



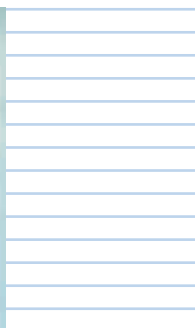
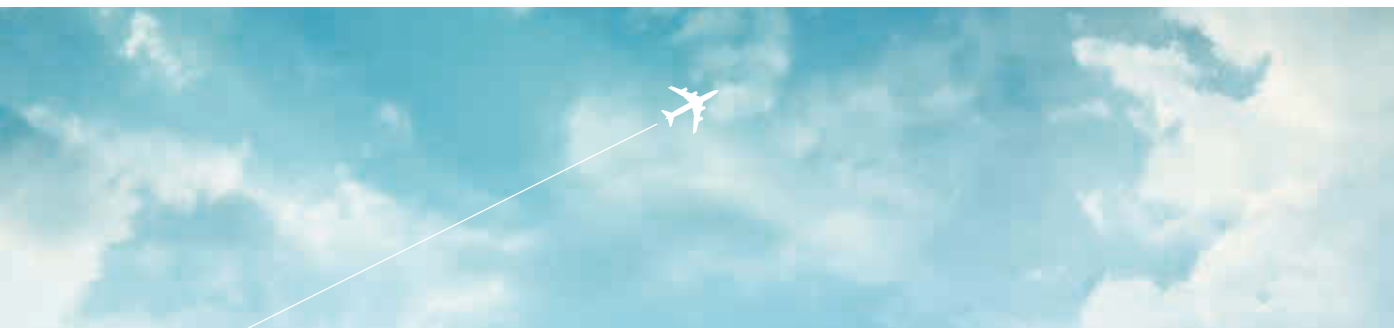
中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

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



因變而變

年度報告 2020



陽光 南航



連通世界各地 創造美好生活

目錄

關於我們

- 2 釋義
- 4 公司簡介
- 6 公司資料
- 8 公司業務概要

經營業績

- 20 主要會計數據和財務指標
- 21 經營數據摘要
- 26 機隊信息摘要
- 28 全年大事記
- 32 管理層討論與分析

公司治理

- 60 董事會報告
- 83 股份變動、股東情況及
權益披露
- 92 董事、監事、高級管理人員和
員工情況
- 105 公司治理報告
- 118 公司債券情況**
- 126 風險管理及內部控制**
- 130 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

- 134 獨立核數師報告
- 139 合併利潤表
- 140 合併綜合收益表
- 141 合併財務狀況表
- 143 合併權益變動表
- 144 合併現金流量表
- 145 財務報表附註

248 財務補充資料

252 五年財務摘要



釋義

2

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

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

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

公司簡介

4

**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。**

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等8家控股航空子公司，在珠海設有南航通航，在杭州、青島等地設有23個國內營業部，在悉尼、紐約、東京等地設有55個境外營業部。截至2020年底，本公司運營包括波音787、777、737系列，空客380、350、330、320系列等型號客貨運輸飛機867架。2020年，本集團旅客運輸量已連續42年居中國各航空公司之首，繼續保持亞洲第一、世界前列。本公司保持著中國航空公司最好的安全紀錄，2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。



近年來，本公司著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，網絡型航空公司形態逐步形成。2020年，本公司持續強化粵港澳大灣區一體化建設，帶動起廣東省與整個粵港澳大灣區的人流、物流、信息流和資金流，促進大灣區城市群與全球主要城市群的互聯互通。2020年，公司完成全部在京航班轉場大興機場，北京樞紐建設進入新時代。本集團在大興機場日均計劃航班量超過400班次，通達國內40餘個航點，通過鏈接地面交通形成輻射京津冀和雄安新區連接國內外的航線網絡，時刻份額達45%，成為大興機場最大主基地公司。



廣州、北京

兩大綜合性 國際樞紐

截至2020年，本集團
旅客運輸量已連續42年
居中國各航空公司
之首，繼續保持亞洲
第一、世界前列。



公司資料

6

| | |
|--------------------|---|
| 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: | 馬須倫 |
| 註冊地址: | 中國廣東省廣州市黃埔區玉岩路12號冠昊科技園區一期辦公樓3樓301室 |
| 聯繫地址: | 中國廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈 |
| 香港營業地址: | 香港金鐘道95號統一中心9樓B1室 |
| 公司網址: | www.csair.com |
| 電話: | +86-20-86112480 |
| 傳真: | +86-20-86659040 |
| 電子信箱: | ir@csair.com |
| 移動客戶端(APP): | 南方航空 |
| 微信公眾號: | 中國南方航空 |
| 新浪微博: | http://weibo.com/csair |
| 微信公眾號二維碼: |  |
| A股上市交易所: | 上交所 |
| A股簡稱: | 南方航空 |
| A股代碼: | 600029 |
| A股股份過戶登記處: | 中國證券登記結算有限責任公司上海分公司 中國上海陸家嘴東路166號中國保險大廈36樓 |
| H股上市交易所: | 聯交所 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|-----------|-----------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|--|-----|--|-----|--|
| H股簡稱: | 中國南方航空股份 | | | | | | | | | | | | | | |
| H股代碼: | 01055 | | | | | | | | | | | | | | |
| H股股份過戶登記處: | 香港證券登記有限公司 香港皇后大道東183號合和中心17M樓 | | | | | | | | | | | | | | |
| N股上市交易所: | 紐約證券交易所 | | | | | | | | | | | | | | |
| N股簡稱: | China Southern Air | | | | | | | | | | | | | | |
| N股代碼: | ZNH | | | | | | | | | | | | | | |
| N股股份過戶登記處: | BNY Mellon Shareowner Services P.O.Box 505000 Louisville, KY40233-5000, USA | | | | | | | | | | | | | | |
| 境內法律顧問: | 北京大成(廣州)律師事務所 | | | | | | | | | | | | | | |
| 境外法律顧問: | 競天公誠律師事務所有限法律責任合夥 | | | | | | | | | | | | | | |
| 境內審計師: | 畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥) | | | | | | | | | | | | | | |
| 境外核數師: | 畢馬威會計師事務所(於《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師) | | | | | | | | | | | | | | |
| 控股股東: | 中國南方航空集團有限公司 | | | | | | | | | | | | | | |
| 主要往來銀行: | 國家開發銀行 中國進出口銀行 中國建設銀行 中國工商銀行 中國農業銀行 | | | | | | | | | | | | | | |
| 登載H股公告的指定網站: | www.hkexnews.hk | | | | | | | | | | | | | | |
| 年度報告備置地: | 本公司董事會辦公室 | | | | | | | | | | | | | | |
| 截至2021年3月30日 | <table> <tr> <td>董事</td> <td>監事</td> </tr> <tr> <td>馬須倫</td> <td>李家世</td> </tr> <tr> <td>韓文勝</td> <td>林曉春</td> </tr> <tr> <td>鄭凡</td> <td>毛娟</td> </tr> <tr> <td>顧惠忠</td> <td></td> </tr> <tr> <td>譚勁松</td> <td></td> </tr> <tr> <td>焦樹閣</td> <td></td> </tr> </table> | 董事 | 監事 | 馬須倫 | 李家世 | 韓文勝 | 林曉春 | 鄭凡 | 毛娟 | 顧惠忠 | | 譚勁松 | | 焦樹閣 | |
| 董事 | 監事 | | | | | | | | | | | | | | |
| 馬須倫 | 李家世 | | | | | | | | | | | | | | |
| 韓文勝 | 林曉春 | | | | | | | | | | | | | | |
| 鄭凡 | 毛娟 | | | | | | | | | | | | | | |
| 顧惠忠 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 譚勁松 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 焦樹閣 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 董事會秘書、公司秘書: | 謝兵 | | | | | | | | | | | | | | |
| 證券事務代表: | 徐陽 | | | | | | | | | | | | | | |
| 《上市規則》規定之授權代表: | 馬須倫 謝兵 | | | | | | | | | | | | | | |

公司業務概要

報告期內公司所從事的主要業務、 經營模式及行業情況說明

(一) 主要業務

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

(二) 盈利模式、經營特色和發展戰略

本公司以建設世界一流航空運輸企業的「三二四五三」戰略框架為出發點和落腳點，圍繞「十四五」發展目標和2035年遠景目標，進一步聚焦質量效



益，確定「堅持五大發展、實施五大戰略、推進六大行動、實現六大轉變」的高質量發展總體思路。

本公司堅持安全、高質量、創新、合作和共享的「五大發展」理念，聚焦樞紐網絡戰略、生態圈戰略、創新驅動戰略、精益管控戰略、品牌經營戰略的「五大戰略」，推進安全生產專項整治、抓好重大戰略機遇、深化改革重點突破、對標一流管理提升、五大結構調整優化、服務品質攻堅提升的「六大行動」，力求實現由重速度向重質量轉變，由全面拓展市場向重點突破轉變，由相對單一產業向高相關多元化產業轉變，由重計劃管控向重市場運作轉變，由傳統商業模式向數字化、生態圈轉變，由粗放型管理向精細化管理轉變這「六大轉變」。

(三) 民用航空業發展情況和本公司的行業地位

1、國際、國內航空業發展情況

(1) 國際航空業發展概況

客運需求急劇下跌，收益大幅下挫。國際航協發佈的數據顯示，全球航空業受新冠疫情衝擊，2020年全球客運需求(按照收入客公里計算)同比大幅下降65.9%，其中國際客運需求同比大幅下降75.6%。全行業客運收入預計跌至1,910億美元，同比下降三分之二。載客率為62.8%，同比下降19.2個百分點。

貨運量跌價升，收益逆勢增長。國際航協發佈的數據顯示，因全球客運需求不足，客機停飛，貨運運力同比下降23%，全球航空貨運量5,420萬噸，低於2019年的6,130萬噸。同時，由於防疫物資運輸等需求強勁，貨運收入逆勢增長，全球航司貨運收入增至1,177億美元，收益水平同比增長30%。

行業復甦面臨多重挑戰。國際航協表示，本次新冠疫情致行業產生嚴重財務損失，全球航司的債務水準進一步上升，風險應對能力更加薄弱。全球放鬆旅行限制和隔離措施進程尚不確定，取決於全球疫苗的接種進度。國際航協預計，全球航空運輸業2021年仍將維持虧損狀態，甚至在2022年之前也不會贏利。危機持續的時間比預期更長，行業復甦需要更多政府援助。



(2) 中國航空業發展概況

根據中國民航局公佈的數據：

安全運行方面。2020年，中國民航實現運輸航空持續安全飛行124個月、8,943萬小時的連續安全飛行紀錄，並連續實現18年空防安全。中國民航航班正常率88.52%，比「十二五」末提升20個百分點；全國233個機場實現國內航班無紙化出行，41家國內航空公司實施客票退改簽「階梯費率」。

生產經營方面。2020年，中國民航共完成運輸總周轉量798.5億噸公里、旅客運輸量4.2億人次、貨郵運輸量676.6萬噸。截至2020年末，中國民航機隊規模達6,747架，全國航路航線總里程達到23.7萬公里，全國頒證運輸機場數量241個，其中千萬級機場39個。

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戰略產業，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，有其他交通方式不可替代的作用。航空客運是旅遊業發展的基礎，是開展國際政治、經濟和文化交流的保障，國際間跨洋客運幾乎都需要借助航空運輸。航空貨運是商貿、物流、高科技等產業發展所必須的，也是郵政快遞產業發展的基礎。

(3) 民航業具有技術含量高的特點

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



(4) 民航業具有高風險、高投入的特點

高風險一方面體現在空中運輸的不確定性，不安全的風險源複雜、種類多，存在很多不可控因素，一旦出現問題後果不堪設想；一方面體現在受政治經濟形勢、自然災害和流行性疾病影響很大，本次新冠疫情就對全球航空業造成了巨大衝擊，同時匯率、利率、航油價格波動也會對經營盈利產生較大影響。高投入體現在航空企業固定資產投資高，包括運力投入的投資、基本建設和技術改造投資，其中飛機引進成本、運營成本和維修成本巨大，同時配套的基礎建設、設施設備和技術改造也需要巨大的資金投入。

3、本公司的行業地位

本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。截至報告期末，本集團運營包括波音787、777、737系列，空客380、350、330、320系列等型號客貨運輸飛機867架。本公司保持著中國航空公司最好的安全紀錄，2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。





近年來，本公司著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，網絡型航空公司形態逐步形成。2020年，本公司持續強化粵港澳大灣區一體化建設，帶動起廣東省與整個粵港澳大灣區的人流、物流、信息流和資金流，促進大灣區城市群與全球主要城市群的互聯互通。2020年，公司完成全部在京航班轉場大興機場，北京樞紐建設進入新時代。本集團在大興機場日均計劃航班量超過400班次，通達國內40餘個航點，通過鏈接地面交通形成輻射京津冀和雄安新區連接國內外的航線網絡，時刻份額達45%，成為大興機場最大主基地公司。

(四)面臨的挑戰

本集團面臨的主要挑戰包括：

1、新冠疫情影響

2020年新冠疫情全球大流行，世界各國為控制疫情，陸續採取了旅行限制措施，導致全球航空客運需求銳減。我國採取有力的疫情防控措施，率先實現國內疫情可控，國內經濟恢復勢頭向好，境內航空客運需求逐漸恢復，但境外疫情仍未得到有效遏制，國際航線限制政策持續嚴格，國內可能出現的散發疫情仍將對公司經營造成不利影響。隨著疫苗接種推廣，預計未來各國旅行限制將逐步取消，但受疫苗產量、全球分配情況影響，未來航空需求恢復情況仍存在較大不確定性。

2、高鐵網絡擴張

根據中國國家鐵路集團有限公司公佈的數據，截至2020年底，全國鐵路營運里程達到14.63萬公里，其中高速鐵路3.79萬公里。到2035年，全國鐵路網將達到20萬公里左右，其中高鐵7萬公里左右，50萬人口以上城市高鐵通達，全國1、2、3小時高鐵出行圈全面形成。高速鐵路運營速度自2007年以來持續提升，最高運營速度從每小時250公里提升至每小時350公里，未來可能繼續提升。本公司與高鐵網絡重合的航線(特別是800公里以下的航線)的經營業績在未來將受到一定影響。

3、行業競爭加劇

國內市場方面，受新冠疫情影響，大量國際航線運力轉移至國內航線，行業供需失衡競爭加劇，國內航線票價水準可能會出現一定下降。國際市場方面，全球航空業整合速度加快，小型航空公司可能面臨被收購或破產的局面，大型航空公司則尋求政府介入救助，對原有的國際合作結構形成衝擊。

4、匯率波動

2020年，受新冠疫情影響全球貿易大幅萎縮，發達國家貨幣政策同步寬鬆，政府債務水準再創新高。國際金融市場經歷大幅震盪，人民幣匯率彈性繼續增強，但整體走勢相較其他主要國家貨幣仍比較穩健。全年來看，人民幣對美元即期匯率呈現出先升後貶再升的「N」字型走勢。匯率波動導致公司財務費用的變化，並將直接影響公司的業績表現。

5、原油價格

2020年，全球政治格局複雜多變，經濟下行壓力加大，國際原油供給端和需求端均存在不確定性。2020年初國際原油價格持續下跌並出現大幅波動，後續緩慢回升，呈V型走勢。原油價格波動導致公司燃油成本變化，並將直接影響公司的業績表現。

(五)安全投入情況

報告期內，公司始終堅持「安全第一」不動搖，積極開展安全整治專項行動，深入推進安全七大體系建設，全面提升安全管控能力。

一是開展安全生產專項整治三年行動。我們專題研究疫情防控、客改貨等重點風險防控，重點整治跑道安全、危險品運輸等風險，建立機械故障和缺陷風險聯防聯控機制，啟動運輸機場運行風險預防分析項目。

二是著力推進安全七大體系建設。我們積極推進安全責任、規章手冊、訓練培訓、過程控制、風險管控、安全文化和科技創新等安全七大體系建設，持續建設和完善安全管控體系，進一步加強公司安全管理的系統性和協同性。

截至報告期末，公司連續實現了21個航空安全年，繼續保持了中國航空公司最好的安全記錄。

二、

報告期內核心競爭力分析

本公司已逐漸形成強大完善的規模化、網絡化優勢，以廣州—北京為核心的樞紐運營管理能力，大運行與矩陣管理相結合的資源協同能力，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；航線網絡最密集，形成了密集覆蓋國內，全面輻射亞洲，有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；年旅客運輸量最多，是國內首個運輸量過億的航空公司。南航現有北京、深圳等16家分公司和廈門航空等8家控股航空子公司，分子公司能較好地協調當地市場、機場、大客戶、渠道和媒體等資源的優勢，為樞紐輸送中轉客源。同時公司設立了7個區域營銷中心，擁有23個國內營業部和遍佈各大洲的55個境外營業部，已經形成了分公司、控股公司、區域營銷中心、營業部為主的點面結合的銷售網絡。

2、不斷強化以廣州—北京為核心的雙樞紐運營管理能力。南航按照「一個總部，兩個樞紐」總體定位，著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，實現雙輪驅動，創造新的盈利模式和發展方式，網絡型航空公司形態逐步形成。2020年，南航深耕大灣區，努力將廣州樞紐打造成為與省市共建的國際航空樞紐典範，目前南航在廣州市場份額已經超過50%。同時，南航2020年完成全部在京航班轉場大興機場，獲得45%的時刻份額，成為最大主基地公司，為樞紐打造提供有利條件和資源。通過全面推進「雙樞紐」戰略佈局，南航將進一步完善體制機制和配套資源，盡快形成「南北呼應、比翼齊飛」的發展新格局。

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

務質量管理，營銷管控格局不斷優化。

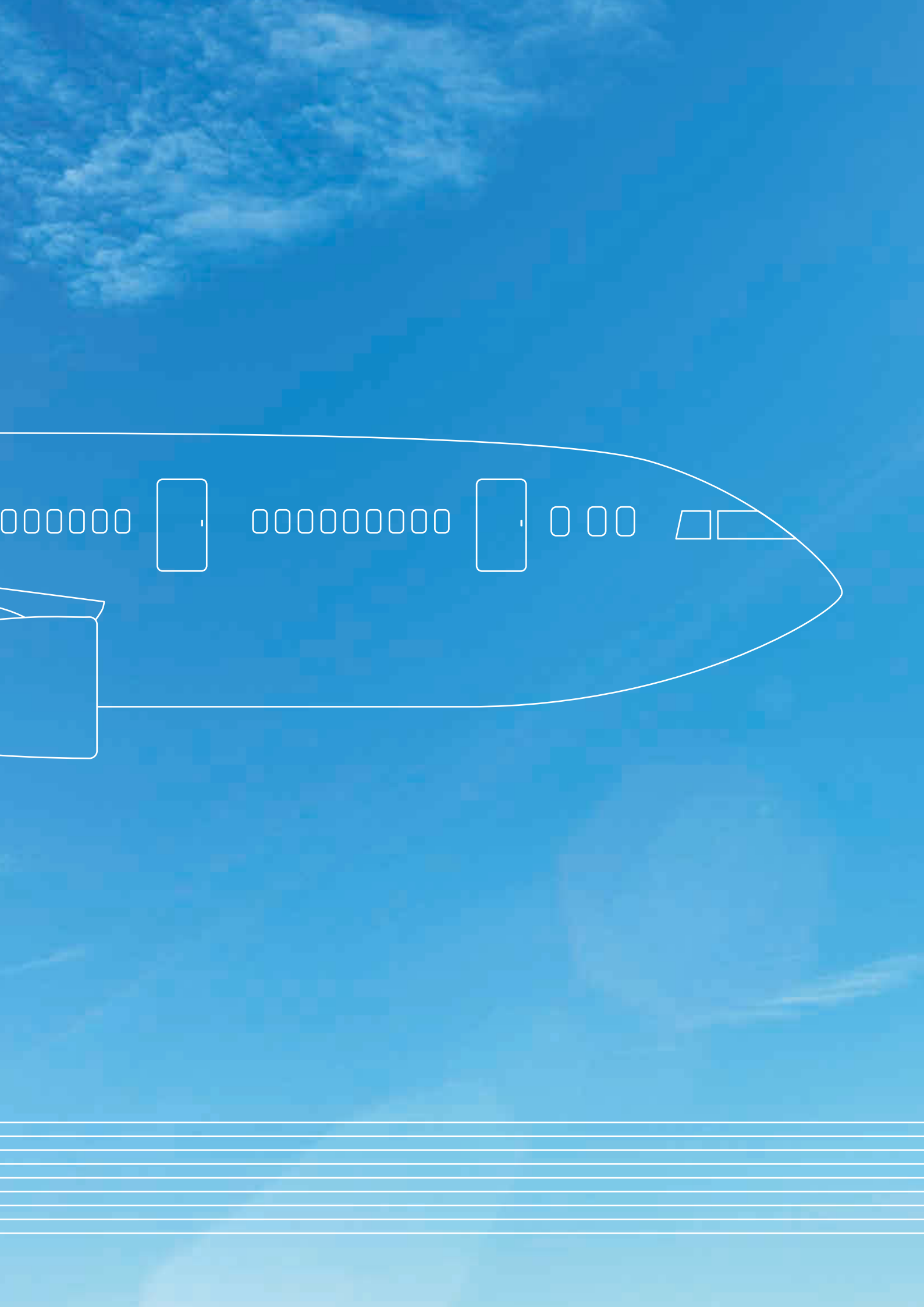
4、爭創世界一流的服務水準。南航開展大服務建設，打造國際一流服務品牌，不斷改進服務質量，品牌影響力在國內外持續提



升。2020年，南航以「親和精細」為服務定位，打破各系統和部門間的壁壘，實現全鏈條、系統性、一體化的服務管理，相繼推出系列新的服務產品、服務舉措，公司服務質量和航班正常率持續提升，實現行業領先，公司再次榮獲「全國用戶滿意標桿企業」稱號。此外，公司堅決打贏疫情防控阻擊戰，全面履行重大任務保障、扶貧攻堅、節能減排等政治責任和社會責任，陽光南航、責任央企的良好形象得到有力彰顯。



- 5、全面領先的信息化系統。南航十分重視企業的信息化建設，擁有超過1,000人的信息化人才隊伍，為相關研發工作奠定了堅實的人才基礎，新版官網、移動APP、微信平台、B2B等多個IT系統建設改造，形成了客運營銷、運行控制、空地服務、航空安全、貨運、企業管理和公共平台等系統，初步實現了「雲平台+雙中台」的技術架構，打造了企業級數字賦能與能力複用平台，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。2020年，公司全面推動「生態圈戰略」，強化電商平台建設，全力打造移動用戶端全流程一站式服務平台。目前，「一機在手、全程無憂」的功能全覆蓋目標已經實現，APP激活數、社交媒體粉絲數等關鍵指標保持行業領先。



堅持五大發展理念，

即堅持安全、高質量、創新、合作、共享。

主要會計數據和財務指標

20

主要會計數據

單位：百萬元 幣種：人民幣

| | 2020年 | 2019年 | 增加/ (減少)% |
|----------------------|-----------------|---------|--------------|
| 經營收入 | 92,561 | 154,322 | (40.02) |
| 歸屬於本公司權益持有者的淨(虧損)/利潤 | (10,847) | 2,640 | (510.87) |

| | 截至12月31日 | | 增加/ (減少)% |
|----------------|----------------|---------|--------------|
| | 2020年 | 2019年 | (減少)% |
| 歸屬於本公司權益持有者的權益 | 69,584 | 64,106 | 8.55 |
| 資產總額 | 326,383 | 306,928 | 6.34 |

主要財務指標

| | 2020年 | 2019年 | 增加/ (減少)% |
|------------------|---------------|-------|--------------|
| 基本每股(虧損)/收益(元/股) | (0.77) | 0.22 | (450.00) |
| 攤薄每股(虧損)/收益(元/股) | (0.77) | 0.22 | (450.00) |

經營數據摘要

| | 截至12月31日止年度 | | 增加／ (減少)(%) |
|---------------------|-------------|------------|----------------|
| | 2020年 | 2019年 | |
| 載運量 | | | |
| 收費客公里(RPK)(百萬) | | | |
| 國內航線 | 140,135.20 | 195,239.18 | (28.22) |
| 港澳臺航線 | 239.14 | 3,258.71 | (92.66) |
| 國際航線 | 13,065.78 | 86,422.92 | (84.88) |
| 合計： | 153,440.11 | 284,920.82 | (46.15) |
| 收費噸公里(RTK)(百萬) | | | |
| 國內航線 | 13,720.92 | 18,897.97 | (27.39) |
| 港澳臺航線 | 30.19 | 312.80 | (90.35) |
| 國際航線 | 7,053.76 | 13,414.05 | (47.42) |
| 合計： | 20,804.88 | 32,624.82 | (36.23) |
| 收費噸公里(RTK) — 客運(百萬) | | | |
| 國內航線 | 12,390.86 | 17,182.13 | (27.89) |
| 港澳臺航線 | 20.91 | 286.62 | (92.71) |
| 國際航線 | 1,138.30 | 7,573.52 | (84.97) |
| 合計： | 13,550.07 | 25,042.27 | (45.89) |

| | 截至12月31日止年度 | | 增加/ (減少)(%) |
|---------------------|------------------|------------|----------------|
| | 2020年 | 2019年 | |
| 收費噸公里(RTK) – 貨運(百萬) | | | |
| 國內航線 | 1,330.06 | 1,715.84 | (22.48) |
| 港澳臺航線 | 9.29 | 26.18 | (64.54) |
| 國際航線 | 5,915.47 | 5,840.53 | 1.28 |
| 合計： | 7,254.81 | 7,582.55 | (4.32) |
| 載客人數(千人) | | | |
| 國內航線 | 93,911.34 | 128,706.50 | (27.03) |
| 港澳臺航線 | 213.22 | 2,480.54 | (91.40) |
| 國際航線 | 2,731.48 | 20,445.12 | (86.64) |
| 合計： | 96,856.04 | 151,632.16 | (36.12) |
| 運輸貨郵量(千噸) | | | |
| 國內航線 | 817.51 | 1,052.13 | (22.30) |
| 港澳臺航線 | 9.12 | 23.27 | (60.80) |
| 國際航線 | 634.19 | 688.16 | (7.84) |
| 合計： | 1,460.83 | 1,763.57 | (17.17) |

經營數據摘要

| | 截至12月31日止年度 | | 增加／ (減少)(%) |
|---------------------|-------------------|------------|----------------|
| | 2020年 | 2019年 | |
| 載運力 | | | |
| 可用座位公里(ASK)(百萬) | | | |
| 國內航線 | 193,935.93 | 235,216.49 | (17.55) |
| 港澳臺航線 | 550.91 | 4,367.53 | (87.39) |
| 國際航線 | 20,235.13 | 104,477.84 | (80.63) |
| 合計： | 214,721.97 | 344,061.86 | (37.59) |
| 可用噸公里(ATK)(百萬) | | | |
| 國內航線 | 22,182.70 | 26,803.84 | (17.24) |
| 港澳臺航線 | 70.71 | 506.71 | (86.04) |
| 國際航線 | 11,638.87 | 19,123.06 | (39.14) |
| 合計： | 33,892.28 | 46,433.61 | (27.01) |
| 可用噸公里(ATK) — 客運(百萬) | | | |
| 國內航線 | 17,454.23 | 21,169.48 | (17.55) |
| 港澳臺航線 | 49.58 | 393.08 | (87.39) |
| 國際航線 | 1,821.16 | 9,403.01 | (80.63) |
| 合計： | 19,324.98 | 30,965.57 | (37.59) |
| 可用噸公里(ATK) — 貨運(百萬) | | | |
| 國內航線 | 4,728.46 | 5,634.36 | (16.08) |
| 港澳臺航線 | 21.13 | 113.64 | (81.40) |
| 國際航線 | 9,817.71 | 9,720.05 | 1.00 |
| 合計： | 14,567.30 | 15,468.05 | (5.82) |

截至12月31日止年度

| | 2020年 | 2019年 | 增加／ (減少)百分點 |
|-------------------|--------------|-------|----------------|
| 載運率 | | | |
| 客座率(RPK/ASK)(%) | | | |
| 國內航線 | 72.26 | 83.00 | (10.74) |
| 港澳臺航線 | 43.41 | 74.61 | (31.20) |
| 國際航線 | 64.57 | 82.72 | (18.15) |
| 平均： | 71.46 | 82.81 | (11.35) |
| 總體載運率(RTK/ATK)(%) | | | |
| 國內航線 | 61.85 | 70.50 | (8.65) |
| 港澳臺航線 | 42.70 | 61.73 | (19.03) |
| 國際航線 | 60.61 | 70.15 | (9.54) |
| 平均： | 61.39 | 70.26 | (8.88) |
| 收益 | | | 增加／ (減少)(%) |
| 每收費客公里收益(人民幣元) | | | |
| 國內航線 | 0.41 | 0.52 | (21.15) |
| 港澳臺航線 | 1.05 | 0.75 | 40.00 |
| 國際航線 | 0.96 | 0.39 | 146.15 |
| 平均： | 0.46 | 0.49 | (6.12) |
| 每收費貨運噸公里收益(人民幣元) | | | |
| 國內航線 | 1.36 | 1.14 | 19.30 |
| 港澳臺航線 | 8.93 | 4.67 | 91.22 |
| 國際航線 | 2.47 | 1.29 | 91.47 |
| 平均： | 2.27 | 1.27 | 78.74 |
| 每收費噸公里收益(人民幣元) | | | |
| 國內航線 | 4.34 | 5.50 | (21.09) |
| 港澳臺航線 | 11.06 | 8.18 | 35.21 |
| 國際航線 | 3.84 | 3.10 | 23.87 |
| 平均： | 4.18 | 4.54 | (7.93) |

經營數據摘要

| | 截至12月31日止年度 | | 增加／ (減少)(%) |
|------------------|-----------------|----------|----------------|
| | 2020年 | 2019年 | |
| 成本 | | | |
| 每可用噸公里營運開支(人民幣元) | 3.22 | 3.20 | 0.63 |
| 飛行量 | | | |
| 飛行總公里(百萬公里) | 1,304.67 | 1,875.52 | (30.44) |
| 總飛行小時(千小時) | | | |
| 國內航線 | 1,835.82 | 2,249.15 | (18.38) |
| 港澳臺航線 | 4.88 | 40.77 | (88.03) |
| 國際航線 | 236.51 | 661.45 | (64.24) |
| 合計： | 2,077.21 | 2,951.36 | (29.62) |
| 起飛架次(千次) | | | |
| 國內航線 | 786.17 | 963.42 | (18.40) |
| 港澳臺航線 | 2.71 | 19.07 | (85.80) |
| 國際航線 | 33.58 | 135.39 | (75.20) |
| 合計： | 822.46 | 1,117.88 | (26.43) |

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

26

截至2020年12月31日，本集團機隊規模、機隊結構及飛機交付和退出情況如下：

單位：架

| 飛機型號 | 經營 租賃架數 | 融資 租賃架數 | 自購 飛機架數 | 報告期交付 | 報告期退出 | 報告期末 合計 |
|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|
| 客機 | | | | | | |
| A380系列 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 5 |
| A350系列 | 0 | 6 | 2 | 2 | 0 | 8 |
| A330系列 | 12 | 29 | 4 | 0 | 2 | 45 |
| A320系列 | 124 | 100 | 101 | 22 | 14 | 325 |
| B787系列 | 8 | 25 | 4 | 0 | 0 | 37 |
| B777系列 | 0 | 14 | 1 | 0 | 0 | 15 |
| B737系列 | 163 | 76 | 162 | 0 | 0 | 401 |
| EMB190 | 3 | 0 | 6 | 0 | 11 | 9 |
| ARJ21 | 0 | 3 | 3 | 6 | 0 | 6 |
| 貨機 | | | | | | |
| B777系列 | 0 | 7 | 7 | 2 | 0 | 14 |
| B747系列 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 合計 | 310 | 261 | 296 | 32 | 27 | 867 |

機隊信息摘要

2021 – 2023年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

| 飛機型號 | 2020 | | | 2021 | | | 2022 | | | 2023 | | |
|-------------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|------------|-----------|----------|--------------|--|--|
| | 期末數 | 交付 | 退出 | 期末預測數 | 交付 | 退出 | 期末預測數 | 交付 | 退出 | 期末預測數 | | |
| 客機 | | | | | | | | | | | | |
| 空客 | | | | | | | | | | | | |
| A380系列 | 5 | / | / | 5 | / | / | 5 | / | / | 5 | | |
| A350系列 | 8 | 4 | / | 12 | 4 | / | 16 | 4 | / | 20 | | |
| A330系列 | 45 | / | 5 | 40 | / | / | 40 | / | / | 40 | | |
| A320系列 | 325 | 15 | 1 | 339 | 5 | / | 344 | / | / | 344 | | |
| 波音 | | | | | | | | | | | | |
| B787系列 | 37 | 5 | / | 42 | / | / | 42 | / | / | 42 | | |
| B777系列 | 15 | 1 | / | 16 | / | / | 16 | / | / | 16 | | |
| B737系列 | 401 | 31 | 3 | 429 | 48 | / | 477 | 44 | / | 521 | | |
| 其他 | | | | | | | | | | | | |
| EMB190 | 9 | / | 3 | 6 | / | / | 6 | / | / | 6 | | |
| ARJ21 | 6 | 8 | / | 14 | 8 | / | 22 | 9 | / | 31 | | |
| 客機小計 | 851 | 64 | 12 | 903 | 65 | 0 | 968 | 57 | 0 | 1,025 | | |
| 貨機 | | | | | | | | | | | | |
| B777系列 | 14 | / | / | 14 | / | / | 14 | / | / | 14 | | |
| B747系列 | 2 | / | / | 2 | / | / | 2 | / | / | 2 | | |
| 貨機小計 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 16 | | |
| 合計 | 867 | 64 | 12 | 919 | 65 | 0 | 984 | 57 | 0 | 1,041 | | |

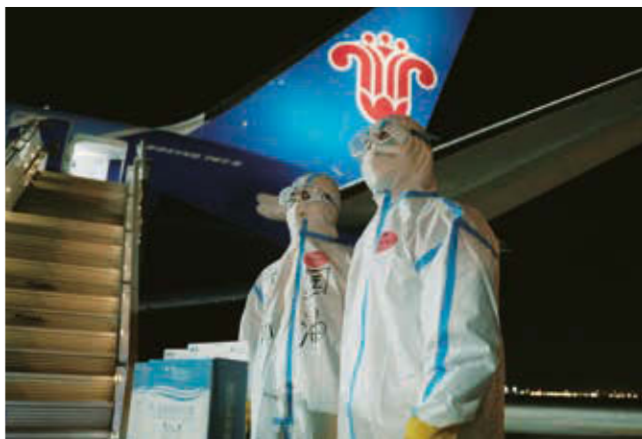
註：

公司機隊未來引進退出計劃後續可能根據合同簽訂及飛機交付情況進行調整。

全年大事記

24 1月

除夕夜，南航緊急安排首個中國民航抗疫包機。



9 2月



南航向湖北省和有關機構捐贈人民幣1,000萬元、1萬套防護服和3萬隻口罩。28,059名黨員自願捐款人民幣403.95萬元。

23 3月



南航包機護送中國向東盟國家派遣的首支抗疫醫療隊抵達柬埔寨。

19 6月

南航正式啟動大服務建設工作，以「親和精細」為服務定位，打造國際一流服務品牌。



28 6月

首架國產客機ARJ21飛機加盟南航。



28 7月



南航「快樂飛」國內旅遊套餐正式發售，旅客「不限週末或工作日，無限次兌換國內任意航班機票」，滿足旅客出行新需求。

8 9月



在人民大會堂召開的全國抗擊新冠疫情表彰大會上，南航飛行總隊波音777機隊和南航乘務長田靜分別榮獲「先進集體」和「先進個人」稱號！

25 10月

南航在京航班全部轉至大興機場，開啟南航北京樞紐建設新時代。



27 11月

南航再次榮獲「全國用戶滿意標桿企業」稱號，並獲市場質量信用最高等級AAA級認證。「親和精細」服務受旅客青睞。



20 12月



南航「綠色飛行」項目，已經累計向1,380萬人次發出綠色飛行邀約，減少110萬份機上餐食浪費，實現了服務工作既「親和精細」，又有效節約的良好效果。

22 12月

貨運物流公司正式實施混合所有制改革，成為實行混合所有制的國家骨幹航空物流企業之一，南航向國企改革「雙百行動」交出滿意答卷。



實施五大戰略，

即樞紐網絡戰略、生態圈戰略、創新
驅動戰略、精益管控戰略、
品牌經營戰略。





管理層討論與分析

32



報告期內，在管理層和全體員工的共同努力下，本集團疫情防控有力有效，安全基礎持續夯實，經營應對成效顯著，發展戰略加快落地。

馬須倫
董事長兼總經理

業務回顧

2020年，受新冠疫情全球大流行影響，世界經濟陷入大蕭條以來最嚴重衰退，世界經濟供需循環受阻。國際貨幣基金組織《世界經濟展望》顯示，2020年全球經濟出現近10年來首次負增長，經濟增速為-3.5%。中國統籌疫情防控和經濟社會發展，率先控制疫情，逐步構建起國際、國內相互促進雙循環新發展格局，成為2020年全球唯一實現經濟正增長的主要經濟體，全年經濟增長2.3%，全年國內生產總值首次突破人民幣100萬億元，如期完成新時代脫貧攻堅任務。



新冠疫情對全球航空業造成巨大衝擊，全球航空業特別是航空公司經營困難，我國航空業也面臨前所未有的嚴峻局面，航空需求大幅下跌。面對疫情帶來的嚴峻挑戰，本集團有效組織疫情防控，確保安全態勢平穩，搶抓市場機遇降本增效，穩步推進體制機制改革。報告期內，在管理層和全體員工的共同努力下，本集團疫情防控有力有效，安全基礎持續夯實，經營應對成效顯著，發展戰略加快落地。2020年，本集團實現安全飛行208萬小時，旅客運輸量約9,686萬人次，貨運物流實現大幅增盈，公司再次榮膺「全國用戶滿意標桿企業」。

1、疫情防控

報告期內，本集團堅決落實疫情防控責任，統籌各項防疫工作。我們第一時間成立疫情防控工作領導小組、啟動重大突發公共衛生事件一級響應；制定疫情防控運輸保障方案，全力保障抗疫運輸任務，國內首家出臺防疫物資免費運輸政策；嚴格落實國家防疫政策，削減重點國家、地區航班，持續加強航班旅客全流程管控和員工全方位防護。報告期內，本集團累計投入1.9萬個抗疫航班，運送醫護人員2.5萬人次、抗疫物資2.9萬噸，接回滯留同胞2.4萬人次；實現公司所有國際國內航班旅客機上零感染、所有員工工作崗位上零感染；湧現出一大批先進典型，得到了中央、上級和社會各界的高度評價。

實現公司所有
國際國內
航班旅客
機上零感染

所有員工
工作崗位上零感染



繼續
保持著中國航空公司
最好的
安全記錄。

2、安全管理

報告期內，本集團堅決守牢安全底線，制定安全七大體系建設綱要。我們統籌開展安全生產專項整治三年行動，綜合運用多種技術手段，持續推進作風問題顯性化，以「三個敬畏」為內核開展作風建設；完善風險監測預警機制，做好安全隱患排查治理；緊盯重點領域和重點風險，強化事前和過程控制，推動安全關口前移。截至報告期末，本集團連續保障了21年的飛行安全和26年的空防安全，繼續保持著中國航空公司最好的安全記錄。

3、經營應對

報告期內，本集團根據疫情發展變化及政策導向，積極主動調整經營策略。我們全力搶抓客運收入，緊盯疫情變化，滾動優化國內航線航班，搶抓國際回程客源；積極把握貨運物流增收機遇，全面提升貨機利用率，全年組織客改貨航班8,431班，貨運物流經營成效顯著。我們著力強化成本

管控，積極爭取政策支持，大幅壓降成本費用。我們主動收縮投資，及時調整運力引進節奏。我們加快盤活處置資產，不動產利用率進一步提升。

4、樞紐網絡

報告期內，本集團深入推進樞紐網絡戰略，加快推進廣州、北京兩大綜合性國際樞紐建設。我們持續打造廣深聯合樞紐，構建以「灣區通」為主體的產品體系，推動大灣區市場、產品、服務、網絡一體化；加速推進北京樞紐建設，提前完成大興機場全部航班轉場，爭取時刻獎勵、優化機場時刻、強化宣傳推廣，全力做好北京樞紐運營。我們突出海南戰略重點市場地位，與海南省簽署戰略合作協定；強化與廈航、川航協同，在成都等重點市場共同打造精品幹線；與美航、阿提哈德航、俄羅斯航等20家國際夥伴新簽合作協定。

5、精益管控

報告期內，本集團初步構建全面市場化核算體系。我們開展精益管控成本專項活動，開拓成本管控新思路，落實降本增效措施1,100餘項，擇優作為成本管控策略納入規章手冊，實現規範化、制度化；嚴控航油、起降等大項成本，堅持綠色飛行，優化航路、精準配載，全年可用噸公里油耗

落實降本增效措施
1,100餘項

全年可用噸公里油耗
同比下降6.6%



同比下降6.6%；實現多元化低成本融資，進一步優化公司債務結構；防範化解油價、匯率、利率、現金流、應收款項等風險，審慎開展外匯及航油套保等業務。

6、運行服務

報告期內，本集團深入推進大運行建設，推進大服務建設。我們不斷優化管控模式，開展航班正常提升工程，連續五年航班正常率行業領先；實施快速過站價值貢獻核算，運行效率進一步提高；持續提升維修能力，加強機務科技創新，運行更加可靠。我們完善服務管控體系，明確「親和精細」服務定位，堅持真情服務，不斷提升旅客出行體驗，投訴率三大航最低；打造「親情服務360」和「木棉系品牌」，推廣綠色飛行餐食換里程服務，行李全流程追蹤項目獲得國際航協全網絡合規認證。



連續 五年航班正常率 行業領先

行李全流程追蹤項目
獲得國際航協

全網絡合規認證

公司再次
榮膺“全國用戶滿意標杆企業”

7、改革發展

報告期內，本集團制定深化改革三年行動實施方案，開展對標世界一流管理提升行動，高起點編製「十四五」規劃。我們開展機隊、市場、人力、產業、資產負債五大結構調整優化，著力解決制約高質量發展的瓶頸問題；定向增發股票和公開發行可轉債募集資金合計人民幣約320億元，夯實發展基礎；持續完善市場化經營機制，出臺任期制和契約化管理辦法；建立「雲平台+雙中台」IT架構基礎，業務共享能力體系基本成型。報告期內，本集團「雙百行動」混合所有制改革圓滿落地，貨運物流公司和南航通航引進戰略投資者，完善公司治理結構和三項制度改革，搭建市場化的經營機制，混改企業發展空間進一步拓寬。

8、社會責任

報告期內，本集團堅定推進綠色飛行，深化扶貧工作模式，積極履行社會責任。我們持續優化機型和航路，著力提升航油使用效率，減少溫室氣體排放；持續推進燃油車新能源化，推動「大規模動態圖航路規劃」納入國家重點研發專項，公司獲得中國民航局授予的「藍天保衛戰工作先進單位」；不斷深化南航特色扶貧模式，在全國12省2縣22村開展扶貧工作，派出掛職和駐村扶貧幹部83名，幫助定點幫扶地區全部實現脫貧摘帽，公司獲得2019年中央單位定點扶貧考核最高等次「好」等榮譽。



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。

2020年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣10,847百萬元，而2019年歸屬於本公司權益持有者的淨利潤為人民幣2,640百萬元。本集團的經營收入總額由2019年的人民幣154,322百萬元下降人民幣61,761百萬元或40.02%至2020年的人民幣92,561百萬元。客座率由2019年的82.81%下降11.35個百分點至2020年的71.46%。每收費客公里收益由2019年的人民幣0.49元下降6.12%至2020年的人民幣0.46元。每收費噸公里收益由2019年的人民幣4.54元下降至2020年的人民幣4.18元，降幅為7.93%。營運開支則由2019年的人民幣148,608百萬元下降人民幣39,497百萬元至2020年的人民幣109,111百萬元，降幅為26.58%。主要受疫情對航空業的影響，2020年的經營虧損為人民幣11,864百萬元，而2019年的經營利潤為人民幣10,838百萬元。

三、 經營收入

| | 2020年 | | 2019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 | 87,027 | 94.02 | 148,117 | 95.98 | (41.24) |
| 其中：客運收入 | 70,534 | | 138,502 | | (49.07) |
| — 國內客運收入 | 57,793 | | 101,955 | | (43.32) |
| — 港澳臺客運收入 | 251 | | 2,437 | | (89.70) |
| — 國際客運收入 | 12,490 | | 34,110 | | (63.38) |
| 貨郵運收入 | 16,493 | | 9,615 | | 71.53 |
| 其他經營收入 | 5,534 | 5.98 | 6,205 | 4.02 | (10.81) |
| 主要包括： | | | | | |
| 佣金收入 | 2,771 | | 2,952 | | (6.13) |
| 貨物處理收入 | 507 | | 359 | | 41.23 |
| 地面服務收入 | 210 | | 409 | | (48.66) |
| 通用航空收入 | 508 | | 564 | | (9.93) |
| 酒店及旅遊服務收入 | 390 | | 712 | | (45.22) |
| 經營收入合計 | 92,561 | 100.00 | 154,322 | 100.00 | (40.02) |
| 減：燃油附加費收入 | (1,259) | | (7,479) | | (83.17) |
| 經營收入合計(不含燃油附加費) | 91,302 | | 146,843 | | (37.82) |

管理層討論與分析

39

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

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2019年及2020年分別佔經營收入的95.98%及94.02%。在2020年的運輸收入中81.05%為客運收入，18.95%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87,027百萬元，比去年同期減少人民幣61,090百萬元或41.24%，主要是由於貨運收入的增長部分抵消了航空運輸收入的下降，航空運輸收入的減少主要由於疫情導致出行意願下降及旅行限制，旅客人數及機票價格相應下降。本集團的其他經營收入來自佣金收入，酒店及旅遊服務收入、通用航空收入、貨物處理收入和地面服務收入。

經營收入下降的主要原因是客運收入由2019年的人民幣138,502百萬元下降49.07%至2020年的人民幣70,534百萬元。載客總人次在2020年減少36.12%至96.86百萬人次。收費客公里由2019年的284,921百萬客公里，減少46.15%至2020年的153,440百萬客公里，主要由於疫情導致旅客意願較低導致載客量下降所致。

國內客運收入佔2020年總客運收入的81.94%，由2019年的人民幣101,955百萬元下降至2020年的人民幣57,793百萬元，下降43.32%。國內航線客運量(以收費客公里計算)減少28.22%，以可用座位公里計算的客運能力同時減少17.55%，客座率由2019年的83.00%減少10.74個百分點至2020年的72.26%。本年的每收費客公里收益由2019年的人民幣0.52元降至2020年的人民幣0.41元，下降21.15%。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的0.36%，由2019年的人民幣2,437百萬元降至2020年的人民幣251百萬元，下降89.70%。港澳臺地區航線以收費客公里計算的客運量下降92.66%，客運能力(以可用座位公里計算)同時下降87.39%，客座率由2019年的74.61%下降31.20個百分點至2020年的43.41%。每收費客公里收益由2019年的人民幣0.75元上升至2020年的人民幣1.05元，上升40.00%。

國際客運收入佔總客運收入的17.71%，由2019年的人民幣34,110百萬元降至2020年的人民幣12,490百萬元，下降63.38%。國際航線在以收費客公里計算的客運量下降84.88%的同時，客運能力(以可用座位公里計算)下降80.63%，客座率由2019年的82.72%下降18.15個百分點至2020年的64.57%。每收費客公里收益由2019年的人民幣0.39元上升至2020年的人民幣0.96元，上升146.15%。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的18.95%，佔總經營收入的17.82%，由2019年的人民幣9,615百萬元上升至2020年的人民幣16,493百萬元，升幅為71.53%。上升的主要原因是主要為受疫情影響，貨運需求尤其是國際貨運需求旺盛所致。

其他經營收入由2019年的人民幣6,205百萬元下降10.81%至2020年的人民幣5,534百萬元，下降的主要原因是佣金收入、地面服務收入、通用航空收入、酒店及旅遊服務收入下降。

四、 營運開支

2020年的營運開支總額為人民幣109,111百萬元，比2019年下降人民幣39,497百萬元或26.58%，主要由於疫情影響各項開支減少所致。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2019年的96.30%上升至2020年的117.88%。

| 營運開支 | 2020年 | | 2019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 | 37,545 | 34.41 | 70,566 | 47.78 |
| 主要包括： | | | | |
| 燃油成本 | 18,797 | | 42,814 | |
| 經營性租賃支出 | 977 | | 1,412 | |
| 航空人員工資及福利 | 10,232 | | 12,709 | |
| 維修開支 | 13,375 | 12.26 | 13,057 | 8.79 |
| 飛機及運輸服務開支 | 18,743 | 17.18 | 26,591 | 17.89 |
| 宣傳及銷售開支 | 5,007 | 4.59 | 7,755 | 5.22 |
| 行政及管理開支 | 4,088 | 3.75 | 4,073 | 2.74 |
| 折舊及攤銷 | 24,590 | 22.53 | 24,620 | 16.57 |
| 物業、廠房及設備及使用權資產減值損失 | 3,961 | 3.63 | 18 | 0.01 |
| 酒店及旅遊服務支出 | 317 | 0.29 | 587 | 0.39 |
| 餐食支出 | 333 | 0.31 | 336 | 0.23 |
| 金融機構手續費支出 | 84 | 0.08 | 217 | 0.15 |
| 貨物處理支出 | 400 | 0.36 | 311 | 0.21 |
| 其他 | 668 | 0.61 | 477 | 0.32 |
| 營運開支總額 | 109,111 | 100.00 | 148,608 | 100.00 |

航班營運開支佔營運開支總額的34.41%，由2019年的人民幣70,566百萬元下降46.79%至2020年的人民幣37,545百萬元，主要是由於疫情影響航班運輸量減少以及員工薪酬下降所致。

維修開支佔營運開支總額的12.26%，其金額與去年基本持平。

飛機及運輸服務開支佔營運開支總額的17.18%，由2019年的人民幣26,591百萬元下降29.51%至2020年的人民幣18,743百萬元，主要由於受疫情影響航班量減少，起降及導航費從2019年的人民幣17,658百萬元下降至2020年的人民幣10,857百萬元。

宣傳及銷售開支佔營運開支總額的4.59%，由2019年的人民幣7,755百萬元下降35.44%至2020年的人民幣5,007百萬元，主要原因為受疫情影響機票銷售量下降，票務辦事處開支下降所致。

行政及管理開支佔營運開支總額的3.75%，其金額與去年基本持平。

折舊及攤銷佔營運開支總額的22.53%，其金額與去年基本持平。

物業、廠房及設備及使用權資產減值損失佔營運開支總額的3.63%，由2019年的人民幣18百萬元上升至2020年的人民幣3,961百萬元，上升的主要原因為對飛機及相關設備計提減值準備。

五、

經營（虧損）／利潤

2020年的經營虧損為人民幣11,864百萬元（2019年經營利潤：人民幣10,838百萬元）。經營利潤的下降主要是由於疫情導致航空運輸收入減少。

六、

其他收入淨額

其他收入淨額由2019年的人民幣5,124百萬元下降人民幣438百萬元至2020年的人民幣4,686百萬元，主要是受疫情影響國際團隊數量較少導致違約金收入減少，以及逾期不需返還的機場建設費、境外機場稅減少所致。

七、 稅項

本集團2020年所得稅收益為人民幣3,368百萬元，2019年的所得稅支出人民幣971百萬元，主要是公司受疫情影響經營虧損並就稅務虧損確認遞延所得稅資產。

八、

流動資金情況、財政資源與資本結構

於2020年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣56,696百萬元。在截至2020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2,698百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣8,049百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣28,945百萬元，現金及現金等價物增加人民幣23,594百萬元。現金及現金等價物增加主要是由於本報告期內發行股票及可轉債等項目募集資金所致。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2020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315,452百萬元（2019年12月31日：人民幣308,343百萬元）的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣228,188百萬元（2019年12月31日：人民幣251,165百萬元）。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本集團的有息負債總額分析如下：

有息負債總額構成

| | 2020年 12月31日 | 2019年 12月31日 |
|----------|-----------------|-----------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 租賃負債 | 121,213 | 134,074 |
| 借款 | 78,233 | 51,180 |
| 長期應付款 | 385 | - |
| 固定利率有息負債 | 130,072 | 100,660 |
| 浮動利率有息負債 | 69,759 | 84,594 |

有息負債按幣種分析

| | 2020年 12月31日 | 2019年 12月31日 |
|-----|-----------------|-----------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 美元 | 52,862 | 70,260 |
| 人民幣 | 142,545 | 109,946 |
| 其他 | 4,424 | 5,048 |
| 合計 | 199,831 | 185,254 |

有息負債按到期日分析

| | 2020年 12月31日 | 2019年 12月31日 |
|------------|-----------------|-----------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 1年以內 | 61,123 | 57,541 |
| 1年以上，但2年以內 | 27,805 | 23,022 |
| 2年以上，但5年以內 | 61,751 | 62,544 |
| 5年以上 | 49,152 | 42,147 |
| 合計 | 199,831 | 185,254 |

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2019年的人民幣5,845百萬元上升人民幣871百萬元至2020年的人民幣6,716百萬元，主要是因為資本化利息減少所致。

本集團於2020年錄得人民幣3,485百萬元的淨匯兌收益，而2019年錄得人民幣1,477百萬元的淨匯兌損失，主要是因為人民幣兌美元升值而產生的以美元計價的有息負債的折算差異。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

| | 2020年 12月31日 | 2019年 12月31日 | 變動 |
|-------------|-----------------|-----------------|------------|
| 總負債(人民幣百萬元) | 241,252 | 229,599 | 5.08% |
| 總資產(人民幣百萬元) | 326,383 | 306,928 | 6.34% |
| 資產負債率 | 73.92% | 74.81% | 減少0.89個百分點 |

本集團利用資產負債率監察其資本，比率按照負債總額除以資產總額計算。資產負債率較2019年末減少0.89個百分點主要是由於本集團於報告期內籌資活動現金及現金等價物增加所致。

九、 重大資產抵押

於2020年12月31日，本集團無物業、廠房、設備作為借款的抵押物(2019年12月31日：人民幣339百萬元)。

十、 承諾及或有負債

承諾

本集團於2020年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)為人民幣66,996百萬元(2019年12月31日：人民幣86,246百萬元)，其中關於購買飛機及飛行設備為人民幣56,547百萬元(2019年12月31日：人民幣71,224百萬元)，而用於本集團其他項目合計為人民幣10,449百萬元(2019年12月31日：人民幣15,022百萬元)。

本集團具有以下投資承擔。

| | 2020年 12月31日 | 2019年 12月31日 |
|------------------|-----------------|-----------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 已授權及已訂約： | | |
| 應佔合營公司的資本承擔 | 405 | 322 |
| 購買子公司少數股東股權的投資承擔 | - | 232 |
| | 405 | 554 |
| 已授權但未訂約： | | |
| 應佔合營公司的資本承擔 | 26 | 31 |
| | 431 | 585 |

或有負債

- (1) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (2) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (3) 本公司及其子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2019年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2020年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放的貸款餘額合計人民幣約221百萬元(2019年12月31日：人民幣約275百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣0百萬元(2019年：人民幣0百萬元)。

十一、

境內外會計準則下會計數據差異

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(虧損)/利潤和歸屬於本公司權益持有者的權益差異情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

| | 歸屬於本公司權益持有者的 淨(虧損)/利潤 | | 歸屬於本公司權益持有者的權益 | |
|--------------------|--------------------------|-------|----------------|--------|
| | 本期數 | 上期數 | 期末數 | 期初數 |
| 按中國企業會計準則 | (10,842) | 2,651 | 69,346 | 63,863 |
| 按國際財務報告準則調整的項目及金額： | | | | |
| 撥款轉入 | - | 1 | (6) | (6) |
| 專項借款匯兌損益的資本化調整 | (9) | (16) | 47 | 56 |
| 本公司同一控制下企業合併調整 | - | - | 237 | 237 |
| 以上調整對稅務的影響 | 2 | 4 | (10) | (12) |
| 以上調整對非控制性權益的影響 | 2 | - | (30) | (32) |
| 按國際財務報告準則 | (10,847) | 2,640 | 69,584 | 64,106 |

境內外會計準則差異的說明

- 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。
- 根據中國企業會計準則，對於與資產相關的政府補助(除專項撥款)，本集團將其從相應資產的成本中扣除；對於政府撥入的投資補助等專項撥款，若國家相關規定作為資本公積處理的，本集團將其計入資本公積。根據國際財務報告準則，本集團將所有資產相關的政府補助從相應資產的成本中扣除。以上與政府補助相關的差異是由於以前年度在中國企業會計準則下計入資本公積的政府補助產生。
- 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

| 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56,547百萬元 | 已授權並已訂立合同 | 1年以內(含1年)人民幣28,382百萬元； 1年以上，2年以內(含2年)人民幣15,033百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣11,910百萬元； 3年以上人民幣1,222百萬元 | 自有資金或債務融資 |
| 投資承擔人民幣405百萬元 | 已授權並已訂立合同 | / | 其他 |
| 其他承擔人民幣4,970百萬元 | 已授權並已訂立合同 | / | 其他 |

本集團對截至2022年6月30日止18個月的現金流進行預測，認為本集團有充分的資金以應付該期間的營運資金及資本性開支需求。本集團應付到期債務的能力主要取決於本集團營運資金淨流入以及取得外部融資的能力。對於未來的資本承擔及其他融資需求，截至2020年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2020年及以後年度提供最高為約人民幣315,452百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣228,188百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

十三、

航空行業經營性信息分析

1、主要經營情況

| 飛機型號 | 平均機齡(年) | 日利用率(小時) | 客座率(%) | 總體載運率(%) |
|--------|---------|----------|--------|----------|
| 客機 | | | | |
| A380系列 | 8.7 | 4.68 | 62.99 | 53.88 |
| A350系列 | 0.9 | 7.24 | 66.36 | 39.39 |
| A330系列 | 7.6 | 6.45 | 70.33 | 44.08 |
| A320系列 | 7.6 | 6.90 | 71.16 | 64.15 |
| B787系列 | 4.2 | 7.75 | 67.25 | 41.60 |
| B777系列 | 4.2 | 2.63 | 70.29 | 43.49 |
| B737系列 | 7.5 | 7.13 | 72.86 | 65.66 |
| EMB190 | 7.9 | 5.36 | 76.30 | 61.02 |
| 貨機 | | | | |
| B777系列 | 7.2 | 15.10 | / | 75.53 |
| B747系列 | 18.4 | 1.32 | / | 67.77 |
| 平均 | 7.2 | 7.02 | 71.46 | 61.39 |

註：上述飛機日利用率統計數據未包含停飛的34架B737MAX飛機及運營時間較短的6架ARJ21飛機。

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 | | | 自購 | 報告期內引進架數 |
|-----------|------|------|--|----|----------|
| | 經營租賃 | 融資租賃 | | | |
| A320系列 | 10 | 8 | | 4 | 22 |
| A350系列 | / | / | | 2 | 2 |
| B777系列 | / | 2 | | / | 2 |
| ARJ21 | / | 3 | | 3 | 6 |
| 合計 | 10 | 13 | | 9 | 32 |

3、2021-2023年飛機及相關設備資本開支計劃、相關融資計劃

| 飛機及相關設備資本支出承諾 | 合同安排 | 時間安排 | 融資方式 |
|----------------------------|-----------|---|-----------|
| 飛機、發動機及飛行設備的承擔人民幣56,547百萬元 | 已授權並已訂立合同 | 1年以內(含1年)人民幣28,382百萬元；1年以上2年以內(含2年)人民幣15,033百萬元；2年以上3年以內(含3年)人民幣11,910百萬元；3年以上人民幣1,222百萬元 | 自有資金或債務融資 |

4、報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，公司圍繞廣州—北京核心樞紐加密北京大興—重慶、北京大興—成都、北京大興—烏魯木齊—喀什、北京大興—廈門、廣州—蘭州—敦煌等航線，同時新開上海浦東—蘭州、上海虹橋—南寧、福州—南京—大連、昆明—杭州、青島—西安、南寧—太原等國內航線，持續完善航線網絡；國際航線方面，受中國民航局「五個一」及「一國一策」政策影響，報告期內公司國際航班大幅取消、調減，後續視政策調整逐步恢復。2020年，公司國際航線新增深圳—內羅畢、武漢—伊斯蘭堡、福州—札幌、福州—福岡等。

2021年，本公司將以邊際貢獻最大化為目標，加大國內市場運力投入，提升國際航線收益品質。國內航線計劃增加北京大興—無錫、北京大興—贛州、廣州—騰沖、廣州—宜賓、廣州—沙市、廣州—長白山等，國際航線視政策調整情況，逐步推進複飛、加密和新開。

十四、 投資情況分析

1、重大的股權投資

2020年12月21日，本公司董事會同意公司與廈門建發集團有限公司（「廈門建發」）及福建省投資開發集團有限責任公司（「福建投資」）按股權同比例向廈門航空增資，本次增資總金額為人民幣40億元，其中本公司以現金和實物資產分階段出資人民幣22億元，廈門建發出資人民幣13.6億元，福建投資出資人民幣4.4億元。本次增資完成後，本公司、廈門建發和福建投資持股比例不變，分別為55%、34%、11%。詳情請參見本年度報告「關連交易」一節及本公司日期為2020年12月21日有關出資廈門航空的公告。

2、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 | 佔該公司股 | 期末賬面 | 報告期損益 | 報告期所有 | | 股份來源 |
|--------|----------------|------|--------|------|-------|-------|-----------|------|
| | | 投資成本 | 權比例(%) | 價值 | | 者權益變動 | 會計核算科目 | |
| 000099 | 中信海直 | 9 | 0.48 | 22 | - | / | 其他非流動金融資產 | 購入 |
| 601328 | 交通銀行 | 16 | 0.013 | 42 | (6) | / | 其他非流動金融資產 | 購入 |
| 不適用 | 中國飛機服務有限公司 | 2 | 1.00 | 1 | - | / | 其他非流動金融資產 | 增資擴股 |
| 不適用 | 民航數據通信有限責任公司 | 1 | 2.50 | 27 | (4) | / | 其他非流動金融資產 | 增資擴股 |
| 00696 | 中國民航信息網絡 | 33 | 2.25 | 699 | 19 | (121) | 其他權益工具投資 | 發起 |
| 不適用 | 海口美蘭國際機場有限責任公司 | 100 | 2.35 | 100 | - | (66) | 其他權益工具投資 | 增資擴股 |
| 合計 | | 161 | / | 891 | 9 | (187) | / | / |

十五、

重大資產和股權出售

2020年11月25日，本公司與南航通航、南方電網產業投資集團有限責任公司（「南網產業投資集團」）、國新雙百壹號（杭州）股權投資合夥企業（有限合夥）（「雙百壹號」）、中國南航集團資本控股有限公司（「南航資本控股」）及珠海通航通投資合夥企業（有限合夥）（「通航通投資」）訂立《增資及股權轉讓協議》（「增資及股權轉讓協議」），據此，南航通航的註冊資本將透過南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資的出資由人民幣10億元增至人民幣13.4228億元，且本公司同意將其於南航通航的部分股權轉讓予南網產業投資集團、雙百壹號及南航資本控股。於完成增資及股權轉讓協議項下進行的出資以及股權轉讓前，南航通航為本公司全資附屬公司。完成增資及股權轉讓協議項下進行的出資及股權轉讓後，南航通航由本公司、南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資分別擁有約57.9%、10.0%、14.1%、10.0%及8.0%的股權，南航通航將繼續是本公司的附屬公司。詳情請參見本年度報告「關連交易」一節及本公司日期為2020年11月25日有關(1)出資及視作出售南航通航；及(2)出售於南航通航之股權的公告。

2020年12月22日，本公司與上海隱南企業管理合夥企業（有限合夥）、太倉市鐘鼎遠祥股權投資合夥企業（有限合夥）、雙百壹號、珠海君聯逸格股權投資企業（有限合夥）、中金啟辰（蘇州）新興產業股權投資基金合夥企業（有限合夥）、中金浦成投資有限公司、中國外運股份有限公司和珠海員祺企業管理合夥企業（有限合夥）（「該等投資者」）簽署《關於南方航空貨運物流（廣州）有限公司之增資協議》，據此，該等投資者合共向貨運物流公司增資人民幣335,454.5462萬元。本次增資完成後，本公司、上海隱南企業管理合夥企業（有限合夥）、太倉市鐘鼎遠祥股權投資合夥企業（有限合夥）、雙百壹號、珠海君聯逸格股權投資企業（有限合夥）、中金啟辰（蘇州）新興產業股權投資基金合夥企業（有限合夥）、中金浦成投資有限公司、中國外運股份有限公司和珠海員祺企業管理合夥企業（有限合夥）分別持有貨運物流公司55%、10%、10%、10%、5%、1.9%、0.6%、3%和4.5%的股權。

十六、 主要控股參股公司分析

1、本集團控股航空子公司主要運營數據：

| 子公司名稱 | 飛機數量 | 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 | 209 | 24.1 | 26,908.8 | 27.8 | 253,655.1 | 17.4 | 4,138.6 | 19.9 | 39,526.5 | 25.8 |
| 汕頭航空 | 15 | 1.7 | 2,113.7 | 2.2 | 14,274.5 | 1.0 | 253.5 | 1.2 | 2,664.8 | 1.7 |
| 珠海航空 | 16 | 1.8 | 1,737.5 | 1.8 | 8,483.9 | 0.6 | 257.7 | 1.2 | 2,763.1 | 1.8 |
| 貴州航空 | 20 | 2.3 | 2,799.7 | 2.9 | 20,043.5 | 1.4 | 389.2 | 1.9 | 4,050.8 | 2.6 |
| 重慶航空 | 30 | 3.5 | 3,326.8 | 3.4 | 15,498.6 | 1.1 | 413.9 | 2.0 | 4,434.6 | 2.9 |
| 河南航空 | 30 | 3.5 | 4,342.0 | 4.5 | 33,130.4 | 2.3 | 542.2 | 2.6 | 5,608.6 | 3.7 |

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、廈門航空情況

廈門航空成立於1984年8月，註冊資本人民幣140億元，法定代表人為王志學。本公司持有廈門航空55%股份，廈門建發和福建投資分別持有廈門航空34%和11%股份。

2020年，廈門航空實現經營收入人民幣20,675百萬元，同比減少36.60%；實現淨虧損人民幣181百萬元，上年同期為實現淨利潤人民幣784百萬元。於2020年12月31日，廈門航空總資產為人民幣53,267百萬元，淨資產為人民幣18,803百萬元。

3、貨運物流公司情況

貨運物流公司成立於2018年6月，註冊資本人民幣18億元，法定代表人為何曉群。本公司持有貨運物流公司55%股份。

2020年，貨運物流公司實現營業收入人民幣15,397百萬元，同比上升80.29%，實現淨利潤人民幣4,013百萬元，同比上升990.49%。於2020年12月31日，貨運物流公司總資產為人民幣9,211百萬元，淨資產為人民幣6,391百萬元。

4、其他主要參股公司情況

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

十七、

行業競爭格局和發展趨勢

2020年，新冠疫情在世界範圍內大流行，全球航空運輸業呈現巨幅下滑，航空公司飛機部分停飛、大批裁員、運營資金緊缺以及大規模的破產重組頻發。全球各地的跨境旅行需求基本在政策和航線的限制下被極度壓制，航空公司大量取消訂單或者推遲接收飛機。國際航協預計2020年全球航空業將淨虧損1,185億美元。

國際航協預計全球航空運輸業2021年全年仍將維持虧損狀態，全球航空公司面臨各國政府繼續收緊航空旅行限制、新冠病毒變種、現金流緊張等問題。

全球民航業在經歷新冠疫情巨大衝擊後逐步展現出新的發展趨勢：

1、全球航空業或將進入新一輪重組期

大型航空公司可能通過獲得政府援助擺脫困境，實力較弱的航空公司被大型航空公司收購甚至破產的可能性大大上升，經過重組後的全球航空業應對風險挑戰的能力將增強。

2、航空業長期前景明朗，短期復甦波折

國際航協預測，到2036年，全球航空業將提供超過9,800萬個就業崗位，創造產值超過5.7萬億美元，航空業將對全球經濟復甦起到不可替代的作用。但新冠疫情影響極為廣泛，各地區恢復週期不一致，導致航空業短期復甦步伐緩慢。

2020年新冠病毒疫情給中國民航業帶來巨大衝擊，但長期來看中國民航的發展空間依然巨大。具體體現在以下三個方面：

(1) 市場潛力巨大

中國民航近10年旅客運輸量年均增速達11%，但人均乘機僅0.47次，而美國人均乘機基本穩定在2.3-2.7次，相當於中國的5-6倍。預計「十四五」期間我國民航運輸市場將繼續保持中高速增長，發展空間依然巨大。國際航協預計到2036年，中國航空客運總量將達到15億人次。

(2) 我國發展戰略及宏觀政策有利於航空業發展

我國實施的發展戰略極大拓展了航空業發展空間。中共中央、國務院發佈《國家綜合立體交通網規劃綱要》，到2035年綜合立體交通網將達70萬公里，其中航空網絡建設具有持續完善的潛力，全球、區域物流網絡體系構建將迎來全新機遇。中國民航局發佈《新時代民航強國建設行動綱要》，明確到本世紀中葉全面建成民航強國的目標。此外，粵港澳大灣區、建設雄安新區和「一帶一路」等一系列政策預示了航空業廣闊的發展前景。

(3) 新發展理念促高質量發展

在新冠疫情導致全球經濟衰退的背景下，我國率先控制疫情，實現國內經濟正增長，為航空業發展提供了較好的宏觀環境。「十四五」期間我國民航將科學把握新發展階段，深入貫徹新發展理念，加快構建新發展格局，以推動高質量發展為主題，加快推進基礎設施建設，加快空域資源改革，持續釋放行業優質供給。

十八、

2021年經營計劃

展望2021年，全球疫情走勢不確定性仍然較強，疫情衝擊帶來的各類風險不斷凸顯，各國刺激政策力度受債務水準制約，長期結構性矛盾進一步暴露，復甦不穩定不平衡。根據國際貨幣基金組織預測，鑒於2021年疫情有望得到有效控制，預計全球經濟將出現恢復態勢。但受到全球貿易低迷及逆全球化等因素影響，全球經濟復甦基礎薄弱。

我國最先恢復經濟社會運行秩序，經濟較快實現恢復性增長。但疫情變化和外部環境存在諸多不確定性。2021年是「十四五」開局之年，預計我國

將堅持穩中求進工作總基調，繼續科學精準實施宏觀政策，逐步形成國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局。

面對諸多不確定性，本集團以為中國民航打通大動脈、暢通微循環，在新發展格局中多做貢獻為己任，以推動高質量發展為主題，以改革創新為根本動力，統籌發展和安全，落實公司高質量發展總體思路，確保安全態勢平穩，爭取更好經營業績，加快推進重大戰略和重點改革任務，努力將本集團打造成為具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業。

1、堅持安全第一，加強疫情防控常態化管理

本集團要以安全生產專項整治三年行動為主線，以安全體系建設為抓手，強體系、嚴作風、控風險，不斷提升安全品質。我們要嚴格落實安全責任，強化資質能力建設，持續抓好作風紀律；要加強重點風險防控，發揮各類技術手段作用，完善風險監測預警機制。我們要持續做好疫情防控常態化管理，重點做好境外輸入風險管控。2021年，本集團要確保繼續實現航空安全年。



2、加快提質增效，爭取更好經營業績

本集團將密切關注疫情發展和航空市場變化，加強分析研判，靈活調整營銷策略，全力提質增效。我們要加大國內運力投入，加強樞紐建設，做好廣州樞紐、烏魯木齊樞紐建設的基礎上，重點加強北京大興樞紐建設；要優化航線航班，確保運力與市場匹配，實現整體邊貢最大化；要全力爭取時刻增量，積極爭取國際航班增班；要完善產品體系，推出隨到隨走快線和「機票+」等產品；加強客戶基礎，加大渠道管控力度，推進高頻非會員轉化，提高旅客乘機頻次。



我們要優化貨機投放和航線編排，繼續抓好客改貨航班，提升貨機利用率和載運率；積極拓展營銷渠道，搶抓大客戶，發展網上銷售，大力拓展疫苗運輸、跨境電商和醫藥冷鏈等高附加值業務；大力發展現代倉儲，拓展貨運物流業務，加快提升貨站保障能力；推動貨運產品體系落地，逐步向「天地合一」的現代物流服務商轉型。

3、堅持精益管控，增強抗風險能力



本集團要建立精益管控成本長效機制，持續打牢基礎，增強發展後勁。我們要啟動成本標準建設，選擇關鍵項目開展建標對標；持續嚴控航油、起降、維修等大項成本，降低機組運行成本，減少服務成本虛耗；持續拓展融資渠道，實現多元化低成本融資，進一步優化債務結構；積極創新資本運作，做好可轉債存續期機制建設。我們要建立完善碳資產管理機制，制定南航生態環保中長期規劃；積極培育新的盈利增長點，持續推進機務維修改革，加強維修能力建設，大力發展第三方業務，盤活航食資源，拓展免稅品銷售渠道。

4、持續提高運行品質，打造親和精細服務品牌

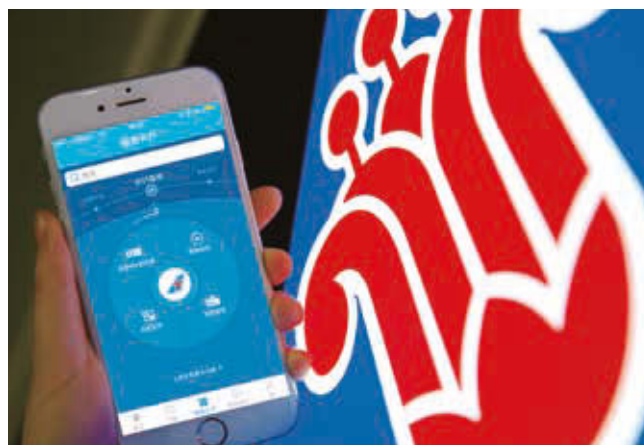
本集團要持續提升運行效率和服務品質。我們要提升運行集中管控效能，構建一體化運行協調體系，打造統一運行指揮信息平台，逐步確立航班正常率行業優勢；推進航油全流程精細管理，可用噸公里油耗要保持比較優勢。我們要開展服務品質攻堅提升，著力打造「南航e行」、「親情服務360」、「客戶尊享」、「行李優享」、「中轉暢享」、「食尚南航」六張名片；要加強品牌頂層設計，整合優化品牌架構，明確品牌傳播策略，加大宣傳推廣力度，提升品牌知名度、美譽度和競爭力。

5、加快推進戰略落地，加大改革攻堅力度

本集團要開拓發展空間，取得更大突破。我們要進一步加強組織領導，完善工作機制，全面統籌推進北京樞紐建設，做好市場組織和產品設計，持續強化客戶基礎；要完善大灣區網絡布局，加強市場整體聯動，構建完整產品體系，提升服務一體化水準，鞏固提升大灣區市場控制力；我們要落實深化改革三年行動實施方案，開展對標世界一流管理提升行動，提升精細化管理水準；推動三項制度改革取得突破，落實任期制和契約化管理辦法；完善全面市場化核算體系，建立四級單位市場化核算報表。

6、加速數字化轉型，打造高質量發展新動能

本集團要積極推動數字化轉型，深化雲平台和雙中台建設，把握大數據、5G等技術發展機遇，快速改進IT系統，打造核心競爭力；我們要圍繞「吃、住、行、娛、遊、購」，搭平台、找夥伴、活積分、強引流、做集成，豐富產品和產品體系，構建南航生態圈；要做好全員營銷、社交營銷，將航空業特色服務及產品通過線上輸出創造價值，要大力拓展貨運電商，積極發掘市場需求；要持續做好信息安全，加強個人隱私保護。



十九、

風險因素分析

(一)宏觀環境風險

(1)宏觀經濟波動風險

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

(2)宏觀政策風險

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

(二)重大疫情、自然災害等不可抗力風險

航空業受外部環境影響較大，重大疫情等突發性公共衛生事件，洪水、颱風、火山爆發等自然災害以及恐怖襲擊、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。

(三)行業風險

(1)行業競爭加劇風險

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

(2)其他運輸方式的競爭風險

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

(四)公司管理風險

(1)安全風險

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

(2)信息安全風險

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

(3)資本支出規模較大風險

公司的主要資本支出為引進飛機。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。

(五)公司財務風險

(1)匯率波動風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。本集團大量的租賃負債和部分銀行及其他貸款以外幣為單位，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。其中，美元兌人民幣匯率的變動對本集團財務費用的影響較大。假定除匯率以外的其他風險變量不變，於2020年12月31日，人民幣兌美元匯率每升值(或貶值)1%，將導致本集團報告期內股東權益增加(或減少)人民幣367百萬元，淨虧損減少(或增加)人民幣367百萬元。

(2)燃油價格波動風險

航油成本是本集團最主要的成本支出。國際原油價格波動以及發改委對國內航油價格的調整，都會對本集團的成本造成較大的影響。雖然本集團已採用各種節油措施降低航油消耗量，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。假定燃油的消耗量不變，報告期內平均燃油價格每上升或下降10%，將導致本集團報告期內營運成本上升或下降人民幣1,880百萬元。

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。

(3)利率波動風險

由於民航業有著「高投入」的行業特點，航空公司的資產負債率普遍較高。因此，市場資金的鬆緊變化造成的利率波動對本集團的財務費用有較大的影響，從而進一步影響本集團的經營業績。假定除利率以外的其他風險變數不變，報告期內本集團綜合資金成本每上升(或下降)100個基點，將導致本集團股東權益減少(或增加)人民幣315百萬元，淨虧損增加(或減少)人民幣315百萬元。





推進六大行動，

即安全生產專項整治、抓好重大
戰略機遇、深化改革重點突破、對標一流
管理提升、五大結構調整優化、服務品質攻堅提升。

董事會報告

60

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2020年12月31日止年度之報告書及經審核的財務報表。

業務審視

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2020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。本集團於2020年的業務狀況、面臨的主要風險及2021年的經營計劃，請參閱本年度報告「管理層討論與分析」一節。本集團按國際財務報告準則編製截至2020年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第139頁至247頁。本集團的主要財務指標請參閱本年度報告「主要會計數據和財務指標」及「經營數據摘要」一節。

股息

鑒於2020年公司經營虧損，不符合公司章程規定的利潤分配條件，建議公司2020年度不進行現金分紅，不進行資本公積轉增股本等利潤分配。上述預案有待本公司2020年年度股東大會批准。

五年財務摘要

本集團截至2020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252頁。

銀行貸款及其他借款

本集團之銀行貸款及其他借款詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註35。

資本化之利息

截至2020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363百萬元(2019年：人民幣1,279百萬元)。

物業、廠房及設備

本集團截至2020年12月31日止年度之物業、廠房及設備及其變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註19。

主要客戶和供應商

本集團來自前五名客戶的營業額合計並不超過本集團2020年度營業總額的30%。前五名客戶銷售額合計人民幣2,189百萬元，佔2020年度銷售總額2.36%；其中前五名客戶銷售額中無關聯方之間的銷售額。

本集團最大供應商採購額為人民幣6,446百萬元，佔2020年度採購總額13.97%；前五名供應商採購額合計人民幣16,119百萬元，佔2020年度採購總額34.93%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額為人民幣4,104百萬元，佔2020年度採購總額8.89%。本年度內，本公司董事、其緊密聯繫人或任何股東(據董事所知，擁有本公司5%以上的股本者)概無在這前五名供應商中擁有任何權益。

與客戶和供應商的關係

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

本集團踐行真情服務理念，系統提升旅客全流程服務體驗。我們創新服務工作模式，從銷售、服務、信息獲取等各環節提升航延旅客服務體驗；落實「親和精細」要求，推出兩艙「親情服務360」產品；全面推廣行李全流程跟蹤項目，成為亞洲首家獲得國際航協行李全流程追蹤合規認證的航空公司；實現「南航e行」升級落地，全流程無紙化自助服務給旅客帶來更便捷的出行體驗。報告期內，我們持續推動客戶觸點與場景建設，豐富、完善機上二維碼、機場WIFI、數字休息室、數字客艙等產品與服務，為未來生態圈場景建設奠定良好基礎。

本集團持續探索完善供應商管理機制，自2018年起，我們發佈了《供應商管理辦法》，推進供應商分類分級管理，逐步建立和完善供應商評價體系，並規範《不良行為供應商名單制度告知書》、《投標人廉潔承諾書》、《廉潔合作約定書》等採購文件，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。同時定期開展供應商交流活動，聽取和吸收供應商的意見和建議，更好地改進各項工作。

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

截至2020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 | 574 | 0.62 |
| 客戶2 | 459 | 0.50 |
| 客戶3 | 450 | 0.49 |
| 客戶4 | 370 | 0.40 |
| 客戶5 | 336 | 0.36 |
| 合計 | 2,189 | 2.36 |

單位：百萬元 幣種：人民幣

| 供應商名稱 | 佔總採購額的 | |
|---------------------|--------|-------|
| | 採購額 | 比例(%) |
| 中國航空油料有限責任公司 | 6,446 | 13.97 |
| 華南藍天航空油料有限公司 | 4,658 | 10.09 |
| 廣州飛機維修工程有限公司 | 2,331 | 5.05 |
| 珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司 | 1,773 | 3.84 |
| 深圳承遠航空油料有限公司 | 911 | 1.97 |
| 合計 | 16,119 | 34.93 |

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

稅項

本集團稅項之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註16及29。

境外非居民企業企業所得稅

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

境外個人股東個人所得稅

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

滬股通投資者

對於聯交所投資者(包括企業和個人)投資上交所本公司A股股票(「滬股通」)，本公司按照10%的稅率代扣所得稅，並向主管稅務機關辦理扣繳申報。對於滬股通投資者中屬於其他國家稅收居民且其所在國與中國簽訂的稅收協定規定股息紅利所得稅率低於10%的，企業或個人可以自行或委託代扣代繳義務人，向本公司主管稅務機關提出享受稅收協定待遇的申請，主管稅務機關審核後，按已徵稅款和根據稅收協定稅率計算的應納稅款的差額予以退稅。

港股通投資者

根據《關於滬港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知(財稅[2014]81號)》的相關規定：對內地個人投資者通過滬港通投資香港聯交所上市H股取得的股息紅利，H股公司按照20%的稅率代扣個人所得稅。對內地證券投資基金通過滬港通投資香港聯交所上市股票取得的股息紅利所得，比照個人投資者徵稅。H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

儲備

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

附屬公司

本公司的附屬公司的詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註23。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2020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

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

許可彌償條文

本公司並無與董事及監事就於其任期內所產生的責任而作出彌償訂立任何條款。

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

審計與風險管理委員會

本公司審計與風險管理委員會已審閱並確認本集團截至2020年12月31日止年度的經審計財務報表。

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》、《民用機場飛程序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2020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2020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，本公司高度重視生態環境保護工作，逐步完善環境體系建設，積極應對氣候變化，降低能源和資源消耗，助力打贏藍天保衛戰，助力國家碳達峰碳中和目標實現：

1、環境管理

公司不斷完善環境管理體系建設，持續推進《關於全面加強生態環境保護工作的指導意見》，開展第二輪環保自查，建立污染治理和應急處理工作機制和方案；積極推進生態環保信息系統建設，打造生態環保及能源管理系統，進一步提升環境系統化管理水準。2020年，本公司全年二氧化碳排放1,931.80萬噸，噸公里油耗2.95噸／萬噸公里，噸公里二氧化碳排放9.29噸／萬噸公里。

2、應對氣候變化

公司落實國家節能減排政策，開展打贏「藍天保衛戰」專項行動，減少碳排放、提升碳資產管理水準。報告期內，公司制定碳監測制度，出臺《南航飛行活動碳排放數據監測報告核實管理辦法》，完成首次民航飛行活動二氧化碳排放數據的監測、報告和核實；加強碳交易管理，成立碳資產處置工作領導小組，如期完成2019年歐盟碳交易、廣東省碳交易履約工作，通過公開競價拍賣方式出售歷年由於航班排放效率提高而累計富餘的69.5萬噸廣東省碳配額。

3、綠色運營

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

4、宣導綠色環保

公司積極宣傳環保理念，宣導綠色辦公、低碳生活，組織開展環保公益活動，鼓勵廣大旅客與南航員工一起，樹立環保節約的意識，養成綠色低碳的生活和消費方式。報告期內，公司組織開展以「綠水藍天，節能增效」為主題的2020全國節能宣傳周活動，積極回應國家關於制止餐飲浪費行為的要求，大力開展「光碟行動」，我們製作《厲行節約反對浪費看我三十六計》手冊，推廣「剩菜指數」評估體系，及時淘汰不受歡迎的菜品，從源頭制止餐飲浪費，加強員工宣傳教育，營造厲行節約、反對浪費的濃厚氛圍。2020年公司「綠色飛行」項目累計減少近100萬份機上餐食浪費。

管理合約

於截至2020年12月31日止年度內，本公司並無就整體業務或任何重要業務之管理或行政工作簽訂或存有任何合約。

重要合約

除下述「關連交易」一節所披露者外，於截至2020年12月31日止年度內，本公司或任何一家附屬公司概無和控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司簽訂重要合約，且本集團並不存在與控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司之間提供服務的重要合約。

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2020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2020年12月31日止年度內任何時間，本公司或其任何附屬公司並無訂立任何安排，致使董事／監事可藉收購本公司或任何其他法人團體的股份或債券而獲益，而董事／監事或其任何配偶或未滿18歲子女亦概無獲授予任何權利，以認購本公司或任何其他法人團體的股本或債務證券，或已行使任何有關權利。

董事及監事於競爭業務之權益

於2020年12月31日，董事／監事或彼等各自的任何聯繫人概無從事與本集團業務構成或可能構成直接或間接競爭的任何業務或於當中擁有任何權益。

足夠公眾持股量

根據本公司於本年度報告刊發前的最後實際可行日期可以得悉，而董事亦知悉的公開資料，於截至2020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(本公司之控股股東)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2020年度進行的本公司的關連交易的詳情如下：

(1) 分立協議

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

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

(2) 本公司與南航集團及其各自的附屬公司的持續關連交易

A、南航集團擁有60%股權之文化傳媒公司

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

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

鑒於文化傳媒公司根據傳媒服務框架協議向本集團提供之服務需求增長，本公司與文化傳媒公司於2019年11月29日訂立補充協議，將傳媒服務框架協議項下截至2019年12月31日止年度之年度上限由人民幣150百萬元(不含稅)修訂為人民幣200.9百萬元(不含稅)。根據傳媒服務框架協議及補充協議，截至2019年、2020年及2021年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣200.9百萬元、人民幣170百萬元及人民幣190百萬元(不含稅)。截至2020年12月31日止年度，本集團就傳媒服務所發生的交易金額為人民幣169百萬元。

B、南航集團擁有51.416%股權之南航財務

本公司與南航財務於2019年8月27日訂立新金融服務框架協議(「金融服務框架協議」)，以將本公司於2016年8月29日與南航財務簽訂的為期三年的原金融服務框架協議項下南航財務向本集團提供的金融服務續期，期限三年，即由2020年1月1日起至2022年12月31日止。

根據金融服務框架協議，南航財務向本集團提供的金融服務包括存款服務(「存款服務」)、貸款服務(「貸款服務」)和其他金融服務(「其他金融服務」)。雙方約定，(1)南航財務按不低於中國人民銀行就相同期限存款不時的利率規定接受本集團存款。本集團存入南航財務的資金，南航財務轉而將該筆款項悉數存放於若干國有商業銀行及上市商業銀行以控制風險；(2)南航財務同意於本公司在金融服務框架協議期限內提出申請後，南航財務須向本集團提供貸款或信貸服務並訂立個別貸款協議，且南航財務徵收的利率不得高於中國人民銀行就類似貸款的利率規定，而南航財務向南航集團(不包括本集團)提供的未償還貸款總額不得超過南航財務的股東權益、資本儲備及收自其他人士(本集團除外)的存款之總額；(3)在接獲本公司的要求時，南航財務亦須另行訂立個別協議向本集團提供其他金融服務，包括財務及融資顧問、信用鑒證及其他相關的諮詢及代理服務、保險代理服務以及南航財務經中國銀行保險監督管理委員會批准可經營的其他業務。倘本公司獲準發行債券，南航財務可接納本公司的委聘提供債券發行或包銷服務，惟須訂立個別協議。南航財務就提供其他金融服務所收取的費用應根據中國人民銀行或中國銀行保險監督管理委員會等監管機構規定應收取的費用額而釐定。

根據金融服務框架協議，本集團存入的每日最高存款結餘(包括有關應計利息)及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額(包括有關應計應付利息)於任何特定日均不得超過分別於截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年所設定之人民幣130億元、人民幣145億元及人民幣160億元之存款服務上限。於2020年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣9,092百萬元。

南航財務向本集團提供貸款服務構成關連人士為本集團利益提供的財務資助，乃按照一般的商業條款或更佳商業條款，並且該等貸款未獲本集團資產擔保，因此根據《上市規則》第14A.90條，南航財務向本集團提供貸款服務獲豁免遵守所有申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

就南航財務向本集團提供的其他金融服務而言，本公司預期本集團於截至2022年12月31日止三個年度各年應付南航財務的總費用不會超過人民幣500萬元，即低於《上市規則》第14A.76條所載的最低豁免上限，因此南航財務向本集團提供其他金融服務亦獲豁免遵守《上市規則》有關申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

C、南航集團之全資附屬公司南航物業管理公司

- (1) 本公司與南航物業管理公司於2017年12月19日訂立新物業管理框架協議（「物業管理框架協議」），以重續本公司於2014年12月29日與南航物業管理公司簽訂的為期三年的原物業管理框架協議項下的物業管理交易，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。

物業管理服務費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。

截至2018年、2019年及2020年12月31日止三個年度各年，根據物業管理框架協議應付管理及維修服務費的年度上限設定均為人民幣155百萬元。在截至2020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維修服務費為人民幣129百萬元。

- (2) 由於物業管理框架協議即將到期及其項下擬進行的交易將持續進行，本公司與南航物業管理公司於2020年12月21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及維修交易以及就本公司其他物業訂立物業管理及維修交易，自2021年1月1日起至2023年12月31日止，為期三年。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度各年，根據新物業管理框架協議應付管理及維修服務費的年度上限設定均為人民幣167百萬元。詳情請參考本公司日期為2020年12月21日有關新物業管理框架協議的公告。

D、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

本公司與深圳航食於2018年12月27日訂立新配餐服務框架協議(「配餐服務框架協議」)，以將本公司於2015年12月30日與深圳航食續訂的為期三年的原配餐服務框架協議項下深圳航食向本集團提供的配餐服務續期，期限三年，即由2019年1月1日起至2021年12月31日止。

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

截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個財政年度各年的年度上限分別為人民幣2.31億元、人民幣2.66億元及人民幣3.06億元。在截至2020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88百萬元。

(3) 商標許可協議

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

(4) 租賃

本集團作為承租人，南航集團或其聯繫人為出租人，雙方簽訂下列租賃協議：

- A、本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一份賠償協議，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。

- B、於2018年1月19日，本公司與廣州南航建設有限公司(「南航建設」)(由南航集團全資擁有)訂立南航大廈資產租賃協議(「大廈資產租賃協議」)，自2018年1月19日至2021年1月18日止為期三年。根據大廈資產租賃協議，南航建設同意向本公司出租(i)地址位於廣州市白雲區白雲新城雲城東路西側南航大廈1至10、12及17至36樓的若干辦公室，總面積不超過88,396平方米，年租不超過人民幣159,112,800元；及(ii)南航大廈的550個停車位，年租不超過人民幣5,520,000元。年租由訂約方公平磋商後釐定，其中辦公室的租金經參考深圳市戴德梁行土地房地產評估有限公司所編製的房地產租金評估報告及考慮到周邊地區的性質及發展、交通狀況以及位於廣州和類似區域的辦公樓宇的現行市場租金而作出調整。2018年1月19日至2018年12月31日止期間、截至2019年12月31日止年度、截至2020年12月31日止年度及2021年1月1日至2021年1月18日止期間，本公司根據大廈資產租賃協議應付予南航建設的應付租金最高金額，分別不得超過人民幣156,513,922元，人民幣164,632,800元，人民幣164,632,800元及人民幣8,118,878元。

在截至2020年12月31日止之年度中，本公司根據大廈資產租賃協議支付予南航建設之租金費用為人民幣165百萬元。

- C、(1) 本公司與南航集團於2018年1月26日訂立新資產租賃框架協議(「資產租賃框架協議」)，以繼續本公司於2014年12月29日與南航集團簽訂的為期三年的原資產租賃框架協議項下的資產租賃交易，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。

本公司應付租金由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)考慮到位於有關地區的房屋、土地價格以及(iii)南航集團在資產租賃框架協議中承諾給予本公司的租金水平不高於獨立第三方的價格或收費標準，予以調整。

根據資產租賃框架協議，截至2018年、2019年及2020年12月31日止三個年度各年，應付租金的年度上限均為人民幣116,198,000元。在截至2020年12月31日止之年度中，本集團根據資產租賃框架協議所發生的租金支出為人民幣85百萬元。

- (2) 由於資產租賃框架協議將於2020年底屆滿及大廈資產租賃協議將於2021年1月18日前屆滿，且資產租賃框架協議及大廈資產租賃協議項下擬進行的交易將繼續訂立，本公司與南航集團於2020年12月21日訂立新資產租賃框架協議(「新資產租賃框架協議」)，以重續資產租賃框架協議及大廈資產租賃協議項下擬進行的資產租賃交易，租賃期限自2021年1月1日起至2023年12月31日止。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度各年，本公司根據資產租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣346.2905百萬元。根據國際財務報告準則第16號，本集團(作為承租人)須於本集團的合併財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，新資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易應視為收購資產。根據新資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣934,921,570.17元。詳情請參考本公司日期為2020年12月21日有關新資產租賃框架協議的公告。

- D、本公司與南航集團於2019年12月30日訂立一份新房屋與土地租賃框架協議(「房屋與土地租賃框架協議」)，以重續本公司於2016年12月16日與南航集團簽訂的為期三年的原房屋與土地租賃框架協議項下的之房屋及土地租賃交易，期限自2020年1月1日起至2022年12月31日止。根據房屋與土地租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於北京、瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱、吉林、烏魯木齊及其他海外地點的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途；及(ii)透過出租土地使用權向本公司出租位於瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱及烏魯木齊的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。年度租金乃經訂約方根據相關房屋、設施、基礎設施及土地之公允市場租金透過公平磋商後釐定。此外，南航集團同意年度租金不得高於位於類似地點的房屋、設施、基礎設施及土地的現行市場租金。截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年，本公司根據房屋與土地租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣96.78百萬元，乃參考租金評估結果釐定。在截至2020年12月31日止之年度中，本集團根據房屋與土地租賃框架協議所產生的租金支出為人民幣83百萬元。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團(作為承租人)須於本集團的綜合財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，房屋與土地租賃框架協議項下的租賃交易應視為收購資產。根據房屋與土地租賃框架協議項下租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣259,335,413.67元。

- E、於2017年4月27日，本公司與廣州南沙南航天如租賃有限公司(「南航租賃公司」)(南航集團之聯繫人)分別就一架空客A321型飛機訂立融資租賃協議(「A321融資租賃協議」)及就一架空客A330-300型飛機訂立融資租賃協議(「A330融資租賃協議」，與A321融資租賃協議合稱「相關融資租賃協議」)。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A321融資租賃協議，(1)租期自相關飛機交付日起計，為期12年，(2)本金額不超過購買相關飛機代價之100%，(3)適用利率低於中國人民銀行設定的5年以上人民幣貸款利率的21.6%，且租金是該融資租賃項下的本金和利息的還款，應付予南航租賃公司的租金總額預期不多於80百萬美元(相當於約人民幣552百萬元)，(4)於交付日前應向南航租賃公司一次性支付相關飛機的手續費，預期不超過293,150美元(相當於約人民幣2,022,735元)，及(5)於租期屆滿後，本公司有權以人民幣10,000元，向南航租賃公司回購該架飛機。

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

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

在截至2020年12月31日止之年度中，本公司根據A321融資租賃協議和A330融資租賃協議支付予南航租賃公司之租金及手續費分別為人民幣125百萬元及人民幣0百萬元。截至2020年12月31日，本公司根據A321融資租賃協議和A330融資租賃協議累計支付予南航租賃公司之租金及手續費合計為人民幣400百萬元。

- F、本公司與南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」)(南航集團之聯繫人)於2019年10月10日訂立2020-2022年融資和租賃服務框架協議，以重續本公司於2017年10月17日與南航國際簽訂的2018- 2019年融資和租賃服務框架協議項下交易，自2020年1月1日起至2022年12月31日止為期三年。

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

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

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

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

在截至2020年12月31日止之年度中，本公司根據2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易支付的租金總額及手續費為人民幣6,485百萬元。於2020年1月1日，融資租賃交易確認的使用權資產價值為人民幣24,348百萬元。

- (2) 2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括本公司自2020年1月1日至2022年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機、直升機及發動機。租金將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、直升機及發動機租賃的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

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

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

在截至2020年12月31日止之年度中，本公司根據2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易支付的租金費用(即指本公司每年實際應付予南航融資租賃的租金，包括該年度現有飛機、直升機及發動機，以及新增飛機、直升機及發動機之12個月租金)為人民幣105百萬元，新增飛機、直升機及發動機的租金總額(由本公司每年以經營租賃的方式向南航融資租賃租借，全租期為二至十二年)為人民幣零元。於2020年1月1日，經營租賃交易確認的使用權資產價值為人民幣84百萬元。

(5) 視作出售及出售南航通航

於2020年11月25日，本公司、南航通航、南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資訂立增資及股權轉讓協議，據此，南航通航的註冊資本將透過南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資的出資由人民幣10億元增至人民幣13.4228億元，且本公司同意將其於南航通航的部分股權轉讓予南網產業投資集團、雙百壹號及南航資本控股。於完成增資及股權轉讓協議項下進行的出資以及股權轉讓前，南航通航為本公司全資附屬公司。完成增資及股權轉讓協議項下進行的出資及股權轉讓後，南航通航由本公司、南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資分別擁有約57.9%、10.0%、14.1%、10.0%及8.0%的股權，南航通航將繼續是本公司的附屬公司。

根據增資及股權轉讓協議，南網產業投資集團、雙百壹號、南航資本控股及通航通投資的出資金額分別為人民幣102.576096百萬元、人民幣144.660888百萬元、人民幣102.576096百萬元及人民幣159.910296百萬元。同時，(i)本公司將以人民幣97.423464百萬元的代價將其出資前於南航通航註冊資本出資額中的人民幣65.42百萬元(相當於本公司於出資及股權轉讓前於南航通航所持有股權的約6.542%)轉讓予南網產業投資集團；(ii)本公司將以人民幣137.423376百萬元的代價將其出資前於南航通航註冊資本出資額中的人民幣92.28百萬元(相當於本公司於出資及股權轉讓前於南航通航所持有股權的約9.228%)轉讓予雙百壹號；及(iii)本公司將以人民幣97.423464百萬元的代價將其出資前於南航通航註冊資本出資額中的人民幣65.42百萬元(相當於本公司於出資及股權轉讓前於南航通航所持有股權的約6.542%)轉讓予南航資本控股。上述對南航通航的出資金額及南航通航股權轉讓的代價金額乃締約各方經參考(其中包括)中水致遠資產評估有限公司(中國獨立合資格估值師)於2019年11月30日根據以資產作基礎的計算方法對南航通航資產淨值進行的人民幣14.891184億元估值及通過在北京產權交易所進行公開招標過程(公開掛牌)獲得的結果後公平磋商釐定。

出資及股權轉讓旨在為南航通航引進其他戰略投資者，為南航通航發展提供資金保障。同時，出資及股權轉讓將實現南航通航的混合所有制改革，完善法人治理結構，提升運營效率，進而提高本公司整體表現。

由於南航資本控股為南航集團之全資附屬公司，故南航資本控股為南航集團之聯繫人士及本公司之關連人士。與(其中包括)南航資本控股所訂立增資及股權轉讓協議項下擬進行之交易構成《上市規則》第14A章項下本公司之關連交易。

(6) 出資廈門航空

於2020年12月21日，本公司、廈門建發及福建投資協定進行出資，據此，本公司、廈門建發及福建投資將分別按照所持股權的比例向廈門航空出資人民幣22億元、人民幣13.6億元及人民幣440百萬元（「出資」）。上述對廈門航空的出資金額乃締約各方根據在約定同比例增資的前提下，根據廈門航空實際資金需求經公平磋商釐定。出資旨在補充廈門航空生產經營所需資金，支持廈門航空運輸主業發展。

廈門航空為本公司非全資附屬公司。由於廈門建發及福建投資分別直接或間接持有廈門航空約34%及11%之股權，故廈門建發及福建投資各自通過作為廈門航空之主要股東而為本公司附屬公司層面之關連人士。與廈門建發及福建投資之出資交易構成《上市規則》第14A章項下本公司之關連交易。

(7) 2018年股份發行

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

2018年非公開發行A股募集資金總額及使用所得款項詳情：

| A股發行籌集 | | 於截至2020年 | 於截至2020年 | |
|------------------|-------------------------------------|------------------|----------|---------|
| 所得款項總額 | 先前披露的 | 12月31日 | 12月31日 | |
| (人民幣元) | 所得款項計劃用途 | 止已動用所得款項 | 未動用所得款項 | 使用未動用所得 |
| | | (人民幣元) | (人民幣元) | 款項的預期時限 |
| 9,499,999,995.78 | 1. 引進41架飛機項目 2. A320系列飛機選裝輕質座椅項目 | 7,765,005,873.69 | 0.00 | 不適用 |

註：2018年非公開發行A股募集資金總額為人民幣9,499,999,995.78元，募集現金總額為人民幣7,758,919,995.78元，扣除承銷費用後，實際收到的現金認購款淨額為人民幣7,748,254,995.79元。現金認購款淨額扣除由公司支付的其他發行費用（含增值稅）及銀行手續費共計人民幣1,268,032.31元後，實際募集資金淨額為人民幣7,746,986,963.48元。

截至2020年12月31日，本公司累計使用2018年非公開發行A股募集人民幣7,765,005,873.69元（其中包括募集資金存放銀行產生利息收入以及閒置募集資金進行現金管理產生的收益共計人民幣18,018,910.21元），2018年A股募集資金已全部使用完畢。

(8) 2020年股份發行

於2019年10月30日，本公司董事會提議提交股東特別大會及類別股東大會，以批准及授權本公司董事會按A股認購價發行不多於2,453,434,457股新A股(含2,453,434,457股A股)予南航集團(「A股發行」)，並與南航集團訂立A股認購協議(「A股認購協議」)，據此，南航集團擬認購不多於2,453,434,457股新A股，其代價將以現金結算。同日，本公司董事會亦提議提交股東特別大會，以批准有關按H股認購價發行不多於613,358,614股新H股(含613,358,614股H股)予南龍控股(南航集團之全資附屬公司)及與南龍控股訂立H股認購協議(「H股發行」，與「A股發行」合稱「建議股份發行」)。前述A股發行所籌集資金總額將不超過人民幣16,800.00百萬元(含人民幣16,800.00百萬元)，將用於購買飛機及償還本公司的借款。前述H股發行所籌集資金總額將不超過3,500.00百萬港元(含3,500.00百萬港元)，將用於補充本公司一般營運資金。建議股份發行項下將予發行新A股及新H股合共面值為不超過人民幣3,066,793,071元。前述A股發行和H股發行並非互為條件。根據前述A股發行將予發行之新A股將根據於股東特別大會及類別股東大會向獨立股東尋求之特別授權發行。根據前述H股發行將予發行之新H股則將根據一般性授權發行，其須於股東特別大會上獲獨立股東批准。

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

H股認購價不得低於以下各項較高者(向上取整至最接近小數點後兩位)(i)於緊接新H股定價基準日前20個交易日在聯交所報H股平均交易價，及(ii)最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值，根據中國人民銀行在新H股定價基準日公佈的匯率中間價以港元計算。此外，H股認購價不得低於以下各項較高者(i)H股發行獲董事會批准當日(即2019年10月30日)之H股收市價，及(ii)緊接相關董事會批准日前5個交易日之H股平均收市價。新H股定價基準日前20個交易日之H股平均交易價等於H股於新H股定價基準日前20個交易日進行的交易總額除以於新H股定價基準日前20個交易日進行交易的H股總量。倘於新H股定價基準日前20個交易日期間發生除權或除息事項(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)導致H股交易價予以調整，進行有關調整

前的交易日之H股交易價應根據除權或除息事項作出調整。倘於本公司最新經審核財務報表的資產負債表日至發行該等新H股之日期間發生除權或除息事件(包括股息分派、紅股發行、配股及自資本公積轉撥至股本)，上述之最近一期每股本公司權益股東應佔股份之最新經審核資產淨值將予以調整。根據上述釐定H股認購價的機制，於H股認購協議日期的H股收市價為4.880港元，緊接H股認購協議日期前5個交易日的H股平均收市價則為4.824港元。因此，H股認購價將不低於每股H股4.880港元。

進行建議股份發行有助於本公司籌集資金用作發展業務、提高本公司的資本實力、擴大本公司的機隊、降低本公司的資產負債率、提升本公司償還負債的能力、改善本公司的財務業績及狀況以及本公司的資產架構、加強本公司的核心競爭力及綜合效率，並為未來發展奠定基礎。

於2019年12月27日，本公司2019年第二次臨時股東大會、2019年第一次A股持有人類別股東大會及2019年第一次H股持有人類別股東大會審議並批准了上述A股發行和H股發行。

2020年4月15日，本公司按南龍控股與本公司訂立日期為2019年10月30日的認購協議以每H股5.75港元的發行價發行合共608,695,652股H股。H股發行項下發行的每股新H股所獲得的淨價為每H股5.74港元。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

2020年H股非公開發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

| H股發行籌集 | | 於截至2020年 | 於截至2020年 | |
|---------------|----------|---------------|----------|---------|
| 所得款項總額 | 先前披露的 | 12月31日止 | 12月31日 | 使用未動用所得 |
| (港幣元) | 所得款項計劃用途 | 已動用所得款項 | 未動用所得款項 | 款項的預期時限 |
| | | (折合人民幣) | (折合人民幣) | |
| 3,499,999,999 | 補充一般運營資金 | 3,499,999,999 | 0 | 不適用 |

註：2020年非公開發行H股股票募集資金總額為港幣3,499,999,999元，上述募集資金按照2020年4月15日收款當日港元兌換人民幣中間價0.90819折合人民幣3,178,664,999.09元，扣除發行費用折合人民幣3,570,544.56元後的募集資金淨額為人民幣3,175,094,454.53元。

2020年6月18日，本公司按南航集團與本公司訂立日期為2019年10月30日的認購協議以每A股人民幣5.21元的發行價發行合共2,453,434,457股A股。A股發行項下發行的每股新A股所獲得的淨價為每A股人民幣5.21元。詳情請參見本公司於2020年6月18日於聯交所網站披露的公告。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

2020年A股非公開發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

| A股發行籌集 | | 於截至2020年 | 於截至2020年 | |
|-------------------|----------|------------------|------------------|--------------------|
| 所得款項總額 | 先前披露的 | 12月31日 | 12月31日 | 使用未動用所得 |
| (人民幣元) | 所得款項計劃用途 | 止已動用所得款項 | 未動用所得款項 | 款項的預期時限 |
| | | (人民幣元) | (人民幣元) | |
| 12,782,393,520.97 | 購買飛機 | 3,466,145,764.61 | 5,809,939,548.81 | 2021年 12月31日或之前 |
| | 償還本公司的借款 | 3,500,000,000.00 | 0 | 不適用 |

註：2020年非公開發行A股股票募集資金總額為人民幣12,782,393,520.97元，上述募集資金總額扣除保薦承銷費用(含增值稅)人民幣2,000,000.00元後，實際收到的現金認購款淨額為人民幣12,780,393,520.97元，上述現金認購款淨額扣除應由本公司支付的其他發行費用(含增值稅)共計人民幣4,308,207.55元後，實際募集資金淨額為人民幣12,776,085,313.42元。

(9) A股可轉換公司債券發行

2020年5月14日，本公司第八屆董事會第十三次會議審議並通過了(其中包括)關於本公司擬在中國境內發行的可轉換為新A股的可轉換公司債券，總額不超過人民幣160億元(包括人民幣160億元)(「A股可轉換公司債券」)發行方案及南航集團可能認購A股可轉換公司債券的議案。本次發行證券的種類為可轉換為公司A股股票的可轉換公司債券。該A股可轉換公司債券及未來轉換的A股股票將在上交所上市。根據相關法律法規的規定並結合公司財務狀況和投資計劃，本次擬發行A股可轉換公司債券募集資金總額不超過人民幣1,600,000萬元(含1,600,000萬元)，具體募集資金數額由公司股東大會及類別股東大會授權公司董事會(或董事會授權人士)在上述額度範圍內確定。本次發行的A股可轉換公司債券按面值發行，每張面值為人民幣100元。

本次發行的A股可轉換公司債券的初始轉股價格不低於：(i)A股可轉換公司債券募集說明書公告日前二十個交易日公司A股股票交易均價(若在該二十個交易日內發生過因除權、除息引起股價調整的情形，則對調整前交易日的收盤價格按經過相應除權、除息調整後的價格計算)；(ii)債券募集說明書公告日前一個交易日公司A股股票交易均價；(iii)最近一期經審計的每股淨資產；及(iv)股票面值。具體初始轉股價格由股東在股東週年大會及類別股東大會授權

公司董事會(或董事會授權人士)在建議發行A股可轉換公司債券前根據市場和本公司具體情況與保薦機構(主承銷商)協商確定。緊接募集說明書公告日前二十個交易日公司A股股票交易均價=前二十個交易日公司A股股票交易總額/該二十個交易日公司A股股票交易總量；緊接募集說明書公告日前一交易日公司A股股票交易均價=前一交易日公司A股股票交易總額/該日公司A股股票交易總量。在本次A股可轉換公司債券發行之後，當本公司發生送紅股、轉增股本、增發新股或配股、派送現金股利等情況(不包括因發行的A股可轉換公司債券轉股而增加的股本)，將進行轉股價格的調整。

本次建議發行A股可轉換公司債券募集資金總額不超過人民幣1,600,000萬元(含人民幣1,600,000萬元)，扣除發行費用後募集資金將用於以下項目：

| | | 單位：人民幣萬元 | |
|-----------|----------------|---------------------|---------------------|
| 序號 | 項目名稱 | 投資總額 | 擬投入募集資金額 |
| 1 | 飛機購置、航材購置及維修項目 | 2,168,601.96 | 1,060,000.00 |
| 2 | 引進備用發動機 | 65,553.50 | 60,000.00 |
| 3 | 補充流動資金 | 480,000.00 | 480,000.00 |
| 合計 | | 2,714,155.46 | 1,600,000.00 |

南航集團作為本公司的控股股東，根據相關法律、法規及規範性文件以及公司章程，享有優先配售權，以認購本公司A股可轉換公司債券發行方案項下的A股可轉換公司債券。南航集團認購A股可轉換公司債券的條款與A股可轉換公司債券發行方案載列之條款和條件相同。

於近年來，中國航空業維持快速發展，未來仍有巨大發展空間。本公司提出了成為國際化規模網絡型航空公司的總體戰略目標，全面推進廣州—北京雙樞紐模式戰略佈局。根據上述背景，科學合理地擴大機隊規模、確保安全運營效率及增強航空運輸網絡的穩定性乃本公司主動把握中國航空運輸行業良好發展機遇的重要戰略措施，且對於本公司更好地服務大灣區經濟發展及成為國際網絡航空公司的目標具有重大戰略意義。同時，由於新型冠狀病毒疫情的影響，航空業的市場需求受到一定程度的影響，進而對於從業者的收入及現金流水平造成不利影響。航空公司普遍面臨補充營運資金的需求。因此，建議發行A股可轉換公司債券所募集資金將主要用於購置飛機、航材及維修項目、引進備用發動機及補充流動資金，以進一步加強本公司主要業務的核心競爭力、優化財務狀況及提高本公司的抗風險能力，為本公司實現戰略目標奠定堅實的基礎。

於2020年6月30日，本公司2019年股東週年大會、2020年第一次A股持有人類別股東大會及2020年第一次H股持有人類別股東大會審議並批准了上述建議發行A股可轉換公司債券和南航集團可能認購A股可轉換公司債券。

2020年10月15日，公司公開發行16,000萬張A股可轉換公司債券，每張面值人民幣100元，發行總額人民幣160.00億元，初始轉股價格為人民幣6.24元/股。其中，南航集團認購101,027,580張A股可轉換公司債券。

2020年11月3日，經上交所自律監管決定書[2020]355號文同意，A股可轉換公司債券在上交所掛牌交易，債券簡稱「南航轉債」，債券代碼110075，當日收盤價每張人民幣117元。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

A股可轉換公司債券募集資金總額及使用所得款項詳情：

| A股可轉換 公司債券發行籌集 所得款項總額 (人民幣元) | | 先前披露的 所得款項計劃用途 | 於截至2020年 12月31日 止已動用所得款項 (人民幣元) | 於截至2020年 12月31日 未動用所得款項 (人民幣元) | 使用未動用所得 款項的預期時限 |
|---------------------------------------|--------------------|-------------------|--|---|--------------------|
| 16,000,000,000.00 | 飛機購置、航材購置及維修 項目 | 689,335,580.27 | 9,890,268,339.45 | 2022年12月31日 或之前 | |
| | 引進備用發動機 | 279,275,738.10 | 320,724,261.90 | 2022年12月31日 或之前 | |
| | 補充流動資金 | 4,800,000,000.00 | 0 | 不適用 | |

註：2020年公開發行A股可轉換公司債券募集資金總額為人民幣16,000,000,000.00元，扣除保薦承銷費用(含增值稅)人民幣17,691,726.00元後，實際收到的現金認購款淨額為人民幣15,982,308,274.00元。上述現金認購款淨額扣除由本公司支付的其他發行費用(含增值稅)共計人民幣2,704,354.28元後，實際募集資金淨額為人民幣15,979,603,919.72元。

本公司確認上述截至2020年12月31日止年度的持續關連交易項下具體協議的簽訂及執行均已遵循該等持續關連交易的定價原則。

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

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

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

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

除上述披露外，概無其他載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註49的關聯方交易構成《上市規則》項下須予披露的關連交易或持續關連交易。本公司關連交易和持續關連交易已符合《上市規則》第14A章的披露規定。

捐贈

截至2020年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣4,462萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2020年12月31日，本集團存於金融機構或其他單位的存款沒有包括任何委託存款或已到期但本集團未能取回的定期存款。

重大訴訟

於2020年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

自報告期末至本報告刊發日，無對本集團有重大影響的期後事項。

核數師

本公司於即將舉行的股東週年大會上將提議通過分別聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2021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2021年度香港財務報告提供專業服務的決議。過去三年本公司核數師無變化。

承董事會命

馬須倫

董事長

中國•廣州

2021年3月30日

股份變動、股東情況及 權益披露

一、 股本變動情況

單位：股

| | 2019年12月31日 | | 2020年度 增加/(減少) 數量 | 2020年12月31日 | |
|-------------|----------------|--------|-------------------------|----------------|--------|
| | 數量 | 比例(%) | | 數量 | 比例(%) |
| 一、有限售條件股份 | | | | | |
| 1、人民幣普通股 | 489,202,658 | 3.99 | 2,453,434,457 | 2,942,637,115 | 19.20 |
| 2、境外上市的外資股 | 600,925,925 | 4.90 | 608,695,652 | 1,209,621,577 | 7.89 |
| 合計 | 1,090,128,583 | 8.89 | 3,062,130,109 | 4,152,258,692 | 27.09 |
| 二、無限售條件流通股份 | | | | | |
| 1、人民幣普通股 | 8,111,520,431 | 66.12 | 0 | 8,111,520,431 | 52.91 |
| 2、境外上市的外資股 | 3,065,523,272 | 24.99 | 0 | 3,065,523,272 | 20.00 |
| 合計 | 11,177,043,703 | 91.11 | 0 | 11,177,043,703 | 72.91 |
| 三、股份總數 | 12,267,172,286 | 100.00 | 3,062,130,109 | 15,329,302,395 | 100.00 |

2020年4月15日，本公司在聯交所網站發佈完成非公開發行H股的公告，公司根據發行方案完成向南龍控股發行608,695,652股H股，發行價格為每股5.75港元。相關詳情請參見前述公告。

2020年6月18日，本公司在聯交所網站發佈完成非公開發行A股的公告，公司根據發行方案，向南航集團以非公開發行方式，發行境內上市人民幣普通股(A股)共2,453,434,457股，發行價格為每股人民幣5.21元，募集資金總額為人民幣12,782,393,520.97元。相關詳情請參見前述公告。

二、證券發行與上市情況

| 股票及其衍生證券的種類 | 發行日期 | 發行價格 (或利率) | 發行數量 | 上市日期 | 獲準上市 交易數量 | 交易終止日期 |
|----------------------------------|-------------|---------------|---------------|------------|---------------|-------------|
| 普通股股票類 | | | | | | |
| A股 | 2020年6月9日 | 人民幣5.21元/股 | 2,453,434,457 | 2020年6月17日 | 2,453,434,457 | / |
| H股 | 2020年4月15日 | 5.75港元/股 | 608,695,652 | 2020年4月15日 | 608,695,652 | / |
| 可轉換公司債券、分離交易可轉債、公司債類 | | | | | | |
| 可轉換公司債券 | 2020年10月15日 | 100元/張 | 16,000萬張 | 2020年11月3日 | 16,000萬張 | 2026年10月14日 |
| 廈航2020年公司債券(第一期)(疫情 防控債)(品種一) | 2020年3月16日 | 100元(2.95%) | 人民幣10億元 | 2020年3月23日 | 人民幣10億元 | 2023年3月15日 |
| 債務融資工具 | | | | | | |
| 2020年第一期超短期融資券 | 2020年1月15日 | 100元(2.00%) | 人民幣15億元 | 2020年1月17日 | 人民幣15億元 | 2020年7月13日 |
| 2020年第二期超短期融資券 | 2020年1月17日 | 100元(2.00%) | 人民幣20億元 | 2020年1月20日 | 人民幣20億元 | 2020年7月16日 |
| 2020年第三期超短期融資券 | 2020年1月17日 | 100元(1.74%) | 人民幣5億元 | 2020年1月20日 | 人民幣5億元 | 2020年4月16日 |
| 2020年第四期超短期融資券 | 2020年2月11日 | 100元(1.50%) | 人民幣10億元 | 2020年2月13日 | 人民幣10億元 | 2020年5月11日 |
| 2020年第五期超短期融資券 | 2020年2月11日 | 100元(1.85%) | 人民幣10億元 | 2020年2月13日 | 人民幣10億元 | 2020年8月6日 |
| 2020年第六期超短期融資券 | 2020年2月12日 | 100元(1.50%) | 人民幣25億元 | 2020年2月14日 | 人民幣25億元 | 2020年5月12日 |
| 2020年第七期超短期融資券 | 2020年2月17日 | 100元(1.85%) | 人民幣20億元 | 2020年2月19日 | 人民幣20億元 | 2020年8月13日 |
| 2020年第八期超短期融資券 | 2020年2月17日 | 100元(1.75%) | 人民幣10億元 | 2020年2月20日 | 人民幣10億元 | 2020年7月16日 |
| 2020年第九期超短期融資券 | 2020年2月24日 | 100元(1.90%) | 人民幣5億元 | 2020年2月27日 | 人民幣5億元 | 2020年8月20日 |
| 2020年第十期超短期融資券 | 2020年3月6日 | 100元(1.82%) | 人民幣5億元 | 2020年3月11日 | 人民幣5億元 | 2020年9月3日 |
| 2020年第十一期超短期融資券 | 2020年3月6日 | 100元(2.12%) | 人民幣5億元 | 2020年3月11日 | 人民幣5億元 | 2020年12月3日 |
| 2020年第十二期超短期融資券 | 2020年4月10日 | 100元(1.20%) | 人民幣30億元 | 2020年4月14日 | 人民幣30億元 | 2020年7月9日 |
| 2020年第十三期超短期融資券 | 2020年4月13日 | 100元(1.60%) | 人民幣30億元 | 2020年4月15日 | 人民幣30億元 | 2020年10月12日 |

股份變動、股東情況及權益披露

| 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 | 獲準上市 交易數量 | 交易終止日期 |
|------------------|------------|---------------|---------|------------|--------------|-------------|
| 2020年第十四期超短期融資券 | 2020年4月14日 | 100元(1.90%) | 人民幣30億元 | 2020年4月16日 | 人民幣30億元 | 2021年1月8日 |
| 2020年第十五期超短期融資券 | 2020年4月14日 | 100元(1.60%) | 人民幣10億元 | 2020年4月16日 | 人民幣10億元 | 2020年10月9日 |
| 2020年第十六期超短期融資券 | 2020年4月21日 | 100元(1.82%) | 人民幣5億元 | 2020年4月23日 | 人民幣5億元 | 2021年1月14日 |
| 2020年第十七期超短期融資券 | 2020年4月27日 | 100元(1.29%) | 人民幣10億元 | 2020年4月29日 | 人民幣10億元 | 2020年10月22日 |
| 2020年第十八期超短期融資券 | 2020年4月27日 | 100元(1.03%) | 人民幣10億元 | 2020年4月29日 | 人民幣10億元 | 2020年7月23日 |
| 2020年第十九期超短期融資券 | 2020年4月27日 | 100元(1.29%) | 人民幣10億元 | 2020年4月29日 | 人民幣10億元 | 2020年10月22日 |
| 2020年第二十期超短期融資券 | 2020年5月19日 | 100元(1.40%) | 人民幣20億元 | 2020年5月21日 | 人民幣20億元 | 2021年2月9日 |
| 2020年第二十一期超短期融資券 | 2020年5月18日 | 100元(1.40%) | 人民幣15億元 | 2020年5月20日 | 人民幣15億元 | 2021年2月8日 |
| 2020年第二十二期超短期融資券 | 2020年5月25日 | 100元(1.45%) | 人民幣20億元 | 2020年5月27日 | 人民幣20億元 | 2021年2月19日 |
| 2020年第二十三期超短期融資券 | 2020年5月26日 | 100元(1.48%) | 人民幣20億元 | 2020年5月28日 | 人民幣20億元 | 2021年2月19日 |
| 2020年第二十四期超短期融資券 | 2020年5月26日 | 100元(1.31%) | 人民幣20億元 | 2020年5月28日 | 人民幣20億元 | 2020年8月24日 |
| 2020年第二十五期超短期融資券 | 2020年6月8日 | 100元(1.25%) | 人民幣30億元 | 2020年6月11日 | 人民幣30億元 | 2020年12月3日 |
| 2020年第二十六期超短期融資券 | 2020年6月9日 | 100元(1.15%) | 人民幣10億元 | 2020年6月11日 | 人民幣10億元 | 2020年7月9日 |
| 2020年第二十七期超短期融資券 | 2020年8月17日 | 100元(1.48%) | 人民幣30億元 | 2020年8月20日 | 人民幣30億元 | 2020年10月15日 |

| 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 | 獲準上市 交易數量 | 交易終止日期 |
|------------------------------|-------------|---------------|---------|-------------|--------------|-------------|
| 2020年第二十八期超短期融資券 | 2020年10月15日 | 100元(1.30%) | 人民幣10億元 | 2020年10月19日 | 人民幣10億元 | 2020年11月12日 |
| 2020年第一期中期票據 | 2020年2月12日 | 100元(3.12%) | 人民幣10億元 | 2020年2月14日 | 人民幣10億元 | 2023年2月10日 |
| 2020年第二期中期票據 | 2020年2月26日 | 100元(3.05%) | 人民幣10億元 | 2020年2月28日 | 人民幣10億元 | 2023年2月24日 |
| 2020年第三期中期票據 | 2020年3月3日 | 100元(3.00%) | 人民幣10億元 | 2020年3月6日 | 人民幣10億元 | 2023年3月3日 |
| 2020年第四期中期票據 | 2020年3月3日 | 100元(3.00%) | 人民幣10億元 | 2020年3月6日 | 人民幣10億元 | 2023年3月3日 |
| 2020年第五期中期票據 | 2020年3月3日 | 100元(3.28%) | 人民幣10億元 | 2020年3月6日 | 人民幣10億元 | 2025年3月4日 |
| 2020年第六期中期票據 | 2020年3月5日 | 100元(3.00%) | 人民幣10億元 | 2020年3月10日 | 人民幣10億元 | 2023年3月8日 |
| 2020年第七期中期票據 | 2020年4月23日 | 100元(2.44%) | 人民幣10億元 | 2020年4月27日 | 人民幣10億元 | 2023年4月25日 |
| 2020年第八期中期票據 | 2020年4月23日 | 100元(2.44%) | 人民幣5億元 | 2020年4月28日 | 人民幣5億元 | 2023年4月26日 |
| 2020年第九期中期票據 | 2020年4月27日 | 100元(2.44%) | 人民幣5億元 | 2020年4月29日 | 人民幣5億元 | 2023年4月27日 |
| 廈航2020年度第一期超短期融資券 | 2020年1月14日 | 100元(2.40%) | 人民幣5億元 | 2020年1月16日 | 人民幣5億元 | 2020年7月9日 |
| 廈航2020年度第二期超短期融資券 (疫情防控債) | 2020年2月10日 | 100元(2.30%) | 人民幣4億元 | 2020年2月13日 | 人民幣4億元 | 2020年8月6日 |
| 廈航2020年度第三期超短期融資券 (疫情防控債) | 2020年2月10日 | 100元(2.47%) | 人民幣3億元 | 2020年2月13日 | 人民幣3億元 | 2020年11月5日 |
| 廈航2020年度第四期超短期融資券 (疫情防控債) | 2020年2月14日 | 100元(2.30%) | 人民幣6億元 | 2020年2月18日 | 人民幣6億元 | 2020年7月28日 |

股份變動、股東情況及權益披露

| 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 | 獲準上市 交易數量 | 交易終止日期 |
|------------------------------|------------|---------------|--------|------------|--------------|-------------|
| 廈航2020年度第五期超短期融資券 (疫情防控債) | 2020年2月18日 | 100元(2.30%) | 人民幣4億元 | 2020年2月20日 | 人民幣4億元 | 2020年8月13日 |
| 廈航2020年度第六期超短期融資券 | 2020年3月26日 | 100元(1.85%) | 人民幣3億元 | 2020年3月30日 | 人民幣3億元 | 2020年9月22日 |
| 廈航2020年度第七期超短期融資券 | 2020年4月3日 | 100元(1.80%) | 人民幣3億元 | 2020年4月8日 | 人民幣3億元 | 2020年9月29日 |
| 廈航2020年度第八期超短期融資券 | 2020年4月16日 | 100元(1.20%) | 人民幣4億元 | 2020年4月20日 | 人民幣4億元 | 2020年6月16日 |
| 廈航2020年度第九期超短期融資券 | 2020年4月21日 | 100元(1.05%) | 人民幣6億元 | 2020年4月23日 | 人民幣6億元 | 2020年6月18日 |
| 廈航2020年度第十期超短期融資券 | 2020年7月7日 | 100元(1.55%) | 人民幣5億元 | 2020年7月9日 | 人民幣5億元 | 2020年12月17日 |

三、股東情況

(一) 股東數量

截至報告期末，公司普通股股東總數為212,149戶；截至2021年2月28日，公司普通股股東總數為201,158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 | | 數量 | 股東性質 |
|---|---------------|---------------|-------|-----------------|-----------------|----|---------|
| | | | | 持有有限售條 件股份數量 | 質押或凍結情況 股份狀態 | | |
| 中國南方航空集團有限公司 | 2,453,434,457 | 6,981,865,780 | 45.55 | 2,942,637,115 | 無 | 0 | 國有法人 |
| 南龍控股有限公司 | 608,695,652 | 2,243,271,577 | 14.63 | 1,209,621,577 | 無 | 0 | 國有法人 |
| 香港中央結算(代理人)有限公司 | (367,050) | 1,750,462,857 | 11.42 | 0 | 未知 | - | 境外法人 |
| 香港中央結算有限公司 | 50,775,170 | 627,961,397 | 4.10 | 0 | 無 | 0 | 境外法人 |
| 中國航空油料集團有限公司 | (15,379,600) | 482,959,270 | 3.15 | 0 | 無 | 0 | 國有法人 |
| 中國證券金融股份有限公司 | 0 | 320,484,156 | 2.09 | 0 | 無 | 0 | 國有法人 |
| 美國航空公司 | 0 | 270,606,272 | 1.77 | 0 | 無 | 0 | 境外法人 |
| 中國國有企業結構調整基金股份有限公司 | (1,622,500) | 240,902,416 | 1.57 | 0 | 無 | 0 | 國有法人 |
| 春秋航空股份有限公司 | 0 | 140,531,561 | 0.92 | 0 | 無 | 0 | 境內非國有法人 |
| 國新央企運營投資基金管理(廣州)有限公司-國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥) | (18,537,465) | 70,006,275 | 0.46 | 0 | 無 | 0 | 境內非國有法人 |

股份變動、股東情況及權益披露

89

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

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 | 1,750,462,857 | 境外上市外資股 | | 1,750,462,857 |
| 南龍控股有限公司 | 1,033,650,000 | 境外上市外資股 | | 1,033,650,000 |
| 香港中央結算有限公司 | 627,961,397 | 人民幣普通股 | | 627,961,397 |
| 中國航空油料集團有限公司 | 482,959,270 | 人民幣普通股 | | 482,959,270 |
| 中國證券金融股份有限公司 | 320,484,156 | 人民幣普通股 | | 320,484,156 |
| 美國航空公司 | 270,606,272 | 境外上市外資股 | | 270,606,272 |
| 中國國有企業結構調整基金股份有限公司 | 240,902,416 | 人民幣普通股 | | 240,902,416 |
| 春秋航空股份有限公司 | 140,531,561 | 人民幣普通股 | | 140,531,561 |
| 國新央企運營投資基金管理(廣州)有限公司-國新央企運營(廣州)投資基金(有限合夥) | 70,006,275 | 人民幣普通股 | | 70,006,275 |
| 上述股東關聯關係或一致行動的說明 | 南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司2,279,983,577股H股股票(含限售股)。公司未知其他股東是否有關聯關係。 | | | |

3、前十名有限售條件股東持股數量及限售條件

單位：股

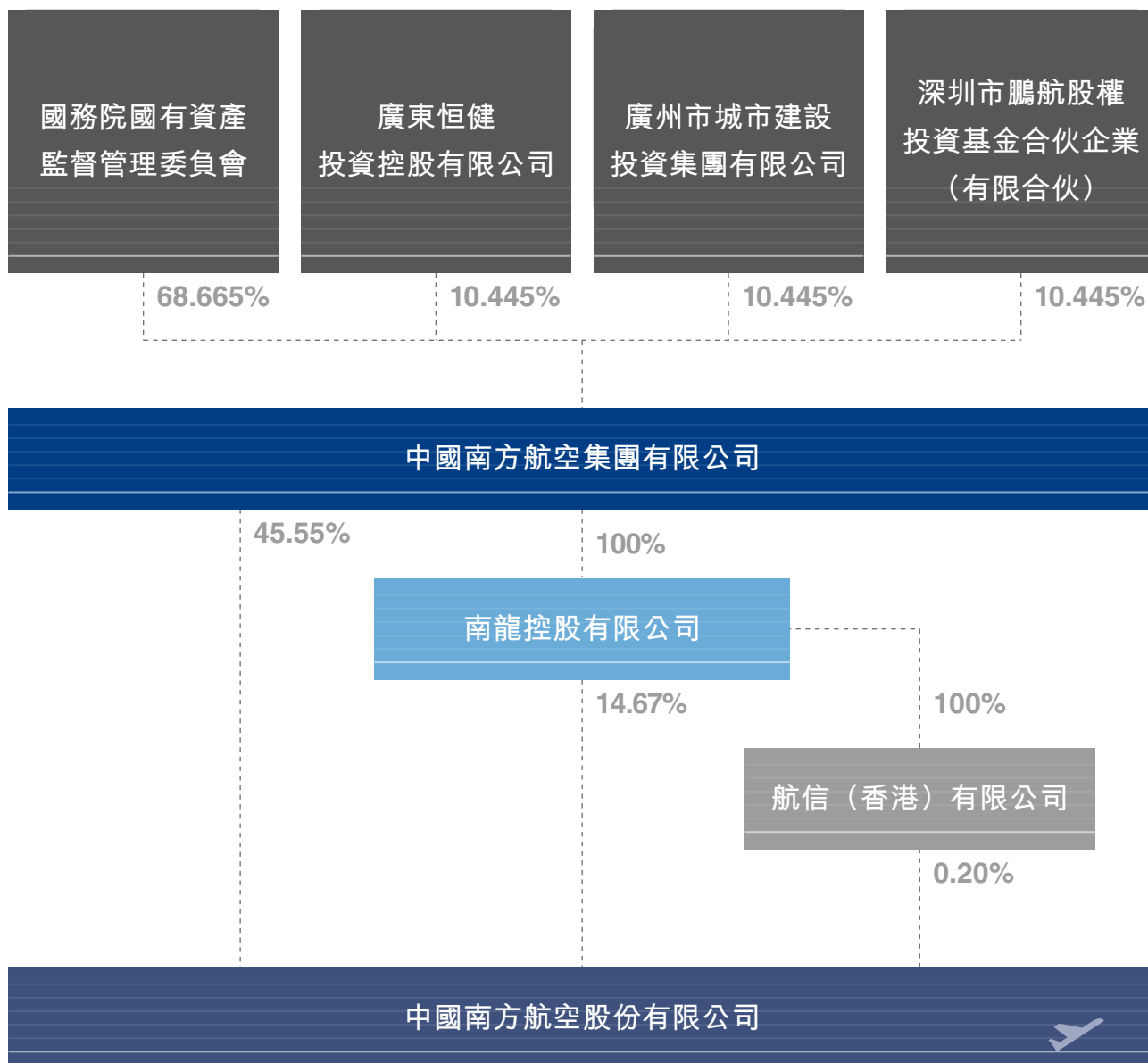
| 序號 | 股東名稱 | 有限售條件股份可上市交易情況 | | | |
|----|------------------|--|------------|---------------|------------|
| | | 持有的有限售條件股份數量 | | 新增可上市 | |
| | | 條件股份數量 | 可上市交易時間 | 交易股份數量 | 限售條件 |
| 1 | 中國南方航空集團有限公司 | 489,202,658 | 2021年9月27日 | 489,202,658 | 非公開發行股份限售股 |
| 2 | 中國南方航空集團有限公司 | 2,453,434,457 | 2023年6月19日 | 2,453,434,457 | 非公開發行股份限售股 |
| 3 | 南龍控股有限公司 | 600,925,925 | 2021年9月10日 | 600,925,925 | 非公開發行股份承諾 |
| 4 | 南龍控股有限公司 | 608,695,652 | 2023年4月14日 | 608,695,652 | 非公開發行股份承諾 |
| | 上述股東關聯關係或一致行動的說明 | 南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司2,279,983,577股H股股票(含限售股)。公司未知其他股東是否有關連關係。 | | | |

4、戰略投資者或一般法人因配售新股成為前十名股東

無。

四、 控股股東或實際控制人情況

公司與實際控制人之間的產權及控制關係圖：



五、權益披露

於2020年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知悉，除本公司董事、最高行政人員或監事之外的下述人士於本公司之股份（「股份」）或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第336條而須置存的本公司股東權益登記冊所載錄的權益或淡倉如下：

| 股東姓名 | 身份 | 股份類別 | 所持股份數目 | 約佔 已發行 A股總數的 百分比 (註3) | 約佔 已發行 H股總數的 百分比 (註3) | 約佔本公司 已發行 股本總數 的百分比 (註3) |
|--------------------------------------|----------|------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 南航集團(註1) | 實益擁有人 | A股 | 8,600,897,510 (L) | 77.81% | – | 56.11% |
| | 受控制法團權益 | H股 | 2,279,983,577 (L) | – | 53.33% | 14.87% |
| | | 小計 | 10,880,881,087 (L) | – | – | 70.98% |
| 南龍控股(註1) | 實益擁有人 | H股 | 2,279,983,577 (L) | – | 53.33% | 14.87% |
| | 受控制法團權益 | | | | | |
| American Airlines Group Inc. (註2) | 受控制法團的權益 | H股 | 270,606,272 (L) | – | 6.33% | 1.77% |

註：

- 南航集團被視為透過其於香港之直接及間接全資附屬公司於合共2,279,983,577股H股股份中擁有權益，其中31,150,000股H股乃由航信(香港)有限公司直接持有(佔當時已發行H股總數之約0.73%)及2,248,833,577股H股乃由南龍控股直接持有(佔當時已發行H股總數之約52.60%)。由於航信(香港)有限公司為南龍控股之全資附屬公司，因此南龍控股亦被視為於航信(香港)有限公司所持有之31,150,000股H股股份中擁有權益。同時，南航集團直接持有6,981,865,780股A股股份，並被視為於可轉為1,619,031,730股A股股份的可轉換債券中擁有權益。
- American Airlines Group Inc.因擁有對美國航空公司100%的控制權而被視為擁有270,606,272股H股股份之權益。
- 根據本公司於2020年12月31日相關的已發行A股總數、已發行H股總數及已發行股本總數計算的百分比。

除上文所披露者外，於2020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

92

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 |
| 馬須倫 | 董事長 | 男 | 56 | 2020年12月21日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| | 副董事長 | | | 2019年5月8日 | 2020年12月21日 | | | | | |
| | 執行董事 | | | 2019年3月18日 | 至今 | | | | | |
| | 總經理 | | | 2019年5月8日 | 至今 | | | | | |
| *王昌順 | 董事長 | 男 | 63 | 2016年5月27日 | 2020年12月21日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| | 執行董事 | | | 2016年5月27日 | 2020年12月21日 | | | | | |
| 韓文勝 | 執行董事 | 男 | 54 | 2019年5月8日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| 鄭凡 | 獨立非執行董事 | 男 | 65 | 2017年12月20日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 6 | 否 |
| 顧惠忠 | 獨立非執行董事 | 男 | 64 | 2017年12月20日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 6 | 否 |
| 譚勁松 | 獨立非執行董事 | 男 | 56 | 2013年12月26日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 15 | 否 |
| 焦樹閣 | 獨立非執行董事 | 男 | 55 | 2015年6月30日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 15 | 否 |
| 李家世 | 監事會主席 | 男 | 59 | 2019年5月8日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| | 監事 | | | 2009年6月30日 | 至今 | | | | | |
| 林曉春 | 監事 | 男 | 49 | 2019年5月8日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 75.81 | 否 |
| 毛娟 | 監事 | 女 | 48 | 2017年12月20日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 83.11 | 否 |
| 章正榮 | 副總經理 | 男 | 58 | 2018年8月10日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| 羅來君 | 副總經理 | 男 | 49 | 2019年3月18日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| 吳穎湘 | 副總經理 | 女 | 47 | 2020年6月29日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| *肖立新 | 副總經理 | 男 | 54 | 2017年11月22日 | 2020年10月21日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 是 |
| | 總會計師 | | | 2015年3月27日 | 2020年10月21日 | | | | | |
| | 財務總監 | | | 2015年3月27日 | 2020年10月21日 | | | | | |
| 任積東 | 副總經理 | 男 | 56 | 2009年5月7日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 106.56 | 否 |
| 程勇 | 副總經理 | 男 | 58 | 2018年8月21日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 166.63 | 否 |
| 王志學 | 副總經理 | 男 | 60 | 2012年8月3日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 否 |
| 李彤彬 | 總工程師 | 男 | 59 | 2014年4月30日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 106.39 | 否 |
| | 副總經理 | | | 2015年9月14日 | 至今 | | | | | |

董事、監事、高級管理人員和員工情況

93

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

| 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 |
| 蘇亮 | 總經濟師 | 男 | 58 | 2007年12月27日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 85.39 | 否 |
| 陳威華 | 總法律顧問 | 男 | 54 | 2004年6月16日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 87.69 | 否 |
| 李韶彬 | 培訓總監 | 男 | 56 | 2019年6月21日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 84.62 | 否 |
| 謝兵 | 董事會秘書 | 男 | 47 | 2007年11月26日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 87.06 | 否 |
| 馮華南 | 安全總監 | 男 | 58 | 2014年8月15日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 160.19 | 否 |
| 羅明毫 | 總飛行師 | 男 | 58 | 2018年3月28日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 151.81 | 否 |
| 朱海龍 | 運行總監 | 男 | 57 | 2020年12月30日 | 至今 | 0 | 0 | 0 | 0 | 否 |
| *郭建業 | 服務總監 | 男 | 58 | 2017年1月4日 | 2020年6月29日 | 0 | 0 | 0 | 25.08 | 否 |
| 合計 | / | / | / | / | / | 0 | 0 | 0 | 1,262.34 | / |

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有關延期兌現薪酬；
- 2、程勇先生、馮華南先生、羅明毫先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；王志學先生自2019年3月起由廈門航空發放薪酬；朱海龍先生自2021年1月起按公司運行總監發放薪酬；鄭凡先生、顧惠忠先生根據國家相關規定領取薪酬；
- 3、帶*的為報告期末已經不再任職的人員。

截至2020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《上市規則》附錄十中的《標準守則》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

(二) 公司董事、監事、高級管理人員變動情況

報告期內，本公司董事、監事、高級管理人員變動情況如下：

| 姓名 | 職務 | 變動情形 | 變動原因 |
|-----|----------------|------|-------|
| 王昌順 | 董事長、執行董事 | 離任 | 退職 |
| 馬須倫 | 董事長 | 聘任 | 董事會聘任 |
| 吳穎湘 | 副總經理 | 聘任 | 董事會聘任 |
| 肖立新 | 副總經理、總會計師、財務總監 | 辭任 | 工作變動 |
| 郭建業 | 服務總監 | 辭任 | 工作變動 |
| 朱海龍 | 運行總監 | 聘任 | 董事會聘任 |

(三) 根據《上市規則》第13.51B(1)條之董事或監事變更資料

以下是根據《上市規則》第13.51B(1)條自2020年中期報告之後需作披露之董事或監事變更資料：

1. 韓文勝先生擔任政協第十二屆廣東省委員會常務委員，不再擔任中國航空運輸協會副理事長、中國民航信息網絡股份有限公司董事；
2. 譚勁松先生不再擔任廣州恆運企業集團股份有限公司獨立董事；
3. 焦樹閣先生不再擔任上海邁泰君奧生物技術有限公司董事、九陽股份有限公司董事長、GeneMab Limited董事；擔任鼎暉元泰企業管理諮詢(天津)有限公司董事、深圳鼎暉華曙股權投資管理有限公司董事。

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

(四) 董事、監事和高級管理人員薪酬情況

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1,262.34萬元(2019年度：人民幣1,600.81萬元)。

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49及附註57。

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42及附註50。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

| 等級 港幣 | 高級管理人員人數 | |
|---------------------|----------|-------|
| | 2020年 | 2019年 |
| 0-500,000 | 7 | 6 |
| 500,001-1,000,000 | 4 | 4 |
| 1,000,001-1,500,000 | 2 | 2 |
| 1,500,001-2,000,000 | 3 | 3 |
| 合計 | 16 | 15 |

(五) 董事及監事服務合約

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

截至2020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。

(六) 現任董事、監事、高級管理人員簡歷**董事**

馬須倫，男，1964年7月出生(56歲)，華中科技大學機械學院工業工程專業畢業，工程碩士，註冊會計師。1984年8月參加工作，1990年10月加入中國共產黨。曾任中國物資儲運總公司副總經理、民航總局財務司副司長，中國國際航空公司副總裁、黨委常委。2002年10月任中國國際航空公司常務副總裁、黨委副書記；2004年9月任中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2004年12月任中國航空集團公司黨組成員兼中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2007年2月任中國航空集團公司副總經理、黨組成員；2008年12月任中國東方航空集團公司黨組副書記、中國東方航空股份有限公司總經理、黨委副書記；2011年10月任中國東方航空集團公司黨組書記、副總經理，中國東方航空股份有限公司總經理；2016年11月任中國東方航空集團公司董事、總經理、黨組副書記，2016年12月兼中國東方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2019年2月任南航集團董事、總經理、黨組副書記，2019年3月兼任本公司總經理，2019年5月兼任本公司副董事長；2020年12月任南航集團董事長、黨組書記，本公司董事長、總經理。

韓文勝，男，1967年1月出生(54歲)，天津大學管理工程系管理工程專業畢業，碩士研究生學歷，工學碩士，經濟師。1987年8月參加工作，1985年5月加入中國共產黨。曾任本公司培訓中心副主任、政策研究室主任、人勞科教部總經理、黨總支書記、市場營銷管理委員會副主任、黨委委員兼市場銷售部總經理、黨委副書記，上海基地總經理、黨委副書記。2009年12月任本公司市場營銷管理委員會黨委副書記、副主任；2011年10月任本

公司市場營銷管理委員會黨委書記、副主任；2016年10月任南航集團副總經理、黨組成員；2017年11月任南航集團副總經理、黨組成員，本公司副總經理、黨委委員；2018年11月任南航集團董事、黨組副書記，兼任本公司副總經理；2018年12月轉兼本公司黨委副書記；2019年1月任南航集團董事、黨組副書記，2019年5月任本公司董事。目前還兼任四川航空股份有限公司副董事長、政協第十二屆廣東省委員會常務委員。

鄭凡，男，1955年11月出生(65歲)，本科學歷，北京師範大學學校教育專業畢業，高級政工師，中共黨員。1974年參加工作。1982年2月北京師範大學教育系教師，1986年1月中共中央宣傳部幹部、副處級調研員，1988年3月中共深圳市羅湖區委宣傳部副部長(掛職)，中共深圳市委宣傳部副處長(掛職)，1991年3月中共深圳市福田區委宣傳部副部長，中共深圳市委直屬機關工委辦公室主任，1994年8月任華僑城經濟發展總公司辦公室總經理，1997年12月任華僑城集團總經理助理、香港華僑城有限公司董事總經理，2000年8月任華僑城集團公司黨委副書記、紀委書記、首席文化官，2008年3月任華僑城集團公司黨委書記、副總經理，2010年1月兼任深圳華僑城股份有限公司黨委書記、副董事長。曾任中國海外交流協會理事、海峽兩岸關係協會理事、廣東省粵港澳合作促進會副會長、廣東省企業家協會副會長、深圳市第四屆、第五屆人大代表、廣東省第十一屆政協委員。鄭先生自2017年12月20日至今任本公司獨立非執行董事。

顧惠忠，男，1956年11月出生(64歲)，碩士研究生學歷，畢業於鄭州航空工業管理學院，北京航空航天大學國際金融專業碩士，研究員級高級會計師，中共黨員。1974年參加工作。曾任航空工業部財務司綜合處副處長、處長，中國航空工業總公司外事財務處處長，中振會計諮詢公司總經理，中國航空工業總公司財務局副局長，國防科工委財務司副司長。1999年6月至2005年2月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理；2005年2月至2008年8月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理、總會計師；2008年8月至2017年1月任中國航空工業集團公司黨組成員、副總經理、總會計師。曾兼任中國一航國際租賃有限責任公司董事長、中國一航財務有限責任公司董事長、中國航空技術國際控股有限責任公司董事長、中航資本控股股份有限公司董事長、中航萬科有限公司董事長。現任鞍鋼集團有限公司外部董事，中國會計學會副會長。顧先生自2017年12月至今任本公司獨立非執行董事。

譚勁松，男，1965年1月出生(56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

董事、監事、高級管理人員和員工情況

97

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

導委員會委員，中國內部審計協會理事，廣東省註冊會計師協會副會長，中國審計學會理事。目前還兼任中遠海運特種運輸股份有限公司、上海萊士血液製品股份有限公司、珠海華發實業股份有限公司、美的置業控股有限公司獨立董事。譚先生自2013年12月26日至今任本公司獨立非執行董事。

焦樹閣，男，1966年2月出生(55歲)，碩士研究生學歷，山東大學數學系控制理論專業本科畢業，航空航天工業部第二研究院系統工程專業研究生畢業並獲得工學碩士學位。焦先生在基金管理和股權投資方面擁有豐富的經驗。現任CDH China Management Company Limited (「鼎暉投資」)董事及行政總裁，也是鼎暉投資的創始人之一。焦先生曾任航天工業部第710研究所計算機研究員，中國國際金融有限公司直接投資部副總經理。曾任中國雨潤食品集團有限公司非執行董事，中國山水水泥集團有限公司非執行董事。焦先生目前兼任福建南平南孚電池有限公司、內蒙古河套酒業集團股份有限公司、蕪湖正鼎投資管理有限公司等公司的董事長；擔任萬洲國際有限公司、河南省漯河市雙匯實業集團有限公司、九陽股份有限公司、奇瑞汽車股份有限公司等多家公司董事；兼任中國蒙牛乳業有限公司獨立董事；兼任邁博藥業有限公司主席及非執行董事；兼任鼎暉投資關聯企業的董事。焦先生自2015年6月30日至今任本公司獨立非執行董事。

監事

李家世，男，1961年5月出生(59歲)，中央黨校經濟管理專業畢業，本科學歷，清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級政工師。1976年8月參加工作，1986年6月加入中國共產黨。1998年2月任廣州南聯航空食品有限公司黨委書記；1999年4月任南航集團黨委組織部副部長(主持工作)；1999年12月任南航集團黨委組織部部長；2003年12月任本公司紀委副書記兼紀委辦公室主任；2007年12月任本公司紀委書記、黨委常委、紀委辦公室主任，2009年6月兼任本公司監事；2012年2月任南航集團黨組紀檢組副組長，本公司紀委書記兼紀委辦公室主任、黨委常委；2017年11月月任本公司工會主席、黨委常委；2018年1月任南航集團工會主席，本公司工會主席、黨委常委；2018年7月任南航集團公司工會主席，本公司工會主席，2019年5月兼任本公司監事會主席，2019年8月兼任南航集團職工董事。

林曉春，男，1971年5月出生(49歲)，北京大學法律學系國際法專業畢業，法學學士，北京工業大學，美國城市大學工商管理碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士，具有企業法律顧問及公司律師資格。1995年7月參加工作，1995年6月加入中國共產黨。2006年10月任本公司法律部副部長；2009年1月任本公司法律部副總經理；2009年12月任南航集團法律部副部長，本公司法律部副總經理；2013年5月任南航集團法律部部長；2017年4月月任南航集團法律標準部總經理，本公司法律標準部總經理，2019年5月兼任本公司監事。

毛娟，女，1972年12月出生(48歲)，哈爾濱理工大學會計學專業畢業，本科學歷。1993年7月參加工作，1992年4月加入中國共產黨。曾任海南南方航空工貿實業公司副總經理，本公司海南分公司財務部副經理，本公司財務部稽核與系統處經理。2011年8月任本公司審計部副總經理；2016年6月任本公司審計部總經理；2017年4月任南航集團、本公司審計部常務副總經理；2017年11月任南航集團、本公司審計部總經理，2017年12月兼任本公司監事。目前還兼任中國南航集團財務有限公司、南龍國際貨運有限公司監事會主席，兼任廈門航空有限公司、廣州南航中免免稅品有限公司監事。

高級管理人員

章正榮，男，1962年9月出生(58歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業、中共中央黨校經濟管理專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)。1982年2月參加工作，1988年4月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司飛行部飛行三大隊副大隊長、第四飛行大隊副大隊長、第一飛行大隊大隊長。2002年5月任中國南方航空股份有限公司飛行部副總經理兼第一飛行大隊大隊長；2002年11月任中國南方航空股份有限公司航空安全監察部總經理；2004年5月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2007年8月任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼廣州飛行部總經理、黨委副書記；2009年3月任中國南方航空股份有限公司總飛行師兼總值班經理室主任；2012年4月任中國南方航空股份有限公司總飛行師、安全總監兼總值班經理室主任；2012年7月任中國南方航空集團公司總飛行師兼航空安全全部部長；2014年4月任中國南方航空集團公司總飛行師、安全總監兼航空安全全部部長；2016年12月任中國南方航空集團公司總飛行師，2017年1月兼中國南方航空股份有限公司運行總監；2017年11月任中國南方航空集團公司總經理助理、中國南方航空股份有限公司運行總監；2018年6月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司運行總監，2018年8月兼任中國南方航空股份有限公司副總經理；2018年11月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任貴州航空有限公司董事長。

羅來君，男，1971年10月出生(49歲)，南京航空航天大學會計學專業畢業，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士。1993年7月參加工作，1992年9月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司上海營業部財務部經理，財務部物資採購辦公室副主任，貴州航空有限公司財務部副經理、經理。2003年6月任貴州航空有限公司黨委委員、財務總監兼財務部經理；2005年6月任中國南方航空股份有限公司經營考核辦公室主任；2005年11月任中國南方航空股份有限公司營銷委副主任兼計劃財務部總經理、黨委委員；2009年2月任中國南方航空股份有限公司貨運部總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司大連分公司總經理、黨委副書記；2016年11月任中國南方航空股份有限公司營銷委常務副主任、黨委副書記；2017年8月任中國南方航空股份有限公司營銷委主任、黨委副書記；2019年3月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任中國南方航空河南航空有限公司、汕頭航空有限公司董事長。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

吳穎湘，女，1973年11月出生(47歲)，中南工業大學工商管理系國際會計專業畢業，工學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級會計師，註冊會計師，全球特許管理會計師。1994年7月參加工作，1992年11月加入中國共產黨。2001年3月任南方航空(集團)公司財務部部長助理，2005年9月任中國南方航空集團公司財務部副部長；2012年9月任中國南方航空集團公司財務部部長；2017年2月任中國南方航空集團公司業績考核管理部負責人；2017年4月任中國南方航空集團公司、中國南方航空股份有限公司綜合業績考核部總經理；2018年9月任汕頭航空有限公司總經理、黨委副書記；2019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；2020年5月任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2020年6月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。

任積東，男，1965年1月出生(56歲)，南京航空學院動力工程系航空發動機設計專業畢業，本科學歷，工學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級工程師。1986年8月參加工作，1986年6月加入中國共產黨。曾任民航烏魯木齊管理局(新疆航空公司)副局長(副總經理)、黨委常委，新疆航空公司副總經理、黨委委員。2004年6月任中國南方航空集團公司新疆航空公司黨委書記、副總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委書記、副總經理；2005年2月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2005年3月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2007年1月任中國南方航空股份有限公司黨委常委，新疆分公司總經理、黨委副書記；2009年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2009年5月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理。

程勇，男，1962年4月出生(58歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業、中國民用航空飛行學院飛行技術專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，特級飛行員。1982年1月參加工作，1984年8月加入中國共產黨。曾任中國北方航空公司瀋陽飛行總隊副總隊長，中國北方航空公司天鵝航空有限責任公司副總經理，中國北方航空公司三亞有限公司總經理。2004年11月任中國南方航空集團公司北方公司總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司北方分公司總經理、黨委副書記；2008年10月任遼寧省機場管理集團公司重組工作領導小組副組長、中國南方航空股份有限公司北方分公司總經理、黨委副書記；2009年1月任遼寧省機場管理集團公司重組工作領導小組副組長；2009年4月任中國南方航空股份有限公司北京分公司總經理、黨委副書記；2010年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委兼北京分公司總經理、黨委副書記；2017年7月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2018年8月任中國南方航空股份有限公司副總經理。

王志學，男，1961年1月出生(60歲)，民航十四航校飛機駕駛專業、中國民用航空飛行學院飛行技術專業畢業，本科學歷，特級飛行員。1981年2月參加工作，1980年12月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)汕頭航空公司副總飛行師兼飛行安全技術處處長，中國南方航空(集團)汕頭航空有限公司副總飛行師兼飛行安全技術管理部經理。2002年6月任中國南方航空(集團)汕頭航空公司副總經理；2004年10月任中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理；2009年2月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司總飛行師、黨委常委；2012年8月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總飛行師、黨委常委；2016年12月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理，2019年2月兼任廈門航空有限公司法定代表人、副董事長、總經理、黨委副書記。

李彤彬，男，1961年12月出生(59歲)，東北大學工業電氣自動化專業畢業，本科學歷，海南大學經濟管理學院工商管理碩士(MBA)、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級工程師。1983年8月參加工作，1983年5月加入中國共產黨。曾任中國北方航空公司機務工程部主任、飛機維修基地主任，中國北方航空公司吉林分公司總經理。2004年9月任珠海航空有限公司副總經理、黨委副書記；2005年1月任珠海航空有限公司總經理、黨委副書記；2012年4月任中國南方航空股份有限公司北方分公司黨委書記、副總經理；2014年4月任中國南方航空股份有限公司總工程師兼機務工程部總經理、黨委副書記；2015年8月任中國南方航空股份有限公司總工程師、黨委常委，機務工程部總經理、黨委副書記；2015年9月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師、黨委常委，機務工程部總經理、黨委副書記；2016年12月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理、總工程師。目前還兼任廣州飛機維修工程有限公司、珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司董事長。

蘇亮，男，1962年4月出生(58歲)，英國克蘭菲爾德大學航空運輸專業畢業，碩士研究生學歷，理學碩士，工程師。1981年12月參加工作，1996年5月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)深圳公司航務部副經理、計劃企管部副經理、經理。2000年7月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書；2003年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書兼董事會秘書辦公室主任；2005年11月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員；2006年2月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室主任，市場營銷管理委員會副主任、黨委委員；2007年12月任中國南方航空股份有限公司總經濟師。目前還兼任四川航空股份有限公司董事，中國南航集團文化傳媒股份有限公司、南航西澳飛行學院董事長。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

101

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

陳威華，男，1966年10月出生(54歲)，北京大學法律學系法律學專業畢業，本科學歷，法學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，經濟師，具有律師資格和企業法律顧問職業資格。1988年7月參加工作，2001年2月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司法律事務處副處長，中國南方航空股份有限公司、南方航空(集團)公司辦公室副主任(法律部主任)。2004年6月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部部長；2008年10月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問。目前還兼任廈門航空有限公司董事。

李韶彬，男，1964年4月出生(56歲)，湘潭師範專科學校中文系漢語言文學專業畢業，中央黨校經濟管理專業畢業，政工師。1984年7月參加工作，1988年2月加入中國共產黨。曾任民航湖南省管理局政治處宣傳科幹事，民航廣州管理局政治部宣傳處副主任科員，中國南方航空公司宣傳部主任科員。1994年9月任中國南方航空(集團)公司宣傳部副部長；1999年12月任中國南方航空股份有限公司飛行部政治處主任；2002年5月任中國南方航空股份有限公司飛行部黨委副書記兼政治處主任；2004年5月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記；2006年3月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記、副總經理；2012年8月任中國南方航空股份有限公司工會主席；2013年1月任中國南方航空股份有限公司執行董事；2017年4月任中國南方航空股份有限公司培訓中心總經理、黨委副書記；2019年6月任中國南方航空股份有限公司培訓總監。

謝兵，男，1973年9月出生(47歲)，南京航空航天大學民航學院運輸管理專業、暨南大學管理學院碩士教育中心工商管理專業、英國伯明翰大學工商管理(國際銀行與金融)專業畢業，碩士研究生學歷，MBA、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級經濟師，具有上交所上市公司董事會秘書資格、聯交所公司秘書資格，為香港特許秘書公會會員及資深會士。1995年7月參加工作，1994年1月加入中國共產黨。曾任中國南方航空股份有限公司董事會秘書助理，中國南方航空集團公司辦公廳總經理秘書。2007年11月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室副主任；2009年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室主任；2017年4月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，中國南方航空股份有限公司董事會辦公室主任。目前還兼任中國南航集團資本控股有限公司董事長、黨委書記，南航國際融資租賃有限公司董事長，中央企業留學人員聯誼會副會長，香港特許秘書公會理事等職務。

馮華南，男，1962年11月出生(58歲)，中國民航飛行專科學校飛機駕駛專業畢業，北京航空航天大學自動化科學與電氣工程學院航空工程專業工程碩士、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，特級飛行員。1983年1月參加工作，1986年10月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司珠海飛行訓練中心主任，中國南方航空股份有限公司飛行部副總經理。1999年12月任中國南方航空股份有限公司飛行安全技術部總經理；2002年11月任中國南方航空股份有限公司飛行技術管理部總經理；2004年9月任貴州航空有限公司黨委書記、副總經理；2006年2月任貴州航空有限公司總經理、黨委副書記；2014年8月任中國南方航空股份有限公司安全總監。

羅明毫，男，1962年9月出生(58歲)，中國民用航空飛行專科學校飛行駕駛專業、湖南省委黨校經濟學專業畢業，黨校研究生學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，二級飛行員。1982年7月參加工作，1984年12月加入中國共產黨。曾任中國南方航空(集團)公司湖南公司飛行部副經理、北海營業部副經理，中國南方航空股份有限公司湖南分公司北海營業部經理。2002年5月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司副總經理；2006年12月任中國南方航空股份有限公司客艙部總經理、黨委副書記；2010年12月任中國南方航空股份有限公司大連分公司總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部總經理、黨委副書記；2018年3月任中國南方航空股份有限公司總飛行師。

朱海龍，男，1963年12月出生(57歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業畢業，大專學歷，在職取得中國民用航空飛行學院空中交通運輸專業大學學歷，一級飛行員。1983年1月參加工作，1984年8月加入中國共產黨。曾任民航第十五飛行大隊飛行員，南航海南公司飛行部飛行員、飛行二中隊副隊長、B737飛行中隊中隊長、飛行部副經理、經理、中國南方航空股份有限公司海南分公司總經理助理兼海口飛行部經理；2007年6月任汕頭航空有限公司副總經理、黨委委員；2013年3月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司副總經理兼飛行部經理、黨委委員；2015年9月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員；2018年2月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部副總經理、黨委副書記；2018年5月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊總隊長、黨委副書記。2020年12月任中國南方航空股份有限公司運行總監。

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。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

103

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

二、母公司和主要子公司員工情況

截至2020年12月31日，本集團共有員工100,431名(2019年12月31日：103,876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) |
|---------------|---------------------|------------------|
| 65,349 | 35,082 | 100,431 |

1、專業構成

| 專業構成類別 | 專業構成人數(人) |
|-------------|-----------|
| 飛行員 | 10,827 |
| 乘務員(含兼職安全員) | 22,674 |
| 空警安全員 | 3,528 |
| 機務系統 | 16,295 |
| 航務系統 | 2,479 |
| 客運系統 | 8,625 |
| 貨運系統 | 5,468 |
| 地服系統 | 11,802 |
| 信息系統 | 1,860 |
| 財務系統 | 1,912 |
| 其他 | 14,961 |
| 合計 | 100,431 |

2、教育程度

| 教育程度類別 | 數量(人) |
|--------|---------|
| 研究生 | 4,399 |
| 本科 | 51,494 |
| 大專 | 29,780 |
| 中專及以下 | 14,758 |
| 合計 | 100,431 |

3、員工薪酬政策情況

報告期內，為應對新冠疫情影響、實現高質量發展，公司優化薪酬總額與市場化核算掛鉤機制，持續推進薪酬總額向下貫穿，進一步加大薪酬對重點崗位的傾斜力度，鼓勵員工創先爭優；出臺包機補貼、隔離補貼等一系列對空勤人員的補貼政策，充分體現了對空勤隊伍的關心關愛；建立健全市場化的選人用人機制和激勵約束機制，出臺任期制與契約化管理制度，與「雙百企業」、「科改示範企業」班子簽訂業績合同與聘任協定，實現「業績升、薪酬升，業績降、薪酬降」；積極探索中長期激勵計劃，在公司「雙百企業」試點開展員工持股，激發企業活力動力。

報告期內，公司員工的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13。

4、培訓計劃

2021年，公司將按照高質量發展總體思路，繼續圍繞「培訓支撐戰略、培訓創造價值」的理念，以成功申報產教融合型試點企業為契機，通過加強頂層設計、狠抓三基建設、關注重點人群、舉辦重點項目、優化管理制度等方式，推動公司教育培訓總體規劃落地，進一步提升培訓質量，有效保證公司員工隊伍能力提升，為公司安全運營提供充足的人才保障。

受新冠疫情影響，本公司2021年將繼續堅持線下培訓與線上培訓相結合的方式，不斷提升培訓覆蓋面。員工培訓重點項目包括公司管培生培訓、各系統新僱員培訓、飛行員年度複訓、機務維修人員基礎執照培訓、機務維修人員專業技術培訓、簽派員複訓、國際運行熟悉訓練培訓、乘務員定期複訓、轉機型培訓、安全員定期訓練、應急複訓、客運、貨運營銷國際人才培養等培訓。同時，公司將繼續加強培訓課程、師資和運營體系的建設，落實培訓「到崗到人」，加強培訓評價體系建設，探索培訓市場化核算機制，實現培訓高質量發展。

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) |
|-----------|------------------|
| 4,930萬小時 | 243,892萬元 |

公司治理報告

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

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

企業管治守則

本公司董事會已審閱本公司之企業管治常規，並認為本公司已採納了相關企業管治常規的原則並實行完善的管治和披露措施。本集團截至2020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，本報告中所述的偏離者除外。

本公司所採納的企業管治措施概述於下文。

制度建設

公司嚴格按照各上市地監管法規，不斷完善公司章程及相關治理細則。報告期內，公司根據非公開發行股票結果，修訂《公司章程》，並多次研討，提出章程、議事規則優化方案，持續完善相關規則。

控股股東

公司的控股股東為南航集團，是國資委監管的中央企業之一，和公司不存在同業競爭。公司的控股股東行為規範，沒有超越股東大會直接或間接干預公司的決策和經營活動。

根據國務院、國資委相關規定，公司高級管理人員馬須倫先生擔任南航集團總經理(至2020年11月)，章正榮先生、羅來君先生、吳穎湘女士擔任南航集團副總經理，中國證監會上市公司監管部已同意豁免前述高級管理人員兼職限制。公司獨立非執行董事一致認為，2020年度公司及南航集團能按照相關監管規定，嚴格要求和規範馬須倫先生、章正榮先生、羅來君先生及吳穎湘女士等公司高級管理人員的履職行為，確保其勤勉盡責，優先履行公司高級管理人員的職責，切實維護公司和中小股東合法權益。馬須倫先生、章正榮先生、羅來君先生及吳穎湘女士等公司高級管理人員嚴格按照《公司法》、《證券法》及上市地相關法律法規要求，勤勉盡責，切實履行了承諾，未因上述兼職損害公司及中小股東合法權益。

股東大會

本公司股東大會為公司的最高權力機構，依法行使各項職權。本公司嚴格按照法律法規、《公司章程》以及《股東大會議事規則》等的要求做好股東大會的各項工作，充分保證股東依法行使股東權利。報告期內，本公司召開了1次股東大會、2次類別股東大會，並聘請律師對股東大會的召集召開程序進行見證，會議的召集、召開程序均合法有效，並通過股東大會網絡投票方式確保公司所有股東，特別是中小股東參與決策，公平行使權利，未發生侵害中小股東利益的行為。

董事會

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

目前公司董事人數為6名，包括2名執行董事和4名獨立非執行董事，獨立非執行董事人數占董事會總人數一半以上。2020年度，公司董事會依法運作，共召開了27次董事會，其中4次現場會議，23次臨時會議，董事會議案決策程序和內容符合《上市規則》、《公司章程》及有關法律法規的要求，所做決議合法有效。

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。

截至2020年12月31日，本公司第八屆董事會成員包括兩位執行董事以及四位獨立非執行董事。所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第95頁至第97頁。

董事會在2020年度共舉行27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2020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。

各董事的具體出席情況如下：

| 董事姓名 | 參加董事會情況 | | | | | | 參加股東大會情況 | | | |
|---------------------|------------|------------|--------|-----------|--------|------|---------------|------|----------------|------|
| | 是否為獨立非執行董事 | 本年應參加董事會次數 | 親自出席次數 | 以通訊方式參加次數 | 委託出席次數 | 缺席次數 | 是否連續兩次未親自參加會議 | 出席率 | 出席股東大會的次數(含類別) | 出席率 |
| 馬須倫 | 否 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 王昌順(於2020年12月21日退任) | 否 | 26 | 3 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 韓文勝 | 否 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 鄭凡 | 是 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 顧惠忠 | 是 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 譚勁松 | 是 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |
| 焦樹閣 | 是 | 27 | 4 | 23 | 0 | 0 | 否 | 100% | 3 | 100% |

| | |
|----------------|----|
| 年內召開董事會會議次數 | 27 |
| 其中：現場會議次數 | 4 |
| 通訊方式召開會議次數 | 23 |
| 現場結合通訊方式召開會議次數 | 0 |

本集團十分重視獨立非執行董事的經驗與意見，並以此作為本集團業務的有效指引。獨立非執行董事以全體股東利益為前提為本集團提供廣泛的專業知識及經驗，對本集團之策略、表現及管理程序之事宜提供獨立判斷。獨立非執行董事佔董事會成員的三分之一以上。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2020年，獨立非執行董事在董事會上就股東及本公司整體而言有關的多項事宜發表了他們的見解及意見。

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

董事

本公司董事會成員具有不同的行業背景，在財務會計、投資戰略、企業文化、公司治理等方面擁有豐富的經驗和專業知識。董事任期三年屆滿，可連選連任，獨立非執行董事連任時間原則上不得超過六年，各董事之間不存在任何包括財務、業務、親屬或其他重大相關的關係。全體董事均能通過董事會秘書及時獲得上市公司董事必須遵守的法規、監管及其他持續責任的相關資料及最新動向，以確保其能瞭解應盡之職責，保證董事會的程序得以貫徹執行以及適用的法律法規得以恰當遵守。本公司獨立非執行董事工作勤勉盡責，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、發行可轉換債券、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。2020年12月21日，董事會聘任馬須倫先生為公司董事長。王昌順先生因退職原因，辭去公司董事長、執行董事、董事會戰略與投資委員會主任委員、提名委員會委員。

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2020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2020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。

董事長與總經理

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。

王昌順先生因退職原因，辭去公司董事長、執行董事、董事會戰略與投資委員會主任委員、提名委員會委員職務，於2020年12月21日生效。董事會已於同日批准委任馬須倫先生為第八屆董事會董事長。董事會注意到，《企業管治守則》第A.2.1條文所載列之守則條文，董事長及總裁之角色應有區分，並不應由一人同時兼任。馬須倫先生目前同時擔任董事長及總經理職務，偏離了上述條文。儘管如此，經考慮(i)同時履行董事長及總經理職務為有待選舉及委任人選填補總經理職位之空缺之臨時安排；及(ii)董事會定期及按不時需要舉行會議審議與本集團業務營運有關之事宜，董事會認為，此臨時安排將不會損害董事會及本公司管理層之權力及職權平衡，亦將不會對企業計劃之有效性以及企業策略及決策之實施造成影響。

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、發行可轉換債券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匯報，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，8次臨時會議，按照《公司法》、《公司章程》、《監事會議事規則》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。

董事會專門委員會

公司董事會下設戰略與投資委員會、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。在各個委員會中，獨立非執行董事人數都佔比超過二分之一，其中審計與風險管理委員會三名委員全部由獨立非執行董事擔任，主任委員由會計專業資深人士擔任。薪酬與考核委員會、提名委員會的主任委員均由獨立非執行董事擔任。公司董事會下設各委員會均制定了工作細則並嚴格按照工作細則開展工作。各委員會對專業問題進行深入研究，提出建議供董事會參考。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

於2020年12月31日，戰略與投資委員會有兩名成員，由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擔任委員。

戰略與投資委員會於2020年舉行1次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，聽取公司「十四五」規劃的匯報。以下乃各成員之出席情況。

| 戰略與投資委員會委員名稱 | 出席次數／應出席次數 |
|---------------------------|------------|
| 王昌順(主任委員)(於2020年12月21日退任) | 1/1 |
| 顧惠忠 | 1/1 |
| 焦樹閣 | 1/1 |

審計與風險管理委員會

審計與風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，於2020年12月31日，審計與風險管理委員會由獨立非執行董事譚勁松先生擔任主任委員，並由獨立非執行董事顧惠忠先生和獨立非執行董事焦樹閣先生擔任委員。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。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《企業管治守則》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2020年度，審計與風險管理委員會開展的工作包括審議聘任審計師、公司定期報告、關聯交易、套期保值、債務融資計劃，審查公司風險管理及內部控制系統有效性，審閱公司內部審計方案等。

審計與風險管理委員會於2020年度共舉行9次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各審計與風險管理委員會委員的具體出席情況如下：

| 審計與風險管理委員會委員名稱 | 出席次數／應出席次數 |
|----------------|------------|
| 譚勁松(主任委員) | 9/9 |
| 顧惠忠 | 9/9 |
| 焦樹閣 | 9/9 |

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2019年股東週年大會上審議及批准聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2020年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2020年度香港財務報告提供專業服務。

下表載列本公司外聘核數師於2019年及2020年向本集團提供之主要審計服務及非審計服務類別及收費(含增值稅稅金)：

| | 2020年 人民幣百萬元 | 2019年 人民幣百萬元 |
|-------|-----------------|-----------------|
| 審計費用 | 17 | 18 |
| 非審計費用 | 3 | 2 |
| 合計 | 20 | 20 |

註1：審計費總額中包括審計本集團部分子公司截至2020年12月31日止的年度財務報表的費用總額人民幣2百萬元(含增值稅稅金)。

註2：非審計費用主要源自向本集團提供之稅務諮詢服務。

薪酬與考核委員會

於2020年12月31日，薪酬與考核委員會有三名成員，由獨立非執行董事顧惠忠先生擔任主任委員，另外兩名成員則為執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事鄭凡先生。

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

薪酬與考核委員會於2020年舉行3次會議，所有會議均根據其實施細則的規定召開，審議了高管薪酬兌現、高管績效合約、第九屆董事會獨立非執行董事薪酬等議案。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) | 3/3 |
| 韓文勝 | 3/3 |
| 鄭凡 | 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2020年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2020年12月31日，提名委員會有兩名成員，由獨立非執行董事鄭凡先生出任提名委員會主任委員，並由獨立非執行董事焦樹閣先生擔任委員。

提名委員會的職責包括根據公司經營活動情況、資產規模和股權結構對董事會的規模和構成向董事會提出建議；經考慮董事會成員多元化政策以研究董事、高級管理人員的選擇標準和程序，並向董事會提出建議；廣泛搜尋合格的董事和高級管理人員的人選；對董事候選人和高級管理人員進行審查並提出建議以及對須提請董事會聘任的其他高級管理人員進行審查並提出建議。

提名委員會依據相關法律法規和《公司章程》的規定，結合本公司實際情況和董事會成員多元化政策，研究公司的董事、經理人員的當選條件、選擇程序和任職期限，形成決議後備案並提交董事會通過，並遵照實施。董事、經理人員的選任程序是(一)提名委員會會積極與本公司有關部門進行交流，研究本公司對董事、經理人員的需求情況，並形成書面材料；(二)提名委員會可在本公司、控股(參股)企業內部以及人才市場等廣泛搜尋董事、經理人選；(三)搜集初選人的職業、學歷、職稱、詳細的工作經歷、全部兼職等情況，形成書面材料；(四)徵求被提名人對提名的同意，否則不能將其作為董事、經理人選；(五)召集提名委員會會議，根據董事、經理的任職條件，對初選人員進行資格審查；(六)在選舉新的董事和聘任新的經理人員前一至兩個月，向董事會提出董事候選人和新聘經理人選的建議和相關材料；(七)根據董事會決定和反饋意見進行其他後續工作。提名委員會在評估人選時會參考不同的評估準則，包括履行職務所必需的知識、技能和素質。準則詳情刊載於已於2017年11月8日在聯交所網站「www.hkexnews.hk」公佈的董事會議事規則內。提名委員會能夠獲提供充裕資源以履行其職務，並在其認為有必要時，可獨立聘請中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2020年舉行了3次會議，分別提名第九屆董事會成員、吳穎湘女士為公司副總經理、朱海龍先生為公司運行總監等議案。提名委員會在2020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) | 3/3 |
| 王昌順(於2020年12月21日退任) | 2/2 |
| 焦樹閣 | 3/3 |

航空安全委員會

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

航空安全委員會於2020年舉行2次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，聽取公司2020年安全生產經營情況、工作計劃的匯報，以下乃各成員之出席情況。

| 航空安全委員會成員 | 出席次數／應出席次數 |
|-----------|------------|
| 馬須倫(主任委員) | 2/2 |
| 鄭凡 | 2/2 |
| 譚勁松 | 2/2 |

管理層

管理層的職責

本公司管理層以總經理為首，負責本集團的日常營運。管理層的主要職責包括：公司管理層根據股東大會和董事會的決議，負責公司日常的生產經營和管理工作，嚴格按照股東大會和董事會的授權，勤勉盡責，帶領全體員工開展具體的經營工作，不斷提高公司的管理水平和盈利能力，積極推進公司戰略落地，確保了公司全年的安全運營和盈利。

企業管治職能

董事會負責執行《企業管治守則》之守則條文D.3.1職權範圍所載之企業管治職責。

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

上市公司董事及監事進行證券交易的《標準守則》

經向所有本公司董事及監事作出特定查詢後，彼等確認在截至2020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準則並不比《標準守則》寬鬆。

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本年度報告中核數師報告第134頁至138頁。董事認為，在財務報表的編製過程中，本集團貫徹採用了適當的會計政策，並遵守所有相關會計準則。

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

與股東及投資者之溝通及投資者關係

報告期內，公司更加注重以投資者需求為導向，按照新《證券法》和中國證監會、上交所的監管要求，敬畏投資者，回報投資者，積極踐行股權文化，努力提升投資者關係的工作精度和服務水準，切實維護投資者合法權益，做守底線、負責任、有擔當的上市公司。

公司克服疫情困難，發揮互聯網優勢，民航業第一家，採用雲視頻形式，召開2019年度業績發佈會，樹立在資本市場的良好形象。全年舉辦和參與各類發佈會、策略會、電話會超過60場，與近700名投資者和分析師，圍繞公司戰略、經營、疫情應對等熱點問題進行交流，闡述公司改革策略、應對困難的措施，增進投資者對公司長遠發展的瞭解。用好投資者關係熱線、投資者關係郵箱、投資者關係網站、「上證e互動」等平台，不斷加強與投資者特別是中小投資者的交流力度。完善投資者關係信息收集和市場訊息回饋傳導機制，加強對行業輿情、研究報告和公司股價的動態跟蹤，分析資本市場關注熱點，有效提高與投資者溝通交流的品質。積極瞭解資本市場對行業和公司經營發展的建議和意見，推動公司治理水準和內在價值的持續提升。

2021年，公司將繼續貫徹尊重投資者、回報投資者的理念，以積極、創新、專業的態度，深化投資者溝通交流，增進投資者對公司的瞭解和認可，維護投資者的合法權益，期望繼續得到投資者的關注和支持。

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

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

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

信息披露

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

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

2020年8月，本公司獲得上交所2019-2020年度信息披露A級評價，至此公司連續七年獲得上交所信息披露A級評價。

《公司章程》修訂

2020年6月29日，本公司召開第八屆董事會臨時會議，根據本公司2019年第二次臨時股東大會的授權及非公開發行結果，一致審議並通過對《公司章程》的相關條款進行補充修訂，以反映本公司註冊資本的增加。詳情請參考本公司日期為2020年6月29日的公告。

為滿足業務運作需要，公司建議擴大公司的業務範圍，以包括航空體檢服務。因此，本公司的《公司章程》需要被修訂，以反映業務範圍的改變。2020年12月21日，本公司召開第八屆董事會第十五次會議，其中董事會一致審議並通過修訂《公司章程》的相關條款的建議（「建議修訂」）。建議修訂尚待股東於臨時股東大會上以特別決議案方式批准後，並於中國有關政府部門備案或於該等部門登記（如適用），方可作實。詳情請參考本公司日期為2020年12月21日的公告。

除上述披露外，於2020年度，《公司章程》未作修訂。

公司秘書

本公司公司秘書為謝兵先生。謝兵先生的簡歷詳情，請參閱本報告「現任董事、監事、高級管理人員簡歷」部份。謝先生確認於報告期內已接受不少於15小時之相關專業培訓。

股息政策

公司股息派發的政策為：

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

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

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

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

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

股東權利

作為保障股東權益及權利之一項措施，本公司就各重大事項(包括選舉個別董事)於股東大會提呈獨立決議案，以供股東考慮及投票。所有於股東大會提呈之決議案將根據《上市規則》以投票方式表決。投票表決之結果將於相關股東大會後在聯交所網站「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79(3)條而召開。有關請求必須陳述於大會上將處理之事務的目標，且必須由請求人簽署，並向董事會或本公司公司秘書書面作出。股東應遵循《公司章程》所載有關召開股東特別大會之規定及程序。

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

董事、監事和高級管理人員培訓

報告期內，公司組織部分董事、監事及高級管理人員參加了由國資委、中國證監會、上交所、聯交所及香港特許秘書公會舉辦的有關上市規則及企業管治守則的培訓和學習，公司也組織開展董事、監事和高級管理人員合規履職培訓，促進董事、監事和高管持續更新業務知識及提升履職技能。

公司債券情況

118

一、公司債券基本情況

單位：百萬元幣種：人民幣

| 債券名稱 | 簡稱 | 代碼 | 發行日 | 到期日 | 債券餘額 | 利率(%) | 還本付息方式 | 交易場所 |
|------------------------------------|--------|--------|------------|------------|---------|-------|-------------|------|
| 中國南方航空股份有限公司2019年 公開發行公司債券(第二期) | 19南航02 | 155417 | 2019/05/16 | 2022/05/17 | 2,000 | 3.72 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 中國南方航空股份有限公司2019年 公開發行公司債券(第一期) | 19南航01 | 155185 | 2019/02/21 | 2022/02/22 | 3,000 | 3.45 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 中國南方航空股份有限公司2018年 公開發行公司債券(第一期) | 18南航01 | 155052 | 2018/11/26 | 2021/11/27 | 2,000 | 3.92 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 中國南方航空股份有限公司2015年 公司債券(第一期) | 15南航01 | 136053 | 2015/11/20 | 2020/11/20 | 0 | 4.15 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 中國南方航空股份有限公司2016年 公司債券(第二期) | 16南航02 | 136452 | 2016/5/25 | 2021/5/25 | 149.417 | 3.70 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 廈門航空有限公司公開發行2019年 公司債券(第一期) | 19廈航01 | 163004 | 2019/11/20 | 2022/11/20 | 1,500 | 3.58 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |
| 廈門航空有限公司公開發行2020年 公司債券(第一期) | 20廈航01 | 163273 | 2020/3/16 | 2023/3/16 | 1,000 | 2.95 | 每年付息，到期還本付息 | 上交所 |

註：截至本報告披露日，15南航01已摘牌。

公司債券付息兌付情況

2020年2月22日(因遇休息日,順延至2020年2月24日),本公司支付了中國南方航空股份有限公司2019年公開發行公司債券(第一期)2019年2月22日至2020年2月21日期間的利息,債券票面利率為3.45%,每手債券面值人民幣1,000元,派發利息為人民幣34.50元(含稅)。

2020年5月17日(因遇休息日,順延至2020年5月18日),本公司支付了中國南方航空股份有限公司2019年公開發行公司債券(第二期)2019年5月17日至2020年5月16日期間的利息,債券票面利率為3.72%,每手債券面值人民幣1,000元,派發利息為人民幣37.20元(含稅)。

2020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)2019年5月25日至2020年5月24日期間的利息,債券票面利率為3.70%,每手債券面值人民幣1,000元,派發利息為人民幣37.00元(含稅)。

2020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)債券本金和2019年11月20日至2020年11月19日期間的利息,債券票面利率為4.15%,每手債券面值人民幣1,000元。每手債券兌付本金為人民幣1,000元,本次兌付的本金總額為人民幣2,654,980,000元。每手債券派發利息為人民幣41.50元(含稅)。

2020年11月27日,本公司支付了中國南方航空股份有限公司2018年公開發行公司債券(第一期)2019年11月27日至2020年11月26日期間的利息,債券票面利率為3.92%,每手債券面值人民幣1,000元,派發利息為人民幣39.20元(含稅)。

2020年11月20日,廈門航空支付了廈門航空有限公司公開發行2019年公司債券(第一期)2019年11月20日至2020年11月19日期間的利息,債券票面利率為3.58%,每手債券面值人民幣1,000元,派發利息為人民幣35.80元(含稅)。

公司債券其他情況說明

2020年11月10日,本公司披露《中國南方航空股份有限公司2015年公司債券(第一期)2020年本息兌付及摘牌公告》。本公司於中國南方航空股份有限公司2015年公司債券(第一期)兌付兌息日2個交易日前將「15南航01」公司債券本金及利息足額劃付至中國證券登記結算有限責任公司上海分公司指定的銀行帳戶。2020年11月20日,本公司向投資者足額兌付中國南方航空股份有限公司2015年公司債券(第一期)債券本金及利息,「15南航01」公司債券於兌付當日摘牌。

二、報告期內公司債券增信機制、償債計劃及其他相關情況

報告期內，本公司公司債券無增信機制。

償債計劃：

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

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

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

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

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

公司債券情況

「20廈航01」起息日為2020年3月16日。利息自起息日起每年支付一次，最後一期利息隨本金的兌付一起支付。本期債券的付息日期為2021年至2023年每年的3月16日；本期債券的兌付日期為2023年3月16日；如遇法定節假日或休息日，則順延至其後的第1個交易日；順延期間付息款項不另計利息。

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

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

三、公司其他債券和債務融資工具的付息兌付情況

| 債券名稱 | 到期(兌付)日 | 兌付情況 |
|------------------|------------|-------------------------------|
| 2019年第九期超短期融資券 | 2020年1月10日 | 按時足額兌付本息金額共計2,035,745,901.64元 |
| 2019年第二十三期超短期融資券 | 2020年1月21日 | 按時足額兌付本息金額共計1,012,743,169.40元 |
| 2019年第十一期超短期融資券 | 2020年2月14日 | 按時足額兌付本息金額共計511,434,426.23元 |
| 2019年第二十五期超短期融資券 | 2020年2月21日 | 按時足額兌付本息金額共計505,924,180.33元 |
| 2019年第二十六期超短期融資券 | 2020年2月25日 | 按時足額兌付本息金額共計1,012,049,180.33元 |
| 2019年第二十七期超短期融資券 | 2020年3月17日 | 按時足額兌付本息金額共計1,011,311,475.41元 |
| 2019年第二十八期超短期融資券 | 2020年3月20日 | 按時足額兌付本息金額共計505,592,896.17元 |
| 2019年第二十九期超短期融資券 | 2020年3月20日 | 按時足額兌付本息金額共計1,011,558,196.72元 |
| 2019年第三十一期超短期融資券 | 2020年4月10日 | 按時足額兌付本息金額共計505,077,868.85元 |
| 2019年第三十二期超短期融資券 | 2020年4月15日 | 按時足額兌付本息金額共計3,030,983,606.56元 |
| 2020年第三期超短期融資券 | 2020年4月17日 | 按時足額兌付本息金額共計502,115,573.77元 |
| 2020年第四期超短期融資券 | 2020年5月12日 | 按時足額兌付本息金額共計1,003,688,524.59元 |
| 2020年第六期超短期融資券 | 2020年5月13日 | 按時足額兌付本息金額共計2,509,221,311.48元 |
| 2019年第二十四期超短期融資券 | 2020年5月15日 | 按時足額兌付本息金額共計1,018,602,459.02元 |
| 2019年第三十三期超短期融資券 | 2020年5月19日 | 按時足額兌付本息金額共計2,020,163,934.43元 |
| 2019年第三十四期超短期融資券 | 2020年6月12日 | 按時足額兌付本息金額共計2,020,051,912.57元 |
| 2019年第三十五期超短期融資券 | 2020年6月12日 | 按時足額兌付本息金額共計2,019,827,868.85元 |

公司債券情況

| 債券名稱 | 到期(兌付)日 | 兌付情況 |
|------------------|-------------|-------------------------------|
| 2019年第三十期超短期融資券 | 2020年6月19日 | 按時足額兌付本息金額共計510,214,754.10元 |
| 2019年第三十六期超短期融資券 | 2020年6月19日 | 按時足額兌付本息金額共計1,010,025,956.28元 |
| 2020年第一十二期超短期融資券 | 2020年7月10日 | 按時足額兌付本息金額共計3,008,679,452.05元 |
| 2020年第二十六期超短期融資券 | 2020年7月10日 | 按時足額兌付本息金額共計1,000,945,205.48元 |
| 2020年第一期超短期融資券 | 2020年7月14日 | 按時足額兌付本息金額共計1,514,754,098.36元 |
| 2020年第二期超短期融資券 | 2020年7月17日 | 按時足額兌付本息金額共計2,019,672,131.15元 |
| 2020年第八期超短期融資券 | 2020年7月17日 | 按時足額兌付本息金額共計1,007,124,316.94元 |
| 2020年第一十八期超短期融資券 | 2020年7月24日 | 按時足額兌付本息金額共計1,002,455,068.49元 |
| 2020年第五期超短期融資券 | 2020年8月7日 | 按時足額兌付本息金額共計1,008,946,721.31元 |
| 2020年第七期超短期融資券 | 2020年8月14日 | 按時足額兌付本息金額共計2,017,994,535.52元 |
| 2020年第九期超短期融資券 | 2020年8月21日 | 按時足額兌付本息金額共計504,594,262.30元 |
| 2020年第二十四期超短期融資券 | 2020年8月25日 | 按時足額兌付本息金額共計2,006,460,273.97元 |
| 2020年第一十期超短期融資券 | 2020年9月4日 | 按時足額兌付本息金額共計504,437,808.22元 |
| 2020年第一十五期超短期融資券 | 2020年10月10日 | 按時足額兌付本息金額共計1,007,802,739.73元 |
| 2020年第一十三期超短期融資券 | 2020年10月13日 | 按時足額兌付本息金額共計3,023,934,246.58元 |
| 2020年第二十七期超短期融資券 | 2020年10月16日 | 按時足額兌付本息金額共計3,007,055,342.47元 |
| 2020年第一十七期超短期融資券 | 2020年10月23日 | 按時足額兌付本息金額共計1,006,290,958.90元 |
| 2020年第一十九期超短期融資券 | 2020年10月23日 | 按時足額兌付本息金額共計1,006,290,958.90元 |

| 債券名稱 | 到期(兌付)日 | 兌付情況 |
|-------------------------|-------------|-------------------------------|
| 2020年第二十八期超短期融資券 | 2020年11月13日 | 按時足額兌付本息金額共計1,000,997,260.27元 |
| 2020年第一十一期超短期融資券 | 2020年12月4日 | 按時足額兌付本息金額共計507,812,054.79元 |
| 2020年第二十五期超短期融資券 | 2020年12月4日 | 按時足額兌付本息金額共計3,018,184,931.51元 |
| 廈航2019年第三期超短期融資券 | 2020年1月10日 | 按時足額兌付本息金額共計511,569,125.68元 |
| 廈航2019年第五期超短期融資券 | 2020年2月5日 | 按時足額兌付本息金額共計506,370,491.80元 |
| 廈航2019年第六期超短期融資券 | 2020年2月14日 | 按時足額兌付本息金額共計404,233,879.78元 |
| 廈航2019年第七期超短期融資券 | 2020年3月13日 | 按時足額兌付本息金額共計303,606,557.38元 |
| 廈航2019年第八期超短期融資券 | 2020年4月9日 | 按時足額兌付利息金額共計303,501,639.34元 |
| 廈航2019年第九期超短期融資券 | 2020年4月24日 | 按時足額兌付本息金額共計607,419,452.05元 |
| 廈航2019年第十期超短期融資券 | 2020年5月22日 | 按時足額兌付本息金額共計404,904,918.03元 |
| 廈航2020年第八期超短期融資券 | 2020年6月17日 | 按時足額兌付本息金額共計400,802,191.78元 |
| 廈航2020年第九期超短期融資券 | 2020年6月19日 | 按時足額兌付本息金額共計601,001,095.89元 |
| 廈航2020年第一期超短期融資券 | 2020年7月10日 | 按時足額兌付本息金額共計505,803,278.69元 |
| 廈航2020年第四期超短期融資券(疫情防控債) | 2020年7月29日 | 按時足額兌付本息金額共計606,145,901.64元 |
| 廈航2020年第二期超短期融資券(疫情防控債) | 2020年8月7日 | 按時足額兌付本息金額共計404,449,180.33元 |
| 廈航2020年第五期超短期融資券(疫情防控債) | 2020年8月14日 | 按時足額兌付本息金額共計404,449,180.33元 |
| 廈航2020年第六期超短期融資券 | 2020年9月23日 | 按時足額兌付本息金額共計302,736,986.30元 |
| 廈航2020年第七期超短期融資券 | 2020年9月30日 | 按時足額兌付本息金額共計302,603,835.62元 |
| 廈航2020年第三期超短期融資券(疫情防控債) | 2020年11月6日 | 按時足額兌付本息金額共計305,425,901.64元 |
| 廈航2020年第十期超短期融資券 | 2020年12月18日 | 按時足額兌付本息金額共計503,460,958.90元 |

四、公司報告期內的銀行授信情況

截至2020年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行提供最高為人民幣3,154.52億元的銀行授信額度，其中已使用的銀行授信額度約為人民幣872.64億元，尚未使用的銀行授信額度約為人民幣2,281.88億元。

風險管理及內部控制

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

董事會已確立既定程序，以確定、評價及管理公司所面對的重大風險，程序包括當營商環境或規例指引變更時，更新風險管理與內部監控系統。董事會已審閱公司截至2020年12月31日止財政年度的風險管理及內部監控系統，並對其成效表示滿意。

一、內部控制責任聲明及內部控制制度建設情況

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

董事會已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定，對公司內部控制的有效性進行了自我評價，並認為在2020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。

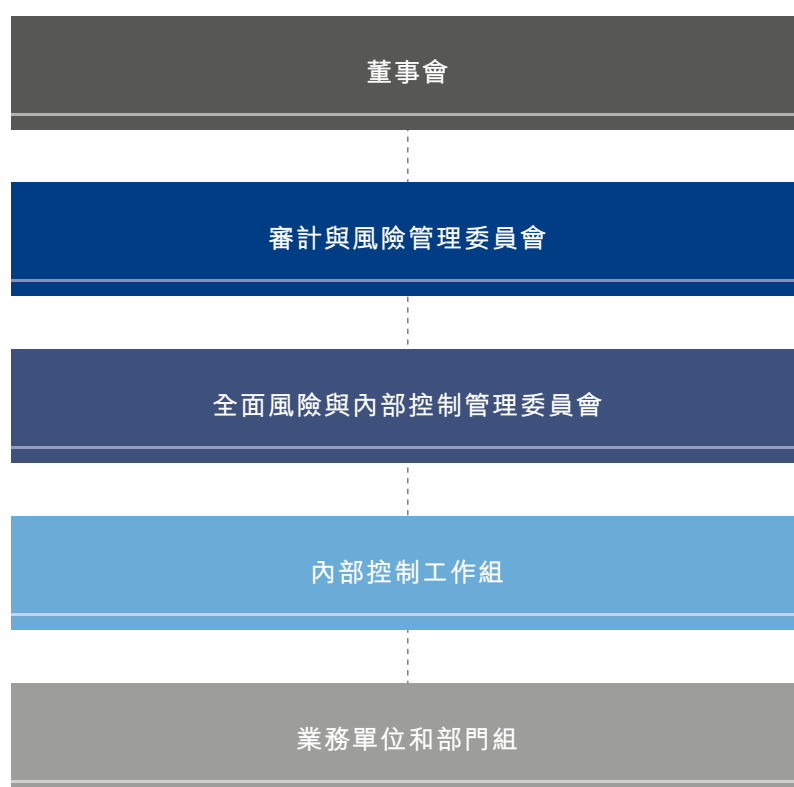
二、內部控制審計報告的相關情況說明

畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)已按照《企業內部控制審計指引》及中國註冊會計師執業準則的相關要求出具相應審計意見，具體請見上海證券交易所網站。

三、內部控制評價開展情況

1、內部控制組織架構

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



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

2、內部控制評價程序

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

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

公司每年內部控制評價工作按計劃、記錄、測試、整改和報告五個階段有序推進。

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

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

3、內部控制評價主要特點

經過多年的積累，公司內部控制評價工作已逐步形成適合公司管理模式的工作方法和特點。一是管理架構職責清晰、分工明確，報告路徑清晰，符合公司作為上交所、聯交所、紐約證券交易所三地上市監管要求；二是評價覆蓋單位廣泛、涉及流程全面、基礎數據完整。

四、風險管理及內部控制總結

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

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

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

如上述披露，於2020年，審計與風險管理委員會共舉行9次會議，該等會議中，本集團的風險管理及內部控制系統被評價。截至2020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評價，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

2020年，南航緊抓重要發展機遇，深入謀劃、持續推動高質量發展，積極履行社會、經濟和環境責任，全力抗擊疫情，深化改革發展，堅決守牢安全底線，打造親和精細服務，積極回饋社會，保護地球家園，不斷滿足人民日益增長的美好生活需要，加快建設世界一流航空運輸企業。

全力打贏疫情防控阻擊戰。新冠疫情發生以來，南航堅決扛起央企的責任擔當，逆流而上、衝鋒在前，將抗疫運輸作為「最優先順序」任務，累計投入1.9萬個航班，運送醫護人員2.5萬人次、抗疫物資2.9萬噸，接回滯留

海外同胞2.4萬人次。全方位防護旅客和員工安全，實現所有國際國內航班旅客機上零感染、所有員工工作崗位上零感染。發揮民航在特殊時期不可替代的重要作用，全力恢復航線航班，努力服務生產生活秩序恢復和產業鏈供應鏈穩定，為我國疫情防控大局作出了重要貢獻。



堅決守牢安全底線。推進安全七大體系建設，統籌開展安全生產專項整治三年行動、「三個敬畏」宣傳教育、安全整頓等活動。全年沒有發生公司責任徵候，連續保證21年的飛行安全和26年的空防安全，安全水準在中國民航保持領先地位。



打造親和精細服務品牌。堅持精細運行、精準調控、精益飛行，全年航班正常率持續提升。成立品牌管理委員會和服務提升委員會，推大服務建設，行李全流程追蹤獲得國際航協全網絡合規認證，再次榮獲全國「用戶滿意標桿企業」。



深入踐行「以人為本」理念。南航重視員工的發展和培養，推進培訓體系化、規範化開展，提供豐富多樣的培訓課程。成立EAP空勤人員心理健康室、「同行者」心理關愛工作室，提升員工心理健康水準，促進員工全面發展。組織開展豐富多彩的員工活動平衡員工工作與生活，關愛女性員工和困難員工，提升員工的幸福感。



持續推進綠色飛行。通過機型結構優化、航路優化、單發滑行、精準配載等深化節能減排，全年可用噸公里油耗同比下降6.6%。2018年10月以來，投資5.16億元，推進機場控制區燃油車新能源化；大力推廣橋載電源替代使用APU，累計節省航油11.6萬噸；積極推動信息技術創新，「大規模動態圖航路規劃」納入國家重點研發專項；被中國民航局評為「藍天保衛戰工作先進單位」。

本公司社會責任工作詳情請參見2021年3月30日在聯交所網站上披露的《中國南方航空股份有限公司2020年度社會責任報告》。

實現六大轉變，

即向高質量轉變、向重點突破轉變、
向高相關多元化產業轉變、向重市場
運作轉變、向數字化、生態圈轉變、
向精細化管理轉變。



獨立核數師報告

134



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139至247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2020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2020年12月31日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

評估飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值

請參閱合併財務報表附註2(i),附註2(k),附註2(l)(iii),附註3(a),附註19及附註21。

關鍵審計事項

截至2020年12月31日，南方航空飛機及相關設備合計人民幣約208,943百萬元。南方航空在資產負債表日對出現減值跡象的資產(或資產組)進行可收回金額評估以確認減值損失，可收回金額是資產(或資產組)的公允價值減去處置費用後的淨額與資產(或資產組)預計未來現金流量的現值兩者之間的較高者。根據減值測試結果，2020年度，南方航空對飛機及相關設備計提資產減值損失人民幣約3,959百萬元。南方航空對包括飛機及相關設備的航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率(「預測增長率」)及折現率等關鍵參數進行估計，以預測飛機及相關設備未來現金流量的現值。

由於評估南方航空在預測飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值時所涉及的預測增長率和折現率的假設需要運用重大判斷，且預計未來現金流量的現值對預測增長率和折現率的變動敏感，我們將評估飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值識別為關鍵審計事項。

我們如何在審計中應對該事項

我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：

- 評估南方航空與評估飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值的流程相關內部控制的設計和運行有效性，包括與南方航空確定編製預計未來現金流量的現值時採用的預測增長率及折現率相關的控制；
- 基於南方航空的未來經營計劃，評估南方航空預測增長率的合理性；
- 通過比較企業內部數據和公開行業信息，評價南方航空在預計未來現金流量的現值時使用的預測增長率；
- 將南方航空相關歷史期間的預測增長率與實際增長率進行比較，評價南方航空準確預測增長率的能力；
- 對預測增長率和折現率進行敏感性分析，以評估其對南方航空減值測試結果的影響；及
- 在我們具備估值技能和知識的專業人員的協助下，基於公開行業信息獨立形成預期折現率，並將其與南方航空使用的折現率進行比較，以評估南方航空確定飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值時使用的折現率的合理性。

獨立核數師報告(續)

136

關鍵審計事項(續)

評估飛行授予的獎勵里程單獨售價

請參閱合併財務報表附註2(z)(ii),附註3(b),附註5,附註38及附註40。

關鍵審計事項

於2020年12月31日，南方航空獎勵里程相關的合同負債餘額為人民幣約3,196百萬元，2020年度與獎勵里程相關的收入確認金額為人民幣約1,405百萬元。南方航空將獎勵里程的客運服務收款金額按提供客運服務和獎勵里程的單獨售價的相對比例進行分配。南方航空採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括獎勵里程預計兌換比例(「預計兌換率」)。獎勵里程首先確認為合同負債，待會員兌換獎勵里程並取得相關利益時確認為收入。

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

我們如何在審計中應對該事項

我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：

- 評估南方航空確定飛行授予的獎勵里程單獨售價的流程相關內部控制的設計及運行有效性，包括確定飛行授予的獎勵里程單獨售價所用假設的內部控制；
- 評估南方航空確定飛行授予的獎勵里程單獨售價所採用的方法，並將預計兌換率的相關假設與歷史期間的假設進行比較；
- 將飛行授予的獎勵里程單獨售價與南方航空向其他航空公司或合作銀行銷售獎勵里程的合同單價進行比較；
- 將南方航空採用的預計兌換率與歷史期間的兌換情況進行比較；
- 評價常旅客里程獎勵計劃政策及客戶行為的變化對預計兌換率的影響；
- 將南方航空相關歷史期間估計的預計兌換率與實際兌換情況進行比較，評估南方航空準確預測兌換率的能力；及
- 對預計兌換率進行敏感性分析，以評價其對與獎勵里程相關的收入的影響

合併財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事就合併財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督南方航空的財務報告過程的責任。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

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

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

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

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

獨立核數師報告(續)

138

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

- 瞭解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對南方航空內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對南方航空的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意合併財務報中的相關披露。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，為消除不利影響而採取的行動或防範措施。

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

2021年3月30日

合併利潤表

截至2020年12月31日止年度

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------------------|-------|-----------------|----------------|
| 經營收入 | 5 | | |
| 運輸收入 | | 87,027 | 148,117 |
| 其他經營收入 | | 5,534 | 6,205 |
| 經營收入總額 | | 92,561 | 154,322 |
| 營運開支 | | | |
| 航班營運開支 | 7 | 37,545 | 70,566 |
| 維修開支 | 8 | 13,375 | 13,057 |
| 飛機及運輸服務開支 | 9 | 18,743 | 26,591 |
| 宣傳及銷售開支 | 10 | 5,007 | 7,755 |
| 行政及管理開支 | 11 | 4,088 | 4,073 |
| 折舊及攤銷 | 12 | 24,590 | 24,620 |
| 物業、廠房及設備及使用權資產減值 | 19/21 | 3,961 | 18 |
| 其他 | | 1,802 | 1,928 |
| 營運開支總額 | | 109,111 | 148,608 |
| 其他收入淨額 | 14 | 4,686 | 5,124 |
| 經營(虧損)/利潤 | | (11,864) | 10,838 |
| 利息收入 | | 322 | 74 |
| 利息支出 | 15 | (6,716) | (5,845) |
| 應佔聯營公司業績 | 24 | (776) | (178) |
| 應佔合營公司業績 | 25 | 309 | 365 |
| 匯兌收益/(損失)·淨額 | 36 | 3,485 | (1,477) |
| 喪失對子公司控制權產生的損失 | 23(v) | (8) | - |
| 金融資產/負債的公允價值變動 | 28 | 53 | 265 |
| 收購合營公司重新計量原持有股權產生的投資收益 | | - | 13 |
| 稅前(虧損)/利潤 | | (15,195) | 4,055 |
| 所得稅費用 | 16 | 3,368 | (971) |
| 本年淨(虧損)/利潤 | | (11,827) | 3,084 |
| 年度淨(虧損)/利潤歸屬於： | | | |
| 本公司權益持有者 | 18 | (10,847) | 2,640 |
| 非控制性權益 | | (980) | 444 |
| 本年淨(虧損)/利潤 | | (11,827) | 3,084 |
| 每股(虧損)/收益 | | | |
| 基本及攤薄 | 18 | 人民幣(0.77)元 | 人民幣0.22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2020年12月31日止年度

140

| | 附註 | 2020年度 人民幣百萬元 | 2019年度 人民幣百萬元 |
|---------------------------|----|------------------|------------------|
| 本年淨(虧損)/利潤 | | (11,827) | 3,084 |
| 其他綜合收益： | 17 | | |
| 不能重分類至損益的項目 | | | |
| —其他權益工具投資公允價值變動(不得重分類至損益) | | (250) | (31) |
| —應佔聯營公司之其他綜合收益 | | (2) | 3 |
| —與以上項目有關的所得稅影響 | | 63 | 7 |
| 以後將重分類進損益的項目 | | | |
| —現金流套期：衍生金融資產/負債之公允價值變動 | | (45) | (72) |
| —外幣報表折算差額 | | 8 | (7) |
| —應佔聯營公司之其他綜合收益 | | (3) | — |
| —與以上項目有關的所得稅影響 | | 11 | 17 |
| 本年其他綜合收益 | | (218) | (83) |
| 本年綜合收益總額 | | (12,045) | 3,001 |
| 綜合收益總額歸屬於： | | | |
| 本公司權益持有者 | | (11,011) | 2,552 |
| 非控制性權益 | | (1,034) | 449 |
| 本年綜合收益總額 | | (12,045) | 3,001 |

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併財務狀況表

於2020年12月31日

| | 附註 | 2020年 12月31日 人民幣百萬元 | 2019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 | 19 | 86,146 | 84,788 |
| 在建工程 | 20 | 32,407 | 39,222 |
| 使用權資產 | 21 | 151,065 | 153,211 |
| 商譽 | 22 | 237 | 237 |
| 於聯營公司權益 | 24 | 2,449 | 3,322 |
| 於合營公司權益 | 25 | 3,225 | 3,124 |
| 飛機租賃訂金 | | 362 | 457 |
| 其他權益工具投資 | 26 | 799 | 1,049 |
| 其他非流動金融資產 | 26 | 92 | 106 |
| 衍生金融資產 | 27 | - | 3 |
| 遞延所得稅資產 | 29(b) | 7,739 | 2,692 |
| 其他資產 | 30 | 2,877 | 1,979 |
| | | 287,398 | 290,190 |
| 流動資產 | | | |
| 存貨 | 31 | 1,760 | 1,893 |
| 應收賬款 | 32 | 2,525 | 3,152 |
| 其他應收款 | 33 | 8,347 | 7,860 |
| 現金及現金等價物 | 34 | 25,419 | 1,849 |
| 受限制銀行存款 | | 117 | 102 |
| 預付費用及其他流動資產 | | 732 | 1,591 |
| 衍生金融資產 | 27 | - | 218 |
| 應收關聯公司款項 | 41 | 85 | 73 |
| | | 38,985 | 16,738 |
| 流動負債 | | | |
| 衍生金融負債 | 27 | 3,148 | - |
| 借款 | 35 | 40,099 | 37,543 |
| 租賃負債 | 36 | 20,930 | 19,998 |
| 應付賬款 | 37 | 1,782 | 2,317 |
| 合同負債 | 38 | 1,513 | 1,610 |
| 票證結算 | 39 | 3,997 | 10,303 |
| 應付所得稅 | | 462 | 563 |
| 應付關聯公司款項 | 41 | 357 | 170 |
| 預提費用 | 42 | 15,920 | 15,745 |
| 其他負債 | 43 | 7,473 | 7,241 |
| | | 95,681 | 95,490 |
| 淨流動負債 | | (56,696) | (78,752) |
| 總資產減流動負債 | | 230,702 | 211,438 |

合併財務狀況表(續)

於2020年12月31日

142

| | 附註 | 2020年 12月31日 人民幣百萬元 | 2019年 12月31日 人民幣百萬元 |
|-----------------------|-------|---------------------------|---------------------------|
| 非流動負債 | | | |
| 借款 | 35 | 38,134 | 13,637 |
| 租賃負債 | 36 | 100,283 | 114,076 |
| 衍生金融負債 | 27 | 53 | – |
| 其他非流動負債 | 40 | 2,036 | 1,782 |
| 大修理準備 | 44 | 4,216 | 3,542 |
| 遞延收益 | 45 | 769 | 833 |
| 遞延所得稅負債 | 29(b) | 80 | 239 |
| | | 145,571 | 134,109 |
| 淨資產 | | 85,131 | 77,329 |
| 股本及儲備 | | | |
| 股本 | 46 | 15,329 | 12,267 |
| 儲備 | | 54,255 | 51,839 |
| 歸屬於本公司權益持有者的權益 | | 69,584 | 64,106 |
| 非控制性權益 | | 15,547 | 13,223 |
| 權益合計 | | 85,131 | 77,329 |

經由董事會於2021年3月30日批准及授權刊發。

馬須倫
董事

韓文勝
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2020年12月31日止年度

| | 歸屬於本公司權益持有者 | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------|----------------|---------------|------------------|----------------|
| | 股本 (附註46) 人民幣百萬元 | 股本溢價 (附註47(b)) 人民幣百萬元 | 公允價值儲備 | 公允價值儲備 | 其他儲備 (附註47(e)) 人民幣百萬元 | 留存收益 人民幣百萬元 | 小計 | 非控制性權益 人民幣百萬元 | 權益合計 人民幣百萬元 |
| | | | 至損益) | 至損益) | | | | | |
| | | | (附註47(c)) 人民幣百萬元 | (附註47(d)) 人民幣百萬元 | | | | | |
| 於2019年1月1日 | 12,267 | 25,652 | 57 | 436 | 2,635 | 21,086 | 62,133 | 12,874 | 75,007 |
| 2019年權益變動： | | | | | | | | | |
| 本年淨利潤 | - | - | - | - | - | 2,640 | 2,640 | 444 | 3,084 |
| 其他綜合收益 | - | - | (55) | (27) | (6) | - | (88) | 5 | (83) |
| 綜合收益總額 | - | - | (55) | (27) | (6) | 2,640 | 2,552 | 449 | 3,001 |
| 提取法定盈餘公積金 (附註47(e)) | - | - | - | - | 181 | (181) | - | - | - |
| 派發2018年股息 | - | - | - | - | - | (613) | (613) | - | (613) |
| 對非控制性權益之利潤分配 | - | - | - | - | - | - | - | (86) | (86) |
| 購買子公司非控制性權益 | - | - | - | - | (10) | - | (10) | (14) | (24) |
| 其他儲備變動 | - | - | - | - | 44 | - | 44 | - | 44 |
| 於2019年12月31日及2020年1月1日 | 12,267 | 25,652 | 2 | 409 | 2,844 | 22,932 | 64,106 | 13,223 | 77,329 |
| 2020年權益變動： | | | | | | | | | |
| 本年淨虧損 | - | - | - | - | - | (10,847) | (10,847) | (980) | (11,827) |
| 其他綜合收益 | - | - | (37) | (135) | 8 | - | (164) | (54) | (218) |
| 綜合收益總額 | - | - | (37) | (135) | 8 | (10,847) | (11,011) | (1,034) | (12,045) |
| 發行股本(附註46(ii)) | 3,062 | 12,889 | - | - | - | - | 15,951 | - | 15,951 |
| 購買子公司非控制性權益 (附註23(vi)) | - | - | - | - | (155) | - | (155) | (105) | (260) |
| 少數股東投入資本 | - | - | - | - | 700 | - | 700 | 3,521 | 4,221 |
| 對非控制性權益之利潤分配 | - | - | - | - | - | - | - | (57) | (57) |
| 喪失子公司控制權對非控制性權益的影響 | - | - | - | - | - | - | - | (1) | (1) |
| 其他儲備變動 | - | - | - | - | (7) | - | (7) | - | (7) |
| 於2020年12月31日 | 15,329 | 38,541 | (35) | 274 | 3,390 | 12,085 | 69,584 | 15,547 | 85,131 |

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2020年12月31日止年度

144

| | 附註 | 2020年度 人民幣百萬元 | 2019年度 人民幣百萬元 |
|---------------------------|-------|------------------|------------------|
| 經營活動 | | | |
| 經營活動現金流入 | 34(b) | 10,727 | 39,728 |
| 已收利息 | | 295 | 67 |
| 已付利息 | | (6,646) | (7,014) |
| 已付所得稅 | | (1,678) | (1,606) |
| 經營活動的現金流入淨額 | | 2,698 | 31,175 |
| 投資活動 | | | |
| 購買子公司，扣除購入的現金 | | - | 176 |
| 出售物業、廠房及設備所得款項 | | 2,848 | 814 |
| 出售其他金融資產所得款項 | | - | 492 |
| 處置衍生金融工具所得款項 | | 51 | - |
| 購買其他金融資產 | | - | (50) |
| 收到聯營公司股息 | | 91 | 84 |
| 收到合營公司股息 | | 246 | 177 |
| 收到其他權益工具投資及其他非流動金融資產的股息 | | 20 | 22 |
| 存入定期存款 | | (898) | (43) |
| 到期收回定期存款 | | 654 | 264 |
| 購買物業、廠房及設備及其他資產 | | (11,061) | (15,622) |
| 對聯營公司增資 | | - | (500) |
| 購買聯營公司 | | - | (386) |
| 飛機租賃訂金的退款，淨額 | | - | 145 |
| 投資活動的現金流出淨額 | | (8,049) | (14,427) |
| 籌資活動 | | | |
| 支付本公司權益持有者股息 | | - | (613) |
| 發行股份所得款項 | | 15,951 | - |
| 銀行借款所得款項 | 34(c) | 71,841 | 33,985 |
| 發行公司債券所得款項 | 34(c) | 25,000 | 7,497 |
| 發行超短期融資券所得款項 | 34(c) | 48,300 | 43,489 |
| 償還銀行借款 | 34(c) | (52,601) | (50,374) |
| 償還超短期融資券 | 34(c) | (59,800) | (25,000) |
| 償還公司債券 | 34(c) | (2,655) | (12,951) |
| 已付租賃款的本金部分 | 34(c) | (20,670) | (17,784) |
| 子公司吸收少數股東投資收到的現金 | | 3,802 | - |
| 購買非控制性權益 | | (260) | - |
| 飛機租賃訂金的退款，淨額 | | 69 | - |
| 支付非控制性權益股息 | | (32) | (82) |
| 籌資活動現金流入／(流出)淨額 | | 28,945 | (21,833) |
| 現金及現金等價物的淨增加／(減少) | | 23,594 | (5,085) |
| 於1月1日的現金及現金等價物結餘 | | 1,849 | 6,928 |
| 現金及現金等價物匯兌(虧損)／收益 | | (24) | 6 |
| 於12月31日的現金及現金等價物結餘 | 34(a) | 25,419 | 1,849 |

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)

145

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

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巖路12號冠昊科技園一期辦公樓3樓301室。本公司及其子公司(「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

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

本公司的股份在上海證券交易所、香港聯合交易所及紐約證券交易所上市。

2 主要會計政策

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

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

(a) 編製基準

截至2020年12月31日止年度合併財務報表包括本集團及本集團在合營公司和聯營公司的權益。

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

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

146

2 主要會計政策(續)

(a) 編製基準(續)

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

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

(b) 會計政策變更

本集團已將國際會計準則委員會頒佈的下列國際財務報告準則修訂應用於當前會計期間的財務報表：

- 國際財務報告準則第3號修訂，業務的定義
- 國際財務報告準則第16號修訂，COVID-19相關租金減免

除國際財務報告準則第16號修訂外，本集團並未應用任何當前會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。採納國際財務報告準則修訂的影響所述如下：

國際財務報告準則第3號修訂，業務的定義

此修訂澄清了業務的定義並為如何判定一個交易是否構成業務合併提供了進一步的引導。此外，此修訂引入了一個可選的「集中性測試」，當所購買的資產總額的全部公允價值集中於單一可辨認資產或相似的可辨認資產組時，該測試允許使用一種簡化的評估方法來判定一系列已購業務和資產為一項資產收購還是一項業務合併。此修訂對本集團的財務報告沒有影響。

國際財務報告準則第16號修訂，COVID-19相關租金減免

此修訂提供一個簡便實務操作方法，豁免承租人評估與新型冠狀病毒肺炎疫情直接相關的若干滿足條件的租金減免(「COVID-19相關租金減免」)是否屬於租賃修訂，而將這些租金減免視為非租賃修訂進行相關會計處理。

本集團已選擇自2020年1月1日起提早採納該等修訂就除飛機及發動機租賃外的全部租賃應用簡便實務操作方法。因此，所收取的租金減免已於觸發該等付款的事件或條件發生之期間入賬為負浮動租賃款並於損益內確認(附註21)。於2020年1月1日，權益期初餘額並未受到任何影響。

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。未實現虧損也以同樣方式抵銷，但僅限於存在證據證明無減值的部分。子公司上報的金額會根據本集團的會計政策進行調整。

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

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

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

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

148

2 主要會計政策(續)

(c) 子公司及非控制性權益(續)

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

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

(d) 聯營及合營安排

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

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

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。在每個報告日，本集團評估是否存在客觀證據表明投資發生減值。其後，根據收購後的本集團應佔被投資公司淨資產的變化及投資的任何減值虧損對投資進行調整(附註2(e)及2(l)(iii))。本集團本年度應佔被投資公司的收購後稅後業績，調整收購日公允價值超出成本的部分及本年度確認的任何減值虧損後於合併利潤表確認，而本集團應佔被投資公司收購後的稅後其他綜合收益則於合併綜合收益表確認。

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

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

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)(iii))列示。

2 主要會計政策(續)

(e) 商譽

商譽代表以下(i)超過(ii)的金額

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

當(ii)大於(i)，此差額應立即在合併利潤表中確認為溢價收購收益。

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

(f) 其他債權及權益工具投資

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

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

除股權投資以外的投資

本集團持有的除股權投資歸類為下述計量類別的其中一項：

- 攤銷成本計量，如所持投資是用來收取僅作支付本金及利息的合約現金流量。投資所得的利息收入採用實際利率法計算(附註2(z)(v))；
- 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)，如投資的合約現金流量僅包含支付本金及利息，而持有投資的業務模式是以收取合約現金流量及出售為目標。除於損益中確認預期信用損失、利息收入(採用實際利率法計算)及匯兌收益和虧損外，公允價值的變動於其他綜合收益中確認。當投資被處置時，其他綜合收益中的累計金額自權益轉入當期損益；
- 按公允價值計量且其變動計入損益，如投資不滿足以攤銷成本計量或以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(可重分類至損益)的條件。投資的公允值變動(包括利息)計入當期損益。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

150

2 主要會計政策(續)

(f) 其他債權及權益工具投資(續)

股權投資

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

(g) 衍生金融工具

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

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

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

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

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

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

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

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和/或資本增值而持有的租入土地及建築物。

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

(i) 其他物業、廠房及設備

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

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

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

當飛機進行大修，大修費用的成本會包括在飛機組件的賬面價值中，並於估計的大修期間內攤銷。大修費用相關的機身組件以直線法在6至12年內攤銷。大修費用相關的發動機替換件以工作量法在9-42千小時的預期飛行時間內攤銷。當一項大修完成時，前次資本化的大修費用的賬面價值將被全部沖減並計入合併利潤表。

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

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

152

2 主要會計政策(續)

(j) 在建工程

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

在建工程不計提折舊。

(k) 租賃資產

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

(i) 作為出租人

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

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(i) 作為出租人(續)

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

當租賃範圍發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃對價發生變化(「租賃修訂」)，且未作為單獨租賃入賬時，則租賃負債也應重新計量。在此情況下，租賃負債根據變更後租賃付款額及租賃期限，使用經修訂的折現率在修訂生效日重新計量。唯一例外為因COVID-19疫情而直接產生的除飛機及發動機租賃外的全部租賃的租金減免，且其符合《國際財務報告準則第16號－租賃》第46B段所載的條件。在該等情況下，本集團利用《國際財務報告準則第16號－租賃》第46A段所載的簡便實務操作方法確認變動，猶如其並非租賃修訂。

在合併財務狀況表中，長期租賃負債的流動部分釐定為須於報告期後十二個月內清償的合約付款現值。

對於使用權資產的各組成部分和後續發生大修的計量，見附註2(i)。

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

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

(ii) 作為出租人

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

154

2 主要會計政策(續)

(1) 信用損失及資產減值

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失

本集團對下列項目的預期信用損失確認損失準備：

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

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

預期信用損失的計量

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

若折現的影響是重大的，預期現金差額將使用以下折現率進行折現：

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

在估計預期信用損失時所考慮的最長期限為本集團面臨信用風險的最長合同期限。

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

預期信用損失採用以下基準之一計量：

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

2 主要會計政策(續)

(I) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

預期信用損失的計量(續)

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

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

信用風險顯著增加

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

具體而言，在評估自初始確認後信用風險是否顯著增加時會考慮以下信息：

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

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

156

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

利息收入的計算基礎

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

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

金融資產出現信用減值的證據包括以下可觀察事件：

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

核銷政策

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

已核銷的金融資產日後又收回的，作為減值虧損的轉回計入合併利潤表。

(ii) 已作出財務擔保的信用損失

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(I) 信用損失及資產減值(續)

(ii) 已作出財務擔保的信用損失(續)

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

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

(iii) 其他非流動資產的減值準備

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

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

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

- 計算可收回金額

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

- 確認減值虧損

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

158

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備(續)

— 轉回減值虧損

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

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

(iv) 中期財務報告及減值虧損

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

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

(m) 存貨

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(n) 合同資產及合同負債

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

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

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

(o) 應收賬款及其他應收款

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

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

(p) 帶息借款

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

(q) 應付賬款及其他應付款

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

160

2 主要會計政策(續)

(r) 持有待售的非流動資產

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

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

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

(s) 現金及現金等價物

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

(t) 準備及或有負債

如果本集團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。

2 主要會計政策(續)

(u) 股利分配

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

(v) 股本

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

(w) 遞延收益

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

(x) 可轉換公司債券

(i) 包含權益部分的可轉換公司債券

當可轉換公司債券(「可轉債」)的持有人可以選擇將該債券轉換成股本，而轉換的股票數量是固定的，則可轉債按照混合金融工具進行會計處理。

於初始確認時，可轉債的負債部分以公允價值計量，基於未來支付的利息和本金以沒有轉換選擇權的類似工具的市場利率進行折現計算。權益部分為可轉債的整體初始公允價值與負債部分的初始公允價值間的差額。發行可轉債的相關交易費用按照負債部分和權益部分佔所得款項的比例分配。

負債部分按攤餘成本進行後續計量。負債部分相關的利息支出按實際利率法計算並計入當期損益。可轉債的權益部分計入其他儲備直到債券被轉換或贖回。

如果可轉債被轉換，其他儲備及負債部分於轉換時的賬面金額作為發行股票的對價轉入股本及股本溢價。如果可轉債被贖回，其他儲備則會直接轉入留存收益。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

162

2 主要會計政策(續)

(x) 可轉換公司債券(續)

(ii) 其他可轉換公司債券

不包含權益部分的可轉債按照以下方法進行會計處理：

於初始確認時，可轉債的衍生工具部分以公允價值計量，且作為衍生金融工具列示(見附註2(g))。所得款項超過初始確認為衍生工具部分的金額被確認為負債部分。發行可轉債的相關交易費用分配至負債部分，並作為負債部分初始確認金額的一部分。

衍生工具部分按附註2(g)進行後續計量。負債部分按攤餘成本進行後續計量。負債部分相關的利息支出按實際利率法計算並計入當期損益。

如果可轉債被轉換，衍生工具部分及負債部分於轉換時的賬面價值作為發行股票的對價轉入股本及股本溢價。如果可轉債被贖回，實際支付的金額與衍生工具部分及負債部分的賬面價值的差額計入當期損益。

(y) 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於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年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持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年間內轉回。

2 主要會計政策(續)

(y) 所得稅(續)

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

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

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

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

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

164

2 主要會計政策(續)

(z) 收入和其他收入

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

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

有關本集團收入及其他收入確認政策的進一步詳情載列如下：

(i) 源自客運、貨運和郵運服務的收入

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

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

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

當客戶取得與航空相關服務的控制權時，確認航空相關收入。

合同成本是指本集團為取得與客戶的合同發生的增量成本，若不取得合同就不會發生(如銷售佣金)。作為一種簡便實務操作方法，因銷售佣金的攤銷期限不超過一年，本集團將實際發生的銷售佣金(視為取得與運輸合同直接相關的增量成本)確認為一項費用。

(ii) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入

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

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

本集團採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括對獎勵里程預計兌換比例(「預計兌換率」)的估計。與獎勵里程相關合同負債待客戶兌換飛行獎勵里程或取得相關利益時確認收入。會員兌換的飛行獎勵按照附註2(z)(i)所述的會計政策確認收入。會員兌換的其他獎勵，在會員取得相關獎勵商品或服務的控制權時結轉計入當期損益。

2 主要會計政策(續)

(z) 收入和其他收入(續)

(iii) 經營租賃租金收入

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

(iv) 股息收入

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

(v) 利息收入

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

(vi) 政府補助

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

(aa) 運輸佣金

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

166

2 主要會計政策(續)

(ab) 保養及大修費用

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

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

(ac) 借款費用

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

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

專項借款進行暫時性投資產生的投資收益，會在借款費用可資本化的金額中扣減。

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

(ad) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃作出供款

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

(ii) 終止僱傭福利

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

2 主要會計政策(續)

(ad) 僱員福利(續)

(ii) 終止僱傭福利(續)

(iii) 退休福利

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

(ae) 外幣折算

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

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

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

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

(af) 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(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

168

2 主要會計政策(續)

(af) 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。

(ag) 分部報告

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

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

3 會計估計及判斷

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

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

(a) 長期資產減值(除商譽外)

如附註2(l)(iii)所述，本集團在資產負債表日對長期資產或資產組(該等資產(或資產組)包括物業、廠房及設備中的自有飛機、其他飛行設備(包括高價周轉件)以及使用權資產中的飛機及發動機(「飛機及相關設備」))進行減值評估。以確定資產可收回金額是否下跌至低於其賬面價值。如果情況顯示長期資產或資產組的賬面價值可能無法全部收回，有關資產便會被視為已減值，並相應確認減值損失。

可收回金額是資產(或資產組)的公允價值減去處置費用後的淨額與資產(或資產組)預計未來現金流量的現值兩者之間的較高者。由於本集團不能可靠獲得某些資產(或資產組)的公開市價，本集團在估計此類資產(或資產組)的可收回金額時會採用所有能夠獲得的相關資料，包括根據合理和可支持的假設所作出有關運營服務收入和相關運營成本的預測，以及預計未來現金流量現值時使用的折現率。例如，在預計飛機及相關設備未來現金流量的現值時，需要對飛機及相關設備的航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率及折現率等重大會計估計參數作出判斷，其中，飛機及相關設備的相關運營成本主要指燃油、起降、飛機維修及職工薪酬等成本。

(b) 常旅客收入

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

(c) 所得稅

遞延所得稅資產依據可以抵減未來應納稅所得額的可結轉經營虧損確認。本集團需對經營虧損的結轉可實現性做出判斷和估計。不同的估計會對本年的遞延所得稅資產和所得稅造成重大影響。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

170

3 會計估計及判斷(續)

(d) 折舊與攤銷

如附註2(i)及附註2(k)所述，對於物業、廠房及設備和使用權資產中的發動機替換件，本集團採用工作量法根據飛行小時計提折舊，預計飛行小時數是根據以往相同或相似型號的發動機的飛行及大修歷史經驗而確定。對其他固定資產及使用權資產，在考慮其殘值後，在使用壽命或短於使用壽命的租賃期內按年限平均法計提折舊和攤銷，資產使用壽命是本集團根據對同類資產的以往經驗並結合預期的技術改變而確定。本集團每年審閱發動機替換件的預計飛行小時以及其他資產的使用壽命，以決定將計入每個報告期的折舊和攤銷費用數額。如果以前的估計發生重大變化，則會在未來期間對折舊和攤銷費用進行調整。

(e) 大修理準備

如附註2(k)及附註2(ab)所述，為了保證歸還飛機時達到約定的狀況，本集團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於租賃合同開始日確認為使用權資產或於預計大修期間計入當期損益。本集團基於相同或類似型號的機身及發動機歷史實際發生的維修成本、當前經濟及航空業發展情況對預計大修週期和大修成本進行估計。不同的判斷及估計可能會對計提的大修理準備及經營業績產生重大影響。

(f) 棄用機票收入

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

4 財務風險管理及公允價值

本集團在正常業務經營過程中承受流動資金、利率、外匯、信貸及燃油價格風險。本集團的整體風險管理計劃專注於財務市場的難預測性，並尋求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列示如下。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

171

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

4 財務風險管理及公允價值(續)

(a) 流動風險

於2020年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣56,696百萬元。截至2020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2,698百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣8,049百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣28,945百萬元，導致現金及現金等價物淨增加人民幣23,594百萬元。

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2020年12月31日，本集團獲得多家國內銀行及金融機構的授信額度，提供最高人民幣約315,452百萬元的銀行融資，其中人民幣約228,188百萬元尚未被使用。本公司董事相信本集團有足夠的融資以應所需。

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

2020年12月31日未折現的合同現金流量

| | 1年內或 | | | | | 於12月31日 | |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--|
| | 實時償還 | 1年至2年 | 2年至5年 | 5年以上 | 合計 | 賬面價值 | |
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | |
| 借款 | 41,378 | 8,350 | 15,420 | 21,190 | 86,338 | 78,233 | |
| 租賃負債 | 25,752 | 23,989 | 54,653 | 36,382 | 140,776 | 121,213 | |
| 應付賬款、其他應付款及預提費用 | 20,892 | - | - | - | 20,892 | 20,892 | |
| 長期應付款 | 111 | 111 | 207 | - | 429 | 385 | |
| | 88,133 | 32,450 | 70,280 | 57,572 | 248,435 | 220,723 | |

2019年12月31日未折現的合同現金流量

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

172

4 財務風險管理及公允價值(續)

(b) 利率風險

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

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

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。截至2020年12月31日，所有的貨幣互換合同均已結算(附註27(i))。

截至2020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，將會分別導致本集團稅後虧損增加/減少及留存利潤減少/增加人民幣約315百萬元(2019年12月31日：導致本集團稅後利潤及留存利潤減少/增加人民幣約559百萬元)。

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虧損/利潤及留存收益及合併權益的其他組成部分的實時改變。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，本集團的稅後虧損/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2019年的分析基礎一致。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

173

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

4 財務風險管理及公允價值(續)

(c) 外匯風險

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

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

下表摘錄了假設在財政年度的年末利率變動，所有其他因素維持不變的情況下，外匯匯率對本集團該年度稅後虧損/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。

| | 2020 | |
|----|-------------------|--|
| | 人民幣對外幣 升值/(貶值) | 對稅後虧損的 減少/(增加)和 留存利潤的 增加/(減少) 人民幣百萬元 |
| 美元 | 1% (1%) | 367 (367) |
| 歐元 | 1% (1%) | 24 (24) |
| 日元 | 10% (10%) | 74 (74) |
| | 2019 | |
| | 人民幣對外幣 升值/(貶值) | 對稅後利潤和 留存利潤的 增加/(減少) 人民幣百萬元 |
| 美元 | 1% (1%) | 434 (434) |
| 歐元 | 1% (1%) | 26 (26) |
| 日元 | 10% (10%) | 94 (94) |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

174

4 財務風險管理及公允價值(續)

(c) 外匯風險(續)

上表呈列的分析結果為本集團各實體按各自功能貨幣計量的稅後虧損／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實時影響。

敏感度分析假設已採用變動匯率重新計量本集團於報告期末持有而導致本集團承受外匯風險的金融工具，借款及租賃負債，包括按貸款人或借款人功能貨幣以外貨幣計值的集團內公司間應付款項及應收款項。該分析不包括換算海外業務財務報表為本集團呈報貨幣所產生的差額。該分析與2019年的分析基礎一致。

(d) 信用風險

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

現金及現金等價物

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

應收賬款

「開賬與結算計劃」為航空公司及銷售代理人之間的結算系統。本集團大部分的機票是由參與國際航空協會組織的「開賬與結算計劃」的代理人銷售，降低了本集團的信用風險。於2020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293百萬元(2019年12月31日：人民幣984百萬元)。本集團持續關注應收開賬與結算計劃的代理人及其餘應收賬款餘額的信用風險。本集團持續對客戶的財務狀況進行信用評估，壞賬準備維持於管理層預期的數額內。

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

175

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

4 財務風險管理及公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

下表列示了在2020年12月31日，本集團應收航空票款的信用風險敞口及預期信用損失的相關信息：

| | 2020年12月31日 | | |
|-----------|-------------|----------------|----------------|
| | 預期損失率 % | 賬面淨值 人民幣百萬元 | 減值準備 人民幣百萬元 |
| 3個月內 | 0.01% | 1,461 | - |
| 3個月以上1年以下 | 50.00% | 7 | 4 |
| 1年以上2年以下 | 100.00% | 6 | 6 |
| 2年以上3年以下 | 100.00% | 5 | 5 |
| 3年以上 | 100.00% | 13 | 13 |
| | | 1,492 | 28 |

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

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

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

本集團根據預期信用損失對其他應收賬款計提了人民幣15百萬元的損失準備(2019年12月31日：人民幣7百萬元)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

176

4 財務風險管理及公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

本年應收賬款減值準備的變動情況列示如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 1月1日餘額 | 36 | 36 |
| 本年核銷 | (3) | (11) |
| 本年轉回 | (1) | (1) |
| 本年確認的減值損失 | 11 | 12 |
| 12月31日餘額 | 43 | 36 |

其他應收款

本集團按照未來12個月的預期信用損失計提其他應收款的壞賬準備，除當信用風險自初始確認日後顯著增加時本集團按整個存續期內的預期信用損失計提。

下表列示了其他應收款中的金融資產按照未來12個月預期信用損失及整個存續期預期信用損失計量的壞賬準備的變動情況：

| | 2020年 | | | | 2019年 | | | |
|------------|---|--|--|--------------|---|--|--|--------------|
| | 第一階段 整個存續期 預期信用損失 未來12個月 預期信用損失 人民幣百萬元 | 第二階段 整個存續期 預期信用損失 (未發生信用 減值) 人民幣百萬元 | 第三階段 整個存續期 預期信用損失 (已發生信用 減值) 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 | 第一階段 整個存續期 預期信用損失 未來12個月 預期信用損失 人民幣百萬元 | 第二階段 整個存續期 預期信用損失 (未發生信用 減值) 人民幣百萬元 | 第三階段 整個存續期 預期信用損失 (已發生信用 減值) 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 |
| 年初餘額 | 1 | 4 | - | 5 | 1 | 2 | 2 | 5 |
| 本年預期信用損失調整 | 3 | 5 | 148 | 156 | - | 2 | - | 2 |
| 本年轉回 | (2) | - | - | (2) | - | - | - | - |
| 本年核銷 | - | - | - | - | - | - | (2) | (2) |
| 年末餘額 | 2 | 9 | 148 | 159 | 1 | 4 | - | 5 |

衍生金融工具

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

4 財務風險管理及公允價值(續)

(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量保持不變的情況下，航油價格可能合理上升／降低10%（2019年：10%），本集團航油成本將增加／減少人民幣約1,880百萬元（2019年：人民幣4,281百萬元）。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實時變動。

(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2020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2019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。

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2020年及2019年，本集團並無不遵循相關借款及銀行融資額度一般性貸款契約的情況。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

178

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准則第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數據的參數
- 第三層級：公允價值的計量採用了重大不可觀察參數

| 附註 | 2020年12月31日 | 於2020年12月31日公允價值計量按層級劃分： | | |
|-------------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|
| | 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/(負債)： | | | | |
| 其他權益工具投資： | | | | |
| — 非上市股權 | 26 | 100 | - | - |
| — 非流通股權 | 26 | 699 | - | - |
| 其他非流動金融資產： | | | | |
| — 上市股權 | 26 | 64 | 64 | - |
| — 非上市股權 | 26 | 28 | - | - |
| 衍生金融資產： | | | | |
| — 利率互換 | 27 | (53) | - | (53) |
| — 可轉債的衍生部分 | 27 | (3,092) | - | (3,092) |
| — 遠期外匯及外匯期權合同 | 27 | (56) | - | (56) |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

179

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)
公允價值計量層級(續)

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

2020年及2019年沒有第一層級、第二層級第三層級之間轉入或轉出的情況。本集團的政策是於報告期末確認該報告期內各層級間的轉換。

第二層級的公允價值估值技術及使用的參數

利率互換衍生金融資產／(負債)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。

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

180

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

第二層級的公允價值估值技術及使用的參數(續)

可轉債的衍生工具部分的公允價值使用二叉樹模型進行計算，該模型使用的主要參數如下：

| | 2020年12月31日 |
|--------|-------------|
| 轉股價格 | 人民幣6.24元 |
| A股股票價格 | 人民幣6.01元 |
| 股票波動率 | 35.38% |
| 無風險利率 | 3.14% |

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 |
|--------------------------|-----------------|----------|------------|
| 其他權益工具投資：—非上市股權投資(1)&(3) | 市場法 | 流動性折扣 | 42% |
| | —非流通股權投資(2)&(3) | 收益法 | 預測期預測利潤增長率 |
| 永續增長率 | | | 3% |
| 永續期股利分配率 | | | 80% |
| 預測期股利分配率 | | | 33% |
| 折現率 | | | 10.09% |
| 其他非流動金融資產：—非上市股權投資(2) | | | 收益法 |
| 永續增長率 | 1%-4% | | |
| 永續期股利分配率 | 80% | | |
| 預測期股利分配率 | 27%-43% | | |
| 折現率 | 9.72%-11.64% | | |

4 財務風險管理及公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

第三層級的公允價值計量的信息(續)

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

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

於2020年12月31日及2019年12月31日，所有的金融工具包括現金及現金等價物、應收／付關聯公司款項、應收賬款及其他應收款項、應付及其他應付款項、借款以及租賃負債的賬面價值與公允價值無重大差異。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

182

5 經營收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

(i) 收入分類

按照服務線對源自客戶合同收入進行劃分如下：

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------------------------|-------|----------------|----------------|
| 按照國際財務報告準則第15號核算的源自客戶合同收入： | | | |
| 按照服務線對收入進行劃分 | | | |
| — 運輸收入 | | | |
| — 客運 | | 70,534 | 138,502 |
| — 貨運及郵運 | | 16,493 | 9,615 |
| — 佣金收入 | | 2,771 | 2,952 |
| — 通用航空服務收入 | | 508 | 564 |
| — 貨物處理收入 | | 507 | 359 |
| — 酒店及旅遊服務收入 | | 390 | 712 |
| — 地面服務收入 | | 210 | 409 |
| — 航空配餐收入 | | 273 | 353 |
| — 其他 | | 689 | 654 |
| | | 92,375 | 154,120 |
| 其他來源之收入： | | | |
| — 租賃收入 | 19(g) | 186 | 202 |
| | | 92,561 | 154,322 |

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

(ii) 源自報告日已存在的客戶合同並預計於日後確認的收入

於2020年12月31日，本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格為人民幣約3,196百萬元(2019年12月31日：人民幣約3.331百萬元)(附註38)。該金額代表於日後客戶取得相關產品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。

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。

6 分部報告(續)

(a) 業務分部

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分配所用的數據，本集團的主要經營決策者以按中國企業會計准則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債。因此，本集團於附註6(c)列出因採用不同會計政策而產生的每項報告分部稅前(虧損)/利潤、資產及負債的重大調節項目。

分部業務之間的銷售及轉讓按當時適用的向第三方銷售及轉讓的市場價格進行交易。

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

截至2020年12月31日止年度的分部業績如下：

| | 航空運輸 | 其他業務 | 分部間抵銷 | 未分配項目* | 合計 |
|-----------------|-----------------|--------------|----------------|--------------|-----------------|
| | 業務分部 | 分部 | | | |
| | 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 |
| 收入確認時點 | | | | | |
| 在某一時點確認收入 | 2,856 | 1,727 | (1,483) | - | 3,100 |
| 在某一時段內確認收入 | 89,196 | 2,448 | (2,183) | - | 89,461 |
| 對外客戶的經營收入 | 91,722 | 839 | - | - | 92,561 |
| 分部間銷售 | 330 | 3,336 | (3,666) | - | - |
| 報告分部收入 | 92,052 | 4,175 | (3,666) | - | 92,561 |
| 報告分部稅前虧損 | (14,727) | (112) | 1 | (348) | (15,186) |
| 報告分部稅後虧損 | (11,388) | (61) | 1 | (372) | (11,820) |
| 其他分部數據 | | | | | |
| 所得稅費用 | (3,339) | (51) | - | 24 | (3,366) |
| 利息收入 | 328 | 26 | (32) | - | 322 |
| 利息支出 | 6,739 | 11 | (34) | - | 6,716 |
| 折舊及攤銷 | 24,438 | 143 | - | - | 24,581 |
| 減值損失 | 4,015 | 2 | - | - | 4,017 |
| 信用損失 | 153 | 11 | - | - | 164 |
| 應佔聯營公司業績 | - | - | - | (776) | (776) |
| 應佔合營公司業績 | - | - | - | 309 | 309 |
| 金融資產/負債的公允價值變動 | - | - | - | 53 | 53 |
| 非流動資產本年新增# | 24,039 | 547 | (49) | - | 24,537 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

184

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2019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 | 其他 業務分部 | 分部間抵銷 | 未分配項目* | 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 |
| 收入確認時點 | | | | | |
| 在某一時點確認收入 | 2,996 | 2,747 | (2,401) | – | 3,342 |
| 在某一時段內確認收入 | 149,799 | 2,785 | (1,604) | – | 150,980 |
| 對外客戶的經營收入 | 152,591 | 1,731 | – | – | 154,322 |
| 分部間銷售 | 204 | 3,801 | (4,005) | – | – |
| 報告分部收入 | 152,795 | 5,532 | (4,005) | – | 154,322 |
| 報告分部稅前利潤 | 3,020 | 558 | 2 | 490 | 4,070 |
| 報告分部稅後利潤 | 2,224 | 446 | 2 | 423 | 3,095 |
| 其他分部數據 | | | | | |
| 所得稅費用 | 796 | 112 | – | 67 | 975 |
| 利息收入 | 64 | 41 | (31) | – | 74 |
| 利息支出 | 5,833 | 43 | (31) | – | 5,845 |
| 折舊及攤銷 | 24,256 | 354 | – | – | 24,610 |
| 減值損失 | 38 | – | – | – | 38 |
| 信用損失 | 11 | 2 | – | – | 13 |
| 應佔聯營公司業績 | – | – | – | (178) | (178) |
| 應佔合營公司業績 | | | | | |
| 收購合營公司 | – | – | – | 365 | 365 |
| 重新計量原持有股權產生的收益 | – | – | – | 13 | 13 |
| 金融資產／負債的公允價值變動 | – | – | – | 265 | 265 |
| 非流動資產本年新增# | 44,851 | 739 | – | – | 45,590 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

185

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

於2020年12月31日和2019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 | 其他業務分部 | 分部間抵銷 | 未分配項目* | 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 |
| 於2020年12月31日 | | | | | |
| 報告分部資產 | 317,741 | 6,019 | (4,209) | 6,564 | 326,115 |
| 報告分部負債 | 239,968 | 2,237 | (4,154) | 3,201 | 241,252 |
| 於2019年12月31日 | | | | | |
| 報告分部資產 | 295,439 | 7,048 | (3,662) | 7,821 | 306,646 |
| 報告分部負債 | 230,738 | 2,458 | (3,604) | — | 229,592 |

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

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

(b) 地區信息

本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團對地區分部之收入按如下原則進行分析：

- (1) 起點及終點均為中國境內(不包括中國香港特別行政區，中國澳門特別行政區及台灣地區(「港澳臺」))的運輸收入屬國內收入。往來於中國境內及港澳臺間的運輸收入屬港澳臺收入；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。

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----|----------------|----------------|
| 境內 | 65,137 | 110,112 |
| 國際 | 27,090 | 41,651 |
| 港澳臺 | 334 | 2,559 |
| | 92,561 | 154,322 |

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

186

6 分部報告(續)

(c) 報告分部稅前(虧損)/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 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------------|-------|-----------------------|-----------------------|
| 稅前(虧損)/利潤 | | | |
| 報告分部稅前(虧損)/利潤 | 6(a) | (15,186) | 4,070 |
| 專項借款匯兌損益的資本化調整 | (i) | (9) | (16) |
| 撥款轉入 | (ii) | - | 1 |
| 合併稅前(虧損)/利潤 | | (15,195) | 4,055 |
| 資產 | | | |
| | 附註 | 2020年12月31日 人民幣百萬元 | 2019年12月31日 人民幣百萬元 |
| 報告分部資產 | 6(a) | 326,115 | 306,646 |
| 專項借款匯兌損益的資本化調整 | (i) | 47 | 56 |
| 撥款轉入 | (ii) | (6) | (6) |
| 同一控制下企業合併的調整 | (iii) | 237 | 237 |
| 其他 | | (10) | (5) |
| 合併資產總額 | | 326,383 | 306,928 |
| 負債 | | | |
| | 附註 | 2020年12月31日 人民幣百萬元 | 2019年12月31日 人民幣百萬元 |
| 報告分部負債 | 6(a) | 241,252 | 229,592 |
| 其他 | | - | 7 |
| 合併負債總額 | | 241,252 | 229,599 |

註：

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

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

187

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

7 航班營運開支

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 燃油成本 | 18,797 | 42,814 |
| 機組人員工資及福利 | 10,232 | 12,709 |
| 航空配餐費用 | 1,765 | 3,975 |
| 民航發展基金 | - | 2,332 |
| 飛機經營性租賃支出 | 977 | 1,412 |
| 培訓費 | 857 | 1,142 |
| 飛機保險 | 191 | 192 |
| 其他 | 4,726 | 5,990 |
| | 37,545 | 70,566 |

8 維修開支

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 飛機維護及修理費用 | 9,101 | 8,565 |
| 員工工資及福利 | 2,875 | 2,976 |
| 維修耗材 | 1,399 | 1,516 |
| | 13,375 | 13,057 |

9 飛機及運輸服務開支

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------|----------------|----------------|
| 起降及導航費 | 10,857 | 17,658 |
| 地面服務費及其他 | 7,886 | 8,933 |
| | 18,743 | 26,591 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

188

10 宣傳及銷售開支

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------|----------------|----------------|
| 售票辦事處費用 | 2,935 | 3,299 |
| 代理業務手續費 | 842 | 2,214 |
| 計算機訂座費 | 352 | 959 |
| 廣告宣傳費 | 121 | 314 |
| 其他 | 757 | 969 |
| | 5,007 | 7,755 |

11 行政及管理開支

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------|----------------|----------------|
| 日常管理支出 | 3,572 | 3,692 |
| 核數師酬金 | 20 | 20 |
| — 核數服務 | 17 | 18 |
| — 非核數服務 | 3 | 2 |
| 信用損失 | 164 | 13 |
| 其他稅金及附加 | 332 | 348 |
| | 4,088 | 4,073 |

12 折舊及攤銷

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|----------------|----------------|
| 物業、廠房及設備折舊 | 8,824 | 9,029 |
| 使用權資產折舊 | 15,388 | 15,263 |
| 其他攤銷 | 378 | 328 |
| | 24,590 | 24,620 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

189

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

13 僱員成本

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|----------------|----------------|
| 工資、獎金和津貼 | 22,592 | 24,647 |
| 設定提存退休計劃供款 | 2,183 | 2,794 |
| 其他退休福利津貼 | 72 | 206 |
| | 24,847 | 27,647 |

與航班營運及維修相關的僱員成本金額已分別包含在以上附註7至附註8中。

五位最高薪酬人士

於2020年，本集團5位最高薪酬人士並無附註57中本集團任何董事(2019年：無)，本集團5位(2019年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

| | 2020 人民幣千元 | 2019 人民幣千元 |
|----------|---------------|---------------|
| 工資、獎金和津貼 | 10,395 | 9,353 |
| 退休計劃供款 | 663 | 791 |
| | 11,058 | 10,144 |

5位最高薪酬人士(2019年：5位)之薪酬範圍分析如下：

| | 2020 人數 | 2019 人數 |
|---------------------------|------------|------------|
| 港幣2,500,001元至港幣3,000,000元 | 1 | - |
| 港幣2,000,001元至港幣2,500,000元 | 4 | 5 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

190

14 其他收入淨額

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------------|----------------|----------------|
| 政府補助(註) | 4,209 | 4,129 |
| 處置物業、廠房及設備的淨(虧損)/收益 | | |
| — 飛機及備用發動機 | (18) | 34 |
| — 其他物業、廠房及設備 | 75 | 106 |
| 違約金收入 | 142 | 273 |
| 其他 | 278 | 582 |
| | 4,686 | 5,124 |

註：政府補助指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2020年12月31日止年度，本集團已確認為收入的政府補助並無未滿足補貼條件及其他或有事項的情況。

15 利息支出

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------------------------|----------------|----------------|
| 借款利息 | 1,914 | 1,840 |
| 租賃負債利息(附註21) | 5,180 | 5,302 |
| 非以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債利息支出 | 7,094 | 7,142 |
| 減：資本化的借款費用(註) | (363) | (1,279) |
| | 6,731 | 5,863 |
| 利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註17及21) | (15) | (18) |
| | 6,716 | 5,845 |

註：於2020年資本化利息所採用的加權平均年利率為2.51%(2019：3.51%)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

191

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

16 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅(收益)/費用

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------|----------------|----------------|
| 中國所得稅 | | |
| — 本年所得稅計提 | 1,716 | 1,611 |
| — 上年度少計提的所得稅 | 48 | 10 |
| 遞延稅項(附註29) | 1,764 | 1,621 |
| 暫時性差異的產生和轉回 | (5,132) | (650) |
| 所得稅(收益)/費用 | (3,368) | 971 |

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議獲豁免境外航空業務稅項，或境外業務一直蒙受稅務虧損，故在本年度及以前年度沒有對上述境外航空業務提取所得稅稅項準備。

於2020年，本公司及各分公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2019年：15%至25%），而子公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2019年：15%至30%）。本公司部分子公司於香港運營，適用的香港利得稅稅率為16.5%。

(b) 實際所得稅(收益)/費用和會計(虧損)/利潤按適用所得稅稅率計算的調節如下

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---|----------------|----------------|
| 稅前(虧損)/利潤 | (15,195) | 4,055 |
| 按照在相關稅收管轄區錄得(虧損)/利潤以適用稅率計算除稅前(虧損)/利潤的所得稅(附註16(a)) | (3,667) | 964 |
| 稅務調整： | | |
| 不可抵扣支出 | 102 | 18 |
| 應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入 | 111 | (50) |
| 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 | 80 | 62 |
| 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 | (8) | (3) |
| 上年度少計提的所得稅 | 48 | 10 |
| 研發費用加計扣除 | (34) | (30) |
| 所得稅(收益)/費用 | (3,368) | 971 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

192

17 其他綜合收益

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 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： | | |
| — 利息支出(附註15) | (30) | (54) |
| 於其他綜合收益中增加的遞延所得稅的影響 | (15) | (18) |
| | 11 | 17 |
| | (34) | (55) |
| 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資： | | |
| 本年確認的公允價值變動 | (250) | (31) |
| 於其他綜合收益中抵減的遞延所得稅的影響 | 63 | 7 |
| | (187) | (24) |
| 應佔聯營公司之其他綜合收益 | | |
| 不得重分類至損益 | (2) | 3 |
| 可重分類至損益 | (3) | — |
| | (5) | 3 |
| 外幣財務報表折算差額 | 8 | (7) |

18 每股(虧損)/收益

截至2020年12月31日止年度基本每股(虧損)/收益是根據歸屬於本公司權益持有者的淨虧損人民幣10,847百萬元(2019年：歸屬於本公司權益持有者的淨利潤人民幣2,640百萬元)和年內已發行加權平均股數14,056,887,174股(2019年：12,267,172,286股)計算。

| | 2020 百萬 | 2019 百萬 |
|-----------------|------------|------------|
| 於1月1日已發行普通股數 | 12,267 | 12,267 |
| 發行股票的影響 | 1,790 | — |
| 於12月31日加權平均普通股數 | 14,057 | 12,267 |

由於可轉換公司債券對截至2020年12月31日止年度基本每股虧損具有反稀釋性，所以攤薄每股虧損與基本每股虧損是相同的。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額

| | 投資性房地產 | 建築物 | 飛機 | 其他飛行 設備， 包括周轉件 | 機器， 設備及汽車 | 合計 |
|-------------------|------------|---------------|----------------|----------------------|--------------|----------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 成本： | | | | | | |
| 於2019年1月1日 | 813 | 13,154 | 108,762 | 22,608 | 7,249 | 152,586 |
| 企業合併新增 | - | - | - | - | 18 | 18 |
| 本年增加 | - | 181 | 3,034 | 2,380 | 860 | 6,455 |
| 在建工程轉入(附註20) | - | 2,515 | 871 | 200 | 456 | 4,042 |
| 持有目的變更導致的重分類： | | | | | | |
| - 轉出至物業、廠房及設備 | (327) | 327 | - | - | - | - |
| - 轉出至使用權資產(附註21) | (16) | - | - | - | - | (16) |
| 使用權資產行權轉入(附註21) | - | - | 2,641 | - | - | 2,641 |
| 本年處置 | - | (131) | (2,032) | (803) | (330) | (3,296) |
| 於2019年12月31日 | 470 | 16,046 | 113,276 | 24,385 | 8,253 | 162,430 |
| 於2020年1月1日 | 470 | 16,046 | 113,276 | 24,385 | 8,253 | 162,430 |
| 本年增加 | - | 12 | 1,435 | 542 | 935 | 2,924 |
| 在建工程轉入(附註20) | - | 5,720 | 3,719 | 497 | 1,340 | 11,276 |
| 持有目的變更導致的重分類： | | | | | | |
| - 轉出至物業、廠房及設備 | 52 | (52) | - | - | - | - |
| 使用權資產行權轉入(附註21) | - | - | 2,780 | - | - | 2,780 |
| 本年減少 | | | | | | |
| - 本年處置(d) | - | (152) | (6,830) | (399) | (558) | (7,939) |
| - 因喪失子公司控制權而減少(e) | - | (99) | - | - | (34) | (133) |
| 於2020年12月31日 | 522 | 21,475 | 114,380 | 25,025 | 9,936 | 171,338 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

194

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

| | 投資性房地產 人民幣百萬元 | 建築物 人民幣百萬元 | 飛機 人民幣百萬元 | 其他飛行 設備， 包括周轉件 人民幣百萬元 | 機器， 設備及汽車 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 |
|---------------------|------------------|---------------|----------------|--------------------------------|------------------------|----------------|
| 累計折舊及資產減值準備： | | | | | | |
| 於2019年1月1日 | 314 | 4,353 | 48,918 | 12,371 | 4,818 | 70,774 |
| 本年折舊費用 | | | | | | |
| 持有目的變更導致的重分類： | 29 | 444 | 6,390 | 1,483 | 683 | 9,029 |
| — 轉出至物業、廠房及設備 | (172) | 172 | - | - | - | - |
| — 轉出至使用權資產(附註21) | (5) | - | - | - | - | (5) |
| 使用權資產行權轉入(附註21) | - | - | 874 | - | - | 874 |
| 本年處置 | - | (52) | (1,993) | (698) | (238) | (2,981) |
| 計提減值損失準備 | - | - | 18 | - | - | 18 |
| 資產減值準備轉銷 | - | - | (30) | (37) | - | (67) |
| 於2019年12月31日 | 166 | 4,917 | 54,177 | 13,119 | 5,263 | 77,642 |
| 於2020年1月1日 | 166 | 4,917 | 54,177 | 13,119 | 5,263 | 77,642 |
| 本年折舊費用 | 23 | 618 | 5,744 | 1,493 | 946 | 8,824 |
| 持有目的變更導致的重分類： | | | | | | |
| — 轉出至物業、廠房及設備 | 21 | (21) | - | - | - | - |
| 使用權資產行權轉入(附註21) | - | - | 982 | - | - | 982 |
| 本年減少 | | | | | | |
| — 本年處置(d) | - | (59) | (4,588) | (372) | (483) | (5,502) |
| — 因喪失子公司控制權而減少(e) | - | (15) | - | - | (11) | (26) |
| 計提減值損失準備(a) | - | - | 3,202 | 75 | 2 | 3,279 |
| 資產減值準備轉銷(c) | - | - | - | (7) | - | (7) |
| 於2020年12月31日 | 210 | 5,440 | 59,517 | 14,308 | 5,717 | 85,192 |
| 賬面淨值： | | | | | | |
| 於2020年12月31日 | 312 | 16,035 | 54,863 | 10,717 | 4,219 | 86,146 |
| 於2019年12月31日 | 304 | 11,129 | 59,099 | 11,266 | 2,990 | 84,788 |

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (a) 於2020年12月31日，本集團飛機及相關設備合計人民幣約208,943百萬元。本年度，本集團根據飛機處置計劃，對擬處置的機齡較長或市場價值明顯下跌的部分飛機及相關設備計提了總額為人民幣約3,959百萬元的減值準備。其中，對物業、廠房及設備中的自有飛機及相關設備計提減值準備合計人民幣約3,277百萬元，對使用權資產中租賃的飛機及相關設備計提減值準備人民幣約682百萬元(見附註21)。上述減值準備是對應資產的可收回金額低於其賬面價值的差額。可收回金額是基於該等資產的公允價值減去處置費用。其中，公允價值參考近期可獲得的飛機及相關設備的市場價格或第三方評估機構基於成本法對該等飛機及相關設備的評估值。
- (b) 於2020年12月31日，本集團無物業、廠房及設備用作抵押借款(2019年12月31日：本集團有賬面淨值總額為人民幣339百萬元之飛機和人民幣15百萬元之投資性房地產已用作抵押若干借款)(附註35(a)(i))。
- (c) 於2020年度，本集團處置了部分以前年度已計提減值準備的其他飛行設備並轉銷了減值準備人民幣7百萬元。
- (d) 本年度，本集團對部分自有飛機進行了售後回租安排，分別減少飛機原值及累計折舊人民幣約5,375百萬元及人民幣約3,375百萬元，形成固定資產處置損失人民幣約73百萬元。同時，該交易確認超額融資以及租賃形成的使用權資產及租賃負債。於2020年12月31日，超額融資餘額人民幣約385百萬元計入其他非流動負債及其他負債。
- (e) 本年度，本集團喪失西澳飛行學院的控制權(附註23(v))，終止確認西澳飛行學院賬面價值金額分別為人民幣約107百萬元及人民幣約62百萬元的物業、廠房及設備及使用權資產。
- (f) 於2020年12月31日及截至本財務報表之批准日，本集團位於北京、遼寧、廣東、廣西、貴州、海南、河南、黑龍江、湖北、吉林、上海、新疆、重慶、福建、山西、浙江和四川等賬面價值為人民幣約10,226百萬元的若干房產(2019年12月31日：賬面價值人民幣約7,106百萬元)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。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

196

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (g) 本集團以經營租賃形式租出投資性房地產及設備。這些租賃首次租期一般為1至15年，並且有權選擇在到期日後續期，屆時所有合同條款均可重新商定。本集團於本年度內就這些租賃確認租金收入合計人民幣186百萬元(2019年：人民幣202百萬元)。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：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 1年以內 | 66 | 38 |
| 1年以上，5年以內 | 120 | 74 |
| 5年以上 | 97 | 36 |
| | 283 | 148 |

- (h) 對於物業、廠房及設備及使用權資產中的與大修相關的發動機替換件，本集團原採用年限平均法計提折舊。經過分析多年積累的歷史數據，評估發動機替換件的實際消耗模式和有關經濟利益的預期實現方式，本集團認為發動機替換件的消耗與實際的飛行小時更為直接相關。因此，本集團認為將發動機替換件的折舊方法變更為工作量法能夠更為真實反映資產實際消耗情況，更加客觀反映本集團的財務狀況和經營成果。該會計估計變更採用未來適用法自2020年4月1日起執行。針對發動機替換件折舊方法的變更對比如下：

| 發動機替換件 | 變更前 | 變更後 |
|---------------|-------------|------------|
| 預計使用年限／預計飛行小時 | 3-5.5年 | 9-42千小時 |
| 預計淨殘值率 | - | - |
| 年折舊率／千小時折舊率 | 18.2%-33.3% | 2.4%-11.1% |

於本年度，該會計估計變更減少本集團的合併稅前虧損人民幣約1,618百萬元。由於目前無法準確預計本集團未來期間發動機的飛行小時數，因此無法預測該會計估計變更對本集團未來期間財務信息的影響。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

197

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

20 在建工程

| | 飛機及飛行 設備預付款 人民幣百萬元 | 其他 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 |
|-------------------|--------------------------|----------------|-----------------|
| 於2019年1月1日 | 31,680 | 6,111 | 37,791 |
| 本年新增 | 10,512 | 5,780 | 16,292 |
| 轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (1,071) | (2,971) | (4,042) |
| 轉出至使用權資產(附註21) | (10,202) | (313) | (10,515) |
| 轉出至其他 | - | (304) | (304) |
| 於2019年12月31日 | 30,919 | 8,303 | 39,222 |
| 於2020年1月1日 | 30,919 | 8,303 | 39,222 |
| 本年新增 | 8,858 | 4,637 | 13,495 |
| 轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (4,216) | (7,060) | (11,276) |
| 轉出至使用權資產(附註21) | (6,219) | (2,440) | (8,659) |
| 轉出至其他 | - | (375) | (375) |
| 於2020年12月31日 | 29,342 | 3,065 | 32,407 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

198

21 使用權資產

| | 飛機及發動機 人民幣百萬元 | 土地使用權 人民幣百萬元 | 房屋及建築物 人民幣百萬元 | 其他 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 |
|---------------------------|------------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| | (注1) | | | | |
| 成本： | | | | | |
| 於2019年1月1日 | 187,991 | 3,671 | 1,300 | 138 | 193,100 |
| 本年增加 | 20,609 | 225 | 1,490 | 51 | 22,375 |
| 在建工程轉入(附註20) | 10,202 | 110 | - | 203 | 10,515 |
| 從投資性房地產重分類(附註19) | - | 16 | - | - | 16 |
| 因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (2,641) | - | - | - | (2,641) |
| 本年處置 | (780) | - | - | - | (780) |
| 於2019年12月31日 | 215,381 | 4,022 | 2,790 | 392 | 222,585 |
| 於2020年1月1日 | 215,381 | 4,022 | 2,790 | 392 | 222,585 |
| 本年增加 | 6,526 | 45 | 412 | 190 | 7,173 |
| 在建工程轉入(附註20) | 5,993 | 2,440 | - | 226 | 8,659 |
| 因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (2,780) | - | - | - | (2,780) |
| 本年減少 | | | | | |
| - 本年處置 | (4,419) | - | (180) | - | (4,599) |
| - 因喪失子公司控制權而減少(附註19(e)) | - | (26) | - | (43) | (69) |
| 於2020年12月31日 | 220,701 | 6,481 | 3,022 | 765 | 230,969 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

199

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

21 使用權資產(續)

| | 飛機及發動機 人民幣百萬元 | 土地使用權 人民幣百萬元 | 房屋及建築物 人民幣百萬元 | 其他 人民幣百萬元 | 合計 人民幣百萬元 |
|---------------------------|------------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| (注1) | | | | | |
| 累計攤銷： | | | | | |
| 於2019年1月1日 | 55,048 | 701 | - | - | 55,749 |
| 本年計提攤銷 | 14,485 | 107 | 637 | 34 | 15,263 |
| 從投資性房地產重分類(附註19) | - | 5 | - | - | 5 |
| 因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (874) | - | - | - | (874) |
| 本年處置 | (769) | - | - | - | (769) |
| 於2019年12月31日 | 67,890 | 813 | 637 | 34 | 69,374 |
| 於2020年1月1日 | 67,890 | 813 | 637 | 34 | 69,374 |
| 本年計提攤銷 | 14,167 | 134 | 997 | 90 | 15,388 |
| 因行使購買選擇權轉出至物業、廠房及設備(附註19) | (982) | - | - | - | (982) |
| 本年減少 | | | | | |
| - 本年處置 | (4,419) | - | (132) | - | (4,551) |
| - 因喪失子公司控制權而減少(附註19(e)) | - | - | - | (7) | (7) |
| 計提減值損失準備(附註19(a)) | 682 | - | - | - | 682 |
| 於2020年12月31日 | 77,338 | 947 | 1,502 | 117 | 79,904 |
| 賬面淨值： | | | | | |
| 於2020年12月31日 | 143,363 | 5,534 | 1,520 | 648 | 151,065 |
| 於2020年1月1日 | 147,491 | 3,209 | 2,153 | 358 | 153,211 |

註1：

中國有關當局已正式授予本集團部分土地使用權，為期30至70年，有效期至2076年。

於2020年12月31日及截至本財務報表批准日期，本集團正在就本集團已使用的某些土地申請土地使用權證。於2020年12月31日，本集團該等土地使用權的賬面值為人民幣3,019百萬元(2019年12月31日：人民幣843百萬元)。本公司董事認為，上述土地的使用和經營活動不受本集團尚未獲得相關土地使用權證的事實的影響。

於2020年12月31日，本集團無土地使用權用作銀行借款抵押(2019年12月31日：本集團賬面總值人民幣約87百萬元的某些土地使用權已作銀行借款抵押)(附註35(a)(i))。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

200

21 使用權資產(續)

除計提攤銷外，與在損益中確認的租賃有關的支出項目分析如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| 租賃負債利息(附註15) | 5,180 | 5,302 |
| 利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註15) | (15) | (18) |
| 短期租賃的租賃付款額 | 1,257 | 2,092 |
| 未納入租賃負債計量的可變租賃付款額 | 106 | 81 |

註：本集團自2020年4月1日起變更發動機替換件的折舊方法(見附註19(h))。

於本年度，新增的使用權資產主要為根據新租賃協議資本化的租賃應付款以及新引進的租賃飛機。

租賃現金流出總額的詳細信息和租賃負債的到期日分析分別載於附註34(d)和附註36。

如附註2(b)所述，本集團提前採納國際財務報告準則第16號修訂，COVID-19相關租金減免，並將本年度就除飛機及發動機租賃外的全部租賃所收取的租金減免應用簡便實務操作方法。2020年度上述租金減免金額為人民幣7百萬元。

22 商譽

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------|----------------|----------------|
| 成本和賬面淨值： | 237 | 237 |

包含商譽的現金產出單元減值測試

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| 中國南航集團進出口貿易有限公司(「貿易公司」) | 182 | 182 |
| 廈門航空文化傳媒有限公司(「廈航文傳」) | 55 | 55 |
| 合計 | 237 | 237 |

現金產出單元的可收回金額以使用價值為基礎，採用折現現金流量模型計算。現金流量預測基於管理層審批的五年財務預算。超過五年期的現金流量是採用不超過該現金產出單元所屬業務的長期平均增長率推算。

上述公司的現金流量採用的稅前折現率為10.5%至13.5%(2019年：10.5%至13.5%)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

201

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

23 子公司

本公司所有的子公司為非上市公司。以下為對本集團業績、資產及負債有重要影響的主要子公司之詳情：

| 公司名稱 | 成立/營業地點 | 註冊資本 | 本公司持有的權益 | 主要業務 |
|----------------------------------|---------|-------------------|----------|---------|
| 中國南方航空河南航空有限公司(i) | 中國 | 人民幣6,000,000,000 | 60% | 航空運輸 |
| 廈門航空有限公司(「廈門航空」)(i) | 中國 | 人民幣14,000,000,000 | 55% | 航空運輸 |
| 重慶航空有限責任公司(i) | 中國 | 人民幣1,200,000,000 | 60% | 航空運輸 |
| 汕頭航空有限公司(i) | 中國 | 人民幣280,000,000 | 60% | 航空運輸 |
| 珠海航空有限公司(i) | 中國 | 人民幣250,000,000 | 60% | 航空運輸 |
| 貴州航空有限公司(i) | 中國 | 人民幣1,281,000,000 | 60% | 航空運輸 |
| 廣州南聯航空食品有限公司(ii) | 中國 | 人民幣240,000,000 | 70.50% | 航空配餐 |
| 北京南航地面服務有限公司(i) | 中國 | 人民幣100,000,000 | 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(「南航通航」)(i)及(iii) | 中國 | 人民幣1,000,000,000 | 57.88% | 通用航空 |
| 貿易公司(i) | 中國 | 人民幣30,000,000 | 100% | 進出口代理服務 |
| 珠海翔翼航空技術有限公司(i) | 中國 | 人民幣469,848,400 | 100% | 飛行模擬服務 |
| 中國南方航空雄安航空有限公司(i) | 中國 | 人民幣10,000,000,000 | 100% | 航空運輸 |
| 南方航空貨運物流(廣州)有限公司(「貨運物流」)(i)及(iv) | 中國 | 人民幣1,818,181,820 | 55% | 貨運服務 |
| 瀋陽北方飛機維修有限公司(i) | 中國 | 人民幣31,520,545 | 100% | 航空維修服務 |
| 廣東南航明珠服務有限公司(i) | 中國 | 人民幣5,000,000 | 100% | 酒店管理服務 |
| 南航南沙融資租賃(廣州)有限公司(i) | 中國 | 人民幣2,000,000,000 | 100% | 租賃服務 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

202

23 子公司(續)

- (i) 這些子公司為中國的有限責任公司。
- (ii) 該子公司為在中國成立的中外合資的有限公司。
- (iii) 南航通航

於2020年12月18日，因第三方向南航通航增資和購買本公司持有的部分對南航通航的股權，導致本公司對南航通航的持股比例從100%下降至57.88%，但未喪失對南航通航的控制權。

交易對於非控制性權益及歸屬於本公司權益持有者的權益的影響：

| | 人民幣百萬元 |
|------------------------|--------|
| 因處置部分股權收到的自第三方的現金對價 | 332 |
| 第三方投入資本 | 510 |
| 減：按處置的股權比例計算的南航通航淨資產份額 | 667 |
| 權益中的其他儲備 | 175 |

- (iv) 貨運物流

於2020年12月24日，因第三方向貨運物流增資，導致本公司對貨運物流的持股比例從100%下降至55%，但未喪失對貨運物流的控制權。

交易對於非控制性權益及歸屬於本公司權益持有者的權益的影響：

| | 人民幣百萬元 |
|------------------------|--------|
| 第三方投入資本 | 3,355 |
| 減：按處置的股權比例計算的貨運物流淨資產份額 | 2,830 |
| 權益中的其他儲備 | 525 |

23 子公司(續)

(v) 西澳飛行學院

本集團的前子公司西澳飛行學院於2020年12月21日進入清算程序。自此，本集團失去對西澳飛行學院的控制權，西澳飛行學院不再納入本集團合併範圍。西澳飛行學院在進入清算程序前的經營成果和現金流量已包括在本集團2020年度的合併利潤表及合併現金流量表中。本集團因喪失西澳飛行學院控制權而錄得淨投資損失人民幣8百萬元。

(vi) 廣州白雲國際物流有限公司(「白雲物流」)

本公司於2020年1月自第三方收購子公司白雲物流29%的股權，本公司此前持有白雲物流61%的股權。2020年5月31日，本公司以持有的白雲物流90%的股權增資貨運物流，自此，白雲物流通過貨運物流成為本公司的孫公司

交易對於非控制性權益及歸屬於本公司權益持有者的權益的影響：

| | 人民幣百萬元 |
|------------------------|------------|
| 支付的現金對價 | 260 |
| 減：按取得的股權比例計算的白雲物流淨資產份額 | 105 |
| 權益中的其他儲備 | 155 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

204

23 子公司(續)

(vii) 重要非控制性權益

於2020年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣15,547百萬元(2019年12月31日：人民幣13,223百萬元)，其中，人民幣8,809百萬元(2019年12月31日：人民幣9,003百萬元)屬於廈門航空非控制性權益，人民幣2,892百萬元(2019年12月31日：無)屬於貨運物流非控制性權益。其餘非控制性權益單項金額不重大。

一 廈門航空的財務資料匯總如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------------|----------------|----------------|
| 非控制性權益比率 | 45% | 45% |
| 流動資產 | 2,292 | 3,010 |
| 非流動資產 | 50,975 | 53,855 |
| 流動負債 | (16,033) | (15,494) |
| 非流動負債 | (18,431) | (22,233) |
| 淨資產 | 18,803 | 19,138 |
| 非控制性權益賬面價值 | 8,809 | 9,003 |
| 收入 | 20,675 | 32,612 |
| 本年淨(虧損)/利潤 | (181) | 784 |
| 綜合收益總額 | (304) | 798 |
| 歸屬於非控制性權益的淨(虧損)/利潤 | (109) | 350 |
| 向非控制性權益派發股息 | 31 | 45 |
| 經營活動的現金流入淨額 | 4,268 | 8,259 |
| 投資活動的現金流出淨額 | (1,430) | (1,990) |
| 籌資活動的現金流出淨額 | (3,201) | (6,097) |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

205

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

23 子公司(續)

(vii) 重要非控制性權益(續)

— 貨運物流的財務資料匯總如下(附註23(iv)):

| | 2020 人民幣百萬元 |
|---------------|----------------|
| 非控制性權益比率 | 45% |
| 流動資產 | 8,479 |
| 非流動資產 | 732 |
| 流動負債 | (2,708) |
| 非流動負債 | (112) |
| 淨資產 | 6,391 |
| 非控制性權益賬面價值 | 2,892 |
| 收入 | 15,397 |
| 本年淨利潤 | 4,013 |
| 綜合收益總額 | 4,013 |
| 歸屬於非控制性權益的淨利潤 | 16 |
| 向非控制性權益派發股息 | 2 |
| 經營活動的現金流入淨額 | 5,241 |
| 投資活動的現金流出淨額 | (1,468) |
| 籌資活動的現金流入淨額 | 1,122 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

206

24 於聯營公司權益

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------|----------------|----------------|
| 應佔資產淨值 | 2,449 | 3,322 |

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2020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 | 48.59% | 41.81% | 6.78% | 48.59% | 提供航空 金融服務 | |
| 四川航空有限公司(「四川航空」) | 中國 | 39% | 39% | — | 39% | 航空運輸 | |
| 中國南航集團文化傳媒股份有限公司 (「文化傳媒」) | 中國 | 40% | 40% | — | 40% | 廣告製作代理 | |
| 瀋陽空港物流有限公司(「瀋陽空港」) | 中國 | 45% | 45% | — | 45% | 地面服務 | |
| 新疆民航實業管理有限責任公司 | 中國 | 42.80% | 42.80% | — | 42.80% | 物業管理 | |

本集團無單個對本集團財務重大的聯營公司。

本集團投資於數家單個非重大聯營公司，該些投資採用權益法核算。該等聯營公司的財務資料合計金額匯總如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------------------|----------------|----------------|
| 單個非重大聯營公司賬面價值合計本集團應佔金額合計： | 2,449 | 3,322 |
| 本集團應佔金額合計： | | |
| 持續經營活動所得損失 | (776) | (178) |
| 其他綜合收益 | (5) | 3 |
| 綜合收益總額 | (781) | (175) |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

207

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

25 於合營公司權益

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------|----------------|----------------|
| 應佔資產淨值 | 3,225 | 3,124 |

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2020年12月31日有關本集團主要合營公司之詳情列示如下：

| | 成立/ 營業地點 | 本集團的 實際權益 | 所有權益比率 | | | 本集團持有 的投票權 | 主要業務 |
|--------------------------------|-------------|--------------|------------|---------------|-----|---------------|------|
| | | | 由本公司 持有 | 由本公司 子公司持有 | | | |
| 廣州飛機維修工程有限公司 (「廣州飛機維修」) | 中國 | 50% | 50% | - | 50% | 飛機維修及維護服務 | |
| 珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司 (「摩天宇」) | 中國 | 50% | 50% | - | 50% | 飛機維修及維護服務 | |

本集團無單個對本集團財務重大的合營公司。

本集團投資於數家單個非重大合營公司，該等投資採用權益法核算。該等合營公司的財務資料合計金額匯總如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------------|----------------|----------------|
| 單個非重大合營公司賬面價值合計 | 3,225 | 3,124 |
| 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 | 309 | 365 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

208

26 金融資產

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| 其他權益工具投資(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益) | | |
| — 非上市股權投資 | 100 | 188 |
| — 非流通股權投資 | 699 | 861 |
| | 799 | 1,049 |
| 其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益) | | |
| — 上市股權投資 | 64 | 74 |
| — 非上市股權投資 | 28 | 32 |
| | 92 | 106 |

註：2020年與上述列示的投資相關的股利收入合計為人民幣23百萬元(2019年：人民幣23百萬元)。

27 衍生金融資產／(負債)

| | 註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------------------|-------|----------------|----------------|
| 流動資產： | | | |
| 貨幣互換 | (i) | - | 187 |
| 遠期外匯合同 | (ii) | - | 31 |
| | | - | 218 |
| 非流動資產： | | | |
| 利率互換(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益) | (iv) | - | 3 |
| 流動負債： | | | |
| 遠期外匯及外匯期權合同 | (ii) | 56 | - |
| 可轉債的衍生工具部分 | (iii) | 3,092 | - |
| | | 3,148 | - |
| 非流動負債： | | | |
| 利率互換 | (iv) | | |
| — 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益 | | 42 | - |
| — 以公允價值計量且其變動計入當期損益 | | 11 | - |
| | | 53 | - |

27 衍生金融資產／(負債)(續)

註：

- (i) 於2020年，本集團通過貨幣互換合同以應對利率風險與外匯風險。根據貨幣互換合同，本集團與第三方約定，將以美元計價的浮動利率計息的美元銀行貸款置換按固定年利率3.39%至3.67%計息並以人民幣支付。於2019年12月31日，貨幣互換合同的公允價值確認為資產人民幣187百萬元，仍未結算的名義本金為美元620百萬元。於2020年12月31日，所有的貨幣互換合同均已結算。
- (ii) 於2020年，本集團通過遠期外匯及外匯期權合同以應對其遠期外匯風險。於2020年12月31日，遠期外匯及外匯期權合同的公允價值確認為負債人民幣56百萬元(2019年12月31日：資產人民幣31百萬元)。於2020年12月31日，未結算遠期外匯及外匯期權合同的名義本金為美元400百萬元(2019年12月31日：美元1,035百萬元)。
- (iii) 於2020年10月，本集團按面值公開發行160,000,000張A股可轉債，可轉債的票面價值為人民幣100元／張，期限為6年，票面利率第一年0.2%、第二年0.4%、第三年0.6%、第四年0.8%、第五年1.5%、第六年2.0%，每年付息一次。該可轉債的轉股期限為2021年4月21日起至2026年10月14日止，初始轉股價格為人民幣6.24元，同時附有轉股價格的調整及向下修正條款、贖回條款和回售條款等。在可轉債期滿後五個交易日內，本集團將按票面面值的106.5%(含最後一期利息)的價格贖回未轉股的可轉債。

可轉債的負債部分初始賬面價值為發行可轉債收到的款項扣除發行費用及衍生工具部分於發行日的公允價值的剩餘金額。初始確認後，衍生工具部分以公允價值計量，公允價值變動形成的利得或損失計入當期損益；負債部分採用實際利率法按攤餘成本進行後續計量(附註35(a))。

於2020年12月31日，根據可轉債的衍生工具部分的公允價值確認衍生金融負債人民幣約3,092百萬元(附註4(g)(i))。於2020年度，可轉債衍生工具部分公允價值變動形成的公允價值變動收益為人民幣201百萬元(附註(28))。

- (iv) 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2020年12月31日，仍未結算的利率互換合同名義本金為美元258百萬元(2019年12月31日：美元325百萬元)。

28 金融資產／(負債)的公允價值變動

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--|----------------|----------------|
| 其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益) (附註26) | (14) | 3 |
| 利率互換合同(附註27) | (11) | — |
| 遠期外匯及外匯期權合同 | (107) | 31 |
| 貨幣互換合同 | (16) | 231 |
| 可轉債的衍生工具部分(附註27) | 201 | — |
| | 53 | 265 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

210

29 遞延所得稅資產／(負債)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：

| | 於2019年 12月31日 人民幣百萬元 | (借記)／貸記 合並利潤表 人民幣百萬元 | 貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元 | 於2020年 12月31日 人民幣百萬元 |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|
| 截至2020年12月31日止年度 | | | | |
| 遞延所得稅資產： | | | | |
| 使用權資產淨影響 | 1,823 | (516) | - | 1,307 |
| 預提費用 | 1,114 | 342 | - | 1,456 |
| 大修理準備 | 262 | 99 | - | 361 |
| 合同負債／其他非流動負債 | 68 | (11) | - | 57 |
| 減值準備 | 81 | 1,037 | - | 1,118 |
| 稅務虧損(註) | 7 | 4,281 | - | 4,288 |
| 衍生金融工具公允價值變動 | - | - | 10 | 10 |
| 其他 | 114 | 16 | - | 130 |
| | 3,469 | 5,248 | 10 | 8,727 |
| 遞延稅項負債： | | | | |
| 預提費用 | (191) | 47 | - | (144) |
| 稅務折舊超出會計折舊 | (478) | (191) | - | (669) |
| 衍生金融工具公允價值變動 | (1) | - | 1 | - |
| 其他權益工具投資公允價值變動 | (229) | - | 63 | (166) |
| 其他非流動金融資產公允價值變動 | (20) | 4 | - | (16) |
| 企業合併時可辨認淨資產公允價值重新計量 | (54) | 20 | - | (34) |
| 其他 | (14) | 2 | - | (12) |
| | (1,016) | (116) | 64 | (1,068) |
| 遞延所得稅資產淨額 | 2,453 | 5,132 | 74 | 7,659 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

211

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下:(續)

| | 首次適用國際財 | | | | | 於2019年 12月31日 人民幣百萬元 |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|
| | 於2018年 12月31日 人民幣百萬元 | 務報告準則 第16號的影響 人民幣百萬元 | 企業合併取得 人民幣百萬元 | (借記)/貸記 合併利潤表 人民幣百萬元 | 貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元 | |
| 截至2019年12月31日止年度 | | | | | | |
| 遞延所得稅資產： | | | | | | |
| 使用權資產淨影響 | - | 1,312 | - | 511 | - | 1,823 |
| 預提費用 | 929 | - | - | 185 | - | 1,114 |
| 大修理準備 | 697 | (417) | - | (18) | - | 262 |
| 合同負債/其他非流動負債 | 81 | - | - | (13) | - | 68 |
| 減值準備 | 210 | - | - | (129) | - | 81 |
| 稅務虧損 | 22 | - | - | (15) | - | 7 |
| 衍生金融工具公允價值變動 | 11 | - | - | (11) | - | - |
| 其他 | 85 | - | - | 29 | - | 114 |
| | 2,035 | 895 | - | 539 | - | 3,469 |
| 遞延稅項負債： | | | | | | |
| 預提費用 | (211) | - | - | 20 | - | (191) |
| 稅務折舊超出會計折舊 | (618) | - | - | 140 | - | (478) |
| 衍生金融資產公允價值變動 | (18) | - | - | - | 17 | (1) |
| 其他權益工具投資公允價值變動 | (236) | - | - | - | 7 | (229) |
| 其他非流動金融資產公允價值變動 | (19) | - | - | (1) | - | (20) |
| 金融資產公允價值變動 | - | - | - | (54) | - | (54) |
| 企業合併時可辨認淨資產公允價值 重新計量 | (25) | - | (6) | 2 | - | (29) |
| 其他 | (18) | - | - | 4 | - | (14) |
| | (1,145) | - | (6) | 111 | 24 | (1,016) |
| 遞延所得稅資產淨額 | 890 | 895 | (6) | 650 | 24 | 2,453 |

註：對於可抵扣暫時性差異及可抵扣虧損，遞延所得稅資產於很可能獲得足夠的應納稅所得額用以抵扣遞延所得稅資產的利益時予以確認。於2020年12月31日，本集團的遞延所得稅資產包括就2020年產生的可於未來5-8年利用的可抵扣稅務虧損確認的遞延所得稅資產人民幣約4,281百萬元。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

212

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(b) 調節至合併財務狀況表：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------------|----------------|----------------|
| 財務狀況表中遞延所得稅資產淨額 | 7,739 | 2,692 |
| 財務狀況表中遞延所得稅負債淨額 | (80) | (239) |
| | 7,659 | 2,453 |

(c) 未予確認的遞延所得稅資產

本集團於中國境內發生的稅務虧損，最長可結轉5到8年進行彌補(依據《財政部稅務總局關於支持新型冠狀病毒感染的肺炎疫情防控有關稅收政策的公告》(2020年第8號)，受疫情影響較大的困難行業企業2020年度發生的虧損，最長結轉年限由5年延長至8年)。於2020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1,058百萬元(2019年12月31日：人民幣667百萬元)。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：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------|----------------|----------------|
| 到期年限： | | |
| 2021年 | 92 | 92 |
| 2022年 | 82 | 82 |
| 2023年 | 110 | 116 |
| 2024年 | 337 | 377 |
| 2028年 | 437 | - |
| | 1,058 | 667 |

於2020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819百萬元(2019年12月31日：人民幣951百萬元)。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(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

213

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

30 其他資產

| | 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2019年1月1日 | 372 | 242 | 952 | 1,566 |
| 增加 | 75 | – | 338 | 413 |
| 企業合併新增 | – | 9 | 23 | 32 |
| 在建工程轉入 | 183 | 113 | – | 296 |
| 本年攤銷 | (148) | (113) | (67) | (328) |
| 於2019年12月31日 | 482 | 251 | 1,246 | 1,979 |
| 於2020年1月1日 | 482 | 251 | 1,246 | 1,979 |
| 增加 | 70 | 46 | 804 | 920 |
| 在建工程轉入 | 277 | 79 | - | 356 |
| 本年攤銷 | (221) | (92) | (65) | (378) |
| 於2020年12月31日 | 608 | 284 | 1,985 | 2,877 |

情況如下：

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------|-------------|----------------|----------------|
| 預付關聯方 | 41(b)&49(c) | 1,222 | 513 |
| 預付第三方 | | 1,655 | 1,466 |
| | | 2,877 | 1,979 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

214

31 存貨

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------|----------------|----------------|
| 消耗備件及維修物料 | 1,613 | 1,683 |
| 其他物資 | 219 | 264 |
| | 1,832 | 1,947 |
| 減：存貨跌價準備 | (72) | (54) |
| | 1,760 | 1,893 |

存貨跌價準備如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------|----------------|----------------|
| 於1月1日 | 54 | 221 |
| 計提存貨跌價準備 | 56 | 20 |
| 處置存貨轉銷 | (38) | (187) |
| 於12月31日 | 72 | 54 |

32 應收賬款

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------|----------------|----------------|
| 應收賬款 | 2,568 | 3,188 |
| 減：壞賬準備 | (43) | (36) |
| | 2,525 | 3,152 |

(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：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------|----------------|----------------|
| 1個月以內 | 1,972 | 2,308 |
| 超過1個月但少於3個月 | 307 | 555 |
| 超過3個月但少於12個月 | 231 | 297 |
| 超過1年 | 58 | 28 |
| | 2,568 | 3,188 |
| 減：壞賬準備 | (43) | (36) |
| | 2,525 | 3,152 |

所有應收賬款預計將於1年內收回。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

215

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

32 應收賬款

(b) 應收賬款按幣種列示

本集團應收賬款的賬面價值以下列幣種計價：

| | 2020 | 2019 |
|------|--------------|--------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 人民幣 | 2,446 | 2,686 |
| 美元 | 48 | 151 |
| 歐元 | 13 | 65 |
| 澳元 | 7 | 33 |
| 台幣 | 2 | 22 |
| 英鎊 | 3 | 18 |
| 其他幣種 | 49 | 213 |
| | 2,568 | 3,188 |

33 其他應收款

| | | 2020 | 2019 |
|------------|-------|--------------|--------------|
| | 註 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 待抵扣增值稅進項稅 | | 6,072 | 5,214 |
| 政府補助 | (i) | 523 | 1,275 |
| 飛機設備製造商回扣款 | | 497 | 616 |
| 押金及保證金 | | 170 | 203 |
| 其他 | (ii) | 1,244 | 557 |
| | | 8,506 | 7,865 |
| 減：壞賬準備 | (iii) | (159) | (5) |
| | | 8,347 | 7,860 |

註：

- (i) 當有合理保證本集團會收到政府補助並已遵守與其相關的規定時，本集團確認應收政府補助。
- (ii) 該餘額包括期限為三個月以上的定期存款人民幣287百萬元(2019年12月31日：人民幣43百萬元)。於2020年12月31日，定期存款加權平均年利率為2.07%(2019年12月31日：2.54%)。
- (iii) 本年度本集團失去對西澳飛行學院的控制權(附註23(v))。於2020年12月31日，本集團將預付西澳飛行學院培訓費人民幣148百萬元全額計提壞賬準備。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

216

34 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------------|----------------|----------------|
| 銀行及金融機構定期存款 | 5 | 1 |
| 銀行及其他金融機構存款及現金 | 25,414 | 1,848 |
| 合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物 | 25,419 | 1,849 |

本集團的現金及現金等價物的賬面價值以下列幣種列示：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------|----------------|----------------|
| 人民幣 | 24,947 | 1,231 |
| 美元 | 272 | 395 |
| 歐元 | 64 | 34 |
| 澳元 | 15 | 59 |
| 日元 | 21 | 17 |
| 港幣 | 15 | 13 |
| 其他幣種 | 85 | 100 |
| | 25,419 | 1,849 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

217

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

34 現金及現金等價物(續)

(b) 將稅前(虧損)/利潤調節為經營活動現金流入：

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------------------|-------|-----------------|----------------|
| 稅前(虧損)/利潤 | | (15,195) | 4,055 |
| 調整： | | | |
| 折舊與攤銷 | 12 | 24,590 | 24,620 |
| 物業、廠房及設備減值 | 19 | 3,279 | 18 |
| 使用權資產減值 | 21 | 682 | — |
| 喪失對子公司控制權產生的損失 | 23(v) | 8 | — |
| 信用損失 | 11 | 164 | 13 |
| 應佔聯營公司業績 | 24 | 776 | 178 |
| 應佔合營公司業績 | 25 | (309) | (365) |
| 處置物業、廠房、設備及在建工程的淨收益 | 14 | (57) | (140) |
| 金融工具公允價值變動 | 28 | (53) | (265) |
| 收購合營公司重新計量原持有股權產生的投資收益 | | — | (13) |
| 利息收入 | | (322) | (74) |
| 利息支出 | 15 | 6,716 | 5,845 |
| 其他非流動金融資產的股息收益 | 26 | (23) | (23) |
| 匯兌(收益)/損失，淨額 | | | |
| 營運資本的變動： | | (3,170) | 1,268 |
| 存貨減少/(增加) | 31 | 133 | (179) |
| 合同負債及其他非流動負債增加/(減少) | | (134) | (337) |
| 票證結算(減少)/增加 | | (6,306) | 1,709 |
| 遞延收益(減少)/增加 | 45 | (64) | 73 |
| 經營性應收款項減少 | | 1,408 | 1,165 |
| 經營性應付款項(減少)/增加 | | (1,396) | 2,180 |
| 經營活動現金流入 | | 10,727 | 39,728 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

218

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流：

| | 借款 人民幣百萬元 (附註35) | 租賃負債 人民幣百萬元 (附註36) | 利率互換 (資產)/負債 人民幣百萬元 (附註27) | 貨幣互換 (資產) 人民幣百萬元 (附註27) | 可轉債的衍生工 具部分 人民幣百萬元 (附註27) | 合計 人民幣百萬元 |
|---------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------------|
| 於2020年1月1日 | 51,180 | 134,074 | (3) | (187) | - | 185,064 |
| 籌資活動現金流量變動： | | | | | | |
| 銀行借款所得款項 | 71,841 | - | - | - | - | 71,841 |
| 發行超短期融資券所得款項 | 48,300 | - | - | - | - | 48,300 |
| 發行公司債券所得款項 | 25,000 | - | - | - | - | 25,000 |
| 償還銀行借款 | (52,601) | - | - | - | - | (52,601) |
| 償還超短期融資券 | (59,800) | - | - | - | - | (59,800) |
| 償還公司債券 | (2,655) | - | - | - | - | (2,655) |
| 已付租賃款的本金部分(附註34(d)) | - | (20,670) | - | - | - | (20,670) |
| 籌資活動現金流量變動總額 | 30,085 | (20,670) | - | - | - | 9,415 |
| 匯兌調整 | 142 | (3,526) | - | 171 | - | (3,213) |
| 公允價值變動 | - | - | 56 | 16 | (201) | (129) |
| 其他變動： | | | | | | |
| 租賃負債本年新增(附註51) | - | 11,335 | - | - | - | 11,335 |
| 可轉債衍生工具部分的初始確認金額 | (3,293) | - | - | - | 3,293 | - |
| 債券攤銷 | 119 | - | - | - | - | 119 |
| 其他變動總額 | (3,174) | 11,335 | - | - | 3,293 | 11,454 |
| 於2020年12月31日 | 78,233 | 121,213 | 53 | - | 3,092 | 202,591 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

219

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流:(續)

| | 借款 | 融資租賃負債 | 租賃負債 | 利率互換 (資產) | 貨幣互換 負債 | 貨幣互換 (資產) | 合計 |
|-------------------------|------------------|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------|
| | 人民幣百萬元 (附註35) | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 (附註36) | 人民幣百萬元 (附註27) | 人民幣百萬元 (附註27) | 人民幣百萬元 (附註27) | 人民幣百萬元 |
| 於2018年12月31日 | 54,417 | 72,221 | - | (75) | 44 | - | 126,607 |
| 首次適用國際財務報告準則 第16號的影響 | - | (72,221) | 120,377 | - | - | - | 48,156 |
| 於2019年1月1日 | 54,417 | - | 120,377 | (75) | 44 | - | 174,763 |
| 籌資活動現金流量變動： | | | | | | | |
| 銀行借款所得款項 | 33,985 | - | - | - | - | - | 33,985 |
| 發行超短期融資券所得款項 | 43,489 | - | - | - | - | - | 43,489 |
| 發行公司債券所得款項 | 7,497 | - | - | - | - | - | 7,497 |
| 償還銀行借款 | (50,374) | - | - | - | - | - | (50,374) |
| 償還超短期融資券 | (25,000) | - | - | - | - | - | (25,000) |
| 償還公司債券 | (12,951) | - | - | - | - | - | (12,951) |
| 已付租賃款的本金部分(附註34(d)) | - | - | (17,784) | - | - | - | (17,784) |
| 籌資活動現金流量變動總額 | (3,354) | - | (17,784) | - | - | - | (21,138) |
| 匯兌調整 | 108 | - | 1,130 | - | - | - | 1,238 |
| 公允價值變動 | - | - | - | 72 | (44) | (187) | (159) |
| 其他變動： | | | | | | | |
| 租賃負債本年新增(附註51) | - | - | 30,351 | - | - | - | 30,351 |
| 債券攤銷 | 9 | - | - | - | - | - | 9 |
| 其他變動總額 | 9 | - | 30,351 | - | - | - | 30,360 |
| 於2019年12月31日 | 51,180 | - | 134,074 | (3) | - | (187) | 185,064 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

220

34 現金及現金等價物(續)

(d) 租賃現金流出總額

租賃的現金流量表中包括以下各項：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------|-----------------|----------------|
| 經營現金流量 | (6,528) | (7,457) |
| 投資現金流量 | (45) | (224) |
| 籌資現金流量 | (20,670) | (17,784) |
| | (27,243) | (25,465) |

這些金額與以下各項有關：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------|-----------------|----------------|
| 支付的租賃租金 | (27,198) | (25,241) |
| 土地使用權的增加 | (45) | (224) |
| | (27,243) | (25,465) |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

221

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

35 借款

(a) 借款分析如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------------|----------------|----------------|
| 非流動部分 | | |
| 長期借款 | | |
| — 抵押(註(i)) | - | 10 |
| — 無抵押 | 8,811 | 2,381 |
| | 8,811 | 2,391 |
| 公司債券 | | |
| — 無抵押(註(ii)) | 7,500 | 8,646 |
| 可轉債 | | |
| — 無抵押(附註27(iii)) | 12,833 | - |
| 中期票據 | | |
| — 無抵押(註(iii)) | 8,990 | 2,600 |
| | 38,134 | 13,637 |
| 流動部分 | | |
| 長期借款的流動部分 | | |
| — 抵押(註(i)) | - | 90 |
| — 無抵押 | 67 | 51 |
| 短期借款 | | |
| — 無抵押 | 25,286 | 12,250 |
| 超短期融資券 | | |
| — 無抵押 | 10,999 | 22,497 |
| | 36,352 | 34,888 |
| 公司債券及中期票據的流動部分 | | |
| — 無抵押(註(ii)&(iii)) | 3,747 | 2,655 |
| | 40,099 | 37,543 |
| 借款總額 | 78,233 | 51,180 |
| 借款償還期限： | | |
| 1年以內 | 40,099 | 37,543 |
| 第2年內 | 7,662 | 3,773 |
| 第3年至第5年內 | 14,394 | 8,389 |
| 第5年後 | 16,078 | 1,475 |
| 借款總額 | 78,233 | 51,180 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

222

35 借款(續)

(a) 借款分析如下:(續)

註：

- (i) 於2020年12月31日，本集團的銀行借款均為無抵押借款(於2019年12月31日：約有人民幣10百萬元的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣339百萬元的飛機作為抵押，約有人民幣90百萬元的銀行借款以本集團賬面價值合計為人民幣87百萬元的使用權資產中的土地使用權以及人民幣15百萬元的投資性房地產作為抵押)。
- (ii) 於2015年11月20日，本集團發行五年期公司債券，發行規模為人民幣3,000百萬元，其票面利率為3.63%。於發行後第三年末，本公司對該債券擁有調整票面利率選擇權，同時投資者對該債券擁有回售選擇權。應投資者要求，本公司在2018年贖回了該債券人民幣345百萬元，剩餘人民幣2,655百萬元的債券已於2020年被本公司到期贖回。

於2016年5月25日，本集團發行五年期公司債券，發行規模為人民幣5,000百萬元，其票面利率為3.12%。於發行後第三年末，本公司對該債券擁有調整票面利率選擇權，同時投資者對該債券擁有回售選擇權。因投資者提出回購，本公司在2019年贖回了該債券人民幣4,851百萬元，剩餘人民幣149百萬元的債券將在1年內被贖回。

於2018年11月26日，本集團發行三年期公司債券，發行規模為人民幣2,000百萬元，其票面利率為3.92%。於2020年12月31日，該公司債券將會在一年內到期。

於2019年2月21日，本集團發行三年期公司債券，發行規模為人民幣3,000百萬元，其票面利率為3.45%。於2020年12月31日，該公司債券將會在兩年內到期。

於2019年5月16日，本集團發行三年期公司債券，發行規模為人民幣2,000百萬元，其票面利率為3.72%。於2020年12月31日，該公司債券將會在兩年內到期。

於2019年11月20日，廈門航空發行三年期公司債券，發行規模為人民幣1,500百萬元，其票面利率為3.58%。於2020年12月31日，該公司債券將會在兩年內到期。

於2020年3月16日，廈門航空發行三年期公司債券，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為2.95%。於2020年12月31日，該公司債券將會在三年內到期。

35 借款(續)

(a) 借款分析如下:(續)

(iii) 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2020年12月31日，該中期票據將會在一年內到期。

於2019年10月18日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.20%。於2020年12月31日，該中期票據將會在兩年內到期。

於2020年2月12日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.12%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年2月26日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.05%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年3月3日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.00%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年3月3日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.00%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年3月3日，本集團發行五年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.28%。於2020年12月31日，該中期票據將會在五年內到期。

於2020年3月5日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為3.00%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年4月23日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為2.44%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年4月23日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣500百萬元，其票面利率為2.44%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

於2020年4月27日，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣500百萬元，其票面利率為2.44%。於2020年12月31日，該中期票據將會在三年內到期。

(b) 於2020年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為2.23%(2019年12月31日：3.70%)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

224

35 借款(續)

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--|----------------|----------------|
| 以人民幣計價的借款 | | |
| 於2020年12月31日，固定年利率為1.20% – 4.41%， 至2034年期間到期 | 8,028 | 899 |
| 公司債券－固定年利率為2.95%~3.92% | 9,649 | 11,301 |
| 可轉債－固定年利率(附註27(iii)) | 12,833 | – |
| 中期票據－固定年利率為2.44%~3.28% | 10,588 | 2,600 |
| 於2020年12月31日，浮動年利率為基準利率(由人行規定)之 90%~100%，至2033年期間到期 | 850 | 1,633 |
| | 41,948 | 16,433 |
| 減：列作流動負債的1年內到期借款 | (3,814) | (2,796) |
| | 38,134 | 13,637 |

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----|----------------|----------------|
| 人民幣 | 78,233 | 46,823 |
| 美元 | – | 4,357 |
| | 78,233 | 51,180 |

(e) 於2019年12月31日，南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款在內的長期和短期借款分別為人民幣800百萬元和人民幣4,720百萬元(附註49(d)(ii))。以上貸款已於2020年5月及6月結清。

(f) 本集團的若干銀行融資額度附有金融機構相關的借貸合同中常見的一般性貸款契約，該些一般性貸款契約要求本集團保持一定的資產負債比率。若違反了該些一般性貸款契約，則相關的借款將需實時歸還。本集團定期監控該些一般性貸款契約的遵守情況。本集團具體的流動性風險管理政策請詳見附註4(a)。於2020年12月31日及2019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。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

225

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

36 租賃負債

於2020年12月31日，本集團租賃負債的剩餘合同付款額到期情況如下：

| | 2020 | 2019 |
|-----------|----------------|---------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 1年以內 | 20,930 | 19,998 |
| 超過1年但於2年內 | 20,045 | 19,249 |
| 超過2年但於5年內 | 47,164 | 54,155 |
| 5年以上 | 33,074 | 40,672 |
| | 121,213 | 134,074 |

| | | 按幣種計價債務 | | | | | |
|-------|-------------|---------------|--------------|---------------|--------------|------------|----------------|
| 2020年 | 實際利率 | 美元 | 日元 | 人民幣 | 歐元 | 其他貨幣 | 合計 |
| | | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 固定利率 | 1.75%~5.03% | 43,519 | 6 | 10,268 | 14 | 16 | 53,823 |
| 浮動利率 | 0%~5.22% | 9,343 | 1,019 | 53,659 | 3,243 | 126 | 67,390 |
| | | 52,862 | 1,025 | 63,927 | 3,257 | 142 | 121,213 |

| | | 按幣種計價債務 | | | | | |
|-------|-------------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2019年 | 實際利率 | 美元 | 日元 | 人民幣 | 歐元 | 其他貨幣 | 合計 |
| | | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 固定利率 | 1.75%~5.03% | 50,568 | 10 | 7,023 | 15 | 22 | 57,638 |
| 浮動利率 | 0%~5.22% | 15,335 | 1,272 | 56,100 | 3,535 | 194 | 76,436 |
| | | 65,903 | 1,282 | 63,123 | 3,550 | 216 | 134,074 |

於2020年12月31日，本集團有金額重大的以美元列示的租賃負債。截至2020年12月31日止年度的淨匯兌收益為人民幣3,485百萬元(2019年：淨匯兌損失為人民幣1,477百萬元)，該匯兌收益主要產生於以美元計價的租賃負債的折算。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

226

37 應付賬款

以下是基於交易日的應付賬款賬齡分析：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------|----------------|----------------|
| 1個月以內 | 431 | 563 |
| 超過1個月但少於3個月 | 473 | 506 |
| 超過3個月但少於6個月 | 313 | 450 |
| 超過6個月但少於1年 | 329 | 568 |
| 超過1年 | 236 | 230 |
| | 1,782 | 2,317 |

本集團應付賬款的賬面價值以下列貨幣計價：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------|----------------|----------------|
| 人民幣 | 1,587 | 1,845 |
| 美元 | 165 | 423 |
| 其他貨幣 | 30 | 49 |
| | 1,782 | 2,317 |

38 合同負債

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------------|----------------|----------------|
| 常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(註) | 1,451 | 1,568 |
| 其他 | 62 | 42 |
| | 1,513 | 1,610 |

註：

於2020年12月31日，旅客里程獎勵計劃未兌換積分為本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格，代表於日後客戶取得兌換商品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。以下是常旅客里程獎勵計劃未兌換積分變動情況：

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

227

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

38 合同負債(續)

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| 於1月1日 | 3,331 | 3,711 |
| — 流動 | 1,568 | 1,693 |
| — 非流動 | 1,763 | 2,018 |
| 常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加 | 1,270 | 1,979 |
| 本年確認收入導致的減少 | (1,405) | (2,359) |
| 其中： | | |
| — 由合同負債年初餘額轉入 | (1,192) | (1,948) |
| — 由本年新增合同負債轉入 | (213) | (411) |
| 於12月31日 | 3,196 | 3,331 |
| 其中： | | |
| — 流動 | 1,451 | 1,568 |
| — 非流動(附註40) | 1,745 | 1,763 |

39 票證結算

於2020年12月31日，票證結算金額為預期顧客在未來取得本集團提供的運輸服務控制權時應確認的收入。於2020年度，票證結算年初餘額中人民幣約6,564百萬元(2019年：人民幣8,398百萬元)滿足收入確認條件，並結轉至當期收入，而人民幣3,367百萬元因新型冠狀病毒肺炎疫情而發生退票，於退回票款時衝回。

40 其他非流動負債

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|----------------|----|----------------|----------------|
| 常旅客里程獎勵計劃未兌換積分 | 38 | 1,745 | 1,763 |
| 長期應付款(註) | | 291 | — |
| 其他 | | — | 19 |
| | | 2,036 | 1,782 |

註：於2020年12月31日，長期應付款人民幣291百萬元為飛機售後回租交易的超額融資部分，長期應付款的流動部分人民幣94百萬元在其他負債(附註19(d))中核算。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

228

41 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|-------|----------------|----------------|
| 流動 | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 10 | 18 |
| 聯營公司 | | 57 | 35 |
| 合營公司 | | 18 | 20 |
| | 49(c) | 85 | 73 |

應收關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內收回。

(b) 預付關聯公司購買長期資產款項

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|----------|----------------|----------------|
| 非流動 | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 639 | 160 |
| 聯營公司 | | 495 | 353 |
| 合營公司 | | 88 | — |
| | 30&49(c) | 1,222 | 513 |

(c) 應付關聯公司款項

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|-------|----------------|----------------|
| 流動 | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 225 | 116 |
| 聯營公司 | | 13 | 1 |
| 合營公司 | | 119 | 53 |
| | 49(c) | 357 | 170 |

應付關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內清還。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

229

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

42 預提費用

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-------------|----------------|----------------|
| 維護及修理 | 5,268 | 4,312 |
| 工資及福利 | 4,328 | 3,974 |
| 起降及導航費 | 2,121 | 2,612 |
| 燃油成本 | 961 | 1,846 |
| 計算機訂座費 | 575 | 461 |
| 利息支出 | 512 | 345 |
| 大修理準備(附註44) | 426 | 883 |
| 航空配餐費用 | 74 | 147 |
| 提早退休福利準備(註) | - | 1 |
| 其他 | 1,655 | 1,164 |
| | 15,920 | 15,745 |

註：本集團為部分員工提供提早退休計劃。提早退休計劃補償的計算，基於自職工提早退休日至正常退休日之間的剩餘年數，以及該職工於提早退休日的薪酬水平。上述期間擬支付的未來現金流量的現值確認為提早退休福利準備。

43 其他負債

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------|----------------|----------------|
| 購置物業、廠房及設備款 | 3,432 | 2,070 |
| 民航發展基金及代收機場稅費 | 885 | 1,937 |
| 銷售代理訂金 | 485 | 592 |
| 其他應交稅費 | 328 | 426 |
| 收到的包機定金 | 239 | 214 |
| 其他 | 2,104 | 2,002 |
| | 7,473 | 7,241 |

44 大修理準備

租賃飛機的大修理準備詳情如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------|----------------|----------------|
| 於1月1日 | 4,425 | 4,349 |
| 本年計提 | 760 | 768 |
| 本年使用 | (543) | (692) |
| 於12月31日 | 4,642 | 4,425 |
| 減：當期部分(附註42) | (426) | (883) |
| | 4,216 | 3,542 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

230

45 遞延收益

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------|----------------|----------------|
| 維修回扣 | 531 | 600 |
| 撥款轉入 | 229 | 222 |
| 其他 | 9 | 11 |
| | 769 | 833 |

46 股本

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---|----------------|----------------|
| 註冊、已發行及繳足股本： | | |
| 有限售條件： | | |
| 2,942,637,115股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2019年：489,202,658股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii)) | 2,942 | 489 |
| 1,209,621,577股H股，每股面值人民幣1.00元 (2019年：600,925,925股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii)) | 1,210 | 601 |
| | 4,152 | 1,090 |
| 無限售條件： | | |
| 4,039,228,665股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2019年：4,039,228,665股每股面值人民幣1.00元) | 4,039 | 4,039 |
| 4,072,291,766股A股，每股面值人民幣1.00元 (2019年：4,072,291,766股每股面值人民幣1.00元) | 4,073 | 4,073 |
| 3,065,523,272股H股，每股面值人民幣1.00元 (2019年：3,065,523,272股每股面值人民幣1.00元) | 3,065 | 3,065 |
| | 11,177 | 11,177 |
| | 15,329 | 12,267 |

註：

- (i) 所有內資國家股、H股及A股在各重大方面均享有完全同等的權益。
- (ii) 本公司分別於2020年4月和2020年6月以每股港幣5.75元的發行價向南航集團的子公司發行608,695,652股H股股票(「新H股股票」)，以每股人民幣5.21元的發行價向南航集團發行2,453,434,457股A股股票(「新A股股票」)。上述發行導致股本增加人民幣3,062百萬元，資本公積股本溢價增加人民幣12,889百萬元。發行予南航集團的新A股股票發行完成之日起36個月內不得轉讓。此外，南航集團的子公司在與本公司簽訂的H股股票認購書中承諾本次發行結束之日起36個月內，不上市交易或轉讓本次認購的新H股股票。

47 儲備

(a) 股息

董事會未建議分配截至2020年12月31日及2019年12月31日止年度的股息。

(b) 股本溢價

股本溢價是本公司股票的面值與本公司發行股票收到的款項之間的差額。

(c) 公允價值儲備(可重分類至損益)

公允價值儲備(可重分類至損益)主要包括用於現金流量套期的套期工具公允價值累計淨變動的有效部分形成的套期儲備，該儲備根據附註2(g)中採用的現金流量套期會計政策確認於損益，以及應佔聯營公司報告期末持有的以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務工具投資公允價值的累計變動淨額。

(d) 公允價值儲備(不可重分類至損益)

公允價值儲備(不可重分類至損益)主要包括本集團於報告期末所持有以及應佔聯營公司報告期末所持有的按照國際財務報告準則第9號指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資的公允價值累計淨變動(見附註2(f))。

(e) 其他儲備

其他儲備主要包括法定盈餘公積金儲備。根據公司法及本公司和若干子公司的公司章程規定，本公司及有關子公司須將他們每年按照有關中國企業會計準則及相關規定計算的稅後利潤的10%提取法定盈餘公積金，直至公積金結餘等於註冊股本之50%。提取法定盈餘公積金須於派發股息之前，且年末留存利潤為正數。

法定盈餘公積金可用以彌補以前年度虧損(如有)，亦可按現有持股比例發行新股予股東或增加股東所持股份的面值而轉換為股本，但轉換後之結餘不可少於註冊股本的25%。

截至2020年12月31日止年度，本公司因虧損未提取法定盈餘公積金(2019年：人民幣181百萬元)。

截至2020年12月31日止年度，本集團因少數股東對子公司投入資本而錄得其他儲備增加人民幣700百萬元(2019年：無)，因購買子公司非控制性權益而錄得其他儲備減少人民幣155百萬元(2019年：減少人民幣10百萬元)，以及因聯營公司儲備變動導致本集團於聯營公司權益賬面值調整而錄得其他儲備減少人民幣7百萬元(2019年：增加人民幣44百萬元)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

232

48 承諾

(a) 資本承諾

於2020年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|--------------------|----------------|----------------|
| 就飛機及飛行設備的承諾 | | |
| — 已授權及已訂約 | 56,547 | 71,224 |
| 投資承諾 | | |
| — 已授權及已訂約 | | |
| — 應佔合營公司的資本承諾 | 405 | 322 |
| — 購買子公司少數股東股權的投資承諾 | - | 232 |
| | 405 | 554 |
| — 已授權及未訂約 | | |
| — 應佔合營公司的資本承諾 | 26 | 31 |
| | 431 | 585 |
| 就物業、廠房及設備承諾 | | |
| — 已授權及已訂約 | 4,970 | 4,571 |
| — 已授權及未訂約 | 5,479 | 10,451 |
| | 10,449 | 15,022 |
| | 67,427 | 86,831 |

於2020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：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|----------------|----------------|
| 2020 | - | 41,442 |
| 2021 | 28,382 | 21,077 |
| 2022 | 15,033 | 5,464 |
| 2023 | 11,910 | 3,241 |
| 2024年及以後年度 | 1,222 | - |
| | 56,547 | 71,224 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

233

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

49 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57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：

| | 2020 人民幣千元 | 2019 人民幣千元 |
|----------|---------------|---------------|
| 工資、獎金和津貼 | 10,746 | 13,803 |
| 退休計劃供款 | 1,458 | 1,785 |
| | 12,204 | 15,588 |

| | 2020 人民幣千元 | 2019 人民幣千元 |
|-------------|---------------|---------------|
| 董事及監事(附註57) | 1,590 | 1,298 |
| 高級管理人員 | 10,614 | 14,290 |
| | 12,204 | 15,588 |

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中(附註13)。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

234

49 重大關聯交易(續)

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

本集團在正常業務經營過程中向南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司提供經營方面之服務。本集團同時亦接受這些公司提供的經營方面之服務。

以下為本集團進行的重大交易詳情：

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------------------|--------|----------------|----------------|
| 收到南航集團及其聯屬公司收入 | | | |
| 租賃收入* | (i) | 7 | 7 |
| 航材銷售收入* | (ii) | 7 | 36 |
| 受託管理收入* | (iii) | 27 | 27 |
| 佣金收入* | (iv) | 5 | 14 |
| 其他* | | 2 | 1 |
| 支付南航集團及其聯屬公司費用 | | | |
| 佣金費用* | (v) | 36 | 44 |
| 維修材料採購及租賃費* | (ii) | 91 | 165 |
| 航空配餐費用* | (i) | 88 | 142 |
| 土地及房屋建築物租賃費* | (vi) | 350 | 353 |
| 物業管理及修繕費* | (vii) | 129 | 151 |
| 其他* | | 7 | 7 |
| 支付合營公司及聯營公司費用 | | | |
| 維修費 | (viii) | 1,773 | 2,442 |
| 採購維修材料 | (ix) | 2,331 | 2,956 |
| 地面服務支出 | (x) | 131 | 112 |
| 航空配餐費用 | (xi) | 18 | 93 |
| 廣告製作代理及宣傳服務* | (xii) | 169 | 196 |
| 物業管理及修繕費 | (xiii) | 18 | 26 |
| 佣金費用 | (xiv) | 10 | 14 |
| 其他 | | 16 | 7 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

235

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

49 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 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|---------------------------|---------|----------------|----------------|
| 收到合營公司及聯營公司收入 | | | |
| 維修材料銷售及手續費收入 | (xv) | 14 | 7 |
| 廣告媒體委託經營代理收入* | (xii) | 2 | 1 |
| 維修收入 | (xiv) | 12 | 4 |
| 航空配餐收入 | (xiv) | 8 | 35 |
| 飛行員培訓收入 | (xiv) | 15 | 35 |
| 地面服務收入 | (xiv) | 16 | 16 |
| 人員勞務及租賃收入 | (xvi) | - | 8 |
| 其他 | | 9 | 15 |
| 支付其他關聯公司費用 | | | |
| 計算機訂座費 | (xvii) | 433 | 685 |
| 採購機供品 | (xviii) | - | 53 |
| 食堂服務費 | (xviii) | - | 24 |
| 其他 | | - | 9 |
| 與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易 | | | |
| 租賃飛機費用* | (xix) | 4,670 | 2,696 |

(i) 深圳航空食品有限公司(「深圳航食」)是南航集團的聯營公司。

航空配餐支出是指本集團與深圳航食就航空配餐及相關服務而支付的費用。

此外，本集團與深圳航食簽定經營性租賃協議將若干設備出租予深圳航食。

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

本集團向中國航空器材購買軟件服務，同時從其採購、租賃維修材料。該公司亦向本集團採購維修材料。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

236

49 重大關聯交易(續)

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

- (iii) 本集團向南航集團提供委託管理服務。
- (iv) 南航保險經紀有限公司(「保險經紀」)是南航集團的全資子公司。本集團向保險經紀提供網站資源以銷售航空保險。
- (v) 受南航集團最終控制的深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。佣金乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。
- (vi) 本集團向南航集團及其聯屬公司租用位於中國的土地及房屋建築物。該金額為本集團向南航集團就租入土地及房屋建築物支付或應付的租金。
- (vii) 南航集團的全資子公司中國南航集團物業管理有限公司及南航集團的合營公司中海南航建設開發有限公司均向本集團提供物業管理服務。
- (viii) 本集團的合營公司摩天宇向本集團提供綜合維修服務。
- (ix) 本集團的合營公司廣州飛機維修和原合營公司北方維修均向本集團提供綜合維修服務，本集團亦向廣州飛機維修及北方維修租賃維修材料。於2019年4月23日，原合營公司北方維修成為本集團的全資子公司。

本集團亦向廣州飛機維修採購維修材料。
- (x) 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。
- (xi) 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。
- (xii) 本集團的聯營公司文化傳媒向本集團提供廣告及宣傳服務。本集團向文化傳媒提供廣告媒體資源。

49 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)

- (xiii) 本集團的聯營公司新疆實業為本集團提供物業管理服務。
 - (xiv) 本集團為四川航空提供飛機維修服務及配餐服務。
四川航空替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。
此外，本集團向四川航空提供飛行員培訓服務及地面服務。
 - (xv) 本集團為廣州飛機維修及摩天宇進口維修材料，並向其銷售和收取手續費。
 - (xvi) 本集團向北方維修收取人員勞務收入，收費標準參考市場一般水平擬定。此外，本集團亦向北方維修出租部份房屋建築物及設備。
 - (xvii) 由於本集團的關鍵管理人員被任命為中國民航信息網絡股份有限公司的董事，因此中國民航信息網絡股份有限公司被視作本集團的關聯方。中國民航信息網絡股份有限公司向本集團提供計算機訂座服務。
 - (xviii) 廣東南航明珠的董事會主席為本集團之執行董事。本集團向廣東南航明珠採購機供品與食堂管理服務。於2019年12月，廣東南航明珠成為本集團的全資子公司。
 - (xix) 南航集團合營公司南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」)，原為南航集團全資子公司，2019年變更為南航集團合營公司，為本集團提供飛機及發動機租賃服務。
- * 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(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

238

49 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 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|-------|----------------|----------------|
| 應收款項： | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 10 | 18 |
| 聯營公司 | | 57 | 35 |
| 合營公司 | | 18 | 20 |
| | 41(a) | 85 | 73 |

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 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 | | 639 | 160 |
| 聯營公司 | | 495 | 353 |
| 合營公司 | | 88 | — |
| | 30&41(b) | 1,222 | 513 |

| | 附註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|-------|----------------|----------------|
| 應付款項： | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 225 | 116 |
| 聯營公司 | | 13 | 1 |
| 合營公司 | | 119 | 53 |
| | 41(c) | 357 | 170 |

| | | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|--|----------------|----------------|
| 預提費用： | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 47 | 55 |
| 聯營公司 | | 73 | 169 |
| 合營公司 | | 1,927 | 2,092 |
| 其他關聯公司 | | 459 | 274 |
| | | 2,506 | 2,590 |
| 租賃負債： | | | |
| 南航集團及其聯屬公司 | | 26,789 | 23,734 |

除租賃負債外，應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的款項為無抵押、免息及無固定付款期限。

49 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2020年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣1,686百萬元(2019年12月31日：人民幣76百萬元)。

無抵押貸款到期日情況如下：

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------|----------------|----------------|
| 1年以內 | 1,515 | 23 |
| 1至2年 | 111 | - |
| 2至5年 | 60 | 53 |
| | 1,686 | 76 |

截至2020年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣27百萬元(2019年：人民幣9百萬元)，借款年利率為3.00%至4.28%(2019年：4.28%至4.35%)。

(ii) 南航集團提供的委託貸款

南航集團、南航財務和本集團於2019年簽訂一系列委託貸款協議，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣5,520百萬元的委託貸款，該委託貸款已於2020年5月及6月全部償還。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 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------|-------|----------------|----------------|
| 1年以內 | 35(e) | - | 4,720 |
| 1至2年 | | - | - |
| 2至5年 | 35(e) | - | 800 |
| | | - | 5,520 |

截至2020年12月31日止年度，本集團向南航財務支付利息為人民幣89百萬元(2019：人民幣86百萬元)，借款年利率為3.92%(2019年：3.92%)。

(iii) 向南航集團發行可轉債

於2020年10月，本集團按面值公開發行160,000,000張A股可轉債(附註27(iii))，可轉債的票面價值為人民幣100元/張。其中，南航集團認購了101,027,580張。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

240

49 重大關聯交易(續)

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款(續)

(iv) 存放於南航財務的存款

於2020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。

| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|------------|----------------|----------------|
| 存放於南航財務的存款 | 9,092 | 711 |

截至2020年12月31日，本集團向南航財務收取人民幣91百萬元(2019年：人民幣40百萬元)的利息收入。

50 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政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14%至16%(2019年：12%至16%)的比例繳納退休金供款。參加該計劃的僱員於退休時從當地勞動和社會保障部門領取退休金。本集團所有退休僱員的退休福利義務均由該等計劃覆蓋。本集團也根據實際情況自願向在企業年金實施前退休僱員支付一定的福利津貼。

於2014年，本公司及部分主要子公司的僱員參加了由南航集團建立的新的定額供款退休計劃(「企業年金」)。向企業年金的供款是根據上一年度的年度工資的一個固定比例確定的。按照企業年金方案，本集團除了上述年度供款外並無其他額外的義務。在2020年度，本集團向企業年金的供款額為人民幣約1,043百萬元(2019年：人民幣985百萬元)。

(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政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。

51 合併現金流量表的補充數據

非現金交易

飛機引進

截至2020年12月31日止年度，以租賃方式引進之飛機金額為人民幣11,335百萬元(2019年：人民幣30,351百萬元)。

52 或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (b) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (c) 本公司及其子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元(2019年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2020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221百萬元(2019年12月31日：人民幣約275百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣零元(2019年：無)。

53 直接控股和最終控股公司

於2020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。

54 新冠肺炎疫情的影響

自2020年初以來的新冠肺炎疫情為本集團的經營環境帶來額外的不確定因素，並對本集團2020年的業務運營及營業收入造成不利影響。

本集團一直密切關注新冠肺炎疫情發展對本集團業務的影響，並積極主動調整經營策略。這些策略包括：根據各國、各地區的疫情管控情況調整國內外航線航班；大力發展貨運業務，全面提升貨機利用率。本集團基於2020年實際運營情況、採取的抗擊新冠肺炎疫情措施以及未使用的銀行授信額度(附註4(a))等信息，編製了2021年1月1日後18個月期間的現金流量預測。本公司之董事相信本集團擁有充足的資金來源，以滿足預測期間的營運資金、資本性開支及償還到期債務的需求。

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

242

55 本公司財務狀況表

| | 2020 12月31日 人民幣百萬元 | 2019 12月31日 人民幣百萬元 |
|----------------|--------------------------|--------------------------|
| 非流動資產 | | |
| 物業、廠房及設備，淨額 | 55,361 | 57,282 |
| 在建工程 | 23,549 | 30,121 |
| 使用權資產 | 128,782 | 125,269 |
| 於子公司投資 | 10,800 | 9,283 |
| 於聯營公司權益 | 1,332 | 1,059 |
| 於合營公司權益 | 1,832 | 1,933 |
| 飛機租賃訂金 | 326 | 375 |
| 其他權益工具投資 | 100 | 188 |
| 其他非流動金融資產 | 1,713 | 22 |
| 衍生金融資產 | - | 3 |
| 遞延所得稅資產 | 7,012 | 2,530 |
| 其他資產 | 1,775 | 1,106 |
| | 232,582 | 229,171 |
| 流動資產 | | |
| 存貨 | 1,145 | 1,235 |
| 應收賬款 | 1,704 | 1,626 |
| 其他應收款 | 6,458 | 5,933 |
| 現金及現金等價物 | 17,556 | 858 |
| 受限制銀行存款 | 78 | 78 |
| 預付費用及其他流動資產 | 435 | 1,533 |
| 衍生金融資產 | - | 218 |
| 應收子公司及其他關聯公司款項 | 1,201 | 1,955 |
| 持有待售資產 | - | 689 |
| | 28,577 | 14,125 |
| 流動負債 | | |
| 衍生金融負債 | 3,148 | - |
| 借款 | 35,816 | 37,241 |
| 租賃負債 | 17,348 | 15,511 |
| 應付賬款 | 435 | 835 |
| 合同負債 | 1,355 | 1,442 |
| 票證結算 | 3,028 | 8,318 |
| 應付子公司及其他關聯公司款項 | 1,461 | 4,673 |
| 預提費用 | 12,264 | 12,331 |
| 其他負債 | 5,314 | 4,803 |
| | 80,169 | 85,154 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

243

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

55 本公司財務狀況表(續)

| | 附註 | 2020 12月31日 人民幣百萬元 | 2019 12月31日 人民幣百萬元 |
|--------------|----|--------------------------|--------------------------|
| 非流動負債 | | | |
| 借款 | | 34,945 | 10,469 |
| 衍生金融負債 | | 53 | — |
| 租賃負債 | | 86,324 | 94,075 |
| 其他非流動負債 | | 1,888 | 1,597 |
| 大修理準備 | | 2,656 | 2,230 |
| 遞延收益 | | 390 | 442 |
| | | 126,256 | 108,813 |
| 淨資產 | | 54,734 | 49,329 |
| 股本及儲備 | | | |
| 股本 | | 15,329 | 12,267 |
| 儲備 | 56 | 39,405 | 37,062 |
| 權益合計 | | 54,734 | 49,329 |

經由董事會於2021年3月30日批准及授權刊發。

馬須倫
董事

韓文勝
董事

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

244

56 本公司儲備變動

| | 公允價值儲備(可 股本溢價 重分類至損益) | | 公允價值儲備(不 得重分類至損益) | | 其他儲備 | 留存收益 | 合計 |
|------------------------|-----------------------------|--------|----------------------|--------|----------|----------|----|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 | | | |
| 於2019年1月1日 | 25,399 | 56 | 101 | 2,544 | 7,947 | 36,047 | |
| 2019年權益變動： | | | | | | | |
| 綜合收益總額 | - | (55) | (35) | - | 1,718 | 1,628 | |
| 派發以前年度股息 | - | - | - | - | (613) | (613) | |
| 提取法定盈餘公積金(附註47(e)) | - | - | - | 181 | (181) | - | |
| 於2019年12月31日及2020年1月1日 | 25,399 | 1 | 66 | 2,725 | 8,871 | 37,062 | |
| 2020年權益變動： | | | | | | | |
| 綜合收益總額 | - | (34) | (66) | - | (10,446) | (10,546) | |
| 發行股票(附註46(iii)) | 12,889 | - | - | - | - | 12,889 | |
| 於2020年12月31日 | 38,288 | (33) | - | 2,725 | (1,575) | 39,405 | |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

245

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

57 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

截至2020年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

| 名稱 | 工資、獎金 和津貼 | | 退休福利計劃 | | 合計 人民幣千元 |
|------------------|---------------|-------|---------------|----------------|-------------|
| | 董事袍金 人民幣千元 | 人民幣千元 | 住房津貼 人民幣千元 | 的僱主供款 人民幣千元 | |
| 執行董事 | | | | | |
| 王昌順(附註(i) &(vi)) | - | - | - | - | - |
| 馬須倫(附註(i)&(iii)) | - | - | - | - | - |
| 韓文勝(附註(i)&(iii)) | - | - | - | - | - |
| 張子芳(附註(i)&(iv)) | - | - | - | - | - |
| 監事 | | | | | |
| 潘福(附註(i)&(iv)) | - | - | - | - | - |
| 李家世(附註(ii)) | - | - | - | - | - |
| 毛娟 | - | 706 | - | 126 | 832 |
| 林曉春(附註(iii)) | - | 633 | - | 125 | 758 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 譚勁松 | 150 | - | - | - | 150 |
| 焦樹閣 | 150 | - | - | - | 150 |
| 鄭凡(附註(v)) | 60 | - | - | - | 60 |
| 顧惠忠(附註(v)) | 60 | - | - | - | 60 |

財務報表附註(續)

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

246

57 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2019年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

| 名稱 | 董事袍金 人民幣千元 | 工資、獎金 | 住房津貼 人民幣千元 | 退休福利計劃 | 合計 人民幣千元 |
|------------------|---------------|--------------|---------------|----------------|-------------|
| | | 和津貼 人民幣千元 | | 的僱主供款 人民幣千元 | |
| 執行董事 | | | | | |
| 王昌順(附註(i)&(vi)) | - | - | - | - | - |
| 馬須倫(附註(i)&(iii)) | - | - | - | - | - |
| 韓文勝(附註(i)&(iii)) | - | - | - | - | - |
| 張子芳(附註(i)&(iv)) | - | - | - | - | - |
| 監事 | | | | | |
| 潘福(附註(i)&(iv)) | - | - | - | - | - |
| 李家世(附註(ii)) | - | - | - | - | - |
| 毛娟 | - | 712 | - | 129 | 841 |
| 林曉春(附註(iii)) | - | 367 | - | 90 | 457 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 譚勁松 | 150 | - | - | - | 150 |
| 焦樹閣 | 150 | - | - | - | 150 |
| 鄭凡(附註(v)) | 60 | - | - | - | 60 |
| 顧惠忠(附註(v)) | 60 | - | - | - | 60 |

註：

- (i) 該等董事或監事於本公司未獲得與董事或監事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (ii) 李家世先生自2018年2月1日起於本公司未獲得與監事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (iii) 於2019年5月8日上任。
- (iv) 於2019年5月8日退任。
- (v) 鄭凡先生及顧惠忠先生根據國家相關規定領取薪酬。
- (vi) 王昌順先生於2020年12月21日退休。

57 董事及監事薪酬及權益(續)

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2020年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2019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2020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(2019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、准貸款和其他交易的數據

截至2020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、准貸款和其他交易(2019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(2019年：無)。

58 截至二零二零年十二月三十一日止年度已頒佈但尚未生效的修訂、新訂準則及詮釋的可能影響

截至本財務報表報出日，國際會計準則委員會已頒佈多項修訂及新準則，該等修訂及新準則於截至二零二零年十二月三十一日止年度尚未生效且未於本財務報表內採納。其中可能與本集團有關的包括下列各項。

| | 於下列日期或之後開始的會計期間生效 |
|------------------------------------|-------------------|
| 國際財務報告準則第3號修訂，概念框架的提述 | 二零二零年一月一日 |
| 國際會計準則第16號修訂，物業、廠房及設備：達到擬定用途前的所得款項 | 二零二零年一月一日 |
| 國際會計準則第37號修訂，虧損合同－履行合同的成本 | 二零二零年一月一日 |
| 國際財務報告準則二零一八年至二零二零年週期的年度改進 | 二零二零年一月一日 |

本集團正在評估上述修訂及新訂準則在首次應用期間產生的影響。至今，本集團認為上述修訂不會對合併財務報表產生重大影響。

財務補充資料

截至2020年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

248

簡明合併利潤表

下列的合併財務數據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。

| | 2020 | 2019 |
|-------------------------|-----------------|---------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 收入 | 92,561 | 154,322 |
| 減：營業成本 | 94,903 | 135,668 |
| 税金及附加 | 330 | 348 |
| 銷售費用 | 5,248 | 7,923 |
| 管理費用 | 3,989 | 4,040 |
| 研發費用 | 367 | 352 |
| 財務費用 | 2,993 | 7,460 |
| 其中：利息費用 | 6,716 | 5,845 |
| 利息收入 | 322 | 74 |
| 加：其他收益 | 4,179 | 4,084 |
| 投資(損失)/收益 | (401) | 225 |
| 其中：對聯營企業和合營企業的投資(損失)/收益 | (467) | 200 |
| 公允價值變動損益 | 53 | 265 |
| 信用損失 | (164) | (13) |
| 資產減值損失 | (4,017) | (38) |
| 資產處置(損失)/收益 | (22) | 148 |
| 營業(虧損)/利潤 | (15,641) | 3,202 |
| 加：營業外收入 | 652 | 924 |
| 減：營業外支出 | 197 | 56 |
| (虧損)/利潤總額 | (15,186) | 4,070 |
| 減：所得稅(收益)/費用 | (3,366) | 975 |
| (虧損)/淨利潤 | (11,820) | 3,095 |
| 按經營持續性分類： | | |
| — 持續經營淨(虧損)/利潤 | (11,820) | 3,095 |
| — 終止經營淨(虧損)/利潤 | - | - |
| 按所有權歸屬分類： | | |
| — 歸屬於母公司股東的淨(虧損)/利潤 | (10,842) | 2,651 |
| — 少數股東(虧損)/收益 | (978) | 444 |

財務補充資料(續)

截至2020年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

249

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

簡明合併資產負債表

| | 2020年12月31日 | 2019年12月31日 |
|--------------|----------------|-------------|
| | 人民幣百萬元 | 人民幣百萬元 |
| 資產 | | |
| 流動資產總額 | 38,985 | 16,738 |
| 長期股權投資 | 5,673 | 6,445 |
| 固定資產和在建工程 | 118,192 | 123,718 |
| 無形資產和其他非流動資產 | 155,516 | 157,045 |
| 遞延所得稅資產 | 7,749 | 2,697 |
| 衍生金融資產 | - | 3 |
| 資產總計 | 326,115 | 306,646 |
| 負債和股東權益 | | |
| 流動負債 | 95,681 | 95,490 |
| 遞延所得稅負債 | 80 | 232 |
| 其他非流動負債 | 145,491 | 133,870 |
| 負債合計 | 241,252 | 229,592 |
| 歸屬於母公司股東權益合計 | 69,346 | 63,863 |
| 少數股東權益 | 15,517 | 13,191 |
| 股東權益合計 | 84,863 | 77,054 |
| 負債和股東權益總額 | 326,115 | 306,646 |

財務補充資料(續)

截至2020年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

250

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(虧損)/利潤的影響分析如下：

| | 註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------------|-----|-----------------|----------------|
| 中國企業會計準則下的金額調整： | | (10,842) | 2,651 |
| 專項借款匯兌損益的資本化調整 | (a) | (9) | (16) |
| 撥款轉入 | (b) | - | 1 |
| 以上調整對稅務的影響 | | 2 | 4 |
| 以上調整對非控股權益的影響 | | 2 | - |
| 國際財務報告準則下的金額 | | (10,847) | 2,640 |

(2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的權益的影響分析如下：

| | 註 | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 |
|-----------------|-----|----------------|----------------|
| 中國企業會計準則下的金額調整： | | 69,346 | 63,863 |
| 專項借款匯兌損益的資本化調整 | (a) | 47 | 56 |
| 撥款轉入 | (b) | (6) | (6) |
| 本公司同一控制下企業合併的調整 | (c) | 237 | 237 |
| 以上調整對稅務的影響 | | (10) | (12) |
| 以上調整對非控股權益的影響 | | (30) | (32) |
| 國際財務報告準則下的金額 | | 69,584 | 64,106 |

財務補充資料(續)

截至2020年12月31日止年度
(按照中國企業會計準則編製)

251

關於我們

經營業績

公司治理

財務報告

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表(續)

註：

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

五年財務摘要

截至2020年12月31日止年度
(按照國際財務報告準則編製)

252

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 | | | | |
|----------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 | 2018 人民幣百萬元 | 2017 人民幣百萬元 | 2016 人民幣百萬元 |
| 經營收入 | 92,561 | 154,322 | 143,623 | 127,806 | 114,981 |
| 營運開支 | (109,111) | (148,608) | (140,242) | (123,098) | (106,204) |
| 其他收入淨額 | 4,686 | 5,124 | 5,438 | 4,448 | 3,835 |
| 經營(虧損)/利潤 | (11,864) | 10,838 | 8,819 | 9,156 | 12,612 |
| 利息收入 | 322 | 74 | 125 | 89 | 89 |
| 利息支出 | (6,716) | (5,845) | (3,202) | (2,747) | (2,465) |
| 應佔聯營公司業績 | (776) | (178) | 263 | 431 | 509 |
| 應佔合營公司業績 | 309 | 365 | 200 | 99 | 102 |
| 匯兌(損失)/收益，淨額 | 3,485 | (1,477) | (1,853) | 1,801 | (3,276) |
| 其他營業外收入 | 45 | 278 | 12 | 45 | 90 |
| 稅前(虧損)/利潤 | (15,195) | 4,055 | 4,364 | 8,874 | 7,661 |
| 所得稅 | 3,368 | (971) | (1,000) | (1,976) | (1,763) |
| 本年淨(虧損)/利潤 | (11,827) | 3,084 | 3,364 | 6,898 | 5,898 |
| 年度淨(虧損)/利潤 | | | | | |
| 歸屬於：本公司權益持有者 | (10,847) | 2,640 | 2,895 | 5,961 | 5,044 |
| 非控制性權益 | (980) | 444 | 469 | 937 | 854 |
| 本年淨(虧損)/利潤 | (11,827) | 3,084 | 3,364 | 6,898 | 5,898 |
| 每股(虧損)/收益基本及攤薄 | 人民幣(0.77)元 | 人民幣0.22元 | 人民幣0.27元 | 人民幣0.60元 | 人民幣0.51元 |

合併財務狀況表摘要

| | 於12月31日 | | | | |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2020 人民幣百萬元 | 2019 人民幣百萬元 | 2018 人民幣百萬元 | 2017 人民幣百萬元 | 2016 人民幣百萬元 |
| 非流動資產 | 287,398 | 290,190 | 222,877 | 200,834 | 186,678 |
| 淨流動負債 | 56,696 | 78,752 | 59,615 | 51,693 | 54,168 |
| 非流動負債 | 145,571 | 134,109 | 84,793 | 86,598 | 77,534 |
| 歸屬於本公司權益持有者的權益 | 69,584 | 64,106 | 65,257 | 49,936 | 43,456 |
| 非控制性權益 | 15,547 | 13,223 | 13,212 | 12,607 | 11,520 |



www.csair.com



南航手機客戶端



南航微信服務號