

中国南方航空股份有限公司 首次公开发行 100,000 万股 A 股 网上路演公告

中国南方航空股份有限公司首次公开发行 100,000 万股 A 股已获中国证券监督管理委员会证监发行字[2003]70 号文核准。本次发行采用全部向二级市场投资者定价配售的发行方式，发行价格为 2.70 元/股，发行人和主承销商就本次发行举行网上路演。

- 1、 路演时间：2003 年 7 月 9 日下午 14 点至 18 点
- 2、 路演网站：中证网（www.cs.com.cn）
- 3、 参加人员：中国南方航空股份有限公司董事会、管理层主要成员及主承销商有关人员

本次公开发行的《招股说明书摘要》于 2003 年 7 月 7 日刊登于《中国证券报》、《上海证券报》和《证券时报》。敬请投资者关注。
特此公告。

中国南方航空股份有限公司

2003 年 7 月 7 日

中国南方航空股份有限公司

CHINA SOUTHERN AIRLINES CO., LTD.



**公开发行 A 股股票
招股说明书**

发行人民币普通股（A 股）

1,000,000,000 股

公司注册地址：广州市白云国际机场

公司已上市地：香港联合交易所

纽约证券交易所

主承销商：中国银河证券有限责任公司

中国南方航空股份有限公司

公开发行 A 股股票招股说明书

发行股票类型：人民币普通股

发行股票数量：1,000,000,000 股

每股面值：人民币 1.00 元

每股发行价格：人民币 2.70 元

发行方式：向二级市场投资者定价配售

发行日期：2003 年 7 月 10 日

拟上市地：上海证券交易所

主承销商及上市推荐人：中国银河证券有限责任公司

董事会声明

发行人董事会已批准本招股说明书及其摘要，全体董事承诺其中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计报告真实、完整。

中国证监会、其他政府机关对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对本发行人股票的价值或投资者收益的实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《中华人民共和国证券法》等有关法律法规的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

特别提示

本集团在飞机及发动机折旧年限、高价周转件及其维修费用的核算方法以及大修理费用的核算等会计处理方法与同行业上市公司存在一定的差异，具体情况请仔细阅读招股说明书第九章财务会计信息的“有关会计处理的分析说明”部分。

特别风险提示

本公司提请投资者认真阅读本招股说明书的“风险因素”部分，并特别注意下列风险：

1、近期在我国一些地区爆发的“非典型性肺炎”疫情使本集团 2003 年 4 月至 6 月的客运量及客座率较去年同期有大幅度下降，导致本集团 2003 年 1-4 月累计亏损 218,659 千元（未经审计）。目前中国“非典型性肺炎”疫情已得到有效控制，中国民航运输业 6 月已经开始有复苏迹象，根据经会计师审核的盈利预测报告，本集团 2003 年度预计实现净利润 202,642 千元，预计发行后加权平均净资产收益率为 2.01%，但是该盈利预测是在若干基本假设的基础上做出的，而这些基本假设存在重大不确定性，因此，本集团实际经

营成果可能与盈利预测存在差异。所以，投资者在投资决策时不应过分依赖该资料。

2、安全是航空公司经营至关重要的因素。飞机安全风险来自于恶劣天气、机械故障、人为错误、飞机缺陷及其他不可抗力事件。一旦发生飞行安全意外事故，将对本集团正常的生产运营及声誉带来不利的影响。

3、航油成本是本集团主营业务成本的主要构成部分。因航油价格受国际石油价格波动的影响较大，本集团难以预测今后航油价格的走势及涨跌幅度，航油价格的波动将对公司的经营产生影响。

4、本集团主要的运输设备系从国外进口或租赁方式取得，使得本集团有大量美元、日元债务，而本公司的收入大部分以人民币结算，所以本公司的外币付款需求一般都高于外币收入能力，美元及日元兑人民币的汇率变化将对本公司的利润构成较大影响。

5、截止 2002 年 12 月 31 日，本公司的资产负债率为 70.83%，本集团流动比率和速动比率分别为 0.47 和 0.42，并呈逐年下降趋势，并且每年须支付大额融资租赁和经营性租赁支出，以及缴纳相关民航建设基金，本集团存在可能无法偿还到期债务的风险。

6、中国南方航空集团公司的全资下属子公司中国北方航空公司及新疆航空公司与本集团在双方共同经营的航线上产生竞争。中国北方航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有 55 条，新疆航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有 8 条。

7、国内民航业 1998 年出现了以低于成本的价格销售机票的不正当竞争行为，随着民航运输业的开放市场、引入竞争机制等发展，无法预料今后不正当价格竞争行为会否再次发生，若此种情况发生，将对本集团的盈利带来负面影响。

8、机票销售价格、国内机场收费标准、国内地面服务收费标准等受到民航总局的严格管制，一旦民航总局调整机票销售价格或国内机场收费标准、国内地面服务收费标准等事项，则可能影响本集团的盈利情况。例如，根据民航总局及国家计委、财政部的《关于调整国内机场收费标准的通知》，自 2002 年 9 月 1 日起调整国内机场收费标准及国内地面服务费标准，此次调整将会提高本集团在该等方面的成本支出。

招股说明书签署日期：2003 年 6 月 26 日

目 录

第一章	概览	1
第二章	本次发行概况	7
	一、 本次发行的基本情况	7
	二、 本次发行前后的股本结构	8
	三、 本次发行有关当事人	8
	四、 预计发行时间表	13
第三章	风险因素与对策	15
	一、“非典型性肺炎”疫情的风险	15
	二、经营风险及对策	15
	三、外汇汇率风险及对策	17
	四、市场风险及对策	17
	五、政策性风险及对策	19
	六、财务风险及对策	19
	七、管理风险及对策	20
	八、募集资金投资项目的风险及对策	21
	九、加入 WTO 后的风险及对策	21
	十、其他风险及对策	22
第四章	发行人基本情况	24
	一、发行人基本信息	24
	二、本公司历史沿革	24
	三、本公司的股本结构变化及主要股东	27
	四、历次资产评估、验资、审计及国有股权管理的情况	29
	五、本公司的资产情况	31
	六、本公司的组织结构	38
	七、对外投资及风险管理的主要制度	54
	八、员工及其社会保障情况	55
	九、本公司独立运营情况	57
	十、南航集团投资企业情况	59
第五章	业务和技术	71
	一、世界航空运输业基本情况	71
	二、中国民航运输业情况	74
	三、影响航空运输业发展的因素	78
	四、本集团的竞争优势与劣势	80

五、南方航空的业务范围及主营业务	82
六、主要固定资产及无形资产	97
七、本公司特许经营权	105
八、境外经营情况	105
九、客运、货邮运输服务及维修的质量控制情况	105
十、公司的主要客户及供应商情况	106
十一、知识产权及非专利技术情况	106
十二、研究开发情况	106
十三、公司的创新机制和企业文化	107
第六章 同业竞争和关联交易	110
一、同业竞争	110
二、关联方及其关联交易	113
第七章 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员	128
一、董事会成员	128
二、监事会成员	131
三、其他高级管理人员	131
四、公司与董事、监事及高级管理人员签订的协议情况 及为稳定相关人员已采取或拟采取的措施	133
五、董事、监事及高级管理人员薪酬情况	133
六、董事、监事、高级管理人员持股情况和相互关系	134
第八章 公司治理结构	135
一、股东与股东大会	135
二、董事会与监事会	143
三、高级管理人员	148
四、重大生产决策程序与规则	151
五、对内部控制制度的评估意见	153
第九章 财务会计信息	154
一、财务报表编制基准及注册会计师意见	154
二、近三年经审计的合并财务报表	154
三、近三年经审计的母公司报表	157
四、合并报表范围及变化情况	160
五、主要会计政策变更的说明	162
六、经营业绩	166
七、有关资产状况	170
八、主要债项	175

九、股东权益	178
十、现金流量	180
十一、承诺事项	180
十二、或有事项	181
十三、与按国际会计准则编制的财务报表的差异说明	182
十四、与原始会计报表的差异说明	183
十五、有关会计处理的分析说明	190
十六、盈利预测	193
十七、资产评估与验资	204
十八、主要财务指标	209
十九、公司管理层讨论与分析	210
第十章 业务发展目标	217
一、公司发展计划	217
二、发展计划与现有业务的关系	220
三、本次募股资金的运用对实现公司业务目标的作用	220
第十一章 募集资金运用	222
一、募股资金总量及依据	222
二、本次募集资金的运用及资金缺口的补充来源	222
三、募股资金投资项目可行性分析及效益分析	223
第十二章 前次募集资金运用	225
一、本公司资金管理的主要内部制度	225
二、前次募股资金数额和到位时间	226
三、募股资金实际使用情况	226
四、投资项目收益情况	227
五、资金使用结余情况	227
六、注册会计师审核意见	227
第十三章 发行定价及股利分配政策	228
一、发行定价情况	228
二、股利分配的一般政策	228
三、历年股利分配情况	230
四、本次发行完成前滚存利润分配政策及派发股利计划	230
第十四章 其他重要事项	231
一、公司信息披露制度和为投资者服务的计划	231
二、重大合同	232

三、重大诉讼或仲裁事项	244
第十五章 董事及各中介机构声明	245
第十六章 附录和备查文件	253
一、附录	253
二、备查文件	253
三、查阅时间、地点	254

释 义

在本招股说明书中，除非文义另有所指，下列词语具有下述含义：

本公司、公司	指	中国南方航空股份有限公司
本集团	指	中国南方航空股份有限公司及其控股子公司
南航集团	指	南方航空（集团）公司、中国南方航空集团公司
A 股	指	向境内投资者发行的面值为人民币 1.00 元的普通股。
H 股	指	每股面值为人民币 1.00 元境外上市外资股，该等股份在香港联合交易所上市，并以港币认购。
ADS	指	由存托银行发行，在纽约证交所上市的美国存托股份，每一存托股份代表 50 股 H 股的所有权。
元	指	人民币元，中国法定货币
美元	指	美国法定货币
日元	指	日本法定货币
港元	指	香港法定货币
香港上市规则	指	香港联合交易所有限公司证券上市规则
重组报告	指	1994 年 5 月 28 日中国南方航空（集团）公司《关于中国南方航空股份有限重组报告》及 1994 年 7 月 13 日中国南方航空（集团）公司《对“关于设立‘中国南方航空股份有限公司’之重组报告”补充说明的报告》的统称。
分立协议	指	1995 年 3 月 25 日南航（集团）公司与中国南方航空股份有限公司签定的《分立协议》
综合服务协议	指	1997 年 5 月 22 日中国南方航空股份有限公司与南航（集团）公司签订的《综合服务协议》
民航总局、CAAC	指	中国民用航空总局
国家经贸委	指	原中华人民共和国国家经济贸易委员会
香港联交所	指	香港联合交易所有限公司
财政部	指	中华人民共和国财政部
国家工商局	指	中华人民共和国国家工商行政管理总局
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
国家计委	指	原国家发展计划委员会
国家体改委	指	原国家经济体制改革委员会
外经贸部	指	原中华人民共和国对外贸易经济合作部

GAMECO	指	广州飞机维修工程有限公司
广西航空	指	广西航空有限公司
汕头航空	指	南航（集团）汕头航空有限公司
厦门航空	指	厦门航空有限公司
珠海航空	指	珠海航空有限公司
四川航空	指	四川航空股份有限公司
贵州航空	指	贵州航空有限公司
事故征候万时率	指	每飞行 10,000 小时发生事故征候的次数
定检	指	对航空器每隔一个时间间隔进行的定期检查，包括 A 检和 C 检，C 检的维护深度比 A 检高，A 检、C 检又分为不同级别，各个级别 A 检、C 检的深度不同，维护内容也不同。
运输总周转量 （吨公里）	指	运输量和运输距离即旅客、行李、货物、邮件在空中实现位移的综合性指标
货邮周转量 （吨公里）	指	每一航段货物、邮件重量与该航段距离的乘积之和
旅客周转量 （人公里）	指	每一航段旅客运输量（人）与该航段距离的乘积之和
最大周转量 （吨公里）	指	最大业载与航距的乘积
最大客公里 （人公里）	指	可出售的最大座位数与航距的乘积
载运率	指	运输总周转量（实际吨公里）与最大周转量之比
客座率	指	实际旅客客公里与最大客公里之比
飞机日利用率	指	每个营运日每架飞机的实际飞行小时
FAA	指	美国联邦航空管理局
JAA	指	欧洲共同航空管理局
WTO	指	世界贸易组织
IATA	指	国际航空运输协会
东航	指	中国东方航空股份有限公司
国航	指	中国国际航空公司
近三年	指	2000 年、2001 年及 2002 年

第一章 概 览

本概览仅对招股说明书全文作扼要提示。投资者做出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、发行人简介

1、概况

(1) 发行人名称：中国南方航空股份有限公司

英文名称：China Southern Airlines Company Limited

(2) 发行人成立日期：1995 年 3 月 25 日

(3) 注册地址：广东省广州白云国际机场

(4) 法定代表人：颜志卿

(5) 注册资本：3,374,178,000 元

(6) 主要经营范围：国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务；通用航空业务；航空器维修；国内外航空公司间代理业务；航空食品加工与销售。

本公司是经国家体改委《体改生（1994）139 号文 关于设立中国南方航空股份有限公司的批复》批准，由南航集团作为唯一发起人，以发起设立方式设立的股份有限公司。本公司于 1995 年 3 月 25 日正式成立。本公司 1997 年 7 月境外发行 H 股（包括每股代表 50 股 H 股的美国存股证券 ADS）117,417.8 万股，并分别在纽约、香港两地挂牌上市。经对外贸易经济合作部《外经贸资一函[2003]273 号文 关于同意南方航空股份有限公司变更为外商投资股份有限公司的批复》批准，本公司变更为外商投资股份有限公司。截至 2002 年 12 月 31 日，本公司总股本 337,417.8 万股，其中南航集团持有 220,000 万股，占总股本的 65.2%，为控股股东；境外上市的 H 股 117,417.8 万股，占总股本的 34.8%。

2、业务

本集团为国内最大航空公司之一。近三年来，以旅客运输量、每周定期航班数量、飞行小时、航线数目以及机队规模计算，本集团在国内航空公司中排名第一。2002 年 12 月 9 日，本集团旅客运输量突破 2000 万人次。

(1) 本集团经营的航线网络在中国航空公司中最为广泛。截至 2002 年 12 月 31 日，本集团经营的航线达 349 条，其中，国内航线 286 条，国际航线 43 条及香港地区航线 20 条。2002 年，本集团平均每周 4,282 起降架次，通航城市 88 个，其中包括北京、广州、上海、天津、深圳、武汉、长沙、郑州、厦门、西安及成都等 64 个中国内地城市。这些城市大部分位于中国商业中心或经济较发达地区。

(2) 截至 2002 年 12 月 31 日，本集团共经营 122 架喷气式民用航空运输机，包括波音 B737-200、B737-300、B737-500、B737-700、B737-800、B757-200、B777-200、B747-200F、B747-400F 以及空中客车 A320-200 等型号的飞机。本集团机队于 2002 年底的平均机龄为 7.76 年（不包括湿租飞机）。

(3) 本集团通过本公司控股子公司厦门航空有限公司、南航（集团）汕头航空有限公司、广西航空有限公司、珠海航空有限公司以及贵州航空有限公司经营部分地区航空运输业务。本公司在上述控股子公司均拥有 60% 的权益。

(4) 本公司具有良好的飞行安全记录，2000 年、2001 年、2002 年飞行事故征候万时率均低于国内民航运输业平均水平。1995 年度、2001 年度本公司两次获得中国民航安全最高奖——金鹏杯。

(5) 本公司是目前国内唯一一家拥有独立培养飞行员能力的航空公司。

(6) 1999 年 2 月 1 日，本公司在国内首家推出了全新的销售服务模式——“网上售票”；2000 年 3 月，在国内首家启用电子客票。

(7) 2001 年，本公司荣获民航服务质量创新奖，中国民航协会“2001 年旅客话民航”品牌服务创新奖，并被英国伦敦的“航空服务质量”网站（www.airlinequality.com）评为中国最佳航空公司；2002 年，本公司被世界知名旅游业传媒《TTG》评为“中国最佳航空公司”，9 月出版的美国《财富》杂

志中文版首次评出中国上市公司 100 强，本公司名列第 13 位。

3、经营宗旨及战略目标

本公司以“让南航成为客户的首选，成为沟通中国和世界的捷径”为使命，并制定了如下战略目标：

（1）在 2004 年 10 月前，完成联合重组，即在确保飞行安全和公司经营稳定的前提下，完成业务、资产、机构和人员的重组，实现规模经营的最佳效应；

（2）在未来五年内，确立本公司在国内最具规模及最成功的航空公司的地位；

（3）在未来十年内，进入亚洲最大、最成功和最具盈利能力的前五家航空公司的行列。

二、控股东南航集团简介

本公司控股东南航集团是于 1991 年 1 月 26 日，在民航总局原 6 个地区管理局之一的广州民航管理局的航空运输及相关业务的基础上成立的全民所有制企业。1995 年 3 月 25 日，南航集团按照经民航总局和国家体改委批复的《重组报告》，将其航空运输业及相关的资产纳入股份制改造范围，改组设立中国南方航空股份有限公司，其余资产仍留在南航集团。2002 年 10 月 11 日，根据中华人民共和国国务院国函（2002）68 号文《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》及中国民用航空总局民航政法函（2002）580 号文，以南方航空（集团）公司为主体，联合中国北方航空公司和新疆航空公司，正式成立中国南方航空集团公司，注册资本为人民币 219,898 万元，经营范围为经营集团公司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。目前南航集团持有本公司 65.2% 的股权，同时还拥有中国南方航空进出口贸易公司、深圳市白云航空服务公司、南航集团财务有限公司以及民航快递有限责任公司等全资、控股、参股子公司 30 余家。

截至 2002 年 12 月 31 日，南航集团总资产为 60,610,300,228.31 元，净资产 6,157,850,101.78 元，2002 年实现净利润-557,522,886.23 元。（财务数据未

经审计)

三、发行人主要财务数据

(一) 经毕马威华振会计师事务所审计, 按照中国会计准则编制的财务报表的主要数据如下:

1、合并资产负债表主要数据:

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
总资产(千元)	37,470,113	30,663,055	30,960,056
总负债(千元)	27,035,331	20,940,900	21,335,768
少数股东权益(千元)	1,540,188	1,340,906	1,266,169
股东权益(千元)	8,894,594	8,381,249	8,358,119

2、合并利润表主要数据:

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
主营业务收入(千元)	18,805,510	17,761,764	15,858,927
主营业务利润(千元)	4,363,770	3,664,500	3,117,622
利润总额(千元)	1,031,686	913,159	985,934
净利润(千元)	513,345	417,048	535,656

3、主要财务指标

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
流动比率	0.47	0.52	0.80
速动比率	0.42	0.45	0.73
应收账款周转率(次)	26.05	22.98	17.98
存货周转率(次)	21.24	22.65	20.16
资产负债率(母公司)(%)	70.83	66.01	67.19
每股净资产(元)	2.64	2.48	2.48
每股收益(元)	0.15	0.12	0.16
每股经营活动产生的现金流量(元)	1.42	---	---

净资产收益率(加权平均)(%)	5.94	5.39	6.61
扣除非经常性损益后的净资产收益率 (加权平均)(%)	6.19	5.46	3.55

(二)按照国际通行会计准则编制的经毕马威会计师事务所审计的近三年财务报表的主要数据如下：

1、合并资产负债表主要数据：

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
非流动资产(千元)	31,582,252	26,274,771	25,034,733
流动资产(千元)	5,605,795	4,378,331	5,889,312
流动负债(千元)	12,621,793	8,074,108	7,105,370
非流动负债及递延项目(千元)	13,436,401	11,979,538	13,648,796
少数股东权益(千元)	1,516,646	1,377,793	1,288,441
股东权益(千元)	9,613,207	9,221,663	8,881,438

2、合并利润表主要数据：

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
经营收入总额(千元)	18,018,620	16,879,658	15,178,318
经营利润(千元)	2,026,077	1,400,673	1,182,101
除税及少数股东权益前利润(千元)	1,139,099	795,256	592,323
本年度净利润(千元)	575,761	340,225	501,771

四、本次发行情况

1、股票种类：人民币普通股(A股)

2、每股面值：人民币 1.00 元

3、发行股数：100,000 万股，占发行后总股本的 22.9%。

4、发行价格：2.70 元

- 5、发行市盈率：按照本公司 2002 年每股盈利 0.15 元计算，本次发行市盈率为 18.00 倍。
- 6、发行前每股净资产：2.64 元（截至 2002 年 12 月 31 日）
- 7、预计发行后每股净资产：2.64 元（已扣除发行费用）
- 8、发行方式：向二级市场投资者定价配售
- 9、拟上市证券交易所：上海证券交易所

五、募股资金的主要用途

本公司此次发行人民币普通股股票所筹集资金在扣除发行费用后，将全部用于引进波音 737-800 型号飞机及有关机载设备。如本次发行募集资金超过上述用途所需，则多出部分用于偿还一年内到期的长期负债及补充流动资金；如本次募集资金不足上述用途所需，则不足部分由公司通过商业贷款筹集。

第二章 本次发行概况

一、本次发行的基本情况：

（一）本次发行概况

- 1、股票种类：人民币普通股（A股）
- 2、每股面值：人民币 1.00 元
- 3、发行股数：100,000 万股，占发行后总股本的 22.9%。
- 4、每股发行价格：2.70 元
- 5、发行市盈率：按照本公司 2002 年每股盈利 0.15 元计算，本次发行市盈率为 18.00 倍。
- 6、预测盈利总额及发行后每股盈利：根据 2003 年度盈利预测，预计 2003 年度净利润为 202,642 千元，按照发行后总股本计算的全面摊薄每股收益为 0.05 元。
- 7、发行前每股净资产：2.64 元（截至 2002 年 12 月 31 日）
- 8、预计发行后每股净资产：2.64 元（已扣除发行费用）
- 9、发行方式：向二级市场投资者定价配售。
- 10、发行对象：于招股说明书摘要刊登当日收盘时持有沪市或深市的已上市流通人民币普通股（A 股）股票市值达 1 万元及以上的投资者。
- 11、承销方式：余额包销
- 12、本次发行预计募股实收资金：264,067 万元
- 13、发行费用：5,933 万元，包括承销费用 4,320 万元，注册会计师费用 565 万元，律师费用 100 万元，审核费 3 万元，及上网发行手续费 945 万元。

14、拟上市证券交易所：上海证券交易所。

二、本次发行前后的股本结构

股 份 类 别	发 行 前		发 行 后	
	股 数	比 例(%)	股 数	比 例(%)
一、尚未流通股份				
国家股	2,200,000,000 股	65.2%	2,200,000,000 股	50.3%
二、已流通股份				
1、境外上市外资股（H 股）	1,174,178,000 股	34.8%	1,174,178,000 股	26.8%
2、境内上市普通股（A 股）	——	——	1,000,000,000 股	22.9%
总 股 本	3,374,178,000 股	100%	4,374,178,000 股	100%

三、本次发行有关当事人

- 1、发 行 人：中国南方航空股份有限公司
 英 文 名 称：China Southern Airlines Company Limited
 法定代表人：颜志卿
 住 所：广州白云国际机场
 电 话：（020）86124737
 传 真：（020）86659040
 董事会秘书：苏亮
 网 址：www.cs-air.com
 电 子 信 箱：ir.cz@cs-air.com
- 2、主承销商及上市推荐人：中国银河证券有限责任公司
 法定代表人：朱利
 住 所：北京市西城区金融大街 35 号国际企业大厦 C 座
 电 话：（010）66568073、66568093、66568095、66568090
 传 真：（010）66568857
 联 系 人：李晓岱、司宏鹏、茅荪、张瑾、李勇
 网 址：www.chinastock.com.cn
 电 子 信 箱：csa@chinastock.com.cn
- 3、副主承销商：
 - （1）金元证券有限责任公司

法定代表人：彭振明
住 所：海南省海口市龙昆北路 2 号帝豪大厦
电 话：(0898) 68583079
传 真：(0898) 68583087
联 系 人：郭蕾

(2) 世纪证券有限责任公司

法定代表人：段强
住 所：深圳市八卦岭八卦 3 路平安大厦
电 话：(010) 66413858-9212
传 真：(010) 66421805
联 系 人：万颖群

(3) 中关村证券有限责任公司

法定代表人：段永基
住 所：北京市海淀区中关村南大街 32、甲 32、34 号（中关村科技发展大厦 B 座）
电 话：(021) 62839592
传 真：(021) 62830636
联 系 人：陈伯泉

4、分 销 商：

(1) 广发证券有限责任公司

法定代表人：陈云贤
住 所：广州市天河北路大都会广场 42 楼
电 话：(020) 87555888-527
传 真：(020) 87553583
联 系 人：陈植

(2) 大通证券有限责任公司

法定代表人：张凯华
住 所：大连人民路 24 号
电 话：(010) 64242288-4028
传 真：(010) 84481760
联 系 人：张晶

(3) 渤海证券有限责任公司

法定代表人：张志军

住 所： 天津市经济技术开发区第一大街 29 号
电 话： (022) 28451611
传 真： (022) 28451611
联 系 人： 李革森

(4) 华泰证券有限责任公司

法定代表人： 吴万善
住 所： 江苏省南京市中山东路 90 号
电 话： (025) 4457777-801
传 真： (025) 4579851
联 系 人： 王洪亮

(5) 大鹏证券有限责任公司

法定代表人： 徐卫国
住 所： 深圳市深南东路 5002 号信兴广场帝王商业中心商业大楼 8 层
电 话： (0755) 2463962
传 真： (0755) 2462520
联 系 人： 汤炀炀

(6) 长江证券有限责任公司

法定代表人： 明云成
住 所： 武汉市江汉区新华下路特 8 号
电 话： (027) 65799695
传 真： (027) 85481569
联 系 人： 王丹荔

(7) 山西证券有限责任公司

法定代表人： 吴晋安
住 所： 山西省太原市迎泽大街 282 号
电 话： (0351) 4034217
传 真： (0351) 2021147
联 系 人： 李捷

(8) 光大证券有限责任公司

法定代表人： 王明权
住 所： 上海市浦东新区浦东南路 528 号上海证券大厦
电 话： (010) 68561122
传 真： (010) 68561008

联系人：刘向京

(9) 民生证券有限责任公司

法定代表人：席春迎

住所：北京市西城区复兴门内大街 158 号远洋大厦 13 层

电话：(010) 66493390

传真：(010) 66493390

联系人：张星岩

(10) 上海证券有限责任公司

法定代表人：周有道

住所：上海市九江路 111 号

电话：(021) 54043389-8000

传真：(021) 54043281

联系人：袁丁

(11) 广州证券有限责任公司

法定代表人：吴张

住所：广州市先烈中路 69 号东山广场主楼 5 楼

电话：(010) 66413190

传真：(010) 66421505、87325041

联系人：马建鸿

(12) 天一证券有限责任公司

法定代表人：林益森

住所：浙江省宁波市开明街 417-427 号

电话：(021) 63192642

传真：(021) 63192628

联系人：谷茹

(13) 国海证券有限责任公司

法定代表人：黄兆鹏

住所：南宁市教育路 7-1 号

电话：(0771) 5539010

传真：(0771) 5317483

联系人：施越

(14) 南方证券股份有限公司

法定代表人：贺云

住所：深圳市嘉宾路 4028 号太平洋商厦

电 话：(0755) 2138348

传 真：(0755) 2138227

联 系 人：周凌云

(15) 北方证券有限责任公司

法定代表人：路畔生

住 所：沈阳市沈河区友好街 9 号

电 话：(021) 58885109

传 真：(021) 58885130

联 系 人：刘辉

(16) 亚洲证券有限责任公司

法定代表人：吉可为

住 所：上海市源深路 279 号

电 话：(021) 64453069

传 真：(021) 64458585

联 系 人：陆宜平

(17) 第一创业证券有限责任公司

法定代表人：刘学民

住 所：深圳市罗湖区笋岗路 12 号中民时代广场 B 座

电 话：(010) 85285120-307

传 真：(010) 85285004

联 系 人：骆本水

5、发行人律师：广东正平天成律师事务所

负 责 人：孔超

住 所：广州市环市东路 472 号粤海大厦

电 话：(020) 87302008

传 真：(020) 87306208

经 办 律 师：吕晖、章震亚

6、主承销商律师：北京市中咨律师事务所

负 责 人：蒋红毅

住 所：北京市朝阳区朝外大街 20 号联合大厦

电 话：(010) 65883292

传 真：(010) 65883290

经 办 律 师：贾军、蒋红毅

7、境内会计师事务所：毕马威华振会计师事务所

负 责 人： 萧伟强
住 所： 北京建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 16 层
电 话： (010) 65056300
传 真： (010) 65056306
注册会计师： 罗铮、赵奇

8、境外会计师事务所：毕马威会计师事务所

负 责 人： 邹小磊
住 所： 香港中环太子大厦 8 楼
电 话： (0852)28268066
传 真： (0852)28452588
注册会计师： 邹小磊

9、股票登记机构： 中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

地 址： 上海浦东新区浦建路 727 号
电 话： (021) 58708888
传 真： (021) 58899400

发行人与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员和经办人员之间不存在直接的或间接的股权关系或其他权益关系。

四、预计发行时间表

- 1、招股说明书及摘要刊登日期：2003 年 7 月 7 日（T-3 日）
- 2、发行公告刊登：2003 年 7 月 8 日（T-2 日）
- 3、路演推介日期：2003 年 7 月 9 日（T-1 日）
- 4、发行申购日期：2003 年 7 月 10 日（T 日）
- 5、摇号日期：2003 年 7 月 11 日（T+1 日）
- 6、摇号结果公告日期：2003 年 7 月 14 日（T+2 日）

7、中签投资者缴纳股款日期：2003 年 7 月 15 日（T+3 日）

8、预计上市日期：本次股票公开发行结束后将尽快申请在上海证券交易所挂牌交易

第三章 风险因素与对策

投资者在评估发行人此次发售的股票时，除本招股说明书提供的其他资料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素：

一、“非典型性肺炎”疫情的风险

近期在我国一些地区爆发的“非典型性肺炎”疫情，对中国航空运输业造成了严重影响，本集团2003年4月至6月的客运量及客座率较去年同期有大幅度下降，导致本集团2003年1-4月累计亏损218,659千元（未经审计）。目前中国“非典型性肺炎”疫情已得到有效控制，中国民航运输业6月已经开始有恢复迹象，且根据毕马威华振会计师事务所审核的盈利预测报告，本集团2003年度预计实现净利润202,642千元，预计发行后加权平均净资产收益率为2.01%，但是该盈利预测是在若干基本假设的基础上做出的，而这些基本假设存在重大不确定性，因此本集团实际经营成果可能与盈利预测存在差异，投资者在投资决策时不应过分依赖该资料。

二、经营风险及对策

（一）安全风险

民航运输业最基本的风险就是飞行安全风险，安全因素是航空公司经营至关重要的因素。飞行安全风险来自于恶劣天气、机械故障、人为错误、飞机缺陷以及其他不可抗力事件。一旦发生飞行安全意外事故，虽然飞机投保了综合性保险，但仍会对本集团正常的生产运营及声誉带来不利的影响。

在安全设施上，本集团所有飞机都装有现代化的导航和通讯设备并保持定期维护检修，使飞机保持持续适航状态，以尽量避免飞机发生意外事故。

本集团在安全管理上严格遵循国家有关法律、法规和制度的规定，并形成了完善的安全规章体系，在实际操作中严格执行。本公司2000年、2001年、2002年飞行事故征候万时率分别为0.19、0.19、0.42，均低于国内民航运输业的平均水平。

本集团始终坚持“安全第一、预防为主”的方针，强化全员安全意识，实行安全目标责任制，狠抓安全教育和安全规章制度的落实；本公司拥有完善的飞行员训练和培训体系，强化了对飞行员的飞行安全管理；使用科学管理手段，充

分发挥 SOC（航班运行控制系统）、QAR（飞行品质监控系统）、发动机性能监控系统的系统优势，确保飞行安全。

（二）航空油料价格波动风险

航空油料价格波动对本集团的经营有较大影响，2000 年、2001 年、2002 年航油成本占本集团主营业务成本的比例分别约为 27.96%、27.73%、26.81%。航油价格受国际石油价格波动的影响较大，本集团难以预测今后航油价格的走势及涨跌幅度，航油价格的波动将对本集团的盈利产生影响。根据本集团估算，如果航油价格每上涨 1%，则本集团主营业务成本将增加 0.35 亿元左右。

本集团在国家规定的范围内，在国际市场上利用期货有限度地对冲部分境外用油价格。另外，本集团通过加强航油采购合同管理，严格执行精确的计算机飞行计划和相应节能措施，降低航油消耗。

（三）商标使用权风险

本公司航空运输业务使用的主要商标——中英文名称“南方航空（China Southern）”、“中国南方航空（China Southern Airlines）”和兰底红色木棉花标志的商标为控股股东南航集团所有，如果出现本公司不能使用该商标的情形，将对本公司生产经营产生影响。

针对上述风险，本公司与南航集团于 1997 年 5 月 22 日签订了一份为期 10 年的商标许可协议。根据该协议，南航集团确认本公司有权无偿使用中英文名称“南方航空（China Southern）”及“中国南方航空（China Southern Airlines）”，允许本公司就其航空及相关业务在世界范围内使用兰底红色木棉花标志；且本公司可以不经南航集团的同意而再许可本公司的关联人就航空服务和相关活动使用许可标志。除非南航集团于协议届满前三个月发出书面终止通知，否则该协议将自动续期 10 年。另外，根据分立协议，只要南航集团持有本公司的股权，本公司从南航集团获得的使用分立业务商标的授权就是无期限的，并无需支付任何对价，且本公司可在全球使用分立业务商标。这两项协议的签署有效地保证了本公司在南航集团持有本公司股权期间使用上述商标不存在法律障碍。

（四）航材供应的风险

本集团的航材包括高价周转件和航材消耗件,主要购自波音公司、Hamilton sundstrand、Goodrich、Dunlop、通用电气公司(GE)、霍尼韦尔国际有限公司、香港飞机发动机维修有限公司、罗罗商业航空发动机有限公司、通用飞机发动机维修马来西亚公司、摩天宇飞机维修有限公司等,这些航材的专用性强,在紧急订货时,可能缺乏货源,导致飞机维修的停场时间延长,降低飞机的利用率。

本集团储备了一部分航材,购置了部分备用发动机,以便在飞机需要维修时选用。在飞机维修需要紧急订货时,本集团一般采取向其他航空公司或维修公司借件、交换的方式解决,并加紧催修,以尽可能使飞机得到及时修理。

三、外汇汇率风险及对策

本集团主要的运输设备如飞机、发动机及航材设备系从国外进口或以租赁方式引进,本公司作为香港上市的H股公司,境外上市的外资股股利或其他现金分派按规定须以港币、美元支付,本集团的融资租赁负债约78%为美元负债,约22%为日元负债,本集团的银行借款约54%为美元负债,由此形成本集团对外汇的需求。同时本集团目前经营的主要是国内航线,收入大部分以人民币结算,所以本集团的外币付款需求一般都高于外币收入能力。因此,美元及日元兑人民币的汇率变化将使本集团形成较大的汇兑损益,尽管该项汇兑损益大部分为未实现的账面损益,但仍然会对本集团的利润构成一定的影响。根据本集团估算,美元及日元兑人民币的汇率每变动1%,本集团的汇兑损益则分别约0.89亿元和0.19亿元。

本集团将加强国际航线的营销,提高国际航线航班的载运率,努力增加国际航线外汇收入,以缩小外币收入与外币支付需求的差距。本集团将密切关注国家外汇政策和主要外币汇率走势,增强判断国际外汇市场变动趋势的能力,在国家外汇政策允许的范围内,利用外汇期货等金融工具,采取适当的行为,以降低外汇及汇率风险。

四、市场风险及对策

(一) 经济周期的影响

民航运输业是与国民经济发展密切相关的行业。民航运输业受宏观经济景气度的影响较大,宏观经济景气度直接影响到居民可支配收入额、贸易额的增减,

进而影响航空旅行和航空货运的需求。

中国经济持续稳定的增长为中国民航运输业的发展提供了良好的机遇和条件。本公司通过加强对宏观经济形势的分析预测，适时改善航线结构，合理布局国内航线、港澳地区航线及国际航线，及时调整运力，以尽可能提高经济效益，减小宏观经济景气度对公司航空运输业务的冲击。

（二）航空运输市场具有明显的周期性

航空运输在一年之中的淡旺季较为明显，每年第 2、3 季度为旅游旺季，载客量一般较第 1、4 季度为高。一般情况下，第 2 季度的 4 月份和 5 月份、第 3 季度的 8 月和 9 月份及第 4 季度的 10 月份为旅游及商务活动旺季，这些月份的平均载客量一般比其他月份的为高；此外，对于广州市场而言，每年春秋两届的广交会期间也是航空市场的旺季。航空运输市场的季节性变化可能对公司的正常运营构成一定影响。

面对航空运输市场的周期性变化，本公司根据不同的市场形势，采取相应的销售政策和营销策略，做好市场需求预测，有针对性地调整运力。旺季提前做好加班、包机航班的组织工作，科学合理调配运力，在保证安全的前提下，尽可能增加航班，满足市场需求，增加营运收入；淡季有效控制成本，调整机型配置。对一些长期客座率低、亏损严重、没有市场前景的非战略航线计划予以取消。

（三）行业竞争的影响

本集团具有航线网络覆盖面广的优势，避无可免地与其他航空公司共飞的航线上产生不同程度的竞争。近年来，本集团与其他航空公司在国内航线及本集团高利润的香港地区航线上的竞争激烈。

国内民航业 1998 年出现了以低于成本的价格销售机票的不正当竞争行为，导致民航运输业全行业亏损，1999 年初被民航总局通函制止，绝大部分航空公司于 1999 年扭亏为盈。但另一方面，开放市场、引入竞争机制是民航运输业的发展方向，无法预料今后不正当价格竞争行为会否再次发生，若此种情况发生，将对本集团的盈利增长带来负面影响。

本集团拟加强同业间的横向联系，加强与国内外航空公司的联盟与合作。实行品牌战略和中枢网络战略，根据旅客流量和流向，利用本集团拥有的最广泛

的航线网络，创造尽可能多的中转机会特别是国际与国内间的中转机会，加强国内航线与国际航线的中转与联运。以广州、北京、上海、深圳四大重点城市为依托，增强始发地的竞争优势，在重要航线上增加航班班次，实现航班时刻的合理覆盖，提高重要市场的占有份额；通过加强品牌营销，积极发展常旅客计划，进一步提高服务质量，提高公司的商誉，增强公司的竞争实力。

五、政策性风险及对策

中国民航运输业受到民航总局的高度管制，民航总局主要承担民用航空的安全管理、市场管理、空中交通管理、宏观调控以及对外关系等方面的职能。民航总局颁布及实施的管制制度基本上涉及航空营运的各个方面，包括设立航空公司、分配国内、港澳地区及国际航线权、制定国内机票价格、向飞行员、飞机维修人员发放执照、营运安全标准、飞机维修、航空油料价格、空中交通管制、国内机场收费标准、国内地面服务收费标准等。民航总局的管制有利于国内民航运输业形成有序竞争的局面，有利于中国民航运输业的长期稳定发展，但在另一方面也限制了本公司根据市场变化采取相应对策的灵活性。

随着民航运输业的发展，民航总局不断调整并实施宏观调控及监管政策，虽然目前看不到有对公司明显不利的政策变动，但并不保证民航总局在未来作出的政策变化不会对本公司的盈利造成某种程度的不利影响。

本公司作为目前国内最大的航空公司之一，通常能够向民航总局就监管政策的制定和修改提出合理建议，并且能够较为准确地掌握行业的动态，及时了解和判断行业监管政策的变化，使市场竞争策略跟随监管政策的变动。

六、财务风险及对策

(一) 偿还债务的风险

截止 2002 年 12 月 31 日，本公司的资产负债率为 70.83%；本集团流动比率和速动比率分别为 0.47 和 0.42，并呈逐年下降趋势，且每年须支付大额融资租赁和经营性租赁支出，以及缴纳相关民航建设基金，本集团存在可能无法偿还到期债务的风险。

尽管本公司的资产负债率较高，但与民航运输业的行业特点相适应，并仍低于同行业已上市公司的资产负债率。本公司将通过本次发行 A 股，筹集资金，

降低资产负债率，提高长期偿债能力。同时，本集团将通过调整负债结构，以及将自有或到期的融资租赁的飞机进行售后租回等方式，增加现金流入，避免无法偿还到期债务的风险。

（二）持续融资的风险

为适应航空运输业务发展的需要，本集团订购了多架飞机以及飞行设备，广州白云国际机场迁建工程南航基地的建设亦需要大量资金，同时，本集团在未来几年里需要支付经营性租赁飞机租金及偿还购买或融资租赁飞机而形成的到期负债，从而形成了未来的巨大资金需求。虽然本集团的经营现金流量非常良好，但仍然难以满足上述的资金需求，因此本集团是否能筹集足够的资金将影响到本集团的运作以及进一步发展。

为此，本公司拟通过本次A股发行直接从资本市场融资，同时充分利用本集团在境内外银行良好的信誉适度进行债务融资，并择机在境外资本市场发行证券进行直接融资。

七、管理风险及对策

（一）股权集中及控制风险

南航集团目前持有本公司65.2%的股份，是本公司的最大股东，本次A股发行后，南航集团将继续保持其绝对控股地位。南航集团凭借其绝对控股地位，可以通过投票表决方式决定公司董事会人选和公司的经营决策，如投资方向、股利分配政策等，从而可能因股权集中带来控制风险。

南航集团及本公司均严格遵守《公司法》、《证券法》等有关法律、法规和公司章程的有关规定，确保公司日常经营管理的独立性。本公司聘请5名独立董事，从而使独立董事人数达到董事会人数的1/3，以有效保护公众投资者的利益。

（二）组织机构管理与控制风险

本集团的各项业务分别由公司本部、分支机构、下属子公司负责经营，这种组织机构模式使本集团在业务、财务、人事方面的管理跨度大，环节多，存在潜在的管理与控制风险。

针对组织机构的管理与控制风险，本公司已经制定了财务与资金管理、内部审计、对外投资、人力资源等方面的严格的控制程序，致力于完善公司治理结

构，认真执行公司章程及三会议事规则，发挥外部独立董事对公司决策的作用，并充分利用专业咨询机构的建议，最大程度地减少组织机构管理与控制风险。

（三）同业竞争的风险

根据国函[2002]68号文件《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》，中国南方航空集团公司于2002年10月11日正式组建，并成为本公司的控股股东。中国南方航空集团公司的全资下属子公司中国北方航空公司、新疆航空公司与本集团在双方共同经营的航线上产生竞争。

中国北方航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有55条，竞争主要在这些航线上进行。本集团于2002年在与中国北方航空公司共同经营的航线上所取得的收入约为46.5亿元左右，占本集团同期主营业务收入的24.7%。

新疆航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有8条，竞争主要在这些航线上进行。本集团于2002年在与新疆航空公司共同经营的航线上所取得的收入为14.2亿元左右，占本集团同期主营业务收入的7.6%左右。

在2004年10月或以前，由南航集团将中国北方航空公司、新疆航空公司的航空运输业务相关资产、负债经过资产评估，并履行董事会及股东大会批准等法定程序后，注入本公司，使南航集团不再经营航空运输业务，从而彻底解决由于南航集团与中国北方航空公司、新疆航空公司联合重组而产生同业竞争。在此之前，本公司与南航集团采取航线联营等过渡性措施减少同业竞争，争取双赢局面。

八、募集资金投资项目的风险及对策

本次发行所筹集资金将用于购买波音B737-800型飞机及有关机载设备，置换现有经营租赁到期的B737-300、B737-500型飞机。随着新购置的飞机逐步到位，本公司资产状况将得到改善，有利于提高公司的营运实力。拟投入的波音B737-800型飞机虽然在性能、运营的可靠性以及舒适程度等方面都优于租赁的B737-300、B737-500型飞机，但能否扩大市场份额仍然存在不确定性。

为此，本公司将进一步优化运力配置，合理制定航班计划，开发不同航线产品，制定相应政策，充分发挥公司的规模优势，并进行市场宣传，采取多种营销手段，提高服务标准，以争取市场的主动权。

九、加入WTO后的风险及对策

我国已成为世界贸易组织的正式成员，在航空运输方面，我国将开放航空器的修理和维护及计算机订座系统的市场准入。加入 WTO 后，本集团国际航线运输将面临国外大型航空公司的竞争，来自外国公司竞争的增强可能对本集团的经营业绩产生不利影响。

本公司将坚持以国内市场为主导，并加大进入国际市场的力度，在国际市场上采取代码共享和加入航空联盟的形式角逐竞争。本公司已与 AMADEUS、GALILEO、SABRE、ABACUS、INFINI、AXESS、WORLDSPAN 等 7 家境外计算机订座系统签订了分销协议，加强了本公司在境外机票销售和订座。本公司已在飞机维修行业与外资合作，提高了飞机维修的能力和水平。本公司将不断提高技术水平和水平，增强整体竞争实力。

十、其他风险及对策

（一）国际政治、军事形势变化的风险

本集团开展运输经营的主要固定资产飞机、飞机发动机以及航材系从国外进口，飞机的维修技术方案也须由国外飞机制造厂商提供，若国际政治、军事形势发生不利于中国的变化，可能对进口飞机及航材造成障碍，从而影响本集团运力的利用和扩展。

（二）国际航空保险市场变化的风险

美国“9.11”恐怖袭击事件发生后，国际航空险承保人增加战争责任险附加保费，而且战争责任险保障条款对战争引起的第三者责任赔偿限额降为每次事故 5,000 万美元。为保障各航空公司的正常运营，对于 5,000 万美元赔偿限额不足部分的差额，中国政府为各航空公司提供赔偿担保，期限为一个月。目前，中国政府提供的赔偿担保在每次期满后续期一个月。若上述附加保费进一步增加或中国政府的赔偿担保取消，将可能使本集团的保费支出增加。

（三）股市风险

目前我国股票市场尚处于成长阶段，有关证券市场的法律法规尚处在不断完善的过程中，股票价格不仅受公司盈利水平和发展前景的影响，而且受供求关系、利率、汇率、以及国家有关经济政策等因素的影响。本公司股票市场价格可能因出现上述因素而波动，直接或间接地给投资者造成损失。

股市风险难于预测，本公司提醒投资者在购买本公司股票时应对上述风险因素充分了解，进行综合分析。

本公司将完善经营机制，提高管理水平，以良好的业绩给投资者以稳定丰厚的投资回报。同时，公司将严格遵循《公司法》、《证券法》、《公开发行股票公司信息披露实施细则》等有关法律法规的规定，及时、准确、充分地披露公司的有关信息，协助投资者做出合理的投资判断，降低投资者的风险。

第四章 发行人基本情况

一、发行人基本信息

(一) 发行人名称 : (中文) 中国南方航空股份有限公司

(英文) China Southern Airlines Company Limited

(二) 法定代表人 : 颜志卿

(三) 设立日期 : 1995 年 3 月 25 日

(四) 住所及邮政编码 : 广东省广州市白云国际机场 (邮政编码 : 510405)

(五) 电话、传真号码 : 电话 : (020) 86124737

传真 : (020) 86659040

(六) 互联网网址 : <http://www.cs-air.com>

(七) 电子信箱 : ir.cz@cs-air.com

二、本公司历史沿革

(一) 本公司重组改制

本公司是由中国南方航空 (集团) 公司 (现更名为中国南方航空集团公司) 经国家体改委体改生 (1994) 第 139 号文批准 , 于 1995 年 3 月 25 日独家发起设立的股份有限公司。经对外贸易经济合作部《外经贸资一函[2003]273 号文 关于同意南方航空股份有限公司变更为外商投资股份有限公司的批复 》批准 , 本公司变更为外商投资股份有限公司。

本公司发起人南航集团的前身为中国民用航空广州管理局的一部分。在中国民用航空总局进行行政企分开的体制改革后 , 经民航总局批准 , 在整合了原中国民用航空广州管理局的航空运输及相关业务的基础上 , 1991 年 1 月 26 日中国南方航空公司在国家工商局注册成立 , 并于 1993 年 1 月 8 日更名为中国南方航空 (集团) 公司。

1995年3月25日中国南方航空（集团）公司按照经民用航空总局和国家体改委确认的《重组报告》，以其相关的航空运输业务资产组建中国南方航空股份有限公司，同时，中国南方航空（集团）公司更名为南航（集团）公司。南航（集团）公司于1997年12月11日又更名为南方航空（集团）公司。2002年10月11日根据中华人民共和国国务院国函（2002）68号文《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》及中国民用航空总局民航政法函（2002）580号文，中国南方航空集团公司以南方航空（集团）公司为主体，联合中国北方航空公司和新疆航空公司成立。

根据《重组报告》和《分立协议》，本公司作为中国南方航空（集团）公司民用航空业务的继承人，享有并承担中国南方航空（集团）公司的与其民用航空业务及其资产和负债相关联的一切权利和义务，而中国南方航空（集团）公司则保留其非航空及相关的业务、资产及负债，以及非商业性资产和负债。本公司的经营业务包括：国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务；通用航空业务；航空器维修；国内外航空公司间代理业务；航空食品加工与销售。

通过重组，南航集团投入本公司的资产主要有中国南方航空（集团）公司下属的飞行部（原第六飞行大队）、第十一飞行大队、第十五飞行大队、第十六飞行大队、珠海飞行训练中心、客运处、货运处、售票处、全资子公司中国南方航空海南公司、中国南方航空深圳公司、中国南方航空湖南公司、中国南方航空（集团）公司珠海直升机公司及分公司中国南方航空湖北分公司、中国南方航空河南分公司的资产，以及中国南方航空（集团）公司在其控股及参股公司汕头航空、广西航空、厦门航空、GAMECO、南联和西澳飞行学院的权益折成股份投入。其余资产由南航集团继续经营，南航集团将航空运输业务资产投入本公司后，南航集团的主营业务为本系统所属企业的经营管理、所属企业生产产品的销售。根据《分立协议》，南航集团及本公司同意有关南航集团或本公司（视情况而定）根据分立协议持有或继承的业务、资产及负债而导致对方承担的索偿、债务及费用等，向对方作出赔偿。

根据广州资产评估公司对南航集团拟投入本公司资产出具的评估报告和国家国有资产管理局国资评（1994）644号文《对中国南方航空（集团）公司股票上市项目资产评估结果的确认通知》，南航集团投入本公司的净资产额为

261,615.8 万元。

根据国家国有资产管理局国资企函发（1994）158 号文《关于中国南方航空股份有限公司国家股权管理的复函》批复，以净资产的 84.1%折为股本，计 220,000 万股，股份设置为国家股，并授权南航集团代表国家持有本公司的国家股股份，成为本公司的股东。并根据国家体改委批准，南航集团作为唯一发起人，以发起设立方式成立本公司。

（二）本公司 H 股发行情况

经本公司 1997 年临时股东大会决议、国家体改委体改生（1997）66 号文《关于同意中国南方航空股份有限公司转为境外募集公司的批复》和体改生（1997）76 号文《关于同意中国南方航空股份有限公司调整境外上市外资股股份数额的批复》、国务院证券委员会证委发（1997）33 号文《关于同意中国南方航空股份有限公司发行境外上市外资股的批复》批准，1997 年 7 月 25 日以每股 H 股 4.75 港币在国际资本市场尚共发行每股面值人民币 1.00 元的 H 股 103,000 万股，并于当地时间 1997 年 7 月 30 日、31 日在纽约、香港两地成功挂牌上市。1997 年 8 月 23 日本公司行使了超额配售权。超额配售 14,417.8 万股普通股后，本公司的总股本为 337,417.8 万股。1997 年本公司 H 股发行按 1997 年 8 月 27 日中国人民银行公布的港币兑换人民币中间价（HK\$：RMB1.0708）及美元兑换人民币中间价（US\$1：RMB8.2890）折算，募集资金共计人民币 59.71 亿元，扣除发行费用后实际募集资金 54.59 亿元。

在 1997 年 H 股发行前，本公司于 1997 年 6 月 23 日与香港和记黄埔有限公司、长江实业（集团）有限公司、新世界、新鸿基地产、大福集团有限公司、高盛关联基金这些在亚洲和世界享有盛名的公司达成了战略性持股协议。这些战略投资者购买的股份数如下表所示：

战略投资者名称	购买 H 股股份数
香港和记黄埔有限公司	96,938,500 股
长江实业（集团）有限公司	96,938,500 股
新世界发展	48,300,000 股
新鸿基地产	32,200,000 股

大福集团有限公司	16,100,000 股
高盛关联基金	32,200,000 股
合计	322,677,000 股

根据战略性持股协议，除事先取得本公司及全球协调人书面同意外，在 H 股开始在香港联交所买卖之日起一年内不会直接或间接地发售、销售或以其它方式处置这些 H 股。

三、本公司的股本结构变化及主要股东

（一）本公司的股本结构变化

1995 年 3 月 25 日本公司成立时，资本全部来源于发起人，其股本总额为 22 亿股，每股面值为人民币 1 元，均为人民币普通股，由南航（集团）公司持有并行使本公司的国家股股权。

1997 年 7 月—8 月本公司在海外发行外资股后，本公司的总股本为 337,417.8 万股，其中国家股 220,000 万股，占总股本的 65.2%，外资股 117,417.8 万股，占总股本的 34.8%。

本公司此次拟向社会公开发行人民币普通股（A 股）10 亿股，占发行后公司总股本的 22.86%。本公司发行 A 股后的股本结构如下表所示：

类 别	数量(万股)	占总股本比例
国家股	220,000	50.30%
A 股流通股	100,000	22.86%
外资流通股	117,417.8	26.84%
合 计	437,417.8	100%

（二）本公司持股量居前 10 名股东和持股 5%以上股东情况

2002 年 12 月 31 日本公司持股量居前 10 名的股东和持股 5%以上股东名单、股份数及股权比例如下表所示。

序号	股东名称	持股类别	股份数	比例	简况
1	中国南方航空集团公司	国家股	2,200,000,000	65.2011%	见“发行人基本情况”

2	HKSCC NOMINEES LIMITED	H 股	1,148,129,999	34.0270%	在香港注册成立的一家 香港结算代理人公司
3	ARSENTON NOMINEES LIMITED	H 股	4,000,000	0.1185%	在香港注册成立的一家 香港结算代理人公司
4	HSBC NOMINEES (HONG KONG) LIMITED	H 股	1,244,000	0.0369%	在香港注册成立的一家 香港结算代理人公司
5	CHAN PUI YAN STEPHEN	H 股	300,000	0.0089%	自然人
6	CHAN WAN TUNG THERESE	H 股	216,000	0.0064%	自然人
7	HO CHING WAN	H 股	200,000	0.0059%	自然人
8	CHUENG MIU WAH	H 股	160,000	0.0047%	自然人
9	LUK NG MOY	H 股	160,000	0.0047%	自然人
10	TAM KIT YING	H 股	150,000	0.0044%	自然人
	合 计		3,354,559,999	99.42%	

(三) 本公司前 10 名自然人股东如下

根据香港证券登记公司统计结果显示，2002 年 12 月 31 日本公司前 10 名自然人股东如下所示，这 10 名自然人股东均为 H 股流通股股东，且均未在本公司任职。

序号	股东名称	股份数	比例
1	CHAN PUI YAN STEPHEN	300,000	0.0089%
2	CHAN WAN TUNG THERESE	216,000	0.0064%
3	HO CHING WAN	200,000	0.0059%
4	CHUENG MIU WAH	160,000	0.0047%
5	LUK NG MOY	160,000	0.0047%
6	TAM KIT YING	150,000	0.0044%
7	LIU XIAO DONG	120,000	0.0036%
8	CHAN KING PAN	106,000	0.0031%
9	CHAU KIN	100,000	0.0030%
10	CHENG WAN	100,000	0.0030%
	合 计		0.0478%

(四) 南航集团的简要情况

根据中华人民共和国国务院国函（2002）68 号文《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》及中国民用航空总局民航政法函（2002）580 号文，中国南方航空集团公司以南方航空（集团）公司为主体，联合中国北方航空公司和新疆航空公司于 2002 年 10 月 11 日正式成立，注册资本为人民币 219,898 万元，为全民所有制企业，经营范围为经营集团公司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。中国南方航空集团公司组建后，保留中国南方航空股份有限公司的名称，对原中国北方航空公司和新疆航空公司进行主辅业分离：将航空运输主业及关联资产规范进入中国南方航空股份有限公司，统一使用中国南方航空集团公司的标识，完成集团公司运输主业一体化；辅业另行重组，由集团公司统一管理。

截至 2002 年 12 月 31 日，南航集团总资产为 60,610,300,228.31 元，净资产 6,157,850,101.78 元，2002 年实现净利润-557,522,886.23 元。（财务数据未经审计）

截止 2002 年 12 月 31 日，南航集团所持有的本公司股票不存在被质押或其他有争议的情况。

四、历次资产评估、验资、审计及国有股权管理的情况

（一）历次资产评估情况

1994 年 11 月 15 日，根据南航集团委托，广州资产评估公司（现更名为“广州中天衡评估有限公司”）出具了南航集团拟投入本公司的资产及负债的资产评估报告。上述评估的基准日为 1994 年 1 月 1 日。此次评估项目经国家国有资产管理局审核验证，并由国资评（1994）644 号《对中国南方航空（集团）公司股票上市项目资产评估结果的确认通知》确认。

1997 年 3 月 28 日，为完成 1997 年本公司 H 股发行，根据本公司委托，广州资产评估公司出具了对本公司的资产及负债的资产评估报告。上述评估的基准日为 1996 年 12 月 31 日。此次评估项目已经国家国有资产管理局审核验证，并由国资评（1997）366 号《对中国南方航空股份有限公司发行境外上市股票项目资产评估结果的确认批复》确认。

2001年5月20日，根据美国证监会及《国际会计准则》的有关要求，受本公司委托，广州中天衡评估有限公司出具了对本公司广州本部固定资产（不含飞机、飞机发动机及存放于广州地区以外的固定资产）市场价值的资产评估报告。上述评估的基准日为2000年12月31日。

（二）历次验资情况

1994年12月31日毕马威华振会计师事务所出具的《验资报告》证明，本公司的设立股本为22亿股，每股面值人民币1元。

1997年9月10日毕马威华振会计师事务所出具的《验资报告》证明，截止1997年8月27日，本公司的实收资本为人民币3,374,178,000元，其中南航（集团）公司持有的国家股为人民币2,200,000,000元，社会公众持有的H股为人民币1,174,178,000元。

（三）审计情况

本公司境内审计机构毕马威华振会计师事务所于2003年3月14日按国内会计准则对本公司财务报表出具了2000年—2002年的标准无保留意见的审计报告，其内容详见本招股说明书的“财务会计信息”一章。毕马威会计师事务所是本公司的常年境外审计机构，按照国际会计准则对本公司1996年度—2002年度财务报表进行审计并出具了标准无保留意见的审计报告。

（四）国有股权管理情况

1、1994年12月31日国家国有资产管理局国资企函发（1994）158号文《关于中国南方航空股份有限公司国家股权管理的复函》批复，以净资产的84.1%折为股本，计220,000万股，股份设置为国家股，并授权南航集团代表国家持有本公司的国家股股份。1995年3月25日，南航集团作为唯一发起人，以发起设立方式成立本公司。

2、1997年4月21日，国家国有资产管理局国资评（1997）366号文，确认本公司以1996年12月31日为基期的总资产为2,123,994.58万元，负债为1,848,246.11万元，净资产为275,748.47万元。

1997年5月5日，国家国有资产管理局出具国资企发（1997）73号文《关于中国南方航空股份有限公司国家股权管理有关问题的批复》，确认本公司总股本仍为22亿股。同意本公司在境外发行118,450万股H股（含超额配售），总资本增至338,450万股，其中国家股为22亿股，占总股本的65%。本公司1997年8月完成H股发行后，实际发行H股117,417.8万股，本公司总股本增至337,417.8万股，其中国家股为22亿股，占总股本的65.2%，已报国家国有资产管理局备案。

3、根据财政部颁发给本公司的《国有资产产权登记证》，本公司依法占有、使用国有资本22亿元。

五、本公司的资产情况

（一）重大资产变动行为

本公司设立后的重大资产变动情况如下，以下资产变动行为均未导致本公司主营业务的变化、未导致本公司控制权及管理层的变动。

1、根据发行H股的需要，经本公司1996年12月20日临时股东大会决议，将本公司位于南阳市十六飞行大队、荆沙市十五飞行大队和衡阳市十一飞行大队的全部资产及位于郑州、海口机场的房产，与南航集团位于深圳机场、珠海直升机场、珠海飞行训练中心、长沙黄花机场和北海市用于开展飞行、运输业务的土地使用权、国内外办事处的资产、白云新华（广州）航空货运服务公司中方股份进行置换。

2、经本公司1998年3月18日临时董事会决议，本公司与贵州祥飞实业有限公司于1998年4月8日签订联营协议，共同经营贵州航空有限公司，本公司出资4,800万元，占该公司60%的股份，该公司其它40%的股权由贵州省政府全资拥有的贵州祥飞企业有限公司拥有。贵州航空有限公司于1998年6月17日注册成立。通过联营贵州航空有限公司，本公司增加了在中国西南地区的市场占有率。

3、经本公司1999年12月28日临时董事会决议，根据财政部财评函字（1998）557号核准的评估结果，以人民币73,263,700元收购南航集团原位于南阳市十

六飞行大队、荆沙市十五飞行大队、衡阳市十一飞行大队的与本公司航空运输业务有关的资产，并于 1999 年 12 月 30 日签定转让协议。本次收购前本公司在南京市、荆沙市、衡阳市三地的售票、旅客地面服务支援和机场地面服务等均通过外部代理机构提供，而需按国家规定支付服务费用，本次收购后本公司在这三地设立了自己的营业网点从事旅客地面和机场地面支援业务，改善了本公司在这三地的营运水平和竞争力。

4、为提高民用飞机发动机的维修能力，经本公司 2001 年 3 月 10 日临时董事会决议，并根据外经贸部的批准，本公司与摩天宇航空发动机有限公司于 2001 年 3 月 12 日签订合资经营合同，共同经营珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司，本公司和摩天宇航空发动机有限公司各出资 3,155 万美元，各占 50% 的股份。珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司于 2001 年 4 月 6 日注册成立。

5、2000 年 8 月 4 日南航集团与河南省交通签定了联合重组协议，根据协议，中原航空的资产和负债在符合法律规定的条件下转让给南航集团。为避免本公司与南航集团的同业竞争，并根据《分立协议》中第 5.9 条款的非竞争协议，本公司分别于 2000 年 8 月 16 日和 2001 年 11 月 8 日与中原航空公司签订了五份湿租协议；根据湿租协议，本公司向中原航空湿租 5 架波音 737 飞机。

为彻底解决同业竞争，2002 年 1 月 29 日本公司与南航集团签署了《资产买卖合同》，根据合同，本公司收购中原航空现湿租给本公司的五架波音 737 飞机以及相应的航材和航空运输业务的设备、设施。买卖价款共计 109,688.61 万元，其中 96,473.6 万元为本公司承担与上述 5 架飞机的有关债务，剩余款项 13,215.01 万元将在合同生效后一次性支付。上述转让价款根据 2001 年 11 月 15 日中锋资产评估有限责任公司对这部分拟转让的资产出具的资产评估报告书，上述评估的基准日为 2001 年 6 月 30 日，净资产评估值为 13,215.01 万元。此次评估结果已在中国民用航空总局备案。本公司董事会及股东大会分别在 2002 年 1 月 29 日及 3 月 26 日批准了上述收购行为，并取得了飞机出租人有关上述飞机转让的同意函，所有相关法律手续均已完成。

6、根据国务院批准的《国家计委关于审批广州白云国际机场迁建工程可行性研究报告的请示》、国家计委计基础（2001）510 号《国家计委关于核定广州

白云国际机场迁建工程机场、南航基地、航管及供油工程初步设计及概算的批复》及国家计委计基础(2002)4号《国家计委关于同意广州飞机维修公司武汉维修机库与南航广州维修基地机库工程合建的批复》，新白云国际机场南航基地的总体投资计划为376,046万元，其中本公司投资项目282,146万元，广州飞机维修工程有限公司投资项目93,900万元(其中资本金40,158万元由合资三家股东按股权比例投资，本公司按股权比例投资其中50%；其余54,742万元采用国内银行贷款)。本公司2002年5月23日董事会同意确认了本公司新机场建设项目投资计划。

本公司在新白云国际机场的工程项目主要包括：(1)配餐大楼项目，预计投资4.4亿元，规划面积4万平方米，为航空公司提供航空配餐；(2)机务区项目，预计投资4.05亿元，包括业务、办公用房面积约7万平方米，包括综合航材库、发动机中转寄售库、汽车修理库、油料库、北综合楼等5个小项目；(3)货运区项目，预计投资5.64亿元，规划面积10万平方米，包括国内/国际进出港高架集装箱货库区、高架散装货库区、货运组装/分拣操作区、收发区、报关公司监管仓库、特种仓库等，是按预测到2010年新白云机场将达到年货、邮、行吞吐量为110万吨为设计依据；(4)南综合楼项目，预计投资4.82亿元，规划面积8万平方米，包括办公、综合服务等用房；(5)其他配套工程，包括场道工程、公共设施、基地网络信息及配套通信系统工程、特种车辆等投资。预计投资9.2亿元。

本公司在新白云国际机场投资项目所需资金计划30%为自筹，70%采用国内银行贷款。本公司就此项目分别与国家开发银行签订了10亿元人民币及中国工商银行8亿元人民币的贷款合同，另外中国建设银行也向本公司出具了4亿元人民币的贷款承诺。目前贷款现金已经陆续到位，并能保证工程进度的顺利开展。2002年本公司投资计划为2.09亿元。截止2002年12月31日，已合计投资约4.34亿元，完成形象进度投资约8亿元。

在新白云机场完工前，现在的白云机场继续正常使用。新白云机场开始使用的前提条件是新机场的所有基础设施建设完善，并验收合格。在新机场开启使用时，本公司的航班将在新机场开始正常运营，而现在的白云机场则会关闭。根据

本公司在海南、湖南、河南、湖北等地机场搬迁经验，机场搬迁不会对本公司航空运输业务产生重大影响。

新白云机场航空生产基地的建立对本公司的发展非常有利：(1)从航空运输业务上看，由于旧机场的有限容量，只能将大型货机调配到深圳机场营运，同时也因受深圳机场条件的制约，国际货运受到一定限制，珠江三角洲地区 90%的空运货物都是经香港机场转运世界各地；新的货站和海关监管区完成后，将极大改变目前的这种状况，并对本公司货运业务的发展产生的推动作用。(2)从保证航班生产上看，正在规划建设中综合服务大楼、配餐大楼、机务维修工程和航材及飞机发动机库区将为南航提供更为完善、便利、高效的服务保障体系；(3)从提高生产效率、节约成本费用上看，随着新型航材库、维修工程的完工和相应的配套计算机管理系统的建成，将对传统的航材管理和机务维修带来变革，并提高飞机利用率、增强机务工程标准的控制、减低维修的周转时间，减少航材库存成本，加强周转件的控制。

7、为提升本公司境内外货运业务能力，经本公司 2002 年 6 月 17 日临时董事会决议批准，本公司向中国邮政航空有限责任公司投资人民币 15000 万元，拥有中国邮政航空有限责任公司的 49%的股权，国家邮政局则拥有中国邮政航空有限责任公司 51%的股权。

8、经本公司 2002 年 6 月 25 日董事会决议批准，本公司与 CAE International Holdings Limited 签署合资合同，根据该合同，双方以现金出资方式设立珠海翔翼技术有限公司，注册资本为 2980 万美元，合资期限为 15 年，本公司出资相当于美元 1519.8 万的等值人民币，占公司注册资本的 51%。

9、为加强本公司航空业务竞争力，经本公司 2002 年 6 月 25 日董事会决议批准，并根据四川省人民政府川府函（2002）239 号文《四川省人民政府关于设立四川航空股份有限公司的批复》及四川省财政厅川财企（2002）82 号文《关于四川航空股份有限公司股权管理有关问题的批复》，本公司出资 13,650 万元与四川航空公司、上海航空股份有限公司、山东航空股份有限公司、成都银杏餐饮有限公司于 2002 年 8 月 28 日分别以 39%、40%、10%、10%、1%的出资比例设立了四川航空股份有限公司。

10、经本公司 2002 年 8 月 16 日董事会决议批准,本公司与南航集团于 2002 年 9 月 19 日签署协议,根据经民航总局备案的广州中天衡评估有限公司的评估结果,以资产评估后净值作为产权转让价格,收购南航集团下属广州航空大酒店、广东省南方国际航空旅游公司、南方航空广告公司的 90%的产权,此次产权交易价格为三家公司资产评估净值 11,982.82 万元的 90%,即 10,784.53 万元。上述有关收购的款项已经支付,相关工商变更手续正在办理中。

11、为发展本公司货运业务,适应广州新白云机场货物仓储市场发展,根据国家计委及本公司董事会批准的广州新白云机场的货运区项目,本公司于 2003 年 4 月 30 日本公司与广州白云国际机场股份有限公司签署了《合资经营广州白云航空货站有限责任公司合同》,根据合同,双方拟成立广州白云航空货站有限责任公司,注册资本为 23,800 万元,其中本公司出资 16,660 万元,占 70%;白云机场出资 7,140 万元,占 30%。该合同已经本公司 2003 年 5 月 9 日董事会决议批准,并将在获得广州白云国际机场股份有限公司董事会批准后办理相关工商登记手续。

(二) 与本集团生产经营有关的重要资产权属及变更情况

1、飞机

本公司设立时,南航集团将自有的和融资租赁方式获得的飞机全部划入本公司,采用经营性租赁方式引进的飞机由本公司续租并继续营运。

截止到 2002 年 12 月 31 日,本集团共经营 122 架喷气式民用航空运输机,其中自有飞机 39 架,通过融资租赁方式获得的飞机 34 架,采用经营性租赁方式引进的飞机 49 架(其中湿租飞机 3 架)。

2、土地使用权及房产

(1) 南航集团作为资产投入本公司的 532,461.4 平方米土地使用权、199,139.31 平方米房产折价入股计入本公司股本;根据《分立协议》,南航集团保留的土地、房产经双方议定后租赁给本公司,南航集团须尽最大的努力取得有关的政府部门的确认,使其有权使用并准许本公司使用南航集团保留的房产。

(2) 本公司总部现租用的南航集团土地,位于广州白云国际机场,面积约

为 80,909 平方米。由于历史原因，该宗土地尚未取得国有土地使用权证。同时由于广州市采用土地和房产证“两证合一”的发放方式，在该宗土地未能取得国有土地使用权的法律文件前，本公司所拥有的白云机场的 55 处建筑物共 170,691.1 平方米不能取得房地产证。目前广州白云国际机场的民航用地单位（由中国民用航空总局广州管理局在 1992 年体制改革时分设成立）已经开始办理所用土地的国有土地使用证手续。

（3）本公司与南航集团 1997 年 5 月 22 日签订《财产赔偿协议》，根据该协议，南航集团同意就任何质疑或干预本公司使用向南航集团所租用的土地及建筑物的权利而产生或导致任何损失或损害向本公司做出赔偿。

（4）关于本公司及控股子公司的土地、房产情况见本招股说明书“业务和技术”部分。

3、生产设备和其它财产

本公司对设立时南航集团投入本公司和设立后购置的生产设备、办公用品、原材料及库存品均享有所有权。飞机发动机是本公司的重要资产，截止 2002 年 12 月 31 日，本集团共有备用飞机发动机 33 台，飞机发动机是本集团购置或采用融资租赁的方式引进的。

4、商标和服务标识

（1）本公司航空运输业务使用的主要商标——中英文名称“南方航空（China Southern）”、“中国南方航空（China Southern Airlines）”和兰底红色木棉花标志的商标为控股股东南航集团所有。“木棉花”商标（图案商标）是南航集团在公司设立前已开始使用并向国家工商行政管理局商标局申请注册的商标。注册商标的使用类别不仅包括航空运输业、飞机维修业，还包括广告业、旅游业、投递业、旅行社等。本公司与南航集团于 1997 年 5 月签订了一份为期 10 年的商标许可协议。合同内容共分 9 条：1、定义，2、许可的授予，3、保证与承诺，4、监管与质量控制。5、侵害与赔偿，6、合同生效与终止，7、争议的解决，8、适用法律，9、其它。根据该合同，（1）公司被授权在航空活动和相关活动中无偿和独家使用“木棉花”注册商标，其许可区域为世界范围（已注册的国家 and 地区可直接使用，未注册的国家 and 地区如公司需使用，由公司支付注册费，南方航空

集团公司负责进行商标注册登记申请工作)，同时，在本合同有效期内，公司还被授权在许可区域内就航空服务和相关活动使用“中国南方”、“中国南方航空”或类似名称的中英文字样。（2）本许可协议的有效期为十年，除非许可人在本合同到期三个月前向被许可人（公司）发出书面通知终止本合同，本合同将自动顺延十年，并应依此原则多次延续。（3）本合同因下列原因之一可提前终止：一方严重违约或许可人不再直接或间接地持有被许可人的任何股份或一方破产清算、停业及无力按期偿还债务。

另外，根据分立协议，只要南航集团持有本公司的股权，本公司从南航集团获得的使用分立业务商标的授权就是无期限的，并无需支付任何对价，且本公司可在全球使用分立业务商标。

（2）本公司目前拥有 4 个商标的所有权和使用权，注册机关为国家工商局商标局，其具体的情况为：

序号	商标	注册证号	有效期
1	明珠俱乐部 SKY PEARL CLUB	1442723	2000.9.7—2010.9.6
2	明珠卡 SKY PEARL CARD	1442724	2000.9.7—2010.9.6
3	货运 5000 标识	1611624	2001.7.28—2011.7.27
4	阳光少年及其标识	1941758	2002.10.21—2012.10.20
		1927805	2002.9.7—2012.9.6
		1956378	2002.12.21—2012.12.20
		1956371	2002.12.21—2012.12.20
		1927804	2002.9.7—2012.9.6
		1923395	2002.9.7—2012.9.6
		1941863	2002.10.21—2012.10.20

（3）本公司的控股子公司珠海航空有限公司拥有商标注册证号为 971666 号的图案注册商标。本公司的控股子公司厦门航空有限公司拥有图案注册商标和“厦门航空”注册商标，图案商标注册号为 779315 号、853961 号、855940 号、873837 号、859804 号，“厦门航空”商标注册号为 915846 号。

5、专利与非专利技术（见“业务和技术”部分）

6、经营许可权

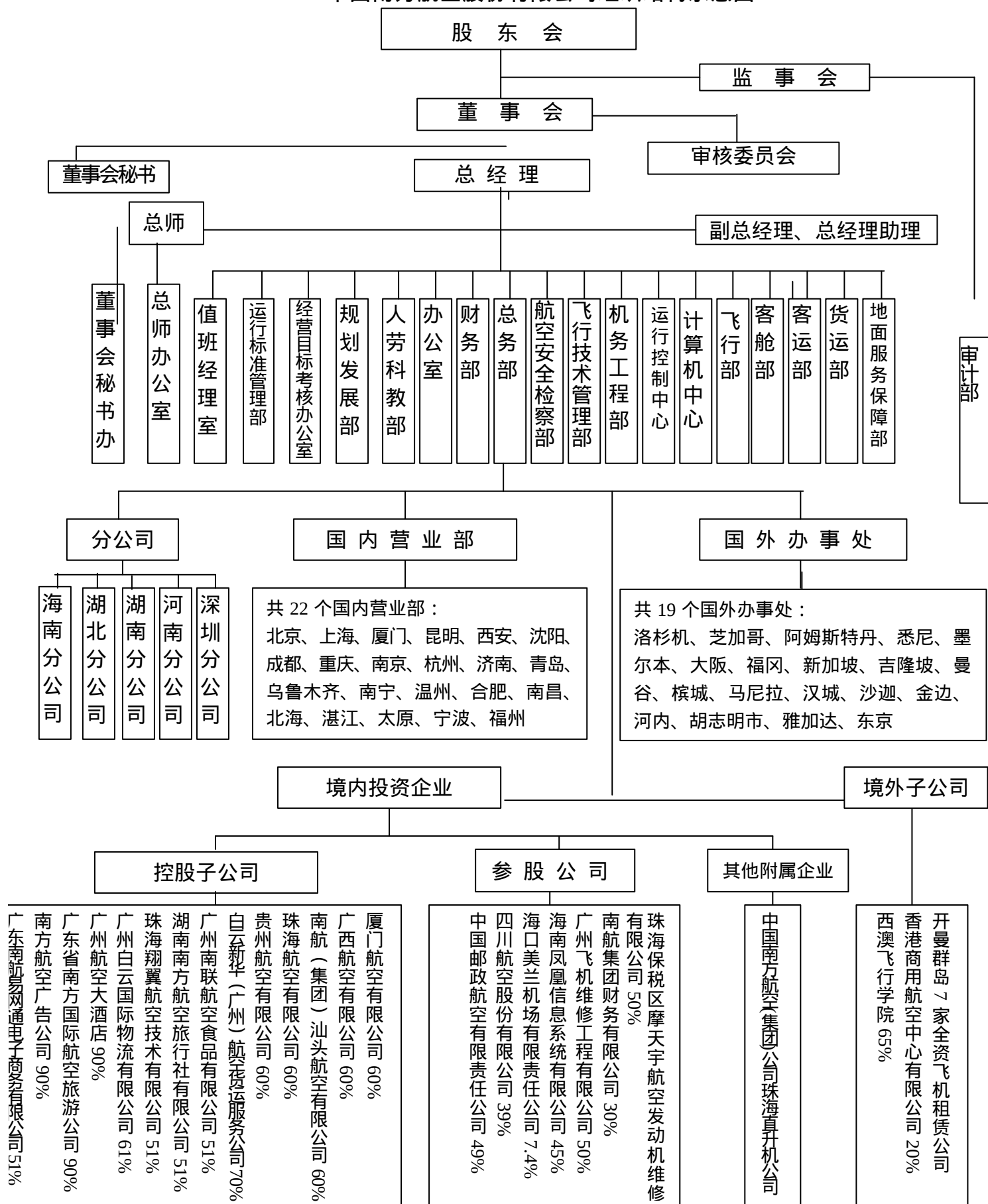
本公司及本公司控股子公司厦门航空有限公司、珠海航空有限公司、南航(集团)汕头航空有限公司、贵州航空有限公司、广西航空有限公司均持有中国民用航空总局颁发的《公共航空运输企业经营许可证》。本公司及本公司控股子公司的相关航线航班经营许可权、维修许可权的情况见本招股说明书“业务和技术”部分。

六、本公司的组织结构

(一) 本公司的组织结构图

本公司的组织结构按照《公司法》、《上市公司治理准则》等法律、法规的要求进行设置。本公司的股东大会、董事会、监事会各自制定了相应的工作程序。本公司的组织结构如图所示：

中国南方航空股份有限公司组织结构示意图



（二）本公司主要职能部门、营业部、办事处及分公司情况

本公司共有 21 个职能部门，5 家分公司、22 个营业部、19 个海外办事处。

1、主要职能部门

（1）董事会秘书办

董事会秘书办在董事会领导下，负责董事会的日常事务。负责熟悉境内外有关证券、法规、法则、公司章程，执行国家有关部门和境外证券管理部门的有关文件精神 and 上市联交所的文件精神，及时上报他们所需要的有关材料；协助董事长召集董事会和协助董事会筹备召集股东大会，并编制会议记录；负责投资者关系及信息披露；负责及时将董事会或股东大会作出的决策形成文件并转发各有关部门执行。

（2）总师办公室

总师办公室在公司总飞行师、总经济师、总工程师、总会计师的领导下，负责处理总师办的日常事务和各总师的文秘工作。协助各总师分别参与飞行安全与训练、机务工程技术、财务分析管理、生产经营决策等方面的工作。

（3）值班经理室

值班经理室负责建立健全有关现场管理的规章制度，并监督检查现场各项规章制度的贯彻执行情况；负责协调理顺各方面的现场工作关系，确保现场工作信息渠道顺畅；参与处理协调现场生产中所发生的各类矛盾，按照有关制度和规定采取相应措施，确保工作正常运行。负责安全讲评会，完整记录值班情况。

（4）运行标准管理部

运行标准管理部负责公司航空运输运行的合格审定、协调联系和持续监督管理；负责公司运行政策、运行手册以及相关运行规章的制定、修订、颁布和执行情况的持续监督和指导；协助民航当局对公司各运行管理部门的监督和检查；负责聘任公司各运行管理部门的运行管理监察员；负责办理运行合格、代码共享等有关事宜。

（5）运行管理办公室

运行管理办公室负责公司航空运输运行的合格审定和持续监督管理，负责

公司运行总政策及相关管理文件的制定、颁布及执行情况的监督和指导，并办理运行合格有关事宜。

（6）经营目标考核办公室

经营目标考核办公室负责制订公司年度考核工作的总体思路和指导方针；负责公司经营目标考核总体方案和具体办法的策划、指导、审核、起草、修改、调整、日常跟踪和总结评价工作；负责经营经营目标考核办公室的事务性工作。

（7）规划发展部

规划发展部负责组织制定公司总体发展规划及年度计划，负责公司经营战略及策略的研究制定，从事公司内部经营管理业务；负责公司方针目标、生产规划、政策法规制度、通用航空、飞机购租、能源管理、综合统计、经营分析、资产投资、对外经济合作、工商管理、企业文化等管理业务；负责对下属单位相关业务进行监督和指导。

（8）人劳科教部

人劳科教部负责制定公司劳动人事和科技教育各项规章制度和管理办法，监督、指导公司各部门(单位)贯彻执行；负责公司的人力资源发展规划和年度用工计划；负责公司的劳动组织管理、劳动力调配、劳动合同管理、招飞招乘、人事档案管理、工资福利管理、员工保险管理、职务职称管理、职业技能管理、教育培训管理、科技管理以及公司人力资源的信息管理工作。

（9）办公室

办公室负责公司领导的日常秘书工作；代表公司领导督促和协调公司各部门（单位）的工作，统筹安排公司重大活动，监督有关决议、决定的执行；负责公司行政管理、档案管理、保密机要、公关联络、政审保卫、空防管理、消防管理、法律事务、综合治理、收发文书、总台服务等工作，以及公司涉外关系事务。

（10）财务部

财务部负责履行公司财务管理、会计核算职能；负责《会计法》、《企业财务通则》及上级有关财务管理制度在公司的贯彻执行，负责对下属单位财务人员和

相关业务的管理。

（11）航空安全监察部

航空安全监察部负责公司航空安全的评估、预警、预防和督促整改；负责贯彻执行政府有关航空安全的政策和法规，参与制定公司航空安全管理的规章制度和工作规划；负责有关安全规章的发布、教育和培训，并对其实施情况进行监督和评估；负责或协助不安全事件的调查和处理；规划和建设公司安全信息系统；组织公司与其它航空公司之间代码共享的安全评估和外部审定工作；负责聘任和考核公司各地区的安全监察主任。

（12）飞行技术管理部

飞行技术管理部负责贯彻执行政府有关航空安全和技术方面的政策、规定，制定公司飞行技术标准和管理规章；负责公司飞行技术、训练管理工作，组织、指导、协调有关业务部门进行飞行技术和飞行训练管理；负责办理飞行技术人员的执照、技术审批和停飞手续，管理飞行人员的技术档案；负责和协调飞行员的训练和调配，推广先进的飞行管理经验和技術。

（13）机务工程部

机务工程部负责公司机务维修工程系统的业务领导与管理；负责制定公司机务维修工程的发展规划、机务基础设施设备的建设与配置计划，并参与制定公司机队的发展规划；负责公司“工程手册”的编写、修订、报批和管理工作，并编写、修订、报批《机务维修方案》和各项工程技术标准，指导、检查和监督各有关部门对工程技术标准的执行，确保公司飞机得到良好的维护维修。

（14）运行控制中心

运行控制中心负责公司运行控制组织管理工作和飞行运作的日常事务工作；负责组织制定运行控制、签派、航行情报、气象、性能、航务管理等方面的规划，对公司所属单位（部门）的飞行运行控制工作进行业务管理指导；负责公司（含代理业务）的生产现场计划、组织、指挥、控制、协调和基地签派业务工作；达到有效配置运力资源，促进运行正常，提高经济效益。

（15）计算机中心

计算机中心负责对公司计算机系统实行业务领导和管理；负责编写、制定公司计算机《项目开发规范》和《计算机管理技术规范》，并负责指导、监督、检查有关部门执行；负责公司计算机及外围硬件设备选型、采购、安装和维护，协助总务部对计算机设备进行设备管理；负责公司数据库、应用软件升档优化，根据有关部门需要进行系统开发；负责公司互联网和企业内部网建设。

（16）飞行部

飞行部主要负责公司广州基地的航班飞行任务和飞行人员的日常管理；负责完成公司的各项飞行任务。

（17）客舱部

客舱部负责公司客舱服务管理工作和广州基地客舱服务执行工作；负责研究制定公司客舱服务标准、管理规定及奖惩措施，并组织监督、检查、考核工作；负责对广州乘务大队、机上勤务部和乘务培训的管理；协助公司人劳部门做好广州基地乘务员招收计划和招收工作；负责公司航班配餐、机供品、航机杂志及其它娱乐设施的标准制定和使用管理；贯彻落实负责范围内的广州基地空防安全具体管理工作。

（18）客运部

客运部负责公司客运市场销售的整体发展规划和客运市场销售的组织管理、控制和运作协调工作。负责公司航线规划和网络布局，航线申请和国内国际航班计划；负责公司国内国际航班生产调度和客运 SOC 座位管理工作；负责航班时刻申请、航班协调和海空军机场的协调工作；负责公司客运运价政策和运价公布；负责代理人管理、大客户管理、协议规章管理、业务培训、市场调研、广告宣传策划和航班航线信息登录工作；负责公司电子客票销售的市场规划、推广和管理；负责公司国内国际航线收益管理；负责公司常旅客的市场开发和管理；负责接受顾客服务咨询和投诉；负责广州基地的市场销售工作。

（19）货运部

货运部负责公司货运市场销售的整体发展规划和货运市场销售的组织管理、控制和运作协调工作；负责货机发展计划、货运航线开辟和航班计划制定；负责涉及货运的地面代理协议的谈判与签订；负责货运规章和服务标准的制定及考核；负责货运投诉的处理；负责货运产品的宣传策划和品牌管理；负责货运业务培训和代理人管理；负责网上货运、货运电子商务、货运服务呼叫中心的筹建、推广和发展；具体负责广州地区、深圳地区的国内国际货运销售工作和运行工作（包括进港、出港、现场调度、中转、收发货和广州基地货运现场设备的管理）以及对外站销售工作进行管理。

（20）地面服务保障部

地面服务保障部负责公司地面运输服务的整体发展规划和组织管理、运作协调工作。负责公司地面运输服务质量管理；负责运输服务业务培训；负责营业部、办事处的机场保障管理；负责国内国际的机场、航站、航空公司之间的地面服务协议；负责旅客服务的现场协调；负责广州基地的旅客值机、问询、引导、行李查询、中转等生产服务；负责广州基地国内国际行李、邮件、货物的分拣、搬运、装机、卸机工作，及相关装卸设备的使用、维护管理。

（21）审计部

审计部负责对公司及下属单位的经济活动和经济效益进行审计监督；负责对公司内部控制制度的健全和执行情况进行检查；负责对公司违反财经法纪，造成重大损失、浪费或严重侵占国家财产的行为进行专项审计；负责对公司会计报表、决算的真实性、正确性进行审计并签署意见；负责公司下属单位法定代表人及经营负责人的在任、离任审计。

2、营业部

本公司营业部的主要职能是组织实施本公司由本地区始发的航班客货销售业务，并履行承运人对客货运输所应承担的责任和义务；根据本公司制定的销售政策，结合当地市场情况制定相应的具体销售措施，及时向本公司有关部门提供信息；负责管理本地区的销售代理；负责监督检查地面服务代理方的工作，为本公司航班机组停站提供必要的帮助，协助代理方做好非正常航班的服务工作。本

公司共有 22 个营业部，包括北京营业部、上海营业部、厦门营业部、昆明营业部、西安营业部、沈阳营业部、成都营业部、重庆营业部、南京营业部、杭州营业部、济南营业部、青岛营业部、乌鲁木齐营业部、南宁营业部、温州营业部、合肥营业部、南昌营业部、北海营业部、太原营业部、湛江营业部、宁波营业部、福州营业部。

3、境外办事处

本公司境外办事处的主要职能是监督驻在国（地区）指定的空运企业、销售总代理和其他服务代理，正确履行航空协定和有关协议；负责向当地政府办理定期航班、专机、包机、加班及有关情况的申请；调查了解驻在国（地区）的客货市场情况和航空运输企业动态，向公司提供有关信息；负责组织公司在驻在国和邻近国家或地区的客货销售；负责做好接送航班和包专机工作。本公司共有 19 个境外办事处，包括洛杉矶办事处、芝加哥办事处、阿姆斯特丹办事处、悉尼办事处、墨尔本办事处、大阪办事处、福岡办事处、新加坡办事处、吉隆坡办事处、曼谷办事处、槟城办事处、马尼拉办事处、汉城办事处、沙迦办事处、金边办事处、河内办事处、胡志明市办事处、雅加达办事处、东京办事处。

4、分公司

（1）中国南方航空股份有限公司海南分公司，营业场所位于海口市机场内。其主要业务为国内地区和国际航线的运输，包括定期和不定期的客、货、邮航空运输业务；国内、国际货客票销售；飞机维修；机场租赁。负责人为胡志群。

（2）中国南方航空股份有限公司湖北分公司，营业场所位于武汉市江汉区民航路 2 号。其主要业务为国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务，航空器维修；国内外航空公司间代理业务；航空食品加工与销售。负责人为张江明。

（3）中国南方航空股份有限公司湖南分公司，营业场所位于长沙开福区丽臣路 318 号。其主要业务为国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务；通用航空业务；航空器维修；国内外航空公司间代理业务；航空食品加工与销售。负责人为张和平。

(4) 中国南方航空股份有限公司河南分公司, 营业场所位于郑州新郑机场。其主要业务为国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务, 航空器维修; 国内外航空公司间代理业务。负责人为张林。

(5) 中国南方航空股份有限公司深圳分公司, 营业场所位于深圳市南山区桂庙路民航大厦。其主要业务为国内航空客、货、邮、行李运输业务, 航空器件维修业务, 航空公司间的业务代理, 与航空有关的餐饮、住宿、航空食品、商店、邮件专递, 飞机零附件的修理与制作; 进出口业务。负责人为车尚轮。

(三) 本公司的子公司情况

本公司在境内拥有 1 家下属企业、14 家控股子公司、7 家参股公司; 在境外拥有西澳飞行学院、香港商用航空中心有限公司等控股、参股公司。本公司控股子公司均已完成股东变更登记手续。

毕马威华振会计师事务所在审计本公司财务报告及合并财务报告时, 对本公司纳入合并范围的子公司(包括附属企业)以及未纳入合并范围但对本公司财务报告有重大影响的控股子公司以及不属于合并报表范围但对本公司财务报告有重大影响的联营企业的公司财务报告实施了必要的审计程序, 包括厦门航空有限公司、广西航空有限公司、南方(集团)汕头航空有限公司、珠海航空有限公司、贵州航空有限公司、白云新华(广州)航空货运有限公司、广州南联航空食品有限公司、珠海翔翼航空技术有限公司、广州白云国际物流有限公司、广州航空大酒店、南方航空广告公司、广东省南方国际航空旅游公司、中国南方航空(集团)公司珠海直升机有限公司、珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司、南航集团财务有限公司、广州飞机维修工程有限公司、中国邮政航空有限责任公司、西澳飞行学院、香港商用航空中心有限公司等。

1、境内投资企业

1) 控股子公司

(1) 厦门航空有限公司

厦门航空有限公司是本公司的控股子公司, 本公司持股比例为 60%。成立时间是 1984 年 8 月 11 日。法定代表人: 吴荣南。注册资本为 55,473 万元。住所:

厦门市湖里区埭辽路 22 号。主要经营范围包括国内航空客、货运输业务，航空公司间的业务代理，经批准的由福建始发至临近国家或地区的航空客、货运输业务；航空器维修；旅客服务、飞机清洁服务、行李货物装卸及其他航空延伸服务等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 6,345,387 千元，净资产为 2,866,395 千元，2002 年度实现主营业务收入 3,471,415 千元，2002 年度实现净利润 436,238 千元。

(2) 广西航空有限公司

广西航空有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 60%。成立时间是 1994 年 4 月 28 日。法定代表人：司献民。注册资本为 17,090 万元。住所：广西桂林市七星区自由路 26 号。主要经营范围包括国内航空客、货运输业务，航空公司间的业务代理；将飞机湿租给本公司经营经批准的自广西始发至香港地区的航空客货运输业务；开发兴办与航空运输有关的宣传广告、快件传递、航空食品、餐厅、宾馆、旅游、商店（含免税店）、维修、进出口贸易、科技开发业务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 381,793 千元，净资产为 173,292 千元；2002 年主营业务收入 519,791 千元，2002 年度实现净利润 -7,320 千元。

(3) 南航（集团）汕头航空有限公司

南航（集团）汕头航空有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 60%。成立时间是 1993 年 7 月 20 日。法定代表人：薛文玉。注册资本为 28,000 万元。住所：汕头市春江路 8 号。主要经营范围包括国内航空客、货运输业务；航空公司间的业务代理；将飞机湿租给本公司经营经批准的自汕头始发的国际和地区航空客货运输业务；与航空运输有关的科技开发、机械维修和快件专递；航空食品的销售。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 380,997 千元，净资产为 231,360 千元；2002 年主营业务收入 581,009 千元，2002 年度实现净利润 -22,667 千元。

(4) 珠海航空有限公司

珠海航空有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 60%。成立时间是 1995 年 5 月 8 日。法定代表人：郑恩仁。注册资本为 25,000 万元。住所：

珠海市吉大景山路西侧。主要经营范围指航空运输及按珠海市外经委批复开展进出口业务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 367,098 千元，净资产为 154,817 千元，2002 年主营业务收入 504,478 千元，2002 年度实现净利润-21,998 千元。

(5) 贵州航空有限公司

贵州航空有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 60%。成立时间是 1998 年 6 月 17 日。法定代表人：王昌顺。注册资本为 8,000 万元。住所：贵阳市延安中路 1 号。主要经营范围包括国内航空客货运输服务；航空公司间的业务代理；航空邮件专递服务；航空维修；科技开发；食品批零兼售。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 170,372 千元，净资产为 58,660 千元；2002 年主营业务收入 416,605 千元，2002 年度实现净利润-8,615 千元。

(6) 白云新华（广州）航空货运服务公司

白云新华（广州）航空货运服务公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 70%。成立时间是 1989 年 1 月 4 日。法定代表人：张瑞霭。注册资本为 7,380,000 元。住所：广东省广州市白云机场。主要经营范围为组织国内至世界各地的航空货运业务，以及航空进出口货物的转港服务；经营航空货物急件快送业务及提供到达广州航空货物的门到门接送服务；代办货物运输保险及航空货物报关业务；提供货仓服务。该公司经营活动已于 2001 年终止，现正以 2001 年 12 月 31 日为清算基准日进行清算。

(7) 广州南联航空食品有限公司

广州南联航空食品有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 51%。该公司属于中外合资经营企业，另一投资方为香港锐联投资有限公司，在香港登记注册，持股比例 49%。成立时间是 1989 年 11 月 21 日。法定代表人：韩马章。注册资本为 5598 万元。住所：广东省广州市白云机场。主要经营范围包括为中国民航和外国航空公司提供机上的餐食点心、冷饮、饮料、干鲜果、茶水、旅客航空日用品、纪念品和国产糖烟酒服务；提供与航空配餐有关的劳务的服务；接受中国境内机关、团体、企事业单位的定单为其提供餐食、饮料、原料等服务；航空食品保税仓。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 118,479

千元，净资产为 80,793 千元；2002 年度实现主营业务收入 119,680 千元，2002 年度实现净利润 24,627 千元。

(8) 湖南南方航空旅行社有限公司

湖南南方航空旅行社有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 51%。成立时间是 1998 年 8 月 6 日。法定代表人：熊道善。注册资本为 100 万元。住所：长沙市五一东路 128 号芙蓉宾馆内。主要经营范围包括组织、接待国内旅游团队，代办火车票、船票，代订国内酒店客房，经营航空客运销售及包机业务等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经长沙湘信有限责任会计师事务所审计的总资产为 1,678,124.17 元，净资产为 1,059,516.02 元；2002 年度净利润 46,407.98 元。

(9) 珠海翔翼航空技术有限公司

珠海翔翼航空技术有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 51%。成立时间是 2002 年 7 月 10 日。法定代表人：江平。注册资本为 2980 万美元。住所：珠海市吉大石花西路 163 号。主要经营范围包括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，以及在中国和亚洲提供上述相关的技术支持。该公司于 2003 年开始正式运营。

(10) 广州白云国际物流有限公司

广州白云国际物流有限公司是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 61%。成立时间是 2002 年 7 月 23 日。法定代表人：郑恩仁。注册资本为 2000 万元。住所：广州市花都区花东镇机场北出口大道西。主要经营范围包括公司交通运输和仓储服务，物流配送服务，自有物业租赁，报关服务、国际货运代理、快递业务，航空货运代理、航空货物收运、货物封包业务，物流信息咨询服务、产品包装服务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 24,389 千元，净资产为 19,385 千元；2002 年度实现净利润-616 千元。

(11) 广州航空大酒店

广州航空大酒店是本公司的控股子公司，本公司的持股比例为 90%。成立时间是 1997 年 1 月 8 日，法定代表人：徐雪龙。注册资本为 6329 万元。住所：白云机场北门岗贝路 36 号。主要经营范围包括住宿，饮食，代购飞机、车、船票，冲扩，洗染，美发，国内商业及物资供销业，卡拉 OK 及歌舞厅文化娱乐服务。

截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 107,007 千元,净资产为 97,008 千元; 2002 年度实现主营业务收入 21,648 千元, 2002 年度实现净利润-100 千元。

(12) 广东省南方国际航空旅游公司

广东省南方国际航空旅游公司是本公司的控股子公司,本公司的持股比例为 90%。成立时间是 1992 年 11 月 5 日。法定代表人:冯伟进。注册资本为 210 万元。住所:广州市环市东路 420 号华山宾馆办公楼五楼。主要经营范围包括入境旅游、国内旅游业务,国内外包机精力,旅游咨询服务,全世界票务和货运等。截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 5,600 千元,净资产为 3,900 千元; 2002 年度实现主营业务收入 147,435 千元, 2002 年度实现净利润-381 千元。

(13) 南方航空广告公司

南方航空广告公司是本公司的控股子公司,本公司的持股比例为 90%。成立时间是 1994 年 3 月 3 日。法定代表人:汪鸿斌。注册资本为 200 万元。住所:广州白云国际机场。主要经营范围包括设计、制作、代理、发布国内外各类广告业务。截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 6,861 千元,净资产为 5,350 千元; 2002 年度实现主营业务收入 4,166 千元, 2002 年度实现净利润 781 千元。

经本公司 2002 年 8 月 16 日董事会决议批准,本公司收购了南航集团下属广州航空大酒店、广东省南方国际航空旅游公司、南方航空广告公司的 90%的股权,款项已经支付,相关工商登记变更手续正在办理中。

(14) 广东南航易网通电子商务有限公司

广东南航易网通电子商务有限公司是本公司的控股子公司,本公司持股比例为 51%。成立时间是 2003 年 4 月 17 日。法定代表人:李昆。注册资本为 588 万元。住所:广州市白云机场北路 88 号 A 三楼东。主要经营范围包括网上信息咨询(按省通信管理局的规定经营),计算机软、硬件的开发和技术服务。

(2) 参股公司

珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司

珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司是本公司的参股公司,本公司持股比例为 50%。该公司属于中外合资经营企业,另一方为摩天宇航空发动机维修

有限公司，持股比例 50%。成立时间是 2001 年 4 月 6 日。法定代表人：袁新安。注册资本为 6310 万美元（实收资本 6310 万美元）。住所：广东省珠海保税区。主要经营范围包括民用飞机发动机的修理、翻修、维护以及各种辅助服务，并提供工程支持、安装和拆卸飞机发动机的技术支持，以及为修理、翻修和维护服务而提供的飞机发动机和部件的租赁。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 781,830 千元，净资产为 514,224 千元；2002 年度净利润为 0 千元。

南航集团财务有限公司

南航集团财务有限公司是本公司的参股公司，该公司是南航集团的控股子公司，其具体情况见本章“九、南航集团投资企业情况”。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 1,542,697 千元，净资产为 389,870 千元；2002 年度实现主营业务收入 18,441 千元，净利润 11,080 千元。

广州飞机维修工程有限公司

广州飞机维修工程有限公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 50%，本公司对其不具有控制权。该公司属于中外合资经营企业，另外两个投资方各出资 25%，一家为洛克希德马汀国际航空服务公司，在美国加利福尼亚登记注册；另外为和记黄埔（中国）有限公司，在香港登记注册。成立时间是 1989 年 10 月 28 日。法定代表人：袁新安。注册资本为 2750 万美元。住所：广州市白云机场。主要经营范围包括为中外航空公司提供各种维修服务、包括各种飞机检查、修理、飞机翻新、喷漆、内部装修；提供地面设备的服务及维修和加工、制造；提供特种车辆的维修和服务以及有关的技术咨询和培训。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 885,418 千元，净资产为 624,668 千元；2002 年主营业务收入 573,287 千元，2002 年度实现净利润 50,192 千元。

海南凤凰信息系统有限公司

海南凤凰信息系统有限公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 45%。该公司属于中外合资经营企业，外方股东为美国凤凰信息系统有限公司。成立时间是 1994 年 3 月 12 日。注册资本为 1,636 万美元。住所：海南省海口市机场路海南航空大厦。主要经营范围包括计算机软件、信息网络、系统开发应用、计算机设备的销售、租赁以及售后服务等。该公司已停止经营。

海口美兰机场有限责任公司

海口美兰机场有限责任公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 7.4%。成立时间是 1998 年 8 月 25 日。法定代表人：陈峰。注册资本为 135,000 万元。住所：海南琼山美兰机场。主要经营范围包括海口美兰机场运行业务和规划发展管理；航空运输服务；航空销售代理；航空地面运输服务代理；汽车运输；房地产开发；旅游服务（凭证经营）；机场场地、设备的租赁；仓储服务；日用百货等产品的销售；餐饮服务。

四川航空股份有限公司

四川航空股份有限公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 39%。成立时间是 2002 年 8 月 28 日。法定代表人：蓝新国。注册资本为 35,000 万元。住所：成都市双流国际机场航空大厦。主要经营范围包括国内、国际航空客、货、邮及行李运输和延伸服务；航空维修、航空设备制造及维修；候机楼服务、航空代理服务（法律、法规限制的除外）。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经信永中和会计师事务所有限责任公司审计的总资产为 4,230,004 千元，净资产为 356,821 千元；2002 年度实现主营业务收入 501,413 千元，2002 年度实现净利润 6,821 千元。

中国邮政航空有限责任公司

中国邮政航空有限责任公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 49%。成立时间是 1996 年 11 月 25 日。法定代表人：马军胜。注册资本为 39,490 万元。中国住所：北京市西城区北礼士路甲 8 号。主要经营范围天津市始发至国内部分城市的航空邮件运输业务；邮件快递业务；国内航空货运代理业务；航空器材及与邮件运输有的特种设备、器材的销售；代办邮电业务；住宿。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 323,380 千元，净资产为 299,282 千元；2002 年主营业务收入 103,127 千元，2002 年度实现净利润-6,841 千元。

（3）其它附属企业

其它附属企业为中国南方航空（集团）公司珠海直升机有限公司。

中国南方航空（集团）公司珠海直升机有限公司是本公司附属企业。成立时

间是 1983 年 8 月 31 日。法定代表人：杨石林。注册资本为 1 亿元。住所：珠海市九洲机场。主要经营范围包括开展进出口业务及南海石油钻探海上直升飞机运输业务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 211,167 千元，净资产为 30,435 千元；2002 年主营业务收入 52,735 千元，2002 年度实现净利润-5,214 千元。

目前中国南方航空（集团）公司珠海直升机有限公司还是本公司下属的全资子公司，本公司已承诺对其按照《公司法》的要求进行规范。2002 年 3 月 18 日，本公司与中信海洋直升机股份有限公司签署了《关于转让中国南方航空（集团）公司珠海直升机公司股权协议》，根据协议，本公司拟将该公司的 100%股权转让给中信海洋直升机股份有限公司。本公司 2002 年 3 月 26 日董事会已经批准了珠海直升机公司的股权转让合同，中信海洋直升机股份有限公司在 2002 年 3 月 26 日召开的公司第一届董事会第十三次会议也审议通过了该协议并进行了公告，该转让协议待相关有权部门批准后实施。如该转让协议未能顺利实施，本公司承诺，将在一年内，按照法律规定将通过撤销中国南方航空（集团）公司珠海直升机有限公司的法人地位或与其他公司进行合资，规范为符合《公司法》规定要求的有限责任公司。

2、境外子公司

（1）西澳飞行学院

西澳飞行学院是本公司的控股子公司，本公司持股比例为 65%。成立时间是 1971 年 1 月 26 日，法定代表人：钱伟。注册资本为 100,000 澳元。住所：澳大利亚西澳州珀斯市简达科特机场。主要经营范围是飞行员训练服务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 100,737 千元，净资产为 60,231 千元；2002 年度实现主营业务收入 58,492 千元，2002 年度实现净利润 5,671 千元。

（2）香港商用航空中心有限公司

香港商用航空中心有限公司是本公司的参股公司，本公司持股比例为 20%。成立时间是 1998 年 1 月 7 日，负责人：梁巧鹏。注册资本为 1,000,000 港元。住所：香港南环路 12 号赤腊角机场。主要经营范围是为非正常航班、小型公务飞机提供地面服务、航线维护、行李处理、燃油供应、餐饮、安检及航班编排等方面的经营性服务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 77,444 千元，净

资产为-8,575 千元；2002 年度实现主营业务收入 43,000 千元，2002 年度实现净利润 3,620 千元。

（3）开曼群岛从事飞机租赁的 7 家全资子公司

这 7 家公司分别为 CZ Flamingo Limited，成立于 1993 年 12 月 8 日；CZ Skylark Limited，成立于 1993 年 11 月 17 日；CZ Kapok Limited，成立于 1993 年 10 月 26 日；CSA-1 Limited，成立于 1993 年 9 月 1 日；CZ93B Limited，成立于 1993 年 5 月 11 日；CZ97A Limited，成立于 1997 年 1 月 2 日；Zhong Yuan 99A Limited。7 家公司已发行资本均为 1,000 美元，均从事飞机租赁业务。

这 7 家全资子公司是为本公司引进飞机并融资而设立的特殊目的公司，是为满足外国出口信贷当局和贷款人对飞机所有权和抵押由境外公司拥有和出具的要求。在本公司引进飞机时，上述特殊目的公司作为借款人向贷款人借款，并购买飞机，然后，由其作为出租人以融资租赁的方式将飞机租赁给本公司，本公司作为承租人支付租金，特殊目的公司作为借款人还款给贷款人。本公司每期所支付的租金与上述特殊目的公司每期所偿还款项数额是一致的。而且，本公司已就特殊目的公司的有关借款向外国出口信贷当局及贷款人提供了担保。作为特殊目的公司，它不从事具体业务，有关借款的偿还实际上是由本公司支付。开曼群岛为无税区，上述融资安排不会对本公司产生额外的税务负担。本公司通过上述 7 家特殊目的公司引进波音系列飞机 15 架。在开曼群岛设立特殊目的公司的做法为国际飞机融资项目经常采用的做法。

根据《企业会计制度》第一章第十一条第二节的有关规定“企业应当按照交易或事项的经济实质进行会计核算，而不应当仅仅按照它们的法律形式作为会计核算的依据”，因此本公司将上述特殊目的公司资产（飞机）及负债（贷款）直接纳入本公司的资产负债表内，从而反映有关交易的实质内容，避免出现单纯按法律形式将有关负债反映为本公司应付特殊目的公司的融资租赁款从而出现误导的情况。

七、对外投资及风险管理的主要制度

为规范本公司的对外投资行为，维护本公司的合法权益，确保投资类资产的保值、增值，并防范投资风险，除了《公司章程》、公司三会议事规则及《总经理工作细则》中对重大经营决策程序与规则进行了规定外（详见第八章 公司治

理结构)，公司制订并通过了《国内投资管理办法》、《国外投资管理办法》、《投资项目评审制度》、《公司投资公司章程（范本）》、《对内对外投资项目出任董事的管理办法》、《对外委派产权代表的管理办法》。

《国内投资管理办法》、《国外投资管理办法》、《投资项目评审制度》明确了本公司对投资设立公司项目的管理原则为：统一审批、集中管理、产权明晰、权责明确、规范运作，并对投资设立公司的程序、各阶段的工作要求、兼并、联营项目的工作要求、境外投资项目审批程序进行了明确而详细的规定。《对内对外投资项目出任董事的管理办法》、《对外委派产权代表的管理办法》分别对本公司所有对内对外投资单位的董事及产权代表的任免程序、任职条件、董事的权利和责任 and 董事的工作管理办法进行了具体规定。

八、员工及其社会保障情况

（一）员工情况

截止 2002 年 12 月 31 日，本集团共有正式职工 17,031 人，比 2001 年 12 月 31 日增加 663 人。

1、专业机构

分工	人数	占员工总数的比例
飞行人员	1243	7%
乘务人员	3613	21%
机务人员	2199	13%
运输服务人员	3832	23%
管理人员	3583	21%
其他	2561	15%
合计	17031	100%

2、专业职称

职称	人数	占员工总数的比例
高级职称	154	1%
中级职称	1835	11%
初级职称	3225	19%
其他	11817	69%

合计	17031	100%
----	-------	------

3、学历分布

学历	人数	占员工总数的比例
博士	7	0%
硕士	328	2%
本科	3485	20%
大专	5183	30%
中专	3674	22%
高中及高中以下	4354	26%
合计	17031	100%

4、年龄分布

年龄区间	人数	占员工总数的比例
51 岁以上	703	4%
41—50 岁	2092	12%
31—40 岁	5187	31%
30 岁以下	9049	53%
合计	17031	100%

(二) 本公司执行的社会保障制度、住房制度改革、医疗制度改革

1、本公司自 1990 年开始参加了民航总局管理的职工基本养老保险和失业保险，1998 年 10 月移交给属地社会保险管理部门；1996 年 1 月 1 日本公司参加了企业补充养老保险；1996 年 11 月至 2003 年 11 月为全体员工投保了人身意外伤害保险；1995 年 10 月至 2003 年 10 月为全体空勤人员投保了空勤人员飞行意外保险。

2、另外，目前本公司按照国发（1978）104 号文件及相关规定为退休员工提供退休金，今后本公司将逐步全部实现退休员工从社会保障部门领取养老金，本公司不再承担其它退休福利。

3、在住房方面，本公司与南航集团于 1997 年 5 月 22 日签定的《综合服务协议》中规定，南航集团以低于市价的水平向本公司符合有关协议规定的员工出

售或出租住房；由于住房以低于成本的价格出售和出租，而出售或出租住房的筑成本最初也由南航集团支付，本公司每年须向南航集团支付 8500 万元。

本公司的福利分房制度已于 1999 年 12 月 31 日结束，本公司现根据国家财政部财企（2000）295 号及相关规定关于实行住房货币分配的规定，实行住房货币分配制度，按照职工住房货币补贴标准向职工发放住房补贴。

4、本公司目前按照工资总额的 7%提取医疗费用，实行公司职工及家属门诊医疗费定额包干、节余归己、超额自负、住院费实报实销的管理办法。本公司拟从 2003 年第三季度或 2004 年初，按照国务院国发（1998）44 号、国发（2000）42 号和民航总局民航人发（2001）130 号文件关于基本医疗保险的相关规定，参加属地基本医疗保险，并逐步为职工建立补充医疗保险。

九、本公司独立运营情况

本公司在业务、资产、人员、机构、财务方面均与南航集团相互独立。

（一）业务独立情况

本公司拥有独立的采购和销售系统，除飞机的对外采购须报有关部门批准外，航材、油料由本公司独立采购；本公司通过自己的销售网点及代理商出售机票，具有独立的销售体系。

本公司拥有独立的航空客运、货运运营系统，独立开展业务。本公司的客货航空运输服务业务均由本公司独立开展。

中国南方航空集团公司组建后，将根据国务院国函 68 号文《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》，对原中国北方航空公司和新疆航空公司进行主辅业分离：“将航空运输主业及关联资产规范进入中国南方航空股份有限公司，统一使用中国南方航空集团公司的标识，实现运输主业一体化；辅业另行重组，由集团公司统一管理。”

（二）资产独立情况

根据 1994 年广州资产评估公司对南航集团投入本公司资产出具的评估报告和国家国有资产管理局国资评（1994）644 号文《对中国南方航空（集团）公司

股票上市项目资产评估结果的确认通知》，以南航集团投入本公司的净资产额为 261,615.8 万元。根据国家国有资产管理局国资企函发（1994）158 号文《关于中国南方航空股份有限公司国家股权管理的复函》批复，以净资产的 84.1% 折为股本，计 220,000 万股。南航集团投入本公司的资产产权清晰，不存在任何争议。

本公司资产独立，独立拥有完整的资产结构、运营系统以及相应的配套设施。本公司及控股子公司共经营 122 架喷气式民用航空运输机，其中自有飞机 39 架，通过融资租赁方式获得的飞机 34 架，采用经营性租赁方式引进的飞机 49 架。本公司对南航集团作为资产投入本公司的土地拥有土地使用权，可以转让、出租和抵押；本公司设立后购置的土地使用权归本公司所有。本公司对设立时南航集团投入本公司和设立后购置的各种建筑物、生产设备、办公用品、原材料及库存品均享有所有权。本公司及本公司下属控股子公司均持有中国民用航空总局颁发的《公共航空运输企业经营许可证》。

（三）机构独立情况

本公司设有股东大会、董事会、监事会、总经理、审核委员会等决策、经营管理及监督机构，明确了职权范围，建立了有效的法人治理结构。本公司已建立起一套适应公司发展需要的组织结构，各部门及子公司组成了一个有机的整体，组织机构健全完整，运作正常有序，在内部设置上不存在与南航集团“一套人马、两块牌子”的管理模式。本公司的生产经营、办公机构与控股股东分开，不存在混合经营的状况。

目前本公司共有 21 个部门，公司自身是一个经营性实体，同时拥有 5 家分公司。在境内拥有 1 家下属企业、13 家控股子公司、7 家参股公司；在境外拥有西澳飞行学院、香港商用航空中心有限公司等公司。

（四）人员独立情况

本公司的生产经营和行政管理完全独立于南航集团，本公司设有独立的劳动、人事、工资管理体系，本公司的人事、工资管理与股东单位完全分离；本公司的董事、监事及高级管理人员均严格按照《公司法》、公司章程等有关规定产生；除本公司董事长颜志卿兼任中国南方航空集团公司总经理、本公司总经理王昌顺兼任中国南方航空集团公司副总经理外，本公司的副总经理、财务负责人、董事会秘书均未在股东单位兼任执行职务。

本公司承诺，在本公司 A 股上市半年之内，将按照有关规定，通过履行必要的法定程序，对本公司高级管理人员目前存在的双重任职问题予以解决。本公司将严格遵守并履行上述承诺。

（五）财务独立情况

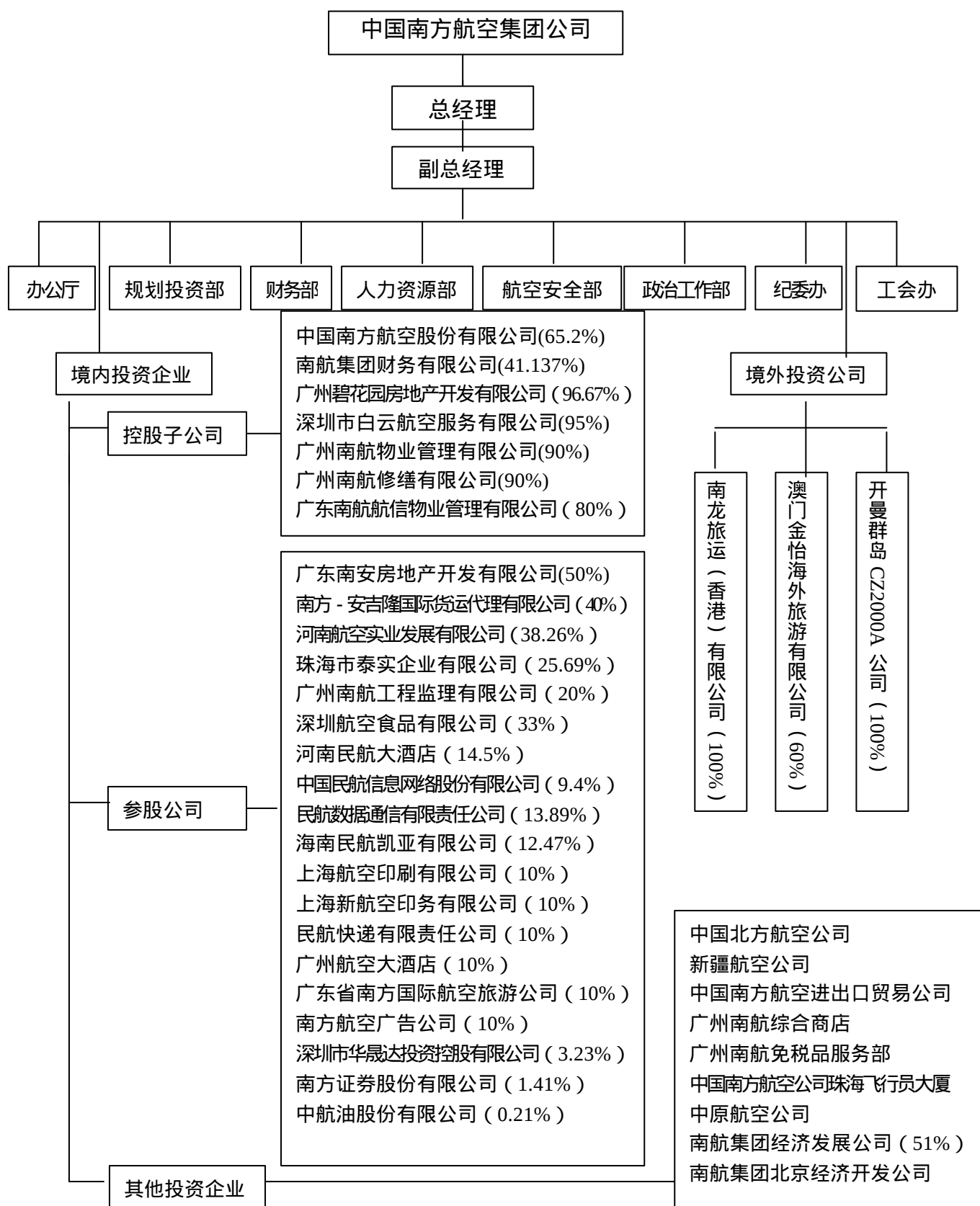
本公司设立了独立的财务部门，配备了独立的财务人员，建立了独立的财务核算体系和财务管理制度；本公司按照公司章程规定独立进行财务决策，不存在南航集团干预本公司资金使用的情况；本公司在银行单独开立帐户，不存在与南航集团共用银行帐户的情况；本公司作为独立纳税人，依法独立纳税，无与股东单位混合纳税现象。

目前，本公司不存在以资产、权益或信誉为各股东的债务提供担保的情况，本公司对所有资产有完全的控制支配权，不存在资产、资金被其股东占用而损害本公司利益的情况，也不存在股东单位干预本公司资金使用的情况。

总之，本公司业务、资产、人员、机构、财务等方面已与南航集团分开，本公司具有独立完整的业务及面向市场自主经营的能力。

十、南航集团投资企业情况

中国南方航空集团公司组织结构示意图



（一）境内投资企业

1、控股子公司

（1）中国南方航空股份有限公司（见本章）

（2）南航集团财务有限公司

南航集团财务有限公司是南航集团的控股子公司。南航集团直接持股比例为 41.137%，南航集团下属中国南方航空进出口贸易公司持股比例为 0.863%；本公司直接持股比例为 30%，本公司的 6 家控股子公司合计持有该公司约 28% 的股份。南航集团财务有限公司根据中国人民银行银复（1994）52 号文《关于设立中国南航集团财务公司的批复》于 1995 年 6 月 28 日设立。法定代表人：刘文波。注册资本为 42432.95 万元。住所：广州白云机场南航大楼后楼五层。主要经营范围包括吸收成员单位 3 个月以上期限的存款，对成员单位办理发放贷款、委托贷款、票据和贴现、买卖债券、委托投资、承销和发行债券、担保、信用鉴证、资信调查、经济咨询业务，办理同业拆借业务等。相关财务数据见六(三)本公司的子公司情况。

（3）广州碧花园房地产开发有限公司

广州碧花园房地产开发有限公司是南航集团的控股子公司，南航集团的持股比例为 96.67%。成立时间是 1998 年 10 月 30 日。法定代表人：王全华。注册资本为 1500 万元。住所：广州市华都区狮岭镇益群村。主要经营范围包括房地产开发、建筑销售等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 136,940,207.95 元，净资产为 -14,930,503.82 元；2001 年度实现净利润 -25,499,027.55 元。（财务数据未经审计）

（4）深圳市白云航空服务有限公司

深圳市白云航空服务有限公司是南航集团的控股子公司，南航集团的持股比例为 95%。成立时间是 1985 年 3 月 20 日。法定代表人：张景环。注册资本为 1250 万元。住所：深圳市福田区八卦岭工业区 618 栋一楼。主要经营范围包括国内外航空运输客、货运销售代理业务，国际航空快递，揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱，结算及咨询，航空运输、国内商业及物资供销业，建筑材料、装饰材料的购销等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经深圳天华会计师事务所所有

限公司审计的总资产为 26,843,533.63 元，净资产为 17,581,732.43 元；2002 年度实现净利润 1,464,013.3 元。

(5) 广州南航物业管理有限公司

广州南航物业管理有限公司是南航集团的控股子公司，南航集团的持股比例为 90%。成立时间是 1998 年 1 月 22 日。法定代表人：李洪让。注册资本为 50 万元。住所：广州市白云机场南航四号楼二楼。主要经营范围包括负责南航集团委托在广州地区的物业管理；销售建筑材料、五金交电等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司的总资产为 4,225,050.23 元，净资产为 -851,559.06 元；2002 年度实现利润总额 318,972.14 元。（财务数据未经审计）

(6) 广州南航修缮有限公司

广州南航修缮有限公司是南航集团的控股子公司，南航集团的持股比例为 90%。成立时间是 1998 年 1 月 22 日。法定代表人：李洪让。注册资本为 50 万元。住所：广州市白云机场南航四号楼一楼。主要经营范围包括室内装饰；门窗、线路、管道、制冷空调设备安装及维修；销售建筑装饰材料、五金、交电等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司的总资产为 1,995,242.73 元，净资产为 257,564.62 元；2002 年度实现利润总额 222,983.27 元。（财务数据未经审计）

(7) 广东南航航信物业管理有限公司

广州南航航信物业管理有限公司是南航集团的控股子公司，南航集团的持股比例为 80%。成立时间是 2001 年 8 月 31 日。法定代表人：彭安发。注册资本为 50 万元。住所：广州市白云区机场路机场内街 154 栋首层。主要经营范围为南航集团自有物业提供管理服务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 27,310,143.81 元，净资产为 21,839,595.09 元；2002 年度实现净利润 27,310,143.81 元。（财务数据未经审计）

2、参股公司

(1) 广东南安房地产开发有限公司

广东南安房地产开发有限公司是南航集团的参股公司，南航集团和广东开平

建安集团公司各占 50% 的股份。成立时间是 1994 年 12 月 5 日。法定代表人：彭安发。注册资本为 2,000 万元。住所：广州市天河天汕路侨燕街 20 号虹桥楼 B 座 801 房。主要经营范围包括房地产经营，室内装修，销售建筑材料与上述相关的咨询服务等。截止 2002 年 12 月 31 日，总资产为 16,167,995.87 元，净资产为 16,089,931.07 元；2002 年度实现净利润-284,330.40 元。（财务数据未经审计）

（2）南方 - 安吉隆国际货运代理有限公司

南方 - 安吉隆国际货运代理有限公司是由南航集团、广州五洲经济技术实业公司和泰国安吉隆运通股份有限公司于 1995 年 4 月 20 日共同组建的中外合资经营企业，三方投资比例分别为 40%、20%、40%。法定代表人：张瑞霭。注册资本为 500 万元。住所：广州市西湾路平安酒店 1805 房。主要经营范围是承办空运进出口货物的国际运输代理业务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经广州正邦会计师事务所有限公司审计的总资产为 5,229,857.51 元，净资产为 4,872,091.49 元，2002 年度实现净利润 - 2,592.02 元。（财务数据未经审计）

（3）河南航空实业发展有限公司

河南航空实业发展有限公司是南航集团的参股公司。南航集团的持股比例为 38.26%。成立时间是 2000 年 5 月 29 日。法定代表人：于修道。注册资本为 340 万元。住所：郑州新郑机场 305 路南 17 号楼。主要经营范围包括航空餐饮配送，西点小食品加工，机上供应服务，机票代订，农副产品、五金交电、果品花卉、糖酒的销售，新产品的开发，服装干洗，房屋租赁，汽车保养等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经河南精诚联合会计师事务所审计的总资产为 18,718,391.59 元，净资产为 1,022,489.33 元；2002 年度实现净利润-30,843.16 元。

（4）珠海市泰实企业有限公司

珠海市泰实企业有限公司是南航集团的参股公司，南航集团的持股比例为 25.69%。成立时间是 1994 年 1 月 4 日。法定代表人：马亚东。注册资本为 2800 万元。住所：珠海市吉大园林花园 15 幢 3B。主要经营范围包括批发零售化工原料、化工产品、金属材料、矿产品、纺织品、服装、普通机械、汽车零部件、建筑材料、陶瓷制品、医疗器械、电子产品及通信设备等。

(5) 广州南航工程监理有限公司

广州南航工程监理有限公司是本公司的参股公司,南航集团持股比例为20%。成立时间是1997年12月29日。法定代表人:周用金。注册资本为50万元。住所:广州市白云机场南航集团公司办公楼114楼。主要经营范围包括对民用机场配套项目中生产用房、生活用房、场内道路、停车场工程建设监理。2002年12月31日,该公司总资产为1,930,123.01元,净资产为1,115,962.41元;2002年度实现净利润15,260.84元。(财务数据未经审计)

(6) 深圳航空食品有限公司

深圳航空食品有限公司是由南航集团参股的中外合作企业,南航集团持股比例为33%,成立时间是1991年5月28日。法定代表人:崔绍先。注册资本为375万美元。住所:深圳市宝安区福永镇黄田机场内。主要经营范围包括为航空公司提供机上餐盒、饮食及有关的劳务饮食,经营机楼餐厅、咖啡厅、快餐厅,并提供酒的销售。截止2002年12月31日,该公司总资产为57,872,430.49元,净资产为31,507,136.30元;2002年度实现净利润9,153,295.54元。(财务数据未经审计)

(7) 河南民航大酒店

河南民航大酒店是南航集团的参股公司,南航集团持股比例为14.5%,成立时间是1997年10月17日。注册资本为200万元。住所:郑州市金水路3号。主要经营范围包括客房、餐饮服务等。目前该公司拟增资扩股到3000万元,正在办理工商变更手续。

(8) 中国民航信息网络股份有限公司

中国民航信息网络股份有限公司是南航集团的参股公司,南航集团持股比例为9.4%,成立时间为2000年10月18日。法定代表人:杨军。注册资本为88,850.75万元。住所:北京市海淀区知春路128号泛亚大厦292室。主要经营范围包括计算机软、硬件工程项目的承包;计算机软件、硬件、外设、网络产品的研制、开发、生产、销售、租赁等。

(9) 民航数据通信有限责任公司

民航数据通信有限责任公司是南航集团的参股公司,南航集团的持股比例为13.89%。成立时间是1996年6月20日。法定代表人:吕小平。注册资本为1080

万元。住所：北京市东城区东四西大街 155 号。主要经营范围包括承办航空数据通信业务；国内、外民用飞行器航空信息服务，数据网络工程，计算机软、硬件技术开发，航空电子设备研制、销售、安装调试、维修、技术咨询等。

（10）海南民航凯亚有限公司

海南民航凯亚有限公司是南航集团的参股公司。南航集团的持股比例为 12.47%。成立时间是 1994 年 3 月 2 日。法定代表人：王德深。注册资本为 661.5 万元。住所：海口市机场东路 51 号京航大厦 6 层 A 座。主要经营范围包括为民航计算机用户提供技术支持、维护保障、网络设计、软硬件开发研制及销售、工程施工、培训与咨询、销售等。

（11）上海航空印刷有限公司

上海航空印刷有限公司是由南航集团参股的中外合资企业，南航集团持股比例为 10%，成立时间是 1989 年 4 月 24 日。法定代表人：秦玉才。注册资本为 5,900 万元。住所：上海市闵行经济技术开发区文井路 216 号。主要经营范围包括生产国内、国际航空运输票证及其他印刷品，研究和开发新印刷品，销售自产产品等。

（12）上海新航空印务有限公司

上海新航空印务有限公司是南航集团参股的中外合资企业，南航集团的持股比例为 10%，成立时间是 2001 年 1 月 12 日。法定代表人：高德仲。注册资本为 15,000 万元。住所：上海市闵行经济技术开发区中和路 88 号。主要经营范围包括生产国内、国际航空运输票证及其他印刷品，研究和开发新印刷产品，销售自产产品等。

（13）民航快递有限责任公司

民航快递有限责任公司是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 10%，成立时间为 1996 年 11 月 8 日。法定代表人：闫志祥。注册资本为 1.5 亿元。住所：北京市东城区东四西大街 155 号。主要经营范围包括商务文件、资料、印刷品（不含信件）、小件包裹的国际、国内航空快件运输；国际、国内货运包机、租机业务等。

（14）广州航空大酒店

广州航空大酒店是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 10%，相关情况见“六（三） 本公司的子公司情况”。

（15）广东省南方国际航空旅游公司

广东省南方国际航空旅游公司是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 10%，相关情况见“六（三） 本公司的子公司情况”。

（16）南方航空广告公司

南方航空广告公司是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 10%，相关情况见“六（三） 本公司的子公司情况”。

（17）深圳市华晟达投资控股有限公司

深圳市华晟达投资控股有限公司是南航集团的参股公司，南航集团的持股比例为 3.23%。成立时间是 1993 年 2 月 12 日。法定代表人：盖若梅。注册资本为 3 亿。住所：深圳市福田区八卦四路 22 号。主要经营范围包括兴办实业，国内商业及物资供销业，物业管理，受托资产，信息咨询等。

（18）南方证券股份有限公司

南方证券股份有限公司是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 1.41%，成立时间为 1992 年 9 月 25 日。法定代表人：刘波。注册资本为 3,457,622,465 元。住所：深圳市罗湖区嘉宾路 4028 号太平洋商贸大厦 20—28 层。主要经营范围包括证券的代理买卖、自营买卖、证券承销、证券投资咨询、受托资产管理等。

（19）中航油股份有限公司

中航油股份有限公司是南航集团的参股公司，南航集团持股比例为 0.21%，成立时间是 2000 年 7 月 12 日。法定代表人：秦玉才。注册资本为 3.36 亿元。住所：北京首都国际机场。主要经营范围包括向民航系统供应汽油、煤油、柴油，销售清洗剂和石油化工产品，民航系统所需上述产品储运设备的开发、销售；与上述业务相关的技术咨询、技术服务等。

3、其它投资企业

（1）中国北方航空公司

中国北方航空公司是南航集团下属的全民所有制企业。成立时间是 1995 年 10 月 26 日，法定代表人：周永前。注册资本为 106,257 万元。住所：辽宁省沈阳市东塔机场及桃仙机场。主要经营范围包括航空客、货、邮、行李运输业务；通用航空业务；航空运输代理业务。经中审会计师事务所有限公司审计，截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 14,214,669,265.26 元，净资产为 -1,304,583,145.45 元；2002 年度实现主营业务收入 5,485,099,643.52 元，净利润-671,059,957.75 元。截止 2002 年 12 月 31 日，中国北方航空公司共拥有 46 架飞机，其中 A300 飞机 6 架，A321 飞机 4 架，MD90 飞机 13 架，MD82 飞机 23 架。

（2）新疆航空公司

新疆航空公司是南航集团下属的全民所有制企业。成立时间是 2001 年 1 月 14 日，法定代表人：赵留安。注册资本为 42,881 万元。住所：乌鲁木齐市迎宾路 33 号。主要经营范围包括国内航空客货邮运输；经批准的国际、地区航空客货邮运输；通用航空；航空运输业务代理；飞机维修及零配件加工修理业务；百货销售；停车场服务；兼营航空食品加工；宾馆、餐厅、小卖部配套旅客服务业务。经中鹏会计师事务所有限公司审计，截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 4,616,586,868.72 元，净资产为 663,391,163.26 元；2002 年度实现主营业务收入 2,445,020,499.35 元，净利润-187,359,965.47 元。截止 2002 年 12 月 31 日，新疆航空公司共拥有 20 架飞机，其中波音 757 飞机 9 架，波音 737-300 飞机 2 架，波音 737-700 飞机 4 架，ATR 飞机 5 架。

（3）中国南方航空进出口贸易公司

中国南方航空进出口贸易公司是南航集团下属的全资企业。成立时间是 1993 年 6 月 8 日。法定代表人：周明亮。注册资本为 1000 万元。住所：广州市白云机场内。主要经营范围包括经营南航（集团）所属企业自产产品及相关技术和企业所属原辅材料、飞机、发动机、机械设备及技术的进出口，承办集团成员企业对外工程承包和劳务业务，为国内各航空公司、机场提供各类地面、机械设备、空中管制设备、飞机、发动机及航空器材的进出口服务，产品代理服务等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 90,117,369.81 元，净资产为 -28,395,691.02 元；2002 年度实现净利润 -41,906,585.11 元。（财务数据未经审计）

(4) 广州南航综合商店

广州南航综合商店是南航集团下属的全资企业。成立时间是 1989 年 5 月 16 日。法定代表人：李少秋。注册资本为 20 万元。住所：广州白云机场飞云东街南航业务综合楼右侧。主要经营范围包括批发零售日用百货、日用化学品、日用杂货、家用电器、电子元件和器件、副食品、果品和非酒精饮料等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经广东健明会计师事务所有限公司审计的总资产为 616,300.03 元，净资产为 200,000 元；2002 年度实现净利润 13,148.06 元。

(5) 广州南航免税品服务部

广州南航免税品服务部是南航集团下属的全资企业，成立时间是 1992 年 7 月 1 日。注册资本为 50 万元。住所：广州市白云机场。主要经营范围为在国际（地区）航班机上销售免税品；进口烟、酒、化妆品等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 1,164,767.74 元，净资产为 -41,475.77 元；2002 年度实现净利润 -585,650.33 元。（财务数据未经审计）

(6) 中国南方航空公司珠海飞行员大厦

中国南方航空公司珠海飞行员大厦是南航集团的下属全资企业，成立时间是 1993 年 8 月 12 日。法定代表人：黄集祥。注册资本为 50 万元。住所：珠海市吉大石花西路飞行员大厦。主要经营范围包括住宿、饮食等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司经广东恒信德律会计师事务所有限公司审计的总资产为 11,020,941.89 元，净资产为 3,095,062.17 元；2002 年度实现净利润 85,667.29 元。

(7) 中原航空公司

根据国家经贸委国经贸企改（2001）804 号文《关于同意中原航空公司划归南方航空（集团）公司管理的批复》及中国民用航空总局民航政法函（2000）517 号《关于南方航空（集团）公司与中原航空公司合并问题的批复》，并根据南航集团与河南省交通厅关于联合重组中原航空公司的协议，中原航空公司划归南航集团管理，中原航空公司成为南航集团下属的全资企业。中原航空公司位于郑州新郑机场，注册资本为 2,545 万元，主要经营范围为省内和省际航空客货运输业务，省内空中游览业务等。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 1,302,380.33 元，净资产为 -127,450,585.55 元；2002 年度利润总额 119,309,003.43 元。（财

务数据未经审计)

(8) 南航集团经济发展公司

南航集团经济发展公司是南航集团的下属国有与集体联营企业,南航集团出资 51%,另一投资方为汕头航空用品总公司,出资 49%。成立时间是 1992 年 1 月 15 日。法定代表人:卓少锋。注册资本为 1,200 万元。住所:汕头市天山路成德工业村。主要经营范围包括制造、加工、批发、零售、代购、代销、服务等。截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 26,328,728 元,净资产为 4,636,009.7 元;2002 年度实现利润总额-361,142.19 元。(财务数据未经审计)

(9) 南航集团北京经济开发公司

南航集团北京经济开发公司是南航集团下属的全民所有制企业,成立时间是 1989 年 1 月 13 日。法定代表人:刘建初。注册资本为 500 万元。住所:北京市朝阳区东三环南路 2 号三立大厦 A 座。主要经营范围包括办理国际、地区、国内航空客、货、邮和包机运输业务,航空快件专递业务,航空技术开发、技术咨询、咨询服务,销售针纺织品、百货、医疗器械、五金交电化工、建筑材料、金属材料、橡胶制品、工艺美术品、酒、劳务服务。截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 5,368,549.7 元,净资产为 4,636,009.7 元;2002 年度实现净利润-363,990.3 元。(财务数据未经审计)

(二) 境外投资公司

1、南龙旅运(香港)有限公司

南龙旅运(香港)有限公司是南航集团在香港设立全资子公司。成立时间是 1992 年 11 月 20 日。负责人:张瑞霭。注册资本为 3,000,000 元港币。住所:香港金钟道 95 号统一中心九楼 B1 室。主要经营范围代理机票销售,酒店订房,航空货运代理业务和速递业务。截止 2002 年 12 月 31 日,该公司总资产为 135,958,050 元港币,净资产为-3,129,687 元港币;2002 年度实现净利润 10,746,679 元港币。(财务数据未经审计)

2、澳门金怡海外旅游有限公司

澳门金怡海外旅游有限公司是南航集团下属的控股子公司,南航集团持股比例为 60%。成立时间是 1996 年 8 月 1 日。负责人:毛嘉陵。注册资本为 100 万元港币。住所:澳门北京街金融中心 8 楼 D 座。主要经营范围包括旅游、

机票销售及包机业务。截止 2002 年 12 月 31 日，该公司总资产为 6,819,652.76 元港币，净资产为-2,190,927.77 元港币；2002 年度实现净利润-2,455,107.96 元港币。(财务数据未经审计)

3、CZ2000A 公司

CZ2000A 公司是南航集团于 2000 年 4 月 7 日在开曼群岛注册的全资子公司，注册资本 5 万美元，主要从事对外投资。CZ2000A 公司持有南航西澳飞行学院 35% 的股份，西澳飞行学院的相关情况见本章“六、本公司的组织结构”。

第五章 业务和技术

一、世界航空运输业基本情况

(一) 世界航空运输业的现状

世界航空运输业的发展与各国经济发展水平密切相关，由于经济发展的不平衡，航空运输业发达的国家均为西方发达国家和亚太地区中等发达国家，发展中国家的航空运输业仍相对落后。世界航空市场主要分为北美市场、欧洲市场和亚太区市场，其中北美市场在世界航空市场中居于支配地位。2001 年国际民航组织缔约国定期航班运输量排名前 10 名的国家如下：

国家	运输总周转量（百万吨公里）				旅客总周转量（百万客公里）			
	排序	2001 年	2000 年	增长%	排序	2000 年	1999 年	增长%
美国	1	125,540	134,470	- 7	1	1,044,480	1,110,635	- 6
日本	2	21,730	23,868	- 9	2	162,932	174,149	- 7
英国	3	20,041	21,867	- 8	3	160,042	170,687	- 8
德国	4	18,032	18,495	- 3	5	111,641	114,124	- 2
法国	5	15,207	15,639	- 3	4	113,115	113,438	- 2
中国	6	13,802	11,603	19	6	105,870	90,960	16
新加坡	7	12,595	12,986	- 3	8	70,232	71,786	- 2
韩国	8	12,222	13,302	- 8	11	58,998	62,837	-6
荷兰	9	11,281	11,938	- 6	9	70,117	74,426	-6
澳大利亚	10	10,043	9,806	2	7	84,931	81,689	4

资料来源：民航总局《从统计看民航 2002》

中国 2001 定期航班运输总周转量在国际民航组织缔约国的排名由 2000 年的第 9 名上升到第 6 名，定期航班旅客总周转量的排名为第 6 名，航空运输量增长速度居于世界前列。

世界航空运输业目前已处于成熟的发展阶段，呈现出运力集中、规模化经营、行业利润率平均化、航空运输服务国际化、自由化的特点。世界大型航空公司集中于北美、欧洲及亚太地区。中国的三大航空公司与世界前 10 大航空公司尚存在较大的差距。2001 年业务量排名前 10 名的航空公司及中国三大航空公司的排名如下：

旅客运输量、货物运输量排名

旅客运输量（千人）			货物运输量（千吨）		
航空公司	排序	数量	航空公司	排序	数量
美国达美航空公司	1	93,437	联邦快递	1	5,108
美利坚航空公司	2	78,115	美国包裹航空公司	2	2,967
美国联合航空公司	3	75,413	大韩航空公司	3	1,182
美国航空公司	4	56,114	德国汉莎航空公司	4	1,058
美国西北航空公司	5	55,259	新加坡航空公司	5	930
德国汉莎航空公司	6	44,191	日本航空公司	6	873
美国大陆航空公司	7	43,045	国泰航空公司	7	704
法国航空公司	8	43,021	法国航空公司	8	659
全日航空公司	9	42,374	美国西北航空公司	9	631
英国航空公司	10	34,577	英国航空公司	10	596
中国南方航空股份有限公司	21	18,478	中国南方航空股份有限公司	20	386
中国东方航空股份有限公司	31	10,206	中国东方航空股份有限公司	25	334
中国国际航空公司	35	8,769	中国国际航空公司	22	293

资料来源：IATA 统计资料

总周转量、旅客周转量排名

总周转量（百万吨公里）			旅客周转量（百万客公里）		
航空公司	排序	数量	航空公司	排序	数量
美利坚航空公司	1	20,397	美国联合航空公司	1	187,639
美国联合航空公司	2	20,376	美利坚航空公司	2	170,853
德国汉莎航空公司	3	16,562	美国达美航空公司	3	156,549
美国达美航空公司	4	16,374	美国西北航空公司	4	117,682
美国西北航空公司	5	13,821	英国航空公司	5	103,374
法国航空公司	6	13,461	美国大陆航空公司	6	95,882
英国航空公司	7	13,337	德国汉莎航空公司	7	92,702
新加坡航空公司	8	12,554	法国航空公司	8	91,336
日本航空公司	9	11,598	日本航空公司	9	81,700
联邦快递	10	10,860	美国航空公司	10	73,944
中国国际航空公司	28	3,412	中国南方航空股份有限公司	30	24,349
中国南方航空股份有限公司	30	2,968	中国国际航空公司	36	19,941
中国东方航空股份有限公司	46	2,343	中国东方航空股份有限公司	46	15,592

资料来源：IATA 统计资料

（二）世界航空运输业的发展趋势

世界航空运输业的经营环境正在发生根本性的变化，从未来的发展趋势看，呈现以下特征：

- 1、经济的全球化使航空运输市场一体化的进程加快，竞争日趋激烈。
- 2、国外航空公司、机场等企业中的私有经济成份明显增加。
- 3、航空公司之间的联合或联盟愈演愈烈。目前在世界上已经形成了“寰宇一家”、“明星联盟”、“翼联盟”和“天合联盟”四大航空公司联盟，其结盟协议主要包括代码共享、向伙伴航空公司旅客提供更多的目的港、更便捷的航班安排、一步到位的订座和登记手续以及更顺利的中转连接，即所谓“无缝隙”旅行；共用设施和技术、联合购买，相互认可对方常旅客计划英里数、机场候机休息室互惠开放。
- 4、货运业发展势不可挡。自 80 年代初期以来，航空货运业一直处于增长期。航空快递业务正走俏航空市场，欧洲、北美和亚洲的主要航空公司已引进机场——机场的快捷货运服务、完全一体化的门到门的航空货运服务。

（三）“9·11”事件对民航运输业的影响

1、“9·11”事件对世界民航运输业的影响

“9·11”事件后，世界经济陷入衰退，使欧美民航运输业面临危机，一些航空公司陷入困境。美国和欧洲的各航空公司采取了削减运力、压缩航线航班、大量裁员、要求政府援助等一系列应对措施。同时也使国际市场飞机价格下跌，各航空公司购机成本降低。

2、“9·11”事件对中国民航运输业的影响

“9·11”事件对我国民航运输业的发展造成了一些影响。直接影响包括：部分国际航线客货运生产下降，收入减少；航空保险支出增加。间接影响包括：国际旅游市场萎缩，将影响我国民航国际国内航线的效益；根据 FAA 飞行安全条例修正案，我国航空公司将增加安全人员及安检、安全设备，企业经营成本将相对增加。

但是，“9·11”事件对我国民航业的影响主要反映在部分国际航线上，对我国国内航线航班影响较小，但增加了经营成本，对航空安全提出了更高要求。

二、中国民航运输业情况

（一）行业背景

(1) 航空运输持续快速增长。1991 年——2001 年国内航线旅客运输量年平均增长率为 15.9%，货邮运输量年平均增长率为 17.3%，运输总周转量年平均增长率为 17.4%。2002 年全行业完成运输总周转量达到 164.9 亿吨公里，旅客运输量 8,594.2 万人，货邮运输量 20.2 万吨。

(2) 航线网络不断扩展。截止 2002 年 12 月 31 日，国内定期航班航线总数达到 1,176 条，其中国内航线（包括港澳地区航线）1,015 条，通航全国 130 个城市，国际航线 161 条，通航国外 32 个国家和地区的 67 个城市，航线总里程 229.65 万公里。

(3) 机队规模不断扩大，截止 2002 年 12 月 31 日，全行业共有运输飞机 602 架，其中大中型飞机 525 架。

(4) 机场和配套设施建设取得重大进展。截止 2002 年 12 月 31 日，共有民航航班运营机场 141 个。

(5) 对外开放逐步扩大。截止 2002 年 12 月 31 日，同我国签订航空运输协定的国家增至 89 个。

(6) 民航法规体系初步形成，以 1996 年《中华人民共和国民用航空法》正式实施为标志，中国民航进入依法管理的新阶段。

(二) 行业管理体制

民航总局对民航业实施行业管理，民航总局不直接管理航空公司，主要承担民用航空的安全管理、市场管理、空中交通管理、宏观调控以及对外关系等方面的职能。关于航空公司的各项业务管理规则、管理规定，包括批准国内、香港地区及国际航线分配、公布票价、航空油料价格，以及飞机维修、机场运营和空中交通管制标准，均由民航总局制定。

国内各航空公司享有自主经营权，有权申请国内、香港地区及国际航线、调配航线机队、购买机载设备、在规定范围内调整国内、香港地区及国际航线的机票价格、训练及管理员工以及进行日常的经营管理活动。

提供国际航线运输服务的航空公司，还须遵守双边民航协议及参加的国际航空公约，并应遵守国际民航组织为国际民航业订立的各项技术和运行标准。

（三）行业竞争状况

鉴于国内航空公司数量多、规模小，在国内市场竞争不规范，在国际市场竞争乏力的情况，根据国务院批准的《民航体制改革方案》，在 2002 年 10 月，对民航总局直属的航空运输企业进行了联合重组，形成了中国南方航空集团公司、中国航空集团公司、中国东方航空集团公司三家航空运输集团。通过这次联合重组，我国航空运输业形成以三大集团公司为主体的企业结构，三大集团公司在国内航空运输市场份额达 80% 以上，行业集中度大大提高。通过联合重组，三大集团公司具有较大规模，较强竞争实力，有利于规范市场竞争行为，有利于提高国际竞争力，夺取国际市场竞争的主动权；通过联合重组，企业现有的资产、运力、航线、航班、市场网络、人力等资源得到优化配置，有利于降低经营成本。在三大航空集团重组前后，非民航总局直属的各航空公司也在政策鼓励下，积极谋求联合与重组。

航空运输业已经形成了三大航空集团及海南航空股份有限公司、上海航空股份有限公司、四川航空股份有限公司、山东航空股份有限公司、深圳航空有限责任公司等中小航空公司并存的竞争局面。

三大航空集团及各中小航空公司为谋求更大的市场份额，均在规模、航班、价格、服务等方面展开激烈的竞争：

1、规模竞争：航空公司的规模首先体现在机队规模上。国内各航空公司为了增强自身实力，争取在竞争中占据优势，均不遗余力地投入巨资购置新型飞机扩充机队，增加运力和机队规模。

2、航线竞争：一个航空公司飞行的航线、航班越多，才能越充分地提高飞机的使用效率，提高公司的经济效益。目前中国的航线仍由国家控制，航空公司在开始一条新航线运营之前，必须向民航总局申请，得到批准后才能开始飞行。

3、价格竞争：价格竞争是当前最常使用的竞争手段。降价促销可以在一定程度上加大客流量，提高客座率，但价格竞争并不一定能取得规模经济效益，反而可能形成恶性竞争、造成效益滑坡。

4、服务竞争：各航空公司开始通过个性化服务，创建服务品牌，树立安全形象和优质服务形象，提高自身的知名度和市场竞争优势。

（四）市场容量

按照 2020 年我国国内生产总值比 2000 年翻两番的奋斗目标，则国内生产总值年均增长速度将达到 7.18% 以上。根据世界民航与世界经济以及我国民航与我国经济增长关系的历史规律，航空运输适应国民经济和社会发展的需要，在国家综合运输体系中所占的比例将大幅度提高，航空运输业的增长速度远超过国民生产总值的增长速度。国内旅游业的快速发展、中国加入世贸组织、2008 年北京举办奥运会、国家实施西部大开发战略以及国内航空公司联合重组，都将促进中国航空运输业的发展，我国国内航空运输市场需求将保持旺盛的增长势头。据民航总局预测，今后二十年我国民航运输总周转量的平均增速将达到 10% 以上，民航运输市场的发展空间巨大。

（五）技术水平

我国民用航空运输业的从事运营的运输飞机、飞机发动机以及航材等主要从国外厂商进口，主要机型为波音系列、空中客车系列和麦道系列，飞机及发动机的技术水平先进，基本与世界先进水平同步。在飞机维修等方面，我国航空运输业已具备相当的实力，从而为飞机的运营提供了可靠的安全保障。此外，在提高员工劳动生产率，协调联盟成员关系领域，电子及网络技术在我国航空运输业中得到了积极的开发与应用。其中，运行控制、飞行管理、业务管理、旅客管理、电子客票和旅客信息等系统的广泛使用，使航空公司的效率大大提高，成本明显降低。

（六）加入 WTO 对我国民航运输业的影响

加入 WTO 后，我国开放了飞机修理和维修服务及计算机订座系统服务。加入 WTO 对我国民航运输业的影响，主要表现在四个方面：

1、飞机修理和维修服务市场方面。根据世贸组织的规定和有关时间表以及中国已作出的承诺，加入 WTO 后我国将在航空器维修方面开放境外消费，允许我国航空公司把飞机和有关部件送国外维修；同时允许外国航空维修服务提供者在我国境内开办维修企业。这一方面将使国内航空公司可以获得更广泛的维修服务，有利于航空公司降低维修成本，另一方面国内飞机维修公司将面临较大的竞争压力。

2、计算机订座系统方面。国外航空公司的计算机订座系统可以通过与国内

计算机订座系统联网，向我国的航空公司提供服务。由于其订票系统与中国民航的计算机订票系统(CRS)的无缝联结，使中国的 CRS 也为它们及其代理人服务；同时国内各航空公司也可以利用国外航空公司的订座系统销售其国际航线机票。这一方面将使旅客订票更为便利，有利于提高国际、国内航空公司国际航线航班的载运率，另一方面将会使国内航空公司经营的国际航线竞争更为激烈。

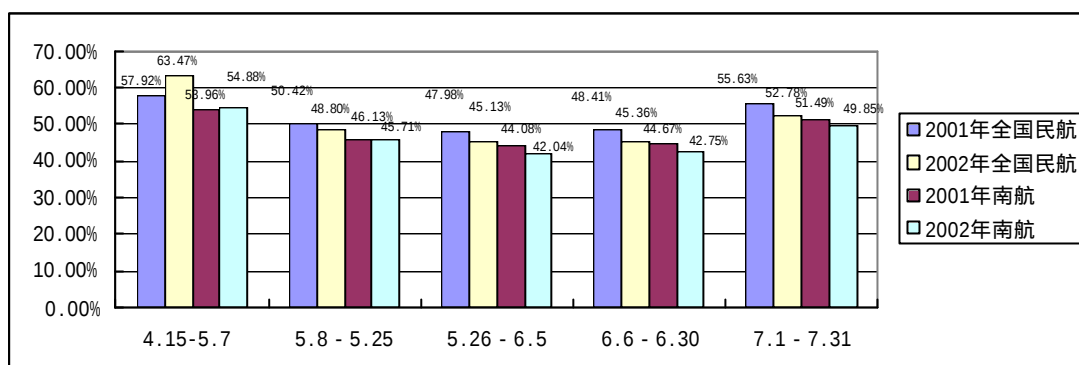
3、加入 WTO 也会给我国民航业发展带来新的机遇。关税的降低使民航企业购买飞机、航材、航空油料、航空管制设备的成本明显降低。这对于民航运输企业降低运行成本将起积极作用。

4、加入世贸组织后，有利于引入先进的民航管理模式，提高民航企业经营管理水平，推动技术进步。通过扩大交流，有利于国内航空公司进一步学习和引进外国航空公司联盟、代码共享、市场营销和收益管理等方法，提高航空公司的经济效益，有利于按照国际新的标准建设和管理机场，有利于提高维修技术水平和管理水平。

（七）2002 年两起空难对民航运输业及本集团业务的影响

2002 年 4 月、5 月中国民航连续发生了两起空难事故——4.15 国航空难和 5.7 北航空难。如再加上台湾中华航空公司的 5.25 空难，共发生了三起空难事故。以空难前后订座率（订座人数/可利用座位数）的变化看，国航的 4.15 空难并没有影响旅客的出行意向，且比 2001 年同期订座率增长了 5.55%，本集团的情况也类似。5.7 空难后，由于 5 月 1 日长假期后出行减少的原因，订座率大幅下降，并不反映旅客消费信心下跌。5.25 华航空难，轻微动摇了旅客的消费信心，5 月 26 日——6 月 5 日期间，全民航订座率比 2001 年同期下降了 2.85%，本集团下降的幅度更小，只有 2.04%。但 6 月份订座率下降原因有两个：一是 6 月往年也是淡季；二是世界杯足球赛的举办，从一定程度减少了出游次数。但空难事故确实从一定程度降低了旅客对航空业的信心，7 月份的订座率比 2001 年同期有一定程度的下降。

空难事故前后民航及本集团订座率变化



从客座率的变化看，本集团的正班客座率并没有受到两次空难事故的影响而出现下滑，相反 2002 年 4 月份本集团客座率达到 71.1%，比 2001 年同期增长 5%；5 月份客座率为 65.2%，比 2001 年同期增长了 0.9%。2002 年 1-6 月份，本集团平均客座率为 64.5%，比 2001 年的 60.5% 增长了 4%，承运旅客增加了 121.38 万人次，达到 1039.3 万人次，创历史新高。7 月份承运旅客人次为 177.4 万人次，接近去年同期 178.7 万人次的水平，比 6 月份的 145.2 万人次增加了 22.2%，说明旅客对航空运输安全的信心已经恢复。

通过以上分析，本公司认为空难事故对民航和本集团的负面影响是短暂的。航空旅行的快捷、便利、舒适等优势，仍然具有其他交通工具无法比拟的优势。随着民航重组工作的推进，安全管理仍然是民航的头等大事，消费者的信心将会随着安全形势的好转很快恢复。

三、影响航空运输业发展的因素

（一）经济增长

航空运输业的发展速度与国家宏观经济增长速度密切相关，受宏观经济增长及经济周期的影响非常显著。1989 年-2001 年我国民航运输总周转量的增长率是同期国内生产总值（GDP）增长率的 1.87 倍。

（二）产业政策

民航体制改革进入实施阶段。民航改革的指导思想是：从我国民航的实际出发，坚持市场取向的改革，实现政企分开，打破行政垄断，克服过度分散，规范市场竞争，发挥市场对民航资源配置的基础性作用，建立新型民航体制，保证

飞机安全和运输生产正常进行，更好地促进民航事业的健康发展，为现代化建设和社会公众服务。民航改革的主要目标是：政企分开，转变职能；资产重组，优化配置；打破垄断，适度竞争；加强监管，保证安全；机场下放，属地管理；提高效益，改善服务。

（三）产品特性、消费趋向与购买力

航空公司向旅客及货主提供客、货、邮件及行李运输服务，没有相应的产品形态，不能储存。航空运输服务具有安全、方便、舒适、快捷的特点，但费用较高。

据民航协会用户工作委员会公布的《2002 年航空客运市场结构调查与分析》，公务旅客是民航最大消费群体，占旅客总数的 58.01%，旅游旅客占旅客总数的 32.09%。与上年度相比，公务旅客比例下降 6.4 个百分点，游客比例增加 6 个百分点。团队旅客有所增加，根据调查结果，团队旅客占全部旅客的 23%，比上年度增加了 7 个百分点。

消费者购买力越强，选择航空运输服务的机率越大。随着人们生活水平的提高、购买力的增强，航空运输业具有良好的发展前景。

（四）行业竞争的影响

行业竞争有利于航空公司降低成本，提高服务质量，发展规模经营，促进民航业资源的合理配置，提高整个行业的经营管理水平，增强航空公司尤其是大型航空公司的综合竞争力，但过度的价格竞争会造成行业整体效益滑坡。

（五）进入民航业的主要障碍

1、资金需求量大，民航运输业是资金密集型行业，设立航空公司、购置飞机等需要巨额资金。

2、技术要求高，民航业同时又是技术密集型行业，飞机驾驶、维修等需要大量掌握复杂技术的专业人员，对飞行员、维修工程师的培训周期很长；航空公司专业化分工细致，对管理人员也提出了相当高的要求。

3、需要政府或行业主管部门的批准，设立航空公司、购买飞机、取得航线经营权、增减航班、机票价格、飞机的适航性、飞行员和维修人员执照、乘务员

的资格证书等均受民航总局监管，需要获得民航总局的批准。

四、本集团的竞争优势与劣势

（一）竞争优势

1、具有国内最大规模的航机数量及航线网络

本集团经营喷气式民用航空运输飞机 122 架，其中包括 737-200、737-300、737-500、737-700、737-800、757-200、777-200、747-200F、747-400F 等波音飞机 102 架及空中客车 320 飞机 20 架，机队的通用性好；截止 2002 年 12 月 31 日，经营国内、国际航线 349 条，通航城市 88 个；近三年的旅客运输量、每周定期航班数量、飞行小时、航线数目以及机队规模在国内各航空公司中排名第一。

2、在国内航空运输市场居领先地位

本集团航线基地广州为华南最大城市，位于经济高速发展的珠江三角洲地区，亦为华南的运输枢纽中心及中国的主要国际门户城市之一，目前本集团在国内拥有郑州、武汉、长沙、深圳、海口、珠海、厦门、桂林、汕头、贵阳 10 个地区航线基地，国内通航城市多为近 10 年经济迅速发展的地区，拥有强劲的航空运输市场需求。本集团在全民航按旅客运输量计算的占有率 2000 年为 24.9%，2001 年为 25.4%，2002 年为 25.0%，在主要枢纽港广州白云机场占有 50%左右的市场份额，在厦门、深圳、海口等基地出港旅客人数、出港货邮量的市场占有率位居前列，在华南地区具有绝对的市场优势。

3、航空安全优势

本公司始终坚持“安全第一、预防为主”的方针，严格遵循国家民航法律、法规关于飞行安全的规定，实行了安全目标责任制，建立了完善的安全保障体系，并自主开发或引进了 SOC（运行控制系统）、QAR（飞行品质监控系统）、发动机性能监控系统，使用科学管理手段，确保了飞行安全。

本公司具有良好的飞行安全记录，2000 年、2001 年、2002 年飞行事故征候万时率分别为 0.19、0.19、0.42，均低于民航总局规定的标准，为国内民航运输业的领先水平。公司于 1995 年度、2001 年度两次获得中国民航安全最高奖——金鹏杯。

4、较高的管理水平

本公司高级管理人员具有丰富的民航业管理经验，近几年，公司在安全管理、营销管理、成本管理、收益管理、投资管理、绩效管理、企业机制等方面进行了多项改革和制度创新，取得了良好的经济效益和社会效益，造就了一批管理人才，具备了较高的管理水平。2000 年，本公司被接纳为世界经济论坛成员，是目前中国航空运输业唯一加入世界经济论坛的企业，并被世界经济论坛授予“正在崛起的市场领导者”。本公司于 1995 年度、2001 年度两次获得中国民航安全最高奖——金鹏杯。2001 年，本公司荣获民航服务质量创新奖，中国民航协会“2001 年旅客话民航”品牌服务创新奖，并被英国伦敦的“航空服务质量”网站（www.airlinequality.com）评为中国最佳航空公司。2002 年，本公司被世界知名旅游业传媒《TTG》评为“中国最佳航空公司”，并被《中国航务周刊》评选为“中国十大第三方物流新锐企业”，“南航经营目标管理”项目获评第九届全国企业管理现代化创新成果二等奖。

5、拥有独立、完整的飞行员及乘务员培养体系

本公司是目前国内唯一一家拥有独立培养飞行员能力的航空公司。本公司与北京航空航天大学合作的飞行学院以及本公司下属的西澳飞行学院、珠海飞行训练中心共同形成了独立、完整的飞行员培养体系，可以为本公司不断输送训练有素的飞行员，为本公司持续稳定地扩展运输能力提供有力的人员保障。本公司的乘务员培训中心也可以根据公司经营发展所需培养合格的乘务员。本公司对飞行员和乘务员的训练和培训均取得了民航总局的资格认可，本公司可根据自身的特殊要求对飞行员、乘务员进行相应的训练和再培训。

6、机务维修能力强

本公司的合营子公司广州飞机维修工程有限公司承担了本集团大部分飞机和发动机部件的维修任务，确保了运营飞机的持续适航和较高的可利用水平，为飞机运营提供了有力的保障。

7、拥有国内航空业领先的 IT 系统

公司在国内率先引进飞机航班运行控制系统（SOC），通过综合优化与实时调配飞机和机组资源，较大程度提高了飞行安全和航班正点率；最先在国内民航

开发电子商务系统，推出网上订票、网上货运订舱及电子客票等服务，增加了收入，降低了运营成本；引进国际先进的收益管理系统，在国内率先全面实施收益管理，使航班收益最大化；开发常旅客系统，提高了市场份额及旅客忠诚度。

8、品牌服务优势

本公司以“便捷、可靠、准点”作为品牌战略，是国内民航业中较早实施营销战略与策略的航空公司，注重营销理念和服务理念的培育，创立了5个地面服务品牌，向客户推出了十三项服务新举措。本公司在中国民航业率先导入客舱文化，全方位推出了“心系服务”、“绿色客舱”、“银翼天地”、“阳光少年”空中服务品牌系列，品牌服务提高了公司的知名度，树立了本公司良好的企业形象。本集团设立了常旅客计划，会员已超过200万人。

9、较丰富的资源整合经验

本公司从以往贵州航空公司、中原航空公司的联合重组中获得了丰富的航空资源整合经验，在民航业的重组中更有可能实现整合效益。

（二）竞争劣势

1、较高的汇率风险

本集团的债务主要是购买或融资租赁飞机而形成的外币债务，外汇汇率（尤其是美元及日元汇率）波动对本集团的经营业绩有较大影响。

2、航线平均航距较短

本集团在全民航航线最多，但主要为国内航线，营运基地主要位于华南、华中地区，因而平均航距较短，导致本集团单位成本相对较高，单位收益相对较低。

3、货运实力有待提高

货邮运输业务的增长速度高于客运，但本公司货邮运输收入仅占主营业务收入的10%左右，本公司需要进一步加强货运业务。

五、本公司的业务范围及主营业务

（一）经营业务范围

本集团主要经营国内和经批准的国际、地区航空客、货、邮、行李运输业务，通用航空业务，航空器维修，国内外航空公司间代理业务，航空食品加工与销售。

（二）从事的主营业务及构成

本集团主营业务为客运、货邮运输业务，客运收入占主营业务收入的 90% 左右，近三年客运、货邮运输业务收入的具体构成如下所示：

项 目	2002 年	2001 年	2000 年
客运收入	89.87%	91.52%	90.21%
货邮运收入	10.13%	8.48%	9.79%

（三）近三年航空运输能力及生产情况

本集团运输生产能力以最大周转量、最大客公里等指标表示，实际生产情况由旅客运输量、货邮运输量、旅客客公里、货邮周转量、运输总周转量等指标反映，平均客座率、平均载运率可近似反映产销率指标。

1、本集团的近三年载运能力如下：

项 目	单 位	2002 年	2001 年	2000 年
最大周转量(ATK)				
国内航线	百万 吨公里	3,923.66	3,622.10	3,270.35
香港航线		192.91	185.39	197.83
国际航线		1798.32	1,316.61	1,086.92
合计		5,914.89	5,124.10	4,555.10
最大客公里(ASK)				
国内航线	百万 客公里	33,753.31	31,393.22	28,355.15
香港航线		1,745.51	1,689.32	1,741.68
国际航线		8,746.07	6,981.30	5,743.28
合计		44,244.89	40,063.84	35,840.11
总飞行小时				
国内航线	千 小时	325.14	299.98	236.70
香港航线		19.37	18.44	17.99
国际航线		60.88	46.55	31.95
合计		405.38	364.97	286.63
起飞架次				
国内航线	千次	194.78	183.65	165.73
香港航线		13.89	13.71	14.26
国际航线		13.99	10.70	8.86
合计		222.66	208.06	188.84
飞行总公里	百万 公里	258.38	234.05	209.43

2、本集团近三年实际生产情况如下：

项目	单位	2002 年	2001 年	2000 年
总周转量 (RTK)				
国内航线	百万 吨公里	2,532.22	2,217.22	1,940.91
港澳航线		107.55	104.31	106.73
国际航线		974.66	712.28	565.35
合计		3,614.43	3,033.81	2,612.99
旅客客公里 (RPK)				
国内航线	百万 客公里	22,092.05	19,446.69	17,001.65
港澳航线		1,081.08	1,059.81	1,073.88
国际航线		5,766.98	4,550.55	3,604.62
合计		28,940.11	25,057.05	21,680.15
载客人数				
国内航线	千人	18,534.93	16,499.17	14,450.23
港澳航线		1,368.58	1,408.99	1,444.09
国际航线		1,589.22	1,212.70	956.41
合计		21,492.73	19,120.86	16,850.73
货邮运输量				
国内航线	千吨	403.92	348.01	307.81
港澳航线		14.35	13.53	15.25
国际航线		52.42	36.22	30.04
合计		470.69	397.76	353.10
客座率 (RPK/ASK)				
国内航线		65.45%	61.95%	59.96%
港澳航线		61.93%	62.74%	61.66%
国际航线		65.94%	65.18%	62.76%
合计		65.41%	62.54%	60.49%
载运率 (RTK/ATK)				
国内航线		64.54%	61.21%	59.35%
港澳航线		55.75%	56.26%	53.95%
国际航线		54.20%	54.10%	52.01%
合计		61.11%	59.21%	57.36%
飞机日利用率				
波音	小时/日	9.9	9.2	8.8
空中客车		9.1	8.9	8.2
合计		9.8	9.1	8.7

2000 年、2001 年、2002 年本集团运输机队规模分别为 109 架、111 架、122 架，航线条数分别为 361 条、385 条、349 条。近三年本集团旅客运输量、飞行班次、飞行小时、航线网络及机队规模在中国各航空公司中排名第一。

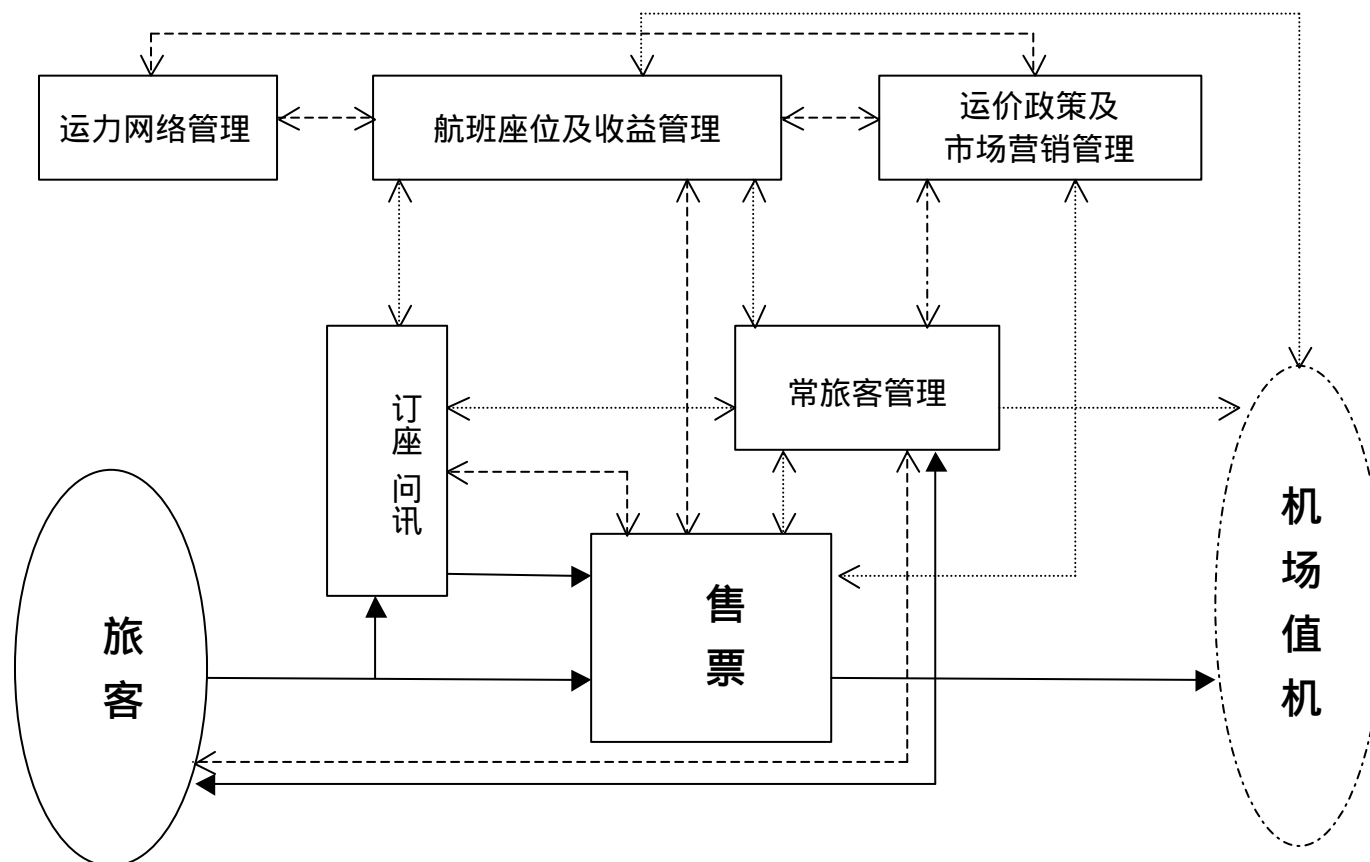
本集团客运的主要消费群体为公务旅客、旅游团队及探亲旅客，货邮运输

的主要消费群体为通航城市各类货主和邮政局,主要销售市场在本集团的通航城市。近三年本集团旅客运输量、货邮运输量市场占有率具体情况如下:

指 标	2002 年	2001 年	2000 年
旅客运输量	25.0%	25.4%	24.9%
货邮运输量	23.3%	23.3%	22.5%
总周转量	21.9%	21.5%	20.0%

(四) 客运、货邮运输服务流程

客运服务流程图



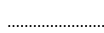
图例说明



表示起始



表示物流



表示信息流



表示有关服务部门

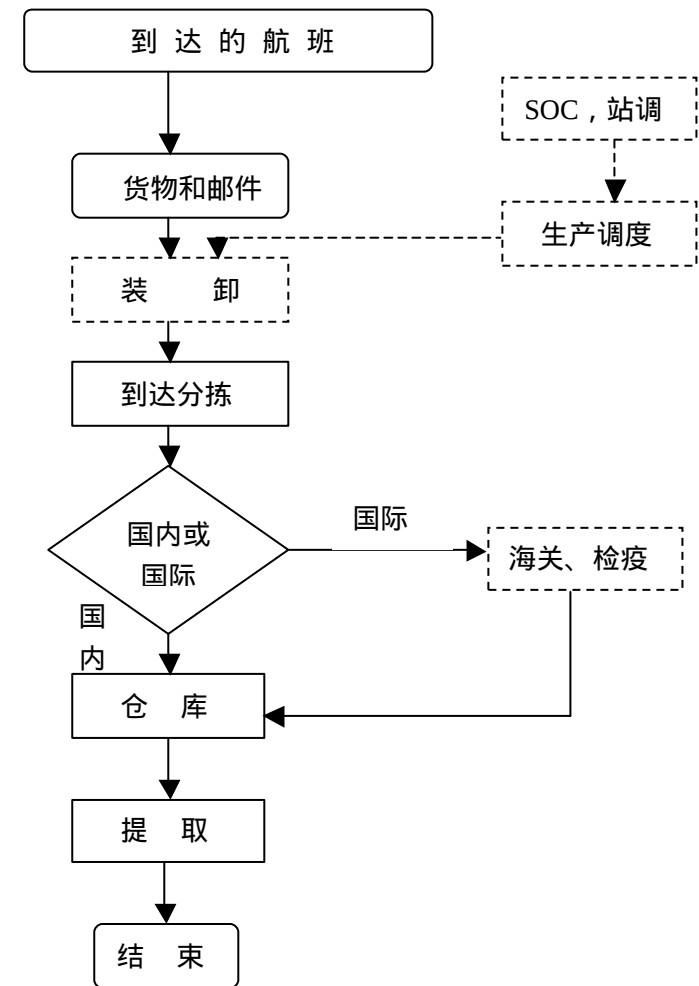
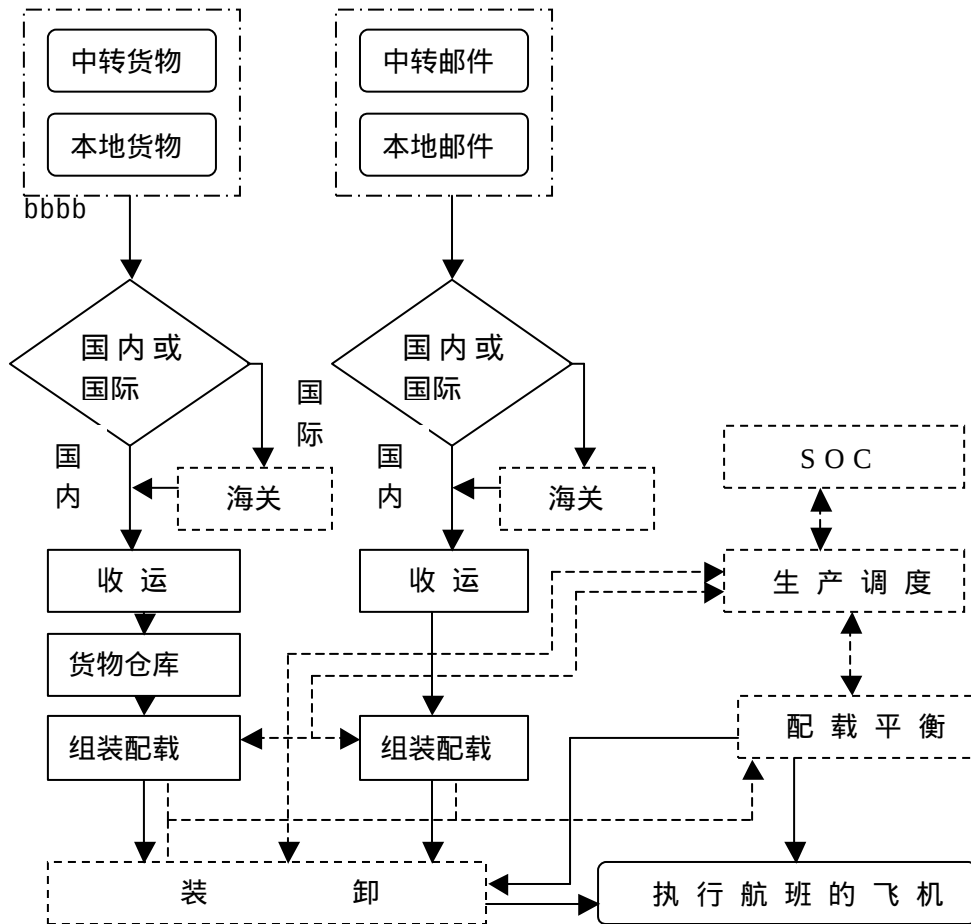


表示外包方和结束

出港流程

货物运输服务流程图

进港流程



图例说明

- 表示物流 表示信息流 □ 表示运输部门 表示外包方
- ◇ 表示判断、选择 □ 表示起始、结束或货物、邮件中的一种 表示合并

（五）飞机等主要生产设备情况

本集团主要的生产设备为喷气式民用航空运输飞机,使用寿命一般在 20 年以上。截止 2002 年 12 月 31 日,本集团机队飞机数量为 122 架,平均机龄 7.76 年(不包括湿租飞机)。

1、根据机型及所有权性质分类的具体情况如下：

机 型	所 有 权				
	小计	自有	融资租赁	经营租赁（其中：湿租）	
B747-400F	3	2	-	1	1
B747-200F	1	-	-	1	1
B777-200A	4	1	3	-	-
B777-200B	5	-	2	3	
B757-200	26	12	3	11	1
B737-800	5	5	-	-	-
B737-700	7	6	-	1	-
B737-500	18	-	-	18	-
B737-300	31	11	8	12	-
B737-200	2	2	-	-	-
A320	20	-	18	2	-
合计	122	39	34	49	3

2、属于本集团固定资产的飞机包括自购和融资租赁的飞机,其重置成本、技术先进性、机龄等情况如下表：

机 型	数量（架）	重置成本（百万元）	技术先进性	平均机龄（年）
B747-400F	2	2,350.75	先进	0.42
B777-200A	4	2,101.79	先进	6.53
B777-200B	2	1,781.69	先进	5.78
B757-200	15	1,565.24	先进	9.12
B737-800	5	3,686.71	先进	0.22
B737-700	6	1,438.59	先进	3.64
B737-300	19	2,989.35	先进	8.22
B737-200	2	57.94	先进	15.77
A320	18	4,781.80	先进	4.62
合计	73	20,753.86	——	6.43

3、本集团经营租赁飞机（不包括湿租），其技术先进性及机龄等情况如下表：

机 型	数量（架）	技术先进性	平均机龄（年）
B777-200B	3	先进	4.95
B757-200	10	先进	12.52

B737-700	1	先进	0.13
B737-500	18	先进	10.09
B737-300	12	先进	10.14
A320	2	先进	5.35
合计	46	——	9.87

（六）主要原材料、能源供应情况

1、航油

本集团的航油主要由中国航空油料总公司、华南蓝天航空油料有限公司提供，价格由民航总局根据国家计委调价文件审定。此外，本集团亦向深圳承远航空油料有限公司、海南美亚实业有限公司、珠海机场油料公司等单位购买油料，这些公司油价的调整亦必须经由民航总局审定。

本集团近三年航油消耗具体情况如下

	2002 年	2001 年	2000 年
数量（千吨）	1,296	1,140	1,026
境内年平均油价	2,798	3,260	3,264
境外年平均	2,236	2,253	2,558
全年平均价格（元/吨）	2,716	3,121	3,158

2、航材

本集团的航材包括高价周转件和航材消耗件，主要购自波音公司、Hamilton Sundstrand.Ltd、Goodrich.Ltd、Dunlop.Ltd、通用电气公司（GE）、香港飞机发动机维修有限公司、摩天宇飞机维修有限公司、霍尼韦尔国际有限公司、罗罗商业航空发动机有限公司、通用飞机发动机维修马来西亚公司等。价格按照国际市场同类产品的价格确定。

（七）航空运输环保措施

航空运输的环保措施主要包括飞机噪音的控制、空气污染物的排放控制。任何新型号的飞机或发动机在获得批准正式生产以前，制造厂家必须首先通过美国联邦航空管理局（FAA）或欧洲联合航空管理局（JAA）的型号合格审定，中国民用航空总局（CAAC）进行认可，并确认飞机发动机在设计性能上满足相关的环境保护要求。飞机或发动机在制造完成后，FAA、JAA 对每架符合要求的飞机/发动机签发出适航证，同时 CAAC

要对每架验收合格的飞机或发动机进行复核性审查后签发标准适航证，飞机才能投入运营。本集团在运营飞机时，按照经批准的维修方案维护和使用飞机，确保飞机持续适航并符合环境保护的要求。

本集团目前用于客运、货邮运输业务的飞机，包括 B777-200、A320、B757-200、B737-200、B737-300、B737-500、B737-700、B737-800、B747-200F、B747-400F 型，在噪音限制、污染物排放控制等方面都是完全符合环境保护要求的。

（八）航线

截止 2002 年 12 月 31 日，本集团拥有航线条数为 349 条，其中国内航线 286 条，国际航线 43 条，港澳地区航线 20 条，通航国家和地区 15 个，通航城市 88 个。航线里程总计为 678,588 公里，其中国内航线里程为 434,813 公里，国际航线里程为 224,822 公里，港澳地区航线里程为 18,953 公里。

本集团国内航线通达全国 26 个省、市、自治区的 64 个城市，这些城市是：

广州	深圳	海口	武汉	长沙	郑州	北京
上海	成都	大连	福州	沈阳	桂林	贵阳
合肥	黄山	济南	荆州	昆明	柳州	义乌
南昌	南宁	南京	南通	南阳	青岛	三亚
西安	厦门	湛江	张家界	重庆	温州	吉林
汕头	梅县	锦州	常德	兰州	北海	珠海
天津	长春	太原	徐州	杭州	晋江(泉州)	牡丹江
舟山	宜昌	哈尔滨	石家庄	丽江	宁波	广元
乌鲁木齐	齐齐哈尔	武夷山	连云港	常州	盐城	西双版纳
襄樊						

本集团国际航线通达 15 个国家的 22 个城市，这些城市是：

新加坡	雅加达	曼谷	槟城	沙迦	金边	墨尔本
马尼拉	胡志明市	大阪	福岡	阿姆斯特丹	芝加哥	悉尼
吉隆坡	洛杉矶	河内	汉城	东京	拉瓦格	列日
塞班						

本集团地区航线通航城市为香港、澳门。

（九）代码共享

本公司为增强航班的衔接性，扩大航线网络，增加运输量，使旅客更方便地选择航班时刻，有利于本公司最大限度地利用运力，以开拓航线的客源市场，与境内外航空公司签订了多个代码共享协议。

1、国际航线上代码共享协议

本公司与美国达美航空公司、韩国韩亚航空公司、越南航空公司、荷兰航空公司、日本佳速航空公司、印尼鹰航签订了代码共享协议。根据协议，本公司在对方经营的某些航线的航班上以确定的价格购买座位，或在本公司经营的某些航线的航班上，向对方以确定的价格出售座位，并规定了各航班相应的座位配额和舱位等级。双方为代码共享航班指定自己的航班号。

本公司与美国达美航空公司在广州——洛杉矶、洛杉矶——亚特兰大、拉斯维加斯、纽约、旧金山、达拉斯、坦帕、迈阿密、火努鲁鲁、波士顿、盐湖城、辛辛那提、奥兰多航线上实行了代码共享。广州——洛杉矶航线为本公司经营，其他航线为达美航空公司经营。

本公司与韩国韩亚航空公司在广州——汉城、桂林——汉城航线上实行了代码共享。该两条航线为双方共飞航线。

本公司与越南航空公司在广州——河内、广州——胡志明市航线上实行了代码共享，该两条航线为双方共飞航线。

本公司与荷兰航空公司在北京——阿姆斯特丹、上海——阿姆斯特丹航线上实行了代码共享。北京——阿姆斯特丹航线由本公司经营，上海——阿姆斯特丹航线由荷兰航空公司经营。

公司与日本佳速航空公司在广州——大阪、广州——福岡、广州——东京航线上实行了代码共享，该三条航线为双方共飞航线。

公司与印尼鹰航在广州——雅加达航线上实行了代码共享，该航线为双方共飞航线。

2、国内航线的代码共享协议

本公司与云南航空公司、四川航空股份有限公司、上海航空股份有限公司、山东航空股份有限公司签订了代码共享。根据协议，在双方确定的航线上，实施了代码共享。营运方在代码共享航线航班上，以确定的价格向销售方提供经济舱座位，并规定了各航班相应的座位配额。双方在代码共享航班的来回程上均使用自己的航班代码及航班号，并可以对外销售和宣传。

本公司与云南航空公司在广州——昆明航线上，与四川航空股份有限公司在广州——重庆、广州——成都航线上，与上海航空股份有限公司在广州——上海、深圳——上海、广州——南京、广州——杭州航线上实行了代码共享。这些航线均为本公司与相应对方的共飞航线。

本公司与山东航空股份有限公司在广州——青岛、广州——济南的共飞航线 4 个航班上实行了代码共享，与山东航空股份有限公司在武汉-济南-沈阳、深圳-青岛-沈阳、珠海-长沙-青岛-大连等 32 条非共飞航线上的 64 个航班实行了代码共享。

（十）营运基地及营销网络

本集团营运基地包括广州、深圳、珠海、汕头、厦门、海口、郑州、武汉、长沙、桂林、贵阳，在各基地设立了分公司、子公司。营运基地主要用作日常的飞行管理、飞机的维护维修、协调当地机场作为飞行航线的始发站及夜间的飞机停泊点。本集团经营的绝大多数航线是由这些基地始发的航线。

本公司在北京、上海、乌鲁木齐、沈阳、成都、昆明等 22 个城市设立了营业部，在阿姆斯特丹、洛杉矶、悉尼、东京、新加坡、雅加达、曼谷等 19 个城市设立了驻外办事处。

本公司通过在基地、营业部设立直售票处或发展销售代理人，向旅客提供订座和机票销售服务。截止 2002 年 12 月 31 日，本公司拥有机票直销点 104 家，销售代理人 3,035 家，拥有货运直销点 37 家，货运代理人 125 家。

本公司在国内的所有售票处和销售代理人都与中国民航的计算机订座系统(CRS)连接，该系统与国内各航空公司的售票处和销售代理人相连接。本公司与 AMADEUS、GALILEO、SABRE、ABACUS、INFINI、AXESS、WORLDSPAN 等 7 家境外计算机订座系统签订了分销协议，加强本公司在境外机票销售和订座。

（十一）维修

本集团的维修业务由机务工程部统筹安排和管理，广州飞机维修工程有限公司（GAMECO）及各分公司的维修厂、子公司的机务工程部负责具体实施。

广州飞机维修工程有限公司已获得 CAAC 维修许可证、FAA 维修许可证、JAA 维修许可证、澳门特别行政区民航局颁发的维修许可证、尼泊尔民航局颁发的维修许可证。

本集团各分公司维修厂、相关子公司机务工程部均获得 CAAC 维修许可证。

本公司维修工程系统坚持“集中管理、指令维修”的管理模式，这种管理模式以可靠性管理为基础、自我质量审核为保障，在这种模式下形成一个分工明确、高效可靠的工程管理与维修网络。具体的维修工程管理关系是：机务工程部制定公司统一的技术标准和管理程序，对公司所营运的所有航空器实行集中管理；公司各维修单位对各自执管的航空器实施具体的维修工作，确保航空器的持续适航。机务工程部就航空器安全运行方面的工程技术问题，指导、检查、监督各维修单位，并协调有关部门的关系。

公司机务工程部负责评审协议维修单位，只有取得适航当局颁发的维修许可证并经机务工程部评审合格的维修单位才能承担本公司航空器及部件的维修工作。公司下属维修单位和协议维修单位必须按机务工程部统一制定的工程管理程序、技术标准和维修要求，对公司的航空器及部件进行维修。

本集团及 GAMECO 目前的维修能力如下表：

单位名称	机载设备附件修理项目数	飞机定检能力
GAMECO	1,144	◆ B737/B757 型各级别检修能力、改装能力； ◆ B767-300ER 型 C 检及以下各级检修、改装能力 ◆ B777 型 4C 及以下的各级检修、改装、换发能力 ◆ A320 型 4C 及以下的各级别检修能力 ◆ A321 型 3C 检及以下各级检修、改装、换发能力 ◆ B747 型 A 检定修 ◆ 整机喷漆；发动机 QEC、热检及单元体更换；无损探伤作业等
河南维修厂	49	◆ B737 型飞机的 C 检以下 ◆ Y7C2 型飞机的 C 检及以下
湖北维修厂	169	◆ B737 型飞机的 C 检以下 ◆ B757 型飞机的 C 检以下
湖南维修厂	7	◆ B737 型飞机的 C 检以下各
深圳维修厂	67	◆ A320 型飞机的 A 检及以下 ◆ B737 型飞机的 A 检及以下 ◆ B757 型 A 检及以下 ◆ B747 型 A 检及以下
海南维修厂	11	◆ B737 型 A 检及以下
厦门航空机务工程部	67	◆ B737-200 型 4C 检及中检以下 ◆ B737-300/500 型 4C 检以下

		◆ B757-200 型 6C 检以下 ◆ B737-700 型 3C 检以下
广西航空 机务工程部	4	◆ B737 型 A 检以下
珠海航空 机务工程部	0	◆ B737 型 C 检以下
汕头航空 机务工程部	5	◆ B737 型 A 检以下
贵州航空 机务工程部	10	◆ B737 型 C 检以下

本公司合营子公司珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司现有 V2500 型发动机大修能力,并预计在 2003 年第 4 季度或 2004 年年初可有 CFM56-3 型发动机大修能力。

本集团及 GAMECO 共有 2,257 人取得了 CAAC 维修执照,并有 30 人取得了 FAA 维修执照。

(十二) 配餐

本公司主要通过控股子公司广州南联航空食品有限公司对外提供航空食品、饮料、机供品及相关服务。

广州南联航空食品有限公司向本公司提供所有从广州起飞航班的机上配餐及大部分回程航班的机上配餐,此外,南联公司还向中国国际航空公司、日本航空公司、四川航空公司、韩亚航空公司等其他航空公司在广州起飞的航班提供航空配餐服务。

本公司从其他机场起飞的航班,都与当地的航空配餐公司签定了配餐服务合同,保证航空配餐的供应。

(十三) 保险

本集团的固定资产主要包括飞机、房屋建筑物、机械设备、电子设备、机动车辆、特种车辆。本集团为自购或租赁的运输飞机投保,飞机保险单是一张综合性的保单,主要险种包括机身一切险、机身战争险、综合责任险、零备件一切险、零备件战争险、免赔额保险、保费保障保险。飞机的保险价值一般会参考三种价值:租赁合同规定的最低价值、飞机市值、飞机的帐面净值,以孰高原则确定保险价值。本集团也为主要的房屋建筑物、机器设备、电子设备等固定资产已投保财产险。

（十四）销售及市场推广

本公司在销售及市场推广中推行“一统”（统一航班运力调配使用）、“二立”（确立营销理念、确立市场定位）、“三抓”（抓收益管理、抓常旅客计划、抓网上客货销售、规范代理）、“四落实”（落实以始发收入、座公里收入、吨公里收入、成本为主的考核指标体系，落实建立一套贴近市场、灵活反应的营销体系和激励机制，落实推广5个地面服务品牌和创建空中服务品牌，落实运输服务ISO9001认证工作和员工培训）的营销策略，这些营销措施对提高公司知名度和市场占有率起到了积极作用。

（十五）本公司保证航空飞行安全的措施和手段

安全是航空公司赖以生存和发展的基础，飞行安全是航空公司经营的前提条件。本公司一贯坚持“安全第一，预防为主”的方针，严格遵循国家民航法律法规关于飞机适航、航空人员资格审定等涉及飞行安全的规定，建立了飞行管理、机务保障、航务保障、安全管理、飞行技术管理、地面保障等方面的安全保障体系，健全制度，从严管理，科学管理，加强培训，竭尽全力消除一切不利于飞行安全的内部因素和外部因素，并先后于1995年与2001年获得了中国民航航空安全的最高荣誉——金鹏杯，树立了本公司安全可靠的良好形象。

1、通过加强规范化管理工作，本公司建立了完整的航空安全管理体系和健全的安全管理组织机构，配备了业务精通、经验丰富的管理人员，并具备了相对完备的安全规章制度，如：《飞运行手册》、《工程手册》、《飞行签派运行手册》、《飞行安全管理规章》、《紧急反应手册》、《飞行员手册》、《乘务员手册》、《航空安全保卫运行手册》、各机型飞行训练大纲、各机型飞行操纵提要等。

（2）建立了运行控制系统（SOC），该系统为国内最先进的运行控制系统，是民航系统“九五”重点项目和国家“双加工程”的项目，目前已经通过了中国民航总局的验收鉴定。该系统提高了本公司对飞行运行的控制能力，为航空安全提供了可靠保障。

（3）建立了飞行操纵品质监控系统（QAR），该系统利用机载设备采集和记录的飞行数据对机组操纵及发动机进行事件探测和趋势分析，及时发现机组操纵、发动机工作状况以及飞机性能等方面存在的问题，加强了对机组操纵品质的监控，有效地提升了机组的飞行操纵质量。

(4) 建立了完整的飞行训练体系，本公司分别建立了飞行员训练中心和乘务员训练中心，训练课程涵盖了新雇员训练、副驾驶初始训练、副驾驶转机型训练、正驾驶初始训练、正驾驶转机型训练、副驾驶转正驾驶升级训练、飞行教员训练、模拟机教员训练、飞行技术检查员训练、复训、差异训练、应急生存训练、重新获得资格训练、飞行员英语训练等。本公司开发的“SFOQA 模拟机可视化辅助教学系统”获得了中国民航科技进步二等奖，提高了模拟机训练的科学评估水平，填补了中国民航在模拟机训练和管理上的技术空白。自 1992 年以来，本公司所有的模拟机都以其良好的运行状态顺利通过了美国 FAA 和中国民航 CAAC 模拟机的鉴定、评估工作，并取得了相应的许可证。

(5) 本公司在机务维修工程中实行“集中管理、指令维修”的管理模式，以可靠性管理为基础、自我质量审核为保障，实现了统一的技术标准、统一的维修要求、统一的质量标准、统一的维修计划和统一的航材控制。

(6) 从 1995 年开始，本公司建立了一套闭环控制的维修可靠性管理系统，包括信息收集、分析、工程调查、纠正措施等多个子系统。该系统在国内民航界一直处于领先的地位，并在 1996 年获得了民航科技进步二等奖，得到了 FAA、JAA 和 CAAC 的高度评价。

(7) 本公司建立了南航机务自我质量审核制度，在提高机务质量管理水平、防范维修差错方面发挥着重大作用，使本公司的机务系统形成了自我审核、自我暴露、自我纠正和自我完善的良性循环。

(8) 本公司建立了一个以广州基地为核心的发动机性能控制管理系统，通过对发动机的性能趋势、滑油耗量、孔探及磁性堵头的监控，可以达到提前发现发动机隐患和提高发动机使用经济性的目的。利用该系统，使发动机的可靠性安全水平大大提高，本公司 B737 机队创造了“百万小时无空中停车”的优异成绩，被 CFMI 公司授予“CFM56 优秀用户”荣誉；2002 年 7 月，由于多项 B777 发动机 GE90 的创新成果被 GE 公司广泛采纳并推广，GE 公司专门授予本公司“优秀用户奖”，这是 GE 公司首次为 GE90 用户颁奖。该系统为确保南航飞行安全做出了巨大贡献，2000 年 6 月该项目被授予国家科技进步二等奖，这也是目前为止民航所获得的最高国家级奖励。

(9) 本公司坚持“立足地面，预防为主”的原则，将空防安全防范关口前移到

售票、值机、安全检查、装卸、清舱等地面运输生产的每一个环节，做到严把售票、值机的验证关，严格落实对快件、鲜活货物进行 100%的安全检查、监装监卸等制度，坚持并落实航空安全员先上机清理客舱和运输部门装货前先清理货舱等制度，努力将危害空防安全的因素消灭在地面。本公司制定了《机组反劫机、防炸机预案》，指导机组实施反劫机、防炸机行为，并在每一个航班上都配备有航空安全员，每一名安全员都严格按照民航总局的有关规定进行初训和复训，其职责是保证空防安全，处置非法干扰事件。

六、主要固定资产及无形资产

（一）主要固定资产情况

截止 2002 年 12 月 31 日，本集团主要固定资产情况如下：

单位：百万元人民币

固定资产类别	原 值	净 值	成新率	技术先进性	报废/更新可能性
飞机：	24,971	20,325	81%	先进	很小
自购	13,511	11,365	84%	先进	很小
融资租赁	11,460	8,960	78%	先进	很小
其他飞行设备：	6,525	3,583	55%	先进	很小
备用发动机	1,530	1,086	71%	先进	很小
高价周转件	3,915	1,815	46%	先进	很小
直升机、模拟机及其他	1,080	682	63%	先进	很小
土地及建筑物	3,721	199	86%	不适用	不适用
机器设备及汽车：	1,863	459	25%	较先进	一般
机器设备	1,219	228	19%	较先进	一般
汽车	644	231	36%	较先进	一般
合计	37,080	27,566	74%	——	——

注：“技术先进性”只作定性判断；“报废/更新的可能性”分很大、较大、一般、较小、很小五个等级进行定性判断。

（二）房屋产权情况

截至 2002 年 12 月 31 日，公司及其控股子公司和合营子公司的房屋状况如下：

1、本公司（包括全资下属公司、部门和机构）在境内外所使用的建筑物（包括本公司拥有的房屋和租赁使用的建筑物）为 368 栋，建筑面积总计 501,118 平方米，其中：

（1）本公司在境内拥有所有权的建筑物为 173 栋，总面积约为 417,419 平方米，

占公司全部使用建筑物面积的 83.3%，其中公司建造的临时建筑物总面积为 950 平方米。本公司在境内拥有所有权的建筑物的具体情况为：

本公司 61 栋建筑物已领取《房地产证》或《房屋所有权证》，其总面积约为 123,954 平方米，占公司全部使用建筑物面积的 24.7%。本公司律师认为，公司对该 61 栋房屋拥有所有权，在规定年限内可占有、使用及处分。

虽领取《房地产证》或《房屋所有权证》，但房屋所有权人尚未作变更的 17 栋建筑物，以及位于广州白云机场、美兰机场、湖南黄花机场等未领取《房地产证》或《房屋所有权证》的 84 栋建筑物（含 3 栋临时建筑物），总面积约为 270,479 平方米，占公司全部使用建筑物面积的 54%。以上建筑物的权属已得到中国民用航空总局的确认。本公司律师认为，公司对该 101 栋建筑物拥有所有权，可占有、使用及处分，并且其中 98 栋在办理有关手续时不存在法律障碍，但完成手续的时间不确定（珠海直升机机场因整体转让事宜暂停办理），而另外 3 栋临时建筑物，因未经合法报建手续，办理证书存在法律障碍，不能领取权属证书，并存在被拆除而无补偿的法律风险。

本公司 3 栋建筑物已签署《商品房预售合同》或已经办理竣工验收手续，《房屋所有权证》正在办理之中，其总面积约为 5,631 平方米，占公司全部使用建筑物面积的 1.1%。本公司律师认为，本公司对这 3 栋建筑物拥有房屋所有权，在房屋使用年限内可占有、使用和处分。

本公司 8 栋建筑物尚未取得《房地产证》或《房屋所有权证》，其总面积约为 17,355 平方米，占全部使用建筑物面积的 3.5%。根据有关报建材料和施工文件，本公司律师认为，本公司对这 8 栋建筑物拥有房屋所有权，在规定年限内可占有、使用和处分，在办理领取手续时不存在法律障碍。

（2）本公司目前在境内租赁建筑物 120 处，租赁面积约为 63,676 平方米，占公司全部使用建筑物面积的 12.7%，本公司已签署《租赁合同》，并在实际履行中。本公司律师认为，上述《租赁合同》的内容不违反法律规定，合同双方不存在违约行为，租赁行为在正常履行中。

（3）本公司在境外拥有建筑物 5 栋，面积约为 360 平方米。在境外共租赁房屋 70 处，面积约为 19,663 平方米。

2、本公司控股子公司和合营子公司所使用的建筑物（包括本公司拥有的房屋和

租赁使用的建筑物)为609栋,建筑面积总计412,770平方米,其中:

(1)本公司控股子公司和合营子公司共拥有建筑物578栋,总面积约为398,247平方米,占公司控股子公司全部使用建筑物总面积的96.5%。具体情况为:

540栋建筑物由本公司控股子公司和合营子公司在经营中购买或自建,面积约为187,902平方米,占公司控股子公司和合营子公司全部使用建筑物总面积的45.5%。本公司律师认为,公司控股子公司或合营子公司拥有对这540栋房屋的所有权,在房屋使用年限内可占有、使用和处分。

38栋建筑物尚未取得房产证,面积约为210,345平方米,占公司控股子公司和合营子公司全部建筑物使用总面积的51%。其中:

24栋建筑物为本公司控股子公司和合营子公司在经营中购买或自建,本公司律师认为:公司控股子公司或合营子公司拥有对这24栋建筑物的所有权,在房屋使用年限内可占有、使用和处分。但位于高崎机场的7栋建筑物因无门牌号码,存在不能办证的法律风险。另外,由于广州市实行房地“两证合一”制度,位于广州白云机场的7栋建筑物在土地未能取得权属证书前不能领取房产证。

13栋建筑物为本公司控股子公司在经营中自建,但尚未进行综合验收。本公司律师认为,公司控股子公司拥有对这13栋建筑物的所有权,在房屋使用年限内可以占有、使用和处分。

1栋建筑物为本公司控股子公司的股东作为出资投入的资产,本公司律师认为,公司控股子公司拥有该栋房屋的所有权,在房屋使用年限内可占有、使用和处分(该房屋为商品房);公司应催促股东办理领取《房屋所有权证》的手续和过户手续。

(2)本公司控股子公司珠海航空公司未确权但在使用中的建筑物共3栋,面积约为6,706平方米,占公司控股子公司和合营子公司全部建筑物使用总面积的1.6%。本公司律师认为,珠海航空公司对这3栋建筑物是否拥有所有权存在不确定性,应要求各股东尽快明确权属,并在权属明确后如属于珠海航空公司所有,则办理申领《房地产证》和过户手续。

(3)公司控股子公司和合营子公司共租赁建筑物28处,面积约为7,817平方米,占公司控股子公司全部使用建筑物总面积的1.9%。公司控股的子公司和合营子公司已

签署《租赁合同》，并在实际履行中。

（三）土地使用权情况

截至 2002 年 12 月 31 日，本公司及其控股子公司和合营子公司的土地和房屋状况如下：

1、本公司（包括全资下属公司、部门和机构）所使用的土地共 22 宗，其中：

（1）本公司拥有使用权的土地 19 宗，总面积约为 1,202,034 平方米。具体情况为：

本公司在经营中以“出让”方式取得的土地 9 宗，面积为 349,299 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 29.2%，且均已领取《国有土地使用权证》。本公司律师认为公司对上述 9 宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可以占有、使用和处分。

由南方航空集团公司以国家股作价投入 6 宗的土地中，其中 2 宗土地为“出让”用地，面积约为 37,152 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 3%，本公司律师认为公司对这 2 宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可以占有、使用和处分；其中 3 宗土地为“划拨”用地，面积约为 296,023 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 24.6%，已领取《国有土地使用权证》，并得到中国民用航空总局的确认，本公司律师认为公司对这 3 宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可以占有、使用和处分，而且公司在办理这 3 宗土地的有关手续时不存在法律障碍，无须再缴纳土地出让金，但完成手续的时间不确定；其中 1 宗土地计面积约为 199,286 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 16.6%，该土地尚未取得《国有土地使用权证》，但已得到中国民用航空总局的确认，本公司律师认为公司对这 1 宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可以占有、使用和处分，而且公司在办理这 1 宗土地的有关手续时不存在法律障碍，无须再缴纳土地出让金，但完成手续的时间不确定。

本公司在经营中取得的“划拨”用地 3 宗，面积约为 13,806 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 1.1%，已领取了《国有土地使用权证》及《房地产权证》，其中有 1 宗土地面积约为 2,826 平方米，已得到中国民用航空总局的确认。本公司律师认为公司对这 3 宗土地拥有使用权，但由于以“划拨”方式取得，不符合法律规定，应以“出让”或“租赁”方式取得，而且在以“出让”方式处理时，需经土地所在地国土局批准并补交土地出让金。

本公司在经营中取得的 1 宗机场用地的《国有土地使用权证》正在办理中，其面积为 306,468 平方米，占本公司拥有使用权的土地面积的 25.5%，该土地已得到中国民用航空总局的确认。本公司律师认为公司对该宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可以占有、使用和处分。

(2) 公司目前租用土地为 3 宗，面积约为 111,570 平方米，公司已签署《租赁合同》，并在实际履行中。本公司律师认为，本公司对该 3 宗土地享有在租赁期内使用的权利，但不享有处分的权利，不能将其出售、抵押、转让或转租。

2、截至 2002 年 12 月 31 日，公司控股子公司和合营子公司所使用的土地共 27 宗。其中：

(1) 公司控股子公司和合营子公司拥有使用权的土地 25 宗，总面积约为 821,553 平方米。具体情况为：

9 宗土地是公司控股子公司和合营子公司在经营中以“出让”方式取得，并已领取《国有土地使用权证》及《房地产权证》，其面积约为 110,139 平方米，占公司控股子公司和合营子公司拥有使用权的土地总面积的 13.4%。本公司律师认为，公司控股子公司和合营子公司对这 9 宗土地拥有使用权，在土地使用年限内可占有、使用和处分。

5 宗土地是公司控股子公司和合营子公司在经营中以“出让”方式取得，并已签署《土地出让合同》或取得《建设用地批准书》，其面积约为 184,624 平方米，占公司控股子公司和合营子公司拥有使用权的土地总面积的 22.5%。本公司律师认为，公司控股子公司和合营子公司在按时如数缴纳土地出让金的前提下，对这 5 宗土地拥有土地使用权，在土地使用年限内可占有、使用和处分。

7 宗土地是公司控股子公司和合营子公司在经营中以“划拨”方式取得的机场用地，其面积约为 319,414 平方米，占公司控股子公司和合营子公司拥有使用权的土地总面积的 38.9%，并已领取《国有土地使用权证》。本公司律师认为，公司控股子公司和合营子公司对这 7 宗土地拥有使用权，但由于以“划拨”方式取得，不符合法律规定，应以“出让”或“租赁”方式取得，而且在以“出让”方式处理时，需经土地所在地国土局批准并补交土地出让金。

4 宗土地是公司控股子公司和合营子公司在经营中以“划拨”方式取得的商业用

地，其面积约为 207,375 平方米，占公司控股子公司和合营子公司拥有使用权的土地总面积的 25.2%，并未领取《国有土地使用权证》。本公司律师认为，公司控股子公司和合营子公司对这 4 宗土地拥有使用权，但由于以“划拨”方式取得，不符合法律规定，应以“出让”或“租赁”方式取得，而且在以“出让”方式处理时，需经土地所在地国土局批准并补交土地出让金。

（2）公司控股子公司和合营子公司租用土地 2 宗，面积为 77,850 平方米，已签署《租赁合同》或《基地建设及使用协议》，并在实际履行中。本公司律师认为：公司控股子公司南航（集团）汕头航空有限公司所租用的 53,000 平方米土地享有在租赁期内使用的权利，但不享有处分的权利，不能将其出售、抵押、转让或转租；合同期满后，该土地无偿归出租方所有公司。而且，本公司合营子公司中国邮政航空有限责任公司在遵守协议规定的前提下，对于其所租用的 24,850 平方米土地享有无偿租赁的权利。

（四）主要无形资产情况

1、商标

本公司无偿使用南航集团中英文名称“南方航空（China Southern）”、“中国南方航空（China Southern Airlines）”及木棉花标志。本集团拥有的商标的所有权和使用权的详细情况请参阅第四章发行人基本情况部分。

2、专利技术情况

国家知识产权局 2003 年 1 月 24 日授予本公司“手持数字式机载甚高频电台发射测试仪”实用新型专利，并通知本公司办理登记手续。

手持数字式机载甚高频电台发射测试仪能够在飞机旁边一定距离上以数字方式精确显示出飞机每一部甚高频电台实际发射功率的幅度，维修人员只需进行简单的工作就能准确判断出是天线故障还是收发故障，迅速排除甚高频通讯系统的故障，大幅度缩短了排除故障时间，降低了维修成本，提高了飞机通讯设备的可靠。

3、专有技术情况

（1）常旅客系统，常旅客系统于 1998 年 11 月自主开发完成并投入使用，并获得 1999 年民航总局科技进步三等奖。系统的主要功能由 9 个模块组成，包括会员信

息管理、会员乘机信息管理、里程累积政策管理、里程计算、辅助信息管理、系统运作管理、数据关闭、查询和报表、用户权限管理。2000 年 WEB 版完成并投入运作，自系统投产以来，曾先后在广州、北京、上海及各分公司、子公司、营业部推广使用。现在已经推广到南航集团下属的中国北方航空公司、新疆航空公司。公司授权云南航空公司使用该系统的技术。

(2) 收益管理系统，包括收益管理应用系统和接口系统两部分，在订座系统的基础上，对公司航班进行动态调配和优化。系统在购买美国 PROS 公司应用平台的基础上开发完成，2000 年 8 月正式在公司客运部投入使用。引进部分由 PROS 公司授权在南航集团范围使用，其它部分为本公司所有。收益管理接口系统为南航自行开发，主要功能是从航班时刻、定座系统、离港系统和结算系统中抽取 PROS 需要的数据，转换成 PROS 的格式，并将 PROS 生成的优化值上载到定座系统中。此系统已授权国航使用。

(3) 电子商务系统，完全自行开发的计算机系统，系统由三部分组成：网上订座系统、电子客票系统和网上支付系统。网上订座系统在 Internet 上提供机票定购服务，包括订座后的后台处理流程，包含 B2C（面向旅客提供订座服务）和 B2B（面向代理人提供订座服务）两个版本。其中 B2C 于 1999 年 2 月开通使用，B2B 于 2000 年 8 月推出，并迅速推广到各大城市和各代理点。电子客票系统实现对出票后的客票的全程电子化管理，包含 B2C（直接向旅客提供电子客票）和 B2B（通过代理人向旅客提供电子客票）两个版本。其中 B2C 于 2000 年 3 月推出使用，使南航成为国内首家推出电子客票的航空公司。B2B 于 2001 年 3 月推出，目前适用于广州、北京、上海、长沙、成都、杭州、深圳、武汉、海口、晋江，张家界，三亚，桂林，昆明，重庆，南京，沈阳等 17 个大中城市。网上支付系统是 1999 年 9 月与招商银行股份有限公司联手推出，该系统实现了用户实时的网上支付和实时到账的功能。

(4) SOC 系统，即运行控制系统，于 1999 年 5 月开始在公司运行控制中心使用。系统功能由飞行计划、动态控制、飞行跟踪、载重计划和机组管理系统五大主系统和相关的气象数据、导航数据、地空数据链、卫星通信、内话系统等构成；同时公司也自主开发了多个配套的应用系统，业务覆盖航务、签派、配载和机组管理等。该系统是本公司按照美利坚航空公司提供的标准业务运行流程，对美国 SABRE 公司的 SOC 系

统原型进行的二次联合开发，以适应中国民航对运行控制业务的规定。本公司与美国 SABRE 公司共同拥有客户化部分的产权，并可为 SABRE 公司在国内其它航空公司实施 SOC 项目提供技术支持。系统已经在本公司的广州本部及 9 个分子公司使用。

(5) TDMS 系统，即南航飞机维修技术资料电子管理系统，用于本公司和 GAMECO，由资料管理、维修计划、工程指令管理、工卡管理、指令执行情况管理五个模块组成，2000 年 4 月开始投入使用，同年获得民航总局科技进步二等奖。系统已经在本公司广州本部及 9 个分子公司使用，覆盖了南航股份的所有维修基地和所有机型。系统由本公司与 IBM 公司合作，共同开发完成。

(6) 货运系统（前端），即货运的前端应用系统，功能包括网上国内订舱、统计报表、运价管理、票证结算等。系统由公司自主开发完成，第一个业务模块于 2001 年 4 月在公司货运部投入使用，主要用户包括本集团的货运部门、货运代理、货主等。TDMS 项目由 IBM 公司进行系统的总体设计，提出系统集成的总体方案，由本公司和 IBM 公司双方派出技术人员共同参与系统的开发设计。双方共同拥有版权，其中 IBM 公司拥有市场推广权利，本公司拥有名誉版权并在 IBM 每次对本系统的市场推广成功案例中获取系统集成费用 6% 的补偿费用。目前系统已经在本公司广州本部使用，并正在进行各分子公司、海外办事处的推广应用工作。

(7) 飞机远程诊断实时跟踪系统。此系统包括以下功能：1、利用 ACARS 技术，通过接收和转换空地数据链下传数据，监控飞机和发动机运行状态，从而预报故障；2、通过接收来自飞行员、机务人员、ACARS 和安全监测部门等多方面故障信息，利用已有的排故经验，经人工智能算法分析，向维修人员提供必要的参考信息，辅助提高维修水平和排故效率；3、向现有地面其它飞机监控系统提供实时数据，自动完成发动机监控数据向维修工程管理和决策部门的传送，减少人为差错，减少人工成本，提高工作效率。系统目前应用于南航广州本部，并将推广到各分子公司。系统及其方法已经向国家知识产权局申请专利，国家知识产权局已于 2002 年 10 月 11 日受理。

(8) 内务保障系统，本公司自行开发的系统，包括办公自动化管理系统、人力资源管理系统、文档管理系统。目前已经应用于本公司广州本部，并将推广到本公司各分、子公司。

(9) 航空模拟机训练的计算机辅助教学系统, 系统能够客观评估模拟机飞行的训练品质, 避免了因手工评分主观评估性过大而出现较大差异、造成飞行标准不统一的情况; 同时通过真实的仿真再现, 统一教学两方面可能存在的对飞行过程的不同认识和理解, 解决不必要的争议, 提高教学质量。系统及其方法已经向国家知识产权局申请专利, 国家知识产权局已于 2003 年 1 月 28 日受理。

七、本公司特许经营权

本公司及本公司控股子公司厦门航空、珠海航空、汕头航空、贵州航空、广西航空均持有中国民用航空总局颁发的《公共航空运输企业经营许可证》。

本集团的运营航线均拥有航线航班经营许可权, 是根据民航总局的相关规定, 通过每年两次的全国民航航线航班协调会确定, 并经民航总局运输司下文执行, 如有需要调整或修改, 通过下发传真电报执行。

本公司的控股子公司广西航空、贵州航空、珠海航空、汕头航空、厦门航空及本公司的各分公司均符合中国民用航空规章——145 部的要求, 持有中国民用航空总局颁发的维修许可证。本公司合营子公司 GAMECO 持有 CAAC、FAA、JAA、澳门特别行政区民航局及尼泊尔民航局颁发的维修许可证。

八、境外经营情况

本公司持有西澳飞行学院 65% 的股权。西澳飞行学院位于澳大利亚西澳州珀斯市简达科特机场, 拥有和租用约 9 平方公里的土地, 并拥有西澳洲美瑞敦镇的机场, 在简达科特和美瑞敦两地均拥有配套齐全的办公、训练、教学和学员生活设施。截止 2002 年 12 月 31 日, 西澳飞行学院拥有初级训练机 42 架、8 架高级训练机、2 架喷气式飞机, 雇员总数为 69 人。

目前, 西澳飞行学院每年接收由南航选派的飞行学员约 120 名来澳进行飞行训练, 每年毕业的学员约 110 人, 并不直接接收其他航空公司的飞行学员。

西澳飞行学院 2002 年 12 月 31 日总资产为 100,737 千元, 净资产为 60,231 千元, 2002 年度实现主营业务收入 58,492 千元, 净利润 5,671 千元。

九、客运、货邮运输服务及维修的质量控制情况

本公司非常重视客运、货邮运输服务质量, 推行了全面质量管理, 制定了一系列

管理制度、服务规范和手册，对客货邮运输服务的每一个环节进行质量监督、检查和控制。

2001 年 12 月 3 日，本公司客运部客票预订和销售服务、货运部航空货运服务和地面服务保障部地面服务(值机、装卸与调度)业务通过了 ISO9001:2000 国际质量体系认证，客运部、货运部和地面服务保障部建立了包括质量方针和质量目标、质量手册、程序文件、作业指导书和相关文件以及质量记录的质量管理体系文件，确立了“强化科学管理、确保运输安全、提供优质服务、追求顾客满意”的质量方针，明确了公司的质量控制措施，建立了完善的质量保证体系。

本公司根据民航总局 CCAR145 部和 AC-145-06R 文件的有关要求，编制了《维修管理手册》、《机务自我质量审核手册》，在机务系统全面开展了自我质量审核工作，自我质量审核的形式包括按年度计划进行的例行审核、通过抽样对验收合格产品进行重新验证的产品审核、对发生严重质量问题或有用户投诉等情况下追加进行的特殊审核及结合适航部门检查而进行的专项审核等。通过自我质量审核，本公司实现了对机务维修质量的有效监督与控制，确保了飞机维修质量。

十、主要客户及供应商情况

本集团近三年的对主要客户的销售及向主要供应商采购情况如下：

年度	前 5 名客户销售额占主营业务收入的比 例	向前 5 名供应商采购占采购总额的比例 (不包括资本性支出)
2002 年	1.6%	62.0%
2001 年	2.1%	63.2%
2000 年	2.5%	59.3%

本集团向单个供应商的采购比例或对单个客户的销售比例均不超过总额的 50%。本公司董事、监事、高级管理人员、主要股东等是否在上述供应商或客户中占有权益

十一、知识产权及非专利技术情况（参见本章“主要无形资产情况”）

十二、研究开发情况

本公司以计算机中心为主要的研究开发机构，从事研究开发的人员为各部门的业务骨干和从事计算机应用研发的技术人员。本公司研究开发的重点在于利用 IT 的最新技术，结合航空公司的业务特点，开发专业的、高水平的航空公司计算机应用产品。本公司的研发以自主开发为主，并根据实际需要引进国际上先进的应用产品和技术。

公司目前正在从事的研发项目的情况如下表所示：

项目名称	项目进展情况	拟达到的目标
机务航材系统	◆ 完成项目组的功能技术培训 ◆ 完成了对产品的功能测试 ◆ 启动了数据移植工作 ◆ 目前正在围绕具体的实施进行计划、组织和数据的准备；初步计划在 B747 机队实施。	在 2—3 年内完成对本公司机务航材领域和 GAMECO 机务维修业务的信息化。建立集成的统一的 M&E 信息系统服务于本公司和 GAMECO。
收益管理系统	完成了散客优化系统，待建设团体优化系统、票价结构分析系统、全航程收益管理系统。	在五年内实现全航程收益管理
数据仓库	建立了航班数据分析主题及 QSI 分析主题，待建设 B1DT 主题、常旅客主题、代理人主题、经营成果分析主题、成本主题、收入主题（TCN、BSP 主题）等。	在三年内建立本公司商务数据仓库，五年内建立本公司数据仓库。
票价系统	完成项目可行性及需求分析阶段	在三年内建立本公司票价管理体系。
内务保障系统	设备管理、办公信息平台、人力资源管理系统已投入使用	建成基于 WEB/SERVER 方式，功能包括合同管理、物资管理、公共信息服务等公司内务支持系统。

十三、公司的创新机制和企业文化

（一）公司的创新机制

1、技术创新

近几年 本公司研究开发了“飞机燃油渗漏检测的新方法——氦气查漏法”、“发动机性能控制的开发与应用”、“南航飞机维修技术资料数字化管理系统”、“民航飞机腐蚀防护与控制”、“飞机维修可靠性管理系统”、“机务和航材管理系统”、“南航常旅客信息管理系统”、“南航售票管理系统”、“飞机维修远程诊断和实时跟踪系统”、“航空模拟机训练的计算机辅助教学系统及其方法”、“手持数字式机载甚高频电台发射测试仪”、“飞机航班运行控制系统”等技术，获得了民航总局多项科技进步奖和国家科技进步奖。

本公司先后自主开发或联合开发了 70 多个应用系统，提高了本公司航班运行的效率和效益。本公司的研究开发能力在民航业居领先地位。

2、经营创新

本公司是国内民航运输业较早建立系统、完整的营销战略的航空公司，公司注重

营销理念的培植。1999 年公司推出了“商务 2000”、“真诚 9000”、“南航中转”、“货运 5000”和“货运中转”5 大地面服务品牌，2001 年推出了“十三项服务新举措”，在中国民航业最先导入客舱文化，全方位推出“心系服务”、“绿色客舱”、“银翼天地”、“阳光少年”空中服务品牌系列，将客舱营造为健康、温馨、舒适的旅客之家，提出了“顾客的需要，是我们服务的目标”的服务理念。

本公司于 1999 年 2 月 1 日在国内首家推出了“网上购票”，2000 年 3 月 28 日，本公司在国内首家启用电子客票；2001 年 3 月 18 日，本公司在广州推出团体电子客票。目前本公司的电子商务服务在国内民航业处于领先地位。

3、管理创新

本公司对下属部门、企业的财务实行统管和直管，成立了“经营目标考核办公室”，加强了监督和考核；2002 年“南航经营目标管理”项目获评第九届全国企业管理现代化创新成果二等奖。飞行安全管理部门以提高安全管理质量为目的，全面实行安全质量管理，并实施电子化全面安全质量管理；机务维修保障以可靠性管理为基础，实行“集中管理、指令维修”的管理模式，提高了安全规范化、管理科学化水平；推广营销收益管理系统，提高了客运的组织能力和管理水平，增加了公司的整体收益。

4、制度与机制创新

本公司推行了绩效管理，建立和完善绩效考核体系，实行了激励性工资。本公司从组织、资本、市场、运力等方面加大企业内部结构调整力度，增强市场应变能力，建立了高效、灵敏的决策机制。

5、战略创新

本公司成立了发展战略研究项目组、公司战略管理委员会，并聘请世界著名罗兰·贝格战略管理咨询顾问公司，进行了战略设计和创新，研究制定了公司发展战略、主营业务战略、重组战略、文化战略、安全战略、品牌战略、IT 战略 7 大战略，明确了公司的使命和远景，逐步由传统企业管理上升到战略管理的层面。

（二）企业文化建设

企业文化是企业发展的重要资源，本公司把建立企业文化体系作为重要的战略任务。创新之后的企业文化——“南航心约”（对客户热心、对员工关心、对同事诚心、对公司忠心、对业务专心）包括：公司的使命、核心价值观及公司原则。其主要内容为：

1、 本公司的使命是“ 让南航成为客户的首选，成为沟通中国和世界的捷径”。具体地说，

（1）在客户服务方面，本公司将为客户提供安全、便捷、可靠的运输服务；并在安全和客户满意度方面，成为亚洲航空业的优秀企业，以此来吸引客户。

（2）在人力资源方面，本公司将为员工的职业发展提供广阔的空间和舞台，并吸引杰出的、有抱负的、最具企业家精神的人才加入公司。

（3）在股东利益方面，本公司将在劳动生产率、成长率和价值创造方面成为亚洲领先的航空公司，并为股东提供可持续的、具有吸引力的价值贡献以及财务回报。

（4）在社会效益方面，本公司将为社会的经济、文化的繁荣不遗余力，同时尊重并支持环境保护活动。

2、 本公司的核心价值观包括：南航人、客户至上、安全、诚信、行动、和谐。

3、 本公司原则包括：

（1）专注于航空运输主业是公司的长期发展战略；

（2）公司必须在盈利的情况下不断扩大；

（3）增强企业竞争力是公司规模经营的基础；

（4）公司尊重每一位员工；

（5）提倡以业绩为标准的公平，反对平均主义；

（6）学习和创新是公司成功的基石；

（7）以正确的方式做正确的事情，努力把所做的任何事情都做到最好；

（8）时刻关注生存环境的变化，保持创新和忧患意识。

第六章 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

除以下事项外，南航集团与本集团不存在同业竞争的情况。

（一）本公司与中原航空公司的同业竞争及解决措施

2000年8月4日，南航集团与河南省交通厅签订了《联合重组中原航空公司协议》，根据该协议，河南省交通厅在获得相关批准后将中原航空划转至南航集团。国家经贸委于2001年8月10日批准将中原航空划归南航集团经营管理（国经贸企改[2001]804号文）。中原航空与本公司均经营航空运输业务。

为避免同业竞争，本公司与中原航空分别于2000年8月16日及2000年11月8日签订了飞机湿租合同，租用了中原航空的5架B737民航运输飞机，中原航空公司不再从事航空运输业务。为从根本上解决同业竞争问题，本公司与南航集团进一步采取了措施，在2002年1月29日签订了《资产买卖合同》，由本公司购买南航集团属下的中原航空的上述5架波音737飞机、相应的航材及航空运输业务的设备、设施。本公司董事会及股东大会分别在2002年1月29日及3月26日批准了上述收购行为，并取得了飞机出租人有关上述飞机转让的同意函，所有相关法律手续均已完成。

（二）组建中国南方航空集团公司对同业竞争的影响

根据国函[2002]68号文件《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》，以南方航空（集团）公司为主体、联合中国北方航空公司和新疆航空公司组建国有大型航空运输企业中国南方航空集团公司。中国南方航空集团公司组建后，对原中国北方航空公司和新疆航空公司进行主辅业分离：将航空运输主业及关联资产规范进入中国南方航空股份有限公司，统一使用中国南方航空集团公司的标识，完成集团公司运输主业一体化，辅业另行重组，由集团公司统一管理。中国南方航空集团公司于2002年10月11日正式成立，并成为本公司的控股股东。

根据民航总局《关于中国南方航空股份有限公司等三家航空公司统一国内航班代号、名称和标志》（民航机号[2860]）、《关于航空公司统一航班号、名称和标识有关安全问题的通知》（民航机号[2940]）及《关于中国北方、新疆航空公司统一使用中国南方航空股份有限公司航班号经营国内航线航班的批复》，从2003年1月1日起，

本公司及中国北方航空公司、新疆航空公司经营的国内航班号统一为“CZ XXXX”，中国北方航空公司及新疆航空公司的国内航线经营许可、航班计划、加班、包机等均统一由中国南方航空股份有限公司向有关部门申请。

中国北方航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有 55 条，竞争主要在这些航线上进行。本集团于 2002 年在与中国北方航空公司共同经营的航线上所取得的收入约为 46.5 亿元左右，占本集团同期主营业务收入的 24.7%。

新疆航空公司与本集团目前共同经营的航线主要有 8 条，竞争主要在这些航线上进行。本集团于 2002 年在与新疆航空公司共同经营的航线上所取得的收入约为 14.2 亿元左右，占本集团同期主营业务收入的 7.6%左右。

经与南航集团磋商，决定采取以下方式来解决由于南航集团与中国北方航空公司、新疆航空公司联合重组而产生同业竞争：

1、彻底解决同业竞争的方案

在南方航空（集团）公司联合中国北方航空公司、新疆航空公司组建中国南方航空集团公司之日起，即 2002 年 10 月 11 日，最迟在 2 年内，由南航集团将中国北方航空公司、新疆航空公司的航空运输业务相关资产、负债经过资产评估，履行董事会及股东大会批准等法律程序后，注入本公司。南航集团不再经营航空运输业务，从而彻底解决同业竞争问题。

2、解决同业竞争的过渡性措施

在将中国北方航空公司、新疆航空公司的航空运输业务相关资产、负债注入本公司前，本公司与南航集团采取航线联营等过渡性措施减少同业竞争，争取双赢的局面。

所谓航线联营，即由本集团与中国北方航空公司以及新疆航空公司共飞的航线上按照各方实际投入运力的比例公平分配航线运营总收入（有关运营收入按照约定的结算价格计算），运力则参考各公司投入的飞机机型、可售座位数、航班数量以及承运旅客数量等因素确定。在所联营航线上的销售收入由参与联营各方独立收取，但须在每月按照约定的结算价格计算运营收入并与按照运力比例所应分配的运营收入相比较，如果高于所应分配的收入则须将有关差额支付给订约方，如果低于所应分配的收入，则须向订约方收取有关差额。运营成本分别由参与联营的各方承担，参与联营各方毋须为订立航线联营支付任何代价。

通过航线联营，有利于保护本集团与中国北方航空公司、新疆航空公司在共同经营的航线上的实际利益，减少竞争。

经本公司 2002 年 12 月 12 日的临时董事会会议批准，本公司选择与中国北方航空公司、新疆航空公司在客流量大、竞争比较直接并可以利用中转为整个航线网络提供支持的 8 条共飞航线签订航线联营协议，有效期限为 2002 年 12 月 1 日至 2003 年 3 月 29 日，并可自动延续。协议原则上参照以往民航总局颁布的有关航线联营协议的原则、条款以及惯例订立。

本公司与新疆航空公司就广州—乌鲁木齐—广州航线签订联营协议。

本公司就以下航线与中国北方航空签订联营协议：

郑州—大连—郑州	广州—大连—广州
郑州—重庆—郑州	广州—哈尔滨—广州
广州—沈阳—广州	广州—厦门—广州
大连—哈尔滨—大连	

另外，本集团将根据实际情况有选择地（包括时间、数量等）向中国北方航空公司、新疆航空公司湿租其飞机，由出租方提供飞机机组、保险及维护，从而由本集团经营所租赁的飞机，以使中国北方航空公司、新疆航空公司减少与本公司航空运输业的竞争。

（三）控股股东有关避免同业竞争的承诺

1、南航集团与本公司 1995 年 3 月签订《分立协议》，根据其第 5.9 互不竞争承诺条款，南航集团承诺“甲方（即南航集团）将不在中国境内外，直接或间接从事或参与任何在商业上对乙方（即本公司）有竞争或可能构成竞争的业务、活动，或直接或间接持有对乙方有竞争或可能构成竞争的业务、活动或实体的利益；但甲方可以（1）持有乙方的股份；及（2）继续持有及控制甲方现有的各种附属企业，包括但不限于中国南方航空进出口贸易公司，以及继续经营该等企业的业务”。南航集团与本公司 1997 年 5 月签订分立协议第一次修订本，根据第三条互不竞争条款，双方同意，尽管有《分立协议》第 5.9 款的规定，南航集团可以持有民航快递有限责任公司百分之十（10%）的股权。

2、南航集团承诺，南方航空（集团）公司与北方航空公司和新疆航空公司组建中国南方航空集团公司后，则：

- （1）对本公司与南航集团下属航空企业适用同等待遇；
- （2）通过飞机湿租、代码共享、航线联营等方式以避免同业竞争；
- （3）授予本公司对南航集团所拥有的航空业务资产的优先购买权；

(4) 自公司设立之日起，最迟在两年内将中国北方航空公司和新疆航空公司的主业资产经评估后依法注入上市公司。

(四) 公司律师及主承销商的意见

本公司律师经核查后认为：“发行人对同业竞争问题已作出详尽披露，本次申请发行、上市，发行人在《招股说明书》中再次作出披露，不存在对同业竞争情况的隐瞒。发行人和集团公司对上述同业竞争问题的安排，避免和解决了同业竞争的问题。”

本公司的主承销商中国银河证券有限责任公司经核查后认为：“发行人已经对同业竞争情况进行了充分披露。发行人和南航集团针对同业竞争问题的安排，可以减少和避免同业竞争。”

二、关联方及关联交易

(一) 关联方及关联关系

1、控股股东

南航集团

2、控股股东控制的企业

(1) 南航集团下属的全资企业，包括中国北方航空公司、新疆航空公司、中国南方航空进出口贸易公司、广州南航综合商店、广州南航免税品服务部、中国南方航空公司珠海飞行员大厦、中原航空公司、南方航空广告公司、广州航空大酒店、广东省南方国际航空旅游公司、南龙旅运（香港）有限公司、南航集团北京经济开发公司、CZ2000A 公司等。

中国南方航空集团公司于 2002 年 10 月成立后，其全资下属企业中国北方航空公司、新疆航空公司成为本公司关联方。

本公司于 2002 年 8 月收购了广州航空大酒店、南方航空广告公司及广东省南方国际航空旅游公司三家 90% 股权，并纳入本公司合并报表范围。因此，与本章中所述与上述三家公司的关联交易为 2002 年 1-7 月的交易情况。

(2) 南航集团控股的企业，包括南航集团财务有限公司、广州碧花园房地产开发有限公司、深圳市白云航空服务有限公司、广州南航物业管理有限公司、广州南航修缮有限公司、广州南航航信物业管理有限公司、南航集团经济发展公司、澳门金怡海外旅游有限公司等。

(3) 控股股东可以施加重大影响的企业

广东南安房地产开发有限公司、南方 - 安吉隆国际货运代理有限公司、河南航空实业发展有限公司、珠海市泰实企业有限公司、广州南航工程监理有限公司、深圳航空食品有限公司等。

3、本集团的合营企业及联营企业

珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司、广州飞机维修工程有限公司、中国邮政航空有限责任公司、海南凤凰信息系统有限公司、四川航空股份有限公司、香港商用航空中心有限公司、湖南南方航空旅行社有限公司、珠海航空假日旅行社有限公司、珠海航空快递有限公司、桂林市广升实业发展有限责任公司、珠海航空广告有限公司、珠海航空假日旅行社有限公司等、厦门民航凯亚有限公司等。

本公司参股的四川航空股份有限公司于 2002 年 8 月成立后，四川航空股份有限公司成为本公司关联方。

（二）主要关联交易及协议

1、外贸进出口委托代理

本公司与中国南方航空进出口贸易公司于 1997 年 5 月 22 日签订《外贸进出口委托代理框架协议》，由本公司委托中国南方航空进出口贸易公司代理航空器、飞机发动机、航空专用车辆、通讯导航设备、地面设备的进出口及租赁业务，以及办理本公司进出口业务运输及报关业务、其他进出口业务，代理佣金和费用按照双方协商的标准确定。该协议自 1997 年 5 月 22 日起有效期 3 年；2000 年 5 月 22 日，双方将该合同延续 3 年，并降低了代理佣金和费用标准。近三年本集团由中国南方航空进出口贸易公司代理的上述进出口业务代理的具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
代理采购金额（千元）	583,548	324,998	418,933
其中：支付手续费	36,306	16,161	13,783
占当年同类业务的比例	50.36%	47.53%	86.63%

2、广告代理

本公司与南方航空广告公司于 1997 年 5 月 22 日签订《广告代理协议》，由南方航空广告公司代理本公司广告、宣传事宜，广告费用以市场计价为原则，在每项广告制作合同中确定。该协议自 1997 年 5 月 22 日起，有效期 3 年；2000 年 5 月 22 日，双方将该协议延续三年。近三年本集团就上述广告、宣传事宜向南方航空广告公司支

付的费用的具体情况如下：

	2002 年	2001 年	2000 年
交易金额（千元）	3,275	9,940	10,712
占当年同类业务的比例	10.39%	37.60%	43.34%

3、金融服务

本公司与南航集团财务有限公司于 1997 年 5 月 22 日签订《金融服务框架协议》，由南航集团财务有限公司向本公司提供存款、贷款业务和其他有关金融服务；该协议自 1997 年 5 月 22 日起，有效期 3 年；2000 年 5 月 22 日，双方将该协议延续 1 年；2001 年 5 月 22 日，双方将该合同延续至 2006 年 5 月 22 日。

南航集团财务有限公司是 1994 年 1 月 27 日经中国人民银行银复[1994]52 号批准设立的非银行金融机构，注册资本 4.24 亿元（含 1500 万美元）。南方航空（集团）公司拥有南航集团财务有限公司的实质控制权。南航集团财务有限公司经营范围包括：“南航集团成员单位的人民币存款、贷款、投资、结算业务；票据承兑、贴现业务；经济担保及信用见证业务；经济咨询、资信调查业务；代理业务；集团公司及其所属企业的信托贷款、信托投资业务。外汇存款、放款、投资；外汇借款；外汇担保；资信调查、咨询、见证业务。”南航集团财务有限公司拥有的健全的组织机构、管理制度和风险管理制度，并严格遵守有关法律、法规，积极、稳健的发展业务。截至 2002 年 12 月 31 日，南航集团财务有限公司总资产为 1,542,697 千元，净资产 389,870 千元，南航集团财务有限公司 2002 年、2001 年、2000 年分别实现净利润 11,080 千元、8,433 千元、15,077 千元。

根据与南航集团财务有限公司签订的《金融服务框架协议》，本集团将部分闲置流动资金以及部分营业回笼款存入南航集团财务有限公司。另外，在近三年南航集团财务有限公司还为本集团提供转帐支票、汇款以及担保业务。

于 2000 年、2001 年、2002 年 12 月 31 日本集团在南航集团财务有限公司的存款及本集团近三年在南航集团财务有限公司所取得的利息收入具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
期末存款金额（千元）	900,979	1,341,126	1,961,890
利息收入（千元）	10,530	13,771	35,728

本集团在南航集团财务有限公司存款的利率与本集团在中国工商银行同期存款的利率一致。

南航集团财务有限公司为本集团提供的转帐支票、汇款业务收费标准严格按照中国人民银行的规定执行。近三年本集团支付给南航财务有限公司的有关转帐支票、汇款业务的手续费金额并不重大，不会对本集团产生重大影响。

南航集团财务有限公司近三年期末为本集团担保额如下：

	2002 年	2001 年	2000 年
	千元	千元	千元
本公司	550,000	100,000	-
本公司控股子公司	11,531	12,969	14,332
合计	561,531	112,969	14,332

南航集团财务有限公司为本公司提供担保的收费费率为 0.05%，为本公司控股子公司提供担保的收费费率为 0.1%。

本集团将大量资金存入南航集团财务有限公司，为保证资金的安全性及流动性，在与南航集团财务有限公司所订立的《金融框架服务协议》中明确约定：（1）南航集团财务有限公司则将本公司存入资金全部存入国家正式批准设立的银行，包括工商银行、建设银行、农业银行、交通银行等；（2）南航集团财务有限公司向南航集团公司下属的其他子公司的贷款总额不能超过其股本金、公积金和其他公司存款的总和。通过上述约定，保证本集团存入财务公司的资金风险与直接存入银行一致，不影响本集团经营。本公司于近三年未发现南航集团财务有限公司违反上述约定的情况。

4、航空食品及机供品

（1）本公司与深圳航空食品有限公司 1997 年 5 月 23 日签订配餐合同，由深圳航空食品有限公司向本公司提供航空运输所需要的配餐及相关的机上服务。该协议有效期一年，以后由双方每年续签一次。近三年本集团就上述航空食品及其他相关劳务向深圳航空食品有限公司支付的费用具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
交易金额（千元）	29,058	22,707	17,941
占当年同类业务的比例	4.80%	4.28%	3.86%

（2）本公司与南航集团经济发展公司 1997 年 5 月 22 日签订《机上用品供应协议》，由南航集团经济发展公司向本公司提供机供品，南航集团经济发展公司根据本

公司制定的计划提供样品及有关资料，经本公司审定同意后，进行机供品的生产或采购。根据该协议，非由南航集团经济发展公司自行生产的机供品，按进货单价增加 10% 的服务费，南航集团经济发展公司的供货价格在任何情况下均应低于市场价格，必要时由国家物价部门审定。该协议自签订日起，有效期十年，即自 1997 年 5 月 22 日起至 2007 年 5 月 22 日。近三年本集团就上述机供品向南航集团经济发展公司支付的费用具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
交易金额（千元）	101,350	86,386	72,054
占当年同类业务的比例	16.76%	16.30%	15.50%

（3）与中国北方航空公司的相互提供配餐

根据 2000 年 6 月 23 日所订立协议，本公司之控股子公司南联向中国北方航空公司不时提供航班配餐，为期一年。有关协议每年自动延续。

根据 2001 年 10 月 30 日及 2002 年 4 月 12 日所订立协议，中国北方航空公司及其控股子公司沈阳北方航空食品有限公司一直并将继续向本集团不时提供航班配餐，为期一年。有关协议每年自动延续。

本集团与中国北方航空公司于 2002 年 10 月至 12 月相互支付的有关配餐费用金额并不重大，不会对本集团产生重大影响。

本集团于 2002 年就中国北方航空公司及其控股子公司提供飞机配餐支付约 2,539 千元。中国北方航空公司于 2002 年就南联提供航班配餐支付约为 4,413 千元。

（4）与新疆航空公司的相互提供配餐

根据 2001 年 3 月 24 日所订立协议，本公司之控股子公司南联向新疆航空公司不时提供航班配餐，为期一年。有关协议将每年自动延续。

根据 1999 年 9 月 20 日所订立协议，新疆航空公司一直并将继续向本集团不时提供航班配餐，为期一年。有关协议将每年自动延续。

本集团与新疆航空公司于 2002 年 10 月至 12 月相互支付的有关配餐费用金额并不重大，不会对本集团产生重大影响。

本集团于 2002 年就新疆航空公司提供航班配餐支付约 1,067 千元。新疆航空公司于 2002 年就南联提供飞机配餐支付约 2,096 千元。

5、飞机维修

中国民用航空管理局与 GAMECO 于 1988 年 10 月 15 日签订《飞机维修工程合同》，

由 GAMECO 提供飞机维修服务。自本公司设立后，由本公司作为上述合同之承担主体。本公司与 GAMECO 根据市场价格确定维修费用标准。近三年本集团就飞机维修及维护向 GAMECO 支付费用的具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
交易金额（千元）	296,156	267,414	235,522
占当年同类业务的比例	15.91%	18.10%	18.67%

向 GAMECO 支付的维修费用在本集团按比例合并该公司进行核算时，于 2002 年、2001 年及 2000 年分别有 296,156 千元、267,414 千元及 235,522 千元已做抵消。

6、机票销售代理

（1）本公司与南航集团的子公司南龙旅运（香港）有限公司、广东省南方国际航空旅游公司及澳门金怡海外旅游有限公司及深圳白云航空服务有限公司签订机票销售代理协议，代理本公司的机票销售。销售方就国内机票收取 3%佣金及香港和国际机票收取 5%-12%佣金。有关佣金比例是按照民航总局及国际航空运输协会所订明的比率确定。近三年本集团通过上述公司销售的机票总值及所支付的代理费的具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
销售机票总值（千元）	488,552	528,944	540,628
占当年同类业务的比例	2.87%	2.98%	3.41%
支付代理费	16,725	37,017	34,313
占当年同类业务的比例	2.23%	4.15%	4.28%

（2）根据有关规定与行业惯例，本集团代售中国北方航空公司及新疆航空的机票，同时中国北方航空公司及新疆航空公司亦代售本集团的机票，销售方就国内机票收取 3%佣金及香港和国际机票收取 5%-12%佣金。本集团与中国北方航空公司、新疆航空公司于 2002 年 10 月至 12 月相互支付有关机票代理佣金金额并不重大，不会对本集团产生重大影响。

本集团于 2002 年向中国北方航空公司及新疆航空公司收取的代售机票佣金分别为 849 千元、449 千元。中国北方航空公司及新疆航空公司于 2002 年向本集团收取的代售机票佣金分别为 554 千元、199 千元。

7、土地及建筑物租赁

(1) 本公司与南航集团 1997 年 5 月 22 日签订《土地租赁合同》，约定南航集团将位于广州白云国际机场面积约为 80,909 平方米的地块出租给本公司使用，年租金 2,650,700 元，出租年限 5 年，从 1997 年 4 月 1 日起至 2002 年 3 月 31 止。2002 年 5 月 22 日，经双方协商一致，就该合同续签 2 年，至 2004 年 3 月 31 日止。

(2) 本公司与南航集团 1997 年 5 月 22 日签订四份为期一年的《办公室租赁协议》，约定南航集团将位于广州市环市东路广州火车站自己建筑的房屋、位于海南省海口机场自己建筑的房屋、位于海南省海口市自己的房屋航空大厦、位于湖北省武汉天河机场自己建筑的房屋以及构筑物出租给本公司使用。1998 年 5 月 22 日，双方同意将上述四份合同延续一年。1999 年 5 月 22 日，双方协商后将上述四份合同延续 5 年。上述四份合同年租金合计为 12,573,229 元。

(3) 本公司与南航集团 2002 年 5 月 28 日签订《办公室租赁协议》，约定本公司将位于广州市白云区机场路 278 号的办公楼的九楼出租给南航集团作为其办公场所，租赁面积为 1458.7 平方米，年租金为 1,750,410.70 元，租赁期限自签字日起 3 年。

8、飞机湿租

本集团为拓展航空业务，提高市场占有率，并确保南航集团与本集团之间不存在同业竞争，签署以下飞机湿租合同：

(1) 本公司与中原航空公司 2000 年 8 月 16 日签订四份《湿租飞机合同》，中原航空公司将一架波音 737-37K 飞机（中国登记标志 B-2935）、一架波音 737-37K 飞机（中国登记标志 2936）、一架波音 737-300 飞机（中国登记标志 B-2574）及一架波音 737-300 飞机（中国登记标志 B-2575）共四架飞机湿租给本公司。根据湿租波音 737-300 飞机及波音 737-37K 飞机的现行市场水平及所提供的服务确定租金，即本公司就每架飞机向中原航空支付的每架飞机的月租金人民币 500 万元，租期为一年。2000 年 8 月 23 日本公司召开董事会，本公司董事审议通过了该湿租飞机交易。2001 年 8 月 4 日双方将上述四份合同延续半年；2002 年 2 月 4 日，双方将上述四份合同再次延续半年。

(2) 本公司与中原航空公司 2000 年 11 月 8 日签订一份《湿租飞机合同》，中原航空公司将一架波音 737-300 飞机（中国登记标志 B-2946）湿租给本公司，租期为半年。根据湿租波音 737-300 飞机及波音 737-37K 飞机的现行市场水平及所提供的服务确定租金，即本公司就每架飞机向中原航空支付的飞机月租金人民币 500 万元，租期

为一年。2001 年 11 月 8 日双方将该合同延续半年；2002 年 5 月 8 日，双方将该合同再次延续半年。

本集团近三年支付的上述 5 架飞机的租金的情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
交易金额（千元）	-	300,000	108,699
占当年同类业务的比例	-	16.68%	7.15%

说明：由于本公司已经于 2002 年向南航集团收购上述 5 架飞机，根据双方的协议，本公司于 2002 年支付的租金已经返还给本公司。

（3）本公司（作为承租人）与新疆航空公司（作为出租人）于 2002 年 4 月 3 日签订《飞机租赁协议》，由新疆航空公司湿租一架 B757-200 飞机给本公司，租赁期为 2002 年 4 月 11 日始至 2002 年 6 月 30 日及 2002 年 10 月 1 日至 2003 年 4 月 10 日止。租金按照相同型号飞机及其所提供服务的现行市场价格为：每飞行轮挡小时 2.9 万元，每月最少基本飞行轮挡小时为月日历天数乘以 8 小时，超过小时数则按 85% 计算；

如果租期内每月轮挡小时低于日历天数乘以 8 小时，则仍按月基本飞行轮挡小时数支付租金。

本公司于 2002 年 10 月至 12 月向新疆航空公司支付上述飞机湿租租金 26,164 千元。

（4）本公司（作为出租人）与四川航空公司（作为承租人）于 2002 年 3 月 29 日订立湿租协议，由本公司湿租一架 A320 客机给四川航空公司，租期 2002 年 4 月 10 日起至 2004 年 4 月 10 日止，为期两年，租金按照相同型号飞机及所提供服务的现行市价确定为：当月实际平均每日轮挡小时低于 9 小时（含 9 小时）的部分，每轮挡小时租金为 2.42 万元；当月实际平均每日轮挡小时高于 9 小时（不含 9 小时）的部分，每轮挡小时租金为 2.1 万元；每月实际平均每日轮挡小时低于 8.5 小时，按 8.5 小时计算。四川航空股份公司于 2002 年 8 月成立后，该湿租协议中四川航空公司的权利与义务已由四川航空股份有限公司继承。经本公司与四川航空股份有限公司双方协商，于 2002 年 10 月 31 日提前终止上述湿租协议。

本公司于 2002 年 8 月至 10 月就上述飞机湿租协议向四川航空股份有限公司收取租金 27,599 千元。

9、综合服务

本公司与南航集团 1997 年 5 月 22 日签订《综合服务协议》，南航集团为本公司及本公司职工提供或安排某些关于员工住房及退休福利方面的服务，并收取一定费用，协议期限自 1997 年 5 月 22 日开始到 2006 年 12 月 31 日止。

(1) 根据该协议南航集团以低于市价的水平向本公司的员工出售或出租住房。由于住房以低于成本的价格出售，而出租住房的成本最初由南航集团支付，为此，本公司须在 1995 年之 2004 年十年内，每年向南航集团支付人民币 8,500 万元。

(2) 根据该协议南航集团为本公司提供退休基金服务，并向本公司提供医疗福利及若干有关服务。

A. 本公司每年向南航集团支付基本养老保险基金，由南航集团转交相关政府部门统一管理，数额为上一年内本公司人员工资总额的一定百分比，该百分比可根据国家的有关规定随时调整，2001 年在 14%—17% 之间，2000 年在 13%—17% 之间。

B. 本公司每年向南航集团支付补充养老保险基金，数额为上一年内本公司人员工资总额的 4.5%。除去补充养老保险基金，本公司还应向南航集团支付补充养老金的管理费，数额为所本公司所支付的补充养老保险基金的 4%。

C. 本公司每年向南航集团支付一定数额的款项，用以南航集团为本公司退休员工提供医疗、综合补贴和福利服务。

由于国家对养老政策和福利政策的变化，南航集团为本公司提供退休基金服务、医疗福利及若干有关服务的有关内容已不适用。为此，双方于 2002 年 5 月 24 日签订补充协议，根据补充协议的约定，除住房服务外，从 2002 年 1 月 1 日起，其他服务项目停止执行。

本集团近三年向南航集团支付养老保险及退休员工的医疗、综合补贴等服务的具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
基本养老保险及补充养老保险（千元）	-	77,833	68,829
退休员工的医疗、综合补贴及福利服务	-	16,900	16,900

10、 商标许可

本公司与南航集团 1997 年 5 月 23 日签订《商标许可合同》，南航集团授予本公司一项免收使用费和独家使用许可，允许本公司在航空服务和相关活动中使用兰底红色木棉花标志，并确认本公司有充分权利在航空服务和相关活动使用“中国南方”、

“中国南方航空”或类似名称的中、英文字样，本公司可以不经南航集团的同意而再许可本公司的关联人就航空服务和相关活动中使用许可标志。但南航集团保留在其自己的业务中使用许可标志，并按照南航集团认为合适的条件和条款允许其关联人在与本公司或本公司关联人任何时候所提供的航空服务和相关服务不直接或间接竞争的经营或活动中使用许可标志。该合同自签订日起有效期为十年，除非南航集团在到期三个月前向本公司发出书面通知终止合同，否则该合同将自动延续十年，并依此原则多次延续。

11、 资产收购

(1) 为避免南航集团与本公司同业竞争，避免因关联交易损害其他股东的利益，本公司购买南航集团属下的中原航空公司的 5 架波音 737 飞机、相应的航材及航空运输业务的设备、设施，并与南航集团 2002 年 1 月 29 日签订《资产买卖合同》。有关购买价款为 109,688.61 万元，其中 96,473.6 万元为本公司承担与上述 5 架飞机的有关债务，剩余款项 13,215.01 万元本公司已向南航集团支付。上述转让价款系根据中锋资产评估有限责任公司 2001 年 11 月 15 日出具的中锋评报字（2001）第 057 号资产评估报告书的以 2001 年 6 月 30 日为基准日的资产评估结果确定（资产评估结果已在民航总局备案，备案编号 CAAC02005）。本公司独立董事、非关联董事及独立股东分别在 2002 年 1 月 28 日及 3 月 26 日批准了上述收购行为，并取得了飞机出租人有关上述飞机转让的同意函，所有相关法律手续均已完成。根据双方约定，南航集团已将本公司于 2001 年 7 月至 12 月向其支付的 5 架飞机租金共计 150,000 千元返还，本公司已将该等款项冲减所购资产的成本。

(2) 2002 年 8 月 16 日本公司独立董事及非关联董事批准本公司向南航集团收购广州航空大酒店、广东省南方国际航空旅游公司及南方航空广告公司三家南航集团下属公司 90% 股权，以便本公司更加有效控制有关成本支出及扩大客户基础。本公司根据经民航总局备案的广州中天衡评估有限公司的评估结果，以资产评估后净值的 90% 作为产权转让价格，收购上述股权，此次交易价格共计为分别为 9904.73 万元、379.86 万元及 499.94 万元。上述收购款项本公司已支付给南航集团。

12、 资本投入

(1) 因国家对财务公司资本金的规定有所提高，南航集团财务有限公司在 2001 年增加注册资本金。本集团向其投入资本金 147,305 千元，增资完成后本公司及控股

子公司的持股比例由 56%（本公司直接持股比例为 30%，六家控股子公司持股比例为 26%）增加至 58%（本公司直接持股比例为 30%，六家控股子公司持股比例为 28%）。广东正中珠江会计师事务所已于 2002 年 4 月 11 日出具了广会所验字（2002）第 302662 号验资报告对新增注册资本实收情况进行了审验。

（2）本公司与摩天宇航空发动机有限公司于 2001 年 4 月 6 日合资设立珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司，随后本公司根据合资经营合同按占该合营公司的 50% 权益在 2001 年及 2002 年分别投入人民币 178,372 千元及 82,766 千元。该项资本投入在本集团按比例合并该公司进行核算时抵销。

13、与关联方的债权、债务往来及担保事项

（1）担保事项

近三年期末关联方为本集团的担保金额具体如下：

	2002 年	2001 年	2000 年
	千元	千元	千元
南航集团	3,410,274	1,298,344	-
南航集团财务有限公司	561,531	112,969	14,332
合计	3,971,805	1,411,313	14,332

除此之外，与关联方之间不存在担保事项。

（2）与关联方往来款项

近三年本集团与关联方的往来款余额具体如下：

		2002 年	2001 年	2000 年
		千元	千元	千元
货币资金	南航集团财务有限公司	909,979	1,341,126	1,961,890
应收账款	南龙旅运(香港)有限公司	89,550	55,115	53,503
	深圳白云航空服务中心	4,000	8,741	5,988
	澳门金怡海外旅游有限公司	7,545	7,545	7,545
其他应收账款	中国南方航空进出口贸易公司	12,376	3,500	13,359
设备购置及租赁定金	南航集团	-	130,000	-
长期应收款	香港商用航空中心公司	16,869	16,869	16,869
应付账款	中国南方航空进出口贸易公司	267,468	433,278	600,717
	GAMECO（注）	106,063	79,123	48,693
	中国新疆航空公司	8,500		
其他应付款	南航集团	-	3,106	24,027

注：本集团按比例合并 GAMECO 进行核算时，在 2002 年、2001 年、2000 年分别有 106,063、

79,123 千元及 48,693 千元已做抵消。

14、其他

(1) 分立协议

南航集团与本公司 1995 年为界定与分配南航集团与本公司资产与负债于 1995 年 3 月 25 日签订一份分立协议（该协议于 1997 年 5 月 22 日修订）。根据分立协议，南航集团与本公司同意就有关南航集团与本公司根据分立协议持有或继承的业务、资产及负债而导致对方承担的索偿、债务及费用等，向对方做出赔偿。自分立协议签订之日起至本招股说明书签署之日，本公司及南航集团均没有提供赔偿予对方。

(2) 财产赔偿协议

本公司与南航集团 1997 年 5 月 22 日签订《财产赔偿协议》，根据该协议南航集团同意就任何质疑或干预本公司使用向南航集团所租用的土地及建筑物的权利而产生或导致任何损失或损害向本公司做出赔偿。

除上述主要关联交易外，南航集团及其下属单位向本集团提供运输、酒店及其他服务，但所涉及总金额对本集团并不重要。

(三) 关联交易对财务状况和经营成果的影响

本集团近三年关联交易主要是关联方为本集团提供服务或商品，其对成本、费用影响如下：

	2002 年度	2001 年	2000 年
	占主营业务成本的比例		
餐食及机供品	0.99%	0.86%	0.78%
维修费用	2.26%	2.11%	2.05%
飞机湿租费用	0.20%	2.37%	0.95%
采购手续费	0.28%	0.13%	0.12%
合计	3.73%	5.47%	3.90%
	占销售费用的比例		
广告开支	0.21%	0.64%	0.77%
销售代理费用	1.10%	2.37%	2.46%
合计	1.31%	3.01%	3.23%
	占管理费用的比例		

退休员工医疗及福利	-	2.00%	2.23%
土地建筑物租赁	2.00%	1.79%	2.01%
合计	2.00%	3.79%	4.24%

本集团与关联方进行的交易是基于正常经营活动而产生的并遵循公平、公正的原则签订了有关协议。本集团的关联交易金额占主营业务成本、营业费用及管理费用的比例较小，对本集团财务状况及经营成果不构成实质性影响。

（四）董事、监事、高级管理人员及核心技术人员在关联单位的任职情况
详载与本招股说明书之第七章董事、监事、高级管理人员。

（五）关于规范与减少关联交易的措施

南航集团没有通过保留采购、销售机构，垄断业务渠道等方式干预本公司的业务经营。本公司拥有独立的采购和销售系统，航材、航油由本公司独立采购；本公司通过自己的销售网点及代理商出售机票，具有独立的销售体系。本公司拥有独立的航空客运、货运运营系统，独立开展业务。

本公司以股东利益为原则，尽量减少关联交易。本公司现有的关联交易实属必要的交易，有利于本公司的业务开展，保证本公司正常经营。本公司与南航集团全资子公司中国北方航空公司、新疆航空公司的关联交易将通过与其航空运输业的联合重组尽量减少。

对于不可避免的关联交易，本公司在公司章程中规定了关联交易的回避制度、决策权限、决策程序等，并在实际工作中充分发挥独立董事的作用，以确保关联交易价格的公开、公允、合理，从而保护股东利益。

公司章程中关于关联交易的规定如下：

（1）第九十条规定：“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数；股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。如有特殊情况关联股东无法回避时，公司在征得有权部门的同意后，可以按照正常程序进行表决，并在股东大会决议公告中做出详细说明。”

（2）第一百二十一条（一）之1款规定：“交易总额高于有形净资产的0.03%的关联交易应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事做出判断前可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据。”

(3) 第一百二十二条(一)款规定:“独立董事除履行上述职责外,还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见:……4、公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司新发生的总额高于公司有形净资产 0.03%的交易、借款或其他资金往来,以及公司是否采取有效措施回收欠款;……。”

(4) 第一百五十四条:“公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员,直接或间接与公司已订立的或者计划中的合同、交易、安排有重要利害关系时(公司与董事、监事、总经理和其他高级管理人员的聘任合同除外),不论有关事项在正常情况下是否需要董事会批准同意,均应当尽快向董事会披露其利害关系的性质和程度。除非有利害关系的公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员按照本条前款要求向董事会做了披露,并且董事会在不将其计入法定人数,亦未参加表决的会议上批准了该事项,公司有权撤销该合同、交易或者安排,但在对方是对有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员违反其义务的行为不知情的善意当事人的情形下除外。公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员的相关人与某合同、交易、安排有利害关系的,有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员也应被视为有利害关系。”

而且,本公司在股东大会议事规则、董事会议事规则及总经理工作细则中,进一步强调了规范关联交易措施。

(七) 中介机构及独立董事对本公司关联交易发表的意见

本公司律师认为:“上述关联交易行为不违反中国法律、法规的规定,关联交易行为均通过订立合同的方式进行,其关联交易行为和合同均取得发行人按照《公司章程》规定的权力机构的批准,关联交易合同符合中国法律、法规的规定,不存在损害发行人及其股东利益的内容,特别是发行人与控股股东之间的交易合同,以服务合同为主,其服务价格是按照公开、公允、合理的原则按市场价格水平拟定的,不存在损害小股东利益的情形。”

本公司的主承销商中国银河证券有限责任公司认为:“公司与关联方的交易已按照已采取书面形式明确双方的权利与义务,交易价格公允,对公司而言是正常、合理、公平的交易。公司签署关联交易协议时,均按照有关法律、法规及上市地规则的进行,并予以披露。未发现通过关联交易损害公司及其他股东利益的情况。”“公司与关联方之间的关联交易并未影响公司销售、采购及运营系统的独立性,也未影响公司的财务独立及人员机构的独立,因此,关联交易并没有影响公司生产经营的独立性。”

本公司独立董事认为：“上述关联交易是在一般的普通业务往来及基于普通的商业交易条件或交易有关的协议基础上进行的。公司发生的关联交易，严格遵守《公司章程》和《香港联合交易所有限公司证券上市规则》的规定，严格按照关联交易协议进行，交易公平合理。”

毕马威华振会计师事务所在为出具报告期内的审计报告进行审计时，未发现本公司于财会[2001]64号文生效日起至2002年12月31日期间的关联交易的会计处理在重大方面不符合财会[2001]64号文的规定。

第七章 董事、监事及高级管理人员

一、 董事会成员

本公司共有董事十五名，其基本情况为：

颜志卿先生，本公司董事长，男，1942 年出生，毕业于航空管理和飞行管制学校，大学学历，工程师。颜先生在中国民航业工作长达 40 年，曾于 1970 年至 1981 年任民航湖南省局航行处处长，1985 年至 1992 年任民航广西区局局长，1992 年至 1994 年任民航中南管理局局长；1994 年至 1996 年任民航总局政治部主任；1996 年至 1998 年任南航集团党委书记、常务副总经理，1998 年至 2002 年 10 月任南航集团总裁，2002 年 10 月至今任南航集团总经理及党组副书记。

刘名启先生，本公司副董事长，男，1944 年出生，毕业于复旦大学世界经济系，研究生学历。刘先生曾于 1988 年至 1993 年任海南省三亚市委书记、市长，1993 年至 1996 年任海南省副省长，1996 年至 2001 年任国务院港澳事务办公室副主任，2001 年至 2002 年 10 月任中央政府驻澳门联络办副主任，2002 年 10 月至今任南航集团党组书记及副总经理。

王昌顺先生，本公司副董事长、总经理，男，1957 年出生，毕业于中国社会科学院研究生院，企业管理研究生学历，高级政工师。王先生自 1976 年参加民航工作，从事空中交通管制专业。历任民航乌鲁木齐管理局航行调度室主任、航行气象安全监察处处长、新疆航空公司副总经理兼民航乌鲁木齐管理局副局长、新疆航空公司党委书记。2000 年至今任本公司总经理，2002 年 10 月至今兼任南航集团副总经理。王先生目前还兼任贵州航空有限公司董事长。

彭安发先生，本公司董事，男，1948 年出生，大学学历，高级政工师。彭先生曾于 1978 年至 1980 年任民航第六大队领航主任，1994 年至 1998 年任本公司飞行部党委书记，1998 年至 2000 年任南航(集团)深圳公司总经理兼党委副书记，2001 年至 2002 年 10 月任南航集团副总裁，2002 年 10 月至今任南航集团副总经理。彭先生目前还兼任深圳航空食品有限公司副董事长。

王全华先生，本公司董事，男，1954 年出生，大学学历，经济师。王先生曾于

1992 年至 1998 年任南航集团计划经营处处长，1998 年至 2001 年任本公司规划发展部总经理，2001 年至 2002 年任南航集团总裁助理及规划部部长，2002 年 3 月至 10 月任南航集团副总裁，2002 年 10 月至今任南航集团副总经理。

赵留安先生，本公司董事，男，1948 年出生，大专学历，一级飞行员。赵先生曾于 1985 年至 1992 年历任民航乌鲁木齐管理局航行气象安全监察处处长、科教处处长、飞标处处长，1992 年至 1995 年任民航第九飞行大队大队长，1995 年至 2001 年任民航乌鲁木齐管理局及新疆航空公司副总经理、总经理，2001 年至今任新疆航空公司总经理，2002 年 10 月至今任南航集团副总经理。

周永前先生，本公司董事，男，1945 年出生，毕业于南京空军气象学院，大学学历，高级政工师。周先生曾于 1990 年至 1994 年任民航东北管理局组织部部长，1994 年至 1995 年任沈阳桃仙国际机场党委副书记，1995 年至 2001 年任民航东北管理局党委副书记，2001 年至 2002 年 10 月任中国北方航空公司党委书记，2002 年 10 月至今任南航集团副总经理。周先生目前还兼任中国北方航空公司总经理。

周用金先生，本公司的董事，男，1943 年出生，大学学历。周先生曾于 1994 年至 1995 年任南航集团宣传部部长；1996 年至 1998 年任南航运输部党委书记；1998 年至 2000 年任南航（集团）深圳公司党委书记，2000 年至今担任本公司工会主席。周先生目前还兼任广州南航工程监理有限公司、南航（集团）经济发展公司的董事长。

徐杰波先生，本公司的董事、财务总监，男，1965 年出生，毕业于天津大学管理工程系，高级会计师。徐先生曾就职于民航广州管理局财务处，任基本建设财务科科长。1992 年至 1998 年历任民航中南管理局财务处副处长、处长，1998 年至 2000 年任本公司财务部总经理，2001 年至今任本公司的董事及财务总监。徐先生目前兼任南航（集团）汕头航空有限公司、广西航空有限公司、南航集团财务有限公司、广州飞机维修工程有限公司、珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司、广东省南方国际航空旅游公司、南龙旅运（香港）有限公司的董事及四川航空股份有限公司的副董事长。

吴荣南先生，本公司董事，男，1941 年出生，大学学历，航行管制工程师。吴先生于 1991 年加入南航集团，曾任广州民航局航行处处长。1986 年至今任厦门航空有限公司董事兼总经理。

杜志强先生，本公司独立非执行董事，男，香港居民，1951 年出生，美国斯坦福大学工商管理硕士。杜先生现任和记黄埔（中国）有限公司董事总经理，广州飞行维修工程有限公司副董事长，并出任多家香港和内地外资公司的董事职务。杜先生早在八十年代初开始主持投资内地的项目，熟悉香港和內地的法规。

乐巩南先生，本公司独立非执行董事，男，香港居民，1936 年出生，民航界资深人士。乐先生 1956 年加入香港民航处，1982 年任香港民航处助理处长，1988 年任香港民航处副处长，1990 年至 1996 年任香港民航处处长；1997 年至 2000 年任香港商务航空中心顾问及总裁。乐先生曾在上海浦东机场实际评审委员会、中国（珠海）航空航天博览会、国际航空运输协会（IATA）飞鹰奖评委会等多个航空运输专业的委员会中担任委员及顾问，同时也是中国东方航空股份有限公司及中航兴业有限公司的独立董事。

魏明海先生，本公司独立非执行董事，男，1964 年出生，经济学博士学位，美国杜兰大学工商管理硕士、博士生导师。魏教授曾工作于江西省会计学会，1991 年开始在中山大学工作，1993 年任中山大学管理学院会计系主任，1996 年任中山大学管理学院副院长，2000 年至今任中山大学管理学院教授、院长。此外，魏教授还是中国会计学会理事、广东省会计学会副会长、广州市审计学会副会长、中国中青年财务成本研究会常务理事、美国会计协会会员。魏教授著作颇丰，著有十多本的专著与教材以及发表学术论文六十余篇。

王知先生，本公司独立非执行董事，男，1942 年出生，毕业于哈尔滨工业大学飞机设计专业，大学学历，高级工程师。王先生曾于 1994 年至 1996 年任民航第一研究所副所长、副书记，1996 年至 1998 年任民航总局计划司副司长、司长，1998 年至 2003 年 5 月历任民航总局规划科技体改司司长、规划科技司司长。王先生曾获航空工业部颁发的 18 项“航空科技信息”奖及“科研三等功”、中国航空研究院颁发的“科研一等功”、国家科委颁发的“航展情报总汇（国家三等奖）”及“X 号工程情况总汇（国家三等功）”。此外，王先生还是民航科学技术委员会副主任、民航信息化领导小组副组长、民航招投标委员会主任、民航购机评审委员会副主任、国家科技成果评审委员会委员、中国交通协会常务理事、中国物流与采购联合会常务理事、中国航空学会理事、中国国际科学合作协会常务理事、中国名牌战略推进委员会理事，同时兼任南京航空航天大学教授、中国民航学院名誉教授、上海同济大学教授、博导，并任山

东航空股份有限公司独立董事。

隋广军先生，本公司独立非执行董事，男，1961 年出生，管理学博士学位，博士生导师。隋先生曾于 1992 年至 1999 年任暨南大学特区港澳经济研究所副所长，1999 年至 2001 年任暨南大学企业管理系系主任、管理学院常务副院长，并于 1998 年至 2000 年兼任广东港澳经济研究会副秘书长，2002 年 5 月至 11 月任广州南华西实业股份有限公司独立董事，隋先生现任暨南大学应用经济学博士后流动站站长、暨南大学-东方思维企业管理研究中心主任、暨南大学管理学院院长及 MBA 教育中心主任。隋先生承担并完成了国家社科“九五”规划基金项目，教育部“中欧高等教育合作项目”，国家自然科学基金软科学等项目 11 项，发表学术著作 6 部、学术论文 60 余篇，承担并主持广东康佳集团企业体制建设、乐庭电缆工业有限公司计划排产建设等六项企业管理横向课题。此外，隋先生还是中国工业经济促进会副理事长、广州经济社会发展研究中心特邀研究员、香港大公报特约撰稿人，并任深圳市中金岭南有色金属股份有限公司及广州路翔股份有限公司独立董事。

二、监事会成员

梁华福先生，本公司监事会主席，男，1942 年出生，毕业于天津民航学校和广州政法学院。梁先生历任广州民航管理局导航部主任、运输部党委书记、纪检委书记、监察部主任以及南航集团纪委书记。现任南航集团巡视员。

干玉华先生，本公司监事，男，1928 年出生，毕业于上海立信会计学院，高级会计师、国际审计协会成员。干先生历任广州民航管理局财务处副处长、南航集团副总会计师兼审计处处长。干先生目前兼任白云新华航空货运服务公司董事。

李其宏先生，本公司监事及工会代表，男，1948 年出生，毕业于民航总局航空学校。李先生曾任本公司及南航集团工会办公室主任。

三、其他高级管理人员

江平先生，本公司副总经理，男，1950 年出生，毕业于中国民用航空飞行专科学校，大学学历。江先生于 1988 年至 1991 年任中国国际航空公司安全技术处处长，1995 年至 1997 年任中国国际航空公司飞行总队飞行技术训练处处长，1997 年至 2000 年任中国国际航空公司飞行总队副总飞行师，2000 年至今任本公司副总经理。江先生

目前还兼任珠海翔翼航空技术有限公司及西澳飞行学院董事长。

李昆先生，本公司副总经理，男，1960 年出生，毕业于北京航空航天大学管理工程专业，研究生学历。李先生曾于 1993 年至 1996 年任南航集团公司驻泰国办事处总经理，1998 年至 2000 年任本公司运输部总经理，2000 年至今任本公司副总经理，并兼任本公司客运部总经理。李先生目前还兼任中国邮政航空有限责任公司副董事长及广东南航易网通电子商务有限公司董事长。

袁新安先生，本公司副总经理，男，1957 年出生，毕业于空军工程学院，大学学历。袁先生在中国民航业工作逾 25 年，曾历任广州飞机维修工程有限公司质量保证经理、质量控制副总监、本公司机务工程部副总经理、广州飞机维修工程有限公司副总经理、本公司总工程师。2002 年 4 月至今任本公司副总经理。袁先生目前兼任广州飞机维修工程有限公司及珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司的董事长。

郑恩仁先生，本公司副总经理，男，1945 年出生，毕业于民航高级航校，具有一级飞行员资格。郑先生在中国民航业工作逾 40 年，曾历任民航第六飞行大队中队长、工会主席、副大队长，1996 年至 1999 年任南航（集团）汕头航空有限公司总经理，1999 年至 2002 年 4 月任本公司总经理助理，2002 年 4 月至今任本公司副总经理。郑先生目前兼任珠海航空有限公司及广州白云国际物流有限公司的董事长。

阳广华先生，本公司副总经理，男，1953 年出生，大学学历，工程师。阳先生在中国民航业工作近 30 年，曾于 1990 年至 1992 年任湖南民航局安全处处长，1992 年至 1998 年任本公司湖南分公司副总经理，1998 年至 1999 年任南航集团珠海直升机公司总经理，1999 年至 2002 年 4 月任本公司河南分公司总经理，2002 年 4 月至今任本公司副总经理。阳先生目前还兼任南航（集团）汕头航空有限公司及广州航空大酒店董事长。

苏亮先生，本公司董事会秘书，男，1962 年出生，毕业于英国克兰菲尔德大学航空学院航空运输管理专业，研究生学历。1998 年至 1999 年任南航（集团）深圳公司航务部副经理，1999 年至 2000 年任南航（集团）深圳公司计划企管部经理，2000 年曾任本公司国际货运项目负责人，负责本公司北美货运业务的规划与拓展，2000 年至今任本公司董事会秘书。

郝建华先生，本公司总飞行师，男，1951 年出生，毕业于民航高级航校飞机驾驶专业，大专学历。郝先生自 1989 年至 1994 年历任民航第六飞行大队中队长、副大队长、大队长，1994 年至 1998 年任公司飞行部副总经理，1998 年至 1999 年任本公司飞行部总经理，1999 年至今任本公司总飞行师。

四、本公司与董事、监事及高级管理人员签订的协议情况及为稳定相关人员已采取或拟采取的措施

1、本公司的所有董事及监事均与本公司签订了为期三年的服务合同。除此以外，董事、监事、高级管理人员未与本公司或其控股子公司签订其他协议。

2、根据现代企业实施目标管理的要求，本公司制订了《中国南方航空股份有限公司实行激励性工资的指导意见》及《中国南方航空股份有限公司实行激励性工资的规定》，并经 2001 年 6 月 5 日董事会批准下发执行。

3、根据本公司《董事会议事规则》，董事会将设立薪酬与考核专门委员会，其主要职责是：（1）研究董事与经理人员考核的标准，进行考核并提出建议；（2）研究和审查董事、高级管理人员的薪酬政策与方案。

五、董事、监事及高级管理人员薪酬情况

1、本集团 2002 年向董事（除独立董事外）、监事和高级管理人员的年度报酬总额为 180.44 万元。董事长颜志卿先生及监事会主席梁华福先生不在本集团领取薪酬，副董事长刘名启先生、董事彭安发先生、王全华先生、赵留安先生及周永前先生是由 2002 年度股东大会选举产生的新任董事，因此不在计算之内。

薪酬范围	人数
20 万元以上	3
10-20 万元	2
5-10 万元	8

注：以上报酬包括基本工资、福利费、奖金、飞行小时费及空勤伙食费等。

2、本集团向独立董事支付的薪酬情况如下：

根据《独立董事服务协议》，2002 年本集团支付给独立董事任期内履行协议时或就本公司董事会议或其他方面发生的一切合理费用，对每位独立董事支付港币（或等值人民币）5 万元（包括所得税在内）作为董事报酬。独立董事王知先生、隋广军先

生是由 2002 年度股东大会选举产生的新任董事，因此不在计算之内。

六、董事、监事、高级管理人员持股情况和相互关系

在本次 A 股发行前，除本公司独立董事杜志强先生的夫人杜常安萍女士于 1997 年购买本公司 H 股 100,000 股（此时杜志强先生尚未担任本公司独立董事）并持有至今外，本公司其他董事、监事和高级管理人员及其父母、配偶或子女不存在持有本公司及本公司关联企业股份的情况；同时也无授权或行使认购本公司股份的情况；也不存在通过其近亲属能够直接或间接控制的法人持有本公司股份的情况。

本公司董事、监事、高管人员相互之间不存在三代以内直系和旁系亲属关系。

第八章 公司治理结构

一、股东与股东大会

(一) 股东权利

根据《公司章程》规定，本公司普通股股东享有下列权利：

- 1、参加或者委派股东代理人参加股东会议，并行使表决权；
- 2、依照其所持有的股份份额领取股利和其他形式的利益分配；
- 3、对公司的业务经营活动进行监督，提出建议或者质询；
- 4、依照国家法律、行政法规及本公司章程的规定转让、赠与或质押其所持有的股份；
- 5、对法律、行政法规和公司章程规定的公司重大事项，享有知情权和参与决定权；
- 6、按照本公司章程的规定获得有关信息，包括：
 - (1) 在缴付成本费用后得到公司章程；
 - (2) 在缴付了合理费用后有权查阅和复印：

所有各部分股东的名册；

公司董事、监事、经理和其他高级管理人员的个人资料，包括：(a)现在及以前的姓名、别名；(b)主要地址（住所）；(c)国籍；(d)专职及其他全部兼职的职业、职务；(e)身份证明文件及其号码。

公司股本状况；

自上一个会计年度以来公司购回自己每一类别股份的票面总值、数量、最高价和最低价，以及公司为此支付的全部费用的报告；

股东会议的会议记录及会计师报告；

公司中期报告和年度报告；

- 7、公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余资产的分配；
- 8、法律、行政法规及本公司章程所赋予的其他权利。

（二）股东义务

公司普通股股东承担下列义务：

- 1、遵守公司章程；
- 2、依其所认购股份和入股方式缴纳股金；
- 3、除法律、法规规定的情形外，不得退股；
- 4、法律、行政法规及公司章程规定应当承担的其他义务。

股东除了股份的认购人在认购时所同意的条件外，不承担其后追加任何股本的责任。

（三）保护中小股东权益的规定及其实际情况

1、《公司章程》中保护中小股东权益的规定

除法律、行政法规或者公司股份上市的证券交易所的上市规则所要求的义务外，控股股东在行使其股东的权利时，不得因行使其表决权在下列问题上作出有损于全体或者部分股东的利益的决定：

- （1）免除董事、监事应当真诚地以公司最大利益为出发点行事的责任；
- （2）批准董事、监事（为自己或者他人利益）以任何形式剥夺公司财产，包括（但不限于）任何对公司有利的机会；
- （3）批准董事、监事（为自己或者他人利益）剥夺其他股东的个人权益，包括（但不限于）任何分配权、表决权，但不包括根据本公司章程提交股东大会通过的公司改组。

该条款限制了控股股东的权力，保护了中小股东的利益。本公司章程中对关联交易的限制性规定也保护了中小股东的权益，具体规定见“第六章 同业竞争与关联交易”

2、本公司章程中第十章“类别股东表决的特别程序”规定，持有不同种类股份的股东为类别股东。除其他类别股份股东外，内资股股东和境外上市外资股股东被视为不同类别股东。公司拟变更或者废除类别股东的权利，应当经股东大会以特别决议通过和经受影响的类别股东在分别召集的股东会议上通过方可进行。

根据公司章程规定，下列情形应当视为变更或者废除某类别股东的权利：

（1）增加或者减少该类别股份的数目，或者增加或减少与该类别股份享有同等或者更多的表决权、分配权、其他特权的类别股份的数目；

（2）将该类别股份的全部或者部分换作其他类别，或者将另一类别的股份的全部或者部分换作该类别股份或者授予该等转换权；

（3）取消或者减少该类别股份所具有的、取得已产生的股利或者累积股利的权利；

（4）减少或者取消该类别股份所具有的优先取得股利或者在公司清算中优先取得财产分配的权利；

（5）增加、取消或者减少该类别股份所具有的转换股份权、选择权、表决权、转让权、优先配售权、取得公司证券的权利；

（6）取消或者减少该类别股份所具有的、以特定货币收取公司应付款项的权利；

（7）设立与该类别股份享有同等或者更多表决权、分配权或者其他特权的新类别；

（8）对该类别股份的转让或所有权加以限制或者增加该等限制；

（9）发行该类别或者另一类别的股份认购权或者转换股份的权利；

（10）增加其他类别股份的权利和特权；

（11）公司改组方案会构成不同类别股东在改组中不按比例地承担责任；

（12）修改或者废除本章所规定的条款。

受影响的类别股东，无论原来在股东大会上是否有表决权，在涉及第（3）条(2)至(8)、(11)至(12)项的事项时，在类别股东会上具有表决权，但有利害关系的股东在类

别股东会上没有表决权。

另外，根据公司章程规定，类别股东会的决议，应当经由出席类别股东会议的有表决权的三分之二以上的股权表决通过，方可作出。

公司召开类别股东会议，应当于会议召开四十五日前发出书面通知，将会议拟审议的事项以及开会日期和地点告知所有该类别股份的在册股东。拟出席会议的股东，应当于会议召开二十日前，将出席会议的书面回复送达公司。

拟出席会议的股东所代表的在该会议上有表决权的股份数，达到在该会议上有表决权的该类别股份总数二分之一以上的，公司可以召开类别股东会议；达不到的，公司应当在五日内将会议拟审议的事项、开会日期和地点以公告形式再次通知股东，经公告通知，公司可以召开类别股东会议。

3、本公司保护中小股东权益的实际执行情况

本公司一贯注重保护中小股东权益，注重与投资者的沟通，提高投资者关系服务质量。本公司严格按照中国证监会、香港、美国等证券监管机构的相关法律、法规的要求，遵照信息披露充分性、完整性、真实性、准确性和及时性的原则，认真做好本公司的信息披露工作，每年定期在香港召开业绩公告会、记者招待会。本公司还通过面谈、电子邮件、电话、传真等多种形式与投资者进行沟通，认真解答投资者、分析师的问题，搜集整理证券分析师对公司的意见，并及时报告给公司管理层。

本公司发生的关联交易，严格遵守《公司章程》和《香港联合交易所有限公司证券上市规则》的规定，严格按照关联交易协议进行，交易公平合理。

（四）股东大会的职责

股东大会是公司的权力机构，依法行使职权。股东大会行使下列职权：

- 1、决定公司的经营方针和投资计划；
- 2、选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；
- 3、选举和更换由股东代表出任的监事，决定有关监事的报酬事项；
- 4、审议批准董事会的报告；

- 5、审议批准监事会的报告；
- 6、审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；
- 7、审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- 8、对公司增加或者减少注册资本作出决议；
- 9、对公司合并、分立、解散和清算等事项作出决议；
- 10、对公司发行债券作出决议；
- 11、对公司聘用、解聘或者不再续聘会计师事务所作出决议；
- 12、修改公司章程；
- 13、审议代表公司有表决权的股份百分之五以上(含百分之五)的股东的提案；
- 14、法律、行政法规及本公司章程规定应由股东大会作出决议的其他事项；
- 15、公司股东会可以授权或委托董事会办理其授权或委托办理的事项。

（五）股东大会的议事规则

1、股东大会的召开

股东大会分为股东会和临时股东大会。股东大会由董事会召集。股东年会每年召开一次,并应于上一会计年度完结之后六个月之内举行。

有下列情形之一的,董事会应当在两个月内召开临时股东大会:

- (1) 董事人数不足《公司法》规定的人数或者少于本章程要求的数额的三分之二;
- (2) 公司未弥补亏损达股本总额的三分之一;
- (3) 持有公司发行在外的有表决权的股份百分之十以上(含百分之十)的股东以书面形式要求召开临时股东大会时;
- (4) 董事会认为必要或者监事会提出召开时。

2、股东大会通知

公司召开股东大会,应当于会议召开四十五日前发出书面通知,将会议拟审议的事项以及开会的日期和地点告知所有在册股东。拟出席股东大会的股东,应当于会议召开二十日前,将出席会议的书面回复送达公司。

股东大会会议的通知应当符合下列要求:

- (1) 以书面形式作出;
- (2) 指定会议的地点、日期和时间;
- (3) 说明会议将讨论的事项;
- (4) 向股东提供为使股东对将讨论的事项作出明智决定所需要的资料及解释;此原则包括(但不限于)在公司提出合并、购回股份、股本重组或者其他改组时,应当提供拟议中的交易的具体条件和合同(如果有的话),并对其起因和后果作出认真的解释;
- (5) 如任何董事、监事、经理和其他高级管理人员与将讨论的事项有重要利害关系,应当披露其利害关系的性质和程度;如果将讨论的事项对该董事、监事、经理和其他高级管理人员作为股东的影响有别于对其他同类别股东的影响,则应当说明其区别;
- (6) 载有任何拟在会议上提议通过的特别决议的全文;
- (7) 以明显的文字说明,有权出席和表决的股东有权委任一位或者一位以上的股东代理人代为出席和表决,而该股东代理人不必为股东;
- (8) 载明会议投票代理委托书的送达时间和地点。

股东大会通知应当向股东(不论在股东大会上是否有表决权)以专人送出或者以邮资已付的邮件送出,受件人地址以股东名册登记的地址为准。对内资股股东,股东大会通知也可以用公告方式进行。

前款所称公告,应当于会议召开前 45 日至 50 日期间内,在国务院证券主管机构指定的一家或者多家报刊上刊登,一经公告,视为所有内资股股东已收到有关股东会议的通知。

因意外遗漏未向某有权得到通知的人送出会议通知或者该等人没有收到会议通知,会议及会议作出的决议并不因此无效。

3、股东大会提案

公司召开股东大会年会,持有公司有表决权的股份总数百分之五以上(含百分之五)的股东,有权以书面形式向公司提出新的提案,经公司董事会审查提案中属于股东大会职责范围内的事项,列入该次会议的议程。

4、股东大会决议

股东大会决议分为普通决议和特别决议。

股东大会作出普通决议,应当由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持有表决权的二分之一以上通过。

股东大会作出特别决议,应当由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持有表决权的三分之二以上通过。

股东(包括股东代理人)在股东大会表决时,以其所代表的有表决权的股份数额行使表决权,每一股份有一票表决权。

下列事项由股东大会的普通决议通过:

- (1) 董事会和监事会的工作报告;
- (2) 董事会拟订的利润分配方案和亏损弥补方案;
- (3) 董事会和监事会成员的罢免及其报酬和支付方法;
- (4) 公司年度预、决算报告,资产负债表,利润表及其他财务报表;
- (5) 除法律、行政法规规定或者本章程规定应当以特别决议通过以外的其他事项。

下列事项由股东大会以特别决议通过:

- (1) 公司增、减股本和发行任何种类股票、认股证和其他类似证券;
- (2) 发行公司债券;

(3) 公司的分立、合并、解散和清算；

(4) 公司章程的修改；

(5) 回购公司股票；

(6) 股东大会以普通决议通过认为会对公司产生重大影响的、需要以特别决议通过的其他事项。

5、投票和表决

除非下列人员在举手表决以前或者以后,要求以投票方式表决,股东大会以举手方式进行表决：

(1) 会议主席；

(2) 至少两名有表决权的股东或者有表决权的股东的代理人；

(3) 单独或者合并计算持有在该会议上有表决权的股份 10%以上(含 10%)的一个或者若干股东(包括股东代理人)。

除非有人提出以投票方式表决,会议主席根据举手表决的结果,宣布提议通过情况,并将此记载在会议记录中,作为最终的依据,无须证明该会议通过的决议中赞成或者反对的票数或者其比例。

以投票方式表决的要求可以由提出者撤回。

如果要求以投票方式表决的事项是选举主席或者中止会议,则应当立即进行投票表决;其他要求以投票方式表决的事项,由主席决定何时举行投票,会议可以继续进行,讨论其他事项,投票结果仍被视为在该会议上所通过的决议。

在投票表决时,有两票或者两票以上的表决权的股东(包括股东代理人),不必把所有表决权全部投赞成票或者反对票。

当赞成和反对票相等时,无论是举手还是投票表决,会议主席有权多投一票。

6、股东大会会议记录

会议主席负责决定股东大会的决议是否通过,其决定为终局决定,并应当在会上宣布和载入会议记录。股东大会记录由出席会议的董事和记录员签名,并作为公司档

案由董事会秘书永久保存。

会议记录连同出席股东的签名簿及代理出席的委托书,应当在公司住所保存。股东可以在公司办公时间免费查阅会议记录复印件。任何股东向公司索取有关会议记录的复印件,公司应当在收到合理费用后七个工作日内把复印件送出。

二、董事会与监事会

(一) 董事会的构成、职权与议事规则

1、董事会的构成

(1) 根据本公司章程规定公司设董事会,董事会由十五名董事组成,董事会设董事长一名,副董事长二名。

(2) 董事由股东大会选举产生,任期三年。董事任期届满,可以连选连任。董事由股东大会从董事会或代表发行股份 5%以上(含 5%)的股东提名的候选人中选举。

除首届董事会成员外,获选的董事必须由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持有表决权的二分之一以上通过。

董事长和副董事长由超过全体董事人数的二分之一以上的董事选举和罢免,任期三年,可连选连任。

股东大会在遵守有关法律、行政法规规定的前提下,可以以普通决议的方法将任何任期末届满的董事(但对依据任何合约提出的索偿要求并无影响)罢免,但股东大会不得无故解除该董事的职务。

2、董事会的职权

- (1) 负责召集股东大会,并向股东大会报告工作;
- (2) 执行股东大会的决议;
- (3) 决定公司的经营计划和投资方案;
- (4) 制定公司的年度财务预算方案、决算方案;
- (5) 制定公司的利润分配方案和弥补亏损方案;
- (6) 制定公司增加或者减少注册资本的方案以及发行公司债券的方案;

(7) 拟定公司合并、分立、解散的方案；

(8) 决定公司内部管理机构的设置；

(9) 聘任或者解聘公司总经理,根据总经理的提名,聘任或者解聘公司副总经理、财务负责人及其它高级管理人员,决定其报酬事项；

(10) 制定公司的基本管理制度；

(11) 制定公司章程修改的方案；

(12) 公司章程规定或股东大会授予的其他职权。

董事会作出前款决议事项,除第(6)、(7)、(11)项必须由三分之二以上的董事表决同意外,其余可以由半数以上的董事表决同意。

3、董事会议事规则

(1) 董事会的召开

董事会每年至少召开二次会议,由董事长召集,于会议召开十日前以电传、电报、特快专递、挂号邮件或专人送交的方式向董事发出通知。经董事长、三分之一以上(含三分之一)董事、监事会或者公司总经理提议,可以召开临时董事会会议。

董事会议原则上在公司所在地举行,但经董事会决议,可在中国境内外其他地点举行。

(2) 董事会通知

董事会及临时董事会会议召开的 notification 方式及通知时限如下：

董事会例会的时间和地点如已由董事会事先规定，其召开无须发给通知。

如果董事会未事先决定董事会会议时间和地点，董事长应通过董事会秘书至少提前 10 日，将董事会会议时间和地点用电传、电报、传真、特快专递或挂号邮寄或经专人通知各董事及监事会主席。

通知应采用中文，必要时可附英文，并包括会议议程。

召开临时董事会会议,则至少应提前 8 小时以电话、电报或传真方式向全体董

事发出通知。

（3）董事会会议的出席

董事会会议应当由二分之一以上董事出席方可举行。每名董事有一票表决权。董事会作出决议,必须经全体董事的过半数通过。当反对票和赞成票相等时,董事长有权多投一票。

董事会会议,应当由董事本人出席。董事因故不能出席,可以书面委托其他董事代为出席董事会,委托书中应当载明授权范围。

代为出席会议的董事应当在授权范围内行使董事的权利。董事未出席某次董事会会议,亦未委托代表出席的,应当视作已放弃在该次会议上的投票权。

（4）董事会会议记录

董事会应当对会议所议事项的决定作成会议记录,出席会议的董事和记录员应在会议记录上签名。董事应当对董事会的决议承担责任。董事会的决议违反法律、行政法规或者本章程,致使公司遭受严重损失的,参与决议的董事对公司负赔偿责任;但经证明在表决时曾表明异议并记载于会议记录的,该董事可以免除责任。

（二）独立董事的设置及其作用

1、本公司独立董事的设置情况

根据本公司章程规定,公司设独立董事,独立董事是指不在公司担任除董事外的其他职务,并与公司及其主要股东不存在可能妨碍其进行独立客观判断的关系的董事。

本公司目前共有杜志强、乐巩南、魏明海、王知、隋广军 5 名独立董事。本公司独立董事的情况参见第八章。

2、本公司独立董事发挥作用的制度安排

（1）为充分发挥独立董事的作用,本公司章程规定,公司独立董事除享有《公司法》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外,公司还赋予独立董事以下特别职权:

交易总额高于公司有形净资产的 0.03%的关联交易应由独立董事认可后,提交董事会讨论;独立董事作出判断前,可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告,作为

其判断的依据。

向董事会提议聘用或解聘会计师事务所。

向董事会提请召开临时股东大会。

提议召开董事会。

独立聘请外部审计机构和咨询机构。

可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权。

独立董事行使上述职权应当取得全体独立董事的二分之一以上同意；如上述提议未被采纳或上述职权不能正常行使，上市公司应将有关情况予以披露；独立董事除享有公司董事的权利和公司赋予的特别职权外，应当遵守本章程有关董事义务的全部规定。

2、公司章程规定，独立董事除履行上述职责外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

提名、任免董事；

聘任或解聘高级管理人员；

公司董事、高级管理人员的薪酬；

公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司新发生的总额高于公司有形净资产 0.03% 的交易、借款或其他资金往来，以及公司是否采取有效措施回收欠款；

可能损害中小股东权益的事项；

公司章程规定的其他事项。

独立董事应当就上述事项发表以下几类意见中的一种意见： 同意； 保留意见及其理由； 反对意见及其理由； 无法发表意见及其障碍。如有关事项属于需要披露的事项，公司应当将独立董事的意见予以公告，独立董事出现意见分歧无法达成一致时，董事会应将各独立董事的意见分别披露。

3、本公司独立董事独立发挥作用的情况

为发挥独立董事的作用，本公司对凡须经董事会决策及需独立董事发表意见的事项，按法定的时间提前通知独立董事并同时提供足够的资料，充分听取独立董事的意见并记录在案，积极配合独立董事行使职权。根据香港联交所的规定，本公司的每年年度报告及审计报告均由审计师向独立董事组成的审核委员会报告，财务总监列席会议。

（三）董事会下属委员会

董事会目前下属审核委员会，审核委员会根据《香港联合交易所有限公司证券上市规则》附录十四《最佳应用守则》的规定设立。审核委员会成员全部由董事组成，独立董事占多数并担任召集人，且审核委员会中至少有一名独立董事是会计专业人士。

审核委员会的主要职责是：1、提议聘请或更换外部审计机构；2、监督公司的内部审计制度及其实施；3、负责内部审计与外部审计之间的沟通；4、审核公司的财务信息及其披露；5、审查公司的内控制度。

（四）监事会的构成与议事规则

1、监事会的构成

按照公司章程的规定，公司监事会由五名监事组成。而监事总人数须为单数，监事的具体人数由股东大会决议通过。其中一人出任监事会主席。监事任期为三年，可连选连任。监事会主席的任免，应当经三分之二以上监事会成员表决通过。

监事会成员由股东代表和公司职工代表组成。其中职工代表为2名。股东代表的监事由股东大会从监事会或代表发行股份5%以上(含5%)的股东提名的候选人中选举。除首届监事会成员及由职工代表出任的监事外，获选的监事必须由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持有表决权的二分之一以上通过。职工代表的监事由公司职工民主选举和罢免。公司董事、总经理和财务负责人不得兼任监事。

2、监事会向全体股东负责，并依法行使下列职权：

（1）检查公司的财务；

（2）对公司董事、总经理和其他高级管理人员执行公司职务时违反法律、行政法规或者本章程的行为进行监督；

(3) 当公司董事、总经理和其他高级管理人员的行为损害公司的利益时,要求前述人员予以纠正;

(4) 核对董事会拟提交股东大会的财务报告、营业报告和利润分配方案等财务资料,发现疑问的,可以公司名义委托注册会计师、执业审计师帮助复审;

(5) 提议召开临时股东大会;

(6) 代表公司与董事交涉或者对董事起诉;

(7) 公司章程规定的其他职权。

监事列席董事会会议。监事会的其他职责按上市地法律、法规规定执行。

监事会行使其职权时聘请律师、注册会计师、执业审计师等专业人员所发生的合理费用,应当由公司承担。

3、监事会的议事规则

(1) 监事会会议的召开和通知

监事会每年至少每六个月召开一次会议,由监事会主席负责召集。会议通知应当在会议召开十日前以书面形式送达各监事。会议通知应包括举行会议的日期、地点、会议期限、事由及议题和发出通知的日期。监事会会议因故不能如期召开,应公告说明原因。

(2) 监事会决议、表决

监事会会议应由二分之一以上(含二分之一)的监事出席方可举行。监事会的决议,应当由三分之二以上(含三分之二)监事会成员表决通过。监事会决议由出席会议的监事以举手表决方式进行表决,监事会会议实行一事一表决,一人一票制。

(2) 监事会会议记录

根据本公司章程规定,监事会会议应有记录,出席会议的监事和记录人应当在会议记录上签字。监事有权要求在记录上对其在会议上发言作出某种说明性记载。监事会会议记录应作为公司重要档案妥善保存。

三、高级管理人员

(一) 本公司对董事、监事、总经理及其他高级管理人员履行诚信义务的限制性规定：

1、除法律、行政法规或者公司股票上市的证券交易所的上市规则要求的义务外，公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员在行使公司赋予他们的职权时，还应当对每个股东负有下列义务：

2、不得使公司超越其营业执照规定的经营范围；

3、应当真诚地以公司最大利益为出发点行事；

4、不得以任何形式剥夺公司财产，包括(但不限于)对公司有利的机会；

5、不得剥夺股东的个人权益，包括(但不限于)分配权、表决权，但不包括根据本章程提交股东大会通过的公司改组。

(二) 公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员都有责任在行使其权利或者履行其义务时，以一个合理的谨慎的人在相似情形下所应表现的谨慎、勤勉和技能为其所应为的行为。公司董事(包括拟担任独立董事的人)应积极参加必要的培训，以了解作为董事的权利、义务和责任，熟悉有关法律法规，掌握作为董事应具备的相关知识。

(三) 公司董事、监事、总经理和其他高级管理人员违反对公司所负的义务时，除法律、行政法规规定的各种权利、补救措施外，公司有权采取以下措施：

1、要求有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员赔偿由于其失职给公司造成的损失；

2、撤销任何由公司与有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员订立的合同或者交易，以及由公司与第三人(当第三人明知或者理应知道代表公司的董事、监事、总经理和其他高级管理人员违反了对公司应负的义务)订立的合同或者交易；

3、要求有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员交出因违反义务而获得的收益；

4、追回有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员收受的本应为公司所收取的款项，包括(但不限于)佣金；

5、要求有关董事、监事、总经理和其他高级管理人员退还因本应交于公司的款项所赚取的,或者可能赚取的利息。

(四) 董事、监事、总经理以及其他高级管理人员应当在其任职期间内,定期向公司申报其所持有的公司股份;在其任职期间以及离职后六个月内不得转让其所持有的公司的股份。

(五) 本公司董事长、经理、财务负责人、技术负责人在近三年内发生变动的经过及原因

2000年11月17日,经本公司董事会决议,同意颜志卿先生辞去总经理职务,胡运琦先生、张瑞霭先生、王绍熙先生辞去副总经理职务;聘任王昌顺先生为本公司总经理,增聘江平先生、李昆先生为副总经理。

2000年11月本公司聘袁新安任本公司总工程师。

2001年4月17日,经本公司临时股东大会决议,接受于延恩、韩马章、胡运琦、霍第安、刘文波、童凯生等先生辞去董事职务,选举王昌顺、周用金、徐杰波、乐巩南、魏明海等先生为本公司董事;并鉴于颜志卿、李丰华、王绍熙、张瑞霭、吴荣南、杜志强等董事任期将届满,选举该等董事继续连任董事职务。

2001年4月17日,经本公司董事会决议,选举颜志卿董事为本公司董事长,王昌顺董事为副董事长,接受刘文波先生辞去财务总监职务,聘任徐杰波先生为本公司财务总监。

2002年4月12日经本公司董事会决议,任命袁新安、郑恩仁、阳广华为本公司副总经理,并免去袁新安本公司总工程师一职。

2002年10月11日,李丰华辞去本公司董事兼副总经理一职。

2003年3月14日,王绍熙先生及张瑞霭先生因退休原因向公司提出辞去董事职务,但其辞职须2003年5月13日举行的股东大会选举产生2位或以上董事方可生效。

2003年5月13日,经本公司股东大会决议,选举刘名启、王全华、彭安发、赵留安、周永前5位董事及王知、隋广军2位独立董事;王绍熙、张瑞霭不再担任本公司董事。

四、重大经营决策程序与规则

（一）重大投资决策和财务决策的程序和规则

1、公司投资方案决策程序是，由董事长提议后，由总经理责成有关公司职能部门组织材料，形成草案，交总经理审定，董事会秘书汇总材料并安排会议相关事宜，提交董事会讨论，形成董事会决议。

2、公司拟定重大收购方案、出售方案的决策程序是，根据法定有权人提议，董事会授权有关部门准备材料，然后交董事长、总经理审阅，董事会秘书汇总材料并安排会议相关事宜，提交董事会讨论，形成董事会决议，提请股东大会审议。

3、本公司年度财务审计报告、中期财务报告事宜、制定公司的年度财务预算方案、决算方案、制定公司的利润分配方案和弥补亏损方案、交易金额为公司净资产 0.03% 或以上的关联交易事宜均由董事长提议后，由总经理责成财务总监及财务部门准备相关材料完成报告，交总经理审阅，董事会秘书汇总材料并安排会议相关事宜，提交董事会讨论，形成董事会决议，提交股东大会审议。其中对交易金额为公司净资产 0.03% 或以上的关联交易事宜在董事会召开前，还须由董事会秘书安排相关公司职能部门就交易向独立非执行董事专门汇报。

4、董事会的审批权限为：

（1）决定公司的经营计划和单笔占公司最近一期经审计确认的净资产的 50% 以下的投资方案，包括订立重要合同（担保、抵押、借贷、受托经营、委托、赠与、承包、租赁等）、投资引进等。

（2）决定公司下列收购、出售资产事项：拟处置固定资产的预期价值，与此项处置建议前四个月内已处置了的固定资产所得到的价值的总和，低于股东大会最近审议的资产负债表所显示的固定资产价值的 33% 的。按照最近一期经审计的财务报告、评估报告或验资报告，收购、出售资产的资产总额（承担债务、费用等，应当一并加总计算）占公司最近一期经审计的净资产值的 50% 以下的；

被收购资产相关的净利润或亏损的绝对值（按上一年度经审计的财务报告）占公司经审计的上一年度净利润或亏损绝对值的 50% 以下；被出售资产相关的净利润或亏损绝对值或该交易行为所产生的利润或亏损绝对值占上市公司经审计的上一年度净

利润或亏损绝对值的 50% 以下；

(3) 运用公司资产进行风险投资权限 (单笔) 为公司最近一期经审计确认的净资产的 10% 以下的 (以最近一次经注册会计师审计的数据为准)，并应经过严格的审查和决策程序；超过上述投资权限的重大投资项目应当组织有关专家、专业人员进行评审，并报股东大会批准。

(4) 决定核销资产的权限为公司最近一期经审计确认的净资产的 10% 以下的 (以最近一次经注册会计师审计的数据为准)。公司核销资产达到净资产的 10% 以上时，董事会须报经股东大会审批。

5、董事长的审批权限为：(1) 批准和签署超过公司财务预算计划 15% 以内的财务支出款项 (含 5,000 万元人民币以下的资本性投资项目)，以及审批和签发单笔 1000 万元以下、全年累计 3000 万元以下的公司财务预算计划外的财务支出款项；(2) 批准单笔金额在 1 亿元以下的短期借款的抵押融资和贷款文件。

6、本公司总经理的经董事会批准的、纳入年度生产经营计划和年度财务预算内及无计划，属预算外的各项经营活动的审批权限为：(1) 批准和签署超过公司财务预算计划内 13% 以下的财务支出款项 (含 3000 万元人民币以下的资本性投资计划)，全年所有超计划预算内的审批款项累计不得超过 5000 万元人民币；(2) 可签署因属于国家定价原因造成的经营性成本项目超年度财务预算计划的款项 (如航空用油、航路及进近指挥、机场起降服务费用等)；(3) 审批和签发单笔 800 万元人民币以下、全年累计 2500 万元人民币以下的公司财务预算计划外的财务支出款项。

(二) 对高层管理人员的选择、考评、激励和约束机制

本公司高层管理人员的选任均按照《公司法》和本公司章程等有关规定进行，公司董事、监事的报酬由股东大会决定，公司劳动人事制度、工资分配制度和奖励制度由董事会制定。

本公司对高层管理人员实行严格的考评制度。考核分为年度考核、任职前考核、专项考核。考核内容主要包括德、能、勤、绩、廉五个方面。考核的基本程序为考核准备、考核动员、述职、民主测评及民主推荐、个别谈话、专题调查、职代会民主评议、考核情况汇总、综合分析、评定考核结果、考查材料形成等。2001 年 6 月 5 日本公司董事会决议批准的《中国南方航空股份有限公司关于调整岗位工资制度基额的方

案》、《中国南方航空股份公司实行激励性工资的指导意见》及《中国南方航空股份公司实行激励性工资的规定》，对本公司的高层管理人员起到了较好的激励作用。本公司将通过设立薪酬委员会进一步积极探索和完善对高层管理人员的激励和约束机制。

（三）利用外部决策咨询力量的情况

本公司非常重视利用外部咨询力量，除论证重大投资项目时聘请国内外技术咨询机构外，还充分利用国际专业咨询机构的经验，提高管理和服务水平，在公司重大经营决策上取得了显著效果。如 1997 年本公司发行 H 股在香港上市时，聘请高盛公司作为全球协调人、保荐人和主承销商，聘请麦坚实律师事务所为香港法律顾问，聘请伟凯律师事务所为美国法律顾问，聘请毕马威会计师事务所作为公司会计师，一次发行成功 H 股、实际募集资金 54.59 亿元并行使了超额配售权。又如因 2002 年本公司收购中原航空资产涉及与控股股东南航集团的关联交易，本公司为保证本次收购行为的公正，特聘请香港摩根大通公司作为财务顾问，工商东亚公司作为独立财务顾问。

本公司聘请罗兰·贝格国际管理咨询（上海）有限公司作为公司发展战略的咨询顾问，为本公司提供专业咨询、管理意见。

五、对内部控制制度的评估意见

（一）本公司对内部控制制度的评估意见

本公司认为，从整体看，本公司现有的内部控制制度较为完整及有效，较好地保证了本公司经营管理的正常运作，确保了会计资料的客观性、真实性、及时性和财产物资的安全完整，在一定程度上控制了管理风险。

（二）会计师事务所对内部控制制度的评价

本公司审计师毕马威华振会计师事务所依据《中国注册会计师独立审计准则》执行了本公司此次 A 股发行审计。在此次发行审计过程中，毕马威华振会计师事务所按照《中国注册会计师独立审计准则第 9 号—内部控制及审计风险》，在以会计报表审计为目的的基础上，进行了研究和评价，未发现本公司与会计报表编制有关的内部控制存在重大缺陷。

第九章 财务会计信息

一、财务报表编制基准及注册会计师意见

本公司的财务报表是根据《企业会计准则》、《企业会计制度》、《合并报表的暂行规定》，以本公司及其子公司 2000 年、2001 年、2002 年 12 月 31 日的合并资产负债表及 2000 年度、2001 年度、2002 年度的合并利润及利润分配表以及 2002 年度合并现金流量表，以及本公司 2000 年、2001 年、2002 年 12 月 31 日的资产负债表及 2000 年度、2001 年度、2002 年度的利润及利润分配表以及 2002 年度的现金流量表为基础编制而成，反映了本公司及其控股子公司的财务状况及经营业绩。

本公司聘请毕马威华振会计师事务所对本公司 2000 年、2001 年、2002 年 12 月 31 日的合并资产负债表和资产负债表，2000 年度、2001 年度、2002 年度的合并利润及利润分配表和利润及利润分配表以及 2002 年度的合并现金流量表和现金流量表进行了审计，毕马威华振会计师事务所于 2003 年 3 月 14 日出具了 KPMG-AH(2003)AR No.0014 号标准无保留意见的审计报告。

以下数据非经特别说明，均为合并报表口径。

二、近三年经审计的合并财务报表

合并资产负债表（资产）

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	千元	千元	千元
流动资产：			
货币资金	4,145,300	2,958,161	4,221,944
应收帐款	742,962	581,673	832,622
其他应收款	404,279	209,485	237,562
预付帐款	14,237	27,614	38,238
存货	653,011	573,846	556,481
待摊费用	165,754	139,519	125,206
流动资产合计	6,125,543	4,490,298	6,012,053
长期投资：			
长期股权投资	559,981	418,011	272,368
固定资产：			
固定资产原值	37,080,309	30,850,235	30,174,413
累计折旧	9,514,246	8,014,482	6,413,396
固定资产净值	27,566,063	22,835,753	23,761,017

在建工程	1,006,964	442,337	385,445
工程物资	1,485	1,437	1,650
固定资产合计	28,574,512	23,279,527	24,148,112
无形资产及其他资产：			
设备购置及租赁定金	2,147,038	2,395,003	438,207
长期待摊费用	34,136	52,256	61,701
长期应收款	28,903	27,960	27,615
无形资产及其他资产合计	2,210,077	2,475,219	527,523
资产总计	37,470,113	30,663,055	30,960,056

合并资产负债表（负债和股东权益）

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	千元	千元	千元
流动负债：			
短期借款	4,443,426	1,431,728	129,755
应付票据	1,299,680	-	-
应付帐款	900,926	749,480	843,896
票证结算	390,531	370,546	339,510
应付工资	73,702	67,059	65,292
应付福利费	179,984	179,020	159,499
应付股利	-	67,484	-
应交税金	122,657	222,567	208,176
未交民航基础设施建设基金	280,706	525,607	498,813
其他应交款	2,897	5,260	2,953
其他应付款	692,246	554,132	532,469
预提费用	2,286,136	2,295,322	2,271,502
一年内到期的长期负债	2,384,498	2,198,340	2,429,516
流动负债合计	13,057,389	8,666,545	7,481,381
长期负债：			
长期借款	5,911,590	3,627,594	3,788,698
应付融资租赁款	6,631,751	7,691,634	9,416,285
大修理准备	141,887	125,661	166,083
递延收益	249,411	67,742	15,167
递延税项	1,043,303	761,724	468,154
长期负债合计	13,977,942	12,274,355	13,854,387
负债合计	27,035,331	20,940,900	21,335,768
少数股东权益	1,540,188	1,340,906	1,266,169
股东权益：			
股本	3,374,178	3,374,178	3,374,178
资本公积	4,160,578	4,160,578	4,160,578

盈余公积	585,372	501,634	433,062
未分配利润	774,466	344,859	390,301
股东权益合计	8,894,594	8,381,249	8,358,119
负债和股东权益总计	37,470,113	30,663,055	30,960,056

合并利润及利润分配表

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
	千元	千元	千元
主营业务收入	18,805,510	17,761,764	15,858,927
减：转作民航基础设施建设基金	798,386	759,385	666,982
主营业务收入净额	18,007,124	17,002,379	15,191,945
减：主营业务成本	13,118,104	12,797,032	11,588,537
主营业务税金及附加	525,250	540,847	485,786
主营业务利润	4,363,770	3,664,500	3,117,622
加：其他业务利润	325,327	248,861	307,853
减：营业费用	1,527,255	1,561,442	1,395,421
管理费用	1,013,506	850,297	757,720
财务费用	1,095,219	587,062	665,451
营业利润	1,053,117	914,560	606,883
加：投资收益	10,473	5,181	8,884
营业外收入	8,627	1,931	387,745
减：营业外支出	40,531	8,513	17,578
利润总额	1,031,686	913,159	985,934
减：所得税	353,230	331,925	359,726
税后利润	678,456	581,234	626,208
减：少数股东权益	165,111	164,186	90,552
净利润	513,345	417,048	535,656
加：年初未分配利润/（累计亏损）	344,859	390,301	(20,587)
减：年初未分配利润调整	-	326,434	38,725
可供分配的利润	858,204	480,915	476,344
减：提取法定盈余公积金	51,335	41,705	53,565
提取法定公益金	25,667	20,852	26,783
提取任意盈余公积金	6,736	6,015	5,695
可供股东分配的利润	774,466	412,343	390,301
减：应付股利	-	67,484	-
未分配利润	774,466	344,859	390,301

合并现金流量表

项 目	2002 年度
	千元
一、经营活动产生的现金流量	
销售商品、提供劳务收到的现金	19,074,268
收到的其他与经营活动有关的现金	133,298
现金流入小计	19,207,566
购买商品、接受劳务支付的现金	10,151,516
支付给职工以及为职工支付的现金	1,613,409
支付的各项税费	1,839,596
支付的其他与经营活动有关的现金	828,267
现金流出小计	14,432,788
经营活动产生的现金流量净额	4,774,778
二、投资活动产生的现金流量	
取得投资收益所收到的现金	3,093
处置固定资产、无形资产和其他长期资产而收回的现金净额	3,073,051
收到的其他与投资活动有关的现金	52,618
现金流入小计	3,128,762
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	8,845,673
投资所支付的现金	138,353
现金流出小计	8,984,026
投资活动产生的现金流量净额	(5,855,264)
三、筹资活动产生的现金流量：	
吸收投资所收到的现金	83,037
取得借款所收到的现金	7,093,436
现金流入小计	7,176,473
偿还债务所支付的现金	3,741,471
分配股利、利润和偿付利息所支付的现金	1,167,377
现金流出小计	4,908,848
筹资活动产生的现金流量净额	2,267,625
四、现金与现金等价物净增加额	1,187,139

三、近三年经审计的母公司报表

母公司资产负债表(资产)

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	千元	千元	千元
流动资产：			
货币资金	2,960,337	2,137,582	3,153,571

应收帐款	476,532	351,810	447,992
其他应收款	244,635	375,572	740,658
预付帐款	9,439	6,788	16,403
存货	116,649	147,100	192,721
待摊费用	109,893	102,407	91,676
流动资产合计	3,917,485	3,121,259	4,643,021
长期投资：			
长期股权投资	4,273,253	3,511,161	3,095,228
固定资产：			
固定资产原值	26,416,967	21,543,637	21,969,450
累计折旧	6,856,976	5,897,688	4,772,193
固定资产净值	19,559,991	15,645,949	17,197,257
在建工程	637,770	265,657	151,948
工程物资	1,485	1,437	1,650
固定资产合计	20,199,246	15,913,043	17,350,855
无形资产及其他资产：			
设备购置及租赁定金	2,065,192	2,063,966	318,685
长期待摊费用	23,469	31,930	46,253
长期应收款	16,869	16,869	16,869
无形资产及其他资产合计	2,105,530	2,112,765	381,807
资产总计	30,495,514	24,658,228	25,470,911

母公司资产负债表（负债和股东权益）

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	千元	千元	千元
流动负债：			
短期借款	2,914,158	976,644	-
应付票据	1,299,680	-	-
应付帐款	451,497	521,927	686,812
票证结算	340,457	312,567	276,000
应付工资	36,001	20,461	35,605
应付福利费	24,387	20,306	13,944
应付股利	-	67,484	-
应交税金	39,751	62,320	39,824
未交民航基础设施建设基金	201,476	418,730	444,140
其他应交款	979	1,718	1,586
其他应付款	693,726	334,136	343,400
预提费用	1,159,416	1,267,312	1,262,582
一年内到期的长期负债	2,131,862	1,854,562	2,168,723
流动负债合计	9,293,390	5,858,167	5,272,616

长期负债：			
长期借款	4,628,372	2,111,683	2,092,996
应付融资租赁款	6,631,751	7,691,634	9,416,285
大修理准备	63,389	48,154	27,917
递延收益	249,411	67,742	15,167
递延税项	734,607	499,599	287,811
长期负债合计	12,307,530	10,418,812	11,840,176
负债合计	21,600,920	16,276,979	17,112,792
股东权益：			
股本	3,374,178	3,374,178	3,374,178
资本公积	4,160,578	4,160,578	4,160,578
盈余公积	585,372	501,634	433,062
未分配利润	774,466	344,859	390,301
股东权益合计	8,894,594	8,381,249	8,358,119
负债和股东权益总计	30,495,514	24,658,228	25,470,911

母公司利润及利润分配表

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
	千元	千元	千元
主营业务收入	9,496,806	8,877,160	7,634,807
减：转作民航基础设施建设基金	375,734	344,470	286,272
主营业务收入净额	9,121,072	8,532,690	7,348,535
减：主营业务成本	6,324,601	6,351,758	5,325,869
主营业务税金及附加	255,924	274,786	235,777
主营业务利润	2,540,547	1,906,146	1,786,889
加：其他业务利润	264,363	206,849	246,485
减：营业费用	917,162	921,488	893,659
管理费用	412,563	423,978	388,115
财务费用	988,893	470,872	554,743
营业利润	486,292	296,657	196,857
加：投资收益	268,556	300,763	226,723
营业外收入	2,834	1,724	381,480
减：营业外支出	9,329	5,206	9,173
利润总额	748,353	593,938	795,887
减：所得税	235,008	176,890	260,231
净利润	513,345	417,048	535,656
加：年初未分配利润	344,859	390,301	(20,587)
减：年初未分配利润调整	-	326,434	38,725
可供分配的利润	858,204	480,915	476,344
减：提取法定盈余公积金	51,335	41,705	53,565

提取法定公益金	25,667	20,852	26,783
提取任意盈余公积金	6,736	6,015	5,695
可供股东分配的利润	774,466	412,343	390,301
减：应付股利	-	67,484	-
未分配利润	774,466	344,859	390,301

母公司现金流量表

项 目	2002 年度
	千元
一、经营活动产生的现金流量	
销售商品、提供劳务收到的现金	9,725,792
收到的其他与经营活动有关的现金	60,746
现金流入小计	9,786,538
购买商品、接受劳务支付的现金	4,270,252
支付给职工以及为职工支付的现金	881,419
支付的各项税费	840,734
支付的其他与经营活动有关的现金	368,326
现金流出小计	6,360,731
经营活动产生的现金流量净额	3,425,807
二、投资活动产生的现金流量	
取得投资收益所收到的现金	71,028
处置固定资产、无形资产和其他长期资产而收回的现金净额	2,775,572
收到的其他与投资活动有关的现金	42,446
现金流入小计	2,889,046
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	7,329,777
投资所支付的现金	570,317
现金流出小计	7,900,094
投资活动产生的现金流量净额	(5,011,048)
三、筹资活动产生的现金流量：	
取得借款所收到的现金	6,374,224
现金流入小计	6,374,224
偿还债务所支付的现金	2,972,465
分配股利、利润和偿付利息所支付的现金	993,763
现金流出小计	3,966,228
筹资活动产生的现金流量净额	2,407,996
四、现金与现金等价物净增加额	822,755

四、合并报表范围及变化情况

本公司的合并报表范围如下：

公 司 名 称	应占权益 (%)		注册资本/ 已发行资本	主要业务
	直接	间接		
中国南方航空(集团)深圳公司	100	—	808,980,000 元	航空运输
中国南方航空(集团)公司珠海直升飞机公司	100	—	100,000,000 元	通用航空
广西航空有限公司	60	—	170,900,000 元	航空运输
南航(集团)汕头航空有限公司	60	—	280,000,000 元	航空运输
珠海航空有限公司	60	—	250,000,000 元	航空运输
厦门航空有限公司	60	—	554,730,000 元	航空运输
贵州航空有限公司	60	—	80,000,000 元	航空运输
白云新华(广州)航空货运服务公司	70	—	7,380,000 元	航空货运
广州南联航空食品有限公司	51	—	55,980,000 元	航空配餐
广州航空大酒店	90	—	63,290,000 元	酒店经营
南方航空广告公司	90	—	2,000,000 元	航空广告
广东省南方国际航空旅游公司	90	—	2,100,000 元	旅游服务
珠海翔翼航空技术有限公司	51	—	29,800,000 美元	模拟飞行训练服务
广州白云国际物流有限公司	61	—	20,000,000 元	货运服务
China Southern West Australian Flying College Pty Limited	65	—	100,000 澳元	飞行训练服务
CZ Flamingo Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CZ Skylark Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CZ Kapok Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CSA-I Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CZ93B Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CZ97A Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
Zhong Yuan 99A Limited	100	—	1,000 美元	飞机租赁
CXA92A Limited	—	60	1,000 美元	飞机租赁
CXA93A Limited	—	60	1,000 美元	飞机租赁
CXA95B Limited	—	60	1,000 美元	飞机租赁
CXA95C Limited	—	60	1,000 美元	飞机租赁
CXA98A Limited	—	60	1,000 美元	飞机租赁
厦门航空房地产开发公司	—	60	5,000,000 元	房地产发展
厦门航空广告公司	—	60	620,218 元	航空广告
厦门航空器材公司	—	60	8,560,000 元	航空器材供应
厦门航空发展有限公司	—	54	5,000,000 元	酒店管理
白鹭财务有限公司	—	54	10,000,000 港元	投资控股
厦门航空假期有限公司	—	54	3,000,000 港元	旅游服务
澳门厦航假期有限公司	—	27.5	1,000,000 葡币	旅游服务
汕头华康航空食品有限公司	—	42	10,000,000 元	航空配餐
厦门航空宾馆	—	60	12,409,431 元	酒店经营
福建航空有限公司	—	60	126,047,646 元	航空运输
广州飞机维修工程有限公司	50	—	27,500,000 美元	飞机维修及维护
珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司	50	—	63,100,000 美元	飞机发动机维修及维护
中国邮政航空有限责任公司	49	—	394,900,000 元	航空货邮运输

厦门航空宾馆及福建航空有限公司两家公司于 2000 年年末注销，其经营业务以及相关资产、负债纳入本公司的另外两家子公司—厦门航空发展有限公司及厦门航空有限公司，因此自 2001 年起不再纳入本公司合并报表范围。

本公司于 2001 年将珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司纳入合并报表范围。本公司于 2002 年将广州航空大酒店、南方航空广告公司、广东省南方国际航空旅游公司、珠海翔翼航空技术有限公司、广州白云国际物流有限公司、中国邮政航空有限责任公司纳入合并报表范围。

本公司通过非全资子公司持有澳门厦航假期有限公司及汕头华康航空食品有限公司 51%以上的股权，并通过控股子公司拥有其控制权，因此本公司将其纳入合并报表范围。

广州飞机维修工程有限公司、珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司及中国邮政航空有限责任公司为本公司的合营公司，合并报表时，按本公司应占合营公司的权益比例合并其资产、负债、收入、成本及费用。

五、主要会计政策变更的说明

本集团原执行民航总局颁布的《运输（民用航空）企业会计制度》（行业会计制度）。自 2002 年 7 月 1 日，按照有关规定，本集团执行《企业会计准则》及《企业会计制度》。本集团对于因行业会计制度与《企业会计准则》及《企业会计制度》的差异引起的会计政策变更事项，除具体会计准则明确规定采用未来适用法的，均按《企业会计准则—会计政策、会计估计变更和会计差错更正》的规定采用追溯调整法。对于某些行业会计制度中企业不能作出自己的估计而需按行业财务制度进行会计处理而《企业会计制度》又要求自行确定有关估计或按实际支出列支的事项，如折旧年限、残值率、高价周转件的折旧年限、预提大修理费用比例、计提坏帐准备比例等，本集团认为这些是由于会计政策的原因引起的估计事项的变化，属于会计政策变更，因此也按照《企业会计准则—会计政策，会计估计变更和会计差错更正》采用追溯调整，具体说明如下：

1、飞机及发动机的折旧

原行业会计制度规定按《民航运输企业财务管理办法》规定的飞机及发动机的折

旧年限计提飞机及发动机折旧。根据原规定，一百吨载运能力以下的飞机折旧年限为 10 年，残值率为 3%，年折旧率为 9.7%；一百吨载运能力以上的飞机折旧年限为 15 年，残值率为 3%，年折旧率为 6.5%。

根据飞机的技术资料 and 实际使用情况，一般飞机的使用年限可达到 20 至 30 年。国际上的大型航空公司在计提飞机折旧时，一般情况下，折旧年限为 15 至 25 年，残值率为 5% 至 40%。本集团作为境外上市公司，在一九九七年发行 H 股时，按照国际会计准则的要求，即按企业固定资产性质和实际使用情况，估计飞机的折旧年限为 8 至 15 年；同时根据本集团机队更新策略，估计残值率为 28.75%。此后按照国际会计准则的要求，本集团亦定期评估上述折旧年限及残值率的合理性。

根据《企业会计制度》第 36 条，“企业应当根据固定资产的性质和消耗方式合理地确定固定资产的预计使用年限和预计净残值率”，同时又由于上述折旧年限和残值率仍然能合理地反映本集团飞机及发动机的使用实际情况，因此本会计报表中采用的折旧年限和残值率与本集团按国际会计准则编制的会计报表中采用的折旧年限和残值率相同。

因为本集团的折旧年限及残值率是从原来的财务管理制度规定（企业无法选择超过规定的折旧年限）变更为企业应该根据实际情况对折旧年限及残值率作出估计；而非由于取得新的信息、积累更多的经验或后来的发展变化引起的。因此此估计事项的变更是由于会计政策的变更，本集团对此变更进行追溯调整。

本公司已于 2002 年 9 月 17 日出具专函《关于我公司部分资产折旧年限的复函》（南航财函[2002]80 号）向民航总局、财政部驻广东财政监察专员办事处、广州市国家税务局直属分局予以备案。

由于本项会计政策变更，本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润分别增加了 596,945 千元、615,303 千元及 639,679 千元；本集团于上述期间各期末日的净资产分别增加了 2,097,019 千元、2,712,322 千元及 3,352,001 千元。

2、 高价周转件的折旧

本公司原按行业会计制度对高价周转件进行核算。根据原会计政策，高价周转件的购置成本按五年平均摊销。

本集团考虑到高价周转件是企业为提供航空运输服务而持有的、使用年限一般超过一年、价值较大且具有修理后可重复使用的特性，其性质符合《企业会计制度》和《企业会计准则》关于固定资产的规定。同时本公司现已对高价周转件按固定资产实行电算化管理，因此，本集团现按固定资产核算高价周转件，并根据《企业会计制度》第 36 条的规定，对高价周转件按直线法在预计可使用年限 8 至 15 年计提折旧。对上述会计政策变更，本集团按追溯法对会计报表进行调整。

由于本项会计政策变更，本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润分别增加了 28,612 千元、88,672 千元及 149,703 千元；本集团于上述期间各期末日的净资产分别增加了 51,365 千元、140,037 千元及 289,740 千元。

3、飞机及发动机的大修理费

本公司原按行业会计制度对飞机及发动机的大修理费进行会计核算。根据原会计政策，本公司按飞机及发动机原值的 3% 每年计提大修理准备并于损益帐列支，飞机及发动机的大修理实际支出则在发生时冲减大修理准备。

本公司考虑到飞机和发动机的维修费主要是与维修公司的人工费用以及飞机的损耗有关，它与固定资产的账面价值并没有直接的联系。同时，对飞机及发动机进行大修理的主要目的是回复飞机及发动机的原有经济效益，不能使可能流入企业的经济利益超过原先的估计；又由于本公司拥有一百多架飞机，对飞机及发动机进行大修理对本公司而言实际上是一种日常维修事项，在每一年都要进行许多飞机及发动机的大修理。因而，根据《企业会计制度》第 38 条的有关规定，本集团除经营租赁飞机在交回出租人之前进行的指定大修外，将大修理费于发生当期列支。对上述会计政策变更，本集团按追溯法对会计报表进行调整。根据变更后的会计政策，自置及融资性租赁的飞机及发动机的大修理费在发生当期列支；以经营性租赁持有的飞机及发动机在交回出租人之前所需进行的指定大修，其估计成本按直线法在租赁期间计提大修理准备。

由于本项会计政策变更，本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润分别增加/（减少）了 29,039 千元、(30,709)千元及(39,377)千元；本集团于上述期间各期末日的净资产分别增加 261,813 千元、231,104 千元及 191,727 千元。

4、 高价周转件的维修费

本集团原按行业会计制度对高价周转件的维修费进行会计核算。根据原会计政策，高价周转件的维修费先作资本化，然后分 5 年平均摊销。

由于高价周转件的维修在本公司属于日常的维修事项，同时高价周转件的维修只是回复高价周转件原先的经济效益，根据《企业会计制度》第 38 条，本集团将有关维修费用于发生当期列支。对上述会计政策变更，本集团按追溯法对会计报表进行调整。

就本项会计政策变更，本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润分别减少了 114,763 千元、77,580 千元及 166,380 千元；本集团于上述期间各期末日的净资产分别减少了 198,603 千元、276,183 千元及 442,563 千元。

5、 应收帐款的坏帐准备

本集团原按行业会计制度对应收帐款的坏帐准备进行会计核算。根据原会计政策，坏帐准备按应收帐款余额的千分之三至五计提。原计提比例大大低于实际情况。本集团在编制本会计报表时，为符合《企业会计制度》第五十三条的规定而变更了上述会计政策，并按追溯法对会计报表进行调整。根据变更后的会计政策，本集团按各项应收款项的可收回性评估可能已发生的坏帐损失，并计提坏帐准备。

就本项会计政策变更，本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润分别增加了无变化、7,914 千元及无变化；本集团于上述期间各期末日的净资产分别减少了 44,095 千元、36,181 千元及人民币 36,181 千元。

6、 合营公司的合并会计处理

本集团原按民航总局的会计制度对合营公司以权益法核算。本集团在编制本会计报表时，为符合《企业会计制度》第一百五十八条的规定“按照比例合并方法对合营企业的资产、负债、收入、费用、利润等予以合并”因而变更了上述会计政策，并按追溯法对会计报表进行调整。

本集团于 2000 年度、2001 年度、2002 年度的净利润以及于上述期间各期末日的净资产并没有因为上述的会计政策变更而作出调整。

7、 递延税项的会计处理

本集团原按行业会计制度对所得税进行会计处理。根据原会计政策，本集团按应付税款法核算所得税，不计提递延税项。本集团在编制本会计报表时，为符合《企业会计制度》第一百零七条及中国证券监督管理委员会发布的《公开发行证券的公司信息披露规范问答第5号—分别按国内外会计准则编制的财务报告差异及其披露》的规定而变更了上述会计政策，以使同一管理层对同一会计期间内的同一事项采用相同的备选会计政策，按纳税影响会计法核算所得税，并按追溯法对会计报表进行调整。

由于本项会计政策变更，本集团于2000年度、2001年度、2002年度的净利润分别减少了295,636千元、293,570千元及281,579千元；本集团于上述期间各期末日的净资产分别减少了468,154千元、761,724千元及1,043,303千元。

8、 租赁资产

本集团原执行行业会计制度对融资租赁进行核算。根据原会计政策，融资性租赁之飞行设备按租赁开始日租赁资产原帐面价值与最低租赁付款额的现值两者中较低者列帐，并以直线法按资产租赁年期或估计可使用年限（以较短者为准）摊销至残值为止。最低租赁付款额与租赁资产的入帐价值之差额以实际利率法在租赁期内分摊，并记入财务费用。由于《企业会计准则—租赁》自2001年1月1日起生效，且规定将最低租赁付款额作为应付融资租赁款的入帐价值，租赁资产的入帐价值与应付融资租赁款的差额则在资产负债表内列作未确认融资费用。未确认融资费用以实际利率法在租赁期内分摊。根据《企业会计准则—租赁》中衔接办法的有关规定，本集团对上述会计政策变更采用未来适用法处理。本集团由2001年1月1日至2002年12月31日期间没有发生新的融资租赁。

根据原行业会计制度，飞机售后租回交易赚取的收益计入交易发生当期的损益帐。由于《企业会计准则—租赁》自2001年1月1日起生效，且规定飞机售后租回交易中所赚取的收益计入递延收益，并按有关租赁年期摊销。根据《企业会计准则—租赁》中衔接办法的有关规定，本集团对上述会计政策变更应采用未来适用法处理。

本公司独立董事认为本公司为在境内公开发行A股而编制的报表中延长飞机及发动机折旧年限、修改高价周转件的核算方法以及修改大修理费用核算方法等上述会计调整事项的会计处理符合有关规定的。

六、经营业绩

1、主营业务收入及构成

本集团主营业务为提供民航运输服务（包括客运、货邮运），民航运输服务收入占本集团收入的 95%以上。本集团须按国内航线运输收入的 5%、国际及地区航线运输收入的 2%缴纳民航基础设施建设基金，在扣除民航基础设施建设基金后，为本集团主营业务收入净额。

近三年来，本集团的主营业务收入保持持续、稳定的增长。本集团近三年主营业务收入具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
主营业务收入（百万元）	18,805.51	17,761.76	15,858.93
民航基础设施建设基金（百万元）	798.39	759.38	666.98
主营业务收入净额（百万元）	18,007.12	17,002.38	15,191.95
增长率	5.91%	11.92%	14.48%

本集团客运收入约占主营业务收入的 90%，为公司最主要的收入来源。本集团客运、货运收入净额的具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
客运收入净额（百万元）	16,168.42	15,552.09	13,694.73
增长率	3.96%	13.56%	11.98%
占主营业务收入净额的比例	89.79%	91.47%	90.15%
货运及邮运收入净额（百万元）	1,838.70	1,450.29	1,497.22
增长率	26.78%	-3.13%	43.82%
占主营业务收入净额的比例	10.21%	8.53%	9.86%

经营国内航线而取得的收入是本集团航空运输业务收入的最主要来源，占主营业务收入比例近 80%。本集团近三年按照地区划分的主营业务收入净额具体情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
主营业务收入净额（百万元）			
国内航线	13,647.25	13,402.99	11,886.19
港澳航线	1,137.92	1,203.11	1,218.45
国际航线	3,221.95	2,396.28	2,087.31
合计：	18,007.12	17,002.38	15,191.95
客运收入净额（百万元）			
国内航线	12,647.98	12,511.58	10,955.81
港澳航线	1,072.89	1,147.93	1,162.97
国际航线	2,447.55	1,892.58	1,575.95
合计：	16,168.42	15,552.09	13,694.73

货邮收入净额（百万元）			
国内航线	999.27	891.41	930.38
港澳航线	65.04	55.18	55.48
国际航线	774.39	503.7	511.36
合计：	1,838.70	1,450.29	1,497.22

2、主营业务成本

本集团主营业务成本主要为航空油料消耗、机场起降费及地面服务费、飞机经营性租赁费、修理费用、折旧费用等，上述费用约占主营业务成本的 80%。本集团 2002 年、2001 年、2000 年的主营业务成本分别为 13,118.10 百万元、12,797.03 百万元、11,588.54 百万元。虽然主营业务成本随着本集团承运能力、起降架次增加以及机队规模扩大等经营规模的扩大，但增长速度仍低于主营业务收入的增长速度。

3、主营业务利润

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
主营业务利润（百万元）	4,363.77	3,664.50	3,117.62
主营业务利润率	24.23%	21.55%	20.52%

注：主营业务利润率=主营业务利润/主营业务收入净额，下同

不同地区实现的主营业务利润率具体如下：

	国内	港澳地区	国际
2002 年度	24.92%	43.92%	14.37%
2001 年度	21.06%	48.83%	10.60%
2000 年度	19.72%	40.64%	13.34%

4、期间费用

本集团近三年的期间费用的具体情况如下表所示：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
营业费用（千元）	1,527,255	1,561,442	1,395,421
管理费用（千元）	1,013,506	850,297	757,720
财务费用（千元）	1,095,219	587,062	665,451
其中：净汇兑（收益）/亏损（千元）	175,451	(296,777)	(318,502)

近三年，本集团的营业费用及管理费用的增加与主营业务收入基本保持同步增长，营业费用及管理费用占主营业务收入的比例基本稳定，与本集团的经营规模相适应。本集团 2002 年度财务费用大幅上升，一方面是由于汇兑损益影响，而另一方面

则是本集团由于引进飞机、新机场投资而增加了银行借款。

5、投资收益及非经常损益

(1) 投资收益

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
投资收益 (千元)	10,473	5,181	8,884
占利润总额的比重	1.02%	0.57%	0.90%

本集团近三年的投资收益占利润总额的比重较小。

(2) 非经常性损益

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
非经常性损益 (千元)	(21,532)	(4,761)	247,883
占净利润的比重	-4.19%	-1.14%	46.28%

本集团 2002 年非经常性损益主要是本公司电子设备报废损失及本公司控股子公司厦门航空向员工出售员工宿舍的损失,2000 年的非经常性损益主要为本集团对 4 架 B757-200 飞机售后租回而形成的处理固定资产收益。本集团近三年的非经常性损益明细如下:

	2002 年度 (千元)	2001 年度 (千元)	2000 年度 (千元)
非经常性收益:			
处理固定资产净收益	1,337	720	259,358
其他	4,443	574	431
小计	5,780	1,294	259,789
非经常性损失:			
处理固定资产净损失	20,535	3,849	9,719
罚款及赔偿金	474	1,064	391
捐赠	969	919	1,487
其他	5,334	222	309
小计	27,312	6,054	11,906

6、所得税

本集团除以下子公司享受所得税优惠外,均按照中国税法的有关规定计算的应纳税所得额的 33%计提所得税费用。有关的子公司所享受的税务优惠详情如下:

子公司名称	所得税税率	优惠原因
珠海航空有限公司	15%	位于经济特区经营并按照（86）财税字第 122 号及（87）财税字第 115 号文获税务减征。
南航（集团）汕头航空有限公司	15%	同上
厦门航空有限公司	15%	同上
广州南联航空食品有限公司	(i) 至 2001 年 11 月 30 日止：22.2% (ii) 由 2001 年 12 月 1 日起：27%	根据《中华人民共和国外商投资企业和外国企业所得税法实施细则》的优惠，中央企业所得税税率为 24%；并根据《国务院关于华侨投资优惠的暂行规定》的优惠，至 2001 年 11 月 30 日止获得 20% 减免优惠；地方所得税税率为 3%

本公司从以上享受所得税优惠的子公司（广州南联航空食品有限公司除外）收到的股利须按 33% 税率计算补缴与子公司的所得税差额。

有关合营公司所享受的税务优惠详情如下：

子公司名称	所得税税率	优惠原因
广州飞机维修工程有限公司	24%	根据《中华人民共和国外商投资企业和外国企业所得税法实施细则》的优惠，企业所得税税率为 24%
	15%	根据《穗国税直发》[2001]77 号的优惠，自 2000 年起企业所得税税率为 15%

本集团按照纳税影响会计法计提所得税费用。近三年本集团所得税费用情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
年度企业所得税预提（千元）	71,651	73,253	65,298
以前年度多交企业所得税（千元）	-	(34,898)	(1,208)
递延税项（千元）	281,579	293,570	295,636
合计	353,230	331,925	359,726

7、经营业绩的季节性变化

根据本集团以往的经验，本集团各季度的盈利能力并不均衡，主要与客运业务的淡旺季相适应。每年第 2、3 季度为旅游旺季，载客量及票价一般较第 1、4 季度为高，盈利能力也较高，而且下半年的盈利能力远高于上半年。一般情况下，第 2 季度的 4 月份和 5 月份、第 3 季度的 8 月和 9 月份及第 4 季度的 10 月份为旅游及商务活动旺季，这些月份的平均载客量及票价一般比其他月份的为高。

七、有关资产状况

1、应收帐款

本集团近三年期末的应收帐款具体如下：

	2002.12.31 (千元)	2001.12.31 (千元)	2000.12.31 (千元)
应收帐款	803,080	640,692	905,266
坏帐准备	60,118	59,019	72,644
应收帐款净额	742,962	581,673	832,622

本集团应收帐款前五名单位的总额占应收帐款的比例较高，应收帐款较为集中，其中大部分是本集团应收 BSP 的票款。具体金额及占应收帐款总额的比例的情况如下表所示：

	2002.12.31		2001.12.31		2000.12.31	
	金额(千元)	比例	金额(千元)	比例	金额(千元)	比例
前 5 名单位	497,388	62%	334,599	52%	592,209	65%
BSP	353,246	44%	226,135	35%	495,285	55%

所谓 BSP 是国际航空运输协会根据航空运输代理业需要而建立的销售结算系统，供各航空公司与国际航空运输协会认可的代理人等进行集中结算、分摊、开帐。本集团与销售代理人也使用这一系统。本集团应收 BSP 帐款即本集团应收销售代理人的票款，随着 BSP 在中国的逐渐推广，本集团与 BSP 的结算金额也逐渐增大。国内在 BSP 结算的客票已经实行全额担保，从而大大地降低了应收帐款的风险。

2、待摊费用

本集团近三年期末的待摊费用的余额及构成如下：

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	人民币千元	人民币千元	人民币千元
经营性租赁租金	118,233	95,852	72,405
销售代理费	20,900	20,900	20,900
物料消耗	15,687	11,837	10,097
保险费	2,454	5,720	17,049
其他	8,480	5,210	4,755
合计	165,754	139,519	125,206

本集团近三年待摊费用余额占流动资产比例稍高于其他同行业上市公司，主要是由于本集团的经营租赁飞机相对较多，从而使待摊费用明细科目——经营租赁租金有较大的余额。本集团及同行业上市公司待摊费用占流动资产的比重情况如下：

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
--	------------	------------	------------

本集团	2.71%	3.11%	2.08%
东方航空	1.33%	1.51%	1.05%
海南航空	1.22%	1.47%	1.11%
山东航空	2.11%	0.87%	0.54%

3、固定资产

本集团固定资产包括飞机、飞行设备、建筑物、机器设备及汽车等，均按照直线法计提折旧，折旧年限与预计残值率如下：

	折旧年限	残值
自购及融资性租赁持有的飞机	8-15 年	28.75%
其他飞行设备：		
飞机发动机	8-15 年	3%
其他，包括周转件	8-15 年	0%
土地及建筑物	15-40 年	0%
机器设备	5-10 年	3%
汽车	6 年	3%

本集团的土地使用权以直线法按土地使用权年期 30 年—70 年摊销，截至 2002 年 12 月 31 日，剩余摊销期限为 18 年—66 年。

截至 2002 年 12 月 31 日，主要固定资产具体情况如下：

	原值 (百万元)	累计折旧 (百万元)	帐面净值 (百万元)
飞机：			
自购	13,510.72	2,145.85	11,364.87
融资租赁	11,459.98	2,499.50	8,960.48
其他飞行设备	6,525.60	2,943.49	3,582.11
土地及建筑物	3,721.09	521.61	3,199.48
机器设备及汽车	1,862.92	1,403.80	459.12
合计	37,080.31	9,514.25	27,566.06

本集团以融资租赁方式取得的飞机按租赁开始日原帐面价值与最低租赁付款额的现值两者中较低者作为入帐价值；能够合理确定租赁期届满时将取得所有权的，按

预计可使用年限以直线法计提折旧；无法合理确定租赁期满时能够取得所有权的，在租赁期与预计可使用年限两者中较短的期间内以直线法计提折旧。

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团以若干架飞机用做银行贷款及融资租赁的抵押物，其中用于银行贷款抵押的飞机净值为 5,822.07 百万元，用于融资租赁抵押的飞机净值为 8,960.48 百万元。另外，本集团以净值 22.18 百万元的其他飞行设备抵押向银行贷款。

根据融资租赁的有关条款，本集团对于融资租赁的飞机拥有认购权。在租赁期满或届满时，某些飞机须以公平市值购买，而其他则以公平市值或出租人所定飞机成本的一定百分比购买。

本集团于 2003 年 1 月 1 日起 12 个月内有 3 架 B757-200 型飞机可予行使认购权。

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团已提足折旧仍继续使用的固定资产账面价值为 18,704 千元。

本集团固定资产无减值迹象，所以未对固定资产提取减值准备。

4、在建工程

截至 2002 年 12 月 31 日本集团在建工程情况如下：

项目名称	预算金额 (千元)	2002 年 12 月 31 日余额 (千元)	工程投入占 预算的比例	资金来源
本公司：				
广州售票中心	69,280	45,988	75%	自有资金
广州新机场设施	3,560,000	432,580	12%	70%贷款，30%自有资金
机务航材系统	50,000	21,063	42%	自有资金
湖北餐饮楼	30,000	23,407	78%	自有资金
机务技术资料管理系统	24,000	5,923	99%	自有资金
其他	118,919	108,809		自有资金
小计	3,852,199	637,770		
子公司：				
珠海员工宿舍	32,593	8,506	100%	自有资金

福州长乐机场设施	74,600	14,839	48%	自有资金
其他	165,529	77,540		自有资金
小计	272,722	100,885		
应占合营公司：				
广州新机场设施	113,737	53,821	47%	自有资金
珠海发动机维修中心	783,380	201,657	26%	70%贷款，30%自有资金
其他	7,220	12,831		自有资金
小计	904,337	268,309		
合计	5,029,258	1,006,964		

预算金额为整个项目的预算，而项目建造过程中，当在建工程分阶段完成，则分阶段结转固定资产，因此工程投入占预算的比例是按项目已结转固定资产部分加在建工程计算的。

截至 2002 年 12 月 31 日，在建工程建设期超过三年的项目主要包括广州售票中心、机务技术资料管理系统及福州长乐机场设施。由于这些工程项目投资规模较大，需分阶段完成，所以完工时间较长。

5、对外投资

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团对外投资为 559,981 千元，占本集团净资产的 6.30%。本集团无短期投资，长期投资的具体情况如下：

	在联营公司的权益	股票投资	其他股权投资	合计
	人民币千元	人民币千元	人民币千元	人民币千元
2000 年 1 月 1 日	90,528	22,500	39,345	152,373
增加投资	-	34,938	102,181	137,119
按权益法核算调整数	5,525	-	-	5,525
应收股利	(17,649)	-	-	(17,649)
处置投资	-	-	(5,000)	(5,000)
2000 年 12 月 31 日	78,404	57,438	136,526	272,368
增加投资	147,305	-	1,807	149,112
按权益法核算调整数	2,477	-	-	2,477
应收股利	(5,946)	-	-	(5,946)
2001 年 12 月 31 日	222,240	57,438	138,333	418,011
增加投资	136,500	-	1,853	138,353
按权益法核算调整数	6,708	-	-	6,708
应收股利	(3,091)	-	-	(3,091)

2002 年 12 月 31 日	362,357	57,438	140,186	559,981
------------------	---------	--------	---------	---------

6、有形资产净值

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团总资产为 37,470.11 百万元，扣除待摊费用、长期待摊费用后的有形资产净值为 37,270.22 百万元。

八、主要债项

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团的短期借款、一年内到期的长期负债、长期借款以及应付融资租赁款共计 19,371,265 千元，占全部负债的 71.65%。

1、短期借款

	原币（千元）	人民币（千元）	汇率
信用借款：			
美元	318,780	2,638,639	8.2773
人民币		334,287	
担保借款：			
人民币	-	1,470,500	-
合计		4,443,426	

本集团上述短期借款加权平均利率为 3.1%，担保借款系由南航集团担保。

于 2000 年、2001 年及 2002 年 12 月 31 日，本集团没有任何未按期偿还的借款。

2、一年内到期的长期负债

	原币（千元）	人民币（千元）	汇率
一年内到期的长期借款			
抵押及担保（美元）	96,225	796,485	8.2773
抵押（美元）	2,576	21,315	8.2773
一年内到期应付融资租赁款			
抵押及担保（美元）	154,214	1,276,473	8.2773
抵押及担保（日元）	4,204,027	290,225	0.069035
合计		2,384,498	

3、长期借款

	利率	原币(千元)	人民币(千元)	汇率
人民币借款：				
建筑工程借款	4.94%-6.21%		969,994	
	免息		3,000	
购买飞机的借款	5.02%-5.43%		2,310,268	
美元借款：				
购买飞机的借款	5.00%-8.33%	413,908	3,426,038	8.2773
购买飞行设备的借款	8.35%	2,427	20,090	8.2773
合计			6,729,390	
减：一年内到期的 长期借款		98,801	817,800	8.2773
余额			5,911,590	

上述长期借款（包括一年内到期的长期借款）中信用借款 110,307 千元；以飞机及其他飞行设备抵押借款 756,833 千元；担保借款 2,501,305 千元，其中由南航集团担保 1,939,774 千元，南航集团财务有限公司担保 561,531 千元；本公司以拥有的飞机作为抵押并由银行担保借款 3,360,945 千元，其中美国进出口银行担保 2,680,801 千元，中国银行担保 604,010 千元，中国建设银行担保 76,134 千元。

上述长期借款的还款分析如下：

	一年内	第二年	第三年	第四年及以后	合计
于下列期间到期的长期借款 (千元)	817,800	842,036	1,078,074	3,991,480	6,729,390

4、应付融资租赁款

应付融资租赁款是本集团就融资性租赁飞机及有关设备而应付租赁公司的款项，于 2003 年至 2011 年间期满。截至 2002 年 12 月 31 日，本集团应付融资租赁款（包括一年内到期的应付融资租赁款）为 8,198,449 千元，加权平均利率约为 6.30%。上述款项是本公司以相关的飞机及其保险单以及银行担保提供给出租人作为抵押及担

保取得，其中中国银行担保 3,608,705 千元，中国工商银行担保 4,589,744 千元。应付融资租赁款扣除一年内到期的应付融资租赁款后的余额为 6,631,751 千元；其中美元 613,415 千元，折合人民币 5,077,419 千元，日元 22,515,137 千元，折合人民币 1,554,332 千元。

应付融资租赁款的未来支付款项详情如下：

于下列期间到期的款项	(千元)
一年内	1,566,698
第二年	1,273,144
第三年	1,066,263
第三年后	4,292,344
合计	8,198,449

5、预提费用

本集团的预提费用余额在近三年期末较大，具体构成如下：

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	千元	千元	千元
关税及增值税	360,827	446,180	399,670
飞机起降服务费	497,372	353,148	358,982
飞机及发动机维修费	203,624	306,088	330,100
员工福利分房费及一次性住房补贴	383,675	515,000	340,000
利息费用	174,626	202,274	239,291
航油费	297,626	169,777	321,035
销售代理费用	39,808	75,366	65,220
航空配餐费	110,134	70,685	53,134
大修理准备本期部分	52,000	61,464	75,812
经营性租赁费用	41,396	11,658	8,273
其他费用	125,048	83,682	79,985
合计	2,286,136	2,295,322	2,271,502
占流动负债的比例	17.51%	26.48%	30.36%

近三年预提费用余额较大的原因主要由于下列明细项目的形成：

(1) 已预提尚未支付的关税及增值税，主要为本集团因为引进飞机而应付的关税及增值税税款，这些关税及增值税已资本化成为飞机原值的一部分，本集团按规定

分期支付有关税款。

(2) 已预提尚未支付的飞机起降服务费、飞机和发动机维修费、航油费、航空配餐费用，由于飞机起降服务费、飞机和发动机维修费、航油费及航空配餐费的交易量大且所涉及的金额较大，结算时间一般需要二至三个月，因此期末预提与相关会计期间有关的费用，以使收入和费用配比。

(3) 已预提尚未支付的利息费用，预提利息费用主要来自与飞机购置有关的应付融资租赁款及借款，本集团一般须每三个月或六个月偿付一次有关款项及利息，因此各期末存在应计但尚未支付的利息费用。

(4) 已预提尚未支付的福利住房费用，主要包括：

A. 由本公司负担的南航集团代表本公司向员工出售住房的形成的帐面成本与出售所得之间的差额而尚未支付给集团的部分。

B. 本集团根据国家取消福利分房制度而提出过渡性安排预提而尚未支付的费用。

九、股东权益

1、股本

截至 2002 年 12 月 31 日，股本总计为 3,374,178,000 股，每股面值 1.00 元。其中 2,200,000,000 股为内资股，占总股本的 65.20%；1,174,178,000 股为 H 股，占总股本的 34.80%。股本自 1997 年 8 月 27 日完成发行 1,174,178,000 股 H 股后未发生任何变化。

2、资本公积

截至 2002 年 12 月 31 日，资本公积为 4,160,578 千元，近三年未发生任何变化。

3、盈余公积

近三年盈余公积变动情况如下：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
	千元	千元	千元
法定盈余公积金：			
年初余额	285,860	244,155	190,590
加：本年提取 (a)	51,335	41,705	53,565
期末余额	337,195	285,860	244,155
法定公益金：			

期初余额	145,907	125,055	98,272
加：本年提取 (b)	25,667	20,852	26,783
期末余额	171,574	145,907	125,055
任意盈余公积金：			
期初余额	69,867	63,852	58,157
加：本年提取 (c)	6,736	6,015	5,695
期末余额	76,603	69,867	63,852
盈余公积合计	585,372	501,634	433,062

(a)根据公司法及本公司和子公司之公司章程规定，本公司及有关的子公司须按每年税后利润的 10%提取法定盈余公积金，当法定盈余公积金累计余额已达注册资本之 50%时，可不再提取。在提取法定盈余公积金前不得分配利润。

法定盈余公积金可用以弥补以前年度亏损(如有)，亦可转增股本，但转增后之余额不可少于注册资本的 25%。

(b)根据公司法及本公司和子公司之公司章程规定，本公司及有关的子公司须按每年税后利润的 5%至 10%提取法定公益金。此基金只可用于本公司及有关子公司职工的集体福利。在提取法定公益金前不得分配利润。

(c)提取任意盈余公积金须经股东大会通过。该公积金的用途与法定盈余公积金类似。

4、未分配利润

近三年未分配利润变化情况如下：

	2002 年度 (千元)	2001 年度 (千元)	2000 年度 (千元)
净利润	513,345	417,048	535,656
加：未分配利润/（累计亏损）	344,859	390,301	(20,587)
减：年初未分配利润调整	-	326,434	38,725
可供分配的利润)	858,204	480,915	476,344
减：提取法定盈余公积	51,335	41,705	53,565
提取法定公益金	25,667	20,852	26,783
提取任意盈余公积金	6,736	6,015	5,695
可供股东分配的利润	774,466	412,343	390,301
减：应付股利	-	67,484	-
未分配利润	774,466	344,859	390,301

本次发行完成后，新老股东共享发行当年滚存利润。根据公司章程，就利润分派

而言，本公司的净利润将取下列两项之较低者：(i) 根据中国会计准则及会计制度计算的净利润；(ii) 根据国际会计准则或境外上市地会计准则计算的净利润。

自本公司成立以来，本公司的员工福利分房由南航集团统筹。按照有关安排，南航集团代本公司向员工出售住房，住房的帐面成本与出售所得之间的差额，由本公司承担。本公司承担的上述亏损应计入住房周转金，按照财政部财会字[2001] 5 号文的要求，住房周转金借方余额于 2001 年冲减年初未分配利润。为了采用一致性会计政策反映 2000 年及 2001 年住房周转金对未分配利润的影响，本公司于亏损发生当期直接将住房周转金借方余额冲减未分配利润。本公司某些子公司向员工出售住房的帐面成本与出售所得之间的差额亦于发生当期计入住房周转金并于当期冲减未分配利润。此外，本集团根据国家就取消福利分房制度而提出的过渡性安排，向那些在 1998 年底前已参加工作的无房老职工给予一次性住房补贴。应付一次性住房补贴款 260,000,000 元按财政部财会字 [2001] 5 号文规定，已记入 2001 年初未分配利润。

本集团 2000 年 1 月 1 日未分配利润为 -20,587 千元，主要是由于本集团按照上述会计处理方法将在 1999 年及以前年度发生的向员工出售住房的损失 873,956 千元直接冲减 1999 年以前年度的期初未分配利润。

十、现金流量

本集团 2002 年度的现金流量简要情况如下：

项 目	2002 年度
	千元
经营活动产生的现金流入小计	19,207,566
经营活动产生的现金流出小计	14,432,788
经营活动产生的现金流量净额	4,774,778
投资活动产生的现金流量净额	(5,855,264)
筹资活动产生的现金流量净额	2,267,625
现金与现金等价物净增加额	1,187,139

本集团 2002 年度现金及现金等价物净增加额为 1,187,139 千元。本集团 2002 年度不涉及现金收支的重大投资、筹资活动为以承担债务 964,736 千元作为购买固定资产的代价。

十一、承诺事项

1、资本承担

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团对外资本承担如下：

	千元
就飞机及有关设备的承担：	
已授权及已订约	5,875,996
就广州新机场投资的承担：	
已授权及已订约	525,700
已授权但未订约	2,601,720
小计	3,127,420
其他承担	
已授权及已订约	107,610
已授权但未订约	1,121,545
小计	1,229,155
合计	10,232,571

2、经营性租赁承担

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团不可撤消的飞机及飞行设备经营租赁的应付租赁费用如下：

	千元
一年内	1,280,060
第二年	1,327,631
第三年	1,245,150
第三年以后	4,683,797
合计	8,536,638

3、投资承担

截至 2002 年 12 月 31 日，在合营公司资本投入承担为 201,000 千元。

十二、或有事项

公司目前涉及一宗民事诉讼（“香港高等法院 2001 年第 515 宗民事诉讼”）。根据起诉状的诉讼请求，公司作为被告被诉因违约支付原告新联国际顾问有限公司（NEW LINK CONSULTANTS LIMITED）无固定金额的赔偿。

根据公司在香港聘请的代理律师史密夫律师事务所的意见，原告索偿的根据是数

份证据证明华联航材系统有限公司（以下简称“华联公司”）与各被告订立了协议，独家采购“华联公司”寄售的航材。因被告没有履行协议，“华联公司”有权获得赔偿。而“华联公司”目前正在破产清盘中，香港破产管理处已将“华联公司”索偿的所有权利和利益转让给原告。依据香港的有关法律，原告现为合法的诉讼请求权人。

由于本案正处于初步阶段，难以估计判决的结果。但公司代理律师认为被告有合理的机会在诉讼中进行成功的抗辩。公司目前已就管辖权问题提出异议，要求法院将案件转到国内法院审理。

本公司、本公司独立董事及主承销商一致认为，从本案的诉讼性质和进展情况来看，该诉讼目前不会对公司本次发行上市和持续经营能力产生重大不利影响。

投资者应充分关注本招股书附录一财务报表附注中的期后事项、重大关联交易、或有事项及其他重要事项

十三、与按国际会计准则编制的财务报表的差异说明

本集团按照中国会计准则编制的财务报表与按照国际会计准则编制的财务报表存在某些差异，上述两种会计准则对本集团净资产与净利润的影响概括如下：

		2002 年	2001 年	2000 年
	注	千元	千元	千元
按中国会计准则编制的财务报表的净利润		513,345	417,048	535,656
调整：				
飞机售后租回的收益	(a)	188,886	74,058	23,065
员工福利分房损失	(b)	(95,833)	(151,434)	(85,000)
土地使用权评估增值的调整	(c)	3,645	-	-
以上调整对税务的影响		(34,282)	553	28,050
按国际会计准则编制的财务报表的净利润		575,761	340,225	501,771

		2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
	注		千元	千元
按中国会计准则编制的会计报表的净资产		8,894,594	8,381,249	8,358,119
调整：				
飞机售后租回的收益	(a)	244,556	55,670	(18,388)
员工福利分房亏损	(b)	419,167	515,000	340,000
土地使用权评估增值的调整	(c)	(169,292)		
应付股利	(d)	-	67,484	-

以上调整对税务之影响		224,182	202,260	201,707
按国际会计准则编制的财务报表的净资产		9,613,207	9,221,663	8,881,438

(a) 根据中国会计准则及制度，在 2001 年 1 月 1 日前所进行的飞机售后租回交易赚取的收益计入交易发生当期的损益帐；自 2001 年 1 月 1 日起进行的飞机售后租回交易中所赚取的收益在发生当期作递延收益处理，并在租赁期内按直线法摊销。按照国际会计准则，飞机售后租回交易中所赚取的收益，若售后租回交易属经营性租赁及有关的出售交易是以公允价值达成，则有关收益会即时确认为收益；出售价超过公平价值的部分作递延收益处理，并在租赁期内按直线法摊销。

(b) 根据中国会计准则及制度，本公司由南航集团统筹福利分房的有关亏损在分房当期记入未分配利润。此外，应付一次性住房补贴款亦按有关规定记入 2001 年年初未分配利润。按照国际会计准则，上述福利分房亏损及一次性补贴在合同规定的偿付期的相关会计期间处理。

(c) 按中国会计准则及制度，该会计年度的股利如在该年度后宣布，股利应作为调整事项在该会计年度予以确认。按照国际会计准则的会计政策，股利只在宣布当日才确认为负债并计入帐内。

(d) 按中国会计准则及制度，土地使用权以重估金额入帐。根据国际会计准则，由 2002 年 1 月 1 日起，土地使用权以历史成本基准入帐，因此土地使用权的重估盈余已冲回股东权益处理。

本集团 2000 年、2001 年、2002 年三个会计年度内按照国际会计准则编制的会计报表是由香港执业会计师毕马威会计师事务所审计。

十四、与原始会计报表的差异说明

本公司原执行中国民用航空总局颁布的《运输（民用航空）企业会计制度》。自 2002 年 7 月 1 日，按照有关规定，本公司执行中华人民共和国财政部颁布的《企业会计准则》、《企业会计制度》及其补充规定和相关具体会计准则规定。本公司已就此会计政策的变更相应调整了 2000 年、2001 年的会计报表，以使上述三个年度及以后年度所采用的会计政策一致，并具有可比性。

- 1、本公司 2002 年申报合并财务报表与原始合并财务报表无差异。
- 2、2001 年申报合并会计报表与原始合并会计报表主要差异如下：

2001 年合并资产负债表（资产）差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
流动资产：				
货币资金	2,958,161	2,975,926	(17,765)	6, 8
短期投资	-	1,283	(1,283)	8
应收帐款	581,673	880,876	(299,203)	4, 6, 8
其他应收款	209,485	3,306,677	(3,097,192)	6, 8
预付帐款	27,614	289,443	(261,829)	6, 8
存货	573,846	2,283,070	(1,709,224)	2, 6, 8
待摊费用	139,519	150,689	(11,170)	6, 8
其他流动资产	-	6,355	(6,355)	8
流动资产合计	4,490,298	9,894,319	(5,404,021)	
长期股权投资	418,011	1,157,470	(739,459)	6, 8
固定资产：				
固定资产原价	30,850,235	29,746,152	1,104,083	1, 2, 6, 8
减：累计折旧	8,014,482	14,272,791	(6,258,309)	1, 2, 6, 8
固定资产净值	22,835,753	15,473,361	7,362,392	
在建工程	442,337	531,841	(89,504)	6, 8
工程物资	1,437	-	1,437	8
固定资产合计	23,279,527	16,005,202	7,274,325	
无形资产及其它资产				
无形资产	-	378,260	(378,260)	8
设备购置及租赁定金	2,395,003	-	2,395,003	8
长期待摊费用	52,256	215,059	(162,803)	6, 8
长期应收款	27,960	-	27,960	8
无形资产及其它资产合计	2,475,219	593,319	1,881,900	
资产总计	30,663,055	27,650,310	3,012,745	

2001 年合并资产负债表（负债及所有者权益）差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
流动负债：				
短期借款	1,431,728	1,434,306	(2,578)	6, 8
应付帐款	749,480	527,772	221,708	6, 8
票证结算	370,546	397,411	(26,865)	8
应付工资	67,059	24,786	42,273	6, 8

应付福利费	179,020	175,671	3,349	6, 8
应付股利	67,484	-	67,484	8
应交税金	222,567	211,519	11,048	6, 8
未交民航基础设施建设基金	525,607	585,305	(59,698)	8
其他应交款	5,260	9,790	(4,530)	8
其他应付款	554,132	1,899,763	(1,345,631)	6, 8
预提费用	2,295,322	1,768,759	526,563	5, 6, 8
一年内到期的长期负债	2,198,340	1,835,213	363,127	8
流动负债合计	8,666,545	8,870,295	(203,750)	
长期负债：				
长期借款	3,627,594	657,725	2,969,869	8
应付融资租赁款	7,691,634	11,081,586	(3,389,952)	8
大修理准备	125,661	-	125,661	8
递延收益	67,742	-	67,742	3
递延税项	761,724	-	761,724	7
长期负债合计	12,274,355	11,739,311	535,044	
负债合计	20,940,900	20,609,606	331,294	
少数股东权益	1,340,906	878,829	462,077	8
股东权益：				
股本	3,374,178	3,374,178	-	
资本公积	4,160,578	3,132,586	1,027,992	8
盈余公积	501,634	383,798	117,836	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8
未分配利润	344,859	(726,320)	1,071,179	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8
外汇折算差价	-	(2,367)	2,367	8
股东权益合计	8,381,249	6,161,875	2,219,374	
负债和股东权益总计	30,663,055	27,650,310	3,012,745	

2001 年合并利润表差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
主营业务收入	17,761,764	18,231,746	(469,982)	8
转作民航基础设施建设基金	759,385	783,386	(24,001)	8
主营业务收入净额	17,002,379	17,448,360	(445,981)	
主营业务成本	12,797,032	13,984,578	(1,187,546)	1, 2, 3, 5, 6, 8
主营业务税金及附加	540,847	519,955	20,892	8
主营业务利润	3,664,500	2,943,827	720,673	
其他业务利润	248,861	90,262	158,599	8

营业费用	1,561,442	1,582,592	(21,150)	8
管理费用	850,297	705,594	144,703	4, 8
财务费用	587,062	660,359	(73,297)	6, 8
营业利润	914,560	85,544	829,016	
投资收益	5,181	25,206	(20,025)	6, 8
营业外收入	1,931	179,566	(177,635)	3, 8
营业外支出	8,513	83,927	(75,414)	8
以前年度损益调整	-	11,848	(11,848)	8
利润总额	913,159	218,237	694,922	
所得税	331,925	64,584	267,341	6, 7
税后利润	581,234	153,653	427,581	
少数股东权益	164,186	66,610	97,576	8
净利润	417,048	87,043	330,005	

3、2000 年申报合并会计报表与原始合并会计报表主要差异如下：

2000 年合并资产负债表（资产）差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
流动资产：				
货币资金	4,221,944	4,505,927	(283,983)	6, 8
短期投资	-	1,661	1,661	8
应收帐款	832,622	1,239,073	(406,451)	4, 6, 8
其他应收款	237,562	1,231,291	(993,729)	6, 8
预付帐款	38,238	93,678	(55,440)	6, 8
存货	556,481	2,322,528	(1,766,047)	2, 6, 8
待摊费用	125,206	126,226	(1,020)	6, 8
其他流动资产	-	(830)	830	8
流动资产合计	6,012,053	9,519,554	(3,507,501)	
长期股权投资	272,368	943,458	(671,090)	6, 8
固定资产：				
固定资产原价	30,174,413	29,327,006	847,407	1, 2, 6, 8
减：累计折旧	6,413,396	12,080,501	(5,667,105)	1, 2, 6, 8
固定资产净值	23,761,017	17,246,505	6,514,512	
在建工程	385,445	655,641	(270,196)	6, 8
工程物资	1,650	-	1,650	8
固定资产合计	24,148,112	17,902,146	6,245,966	
无形资产及其它资产				
无形资产	-	388,367	(388,367)	8

设备购置及租赁定金	438,207	-	438,207	8
长期待摊费用	61,701	240,806	(179,105)	6, 8
长期应收款	27,615	-	27,615	8
无形资产及其它资产合计	527,523	629,173	(101,650)	
资产总计	30,960,056	28,994,331	1,965,725	

2000 年合并资产负债表（负债及所有者权益）差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
流动负债：				
短期借款	129,755	123,224	6,531	6, 8
应付帐款	843,896	316,997	526,899	6, 8
票证结算	339,510	441,389	(101,879)	8
应付工资	65,292	16,550	48,742	6, 8
应付福利费	159,499	155,418	4,081	6, 8
应交税金	208,176	211,280	(3,104)	6, 8
未交民航基础设施建设基金	498,813	431,137	67,676	8
其他应交款	2,953	6,210	(3,257)	8
其他应付款	532,469	2,117,155	(1,584,686)	6, 8
预提费用	2,271,502	1,836,525	434,977	5, 6, 8
一年内到期的长期负债	2,429,516	2,147,005	282,511	8
流动负债合计	7,481,381	7,802,890	(321,509)	
长期负债：				
长期借款	3,788,698	23,236	3,765,462	8
应付融资租赁款	9,416,285	13,440,893	(4,024,608)	8
其他长期负债	-	(4,829)	4,829	8
大修理准备	166,083	-	166,083	8
递延收益	15,167	-	15,167	3
递延税项	468,154	-	468,154	7
长期负债合计	13,854,387	13,459,300	395,087	
负债合计	21,335,768	21,262,190	73,578	
少数股东权益	1,266,169	847,566	418,603	8
股东权益：				
股本	3,374,178	3,374,178	-	
资本公积	4,160,578	4,176,069	(15,491)	8
盈余公积	433,062	649,048	(215,986)	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8
未分配利润	390,301	(1,314,720)	1,705,021	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8
股东权益合计	8,358,119	6,884,575	1,473,544	
负债和股东权益总计	30,960,056	28,994,331	1,965,725	

2000 年合并利润表差异比较表

	申报会计报表 所列金额	原始会计报表 所列金额	差额金额	备注
	千元	千元	千元	
主营业务收入	15,858,927	16,137,936	(279,009)	8
转作民航基础设施建设基金	666,982	679,363	(12,381)	8
主营业务收入净额	15,191,945	15,458,573	(266,628)	
主营业务成本	11,588,537	12,820,693	(1,232,156)	1, 2, 3, 5, 6, 8
主营业务税金及附加	485,786	476,272	9,514	8
主营业务利润	3,117,622	2,161,608	956,014	
其他业务利润	307,853	154,067	153,786	8
营业费用	1,395,421	1,440,124	(44,703)	8
管理费用	757,720	612,565	145,155	4, 8
财务费用	665,451	736,953	(71,502)	6, 8
营业利润	606,883	(473,967)	1,080,850	
投资收益	8,884	79,324	(70,440)	6, 8
营业外收入	387,745	543,286	(155,541)	3, 8
营业外支出	17,578	28,589	(11,011)	8
以前年度损益调整	-	66,962	(66,962)	8
利润总额	985,934	187,016	798,918	
所得税	359,726	56,638	303,088	6, 7
税后利润	626,208	130,378	495,830	
少数股东权益	90,552	58,089	32,463	8
净利润	535,656	72,289	463,367	

4、主要差异详情

(1) 飞机及发动机折旧

按照原执行会计制度，本公司及其子公司（「本集团」）分别以年折旧率 9.7% 及 6.5% 对一百吨载运能力以下及一百吨载运能力以上的飞机及发动机计提折旧。

本集团对现有飞机的实际使用情况，进行了一次详细的调查研究，并参考了国际上其它航空公司的有关数据，以确定飞机的使用寿命和预计净残值。因此现将飞机和发动机的年折旧率修改为 4.75%。修改后的年折旧率是与本公司按国际会计准则编制并已向本公司境外上市地证券监管机构申报的会计报表采用的年折旧率一致的。

(2) 高价周转件

i) 资产分类

按照原执行会计制度，高价周转件分类为存货。

本集团考虑了高价周转件的资产性质（包括使用寿命），现将其重新分类为固定资产。

ii) 折旧

按照原执行会计制度，高价周转件的购置成本按五年平均摊销。

本集团对高价周转件的使用寿命和预计净残值进行了一次详细的调查研究，因此将其折旧年期修改为 8 至 15 年。修改后的折旧年期是与本公司按国际会计准则编制并已向本公司境外上市地证券监管机构申报的会计报表采用的折旧年期一致的。

iii) 维修费

按照原执行会计制度，高价周转件的维修费先作资本化，然后分 5 年平均摊销。

根据《企业会计准则 — 固定资产》的规定，与固定资产有关的后续支出，如果不能使可能流入企业的经济利益超过了原先的估计，应当于发生当期列支。由于高价周转件的维修费只是回复其原先经济效益，故此，有关费用现于在发生当期列支。

（3）出售及售后租回交易会计

按照原执行会计制度，本集团在飞机出售及售后租回安排中所得的出售利润在发生当期于损益帐确认为收益。

根据《企业会计准则—租赁》的规定，自 2001 年 1 月 1 日售后租回的有关收益递延入帐，并按照飞机的租赁期限摊销。

（4）应收帐款坏帐准备

按照原执行会计制度，本集团按应收帐款余额的千分之三至五计提坏帐准备。

本集团现根据《企业会计制度》的规定，按各项应收款项的可收回性评估可能已发生的坏帐损失，并计提坏帐准备。

（5）大修理准备

按照原执行会计制度，本集团按飞机及发动机原值 3% 每年计提大修理准备并于损益帐列支，飞机及发动机的大修理费在发生时冲减大修理准备。

为以更客观的标准于会计报表反映飞机及发动机的实际大修理费，本集团修改了有关会计政策。自置及融资性租赁的飞机及发动机的大修理费用在发生当期列支。以经营性租赁持有的飞机及发动机在交回出租人之前所需进行的指定大修，其估计成本按直线法在租赁期间计提大修理准备。

(6) 按比例合并合营公司会计报表

按照原执行会计制度，本集团合并会计报表按权益法核算合营公司投资。

本集团现根据《企业会计制度》的规定，按比例合并法把合营公司纳入本集团的合并范围。

(7) 递延税项资产/ 负债

按照原执行会计制度，本集团按应付税款法核算所得税。

本集团现根据《企业会计制度》的规定及本集团按国际会计准则编制的会计报表中已采用的纳税影响会计法核算所得税。

(8) 审计调整

审计调整是指本公司的审计师毕马威华振会计师事务所对本公司原始会计报表进行审计后所作的审计调整。调整内容主要包括帐目分类、收入及费用截帐差异等。

十五、有关会计处理的分析说明

1、本集团与同行业上市公司在飞机、高价周转件、大修理费用等方面会计处理的差异

(1) 飞机折旧的核算

本集团	飞机折旧是以其原值减去 28.75%预计残值后 ,按 8-15 年的预计可使用年限以直线法计提折旧；
东方航空	在 2001 年 6 月 30 日前，飞机机折旧是以其原值减去 3%预计残值后，按 10-15 年的预计可使用年限以直线法计提折旧；从 2001 年 7 月 1 日起，飞机折旧是以其原值扣除 5%预计残值后，按 20 年的预计可使用年限以直线法计提折旧
海南航空	飞机折旧是以其原值减去 5%预计残值后，按 10-20 年的预计可使用年限以直线法计提折旧；
上海航空	飞机折旧是以其原值减去 3%预计残值按预计使用 15-18 年限计提折旧，对于融资租赁的飞机则在 2000 年 10 月份以前，按 15 年计提折旧，从 2000 年 10 月份开始按 18 年计提折旧
山东航空	飞机折旧是以其原值减去 5%预计残值后 ,按 2-15 年的预计可使用年限以直线法计提折旧；

(2) 高价周转件及其维修费用的核算

本集团	高价周转件作为固定资产核算，按其预计可使用年限 8 至 15 年按直线法摊销，维修费用于发生当期列支
-----	--

东方航空	高价周转件作为存货按计划成本入帐，月末通过“材料成本差异”帐户将计划成本调整为实际成本，从购入次月起分五年平均摊销，对经维修仍可使用的低价周转件，按市场价格的 40%重估入帐
海南航空	高价周转件作为存货入帐，以计划成本入帐，实际成本（包括大修理费用）与计划成本之间的差额计入存货成本差异，其计划成本及成本差异于购入当年不摊销，自次年起按六年摊销
上海航空	高价周转件作为存货入帐，从 2001 年起高价周转件从购入次年起，按 6 年平均摊销，2001 年以前按 5 年摊销
山东航空	2002 年以前高价周转件（包括高价周转件的维修费用）从购入次月起，按 5 年平均摊销；2002 年起根据高价周转件实际使用情况，分机型按 5-6 年平均摊销

（3）大修理费用

本集团	自购及融资性持有的飞机的大修理费用在发生时列支，以经营租赁持有的飞机在交回出租人之前所需进行的指定大修，其估计成本按直线法在租赁期间计提大修准备
东方航空	根据民航总局财务司的有关规定，飞机、发动机的大修理费用在考虑各机型的大修周期及预计大修金额的基础上，分别按原值的 2%—4%计提。
海南航空	自 2002 年 1 月 1 日起对飞机大修理费用的核算方法由原采用预提改为一次性计入当期成本费用方式，原预提的飞机大修理费用余额继续保留，在发生大修理费用时首先冲减其余额。
上海航空	未在年报中明确披露
山东航空	2002 年以前飞机及发动机大修费用根据估计的费用按当期实际飞行小时与在两次大修期间的预计飞行小时比例预提有关费用入帐；2002 年起按实际发生时计入当期损益。

2、关于资产减值准备

本集团按企业会计制度第二章第五节“资产减值”的要求对各项资产的帐面值定期进行审阅，以评估可收回金额是否已跌至低于帐面值。当发生事项或情况变化显示帐面值可能无法收回，这些资产便需进行减值测试。若出现这种减值情况，帐面值会减低至可收回金额。可收回金额是以净售价与使用价值两者中的较高者计算。在确定使用价值时，由资产产生的预期未来现金流量会折现至其现值。提取的资产减值计入当期利润表。

本集团在每个结算日评估是否有任何迹象显示在以前年度确认的资产减值可能不再存在。假如用以确定可收回金额的估计有所改变而使净值减少，则资产减值准备

便会冲回，冲回的资产减值准备作为当期收益计入利润表。

根据上述的资产减值测试，除应收款项外，公司的资产在截至 2002 年 12 月 31 日止 3 个年度并没有可收回金额跌至低于帐面值的情况。

本公司独立董事认为：本集团计提资产减值准备的方法符合企业会计制度第二章第五节“资产减值”的要求，在截至 2002 年 12 月 31 日止 3 个年度，已足额计提各项资产减值准备。

主承销商认为：“发行人在报告期内，已足额计提各项资产减值准备，不会影响发行人持续经营能力。”

本集团近三年减值准备明细表如下：

	应收帐款	其它应收款	合计
	千元	千元	千元
2000 年 1 月 1 日	72,110	29,768	101,878
本年增加数	3,284	136	2,208
本年转回数	(2,750)	-	(1,538)
2000 年 12 月 31 日	72,644	29,904	102,548
本年增加数	5,728	-	1,729
本年转回数	(19,353)	-	(15,354)
2001 年 12 月 31 日	59,019	29,904	88,923
本年增加数	1,162	-	1,162
本年转回数	(63)	-	(63)
2002 年 12 月 31 日	60,118	29,904	90,022

3、增设“设备购置及租赁定金”、“长期应收款”、“应付融资租赁款”、“大修理准备”等报表项目的合理性与合规性

根据《企业会计制度—会计科目和会计报表》的规定，在不影响会计核算要求和会计报表指标汇总，以及对外提供统一的财务会计报告的前提下，可以根据实际情况自行增设、减少或合并某些会计科目。本集团结合自身的实际情况，在“无形资产及其他资产”项下增设“设备的购置及租赁定金”和“长期应收款”，在“长期负债”项目下增设“应付融资租赁款”和“大修理准备”，符合上述规定，并且为财务报告使用者提供了更加详尽的信息，以充分反映航空业业务特点及设备购置及租赁定金、应付融资租赁款、大修理准备余额较大的特点。

本集团的长期应收款包括应收联营公司借款和保险本金。本集团管理层认为此两笔应收款项的回收没有问题，因而未计提减值准备。

本公司独立董事认为：增设“设备购置及租赁定金”、“长期应收款”、“应付融资租赁款”、“大修理准备”等报表项目符合《企业会计制度—会计科目和会计报表》的规定，符合本集团的业务特点。

十六、盈利预测

本集团盈利预测的编制遵循了谨慎性原则，但盈利预测所依据的各种假设具有重大不确定性，投资者进行投资决策时不应过分依赖该项资料。

本集团 2003 年度盈利预测如下：

	2003 年 1-4 月	2003 年 5-12 月	2003 年	2002 年	
	未审实现数	预测数	预测数	审计数	差异
	千元	千元	千元	千元	+/- (%)
主营业务收入	5,935,941	11,121,274	17,057,215	18,805,510	(9)
减：转作民航基础建设基金	250,788	145,015	395,803	798,386	(50)
主营业务收入净额	5,685,153	10,976,259	16,661,412	18,007,124	(7)
减：主营业务成本	4,790,782	8,053,934	12,844,716	13,118,104	(2)
主营业务税金及附加	165,970	93,058	259,028	525,250	(51)
主营业务利润	728,401	2,829,267	3,557,668	4,363,770	(18)
加：其他业务利润	68,463	127,195	195,658	325,327	(40)
减：营业费用	469,843	908,282	1,378,125	1,527,255	(10)
管理费用	318,854	617,749	936,603	1,013,506	(8)
财务费用	319,054	720,971	1,040,025	1,095,219	(5)
营业利润	(310,887)	709,460	398,573	1,053,117	(62)
加：投资收益	4,745	4,386	9,131	10,473	(13)
营业外收入	4,325	2,577	6,902	8,627	(20)
减：营业外支出	8,296	1,026	9,322	40,531	(77)
利润总额	(310,113)	715,397	405,284	1,031,686	(61)
减：所得税	(101,695)	223,280	121,585	353,230	(66)
税后利润	(208,418)	492,117	283,699	678,456	(58)
减：少数股东权益	10,241	70,816	81,057	165,111	(51)
净利润	(218,659)	421,301	202,642	513,345	(61)

(一) 编制基准

本集团的盈利预测是以 2002 年度经审计合并业绩、截至 2003 年 4 月 30 止四个月期间的未经审计合并业绩和截止 2003 年 12 月 31 日止余下 8 个月的预测业绩而编

制，所采用的会计政策与实际所采用的会计政策一致。这些会计政策是根据财政部颁布的《企业会计准则》、《企业会计制度》及有关补充规定制定的。

（二）基本假设

1、本集团经营业务所涉及的所有国家及地区的政治、法律、法规、财政或经济状况将不会有重大的变动。

2、本集团将会继续获授权经营现有及预计二零零三年将新增的航线及飞行班次。本集团在二零零三年三月底经营国内、国际航线共约 350 条，航班数每周 4300 班。受到“非典”疫情影响，本集团在本年六月初经营的航班数减至每周 1433 班，约有 12 条航线停飞。本集团预计航班数将回升至正常水平，停飞中的航线会在本年 6 月下旬陆续重飞。此外，本集团在二零零三年上半年开辟了 5 条新航线（平均每周飞 12 航班）。本集团现时没有计划在本年下半年开辟新航线。

3、本集团将会继续获得民航总局延续其经营航空业务所需的所有牌照。

4、中国政府为舒缓中国民航业因为“非典”疫情带来财政压力，由二零零三年五月一日至九月三十日期间免收各航空公司民航基础设施建设基金和营业税及有关附加税金。除上述事项外，本集团经营业务的所有国家及地区的税基或税率将不会有任何重大变动。

5、本集团将会继续获得国内航空油料供应公司，包括中国航空油料进出口公司、蓝天航空油料进出口公司、华东航空油料进出口公司及华北航空油料进出口公司，按国家规定的价格及条款，提供足够的航油供应，以满足航班服务所需。

6、中国政府将继续给予本集团飞机所需的保险担保。

7、本集团将会按现有计划引进新飞机并投入服务。本集团将获得足够的融资购置新飞机，并在有需要时取得银行担保以支持融资安排。截至本年五月底，本集团已按计划从波音公司购入 3 架全新波音 737-800 客机，并已按融资计划向中国银行取得长期贷款合计约人民币 11.4 亿元支付飞机采购款。本集团按计划将在本年七月至十一月期间再购入 4 架全新波音 737-800 客机，本集团已取得中国银行和中国工商银行同意提供所需长期银行贷款合计约人民币 15.2 亿元支付飞机采购款。这些本年度新增飞机的本年度折旧约为人民币 0.5 亿元。如果本次飞机未能按时引进，本集团将面

临巨额罚款和国际上的信誉损失。

8、本集团的业务不会受到劳工短缺、劳资纠纷或任何管理层控制范围以外的不利因素所影响。本集团将能够招聘足够的员工，以满足本集团于盈利预测中所计划的服务的需要。

9、中国民航运输业在二零零三年度内将不会出现恶性的价格竞争，平均票价水平将不会低于去年同期水平。在二零零三年度内国内航线公布的票价将不会有重大变化。国内客运的票价是根据民航总局所规定之公布价加上燃油附加费扣减折扣优惠后向乘客收取。公布价由二零零二年初至本报告之日并没有任何调整。本集团给予乘客之票价折扣比率是按民航总局的规定及考虑个别航线之竞争情况而确定，票价折扣比率将不会有任何重大变化。

燃油附加费是根据民航总局发出的批准文件，向国内航线的乘客收取。燃油附加费收费详情如下：

2002年1月1日至2002年9月30日	每位乘客不超过公布票价的8%
2002年10月1日至2003年6月22日	每位乘客不超过公布票价的14%
2003年6月23日起	每位乘客不超过公布票价的8%

本集团本年一至四月期间的客运票价水平(以每收费客公里计算)为人民币0.596元，比去年同期平均数0.577元高3%，比去年全年平均数0.584元提高约2%，主要是受惠于国内燃油附加费收费率在去年十月份调升。但随着国内燃油附加费收费率在本年六月下调，本集团预测本年度的燃油附加费平均收费率会与去年相若。根据当前国内客运票价及折扣水平，本集团预测本年度客运平均票价(以收费客公里计算)将会与去年相同，为人民币0.584元，预测二零零三年五至十二月期间客运平均票价(以收费客公里计算)为人民币0.575元，较去年同期平均数人民币0.587元低2%。

10、目前，中国“非典”疫情已得到有效控制，世界卫生组织(WHO)总部于二零零三年六月十三日在日内瓦宣布取消对中国天津、河北、山西、内蒙古的旅行限制建议，并将天津、河北、山西、内蒙古、吉林、江苏、湖北、广东、陕西从“近期有当地传播”的名单中删除。此外，二零零三年六月二十四日世界卫生组织西太区主任尾身茂在北京宣布，解除对北京旅游警告，同时北京也从疫区名单中被删除。至此，全

国内地原来被世界卫生组织列入旅行限制建议或近期有当地传播名单的省份均被解除。中国民航运输业在六月份已经有复苏的迹象。但“非典”疫情是一个独立的、偶然的突发性事件，在全球范围内无相似事件作为参照，所以对中国民航运输业二零零三年六至十二月期间旅客运输业务的恢复及进展无法按照历史数据直接进行预测，因此，在“非典”疫情不发生反弹的情况下，对二零零三年六至十二月中国民航业的旅客运输业务做出如下假设：

(1) 2003 年 6 月中国民航运输业客运周转量达到 2002 年同期水平的 35%。

(2) 2003 年 7 月中国民航运输业客运周转量达到 2002 年同期水平的 80%。

(3) 2003 年 8 月中国民航运输业客运周转量达到 2002 年同期水平的 100%。

(4) 2003 年 9 月中国民航运输业客运周转量达到去年同期水平的 108%。

(5) 2003 年 10 月—12 月恢复至较为正常水平，中国民航运输业客运周转量达到去年同期水平的 114%。

11、汇率和利率不会产生重大的不利变化。

12、无其他不可预见因素及人力不可抗拒因素而会对本集团二零零三年度预测经营业绩造成重大不利影响。

(四) 编制说明

1、主营业务收入

预测主营业务收入明细如下：

	2003 年	2002 年	差异 + / (-) %
	预测数	审计数	
	千元	千元	
客运：	15,056,231	16,899,811	(11)
货运及邮运：	2,000,984	1,905,699	5
总计	17,057,215	18,805,510	(9)

(1) 客运收入

		二零零三年	二零零二年	差异
		预测数	审计数	+ / (-) %
客运收入	千元	15,056,231	16,899,811	(11)
载运量 (收入客公里)	百万客公里	25,770	28,926	(11)

客座率		62.3%	65.4%	(5)
收益率（每收入客公里）元		0.584	0.584	(0)

包括本集团在内的整个中国民航业由于“非典”疫症在本年四月底在国内多个省市爆发而大受影响，乘客量大跌，本集团在五月份的载客量以收入客公里计算只为同期的17%，而随着“非典”疫症在得到有效控制后，本集团六月份的载客量已开始改善。本集团考虑中国民航业全行业在本年6至12月载客量的假设以及本身业务情况，对本集团下半年的乘客量作出以下预测：

		2003 年	2002 年	
		预测数	实际数	增加/(减少)
		收入客公里	收入客公里	%
1-3 月	实际数	7,316	6,773	8
4 月	实际数	1,586	2,643	(40)
5 月	实际数	421	2,550	(83)
6 月	预测数	703	2,009	(65)
7 月	预测数	1,907	2,384	(20)
8 月	预测数	2,672	2,672	0
9 月	预测数	2,658	2,461	8
10 月	预测数	3,250	2,778	17
11 月	预测数	2,633	2,332	13
12 月	预测数	2,624	2,324	13
合计		25,770	28,926	(11)

本集团本年一月至四月的客运票价水平（以每收费客公里计算）为人民币 0.596 元，比去年全年平均数提高约 2%，主要是受惠于国内燃油附加费收费率在去年十月份调升。但随着国内燃油附加费收费率在本年六月下调，本集团预测本年度的燃油附加费平均收费率会与去年相若。根据当前国内的客运票价及折扣水平，本集团预测本年度客运平均票价（以收费客公里计算）将会与去年相同。

（2）货运及邮运

	二零零三年（预测数）			二零零二年（审计数）			差异		
	载运量	货运率	收益率	载运量	货运率	收益率	载运量	货运率	收益率
	收费吨公里	%	人民币元 /	收费吨公里	%	人民币元 /	+ / (-) %		
	(百万单位)		收费吨公里	(百万单位)		收费吨公里			
国内	506	65.1	1.875	560	63.2	1.871	(10)	3	0
香港	10	32.7	6.061	11	31.1	6.055	(9)	5	0
国际	568	47.8	1.745	456	45.4	1.735	25	5	1
平均	1,084	54.8	1.846	1,027	53.3	1.856	6	3	(1)

本集团预测二零零三年度国内货邮运量由于航班数目减少而减少 10%，而运费水平基本上与去年相若，二零零三年度预测国内货邮运收入因此减少 9%。本集团预测二零零三年度香港货邮运收入减少 8%，主要是由于航班数目减少。本集团预测二零零三年度国际货邮运量上升 25%，而运费水平基本上保持稳定，因此国际货运收入预测上升 25%。本集团在二零零二年六月及九月份分别各引进 1 架波音 747-400 货机飞行欧洲和北美货运航线。

2、民航基础设施建设基金

预测二零零三年度民航基础建设基金减少 50%，主要因为运输收入减少及 5 至 9 月豁免。

3、主营业务成本

	二零零三年	二零零二年	差异
	预测数	审计数	+ / (-) %
主营业务成本 (人民币千元)	12,844,716	13,118,104	(2)
可用吨公里 (百万单位)	5,323	5,915	(10)
每可用吨公里主营业务成本 (人民币元)	2.43	2.22	10

由于本集团主营业务成本主要为固定成本，因此预测航班数量的减少将会使每可用吨公里主营业务成本上升 10%。

预测主营业务成本明细如下：

	二零零三年	二零零二年	差异
	预测数	审计数	+ / (-) %
	人民币千元	人民币千元	+ / (-) %
航油	3,481,907	3,517,078	(1)
飞机及运输服务费	2,319,580	2,428,801	(4)
经营租赁费	1,500,265	1,398,716	7
维修费	1,974,426	2,064,951	(4)
折旧	1,740,641	1,675,095	4
工资及福利	807,675	901,141	(10)
航空配餐	532,169	604,848	(12)
飞机保险	245,416	250,424	(2)
培训费	34,427	38,252	(10)
其他	208,210	238,798	(13)
合计	12,844,716	13,118,104	(2)

(1) 本集团预测航油成本减少 1%，主要是因为耗用航油减少 11%，抵消了航油

价格上升的影响。本集团预测二零零三年的航油平均价格比去年高 10%，主要是受伊拉克战争影响而引至国内国际油价上升。

(2) 本集团预测二零零三年度的飞机及运输服务费比去年减少 4%，主要是因为非典期间航班减少。

(3) 本集团预测二零零三年度的经营租赁费增加 7%，主要是因为去年新签 5 架飞机（4 架波音 757-200 飞机和 1 架波音 737-700 飞机）的经营租赁费及本年新签 5 架飞机（4 架空客 A319-200 飞机和 1 架波音 737-700 客机）的经营租赁所致。除上述经营性租赁变动外，本集团并不预期其经营性租赁安排在二零零三年间会有其他重大的变动。

(4) 预测二零零三年度的维修费减少 4%，主要是由于飞机日常维护费随飞行小时减少而减少。

(5) 预测二零零三年度的折旧增加 4%，主要是由于本集团本年度购入 7 架飞机而增加折旧。截至本年五月底，本集团已按计划购入 3 架波音 737-800 客机。本集团按计划将在本年七月至十一月份期间再购入 4 架波音 737-800 客机。年度的折旧因而增加约人民币 0.5 亿元。

(6) 预测二零零三年度的工资及福利费减少约 10%，主要是由于飞行小时减少而减少飞行人员的奖金。

(7) 预测二零零三年度的航空配餐费减少 12%，主要是乘客人数减少及节约成本。

(8) 飞机保险是按照中国人民保险（财产）有限公司所颁布截至二零零三年九月三十日止期间适用的保险费率进行计算，并已考虑二零零三年度内增购飞机的影响。

(9) 预测培训将减少约 10%，主要是由于培训量减少和成本节约。

(10) 其他主要是指因航班营运产生的杂项支出。预测二零零三年度其他业务成本减少 13%，主要是由于航班数减少及成本节约。

4、主营业务税金及附加

主营业务税金及附加主要包括营业税及有关附加税金（即城建税及教育费附加）。本集团主要按运输收入的 3% 交纳营业税。除二零零三年五月至九月期间营业税免征外，本集团预期二零零三年度适用税率将维持不变。

5、其他业务利润

预测其他业务利润如下

	二零零三年	二零零二年	
	预测数	审计数	差异
	人民币千元	人民币千元	+ / (-) %
佣金	114,480	137,928	(17)
通用航空	(12,078)	(11,394)	(6)
地面运输	31,669	38,156	(17)
飞机转租	-	38,712	(100)
航空配餐	7,153	8,618	(17)
其它	54,434	113,307	(52)
合计	195,658	325,327	(40)

6、营业费用

	二零零三年	二零零二年	
	预测数	审计数	差异
	人民币千元	人民币千元	+ / (-) %
佣金及促销费	668,142	749,953	(11)
工资及福利	222,961	247,734	(10)
订票系统服务费	154,601	174,547	(11)
折旧	38,686	38,303	1
租赁费	89,993	89,102	1
机票印刷费	24,975	27,926	(11)
办公费	40,609	44,625	(9)
其他	138,158	155,065	(11)
合计	1,378,125	1,527,255	(10)

(1) 预测二零零三年度的佣金及促销费减少 11%，主要是因为客运收入减少。

(2) 预测二零零三年度的工资及福利费减少 10%，主要是因为销售减少而减少销售员工奖金，销售人员数目不变。

(3) 预测二零零三年度的订票系统服务费及机票印刷费分别减少 11%，主要是乘客人数减少。

(4) 预测折旧费将增加约 1%，主要由于增添及更新机器设备。

(5) 本集团预测二零零三年租赁费将基本上维持不变。

(6) 预测机票印刷费将会有约 11% 的减少，主要是由于预期乘客人数减少。

(7) 本集团预测二零零三年的办公费及其他费用将分别会有 9% 和 11% 的减少，主要是由于节约开支所致。

7、管理费用

	二零零三年	二零零二年	
	预测数	审计数	差异
	人民币千元	人民币千元	+ / (-) %
工资及福利	411,887	440,985	(7)
折旧	81,332	80,332	1
差旅	101,258	126,573	(20)
专业服务	15,732	15,732	-
办公	55,509	61,677	(10)
交通	24,839	27,599	(10)
修理	21,016	21,016	-
业务交际	18,698	18,341	2
其他	206,332	221,251	(7)
合计	936,603	1,013,506	(8)

预测二零零三年度的管理费用减少 8%，主要是工资及福利、差旅、办公和交通等费用因为节约开支而减少。预测二零零三年度的管理人员人数将不会有重大变动，而平均工资将减少约 7%。

8、财务费用

	二零零三年	二零零二年	
	预测数	审计数	差异
	人民币千元	人民币千元	+ / (-) %
利息支出	1,145,620	1,023,379	12
减：资本化利息支出	74,589	64,186	16
净利息支出	1,071,031	959,193	12
利息收入	(45,386)	(52,618)	(14)
净汇总亏损	-	175,451	(100)
其他	14,380	13,193	9
合计	1,040,025	1,095,219	(5)

飞机的长期融资租赁应付款及银行贷款的利息支出，是根据有关的租赁 / 贷款合同规定在二零零三年间支付的利息而计算。这些租赁 / 贷款应付的利息绝大部分为固定利率。本集团计划透过国内银行贷款提供在二零零三年购置的 7 架波音 737-800 飞机及广州新机场建设所需的融资。预期为购买新飞机需额外向国内银行贷款约人民币 26.6 亿元。估计这部分贷款二零零三年度的利息支出约为人民币 0.7 亿元。至于为兴建广州新机场，本集团将需额外向国内银行贷款约人民币 15.5 亿元，

估计这部分贷款二零零三年度的利息支出约为人民币 0.5 亿元。由于本集团绝大部分的贷款为固定利率，因此利率的浮动对本集团的利息支出并不会有重大影响。本集团预测有约人民币 0.75 亿元关于购买飞机预付款及广州新机场建设的贷款利息，将于二零零三年内资本化。

二零零二年度的净汇兑亏损主要是因为本集团的日元融资租赁应付款受日元汇率变动而产生。根据现时日元汇率，本集团并不预期二零零三年度会有重大汇兑损益。

预测利息收入主要来自银行存款所赚取的利息。本集团大部分银行存款均为人民币，并按预测的市场利息存放于国内各家银行。利息收入下降 14%，主要是由于利率下调及存款减少。预测本集团将于二零零三年七月份收到 A 股上市集资所得的资金将存放于国内银行，直至被完全运用于指定用途上。

9、投资收益

投资收益主要是指按权益法应占联营公司的利润。预测二零零三年的投资收益由于联营公司的业务（主要是飞机维修）受“非典”影响减少 13%。

10、营业外收入及支出

本集团预测二零零三年度营业外收入减少 20%。预测二零零三年度营业外支出减少 77%，主要是去年有出售固定资产损失人民币 0.20 亿元，本集团预期本年度不会有类似金额的损失。

11、所得税

本集团预计二零零三年收入和费用结构与二零零二年相似，预测的所得税是按照纳税影响会计法计算，分析如下：

	二零零三年	二零零二年
	预测数	审计数
所得税（人民币千元）	121,585	353,230
利润总额（人民币千元）	405,284	1,031,686
实际所得税率	30%	34%

预测二零零三年度的实际所得税率降低了 4%，主要是由于本集团的抵税工资总额获得提高。

12、少数股东权益

预测少数股东权益是按各主要控股子公司的预测盈利而计算。少数股东权益的减少 51%，主要是由于控股子公司的预测净利润受“非典”疫症影响而减少。

（五）敏感分析与同行业已上市公司的生产及营销能力比较

1、敏感分析

本集团已就盈利预测所根据的若干假设的敏感度进行分析。

（1）国内客运

由于国内的客运收入占整体的主营业务收入约 78%。故国内客运的经营表现对本集团的业绩构成重大影响。根据本集团预测，国内客运平均收益率下跌 1%，将会减少本集团净利润约人民币 0.73 亿元。若国内客运量以收费吨公里计算下跌 1%，将会减少净利润约人民币 0.78 亿元。

（2）航油价格

航油成本是主营业务成本的主要构成部分。飞行耗油量是根据各类飞机耗油比率及飞行小时而估计。航油价格的变动将会对本集团的盈利产生重大影响。整体航油价格每上升 1%，二零零三年预测航油成本将会增加约人民币 0.35 亿元。

（3）利率

本集团所有的融资租赁负债及约 60% 的银行借款均为定息负债。这些负债的利率不会跟随市场利率而变化。本集团余下约 40% 的银行借款为从国内银行提供的借款。有关借款的利率一般会跟随中国人民银行所颁布的利率而变动。利率若上升 1%，利息支出将会增加约人民币 0.46 亿元。

（4）汇率

本集团的融资租赁负债约 80% 为美元负债及约 20% 为日圆负债。本集团的银行借款约 70% 为美元负债。人民币兑美元及日元的任何汇率波动，均会对本集团盈利水平有重大影响。根据本集团预测，若人民币兑美元及日元的汇价分别下降 1%，本集团将分别会有约人民币 0.89 亿元及人民币 0.19 亿元的汇兑损失。

2、同行业已上市公司的生产及营销能力比较

在国内 A 股上市的航空公司主要有中国东方航空股份有限公司（「东航」）及海南航空股份有限公司（「海航」），而在 B 股上市的航空公司则有山东航空股份有限公司（「山航」）。于 2002 年度，本集团与东航、海航及山航的生产及营销能力的比较如下：

（1）主要生产数据的比较

下表列出 2002 年度本集团和东航、海航及山航的生产数据：

	本集团	东航	海航	山航
运输总周转量（亿吨公里）	36.14	26.52	7.39	2.51
平均收益率（人民币元 / 收费吨公里）	5.20	5.05	4.40	6.37
载客人数（万人）	约 2100	约 1200	约 370	约 200
航线数目（条）	约 350	约 220	约 485	约 260
飞机数目	121	78	80	30

（2）营销能力的比较

下表列出 2002 年度本集团和东航、海航及山航的营销能力的数据：

	本集团	东航	海航	山航
主营业务收入（人民币亿元）	188.06	133.91	32.55	16
主营业务利润率（%）	23.2	18.2	28.8	20.7
净利润（人民币亿元）	5.13	1.24	1	(0.48)
每股收益（元 / 股）	0.15	0.03	0.14	(0.11)
净资产收益率（%）	6.19	1.98	4.59	(8.81)

十七、资产评估与验资

1、资产评估

（1）本公司设立时，南航集团委托广州资产评估公司对南航集团及所属公司拟投入本公司的资产、负债的现值进行了评定估算，评估基准日为 1994 年 1 月 1 日零时；1994 年 11 月 5 日，广州资产评估公司（现已更名为广州中天衡评估有限公司）出具了广资评字（94）第 200 号《关于中国南方航空（集团）公司资产评估结果报告》，评定南航集团截至评估日（1994 年 1 月 1 日零时）拟投入本公司的净资产价值为人民币 2,616,157,959.19 元，本次评估结果已经国家国有资产管理局国资评（1994）644

号文确认。由于本公司未能在 1995 年内完成境外上市股票的发行工作,国家国资局国资评便(1996)11 号文规定“原国资局确认的资产评估结果已经失效”,财政部工业交通司财工便字(1996)19 号文规定“应按评估前资产数编制 1995 年度决算报表”。因此,本公司以资产评估前的资产数进行帐务处理、编制财务报表。

此次资产评估采用重置成本法,逐项资产评估,然后加总,资产评估结果具体情况:

单位:百万元

项目	帐面值		评估值		评估值对帐面值净值比较	
	原值	净值	重置完全成本	评估现值	增减值	增减率(%)
资产总额		8,354		14,861	6,507	77.89
流动资产		3,419		4,992	1,573	46.03
长期投资		423		832	409	96.57
固定资产	4,817	4,220	11,069	8,724	4,504	106.74
无形及递延资产		291		312	21	7.20
其他长期资产		1		0	-1	100
负债总额		6,790		12,245	5,455	80.34
流动负债		2,071		1,974	-97	-4.72
长期负债		4,718		10,271	5,553	117.69
净资产价值		1,564		2,616	1,052	67.24

此次资产评估净资产增值人民币 1,052 百万元,增幅为 67.24%,主要是由于 1994 年我国汇率体制改革,人民币汇率大幅度下降,主要体现在如下几个方面:

外币资金及外币应收帐款按照基准日的外汇价折算人民币而形成的增值
以外币购买及融资租赁的飞机、购买的航材等进口设备而形成的增值
以外币记帐的融资租赁飞机的长期负债而形成的增值

(2) 为发行境外上市股票,本公司委托广州资产评估公司对本公司及所属企业的资产、负债进行了评估,评估基准日为 1996 年 12 月 31 日,1997 年 3 月 28 日广州资产评估公司出具了广字评字(97)第 100 号《关于南方航空股份有限公司资产评估报告书》,确定本公司截至评估基准日(1996 年 12 月 31 日)的净资产价值为人民币

275,748.47 万元 本次评估结果已经国家国有资产管理局国资评[1997]366 号文确认, 本公司据此进行了相应的帐务调帐。

评估程序：

A. 由本公司按照资产评估的资产清查要求对公司的资产进行清查盘点, 并提供有关评估资料; B. 评估机构组织人员到现场检查核实本公司的资产清查情况, 验证所提供资料; C. 根据评估目的、评估依据和评估对象的具体情况, 选择资产评估的基本方法或其他适宜的评估方法进行评定估算。

评估方法：

主要采用重置成本法对单项资产分别评估, 然后汇总。

- A. 货币资金、应收帐款、预付帐款按核对无误后的帐面价值作为评估值;
- B. 对存货、低值易耗品主要采用重置成本法评估;
- C. 待摊费用中的家具摊销余额按零值计算, 其余的摊销费用按帐面余额计算评估值;
- D. 长期投资中属于控股的 8 项, 采用重置成本法评估, 然后按本公司的应占份额确定评估值, 其他非控股的 2 项, 按其评估基准日资产负债表上的净资产数额及本公司所占份额计算评估值;
- E. 在建工程及根据实际情况采用重置成本法或现行市价法计算评估价值;
- F. 建筑物采用重置成本法计算评估价值, 其中对购入的商品房屋, 将现行商品房屋的购入价格进行修正作为重置价值, 对于其他建筑物用重新建造成本作为重置价值;
- G. 机器设备、飞机及机发动机采用重置成本法
- H. 固定资产清理及待处理固定资产净损失以零值计算评估价值
- I. 递延资产按帐面余额计算评估值
- J. 土地使用权根据各地块所处地区的实际情况, 分别选择重置成本法或基准地价系数修正法。
- K. 负债评估值根据评估目的的实现后实际需要承担的负债项目及金额确定。其中外币负债已按评估基准日中国人民银行外汇人民币汇价的中间价折算。由于民航的特殊性, 其预提费用中的航油费、起降费等实际发生的负债, 做保留负债评定, 用作经营性租赁飞机、融资性租赁飞机的大修理费, 也做保留负债评定, 而对于并非实际

承担的负债项目，如 93 年前的大修理基金结余和模拟大修理费用等按零值计算。

资产评估结果具体情况：

单位：百万元

项目	帐面 原值	帐面 净值	调整后 净值	重置 价值	评估 现值	增加值	增值率
资产		19,491	19,949		21,240	1,291	6.6%
流动资产		7,069	7,691		7,486	-205	-2.7%
长期投资		1,359	1,359		1,511	152	11.2%
在建工程		1,160	75		81	6	7.3%
建筑物	458	412	409	505	459	50	12.1%
机器设备	774	487	493	898	636	143	29.0%
飞机	10,223	8,395	9,136	14,703	10,172	1,036	11.3%
发动机	655	539	528	895	571	43	8.2%
土地使用权		5	132		199	67	50.4%
其他资产		65	126		125	-1	-0.7%
负债		16,348	16,669		18,482	1,813	10.9%
流动负债		2,659	2,981		2,978	-2	-0.1%
长期负债		13,689	13,689		15,504	1,815	13.3%
净资产		3,143	3,280		2,757	-522	-15.9%

评估增减变化的原因

A. 机器设备评估增值 29%，主要是其中由本公司对价值较大的特种车辆及设备按 6 年计提折旧，而评估时资产评估师认为其实际使用年限为 8 年，并以此确定成新率而造成评估增值增幅较大。

B. 土地使用权评估增值 50.4%，主要是珠海直升机公司用地增值 64 百万元造成评估增值增幅较大。

C. 长期负债增值 13.3%，主要是由于融资租赁飞机的外币负债的帐面值为该债务形成时的汇率，而评估时按基准日汇率进行相应调整，从而造成评估增值增幅较大。

(3) 根据美国证监会及《国际会计准则》的有关要求，本公司委托广州中天衡资产评估有限公司对本公司广州本部的固定资产（不含飞机、飞机发动机及存放于广

州地区以外的固定资产)的市场价值进行评估,评估基准日为2000年12月31日,广州中天衡资产评估有限公司2001年5月20日出具了中天衡评字[2001]第027号《资产评估报告书》。本次资产评估根据评估目的及评估对象的具体情况,主要采用成本法评估各项固定资产,然后加和汇总。其中设备采用成本法评估,按待估资产的现时重置成本扣减其各项贬值来确定待估资产的价值;房屋建筑物(不含土地使用权)主要采用成本法评估,以开发或建造与评估对象同类或类似资产所需的各项必要费用之和为基础,再加上正常的利润和应纳税金得出评估对象的重置成本,扣除其各项贬值,以此估算评估对象的市场价值;在建工程经核实后按调整后的帐面值作为评估价值。资产评估结果具体情况如下:

单位:万元

项目	帐面价值	调整后帐面值	评估价值	增减值	增值率(%)
	A	B	C	D=C-B	E=D/B
委托固定资产总计	63,038.08	62,164.97	63,051.28	886.31	1.4%
其中:建筑物	35,175.51	35,309.73	35,435.69	125.96	0.4%
设备	17,383.67	16,499.33	17,259.68	760.35	4.6%
在建工程	10,478.91	10,355.91	10,355.91	-	-

此次资产评估是根据美国证监会及《国际会计准则》的有关要求进行的,并未据此调整帐务。

2、验资

(1) 本公司设立时,南航集团委托毕马威华振会计师事务所,对南航集团准备折股投入本公司的资产情况进行检查验证,毕马威华振会计师事务所于1994年12月31日出具了验资报告,验证结果如下:

对中国南方航空(集团)公司准备折股投入中国南方航空股份有限公司的资产,以1994年1月1日为基准日,帐面资产净值为人民币169,508.60万元。经过广州资产评估公司的评估和国家国有资产管理局以国资评(1994)644号文确认,中国南方航空(集团)公司股份制改组准备投入中国南方航空股份有限公司的资产净值为人民币261,615.80万元。国家国有资产管理局国资函发(1994)158号文第三条批复,以净资产的84.1%折为股本,计220,000万股,每股面值1元,即中国南方航空(集团)公司准备以资产折股投入中国南方航空股份有限公司的设立股本为220,000万元。国家国有资产管理局同意以84.1%折为股本的220,000万元净资产值所对应的各项资产

与本所按照历史成本方法检查验证的 169,508.60 万元帐面资产净值所对应的各项资产是相一致的。

(2) 本公司在发行 H 股后，委托毕马威华振会计师事务所对本公司自 1997 年 7 月 22 日至 8 月 27 日由于公开发售 1,174,178,000 股每股面值人民币 1.00 元的 H 股普通股股票（H 股）而增加的注册资本的缴付情况进行了检查验证，并于 1997 年 9 月 10 日出具了验资报告，验证结果如下：

本公司自 1997 年 7 月 22 日至 8 月 27 日，以每股价格港币 4.75 元及美元 0.6132 元在香港和纽约发行每股面值人民币 1.00 元的 H 股 1,174,178,000 股，按 1997 年 8 月 27 日中国人民银行公布的港币兑换人民币中间价（HK\$1:RMB1.00708）及美元兑换人民币中间价（US\$1:RMB8.2890）折算，发行收入共计为人民币 5,971,105,926 元。上述发行收入扣除部分发行费用后已于 1997 年 8 月 27 日汇入本公司在中国银行香港分行及纽约分行的银行帐户，共折合为人民币 5,633,987,502 元，其中股本为人民币 1,174,178,000 元，其余溢价部分待全部发行费用确认验证后计入本公司的资本公积金。

十八、主要财务指标

项目	2002 年	2001 年	2000 年
流动比率	0.47	0.52	0.80
速动比率	0.42	0.45	0.73
应收账款周转率(次)	26.05	22.98	17.98
存货周转率(次)	21.24	22.65	20.16
资产负债率(母公司数)	70.83%	66.01%	67.19%
每股净资产(元)	2.64	2.48	2.48
每股经营活动现金流量(元)	1.42	-	-
每股净现金流量	0.35		

上述财务指标的计算方法如下：

- (一) 流动比率 = 流动资产/流动负债
- (二) 速动比率 = (流动资产-存货净额)/流动负债
- (三) 应收账款周转率 = 主营业务收入/应收账款平均余额
- (四) 存货周转率 = 主营业务成本/存货平均余额
- (五) 资产负债率(母公司数) = 总负债/总资产
- (六) 每股净资产 = 期末净资产/期末股本总额
- (七) 每股经营活动现金流量=经营活动现金流量净额/期末股本总额

(八) 每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/期末股本总额

本集团按《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号—净资产收益率和每股收益的计算及披露》计算近三年的净资产收益率及每股收益如下：

年度	2002 年度				2001 年度				2000 年度			
利润指标	净资产收益率(%)		每股收益(元)		净资产收益率(%)		每股收益(元)		净资产收益率(%)		每股收益(元)	
	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
主营业务利润	49.06	50.52	1.29	1.29	43.72	47.40	1.09	1.09	37.30	38.44	0.92	0.92
营业利润	11.84	12.19	0.31	0.31	10.91	11.83	0.27	0.27	7.26	7.48	0.18	0.18
净利润	5.77	5.94	0.15	0.15	4.98	5.39	0.12	0.12	6.41	6.61	0.16	0.16
扣除非经常性损益后的净利润	6.01	6.19	0.16	0.16	5.03	5.46	0.13	0.13	3.44	3.55	0.09	0.09

十九、公司管理层讨论与分析

1、资产质量

截至 2002 年 12 月 31 日，本集团总资产为 37,470.11 百万元。其中，固定资产为 28,574.51 百万元，占总资产的 76.26%，主要是自购及融资租赁的飞机及飞机发动机等生产经营的关键设备，运行状态良好；应收款项(包括应收帐款及其他应收款)净额为 1,147.24 百万元，占总资产的 3.06%，比重较小，而且 92.95%的款项帐龄为一年以内；存货为 653.01 百万元，占总资产的 1.74%，主要是航材消耗件；长期股权投资 559.98 百万元，占总资产的 1.49%，主要是为本集团的联营企业南航集团财务有限公司、四川航空股份有限公司以及香港商用航空中心公司等投资；租赁及设备定金为 2,147.04 百万元，占总资产的 5.73%，主要是本集团向波音飞机所订购 15 架 B737-800 飞机所交纳的定金以及飞机租赁的押金或保证金。

本公司管理层认为：本集团资产优良，保持了良好的资产流动性，经营正常、无重大不良资产，固定资产的成新率在七成以上，总体资产质量状况良好，能够适应经

营和发展的需求。

2、资产负债结构

按合并报表口径及母公司口径计算的近三年资产负债率如下：

	2002.12.31	2001.12.31	2000.12.31
资产负债率(合并)	72.15%	68.29%	68.91%
资产负债率(母公司)	70.83%	66.01%	67.19%

尽管本集团以及本公司的资产负债率较高，但是从整个行业来看，国内经营民航运输业务的企业基本上都是高负债比率运营，本集团与本公司的资产负债率在整个行业仍然处于较低的水平。国内民航运输业上市公司资产负债率如下所示：

	资产负债率			
	2002.12.31		2001.12.31	
	合并	母公司	合并	母公司
海南航空(600221)	82.83%	84.99%	80.1%	82.1%
东方航空(600115)	78.65%	78.36%	76.0%	76.2%
上海航空(600591)	75.92%	75.54%	90.73%	90.72%
山东航空(200152)	83.98%	84.18%	—	72.2%
平均	80.35%	80.77%	81.28%	78.98%

3、现金流量及偿债能力

本集团具有良好的经营性现金流量，2002 年经营性净现金流量为 4,774,778 千元，每股经营活动净现金流量为 1.42 元。

本集团于 2001 年向美国波音公司订购了 20 架 B737-800 飞机、1 架 B757-200 飞机以及 2 架 B747-400F 飞机，其中 5 架 B737-800、2 架 B747-400F 及 1 架 B757-200 已经于 2002 年到货。

本集团一般须在飞机交付前 6 个月，向飞机制造商支付飞机售价的 35%—45%，截至 2001 年 12 月 31 日，本集团就上述飞机及有设备支付了约 1,812,150 千元订金。上述资本性支出的款项的一部分是以自有资金支付的，所以使本集团 2001 年 12 月 31 日的货币资金余额较 2000 年 12 月 31 日有较大幅度的减少，从而使本集团的流动比率及速动比率有所下降。

尽管本集团 2002 年 12 月 31 日的货币资金余额较 2001 年 12 月 31 日有所上升，但本集团根据实际需要增加了短期借款 3,011,698 千元，并增加了 1,299,680 千元应付票据，使短期负债大幅上升。因此，本集团截至 2002 年 12 月 31 日的流动比率、

速动比率指标较低，分别为 0.47、0.42，所体现短期偿债能力较低。

但一方面本集团良好的经营性净现金流可以用于偿还短期负债，另一方面，本集团将充分利用公司在各银行中的良好信用筹措中长期资金偿还现有的短期债务，调整负债结构；另外，本集团可以采用将自有及到期的融资租赁飞机进行售后租回等方式，从而在不影响运力的情况下增加现金流入，用于偿还短期负债。因此，本公司管理层认为，尽管流动比率及速动比率所体现的短期偿债能力较低，但本集团能够及时偿还到期负债，不会产生无法偿还到期债务的现象。

4、业务进展及盈利能力

近三年来，受到国内及国际航空市场竞争激烈，世界经济发展放缓，“9.11”事件等影响，竞争日益激烈，票价下降，从而使本集团的单位收入有所下降。

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
每吨公里收入净额			
国内航线	5.389	6.045	6.124
香港航线	10.754	11.534	11.416
国际航线	3.306	3.364	3.692
合计：	4.982	5.604	5.814
每客公里收入净额			
国内航线	0.573	0.643	0.645
香港航线	0.992	1.083	1.083
国际航线	0.424	0.416	0.437
合计：	0.559	0.621	0.632

本集团根据实际情况，充分发挥本集团机队规模及航线网络的优势，增加载运能力，并积极进行有效调控，及时平衡各航线需求，提高载运率，从而使本集团的载运量不断增加。随着本集团的载运量的不断上升，主营业务收入也保持持续、稳定的增长（详细数据请参见本章“四、经营业绩之主营业务收入及构成”）。

与本集团的主营业务特点相适应，本集团的每航班的主营业务成本并不与乘客数量或货物运输量成正比，客座率、载运率以及飞机日利用率的变化对单位主营业务成本的影响相当大。因此，本集团在单位收入水平下降的情况下，加强成本控制，并通过各种调控手段提高载运率、客座率以及飞机日利用率，使单位主营业务成本逐年下降，从而使主营业务利润率有所提高，盈利能力加强。近三年的每吨公里主营业务成本具体如下所示：

	2002 年度	2001 年度	2000 年度
国内航线	3.869	4.557	4.696
香港航线	5.755	5.705	6.583
国际航线	2.773	2.950	3.133
合计：	3.629	4.218	4.435

本集团客运收入净额约占主营业务收入净额的 90%，是本集团最主要的收入与利润来源；并在近三年来保持了稳定的增长，客运收入净额近三年平均增长率为 9.84%。尽管 2002 年旅客周转量继续保持高速增长，较 2001 年增长 15.57%，但 2002 年客运收入收入净额增长速度与 2001 年及 2000 年相比较低，主要是由于 2002 年的票价水平下降，使每吨公里主营业务收入下降了 10.85%。

在重点经营客运业务的同时，本集团亦积极开展货邮运业务。本集团于 2002 年货邮运输收入净额较 2001 年增长了 26.78%，主要由于新增 2 条国际货运航线。本集团 2001 年货运及邮运收入净额较 2000 年下降了 3.13%，主要是受到美国经济衰退及市场竞争日益激烈影响。

近三年来本集团的国内航线收入保持稳定的增长，而且主营业务利润率不断提高，在本集团主营业务利润中的比重也逐渐增大。尽管国内航线的主营业务利润率低于香港地区，但国内市场容量及增长潜力较大，本集团的主营业务收入 80%左右来源于国内航线，国内航线的经营情况对本公司的业务进展、盈利能力具有极其重要的影响。

在国内航线、香港地区航线及国际航线中，香港地区航线的主营业务利润率最高。尽管香港地区航线的盈利能力较强，但是市场容量相对较小，成长空间不大。本集团于 2001 年虽然香港地区航线主营业务收入净额略有下降，但根据市场需求调整机型，降低成本，提高了香港地区航线的主营业务利润率。2002 年由于香港市场需求减少，竞争加剧，本集团香港航线收入仍然略有下降，同时，香港航线的票价下跌，每吨公里收入净额下降 6.76%，从而使 2002 年主营业务利润率有所下降。

本集团 2001 年国际航线主营业务收入净额较 2000 年增长 14.80%，但由于“9.11”事件的影响，本集团在票价方面给予了较大的优惠，使本集团的国际航线主营业务利润率 2001 年较 2000 年有所下降。本集团 2002 年积极拓展国际航线业务，增加运力，

使国际航线收入净额增长了 34.46%，同时有效控制成本，使国际航线的主营业务利润率较 2001 年有所上升。

本集团 2000 年、2001 年、2002 年分别实现净利润 535.66 百万元、417.05 百万元、513.35 百万元。扣除非经常性损益后的净利润分别为 287.77 百万元、421.81 百万元、534.88 百万元，保持了连续增长。

由于日元汇率的波动幅度较大，使本集团的汇兑损益有非常大的波动，本集团 2000 年实现汇兑收益 318.50 百万元、2001 年实现汇兑收益 296.78 百万元，2002 年实现汇兑损失 175.45 百万元。尽管其中大部分为未实现的帐面损益，但对净利润的影响较大。

5、近期“非典型性肺炎”疫情对本集团航空运输业务的影响

近期在我国一些地区爆发的“非典型性肺炎”疫情，使中国航空业面临前所未有的压力，近期内整个行业的客运量及客座率均有所下降，特别是 2003 年 5 月相对去年同期有大幅度下降。本集团的旅客运输业务也不可避免的受到了巨大的冲击。受近期较为不利的运营环境影响，本集团 2003 年 4 月的旅客周转量较 2002 年同期下跌 39.9%，客座率较 2002 年同期下跌 21.2 个百分点，乘客人数较 2002 年同期下降 36.5%；本集团 2003 年 5 月的旅客周转量较 2002 年同期下降 83.5%，客座率较 2002 年同期下降 28.8 个百分点，乘客人数较 2002 年同期下降 82.6%。旅客运输业务量的下降对本集团的财务状况造成了重大负面影响。本集团 2003 年 1-4 月虽然实现主营业务收入 5,935,941 千元，但是造成亏损 218,659 千元。（2003 年 1-4 月财务数据未经审计）

目前，中国“非典”疫情已得到有效控制，世界卫生组织(WHO)总部于二零零三年六月十三日在日内瓦宣布取消对中国天津、河北、山西、内蒙古的旅行限制建议，并将天津、河北、山西、内蒙古、吉林、江苏、湖北、广东、陕西从“近期有当地传播”的名单中删除。此外，二零零三年六月二十四日世界卫生组织西太区主任在北京宣布，解除对北京旅游警告，同时北京也从疫区名单中被删除。至此，全国内地原来被世界卫生组织列入旅行限制建议或近期有当地传播名单的省份均被解除。

中国民航运输业在 6 月开始有复苏的迹象。但“非典”疫情是一个独立的、偶然的突发性事件，在全球范围内无相似事件作为参照，因此，在“非典”疫情不发生反弹的前提下，如果 2003 年的 6-12 月中国民航业的旅客周转量可以恢复到：（1）2003

年 6 月中国民航运输业旅客周转量达到 2002 年同期水平的 35%；（2）2003 年 7 月中国民航运输业旅客周转量达到 2002 年同期水平的 80%；（3）2003 年 8 月中国民航运输业旅客周转量达到 2002 年同期水平的 100%；（4）2003 年 9 月中国民航运输业旅客周转量达到去年同期水平的 108%；（5）2003 年 10 月——12 月恢复至较为正常水平，中国民航运输业旅客周转量达到去年同期水平的 114%。则本集团在 2003 年 4、5 月受“非典性肺炎”疫情重大负面影响的情况下，预计依然能够在 2003 年度盈利 202,642 千元。

尽管本次“非典型性肺炎”会对中国民航运输业及本集团造成阶段性经营效益带来负面影响，但是“非典型性肺炎”疫情只是暂时的，中国民航运输业及仍然是一个有发展前景的行业，本集团的依然具有良好的发展前景。

6、业务目标及盈利前景

在 2004 年 10 月前，本公司将根据《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》及国内航空市场发展状况，收购中国北方航空公司、新疆航空公司的航空运输业务相关资产，完成业务、资产、机构和人员的重组，并在重组的效果上优于竞争者此后，从而合理配置资源，调整市场布局、航线网络及机队结构，实现优势互补。本集团将以市场为导向，以效益为中心，优化运力配置，合理安排航班，逐步实现全公司运力统一调配。本集团将继续优化航线结构与网络，将城市对城市为主的航线布局，逐步向中枢辐射式航线布局转变，建立国际与国内航线有机衔接、国内干线与支线互相补充的航线网络，从而使本集团在高速增长的中国航空服务市场上建立主导地位，提高国内市场占有率，并积极开拓国际市场，进一步扩大机队规模，争取运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量等继续保持高速增长，同时提高客座率与飞机利用率。坚持安全第一，以效益为中心，提高服务质量，争取成为国际竞争力的航空公司。

本集团在扩大业务量，增加航空运输业务收入的同时，将加强成本控制，提高盈利能力，走低成本经营，走集约型发展之路，提高本集团的盈利能力。

7、财务优势与困难

本集团在国内市场拥有广州、郑州、武汉、长沙、深圳、海口、珠海、厦门、桂林、汕头、贵阳 11 个航线基地，在华南地区具有绝对的市场优势，在主要枢纽港广

州白云机场占有 50%左右的市场份额。飞行员、乘务员的训练和培训、飞机的维修均在公司的有效控制下,航线运营的保障能力强,便于公司统筹安排航线。本公司于 1997 年在香港、美国两地同时上市,在资本市场上树立了良好的形象,在境外具有较强的融资能力。

虽然本集团具有上述主要财务优势,但是仍然存在一定财务困难。为适应航空运输业务发展的需要,本集团订购了多架飞机以及相应飞行设备,广州白云国际机场迁建工程南航基地的建设亦需大量资金,同时,本集团在未来几年里需支付经营性租赁飞机租金及偿还购买或融资租赁飞机而形成的到期负债,从而形成了巨大资金需求;虽然本集团的经营现金流量非常良好,但仍然无法满足上述资金需求。而目前的负债规模较大,如果未来的资金需求完全依靠负债融资,将给本集团带来沉重的财务负担。因此,本公司决定采取在国内市场公开发行 A 股并上市的直接融资方式,来满足本集团进一步发展的需要。

第十章 业务发展目标

一、公司发展计划

1、经营宗旨及战略目标

本公司以“让南航成为客户的首选，成为沟通中国和世界的捷径”为使命，并制定了如下战略目标：

（1）在 2004 年 10 月前，全面完成联合重组，即在确保飞行安全和公司稳定的前提下，完成业务、资产、机构和人员的重组，实现规模经营的最佳效应；

（2）在未来五年内，确立本公司在国内最具规模及最成功的航空公司的地位；

（3）在未来十年内，进入亚洲最大、最成功和最具盈利能力的前五家航空公司的行列。

2、业务发展规划

为实现上述战略目标，本公司制订了如下业务发展规划：

（1）安全计划

本公司将继续坚持“安全第一、预防为主”的方针，加强安全管理，保证空防安全和地面安全。根据本公司“用 3 至 5 年时间夯实安全基础”和“抓管理、反违章、打基础、上台阶”的总体要求，提出 2002 年至 2006 年公司安全管理整体方案，实施全面安全质量管理，包括健全完善安全规章体系，加强飞行培训和机务工程技术人员的培训等；按照“四不放过”的原则严肃处理安全出现问题的单位和责任人；广泛应用高新科技，进一步发挥 SOC 的功能，推广 QAR，充分利用 QAR 对飞行品质和发动机进行监控；继续强化航空器适航管理，深化维修可靠性管理，进一步提高飞机、发动机的安全可靠，确保飞机持续适航。通过以上措施的实施，杜绝飞行事故和空防事故，使飞行事故征候万时率不大于 1 次/万小时，其中机务原因事故征候万时率小于 0.3 次/万小时，最大限度地减少飞行差错和机务维修差错。

（2）市场开发与营销计划

本公司将以市场为导向，以效益为中心，优化运力配置，合理安排航班，逐步实现全公司运力统一调配。公司将优化航线结构与网络，将城市对城市为主的航线布局，逐步向中枢辐射式航线布局转变，建立国际与国内航线有机衔接、国内干线与支线互相补充的航线网络，从而促进运输生产的持续增长，争取最佳的经营效益和社会效益。

本公司将逐渐完善收益管理系统，及时了解市场运行情况，分析市场的客座率、运载率、每一航线收入信息，研究市场机会和顾客需求，开展市场调研，把握市场动态，为公司制订正确的市场营销策略提供可靠的依据。

本公司将逐渐健全营销网络，理顺销售渠道，充分发挥公司航线点多面广的网络优势、资源优势，灵活调整销售策略，实施服务品牌战略，创建精品服务，大力发展常旅客，积极推广电子客票，以争取更多的市场份额。

为了进一步巩固公司在中国民用航空运输业中的优势地位，寻找新的利润增长点，本公司将积极拓展货运业务。公司将货运业务的重心从运作保障转移到市场开拓，从传统货运型向现代物流型转变。同时，本公司将充分发挥广州基地的中枢作用，做好货运中转服务；并积极开发地方货运市场，将货物集散到广州、深圳等地，降低单一市场的风险，逐步实现网络运输、物流配送、承诺服务。

（3）技术开发与创新计划：

本公司技术创新重点放在提高公司的经济增长质量与生产经营运行结构的优化组合上面，它要求着重完成以下几方面的任务：

建立本公司的技术创新体系，主要包括：完善的政策法规系统、强有力的激励与竞争机制；

以重点技术项目为龙头，带动公司技术创新项目全面深入地发展；

加大与保证技术创新项目的投入，包括研发人才、研究经费的大力投入。

（4）再融资计划

公司将不断拓展新的融资渠道，优化资本结构，降低筹资成本，一方面与银行之间进一步保持长期广泛的合作关系；另一方面，公司将以本次股票公开发行为契机，积极利用资本市场的直接融资能力，为公司的长远发展筹措资金。

若本次股票公开发行成功,本公司将充分利用境内外资本市场的支持,通过股票、企业债、可转债等多种金融工具,以及战略投资者的引入,以有效的资本运作,实现公司低成本扩张及规模经济,并充分优化资本结构,为进一步拓展国内外航空市场提供坚实的基础。

(5) 行业重组及拓展计划

本公司是厦门航空、广西航空及贵州航空等五家航空公司的控股股东;2001年,本公司与摩天宇航空发动机有限公司成立珠海保税区摩天宇航空发动机维修有限公司;2002年,本公司与国家邮政局重组经营中国邮政航空股份有限公司、与CAE成立国内首家合资飞行培训机构——珠海翔翼航空技术有限公司,并参股了四川航空股份有限公司,成为其第二大股东。成功的资本运营为本公司积累了丰富的经验。此后,本公司将以航空运输业为主要投资方向,根据《国务院关于组建中国南方航空集团公司有关问题的批复》及国内航空市场发展状况,联合重组包括中国北方航空公司、新疆航空公司在内的部分航空公司,合理配置资源,调整市场布局、航线网络及机队机构,实现优势互补,从而进一步巩固公司在国内主要竞争市场的优势地位。

同时,本公司在完善国内航线网络的基础上,发展区域和国际航线,与世界各地区航空公司进行多边合作、建立航空联盟,积极拓展国际业务。

(6) 深化改革和组织结构调整规划

本公司将按照现代航空运输企业的管理模式,进一步完善组织架构与企业管理。“十五”期间,为体现现代航空运输企业的特点,本公司建立有利于人、财、物各生产要素及各生产环节高度集中的管理体制,实现财务直管、机务维修直管、营销直管、劳动人事直管。

同时,本公司将加强与其他航空公司的合作,扩大公司在国内、国际航线市场份额,降低经营成本,提高服务质量,较大幅度地提高公司经营效益。

3、拟定业务发展计划所依据的假设条件

- (1) 本公司所遵循的我国现行法律、法规、条例和行业政策无重大变化;
- (2) 本公司依据的国家主要税率、银行信贷利率无重大变化;

- (3) 我国经济持续稳定发展；
- (4) 继续得到国家产业政策的支持，具有良好的监管环境；
- (5) 本公司所拥有的技术开发力量和人才优势继续发挥应有作用；
- (6) 本公司本次发行能够如期完成，募集资金能按时到位；
- (7) 本公司能正常营运，投资项目能按期进行；
- (8) 无其他不可抗力及不可预测因素对本公司损益产生重大不利影响。

4、实施业务发展计划将面临的主要困难：

- (1) 民航业重组使国内民航运输业状况发生重大变化，本公司将面临更强大的竞争对手和更高层次的激烈竞争；
- (2) 随着规模的扩大，本公司的经营成本将会较快增长；
- (3) 本公司在国际航线的相对较弱，客户中商务客户比例相对较低；
- (4) 公司面临着高速公路、铁路等其他交通业的激烈竞争。

二、公司发展计划与现有业务的关系

本公司的发展计划是在现有业务的基础上制定的，是现有业务的提高和发展。公司的生产计划、再融资计划都是配合本次募集资金所投项目和公司下一步的发展制定的。公司的行业重组及拓展计划则是为公司更好地适应国内、国际竞争，争取更为广阔的生存和发展空间而制定。

三、本次募股资金的运用对实现公司业务目标的作用

如本次股票发行成功，募集资金按时到位，将对公司业务目标实现起着至关重要的作用。

1、为实现业务目标提供了充足的资金资源，使公司能提高市场占有率，适应未来市场发展的需求，同时也为公司再筹资建立了进入国内资本市场的通道。

2、通过募股资金投入，使本公司资产质量得到改善，并通过新机型的运营，提高了公司的服务质量，增加了企业的核心竞争力，从而为公司迎接更加激烈的市场竞争

争奠定了基础。

3、本次公司股票公开发行，成为国内上市公司，将促进公司进一步完善法人治理结构，实现公司体制和管理水平的升级，进而极大地促进公司的快速发展和业务目标的实现。

4、本次募股将增强本公司对优秀人才的吸引和保持，提高公司的人才竞争优势，从而有利于业务目标的实现。

第十一章 募股资金运用

一、募股资金总量及依据

本公司拟发行人民币普通股100,000万股，若本次股票发行成功，募集资金扣除本次发行费用后将全部用于引进B737-800型号飞机及有关机载设备。如果本次募集资金超过上述用途之需要，则多出部分用于偿还一年到期的长期负债及补充流动资金；如本次募集资金不足上述用途所需，则不足部分由公司通过商业贷款筹集。

根据国家计委计基础[2001]1546号文《国家计委关于同意进口美国波音飞机的批复》，同意本公司引进20架B737-800飞机，置换现有经营租赁到期的20架B737-300、B737-500型飞机。该募股资金投向已经2002年第二次临时股东大会审议通过。

上述每架B737-800飞机的购买价格根据同类波音系列飞机的现行市价确定。根据波音公司于2002年3月26日在其网页上公布的2002年飞机价格所示，1架B737-800飞机的市价介于57,500,000美元至64,500,000美元之间（按1美元兑换人民币8.2769元计算，相当于介于人民币475,921,750元至533,860,050元）。本公司购入每架B737-800飞机的价格则不超过上述范围的最大值。

二、本次募集资金的运用及资金缺口的补充来源

根据本公司与美国波音公司签署的购买B737-800飞机合同约定，美国波音公司交付20架飞机的日期分别为2002年8月、9月、10月、11月、12月、2003年1月、3月、5月、7月、8月、9月、11月、2004年1月、3月、5月、7月、9月、11月、2005年1月及3月。按照上述合同的规定，合同签订后公司在交机日前预付飞机合同价款的30%，即合同签署日预付飞机合同价款的1%、在交机日前的24个月内预付4%、交机日前的21个月、18个月、12个月、9个月及6个月内各支付飞机合同价款的5%；并在交机日支付余款。本次募股资金到位后，本公司将按计划支付预付款及余款。

若本次募集资金不足上述用途所需，本公司将通过商业贷款来解决资金缺口问题，主要为：

1、本公司已与中国银行、中国民生银行等多家银行签署了《银企合作协议》或《授信协议》，公司将根据购机的实际情况在授信额度内安排贷款事宜；

2、 本公司将通过自身良好的商业信誉以及与多家银行建立的长期稳定的合作关系，采取各类银行信贷方式解决资金不足的问题，以保证项目的顺利实施。

三、募股资金投资项目的可行性分析及效益分析

1、募股资金投资项目的必要性

随着本公司生产经营状况逐年向好，本公司对运力的需求将有所增加。而本公司机队中的 20 架经营性租赁的 737 飞机，基本在 2001 年至 2004 年之间到期。B737 飞机座位适中、经营灵活、成本较低，长期承担公司中短航线的经营，并取得良好的效益，是公司的主要机型。但是这 20 架 B737 飞机在本公司使用接近 10 年时间，随着使用年限的增加，维护费用将会越来越高，成本也会逐渐增大，将影响到经济效益。另外，这 20 架 B737 飞机目前主要分布在本公司下属分公司所在省的省会城市，由于没有公务舱，只设置经济舱一种舱位的布局，满足不了省会城市不同层次旅客需求，机型的竞争力有所削弱，在一定程度上影响了服务质量的提高。因此，更换这 20 架 B737 飞机已显得较为迫切。未来几年这些飞机将到期退租，数量多，时间集中，退租后如没有更新的运力补充，这对本公司的航班生产将造成严重影响，也适应不了未来市场发展的需要。因此，本公司更换 20 架租赁到期的 B737 飞机是十分必要的。

2、募股资金的运用及效益分析

B737 飞机是属于 150 座级的飞机，目前这一座级的飞机主要有新一代的波音 B737-600、700、800 和空客的 A319、A320、A321 飞机，本公司从飞机的技术性能和经济性，经过综合比较分析，认为波音公司最新生产的 B737-800 型飞机是更换 B737-300/500 型飞机的理想机型。

(1) B737-300/500 飞机与 B737-700/800 飞机的基本性能比较。

B737-800 型飞机作为新一代的机型，使用了现代化的设计和制造技术，与 B737-300/500 飞机相比，主要的改进有：重新设计了先进的大展弦比机翼，提高了飞机气动效率，加大了航程和提高了巡航速度；采用了全新的大尺寸电子显示驾驶舱；采用了 CFM56-7 型发动机。从总体来看改善了性能，简化了维修。从飞机的大小来看，B737-800 要比本公司目前使用的 B737-300/500 分别多 19 和 34 个座位。从机型的市场竞争力来看，B737-800 飞机机舱布局设有 C 舱和可选装较完备的娱乐设备，货

舱容积较大，客舱的座位间距较宽，舒适性远远优于 B737-300/500 飞机。

(2) 从适应的航线比较。

B737-300/500 飞机和 B737-800 飞机的座位数相差不大，基本属同座级的机型，可满足同一市场的需要。并且都具有座位数适中、经营灵活的优点。B737-800 飞机的续航能力要比 B737-300/500 好一些，因此 B737-300/500 飞机所飞行的航线可由有 B737-800 飞机代替执行。由于 B737-300/500 飞机没有 C 舱，座位间距相对较窄，市场竞争力不如 B737-800 飞机。另外，该机型可在全国 90%以上的机场起降。

(3) B737-300/500 飞机与 B737-800 飞机成本与效益比较。

如仅考虑价格因素，B737-800 飞机的价格要比 B737-300/500 飞机高，但 B737-800 是技术改良型的新机种，飞机的座位也较多，根据飞机厂家提供的机型经营分析数据，B737-800 与 B737-300 相比：每座公里油耗低 11%；每座公里维修费用低 15%；平均每座经营成本低 8.6%，每年每架 B737-800 将比原 B737-300/500 增加 12-14%的可用吨公里。另外，由于同系列新机型的推出，波音公司已宣布停产 B737-300/500 系列机型，取代机型是 B737-700/800 系列。按我公司目前的实际经营结果来看，每架 B737-300/500 飞机每年有约 500 万元人民币左右的利润，更换成 B737-800 飞机后，由于单位成本的降低，机型竞争力的增强，并随着市场需求逐步扩大，预计该机队将继续保持相当程度的盈利。同时，B737-800 飞机与 B737-300/500 飞机有一定的通用性，可节约航材的储备，有利于飞行人员和地面人员的改装培训。

以上分析说明，本次募集资金的成功运用将进一步优化本公司的财务的各项指标，增强公司的综合竞争实力，对实现本公司的主要业务经营目标起重要作用。

为确保投资项目的顺利实施，募股资金到位后，公司将对资金实行集中统一管理，按照项目资金使用计划合理调配，确保资金效益最大化。

第十二章 前次募集资金运用

一、本公司资金管理的主要内部制度

本公司制订了健全的财务制度和内控制度,根据《中国南方航空公司财务管理手册》中《资金管理办法》规定,本公司资金管理总的原则是“加强资金的预算控制,保证生产经营性资金运作顺畅,确保暂时闲置资金的保值、增值”;资金使用总的原则是“量入为出,合理安排使用资金,降低资金成本,提高资金使用效率”;公司总部负责资金总量的调配和控制。

在筹资方面,本公司根据国家法律法规的规定,采取发行股票、发行债券、借款等方式筹集生产经营和建设资金。公司总部统一控制贷款额度,统贷统还;未经公司总部同意,各下属单位不得借款或以其他任何形式拆入、拆出资金。国内营业部、办事处实行收支两个账户,其中收入账户的资金流出只能是上交公司总部款,不得支付其他任何费用;支出账户的资金只能根据公司总部核定的银行存款限额下拨,用来支付各项费用;公司总部通过控制收支两个账户的资金流入、流出,达到及时收回资金的目的。

在投资方面,根据不同的审批权限,由董事会、股东大会审核批准。下属单位、公司总部各部门每年年初根据安全生产需要,合理制订本年基建及计改计划,经本单位领导审核同意后,将上述资料上报公司总部,公司总部根据年度资金预算,决定上述项目是否列入年初计划;加强对概预算的控制,将工程总概预算的控制分解为各单项工程的控制,并在项目实施时最大限度地接近实际投资;下属单位的基建和计改计划在公司总部批准后,公司总部的资金拨款原则上以计划列支的投资额为限,超出部分公司总部不予解决,杜绝增加计划外项目。各下属单位购置、租赁、转租、退租飞机、购置发动机等应上报可行性研究报告,由公司有关业务部门审议后报公司领导批准;对外投资项目(包括中外合资、中中合资、合作项目)的审批,只限定在公司总部和分公司的范围内进行;下属各单位在未经公司总部同意的情况下,无权对外投资、无权对外拆借资金。

二、前次募股资金数额和到位时间

经国务院证券委员会证委发（1997）33号文《关于同意中国南方航空股份有限公司发行境外上市外资股的批复》批准，本公司于1997年7月、8月国际资本市场发行H股（包括代表H股的美国存股证券）117,417.8万股并于香港及纽约上市。发行的H股所筹集资金扣除部份发行费用后已于1997年8月27日全部汇入本公司在中国银行香港分行及纽约分行的银行账户，共折合为人民币56.34亿元，并经毕马威华振会计师事务所验资报告验证确认。本公司在支付完剩余发行费用后，实际募集资金为人民币54.59亿元。

三、募股资金实际使用情况

截止至2002年12月31日，前次募集资金尚余人民币4000万元，其他均按照本公司1997年7月在H股招股说明书中披露的资金使用计划投入使用。本公司全体董事在《关于前次募集资金使用情况说明》中认为，截止至2002年12月31日，本公司前次募集资金的投入情况与募集资金计划使用金额在重大方面一致。具体运用情况如下：

单位：人民币万元

募集资金 使用项目	计划 投资额	实际投资额							计划投 资额与 实际投 资额差 异
		1997 年	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	使用 总额	
购入飞机 及有关机 载设备	236,000	141,800	37,900	11,000	45,300	—	—	236,000	—
偿还债务	136,600	136,600	—	—	—	—	—	136,600	—
购买及装 置计算机 飞行运营 管理系统	13,000	1,500	7,200	3,400	900	—	—	13,000	—
扩充珠海 飞行模拟 机设施	10,000	3,600	3,000	3,400	—	—	—	10,000	—
购买和装 置计算机 财务管理 系统	7,500	—	—	1,300	1,100	1,100	—	3,500	4,000
其他资本 投资及营 运资金	142,800	6,500	20,000	26,800	41,700	47,800	—	142,800	—
合计	545,900	290,000	68,100	45,900	89,000	48,900	—	541,900	4,000

四、投资项目收益情况

以下各项目主要用于拓展本集团的营运规模及提高本集团的营运效率及安全水平。

1、购买飞机及有关机载设备

购买飞机及有关机载设备有助于调整航线所用的机型，充实本公司各基地运力，增加部分航线的航班密度和开辟新的国际国内航线，提高载运率和服务水平，迎合近几年国内航空市场的发展，扩展了本公司的生产力水平，巩固本公司作为中国领先航空公司的地位。

2、购买及装置一个计算机航班飞行运营管理系统

计算机航班飞行运营管理系统能对本公司的所有航班进行实时跟踪并安排航班时间及协调本公司飞机维修及地面维护工作，从而进一步提高航班营运效率。

3、扩充本公司位于珠海飞行模拟机设备

珠海飞行机模拟机中心的扩建一方面满足本公司机队建设需要，而且也有助于建立本公司完整的飞行员培训系统，强化安全基础，提高整体竞争力。

4、购买及装置一个计算机财务管理系统

计算机财务管理系统用电子化手段，强化财务管理；提高运营效率，减少成本支出。

五、资金使用结余情况

截止 2002 年 12 月 31 日，前次募集资金剩余的人民币 4,000 万元已作为短期存款存入南航集团财务有限公司，并将按照本公司在 H 股招股说明书中所作的披露，用于计算机财务管理系统以及相关系统的财务核算和管理部分。

六、注册会计师审核意见

毕马威华振会计师事务所在《关于前次募集资金使用情况的审核报告》出具的结论性意见为：“贵公司董事会的说明中所披露的关于贵公司前次募集资金的使用情况及有关招股说明书中募集资金承诺使用情况与实际使用情况比较及其有关比较差异说明，在重大方面与实际情况相符。”

第十三章 发行定价及股利分配政策

一、发行定价情况

本次股票发行拟采用向二级市场投资者配售的方式进行。

1、确定本次股票的发行价格考虑的主要因素有：

- (1) 本公司的现状及其成长性；
- (2) 行业的发展前景以及国家的有关政策；
- (3) 二级市场可比公司的股价定位；
- (4) 国内 A 股市场的发行和交易情况；
- (5) 本公司 H 股近期交易价格。

2、发行定价的估值方法

考虑到上述主要因素，本着谨慎的原则，本次发行定价主要运用了 EBIT 倍数法、DCF（现金流折现法）及可比公司法测算。

3、发行价格的确定

根据对多种因素的综合分析，主承销商与公司充分协商后，最终将发行价格定为 2.70 元/股。

4、本次发行后摊薄情况

根据 2003 年度盈利预测，预计 2003 年度净利润为 202,642 千元，按照发行后总股本计算的全面摊薄每股收益为 0.05 元。

二、股利分配的一般政策

根据本公司《公司章程》，公司股利分配的一般政策如下：

1、公司缴纳所得税后的利润，按照下列顺序分配：

- (1) 弥补亏损；

(2) 提取法定公积金；

(3) 提取法定公益金；

(4) 提取任意公积金；

(5) 支付普通股股利。

公司董事会按国家法律、行政法规及公司经营和发展需要确定提取的法定公益金、提取任意公积金及支付普通股股利的具体比例，并提交股东大会批准。

2、股利按股东持股比例分配。

除非股东大会另有决议，公司除分配年度股利外，股东大会授权董事会可分配中期股利。除法律、行政法规另有规定外，中期股利的数额不应超过公司中期利润表可分配利润额的 50%。

3、公司可以现金和股票的形式分配股利。

4、公司按照中国税法的规定，代扣并代缴个人股东股利收入的应纳税金。

5、公司为持有境外上市外资股股份的股东委任收款代理人，收款代理人代有关股东收取公司就境外上市外资股股份分配的股利及其他应付的款项。公司委任的收款代理人应符合上市地法律或者证券交易所有关规定的要求，公司委任的在香港上市的境外上市外资股（H）股股东的收款代理人，为依照香港《委托人条例》注册的信托公司。

6、公司向内资股股东支付股利以及其他款项，以人民币计价和宣布，用人民币支付；公司向境外上市外资股股东支付股利及其他款项，以人民币计价和宣布，以该等外资股上市地的货币支付（如果上市地不止一个，用公司董事会所确定的主要上市地的货币支付）。外币折算汇率以股利或者其他款项宣布日的上一周中国人民银行公布的每一外币单位人民币基准汇价的平均价为准。

此外，本公司在分配股利时，所依据的税后可分配利润根据中国会计准则及国际或境外上市地会计准则两者中较低者为准。

三、历年股利分配情况

根据 2002 年 4 月 12 日董事会决议，本公司以每股人民币 0.02 元（含税）分配股利。此项决议已经 2001 年度股东大会批准。

四、本次发行完成前滚存利润分配政策及派发股利计划

根据 2002 年第二次临时股东大会决议：本次发行后，新老股东共享发行当年滚存利润。

根据 2003 年 3 月 14 日董事会决议，建议分配 A 股发行当年年度股息并提交股东大会审定有关的方案。

第十四章 其他重要事项

一、公司信息披露制度和为投资者服务的计划

为切实保护广大股东的利益，本公司按照中国证监会、香港、美国的证券监管机构的相关法律法规的要求，遵照信息披露充分性、完整性、真实性、准确性和及时性的原则，认真作好本公司的信息披露。

（一）信息披露制度

1、公司公开披露的信息包括但不限于招股说明书、上市公告书、定期报告和临时报告。

2、公司的董事会秘书负责公司的信息披露事务，董事会全体成员必须确保公司信息披露的及时、准确、合法、真实和完整而没有虚假、严重误导性陈述或重大遗漏，并就其保证承担连带赔偿责任。

3、公司在中国证监会、美国证券管理委员会、香港证监会等监管机构和证券交易所指定或认可的媒体进行信息披露。

4、公司及时披露所有对公司股票价格可能产生重大影响的信息。

5、公司董事、监事、高级管理人员对公司重要的经营信息负有保密义务，不得泄露内幕信息，不得进行内幕交易或配合他人操纵证券交易价格。

6、公司公开披露的信息必须在第一时间以法定形式，报送公司股票上市交易所。

（二）为投资者服务计划及负责信息披露的相关人员。

1、严格信息披露的时效性，利用 Internet 网、报纸等媒介及时、准确地公布招股说明书、上市公告书、定期报告、临时报告等信息，确保股东的知情权。

2、采取定期举办推介会、全球路演、主动邀请投资者来访及定期会晤等方式，实现与投资者的多层次、多形式、主动全面的接触。

3、公司管理层有计划地参加大型国际、国内研讨会，向投资者介绍公司的经营情况和发展战略。

4、通过面对面会谈、电子邮件、电话、传真等多种形式，及时回答投资者的问题。

5、公司设有专门部门——董事会秘书办公室具体负责对投资者的接待和答复工作，负责人为董事会秘书。

投资者关系信箱：ir.cz@cs-air.com

董事会秘书：苏亮

证券事务代表：雷彬

董事会秘书办公室电话：(020) 86124737

公司的网址为：www.cs-air.com

二、重大合同

截至2002年12月31日，本公司正在履行的金额在5000万元以上或虽未达到5000万元，但对公司的业务、未来发展或财务状况具有重要影响的合同如下：

1、飞机购买合同

2001年10月2日，本公司与波音公司签署了20架B737-800客机购买合同，交货期为2002年8月至2005年3月。

2、飞机租赁合同

(1) 本公司作为承租人，签订了如下融资租赁合同：

	机型	注册号	出租人	交机日	租期
1	A320-200	B2343	CZ320-97A LTD	06-19-97	10
2	A320-200	B2345	CZ320-97B LTD	06-30-97	10
3	A320-200	B2346	CZ320-97C LTD	07-18-97	10
4	A320-200	B2347	CZ320-97D LTD	07-23-97	10
5	A320-200	B2350	CZ320-97E LTD	09-12-97	10
6	A320-200	B2351	CZ320-97F LTD	09-30-97	10
7	A320-200	B2352	CZ320-97G LTD	10-07-97	10
8	A320-200	B2353	CZ320-97H LTD	10-14-97	10
9	A320-200	B2365	CZ320-98A	08-25-98	10
10	A320-200	B2366	CZ320-98B	08-05-98	10
11	A320-200	B2367	SOUTHERN STAR 881 CO.LTD	10-02-98	10
12	A320-200	B2368	SOUTHERN STARS 895-900 CO.LTD	10-28-98	10
13	A320-200	B2369	SOUTHERN STARS 895-900 CO.LTD	11-04-98	10
14	A320-200	B2391	SOUTH CHINA BIRD ONE LTD	02-11-99	10
15	A320-200	B2392	SOUTH CHINA BIRD ONE LTD	03-12-99	10
16	A320-200	B2393	CZ320 99-C/D/E LTD	07-15-99	10

17	A320-200	B2395	CZ320 99-C/D/E LTD	07-23-99	10
18	A320-200	B2396	CZ320 99-C/D/E LTD	08-20-99	10
19	B737-300	B2582	FC AIR LEASING LTD/FC BEAR LEASING LTD	08-02-93	10
20	B737-300	B2596	NBB DONGGUAN LEASING CO.LTD	04-28-93	10
21	B737-300	B2921	FC QUARTER/ FC ROYAL/ FC SILK LEASING LT	09-24-93	10
22	B737-300	B2952	DAI KAPOK LTD	12-09-94	10
23	B737-300	B2959	DIA WILLOW,SCL EOS	03-07-96	10
24	B737-300	B2935	BOCHY INDUSTRIAL INC	02-01-94	12
25	B737-300	B2936	BOCHY INDUSTRIAL INC	11-22-94	12
26	B737-300	B2946	BOCHY INDUSTRIAL INC	11-22-94	12
27	B757-200	B2803	NBB MANDARIN LEASE CO,LTD	11-03-87	15.25
28	B757-200	B2823	YAMASA SKY LEASE CO,LTD	09-17-93	10
29	B757-200	B2838	NBB SHENZHEN LEASE CO,LTD	05-02-94	10
30	B777-200	B2051	DIA,CLS,TLC,SBL	12-28-95	12
31	B777-200	B2052	DIA,CLS,TLC,SBL	02-28-96	12
32	B777-200	B2053	C.R.A,CLS,TLC,FI	11-15-96	12
33	B777-200	B2054	S.C.L,CF,SBL,SLAT	12-05-96	12
34	B777-200	B2056	CSA SWAN,CLS SCARLET,TLC JAPONICA,JL CREST	04-18-97	12

(2) 本公司作为承租人，签订了如下经营租赁合同：

	机型	注册号	出租人	交机日	租期
1	A320-200	B2401	PACIFIC AIRCORP 709,INC	09-28-01	8
2	A320-200	B2459	NEWCOURT ASSET FINANCE INTERNATIONAL	03-08-01	7
3	B737-300	B2526	AERFI LEASING USA II,INC	07-18-91	14
4	B737-300	B2527	AERFI LEASING USA II,INC	08-09-91	15
5	B737-300	B2528	AERFI LEASING USA II,INC	11-21-91	15
6	B737-300	B2539	ALPS 94-1(BELGIUM)N.V	12-10-99	6
7	B737-300	B2909	GAP GROUP PLC	04-16-93	10
8	B737-300	B2910	GAP GROUP PLC	04-16-93	10
9	B737-300	B2911	GAP GROUP PLC	04-20-93	10
10	B737-300	N999CZ	AerCo Limited	02-01-93	13
11	B737-500	B2541	CITICORP FINANCE INTERNATIONAL LTD.	01-14-91	13
12	B737-500	B2542	AIRPLANES HOLDINGS LTD	02-26-91	14
13	B737-500	B2543	ALPS 92-1 LIMITED	07-03-91	13
14	B737-500	B2544	AERFI LEASING USA II,INC	08-01-91	14
15	B737-500	B2545	AERFI LEASING USA II,INC	08-06-91	14
16	B737-500	B2546	AERFI LEASING USA II,INC	10-29-91	15
17	B737-500	B2547	AERFI LEASING USA II,INC	11-01-91	15

18	B737-500	B2548	AIRPLANES FINANCE LTD	02-03-92	15
19	B737-500	B2549	AIRPLANES HOLDINGS LTD	02-14-92	15
20	B737-500	B2550	AIRPLANES FINANCE LTD	03-12-92	15
21	B737-500	B2912	GPA GROUP PLC	03-21-94	10
22	B737-500	B2915	GPA GROUP PLC	03-21-94	10
23	B757-200	B2804	TOMBO AVIATION INC	12-16-98	8
24	B757-200	B2805	TOMBO AVIATION INC	12-16-98	8
25	B757-200	B2806	PACIFIC AIRCORP 24401, INC	12-28-00	8
26	B757-200	B2807	PALS VI, INC	03-27-00	7
27	B757-200	B2811	PEGASUS AVIZTION IV, INC	03-09-00	7
28	B757-200	B2815	PEGASUS AVIZTION IV, INC	07-06-00	7
29	B757-200	B2816	AVIATION CAPITAL GROUP	12-23-02	8
30	B757-200	B2817	AVIATION CAPITAL GROUP	12-23-02	8
31	B757-200	B2818	TOMBO AVIATION	11-21-02	9.5
32	B757-200	B2822	TOMBO AVIATION	11-21-02	9.5
33	B777-200	B2057	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	01-08-98	15
34	B777-200	B2058	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	01-12-98	15
35	B777-200	N688CZ	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	02-13-98	15
36	B777-200	--	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	03-04	9
37	A319-100	--	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	05-03	10
38	A319-100	--	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	06-03	10
39	A319-100	--	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	09-03	10
40	A319-100	--	INTERNATIONAL LEASE FINANCE CO.	11-03	10

(3) 湿租合同

2002年11月12日，本公司与ATLAS AIR, INC.签订了《飞机湿租合同》，根据合同，ATLAS AIR, INC.作为出租方将两架B747-400F飞机及一架B747-200F湿租给本公司，湿租期限从各飞机交付之日起到2004年3月31日止，双方就费用、租金、运营、人事、保险等方面在合同中进行了约定。目前一架B747-400F飞机及一架B747-200F飞机已经交付使用。

3、代码共享协议

1998年12月14日，公司与达美航空公司(DELTA AIRLINES INC)签订了《代码/包座协议》。双方在广州-洛杉矶，洛杉矶-亚特兰大、拉斯维加斯、纽约、达拉斯、坦帕、迈阿密、火努鲁鲁、波士顿、盐湖城、辛辛那提、奥兰多航线的定期航班方面达成合作安排，并互相在对方经营的航线上购买座位。

(2) 公司与韩国韩亚航空公司 (ASIANA AIRLINES) 分别于 2000 年 3 月 9 日、2000 年 9 月 22 日, 签订了《代码/包座协议》。双方在汉城-桂林、广州-汉城航线的定期航班方面达成合作安排, 并互相在对方经营的航线上购买座位。

(3) 2000 年 9 月 21 日, 公司与日本佳速航空公司 (JAPAN AIR SYSTEM CO, LTD) 签订了《代码共享协议》。双方在广州-东京航线的定期航班方面达成合作安排, 并互相在对方经营的航线上购买座位。

(4) 2001 年 7 月 11 日, 公司与荷兰航空公司 (KLM ROYAL DUTCH AIRLINES) 签订了《代码/包座协议》。双方在北京-阿姆斯特丹、上海-阿姆斯特丹航线的定期航班方面达成合作安排, 并互相在对方经营的航线上购买座位。

(5) 2000 年 7 月 25 日, 公司与越南航空公司 (VIETNAM AIRLINES) 签订了《代码/包座协议》。双方在广州-河内, 广州-胡志明航线的定期航班方面达成合作安排, 并互相在对方经营的航线上购买座位。

(6) 2001 年 12 月 8 日, 公司与印尼鹰航 (PT GARUDA INDONESIA) 签订了《代码共享/包座协议》。双方在广州-雅加达航线的定期航班方面达成合作安排, 并互相在对方经营的航线上购买座位。

(7) 2001 年 5 月 29 日, 公司与四川航空公司签订了《代码共享及包座协议》, 协议约定双方在广州-成都, 广州-重庆航线的定期航班上达成合作安排, 并由营运方提供给销售方协议中所列的运力及足够的舱位。

(8) 2001 年 5 月 23 日, 公司与云南航空公司签订了《代码共享协议》, 协议约定双方在广州-昆明航线的所有直达航班上使用联名式航班号以实行代码共享。

(9) 2001 年 6 月 1 日, 公司与上海航空股份有限公司签订了《代码共享及包座协议》, 协议约定双方在广州-南京、广州-杭州、广州-上海、深圳-上海航线的定期航班上达成合作安排, 并由营运方提供给销售方协议中所列的运力及足够的舱位。

(10) 2001 年 9 月 28 日, 公司与山东航空股份有限公司签订了《代码共享及包座协议》, 协议约定双方在广州-青岛、广州-济南、深圳-青岛、深圳-济南航线的定期航班方面达成合作安排, 并由营运方提供给销售方协议中所列的运力及足够的舱位。

4、航油购买协议

序号	供应方	合同起始日期	合同终止日期
1	中国航空油料总公司下属各分公司	12-12-2001	12-11-2002
2	华南蓝天航空油料有限公司	07-18-2001	07-17-2002
3	太平洋石油实业股份有限公司	03-01-2002	02-28-2003
4	深圳承远航空油料有限公司	12-12-2001	12-11-2002
5	海南美亚实业有限公司	05-24-2001	05-23-2003
6	南京空港油料有限公司	12-12-2001	12-11-2002
7	珠海机场油料公司	04-26-2002	04-25-2003
8	民航飞行学院洛阳分院	12-12-2001	12-11-2002
9	山东威海民用航空站	05-28-2001	05-27-2003
10	阜阳民用航空局	03-29-2001	03-28-2003
11	泉州晋江机场油料公司	04-23-2002	04-22-2003
12	浦东油料有限责任公司	12-12-2001	12-11-2002
13	武夷山民用航空站	11-01-2001	10-31-2002
14	盐城民用航空站	03-29-2002	03-28-2003
15	绵阳民用航空站	04-25-2001	04-04-2003
16	中航油股份有限公司	12-12-2001	12-11-2002
	注：1、以上合同中的航油价格均执行民航总局审定的价格。 2、中航油总公司下属各分公司包括：中航油华东公司、中航油东北公司、中航油西南公司、中航油西北公司、中航油天津公司、中航油云南公司、中航油新疆公司、中航油重庆公司、中航油烟台公司、中航油太原公司。 3、以上合同期限如买卖双方无异议，将自动延长一年。		
17	壳牌公司	01-01-2002 04-02-2002 (金边 Pochentong Airport)	12-31-2002 03-31-2003 (金边 Pochentong Airport)
18	AIR BP LIMITED	08-01-2002 (Sharjah) 04-01-2002 (芝加哥机场)	07-31-2003 (Sharjah) 03-31-2003 (芝加哥机场)
19	EXXONMOBIL AVIATION INTERNATIONAL LIMITED	01-01- 2002(曼谷、Kansai 机场) 04-01-2002 (成田机场)	12-31-2002 (曼谷、Kansai 机场) 03-31-2003 (成田机场)
20	CHEVRON TEXACO	04-01-2002	03-31-2003
21	COSMO OIL CO , LTD	07-01-2002	06-30-2003
22	出光興産株式会社	04-01-2002	03-31-2003
23	SINGAPORE PETROLEUM CO.LTD	01-01-2002	12-31-2002
24	华润石油有限公司	01-01-2002	12-31-2002
25	中国油料（香港）有限公司	01-01-2002	12-31-2002
26	MERCURY AIR GROUP	08-01-2002	07-31-2003
27	香港中石航有限公司	01-01-2002	12-31-2002
28	HYUNDAI CORPORATION	07-01-2002	06-30-2003

5、地面服务代理协议

公司（作为“承运方”）与国内东北地区、华北地区、华东地区、华南地区、西

南地区、西北地区中 66 家代理单位（作为“服务方”）签署了《地面服务代理协议》，与 66 家代理单位签署了《不正常航班服务代理协议》，与 37 家代理单位签署了《常旅客服务代理协议》，与 3 家代理单位签署了《公务舱旅客服务协议》；并与国外代理单位对于国际、地区航线的 28 个通达城市（包括技术经停城市）签署了《地面服务代理协议》。根据《地面服务代理协议》，缔约方根据公平的原则为发行人提供通讯、配载、集装设备、运输业务文件、旅客、行李、货物、邮件、配餐管理及飞机维护、清洁、停机坪、通道和地面运输等服务，公司根据协议约定支付服务费。

6、客运、货运代理协议

截至 2002 年 12 月 31 日，公司与国内 3035 家客运销售代理签署了《客运代理协议》。根据协议规定，销售代理人按照本公司的委托和约定的条件代理公司航班客票销售及相关业务，本公司向其支付代理手续费。

截至 2002 年 6 月 30 日，公司与国内 125 家货运代理签署了《货运代理协议》，根据协议规定，销售代理人按照本公司的委托和约定的条件代理公司货物运输销售及相关业务，本公司向其支付代理手续费。

7、保险合同

（1）航空保险

根据中国人民保险公司向民航总局出具的航空保险保单，保障的范围有：机身及零备件一切险、机身及零备件战争险、综合责任险等。该保单的有效期至 2003 年 9 月 30 日止。

（2）空勤人员特约人身保险合同

公司与中国平安保险股份有限公司广州分公司及中国太平洋人寿保险股份有限公司广州分公司分别签署了《中国南方航空股份有限公司空勤人员特约人身保险合同》，合同规定：公司向上述承保人投保团体特约人身意外伤害保险，并按时、足额支付保险费。投保对象包括公司广州飞行部、客舱部、河南分公司、湖北分公司、湖南分公司、海南分公司、深圳分公司、珠海直升机公司、珠海模拟机中心、北海基地、广西航空有限公司、贵州航空有限公司、珠海航空有限公司、汕头航空有限公司和公司派往四川航空股份有限公司和中国邮政航空有限责任公司执行飞行和训练任务的

在册空勤人员以及民航总局、中南管理局、白云机场等单位在执行公司飞行任务的飞行人员。保险期限为一年，自 2002 年 12 月 19 日零时起至 2003 年 12 月 18 日二十四时止，合同全球 24 小时有效。

8、国内借款合同

(1) 2001 年 3 月 30 日，公司与国家开发银行签订了 4400070012000020037 号《借款合同》，借款人民币 10 亿元，用于广州白云机场迁建工程基地项目，贷款期限 9 年 8 个月。该合同由南航集团财务有限公司提供担保。

(2) 2001 年 7 月 27 日，公司与中国农业银行广州市淘金支行签订了（粤穗东）农银借字（2001）第 0086 号《借款合同》，借款人民币 32,170 万元，用于购买飞机，贷款期限 5 年。该合同由南航集团提供担保。

(3) 2002 年 1 月 28 日，公司与中国工商银行广东省广州市流花支行签订了 2002 年技字第 1 号《固定资产借款合同》，借款人民币 3 亿元，用于广州白云国际机场南航基地迁建工程，贷款期限 36 个月。该合同由南航集团提供保证担保。

(4) 2002 年 1 月 28 日，公司与中国工商银行广东省广州市流花支行签订了 2002 年技字第 2 号《固定资产借款合同》，借款人民币 5 亿元，用于广州白云国际机场南航基地迁建工程，贷款期限 84 个月。该合同由南航集团提供保证担保。

(5) 2002 年 3 月 21 日，公司与广东发展银行广州分行签订了 2002 穗发银贷（机）字 001 号《借款合同》，借款人民币 1 亿元，用于广州新机场建设，贷款期限 12 个月。

(6) 2002 年 3 月 21 日，公司与广东发展银行广州分行签订了《借款合同》，借款人民币 1 亿元，用于广州新机场建设，贷款期限 12 个月。

(7) 2002 年 3 月 25 日，公司与招商银行广州分行机场支行签订了 11020301 号《借款合同》，借款人民币 13000 万元，用于购买飞机，贷款期限 1 年。该合同由南航集团提供担保。

(8) 2002 年 4 月 15 日，公司与招商银行广州分行机场支行签订了 11020401 号《借款合同》，借款人民币 4,000 万元，用于购买飞机，贷款期限 1 年。该合同由南航集团提供担保。

(9) 2002 年 5 月, 公司与中国农业银行广州市东山支行签订了(粤穗东)农银借字(2002)第 019 号《借款合同》, 借款人民币 68,400 万元用于购买 2 架 B47-400F 货机和购买货机产生的相关费用, 贷款期限 5 年。该合同由南航集团提供保证担保。

(10) 2002 年 7 月 15 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 035 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团提供保证担保。

(11) 2002 年 7 月 16 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 036 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团提供保证担保。

(12) 2002 年 7 月 16 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 043 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团财务公司提供保证担保。

(13) 2002 年 7 月 29 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 042 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 5,000 万元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团财务公司提供保证担保。

(14) 2002 年 7 月 29 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 044 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团财务公司提供保证担保。

(15) 2002 年 8 月 21 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 052 号《流动资金借款合同》, 借款人民币 5,000 万元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团财务公司提供保证担保。

(16) 2002 年 8 月 23 日, 公司与招商银行广州分行机场支行签订了 11020801 号《借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于购买飞机, 贷款期限半年。该合同由南航集团提供担保。

(17) 2002 年 8 月 23 日, 公司与招商银行广州分行机场支行签订了 11020802 号《借款合同》, 借款人民币 5,000 万元, 用于购买飞机, 贷款期限半年。该合同由南航集团提供担保。

(18) 2002 年 8 月 23 日, 公司与招商银行广州分行机场支行签订了 11020803 号《借款合同》, 借款人民币 1 亿元, 用于购买飞机, 贷款期限半年。该合同由南航集团提供担保。

(19) 2002 年 9 月 3 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深循借南字 2002 年第 001 号《流动资金循环借款合同》, 借款额度为人民币 1 亿元, 用于满足生产、经营中的流动资金需要, 上述借款额度的期限为自合同生效之日起至 2003 年 3 月 5 日止, 借款人在该期限内可循环使用借款额度。该合同由南航集团提供保证担保。

(20) 2002 年 9 月 3 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深循借南字 2002 年第 002 号《流动资金循环借款合同》, 借款额度为人民币 1 亿元, 用于满足生产、经营中的流动资金需要, 上述借款额度的期限为自合同生效之日起至 2003 年 3 月 5 日止, 借款人在该期限内可循环使用借款额度。该合同由南航集团提供保证担保。

(21) 2002 年 9 月 3 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 051 号《流动资金借款合同》, 借款额度为人民币 1 亿元, 用于流动资金周转, 贷款期限为半年。该合同由南航集团财务公司提供保证担保。

(22) 2002 年 9 月 10 日, 公司与中国农业银行广州市东山支行签订了(粤穗东)农银借字(2002)第 045 号《借款合同》, 借款人民币 63,842 万元, 用于购买飞机, 贷款期限 5 年。该合同由南航集团提供担保。

(23) 2002 年 9 月 29 日, 经本公司授权, 中国南方航空(集团)深圳公司与中

国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 068 号《流动资金借款合同》，借款额度为人民币 1 亿元，用于流动资金周转，贷款期限为半年。该合同由南航集团提供保证担保。

(24) 2002 年 9 月 30 日，经本公司授权，中国南方航空（集团）深圳公司与中国工商银行深圳市南头支行签订了工银深短借南字 2002 年第 069 号《流动资金借款合同》，借款额度为人民币 1 亿元，用于流动资金周转，贷款期限为半年。该合同由南航集团提供保证担保。

(25) 2002 年 8 月 22 日，公司与中国银行广东分行签订了 GDK475040102000680 号《贷款协议》，借款人民币 4 亿元，用于购买 B737-800 客机，借款期限为 10 年。合同规定，在取得所购飞机所有权后，公司将飞机抵押给贷款人作为贷款担保，同时，公司向贷款人转让所购飞机保险权益，作为偿还债务的担保。

(26) 2002 年 9 月 2 日，公司与中国银行广东分行签订了 GDK475041402000717 号《外币借款合同》，借款 49,755,420 美元，用于流动资金周转，借款期限为 12 个月。该合同采用信用担保方式。

(27) 2002 年 9 月 6 日，公司与中国银行广东分行签订了 GDK475040102000719 号《贷款协议》，借款人民币 4 亿元，用于购买 737-800 客机，借款期限为 10 年。合同规定，在取得所购飞机所有权后，公司将飞机抵押给贷款人作为贷款担保，同时，公司向贷款人转让所购飞机保险权益，作为偿还债务的担保。

(28) 2002 年 9 月 30 日，公司与中国银行广东分行签订了 GDK475041402000841 号《外币借款合同》，借款 133,776,296 美元，用于流动资金周转，借款期限为 12 个月。该合同采用信用担保方式。

(29) 2002 年 11 月 1 日，公司与中国银行广东分行签订了 GDK475041402001067 号《外币借款合同》，借款 88,811,434 美元，用于流动资金周转，借款期限为 12 个月。该合同采用信用担保方式。

(30) 2001 年 6 月 27 日，公司与招商银行广州分行机场支行签订了 2001 年 21010602 号《授信协议书》，根据协议，招商银行广州分行机场支行同意向公司授予最高额度人民币 5 亿元授信额度，用于贷款、开证、进出口押汇、打包放款、票据贴

现、承兑汇票等,授信额度的使用期限从 2001 年 6 月 28 日起到 2006 年 6 月 28 日止。

(31) 2001 年 8 月 17 日,公司与广东发展银行广州分行签订了 2001 穗发银(机)字 002 号《额度借款合同》,广东发展银行广州分行向公司提供额度贷款,最高限额为人民币 2 亿元,用于广州新机场建设,有效期限为 48 个月。

(32) 公司与招商银行广州分行机场支行签订了第 21020401 号《授信协议》,根据协议,招商银行广州分行机场支行同意向公司授予最高额度人民币 5 亿元授信额度,用于贷款业务和商业承兑汇票、开立信用证、保函等,授信期间为 2002 年 4 月 1 日至 2003 年 4 月 1 日。

(33) 2002 年 4 月 18 日,公司与中国民生银行签订了 2002 年总综授字第 5 号《综合授信合同》,中国民生银行向公司提供人民币 12 亿元的授信额度,其中用于贷款(含打包贷款)2 亿元、买方付息票据业务 10 亿元,授信期限为两年。

(34) 2002 年 5 月 8 日,公司与深圳发展银行广州分行区庄支行签订了深发穗区综字第 2002003 号《综合授信额度合同》,深圳发展银行广州分行区庄支行向公司提供人民币 5 亿元的综合授信额度,用于贷款、贴现、承兑等,授信期限为两年。

2003 年 1 月 29 日,根据《公司法》的有关规定,中国南方航空(集团)深圳公司规范为中国南方航空股份有限公司深圳分公司,其上述第(10)——(15)、(19)——(21)及(23)、(24)项合同的权利与义务由本公司继承。

9、国外借款合同

序号	借款方	飞机号	型号	贷款期限	银团牵头人
1	CZ FLAMINGO	B2923	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
		B2924	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
		B2926	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
		B2927	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
		B2929	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
		B2941	B737-300	12	FIRST CHICAGO/BOC N.Y
2	CZ KAPOK LTD	B2824	B757-200	12	CITIBANK
		B2825	B757-200	12	CITIBANK
3	CZ SKYLARK LTD	B2583	B737-300	12	ANZ/BOC LONDON
		B2922	B737-300	12	ANZ/BOC LONDON
4	CZ93B LTD	B2835	B757-200	12	IBJ/PCBC/CHASE/DBS
5	CZ97A LTD	B2055	B777-200	12	BOA/BOC
6	CSA-1 LTD	B2920	B737-300	10	CHASE/PCBC
7	ZHONGYUAN99A LTD	B2574	B737-300	12	JPMORGAN CHASE BANK
		B2575	B737-300	12	JPMORGAN CHASE BANK

10、银企合作协议

(1) 2002 年 4 月 14 日，公司与中国建设银行广东省分行签订了《银企合作协议》，根据协议，双方在法律和金融政策允许的前提下，在信贷及其他金融服务方面展开合作。协议有效期为三年。

(2) 2002 年 6 月 7 日，公司与中国银行签订了中银司协 2002 (86) 号《银企合作协议》，根据协议，中国银行将根据公司生产经营的需要，在符合中国银行内部风险管理制度并按其有关业务操作规程执行的条件下，向公司提供总额最高不超过人民币 120 亿元的授信融资；同时，双方在本外币融资、资金结算、外汇业务及其他金融服务方面展开合作。协议有效期为三年。

11、公司与中国移动通信集团合作框架协议

2002 年 1 月 23 日，本公司与中国移动通信集团签署《合作框架协议》，根据协议，双方在常旅客计划、手机订票、在 1258 服务中心售票业务及利用双方培训资源方面进行合作。协议自签订日起生效，为期两年。

12、公司与广东科龙电器公司战略合作框架协议

2002 年 7 月 9 日，本公司与广东科龙电器股份有限公司签署《战略合作框架协议》，根据协议，双方在业务、常旅客计划及促销奖励方面进行合作。协议自签订之日起生

效，为期两年。

13、《建筑施工合同》

(1) 2001 年 12 月 28 日，本公司与汕头市建筑工程总公司就广州新白云国际机场南航基地航空配餐楼的建设问题，签订了《建设工程施工合同》，在施工合同中，双方约定了承建工程范围、质量标准等内容，其中，合同价款为 72,192,500 元人民币，开工日期为 2001 年 11 月 8 日，竣工日期为 2003 年 1 月 20 日。

(2) 2002 年 4 月 18 日，本公司与中国建筑第二工程局就广州新白云国际机场南航基地货运站主体工程的建设问题，签订了《建设工程施工合同》，在施工合同中，双方约定了工程承包范围、方式、质量标准等内容，其中，合同价款为 88,265,428 元人民币，开工日期为 2002 年 4 月 20 日，竣工日期为 2003 年 5 月 19 日。

14、有关关联交易的合同详见本招股说明书之“第六章 同业竞争与关联交易”。

三、重大诉讼或仲裁事项

截止本招股说明书签署之日，本公司与新联国际顾问有限公司的诉讼案件尚未了结。1994 年，香港新联国际顾问有限公司与南航集团等航空公司下属的进出口贸易公司合资成立“华联航材系统有限公司”。2000 年 7 月，新联国际顾问有限公司在香港正式向本公司等航空公司提出索赔要求，主要理由是这些航空公司违反所签协议及委托书的义务，没有优先采用华联航材系统有限公司的航材，致使该公司遭受巨大损失，因此本公司作为被告被诉因违约支付原告无固定金额的赔偿。由于本案正处于初步阶段，难以估计判决的结果。但公司代理律师认为被告有合理的机会在诉讼中进行成功的抗辩。公司目前已就管辖权问题提出异议，要求法院将案件转到国内法院审理。

本公司、本公司独立董事、主承销商及发行人律师一致认为，从本案的诉讼性质和进展情况来看，该诉讼目前不会对公司本次发行上市和持续经营能力产生重大不利影响。

除此之外，本公司、持有公司 20%以上股份的股东、公司的控股子公司、以及本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员不存在其他正在进行或尚未完毕的足以对公司财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生重大影响或争议标的 1000 万元人民币以上的诉讼或仲裁事项。公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员不存在受到刑事诉讼的情况。

第十五章 董事及有关中介机构声明

中国南方航空股份有限公司全体董事声明

本公司全体董事承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

董事签名：

_____（颜志卿） _____（刘名启）

_____（王昌顺） _____（彭安发）

_____（王全华） _____（赵留安）

_____（周永前） _____（周用金）

_____（徐杰波） _____（吴荣南）

_____（杜志强） _____（乐巩南）

_____（魏明海） _____（王 知）

_____（隋广军）

中国南方航空股份有限公司

中国银河证券有限责任公司声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

项目负责人：

_____（李晓岱）

公司法定代表人：

_____（汤世生）

中国银河证券有限责任公司

正平天成律师事务所声明

本所及经办律师保证由本所同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容已经本所审阅，确认招股说明书（或招股说明书）不致因上述内容出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏引致的法律风险，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办律师：

_____（吕 晖）

_____（章震亚）

律师事务所负责人：

_____（孔 超）

正平天成律师事务所

发行人财务审计机构关于本招股说明书的声明

本所及经办会计师保证由本所同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的财务报告已经本所审计，盈利预测已经本所审核。确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏，并对上述报告承担本所相关报告中所述之相应责任。

经办注册会计师：

— (罗铮)

— (赵奇)

会计事务所负责人：

— (萧伟强)

毕马威会计师事务所

承担验资业务机构关于本招股意向书（或招股说明书）的声明

本所及经办会计师保证由本所同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的财务报告已经本所审计，所引用的验资报告及有关数据已经本所审阅，确认招股说明书（或招股说明书）不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述及重大遗漏，并对上述报告承担本所相关报告中所述之相应责任。

经办注册会计师：

_____（罗 铮）

_____（赵奇）

会计事务所负责人：

_____（萧伟强）

毕马威华振会计师事务所

毕马威会计师事务所关于招股说明书（招股意向书） 中引用的审计报告的声明与承诺

本所就招股说明书（招股意向书）中引用的审计报告的声明与承诺：拟刊登的中国南方航空股份有限公司首次公开发行 A 股股份之招股说明书（招股意向书）中引用的二零零零年度、二零零一年度及二零零二年度审计报告与我们分别与二零零一年四月十七日、二零零二年四月十二日及二零零三年三月十四日出具的审计报告之间不存在差异。

事务所负责人签名：

_____（邹小磊）

毕马威会计师事务所

广州中天衡评估有限公司声明

本公司保证由本公司同意发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估数据已经本公司审阅，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办评估师：

_____（何锦潮）

_____（胡东全）

_____（张鹤龄）

_____（程梅华）

公司法人代表：

_____（王兴中）

广州中天衡评估有限公司

第十六章 附录和备查文件

一、附录

附录作为本招股说明书的有机组成部分，主要包括：

- 1、 审计报告及财务报告全文；
- 2、 本公司 2003 年盈利预测报告；
- 3、 按照国际通行的会计和信息披露准则编制的近三年审计报告和财务报告。

二、备查文件

以下文件将陈放在本公司和主承销商的办公地点，以备投资者查阅。

- 1、 本次发行的招股说明书及摘要；
- 2、 正平天成律师事务所出具的法律意见书及律师工作报告；
- 3、 公司成立的批准文件；
- 4、 毕马威华振会计师事务所出具的验资报告；
- 5、 公司章程；
- 6、 公司营业执照；
- 7、 公司改组的其他有关材料；
- 8、 公司关于本次新股发行的股东大会决议；
- 9、 中国证监会核准本次发行的文件；
- 10、 承销协议；
- 11、 公司重要合同；
- 12、 前次募集资金使用情况专项报告；
- 13、 中国证监会要求的其他文件。

三、查阅时间、地点：

1、查阅时间：

每周一至周五上午 9：00 — 11：00 ，下午 2：30 — 4：30

2、查阅地点

中国南方航空股份有限公司

地 址： 广州白云国际机场

联系人：苏亮、雷彬

联系电话：(020) 86124737

信息披露网址：<http://www.cs-air.com>

中国银河证券有限责任公司

地 址：北京市西城区金融大街 35 号国际企业大厦 C 座

联系人： 李晓岱、司宏鹏、茅荪、张瑾、李勇

联系电话：(010) 66568073、66568093、66568095、66568090