

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 2016 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	杨丽华	因公	袁新安
独立董事	刘长乐	因公	宁向东

- 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 2016 年 12 月 31 日止年度派发股息共计约人民币 982 百万元，按公司已发行股份 9,817,567,000 股计，每 10 股派发股息为人民币 1 元（含税）。有关股息的派发方案将呈交予本公司 2016 年度股东大会予以审议。股息将以人民币计值及宣布，以人民币向 A 股股东支付，以港币向 H 股股东支付。上述利润分配预案有待本公司股东大会的批准。如获批准，公司计划在 2017 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

股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码
A股	上海证券交易所	南方航空	600029
H股	香港联合交易所	中国南方航空股份	01055
N股	纽约证券交易所	China Southern Air	ZNH

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

本集团是中华人民共和国最大的航空公司之一。2016年，本集团是中国运输飞机最多、安全记录最好、航线网络最发达、年客运量最大的航空公司。截至2016年12月31日，本集团经营包括波音787、777、737系列，空客380、330、320系列等型号的客货运输飞机702架，机队规模亚洲第一。本集团以建设国际化规模网络型航空公司为总体战略目标，已形成密集覆盖国内，全面辐射亚洲，有效连接欧洲、美洲、大洋洲、非洲的发达航线网络。截至2016年12月31日，本集团每天有2000多个航班飞至全球超过40个国家和地区、224个目的地，投入市场的座位数可达30万个。通过与天合联盟成员密切合作，本集团航线网络通达全球1,062个目的地，连接177个国家和地区，国际航线共1333条。2016年，本集团旅客运输量1.15亿人次，连续38年位居国内各航空公司之首，稳居亚洲第一位。

本集团总部设在广州，拥有新疆、北方、深圳、北京、黑龙江、吉林、大连、湖北、湖南、海南、广西、上海、西安、台湾、四川等15家分公司和厦门航空、珠海航空、贵州航空、汕头航空、重庆航空、河南航空等6家控股航空子公司；在珠海设有南航通航，在杭州、青岛、拉萨等地设有25个国内营业部，在东京、新加坡、旧金山、纽约、多伦多、伦敦、巴黎、罗马、莫斯科、悉尼、奥克兰、内罗毕等地设有68个国外办事处。此外，本公司还持有四川航空股份有限公司股份。

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；（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）保险兼业代理服务：人身意外伤害险；（8）航空地面延伸服务；（9）航空培训；（10）资产租赁；（11）工程管理与技术咨询；（12）航材销售；（13）旅游代理服务；（14）代订服务；（15）商品零售批发；（16）移动运营代理；（17）电子商务（以上各项最终以公司登记机关核定为准）。

（二）行业地位和竞争优势

报告期内，全球航空旅行需求持续保持增长，全年全球航空运输业运送旅客达37亿人次，创历史新高。国际航空运输协会（以下简称“国际航协”）发布的2016年全球航空定期运输数据显示，

2016 年全球航空客运需求与 2015 年相比增长 6.3%，增势远超十年来 5.5%的年均增长率；2016 年全球航空运力与 2015 年相比增长 6.2%，全年平均客座率水平创历史新高，达到 80.5%。报告期内，虽然人民币大幅贬值给航空公司带来一定汇兑损失，但由于油价处于历史低位、国内航空市场需求旺盛、出境游保持快速增长，国内航空公司的盈利仍比上年有所增加。根据民航局发布的数据，2016 年全行业共完成运输总周转量 960.9 亿吨公里，比上年增长 12.8%；完成旅客运输量 4.88 亿人次，比上年增长 11.8%；完成货邮运输量 666.9 万吨，比上年增长 6.0%；实现客座率 82.7%，为近年来最高水平。

报告期内，本集团是中国运输飞机最多、航线网络最发达、年客运量最大、安全记录最好的航空公司。截至报告期末，本集团经营客货运输飞机 702 架，同比净增 35 架，机队规模保持亚洲第一。本集团始终以建设国际化规模网络型航空公司为总体战略目标，形成密集覆盖国内，全面辐射亚洲，有效连接欧洲、美洲、大洋洲、非洲的发达航线网络；年旅客运输量 1.15 亿人次，连续 38 年位居国内各航空公司之首，稳居亚洲第一位；连续实现了 17 个航空安全年，继续保持了中国航空公司最好的安全记录。本集团是中国大陆到澳新、南亚、中亚地区最大的航空承运人，是“一带一路”沿线最大的航空承运人。

本集团的竞争优势主要体现在：（1）规模网络优势突出。本集团机队规模超过 700 架，机队性能先进，航线网络密集，年旅客运输量达 1.15 亿人次，销售网络遍布世界五大洲，市场影响力大。

（2）技术实力雄厚。公司具备独立培养飞行员的能力，在澳洲设有飞行学院。公司拥有领先的飞机维修水平，具备涵盖南航在用机型的主要维修能力。公司信息化建设处于行业领先地位，“南航 e 行”已全面启动。（3）品牌形象良好。我们全力打造“南航 e 行”，推动互联网与 306 个旅客服务接触点深度融合，提升服务便捷性；不断改进机上餐食和娱乐服务，明珠会员人数超过 3010 万；国际化推广日见成效，品牌影响力在国内外持续提升。

（三）面临的挑战

本集团面临的主要挑战包括：

1、汇率波动

2016 年，受中国国内经济增速放缓、美元强势及美联储加息等因素影响，人民币兑美元汇率大幅贬值 6.39%。预计 2017 年，美元指数预计继续保持强势，人民币贬值压力依然存在。虽然本集团已果断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

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 2017 年全球需求将逐步回升，国际油价稳中有升或将是大概率事件。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提升将直接影响公司的业绩表现。

3、高铁网络扩张

截至报告期末，中国高铁通车里程已达 2.2 万公里，对航空市场的冲击已从我国中东部扩展至西部地区。预计到 2020 年，中国将形成“八纵八横”高速铁路网，不断完善的高铁网络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。

（四）盈利模式、经营特色和发展战略

南航于 2005 年提出建设国际化规模网络型航空公司的总体战略目标，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，南航在以“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、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，南航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，南航始终注意巩固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、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，也为建设国际化规模网络型航空公司奠定了坚实基础。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。

长期来看，南航将坚持“稳中求进”总基调和“安全第一”的战略方针、坚持“市场引领”的战略导向，积极打造广州-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，建立起以市场为导向的决策体系，确立先进的商业模式，形成通达全球、国内国际相互补充、枢纽基地相互支撑的枢纽网络，打造行业领先的航空旅行综合服务平台，建成优质特色的产品服务体系，实现精准的营销，组织效率和经营效率有效提升，成为安全业绩好、盈利能力强、品牌形象优的国际化规模网络型航空公司。

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。

（五）安全投入情况

报告期内，南航把“安全第一”作为战略方针写入公司“十三五”发展规划。公司坚持分阶段抓安全，精准把握复杂多变的安全形势，召开 8 次安全管理委员会会议和 7 次安全视频会；组织 2 期“安全培训工作坊”和 3 期培训班，轮训 366 人次；陆续开展安康杯、安全生产月、客舱安全读本宣讲、百日安全生产竞赛等活动，努力营造良好稳定的安全环境。

报告期内，公司共发布安全提示/警示 87 次；积极推进自愿报告，收集自愿报告 4,469 份；按月度编发 12 期安全风险管理分析报告，针对新航线、新技术组织 18 次专项风险评估；总结汲取典型事件教训，发布警示课件 14 个；全面启用酒测系统，提高安全裕度；实施监察 157 次，开展安全审计 10 次；组织 5 个专项治理活动，开展 2 次安全整顿；奖励对安全管理做出贡献或建言献策的人员共计 260 人次；对违规违章、组织失信等行为严肃问责，实施安全约见 7 次。

截至报告期末，公司连续实现了 17 个航空安全年，继续保持了中国航空公司最好的安全记录。

三、公司主要会计数据和财务指标

1、主要会计数据

单位：百万元 币种：人民币

主要会计数据	2016年	2015年		本期比上年 同期增减(%)	2014年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
营业收入	114,792	111,500	111,467	2.95	108,332	108,313
归属于上市公司股东的净利润	5,055	3,892	3,851	29.88	1,813	1,773
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	4,425	3,315	3,315	33.48	1,421	1,421
经营活动产生的现金流量净额	26,388	25,718	25,713	2.61	15,214	15,116
	2016年末	2015年末		本期末比上年 同期末增 减(%)	2014年末	
		调整后	调整前		调整后	调整前
归属于上市公司股东的净资产	43,181	39,191	38,966	10.18	35,751	35,554
总资产	200,461	186,499	186,250	7.49	189,826	189,697

2、主要财务指标

币种：人民币

主要财务指标	2016年	2015年		本期比上年 同期增减 (%)	2014年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
基本每股收益（元/股）	0.51	0.40	0.39	27.50	0.18	0.18
稀释每股收益（元/股）	0.51	0.40	0.39	27.50	0.18	0.18
扣除非经常性损益后的基	0.45	0.34	0.34	32.35	0.14	0.14

本每股收益（元/股）						
加权平均净资产收益率（%）	12.28	10.38	10.33	增加1.90个百分点	5.18	5.09
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	10.75	8.84	8.89	增加1.91个百分点	4.06	4.08

3、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	28,006	26,072	32,574	28,140
归属于上市公司股东的净利润	2,693	439	3,309	-1,386
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	2,514	327	3,064	-1,480
经营活动产生的现金流量净额	4,876	4,686	11,007	5,819

四、机队信息摘要

1、截至 2016 年 12 月 31 日，本集团机队规模、机队结构及飞机交付和退出情况如下

单位：架

飞机型号	经营租赁	融资租赁	自购	报告期	报告期	报告期末
客机						
空中客车						
A380	0	2	3	0	0	5
A330-300	8	13	1	3	0	22
A330-200	2	11	3	0	0	16
A321	22	35	32	10	0	89
A320	40	39	54	5	0	133
A319	23	1	13	0	6	37
A320-200NEO	2	0	0	2	0	2
波音						
B787-8	2	14	0	0	0	16
B787-9	0	1	0	1	0	1

B777-300ER	0	9	1	3	0	10
B777-200	0	0	4	0	0	4
B757-200	0	0	10	0	7	10
B737-800	121	63	85	29	0	269
B737-700	4	7	34	0	5	45
B737-300	0	0	3	0	0	3
<i>其他</i>						
EMB190	20	4	2	0	0	26
<i>客机小计</i>						
	244	199	245	53	18	688
<i>货机</i>						
B747-400F	0	0	2	0	0	2
B777-200F	0	5	7	0	0	12
<i>货机小计</i>						
	0	5	9	0	0	14
<i>合计</i>						
	244	204	254	53	18	702

截至 2016 年 12 月 31 日，本集团各航空公司机队情况如下：

	南方航空	厦门航空	汕头航空	珠海航空	贵州航空	重庆航空	河南航空
飞机数量（架）	451	167	14	10	18	14	28

注：报告期末，厦门航空飞机数量包含其控股子公司河北航空和江西航空飞机数量。

2、截至 2016 年 12 月 31 日，本集团机队平均机龄、座位布局、旅客运输量及客座率等指标数据如下：

飞机型号	平均机龄（年）	座位布局（座）	旅客运输量（人）	客座率（%）	总体载运率（%）	日利用率（小时）	收入飞行小时数（小时）
<i>客机</i>							
<i>空中客车</i>							
A380	4.6	506	1,101,064	87.5	69.2	9.8	18,023
A330-300	4.4	275/284	4,442,021	82.6	62.2	12.3	92,067
A330-200	7.5	218/258	2,650,569	82.6	56	11.7	68,338
A321	6.5	179/195	16,371,965	82.8	72.4	9.4	280,893
A320	7.4	152/166	21,774,692	81.1	76.3	9.6	459,156
A319	10.2	122/138	5,512,997	79	65.7	9.3	137,294
<i>波音</i>							

B787	2.4	228/237/287	2,101,368	79.1	58.9	11.5	67,859
B777-300ER	1.6	309	1,614,657	86.3	57.8	13.1	42,204
B777-200	20.5	360	1,126,384	84.5	69.7	8.7	12,716
B757-200	15.5	174/180/192/196/197	1,570,676	75.9	66.1	7.9	34,830
B737-800	5.0	159/161/164/170	46,701,924	78.6	71	9.3	867,712
B737-700	10.3	120/128	6,022,451	76.5	65.7	9	156,415
B737-300	18.7	126	426,336	78.7	76.6	8	8,744
其他							
EMB190	4.5	98	3,201,521	77	70.8	8.6	81,656
货机							
B747-400F	14.4	/	/	/	65.8	0.9	651
B777-200F	4.3	/	/	/	83.8	10.7	46,780
平均							
	6.6	/	/	80.51	69.72	9.53	/

3、2017—2019年，本集团飞机交付和退出计划如下：

单位：架

飞机型号	2016	2017			2018			2019		
	期末数	交付	退出	期末预测数	交付	退出	期末预测数	交付	退出	期末预测数
客机										
空中客车										
A380	5			5			5			5
A330-300	22	7		29	5		34			34
A330-200	16			16			16			16
A321	89	10		99			99			99
A320	133	5	3	135		7	128		11	117
A319	37		6	31			31			31
A320neo	2	5		7	3		10	6		16
A321neo	0	8		8	12		20	14		34
A319neo	0			0			0	2		2
波音										

B787-8	16			16			16			16
B777-300ER	10			10			10			10
B777-200	4		2	2		2	0			0
B757-200	10		6	4			4			4
B737-800	269	41	3	307	30	10	327		1	326
B737-700	45		7	38			38			38
B737-300	3		3	0			0			0
B787-9	1	3		4	10		14	7		21
B737-8max	0	7		7	18		25	28		53
其他										
EMB190	26			26			26			26
客机小计	688	86	30	744	78	19	803	57	12	848
货机										
B747-400F	2			2			2			2
B777-200F	12			12			12			12
货机小计	14	0	0	14	0	0	14	0	0	14
合计										
	702	86	30	758	78	19	817	57	12	862

五、全年大事记

1、1月27日，航班号为CZ3071的空客A330飞机满载250多名旅客从深圳宝安国际机场起飞，标志着南航深圳—悉尼航线正式开通。

2、4月4日至7日，第九届国际飞机维修技能大赛在美国达拉斯举行。作为国内唯一一支参赛队伍，南航代表队荣获“国际组”第一名、“商业航空组”第三名、“大赛总排名”第四名的佳绩。

3、5月1日，南航宣布在往返广州-悉尼的CZ301/302航班上提供空中互联网服务。这是继京广航线部分航班实现空中上网后，南航首次在跨洋国际航班上提供该服务。

4、5月10日，南航举办迄今为止最大规模的一次公众开放日。近300个市民家庭、200多家媒体共计近1000人当天分别走进南航广州总部和全国15个分支机构，参观飞机维修、运行指挥等部门。

5、5月24日，南航在广州召开新闻发布会，为人体捐献器官转运开通民航绿色通道。南航是国家卫生和计划生育委员会等六部门联合下发《关于建立人体捐献器官转运绿色通道的通知》后首家公开响应通知要求并开通人体捐献器官转运绿色通道的中国航空公司。

6、2016年暑期，南航丰富机上经济舱餐食，设计研发了45款具有全国各地地方特色的菜品，以粤菜结合地方特色菜系的形式让来自不同地域的旅客都能品尝到特有的餐食风味。

7、8月25日，南航和当当网联合启动“阅享南航”项目，率先在中国航空企业中推出“好书进休息室、进客舱”的阅读服务。

8、9月2日，一架注册号为B-8640的全新空客A321客机平稳降落在广州白云国际机场，成为南航机队第700个成员。南航机队规模在国际航协（IATA）排名中上升至世界第四，刷新了中国航空公司运营纪录。

9、10月，南航与腾讯公司联合推出登机牌条形码微信“扫一扫”功能。旅客扫描登机牌下方的条形码即可得知计划起飞时间、登机时间、到达时间、登机口、出发地及目的地天气状况等航班相关信息。

10、11月17日，南航在第三届世界互联网大会“互联网+出行”分论坛宣布，将率先加入交通运输部“综合交通运输出行大数据开放云平台”项目，贯彻落实国家“互联网+”战略，打造“南航e行”，提供全方位一站式的出行信息及运输服务。南航成为首个加入国家综合交通运输出行大数据开放云平台的航空企业。

11、12月8日，南航正式开通广州直飞多伦多航线。这是继广州-温哥华航线之后南航开通的第二条加拿大直飞航线。

12、12月12日，南航开通广州直飞阿德莱德航线。这是南航开通的第六条澳洲直航航线，也是首条连通中国大陆和南澳洲的空中桥梁。该航线的成功运营，标志着南航航线网络已覆盖澳大利亚五个州的主要城市，进一步扩大了南航作为中澳市场最大航空承运人的领先优势。

六、经营情况讨论与分析

1、业务回顾

2016年，全球经济艰难复苏，中国经济增速放缓但缓中趋稳、稳中向好。全球民航业需求旺盛，继续受惠于全球低油价带来的利好，但同时也面临油价缓慢回升、地缘政治风险上升等挑战；中国民航业继续保持两位数的高速增长，但面临市场竞争加剧、高铁冲击、汇兑损失等诸多挑战。本集团坚持稳健发展思路，积极打造“阳光南航”，以“严、实、细、准、廉”为工作作风标准稳步推进各项工作，南航员工的“向心力、战斗力、执行力、创造力和免疫力”得到进一步凝聚。我们深入加强安全管理体制建设，进一步明确了公司发展战略和路径，积极推进资源整合和战略协同，大力提升品牌服务影响，综合竞争实力显著增强。

安全运行

我们牢固树立持续安全理念，不断加强安全责任体系建设，进一步细化防控安全事故各项措施，风险管理渐显新成效。报告期内，本集团实现安全飞行237.5万小时，累计安全飞行1,809.5万小时，通用飞行12,312小时，连续实现了超过17年的飞行安全和22年的空防安全，继续保持中国航空公司最好的安全纪录。

我们抢抓国内重点市场时刻资源增量，充分调动运力资源，有效提高飞行机组利用率；加强内外协作，资源调配更加有效，运行效率得到进一步提升，公司各项运行数据均创近5年最好水平；全年共启动航延预警156起，成功应对雷雨、台风等恶劣天气造成的大面积延误，航班正常率行业领先。

机队发展

我们深入研判市场需求，结合公司战略，持续优化机队结构。报告期内，本集团引进53架飞机，退出18架飞机。本公司与波音公司签署协议，向其购买12架787-9飞机。厦门航空与波音公司

签署协议，向其购买 6 架 787-9 飞机、10 架 737-800 飞机。截至报告期末，本集团机队规模在国内率先突破 700 架，继续保持亚洲第一。

我们充分结合机队发展计划，积极扩充飞行队伍，全年本集团新增飞行员 661 人（含外籍飞行员 88 人）、乘务员 1,672 人。

网络枢纽

我们持续优化航线网络，强化枢纽建设，深入推进战略转型。我们一方面在国内着力加密主干航线，核心航线数量和运力集中度均保持稳步上升的良好趋势；一方面充分把握国际市场增长机遇，进一步完善国际航线网络。报告期内，本公司新开广州-多伦多、广州-阿德莱德、深圳-悉尼、深圳-武汉-迪拜等航线，巩固了本公司作为中国大陆到澳新、南亚、中亚地区最大的航空承运人地位。厦门航空新开厦门-墨尔本、厦门-温哥华、厦门-深圳-西雅图等航线，国际化进程同步加速。我们抓住广州枢纽时刻放量契机，完善重点航线网络布局；重点增加北京枢纽主干线、高盈利航线投入；借力“一带一路”战略，拓展乌鲁木齐枢纽，在国内基地市场增加投入，巩固干线地位。报告期内，本公司枢纽建设成效更加明显，全年枢纽中转 465 万人次，同比增长 11%；其中国际中转 345 万人次，同比增长 19%，第六航权中转 78.2 万人次，同比增长 50%。报告期内，本公司国际（含地区）收入客公里比例已达 32.4%，同比增长 2.8 个百分点。

市场营销

我们持续优化调整航班，优先保障运力和热点时刻资源投放在效益较佳航线，力求运力与市场高度匹配，客座率持续提升，国际航线实现连续盈利；充分发挥规模优势，把握需求高峰，春运、暑期等旺季收入同比提升 3.45%；参加国内外重要展会，加强与海外重点市场政府及组织合作关系，持续拓展海外高端渠道，公司国际化品牌知名度进一步提升；优化货机运行及网络布局，货机连续三年实现盈利。

我们大力推广机上升舱、提前付费选座等增值产品，本公司辅助收入达到人民币 5.5 亿元，同比增长 179.1%；会员规模保持高增长，报告期末明珠会员总数超 3,010 万人，同比增长 19.9%，常客收入占比已近 40%，其中“会员日”主题活动带来会员增长累计超 212 万人；稳步拓展大客户业务，实现指定客户 355 家，全球客户总数达到 45 家；“95539”客服中心树立“优质服务是最好的营销”的理念，实现销售收入超过人民币 30 亿元，客户满意度达 97.47%。

电子商务

报告期内，本公司大力推行“互联网+”战略，提出全力打造“南航 e 行”，推动互联网与 306 个旅客服务接触点深度融合，通过提升服务便捷性，增强旅客黏性，加快公司智能化战略的实现。目前，南航 APP 已上线登机口升舱、机场室内导航、退票险等 71 项功能；APP 下载激活数达 1,378 万，社交媒体粉丝数达 1,335 万，均位居中国民航第一。同时，南航还率先加入交通运输部“综合交通运输出行大数据开放云平台”项目，与百度公司签订战略合作协议，助推“南航 e 行”的建设。

我们创新营销活动，深耕社交媒体，电商营销能力显著增强。报告期内，本公司实现电子直销收入人民币 288.4 亿元，同比增长 57.6%；移动端收入人民币 48.6 亿元，同比增长 142.3%；社交媒体收入人民币 5.5 亿元，同比增长 262.3%。南航微信公众号荣获“2016 年中央企业最具影响力新媒体账号”，访问量、用户数、活跃度均居行业之首。

产品服务

报告期内，本集团在产品研发和服务管控等方面持续加大力度，整体服务水平稳中有升。本公司被 SKYTRAX 网站评为“全球最受喜爱航空公司”第 13 名，位居中国航空公司首位；厦门航空荣

获国内质量领域的最高政府性荣誉-“中国质量奖”，成为中国服务业首家获此殊荣的企业，同时也是中国民航唯一获奖的航空公司。本公司还秉承“以人为本，生命高于一切”理念，在全民航率先开通了人体捐献器官运输绿色通道，全年保障活体器官运输 248 起，运输成功率 100%；启动机上医疗志愿者项目，机上医疗志愿者数量已达 2,419 人，协助守护了 3,027 个航班。

本公司以“智能、便捷”为目标，在部分航班上推出了机上 WIFI 服务；推出自助退改签产品，预购逾重行李费、付费选座等增值产品；持续推广两舱网上订餐产品；实现中转酒店网上预订，全年完成订单近 1.5 万单；设计研发了 45 道餐食新品，突出地方特色；大幅增加好莱坞影片保有量，每月电影总量超过 130 部。厦门航空全面升级洲际航线服务，精心定制特色服务产品，配置“鹭翔云端·中国白”两舱餐具，携手国际品牌打造“六精六美”餐食；打造具有情怀的主题航班，推出三八节“少女心·公主梦”航班、六一节“魔法王国”航班等。

成本控制

针对报告期内油价、汇率波动较大的情况，本集团主动应对，全面预算管理体系趋于成熟，风险管控能力不断提升。

本公司严格执行“收入减、成本减”的联动调整机制，有效平衡了油价上涨的冲击，成本费用成功控制在年度目标内；积极调整债务结构，应对人民币贬值挑战，提前归还 18.37 亿美元负债，人民币融资比例由 30.69%提高至 51.16%；加大“提直降代”力度，直销比例超过四成，同比减少代理费人民币 12.24 亿元；通过发行公司债券、超短期融资券等方式开展多种形式的低利率融资，直接融资（不含融资租赁）比例由 29.5%提高至 88.9%。

厦门航空推行全员、全过程、全方位的成本控制，通过简单机队形成战略低成本，通过全面预算管理构筑管理低成本，通过精细化理财确保财务低成本，通过精密运行降低航班运行成本。长期的精细化成本机制进一步夯实了其低成本优势。

经营业绩

报告期内，本集团实现营业收入人民币 114,792 百万元，同比增长 2.95%。营业成本人民币 96,359 百万元，同比增加 5.47%。虽受人民币汇率波动影响发生汇兑损失人民币 3,266 百万元，但因主业盈利状况较佳，仍实现归属于上市公司股东净利润人民币 5,055 百万元，同比提升 29.88%。

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，并欣然建议派发 2016 年度末期股息共计约人民币 982 百万元，按本公司已发行股份 9,817,567,000 股计，每 10 股派发股息为人民币 1 元（含税）。有关股息的派发方案将呈交予本公司 2016 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 114,792 百万元，比上年同期增加人民币 3,292 百万元，同比上升 2.95%；运输总周转量为 24,386.56 百万吨公里，比上年同期增加 8.93%；旅客运输量 114.6 百万人次，比上年同期增加 4.75%；客座率为 80.5%，比上年同期持平；飞机利用率为每日 9.53 小时，比上年同期减少 0.1 小时。

报告期内，本集团旅客运输收入为人民币 102,502 百万元，占本集团主营业务收入的比例为 90.97%，比上年同期增加人民币 2,264 百万元，同比上升 2.26%；旅客周转量为 206,105.64 百万客公里，比上年同期增加 8.71%；每收费客公里收益为人民币 0.50 元，比上年同期减少 5.66%。

报告期内，本集团的货邮运输收入为人民币 7,191 百万元，占主营业务收入的比例为 6.38%，比上年同期增加人民币 330 百万元，比上年同期增加 4.81%；货邮运周转量为 6,222.36 百万吨公里，比上年同期增长 9.9%；每货邮吨公里收益为人民币 1.16 元，比上年同期减少 4.13%。

报告期内，本集团营业成本总额为人民币 96,359 百万元，比上年同期增加人民币 4,997 百万元，上升 5.47%。本集团的主营业务成本为人民币 95,036 百万元，比上年同期增加人民币 4,925 百万元，上升 5.47%。报告期内本集团航油成本为人民币 23,799 百万元，比上年同期下降 9.42%，主要原因是国际原油价格下跌。

报告期内，本集团销售费用为人民币 6,402 百万元，比上年同期下降 9.59%，主要原因是报告期内代理手续费比上年同期减少 1,224 百万元；管理费用为人民币 3,064 百万元，比上年同期上升 11.26%。报告期内财务费用为人民币 5,836 百万元，比上年同期下降 25.42%，主要原因是本报告期内汇兑损失人民币 3,266 百万元，比上年同期减少人民币 2,436 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 5,055 百万元，较上年同期人民币 3,892 百万元增加人民币 1,163 百万元，增加 29.88%。

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 26,388 百万元，较上年同期上升 2.61%；投资活动产生的净现金流出为人民币 16,069 百万元，较上年同期上升 94.26%；筹资活动产生的净现金流出为人民币 11,120 百万元，较上年同期下降 62.98%。

截至 2016 年 12 月 31 日，本集团总资产为人民币 200,461 百万元，比期初增加 7.49%，其中流动资产为人民币 13,764 百万元，占总资产的比例为 6.87%，比期初减少人民币 895 百万元。非流动资产为人民币 186,697 百万元，占总资产的比例为 93.13%，比期初增加人民币 14,857 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 2016 年 12 月 31 日，本集团总负债为人民币 145,753 百万元，比期初上升 6.62%，其中流动负债为人民币 67,932 百万元，占负债总额的比例为 46.61%，比期初增加人民币 2,372 百万元。非流动负债为人民币 77,821 百万元，占总负债的比例为 53.39%，比期初增加人民币 6,680 百万元。

截至 2016 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 43,181 百万元，较期初增加人民币 3,990 百万元，主要因为报告期内实现盈利人民币 5,055 百万元。截至 2016 年 12 月 31 日，本集团资产负债率为 72.71%，比期初下降 0.59 个百分点。

3、主营业务分析

(1) 利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位:百万元 币种:人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例 (%)
营业收入	114,792	111,500	2.95
营业成本	96,359	91,362	5.47
销售费用	6,402	7,081	-9.59
管理费用	3,064	2,754	11.26
财务费用	5,836	7,825	-25.42
经营活动产生的现金流量净额	26,388	25,718	2.61
投资活动产生的现金流量净额	-16,069	-8,272	-94.26
筹资活动产生的现金流量净额	-11,120	-30,037	62.98
研发支出	163.53	110.98	47.35

(2) 收入和成本分析

主营业务分行业、分产品、分地区情况

单位:百万元 币种:人民币

主营业务分行业情况						
分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
主营业务分产品情况						
分产品	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
客运	102,502			2.26		
货运及邮运	7,191			4.81		
其他	2,979			29.47		
合计	112,672	95,036	15.65	2.99	5.47	减少 1.98 个百分点
主营业务分地区情况						
分地区	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
国内	82,260			1.66		
港澳台地区	2,316			-11.40		
国际	28,096			8.60		
合计	112,672	95,036	15.65	2.99	5.47	减少 1.98 个百分点

成本分析表

单位:百万元 币种:人民币

分行业情况							
分行业	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例(%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)	情况说明
	航油成本	23,799	24.7	26,274	28.76	-9.42	主要由于报告期内国际原油

							价格下跌
	职工薪酬费用	15,783	16.38	13,891	15.20	13.62	主要由于报告期飞行员小时费和员工工资上调,及小时数和人数增加
	折旧费用	11,994	12.45	11,361	12.44	5.57	主要由于报告期内自行保有和融资租赁飞机增加
	起降费用	13,109	13.6	11,510	12.6	13.89	主要由于报告期内国际航线起降架次上升
	飞机、发动机维修费	7,876	8.17	7,326	8.02	7.51	
	飞机、发动机经营租赁费	7,325	7.6	6,151	6.73	19.09	主要由于报告期内经营租赁飞机增加
	餐食机供品费用	2,965	3.08	2,680	2.93	10.63	
	其他	12,185	12.65	10,918	11.95	11.60	
	主营业务成本小计	95,036	98.63	90,111	98.63	5.47	
	其他业务成本	1,323	1.37	1,251	1.37	5.76	
	合计	96,359	100	91,362	100	5.47	
分产品情况							
分产品	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例	上年同期金额	上年同期占总成本	本期金额较上年同	情况说明

			(%)		比例(%)	期变动比例(%)	
航空业务	航空业务成本	95,036	98.63	90,111	98.63	5.47	
其他业务	其他业务成本	1,323	1.37	1,251	1.37	5.76	

主要销售客户及主要供应商情况

前五名客户销售额 113,300 万元，占年度销售总额 0.97%；其中前五名客户销售额中关联方销售额 0 万元，占年度销售总额 0%。

前五名供应商采购额 2,458,500 万元，占年度采购总额 44.33%；其中前五名供应商采购额中关联方采购额 187,700 万元，占年度采购总额 3.38%。

(3) 费用

报告期内，本集团销售费用为人民币6,402百万元，较上年同期下降9.59%，主要由于业务代理手续费下降。报告期内财务费用为人民币5,836百万元，上年同期财务费用为人民币7,825百万元，主要由于本报告期内净汇兑损失人民币3,266百万元，较上年同期减少人民币2,436百万元。

(4) 研发投入

研发投入情况表

单位：百万元 币种：人民币

本期费用化研发投入	24.60
本期资本化研发投入	138.93
研发投入合计	163.53
研发投入总额占营业收入比例（%）	0.14
公司研发人员的数量	740
研发人员数量占公司总人数的比例（%）	0.80
研发投入资本化的比重（%）	84.96

(5) 现金流

报告期内，本集团经营活动产生的现金净流入为人民币26,388百万元，较上年同期增加人民币670百万元，同比上升2.61%；投资活动产生的现金净流出为人民币16,069百万元，较上年同期增加人民币7,797百万元，同比上升94.26%，主要是因为本报告期内购买飞机预付款增加；筹资活动产生的现金净流出为人民币11,120百万元，较上年同期减少人民币18,917百万元，同比下降62.98%，主要是因为本报告期内发行债券收到的现金增加。

4、资产、负债情况分析

(1) 资产及负债状况

单位：百万元 币种：人民币

项目名称	本期期末数	本期期末数占总资产的比例（%）	上期期末数	上期期末数占总资产的比例（%）	本期期末金额较上期期末变动比例（%）	情况说明

货币资金	4,855	2.42	5,610	3.01	-13.46	主要由于本报告期内购买飞机及飞机设备预付款增加
固定资产	146,388	73.03	142,462	76.39	2.76	主要由于本报告期内融资租赁飞机及发动机增加
短期借款	4,195	2.09	19,483	10.45	-78.47	主要由于本报告期内偿还了短期借款
长期借款	1,069	0.53	12,884	6.91	-91.70	主要由于报告期内提前偿还美元借款
应付融资租赁款	53,527	26.70	49,408	26.49	8.34	主要由于本报告期内融资租赁飞机增加

(2) 截至报告期末主要资产受限情况

截至2016年12月31日，本集团受限制的货币资金约为人民币135百万元。

截至2016年12月31日，本集团以账面价值约为人民币78,348百万元的飞机及发动机，人民币34百万元的投资性房地产，人民币79百万元的土地使用权，作为应付融资租赁款及长期借款的抵押物。除上所述，本集团无其他受限资产情况。

5、航空行业经营性信息分析

(1) 主要经营状况

机型	旅客运输量(人)	客座率(%)	综合载运率(%)	日利用率(小时)
A380	1,101,064	87.5	69.2	9.8
A330-300	4,442,021	82.6	62.2	12.3
A330-200	2,650,569	82.6	56.0	11.7
A321	16,371,965	82.8	72.4	9.4
A320	21,774,692	81.1	76.3	9.6
A319	5,512,997	79.0	65.7	9.3
B787	2,101,368	79.1	58.9	11.5
B777-300ER	1,614,657	86.3	57.8	13.1
B777-200	1,126,384	84.5	69.7	8.7
B757-200	1,570,676	75.9	66.1	7.9
B737-800	46,701,924	78.6	71.0	9.3
B737-700	6,022,451	76.5	65.7	9.0
B737-300	426,336	78.7	76.6	8.0
EMB190	3,201,521	77.0	70.8	8.6
B747-400F	/	/	65.8	0.9
B777-200F	/	/	83.8	10.7
总计	/	80.51	69.72	9.53

(2) 机队情况

型号	空客 380 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	3	4.8	10.13	11,122
融资租赁	2	4.3	9.43	6,901
经营租赁	/	/	/	/
合计/平均	5	4.6	9.85	18,023

型号	空客 330 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	4	5.3	12.46	18,246
融资租赁	24	4.6	12.95	106,806
经营租赁	10	8.7	10.32	35,368
合计/平均	38	5.8	12.41	160,420

型号	空客 320 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	99	10.1	9.31	337,222

融资租赁	75	3.7	9.65	233,495
经营租赁	87	7.7	9.48	295,397
合计/平均	261	7.5	9.46	866,114

型号	波音 787 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	/	/	/	/
融资租赁	15	2.6	11.58	59,595
经营租赁	2	1.4	11.27	8,252
合计/平均	17	2.4	11.54	67,847

型号	波音 777 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	12	10.4	9.99	43,863
融资租赁	14	1.7	12.31	57,830
经营租赁	/	/	/	/
合计/平均	26	5.7	11.19	101,693

型号	波音 757 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	10	15.5	7.90	28,927
融资租赁	/	/	/	/
经营租赁	/	/	/	/
合计/平均	10	15.5	7.90	28,927

型号	波音 737 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	122	7.9	9.04	394,981
融资租赁	70	4.8	9.47	242,659
经营租赁	125	4.6	9.34	387,301
合计/平均	317	6.1	9.25	1,024,942

型号	波音 747 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	2	14.4	0.89	652
融资租赁	/	/	/	/
经营租赁	/	/	/	/
合计/平均	2	14.4	0.89	652

型号	EMB190 系列			
保有形式	飞机数量 (架)	平均机龄 (年)	日利用率(小 时)	收入飞行小时数 (小时)
自行保有	2	2.3	9.62	7,043
融资租赁	4	4.7	9.20	13,463
经营租赁	20	4.7	8.35	61,139
合计/平均	26	4.5	8.58	81,645

(3) 主要补贴或奖励收入

单位：百万元 币种：人民币

项目	计入当期损益的补贴		当期收到补贴收入		当期应收补贴收入	
	本期	上期	本期	上期	本期	上期
航线补贴	1,883	1,243	1,883	1,243	/	/
政府专项 补贴或奖 励	1,001	1,122	966	1,217	/	/
民航基础 设施建设 基金先征 后返	/	/	/	/	/	/

(4) 报告期内引进飞机及相关设备的资金安排

单位：架

报告期内引进的机型	资金安排			报告期内引进 架数
	经营租赁	融资租赁	自购	
A330-300	0	3	0	3
A321	0	10	0	10
A320	0	5	0	5
A320-200NEO	2	0	0	2
B787-9	0	1	0	1
B777-300ER	0	3	0	3
B737-800	27	0	2	29
合计	29	22	2	53

(5) 2017-2019 年飞机及相关设备资本开支计划、相关融资计划

币种：人民币

飞机及相关设备资本支 出承诺	合同安排	时间安排	融资方式
飞机、发动机及飞行 设备承担人民币 68,204 百万元	已授权并已订立合同	1 年以内 (含 1 年) 人民币 25,971 百万元; 1 年以上 2 年以内 (含 2 年) 人民币 24,355 百万元; 2 年以上 3 年以内 (含 3 年) 人民币 17,878 百万元;	债务融资

(6) 报告期内新增购买飞机的预计收益

报告期内，本公司及厦门航空分别与波音公司签署协议，向其购买合计 18 架 B787-9 飞机以及 10 架 B737-800 飞机。

以本公司类似机型的综合客舱布局、2014-2016 年的执飞航线结构以及平均座公里收益水平来测算，结合新引入的 B787-9 飞机的客舱布局，假设市场条件不发生重大变化，预计本期购买的 B787-9 飞机在投入使用后，国内航线座公里收益约为人民币 0.647 元，国际航线座公里收益约为人民币 0.312 元。

以厦门航空类似机型的综合客舱布局、2014-2016 年的执飞航线结构以及平均座公里收益水平来测算，结合新引入的 B737-800 飞机的客舱布局，假设市场条件不发生重大变化，预计本期购买的 B737-800 飞机在投入使用后，国内航线座公里收益约为人民币 0.414 元。

(7) 报告期内飞机的保养政策及成本

本集团的飞机保养政策请见 2016 年度财务报表附注第二点公司主要会计政策和会计估计中的第 29 点“保养及大修支出”。

报告期内，本集团飞机、发动机的维修成本为人民币 7,876 百万元。

(8) 报告期内飞机的折旧成本

报告期内，本集团飞机及其他飞行设备（包括高价周转件）折旧成本为人民币 11,490 百万元。

(9) 报告期内，机长、副驾驶的增加数量以及现役机长、副驾驶的年平均飞行小时数

项目	数量增减（人）	年平均飞行小时（个）
机长	400	874
副驾驶	-21	827
其他飞行员	282	/

6、投资状况分析

(1) 重大的股权投资

2016 年 2 月 2 日，本公司与控股股东南航集团签订《中国南方航空集团公司与中国南方航空股份有限公司关于出让中国南航集团进出口贸易有限公司 100% 股权之转让协议》，以人民币 40,057.04 万元向南航集团购买中国南航集团进出口贸易有限公司 100% 股权。

2016 年 12 月 23 日，本公司与南航集团、厦门航空、汕头航空、珠海航空及广州南联航空食品有限公司签订《增资协议》，以现金方式向财务公司增资人民币 169,888,917.96 元。增资完成后，本公司所持有财务公司的股权将由 21.089% 增至 25.277%。上述有关交易详情请参见公司于 2016 年 12 月 24 日在上海证券交易所发布的相关公告。

(2) 重大的非股权投资

2016 年 4 月 26 日，本公司控股子公司厦门航空与波音公司签订《10 架 B737-800 飞机购买合同》，向波音公司购买 10 架 B737-800 飞机。本次购买飞机交易尚须获得国家有关部门的批准后方可生效。

2016 年 7 月 27 日，本公司控股子公司厦门航空与波音公司签订《6 架 B787-9 飞机购买合同》，向波音公司购买 6 架 B787-9 飞机。本次购买飞机交易尚须获得国家有关部门的批准后方可生效。

2016 年 10 月 12 日，本公司与波音公司签订《12 架 B787-9 飞机购买合同》，向波音公司购买 12 架 B787-9 飞机。本次购买飞机交易尚须获得国家有关部门的批准后方可生效。

(3) 以公允价值计量的金融资产

单位：百万元 币种：人民币

证券代码	证券简称	最初投资成本	占该公司股权比例 (%)	期末账面价值	报告期损益	报告期所有者权益变动	会计核算科目	股份来源
000099	中信海直	9	0.48	34	/	(9)	可供出售金融资产	购入
601328	交通银行	16	0.013	54	3	(7)	可供出售金融资产	购入
00696	中航信	33	2.25	411	11	378	可供出售金融资产	发起
合计		58	/	499	14	362	/	/

(4) 重大资产和股权出售

2016年10月12日，本公司与波音公司签订《飞机出售合同》，向波音公司出售4架B777-200飞机和2台备用发动机。

(5) 主要控股参股公司分析

本集团六家航空子公司主要运营数据：

子公司名称	承运旅客人数 (千人)	占本集团比例 (%)	货邮运输量(吨)	占本集团比例 (%)	收费吨公里 (RTK) 百万	占本集团比例 (%)	收费客公里 (RPK) 百万	占本集团比例 (%)
厦门航空	26,956.15	23.52	239,835.9	14.87	4,013.20	16.5	40,563.50	19.6
汕头航空	2,895.53	2.53	21,814.3	1.35	339.00	1.39	3,510.72	1.70
珠海航空	1,755.60	1.53	15,001.0	0.93	271.73	1.11	2,805.11	1.36
贵州航空	3,090.69	2.70	28,241.6	1.75	461.74	1.89	4,730.67	2.30
重庆航空	2,841.32	2.48	20,933.9	1.30	350.72	1.44	3,663.23	1.78
河南航空	4,785.32	4.17	44,072.7	2.73	644.01	2.64	6,593.39	3.20

注：厦门航空运营数据包含其控股子公司河北航空、江西航空运营数据。

控股公司情况分析

厦门航空

厦门航空成立于1984年8月，注册资本人民币80亿元，法定代表人为车尚轮。本公司持有厦门航空55%股份，厦门建发集团有限公司和福建投资集团有限公司分别持有厦门航空34%和11%股份。截至2016年12月31日，厦门航空（含河北航空、江西航空）机队共有飞机167架。报告期内，厦门航空（含河北航空、江西航空）共完成运输总周转量40.1亿吨公里，同比增长15.7%；实现旅客运输量2695.6万人次，同比增长8.4%；实现货邮运输量24.0万吨，同比增长5.0%；平均客座率为76.3%，同比增加0.5个百分点，平均载运率为65.0%，同比增加0.5个百分点。2016年，厦门航空实现营业收入人民币21,885百万元，同比增长9.62%；营业成本人民币18,752百万元，同比增长15.70%；实现净利润人民币1,176百万元，同比下降7.84%。截至2016年12月31日，厦门航空总资产为人民币44,210百万元，净资产为人民币16,348百万元。

汕头航空

汕头航空成立于1993年7月，注册资本人民币2.8亿元，法定代表人为肖立新。本公司持有汕头航空60%股份，汕头航空投资有限公司持有汕头航空40%股份。截至2016年12月31日，汕头航

空机队共有飞机 14 架。报告期内，汕头航空共完成运输总周转量 3.39 亿吨公里，同比下降 0.47%；实现旅客运输量 289.55 万人次，同比下降 0.88%；实现货邮运输量 2.18 万吨，同比下降 0.14%；平均客座率为 78.8%，同比下降 0.4 个百分点；平均载运率为 71.6%，同比下降 0.9 个百分点。2016 年，汕头航空实现营业收入人民币 2,074 百万元，同比下降 5.77%；营业成本人民币 1,710 百万元，同比下降 1.84%；实现净利润人民币 102 百万元，同比下降 55.65%。截至 2016 年 12 月 31 日，汕头航空总资产为人民币 1,477 百万元，净资产为人民币 1,093 百万元。

珠海航空

珠海航空成立于 1995 年 5 月，注册资本人民币 2.5 亿元，法定代表人为王志学。本公司持有珠海航空 60% 股份，珠海市国有资产管理委员会持有珠海航空 40% 股份。截至 2016 年 12 月 31 日，珠海航空机队共有飞机 10 架。报告期内，珠海航空共完成运输总周转量 2.72 亿吨公里，同比增长 6.51%；实现旅客运输量 175.56 万人次，同比增长 4.81%；实现货邮运输量 1.50 万吨，同比增长 21.21%；平均客座率为 80.1%，同比下降 0.5 个百分点，平均载运率为 73.6%，同比增加 1.6 个百分点。2016 年，珠海航空实现营业收入人民币 1,485 百万元，同比上升 3.20%；营业成本人民币 1,198 百万元，同比上升 5.46%；实现净利润人民币 102 百万元，同比下降 38.55%。截至 2016 年 12 月 31 日，珠海航空总资产为人民币 1,142 百万元，净资产为人民币 807 百万元。

贵州航空

贵州航空成立于 1998 年 6 月，注册资本人民币 6.5 亿元，法定代表人为张胜。本公司持有贵州航空 60% 股份，贵州产业投资（集团）有限公司持有贵州航空 40% 股份。截至 2016 年 12 月 31 日，贵州航空机队共有飞机 18 架。报告期内，贵州航空共完成运输总周转量 4.62 亿吨公里，同比增长 10.80%；实现旅客运输量 309.07 万人次，同比增长 7.62%；实现货邮运输量 2.82 万吨，同比增长 17.7%；平均客座率为 79.5%，同比增加 0.7 个百分点，平均载运率为 72.8%，同比增加 2.4 个百分点。2016 年，贵州航空实现营业收入人民币 2,570 百万元，同比增长 8.30%；营业成本人民币 2,044 百万元，同比上升 8.55%；实现净利润人民币 269 百万元，同比增长 8.91%。截至 2016 年 12 月 31 日，贵州航空总资产为人民币 1,746 百万元，净资产为人民币 1,355 百万元。

重庆航空

重庆航空成立于 2007 年 5 月，注册资本人民币 12 亿元，法定代表人为刘德俊。本公司持有重庆航空 60% 股份，重庆城市交通开发投资(集团)有限公司持有重庆航空 40% 股份。截至 2016 年 12 月 31 日，重庆航空机队共有飞机 14 架。报告期内，重庆航空共完成运输总周转量 3.51 亿吨公里，同比增长 11.91%；实现旅客运输量 284.13 万人次，同比增长 7.44%；实现货邮运输量 2.09 万吨，同比增长 16.74%；平均客座率为 83.7%，同比下降 0.1 个百分点，平均载运率为 74.6%，同比下降 2.6 个百分点。2016 年，重庆航空实现营业收入人民币 1,915 百万元，同比上升 8.25%；营业成本人民币 1,692 百万元，同比上升 13.71%；实现净利润人民币 100 百万元，同比下降 31.03%。截至 2016 年 12 月 31 日，重庆航空总资产为人民币 1,477 百万元，净资产为人民币 1,125 百万元。

河南航空

河南航空成立于 2013 年 9 月，注册资本人民币 60 亿元，法定代表人为裴爱州。本公司持有河南航空 60% 股份，河南民航发展投资有限公司持有河南航空 40% 股份。截至 2016 年 12 月 31 日，河南航空机队共有飞机 28 架。报告期内，河南航空共完成运输总周转量 6.44 亿吨公里，同比增长 0.67%；实现旅客运输量 478.53 万人次，同比增长 3.58%；实现货邮运输量 4.41 万吨，同比下降 0.69%；平均客座率为 80.7%，同比增加 0.7 个百分点，平均载运率为 73.9%，同比增加 1.0 个百分点。2016 年，河南航空实现营业收入人民币 3,535 百万元，同比下降 5.86%；营业成本人民币 3,211 百万元，同比增长 5.83%；实现净利润人民币 4 百万元，同比下降 98.62%。截至 2016 年 12 月 31

日，河南航空总资产为人民币 4,695 百万元，净资产为人民币 4,125 百万元。

(6) 其他主要参股公司情况分析

被投资单位名称	业务性质	注册资本	在被投资单位持股比例(%)		本期末资产总额(人民币百万元)	本期末净资产总额(人民币百万元)	本期营业收入总额(人民币百万元)	本期净利润(人民币百万元)
			直接	间接				
一、合营企业								
广州飞机维修工程有限公司	飞机维修及维护	65,000,000 美元	50	/	3,200	1,765	2,496	147
珠海翔翼航空技术有限公司	模拟飞行训练	58,444,760 美元	51	/	1,728	1,162	462	53
二、联营企业								
南航财务	提供金融服务	724,330,000 元	21.09	12.89	7,801	1,073	143	108
四川航空股份有限公司	航空运输	1,000,000,000 元	39	/	27,462	3,587	18,690	1,033
南航文化传媒	广告制作代理	200,000,000 元	40	/	955	829	350	66
新疆民航实业管理有限责任公司	物业管理	304,415,632 元	42.80	/	377	247	126	8

7、行业格局和趋势

“十二五”期间，中国民航业实现了持续快速发展，运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量年均增长率分别为 9.6%、10.4%和 2.3%，全行业保持连续盈利，航空运输规模稳居全球第二。近年我国航空运输消费属性增强，个人出游超过商务出行，占据主导地位；出境游需求持续旺盛，国际市场的需求增速远超行业平均水平，航空公司纷纷加大国际市场投入，集中开辟至澳洲、北美、欧洲的国际航线。本公司在国内航线上和国航、东航、海航以及春秋航空、吉祥航空等多家国内航空公司竞争，在国际航线上与美国、欧洲、澳洲以及东南亚等国家的航空公司进行直接或间接的竞争。与此同时，快速发展的国内高铁也逐渐成为公司新的竞争对手。2016 年 9 月，民航局和发改委联合发布《关于深化民航国内航空旅客运输票价改革有关问题的通知》，进一步扩大市场调节价航线范围，800 公里以下航线、800 公里以上与高铁动车组列车形成竞争航线相关旅客运输票价均交由航空公司自主制定。票价管制的逐渐放开有助于航空公司根据市场需求自主定价，充分发挥市场对资源配置的决定性作用，预计行业竞争趋势将日趋激烈。

进入“十三五”，我们判断：从行业发展看，中国民航仍处在重要机遇期，仍将维持较长时期快速增长。具体原因如下：

市场潜力依然巨大。作为全球增长最快的市场之一，根据中国国家统计局和民航局的数据测算，中国 2016 年人口 13.8 亿，民航旅客运输量 4.88 亿人次，人均乘机 0.35 次。而美国的人均乘机近年来基本稳定在 2.3-2.4 次，相当于目前中国的 6-7 倍。中国民航局预计，2020 年中国民航旅客运输量将达到 7.2 亿人次，年均增长仍将超过 10%，人均乘机达 0.5 次。国际航协预计中国 2024 年将超越美国成全球最大航空市场。

旅游业发展提供强劲动力。从相关国家经验看，人均 GDP 突破 1 万美元后，出境游市场都会出

现井喷。财政部预测到 2020 年我国人均 GDP 达到 1 万美元。届时，国内旅游人数预计将达 64 亿人次，年出入境总人数预计将达到 7.5 亿人次，其中航空出行量在 1.5 亿人次以上。中国民航的国际航线市场仍有较大提升空间。

发展环境更趋有利。“十三五”期间，国家将构建全方位对外开放新格局，给中国民航带来了全球化战略机遇。同时，中央及各地政府普遍重视民航，加大投入，航空公司的发展空间快速扩大。目前，中国千万级机场已达 28 家，前 30 大市场几乎都有扩建航站楼或跑道计划，成都、武汉、三亚、大连等地还将新建机场。

8、公司发展战略

本集团坚持“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，以推进既定战略工程为抓手，朝着建设具有国际竞争力的世界一流航空产业集团的目标不断迈进。

本集团将始终坚持把确保航空安全放在一切工作的首位；发挥市场在资源配置中的决定性作用，不断提升经营效益；坚定不移地打造广州枢纽，建设好、运营好北京枢纽，同时做好市场之间的战略协同。

本集团要把规范化管理做为提高运行效率、降低经营成本、提升服务水平的基础，合力打造“南航系”，加强战略协同，推进核心业务的一体化，推动重点板块的产业化发展；要实施创新驱动，运用互联网、云计算、大数据、人工智能等现代信息技术，以打造“南航 e 行”为抓手，推进管理、服务智能化；要提升国际经营管理能力，打造适应南航特点的国际航线网络，借助平台和合作伙伴推动国际化。

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。

9、经营计划

展望 2017 年，从全球经济看，经济增速预计比去年略有上升，但是贸易自由化步伐减慢，保护主义抬头，地缘政治风险升高。我国经济尽管下行压力较大，但随着改革的深入推进，经济增速依然位居世界主要经济体前列。中国民航仍处在重要机遇期，市场潜力依然巨大。与其同时，我们也面临着国际原油价格反弹、人民币汇率波动、国际市场竞争加剧以及高铁“八纵八横”网络日趋完善等挑战。本集团将坚持“稳中求进”总基调、“安全第一”的战略方针、“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，加快深化改革，持续推动战略落地，确保航空安全，再创良好效益，朝着建设具有国际竞争力的世界一流航空产业集团的目标不断迈进，以更佳业绩回报股东和社会。2017 年，我们将重点做好以下工作：

持续提升安全管理水平。我们要牢固“安全第一”思想，全方位、全层级，全链条落实安全责任；要健全数量完备、质量完善的手册体系，运用多种手段牢固树立规章权威；要持续开展安全培训，深入进行技术研讨，加快新技术推广应用步伐，推进安全大数据应用；要完善应急预案以及内部快速应急响应机制，加强实战演练，建立外部应急联动机制。2017 年，本集团要确保继续实现航空安全年。

结合市场环境，持续优化机队结构。我们要加强运力中长期规划，根据市场变化加强机队滚动规划和动态调整；要顺应客舱布局新趋势，加快推进客舱选型改造；要充分考虑国际航线结构，提高宽体机与航线匹配度。2017 年，本集团计划引进飞机 86 架，退出 30 架。

坚持真情服务，打造一流国际服务品牌。我们要加大软硬件投入，加快推进空地互联和机上 WIFI

项目；持续改善枢纽中转服务，优化中转流程，提高中转效率；加快推进购票、选座、值机、行李、安检等环节的服务电子化水平。我们要持续加强南航品牌宣传，加大国际市场推广力度，提高主流市场影响力。

加快适应新变化，持续提高运行保障能力。我们要适应公司快速发展，加快推进“集中控制、统一指挥”的大运行体系建设；要调整优化组织和运行流程，建立适应大机队特点的运行管理模式。我们要持续完善大面积航延预案，妥善做好各项航延服务保障，切实维护旅客权益；要确保全年航班正常率行业领先。

大力加强枢纽建设，持续扩大转型成效。我们要全力推进北京新机场建设，统筹考虑枢纽综合功能，确保运行流程符合枢纽要求；要进一步深化广州枢纽建设，持续巩固优势，完善国际网络，放大“广州之路”效应；要继续强化枢纽协同，研究和推进广深一体化策略，巩固珠三角市场，打造各有侧重、相互支撑的两场联合枢纽。

加快建设“南航e行”，夯实比较竞争优势。我们要尽快实现“南航e行”核心功能年内全部上线，提升便捷性；要结合旅客活跃度、销售量等指标，完善评估反馈机制；要加强全公司IT资源整合，打破信息孤岛，推进营销、运行、服务、管理等各个系统对接与数据整合，形成南航大数据库，实现信息共享，提升智能化水平；要继续大力发展粉丝，到年底社交媒体粉丝总量达到2,000万，APP下载激活数新增900万。

充分发挥财务管理的重要作用，着力控制成本。我们要继续高度关注汇率变动，及时果断采取应对措施，动态优化债务币种结构；要科学匹配投资项目的资金期限，调整优化长短期融资比例，综合运用多种方式降低融资成本；要充分利用各种财税优惠政策，积极探索包括设立特殊目的实体公司在内的租赁模式和业务，降低租赁成本；要巩固深化全面预算管理，加大成本精细化管理力度，进一步挖掘成本控制潜力。

10、可能面对的风险

宏观环境风险

宏观经济波动风险

民航运输业的景气程度与国内和国际宏观经济发展状况密切相关。宏观经济景气度直接影响到经济活动的开展、居民可支配收入和进出口贸易额的增减，进而影响航空客运和航空货运的需求，影响本集团的业务及经营业绩。

宏观政策风险

政府所制定的宏观经济政策，特别是周期性的宏观政策调整如信贷、利率、汇率、财政支出等，都会使航空运输业受到直接或间接的影响。此外，政府对新航空公司的设立、航权开放、航线以及票价等方面均有所管制，并同时规定了燃油附加费定价机制。相关政策的变动也可能会影响到公司运营业绩及未来业务的发展。

行业风险

行业竞争加剧风险

随着国内民航运输业市场的逐步开放，三大航空公司、外国航空公司以及中小航空公司在规模、航班班次、价格、服务等方面竞争日趋激烈，对公司的经营模式和管理水平提出了较大挑战。在国内航线方面，本公司面临多家低成本航空公司的竞争。在港澳台及国际航线上，本公司面临众

多实力雄厚的外国先进航空公司的竞争。外国先进航空公司在经营管理和客户资源等方面具有一定优势，这对本公司的市场份额及盈利能力带来一定的不利影响。

其他运输方式的竞争风险

航空运输、铁路运输、公路运输在中短途运输方面存在一定的可替代性。随着动车组的推广、全国性高速铁路网的建设以及城市间高速公路网络的完善，成本相对低廉的铁路运输、公路运输的竞争和替代对本公司航空运输业务的发展形成了一定的竞争压力。

其他不可抗力及不可预见风险

航空业受外部环境影响较大，地震、台风、海啸等自然灾害、突发性公共卫生事件以及恐怖袭击、国际政治动荡等因素都会影响航空公司的正常运营，从而对本公司的业绩和长远发展带来不利影响。

公司管理风险

安全风险

飞行安全是航空公司正常运营的前提和基础。恶劣天气、机械故障、人为错误、飞机缺陷以及其他不可抗力事件都可能对飞行安全造成影响。本公司机队规模大，异地运行、过夜运行、国际运行较多，安全运行面临着一定的考验。一旦发生飞行安全意外事故，将对本公司正常的生产运营及声誉带来不利影响。

资本支出规模较大风险

公司的主要资本支出为购置飞机。近年来，本公司一直通过引进先进机型、退出老旧机型、精简机型种类来优化机队结构，降低运营成本。由于飞机运营固定成本高，如果本公司的经营情况出现严重下滑，可能导致营业利润大幅下跌、财务困难等问题。

公司财务风险

汇率波动风险

人民币不可自由兑换成外币。所有涉及人民币的外汇交易必须通过中国人民银行或其他获授权买卖外汇的机构或交换中心进行。本集团大量的融资性租赁负债、银行及其他贷款及经营租赁承担均以外币为单位，主要是美元、欧元及日元，因此人民币兑外币的贬值或升值都会对本集团的业绩构成重大影响。

燃油价格波动风险

航油成本是公司最主要的成本支出。国际原油价格波动以及发改委对国内航油价格的调整，都会对本集团的盈利造成较大的影响。虽然本集团已采用各种节油措施控制单位燃油成本，降低航油消耗量，但如果国际油价出现大幅波动，本集团的经营业绩仍可能受到较大影响。

此外，本集团大部分的航油消耗须以中国现货市场价格在国内购买。本集团目前并无有效的途径管理其因国内航油价格变动所承受的风险。但是，根据发改委及民航局于 2009 年发布《关于建立民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制有关问题的通知》的规定，航空公司在规定范围内可自主确定国内航线旅客燃油附加费收取标准。该联动机制可在一定程度上降低本集团航油价格波动风险。

11、汇率、油价变动分析

截至 2016 年 12 月 31 日，本集团外币金融资产合计人民币 3,042 百万元，外币金融负债合计人民币 49,520 百万元，其中美元负债 42,877 百万元。报告期内，受国内经济增速放缓、美元强势及美联储加息影响，美元兑人民币升值 6.83%，美元兑人民币中间价由上年期末的 6.4936 升至报告期末的 6.9370。美元兑人民币汇率的变动对本公司财务费用的影响较大，假定除汇率以外的其他风险变量不变，于 2016 年 12 月 31 日人民币兑美元汇率每升值（或贬值）1%，将导致本集团股东权益和净利润减少（或增加）人民币 303 百万元。

截至 2016 年 12 月 31 日，本公司燃油成本占营业成本的 24.70%，是公司的主要营运成本。报告期内，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，布伦特原油价格由年初的 37.22 美元/桶升至年底的 56.82 美元/桶。假定燃油的消耗量不变，燃油价格每上升或下降 10%，将导致本集团本年营运成本上升或下降人民币 2,380 百万元。

七、股份变动、股东情况及权益披露

1、股本变动情况

股份变动情况表

单位：股

	2015 年 12 月 31 日		2016 年 增加/（减少）		2016 年 12 月 31 日	
	数量	比例 （%）	数量	比例 （%）	数量	比例 （%）
一、有限售条件股份	0	0	0	0	0	0
二、无限售条件流通股份						
1、人民币普通股	7,022,650,000	71.53	0	0	7,022,650,000	71.53
2、境外上市的外资股	2,794,917,000	28.47	0	0	2,794,917,000	28.47
合计	9,817,567,000	100	0	0	9,817,567,000	100
三、股份总数	9,817,567,000	100	0	0	9,817,567,000	100

报告期内，公司股份总数及股本结构未发生变化。

2、证券发行与上市

截至报告期内证券发行情况

币种：人民币

股票及其衍生 证券的种类	发行日期	发行价格 （或利率）	发行数量	上市日期	获准上市 交易数量	交易终止 日期
公司债券	2016/3/3	2.97%	5,000	2016/03/24	5,000	2019/3/3
公司债券	2016/5/25	3.12%	5,000	2016/06/28	5,000	2021/5/25

3、股东和实际控制人情况

（1）股东数量

单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）	288,580
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）	265,156

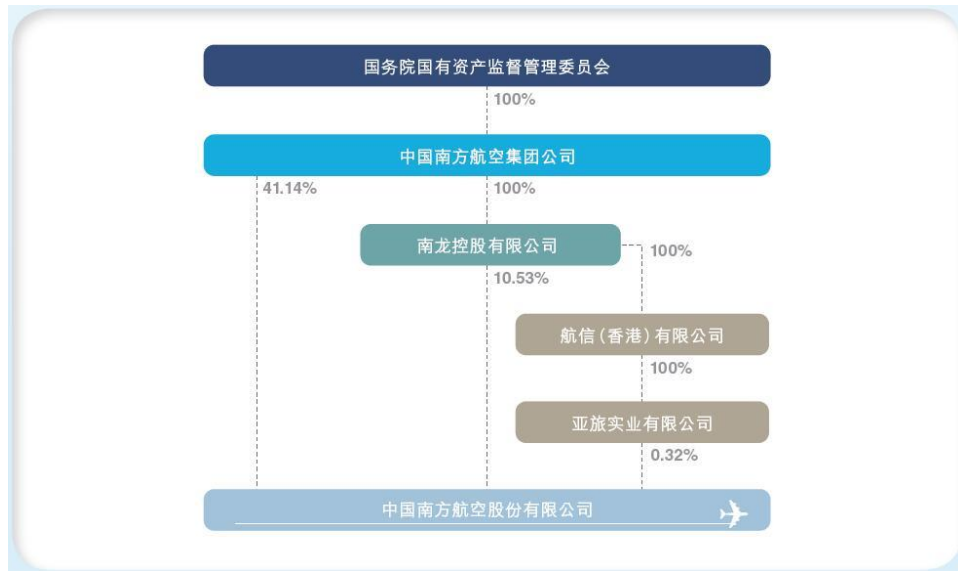
前 10 名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内增 减	期末持股数量	比例 (%)	持有有 限售条 件的股 份数量	质押或冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
中国南方航空集团 公司	0	4,039,228,665	41.14	0	无	0	国有 法人
香港中央结算(代 理人)有限公司	293,000	1,749,459,988	17.82	0	未知	0	境外 法人
南龙控股有限公司	0	1,033,650,000	10.53	0	无	0	国有 法人
中国证券金融股份 有限公司	30,009,024	267,619,382	2.73	0	未知	0	国有 法人
中航鑫港担保有限 公司	-5,000,000	70,000,000	0.71	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	0.66	0	未知	0	国有 法人
中国航空集团有限 公司	0	49,253,400	0.50	0	未知	0	国有 法人
全国社保基金一一 八组合	35,541,205	37,919,905	0.39	0	未知	0	境内 非国 有法 人
中国工商银行—上 证50交易型开放 式指数证券投资基金	26,046,095	26,046,095	0.27	0	未知	0	境内 非国 有法 人
银华基金—农业银 行—银华中证金融 资产管理计划	25,425,500	25,425,500	0.26	0	未知	0	境内 非国 有法 人
上述股东关联关系或一致行动的 说明	南龙控股有限公司为中国南方航空集团公司在香港的全资子 公司。本公司未知其他股东是否有关联关系。上述香港中央结 算(代理人)有限公司持有的H股中包括南航集团在香港的四级 境外子公司亚旅实业有限公司持有的31,120,000股本公司 H股股票。						

(2) 控股股东情况

名称	中国南方航空集团公司
单位负责人或法定代表人	王昌顺
成立日期	2002年10月11日
主要经营业务	经营南航集团及其投资企业中由国家投资形成的全部国有资产和国有股权。

报告期内控股和参股的其他境内外上市公司的股权情况	中国民航信息网络股份有限公司（参股 11.94%）
其他情况说明	诚信情况良好

公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图



控股股东及实际控制人其他情况介绍

中国南方航空集团公司成立于 2002 年 10 月 11 日，是以中国南方航空(集团)公司为主体，联合新疆航空公司、中国北方航空公司组建而成的大型国有航空运输集团，是国务院国有资产管理委员会直接管理的三大骨干航空集团之一，主营航空运输业务，兼营航空客货代理、飞机发动机维修、金融理财、建设开发、传媒广告等相关产业。

南航集团的发展战略目标是建设成为具有国际竞争力和持续价值创造力的航空运输集团。南航集团以“顾客至上、尊重人才、追求卓越、持续创新、爱心回报”为核心价值观，以“成为顾客首选、员工喜爱的航空公司”为愿景和使命，以打造“中国最好、亚洲一流、国际知名”为服务品牌目标。

其他持股在百分之十以上的法人股东

单位：万元 币种：港元

法人股东名称	单位负责人或法定代表人	成立日期	组织机构代码	注册资本	主要经营业务或管理活动等情况
南龙控股有限公司	王建军	1992 年 9 月	不适用	167,449.76	投资控股

八、董事、监事、高级管理人员和员工情况

1、董事、监事和高级管理人员情况

单位：股

姓名	职务	性别	年龄(岁)	任期起始日期	任期终止	年初持股数(股)	年末持股数(股)	年度内股份增减变动量(股)	报告期内从公司获	是否在公司关联方
----	----	----	-------	--------	------	----------	----------	---------------	----------	----------

					日期				得的 税前 报酬 总额 (万 元)	获取 报酬
王昌顺	董事长	男	59	2016年5月27日		0	0	0	0	是
王昌顺	非执行董事	男	59	2016年5月27日		0	0	0	0	是
谭万庚	副董事长	男	52	2013年1月24日		0	0	0	0	是
谭万庚	执行董事	男	52	2006年6月15日		0	0	0	0	是
谭万庚	总经理	男	52	2009年1月13日		0	0	0	0	是
袁新安	非执行董事	男	60	2011年11月30日		0	0	0	0	是
杨丽华	非执行董事	女	61	2013年1月24日		0	0	0	0	是
张子芳	执行董事	男	58	2009年6月30日		0	0	0	0	是
张子芳	副总经理	男	58	2007年12月27日		0	0	0	0	是
李韶彬	执行董事	男	52	2013年1月24日		0	0	0	76.9	否
宁向东	独立非执行董事	男	51	2010年12月29日		0	0	0	15	否
刘长乐	独立非执行董事	男	65	2011年11月30日		0	0	0	15	否
谭劲松	独立非执行董事	男	52	2013年12月26日		0	0	0	15	否
郭为	独立非执行董事	男	54	2015年6月30日		0	0	0	15	否
焦树阁	独立非执行董事	男	51	2015年6月30日		0	0	0	15	否
潘福	监事会主席	男	54	2010年12月29日		0	0	0	0	是

李家世	监事	男	55	2009年6月30日		0	0	0	84.4	否
张薇	监事	女	50	2008年6月25日		0	0	0	0	是
杨怡华	监事	女	56	2004年6月16日		0	0	0	0	否
吴德明	监事	男	58	2013年12月26日		0	0	0	54.6	否
肖立新	总会计师	男	50	2015年3月27日		0	0	0	0	是
肖立新	财务总监	男	50	2015年3月27日		0	0	0	66.3	是
任积东	副总经理	男	52	2009年5月7日		0	0	0	84.3	否
郭志强	营销总监	男	53	2012年9月27日		0	0	0	76.8	否
王志学	副总经理	男	56	2012年8月3日		0	0	0	144.4	否
李彤彬	总工程师	男	55	2014年4月30日		0	0	0	0	否
李彤彬	副总经理	男	55	2015年9月14日		0	0	0	86.4	否
苏亮	总经济师	男	54	2007年12月27日		0	0	0	13	否
陈威华	总法律顾问	男	50	2004年6月16日		0	0	0	77	否
谢兵	董事会秘书	男	43	2007年11月26日		0	0	0	76.5	否
冯华南	安全总监	男	54	2014年8月15日		0	0	0	140.8	否

2、现任董事、监事、高级管理人员简历

姓名	主要工作经历
王昌顺	59岁，中国科学技术大学管理科学与工程专业毕业，博士研究生，中共党员。1976年2月参加工作。曾任民航乌鲁木齐管理局航空气象安全监察处副处长、处长，新疆航空公司副总经理（民航乌鲁木齐管理局副局长）、党委常委，新疆航空公司党委书记、副总经理（民航乌鲁木齐管理局副局长）。2000年11月任中国南方航空股份有限公司总经理、党委副书记，2001年4月兼任中国南方航空股份有限公司副董事长；2002年9月任中国南方航空集团公司副总经理、党组成员兼中国南方航空股份有限公司副董事长、总经理、党委副书记；2004年8月任中国民用航空总局副局长、党委委员；2008年3月任中国民用航空局副局长、党组成员（副部长级）；2011年10月任中国航空集团公司总经理、党组副书记，2012年1月兼任中国国际航空股份有限公司董事长；2014年1月任交通运输部副部长、党组成员。2016年2月至2016年5月任中国南方航空集

	<p>团公司总经理、党组副书记；2016年5月至2016年12月任中国南方航空集团公司总经理、党组副书记，中国南方航空股份有限公司董事长；2016年12月至今任中国南方航空集团公司董事长、党组书记，中国南方航空股份有限公司董事长。第十二届全国人大代表。</p>
谭万庚	<p>52岁，硕士研究生学历，中山大学区域地理学专业毕业，经济师，中共党员。1990年8月参加工作。1992年至1996年历任北京飞机维修工程有限公司基建处处长、人事行政部执行主任。1996年5月至1998年9月任中国民用航空总局人事劳动司副司长；1998年9月至2000年12月任中国民用航空总局人事教育司副司长；2000年12月至2006年1月任中国民用航空总局东北管理局局长、党委书记；2006年1月至2007年2月任中国南方航空股份有限公司党委书记、副总经理，2006年6月起任中国南方航空股份有限公司董事；2007年2月至2009年1月任中国南方航空集团公司党组成员，中国南方航空股份有限公司党委书记、副总经理、董事；2009年1月至2月任中国南方航空集团公司党组成员，中国南方航空股份有限公司总经理、党委书记、董事；2009年2月至2011年5月任中国南方航空集团公司党组成员，中国南方航空股份有限公司总经理、党委副书记、董事；2011年5月至2013年1月任中国南方航空集团公司党组书记，中国南方航空股份有限公司总经理、党委副书记、董事；2013年1月至2016年12月任中国南方航空集团公司党组书记，中国南方航空股份有限公司总经理、党委副书记、副董事长；2016年12月至今任中国南方航空集团公司总经理、董事、党组副书记，中国南方航空股份有限公司总经理、党委副书记、副董事长。2016年1月起为中共广东省委十一届委员。</p>
袁新安	<p>60岁，大学学历，西安空军工程学院航空机械专业毕业，高级工程师，中共党员。1976年12月参加工作。1987年至1997年历任民航广州管理局维修厂质检科科长、民航广州飞机维修公司质检经理、副总监。1997年4月至1998年10月任中国南方航空股份有限公司机务工程部副总经理；1998年10月至2000年11月任广州飞机维修公司副总经理；2000年11月至2002年4月任中国南方航空股份有限公司总工程师兼机务工程部总经理；2002年4月至2007年2月任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理；2007年2月至2007年12月任中国南方航空集团公司总经理助理兼中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理；2007年9月至今任中国南方航空集团公司党组成员、副总经理，2008年7月起兼任中国南方航空集团公司总法律顾问，2011年11月起任中国南方航空股份有限公司董事。目前还兼任广州南航建设有限公司董事长、珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司董事长、深圳航空食品有限公司董事长、中国民航信息网络股份有限公司非执行董事、中国飞机服务有限公司董事。2016年12月起为政协第十三届广州市常务委员。</p>
杨丽华	<p>61岁，党校研究生学历，中央党校研究生院经济学专业毕业，中共党员。1973年2月参加工作。1984年至1995年历任民航北京管理局第一飞行总队乘务大队副大队长、中国国际航空公司乘务大队大队长、乘务部经理。1995年7月至2000年9月任中国国际航空公司飞行总队副总队长；2000年9月至2002年10月任中国国际航空公司客舱服务部总经理、党委副书记；2002年10月至2004年9月任中国国际航空公司副总裁；2004年9月至2009年5月任中国国际航空股份有限公司党委常委、副总裁；2009年5月至2016年7月任中国南方航空集团公司党组成员、副总经理，其间2010年7月至2012年8月兼任中国南方航空集团公司工会主席，2013年1月起任中国南方航空股份有限公司董事。目前还兼任中国南航集团地勤有限公司董事长、中国南航集团文化传媒股份有限公司董事长、中国南航集团物业管理有限公司董事长。</p>
张子芳	<p>58岁，大专学历，辽宁大学党政干部基础科专业毕业，在职取得清华大学经管学院高</p>

	<p>级管理工商管理硕士（EMBA）学位，高级政工师，中共党员。1976年2月参加工作。1993年至2000年，历任中国北方航空公司办公室副主任，沈阳飞行大队副政委兼政治处主任、政委。2000年至2003年历任中国北方航空公司吉林分公司党委书记、大连分公司总经理。2003年10月至2005年2月任中国南方航空集团公司政治工作部部长；2005年2月至2007年12月任中国南方航空股份有限公司党委副书记、纪委书记；2007年12月至2009年2月任中国南方航空股份有限公司副总经理、党委副书记；2009年2月至2011年8月任中国南方航空股份有限公司党委书记、副总经理，2009年6月起任中国南方航空股份有限公司董事；2011年8月至2016年4月任中国南方航空集团公司党组成员，中国南方航空股份有限公司党委书记、副总经理、董事；2016年4月至2016年8月任中国南方航空集团公司党组成员兼中国南方航空股份有限公司董事、党委书记、副总经理，中国南方航空河南航空有限公司董事、董事长；2016年8月至今任中国南方航空集团公司党组副书记、副总经理，中国南方航空股份有限公司董事、党委书记、副总经理，中国南方航空河南航空有限公司董事、董事长。目前还兼任中国民航运输协会副理事长、广东省岭南文化促进基金会副理事长。</p>
李韶彬	<p>52岁，大专学历，湘潭师范专科学校汉语言文学专业毕业，在职取得中央党校函授学院经济管理专业本科学历，政工师，中共党员。1984年7月参加工作。1992年至1999年历任民航广州管理局政治部宣传处副主任科员、南航宣传部主任科员、南航（集团）公司宣传部副部长。1999年12月至2002年5月任中国南方航空股份有限公司飞行部政治处主任；2002年5月至2004年5月任中国南方航空股份有限公司飞行部党委副书记兼政治处主任；2004年5月至2006年3月任中国南方航空股份有限公司广州飞行部党委书记；2006年3月至2012年7月任中国南方航空股份有限公司广州飞行部党委书记、副总经理；2012年7月至今任中国南方航空股份有限公司工会主席，2013年1月起任中国南方航空股份有限公司董事。目前还兼任广州南航工程监理有限公司和广东南航明珠航空服务有限公司董事长。</p>
宁向东	<p>51岁，博士研究生学历，清华大学经济管理学院数量经济学专业毕业。宁先生1990年参加工作，曾任清华大学助教、讲师、副教授，清华大学中国经济研究中心常务副主任，哈佛商学院、伊利诺大学、新南威尔士大学、悉尼大学、香港中文大学访问学者，并曾任大唐电信科技股份有限公司、山推工程机械股份有限公司、宏源证券股份有限公司、歌尔声学股份有限公司等上市公司的独立董事。现任清华大学经济管理学院教授、博士生导师，清华大学公司治理研究中心主任。宁先生自2010年12月29日至今任本公司独立非执行董事。目前还兼任航天科技控股集团股份有限公司、四川长虹电器股份有限公司、阳光城集团股份有限公司、潍柴动力股份有限公司等上市公司的独立董事，以及中国石化销售股份有限公司的独立董事。</p>
刘长乐	<p>65岁，香港城市大学荣誉文学博士，北京师范大学-香港浸会大学联合国际学院荣誉院士，凤凰卫视创始人，自1996年起担任凤凰卫视有限公司董事局主席兼行政总裁；2000年凤凰卫视控股有限公司在香港上市后担任董事局主席兼行政总裁。刘先生领导凤凰卫视在华人传媒领域创造出的卓越成就获得了海内外各界的广泛赞许，有“传媒智者”、“亚太最具创造力之华商领袖”、“最具中国商业精神企业家”之称，并曾获得“罗伯特蒙代尔世界经理人CEO成就奖”、“亚洲品牌创新年度人物大奖”、“华商领袖年会‘领袖人物’年度人物大奖”、“2012 DHL/南华早报香港商业奖之‘商业成就奖’”，2015获新加坡亚洲电视大奖颁发“杰出贡献大奖”。刘先生自2005年起至今连续担任着国际艾美奖世界电视节主席的职务，2008年荣获国际电视艺术与科学学院授予的“国际艾美理事会奖”。刘先生2009年获任“世界华文媒体合作联盟”名誉主席；2010年出任中国佛教协会第八届理事会特约顾问。2014年出任国际佛光会世界总会第六届理事会</p>

	<p>副总会长。刘先生是中国人民政治协商会议第十届及第十一届全国委员会委员，第十一届政协全国委员会教科文卫体委员会副主任，第十二届全国政协常委。刘先生获香港特别行政区政府委任为太平绅士，2010年获香港特别行政区政府颁授银紫荆星章，2016年获香港特别行政区金紫荆星章。刘先生自2011年11月30日至今任本公司独立非执行董事。</p>
谭劲松	<p>52岁，博士研究生学历，毕业于中国人民大学会计系，在职取得中国人民大学会计学专业博士研究生学历，中国注册会计师。谭先生1985年参加工作，曾任湖南邵阳市财会学校教师、中山大学管理学院副院长，现任中山大学管理学院教授、博士生导师。兼任全国会计专业学位研究生教育指导委员会委员，中国内部审计协会理事，广东省注册会计师协会副会长，中国审计学会理事。目前还兼任保利房地产（集团）股份有限公司、广州恒运企业集团股份有限公司、上海莱士血液制品股份有限公司和珠海华发实业股份有限公司的独立董事，此外还担任威灵控股有限公司独立非执行董事。谭先生自2013年12月26日至今任本公司独立非执行董事。</p>
郭为	<p>54岁，硕士研究生学历，中国科学院研究生院（前称中国科学技术大学研究生院）管理系管理专业毕业并获得工学硕士学位。郭先生在业务策略发展及业务管理方面拥有丰富的经验。曾任联想集团执行董事及高级副总裁，神州数码控股有限公司（“神州数码”）董事局副主席兼总裁及首席执行官，鼎捷软件股份有限公司董事。现任神州数码董事局主席，及神州数码若干附属公司及联营公司之董事。目前还兼任神州数码集团股份有限公司董事长、神州数码信息服务股份有限公司董事长、Kosalaki Investments Limited 董事、北京首钢基金有限公司董事。此外，郭先生还担任中国人民政治协商会议第十二届全国委员会委员、国家信息化专家咨询委员会第四届委员会委员及中国民营科技实业家协会第六届理事会理事长等社会职务。郭先生曾荣获中国十大杰出青年称号（2002年度）、中国未来经济领袖（2003年度）及首届中国青年企业家管理创新金奖（2005年度）等重要奖项，并获《财富》（中文版）评为2011、2012、2013年中国最具影响力的50位商界领袖之一。郭先生自2015年6月30日至今任本公司独立非执行董事。</p>
焦树阁	<p>51岁，硕士研究生学历。山东大学数学系控制理论专业本科毕业，航空航天工业部第二研究院系统工程专业研究生毕业并获得工学硕士学位。焦先生在基金管理和股权投资方面拥有丰富的经验。现任CDH China Management Company Limited（“鼎晖投资”）董事及总裁。焦先生曾任航天工业部第710研究所计算机研究员，中国国际金融有限公司直接投资部副总经理，也是鼎晖投资的创始人之一。曾任中国雨润食品集团有限公司非执行董事，中国山水水泥集团有限公司非执行董事。目前还兼任鼎晖投资关联企业的董事，中国蒙牛乳业有限公司独立非执行董事，万州国际有限公司非执行董事兼副主席，九阳股份有限公司董事，河南双汇投资发展股份有限公司副董事长，以及北京太洋药业有限公司、奇瑞汽车股份有限公司、内蒙古河套酒业集团股份有限公司、福建南孚南平电池有限公司、上海青晨房地产开发有限公司等公司的董事。焦先生自2015年6月30日至今任本公司独立非执行董事。</p>
潘福	<p>54岁，硕士研究生学历，重庆大学电力系统及自动化专业毕业，高级工程师，中共党员。1986年7月参加工作。1994年至2003年历任云南省电力局计划处副处长、云南电力集团有限公司计划发展部副主任、昆明发电厂副厂长、厂长，云南电力集团公司副总工程师、总工程师。2003年2月至2004年4月历任中国南方电网有限责任公司安全监察部副主任（主持工作）、主任。2004年4月至2005年1月任中国南方电网技术研究中心主任；2005年1月至2007年11月任贵州电网公司总经理（法定代表人）、党组副书记；2007年11月至2010年11月任中国南方电网有限责任公司计划发展部主任；</p>

	2010年11月至今任中国南方航空集团公司党组成员、党组纪检组组长，2010年12月起任中国南方航空股份有限公司监事会监事、监事会主席。
李家世	55岁，大专学历，广东民族学院经济数学专业毕业，在职取得中央党校函授学院经济管理专业本科学历和清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，高级政工师，中共党员。1976年8月参加工作。1994年至1999年历任南航（集团）公司党委组织部副部长、广州南联航空食品有限公司党委书记、南航（集团）公司党委组织部副部长（主持工作）。1999年12月至2003年12月任中国南方航空（集团）公司党委组织部部长；2003年12月至2007年12月任中国南方航空股份有限公司纪委副书记兼纪委办公室主任；2007年12月至2012年2月任中国南方航空股份有限公司党委常委、纪委书记兼纪委办公室主任，2009年6月起任中国南方航空股份有限公司监事；2012年2月至今任中国南方航空集团公司党组纪检组副组长，中国南方航空股份有限公司党委常委、纪委书记兼纪委办公室主任、监事。目前还兼任中国南航集团文化传媒有限公司副董事长。
张薇	50岁，硕士研究生学历，天津大学投资技术经济专业毕业，高级会计师，中共党员。1988年9月参加工作。1999年至2006年历任南航（集团）公司财务部总经理助理、中国南方航空股份有限公司财务部副总经理、中国南方航空集团公司监察局副局长兼审计部部长。2006年8月至2007年10月任中国南航集团财务有限公司总经理、党总支书记；2007年10月至2008年10月任中国南方航空集团公司监察局副局长兼审计部部长，2008年6月起任中国南方航空股份有限公司监事；2008年10月至今任中国南方航空集团公司审计部部长，中国南方航空股份有限公司监事，2010年1月起任国务院国资委代表国务院向中国南方航空集团公司派出的国有企业监事会兼职监事，2012年2月起任中国南方航空集团公司党组纪检组成员。目前还兼任中国南航集团财务有限公司监事会主席、中国南航集团文化传媒有限公司监事会主席、珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司监事、广州南航建设有限公司董事。
杨怡华	56岁，中央党校本科学历，中央党校函授学院经济管理专业毕业，会计师，中共党员。1977年8月参加工作。1996年至2002年历任中国南方航空股份有限公司财务部财务室经理，中国南方航空（集团）公司审计部副总经理。2002年5月至2015年9月任中国南方航空股份有限公司审计部总经理。2004年6月至今任本公司监事。目前还兼任广州航空货站有限公司监事会主席、广州南航工程监理有限公司监事。
吴德明	58岁，本科学历，华南师范大学成人教育学院政法系政治管理专业毕业，政工师，中共党员。1976年2月参加工作。1991年至2001年历任南航营运部政治处副主任，南航广州售票处党委委员、党委副书记、纪委书记，中国南方航空股份有限公司运输部售票处党总支副书记、党总支书记，中国南方航空股份有限公司运输部客运处党总支书记。2001年3月至2003年12月任中国南方航空集团公司纪委监察部部长；2003年12月至2009年4月任中国南方航空集团公司监察局（直属纪委办公室）局长（主任）；2009年4月至2015年11月任中国南方航空股份有限公司市场营销管理委员会党委委员、纪委书记、工会主席；2015年11月至今任中国南方航空股份有限公司市场营销管理委员会党委委员、纪委书记。2013年12月至今任本公司监事。
肖立新	50岁，硕士研究生学历，广东省社会科学院经济学专业毕业，在职取得清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，高级会计师，具有注册会计师资格，中共党员。1991年7月参加工作。1999年至2002年历任南航财务部总经理助理、南航股份公司财务部副总经理。2002年1月至2007年2月任中国南方航空股份有限公司财务部总经理、党总支副书记；2007年2月至10月任中国南方航空股份有限公司副总会计师兼财务部总经理；2007年10月至2008年2月任中国南航集团财务有限公司总

	<p>经理、党总支书记；2008年2月至2015年3月任中国南航集团财务有限公司总经理、党委书记；2015年3月至2016年10月任中国南方航空股份有限公司总会计师、财务总监；2016年10月至今任中国南方航空集团公司党组成员、总会计师,中国南方航空股份有限公司总会计师、财务总监。目前还兼任广州航空货站有限公司董事、贵州航空有限公司董事长、厦门航空有限公司董事、汕头航空有限公司董事长、南航海外（香港）有限公司董事。</p>
任积东	<p>52岁，大学学历，南京航空学院航空发动机设计专业毕业，在职取得清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，高级工程师，中共党员。1986年8月参加工作。1995年至2000年历任民航乌鲁木齐管理局（新疆航空公司）飞机维修厂二车间主任、副厂长、工程部总经理。2000年1月至2001年12月任民航乌鲁木齐管理局（新疆航空公司）副局长（副总经理）、党委常委；2001年12月至2004年6月任新疆航空公司党委委员、副总经理；2004年6月至2004年12月任中国南方航空集团公司新疆公司党委书记、副总经理；2005年1月至2月任中国南方航空股份有限公司新疆分公司党委书记、副总经理；2005年3月至2007年2月任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理；2007年1月至2009年4月任中国南方航空股份有限公司党委常委兼新疆分公司总经理、党委副书记；2009年5月至今任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理。</p>
章正荣	<p>54岁，大专学历，中国民用航空飞行学院飞机驾驶专业毕业，在职取得清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，中共党员。1982年2月参加工作，曾任民航第六飞行大队飞行五中队副中队长，南航飞行部中队长、副大队长、大队长，中国南方航空股份有限公司飞行部副总经理，中国南方航空股份有限公司航空安全监察部总经理，中国南方航空股份有限公司广州飞行部总经理、党委副书记，2007年8月任中国南方航空股份有限公司总飞行师兼广州飞行部总经理、党委副书记，2012年6月至7月任中国南方航空股份有限公司总飞行师、安全总监兼总值班经理室主任，2012年7月任中国南方航空集团公司总飞行师兼航空安全部部长，2014年4月至2017年1月任中国南方航空集团公司总飞行师、安全总监兼航空安全部部长，2017年1月至今任中国南方航空集团公司总飞行师，中国南方航空股份有限公司运行总监兼总值班经理室主任。</p>
郭志强	<p>53岁，在职党校研究生学历，中共新疆维吾尔自治区委党校工商管理专业毕业，经济师，中共党员。1981年1月参加工作。1995年至2004年历任新疆航空公司西安营业部经理、北京营业部经理、运输部总经理，新疆航空公司副总经理，南航集团公司北京办事处主任、南航股份公司北京营业部总经理、党委书记。2004年6月至2004年12月任中国南方航空集团公司新疆公司党委常委、副总经理；2005年1月至12月任中国南方航空股份有限公司新疆分公司党委常委、副总经理；2005年12月至2008年2月任中国南方航空股份有限公司深圳分公司党委委员、副总经理；2008年2月至2009年5月任重庆航空有限公司总裁兼首席执行官、党委副书记；2009年5月至9月任中国南方航空股份有限公司市场营销管理委员会党委委员、副主任；2009年9月至2012年9月任中国南方航空股份有限公司市场营销管理委员会主任、党委副书记；2012年9月至2014年7月任中国南方航空股份有限公司营销总监兼市场营销管理委员会主任、党委副书记；2014年7月至今任中国南方航空股份有限公司营销总监。目前还兼任南航嘉源(广州)航空用品有限公司董事长、广州南联航空食品有限公司董事长、广州白云国际物流有限公司董事长、广州南航中免免税品有限公司董事长。</p>
王志学	<p>56岁，大专学历，民航十四航校飞机驾驶专业毕业，在职取得中国民用航空飞行学院飞行技术专业大学学历，特级飞行员，中共党员。1981年2月参加工作。1995年至2002</p>

	<p>年历任珠海航空有限公司飞行安全技术检查部副经理、经理，B737 机型资深教员，南航（集团）汕头航空有限公司副总飞行师兼飞行安全技术处处长、南航（集团）汕头航空有限公司副总飞行师兼飞行安全技术管理部经理。2002 年 6 月至 2004 年 10 月任汕头航空有限公司副总经理；2004 年 10 月至 2009 年 2 月任中国南方航空股份有限公司飞行管理部总经理；2009 年 2 月至 2012 年 7 月任中国南方航空股份有限公司广州飞行部总经理、党委副书记；2012 年 8 月至 2016 年 12 月任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理、总飞行师；2016 年 12 月至今任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理。目前还兼任珠海航空有限公司董事长。</p>
李彤彬	<p>55 岁，大专学历，中国民航学院飞机电气设备维修专业毕业，在职取得海南大学工商管理硕士学位和清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，高级工程师，中共党员。1983 年 8 月参加工作。1994 年至 2003 年历任北方航空公司飞机维修基地工程技术处副处长、修理厂厂长，机务工程部（飞机维修基地）副主任、主任，吉林分公司总经理。2004 年 9 月至 2005 年 1 月任珠海航空有限公司副总经理、党委副书记；2005 年 1 月至 2012 年 4 月任珠海航空有限公司总经理、党委副书记；2012 年 4 月至 2014 年 4 月任中国南方航空股份有限公司北方分公司党委书记、副总经理；2014 年 4 月至 2015 年 8 月任中国南方航空股份有限公司总工程师兼机务工程部总经理、党委副书记；2015 年 9 月至 2016 年 12 月任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理兼总工程师，机务工程部总经理、党委副书记；2016 年 12 月至今任中国南方航空股份有限公司党委常委、副总经理兼总工程师。目前还兼任沈阳北方飞机维修有限公司、中国南航集团进出口贸易有限公司、广州飞机维修工程有限公司董事长。</p>
杨本森	<p>59 岁，大专学历，中国民用航空飞行学院飞机驾驶专业毕业，中共党员。1978 年 12 月参加工作，曾任民航第九飞行大队中队长、技术科科长，民航乌鲁木齐管理局飞行大队副大队长、大队长，民航乌鲁木齐管理局飞行大队总经理、党委副书记；2002 年 1 月任新疆航空公司飞行部总经理、党委副书记；2002 年 12 月任中国南方航空集团公司新疆公司副总经理；2005 年 1 月任中国南方航空股份有限公司新疆分公司党委委员、副总经理；2005 年 7 月至 2017 年 1 月任中国南方航空股份有限公司新疆分公司党委委员、党委书记、副总经理；2017 年 1 月至今任中国南方航空股份有限公司总飞行师。</p>
苏亮	<p>54 岁，硕士研究生学历，英国克兰菲尔德大学航空学院航空运输管理专业毕业，工程师，中共党员。1981 年 12 月参加工作。1998 年至 2000 年历任南航（集团）深圳公司航务部副经理、计划企管部副经理、经理。2000 年 7 月至 2003 年 12 月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书；2003 年 12 月至 2005 年 11 月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书兼董事会秘书办公室主任；2005 年 11 月至 2006 年 2 月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书、市场营销管理委员会副主任；2006 年 2 月至 2007 年 1 月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书兼董事会秘书办公室主任、市场营销管理委员会副主任；2007 年 1 月至 12 月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书兼董事会秘书办公室主任；2007 年 12 月至今任中国南方航空股份有限公司总经济师。目前还兼任四川航空股份有限公司董事。</p>
陈威华	<p>50 岁，大学学历，北京大学法律学专业毕业，经济师，具有律师资格和企业法律顾问职业资格，中共党员。1988 年 7 月参加工作。1997 年至 2004 年历任中国南方航空（集团）公司法律事务处副处长、中国南方航空股份有限公司及南方航空（集团）公司办公室副主任（法律部主任）。2004 年 6 月至 2008 年 10 月任中国南方航空股份有限公司总法律顾问兼法律部部长；2008 年 10 月至今任中国南方航空股份有限公司总法律顾问兼法律部总经理。目前还兼任厦门航空有限公司董事。</p>
谢兵	<p>43 岁，大学学历，南京航空航天大学运输管理专业毕业，在职取得暨南大学工商管理</p>

	硕士学位、英国伯明翰大学工商管理（国际银行和金融）硕士学位和清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士（EMBA）学位，高级经济师，香港特许秘书公会资深会士，具有上海证券交易所上市公司董事会秘书资格，香港联合交易所公司秘书资格，中共党员。1995年7月参加工作。2003年至2007年历任中国南方航空股份有限公司董事会秘书助理、中国南方航空集团公司办公厅总经理秘书。2007年11月至2009年12月任中国南方航空股份有限公司董事会秘书兼董事会秘书办公室副主任；2009年12月至今任中国南方航空股份有限公司董事会秘书兼董事会秘书办公室主任。
冯华南	54岁，大专学历，中国民航飞行专科学校飞机驾驶专业毕业，在职取得北京航空航天大学航空工程硕士学位和清华大学经管学院高级管理人员工商管理硕士(EMBA)学位，特级飞行员，中共党员。1983年1月参加工作。1994年至1999年历任南航（集团）公司珠海飞行训练中心主任、南航股份公司飞行部副总经理。1999年12月至2002年10月任中国南方航空股份有限公司飞行安全技术部总经理；2002年11月至2004年9月任中国南方航空股份有限公司飞行技术管理部总经理；2004年9月至2006年2月任贵州航空有限公司党委书记、副总经理；2006年2月至2014年7月任贵州航空有限公司总经理、党委副书记；2014年8月至今任中国南方航空股份有限公司安全总监。目前还兼任珠海翔翼航空技术有限公司、南航通用航空有限公司和南航西澳飞行学院董事长。
郭建业	54岁，在职党校研究生学历，中国民用航空飞行学院飞机驾驶专业毕业，在职取得华南师范大学思想教育管理学系政治教育专业本科学历，中央党校函授学院经济管理专业研究生学历，中共党员。1980年5月参加工作，曾任民航中南管理局团委书记、宣传部副部长，民航中南管理局空中交通管理局政治处主任，民航中南管理局空中交通管理局副局长兼广东中南民航实业有限公司总经理，民航海南安全监督管理局办公室副主任，民航河南安全监督管理局办公室主任、安全监督管理局局长、党委书记，民航中南地区管理局党委常委、副局长；2012年7月任中国南方航空股份有限公司黑龙江分公司党委委员、总经理、党委副书记；2014年7月至2017年1月任中国南方航空股份有限公司市场营销管理委员会党委委员、主任、党委副书记；2017年1月至今任中国南方航空股份有限公司服务总监。

注：

- 1、本公司第七届董事会及监事会已于2016年12月26日任期届满，有关换届工作将适当延期进行，详情请参见本公司2016年12月23日发布的《南方航空关于董事会及监事会换届的提示性公告》；
- 2、副总经理王志学先生、安全总监冯华南先生系飞行员，其薪酬中包含空勤待遇；
- 3、总经济师苏亮先生外派天合联盟任职，不在本公司领取薪酬，本公司仅为其缴纳相关保险和住房公积金；
- 4、监事杨怡华女士已于2015年9月退休，报告期内不在本公司领取薪酬；
- 5、总会计师、财务总监肖立新先生自2016年11月起在南航集团领取薪酬，其薪酬披露期间为2016年1月至10月；
- 6、2017年1月4日，本公司董事会一致同意聘任章正荣先生为本公司运行总监，聘任杨本森先生为本公司总飞行员，聘任郭建业先生为本公司服务总监。王志学先生不再担任本公司总飞行员。

报告期内，本公司全体董事、监事和高级管理人员从公司领取的税前报酬合计为人民币 1056.4 万元（2015 年度：人民币 1,144.9 万元）。

3、董事、监事和高级管理人员其他任职情况

（1）在股东单位任职情况

任职人员姓名	股东单位名称	在股东单位担任的职务	任期起始日期	任期终止日期
王昌顺	中国南方航空集团公司	董事长、党组书记	2016年12月6日	
谭万庚	中国南方航空集团公司	总经理、董事、党组副书记	2016年12月6日	
袁新安	中国南方航空集团公司	党组成员、副总经理、总法律顾问	2007年9月28日	
杨丽华	中国南方航空集团公司	党组成员、副总经理	2009年5月22日	2016年7月8日
张子芳	中国南方航空集团公司	党组副书记、副总经理	2016年8月26日	
潘福	中国南方航空集团公司	党组成员、纪检组组长	2010年10月27日	
肖立新	中国南方航空集团公司	党组成员、总会计师	2016年10月11日	
张薇	中国南方航空集团公司	审计部部长	2007年10月8日	

(2) 在其他单位任职情况

任职人员姓名	其他单位名称	在其他单位担任的职务
袁新安	广州南航建设有限公司	董事长
	珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司	董事长
	深圳航空食品有限公司	董事长
	中国民航信息网络股份有限公司	非执行董事
	中国飞机服务有限公司	董事
杨丽华	中国南航集团地勤有限公司	董事长
	中国南航集团文化传媒股份有限公司	董事长
	中国南航集团物业管理有限公司	董事长
张子芳	中国南方航空河南航空有限公司	董事长
	中国航空运输协会	副理事长
	广东省岭南文化艺术促进会基金会	副理事长
李韶彬	广州南航工程监理有限公司	董事长
	广东南航明珠航空服务有限公司	董事长
宁向东	四川长虹电器股份有限公司	独立董事
	航天科技控股集团股份有限公司	独立董事
	阳光城集团股份有限公司	独立董事
	潍柴动力股份有限公司	独立董事
	中国石化销售股份有限公司	独立董事
刘长乐	凤凰卫视控股有限公司	董事局主席兼行政总裁
谭劲松	广州恒运企业集团股份有限公司	独立董事
	保利房地产(集团)股份有限公司	独立董事
	威灵控股有限公司	独立非执行董事

	上海莱士血液制品股份有限公司	独立董事
	珠海华发实业股份有限公司	独立董事
郭为	神州数码控股有限公司	董事局主席
	神州数码集团股份有限公司	董事长
	神州数码信息服务股份有限公司	董事长
	Kosalaki Investments Limited	董事
	北京首钢基金有限公司	董事
焦树阁	CDH China Management Company Limited	董事兼总裁
	福建南平南孚电池有限公司	董事长
	海南清水湾旅业有限公司	董事长
	海南阿罗哈酒店有限公司	董事长
	上海青晨房地产开发有限公司	董事长
	上海迈泰君奥生物技术有限公司(原:上海百安医星投资有限公司)	董事长
	上海海思太科药业有限公司	董事长
	上海张江生物技术有限公司	董事长
	上海迈泰亚博生物技术有限公司	董事长
	上海迈博制药有限公司	董事长
	泰州迈博太科药业有限公司	董事长
	泰州迈博太科生物技术有限公司	董事长
	河南双汇投资发展股份有限公司	副董事长
	内蒙古河套酒业集团股份有限公司	副董事长
	鼎晖股权投资管理(天津)有限公司	董事
	北京大洋药业有限公司	董事
	河南省漯河市双汇实业集团有限责任公司	董事
	Shine C Holding Limited(原: Shine C Holding Limited)	董事
	WH Group Limited	董事
	United Global Food(US) Holdings, Inc	董事
	Smithfield Foods, Inc	董事
	Rotary Vortex Ltd	董事
	九阳股份有限公司	董事
	奇瑞汽车股份有限公司	董事
	Mabtech Limited	董事
	Mabtech Holdings Limited	董事
	GeneMab Limited	董事
	中国蒙牛乳业有限公司	独立董事
	天津冠景投资咨询有限公司	董事长
	海南普利制药股份有限公司	董事
	上海海默泽新医药科技开发有限公司	董事
	上海海默生物技术有限公司	董事
	北京东方略生物医药科技股份有限公司	董事
天津维远投资管理有限公司	执行董事	

	宁波经济技术开发区维均投资咨询有限公司	执行董事、总经理
	宁波经济技术开发区旭博投资咨询有限公司	执行董事、总经理
	宁波亚丰电器有限公司（原：福建南平大丰电器有限公司）	执行董事、总经理
	宁波亚锦电子科技股份有限公司	董事长、总经理
	北京元博恒瑞投资顾问有限公司	董事、经理
	深圳市鼎晖创业投资管理有限公司	董事
李家世	中国南航集团文化传媒股份有限公司	副董事长
张薇	中国南航集团财务有限公司	监事会主席
	中国南航集团文化传媒股份有限公司	监事会主席
	珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司	监事
	广州南航建设有限公司	董事
杨怡华	广州南航工程监理有限公司	监事
	广州航空货站有限公司	监事会主席
肖立新	广州航空货站有限公司	董事
	汕头航空有限公司	董事长
	贵州航空有限公司	董事长
	厦门航空有限公司	董事
	南航海外（香港）有限公司	董事
郭志强	南航嘉源（广州）航空用品有限公司	董事长
	广州南联航空食品有限公司	董事长
	广州白云国际物流有限公司	董事长
	广州南航中免免税品有限公司	董事长
王志学	珠海航空有限公司	董事长
李彤彬	沈阳北方飞机维修有限公司	董事长
	中国南航集团进出口贸易有限公司	董事长
	广州飞机维修工程有限公司	董事长
苏亮	四川航空股份有限公司	董事
陈威华	厦门航空有限公司	董事
冯华南	珠海翔翼航空技术有限公司	董事长
	南航西澳飞行学院	董事长
	南航通用航空有限公司	董事长

(3) 公司董事、监事、高级管理人员变动情况

姓名	担任的职务	变动情形	变动原因
王昌顺	非执行董事	选举	新聘
王昌顺	董事长	选举	新聘
王志学	总飞行师	解聘	免职

(4) 董事、监事、高级管理人员报酬情况

董事、监事、高级管理人员报酬的决策程序	本公司董事、监事、高级管理人员报酬实行年薪制，董事和监事的薪酬由公司按照股东大会通过的《中国南方航空股份有限公司董事薪酬管理制度》以及《中国南方航空股份有限公司监事薪酬
---------------------	--

	管理制度》进行核算与发放。高级管理人员的薪酬由公司依据《中国南方航空股份有限公司高级管理人员薪酬管理制度》并经董事会确定后进行核算与发放。
董事、监事、高级管理人员报酬确定依据	《中国南方航空股份有限公司董事薪酬管理制度》，《中国南方航空股份有限公司监事薪酬管理制度》，《中国南方航空股份有限公司高级管理人员薪酬管理制度》
董事、监事和高级管理人员报酬的实际支付情况	报告期内，本公司全体董事、监事和高级管理人员从公司领取的税前报酬合计为人民币1056.4万元（2015年度：人民币1,144.9万元）。
报告期末全体董事、监事和高级管理人员实际获得的报酬合计	报告期内，本公司全体董事、监事和高级管理人员从公司领取的税前报酬合计为人民币1056.4万元（2015年度：人民币1,144.9万元）。

4、母公司和主要子公司的员工情况

(1) 员工情况

母公司在职员工的数量（人）	68,317
主要子公司在职员工的数量（人）	24,815
在职员工的数量合计（人）	93,132
专业构成	
专业构成类别	专业构成人数（人）
飞行员	8,126
乘务员（含兼职安全员）	18,177
空警安全员	2,040
机务系统	15,078
航务系统	2,397
客运系统	9,354
货运系统	6,683
地服系统	9,738
信息系统	1,330
财务系统	2,429
其他	17,780
合计	93,132
教育程度	
教育程度类别	数量（人）
研究生	2,955
本科	35,838
大专	28,826
中专及以下	25,513
合计	93,132

(2) 薪酬政策

报告期内，本公司不断优化薪酬、用工管理，以“岗位管理”为指导思想，继续努力推动“用工一体化”，将各类临时工、劳务工纳入统一的工资制度，并根据岗位特点建立不同的职业发展通道，

同时统一各岗位的福利待遇政策，基本实现了“同工同酬”。因国家公积金政策调整以及飞行员、机务维修等重点岗位市场薪酬水平提高，本公司对飞行员、机务维修人员待遇进行了优化调整，提高了员工的积极性，增强了公司的凝聚力，对公司的安全生产运营产生了积极正面的影响。

(3) 培训计划

2017年，本公司的培训计划是：

一是抓好重点培训项目。乘务培训方面，要培训2,113名新招乘务员、安全员和外籍乘务员，1,303名公务舱乘务员和695名主任乘务长及乘务长，完善并推广新乘务员培养“3+3”模式，着力提升公司服务能力。领导力培训方面，要继续推进“380人才计划”，常态化、规范化开展管理人员培训，探索建立适应公司需求的管理人员培训课程体系及讲师队伍。语言培训方面，要组织飞行员2,400人次、乘务员10,000人次岗位英语测试。其他方面，要开办投诉处理、客货销售代理人等专题培训，利用线上线下混合模式，做好957名新员工培训。

二是打造标准化、电子化、产品化的课程体系。要探索建立标准化的乘务培训课程体系，持续推进全公司面授课程统一化、标准化改革。在线课程方面，要做好提质增量工作，E-learning至少上线100门课程，APP至少上线500个微课程，微信平台至少上线1,000个微课程；要结合“南航e行”，推进定制化特色课程产品上线。

三是加快建设具有南航特色的教育培训系统。建立以南航大学为引领的培训体系，持续推进PC端和移动APP平台一体化建设，引入视频数据采集、远程直播录播与实时互动功能，用AR/VR等各种新技术打造智慧教室，实现由培训管理向平台运营的模式转变，探索建立包括员工学习地图在内的培训新制度。

九、重要事项

1、公司近三年(含报告期)的利润分配方案或预案、资本公积金转增股本方案或预案

币种：人民币

分红年度	每10股送红股数(股)	每10股派息数(含税)(元)	每10股转增数(股)	现金分红的数额(含税)(百万元)	分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润(百万元)	占合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比率(%)
2016年	0	1.0	0	982	5,055	19.43
2015年	0	0.8	0	785	3,851	20.38
2014年	0	0.4	0	393	1,773	22.17

2、2016年度拟定的利润分配预案、公积金转增股本预案

本公司2016年半年度未进行利润分配，亦未实施公积金转增股本。

董事会建议截至2016年12月31日止年度派发股息共计约人民币982百万元，按公司已发行股份9,817,567,000股计，每10股派发股息为人民币1元(含税)。有关股息的派发方案将呈交予本公司2016年度股东大会予以审议。股息将以人民币计值及宣布，以人民币向A股股东支付，以港币向H股股东支付。上述利润分配预案有待本公司股东大会的批准。如获批准，公司计划在2017年8月31日或之前向股东支付。

公司独立董事一致认为上述利润分配预案既充分考虑了股东利益，又符合公司当前的实际情况，

有利于公司的持续稳定发展，同意利润分配预案并提请股东大会审议。

董事长：

中国南方航空股份有限公司

2017年3月30日