
此 乃 要 件 請 即 處 理

閣下對本通函任何方面如有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下全部之中國南方航空股份有限公司股份售出或轉讓，應立即將本通函交予買主或承讓人或經手買賣之銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

有關購入飛機之非常重大交易 及 股東週年大會補充通告

本公司將於二零一四年六月二十六日(星期四)下午二時三十分假座中國廣東省廣州市白雲國際機場南工作區空港五路南航明珠大酒店四樓1號會議室舉行股東週年大會，大會補充通告載於本通函第46頁至47頁，當中載有將於股東週年大會上議決之新增決議案。無論閣下是否擬出席股東週年大會，務請將本通函隨附的補充代表委任表格按照其上印備之指示填妥，並不遲於股東週年大會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回(就H股持有人而言)本公司在香港之股份過戶登記分處香港證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心17M樓，或(就A股持有人而言)本公司之註冊辦事處，地址為中國廣州機場路278號(郵編：510405)。閣下填妥及交回補充代表委任表格後，仍可按意願親身出席股東週年大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一四年五月二十三日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	3
附錄一 – 本集團財務資料	11
附錄二 – 一般資料	38
股東週年大會補充通告	46

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「收購」	指	根據空客飛機收購協議收購空客飛機
「股東週年大會」	指	本公司即將召開及舉行之股東週年大會，以考慮(其中包括)批准收購
「空客飛機」	指	30架空客A320系列飛機及50架A320 NEO系列飛機，空客飛機收購協議之標的事項
「空客飛機收購協議」	指	空客S.A.S.與本公司於二零一四年五月十六日訂立之飛機收購協議，據此，本公司同意收購而空客S.A.S.同意出售空客飛機
「飛機出售協議」	指	本公司與空客S.A.S.於二零一四年五月十六日訂立之飛機出售協議，據此，空客S.A.S.同意收購而本公司同意出售六架ERJ145飛機及若干飛機配件及備用發動機
「公司章程」	指	本公司之《公司章程》
「可用噸公里數」	指	飛行公里數乘以收費運載(乘客及/或貨物)之可用載運噸位
「董事會」	指	董事會
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、澳門及台灣
「本公司」	指	中國南方航空股份有限公司，根據中國法律註冊成立之公司，其H股於聯交所上市、其A股於上海證券交易所上市而其美國預託證券於紐約證券交易所上市
「南航集團」	指	中國南方航空集團公司，根據中國法律成立之國有企業，為本公司之控股股東
「董事」	指	本公司董事

釋 義

「本集團」	指	本公司及其附屬公司(定義見上市規則)
「香港」	指	中國香港特別行政區
「最後實際可行日期」	指	二零一四年五月二十日，即本通函付印前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元之股份
「股東」	指	股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「監事」	指	本公司監事
「美元」	指	美元，美利堅合眾國法定貨幣



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)
(股份代號：1055)

董事：

非執行董事：

司獻民 (董事長)
王全華
袁新安
楊麗華

執行董事：

譚萬庚
張子芳
徐杰波
李韶彬

獨立非執行董事：

魏錦才
寧向東
劉長樂
譚勁松

監事：

潘福 (監事會主席)
李家世
張薇
楊怡華
吳德明

敬啓者：

註冊地址：

中國
廣州
機場路278號
郵編：510405

**有關購入飛機之非常重大交易
及
股東週年大會補充通告**

1. 緒言

茲提述本公司日期為二零一四年五月十六日之公告。本通函旨在向閣下提供(其中包括)有關收購之進一步詳情。

2. 空客飛機收購協議

日期

二零一四年五月十六日

訂約方

- (i) 本公司，作為買方。本公司主要從事民航業務。
- (ii) 空客S.A.S. (一間在圖盧茲註冊成立之公司)，作為賣方。空客S.A.S. 主要從事飛機製造業務。據董事於作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，空客S.A.S. 及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及本公司關連人士 (定義見上市規則) 之第三方，且並非本公司之關連人士。

所收購之飛機

30架空客A320系列飛機及50架A320 NEO系列飛機

代價

據空客S.A.S. 所提供之資料，一架空客A320系列飛機之目錄價格在85.8百萬美元至110.1百萬美元範圍內定價不同，而一架A320NEO系列飛機之目錄價格在94.4百萬美元至120.5百萬美元範圍內定價不同。該目錄價格包括機身價格及發動機價格。

空客飛機收購協議乃根據一般商業及行業慣例磋商訂立。空客飛機之實際總代價須以現金支付，經各方公平磋商釐定並基於空客S.A.S. 給予之關於空客飛機之大幅價格優惠，低於空客S.A.S. 之目錄價格。董事會 (包括獨立非執行董事) 認為從收購中獲得之價格優惠對本集團之經營成本並無重大影響。

就收購而言，空客飛機收購協議包含了限制 (其中包括) 披露收購代價之保密條款。此外，根據當地航空業商業慣例，購買空客飛機之代價通常不對公眾披露。本公司曾經於個別情況下向空客S.A.S. 尋求允許其在相關公告及通函中披露某些依上市規則第14章要求須予披露之資料 (包括相關實際購買代價) 之許可。然而，空客S.A.S. 拒絕了本公司對此方面之請求，並堅持於可能情況下保

持該等資料保密。披露實際代價將導致失去大幅價格優惠，因而對本集團之收購成本造成重大負面影響，因此將不符合本公司及其股東之整體利益。本公司已就披露空客飛機之實際代價向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第14.58(4)條、第14.66(10)條及附錄1B第43(2)(b)段項下之有關披露規定。

董事會相信，收購中給予本公司之價格優惠程度與本集團於過往購買空客飛機獲得之價格優惠相若。本公司亦相信收購所獲價格優惠對本集團整體營運成本之影響，跟先前購買空客飛機所獲價格優惠之影響並無重大差異。

付款及交收方式

收購之總代價以美元支付。代價部分以現金支付，部分以與銀行機構訂立之融資安排支付。空客飛機將於二零一六年至二零二零年期間分階段向本公司交付，而各相關空客飛機之代價將根據其各自之交付時間表支付。

資金來源

收購將部分以本公司之自有資金及部分以商業銀行所提供之商業貸款支付。該等商業銀行均非且將不會是本公司之關連人士(定義見上市規則)。於最後實際可行日期，本公司尚未為籌措收購之資金而與任何該等商業銀行簽訂任何協議。本公司與任何商業銀行就收購之資金而簽訂任何協議後，本公司將完成必要之法律程序及根據公司章程作出必要披露並遵守適用之上市規則之規定。

收購之理由

董事(包括獨立非執行董事)認為收購符合本公司之戰略目標及機隊規劃，有助於推進本公司之戰略轉型及國際化，有助於優化本公司之機隊結構，提高本公司的經營效益及提升其競爭力。不考慮本公司可能基於市場環境及機齡而作出的調整，空客飛機將增加本集團可用噸公里數(與本集團於二零一三年十二月三十一日之可用噸公里數比較) 12.1%。

董事(包括獨立非執行董事)認為收購乃於本集團之一般及日常業務過程中進行，而空客飛機收購協議之條款公平合理，符合常規商業條款且符合本公司及其股東之整體利益。

先決條件

收購須根據上市規則、公司章程及上海證券交易所所有關規則待：

- (i) 中國有關政府機關批准；及
- (ii) 股東批准後，方可作實。

概無股東須就批准收購之建議決議案放棄投票。

預期收購將於二零二零年或前後完成。

上市規則之涵義

根據上市規則第14.07條對收購進行的代價測試計算，收購之相關適用百分比率超過100%，收購構成本公司一項非常重大收購事項，因此須遵守上市規則有關申報、公告及股東批准之規定。

收購亦須根據上海證券交易所所有關規則及規例予以披露。

前景

二零一四年經營形勢分析

展望二零一四年，本公司面臨的發展機遇與挑戰並存，有利條件和不利因素同在。

有利條件主要有：

全球經濟有望保持復蘇態勢。

國際貨幣基金組織預計二零一四年世界經濟增長率為3.7%。受整體經濟環境影響，預計二零一四年國際航空運輸需求將持續保持增長。美國經濟增速加

快，歐洲經濟有所企穩，對航空運輸業發展將產生積極作用。IATA預計，今年歐美民航業盈利將比去年提高42億美元，航油價格均值將比二零一三年有所降低。

中國經濟長期向好的基本面沒有變。

特別是中央對全面深化改革作出總體部署，出台了一系列改革措施，改革紅利將進一步釋放，發展的內生動力和活力將進一步激發。中國經濟將繼續保持7.5%左右的增長，具有不少新的有利支撐和難得機遇。在此背景下，國內航空運輸業將持續保持良好的發展勢頭，這為本公司發展提供了良好的市場機遇。

新型城鎮化建設將刺激航空運輸需求。

已確定未來幾年中國城鎮化的重點是發展二三線城市。隨著這些城市人口不斷聚集，航空運輸需求將出現較快增長，有利於本公司利用其廣泛網絡，開發潛力市場。

不利條件主要有：

國際經濟增長的不穩定因素依然較多。

發達國家經濟復蘇的基礎還不牢固，新興經濟體普遍面臨著外需疲軟、內生增長動力不足和通貨膨脹等問題。中國經濟調結構、轉方式任務艱巨，環境資源約束增強，經濟下行壓力較大。

美聯儲退出量化寬鬆政策將對本公司產生不利影響。

一方面，會導致美元兌人民幣出現升值壓力，可能造成本公司匯兌收益大幅減少。另一方面，還可能引發美元利率上升，導致本公司財務費用增加。

行業競爭更加激烈。

隨著民航深化改革、市場准入放寬、運力快速增加等，國內航空市場將進入充分競爭時代；航空大眾化趨勢日益明顯，低成本航空公司將迎來快速發展，傳統公商務市場增長更加受限。

高鐵網絡對民航的衝擊越來越大。

目前，中國高鐵通車里程已超過1萬公里，“四縱四橫”的網絡將逐步建成，中短程航空客源將進一步分流，這些都對本公司的經營能力和經營品質帶來嚴峻挑戰。

二零一四年主要業務舉措

二零一四年，本公司將認真研究內外部形勢和市場環境變化，把握行業發展趨勢，著力改革創新，著力提質增效，進一步解放思想、激發活力，提升安全管控水準，積極應對市場競爭，持續推進戰略轉型，全面提升服務水準，持續增強公司綜合競爭實力。本公司將重點做好以下工作：

提升安全管理水準，提高運行效率。

二零一四年，本公司將持續鞏固安全基礎，加強各層級安全檢查和監督力度，強化專業隊伍資質能力建設。本公司將抓好新技術運用，提高飛行品質；抓好系統建設，加快推進系統落地，全力實現航空安全年。

二零一四年，本公司要全力提高航班正常性水準，要升級運行指揮系統，提升運行管理品質效率；要提高航延處置能力，完善航班延誤回應機制；要強化航路優化、航油節省、資訊發佈等工作，提升運行管理綜合效能。

全力提升經營管理能力，著力提升轉型品質。

二零一四年，本公司將堅持市場導向、客戶導向，著力強化精細化營銷，把握好運力與市場的匹配程度；本公司要深入分析航空客源結構變化與消費者

行為習慣變化，提高市場預測能力和反應速度；我們要提升高端營銷能力，突出開發主要企業客戶。

二零一四年，本公司要穩健發展國際市場，靈活調整歐美、澳新等國際大線經營策略加大對日韓等中短途市場的重視；本公司要繼續擴大樞紐效應，優化中轉服務保障，深耕“廣州之路”，繼續完善重慶樞紐的定位和發展。從而擴大轉型效果，全力實現效益目標。

強化顧客導向，擴大服務品牌影響。

二零一四年，本公司將持續改善服務水準，發揮全流程服務平台的作用，提升服務一致性；本公司要改進服務管理，完善服務品質檢查、整改與回饋機制，加大督促整改力度；本公司要重點加強服務隊伍管理，提升培訓標準的一致性和操作性。

本公司要進一步加大品牌建設力度，以優質服務樹立品牌，積極營銷宣傳品牌，增強品牌個性化和競爭優勢。本公司要圍繞營銷定期策劃有影響力的活動，充分利用各種機會推進品牌的國際化影響，擴大品牌全球知名度。

深化全面預算，打造成本比較優勢。

二零一四年，本公司將深入完善全面預算管理，建立成本與收入動態預算調節機制；要加大與先進航空公司對標力度，重點抓好大項成本管控，推進大項成本管控精細化；要推進節油政策改革，逐步打造成成本競爭優勢，提升本公司綜合管理水準。

3. 股東週年大會

本公司將於二零一四年六月二十六日(星期四)下午二時三十分假座中國廣東省廣州市白雲國際機場南工作區空港五路南航明珠大酒店4樓1號會議室舉行股東週年大會，股東週年大會通告、股東週年大會適用之代表委任表格及回條已於二零一四年四月二十三日寄發予股東，同時亦已刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.csair.com>)。

董事會函件

大會補充通告載於本通函第46頁至47頁，當中載有將於股東週年大會上議決之新增決議案。無論閣下是否擬出席股東週年大會，務請將本通函隨附的補充代表委任表格按照其上印備之指示填妥，並不遲於股東週年大會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回（就H股持有人而言）本公司在香港之股份過戶登記分處香港證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心17M樓，或（就A股持有人而言）本公司之註冊辦事處，地址為中國廣州機場路278號（郵編：510405）。閣下填妥及交回補充代表委任表格後，仍可按意願親身出席股東週年大會或其任何續會，並於會上投票。

根據上市規則第13.39(4)條及公司章程，於股東週年大會上股東的任何表決必須以投票方式進行。

4. 董事會推薦建議

董事認為，收購就股東而言屬公平合理且符合本集團及股東的整體利益。因此，董事建議股東投票贊成股東週年大會補充通告所載將於股東週年大會上提呈有關收購的決議案。

5. 其他資料

敬請閣下垂注本通函附錄所載之財務及一般資料。

列位股東 台照

承董事會命
董事長
司獻民
謹啓

二零一四年五月二十三日

1. 本集團的財務資料

本集團截至二零一三年、二零一二年及二零一一年十二月三十一日止三個年度各年之財務資料於下列文件內披露(該等文件已於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.csair.com>)刊登)：

- 本公司於二零一四年四月二十二日刊發的截至二零一三年十二月三十一日止年度之年報(第76–185頁)；
- 本公司於二零一三年四月二十四日刊發的截至二零一二年十二月三十一日止年度之年報(第61–179頁)；及
- 本公司於二零一二年四月十二日刊發的截至二零一一年十二月三十一日止年度之年報(第56–173頁)。

2. 債項

於二零一四年三月三十一日營業時間結束時(即本通函付印前就本債項聲明而言之最後實際可行日期)，本集團之債項總額如下：

	人民幣 (百萬元)
銀行貸款及其他貸款	
無抵押貸款	32,051
抵押貸款	25,621
	<hr/>
總計	57,663
	<hr/> <hr/>
應付融資租賃款	
無擔保融資租賃款	35,455
有擔保融資租賃款	1,487
	<hr/>
總計	36,942
	<hr/> <hr/>
應付債券	3,000
或有負債	
受訓飛行員之個人銀行貸款	496
	<hr/> <hr/>

於二零一四年三月三十一日，本集團有約人民幣24,715百萬元的銀行及其他貸款以若干架賬面價值為人民幣32,436百萬元之飛機作為抵押。本集團有約人民幣897百萬元的短期貸款以人民幣1,257百萬元的抵押銀行存款作為擔保。應付融資租賃款

則以賬面價值為人民幣50,403百萬元之相關租賃飛機作為抵押。此外，應付融資租賃款約人民幣1,487百萬元則亦獲若干銀行之擔保。

除上述或已於本通函其他部份披露者及本集團內成員公司之間之負債外，本集團於二零一四年三月三十一日營業時間結束時並無任何尚未償還的按揭、押記、公司債券、貸款資本、債務證券、銀行貸款及透支或其他類似債務、融資租賃或租購承擔、承兌負債或承兌信貸或任何擔保或其他重大或有負債。

董事並不知悉自二零一四年三月三十一日以來，本集團之債務及或有負債有任何重大變動。

3. 影響

本集團主要從事民航服務。於收購完成後，預期本集團之乘客量將會增加及每座位公里之營運費用將會減少。與本集團於二零一三年十二月三十一日之可用噸公里數相比，空客飛機將增加本集團可用噸公里數12.1%，當中未計及本公司基於市場狀況及機隊機齡而作出的調整。故此，預期本集團之盈利將會改善。本集團因此認為收購符合本集團之最佳利益。

由於收購將部份透過商業銀行提供商業貸款及部份由內部資金撥付，所以收購可能導致增加本公司的資產負債率，但由於收購的代價可分期支付，預計不會對本公司現金流狀況或其業務運作產生任何重大影響，且收購將不會立即對本公司增加財務負擔。預計收購不會對本集團的盈利、資產及負債造成任何重大影響。

4. 重大不利變動

董事並不知悉自二零一三年十二月三十一日(本公司最近期公佈的經審核財務報表之編製日期)以來本集團財務或貿易狀況之任何重大不利變動。

5. 營運資金

計及本集團現時內部資源及可動用之銀行融資，董事經過適當及審慎之查詢，認為本集團具有充裕之營運資金以應付本通函日期後至少12個月所需。

6. 管理層討論與分析

(i) 二零一三年對比二零一二年

流動資金情況、財政資源與資本結構

於二零一三年十二月三十一日，本集團的淨流動負債約為人民幣286.40億元。在截至二零一三年十二月三十一日止年度，本集團錄得的營運現金淨流入約為人民幣97.03億元，投資活動的淨現金流出約為人民幣122.05億元，融資活動的淨現金流入約為人民幣41.68億元，現金及現金等價物約增加人民幣16.66億元。

就二零一三年及以後年度，本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入以應付到期債務之能力及本集團取得外部融資以應付未來已承擔的資本性開支之能力。於二零一三年十二月三十一日，本集團獲得多家中國商業銀行的貸款安排，提供最高約人民幣1,662.70億元（二零一二年：人民幣1,731.62億元）的銀行融資額度。於二零一三年十二月三十一日，約人民幣1,209.04億元尚未使用（二零一二年：人民幣1,127.93億元）。

本公司董事相信本集團有足夠的融資。本公司董事對本集團截至二零一四年十二月三十一日止12個月的現金流量預測進行了詳盡的審閱。根據這些預測，董事認為本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金及資本性開支需求。在編製現金流量預測時，董事已充分考慮了本集團的歷史現金需求和其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來12個月期間營運的貸款的充裕程度。董事會認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度是合理的。但是鑑於所有假設受不明朗因素所限，部分或全部的假設是有可能不會實現的。

本集團的借貸及應付融資租賃款分析如下：

借貸及應付融資租賃款構成

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元	變動
借貸及應付融資租賃款總額	92,497	73,960	25.1%
固定利率借貸及應付融資租賃款	4,974	6,139	(19.0%)
浮動利率借貸及應付融資租賃款	87,523	67,821	29.0%

借貸及應付融資租賃款按幣種分析

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元
美元	88,970	70,865
人民幣	670	807
其他	2,857	2,288
總計	<u>92,497</u>	<u>73,960</u>

借貸按到期日分析

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元
1年以內	23,878	24,393
1年以上，但2年以內	14,805	9,639
2年以上，但5年以內	30,553	23,112
5年以上	23,261	16,816
借貸總額	<u>92,497</u>	<u>73,960</u>

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	二零一三年	二零一二年	變動
淨債務(人民幣百萬元)	104,345	86,669	20.4%
權益總額(人民幣百萬元)	42,451	39,734	6.8%
淨債務對權益總額比率	246%	218%	12.8%

於二零一三年十二月三十一日，淨債務(銀行及其他貸款、應付融資性租賃負債、應付賬款、票證結算、應付關聯公司款項、預提費用及其他負債的總和減去現金及現金等價物)較二零一二年十二月三十一日的人民幣866.69億元升至人民幣1,043.83億元，上升了20.4%。

於二零一三年十二月三十一日，本公司權益持有者應佔權益為人民幣343.29億元，較二零一二年十二月三十一日的人民幣328.39億元增加了人民幣14.90億元。於二零一三年十二月三十一日，權益總額為人民幣424.51億元(二零一二年：人民幣397.34億元)。

本集團於二零一三年十二月三十一日的淨債務對權益總額比率為246%，在二零一二年十二月三十一日則為218%。

業務發展

本公司加強高端銷售，提升經營品質，兩艙客座率44.8%，同比提高2.9個百分點，兩艙旅客252萬人次，同比增長14.5%；我們主動順應行業發展潮流，大力推進電子商務發展，實現直銷收入人民幣156億元，直銷比例達到20.5%，同比提高4.5個百分點。面對整體低迷的貨運市場，我們通過優化貨機機隊結構，積極開拓國內外貨運市場，貨機經營實現減虧。

此外，本公司還成功引進了中國首架夢想客機B787，並成為全球首家同時運營A380和B787的航空公司，機隊實力進一步增強。

二零一四年，本公司要穩健發展國際市場，靈活調整歐美、澳新等國際大線經營策略加大對日韓等中短途市場的重視；我們要繼續擴大樞紐效

應，優化中轉服務保障，深耕“廣州之路”，繼續完善重慶樞紐的定位和發展。從而擴大轉型效果，全力實現效益目標。

承諾

本集團於二零一三年十二月三十一日的資本承擔(不含投資承擔)約人民幣513.53億元(二零一二年：人民幣751.29億元)，其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣476.51億元，而用於本集團其他項目約為人民幣37.02億元。

於二零一三年十二月三十一日，本集團具有以下投資承擔。

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元
已授權及已訂約		
購買聯營公司股權的投資承擔	70	119
應佔合營公司的資本承擔	58	113
	<u>128</u>	<u>232</u>
	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元
已授權及未訂約		
應佔合營公司的資本承擔	171	218
	<u>299</u>	<u>450</u>

除上述披露外，本集團二零一三年沒有附屬公司及聯營公司的重大收購及出售。

二零一三年，本公司已完成對河南航空的第一期出資，金額為現金人民幣7.2億元，河南航空為本公司及河南民航發展投資有限公司分別持有60%和40%的合資公司。河南航空於二零一三年尚未開始正式運營。

除上述披露外，本集團於二零一三年十二月三十一日沒有未來作重大投資或購入資本資產的計劃。

經營收入

本集團的經營收入由二零一二年的人民幣995.14億元下降人民幣9.66億元或1.0%至二零一三年的人民幣985.47億元。

運輸收入在二零一三年及二零一二年分別佔經營收入的96.1%及96.6%。在二零一三年的運輸收入中93.2%為客運收入，6.8%則為貨郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣946.84億元，比去年同期減少人民幣14.16億元或1.5%，主要是由於營業稅改增值稅導致國內收入下降47.98億元。本集團的其他經營收入來自佣金收入，逾期票證結算，酒店及旅遊服務收入，通用航空服務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二零一二年的人民幣895.44億元下降1.4%至二零一三年的人民幣882.71億元。載客總人次在二零一三年增加6.14%至9,179.10萬人次。收費客公里由二零一二年的1,355.35億客公里，增加9.50%至二零一三年的1,484.17億客公里，主要由於載客人數增加。本年的每收費客公里收益由二零一二年的人民幣0.66元降至二零一三年的人民幣0.59元，主要由於營業稅改增值稅的影響。

國內客運收入佔二零一三年總客運收入的80.7%，由二零一二年的人民幣738.45億元降至二零一三年的人民幣712.77億元，下降3.5%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加9.79%，以收費客公里計算的客運量同時增加8.23%，客座率由二零一二年的81.4%下降1.2個百分點至二零一三年的80.2%。本年的每收費客公里收益由二零一二年的人民幣0.69元降至二零一三年的人民幣0.61元。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的2.4%，由二零一二年的人民幣21.33億元升至二零一三年的人民幣21.62億元，增加1.4%。港澳台地區航線的客運能力(以可用座位公里計算)增加3.75%，以收費客公里計算的客運量同時增加1.47%，客座率由二零一二年的73.2%下降1.6個百分點至二零一三年的71.6%。每收費客公里收益人民幣0.84元，與二零一二年一致。

國際客運收入佔總客運收入的16.8%，由二零一二年的人民幣135.66億元升至二零一三年的人民幣148.32億元，上升9.3%。國際航線在客運能力(以可用座位公里計算)上升12.22%的同時，以收費客公里計算的客運量上升15.62%，客座率由二零一二年的75.0%上升2.3個百分點至二零一三年的77.3%。每收費客公里收益由二零一二年的人民幣0.53元下降至二零一三年的人民幣0.50元。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的6.8%，佔總經營收入的6.5%，由二零一二年的人民幣65.56億元降至二零一三年的人民幣64.13億元，降幅為2.2%。下降的主要原因是貨運市場需求持續低迷，貨運票價水平降低。

其他經營收入由二零一二年的人民幣34.14億元增加13.2%至二零一三年的人民幣38.63億元，增加的主要原因是由於佣金收入和逾期票證結算收入上升。

營運開支

二零一三年的總營運開支合共人民幣982.80億元，比二零一二年上升2.5%或人民幣24.03億元，主要由於職工薪酬、起降費、折舊費和其他經營成本上升的影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比由二零一二年的96.3%上升至二零一三年的99.7%。

航班營運開支佔總營運開支的55.0%，由二零一二年的人民幣546.90億元下降1.2%至二零一三年的人民幣540.10億元，主要是由於平均航油單價的下降。航油成本佔航班營運開支的65.8%，由二零一二年的人民幣374.01億元下降5.0%至二零一三年的人民幣355.38億元。

維修開支佔總營運開支的7.9%，由二零一二年的人民幣79.71億元下降2.1%至二零一三年的人民幣78.05億元，下降的主要原因為營業稅改增值稅的影響。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支的15.4%，由二零一二年的人民幣140.72億元增加7.2%至二零一三年的人民幣150.91億元，主要由於起降費從二零一二年的人民幣89.84億元上升5.9%至二零一三年的人民幣95.10億元，主要原因為航班班次增加，起降架次同比增加以及平均起降費單價上升所致。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.9%，由二零一二年的人民幣71.34億元增加8.7%至二零一三年的人民幣77.54億元。

行政管理費用開支佔總營運開支的2.5%，由二零一二年的人民幣24.25億元上升1.9%至二零一三年的人民幣24.70億元。

經營利潤

二零一三年的經營利潤為人民幣15.10億元(二零一二年：人民幣50.99億元)。經營利潤的下降主要是由於經營收入比二零一二年減少人民幣9.67億元或1.0%；營業開支上升人民幣24.03億元或2.5%。

其他淨收益

其他淨收益由二零一二年的人民幣14.62億元減少人民幣2.19億元至二零一三年的人民幣12.43億元，主要是由於政府補貼減少及資產處置虧損所致。

利息支出由二零一二年的人民幣13.76億元增加人民幣2.75億元至二零一三年的人民幣16.51億元，主要因為報告期內融資租賃飛機數量增加所致。

本集團於二零一三年錄得人民幣29.03億元的淨匯兌收益，比二零一二年淨匯兌收益人民幣2.67億元增加人民幣26.36億元，主要是因為二零一三年人民幣對美元匯率上升較大。

稅項

本集團本年所得稅支出為人民幣7.34億元，較二零一二年的人民幣9.54億元，減少人民幣2.20億元，主要是由於稅前利潤下降導致。

員工

於二零一三年十二月三十一日，本集團共有員工80,175名(二零一二年：73,668名)。

本集團員工之薪酬政策主要由董事會根據員工之功績、資格、能力及本集團之營運業績而制定。

於二零一一年十一月三十日，本公司股東大會審議通過了《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權計劃》，以向本公司特定董事、高級管理人員、管理骨幹和核心技術人才提供中長期激勵以促進本集團業務持續發展。

重大資產抵押

於二零一三年十二月三十一日，本集團有賬面總值為人民幣802.33億元(二零一二年：人民幣605.38億元)之飛機已用作若干借款及租賃協議的抵押品。

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。

本集團大部分的融資性租賃負債及銀行及其他貸款均以外幣為單位，主要是美元、新加坡元及日元。由於本集團的外幣付款一般都高於外幣收入，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。本集團除了在中國國家外匯管理局允許的範圍內保留其以外幣為單位的盈利及收入，或在某些限制條件下與國內的核准銀行簽定外匯期權合約外，並無其他方法可有效地對沖其外幣風險。

燃油價格風險

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。但是根據國家發展與改革委員會及中國民用航空局於二零零九年發布建立國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制的規定，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。

或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。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，南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。

根據本集團與南航集團於一九九七年五月二十二日簽訂的賠償協議，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) 本公司及其附屬公司廈門航空有限公司（「廈門航空」）與若干銀行及若干飛行員簽訂合同，對該等飛行員用於支付飛行培訓費的個人貸款人民幣6.56億元（二零一二年：人民幣5.81億元）進行擔保。於二零一三

年十二月三十一日，相關銀行已按擔保條款向自費飛行員發放貸款合計人民幣4.64億元(二零一二年：人民幣3.98億元)。於本年度，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任支付的還貸金額為人民幣0.06億元(二零一二年：人民幣0.03億元)。

- (c) 本公司於二零一一年七月十一日正式收到一間境外公司(「原告」)因飛機銷售合同糾紛起訴本公司的訴狀，要求本公司支付0.46億美元損害賠償金或者歸還其支付的0.12億美元預付款，並根據英國1981最高法院法第35A款計算的上述金額利息。原告於二零一二年度對原訴狀作出更改，將要求本公司歸還的預付款金額修改為12,617,698美元。於二零一三年七月三十一日，英國高等法院下達了此案的判決書，判決駁回原告對本公司的所有訴訟請求，並支持本公司對原告的反訴，即原告須賠償本公司損害賠償金27,919,525美元，以及承擔本公司的訴訟費用並依法計算相關利息。截至本財務報表報出日，原告已就判決結果提出上訴。本公司認為該訴訟屬於不是很可能導致經濟利益流出本集團的事項。

(ii) 二零一二年對比二零一一年

流動資金情況、財政資源與資本結構

於二零一二年十二月三十一日，本集團的淨流動負債約為人民幣319.44億元。在截至二零一二年十二月三十一日止年度，本集團錄得的營運現金淨流入約為人民幣117.04億元，投資活動的淨現金流出約為人民幣121.53億元，融資活動的淨現金流入約為人民幣6.68億元，現金及現金等價物淨增加約人民幣2.19億元。

就二零一三年及以後年度，本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入以應付到期債務之能力及本集團取得外部融資以應付未來已承擔的資本性開支之能力。於二零一二年十二月三十一日，本集團獲得國內多家銀行及金融機構的貸款安排，提供最高約人民幣1,731.62億元(二零一一年：人民幣1,274.48億元)的銀行融資額度。於二零一二年十二月三十一日，約人民幣603.69億元已被使用(二零一一年：人民幣364.14億元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本公司董事對本集團截至二零一三年十二月三十一日止12個月的現金流量預測進行了詳盡的審閱。根據這些預測，董事認為本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金及資本性開支及股息支付需求。在編製現金流量預測時，董事已充分考慮了本集團的歷史現金需求和其他主要因素，其

中包括上述可能會影響本集團未來12個月期間營運的貸款的充裕程度。本公司董事認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度是合理的。但是鑒於所有假設受不明朗因素所限，部分或全部的假設是有可能不會實現的。

本集團的借貸分析如下：

借貸構成

	二零一二年 人民幣百萬元	二零一一年 人民幣百萬元	變動
借貸總額	73,960	63,663	16.2%
固定利率借貸	6,139	6,582	(6.7%)
浮動利率借貸	67,821	57,081	18.8%

借貸按幣種分析

	二零一二年 人民幣百萬元	二零一一年 人民幣百萬元
美元	70,865	62,338
人民幣	807	766
其他	2,288	559
總計	<u>73,960</u>	<u>63,663</u>

借貸按到期日分析

	二零一二年 人民幣百萬元	二零一一年 人民幣百萬元
1年以內	24,393	20,573
1年以上，但2年以內	9,639	10,832
2年以上，但5年以內	23,112	16,559
5年以上	16,816	15,699
借貸總額	<u>73,960</u>	<u>63,663</u>

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	二零一二年	二零一一年	變動
淨債務(人民幣百萬元)	86,669	75,790	14.4%
權益總額(人民幣百萬元)	39,734	37,777	5.2%
淨債務對權益總額比率	218%	201%	8.5%

於二零一二年十二月三十一日，淨債務(銀行及其他貸款、應付融資性租賃負債、應付賬款、票證結算、應付關聯公司款項、預提費用及其他負債的總和減去現金及現金等價物及質押銀行存款)較二零一一年十二月三十一日的人民幣757.90億元升至人民幣866.69億元，上升了14.4%。

於二零一二年十二月三十一日，本公司股東應佔權益為人民幣328.39億元，較二零一一年十二月三十一日的人民幣321.75億元上升了人民幣6.64億元。於二零一二年十二月三十一日，權益總額為人民幣397.34億元(二零一一年：人民幣377.77億元)。

本集團於二零一二年十二月三十一日的淨債務對權益總額比率為218%，在二零一一年十二月三十一日則為201%。

業務發展

報告期內，本公司新開廣州至倫敦航線，加密廣州至溫哥華等國際航線，並以開通倫敦航線為契機，積極構建「廣州之路」，努力把廣州打造成歐洲來往大洋洲和東南亞的中轉樞紐，公司的國際影響力明顯提升。報告期內，本公司繼續加強樞紐建設，樞紐綜合保障能力進一步增強，航線網絡日趨完善。報告期內，本公司中轉旅客人數及銷售收入均持續大幅提升，向著建設國際化規模網絡型航空公司的目標不斷邁進。

報告期內，本公司開展「國際品牌服務年」活動，加大服務投入，改善了高端旅客服務場所，豐富了國際長航線兩艙服務內容，空地服務質量進一步提高；完善了四級預警響應機制，提升了不正常航班的服務保障能

力，全年航班正常率高於行業平均值2.9個百分點。報告期內本公司通過悉尼文化節等活動積極推廣南航品牌，榮獲《財富》雜誌二零一二年最受讚賞中國公司50強，位列交通、運輸及物流行業明星榜的首位。

於二零一三年，本公司將認真研究內外部環境的變化，充分把握經營發展的有利條件，強化安全管控能力，積極提升管理水平；優化航線結構，嚴控成本，積極提升經營效益；深入推進戰略轉型，發揮網絡樞紐優勢，積極應對高鐵競爭；通過發動機改造、優化機隊結構和航路等方式提高燃油使用效率，並積極考慮通過燃油套保降低油價波動對公司的不利影響。

承諾

本集團於二零一二年十二月三十一日的資本承擔約人民幣751.29億元（二零一一年：人民幣650.40億元），其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣713.09億元，而用於本集團其他項目約為人民幣38.20億元。

於二零一二年十二月三十一日，本集團具有以下投資承擔：

	二零一二年 人民幣百萬元	二零一一年 人民幣百萬元
已授權及已訂約		
對附屬公司的投資承擔	120	120
購買聯營公司股權的投資承擔	119	119
應佔合營公司的資本承擔	113	27
	352	266
	352	266
已授權及未訂約		
應佔合營公司的資本承擔	218	—
	570	266
	570	266

除上述披露外，本集團二零一二年沒有附屬公司及聯營公司的重大收購及出售。

二零一二年九月二十四日，本公司與河南民航發展投資有限公司簽訂合資合同協定成立河南航空，註冊資本總額為人民幣60億元，將由本公司及河南民航發展投資有限公司分別持有60%和40%的合資公司。

除上述披露外，本集團於二零一二年十二月三十一日沒有未來作重大投資或購入資本資產的計劃。

經營收入

本集團的經營收入由二零一一年的人民幣903.95億元上升人民幣91.19億元或10.1%至二零一二年的人民幣995.14億元。

運輸收入在二零一二年及二零一一年分別佔經營收入的96.6%及96.5%。在二零一二年的運輸收入中93.2%為客運收入，6.8%則為貨郵運收入。本集團的其他經營收入來自傭金收入、酒店及旅遊服務收入、向其他國內航空公司提供地面服務的收費、逾期票證結算及通用航空收入。

經營收入上升的主要原因是客運收入由二零一一年的人民幣814.92億元上升9.9%至二零一二年的人民幣895.44億元。載客總人次在二零一二年增加7.2%至8,648萬人次。收費客公里由二零一一年的1,223.44億客公里，增加10.8%至二零一二年的1,355.35億客公里，主要由於載客人數增加。本年的每收費客公里收益由二零一一年的人民幣0.67元降至二零一二年的人民幣0.66元。

國內客運收入佔二零一二年總客運收入的82.5%，由二零一一年的人民幣682.22億元增至二零一二年的人民幣738.45億元，上升8.2%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加9.4%，以收費客公里計算的客運量同時增加7.6%，客座率由二零一一年的82.7%下降1.3個百分點至二零一二年的81.4%。本年的每收費客公里收益由二零一一年的人民幣0.68元上升至二零一二年的人民幣0.69元。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的2.4%，由二零一一年的人民幣18.34億元升至二零一二年的人民幣21.33億元，增加16.3%。港澳臺地區航線的客運能力(以可用座位公里計算)增加25.9%，以收費客公里計算的客運量同時增加21.8%，客座率由二零一一年的75.7%下降2.5個百分點至二零一二年的73.2%。每收費客公里收益由二零一一年的人民幣0.88元下降至二零一二年的人民幣0.84元。

國際客運收入佔總客運收入的15.1%，由二零一一年的人民幣114.36億元升至二零一二年的人民幣135.66億元，上升18.6%。國際航線在客運能力（以可用座位公里計算）上升23.1%的同時，以收費客公里計算的客運量上升24.9%，客座率由二零一一年的73.9%上升1.1個百分點至二零一二年的75.0%。每收費客公里收益由二零一一年的人民幣0.56元下降至二零一二年的人民幣0.53元。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的6.8%，佔總經營收入的6.6%，由二零一一年的人民幣57.60億元升至二零一二年的人民幣65.56億元，升幅為13.8%。上升的主要原因是貨運量的上升。

其他經營收入由二零一一年的人民幣31.43億元增加8.6%至二零一二年的人民幣34.14億元，增加的主要原因是由於各項業務的正常擴展所致。

營運開支

二零一二年的總營運開支合共人民幣958.77億元，比二零一一年上升10.1%或人民幣88.14億元，主要由於航空油料成本、起降費、導航費、維修費和其他經營成本上升的影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比為96.3%，與二零一一年一致。

航班營運開支佔總營運開支的57.0%，由二零一一年的人民幣483.44億元上升13.1%至二零一二年的人民幣546.90億元，主要是由於航空油料成本上升及耗用量增加所致。航空油料成本佔航班營運開支的68.4%，由二零一一年的人民幣326.75億元上升14.5%至二零一二年的人民幣374.01億元。

維修開支佔總營運開支的8.3%，由二零一一年的人民幣75.31億元上升5.8%至二零一二年的人民幣79.71億元，上升的主要原因為今年發動機送修數目增加及日常維修保養的增加所致。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支的14.7%，由二零一一年的人民幣123.37億元增加14.1%至二零一二年的人民幣140.72億元。主要由於二零一二年航班班次增加及租賃費用增加，導致起降及導航費用由二零一一年的人民幣84.26億元增加6.6%至二零一二年的人民幣89.84億元。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.5%，由二零一一年的人民幣65.68億元增加8.6%至二零一二年的人民幣71.34億元。

行政管理費用開支佔總營運開支的2.5%，由二零一一年的人民幣28.07億元下降13.6%至二零一二年的人民幣24.25億元。

折舊及攤銷佔總營運開支的8.6%，由二零一一年的人民幣76.89億元增加7.5%至二零一二年的人民幣82.64億元，主要是由於二零一二年增加飛機的折舊費所致。

經營利潤

二零一二年及二零一一年之經營利潤分別為人民幣50.99億元及人民幣43.53億元。經營利潤的增加主要是由於經營收入比二零一一年增加人民幣91.19億元或10.1%；營業開支上升人民幣88.14億元或10.1%。

其他收益或開支

其他收益淨額由二零一一年之人民幣10.21億元增加人民幣4.41億元至二零一二年的人民幣14.62億元，主要是由於政府補貼增加所致。利息支出由二零一一年之人民幣10.67億元增加人民幣3.09億元至二零一二年的人民幣13.76億元，主要因為報告期內銀行及其他貸款加權平均餘額增加所致。

本集團於二零一二年及二零一一年分別錄得淨匯兌收益為人民幣2.67億元及人民幣27.55億元，較大的降幅主要是因為二零一二年人民幣對美元匯率比較穩定，二零一一年人民幣對美元平均匯率升幅較大。

稅項

本集團本年所得稅支出為人民幣9.54億元，較二零一一年所得稅支出人民幣8.40億元增加人民幣1.14億元，主要是由於二零一一年度使用以前年度未確認的可抵扣暫時性差異及未使用稅務虧損，以及於二零一一年度確認可抵扣暫時性差異所致。

員工

於二零一二年十二月三十一日，本集團共有員工73,668名（二零一一年：71,696名）。

本集團員工之薪酬政策主要由董事會根據員工之功績、資格、能力及本集團之營運業績而制定。

於二零一一年十一月三十日，本公司股東大會審議通過了《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權計劃》，以向本公司特定董事、高級管理人員、管理骨幹和核心技術人才提供中長期激勵以促進本集團業務持續發展。

重大資產抵押

於二零一二年十二月三十一日，本集團有賬面總值為人民幣605.38億元(二零一一年：人民幣530.62億元)之飛機已分別用作若干貸款及租賃協議的抵押品。

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。

本集團大部分的融資性租賃負債、銀行及其他貸款及經營租賃承擔均以外幣為單位，主要是美元、新加坡元及日元。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。

燃油價格風險

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。但是根據國家發展與改革委員會及中國民用航空局於二零零九年發佈建立國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制的規定，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。

或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。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，南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。

根據本集團與南航集團於一九九七年五月二十二日簽訂的賠償協議，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) 本集團同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣5.81億元(二零一一年：人民幣3.95億元)。於二零一二年十二月三十一日，相關銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣3.98億元(二零一一年：人民幣2.93億元)。於本年度，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣0.03億元(二零一一年：人民幣0.04億元)。
- (c) 本公司於二零一一年七月十一日正式收到一間境外公司(「原告」)因飛機銷售合同糾紛起訴本公司的訴狀，要求本公司支付0.46億美元損害賠償金或者歸還其支付的0.12億美元預付款，並根據英國1981最高法院法第35A款計算的上述金額利息。此訴訟仍處於調查階段，本公司認為對方的訴訟請求並不合理，並已聘請法律顧問應訴。本公司已經提交抗辯與反訴書，否認上述訴訟，同時反訴原告未按照飛機銷售合同的約定按期支付購買飛機款項造成違約，並要求原告支付約0.34億美元損害賠償金。原告於本年度對原訴狀作出更改，將要求本公司歸還的預付款金額由0.12億美元修改為0.13億美元。本公司董事認為該訴訟屬於不是很可能導致經濟利益流出本集團的事項。

(iii) 二零一一年對比二零一零年

流動資金情況、財政資源與資本結構

於二零一一年十二月三十一日，本集團的淨流動負債約為人民幣249.28億元。在截至二零一一年十二月三十一日止年度，本集團錄得的營運現金淨流入約為人民幣125.57億元，投資活動的淨現金流出約為人民幣219.57億元，融資活動的淨現金流入約為人民幣88.59億元，現金及現金等價物約減少人民幣5.41億元。

就二零一二年及以後年度，本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入以應付到期債務之能力及本集團取得外部融資以應付未來已承擔的資本性開支之能力。於二零一一年十二月三十一日，本集團獲得多家中國銀行的貸款安排，提供最高約人民幣1,274.48億元(二

零一零年：人民幣1,467.02億元)的銀行融資額度。於二零一一年十二月三十一日，約人民幣364.14億元已被使用(二零一零年：人民幣391.73億元)。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本公司董事對本集團截至二零一二年十二月三十一日止12個月的現金流量預測進行了詳盡的審閱。根據這些預測，董事認為本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金及資本性開支及股息支付需求。在編製現金流量預測時，董事已充分考慮了本集團的歷史現金需求和其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來12個月期間營運的貸款的充裕程度。董事會認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度是合理的。但是鑑於所有假設受不明朗因素所限，部分或全部的假設是有可能不會實現的。

本集團的借貸分析如下：

借貸分析

	二零一一年 人民幣百萬元	二零一零年 人民幣百萬元	變動
借貸總額	63,663	55,630	14.4%
固定利率借貸	6,582	7,417	(11.3%)
浮動利率借貸	57,081	48,213	18.4%

借貸按幣種分析

	二零一一年 人民幣百萬元	二零一零年 人民幣百萬元
美元	62,338	54,787
人民幣	766	843
其他	559	—
總計	<u>63,663</u>	<u>55,630</u>

借貸按到期日分析

	二零一一年 人民幣百萬元	二零一零年 人民幣百萬元
1年以內	20,573	10,978
1年以內，但2年以內	10,832	12,134
2年以內，但5年以內	16,559	16,475
5年以上	15,699	16,043
	63,663	55,630
借貸總額		

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	二零一一年	二零一零年	變動
淨債務(人民幣百萬元)	75,790	64,051	18.3%
權益總額(人民幣百萬元)	37,777	30,316	24.6%
淨債務對權益總額比率	201%	211%	(4.7%)

於二零一一年十二月三十一日，淨債務(銀行及其他貸款、應付融資性租賃負債、應付賬款及票據、票證結算、應付關聯公司款項、預提費用及其他負債的總和減去現金及現金等價物及質押銀行存款)較二零一零年十二月三十一日的人民幣640.51億元升至人民幣757.90億元，上升了18.3%。

於二零一一年十二月三十一日，本公司股東應佔權益為人民幣321.75億元，較二零一零年十二月三十一日的人民幣268.17億元增加了人民幣53.58億元。於二零一一年十二月三十一日，權益總額為人民幣377.77億元(二零一零年：人民幣303.16億元)。

本集團於二零一一年十二月三十一日的淨債務對權益總額比率為201%，在二零一零年十二月三十一日則為211%。

業務發展

報告期內，本公司大力推進樞紐建設，樞紐集中度不斷上升，樞紐效應逐步顯現，特別是廣州樞紐的知名度和競爭力明顯提升。報告期內，本公司中轉保障和銷售能力有效提升，中轉的旅客人數和中轉銷售收入快速增長。二零一一年，本公司的國際化進程明顯加快，先後開通廣州直飛奧

克蘭、溫哥華、珀斯等國際航線，加密廣州至悉尼、墨爾本、洛杉磯等國際航線，國際和地區航班數量快速增加，國際航線座公里投入比例大幅提高，向著建設國際化規模網絡型航空公司的目標不斷邁進。

報告期內，本公司開展「品牌服務創新年」活動，並以推行SKYTRAX四星認證為契機，全面開展對標，加快推進服務的標準化、精準化和國際化；改進服務流程，加大服務方面的投入，重點改善了頭等艙和商務艙的休息環境；嚴格整治航班延誤，與各相關單位通力合作，有效提高本公司的航班正常率。報告期內本公司榮「SKYTRAX四星航空公司」，並榮獲SKYTRAX年度「全球最大進步航空公司獎」。此外，公司利用澳大利亞旅交會、世界旅遊大會等活動加大品牌推廣力度，榮獲亞洲品牌榜「中國品牌100強」第六名和「亞洲航空品牌年度最受關注獎」。

本公司在二零一二年將認真研究市場環境的變化，充分抓住經營發展的良好機遇，有效應對經營中面臨的挑戰，全力確保安全，繼續大力推進戰略轉型，加快結構調整和優化。

承諾

本集團於二零一一年十二月三十一日的資本承擔約人民幣650.40億元（二零一零年：人民幣766.15億元），其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣612.50億元，而用於本集團其他項目約為人民幣37.90億元。

於二零一一年十二月三十一日，本集團具有以下資本承擔：

	二零一一年 人民幣百萬元	二零一零年 人民幣百萬元
已授權及已訂約		
對附屬公司的投資承擔	120	—
購買聯營公司股權的投資承擔	119	—
應佔合營公司的資本承擔	27	14
	266	14
	266	14

除上述披露外，本集團二零一一年沒有附屬公司及聯營公司的重大收購及出售。

本集團於二零一一年十二月三十一日沒有未來作重大投資或購入資本資產的計劃。

經營收入

本集團的經營收入由二零一零年的人民幣764.95億元上升人民幣139.00億元或18.2%至二零一一年的人民幣903.95億元。

本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸及與之相關的業務。運輸收入在二零一一年及二零一零年分別佔經營收入的96.5%及96.9%。在二零一一年的運輸收入中93.4%為客運收入，6.6%則為貨郵運收入。本集團的其他經營收入來自傭金收入、酒店及旅遊服務收入、向其他國內航空公司提供地面服務的收費、逾期票證結算及飛機濕租收入。

經營收入上升的主要原因是客運收入由二零一零年的人民幣687.04億元上升18.6%至二零一一年的人民幣814.92億元。載客總人次在二零一一年增加5.5%至8,068萬人次。收費客公里由二零一零年的1,113.28億客公里，增加9.9%至二零一一年的1,223.44億客公里，主要由於載客人數增加。本年的每收費客公里收益由二零一零年的人民幣0.62元升至二零一一年的人民幣0.67元。

國內客運收入佔二零一一年總客運收入的83.7%，由二零一零年的人民幣581.55億元增至二零一一年的人民幣682.22億元，上升17.3%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加2.6%，以收費客公里計算的客運量同時增加6.0%，客座率由二零一零年的80.1%上升2.6個百分點至二零一一年的82.7%。本年的每收費客公里收益由二零一零年的人民幣0.62元升至二零一一年的人民幣0.68元。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的2.3%，由二零一零年的人民幣15.21億元升至二零一一年的人民幣18.34億元，增加20.6%。港澳臺地區航線的客運能力(以可用座位公里計算)增加17.0%，以收費客公里計算的客運量同時增加16.4%，客座率由二零一零年的76.0%下降0.3個百分點至二零一一年的75.7%。每收費客公里收益由二零一零年的人民幣0.85元上升至二零一一年的人民幣0.88元，主要由於港澳臺地區的經營收入上升所致。

國際客運收入佔總客運收入的14.0%，由二零一零年的人民幣90.28億元升至二零一一年的人民幣114.36億元，上升26.7%。國際航線在客運能力(以可用座位公里計算)上升34.1%的同時，以收費客公里計算的客運量上

升32.6%，客座率由二零一零年的74.8%下降0.9個百分點至二零一一年的73.9%。每收費客公里收益由二零一零年的人民幣0.58元下降至二零一一年的人民幣0.56元。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的6.6%，佔總經營收入的6.4%，由二零一零年的人民幣54.36億元升至二零一一年的人民幣57.60億元，升幅為6.0%。上升的主要原因是貨運量和燃油附加費收入的上升。

其他經營收入由二零一零年的人民幣23.55億元增加33.5%至二零一一年的人民幣31.43億元，增加的主要原因是由於各項業務的正常擴展所致。

營運開支

二零一一年的總營運開支合共人民幣870.63億元，比二零一零年上升人民幣163.74億元或23.2%，主要由於航空油料成本、起降費、導航費、維修費和其他經營成本上升的影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比由二零一零年的92.4%上升至二零一一年的96.3%。

航班營運開支佔總營運開支的55.5%，由二零一零年的人民幣385.93億元上升25.3%至二零一一年的人民幣483.44億元，主要是由於航空油料成本上升及耗用量增加所致。航空油料成本佔航班營運開支的67.6%，由二零一零年的人民幣234.92億元上升39.1%至二零一一年的人民幣326.75億元。

維修開支佔總營運開支的8.7%，由二零一零年的人民幣55.86億元上升34.8%至二零一一年的人民幣75.31億元，上升的主要原因是今年發動機送修數目增加及日常維修保養的增加所致。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支的14.2%，由二零一零年的人民幣109.68億元增加12.5%至二零一一年的人民幣123.37億元。主要由於航班班次增加，導致起降及導航費用由二零一零年的人民幣77.92億元增加8.1%至二零一一年的人民幣84.26億元。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.5%，由二零一零年的人民幣55.55億元增加18.2%至二零一一年的人民幣65.68億元。

行政管理費用開支佔總營運開支的3.2%，由二零一零年的人民幣22.66億元上升23.9%至二零一一年的人民幣28.07億元。

物業、廠房及設備減值由二零一零年的人民幣2.12億元上升人民幣3.72億元至二零一一年的人人民幣5.84億元。

折舊及攤銷佔總營運開支的8.8%，由二零一零年的人人民幣70.65億元增加8.8%至二零一一年的人人民幣76.89億元，主要是由於二零一一年所增加飛機的折舊費所致。

經營利潤

二零一一年的人經營利潤為人民幣43.53億元(二零一零年：人民幣62.82億元)。經營利潤的下降主要是由於經營收入比二零一零年增加人民幣139.00億元或18.2%；營業開支上升人民幣163.74億元或23.2%。

其他淨收益

其他淨收益由二零一零年的人人民幣4.76億元增加人民幣5.45億元至二零一一年的人人民幣10.21億元，主要是由於政府補貼及處置飛機收益增加所致。

利息支出由二零一零年的人人民幣12.65億元減少人民幣1.98億元至二零一一年的人人民幣10.67億元，主要因為報告期內銀行及其他貸款加權平均餘額下降所致。

本集團於二零一一年錄得人民幣27.55億元的淨匯兌收益，比二零一零年淨匯兌收益人民幣17.46億元增加人民幣10.09億元，主要是因為二零一一年人民幣對美元匯率上升較大。

稅項

本集團本年所得稅支出為人民幣8.40億元，較二零一零年所得稅支出人民幣16.77億元減少人民幣8.37億元，主要是由於使用以前年度未確認的可抵扣暫時性差異及未使用稅務虧損及於二零一一年度確認可抵扣暫時性差異。

員工

於二零一一年十二月三十一日，本集團共有員工71,696名(二零一零年：65,085名)。

本集團員工之薪酬政策主要由董事會根據員工之功績、資格、能力及本集團之營運業績而制定。

於二零一一年十一月三十日，本公司股東大會審議通過了《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權計劃》，以向本公司特定董事、高級管理人員、管理骨幹和核心技術人才提供中長期激勵以促進本集團業務持續發展。

重大資產抵押

於二零一一年十二月三十一日，本集團有賬面總值為人民幣530.62億元之飛機已分別用作若干貸款及租賃協議的抵押品（二零一零年：飛機及飛機預付款合計人民幣490.63億元）。

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。

本集團大部分的融資性租賃負債及銀行及其他貸款均以外幣為單位，主要是美元及新加坡元。由於本集團的外幣付款一般都高於外幣收入，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。本集團除了在中國國家外匯管理局允許的範圍內保留其以外幣為單位的盈利及收入，或在某些限制條件下與國內的核准銀行簽定外匯期權合約外，並無其他方法可有效地對沖其外幣風險。

燃油價格風險

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。但是根據國家發展與改革委員會及中國民用航空局於二零零九年發佈建立國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制的規定，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。

或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。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，南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。

根據本集團與南航集團於一九九七年五月二十二日簽訂的賠償協議，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) 本公司及其附屬公司廈門航空有限公司（「廈門航空」）與若干銀行及若干飛行員簽訂合同，對該等飛行員用於支付飛行培訓費的個人貸款人民幣3.95億元（二零一零年：人民幣2.5億元）進行擔保。截至二零一一年十二月三十一日，相關銀行已按擔保條款向自費飛行員發放貸款合計人民幣2.93億元（二零一零年：人民幣1.51億元）。於本年度，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任支付的還貸金額為人民幣0.04億元（二零一零年：人民幣0.02億元）。

- (c) 本公司於二零一一年七月十一日正式收到一間境外公司因飛機銷售合同糾紛起訴公司的訴狀，要求本公司支付0.46億美元損害賠償金或者歸還其支付的0.12億美元預付款，並根據英國1981最高法院法第35A款計算上述金額利息。此訴訟仍處於調查階段，本公司認為對方的訴訟請求並不合理，並已聘請法律顧問應訴。本公司目前已經提交抗辯與反訴書，否認上述訴訟，同時反訴原告未按照飛機銷售合同的約定按期支付購買飛機款項造成違約，並要求原告支付約0.34億美元損害賠償金。本公司認為該訴訟屬於不是很可能導致經濟利益流出本集團的事項。

1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則的規定以提供有關本公司的資料。董事願就本通函共同及個別地承擔全部責任，並於作出一切合理查詢後確認，就彼等深知及確信，本通函所載資料於所有重大方面均為準確及完整，並無誤導或欺詐成份，且並無遺漏其他事宜，致使本通函所載任何聲明或本通函產生誤導。

2. 董事及監事權益披露

於最後實際可行日期，董事、最高行政人員或監事及彼等各自的聯繫人士概無在本公司或其相聯法團(定義見《證券及期貨條例》第XV部)的股份、相關股份及／或債權證(視情況而定)中擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第7及8分部而須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》有關條文被當作或視為彼等擁有的權益或淡倉)、或根據《證券及期貨條例》第352條規定而須記錄於本公司存置的登記冊的權益或淡倉、或根據《上市規則》附錄10中的《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》而須知會本公司及聯交所的權益或淡倉。本公司董事、最高行政人員或監事及彼等各自的聯繫人士(定義見上市規則)概無擁有根據上市規則第8.10條須予披露(倘彼等各自均為本公司的控股股東)的任何競爭性權益。

3. 主要股東

於最後實際可行日期，就本公司的董事、最高行政人員及監事所知，除本公司的董事、最高行政人員或監事之外，下述人士擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部規定而須向本公司披露的股份及相關股份權益及淡倉，或者直接或間接擁有附帶權利在任何情況下於本集團任何其他成員公司的股東大會投票的任何類別股本面值10%或以上，或擁有該等股本的購股權如下：

股東名稱	身份	股份類別	所持股份數目	佔本公司		
				估已發行A股總數百分比	估已發行H股總數百分比	已發行總股本百分比
南航集團(附註)	實益擁有人	A股	4,190,993,140 (L)	59.67%	-	42.69%
	於受控制法團的權益	H股	1,064,770,000 (L)	-	38.10%	10.85%
		合計	5,255,763,140 (L)	-	-	53.53%

股東名稱	身份	股份 類別	所持 股份數目	佔本公司		
				已發行 A股總數 百分比	已發行 H股總數 百分比	已發行 總股本 百分比
南龍控股有限公司 (「南龍」)(附註)	實益擁有人 於受控制法團的 權益	H股	1,064,770,000 (L)	-	38.10%	10.85%

附註：南航集團被視為透過其於香港之直接及間接全資附屬公司於合共1,064,770,000股H股股份中擁有權益，其中31,120,000股H股乃由亞旅實業有限公司直接持有（佔當時已發行H股總數之約1.11%），1,033,650,000股H股乃由南龍直接持有（佔當時已發行H股總數之約36.98%）。由於亞旅實業有限公司亦為南龍之間接全資附屬公司，因此南龍亦被視為於亞旅實業有限公司所持有之31,120,000股H股股份中擁有權益。

於最後實際可行日期，司獻民先生、王全華先生、袁新安先生及楊麗華女士乃南航集團之高級管理人員。

除上文披露者外，於最後實際可行日期，據本公司董事、最高行政人員及監事所知，概無其他人士（惟本公司董事、最高行政人員或監事除外）於股份或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部所界定的權益或淡倉，或直接或間接持有附有權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

4. 重大訴訟

於最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無牽涉任何重大訴訟或索償，且董事概不知悉本集團任何成員公司正進行任何相關重大未決訴訟或索償或面臨該等訴訟或索償。

5. 董事及監事權益

- (a) 董事或監事概無於自二零一三年十二月三十一日（即本公司最近期公佈的經審核財務報表的編製日期）以來於本集團任何成員公司所買賣或租賃或擬買賣或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。
- (b) 董事或監事概無於最後實際可行日期仍然有效且對本集團業務關係重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

6. 服務合約

董事概無與本集團任何成員公司訂有本集團不可於一年內終止而毋須支付任何賠償(法定賠償除外)的任何現有或擬定服務合約。

7. 其他事項

- (a) 本公司的聯席公司秘書為謝兵先生及劉巍博士。

謝兵先生，41歲，畢業於南京航空航天大學民航運輸管理專業，後就讀於暨南大學和英國伯明翰大學，分別獲得工商管理碩士和國際金融碩士學位，清華大學高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級經濟師。曾在本公司規劃發展部、董事會秘書辦公室以及南航集團辦公廳任職。彼自二零零七年十一月起擔任本公司的公司秘書。

劉巍博士，56歲，畢業於中國西北大學、中國政法大學、英國劍橋大學及香港大學，並分別獲得中國文學學士學位、法學碩士學位及英國法學博士學位。彼亦於英國曼徹斯特大學取得普通法文憑，以及於香港大學完成法學專業證書課程。劉博士為中國、香港及英國執業律師。彼於公司融資方面擁有豐富經驗，並為歐華律師事務所的合夥人。

- (b) 本公司註冊地址為中國廣州機場路278號，而本公司的香港主要營業地點為香港金鐘道95號統一中心9樓B1室。
- (c) 本公司的香港股份過戶登記分處為香港證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心17M樓。

8. 重大合約

於緊接本通函日期前兩年，本集團已訂立下列合約(並非於正常業務過程中訂立的合約)：

- (a) 本公司與南航集團於二零一二年六月十一日訂立的認購協議，據此(經過調整)，南航集團有條件同意認購而本公司有條件同意配發及發行最多

487,804,878股新A股，合共不多於人民幣20億元(相等於認購價每股新A股之人民幣4.10元)。認購議案已於二零一三年八月九日失效。

- (b) 廈門航空有限公司(「廈門航空」)與中國南航集團文化傳媒股份有限公司(「文化傳媒公司」)(本公司的關連人士)訂立的日期為二零一二年六月二十九日之協議，據此，廈門航空同意出售而文化傳媒公司同意購入廈門航空文化傳媒有限公司之51%股權，代價為人民幣4,312萬元。
- (c) 廈門航空與波音公司(「波音」)於二零一二年八月三日訂立的波音飛機購買協議(「飛機購買協議一」)，據此，廈門航空同意購買而波音同意出售40架波音B737系列飛機。40架波音B737型飛機的總目錄價為33.6億美元。
- (d) 本公司與河南民航發展投資有限公司(「河南民航投資」)訂立的日期為二零一二年九月二十四日之合營協議，內容有關成立總註冊資本人民幣60億元的合營公司，由本公司及河南民航投資分別擁有60%及40%。
- (e) 本公司與南航集團訂立的日期為二零一二年九月二十五日之資產租賃協議(「資產租賃協議一」)，據此，南航集團將現位於廣州、海口、武漢、衡陽、荊州(舊稱「沙市」、南陽、北京、上海、長沙、瀋陽、大連、哈爾濱及長春的若干土地、物業以及民航建築及設施(位於哈爾濱、長春、大連、北京及上海的若干物業以及位於南陽的若干資產除外)出租予本公司，固定年期為二零一二年一月一日至二零一四年十二月三十一日，為期三年。本公司根據資產租賃協議一應付南航集團的年租為人民幣35,924,400元。
- (f) 廈門航空與河北航空訂立的日期為二零一二年九月二十六日之飛機銷售協議，據此，廈門航空同意出售而河北航空同意購買1架B737-800型波音飛機，代價約為人民幣2.568918億元。
- (g) 本公司與空客於二零一二年十二月五日訂立的飛機購買協議(「飛機購買協議二」)，據此，本公司同意購買而空客同意出售10架空客A330-300型飛機。1架空客A330-300型飛機的目錄價為1.88億美元。
- (h) 本公司與廣州南航物業管理有限公司(「南航物業公司」)(南航集團的全資附屬公司)訂立的日期為二零一二年十二月二十八日之物業管理框架協議(「物業管理框架協議一」)，年期自二零一二年一月一日至二零一四年十二月三十一日為期三年，據此，本公司已續聘南航物業公司對位於新白雲國

際機場航站樓內的本公司租賃物業、本公司基地及新白雲國際機場110KV變電站(位於老白雲機場的本公司總部的部分物業除外)進行運行管理、維修,以確保本公司生產、辦公、生活區設施完善完好及設備正常運轉。本公司根據物業管理框架協議一應付南航物業公司的年度代理費為人民幣32,750,400元。

- (i) 本公司與南航物業公司訂立的日期為二零一三年一月十一日之機場物業管理框架協議(「物業管理框架協議二」),內容有關將老白雲機場的物業管理由二零一二年一月一日至二零一四年十二月三十一日續期三年,據此,本公司已續聘南航物業公司對本公司位於老白雲機場及廣州周邊的租賃物業進行運行管理、維修。本公司根據物業管理框架協議二應付南航物業公司的年度代理費為人民幣22,250,000元。
- (j) 本公司與南航集團訂立的日期為二零一三年一月二十四日之資產租賃協議(「資產租賃協議二」),據此,南航集團將位於南陽姜營機場的若干土地、物業、設施及建築出租予本公司,租期為二零一二年一月一日至二零一二年十二月三十一日。本公司根據資產租賃協議二應付南航集團的租金為人民幣12,441,306元。
- (k) 本公司與文化傳媒公司訂立的日期為二零一三年四月十九日之傳媒服務框架協議,協議的有效期為三年,自二零一三年一月一日起至二零一五年十二月三十一日止,據此本公司已委聘文化傳媒公司提供廣告代理業務、影視製作、頻道宣傳及製作服務、空姐招募等公關服務,以及報刊發放服務。於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止財政年度各年,本公司應付文化傳媒公司的年度服務費總額最高分別不得超過人民幣9,800萬元、人民幣1.05億元及人民幣1.13億元。
- (l) 本公司與深圳航空食品有限公司(「深圳航食公司」)(南航集團的非全資附屬公司)訂立的日期為二零一三年四月十九日之配餐服務框架協議(年期由二零一三年一月一日至二零一五年十二月三十一日為期三年),據此,深圳航食公司同意按各自之服務項目在其所在機場為本集團指定的到達及起飛航班提供機上午餐盒以及訂購、供應、分發、回收、儲存及碼放機上補給。

於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止財政年度各年，本公司應付深圳航食公司的年度服務費總額最高分別不得超過人民幣1億元、人民幣1.15億元及人民幣1.325億元。

- (m) 本公司與南航集團訂立的日期為二零一三年四月十九日之資產租賃協議（「**資產租賃協議三**」），據此，南航集團將位於南陽姜營機場的若干土地、物業、設施及建築出租予本公司，租期為二零一三年一月一日至二零一四年十二月三十一日。本公司根據資產租賃協議三應付南航集團的年租為人民幣30,259,100元。
- (n) 本公司與中國南航集團進出口貿易有限公司（「**南航進出口公司**」）於二零一三年四月十九日訂立的日期為二零一一年一月二十八日之進出口委托代理框架協議的補充協議，將本公司於二零一三年一月一日至二零一三年十二月三十一日應付南航進出口公司的最高年度服務費由人民幣9,720萬元修訂為人民幣1.6億元。
- (o) 本公司與南航集團之全資附屬公司中國南航集團客貨代理有限公司（「**南航客貨代理公司**」）訂立的日期為二零一三年十一月八日之客貨銷售服務框架協議，據此，南航客貨代理公司同意向本集團提供下列服務：(1)國內及國際客票銷售代理服務；(2)國內及國際航空貨物運輸銷售代理服務；(3)包機包板銷售代理服務；(4)庫區內操作服務（該等服務包括廣州、北京及上海等地區）；及(5)庫區外派送服務。於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度各年，本公司根據銷售服務框架協議應付南航客貨代理公司的年度服務費最高總額不得超過人民幣2.5億元。
- (p) 本公司與南航集團之非全資附屬公司南方航空集團財務有限公司（「**財務公司**」，由南航集團及南航集團之全資附屬公司擁有約66%權益及本公司連同本公司四間附屬公司擁有34%權益）於二零一三年十一月八日訂立的金融服務協議（「**金融服務協議**」），據此，財務公司同意向本集團提供為期三年的各類金融服務。於金融服務協議有效期內任何時候本集團的每日最高存款餘額不得超過上限，即每日人民幣60億元。有關財務公司將向本集團提供的其他金融服務，本集團於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度各年應付予財務公司的費用總計不得超過人民幣5百萬元。
- (q) 日期為二零一三年十二月三十一日的物業管理框架協議二的補充協議，據此，訂約雙方已同意將南航物業管理公司就本公司位於老白雲機場及廣

州周邊的多處物業提供物業管理及維護服務有關的服務費由每年人民幣22,250,000元修訂為每年人民幣27,300,000元。

- (r) 日期為二零一三年十二月三十一日的物業管理框架協議一的補充協議，據此，訂約雙方已同意將與南航物業管理公司就本公司位於新白雲國際機場機場航站樓的租賃物業、本公司基地及110KV變電站提供管理及維護服務有關的服務費由每年人民幣32,750,000元修訂為每年人民幣42,700,000元。
- (s) 本公司與南航集團之全資附屬公司南航進出口公司於二零一四年一月九日訂立的進出口委託代理框架協議（「**進出口委託代理框架協議**」），據此，南航進出口公司同意向本集團提供以下服務：(1) 航空器、飛行發動機、航空器材、飛機模擬機、航空專用車輛、通訊導航設施、地面設施、計算機軟件等的進出口服務及相關租賃服務；(2) 清關服務；(3) 報關及檢驗服務以及相關存儲、運輸及保險代理服務；及(4) 招投標代理服務。根據進出口委託代理框架協議，本公司於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度各年應付予南航進出口公司的最高年度服務費用總計不得超過人民幣1.6億元。
- (t) 本公司與南航集團訂立日期為二零一四年一月九日的房屋租賃協議（「**房屋租賃協議**」），據此，南航集團同意向本公司出租南航集團及其附屬公司所持有位於廣州、瀋陽、大連、哈爾濱、新疆、長春、北京及上海等城市的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途。根據房屋租賃協議，於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度各年，本公司應付南航集團租金的最高年度總額不得超過人民幣40,114,700元。
- (u) 本公司與南航集團於二零一四年一月九日訂立的土地租賃協議（「**土地租賃協議**」），據此，南航集團同意透過向本公司出租土地使用權出租位於新疆、哈爾濱、長春、大連及瀋陽的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。根據土地租賃協議，於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度各年，本公司應付南航集團的最高年度租金總額不得超過人民幣63,582,200元。
- (v) 空客飛機收購協議。

9. 備查文件

下列文件之副本直至二零一四年六月二十六日(包括該日)止正常營業時間可在本公司於香港的主要營業地點(地址為香港金鐘道95號統一中心9樓B1室)查閱：

- (a) 公司章程；
- (b) 本附錄「重大合約」一段內所述重大合約；及
- (c) 二零一三年、二零一二年及二零一一年年報。

本公司已向聯交所申請豁免收購嚴格遵守上市規則第14.58(4)條、14.66(10)條及附錄1B第43(2)(b)段的規定，故只有經修改過的飛機購買協議一、飛機購買協議二及空客飛機收購協議可供公眾查閱。以上飛機收購協議中與實際代價相關的資料將不予披露。



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

股東週年大會補充通告

謹此提述中國南方航空股份有限公司(「本公司」)日期為二零一四年四月二十三日之股東週年大會通告。本公司謹訂於二零一四年六月二十六日(星期四)下午二時三十分假座中國廣東省廣州市白雲國際機場南工作區空港五路南航明珠大酒店四樓1號會議室舉行股東週年大會(「股東週年大會」)。

董事會建議於股東週年大會上提交新增議案，以供本公司股東批准。經認真商議及討論，董事會一致決議批准於股東週年大會上提交新增議案以供審議。建議提呈的新增決議案的格式及程序均符合公司法及本公司的公司章程(「公司章程」)的規定。

茲補充通告股東週年大會將按原定計劃舉行，除日期為二零一四年四月二十三日的股東週年大會通告所載決議案外，還將以普通決議案形式審議及酌情批准下列決議案。除另有指明外，以下所用詞彙與本公司日期為二零一四年五月二十三日之通函(「通函」)所界定者具有相同涵義：

普通決議案

以普通決議案形式審議及酌情批准下列決議案：

9. 考慮及批准本公司從空客S.A.S.購買80架新空客飛機。

承董事會命
中國南方航空股份有限公司
聯席公司秘書
謝兵及劉巍

中華人民共和國，廣州
二零一四年五月二十三日

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

股東週年大會補充通告

附註：

1. 除新提呈的決議案外，日期為二零一四年四月二十三日的股東週年大會通告中決議案並無任何其他變動。就將於股東週年大會上通過的其他決議案的詳情及其他相關事宜，請參閱股東週年大會通告。
2. 由於二零一四年四月二十三日刊發之通函隨附之代理人委任表格（「第一份代理人委任表格」）並無載列本股東週年大會補充通告之新增建議決議案，一份新代理人委任表格（「第二份代理人委任表格」）已製備並將隨附本股東週年大會補充通告一併奉上。
3. 隨本股東週年大會補充通告附奉股東週年大會適用之第二份代理人委任表格，該表格亦已刊登於香港聯合交易所有限公司網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.csair.com>)。無論閣下會否出席股東週年大會，務請閣下按照隨附之第二份代理人委任表格上印列之指示將其填妥，並於不遲於股東週年大會或其任何續會（視情況而定）指定舉行時間24小時前交回。
4. 如擬委任代表出席股東週年大會而仍未送交第一份代理人委任表格至本公司H股股份過戶登記處—香港證券登記有限公司之股東，閣下務請遞交第二份代理人委任表格。本公司H股股份過戶登記處香港證券登記有限公司地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。在此情況下，股東不應遞交第一份代理人委任表格至本公司H股股份過戶登記處。
5. 已遞交第一份代理人委任表格至本公司H股股份過戶登記處之股東務須注意：
 - (i) 如無遞交第二份代理人委任表格至本公司H股股份過戶登記處，則第一份代理人委任表格（如已正確地填妥）將被視為有效代理人委任表格。除股東週年大會通告及第一份代理人委任表格所載決議案外，股東就此委任之代表，亦將有權按其意願就於股東週年大會上正式提呈之任何決議案（包括本股東週年大會補充通告所載之新增建議決議案）投票或放棄投票。
 - (ii) 如股東於二零一四年六月二十五日（星期三）下午二時三十分或之前將第二份代理人委任表格遞交至本公司H股股份過戶登記處，第二份代理人委任表格將撤銷及取代股東先前遞交之第一份代理人委任表格。第二份代理人委任表格（如已正確地填妥）將被視為有效代理人委任表格。
 - (iii) 如第二份代理人委任表格於二零一四年六月二十五日（星期三）下午二時三十分之後方遞交至本公司H股股份過戶登記處，第二份代理人委任表格將被視為無效。股東先前已遞交之第一份代理人委任表格將不會被撤銷。第一份代理人委任表格（如已正確地填妥）將被視為有效代理人委任表格。除股東週年大會通告及第一份代理人委任表格所載決議案外，股東就此委任之代表，亦將有權按其意願就於股東週年大會上正式提呈之任何決議案（包括本股東週年大會補充通告所載之新增建議決議案）投票或放棄投票。
- (6) 股東務請注意，填妥及交回第一份代理人委任表格及／或第二份代理人委任表格後，股東仍可依願親身出席股東週年大會或其任何續會，並於會上投票。