



H 股證券代碼: 1055 • A股證券代碼: 600029

讓更多人
樂享美好飛行

2024
年度報告



目錄

關於我們



- 002 釋義
- 004 公司簡介
- 005 公司資料

經營業績



- 008 主要會計資料和財務指標
- 016 全年大事記
- 020 管理層討論與分析

企業管治



- 051 董事會報告
- 068 股份變動、股東情況及權益披露
- 074 董事、監事、高級管理人員和員工情況
- 087 公司治理報告
- 102 環境與社會責任
- 115 重要事項
- 124 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

- 128 獨立核數師報告
- 133 合併利潤表
- 134 合併綜合收益表
- 135 合併財務狀況表
- 137 合併權益變動表
- 138 合併現金流量表
- 139 財務報表附註
- 248 財務補充資料
- 252 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
南航物流	南方航空物流股份有限公司
南貨航	中國南方航空貨運有限公司
南航融資租賃	南航國際融資租賃有限公司
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
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)
北京大興機場	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C3《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C1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

本集團是中國航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。

本集團是中國航線網絡最發達、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350、330、320系列，中國商飛C919、C909等型號客貨運輸飛機917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22家分公司、9家控股航空子公司、5個基地、22個國內營業部和遍布全球的52個境外營業部。2024年1月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」。

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、烏魯木齊樞紐，網絡型航空公司形態逐步形成。2024年，公司持續深耕粵港澳大灣區。同時，公司堅持做精做優北京樞紐，是北京大興機場最大主基地公司。

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

公司資料

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：	香港中央證券登記有限公司 香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖
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《會計及財務匯報局條例》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：	中國進出口銀行 中國工商銀行 中國建設銀行 國家開發銀行 中國農業銀行
登載H股公告的指定網站：	www.hkexnews.hk
年度報告備置地點：	中國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2025年3月26日

董事

馬須倫
韓文勝
何超瓊
郭為
張俊生

監事

任積東
魏振興
楊斌

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

	2024年	2023年	增加／(減少)%
經營收入	174,224	159,929	8.94
歸屬於本公司權益持有者的淨虧損	(1,769)	(4,140)	(57.27)

截至12月31日

	2024年	2023年	增加／(減少)%
歸屬於本公司權益持有者的權益	34,943	37,071	(5.74)
資產總額	329,979	309,596	6.58

(二) 主要財務指標

	2024年	2023年	增加／(減少)%
基本每股虧損(元／股)	(0.10)	(0.23)	(56.52)
攤薄每股虧損(元／股)	(0.10)	(0.23)	(56.52)

二. 經營數據摘要

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2024年	2023年	
載運量			
收費客公里(RPK)(百萬)			
國內航線	231,264.49	207,816.73	11.28
港澳台航線	2,539.48	1,809.23	40.36
國際航線	72,161.96	37,321.27	93.35
合計：	305,965.93	246,947.23	23.90
收費噸公里(RTK)(百萬)			
國內航線	21,878.49	19,654.63	11.31
港澳台航線	251.43	183.60	36.95
國際航線	14,077.87	9,952.88	41.45
合計：	36,207.79	29,791.11	21.54
收費噸公里(RTK)－客運(百萬)			
國內航線	20,237.75	18,229.18	11.02
港澳台航線	222.02	157.48	40.99
國際航線	6,333.06	3,277.65	93.22
合計：	26,792.84	21,664.31	23.67
收費噸公里(RTK)－貨運(百萬)			
國內航線	1,640.74	1,425.45	15.10
港澳台航線	29.41	26.12	12.60
國際航線	7,744.80	6,675.24	16.02
合計：	9,414.96	8,126.80	15.85

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2024年	2023年	
載客人數(千人)			
國內航線	145,171.02	131,571.96	10.34
港澳台航線	1,911.60	1,535.76	24.47
國際航線	17,649.44	9,093.37	94.09
合計：	164,732.05	142,201.09	15.84
運輸貨郵量(千噸)			
國內航線	945.93	840.80	12.50
港澳台航線	26.86	23.03	16.61
國際航線	861.12	721.09	19.42
合計：	1,833.91	1,584.92	15.71
載運力			
可用座位公里(ASK)(百萬)			
國內航線	272,957.34	266,515.67	2.42
港澳台航線	3,254.27	2,441.55	33.29
國際航線	86,397.43	47,260.23	82.81
合計：	362,609.04	316,217.46	14.67
可用噸公里(ATK)(百萬)			
國內航線	30,646.01	30,348.36	0.98
港澳台航線	378.79	316.95	19.51
國際航線	19,821.71	14,233.28	39.26
合計：	50,846.51	44,898.59	13.25

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2024年	2023年	
可用噸公里(ATK)－客運(百萬)			
國內航線	24,566.16	23,986.41	2.42
港澳台航線	292.88	219.74	33.29
國際航線	7,775.77	4,253.42	82.81
合計：	32,634.81	28,459.57	14.67
可用噸公里(ATK)－貨運(百萬)			
國內航線	6,079.85	6,361.95	(4.43)
港澳台航線	85.91	97.21	(11.63)
國際航線	12,045.94	9,979.86	20.70
合計：	18,211.70	16,439.02	10.78

	截至12月31日止年度		增加／(減少) 百分點
	2024年	2023年	
載運率			
客座率(RPK/ASK)(%)			
國內航線	84.73	77.98	6.75
港澳台航線	78.04	74.10	3.93
國際航線	83.52	78.97	4.55
平均：	84.38	78.09	6.28
總體載運率(RTK/ATK)(%)			
國內航線	71.39	64.76	6.63
港澳台航線	66.38	57.93	8.45
國際航線	71.02	69.93	1.10
平均：	71.21	66.35	4.86

主要會計資料和財務指標

	截至12月31日止年度		增加／(減少) (%)
	2024年	2023年	
收益			
每收費客公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.48	0.54	(11.11)
港澳台航線	0.73	0.89	(17.98)
國際航線	0.46	0.58	(20.69)
平均：	0.48	0.55	(12.73)
每收費貨運噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	0.88	1.06	(16.98)
港澳台航線	7.58	6.31	20.13
國際航線	2.20	2.04	7.84
平均：	1.99	1.88	5.85
每收費噸公里收益(人民幣元)			
國內航線	5.17	5.82	(11.17)
港澳台航線	8.26	9.66	(14.49)
國際航線	3.55	3.54	0.28
平均：	4.56	5.08	(10.24)
成本			
每可用噸公里主營業務成本(人民幣元)	3.07	3.20	(4.06)
飛行量			
飛行總公里(百萬公里)	1,991.76	1,772.78	12.35
總飛行小時(千小時)			
國內航線	2,524.86	2,465.30	2.42
港澳台航線	28.49	20.52	38.82
國際航線	594.17	356.29	66.77
合計：	3,147.52	2,842.11	10.75
起飛架次(千次)			
國內航線	1,007.30	1,000.31	0.70
港澳台航線	12.78	10.42	22.68
國際航線	115.02	65.22	76.35
合計：	1,135.10	1,075.95	5.50

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2024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
客機						
A350系列	6	14	0	0	0	20
A330系列	8	17	3	0	8	28
A320系列	150	76	141	26	19	367
B787系列	12	18	10	1	0	40
B777系列	5	10	0	0	0	15
B737系列	146	65	176	17	16	387
EMB190	1	0	0	0	5	1
C919	0	3	0	3	0	3
C909	7	31	0	9	0	38
貨機						
B777系列	10	7	0	0	0	17
B737系列	0	0	1	1	0	1
合計	345	241	331	57	48	917

註：截至2024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201,499百萬元。





樂於其中
樂於分享

全年大事記

南航在廣州樞紐正式啓用寵物出行專屬服務區，滿足旅客攜帶萌寵同機飛行的個性化需求。



一月

南航牽頭起草《境內始發客運航班一次性不可降解塑料製品替代規範》，該標準是中國民航業首部限塑類團體標準。



三月

南航開通深圳—墨西哥城航線，是中國首條直飛拉丁美洲的客運航線。



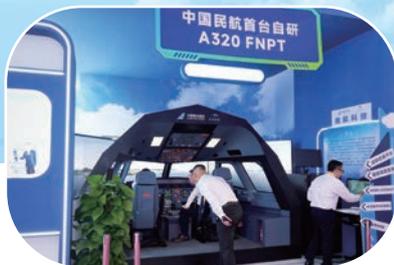
五月

南航多措並舉升級物流服務，全方位保障各類年貨安全高效運抵千家萬戶。



二月

由中國航空運輸協會和南航主辦的民航四鏈融合創新發展大會在廣東珠海舉行。大會上，南航對外發佈中國特色高等級模擬機。



四月

南航承辦的2024年廣州國際航空樞紐高質量發展大會在廣州順利舉行。



六月

南航宣佈2025年全面轉場烏魯木齊T4航站樓，加快打造烏魯木齊國際航空樞紐。



七月

9月19日，南航首個可持續航空燃料(SAF)應用試點商業航班從北京大興國際機場順利起飛，開啓南航綠色發展新篇章。



九月

南航連續兩年獲得中國上市公司協會董事會最佳實踐案例。



十一月

八月



8月29日，南航首架C919飛機平穩降落在廣州白雲國際機場。9月19日，南航首架C919成功首航。

十月



南航將廣州始發的所有“南航快線”國內航班的值機截載時間由原來的航班起飛前40分鐘縮短至30分鐘，意味著南航率先在千萬級樞紐機場實現該服務舉措。

十二月



由北京大興飛往廣州的CZ3100航班平穩降落在廣州白雲國際機場，標誌著南航順利實現2024航空安全年。





樂於其中
樂於分享



管理層討論與分析

一. 業務回顧

(一) 經營情況討論與分析

2024年業務回顧

2024年，全球經濟持續復蘇，貿易需求總體上升。國際貨幣基金組織《世界經濟展望》報告顯示，2024年全球經濟增速為3.2%。中國經濟運行總體平穩、穩中有進，高質量發展紮實推進，全年國內生產總值人民幣134.9萬億元，同比增長5.0%。



馬須倫

董事長



連續7年獲得
民航旅客服務測評
 (CAPSE) 年度
 「最佳航空公司獎」



安全飛行



314.8萬小時

連續14年獲評
中國品牌力指數航空服務
 「第一名」



貨郵運輸量
183萬噸



榮獲
中國民航飛行
安全最高獎
 「飛行安全鑽石三星獎」



旅客運輸量
1.65億人次



2024年，中國民航運輸生產規模持續增長，全年運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別為1,485.2億噸公裏、7.3億人次、898.2萬噸，同比分別增長25.0%、17.9%、22.1%。本集團統籌做好安全生產經營，積極推動重大戰略和重點改革任務落地。報告期內，本集團實現安全飛行314.8萬小時，旅客運輸量1.65億人次，貨郵運輸量183萬噸，榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」，連續7年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」，連續14年獲評中國品牌力指數航空服務第一名。

管理層討論與分析

1 安全管理

報告期內，本集團紮實開展安全生產治本攻堅三年行動，安全品質持續提升。我們全面實施安全七大體系審核，規範飛行機組標準操作程序，推進機務維修工作標準化，建立國產飛機運行保障體系；全面推進飛行系統復訓隨機搭組、航線交叉檢查；推進雙重預防工作機制與日常工作銜接，製定跑道侵入風險和空勤人員休息期合規風險專項管控方案，製定極端惡劣天氣系統應對專項方案，深入開展安全生產重大隱患專項整治和督導檢查。報告期內，本集團實現安全飛行314.8萬小時，安全水平繼續在中國民航保持領先地位。

2 經營管理

報告期內，本集團著力提升市場核心競爭力，全力推動經營提質增效。我們落實「兩匹配兩加強（運力與市場匹配、運量與運價匹配、加強座位管控、加強客戶基礎）、邊際貢獻總量最大化」策略，搶抓市場恢復機會；深化客戶經營體系建設，強化客戶分群分類運營，採用多種措施提升觸達轉化效果；深化成本經營責任體系建設，優化戰略性、結構性、源頭性成本的管理機制；穩步提升貨機經營能力，佈局中東、中東歐等新興市場，深化與國內頭部快遞企業合作，國內首家實現跨境電商帶電貨物常態化運輸。報告期內，公司旅客運輸量同比提升15.8%，貨郵運輸量同比提升15.7%。

3 運行服務

報告期內，本集團克服惡劣天氣多發頻發挑戰，運行質量穩步提高，服務品牌持續提升。我們深化大運行體系建設，優化AOC管理體系和運行決策流程，嚴格管控航班臨時取消；順利完成國產大飛機C919調機、驗證試飛和商業運行；全面提升「人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化」服務，打造一站式全流程服務平台，實施人性化客票退改規則，下調127項收費標準，優化特殊需求旅客承運標準，優化餐食資源投放，提高中轉旅客和行李運輸保障效率。報告期內，公司連續7年獲得民航客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」，連續14年獲評中國品牌力指數航空服務第一名。

4 戰略實施

報告期內，本集團積極服務國家戰略，不斷開拓發展空間。我們縱深推進五大結構調整優化，大力盤活存量不動產；與廣州市政府等7方搭建「共建廣州樞紐」平台，持續推進大灣區「市場、網絡、產品、服務」四個一體化。做精做優北京樞紐，增加國內高頻航線；高效推動航空子公司戰略協同，聯營航段數量大幅提高；建設以南航商城為核心的生態圈流量入口，數字化轉型穩步推進，獲得數據安全能力成熟度三級認證。

管理層討論與分析

5 改革發展

報告期內，本集團深入推進改革任務，動力活力不斷增強。我們製定科技創新和戰略性新興產業發展激勵辦法，開展重大科技攻關項目揭榜掛帥，推廣應用「天瞳」飛機健康監測系統和「天極」運行控制系統；持續深化公司治理改革，優化決策會議製度體系，推進子企業監事會改革；推進任期製和契約化管理擴大範圍，構建「效益聯動、效率調節和水平調控」的薪酬總額決定機制；投入運營29個業務中台，建設私有雲平台和算力中心。報告期內，公司榮獲中國上市公司協會「董事會最佳實踐」。

6 社會責任

報告期內，本集團積極履行社會責任，推進可持續發展和鄉村振興幫扶。我們牽頭編製中國民航首部限塑團體標準，開展可持續航空燃料應用試點，探索航材綠色循環利用，可持續發展工作獲得中國國新ESG評價的AA級評價，榮獲中國民航「天選·2024年度航旅榜單」的「年度企業可持續品牌」；推進具有南航特色的七大幫扶模式，成立幫扶產業園，大力推進招商引資。報告期內，本公司噸公裏油耗降至2.572噸／萬噸公裏。

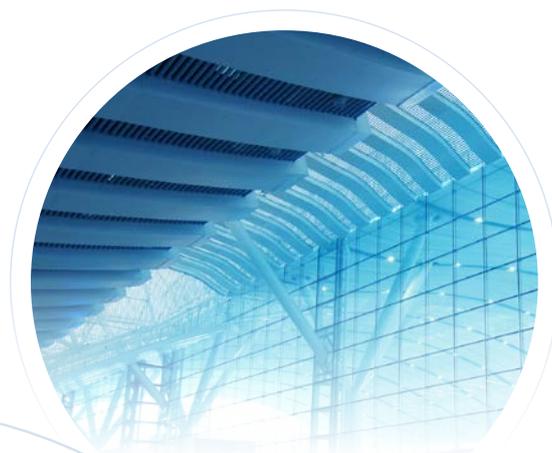


(二) 公司所處行業情況

1. 國際、國內航空業發展情況

(1) 國際航空業發展情況

國際航協發佈的數據顯示，2024年全球航空客運量（按照收入客公裏RPK計算）同比增長10.4%。其中，國際客運量同比增長13.6%，創歷史新高，亞太地區航空公司的國際客運量同比增長26.0%，在所有地區中增長最強勁；全球國內客運量同比增長5.7%，國內客運量和載客率創歷史新高，中國國內客運量表現亮眼。



韓文勝

副董事長兼總經理

管理層討論與分析

國際航協發佈的數據顯示，2024年全球航空貨運需求同比增長11.3%，超過2021年記錄，航空公司貨運量創歷史新高。

國際航協發佈的數據顯示，2024年全球航空公司營業收入預計達到9,650億美元，同比增長6.2%，航空業淨利潤為315億美元。

(2) 中國航空業發展情況

根據中國民航局公佈的數據：

2024年，中國民航全行業完成運輸總周轉量1,485.2億噸公裏、旅客運輸量7.3億人次、貨郵運輸量898.2萬噸，同比分別增長25%、17.9%和22.1%；2024年全年完成固定資產投資人民幣1,350億元，連續5年超千億；運輸機場總量達到263個，總容量達15億人次。中國民航局發佈《新時代新征程譜寫交通強國建設民航新篇章行動綱要》《關於推進國際航空樞紐建設的指導意見》。C919飛機運送旅客突破100萬人次。

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

民航業是國民經濟的重要戰略產業，其發展水平一方面反映了一個國家和地區的現代化水平、經濟結構和開放水平等狀況，另一方面是衡量國家、區域經濟競爭力的重要指標。

(2) 民航業具有公共性

民航對促進國際交往、服務大眾出行、搶險救災等社會公共服務方面，有其它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藉助航空運輸。航空貨運是商貿、物流、高科技等產業發展所必須的，也是郵政快遞產業發展的基礎。

(3) 民航業具有技術含量高的特點

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

(4) 民航業具有高風險、高投入的特點

高風險一方面體現在空中運輸的不確定性，不安全的風險源複雜、種類多，存在很多不可控因素，一旦出現問題後果不堪設想；另一方面體現在受政治經濟形勢和公共衛生狀況影響很大。高投入體現在航空企業固定資產投資高，包括運力投入的投資、基本建設和技術改造投資，其中飛機購買成本、飛行成本和維修成本巨大，同時配套的基礎建設、設施設備和技術改造也需要巨大的資金投入。

3. 行業地位

本集團是中國航線網絡最發達、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350、330、320系列，中國商飛C919、C909等型號客貨運輸飛機917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22家分公司、9家控股航空子公司、5個基地、22個國內營業部及遍佈全球的52個境外營業部；2024年1月，本公司榮獲中國民航飛行安全最高獎「飛行安全鑽石三星獎」。

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、烏魯木齊樞紐，網絡型航空公司形態逐步形成。2024年，公司持續深耕粵港澳大灣區。同時，公司堅持做精做優北京樞紐，是北京大興機場最大主基地公司。

(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：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；提供航空器維修服務；經營國內外航空公司的代理業務；提供航空配餐服務（僅限分支機構經營）；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。）

管理層討論與分析

(二) 經營模式

本公司錨定建設世界一流目標，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，「十四五」規劃緊密圍繞「建設具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業」的發展願景，明確到2025年，初步構建起以航空運輸主業為核心、支柱產業為骨幹的協同發展格局，制定加快建設世界一流企業實施方案，開展「補短板、提質量、創一流」專項行動，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」，推進開展「補短板、提質量、創一流」專項行動、加快北京大興樞紐建設、實施改革深化提升行動、全力推動數字化轉型、深入推進五大結構調整優化、全面打造「五化」服務的「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

本公司錨定建設世界一流目標，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，加快建設具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業。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。本集團運營數量超900架的運輸機隊，擁有B787、777、737系列，A350、330、320系列，C919、C909等型號飛機。本集團航線網絡密集，形成密集覆蓋國內、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、常旅客規模最多，是國內首個運輸量過億的航空公司。南航現有新疆、北京、深圳、北方等20餘家分公司和廈門航空等9家客、貨運輸航空公司，擁有多個基地、國內營業部和遍布各大洲的境外營業部，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、全網全通的發達航線網絡，為客貨運客戶提供可持續的安全、便捷出行選擇。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，規模網絡型航空公司形態逐步形成。持續深耕大灣區，努力將廣州樞紐打造成為與省市共建的國際航空樞紐典範，加快恢復廣州樞紐國內外航線網絡，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，作為北京大興機場最大主基地公司，充分把握行業發展新機遇，集中公司力量加快北京大興樞紐建設，持續做好國內國際網絡規劃與佈局。
3. 不斷提升的大運行管控及資源協同能力。南航具有多基地、多樞紐、多機型等規模特點，公司已基本形成「總部管總，分子公司、區域營銷中心、營業部主戰，矩陣單位主建」的管控格局，核心資源更加集中、協同指揮更加有力、動態響應更加及時、資源配置更加高效。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，航班運行效率明顯提升。製定客戶視角航班正常性提升策略，優化航班運力調整流程。持續深化營銷領域改革，加強運力與市場匹配，強化營銷服務質量管理和客戶經營體系建設，營銷管控格局不斷優化。
4. 爭創世界一流的服務水平。南航始終把高質量的安全、服務、產品、技術、運行等做為品牌的重要支撐，打造「廣州—北京」核心樞紐品牌、「親和精細」服務品牌、「綠色飛行」責任品牌，不斷改進服務質量，致力於打造國際一流服務品牌，品牌影響力在國內外持續提升。以人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化的「五化」航空出行品質服務為路徑，實現「人享其行，物暢其流」，航班正常率持續位居國內前列，全機隊放行可靠度持續位居世界前列。全面履行鄉村振興、節能減排等社會責任，陽光南航、責任央企的良好形象得到有力彰顯。

管理層討論與分析

5. 全面領先的數字化能力。南航始終堅持創新發展，以推動數字技術與生產經營深度融合為主線，聚焦核心業務、產業板塊、管理職能、一線協同、經營決策五大業務領域的數字化建設，構建「泛在感知、精準洞察、智能協同、敏捷響應」的數字化經營和管理新模式。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重點業務領域的信息系統，不斷提升運營效率、安全品質和服務水平。南航圍繞數字化旅客、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。本集團全面推動「生態圈戰略」落地，初步建立生態圈平台運營模式，持續完善供應鏈建設。圍繞旅客、貨主需求提供快速出行和生態圈產品。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處於行業前列。

(五) 安全投入情況

報告期內，本集團以習近平新時代中國特色社會主義思想為指導，認真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「抓長遠、抓落實、防風險」安全管理總體策略，落實高質量發展總體思路，以「強技術、抓隊伍、防風險」硬仗為工作主線，紮實開展安全生產治本攻堅三年行動，堅持抓牢防範化解安全風險主動權，深入開展安全生產重大隱患專項整治和督導檢查，確保「兩個絕對安全」。

一是「強技術」方面。推進空客機型ESOP工作。完善機組通訊及國際航線技術標準管理機制。運用「全面從嚴治安四種形態」、作風量化考核等手段，強化安全作風建設。推進循證訓練改革。推進複訓隨機搭組、航線交叉檢查。加強防顛簸、防跌落、防「機鬧」能力建設。用好CRM訓練、飛行大講堂、安全大講堂等學習平台，開展專項研討培訓。強化EBT訓練流程和數據應用管理，完善科學訓練理念和方法。

二是「抓隊伍」方面。嚴肅整改飛行隊伍管理等問題，出台飛行隊伍規範管理系列制度。制定安全從業人員違法犯罪問題追責規定，嚴防社會面風險倒灌。制定資深副駕駛及飛行員停飛轉崗制度，深入實施「墩苗計劃」。推進機務培訓與安全質量聯動。完善簽派資質持續管理程序。開展飛行檢查員、教員標準化培訓。抓好安全管理人員持續培訓和考試。開展安全故事創作和安全管理優秀案例徵集，弘揚新時代南航安全文化理念。

三是「防風險」方面。專項管控「五防」、跑道侵入、重大機械故障、技術能力等「六大風險」。加強非航空領域風險管控能力建設。持續開展安全體系審核，做到體用結合、以審練兵、以審促效。加快數字化轉型，推進智慧安全管理系統建設，加大QACVR及艙音AI識別等作風顯性化手段開發應用。

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。

2024年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣1,769百萬元，而2023年歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣4,140百萬元。本集團的經營收入總額由2023年的人民幣159,929百萬元上升人民幣14,295百萬元或8.94%至人民幣174,224百萬元。客座率由2023年的78.09%上升6.28個百分點至2024年的84.38%。每收費客公里收益由2023年的人民幣0.55元下降12.73%至2024年的人民幣0.48元。每收費噸公里收益由2023年的人民幣5.08元下降至2024年的人民幣4.56元，降幅為10.24%。營運開支則由2023年的人民幣159,052百萬元上升人民幣12,754百萬元至2024年的人民幣171,806百萬元，升幅為8.02%。經營盈利由2023年的人民幣5,557百萬元上升人民幣2,770百萬元至2024年的人民幣8,327百萬元。

三. 經營收入

	2024年		2023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	165,145	94.79	151,445	94.70	9.05
其中：客運收入	146,450		136,170		7.55
— 國內客運收入	111,601		112,946		(1.19)
— 港澳台客運收入	1,855		1,608		15.36
— 國際客運收入	32,994		21,616		52.64
貨郵運收入	18,695		15,275		22.39
其他經營收入	9,079	5.21	8,484	5.30	7.01
主要包括：					
佣金收入	3,261		3,164		3.07
貨物處理收入	992		820		20.98
酒店及旅遊服務收入	832		750		10.93
地面服務收入	805		473		70.19
經營收入合計	174,224	100.00	159,929	100.00	8.94
減：燃油附加費收入	(12,987)		(12,143)		6.95
經營收入合計(不含燃油附加費)	161,237		147,786		9.10

管理層討論與分析

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2023年及2024年分別佔經營收入的94.70%及94.79%。在2024年的運輸收入中88.68%為客運收入，11.32%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165,145百萬元，比去年同期增加人民幣13,700百萬元或9.05%，主要是由於客運收入和貨運收入的增加。

經營收入上升的主要原因是客運收入由2023年的人民幣136,170百萬元上升7.55%至2024年的人民幣146,450百萬元。載客總人次在2024年增加15.84%至164.73百萬人次。收費客公里由2023年的246,947百萬客公里，增加23.90%至2024年的305,966百萬客公里，主要由於生產量增加。

國內客運收入佔2024年總客運收入的76.20%，由2023年的人民幣112,946百萬元下降至2024年的人民幣111,601百萬元，下降1.19%。國內航線客運量（以收費客公里計算）上升11.28%，以可用座位公里計算的客運能力同時增加2.42%，客座率由2023年的77.98%增加6.75個百分點至2024年的84.73%。本年的每收費客公里收益由2023年的人民幣0.54元降至2024年的人民幣0.48元，下降11.11%。

港澳台地區客運收入佔總客運收入的1.27%，由2023年的人民幣1,608百萬元升至2024年的人民幣1,855百萬元，上升15.36%。港澳台地區航線以收費客公里計算的客運量上升40.36%，客運能力（以可用座位公里計算）同時上升33.29%，客座率由2023年的74.10%上升3.93個百分點至2024年的78.04%。每收費客公里收益由2023年的人民幣0.89元下降至2024年的人民幣0.73元。

國際客運收入佔總客運收入的22.53%，由2023年的人民幣21,616百萬元升至2024年的人民幣32,994百萬元，上升52.64%。國際航線在以收費客公里計算的客運量上升93.35%的同時，客運能力（以可用座位公里計算）上升82.81%，客座率由2023年的78.97%上升4.55個百分點至2024年的83.52%。每收費客公里收益由2023年的人民幣0.58元下降至2024年的人民幣0.46元。

貨運及郵運收入佔本集團總運輸收入的11.32%，佔總經營收入的10.73%，由2023年的人民幣15,275百萬元上升至2024年的人民幣18,695百萬元，漲幅為22.39%。主要是由於國際貨運需求增加。

其他經營收入由2023年的人民幣8,484百萬元上升7.01%至2024年的人民幣9,079百萬元。主要是由於地面服務收入增加。

四. 營運開支

2024年的營運開支總額為人民幣171,806百萬元，比2023年上升人民幣12,754百萬元或8.02%。營運開支總額佔經營收入總額的百分比由2023年的99.45%下降至2024年的98.61%。

營運開支	2024年		2023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	83,046	48.34	76,799	48.29
主要包括：				
燃油成本	54,989		52,050	
經營性租賃支出	1,613		1,110	
航空人員工資及福利	12,542		12,428	
維修開支	14,853	8.65	14,390	9.05
飛機及運輸服務開支	31,006	18.05	26,487	16.65
宣傳及銷售開支	6,831	3.98	6,349	3.99
行政及管理開支	4,435	2.58	4,150	2.61
折舊及攤銷	28,341	16.49	27,165	17.08
轉回物業、廠房及設備及使用權資產減值	(302)	(0.18)	(123)	(0.08)
酒店及旅遊服務支出	827	0.48	656	0.41
餐食支出	477	0.28	432	0.27
金融機構手續費支出	173	0.10	139	0.09
貨物處理支出	519	0.30	552	0.35
其他	1,600	0.93	2,056	1.29
營運開支總額	171,806	100.00	159,052	100.00

航班營運開支佔營運開支總額的48.34%，由2023年的人民幣76,799百萬元上升8.13%至2024年的人民幣83,046百萬元，主要是由於航班量增加，航油成本隨之增加。

維修開支佔營運開支總額的8.65%，由2023年的人民幣14,390百萬元上升3.22%至2024年的人民幣14,853百萬元，主要是由於生產量增加，飛機利用率增加帶動維修開支增加。

飛機及運輸服務開支佔營運開支總額的18.05%，由2023年的人民幣26,487百萬元上升17.06%至2024年的人民幣31,006百萬元，主要是由於飛機起降架次增加，起降服務費隨之增加。

宣傳及銷售開支佔營運開支總額的3.98%，由2023年的人民幣6,349百萬元上升7.59%至2024年的人民幣6,831百萬元，主要是由於航班運輸量增加，代理業務手續費和電腦訂座費增加。

行政及管理開支佔營運開支總額的2.58%，由2023年的人民幣4,150百萬元上升6.87%至2024年的人民幣4,435百萬元，主要是由於日常管理支出增加。

折舊及攤銷佔營運開支總額的16.49%，由2023年的人民幣27,165百萬元上升4.33%至2024年的人民幣28,341百萬元，主要是由於飛機數量和飛行小時增加分別導致飛機與發動機折舊和攤銷增加。

轉回計提物業、廠房及設備及使用權資產減值2024年錄得人民幣302百萬元(2023年：人民幣123百萬元)。

管理層討論與分析

五. 經營利潤

2024年的經營利潤為人民幣8,327百萬元（2023年經營利潤：人民幣5,557百萬元）。經營利潤的上升主要是由於生產量增加。

六. 其他收入淨額

其他收入淨額由2023年的人民幣4,680百萬元上升人民幣1,229百萬元至2024年的人民幣5,909百萬元，主要是由於本集團獲得的飛機運營補償。

七. 稅項

所得稅費用由2023年的人民幣1,436百萬元下降人民幣10百萬元至2024年的人民幣1,426百萬元。

八. 流動資金情況、財政資源與資本結構

於2024年12月31日，本集團的淨流動負債為人民幣100,639百萬元。截至2024年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣25,764百萬元，投資活動的淨現金流出為人民幣16,728百萬元，融資活動的淨現金流出為人民幣5,589百萬元，現金及現金等價物增加人民幣3,447百萬元。

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2024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342,109百萬元的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣199,641百萬元。本公司董事相信，當本集團存在資金需求時，可獲取足夠的融資來源。

本集團的有息負債總額分析如下：

有息負債總額構成

	2024年 12月31日 人民幣百萬元	2023年 12月31日 人民幣百萬元
租賃負債	92,532	88,493
借款	130,824	116,216
長期應付款	91	289
固定利率有息負債	168,681	148,417
浮動利率有息負債	54,766	56,581

有息負債按幣種分析

	2024年 12月31日 人民幣百萬元	2023年 12月31日 人民幣百萬元
美元	39,542	43,742
人民幣	182,399	159,084
其他	1,506	2,172
合計	223,447	204,998

有息負債按到期日分析

	2024年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元 (已重述)
1年以內	92,416	90,642
1年以上，但2年以內	49,914	32,421
2年以上，但5年以內	55,252	60,938
5年以上	25,865	20,997
合計	223,447	204,998

利息支出及匯兌損益情況

利息支出由2023年的人民幣5,928百萬元略微下降人民幣170百萬元至2024年的人民幣5,758百萬元。

淨匯兌損失由2023年的人民幣687百萬元上升人民幣225百萬元至2024年的人民幣912百萬元，主要是由於本年人民幣對美元匯率貶值幅度增加。

本集團於年末的資本結構狀況如下：

	2024年 12月31日 人民幣百萬元	2023年 12月31日 人民幣百萬元	變動
總負債	277,143	257,229	7.74%
總資產	329,979	309,596	6.58%
資產負債率	83.99%	83.09%	0.90%

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。2024年末資產負債率較2023年末保持穩定。

九. 重大資產抵押

於2024年12月31日，本集團賬面價值合計約人民幣2,033百萬元（2023年12月31日：無）的飛機已被抵押以擔保本集團的若干銀行借款。

管理層討論與分析

十. 承諾及或有負債

承諾

本集團於2024年12月31日的資本承擔(不含投資承擔)為人民幣143,387百萬元(2023年12月31日:人民幣112,358百萬元),其中關於購買飛機、發動機及相關飛行設備為人民幣128,640百萬元(2023年12月31日:人民幣102,883百萬元),而用於本集團其他項目合計為人民幣14,747百萬元(2023年12月31日:人民幣9,475百萬元)。

本集團具有以下投資承擔:

	2024年 12月31日 人民幣百萬元	2023年 12月31日 人民幣百萬元
已授權及已訂約:		
應佔合營公司的資本承擔	8	19
購買聯營公司股權的投資承擔	1,027	2,431
	1,035	2,450
已授權及未訂約:		
應佔合營公司的資本承擔	15	46
	1,050	2,496

根據本集團分別於2019年8月30日與中國商用飛機有限責任公司簽訂的協議、於2022年7月1日及2022年9月22日與空中客車公司簽訂的協議及於2024年4月29日與中國商用飛機有限責任公司簽訂的協議,本集團截至2024年12月31日承諾購買且尚未交付的共計2架C909飛機、122架A320NEO系列飛機及97架C919系列飛機。

或有負債

- 本集團向南航集團租用位於廣州、武漢及海口等地的若干房屋及建築物。但是據本集團了解,這些房屋及建築物在被租給本集團之前一直為南航集團所使用,而南航集團就這些房屋及建築物缺乏充分的產權證明。根據本集團與南航集團於1997年5月22日簽訂的賠償協議,南航集團同意就本集團因上述房屋和建築物的使用權受到質疑而引致的任何損失和損害,向本集團作出賠償。
- 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。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。
- 本集團於以前年度向南航通用航空有限公司(「南航通航」)出具承諾,本集團於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航,南航通航接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因土地和房產的產權瑕疵導致任何第三方向南航通航提出權利主張或因土地和房產的產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失,則該等損失由本集團承擔,必要時可採取適當方式置換該出資資產。

- (d) 本公司及其子公司廈門航空同意飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元（2023年12月31日：人民幣696百萬元）。截至2024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64百萬元（2023年12月31日：人民幣102百萬元），由本公司及本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本期間，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0.1百萬元（2023年：人民幣0.1百萬元）。

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：人民幣百萬元

	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	
	2024年	2023年	2024年 12月31日	2023年 12月31日
按中國企業會計準則	(1,696)	(4,209)	34,729	36,784
按國際財務報告準則調整的項目及金額：				
專項借款匯兌損益的資本化調整(1)	(5)	(3)	6	11
撥款轉入(2)	1	1	(2)	(3)
同一控制下企業合併調整(3)	/	/	237	237
固定資產減值轉回(4)	(126)	126	/	126
以上調整對稅務的影響	1	1	/	(1)
以上調整對少數股東權益的影響	56	(56)	(27)	(83)
按國際財務報告準則	(1,769)	(4,140)	34,943	37,071

(二) 境內外會計準則差異的說明

- 根據中國企業會計準則，外幣專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，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。

管理層討論與分析

3. 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。
4. 根據中國企業會計準則，非流動資產減值損失一經確認，在以後會計期間不會轉回。根據國際財務報告準則，如果有跡象表明除商譽以外的非流動資產在以前期間確認的減值損失不再存在或已經減少，則減值損失將轉回。

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128,640百萬元	已授權並已訂 立合同	1年以內(含1年)人民幣25,521百萬元。 1年以上，2年以內(含2年)人民幣32,433百萬元； 2年以上，3年以內(含3年)人民幣22,687百萬元； 3年以上人民幣47,999百萬元	自有資金或 債務融資
投資承擔人民幣1,035百萬元	已授權並已訂 立合同	1年以內(含1年)人民幣1,035百萬元	自有資金
其他承擔人民幣7,117百萬元	已授權並已訂 立合同	不適用	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2024年12月31日，本集團已獲得多家國內銀行於2024年及以後年度提供最高約為人民幣342,109百萬元的授信額度，其中尚未使用的銀行授信額度約為人民幣199,641百萬元。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				
A350系列	3.3	11.37	81.89	62.23
A330系列	9.5	9.02	83.49	60.80
A320系列	9.2	9.42	82.97	74.17
B787系列	7.8	11.30	84.57	62.11
B777系列	8.2	8.11	85.09	54.16
B737系列	10.5	9.80	86.04	75.74
EMB190	9.2	0.00	0.00	0.00
C919	0.2	6.46	82.90	82.08
C909	2.1	5.11	84.55	82.55
貨機				
B777系列	9.5	15.33	0.00	75.62
B737系列	18.4	3.98	0.00	47.62
平均	9.2	9.62	84.38	71.21

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	
A320系列	12	12	2	26
B787系列	0	0	1	1
B737系列	2	16	0	18
C919	0	3	0	3
C909	0	8	1	9
合計	14	39	4	57

3. 報告期內新增航線情況及未來航線計劃

報告期內，公司新增的主要航線或目的地：深圳—墨西哥城、廣州—多哈、北京—澳門、廣州—閩中、南寧—長春、烏魯木齊—海口、福州—首爾、哈爾濱—濟南、哈爾濱—南京、哈爾濱—烏魯木齊、海口—鄭州—長春、哈爾濱—武漢—昆明、北京大興—萬象等。

2025年，本公司將以邊際貢獻總量最大化為目標，加大國內市場運力投入，提升國際航線收益品質。國內航線計劃增加北京—西雙版納、海口—義烏等。國際及地區航線計劃增加廣州—馬德里、北京—西安—多哈、烏魯木齊—廣州—吉隆坡、深圳—東京、長沙—東京/新加坡等。

管理層討論與分析

十四. 投資狀況分析

1. 重大的股權投資

單位：百萬元 幣種：人民幣

被投資 公司名稱	標的是否主 要業務	管投資業務	投資方式	投資金額	持股比例	是否並表	報表科目 (如適用)	資金來源	合作方 (如適用)	投資期限 (如有)	截至資產負債 表的進展情況	預計收益 (如有)	本期損益影響	是否涉訴	披露日期	披露索引
四川航空股份 有限公司	航空客貨 運輸	否	增資	4,680	39%	否	長期股權 投資	自有資金	/	/	已經完成實繳出 資等值人民幣 37.44億元	不適用	投資損失人民幣 1,385百萬元	否	2023年 12月30日、 2024年 4月30日	http://www.sse.com.cn/

2. 重大的非股權投資

2024年4月29日，本公司與中國商用飛機有限責任公司簽署協議，向中國商用飛機有限責任公司購買100架C919飛機。詳情請參見公司於2024年4月29日在聯交所網站披露的公告及公司日期為2024年6月24日的通函。

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					其他變動	期末數
		本期 公允價值 變動損益	本期 公允價值 變動	本期計提 的減值	本期購買 金額	本期 出售/ 贖回金額		
股票	573	(87)	334	/	/	(55)	/	431
衍生工具	4	3	/	/	19	(8)	/	18
其他	6,253	172	191	/	/	(923)	/	5,502
合計	6,830	88	525	/	19	(986)	/	5,951

(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	本期	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
						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	/	26	29	35	/	55	(6)	0	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	/	30	2	23	/	/	4	32	其他非流動金融資產
股票	00696	中國民航信息網絡	33	/	547	(116)	299	/	/	11	431	其他權益工具投資
合計	/	/	45	/	604	(85)	356	/	55	9	464	/

(2) 私募基金投資情況

無。

管理層討論與分析

(3) 衍生品投資情況

單位：百萬元 幣種：人民幣

衍生品投資類型	初始 投資金額	期初 賬面價值	本期 公允價值 變動損益	計入權益 的累計 公允價值變動	報告期內 購入金額	報告期內 售出金額	期末賬面 價值佔公司 報告期末	
							期末 賬面價值	淨資產比例(%)
航油套期保值合約	0	4	4	0	/	(8)	0	0
合計	0	4	4	0	/	(8)	0	0
報告期內套期保值業務的會計政策、會計核算具體原則， 以及與上一報告期相比是否發生重大變化的說明	本集團在初始確認時根據管理金融工具的業務模式和金融工具的合同現金流量特徵，將航油套期保值合約確認為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產或金融負債。 初始確認後，對於該類金融工具以公允價值進行後續計量，產生的利得或損失計入當期損益。 與上一報告期相比未發生重大變化。							
報告期實際損益情況的說明	報告期內，本集團平倉部分航油套期保值合約價值約為人民幣8百萬元，確認投資收益人民幣8百萬元。截至2024年12月31日，本集團持有的全部航油套期保值已平倉，且本年無新增套期保值合約。							
套期保值效果的說明	基於主要條款比較法，滿足套期保值目標。							
衍生品投資資金來源	金融機構授信額度及自有資金。							
報告期衍生品持倉的風險分析及控制措施說明(包括但不 限於市場風險、流動性風險、信用風險、操作風 險、法律風險等)	報告期內，衍生品持倉面臨市場、流動性、信用、政策等類型風險，公司通過堅持套期保值 原則，選擇結構簡單、流動性強、風險可認知的衍生品，建立健全衍生品業務管理制度， 加強交易對手管理評估等控制措施，積極管控風險。							
已投資衍生品報告期內市場價格或產品公允價值變動的 情況，對衍生品公允價值的分析應披露具體使用的 方法及相關假設與參數的設定	截至2024年末，無存量航油套期保值套期合約。報告期內，開展航油套期保值合約確認公 允加總變動損益人民幣4百萬元。航油套期保值合約公允價值主要根據對應鎖定期限的 原油期貨價格進行計算。							
涉訴情況(如適用)	不適用							
衍生品投資審批董事會公告披露日期(如有)	2024年3月27日，本公司第九屆董事會第十九次會議審議批准公司2024年套期保值計劃和 方案。							
衍生品投資審批股東會公告披露日期(如有)	不適用							

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	承運		貨郵運 輸量(噸)	收費噸		收費客		佔本集團 比例(%)	
		佔本集團 比例(%)	旅客人數 (千人)		佔本集團 比例(%)	公里(RTK) 百萬	佔本集團 比例(%)	公里(RPK) 百萬		
廈門航空	217	23.66	43,144.96	26.19	224,396.7	12.24	7,062.78	19.51	73,774.90	24.11
汕頭航空	26	2.84	4,137.36	2.51	16,655.8	0.91	520.01	1.44	5,653.98	1.85
珠海航空	16	1.74	3,146.55	1.91	11,276.3	0.61	456.86	1.26	5,057.79	1.65
貴州航空	20	2.18	4,197.07	2.55	25,109.8	1.37	576.41	1.59	6,140.73	2.01
重慶航空	30	3.27	6,071.49	3.69	26,487.1	1.44	860.56	2.38	9,319.05	3.05
河南航空	29	3.16	5,970.13	3.62	41,722.9	2.28	811.72	2.24	8,567.09	2.80

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	南航物流
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	李荃	陳沛鎰	易紅磊	許德全	盧忠建	黎曉
註冊資本 (人民幣億元)	140	2.8	2.5	22.81	12	60	18.18
本公司持股比例	55%	100%	60%	60%	60%	60%	55%

2024年，廈門航空實現營業收入人民幣36,438百萬元，同比增加8.57%，淨利潤人民幣569百萬元，同比下降5.64%。截至2024年12月31日，廈門航空總資產為人民幣63,934百萬元，淨資產為人民幣20,910百萬元。

2024年，南航物流實現營業收入人民幣19,653百萬元，同比增加18.36%，實現淨利潤人民幣4,186百萬元，同比上升72.33%。截至2024年12月31日，南航物流總資產為人民幣21,205百萬元，淨資產為人民幣17,866百萬元。

管理層討論與分析

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200,000萬元	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

根據國際航協統計，2024年全球航空客運需求及貨運需求均實現增長。國際航協預測，2025年全球航空運輸業收入將突破1萬億美元，同比增長4.4%。客運量預計將達到52億人次，同比增長6.7%，客運收入預計達到7,050億美元。但國際航協指出，航空業還將面對供應鏈挑戰、地緣政治和經濟不確定性風險。

(2) 中國民航業發展趨勢

展望2025年，中國民航業形勢總體向好。2025年預期實現運輸總周轉量1,610億噸公裏、旅客運輸量7.8億人次、貨郵運輸量950萬噸。中國航空總人口達到4.7億，已成為全球航空人口最多的國家。國民收入增長及法定節假日增加，將進一步激發民眾航空出行熱情。

十八. 公司發展戰略

本公司錨定建設世界一流目標，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，「十四五」規劃緊密圍繞「建設具有全球競爭力的世界一流航空運輸企業」的發展願景，明確到2025年，初步構建起以航空運輸主業為核心、支柱產業為骨幹的協同發展格局，制定加快建設世界一流企業實施方案，開展「補短板、提質量、創一流」專項行動，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」，推進開展「補短板、提質量、創一流」專項行動、加快北京大興樞紐建設、實施改革深化提升行動、全力推動數字化轉型、深入推進五大結構調整優化、全面打造「五化」服務的「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. 2025年經營計劃

展望2025年，全球通貨膨脹持續下行，各國經濟政策的不確定性上升，受多種因素影響，全球經濟增長形勢不穩定。根據國際貨幣基金組織預測，2025年全球經濟增長為3.3%。

2025年中國經濟基礎穩、優勢多、韌性強、潛能大、長期向好的支撐條件和基本趨勢沒有變。中國將堅持穩中求進工作總基調，實施更加積極有為的宏觀政策，擴大國內需求，穩定預期、激發活力，推動經濟持續回升向好。

面對更加復雜嚴峻的國內外形勢，本集團將持續提升核心競爭力，落實高質量發展總體思路，打造可持續、高質量的安全，鞏固提高經營水平，持續提升運行服務質量，加快推進重大戰略落地，推進改革深化提升行動，向建設世界一流航空運輸企業的目標不斷邁進。

1. 堅決守牢安全底線，持續提升安全品質

本集團將深化安全七大體系建設，推動七大體系融入安全管理全鏈條。我們將持續做好關鍵崗位資質能力建設，加強專業隊伍全職業周期管理，全面提升關鍵人員的資質能力；執行重大安全隱患判定標準，形成識別、評估、措施、驗證的風險防控閉環，防範極端惡劣天氣等風險；構建科技支撐、數據驅動的安全管理模式，加快「天瞳」「天極」系統疊代升級和推廣運用，通過科技手段賦能安全管理。2025年，本集團要繼續保持平穩的安全態勢。

管理層討論與分析

2. 提升市場經營能力，鞏固提高經營水平

本集團將積極開拓市場，開展精益成本管控。我們將著力提高飛機日利用率，強化運力配置，提升航班編排優化能力；強化運力與市場、運量與運價的匹配，開展市場分析，實施全市場、全航線運價的精細化管理；進一步提升貨運經營能力，大力開發跨境電商平台客戶和高端製造業客戶；加強數智化技術在航空物流多場景的集成應用，強化網絡訂艙、貨物全流程跟蹤等數智化能力；提升成本管控效能，開展成本經營項目全生命周期管理。

3. 持續提高運行品質，打造一流服務品牌

本集團將提高運行管理能力，加強服務能力建設，完善品牌管理體系。我們將完善航班編排流程和規則，深化運行風險防控、運行資源管理等能力建設；完善運行決策模型，推動運行智能化；從旅客視角優化全鏈條服務體驗，提高服務穩定性和一致性；提升服務管控水平，解決旅客關切的痛點難點問題；完善南航特色品牌管理體系，持續提升品牌國際影響力。

4. 加快推進戰略落地，不斷開拓發展空間

本集團將深入推進高質量發展，著力提質增效。我們將大力推進樞紐建設，強化樞紐設計，優化廣州樞紐航班波結構，高質量建設北京樞紐、烏魯木齊樞紐；紮實推進新一輪五大結構調整優化；大力發展民航高相關戰略性新興產業，優化產業佈局，提升戰略性新興產業專業化、市場化水平；全力推進數字化轉型，強化決策模型在關鍵核心業務領域的應用，依托數字化手段提升對市場的準確把握和快速響應能力。

5. 推動改革深化提升，持續夯實發展基礎

本集團將著力開展功能使命性改革和體制機制類改革，夯實高質量發展基礎。我們將加強關鍵核心技術攻關，推動重大科技攻關項目產出實用成果；按照「能力專業化、發展市場化、轉型高端化、治理現代化」總體思路縱深推進戰略性新興產業發展；完成監事會改革，健全子企業董事會運行和董事管理製度體系；提升任期製和契約化管理質量，完善基於市場化經營的薪酬激勵機制；科學編製「十五五」規劃，健全四級戰略規劃體系；深入開展飛行效能優化、地面節能降碳、能源綠色轉型等行動，加強破資產管理。

2025–2027年，本集團飛機交付和退出計劃如下：

單位：架

飛機型號	2024	2025			2026			2027		
	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										
A350系列	20	0	0	20	3	0	23	4	0	27
A330系列	28	0	3	25	0	0	25	0	0	25
A320系列	367	51	11	407	44	9	442	25	7	460
波音										
B787系列	40	3	6	37	6	6	37	0	0	37
B777系列	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15
B737系列	387	19	15	391	30	21	400	32	5	427
其他										
EMB190	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
C919	3	12	0	15	8	0	23	10	0	33
C909	38	2	0	40	0	0	40	0	0	40
客機小計	899	87	36	950	91	36	1,005	71	12	1,064
貨機										
B777系列	17	2	0	19	0	0	19	0	0	19
B737系列	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
貨機小計	18	2	0	20	0	0	20	0	0	20
合計	917	89	36	970	91	36	1,025	71	12	1,084

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，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2024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淨利潤與股東權益增加（或減少）人民幣289百萬元。

(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5,499百萬元。

管理層討論與分析

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

(3) 利率波動風險

由於民航業有著「高投入」的行業特點，航空公司的資產負債率普遍較高。因此，市場資金的鬆緊變化造成的利率波動對本集團的財務費用有較大的影響，從而進一步影響本集團的經營業績。假定除利率以外的其他風險變量不變，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淨利潤與股東權益減少（或增加）人民幣292百萬元。於2024年12月31日，本集團的資本負債率（定義為借貸總額除以權益總額）為248%。

董事會報告

本公司董事會謹向全體股東提呈本集團截至2024年12月31日止年度之報告書及經審核的財務報表。

業務審視

本集團除經營航空運輸業務外，還經營其他與航空運輸有關的業務，包括提供飛機維修和航空配餐服務。本集團是中國航線網絡最發達、年客運量最大的航空公司。本集團於2024年的業務狀況、面臨的主要風險及2025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2024年12月31日止年度的財務報表，詳情請參閱本年度報告第133頁至247頁。本集團的主要財務指標請參閱本年度報告「主要會計數據和財務指標」及「經營數據摘要」一節。

股息

董事會未建議分配截至2024年12月31日及2023年12月31日止年度的股息。

五年財務摘要

本集團截至2024年12月31日止五個年度按國際財務報告準則編製的業績、資產及負債的摘要刊載於本年度報告第252頁。

銀行貸款及其他借款

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

資本化之利息

截至2024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682百萬元（2023年：人民幣672百萬元）。

物業、廠房及設備

本集團截至2024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銷售額為人民幣5,721百萬元，佔本集團2024年度銷售額3.28%，前五名客戶銷售額無關聯方之間的銷售額。

董事會報告

本集團最大供應商採購額為人民幣13,852百萬元，佔2024年度採購總額14.80%；前五名供應商採購額合計人民幣38,006百萬元，佔2024年度採購總額40.59%；其中前五名供應商採購額中關聯方採購額為人民幣7,171百萬元，佔2024年度採購總額7.66%。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。

本集團克服惡劣天氣多發頻發挑戰，運行質量穩步提高，服務品牌持續提升。我們深化大運行體系建設，優化AOC管理體系和運行決策流程，嚴格管控航班臨時取消；順利完成國產大飛機C919調機、驗證試飛和商業運行；全面提升「人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化」服務，打造一站式全流程服務平台，實施人性化客票退改規則，下調127項收費標準，優化特殊需求旅客承運標準，優化餐食資源投放，提高中轉旅客和行李運輸保障效率。報告期內，公司連續7年獲得民航旅客服務測評(CAPSE)年度「最佳航空公司獎」，連續14年獲評中國品牌力指數航空服務第一名。

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，建立和完善供應商評價體系，加強合同履約管理，並規範《限制交易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。同時通過供應商交流活動，聽取和吸收供應商的意見和建議，更好地改進各項工作。

於本報告期間，本集團與供應商及／或客戶並無發生任何實質和重大的爭議。

截至2024年12月31日止年度，本公司的主要客戶和主要供應商的情況如下：

單位：百萬元 幣種：人民幣

客戶名稱	佔經營收入	
	經營收入	總額的比例(%)
客戶1	3,128	1.80
客戶2	683	0.39
客戶3	652	0.37
客戶4	650	0.37
客戶5	607	0.35
合計	5,720	3.28

單位：百萬元 幣種：人民幣

供應商名稱	佔總採購額的	
	採購額	比例(%)
中國航空油料有限責任公司	13,852	14.80
華南藍天航空油料有限公司	13,102	13.99
中航油(北京)機場航空油料有限責任公司	3,881	4.14
珠海保稅區摩天宇航空發動機維修有限公司	3,905	4.17
廣州飛機維修工程有限公司	3,266	3.49
合計	38,006	40.59

基於本集團的業務性質，本集團並無依賴及對經營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)。

董事會報告

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股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股通投資香港聯交所上市股票取得的股息紅利所得，比照個人投資者徵稅。H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

儲備

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

附屬公司

本公司的附屬公司的詳情刊載於按國際財務報告準則編製的財務報表附註23。

購回、出售和贖回股份

本公司或其任何附屬公司在截至2024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及任何附屬公司之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2024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》《民用機場飛行情形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2024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2024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2024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2024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。

董事會報告

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2024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2024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2024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2024年12月31日止年度任何時間內，本公司的公眾持股量一直符合《上市規則》的規定。

關連交易

本公司不時與南航集團（本公司之控股股東）及其他關連人士進行某些關連交易。《上市規則》要求披露的在2024年度存續或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

- (a) 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2024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126百萬元。

- (b) 於2024年12月27日，本公司與文化傳媒公司訂立新傳媒服務框架協議（「**新傳媒服務框架協議**」），以續訂傳媒服務框架協議項下擬進行的交易，自2025年1月1日起至2027年12月31日止，為期三年。

根據新傳媒服務框架協議，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。

文化傳媒集團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。

截至2027年12月31日止三個年度，新傳媒服務框架協議的建議年度上限分別為人民幣180百萬元、人民幣190百萬元及人民幣200百萬元。

詳情請參考本公司日期為2024年12月27日的公告。

董事會報告

B. 南航集團擁有51.416%股權之南航財務

本公司與南航財務於2022年10月28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2019年8月27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2023年1月1日起至2025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、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。於2024年12月31日，本集團存放於南航財務之存款為人民幣14,580百萬元，並於截至2024年12月31日止年度任何日子均沒有超過人民幣210億元。

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. 南航集團擁有50.1%股權之深圳航食

- (a) 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2024年12月31日止年度，本集團根據配餐服務框架協議支付的服務費用為人民幣161百萬元。

- (b) 於2024年12月27日，本公司與深圳航食訂立新配餐服務框架協議（「**新配餐服務框架協議**」），以續訂配餐服務框架協議項下擬進行的交易，自2025年1月1日起至2027年12月31日止，為期三年。

根據新配餐服務框架協議，深圳航食同意於深圳航食所處機場為本集團指定的進出港航班提供(i)機上餐食及機供品的訂購、配備、配發、回收、倉儲及裝機服務；(ii)兩艙休息室的餐食服務用品供應等服務；及(iii)其他相關服務。

新配餐服務框架協議項下擬進行的持續關聯交易的服務費應遵循公平合理的原則，根據國家或地方的收費規定及市場公允價格確定。深圳航食承諾交易價格不超過獨立第三方制定的價格或收費標準。

新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、管理費用及稅金分別按38%、38%、12%及12%的相應比例確定，利潤率視行業環境而定。其他收費將根據租金成本、人工成本、設施折舊成本、管理費等適用項目確定。上述人工成本將參照深圳市政府發佈的上年度平均工資確定。

截至2027年12月31日止三個年度，新配餐服務框架協議的建議年度上限分別為人民幣234百萬元、人民幣255百萬元及人民幣270百萬元。

詳情請參考本公司日期為2024年12月27日的公告。

董事會報告

(3) 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。

(4) 租賃

本集團作為承租人，南航集團或其聯繫人為出租人，雙方簽訂下列租賃協議：

- A. 本公司與南航集團於1997年5月22日簽訂一份賠償協議，據此，南航集團已同意就任何質疑或干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2023年12月27日訂立資產租賃框架協議（「**資產租賃框架協議**」），以重續本公司與南航集團簽訂的原資產租賃框架協議項下擬進行的資產租賃交易，自2024年1月1日起至2025年12月31日止，為期兩年。

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、烏魯木齊、廣州、衡陽及海口等城市的若干房屋、停車場以及機械設備、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、武漢及廣州的若干土地，以作本公司的民航及相關業務用途使用。

截至2024年及2025年12月31日止兩個年度各年，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334.9348百萬元，乃參考租金評估結果釐定。截至2024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297百萬元。

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，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617,075,500元。

詳情請參考本公司日期為2023年12月27日的公告。

- C. 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。截至2024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74百萬元。

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281,086,012.70元。

- D. 於2022年10月28日，本公司與南航融資租賃(南航集團之聯繫人)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。

南航融資租賃同意根據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。

董事會報告

- (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融資租賃進一步釐定及協商，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融資租賃支付。

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、2024年及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)。

截至2024年12月31日止年度，2023–2025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5,820百萬元。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5,248百萬元。

- (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，南航融資租賃擁有飛機、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，本公司須向南航融資租賃歸還飛機、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、2024年及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、2024年及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)。

截至2024年12月31日止年度，本公司根據2023-2025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583百萬元，截至2024年12月31日止年度，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零。

董事會報告

(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。

2020 A股發行募集資金總額及使用所得款項詳情：

2020年A股發行		於截至	於截至	
籌集所得款項總額	先前披露的所得	2024年12月31日	2024年12月31日	使用未動用所得
(人民幣元)	款項計劃用途	止已動用所得款項	未動用所得款項	款項的預期時限
		(人民幣元)	(人民幣元)	
12,782,393,520.97	購買飛機	8,581,879,615.94	694,205,697.48	2025年6月30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 2024年12月31日 止已動用所得款項 (人民幣元)	於截至 2024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	飛機購買、航材購置 航空設備及維修項目	9,763,047,014.98	780,328,393.02	2025年12月31日或之前 ^(註1)	
	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： 1. 使用未動用所得款項的預期時限乃根據本集團在本報告日期預期的航材購置及飛機維修時間而制定。

2. 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2024年12月31日，存在面值人民幣5,896,285,000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955,637,763股A股股份且本公司已發行股份數目將增至約19,076,549,267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。

董事會報告

年度確認

本公司確認上述截至2024年12月31日止年度的持續關連交易項下具體協議的簽訂及執行均已遵循該等持續關連交易的定價原則。

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

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

本公司的核數師接受委聘，按照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就本集團的持續關連交易作出報告。核數師已按照《上市規則》第14A.56條出具無保留意見函件，列載核數師關於本年度報告中所披露的本集團持續關連交易的發現和結論。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2024年12月31日止年度，本集團共捐贈人民幣20萬元作為慈善用途。

委託存款及逾期定期存款

截至2024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2024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2025年度國內財務報告和內部控制報告，聘任畢馬威會計師事務所為本公司2025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

2025年3月26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

	2023年12月31日		2024年變動增減(+,-)		2024年12月31日	
	數量	比例(%)	數量	小計	數量	比例(%)
一. 有限售條件股份	803,571,428	4.43	0	0	803,571,428	4.43
1. 國有法人持股	803,571,428	4.43	0	0	803,571,428	4.43
二. 無限售條件流通股份	17,317,335,378	95.57	4,698	4,698	17,317,340,076	95.57
1. 人民幣普通股	12,673,338,070	69.94	4,698	4,698	12,673,342,768	69.94
2. 境外上市的外資股	4,643,997,308	25.63	0	0	4,643,997,308	25.63
三. 股份總數	18,120,906,806	100.00	4,698	4,698	18,120,911,504	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」持有人累計轉股數量為4,698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	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	803,571,428	0	0	803,571,428	非公開發行股份限售股	2025年11月24日
合計	803,571,428	0	0	803,571,428	/	/

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134,652戶。截至2025年2月28日，公司普通股股東總數為154,144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)	前十名股東持股情況						
	報告期內增減	期末持股數量	比例(%)	持有有限售條	質押、標記或凍結情況		股東性質
				件股份數量	股份狀態	數量	
中國南方航空集團有限公司	0	9,404,468,936	51.90	803,571,428	無	0	國有法人
南龍控股有限公司	0	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	112,000	1,751,035,727	9.66	0	未知	-	境外法人
香港中央結算有限公司	29,461,279	646,414,808	3.57	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
美國航空公司	0	270,606,272	1.49	0	無	0	境外法人
中國航空油料集團有限公司	0	261,685,354	1.44	0	無	0	國有法人
春秋航空股份有限公司	235,200	140,531,561	0.78	0	無	0	境內非國有法人
中國工商銀行股份有限公司—華泰柏瑞滬深300 交易型開放式指數證券投資基金	52,893,408	93,153,349	0.51	0	無	0	其他
中國建設銀行股份有限公司—易方達滬深300交 易型開放式指數發起式證券投資基金	49,156,458	64,208,922	0.35	0	無	0	其他

股份變動、股東情況及權益披露

2. 前十名無限售條件股東持股情況

單位：股

前十名無限售條件股東持股情況			
股東名稱	持有無限售條件		股份種類及數量
	流通股的數量	種類	數量
中國南方航空集團有限公司	8,600,897,508	人民幣普通股	8,600,897,508
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	1,751,035,727	境外上市外資股	1,751,035,727
香港中央結算有限公司	646,414,808	人民幣普通股	646,414,808
中國證券金融股份有限公司	320,484,148	人民幣普通股	320,484,148
美國航空公司	270,606,272	境外上市外資股	270,606,272
中國航空油料集團有限公司	261,685,354	人民幣普通股	261,685,354
春秋航空股份有限公司	140,531,561	人民幣普通股	140,531,561
中國工商銀行股份有限公司－華泰柏瑞滬深300交易型開放式指數證券投資基金	93,153,349	人民幣普通股	93,153,349
中國建設銀行股份有限公司－易方達滬深300交易型開放式指數發起式證券投資基金	64,208,922	人民幣普通股	64,208,922
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、受託表決權、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	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。			

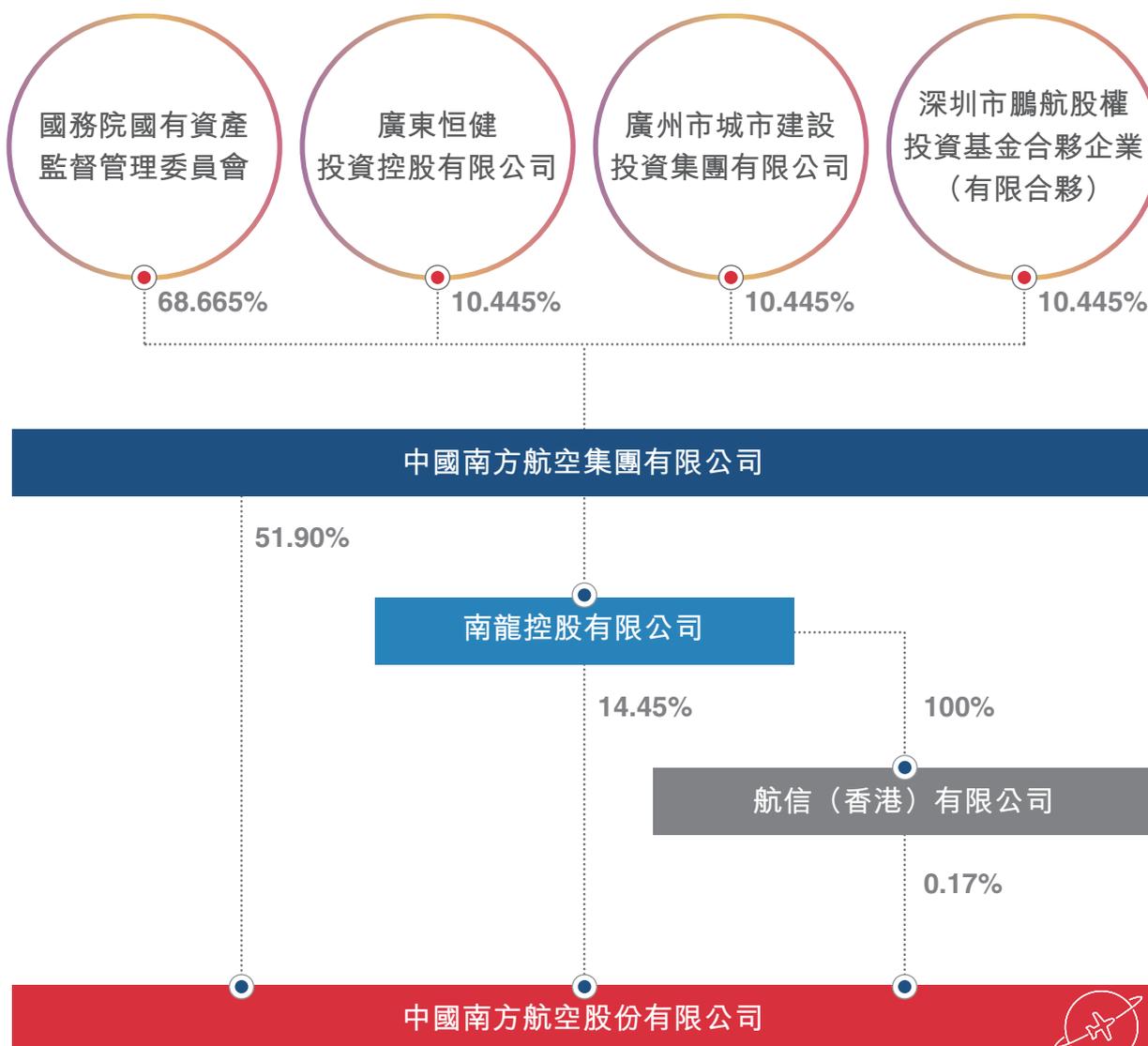
4. 戰略投資者或一般法人因配售新股成為前十名股東

無。

股份變動、股東情況及權益披露

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2024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2024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2024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2024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31,150,000股H股中間接擁有權益，及於2,617,686,036股H股中直接擁有權益。
- 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2024年12月31日相關的已發行A股總數13,476,914,196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18,120,911,504股計算的百分比。

除上文所披露者外，於2024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

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	報告期內從 本公司獲得 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	60	2020年12月21日	至今	0	0	0	0	是
韓文勝	執行董事	男	58	2019年5月8日	至今	0	0	0	0	是
	執行董事			2019年5月8日	至今					
	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	53	2022年12月28日	2025年3月21日	0	0	0	0	是
何超瓊	獨立非執行董事	女	62	2023年8月3日	至今	0	0	0	20	否
郭為	獨立非執行董事	男	62	2021年4月30日	至今	0	0	0	20	否
張俊生	獨立非執行董事	男	49	2024年7月29日	至今	0	0	0	8.33	否
*顧惠忠	獨立非執行董事	男	68	2017年12月20日	2024年7月29日	0	0	0	11.67	否
*蔡洪平	獨立非執行董事	男	70	2022年12月28日	2024年7月29日	0	0	0	11.67	否
任積東	監事會主席	男	60	2021年12月28日	至今	0	0	0	0	是
	監事			2021年12月28日	至今					
魏振興	監事	男	46	2024年7月29日	至今	0	0	0	47.11	否
楊斌	監事	男	56	2021年11月24日	至今	0	0	0	104.12	否
*林曉春	監事	男	53	2019年5月8日	2024年7月29日	0	0	0	0	是
*吳穎湘	副總經理	女	51	2020年6月29日	2025年2月18日	0	0	0	0	是
*姚勇	副總經理	男	55	2021年4月20日	2024年4月29日	0	0	0	0	是
	總會計師									
	財務總監									
高飛	副總經理	男	48	2023年2月28日	至今	0	0	0	0	是
曲光吉	副總經理	男	55	2023年8月29日	至今	0	0	0	0	是
*吳榕新	副總經理	男	53	2022年8月30日	2025年2月18日	0	0	0	0	是

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	報告期內從 本公司獲得 的稅前報酬 總額(萬元)	是否在公司關 聯方獲取報酬
陳冬	副總經理 總會計師 財務總監	男	50	2024年5月24日	至今	0	0	0	0	是
曾永超	副總經理	男	53	2025年2月18日	至今	0	0	0	0	是
陳威華	總法律顧問 董事會秘書	男	58	2004年6月16日 2022年9月22日	至今 至今	0	0	0	0	是
*李韶彬	培訓總監	男	60	2019年6月21日	2024年5月24日	0	0	0	40.28	否
謝兵	總經濟師	男	51	2022年9月22日	至今	0	0	0	0	否
*王仁傑	總飛行師	男	60	2023年2月28日	2024年12月27日	0	0	0	188.36	否
李勉松	服務總監	男	56	2023年6月26日	至今	0	0	0	100.46	否
李志剛	總工程師	男	56	2022年8月30日	至今	0	0	0	95.54	否
*李曄	安全總監	男	52	2023年2月28日	2024年5月24日	0	0	0	58.57	否
陳奮	安全總監 總飛行師	男	51	2024年7月29日 2025年2月18日	2025年2月18日 至今	0	0	0	118.48	否
丁安寧	運行總監	男	52	2024年12月27日	至今	0	0	0	0	否
蔡琦	安全總監	男	48	2025年2月18日	至今	0	0	0	0	否
合計	/	/	/	/	/	0	0	0	824.59	/

董事、監事、高級管理人員和員工情況

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. 王仁傑先生、李擘先生、陳讐先生系飛行員，其薪酬中包含空勤待遇；
3. 張俊生先生自2024年7月起按公司獨立非執行董事發放薪酬，顧惠忠先生、蔡洪平先生自2024年7月起不再擔任公司獨立非執行董事；林曉春先生自2024年7月起不再擔任公司監事；
4. 陳冬先生自2024年5月起由南航集團發放薪酬，曾永超先生自2025年2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，陳讐先生自2024年7月起按公司安全總監發放薪酬及自2025年2月起按公司總飛行師發放薪酬，丁安寧先生自2024年12月起按公司運行總監發放薪酬，蔡琦先生自2025年2月起按公司安全總監發放薪酬；
5. 李韶彬先生2024年5月退休，王仁傑先生2024年12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2024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條規定而記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C3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。

馬須倫：新增擔任中國共產黨廣東省第十三屆委員會委員。

何超瓊：新增擔任亞洲文化遺產保護聯盟諮詢委員會主席、中外企業家聯合會聯席主席、中青博聯整合行銷顧問股份有限公司董事。

郭為：新增擔任通明智雲(北京)科技有限公司董事長、貳零叁伍科技實驗室(深圳)有限公司董事長、北京神州新能源有限公司董事長、智能雲科信息科技有限公司董事長、神旗數碼有限公司董事長、合肥木犀智能科技有限公司董事長。

張俊生：新增擔任保利發展控股集團股份有限公司獨立董事。

楊斌：新增擔任民航工會經費審查委員會委員，不再擔任中國航空運輸協會財務金融審計工作委員會。

除上述披露外，本公司在作出一切合理查詢後，就其所知、所曉及所信，並無根據《上市規則》第13.51B(1)條需作出披露之其他資料。

(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年薪薪酬管理辦法》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824.59萬元（包含有關延期兌現薪酬）（2023年度：人民幣1,157.62萬元）。

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《中國南方航空股份有限公司年薪薪酬管理辦法》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13及附註51。

等級 港幣	高級管理人員人數	
	2024年	2023年
0-500,000	10	9
500,001-1,000,000	1	1
1,000,001-1,500,000	3	2
1,500,001-2,000,000	0	0
2,000,001-2,500,000	1	3
合計	15	15

(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2024年12月31日止年度，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。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

(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(60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月兼任中國航空集團公司黨組成員；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月兼任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1月任中國南方航空集團有限公司董事、黨組副書記；2019年2月兼任中國南方航空集團有限公司總經理；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；2021年6月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。目前還兼任中國共產黨廣東省第十三屆委員會委員、中國國際商會副會長及中國國際貿易促進委員會委員。

韓文勝，男，1967年1月出生(58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營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營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月兼任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，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。

何超瓊，女，1962年8月出生(62歲)，大學本科學歷，畢業於美國加州聖克萊大學市場學及國際管理學士專業。現任全國政協常委，全國工商聯副主席。現任信德集團有限公司行政主席兼董事總經理、美高梅中國控股有限公司董事長及執行董事、天機亞太集團有限公司主席、澳門旅遊塔會展娛樂中心主席、澳門旅遊娛樂股份有限公司董事、鳳凰衛視非執行董事及董事會副主席等。2019年獲澳門旅遊功績勳章，2020年獲香港特別行政區銀紫荊星章、全國三八紅旗手、北京市三八紅旗獎章，2022年獲法國榮譽軍團軍官勳章。何女士於2023年8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(62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董事會主席、首席執行官兼執行董事，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，郭為先生還曾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、數字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。

張俊生，男，1975年12月生(49歲)，博士研究生學歷，畢業於廈門大學，獲管理學博士學位，中共黨員。曾擔任華大智造、恒生前海基金等公司獨立董事。現任中山大學管理學院院長、教授、博士生導師；保利發展控股集團股份有限公司獨立董事；全國會計專業研究生教育指導委員會委員，China Journal of Accounting Research主編。主要研究方向為財務會計與審計、公司財務與治理。張先生於2024年7月起至今任中國南方航空股份有限公司獨立非執行董事。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

監事

任積東，男，1965年1月出生（60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。目前還兼任中國民航工會第七屆全國委員會委員、常務委員會委員、廣東省嶺南基金會副理事長、廣東省工會委員會委員。

魏振興，男，1978年11月出生（46歲），武漢大學法學院民商法學專業畢業，碩士研究生學歷，法學碩士，中共黨員。2004年8月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司法律部全面風險管理經理。2014年9月任中國南方航空股份有限公司法律部副總經理；2017年4月任珠海航空有限公司副總經理、黨委委員；2017年9月兼任珠海航空有限公司工會主席；2019年5月任南航通用航空有限公司副總經理、工會主席、黨委委員；2022年12月任南航通用航空股份有限公司副總經理、黨委委員；2023年5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；2024年7月起任中國南方航空股份有限公司監事。目前還兼任深圳國際仲裁院仲裁員、上海仲裁委員會仲裁員。

楊斌，男，1968年9月出生（56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、第八屆中國內部審計協會理事、廣州市內部審計協會副會長、民航工會經費審查委員會委員。

高級管理人員

高飛，男，1976年8月出生（48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。

曲光吉，男，1970年2月出生（55歲），西安統計學院經濟統計系統計學專業畢業，大學學歷，在職取得東北財經大學經濟學碩士、清華大學與法國國立路橋和法國國立民用航空學校高級管理人員工商管理碩士學位，經濟師，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營銷委運力網絡部總經理、黨總支副書記，中國南方航空股份有限公司營銷委網絡收益部總經理、黨總支副書記，中國南方航空股份有限公司營銷委副主任、黨委委員等職；2017年4月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司總經理、黨委副書記；2019年3月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司常務副總經理、黨委副書記；2019年7月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司總經理、黨委副書記；2021年8月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司總經理、黨委副書記；2023年7月任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2023年8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。目前還兼任中國交通運輸協會第七屆理事會副會長、中國航空運輸協會第五屆理事會副理事長、中國民航信息網絡股份有限公司非執行董事。

陳冬，男，1974年12月出生（50歲），上海海運學院國際經濟貿易系運輸經濟（國際金融）專業畢業，上海財經大學經濟學專業經濟學碩士，中共黨員。1998年7月參加工作。曾任中國海運（集團）總公司財務金融部總經理助理等職。2014年5月任中國海運（集團）總公司財務金融部副總經理；2016年2月任中國遠洋海運集團有限公司財務管理本部副總經理；2016年9月任中國遠洋海運集團有限公司財務管理本部總經理；2024年4月起任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2024年5月起任中國南方航空集團有限公司總會計師，中國南方航空股份有限公司副總經理、總會計師、財務總監。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

曾永超，男，1971年9月出生（53歲），北京機械工業學院工商管理分院工業會計專業畢業，本科學歷，復旦大學管理學院高級管理人員工商管理碩士，中共黨員。1994年7月參加工作。曾任民航總局規劃發展司價格處副處長。2009年5月任中國東方航空股份有限公司營銷委黨委委員、副總經理；2011年12月任中國東方航空股份有限公司營銷委黨委委員、常務副總經理；2017年12月任中國東方航空股份有限公司商務委黨委委員，行政、黨務負責人；2018年3月任中國東方航空股份有限公司商務委總經理、黨委書記；2019年3月任中國東方航空股份有限公司商務委總經理、黨委副書記；2020年2月兼任中國聯合航空有限公司董事；2020年3月任中國聯合航空有限公司董事、總裁、黨委副書記；2024年7月任中國聯合航空有限公司董事長、黨委書記；2025年1月任中國南方航空集團有限公司黨組成員；2025年2月起任中國南方航空股份有限公司副總經理；2025年3月起任中國南方航空集團有限公司副總經理、黨組成員。目前還兼任北京市大興區第六屆政協委員。

陳威華，男，1966年10月出生（58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月任中國南方航空集團有限公司首席合規官、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；2023年5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、中國上市公司協會常務理事代表、廣東上市公司協會第六屆理事會副會長。

謝兵，男，1973年9月出生（51歲），南京航空航天大學民航學院運輸管理專業、暨南大學管理學院碩士教育中心工商管理專業、英國伯明翰大學工商管理（國際銀行與金融）專業畢業，碩士研究生學歷，MBA、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)，高級經濟師，香港公司治理公會會員及資深會士，中共黨員。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月任中國南航集團資本控股有限公司董事長、黨委書記；2017年12月任南航國際融資租賃公司董事長；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法定代表人、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。

李勉松，男，1968年11月出生（56歲），中山大學中國語言文學系漢語言文學專業畢業，大學學歷，在職取得北京大學政府管理學院公共管理專業公共管理碩士學位、清華大學經濟管理學院高級管理人員工商管理專業高級管理人員工商管理碩士學位，高級政工師，中共黨員。1990年7月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司北京分公司紀委書記、黨委委員等職，2014年7月任中國南方航空股份有限公司客艙部黨委書記、副總經理；2017年2月任中國南方航空集團有限公司人力資源部部長；2017年4月任中國南方航空集團有限公司組織人事部（黨組辦公室）部長，中國南方航空股份有限公司組織人事部（黨組辦公室）部長；2019年6月任中國南方航空集團有限公司直屬機關黨委副書記；2023年6月起任中國南方航空股份有限公司服務總監。

李志剛，男，1968年5月出生（56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、南京航空航天大學國家卓越工程師學院理事。

董事、監事、高級管理人員和員工情況

陳馨，男，1974年1月出生（51歲），中國民航飛行學院飛機駕駛系運輸機駕駛專業畢業，本科學歷，二級飛行員，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廣州飛行部B737/757機隊經理。2013年3月任貴州航空有限公司副總經理、黨委委員；2017年4月任珠海翔翼航空技術有限公司副總經理、黨委副書記；2017年7月任珠海翔翼航空技術有限公司總經理、黨委副書記；2021年9月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司常務副總經理、黨委副書記；2022年5月任中國南方航空股份有限公司湖南分公司總經理、黨委副書記；2024年5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；2024年7月任中國南方航空股份有限公司安全總監，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；2025年2月起任中國南方航空股份有限公司總飛行師。目前還兼任國際航協安保顧問委員會成員、中國航協第五屆理事會理事、中國航協航空安全工作委員會委員。

丁安寧，男，1972年11月出生（52歲），武漢大學空間物理與電子信息學系無線電電子學專業畢業，華南理工大學工商管理學院工商管理碩士，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運行指揮中心運行控制部經理，中國南方航空股份有限公司運行指揮中心副總經理、黨委委員，中國南方航空股份有限公司辦公室副主任，中國南方航空股份有限公司辦公室副主任兼秘書室經理，中國南方航空集團有限公司辦公廳總經理秘書，中國南方航空股份有限公司營銷委運力網絡部黨總支書記、副總經理等職；2011年8月任中國南方航空股份有限公司客艙部黨委書記、副總經理；2014年7月任中國南方航空股份有限公司湖北分公司黨委書記、副總經理；2017年4月任中國南方航空股份有限公司運行指揮中心總經理、黨委副書記；2021年8月任中國南方航空股份有限公司新疆分公司總經理、黨委副書記；2024年12月起任中國南方航空股份有限公司運行總監。

蔡琦，男，1976年4月出生（48歲），北京航空航天大學飛行學院運輸機駕駛專業畢業，本科學歷，二級飛行員，中共黨員。1998年9月參加工作。曾任中國南方航空股份有限公司湖南分公司飛行部書記，中國南方航空股份有限公司上海分公司飛行部經理等職；2019年8月任中國南方航空股份有限公司上海分公司副總經理、黨委委員；2022年1月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司黨委書記、副總經理；2023年9月任中國南方航空股份有限公司黑龍江分公司總經理、黨委副書記；2024年4月任中國南方航空股份有限公司深圳分公司黨委書記、副總經理；2025年2月起任中國南方航空股份有限公司安全總監。

劉巍，男，現年67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日期間及自2022年9月22日起，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2024年12月31日，本集團共有員工102,597名(2023年12月31日：99,468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)
67,303	35,294	102,597

1. 專業構成

專業構成類別	專業構成人數(人)
飛行	12,442
服務	37,323
管理	6,711
航務	1,471
機務	12,419
信息	1,695
營銷	4,776
綜合	19,008
職能	6,752
合計	102,597

2. 教育程度

教育程度類別	數量(人)
研究生	5,284
本科	59,107
大專	26,821
中專及以下	11,385
合計	102,597

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，為實現高質量發展，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」。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；積極探索推進中長期激勵計劃，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

2024年，本公司全面加強幹部培訓和員工培訓管理，加速推進「教、學、管」一體化培訓平台建設和優化完善特色師資課程體系，豐富創新培訓形式內容，並在此基礎上健全學員學前教育、過程管理、學後評估全鏈條閉環管理機制，全方位提升培訓工作的實際效能。穩步推進產教融合實訓工作落實落地，入選廣州市首批產教融合實訓示範基地及廣州市市級高技能人才培訓基地，有效推動幹部員工隊伍能力提升。

2025年，公司將紮實開展各類幹部員工培訓，圍繞高質量發展、建設世界一流航空運輸企業、聚焦安全生產運行、改革發展等實踐需要，開展差異化、個性化的能力培訓，重點推進「明珠優才」管培生培訓、各系統新雇員培訓、飛行員年度復訓、機務維修人員專業技術培訓、簽派員復訓、空地服務融合實訓培訓、乘務員定期復訓、應急演練、轉機型培訓、航空安全員定期訓練等專業化培訓。本公司將持續深化產教融合，與各產教融合實訓基地廣泛開展校企合作共建，積極參與標準制定，推廣南航產教融合方面的實踐和做法，引領行業風尚。

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)
3,684.76萬小時	2,389.76百萬元

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。

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2024年12月31日止年度一直遵守了《上市規則》附錄C1第二部分《企業管治守則》所載之守則條文。

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，本公司貫徹落實新《公司法》精神，結合2022年以來國資委、證監會等7個部門頒發的26條法律法規，修訂了《公司章程》、三會議事規則、董事會專門委員會工作細則、《中國南方航空股份有限公司董事會授權管理辦法》、《中國南方航空股份有限公司獨立董事工作制度》、《中國南方航空股份有限公司總經理工作細則》等12項制度，並根據監管最新要求制訂《中國南方航空股份有限公司獨立董事專門會議工作細則》。

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，公司的副總經理吳穎湘女士、高飛先生、曲光吉先生、吳榕新先生擔任南航集團副總經理，公司的副總經理、總會計師、財務總監陳冬先生擔任南航集團總會計師，公司董事會秘書、總法律顧問陳威華先生擔任南航集團董事會秘書、總法律顧問，2024年1月至2024年4月，姚勇先生曾任本公司副總經理、總會計師、財務總監，同時擔任南航集團總會計師，公司已向中國證監會上市公司監管司申請豁免前述高級管理人員兼職限制。本公司獨立非執行董事一致認為，2024年度本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、吳穎湘女士、高飛先生、曲光吉先生、吳榕新先生、陳冬先生、陳威華先生以及姚勇先生等本公司高級管理人員的履職行為，確保其勤勉盡責，優先履行本公司高級管理人員的職責，切實維護本公司和中小股東合法權益。韓文勝先生、吳穎湘女士、高飛先生、曲光吉先生、吳榕新先生、陳冬先生、陳威華先生以及姚勇先生等本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，未因上述兼職損害本公司及中小股東合法權益。

公司治理報告

股東會

本公司股東會為公司的最高權力機構，依法行使各項職權。本公司於2024年7月29日修訂了《公司章程》以及《股東會議事規則》，將股東大會更名為股東會。本公司嚴格按照法律法規、《公司章程》以及《股東會議事規則》等的要求做好股東會的各項工作，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，2次類別股東大會，並聘請律師對股東大會的召集召開程序進行見證，會議的召集、召開程序均合法有效，並通過股東大會網絡投票方式確保本公司所有股東，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。本公司董事會向股東會負責，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、交易、財務事宜及其他重大政策。董事會依法合理授權管理層，提高了決策水平和議事效率，促進公司生產經營發展。

截至報告期末公司董事人數為6名，包括3名執行董事和3名獨立非執行董事，獨立非執行董事人數不少於董事會成員人數的三分之一且不少於三名。2024年度，公司董事會依法運作，共召開了8次董事會，其中7次現場會議，1次以通訊方式召開，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2024年12月31日，本公司第十屆董事會成員包括三位執行董事以及三位獨立非執行董事。所有董事之任期均為三年。每位董事的簡歷載於本年報第78頁至第85頁。

董事會在2024年度共舉行8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2024年度共舉行2次股東大會，2次類別股東大會，董事努力做到親身出席股東大會，積極了解公司股東的意見。

各董事的具體出席情況如下：

董事姓名	是否獨立董事	本年應參加董事會次數	參加董事會情況				參加股東大會及類別股東大會情況	
			親自出席次數	以通訊方式參加次數	委託出席次數	是否連續兩次未親自參加會議	出席股東大會及類別股東大會的次數	
馬須倫	否	8	7	1	1	0	否	1
韓文勝	否	8	6	1	2	0	否	3
羅來君	否	8	4	1	4	0	否	1
何超瓊	是	8	6	1	2	0	否	3
郭為	是	8	7	1	1	0	否	3
張俊生(於2024年7月29日獲委任)	是	4	4	0	0	0	否	3
顧惠忠(於2024年7月29日辭任)	是	4	4	1	0	0	否	1
蔡洪平(於2024年7月29日辭任)	是	4	4	1	0	0	否	1
年內召開董事會會議次數								8
其中：現場會議次數								7
通訊方式召開會議次數								1
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。獨立非執行董事張俊生具備《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，報告期內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2024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2024年12月31日，董事會由六名成員組成，其中一名為女性，成員分別在航空公司管理、財務管理、金融投資、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2024年12月31日止年度，所有可計量目標均已達成。

董事會將監督制度的實施情況，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

本公司重視全體僱員性別多元化。於2024年12月31日，本公司之全體僱員（包括高級管理人員）人數為102,597，其中男性佔比為61.00%，女性佔比為39.00%。

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。董事每屆任期三年，可連選連任，獨立非執行董事連任時間原則上不超過六年，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，以確保其能了解應盡之職責，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，對風險持續評估報告等事項發表獨立意見，對公司安全運行、戰略發展、數字化轉型等提出建設性的意見與建議。報告期內，2024年7月29日，公司2024年第一次臨時股東大會選舉馬須倫先生、韓文勝先生、羅來君先生為公司第十屆董事會執行董事，選舉何超瓊女士、郭為先生、張俊生先生為公司第十屆董事會獨立非執行董事。2024年7月29日，公司董事會選舉馬須倫先生為公司第十屆董事會董事長，韓文勝先生為公司第十屆董事會副董事長。

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，以確保了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2024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2024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。

張俊生先生於2024年7月29日取得上市規則第3.09D條所述法律意見，張俊生先生確認明白其作為本公司董事的責任。

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、股東會和列席董事會會議，對公司財務管理、關聯交易、利潤分配、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，積極了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7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、財務管理、定期報告、利潤分配、關聯交易、對外擔保、內控制度的建立和執行、募集資金現金管理等重大事項進行審核並提出審核意見。

董事會專門委員會

公司董事會下設航空安全委員會、戰略與投資委員會、審計與風險管理委員會、提名委員會、薪酬與考核委員會。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2024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郭為先生及獨立非執行董事張俊生先生。

戰略與投資委員會於2024年舉行5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
韓文勝(主任委員)	5/5
郭為(於2024年7月29日獲委任)	2/2
張俊生(於2024年7月29日獲委任)	2/2
顧惠忠(於2024年7月29日辭任)	3/3
蔡洪平(於2024年7月29日辭任)	3/3

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2024年12月31日，審計與風險管理委員會由獨立非執行董事張俊生先生擔任主任委員，並由獨立非執行董事何超瓊女士和獨立非執行董事郭為先生擔任委員。其中，張俊生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2024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、套期保值計劃、債務融資計劃，審查公司風險管理及內部控制系統有效性，審閱公司內部審計方案等。

審計與風險管理委員會於2024年度共舉行6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
張俊生(主任委員)(於2024年7月29日獲委任)	3/3
何超瓊(於2024年7月29日獲委任)	3/3
郭為	6/6
顧惠忠(於2024年7月29日辭任)	3/3
蔡洪平(於2024年7月29日辭任)	3/3

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。

2023年12月27日，本公司第九屆董事會第十八次會議審議及批准擬聘任畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)為本公司2024年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2024年度香港財務報告提供專業服務。

2024年5月24日，本公司2023年年度股東大會審議通過了上述議案，並授權公司董事會根據具體工作情況決定其酬金。

公司治理報告

下表載列本公司外聘核數師於2023年及2024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)：

	2024年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元
審計費用	15	15
非審計費用	3	1
合計	18	16

註1：審計費總額中包括審計本集團部分子公司截至2024年12月31日止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2024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羅來君先生及獨立非執行董事何超瓊女士。

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2024年舉行3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)	3/3
韓文勝(於2024年7月29日退任)	1/1
羅來君(於2024年7月29日獲委任)	2/2
何超瓊(於2024年7月29日獲委任)	2/2
顧惠忠(於2024年7月29日辭任)	1/1

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2024年履行了其職責範圍內的所有責任。

提名委員會

於2024年12月31日，提名委員會有三名成員，由獨立非執行董事何超瓊女士出任提名委員會主任委員，並由執行董事羅來君先生及獨立非執行董事張俊生先生擔任委員。

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人選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2024年舉行了3次會議，分別提名陳冬先生為公司副總經理、總會計師、財務總監，提名祝海平先生為公司獨立非執行董事候選人，提名丁安寧先生為公司運行總監。提名委員會在2024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
何超瓊(主任委員)	3/3
羅來君(於2024年7月29日獲委任)	2/2
張俊生(於2024年7月29日獲委任)	2/2
馬須倫(於2024年7月29日辭任)	1/1
顧惠忠(於2024年7月29日辭任)	1/1

公司治理報告

航空安全委員會

於2024年12月31日，航空安全委員會包括三名成員，由執行董事韓文勝先生出任航空安全委員會主任委員，另外兩名成員則為獨立非執行董事張俊生先生及獨立非執行董事郭為先生。

航空安全委員會於2024年舉行3次會議，所有會議均根據其工作細則的規定召開，審議了1項議案，聽取了關於公司2023年全年及2024年一季度安全生產經營情況及公司2024年安全生產經營計劃、2024年年中安全工作報告的匯報，以下乃各成員之出席情況。

航空安全委員會成員	出席次數／應出席次數
韓文勝(主任委員)	3/3
張俊生(於2024年7月29日獲委任)	2/2
郭為	3/3
馬須倫(於2024年7月29日辭任)	1/1

管理層

本公司管理層根據股東會和董事會的決議，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，管理層切實加強安全工作的組織領導，安全態勢總體平穩，經營水平持續提升，運行質量穩步提高，服務品牌持續提升，重大戰略加快落地，改革攻堅縱深推進，發展基礎不斷夯實。

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2024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128頁至132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記錄。該等記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，本公司充分尊重和維護股東的合法權益，認真聽取投資者對公司戰略發展、經營管理等方面的意見和建議，持續增進投資者對公司的關注、了解和認同。

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會或臨時股東會與股東會面並解答彼等之提問。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會或臨時股東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／或聯交所網站不時刊發之公告、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。

公司治理報告

3. 本公司透過全年、中期及季度報告業績說明會，向投資者提供公司經營情況和財務數據，公司總經理、獨立董事、總會計師、董事會秘書以及業務部門主要負責人等高管均出席會議，解答投資者及分析師的問題。
4. 本公司透過設立投資者電話、投資者郵箱、投資者網站，接待投資者調研，以及上海證券交易所投資者關係互動平台、業績說明會前徵集投資者問題等方式，讓投資者充分表達意見，全年累計召開和參加各類發佈會、策略會、電話會超180場，覆蓋近千名投資者、分析師。
5. 投資者和公眾可登陸本公司網站(www.csair.com)，了解公司治理結構、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會；(b)出席股東週年大會及臨時股東大會的董事及董事會各專門委員會主席、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)年內根據監管規則的變化，及時重檢各項制度文件，積極主動加強自願性披露，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，及時回應市場關切，提升信息透明度，切實保護投資者利益。

報告期內，公司持續加強與投資者之間的雙向溝通，形成與投資者的良性互動，榮獲中國上市公司協會首屆「上市公司投資者關係管理最佳實踐」和「上市公司2023年報業績說明會優秀實踐」，香港投資者關係協會「港股投資者關係獎」，廣州開發區40周年優秀上市公司，品牌形象和社會影響力持續提升。

信息披露

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

報告期內，本公司積極落實證券監管新規，着力提升上市公司質量，聚焦信息披露制度建設，編製出台臨時公告相關管理細則，持續完善上市合規制度體系；公司強化上市合規管理的前瞻性，建立上市協同管理機制，調整上市合規管控方式；公司持續加強規範運作管理，對財務數據質量、關聯交易、對外擔保、募集資金管理、承諾及履行等上市合規重點事項強化過程管控。報告期內，本公司獲得上交所2023-2024年度信息披露A級評價，至此公司連續十一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2024年7月29日通過特別決議案，採納經修訂的公司章程，並於同日生效。詳情請參考本公司日期為2024年6月14日的通函。

除上文披露者外，截至2024年12月31日止年度，公司章程並無任何重大變動。

公司秘書

報告期內，陳威華先生及劉巍博士為本公司聯席公司秘書。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」部分。陳威華先生及劉巍博士確認於報告期內已接受不少於15小時之相關事業培訓。

股息政策

公司股息派發的政策為：

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

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

公司治理報告

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）於股東會提呈獨立決議案，以供股東考慮及投票。所有於股東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63(3)條而召開。有關請求必須陳述於股東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》所載有關召開臨時股東會之規定及程序。

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，本公司組織董事、監事及高級管理人員積極學習上市公司法律法規，持續關注監管最新規定等重點內容。公司安排北京大成律師事務所為公司第十屆董事、監事及高級管理人員深入講解《上市公司運作及董監高責任》，重點解讀了新《公司法》以及證監會、交易所新規對上市公司董監高履職的新要求，強調了董監高的義務和責任。

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) 7,612

(一) 屬於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2024年瀋陽市大氣環境和環境風險重點管控單位，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環境風險重點管控單位，主要污染物為廢水、廢氣和危險廢物，具體如下：

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： pH值 懸浮物 化學需氧量 氨氮 總磷 動植物油類	間歇排放	污水： 1個總排口	污水： pH值：6.2(無量綱) 懸浮物：38mg/l 化學需氧量：296mg/l 氨氮：12.6mg/l 總磷：0.62mg/l 動植物油類：23.9mg/l	廢水排放標準執行《遼 寧省污水綜合排放 標準》(DB21/1627- 2008)和《污水 綜合排放標準》 (GB8978-1996)	/	/	否

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
	廢氣： 非甲烷總烴、 苯系物、 甲苯、 二甲苯、 顆粒物 氮氧化物、 二氧化硫 煙氣黑度	間歇排放	廢氣： 11個廢氣排口	DA001： 總揮發性有機物：未檢出<0.01mg/m ³ 顆粒物：<20mg/m ³ 非甲烷總烴：2.80mg/m ³ 苯系物：未檢出<0.0015mg/m ³ DA002： 總揮發性有機物：未檢出<0.01mg/m ³ 顆粒物：<20mg/m ³ 非甲烷總烴：2.82mg/m ³ 苯系物：未檢出<0.0015mg/m ³ DA003： 總揮發性有機物：0.508mg/m ³ 顆粒物：2.2mg/m ³ 非甲烷總烴：3.47mg/m ³ 苯系物：0.172mg/m ³ DA009： 總揮發性有機物：0.848mg/m ³ 顆粒物：2.9mg/m ³ 非甲烷總烴：4.49mg/m ³ 苯系物：0.154mg/m ³	《工業塗裝工序揮發 性有機物排放標 準》(DB21/3160- 2019)、《大氣污染 物綜合排放標準》 (GB 16297-1996)	/	/	否

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
				DA010： 總揮發性有機物：0.721mg/m ³ 顆粒物：3.2mg/m ³ 非甲烷總烴：4.27mg/m ³ 苯系物：0.845mg/m ³				
				DA011： 總揮發性有機物：0.845mg/m ³ 顆粒物：3.4mg/m ³ 非甲烷總烴：3.18mg/m ³ 苯系物：0.268mg/m ³				
				DA013： 總揮發性有機物：0.357mg/m ³ 顆粒物：3.1mg/m ³ 非甲烷總烴：3.38mg/m ³ 苯系物：0.187mg/m ³				
				DA014： 非甲烷總烴：4.14mg/m ³ 苯系物：未檢出<0.0015mg/m ³				
				DA017： 非甲烷總烴：3.34mg/m ³				
				DA018： 非甲烷總烴：3.39mg/m ³				
				鍋爐廢氣排放口(DA015)： 二氧化硫<8 mg/m ³ 氮氧化物：144 mg/m ³ 顆粒物：5 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	危險廢物	間歇排放	3個危廢暫存間 2個地下廢液儲罐、 2個沖洗廢水收集池	/	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。	清潔劑 900-404-06 444.78噸 廢潤滑油、機油 900-214-08 14.91噸 廢液壓油 900-218-08 7.04噸 廢航空煤油 900-249-08 18.21噸 廢乳化液、廢切削液 900-007-09 0噸 漆渣 900-252-12 0噸 感光材料廢物 231-001-16 0噸 廢活性炭 900-039-49 6.5噸 廢沾染物 900-041-49 106.72噸 廢油漆 900-999-49 0噸	清潔劑 900-404-06 650噸 廢潤滑油、機油 900-214-08 15噸 廢液壓油 900-218-08 15噸 廢航空煤油 900-249-08 25噸 廢乳化液、廢切削液 900-007-09 1噸 漆渣 900-252-12 30噸 感光材料廢物 231-001-16 3噸 廢活性炭 900-039-49 10噸 廢沾染物 900-041-49 120噸 廢油漆 900-999-49 2噸	否
瀋陽北方飛機維 修有限公司	廢氣:非甲烷總烴、 甲苯、二甲苯、 顆粒物氮氧化物、一 氧化碳	間歇排放	廢氣: 12個廢氣排口	DA001-DA0012:/	《工業塗裝工序揮發 性有機物排放標 準》(DB21/3160- 2019)、《大氣污染 物綜合排放標準》 (GB 16297-1996)	/	/	否

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
	危險廢物	間歇排放	2個危廢暫存間 3個地下廢液儲罐(其中APU車間廢液儲罐未啟用) 1個一般工業固廢儲存庫	/	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。	清潔劑 900-404-06 80噸 廢潤滑油、機油 900-214-08 5噸 廢活性炭 900-039-49 0.2噸 廢沾染物 900-041-49 0.5噸	清潔劑 900-404-06 85噸 廢潤滑油、機油 900-214-08 10噸 廢活性炭 900-039-49 0.2噸 廢沾染物 900-041-49 0.6噸	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: 0.0553mg/m ³ VOCs:1.06mg/m ³ 顆粒物: 5.4mg/m ³ DA002: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.0022mg/m ³ VOCs:2.12mg/m ³ 顆粒物: 5.8mg/m ³ DA003: 苯: 0.0011mg/m ³ 甲苯+二甲苯: 0.0066mg/m ³ VOCs:2.39mg/m ³ 顆粒物: 6.3mg/m ³ DA004: 苯: NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯: 0.0473mg/m ³ VOCs:1.21mg/m ³ 顆粒物: 6.5mg/m ³	表面塗裝(汽車製造業)揮發性有機物化合物排放標準 DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業)揮發性有機物化合物排放標準 DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業)揮發性有機物化合物排放標準 DB44/816-2010 表面塗裝(汽車製造業)揮發性有機物化合物排放標準 DB44/816-2010	/	/	否 否 否 否

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
				DA005: 苯:NDmg/m ³ (低於檢出限) 甲苯+二甲苯:0.0595mg/m ³ VOCs:1.36mg/m ³ 顆粒物:5.1mg/m ³	表面塗裝(汽車製 業)揮發性有機 化合物排放標準 DB44/816-2010	/	/	否
				DA006: 苯:0.0428mg/m ³ 甲苯+二甲苯:0.0335mg/m ³ VOCs:1.97mg/m ³ 顆粒物:4.8mg/m ³	表面塗裝(汽車製 造業)揮發性有機 物化合物排放標準 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:0.019mg/m ³ 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	污水處理站 1個預處理排口	六價鉻:0.098mg/L 總鉻:0.215mg/L	水污染物排放限值 DB44/26-2001	/	/	否
			污水處理站 1個總排出口	化學需氧量:321mg/L 五日生化需氧量:103mg/L 懸浮物:17mg/L 石油類:0.76mg/L 氨氮:2.97mg/L 陰離子界面活性劑:3.36mg/L 磷酸鹽:0.08mg/L	水污染物排放限值 DB44/26-2001	/	/	否
			表面處理車間 1個預處理排口	六價鉻:0.068mg/L 總鉻:0.249mg/L	電鍍水污染物排放標 準DB44/1597-2015	/	/	否
			表面處理車間 1個總排出口	化學需氧量:33mg/L 懸浮物:17mg/L 石油類:0.17mg/L 氨氮:0.242mg/L 總磷:0.08mg/L 總氮:3.18mg/L 氟化物:1.24mg/L	電鍍水污染物排放標 準DB44/1597-2015	/	/	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。

環境與社會責任

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。生活類廢水排放至污水處理廠處理。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。本公司瀋陽北方飛機維修有限公司於2023年依照生態環境主管部門要求開展了突發環境事件應急預案制定工作，並於2023年5月19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、瀋陽北方飛機維修有限公司和廣州飛機維修工程有限公司依據相關技術規範及排污許可證要求，制定了排污許可證企業環境自行監測方案，並按照方案定期開展現場監測。

6. 報告期內因環境問題受到行政處罰的情況

無。

7. 其他應當公開的環境信息

無。

(二)重點排污單位之外的公司環保情況說明

無。

(三)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，重點提升單發滑行、節油放輪、收襟翼高度、橋載設備替代APU使用、可持續航空燃料應用試點等方面著手，取得良好的節油效果。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。2024年，預訂「綠色飛行—按需用餐」服務同比提升33.08%。

2. 開展「雙碳」研究

報告期內，本公司製定「雙碳」行動方案和實施方案，從飛行效能優化、地面節能降碳、能源綠色轉型、環境污染防治、資源循環利用、專業體系構建、協調創新探索等七大行動，系統推進碳達峰、碳中和工作。

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各項碳交易市場機制工作並積極參與。報告期間內，根據中國民航局規定，公司於2024年4月圓滿完成歐盟碳交易2023年履約工作，於2024年6月完成廣東省碳交易2023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2023年度民航飛行活動二氧化碳排放報告和核查工作。

4. 建設完善環境保護管理信息系統

報告期內，本公司持續優化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，並持續提高數據質量與準確性。

環境與社會責任

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，以推動各二級單位建立應急預案為支持，形成完善的環境突發應急管理體系。

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，在公司APP上線旅客碳抵銷服務。

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，持續更新塑料製品禁限管理標準，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，推進行業標準的立項。開展創新研究，打造南航大廈總部樣板。2024年3月，由本公司牽頭起草的中國民航業首部限塑類團體標準《境內始發客運航班一次性不可降解塑料製品替代規範》(T/CATAGS 78-2024)正式發佈。2024年12月，本公司編製發佈《一次性塑料製品禁限管理標準》。

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。

(四) 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)	636,200
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)	<p>報告期內，本公司制定「雙碳」行動方案和實施方案，系統推進「雙碳」工作。通過持續引進新一代高效節能機型飛機、退出高排放的老舊飛機、開展飛機減重項目、加裝飛機鯊鰭小翼、推進航油精細化管理等空中節能減碳措施，噸公里油耗降至2.572噸／萬噸公里。本公司持續推進地面車輛「油改電」，根據監管要求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、柴汽油而導致的碳排放；推進既有建築節能改造工作，在南航廣州產教融合實訓基地完成1.3兆瓦清潔能源(分佈式光伏)節能項目，升級生態環保與能源管理系統；聯合中國國際可持續交通創新和知識中心、空客公司共同發佈《可持續航空燃料發展路徑研究報告》，與珠海摩天宇航空發動機維修公司開展可持續航空燃料發動機試車工作；在南航貴州飛機維修廠開展退役飛機拆解工作，實現航材綠色循環利用。</p>

環境與社會責任

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)	20	南航「十分」關愛基金會對外捐贈項目
其中：資金(萬元)	20	南航「十分」關愛基金會為遼寧省葫蘆島市災後重建捐贈20萬元。
惠及人數(人)	/	/

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，完善幫扶管理機制，提高幫扶幹部素質能力，南航共承擔新疆2個定點幫扶縣，其他地區1個縣、1個鎮、19個村的幫扶任務，選派48名掛職、幫扶幹部負責幫扶工作，投入幫扶資金人民幣9,949.55萬元，彰顯「鄉村振興，南航擔當」。2024年南航從應用場景和需求端出發，踐行民航綠色發展戰略，打造「綠色飛行」品牌。參與可持續航空燃料（「SAF」）應用試點，共使用SAF 96.97噸，與交通運輸部中國國際可持續交通創新和知識中心、空客公司共同發佈SAF發展路徑研究報告。航空運輸噸公里油耗較2023年同期下降6.7%。南航牽頭起草編製了中國民航業首部限塑類團體標準，發佈了中國民航業首部綠色發展白皮書。

我們持續開展航班正常提升行動，建立旅客視角航班正常體系。推動人性化、數字化、精細化、個性化、便捷化「五化」服務落地，完善服務質量管理體系，優化客服全鏈條業務流程和架構，實施餐食質量提升計劃，連續14年獲評中國品牌力指數航空服務第一名，連續7年獲評CAPSE年度「最佳航空公司獎」。

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)	9,949.55	幫扶資金
其中：資金(萬元)	9,267.55	幫扶資金
物資折款(萬元)	682	全年免費為幫扶地區及其他公益活動提供免費機票。
惠及人數(人)	/ /	
幫扶形式(如產業扶貧、就業扶貧、教育扶貧等)	產業幫扶	在新疆皮山縣設立南航產業幫扶生產基地；實施「明珠木棉」糯玉米種植示範項目；與6家幫扶工裝類企業簽訂採購協議。
	人才幫扶	舉辦2期南航「陽光之路」定點幫扶縣鄉親參學團；舉辦50期「南航明珠鄉村致富帶頭人素質提升系列培訓班」。
	文化幫扶	舉辦首屆新疆·和田「南航明珠杯」青少年足球聯賽；以「國語夜校」「石榴籽小課堂」「農牧民國通語應用能力測試」等方式持續推進幫扶群眾國通語教育。
	生態幫扶	推行「南航明珠團結示範戶項目」項目，開展優秀網格模範表彰活動，推進數字化鄉村建設、發展庭院經濟、提升鄉村物流水平、優化農村人居環境，進一步提高公共服務和基層治理水平。
	組織幫扶	在新疆皮山縣、墨玉縣及其他幫扶點開展24場次基層義診服務、「愛興疆」志願服務、「民航知識進校園」公益課堂、航空特色活動、木棉公益課堂等活動。
	消費幫扶	在廣州舉辦首屆南航幫扶地區產品交流會，設立南航鄉村振興產品展銷館，南航消費幫扶線上電商平台「南航好物購」正式投入營運。
	航空幫扶	開展「天使之旅—新疆先心病患兒篩查救助行動」、開展「站立計劃」公益幫扶項目，免費為1,100餘名新疆和田地區先天病患兒和殘疾兒童提供外出就醫全流程航空服務保障。
	醫療幫扶	與公益基金會合作向新疆皮山縣、墨玉縣的醫療機構捐贈醫療設備。

環境與社會責任

2024年，本集團學習運用「千萬工程」經驗，推動幫扶工作邁出新步伐、取得新成效。

報告期內，本集團加大產業振興幫扶力度，設立南航產業幫扶生產基地。我們加大人才振興幫扶力度，舉辦2期「陽光之路」定點幫扶縣鄉親參學團；舉辦50期「南航明珠鄉村致富帶頭人素質提升系列培訓班」。我們加大文化振興幫扶力度，以「國語夜校」「石榴籽小課堂」「農牧民國通語應用能力測試」等方式持續推進幫扶群眾國通語教育。我們加大消費幫扶力度，舉辦首屆南航幫扶地區產品交流會，設立南航鄉村振興產品展銷館。我們加大生態和組織幫扶力度，推進數字化鄉村建設、優化農村人居環境，開展24場次基層義診服務、「愛興疆」志願服務、「民航知識進校園」公益課堂等活動。我們加大航空幫扶力度，免費為1,100餘名新疆和田地區先天病患兒和殘疾兒童提供外出就醫全流程航空服務保障。

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	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
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並實施管理層股權激勵制度。	2007年4月	是	長期	是	無	無
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。	1995年3月	是	長期	是	無	無
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。	2009年3月	是	長期	是	無	無

重要事項

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明的具體原因	如未能及時履行應說明的下一步計劃
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，由南航集團承擔並支付；(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>	2019年12月	是	長期	是	無	無

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
其他承諾	其他	南航集團	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。	2018年2月	是	長期	是	無	無
其他承諾	解決土地等產權瑕疵	本公司	本公司於2022年8月向南航通航出具承諾，本公司於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航，南航通航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南航通航提出權利主張或因產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失，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。	2022年8月	是	長期	是	無	無

重要事項

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有 履行期限	承諾期限	是否及時 嚴格履行	如未能及時 履行應說明 未完成履行 的具體原因	如未能及時 履行應說明 下一步計劃
其他承諾	其他	本公司	本公司就南航物流擬申請首次公開發行人民幣普通股(A股)股票並在上海證券交易所主板上市作出承諾如下：自南航物流股票在上海證券交易所上市之日起36個月內，本公司不轉讓或者委託他人管理本公司直接和/或間接持有的南航物流本次發行上市前已發行的股份，也不由南航物流回購該部分股份。自南航物流股票在上海證券交易所上市之日起6個月內，如南航物流股票連續20個交易日的收盤價均低於發行價，或者上市後6個月的期末(如該日不是交易日，則為該日後第一個交易日)收盤價低於發行價，本公司持有南航物流股票的鎖定期限將自動延長6個月。如南航物流上市後發生派息、送股、資本公積轉增股本等除權、除息行為的，上述發行價為除權除息後的價格。如本公司所持有的南航物流股票在鎖定期屆滿後兩年內減持的(不包括本公司在南航物流本次發行上市後從公開市場中新買入的股票)，股票減持的價格不低於本次發行上市的股票的發行價。如南航物流上市後發生派息、送股、資本公積轉增股本等除權、除息行為的，上述發行價為除權除息後的價格。	2023年6月	是	本公司所持有的南航物流股票在鎖定期屆滿後兩年內	是	無	無

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有履行期限	承諾期限	是否及時嚴格履行	如未能及時履行應說明未完成履行的具體原因	如未能及時履行應說明下一步計劃
其他承諾	其他	本公司	本公司就南航物流擬申請首次公開發行人民幣普通股(A股)股票並在上海證券交易所主板上市作出承諾如下：為充分保障南航物流資產獨立性和業務獨立性，對於前述相關貨機，本公司將在南貨航暫不具備相關貨機運行能力的過渡期內，實際運營相關貨機。本公司將僅使用相關貨機為南航物流提供航空貨物運輸服務，並在南貨航具備相關貨機的運行能力後及時將相關貨機轉交南貨航運營。具體而言：(1)2024年，本公司擬在南貨航取得中國民航局等監管部門批准的前提下，與南航物流解除編號為B-2010、B-2072、B-2080和B-2081的4架貨機的租賃及運營關係，並支持南航物流將該4架貨機的所有權和運營權以合理方式轉讓給南貨航；(2)除飛往德國和荷蘭航線所需貨機(受取得飛往德國和荷蘭航權及航班時刻的限制)外，本公司根據融資租賃安排引入的所有貨機將自租賃期結束日起兩年內，在滿足所有外部監管要求並且在各方履行相關審批程序後及時轉交南貨航運營；(3)本公司根據融資租賃安排引入的未能按前述第(2)點安排轉交的所有餘下貨機在租賃期結束後，將於南貨航取得飛往德國和荷蘭航線航權及航班時刻起兩年內，在滿足所有外部監管要求且各方履行相關審批程序後及時轉交南貨航運營；(4)本公司將積極履行所有外部監管要求和相關轉讓審批程序(如有且適用)，並及時支持辦理相關飛機證書變更手續。本公司將在南貨航的貨機運行能力建設(包括但不限於飛行員引進、機務、航務等能力建設)等方面提供支持。	2023年10月	是	履行至將相關貨機轉交南貨航運營時	是	無	無

重要事項

承諾背景	承諾類型	承諾方	承諾內容	承諾時間	是否有 履行期限	承諾期限	是否及時 嚴格履行	如未能及時 履行應說明 未完成履行 的具體原因	如未能及時 履行應說明 下一步計劃
其他承諾	其他	本公司	<p>本公司就南航物流擬申請首次公開發行人民幣普通股(A股)股票並在上海證券交易所主板上市作出承諾如下：</p> <p>1.南航物流首次公開發行股票並上市當年較上市前一年淨利潤(以扣除非經常性損益後歸母淨利潤為準)下滑50%以上的，延長本公司屆時所持股份(南航物流上市前本公司取得，南航物流上市當年年報披露時本公司仍持有的股份)鎖定期限6個月；</p> <p>2.南航物流首次公開發行股票並上市第二年較上市前一年淨利潤(以扣除非經常性損益後歸母淨利潤為準)下滑50%以上的，在前項基礎上延長本公司屆時所持股份(南航物流上市前本公司取得，南航物流上市第二年年報披露時本公司仍持有的股份)鎖定期限6個月；</p> <p>3.南航物流首次公開發行股票並上市第三年較上市前一年淨利潤(以扣除非經常性損益後歸母淨利潤為準)下滑50%以上的，在前兩項基礎上延長本公司屆時所持股份(南航物流上市前本公司取得，南航物流上市第三年年報披露時本公司仍持有的股份)鎖定期限6個月。</p> <p>如果本公司違反上述承諾，南航物流及南航物流其他股東有權要求本公司規範相應的交易行為，並將已經從交易中獲得的利益、收益以現金的方式補償給南航物流；如因違反上述承諾給南航物流造成經濟損失，本公司將賠償南航物流因此受到的全部損失。</p>	2024年6月	是	履行至南航物流首次公開發行股票並上市第三年	是	無	無

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. 破產重整相關事項

報告期內，本公司無破產重組事項。

五. 重大訴訟、仲裁事項

報告期內，本公司無重大訴訟、仲裁事項。

六. 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。

重要事項

七. 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	21,000	0.45%-2%	8,940	452,402	446,762	14,580
合計	/	/	/	8,940	452,402	446,762	14,580

註：存款利率範圍未包括小額外幣存款。

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	21,000	2.65%-2.8%	7,442	15,511	12,145	10,808
合計	/	/	/	7,442	15,511	12,145	10,808

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	7.5	2.7
南航財務	同一控股股東	綜合授信	30,000	20,585

八. 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「機隊數據摘要」以及「董事會報告」中的「關連交易」。

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2024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2024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。審計與風險管理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，充分融合了中國《企業內部控制基本規範》及其配套指引，以及香港《上市規則》的有關要求。為進一步提高內部控制工作質量，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下屬子企業。

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、聯交所兩地上市監管要求；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公司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公司財務、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。本公司擁有內部審計職能。

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公司表現的主要風險。有系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2024年，審計與風險管理委員會共舉行6次會議，該等會議中，本公司的風險管理及內部控制系統被評價。截至2024年12月31日止年度，通過審計與風險管理委員會，董事會已就本公司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，並認為本公司的風險管理及內部控制有效及足夠。

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133至247頁的中國南方航空股份有限公司及其附屬公司(以下統稱「南方航空」)的合併財務報表，此財務報表包括於2024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，以及包括主要會計政策資料及其他詮釋之附註。

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2024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(z)，附註3(c)，附註16及附註29。

關鍵審計事項	我們如何在審計中應對該事項
<p>截至2024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7,707百萬元。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。</p> <p>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。</p>	<p>我們對該關鍵審計事項執行的審計程序中包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

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了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。
- 了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。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於集團內實體或業務單位財務信息的充足、適當的審計憑證，作為對集團財務報表形成意見的基礎。我們負責指導、監督和覆核就集團審計目的而執行的審計工作。我們為審計意見承擔全部責任。

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)

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吳宇希。

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

2025年3月26日

合併利潤表

截至2024年12月31日止年度

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
經營收入	5		
運輸收入		165,145	151,445
其他經營收入		9,079	8,484
經營收入總額		174,224	159,929
營運開支			
航班營運開支	7	83,046	76,799
維修開支	8	14,853	14,390
飛機及運輸服務開支	9	31,006	26,487
宣傳及銷售開支	10	6,831	6,349
行政及管理開支	11	4,435	4,150
折舊及攤銷	12	28,341	27,165
轉回物業、廠房及設備及使用權資產減值		(302)	(123)
其他		3,596	3,835
營運開支總額		171,806	159,052
其他收入淨額	14	5,909	4,680
經營利潤		8,327	5,557
利息收入		215	361
利息支出	15	(5,758)	(5,928)
匯兌虧損，淨額	37	(912)	(687)
應佔聯營公司業績	24	(1,244)	(2,244)
應佔合營公司業績	25	628	546
金融資產／負債的公允價值變動損益	28	195	874
稅前利潤／(虧損)		1,451	(1,521)
所得稅費用	16	(1,426)	(1,436)
本年淨利潤／(虧損)		25	(2,957)
年度淨利潤／(虧損)歸屬於：			
本公司權益持有者	18	(1,769)	(4,140)
非控制性權益		1,794	1,183
本年淨利潤／(虧損)		25	(2,957)
每股虧損			
基本及攤薄(人民幣元／股)	18	(0.10)	(0.23)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併綜合收益表

截至2024年12月31日止年度

	附註	2024年度 人民幣百萬元	2023年度 人民幣百萬元
本年淨利潤/(虧損)		25	(2,957)
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)		(114)	(112)
—與以上項目有關的所得稅影響		29	28
以後將重分類進損益的項目			
—外幣報表折算差額		-	1
本年其他綜合收益		(85)	(83)
本年綜合收益總額		(60)	(3,040)
綜合收益總額歸屬於：			
本公司權益持有者		(1,816)	(4,185)
非控制性權益		1,756	1,145
本年綜合收益總額		(60)	(3,040)

所載的附註為本財務報表的組成部分。

合併財務狀況表

截至2024年12月31日

	附註	2024年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元 (已重述)
非流動資產			
物業、廠房及設備，淨額	19	101,217	93,575
在建工程	20	34,562	34,177
使用權資產	21	128,872	127,634
商譽	22	237	237
於聯營公司權益	24	2,835	2,714
於合營公司權益	25	4,334	4,005
飛機租賃訂金		420	386
其他權益工具投資	26	431	547
其他非流動金融資產	26	3,017	3,419
衍生金融資產	27	18	-
應收關聯公司款項	42(a)	171	262
遞延所得稅資產	29(b)	12,873	12,279
其他資產	30	3,229	2,422
		292,216	281,657
流動資產			
存貨	31	2,002	1,565
應收賬款	32	3,306	3,161
其他應收款	33	15,378	9,167
現金及現金等價物	34	12,984	9,531
持有待售資產	35	118	198
受限制銀行存款		139	137
預付費用及其他流動資產		818	695
交易性金融資產	26	2,695	3,157
衍生金融資產	27	-	4
應收關聯公司款項	42(a)	323	324
		37,763	27,939
流動負債			
衍生金融負債	27	908	907
借款	36	73,954	71,192
租賃負債	37	18,378	19,261
應付賬款及應付票據	38	3,577	2,004
合同負債	39	1,749	1,509
票證結算	40	9,295	7,179
應付所得稅		584	346
應付關聯公司款項	42(c)	525	594
預提費用	43	21,074	23,142
其他負債	44	8,358	8,800
		138,402	134,934
淨流動負債		(100,639)	(106,995)
總資產減流動負債		191,577	174,662

合併財務狀況表

截至2024年12月31日

	附註	2024年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元 (已重述)
非流動負債			
借款	36	56,870	45,024
租賃負債	37	74,154	69,232
其他非流動負債	41	1,662	1,497
應付關聯公司款項	42(c)	6	36
大修理準備	45	5,322	5,731
遞延收益	46	720	752
遞延所得稅負債	29(b)	7	23
		138,741	122,295
淨資產		52,836	52,367
股本及儲備			
股本	47	18,121	18,121
儲備		16,822	18,950
歸屬於本公司權益持有者的權益		34,943	37,071
非控制性權益		17,893	15,296
權益合計		52,836	52,367

經由董事會於2025年3月26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2024年12月31日止年度

	歸屬於本公司權益持有者							
	公允價值				累計虧損	小計	非控制性權益	權益合計
	儲備							
	股本 (附註47)	股本溢價 (附註48(b))	至損益) (附註48(c))	其他儲備 (附註48(d))	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2023年1月1日	18,121	52,251	257	3,406	(32,760)	41,275	14,084	55,359
2023年權益變動：								
本年淨利潤／(虧損)	-	-	-	-	(4,140)	(4,140)	1,183	(2,957)
其他綜合收益	-	-	(46)	1	-	(45)	(38)	(83)
綜合收益總額	-	-	(46)	1	(4,140)	(4,185)	1,145	(3,040)
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(909)	(909)
購買子公司非控制性權益	-	-	-	(19)	-	(19)	(11)	(30)
少數股東投入資本	-	-	-	-	-	-	1,017	1,017
清算子公司對非控制性權益的影響	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)
於2023年12月31日	18,121	52,251	211	3,388	(36,900)	37,071	15,296	52,367
2024年權益變動：								
本年淨利潤／(虧損)	-	-	-	-	(1,769)	(1,769)	1,794	25
其他綜合收益	-	-	(47)	-	-	(47)	(38)	(85)
綜合收益總額	-	-	(47)	-	(1,769)	(1,816)	1,756	(60)
對非控制性權益之利潤分配	-	-	-	-	-	-	(12)	(12)
購買子公司非控制性權益	-	-	-	(312)	-	(312)	246	(66)
少數股東投入資本	-	-	-	-	-	-	607	607
於2024年12月31日	18,121	52,251	164	3,076	(38,669)	34,943	17,893	52,836

合併現金流量表

截至2024年12月31日止年度

	附註	2024年度 人民幣百萬元	2023年度 人民幣百萬元
經營活動			
經營活動現金流入	34(b)	33,077	41,370
已收利息		218	387
已付利息		(5,899)	(6,414)
已付所得稅		(1,632)	(1,236)
經營活動的現金流入淨額		25,764	34,107
投資活動			
出售物業、廠房及設備及使用權資產所得款項		1,547	1,736
處置其他金融資產		972	-
收到聯營公司股息		63	56
收到合營公司股息		376	240
收到其他權益工具投資及其他非流動金融資產的股息		15	5
存入大額存單		-	(6,146)
存入定期存款		(2,615)	(339)
處置衍生金融工具		8	5
到期收回定期存款		-	260
購買物業、廠房及設備及其他資產		(16,197)	(11,369)
向聯營公司增資		(855)	(2,340)
取得聯營公司		(42)	(6)
投資活動的現金流出淨額		(16,728)	(17,898)
籌資活動			
銀行借款所得款項	34(c)	54,746	70,978
發行超短期融資券所得款項	34(c)	13,400	10,700
發行公司債券所得款項	34(c)	18,900	2,000
償還銀行借款	34(c)	(61,193)	(56,050)
償還超短期融資券	34(c)	(2,700)	(23,200)
償還公司債券	34(c)	(9,000)	(8,000)
已付租賃的本金部分	34(c)	(20,242)	(23,058)
子公司吸收少數股東投資收到的現金		607	1,017
飛機租賃訂金的退款		45	26
處置衍生金融工具	34(c)	-	21
支付飛機租賃定金		(74)	(52)
支付非控制性權益股息		(12)	(914)
清算子公司向少數股東支付的現金		-	(30)
購買子公司少數股東權益支付的現金		(66)	(30)
籌資活動現金流出淨額		(5,589)	(26,592)
現金及現金等價物的淨增加/(減少)		3,447	(10,383)
於1月1日的現金及現金等價物結餘		9,531	19,889
現金及現金等價物匯兌收益		6	25
於12月31日的現金及現金等價物結餘	34(a)	12,984	9,531

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。

本公司大部分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

(a) 合規聲明

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(c)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。

(b) 編製基準

2024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(g))；
- 交易性金融資產、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(g))；及
- 衍生金融資產／負債(見附註2(h))。

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量(見附註2(s))。

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)

(b) 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。

(c) 會計政策變更

(i) 新訂及經修訂國際財務報告準則

本集團已將國際會計準則理事會頒佈的下列新訂及經修訂國際財務報告準則應用於當前會計期間的財務報表：

- 國際會計準則第1號之修訂，呈列財務報表—分類負債為流動負債或非流動負債(「二零二零年之修訂」)及國際會計準則第1號之修訂，呈列財務報表—附帶契諾之非流動負債(「二零二二年之修訂」)
- 國際財務報告準則第16號之修訂，租賃—售後租回之租賃負債
- 國際會計準則第7號之修訂，現金流量表及國際財務報告準則第7號，金融工具：披露事項—供應商融資安排

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。採納該等新訂及經修訂國際財務報告準則的影響所述如下：

國際會計準則第1號之修訂，呈列財務報表(二零二零年及二零二二年之修訂，統稱「國際會計準則第1號之修訂」)

國際會計準則第1號之修訂影響分類負債為流動負債或非流動負債，並整體回溯應用。

二零二零年之修訂主要澄清可以其本身的權益工具清償的負債分類。倘對手方可依願行使負債條款，通過轉移實體本身的權益工具清償其負債，而轉換期權亦被視為一項權益工具時，該等條款才不會影響分類負債為流動負債或非流動負債。否則，轉移權益工具將構成清償負債並影響其分類。

二零二二年之修訂訂明實體於報告日期後必須遵守的條件並不影響分類負債為流動負債或非流動負債。然而，實體須披露受該等條件限制的非流動負債的資料。

2 主要會計政策(續)

(c) 會計政策變更(續)

(i) 新訂及經修訂國際財務報告準則(續)

國際會計準則第1號之修訂，呈列財務報表(二零二零年及二零二二年之修訂，統稱「國際會計準則第1號之修訂」)(續)

在應用該等修訂後，本集團重新評估流動負債及非流動負債的分類。本集團對流動負債及非流動負債進行了以下重分類：

針對到期日為2026年10月14日的可轉換債券產生的非衍生負債，由於這些債券的轉換權不符合權益工具的定義，且可被持有人隨時行使，本集團將其自非流動負債重分類為流動負債。

下表匯總了應用第1號修訂本對本集團合併財務狀況表對比數據的影響：

	應用第1號		
	原報告金額 人民幣百萬元	修訂本的影響 人民幣百萬元	已重述金額 人民幣百萬元
截至2023年12月31日止			
合併財務狀況表			
借款	65,694	5,498	71,192
流動負債合計	129,436	5,498	134,934
淨流動負債	101,497	5,498	106,995
總資產減流動負債	180,160	(5,498)	174,662
借款	50,522	(5,498)	45,024
非流動負債合計	127,793	(5,498)	122,295
截至2023年12月31日止			
母公司財務狀況表			
借款	57,781	5,498	63,279
流動負債合計	110,935	5,498	116,433
淨流動負債	86,336	5,498	91,834
總資產減流動負債	140,381	(5,498)	134,883
借款	45,072	(5,498)	39,574
非流動負債合計	113,938	(5,498)	108,440

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) 會計政策變更(續)

(i) 新訂及經修訂國際財務報告準則(續)

國際會計準則第1號之修訂，呈列財務報表(二零二零年及二零二二年之修訂，統稱「國際會計準則第1號之修訂」)(續)

下表顯示了於2024年12月31日，假設未應用第1號修訂本時，本集團合併財務狀況表的金額：

	報告金額 人民幣百萬元	後推應用 第1號修訂本 人民幣百萬元	假設會計政策 未發生變更 人民幣百萬元
截至2024年12月31日止			
合併財務狀況表			
借款	73,954	(5,755)	68,199
流動負債合計	138,402	(5,755)	132,647
淨流動負債	100,639	(5,755)	94,884
總資產減流動負債	191,577	5,755	197,332
借款	56,870	5,755	62,625
非流動負債合計	138,741	5,755	144,496
截至2024年12月31日止			
母公司財務狀況表			
借款	64,521	(5,755)	58,766
流動負債合計	117,396	(5,755)	111,641
淨流動負債	88,981	(5,755)	83,226
總資產減流動負債	142,179	5,755	147,934
借款	54,046	5,755	59,801
非流動負債合計	118,789	5,755	124,544

該修訂並未對本集團的合併綜合收益表、現金流量表和每股虧損產生任何影響。

2 主要會計政策(續)

(c) 會計政策變更(續)

(i) 新訂及經修訂國際財務報告準則(續)

國際財務報告準則第16號之修訂，*租賃－售後租回之租賃負債*

該等修訂澄清實體在交易日期後如何計量售後租回交易。該等修訂要求賣方承租人就其後計量租賃負債應用一般要求，使其不會確認與其保留的使用權相關的任何損益。賣方承租人須就初始應用日期後訂立的售後租回交易回溯應用該等修訂。上述修訂對財務報表並無重大影響。

國際會計準則第7號之修訂，*現金流量表*及國際財務報告準則第7號，*金融工具：披露事項－供應商融資安排*

該等修訂本引入了新的披露要求，以提高供應商融資安排的透明度及其對實體負債、現金流量及流動資金風險的影響。由於在首次應用該等修訂本的年度報告期間內呈列的任何中期期間毋須作出該等披露，故本集團並無於本中期財務報告作出額外披露。

(d) 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。子公司的財務報表自控制權開始之日起至控制權終止當日計入合併財務報表。

集團內部往來的結餘及交易，以及集團內部交易所產生的任何未實現收益及開支(外幣交易之收益或虧損除外)，將予以抵銷。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。

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」)。

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(q)、2(r)或2(y)視負債的性質列示為金融負債。

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)

(d) 子公司及非控制性權益(續)

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，則終止確認子公司的資產及負債，以及任何相關非控制性權益及其他權益組成。任何產生的收益或虧損將確認為損益。失去控制權時，以公允價值計量於前子公司的任何保留權益。

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(見附註2(m)(iii))列示，除非被歸類為持有待售(或包含在歸類為持有待售的處置組中)(見附註2(s))。

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。

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。

2 主要會計政策(續)

(e) 聯營及合營安排

聯營公司指本集團或本公司對其財務及經營政策能施加重大影響，但並非控制或共同控制的主體。

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。

於聯營公司或合營公司之權益以權益法入賬，其最初以成本確認，包括交易成本。隨後，合併財務報表包括本集團分佔被投資公司的損益及其他綜合收益(「其他綜合收益」)，直至失去重大影響力或共同控制之日。

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。

與按權益法入賬投資對象進行交易所產生的未變現收益與投資對銷，並以本集團於投資對象的權益為限。未變現虧損的抵銷方法與未變現收益相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示已出現減值的部分。

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

(f) 商譽

企業合併產生的商譽是以成本減去累計減值損失後列示，並每年進行減值測試(見附註2(m)(iii))。

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)

(g) 其他證券投資

本集團有關證券工具投資(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／終止確認證券工具投資。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) 非股權投資

本集團持有的非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。預期信貸虧損、採用實際利率法計算的利息收入(見附註2(aa)(ii)(c))、匯兌收益及虧損確認為損益。任何終止確認的收益或虧損確認為損益。
- 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。預期信貸虧損、利息收入(使用實際利率法計算)及匯兌收益及虧損確認為損益，並按攤銷成本計量的金融資產的相同方式計算。公允價值與攤銷成本的差額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。
- 如投資不滿足以攤餘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。

2 主要會計政策(續)

(g) 其他證券投資(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，除非該投資並非持作交易用途且於初始確認時，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。倘對特定投資作出有關選擇，出售時，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作為其他收入確認為當期損益(見附註2(aa)(ii)(b))。

(h) 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。

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。

(i) 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(見附註2(m)(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(aa)(ii)(a)所述入賬。

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)

(j) 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(見附註2(m)(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(見附註2(ac))。

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

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

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)

(k) 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(見附註2(m)(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。

(l) 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。倘合約為換取代價而轉移已識別資產在一段期間內的使用控制權，則該合約屬於或包括租賃。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。倘並無資本化，相關的租賃付款於租期內系統地確認為損益。

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)

(l) 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金額(已就於開始日期或之前作出的任何租賃付款進行調整)，加上已產生的初始直接成本以及為拆卸並移除相關資產或復修相關資產或該資產所在地點的估計成本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(j)及附註2(m)(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(j)。

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、或本集團更改評估其是否將行使購買、延期或終止選擇權，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。

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)

(l) 租賃資產(續)

(ii) 作為出租人

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。否則，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(aa)(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(l)(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(m)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)

(m) 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。一般而言，信用損失以合同及預期金額之間的所有預期現金差額現值計量。

若影響是重大的，預期現金差額將使用以下利率進行折現：

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

在估計預期信用損失時所考慮的最長期限為本集團面臨信用風險的最長合同期限。

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

預期信用損失採用以下基準之一計量：

- 12個月預期信用損失：是指報告日期後12個月內(若工具的預期存續期少於12個月，則為較短期間)可能發生的違約事件而導致的部分預期信用損失；及
- 整個存續期預期信用損失：是指適用預期信用損失模型的項目在整個預計存續期內所有可能發生的違約事件而導致的預期信用損失。

2 主要會計政策(續)

(m) 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)

本集團按照相當於整個存續期的預期信用損失金額計量應收款項的損失準備，但下列情況除外，這些情況以12個月預期信用損失的金額計量其損失準備：

- 在報告日被確定為信用風險較低的金融工具；及
- 自初始確認以來信用風險未顯著增加的其他金融工具。

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。

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)

(m) 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。

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。

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

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

2 主要會計政策(續)

(m) 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)

已發生信用減值的金融資產

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；
- 根據本集團在其他情況下不會考慮的條款重組貸款或墊款；
- 債務人可能會申請破產或進行其他財務重組；或
- 由於發行人出現財務困難，證券活躍市場消失。

核銷政策

若日後實際上不可收回款項，本集團則會核銷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以其他方式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收回期間內的損益。

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)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(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時並以更高的金額重新計量。

本集團會計量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(m)(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。

2 主要會計政策(續)

(m) 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。

若出現減值跡象，資產的可收回金額便會作出估計。商譽每年進行減值測試。

就減值測試而言，資產納入持續使用產生現金流入的最小組別，該組別基本獨立於其他資產或現金產生單位(「現金產生單位」)的現金流入。業務合併產生之商譽分配至各個現金產生單位或各組現金產生單位(預期會產生合併協同效益)。

資產或現金產生單位的可收回金額為其使用價值及公允價值減去處置費用之較高者。使用價值乃基於估計未來現金流量，按能反映現時市場對貨幣時間價值及資產或現金產生單位特定風險的評估的稅前貼現率貼現至其現值。

倘資產或現金產生單位的賬面值超過其可收回金額時，便會確認減值虧損。

減值虧損於損益中確認。確認的減值虧損會首先減少該現金產出單元商譽的賬面金額，然後按比例減少該單元中其他資產的賬面金額。但減值不會使個別資產的賬面價值減少至低於其公允價值減處置費用(如可計量)，或其使用價值(如能釐定)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

2 主要會計政策(續)

(m) 信用損失及資產減值(續)

(iii) 其他非流動資產的減值準備(續)

商譽的減值虧損不會轉回。就其他資產而言，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(扣除折舊或攤銷)為限。

(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(見附註2(m) (i)及附註2(m) (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。

(n) 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損益。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。

(o) 合同負債

合同負債於客戶在本集團確認相關收入(見附註2(aa))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。於後者情況下，相應應收款項亦將被確認(見附註2(p))。

2 主要會計政策(續)

(p) 應收賬款及其他應收款

應收款項於本集團有無條件權利收取代價及代價僅隨時間推移即會成為到期應付時予以確認。

不包含重要融資成分的應收賬款最初以交易價格確認，包含重要融資成分的應收款項最初以按公允價值加交易成本確認。所有應收款項其後按攤餘成本列示(見附註2(m)(i))。

(q) 帶息借款

帶息借款最初按公允價值減去交易費用確認。隨後，該等借款乃使用實際利率法按攤銷成本呈列。利息費用乃根據附註2(ac)確認。

(r) 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。

(s) 持有待售的非流動資產

當非流動資產(或包括資產及負債的處置組)滿足其賬面價值極有可能通過出售而非繼續使用收回時，其將被重分類至持有待售資產。

該非流動資產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。處置組的減值損失首先分配給商譽，然後按比例分配給剩餘資產和負債，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，上述資產繼續本集團的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。

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)

(t) 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，以及其他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。本集團現金及現金等價物按預期信用損益評估(見附註2(m)(i))。

(u) 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。

(v) 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。

(w) 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)。

(x) 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。

2 主要會計政策(續)

(y) 可轉換公司債券

(i) 包含權益部分的可轉換公司債券

含有權益成分的可轉換債券是一種複合金融工具，持有人可以選擇將其轉換為普通股，且轉換時所發行的股份數量是固定的，不隨公允價值的變化而變化。

複合金融工具的負債部分最初按不具有權益轉換選擇權的類似負債的公允價值確認。權益部分最初按整個複合金融工具的公允價值與負債部分的公允價值之間的差額確認。任何直接歸屬的交易成本均按初始賬面金額的比例分配給負債和權益部分。

初始確認後，負債部分採用實際利率法按攤銷成本計量。利息在損益中確認。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。

(ii) 其他可轉換公司債券

對於不包含權益部分的可轉換債券，於初始確認時，衍生工具部分以公允價值計量，且作為衍生金融工具的一部分列示(見附註2(h))。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。任何直接歸屬的交易成本均按其初始賬面金額的比例分配給主負債部分和衍生工具部分。與主體負債部分有關的交易成本部分初始確認為負債的一部分。與衍生工具部分有關的部分在損益中確認。

衍生工具部分按附註2(h)進行後續計量。主負債部分採用實際利率法按攤餘成本進行後續計量。與主負債部分有關的利息計入當期損益。

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。

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) 所得稅

所得稅開支包括當期所得稅項及遞延稅項。除與企業合併或於其他綜合收益或直接於權益中確認的項目相關的部分外，其於損益中確認。

當期所得稅項是按本年度應課稅收入或虧損而估計的應付或應收稅項，以及就以往年度應付或應收稅項作出的任何調整。當期應付或應收稅項的金額為預期將支付或收取稅項金額之最佳估計，其反映與所得稅有關的任何不確定因素。當期稅項按報告日期已實施或實際上已實施的稅率計算。當期稅項亦包括宣派股息導致的任何稅項。

當期稅項資產及負債僅於達成若干條件後抵銷。

遞延稅項就財務報告目的資產及負債賬面值與稅務用途之間的暫時差額予以確認。概不會就以下暫時差額確認遞延稅項：

- 在一項非企業合併的交易中的資產或負債初始確認，其並不影響會計或應課稅損益，且並不會產生相等的應課稅及可抵扣暫時差額的暫時差額；
- 有關投資於子公司、聯營公司及合營企業的暫時差額，前提是本集團能控制暫時差額的轉回時間且在可預見的未來很可能不會轉回；
- 於商譽在初步確認時所產生的應課稅暫時差額；及
- 為執行經濟合作與發展組織發佈的第二項支柱示範規則，已生效或實質已生效的稅法所產生的所得稅相關暫時差額。

本集團分別就相關使用權資產及租賃負債的暫時差額確認遞延所得稅資產和遞延所得稅負債。

遞延所得稅資產乃就未使用稅務虧損、未使用稅款抵減及可扣稅暫時差額確認，惟以有可能動用未來應課稅溢利的情況為限。未來應課稅溢利乃基於轉回相關應課稅暫時差額而確定。如果應課稅暫時差額的金額不足以全額確認遞延所得稅資產，則根據本集團內各附屬公司的業務計劃考慮未來應課稅溢利，並根據現有暫時差額的轉回進行調整。遞延所得稅資產於各報告日進行審閱，如果不再可能實現相關稅項利益時，則予以減少；當未來應課稅溢利的可能性提高時，有關減少將會被轉回。

2 主要會計政策(續)

(z) 所得稅(續)

遞延稅項的計量反映於報告日按本集團所預期的方式收回或結算其資產及負債的賬面價值的稅務影響。

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。

(aa) 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。

有關本集團收入及其他收入確認政策的進一步詳情如下：

(i) 源自客戶合同的收入

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。

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)

(aa) 收入和其他收入(續)

(i) 源自客戶合同的收入(續)

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。

2 主要會計政策(續)

(aa) 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

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

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

本集團採用基於歷史數據的參數和假設對飛行授予的獎勵里程單獨售價進行估計，其中包括對獎勵里程預計兌換比例（「預計兌換率」）的估計。與獎勵里程相關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(aa)(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

經營租賃的租金收入在租賃期內按直線法計入損益。在租賃期內，所授租賃優惠於損益確認為應收租賃淨付款總額的一部分。或有租金於其產生的會計期間內確認為收入。

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)

(aa) 收入和其他收入(續)

(ii) 其他來源產生的收入(續)

(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

利息收入以實際利率法確認。「實際利率」是指將金融資產在預計存續期的預計未來現金收款額折現為該金融資產總賬面金額所使用的利率。在計算利息收入時，將實際利率適用於資產的賬面總金額(當資產未發生信用減值時)。然而，就初始確認後發生信用減值的金融資產而言，利息收入以金融資產的攤銷成本應用實際利率計算。若資產不再發生信用減值，則恢復使用總額基準計算利息收入。

(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損益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)

(ab) 保養及大修費用

自有或租賃持有的飛機，發生符合資本化條件的大修支出，其相關更換飛機組件的成本及人工費用等，按附註2(j)和附註2(l)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(l)中已於租賃開始日初始計量使用權資產時所確認的退租檢準備，其他預計大修費用於估計大修週期內預提及在合併利潤表列支。預計費用與大修實際費用之間的差額在進行大修的期間內在合併利潤表列支。

(ac) 借款費用

與收購或生產建造需要長時間才可以使一項資產達到預計可使用狀態直接相關的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。

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)

(ad) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃作出供款

短期僱員福利於提供相關服務時確認為成本費用。倘因僱員過往提供服務而本集團須承擔現有法律或推定責任，並在責任金額能可靠估算之情況下，本集團需為預期支付的金額作負債確認。

界定供款退休計劃作出的供款責任於提供相關服務時確認為成本費用。

(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。

2 主要會計政策(續)

(ae) 外幣折算

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

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。

對境外經營的收入和支出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。

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)

(af) 關聯方

(a) 個人或與該個人關係密切的家庭成員與本集團相關聯，如果該個人：

- (i) 對本集團實施控制或共同控制；
- (ii) 對本集團實施重大影響；或者
- (iii) 是本集團或其母公司的關鍵管理人員的成員。

(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。

2 主要會計政策(續)

(ag) 分部報告

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

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

3 會計估計及判斷

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

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

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(續)

(a) 長期資產減值(除商譽外)

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

(f) 棄用機票收入

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

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

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2024年12月31日，本集團的流動負債超出其流動資產人民幣100,639百萬元（2023年12月31日（重述後）：人民幣106,995百萬元）。截至2024年12月31日止年度，本集團錄得的經營活動現金淨流入為人民幣25,764百萬元（2023年12月31日：淨流入人民幣34,107百萬元），投資活動的淨現金流出為人民幣16,728百萬元（2023年12月31日：淨流出人民幣17,898百萬元），籌資活動的淨現金流出為人民幣5,589百萬元（2023年12月31日：淨流出人民幣26,592百萬元），導致現金及現金等價物淨增加人民幣3,447百萬元（2023年12月31日：淨減少人民幣10,383百萬元）。

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2024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342,109百萬元的銀行融資額度，其中未使用的額度為人民幣199,641百萬元。本公司董事相信本集團有足夠的融資。

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:

	2024年未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	75,863	35,354	20,562	3,175	134,954	130,824
租賃負債	21,806	18,640	39,958	24,858	105,262	92,532
應付賬款、應付票據、 其他應付款及預提費用	28,223	-	-	-	28,223	28,223
長期應付款	87	7	-	-	94	91
	125,979	54,001	60,520	28,033	268,533	251,670

	2023年未折現的合同現金流量(已重述)					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(已重述)	73,197	17,105	28,129	2,683	121,114	116,216
租賃負債	22,804	19,216	39,808	20,041	101,869	88,493
應付賬款、其他應付款及預提費用	28,927	-	-	-	28,927	28,927
長期應付款	198	97	7	-	302	289
	125,126	36,418	67,944	22,724	252,212	233,925

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)

(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。

截至2024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利潤及留存收益減少/增加人民幣約292百萬元(2023年12月31日：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331百萬元)。

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，本集團的稅後利潤/(虧損)(及留存收益)及合併權益的其他組成部分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2023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利潤/(虧損)(及留存收益)及合併權益的其他組成部分的實時改變。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(c) 外匯風險

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

本集團大部分的租賃負債(附註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。

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利潤/(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。

	2024	
	人民幣對 外幣升值/(貶值)	對稅後利潤和 留存收益的 增加/(減少) 人民幣百萬元
美元	1% (1%)	289 (289)
歐元	1% (1%)	11 (11)
日元	10% (10%)	(1) 1
	2023	
	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%)	320 (320)
歐元	1% (1%)	14 (14)
日元	10% (10%)	13 (13)

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)

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利潤／(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2023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2024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790百萬元(2023年12月31日：人民幣632百萬元)。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、應收航線合作款以及應收其他款項。

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2024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：

	2024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%	2,162	-
3個月以上1年以下	50.00%	9	5
1年以上2年以下	100.00%	22	22
2年以上3年以下	100.00%	26	26
3年以上	100.00%	12	12
		2,231	65

	2023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%	2,155	-
3個月以上1年以下	50.00%	16	8
1年以上2年以下	100.00%	28	28
2年以上3年以下	100.00%	1	1
3年以上	100.00%	12	12
		2,212	49

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25百萬元的損失準備(2023年12月31日：人民幣15百萬元)。

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)

(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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1月1日餘額	64	53
核銷	(2)	-
轉回	(5)	(4)
確認的減值損失	33	15
12月31日餘額	90	64

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：

	2024				2023			
	第一階段 整個存續期 預期信用損失 未來12個月預 期信用損失 人民幣百萬元	第二階段 整個存續期 預期信用損失 (未發生 信用減值) 人民幣百萬元	第三階段 整個存續期 預期信用損失 (已發生 信用減值) 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元	第一階段 整個存續期 預期信用損失 未來12個月預 期信用損失 人民幣百萬元	第二階段 整個存續期 預期信用損失 (未發生 信用減值) 人民幣百萬元	第三階段 整個存續期 預期信用損失 (已發生 信用減值) 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
年初餘額	1	14	119	134	3	14	119	136
本年轉回	(1)	(3)	(19)	(23)	(2)	-	-	(2)
年末餘額	-	11	100	111	1	14	119	134

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(d) 信用風險(續)

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。

(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2024年度，本集團已全部處置以往簽訂的原油期貨合同且未簽訂任何原油期貨合同(附註27)。

(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2024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2023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。

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

(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繼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2024年12月31日公允價值計量按層級劃分			
		2024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	431	-	-	431
其他非流動金融資產：					
—非上市股權	26	33	-	-	33
—大額存單	26	2,774	-	2,774	-
交易性金融資產：					
—大額存單	26	2,695	-	2,695	-
衍生金融資產：					
—長期股權投資回售權	27	18	-	-	18
衍生金融負債：					
—可轉債的衍生部分	27	(908)	-	(908)	-

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)

於2023年12月31日公允價值計量按層級劃分					
持續以公允價值計量的	附註	2023年12月31日	第一層級	第二層級	第三層級
		公允價值 人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
金融資產/(負債)：					
其他權益工具投資：					
— 非流通上市股權	26	547	-	-	547
其他非流動金融資產：					
— 上市股權	26	26	26	-	-
— 非上市股權	26	31	-	-	31
— 大額存單	26	3,065	-	3,065	-
交易性金融資產：					
— 大額存單	26	3,157	-	3,157	-
衍生金融資產：					
— 利率互換	27	4	-	4	-
衍生金融負債：					
— 可轉債的衍生部分	27	(907)	-	(907)	-

2024年及2023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

在交易性金融資產和其他非流動金融資產中核算的大額存單的公允價值，是假設本報告期末即出售該大額存單預計可收回的金額。

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：

	2024年 12月31日	2023年 12月31日
轉股價格	人民幣6.17	人民幣6.17
A股股票價格	人民幣6.82	人民幣5.88
股票波動率	26.62%	31.39%
無風險利率	1.13%	2.27%

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)

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⁾ 及 ⁽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 預測期股利分配率 永續期股利分配率 折現率	10.00%-10.99% 2.67%-5.57% 27%-33% 80% 8.96%-11.77%
衍生金融資產：			
—長期股權投資回售權 ⁽⁴⁾	市場法—估值倍數	流動性折扣	27.1%

(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。

(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。

(4) 該聯營企業的權益的回售權的公允價值採用經流動性折扣調整後的市場價值確定，以上公允價值的計量與流動性折扣呈負相關關係。本集團聯營企業回售權重估產生的任何損益均計入公允價值變動。

4 財務風險管理及金融工具的公允價值(續)

(g) 公允價值(續)

(ii) 不以公允價值計量的金融工具

於2024年12月31日及2023年12月31日，所有的金融工具的賬面價值與公允價值無重大差異。

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	2024 人民幣百萬元	2023 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	146,450	136,170
— 貨運及郵運	18,695	15,275
	165,145	151,445
— 佣金收入	3,261	3,164
— 貨物處理收入	992	820
— 酒店及旅遊服務收入	832	750
— 地面服務收入	805	473
— 航空配餐服務收入	535	458
— 其他	2,268	2,456
	8,693	8,121
其他來源之收入：		
— 租賃收入		
— 固定或取決於指數或比率的租賃付款額	302	303
— 非取決於指數或比率的可變租賃付款額	84	60
	386	363
19(e)	386	363
	174,224	159,929

源自客戶合同收入按照地區劃分詳見附註6(b)。

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(續)

(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2024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3,043百萬元(2023年12月31日：人民幣約2,893百萬元)(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利潤/(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。

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

截至2024年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
對外客戶的經營收入	171,829	2,395	-	-	174,224
分部間銷售	595	6,009	(6,604)	-	-
報告分部收入	172,424	8,404	(6,604)	-	174,224
報告分部稅前利潤/(虧損)	1,129	867	(12)	(403)	1,581
報告分部稅後利潤/(虧損)	(115)	736	(15)	(452)	154
其他分部資料					
所得稅費用	1,244	131	3	49	1,427
利息收入	204	24	(13)	-	215
利息支出	5,754	56	(52)	-	5,758
折舊及攤銷	28,163	211	-	-	28,374
減值損失	5	-	-	-	5
信用損失	4	1	-	-	5
應佔聯營及合營公司業績	-	-	-	(616)	(616)
金融資產/負債的公允價值變動	-	-	-	195	195
非流動資產本年新增 [#]	40,498	658	(368)	-	40,788

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2023年12月31日止年度的分部業績如下：

	航空運輸 業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
對外客戶的經營收入	157,542	2,387	-	-	159,929
分部間銷售	573	5,098	(5,671)	-	-
報告分部收入	158,115	7,485	(5,671)	-	159,929
報告分部稅前(虧損)/利潤	(1,410)	613	(34)	(814)	(1,645)
報告分部稅後(虧損)/利潤	(2,496)	474	(28)	(1,032)	(3,082)
其他分部資料					
所得稅費用	1,086	139	(6)	218	1,437
利息收入	352	20	(11)	-	361
利息支出	5,926	71	(69)	-	5,928
折舊及攤銷	26,947	233	-	-	27,180
減值損失	10	1	-	-	11
信用損失	10	(1)	-	-	9
應佔聯營及合營公司業績	-	-	-	(1,698)	(1,698)
金融資產/負債的公允價值變動	-	-	-	874	874
非流動資產本年新增 [#]	27,981	745	(627)	-	28,099

6 分部報告(續)

(a) 業務分部(續)

於2024年12月31日和2023年12月31日，本集團的分部資產和負債列示如下：

	航空運輸 業務分部 人民幣百萬元	其他業務分部 人民幣百萬元	分部間抵銷 人民幣百萬元	未分配項目* 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2024年12月31日					
報告分部資產	313,651	9,068	(6,101)	13,120	329,738
報告分部負債	277,523	4,791	(6,079)	908	277,143
於2023年12月31日					
報告分部資產	291,170	7,654	(3,146)	13,548	309,226
報告分部負債	255,347	4,090	(3,115)	907	257,229

* 未分配資產主要包括於聯營公司及合營公司權益，其他股權投資，交易性金融資產，其他非流動金融資產及衍生金融資產。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、計入損益的金融工具的公允價值變動、其他股權投資的股息收入以及處置子公司及聯營公司收益。

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、長期應收款(包括應收關聯方款項)、衍生金融資產及遞延所得稅資產。

(b) 地區信息

本集團之業務分部於三個主要的地理區域經營，儘管其管理是全球性的。

本集團對地區分部之收入按如下原則進行分析：

- (1) 起點及終點均為中國境內(不包括中國香港特別行政區，中國澳門特別行政區及台灣地區(「港澳台」))的運輸收入屬國內收入。往來於中國境內及港澳台間的運輸收入屬港澳台收入；起點或終點為其他境外地區的運輸收入則屬國際收入。

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)

(b) 地區信息(續)

- (2) 佣金收入、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。

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
境內	122,121	122,933
國際	50,025	35,223
港澳台	2,078	1,773
	174,224	159,929

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。

(c) 報告分部稅前利潤／(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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
稅前利潤／(虧損)			
報告分部稅前利潤／(虧損)	6(a)	1,581	(1,645)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	(5)	(3)
撥款轉入	(ii)	1	1
固定資產減值(計提)／轉回	(iv)	(126)	126
合併稅前利潤／(虧損)		1,451	(1,521)

	附註	2024年12月31日 人民幣百萬元	2023年12月31日 人民幣百萬元
資產			
報告分部資產	6(a)	329,738	309,226
專項借款匯兌損益的資本化調整	(i)	6	11
撥款轉入	(ii)	(2)	(3)
同一控制下企業合併的調整	(iii)	237	237
固定資產減值轉回	(iv)	-	126
其他		-	(1)
合併資產總額		329,979	309,596

6 分部報告(續)

(c) 報告分部稅前利潤/(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(續)

負債

於2024年12月31日及2023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。
- (iv) 根據中國企業會計準則，非流動資產減值損失一經確認，在以後會計期間不會轉回。根據國際財務報告準則，如果有跡象表明除商譽以外的非流動資產在以前期間確認的減值損失不再存在或已經減少，則減值損失將轉回。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

7 航班營運開支

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
燃油成本	54,989	52,050
機組人員工資及福利	12,542	12,428
航空配餐費用	4,406	2,563
民航發展基金	1,367	1,305
飛機經營性租賃支出	1,613	1,110
培訓費	751	885
其他	7,378	6,458
	83,046	76,799

8 維修開支

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
飛機維護及修理費用	9,484	9,424
員工工資及福利	3,709	3,581
維修耗材	1,660	1,385
	14,853	14,390

9 飛機及運輸服務開支

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
起降及導航費	19,674	16,381
地面服務費及其他	11,332	10,106
	31,006	26,487

10 宣傳及銷售開支

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
售票辦事處費用	2,890	2,907
代理業務手續費	1,523	1,406
計算機訂座費	1,063	810
廣告宣傳費	210	120
其他	1,145	1,106
	6,831	6,349

11 行政及管理開支

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
日常管理支出	3,804	3,594
核數師酬金	18	16
—核數服務	15	15
—非核數服務	3	1
信用損失	5	9
其他稅金及附加	608	531
	4,435	4,150

12 折舊及攤銷

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
長期資產折舊	27,692	26,630
其他攤銷	649	535
	28,341	27,165

13 僱員成本

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
工資、獎金和津貼	26,785	26,197
設定提存退休計劃供款	3,486	3,210
辭退福利	36	45
	30,307	29,452

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2024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(2023年：無)，本集團5位(2023年：5位)最高薪酬人士的合計酬金如下：

	2024 人民幣千元	2023 人民幣千元
工資、獎金和津貼	12,291	11,798
退休計劃供款	871	821
	13,162	12,619

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

13 僱員成本(續)

五位最高薪酬人士(續)

5位最高薪酬人士(2023年：5位)之薪酬範圍分析如下：

	2024 人數	2023 人數
港幣2,500,001元至港幣3,000,000元	3	3
港幣2,000,001元至港幣2,500,000元	2	2

14 其他收入淨額

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
政府補助(註i)	3,301	3,785
處置物業、廠房及設備、使用權資產和持有待售資產的淨收益		
— 飛機及備用發動機	55	220
— 其他物業、廠房及設備和使用權資產	210	140
其他(註ii)	2,343	535
	5,909	4,680

註：

(i) 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2024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。

(ii) 主要包括飛機運營補償。

15 利息支出

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
借款利息	3,218	3,000
租賃負債利息(附註21)	3,222	3,600
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	6,440	6,600
減：資本化的借款費用(註)	(682)	(672)
	5,758	5,928

註：於2024年資本化利息所採用的加權平均年利率為2.59%(2023：2.56%)。

16 所得稅費用

(a) 合併利潤表的所得稅費用

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
當期所得稅		
— 本年所得稅計提	2,044	1,203
— 上年度(多)/少計提的所得稅	(37)	14
	2,007	1,217
遞延稅項(附註29)		
暫時性差異的產生和轉回	(581)	219
所得稅費用	1,426	1,436

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2024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%(2023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%(2023年：16.5%)。

(b) 實際所得稅費用和會計利潤/(虧損)按適用所得稅稅率計算的調節如下

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
稅前利潤/(虧損)	1,451	(1,521)
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))	374	(362)
稅務調整：		
不可抵扣支出	140	109
應佔聯營公司及合營公司業績及其他免稅收入	151	427
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	854	1,282
上年度(多)/少計提的所得稅	(37)	14
研發費用加計扣除	(56)	(34)
所得稅費用	1,426	1,436

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

16 所得稅費用

(c) 支柱二所得稅

2021年，經濟合作與發展組織發佈了適用於大型跨國企業的全球最低稅改方案《全球反稅基侵蝕示範規則》（「支柱二示範規則」）。本集團經營所在的若干管轄區已基於該框架實施支柱二所得稅立法，相關法規於2024年1月1日生效。

因此，本集團首次產生支柱二所得稅納稅義務。截至2024年12月31日止年度（2023年：無），無需就支柱二所得稅確認當期稅費。

本集團採用臨時性強制例外規定，無需確認及披露與支柱二所得稅相關的遞延所得稅資產及負債，相關稅款在實際發生時按當期所得稅處理。

本集團經營的其他管轄區正在推進支柱二所得稅立法程序。因此，本集團可能在這些管轄區承擔額外支柱二所得稅。

17 其他綜合收益

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
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	(114)	(112)
於其他綜合收益中貸記的遞延所得稅的影響	29	28
	(85)	(84)
外幣財務報表折算差額	-	1
本年其他綜合收益	(85)	(83)

18 每股虧損

截至2024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1,769百萬元（2023年：人民幣4,140百萬元）和年內已發行加權平均股數18,120,907,985股（2023年：18,120,900,578股）計算。

	2024 百萬	2023 百萬
於1月1日已發行普通股數	18,121	18,121
發行股票的影響	-	-
於12月31日加權平均普通股數	18,121	18,121

由於可轉換公司債券對截至2024年12月31日止年度及截至2023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

	其他飛行 設備，包括 機器，設備 及汽車					合計
	投資性房地產	建築物	飛機	周轉件	及汽車	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
成本：						
於2023年1月1日	577	25,184	116,507	23,918	10,845	177,031
本年增加	-	12	2,601	1,064	681	4,358
在建工程轉入(附註20)	-	618	2,625	673	100	4,016
持有目的變更導致的重分類	314	(314)	-	-	-	-
自使用權資產轉入/ 轉出至使用權資產(附註21)	9	-	12,943	-	-	12,952
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(1,125)	(55)	-	(1,180)
本年減少						
— 本年處置	-	(412)	(4,973)	(860)	(358)	(6,603)
— 因喪失子公司控制權而減少	-	(23)	-	-	-	(23)
於2023年12月31日	900	25,065	128,578	24,740	11,268	190,551
於2024年1月1日	900	25,065	128,578	24,740	11,268	190,551
本年增加	-	22	3,528	1,372	566	5,488
在建工程轉入(附註20)	-	65	4,182	1,569	35	5,851
持有目的變更導致的重分類	20	(20)	(235)	235	-	-
自使用權資產轉入/ 轉出至使用權資產(附註21)	98	-	16,558	574	-	17,230
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(529)	-	-	(529)
本年減少	-	(91)	(7,262)	(485)	(337)	(8,175)
於2024年12月31日	1,018	25,041	144,820	28,005	11,532	210,416

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)

	其他飛行 設備，包括 機器，設備 及汽車					合計
	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	周轉件 人民幣百萬元	人民幣百萬元	
累計折舊及資產減值準備：						
於2023年1月1日	236	6,811	57,097	15,175	7,195	86,514
本年折舊費用	24	752	6,913	1,368	1,067	10,124
持有目的變更導致的重分類	115	(115)	-	-	-	-
自使用權資產轉入/轉出至使用權資產 (附註21)	(2)	-	6,114	-	-	6,112
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(430)	(15)	-	(445)
本年減少						
—本年處置	-	(49)	(3,660)	(557)	(309)	(4,575)
—因清算子公司而減少	-	(21)	-	-	-	(21)
計提減值損失準備	3	-	-	-	-	3
減值損失準備自使用權資產轉入(附註21)	-	-	940	-	-	940
資產減值準備轉回	-	-	(126)	-	-	(126)
減值損失準備轉入持有待售資產(a)	-	-	(502)	(35)	-	(537)
資產減值準備轉銷						
—本年處置	-	-	(929)	(82)	-	(1,011)
—因清算子公司而減少	-	-	-	-	(2)	(2)
於2023年12月31日	376	7,378	65,417	15,854	7,951	96,976
於2024年1月1日	376	7,378	65,417	15,854	7,951	96,976
本年折舊費用	27	766	7,662	1,442	999	10,896
持有目的變更導致的重分類	14	(14)	(64)	64	-	-
自使用權資產轉入/轉出至使用權資產 (附註21)	34	-	8,198	109	-	8,341
轉出至持有待售資產(a)	-	-	(312)	-	-	(312)
本年減少	-	(38)	(5,016)	(375)	(272)	(5,701)
計提減值損失準備	3	-	-	-	-	3
資產減值準備轉回	-	-	(305)	-	-	(305)
減值損失準備自使用權資產轉入(附註21)	-	-	249	-	-	249
減值損失準備轉入持有待售資產(a)	-	-	(99)	-	-	(99)
重分類	-	-	(158)	158	-	-
本年處置	-	-	(848)	(1)	-	(849)
於2024年12月31日	454	8,092	74,724	17,251	8,678	109,199
賬面淨值：						
於2024年12月31日	564	16,949	70,096	10,754	2,854	101,217
於2023年12月31日	524	17,687	63,161	8,886	3,317	93,575

19 物業、廠房及設備，淨額(續)

- (a) 於2024年12月31日，上述資產的賬面價值為人民幣118百萬元(2023年12月31日：人民幣約198百萬元)(見附註35)，由於上述資產主要通過出售而非持續使用收回其賬面價值，因此將上述資產被劃分為持有待售資產。
- (b) 於2024年12月31日，本集團賬面淨值合計約人民幣2,033百萬元(2023年12月31日：無)的物業、廠房及設備用作抵押借款。
- (c) 在以前年度，本集團根據融資租賃協定取消確認若干飛機為出租人，並據此確認該飛機的成本及累計折舊，以及一項長期應收賬款。於2024年12月31日，長期應收款餘額為人民幣約559百萬元(含一年內到期部分)(2023年12月31日：人民幣約739百萬元)(見附註26)。
- (d) 於2024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8,224百萬元的若干房產(2023年12月31日：賬面價值人民幣約10,709百萬元)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。
- (e) 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20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386百萬元(2023年：人民幣363百萬元)。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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1年以內	60	39
1年以上，5年以內	282	126
5年以上	550	124
	892	289

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

20 在建工程

	飛機及飛行 設備預付款 人民幣百萬元	其他 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
於2023年1月1日	31,838	1,462	33,300
本年新增	10,392	1,618	12,010
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(3,298)	(718)	(4,016)
轉出至使用權資產(附註21)	(6,662)	(118)	(6,780)
轉出至其他(附註30)	–	(337)	(337)
於2023年12月31日	32,270	1,907	34,177
於2024年1月1日	32,270	1,907	34,177
本年新增	14,878	2,401	17,279
轉出至物業、廠房及設備(附註19)	(5,751)	(100)	(5,851)
轉出至使用權資產(附註21)	(10,588)	(2)	(10,590)
轉出至其他	–	(453)	(453)
於2024年12月31日	30,809	3,753	34,562

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2023年1月1日	216,761	6,703	3,269	761	227,494
本年增加	9,597	106	1,528	101	11,332
在建工程轉入(附註20)	6,575	118	–	87	6,780
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(12,943)	(9)	–	–	(12,952)
本年減少	(3,900)	(18)	(1,634)	(233)	(5,785)
於2023年12月31日	216,090	6,900	3,163	716	226,869
於2024年1月1日	216,090	6,900	3,163	716	226,869
本年增加	14,661	637	1,412	146	16,856
在建工程轉入(附註20)	10,588	2	–	–	10,590
與物業、廠房及設備之間的重分類(附註19)	(16,558)	(98)	–	(574)	(17,230)
本年減少	(8,351)	(35)	(881)	(1)	(9,268)
於2024年12月31日	216,430	7,406	3,694	287	227,817

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
累計攤銷及減值準備：					
於2023年1月1日	92,177	1,222	1,911	230	95,540
本年計提攤銷	15,321	166	883	136	16,506
與物業、廠房及設備之間的 重分類(附註19)	(6,114)	2	-	-	(6,112)
本年減少	(3,900)	(11)	(1,615)	(233)	(5,759)
減值損失準備轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(940)	-	-	-	(940)
於2023年12月31日	96,544	1,379	1,179	133	99,235
於2024年1月1日	96,544	1,379	1,179	133	99,235
本年計提攤銷	15,525	161	1,000	142	16,828
與物業、廠房及設備之間的 重分類(附註19)	(8,198)	(34)	-	(109)	(8,341)
本年減少	(7,841)	(6)	(681)	-	(8,528)
減值損失準備轉出至物業、 廠房及設備(附註19)	(249)	-	-	-	(249)
於2024年12月31日	95,781	1,500	1,498	166	98,945
賬面淨值：					
於2024年12月31日	120,649	5,906	2,196	121	128,872
於2023年12月31日	119,546	5,521	1,984	583	127,634

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2024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2024年12月31日，本集團該等土地使用權的賬面值為人民幣1,521百萬元（2023年12月31日：人民幣2,882百萬元）。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2024年12月31日，本集團無土地使用權用作銀行借款抵押（2023年12月31日：無）。

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)

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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
租賃負債利息(附註15)	3,222	3,600
短期租賃的租賃付款額	1,807	1,566
未納入租賃負債計量的可變租賃付款額	99	69

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。

22 商譽

	2024 人民幣百萬元	2023 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

	2024 人民幣百萬元	2023 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%至13%(2023年：10%至13%)。

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	100%	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2,281,000,000	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881,350,100	100%	地面服務

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)

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
南航數智科技(廣東)有限公司(i)	中國	人民幣900,000,000	100%	互聯網和相關服務
中國南航集團進出口貿易有限公司(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86,000,000	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) 重要非控制性權益

於2024年12月31日，非控制性權益餘額為人民幣17,893百萬元（2023年12月31日：人民幣15,296百萬元），其中，人民幣9,788百萬元（2023年12月31日：人民幣9,335百萬元）屬於廈門航空非控制性權益，人民幣8,152百萬元（2023年12月31日：人民幣6,260百萬元）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。

23 子公司(續)

— 廈門航空的財務資料匯總如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	4,524	3,661
非流動資產	59,410	52,691
流動負債	(21,389)	(18,220)
非流動負債	(21,635)	(17,903)
淨資產	20,910	20,229
非控制性權益賬面價值	9,788	9,335
收入	36,438	33,562
本年淨利潤	569	603
綜合收益總額	484	520
歸屬於非控制性權益的淨利潤	291	286
向非控制性權益派發股息	3	-
經營活動的現金流入淨額	9,546	9,813
投資活動的現金流出淨額	(3,522)	(5,365)
籌資活動的現金流出淨額	(5,784)	(4,618)

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)

— 貨運物流的財務資料匯總如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
非控制性權益比率	45%	45%
流動資產	9,927	5,865
非流動資產	11,278	11,527
流動負債	(3,263)	(3,652)
非流動負債	(76)	(52)
淨資產	17,866	13,688
非控制性權益賬面價值	8,152	6,260
收入	19,653	16,605
本年淨利潤	4,186	2,429
綜合收益總額	4,187	2,429
歸屬於非控制性權益的淨利潤	1,900	1,102
向非控制性權益派發股息	9	909
經營活動的現金流入淨額	4,748	3,620
投資活動的現金流出淨額	(2,528)	(6,168)
籌資活動的現金流出淨額	(46)	(2,117)

24 於聯營公司權益

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
應佔資產淨值	2,835	2,714

本集團的聯營公司均為無市場報價的非上市公司。於2024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
北京星明湖金雁酒店有限公司	中國	49%	-	49%	49%	餐飲及住宿
中國南航集團文化傳媒股份有中國限公司 (「文化傳媒」)	中國	40%	40%	-	40%	廣告製作代理
商舟航空物流有限公司	中國	37.90%	-	37.90%	37.90%	貨運服務
新疆民航實業管理	中國	42.80%	42.80%	-	42.80%	物業管理
廈門航空工業有限公司	中國	10%	-	10%	10%	飛機維修及維護
香港商用航空中心有限公司	中國香港	20%	20%	-	20%	機場服務
北京空港配餐有限公司	中國	30%	30%	-	30%	航空配餐
廈門凱亞有限公司	中國	28.5%	-	28.5%	28.50%	軟件和信息技術服務

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(續)

	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		
中航材導航技術(北京)有限公司	中國	15%	-	15%	15%	科技推廣及應用服務
廣州雲鏈航空服務有限公司	中國	15%	-	15%	15%	航空運輸
元航倉儲管理(廣州)有限公司	中國	40%	-	40%	40%	倉儲服務
唐翼科技(廣州)有限公司	中國	40%	-	40%	40%	軟件和信息技術服務
沈陽空港物流有限公司	中國	45%	45%	-	45%	運輸服務
廈門航空中免免稅品有限公司	中國	49%	-	49%	49%	免稅商品

本集團無單個對本集團財務重大的聯營公司。

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

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
單個非重大聯營公司賬面價值合計	2,835	2,714
本集團應佔金額合計：		
持續經營活動損失和綜合收益總額(註)	(1,244)	(2,244)

註：於2024年，本集團向四川航空增資人民幣1,385百萬元。考慮到本集團對四川航空股權投資的賬面價值已在以前年度減至零，並且存在未確認投資損失，本集團按照增資額與前期未確認的投資損失兩者孰低，確認投資損失人民幣1,385百萬元。

25 於合營公司權益

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
應佔資產淨值	4,334	4,005

本集團的合營公司均為無市場報價的非上市公司。於2024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%	發動機維修及 維護服務

本集團無單個對本集團財務重大的合營公司。

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

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
單個非重大合營公司賬面價值合計	4,334	4,005
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	628	546

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

26 金融資產

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
其他權益工具投資(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益)			
—非流通上市股權投資	(i)	431	547
		431	547
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		—	26
—非上市股權投資		33	31
—大額存單	(iii)	2,774	3,065
其他非流動金融資產(攤餘成本)	(ii)		
—長期應收款		210	297
		3,017	3,419
交易性金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)			
—大額存單	(iii)	2,695	3,157
		2,695	3,157

註：

- (i) 2024年與上述列示的投資相關的股利收入合計為人民幣15百萬元(2023年：人民幣5百萬元)。
- (ii) 在以前年度，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2024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559百萬元(2023年12月31日：人民幣約739百萬元)。其中人民幣約262百萬元(2023年12月31日：人民幣約354百萬元)(附註42(a))被確認為應收關聯公司款項。
- (iii) 於2024年12月31日，本集團持有的可轉讓大額存單公允價值為人民幣約5,469百萬元。本集團計劃將這些大額存單出售而不持有到期。根據資金使用計劃，本集團將預計在一年以內出售的大額存單人民幣約2,695百萬元計入交易性金融資產(以公允價值計量且其變動計入當期損益)；將預計在一年以上出售的大額存單人民幣約2,774百萬元計入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)。

27 衍生金融資產／(負債)

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
衍生金融資產：			
原油期貨合同			
— 流動資產	4(e)	-	4
長期股權投資回售權			
— 非流動資產	(i)	18	-
衍生金融負債：			
可轉債的衍生工具部分			
— 流動負債	36(a)(ii)	(908)	(907)

註：

- (i) 於2024年12月31日，本集團對聯營公司增資協議中約定的回售權，確認衍生金融資產約人民幣18百萬元，本年確認公允價值變動損失約人民幣1百萬元(Note 28)。

28 金融資產／負債的公允價值變動損益

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
交易性金融資產	89	32
其他非流動金融資產	112	52
利率互換合同	-	(15)
原油期貨合同	(4)	4
可轉債的衍生工具部分(附註36(a)(ii))	(1)	801
長期股權投資回售權(附註27(i))	(1)	-
	195	874

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)

(a) 遞延所得稅資產淨額的變動如下：

	於2023年 12月31日 人民幣百萬元	貸記／(借記) 合併利潤表 人民幣百萬元	貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2024年 12月31日 人民幣百萬元
截至2024年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
租賃負債	10,015	615	-	10,630
預提費用	2,606	803	-	3,409
大修理準備	638	(28)	-	610
合同負債／其他非流動負債	32	(1)	-	31
減值準備	337	(204)	-	133
稅務虧損	7,743	(36)	-	7,707
其他	270	209	-	479
	21,641	1,358	-	22,999
遞延稅項負債：				
使用權資產	(8,489)	(733)	-	(9,222)
稅務折舊超出會計折舊	(647)	(10)	-	(657)
衍生金融工具公允價值變動	(67)	(3)	-	(70)
其他權益工具投資公允價值變動	(127)	-	29	(98)
其他非流動金融資產公允價值變動	(22)	(17)	-	(39)
交易性金融資產公允價值變動	(8)	(17)	-	(25)
企業合併時可辨認淨資產 公允價值的重新計量	(22)	-	-	(22)
其他	(3)	3	-	-
	(9,385)	(777)	29	(10,133)
遞延所得稅資產淨額	12,256	581	29	12,866

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2022年 12月31日 人民幣百萬元	貸記／(借記) 合併利潤表 人民幣百萬元	貸記其他 綜合收益 人民幣百萬元	於2023年 12月31日 人民幣百萬元
截至2023年12月31日止年度				
遞延所得稅資產：				
租賃負債	9,925	90	-	10,015
預提費用	2,330	276	-	2,606
大修理準備	586	52	-	638
合同負債／其他非流動負債	35	(3)	-	32
減值準備	618	(281)	-	337
稅務虧損	7,960	(217)	-	7,743
衍生金融工具公允價值變動	131	(131)	-	-
其他	190	80	-	270
	21,775	(134)	-	21,641
遞延稅項負債：				
使用權資產	(8,452)	(37)	-	(8,489)
稅務折舊超出會計折舊	(685)	38	-	(647)
衍生金融工具公允價值變動	-	(67)	-	(67)
其他權益工具投資公允價值變動	(155)	-	28	(127)
其他非流動金融資產公允價值變動	(9)	(13)	-	(22)
交易性金融資產公允價值變動	-	(8)	-	(8)
企業合併時可辨認淨資產公允價值的重新計量	(23)	1	-	(22)
其他	(4)	1	-	(3)
	(9,328)	(85)	28	(9,385)
遞延所得稅資產淨額	12,447	(219)	28	12,256

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銷未來最長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)。因此，母公司及航天子公司2020年產生的稅務虧損是8年到期，其他公司產生的稅務虧損是5年到期。

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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
財務狀況表中遞延所得稅資產淨額	12,873	12,279
財務狀況表中遞延所得稅負債淨額	(7)	(23)
	12,866	12,256

(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49,665百萬元(2023年：人民幣48,452百萬元)。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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
到期年限：		
2024年	-	336
2025年	9	100
2026年	8,996	6,285
2027年	27,715	27,502
2028年	12,164	14,229
2029年	781	-
	49,665	48,452

於2024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1,220百萬元(2023年12月31日：人民幣1,704百萬元)。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2023年1月1日	1,066	165	1,043	2,274
本年增加	91	29	227	347
在建工程轉入(附註20)	317	20	–	337
本年處置	(1)	–	–	(1)
本年攤銷	(365)	(89)	(81)	(535)
於2023年12月31日	1,108	125	1,189	2,422
於2024年1月1日	1,108	125	1,189	2,422
本年增加	444	28	563	1,035
在建工程轉入	364	57	–	421
本年攤銷	(481)	(70)	(98)	(649)
於2024年12月31日	1,435	140	1,654	3,229

註：於2024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429百萬元的購置長期資產預付款(於2023年12月31日：人民幣429百萬元)(附註42(b)&50(c))。

31 存貨

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
消耗備件及維修物料	1,958	1,558
其他物資	254	217
	2,212	1,775
減：存貨跌價準備	(210)	(210)
	2,002	1,565

存貨跌價準備如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
於1月1日	210	210
計提存貨跌價準備	2	8
處置存貨轉銷	(2)	(8)
於12月31日	210	210

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

	人民幣百萬元	人民幣百萬元
應收賬款	3,396	3,225
減：壞賬準備	(90)	(64)
	3,306	3,161

(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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1個月以內	2,506	2,259
超過1個月但少於3個月	358	517
超過3個月但少於12個月	322	315
超過1年	210	134
	3,396	3,225
減：壞賬準備	(90)	(64)
	3,306	3,161

所有應收賬款預計將於1年內收回。本集團相關信貸政策及應收款項產生的信貸風險的詳細情況可見附註4(d)。

(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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
人民幣	3,171	2,952
美元	88	110
歐元	8	54
港幣	15	11
澳元	3	22
塔卡	18	3
其他幣種	93	73
	3,396	3,225

33 其他應收款

	註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
待抵扣增值稅進項稅		9,344	7,062
政府補助	(i)	1,170	826
飛機設備製造商回扣款		1,578	329
押金及保證金		130	186
其他	(ii)	3,267	898
		15,489	9,301
減：壞賬準備	(iii)	(111)	(134)
		15,378	9,167

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2,871百萬元（2023年12月31日：人民幣256百萬元）。於2024年12月31日，定期存款加權平均年利率為2.97%（2023年12月31日：1.89%）。
- (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，因此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年及2024年，作為無擔保債權人，本集團從西澳飛行學院分別收到了中期清算款人民幣29百萬元及19百萬元，因此相應地轉回了壞賬準備人民幣29百萬元及19百萬元。截至2024年12月31日，壞賬準備為100百萬元（2023年12月31日：119百萬元）。

34 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
銀行及其他金融機構存款及現金	12,984	9,531
合併財務狀況表所列示的現金及現金等價物	12,984	9,531

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)

(a) 現金及現金等價物包括：(續)

本集團的現金及現金等價物的賬面價值以下列幣種列示：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
人民幣	11,357	8,049
美元	993	1,203
歐元	48	57
澳元	33	16
日元	10	10
港幣	19	28
其他幣種	524	168
	12,984	9,531

(b) 將稅前利潤／(虧損)調節為經營活動現金流入：

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
稅前利潤／(虧損)		1,451	(1,521)
調整：			
折舊與攤銷	12	28,341	27,165
物業、廠房及設備減值轉回	19	(302)	(123)
信用損失	11	5	9
應佔聯營公司業績	24	1,244	2,244
應佔合營公司業績	25	(628)	(546)
處置物業、廠房及設備、使用權資產和 持有待售資產的淨收益	14	(265)	(360)
金融資產／負債公允價值變動	28	(195)	(874)
利息收入		(215)	(361)
利息支出	15	5,758	5,928
其他非流動金融資產的股息收益	26	(15)	(5)
匯兌虧損，淨額		934	609
營運資本的變動：			
存貨增加		(437)	(178)
合同負債及其他非流動負債增加/(減少)		468	(304)
票證結算增加		2,116	3,796
遞延收益減少	46	(32)	(8)
經營性應收款項增加		(3,716)	(2,064)
經營性應付款項(減少)/增加		(1,435)	7,963
經營活動現金流入		33,077	41,370

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)	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2024年1月1日	116,216	88,493	907	205,616
籌資活動現金流量變動：				
銀行借款所得款項	54,746	-	-	54,746
發行超短期融資券所得款項	13,400	-	-	13,400
發行公司債券所得款項	18,900	-	-	18,900
償還銀行借款	(61,193)	-	-	(61,193)
償還超短期融資券	(2,700)	-	-	(2,700)
償還公司債券	(9,000)	-	-	(9,000)
已付租賃款的本金部分 (附註34(d))	-	(20,242)	-	(20,242)
籌資活動現金流量變動總額	14,153	(20,242)	-	(6,089)
匯兌調整	43	533	-	576
公允價值變動	-	-	1	1
其他變動：				
租賃負債本年新增	-	24,417	-	24,417
提前終止租賃的影響	-	(669)	-	(669)
可轉債攤銷	268	-	-	268
應計利息費用	144	-	-	144
其他變動總額	412	23,748	-	24,160
於2024年12月31日	130,824	92,532	908	224,264

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：(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2023年1月1日	119,780	94,762	(29)	1,708	216,221
籌資活動現金流量變動：					
銀行借款所得款項	70,978	-	-	-	70,978
發行超短期融資券所得款項	10,700	-	-	-	10,700
發行公司債券所得款項	2,000	-	-	-	2,000
償還銀行借款	(56,050)	-	-	-	(56,050)
償還超短期融資券	(23,200)	-	-	-	(23,200)
償還公司債券	(8,000)	-	-	-	(8,000)
處置利率套期工具收到的現金	-	-	21	-	21
已付租賃款的本金部分 (附註34(d))	-	(23,058)	-	-	(23,058)
籌資活動現金流量變動總額	(3,572)	(23,058)	21	-	(26,609)
匯兌調整	(49)	612	-	-	563
公允價值變動	-	-	15	(801)	(786)
其他變動：					
租賃負債本年新增	-	16,177	-	-	16,177
可轉債攤銷	262	-	-	-	262
應計利息費用	(205)	-	-	-	(205)
其他	-	-	(7)	-	(7)
其他變動總額	57	16,177	(7)	-	16,227
於2023年12月31日	116,216	88,493	-	907	205,616

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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
經營現金流量	(5,185)	(5,236)
投資現金流量	(637)	(106)
經籌資現金流量	(20,242)	(23,058)
	(26,064)	(28,400)

這些金額與以下各項有關：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
支付的租賃租金	(25,427)	(28,294)
土地使用權的增加	(637)	(106)
	(26,064)	(28,400)

35 持有待售資產

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
飛機及其他飛行設備	118	198

於2024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118百萬元（2023年12月31日：人民幣198百萬元）。於2024年12月31日，該等資產的第三方交易價格不低於賬面價值，相關處置交易預計將於2025年完成。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款

(a) 借款分析如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元 (已重述)
非流動部分		
長期借款	35,985	38,130
中期票據(註(iii))	20,885	6,894
	56,870	45,024
流動部分		
長期借款的流動部分	11,823	5,153
短期借款	40,440	51,362
超短期融資券	10,744	—
公司債券及中期票據的流動部分(註(iii))	5,172	9,167
可轉債(註(ii))	5,775	5,510
	73,954	71,192
借款總額	130,824	116,216
借款償還期限：		
1年以內	73,954	71,192
第2年內	34,020	16,334
第3年至第5年內	19,908	26,308
第5年後	2,942	2,382
借款總額	130,824	116,216

36 借款(續)

(a) 借款分析如下：(續)

註：

- (i) 於2024年12月31日，本集團的抵押借款金額為1,867百萬元(於2023年12月31日：無)。
- (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，290張可轉債以每股人民幣6.17元的轉股價格轉換為A股普通股(2023年度：870張可轉債以每股人民幣6.17元的轉股價格轉換為A股普通股)。

於2024年12月31日，剩餘未轉股的58,962,850張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約5,775百萬元，衍生部分公允價值為908百萬元(2023年12月31日：58,963,140張可轉債的負債部分賬面價值為人民幣約5,510百萬元，衍生部分公允價值約907百萬元)。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1百萬元(2023年：公允價值變動收益人民幣約801百萬元)。

- (iii) 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%。本集團於2023年到期贖回的金額為人民幣7,000百萬元。截至2024年12月31日，將於一年以內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%。該票據於本期間被本集團全部贖回。

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2024年12月31日，該票據將在一年以內到期。

於2023年，本集團本期發行三年期中期票據，發行總規模為人民幣2,000百萬元，其票面年利率為2.98%。截至2024年12月31日，該票據將在一年以上到期。

於2024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18,400百萬元，其票面年利率為2.12%至2.49%。截至2024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2024年12月31日，該票據將會在一年以內到期。

於2024年，廈門航空發行三年期中期票據，發行規模為人民幣500百萬元，其票面利率為2.35%。截至2024年12月31日，該公司債券將會在一年以上到期。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

36 借款(續)

(b) 於2024年12月31日，本集團短期借款的加權平均年利率為2.61%(2023年12月31日：2.99%)。

(c) 原到期日超過1年的借款詳情如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元 (已重述)
以人民幣計價的借款		
於2024年12月31日，固定年利率為1.20%~3.43%	43,444	40,278
中期票據—固定年利率為2.12%~3.28%	26,057	16,061
可轉債—固定年利率(Note36(a)(ii))	5,775	5,510
於2024年12月31日，浮動年利率為基準利率 (由人行規定)之51%~83%	4,364	3,005
	79,640	64,854
減：列作流動負債的1年內到期借款	(22,770)	(19,830)
	56,870	45,024

(d) 借款賬面價值以下列幣種計價：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
人民幣	127,539	109,153
美元	3,285	7,063
	130,824	116,216

(e) 2024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15,008百萬元(2023年12月31日：15,008百萬元)，其中短期借款餘額3,008百萬元(2023年年12月31日：人民8百萬元)，長期借款餘額人民幣12,000百萬元(2023年12月31日：15,000百萬元)(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)。2024年12月31日，本集團未違反任何一般性貸款契約。

37 租賃負債

於2024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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1年以內	18,378	19,261
超過1年但於2年內	15,887	15,994
超過2年但於5年內	35,344	34,623
5年以上	22,923	18,615
	92,532	88,493

截止至2024年12月31日	按幣種計價債務						
	實際利率	美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
固定利率	2.62%-4.90%	36,188	2	9,176	5	26	45,397
浮動利率	0.65%-7.53%	69	-	45,593	1,473	-	47,135
		36,257	2	54,769	1,478	26	92,532

截止至2023年12月31日	按幣種計價債務						
	實際利率	美元 人民幣百萬元	日元 人民幣百萬元	人民幣 人民幣百萬元	歐元 人民幣百萬元	其他貨幣 人民幣百萬元	合計 人民幣百萬元
固定利率	1.76%-4.90%	35,964	4	5,980	8	24	41,980
浮動利率	0.83%-8.09%	715	176	43,662	1,960	-	46,513
		36,679	180	49,642	1,968	24	88,493

於2024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2024年12月31日止年度的淨匯兌損失為人民幣912百萬元（2023年：淨匯兌損失為人民幣687百萬元），主要產生於以美元計價的租賃負債的折算。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

38 應付賬款及應付票據

以下是基於交易日的應付賬款及應付票據賬齡分析：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1個月以內	1,182	756
超過1個月但少於3個月	1,720	674
超過3個月但少於6個月	245	271
超過6個月但少於1年	224	109
超過1年	206	194
	3,577	2,004

本集團應付賬款及應付票據的賬面價值以下列貨幣計價：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
人民幣	3,030	1,436
美元	543	554
其他貨幣	4	14
	3,577	2,004

39 合同負債

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分(註)	1,666	1,460
其他	83	49
	1,749	1,509

註：於2024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：

39 合同負債(續)

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
於1月1日	2,893	3,173
— 流動	1,460	1,423
— 非流動	1,433	1,750
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分增加導致的增加	2,281	2,191
本年確認收入導致的減少	(2,131)	(2,471)
— 由合同負債年初餘額轉入	(1,445)	(1,892)
— 由本年新增合同負債轉入	(686)	(579)
於12月31日	3,043	2,893
其中：		
— 流動	1,666	1,460
— 非流動(附註41)	1,377	1,433

40 票證結算

於2024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2024年度，票證結算年初餘額中人民幣約6,265百萬元(2023年：人民幣2,349百萬元)滿足收入確認條件，並結轉至當期收入。

41 其他非流動負債

		2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
常旅客里程獎勵計劃未兌換積分	附註 39	1,377	1,433
長期應付款(註)		1	64
其他		284	—
		1,662	1,497

註：本集團於2022年及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2024年12月31日，長期應付款(包括一年內到期的部分)為人民幣91百萬元(2023年12月31日：人民幣289百萬元)。其中應付關聯公司款項為人民幣48百萬元(2023年12月31日：85百萬元)(附註42(c))。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

42 與關聯公司之餘額

(a) 應收關聯公司款項

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		28	27
聯營公司		267	268
合營公司		27	29
其他關聯公司		1	—
	50(c)	323	324
非流動			
聯營公司	50(c)	171	262

於2024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262百萬元(包括一年內到期的部分)(2023年12月31日：人民幣354百萬元)(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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
非流動			
南航集團及其聯屬公司	30及50(c)	429	429

42 與關聯公司之餘額(續)

(c) 應付關聯公司款項

	附註	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
流動			
南航集團及其聯屬公司		326	308
聯營公司		5	4
合營公司		194	282
	50(c)	525	594
非流動			
南航集團及其聯屬公司	50(c)	6	36

於2024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48百萬元(包括一年內到期的部分)(2023年12月31日：人民幣85百萬元)(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。

43 預提費用

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
維護及修理	6,106	7,649
工資及福利	4,716	4,968
起降及導航費	2,308	2,413
燃油成本	2,285	2,708
計算機訂座費	2,513	1,889
大修理準備(附註45)	847	879
其他	2,299	2,636
	21,074	23,142

44 其他負債

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
購置物業、廠房及設備款	2,547	3,217
民航發展基金及代收機場稅費	1,956	1,638
銷售代理訂金	454	463
其他應交稅費	810	757
收到的包機定金	227	216
其他	2,364	2,509
	8,358	8,800

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

45 大修理準備

租賃飛機的大修理準備詳情如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
於1月1日	6,610	5,795
本年計提	1,251	1,105
本年使用	(1,692)	(290)
於12月31日	6,169	6,610
減：當期部分(附註43)	(847)	(879)
	5,322	5,731

46 遞延收益

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
維修回扣	351	430
撥款轉入	367	318
其他	2	4
	720	752

47 股本

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
註冊、已發行及繳足股本：		
有限售條件：		
803,571,428股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2023年：803,571,428股每股面值人民幣1.00元)	804	804
	804	804
無限售條件：		
8,600,897,508股由南航集團持有的A股，每股面值人民幣1.00元 (2023年：8,600,897,508股每股面值人民幣1.00元)	8,600	8,600
4,072,445,260股A股，每股面值人民幣1.00元 (2023年：4,072,440,562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 (2023年：4,643,997,308股每股面值人民幣1.00元)	4,644	4,644
	17,317	17,317
	18,121	18,121

註：所有A股及H股在所有重大方面均享有完全同等的權益。權益股東有權收取不時宣派的股息，並有權就每股股份於本公司股東大會上投一票。所有普通股就本公司剩餘資產享有同等地位。

48 儲備

(a) 股息

董事會未建議分配截至2024年12月31日及2023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(g))。

(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2024年12月31日止年度，本公司因虧損未提取法定盈餘公積金(2023年：無)。

財務報表附註

(除特別註明外，金額單位為人民幣)

49 承諾

(a) 資本承諾

於2024年12月31日，未在財務報表中體現的重大資本承諾如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 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	128,640	102,883
投資承諾		
— 已授權及已訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	8	19
— 購買聯營公司股權的投資承諾	1,027	2,431
— 已授權及未訂約		
— 應佔合營公司的資本承諾	15	46
	1,050	2,496
就物業、廠房及設備承諾		
— 已授權及已訂約	7,117	3,597
— 已授權及未訂約	7,630	5,878
	14,747	9,475
	144,437	114,854

於2024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：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
2024	—	21,059
2025	25,521	25,591
2026	32,433	22,708
2027	22,687	25,681
2028年及以後	47,999	7,844
	128,640	102,883

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：

	2024 人民幣千元	2023 人民幣千元
工資、獎金和津貼	6,502	9,473
退休計劃供款	1,027	1,304
	7,529	10,777

	2024 人民幣千元	2023 人民幣千元
董事及監事(附註58)	1,512	1,508
高級管理人員	6,017	9,269
	7,529	10,777

所有薪酬已經包括在「僱員成本」中（附註13）。

(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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
收到南航集團及其聯屬公司收入			
航材銷售收入*	(ii)/(iv)	40	36
受託管理收入*	(iii)	43	39
其他*		31	29
支付南航集團及其聯屬公司費用			
佣金費用及服務費*	(v)	33	41
維修材料採購及租賃	(ii)	101	58
航空配餐費用*	(i)	161	128
土地及房屋建築物租賃費*	(vi)	371	417
物業管理及修繕費*	(vii)	198	177
其他*		18	52

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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
支付合營公司及聯營公司費用			
維修費	(viii)	3,906	2,867
採購維修材料及維修費	(ix)	3,266	2,571
地面服務支出	(x)	129	15
廣告製作代理及宣傳服務*	(xi)	126	105
土地及房屋建築物租賃費用	(xiii)	10	173
起降服務費	(xviii)	202	154
其他		73	37
收到合營公司及聯營公司收入			
貨郵運收入	(xviii)	829	566
維修材料銷售及手續費收入	(xv)	53	78
廣告媒體委託經營代理收入*	(xi)	5	2
航空配餐收入	(xiv)	31	24
地面服務收入	(xiv)/(xviii)	68	57
房屋建築物及設備租賃費	(xviii)/(ix)	27	11
其他*		80	58
支付其他關聯公司費用			
計算機訂座費	(xvi)	947	964
起降费	(xii)	611	–
其他		11	12
與南航集團及其聯屬公司之飛機相關交易			
租賃飛機費用*	(xvii)	6,185	6,306

(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。

(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。

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) 南航通用航空股份有限公司(「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。
- (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。

此外，本集團還向廣州飛機維修提供房屋建築物租賃服務和地面服務。
- (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)

- (xii) 深圳機場(集團)有限公司於2024年成為南航的關聯實體，為集團提供機場著陸服務。
 - (xiii) 本集團的聯營公司北京星明湖金雁酒店有限公司、新疆實業及四川航空為本集團提供土地及房屋租賃服務。
 - (xiv) 本集團為四川航空提供配餐服務。此外，本集團向四川航空提供地面服務。
 - (xv) 本集團為廣州飛機維修及摩天宇進口維修材料，並向其銷售和收取手續費。
 - (xvi) 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。
 - (xvii) 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。
 - (xviii) 集團的聯營公司商州航空物流有限公司為集團提供起降服務。集團還向商州航空物流有限公司提供貨郵運服務、樓宇和設備租賃服務以及地面服務。
- * 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」部分列示。

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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
應收款項：			
南航集團及其聯屬公司		28	27
聯營公司		267	268
合營公司		27	29
其他關聯公司		1	-
	42(a)	323	324
長期應收項：			
聯營公司	42(a)	171	262
預付購建長期資產款：南航集團及其聯屬公司	30及42(b)	429	429
應付款項：			
南航集團及其聯屬公司		326	308
聯營公司		5	4
合營公司		194	282
	42(c)	525	594
長期應付款項：			
南航集團及其聯屬公司	42(c)	6	36

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)

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
預提費用：		
南航集團及其聯屬公司	144	144
聯營公司	82	76
合營公司	1,446	1,471
其他關聯公司	2,528	1,819
	4,200	3,510
租賃負債：		
南航集團及其聯屬公司	27,371	25,854
聯營公司	54	48
	27,425	25,902

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2024年12月31日，本集團向南航財務取得貸款人民幣10,808百萬元（2024年12月31日：人民幣7,442百萬元）。

無抵押貸款到期日情況如下：

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
1年以內	10,808	7,442

截至2024年12月31日止年度，本集團向南航財務計提利息為人民幣174百萬元（2023年：人民幣220百萬元），借款年利率為2.65%至2.80%（2023年：2.80%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2023年，本集團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10,000百萬元。

於2023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12,000百萬元的委託貸款。

於2024年，本集團無新增借入以及償還的委託貸款。

於2024年12月31日，金額為人民幣3,008百萬元(包括應付利息費用人民幣8百萬元)的無抵押委託貸款將於一年內到期(2023年12月31日：人民幣8百萬元)，金額為人民幣12,000百萬元的無抵押委託貸款將於一年以上到期(2023年12月31日：人民幣15,000百萬元)(附註36(e))。

截至2024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301百萬元(2023年：人民幣227百萬元)，借款年利率為2.00%-3.43%(2023年：2.00%-3.43%)。

(iii) 存放於南航財務的存款*

於2024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。

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
存放於南航財務的存款	14,580	8,940

截至2024年12月31日，本集團源自南航財務的利息收入為人民幣183百萬元(2023年：人民幣185百萬元)。

* 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」部分列示。

(e) 與CSAH及其關聯公司的其他資產關聯交易

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
其他飛行設備	-	58
飛機	220	-

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政府制定的定額供款退休計劃。本集團按僱員工資、獎金和其他津貼的14%至16%(2023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2024年度，本集團向企業年金的供款額為人民幣約1,142百萬元(2023年：人民幣1,080百萬元)。

於2024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政府組織的住房公積金。本集團的責任以每年對該住房公積金應付款額為限。

此外，本集團每月向符合資格的員工以現金支付住房補貼。這部分的住房補貼於發生時計入利潤表。

52 合併現金流量表的補充數據

非現金交易

本集團以租賃方式引進飛機等資產涉及非現金交易。2024年，本集團以租賃方式新引進的該等資產金額為人民幣24,417百萬元，因提前退租減少的資產金額為人民幣669百萬元。

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，但是據本集團了解，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) 本集團於以前年度向通用航空出具承諾，本集團於2016年7月1日將相關資產和負債注入南航通航，南航通航接收全部資產並實際擁有、控制和使用。若因土地和房產的產權瑕疵導致任何第三方向南航通航提出權利主張或因土地和房產的產權瑕疵影響南航通航的正常業務運營而導致南航通航遭受損失，則該等損失由本集團承擔，必要時可採取適當方式置換該出資資產。
- (d) 本公司及其子公司廈門航空同意飛行學員飛行培訓費之個人貸款提供連帶責任擔保，總額為人民幣約696百萬元（2023年12月31日：人民幣696百萬元）。截至2024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64百萬元（2023年12月31日：人民幣102百萬元），由本公司及本公司的子公司廈門航空承擔連帶責任擔保。於本期間，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0.1百萬元（2023年12月31日：人民幣0.1百萬元）。

54 直接控股和最終控股公司

於2024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

	2024年12月31日 人民幣百萬元	2023年12月31日 人民幣百萬元 (已重述)
非流動資產		
物業、廠房及設備，淨額	51,970	47,487
在建工程	25,783	23,243
使用權資產	116,990	121,342
於子公司投資	14,512	13,164
於聯營公司權益	5,062	3,658
於合營公司權益	1,832	1,832
飛機租賃訂金	382	346
其他非流動金融資產	-	397
遞延所得稅資產	11,061	10,801
應收關聯公司和其他關聯公司款項	1,140	2,939
衍生金融資產	18	-
其他資產	2,410	1,508
	231,160	226,717
流動資產		
存貨	1,102	1,014
應收賬款	933	789
其他應收款	9,553	6,093
現金及現金等價物	2,129	2,307
受限制銀行存款	96	97
預付費用及其他流動資產	535	411
交易性金融資產	2,695	3,157
衍生金融資產	-	4
應收子公司及其他關聯公司款項	11,372	10,727
	28,415	24,599
流動負債		
衍生金融負債	908	907
借款	64,521	63,279
租賃負債	17,551	17,991
應付賬款	142	447
合同負債	1,605	1,405
票證結算	7,566	5,782
應付子公司及其他關聯公司款項	2,962	2,563
預提費用	16,636	17,851
其他負債	5,505	6,208
	117,396	116,433

56 本公司財務狀況表(續)

	附註	2024年12月31日 人民幣百萬元	2023年12月31日 人民幣百萬元 (已重述)
非流動負債			
借款		54,046	39,574
租賃負債		60,487	64,240
其他非流動負債		1,321	1,429
應付關聯公司款項		6	36
大修理準備		2,631	2,864
遞延收益		298	297
		118,789	108,440
淨資產		23,390	26,443
股本及儲備			
股本		18,121	18,121
儲備	57	5,269	8,322
權益合計		23,390	26,443

57 本公司儲備變動

	公允價值 儲備 (不得重分類)				合計 人民幣百萬元
	股本溢價 人民幣百萬元	至損益) 人民幣百萬元	其他儲備 人民幣百萬元	累計虧損 人民幣百萬元	
於2023年1月1日	51,998	-	2,725	(43,561)	11,162
2023年權益變動：					
綜合收益總額	-	-	-	(2,840)	(2,840)
於2023年12月31日及2024年1月1日	51,998	-	2,725	(46,401)	8,322
2024年權益變動：					
綜合收益總額	-	-	-	(3,053)	(3,053)
於2024年12月31日	51,998	-	2,725	(49,454)	5,269

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

(a) 董事及監事薪酬

截至2024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))	-	-	-	-	-
監事					
任積東(附註(i))	-	-	-	-	-
林曉春(附註(v)&(vi))	-	-	-	-	-
魏振興(附註(iv))	-	389	-	82	471
楊斌	-	865	-	176	1,041
獨立非執行董事					
郭為	200	-	-	-	200
何超瓊(附註(ii))	200	-	-	-	200
顧惠忠(附註(v))	117	-	-	-	117
蔡洪平(附註(v))	117	-	-	-	117
張俊生(附註(iv))	83	-	-	-	83

58 董事及監事薪酬及權益(續)

(a) 董事及監事薪酬(續)

截至2023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))	-	-	-	-	-
羅來君(附註(i))	-	-	-	-	-
監事					
任積東(附註(i))	-	-	-	-	-
林曉春(附註(v)&(vi))	-	418	-	81	499
楊斌	-	840	-	169	1,009
獨立非執行董事					
劉長樂(附註(iii))	117	-	-	-	117
郭為	200	-	-	-	200
何超琼(附註(ii))	83	-	-	-	83
顧惠忠(附註(v))	200	-	-	-	200
蔡洪平(附註(v))	200	-	-	-	200

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)

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) 於2023年8月3日上任。
- (iii) 於2023年7月13日退任。
- (iv) 於2024年7月29日上任。
- (v) 於2024年7月29日退任。
- (vi) 林曉春先生自2023年7月1日之後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，並由南航集團發放薪酬。

(b) 董事及監事終止僱傭福利

截至2024年12月31日，並無任何董事已收或應收任何終止僱傭福利(2023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2024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(2023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2024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(2023年：無)。

(e) 董事及監事在交易、安排或合同的重大權益

於本年度末或本年內任何時間，均不存在任何與本集團業務有關之重大交易、安排及合同而本公司的董事或監事在其中享有直接或間接的重大權益(2023年：無)。

59 截至二零二四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二零二四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21號修訂本， <i>外匯匯率變動影響：缺乏可兌換性</i>	二零二五一月一日
國際會計準則第9號修訂本及香港財務報告準則第7號， <i>金融工具：披露：對金融工具分類和計量的修訂</i>	二零二六一月一日
國際財務報告準則年度改進， <i>第11卷</i>	二零二六一月一日
國際財務報告準則第18號修訂本， <i>財務報表中的列報和披露</i>	二零二七一月一日
國際會計準則第19號修訂本， <i>非公共受託責任子公司的披露</i>	二零二七一月一日

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。

財務補充資料

截至2024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。

	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
營業收入	174,224	159,929
減：營業成本	159,571	147,582
税金及附加	608	531
銷售費用	7,122	6,629
管理費用	4,113	3,779
研發費用	544	511
財務費用	6,628	6,393
其中：利息費用	5,758	5,928
利息收入	215	361
加：其他收益	3,298	3,779
投資損失	(599)	(1,688)
其中：對聯營企業和合營企業的投資損失	(616)	(1,698)
金融資產／負債的公允價值變動損益	195	874
信用減值計提	(5)	(9)
資產減值損失	(5)	(11)
資產處置收益	731	409
營業虧損	(747)	(2,142)
加：營業外收入	2,434	581
減：營業外支出	106	84
利潤／(虧損)總額	1,581	(1,645)
減：所得稅	1,427	1,437
淨利潤／(虧損)	154	(3,082)
(1) 按經營持續性分類：		
1. 持續經營淨利潤／(虧損)	154	(3,082)
(2) 按所有權歸屬分類：		
1. 歸屬於母公司股東的淨虧損	(1,696)	(4,209)
2. 少數股東收益	1,850	1,127

簡明合併資產負債表

	2024年12月31日 人民幣百萬元	2023年12月31日 人民幣百萬元 (已重述)
資產		
流動資產總額	37,643	27,741
長期股權投資	7,168	6,718
固定資產和在建工程	135,275	127,275
無形資產和其他非流動資產	136,779	135,212
遞延所得稅資產	12,873	12,280
資產總計	329,738	309,226
負債和股東權益		
流動負債	138,402	134,934
遞延所得稅負債	7	23
其他非流動負債	138,734	122,272
負債合計	277,143	257,229
歸屬於母公司股東權益合計	34,729	36,784
少數股東權益	17,866	15,213
股東權益合計	52,595	51,997
負債和股東權益總額	329,738	309,226

財務補充資料

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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		(1,696)	(4,209)
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	(5)	(3)
撥款轉入	(b)	1	1
固定資產減值轉回	(d)	(126)	126
以上調整對稅務的影響		1	1
以上調整對非控股權益的影響		56	(56)
國際財務報告準則下的金額		(1,769)	(4,140)

(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	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元
中國企業會計準則下的金額調整：		34,729	36,784
專項借款匯兌損益的資本化調整	(a)	6	11
撥款轉入	(b)	(2)	(3)
本公司同一控制下企業合併的調整	(c)	237	237
固定資產減值轉回	(d)	-	126
以上調整對稅務的影響		-	(1)
以上調整對非控股權益的影響		(27)	(83)
國際財務報告準則下的金額		34,943	37,071

本集團按不同準則編製的財務報表差異調節表(續)

註：

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

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				
	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元	2022 人民幣百萬元	2021 人民幣百萬元	2020 人民幣百萬元
經營收入	174,224	159,929	87,059	101,644	92,561
營運開支	(171,806)	(159,052)	(115,262)	(116,340)	(109,111)
其他收入淨額	5,909	4,680	5,661	4,767	4,686
經營利潤／(虧損)	8,327	5,557	(22,542)	(9,929)	(11,864)
利息收入	215	361	457	675	322
利息支出	(5,758)	(5,928)	(6,006)	(6,202)	(6,716)
應佔聯營公司業績	(1,244)	(2,244)	(13)	9	(776)
應佔合營公司業績	628	546	304	271	309
匯兌(虧損)／收益·淨額	(912)	(687)	(3,619)	1,575	3,485
其他營業外收入／(費用)	195	874	(131)	(309)	45
稅前利潤／(虧損)	1,451	(1,521)	(31,550)	(13,910)	(15,195)
所得稅	(1,426)	(1,436)	(2,166)	2,894	3,368
本年淨利潤／(虧損)	25	(2,957)	(33,716)	(11,016)	(11,827)
年度淨利潤／(虧損)歸屬於：					
本公司權益持有者	(1,769)	(4,140)	(32,699)	(12,106)	(10,847)
非控制性權益	1,794	1,183	(1,017)	1,090	(980)
本年淨利潤／(虧損)	25	(2,957)	(33,716)	(11,016)	(11,827)
每股虧損					
基本及攤薄(人民幣元／股)	(0.10)	(0.23)	(1.90)	(0.75)	(0.77)

合併財務狀況表摘要

	於12月31日				
	2024 人民幣百萬元	2023 人民幣百萬元 (已重述)	2022 人民幣百萬元 (已重述)	2021 人民幣百萬元 (已重述)	2020 人民幣百萬元 (已重述)
非流動資產	292,216	281,657	278,792	285,345	287,398
淨流動負債	(100,639)	(106,995)	(113,244)	(78,108)	(69,529)
非流動負債	138,741	122,295	110,189	122,729	132,738
歸屬於本公司權益持有者的權益	34,943	37,071	41,275	67,851	69,584
非控制性權益	17,893	15,296	14,084	16,657	15,547



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