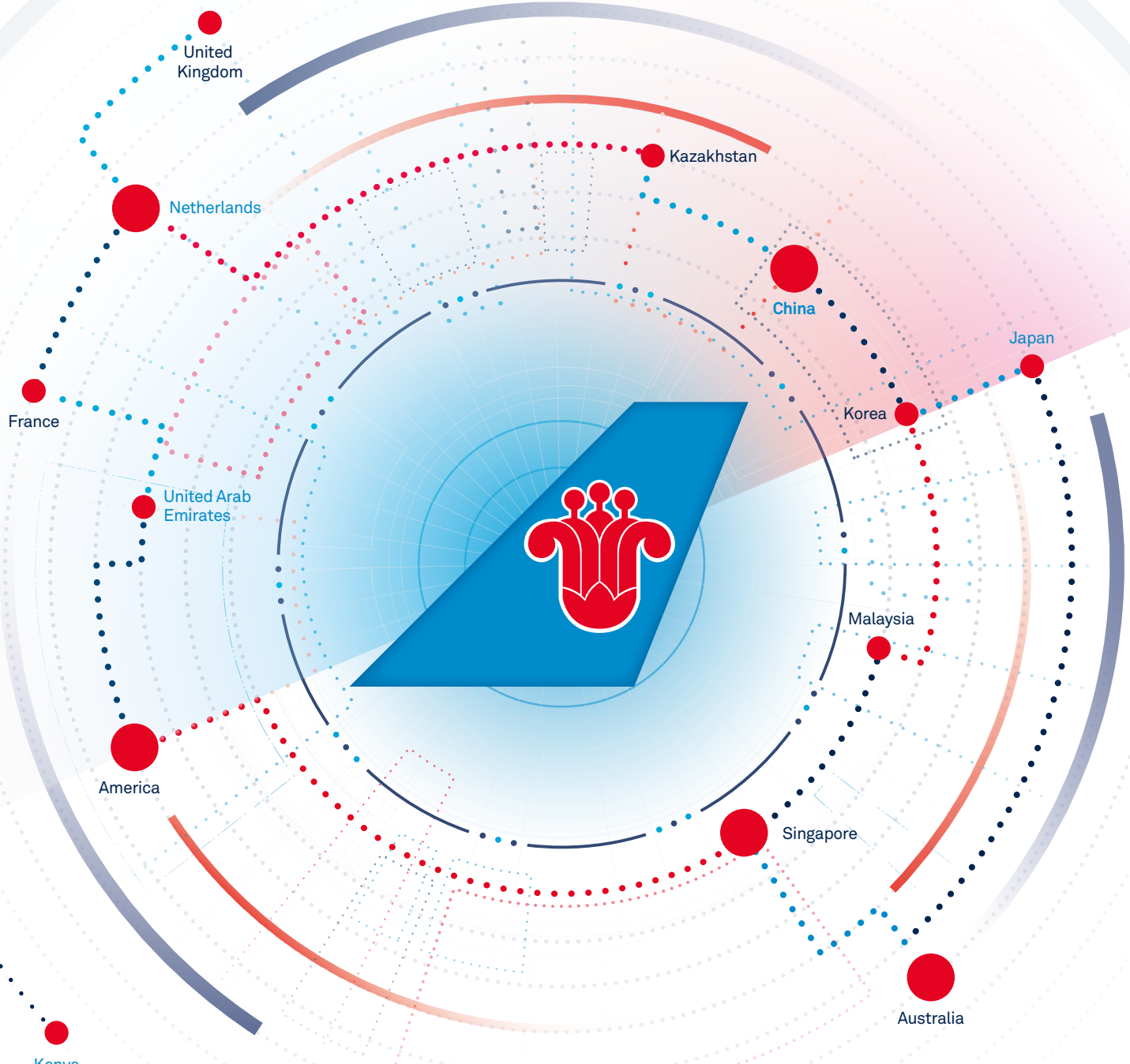




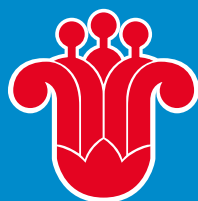
中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

H 股證券代碼: 1055 • A 股證券代碼: 600029



2022 年度報告

一個總部 兩個樞紐



關於我們

中國南方航空股份有限公司是中國運輸飛機最多、航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。截至報告期末，南航運營包括波音787、777、737系列，空客380、350、330、320系列，中國商飛ARJ系列等型號客貨運輸飛機894架；形成了密集覆蓋國內、全面輻射亞洲、有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；南航擁有21家分公司、7家控股航空子公司、6個基地、21個國內營業部和遍佈全球的53個境外營業部；2018年6月，公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」，是中國國內安全星級最高的航空公司。



目錄

關於我們

- 4 釋義
- 6 公司簡介
- 10 公司資料

經營業績

- 12 主要會計資料和財務指標
- 18 全年大事記
- 22 管理層討論與分析

企業管治

- 52 董事會報告
- 76 股份變動、股東情況及權益披露
- 82 董事、監事、高級管理人員和員工情況
- 95 公司治理報告
- 110 環境與社會責任
- 118 重要事項
- 125 債券相關情況
- 134 風險管理及內部控制

財務報告

按照國際財務報告準則編製之財務報表

- 140 獨立核數師報告
- 145 合併利潤表
- 146 合併綜合收益表
- 147 合併財務狀況表
- 149 合併權益變動表
- 150 合併現金流量表
- 151 財務報表附註
- 257 財務補充資料
- 260 五年財務摘要


釋義

在本報告中，除非文義另有所指，下列詞語具有如下含義：

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

大興機場	北京大興國際機場
上交所	上海證券交易所
聯交所	香港聯合交易所有限公司
《公司章程》	《中國南方航空股份有限公司章程》
《上市規則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》
《標準守則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》
《企業管治守則》	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄十四第二部分內列載的《企業管治守則》
《證券及期貨條例》	《證券及期貨條例》(香港法例第571章)
可用座位公里或「ASK」	飛行公里數乘以可出售座位數
可用噸公里或「ATK」	飛行公里數乘以可用載運噸位數
可用噸公里－客運	飛行公里數乘以可載客運噸位數
可用噸公里－貨運	飛行公里數乘以可載貨物及郵件噸位數
收費客公里或「RPK」	即旅客周轉量，飛行公里數乘以所載運乘客數量
收費噸公里或「RTK」	即運輸總周轉量，飛行公里數乘以運載(乘客及貨物)噸位量
收費噸公里－貨運	即貨郵運周轉量，飛行公里數乘以運載貨物及郵件噸位量
收費噸公里－客運	飛行公里數乘以運載客運噸位量
飛機利用率	飛機在指定時間內提供的生產飛行小時數
客座率	以收費客公里除以可用座位公里所得的百分比
總體載運率	以收費噸公里除以可用噸公里所得的百分比
每收費客公里收益	旅客運輸收入除以收費客公里
每收費噸公里收益	運輸收入除以收費噸公里
每收費貨運噸公里收益	貨郵運輸收入除以收費貨運噸公里

公司簡介



本集團是中國運輸飛機最多、
航線網絡最發達、年客運量最
大的航空公司。

本公司總部設在廣州，擁有北京、深圳等21家分公司和廈門航空等7家控股航空子公司，公司擁有6個基地，21個國內營業部和遍布各大洲的53個境外營業部。截至報告期末，本集團運營包括波音787、777、737系列，空客380、350、330、320系列，中國商飛ARJ系列等型號客貨運輸飛機894架。2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」。

近年來，本公司聚焦構建以樞紐為核心、戰略重點市場為關鍵、發展市場為支撐的航線網絡結構，著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，網絡型航空公司形態逐步形成。2022年，公司持續深耕粵港澳大灣區，南航在廣州市場份額近48.5%。同時，公司堅持做精做優北京樞紐，公司在大興機場時刻份額突破50%，是最大主基地公司。南航形成「南北呼應、比翼齊飛」的新發展格局。



關於我們

經營業績

企業管治

財務報告





公司資料

中文名稱：	中國南方航空股份有限公司
中文簡稱：	南方航空
英文名稱：	China Southern Airlines Company Limited
英文簡稱：	CSN
法定代表人：	馬須倫
註冊地址：	中國廣東省廣州市黃埔區玉巖路12號冠昊科技園區一期辦公樓3樓301室
聯繫地址：	中國廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈
香港營業地址：	香港金鐘道95號統一中心9樓B1室
公司網址：	www.csair.com
電話：	+86-20-86112480
傳真：	+86-20-86659040
電子信箱：	ir@csair.com
新浪微博：	http://weibo.com/csair
服務熱線	+86 95539
移動客戶端(APP)：	南方航空
微信小程序	中國南方航空
微信公眾號：	中國南方航空
微信公眾號二維碼	

微信號：	CS95539
A股上市交易所：	上交所
A股簡稱：	南方航空
A股代碼：	600029

A股股份過戶登記處：	中國證券登記結算有限責任公司上海分公司 上海市浦東新區楊高南路188號																
H股上市交易所：	聯交所																
H股簡稱：	中國南方航空股份																
H股代碼：	01055																
H股股份過戶登記處：	香港證券登記有限公司 香港皇后大道東183號合和中心17M樓																
境內法律顧問：	北京大成(廣州)律師事務所																
境外法律顧問：	競天公誠律師事務所有限法律責任合夥																
境內審計師：	畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)																
境外核數師：	畢馬威會計師事務所(於《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師)																
控股股東：	中國南方航空集團有限公司																
主要往來銀行：	國家開發銀行 中國進出口銀行 中國建設銀行 中國工商銀行 中國郵政儲蓄銀行																
登載H股公告的指定網站：	www.hkexnews.hk																
年度報告備置地：	廣東省廣州市白雲區齊心路68號中國南方航空大廈 中國南方航空股份有限公司董事會辦公室																
截至2023年3月28日	<table> <tr> <td>董事</td> <td>監事</td> </tr> <tr> <td>馬須倫</td> <td>任積東</td> </tr> <tr> <td>韓文勝</td> <td>林曉春</td> </tr> <tr> <td>羅來君</td> <td>楊斌</td> </tr> <tr> <td>劉長樂</td> <td></td> </tr> <tr> <td>顧惠忠</td> <td></td> </tr> <tr> <td>郭為</td> <td></td> </tr> <tr> <td>蔡洪平</td> <td></td> </tr> </table>	董事	監事	馬須倫	任積東	韓文勝	林曉春	羅來君	楊斌	劉長樂		顧惠忠		郭為		蔡洪平	
董事	監事																
馬須倫	任積東																
韓文勝	林曉春																
羅來君	楊斌																
劉長樂																	
顧惠忠																	
郭為																	
蔡洪平																	
董事會秘書：	陳威華																
聯席公司秘書：	陳威華 劉巍																
證券事務代表：	徐陽																
《上市規則》規定之授權代表：	馬須倫 陳威華																

主要會計資料和財務指標

一、報告期末本集團主要會計資料和財務指標

(一) 主要會計數據

單位：百萬元 幣種：人民幣

	2022年	2021年	增加／(減少)%
經營收入	87,059	101,644	(14.35)
歸屬於本公司權益持有者的淨虧損	(32,699)	(12,106)	170.11
截至12月31日			
	2022年	2021年	增加／(減少)%
歸屬於本公司權益持有者的權益	41,275	67,851	(39.17)
資產總額	312,246	323,211	(3.39)

(二) 主要財務指標

	2022年	2021年	增加／(減少)%
基本每股虧損(元／股)	(1.90)	(0.75)	153.33
攤薄每股虧損(元／股)	(1.90)	(0.75)	153.33

二、經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2022年	2021年	
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	96,988.77	148,223.63	(34.57)
港澳臺航線	175.05	152.48	14.80
國際航線	4,913.87	4,050.18	21.32
合計：	102,077.70	152,426.29	(33.03)
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	9,593.64	14,389.54	(33.33)
港澳臺航線	22.86	25.48	(10.30)
國際航線	6,767.24	6,793.68	(0.39)
合計：	16,383.74	21,208.71	(22.75)
收費噸公里(RTK)－客運(百萬)			
國內航線	8,546.41	13,124.43	(34.88)
港澳臺航線	15.50	13.48	14.99
國際航線	435.17	359.50	21.05
合計：	8,997.08	13,497.41	(33.34)
收費噸公里(RTK)－貨運(百萬)			
國內航線	1,047.23	1,265.11	(17.22)
港澳臺航線	7.36	12.01	(38.69)
國際航線	6,332.07	6,434.18	(1.59)
合計：	7,386.66	7,711.30	(4.21)

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2022年	2021年	
載客人數(千人)			
國內航線	61,666.22	97,717.02	(36.89)
港澳臺航線	157.23	147.75	6.42
國際航線	812.62	639.89	26.99
合計：	62,636.06	98,504.66	(36.41)
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	633.61	765.34	(17.21)
港澳臺航線	6.87	12.19	(43.68)
國際航線	686.17	664.42	3.27
合計：	1,326.64	1,441.95	(8.00)
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	145,655.54	205,437.17	(29.10)
港澳臺航線	410.36	463.01	(11.37)
國際航線	7,779.24	8,021.64	(3.02)
合計：	153,845.14	213,921.82	(28.08)
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	16,139.92	23,431.06	(31.12)
港澳臺航線	55.49	61.20	(9.33)
國際航線	10,026.34	10,025.45	0.01
合計：	26,221.74	33,517.70	(21.77)

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2022年	2021年	
可用噸公里(ATK) – 客運(百萬)			
國內航線	13,109.00	18,489.35	(29.10)
港澳臺航線	36.93	41.67	(11.37)
國際航線	700.13	721.95	(3.02)
合計：	13,846.06	19,252.96	(28.08)
可用噸公里(ATK) – 貨運(百萬)			
國內航線	3,030.92	4,941.71	(38.67)
港澳臺航線	18.55	19.53	(4.98)
國際航線	9,326.20	9,303.50	0.24
合計：	12,375.68	14,264.74	(13.24)
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	66.59	72.15	(5.56)
港澳臺航線	42.66	32.93	9.72
國際航線	63.17	50.49	12.68
平均：	66.35	71.25	(4.90)
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	59.44	61.41	(1.97)
港澳臺航線	41.20	41.64	(0.44)
國際航線	67.49	67.76	(0.27)
平均：	62.48	63.28	(0.79)

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2022年	2021年	
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.51	0.46	10.87
港澳臺航線	2.66	1.46	82.19
國際航線	2.00	1.61	24.22
平均：	0.59	0.49	20.41
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	1.31	1.18	11.02
港澳臺航線	11.96	13.74	(12.95)
國際航線	3.07	2.83	8.48
平均：	2.83	2.58	9.69
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	5.33	4.88	9.22
港澳臺航線	24.23	15.23	59.09
國際航線	4.32	3.64	18.68
平均：	4.94	4.49	10.02
成本			
每可用噸公里主營業務成本(人民幣元)	3.93	3.04	29.28
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	994.38	1,317.85	(24.55)
總飛行小時(千小時)			
國內航線	1,373.91	1,935.98	(29.03)
港澳臺航線	3.17	3.78	(16.19)
國際航線	179.61	170.60	5.28
合計：	1,556.69	2,110.36	(26.24)
起飛架次(千次)			
國內航線	578.27	822.25	(29.67)
港澳臺航線	1.84	2.27	(19.03)
國際航線	21.43	18.80	13.99
合計：	601.54	843.32	(28.67)

註：

經營數據保留小數點後兩位，表格中若出現合計數與所列數值總和不符或增減幅度與所列數值不符，為四捨五入所致。

三、機隊數據摘要

截至2022年12月31日，本集團機隊規模、機隊結構及飛機交付和退出情況如下：

單位：架

飛機型號	自購 飛機架數	融資 租賃架數	經營 租賃架數	報告期 交付	報告期 退出	報告期末 合計
客機						
A380系列	2	0	0	0	3	2
A350系列	6	10	0	4	0	16
A330系列	6	27	7	0	0	40
A320系列	139	81	124	10	0	344
B787系列	4	25	10	0	0	39
B777系列	1	14	0	0	0	15
B737系列	138	68	191	0	2	397
EMB190	6	0	0	0	0	6
ARJ21	6	14	0	8	0	20
貨機						
B777系列	8	7	0	1	0	15
B747系列	0	0	0	0	2	0
合計	316	246	332	23	7	894

註：

截至2022年12月31日，本集團擁有的飛機及發動機總賬面淨值為人民幣188,883百萬元。

全年 大事記

一月

南航與新西蘭貿易發展局正式推出“新西蘭關愛日”項目，由多家新西蘭知名企業為南航廣州、北京兩地明珠休息室旅客提供定制服務，通過“親和精細”服務用心呵護旅客的每一段旅程。



二月

廣州飛機維修工程有限公司三期機庫投入使用，有效提升南航機務維修實力，為南航客改貨項目、拓展第三方業務提供有力支持。



三月

春運期間，南航累計執行客運航班超7.2萬班，平安運送旅客超900萬人次，圓滿完成了春運航班安全服務保障任務，有力保障了旅客春運返鄉與回程出行順暢。



四月

南航發布金點子效益工程2022年首批推廣庫和智慧庫項目清單，各業務系統、各單位97個金點子入庫。金點子工程助力公司構建成本領先長效機制。



五月

南航充分抓住貨運市場機遇，優化經營模式，客改貨航班量超7,000班，收入創新高。



六月

南航榮獲2021年度“最佳航空公司獎”和客服與票務“服務提升卓越獎”，連續五年斬獲最佳航空公司大獎。



七月

南航深入開展安全文化宣貫、風險隱患排查治理等系列活動，結合安全生產專項整治三年行動，做好暑期旺季安全管理，強化風險防範，確保航班運行可靠安全。



八月

南航積極開展航班正常專項行動，深化航班預決策戰術，充分運用新技術支撐，較好應對極端天氣頻發、航班運行條件不利等情況，航班正常率保持行業領先。



九月

公司召開第九屆董事會，審議通過控股子公司南方航空物流有限公司股份制改制方案，物流公司以2022年5月31日為基準日，整體變更改制為股份有限公司，標誌著雙百企業改革再進一步。



十月

公司啟動“小南帶你飛 首乘無憂”系列服務，面向首次乘機、首次中轉、首次出國旅客，推出“專享惠民服務”，加強信息告知和服務引導，化解首乘旅客出行憂慮，強化南航品牌認知度和美譽度。



十一月

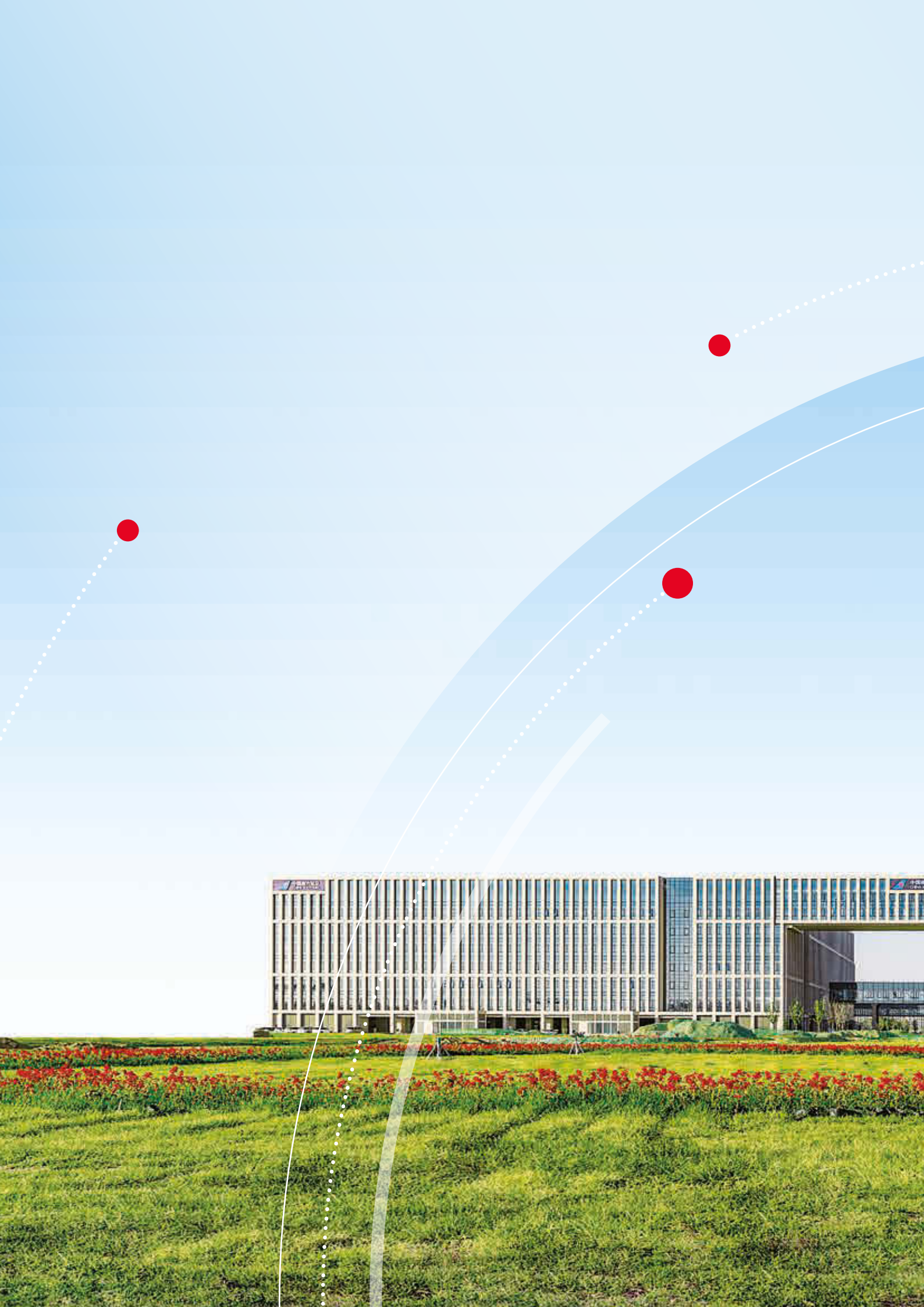
南航作為中國航展的“官方戰略合作夥伴”和“特約航空承運商”，以“飛向美好未來”為主題參展，多形式多維度多樣化亮點展示。



十二月

由上海虹橋飛往廣州的南航CZ3572航班平穩降落在廣州白雲國際機場，標誌著南航圓滿實現2022航空安全年。



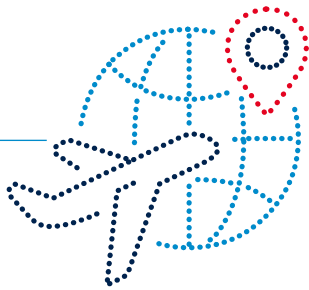




管理層討論 與分析



馬須倫
董事長



本集團實現了

● 安全飛行

155.7 小時

● 旅客運輸

6,264 萬人次

● 貨郵運輸量

133 萬噸

一、業務回顧

(一) 經營情況討論與分析

2022年，受通貨膨脹等因素影響，全球經濟增速放緩。國際貨幣基金組織《世界經濟展望報告》顯示，2022年全球經濟增速為3.4%。中國統籌經濟社會發展，綜合國力再上新臺階，全年國內生產總值人民幣121萬億元，同比增長3.0%。

2022年，我國民航業面臨多重影響因素，行業呈現穩健發展態勢，全年運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別為599.3億噸公里、2.5億人次、607.6萬噸，分別恢復至2019年的46.3%、38.1%、80.7%。本集團堅守航空安全底線，積極應對經營挑戰，全力推動高質量發展。報告期內，在管理層和全體員工的共同努力下，本集團實現安全飛行155.7萬小時，旅客

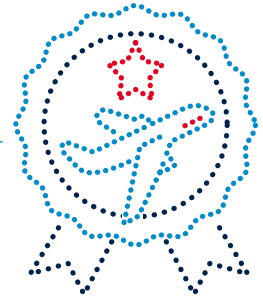
運輸量6,264萬人次，貨郵運輸量133萬噸，首次獲得Skytrax「中國最佳航司」獎，連續5年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」，連續12年獲得工業和信息化部中國品牌力研究航空服務業第一品牌。

1. 安全管理

報告期內，本集團堅守航空安全底線，開展安全整治三年行動「鞏固提升」工作，深入推進安全七大體系建設。我們制定「盯組織、盯系統」安全管理方案，編製和完善安全主體責任和崗位責任清單，落實安全管理責任；拓寬安全審計覆蓋範圍，開展防範化解重大風險專項整治、消防危化品安全專項整治；開展安全大討論、安全大檢查，推動問題隱患動態「清零」。報告期內，本集團實現安全飛行155.7萬小時，安全品質持續提升。

2. 經營應對

報告期內，本集團根據市場變化積極制定經營應對方案，全力提升經營效益。我們堅持邊際貢獻總量最大化客運經營策略，積極爭取時刻資源，搭建客戶經營體系框架，創新營銷模式，建設手機客戶端智能推薦、內容營



- 首次獲得
Skytrax
「中國最佳航司」獎
- 連續5年獲得
民航旅客服務測評
(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」
- 連續12年獲得
工業和信息化部
中國品牌力研究航空服務業第一品牌

關於我們

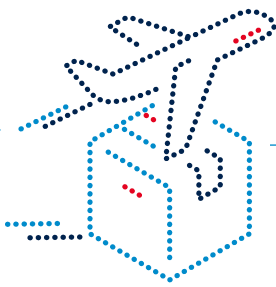
經營業績

企業管治

財務報告



管理層討論 與分析



客改貨航班

9,098 班

完成貨郵運輸量

133 萬噸

銷平台；多措并舉做好貨運經營，重點強化海外回程銷售和終端客戶管理，加強高收益航班艙位及運價調控。報告期內，本集團組織客改貨航班9,098班，完成貨郵運輸量133萬噸。

3. 運行服務

報告期內，本集團運行品質穩步提升，服務品牌亮點突出。我們持續開展航班正常專項提升行動，優化航班快速過站方案，建立AOC、GOC災備中心，成立機務調度中心，航班正常率行業領先。我們踐行「親和精細」服務理念，打造人性

化、數字化、精細化、個性化、便捷化服務，成立服務質量管理部，完善服務管控平台，建設自主行李服務平台，研發125款「家鄉味道」機上餐食。

4. 戰略實施

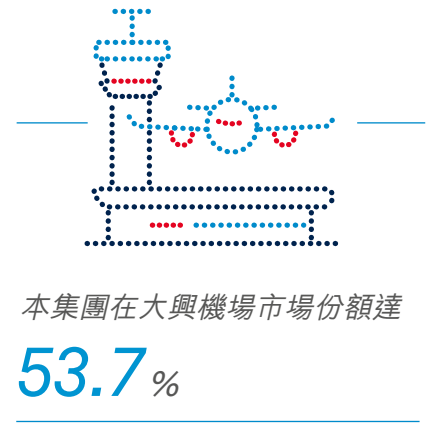
報告期內，本集團落實高質量發展總體思路，推進重大戰略加快落地。我們高質量建設北京樞紐，持續優化公司大興機場時刻，提升北京樞紐始發高收益航班數量，本集團在大興機場市場份額達53.7%。我們著力提升大灣區市場控制力，積極爭取新增時刻資源，廣深珠惠

國內始發市場份額領先；我們持續推進機隊、市場、人力、產業、資產負債五大結構調整優化，拓展多元化融資渠道。報告期內，本集團完成非公開發行股票項目，募集資金人民幣約60.5億元。

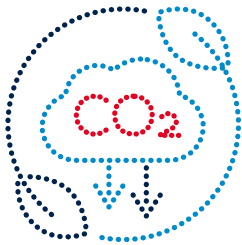
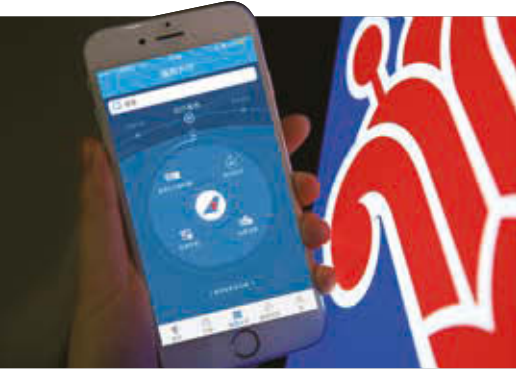
5. 改革發展

報告期內，本集團圓滿完成改革三年行動，開展對標世界一流管理提

升行動。我們大力推進任期制和契約化管理，完善市場化經營機制；持續推進機務改革，「雙百企業」物流公司、通航公司完成股份制改制；公司董事會強化ESG職能，推動子公司建立授權機制；加強網絡安全管理，搭建適配測試中心，信息安全管理體系通過國際標準認證；優化不動產投資運營，制定資源配置標準。



管理層討論 與分析



全面實施

碳中和七大行動

6. 社會責任

報告期內，本集團積極履行社會責任，服務鄉村振興發展。我們全面實施碳中和七大行動，建成飛機重量管理系統，實現塑料限量目標；深入開展員工關心關愛，重點關注一線崗位及隔離人員，實施提升職工生活品質專項行動、青年素養提升工程。報告期內，本集團消費幫扶資金人民幣7,421.45萬元，通過招商引資帶動投資人民幣3.5億元。

(二) 公司所處行業情況

1. 國際、國內航空業發展情況

(1) 國際航空業發展情況

客運需求持續復甦，虧損收窄。國際航協發佈的數據顯示，全球航空業全年持續復甦，2022年全球航空客運量(按照收入客公里計算)同比增長64.4%，其中國際客運量同比增長152.7%，國內客運量同比增長10.9%。全行業虧損預計為69億美元，同比減虧351億美元。載客率為78.7%，同比增長11.8個百分點。



韓文勝
副董事長兼總經理

貨運需求回落，收入同比持平。國際航協發佈的數據顯示，2022年航空貨運需求同比下降8.0%。貨運運力同比增長3.0%，與2019年相比下降8.2%。全球航司貨運收入預計達到2,014億美元，與2021年基本持平。

行業預計回歸盈利。國際航協表示，2022年航空公司在燃料價格上漲的情況下，努力提高收益和控制成本，虧損大幅降低。雖然經濟的不確定性增加，國際航協預計全球航空業2023年將盈利47億美元，行業有望持續復甦。

(2) 中國航空業發展情況

根據中國民航局公佈的數據：

2022年，中國民航共完成運輸總周轉量599.3億噸公里、旅客運輸量2.5億人次、貨郵吞吐量607.6萬噸，恢復至2019年的46.3%、38.1%、80.7%。2022年中國民航完成固定資產投資超過人民幣1,200億元，連續3年超千億；新建遷建8個機場；京廣大通道實現全線貫通，形成縱貫南北的空中大動脈。中國民航完成C919大型客機適航審定工作，頒髮型號合格證和生產許可證。

2. 航空行業特點

(1) 民航業發展水平是綜合國力的重要體現

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

管理層討論 與分析

(2) 民航業具有公共性

民航在促進國際交往、服務大眾出行、搶險救災等社會公共服務方面，具有其他交通方式不可替代的作用。航空客運是旅遊業發展的基礎，是開展國際政治、經濟和文化交流的保障，國際間跨洋客運幾乎都需要借助航空運輸。航空貨運是

商貿、物流、高科技等產業發展所必須的，也是郵政快遞產業發展的基礎。

(3) 民航業具有「五高一低」的特點

民航業具有「五高一低」的特點，即「高風險、高技術、高投入、高波動、高要求、低盈利」。具體表現為風險源複雜、種類多，運營受政治經濟形勢、自然災害和流行性疾病影響大；行業科技含量高、產業鏈條長，高度集成大量先進科技；企業固定資產投資高，特別是飛機引進成本、運營成本和維修成本；航空運輸需求是引致需求或派生需求，隨著經濟週期的波動而波

動；社會公眾對民航安全運行關注度高、要求高；近40年全球航空運輸業年均淨資產回報率不到2%，遠低於社會資本平均回報率。

3、行業地位

本集團是中國運輸飛機最多、航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。截至報告期末，本集團運營包括波音787、777、737系列，空客380、350、330、320系列，中國商飛ARJ系列等型號客貨運輸飛機894架；形成了密集覆蓋國內、全面輻射亞洲、有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；本集團擁有21家分公司、7家控股航空子公司、6個基地、21個國內營業部和遍佈全球的53個境外營業部；2018年6月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石二星獎」。

近年來，本公司聚焦構建以樞紐為核心、戰略重點市場為關鍵、發展市場為支撐的航線網絡結構，著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，網絡



型航空公司形態逐步形成。2022年，公司持續深耕粵港澳大灣區，南航在廣州市場份額近48.5%。同時，公司堅持做精做優北京樞紐，公司在太興機場時刻份額突破50%，是最大主基地公司。南航形成「南北呼應、比翼齊飛」的新發展格局。

(三) 公司從事的業務情況

(一) 主要業務

本公司的經營範圍包括：(1)提供國內、地區和國際定期及不定期航空客、貨、郵、行李運輸服務；(2)提供通用航空服務；(3)提供航空器維修服務；(4)經營國內外航空公司的代理業務；(5)提供航空配餐服務(僅限分支機構經營)；(6)進行其他航空業務及相關業務，包括為該等業務進行廣告宣傳；(7)進行其他航空業務及相關業務(限保險兼業代理業務：人身意外傷害險)；航空地面延伸業務；民用航空器機型培訓(限分支機構憑許可證經營)；資產租賃；工程管理與技術諮詢；航材銷售；旅遊代理服務；商品零售批發；健康體檢服務；互聯網銷售(除銷售需要許可的商品)；保險兼業代理業務；國內貿易代理；專業設計

服務；第一類增值電信業務；第二類增值電信業務；廣告製作；廣告發佈；廣告設計、代理；互聯網數據服務；互聯網信息服務；信息系統集成服務；物聯網技術服務；社會經濟諮詢服務；信息技術諮詢服務；信息諮詢服務(不含許可類信息諮詢服務)(依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動。)

(二) 經營模式

本公司以建設世界一流航空運輸企業為出發點和落腳點，圍繞「十四五」發展目標和2035年遠景目標，進一步聚焦質量效益，確定「堅持五大發展、實施五大戰略、推進六大行動、實現六大轉變」的高質量發展總體思路，制定加快建設世界一流企業實施方案，明確建設世界一流企業的目標和舉措。

本公司堅持安全、高質量、創新、合作和共享的「五大發展」理念，聚焦樞紐網絡戰略、生態圈戰略、創新驅動戰略、精益管控戰略、品牌經營戰略的「五大戰略」，推進安全生產專項整治、抓好重大戰略機遇、深化改革重點突破、對標一流

管理提升、五大結構調整優化、服務品質攻堅提升的「六大行動」，力求實現由重速度向重質量轉變，由全面拓展市場向重點突破轉變，由相對單一產業向高相關多元化產業轉變，由重計劃管控向重市場運作轉變，由傳統商業模式向數字化、生態圈轉變，由粗放型管理向精細化管理轉變這「六大轉變」。

(四) 核心競爭力分析

本公司已逐漸形成強大完善的規模化、網絡化優勢，以廣州、北京為核心的樞紐網絡發展格局，大運行與矩陣管理相結合的資源協同能力，優質品牌服務影響力和全面領先的信息化技術水平等五大核心競爭力。

1、強大完善的規模化網絡化優勢。南航機隊規模位居全國首位，機隊性能先進；航線網絡最密集，形成了密集覆蓋國內，全面輻射亞洲，有效連接歐美澳非洲的發達航線網絡；年旅客運輸量最多，是國內首個運輸量過億的航空公司。南航現有北京、深圳等21家分公司和廈門航空等7家控股航空子公司，分子公司能較好地協調當地市場、

管理層討論 與分析

機場、大客戶、渠道和媒體等資源的優勢，為樞紐輸送中轉客源。同時公司擁有6個基地，21個國內營業部和遍佈各大洲的53個境外營業部，已經形成了分公司、控股公司、區域營銷中心、營業部為主的點面結合的銷售網絡。

2、不斷強化以廣州、北京為核心的樞紐網絡戰略。南航聚焦構建以樞紐為核心、戰略重點市場為關鍵、發展市場為支撐的航線網絡結構，著力建設廣州、北京兩大綜合性國際樞紐，實現雙輪驅動，創造新的盈利模式和發展方式，網絡型航空公司形態逐步形成。2022年，南航持續深耕大灣區，努力將廣州樞紐打造成與省市共建的國際航空樞紐典範，目前南航在廣州市場份額近48.5%，為粵港澳大灣區建設世界級城市群與國際科技創新中心，支撐「一帶一路」建設做出積極貢獻。同時，南航堅持北京樞紐做精做優，2022年在北京大興國際機場的時刻份額突破50%，作為最大主基地公司，為樞紐打造提供有利

條件和資源。南航全面推進樞紐網絡戰略佈局，進一步完善體制機制和配套資源，形成「南北呼應、比翼齊飛」的發展新格局。

3、不斷提升的大運行管控及資源協調能力。南航具有多基地、多樞紐、多機型、大機隊等規模特點，公司已基本形成「總部管總，分子公司、區域行銷中心、營業部主戰，矩陣單位主建」的管控格局，核心資源更加集中、協同指揮更加有力、動態回應更加及時，資源配置更加高效。南航通過健全管理機制，強化平台建設，鞏固支撐體系，基本形成了「集中管控、高效決策、溝通順暢、系統聯動」的大運行管理框架，航班運行效率提升明顯。南航持續深化行銷領域改革，加強運力與市場匹配，強化行銷服務品質管制和客戶經營體系建設，行銷管控格局不斷優化。

4、爭創世界一流的服務水平。南航開展大服務建設，打造國際一流服務品牌，不斷改進服務

質量，品牌影響力在國內外持續提升。南航明確「親和精細」品牌定位，打造人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化的「五化」航空出行品質服務，實現「人享其行，物暢其流」。公司航班正常率連續7年位居行業榜首。南航全面履行重大任務保障、鄉村振興、節能減排等政治責任和社會責任，陽光南航、責任央企的良好形象得到有力彰顯。南航開具國內首張電子行程單，NDC（新分銷能力）銷售比例超30%，位居世界前列，上線智能客服在線平台，成為中國民航首家獲評數據管理成熟度四級認證企業。

5、全面領先的信息化系統。南航始終堅持創新發展，以數字化轉型和信息化建設助推高質量發展。南航擁有超過1,000人的信息化人才隊伍，為相關研發工作奠定了堅實的人才基礎。南航基於「雲平台+雙中台」的新一代IT架構，持續優化客運營銷、運行控制、空地服務、航空安全、貨運物流、企業管理和公共平台等領域的信息系統，有力

提升運營效率、安全品質和服務水準。公司圍繞數字化客戶、數字化員工、數字化流程、數字化公司「四化」的數字化建設穩步推進。南航全面推動「生態圈戰略」落地，持續打造南航e行，實現「一機在手、全程無憂」的功能全覆蓋，社交媒體粉絲數、累計下載量、月活躍用戶數等關鍵指標行業領先。

(五) 安全投入情況

報告期內，本集團統籌發展與安全，以「強責任、控風險、抓過程」為主題，持續深化安全七大體系建設，推動「確責」全面覆蓋，提升全員「擔責」意識和能力，系統梳理十大突出風險，全面強化風險管控，深化安全績效管理、艙音監察等過程管理手段，不斷前移安全關口。公司加密安全生產大檢查，開展提升安全思想認識大討論，全力防範化解重大安全風險，確保了「兩個絕對安全」。

報告期內，公司認真貫徹落實習近平總書記對民航安全工作的重要指示批示精神，堅持「人民至上、生命至上」，堅持「安全第一」，加速安全治理系統和治理能力現代化，穩步推進安全生產工作。

一是在「強責任」方面，我們以機長、乘務長、班組長「三長」建設為核心，完善安全責任管控載體，強化訓練培訓，深化作風和安全文化建設，實現「確責」全面覆蓋，全員「擔責」意識和能力全面提升。

二是在「控風險」方面，我們深入落實雙重預防機制，有效落實聯防聯控機制，深化科技創新技術應用，促進員工加強自身健康管理，實現公司安全風險管控核心能力全面提升。

三是在「抓過程」方面，我們組織開展專項整治活動，強化安全檢查整改閉環管理，深入推進安全績效應用，豐富過程監控方式方法，實現安全管理從重結果向過程和結果並重轉變。

二、財務表現

以下討論與分析涉及的部分財務數據摘自本集團按照國際財務報告準則編製並經審計的合併財務報表。

2022年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣32,699百萬元，而2021年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣12,106百萬元。本集團的經營收入總額由2021年的人民幣101,644百萬元下降人民幣14,585百萬元或14.35%至2022年的人民幣87,059百萬元。客座率由2021年的71.25%下降4.90個百分點至2022年的66.35%。每收費客公里收益由2021年的人民幣0.49元上升20.41%至2022年的人民幣0.59元。每收費噸公里收益由2021年的人民幣4.49元上升至2022年的人民幣4.94元，升幅為10.02%。營運開支則由2021年的人民幣116,340百萬元下降人民幣1,078百萬元至2022年的人民幣115,262百萬元，降幅為0.93%。主要受多重不利因素的影響，2022年的經營虧損為人民幣22,542百萬元，而2021年的經營虧損為人民幣9,929百萬元。

管理層討論 與分析

三、經營收入

	2022年		2021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	80,901	92.93	95,279	93.74	(15.09)
其中：客運收入	60,017		75,392		(20.39)
— 國內客運收入	49,723		68,656		(27.58)
— 港澳臺客運收入	466		223		108.97
— 國際客運收入	9,828		6,513		50.90
貨郵運收入	20,884		19,887		5.01
其他經營收入	6,158	7.07	6,365	6.26	(3.25)
主要包括：					
佣金收入	2,073		2,677		(22.56)
地面服務收入	282		326		(13.50)
通用航空收入	431		572		(24.65)
酒店及旅遊服務收入	497		538		(7.62)
貨物處理收入	1,123		864		29.98
經營收入合計	87,059	100.00	101,644	100.00	(14.35)
減：燃油附加費收入	(6,054)		(673)		799.55
經營收入合計(不含燃油附加費)	81,005		100,971		(19.77)

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2021年及2022年分別佔經營收入的93.74%及92.93%。在2022年的運輸收入中74.19%為客運收入，25.81%則為貨運及郵運收入。報告期內，本集團的運輸收入總額為人民幣80,901百萬元，比去年同期減少人民幣14,378百萬元或15.09%，主要是由於客運收入減少。本集團的其他經營收入來自佣金收入、地面服務收入、通用航空收入、酒店及旅遊服務收入和貨物處理收入。

經營收入下降的主要原因是客運收入由2021年的人民幣75,392百萬元下降20.39%至2022年的人民幣60,017百萬元。載客總人次在2022年減少36.41%至63百萬人次。收費客公里由2021年的152,426百萬客公里，減少33.03%至2022年的102,078百萬客公里，主要由於旅行限制導致旅客人數減少。

國內客運收入佔2022年總客運收入的82.85%，由2021年的人民幣68,656百萬元下降至2022年的人民幣49,723百萬元，下降27.58%。國內航線客運量(以收費客公里計算)減少34.57%，以可用座位公里計算的客運能力同時減少29.10%，客座率由2021年的72.15%減少5.56個百分點至2022年的66.59%。本年的每收費客公里收益由2021年的人民幣0.46元升至2022年的人民幣0.51元，上升10.87%。

港澳臺地區客運收入佔總客運收入的0.78%，由2021年的人民幣223百萬元升至2022年的人民幣466百萬元，上升108.97%。港澳臺地區航線以收費客公里計算的客運量上升14.80%，客運能力(以可用座位公里計算)同時下降11.37%，客座率由2021年的32.93%上升9.73個百分點至2022年的42.66%。每收費客公里收益由2021年的人民幣1.46元上升至2022年的人民幣2.66元。

國際客運收入佔總客運收入的16.38%，由2021年的人民幣6,513百萬元升至2022年的人民幣9,828百萬元，上升50.90%。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升21.32%的同時，客運能力(以可用座位公里計算)下降3.02%，客座率由2021年的50.49%上升12.68個百分點至2022年的63.17%。每收費客公里收益由2021年的人民幣1.61元上升至2022年的人民幣2.00元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的25.81%，佔總經營收入的23.99%，由2021年的人民幣19,887百萬元上升至2022年的人民幣20,884百萬元，升幅為5.01%。

其他經營收入由2021年的人民幣6,365百萬元下降3.25%至2022年的人民幣6,158百萬元。

四、營運開支

2022年的營運開支總額為人民幣115,262百萬元，比2021年下降人民幣1,078百萬元或0.93%。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2021年的114.46%上升至2022年的132.40%。

營運開支	2022年		2021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	51,241	44.46	45,569	39.17
主要包括：				
燃油成本	32,669		25,505	
經營性租賃支出	791		920	
航空人員工資及福利	10,602		10,763	
維修開支	11,224	9.74	12,162	10.45
飛機及運輸服務開支	17,506	15.19	21,147	18.18
宣傳及銷售開支	4,355	3.78	4,705	4.04
行政及管理開支	3,511	3.05	3,663	3.15
折舊及攤銷	24,266	21.05	24,241	20.84
物業、廠房及設備、使用權				
資產及其他資產減值損失	449	0.39	2,597	2.23
酒店及旅遊服務支出	418	0.36	423	0.36
餐食支出	343	0.30	368	0.32
金融機構手續費支出	72	0.06	74	0.06
貨物處理支出	537	0.46	398	0.34
其他	1,340	1.16	993	0.86
營運開支總額	115,262	100.00	116,340	100.00

管理層討論 與分析

航班營運開支佔營運開支總額的44.46%，由2021年的人民幣45,569百萬元上升12.45%至2022年的人民幣51,241百萬元，主要是由於燃油成本增加。

維修開支佔營運開支總額的9.74%，由2021年的人民幣12,162百萬元下降7.71%至2022年的人民幣11,224百萬元，主要是由於航班量減少導致維修費下降。

飛機及運輸服務開支佔營運開支總額的15.19%，由2021年的人民幣21,147百萬元下降17.22%至2022年的人民幣17,506百萬元，主要由於起降架次減少而導致起降及導航費下降。

宣傳及銷售開支佔營運開支總額的3.78%，由2021年的人民幣4,705百萬元下降7.44%至2022年的人民幣4,355百萬元。

行政及管理開支佔營運開支總額的3.05%，其金額與去年基本持平。

折舊及攤銷佔營運開支總額的21.05%，其金額與去年基本持平。

物業、廠房及設備、使用權資產減值損失及其他資產減值損失佔營運開支總額的0.39%，由2021年的人民幣2,597百萬元下降82.71%至2022年的人民幣449百萬元，下降的主要原因為飛機及相關設備減值準備減少。

五、經營虧損

2022年的經營虧損為人民幣22,542百萬元(2021年經營虧損：人民幣9,929百萬元)。經營虧損的上升主要是由於多重不利因素影響導致收入減少以及燃油成本的上漲。

六、其他收入淨額

其他收入淨額由2021年的人民幣4,767百萬元上升人民幣894百萬元至2022年的人民幣5,661百萬元，主要是政府補貼增加所致。

七、稅項

本集團2022年所得稅費用為人民幣2,166百萬元，2021年的所得稅收益人民幣2,894百萬元，主要是由於未確認為遞延所得稅資產的累計稅務虧損增加。

八、流動資金情況、財政資源與資本結構

於2022年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣108,004百萬元。截至2022年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流出為人民幣2,450百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣5,851百萬元，融資活動的淨現金流入為人民幣6,658百萬元，現金及現金等價物減少人民幣1,643百萬元。

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2022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320,530百萬元之銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣223,729百萬元。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

本集團的有息負債總額分析如下：

有息負債總額構成

	2022年 12月31日 人民幣百萬元	2021年 12月31日 人民幣百萬元
租賃負債	94,762	102,749
借款	119,780	96,267
長期應付款	531	291
固定利率有息負債	158,809	144,553
浮動利率有息負債	56,264	54,754

管理層討論 與分析

有息負債按幣種分析

	2022年 12月31日 人民幣百萬元	2021年 12月31日 人民幣百萬元
美元	41,271	43,778
人民幣	171,176	152,429
其他	2,626	3,100
合計	215,073	199,307

有息負債按到期日分析

	2022年 人民幣百萬元	2021年 人民幣百萬元
1年以內	107,377	78,816
1年以上，但2年以內	31,768	37,942
2年以上，但5年以內	53,924	55,761
5年以上	22,004	26,788
合計	215,073	199,307

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2021年的人民幣6,202百萬元略微下降人民幣196百萬元至2022年的人民幣6,006百萬元。

本集團於2022年錄得人民幣3,619百萬元的淨匯兌損失，而2021年錄得人民幣1,575百萬元的淨匯兌收益，主要是因為2022年人民幣兌美元匯率貶值導致。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2022年 12月31日	2021年 12月31日	變動
總負債(人民幣百萬元)	256,887	238,703	7.62%
總資產(人民幣百萬元)	312,246	323,211	(3.39%)
資產負債率	82.27%	73.85%	增加8.42個百分點

本集團利用資產負債率監察其資本，比率按照負債總額除以資產總額計算。資產負債率較2021年末增加8.42個百分點主要是由於借款增加所致。

本集團的若干銀行融資額度附有金融機構相關的借貨合同中常見的一般性貸款契約，該些一般性貸款契約要求本集團保持一定的資產負債比率。若違反了該些一般性貸款契約，則相關的借款將需實時歸還。本集團定期監控該些一般性貸款契約的遵守情況。於2022年12月31日，本集團合計人民幣約27,400百萬元的短期借款未遵循相關銀行借貨合同有關資產負債比率的一般性貸款契約(2021年12月31日：無)。本集團已從相關金融機構取得豁免，該等金融機構同意本集團按照借貨合同約定的還款日償還借款，並維持現有授予本集團的綜合授信額度。

九、重大資產抵押

於2022年12月31日，本集團無(2021年12月31日：無)物業、廠房及設備用作借款的抵押物。

十、承諾及或有負債

承諾

本集團於2022年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)為人民幣106,644百萬元(2021年12月31日：人民幣64,243百萬元)，其中關於購買飛機，發動機及飛行設備為人民幣97,329百萬元(2021年12月31日：人民幣54,662百萬元)，而用於本集團其他項目合計為人民幣9,315百萬元(2021年12月31日：人民幣9,581百萬元)。

本集團具有以下投資承擔。

	2022年 12月31日 人民幣百萬元	2021年 12月31日 人民幣百萬元
已授權及已訂約：		
應估合營公司的資本承擔	52	185
購買聯營公司股權的投資承擔	171	171
	223	356
已授權及未訂約：		
應估合營公司的資本承擔	14	24
	237	380

或有負債

- (1) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (2) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (3) 本公司及其子公司廈門航空有限公司(「廈門航空」)同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約562百萬元(2021年12月31日：人民幣696百萬元)。截至2022年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放的貸款餘額合計人民幣約143百萬元(2021年12月31日：人民幣約181百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額人民幣為0.2百萬元(2021年：人民幣2百萬元)。

管理層討論 與分析

十一、境內外會計準則下會計數據差異

(一)同時按照國際會計準則與按中國會計準則披露的財務報告中淨虧損和歸屬於上市公司股東的淨資產差異情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

	歸屬於上市公司股東的淨虧損		歸屬於上市公司股東的淨資產	
	2022年	2021年	2022年 12月31日	2021年 12月31日
按中國企業會計準則	(32,682)	(12,103)	41,057	67,616
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
撥款轉入(1)	1	1	(4)	(5)
專項借款匯兌損益的資本化調整(2)	(25)	(8)	14	39
同一控制下企業合併調整(3)	/	/	237	237
以上調整對稅務的影響	6	2	(2)	(8)
以上調整對非控制性權益的影響	1	2	(27)	(28)
按國際財務報告準則	(32,699)	(12,106)	41,275	67,851

(二)境內外會計準則差異的說明

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

十二、因維持當前業務並完成在建投資項目公司所需的資金需求

資本支出承諾	合同安排	時間安排	融資方式
飛機、發動機及飛行設備的承擔人民幣97,329百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣33,968百萬元； 1年以上，2年以內(含2年)人民幣23,795百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣21,306百萬元； 3年以上人民幣18,260百萬元	自有資金或 債務融資
投資承擔人民幣223百萬元(註) 其他承擔人民幣3,865百萬元	已授權並已訂立合同 已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣223百萬元 不適用	自有資金 自有資金或 債務融資

本集團應付到期債務的能力主要取決於本集團營運資金淨流入以及取得外部融資的能力。對於未來的資本承擔及其他融資需求，截至2022年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2022年及以後年度提供最高為約人民幣320,530百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣223,729百萬元。本集團相信將可獲得這些融資。

十三、航空行業經營性信息分析

1、主要機隊經營情況

飛機型號	平均機齡(年)	日利用率(小時)	客座率(%)	總體載運率(%)
客機				
A380系列	10.0	3.34	71.67	46.81
A350系列	1.8	3.60	66.58	42.58
A330系列	9.0	3.10	62.68	46.25
A320系列	9.0	4.93	65.24	59.90
B787系列	6.0	5.21	63.80	49.86
B777系列	6.2	0.96	58.95	40.83
B737系列	9.4	5.35	67.74	61.74
EMB190	9.9	3.89	74.24	54.60
ARJ21	1.2	1.70	67.50	67.10
貨機				
B777系列	8.6	14.71	/	71.67
平均	8.7	5.04	66.35	62.48

管理層討論 與分析

2、報告期內引進飛機及相關設備的資金安排

單位：架

報告期內引進的機型	資金安排			報告期內引進架數
	經營租賃	融資租賃	自購	
A350系列	0	4	0	4
A320系列	1	0	9	10
B777系列	0	0	1	1
ARJ21	0	8	0	8
合計	1	12	10	23

3、2023-2025年飛機及相關設備資本開支計劃、相關融資計劃

飛機及相關設備資本支出承諾	合同安排	時間安排	融資方式
飛機、發動機及飛行設備的承擔人民幣97,329百萬元	已授權並已訂立合同	1年以內(含1年)人民幣33,968百萬元；1年以上2年以內(含2年)人民幣23,795百萬元；2年以上3年以內(含3年)人民幣21,306百萬元；3年以上人民幣18,260百萬元	自有資金或債務融資

4、報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，公司圍繞廣州—北京核心樞紐新開廣州—衢州、廣州—秦皇島—哈爾濱、廣州—臨汾—長春、廣州—河池—綿陽、廣州—玉林、北京大興—鄂州等國內航線，持續完善航線網絡；國際航線方面，復航廣州—紐約、廣州—倫敦、廣州—法蘭克福、廣州—羅馬、深圳—莫斯科、武漢—伊斯坦布爾、廣州—迪拜、深圳—迪拜等航線。

2023年，本公司將以邊際貢獻最大化為目標，加大國內市場運力投入，提升國際航線收益品質。國內航線計劃增加廣州—懷化、廣州—龍巖、北京大興—哈爾濱—漠河、廣州—揭陽—淮安、廣州—常州—長春等。國際航線計劃復航廣州—墨爾本、廣州—溫哥華、廣州—舊金山、廣州—大阪、上海浦東—大阪、瀋陽—大阪、大連—大阪、哈爾濱—大阪、廣州—河內、深圳—河內、廣州—普吉、廣州—巴厘島、廣州—烏魯木齊—巴庫等。

十四、投資狀況分析

1、重大的股權投資

無。

2、重大的非股權投資

2022年7月1日，本公司與空客公司簽署協議，向空客公司購買96架A320NEO系列飛機。詳情請參見公司於2022年7月1日在聯交所網站披露的公告。

2022年9月22日，本公司控股子公司廈門航空與空客公司簽署協議，向空客公司購買40架A320NEO系列飛機。詳情請參見公司於2022年9月22日在聯交所網站披露的公告。

3、以公允價值計量的金融資產

單位：百萬元 幣種：人民幣

資產類別	期初數	計入權益			本期購買 金額	本期 出售/ 贖回金額	其他變動	期末數
		本期 公允價值 變動收益	的累計 公允價值 變動	本期計提 的減值				
股票	591	132	477	/	/	43	/	680
其他	67	7	20	/	/	46	/	28
合計	658	139	497	/	/	89	/	708

管理層討論 與分析

(1) 證券投資情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

證券品種	證券代碼	證券簡稱	最初 投資成本	資金來源	期初 賬面價值	計入權益		本期 購買金額	本期 出售金額	本期 投資損益	期末 賬面價值	會計 核算科目
						本期 公允價值 變動損益	的累計 公允價值 變動					
股票	000099	中信海直	9	/	25	(4)	9	/	/	/	21	其他非流動 金融資產
股票	601328	交通銀行	16	/	43	/	/	/	43	3	/	其他非流動 金融資產
其他	不適用	中國飛機服務有限 公司	2	/	1	/	(1)	/	/	/	1	其他非流動 金融資產
其他	不適用	民航數據通信有限 責任公司	1	/	26	1	20	/	/	/	27	其他非流動 金融資產
股票	00696	中國民航信息網絡	33	/	523	136	469	/	/	4	659	其他權益工 具投資
其他	不適用	海口美蘭國際機場 有限責任公司	100	/	40	6	/	/	46	/	/	其他權益工 具投資
合計	/	/	161	/	658	139	497	/	89	7	708	/

(2) 私募基金投資情況

無。

(3) 衍生品投資情況

本公司於2021年12月28日、2022年4月28日，分別召開公司第九屆董事會第四次會議及第九屆董事會第六次會議，分別審議批准公司2022年度套期保值計劃及公司外匯風險管理方案，授權公司於2022年4月28日至2023年4月27日期間，在8.5億美元額度內開展外匯風險管理。根據上述授權，報告期內，公司開展了0.9億美元匯率套期保值，對存量利率套期保值跟蹤管理，未新增航油套期保值。公司新增的0.9億美元遠期購匯合約，資金來源為銀行授信資金，不存在使用募集資金從事外匯風險管理的情形，目的為鎖定遠期購匯匯率，新增的0.9億美元遠期購匯合約已於2022年9月至10月全部到期；公司規範管理存量1.90億美元利率互換合約，部分對沖美元利率上行風險，2022年到期0.67億美元，餘額1.23億美元。

十五、重大資產和股權出售

報告期內，本公司無重大資產或股權出售。

十六、主要控股參股公司分析

1、本公司主要控股公司機隊情況及業務運營數據：

子公司名稱	飛機數量	佔本集團 比例 (%)	承運旅客 人數 (千人)	佔本集團 比例 (%)	貨郵 運輸量 (噸)	佔本集團 比例 (%)	收費噸 公里 (RTK) 百萬	佔本 集團比例 (%)	收費客 公里 (RPK) 百萬	佔本集團 比例 (%)
廈門航空	209	23.4	18,120.32	28.9	178,667.6	13.5	2,976.70	18.2	28,581.58	28.0
汕頭航空	16	1.8	1,533.07	2.4	11,708.8	0.9	193.39	1.2	2,018.79	2.0
珠海航空	16	1.8	1,265.24	2.0	8,706.7	0.7	197.48	1.2	2,072.29	2.0
貴州航空	20	2.2	1,814.51	2.9	15,713.6	1.2	262.84	1.6	2,704.32	2.6
重慶航空	30	3.4	2,564.42	4.1	15,479.6	1.2	333.04	2.0	3,510.78	3.4
河南航空	30	3.4	2,196.56	3.5	17,831.2	1.3	305.70	1.9	3,175.04	3.1

註：廈門航空運營數據包含其控股子公司河北航空、江西航空運營數據。

2、本公司主要控股公司經營情況分析

	廈門航空	汕頭航空	珠海航空	貴州航空	重慶航空	河南航空	物流公司
成立時間	1984年8月	1993年7月	1995年5月	1998年6月	2007年5月	2013年9月	2018年6月
法定代表人	謝兵	崔華傑	王長江	易紅磊	趙在奎	盧忠建	劉祖斌
註冊資本(人民幣億元)	140	2.8	2.5	12.81	12	60	18.18
本公司持股比例	55%	60%	60%	60%	60%	60%	55%

2022年，廈門航空實現營業收入人民幣20,079百萬元，同比減少4.55%，淨虧損人民幣2,122百萬元，上年同期為淨虧損人民幣938百萬元，截至2022年12月31日，廈門航空總資產為人民幣51,189百萬元，淨資產為人民幣17,512百萬元。

管理層討論 與分析

2022年，物流公司實現營業收入人民幣21,538百萬元，同比增加9.56%，實現淨利潤人民幣4,654百萬元，同比下降18.25%。截至2022年12月31日，物流公司總資產為人民幣16,873百萬元，淨資產為人民幣13,288百萬元。

3、其他主要參股公司情況分析

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

十七、行業格局和趨勢

(1) 國際民航業發展趨勢

2022年全球航空旅行需求保持復甦態勢，航空貨運需求逐漸回落。國際航協預計2022年全球航空業淨虧損69億美元。國際航協預計全球航空運輸業2023年將實現盈利，隨著各國進一步放鬆旅行限制，全球民航業將迎來全面復甦。同時，經濟不確定性、通貨膨脹、油價等因素將成為航空業主要風險點，航空公司將面臨各方面成本上漲。

全球民航業長期前景明朗，短期復甦面臨挑戰。國際航協預測，到2036年，全球航空業將提供超過9,800萬個就業崗位，創造產值超過5.7萬億美元，航空業將對全球經濟復甦起到不可替代的作用。儘管客運需求保持復甦趨勢，但2023年航空公司將面臨全球經濟增速放緩、油價波動等諸多挑戰。

(2) 中國民航業發展趨勢

中國民航業發展潛力巨大，2020年前10年我國旅客運輸量年均增速達11%，但人均乘機僅0.47次，而美國人均乘機基本穩定在2.3-2.7次，相當於我國的5-6倍。國際航協預計到2036年，中國航空客運總量將達到15億人次。

我國堅持統籌推進「五位一體」總體佈局、協調推進「四個全面」戰略佈局，加快推進中國式現代化建設原則，相繼發佈《國家綜合立體交通網規劃綱要》《新時代民航強國建設行動綱要》，旨在加快建設交通強國，構建現代化高質量國家綜合立體交通網，計劃到2035年建成國家民用運輸機場和國家航路網，陸續實施粵港澳大灣區、深圳先行示範區建設、海南自貿港戰略等重大戰略，有力支撐我國民航業保持持續穩健的發展趨勢。

十八、公司發展戰略

本公司以建設世界一流航空運輸企業為出發點和落腳點，圍繞「十四五」發展目標和2035年遠景目標，進一步聚焦質量效益，確定「堅持五大發展、實施五大戰略、推進六大行動、實現六大轉變」的高質量發展總體思路，制定加快建設世界一流企業實施方案，明確建設世界一流企業的目標和舉措。

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

十九、2023年經營計劃

展望2023年，全球經濟面臨通脹水平上升、貨幣政策收緊等制約因素，經濟增速放緩預期持續提升。根據國際貨幣基金組織預測，2023年全球經濟增長為2.9%。

2023年中國將堅持穩中求進工作總基調，完整、準確、全面貫徹新發展理念，加快構建新發展格局，著力推動高質量發展，更好統籌發展和安全，為全面建設社會主義現代化國家開好局起好步。

面對複雜的國內外環境，本集團將堅持高質量發展總體思路，打造可持續、高質量的安全，鞏固經營領先優勢，加快推進戰略落地，推動改革縱深突破，努力將本集團建設成為具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業。

管理層討論 與分析

(一) 持續築牢安全基礎，保持安全良好態勢

本集團將持續提升安全品質，深化安全七大體系建設，壓實安全主體和監管責任，規範安全管理行為；建立安全管理人員勝任力模型，完善關鍵人員常態化資質能力排查機制；深化安全風險分級管控和隱患排查治理雙重預防工作機制，緊盯重點領域風險；建設數字化安全生態，打造安全數據中台。2023年，本集團要確保繼續實現航空安全年。

(二) 全力做好經營應對，多措并舉提升效益

本集團將抓住市場恢復機會，爭取更好經營業績。我們將密切關注政策變化，全力爭取保障資源和境外時刻，有序恢復國際航班；構建產品管理體系，全面推廣客戶經營體系，推進客戶經理制與集團客戶經理、渠道經理一體化運營，開發大興機場增量客戶；統籌新貨機運力佈局，加強貨機回程銷售和腹艙貨源組織，密切關注區域全面經濟夥伴關係協定發展機遇，推動客戶經營和產品經營「雙體系」建設，延伸客戶服務能力。

(三) 深入推進精益管控，夯實高質量發展基石

本集團將加快建立精益管控成本長效機制，提升風險抵禦能力。我們將細化成本清單，構建成本績效指標體系，推動建立成本管控機制；持續推進金點子效益工程，優化大項示範成本經營，形成項目制管理長效機制；持續推進資產負債結構優化，加強財務槓桿約束，控制帶息負債規模增長，防範債務風險、資金風險；積極盤活低效無效資產，建立科學合理的資產運營績效指標體系。

(四) 持續提升運行品質，打造一流服務品牌

本集團將持續提升運行效率和服務品質。我們將持續優化航班保障流程，構建基於客戶視角的航班正常率指標體系；持續打造精益運行管理標桿項目，提升航油使用效率；全面推動「人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化」服務落地，構建科學有效的服務質量管理體系，加快服務數字化和精細化建設，持續打造六大服務名片，擦亮「親和精細」服務品牌；開展品牌引領行動，建設品牌管理體系，提升品牌知名度和競爭力。

(五) 加快推進戰略落地，不斷開拓發展空間

本集團將保持戰略定力，確保高質量發展重點戰略逐項落實。我們將高質量建設北京樞紐，完善國內航線網絡，做好國際及地區航線恢復和新開，強化中高價值客戶運營；提升大灣區市場控制力，圍繞「網絡、市場、產品、服務」四個一體化，豐富始發航線網絡；深入推進五大結構調整優化，控制機隊增速，盤活人力資源，調整產業結構；強化生態圈建設，完善供應鏈管理；加快推進數字化轉型，強化數字化支撐，構建開放、共建、共享的IT研發生態。

(六) 推進改革縱深突破，增強發展內生動力

本集團將持續深化改革攻堅，進一步激發動力活力。我們將持續優化市場化核算體系，建立健全業績評價和薪酬分配聯動機制，健全市場化用工機制，積極探索實施職業經理人制度；優化子公司董事會結構，完善董事會差異化授放權管理；加強採購品類管理，推動向供應鏈管理轉型；開展對標世界一流價值創造專項行動，深化科技創新體制機制改革，積極推動科技研發項目攻關。

2023-2025年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2022	2023			2024			2025		
	期末數	交付	退出	期末預測數	交付	退出	期末預測數	交付	退出	期末預測數
客機										
空客										
A380系列	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
A350系列	16	4	0	20	0	0	20	0	0	20
A330系列	40	0	0	40	0	4	36	0	3	33
A320系列	344	26	10	360	39	10	389	46	4	431
波音										
B787系列	39	3	0	42	7	0	49	0	0	49
B777系列	15	1	0	16	0	0	16	0	0	16
B737系列	397	37	12	422	35	19	438	31	18	451
其他										
EMB190	6	0	0	6	0	6	0	0	0	0
ARJ21	20	9	0	29	11	0	40	0	0	40
客機小計	879	80	24	935	92	39	988	77	25	1,040
貨機										
B777系列	15	2	0	17	2	0	19	0	0	19
貨機小計	15	2	0	17	2	0	19	0	0	19
合計	894	82	24	952	94	39	1,007	77	25	1,059

註：公司機隊未來引進退出計劃後續可能根據合同簽訂及飛機交付情況進行調整。

管理層討論 與分析

二十、風險因素分析

(一)宏觀環境風險

(1) 宏觀經濟波動風險

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

(2) 宏觀政策風險

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

(二)重大疫情、自然災害等不可抗力風險

航空業受外部環境影響較大，重大疫情等突發性公共衛生事件，洪水、颱風、火山爆發等自然災害以及恐怖襲擊、國際政治動盪等因素都會影響航空公司的正常運營，從而對本公司的業績和長遠發展帶來不利影響。

(三)行業風險

(1) 行業競爭加劇風險

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

(2) 其他運輸方式的競爭風險

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

(四)公司管理風險

(1) 安全風險

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

(2) 信息安全風險

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

(3) 資本支出規模較大風險

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

(五) 公司財務風險

(1) 匯率波動風險

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構或交換中心進行。本集團大量的租賃負債和部分銀行及其他貸款以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元，因此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。其中，美元兌人民幣匯率的變動對本集團財務費用的影響較大。假定除匯率以外的其他風險變量不變，於2022年12月31日人民幣兌美元匯率每升值(或貶值)1%，將導致本集團報告期內股東權益增加(或減少)人民幣293百萬元，淨虧損減少(或增加)人民幣293百萬元。

(2) 燃油價格波動風險

航油成本是本集團最主要的成本支出。國際原油價格波動以及發改委對國內航油價格的調整，都會對本集團的成本造成較大的影響。雖然本集團已採用各種節油措施降低航油消耗量，但如果國際油價出現大幅波動，本集團的經營業績仍可能受到較大影響。假定燃油的消耗量不變，報告期內平均燃油價格每上升或下降10%，將導致本集團報告期內營運成本上升或下降人民幣3,267百萬元。

此外，本集團大部分的航油消耗須以中國現貨市場價格在國內購買。本集團目前並無有效的途徑管理其因國內航油價格變動所承受的風險。但是，根據發改委及中國民航局於2009年發佈《關於建立民航國內航線旅客運輸燃油附加與航空煤油價格聯動機制有關問題的通知》的規定，航空公司在規定範圍內可自主確定國內航線旅客燃油附加費收取標準。該聯動機制可在一定程度上降低本集團航油價格波動風險。

(3) 利率波動風險

由於民航業有著「高投入」的行業特點，航空公司的資本負債率普遍較高。因此，市場資金的鬆緊變化造成的利率波動對本集團的財務費用有較大的影響，從而進一步影響本集團的經營業績。假定除利率以外的其他風險變量不變，報告期內本集團綜合資金成本每上升(或下降)100個基點，將導致本集團報告期內股東權益減少(或增加)人民幣340百萬元，淨虧損增加(或減少)人民幣340百萬元。於2022年12月31日，本公司的資本負債率(定義為借貸總額除以權益總額)為216%。





董事會報告

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2022年12月31日止之報告書及經審核的財務報表。

業務審視

本集團除經營航空運輸業務外，還經營其他與航空運輸有關的業務，包括提供飛機維修和航空配餐服務。本集團是中國最大的航空公司之一。以2022年的旅客運輸量、每週定期航班數量、飛行小時、航線條數以及機隊規模計算，本集團在中國的航空公司中排名第一。本集團於2022年的業務狀況、面臨的主要風險及2023年的經營計劃，請參閱本年度報告「管理層討論與分析」一節。本集團按國際財務報告準則編製截至2022年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第145頁至256頁。本集團的主要財務指標請參閱本年度報告「主要會計數據和財務指標」及「經營數據摘要」一節。

股息

鑒於2022年公司經營虧損，不符合公司章程規定的利潤分配條件，建議公司2022年度不進行現金分紅，不進行資本公積轉增股本等利潤分配。上述預案有待本公司2022年年度股東大會批准。

五年財務摘要

本集團截至2022年12月31日止的五個年度按國際財務報告準則編製的業績、資產及負債的摘要刊載於本年度報告第260頁。

銀行貸款及其他借款

本集團之銀行貸款及其他借款詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註36。

資本化之利息

截至2022年12月31日止年度，本集團按國際財務報告準則作資本化計入在建工程及物業、廠房及設備之利息費用為人民幣690百萬元(2021年：人民幣701百萬元)。

物業、廠房及設備

本集團截至2022年12月31日止年度之物業、廠房及設備及其變動情況刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註19。

主要客戶和供應商

本集團來自前五名客戶的營業額合計並不超過本集團2022年度營業總額的30%。前五名客戶銷售額無關聯方之間的銷售額。

本集團最大供應商採購額為人民幣8,951百萬元，佔2022年度採購總額17.17%；前五名供應商採購額合計人民幣21,976百萬元，佔2022年度採購總額42.16%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額為人民幣3,833百萬元，佔2022年度採購總額7.35%。本年度內，本公司董事、其緊密聯繫人或任何股東(據董事所知，擁有本公司已發行股份總數5%以上股份者)概無在這前五名供應商中擁有任何權益。

與客戶和供應商的關係

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

本集團持續開展航班正常專項提升行動，優化航班快速過站方案，我們建立AOC、GOC災備中心，成立機務調度中心，航班正常率行業領先；我們持續豐富「親和精細」品牌內涵，組建服務質量管理部，啟動「人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化」服務行動，完善服務管控平台，建設自主行李服務平台，研發125款「家鄉味道」機上餐食。報告期內，本集團旅客滿意度持續提升，首次獲得Skytrax「中國最佳航司」獎，連續5年獲民航旅客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」。

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

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

董事會報告

截至2022年12月31日止年度，本公司的主要客戶和主要供應商的情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

客戶名稱	經營收入	佔經營收入總額的比例(%)
客戶1	1,045	4.79
客戶2	923	4.23
客戶3	771	3.53
客戶4	578	2.65
客戶5	576	2.64
合計	3,894	4.47

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	採購額	佔總採購額的比例(%)
中國航空油料有限責任公司	8,951	17.17
華南藍天航空油料有限公司	7,458	14.31
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	1,928	3.70
廣州飛機維修工程有限公司	1,905	3.65
深圳承遠航空油料有限公司	1,734	3.33
合計	21,976	42.16

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

稅項

本集團稅項之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註16及29。

境外非居民企業企業所得稅

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

境外個人股東個人所得稅

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

滬股通投資者

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

港股通投資者

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

儲備

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

附屬公司

本公司的附屬公司的詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註23。

董事會報告

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2022年12月31日止年度內，概無購回、出售和贖回本公司之股份。

優先購股權

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

許可彌償條文

本公司並無與董事及監事就於其任期內所產生的責任而作出彌償訂立任何條款。

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

審計與風險管理委員會

本公司審計與風險管理委員會已審閱並確認本集團截至2022年12月31日止年度的經審計財務報表。

遵守法律及法規

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

截至2022年12月31日止年度，本集團嚴格遵守上述法律法規，確保公司安全運營，力保時刻執行率及航班正常性達標，依法合規申請新增航線時刻，及時退回不使用航權經營許可。沒有出現因監管機構的處罰而對本集團營運造成重大影響的情況。

截至2022年12月31日止年度，本集團已遵守對本集團運營有重大影響的法律法規。

管理合約

於截至2022年12月31日止年度內，本公司並無就整體業務或任何重要業務之管理或行政工作簽訂或存有任何合約。

重要合約

除下述「關連交易」一節所披露者外，於截至2022年12月31日止年度內，本公司或任何一家附屬公司概無和控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司簽訂重要合約，且本集團並不存在與控股股東或其任何一家除本集團之外的附屬公司之間提供服務的重要合約。

董事及監事於重大交易、安排或合約之權益

除下述「關連交易」一節所披露者外，董事／監事及與董事／監事有關連的實體概無於本公司、其控股公司或其任何附屬公司訂立而於截至2022年12月31日止年度內任何時間或本年度末存續，且與本集團業務有重大關係的任何交易、安排或合約中直接或間接擁有重大權益。

董事及監事收購股份或債券的權利

截至2022年12月31日止年度內，本公司或其任何附屬公司並無訂立任何安排，致使董事／監事可藉收購本公司或任何其他法人團體的股份或債券而獲益，而董事／監事或其任何配偶或未滿18歲子女亦概無獲授予任何權利，以認購本公司或任何其他法人團體的股本或債務證券，或已行使任何有關權利。

董事及監事於競爭業務之權益

於2022年12月31日，董事／監事或彼等各自的任何聯繫人概無從事與本集團業務構成或可能構成直接或間接競爭的任何業務或於當中擁有任何權益。

足夠公眾持股量

根據本公司於本年度報告刊發前的最後實際可行日期可以得悉，而董事亦知悉的公開資料，於截至2022年12月31日止年度任何時間內，本公司的公眾持股量一直符合《上市規則》的規定。

董事會報告

關連交易

本公司不時與南航集團(本公司之控股股東)及其他關連人士進行某些關連交易。《上市規則》要求披露的在2022年度進行的本公司的關連交易的詳情如下：

(1) 分立協議

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

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

(2) 本集團與南航集團及其附屬公司的持續關連交易

A、南航集團擁有60%股權之文化傳媒公司

本公司與文化傳媒公司於2021年12月28日訂立傳媒服務框架協議(「**傳媒服務框架協議**」)，以將本公司於2018年12月27日與文化傳媒公司續訂的為期三年的原傳媒服務框架協議項下文化傳媒公司向本集團提供的傳媒服務續期，期限三年，即由2022年1月1日起至2024年12月31日止。

根據傳媒服務框架協議，文化傳媒公司同意繼續向本集團提供(i)本集團內宣媒體及平台採編發行代理服務，(ii)本公司獨家廣告代理服務及本公司之全資或控股附屬公司廣告代理服務；(iii)本集團航班機上娛樂系統的應用軟件中涉及娛樂節目內容的策劃、採購、製作的代理服務；(iv)南航商城供應服務；(v)招募公關服務；(vi)報刊擺放服務；及(vii)其他傳媒服務。由文化傳媒公司及其附屬公司向本集團成員提供的傳媒服務費參考市場價乃經雙方公平協商後確定。市場價按以下順序確定：(a)同類服務提供地或其附近地區在正常交易情況下提供同類服務的獨立第三方當時收取的價格；或(b)在中國境內在正常交易情況下提供同類服務的獨立第三方當時收取的價格。本公司將指派職員負責查核獨立第三方就同類產品或服務所提供的價格及條款(一般通過網絡比價工具開展)。

根據傳媒服務框架協議，截至2022年、2023年及2024年12月31日止財政年度各年的年度上限分別為人民幣240百萬元、人民幣261百萬元及人民幣282百萬元(不含稅)。詳情請參考本公司日期為2021年12月28日有關傳媒服務框架協議的公告。

截至2022年12月31日止年度，本集團就傳媒服務所發生的交易金額為人民幣103百萬元。

B、南航集團擁有51.416%股權之南航財務

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

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

根據金融服務框架協議，本集團存入的每日最高存款結餘(包括有關應計利息)及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額(包括有關應計應付利息)於任何特定日均不得超過分別於截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年所設定之人民幣130億元、人民幣145億元及人民幣160億元之存款服務上限。於2022年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣14,118百萬元，並於截至2022年12月31日止年度任何日子均沒有超過人民幣160億元。

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

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

董事會報告

- (2) 由於金融服務框架協議即將到期及其項下擬進行的交易將持續進行，本公司與南航財務於2022年10月28日訂立新金融服務框架協議（「**新金融服務框架協議**」），以將金融服務框架協議項下南航財務向本集團提供的金融服務續期，期限三年，即由2023年1月1日起至2025年12月31日止。

根據新金融服務框架協議，南航財務向本集團提供的金融服務包括存款服務、貸款服務和其他金融服務。雙方約定，(1)南航財務按不低於中國人民銀行就相同期限存款不時的利率規定接受本集團存款。為控制風險，南航財務繼而將該筆款項悉數存放予若干國有商業銀行及上市商業銀行。南航財務將確保本集團可隨時動用款項；(2)南航財務同意於本公司在金融服務框架協議期限內提出申請後，南航財務須向本集團提供貸款或信貸服務並訂立個別貸款協議，且南航財務徵收的利率不得高於中國人民銀行就類似貸款的利率規定，而南航財務向南航集團及其下屬的除本集團外其他子公司的貸款總額不得超過南航財務的股本金、公積金和除本集團以外的其他公司存款的總和；(3)在接獲本公司的要求時，南航財務亦須另行訂立個別協議向本集團提供其他金融服務，包括擔保業務、財務及融資顧問、信用鑒證及其他相關的諮詢及代理服務以及南航財務經中國銀行保險監督管理委員會批准可經營的其他業務。倘本公司獲準發行債券，南航財務可接納本公司的委聘提供債券發行或承銷服務，惟須訂立個別協議。南航財務就提供其他金融服務所收取的手續費應根據中國人民銀行或中國銀行保險監督管理委員會等監管機構規定應收取的費用額而釐定。根據上述原則，所收取之費用將等於或低於南航財務就同類金融服務所收取獨立第三方之費用。

根據新金融服務框架協議，本集團存入的每日最高存款結餘(包括有關應計利息)及南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額(包括有關應計應付利息)於任何特定日均不得超過分別於截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度各年所設定之人民幣200億元、人民幣210億元及人民幣220億元之存款服務上限。

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

就南航財務向本集團提供的其他金融服務而言，本公司預期本集團於截至2025年12月31日止三個年度各年應付南航財務的總費用不會超過人民幣750萬元，即低於《上市規則》第14A.76條所載的最低豁免上限，因此南航財務向本集團提供其他金融服務亦獲豁免遵守《上市規則》有關申報、年度審核、公告及股東批准的規定。

C、南航集團當時之全資附屬公司南航物業管理公司

本公司與南航物業管理公司於2020年12月21日訂立物業管理框架協議(「物業管理框架協議」)，以重續本公司於2017年12月19日與南航物業管理公司簽訂的為期三年的原物業管理框架協議項下的物業管理交易，自2021年1月1日起至2023年12月31日止，為期三年。

根據物業管理框架協議，南航物業管理公司所提供的物業管理及維修服務包括(i)確保本公司老白雲機場區域、中國南方航空大廈、新白雲機場及周邊的生產區、辦公區及生活區設施保持良好狀態以及該等區域的設備正常運轉；(ii)管理及維修老白雲機場區域、中國南方航空大廈及周邊的物業；(iii)管理及維修本公司於新白雲機場的南航基地及航站樓租賃的物業；(iv)管理及維修新白雲機場110KV變電站；(v)管理廣州貨站的高低壓變壓器及配電設備的運營並提供維修服務；及(vi)提供水電費代收服務。

管理及維修服務費將由訂約方根據公平磋商按各項相關物業建築面積乘以雙方同意的各類物業所適用的綜合物業管理單位收費釐定。各類物業的綜合物業管理單位收費乃由本公司及南航物業管理公司(i)參照有關本公司使用相關物業的特殊情況；(ii)根據本公司各類物業建築面積；及(iii)結合市場同類物業的綜合基本服務費及其他調整因素釐定。所收取之管理及維修服務費不得高於類似行業內任何獨立第三方所收取之費用。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度各年，根據物業管理框架協議應付管理及維修服務費的年度上限設定均為人民幣167百萬元。

2022年2月15日，南航集團完成出售95%南航物業管理公司的股權予招商局積餘產業運營服務股份有限公司。招商局積餘產業運營服務股份有限公司為本公司的獨立第三方。該等出售完成後，南航集團僅持有南航物業管理公司5%股權，南航物業管理公司自2022年2月15日起不再是本公司的關連人士。因此，物業管理框架協議項下的交易自2022年2月15日起不再構成本公司的持續關連交易。

自2022年1月1日至2022年2月15日期間，本集團根據物業管理框架協議所發生的物業管理及維修服務費為人民幣25百萬元。

董事會報告

D、南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

本公司與深圳航食於2021年12月28日訂立新配餐服務框架協議(「配餐服務框架協議」)，以將本公司於2018年12月27日與深圳航食續訂為期三年的原配餐服務框架協議項下深圳航食向本集團提供的配餐服務續期，期限三年，即由2022年1月1日起至2024年12月31日止。

配餐服務框架協議項下擬進行的持續關連交易的服務費主要由四個部分組成，即餐食費、服務費、機供品服務費及倉儲管理費。餐食費作為主要收費項目，其收費標準將根據原材料成本、人工成本、管理費用、稅金以及合理的利潤率確定，相應權重分別為38%、38%、12%、12%，合理的利潤率視疫情恢復情況和行業環境而定；其他收費將根據租金成本、人工成本、設備折舊成本、管理費用等適用項目確定。就人工成本而言，將參考深圳市政府發佈的上年度平均工資確定。本公司相關部門將根據深圳當地物價水平及消費者物價指數，並參考同類航線餐食標準及其他航空公司同類航線的配餐價格，制定餐食的價格上限。最終餐食費將不超過本公司制定的價格上限。

根據配餐服務框架協議，截至2022年、2023年及2024年12月31日止三個財政年度各年的年度上限分別為人民幣2.00億元、人民幣2.30億元及人民幣2.65億元。詳情請參考本公司日期為2021年12月28日有關配餐服務框架協議的公告。

截至2022年12月31日止年度，本集團根據配餐服務框架協議發生的服務費用為人民幣57百萬元。

(3) 出售本公司當時擁有57.9%股權之通航公司

本公司與南航集團於2022年9月22日訂立協議，本公司同意出售以及南航集團同意購買通航公司之約57.9%權益，代價為人民幣11.8億元。該出售於2022年12月完成。於完成後，本公司不再擁有通航公司之任何權益且通航公司不再為本公司的附屬公司。詳情請參考本公司日期為2022年9月22日有關出售於通航公司之股權的公告。

(4) 商標許可協議

本公司與南航集團於1997年9月22日簽訂一份為期十年的商標許可協議，據此，南航集團確認本公司有權使用中英文名稱「南方航空(China Southern)」及「中國南方航空(China Southern Airlines)」，並授予本公司一項無特許使用費並可延續之特許權，允許本公司就其航空及相關業務在世界範圍內使用木棉花標誌。除非南航集團於協議屆滿前三個月發出書面終止通知，否則該協議將自動續期十年。2017年5月，本公司與南航集團的商標許可協議自動續延十年。

(5) 租賃

本集團作為承租人，南航集團或其聯繫人為出租人，雙方簽訂下列租賃協議：

- A、本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一份賠償協議，據此，南航集團已同意就任何質疑或幹預本公司使用若干土地及建築物之權利而產生或引致之任何損失或損害向本公司作出賠償。
- B、本公司與南航集團於2020年12月21日訂立資產租賃框架協議（「**資產租賃框架協議**」），以繼續(i)本公司於2018年1月26日與南航集團簽訂的為期三年的原資產租賃框架協議項下擬進行的資產租賃交易；及(ii)本公司與南航集團全資附屬公司廣州南航建設有限公司於2018年1月19日訂立的南航大廈資產租賃協議項下擬進行的資產租賃交易，租賃期限自2021年1月1日起至2023年12月31日止。

根據資產租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於南陽、武漢、長沙、北京、烏魯木齊、廣州及湛江等城市的若干房屋、停車位以及機械設備、運輸設備及電子設備等設備資產，以作本公司民航及相關業務用途使用；及(ii)透過向本公司出租該等土地的土地使用權出租位於南陽、武漢、廣州及湛江的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度各年，本公司根據資產租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣346.2905百萬元，乃參考租金評估結果釐定。截至2022年12月31日止年度，本集團根據資產租賃框架協議所發生的租金支出為人民幣323百萬元。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團(作為承租人)須於本集團的合併財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，新資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易應視為收購資產。根據資產租賃框架協議項下擬進行的建議租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣934,921,570.17元。

董事會報告

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

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

- (2) 本公司與南航集團於2022年12月28日訂立一份房屋與土地租賃框架協議(「**房屋與土地租賃框架協議**」)，以重續本公司於2019年12月30日與南航集團簽訂的為期三年的原房屋與土地租賃框架協議項下的之房屋及土地租賃交易，期限自2023年1月1日起至2025年12月31日止。根據房屋與土地租賃框架協議，南航集團同意(i)向本公司出租南航集團或其附屬公司所持有位於北京、瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱、吉林、烏魯木齊及其他海外地點的若干房屋、設施及其他基礎設施，用作與民航業務發展有關的辦公用途；及(ii)透過出租土地使用權向本公司出租位於瀋陽、朝陽、大連、長春、哈爾濱及烏魯木齊的若干土地，以作本公司民航及相關業務用途使用。年度租金乃經訂約方根據相關房屋、設施、基礎設施及土地之公允市場租金透過公平磋商後釐定。此外，南航集團同意年度租金不得高於位於類似地點的房屋、設施、基礎設施及土地的現行市場租金。截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度各年，本公司根據房屋與土地租賃框架協議應付予南航集團的年度租金總額為人民幣105.40百萬元，乃參考租金評估結果釐定。

根據國際財務報告準則第16號－「租賃」，本集團(作為承租人)須於本集團的綜合財務狀況表確認租賃為使用權資產及租賃負債。因此，根據《上市規則》第14.04(1)(a)條所載的交易定義，房屋與土地租賃框架協議項下的租賃交易應視為收購資產。根據房屋與土地租賃框架協議項下租賃交易確認的使用權資產總值為人民幣281,086,012.70元。

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

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

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

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

董事會報告

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

截至2022年12月31日止年度，2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下當年融資租賃引進飛機及其他飛行設備租金總額(包括本金及利息)及手續費為人民幣4,157百萬元。通過折現上述租金總額(包括本金及利息)及手續費計算的使用權資產為人民幣3,579百萬元。

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

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

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

在截至2022年12月31日止之年度中，本公司根據2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易支付的租金費用(即指本公司每年實際應付予南航融資租賃的租金，包括該年度現有飛機、直升機及發動機，以及新增飛機、直升機及發動機之12個月租金)為人民幣517百萬元，截至2022年12月31日止之年度，新增飛機、直升機(由本公司每年以經營租賃的方式向南航融資租賃租借，租期為二至十二年)的租金總額以及通過折現上述租金額計算的使用權資產為人民幣1,089百萬元。

- (2) 於2022年10月28日，本公司與南航國際訂立2023-2025年融資和租賃服務框架協議，以重續2020-2022年融資和租賃服務框架協議項下交易。自2023年1月1日起至2025年12月31日止為期三年。

南航國際同意根據2023-2025年融資和租賃服務框架協議及據此擬訂立的相關實施協議的條款及條件，在本公司認為適宜並符合本公司及股東的整體利益時就租賃飛機、租賃飛機相關資產及租賃航空相關設備向本公司繼續提供融資租賃服務以及就若干飛機、直升機及發動機向本公司提供經營租賃服務。

- (a) 2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下融資租賃交易的標的物包括租賃飛機、租賃模擬機及租賃航空相關設備(包括本公司自2023年1月1日至2025年12月31日期間引進計劃中的部分飛機、模擬機及航空相關設備，該計劃須經不時調整)。融資租賃交易的本金總額不多於購買標的物(包括飛機、模擬機及航空相關設備)的代價的100%，適用利率將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、模擬機及航空相關設備融資的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。租金是融資租賃交易項下標的物的本金和利息的還款。

2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的標的物租期將待訂立單獨融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，不同融資租賃協議項下的租賃飛機租期將為十年。根據航空業的慣例，租賃模擬機租期將為十年。租賃飛機、租賃模擬機及租賃航空相關設備三者各自的手續費(分別不超過各租賃飛機、租賃模擬機及租賃飛機相關資產本金的1%)將由本公司於各自的交付日開始前或於各交付日後的協定日期向南航國際支付。

董事會報告

在(i)飛機融資租賃交易的交易總額上限(包括本金、利息及手續費)將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而計劃引進所有飛機總金額(包括本金、利息及手續費)的60%；(ii)模擬機及飛機相關資產融資租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而引進模擬機及飛機相關資產的總額的假設基礎上，截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止三個年度，融資租賃交易項下建議租金總額(包括本金及利息)及手續費為4,133.27百萬美元(或等值人民幣元)、4,132.98百萬美元(或等值人民幣元)及3,628.68百萬美元(或等值人民幣元)。根據國際財務報告準則第16號，本公司(包括本公司的全資或控股附屬公司或其全資或控股附屬公司)作為2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其融資租賃交易將確認為使用權資產，而截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的建議融資租賃上限為3,361百萬美元(或等值人民幣元)、3,331百萬美元(或等值人民幣元)及2,896百萬美元(或等值人民幣元)。

- (b) 2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下經營租賃交易的標的物包括本公司自2023年1月1日至2025年12月31日期間藉經營租賃的引進計劃中的飛機(包括全新飛機及本公司以售後回租方式處置的中老齡飛機)、發動機及航空相關設備。租金將由本公司及南航國際進一步釐定及協商，須參考本公司就飛機、發動機及航空相關設備租賃的邀請競價或詢價結果，並滿足若干前提條件。

於租賃期，南航國際擁有飛機、發動機及航空相關設備的所有權而本公司有權使用飛機、發動機及航空相關設備。租期屆滿後，本公司須向南航國際歸還飛機、發動機及航空相關設備。

在(i)飛機經營租賃交易的交易總額上限(包括本金、利息及手續費)將不超過根據引進計劃而計劃引進所有飛機總金額的50%；及(ii)發動機及航空相關設備經營租賃的交易總額上限將不超過根據本公司於2023年至2025年引進計劃而計劃引進的發動機及航空相關設備總額的假設基礎上，截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高年度租金費用分別為197百萬美元(或等值人民幣元)、356百萬美元(或等值人民幣元)及486百萬美元(或等值人民幣元)，截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止三個年度經營租賃交易項下建議最高租金總額分別為1,524百萬美元(或等值人民幣元)、1,436百萬美元(或等值人民幣元)及1,119百萬美元(或等值人民幣元)。根據國際財務報告準則第16號，本公司作為2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的承租人，其經營租賃交易將確認為使用權資產，而截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，2023-2025年融資和租賃服務框架協議項下的建議經營租賃上限分別為1,262百萬美元(或等值人民幣元)、1,174百萬美元(或等值人民幣元)及916百萬美元(或等值人民幣元)。

(6) 2020年股份發行

於2019年12月27日，本公司2019年第二次臨時股東大會、2019年第一次A股持有人類別股東大會及2019年第一次H股持有人類別股東大會審議並批准了向南航集團發行不多於2,453,434,457股A股(含2,453,434,457股A股)(「**2020 A股發行**」)並與南航集團訂立A股認購協議的議案，及向南龍控股(南航集團之全資附屬公司)發行不多於613,358,614股H股(含613,358,614股H股)(「**2020 H股發行**」)及與南龍控股訂立H股認購協議的議案。2020 A股發行所籌集資金用於購買飛機及償還本公司的借款，2020 H股發行所籌集資金用於補充本公司一般營運資金。

2020年4月15日，本公司按南龍控股與本公司訂立日期為2019年10月30日的認購協議以每股H股5.75港元的發行價發行合共608,695,652股H股。2020 H股發行項下發行的每股新H股所獲得的淨價為每股H股5.74港元。2020 H股發行籌集所得款項總額及募集資金淨額分別為港幣3,499,999,999元及人民幣3,175,094,454.53元。截至2022年12月31日，2020 H股發行募集資金已全部使用完畢。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

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

董事會報告

2020 A股發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

2020 A股發行 籌集所得款項總額 (人民幣元)	先前披露的 所得款項計劃用途	於截至2022年 12月31日止 已動用所得款項 (人民幣元)	於截至2022年 12月31日 未動用所得款項 (人民幣元)	使用未動用所得 款項的預期時限
12,782,393,520.97	購買飛機	8,070,415,000.31	1,205,670,313.11	2024年12月31日或之前
	償還本公司的借款	3,500,000,000.00	0	不適用

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

(7) A股可轉換公司債券發行

2020年5月14日，本公司第八屆董事會第十三次會議審議並通過了(其中包括)關於本公司擬在中國境內發行的可轉換為新A股的可轉換公司債券，總額不超過人民幣160億元(包括人民幣160億元)(「A股可轉換公司債券」)發行方案及南航集團可能認購A股可轉換公司債券的議案。

2020年10月15日，本公司公開發行16,000萬張A股可轉換公司債券，每張面值人民幣100元，發行總額人民幣160.00億元，初始轉股價格為人民幣6.24元/股。其中，南航集團認購101,027,580張A股可轉換公司債券。2020年11月3日，A股可轉換公司債券在上交所掛牌交易。

2021年4月21日，A股可轉換公司債券開始轉股，起始轉股價格為人民幣6.24元/股，轉換期間為2021年4月21日至2026年10月14日。自2022年11月28日起，轉股價格調整為人民幣6.17元/股。

已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

A股可轉換公司債券募集資金總額及使用所得款項詳情：

A股可轉換公司 債券發行籌集 所得款項總額 (人民幣元)	先前披露的 所得款項計劃用途	於截至2022年 12月31日止 已動用所得款項 (人民幣元)	於截至2022年 12月31日 未動用所得款項 (人民幣元)	使用未動用所得 款項的預期時限
16,000,000,000.00	飛機購置、航材 購置及維修項目	7,451,330,906.36	3,092,044,501.64	2023年12月31日或之前
	引進備用發動機	636,228,511.72	0	不適用
	補充流動資金	4,800,000,000.00	0	不適用

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

截至2022年12月31日，存在面值人民幣5,896,401,000元的A股可轉換公司債券尚未轉換。按照人民幣6.17元/股的轉股價格計算，倘該等A股可轉換公司債券於報告期內全數獲轉換，本公司可發行約955,656,564股A股且本公司已發行股份數目將增至約19,076,549,274股，而本公司控股股東南航集團所持股份數佔本公司全部已發行股份比例將下降至約63.18%。A股可轉換公司債券可在轉股期內由本公司有條件贖回。預計該等A股可轉換公司債券於報告期的全數獲贖回不會對本公司財務及流動資金狀況產生重大不利影響。該等A股可轉換公司債券於報告期內的全數轉換對每股虧損的攤薄影響及A股可轉換公司債券的其他詳情請參見財務報表附註18及27及「債券相關情況」中「二、可轉換公司債券」一節。

(8) 2022年股份發行

於2021年10月29日，董事會決議提交臨時股東大會，以批准A股認購協議(「**A股認購協議**」)及有關按A股認購價發行803,571,428股新A股予南航集團(「**2022 A股發行**」)之關連交易，該交易將以現金支付。A股發行所募集資金總額將不超過人民幣4,500百萬元(含人民幣4,500百萬元)，將用於補充本公司流動資金。同日，董事會亦決議提交臨時股東大會，以批准H股認購協議(「**H股認購協議**」)及有關按H股認購價發行不超過855,028,969股新H股(含855,028,969股H股)予南龍控股(南航集團之全資附屬公司)(「**2022 H股發行**」，與「**2022 A股發行**」合稱「**2022 股份發行**」)之關連交易，該交易將以現金支付。2022 H股發行所募集資金總額將不超過1,800百萬港元(含1,800百萬港元)，將用於補充本公司一般運營資金。2022 A股發行和2022 H股發行並非互為條件。根據2022股份發行將予發行的新A股及新H股將根據一般性授權進行配發及發行。2022股份發行項下將予發行新A股及新H股合共面值為不超過人民幣1,658,600,397元。

董事會報告

A股認購價為(i)關於批准2022 A股發行的董事會決議公告刊發於上海證券交易所當日(即2021年10月30日,「定價基準日」)前20個交易日在上海證券交易所所報A股交易均價之90%,和(ii)最近一期經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產的較高者(計算結果向上取整至小數點後兩位)。定價基準日前20個交易日A股交易均價等於定價基準日前20個交易日A股交易總額除以定價基準日前20個交易日A股交易總量。若本公司在最近一期經審計財務報告的資產負債表日至發行日期間發生派息、送股、配股、資本公積金轉增股本等除權、除息事項,則前述經審計歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值將作相應調整。於定價基準日前20個交易日的A股交易均價為每股人民幣6.22元。於2020年12月31日,經審計歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值(除息)為人民幣4.52元。根據上述定價原則,A股認購價格為每股人民幣5.60元。

H股認購價應為(i)於批准H股發行的董事會會議當日(即2021年10月29日,「董事會召開日」)前20個香港交易日在聯交所所報H股交易均價,及(ii)H股發行時最近一期經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產(以董事會召開日中國人民銀行公佈的匯率中間價折算為等值港幣(1港元=人民幣0.82164元))孰高者(計算結果向上取整至小數點後兩位)。董事會召開日前20個香港交易日的H股交易均價等於董事會召開日前20個香港交易日H股交易總額除以董事會召開日前20個香港交易日H股交易總量。若本公司在最近一期經審計財務報告的資產負債表日至發行日期間發生派息、送股、配股、資本公積轉增股本等除權、除息事項,則前述經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值將作相應調整。董事會召開日前20個香港交易日的H股交易均價為每股4.68港元。

於2021年12月28日，本公司2021年第二次臨時股東大會審議並批准了2022股份發行。

2022年8月10日，本公司按南龍控股與本公司訂立日期為2021年10月29日的認購協議以每股H股4.88港元的發行價發行合共368,852,459股H股。2022 H股項下發行的每股新H股所獲得的淨價為每股H股4.88港元。2022 H股發行籌集所得款項總額及募集資金淨額分別為港幣1,799,999,999.92元及港幣1,548,883,622.02元。截至2022年12月31日，2022 H股發行募集資金已全部使用完畢。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

2022年11月24日，本公司按南龍控股與本公司訂立日期為2021年10月29日的認購協議以每股A股5.60人民幣的發行價發行合共803,571,428股A股。2022 A股發行項下發行的每股新A股所獲得的淨價為每A股人民幣5.60元。詳情請參見本公司於2022年11月24日於聯交所網站披露的公告。2022 A股發行籌集所得款項總額及募集資金淨額分別為人民幣4,499,999,996.80元及人民幣4,496,003,317.09元。截至2022年12月31日，2022 A股發行募集資金已全部使用完畢。已使用所得款項用途與先前披露的所得款項計劃用途一致。

年度確認

本公司確認上述截至2022年12月31日止年度的持續關連交易項下具體協議的簽訂及執行均已遵循該等持續關連交易的定價原則。

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

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

董事會報告

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

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

除上述披露外，概無其他載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註50的關聯方交易構成《上市規則》項下須予披露的關連交易或持續關連交易。本公司關連交易和持續關連交易已符合《上市規則》第14A章的披露規定。

捐贈

截至2022年12月31日年度，本集團共捐贈人民幣40萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2022年12月31日，本集團存於金融機構或其他單位的存款沒有包括任何委託存款或已到期但本集團未能取回的定期存款。

重大訴訟

於2022年12月31日，本集團無重大訴訟。

期後事項

自報告期末至本報告刊發日，無對本集團有重大影響的期後事項。

核數師

本公司於即將舉行的股東週年大會上將提議通過分別聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2023年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2023年度香港財務報告提供專業服務的決議。過去三年本公司核數師無變化。

承董事會命
馬須倫
董事長

中國•廣州
2023年3月28日

股份變動、股東情況 及權益披露

一、股本變動情況

(一) 股份變動情況表

1. 股份變動情況表

單位：股

	2021年12月31日		2022年度 增加數量	2022年12月31日	
	數量	比例(%)		數量	比例(%)
一、有限售條件股份					
1、人民幣普通股	2,453,434,457	14.48	803,571,428	3,257,005,885	17.97
合計	2,453,434,457	14.48	803,571,428	3,257,005,885	17.97
二、無限售條件流通股份					
1、人民幣普通股	10,219,858,722	60.30	30,795	10,219,889,517	56.40
2、境外上市的外資股	4,275,144,849	25.22	368,852,459	4,643,997,308	25.63
合計	14,495,003,571	85.52	368,883,254	14,863,886,825	82.03
三、股份總數	16,948,438,028	100.00	1,172,454,682	18,120,892,710	100.00

2. 股份變動情況說明

公司於2020年10月15日公開發行人民幣160億元可轉換公司債券，簡稱「南航轉債」。報告期內，「南航轉債」持有人累積轉股數量為30,795股。

報告期內，公司完成向南龍控股發行H股普通股368,852,459股，發行價格為每股4.88港元；公司向南航集團發行境內上市人民幣普通股(A股)共803,571,428股，發行價格為人民幣5.60元/股。

3. 公司認為必要或證券監管機構要求披露的其他內容

無

(二) 限售股份變動情況

單位：股

股東名稱(全稱)	年初限售股數	本年解除 限售股數	本年增加 限售股數	年末限售股數	限售原因	解除限售日期
中國南方航空集團有限公司	2,453,434,457	0	0	2,453,434,457	非公開發行股份限售股	2023年6月19日
中國南方航空集團有限公司	0	0	803,571,428	803,571,428	非公開發行股份限售股	2025年11月24日
合計	2,453,434,457	0	803,571,428	3,257,005,885	/	/

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

股份變動、股東情況 及權益披露

二、股東和實際控制人情況

(一) 股東總數

截至報告期末，公司普通股股東總數為152,512戶；截至2023年2月28日，公司普通股股東總數為134,276戶。

(二) 持股情況

1、前十名股東持股情況表

單位：股

股東名稱(全稱)	報告期內增減	期末持股數量	比例(%)	前十名股東持股情況		
				持有有限售 條件股份數量	質押、標記或凍結情況	
				股份狀態	數量	股東性質
中國南方航空集團有限公司	803,571,428	9,404,468,936	51.90	3,257,005,885	無	0 國有法人
南龍控股有限公司	368,852,459	2,612,124,036	14.41	0	無	0 國有法人
香港中央結算(代理人)有限公司	(20)	1,750,361,837	9.66	0	未知	- 境外法人
香港中央結算有限公司	(56,896,470)	598,229,311	3.30	0	無	0 境外法人
中國證券金融股份有限公司	0	320,484,148	1.77	0	無	0 國有法人
中國航空油料集團有限公司	(160,834,597)	261,861,354	1.45	0	無	0 國有法人
美國航空公司	0	270,606,272	1.49	0	無	0 境外法人
中國國有企業結構調整基金股份有限公司	(14,902,900)	179,117,033	0.99	0	無	0 國有法人
春秋航空股份有限公司	(120,000)	140,411,561	0.77	0	無	0 境內非國有法人
興業銀行股份有限公司－廣發睿毅領先混 合型證券投資基金	50,733,618	69,699,279	0.38	0	無	0 境內非國有法人

2、前十名無限售條件股東持股情況

單位：股

股東名稱	前十名無限售條件股東持股情況		股份種類及數量	
	持有無限售條件流通股的數量	種類	數量	
中國南方航空集團有限公司	6,147,463,051	人民幣普通股	6,147,463,051	
南龍控股有限公司	2,612,124,036	境外上市外資股	2,612,124,036	
香港中央結算(代理人)有限公司	1,750,361,837	境外上市外資股	1,750,361,837	
香港中央結算有限公司	598,229,311	人民幣普通股	598,229,311	
中國證券金融股份有限公司	320,484,148	人民幣普通股	320,484,148	
中國航空油料集團有限公司	261,861,354	人民幣普通股	261,861,354	
美國航空公司	270,606,272	境外上市外資股	270,606,272	
中國國有企業結構調整基金股份有限公司	179,117,033	人民幣普通股	179,117,033	
春秋航空股份有限公司	140,411,561	人民幣普通股	140,411,561	
興業銀行股份有限公司－廣發睿毅領先混合型證券投資基金	69,699,279	人民幣普通股	69,699,279	
前十名股東中回購專戶情況說明	不適用			
上述股東委託表決權、受托表決權、放棄表決權的說明	不適用			
上述股東關聯關係或一致行動的說明	南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股和航信(香港)有限公司合計持有本公司2,648,836,036股H股股票。本公司未知其他股東是否有關聯關係。			
表決權恢復的優先股股東及持股數量的說明	不適用			

3、前十名有限售條件股東持股數量及限售條件

單位：股

序號	股東名稱	有限售條件股份可上市交易情況			
		持有的有限售條件股份數量	可上市交易時間	新增可上市交易股份數量	限售條件
1	中國南方航空集團有限公司	2,453,434,457	2023年6月19日	2,453,434,457	非公開發行股份限售股
2	中國南方航空集團有限公司	803,571,428	2025年11月24日	803,571,428	非公開發行股份限售股
	上述股東關聯關係或一致行動的說明	南航集團通過在香港的全資子公司南龍控股有限公司和航信(香港)有限公司合計持有本公司2,648,836,036股H股股票。			

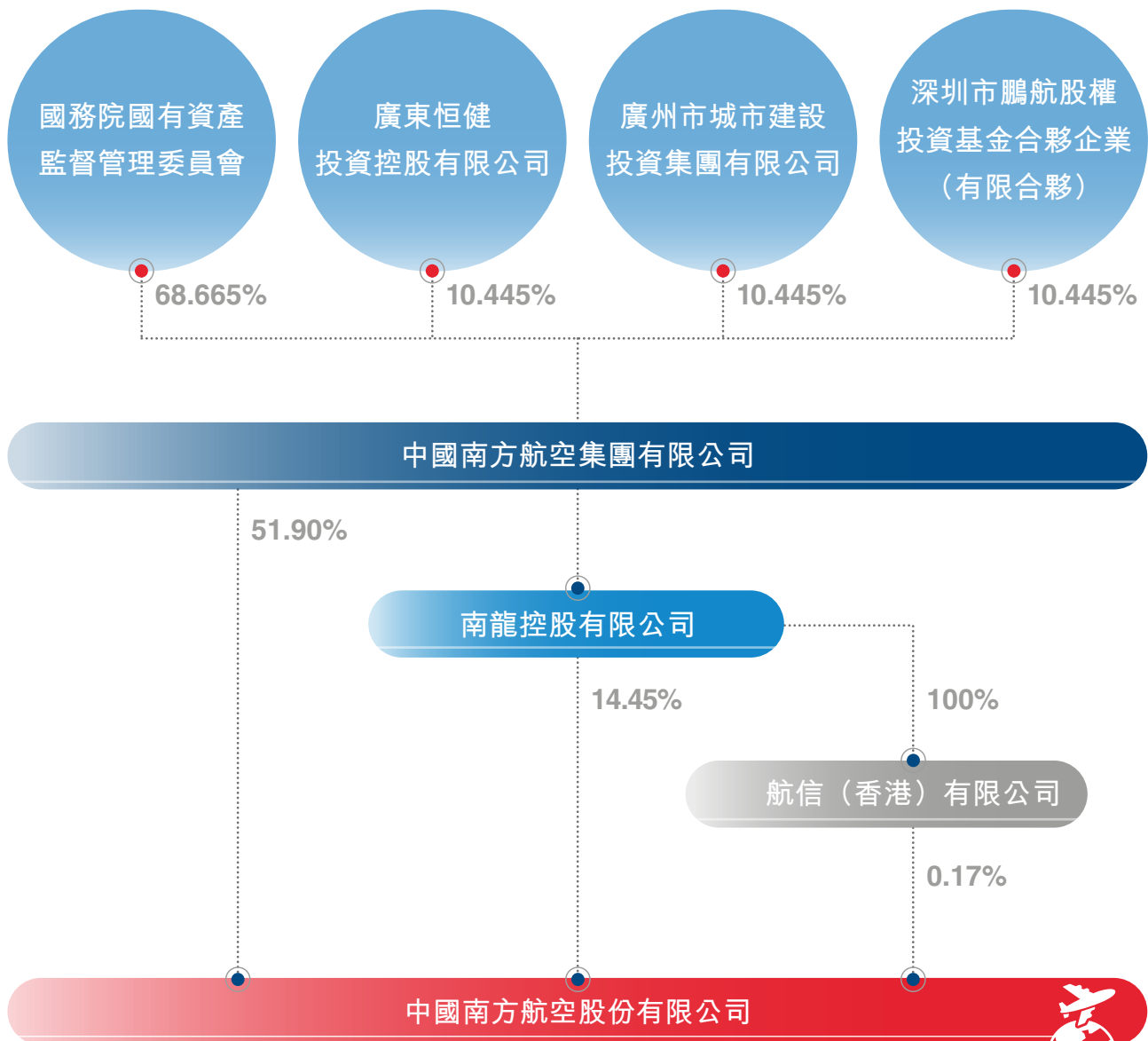
股份變動、股東情況 及權益披露

4、戰略投資者或一般法人因配售新股成為前十名股東

無。

三、控股股東或實際控制人情況

公司與實際控制人之間的產權及控制關係圖：



四、權益披露

於2022年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知悉，除本公司董事、最高行政人員或監事之外的下述人士於本公司之股份（「股份」）或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第336條而須置存的本公司股東權益登記冊所載錄的權益或淡倉如下：

股東姓名	身份	股份類別	所持股份數目	約佔已發行 A股總數的 百分比(註5)	約佔已發行 H股總數的 百分比(註5)	約佔本公司 已發行股 本總數的 百分比(註5)
南航集團	實益擁有人	A股	9,404,468,936 (L)(註1)	69.78%	-	51.90%
	受控制法團權益	H股	2,648,836,036 (L)(註2)	-	57.04%	14.62%
		小計	12,053,304,972 (L)	-	-	66.52%
南龍控股	實益擁有人及 受控制法團權益	H股	2,648,836,036 (L)(註3)	-	57.04%	14.62%
American Airlines Group Inc. (註4)	受控制法團的權益	H股	270,606,272 (L)	-	5.83%	1.49%

註：

- 於2022年12月31日，南航集團於本公司9,404,468,936股A股中直接擁有權益。
- 於2022年12月31日，南航集團透過其受控制法團南龍控股及航信(香港)有限公司(南龍控股之全資附屬公司)於本公司2,648,836,036股H股中間接擁有權益。
- 於2022年12月31日，南龍控股於本公司2,648,836,036股H股中擁有權益，包括透過其全資附屬公司航信(香港)有限公司持有的之31,150,000股H股中間接擁有權益，及於2,617,686,036股H股直接擁有權益。
- American Airlines Group Inc.因擁有對美國航空100%的控制權而被視為擁有270,606,272股H股之權益。
- 根據本公司於2022年12月31日相關的已發行A股總數13,476,895,402股A股、已發行H股總數4,643,997,308股H股及已發行股份總數18,120,892,710股計算的百分比。

除上文所披露者外，於2022年12月31日，就本公司董事、最高行政人員及監事所知，概無其他人士(本公司董事、最高行政人員或監事除外)於本公司股份或相關股份中擁有記錄於根據《證券及期貨條例》第336條須置存的本公司股東權益登記冊的權益或淡倉。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

一、董事、監事和高級管理人員情況

(一) 董事、監事和高級管理人員持股變動及報酬情況

報告期末，本公司董事、監事和高級管理人員如下：

姓名	職務(註)	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初 持股數	年末 持股數	年度內 股份增減 變動量	增減 變動原因	報告期內 從公司 獲得的 稅前報 酬總額 (萬元)	是否在 公司 關聯方 獲取報酬
馬須倫	董事長	男	58	2020年12月21日	至今	0	0	0	/	0	是
	執行董事			2019年5月8日	至今						
韓文勝	執行董事	男	56	2019年5月8日	至今	0	0	0	/	0	是
	副董事長			2021年6月22日	至今						
	總經理			2021年6月22日	至今						
羅來君	執行董事	男	51	2022年12月28日	至今	0	0	0	/	0	是
	副總經理			2019年3月18日	2022年11月28日						
劉長樂	獨立董事	男	71	2021年4月30日	至今	0	0	0	/	20	否
顧惠忠	獨立董事	男	66	2017年12月20日	至今	0	0	0	/	20	否
郭為	獨立董事	男	60	2021年4月30日	至今	0	0	0	/	20	否
蔡洪平	獨立董事	男	68	2022年12月28日	至今	0	0	0	/	0	否
*閻焱	獨立董事	男	65	2021年4月30日	2022年10月28日	0	0	0	/	16.67	否
任積東	監事會主席	男	58	2021年12月28日	至今	0	0	0	/	0	是
	監事			2021年12月28日	至今						
林曉春	監事	男	51	2019年5月8日	至今	0	0	0	/	84.45	否
楊斌	監事	男	54	2021年11月24日	至今	0	0	0	/	84.70	否
*章正榮	副總經理	男	60	2018年8月10日	2023年2月28日	0	0	0	/	0	是
吳穎湘	副總經理	女	49	2020年6月29日	至今	0	0	0	/	0	是
姚勇	副總經理	男	53	2021年4月20日	至今	0	0	0	/	0	是
	總會計師										
	財務總監										
高飛	副總經理	男	46	2023年2月28日	至今	0	0	0	/	0	是
吳榕新	副總經理	男	51	2022年8月30日	至今	0	0	0	/	99.91	否
	總工程師			2022年1月7日	2022年8月30日						
*程勇	副總經理	男	60	2018年8月21日	2022年5月17日	0	0	0	/	36.01	否
*王志學	副總經理	男	62	2012年8月3日	2022年9月22日	0	0	0	/	0	否
*蘇亮	總經濟師	男	60	2007年12月27日	2022年5月17日	0	0	0	/	31.68	否
陳威華	總法律顧問	男	56	2004年6月16日	至今	0	0	0	/	97.63	否
	董事會秘書			2022年9月22日	至今						
李韶彬	培訓總監	男	58	2019年6月21日	至今	0	0	0	/	94.44	否
謝兵	總經濟師	男	49	2022年9月22日	至今	0	0	0	/	64.11	否
	董事會秘書			2007年11月26日	2022年9月22日						
*馮華南	安全總監	男	60	2014年8月15日	2023年2月28日	0	0	0	/	168.19	否
*羅明毫	總飛行師	男	60	2018年3月28日	2022年11月28日	0	0	0	/	151.01	否
王仁傑	總飛行師	男	58	2023年2月28日	至今	0	0	0	/	0	否
朱海龍	運行總監	男	59	2020年12月30日	至今	0	0	0	/	178.36	否
李志剛	總工程師	男	54	2022年8月30日	至今	0	0	0	/	33.99	否

姓名	職務(註)	性別	年齡	任期起始日期	任期終止日期	年初 持股數	年末 持股數	年度內 股份增減 變動量	增減 變動原因	報告期內 從公司 獲得的 稅前報 酬總額 (萬元)	是否在 公司 關聯方 獲取報酬
*李彤彬	總工程師 副總經理	男	61	2014年4月30日 2015年9月14日	2022年1月7日 2022年1月7日	0	0	0	/	7.87	否
李曄	安全總監	男	50	2023年2月28日	至今	0	0	0	/	0	否
合計	/	/	/	/	/				/	1,209.02	/

註：

- 1、根據本公司有關業績考核方案，本公司部分董事、監事和高級管理人員的部分薪酬需根據考核結果延期兌現，上表中列示的報酬總額包含有關延期兌現薪酬；
- 2、程勇先生、馮華南先生、羅明毫先生、朱海龍先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；
- 3、蔡洪平先生自2023年1月起按公司獨立董事發放薪酬，閻焱先生自2022年10月起不再擔任公司獨立董事；
- 4、高飛先生自2023年3月起由南航集團發放薪酬，謝兵先生自2022年9月起由廈門航空發放薪酬，王仁傑先生自2023年3月起按公司總飛行師發放薪酬，李志剛先生自2022年9月起按公司總工程師發放薪酬，李曄先生自2023年3月起按公司安全總監發放薪酬；
- 5、章正榮先生2023年2月退休，馮華南先生2023年2月退休；
- 6、帶*的為截至本報告披露日已經不再任職的人員。

截至2022年12月31日，本公司各董事、最高行政人員或監事概無在本公司或任何相聯法團(定義見《證券及期貨條例》第XV部)的股份、相關股份及/或債券證(視情況而定)中擁有任何根據《證券及期貨條例》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據《證券及期貨條例》該些章節的規定被視為或當作這些董事、最高行政人員或監事擁有的權益或淡倉)、或根據《證券及期貨條例》第352條規定而紀錄於本公司保存的登記冊的權益或淡倉、或根據《上市規則》附錄十中的《標準守則》而應知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

(二)根據《上市規則》第13.51B(1)條之董事或監事及行政總裁變更資料

以下是根據《上市規則》第13.51B(1)條需作出披露之其他資料。

劉長樂獨立董事不再擔任中國人民政治協商會議第十三屆全國委員會常務委員。

郭為獨立董事不再擔任中能國電(北京)新能源投資有限公司執行董事、經理，不再擔任重慶神州數碼慧聰小額貸款有限公司董事長，不再擔任智能雲科信息科技有限公司副董事長。

蔡洪平獨立董事自2023年2月27日起不再擔任中遠海運發展股份有限公司獨立董事。

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

董事、監事、高級管理人員和員工情況

(三) 董事、監事和高級管理人員薪酬情況

本公司董事、監事、高級管理人員報酬實行年薪制，董事和監事的薪酬由公司按照股東大會通過的《中國南方航空股份有限公司董事薪酬管理制度》以及《中國南方航空股份有限公司監事薪酬管理制度》進行核算與發放。高級管理人員的薪酬由公司依據《中國南方航空股份有限公司高級管理人員薪酬管理制度》並經董事會確定後進行核算與發放。

報告期內，本公司全體董事、監事和高級管理人員從公司領取的稅前報酬合計為人民幣1,209.02萬元(2021年度：人民幣1,488.05萬元)。

本公司董事及高級管理人員之薪酬政策由薪酬與考核委員會根據本集團之營運業績，個人表現及可比的市場數據，且按本集團《董事薪酬管理制度》以及《高級管理人員薪酬管理制度》而提供建議予董事會。

本公司董事、監事及高級管理人員之薪酬詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註50及附註58。

有關其他員工退休金計劃及房屋福利之詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註43及附註51。

等級 港幣	高級管理人員人數	
	2022年	2021年
0-500,000	9	6
500,001-1,000,000	1	5
1,000,001-1,500,000	3	1
1,500,001-2,000,000	0	4
2,000,001-2,500,000	3	—
合計	16	16

(四) 董事及監事服務合約

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

截至2022年12月31日止年內，所有董事或監事均沒有在任何本公司或其附屬公司為合約一方的任何重大合同中持有重大權益。

(五)現任董事、監事、高級管理人員簡歷

董事

馬須倫，男，1964年7月出生(58歲)，華中科技大學機械學院工業工程專業畢業，工程碩士，註冊會計師，中共黨員。1984年8月參加工作。曾任中國物資儲運總公司副總經理，民航總局財務司副司長，中國國際航空公司副總裁、黨委常委。2002年10月任中國國際航空公司常務副總裁、黨委副書記；2004年9月任中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2004年12月任中國航空集團公司黨組成員兼中國國際航空股份有限公司董事、總裁、黨委副書記；2007年2月任中國航空集團公司副總經理、黨組成員；2008年12月任中國東方航空集團公司黨組副書記、中國東方航空股份有限公司總經理、黨委副書記；2011年10月任中國東方航空集團公司黨組書記、副總經理，中國東方航空股份有限公司總經理；2016年11月任中國東方航空集團公司董事、總經理、黨組副書記，2016年12月兼中國東方航空股份有限公司副董事長、總經理、黨委副書記；2019年2月任中國南方航空集團有限公司董事、總經理、黨組副書記，2019年3月兼任中國南方航空股份有限公司總經理，2019年5月兼任中國南方航空股份有限公司副董事長；2020年12月起任中國南方航空集團有限公司董事長、黨組書記，中國南方航空股份有限公司董事長、總經理。目前還兼任中國國際商會副會長、中國國際貿易促進委員會委員、國際航空運輸協會理事會理事。

韓文勝，男，1967年1月出生(56歲)，天津大學管理工程系管理工程專業畢業，碩士研究生學歷，工學碩士，經濟師，中共黨員。1987年8月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司培訓中心副主任，政策研究室主任，人勞科教部總經理、黨總支書記，市場行銷管理委員會副主任、黨委委員兼市場銷售部總經理、黨委副書記，上海基地總經理、黨委副書記。2009年12月任中國南方航空股份有限公司市場行銷管理委員會黨委副書記、副主任；2011年10月任中國南方航空股份有限公司市場行銷管理委員會黨委書記、副主任；2016年10月任中國南方航空集團公司副總經理、黨組成員；2017年11月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委委員；2018年11月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，兼中國南方航空股份有限公司副總經理，2018年12月轉兼中國南方航空股份有限公司黨委副書記；2019年1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，2019年5月起任中國南方航空股份有限公司董事；2021年6月起任中國南方航空股份有限公司總經理、副董事長；2021年7月起任中國南方航空集團有限公司總經理。目前還兼任十四屆全國人大代表。

董事、監事、高級管理 人員和員工情況

羅來君，男，1971年10月出生(51歲)，南京航空航天大學會計學專業畢業，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士，中共黨員。1993年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司上海營業部財務部經理，財務部物資採購辦公室副主任，貴州航空有限公司財務部副經理、經理。2003年6月任貴州航空有限公司黨委委員、財務總監兼財務部經理；2005年6月任中國南方航空股份有限公司經營考核辦公室主任；2005年11月任中國南方航空股份有限公司行銷委副主任兼計畫財務部總經理、黨委委員；2009年2月任中國南方航空股份有限公司貨運部總經理、黨委副書記；2012年7月任中國南方航空股份有限公司大連分公司總經理、黨委副書記；2016年11月任中國南方航空股份有限公司行銷委常務副主任、黨委副書記；2017年8月任中國南方航空股份有限公司行銷委主任、黨委副書記；2019年3月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理；2022年9月任中國南方航空集團有限公司黨組副書記，中國南方航空股份有限公司副總經理；2022年11月任中國南方航空集團有限公司黨組副書記；2022年12月起任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記，中國南方航空股份有限公司執行董事。目前還兼任中國民航信息網絡股份有限公司非執行董事、中國航空運輸協會第五屆理事會副理事長、中國交通運輸協會第七屆理事會副會長、中共中國南方航空集團有限公司黨校校長、政協第十三屆廣東省委員會常務委員(外事僑務委員會副主任)。

劉長樂，男，1951年11月出生(71歲)，大學本科學歷，畢業於中國傳媒大學，香港城市大學榮譽文學博士，南華大學榮譽管理科學博士。劉長樂先生於1996年創立鳳凰衛視，曾擔任鳳凰衛視投資(控股)有限公司執行董事、董事局主席兼行政總裁。同時，劉長樂先生曾任中國人民政治協商會議(簡稱「政協」)第十屆及第十一屆全國委員會委員，第十一屆政協全國委員會教科文衛體委員會副主任及第十二屆政協常務委員，第十三屆全國委員會常務委員。劉長樂先生曾於2011年12月至2017年12月擔任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。劉長樂先生於2021年4月至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

顧惠忠，男，1956年11月出生(66歲)，碩士研究生學歷，畢業於鄭州航空工業管理學院，北京航空航太大學國際金融專業碩士畢業，研究員級高級會計師，中共黨員。1974年參加工作。曾任航空工業部財務司綜合處副處長、處長，中國航空工業總公司外事財務處處長，中振會計諮詢公司總經理，中國航空工業總公司財務局副局長，國防科工委財務司副司長。1999年6月至2005年2月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理；2005年2月至2008年8月任中國航空工業第一集團公司黨組成員、副總經理、總會計師；2008年8月至2017年1月任中國航空工業集團公司黨組成員、副總經理、總會計師。曾兼任中國一航國際租賃有限責任公司董事長、中國一航財務有限責任公司董事長、中國航空技術國際控股有限責任公司董事長、中航資本控股股份有限公司董事長、中航萬科有限公司董事長。現任鞍鋼集團有限公司外部董事，中國會計學會副會長。顧先生於2017年12月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

郭為，男，1963年2月出生(60歲)，碩士研究生學歷，畢業於中國科學技術大學，高級工程師，中共黨員。1988年參加工作。曾任聯想集團執行董事及高級副總裁。現任神州數碼控股有限公司執行董事、董事局主席兼首席執行官，神州數碼集團股份有限公司董事長，神州數碼信息服務股份有限公司董事長。同時，郭為先生還擔任中國人民政治協商會議第十一屆、十二屆全國委員會委員、國家信息化專家諮詢委員會第四屆委員會委員、中國智慧城市產業技術創新戰略聯盟首任理事長、數位中國產業發展聯盟副理事長、中國管理科學學會副會長等社會職務。郭先生曾於2015年6月至2017年12月任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。郭先生於2021年4月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

蔡洪平，男，1954年12月出生(68歲)，大學學歷，畢業於復旦大學，獲新聞學學士學位。曾任中國石化上海石油化工有限公司辦公室主任；國務院國家體改委中國企業海外上市指導小組成員及中國H股公司董事會秘書聯席會議主席；百富勤投資銀行董事總經理；瑞士銀行亞洲區主席；德意志銀行亞洲區主席。現任漢德產業促進資本主席，並擔任中國東方航空股份有限公司獨立董事、上海浦東發展銀行股份有限公司獨立董事、比亞迪股份有限公司獨立董事、招商銀行股份有限公司監事。蔡先生於2022年12月28日起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

監事

任積東，男，1965年1月出生(58歲)，南京航空學院動力工程系航空發動機設計專業畢業，本科學歷，工學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級工程師，中共黨員。1986年8月參加工作。曾任民航烏魯木齊管理局(新疆航空公司)副局長(副總經理)、黨委常委，新疆航空公司副總經理、黨委委員。2004年6月任中國南方航空集團公司新疆航空公司黨委書記、副總經理；2005年1月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司黨委書記、副總經理；2005年2月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2005年3月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2007年1月任中國南方航空股份有限公司黨委常委，新疆分公司總經理、黨委副書記；2009年4月任中國南方航空股份有限公司黨委常委；2009年5月任中國南方航空股份有限公司副總經理、黨委常委；2018年7月任中國南方航空股份有限公司副總經理；2021年8月起任中國南方航空集團有限公司工會主席、中國南方航空股份有限公司工會主席；2021年11月起任中國南方航空集團有限公司職工董事，2021年12月起任中國南方航空股份有限公司監事會主席。目前還兼任廣東省嶺南基金會副理事長。

董事、監事、高級管理 人員和員工情況

林曉春，男，1971年5月出生(51歲)，北京大學法律學系國際法專業畢業，法學學士，北京工業大學、美國城市大學工商管理碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士，具有企業法律顧問及公司律師資格，中共黨員。1995年7月參加工作。2006年10月任中國南方航空股份有限公司法律部副部長；2009年1月任中國南方航空股份有限公司法律部副總經理；2009年12月任中國南方航空集團公司法律部副部長、中國南方航空股份有限公司法律部副總經理；2013年5月任中國南方航空集團公司法律部部長；2017年4月起任中國南方航空集團有限公司法律標準部總經理、中國南方航空股份有限公司法律標準部總經理，2019年5月起任中國南方航空股份有限公司監事。

楊斌，男，1968年9月出生(54歲)，工商管理碩士，正高級會計師，中共黨員。1991年11月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司財務部副總經理、總經理，中國南方航空集團有限公司財務部總經理，中國南方航空股份有限公司湖南分公司總經理；2021年8月起任中國南方航空集團有限公司審計部總經理、中國南方航空股份有限公司審計部總經理；2021年11月起任中國南方航空股份有限公司監事。目前還兼任廈門航空有限公司監事、中國航空運輸協會財務金融審計工作委員會副主任、中國內部審計協會理事、廣州市內部審計協會副會長。

高級管理人員

吳穎湘，女，1973年11月出生(49歲)，中南工業大學工商管理系國際會計專業畢業，工學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，正高級會計師，註冊會計師，全球特許管理會計師，中共黨員。1994年7月參加工作。2001年3月任南方航空(集團)公司財務部部長助理，2005年9月任中國南方航空集團公司財務部副部長；2012年9月任中國南方航空集團公司財務部部長；2017年2月任中國南方航空集團公司業績考核管理部負責人；2017年4月任中國南方航空集團公司、中國南方航空股份有限公司綜合業績考核部總經理；2018年9月任汕頭航空有限公司總經理、黨委副書記；2019年10月任中國南方航空股份有限公司市場行銷管理委員會黨委書記、副主任；2020年5月起任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2020年6月起任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任中國航空公司(香港)有限公司副董事長。

姚勇，男，1969年11月出生(53歲)，四川大學國民經濟管理學系國民經濟管理學專業畢業，經濟學學士，電子科技大學—美國韋伯斯特大學工商管理碩士，正高級會計師、高級審計師、特許公認會計師(ACCA)，中共黨員。1991年7月參加工作。曾任四川省審計局基本建設審計處科員，四川省審計廳固定資產投資審計處副主任科員、主任科員；2003年3月任二灘水電開發有限責任公司財務管理部主任；2007年7月任二灘水電開發有限責任公司副總會計師兼財務部主任；2010年10月任二灘水電開發有限責任公司總會計師兼財務管理部主任；2012年11月任雅礱江流域水電開發有限公司總會計師；2017年6月任國家開發投資公司(2017年12月更名為國家開發投資集團有限公司)財務部主任；2021年3月起任中國南方航空集團有限公司黨組成員。2021年4月起任中國南方航空股份有限公司副總經理、總會計師、財務總監2021年5月起任中國南方航空集團有限公司總會計師、黨組成員。目前還兼任南航海外(香港)有限公司董事、中國南航集團財務有限公司董事長。

高飛，男，1976年8月出生(46歲)，北京航空航天大學飛行學院飛行技術專業畢業，中山大學嶺南學院工商管理專業碩士研究生，美國麻省理工學院管理學研究專業理學碩士，中共黨員。1998年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司飛行管理部副總經理，中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員，中國南方航空集團有限公司安全監察部副總經理，中國南方航空股份有限公司安全監察部副總經理；2018年10月任中國南方航空集團有限公司安全監察部總經理，中國南方航空股份有限公司安全監察部總經理；2020年12月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊總隊長、黨委副書記；2023年1月任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司飛行總隊總隊長、黨委副書記；2023年2月起任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員，中國南方航空股份有限公司副總經理。

吳榕新，男，1972年1月出生(51歲)，中國民用航空學院熱能動力機械及裝置專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，中共黨員。1994年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司機務工程部財務處經理，2008年6月任廣州飛機維修工程有限公司財務總監、黨委委員，2011年4月任廣州飛機維修工程有限公司副總經理、黨委副書記；2016年11月任中國南方航空集團公司規劃投資部部長；2017年4月任中國南方航空集團公司、中國南方航空股份有限公司戰略規劃投資部總經理；2021年3月任中國南方航空股份有限公司機務工程部總經理、黨委副書記；2021年9月起任中國南方航空股份有限公司工程技術分公司(機務工程部)總經理、黨委副書記；2022年1月任中國南方航空股份有限公司總工程師；2022年8月起任中國南方航空集團有限公司總經理助理，中國南方航空股份有限公司副總經理。目前還兼任中國航空器材有限責任公司董事、廣州飛機維修工程有限公司董事長、珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司董事長、中國民用航空維修協會負責人。

董事、監事、高級管理 人員和員工情況

陳威華，男，1966年10月出生(56歲)，北京大學法律學系法律學專業畢業，本科學歷，法學學士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，經濟師，具有律師資格和企業法律顧問職業資格，中共黨員。1988年7月參加工作。曾任中國南方航空(集團)公司法律事務處副處長，中國南方航空股份有限公司、南方航空(集團)公司辦公室副主任(法律部主任)。2004年6月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部部長；2008年10月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問兼法律部總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問；2022年9月任中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書；2022年12月起任中國南方航空集團有限公司首席合規官，中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書；2023年3月起任中國南方航空集團有限公司首席合規官、總法律顧問、董事會秘書，中國南方航空股份有限公司總法律顧問、董事會秘書。目前還兼任廈門航空有限公司董事、廣州市法學會公司法研究會副會長、中國上市公司協會常務理事代表。

李韶彬，男，1964年4月出生(58歲)，湘潭師範專科學校中文系漢語言文學專業畢業，中央黨校經濟管理專業畢業，政工師，中共黨員。1984年7月參加工作。曾任民航湖南省管理局政治處宣傳科幹事，民航廣州管理局政治部宣傳處副主任科員，中國南方航空公司宣傳部主任科員。1994年9月任中國南方航空(集團)公司宣傳部副部長；1999年12月任中國南方航空股份有限公司飛行部政治處主任；2002年5月任中國南方航空股份有限公司飛行部黨委副書記兼政治處主任；2004年5月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記；2006年3月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部黨委書記、副總經理；2012年8月任中國南方航空股份有限公司工會主席；2013年1月任中國南方航空股份有限公司執行董事；2017年4月任中國南方航空股份有限公司培訓中心總經理、黨委副書記；2019年6月起任中國南方航空股份有限公司培訓總監。

謝兵，男，1973年9月出生(49歲)，南京航空航太大學民航學院運輸管理專業、暨南大學管理學院碩士教育中心工商管理專業、英國伯明罕大學工商管理(國際銀行與金融)專業畢業，碩士研究生學歷，MBA、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級經濟師，具有上交所上市公司董事會秘書資格、聯交所公司秘書資格，為香港公司治理公會會員及資深會士，中共黨員。1995年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司董事會秘書助理。2007年11月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室副主任；2009年12月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，董事會秘書辦公室主任；2017年4月任中國南方航空股份有限公司董事會秘書，中國南方航空股份有限公司董事會辦公室主任；2022年9月起任中國南方航空股份有限公司總經濟師。目前還兼任廈門航空有限公司副董事長、黨委副書記、總經理、福建省第十四屆人大代表、中央企業留學人員聯誼會副會長、香港公司治理公會理事、中國集團公司促進會副會長。

王仁杰，男，1964年10月出生(58歲)，中國人民解放軍空軍第一飛行學院飛機駕駛專業、航空理論專業畢業，本科學歷，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士，一級飛行員，中共黨員。1983年6月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司西安分公司總經理、黨委副書記，中國南方航空集團有限公司飛行管理部總經理，中國南方航空股份有限公司飛行管理部總經理。2018年5月任中國南方航空股份有限公司運行副總監；2018年9月任中國南方航空集團有限公司法律標準部黨總支書記，中國南方航空股份有限公司法律標準部黨總支書記；2018年11月任中國南方航空股份有限公司運行總監，中國南方航空集團有限公司法律標準部黨總支書記，中國南方航空股份有限公司法律標準部黨總支書記；2019年10月任中國南方航空股份有限公司北方分公司總經理、黨委副書記；2023年2月起任中國南方航空股份有限公司總飛行師，目前還兼任珠海翔翼航空技術有限公司董事、董事長。

朱海龍，男，1963年12月出生(59歲)，中國民用航空飛行專科學校飛機駕駛專業畢業，大專學歷，在職取得中國民用航空飛行學院空中交通運輸專業大學學歷，一級飛行員，中共黨員。1983年1月參加工作。曾任民航第十五飛行大隊飛行員，南航海南公司飛行部飛行員、飛行二中隊副隊長、B737飛行中隊中隊長、飛行部副經理、經理、中國南方航空股份有限公司海南分公司總經理助理兼海口飛行部經理；2007年6月任汕頭航空有限公司副總經理、黨委委員；2013年3月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司副總經理兼飛行部經理、黨委委員；2015年9月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員；2018年2月任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部副總經理、黨委副書記；2018年5月任中國南方航空股份有限公司飛行總隊總隊長、黨委副書記。2020年12月起任中國南方航空股份有限公司運行總監。目前還兼任中國民航飛行員協會第四屆理事會副理事長。

李志剛，男，1968年5月出生(54歲)，中國民用航空學院熱能動力機械及裝置專業畢業，碩士學歷，東北大學工商管理碩士，清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，中共黨員。1990年7月參加工作。曾任中國南方航空集團有限公司北方公司飛機維修基地(機務工程部)主任，2006年6月任中國南方航空股份有限公司機務工程部副總經理、黨委委員兼瀋陽維修基地主任，2007年2月任中國南方航空股份有限公司機務工程部副總經理、瀋陽飛機維修基地主任、黨委副書記，2009年4月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司副總經理、黨委委員，2016年12月任中國南方航空股份有限公司機務工程部總經理、黨委副書記，2021年3月任中國南方航空股份有限公司北方分公司黨委書記、副總經理；2022年8月起任中國南方航空股份有限公司總工程師。目前還兼任飛機競爭力創新中心理事會理事。

董事、監事、高級管理 人員和員工情況

李暉，男，1973年3月出生(50歲)，北京航空航天大學經濟管理學院工商管理專業畢業，工商管理碩士，研究生學歷，一級飛行員，中共黨員。1995年8月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司廣州飛行部副總經理、黨委委員。2017年12月任中國南方航空股份有限公司北京分公司副總經理、黨委委員；2021年3月任中國南方航空集團有限公司安全監察部總經理，中國南方航空股份有限公司安全監察部總經理；2023年2月起任中國南方航空集團有限公司安全監察部總經理，中國南方航空股份有限公司安全總監、安全監察部總經理，目前還兼任國際航協安保顧問委員會成員。

劉巍，男，現年65歲，畢業於中國西北大學、中國政法大學及英國劍橋大學，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。劉巍博士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。他具備中國律師資格，同時也是香港及英國執業律師。劉巍博士現任競天公誠律師事務所有限法律責任合夥的合夥人，常年為市場領先的大型企業就企業融資、上市、監管和合規提供實效及具有商業價值之法律服務。在2007年11月26日至2015年7月20日期間，劉巍博士為聯席公司秘書。

除上述披露外，上述本公司董事、監事、高級管理人員與本公司的任何董事、監事、高級管理人員、主要股東概無任何關係。

二、母公司和主要子公司員工情況

截至2022年12月31日，本集團共有員工97,899名(2021年12月31日：98,098名)。

母公司在職員工的數量(人)	主要子公司在職員工的數量(人)	在職員工的數量合計(人)
59,213	38,686	97,899

1、專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行	10,501
服務	35,061
管理	6,862
航務	1,395
機務	11,770
信息	1,519
營銷	4,287
綜合	20,441
職能	6,063
合計	97,899

2、教育程度

教育程度類別	數量(人)
研究生	4,361
本科	52,296
大專	26,982
中專及以下	14,260
合計	97,899

董事、監事、高級管理 人員和員工情況

3、員工薪酬政策情況

報告期內，為實現高品質發展，公司持續深化薪酬總額管理，堅持效益聯動，完善調控機制，持續推進薪酬總額向下貫穿，同時加大對重點崗位和關鍵群體的激勵傾斜力度，提升薪酬資源投放精準性，鼓勵員工創先爭優；堅持薪酬分配及調薪機制與組織業績、個人績效及勞動效率緊密掛鉤，實現薪酬「能增能減」；堅持員工關心關愛，建立低收入群體及生活困難人員的薪酬兜底保障。建立健全市場化的選人用人機制和激勵約束機制，持續推進任期制契約化管理，完成所屬子企業、分公司、業務運營單位等的任期契約簽訂，實現薪酬與業績考核強聯動；制定出臺特殊期間低收入群體薪酬政策優化方案，持續完善隔離補貼對一線員工的補貼政策，體現對員工隊伍的關心關愛；積極探索推進中長期激勵計畫，構建多維度激勵機制體系，激發企業活力動力。

報告期內，公司員工的薪酬詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註13。

4、培訓計劃

2023年，公司將認真貫徹落實中央人才工作會議精神，持續推進「培訓支撐戰略、培訓創造價值」理念落實落地，紮實開展各類幹部員工培訓，建立相匹配的培訓師資、課程制度，構建培訓品質評估體系，推動培訓市場化機制建設，推進培訓資源平台化運營，持續深化產教融合，以線上線下相結合的方式豐富培訓形式、提高培訓品質，為公司加快建設世界一流航空運輸企業提供充足人才支撐。公司將重點推進「明珠優才」管培生培訓、「雲T」數字化人才培養、各系統新僱員培訓、飛行員年度複訓、機務維修人員基礎執照培訓、機務維修人員專業技術培訓、簽派員複訓、國際運行熟悉訓練培訓、乘務員定期複訓、應急演練、轉機型培訓、航空安全員定期訓練等專業化培訓。

5、勞務外包情況

勞務外包的工時總數	勞務外包支付的報酬總額(人民幣)
3,906.2萬小時	2,652百萬元

公司治理報告

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

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

企業管治守則

本公司董事會已審閱本公司之企業管治常規，並認為本公司已採納了相關企業管治常規的原則並實行完善的管治和披露措施。本集團截至2022年12月31日止年度一直遵守了《上市規則》附錄十四第二部分《企業管治守則》所載之守則條文，本報告中所述的偏離者除外。

本公司所採納的企業管治措施概述於下文。

制度建設

公司嚴格按照各上市地監管法規，不斷完善《公司章程》及相關治理細則。報告期內，公司根據監管規則修訂了《中國南方航空股份有限公司章程》、《中國南方航空股份有限公司董事會戰略與投資委員會工作細則》。

控股股東

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

報告期內，公司的總經理韓文勝先生擔任南航集團總經理，公司的副總經理章正榮先生、吳穎湘女士擔任南航集團副總經理，公司的副總經理、總會計師、財務總監姚勇先生擔任南航集團總會計師，2022年1月至2022年11月，羅來君先生曾任公司副總經理，同時擔任南航集團副總經理。中國證監會上市公司監管部已同意豁免前述高級管理人員兼職限制。公司獨立董事一致認為，2022年度公司及南航集團能按照相關監管規定，嚴格要求和規範韓文勝先生、羅來君先生、章正榮先生、吳穎湘女士及姚勇先生等公司高級管理人員的履職行為，確保其勤勉盡責，優先履行公司高級管理人員的職責，切實維護公司和中小股東合法權益。韓文勝先生、羅來君先生、章正榮先生、吳穎湘女士及姚勇先生等公司高級管理人員嚴格按照《公司法》、《證券法》及上市地相關法律法規要求，勤勉盡責，切實履行了承諾，未因上述兼職損害公司及中小股東合法權益。

公司治理報告

股東大會

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

董事會

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

目前公司董事人數為7名，包括3名執行董事和4名獨立非執行董事，獨立非執行董事人數佔董事會總人數一半以上。2022年度，公司董事會依法運作，共召開了12次董事會，其中7次現場會議，5次臨時會議，董事會議案決策程序和內容符合《上市規則》、《公司章程》及有關法律法規的要求，所做決議合法有效。

提交董事會議決的主要事項包括：

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

截至2022年12月31日，本公司第九屆董事會成員包括三位執行董事以及四位獨立非執行董事。所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第85頁至第87頁。

董事會在2022年度共舉行12次董事會會議，所有該等會議均根據《公司章程》的規定召開。本公司在2022年度共舉行2次股東大會，董事努力做到親身出席股東大會，積極瞭解公司股東的意見。

各董事的具體出席情況如下：

董事姓名	參加董事會情況						參加股東大會情況	
	是否為獨立 非執行董事	本年應參加 董事會次數	親自出席次數	以通訊方式 參加次數	委託出席 次數	缺席次數	是否連續 兩次未親自參 加會議	出席股東 大會的次數
馬須倫	否	12	12	5	0	0	否	2
韓文勝	否	12	8	5	4	0	否	2
羅來君	否	1	1	0	0	0	否	0
劉長樂	是	12	12	5	0	0	否	2
顧惠忠	是	12	12	5	0	0	否	2
郭為	是	12	9	5	3	0	否	1
蔡洪平	是	1	1	0	0	0	否	0
閻焱(於2022年10月28日辭任)	是	10	10	4	0	0	否	0

年內召開董事會會議次數	12
其中：現場會議次數	7
通訊方式召開會議次數	5
現場結合通訊方式召開會議次數	0

本集團十分重視獨立非執行董事的經驗與意見，並以此作為本集團業務的有效指引。獨立非執行董事以全體股東利益為前提為本集團提供廣泛的專業知識及經驗，對本集團之策略、表現及管理程序之事宜提供獨立判斷。獨立非執行董事佔董事會成員的三分之一以上。獨立非執行董事顧惠忠(於2021年4月30日獲委任)具備《上市規則》第3.10條所列的適當會計專業資格或相關財務管理專長。另外，遵照《上市規則》第3.13條所載獨立性指引的規定，本公司已獲每一位獨立非執行董事發出其獨立性年度確認函。本公司認為，所有獨立非執行董事均為獨立於本公司的人士。此外，他們豐富的業務及財務經驗對本公司順利發展甚為重要。於2022年，獨立非執行董事在董事會上就股東及本公司整體而言有關的多項事宜發表了他們的見解及意見。

公司治理報告

董事會多元化政策

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

於2022年12月31日，董事會成員均為男性，成員分別在航空公司管理、財務管理、金融投資、文化傳媒、信息技術等領域具有豐富的從業經驗。

可計量目標

就實施董事會多元化政策及為建立一個可以達到性別多元化的潛在董事繼任人管道而言，董事會有以下可計量目標：

- 1、至少三分之一董事須為獨立非執行董事；
- 2、至少一名董事為女性；及
- 3、至少一名董事已獲得會計或其他專業資格。

於截至2022年12月31日止年度，尚有性別可計量目標未達成，董事會計劃將不遲於2024年12月31日實現董事會性別多元化的可計量目標。

董事會將監督制度的實施情況及多元化的可計量目標進度及有否達成，並在適當時候檢討制度，以確保制度行之有效。董事會將會討論及採納任何可能需作出的修訂。

全體僱員性別多元化

於2022年12月31日，本公司之全體僱員(包括高級管理人員)人數為97,899，其中男性佔比為60.43%，女性佔比為39.57%。本公司將持續把全體僱員性別多元化視作目標之一。

董事

本公司董事會成員具有不同的行業背景，在財務會計、投資戰略、企業文化、企業管治等方面擁有豐富的經驗和專業知識。董事任期三年屆滿，可連選連任，獨立非執行董事連任時間原則上不得超過六年，各董事之間不存在任何包括財務、業務、親屬或其他重大相關的關係。全體董事均能通過董事會秘書及時獲得上市公司董事必須遵守的法規、監管及其他持續責任的相關資料及最新動向，以確保其能瞭解應盡之職責，保證董事會的程序得以貫徹執行以及適用的法律法規得以恰當遵守。本公司獨立非執行董事工作勤勉盡責，積極出席董事會及其下屬委員會會議，對關聯交易、對外擔保、現金分紅、董事及高管的任免、內部控制、前次募集資金使用情況等事項發表獨立意見，對公司生產經營、財務預算方案等提出了建設性的意見和建議。報告期內，2022年12月28日，公司2022年第一次臨時股東大會選舉羅來君先生為公司第九屆董事會執行董事，選舉蔡洪平先生為公司第九屆董事會獨立非執行董事。

董事之持續專業發展

所有本公司董事均於其首次獲委任時接受全面、正式及為其而設之入職培訓，以確保瞭解本集團業務及經營及充分明白《上市規則》規定董事須承擔之責任及義務及相關監管規定。

本公司董事持續獲得法定及監管制度發展以及業務及市場轉變之更新，以便彼等根據《上市規則》及有關法定規定履行職務及責任。另外，本公司將於有需要時向董事持續提供信息及專業發展。

於2022年度，本公司已提供更新及協調有關《上市規則》及監管規定之培訓予所有董事。所有董事均向本公司提供了所接受培訓的記錄。

所有本公司截至2022年12月31日止的董事均通過出席外部講座、內部培訓或閱讀材料等方式，積極參與了主題涵蓋監管規則、企業管治、財務及商業的持續專業培訓，以拓展其知識及技能。

董事長與總經理

董事長領導和監督董事會，確保其以本集團的最大利益為根本。董事長負責決定每次董事會會議的議程，當中須按情況考慮其他董事提議加入議程的事宜。此外，董事長亦負責引領和釐定本公司業務的總體發展目標和方向。總經理則在副總經理的輔助下督導本集團的日常業務營運、政策規劃與實施，並就本集團一切業務對董事會負責。總經理與各副總經理和主要業務部門的行政管理層緊密合作，確保本集團的有效營運和持續發展。總經理須與董事長和所有董事保持聯繫，向其報告所有重大業務發展事宜，並負責建立和維持有效率的行政管理團隊輔助其履行職責。

公司治理報告

監事會

本公司監事會由股東代表監事和職工代表監事組成，股東代表監事由股東大會選舉和罷免，職工代表監事由公司職工代表選舉產生。監事會現有監事3人，其中股東代表監事2人，職工代表監事1人，設監事會主席1人，公司董事、總經理、副總經理和財務負責人等都沒有兼任監事。本公司監事會嚴格按照法律法規、《公司章程》及《監事會議事規則》等的規定規範運作，公司監事勤勉誠信，積極出席監事會會議，列席股東大會和董事會會議，對公司的關聯交易、現金分紅、對外擔保等重大事項的決策程序以及公司董事、管理層的履職情況依法進行監督，及時聽取財務報告編製及審計工作開展情況的匯報，積極瞭解公司內控制度的建設及執行情況。報告期內，監事會共召開6次現場會議，按照《公司法》、《公司章程》、《監事會議事規則》規定，對公司規範運作、定期報告、財務工作、現金分紅、關聯交易、內部控制等重大事項進行審核並提出審核意見。

董事會專門委員會

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

戰略與投資委員會

於2022年12月31日，戰略與投資委員會有三名成員，由執行董事韓文勝先生擔任主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事顧惠忠先生及獨立非執行董事蔡洪平先生。

戰略與投資委員會於2022年舉行2次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，聽取了關於公司重大戰略投資事項執行情況的匯報。以下乃各成員之出席情況。

戰略與投資委員會委員名稱	出席次數／應出席次數
馬須倫(主任委員)(於2022年12月28日退任)	2/2
劉長樂(於2022年12月28日退任)	2/2
顧惠忠	2/2
韓文勝(主任委員)(於2022年12月28日獲委任)	0/0
蔡洪平(於2022年12月28日獲委任)	0/0

審計與風險管理委員會

審計與風險管理委員會由三名獨立非執行董事組成，於2022年12月31日，審計與風險管理委員會由獨立非執行董事顧惠忠先生擔任主任委員，並由獨立非執行董事郭為先生和獨立非執行董事蔡洪平先生擔任委員。其中，顧惠忠先生擁有相關專業資格或會計財務管理知識，具備對財務報表的理解能力。審計與風險管理委員會能夠獲得充裕資源以履行其職務，並可在有需要時尋求獨立專業意見。

本公司審計與風險管理委員會之職權範圍符合《企業管治守則》之條文D.3.3以及本公司須遵守的相關政策和法規。審計與風險管理委員會的角色及職能的詳情刊載於已在聯交所網站[www.hkexnews.hk]及本公司網站[www.csair.com]公佈的本公司審計與風險管理委員會工作細則中。於2022年度，審計與風險管理委員會開展的工作包括審議聘任審計師、公司定期報告、關聯交易、套期保值計劃、債務融資計劃、非公開發行股票，審查公司風險管理及內部控制系統有效性，審閱公司內部審計方案等。

審計與風險管理委員會於2022年度共舉行7次會議，履行了其職責範圍內的所有責任。各審計與風險管理委員會委員的具體出席情況如下：

審計與風險管理委員會委員名稱	出席次數／應出席次數
顧惠忠(主任委員)	7/7
郭為(於2021年4月30日獲委任)	7/7
閻焱(於2021年4月30日獲委任)	5/5
劉長樂(於2022年10月28日獲委任)	1/1
蔡洪平(於2022年12月28日獲委任)	1/1

審計與風險管理委員會已審核本公司核數師的表現、獨立性及客觀性，對結果滿意。

審計與風險管理委員會得出的結論是本公司核數師為本集團進行非審計服務無損其獨立性。

本公司2021年股東週年大會上審議及批准聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)為本公司2022年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2022年度香港財務報告提供專業服務。

公司治理報告

下表載列本公司外聘核數師於2021年及2022年向本集團提供之主要審計服務及非審計服務類別及收費(含增值稅稅金):

	2022年 人民幣百萬元	2021年 人民幣百萬元
審計費用	14	14
非審計費用	1	1
合計	15	15

註1：審計費總額中包括審計本集團部分子公司截至2022年12月31日止的年度財務報表的費用總額人民幣1百萬元(含增值稅稅金)。

註2：非審計費用主要源自向本集團提供之稅務諮詢及通函服務。

薪酬與考核委員會

於2022年12月31日，薪酬與考核委員會有三名成員，由獨立非執行董事郭為先生擔任主任委員，另外兩名成員則為執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事顧惠忠先生。

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

薪酬與考核委員會於2022年舉行2次會議，所有會議均根據其實施細則的規定召開，所有會議均根據其實施細則的規定召開，審議了簽訂高管績效合約及薪酬兌現、高管年薪兌現方案等議案。以下乃各成員之出席情況。

薪酬與考核委員會成員	出席次數／應出席次數
郭為(主任委員)(於2021年4月30日獲委任)	2/2
韓文勝	2/2
顧惠忠(於2021年4月30日獲委任)	2/2

薪酬與考核委員會在合適時就其他執行董事的薪酬建議諮詢董事長及／或總經理，並獲提供充裕資源以履行其職務。並在需要時索取專業意見。薪酬與考核委員會亦負責評估執行董事之表現及審批執行董事之服務合約條款。薪酬與考核委員會在2022年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2022年12月31日，提名委員會有三名成員，由獨立非執行董事顧惠忠先生出任提名委員會主任委員，並由執行董事馬須倫先生及獨立非執行董事劉長樂先生擔任委員。

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

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

提名委員會於2022年舉行了4次會議，分別提名吳榕新先生為公司總工程師，提名吳榕新先生為公司副總經理、李志剛先生為公司總工程師，提名謝兵先生為公司總經濟師、陳威華先生為公司總法律顧問、董事會秘書、陳威華先生和劉巍先生共同擔任聯席公司秘書，提名羅來君先生為公司執行董事候選人、蔡洪平先生為公司獨立非執行董事候選人。提名委員會在2022年履行了其職責範圍內的所有責任。以下乃各成員之出席情況。

提名委員會成員	出席次數／應出席次數
顧惠忠(主任委員)(於2021年4月30日獲委任為主任委員)	4/4
馬須倫(於2021年4月30日獲委任)	4/4
劉長樂(於2021年4月30日獲委任)	4/4

公司治理報告

航空安全委員會

航空安全委員會包括三名成員，由執行董事馬須倫先生出任航空安全委員會主任委員，另外兩名成員則為執行董事韓文勝先生及獨立非執行董事郭為先生。

航空安全委員會於2022年舉行2次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，聽取了關於公司2021年及2022年一季度安全生產經營情況、公司2022年安全生產經營計劃及公司2022年年中安全工作報告，以下乃各成員之出席情況。

航空安全委員會成員	出席次數／應出席次數
馬須倫(主任委員)	2/2
韓文勝(於2021年4月30日獲委任)	2/2
郭為(於2021年4月30日獲委任)	2/2

管理層

管理層的職責

公司管理層根據股東大會和董事會的決議，負責公司日常的生產經營和管理工作，嚴格按照股東大會和董事會的授權，勤勉盡責，帶領全體員工開展具體的經營工作。報告期內，管理層把確保安全放在第一位，持續完善並動態管理安全主體責任清單和崗位責任清單，加快推進安全七大體系建設，堅決守牢安全底線，全面抓好安全生產經營、改革發展黨建各項工作。

企業管治職能

董事會負責執行《企業管治守則》之守則條文A.2.1職權範圍所載之企業管治職責。

上市公司董事及監事進行證券交易的《標準守則》

經向所有本公司董事及監事作出特定查詢後，彼等確認在截至2022年12月31日止年度內一直遵守《標準守則》。就董事及監事的證券交易方面，本公司所採納的操守準則並不比《標準守則》寬鬆。

對財務報表的責任

下文載述董事對財務報表的責任，應與本年度報告中由本集團核數師編製的闡明本集團核數師呈報職責的核數師報告一併閱讀，但兩者應分別獨立理解。

董事負責監督各財政週期賬目的編製，此等賬目應真實及公平地反映本集團於該期間的業務狀況、業績及現金流量。

公司外部核數師，畢馬威會計師事務所的呈報職責載於核數師報告第140頁至144頁。董事認為，在財務報表的編製過程中，本集團貫徹採用了適當的會計政策，並遵守所有相關會計準則。

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

與股東及投資者之溝通及投資者關係

報告期內，本公司始終以投資者為中心，不斷完善投資者關係管理體系建設，堅持合規性、平等性、主動性和誠實守信的工作原則，持續高效、專業地開展投資者關係管理工作，進一步加強有效溝通和提升服務質量。

本公司已採納「股東溝通政策」，以通過以下方式鼓勵及維持適時及有效地與股東溝通：

1. 董事應每年主持股東週年大會或臨時股東大會與股東會面并解答彼等之提問。本公司董事會、戰略與投資委員會、審計與風險管理委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會及航空安全委員會之主席及本公司核數師應出席本公司股東週年大會或臨時股東大會以回答股東之問題。就各主要單獨問題將提呈獨立決議案由出席股東考慮，且各決議案之投票將以點票方式進行。點票結果之公告(包括贊成及反對各決議案之票數)將於大會同日分別在聯交所及本公司網站公佈。
2. 本公司透過本公司不時刊發之公告、通函以及全年、中期及季度報告，向其股東及投資者提供有關本公司之最新業務發展及財務表現消息。
3. 本公司根據監管要求，結合市場關注重點，常態化、高質量地召開業績說明會，報告期內採用雲視頻和網絡直播形式，圍繞公司戰略、經營、財務、環境社會及管治等熱點問題與廣大投資者進行溝通交流，會議期間累積觀看量超23萬多人次。
4. 本公司亦通過暢通投資者熱線電話、投資者郵箱、網站專欄、「上證e互動」、接待來訪調研等方式，多平台、多渠道與投資者進行良性互動，進一步增進資本市場對本公司的關注和瞭解，全年累計召開和參加各類發佈會、策略會、電話會超90場，覆蓋189家機構、1,000多名投資者和分析師。

公司治理報告

5. 本公司持續完善資本市場信息雙向傳導機制，對外主動推介公司經營質效和發展成果，對內及時反饋資本市場建議和意見，助力管理層做好戰略佈局及生產經營等決策，持續提升公司內在價值。
6. 投資者和公眾可登陸本公司網站(www.csair.com)，瞭解公司治理結構、組織結構、股票信息、生產數據、公告及通函等詳細資料，具體可按照以下步驟獲取資料：
 - (1) 到本公司網站首頁，點擊「投資者關係」
 - (2) 然後點擊所需查閱的內容

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

董事會每年檢討上述股東溝通政策的實施及成效。於回顧年度，董事會認為由於以下理由，該政策屬充分及有效：(a)該政策提供多種溝通渠道，滿足股東或持份者的不同偏好，包括於本公司官方網站刊登有關本公司的最新資料(例如財務業績及報告、公告及通函)、供彼等以書面形式溝通的通信及電郵地址，以及供彼等直接以對話交流的電話號碼及實體股東大會；(b)出席股東大會的董事及董事會委員會主席、公司秘書及／或其他專業顧問(如有)可解答股東提出的疑問；及(c)本公司的指定人員將負責迅速回應股東或持份者的查詢或意見。

報告期內，本公司積極有效的投資者關係管理工作得到投資者和資本市場的認可，榮獲中國上市公司協會評選的「上市公司2021年報業績說明會最佳實踐」獎項，入選廣東上市公司協會「2022年轄區上市公司投資者說明會及投資者關係管理專欄優秀案例」，品牌形象和社會影響力不斷提升。

2023年，本公司將繼續規範投資者關係管理工作，積極拓寬和創新投資者溝通渠道，促進公司治理完善及公司質量提高，切實維護廣大投資者合法權益，也期望得到更多投資者的信任和支持。

信息披露

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

報告期內，監管機構持續完善監管制度體系，強化信息披露監管核心，加大監督處罰力度，督促上市公司持續提升質量。本公司持續優化完善上市合規制度流程建設，調整優化上市合規管控方式，改進工作機制、工作流程；重點關注財務數據質量、關聯交易、對外擔保、募集資金使用等上市合規重點事項，運用多種管理工具，持續提升上市合規管理的計劃性、協同性、前瞻性。

2022年8月，本公司獲得上交所2021-2022年度信息披露A級評價，至此公司連續九年獲得上交所信息披露A級評價。

《公司章程》修訂

本公司已於2022年6月30日通過特別決議案，採納增加經營範圍的經修訂的公司章程，並於同日生效。詳情請參考本公司日期為2022年6月15日的通函。

2022年11月28日，根據本公司2021年第二次臨時股東大會及2019年股東週年大會的授權、非公開發行結果及A股可轉換公司債券轉股結果，本公司第九屆董事會以董事簽字同意的方式審議並一致通過對公司章程的相關條款進行補充修訂，並於同日生效。詳情請參考本公司日期為2022年11月28日的公告。

除上文披露者外，截至2022年12月31日止年度，公司章程並無任何重大變動。

公司秘書

於2022年9月22日，由於工作調動原因，謝兵先生已辭任本公司的公司秘書並終止擔任聯交所上市規則第3.05條項下規定的本公司授權代表。於謝兵先生辭任後，陳威華先生與劉巍博士獲委任為本公司之聯席公司秘書，自2022年9月22日起生效。陳威華先生亦獲委任為本公司授權代表，自2022年9月22日起生效。

本公司已向聯交所申請且聯交所已授出豁免，豁免本公司嚴格遵守上市規則第3.28條及8.17條項下之公司秘書資格規定，期限為陳威華先生獲委任為聯席公司秘書之日起三年。

詳情請參考本公司日期為2022年9月22日的公告。陳威華先生及劉巍博士的簡歷詳情，請參閱本報告「現任董事，監事，高級管理人員簡歷」部份。陳威華先生及劉巍博士確認於報告期內已接受不少於15小時之相關專業培訓。

公司治理報告

股息政策

公司股息派發的政策為：

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

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

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

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

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

股東權利

作為保障股東權益及權利之一項措施，本公司就各重大事項(包括選舉個別董事)於股東大會提呈獨立決議案，以供股東考慮及投票。所有於股東大會提呈之決議案將根據《上市規則》以投票方式表決。投票表決之結果將於相關股東大會後在聯交所網站「www.hkexnews.hk」及本公司網站「www.csair.com」上公佈。

股東特別大會可由董事會應單獨或合計持有本公司發行在外的有表決權的股份百分之十以上(含百分之十)的股東以書面形式之請求而召開，根據《公司章程》第79(3)條而召開。有關請求必須陳述於大會上將處理之事務的目標，且必須由請求人簽署，並向董事會或本公司公司秘書書面作出。股東應遵循《公司章程》所載有關召開股東特別大會之規定及程序。

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

董事、監事和高級管理人員培訓

報告期內，公司採取線下培訓方式，向董事、監事及高級管理人員宣貫央企控股上市公司治理規範及香港上市公司ESG監管要求，持續關注國務院國資委最新檔要求、法人人格混同、ESG監管等重點內容，持續提升董監高人員的合規意識。公司組織部分董事、監事及高級管理人員參加了由北京大成律師事務所高級合夥人呂暉律師講授的關於央企控股上市公司治理規範，其中包括對提高央企控股上市公司品質工作方案的重點解讀以及對法人人格混同的認定和責任的培訓與學習，公司也組織董事、監事和高級管理人員就香港上市公司ESG監管要求等內容進行合規履職培訓，促進董事、監事和高管持續更新業務知識及提升履職技能。

環境與社會責任

一、 環境信息情況

是否建立環境保護相關機制

是

報告期內投入環保資金(單位：萬元)

14,802

(一) 屬環境保護部門公佈的重點排污單位的公司及其主要子公司的環保情況說明

1. 排污信息

本集團始終堅持綠色發展理念，認真履行環保職責，不斷完善污染防治和環保管理水平。本公司工程技術分公司瀋陽基地被列為瀋陽市土壤環境重點排污單位，本公司的合營企業廣州飛機維修工程有限公司被列為廣州市大氣環境重點排污單位，主要污染物為廢水、廢氣和危險廢物。

公司或子公司名稱	主要污染物及特徵污染物的名稱	排放方式	排污口分佈情況	排放濃度	執行的污染物排放標準	排放總量	核定的排放總量	超標排放情況
中國南方航空股份有限公司工程技術分公司瀋陽基地	污水：COD、氨氮、懸浮物、石油類	間歇排放	污水：1個總排口	污水： 化學需氧量27mg/L 氨氮0.83mg/L 懸浮物47.33mg/L 石油類1.25mg/L	廢水排放標準執行《遼寧省污水綜合排放標準》(DB21/1627-2008)	/	/	否
	廢氣：顆粒物、VOCs、煙塵、氮氧化物、二氧化硫	間歇排放	廢氣：15個廢氣排口	/	廢氣中顆粒物執行《大氣污染物綜合排放標準》(GB16297-1996)新污染源二級標準；塗裝工序廢氣執行《工業塗裝工序揮發性有機物排放標準》(DB21/3160-2019)	/	/	否
				鍋爐廢氣排放口： 煙塵6.1mg/m ³ 二氧化硫<4mg/m ³ 氮氧化物110 mg/m ³ 煙氣黑度<1	鍋爐廢氣執行《鍋爐大氣污染物排放標準》(GB13271-2014)	/	/	

公司或子公司名稱	主要污染物及 特徵污染物的 名稱	排放方式	排出口分佈情況	排放濃度	執行的污染物排放標準	排放總量	核定的排放 總量	超標排放 情況
	危險廢物	間歇排放	5個危廢暫存間 4個地下儲罐	/	固體廢物執行國家《一般工業 固體廢物貯存、處置場污 染控制標準》(GB18599- 2001)以及2013年修改單 (2013年36號公告);危險 廢物執行《危險廢物貯存污 染控制標準》(GB18597- 2001)及其修改單(環保部 公告2013年第36號)中的相 關規定;工業固體廢物分類 執行《國家危險廢物名錄》的 有關規定。	900-404-06廢有機 溶劑122.89t 900-214-08廢礦 物油、含油廢物 20.37t 900-249-08廢礦物 油與含礦物油廢 物19.62t 900-999-49其他廢 物(廢棄航化品) 0.25t 900-252-12染料、 塗料廢物0t 900-041-49其他廢 物88.614t	廢有機溶劑160t 廢礦物油、含油廢 物25t 廢礦物油與含礦物 油廢物30t 900-999-49其他廢 物(廢棄航化品) 1t 900-252-12染料、 塗料廢物1t 其他廢物135t	否
廣州飛機維修 工程有限公司	廢氣	間歇排放	噴漆機庫6個 廢氣排口	DA001: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.1mg/m ³ VOCs: 3.33mg/m ³ 顆粒物: 5.5mg/m ³ DA002: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.07mg/m ³ VOCs: 1.75mg/m ³ 顆粒物: 6.8mg/m ³ DA003: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.08mg/m ³ VOCs: 2.94mg/m ³ 顆粒物: 7.1mg/m ³ DA004: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.05mg/m ³ VOCs: 1.62mg/m ³ 顆粒物: 5.4mg/m ³ DA005: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.1mg/m ³ VOCs: 3.13mg/m ³ 顆粒物: 6.2mg/m ³	表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010	/	/	否
								否
								否
								否
								否

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

環境與社會責任

公司或子公司名稱	主要污染物及 特徵污染物的 名稱	排放方式	排污口分佈情況	排放濃度	執行的污染物排放標準	排放總量	核定的排放 總量	超標排放 情況
				DA006: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.08mg/m ³ VOCs: 3.29mg/m ³ 顆粒物: 6.2mg/m ³	表面塗裝(汽車製造業) 揮發性有機化合物排放 標準DB44/816-2010	/	/	否
			表面處理車間 1個廢氣排口	硫酸霧: NDmg/m ³ (低於檢出限) 鉻酸霧: NDmg/m ³ (低於檢出限) 氮氧化物: NDmg/m ³ (低於檢出限)	電鍍污染物排放標準 GB 21900-2008	/	/	否
	廢水	間歇排放	汙水處理站 1個預處理 排口	六價鉻: 0.007mg/L 總鉻: 0.012mg/L	水污染物排放限值 DB44/26-2001	/	/	否

報告期內，公司各項污染物排放均符合國家相關排放標準，未出現違反環保法律法規的情況，未發生特大環境污染事故或重、特大破壞生態環境以及一般環境污染事故和破壞生態環境事件。

2. 防治污染設施的建設和運行情況

本集團「三廢」污染治理設施的建設和運行，嚴格按照生態環境主管部門及環保「三同時」的法規要求執行，污染防治設施與生產設施同步運行。生活類廢水排放至汙水處理廠處理。生產類廢氣按照排污許可證嚴格執行標準排放。危險廢物集中收集暫存危廢暫存間及有機廢液儲罐內，定期委託有資質單位進行轉移和處置，嚴格按照各類標準執行，符合相關環保要求。

3. 建設項目環境影響評價及其他環境保護行政許可情況

本公司工程技術分公司瀋陽基地和廣州飛機維修工程有限公司的建設項目均按照環保法律法規要求開展環境影響評價及驗收工作，並取得了排污許可證，嚴格按照排污許可證內容執行。

4. 突發環境事件應急預案

本集團積極建立、完善突發環境事件應急預案，推動建立環評報告、突發環境事件、火災、危險航化品、危險廢棄物等各專項管理方案，以及二級單位應急預案，逐步形成完善的環境突發應急管理體系。本公司工程技術分公司瀋陽基地於2021年按照生態環境主管部門要求開展了突發環境事件應急預案修訂工作，並於2021年6月22日完成備案。廣州飛機維修工程有限公司於2022年按照生態環境主管部門要求開展了突發環境事件應急預案修訂工作，並於2022年9月14日完成備案。2022年9月30日，本集團發佈了《突發環境事件應急處置專項預案》。

5. 環境自行監測方案

本集團依據國家重點監控企業自行監測及信息公開辦法等相關規定，建立和完善污染源監測及信息公開制度，制定年度污染物自行監測方案，委託具有環境監測資質的第三方公司定期對污染物進行監測。報告期內，經第三方公司監測，公司主要污染物均實現達標排放。本公司工程技術分公司瀋陽基地和廣州飛機維修工程有限公司依據相關技術規範和排污許可證要求，制定了排污許可證企業環境自行檢測方案，並按照方案定期開展現場監測。

(二)有利於保護生態、防治污染、履行環境責任的相關信息

報告期內，本公司持續推進綠色飛行，倡導低碳出行理念，運用市場機制降低對環境的影響。

1、綠色飛行

報告期內，本公司持續推進節油工作，重點提升單發滑翔、節油放輪、收襟翼高度、橋載設備替代APU使用等方面著手，取得良好的節油效果，共計節油9.79萬噸(未含APU替代)。公司持續推進「綠色飛行」節約餐食活動，鼓勵旅客按需用餐、自願取消餐食。

2、開展「雙碳」研究

報告期內，本公司開展「雙碳」研究，研判南航實現碳達峰時間、技術路徑、實現路線等，並開展地面碳盤查，摸清地面碳排放情況，適時實施節能減排項目開發、管理碳資產。

3、運用市場機制降低二氧化碳排放對氣候變化的影響

本公司一直支持我國政府的各項碳交易市場機制工作並積極參與。報告期內，根據中國民航局規定，公司於2022年4月圓滿完成歐盟碳交易2021年履約工作，於2022年5月完成廣東省碳交易2021年度二氧化碳排放報告和核查工作。我們依靠自主開發的航班碳排放數據監測報告系統(MRV系統)，圓滿完成2021年度民航飛行活動二氧化碳排放報告和核查工作。

環境與社會責任

4、建設完善環境保護管理信息系統

報告期內，本公司持續打造環境保護管理信息系統，實現能源消耗、污染排放數據信息等線上報送、處理，實現環境污染源、風險點、防控措施在線監控。

5、建立完善環境突發事件應急管理體系

報告期內，本公司以突發環境事件應急預案為核心，以環評報告、突發環境事件、火災、危險航化品、危險廢棄物等各專項管理、方案為輔助，以各二級單位應急預案為支持，形成完善的環境突發應急管理體系，並開展內部宣貫培訓。

6、開發旅客碳賬戶，完善旅客航班碳計算器

報告期內，本公司為旅客開發碳賬戶，將包括取消餐食、使用電子值機、使用電子行程單等減少的碳排放記錄在旅客碳賬戶中，並迭代更新旅客航班碳計算器，開展旅客自願抵消所乘坐航班碳排放的開發及抵銷服務採購研究準備工作。

7、全力推進塑料污染治理工作

報告期內，本公司執行落實塑料污染治理工作總體方案，完善一次性不可降解塑料製品替代標準，印發並實施《南航集團一次性塑料製品禁限管理標準(第四版)》，在生產和採購環節嚴格執行標準進行管控，做好單獨回收和處理，開展創新研究，打造南航大廈總部樣板。

8. 開展噪聲污染防治工作

報告期內，本公司遵照2022年6月施行的《中華人民共和國噪聲污染防治法》，形成航空器起降減噪應對方案。

(三)在報告期內為減少其碳排放所採取的措施及效果

是否採取減碳措施	是
減少排放二氧化碳當量(單位：噸)	256,500
減碳措施類型(如使用清潔能源發電、在生產過程中使用減碳技術、研發生產助於減碳的新產品等)	報告期內，本公司持續推進航油精細化管理。我們深入推進單發滑翔、節油放輪、收襟翼高度等專項節油項目，繼續推進使用臨時航線、提高巡航高度，降低落地剩油、提高業載報送精確度。報告期內，本公司噸公里油耗2.77噸/萬噸公里，航油精細化管理成效明顯；我們著力推動藍天保衛戰工作，持續推進地面車輛「油改電」，根據監管要求按比例引進新能源場內車輛，確保飛機靠橋使用橋載空調和橋載電源替代APU，減少因消耗航空煤油、柴油而導致的碳排放；我們開展「雙碳」時間表、路線圖和實施路徑研究，研判公司實現碳達峰時間、技術路徑和實現路線等，並開展地面碳盤查，摸清地面碳排放情況。

二、社會責任工作情況

對外捐贈、公益項目	數量/內容	情況說明
總投入(萬元)	40	南航「十分」關愛基金會對外捐贈項目
其中：資金(萬元)	40	廣東信宜市丁堡鎮包山咀道路改造項目、第十四屆「大愛無國界」項目。
惠及人數(人)	150	廣東信宜市丁堡鎮鄉村振興項目、大愛無國界項目。

我們積極履行企業社會責任，積極落實國家戰略，高質量建設北京樞紐，提升大灣區市場控制力，深入打造南航生態圈。我們持續深化南航特色扶貧模式，完成幫扶管理機制，提高幫扶幹部素質能力，南航共承擔2個定點幫扶縣，30個對口幫扶村的幫扶任務，選派69名掛職、幫扶幹部負責幫扶工作，直接投入幫扶資金人民幣7,421.45萬元，彰顯「鄉村振興，南航擔當」。2022年全年按需用餐節約餐食數量243.1萬份，活動開展以來累計節約餐食超過735.1萬份，有效做好機上味蕾環保，杜絕了舌尖上的浪費。公司連續兩年獲得「年度環保航空公司」。

環境與社會責任

我們秉持「親和精細」服務理念，持續推進產品和服務創新，全力打造六張服務名片，不斷滿足旅客對美好出行需求。我們推出退改無憂產品，通過加享運價方式首次實現機票+保險產品打包銷售。我們針對國內及國際旅客開通特殊旅客服務櫃檯及通道，建設特殊旅客服務協調中心，推廣特殊服務申請到批覆再到出票的一站式服務，實現7*24小時全時段覆蓋，100%響應，響應速度小於5小時。我們針對首次乘機旅客，南航APP上線首次乘機指引功能，同時在南航網站完成適老化及無障礙改造，提供內容朗讀、語音播報、字體放大等特殊服務，使得特殊群體能夠體驗到南航的暖心服務。

三、鞏固拓展脫貧攻堅成果、鄉村振興等工作具體情況

扶貧及鄉村振興項目	數量／內容	情況說明
總投入(萬元)	7,421.45	消費幫扶資金
其中：資金(萬元)	1,416.45	消費幫扶資金
物資折款(萬元)	6,005	向新疆墨玉縣扶貧產業園4家服裝供應商和新疆皮山縣偉泰明珠公司採購服裝。
惠及人數(人)	16,852	新疆皮山縣鄉村振興項目5個，惠及10,313名群眾； 新疆伊寧市蘇拉宮村示範村建設項目，惠及6,389名群眾； 新疆皮山縣固瑪鎮四中南航明珠教學樓項目，惠及150名群眾。
幫扶形式(如產業扶貧、就業扶貧、教育扶貧等)	教育幫扶	新疆皮山縣固瑪鎮四中南航明珠教學樓項目
	產業幫扶	新疆皮山縣皮西那鄉紅薯種植項目
	組織幫扶	新疆皮山縣皮西那鄉、巴什蘭幹鄉「黨員之家」項目 新疆皮山縣皮西那鄉、巴什蘭幹鄉南航示範村建設項目 新疆伊寧市蘇拉宮村鄉村振興示範村項目
	鞏固「兩不愁三保障」	新疆皮山縣皮西那鄉道路照明項目

2022年是實現鞏固拓展脫貧攻堅成果同鄉村振興有效銜接的深化之年，報告期內，本集團不斷優化組織領導，完善工作思路和計畫，持續推動前期投入項目落地見效，有序推動本年度幫扶工作紮實開展，進一步彰顯了「鄉村振興，南航擔當」。

(一)加強組織領導，確保幫扶責任落實

根據上級要求，結合本集團幫扶工作的實際，制定《2022年定點幫扶工作計畫》，明確全年重點工作，及時開展幹部年度輪換。目前南航「訪惠聚」駐村工作隊隊員共44名。

(二)多維助力項目見效，多方合力營造氛圍

報告期內，我們持續推動幫扶項目落地見效產生效益，持續加大教育投入力度，在皮山縣建設南航明珠教學樓，積極組織養殖、種植、建築、美容美髮等專業培訓共計600人次。本集團持續推進招商引資工作，為幫扶地區引進科技、鞋業、石油化工、文化傳媒等企業6家，共帶動投資額人民幣3.5億元。

重要事項

一、 承諾事項履行情況

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限
與股改相關的承諾	其他	南航集團	股權分置改革工作完成後，在遵循國家相關法律法規要求的前提下，南航集團支持南方航空制訂并實施管理層股權激勵制度。	長期	是
其他承諾	其他	南航集團	南航集團與本公司為界定與分配南航集團與本公司的資產與負債，於1995年3月25日簽訂一份分立協定(該協定於1997年5月22日修訂)。根據分立協議，南航集團與本公司同意就有關南航集團與本公司根據分立協議持有或繼承的業務、資產及負債而導致對方承擔的索償、債務及費用等，向對方做出賠償。	長期	是
其他承諾	其他	南航集團	關於本公司與南航財務簽訂的《金融服務框架協議》的相關承諾：A、南航財務是依據《企業集團財務公司管理辦法》等相關法規依法設立的企業集團財務公司，主要為集團成員單位提供存貸款等財務管理服務，相關資金僅在集團成員單位之間流動；B、南航財務所有業務活動均遵照相關法律法規的規定，運作情況良好，南方航空在財務公司的相關存貸款業務具有安全性。在後續運營過程中，財務公司將繼續按照相關法律法規的規定進行規範運作；C、南方航空與南航財務的相關存貸款將繼續由南方航空依照相關法律法規及公司章程的規定履行內部程序，進行自主決策，南航集團不干預南方航空的相關決策；D、南航集團將繼續充分尊重南方航空的經營自主權，不干預南方航空的日常商業運作。	長期	是

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	南航集團	<p>在2007年8月14日本公司與南航集團的資產買賣的關聯交易中，本公司購入的南航食品公司有房屋建築物8項，合計建築面積8,013.99平方米；培訓中心房屋建築物11項，合計建築面積13,948.25平方米，因各種客觀原因未辦理房屋所有權證。本公司於2019年12月19日收到控股股東南航集團發來的《關於南航食品公司及培訓中心房產辦證工作的承諾函》。截至目前，前述房產中已有12項完成辦證，已辦證面積14,178.25平方米。剩餘房產未完成辦證的主要原因為房產所在土地為租賃土地，因相關法律法規、政策變化導致無法辦理產權證。南航集團向本公司承諾：(1)若後續政策變更，允許相關房產辦理產權證，辦證過程中發生的費用，由南航集團承擔并支付；(2)若由於上述房產尚未辦證導致任何第三方向本公司提出權利主張或因所有權瑕疵影響公司的正常業務運營而導致公司遭受損失，則該等損失全部由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本公司追償。</p>	長期	是

重要事項

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限
其他承諾	其他	南航集團	<p>本公司2018年2月7日收到公司控股股東南航集團出具的承諾函，就南方航空部分未取得權屬證書的土地、房產事宜，作出說明和承諾如下：截至2017年9月30日，南方航空及其分公司、營業部等有3宗土地(面積181,350.42平方米)以及342宗房產(面積244,228.08平方米)為南航集團此前歷次向南方航空以劃轉等方式轉讓的土地房產，該部分土地、房產尚未變更登記至申請人名下。該等土地、房產源於1997年、2004年和2007年南方航空與南航集團分別簽訂的分立協定、重組北方航空公司和新疆航空公司協議、資產買賣協議。南航集團承諾，若由於上述尚未取得權屬證書的土地、房產導致任何第三方向南方航空提出權利主張或因前述土地、房產的所有權瑕疵影響南方航空的正常業務運營而致使南方航空遭受損失，則該等損失由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向南方航空追償。</p>	長期	是

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間及期限	是否有履行期限
其他承諾	其他	南航集團	本公司2021年12月28日收到公司控股股東南航集團出具的關於不存在減持公司股票行為或減持計劃的承諾函。具體內容如下：1、自公司董事會首次審議本次非公開發行方案之日(即2021年10月29日)前六個月至本承諾函出具之日，南航集團、南龍控股及其全資子公司航信(香港)有限公司(三家公司統稱「南航集團及一致行動人」)未出售或以任何方式減持南航股份的任何股票。2、自本承諾函出具之日起至南航股份本次非公開發行完成後六個月期間內，南航集團及一致行動人將不會出售或以任何方式減持所持有的南航股份的任何股票，也不存在減持南航股份股票的計劃。3、南航集團及一致行動人不存在違反《中華人民共和國證券法》第四十四條的情形。如有違反，南航集團及一致行動人因減持股票所得收益將歸南航股份所有。4、本承諾函自簽署之日起對南航集團及一致行動人具有約束力，若南航集團及一致行動人違反上述承諾發生減持情況，則減持所得全部收益歸南航股份所有，南航集團及一致行動人依法承擔由此產生的法律責任。	本公司 2021年 非公開 發行完 成後六 個月期 間內	是
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	本公司	本公司於2022年8月向通航公司出具承諾，本公司於2016年7月1日將相關資產和負債注入通航公司，通航公司接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因產權瑕疵導致任何第三方向通航公司提出權利主張或因產權瑕疵影響通航公司的正常業務運營而導致通航公司遭受損失，則該等損失由本公司承擔，必要時可採取適當方式置換該出資資產。	長期	是

重要事項

二、報告期內控股股東及其他關聯方非經營性佔用資金情況

報告期內，本公司不存在被控股股東及其關聯方非經營性佔用資金的情況。

三、違規擔保情況

報告期內，公司不存在違反規定決策程序對外提供擔保的情況。

四、聘任、解聘會計師事務所情況

在2022年6月30日召開的2021年年度股東大會上，本公司審議及批准聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)為公司2022年度國內財務報告和內部控制報告、美國財務報告以及財務報告內部控制提供專業服務，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2022年度香港財務報告提供專業服務，並授權公司董事會根據具體工作情況決定其酬金。

五、破產重整相關事項

報告期內，本公司無破產重組事項。

六、重大訴訟、仲裁事項

報告期內，本公司無重大訴訟、仲裁事項。

七、上市公司及其董事、監事、高級管理人員、控股股東、實際控制人涉嫌違法違規、受到處罰及整改情況

報告期內，本公司不存在上述情況。

八、公司與存在關聯關係的財務公司、公司控股財務公司與關聯方之間的金融業務

1. 存款業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	每日最高 存款限額	存款利率範圍	期初餘額	本期發生額		期末餘額
					本期合計 存入金額	本期合計 取出金額	
南航財務	同一控股股東	16,000	0.3%-1.95%	12,621	403,145	401,648	14,118
合計	/	/	/	12,621	403,145	401,648	14,118

註： 1、 存款利率範圍未包括小額外幣存款。

2、 期初及期末餘額、存入及取出金額均包含存款本金及利息。

2. 貸款業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	貸款額度	貸款利率範圍	期初餘額	本期發生額		期末餘額
					本期合計 貸款金額	本期合計 還款金額	
南航財務	同一控股股東	16,000	3%-3.3%	3,018	15,966	12,621	6,363
合計	/	/	/	3,018	15,966	12,621	6,363

註： 1、 貸款額度16,000,000,000元為南航財務向本集團提供的最高未償還貸款金額(包括其累計應計利息)的年度上限。

2、 期初及期末餘額、貸款及還款金額均包含貸款本金及利息。

重要事項

3. 授信業務或其他金融業務

單位：百萬元 幣種：人民幣

關聯方	關聯關係	業務類型	總額	實際發生額
南航財務	同一控股股東	手續費	5	3

九、重大合同及其履行情況

託管、承包、租賃事項

報告期內，本公司無託管、承包事項。

報告期內，本公司租賃事項詳見「主要會計資料和財務指標」中的「機隊信息摘要」以及「重要事項」中的「與日常經營相關的關連交易」。

債券相關情況

一、企業債券、公司債券和非金融企業債務融資工具

(一) 企業債券

無

(二) 公司債券

1. 公司債券基本情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	起息日	到期日	債券餘額	利率(%)	還本付息方式	交易場所	投資者適當性 安排(如有)	交易機制	是否存在 終止上市 交易的風險
廈門航空有限公司公 開發行2020年公司 債券(第一期)	20廈航01	163273	2020/3/12	2020/3/16	2023/3/16	1,000	2.95	每年付息一次， 到期一次還本	上交所	面向合格投資者 交易的債券	競價、報價、詢價 和協議交易方式	否

債券相關情況

2. 報告期末募集資金使用情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	募集資金 總金額	已使用 金額	未使用 金額	募集資金專項賬戶運作情況(如有)	募集資金違規 使用的整改情況 (如有)	是否與募集 說明書承諾的 用途、使用計劃 及其他約定一致
廈門航空有限公司公開發行2020年公司債券(第一期)	1,000	1,000	0	公司已按照《廈門航空有限公司公開發行2020年公司債券(第一期)募集資金三方監管協議》的約定，在中國建設銀行股份有限公司廈門市分行設立了募集資金專項賬戶。公司嚴格按照債券募集說明書中的約定對專項賬戶進行管理，「20廈航01」募集資金的流入及使用，均在募集資金專戶內進行，並嚴格履行《廈門航空有限公司公開發行2020年公司債券(第一期)募集資金三方監管協議》的相關程序運作募集資金。	不適用	是

「19南航01」和「19南航02」已分別於2022年2月22日和2022年5月17日完成本息兌付並摘牌，因此2022年無一般公司債券跟蹤評級。

2022年6月24日，聯合資信評估股份有限公司對廈門航空主體長期信用狀況和廈門航空發行的「19廈航01」和「20廈航01」的信用狀況進行了跟蹤評級：確定廈門航空主體長期信用等級為AAA，廈門航空發行的「19廈航01」和「20廈航01」信用等級為AAA，評級展望為「穩定」。

3. 擔保情況、償債計劃及其他償債保障措施在報告期內的執行和變化情況及其影響

本公司公司債券為無擔保債券。報告期內，公司債券償債計劃及其他償債保障措施均按照募集說明書中的各項約定和承諾執行。

(三) 銀行間債券市場非金融企業債務融資工具**1. 非金融企業債務融資工具基本情況**

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	起息日	到期日	債券面值	利率		交易場所	交易機制	是否存在 終止上市 交易的風險
							(%)	還本付息方式			
中國南方航空股份有限公司2022年度第十二期超短期融資券	22南航股 SCP012	012281901	2022/05/24	2022/05/25	2023/2/17	1,000.00	2.00%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第十三期超短期融資券	22南航股 SCP013	012283736	2022/10/26	2022/10/27	2023/5/25	2,000.00	1.77%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第十四期超短期融資券	22南航股 SCP014	012283742	2022/10/26	2022/10/27	2023/5/25	1,000.00	1.77%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第十五期超短期融資券	22南航股 SCP015	012284090	2022/11/25	2022/11/28	2023/5/26	3,000.00	2.63%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第十六期超短期融資券	22南航股 SCP016	012284088	2022/11/25	2022/11/28	2023/8/25	1,500.00	2.70%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第十七期超短期融資券	22南航股 SCP017	012284119	2022/11/29	2022/11/30	2023/2/28	1,000.00	2.17%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否

債券相關情況

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	起息日	到期日	債券面值	利率 (%)	還本付息方式	交易場所	交易機制	是否存在 終止上市 交易的風險
中國南方航空股份有限公司2022年度第十八期超短期融資券	22南航股 SCP018	012284454	2022/12/27	2022/12/28	2023/3/28	3,000.00	2.85%	到期一次還本 付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2020年度第一期中期票據	20南航股 MTN001	102000113	2020/2/12	2020/2/13	2023/2/13	1,000.00	3.12%	每年付息，到 期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2020年度第二期中期票據	20南航股 MTN002	102000199	2020/2/26	2020/2/27	2023/2/27	1,000.00	3.05%	每年付息，到 期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2020年度第三期中期票據	20南航股 MTN003	102000238	2020/3/3	2020/3/5	2023/3/5	1,000.00	3.00%	每年付息，到 期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2020年度第四期中期票據	20南航股 MTN004	102000239	2020/3/3	2020/3/5	2023/3/5	1,000.00	3.00%	每年付息，到 期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2020年度第五期中期票據	20南航股 MTN005	102000240	2020/3/3	2020/3/5	2025/3/5	1,000.00	3.28%	每年付息，到 期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	起息日	到期日	債券面值	利率		還本付息方式	交易場所	交易機制	是否存在 終止上市 交易的風險
							(%)					
中國南方航空股份有限公司2020年度第六期中期票據	20南航股 MTN006	102000280	2020/3/5	2020/3/9	2023/3/9	1,000.00	3.00%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	
中國南方航空股份有限公司2020年度第七期中期票據	20南航股 MTN007	102000859	2020/4/23	2020/4/26	2023/4/26	1,000.00	2.44%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	
中國南方航空股份有限公司2020年度第八期中期票據	20南航股 MTN008	102000858	2020/4/23	2020/4/27	2023/4/27	500.00	2.44%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	
中國南方航空股份有限公司2020年度第九期中期票據	20南航股 MTN009	102000888	2020/4/27	2020/4/28	2023/4/28	500.00	2.44%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	
中國南方航空股份有限公司2021年度第一期中期票據	21南航股 MTN001	102101342	2021/7/19	2021/7/21	2024/7/21	1,000.00	3.17%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	
中國南方航空股份有限公司2021年度第二期中期票據	21南航股 MTN002	102101975	2021/9/26	2021/9/28	2024/9/28	3,000.00	3.09%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否	

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

債券相關情況

債券名稱	簡稱	代碼	發行日	起息日	到期日	債券面值	利率 (%)	還本付息方式	交易場所	交易機制	是否存在 終止上市 交易的風險
中國南方航空股份有限公司2021年度第三期中期票據	21南航股 MTN003	102103046	2021/11/18	2021/11/22	2024/11/22	3,500.00	3.20%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2021年度第四期中期票據	21南航股 MTN004	102103343	2021/12/27	2021/12/28	2024/12/28	1,500.00	2.90%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第一期中期票據	22南航股 MTN001	102280279	2022/2/16	2022/2/17	2025/2/17	1,300.00	2.73%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第二期中期票據	22南航股 MTN002	102280597	2022/3/22	2022/3/23	2025/3/23	1,000.00	2.95%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
中國南方航空股份有限公司2022年度第三期中期票據	22南航股 MTN003	102281130	2022/5/25	2022/5/26	2025/5/26	1,500.00	2.69%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否
廈門航空有限公司2022年第一期綠色中期票據	22廈門航空 MTN001 (綠色)	102280538	2022/3/15	2022/3/16	2025/3/16	100.00	3.00%	每年付息，到期還本付息	全國銀行間 債券市場	詢價交易方式和 點擊成交交易 方式	否

2. 報告期末募集資金使用情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

債券名稱	募集資金總金額	已使用金額	未使用金額	是否與募集說明書 承諾的用途、使用 計畫及其他約定一致
22南航股SCP001	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP002	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP003	2,250.00	2,250.00	0	是
22南航股SCP004	2,200.00	2,200.00	0	是
22南航股SCP005	2,250.00	2,250.00	0	是
22南航股SCP006	1,500.00	1,500.00	0	是
22南航股SCP007	1,500.00	1,500.00	0	是
22南航股SCP008	300.00	300.00	0	是
22南航股SCP009	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP010	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP011	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP012	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP013	2,000.00	2,000.00	0	是
22南航股SCP014	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP015	3,000.00	3,000.00	0	是
22南航股SCP016	1,500.00	1,500.00	0	是
22南航股SCP017	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股SCP018	3,000.00	3,000.00	0	是
22南航股MTN001	1,300.00	1,300.00	0	是
22南航股MTN002	1,000.00	1,000.00	0	是
22南航股MTN003	1,500.00	1,500.00	0	是
22廈門航空MTN001(綠色)	100.00	100.00	0	是

3. 擔保情況、償債計劃及其他償債保障措施在報告期內的執行和變化情況及其影響

本公司發行的非金融企業債務融資工具均無擔保。報告期內，非金融企業債務融資工具償債計劃及其他償債保障措施均按照募集說明書中的各項約定和承諾執行。

廈航發行的非金融企業債務融資工具均無擔保。報告期內，非金融企業債務融資工具償債計劃及其他償債保障措施均按照募集說明書中的各項約定和承諾執行。

債券相關情況

二、可轉換公司債券情況

(一) 轉債發行情況

2020年5月14日，公司召開第八屆董事會第十三次會議，會議通過了《關於公司符合公開發行A股可轉換公司債券條件的議案》以及具體方案、預案、可行性分析報告等議案。2020年6月30日，公司召開2019年年度股東大會、2020年第一次A股類別股東大會及2020年第一次H股類別股東大會，審議通過公開發行A股可轉換公司債券有關議案。

2020年9月21日，公司收到中國證監會出具的《關於核准中國南方航空股份有限公司公開發行可轉換公司債券的批覆》（證監許可[2020]2264號）。2020年10月15日，公司公開發行16,000萬張A股可轉換公司債券，每張面值人民幣100元，發行總額人民幣160億元。2020年10月21日，公司收到本次公開發行A股可轉換公司債券募集資金款項並存放於募集資金專項賬戶。

2020年11月3日，經上交所自律監管決定書[2020]355號文同意，公司160億元可轉換公司債券在上交所掛牌交易，債券簡稱「南航轉債」，債券代碼110075。

(二) 報告期轉債持有人及擔保人情況

可轉換公司債券名稱	2020年中國南方航空股份有限公司可轉換公司債券
期末轉債持有人數	26,457
本公司轉債的擔保人	無

(三) 報告期可轉債變動情況

單位：元 幣種：人民幣

可轉換公司債券名稱	本次變動前	本次變動增減			本次變動後
		轉股	贖回	回售	
2020年中國南方航空股份有限公司可轉換公司債券	5,896,593,000.00	192,000.00	-	-	5,896,401,000.00

報告期轉債累計轉股情況

可轉換公司債券名稱	2020年 中國南方航空 股份有限公司 可轉換公司債券
報告期轉股額(元)	192,000.00
報告期轉股數(股)	30,795
累計轉股數(股)	1,619,166,428
累計轉股數佔轉股前公司已發行股份總數(%)	10.56
尚未轉股額(元)	5,896,401,000.00
未轉股轉債佔轉債發行總量比例(%)	36.85

(四) 公司的負債情況、資信變化情況及在未來年度還債的現金安排

根據中國證監會《上市公司證券發行管理辦法》、《公司債券發行與交易管理辦法》和《上海證券交易所股票上市規則》等相關規定，報告期內，公司委託信用評級機構聯合資信評估股份有限公司為公司2020年10月發行的南航轉債進行了信用評級，聯合資信評估股份有限公司出具了《中國南方航空股份有限公司可轉換公司債券2022年跟蹤評級報告》，評級結果如下：維持公司主體長期信用等級AAA，維持南航轉債的信用等級AAA，評級展望為穩定。公司各方面經營情況穩定，資產結構合理，負債情況無明顯變化，資信情況良好。公司未來年度還債的現金來源主要包括公司業務正常經營所獲得的收入所帶來的現金流入等。

風險管理及內部控制

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

董事會已確立既定程序，以確定、評價及管理公司所面對的重大風險，程序包括當營商環境或規例指引變更時，更新風險管理與內部監控系統。董事會已審閱公司截至2022年12月31日止財政年度的風險管理及內部監控系統，並對其成效表示滿意。

一、內部控制責任聲明及內部控制制度建設情況

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

董事會已按照《企業內部控制基本規範》及其配套指引的規定，對公司內部控制的有效性進行了自我評價，並認為在2022年12月31日(內部控制評價報告基準日)，公司內部控制整體有效，不存在財務報告相關內部控制重大和重要缺陷，未發現非財務報告相關的內部控制重大和重要缺陷。

二、內部控制審計報告的相關情況說明

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

三、內部控制評價開展情況

1、內部控制組織架構

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



董事會負責審批最終工作成果，提交年度風險管理及內部監控系統聲明。審計與風險委員會負責審查企業內部控制，監督內部控制的有效實施和內部控制自我評價情況，評估內部控制的有效性，督促內控缺陷的整改，協調內部控制審計及其他相關事宜等。經理層負責組織領導企業內部控制的日常運行。內部控制工作組負責項目的具體組織實施。各業務單位和部門負責保持本單位內控措施持續有效，描述和更新本單位業務流程、控制點，確認流程記錄檔，識別重要控制措施，組織缺陷整改等。

風險管理及內部控制

2、內部控制評價程序

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

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

公司每年內部控制評價工作按計劃、記錄、測試、整改和報告五個階段有序推進。

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

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

3、內部控制評價主要特點

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

四、風險管理及內部控制總結

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

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

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

如上述披露，於2022年，審計與風險管理委員會共舉行7次會議，該等會議中，本集團的風險管理及內部控制系統被評價。截至2022年12月31日止，通過審計與風險管理委員會，董事會已就本集團風險管理及內部控制系統的有效性進行年度評價，其涵蓋所有重大財務、經營及合規監控，並認為本集團的風險管理及內部控制有效及足夠。





B-1207

B-1122

BOEING 737-8

獨立 核數師報告



致中國南方航空股份有限公司股東

(於中華人民共和國註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第145頁至256頁的中國南方航空股份有限公司及其附屬公司(以下統稱「南方航空」)的合併財務報表，此財務報表包括於2022年12月31日的合併財務狀況表與截至該日止年度的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及合併財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等合併財務報表已根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》真實而中肯地反映了南方航空於2022年12月31日的合併財務狀況及截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

評估與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認

請參閱合併財務報表附註2(y)，附註3(c)，附註16及附註29。

關鍵審計事項

截至2022年12月31日，南方航空與稅務虧損相關的遞延所得稅資產餘額為人民幣約7,960百萬元。南方航空以未來期間很可能取得的應納稅所得額為限，確認相應的遞延所得稅資產。南方航空用於確認與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的未來應納稅所得額預測包括航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率（「預測增長率」）等假設。

由於評估南方航空在預測未來應納稅所得額時所涉及的預測增長率假設需要運用重大判斷，且遞延所得稅資產的確認對預測增長率的變動敏感，我們將評估與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認識別為關鍵審計事項。

我們如何在審計中應對該事項

我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：

- 評估與南方航空評估確認遞延所得稅資產流程相關內部控制的設計和運行有效性，包括與南方航空確定編製未來應納稅所得額時採用的預測增長率相關的控制；
- 通過比較內外部數據，包括南方航空的未來經營計劃和公開行業信息等，評價南方航空在預計未來應納稅所得額時使用的預測增長率的合理性；
- 將南方航空相關歷史期間的預測增長率與實際增長率進行比較，評價南方航空準確預測增長率的能力；及
- 對預測增長率進行敏感性分析，以評估其對與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認的影響。

獨立 核數師報告

關鍵審計事項(續)

評估飛機及相關設備的預計未來現金流量的現值

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

關鍵審計事項

截至2022年12月31日，南方航空飛機及相關設備合計人民幣約192,737百萬元。南方航空在資產負債表日對出現減值跡象的資產(或資產組)進行可收回金額評估以確認減值損失，可收回金額是資產(或資產組)的公允價值減去處置費用後的淨額與資產(或資產組)預計未來現金流量的現值兩者之間的較高者。根據減值測試結果，2022年度，南方航空對飛機及相關設備計提資產減值損失人民幣約449百萬元。南方航空對包括飛機及相關設備的航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率(「預測增長率」)及折現率等關鍵參數進行估計，以預測飛機及相關設備未來現金流量的現值。

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

我們如何在審計中應對該事項

我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：

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

合併財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事就合併財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督南方航空的財務報告過程的責任。

核數師就審計合併財務報表承擔的責任

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

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

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

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

獨立 核數師報告

核數師就審計合併財務報表承擔的責任(續)

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

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是李婉薇。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道十號

太子大廈八樓

2023年3月28日

合併 利潤表

截至2022年12月31日止年度

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
經營收入	5		
運輸收入		80,901	95,279
其他經營收入		6,158	6,365
經營收入總額		87,059	101,644
營運開支			
航班營運開支	7	51,241	45,569
維修開支	8	11,224	12,162
飛機及運輸服務開支	9	17,506	21,147
宣傳及銷售開支	10	4,355	4,705
行政及管理開支	11	3,511	3,663
折舊及攤銷	12	24,266	24,241
物業、廠房及設備、使用權資產及其他資產減值	19/21/30	449	2,597
其他		2,710	2,256
營運開支總額		115,262	116,340
其他收入淨額	14	5,661	4,767
經營虧損		(22,542)	(9,929)
利息收入		457	675
利息支出	15	(6,006)	(6,202)
匯兌(虧損)/收益·淨額	37	(3,619)	1,575
應佔聯營公司業績	24	(13)	9
應佔合營公司業績	25	304	271
金融資產/負債的公允價值變動損益	28	(388)	(309)
喪失子公司控制權收益	23	215	-
處置聯營公司收益	24	42	-
稅前虧損		(31,550)	(13,910)
所得稅	16	(2,166)	2,894
本年淨虧損		(33,716)	(11,016)
年度淨虧損歸屬於：			
本公司權益持有者	18	(32,699)	(12,106)
非控制性權益		(1,017)	(1,090)
本年淨虧損		(33,716)	(11,016)
每股虧損			
基本及攤薄(人民幣元/股)	18	(1.90)	(0.75)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

合併 綜合收益表

截至2022年12月31日止年度

	附註	2022年度 人民幣百萬元	2021年度 人民幣百萬元
本年淨虧損		(33,716)	(11,016)
其他綜合收益：	17		
不能重分類至損益的項目			
— 其他權益工具投資公允價值變動(不得重分類至損益)		142	(236)
— 應佔聯營公司之其他綜合收益		-	(2)
— 與以上項目有關的所得稅影響		(35)	60
以後將重分類進損益的項目			
— 現金流套期：衍生金融工具之公允價值變動		-	42
— 外幣報表折算差額		1	-
— 應佔聯營公司之其他綜合收益		-	3
— 與以上項目有關的所得稅影響		-	(10)
本年其他綜合收益		108	(143)
本年綜合收益總額		(33,608)	(11,159)
綜合收益總額歸屬於：			
本公司權益持有者		(32,637)	(12,189)
非控制性權益		(971)	1,030
本年綜合收益總額		(33,608)	(11,159)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併 財務狀況表

於2022年12月31日

	附註	2022年 人民幣百萬元	2021年 人民幣百萬元
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	19	90,517	91,186
在建工程	20	33,300	31,847
使用權資產	21	131,954	138,439
商譽	22	237	237
於聯營公司權益	24	2,588	2,637
於合營公司權益	25	3,618	3,341
飛機租賃訂金		354	321
其他權益工具投資	26	659	563
其他非流動金融資產	26	436	589
衍生金融資產	27	27	-
應收關聯公司款項	42	357	151
遞延所得稅資產	29(b)	12,471	12,823
其他資產	30	2,274	3,211
		278,792	285,345
流動資產			
存貨	31	1,387	1,652
應收賬款	32	2,619	2,858
其他應收款	33	7,939	9,599
現金及現金等價物	34	19,889	21,456
持有待售資產	35	709	1,292
受限制銀行存款		174	158
預付費用及其他流動資產		619	736
衍生金融資產	27	2	-
應收關聯公司款項	42	116	115
		33,454	37,866
流動負債			
衍生金融負債	27	1,708	1,222
借款	36	85,336	57,913
租賃負債	37	21,799	20,805
應付賬款	38	1,537	1,328
合同負債	39	1,496	1,542
票證結算	40	3,383	3,716
應付所得稅		312	844
應付關聯公司款項	42	435	363
預提費用	43	17,636	15,479
其他負債	44	7,816	7,778
		141,458	110,990
淨流動負債		(108,004)	(73,124)
總資產減流動負債		170,788	212,221

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

合併 財務狀況表

於2022年12月31日

	附註	2022年 人民幣百萬元	2021年 人民幣百萬元
非流動負債			
借款	36	34,444	38,354
租賃負債	37	72,963	81,944
衍生金融負債	27	-	20
其他非流動負債	41	1,954	1,824
應付關聯公司款項	42	85	-
大修理準備	45	5,199	4,820
遞延收益	46	760	725
遞延所得稅負債	29(b)	24	26
		115,429	127,713
淨資產		55,359	84,508
股本及儲備			
股本	47	18,121	16,948
儲備		23,154	50,903
歸屬於本公司權益持有者的權益		41,275	67,851
非控制性權益		14,084	16,657
權益合計		55,359	84,508

經由董事會於2023年3月28日批准及授權刊發。

馬須倫
董事

韓文勝
董事

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併 權益變動表

截至2022年12月31日止年度

	歸屬於本公司權益持有者								
	股本 (附註47) 人民幣百萬元	股本溢價 (附註48(b)) 人民幣百萬元	公允價值儲備	公允價值儲備	其他儲備 (附註48(d)) 人民幣百萬元	留存收益/ (累計虧損) 人民幣百萬元	小計	非控制性權益 人民幣百萬元	權益合計 人民幣百萬元
			至損益)	至損益)					
			(可重分類 至損益)	(不得重分類 至損益)					
於2021年1月1日	15,329	38,541	(35)	274	3,390	12,085	69,584	15,547	85,131
2021年權益變動：									
本年淨虧損	-	-	-	-	-	(12,106)	(12,106)	1,090	(11,016)
其他綜合收益	-	-	35	(118)	-	-	(83)	(60)	(143)
綜合收益總額	-	-	35	(118)	-	(12,106)	(12,189)	1,030	(11,159)
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(659)	(659)
可轉換公司債券轉股	1,619	8,837	-	-	-	-	10,456	-	10,456
少數股東投入資本	-	-	-	-	-	-	-	810	810
喪失子公司控制權對非控制性權益的影響	-	-	-	-	-	-	-	(71)	(71)
於2021年12月31日	16,948	47,378	-	156	3,390	(21)	67,851	16,657	84,508
2022年權益變動：									
本年淨虧損	-	-	-	-	-	(32,699)	(32,699)	(1,017)	(33,716)
其他綜合收益	-	-	-	61	1	-	62	46	108
綜合收益總額	-	-	-	61	1	(32,699)	(32,637)	(971)	(33,608)
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	-	(912)	(912)
發行股本(Note 47(ii)&(iii))	1,173	4,873	-	-	-	-	6,046	-	6,046
少數股東投入資本	-	-	-	-	15	-	15	12	27
喪失子公司控制權對非控制性權益的影響	-	-	-	-	-	-	-	(702)	(702)
處置其他權益工具投資	-	-	-	40	-	(40)	-	-	-
於2022年12月31日	18,121	52,251	-	257	3,406	(32,760)	41,275	14,084	55,359

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併 現金流量表

截至2022年12月31日止年度

	附註	2022年度 人民幣百萬元	2021年度 人民幣百萬元
經營活動			
經營活動現金流入	34(b)	5,807	15,277
已收利息		444	671
已付利息		(6,359)	(6,354)
已付所得稅		(2,342)	(1,906)
經營活動的現金(流出)/流入淨額		(2,450)	7,688
投資活動			
出售物業、廠房及設備及使用權資產所得款項		4,799	990
收到聯營公司股息		34	26
收到合營公司股息		97	237
收到其他權益工具投資及其他非流動金融資產的股息		8	7
存入定期存款		(648)	(60)
到期收回定期存款		698	120
購買物業、廠房及設備及其他資產		(11,696)	(17,137)
購買聯營公司		-	(3)
出售子公司所得款項		724	-
出售聯營公司所得款項		43	-
出售其他權益工具投資及其他非流動金融資產所得款項		90	-
投資活動的現金流出淨額		(5,851)	(15,820)
籌資活動			
發行股份所得款項		6,046	-
銀行借款所得款項	34(c)	75,429	76,910
發行超短期融資券所得款項	34(c)	27,500	82,500
發行公司債券所得款項	34(c)	3,900	9,000
償還銀行借款	34(c)	(36,359)	(70,437)
償還超短期融資券	34(c)	(39,600)	(68,900)
償還公司債券	34(c)	(7,500)	(3,749)
已付租賃款的本金部分	34(c)	(21,960)	(21,613)
子公司吸收少數股東投資收到的現金		116	1,128
飛機租賃訂金的退款		13	49
支付飛機租賃定金		(18)	(15)
支付非控制性權益股息		(909)	(687)
籌資活動現金流入淨額		6,658	4,186
現金及現金等價物的淨減少		(1,643)	(3,946)
於1月1日的現金及現金等價物結餘		21,456	25,419
現金及現金等價物匯兌收益/(虧損)		76	(17)
於12月31日的現金及現金等價物結餘	34(a)	19,889	21,456

所載的附註為本財務報表的組成部分。

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

1 公司基本情況

中國南方航空股份有限公司(「本公司」)是於1995年3月25日在中華人民共和國(「中國」)成立的一間股份有限公司。公司的註冊地為中國廣東省廣州市黃埔區玉巖路12號冠昊科技園一期辦公樓3樓301室。本公司及其子公司(「本集團」)主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

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

本公司的股份在上海證券交易所和香港聯合交易所上市。

2 主要會計政策

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

國際會計準則委員會已頒佈若干於本集團本會計期間經修訂的首次生效或適用提前執行的國際財務報告準則。附註2(b)披露了已反映在合併財務報表中的因本會計期間首次應用與本集團有關的經修訂準則導致的會計政策變更。

(a) 編製基準

2022年度合併財務報表包括本集團及本集團在合營公司和聯營公司的權益。

除了下述財務報表科目以公允價值進行計量外，合併財務報表是以歷史成本為基準進行編製：

- 其他權益工具投資(見附註2(f))；
- 其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產)(見附註2(f))；及
- 衍生金融資產／負債(見附註2(g))。

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(a) 編製基準(續)

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

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

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

(b) 會計政策變更

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

- 國際會計準則第16號修訂本，物業、廠房及設備：擬定用途前之所得款項
- 國際會計準則第37號修訂本，撥備、或然負債及或然資產：虧損合約－履行合約之成本

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

國際會計準則第16號修訂本，物業、廠房及設備：擬定用途前之所得款項

該修訂本禁止實體從物業、廠房及設備項目之成本扣除出售該資產可使用前所生產項目之所得款項。相反，銷售所得款項及相關成本應計入損益。該等修訂對該等財務報表並無重大影響。

國際會計準則第37號修訂本，撥備、或然負債及或然資產：虧損合約－履行合約之成本

該等修訂澄清企業在評估合約是否構成虧損性合約時，履行合約之成本需包括履行合約之增量成本及其他履行合約之直接成本之分攤金額。該等修訂對該等財務報表並無重大影響。

2 主要會計政策(續)

(c) 子公司及非控制性權益

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

由控制開始當日至控制停止當日，於子公司的投資會被包含在合併財務報表內。集團內部往來的結餘、交易與現金流，以及集團內部交易所產生的任何未實現利潤，會在編製合併財務報表時全數抵銷。未實現虧損也以同樣方式抵銷，但僅限於存在證據證明無減值的部分。子公司上報的金額會根據本集團的會計政策進行調整。

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

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

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

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

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(c) 子公司及非控制性權益(續)

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

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

(d) 聯營及合營安排

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

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

對聯營公司或合營公司的投資按權益法計入合併財務報表且最初以成本確認，經調整於收購日期本集團應佔被投資公司可辨識淨資產公允價值超出投資成本(如有)的部份。在每個報告日，本集團評估是否存在客觀證據表明投資發生減值。其後，根據收購後的本集團應佔被投資公司淨資產的變化及投資的任何減值虧損對投資進行調整(附註2(e)及2(l)(iii))。本集團本年度應佔被投資公司的收購後稅後業績，調整收購日公允價值超出成本的部分及本年度確認的任何減值虧損後於合併利潤表確認，而本集團應佔被投資公司收購後的稅後其他綜合收益則於合併綜合收益表確認。

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

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

在本公司財務狀況表中，於聯營公司及合營公司投資，以成本減去減值虧損(附註2(l)(iii))列示。

2 主要會計政策(續)

(e) 商譽

商譽代表以下(i)超過(ii)的金額

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

當(ii)大於(i)，此差額應立即在合併利潤表中確認為溢價收購收益。

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

(f) 其他債權及權益工具投資

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

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

(i) 除股權投資以外的投資

本集團持有的除股權投資歸類為下述計量類別的其中一項：

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(f) 其他債權及權益工具投資(續)

(ii) 股權投資

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

(g) 衍生金融工具

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

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(g) 衍生金融工具(續)

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

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

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

(h) 投資性房地產

投資性房地產是指為賺取租金收入和／或資本增值而持有的租入土地和／或建築物。

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

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(i) 其他物業、廠房及設備

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

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

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

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

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

建築物	5至35年
自置飛機	15至20年
其他飛行設備	
— 飛機發動機	15至20年
— 其他(包括周轉件)	3至15年
機器，設備及汽車	4至10年

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

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

2 主要會計政策(續)

(j) 在建工程

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

在建工程不計提折舊。

(k) 租賃資產

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

(i) 作為承租人

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

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(i) 作為承租人(續)

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

對於使用權資產的各組成部分和後續發生大修的計量，見附註2(i)。

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

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

當租賃範圍發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃對價發生變化(「租賃修訂」)，且未作為單獨租賃入賬時，則租賃負債也應重新計量。在此情況下，租賃負債根據變更後租賃付款額及租賃期限，使用經修訂的折現率在修訂生效日重新計量。唯一例外為因COVID-19疫情而直接產生的除飛機及發動機租賃外的全部租賃的租金減免，且其符合《國際財務報告準則第16號—租賃》第46B段所載的條件。在該等情況下，本集團利用簡便實務操作方法以評估租金減免是否為租賃修改，並於觸發租金減免的事件或情況發生的期間，將代價變動於損益中確認為負浮動租賃付款。

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

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

2 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

(ii) 作為出租人

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

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

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

融資租賃下，在租賃期開始日，本集團對融資租賃確認應收融資租賃款，並終止確認融資租賃資產。本集團對應收融資租賃款進行初始計量時，將租賃投資淨額作為應收融資租賃款的入賬價值。租賃投資淨額為未擔保餘值和租賃期開始日尚未收到的租賃收款額按照租賃內含利率折現的現值之和。

本集團按照固定的週期性利率計算並確認租賃期內各個期間的利息收入。應收融資租賃款的終止確認和減值按附註2(l)所述的會計政策進行會計處理。未納入租賃投資淨額計量的可變租賃付款額在實際發生時計入當期損益。

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失

本集團對下列項目的預期信用損失確認損失準備：

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

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

預期信用損失的計量

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

若折現的影響是重大的，預期現金差額將使用以下折現率進行折現：

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

在估計預期信用損失時所考慮的最長期限為本集團面臨信用風險的最長合同期限。

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

2 主要會計政策(續)

(I) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

預期信用損失的計量(續)

預期信用損失採用以下基準之一計量：

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

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

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

信用風險顯著增加

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

具體而言，在評估自初始確認後信用風險是否顯著增加時會考慮以下信息：

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

信用風險顯著增加(續)

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

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

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

利息收入的計算基礎

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

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

金融資產出現信用減值的證據包括以下可觀察事件：

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

2 主要會計政策(續)

(I) 信用損失及資產減值(續)

(i) 金融工具及租賃應收款的信用損失(續)

核銷政策

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

已核銷的金融資產日後又收回的，作為減值虧損的轉回計入合併利潤表。

(ii) 已作出財務擔保的信用損失

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

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

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

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備

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

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

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

- 計算可收回金額

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

- 確認減值虧損

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

2 主要會計政策(續)

(l) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備(續)

— 轉回減值虧損

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

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

(iv) 中期財務報告及減值虧損

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

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

(m) 存貨

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

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(n) 合同負債

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

(o) 應收賬款及其他應收款

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

不包含重要融資成分的應收賬款最初以公允價值確認，包含重要融資成分的應收款項最初以按公允價值及交易成本確認。應收款項按以實際利率法計算的攤餘成本減去信用損失準備列示(附註2(l)(i))。

(p) 帶息借款

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

(q) 應付賬款及其他應付款

應付賬款及其他應付款最初以公允價值確認。初始確認後，應付賬款及其他應付款以攤餘成本列示。除非折現的影響並不重大，在此情況下則以發票金額列示。

2 主要會計政策(續)

(r) 持有待售的非流動資產

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

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

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

(s) 現金及現金等價物

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

(t) 準備及或有負債

如果本集團須就已發生的事件承擔法定或推定義務，且該義務的履行很可能會導致經濟效益流出，以及有關金額能夠可靠的計量，本集團便會就該時間或金額不定的負債計提準備。如果貨幣時間價值重大，則按預計所需支出的現值計提準備。

如果不是很可能導致經濟效益流出，或有關金額不能可靠計量，便會將該義務披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。如果本集團的義務須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但經濟效益流出的可能性極小的情況則除外。

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(u) 股利分配

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

(v) 股本

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

(w) 遞延收益

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

(x) 可轉換公司債券

(i) 包含權益部分的可轉換公司債券

當可轉換公司債券(「可轉債」)的持有人可以選擇將該債券轉換成股本，且轉換時所發行的股份數量和以現金及其他金融資產為對價的金額固定，則可轉債按照混合金融工具進行會計處理，如可轉債同時包含負債部分以及權益部分。

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(x) 可轉換公司債券(續)

(ii) 其他可轉換公司債券

不包含權益部分的可轉債按照以下方法進行會計處理：

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

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

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

(y) 所得稅

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

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

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(y) 所得稅(續)

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

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

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

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

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

(z) 收入和其他收入

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

本集團在絕大部分的收入交易中作為主要責任人，以總額確認收入。在確定是主要責任人還是代理人時，本集團考慮向客戶轉讓特定商品或服務之前是否已經擁有對該商品或服務的控制權。取得相關商品或服務控制權，是指本集團有能力主導該商品或服務的使用並從中獲得幾乎全部的經濟利益。在少部分收入交易中，本集團作為代理人並以淨額確認收入。

2 主要會計政策(續)

(z) 收入和其他收入(續)

有關本集團收入及其他收入確認政策的進一步詳情載列如下：

(i) 源自客戶合同的收入

當貨品或服務的控制權轉移至客戶時，本集團按照預期有權獲得的承諾對價金額確認收入，代表獨立第三方收取的金額除外，例如增值稅或其他銷售稅。

(a) 源自客運、貨運和郵運服務的收入

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

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

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

當客戶取得與航空相關服務的控制權時，確認航空相關收入。

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

(b) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入

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

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

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(z) 收入和其他收入(續)

(i) 源自客戶合同的收入(續)

(b) 源自常旅客里程獎勵計劃的收入(續)

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

(ii) 其他來源產生的收入

(a) 經營租賃租金收入

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

(b) 股息收入

— 非上市投資的股息收入是在股東收取股息的權利確定時確認。

— 上市投資的股息收入是在股價除息時確認。

(c) 利息收入

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

(d) 政府補助

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

2 主要會計政策(續)

(aa) 保養及大修費用

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

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

(ab) 借款費用

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

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

專項借款進行暫時性投資產生的投資收益，會在借款費用可資本化的金額中扣減。

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

(ac) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃作出供款

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(ac) 僱員福利(續)

(ii) 終止僱傭福利

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

(iii) 退休福利

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

(ad) 外幣折算

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

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

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

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

2 主要會計政策(續)

(ae) 關聯方

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

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

(af) 分部報告

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

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

3 會計估計及判斷

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

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

(a) 長期資產減值(除商譽外)

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

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

(b) 常旅客收入

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

(c) 所得稅

對於能夠結轉以後年度的可抵扣虧損，本集團以未來期間很可能取得的應納稅所得額為限，確認與稅務虧損相關的遞延所得稅資產。本集團在確定未來期間應納稅所得額時，需要運用估計和判斷，例如需要對航空運輸收入增長率及相關運營成本增長率等重大會計估計參數作出判斷，其中，相關運營成本主要指燃油、起降、飛機維修及職工薪酬等成本。不同的判斷及估計可能會對與稅務虧損相關的遞延所得稅資產的確認產生重大影響。

3 會計估計及判斷(續)

(d) 折舊與攤銷

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

(e) 大修理準備

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

(f) 棄用機票收入

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

4. 財務風險管理及金融工具的公允價值

本集團在正常業務經營過程中承受流動資金、利率、外匯、信貸及燃油價格風險。本集團的整體風險管理計劃專注於財務市場的難預測性，並尋求盡量減低對本集團財務表現的不利影響。本集團承受的此等風險及本集團用以管理此等風險的財務風險管理政策列示如下。

(a) 流動風險

於2022年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣108,004百萬元。截至2022年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流出為人民幣2,450百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣5,851百萬元，籌資活動的淨現金流入為人民幣6,658百萬元，導致現金及現金等價物淨減少人民幣1,643百萬元。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(a) 流動風險(續)

本集團的流動資金狀況主要取決於本集團維持足夠營運現金淨流入及本集團取得外部融資以應付到期債務及未來已承擔的資本性開支之能力。本集團的政策是定期監控短期和長期的流動資金需求，以及是否符合借款協議的規定，以確保維持充裕的現金儲備，同時獲得主要金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和較長期的流動資金需求。於2022年12月31日，本集團獲得多家銀行及金融機構的貸款安排，提供最高約人民幣320,530百萬元的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣223,729百萬元。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

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

	2022年末折現的合同現金流量					於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內 或實時償還	1年至2年	2年至5年	5年以上	合計	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
借款	87,336	14,978	18,850	3,072	124,236	119,780
租賃負債	25,641	20,584	42,010	21,023	109,258	94,762
應付賬款、其他應付款及 預提費用	22,290	-	-	-	22,290	22,290
長期應付款	256	198	104	-	558	531
	135,523	35,760	60,964	24,095	256,342	237,363

	2021年末折現的合同現金流量					於12月31日 賬面價值 人民幣百萬元
	1年內 或實時償還	1年至2年	2年至5年	5年以上	合計	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
借款	59,167	19,428	18,824	3,586	101,005	96,267
租賃負債	25,331	22,764	45,142	25,923	119,160	102,749
應付賬款、其他應付款及 預提費用	20,097	-	-	-	20,097	20,097
長期應付款	111	111	96	-	318	291
	104,706	42,303	64,062	29,509	240,580	219,404

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(b) 利率風險

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

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

截至2022年12月31日，在其他因素不變情況下，假定利率增加／減少100個基點，將會分別導致本集團稅後虧損增加／減少及留存收益減少／增加人民幣約340百萬元(2021年12月31日：人民幣328百萬元)。

對於本集團於報告期末所持有的浮動利率非衍生工具產生的現金流量利率風險敞口，本集團的稅後虧損(及留存收益)及合併權益的其他組成部份的影響是假設該利率的改變導致利息費用或收入的年度變動。該分析與2021年的分析基礎一致。

上述敏感性分析是基於假設報告期末利率發生變動，並應用於重新計量本集團於報告期末所持有承受公允價值利率風險的浮動利率金融工具而導致本集團稅後虧損(及留存收益)及合併權益的其他組成部份的實時改變。

(c) 外匯風險

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

本集團大部分的租賃負債(附註37)以外幣為單位，主要是美元、歐元及日元。由於本集團的外幣負債一般都高於外幣資產，故此人民幣兌外幣的貶值或升值都會對本集團的業績構成重大影響。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(c) 外匯風險(續)

下表摘錄了假設在財政年度的年末利率變動，所有其他因素維持不變的情況下，外匯匯率對本集團該年度稅後虧損及留存收益的影響。在報告期末，該敏感度之變動範圍是合理且可能的。

	2022	
	人民幣對 外幣升值/(貶值)	對稅後虧損的 減少/(增加)和留存 收益的增加/(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	293 (293)
歐元	1% (1%)	15 (15)
日元	10% (10%)	24 (24)
	2021	
	人民幣對 外幣升值/(貶值)	對稅後虧損的 減少/(增加)和留存 收益的增加/(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	322 (322)
歐元	1% (1%)	18 (18)
日元	10% (10%)	38 (38)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(c) 外匯風險(續)

上表呈列的分析結果為本集團各實體按各自功能貨幣計量的稅後虧損及留存收益，在為呈列而按報告年末的匯率換算為人民幣時產生的整體實時影響。

敏感度分析假設已採用變動匯率重新計量本集團於報告期末持有而導致本集團承受外匯風險的金融工具，借款及租賃負債，包括按貸款人或借款人功能貨幣以外貨幣計值的集團內公司間應付款項及應收款項。該分析不包括換算海外業務財務報表為本集團呈報貨幣所產生的差額。該分析與2021年的分析基礎一致。

(d) 信用風險

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

現金及現金等價物

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

應收賬款

「開賬與結算計劃」為航空公司及銷售代理人之間的結算系統。本集團大部分的機票是由參與國際航空協會組織的「開賬與結算計劃」的代理人銷售，降低了本集團的信用風險。於2022年12月31日，本集團應收開賬與結算計劃的代理人結餘為人民幣287百萬元(2021年12月31日：人民幣329百萬元)。本集團持續關注應收開賬與結算計劃的代理人及其餘應收賬款餘額的信用風險。本集團持續對客戶的財務狀況進行信用評估，壞賬準備維持於管理層預期的數額內。

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

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

下表列示了在2022年12月31日，本集團應收航空票款的信用風險敞口及預期信用損失的相關信息：

	2022年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01%	1,791	-
3個月以上1年以下	50.00%	43	21
1年以上2年以下	100.00%	2	2
2年以上3年以下	100.00%	-	-
3年以上	100.00%	13	13
		1,849	36

	2021年12月31日		
	預期損失率 %	賬面淨值 人民幣百萬元	減值準備 人民幣百萬元
3個月內	0.01%	1,811	-
3個月以上1年以下	50.00%	5	3
1年以上2年以下	100.00%	1	1
2年以上3年以下	100.00%	3	3
3年以上	100.00%	15	15
		1,835	22

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

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

本集團根據預期信用損失對其他應收賬款計提了人民幣17百萬元的損失準備(2021年12月31日：人民幣17百萬元)。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

應收賬款(續)

本年應收賬款減值準備的變動情況列示如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
1月1日餘額	39	43
核銷	(5)	(4)
轉回	(4)	(5)
確認的減值損失	23	5
12月31日餘額	53	39

其他應收款

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

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

	2022				2021			
	第一階段	第二階段	第三階段	合計	第一階段	第二階段	第三階段	合計
	未來12個月	信用損失(未發	信用損失(已發		未來12個月	信用損失(未發	信用損失(已發	
	預期信用損失	生信用減值)	生信用減值)	預期信用損失	生信用減值)	生信用減值)		
人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
年初餘額	1	9	148	158	2	9	148	159
本年預期信用損失調整	2	5	-	7	2	-	-	2
本年轉回	-	-	(29)	(29)	(3)	-	-	(3)
年末餘額	3	14	119	136	1	9	148	158

衍生金融工具

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

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(e) 燃油價格風險

由於航油為本集團一項主要營運支出，因此本集團的業績極受燃油價格波動所影響。本集團允許審慎利用掉期及期權等經批准使用的與燃油商品相關聯的衍生工具，通過固定燃油價格範圍以應對浮動燃油成本的風險。於2022年度，本集團無燃油遠期合約。

在航油消耗量及所有其他變量保持不變的情況下，航油價格可能合理上升/降低10% (2021年：10%)，本集團航油成本將增加/減少人民幣約3,267百萬元(2021年：人民幣2,551百萬元)。敏感度分析假設於報告期初航油價格已變動而導致本集團航油成本的實時變動。

(f) 資本管理

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

本集團管理資金比例和管理債務投資組合風險與預期融資需求。本集團利用資產負債比率監察其資本，此比率按照債務總額除以資產總額計算。於2022年，本集團的策略仍是將資產負債比率維持在一定範圍，以支持本集團的長期運營和發展。該策略與2021年相比沒有改變。為了維持或調整資本結構，本集團可能會調整支付給股東的股利金額、發行新股、向股東返還資本、獲取新的債務融資或出售資產以減低債務。

除需遵循借款和銀行融資額度所附的一般性貸款契約外，本集團無需遵循的其他外部強制性資本要求。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值

(i) 以公允價值計量的金融工具

公允價值計量層級

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

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

		於2022年12月31日公允價值計量按層級劃分			
		2022年12月31日			
持續以公允價值計量的	附註	公允價值 人民幣百萬元	第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
金融資產/(負債):					
其他權益工具投資:					
— 非流通上市股權	26	659	-	-	659
其他非流動金融資產:					
— 上市股權	26	21	21	-	-
— 非上市股權	26	28	-	-	28
衍生金融資產:					
— 利率互換	27	29	-	29	-
衍生金融負債:					
— 可轉債的衍生部分	27	(1,708)	-	(1,708)	-

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

持續以公允價值計量的	附註	於2021年12月31日公允價值計量按層級劃分			
		2021年12月31日 公允價值 人民幣百萬元	第一層級 人民幣百萬元	第二層級 人民幣百萬元	第三層級 人民幣百萬元
金融資產/(負債):					
其他權益工具投資:					
—非流通上市股權	26	523	—	—	523
—非上市股權	26	40	—	—	40
其他非流動金融資產:					
—上市股權	26	68	68	—	—
—非上市股權	26	27	—	—	27
衍生金融資產:					
—利率互換	27	(20)	—	(20)	—
—可轉債的衍生部分	27	(1,222)	—	(1,222)	—

2022年及2021年沒有第一層級、第二層級第三層級之間轉入或轉出的情況。本集團的政策是於報告期末確認該報告期內各層級間的轉換。

第二層級的公允價值估值技術及使用的參數

利率互換衍生金融資產/(負債)的公允價值是假設本報告期末即終止利率互換合同而預計的折現現金流量。折現率採用本報告期末的美國國債收益率。

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

	2022年12月31日	2021年12月31日
轉股價格	人民幣6.17	人民幣6.24
A股股票價格	人民幣7.65	人民幣6.47
股票波動率	33.29%	33.78%
無風險利率	2.46%	2.59%

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(i) 以公允價值計量的金融工具(續)

公允價值計量層級(續)

第三層級的公允價值計量的信息

	估值方法	重大非可觀察參數	範圍
其他權益工具投資：			
— 非流通上市股權投資 (1)&(3)	市場法—估值倍數	流動性折扣	32%
其他非流動金融資產：			
— 非上市股權投資(2)	收益法— 現金流折現	預測期預測利潤增長率 永續增長率 永續期股利分配率 預測期股利分配率 折現率	-9.47%-15% 2.65%-2.81% 80% 27%-33% 9.08%-11.77%

- (1) 該等非流通上市公司股權投資的公允價值是市場法估計得出。以上公允價值的計量與流動性折扣負相關。

於2022年，考慮到上市公司股權的市價更具有參考性，本集團持有的非流通上市公司股權投資的公允價值的估值技術由收益法—現金流折現變更為市場法—估值倍數。

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

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

於2022年12月31日及2021年12月31日，所有的金融工具包括現金及現金等價物、應收／應付關聯公司款項、應收賬款及其他應收款項、其他非流動金融資產(攤餘成本)、應付及其他應付款項、借款以及租賃負債的賬面價值與公允價值無重大差異。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

5 經營收入

本集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運，以及其他延伸運輸服務。

(i) 收入分類

按照服務線對源自客戶合同收入進行劃分如下：

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
按照國際財務報告準則第15號核算的源自客戶合同收入：			
按照服務線對收入進行劃分			
— 運輸收入			
— 客運		60,017	75,392
— 貨運及郵運		20,884	19,887
— 佣金收入		2,073	2,677
— 通用航空服務收入		431	572
— 貨物處理收入		1,123	864
— 酒店及旅遊服務收入		497	538
— 地面服務收入		282	326
— 航空配餐服務收入		203	271
— 其他		1,351	885
		86,861	101,412
其他來源之收入：			
— 租賃收入	19(g)	198	232
		87,059	101,644

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

(ii) 源自報告日已存在的客戶合同並預計於日後確認的收入

於2022年12月31日，本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格為人民幣約3,173百萬元（2021年12月31日：人民幣約3,061百萬元）（附註39）。該金額代表於日後客戶取得相關產品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。

6 分部報告

(a) 業務分部

本集團根據內部組織結構、管理要求及內部報告制度確定了兩個報告經營分部，「航空運輸業務分部」及「其他業務分部」。「航空運輸業務分部」包括本集團的客運及貨郵運業務，「其他業務分部」包括貨物處理費、酒店及旅遊服務、地面服務、航空配餐服務及其他雜項服務。

根據本集團的主要經營決策者用於評估分部表現及就分部之間的資源分配所用的數據，本集團的主要經營決策者以按中國企業會計準則所編製的財務業績來監控各報告分部的業績、資產及負債。因此，本集團於附註6(c)列出因採用不同會計政策而產生的每項報告分部稅前虧損、資產及負債的重大調節項目。

分部業務之間的銷售及轉讓按當時適用的向第三方銷售及轉讓的市場價格進行交易。

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

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2022年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸				合計
	業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
收入確認時點					
在某一時點確認收入	2,148	1,133	(747)	-	2,534
在某一時段內確認收入	84,197	3,152	(2,824)	-	84,525
對外客戶的經營收入	85,935	1,124	-	-	87,059
分部間銷售	410	3,161	(3,571)	-	-
報告分部收入	86,345	4,285	(3,571)	-	87,059
報告分部稅前虧損	(31,233)	(452)	(8)	167	(31,526)
報告分部稅後虧損	(33,339)	(549)	(8)	198	(33,698)
其他分部資料					
所得稅費用	2,106	97	-	(31)	2,172
利息收入	549	20	(112)	-	457
利息支出	6,096	41	(131)	-	6,006
折舊及攤銷	23,830	430	-	-	24,260
減值損失	582	-	-	-	582
信用損失	(4)	1	-	-	(3)
應佔聯營/合營公司業績	-	-	-	291	291
喪失子公司控制權及 處置聯營公司收益	-	-	-	257	257
金融資產/負債的公允價值變動	-	-	-	(388)	(388)
非流動資產本年新增 [#]	23,739	385	(312)	-	23,812

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2021年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	合計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
收入確認時點					
在某一時點確認收入	2,763	1,418	(1,171)	–	3,010
在某一時段內確認收入	98,206	3,257	(2,829)	–	98,634
對外客戶的經營收入	100,419	1,225	–	–	101,644
分部間銷售	550	3,450	(4,000)	–	–
報告分部收入	100,969	4,675	(4,000)	–	101,644
報告分部稅前虧損	(13,769)	(111)	2	(25)	(13,903)
報告分部稅後虧損	(10,998)	(67)	2	52	(11,011)
其他分部資料					
所得稅費用	(2,771)	(44)	–	(77)	(2,892)
利息收入	763	15	(103)	–	675
利息支出	6,291	26	(115)	–	6,202
折舊及攤銷	23,854	380	–	–	24,234
減值損失	2,596	18	–	–	2,614
信用損失	1	(2)	–	–	(1)
應佔聯營／合營公司業績	–	–	–	280	280
金融資產／負債的公允價值變動	–	–	–	(309)	(309)
非流動資產本年新增 [†]	21,457	905	(359)	–	22,003

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

於2022年12月31日和2021年12月31日，本集團的分部資產和負債列示如下：

	航空運輸				合計
	業務分部	其他業務分部	分部間抵銷	未分配項目*	
	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2022年12月31日					
報告分部資產	301,356	5,677	(1,974)	6,942	312,001
報告分部負債	254,087	3,089	(1,997)	1,708	256,887
於2021年12月31日					
報告分部資產	312,020	5,909	(1,616)	6,635	322,948
報告分部負債	236,428	2,640	(1,607)	1,242	238,703

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

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

6 分部報告(續)

(b) 地區信息

本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。本集團對地區分部之收入按如下原則進行分析：

- (1) 起點及終點均為中國境內(不包括中國香港特別行政區，中國澳門特別行政區及台灣地區(「港澳臺」))的運輸收入屬國內收入。往來於中國境內及港澳臺間的運輸收入屬港澳臺收入；起點或終點為其他境外地區的運輸收入則屬國際收入。
- (2) 佣金收入、通用航空服務收入、貨物處理、提供酒店和旅遊服務、地面服務、航空配餐服務和其他雜項服務所賺取的收入按提供該服務所在地劃歸為該地區的業務收入。

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
境內	57,256	76,517
國際	29,249	24,739
港澳臺	554	388
	87,059	101,644

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

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

6 分部報告(續)

(c) 報告分部稅前虧損、分部資產及分部負債與合併財務報表列示之合併數據之差異調節

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
稅前虧損			
報告分部稅前虧損	6(a)	(31,526)	(13,903)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	(25)	(8)
撥款轉入	(ii)	1	1
合併稅前虧損		(31,550)	(13,910)

	附註	2022年12月31日 人民幣百萬元	2021年12月31日 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產	6(a)	312,001	322,948
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	14	39
撥款轉入	(ii)	(4)	(5)
同一控制下企業合併的調整	(iii)	237	237
其他		(2)	(8)
合併資產總額		312,246	323,211

負債

於2022年12月31日及2021年12月31日，報告分部負債金額與合併負債總額一致。

註：

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

7 航班營運開支

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
燃油成本	32,669	25,505
機組人員工資及福利	10,602	10,763
航空配餐費用	1,332	1,577
民航發展基金	704	1,059
飛機經營性租賃支出	791	920
培訓費	898	690
飛機保險	176	184
其他	4,069	4,871
	51,241	45,569

8 維修開支

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	6,729	7,890
員工工資及福利	3,162	2,994
維修耗材	1,333	1,278
	11,224	12,162

9 飛機及運輸服務開支

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
起降及導航費	8,473	11,705
地面服務費及其他	9,033	9,442
	17,506	21,147

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

10 宣傳及銷售開支

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
售票辦事處費用	2,589	2,809
代理業務手續費	442	773
計算機訂座費	289	413
廣告宣傳費	80	140
其他	955	570
	4,355	4,705

11 行政及管理開支

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
日常管理支出	3,255	3,282
核數師酬金	15	15
— 核數服務	14	14
— 非核數服務	1	1
信用損失	(3)	(1)
其他稅金及附加	244	367
	3,511	3,663

12 折舊及攤銷

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
物業、廠房及設備折舊	8,659	8,835
使用權資產折舊	15,067	14,888
其他攤銷	540	518
	24,266	24,241

13 僱員成本

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	23,269	23,441
設定提存退休計劃供款	2,798	2,802
辭退福利	107	50
	26,174	26,293

與航班營運及維修相關的僱員成本金額已分別包含在以上附註7至附註8中。

五位最高薪酬人士

於2022年，本集團5位最高薪酬人士並無附註58中本集團任何董事(2021年：無)，本集團5位(2021年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2022 人民幣千元	2021 人民幣千元
工資、獎金和津貼	9,918	9,756
退休計劃供款	749	756
	10,667	10,512

5位最高薪酬人士(2021年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2022 人數	2021 人數
港幣2,500,001元至港幣3,000,000元	2	2
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	3	3

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

14 其他收入淨額

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
政府補助(註)	4,688	4,040
處置物業、廠房及設備和使用權資產的淨收益		
— 飛機及備用發動機	275	149
— 其他物業、廠房及設備和使用權資產	25	214
其他	673	364
	5,661	4,767

註：政府補助主要包括各地方政府為鼓勵本集團經營當地航線而給予的補貼。

截至2022年12月31日止年度，本集團已確認為收入的政府補助並無未滿足補貼條件及其他或有事項的情況。

15 利息支出

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
借款利息	2,797	2,448
租賃負債利息(附註21)	3,899	4,434
非以公允價值計量且其變動計入損益的金融負債利息支出	6,696	6,882
減：資本化的借款費用(註)	(690)	(701)
	6,006	6,181
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註17)	-	21
	6,006	6,202

註：於2022年資本化利息所採用的加權平均年利率為2.54%(2021:2.61%)。

16 所得稅

(a) 合併利潤表的所得稅費用／(收益)

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
中國所得稅		
— 本年所得稅計提	1,854	2,159
— 上年度(多)／少計提的所得稅	(2)	35
	1,852	2,194
遞延稅項(附註29)		
暫時性差異的產生和轉回	314	(5,088)
所得稅費用／(收益)	2,166	(2,894)

就本集團之絕大多數的境外航空業務而言，本集團已根據境外政府與中國政府訂立的雙邊航空協議獲豁免境外航空業務稅項，或境外業務一直蒙受稅務虧損，故在本年度及以前年度沒有對上述境外航空業務提取所得稅稅項準備。

於2022年，本公司及中國境內各分子公司適用的所得稅稅率為15%至25%（2021年：15%至25%）。本公司部分子公司於香港運營，適用的香港利得稅稅率為16.5%（2021年：16.5%）。

(b) 實際所得稅費用／(收益)和會計虧損按適用所得稅稅率計算的調節如下

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
稅前虧損	(31,550)	(13,910)
按照在相關稅收管轄區錄得虧損以適用稅率計算除稅前虧損的所得稅(附註16(a))	(7,678)	(3,380)
稅務調整：		
不可抵扣支出	90	96
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	(76)	(70)
未確認遞延所得稅資產的未利用稅務虧損及可抵扣暫時性差異	6,956	489
轉回以前年度確認為遞延所得稅資產的可抵扣虧損	2,916	-
利用以前年度未確認遞延所得稅資產的未利用稅務虧損及可抵扣暫時性差異	(1)	(32)
上年度(多)／少計提的所得稅	(2)	35
研發費用加計扣除	(39)	(32)
所得稅費用／(收益)	2,166	(2,894)

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

17 其他綜合收益

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
現金流套期：		
本年確認的套期工具公允價值變動有效部分	-	21
重分類至損益：		
— 利息支出(附註15)	-	21
於其他綜合收益中借記的遞延所得稅的影響	-	(10)
	-	32
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資：		
本年確認的公允價值變動	142	(236)
於其他綜合收益中(借記)/貸記的遞延所得稅的影響	(35)	60
	107	(176)
應佔聯營公司之其他綜合收益：		
不得重分類至損益	-	(2)
可重分類至損益	-	3
	-	1
外幣財務報表折算差額	1	-
本年其他綜合收益	108	(143)

18 每股虧損

截至2022年12月31日止年度基本每股虧損是根據歸屬於本公司權益持有者的淨虧損人民幣32,699百萬元(2021年：歸屬於本公司權益持有者的淨虧損人民幣12,106百萬元)和年內已發行加權平均股數17,205,242,710股(2021年：16,201,129,384股)計算。

	2022	2021
	百萬	百萬
於1月1日已發行普通股數	16,948	15,329
發行股票的影響	257	872
於12月31日加權平均普通股數	17,205	16,201

由於可轉換公司債券對截至2022年12月31日止年度及截至2021年12月31日止年度基本每股虧損具有反稀釋性，所以攤薄每股虧損與基本每股虧損是相同的。

19 物業、廠房及設備，淨額

	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機 人民幣百萬元	其他飛行	機器，設備及 汽車 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
				設備，包括 周轉件 人民幣百萬元		
成本：						
於2021年1月1日	522	21,475	114,380	25,025	9,936	171,338
本年增加	-	66	2,855	487	668	4,076
在建工程轉入(附註20)	-	2,097	8,796	434	486	11,813
持有目的變更導致的重分類						
- 轉出至其他物業、廠房及設備	(32)	32	-	-	-	-
- 自其他物業、廠房及設備轉入	50	(50)	-	-	-	-
轉出至持有待售資產	-	-	(6,309)	(152)	-	(6,461)
因行使購買權自使用權資產轉入(附註21)	-	-	2,761	-	-	2,761
其他	9	-	-	-	-	9
本年處置	(8)	(115)	(6,393)	(441)	(556)	(7,513)
於2021年12月31日	541	23,505	116,090	25,353	10,534	176,023
於2022年1月1日	541	23,505	116,090	25,353	10,534	176,023
本年增加	-	30	2,356	554	430	3,370
在建工程轉入(附註20)	-	788	4,360	65	141	5,354
其他資產轉入(附註30)	-	1,012	88	-	-	1,100
持有目的變更導致的重分類						
- 轉出至其他物業、廠房及設備	(122)	122	-	-	-	-
- 自其他物業、廠房及設備轉入	146	(146)	-	-	-	-
因行使購買權自使用權資產轉入(附註21)	-	-	7,032	246	-	7,278
自使用權資產轉入至投資性房地產 (附註21)	19	-	-	-	-	19
轉出至持有待售資產(e)	-	-	(2,861)	-	-	(2,861)
本年減少						
- 本年處置(c)	(7)	(65)	(10,558)	(186)	(221)	(11,037)
- 因喪失子公司控制權而減少(d)	-	(62)	-	(2,114)	(39)	(2,215)
於2022年12月31日	577	25,184	116,507	23,918	10,845	177,031

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

	投資性房地產 人民幣百萬元	建築物 人民幣百萬元	飛機 人民幣百萬元	其他飛行 設備，包括		合計 人民幣百萬元
				周轉件 人民幣百萬元	機器，設備及 汽車 人民幣百萬元	
累計折舊及資產減值準備：						
於2021年1月1日	210	5,440	59,517	14,308	5,717	85,192
本年折舊費用	16	712	5,673	1,394	1,040	8,835
持有目的變更導致的重分類						
— 轉出至其他物業、廠房及設備	(19)	19	—	—	—	—
— 自其他物業、廠房及設備轉入	35	(35)	—	—	—	—
轉出至持有待售資產	—	—	(2,746)	(66)	—	(2,812)
因行使購買權自使用權資產轉入(附註21)	—	—	1,202	—	—	1,202
本年處置	(6)	(28)	(4,270)	(406)	(414)	(5,124)
計提減值損失準備	—	—	914	80	—	994
減值損失轉出至持有待售資產	—	—	(2,581)	(60)	—	(2,641)
資產減值準備轉銷	—	—	(809)	—	—	(809)
於2021年12月31日	236	6,108	56,900	15,250	6,343	84,837
於2022年1月1日	236	6,108	56,900	15,250	6,343	84,837
本年折舊費用	19	758	5,601	1,215	1,066	8,659
持有目的變更導致的重分類						
— 轉出至物業、廠房及設備	(38)	38	—	—	—	—
— 自物業、廠房及設備轉入	25	(25)	—	—	—	—
因行使購買權自使用權資產轉入(附註21)	—	—	3,680	58	—	3,738
自使用權資產轉入至投資性房地產 (附註21)	1	—	—	—	—	1
轉出至持有待售資產(e)	—	—	(2,178)	—	—	(2,178)
本年減少						
— 本年處置(c)	(7)	(29)	(7,239)	(137)	(185)	(7,597)
— 因喪失子公司控制權而減少(d)	—	(39)	—	(1,279)	(29)	(1,347)
計提減值損失準備(a)	—	—	348	68	—	416
減值損失準備自使用權資產轉入(附註21)	—	—	429	—	—	429
資產減值準備轉銷(c)	—	—	(444)	—	—	(444)
於2022年12月31日	236	6,811	57,097	15,175	7,195	86,514
賬面淨值：						
於2022年12月31日	341	18,373	59,410	8,743	3,650	90,517
於2021年12月31日	305	17,397	59,190	10,103	4,191	91,186

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (a) 於2022年12月31日，本集團飛機及相關設備合計人民幣約192,737百萬元。本年度，本集團根據飛機處置計劃，對擬處置的機齡較長或市場價值明顯下跌的部分飛機及相關設備計提了總額為人民幣約449百萬元的減值準備。其中，對物業、廠房及設備中的自有飛機及相關設備計提減值準備合計人民幣約416百萬元，對使用權資產中租賃的飛機及相關設備計提減值準備人民幣約33百萬元(見附註21)。上述減值準備是對應資產的可收回金額低於其賬面價值的差額。可收回金額是基於該等資產的公允價值減去處置費用。其中，公允價值參考第三方評估機構基於成本法或市場法對該等飛機及相關設備的評估值。
- (b) 於2022年12月31日，本集團無物業、廠房及設備用作抵押借款(2021年12月31日：無)。
- (c) 本年度，本集團直接處置了部分飛機以及對部分自有飛機進行了售後回租安排，分別減少飛機原值、累計折舊及減值虧損合共人民幣約8,662百萬元、人民幣約5,620百萬元及人民幣約444百萬元。

此外，本集團還將2022年購入的部分自有飛機進行融資租賃租出，減少飛機原值人民幣約241百萬元，減少累計折舊人民幣約0元，同時確認長期應收款。於2022年12月31日，長期應收款餘額為人民幣約896百萬元(含一年內到期部分)(2021年12月31日：人民幣約783百萬元)(見附註26)。

- (d) 本年度，因處置子公司南航通用航空有限公司(「南航通航」)(附註23(iii))，本集團物業、廠房及設備、使用權資產及其他資產的賬面價值減少金額分別為人民幣約868百萬元、人民幣約75百萬元及人民幣約1百萬元。
- (e) 本年度，部分飛機被劃分為持有待售資產，賬面價值為人民幣約683百萬元，是由於其賬面價值的回收主要是通過出售交易而非繼續使用。
- (f) 於2022年12月31日及截至本財務報表之批准日，本集團位於中國大陸的賬面價值為人民幣約11,085百萬元的若干房產(2021年12月31日：賬面價值人民幣約10,554百萬元)尚未辦妥土地使用權證及房產證。本公司董事認為上述土地使用權證及房產證未辦妥事宜不會影響該房產的使用及運作。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (g) 本集團以經營租賃形式租出投資性房地產及設備。這些租賃首次租期一般為1至15年，並且有權選擇在到期日後續期，屆時所有合同條款均可重新商定。本集團於本年度內就這些租賃確認租金收入合計人民幣198百萬元(2021年：人民幣232百萬元)。董事預計該等投資性房地產公允價值與賬面價值近似。

根據租賃意圖的開始或到期，該物業會在投資性房地產與物業、廠房及設備之間進行重分類。

本集團就不可撤銷的經營性租賃未來最低租賃收款額如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
1年以內	32	47
1年以上，5年以內	89	130
5年以上	33	72
	154	249

20 在建工程

	飛機及飛行設備預付款		
	款	其他	合計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2021年1月1日	29,342	3,065	32,407
本年新增	10,464	1,821	12,285
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(9,230)	(2,583)	(11,813)
轉出至使用權資產(附註21)	(454)	(61)	(515)
轉出至其他	-	(517)	(517)
於2021年12月31日	30,122	1,725	31,847
於2022年1月1日	30,122	1,725	31,847
本年新增	11,918	957	12,875
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(4,425)	(929)	(5,354)
轉出至使用權資產(附註21)	(5,777)	-	(5,777)
轉出至其他(附註30)	-	(291)	(291)
於2022年12月31日	31,838	1,462	33,300

21 使用權資產

	飛機及發動機 人民幣百萬元	土地使用權 人民幣百萬元	房屋及建築物 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
成本：					
於2021年1月1日	220,701	6,481	3,022	765	230,969
本年增加	3,493	343	1,194	243	5,273
在建工程轉入(附註20)	302	61	-	152	515
因行使購買選擇權轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(2,761)	-	-	-	(2,761)
轉出至持有待售資產	(1,582)	-	-	-	(1,582)
本年處置	(5,959)	(75)	(931)	(26)	(6,991)
於2021年12月31日	214,194	6,810	3,285	1,134	225,423
於2022年1月1日	214,194	6,810	3,285	1,134	225,423
本年增加	5,500	12	579	11	6,102
在建工程轉入(附註20)	5,706	-	-	71	5,777
自使用權資產轉入投資性房地產 (附註19)	-	(19)	-	-	(19)
因行使購買選擇權轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(7,032)	-	-	(246)	(7,278)
本年減少					
— 本年處置	(1,607)	(53)	(582)	(145)	(2,387)
— 因喪失子公司控制權而減少 (附註19(d))	-	(47)	(13)	(64)	(124)
於2022年12月31日	216,761	6,703	3,269	761	227,494

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

21 使用權資產(續)

	飛機及發動機 人民幣百萬元	土地使用權 人民幣百萬元	房屋及建築物 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
累計攤銷：					
於2021年1月1日	77,338	947	1,502	117	79,904
本年計提攤銷	13,616	140	954	178	14,888
因行使購買選擇權轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(1,202)	-	-	-	(1,202)
轉出至持有待售資產	(616)	-	-	-	(616)
本年處置	(5,959)	-	(913)	(21)	(6,893)
計提減值損失準備	1,585	-	-	-	1,585
減值損失轉出至持有待售資產	(682)	-	-	-	(682)
於2021年12月31日	84,080	1,087	1,543	274	86,984
於2022年1月1日	84,080	1,087	1,543	274	86,984
本年計提攤銷	13,767	173	937	190	15,067
因行使購買選擇權轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(3,680)	-	-	(58)	(3,738)
自使用權資產轉入投資性房地產 (附註19)	-	(1)	-	-	(1)
本年減少					
— 本年處置	(1,594)	(25)	(563)	(145)	(2,327)
— 因喪失子公司控制權而減少 (附註19(d))	-	(12)	(6)	(31)	(49)
減值損失準備轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(429)	-	-	-	(429)
計提減值損失準備(附註19(a))	33	-	-	-	33
於2022年12月31日	92,177	1,222	1,911	230	95,540
賬面淨值：					
於2022年12月31日	124,584	5,481	1,358	531	131,954
於2021年12月31日	130,114	5,723	1,742	860	138,439

中國有關當局已正式授予本集團部分土地使用權，為期30至70年，有效期至2073年。

於2022年12月31日及截至本財務報表批准日期，本集團正在就本集團已使用的某些土地申請土地使用權證。於2022年12月31日，本集團該等土地使用權的賬面值為人民幣2,903百萬元(2021年12月31日：人民幣2,987百萬元)。本公司董事認為，上述土地的使用和經營活動不受本集團尚未獲得相關土地使用權證的事實的影響。

於2022年12月31日，本集團無土地使用權用作銀行借款抵押(2021年12月31日：無)。

21 使用權資產(續)

除計提攤銷外，與在損益中確認的租賃有關的支出項目分析如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
租賃負債利息(附註15)	3,899	4,434
利率互換：現金流套期，自權益重分類(附註15)	-	21
短期租賃的租賃付款額	1,067	1,241
未納入租賃負債計量的可變租賃付款額	88	124

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

租賃現金流出總額的詳細信息和租賃負債的到期日分析分別載於附註34(d)和附註37。

本集團提前採納國際財務報告準則第16號修訂，COVID-19在2021年6月30日以後的相關租金減免，並將本年度就除飛機及發動機租賃外的全部租賃所收取的租金減免應用簡便實務操作方法。2022年度未收到上述租金減免(2021年度：無)。

22 商譽

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
成本和賬面淨值：	237	237

包含商譽的現金產出單元減值測試

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
中國南航集團進出口貿易有限公司(「貿易公司」)	182	182
廈門航空文化傳媒有限公司	55	55
合計	237	237

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

上述公司的現金流量採用的稅前折現率為10.5%至13.5%(2021年：10.5%至13.5%)。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 子公司

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

公司名稱	成立／ 營業地點	註冊資本	本公司 持有的權益	主要業務
廈門航空有限公司(「廈門航空」)(i)	中國	人民幣14,000,000,000	55%	航空運輸
中國南方航空河南航空有限公司(i)	中國	人民幣6,000,000,000	60%	航空運輸
重慶航空有限責任公司(i)	中國	人民幣1,200,000,000	60%	航空運輸
汕頭航空有限公司(i)	中國	人民幣280,000,000	60%	航空運輸
珠海航空有限公司(i)	中國	人民幣250,000,000	60%	航空運輸
貴州航空有限公司(i)	中國	人民幣1,281,000,000	60%	航空運輸
南方航空貨運物流(廣州)有限公司 (「貨運物流」)(i)	中國	人民幣1,818,181,820	55%	貨運服務
廣州南聯航空食品有限公司(ii)	中國	人民幣240,000,000	70.50%	航空配餐
北京南航地面服務有限公司(i)	中國	人民幣100,000,000	100%	地面服務
南龍國際貨運有限公司	香港	港幣3,270,000	51%	貨運服務

23 子公司(續)

公司名稱	成立／ 營業地點	註冊資本	本公司 持有的權益	主要業務
貿易公司(i)	中國	人民幣30,000,000	100%	進出口代理服務
珠海翔翼航空技術有限公司(i)	中國	人民幣469,848,400	100%	飛行模擬服務
中國南方航空雄安航空有限公司(i)	中國	人民幣10,000,000,000	100%	航空運輸
瀋陽北方飛機維修有限公司(i)	中國	人民幣31,520,545	100%	航空維修服務
廣東南航明珠服務有限公司(i)	中國	人民幣5,000,000	100%	酒店管理服務
南航南沙融資租賃(廣州)有限公司(i)	中國	人民幣2,000,000,000	100%	租賃服務

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

於2022年9月27日，本公司出售了原持有的子公司南航通航的全部股權，股權處置價款為人民幣約1,177百萬元。自此，本集團喪失對南航通航的控制權，南航通航不再納入本集團的合併範圍。在喪失南航通航控制權前南航通航的經營成果和現金流量已包括在本集團2022年度的合併利潤表及合併現金流量表中。本集團由於喪失對南航通航的控制權而產生的利得為人民幣約215百萬元。

- (iv) 重要非控制性權益

於2022年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣14,084百萬元(2021年12月31日：人民幣16,657百萬元)，其中，人民幣8,100百萬元(2021年12月31日：人民幣9,103百萬元)屬於廈門航空非控制性權益，人民幣6,058百萬元(2021年12月31日：人民幣4,814百萬元)屬於貨運物流非控制性權益。其餘非控制性權益單項金額不重大。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

23 子公司(續)

(iv) 重要非控制性權益(續)

— 廈門航空的財務資料匯總如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	4,016	3,137
非流動資產	47,173	48,775
流動負債	(18,235)	(18,601)
非流動負債	(15,442)	(13,781)
淨資產	17,512	19,530
非控制性權益賬面價值	8,100	9,103
收入	20,079	21,037
本年淨虧損	(2,122)	(938)
綜合收益總額	(2,018)	(1,071)
歸屬於非控制性權益的淨虧損	(1,049)	(455)
向非控制性權益派發股息	-	-
經營活動的現金流入淨額	3,423	4,291
投資活動的現金流出淨額	(1,999)	(1,099)
籌資活動的現金流出淨額	(1,489)	(2,529)

23 子公司(續)

(iv) 重要非控制性權益(續)

— 貨運物流的財務資料匯總如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	10,330	12,124
非流動資產	6,543	2,046
流動負債	(3,535)	(3,505)
非流動負債	(50)	(91)
淨資產	13,288	10,574
非控制性權益賬面價值	6,058	4,814
收入	21,538	19,659
本年淨利潤	4,654	5,693
綜合收益總額	4,654	5,693
歸屬於非控制性權益的淨利潤	2,113	2,572
向非控制性權益派發股息	881	650
經營活動的現金流入淨額	4,069	6,872
投資活動的現金流入／(流出)淨額	1,659	(3,390)
籌資活動的現金流出淨額	(3,306)	(2,486)

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

24 於聯營公司權益

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
應佔資產淨值	2,588	2,637

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2022年12月31日有關本集團主要聯營公司之詳情列示如下：

	成立／ 營業地點	本集團的 實際權益	所有權益比率		本集團持有的 投票權	主要業務
			由本公司 持有	由本公司 子公司持有		
中國南航集團財務有限公司 (「南航財務」)	中國	48.59%	41.81%	6.78%	48.59%	提供金融服務
四川航空有限公司 (「四川航空」)	中國	39%	39%	—	39%	航空運輸
中國南航集團文化傳媒股份有 限公司(「文化傳媒」)	中國	40%	40%	—	40%	廣告製作代理
瀋陽空港物流有限公司 (「瀋陽空港」)	中國	45%	45%	—	45%	地面服務
北京星明湖金雁酒店有限公司	中國	49%	—	49%	49%	餐飲及住宿
商舟航空物流有限公司	中國	37.90%	—	37.90%	37.90%	航空運輸
北京空港配餐有限公司	中國	30%	30%	—	30%	航空配餐
新疆民航實業管理 有限責任公司	中國	42.80%	42.80%	—	42.80%	物業管理

本集團無單個對本集團財務重大的聯營公司。

24 於聯營公司權益(續)

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

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
單個非重大聯營公司賬面價值合計	2,588	2,637
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所損失／(得利)	(13)	9
其他綜合收益	-	1
綜合收益總額	(13)	10

(i) 處置聯營公司

於2022年，本集團以股權對價人民幣43百萬元出售了聯營公司北京興航空港置業有限公司的全部股權，錄得處置收益人民幣42百萬元。同時，本集團通過終止運營的方式處置了聯營公司廈航旅行社有限公司(台灣)的股權。

25 於合營公司權益

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
應佔資產淨值	3,618	3,341

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2022年12月31日有關本集團主要合營公司之詳情列示如下：

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

本集團無單個對本集團財務重大的合營公司。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

25 於合營公司權益(續)

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

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	3,618	3,341
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動所得利潤和綜合收益總額	304	271

26 金融資產

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
其他權益工具投資(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益)	(i)		
— 非流通上市股權投資		659	523
— 非上市股權投資		—	40
		659	563
其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)	(i)		
— 上市股權投資		21	68
— 非上市股權投資		28	27
其他非流動金融資產(攤餘成本)	(ii)		
— 長期應收款		387	494
		436	589

註：

- (i) 2022年與上述列示的投資相關的股利收入合計為人民幣7百萬元(2021年：人民幣4百萬元)。
- (ii) 於2022年和2021年，本集團將部分飛機進行融資租賃租出，並確認長期應收款。於2022年12月31日，自有飛機融資租出確認的長期應收款(含一年內到期部分)為人民幣約896百萬元(2021年12月31日：人民幣約783百萬元)(附註19(c))，其中人民幣約404百萬元被確認為應收關聯公司款項(2021年12月31日：人民幣約183百萬元)(附註42(a))。

27 衍生金融資產／(負債)

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
衍生金融資產：			
利率互換	(i)		
— 非流動資產		27	—
— 流動資產		2	—
衍生金融負債：			
利率互換	(i)		
— 非流動負債		—	(20)
可轉債的衍生工具部分			
— 流動負債	(ii)	(1,708)	(1,222)

註：

- (i) 於2015年，本集團通過利率互換合同以應對現金流量利率風險。該利率互換合同規定本集團可以固定年利率1.64%至1.72%換入倫敦銀行同業拆息浮動利率。於2022年12月31日，仍未結算的利率互換合同名義本金為美元123百萬元(2021年12月31日：美元190百萬元)。
- (ii) 於2020年10月，本集團按面值公開發行160,000,000張A股可轉債，可轉債的票面價值為人民幣100元/張，期限為6年，票面利率第一年0.2%、第二年0.4%、第三年0.6%、第四年0.8%、第五年1.5%、第六年2.0%，每年付息一次。該可轉債的轉股期限為2021年4月21日起至2026年10月14日止，初始轉股價格為人民幣6.24元，同時附有轉股價格的調整及向下修正條款、贖回條款和回售條款等。在可轉債期滿後五個交易日內，本集團將按票面面值的106.5% (含最後一期利息)的價格贖回未轉股的可轉債。

可轉債的主債務工具初始賬面價值為發行可轉債收到的款項扣除衍生工具部分於發行日的公允價值的剩餘金額。與發行可轉債相關的交易費用將分攤至主債務工具並確認為負債部分的初始成本。初始確認後，衍生工具部分以公允價值計量，公允價值變動形成的利得或損失計入當期損益；負債部分採用實際利率法按攤餘成本進行後續計量。

本年度，1,920張可轉債以每股人民幣6.17元至6.24元的轉股價格轉換為A股普通股(2021年度：101,034,070張可轉債轉換為A股普通股)。於2022年12月31日，剩餘未轉股的58,964,010張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約5,250百萬元(2021年12月31日：58,965,930張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約4,992百萬元)(附註36(a))，剩餘58,964,010張可轉債的衍生工具部分的公允價值為人民幣約1,708百萬元(2021年12月31日：58,965,930張可轉債的公允價值為人民幣約1,222百萬元)。本年度，可轉債衍生工具部分公允價值變動形成的公允價值變動損失為人民幣約486百萬元(2021年：公允價值變動損失人民幣約269百萬元)(附註28)。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

28 金融資產／負債的公允價值變動

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
其他非流動金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)	(3)	3
利率互換合同(以公允價值計量且其變動計入當期損益)	49	17
遠期外匯及外匯期權合同	52	(60)
可轉債的衍生工具部分(附註27(ii))	(486)	(269)
	(388)	(309)

29 遞延所得稅資產／(負債)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：

	於2021年 12月31日 人民幣百萬元	(借記)/貸記 合併利潤表 人民幣百萬元	借記其他 綜合收益 人民幣百萬元	(借記)/貸記 留存收益 人民幣百萬元	處置子公司 人民幣百萬元	於2022年 12月31日 人民幣百萬元
截至2022年12月31日止年度						
遞延所得稅資產：						
使用權資產淨影響	1,575	(102)	-	-	-	1,473
預提費用	1,542	788	-	-	-	2,330
大修理準備	483	103	-	-	-	586
合同負債／其他非流動負債	56	(21)	-	-	-	35
減值準備	1,493	(875)	-	-	-	618
稅務虧損	8,093	(147)	-	14	-	7,960
衍生金融工具公允價值變動	22	109	-	-	-	131
其他權益工具投資公允價值變動	15	-	(1)	(14)	-	-
稅務折舊超出會計折舊	74	(74)	-	-	-	-
其他	142	49	-	-	(1)	190
	13,495	(170)	(1)	-	(1)	13,323
遞延稅項負債：						
預提費用	(6)	6	-	-	-	-
稅務折舊超出會計折舊	(519)	(166)	-	-	-	(685)
其他權益工具投資公允價值變動	(121)	-	(34)	-	-	(155)
其他非流動金融資產公允價值變動	(17)	8	-	-	-	(9)
企業合併時可辨認淨資產公允價值的重新計量	(25)	2	-	-	-	(23)
其他	(10)	6	-	-	-	(4)
	(698)	(144)	(34)	-	-	(876)
遞延所得稅資產淨額	12,797	(314)	(35)	-	(1)	12,447

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：(續)

	於2020年 12月31日 人民幣百萬元	(借記)／貸記 合併利潤表 人民幣百萬元	(借記)／貸記其 他綜合收益 人民幣百萬元	於2021年 12月31日 人民幣百萬元
截至2021年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
使用權資產淨影響	1,307	268	-	1,575
預提費用	1,456	86	-	1,542
大修理準備	361	122	-	483
合同負債／其他非流動負債	57	(1)	-	56
減值準備	1,118	375	-	1,493
稅務虧損	4,288	3,805	-	8,093
衍生金融工具公允價值變動	10	22	(10)	22
其他權益工具投資公允價值變動	-	-	15	15
稅務折舊超出會計折舊	-	74	-	74
其他	130	12	-	142
	8,727	4,763	5	13,495
遞延稅項負債：				
預提費用	(144)	138	-	(6)
稅務折舊超出會計折舊	(669)	150	-	(519)
其他權益工具投資公允價值變動	(166)	-	45	(121)
其他非流動金融資產公允價值變動	(16)	(1)	-	(17)
衍生金融負債公允價值變動	(34)	34	-	-
企業合併時可辨認淨資產公允價值的重新計量	(27)	2	-	(25)
其他	(12)	2	-	(10)
	(1,068)	325	45	(698)
遞延所得稅資產淨額	7,659	5,088	50	12,797

對於可抵扣暫時性差異及可抵扣虧損，遞延所得稅資產於很可能獲得足夠的應納稅所得額用以抵扣遞延所得稅資產的利益時予以確認。本集團在中國大陸產生的稅務虧損可用於抵消未來最長5-8年的應納稅所得額。（根據《關於支持新型冠狀病毒感染的肺炎疫情防控有關稅收政策的公告》（財政部稅務總局公告2020年第8號），受疫情影響較大的困難行業企業2020年度發生的虧損，最長結轉年限由5年延長至8年）。本集團2020年產生的稅務虧損可於未來5-8年抵扣，其他年份產生的稅務損失可於未來5年抵扣。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

29 遞延所得稅資產／(負債)(續)

(b) 調節至合併財務狀況表：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
財務狀況表中遞延所得稅資產淨額	12,471	12,823
財務狀況表中遞延所得稅負債淨額	(24)	(26)
	12,447	12,797

(c) 未予確認的遞延所得稅資產

本集團未確認為遞延所得稅資產的未使用稅務虧損總額為人民幣43,348百萬元(2021年：人民幣3,020百萬元)。這是由於管理層預計在這些稅務虧損過期前，本集團不大可能產生足夠的未來應納稅所得額以利用這些稅務虧損。未確認為遞延所得稅資產的稅務虧損到期日分析如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
到期年限：		
2022年	-	82
2023年	109	109
2024年	336	336
2025年	157	-
2026年	11,715	1,515
2027年	27,317	-
2028年	3,714	978
	43,348	3,020

於2022年12月31日，本集團並未確認為遞延所得稅資產的其他可抵扣暫時性差異為人民幣1,610百萬元(2021年12月31日：人民幣1,094百萬元)。管理層預計在可預見未來不是很可能產生足夠的應稅利潤以利用這些可抵扣暫時性差異。

30 其他資產

	軟件 人民幣百萬元	租賃改良 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元 註	合計 人民幣百萬元
於2021年1月1日	608	284	1,985	2,877
本年增加	83	43	253	379
在建工程轉入	474	28	–	502
本年處置	–	(7)	(4)	(11)
本年攤銷	(330)	(105)	(83)	(518)
減值準備	–	(18)	–	(18)
於2021年12月31日	835	225	2,151	3,211
於2022年1月1日	835	225	2,151	3,211
本年增加	297	12	123	432
在建工程轉入(附註20)	272	19	–	291
物業、廠房及設備轉入(附註19)	–	–	(1,100)	(1,100)
轉出至其他	–	–	(18)	(18)
本年處置	(1)	–	–	(1)
因喪失子公司控制權而減少(附註19(d))	(1)	–	–	(1)
本年攤銷	(336)	(91)	(113)	(540)
於2022年12月31日	1,066	165	1,043	2,274

註：於2022年12月31日，該金額包含向關聯方支付的賬面價值為人民幣495百萬元的購置長期資產預付款(於2021年12月31日：人民幣1,302百萬元)(附註42(b)&50(c))。

31 存貨

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	1,444	1,559
其他物資	153	173
	1,597	1,732
減：存貨跌價準備	(210)	(80)
	1,387	1,652

存貨跌價準備如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
於1月1日	80	72
計提存貨跌價準備	133	17
處置存貨轉銷	(2)	(9)
因喪失子公司控制權而減少	(1)	–
於12月31日	210	80

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

32 應收賬款

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
應收賬款	2,672	2,897
減：壞賬準備	(53)	(39)
	2,619	2,858

(a) 賬齡分析

本集團向銷售代理及其他客戶提供的信貸期限一般由1個月至3個月不等。以下是基於交易日的應收賬款賬齡分析：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
1個月以內	1,942	2,337
超過1個月但少於3個月	425	273
超過3個月但少於12個月	231	236
超過1年	74	51
	2,672	2,897
減：壞賬準備	(53)	(39)
	2,619	2,858

所有應收賬款預計將於1年內收回。

(b) 應收賬款按幣種列示

本集團應收賬款的賬面價值以下列幣種計價：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
人民幣	2,399	2,631
美元	189	195
歐元	8	16
港幣	5	11
澳元	17	9
塔卡	7	7
其他幣種	47	28
	2,672	2,897

33 其他應收款

	註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅		5,609	7,854
政府補助	(i)	985	474
飛機設備製造商回扣款		493	302
押金及保證金		166	155
其他	(ii)	822	972
		8,075	9,757
減：壞賬準備	(iii)	(136)	(158)
		7,939	9,599

註：

- (i) 當有合理保證本集團會收到政府補助並已遵守與其相關的規定時，本集團確認應收政府補助。
- (ii) 該餘額包括期限為三個月以上的定期存款人民幣177百萬元(2021年12月31日：人民幣227百萬元)。於2022年12月31日，定期存款加權平均年利率為1.91%(2021年12月31日：1.95%)。
- (iii) 本集團於2020年12月失去對中國南方航空西澳飛行學院(「西澳飛行學院」)的控制權。於2020年12月31日和2021年12月31日，本集團將預付西澳飛行學院培訓費人民幣148百萬元全額計提壞賬準備。於2022年，作為無擔保債權人，本集團從西澳飛行學院收到了中期清算款人民幣29百萬元，因此相應地轉回了壞賬準備人民幣29百萬元。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行及金融機構定期存款	1,173	1
銀行及其他金融機構存款及現金	18,716	21,455
合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物	19,889	21,456

本集團的現金及現金等價物的賬面價值以下列幣種列示：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣	17,864	20,457
美元	1,645	782
歐元	180	88
澳元	23	20
日元	27	12
港幣	45	31
其他幣種	105	66
	19,889	21,456

34 現金及現金等價物(續)

(b) 將稅前虧損調節為經營活動現金流入：

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
稅前虧損		(31,550)	(13,910)
調整：			
折舊與攤銷	12	24,266	24,241
物業、廠房及設備減值	19	416	994
使用權資產減值	21	33	1,585
其他資產減值	30	-	18
處置子公司		(215)	-
處置聯營公司		(42)	-
信用損失	11	(3)	(1)
應佔聯營公司業績	24	13	(9)
應佔合營公司業績	25	(304)	(271)
處置物業、廠房及設備與在建工程的淨收益	14	(300)	(363)
金融資產／負債公允價值變動	28	388	309
利息收入		(457)	(675)
利息支出	15	6,006	6,202
其他非流動金融資產的股息收益	26	(7)	(4)
匯兌虧損／(收益)，淨額		3,496	(1,524)
營運資本的變動：			
存貨減少		187	108
合同負債及其他非流動負債增加／(減少)		73	(85)
票證結算減少		(333)	(281)
遞延收益增加／(減少)	46	35	(44)
經營性應收款項減少／(增加)		1,364	(1,593)
經營性應付款項增加		2,741	580
經營活動現金流入		5,807	15,277

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流：

	借款 人民幣百萬元 (附註 36)	租賃負債 人民幣百萬元 (附註37)	利率互換 (負債)/(資產) 人民幣百萬元 (附註27)	可轉債的 衍生工具部分 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2022年1月1日	96,267	102,749	20	1,222	200,258
籌資活動現金流量變動：					
銀行借款所得款項	75,429	-	-	-	75,429
發行超短期融資券所得款項	27,500	-	-	-	27,500
發行公司債券所得款項	3,900	-	-	-	3,900
償還銀行借款	(36,359)	-	-	-	(36,359)
償還超短期融資券	(39,600)	-	-	-	(39,600)
償還公司債券	(7,500)	-	-	-	(7,500)
已付租賃款的本金部分(附註34(d))	-	(21,960)	-	-	(21,960)
籌資活動現金流量變動總額	23,370	(21,960)	-	-	1,410
匯兌調整	(42)	3,497	-	-	3,455
公允價值變動	-	-	(49)	486	437
其他變動：					
租賃負債本年新增(附註52)	-	10,476	-	-	10,476
可轉債攤銷	275	-	-	-	275
應計利息費用	(90)	-	-	-	(90)
其他變動總額	185	10,476	-	-	10,661
於2022年12月31日	119,780	94,762	(29)	1,708	216,221

34 現金及現金等價物(續)

(c) 將負債調節為籌資活動現金流(續):

	借款 人民幣百萬元 (附註36)	租賃負債 人民幣百萬元 (附註37)	利率互換 (負債)/(資產) 人民幣百萬元 (附註27)	可轉債的 衍生工具部分 人民幣百萬元 (附註27)	合計 人民幣百萬元
於2021年1月1日	78,233	121,213	53	3,092	202,591
籌資活動現金流量變動:					
銀行借款所得款項	76,910	-	-	-	76,910
發行超短期融資券所得款項	82,500	-	-	-	82,500
發行公司債券所得款項	9,000	-	-	-	9,000
償還銀行借款	(70,437)	-	-	-	(70,437)
償還超短期融資券	(68,900)	-	-	-	(68,900)
償還公司債券	(3,749)	-	-	-	(3,749)
已付租賃款的本金部分(附註34(d))	-	(21,613)	-	-	(21,613)
籌資活動現金流量變動總額	25,324	(21,613)	-	-	3,711
匯兌調整	-	(1,474)	-	-	(1,474)
公允價值變動	-	-	(33)	269	236
其他變動:					
租賃負債本年新增(附註52)	-	4,623	-	-	4,623
可轉債轉股(附註52)	(8,317)	-	-	(2,139)	(10,456)
可轉債攤銷	456	-	-	-	456
應計利息費用	571	-	-	-	571
其他變動總額	(7,290)	4,623	-	(2,139)	(4,806)
於2021年12月31日	96,267	102,749	20	1,222	200,258

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

34 現金及現金等價物(續)

(d) 租賃現金流出總額

租賃的現金流量表中包括以下各項：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
經營現金流量	(5,054)	(5,794)
投資現金流量	(12)	(343)
籌資現金流量	(21,960)	(21,613)
	(27,026)	(27,750)

這些金額與以下各項有關：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
支付的租賃租金	(27,014)	(27,407)
土地使用權的增加	(12)	(343)
	(27,026)	(27,750)

35 持有待售資產

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
飛機及其他飛行設備	709	1,292

於2022年12月31日，持有待售資產為本集團持有的待交付的飛機和相關飛行設備，該等資產的賬面價值合計為人民幣約709百萬元。於2022年12月31日，該等資產的第三方交易價格高於賬面價值，相關處置交易預計將於2023年完成。

36 借款

(a) 借款分析如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
非流動部分		
長期借款	15,316	15,389
公司債券(註(ii))	-	1,000
可轉債(附註27(ii))	5,240	4,984
中期票據(註(iii))	13,888	16,981
	34,444	38,354
流動部分		
長期借款的流動部分	10,773	169
短期借款	53,674	25,116
超短期融資券	12,536	24,710
公司債券及中期票據的流動部分(註(ii)和註(iii))	8,343	7,910
可轉債的流動部分(附註27(ii))	10	8
	85,336	57,913
借款總額	119,780	96,267
借款償還期限：		
1年以內	85,336	57,913
第2年內	14,167	18,611
第3年至第5年內	17,599	16,747
第5年後	2,678	2,996
借款總額	119,780	96,267

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36借款(續)

(a) 借款分析如下:(續)

註：

(i) 於2022年12月31日，本集團的銀行借款均為無抵押借款(於2021年12月31日：無)。

(ii) 於2019年2月21日，本集團發行三年期公司債券，發行規模為人民幣3,000百萬元，其票面利率為3.45%。該債券於本期間全部贖回。

於2019年5月16日，本集團發行三年期公司債券，發行規模為人民幣2,000百萬元，其票面利率為3.72%。該債券於本期間全部贖回。

於2019年11月20日，廈門航空發行三年期公司債券，發行規模為人民幣1,500百萬元，其票面利率為3.58%。該債券於本期間被廈門航空全部贖回。

於2020年3月16日，廈門航空發行三年期公司債券，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面利率為2.95%。於2022年12月31日，該公司債券將會在一年以內到期。

(iii) 於2019年，本集團發行三年期中期票據，發行規模為人民幣1,000百萬元，其票面年利率為3.20%。該債券於本期間全部贖回。

於2020年，本集團本期發行三年期至五年期中期票據，發行總規模為人民幣8,000百萬元，其票面年利率為2.44%至3.28%。截至2022年12月31日，該票據將在一年內到期的金額為人民幣7,000百萬元，一年以上到期的金額為人民幣1,000百萬元。

於2021年，本集團本期發行三年期中期票據，發行總規模為人民幣9,000百萬元，其票面年利率為2.90%至3.20%。截至2022年12月31日，該票據將在一年以上到期。

於2022年，本集團本期發行三年期中期票據，發行總規模為人民幣3,800百萬元，其票面年利率為2.69%至2.95%。截至2022年12月31日，該票據將在一年以上到期。

於2022年，廈門航空發行三年期中期票據，發行規模為人民幣100百萬元，其票面利率為3.00%。截至2022年12月31日，該公司債券將會在一年以上到期。

(b) 於2022年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為2.16%(2021年12月31日：2.20%)。

36 借款(續)

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
以人民幣計價的借款		
於2022年12月31日，固定年利率為1.20%~3.30%	22,667	12,483
公司債券－固定年利率為2.95%	1,024	7,666
可轉債－固定年利率(附註27(ii))	5,250	4,992
中期票據－固定年利率為2.44%~3.28%	21,207	18,225
於2022年12月31日，浮動年利率為基準利率(由人行規定)之65%~70%	3,422	3,075
	53,570	46,441
減：列作流動負債的1年內到期借款	(19,126)	(8,087)
	34,444	38,354

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
人民幣	118,386	96,267
美元	1,394	-
	119,780	96,267

(e) 於2022年12月31日，南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款的短期借款及長期借款餘額合計為人民幣13,007百萬元(2021年12月31日：人民幣1,001百萬元)，其中短期借款餘額為人民幣10,005百萬元(2021年12月31日：無)，長期借款餘額為人民幣3,002百萬元(2021年12月31日：人民幣1,001百萬元)(附註50(d)(ii))。

(f) 本集團的若干銀行融資額度附有金融機構相關的借貸合同中常見的一般性貸款契約，該些一般性貸款契約要求本集團保持一定的資產負債比率。若違反了該些一般性貸款契約，則相關的借款將需實時歸還。本集團定期監控該些一般性貸款契約的遵守情況。本集團具體的流動性風險管理政策請詳見附註4(a)。於2022年12月31日，本集團合計人民幣約27,400百萬元的短期借款未遵循相關銀行借貸合同有關資產負債比率的一般性貸款契約(2021年12月31日：無)。本集團已從相關金融機構取得豁免，該等金融機構同意本集團按照借貸合同約定的還款日償還借款，並維持現有授予本集團的綜合授信額度。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

37 租賃負債

於2022年12月31日，本集團租賃負債的剩餘合同付款額到期情況如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
1年以內	21,799	20,805
超過1年但於2年內	17,412	19,229
超過2年但於5年內	36,225	38,950
5年以上	19,326	23,765
	94,762	102,749

按幣種計價債務

截止至2022年								
12月31日	實際利率	美元	日元	人民幣	歐元	其他貨幣	合計	
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
固定利率	1.76%~4.90%	35,913	25	7,338	9	29	43,314	
浮動利率	0.73%~7.72%	3,964	322	44,921	2,241	-	51,448	
		39,877	347	52,259	2,250	29	94,762	

按幣種計價債務

截止至2021年								
12月31日	實際利率	美元	日元	人民幣	歐元	其他貨幣	合計	
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
固定利率	1.78%~4.90%	38,254	9	12,780	8	19	51,070	
浮動利率	0.42%~5.22%	5,524	514	43,091	2,550	-	51,679	
		43,778	523	55,871	2,558	19	102,749	

於2022年12月31日，本集團有金額重大的以美元列示的租賃負債。截至2022年12月31日止年度的淨匯兌損失為人民幣3,619百萬元（2021年：淨匯兌收益為人民幣1,575百萬元），主要產生於以美元計價的租賃負債的折算。

38 應付賬款

以下是基於交易日的應付賬款賬齡分析：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
1個月以內	420	403
超過1個月但少於3個月	437	221
超過3個月但少於6個月	265	221
超過6個月但少於1年	129	268
超過1年	286	215
	1,537	1,328

本集團應付賬款的賬面價值以下列貨幣計價：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
人民幣	1,149	891
美元	382	431
其他貨幣	6	6
	1,537	1,328

39 合同負債

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(註)	1,423	1,459
其他	73	83
	1,496	1,542

註：於2022年12月31日，旅客里程獎勵計劃未兌換積分為本集團分攤至尚未履約的常旅客里程獎勵計劃的交易價格，代表於日後客戶取得兌換商品或服務控制權時，本集團預計確認的收入金額。以下是常旅客里程獎勵計劃未兌換積分變動情況：

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

39 合同負債(續)

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1月1日	3,061	3,196
— 流動	1,459	1,451
— 非流動	1,602	1,745
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加	1,564	1,628
本年確認收入導致的減少	(1,452)	(1,763)
— 由合同負債年初餘額轉入	(1,084)	(1,344)
— 由本年新增合同負債轉入	(368)	(419)
於12月31日	3,173	3,061
其中：		
— 流動	1,423	1,459
— 非流動(附註41)	1,750	1,602

40 票證結算

於2022年12月31日，票證結算金額為預期顧客在未來取得本集團提供的運輸服務控制權時應確認的收入。於2022年度，票證結算年初餘額中人民幣約2,408百萬元(2021年：人民幣2,528百萬元)滿足收入確認條件，並結轉至當期收入，而人民幣1,151百萬元(2021年：人民幣1,267百萬元)因發生退票，於退回票款時衝回。

41 其他非流動負債

		2022	2021
	附註	人民幣百萬元	人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分	39	1,750	1,602
長期應付款(註)		204	193
其他		-	29
		1,954	1,824

註：本集團於本年度及2020年對部分飛機進行了售後回租安排，發生的該類交易形成了超額融資，本集團將該超額融資確認為長期應付款。於2022年12月31日，長期應付款(包括一年內到期的部分)為人民幣531百萬元(2021年12月31日：人民幣291百萬元)。其中應付關聯公司款項為人民幣143百萬元(2021年12月31日：無)(附註42(c))。

42 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		10	14
聯營公司		76	72
合營公司		30	28
其他關聯方		-	1
	50(c)	116	115
非流動			
聯營公司	50(c)	357	151

於2022年12月31日，應收聯營公司款項包含了融資租賃相關的長期應收款人民幣404百萬元(包括一年內到期的部分)(2021年12月31日：人民幣183百萬元)(附註(26)(ii))。此外，剩餘應收關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內收回。

(b) 預付關聯公司購買長期資產款項

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司		429	719
聯營公司		66	495
合營公司		-	88
	30&50(c)	495	1,302

(c) 應付關聯公司款項

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		262	174
聯營公司		14	14
合營公司		159	175
	50(c)	435	363
非流動			
南航集團及其聯屬公司	50(c)	85	-

於2022年12月31日，應付給南航集團及其附屬公司的金額包括與融資租賃安排有關的長期應付款人民幣143百萬元(包括一年內到期的部分)(2021年12月31日：無)(附註41)。除此之外，其餘應付關聯公司款項為無抵押、免息及無固定付款期限的款項。所有款項預期於1年內清還。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

43 預提費用

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
維護及修理	6,713	5,477
工資及福利	4,564	4,457
起降及導航費	1,327	1,855
燃油成本	1,665	1,524
計算機訂座費	712	457
大修理準備(附註45)	596	124
航空配餐費用	57	75
其他	2,002	1,510
	17,636	15,479

44 其他負債

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
購置物業、廠房及設備款	3,507	3,420
民航發展基金及代收機場稅費	554	714
銷售代理訂金	574	446
其他應交稅費	460	501
收到的包機定金	207	259
其他	2,514	2,438
	7,816	7,778

45 大修理準備

租賃飛機的大修理準備詳情如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1月1日	4,944	4,642
本年計提	922	714
本年使用	(71)	(412)
於12月31日	5,795	4,944
減：當期部分(附註43)	(596)	(124)
	5,199	4,820

46 遞延收益

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
維修回扣	467	485
撥款轉入	288	233
其他	5	7
	760	725

47 股本

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
有限售條件：		
3,257,005,885股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2021年：2,453,434,457股每股面值人民幣1.00元)(附註(ii))	3,257	2,453
	3,257	2,453
無限售條件：		
6,147,463,051股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2021年：6,147,463,051股每股面值人民幣1.00元)	6,147	6,147
4,072,426,466股A股，每股面值人民幣1.00元 (2021年：4,072,395,671股每股面值人民幣1.00元)	4,073	4,073
4,643,997,308股H股，每股面值人民幣1.00元 (2021年：4,275,144,849股每股面值人民幣1.00元)(附註(iii))	4,644	4,275
	14,864	14,495
	18,121	16,948

註：

- (i) 所有內資國家股、H股及A股在各重大方面均享有完全同等的權益。
- (ii) 於2022年11月，本公司以每股人民幣5.60元的發行價向南航集團非公開發行803,571,428股A股股票。上述非公開發行A股股票新增股本人民幣約804百萬元及資本公積人民幣約3,693百萬元。南航集團認購的上述非公開發行的A股股票自發行結束之日起36個月內不得轉讓。
- (iii) 於2022年8月，本公司以每股港幣4.88元的發行價向南龍控股非公開發行368,852,459股H股股票。上述非公開發行H股股票新增股本人民幣約369百萬元及資本公積人民幣約1,180百萬元。根據本公司與南龍控股簽署的認購協議約定，南龍控股承諾在本次非公開發行H股股票結束之日起36個月內，不上市交易或轉讓其在本次認購中取得的任何H股股票。由於南龍控股持有的上述H股股票在性質上並不屬於上海證券交易所規則下的有限售條件股份，本公司將其分類為無限售條件流通股份。

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

48 儲備

(a) 股息

董事會未建議分配截至2022年12月31日及2021年12月31日止年度的股息。

(b) 股本溢價

股本溢價是本公司股票的面值與本公司已發行股份的對價之間的差額。

(c) 公允價值儲備(不可重分類至損益)

公允價值儲備(不可重分類至損益)主要包括本集團於報告期末所持有以及應佔聯營公司報告期末所持有的按照國際財務報告準則第9號指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的權益投資的公允價值累計淨變動(見附註2(f))。

(d) 其他儲備

其他儲備主要包括法定盈餘公積金儲備。根據公司法及本公司和若干子公司的公司章程規定，本公司及有關子公司須將他們每年按照有關中國企業會計準則及相關規定計算的稅後利潤的10%提取法定盈餘公積金，直至公積金結餘等於註冊股本之50%。提取法定盈餘公積金須於派發股息之前，且年末留存收益為正數。

法定盈餘公積金可用以彌補以前年度虧損(如有)，亦可按現有持股比例發行新股予股東或增加股東所持股份的面值而轉換為股本，但轉換後之結餘不可少於註冊股本的25%。

截至2022年12月31日止年度，本公司因虧損未提取法定盈餘公積金(2021年：無)。

49 承諾

(a) 資本承諾

於2022年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
就飛機，發動機及飛行設備的承諾		
— 已授權及已訂約	97,329	54,662
投資承諾		
— 已授權及已訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	52	185
— 購買聯營公司股權的投資承諾	171	171
— 已授權及未訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	14	24
	237	380
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權及已訂約	3,865	3,796
— 已授權及未訂約	5,450	5,785
	9,315	9,581
	106,881	64,623

於2022年12月31日，就購置這些飛機，發動機及飛行設備，包括預計交付日的估計價格提升，在未來的付款總額如下：

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
2022	—	33,165
2023	33,968	15,093
2024	23,795	6,404
2025	21,306	—
2026年及以後	18,260	—
	97,329	54,662

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易

(a) 主要管理人員薪酬

本集團主要管理人員薪酬，包括列示於附註58的支付給本公司董事(不包括獨立非執行董事)及若干最高薪酬員工如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	9,796	12,353
退休計劃供款	1,528	1,854
	11,324	14,207

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
董事及監事(附註58)	1,691	1,733
高級管理人員	9,633	12,474
	11,324	14,207

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中(附註13)。

50 重大關聯交易(續)

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

本集團在正常業務經營過程中向南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司提供經營方面之服務。本集團同時亦接受這些公司提供的經營方面之服務。

以下為本集團進行的重大交易詳情：

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
收到南航集團及其聯屬公司收入			
租賃收入*	(i)	7	7
航材銷售收入*	(ii)	24	4
受託管理收入*	(iii)	39	39
佣金收入*	(iv)	2	18
其他*		11	4
支付南航集團及其聯屬公司費用			
佣金費用及服務費*	(v)	24	39
維修材料採購及租賃	(ii)	68	106
航空配餐費用*	(i)	57	84
土地及房屋建築物租賃費*	(vi)	406	407
物業管理及修繕費*	(vii)	165	154
代建費*	(xx)	37	–
其他*		5	8
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(viii)	1,928	2,474
採購維修材料	(ix)	1,905	2,124
地面服務支出	(x)	14	13
航空配餐費用	(xi)	–	3
廣告製作代理及宣傳服務*	(xii)	103	131
物業管理及修繕費	(xiii)	6	17
土地及房屋建築物租賃費用	(xiv)	13	14
佣金費用	(xv)	2	6
其他		30	50

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

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

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
收到合營公司及聯營公司收入			
維修材料銷售及手續費收入	(xvi)	40	30
廣告媒體委託經營代理收入*	(xii)	2	2
維修收入	(xv)	10	12
航空配餐收入	(xv)	4	10
飛行員培訓收入	(xv)	7	19
地面服務收入	(xv)	13	18
飛行員流動補償	(xv)	8	24
飛機租賃收入	(xvii)	6	4
其他		14	15
支付其他關聯公司費用			
計算機訂座費	(xviii)	265	465
與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易			
租賃飛機費用*	(xix)	5,727	5,323

(i) 深圳航空食品有限公司(「深圳航食」)是南航集團的聯營公司。

航空配餐支出是指本集團與深圳航食就航空配餐及相關服務而支付的費用。

此外，本集團與深圳航食簽定經營性租賃協議將土地及房屋建築物，若干設備出租予深圳航食。

(ii) 中國航空器材集團有限公司(「中國航空器材」)是南航集團的聯營公司。

本集團向中國航空器材購買軟件服務，同時從其採購、租賃維修材料。該公司亦向本集團採購維修材料。

通用航空於2022年成為南航集團的子公司，該公司向本集團採購維修材料。

50 重大關聯交易(續)

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

- (iii) 中國北方航空有限公司(「北方航空」)是南航集團的全資子公司。本集團向南航集團及北方航空提供委託管理服務。
- (iv) 南航保險經紀有限公司(「保險經紀」)是南航集團的全資子公司。本集團向保險經紀提供網站資源以銷售航空保險。
- (v) 南航集團全資子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。佣金乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。

南航集團全資子公司深圳市白雲航空旅遊有限公司替本集團提供交通和住宿服務支付之服務費。服務費乃根據由中國民用航空局及國際航空運輸協會規定之佣金率計算。
- (vi) 本集團向南航集團及其聯屬公司租用位於中國的土地及房屋建築物。該金額為本集團向南航集團就租入土地及房屋建築物支付或應付的租金。
- (vii) 招商積餘南航(廣州)物業服務有限公司(曾用名：中國南航集團物業管理有限公司)於2022年成為南航集團的聯營公司，向本集團提供物業管理服務。
- (viii) 本集團的合營公司摩天宇向本集團提供綜合維修服務。
- (ix) 本集團的合營公司廣州飛機維修和向本集團提供綜合維修服務。本集團亦向廣州飛機維修採購維修材料。
- (x) 本集團的聯營公司北京空港航空地面服務有限公司與瀋陽空港物流有限公司向本集團提供地面物流服務。
- (xi) 本集團的聯營公司北京空港配餐有限公司為本集團提供航空配餐及相關服務。
- (xii) 本集團的聯營公司文化傳媒向本集團提供廣告及宣傳服務。本集團向文化傳媒提供廣告媒體資源。

財務報表 附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

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

(xiii) 本集團的聯營公司新疆實業為本集團提供物業管理服務。

(xiv) 本集團的聯營公司北京星明湖金雁酒店有限公司為本集團提供土地及房屋租賃服務。

(xv) 本集團為四川航空提供飛機維修服務及配餐服務。

四川航空替本集團出售機票而收到本集團支付之佣金。

此外，本集團向四川航空提供飛行員培訓服務及地面服務，及轉讓飛行員。

(xvi) 本集團為廣州飛機維修及摩天宇進口維修材料，並向其銷售和收取手續費。

(xvii) 本集團為四川航空提供飛機租賃服務並收取租賃費。

(xviii) 由於本集團的關鍵管理人員被任命為中國民航信息網絡股份有限公司的董事，因此中國民航信息網絡股份有限公司被視作本集團的關聯方。中國民航信息網絡股份有限公司向本集團提供計算機訂座服務。

(xix) 南航集團合營公司南航國際融資租賃有限公司(「南航國際」)，為本集團提供飛機及發動機租賃服務。

(xx) 南航集團全資子公司廣州南航建設有限公司，為本集團提供代建服務。

* 該些關聯交易亦構成上市規則第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。上市規則第14A章所要求之披露已於董事會報告「關連交易」部份列示。

50 重大關聯交易(續)

(c) 與南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司之餘額

應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的詳情：

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		10	14
聯營公司		76	72
合營公司		30	28
其他關聯方		-	1
	42(a)	116	115

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
長期應收項：			
聯營公司		357	151
	42(a)	357	151

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
預付購建長期資產款：			
南航集團及其聯屬公司		429	719
聯營公司		66	495
合營公司		-	88
	30&42(b)	495	1,302

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		262	174
聯營公司		14	14
合營公司		159	175
	42(c)	435	363

	附註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
長期應付款項：			
南航集團及其聯屬公司	42(c)	85	-

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

50 重大關聯交易(續)

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

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
預提費用：		
南航集團及其聯屬公司	57	27
聯營公司	57	57
合營公司	1,505	1,277
其他關聯公司	770	612
	2,389	1,973
租賃負債：		
南航集團及其聯屬公司	24,755	24,756
聯營公司	3	17
	24,758	24,773

除長期應收款、長期應付款及租賃負債外，應收／應付南航集團及其聯屬公司、本集團的聯營公司、合營公司及其他關聯公司的款項為無抵押、免息及無固定付款期限。

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款

(i) 南航財務的貸款*

於2022年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣6,363百萬元(2021年12月31日：人民幣3,018百萬元)。

無抵押貸款到期日情況如下：

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
1年以內	6,325	2,978
1至2年	38	40
	6,363	3,018

截至2022年12月31日止年度，本集團向南航財務計提利息為人民幣197百萬元(2021年：人民幣76百萬元)，借款年利率為3.00%至3.30%(2021年：3.00%至3.30%)。

50 重大關聯交易(續)

(d) 關聯方的貸款及存放於關聯方的存款(續)

(ii) 南航集團提供的委託貸款*

於2021年，南航集團、南航財務和本集團簽訂了委託貸款協議，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣1,000百萬元的委託貸款。於2022年，本集團全部償還以前年度南航集團通過南航財務向本集團提供的委託貸款。

於2022年，南航集團、南航財務和本集團簽訂了委託貸款協議，由南航集團通過南航財務向本集團提供人民幣13,000百萬元的委託貸款。

於2022年12月31日，金額為人民幣10,005百萬元(包括應付利息費用人民幣5百萬元)的無抵押委託貸款將於一年內到期(2021年12月31日：無)，金額為人民幣3,002百萬元(包括應付利息費用人民幣2百萬元)的無抵押委託貸款將於一年以上到期(2021年12月31日：人民幣1,001百萬元)(附註36(e))。

截至2022年12月31日止年度，本集團向南航財務計提的利息費用為人民幣90百萬元(2021年：人民幣22百萬元)，借款年利率為2.00%(2021年：3.85%)。

(iii) 向南航集團發行可轉債*

於2020年10月，本集團按面值公開發行160,000,000張A股可轉債，可轉債的票面價值為人民幣100元/張。其中，南航集團認購了101,027,580張。於2021年6月，南航集團將其持有的可轉債全部轉為A股普通股。於2022年12月31日，南航集團不持有本集團發行的可轉債。

(iv) 南航財務認購的中期票據*

於2020年3月，本集團以年利率3.28%公開發行面值為人民幣1,000,000,000元的中期票據，期限為5年，其中，南航財務認購了面值為人民幣300,000,000元的中期票據。於2022年12月31日，南航財務持有本集團發行的中期票據面值為人民幣300,000,000元。

(v) 存放於南航財務的存款*

於2022年12月31日，本集團存放於南航財務的存款列示於如下表格。其適用利率乃按照人行公佈之相關存款利率釐定。

	2022	2021
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	14,118	12,621

截至2022年12月31日，本集團源自南航財務的利息收入為人民幣202百萬元(2021年：人民幣159百萬元)。

* 該些關聯交易亦構成上市規則第14A章所定義的關連交易或持續關連交易。上市規則第14A章所要求之披露已於董事會報告「關連交易」部份列示。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

51 僱員福利計劃

(a) 退休福利

本集團的僱員參加了本集團在中國主要業務所在地的市政府和省府制定的定額供款退休計劃。本集團按僱員工資、獎金和其他津貼的14%至16% (2021年：14%至16%)的比例繳納退休金供款。參加該計劃的僱員於退休時從當地勞動和社會保障部門領取退休金。本集團所有退休僱員的退休福利義務均由該等計劃覆蓋。本集團也根據實際情況自願向在企業年金實施前退休僱員支付一定的福利津貼。

於2014年，本公司及部分主要子公司的僱員參加了由南航集團建立的新的定額供款退休計劃(「企業年金」)。向企業年金的供款是根據上一年度的年度工資的一個固定比例確定的。按照企業年金方案，本集團除了上述年度供款外並無其他額外的義務。在2022年度，本集團向企業年金的供款額為人民幣約884百萬元(2021年：人民幣998百萬元)。

於2022年，退休金供款及企業年金計劃下均無被沒收的供款可供本集團用於減少未來年度應付的供款。

(b) 住房補貼

本集團每月按照員工工資的一定比例向相關部門支付由市政府和省府組織的住房公積金。本集團的責任以每年對該住房公積金應付款額為限。

此外，本集團每月向符合資格的員工以現金支付住房補貼。這部分的住房補貼於發生時計入利潤表。

52 合併現金流量表的補充數據

非現金交易

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
租入固定資產	10,476	4,623
可轉債轉股	-	10,456

53 或有負債

- (a) 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢、海口等地的若干房屋及建築物。該等房屋和建築物在本集團租用前由南航集團使用，但是據本集團瞭解，南航集團對這些房屋和建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議，南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害，向本集團作出賠償。
- (b) 根據本集團於以前年度與南航集團簽訂的若干協議，南航集團向本集團轉讓若干土地使用權及房屋建築物，截至本報告日，該部分土地使用權及房屋建築物尚未變更登記至本集團名下。南航集團向本公司出具的承諾函，承諾若由於上述尚未取得權屬證書的土地及房產建築物導致任何第三方向本集團提出權利主張，或因前述土地及房產建築物的所有權瑕疵影響本集團的正常業務運營而致使本集團遭受損失的，該等損失將由南航集團承擔，且承擔上述損失後不向本集團追償。
- (c) 本公司及其子公司廈門航空同意向飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約562百萬元(2021年12月31日：人民幣約696百萬元)。截至2022年12月31日，銀行已向部分飛行學員發放貸款合計人民幣約143百萬元(2021年12月31日：人民幣約181百萬元)，由本公司或本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本年，本集團由於被擔保飛行學員未按時還貸而履行擔保責任的還貸金額為人民幣0.2百萬元(2021年：2百萬元)。

54 直接控股和最終控股公司

於2022年12月31日，本公司之董事認為在中國成立的國有企業南航集團為本集團的直接控股及最終控股公司。

55 資產負債表日後事項

自資產負債表日至本財務報告批准日期間，本集團未發生需要作出披露的期後事項。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

56 本公司財務狀況表

	2022年12月31日 人民幣百萬元	2021年12月31日 人民幣百萬元
非流動資產		
物業、廠房及設備，淨額	48,508	53,001
在建工程	24,168	23,318
使用權資產	126,081	126,633
於子公司投資	11,213	11,990
於聯營公司權益	1,318	1,332
於合營公司權益	1,832	1,832
飛機租賃訂金	344	298
其他權益工具投資	-	40
其他非流動金融資產	21	25
遞延所得稅資產	11,007	11,558
應收關聯公司和其他關聯公司款項	4,987	4,949
衍生金融資產	27	-
其他資產	1,577	2,078
	231,083	237,054
流動資產		
存貨	936	1,101
應收賬款	480	796
其他應收款	5,439	7,468
現金及現金等價物	8,386	11,778
持有待售資產	26	1,292
受限制銀行存款	92	97
預付費用及其他流動資產	489	565
衍生金融資產	2	-
應收子公司及其他關聯公司款項	10,188	6,210
	26,038	29,307
流動負債		
衍生金融負債	1,708	1,222
借款	75,025	53,905
租賃負債	20,097	18,422
應付賬款	105	228
合同負債	1,370	1,354
票證結算	2,544	2,677
應付子公司及其他關聯公司款項	1,804	2,575
預提費用	14,061	9,461
其他負債	5,128	5,460
	121,842	95,304

56 本公司財務狀況表(續)

	附註	2022年12月31日 人民幣百萬元	2021年12月31日 人民幣百萬元
非流動負債			
借款		30,201	36,797
租賃負債		70,786	76,222
衍生金融負債		-	20
其他非流動負債		1,864	1,694
應付關聯公司款項		85	-
大修理準備		2,762	2,905
遞延收益		298	327
		105,996	117,965
淨資產		29,283	53,092
股本及儲備			
股本		18,121	16,948
儲備	57	11,162	36,144
權益合計		29,283	53,092

關於我們

經營業績

企業管治

財務報告

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

57 本公司儲備變動

	公允價值儲備 (可重分類)		公允價值儲備 (不得重分類)		留存收益/ (累計虧損)	合計
	股本溢價	至損益)	至損益)	其他儲備		
	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2021年1月1日	38,288	(33)	-	2,725	(1,575)	39,405
2021年權益變動：						
綜合收益總額	-	33	(45)	-	(12,086)	(12,098)
可轉換公司債券轉股	8,837	-	-	-	-	8,837
於2021年12月31日及2022年1月1日	47,125	-	(45)	2,725	(13,661)	36,144
2022年權益變動：						
綜合收益總額	-	-	5	-	(29,860)	(29,855)
發行股本(附註47(ii)&(iii))	4,873	-	-	-	-	4,873
處置其他權益工具投資	-	-	40	-	(40)	-
於2022年12月31日	51,998	-	-	2,725	(43,561)	11,162

58 董事及監事薪酬及權益

(a) 董事及監事薪酬

截至2022年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	工資、獎金 和津貼		退休福利計劃的 僱主供款		合計
	董事袍金 人民幣千元	人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	人民幣千元	
執行董事					
馬須倫(附註(i))	-	-	-	-	-
韓文勝(附註(i))	-	-	-	-	-
羅來君(附註(i)&(v))	-	-	-	-	-
監事					
任積東(附註(ii))	-	-	-	-	-
林曉春	-	687	-	157	844
楊斌	-	687	-	160	847
獨立非執行董事					
劉長樂	200	-	-	-	200
郭為	200	-	-	-	200
閻焱(附註(iv))	167	-	-	-	167
顧惠忠	200	-	-	-	200
蔡洪平(附註(v))	-	-	-	-	-

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

58 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2021年12月31日止年度，各董事及監事的薪酬列示如下：

名稱	董事袍金 人民幣千元	工資、獎金 和津貼 人民幣千元	住房津貼 人民幣千元	退休福利計劃的 僱主供款 人民幣千元	合計 人民幣千元
執行董事					
馬須倫(附註(i))	-	-	-	-	-
韓文勝(附註(i))	-	-	-	-	-
監事					
任積東(附註(ii)&(xi))	-	667	-	131	798
林曉春	-	655	-	147	802
楊斌(附註(ix))	-	294	-	25	319
李家世(附註(iii)&(x))	-	-	-	-	-
毛娟(附註(viii))	-	478	-	134	612
獨立非執行董事					
劉長樂(附註(vii))	133	-	-	-	133
郭為(附註(vii))	133	-	-	-	133
閻焱(附註(vii))	133	-	-	-	133
顧惠忠	153	-	-	-	153
譚勁松(附註(vi))	50	-	-	-	50
焦樹閣(附註(vi))	50	-	-	-	50
鄭凡(附註(vi))	20	-	-	-	20

註：

- (i) 該等董事於本公司未獲得與董事職位相關之薪金，其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (ii) 任積東先生2022年及2021年未獲得與監事職位相關之薪金，但在2021年獲得與高管職位相關之薪金。其同時於南航集團擔任管理職位，並自2021年11月起由南航集團發放薪酬。
- (iii) 李家世先生自2018年2月1日起於本公司未獲得與監事職位相關之薪金。其同時於南航集團擔任管理職位，並就此取得薪金。
- (iv) 於2022年10月28日退任。
- (v) 於2022年12月28日上任。
- (vi) 於2021年4月30日退任。
- (vii) 於2021年4月30日上任。
- (viii) 於2021年11月24日退任。
- (ix) 於2021年11月24日上任。
- (x) 於2021年12月28日退任。
- (xi) 於2021年12月28日上任。

58 董事及監事薪酬及權益(續)

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2022年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2021年：無)。

(c) 就提供董事及監事服務而向第三方提供的對價

截至2022年12月31日止年度，本集團並無就提供董事或監事服務而向第三方支付任何對價(2021年：無)。

(d) 向董事及監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該等董事及監事的關連主體提供的貸款、准貸款和其他交易的數據

截至2022年12月31日年度，並無向董事、監事、受該等董事及監事控制的法人團體及該董事及監事的關連主體提供的貸款、准貸款和其他交易(2021年：無)。

(e) 董事及監事在交易、安排或合同的重大權益

於本年度末或本年間內任何時間，均不存在任何與本集團業務有關之重大交易、安排及合同而本公司的董事或監事在其中享有直接或間接的重大權益(2021年：無)。

財務報表

附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

59 截至二零二二年十二月三十一日止年度已頒佈但尚未生效的修訂、新訂準則及詮釋的可能影響

截至本財務報表報出日，國際會計準則委員會已頒佈多項修訂及新準則，該等修訂及新準則於截至二零二二年十二月三十一日止年度尚未生效且未於本財務報表內採納。其中可能與本集團有關的包括下列各項。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
國際會計準則第17號，保險合同	二零二三年一月一日
國際會計準則第1號及國際財務報告準則實務報告第2號修訂本，會計政策披露	二零二三年一月一日
國際會計準則第8號修訂本，會計估計的定義	二零二三年一月一日
國際會計準則第12號修訂本，與單一交易產生之資產及負債相關之遞延稅項	二零二三年一月一日
國際會計準則第1號修訂本，負債分類為即期或非即期	二零二四一月一日
國際會計準則第1號修訂本，附契約條件的非即期負債	二零二四一月一日
國際財務報告準則第16號修訂本，租賃：售後回租的租賃負債	二零二四一月一日

本集團正評估該等修訂、新訂準則及詮釋於首次應用期間所產生之影響。

現階段發現除了應用修訂「國際會計準則第1號修訂本，負債分類為即期或非即期」外，應用上述修訂、新訂準則及詮釋不大可能對綜合財務報表構成重大影響。

截至2022年12月31日，如果本集團應用修訂「國際會計準則第1號修訂本，負債分類為即期或非即期」，被確認為非流動負債的賬面價值為人民幣5,240百萬元之可轉換債券，將被重分類至流動負債。

財務 補充資料

截至2022年12月31日止年度（按照中國企業會計準則編製）

簡明合併利潤表

下列的合併財務數據是摘錄自本集團按中國企業會計準則編製的合併財務報表。

	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
營業收入	87,059	101,644
減：營業成本	105,862	104,229
税金及附加	240	365
銷售費用	4,555	4,993
管理費用	3,560	3,678
研發費用	389	381
財務費用	9,240	4,025
其中：利息費用	6,006	6,202
利息收入	457	675
加：其他收益	4,670	3,964
投資收益	555	284
其中：對聯營企業和合營企業的投資收益	291	280
公允價值變動損失	(388)	(309)
信用減值轉回	3	1
資產減值損失	(582)	(2,614)
資產處置收益	330	399
營業虧損	(32,199)	(14,302)
加：營業外收入	710	660
減：營業外支出	37	261
虧損總額	(31,526)	(13,903)
減：所得稅	2,172	(2,892)
淨虧損	(33,698)	(11,011)
(1) 按經營持續性分類：		
1. 持續經營淨虧損	(33,698)	(11,011)
2. 終止經營淨虧損	-	-
(2) 按所有權歸屬分類：		
1. 歸屬於母公司股東的淨虧損	(32,682)	(12,103)
2. 少數股東(虧損)/收益	(1,016)	1,092

財務 補充資料

截至2022年12月31日止年度(按照中國企業會計準則編製)

簡明合併資產負債表

	2022年12月31日	2021年12月31日
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
資產		
流動資產總額	32,771	37,866
長期股權投資	6,205	5,977
固定資產和在建工程	124,132	122,686
無形資產和其他非流動資產	136,420	143,588
遞延所得稅資產	12,473	12,831
資產總計	312,001	322,948
負債和股東權益		
流動負債	141,458	110,990
遞延所得稅負債	24	26
其他非流動負債	115,405	127,687
負債合計	256,887	238,703
歸屬於母公司股東權益合計	41,057	67,616
少數股東權益	14,057	16,629
股東權益合計	55,114	84,245
負債和股東權益總額	312,001	322,948

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表

(1) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的淨虧損的影響分析如下：

	註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		(32,682)	(12,103)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	(25)	(8)
撥款轉入	(b)	1	1
以上調整對稅務的影響		6	2
以上調整對非控股權益的影響		1	2
國際財務報告準則下的金額		(32,699)	(12,106)

(2) 中國企業會計準則和國際財務報告準則之重大差異對歸屬於本公司股東的權益的影響分析如下：

	註	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		41,057	67,616
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	14	39
撥款轉入	(b)	(4)	(5)
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	237	237
以上調整對稅務的影響		(2)	(8)
以上調整對非控股權益的影響		(27)	(28)
國際財務報告準則下的金額		41,275	67,851

註：

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

五年 財務摘要

下列的合併財務資料是摘錄自本集團按國際財務報告準則編製的合併財務報表。

合併利潤表摘要

	截至12月31日止年度				
	2022	2021	2020	2019	2018
	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
經營收入	87,059	101,644	92,561	154,322	143,623
營運開支	(115,262)	(116,340)	(109,111)	(148,608)	(140,242)
其他收入淨額	5,661	4,767	4,686	5,124	5,438
經營(虧損)/利潤	(22,542)	(9,929)	(11,864)	10,838	8,819
利息收入	457	675	322	74	125
利息支出	(6,006)	(6,202)	(6,716)	(5,845)	(3,202)
應佔聯營公司業績	(13)	9	(776)	(178)	263
應佔合營公司業績	304	271	309	365	200
匯兌(虧損)/收益，淨額	(3,619)	1,575	3,485	(1,477)	(1,853)
其他營業外(費用)/收入	(131)	(309)	45	278	12
稅前(虧損)/利潤	(31,550)	(13,910)	(15,195)	4,055	4,364
所得稅	(2,166)	2,894	3,368	(971)	(1,000)
本年淨(虧損)/利潤	(33,716)	(11,016)	(11,827)	3,084	3,364
年度淨(虧損)/利潤歸屬於：					
本公司權益持有者	(32,699)	(12,106)	(10,847)	2,640	2,895
非控制性權益	(1,017)	1,090	(980)	444	469
本年淨(虧損)/利潤	(33,716)	(11,016)	(11,827)	3,084	3,364
每股(虧損)/收益					
基本及攤薄(人民幣元/股)	(1.90)	(0.75)	(0.77)	0.22	0.27

合併財務狀況表摘要

	於12月31日				
	2022	2021	2020	2019	2018
	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
非流動資產	278,792	285,345	287,398	290,190	222,877
淨流動負債	(108,004)	73,124	56,696	78,752	59,615
非流動負債	115,429	127,713	145,571	134,109	84,793
歸屬於本公司權益持有者的權益	41,275	67,851	69,584	64,106	65,257
非控制性權益	14,084	16,657	15,547	13,223	13,212



中国南方航空
CHINA SOUTHERN AIRLINES

www.csair.com



南航手機客戶端



南航微信服務號