

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
2018 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 未出席董事情况

未出席董事职务	未出席董事姓名	未出席董事的原因说明	被委托人姓名
董事	张子芳	公务	王昌顺

- 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 2018 年 12 月 31 日止年度向股东分配现金红利每股人民币 0.05 元（含税）。按照公司已发行股份 12,267,172,286 股计，共计约人民币 613 百万元。上述利润分配预案有待本公司 2018 年年度股东大会的批准。如获批准，公司计划在 2019 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	中国广东省广州市白云区齐心路 68号中国南方航空大厦	中国广东省广州市白云区齐心路 68号中国南方航空大厦
电话	+86-20-86112480	+86-20-86112480
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

公司明确了“三二四五三”战略框架：

其中，战略目标是“三个一流”：一流的安全品质、一流的盈利能力、一流的品牌形象；战略布局是打造广州—北京“双枢纽”；战略取向是推动“四化”：规范化、一体化、智能化、国际化发展；治理体系由党的领导、治理结构、战略管理、市场机制和企业文化五个体系构成；保障能力是加强“条件、资源、环境”三个方面的保障。

为优化管控模式，提高资源配置效率，公司提出“大运行建设”方案，以推进总部和分支机构职能优化协同高效为着力点，理清权责边界，调动积极性，聚焦质量效率提升，构建集中管控、高效决策、沟通顺畅、系统联动的大运行体系，在公司的统一调配下协调行动，增强合力，进一步夯实安全管理基础，全面提高公司发展质量和效率，推动高质量发展。

至“十三五”期末，本集团将建设成为年客运量 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

（1）国际航空业发展概况

客运量增速放缓。国际民航组织（ICAO）发布的初步数据显示，2018 年全球航空客运量达 43 亿人次，比 2017 年增长 6.5%；客运周转量（RPK）8.2 万亿，同比增长 6.7%，低于 2017 年 7.9% 的增速。2018 年，国际定期客运周转量（RPK）同比增长 6.4%，低于 2017 年 8.4% 的增速。其中，

亚太地区同比增长 7.3%，增速最快；欧洲地区、北美地区增速分别为 6.7%、5.2%；中东地区增速为 4.7%，是增长最慢的地区。

客座率创新高。2018 年全球航空公司提供的总运力（ASK）在全球范围内增加了约 6.0%，整体客座率提高了 0.6 个百分点，达到 81.9%，创历史新高。由于客源增长放缓，拉丁美洲和加勒比地区以及非洲地区的客座率下降。另外，客座率也因地区而异，比如非洲为 71.8%，而欧洲地区为 84.5%。

低成本航空公司活跃。低成本航空公司（LCC）的增速一直快于世界平均水平，其发达市场和新兴经济体的市场份额也在持续增长。2018 年，LCC 预计客运量达 13 亿人次，约占全球定期航班乘客总数的 31%。欧洲 LCC 的市场份额最高，占比达 36%，其次是拉丁美洲和加勒比地区、北美洲和亚太地区，分别占 35%、30%和 29%。

航油成本上涨影响航企利润。对全球航空公司来说，2018 年充满了压力，最重要的是来自航油价格的压力，经济与地缘政治方面的阻力也不小。2018 年全球航油平均价格同比上涨约 31%，全球各航空公司的利润均受到不同程度的影响。

（2）中国航空业发展概况

根据中国民航局公布的数据：

飞行安全方面。2018 年，我国航空运输安全飞行 1,153 万小时，同比增长 8.9%，事故征候万时率同比下降 8.3%。航空运输实现持续安全飞行 100 个月、6,836 万小时的安全新纪录，实现 16 年零 8 个月的空防安全零责任事故纪录。

运行服务方面。2018 年，在空域资源紧张、运行环境复杂、极端天气频发的情况下，全行业航班正常率达 80.13%，同比提高 8.46 个百分点，是 2010 年以来历史新高。通过真情服务，旅客投诉总量同比下降 16.1%，航空公司和机场服务满意度同比分别提升 2.2 和 1.9 个百分点。

生产经营方面。截至 2018 年底，我国航空运输企业达到 60 家，通用航空企业共计 423 家；航线

总数 4,206 条，其中国内航线 3,420 条、国际航线 786 条。2018 年，中国民航共完成运输总周转量 1,206.4 亿吨公里，同比增长 11.4%；旅客运输量 6.1 亿人次，同比增长 10.9%；货邮运输量 738.5 万吨，同比增长 4.6%，其中国际航线货邮运输量同比增长 9.3%。中国民航运输总周转量连续 14 年位居世界第二，民航旅客周转量在综合交通运输体系中的比重达 31%，同比提升 1.9 个百分点。

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 8 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 69 个国外办事处。截至 2018 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 840 架。2018 年，本公司旅客运输量近 1.40 亿人次，连续 40 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、世界第三。本公司保持着中国航空公司最好的安全纪录，2018 年 6 月，本公司荣获中国民航飞行安全最高奖“飞行安全钻石二星奖”，是中国国内安全星级最高的航空公司。

目前，本公司每天有 3,000 多个航班飞至全球 40 多个国家和地区、224 个目的地，航线网络 1,300 多条，提供座位数超过 30 万个。通过与合作伙伴密切合作，航线网络延伸到全球更多目的地。近年来，本公司持续新开和加密航班网络，强化中转功能，利用第六航权，全力打造“广州之路”国际航空枢纽，广州国际和地区通航点超过 50 个，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，辐射北美、中东、非洲的航线网络布局，已成为中国大陆至大洋洲、东南亚的第一门户枢纽。本公司积极响应国家倡议，为推动“一带一路”建设提供有力支撑。在“一带一路”重点涉及的南亚、东南亚、南太平洋、中亚等区域，本公司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。

（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；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。南航现有北京、深圳等 16 家分公司和厦门航空等 8 家控股航空子公司，分子公司能较好地协调当地市场、机场、大客户、渠道和媒体等资源的优势，为枢纽

输送中转客源。同时公司拥有 22 个国内营业部和遍布各大洲的 69 个国外办事处，已经形成了分公司、控股公司、区域营销中心、营业部和办事处为主的点面结合的销售网络。

2、不断强化以广州为核心的枢纽运营管理能力。南航的战略转型主要是围绕枢纽做中转、围绕国际长航线做衔接，创造新的盈利模式和发展方式，网络型航空公司形态逐步形成。2018 年南航进一步完善国际布局，新开广州至罗马、拉合尔航线，并对广州往返多伦多、普吉、槟城、富国岛、兰卡威、巴厘岛、阿德莱德等航线进行加密，国际及地区航线达 56 条。截至 2018 年底，南航在广州投入飞机超过 200 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，辐射北美、中东、非洲的航线网络布局；广州枢纽中转旅客人数及收入保持增长态势，枢纽效应持续显现。

3、不断提升的管控及资源协调能力。南航具有多基地、多枢纽、多机型、大机队等规模特点，公司已初步形成“总部管总，分子公司、区域营销中心、营业部、办事处主战，矩阵单位主建”的管控格局，核心资源更加集中、协同指挥更加有力、动态响应更加及时，资源配置更加高效。公司对标国际先进，优化管控模式，启动实施大运行建设，完成飞行总队、新运行指挥中心、总务和不动产管理部组建，总部集中运行平台（AOC）和属地集中运行平台（GOC）开始运行；深化营销领域改革，成立市场发展部、数据服务部，设立华北、华东区域营销中心，试点推行项目经理制和客户经理制，管控格局初步成型。

4、争创世界一流的品牌服务水平。为打造一流的国际服务品牌，南航不断改进服务质量，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。公司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，整体服务水平稳中有升，开通中国民航首条人体器官绿色通道、推出第一家“机上医疗志愿者”服务等。南航全面履行重大任务保障、扶贫攻坚、节能减排等政治责任和社会责任，阳光南航、责任央企的良好形象得到有力彰显，获评“Skytrax”2018 年全球最杰出进步航空公司。

5、全面领先的信息化系统。南航十分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，为相关研发工作奠定了坚实的人才基础，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“中国南方航空”微博、微信账号获评 2018 年度中央企业最具影响力新媒体账号。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，为尽快实现“一机在手、全程无忧”的目标，2018 年“南航 e 行”功能基本实现全覆盖，社交媒体粉丝超过 3,200 万，APP 累计激活达 4,000 万，关键指标保持行业领先。

除此以外，本集团还积极进驻北京新机场，组建雄安航空，将围绕新机场全力打造北京核心枢纽，按照承担北京新机场航空旅客业务量 40% 的目标，建设覆盖国际国内的航线网络。按照发展规划，到 2025 年，本集团预计在北京新机场投放飞机 250 架，日起降航班超过 900 班次。

（五）面临的挑战

本集团面临的主要挑战包括：

1、汇率波动

2019 年人民币预期将大幅波动。经济下行压力增大、中美利差缩窄及中美贸易战是当前人民币汇率贬值的主要压力。2019 年下半年，随着扩大改革开放、降税减费等措施将提振人民币汇率，但中美贸易战发展仍存在不确定性，多数机构预测 2019 年人民币汇率大幅波动。

2、原油价格

2019 年原油价格预计将震荡上行。随着 2019 年 OPEC 推动新一轮减产，中美贸易谈判达成协议预期升温，预计未来油价仍将在各方角力下波动起伏。美国能源信息署(EIA)最新预测，2019 年布伦特原油期货价格平均为 61 美元/桶左右，低于 2018 年 71.4 美元/桶水平，但仍显著高于 2016 年 43.74 美元/桶、2017 年 54.15 美元/桶水平。原油价格波动导致公司燃油成本变化。由于燃油成本是公司的主要营运成本，燃油成本的波动将直接影响公司的业绩表现。

3、高铁网络扩张

根据中国铁路总公司公布数据，截至 2018 年底，我国铁路通车里程已达 13.1 万公里，其中高铁里程 2.9 万公里。到 2025 年铁路通车里程将达到 17.5 万公里，其中高铁 3.8 万公里，八纵八横高铁网络将全面覆盖我国经济发达的东南沿海地区、人口密集的中部地区和西部主要城市。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影响。

4、行业竞争加剧

国内市场方面，低成本航空公司不断开辟国内基地，加大中短途国际市场开拓力度，甚至不排除未来开通远程国际航线的可能，国内竞争格局将不断加剧。国际市场方面，低成本航空公司的增速快于世界平均水平，其发达市场和新兴经济体的市场份额在持续增长；中国出境游市场持续火热，二三线城市大量新开直飞国际航线，对北上广三大门户枢纽造成一定冲击。过去 5 年我国新开辟的 90 条远程国际航线中，有 41 条连接国内二三线城市。

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

	2018 年	2017 年	本年比上年增减 (%)	2016 年
总资产	246,655	218,329	12.97	200,470
营业收入	143,623	127,489	12.66	114,803
归属于上市公司股东的净利润	2,983	5,914	-49.56	5,056
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	2,342	5,212	-55.07	4,425
归属于上市公司股东的净资产	65,003	49,594	31.07	43,187
经营活动产生的现金流量净额	19,585	21,404	-8.5	26,390
基本每股收益（元 / 股）	0.28	0.6	-53.33	0.51
稀释每股收益（元 / 股）	0.28	0.6	-53.33	0.51
加权平均净资产收益率 (%)	5.51	12.84	减少 7.33 个百分点	12.28

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	34,101	33,454	41,334	34,734
归属于上市公司股东的净利润	2,544	-407	2,038	-1,192
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	2,383	-548	1,823	-1,316
经营活动产生的现金流量净额	4,516	4,877	7,064	3,128

4 股本及股东情况

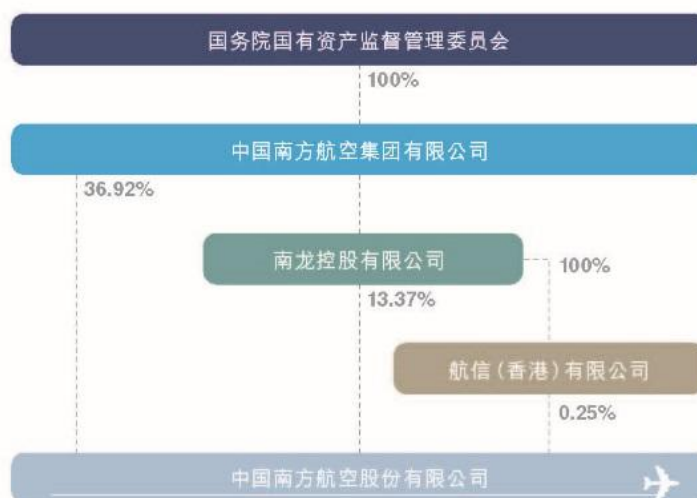
4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）							215,108
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）							195,106
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 条件的股份 数量	质押或冻 结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
中国南方航空集团 有限公司	489,202,658	4,528,431,323	36.92	489,202,658	无	0	国有 法人
香港中央结算（代理 人）有限公司	1,217,920	1,750,929,908	14.27	0	未 知	-	境外 法人
南龙控股有限公司	600,925,925	1,634,575,925	13.32	600,925,925	无	0	国有 法人
中国航空油料集团 有限公司	498,338,870	498,338,870	4.06	498,338,870	无	0	国有 法人
香港中央结算有限 公司	457,025,017	483,433,236	3.94	0	无	0	境外 法人
中国证券金融股份 有限公司	-81,123,784	320,484,156	2.61	0	无	0	国有 法人
美国航空公司	0	270,606,272	2.21	0	无	0	境外 法人
中国国有企业结构 调整基金股份有限 公司	242,524,916	242,524,916	1.98	242,524,916	无	0	国有 法人
春秋航空股份有限 公司	140,531,561	140,531,561	1.15	140,531,561	无	0	境内 非国 有法 人
国新央企运营投资 基金管理（广州）有 限公司—国新央企	121,262,458	121,262,458	0.99	121,262,458	无	0	境内 非国 有法

运营（广州）投资基金（有限合伙）								人
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有限公司和航信（香港）有限公司合计持有本公司 1,671,287,925 股 H 股股票（含限售股）。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	不适用							

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图



5 公司债券情况

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
中国南方航空股份有限公司 2018 年公开发行公司债券（第一期）	18 南航 01	155052	2018/11/27	2021/11/27	2,000	3.92	每年付息，到期还本付息	上交所
中国南方航空股份有限公司	15 南航 01	136053	2015/11/20	2020/11/20	2,654.98	4.15	每年付息，到期还本	上交所

2015 年公 司债券（第 一期）							付息	
中国南方 航空股份 有限公司 2016 年公 司债券（第 一期）	16 南航 01	136256	2016/3/3	2019/3/3	5,000	2.97	每年付 息，到 期还本 付息	上交所
中国南方 航空股份 有限公司 2016 年公 司债券（第 二期）	16 南航 02	136452	2016/5/25	2021/5/25	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

2018 年 3 月 3 日（因遇休息日，付息日顺延至 2018 年 3 月 5 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）2017 年 3 月 3 日至 2018 年 3 月 2 日期间的利息，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 元的债券派发利息为人民币 26.73 元。

2018 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）2017 年 5 月 25 日至 2018 年 5 月 24 日期间的利息，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 元的债券派发利息为人民币 28.08 元。

2018 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）2017 年 11 月 20 日至 2018 年 11 月 19 日期间的利息，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。

5.3 公司债券评级情况

2018 年 11 月 14 日，联合信用评级有限公司对本公司主体长期信用状况和本公司发行的“18 南

航 01” 的信用状况进行了评级：确定本公司主体信用等级为 AAA，评级展望为“稳定”，本公司发行的“18 南航 01”信用等级为 AAA。

2018 年 5 月 25 日，联合信用评级有限公司对本公司主体长期信用状况和本公司发行的“15 南航 01”、“16 南航 01”和“16 南航 02”三期公司债券的信用状况进行了跟踪评级，确定本公司主体信用等级为 AAA，评级展望为“稳定”，本公司发行的“15 南航 01”、“16 南航 01”和“16 南航 02”信用等级为 AAA。

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

主要指标	2018 年	2017 年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	68.30	71.53	-4.52
EBITDA 全部债务比	13.09	15.92	-17.78
利息保障倍数	2	3	-33.33

三 经营情况讨论与分析

1 业务回顾

2018 年，世界经济延续温和增长趋势，但出现发展动能放缓迹象。全球主要经济体增长态势、通胀水平和货币政策分化明显。其中，主要发达经济体经济维持相对强劲的增长，美国经济表现超出市场预期，欧元区经济保持稳步增长，日本经济仍处扩张状态，新兴经济体资本流出加剧，金融市场持续震荡。

2018 年，中国经济发展面临更为复杂的外部环境，国际金融市场变动加剧、世界多边贸易体系持续变革、美联储利率政策走势等不确定性因素叠加。各种外部因素以及国内宏观政策调整等都对中国经济造成深刻影响。从宏观数据看，我国投资保持稳定增长，消费增速稳中有降，外贸形势整体好于预期。我国民间投资保持较高增速，拥有全球最具潜力的消费市场，贸易结构持续优化，经济仍具备较大发展潜力。

面对油价冲高回落震荡加剧、人民币双向大幅波动等外部环境，本集团牢牢把握“稳中求进”总基调，在管理层和全体员工的共同努力下，扎实推进各项工作。报告期内，本集团安全形势保持平稳，运行服务水平持续提高，改革创新加速推进，综合竞争力稳步提升。公司被“SKYTRAX”评选为 2018 年全球最杰出进步航空公司，中国上市公司协会将公司评为“最受投资者尊重上市公司”，公司董事会荣膺《财富》“中国最佳董事会 50 强”。

（1）安全运行

报告期内，本集团深入开展“作风纪律专项整治”、“资质能力专项排查”和“地面代理专项整治”等活动。我们在关键专业队伍中营造“快乐工作，安全幸福”的安全理念，持续推进 SMS 体系建设，深化 QAR 等技术应用，着力提升安全管控水平。报告期内，全集团实现安全飞行 277.3 万小时，累计安全飞行 2,343.5 万小时，通用航空飞行 1.37 万小时，连续保障了 19 年的飞行安全和 24 年的空防安全。报告期内，本公司获得中国民航局首次颁发的“飞行安全钻石二星奖”，继续保持着中国最好的航空公司安全记录。

报告期内，本集团推进大运行改革并初见成效，构建起集中管控、高效决策、沟通顺畅、系统联动的大运行体系，管理效率和经济收益逐步提升。本公司全年航班正常率同比提高 7.7 个百分点，行业领先，客座率同比提升 0.23 个百分点，吨公里油耗同比下降 3.53%。

（2）网络枢纽

报告期内，本集团加快推进广州-北京“双枢纽”战略落地。我们全力打造北京枢纽，新开北京-伊斯坦布尔等航线，雄安航空筹建获批。我们高标准建设北京大兴国际机场南航基地，积极做好运营筹备工作，提前研究转场方案。

我们持续优化广州枢纽，完成广州白云机场 T2 航站楼转场运行，新开广州至罗马、拉合尔航线，并对广州往返多伦多、普吉、槟城、富国岛、兰卡威、巴厘岛、阿德莱德等航线进行加密，国际及地区航线达 56 条。目前公司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，辐射北美、中东、非洲的航线网络布局。2018 年广州枢纽中转旅客人数及收入保持增长态势，枢纽效应持续显现。

（3）市场营销

报告期内，我们着力推进营销改革，试点建立华北、华东区域营销中心，试行营销客户经理制等机制创新。我们对 31 架宽体飞机进行客舱布局改造，增加 1,046 个座位，年收入增加约人民币 2.7 亿元；我们持续推进智能化战略，上线民航领域首个人脸识别 APP 应用程序，建立智能化数据共享平台实现精准营销，旅客使用“南航 e 行”基本实现出行服务全流程数字化；我们推动营销与服务深度融合，针对明珠会员推出里程全舱动态兑换项目，制定大客户新策略促进集团客

户业务发展，客运大客户销售收入人民币 116.79 亿元，同比增长 23%。2018 年，“南航 e 行”平台访问量 3.71 亿人次，同比增长 54.58%，南航网站排名、APP 月活跃用户数、央企新媒体指数均领先国内航企，新媒体海外传播力排名央企第一。

报告期内，公司直销收入人民币 544.54 亿元，服务电子化比例同比增长 14.07 个百分点。公司明珠会员达 3,978 万人，同比增长 15.24%，实现常客收入人民币 436.96 亿元，同比增长 20.84%。我们整合货运资源，成立货运物流公司，持续优化货机航线网络，不断完善高端产品体系，深化大客户合作，加大货运智能化平台建设投入。全年实现货邮运收入人民币 100.26 亿元，同比增长 10.39%，货机收入人民币 52 亿元，同比增长 12%。

（4）对外合作

报告期内，基于自身发展战略的需要和顺应全球航空运输业合作模式的新趋势，本公司决定自 2019 年 1 月 1 日起不再续签天合联盟协议。我们持续妥善做好退盟工作，充分保障旅客权益；继续深化与法荷航等原有合作伙伴的基础上，更有针对性地开展双边、多边合作，与美国航空扩大代码共享和常旅客合作，与英航、芬兰航空、阿联酋航空等多家国际知名航空公司开展战略合作，为旅客提供更加便捷和优质的出行选择。同时，我们持续强化“南航系”协同发展，与厦门航空、四川航空在运力布局、航线合作、资源共享和客户协同等方面合力逐步增强。

目前，本公司已与法国航空、荷兰皇家航空、美国航空、澳洲航空、芬兰航空等 31 个国内外航空公司在 790 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。2018 年，本公司通过代码共享等双边合作实现销售收入人民币 28.28 亿元。

（5）产品服务

报告期内，本公司积极改进值机、行李、航延、中转、语言、餐饮、娱乐等重点服务工作，努力改善旅客体验。我们构建智慧地服，广州枢纽实现国内航班值机、托运、过检、登机的全流程自助和无纸化便捷出行，非柜台值机办理率达到 65.35%；我们率先实现行李运输状态展示功能，行李差错率同比下降 48.6%；在境内航企中率先实现国内客票全渠道自助退改，推行航班 100%预选座位，建立大面积航延客票改签的营销和服务联动机制，旅客体验更加方便快捷；我们进一步提升中转服务品质，广州枢纽中转旅客成行率 98.2%，同比提升 0.7 个百分点；我们增强多语种

服务能力，为旅客提供 9 种语言服务；我们增加机上餐食品种，扩大两舱及特殊餐食预订范围；我们顺应互联网发展潮流，持续推进客舱互联及局域网服务。报告期内，本公司获评“Skytrax”2018 年全球最杰出进步航空公司。

厦门航空秉承“以诚为本、以客为尊”的核心服务理念，全面升级常旅客会籍体系，并发布中国民航首张会员黑钻卡，将为白鹭会员打造更轻松、更贴心、更尊贵的非凡“鹭”程。

（6）公司治理和社会责任

报告期内，本公司持续深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，党组织在公司治理体系中的核心作用充分发挥。我们持续建设和完善公司治理体系，制定董事会常务委员会议事规则，建立投资公司专职董事、专职监事制度，公司运作更加规范高效。我们充分发挥独立董事作用，提升董事会的决策质量和效率。公司董事会荣膺《财富》“中国最佳董事会 50 强”。

我们发布《阳光南航公约》企业文化体系，全面履行重大任务保障、扶贫攻坚、节能减排等政治责任和社会责任，“阳光南航”、“责任央企”的良好形象得到有力彰显。我们以“航空引领、产业带动、教育固本、关爱救助、阳光扶贫”为工作模式，发挥自身优势，持续推进产业扶贫、就业扶贫、教育扶贫。我们构建绿色发展战略，积极应对全球气候变化挑战，深度参与国际航空排放治理进程，不断开创绿色发展新局面。

（7）改革发展

报告期内，我们深化大运行改革，加强运行管理统筹组织领导，建立高效运作、责权明晰、科学决策的运行决策体系；进一步统一飞行资源管理，实现飞机、人力资源、技术管理、运行标准、飞行培训等多个统一；推进营销“大区制”改革，实现运力、航班等集中统一管理。公司核心资源更加集中、协同指挥更加有力、动态响应更加及时、资源配置更加高效，“总部管总，分支机构主战，矩阵单位主建”的集团管控新格局逐步形成。

我们启动用工薪酬制度改革，进一步激发全员干事创业激情；整合货运资源成立货运物流公司，探索产业发展路径；持续推动规范化管理，开展“手册落实年”活动，推动形成“手册领导”和“手册员工”。我们圆满完成百亿融资项目，实现股权融资人民币 127 亿元；持续优化债务结构，

报告期内公司美元负债比率由 34.31%下降至 26.60%，降低了公司的汇率波动风险，为公司发展成为世界一流航空运输集团奠定了坚实基础。

(8) 经营业绩

报告期内，本集团运输旅客近 1.4 亿人次，同比增长 10.8%；客座率 82.44%，同比增长 0.23 个百分点；实现营业收入人民币 143,623 百万元，营业成本人民币 128,613 百万元，可用吨公里成本（不含航油成本）减少 3.80%，利润总额人民币 4,487 百万元。截止报告期末，本集团资产负债率 68.30%，同比下降 3.23 个百分点。

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，并建议截至 2018 年 12 月 31 日止年度向股东分配现金红利每股人民币 0.05 元（含税）。按照公司已发行股份 12,267,172,286 股计，共计约人民币 613 百万元。有关利润分配预案将呈交本公司 2018 年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 143,623 百万元，比上年同期增加人民币 16,134 百万元，同比上升 12.66%；运输总周转量为 30,333.67 百万吨公里，比上年同期增加 11.03%；旅客运输量 139.89 百万人次，比上年同期增加 10.76%；客座率为 82.44%，比上年同期增加 0.23 个百分点；飞机利用率为每日 9.73 小时，比上年同期减少 0.06 小时。

报告期内，本集团旅客运输收入为人民币 128,038 百万元，占本集团主营业务收入的比例为 90.70%，比上年同期增加人民币 15,247 百万元，同比上升 13.52%；旅客周转量为 259,193.80 百万客公里，比上年同期增加 12.35%；每收费客公里收益为人民币 0.49 元，与上年同期持平。

报告期内，本集团的货邮运输收入为人民币 10,026 百万元，占主营业务收入的比例为 7.10%，比上年同期增加人民币 944 百万元，比上年同期增加 10.39%；货邮运周转量为 7,533.05 百万吨公里，比上年同期增长 7.4%；每货邮吨公里收益为人民币 1.33 元，比上年同期增长 2.31%。

报告期内，本集团营业成本总额为人民币 128,613 百万元，比上年同期增加人民币 16,926 百万元，上升 15.15%。本集团的主营业务成本为人民币 127,051 百万元，比上年同期增加人民币 16,697

百万元,上升 15.13%。报告期内本集团航油成本为人民币 42,922 百万元,比上年同期上升 34.57%,主要原因是国际原油价格上涨,以及飞行小时同比增加 8.03%。

报告期内,本集团销售费用为人民币 7,086 百万元,比上年同期上升 1.71%;管理费用为人民币 3,736 百万元,比上年同期上升 9.05%。报告期内财务费用为人民币 5,108 百万元,比上年同期上升 355.66%,主要原因是本报告期内汇兑损失人民币 1,742 百万元,而上年同期汇兑收益人民币 1,790 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 2,983 百万元,较上年同期人民币 5,914 百万元减少人民币 2,931 百万元,减少 49.56%。

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 19,585 百万元,较上年同期下降 8.50%;投资活动产生的净现金流出为人民币 20,508 百万元,较上年同期上升 142.84%;筹资活动取得的现金流量净额为人民币 965 百万元,上年同期筹资活动使用的现金流量净额为人民币 10,554 百万元。

截至 2018 年 12 月 31 日,本集团总资产为人民币 246,655 百万元,比期初增加 12.97%,其中流动资产为人民币 24,072 百万元,占总资产的比例为 9.76%,比期初增加人民币 6,188 百万元。非流动资产为人民币 222,583 百万元,占总资产的比例为 90.24%,比期初增加人民币 22,138 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 2018 年 12 月 31 日,本集团总负债为人民币 168,472 百万元,比期初上升 7.88%,其中流动负债为人民币 83,687 百万元,占负债总额的比例为 49.67%,比期初增加人民币 14,110 百万元。非流动负债为人民币 84,785 百万元,占总负债的比例为 50.33%,比期初减少人民币 1,802 百万元。

截至 2018 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 65,003 百万元,较期初增加人民币 15,409 百万元,主要因为报告期内本集团进行非公开发行股票项目。

3 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

财政部于 2017 年、2018 年及 2019 年颁布了以下企业会计准则修订及解释：

- 《企业会计准则第 14 号——收入（修订）》（“新收入准则”）
- 《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量（修订）》、《企业会计准则第 23 号——金融资产转移（修订）》、《企业会计准则第 24 号——套期会计（修订）》及《企业会计准则第 37 号——金融工具列报（修订）》（统称“新金融工具准则”）
- 《企业会计准则解释第 9 号——关于权益法下投资净损失的会计处理》、《企业会计准则解释第 10 号——关于以使用固定资产产生的收入为基础的折旧方法》、《企业会计准则解释第 11 号——关于以使用无形资产产生的收入为基础的摊销方法》及《企业会计准则解释第 12 号——关于关键管理人员服务的提供方与接受方是否为关联方》（统称“解释第 9-12 号”）
- 《关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会[2018]15 号）及相关解读
- 《关于修订印发 2018 年度合并财务报表格式的通知》（财会 [2019] 1 号）

本集团自 2018 年 1 月 1 日起执行上述企业会计准则修订及解释，对会计政策相关内容进行调整。执行新准则对本集团及本公司的影响详见财务报告附注二(32)。

4 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

本年度纳入合并范围的主要子公司详见“九. 在其他主体中的权益”。