

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



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1055)

### 於其他市場發佈的公告

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第13.10B條而作出。

茲載列中國南方航空股份有限公司在上海證券交易所網站刊登的根據中國會計準則編制的《中國南方航空股份有限公司2017年年度報告摘要》，僅供參閱。

承董事會命  
中國南方航空股份有限公司  
謝兵  
公司秘書

中華人民共和國，廣州  
二零一八年三月二十六日

於本公告日期，董事包括執行董事王昌順、譚萬庚及張子芳；及獨立非執行董事鄭凡、顧惠忠、譚勁松及焦樹閣。

公司代码：600029

公司简称：南方航空

**中国南方航空股份有限公司**  
**2017 年年度报告摘要**

## 一 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。

- 4 毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

### 5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

董事会建议截至 2017 年 12 月 31 日止年度向股东分配现金红利每股人民币 0.1 元（含税）。按照公司已发行股份 10,088,173,272 股计，共计约人民币 1,009 百万元。上述利润分配预案有待本公司 2017 年度股东大会的批准。如获批准，公司计划在 2018 年 8 月 31 日或之前向股东支付。

## 二 公司基本情况

### 1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上交所	南方航空	600029	无
H股	联交所	中国南方航空股份	01055	无
N股	纽约证券交易所	China Southern Air	ZNH	无

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	谢兵	徐阳
办公地址	中国广东省广州市机场路278号	中国广东省广州市机场路278号
电话	+86-20-86124462	+86-20-86124462
电子信箱	ir@csair.com	ir@csair.com

### 2 报告期公司主要业务简介

#### （一）主要业务

本公司的经营范围包括：（1）提供国内、地区和国际定期及不定期航空客、货、邮、行李运输服

务；（2）提供通用航空服务；（3）提供航空器维修服务；（4）经营国内外航空公司的代理业务；（5）提供航空配餐服务（仅限分支机构经营）；（6）进行其他航空业务及相关业务，包括为该等业务进行广告宣传；（7）进行其他航空业务及相关业务（限保险兼业代理业务：人身意外伤害险）；航空地面延伸业务；民用航空器机型培训（限分支机构凭许可证经营）；资产租赁；工程管理与技术咨询；航材销售；旅游代理服务；商品零售批发。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动。）

## （二）盈利模式、经营特色和发展战略

本公司于 2005 年提出建设国际化规模网络型航空公司的目标，从点对点线性运行航空公司向网络型航空公司转型。围绕这一目标，本公司在以“三网建设”（即航线枢纽网络、市场营销网络、服务保障网络）为实质的战略转型推进过程中，紧紧抓住航线枢纽网络这个龙头，一方面加速开辟澳洲、东南亚、中亚和欧美国际航线，改变国内、国际市场比例严重失衡的状况，另一方面积极打造广州-北京“双枢纽”，构建更加完善的航线网络和高效的航班波。由此，公司的国际航线比例快速提升，航线网络更趋“精干”，枢纽建设成效显著，为旅客增加了更多中转衔接机会。

与此同时，本公司始终注意巩固并扩大国内航线丰富这一优势，兼顾“点对点”航线，形成了“以国内市场为主、国际市场占有一定比例、国际国内互相支持和整体联动”的“枢纽+点对点”这一具有鲜明南航特色的运营模式。其中，枢纽航线网络是南航航线网络的核心，对整体网络的稳定和发展起决定性作用；以各基地为节点的“点对点”航线网络是枢纽网络的有益支撑，对扩大网络覆盖面，完善枢纽航线网络有着重要意义。

本公司发展战略的总体构想是：坚持“稳中求进”总基调、坚持“安全第一”的战略方针、坚持“市场引领”的战略导向，打造广州—北京“双枢纽”的战略布局，坚定“规范化、一体化、智能化、国际化”的战略取向，朝着建设具有国际竞争力的世界一流航空运输企业的目标不断迈进。

至“十三五”期末，本集团将建设成为机队规模超过 1,000 架，年客运量 1.6 亿人次左右，货邮运输量超过 200 万吨的大型国际化规模网络型航空公司。

## （三）航空业发展情况和本公司的行业地位

## 1、国际、国内航空业发展情况

2017年，世界经济复苏企稳，航空运输需求增长强劲。根据国际航协公布的数据，2017年全球航空公司共运输旅客达41亿人次，货运量达5,990万吨，实现净利润达到创纪录的345亿美元。截至2017年底，2017年全球航空客运需求同比增长7.6%，运力增长6.3%，客座率提升0.9个百分点达到81.4%，再创历史新高。各地区年客运量均实现同比增长，其中亚太和拉美地区增长高于全球其他地区。

受中国经济稳健增长以及地区低成本航空快速发展的推动，2017年亚太地区年客运量同比增长9.4%，运力增长7.9%，客座率提升1.1个百分点、达到79.6%。得益于美国经济保持较强劲增长，北美地区年客运量同比增长4.8%，运力增长4.5%，客座率提升0.3个百分点、达到81.7%。欧元区经济保持复苏态势，英国经济形势亦总体较稳定，欧洲地区年客运量同比增长8.2%，运力增长6.1%，客座率提升1.6个百分点、达到84.4%，为各地区最高值。受大型可携带电子设备禁令以及针对特定国家的美国入境旅行禁令影响，中东航空市场是全球唯一年增长率同比出现下滑的地区，年客运量增长6.6%，运力增长6.4%，客座率提升0.1个百分点达到74.7%。

根据中国民航局公布的数据，2017年中国民航市场需求旺盛，全行业完成运输总周转量1,083亿吨公里、旅客运输量5.5亿人次、货邮运输量705.8万吨，同比分别增长12.5%、13%、5.7%。北京首都、上海浦东、广州白云等机场国际枢纽功能增强，国际航班量同比分别提高4.7%、5.5%和16.9%；区域枢纽机场发展迅猛，全国千万级机场达到32个。支线航空发展迅速，支线机场旅客吞吐量增速快于全国平均增速11.4个百分点。航空货运增长强劲，货邮周转量同比增长9.6%，特别是国际航线货邮周转量和运输量同比分别增长13.3%、14.3%。分市场看，国内出行需求旺盛，量价齐升；国际/地区出行远程航线与中短程航线效益分化严重，远程航线运力供过于求、品质稀释严重；中短程航线如台湾、日本、韩国等效益较好，日本、中东效益同比改善较多。

## 2、航空行业特点

### (1) 民航业发展水平是综合国力的重要体现

民航业是国民经济的重要基础产业，其发展水平一方面反映了一个国家和地区的现代化水平、经济结构和开放水平等状况，另一方面是衡量国家、区域经济竞争力的重要指标。

## （2）民航业具有公共性的特点

民航对促进国际交往、服务大众出行、抢险救灾等社会公共服务方面，有其它交通方式不可替代的作用。航空客运是旅游业发展的基础，是开展国际政治、经济和文化交流的保障，国际间跨洋客运几乎都需要借助航空运输。航空货运是商贸、物流、高科技等产业发展所必须的，也是邮政快递产业发展的基础。

## （3）民航业具有技术含量高的特点

民航业科技含量高、产业链条长，高度集成了大量先进科技。民航业的发展为相关领域的科技创新提供了广阔空间，特别是上游航空制造业可拉动材料、冶金、化工、机械制造、特种加工、电子、信息等产业的发展和创新，是一个国家经济发展的战略性行业以及先导性高技术产业，也是一个国家现代化、工业化、科学技术和综合国力的重要标志。

## （4）民航业具有高风险、高投入的特点

高风险一方面体现在空中运输的不确定性，不安全的风险源复杂、种类多，存在很多不可控因素，一旦出现问题后果不堪设想；一方面体现在受政治经济形势影响较大，战争、动乱、恐怖事件、甚至流行疾病都会造成意想不到的冲击，汇率、利率、航油价格波动也会对经营盈利产生巨大影响。高投入体现在航空企业固定资产投资高，包括运力投入的投资、基本建设和技术改造投资，其中飞机购买成本、飞行成本和维修成本巨大，同时配套的基础建设、设施设备和技术改造也需要巨大的资金投入。

## 3、本公司的行业地位

本公司是中国运输飞机最多、航线网络最发达、年客运量最大的航空公司，本公司总部设在广州，拥有北京、深圳等 16 家分公司和厦门航空等 6 家控股航空子公司，在珠海设有南航通航，在杭州、青岛等地设有 22 个国内营业部，在悉尼、纽约等地设有 68 个国外办事处。截至 2017 年底，本公司运营包括波音 787、777、747、737 系列，空客 380、330、320 系列等型号客货运输飞机 754 架，是全球首批运营空客 A380 的航空公司。2017 年，本公司旅客运输量 1.26 亿人次，连续 39 年居中国各航空公司之首，机队规模和旅客运输量均居亚洲第一、世界第四。本公司保持着中国航空公司最好的安全纪录，2012 年 9 月，本公司荣获中国民航飞行安全最高奖“飞行安全钻石奖”，是中国国内安全星级最高的航空公司。

本公司每天有 2,000 多个航班飞至全球 40 多个国家和地区、200 多个目的地，提供座位数超过 30 万个。通过与天合联盟成员密切合作，本公司航线网络延伸到全球 1,062 个目的地，连接 177 个国家和地区。本公司全力打造“广州之路”（Canton Route）国际航空枢纽，广州国际通航点增至 52 个。本公司在“一带一路”重点涉及的南亚、东南亚、南太平洋、中西亚等区域，已经建立起完善的航线网络，航线数量、航班频率、市场份额均在国内航空公司中居于首位，已成为中国与沿线国家和地区航空互联互通的主力军。目前，本公司在“一带一路”沿线 38 个国家和地区的 68 个城市开通了 172 条航线，每周投入 2,200 多个航班，年承运旅客 1,500 多万人次。

#### （四）核心竞争力

本公司已逐渐形成强大完善的规模化、网络化优势、以广州为核心的枢纽运营管理能力、矩阵式管理模式下的资源协同能力、优质品牌服务影响力和全面领先的信息化技术水平等五大核心竞争力。

##### 1、强大完善的规模化、网络化优势

南航机队规模位居全国首位，机队性能先进，是国内唯一运营 A380 的航空公司，拥有同时运营 A380 和 B787 的成熟经验；航线网络最密集，形成了密集覆盖国内，全面辐射亚洲，有效连接欧美澳非洲的发达航线网络；年旅客运输量最多，是国内首个运输量过亿的航空公司。本集团现有新疆、北方、深圳等 16 家分公司和厦门航空、汕头航空、贵州航空、珠海航空、重庆航空、河南航空等 6 家控股航空子公司，以及 22 个国内营业部和遍布各大洲的 68 个国外办事处，已经形成了分公司、控股公司、营业部和办事处为主的点面结合的销售网络。

##### 2、不断强化的以广州为核心的枢纽运营管理能力

2017 年，本公司进一步完善国际布局，新增广州-温哥华-墨西哥城、广州-凯恩斯等 5 条航线，广州枢纽国际通航点增至 52 个。截至 2017 年底，本集团在广州投入运力超过 195 架，宽体机近 54 架。目前，广州枢纽已经形成了以欧洲、大洋洲两个扇形为核心，以东南亚、南亚、东亚为腹地，全面辐射北美、中东、非洲的航线网络布局。报告期内，广州枢纽中转旅客同比增长 24.2%，实现中转收入同比增长 22.6%，枢纽效应不断显现。

### 3、矩阵式管理模式下的资源协调能力

面对南航多基地、多枢纽、多机型、大机队的规模特点，公司采取“条块结合、资源共享”为核心的矩阵式管理模式，既加大了总部在资源、政策、业务标准上的统一管控，也充分体现了分子公司在安全保障、市场营销和服务创新上的主体作用，共同发挥出南航的规模网络优势。目前，矩阵式管理已经成为公司管理常态化方式，合理科学调配运力、航线、时刻等核心资源，统筹协调营销、飞行、机务、服务等保障资源。未来，公司将进一步加大体制、机制创新力度，继续优化调整矩阵管理方式手段，提升资源配置效率、系统联动能力，把南航的存量优势转化为增量优势。

### 4、争创世界一流的品牌服务水平

本公司为打造一流的国际服务品牌，不断改进服务质量，通过对标 SKYTRAX 向世界一流水平看齐，品牌影响力在国内外持续提升。我们不断改进机上餐食和娱乐，推进机上 WIFI 项目，完善会员服务和维护，建立健全服务闭环管理机制，2017 年整体服务水平稳中有升，SKYTRAX 评价等关键指标持续提升。

### 5、全面领先的信息化系统

本公司重视企业的信息化建设，拥有超过 1,000 人的信息化人才队伍，信息技术研发能力行业领先。新版官网、移动 APP、微信平台、B2B 等多个 IT 系统建设改造，形成了客运营销、运行控制、空地服务、航空安全、货运、企业管理和公共平台等系统，有力支持了公司战略转型和业务发展，取得了行业内普遍认可的信息化建设成就，其中官方微博和微信公众号获“2017 年度中央企业最具影响力新媒体帐号”。2016 年起，南航全面推动“互联网+”战略，实施“南航 e 行”电商平台建设，全力打造移动客户端全流程一站式服务平台。2017 年，“南航 e 行”上线功能点 271 项，平台访问量达到 2.4 亿，同比增长 48.4%，APP 下载量、社交媒体粉丝量、月活跃用户数等指标全面保持行业领先。

## （五）面临的挑战

本集团面临的主要挑战包括：

### 1、汇率波动



2017年，受国内经济企稳回升，跨境资金流动趋于平衡，美联储加息、缩表及税改等综合影响，人民币汇率先贬后升，人民币兑美元汇率中间价全年大幅升值6.1%。展望2018年，预计资本回流美国动力较大，同时我国贸易顺差仍在收窄，从经常项目和资本项目两方面来看，外汇储备仍有下行趋势，人民币兑美元贬值压力依然存在。虽然本集团过往已通过提高人民币负债比例降低汇率波动风险，但由于行业特点，公司仍将长期维持一定规模的外币负债（主要为美元负债），汇率波动仍会在一定程度上影响公司的业绩表现。

## 2、原油价格反弹

2017年，受国际原油输出组织减产影响，国际油价呈现探底回升走势，航空公司燃油成本随之大幅上升。预计2018年全球需求将逐步回升，国际油价稳中有升将是大概率事件。由于航油成本是公司的主要营运成本，航油价格上涨带来的航油成本增加将直接影响公司的业绩表现。

## 3、高铁网络扩张

截至2017年底，中国高铁通车里程已达2.5万公里，高铁对航空市场的冲击逐年加大。预计到2020年，中国铁路里程将达到15万公里，其中高速铁路3万公里，覆盖80%以上的大城市；到2025年，中国铁路里程将达到17.5万公里，其中高速铁路3.8万公里左右。不断完善的高铁网络预计将对航空客源的增速将会有进一步影响。本公司与高铁网络重合的航线（特别是800公里以下的航线）的经营业绩在未来将受到一定冲击。

## 3 公司主要会计数据和财务指标

### 3.1 近3年的主要会计数据和财务指标

单位：百万元 币种：人民币

	2017年	2016年		本年比上年 增减(%)	2015年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	218,329	200,470	200,461	8.91	186,507	186,499
营业收入	127,489	114,803	114,792	11.05	111,516	111,500
归属于上市公司股东的净利润	5,914	5,056	5,055	16.97	3,891	3,892
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	5,212	4,425	4,425	17.79	3,315	3,315
归属于上市公司股东的净资产	49,594	43,187	43,181	14.84	39,196	39,191

经营活动产生的现金流量净额	21,404	26,390	26,388	-18.89	25,719	25,718
基本每股收益(元/股)	0.60	0.51	0.51	17.65	0.40	0.40
稀释每股收益(元/股)	0.60	0.51	0.51	17.65	0.40	0.40
加权平均净资产收益率(%)	12.84	12.28	12.28	增加0.56个百分点	10.38	10.38

### 3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：百万元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	30,979	29,349	35,805	31,356
归属于上市公司股东的净利润	1,550	1,219	4,281	(1,136)
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,411	1,068	4,059	(1,326)
经营活动产生的现金流量净额	2,820	6,149	8,195	4,240

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

√适用 □不适用

- 于 2017 年 10 月 13 日，厦门航空股份有限公司（“厦门航空”）取得厦门航空文化传媒有限公司（以下简称“厦航文传”）剩余 51% 股权。由于合并前后厦航文传和厦航均受南航集团控制且控制并非暂时性，故该项企业合并属同一控制下的企业合并。根据企业会计准则的规定，本集团相应重述了以前年度比较数字。

(2) 财政部于 2017 年 4 月、5 月和 12 月分别颁布了《企业会计准则第 42 号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》、修订的《企业会计准则第 16 号——政府补助》和《关于修订印发一般企业财务报表格式的通知》（财会[2017]30 号）。本集团根据财会[2017]30 号规定的财务报表格式编制 2017 年度财务报表，并采用追溯调整法对比较财务报表的列表进行了调整。采用财会[2017]30 号的规定未对本集团财务状况和经营成果产生重大影响。

## 4 股本及股东情况

### 4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

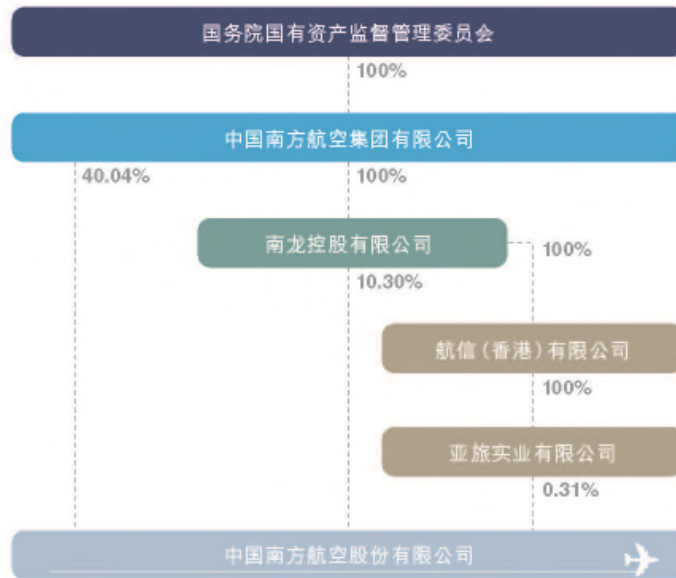
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）		169,285					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		180,857					
前 10 名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内增 减	期末持股数量	比例 (%)	持有 有限 售条 件的	质押或冻结情 况		股东 性质
					股份 状态	数量	

				股份数量			
中国南方航空集团有限公司	0	4,039,228,665	40.04	0	无	0	国有法人
香港中央结算（代理人）有限公司	252,000	1,749,711,988	17.34	0	未知	0	境外法人
南龙控股	0	1,033,650,000	10.25	0	无	0	国有法人
中国证券金融股份有限公司	133,988,558	401,607,940	3.98	0	未知	0	国有法人
美国航空公司	270,606,272	270,606,272	2.68	0	未知	0	境外法人
全国社保基金一一八组合	111,405,666	149,325,571	1.48	0	未知	0	国有法人
中央汇金资产管理有限责任公司	0	64,510,900	0.64	0	未知	0	国有法人
中航鑫港担保有限公司	-8,406,400	61,593,600	0.61	0	未知	0	国有法人
中国航空集团公司	0	49,253,400	0.49	0	未知	0	国有法人
中国建设银行股份有限公司一博时主题行业混合型证券投资基金（LOF）	44,999,800	44,999,800	0.45	0	未知	0	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	南航集团通过在香港的全资子公司南龙控股和亚旅实业有限公司合计持有本公司 1,070,362,000 股 H 股股票。公司未知其他股东是否有关联关系。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明							

#### 4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



#### 4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

适用 不适用

#### 4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

### 5 公司债券情况

适用 不适用

#### 5.1 公司债券基本情况

单位:百万元 币种:人民币

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率	还本付息方式	交易场所
公司债券	15 南航 01	136053	2015 年 11 月 20 日	2020 年 11 月 20 日	3,000	3.63	每年付息,到期还本付息	上交所
公司债券	16 南航 01	136256	2016年3月3日	2019年3月3日	5,000	2.97	每年付息,到期还本付息	上交所
公司债券	16 南航 02	136452	2016年5月25日	2021年5月25日	5,000	3.12	每年付息,到期还本付息	上交所

#### 5.2 公司债券付息兑付情况

适用 不适用

2017年3月3日，本公司支付了中国南方航空股份有限公司2016年公司债券（第一期）（以下简称“本期债券”）2016年3月3日至2017年3月2日期间的利息。本期债券票面利率为2.97%，每手债券面值人民币1,000元，派发利息为人民币29.70元（含税），扣税后个人债券持有人实际每1,000元派发利息为人民币23.76元。扣税后非居民企业（包含QFII、RQFII）债券持有人取得的实际每1,000元的本期债券派发利息为人民币26.73元。

2017年5月25日，本公司支付了中国南方航空股份有限公司2016年公司债券（第二期）（以下简称“本期债券”）2016年5月25日至2017年5月24日期间的利息。本期债券票面利率为3.12%，每手债券面值人民币1,000元，派发利息为人民币31.20元（含税），扣税后个人债券持有人实际每1,000元派发利息为人民币24.96元。扣税后非居民企业（包含QFII、RQFII）债券持有人取得的实际每1,000元的本期债券派发利息为人民币28.08元。

2017年11月20日，本公司支付了中国南方航空股份有限公司2015年公司债券（第一期）（以下简称“本期债券”）2016年11月20日至2017年11月19日期间的利息。本期债券票面利率为3.63%，每手债券面值人民币1,000元，派发利息为人民币36.30元（含税），扣税后个人债券持有人实际每1,000元派发利息为人民币29.04元。扣税后非居民企业（包含QFII、RQFII）债券持有人取得的实际每1,000元的本期债券派发利息为人民币32.67元。

### 5.3 公司债券评级情况

适用 不适用

报告期内，联合信用评级有限公司对本公司发行的公司债券进行跟踪评级，确定本公司发行的“15南航01”、“16南航01”和“16南航02”公司债券信用等级为AAA，并维持“16厦门航空MTN001”、“16厦门航空MTN002”和“16厦门航空MTN003”AAA的信用等级。

### 5.4 公司近2年的主要会计数据和财务指标

适用 不适用

主要指标	2017年	2016年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	71.53	72.71	-1.62
EBITDA全部债务比	15.92	15.71	1.34
利息保障倍数	3	3	

## 三 经营情况讨论与分析

### 1 业务回顾

2017年，世界经济持续扩张，通胀总体温和，经济复苏由美国扩散至众多发达与新兴经济体，全球贸易与跨境资本流动明显加强。联合国统计资料显示，2017年全球经济增长速度达3%，实现2011年以来的最快增长，全球约有2/3国家2017年的增长速度高于上年。但是，世界经济回暖的基础还不稳固，逆全球化趋势和贸易投资保护主义倾向加强，全球债务持续积累。同时，地缘政治风险、恐怖主义等问题也依然存在。

根据国际航空运输协会（IATA）发布的数据，2017年全球航空客运需求同比增长7.6%，远高于过去十年5.5%的年均增长率；全球航空运力增长6.3%，客座率提升0.9个百分点，达到81.4%。从国际客运市场看，受经济稳健增长以及旅客航线选择增多的推动，以中国为首的亚太市场是2017年乘客增长最强劲的地区。从国内客运市场看，印度、中国和俄罗斯亦领跑各大市场。

根据中国民航局统计数据，2017年我国稳居全球第二大航空市场，全年完成运输总周转量1,083.1亿吨公里，同比增长12.5%；其中国内航线（含地区）旅客人数达5.0亿人次，同比增长13.7%；国际航线旅客人数达5,544.2万人次，同比增长7.4%；货邮运输量705.8万吨，同比增长5.7%。

2017年，在全球经济复苏的背景下，中国民航国际国内市场均实现高速增长，但公司依然面临着市场竞争加剧、油价回升、高铁冲击等诸多挑战。我们加快推进战略落地，深入推动“规范化、一体化、智能化、国际化”发展，持续打造“阳光南航”，坚决保证航空安全，加大提质增效力度，稳步推进改革攻坚，公司保持了向上向好的发展态势，取得历史上最好的经营成绩，并荣膺“全球最有价值航空公司品牌50强”称号，位列世界第六、中国第一。

### 1、安全运行

我们始终把安全工作摆在最重要的位置，进一步完善航空安全管理手册，强化管理人员的导向作用，营造“有本事、守规矩、讲诚信”的安全文化，坚决守牢安全底线。报告期内，本集团实现安全飞行256.7万小时，累计安全飞行2,066.2万小时，通用航空飞行1.37万小时。我们连续保障了超过18年的飞行安全和23年的空防安全，继续保持着中国最好的航空公司安全记录。

我们着力提升运行保障水平，确立一线授权机制，提高特情处置效率，确保第一时间服务旅客；深化运行资源一体化管控，持续开展航延治理，航班正常率行业领先；提高机组资源利用效率，积极优化航路，深入推进航油管理，吨公里耗油水平同比下降0.66%，全年减少碳排放量6.3万吨。

### 2、机队员工

报告期内，我们深入分析市场变化，基于公司长期发展战略不断优化机队结构，顺应新趋势优化客舱布局。本集团持续引进更先进、更节能的机型，全年共引进飞机79架，退出老旧飞机27架，年末机队规模达754架。报告期内，本公司向波音公司购买8架B777-300ER和30架B737-8飞机，向空客公司购买20架A350-900飞机，预计于2019至2022年投入使用。我们全面启动客舱布局改装，已完成216架窄体机的改装，改善了旅客体验。

报告期内，我们加强校企合作，全年新招员工4,446人，其中飞行员634人，为公司发展提供充足优质的人力资源保障；大力提升员工素质，开展各类培训1,880项，累计4.1万人次。截至2017年底，本集团外籍员工共1,282人，其中外籍飞行员291人，外籍乘务员257人。2017年，本公司再次获得“中国最佳雇主三十强”和“最受女性关注”两项大奖。

### 3、网络枢纽

报告期内，我们着力打造广州-北京“双枢纽”战略布局，加快进驻北京新机场的各项准备工作，南航基地将与北京新机场同步建成投入使用。我们持续建设广州中心枢纽，落实“一带一路”国家战略，稳步拓展国际航线网络，以“提质、提效、提速”全面筹划广州白云机场 T2 转场运行，力争将广州枢纽打造为国内最好的航空战略枢纽。统筹调整时刻资源、航线结构，持续优化枢纽中转衔接，枢纽效应不断显现，广州枢纽中转旅客同比增长 24.2%，实现中转收入同比增长 22.6%。我们新开广州-温哥华-墨西哥城、广州-凯恩斯、广州-科伦坡-马累等航线，广州始发国际（含地区）航线达到 61 条，国际（含地区）航班量每周超过 543 班。

#### 4、产品服务

报告期内，本公司始终坚持顾客导向，持续创新精细服务。我们在国内民航界率先推出无障碍网站，首推人脸识别登机、“行李立起来”，广州枢纽在国内率先实现全面通程联运，旅客智能化体验持续升级。我们陆续推出“木棉国际”精品航线，推广牛肉大碗面、广式腊味煲仔饭等明星产品，扩大两舱及特殊餐食预订范围，旅客满意度行业领先。厦门航空以“经典·未来”的主题推出地面新制服、同时推出“便捷一鹭、畅享一鹭、真情一鹭、尊享一鹭、惊喜一鹭、爱你一鹭”的地面新服务，获得用户广泛赞誉。2017 年，本公司获评中国质量协会全国“用户满意标杆”。

#### 5、市场营销

报告期内，我们着力推进智能化营销，全力推进“南航 e 行”，上线 271 项功能点，平台访问量达到 2.4 亿、同比增长 48.4%，APP 下载量、社交媒体粉丝量、月活跃用户数等指标全面保持行业领先，全年实现电子直销收入人民币 402.4 亿元、同比增长 39.5%；深挖客户资源价值，会员规模 3,452.3 万人、同比增长 14.7%，实现常客收入人民币 361.6 亿元、同比增长 11.5%，客运大客户整体销售收入人民币 95 亿元、同比增长 28%。我们与厦门航空、四川航空深度融合，增强“南航系”对市场的影响力。我们坚持市场引领，加大高收益航线投入，重点机场相关座公里投入已占公司总投入 89%；我们以边际贡献最大化为核心，全面优化国际国内航权、时刻资源，积极布局潜力市场，飞机利用率同比提升 0.26 小时。

报告期内，本集团客运收入同比增长 10%，增幅创近 5 年新高，客座率达历史最高水平。同时，我们抓住货运转旺机遇，着力提升货机载运率，发挥网络枢纽效应，强化大客户合作，货邮运收入同比增长 26.3%，货机实现盈利人民币 6.51 亿元，创下历史最好成绩。

#### 6、国际合作

报告期内，本公司与美国航空达成战略合作协议。美国航空于 2017 年 8 月出资 2 亿美元认购本公司股份。南航与美国航空于 2018 年 1 月 18 日正式建立代码共享合作伙伴关系，为旅客提供了更加丰富便捷的出行选择。本公司充分利用“天合联盟”的全球网络，持续加深与联盟成员合作的深度和广度；在现有国内外航空企业“朋友圈”的基础上，根据市场需求，扩大“交友”范围，新增英航、伊蒂哈德航、南美航等合作伙伴。目前，本公司已与法国航空、荷兰皇家航空、达美航空、美国航空、澳洲航空等 25 个国内外航空公司在 585 条航线（含主干线及以远航线）进行代码共享合作，进一步扩大了我们的销售渠道和航线网络布局。2017 年，本公司通过代码共享实现销售收入超过人民币 40 亿元。

#### 7、财务管理

报告期内，我们持续深化全面预算管理，推进项目价值管理，成本管控水平明显提升；不断优化融资结构，降低融资成本，发行一期 10 亿元超短期融资券，采用国内保税租赁方式为 42 架飞机引进融资 173 亿元；优化债务结构，综合运用货币互换等创新手段以降低汇率风险；不断优化境

外资金池运行，境外资金集中项目获欧洲金融评选的年度“陶朱奖”。2017年本集团资产负债率71.53%，同比下降1.18个百分点。

## 8、经营业绩

报告期内，本集团运输旅客1.26亿人次，同比增长10.19%；平均客座率82.2%，同比增长1.69个百分点；每收费客公里收益0.49元，同比下降2%；实现营业收入人民币127,489百万元，同比增长11.05%；营业成本人民币111,687百万元，同比增长15.90%；实现归属于上市公司股东净利润人民币5,914百万元，同比提升16.97%。其中厦航实现净利润人民币1,436百万元，实现31年持续盈利。

董事会在此对公司股东、管理层以及所有员工致以诚挚谢意，并欣然建议截至2017年12月31日止年度向股东分配现金红利每股人民币0.1元（含税）。按照公司已发行股份10,088,173,272股计，共计约人民币1,009百万元。有关利润分配预案将呈交本公司2017年度股东大会予以审议。

## 2 报告期内主要经营情况

报告期内，本集团营业收入总额为人民币127,489百万元，比上年同期增加人民币12,686百万元，同比上升11.05%；运输总周转量为27,320.63百万吨公里，比上年同期增加12.03%；旅客运输量126.30百万人次，比上年同期增加10.19%；客座率为82.20%，比上年同期增加1.69个百分点；飞机利用率为每日9.79小时，比上年同期增加0.26小时。

报告期内，本集团旅客运输收入为人民币112,791百万元，占本集团主营业务收入的比例为90.15%，比上年同期增加人民币10,289百万元，同比上升10.04%；旅客周转量为230,696.87百万客公里，比上年同期增加11.93%；每收费客公里收益为人民币0.49元，比上年同期减少2%。

报告期内，本集团的货邮运输收入为人民币9,082百万元，占主营业务收入的比例为7.26%，比上年同期增加人民币1,891百万元，比上年同期增加26.30%；货邮运周转量为7,008.83百万吨公里，比上年同期增长12.64%；每货邮吨公里收益为人民币1.30元，比上年同期增长12.07%。

报告期内，本集团营业成本总额为人民币111,687百万元，比上年同期增加人民币15,319百万元，上升15.90%。本集团的主营业务成本为人民币110,354百万元，比上年同期增加人民币15,318百万元，上升16.12%。报告期内本集团航油成本为人民币31,895百万元，比上年同期上升34.02%，主要原因是国际原油价格上涨，以及飞行小时同比增加8.05%。

报告期内，本集团销售费用为人民币6,967百万元，比上年同期上升8.83%，主要原因是本报告期内工资及福利费增加所致；管理费用为人民币3,599百万元，比上年同期上升17.46%。报告期内财务费用为人民币1,121百万元，比上年同期下降80.79%，主要原因是本报告期内汇兑收益人民币1,790百万元，而上年同期汇兑损失人民币3,266百万元。

报告期内，本集团归属于上市公司股东的净利润为人民币5,914百万元，较上年同期人民币5,056百万元增加人民币858百万元，增加16.97%。

报告期内，本集团实现的经营活动产生的现金净流入为人民币21,404百万元，较上年同期下降18.89%；投资活动产生的净现金流出为人民币8,445百万元，较上年同期下降47.45%；筹资活动



产生的净现金流出为人民币 10,554 百万元，较上年同期下降 5.09%。

截至 2017 年 12 月 31 日，本集团总资产为人民币 218,329 百万元，比期初增加 8.91%，其中流动资产为人民币 17,884 百万元，占总资产的比例为 8.19%，比期初增加人民币 4,077 百万元。非流动资产为人民币 200,445 百万元，占总资产的比例为 91.81%，比期初增加人民币 13,782 百万元，主要为本期新增的自购和融资租赁飞机，以及未来引进飞机预付款增加。

截至 2017 年 12 月 31 日，本集团总负债为人民币 156,164 百万元，比期初上升 7.14%，其中流动负债为人民币 69,577 百万元，占负债总额的比例为 44.55%，比期初增加人民币 1,638 百万元。非流动负债为人民币 86,587 百万元，占总负债的比例为 55.45%，比期初增加人民币 8,766 百万元。

截至 2017 年 12 月 31 日，本集团归属于上市公司股东权益合计为人民币 49,594 百万元，较期初增加人民币 6,407 百万元，主要因为报告期内实现盈利人民币 5,914 百万元。截至 2017 年 12 月 31 日，本集团资产负债率为 71.53%，比期初下降 1.18 个百分点。

#### **四 财务报告的相关事项**

##### **1 与最近一期年度报告相比，合并范围发生变化的具体说明。**

（一）非同一控制下企业合并：珠海翔翼是于 2002 年 7 月 10 日在中国珠海成立的公司，总部位于中国珠海，主要从事开发和销售各种飞行模拟训练相关软件、提供飞行技术训练服务以及相关技术支持。在被合并之前，珠海翔翼为本公司和 CAE International Holdings Ltd.（“CAE”）的合营公司，本公司和 CAE 的股权比例分别为 51%和 49%。本公司于 2017 年 7 月 10 日以现金折合人民币约 678,000,000 元作为对价收购了珠海翔翼剩余 49%股权。自购买日至 2017 年 12 月 31 日，珠海翔翼的收入为人民币约 196,000,000 元、净利润为人民币约 15,000,000 元，净现金流入为人民币约 58,000,000 元。

（二）同一控制下企业合并：厦航文传是于 2000 年 12 月 19 日在中国厦门成立的公司，总部位于中国厦门，主要从事广告制作代理、出版服务、会议及展览服务、文化和艺术活动策划等业务。于 2017 年 10 月 13 日，厦航以对价人民币约 47,000,000 元取得厦航文传剩余 51%股权。由于合并前后厦航文传和本集团均受南航集团控制且控制并非暂时性，故该项企业合并属同一控制下的企业合并。根据企业会计准则的规定，本集团相应重述了以前年度比较数字。

厦航文传自年初至合并日的收入为人民币约 37,000,000 元，净利润为人民币约 1,000,000 元，净现金流出为人民币约 38,000,000 元。厦航文传 2016 年度收入人民币约 37,000,000 元，净利润人民币约 1,000,000 元。

**2 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明。**

详见财务附注“五、重要会计政策及会计估计”中 33. 重要会计政策及会计估计的变更（1）重要会计政策变更。

**3 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明。**

无

**4 毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）根据中国注册会计师审计准则为本公司 2017 年度按中国企业会计准则编制的财务报表出具了标准无保留意见的审计报告。**

董事长：王昌顺

董事会批准报送日期：2018 年 3 月 26 日