、更改機票收費及貨物聯運交易的分類、呈列及披露，然而本集團並不預期會有重大影響。本集團在首次採用該新準則日將採納累積影響法。

國際財務報告準則第16號，租賃

《國際財務報告準則》第16號「租賃」與本集團有關，並將於二零一九年一月一日開始的會計期生效，該準則推出單一租賃會計模式，取代規定承租人把租賃區分為經營租賃或融資租賃的處理方法。若採用單一租賃會計模式，承租人須為所有租賃期超過十二個月的租賃確認為資產及負債(除非相關資產價值甚低)，並在利潤表中分別列示租賃資產的折舊與租賃負債的利息。《國際財務報告準則》第16號將影響本集團的會計處理，因為本集團是租用飛機及有關設備及樓宇及其他設備(現時歸類為經營租賃)的承租人。應用新的會計模式，預計會令本集團的資產及負債大幅增加，以及影響租賃期內在利潤表中確認費用的時點。本集團目前仍在評估《國際財務報告準則》第16號的影響，以確定在採用該準則後因經營租賃承諾產生的新資產及負債的金額。

財務補充資料

截至2017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。

	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元 (經重述)
收入	127,489	114,803
減：營業成本	111,687	96,368
税金及附加	217	246
銷售費用	6,967	6,402
管理費用	3,599	3,064
財務費用	1,121	5,835
資產減值損失	442	130
加：公允價值變動損益	(64)	—
投資收益	625	716
資產處置收益	1,006	527
其他收益	3,058	—
營業利潤	8,081	4,001
加：營業外收入	886	3,735
減：營業外支出	169	88
利潤總額	8,798	7,648
減：所得稅費用	1,965	1,759
淨利潤	6,833	5,889
按經營持續性分類：		
— 持續經營淨利潤	6,833	5,889
— 終止經營淨利潤	—	—
按所有權歸屬分類：		
— 少數股東權益	919	833
— 歸屬於母公司股東的淨利潤	5,914	5,056

財務補充資料

於2017年12月31日
(按照中國企業會計準則編製)

簡明合併資產負債表

	2017年12月31日 人民幣百萬元	2016年12月31日 人民幣百萬元 (經重述)
資產		
流動資產總額	17,884	13,807
長期股權投資	4,045	4,098
固定資產和在建工程	188,448	175,336
無形資產和其他非流動資產	6,208	5,487
遞延所得稅資產	1,698	1,721
衍生金融工具	46	21
資產總計	218,329	200,470
負債和股東權益		
流動負債	69,577	67,939
遞延所得稅負債	572	841
其他非流動負債	86,015	76,980
負債合計	156,164	145,760
歸屬於母公司股東權益合計	49,594	43,187
少數股東權益	12,571	11,523
股東權益合計	62,165	54,710
負債和股東權益總計	218,329	200,470

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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元 (經重述)
中國企業會計準則下的金額		5,914	5,056
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	47	48
撥款轉入	(b)	21	1
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	8	(36)
以上調整對稅務的影響		(11)	(4)
以上調整對非控制性權益的影響		(18)	(21)
國際財務報告準則下的金額		5,961	5,044

(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	2017 人民幣百萬元	2016 人民幣百萬元 (經重述)
中國企業會計準則下的金額		49,594	43,187
調整：			
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	196	149
撥款轉入	(b)	(8)	(29)
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	237	182
以上調整對稅務的影響		(47)	(36)
以上調整對非控制性權益的影響		(36)	3
國際財務報告準則下的金額		49,936	43,456

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，本公司將其記入資本公積。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(除專員撥款外)，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2017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				
	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	2013 人民幣百萬元
經營收入	127,806	114,981	111,652	108,584	98,547
營運開支	(123,098)	(106,204)	(101,492)	(106,026)	(98,280)
其他收入淨額	4,448	3,835	3,278	2,190	1,243
經營利潤	9,156	12,612	13,438	4,748	1,510
利息收入	89	89	253	376	307
利息支出	(2,747)	(2,465)	(2,188)	(2,193)	(1,651)
應佔聯營公司業績	431	509	460	261	294
應佔合營公司業績	99	102	108	140	96
匯兌收益／(損失)，淨額	1,801	(3,276)	(5,953)	(292)	2,903
其他營業外收入	45	90	—	26	25
稅前利潤	8,874	7,661	6,118	3,066	3,484
所得稅費用	(1,976)	(1,763)	(1,300)	(668)	(734)
本年淨利潤	6,898	5,898	4,818	2,398	2,750
年度淨利潤歸屬於：					
本公司權益持有者	5,961	5,044	3,736	1,777	1,986
非控制性權益	937	854	1,082	621	764
本年淨利潤	6,898	5,898	4,818	2,398	2,750
每股收益					
基本及攤薄	人民幣0.60元	人民幣0.51元	人民幣0.38元	人民幣0.18元	人民幣0.20元

合併財務狀況表摘要

	於12月31日				
	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	2013 人民幣百萬元
非流動資產	200,834	186,678	171,876	162,147	144,634
淨流動負債	51,693	54,168	51,422	26,545	28,640
非流動負債	86,598	77,534	70,830	91,109	73,543
歸屬於本公司權益持有者的權益	49,936	43,456	39,045	35,748	34,329
非控制性權益	12,607	11,520	10,579	8,745	8,122

