

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



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

## 2009年年度業績

中國南方航空股份有限公司（「本公司」）之董事會（「董事會」）謹此宣布本公司及其子公司（統稱「本集團」）截至2009年12月31日止年度之經審核業績，以及2008年同期的比較數字如下：

### 財務業績

#### 甲、按國際財務報告準則編製

#### 合併利潤表截至2009年12月31日止年度

	附註	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
經營收入			
運輸收入		52,967	53,913
其他經營收入		1,835	1,375
經營收入總額	3	54,802	55,288
營運開支			
航班營運開支	4	29,296	34,982
維修開支		4,446	4,890
飛機及運輸服務開支		9,169	8,476
宣傳及銷售開支		4,170	3,491
行政及管理開支		1,844	2,041
物業、廠房及設備減值	5	26	1,884
折舊及攤銷		5,971	5,746
其他		429	257
營運開支總額		55,351	61,767
其他收入淨額	6	1,989	833
經營利潤／(虧損)		1,440	(5,646)

	附註	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
利息收入		68	103
利息支出	7	(1,497)	(1,987)
應佔聯營公司業績		69	(12)
應佔合營公司業績		214	170
衍生工具收益／(虧損)，淨額		45	(124)
匯兌收益淨額		93	2,592
出售合營公司投資收益		—	143
出售子公司權益收益		—	37
		<hr/>	<hr/>
稅前利潤／(虧損)		432	(4,724)
所得稅收益／(費用)	8	95	(62)
		<hr/>	<hr/>
本年利潤／(虧損)		<b>527</b>	<b>(4,786)</b>
		<hr/>	<hr/>
以下人士應佔：			
本公司股東		330	(4,823)
少數股東		197	37
		<hr/>	<hr/>
本年利潤／(虧損)		<b>527</b>	<b>(4,786)</b>
		<hr/>	<hr/>
每股利潤／(虧損)			
基本及攤薄	10	人民幣 <b>0.05元</b>	人民幣(0.74)元
		<hr/>	<hr/>

合併綜合收益表截至2009年12月31日止年度

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
本年利潤／(虧損)	527	(4,786)
本年其他綜合收益(所得稅及重分類調整後)：		
可供出售金融資產之公允價值儲備變動	<u>30</u>	<u>(192)</u>
本年綜合收益總額	<u>557</u>	<u>(4,978)</u>
以下人士應佔：		
本公司股東	349	(4,988)
少數股東	<u>208</u>	<u>10</u>
本年綜合收益總額	<u>557</u>	<u>(4,978)</u>

## 合併資產負債表於2009年12月31日

	2009年 附註 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
<b>非流動資產</b>		
物業、廠房及設備，淨額	63,673	53,237
在建工程	18,059	17,321
預付租賃款	516	531
於聯營公司權益	257	235
於合營公司權益	728	1,048
其他股權投資	166	166
設備租賃訂金	564	563
可供出售金融資產	93	114
遞延所得稅資產	479	167
其他資產	558	412
	85,093	73,794
	85,093	73,794
<b>流動資產</b>		
存貨	1,256	1,229
應收賬款	11 1,359	1,317
其他應收款項	1,408	1,371
預付費用及其他流動資產	711	620
應收關聯公司款項	51	11
質押銀行存款	-	51
現金及現金等價物	4,343	4,649
	9,128	9,248
持有待售資產	529	-
	9,657	9,248
	9,657	9,248

2009年  
附註 人民幣百萬元 2008年  
人民幣百萬元

<b>流動負債</b>		
金融負債		44
銀行及其他貸款		17,452
應付短期融資券		-
融資性租賃負債		1,431
應付賬款及票據	12	4,992
票證結算		2,196
遞延收入		316
應付所得稅		44
應付關聯公司款項		94
預提費用		8,153
其他負債		3,376
		<u>38,098</u>
		<u>41,538</u>
<b>淨流動負債</b>		<u>(28,441)</u>
		<u>(32,290)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>56,652</u>
		<u>41,504</u>
<b>非流動負債及遞延項目</b>		
銀行及其他貸款		27,875
融資性租賃負債		11,887
遞延收入		594
大修準備		953
提早退休福利準備		148
遞延收益		1,080
遞延所得稅負債		853
		<u>43,390</u>
		<u>32,025</u>
<b>淨資產</b>		<u>13,262</u>
		<u>9,479</u>
<b>股本及儲備</b>		
股本		8,003
儲備		2,348
		<u>6,561</u>
		<u>460</u>
<b>本公司股東應佔權益</b>		<u>10,351</u>
<b>少數股東權益</b>		<u>2,911</u>
		<u>7,021</u>
		<u>2,458</u>
<b>權益合計</b>		<u>13,262</u>
		<u>9,479</u>

## 合併權益變動表截至2009年12月31日止年度

	本公司股東應佔權益							
	股本	股本溢價	公允價值 儲備	其他 儲備	留存利潤	合計	少數股東 權益	權益
					／(累積 虧損)			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	人民幣 百萬元	人民幣 百萬元	人民幣 百萬元
於2008年1月1日	4,374	5,325	183	607	1,374	11,863	2,447	14,310
<b>2008年權益變動：</b>								
股本溢價轉增股本	2,187	(2,187)	-	-	-	-	-	-
收購中國南方航空西澳飛行 學院股權的影響	-	-	-	(5)	-	(5)	-	(5)
出售子公司部分權益予以 少數股東	-	-	-	-	-	-	24	24
分派予少數股東的股息	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
政府資本性投入	-	-	-	151	-	151	5	156
本年合併綜合收益總額	-	-	(165)	-	(4,823)	(4,988)	10	(4,978)
於2008年12月31日	<u>6,561</u>	<u>3,138</u>	<u>18</u>	<u>753</u>	<u>(3,449)</u>	<u>7,021</u>	<u>2,458</u>	<u>9,479</u>
於2009年1月1日	<b>6,561</b>	<b>3,138</b>	<b>18</b>	<b>753</b>	<b>(3,449)</b>	<b>7,021</b>	<b>2,458</b>	<b>9,479</b>
<b>2009年權益變動：</b>								
股票增發	1,442	1,538	-	-	-	2,980	-	2,980
子公司少數股東的資本投入	-	-	-	-	-	-	261	261
清算子公司	-	-	-	-	-	-	(6)	(6)
分派予少數股東的股息	-	-	-	-	-	-	(10)	(10)
政府資本性投入	-	-	-	1	-	1	-	1
本年合併綜合收益總額	-	-	19	-	330	349	208	557
於2009年12月31日	<u>8,003</u>	<u>4,676</u>	<u>37</u>	<u>754</u>	<u>(3,119)</u>	<u>10,351</u>	<u>2,911</u>	<u>13,262</u>

附註： 其他儲備為法定盈餘公積金、任意盈餘公積金及其他。

按國際財務報告準則編製的財務資料附註：

## 1. 公司背景

本公司為於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，控股股東為中國南方航空集團公司（「南航集團」）。南航集團是受中國中央政府監管的國有企業。

從1997年7月份起，本公司的H股及美國預託證券（「ADR」）（每張美國預託證券代表50股H股）分別在香港聯合交易所有限公司和紐約證券交易所掛牌。本公司於2003年7月發行1,000,000,000股A股，並在上海證券交易所掛牌上市。

本公司於2008年8月實施2007年度股本溢價轉增股本方案，共發行2,187,089,000股新股。

本公司於2009年8月20日及2009年8月21日分別向南航集團及南航集團的全資子公司南龍控股有限公司（「南龍」）非公開發行721,150,000股A股及721,150,000股H股。

## 2. 會計政策變更的說明

### (a) 2009年生效的準則、修訂及詮釋

國際會計準則委員會已頒佈若干新訂及經修訂國際財務報告準則及詮釋，首次於本集團及本公司本會計期間生效。其中，以下準則的變動與本集團的財務報表有關：

- 國際財務報告準則第8號，經營分部
- 國際會計準則第1號（2007年修訂），財務報表的列報
- 國際財務報告準則第7號修訂，金融工具：披露－改善對金融工具的披露
- 國際財務報告準則的改善（2008年）
- 國際會計準則第23號，借貸成本
- 國際會計準則第27號，合併及個別財務報表－於子公司、合營公司或聯營公司的投資成本
- 國際財務報告詮釋委員會第13號，顧客忠誠度計劃

由於國際財務報告準則的改善（2008年）及國際會計準則第23號的修訂及詮釋與本集團已採納的政策一致，故此等修訂及詮釋對本集團的財務報表並無重大影響。其餘變動的影響如下：

- 國際財務報告準則第8號規定分部披露須按本集團主要經營決策者考慮及管理本集團的方式進行，而各呈報分部的呈報金額應為呈報予本集團主要經營決策者用於評估分部表現及就經營事宜作出決策的金額。這有別於過往年度分部資料的呈報按有關服務及地理位置來劃分本集團財務報表的分部。採納國際財務報告準則第8號令分部資料的呈列方式與對本集團主要經營決策者的內部報告更趨一致。相關數額亦已按與經修訂分部資料一致的基準提供。

- 在採納國際會計準則第1號（2007年修訂）後，年內與股東進行交易所產生的股東權益變動詳情會在經修訂的合併權益變動表內與所有其他收入和開支分開列報。如果所有其他收入和開支項目於年內確認為損益部分的，將會在合併利潤表內列報，否則將在一個全新主要報表－合併綜合收益表中列報。相關比較數額亦已按照新列報方式重列。此項列報方式的變動不會對所列報任何期間的損益、收入與支出總額或淨資產產生任何影響。
- 由於採納國際財務報告準則第7號修訂，本集團於財務報表中對金融工具公允價值的計量予以詳盡披露，並根據確認公允價值的方法對市場可見數據的依賴程度將之分為三類。本集團採用列於國際財務報告準則第7號修訂的過渡性條款，並未提供有關金融工具公允價值計量的新披露規定的比較資料。
- 國際會計準則第27號的修訂取消了從購買日前之留存收益派發的股利應確認為沖減於被投資方的投資的賬面金額，而非確認收益的規定。因此，從2009年1月1日起，無論從購買日前或日後之留存收益派發股利，所有應收子公司、合營公司及聯營公司的股利將被確認於本公司的損益中。除非由於被投資方宣佈分派股息而於被投資方的投資的賬面金額被評定為已減值，於被投資方的投資的賬面金額將不會減少。在此情況下，本公司于損益中確認股息收入以外，亦會確認減值損失。根據該修訂的過渡性規定，該新政策將被應用於任何現在或未來期間的應收股利，以前期間的不作重述。
- 於截至2008年12月31日止年度，本集團提前採用國際財務報告詮釋委員會第13號顧客忠誠度計劃，該詮釋公告於2008年7月1日或之後的會計期間生效。

**(b) 物業、廠房及設備的會計政策變更**

國際財務報告準則對物業、廠房及設備的計量可選擇按重估價值模式或者按歷史成本模式進行計量。本集團於以前年度根據國際會計準則第16號以重估價值模式進行計量。於2009年，為向財務報表使用者提供更可靠的財務資料，本公司就國際財務報告準則有關物業、廠房及設備的會計政策由重估價值模式更改為歷史成本模式，主要的原因列示如下：

- 與業界的會計政策保持一致－管理層認為歷史成本模式將提高本集團相關財務業績數據及運營成果與其他航空公司的可比性。在全球領先的航空公司中採用評估模式者並不多見，且除出售飛機或評估飛機減值外，評估數據通常與航空公司的營運並無關。



- 增加融資租賃及經營租賃飛機的可比性 — 在原會計政策下融資租賃飛機的折舊按重估價值計提，而經營租賃飛機的租賃成本則基於其成本，且由於不作為資產處理，因此並不進行評估。經營租賃或融資租賃的飛機在營運方面並無區別，因此，管理層認為更改為歷史成本模式可提高飛機會計方法的一致性。
- 二手市場飛機的公允價值及外部估值存在較高的主觀性以及週期性波動的風險 — 二手飛機的市值會受到飛機交易全球市場影響而產生波動，但其與中國國內運營環境或無甚關連。因此，管理層認為當財務報表主觀地反映二手市場價值變動時，難以為投資者提供有意義的訊息。

此項會計政策的變動獲追溯應用，並重述比較財務報表。此項會計政策的變動對截至2007年、2008年及2009年12月31日止年度的報告損益、收入及支出總額或淨資產概無影響。此項會計政策的變更僅導致同等金額的物業、廠房及設備的成本及累計折舊的變動，概無損益影響。由於此項會計政策變動對財務報表並無重大影響，故未呈列於2008年1月1日的比較資產負債表。

### 3. 經營收入及分部資料

#### (a) 經營收入

本集團主要提供國內、港澳臺地區及國際客運、貨運和郵運服務。

經營收入總額包括了來自航空和與航空有關的業務收入，並已扣除營業稅。

#### (b) 業務分部

本集團的客運和貨運業務網絡被視為單一業務單位管理。本集團的主要經營決策者以航線的盈利能力作為分配資源決定的基礎，並考慮飛機的型號及航線的經濟原則。其資源分配決策的目標是優化合併財務業績。因此，根據本集團的管理客運和貨運業務網絡及資源分配決策方式，在財務報告披露的層面，本集團只擁有一個報告經營分部 — 「航空營運」。

其他業務經營分部的財務業績低於判定報告業務分部的定量門檻。其他業務經營分部主要包括航空維修服務、航空培訓服務、地面服務、空中餐飲及其他雜項服務的業務分部。這些其他業務部門合併作為「其他業務分部」。分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

根據本集團的主要經營決策者用於評估分部表現及就部門之間的資源配置所用的資料，本集團的主要經營決策者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債。因此，本集團於附註3(d)列出因採用不同會計政策而產生的每項重大報告分部收入、利潤或虧損、資產及負債的調節項目。

本集團主要經營決策者依據分部資料評價該組成部分的經營成果，以決定向其配置資源、評價其業績。本集團2008年、2009年分部報告資料披露如下：

	航空營運分部		其他業務分部		抵銷		未分配項目*		合計	
	2009年 人民幣 百萬元	2008年 人民幣 百萬元	2009年 人民幣 百萬元	2008年 人民幣 百萬元	2009年 人民幣 百萬元	2008年 人民幣 百萬元	2009年 人民幣 百萬元	2008年 人民幣 百萬元	2009年 人民幣 百萬元	2008年 人民幣 百萬元
對外客戶的銷售收入	<b>55,708</b>	56,150	<b>335</b>	277	-	-	-	-	<b>56,043</b>	56,427
分部間銷售	-	4	<b>674</b>	506	<b>(674)</b>	<b>(510)</b>	-	-	-	-
報告分部收入	<b>55,708</b>	<b>56,154</b>	<b>1,009</b>	<b>783</b>	<b>(674)</b>	<b>(510)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>56,043</b>	<b>56,427</b>
報告分部 稅前利潤/(虧損)	<b>27</b>	<b>(5,031)</b>	<b>56</b>	<b>(68)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>374</b>	<b>351</b>	<b>457</b>	<b>(4,748)</b>
報告分部資產	<b>91,322</b>	79,841	<b>1,776</b>	1,705	<b>(159)</b>	<b>(131)</b>	<b>1,797</b>	1,588	<b>94,736</b>	83,003
本年報告分部增加的 非流動資產	<b>17,558</b>	12,801	<b>66</b>	47	-	-	<b>13</b>	29	<b>17,637</b>	12,877
報告分部負債	<b>80,435</b>	72,519	<b>1,202</b>	1,167	<b>(159)</b>	<b>(131)</b>	-	-	<b>81,478</b>	73,555
其他分部資料										
利息收入	<b>65</b>	99	<b>3</b>	4	-	-	-	-	<b>68</b>	103
利息支出	<b>1,446</b>	1,923	<b>51</b>	64	-	-	-	-	<b>1,497</b>	1,987
本年折舊和攤銷費用	<b>5,954</b>	5,724	<b>85</b>	94	-	-	-	-	<b>6,039</b>	5,818
資產減值損失(包括 固定資產減值、壞賬 準備以及存貨跌價的 影響)	<b>57</b>	2,073	-	-	-	-	-	-	<b>57</b>	2,073

\* 未分配資產主要包括於聯營公司及於合營公司權益，可供出售金融資產及其他投資。未分配項目主要包括應佔聯營公司及應佔合營公司業績及出售可供出售金融資產收益。

(c) 地區資料分析

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
國內	47,645	45,972
港澳臺地區	1,067	1,051
國際*	7,331	9,404
	<u>56,043</u>	<u>56,427</u>

\* 截至2009年12月31日止年度，國際運輸收入中亞洲市場約佔74%（2008年：72%）。餘下部分主要來自歐洲、北美和澳洲航線的收入。

本集團賺取收入的主要資產是機隊，它們全部在中國註冊，並於世界各地的航線網絡中營運。主要經營決策者認為並無合適的基準將該等資產及相關的負債按地區進行分配。因此，並無披露地區性分部資產及負債。

(d) 按不同會計政策編製的報告分部收入、分部利潤或虧損、分部資產及分部負債之差異調節表

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
<b>收入</b>		
報告分部的收入	56,717	56,937
分部間的收入抵銷	(674)	(510)
逾期票證結算的重分類	350	276
營業稅的重分類	(1,591)	(1,415)
合併收入	<u>54,802</u>	<u>55,288</u>
<b>利潤</b>		
報告分部稅前利潤／(虧損)	83	(5,099)
未分配數額	374	351
一次性付款住房補貼款損失	(26)	(26)
土地使用權評估增值	4	4
同一控制下企業合併的調整	(7)	(7)
專項借款匯兌損益的資本化調整	3	51
撥款轉入	1	2
合併稅前利潤	<u>432</u>	<u>(4,724)</u>

2009年  
人民幣百萬元

2008年  
人民幣百萬元

## 資產

報告分部資產	<b>93,098</b>	81,546
分部間的應收／應付餘額抵銷	<b>(159)</b>	(131)
其他未分配數額	<b>1,797</b>	1,588
一次性付款住房補貼款損失	<b>66</b>	92
土地使用權評估增值	<b>(142)</b>	(146)
同一控制下企業合併的調整	<b>1</b>	8
專項借款匯兌損益的資本化調整	<b>111</b>	108
撥款轉入	<b>(39)</b>	(40)
以上調整對稅務的影響	<b>17</b>	17
	<hr/>	<hr/>
合併總資產	<b><u>94,750</u></b>	<b><u>83,042</u></b>

## 負債

報告分部負債	<b>81,637</b>	73,686
分部間的應收／應付餘額抵銷	<b>(159)</b>	(131)
以上調整對稅務的影響	<b>10</b>	8
	<hr/>	<hr/>
合併總負債	<b><u>81,488</u></b>	<b><u>73,563</u></b>

## 4 航班營運開支

2009  
人民幣百萬元

2008  
人民幣百萬元

燃油成本	<b>16,390</b>	23,086
經營性租賃支出		
－ 飛機及飛行設備	<b>4,740</b>	4,166
－ 土地及房屋建築物	<b>383</b>	361
航空配餐費用	<b>1,392</b>	1,363
飛機保險	<b>188</b>	174
航空人員工資及福利	<b>2,622</b>	2,490
培訓費	<b>556</b>	577
民航基礎設施建設基金	<b>1,418</b>	1,289
其他	<b>1,607</b>	1,476
	<hr/>	<hr/>
	<b><u>29,296</u></b>	<b><u>34,982</u></b>

## 5. 物業、廠房及設備減值

於本年，考慮到現有的ATR72型飛機機隊的機齡較舊，本集團決定處置該機型的飛機。本集團已開始尋找購買者。因此，本集團評估了這些飛機和相關資產的可收回金額。基於評估，本集團對該機型飛機專用的高價周轉件的帳面金額撇減人民幣26,000,000元。可收回金額為該等資產的公允價值減去處置費用後的淨額，公允價值是參考該機型資產交易市場報價加以確定的。

2008年，鑒於本集團波音777-200A型，空中客車300型和麥道90型飛機機隊的機齡較舊和營運效率較低，本集團計劃出售這些機型，並已開始著手尋求買家。因此本集團對這些飛機的可回收金額作出評估。基於這些評估，本集團對這些飛機及相關飛行設備的帳面金額撇減人民幣1,590,000,000元。可回收金額為該等資產的公允價值減去處置費用後的淨額，公允價值是參考近期上述機型飛機交易市場報價加以確定。同時，於2008年，本公司考慮當時經濟情況航空市場需求，且本公司目前持有的波音747貨機機隊規模小，運營成本高，本集團對貨機的可收回金額作出評估。基於這些評估，本公司對這些波音747貨機計提了人民幣291,000,000元的減值準備。可收回金額為該等資產的公允價值減去處置費用後的淨額，公允價值是參照近期波音747貨機交易市場報價加以確定。

## 6. 其他收入淨額

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
民航基礎設施建設基金返還	1,328	—
政府補貼	541	901
出售可供出售金融資產收益	78	—
出售物業、廠房及設備收益／(虧損)，淨額	31	(59)
其他	11	(9)
	<u>1,989</u>	<u>833</u>

根據中國財政部與中國民用航空局於2009年聯合頒佈的《關於實行民航基礎設施建設基金先徵後返政策的通知》，2008年7月1日至2009年6月30日期間應繳納的民航基礎設施建設基金人民幣1,328,000,000元，於本年度返還。

## 7. 利息支出

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
須於五年內全數償還之銀行及其他貸款的利息支出	1,333	1,934
其他貸款的利息支出	120	30
融資性租賃負債的財務費用	471	678
其他利息支出	14	19
減：資本化的貸款成本	(441)	(674)
	<u>1,497</u>	<u>1,987</u>

## 8. 所得稅(收益)/費用

	2009 人民幣百萬元	2008 人民幣百萬元
中國所得稅		
本年所得稅計提	90	25
以前年度多提	—	(6)
	<u>90</u>	<u>19</u>
遞延所得稅		
暫時性差異的產生和轉回	327	232
利用以前年度未確認的未利用可抵扣虧損 及可抵扣暫時性差異 (附註(ii))	(512)	—
所得稅稅率的變動對遞延所得稅的影響 (附註(iii))	—	(189)
	<u>(185)</u>	<u>43</u>
所得稅(收益)/費用	<u><u>(95)</u></u>	<u><u>62</u></u>

- (i) 《中華人民共和國企業所得稅法》(以下簡稱「新稅法」)自2008年1月1日起施行。本公司及其子公司原執行的33%的法定所得稅稅率，從2008年1月1日起按25%的企業所得稅稅率執行。根據新稅法規定，原享受優惠稅率15%和18%的企業於2008年、2009年、2010年、2011年、2012年及以後分別按18%、20%、22%、24%及25%稅率執行。

本公司總部及各分公司的所得稅稅率為20%至25% (2008年：18%至25%)。本集團的子公司的所得稅稅率為15%至30% (2008年：15%至30%)。

就本集團之境外航空業務而言，本集團已根據中國政府與境外政府訂立的航空協定獲豁免境外航空業務稅項，或境外子公司一直蒙受稅務虧損，故在本年度及以前年度沒有對境外稅項提取準備。

- (ii) 本公司分別於2003年及2007年因會計政策變更而調增了中國企業會計準則下的年初未分配利潤。於2008年12月31日，本公司就2003年調增的年初未分配利潤人民幣3,320,000,000元，在國際財務報告準則的財務報表下確認的遞延所得稅負債餘額為人民幣498,000,000元；就2007年調增的年初未分配利潤人民幣627,000,000元，在國際財務報告準則的財務報表下確認的應交企業所得稅負債餘額為人民幣112,000,000元。於2009年，本公司就上述遞延所得稅負債及應交企業所得稅負債的結算方式及結算時間與當地稅收徵管機構達成一致，將於2009至2011年間逐步結清相關負債。
- (iii) 本集團及本公司在計量2008年12月31日遞延所得稅資產和負債時已經考慮了於2008年執行的總分支機構稅額分攤監管辦法所導致的實際稅率變動的影響。

## 9. 股息

本公司董事會不建議宣派截至2009年12月31日止年度末期股息。

截至2008年12月31日止年度本公司沒有派發末期股息。

## 10. 每股利潤／(虧損)

每股基本利潤／(虧損)是根據本公司股東應佔利潤人民幣330,000,000元(2008年：虧損人民幣4,823,000,000元)和年內已發行股份的加權平均股數7,084,842,000股(2008年：6,561,267,000股)計算。

	2009年 百萬股	2008年 百萬股
於1月1日已發行股數	6,561	4,374
股本溢價轉增股本的影響	-	2,187
發行A股的影響	263	-
發行H股的影響	261	-
	<u>7,085</u>	<u>6,561</u>
於12月31日已發行股份的加權平均股數	<u>7,085</u>	<u>6,561</u>

於2009年8月20日及2009年8月21日，本公司分別向南航集團及南龍(南航集團的全資子公司)非公開發行721,150,000股A股及721,150,000股H股。

由於本公司在本年度及上年度內並沒有具攤薄性的潛在普通股，所以攤薄之每股利潤與每股基本利潤是相同的。

## 11. 應收賬款

本集團向銷售代理及其他客戶提供的信貸期限一般由1個月至3個月不等。以下是應收賬款減去呆賬準備的賬齡分析：

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
1個月內	1,191	1,123
超過1個月但少於3個月	147	182
超過3個月但少於12個月	21	11
超過12個月	-	1
	<u>1,359</u>	<u>1,317</u>

## 12. 應付賬款及票據

應付賬款及票據賬齡分析如下：

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
1個月內	1,873	809
超過1個月但少於3個月	1,545	302
超過3個月但少於6個月	1,566	239
超過6個月但少於1年	8	3
	<u>4,992</u>	<u>1,353</u>



### 13. 結算日後非調整事項

- (a) 於2010年3月8日，本公司董事會批准(i)發行不多於1,766,780,000股新A股予包括南航集團在內的不超過10名特定投資者（受發行當時中國的法律及法規規定的最高人數規限），以相同的認購價即每股A股不低於人民幣5.66元認購；及(ii)發行不多於312,500,000股新H股予南龍（南航集團的全資子公司），認購價為每股H股不低於2.73港元。

於同日，本公司與南航集團訂立A股認購協議，據此，南航集團有條件同意認購及本公司有條件同意發行不超過132,510,000股新A股，認購價每股A股不低於人民幣5.66元。此外，本公司與南龍（南航集團的全資子公司）訂立H股認購協議，據此，南龍有條件同意認購及本公司有條件同意發行不多於312,500,000股新H股，認購價每股H股不低於2.73港元。

上述配售須待本公司股東及有關監管機關批准後，方可作實。

- (b) 於2010年1月20日，本公司與空中客車SNC簽訂協議，向空中客車SNC購買二十架空客320系列飛機，預計將於2011年至2013年期間交付。據空中客車SNC所提供的資料，空客320飛機之目錄價格為每架約77,000,000美元。該目錄價格包括機身價格及發動機價格。
- (c) 根據本公司與南航集團訂立的日期為2009年9月28日的轉讓協議及日期為2009年12月29日的補充轉讓協議，本公司同意出售而南航集團同意購買本公司的合營公司珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司的50%股權。截至2009年12月31日，該出售已獲國務院國有資產監督管理委員會及本公司股東批准，仍須中國商務部審批。本公司於2010年1月獲得中國商務部的批文，並於2010年2月收到南航集團支付的全額價款。

### 14. 上年比較數字

由於應用國際會計準則第1號（2007年修訂）財務報表的列報和國際財務報告準則第8號經營分部，以及物業、廠房及設備的會計政策的變更，有關比較數字已作出調整以符合本年度列報要求，並為首次於2009年披露的項目提供比較數字，有關詳情載於附註2。

乙、按中國企業會計準則編製

合併利潤表截至2009年12月31日止年度

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
營業收入	56,043	56,427
減：營業成本	49,197	54,248
營業税金及附加	1,591	1,386
銷售費用	4,256	3,576
管理費用	1,814	1,873
財務淨費用／(收益)	1,396	(594)
資產減值損失	57	2,073
加：公允價值變動收益／(損失)	72	(113)
投資收益	347	340
<b>營業虧損</b>	<b>(1,849)</b>	<b>(5,908)</b>
加：營業外收入	2,336	1,257
減：營業外支出	30	97
<b>利潤／(虧損)總額</b>	<b>457</b>	<b>(4,748)</b>
減：所得稅(收益)／費用	(97)	48
<b>淨利潤／(虧損)</b>	<b>554</b>	<b>(4,796)</b>
加：本年其他綜合收益	30	(192)
<b>本年綜合收益總額</b>	<b>584</b>	<b>(4,988)</b>
以下人士應佔淨利潤／(虧損)		
本公司股東	358	(4,829)
少數股東	196	33
<b>淨利潤／(虧損)</b>	<b>554</b>	<b>(4,796)</b>
以下人士應佔綜合收益		
本公司股東	377	(4,994)
少數股東	207	6
<b>本年綜合收益總額</b>	<b>584</b>	<b>(4,988)</b>

合併資產負債表於2009年12月31日

2009年  
人民幣百萬元

2008年  
人民幣百萬元

資產

流動資產

貨幣資金	4,343	4,700
應收賬款	1,366	1,319
預付款項	711	620
其他應收款	1,452	1,380
存貨	1,256	1,229

流動資產合計

9,128 9,248

非流動資產

可供出售金融資產	93	114
長期股權投資	1,704	1,474
投資性房地產	461	640
固定資產	63,193	52,575
在建工程	17,982	17,213
無形資產	754	785
設備租賃定金	564	563
長期待攤費用	95	93
遞延所得稅資產	462	148
其他非流動資產	300	150

非流動資產合計

85,608 73,755

資產總計

94,736 83,003

2009年                      2008年  
人民幣百萬元 人民幣百萬元

## 負債和股東權益

### 流動負債

短期借款	11,012	18,232
應付短期融資券	-	2,000
交易性金融負債	44	116
應付票據	3,207	148
應付賬款	8,245	7,806
票證結算	2,196	2,244
應付職工薪酬	1,602	1,520
應交稅費	532	603
應付利息	146	339
其他應付款	2,927	2,544
一年內到期的非流動負債	7,871	5,727

### 流動負債合計

37,782                      41,279

### 非流動負債

長期借款	27,875	17,429
應付融資租賃款	11,887	11,157
大修理準備	953	945
遞延收益	1,990	1,815
預計負債－提早退休福利準備	148	179
遞延所得稅負債	843	751

### 非流動負債合計

43,696                      32,276

### 負債合計

81,478                      73,555

2009年                      2008年  
人民幣百萬元    人民幣百萬元

<b>股東權益</b>		
股本	8,003	6,561
資本公積	5,406	3,848
盈餘公積	603	603
未彌補虧損	<u>(3,653)</u>	<u>(4,011)</u>
歸屬於母公司股東權益合計	10,359	7,001
少數股東權益	<u>2,899</u>	<u>2,447</u>
股東權益合計	<u>13,258</u>	<u>9,448</u>
負債和股東權益總計	<u>94,736</u>	<u>83,003</u>

附註：

- (1) 以上財務資料節錄自本公司截至2009年12月31日止年度之按中國企業會計準則編製的經審核財務報告。該財務報告可在上海證券交易所網頁(<http://www.sse.com.cn>)及本公司網頁(<http://www.csair.com>)下載。

## 丙、按中國企業會計準則和國際財務報告準則編製的重大差異

- (1) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對淨利潤／(虧損)的影響分析如下：

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
按中國企業會計準則編製的財務報表的歸屬於母公司股東淨利潤／(虧損)	358	(4,829)
調整：		
一次性付款住房補貼款損失	(26)	(26)
土地使用權評估增值	4	4
同一控制下企業合併的調整	(7)	(7)
專項借款匯兌損益的資本化調整	3	51
撥款轉入	1	2
以上調整對稅務的影響	(2)	(14)
以上調整對少數股東權益的影響	(1)	(4)
	<u>330</u>	<u>(4,823)</u>
按國際財務報告準則編製的財務報表的本公司股東應佔本年淨利潤／(虧損)	<u>330</u>	<u>(4,823)</u>

- (2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對股東權益的影響分析如下：

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
按中國企業會計準則編製的財務報表的歸屬於母公司股東權益	10,359	7,001
調整：		
一次性付款住房補貼款損失	66	92
土地使用權評估增值	(142)	(146)
同一控制下企業合併的調整	1	8
專項借款匯兌損益的資本化調整	111	108
撥款轉入	(39)	(40)
以上調整對稅務的影響	7	9
以上調整對少數股東權益的影響	(12)	(11)
	<u>10,351</u>	<u>7,021</u>
按國際財務報告準則編製的財務報表的本公司股東應佔權益	<u>10,351</u>	<u>7,021</u>

## 經營數據摘要

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

下表列出按地區分析的若干財務和營運數據：

	截至12月31日止年度		2009年比 2008年
	2009年	2008年	增長／(減少) %
<b>空運量</b>			
收費客公里(RPK) (百萬)			
— 國內	80,697	70,619	14.3
— 港澳臺地區	1,337	1,139	17.4
— 國際	10,968	11,426	(4.0)
合計	<u>93,002</u>	<u>83,184</u>	11.8
收費噸公里(RTK) (百萬)			
— 國內	8,342	7,392	12.9
— 港澳臺地區	126	110	14.5
— 國際	1,599	1,698	(5.8)
合計	<u>10,067</u>	<u>9,200</u>	9.4
載客人次 (千)			
— 國內	61,130	53,063	15.2
— 港澳臺地區	1,276	1,220	4.6
— 國際	3,875	3,954	(2.0)
合計	<u>66,281</u>	<u>58,237</u>	13.8
貨運及郵運量 (千噸)			
— 國內	750	713	5.2
— 港澳臺地區	9	11	(18.2)
— 國際	103	111	(7.2)
合計	<u>862</u>	<u>835</u>	3.2

	截至12月31日止年度		2009年比
	2009年	2008年	2008年 增長／(減少) %
<b>載運力</b>			
可用座位公里(ASK) (百萬)			
— 國內	105,379	93,384	12.8
— 港澳臺地區	1,916	1,790	7.0
— 國際	16,146	17,593	(8.2)
合計	<u>123,441</u>	<u>112,767</u>	9.5
可用噸公里(ATK) (百萬)			
— 國內	12,425	10,985	13.1
— 港澳臺地區	219	200	9.5
— 國際	2,802	3,091	(9.3)
合計	<u>15,446</u>	<u>14,276</u>	8.2
<b>載運率</b>			
客座率(RPK/ASK) (%)			
— 國內	76.6	75.6	1.3
— 港澳臺地區	69.8	63.6	9.7
— 國際	67.9	64.9	4.6
平均	<u>75.3</u>	<u>73.8</u>	2.0
總體載運率(RTK/ATK) (%)			
— 國內	67.1	67.3	(0.3)
— 港澳臺地區	57.7	55.0	4.9
— 國際	57.1	54.9	4.0
平均	<u>65.2</u>	<u>64.4</u>	1.2



	截至12月31日止年度		2009年比
	2009年	2008年	2008年 增長／(減少) %
<b>收益</b>			
每收費客公里收益 (人民幣)			
— 國內	<b>0.53</b>	0.59	<b>(10.2)</b>
— 港澳臺地區	<b>0.75</b>	0.84	<b>(10.7)</b>
— 國際	<b>0.55</b>	0.67	<b>(17.9)</b>
平均	<b>0.54</b>	0.61	<b>(11.5)</b>
<b>每收費噸公里收益 (人民幣)</b>			
— 國內	<b>5.36</b>	5.90	<b>(9.2)</b>
— 港澳臺地區	<b>8.30</b>	9.23	<b>(10.1)</b>
— 國際	<b>4.52</b>	5.47	<b>(17.4)</b>
平均	<b>5.26</b>	5.86	<b>(10.2)</b>
<b>機隊</b>			
年末飛機總數			
— 波音	<b>194</b>	179	<b>8.4</b>
— 空中客車	<b>157</b>	133	<b>18.0</b>
— 麥道	<b>16</b>	25	<b>(36.0)</b>
— 其他	<b>11</b>	11	<b>0.0</b>
合計	<b>378</b>	348	<b>8.6</b>
<b>總體飛機日利用率 (小時／日)</b>			
— 波音	<b>9.52</b>	9.38	<b>1.5</b>
— 空中客車	<b>9.37</b>	9.01	<b>4.0</b>
— 麥道	<b>8.99</b>	7.41	<b>21.3</b>
平均	<b>9.37</b>	9.05	<b>3.5</b>
<b>成本</b>			
— 每可用噸公里之營運成本 (人民幣)	<b>3.58</b>	4.33	<b>(17.3)</b>

## 管理層討論與分析

2009年是新世紀以來中國經濟發展最為困難的一年，國際金融危機不斷蔓延、全球經濟復甦緩慢，國際民航市場持續低迷；2009年伊始，受國內經濟增速放緩、消費需求疲軟、市場競爭加劇、甲型流感以及突發事件等不利因素影響，國內航空市場也面臨嚴峻挑戰。2009年下半年隨着積極財政政策和適度寬鬆貨幣政策的實施和國民經濟的觸底回升，國內民航市場也逐漸走出低谷。

報告期內，國際航空需求持續疲軟，國內市場雖然恢復較快，但總體上還是需求增速低於運力增幅，市場競爭異常激烈，加上突發事件的沖擊，收益品質提升困難。對此，我們積極調整運力結構、航線結構和航班結構，着力優化航線網絡，努力拓展國內外市場，嚴格控製成本支出，廣泛開展對外合作，使各項生產指標繼續保持快速增長。

報告期內，本公司提出了「一切從顧客感受出發、珍惜每一次服務機會」的服務理念，重點開展了「服務品牌提升年」活動，積極探索服務系統的管控模式，着力加強服務標準化建設，不斷優化服務流程，完善服務環節，消除服務縫隙，增強服務能力，提升服務效率，妥善處理服務與安全、運行、營銷之間的關係，有效治理大面積航班延誤，借助現代信息技術，重點打造「四大服務品牌」(空中、地面、高端和中轉)，努力做到「五個提升」(提升服務目標、服務意識、服務標準、服務管理和服務產品設計能力)，進一步提高了公司的品牌價值和市場影響力。

報告期內，本公司深入推進戰略轉型，進一步明確了戰略轉型的方向和具體實施步驟，制定了具體的戰略轉型實施方案，並通過開展「澳洲中轉」等工作將戰略轉型規劃進一步落到實處。

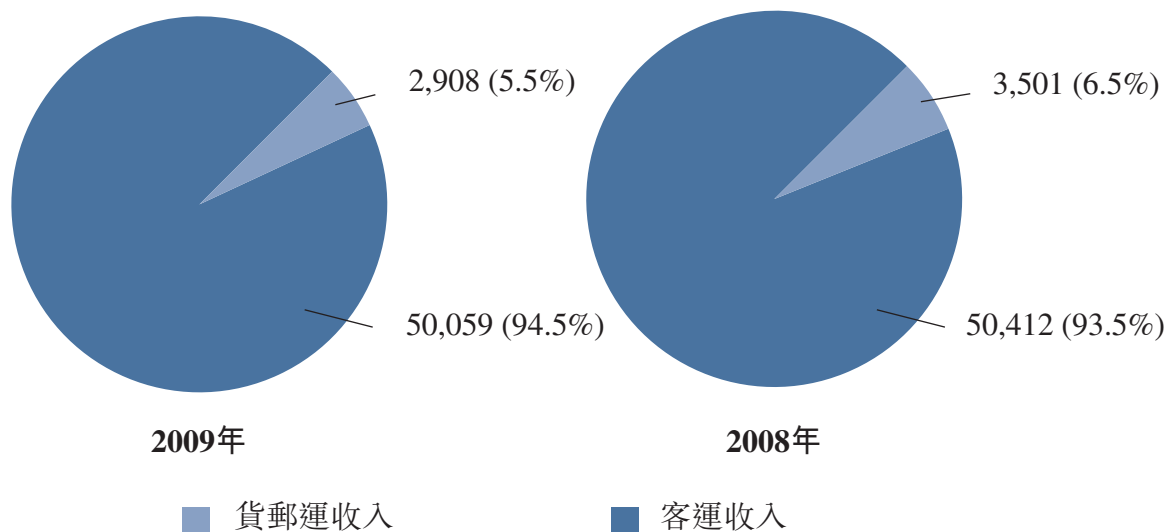
## 財務表現

2009年本公司股東應佔的利潤為人民幣3.30億元，而2008年本公司股東應佔的虧損為人民幣48.23億元，主要由於航油成本下降，使本集團的營運成本大幅下降。本集團的經營收入由2008年的人民幣552.88億元減少人民幣4.86億元或0.9%至2009年的人民幣548.02億元，主要由於燃油附加費收入的減少。客座率由2008年的73.8%上升1.5個百分點至2009年的75.3%。客運收益(以每收費客公里之客運收入計算)由2008年的人民幣0.61元減少人民幣0.07元或11.5%至2009年的人民幣0.54元。平均收益(以每收費噸公里之運輸收入計算)由2008年的人民幣5.86元減少至2009年的人民幣5.26元，減幅為10.2%。營運開支則由2008年的人民幣617.67億元減少人民幣64.16億元至2009年的人民幣553.51億元，減幅為10.4%。由於營運支出的減少，2009年的經營利潤為人民幣14.40億元，而2008年之經營虧損為人民幣56.46億元。

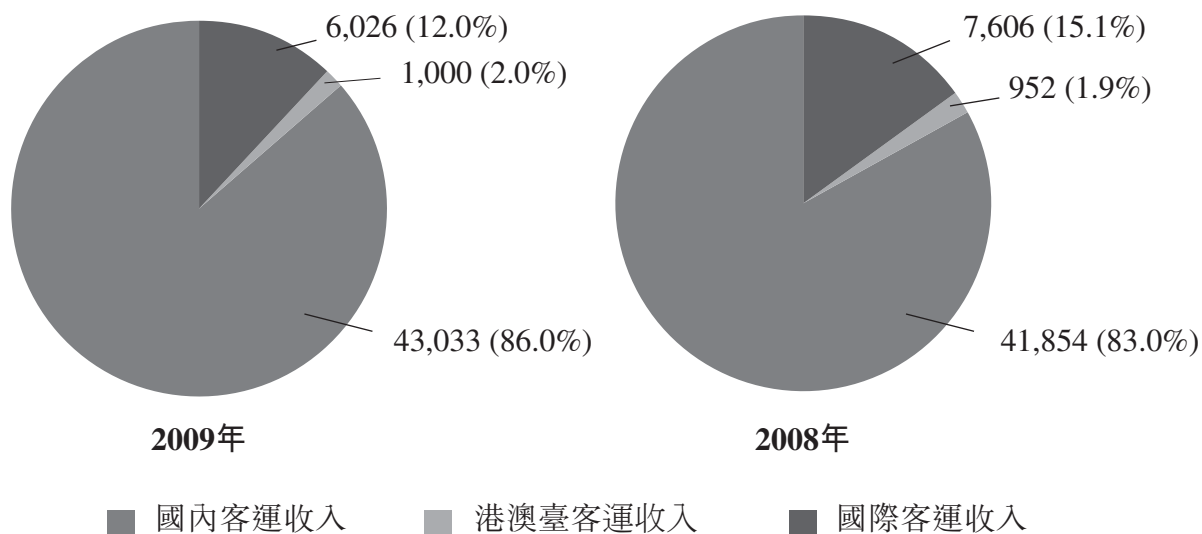
## 經營收入

	2009年		2008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	52,967	96.7%	53,913	97.5%	(1.8%)
其中：客運收入	50,059		50,412		(0.7%)
— 國內客運收入	43,033		41,854		2.8%
— 港澳臺客運收入	1,000		952		5.0%
— 國際客運收入	6,026		7,606		(20.8%)
貨郵運收入	2,908		3,501		(16.9%)
其他經營收入	1,835	3.3%	1,375	2.5%	33.5%
主要包括：佣金收入	342		317		7.9%
地面服務收入	320		250		28.0%
逾期票證結算	350		276		26.8%
<b>經營收入合計</b>	<b>54,802</b>	<b>100.0%</b>	<b>55,288</b>	<b>100.0%</b>	<b>(0.9%)</b>
減：燃油附加費收入	(1,986)		(8,197)		
經營收入合計 (不含燃油附加費)	<b>52,816</b>		<b>47,091</b>		

運輸收入構成（人民幣百萬元）



### 客運收入構成 (人民幣百萬元)



本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入在2009年及2008年分別佔經營收入的96.7%及97.5%。在2009年的運輸收入中94.5%為客運收入，5.5%則為貨郵運收入。本集團的其他經營收入來自佣金收入、通用航空業務收入、向其他國內航空公司提供地面服務的收費等。

經營收入減少的主要原因是客運收入由2008年的人民幣504.12億元減少0.7%至2009年的人民幣500.59億元。載客總人次在2009年增加13.8%至6,628萬人次。收費客公里由2008年的831.84億客公里，增加11.8%至2009年的930.02億客公里，主要由於載客人數增加。本年的每收費客公里收益由2008年的人民幣0.61元降至2009年的人民幣0.54元。客運收入及每收費客公里收益的減少主要由於燃油附加費收入減少。

燃油附加費收入佔2009年經營總收入的3.62%，從2008年的人民幣81.97億元減少62.11億元至2009年的人民幣19.86億元，降幅為75.8%，主要原因是由於國內航空煤油成本下降，國家發展與改革委員會（以下簡稱「發改委」）及中國民用航空局（以下簡稱「民航局」）於2009年1月14日聯合頒佈規定，自2009年1月15日起暫停徵收國內航線旅客運輸燃油附加費。直至2009年11月11日，發改委及民航局發文公佈新的燃油附加費徵收聯動機制，自2009年11月14日起恢復向國內航線旅客徵收燃油附加費，由航空公司在規定範圍內自主確定收取標準。此外，因油價下降，本公司調減國際航線燃油附加費標準。

國內客運收入佔2009年總客運收入的86.0%，由2008年的人民幣418.54億元增至2009年的人民幣430.33億元，上升2.8%。國內客運能力（以可用座位公里計算）增加12.8%，以收費客公里計算的客運量同時增加14.3%，客座率由2008年的75.6%上升1.0個百分點至2009年的76.6%。本年的每收費客公里收益由2008年的人民幣0.59元降至2009年的人民幣0.53元。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的2.0%，由2008年的人民幣9.52億元升至2009年的人民幣10.00億元，增加5.0%。港澳臺地區航線的客運能力（以可用座位公里計算）增加7.0%，以收費客公里計算的客運量同時增加17.4%，客座率由2008年的63.6%上升6.2個百分點至2009年的69.8%。每收費客公里收益由2008年的人民幣0.84元下降至2009年的人民幣0.75元，主要由於燃油附加費收入減少及該地區競爭加劇所致。

國際客運收入佔總客運收入的12.0%，由2008年的人民幣76.06億元降至2009年的人民幣60.26億元，減少20.8%。國際航線在客運能力（以可用座位公里計算）下降8.2%的同時，以收費客公里計算的客運量下降4.0%，客座率由2008年的64.9%上升3.0個百分點至2009年的67.9%。每收費客公里收益由2008年的人民幣0.67元減少至2009年的人民幣0.55元，即減少17.9%，主要由於燃油附加費收入減少及該地區國際航線競爭加劇所致。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的5.5%，佔總經營收入的5.3%，由2008年的人民幣35.01億元降至2009年的人民幣29.08億元，降幅為16.9%。下降的主要原因是由於世界金融危機使國際貨運需求減少所致。

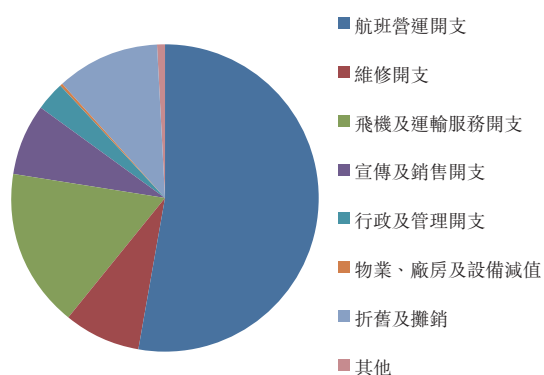
其他經營收入由2008年的人民幣13.75億元增加33.5%至2009年的人民幣18.35億元，增加的主要原因是由於各項業務的正常擴展所致。

## 營運開支

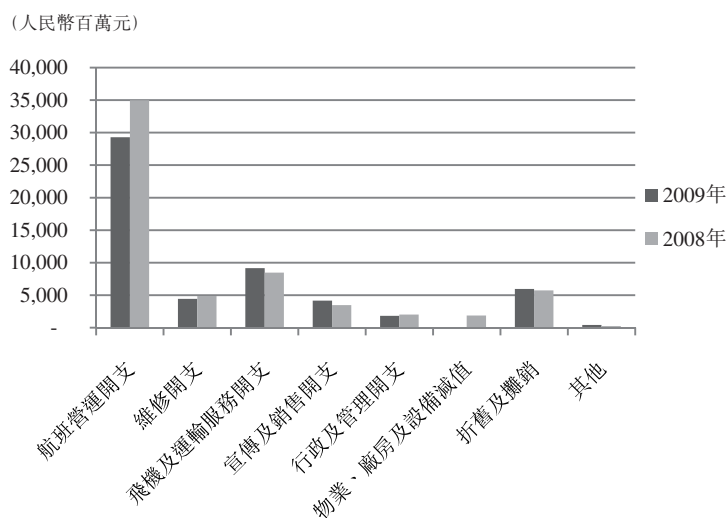
2009年的總營運開支合共人民幣553.51億元，比2008年減少人民幣64.16億元或10.4%，主要由於航空油料成本及物業、廠房及設備減值準備減少的影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比由2008年的111.7%減少至2009年的101.0%。

營運開支	2009年		2008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	<b>29,296</b>	<b>52.9%</b>	34,982	56.6%
主要包括：燃油成本	<b>16,390</b>		23,086	
經營性租賃支出	<b>5,123</b>		4,527	
航空人員工資 及福利	<b>2,622</b>		2,490	
維修開支	<b>4,446</b>	<b>8.0%</b>	4,890	7.9%
飛機及運輸服務開支	<b>9,169</b>	<b>16.6%</b>	8,476	13.7%
宣傳及銷售開支	<b>4,170</b>	<b>7.5%</b>	3,491	5.7%
行政及管理開支	<b>1,844</b>	<b>3.3%</b>	2,041	3.3%
物業、廠房及設備減值	<b>26</b>	<b>0.1%</b>	1,884	3.1%
折舊及攤銷	<b>5,971</b>	<b>10.8%</b>	5,746	9.3%
其他	<b>429</b>	<b>0.8%</b>	257	0.4%
<b>營運開支總額</b>	<b>55,351</b>	<b>100.0%</b>	<b>61,767</b>	<b>100.0%</b>

2009年營運開支百分比



營運開支比較



航班營運開支佔總營運開支的52.9%，由2008年的人民幣349.82億元減少16.3%至2009年的人民幣292.96億元，主要是由於航空油料成本大幅減少所致。航空油料成本佔航班營運開支的55.9%，由2008年的人民幣230.86億元減少29.0%至2009年的人民幣163.90億元，主要由於航空油料平均成本下降35.3%所致。

維修開支佔總營運開支的8.0%，由2008年的人民幣48.90億元減少9.1%至2009年的人民幣44.46億元，減少的主要原因為今年發動機送修數目減少所致。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支的16.6%，由2008年的人民幣84.76億元增加8.2%至2009年的人民幣91.69億元，主要由於航班班次增加，導致起降及導航費用由2008年的人民幣61.35億元增加10.4%至2009年的人民幣67.72億元。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.5%，由2008年的人民幣34.91億元增加19.5%至2009年的人民幣41.70億元。

行政管理費用開支佔總營運開支的3.3%，由2008年的人民幣20.41億元減少9.7%至2009年的人民幣18.44億元。

物業、廠房及設備減值由2008年的人民幣18.84億元減少人民幣18.58億元至2009年的人民幣0.26億元。詳情請參見財務業績附註5。

折舊及攤銷佔總營運開支的10.8%，由2008年的人民幣57.46億元增加3.9%至2009年的人民幣59.71億元，主要是由於2009年所增加飛機的折舊費所致。

## 經營利潤／(虧損)

2009年的經營利潤為人民幣14.40億元(2008年：經營虧損人民幣56.46億元)。經營利潤的增長主要是由於經營收入比2008年減少人民幣4.86億元或0.9%；營業開支減少人民幣64.16億元或10.4%；且本集團於2009年確認民航基礎設施建設基金返還收入人民幣13.28億元。

## 其他(開支)／收益

利息支出由2008年的人民幣19.87億元減少24.7%至2009年的人民幣14.97億元，主要因為銀行及其他借款及融資性租賃負債平均實際利率的減少。

本集團於2009年錄得人民幣0.93億元的淨匯兌收益，比2008年淨匯兌收益人民幣25.92億元減少人民幣24.99億元，主要是因為2008年人民幣對美元匯率上升較大，而今年人民幣對美元匯率保持相對穩定。

## 稅項

本集團本年所得稅收益為人民幣0.95億元，而2008年為所得稅支出人民幣0.62億元。

## 流動資金情況、財政資源與資本結構

於2009年12月31日，本集團的淨流動負債約為人民幣284.41億元。在截至2009年12月31日止年度，本集團錄得的營運現金淨流入約為人民幣89.59億元，投資活動的淨現金流出約為人民幣144.78億元，融資活動的淨現金流入約為人民幣52.13億元，現金及現金等價物約減少人民幣3.06億元。

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
經營活動的現金流入淨額	8,959	1,155
投資活動的現金流出淨額	(14,478)	(7,790)
融資活動的現金流入淨額	<u>5,213</u>	<u>7,460</u>
現金及現金等價物（減少）／增加	<u><u>(306)</u></u>	<u><u>825</u></u>

就2010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2009年12月31日，本集團獲得多家中國商業銀行的貸款安排，提供最高約人民幣1,281.75億元（2008年：人民幣1,252.65億元）的銀行融資額度。於2009年12月31日，約人民幣504.55億元已被使用（2008年：人民幣471.25億元）。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2010年12月31日止12個月的現金流量預測進行了詳盡的審閱。根據這些預測，董事認為本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金及資本性開支需求。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。

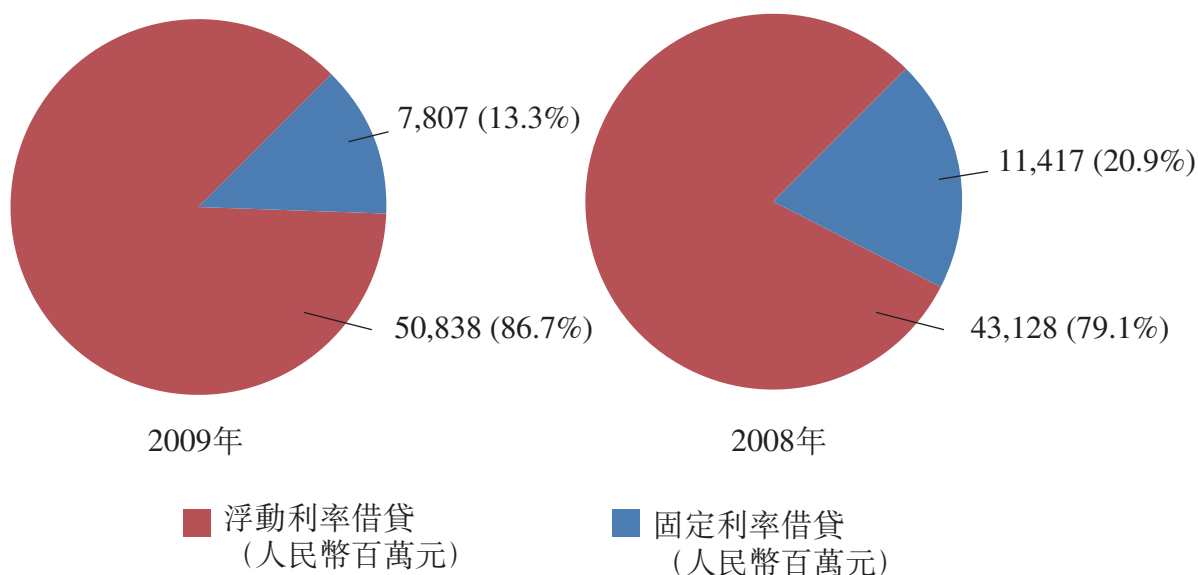


本集團的借貸總額分析如下：

### 借貸總額分析

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元	變動
借貸總額	<b>58,645</b>	54,545	<b>7.5%</b>
其中：固定利率借貸	<b>7,807</b>	11,417	<b>(31.6)%</b>
浮動利率借貸	<b>50,838</b>	43,128	<b>17.9%</b>

### 借貸總額構成



### 借貸總額按幣種分析

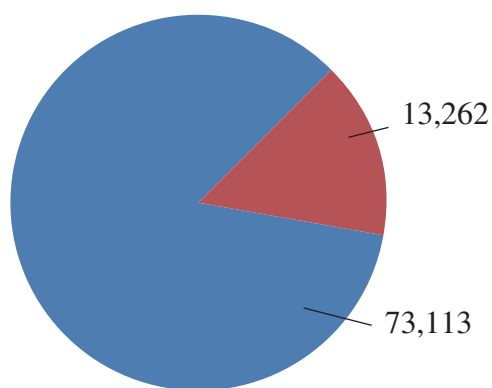
	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
美元	<b>52,489</b>	38,810
人民幣	<b>6,156</b>	15,244
其他	—	491
總計	<b>58,645</b>	<b>54,545</b>

## 借貸總額按到期日分析

	2009年 人民幣百萬元	2008年 人民幣百萬元
1年以內	18,883	25,959
1年以上，但2年以內	9,718	7,319
2年以上，但3年以內	10,859	9,818
3年以上，但4年以內	3,046	1,895
4年以上	16,139	9,554
借貸總額	<b>58,645</b>	<b>54,545</b>

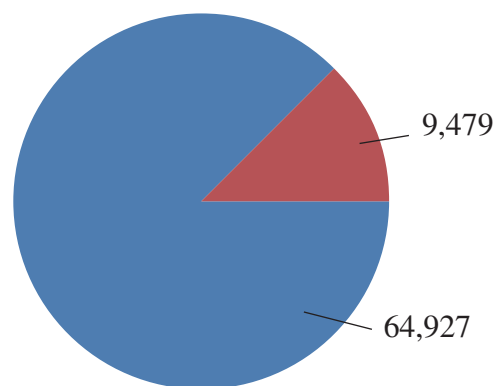
本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2009年	2008年	變動
淨債務 (人民幣百萬元)	73,113	64,927	12.6%
權益總額 (人民幣百萬元)	13,262	9,479	39.9%
淨債務對權益總額比率	551%	685%	(19.6)%



2009年

■ 權益總額  
(人民幣百萬元)



2008年

■ 淨債務  
(人民幣百萬元)

於2009年12月31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）增至人民幣731.13億元，上升了12.6%。

於2009年12月31日，本公司股東應佔權益為人民幣103.51億元，較2008年12月31日的人民幣70.21億元增加了人民幣33.30億元。於2009年12月31日，權益總額為人民幣132.62億元（2008年：人民幣94.79億元）。

本集團於2009年12月31日的淨債務對權益總額比率為551%，在2008年12月31日則為685%。

## 財務風險管理政策

### 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。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。

於2009年12月31日，本集團尚有兩份金額為0.34億美元至0.68億美元的未到期外匯期權合約。根據合同條款規定，本集團需在合同列明的未來各月交割日，分別按約定的匯率賣出日元以購入美元，直至2011年的到期日。於2009年12月31日，這些外匯期權合約的公允價值為負債約人民幣0.44億元。

### 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。

### 重大資產抵押

於2009年12月31日，本集團根據部分借貸及租賃協議，抵押了賬面總值約為人民幣419.85億元（2008年：人民幣357.06億元）的若干飛機及飛機預付款。

## 承諾及或有負債

### 承諾

本集團於2009年12月31日的資本承擔約人民幣677.04億元（2008年：人民幣784.81億元），其中關於購買飛機及飛行設備約為人民幣658.43億元，而用於本集團其他項目約為人民幣18.61億元。

於2009年12月31日，本集團應佔合營公司的資本承擔為人民幣0.42億元（2008年：人民幣0.27億元）。

### 或有負債

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，南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。

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

本公司採用自費模式對擬招收的部分飛行員的飛行培訓費用由其個人貸款支付。於2009年度，這些飛行員簽訂的貸款合同總額為人民幣292,586,000元（2008年：人民幣90,858,000元），該等貸款由本公司提供連帶責任擔保。截至2009年12月31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60,025,500元（2008年：人民幣13,000,000元）。

## 股本結構

### 股本變動

於2009年，本公司分別向南航集團及南龍進行非公開定向增發721,150,000A股及721,150,000H股，非公開定向增發後的總股數為8,003,567,000股。除以上所述外，本公司股本並無任何變動。

## 股本架構

股份類別	股份數目	約佔股本總數的 百分比 (%)
1. 限售A股	4,021,150,000股	50.24
2. H股	2,482,417,000股	31.02
3. A股	<u>1,500,000,000股</u>	<u>18.74</u>
股本總數	<u><u>8,003,567,000股</u></u>	<u><u>100.00</u></u>

## 購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2009年12月31日止年度內，概無購回、出售和贖回本公司之股份。

## 優先購股權

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

## 審計委員會

本公司審計委員會已審閱本集團截至2009年12月31日止年度的經審計財務報表。

## 標準守則

經向各董事個別查詢，各董事截至2009年12月31日止年度一直遵守《香港聯合交易所有限公司（下稱《聯交所》）證券上市規則》（下稱《上市規則》）附錄十所載的《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（下稱《標準守則》）。

就董事的證券交易方面，本公司所採納的操守準則並不比《標準守則》寬鬆。

## 遵守《企業管治常規守則》的守則條文

董事會認為，本集團於截至2009年12月31日止年度一直遵守《上市規則》附錄十四《企業管治常規守則》（下稱《常規守則》）所載之守則條文。

## 2010年展望

展望2010年，隨著國際金融市場的逐步穩定，世界經濟有望出現恢復性增長；國內經濟在積極財政政策和適度寬鬆貨幣政策的推動下，也將保持回升向好的勢頭；此外，國家大力推行的經濟結構調整、提高居民收入以及擴大內需等措施，都將為國內航空市場的快速健康發展創造有利條件。本集團將在確保航空安全的前提下，積極推進戰略轉型，努力提升競爭實力和盈利能力，持續提高服務水準和品牌形象，通過優化資產負債結構降低財務風險。本集團對經營業績的持續改善充滿信心。

### 於聯交所及本公司網頁刊登年報

載有《上市規則》附錄16所規定全部資料的本公司2009年年報，包括截至2009年12月31日止年度之合併財務報表，並附有無保留意見之核數師報告，將於適當時候寄發予本公司股東，並於聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))及本公司網站([www.csair.com](http://www.csair.com))刊登。

承董事會命  
中國南方航空股份有限公司  
聯席公司秘書  
謝兵及劉巍

中華人民共和國，廣州  
2010年4月12日

於本公告日期，本公司的董事包括執行董事司獻民、李文新、王全華、劉寶衡、譚萬庚、張子芳、徐杰波和陳振友以及獨立非執行董事王知、隋廣軍、貢華章和林光宇。