

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计划,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,并承担个别及连带的法律责任。

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股计算,共派约人民币1,008.9百万元。上述利润分配预案需经本公司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

公司概况		
股票种类	股票上市交易所	股票简称
A股	上交所	南方航空
H股	联交所	中国南方航空股份
境外上市交易所	纽约证券交易所	China Southern Air
联系人和联系方式	董秘会务处	证券事务代表
姓名	顾兵	徐阳
办公地址	中国广东省广州市机场路270号	中国广东省广州市机场路270号
电话	+86-20-86124402	+86-20-86124402
电子邮箱	ir@caac.com	ir@caac.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;人身意外险的代理);航空地面延伸业务;民用航空器机型培训(限分支机构许可经营);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) 经营模式、经营模式及发展战略

本公司于2006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”(因航线组网,市场营销和服务保障网络)为实质的航网转型推进过程中,紧紧抓住航线网络建设这个龙头,一方面积极开辟海南、东南亚、中西亚和欧洲国际市场,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网,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,为旅客提供了更多中转衔接机会。

与此同时,本公司始终密切关注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、国际航线占有一定比例,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;以枢纽为节点的“点对点”航线网络是枢纽网络的有益支撑,对扩大网络覆盖范围,完善枢纽网络有着重要意义。

本公司发展战略的总体构架是: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“十五”期末,本集团将建设成为机队规模超过1,000架,年客运量16亿人次左右,货邮运输量超过200万吨的大型国际规模网络型航空公司。

(三) 航空行业发展情况和本公司行业地位

1 国际、国内航空行业发展情况

2017年,世界复苏形势企稳,航空运输需求增长强劲。根据国际航空公布的数据,2017年全球航空公司运输旅客数达41亿人次,货运量达5,990万吨,实现净利润达创纪录的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0.8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加,其中亚太和拉美地区增长高于全球其他地区。

受全球经济稳健增长以及地区低成本航空快速发展推动,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11个百分点,达到96%。得益于全球经济保持持续强劲增长,北美地区年客运量同比增长4.3%,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,英国经济形势总体稳定,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%,各地区最高。受大型飞机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,中东航空市场在全球唯一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5.6亿人次,货邮运输量705.6万吨,同比分别增长12.5%、13.5%。北京首都、上海浦东、广州白云等机场枢纽功能增强,国际航班量同比分别增长4.7%、5.5%和16.9%;区域枢纽机场发展迅速,全国千万级机场达到32个。支线航空发展迅速,支线客机客运量增速达至全国平均增速11.4个百分点,航班运行增长强劲,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/地区出行远途航线与中短程航线效率高,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基础产业,其发展水平一方面反映了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) 民航业具有公有的特点

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。航空货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,国际间航空货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,也是促进快运发展的基础。

(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,存在很多不可预测因素,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停航、汇率、利率、油价波动也会对经营造成巨大影响。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、基本建设及技术改造投资,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,拥北京、深圳等16家分公司和厦门航空等6家控股航空公司,在珠海设有货运航站楼,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74架,是全球首屈一指的运营空客A380的航空公司。2017年,本公司客货运量12.16亿人次,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。本公司保持了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局“安全最高奖”(“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多个航班飞往全国40多个和地区,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、中西亚等地区,已经建立起完善的航线网络,航班数量、市场份额均居国内航空公司在居首位,已成为中国与沿线国家和地区的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。

(4) 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、强大的品牌影响力。

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、强大的品牌影响力。

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、矩阵式管理下的资源协同能力,已形成以广州为圆心的辐射全国的航空网络。报告期内,广州枢纽中转旅客同比增长22.4%,枢纽地位不断显现。

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、大机型的规模特点,公司采取“条块结合、资源共享”为核心的矩阵式管理模式,既加强了总部在资源、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优势。目前,矩阵式管理已经成为公司管理集成化方式、合理科学调配运力、航线时刻、核心资源、统筹协调飞行、飞机、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,不断改善服务质量,通过对SKYTRAX向世界一流水平看齐,明星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,完善客户服务和维修,建立全客舱闭环管理机制,2017年整体服务水平稳中有升,SKYTRAX评级等关键指标持续提升。

2017年,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,宽体机运力45架。目前,广州枢纽已形成了欧洲、大洋洲两个扇形为核心,以东南亚、南亚、东欧为亚翼,全面辐射北美、中南、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22.4%,实现中转人同比增长22.6%,枢纽地位不断显现。

3.矩阵式管理下的资源协调能力

面对南航多基地、多枢纽、多机型、大机型的规模特点,公司采取“条块结合、资源共享”为核心的矩阵式管理模式,既加强了总部在资源、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优势。目前,矩阵式管理已经成为公司管理集成化方式、合理科学调配运力、航线时刻、核心资源、统筹协调飞行、飞机、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

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,宽体机运力45架。目前,广州枢纽已形成了欧洲、大洋洲两个扇形为核心,以东南亚、南亚、东欧为亚翼,全面辐射北美、中南、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22.4%,实现中转人同比增长22.6%,枢纽地位不断显现。

3.矩阵式管理下的资源协调能力

面对南航多基地、多枢纽、多机型、大机型的规模特点,公司采取“条块结合、资源共享”为核心的矩阵式管理模式,既加强了总部在资源、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优势。目前,矩阵式管理已经成为公司管理集成化方式、合理科学调配运力、航线时刻、核心资源、统筹协调飞行、飞机、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

2017年,受国内经济企稳回升,跨境电商资金流动趋于平衡,美联储加息、缩表及税改等综合影响,人民币汇率升后升,人民币兑美元汇率中间价全年大幅升值6.1%。展望2018年,预计本集团货币动力较大,同时我国贸易顺差仍在收窄,从经营项目和资本项目两方面来看,外汇储备仍呈下行趋势,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汇头寸(主要为人民币负债),汇率波动仍会在一定程度上影响公司的业绩表现。

5.原油价格反弹

2017年,受国内经济企稳回升,跨境电商资金流动趋于平衡,美联储加息、缩表及税改等综合影响,人民币汇率升后升,人民币兑美元汇率中间价全年大幅升值6.1%。展望2018年,预计本集团货币动力较大,同时我国贸易顺差仍在收窄,从经营项目和资本项目两方面来看,外汇储备仍呈下行趋势,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汇头寸(主要为人民币负债),汇率波动仍会在一定程度上影响公司的业绩表现。

6.高铁网络扩张

截至2017年底,中国高铁通车里程已达25万公里,高铁对航空市场的冲击逐年加大。预计到2025年,中国高铁里程将达到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

信息披露 Disclosure

中国南方航空股份有限公司

2017年度报告摘要

(特别足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

	2016年		2015年	
	调整后	调整前	调整后	调整前
总资产	218,329	200,470	200,461	186,507
营业收入	110,444	110,343	114,792	110,6
归属于上市公司股东的净利润	5,914	5,056	6,066	16,979
归属于上市公司股东的净资产	6,212	4,426	4,426	3,892
归属于上市公司股东的每股净资产(元/股)	49.594	43,197	43,191	14,204
每股经营活动产生的现金流量净额(元/股)	21,404	26,390	26,388	-10,809
每股基本每股收益(元/股)	0.051	0.051	0.051	0.40
稀释每股收益(元/股)	0.051	0.051	0.051	0.40
每股平均净资产收益率(%)	12.84	12.26	12.28	10.36

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		第二季度		第三季度	
--	------	--	------	--	------	--