

---

## 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分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)

## 有關收購飛機之非常重大收購

---

本公司將於二零一六年十二月十六日(星期五)下午二時三十分假座中國廣東省廣州市新白雲國際機場南工作區空港五路南航明珠大酒店四樓1號會議室舉行臨時股東大會。大會通告、臨時股東大會代表委任表格及回條已由本公司於二零一六年十一月一日寄發，亦刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.csair.com>)。

倘若閣下未能出席股東大會及／或於會上投票，務請按代表委任表格印備之指示將表格盡快填妥及交回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，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，惟在任何情況下，交回之時間最遲為股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願出席大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一六年十一月十八日

---

## 目 錄

---

	頁次
1. 釋義 .....	1
2. 董事會函件 .....	3
3. 附錄一 – 本集團財務資料 .....	10
4. 附錄二 – 一般資料 .....	53

---

## 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：

「A股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元之A股
「收購」	指	根據波音飛機收購協議收購波音飛機
「公司章程」	指	本公司之《公司章程》
「可用座位公里」或「ASKs」	指	飛行公里數乘以可出售座位數
「可用噸公里」或「ATKs」	指	飛行公里數乘以收費載運(乘客和貨郵)的可用載運噸位
「董事會」	指	董事會
「波音」	指	美國波音公司，飛機收購協議之賣方及波音飛機出售協議之買方
「波音飛機」	指	12架B787-9飛機，波音飛機收購協議之標的事項
「波音飛機收購協議」	指	波音與本公司於二零一六年十月十二日訂立之飛機收購協議，據此，本公司同意收購而波音同意出售波音飛機
「本公司」	指	中國南方航空股份有限公司，一間根據中國法例註冊成立之公司，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，一家根據中國法例成立的國有企業，為本公司的控股股東
「董事」	指	本公司董事
「臨時股東大會」	指	本公司於二零一六年十二月十六日(星期五)下午二時三十分舉行之二零一六年第一次臨時股東大會
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元之H股

---

## 釋 義

---

「最後實際可行日期」	指	二零一六年十一月十四日，即本通函付印前為確定其中所載若干資料之最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「中國」	指	中華人民共和國，就本公告而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣
「前波音飛機收購」	指	廈航根據日期為二零一五年十二月十七日之飛機收購協議向波音收購30架B737NG系列飛機及50架B737MAX系列飛機，廈航根據日期為二零一五年十二月十七日之飛機收購協議向波音收購30架B737MAX系列飛機，廈航根據日期為二零一六年四月二十六日之飛機收購協議向波音收購10架B737-800飛機，以及廈航根據日期為二零一六年七月二十七日之飛機收購協議向波音收購6架B787-9飛機
「收費客公里」或「RPKs」	指	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「RTKs」	指	即運輸總周轉量，飛行公里數乘以噸位載運量(包括客運和貨郵運)
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「股份」	指	H股及A股的統稱
「股東」	指	股份持有人
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「美元」	指	美元，美利堅合眾國之法定貨幣
「廈航」	指	廈門航空有限公司，一間於中國註冊成立的有限公司，為本公司於最後實際可行日期擁有55%權益的附屬公司(定義見上市規則)



**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：**

王昌順(董事長)

袁新安

楊麗華

**註冊地址：**

中國廣州市

蘿崗區玉岩路12號

冠昊科技園一期辦公樓3樓301室

郵編：510530

**執行董事：**

譚萬庚(副董事長)

張子芳

李韶彬

**獨立非執行董事：**

寧向東

劉長樂

譚勁松

郭為

焦樹閣

**監事：**

潘福(監事會主席)

李家世

張薇

楊怡華

吳德明

敬啟者：

**有關收購飛機之非常重大收購**

**1、 緒言**

茲提述本公司日期為二零一六年十月十二日有關收購事項之公告。編製本通函旨在為(其中包括)向閣下提供更多有關收購事項之資料，以使閣下就投票贊成或反對臨時股東大會決議案作出知情決策。

### 2、 波音飛機收購協議

#### (1) 波音飛機收購協議

##### 日期

二零一六年十月十二日(交易時間結束後)

##### 訂約方

- (i) 本公司，作為買方，主要從事民航業務。
- (ii) 美國波音公司(一家於美利堅合眾國特拉華州註冊成立之公司)，作為賣方，主要從事飛機製造業務。就董事經作出一切合理查詢後，就彼等所知、所獲得之資料及所信，波音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

12架B787-9飛機

##### 代價

據波音所提供之資料，每架波音B787-9飛機之目錄價格約為271百萬美元。該目錄價格包括機身價格及發動機價格。

波音飛機收購協議乃根據一般商業及行業慣例磋商訂立。波音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波音給予之關於波音飛機之大幅價格優惠，顯著低於波音之目錄價格。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營運成本並無重大影響。

就收購而言，波音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常規，購買波音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波音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章要求須披露之信息(包括相關實際購買代價)之許可。然而，波音拒絕了本公司對此方面之請求，並堅持於盡可能情況下保持該等資料保密。披露實際代價

---

## 董事會函件

---

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。本公司已就披露波音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)段項下之有關於公告及通函中的披露規定，而聯交所已授出該等豁免。

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，跟先前每次購買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。代價將部分以現金支付，部分以與銀行機構訂立之融資安排支付。於最後實際可行日期，本公司已經以現金支付總代價的2%作為預付款。波音飛機將於二零一八年至二零二零年期間分階段向本公司交付。剩餘代價佔總代價的98%，將根據相關波音飛機於二零一八年至二零二零年期間的各自交付安排分期支付給波音。

### 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並遵守適用之上市規則規定作出必要之信息披露。

## (2) 先決條件

根據上市規則、公司章程及上海證券交易所之相關規定及規則，收購須受限於以下條件：

- (i) 中國相關政府機關之批准；及

---

## 董事會函件

---

(ii) 股東批准。

概無股東須就批准收購之建議決議案放棄投票。

就董事經作出一切合理查詢後，所知、所獲得之資料及所信，概無股東或其各自任何聯繫人士於波音飛機收購協議及收購中擁有任何重大權益，因此概無股東須在本公司就批准波音飛機收購協議及收購舉行的股東大會上放棄投票。

### (3) 收購之理由

董事(包括獨立非執行董事)認為收購符合本集團根據「十三五」規劃製定之發展策略及機隊結構規劃，且收購將有助加強廣州樞紐建設，提高本集團的運行效率及提升其競爭力。預期收購可令本公司的成本及效率表現更佳，從而提升本集團的競爭力。不考慮本公司可能基於市場環境和機齡而對機隊作出的調整，波音飛機將增加本集團可用噸公里數(與本集團於二零一五年十二月三十一日之可用噸公里數比較)5.7%。

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，而波音飛機收購協議之條款乃按正常商業條款訂立，屬公平合理且符合本公司及其股東之整體利益。

### (4) 上市規則之涵義

根據上市規則第14.22條，有關上市規則第14.07條項下之代價測試，交易連同前波音飛機收購的相關適用百分比率超過100%。收購連同前波音飛機收購將共同構成一項非常重大收購，因此須遵守上市規則項下之申報、公告及股東批准規定。

收購亦須根據上海證券交易所的相關規定及規則予以披露。

## 3、財務及經營前景

2016年下半年，全球經濟增長很難有明顯提升，預計維持緩慢增長態勢。中國經濟運行將延續穩中有進的發展態勢，結構調整深入推進，經濟下行壓力依然較大。對民航業來講，發展的機遇與挑戰並存。一方面，受供需不平衡的影響，國際油價下半年大幅上漲的可能性不大；同時民航市場仍然較好，下半年行業整體客運量預計將保持9.5-10%的增速。另一方面，



---

## 董事會函件

---

我們也面臨著國內外安全形勢日益嚴峻、國際競爭日趨激烈以及匯率波動風險加大等不利因素。我們要全力確保持續安全，抓住機遇提質增效，持續提升服務水平，努力實現全年更好的經營業績，為股東帶來更好的回報。

### 運營安全

我們將始終堅持安全第一的經營理念，加強運行控制、機務維修、飛行管理等核心系統的溝通與協作，提高飛行保障水平，提升特殊情況處置能力；我們將進一步完善安全規章制度體系，提高安全風險防控的針對性、時效性、精準性和延伸性，提高安全提示的針對性和前瞻性；我們將針對階段特點和運行實際，加強安全風險管控，定期排查並及時開展風險分析，有針對性的加強安全教育和規章培訓等工作。2016年下半年，本集團要繼續確保實現航空安全年。

### 機隊發展

未來五年，我們將圍繞「適應性、經濟性、靈活性、連續性」的原則持續優化公司機隊結構，提升公司競爭優勢。在「十三五」期間，計劃退出B757-200、B737-300、B777-200等老舊機型，新增B787-9、A320neo、B737MAX等新一代飛機。下半年，我們計劃引進飛機32架，包括1架B777-300ER、1架A330-300、1架B787-9、5架A320neo、9架A321、1架A320、13架B737-800、1架EMB190。計劃退出飛機10架，出售3架B757-200，退租3架B737-700、4架A319。

### 樞紐建設

我們將緊緊圍繞「一帶一路」戰略進行佈局，以廣州樞紐作為南航全球網絡核心節點和「一帶一路」戰略的中心節點，著力打造、密切協同廣州、烏魯木齊、北京三大國際航線樞紐。我們將抓住互聯網和移動終端的發展契機，立足規範化、一體化和國際化，努力提升各樞紐運行效率，提高樞紐中轉服務質量，優化旅客出行體驗。同時，下半年我們還將按照主基地公司進駐北京新機場的定位，加快推進南航北京第二機場基地項目建設，進一步推動廣州、北京雙核心樞紐戰略的實施。

### 航線網絡

我們將結合市場需求、經營效益等因素，繼續優化航線網絡佈局。在國內，我們要鞏固現有優勢，合理時刻佈局，加大主幹線運力投入，提升整體競爭力及盈利水平。在國際航線網絡方面，我們將配合國家「一帶一路」的發展戰略，通過新開航線及增加班次，進一步拓展公司國際航線網絡。下半年，我們將在北美和澳新市場，重點關注航線網絡空白，開通廣州－多倫多、廣州－阿德萊德航線；我們將在歐洲市場優先加大對重要航線的運力投入，進一步調整優化現有航線及航點；我們將充分把握市場旺季，增加廣州－墨爾本、廣州－基督城航線的運力投入，進一步鞏固在澳新市場的市場份額。我們還將根據市場淡旺季，調減部分航線運力投入，同時優化國際中短程航線機型及時刻，提高對遠程航線的支撐作用，改善航班銜接。

### 產品服務

我們要全力提高航班正常性，著力提升航班延誤、行李、餐食等焦點服務項目水平；要全面推進機上WIFI、餐飲具設計、香氛、機上醫療志願者等重點項目，打造創新、活力的品牌形象，穩步改善旅客體驗；要著力改善中轉體驗，重點梳理住宿和安檢流程。

### 市場營銷

我們要着力探索完善營銷管控模式，提升資源優化配置能力，積極推進電子商務全流程一站式服務；要強化與廈門航空的協同，積極推進戰略協同和資源整合；要提升國際營銷能力，吸引高端旅客；要整合資源，加強聯合營銷，採取多種措施發展粉絲、會員和大客戶，全力提升直銷比例。

### 成本控制

我們要繼續推動並深化全面預算管理，積極推動成本管控各項工作任務的開展，做好內外部對標工作，提高資源使用效率。我們要繼續做好「提直降代」，降低銷售費用；要在匯率合適的時機，考慮運用簡單的遠期合約，開展外匯套期保值業務；要密切關注市場情況，在航油價格到達理想水平時，將擇機開展套期保值業務。

---

## 董事會函件

---

### 4、 臨時股東大會

本公司將於二零一六年十二月十六日(星期五)下午二時三十分假座中國廣東省廣州市新白雲國際機場南工作區空港五路南航明珠大酒店四樓1號會議室舉行臨時股東大會，召開大會的通告、臨時股東大會代表委任表格及回條已由本公司於二零一六年十一月一日寄發，相關文件亦刊登於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.csair.com>)。

倘若閣下未能出席股東大會及／或於會上投票，務請按代表委任表格印備之指示將表格盡快填妥及交回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，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，惟在任何情況下，交回之時間最遲為股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願出席大會或其任何續會，並於會上投票。

根據上市規則第13.39(4)條及組織章程細則，股東於臨時股東大會上須以投票方式表決。

### 5、 推薦建議

董事相信，於臨時股東大會提呈之供股東考慮及批准之所有決議案(包括有關收購事項之決議案)符合本公司及股東之整體最大利益。因此，董事建議股東投票贊成所有將於臨時股東大會上提呈之決議案。

### 6、 附加資料

敬請閣下垂注本通函附錄所載之本集團財務資料及一般資料。

此致

列位股東 台照

承董事會命  
董事長  
王昌順

二零一六年十一月十八日

## 1、 本集團的財務資料

本集團截至二零一六年六月三十日止六個月，以及二零一五年、二零一四年及二零一三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)：

- 本公司於二零一六年九月十四日刊發的截至二零一六年六月三十日止六個月之年報(第56–83頁)；

[http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0914/LTN20160914505\\_C.pdf](http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0914/LTN20160914505_C.pdf)

- 本公司於二零一六年四月二十九日刊發的截至二零一五年十二月三十一日止年度之年報(第122–204頁)；

[http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0429/LTN20160429594\\_c.pdf](http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0429/LTN20160429594_c.pdf)

- 本公司於二零一五年四月二十二日刊發的截至二零一四年十二月三十一日止年度之年報(第112–200頁)；及

[http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2015/0422/LTN201504221087\\_c.pdf](http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2015/0422/LTN201504221087_c.pdf)

- 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)。

[http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2014/0422/LTN20140422628\\_c.pdf](http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2014/0422/LTN20140422628_c.pdf)

## 2、 債項

於二零一六年九月三十日(即本通函付印前就本債項聲明而言之最後實際可行日期)營業時間結束時，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	4,926
抵押貸款	<u>1,115</u>
總計	<u><u>6,041</u></u>

**應付融資租賃款**

無擔保抵押融資租賃款	59,630
有擔保抵押融資租賃款	<u>544</u>
總計	<u><u>60,174</u></u>

**無擔保公司債券**14,302

人民幣(百萬元)

**無擔保超短期融資券**18,513**已提供擔保**

受訓飛行員之個人銀行貸款	<u>420</u>
--------------	------------

於二零一六年九月三十日，本集團有約人民幣770百萬元的銀行及其他貸款以若干架賬面價值為人民幣1,463百萬元之飛機作為抵押。本集團有約人民幣345百萬元的銀行及其他貸款以人民幣76百萬元之土地使用權及人民幣37百萬元之投資物業作為抵押。應付融資租賃款則以賬面價值為人民幣75,469百萬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544百萬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，本集團於二零一六年九月三十日營業時間結束時並無任何尚未償還的按揭、押記、債權證、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。

董事並不知悉自二零一六年九月三十日以來，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。與本集團於二零一五年十二月三十一日之可用噸公里數相比，波音飛機將增加本集團可用噸公里數5.7%，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

董事並不知悉自二零一五年十二月三十一日(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以及考慮收購及前波音飛機收購之影響，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) 截至二零一六年六月三十日止六個月

##### **流動資金情況、財務資源與資本架構**

於二零一六年六月三十日，本集團之淨流動負債為人民幣51,057百萬元，其中包括總額為人民幣37,939百萬元的於一年內須償還之借款及融資性租賃負債。本集團流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金流入以應付到期債務的能力，以及其取得外部融資以應付未來已承擔的資本開支之能力。在編製截至二零一六年六月三十日止六個月之財務報告時，董事已考慮本集團流動資金狀況之要素，並認為本集團有足夠資金應付短期債務及資本性開支要求。

於二零一六年六月三十日，本集團之借貸總額為人民幣44,471百萬元，較二零一五年十二月三十一日的人民幣45,886百萬元減少人民幣1,415百萬元。該等借貸主要以美元及人民幣計值，其中77%為固定利率借貸。於該等借貸當中，人民幣29,579百萬元、人民幣642百萬元、人民幣5,355百萬元、人民幣353百萬元及人民幣8,542百萬元分別將於截至二零一七年、二零一八年、二零一九年、二零二零年、二零二一年六月三十日止十二個月及其後償還。於二零一六年六月三十日，本集團的現金及現金等價物及受限制銀行存款總值人民幣6,299百萬元，其中16%以外幣計值，較二零一五年十二月三十一日的人民幣4,683百萬元增加人民幣1,616百萬元。

於二零一六年六月三十日，本公司權益持有者之應佔權益總額為人民幣41,279百萬元，較二零一五年十二月三十一日的人民幣39,045百萬元增加了人民幣2,234百萬元，主要為截至二零一六年六月三十日止六個月錄得淨利潤及宣佈發放現金股利所致。於二零一六年六月三十日，權益總額為人民幣52,528百萬元(二零一五年十二月三十一日：人民幣49,624百萬元)。

本集團基於負債率監察其資本，比率按照總負債除以總資產計算。本集團於二零一六年六月三十日之負債率為72%(二零一五年十二月三十一日：73%)。

### 業務發展

本集團運用互聯網思維，立足於互動、便捷、人性化等關鍵點，推出系列服務產品，全力提升旅客滿意度。本公司已在153個城市開通了電子值機服務，現場服務電子化比例達到60.1%，電商平台服務電子化比例達到43.3%。我們在廣州—悉尼航線推出機上WIFI服務，並在多條航線推出全新明珠經濟艙，在餐飲、餐具、舒適用品、耳機等方面全面改進。此外，我們還與「海綿寶寶」品牌再度攜手合作，在武漢國內出港航班推出國內首張卡通形象登機牌和行李標籤牌，給大小旅客帶來驚喜。

本集團率先開通人體捐獻器官轉運綠色通道，建立、完善涉及旅客生命及健康之特殊情況快速處置機制，把生命與健康擺在首位。我們致力於為旅客提供便捷、順暢的體驗，一方面大力提升中轉銜接及住宿服務水平，另一方面加強信息系統建設，提高航班、天氣相關信息之高效傳遞，重點提高對航班延誤旅客之服務水平。

於二零一六年下半年，本集團將全力提高航班準點率，著力提升航班延誤、行李、餐食等重點服務項目水平；全面推進機上WIFI、餐飲具設計、香氛、機上

醫療志願者等重點項目，打造創新、活力的品牌形象，穩步改善旅客體驗；著力改善中轉體驗，梳理住宿和安檢流程。

## 重大投資

### 證券投資

單位：人民幣百萬元

股份代號	簡稱	最初投資	股權比例		期內損益	期內擁有人		股份來源
			(%)	期末賬面值		權益變動	會計事項	
000099	中信海直	9	0.48	38	-	(4)	可供出售金融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	53	-	(6)	可供出售金融資產	購入
總計		25	/	91	-	(10)	/	/

### 持有金融企業股權情況

單位：人民幣百萬元

名稱	最初投資金額	持有數量(股)	期內擁有人		期內損益	期內擁有人		股份來源
			期末股份比例(%)	期末賬面值		權益變動	會計事項	
財務公司	246	/	33.98	264	21	-	於聯營公司之權益	購入
總計	246	/	/	264	21	-	/	/

### 非金融類公司委託理財及衍生品投資情況

#### (1) 委託理財情況

期內，本公司無委託理財事項。



(2) 委託貸款情況

期內，本公司無委託貸款情況。

**承擔**

於二零一六年六月三十日，本集團之資本承擔(除投資承擔外)約為人民幣88,002百萬元(於二零一五年十二月三十一日：人民幣90,160百萬元)。其中，人民幣79,975百萬元有關飛機及相關飛行設備之收購，人民幣8,027百萬元有關其他項目。

除以上所披露者外，本集團於二零一六年六月三十日並無未來重大投資計劃或資本資產。

**資產及合併交易**

二零一六年二月二日，本公司與控股股東南航集團訂立《中國南方航空集團公司與中國南方航空股份有限公司關於出讓中國南航集團進出口貿易有限公司100%股權之轉讓協議》，以人民幣400,570,400元向南航集團購買中國南航集團進出口貿易有限公司100%股權。上述有關交易詳情請參見本公司於二零一六年二月二日在聯交所網站，以及於二零一六年二月三日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》及上海證券交易所網站披露之相關公告。

二零一六年四月二十六日，本公司附屬公司廈門航空與波音公司訂立《10架B737-800飛機購買合同》，向波音公司購買10架B737-800飛機。上述有關交易詳情請參見本公司於二零一六年四月二十六日在聯交所網站，以及於二零一六年四月二十七日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》及上海證券交易所網站披露之相關公告。

二零一六年七月二十七日，本公司附屬公司廈門航空與波音公司訂立《6架B787-9飛機購買合同》，向波音公司購買6架B787-9飛機。上述有關交易詳情請參見本公司於二零一六年七月二十七日在聯交所網站，以及於二零一六年七月二十八日在《中國證券報》、《上海證券報》、《證券時報》及上海證券交易所網站披露之相關公告。

二零一六年一月、四月、五月及六月，本公司向波音公司出售4架老舊B757-200飛機，出售價格分別為2.71百萬美元、3.05百萬美元、2.35百萬美元及3.55百萬美元，相關資產產權及債權人之權益及債務已全部轉讓。

除以上所披露者外，本集團於二零一六年上半年並無就附屬公司及聯營公司之重大收購及出售事項。

### 總體業務分析

截至二零一六年六月三十日止六個月，本集團之運輸收入總額為人民幣51,784百萬元，比去年同期增加人民幣448百萬元或0.87%。同時，運輸總周轉量上升8.92%至115.85億收費噸公里。客座率為80.07%，比去年同期下降0.83個百分點，實現旅客運輸量5,466萬人次，比去年同期增長2.22%。

營運開支總額為人民幣48,636百萬元，比去年同期增加0.22%，主要由於維修開支、飛機及運輸服務開支增加以及折舊和攤銷與航班營運開支減少抵銷所致。

利息支出為人民幣1,200百萬元，比去年同期增加7.43%，主要是由於浮動基準利率較去年同期上升。

由於報告期內人民幣對美元等主要外幣發生貶值，本集團錄得人民幣1,516百萬元之淨匯兌損失，去年同期本公司錄得淨匯兌損失為人民幣156百萬元。

截至二零一六年六月三十日止六個月，本集團錄得除稅後淨利潤人民幣3,691百萬元，去年同期之除稅後淨利潤為人民幣4,095百萬元。

### 經營收入分析

截至二零一六年六月三十日止六個月，客運收入為人民幣48,662百萬元，比去年同期增加1.08%，佔本集團運輸收入總額的93.97%。客運量為983.97億收費客公里，比去年同期增加7.74%。每收費客公里之收益(含燃油附加費)比去年同期的人民幣0.53元減少7.55%至人民幣0.49元。

國內客運收入為人民幣36,192百萬元，比去年同期減少2.33%，佔客運收入總額的74.37%。國內客運能力(以可用座位公里計算)與去年同期相比增加2.40%，而客運量(以收費客公里計算)比去年同期增加0.95%，本集團之客座率下降1.15個百分點至79.95%。截至二零一六年六月三十日止六個月，每收費客公里收益比去年同期的人民幣0.55元減少3.64%至人民幣0.53元。

港澳台地區航線客運收入為人民幣1,200百萬元，比去年同期減少4.38%，佔客運收入總額的2.47%。港澳台地區航線之客運能力(以可用座位公里計算)比去年同期下降5.63%，客運量(以收費客公里計算)比去年同期下降4.20%，引致本集團之客座率比去年同期上升1.06個百分點至74.06%。每收費客公里收益與去年同期持平同為人民幣0.72元。

國際客運收入為人民幣11,270百萬元，比去年同期增加14.65%，佔客運收入總額的23.16%。國際航線之客運能力(以可用座位公里計算)比去年同期增加30.17%，而客運量(以收費客公里計算)比去年同期增加29.96%，引致客座率下降0.15個百分點至80.75%。每收費客公里收益由去年同期的人民幣0.45元下降11.11%至人民幣0.40元。

貨運及郵運收入為人民幣3,122百萬元，比去年同期減少2.28%，佔運輸收入的6.03%。貨運及郵運量增加5.53%至75.206萬噸。每貨運及郵運噸公里收益由去年同期的人民幣1.24元減少12.90%至人民幣1.08元。

### 經營開支分析

航班營運開支為人民幣23,247百萬元，比去年同期減少6.43%，主要由於航油價格比去年同期下降導致燃油成本減少所致。

維修開支為人民幣5,017百萬元，比去年同期增加14.10%，主要由於機隊規模及飛行時數增加導致維修開支增加所致。

飛機及運輸服務開支為人民幣9,335百萬元，比去年同期增加14.40%，主要由於載運量及航班起降架次增多所致。

宣傳及銷售開支為人民幣2,888百萬元，比去年同期減少17.93%，主要由於代理售票手續費減少所致。

一般及行政開支為人民幣1,178百萬元，比去年同期增加1.55%，主要由於一般管理支出增加所致。

折舊及攤銷開支為人民幣6,298百萬元，比去年同期增加8.68%，主要由於公司機隊規模擴張所致。

### 現金流分析

經營活動之現金流入淨額為人民幣8,113百萬元，比去年同期減少17.93%，主要由於應收貿易賬款的增加所致。

投資活動之現金流出淨額為人民幣1,233百萬元，比去年同期減少68.11%，主要由於固定資產出售所致。

融資活動之現金流出淨額為人民幣5,308百萬元，比去年同期減少55.07%，主要由於發行公司債券及超短期融資券所收資金所致。

### 僱員情況

於二零一六年六月三十日，本集團共有僱員89,539名(二零一五年十二月三十一日：87,202名)。本集團僱員之薪金主要包括基本薪金及花紅。

本集團僱員之薪酬政策主要由本集團基於彼等之長處、資格、競爭力及本集團之經營業績而制定。

二零一一年十一月三十日，本公司股東大會批准《中國南方航空股份有限公司H股股票增值權計劃》，以向本公司若干董事、高級管理人員、管理骨幹及核心技術人才提供中期至長期之激勵，並促進本集團業務持續發展。

### 重大資產抵押

於二零一六年六月三十日，本集團有賬面總值約為人民幣77,704百萬元(二零一五年十二月三十一日：人民幣88,060百萬元)之飛機，已用作若干貸款或若干租賃協議之抵押物。

### 外匯風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣之外匯交易必須透過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯之機構或調劑中心進行。

本集團大部分之融資租賃負債及若干銀行借款均以外幣計值，主要是美元、歐元及日元。由於本集團之外幣負債一般高於外幣資產，故此人民幣對外幣之貶值或升值均會對本集團之業績構成重大影響。

### 航油價格風險

燃油成本是航空公司最主要之成本開支。國際原油價格波動以及國家發展改革委員會對國內燃油價格的調整，均會對本集團之盈利造成較大影響。雖然本公司已採用各種節油措施控制單位燃油成本，降低燃油消耗量，但若國際油價出現大幅波動，本公司之經營業績仍可能受到重大影響。

此外，本集團大部分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途徑管理其因國內航油價格變動所承受之風險。但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聯合發佈之燃油附加費與航油價格聯動機制，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面臨之航油價格波動風險。

### 或然負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地之若干物業及樓宇。但就本集團所知，南航集團就該等物業及樓宇缺乏充分產權證明。

根據本集團與南航集團於一九九七年五月二十二日訂立之賠償協議，南航集團同意就本集團因有關物業及樓宇之使用權受到質疑而引致之任何損失或損害，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與若干飛行學員及若干銀行訂立協議，對該等飛行學員用於支付飛行培訓費之個人借款總額人民幣6.96億元(二零一五年十二月三十一日：人民幣6.27億元)進行擔保。於二零一六年六月三十日，相關銀行已按擔保條款發放貸款合共人民幣4.30億元(二零一五年十二月三十一日：人民幣4.54億元)。期內，本集團由於若干飛行學員未按時還貸而支付之金額為人民幣4百萬元(截至二零一五年六月三十日止六個月：人民幣3百萬元)。
- (c) 本公司涉及一項在ICC國際商會仲裁院進行之仲裁，仲裁對方為SASOF TR-81 AVIATION IRELAND LIMITED(「出租人」)，事由為兩架波音737飛機的退租事項。出租人在仲裁申請書針對飛機的退租條件提出了數項請求，要求本公司賠償13百萬美元。本公司已提出反訴，請求出租人賠償約9.8百萬美元。ICC國際商會仲裁院進行之聆訊

於二零一六年六月末結束，但仲裁院尚未作出任何判決。董事認為本公司目前尚未能對仲裁結果及潛在的財務影響(如有)作出合理預計，因此未就該未決仲裁作出撥備。

(ii) 二零一五年對比二零一四年

**流動資金情況、財務資源與資本架構**

於二零一五年十二月三十一日，本集團之淨流動負債為人民幣51,422百萬元。於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團錄得營運活動現金流入淨額人民幣23,734百萬元，投資活動現金流出淨額人民幣6,931百萬元，融資活動現金流出淨額人民幣27,695百萬元，以及現金及現金等價物減少人民幣10,892百萬元。

	二零一五年 人民幣百萬元	二零一四年 人民幣百萬元
經營活動之現金流入淨額	23,734	13,570
投資活動之現金流出淨額	(6,931)	(9,760)
融資活動之現金流出淨額	<u>(27,695)</u>	<u>(131)</u>
現金及現金等價物(減少)/增加淨額	<u>(10,892)</u>	<u>3,679</u>
於一月一日之現金及現金等價物	15,414	11,748
現金及現金等價物之匯率收益/(損失)	<u>38</u>	<u>(13)</u>
於十二月三十一日之現金及現金等價物	<u><u>4,560</u></u>	<u><u>15,414</u></u>

二零一五年及以後，本集團之流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金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之資本性開支之能力。於二零一五年十二月三十一日，本集團獲得多家中國商業銀行之銀行融資，貸款融資額最高約人民幣173,739百萬元(二零一四年：人民幣187,133百萬元)，其中約人民幣131,021百萬元尚未使用(二零一四年：人民幣126,703百萬元)。董事相信本集團將有足夠的融資。

董事對本集團截至二零一六年十二月三十一日止十二個月之現金流量預測進行了詳盡審閱。根據該等預測，董事認為本集團之流動資金足以應付期內營運資金及資本性開支需求。於編製現金流量預測時，董事已充分考慮本集團歷史現金需求及其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來十二個月期間營運之貸款融資之可及性。董事會認為，現金流量預測所包括之假設及敏感度為合理。但鑒於所有有關未來事件之假設受不明朗因素所限，部分或全部假設可能不會實現。

本集團之借貸及租賃負債分析如下：

借貸及租賃負債構成

	二零一五年 人民幣百萬元	二零一四年 人民幣百萬元	變動 %
借貸及租賃負債總額	101,710	112,956	(9.96)
固定利率借貸及租賃負債	21,810	8,587	153.99
浮動利率借貸及租賃負債	79,900	104,369	(23.44)

於二零一五年十二月三十一日，未平倉利率掉期協議之名義金額約為581百萬美元。該等協議將於二零一六年至二零二四年期間到期。

借貸及租賃負債按幣種分析

	二零一五年 人民幣百萬元	二零一四年 人民幣百萬元
美元	62,592	105,393
人民幣	31,742	5,204
其他	7,376	2,359
總計	<u>101,710</u>	<u>112,956</u>

## 借貸及租賃負債按到期日分析

	二零一五年 人民幣百萬元	二零一四年 人民幣百萬元
1年以內	36,418	26,971
1年以上，2年以內	14,143	22,713
2年以上，5年以內	25,199	35,772
5年以上	25,950	27,500
總計	<u>101,710</u>	<u>112,956</u>

本集團於年末之資本架構如下：

	二零一五年	二零一四年	變動
總負債(人民幣百萬元)	136,365	145,195	(6.08%)
總資產(人民幣百萬元)	185,989	189,688	(1.95%)
負債率	73%	77%	減少4個 百分點

本集團基於負債率監察其資本，比率按照總負債除以總資產計算。本集團於二零一五年十二月三十一日之負債率為73%，於二零一四年十二月三十一日為77%。

**業務發展**

二零一五年，我們不斷提升貨機經營水平，優化上海、廣州樞紐之運力投放及網絡佈局。我們深挖腹艙經營潛力，全年廣州國際中轉貨郵量同比增長11%，「南航快運」運量較去年同期增長27%。我們抓住迅猛發展之跨境電商機遇，跨境電商新業務增長勢頭良好。二零一五年，在鞏固公司海油業務之基礎上，我們積極開拓陸上業務，通用航空業務逐步多元化，實現了連續11年盈利。

二零一五年，本集團以全系列服務產品、全流程服務關懷推動服務提升，力求帶給旅客輕鬆愉快之體驗。我們全力推進服務電子化，成為國內電子值機開通最多之航空公司；推出南航行、關愛情系列產品，為特殊旅客提供溫馨服務；推出兒童禮包、兒童餐食及機上娛樂兒童專屬頻道，為兒童旅客創造驚喜；及推出「快速



通關]服務、官網預定中轉酒店產品以及國際航班通程業務，完善網上訂餐產品，實現大片機上季度首映機制，使旅客出行更自在。我們還專門設立客戶關懷中心，初步實現了全流程客戶關懷，旅客投訴率大幅低於行業平均值。

二零一六年，我們將重點抓好中轉服務，提升中轉便捷性；進一步改善旅客語言、餐食、娛樂體驗；發揮客戶關懷中心作用，以投訴促進服務改進。我們要逐步將線下服務向線上轉移，用「互聯網+」思維解決旅客體驗問題，在各環節推廣電子化渠道服務。我們還將推出餐具、舒適品、機上娛樂品牌合作等產品，推進特色美食以及快速改簽等項目。

### 主要投資

#### 重大股權投資

於二零一五年十二月八日，本公司與廈門建發集團有限公司簽訂《股權轉讓協議》，據此，本公司同意以人民幣626,666,667元之代價購買廈門航空有限公司4%之股權。

#### 重大非股權投資

於二零一五年十二月十七日，本公司與波音公司簽訂《80架B737NG/MAX飛機購買合同》，該交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

於二零一五年十二月十七日，本公司之附屬公司廈門航空與波音公司簽訂《30架B737MAX飛機購買合同》，據此，廈門航空同意向波音公司購買30架B737MAX飛機。該合同項下之交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

於二零一五年十二月二十三日，本公司與空中客車公司(AIRBUS S.A.S)（「空客公司」）簽訂《10架A330飛機購買合同》，據此，本公司同意向空客公司購買10架A330-300飛機。該合同項下之交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

## 證券投資情況

單位：人民幣百萬元

股份代號	簡稱	最初投資	股權比例	期末賬面值	期內損益	期內擁有人		股份來源
			(%)			權益變動	會計事項	
000099	中信海直	9	0.57	43	-	2	可供出售金融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	61	-	(2)	可供出售金融資產	購入
總計		25	/	104	-	/	/	/

## 持有金融企業股權情況

單位：人民幣百萬元

名稱	最初投資	持有數量	期末股份	期末賬面值	期內損益	期內擁有人		股份來源
	金額	(股)	比例(%)			權益變動	會計事項	
財務公司	246	/	33.98	261	46	(6)	於聯營公司權益	購入
總計	246	/	/	261	46	(6)	/	/

## 非金融類公司委託理財及衍生品投資之情況

## (1) 委託理財情況

期內，本公司無委託理財事項。

## (2) 委託貸款情況

期內，本公司無委託貸款事項。

**承擔**

本集團於二零一五年十二月三十一日擁有資本承擔(不含投資承擔)約人民幣90,160百萬元(二零一四年：人民幣64,589百萬元)，其中，有關飛機及飛行設備購置款項為人民幣83,427百萬元，其他項目款項為人民幣6,733百萬元。

於二零一五年十二月三十一日，本集團擁有以下投資承擔：

	二零一五年 人民幣百萬元	二零一四年 人民幣百萬元
<b>已授權及已訂約：</b>		
購買聯營公司股權之投資承擔	34	70
佔合營公司之資本承擔	<u>56</u>	<u>52</u>
	<u>90</u>	<u>122</u>
<b>已授權及未訂約：</b>		
佔合營公司之資本承擔	<u>41</u>	<u>-</u>
	<u><u>131</u></u>	<u><u>122</u></u>

除上述披露者外，本集團截至二零一五年十二月三十一日並無有關重大投資或資本資產之未來計劃。

**資產及合併交易**

於二零一五年十二月八日，本公司與廈門建發集團有限公司簽訂《股權轉讓協議》，據此，本公司同意以人民幣626,666,667元之代價購買廈門航空有限公司4%之股權。

於二零一五年十二月十七日，本公司與波音公司簽訂《80架B737NG/MAX飛機購買合同》，該交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

於二零一五年十二月十七日，本公司之附屬公司廈門航空與波音公司簽訂《30架B737MAX飛機購買合同》，據此，廈門航空同意向波音公司購買30架B737MAX飛機。該合同項下之交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

於二零一五年十二月二十三日，本公司與空客公司(AIRBUS S.A.S)簽訂《10架A330飛機購買合同》，據此，本公司同意向空客公司購買10架A330-300飛機。該合同項下之交易須獲得國家有關部門之批准後，方可生效。

有關上述交易之詳情請參見本公司於聯交所及上海證券交易所網站披露之相關公告。

除上述披露者外，本集團於二零一五年並無有關附屬公司及聯營公司之重大買賣事項。

### 整體業務分析

二零一五年本公司錄得權益持有者應佔溢利人民幣3,736百萬元，而二零一四年本公司權益持有者應佔溢利僅為人民幣1,777百萬元。本集團之經營收入由二零一四年之人民幣108,584百萬元上升人民幣3,068百萬元或2.83%至二零一五年之人民幣111,652百萬元。客座率由二零一四年之79.4%上升1.1個百分點至二零一五年之80.5%。客運收益(以每收費客公里之客運收入計算)由二零一四年之人民幣0.58元下降8.62%至二零一五年之人民幣0.53元。平均收益(以每收費噸公里之運輸收入計算)由二零一四年之人民幣5.27元下降至二零一五年之人民幣4.78元，降幅為9.30%。營運開支則由二零一四年之人民幣106,026百萬元下降人民幣4,534百萬元至二零一五年之人民幣101,492百萬元，降幅為4.28%。由於經營收入上升及營運開支下降，二零一五年錄得經營利潤人民幣13,438百萬元，較二零一四年之經營利潤人民幣4,748百萬元，上升人民幣8,690百萬元。

### 經營收入

本集團之經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入於二零一四年及二零一五年分別佔經營收入之96.08%及95.92%。二零一五年之運輸收入中93.59%為客運收入，6.41%則為貨郵運收入。於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之運輸收入總額為人民幣107,099百萬元，較去年同期增加人民幣2,771百萬元或2.66%，主要乃由於運力及客運量上升所致。其他經營收入主要來自佣金收入、酒店及旅遊業務收入、通用航空服務收入、逾期票證結算及地面服務收入。

經營收入上升乃主要由於客運收入由二零一四年之人民幣97,145百萬元上升3.18%至二零一五年之人民幣100,238百萬元所致。載客總人次於二零一五年增加8.43%至109.42百萬人次。收費客公里由二零一四年之166,629百萬客公里增加13.78%至二零一五年之189,588百萬客公里，該增長乃主要由於載客人數增加所致。每收費客公里收益由二零一四年之人民幣0.58元降至二零一五年之人民幣0.53元，主要乃由於平均票價下降所致。

國內客運收入佔二零一五年之總客運收入76.39%，由二零一四年之人民幣76,647百萬元降至二零一五年之人民幣76,570百萬元，降幅為0.10%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加7.24%，以收費客公里計算之客運量同時增加8.68%，客座率由二零一四年之79.6%增加1個百分點至二零一五年之80.6%。國內每收費客公里收益由二零一四年之人民幣0.60元降至二零一五年之人民幣0.55元。

港澳台地區客運收入佔總客運收入之2.51%，由二零一四年之人民幣2,497百萬元上升至二零一五年之人民幣2,517百萬元，增加0.80%。港澳台地區航線之客運能力(以可用座位公里計算)增加8.75%，以收費客公里計算之客運量同時增加9.72%，因此，客座率由二零一四年之73.4%上升0.7個百分點至二零一五年之74.1%。每收費客公里收益由二零一四年之人民幣0.78元降至二零一五年之人民幣0.71元。

國際客運收入佔總客運收入之21.10%，由二零一四年之人民幣18,001百萬元升至二零一五年之人民幣21,151百萬元，上升17.50%。國際航線於客運能力(以可用座位公里計算)上升30.71%之同時，以收費客公里計算之客運量上升32.35%，因此，客座率由二零一四年之79.5%上升1個百分點至二零一五年之80.5%。每收費客公里收益由二零一四年之人民幣0.50元下降至二零一五年之人民幣0.45元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入之6.41%，佔總經營收入之6.14%，由二零一四年之人民幣7,183百萬元降至二零一五年之人民幣6,861百萬元，降幅為4.48%。下降之主要原因為貨運市場低迷、運價下降。

其他經營收入由二零一四年之人民幣4,256百萬元增加6.98%至二零一五年之人民幣4,553百萬元，增加之主要原因為佣金收入及酒店及旅遊業務收入上升。

### 營運開支

二零一五年錄得總營運開支合共人民幣101,492百萬元，較二零一四年下降人民幣4,534百萬元或4.28%，乃主要由於航油成本下降所致。總營運開支佔總經營收入之百分比由二零一四年之97.64%下降至二零一五年之90.90%。

航班營運開支佔總營運開支之49.67%，由二零一四年之人民幣58,901百萬元下降14.41%至二零一五年之人民幣50,412百萬元，乃主要由於國際平均油價下跌、航油成本下降所致。航油成本佔航班營運開支之52.12%，由二零一四年之人民幣37,728百萬元下降30.36%至二零一五年之人民幣26,274百萬元。

維修開支佔總營運開支之10.25%，由二零一四年之人民幣8,304百萬元上升25.33%至二零一五年之人民幣10,407百萬元，上升之主要原因為公司機隊規模擴大。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支之17.64%，由二零一四年之人民幣16,402百萬元增加9.18%至二零一五年之人民幣17,908百萬元，增加乃主要由於公司運力增加、起降架次上升引致起降及導航費由二零一四年之人民幣10,496百萬元上升9.66%至二零一五年之人民幣11,510百萬元所致。

宣傳及銷售開支佔總營運開支之6.87%，由二零一四年之人民幣7,841百萬元下降11.03%至二零一五年之人民幣6,976百萬元。

行政及管理開支佔總營運開支之2.43%，由二零一四年之人民幣2,337百萬元上升5.43%至二零一五年之人民幣2,464百萬元。

### **經營利潤**

二零一五年之經營利潤為人民幣13,438百萬元(二零一四年：人民幣4,748百萬元)。經營利潤之上升乃主要由於經營收入較二零一四年上升人民幣3,068百萬元或2.83%，而營運開支較二零一四年下降人民幣4,534百萬元或4.28%所致。

### **其他淨收益**

其他淨收益由二零一四年之人民幣2,190百萬元上升人民幣1,088百萬元至二零一五年之人民幣3,278百萬元，主要乃由於政府補助增加所致。

利息支出由二零一四年之人民幣2,193百萬元減少人民幣5百萬元至二零一五年之人民幣2,188百萬元，主要乃由於融資租賃利息增加，而借款利息支出減少所致。

本集團於二零一五年錄得人民幣5,953百萬元之淨匯兌虧損，較二零一四年之淨匯兌虧損人民幣292百萬元增加人民幣5,661百萬元，主要乃由於受央行人民幣中間價匯改及美聯儲加息影響，美元對人民幣匯率升幅相對較大所致。

### **所得稅**

二零一五年錄得所得稅開支為人民幣1,300百萬元，較二零一四年之人民幣668百萬元增加人民幣632百萬元，主要乃由於截至二零一五年十二月三十一日稅前利潤增加所致。

### **員工情況**

截至二零一五年十二月三十一日，本集團共有員工87,202名(二零一四年十二月三十一日：82,132名)。

「尊重人才，回報員工」乃本公司企業文化之重要內涵。本公司在發展過程中逐步形成與之相適應之薪酬策略，即以「合法、公平、高效、和諧」為原則，建立起一套以崗位價值為基礎、以勞動力市場價格為導向、以績效管理為核心、領先行業之薪酬分配制度，與員工共同分享企業發展成果。於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團不斷優化薪酬、用工管理，以「崗位管理」為指導思想，努力推動「用工一體化」管理進程，將各職類臨時工、勞務工納入統一之工資制度，並根據崗位特點建立不同之職業發展通道，同時逐步統一所有崗位之福利待遇政策，以提高員工之積極性並增強公司之凝聚力，對公司之安全生產運營產生了積極影響。

二零一六年，本公司之培訓計劃如下：

一是做好重點項目培訓。乘務培訓方面，我們計劃培訓3,500名新招乘務員及安全員、1,000名兩艙乘務員及875名主任／乘務長，以持續優化客艙營運架構。機上餐飲方面，我們將加快開發及推廣機上品牌餐飲、機上全新葡萄酒及其他精品在線課程，藉此促進重點領域優質服務水平提升。領導力培訓方面，我們將高質量完成公司380人才計劃及二級機構副職職務培訓，發展中高管培訓之全案例教學，並在線管理課程培訓覆蓋率超過50%。語言培訓方面，我們將完成服務英語培訓190人，飛行員英語培訓230人，並向地服及安保提供英語培訓項目。

二是做好課程內容體系建設。完善面授課程標準、嚴格執行改進計劃及提升課程標準化水平；精準分析開發需求，並持續發展面授精品課程；大力發展在線課程，E-learning至少上線150門課程，APP至少上線200個微課程，微信平台至少上線1,000個微課程；緊貼乘務課程體系、支持融入乘務課程之內容開發，以推動乘務課程體系之落實。

三是做好在線學習平台優化。根據用戶反饋，迭代PC平台、移動APP、微信公眾號之功能及界面體驗。實現多個平台數據互聯互通，嘗試多維分析平台之功能、性能及學習數據，精準定位學員並有針對性地提供學習服務。

### 重大資產抵押

於二零一五年十二月三十一日，本集團賬面總值約為人民幣88,060百萬元之若干飛機已用作若干借款及租賃協議之抵押品(二零一四年：人民幣99,119百萬元)。

### 匯率波動風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣之外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯之機構或調劑中心進行。本集團大部分融資性租賃負債、銀行及其他貸款及經營租賃承擔均以外幣計值，主要為美元、歐元及日元。由於本集團之外幣負債一般都高於外幣資產，因此，人民幣對外幣之貶值或升值都會對本集團之業績構成重大影響。

### 航油價格風險

航油成本乃航空公司最主要之成本支出。國際原油價格波動以及國家發展與改革委員會對國內油價之調整，均會對本集團之盈利造成較大之影響。儘管本集團已採用各種節油措施控制單位燃油成本，降低航油消耗量，但倘若國際油價出現大幅波動，本集團之經營業績仍可能受到較大影響。

此外，本集團大部分之航油須以中國現貨市場價格於國內購買。本集團目前並無有效途徑管理其因國內航油價格變動所承受之風險。但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聯合發佈之燃油附加費與航空燃油價格聯動機制，航空公司在規定範圍內可自主決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面臨之航油價格波動風險。

### 或然負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地之若干物業及樓宇。然而，據本集團了解，南航集團就該等物業及樓宇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訂立之賠償協議，南航集團同意就本集團因上述物業及樓宇之使用權受到質疑而引致之任何損失及損害向本集團作出賠償。

此外，本集團正在為部分物業及土地申請業權證明書及土地使用權證書。本公司認為，本集團使用及於上述物業進行各種經營活動並未因暫未取得有關業權證明書及土地使用權證書而受到任何影響。

- (b) 本公司及其附屬公司廈門航空與若干飛行學員及若干銀行簽訂合同，對該等飛行學員用於支付飛行培訓費之個人借款總額度人民幣627百萬元(二零一四年十二月三十一日：人民幣646百萬元)進行擔保。於二零一五年十二月三十一日，相關銀行已按擔保條款發放個人貸款總計人民幣454百萬元(二零一四年十二月三十一日：人民幣486百萬元)。於本年度，本集團因部分被擔保飛行學員未按時還貸而向銀行支付人民幣4百萬元(二零一四年：人民幣2百萬元)。
- (c) 本公司正參與一項於倫敦ICC國際商會仲裁院進行之仲裁，仲裁對方為SASOF TR-81 AVIATION IRELAND LIMITED(「出租人」)，事由為兩架波音737飛機之退租事項。出租人在仲裁申請書針對飛機之退租條件提出了數項請求，要求本公司賠償13百萬美元。本公司已提出反訴，請求出租人賠償約9.8百萬美元。於倫敦ICC國際商會仲裁院進行之聆訊自二零一六年三月七日開始並將於二零一六年四月十九日結束。仲裁院尚未作出任何判決。截至二零一五年年末，本公司尚未能對仲裁之結果及潛在財務影響(如有)作出合理預計，因此並未就該仲裁計提額外撥備。
- (d) 針對本公司前任董事長因涉嫌嚴重違紀接受組織調查事件，本公司管理層(包括本公司內部審計部門)針對前任董事長作為非執行董事而並不參與具體公司經營管理之特點，已進行完善的評估。基於所完成之工作，我們並未發現該事件可能引致的有關財務報表之重大錯誤陳述。

## (iii) 二零一四年對比二零一三年

## 流動資金情況、財務資源及資本架構

於二零一四年十二月三十一日，本集團流動負債超出其流動資產人民幣26,545百萬元。截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團錄得經營活動的淨現金流入為人民幣13,570百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣9,760百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣131百萬元，現金及現金等價物增加人民幣3,679百萬元。

	二零一四年 人民幣百萬元	二零一三年 人民幣百萬元
經營活動所產生現金淨額	13,570	9,703
投資活動所耗現金淨額	(9,760)	(12,205)
融資活動所耗現金淨額	<u>(131)</u>	<u>4,168</u>
現金及現金等價物(減少)/增加淨額	<u>3,679</u>	<u>1,666</u>
於一月一日的現金及現金等價物	11,748	10,082
現金及現金等價物之匯兌收益/(損失)	<u>(13)</u>	<u>-</u>
於十二月三十一日的現金及現金等價物	<u><u>15,414</u></u>	<u><u>11,748</u></u>

於二零一四年及以後年度，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流入以應付到期債務之能力及本集團取得足夠外部融資以應付未來已承擔的資本性開支之能力。於二零一四年十二月三十一日，本集團獲得多家中國銀行及金融機構的銀行融資，提供最高約人民幣187,133百萬元(二零一三年：人民幣166,270百萬元)的授信額度，其中約人民幣126,703百萬元(二零一三年：人民幣120,904百萬元)尚未被使用。董事相信本集團有足夠的融資以應所需。

董事對本集團截至二零一五年十二月三十一日止十二個月的現金流量預測進行詳盡的審閱。根據該預測，董事確定本集團的流動資金足以應付該期間的營運資金、資本性開支及股息支付需求。在編製現金流量預測時，董事已考慮本集團的歷史現金需求及其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來十二個月期間營

運的銀行融資的充裕程度。董事認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度屬合理。而鑒於所有假設涉及未來事項，受內在限制及不明朗因素規限，部分或全部假設可能不會實現。

本集團的借貸及租賃負債分析如下：

借貸及租賃負債構成

	二零一四年 人民幣百萬元	二零一三年 人民幣百萬元	變動 %
借貸及租賃負債總額	112,956	92,497	22.12
固定利率借貸及租賃負債	8,587	4,974	72.64
浮動利率借貸及租賃負債	104,369	87,523	19.25

借貸及租賃負債按幣種分析

	二零一四年 人民幣百萬元	二零一三年 人民幣百萬元
美元	105,393	88,970
人民幣	5,204	670
其他	2,359	2,857
總計	<u>112,956</u>	<u>92,497</u>

借貸及租賃負債之到期日分析

	二零一四年 人民幣百萬元	二零一三年 人民幣百萬元
1年以內	26,971	23,878
1年以上，但2年以內	22,713	14,805
2年以上，但5年以內	35,772	30,553
5年以上	27,500	23,261
借貸總額	<u>112,956</u>	<u>92,497</u>

本集團於年末的資本架構狀況如下：

	二零一四年	二零一三年	變動
總負債(人民幣百萬元)	145,195	122,756	18.28%
總資產(人民幣百萬元)	189,688	165,207	14.82%
負債率	77%	74%	增長3個百分點

本集團基於負債率監察資本，負債率按照總負債除以總資產計算。本集團於二零一四年十二月三十一日的負債率為77%，於二零一三年十二月三十一日則為74%。

### 業務發展

二零一四年，本集團積極拓展航線網絡，全球航線佈局進一步得到完善。我們新開廣州－紐約、廣州－長沙－法蘭克福、廣州－武漢－莫斯科、廣州－武漢－舊金山等洲際航線，加密歐美、澳新、東南亞等國際航線，優化國內運力投入，國內國際相互補充、樞紐基地相互支撐的格局已初步形成。

二零一四年，本集團持續完善樞紐建設和樞紐運行服務，戰略轉型成果進一步凸顯。截至二零一四年底，廣州、烏魯木齊樞紐控制中心(HCC)先後投入運行，廣州、北京、烏魯木齊、重慶四大樞紐運力集中度達到67.9%，旅客銜接正常率同比提高2個百分點至97.8%，主要國際航線旅客中轉比例超過55%，全年國際中轉旅客量同比增長7.3%。

二零一四年，本集團加大軟硬件投入，持續創新產品和提升服務，不斷改善旅客服務體驗。我們推出一系列個性化服務和產品，例如面向無人陪伴兒童推出的「木棉童飛」，以及前往洛杉磯的「健康關愛」系列健康旅遊特色產品；全面升級明珠經濟艙服務，配備專享的三星PAD、專用餐具以及各種特色美食；進一步改進了餐食服務，啟動奧克蘭名廚合作項目，全面提升國際長航線餐食品質；持續升級機上娛樂產品，每月更新好萊塢電影10-12部。

二零一五年，本集團將要牢牢把握國家「一帶一路」戰略機遇，進一步加強樞紐建設，發揮規模網絡優勢；要在實行差異化的市場競爭和構建互聯互通的網絡形態中，拓展市場空間，提升盈利能力；要抓住中西部市場快速增長的機遇，加快區

域樞紐建設，實現與主樞紐相互聯動、相互餵給、相互支撐的網絡佈局；要積極開拓國際航線，加大國際中轉力度，進一步豐富第六航權服務產品；要改善中轉旅客體驗，逐步提高中轉品質，不斷優化客源結構和銷售結構。

二零一五年，本集團將要提高服務電子化程度，推進「客票、座位、行李、酒店、餐食」五大自助項目建設；要優化服務內容設計，打造更具親和力的服務；要打造更順暢的服務流程，優化旅客體驗；要持續改善服務環境，改進國際長航線餐食，改造高端旅客、中轉旅客休息環境，試點推出南航特色香氛。

### 主要投資

截至二零一四年十二月三十一日止年度內，本公司向貴州航空增資人民幣162百萬元，持有貴州航空60%的股份，並向河南航空增資人民幣352百萬元。本公司附屬公司廈門航空以人民幣749百萬元之代價購買河北航空99.23%的股權。

持有其他上市公司股權情況

單位：人民幣百萬元

股份代號	簡稱	最初投資	股權比例		期內損益	期內擁有人		股份來源
			(%)	期末賬面值		權益變動	會計事項	
000099	中信海直	9	0.57	40	-	11	可供出售 金融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	64	2	21	可供出售 金融資產	購入
0696.HK	中國民航 信息網 絡股份 有限公司	33	2.25	33	9	-	其他權益證 券投資	購入
合計		58	-	137	11	32	-	-

## 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣百萬元

名稱	最初投資	持有數量	期末股份	期末賬面值	期內損益	期內擁有人		
	金額	(股)	比例(%)			權益變動	會計事項	股份來源
財務公司	246	-	33.98	233	38	11	於聯營公司 權益	購入
合計	246	-	-	233	38	11	-	-

## 非金融類公司委託理財及衍生品投資的情況

## (1) 委託理財情況

本公司期內無任何委託理財事項。

## (2) 委託貸款情況

本公司期內無任何委託貸款事項。

**承擔**

本集團於二零一四年十二月三十一日的資本承擔(不含投資承擔)約人民幣64,589百萬元(二零一三年：人民幣51,353百萬元)，其中人民幣59,467百萬元用於購買飛機及相關飛行設備，而人民幣5,122百萬元用於其他項目。

於二零一四年十二月三十一日，本集團具有以下投資承擔：

	二零一四年 人民幣百萬元	二零一三年 人民幣百萬元
<b>已授權及已訂約：</b>		
購買聯營公司權益的投資承擔	70	70
應佔合營公司的資本承擔	52	58
	<u>122</u>	<u>128</u>
<b>已授權但未訂約：</b>		
應佔合營公司的資本承擔	-	171
	<u>122</u>	<u>299</u>

除上述披露外，本集團於二零一四年十二月三十一日並無有關重大投資或資本資產的未來計劃。

### 資產及合併交易

於二零一四年十月十三日，廈門航空與河北航投訂立股權轉讓協議，據此，廈門航空同意購買及河北航投同意出售於河北航空95.40%之股權，代價為人民幣680百萬元。此外，經董事會批准，廈門航空與四川航空亦訂立股權轉讓協定，據此，廈門航空同意購買及四川航空同意出售於河北航空3.83%之股權，代價為人民幣69百萬元。

目前上述交易已完成，廈門航空已合計持有河北航空99.23%的股權。有關詳情請參閱本公司於聯交所及上海證券交易所網站所發佈的相關公告。

除上述披露外，本集團於二零一四年並無附屬公司及聯營公司的重大收購及出售事項。

### 總體業務分析

二零一四年本公司權益持有者應佔的利潤為人民幣1,777百萬元，而二零一三年本公司權益持有者應佔的利潤為人民幣1,986百萬元。本集團的經營收入由二零一三年的人民幣98,547百萬元上升人民幣10,037百萬元或10.18%至二零一四年的人員幣108,584百萬元。客座率由二零一三年的79.45%下降0.05個百分點至二零一四

年的79.40%。客運收益(以每收費客公里之客運收入計算)由二零一三年的人民幣0.59元下降1.69%至二零一四年的人民幣0.58元。平均收益(以每收費噸公里之運輸收入計算)由二零一三年的人民幣5.42元下降至二零一四年的人民幣5.27元,降幅為2.77%。營運開支則由二零一三年的人民幣98,280百萬元上升人民幣7,746百萬元至二零一四年的人民幣106,026百萬元,升幅為7.88%。由於經營收入的上升,二零一四年的經營利潤為人民幣4,748百萬元,而二零一三年之經營利潤為人民幣1,510百萬元,上升人民幣3,238百萬元。

### 經營收入

本集團的經營收入絕大部分來自航空運輸業務。運輸收入在二零一四年及二零一三年均佔經營收入的96.08%。在二零一四年的運輸總收入中93.11%為客運收入,6.89%則為貨郵運收入。截至二零一四年十二月三十一日止年度期間內,本集團的運輸收入總額為人民幣104,328百萬元,比去年同期增加人民幣9,644百萬元或10.19%,主要是由於收費客公里上升12.27%使客運收入增加。其他經營收入主要來自佣金收入、逾期票證結算、酒店及旅遊服務收入、通用航空收入和地面服務收入。

經營收入上升的主要原因是客運收入由二零一三年的人民幣88,271百萬元上升10.05%至二零一四年的人民幣97,145百萬元。載客總人次在二零一四年增加9.94%至100.92百萬人次。收費客公里由二零一三年的148,417百萬客公里,增加12.27%至二零一四年的166,629百萬客公里,主要由於載客人數增加。二零一四年的每收費客公里收益由二零一三年的人民幣0.59元降至二零一四年的人民幣0.58元,主要受到國內客運票價略為下降的影響。

國內客運收入佔二零一四年總客運收入的78.90%,由二零一三年的人民幣71,277百萬元升至二零一四年的人民幣76,647百萬元,上升7.53%。國內客運能力(以可用座位公里計算)增加10.88%,以收費客公里計算的客運量同時增加9.97%,客座率由二零一三年的80.22%下降0.62個百分點至二零一四年的79.60%。二零一四年的每收費客公里收益由二零一三年的人民幣0.61元降至二零一四年的人民幣0.60元。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的2.57%,由二零一三年的人民幣2,162百萬元升至二零一四年的人民幣2,497百萬元,增加15.49%。港澳台地區航線的客運能力(以可用座位公里計算)增加21.83%,以收費客公里計算的客運量同時增加24.87%,客座率由二零一三年的71.62%增加1.78個百分點至二零一四年的73.40%。二零一四年的每收費客公里收益由二零一三年的人民幣0.84元降至人民幣0.78元。

國際客運收入佔總客運收入的18.53%,由二零一三年的人民幣14,832百萬元升至二零一四年的人民幣18,001百萬元,上升21.37%。國際航線在客運能力(以可用座位公里計算)上升16.82%的同時,以收費客公里計算的客運量上升20.16%,客



座率由二零一三年的77.29%上升2.21個百分點至二零一四年的79.50%。二零一四年的每收費客公里收益與二零一三年的人民幣0.50元持平。

貨郵運收入佔本集團總運輸收入的6.89%，佔總經營收入的6.62%，由二零一三年的人民幣6,413百萬元上升至二零一四年的人民幣7,183百萬元，升幅為12.01%。上升的主要原因是貨運市場需求回暖，貨郵收費噸公里上升16.83%。

其他經營收入由二零一三年的人民幣3,863百萬元增加10.17%至二零一四年的人民幣4,256百萬元，增加的主要原因是由於佣金收入和通用航空收入上升。

### 營運開支

二零一四年的總營運開支合共人民幣106,026百萬元，比二零一三年上升人民幣7,746百萬元或7.88%，主要由於航油成本、職工薪酬、起降及導航費、折舊及攤銷費上升的總體影響所致。總營運開支佔總經營收入的百分比由二零一三年的99.73%下降至二零一四年的97.64%。

航班營運開支佔總營運開支的55.55%，由二零一三年的人民幣54,010百萬元上升9.06%至二零一四年的人民幣58,901百萬元，主要是由於飛機運力增加引致載運量上升。航油成本佔航班營運開支的64.05%，由二零一三年的人民幣35,538百萬元上升6.16%至二零一四年的人民幣37,728百萬元。

維修開支佔總營運開支的7.83%，由二零一三年的人民幣7,805百萬元上升6.39%至二零一四年的人民幣8,304百萬元，上升的主要原因為公司機隊規模擴大。

飛機及運輸服務開支佔總營運開支的15.47%，由二零一三年的人民幣15,091百萬元增加8.69%至二零一四年的人民幣16,402百萬元，主要由於起降及導航費從二零一三年的人民幣9,510百萬元上升10.37%至二零一四年的人民幣10,496百萬元，主要原因為公司運力提升引致航班班次增加。

宣傳及銷售開支佔總營運開支的7.40%，由二零一三年的人民幣7,754百萬元增加1.12%至二零一四年的人民幣7,841百萬元。

一般及行政開支佔總營運開支的2.20%，由二零一三年的人民幣2,470百萬元下降5.38%至二零一四年的人民幣2,337百萬元。

### 經營利潤

二零一四年的經營利潤為人民幣4,748百萬元(二零一三年：經營利潤人民幣1,510百萬元)。經營利潤的上升主要是由於二零一四年經營收入比二零一三年增加人民幣10,037百萬元或10.18%；營運開支上升人民幣7,746百萬元或7.88%。

### 其他淨收益

其他淨收益由二零一三年的人民幣1,243百萬元增加人民幣947百萬元至二零一四年的人民幣2,190百萬元，主要是由於政府補貼增加及飛機處置收益所致。

利息支出由二零一三年的人民幣1,651百萬元增加人民幣542百萬元至二零一四年的人民幣2,193百萬元，主要因為融資租賃飛機數量增加及支付借款利息增加所致。

本集團於二零一四年錄得人民幣292百萬元的淨匯兌損失主要是因為二零一四年人民幣對美元匯率出現小幅貶值，二零一三年同期錄得淨匯兌收益人民幣2,903百萬元主要是因為二零一三年人民幣對美元匯率出現較大幅度升值。

### 所得稅

本集團二零一四年所得稅支出為人民幣668百萬元，較二零一三年的人民幣734百萬元，減少人民幣66百萬元，主要是稅前利潤減少所致。

### 員工情況

於二零一四年十二月三十一日，本集團共有員工82,132名(二零一三年十二月三十一日：80,175名)。本集團員工之薪金主要包括基本薪金及花紅。

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。

二零一五年，本公司的培訓計劃是：以提升培訓實效性為核心，健全需求導向的管理模式，優化業務結構，深化體系和專業能力建設，繼續強化培訓質量管理，加快推進培訓管理信息化，初步打造面授、在線、移動三位一體的混合式全面培訓體系，實現培訓總量、業務模式、設施設備、培訓效果的均衡發展，以基於互聯網的人才培養創新模式，創造有影響力的業務價值貢獻，支撐公司持續健康發展。具體來講，我們的目標是：

(a) 努力完成重點項目

本公司要加強領導力培訓；迅速響應分公司及附屬公司個性化培訓需求；要完成服務英語培訓500人，飛行員英語培訓350人；要培訓乘務長／主任乘務長900名，五星乘務長500名，兩艙乘務員1500名，外籍乘務員100名；要完成36期專業資質培訓；要啟用新模式，培訓600名各業務系統兼職教員。

(b) 強化互聯網思維，扎實推進網絡學院建設

本公司要內外聯動推廣移動學習，要突破PC平台運營瓶頸，優化體驗功能，要開發15門以上精品課程，上線100門業務部門課程，同時要力爭上線超過1000個移動微課程，逐步打造3-5個混合式項目品牌。

### 重大資產抵押

於二零一四年十二月三十一日，本集團有賬面總值為人民幣99,119百萬元之若干飛機已用作若干借款及租賃協議的抵押品(二零一三年：人民幣80,233百萬元)。

### 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調劑中心進行。本集團面臨重大外匯風險，因其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。

### 航油價格風險

燃油成本是航空公司最主要的成本支出。國際原油價格波動以及國家發展與改革委員會對國內燃油價格的調整，均會對本公司的盈利造成較大的影響。雖本公司已採用各種節油措施控制單位燃油成本，降低燃油消耗量，但倘國際油價出現大幅波動，本公司的經營業績仍可能受到較大影響。

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途徑管理其因國內航油價格變動所承受的風險。但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聯合發佈之燃油附加費與航油價格聯動機制，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。

### 或然負債

- (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物業及樓宇。但據本集團了解，南航集團就該等物業及樓宇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物業及樓宇的使用權受到質疑而引致的任何損失或損害，向本集團作出賠償。

此外，本集團正為本集團部分物業申請物業權證書，以及為部分物業及若干幅土地申請土地使用權證書。本公司認為本集團使用及於上述物業及土地進行各種經營活動並未因暫未取得有關物業權證書和土地使用權證書而受到任何影響。

- (b) 本公司及其附屬公司廈門航空與若干飛行學員及若干銀行簽訂合約，對該等飛行學員用於支付飛行培訓費的個人借款總額人民幣646百萬元（二零一三年十二月三十一日：人民幣656百萬元）進行擔保。於二零一四年十二月三十一日，相關銀行已按擔保條款向自費飛行學員發放貸款總計人民幣486百萬元（二零一三年十二月三十一日：人民幣464百萬元）。於本年度，本集團因若干飛行學員未按時還貸而向銀行支付人民幣2百萬元（二零一三年：人民幣6百萬元）。
- (c) 本公司於二零一一年七月十一日收到一間境外公司（「原告」）因飛機銷售協議糾紛起訴本公司的訴狀，要求本公司支付約46百萬美元損害賠償金或歸還其支付的約12百萬美元預付款，及根據英國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約14百萬美元。於二零一三年七月二十五日，英格蘭及威爾士高等法院駁回原告的全部索償要求，而判決本公司獲得損害賠償金共計約28百萬美元，原告須承擔相

關利息以及本公司針對原告提起反申索的訴訟費用。原告向上訴法院提起訴訟，於二零一四年十二月十七日上訴法院駁回原告的申訴，但將支付予本公司的損害賠償金由28百萬美元變更為18百萬美元。上訴法院亦責令原告承擔本公司的上訴費用。原告已申請將案件進一步上訴至最高法院，但該申請均被上訴法院及最高法院駁回。基於目前可得資料，董事認為並無可能出現經濟利益流出本集團的事項。

- (d) 於二零一四年五月三十一日，本公司收到ICC國際商會仲裁院的仲裁通知，稱SASOF TR-81 AVIATION IRELAND LIMITED(「出租人」)已向該院提交仲裁申請。仲裁申請書稱，本公司存在數項違約行為，仲裁請求本公司賠償其發動機推力升級損害賠償、發動機壽命件補償、發動機儲備金補償、飛機退租成本費用、外聘律師費用及以上款項延期支付利息共計約13百萬美元。於二零一四年七月三十一日，本公司已就此事項成立應訴工作小組並向ICC國際商會仲裁院提出反訴，請求出租人賠償本公司包括保費，履約保證金、違約金、額外技術費用、額外法律費用及利息共計8.2百萬美元。截止二零一四年末，本案件尚未開庭，仍處於前期準備階段，預計於二零一六年上半年開庭。由於仲裁程序仍在進行中，本公司認為目前尚無法對仲裁的結果及潛在影響作出合理的預計，因此未就該仲裁作出額外撥備。
- (e) 根據公開資料，本集團個別前任高管被立案偵查。本公司已評估該事件對本集團財務業績及財務狀況可能產生之影響。基於回顧結果，董事認為該事件對本集團財務報表並無重大影響。截止二零一四年末，對該等前任高管的調查工作仍在進行中。

## (iv) 二零一三年對比二零一二年

**流動資金情況、財務資源及資本架構**

於二零一三年十二月三十一日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣28,640百萬元。截至二零一三年十二月三十一日止年度，本集團錄得的經營活動淨現金流入為人民幣9,703百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣12,205百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣4,168百萬元，導致現金及現金等價物增加人民幣1,666百萬元。

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銀行融資，提供最高約人民幣166,270百萬元(二零一二年：人民幣173,162百萬元)的貸款融資額，其中約人民幣120,904百萬元(二零一二年：人民幣112,793百萬元)尚未使用。

董事相信本集團有足夠的融資。董事對本集團截至二零一四年十二月三十一日止十二個月的現金流量預測進行詳盡的審閱。根據該預測，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，董事已考慮本集團的歷史現金需求及其他主要因素，其中包括上述可能會影響本集團未來十二個月期間營運的銀行融資的充裕程度。董事會認為，現金流量預測所包括的假設及敏感度乃屬合理。但鑒於所有假設涉及未來事項，受內在限制及不明朗因素規限，部分或全部假設可能不會實現。

本集團的借貸及租賃負債分析如下：

**借貸及租賃負債構成**

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元	變動
借貸及租賃負債總額	92,497	73,960	25.1%
固定利率借貸及租賃負債	4,974	6,139	(19.0%)
浮動利率借貸及租賃負債	87,523	67,821	29.0%

## 借貸及租賃負債按幣種分析

	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架構狀況如下：

	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%
總權益(人民幣百萬元)	42,451	39,734	6.8%
淨債務對總權益比率	246%	218%	12.8%

於二零一三年十二月三十一日，淨債務(借貸、融資租賃負債、應付賬款、票證結算、應付關連公司款項、預提費用及其他負債的總和減現金及現金等價物)較二零一二年十二月三十一日的人民幣86,669百萬元升至人民幣104,345百萬元，上升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總權益為人民幣34,329百萬元，較二零一二年十二月三十一日的人民幣32,839百萬元增加人民幣1,490百萬元。於二零一三年十二月三十一日，總權益為人民幣42,451百萬元(二零一二年：人民幣39,734百萬元)。

本集團於二零一三年十二月三十一日的淨債務對總權益比率為246%，而二零一二年十二月三十一日為218%。

### 業務發展

本公司加強高端銷售，提升經營品質，頭等及商務艙客座率44.8%，同比提高2.9個百分點，兩艙旅客2,520,000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15,600百萬元，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，我們透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，本公司亦成功引進中國首架夢想客機B787，並成為全球首家同時營運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，及加大對日韓中短途市場的重視；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」，及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。



## 主要投資

## 持有其他上市公司股權情況

單位：人民幣百萬元

股份代號	簡稱	最初投資	股權比例		期內損益	期內擁有人		股份來源
			(%)	期末賬面值		權益變動	會計事項	
000099	中信海直	9	0.57	25	-	3	可供出售金 融資產	購入
601328	交通銀行	16	0.013	36	-	-11	可供出售金 融資產	購入
0696.HK	中國民航 信息網 絡股份 有限公 司	33	2.25	33	9	-	長期股權投 資	購入
總計		58	-	94	9	-8	-	-

## 持有非上市金融企業股權情況

單位：人民幣百萬元

名稱	最初投資 金額	持有數量 (股)	期末股份		期內損益	期內擁有人		股份來源
			比例(%)	期末賬面值		權益變動	會計事項	
財務公司	246	-	33.98	184	34	-3	長期股權投 資	購入
總計	246	-	-	184	34	-3	-	-

## 非金融類公司委託理財及衍生品投資的情況

## (1) 委託理財情況

期內，本公司並無委託任何理財事項。

## (2) 委託貸款情況

期內，本公司並無委託任何貸款事項。

**承擔**

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)為約人民幣51,353百萬元(二零一二年：人民幣75,129百萬元)，其中人民幣47,651百萬元與購買飛機及飛行相關設備有關，而人民幣3,702百萬元則用於其他項目。

於二零一三年十二月三十一日，本集團擁有以下投資承擔：

	二零一三年 人民幣百萬元	二零一二年 人民幣百萬元
<b>已授權及已訂約</b>		
購買聯營公司權益的投資承擔	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
<b>已授權但未訂約</b>		
應佔合營公司的資本承擔	171	218
	<u>299</u>	<u>450</u>

於二零一三年，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%及40%股權的合營公司。河南航空於二零一三年尚未開始正式營運。

除上述披露者外，本集團於二零一三年十二月三十一日並無就重大投資或資本資產作出未來計劃。

### 資產及合併交易

本集團於二零一三年並無重大收購及出售附屬公司及聯營公司。

### 經營收入

本集團的經營收入由二零一二年的人民幣99,514百萬元下降人民幣967百萬元或1.0%至二零一三年的人民幣98,547百萬元。

運輸收入在二零一三年及二零一二年分別佔總經營收入的96.1%及96.6%。在二零一三年的總運輸收入中93.2%為客運收入，6.8%則為貨郵運收入。截至二零一三年十二月三十一日止年度，本集團的總運輸收入為人民幣94,684百萬元，較去年

同期減少人民幣1,416百萬元或1.5%，主要是由於增值稅改革導致國內收入下降人民幣4,798百萬元所致。其他經營收入主要來自佣金收入、逾期票證結算、酒店及旅游營運收入、通用航空收入及地面服務收入。

經營收入下降的主要原因為客運收入由二零一二年的人民幣89,544百萬元下降1.4%至二零一三年的人民幣88,271百萬元。載客總人次在二零一三年增加6.14%至91.791百萬人。收費客公里由二零一二年的135,535百萬客公里，增加9.50%至二零一三年的148,417百萬客公里，主要由於載客人數增加所致。每收費客公里客運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，主要由於增值稅改革的影響所致。

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73,845百萬元降至二零一三年的人民幣71,277百萬元，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%，從而導致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%。每收費客公里國內客運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2,133百萬元升至二零一三年的人民幣2,162百萬元，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%，從而導致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%。每收費客公里客運收益於二零一三年為人民幣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13,566百萬元升至二零一三年的人民幣14,832百萬元，增加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%，從而導致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%。每收費客公里客運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6,556百萬元降至二零一三年的人民幣6,413百萬元，降幅為2.2%。該下降乃由於市場需求持續低迷及票價水平低所致。

其他經營收入由二零一二年的人民幣3,414百萬元增加13.2%至二零一三年的人民幣3,863百萬元。該增加乃主要由於佣金收入及逾期票證結算收入總體上升所致。

### 營運開支

二零一三年的總營運開支為人民幣98,280百萬元，較二零一二年上升2.5%或人民幣2,403百萬元，主要由於職工薪酬、起降費、折舊費以及其他經營成本上升的總影響所致。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54,690百萬元下降1.2%至二零一三年的人民幣54,010百萬元，主要由於平均燃油價格下降從而導致航油成本下降所致。航油成本佔航班營運開支的65.8%，由二零一二年的人民幣37,401百萬元下降5.0%至二零一三年的人民幣35,538百萬元。

維修開支佔總營運開支的7.9%，由二零一二年的人民幣7,971百萬元下降2.1%至二零一三年的人民幣7,805百萬元。該下降乃主要由於增值稅改革的影响所致。

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14,072百萬元增加7.2%至二零一三年的人民幣15,091百萬元。該增加主要由於起降費從二零一二年的人民幣8,984百萬元上升5.9%至二零一三年的人民幣9,510百萬元所致，而起降費上升乃由於起降架次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7,134百萬元增加8.7%至二零一三年的人民幣7,754百萬元。

一般及行政開支佔總營運開支的2.5%，由二零一二年的人民幣2,425百萬元上升1.9%至二零一三年的人民幣2,470百萬元。

### 經營利潤

二零一三年錄得的經營利潤為人民幣1,510百萬元(二零一二年：人民幣5,099百萬元)。經營利潤的下降主要由於經營收入於二零一三年減少人民幣967百萬元或1.0%以及營運開支上升人民幣2,403百萬元或2.5%的淨影響所致。

### 其他淨收益

其他淨收益由二零一二年的人民幣1,462百萬元減少人民幣219百萬元至二零一三年的人民幣1,243百萬元，主要由於政府補貼減少及出售物業、廠房及設備產生之虧損所致。

利息開支由二零一二年的人民幣1,376百萬元增加人民幣275百萬元至二零一三年的人民幣1,651百萬元，主要由於透過融資租賃而持有之飛機數量增加所致。

二零一三年錄得的淨匯兌收益為人民幣2,903百萬元，較二零一二年的人民幣267百萬元增加人民幣2,636百萬元，主要由於二零一三年人民幣兌美元大幅升值所致。

### 所得稅

二零一三年錄得的所得稅開支為人民幣734百萬元，較二零一二年的人民幣954百萬元，減少人民幣220百萬元，主要由於稅前利潤下降所致。

### 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績效、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》，旨在向本公司若干董事、高級管理人員、管理骨幹及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。

### 主要資產抵押

於二零一三年十二月三十一日，本集團有賬面總值約人民幣80,233百萬元(二零一二年：人民幣60,538百萬元)之若干飛機已用作若干借貸及租賃協議的抵押品。

### 外幣風險

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調劑中心進行。

由於本集團大部分融資租賃負債、借貸及經營租賃承擔均以外幣為單位，主要為美元、新加坡元及日元，故本集團有重大外匯風險。由於本集團的外幣付款一般高於其外幣收入，故此人民幣兌外幣的貶值或升值均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計值的盈利及收入，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。

### 航油價格風險

本集團大部分航油須以中國現貨市場價格在國內購買。本集團目前並無有效途徑，管理其國內航油價格波動風險。然而，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聯合發佈之燃油附加費與航油價格聯動之定價機制，航空公司在規定範圍內可自主確定國內航線燃油附加費及定價結構。該定價機制可在一定程度上降低本集團面臨之航油價格波動風險。

### 或然負債

- (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物業及樓宇。然而，南航集團就該等物業及樓宇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若干物業及樓宇的使用權受到質疑而引致的任何損失或損害，向本集團作出賠償。

- (b) 本公司及其附屬公司廈門航空與其飛行學員及若干銀行簽訂協議，對其飛行學員用於支付彼等各自飛行培訓費的個人銀行貸款人民幣656百萬元(二零一二年：人民幣581百萬元)進行擔保。於二零一三年十二月三十一日，相關銀行已按該等擔保發放個人銀行貸款合共人民幣464百萬元(二零一二年：人民幣398百萬元)。於本年度，本集團由於被若干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6百萬元(二零一二年：人民幣3百萬元)。
- (c) 本公司於二零一一年七月十一日收到一間境外實體(「原告」)因違反飛機銷售協議若干條款及條件而起訴本公司的訴狀，要求本公司支付46百萬美元損害賠償金或者歸還其支付的12百萬美元預付款，並根據英國1981年最高法院法第35A條計算的上述金額利息。原告於二零一二年對原訴狀作出更改，將要求本公司歸還的預付款金額修改為12,617,698美元。於二零一三年七月二十五日，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。截至本財務資料發出日期，原告已就判決結果提出上訴。董事認為並無可能導致經濟利益流出的事項。

## 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的權益及淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益，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	估已發行	估已發行	估本公司已
				A股總數 百分比	H股總數 百分比	發行總股本 百分比
南航集團(附註)	實益擁有人	A股	4,039,228,665(L)	57.52%	—	41.14%
	於受控制法團的權益	H股	1,064,770,000(L)	—	38.10%	10.85%
		合計	5,103,998,665(L)	—	—	51.99%
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，王昌順先生、袁新安先生及楊麗華女士亦為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，且董事概不知悉針對本集團任何成員公司的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) 董事或監事自二零一五年十二月三十一日(即本公司最近期刊發的經審核財務報表的編製日期)以來概無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) 本公司的公司秘書為謝兵先生。

謝兵先生，男，一九七三年九月出生，42歲，大學學歷，南京航空航天大學民航運輸管理專業畢業，在職取得暨南大學工商管理碩士學位、英國伯明翰大學工商管理(國際銀行和金融)碩士學位和清華大學經管學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位，高級經濟師，具有上海證券交易所上市公司董事會秘書資格。謝先生是中共黨員，一九九五年七月參加工作。二零零三年至二零零七年歷任本公司董事會秘書助理及中國南方航空集團公司辦公廳總經理秘書。二零零七年十一月至二零零九年十二月任本公司董事會秘書兼董事會秘書辦公室副主任。二零零九年十二月至今任本公司董事會秘書兼董事會秘書辦公室主任。

- (b) 本公司註冊地址為中國廣東省廣州市蘿崗區玉岩路12號冠昊科技園一期辦公樓3樓301室，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約)：

- (a) 本公司及中國南航集團物業管理有限公司(「**南航物業管理公司**」)於二零一三年十二月三十一日就日期為二零一二年十二月二十八日的老機場物業管理框架協議訂立的補充協議，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。

- (b) 日期為二零一三年十二月三十一日的由本公司及南航物業管理公司於二零一三年一月十一日所訂立新機場物業管理框架協議的補充協議，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。
- (c) 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160百萬元。
- (d) 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。
- (e) 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，南航集團同意藉出租土地使用權向本公司出租位於新疆、哈爾濱、長春、大連及瀋陽的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。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。
- (f) 本公司與空客S.A.S於二零一四年五月十六日訂立的飛機收購協議（「**飛機收購協議一**」），據此，本公司同意收購而空客S.A.S同意出售30架空客A320系列飛機及50架A320 NEO系列飛機。一架空客A320系列飛機的目錄價格在85.8百萬美元至110.1百萬美元範圍內定價不同，而一架A320 NEO系列飛機的目錄價格在94.4百萬美元至120.5百萬美元範圍內定價不同。

- (g) 本公司與空客S.A.S於二零一四年五月十六日訂立的飛機出售協議，據此，本公司同意出售而空客S.A.S同意收購六架ERJ145飛機、若干飛機配件及備用發動機。
- (h) 廈門航空與河北航空投資集團有限公司於二零一四年十月十三日訂立的股權轉讓協議，據此，廈門航空同意以人民幣680百萬元收購河北航空有限公司的95.50%股權。
- (i) 廣東南航電子商務有限公司(「**電商公司**」，為本公司的全資附屬公司)、中國南航集團財務有限公司(「**財務公司**」)、航聯保險銷售(北京)有限公司(「**航聯**」)及四家保險公司各自訂立的日期為二零一四年十一月二十一日的電子化航空旅客綜合保險四方合作協議(「**合作協議**」)，自二零一四年六月十二日起至二零一七年五月三十一日止為期三年。根據合作協議，電商公司同意授權其他各方使用本公司的B2C網站、移動客戶端機票銷售平台及VOS銷售系統進行網上保險銷售，代價乃為就本公司電子平台每售出一張保單的固定服務費。本集團將就透過其電子平台銷售的每張保單收取人民幣5元的固定服務費。於截至二零一四年十二月三十一日止七個月、截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一七年五月三十一日止五個月，本集團將予收取服務費的年度上限為人民幣14.24百萬元、人民幣30.27百萬元、人民幣42.38百萬元及人民幣24.72百萬元。
- (j) 本公司與南航集團於二零一四年十二月二十九日訂立的資產租賃協議(「**資產租賃協議**」)，據此，協議各方同意續訂日期為二零一二年九月二十五日的現有資產租賃協議。南航集團同意向本公司續租位於廣州、海口、武漢、衡陽、荊州、湛江、長沙及南陽(主要指姜營機場)的若干土地、物業及現址上的民航建築物及設施，期限自二零一五年一月一日起至二零一七年十二月三十一日為期三年。根據資產租賃協議，本集團應付的年度租金為人民幣86,268,700元，應由本公司悉數以內部資金支付。
- (k) 本公司與南航物業管理公司於二零一四年十二月二十九日訂立的物業管理框架協議(「**物業管理框架協議**」)，內容有關續聘南航物業管理公司對本公司位於廣州老白雲機場及新白雲國際機場及周邊的物業、本公司位於新白雲國際機場機場航站樓內的租賃物業、本公司基地及新白雲國際機場機場110KV變電站提供物業管理及維護服務，以確保本公司生產、辦公、生活區設施完善完好及設備正常運轉。此外，南航物業管理公司亦獲委聘以對廣州貨站的變電站及配電設備提供物業管理及維修服務，並向本集團提供代收電費服務(為南航物業管理公司向本集團將予提供的新增服務)。物業管理框架協議固定年期為三年，由二零一五年一月一日起至二零一七

年十二月三十一日止，可由協議雙方協定續期。於截至二零一七年十二月三十一日止三個年度各年，物業管理框架協議的年度上限分別設定為人民幣90百萬元、人民幣92百萬元及人民幣96百萬元。

- (l) 本公司與中國南航集團文化傳媒有限公司(「**文化傳媒公司**」)於二零一四年十二月二十九日訂立的傳媒服務框架協議的補充協議，以將自二零一五年一月一日起至二零一五年十二月三十一日止期間文化傳媒公司及其附屬公司提供服務的年度上限由人民幣113百萬元修訂為人民幣118.5百萬元。
- (m) 本公司與財務公司於二零一五年五月四日就日期為二零一三年十一月八日的金融服務協議(「**金融服務協議**」)訂立的補充協議，以將自補充協議生效日期起至二零一六年十二月三十一日止期間提供存款服務及貸款服務的各類上限由人民幣60億元修訂為人民幣80億元。
- (n) 本公司與廈門建發集團有限公司(「**廈門建發**」)於二零一五年七月十四日訂立的股份轉讓協議(「**股份轉讓協議**」)，據此本公司同意購買而廈門建發同意出售於廈門航空有限公司的4%股權，代價為人民幣586,666,667元。
- (o) 於二零一五年八月十三日訂立的房屋租賃協議之補充協議，據此，協議各方同意將房屋租賃協議項下本公司於截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度向南航集團應付的最高年度租金總額分別微調至不超過人民幣40,270,700元(原上限為人民幣40,114,700元)及人民幣40,348,700元(原上限為人民幣40,114,700元)。
- (p) 本公司與財務公司於二零一五年十一月十九日就自二零一五年一月一日起至二零一六年十二月三十一日止兩年銷售航空保險訂立的保險業務平台合作框架協議(「**合作框架協議**」)。根據合作框架協議項下的保險業務平台合作安排，本公司(作為平台服務供應商)同意與財務公司合作，並授權財務公司使用本集團各平台(包括網上渠道及地面服務櫃檯渠道)作為銷售平台，以銷售各類航空運輸保險(包括行李保險及航空乘客意外保險)。合作框架協議於截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度各年的年度上限分別設定為人民幣40百萬元及人民幣60百萬元。
- (q) 於二零一五年十二月八日訂立的股份轉讓協議之補充協議，據此協議各方同意將代價由人民幣586,666,667元調整為人民幣626,666,667元，以體現利潤分派安排。

- (r) 本公司與波音於二零一五年十二月十七日訂立的飛機收購協議(「**飛機收購協議二**」)，據此，本公司同意收購而波音同意出售30架B737NG系列飛機及50架B737MAX系列飛機。一架波音B737NG系列飛機的目錄價格約為81.16百萬美元，而一架B737MAX系列飛機的目錄價格約為96.07百萬美元。
- (s) 廈航與波音於二零一五年十二月十七日訂立的飛機收購協議(「**飛機收購協議三**」)，據此，廈航同意收購而波音同意出售30架B737MAX系列飛機。一架波音B737MAX系列飛機的目錄價格約為96.07百萬美元。
- (t) 廈航與波音於二零一六年四月二十六日訂立的飛機收購協議(「**飛機收購協議四**」)，據此，廈航同意收購而波音同意出售10架B737-800系列飛機。一架波音B737-800系列飛機的目錄價格約為85.06百萬美元。
- (u) 廈航與波音於二零一六年七月二十七日訂立的飛機收購協議(「**飛機收購協議五**」)，據此，廈航同意收購而波音同意出售6架B787-99飛機。一架波音B787-800飛機的目錄價格約為230百萬美元。
- (v) 波音飛機收購協議。

## 9、 備查文件

下列文件之副本直至二零一六年十二月二日(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；
- (c) 二零一五年及二零一四年年報。

本公司已就收購向聯交所申請豁免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)段的規定而聯交所已授出該等豁免，故只有經修改過的飛機購買協議一、飛機購買協議二、飛機購買協議三、飛機購買協議四、飛機購買協議五及波音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。