



A STAR ALLIANCE MEMBER 

中国国际航空股份有限公司

股票代码: 601111 上海 00753 香港 AIRC 伦敦



二〇一九年度报告

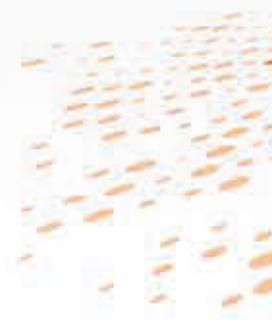
中国国际航空股份有限公司简称中国国航，英文名称为**Air China Limited**，简称**Air China**，是中国唯一载国旗飞行的航空公司。

“凤凰者，仁鸟也”，“见则天下宁”。中国国航的企业标识由一只艺术化的凤凰和中国改革开放的总设计师邓小平同志书写的“中国国际航空公司”以及英文“**AIR CHINA**”构成。凤凰是中华民族远古传说中的祥瑞之鸟，为百鸟之王。凤凰“出于东方君子之国，翱翔四海之外”，撷英咀华，志存高远。中国国航推崇的凤凰精神的核心内涵是“传递吉祥，引领群伦，超越自我”。中国国航具有深厚的历史积淀，身为中国民航业发展的践行者、推动者和引领者，

秉承凤凰精神，致力于打造完美航程，传递平安吉祥，致力于引领行业发展，打造“国家名片”，致力于创新进取，追求事业辉煌。

中国国航于2004年12月15日在香港联合交易所有限公司(股票代码0753)和伦敦证券交易所(交易代码AIRC)上市；于2006年8月18日在上海证券交易所(股票代码601111)上市。

中国国航总部位于北京，设有西南、浙江、重庆、天津、上海、湖北、贵州、西藏和温州分公司，以及华南基地等。截至报告期末，中国国航主要控股子公司有深圳航空有限责任公司(含昆明航空

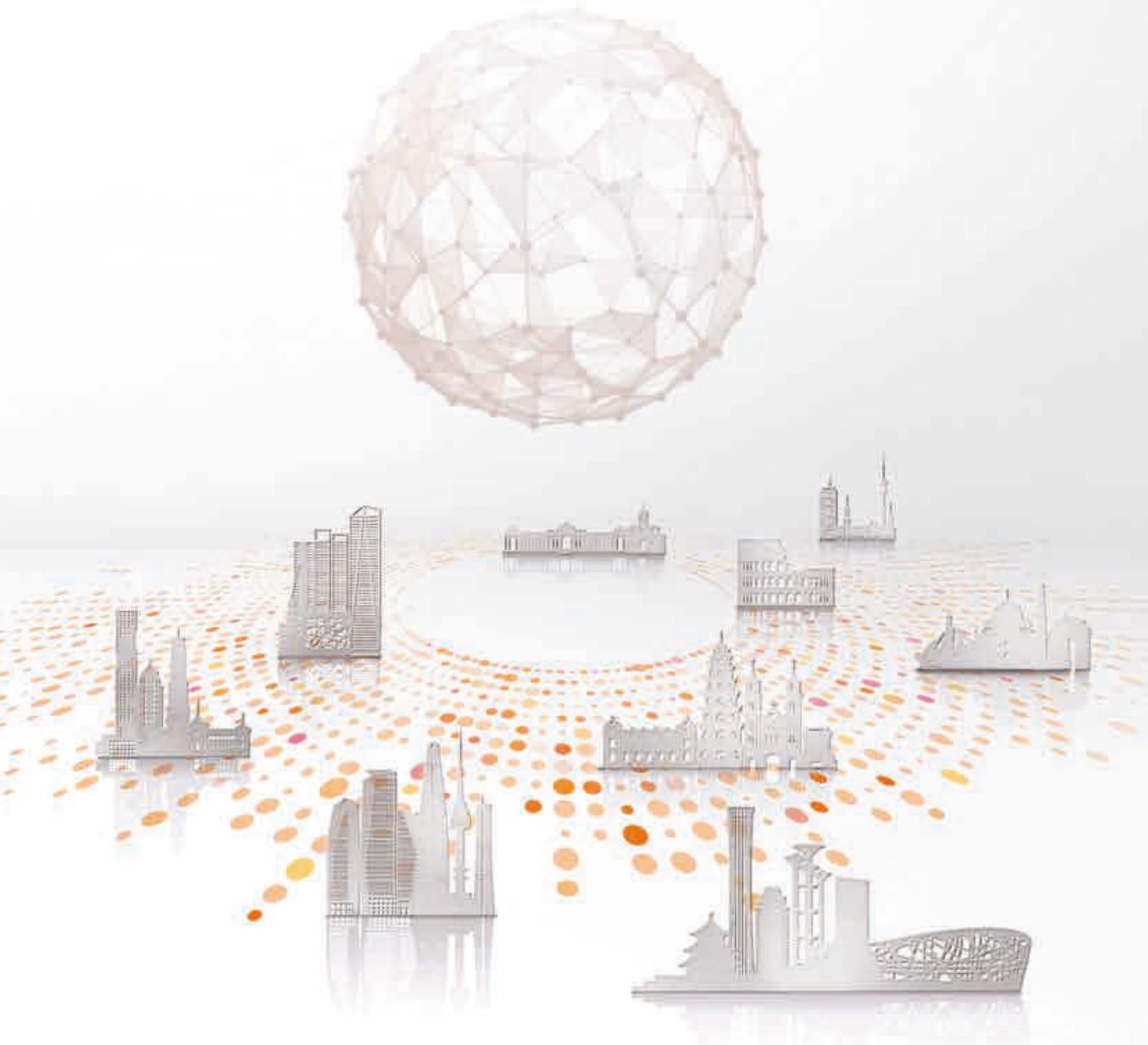


有限公司)、澳门航空股份有限公司、北京航空有限责任公司、大连航空有限责任公司、中国国际航空内蒙古有限公司、北京飞机维修工程有限公司、国航进出口有限公司、成都富凯飞机工程服务有限公司、中国国际航空汕头实业发展公司等；合营公司主要有北京集安航空资产管理有限公司、四川国际航空发动机维修有限公司等；另外，中国国航参股西藏航空有限公司、国泰航空有限公司、山东航空股份有限公司等，且为山东航空集团有限公司的第一大股东。

中国国航以“全球领先的航空公司”为愿景，积极落实“竞争实力世界前列、发展能力持续增强、客

户体验美好独特、相关利益稳步提升”的战略目标。中国国航致力于为旅客提供“放心、顺心、舒心、动心”的服务，拥有中国历史最长的常旅客计划——“国航知音”，通过整合控股、参股公司多品牌常旅客会员，统一纳入“凤凰知音”品牌。截至报告期末，凤凰知音会员总数已达6,359.53万人。

截至报告期末，本集团拥有各型飞机699架，平均机龄6.96年；经营客运航线达770条，其中国际航线137条，地区航线27条，国内航线606条；通过与星空联盟成员的合作，将服务进一步拓展到195个国家(地区)的1,317个目的地。



重要提示



一、 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。

二、 公司全体董事出席董事会会议。

三、 德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)为本公司出具了无保留意见的审计报告。

四、 公司负责人董事长蔡剑江先生、主管会计工作负责人总会计师肖烽先生及会计机构负责人(会计主管人员)财务部总经理詹中先生声明：保证年度报告中财务报告的真实、准确、完整。

五、 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

本公司董事会建议截至2019年12月31日止年度向股东分配现金红利共计约6.45亿元，按公司目前总股数14,524,815,185股设计，每10股现金分红为0.4442元(含适用税项)。有关现金分红方案将呈交公司2019年度股东大会予以审议。

六、 前瞻性陈述的风险声明

本报告中所涉及的未来计划、发展战略等前瞻性描述不构成公司对投资者的实质承诺，敬请投资者注意投资风险。

七、 是否存在被控股股东及其关联方非经营性占用资金情况？

否

八、 是否存在违反规定决策程序对外提供担保的情况？

否

九、 重大风险提示

无

目录



4	董事长致辞
6	第一章 释义
8	第二章 公司简介和主要财务指标
14	第三章 公司业务概要
25	第四章 经营情况讨论与分析
56	第五章 重要事项
68	第六章 普通股股份变动及股东情况
72	第七章 董事、监事、高级管理人员和 员工情况
88	第八章 公司治理
94	第九章 公司债券相关情况
101	第十章 财务报告
234	第十一章 备查文件目录





董事长 致辞



蔡剑江
董事长

2019年是全面建成小康社会关键之年。本集团以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真学习贯彻习近平总书记重要指示批示精神，坚决贯彻落实党中央国务院决策部署，践行新发展理念和高质量发展要求，切实承担起央企的政治责任和社会责任。聚焦创建世界一流，把握机遇、攻坚克难，安全运行持续平稳，服务品质持续改善，经营效益行业领先，竞争优势得到巩固，各方面工作保持积极稳健态势，高质量发展取得新的进展。

2019年，本集团实现营业收入1,361.81亿元，利润总额91.05亿元，归属于上市公司股东净利润64.09亿元。本集团实现安全飞行228.5万小时，同比增长4.12%；运输总周转量253.64亿吨公里，同比增长3.50%；运送旅客1.15亿人次，同比增加4.81%；运输货邮143.42万吨，同比下降1.83%。

本集团坚持稳中求进的工作总基调，面对日趋复杂的经营环境，持续推进深化改革，稳步增强发展动能，经营业绩继续领跑行业。坚持全机队运营优化，克服运力紧缺影响，投入紧密匹配市场需求，资源利用效率持续提升。坚持世界级枢纽建设，网络拓展扎实推进，速赢项目取得成效。营销把控能力不断增强，商业模式转型持续深入，强化收益精细化管理，营销品质优势扩大。推进优质品牌战略，聚焦航班正常性管理，增强服务提供协同能力，产品服务水平改善明显。周密组织大兴机场首航与投运，两场运行安全顺畅。响应国家“一带一路”倡议，新开北京—尼斯、上海—伦敦、杭州—罗马等9条国际和地区航线，不断拓展北京枢纽航线网络宽度和厚度；推进数字化转型，形成体验引领，“凤凰知音”人数达到6,359.53万人，常旅客贡献收入同比增长5%。移动客户端用户突破1,000万人，销售收入突破100亿元；扩大品牌传播力度，参加第二届中国国际进口博览会，助力北京冬奥会、世园会筹办，开展联合营销推广，公司品牌认知度和影响力显著提升。

本集团深入推进“三大攻坚战”，取得积极进展。全力开展扶贫攻坚，帮扶对象苏尼特右旗退出贫困旗县、昭平县完成年度脱贫攻坚任务，连续两年荣获中央单位定点扶贫工作考核最高等次“好”。积极防控重大风险，提升风险合规管理能力，夯实制度管理基础，进一步推进内部审计制度建设，法治中航建设进展顺利，依法治企、合规经营成为全员共识。全力打赢蓝天保卫战，健全节能环保管理制度，推进节能减排项目实施，公司荣获第十届中华环境奖优秀奖，在行业专项督查中获评示范单位。

本集团落实“两个一以贯之”要求，聚焦国企改革任务，推进党的领导融入公司治理，加强董事会规范建设，确保各治理主体的协调运转、科学决策、稳健发展。公司董事会蝉联第十五届中国上市公司董事会“最佳董事会”奖；获第九届香港中国证券金紫荆“最佳公司治理上市公司”和“最具价值投资上市公司”奖项。

2020年初，各地相继出现了新型冠状病毒肺炎疫情。本集团全力做好疫情防控工作，最大限度保护旅客与员工的健康与安全，并积极履行社会责任，为战胜疫情贡献力量。本集团通过调整运力结构，优化收益管理，强化成本控制，突出风险管控，努力将疫情影响降至最低。我们相信在党中央统一领导下，全国人民众志成城、团结奋战，一定能打赢这场疫情防控阻击战。

2020年是“十三五”规划收官之年，也是全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标的决胜之年。面对形势任务和风险挑战，本集团将更加紧密地团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，戮力同心、锐意进取，扎实推进治理体系和治理能力现代化，用一流的工作业绩为建设世界一流航空运输集团筑牢根基，为夺取全面建成小康社会伟大胜利作出更大贡献。



董事长

中国，北京
二〇二〇年三月三十一日



第一章 释义

在本报告书中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

运输能力

可用吨公里	指	飞行公里乘以可用运载吨位数量
可用座位公里	指	飞行公里乘以可出售座位数量
可用货运吨公里	指	飞行公里乘以可载货物及邮件吨位数量

运载规模

旅客周转量	指	除另有所指外，以收入客公里计算
收入客公里	指	飞行公里乘以收费旅客人数
货邮周转量	指	除另有所指外，以收入货运吨公里计算
收入货运吨公里	指	飞行公里乘以收费运载货物及邮件吨位
收入吨公里	指	飞行公里乘以收费运载(乘客及货物)吨位量

收益单位

客公里收益/每客公里收益	指	旅客经营收入除以收入客公里
货运吨公里收益/每货运吨公里收益	指	货物经营收入除以收入货运吨公里

运输效率

综合载运率	指	以收入吨公里除以可用吨公里所得的百分比
客座率/客座利用率	指	以收入客公里除以可用座位公里所得的百分比
货邮载运率/货物及邮件载运率	指	以收入货运吨公里除以可用货运吨公里所得的百分比
轮挡小时	指	由轮挡于飞机起飞时脱离机轮开始计算，直至轮挡再次返回飞机的机轮的完整小时和/或部分小时



简称

本集团	指	中国国际航空股份有限公司及其控股子公司
国航、公司、本公司	指	中国国际航空股份有限公司
深圳航空	指	深圳航空有限责任公司
昆明航空	指	昆明航空有限公司
澳门航空	指	澳门航空股份有限公司
北京航空	指	北京航空有限责任公司
大连航空	指	大连航空有限责任公司
内蒙航空	指	中国国际航空内蒙古有限公司
AMECO	指	北京飞机维修工程有限公司
中航财务	指	中国航空集团财务有限责任公司
资本控股	指	中国航空资本控股有限责任公司
国货航	指	中国国际货运航空有限公司
国货航集团	指	中国国际货运航空有限公司及其控股子公司
山东航空/山航股份	指	山东航空股份有限公司
山航集团	指	山东航空集团有限公司
国泰航空	指	国泰航空有限公司
国泰航空集团	指	国泰航空及其子公司
中航集团公司	指	中国航空集团有限公司
中航集团	指	中国航空集团有限公司及其控股子公司(不包括本集团)
中航有限	指	中国航空(集团)有限公司
中航有限集团	指	中航有限及其子公司
中国民航局	指	中国民用航空局
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
报告期	指	二〇一九年一月一日至二〇一九年十二月三十一日
报告期末	指	二〇一九年十二月三十一日





第二章 公司简介和主要财务指标

一、公司信息

公司的中文名称	中国国际航空股份有限公司
公司的中文简称	中国国航
公司的外文名称	Air China Limited
公司的外文名称缩写	Air China
公司的法定代表人	蔡剑江

二、联系人和联系方式

	董事会秘书	证券事务代表
姓名	周峰	杨征
联系地址	中国北京市顺义区空港工业区天柱路30号	中国北京市顺义区空港工业区天柱路30号
电话	86-10-61461049	86-10-61462794
传真	86-10-61462805	86-10-61462805
电子信箱	zhoufeng@airchina.com	yangzheng@airchina.com

三、基本情况简介

公司注册地址	中国北京市顺义区空港工业区天柱路28号蓝天大厦
公司注册地址的邮政编码	101312
公司办公地址	中国北京市顺义区空港工业区天柱路30号
公司办公地址的邮政编码	101312
公司网址	www.airchina.com.cn
电子信箱	ir@airchina.com

四、信息披露及备置地点

公司选定的信息披露报纸名称	中国证券报、上海证券报、证券日报
登载年度报告的中国证监会指定网站的网址	www.sse.com.cn
公司年度报告备置地点	中国国际航空股份有限公司董事会办公室

五、公司股票简况

股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	中国国航	601111	/
H股	香港联合交易所	中国国航	00753	/
H股	伦敦证券交易所	AIRC	AIRC	/

六、其他相关资料

公司聘请的会计师事务所(境内)	名称	德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
	办公地址	中国上海市延安东路222号外滩中心30楼
	签字会计师姓名	陆京泽、郭静
公司聘请的会计师事务所(境外)	名称	德勤·关黄陈方会计师行
	办公地址	中国香港金钟道88号太古广场一座35楼
	签字会计师姓名	任绍文

七、近三年主要会计数据和财务指标

(一) 主要会计数据

单位：千元 币种：人民币

主要会计数据	2019年	2018年	本期比上年 同期增/(减)	2017年
营业收入	136,180,690	136,774,403	(0.43%)	121,362,899
利润总额	9,104,639	9,957,905	(8.57%)	11,480,887
归属于上市公司股东的净利润	6,408,576	7,336,327	(12.65%)	7,240,312
归属于上市公司股东的扣除非经常 性损益的净利润	6,173,872	6,620,005	(6.74%)	7,226,790
经营活动产生的现金流量净额	38,340,183	31,418,890	22.03%	26,389,301

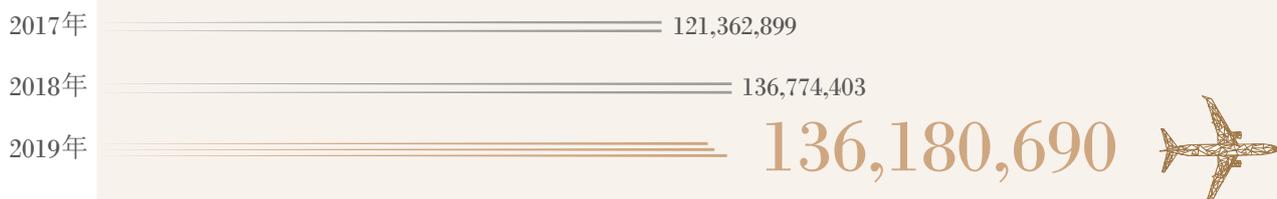
	2019年末	2018年末	本期末 比上年同期 末增/(减)	2017年末
归属于上市公司股东的净资产	93,505,857	93,216,239	0.31%	86,120,794
总资产	294,253,553	243,716,006	20.74%	235,717,816



第二章 公司简介和主要财务指标

营业收入

(单位：千元 币种：人民币)



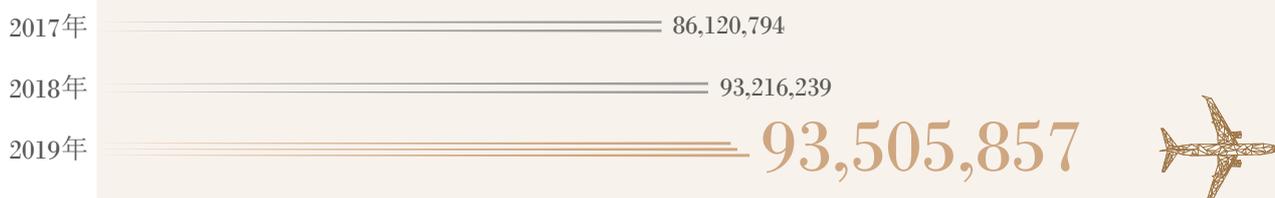
归属于上市公司股东的净利润

(单位：千元 币种：人民币)



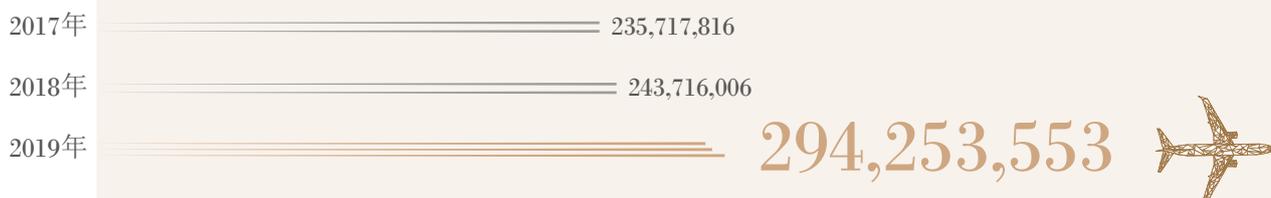
归属于上市公司股东的净资产

(单位：千元 币种：人民币)



总资产

(单位：千元 币种：人民币)



(二) 主要财务指标

主要财务指标	2019年	2018年	本期比上年 同期增/(减)	2017年
基本每股收益(元/股)	0.47	0.53	(11.32%)	0.54
稀释每股收益(元/股)	不适用	不适用	不适用	不适用
扣除非经常性损益后的基本每股收 益(元/股)	0.45	0.48	(6.25%)	0.54
加权平均净资产收益率(%)	7.09	8.17	(13.22%)	8.96
扣除非经常性损益后的加权平均净 资产收益率(%)	6.83	7.38	(7.45%)	8.94

八、境内外会计准则下会计数据差异**(一) 同时按照国际财务报告准则与按中国企业会计准则披露的财务报告中归属于上市公司股东的净利润和归属于上市公司股东的净资产差异情况**

单位：千元 币种：人民币

	归属于上市公司 股东的净利润		归属于上市公司 股东的净资产	
	本期数	上期数	期末数	期初数
按中国企业会计准则	6,408,576	7,336,327	93,505,857	93,216,239
按国际财务报告准则调整的项目及金额：				
递延税项	(3,906)	(4,778)	60,948	64,854
固定资产等长期资产价值差异	15,624	19,112	(248,047)	(263,671)
出售港龙航空有限公司的未实现利润	-	-	139,919	139,919
按国际财务报告准则	6,420,294	7,350,661	93,458,677	93,157,341



第二章 公司简介和主要财务指标

(二) 境内外会计准则差异的说明

递延税项的差异主要是由于准则差异对净利润及净资产的影响而引起的。

固定资产等长期资产价值差异主要由以下三方面原因构成：

1. 为根据中国企业会计准则，在1994年1月1日之前以外币购入的固定资产均以政府当时拟定的汇率(即当时的政府价)折算为人民币金额记账。根据国际财务报告准则，均以当时市场汇率(即当时的调剂价)折算为人民币金额记账，因而导致根据国际财务报告准则及根据中国企业会计准则所编制的财务报表中的固定资产原值存在差异；
2. 根据国际财务报告准则下制定的会计政策，长期资产均按历史成本记账，因此按中国企业会计准则所要求记账的长期资产评估增减值及其摊销与减值，于根据国际财务报告准则编制的财务报表应予以冲回；
3. 自有及融资租赁飞机大修理费用资本化的首次执行年份不同而引起的差异。上述准则差异会随相关资产的折旧、报废或处置而递减。

因国际财务报告准则与中国企业会计准则对当时出售联营企业港龙航空有限公司给国泰航空所产生的处置收益不同而引起的未实现利润的差异。该准则差异会在本集团处置国泰航空的股权投资之时消除。

九、2019年分季度主要财务数据

单位：千元 币种：人民币

	第一季度 (1-3月份)	第二季度 (4-6月份)	第三季度 (7-9月份)	第四季度 (10-12月份)
营业收入	32,554,019	32,759,068	37,764,085	33,103,518
归属于上市公司股东的净利润	2,722,816	416,641	3,622,633	(353,514)
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	2,650,507	374,925	3,531,359	(382,919)
经营活动产生的现金流量净额	5,935,389	9,868,092	14,300,009	8,236,693

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

十、非经常性损益项目和金额

单位：千元 币种：人民币

非经常性损益项目	2019年金额	2018年金额	2017年金额
非流动资产处置损益	96,248	82,966	(170,115)
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	414,068	474,295	395,393
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、其他债权投资取得的投资收益	2,375	5,906	452
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	17,512	301,280	-
处置长期股权投资损益	(414)	568,727	-
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	(53,878)	149,480	(148,734)
少数股东权益影响额	(128,758)	(474,871)	(41,803)
所得税影响额	(112,449)	(391,461)	(21,671)
合计	234,704	716,322	13,522

十一、采用公允价值计量的项目

单位：千元 币种：人民币

项目名称	期初余额	期末余额	当期变动	对当期利润的影响金额
其他债权投资	1,040,419	1,688,451	648,032	50,962
其他权益工具投资	270,114	255,156	(14,958)	12,550
合计	1,310,533	1,943,607	633,074	63,512



第三章 公司业务概要



一、报告期内公司所从事的主要业务、经营模式及行业情况说明

(一) 公司主要业务及经营模式

本公司主要从事国际、国内定期和不定期航空客、货、邮和行李运输业务；国内、国际公务飞行业务；飞机执管业务；航空器维修；航空公司间业务代理；与主营业务有关的地面服务和航空快递(信件和信件性质的物品除外)；机上免税品；机上商品零售业务等；航空意外保险销售代理；进出口业务。其中，定期、不定期航空客运输是本公司的主营业务。

公司持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家战略、重点发展长三角和粤港澳大湾区市场，深入推进全球化网络布局，为中高端公商务旅客提供高品质的产品和服务。近年来，公司紧密围绕安全发展、结构优化、提质增效、创新变革、协同共享、效益领先的发展原则，加快推动公司商业模式转型，优化网络布局，改善旅客体验，做强做优航空运输主业。



公司发展战略

本公司将保持战略定力，以公司愿景、使命为根本出发点，继续坚持四大战略目标、积极推进七大战略重点。

- 愿景——“全球领先的航空公司”；
- 使命——“安全第一、四心服务、稳健发展、成就员工、履行责任”；
- 价值观——“人本、担当、进取、乐享飞行”；
- 品牌形象——“专业信赖、国际品质、中国风范”；
- 发展目标——“成为具有国际竞争力的大型网络型承运人，并实现可持续发展”。

四大战略目标

公司的四大战略目标是“竞争实力世界前列、发展能力持续增强、客户体验美好独特、相关利益稳步提升”。

• 竞争实力世界前列

具有较强的国际竞争力，综合指标进入全球航空运输业第一阵营，国内排名领先；拥有世界级的航空枢纽和完善的航线网络；产品和服务水平达到行业一流水平。

• 发展能力持续增强

盈利能力、安全运行能力、网络运营能力、服务能力、资源获取和整合能力、资本结构优化能力、人才发展能力与各阶段发展目标相匹配；运输业务盈利水平高于行业成长水平，单位运营成本控制水平世界领先；各相关业务具备市场化的盈利能力，盈利水平持续增强；多品牌协同和管控能力不断增强。

• 客户体验美好独特

以旅客体验为导向，为客户创造以“四心”为内涵的独特体验；服务和产品的独特性得到目标客户的有效认同和识别，对品牌形成有效支撑。

• 相关利益稳步提升

实现企业、股东、员工、客户、社会利益共同发展；提升企业持续发展能力，为股东提供良好的资产回报，为员工提供良好的职业发展机会、工作条件以及有竞争力的薪酬，为相关地区的经济发展做出贡献，有能力履行社会公益、环境保护和节约能源等社会责任。





第三章 公司业务概要

七大战略重点

七大战略重点是实现四大战略目标的支撑，要通过枢纽网络战略、资源聚合战略和成本优势战略构建可持续发展的硬实力，通过产品创新战略、品牌战略和专业化战略构建可持续发展的软实力，人才战略是其他六大战略有效实施的根本保证。

- **枢纽网络战略**

公司持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家战略、重点发展长三角和粤港澳大湾区市场，增加并增强网络次级节点作用；全球网络布局，构建适应网络化运营的管控模式。

- **资源聚合战略**

持续加强航权、时刻、联盟、合作资源的获取和有效利用；以市场为导向，推进内部核心资源的整合和优化配置，提高资源使用效率；多品牌资源整合，协同效应最大化。

- **成本优势战略**

持续推进机队优化，促进机型、市场与航线的匹配；调整成本结构，保持行业领先的成本优势。

- **产品创新战略**

坚持产品和服务创新，借助移动互联技术形成全流程的客户解决方案，建立完善的产品和服务管理体系；坚持运行模式创新，实现运行控制和安全管理的信息化，大幅提升运行品质；坚持商业模式创新，深入推进以电子商务为基础的营销模式和服务模式的转型。

- **品牌战略**

建立完善的品牌管理体系，推进品牌国际化，树立独特的品牌价值；构建多品牌体系，服务不同细分市场。

- **专业化战略**

建立以客运业务为核心的相关产业布局，发展维修、地服等业务，建立相关业务专业化管理体系，实现相关业务协同发展，增加公司的盈利来源，增强抗风险能力。

- **人才战略**

创新人才机制，大力培养或引进高级管理人才、技术人才和业务骨干人才；提升个人绩效和组织绩效，增强团队合力；清晰人才成长路径；建立激励约束机制。

(二)行业发展现状

1、国际航空运输业概况

随着科技和经济的发展，航空运输日益成为人们日常生活中最重要的交通运输方式之一。航空运输业近年虽受宏观经济波动、国际局势等因素影响，但总体仍呈健康发展态势。根据国际航空运输协会(IATA)公布的数据，2019年客运增速较2018年有所放缓，全球航空客运需求(收入客公里)同比增长4.2%，运力同比增长3.4%，载客率达82.6%，较2018年有0.7个百分点的提升；全球货运需求同比下降3.3%，货运运力同比增长2.1%。

IATA原预计，2020年全球客运需求(收入客公里)将增长4.1%，与2019年增幅4.2%基本持平；客运运力投入(可用座公里)将增长4.7%，超过2019年3.5%的增幅；客运总量将达到47.2亿人次，较2019年增加1.8亿人次；货运量预计将温和反弹，增长约2%，达到6,240万吨，高于2019年的6,120万吨。但受到新型冠状病毒肺炎疫情影响，IATA进一步下调预期：2020年全球航空客运需求或将同比下降38%，其中亚太地区全年客运需求同比下降37%，北美地区全年客运需求同比下降27%，欧洲地区全年客运需求同比下降46%。(数据来源：IATA2020年3月24日报告)

全球航空运输市场中，北美、欧洲以及亚太地区是世界航空运输业的主要市场。IATA原预计，2020年全球航空业收入将达到8,720亿美元，全球航空公司净利润293亿美元，但受到新型冠状病毒肺炎疫情影响，IATA于2020年3月24日发布预测称，2020年全球航空客运业务收入损失或将达2,520亿美元，同比下降44%；其中亚太地区客运收入下降880亿美元，北美地区客运收入下降500亿美元，欧洲地区客运收入下降760亿美元。

2、国内航空运输业概况

中国民航坚持“控总量、调结构”政策，加大供给侧结构性改革力度，客运增速虽有所放缓，但增速在全球范围仍处于较高水平。通过精准调控和精细化管理，推进全行业资源配置和使用效率的进一步提升，促使航空企业降低经营成本，提高经营效益，增强抵抗风险的能力。

中国民航全面推进高质量发展，2019年完成运输总周转量1,292.7亿吨公里，旅客运输量6.6亿人次，货邮运输量752.6万吨，同比分别增长7.1%、7.9%和1.9%。根据全国民航工作会议提出的民航发展主要预期指标，2020年预计完成运输总周转量1,390亿吨公里，旅客运输量7.1亿人次，货邮运输量763万吨，同比分别增长7.5%、7.6%和1.3%。但受到新型冠状病毒肺炎疫情影响，全国民航增速将较预期有所调整。

中国航空运输业的航线数量和航线里程亦有显著发展。根据《2018年民航行业发展统计公报》，截至2018年末，中国民航定期航班航线4,945条，其中：国内航线4,096条(港澳台航线100条)、国际航线849条。按重复距离计算的航线里程为1,219.06万公里，按不重复距离计算的航线里程为837.98万公里。

中国民航已形成以本公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司三大航空公司为主导，多家航空公司并存的竞争格局。三大国有控股航空集团占据了国内航空客货运输市场较大的份额，其他区域性航空公司和特色航空公司在各自专注的细分市场领域具有较强的市场竞争力。截至2018年底，中国内地共有运输航空公司60家，其中国有控股公司45家，民营和民营控股公司15家；全货运航空公司9家，中外合资航空公司10家，上市公司8家。

中国民航需求仍将持续增长，发展潜力巨大。随着人均收入提升、消费需求升级、经济结构调整、城镇化及区域战略的深化，中国航空需求仍将保持较快增速。目前中国航空运输业仍处于成长期，中国航空市场需求的驱动力依然坚挺，市场潜力巨大。

(三)公司市场地位

作为中国唯一载旗航空公司，公司肩负着打造国家航企名片、落实“民航强国战略”的历史重任。公司现已拥有广泛的国际航线、均衡的国内国际网络；最有价值的客户群体和最强大的品牌影响力；机队更新改造基本完成，是世界上最年轻的机队之一；盈利能力长期居行业领先地位；公司已跻身世界航空运输企业第一阵营。



第三章 公司业务概要

(四) 报告期业绩驱动因素

报告期内，中国航空运输市场整体呈现供需稳定局面，国内、国际/地区出行需求均旺盛，运力供给增速虽然放缓，但仍保持较高水平。本集团密切关注宏观和行业变化，一是紧盯市场动向，及时有效地调整航线网络；二是持续提高资源配置水平、优化生产组织，在全行业飞机利用率下降的情况下，同比提升；三是把握市场营销节奏，提高投入与市场、产品与客户的匹配度，平均客座率提升，保持主要基地和干线的竞争优势；四是积极应对部分飞机停场，通过优化航线结构、调整替代机型等举措，统筹航线运力资源配置，弥补运力缺口；五是加强大项成本管控，调整优化债务结构，减少汇率波动影响。虽然受到国际局势复杂、油价和汇率波动等不利因素的影响，本集团在报告期业绩仍保持行业领先优势。

二、报告期内公司主要资产发生重大变化情况的说明

截至2019年12月31日，本集团使用权资产及固定资产账面价值为2,057.17亿元，较年初的1,973.96亿元增加了83.21亿元，增幅为4.22%。其中，飞机及发动机账面价值为1,895.82亿元，较年初1,811.35亿元增加了84.47亿元，增幅为4.66%。

截至2019年12月31日，本集团境外资产238.91亿元，占总资产的比例为8.12%。

三、报告期内核心竞争力分析

强大的品牌优势

公司拥有堪称世界一流的安全飞行记录和国内领先的综合实力，在消费者中有着广泛的品牌认知度和良好的品牌美誉度。公司是中国唯一的载国旗飞行的民用航空公司，长期为国家领导人、外交使团、文化体育代表团等提供专机和包机服务，这是公司独有的尊贵地位和综合实力的最佳体现。

2007年至2019年公司连续十三年荣列世界品牌实验室“世界品牌500强”，排名由2007年第461位上升至2019年第281位，以1,678.76亿元的品牌价值成为2019年入选该榜单的唯一中国航企；国航同时荣获2019“中国品牌年度大奖NO.1（航空服务行业）”，并获得一项特别奖——2019年“文化品牌大奖”。2019年，国航入围2019年中国出海50强领先品牌榜首、2019年中国500最具价值品牌排行榜、2019年BrandZ2019“最具价值中国品牌100强”排行榜等奖项，荣获2019年“最具投资价值上市公司”“最佳主板上市公司”、中国上市公司董事会“金圆桌最佳董事会”等殊荣。

北京枢纽的市场领导者

公司主基地位于“中国第一国门”的北京首都国际机场。全球仅有北京首都国际机场与美国亚特兰大国际机场年旅客吞吐量超过1亿人次，北京首都国际机场年旅客吞吐量已连续七年实现增长，连续十年稳居世界第二，是世界重要的国际枢纽。北京地处欧亚交汇点，具备打造东亚地区国际大型枢纽的得天独厚的最佳区位优势，并且拥有首屈一指的本土公商务客户群体，北京的区位优势和客源结构优势有利于公司保持较高收益水平。2019年，北京枢纽新开北京—金边、北京—尼斯等国际航线，北京—喀什、北京—长治等国内航线，加密北京—旧金山、休斯顿、伦敦及北京—上海、北京—广州等航线的频次，北京枢纽的航班规模不断扩大，航线网络持续拓展，枢纽商业价值稳步提升。

北京大兴国际机场于2019年投入运行，北京形成“一市两场”的运营格局。公司将迎来北京枢纽建设的历史性机遇，未来公司将持续集中资源和精力，将北京首都国际机场打造成为具有世界竞争力的国际枢纽。

均衡互补的航线网络

公司长期以来坚持“国内国际均衡发展，以国内支撑国际”的市场布局原则，深入推进全球化网络布局，持续打造北京世界级枢纽，建设成都国际枢纽，落实国家战略、重点发展长三角和粤港澳大湾区市场，在多年的经营过程中形成了广泛均衡的国内、国际航线网络，覆盖了中国经济最发达、人口密度最高的区域。经过多年发展，公司在国内飞往欧洲和北美等主流国际航线上具有绝对的领先优势。

截至报告期末，本公司、深圳航空(含昆明航空)、澳门航空、北京航空、大连航空、内蒙航空经营客运航线达770条，其中国际航线137条，地区航线27条，国内航线606条。公司通航国家及地区43个，通航城市187个，其中国际65个，地区3个，国内119个。此外，公司还积极开展国际化合作，36家合作伙伴为公司提供每周14,393班次代码共享航班；通过与星空联盟成员的合作，将服务进一步拓展到195个国家(地区)的1,317个目的地。

高质量的客户基础

配合公司枢纽网络战略，公司定位于中高端公商务主流旅客市场，目前拥有中国最具价值的旅客群体。截至报告期末，凤凰知音会员已超过6,359.53万人，常旅客贡献收入占公司客运收入的46.5%，贡献收入同比增加5%。2019年新开发大客户435家，贡献收入同比增长8%，比重占公司客运收入的11.4%；有效大客户数量达到2,136家，维护和新开发全球协议客户累计达到124家。

领先的成本控制优势

2019年，公司继续聚焦成本效率的提升，进一步调优成本结构，提高生产效率和资源配置。在生产组织层面，继续推进“全机队运营优化项目”，落实计算机油量精细化控制等措施，节约航油成本；优化机队维修工作计划，提高机队总体可用率。在营销和采购管理方面，持续提高直销比例，降低代理费率；推进机供品全流程管理，减少生产外消耗。在运行保障方面，大力推进新能源应用，不断优化资源配置，降低成本消耗。在资金管控方面，主动防范和化解金融风险，提高资金效率，拓展融资渠道，优化债务结构，降低资金成本。

持续的管理创新机制

公司高度重视管理创新，在实践中形成了一套较为完善、成熟的创新机制，全面建立科技创新制度体系，主要由鼓励创新的企业文化、激发创新的人才管理体制和支持创新的管理制度组成。2019年，公司落实新发展理念及创新驱动发展战略，完善创新管理体系，形成支持创新的资源配置和项目实施管控平台，制定并发布了公司《创新实验室/工程技术中心管理办法》。组建创新实验室/工程技术研发中心，启动2个公司级和7个专业领域实验室的组建，不断提升创新发展管理水平与科技创新实力，提高员工创新积极性，打造优质创新团队，实现创新项目的落地和推广。截止报告期末，境内外专利(含发明、实用新型及外观设计)获得授权数量323个，软件著作权获登记数量5个。公司《飞机状态预测和维修作业管理平台》项目获得2018年度中国航空运输协会民航科学技术二等奖。



大事记

一月

1月7日，公司新开北京—金边航线。国航积极响应国家“一带一路”战略，为中柬两国搭建起全新的“空中丝路”。国航持续拓展以北京为枢纽的全球航线网络，在加速拓展中国与东南亚之间的空中通道的同时，兼顾地区重点城市的航线网络覆盖。

二月

本集团圆满完成40天春运保障工作，顺利实现安全、顺畅、优质的既定目标。公司优化整体运力投入结构，提供“全自助出行”“地空联运”等一系列便捷旅行服务，开展“青年与春运同行”航站楼青年志愿者服务举措，全方位守护归家出游旅客。春运期间公司累计保障航班34,343架次，运送旅客590.72万人次，同比增长4.01%。

直飞金边 爱上“柬”单美

2019年1月7日，国航开通北京—金边航线，每周4班

伴梦想着陆

我们为您打造遍及全球六大洲的航线网络，更以专业、国际化的服务，陪伴您每一段追梦的旅程。

AIR CHINA
中国国际航空公司

A STAR ALLIANCE MEMBER

三月



春暖花开之际，“中航蓝天课堂”新学期开学。作为本集团精准扶贫中的重要一环，“中航蓝天课堂”自2017年开展以来，收获了积极的社会反响，深受定点扶贫地区孩子们的喜爱。

四月



4月29日，伴随着2019北京世界园艺博览会正式开园，国航“梦之翼”展厅正式开幕。“梦之翼”展厅是国航生态文明建设的一次微缩展示，未来公司将利用更多的科技创新手段，更加优质的航空服务，助力公众低碳出行，与公众一起“护航绿色梦想，共筑美好家园”。

五月



国航以49.65亿美元的品牌价值入围“BrandZ 2019最具价值中国品牌100强”排行榜，位列中国航企首位。

5月13日，国航一架波音747-8型宽体客机平稳降落在北京大兴国际机场东跑道，国航顺利完成北京大兴国际机场试飞工作。



六月

国航与清华大学国家形象传播中心签署战略合作协议，双方将在国家形象、公益传播、企业品牌和中国文化“走出去”等领域深化合作交流。作为中国唯一载国旗飞行的航空公司，每一架飞机都是国家传递出的一张名片。国航将在履行社会责任、打造良好品牌形象的同时，讲好中国故事，塑造国家形象。



大事记

七月



7月11日，公司与空中客车公司签订合同，购买20架空客A350-900客机。国航A350-900客机公务舱选用1-2-1布局，首次配备“反鱼骨”布局全平躺式座椅。全新引进的A350-900型客机将投放于多条国内外航线，为旅客带来更多舒适飞行体验。

八月



国航作为唯一2008年北京夏季奥林匹克运动会及2022年北京冬季奥林匹克运动会官方合作伙伴的“双奥”航空公司，公司于2019年8月举办“助力绿色冬奥，共建美丽家园”主题活动，纪念冬奥会签约两周年。国航将充分发挥自身优势和资源，传播奥林匹克理念，助力北京2022年冬奥会和冬残奥会。

公司与中国商用飞机有限责任公司于8月30日签订协议，购买35架ARJ21-700国产支线飞机。通过此次交易将扩大本集团机队的运载能力，有利于补充支线飞机运力，促进本公司干线、支线有效衔接，进一步完善公司的整体航线网络布局，增强市场竞争力，满足广大旅客大众化航空出行需求。

九月

公司推出“千万会员千万礼，1,000万不能没有你”主题营销活动，庆祝中国国航APP注册用户突破1,000万。活动期间，用户点击次数高达222.6万次。



9月25日，国航CA9597次航班从北京大兴国际机场腾空而起，圆满完成北京大兴国际机场运营筹备和首航任务。随着北京大兴国际机场投入使用，公司将借助“一市两场”运营，拓展更多航线网络。

十月

10月18日，在以“致敬新中国70华诞 寻找经济增长新动能”为主题的第十四届中国上市公司竞争力公信力调查评选颁奖高峰论坛，中国国航荣获“最佳主板上市公司”。

十一月

11月7日，公司杭州萧山国际机场自营休息室正式启用。新落成的休息室面积总计332.19平方米，设有近百个座位。休息室功能布局更加优化，将为旅客提供休闲、餐饮、娱乐等更优质服务体验。

十二月

12月31日，董事长蔡剑江，副董事长、总裁宋志勇分别前往北京大兴国际机场和北京首都国际机场迎接归航机组，国航圆满实现2019年飞行安全年。本集团全年实现安全飞行228.5万小时，安全飞行145,424万公里，安全运输旅客1.15亿人次。





让世界
更紧密
连结

经营情况 讨论与分析





第四章 经营情况讨论与分析



一、经营情况讨论与分析

业务概览

2019年，本集团实现营业收入1,361.81亿元，利润总额91.05亿元，归属于上市公司股东净利润64.09亿元，主业竞争能力得到巩固和提升。稳步扩大机队投入规模，加强生产资源结构调整，运力投入持续优化，深入挖掘生产潜力，坚持“全机队运营优化项目”，持续提升飞机利用效率。公司坚持以新发展理念为引领，聚焦高质量发展，持续提升经营品质，加强成本精细化管理，持续保持行业领先优势。

2019年，本集团投入2,877.88亿可用座位公里，同比增加5.19%；实现客运总周转量2,331.76亿收入客公里，同比增长5.74%；客座利用率为81.02%，同比上升0.42个百分点。投入109.52亿可用货运吨公里，同比增加2.25%；实现货运总周转量47.79亿收入货运吨公里，同比下降3.61%；货邮载运率为43.63%，同比下降2.66个百分点。





安全运行

- 我们深知安全责任就是政治责任，保证飞行安全是本集团最根本的初心与使命。我们牢固树立安全发展理念，坚守安全底线，深入推动确保持续安全发展的30项措施落实落地。
 - 加强体系和机制建设，巩固安全发展基础。完善安全风险管控机制，推进三级风险管控；完善飞行训练体系，实施新版SOP飞行标准程序手册，不断夯实业务基础；启用AGS飞行品质监控新系统，持续增强运行过程管控能力；完善机务维修体系，推进维修质量管理体系融合，
- 加强预防性维修，AMECO获得中国民航局“多证合一”维修许可证；完善运行系统，加快SOC运行控制系统功能优化，有序推进动态管理模块、签派放行模块升级。
- 报告期内，本集团实现安全飞行228.5万小时，同比增长4.12%；实现安全飞行145,424万公里，同比增长4.87%；实现安全运输旅客1.15亿人次，同比增长4.81%。圆满完成第二届“一带一路”国际高峰合作论坛、北京世界园艺博览会、亚洲文明对话大会、新中国成立70周年庆祝活动等重要运输服务保障任务。

第四章 经营情况讨论与分析



枢纽网络

- 公司主基地位于“中国第一国门”的北京首都国际机场，其具有得天独厚的最佳区位优势。报告期内，我们积极推动T3航站楼改造、第四跑道及陆侧综合交通枢纽等项目建设，坚定不移推进北京首都国际机场世界级枢纽建设。
- 北京世界级枢纽新开北京—金边、北京—尼斯、北京—喀什、北京—长治等国际、国内航线；增班北京—上海、北京—广州等航线；可衔接OD总量增加到6,332个，枢纽联程贡献人次同比增长7%；全委托行李直挂业务覆盖经北京国际转国内总旅客量的96%；上线北京144小时过境免签旅游产品，推出“中转在北京”产品组合，地空巴士联运产品线路增至33条。

- 成都国际枢纽新开成都—巴中—上海、成都—武夷山等航线；经成都中转国际通航点累计达39个，推出中转优先安检通道等举措，中转人数同比增加6%。结合成都新天府机场发展机遇，筹划“一市两场”运营及航线规划，布局世界一流航空枢纽发展目标。
- 公司新开上海—伦敦、杭州—罗马、天津—大阪、银川—香港、重庆—东京、重庆—冲绳、呼和浩特—乌兰巴托、温州—曼谷等国际及地区航线，呼和浩特—沈阳、重庆—长春、郑州—银川、贵阳—福州等国内航线。





- 截至报告期末，本公司、深圳航空(含昆明航空)、澳门航空、北京航空、大连航空、内蒙航空经营客运航线达770条，其中国际航线137条，地区航线27条，国内航线606条。公司通航国家(地区)43个，通航城市187个，其中国际65个，地区3个，国内119个；通过与星空联盟成员的合作，将服务进一步拓展到195个国家(地区)的1,317个目的地。
- 2020年公司拟开通重庆—旧金山、杭州—东京、北京—延安、上海浦东—沈阳等国际、国内航线。

产品与服务

- 服务领域立足真情服务理念，围绕建设“世界一流示范企业”的目标，进一步深化价值观、客户、问题“三个导向”，践行全球化对标、全流程治理、全链条发力的“三全方略”，从完善服务体系标准、提升服务硬件品质、升级软性服务产品、打造职业化服务队伍等方面细化举措。

- 从治事到治制：坚持全球化对标，全面提升三大“根产品”品质，发布机上座椅、娱乐系统等配置标准，从制度层面加强机上根产品的全生命周期管理；发布《全流程触点产品服务标准体系总则》和106个全流程产品服务标准，颁布《全流程触点产品服务标准手册》，全流程产品标准体系搭建完成。
- 聚焦航班正常性管理，加强内外协同与关键环节管控，公司航班正常率达到81.83%。
- 开展老旧休息室翻新及新建休息室建设工作，杭州休息室投入试运行；依托中航集团公司打造全球餐食供应管理中心与国航文化娱乐品牌，全方位提升餐饮与机上娱乐品质。



第四章 经营情况讨论与分析

- 设立北京枢纽国内航线“全自助服务区”，配备40台全自助托运行李设备以及基于人脸识别技术的自助登机设备，实现以“自助为主、人工为辅”的智慧服务新模式；全面推进“无纸化”便捷出行服务，在105个国内站点开通二维码电子登机牌通关服务，并在北京—澳洲航线开通首条“无纸化”出行国际航线。
- 丰富国航APP产品功能，上线国航钱包信用卡、非自愿自助签转、空铁空巴联运、国深互售、不正常航班服务等多项功能，贯通APP服务链条，延伸服务场景。
- 对服务队伍进行全覆盖全流程培训，以岗位职业技能体系、职业技能大赛为载体，促进服务队伍职业化水平提升。



市场营销

- 我们持续挖掘核心资源潜力，坚持以全机队运营优化项目为统领，加强机队价值管理，搭建固定航班环，在运力紧缺、国际(地区)市场滑坡、重大事件等诸多因素叠加的情况下，飞机日利用率达到9.72小时，同比提升0.19小时。
- 强化收益精细管理，完善运价管理体系，销售收入同比增长2.1%，两舱收入同比增长2.4%。推进商业模式转型项目二期计划，实现常旅客积分场景化支付；电商平台及网站快速迭代，完成30余次迭代开发，优化和新增1,900余项功能；国航APP注册用户突破千万，销售收入突破100亿，同比增长39%。
- 上线国内52个航点、国际16个航点登机口付费升舱产品；开通A350新机型机上经济舱升级悦享经济舱产品。付费选座及预付费行李销售渠道拓展，旅游产品服务人次同比增长52.4%。报告期内航空收入类附加产品累计销售收入3.6亿元，同比增长57%；升舱产品、付费选座和预付费行李收入同比增长分别达103%、21%和33%。

- 营销创新步伐加快，商业模式转型持续深入。积分平台新增佣金类合作、权益商户和里程支付等模块，在1,155家商户或免税店上线里程支付业务，国航航旅生态圈外沿持续拓展。
- “凤凰知音”荣获新华网颁发的“最佳品质常旅客计划”大奖。截至报告期末，“凤凰知音”会员总数达到6,359.53万人，常旅客服务全面升级，忠诚度和消费黏性均显著增长，常旅客贡献收入同比增长5%。
- 透过北京世界园艺博览会“梦之翼”展厅、北京2022年冬季奥运会、第二届中国国际进口博览会、北京大兴国际机场首航等活动，体现公司社会责任和政治责任；上线“胖安达”新版机上安全须知视频，提升国航年轻化的品牌形象。品牌文化传播深入人心，助力公司品牌价值提升。国航“伴梦想着陆”品牌传播项目和品牌IP“胖安达”文化创新建设荣获由中国质量协会举办的2018年中国企业品牌创新成果品牌文化创新和品牌传播创新奖、第10届虎啸奖银奖、“戛纳狮子国际创意节·中国之家”主题活动“中国出海品牌卓越奖”、2019年亚太公关大奖“最佳VR/AR”奖、2019年《公关周刊》全球榜单“最佳企业品牌传播奖”提名等多项国内外奖项。

品牌价值

- 中国国航品牌定位为“专业信赖，国际品质，中国风范”。我们具有深厚的历史积淀，身为中国民航业发展的践行者、推动者、引领者，秉承凤凰精神，致力于打造完美航程，传递平安吉祥；致力于引领行业发展，打造“国家名片”；致力于创新进取，追求事业辉煌。
- 国航以1,678.76亿元的品牌价值位列世界品牌实验室第十六届世界品牌大会“2019年中国500最具价值品牌排行榜”第21位，为中国民航之首；在其发布的“世界品牌500强排行榜”榜单中，国航位列世界品牌排名第281位，较去年上升6位，是中国民航唯一入选的公司；国航同时荣获2019“中国品牌年度大奖NO.1（航空服务行业）”，并获得一项特别奖——2019年“文化品牌大奖”。



第四章 经营情况讨论与分析



三大攻坚战

- 依托中航集团公司定点扶贫“8+2”方案，承担企业社会责任。报告期内向定点扶贫地区投入无偿帮扶资金超3,851万元，实施了基础设施建设、产业扶贫、教育扶贫、健康扶贫、生态扶贫等帮扶项目。开展扶贫专项调研，选派扶贫挂职干部；动员职工开展消费扶贫，采买扶贫产品4,537万元，帮助销售扶贫产品493万元；引入12家扶贫合作伙伴，在多领域开展扶贫合作；帮助贫困地区培养人才1,000余人，累计招聘贫困地区员工62人；200余人次“中航蓝天课堂”支教志愿者送课支教超过1,300课时，试点实施美育教育扶贫项目。报告期内帮扶对象内蒙古自治区锡林郭勒盟苏尼特右旗退出国家级贫困旗县、广西壮族自治区贺州市昭平县完成年度脱贫攻坚任务。

- 提升风险合规管理能力，夯实制度管理基础，发布公司全面风险管理相关规定。实施“合规管理提升年”行动，法定自查实现常态化管理。合规管理体系建设提速，合规培训力度不断加大。“法治中航”建设进展顺利，依法治企、合规经营成为全员共识。推进内部控制审计制度建设，完成内部审计项目107项。公司经营管理水平和风险防范能力持续加强，积极防控和化解重大经营风险。



- 坚持“绿色运营，可持续发展”的发展理念，全力打赢蓝天保卫战。健全节能环保管理制度，下发《节能环保及教育培训实施细则》；推进场内车“油改电”项目，引进电动通勤车辆97台，公

司电动车保有量突破200台；启动碳排放系统升级改造工作，加强碳排放数据的监测及分析。积极开展环保公益宣传，6月5日世界环境日当天举办“共建绿水青山”主题航班活动。公司荣获第十届中华环境奖优秀奖，成为首家荣获中华环境奖的航企。



创新与数字化

- 信息化水平不断提升，管理创新步伐加快。完成数字化转型顶层设计，自主开发能力和信息安全防护体系建设持续加强。“休息室服务管理系统”在全国12个机场的33间自营休息室的上线投产，公司地面服务部自主研发的“行李服务信息系统”荣获全国质量创新大赛最高级别奖项——QIC-V级技术成果奖；“人力资源信息系统应用项目”和“企业级移动应用平台及员工端统一APP‘国航之翼’”分别荣获第十七届全国交通

企业管理现代化创新成果一、二等奖。对接星空联盟数字化战略，公司荣获数字化及旅客体验领域的星空联盟CEO奖。

- 加大创新管理体制建设，全面启动公司创新实验室工作，组建2个公司级创新实验室和7个专业领域级实验室；发布《创新实验室/工程技术中心管理办法》，推进建设人才机制、激励机制、采购机制等，保障实验室工作高质量高效率运行。推进创新工作室项目合作机制，与保障飞行安全、提升服务质量、促进效益增长、助力定点扶贫等工作结合，创建10个创新实验室和30个创新工作室，其中“QAR数据应用创新工作室”获得“全国民航劳模高技能人才创新工作室”称号。





第四章 经营情况讨论与分析

二、报告期内主要经营情况

(一) 主营业务分析

1、 利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位：千元 币种：人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例(%)
营业收入	136,180,690	136,774,403	(0.43)
营业成本	113,245,845	115,131,815	(1.64)
销售费用	6,637,239	6,348,107	4.55
管理费用	4,445,259	4,675,651	(4.93)
财务费用	6,168,967	5,276,273	16.92
经营活动产生的现金流量净额	38,340,183	31,418,890	22.03
投资活动产生的现金流量净额	(11,966,630)	(8,949,696)	33.71
筹资活动产生的现金流量净额	(24,251,249)	(21,382,899)	13.41
研发支出	491,363	107,064	358.94



2、主营业务分行业、分产品、分地区情况

单位：千元 币种：人民币

主营业务分行业、分产品情况						
分产品	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入比	营业成本比	毛利率比
				上年增/(减)	上年增/(减)	上年增/(减)
航空客运	124,524,583	-	-	3.40%	-	-
航空货运及邮运	5,732,160			(49.74%)		
其他	2,733,800			(76.34%)		
合计	132,990,543	111,626,944	16.06%	(0.30%)	(1.04%)	0.63%

主营业务分地区情况		
分地区	营业收入	营业收入比
		上年增/(减)
中国内地	85,810,025	3.22%
其他国家和地区	47,180,518	(6.12%)

3、收入分析

驱动业务收入变化的因素分析

2019年，本集团实现营业收入1,361.81亿元，同比减少0.43%。其中，主营业务收入为1,329.91亿元，同比减少0.30%，客运收入同比增长3.40%，货邮运输收入同比减少49.74%；其他业务收入为31.90亿元，同比减少5.85%。

客运收入

本集团2019年实现客运收入1,245.25亿元，同比增长40.95亿元。其中，因运力投入增长而增加收入62.45亿元，因客座率上升而增加收入6.62亿元，因收益水平下降而减少收入28.12亿元。

本集团2019年客运业务的运力投入、客座率及单位收益水平如下：

	2019年	2018年	变幅
可用座位公里(百万)	287,787.61	273,600.29	5.19%
客座率	81.02%	80.60%	0.42个百分点
每客公里收益(人民币元)	0.5340	0.5461	(2.22%)

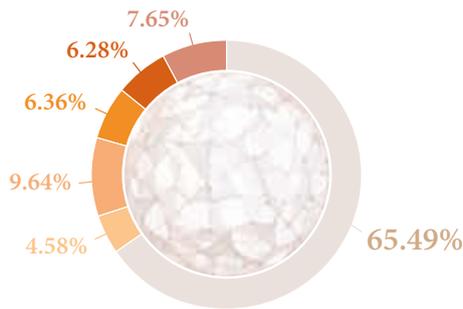


第四章 经营情况讨论与分析

分地区客运收入

单位：千元 币种：人民币

	2019年		2018年		变幅(%)
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	
中国内地	81,555,227	65.49	79,627,346	66.12	2.42
中国香港、澳门及台湾	5,698,251	4.58	5,622,473	4.67	1.35
欧洲	12,007,281	9.64	11,064,799	9.19	8.52
北美	7,917,567	6.36	8,069,082	6.70	(1.88)
日本及韩国	7,817,141	6.28	6,854,749	5.69	14.04
亚太地区及其他	9,529,116	7.65	9,191,545	7.63	3.67
合计	124,524,583	100.00	120,429,994	100.00	3.40



2019年



2018年

货邮运输收入

本集团2019年货邮运输收入为57.32亿元，同比减少56.73亿元，剔除国货航不再纳入合并范围的影响后，货邮运输收入同比减少人民币6.23亿元。其中，因运力投入增长而增加收入1.43亿元，因载运率下降而减少收入3.73亿元，因收益水平下降而减少收入3.93亿元。

2019年货邮运业务的运力投入、载运率及单位收益水平如下：

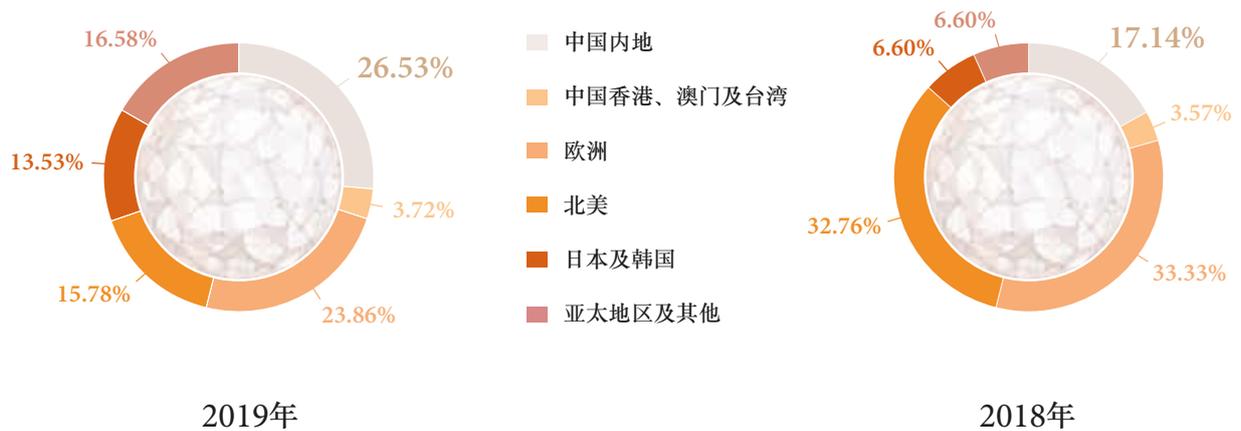
	2019年	2018年	变幅
可用货运吨公里(百万)	10,951.75	10,710.56	2.25%
载运率	43.63%	46.29%	(2.66个百分点)
每货运吨公里收益(人民币元)	1.1995	1.2818	(6.42%)

注：上表中2018年数据不包含国货航全货机货运数据。

分地区货邮运输收入

单位：千元 币种：人民币

	2019年		2018年		变幅(%)
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	
中国内地	1,520,998	26.53	1,954,665	17.14	(22.19)
中国香港、澳门及台湾	213,281	3.72	406,972	3.57	(47.59)
欧洲	1,367,684	23.86	3,800,901	33.33	(64.02)
北美	904,431	15.78	3,737,035	32.76	(75.80)
日本及韩国	775,714	13.53	752,702	6.60	3.06
亚太地区及其他	950,052	16.58	753,298	6.60	26.12
合计	5,732,160	100.00	11,405,573	100.00	(49.74)



主要销售客户的情况

2019年度，本集团向前五名客户的销售总额为167.83亿元，占本集团营业收入的份额为12.32%。



第四章 经营情况讨论与分析

4、成本分析

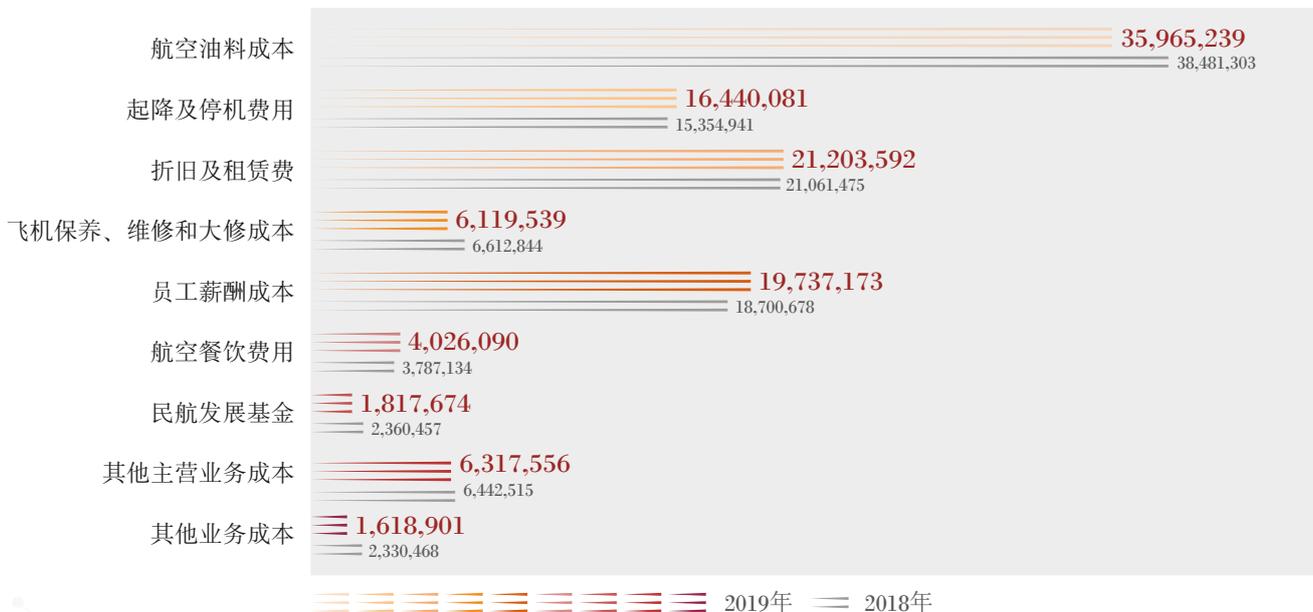
成本分析表

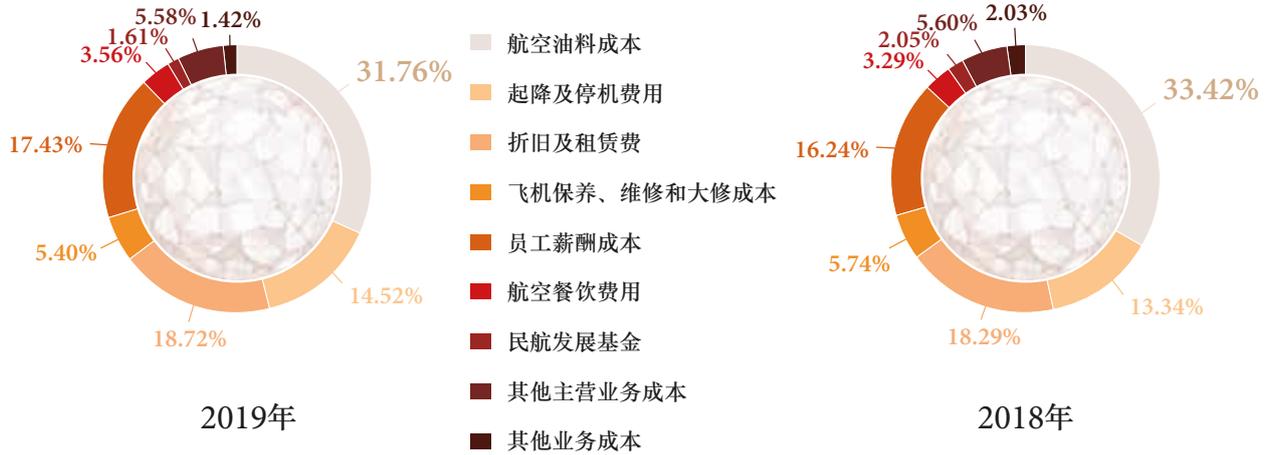
本集团2019年营业成本为1,132.46亿元，同比减少18.86亿元，降幅1.64%。营业成本构成如下：

单位：千元 币种：人民币

分行业	成本构成项目	分行业情况		上年同期 金额	上年同期 占营业成本 比例(%)	本期金额 较上年同期 变动比例(%)
		本期金额	本期占营业 成本比例(%)			
航空运输业	航空油料成本	35,965,239	31.76	38,481,303	33.42	(6.54)
航空运输业	起降及停机费用	16,440,081	14.52	15,354,941	13.34	7.07
航空运输业	折旧及租赁费	21,203,592	18.72	21,061,475	18.29	0.67
航空运输业	飞机保养、维修和大修 成本	6,119,539	5.40	6,612,844	5.74	(7.46)
航空运输业	员工薪酬成本	19,737,173	17.43	18,700,678	16.24	5.54
航空运输业	航空餐饮费用	4,026,090	3.56	3,787,134	3.29	6.31
航空运输业	民航发展基金	1,817,674	1.61	2,360,457	2.05	(22.99)
航空运输业	其他主营业务成本	6,317,556	5.58	6,442,515	5.60	(1.94)
其他主业	其他业务成本	1,618,901	1.42	2,330,468	2.03	(30.53)
合计	/	113,245,845	100.00	115,131,815	100.00	(1.64)

单位：千元 币种：人民币





说明：

- 航空油料成本同比减少25.16亿元，主要是受用油量增加及航油价格下降的综合影响。
- 起降及停机费用同比增加10.85亿元，主要是由于飞机起降架次增加所致。
- 折旧及租赁费同比增加1.42亿元，主要是由于自有及租赁飞机数量有所增加。
- 飞机保养、维修和大修成本同比减少4.93亿元，主要是本报告期执行新租赁准则的影响。
- 员工薪酬成本同比增加10.36亿元，主要是生产规模扩大及雇员数量增加的影响。
- 航空餐饮费用同比增加2.39亿元，主要是由于载客人数增加的影响。
- 民航发展基金同比减少5.43亿元，主要由于自2019年7月1日起施行民航发展基金减半征收政策的影响。
- 其他主营业务成本主要包括与航空运输主业有关的非属上述已特指项目的日常支出，同比下降1.94%。
- 其他业务成本同比下降30.53%，主要是本报告期不再合并国货航的影响。

主要供应商情况

2019年度，本集团从最大供货商的采购额为199.50亿元，占本集团总采购额的20.23%；本集团从前五大供货商的采购额为361.32亿元，占本集团总采购额的36.64%。

5、费用

2019年度，本集团销售费用为66.37亿元，同比增长2.89亿元，主要是本报告期不再合并国货航以及乘客人数增加带来的订座费用增加的影响。管理费用为44.45亿元，同比减少2.30亿元，主要是本报告期不再合并国货航的影响。财务费用为61.69亿元，同比增加8.92亿元，其中，利息支出(不含资本化部分)为49.49亿元，同比增加20.35亿元，主要是执行新租赁准则的影响。汇兑净损失为12.11亿元，同比减少11.66亿元。



第四章 经营情况讨论与分析

6、研发投入情况表

单位：千元 币种：人民币

本期费用化研发投入	491,363
本期资本化研发投入	-
研发投入合计	491,363
研发投入总额占营业收入比例(%)	0.36

(二)非主营业务导致利润重大变化的说明

1、资产减值

2019年，本集团信用减值损失为0.41亿元，上年同期为净转回2.64亿元。本年资产减值损失为净转回0.03亿元，上年同期为损失0.13亿元。

2、投资收益

2019年，本集团应占合联营企业本年净利润为4.75亿元，同比减少2.74亿元。其中，本报告期内确认国泰航空投资收益0.67亿元，同比减少1.35亿元；确认西藏航空投资损失为1.19亿元，去年同期为投资收益0.79亿元。

(三)资产、负债情况分析

1、资产及负债状况

除执行新租赁准则的影响外，其他变动较大的资产负债表项目的变动情况及原因如下：

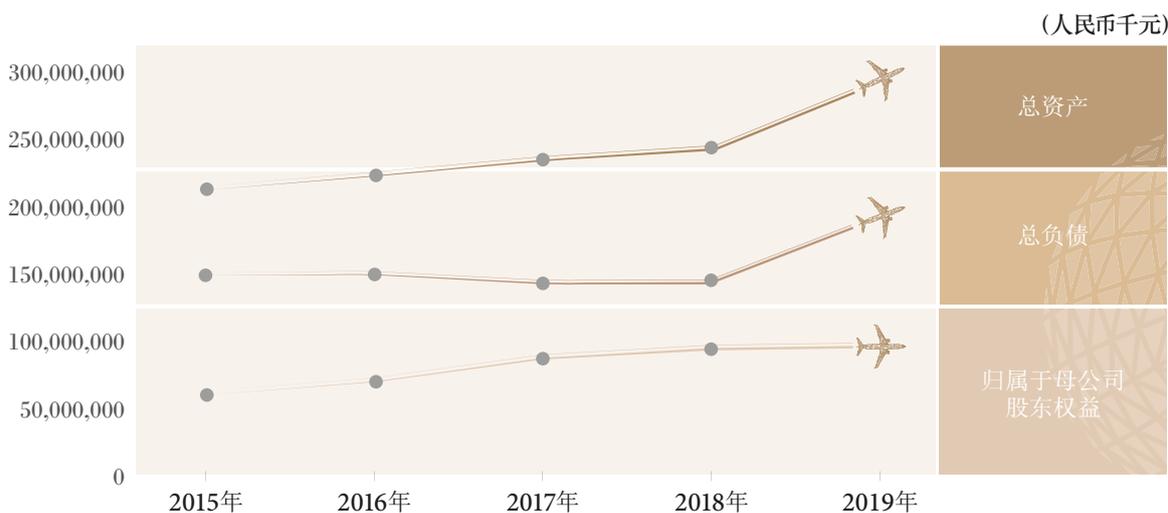
单位：千元 币种：人民币

项目名称	本期期末数		上期期末数		本期期末	情况说明
	本期期末数	占总资产的比例(%)	上期期末数	占总资产的比例(%)	金额较上期期末变动比例(%)	
其他债权投资	1,688,451	0.57	1,040,419	0.43	62.29	主要是由于本报告期本集团持有的债务工具增加所致
应付短期融资债券	7,381,933	2.51	3,467,482	1.42	112.89	主要是由于本报告期本集团发行超短期融资债券所致
长期借款	1,200,430	0.41	3,185,481	1.31	(62.32)	主要是由于本报告期新增借款少于偿还借款
其他综合收益	(14,562)	(0.00)	(962,968)	(0.40)	(98.49)	主要是由于本报告期本集团权益法确认联营公司其他综合收益变动以及外币财务报表折算差额变动所致

2、资产结构分析

由于执行新租赁准则，本集团2019年1月1日资产总额为人民币2,804.33亿元，较2018年12月31日增加人民币367.17亿元。截至2019年12月31日，本集团总资产为2,942.54亿元，较2019年1月1日增长4.93%。其中，流动资产为248.17亿元，占总资产的8.43%；非流动资产为2,694.37亿元，占总资产的91.57%。

流动资产中，货币资金为96.64亿元，占流动资产的38.94%，较2019年1月1日增加23.77%；应收账款为59.98亿元，较2019年1月1日增加11.61%。非流动资产中，固定资产及使用权资产为2,057.17亿元，占非流动资产的76.35%，较2019年1月1日增长4.22%，主要是本年引进飞机以及计提折旧的综合影响；在建工程为352.76亿元，占非流动资产的13.09%，较2019年1月1日增加9.62%。



3、负债结构分析

由于执行新租赁准则，本集团2019年1月1日总负债为人民币1,859.66亿元，较2018年12月31日增加人民币428.07亿元。截至2019年12月31日，本集团总负债为1,928.77亿元，较2019年1月1日增加3.72%。其中，流动负债为776.30亿元，占总负债的40.25%；非流动负债为1,152.47亿元，占总负债的59.75%。

流动负债中，带息债务(短期借款、应付短期融资债券、一年内到期的长期带息债务等)为365.91亿元，较2019年1月1日减少7.17%，主要由于本集团流动性资金贷款减少所致。

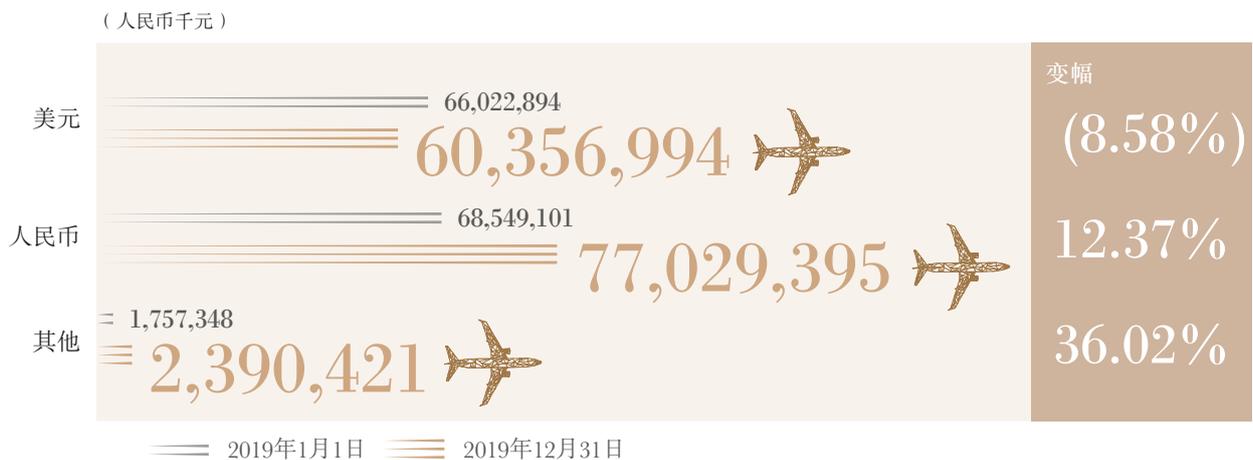
非流动负债中，带息债务(长期借款、应付债券、租赁负债)为1,031.85亿元，较2019年1月1日增加6.48%。

第四章 经营情况讨论与分析

本集团的带息债务按照币种分类明细如下：

单位：千元 币种：人民币

	2019年12月31日		2019年1月1日		
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	变幅(%)
美元	60,356,994	43.18	66,022,894	48.43	(8.58)
人民币	77,029,395	55.11	68,549,101	50.28	12.37
其他	2,390,421	1.71	1,757,348	1.29	36.02
合计	139,776,810	100.00	136,329,343	100.00	2.53



4、 偿债能力分析

本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则，年初资产负债率(总负债除以总资产)较2018年12月31日增加7.57个百分点至66.31%。截至2019年12月31日，本集团的资产负债比率(总负债除以总资产)为65.55%，较2019年1月1日降低了0.76个百分点。由于航空运输企业的资产负债率普遍较高，目前本集团的资产负债比率处于较合理水平，而且考虑到本集团的盈利能力及所处的市场环境，长期偿债风险在可控制范围之内。

截至2019年12月31日，本集团的流动比率(流动资产除以流动负债)为0.32，较2019年1月1日的0.30上升了0.02。同时，本公司已获得多家国内银行提供数额最高为1,371.48亿元的银行授信额度，其中约277.11亿元已经使用，约人民币1,094.37亿元尚未使用，可以充分满足流动资金和未来资本支出承诺的需求。

5、 资本支出

2019年，本集团的资本性开支共计258.55亿元。其中，用于飞机类投资总额为198.75亿元，主要包括飞机及发动机购置、飞机加改装、飞机模拟机等；其他资本性开支项目投资为59.80亿元，主要包括基本建设、信息系统建设、地面设备购置及长期投资项目现金部分。

6、资产抵押

截至2019年12月31日，本集团根据部分银行贷款及融资租赁协议，共抵押了账面净值约为817.27亿元(2018年12月31日为855.17亿元)的飞机和建筑物、账面净值约为0.27亿元(2018年12月31日为0.28亿元)的土地使用权。同时，本集团有约7.28亿元(2018年12月31日约10.44亿元)的所有权受到限制的货币资金，其中存放中国人民银行准备金约为人民币6.12亿元，约0.67亿元银行存款用作集团的部分银行贷款、经营租赁及金融衍生工具的质押，约0.49亿元银行存款作为保证金。

7、承诺及或有负债

本集团资本承诺主要为未来几年内支付的若干飞机和有关设备的购置款项，于2019年12月31日的金额为366.21亿元，较2018年12月31日的392.69亿元下降6.74%；投资承诺主要用于已签署的投资协议，于2019年12月31日的金额为0.24亿元，较2018年12月31日的0.59亿元减少0.35亿元。本集团或有负债的详情请见财务报告附注八。

8、截至报告期末主要资产受限情况

适用 不适用

(四)现金流

2019年，本集团经营活动产生的现金流入净额为383.40亿元，较2018年的314.19亿元增加22.03%，主要是由于成本下降及本报告期执行新租赁准则后支付的经营租赁费列示于筹资活动项下；投资活动产生的现金流出净额为119.67亿元，较2018年的89.50亿元增加33.71%，主要是由于本报告期内支付飞机预付款及尾款的现金支出同比增加以及合并范围变化；筹资活动产生的现金流出净额为242.51亿元，较2018年的213.83亿元增加13.41%，主要是本集团提高资金使用率、优化债务结构，以及执行新租赁准则的影响。

(五)航空行业经营性信息分析

1、主要经营状况

机型	旅客运输量(人次)	客座率(%)	综合载运率(%)	日利用率(小时)
A320系列	45,319,946	81.71	72.49	9.22
A330系列	13,990,844	78.86	62.96	11.60
A350系列	1,762,374	78.08	63.91	13.35
B737系列	45,895,065	82.04	77.43	9.31
B747系列	1,231,295	81.26	58.71	7.70
B777系列	5,385,063	81.12	62.68	13.12
B787系列	1,421,537	81.26	65.34	10.27
总计	115,006,124	81.02	68.70	9.72



第四章 经营情况讨论与分析

运力投入、客座率及单位收益水平

以下是本公司、深圳航空(含昆明航空)、澳门航空、北京航空、大连航空及内蒙航空的业务运营数据汇总。

	本期	上期	增加/(减少)
运输能力			
可用座位公里(百万)	287,787.61	273,600.29	5.19%
国际	109,336.78	103,475.62	5.66%
中国内地	167,662.03	160,134.78	4.70%
中国香港、澳门及台湾	10,788.80	9,989.88	8.00%
可用货运吨公里(百万)	10,951.75	10,710.56	2.25%
国际	6,471.54	6,318.43	2.42%
中国内地	4,222.84	4,139.15	2.02%
中国香港、澳门及台湾	257.38	252.99	1.74%
可用吨公里(百万)	36,917.59	35,390.26	4.32%
运输周转量			
收入客公里(百万)	233,176.14	220,528.34	5.74%
国际	86,618.30	80,390.72	7.75%
中国内地	138,193.52	132,102.72	4.61%
中国香港、澳门及台湾	8,364.31	8,034.91	4.10%
收入货运吨公里(百万)	4,778.74	4,957.96	(3.61%)
国际	3,150.59	3,324.61	(5.23%)
中国内地	1,555.56	1,543.72	0.77%
中国香港、澳门及台湾	72.59	89.63	(19.01%)
旅客人次(千)	115,006.12	109,726.59	4.81%
国际	17,096.11	15,365.15	11.27%
中国内地	92,550.97	89,257.14	3.69%
中国香港、澳门及台湾	5,359.05	5,104.30	4.99%
货物及邮件(吨)	1,434,203.10	1,460,956.40	(1.83%)
飞行公里(百万)	1,454.24	1,386.70	4.87%
轮挡小时(千)	2,285.05	2,194.53	4.12%
航班数目			
国际	97,785	90,904	7.57%
中国内地	604,863	582,223	3.89%
中国香港、澳门及台湾	40,275	36,910	9.12%
收入吨公里(百万)	25,363.67	24,506.93	3.50%

	本期	上期	增加/(减少)
载运率			
客座利用率(收入客公里/可用座位公里)	81.02%	80.60%	0.42个百分点
国际	79.22%	77.69%	1.53个百分点
中国内地	82.42%	82.49%	(0.07个百分点)
中国香港、澳门及台湾	77.53%	80.43%	(2.90个百分点)
货物及邮件载运率(收入货运吨公里/可用货运吨公里)	43.63%	46.29%	(2.66个百分点)
国际	48.68%	52.62%	(3.93个百分点)
中国内地	36.84%	37.30%	(0.46个百分点)
中国香港、澳门及台湾	28.20%	35.43%	(7.23个百分点)
综合载运率(收入吨公里/可用吨公里)	68.70%	69.25%	(0.55个百分点)
利用率			
飞机日利用率(每架飞机每日轮挡小时)	9.72	9.53	0.19小时
收益			
每客公里收益(人民币元)	0.5340	0.5461	(2.22%)
国际	0.4303	0.4376	(1.67%)
中国内地	0.5902	0.6028	(2.09%)
中国香港、澳门及台湾	0.6813	0.6998	(2.64%)
每货运吨公里收益(人民币元)	1.1995	1.2818	(6.42%)
国际	1.2689	1.3590	(6.63%)
中国内地	0.9778	1.0148	(3.65%)
中国香港、澳门及台湾	2.9382	3.0139	(2.51%)
单位成本			
每可用座位公里的营业成本(人民币元)	0.3935	0.4043	(2.67%)
每可用吨公里的营业成本(人民币元)	3.0675	3.1253	(1.85%)

注：截至2018年12月28日，本公司已完成就所持有的国货航51%股权转让给中国航空资本控股有限责任公司的相关事项，本公司不再持有国货航股权。故自2019年1月起，本公司定期报告不再包含国货航相关机队信息，运营数据仅为客机腹舱货运数据；往期货运数据、收益及单位成本水平亦不再包含国货航全货机货运数据，调整为可比口径。



第四章 经营情况讨论与分析

2、 机队情况

2019年，本集团共引进飞机48架，包括4架A350、1架A330-300、2架B737-8MAX、4架B737-800、30架A320NEO和7架A321NEO。其中自有资金购买飞机1架，融资租赁引进飞机27架，经营租赁引进飞机20架。退出飞机18架，包括12架B737-800、4架A320和2架A319。

截至2019年末，本集团共有客机(含公务机)699架，平均机龄6.96年。其中，本公司机队共有飞机426架，平均机龄7.25年。本公司引进29架，退出12架，其中2架出售给澳门航空、2架出售给大连航空、2架出售给内蒙航空。

本集团机队详细情况如下表所示：

	小计	自有	融资租赁	经营租赁	平均机龄(年)
客机	694	285	207	202	6.96
空客系列	365	141	115	109	7.06
A319	43	32	6	5	12.40
A320/A321	247	81	91	75	6.22
A330	65	28	8	29	7.65
A350	10	0	10	0	1.04
波音系列	329	144	92	93	6.84
B737	277	120	72	85	7.03
B747	10	8	2	0	10.47
B777	28	4	18	6	5.71
B787	14	12	0	2	2.86
公务机	5	1	0	4	7.41
合计	699	286	207	206	6.96

客机	引进计划			退出计划		
	2020年	2021年	2022年	2020年	2021年	2022年
空客系列	34	41	8	3	1	5
A319	-	-	-	2	-	3
A320/A321	29	34	-	1	1	2
A350	5	7	8	-	-	-
波音系列	-	-	-	1	-	5
B737	-	-	-	1	-	5
商飞系列	3	6	8	-	-	-
ARJ21	3	6	8	-	-	-
合计	37	47	16	4	1	10

注：本集团机队未来引进退出情况以实际运营为准。

本集团分机型(不含公务机)的业务运营数据如下：

型号	B737系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	120	9.50	9.00	356,581.32
融资租赁	72	4.14	9.74	222,899.65
经营租赁	85	5.97	9.39	284,432.01
总计	277	7.03	9.31	863,912.97

型号	B747系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	8	11.92	7.17	20,922.17
融资租赁	2	4.65	9.85	7,188.30
经营租赁	0	0	0	0
总计	10	10.47	7.70	28,110.47

型号	B777系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	4	7.14	13.52	19,736.05
融资租赁	18	5.81	13.25	87,037.13
经营租赁	6	4.46	12.47	27,316.32
总计	28	5.71	13.12	134,089.50

型号	B787系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	12	2.83	10.70	46,883.62
融资租赁	0	0	0	0
经营租赁	2	3.03	5.05	1,841.72
总计	14	2.86	10.27	48,725.33



第四章 经营情况讨论与分析

型号	A320系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	113	10.49	8.92	365,288.67
融资租赁	97	4.47	9.57	287,343.92
经营租赁	80	5.62	9.28	240,336.92
总计	290	7.14	9.22	892,969.50

型号	A330系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	28	10.83	11.29	115,370.27
融资租赁	8	2.91	12.22	35,448.88
经营租赁	29	5.89	11.73	122,724.72
总计	65	7.65	11.60	273,543.87

型号	A350系列			
保有形式	飞机数量	平均机龄(年)	日利用率(小时)	收入飞行小时数
自行保有	0	0	0	0
融资租赁	10	1.04	13.35	43,697
经营租赁	0	0	0	0
总计	10	1.04	13.35	43,697

3、主要补贴或奖励收入

单位：千元 币种：人民币

项目	计入当期损益的补贴		当期收到补贴收入		当期应收补贴收入	
	本期	上期	本期	上期	本期	上期
合作航线收入	2,864,119	2,266,547	2,864,119	2,266,547	-	-
航线补贴	365,220	393,030	365,220	393,030	-	-
其他	414,068	474,295	396,300	367,542	-	-

4、未来3个会计年度飞机及相关设备的资本开支计划、相关融资计划

本集团未来三年飞机及相关设备的资本开支计划总额为888.98亿元，其中2020年301.16亿元，2021年294.73亿元，2022年293.09亿元。本集团将通过自有资金或债务融资等方式满足资本开支计划的要求。

5、新增购买飞机的预估成本及收益

报告期内，本集团新增20架A350-900飞机订单，目录价总金额(含机身、引擎及附加部件)为65.37亿美元。详情请见公司于2019年7月12日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。参考本集团相同机型近年的平均收益水平，结合新增订单飞机拟执飞的航线、客舱布局，假设市场条件不发生重大变化，预计新增购买A350-900飞机客公里收益约为0.385元。前述飞机交付并投入运营后，如市场条件发生变化，客舱布局、实际执飞的航线等可能发生调整，因此实际收益水平可能与预计的情况有所差异。

报告期内，本集团新增35架ARJ21-700飞机订单，目录价总金额(含机身、引擎及附加部件)为13.3亿美元。详情请见公司于2019年8月31日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。参考本集团座级相近窄体飞机近年在新增订单飞机拟执飞航线的平均收益水平，结合新增订单飞机的客舱布局，假设市场条件不发生重大变化，预计新增购买ARJ21-700飞机客公里收益约为0.474元。前述飞机交付并投入运营后，如市场条件发生变化，客舱布局、实际执飞的航线等可能发生调整，因此实际收益水平可能与预计的情况有所差异。

6、报告期内飞机的保养政策及成本

飞机维修是以可靠性为中心的维修。各机型的维修方案定义了该机型的全部例行维修工作，是维修安全、运行正常和经济维修的基础，也是实施预防性维修的主要依据。维修方案的管理依托完整的可靠性数据、科学的评估优化标准以及高效的组织管理方式。数字化飞机维修管理技术的应用实现了精准的预防性维修，通过实时获取飞机传感器数据和维修记录数据，持续分析飞机系统的性能，航空公司能够预测系统性能变化趋势，在故障发生之前采取维修措施，既保证飞行安全又保证维修资源有效利用，为公司提供更好的运力保障。

报告期内飞机保养成本，详见本节成本分析部分。

7、报告期内飞机的折旧成本

报告期内飞机折旧成本，详见财务报告附注五、12、13。





第四章 经营情况讨论与分析

(六) 投资状况分析

1、 对外股权投资分析

对外股权投资总体分析

截至2019年12月31日，本集团确认长期股权投资的余额为160.51亿元，较2019年1月1日增加4.46%。其中，按权益法核算的合营企业权益为15.44亿元，较2019年1月1日增加8.16%，主要是由于本报告期确认分占合营企业的投资收益的影响；按权益法核算的联营企业权益为145.08亿元，较2019年1月1日增加4.09%，主要是由于本期确认分占主要联营企业投资收益及其他权益变动的综合影响。其中，对国泰航空、山航集团、山东航空的股权投资余额分别为121.97亿元、11.55亿元、6.19亿元，其2019年盈利分别为14.98亿元、3.75亿元和3.61亿元。

对外股权投资总体情况详见财务报表附注五、9。

重大的股权投资

单位：千元 币种：人民币

被投资公司名称	最初投资成本	占该公司股权比例(%)	期末账面值	报告期损益	报告期所有者权益变动
国泰航空	11,324,772	29.99	12,197,113	66,566	677,750
山航集团	419,415	49.40	1,154,750	121,909	73,877
山东航空	182,199	22.80	619,323	74,663	81,174
合计	11,926,306	/	13,971,186	263,138	832,801

2、 重大的非股权投资

适用 不适用

3、 以公允价值计量的金融资产

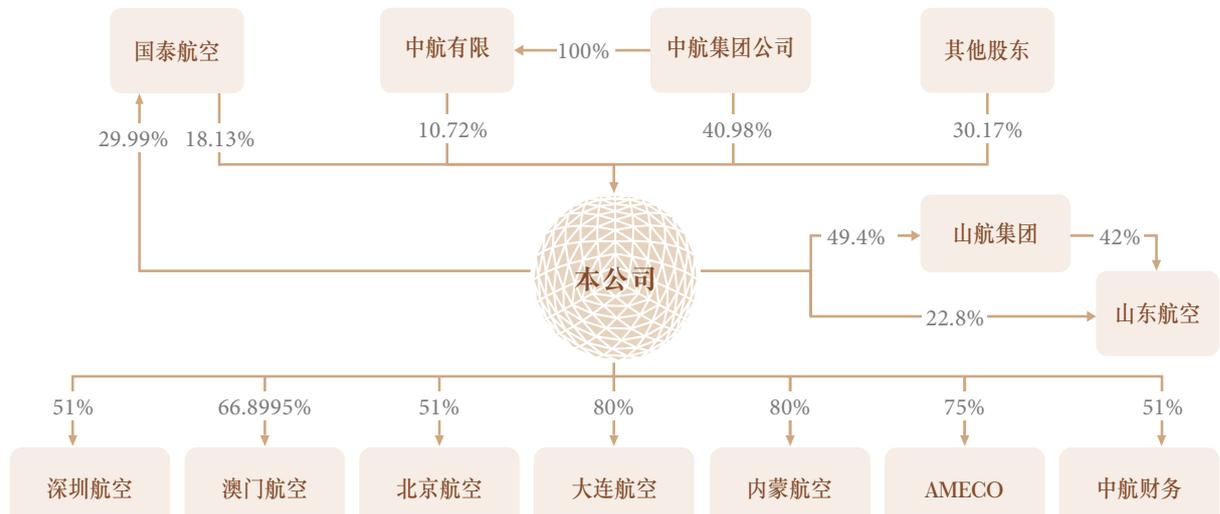
单位：千元 币种：人民币

	年初数	本年公允价值变动	年末数
其他债权投资	1,040,419	7,943	1,688,451
其他权益工具投资	270,114	3,842	255,156

(七) 重大资产和股权出售

适用 不适用

(八)主要控股参股公司分析



- 注：1、中航有限是中航集团公司的全资子公司，故中航集团公司直接和间接合计持有本公司51.70%的股份。
2、本公司持有山航集团49.4%的股权，山航集团持有山东航空42%的股权，故本公司直接和间接持有山东航空43.548%的股权。

报告期内，本公司主要附属公司和参股公司的经营业绩如下：

	深圳航空	澳门航空	北京航空	大连航空	内蒙航空	AMECO	中航财务	国泰航空	山东航空
成立时间	1992年	1994年	2011年	2011年	2013年	1989年	1994年	1946年	1999年
基地	深圳	澳门	北京	大连	内蒙古	北京	北京	香港	山东
主要业务	航空客货运服务	航空客货运服务	公务及公共航空客货运服务	航空客货运服务	航空客货运服务	航空器、发动机及零部件的维修业务	为中航集团及本集团提供金融服务	航空客货运服务	航空客货运服务
注册资本	人民币 5,360,000,000元	澳门币 442,042,000元	人民币 1,000,000,000元	人民币 3,000,000,000元	人民币 1,000,000,000元	300,052,800 美元	人民币 1,127,961,864元	已发行股份 3,933,844,572股	人民币 400,000,000元
本公司持股比例	51%	66.8995%	51%	80%	80%	75%	51%	29.99%	22.8%
营业收入(人民币元)	318.79亿 (合并口径)	36.81亿	7.60亿	18.60亿	17.14亿	90.48亿	2.96亿	947.77亿 (合并口径)	189.90亿 (合并口径)
同比变幅(%)	2.44	9.16	324.58	9.73	22.69	15.26	-1.33	-0.31	1.19
航空运输收入(人民币元)	309.84亿	36.49亿	7.59亿	18.57亿	16.94亿	不适用	不适用	866.45亿	182.57亿
同比变幅(%)	2.17	9.19	328.81	9.82	22.66	不适用	不适用	-0.22	1.09
税后利润(人民币元)	11.52亿	1.13亿	0.79亿	1.41亿	2.02亿	2.38亿	1.05亿	14.98亿	3.61亿
同比变幅(%)	25.49	-37.22	亏损0.04亿元	10.16	35.57	35.23	14.13	-36.98	4.03
归母净利润(人民币元)	11.57亿	1.13亿	0.79亿	1.41亿	2.02亿	2.38亿	1.05亿	14.98亿	3.61亿
同比变幅(%)	26.45	-37.22	亏损0.04亿元	10.16	35.57	35.23	14.13	-25.36	4.03



第四章 经营情况讨论与分析

本公司主要附属公司和参股公司的机队情况及业务运营数据如下：

截至报告期末/报告期内	深圳航空	澳门航空	北京航空*	大连航空	内蒙航空	国泰航空	山东航空
机队规模(架)	218(合并口径)	23	3	13	11	212	124
平均机龄(年)	6.40	6.53	10.08	6.24	7.47	10.5	6.20
引进飞机(架)	14	7	0	2	2	9	2
退出飞机(架)	10	2	0	0	0	9	0
可用座位公里(亿)	706.58	77.54	7.82	36.25	27.79	1,632.44	448.12
同比变幅(%)	7.77	17.50	-	16.89	29.62	5.1	2.02
收入客公里(亿)	578.77	61.31	6.50	30.23	22.72	1,343.97	376.54
同比变幅(%)	7.47	15.07	-	15.74	30.30	2.9	2.17
旅客人次(万)	3,785.07	366.35	72.73	255.31	214.27	3,523.3	2,583.76
同比变幅(%)	6.53	15.82	-	6.00	19.67	-0.7	1.48
平均客座率(%)	81.91	79.07	83.17	83.39	81.75	82.3%	84.03
同比变幅(百分点)	-0.23	-1.67	-	-0.83	0.42	-1.8	0.13
可用货运吨公里	13.10亿	12,152.76万	836.10万	3,724.61万	3,186.38万	175.58亿	7.68亿
同比变幅(%)	14.75	16.07	-	0.61	6.45	-0.3	8.24
收入货运吨公里	6.81亿	2,602.99万	386.91万	1,959.24万	1,199.94万	113.11亿	3.09亿
同比变幅(%)	13.59	-18.26	-	30.58	3.90	-6.7	7.81
运输货邮(吨)	40.72万	15,776.38	4,654.34	15,890.90	11,467.30	202.2万	18.22万
同比变幅(%)	8.66	-20.21	-	12.71	2.12	-6.0	7.07
货邮载运率(%)	51.99	21.42	46.28	52.60	37.66	64.4%	40.29
同比变幅(百分点)	-0.53	-8.99	-	12.07	-0.92	-4.4	-0.15

*注：自2018年11月22日起，北京航空除原有公务航空运输业务外，正式获批开展公共航空运输业务。截至报告期末，北京航空机队共有托管公务机4架、自有公务机1架，平均机龄7.41年。报告期内，北京航空完成公务航空运输373班次，同比增加1.36%；完成1,432飞行小时，同比增加3.10%；运输旅客3,228人次，同比增加37.95%。

(九)公司控制的结构化主体情况

无



三、关于未来发展的讨论与分析

(一)行业竞争格局和发展趋势

1、国家战略的推行将改变现有航空市场空间格局

“一带一路”、黄河流域生态保护和高质量发展、长江经济带、长三角一体化、“京津冀”一体化、雄安新区规划以及粤港澳大湾区七大国家战略将加强区域之间的联系与协同，并随之改变现有航空市场格局。“一带一路”将促进中国与东南亚、欧洲的经贸交流与合作，不仅强化上海、广州等地的国际枢纽地位，也将为国内二线城市机场提供发展机会；黄河流域生态保护和高质量发展将推动其流域九省区经济发展及产业结构优化，为航空业发展提供机遇；长江经济带及长三角一体化将加快形成以上海国际航空枢纽和区域航空枢纽为核心的航空网；京津冀协同发展及雄安新区规划将显著提升北京航空枢纽的国际竞争力，枢纽功能进一步加强，并带动天津、河北地区发展；粤港澳大湾区将深化内地与港澳地区的合作，推进香港、广州、深圳国际枢纽建设。建设服务三大城市群的机场群日益受到国家重视，北京、上海、成都等主要城市“一市两场”的格局已经或正在形成。

2、中国航空客运市场快速增长，市场结构将发生巨大变化

2020年中国经济基本面未发生变化，经济稳中向好、长期向好的基本趋势没有改变，中国航空市场长期需求依然坚挺，市场潜力仍然巨大。市场结构变化趋势不变，中国民航局发布《关于把控运行总量调整航班结构，提升航班正点率的若干政策措施》，旨在严控机场容量、优化配置时刻资源；中西部地区大部分机场未受此政策影响，仍可维持较高增速。长期来看，商务出行、旅游度假等继续成为航空运输市场拓展的推动力，航空出行将日趋个性化、大众化；受留学、移民、签证政策放宽等因素影响，出境旅客增速将超过国内旅客。



第四章 经营情况讨论与分析

3、全球航空竞合方式持续演变，中国航空市场竞争日趋激烈

从全球市场来看，竞争形式出现新的变化。欧美航空公司基本完成整合，竞争力显著提高。大型网络型承运人的双边和多边联营日益增强，少数股权投资策略建立了超越现有航空联盟框架和代码共享模式的全球合作关系。

从中国国际市场来看，近年来运力快速扩张下供过于求的态势逐渐显现，本公司、中国东方航空股份有限公司和中国南方航空股份有限公司引进宽体机的速度有所放缓；国内二线城市仍继续开通国际中远程航线，国际远程竞争将进一步加剧。未来虽然国际航权资源有所扩大，但仍持续保持紧缺状态。欧美中转市场分流严重，北美航线面临首尔、东京、香港等枢纽的竞争，欧洲航线面临中东地区承运人的分流。

从中国国内市场来看，民营航空公司总体呈现上升态势，竞争日趋激烈。前期市场准入放松时，地方纷纷成立区域性航空公司，低成本航空浪潮逐渐兴起，将进一步加剧国内市场的激烈竞争，降低收益水平。同时，高铁对于航空中短程航线的冲击，不仅表现在新开线路的一次性分流，还将出现既有线路的网络化运营、整体提速、频次增加、运营时间延长之后的二次分流。2020年，受新型冠状病毒肺炎疫情影响，国内及国际旅客量短期内大幅度下滑，受该不可控因素影响，预计一定时期内将会影响航空市场发展。

(二) 经营计划

公司确定2020年工作重点为：一是扎实抓好安全生产，筑牢高质量发展的安全基石；二是增强竞争力创新力，构筑高质量发展的内生动力；三是科学谋划改革顶层设计，绘制高质量发展的施工图；四是不断加强党的建设，为高质量发展提供坚强保证。

(三) 可能面对的风险

1、 外部环境风险

市场波动

2019年，全国坚持稳中求进的工作总基调，以供给侧结构性改革为主线，推动高质量发展，扎实做好“六稳”工作，保持经济社会持续健康发展。但外部经济环境明显趋紧，国内经济下行压力加大。受全球经济放缓、地缘政治危机持续、国内外风险挑战上升及宏观经济不确定性等影响，航空运输市场波动性风险加大。

油价波动

目前油价在相对稳定区间内运行。未来全球经济放缓、原油供应、地缘政治等因素均存在很大的不确定性，原油价格波动但难有大幅上涨。航油为本集团主要的营运成本之一，本集团业绩受航油价格波动的影响较大。本报告期，在其他变量保持不变的情况下，若平均航油价格上升或下降5%，本集团航油成本将上升或下降约17.98亿元。

汇率波动

2019年以来，世界经济形势始终面临下行压力，全球经济增速持续放缓，主要发达国家和新兴经济体经济增速普遍回落，世界主要经济体货币政策呈现明显宽松趋势。美联储货币政策自7月末出现方向性转折，全年三度降息；欧元区和日本继续推行宽松的货币政策。中国经济仍然面临贸易局势不确定的影响，经济下行压力持续加大。但中国主要经济指标总体平稳，经济基本面仍然稳固，政策调整工具和空间充足，对中长期人民币汇率构成支撑，预计人民币汇率将继续在合理均衡水平附近维持双向波动。

本集团的若干租赁负债、银行贷款及其他贷款主要以美元、欧元和日元为单位，本集团的若干国际收入、费用亦以人民币以外的货币为单位。假定除汇率以外的其他风险变量不变，人民币兑美元汇率变动使人民币升值或贬值1%，将导致本集团于2019年12月31日的净利润和股东权益分别增加或减少4.44亿元人民币；人民币兑欧元汇率变动使人民币升值或贬值1%，将导致本集团于2019年12月31日的净利润和股东权益分别增加或减少1,251.5万元人民币；人民币兑日元汇率变动使人民币升值或贬值1%，将导致本集团于2019年12月31日的净利润和股东权益分别增加或减少1,065.1万元人民币。

2、竞争风险

同业竞争

全球大型网络型承运人的双边和多边联营日益增强，竞争方式及商业模式均有所改变。国内航空公司持续扩张国际市场，未来获取国际航权资源的难度可能进一步加大。在欧美远程航线上，公司虽然占据区位和时刻等方面的优势，但在航线网络、产品和服务方面与欧美领先航空公司相比仍存在一定差距。在前期市场准入放松的情况下，国内陆续成立诸多区域性航空公司，低成本航空浪潮不断兴起，国内市场竞争的激烈程度进一步加剧，公司未来的收益水平可能受到一定影响。国内一线机场，特别是北京枢纽的资源趋于饱和，空域及时刻限制进一步制约了民航的发展；北京大兴国际机场投入运营，短期将分流客户资源，可能对市场收益水平带来影响。

替代竞争

中国已建成全球最大的高铁网络，并已向中西部拓展。在中短程运输方面，高铁以高频次、低票价、准时、快速、便捷、舒适成为人们出行选择的主要方式，航空运输相对处于劣势。短期来看，高铁既有线路的跨线经营、整体提速、增加频次、延长运营时间等措施加剧了对航空的分流；长远而言，高铁将改变中国经济地理版图，高铁与民航的竞合关系将使空铁联运成为打造国际枢纽的有力支撑。本公司的国内中短程航线比重在同行业中占比最低，虽然会受到高铁的分流，但总体影响有限。

3、经营风险

去枢纽化

中国二线城市机场远程航线发展迅速，去枢纽化现象明显。以5,000公里以上的国际远程航线为例，2010年国内仅4个二线城市开通了国际远程航线，截止报告期末已增至20个城市。二线城市的远程市场高速增长，目前已涵盖欧洲、美洲、澳洲、非洲。随着航线范围的逐步扩大，国内拥有宽体飞机的航空公司均积极参与二线城市远程市场的发展。这将对公司的枢纽化运营带来一定的分流影响。

四、公司因不适用准则规定或国家秘密、商业秘密等特殊原因，未按准则披露的情况和原因说明

适用 不适用



第五章 重要事项

一、普通股利润分配或资本公积金转增预案

(一) 现金分红政策的制定、执行或调整情况

按照中国证监会和北京证监局关于上市公司现金分红的相关要求及《中国国际航空股份有限公司章程》(以下简称“公司章程”)的规定,公司实施积极的利润分配办法,重视对投资者的合理投资回报,利润分配政策保持一定的连贯性和稳定性,于分配利润时优先考虑现金分红。公司章程中明确规定:公司在按照适用的境内外会计准则及法规编制的母公司报表当年实现的可分配利润均为正值的情况下,采取现金方式分配股利,每年以现金方式分配的股利不少于适用可分配利润的15%。适用可分配利润是指公司按照适用的境内外会计准则及法规编制的母公司报表中当年实现的税后利润中的较低者在根据本章程规定弥补亏损、提取公积金,并扣除国家相关部门认可的其他事项之后所余利润。公司的利润分配方案须经独立董事发表意见,公司应当通过多种渠道(如提供网络投票方式、邀请中小股东参会等)主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流,充分听取中小股东的意见和诉求,并及时答复中小股东关心的问题。

本公司2018年度股息,经公司第五届董事会第十次会议审议通过,并经公司2018年度股东大会批准,已于2019年7月11日完成派发,每10股派发股息1.0328元。

依据上述政策和公司的实际情况,本公司董事会建议2019年度提取根据中国企业会计准则编制的母公司报表的税后利润的10%作为法定盈余公积金,10%作为任意盈余公积金,按照当期可分配利润的15%分配现金红利约人民币6.45亿元,按公司目前总股数14,524,815,185股计,每10股分派现金红利人民币0.4442元(含税)。此方案将呈交公司2019年度股东大会予以审议。待2019年度股东大会审议通过后,本公司拟于2020年7月16日实施2019年度分红派息。分红派息对象为截至2020年7月15日上海证券交易所收市后,在中国证券登记结算有限公司登记在册的全体A股股东。公司留存的未分配利润将主要用于补充日常运营资金及用于债务偿还,该部分资金的运用将有效帮助公司缓解当前的现金流压力,持续优化债务结构,减少融资规模,降低融资成本,减轻经营压力,增强公司盈利能力。

(二) 公司近三年(含报告期)的普通股利润分配方案或预案、资本公积金转增股本方案或预案

币种:人民币

分红年度	每10股送红股数(股)	每10股派息数(元)(含税)	每10股转增数(股)	现金分红的数额(千元)(含税)	分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润(千元)	占合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比率(%)
2019年度	/	0.4442	/	645,192	6,408,576	10.07
2018年度	/	1.0328	/	1,500,123	7,336,327	20.45
2017年度	/	1.1497	/	1,669,918	7,240,312	23.06

(三) 以现金方式要约回购股份计入现金分红的情况

适用 不适用

(四)报告期内盈利且母公司可供普通股股东分配利润为正，但未提出普通股现金利润分配预案的，公司应当详细披露原因以及未分配利润的用途和使用计划

适用 不适用

二、承诺事项履行情况

(一)公司、股东、实际控制人、收购人、董事、监事、高级管理人员或其他关联方在报告期内或持续到报告期内的承诺事项

适用 不适用

(二)公司资产或项目存在盈利预测，且报告期仍处在盈利预测期间，公司就资产或项目是否达到原盈利预测及其原因作出说明

适用 不适用

(三)业绩承诺的完成情况及其对商誉减值测试的影响

适用 不适用

三、报告期内资金被占用情况及清欠进展情况

适用 不适用

四、公司对会计师事务所“非标准审计报告”的说明

适用 不适用

五、公司对会计政策、会计估计变更或重大会计差错更正原因和影响的分析说明

(一)公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

本集团自2019年1月1日(“首次执行日”)起执行财政部于2018年修订的《企业会计准则第21号——租赁》。新租赁准则完善了租赁的定义，增加了租赁的识别、分拆和合并等内容；取消承租人经营租赁和融资租赁的分类，要求在租赁期开始日对所有租赁(短期租赁和低价值资产租赁除外)确认使用权资产和租赁负债；改进了承租人对租赁的后续计量，增加了选择权重估和租赁变更情形下的会计处理；并增加了相关披露要求。

执行新租赁准则对本集团的影响详见财务报告附注三、32。

(二)公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用 不适用





第五章 重要事项

(三)与前任会计师事务所进行的沟通情况

适用 不适用

(四)其他说明

适用 不适用

六、聘任、解聘会计师事务所情况

现聘任	
境内会计师事务所名称	德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
境内会计师事务所审计年限	3年
境外会计师事务所名称	德勤·关黄陈方会计师行
境外会计师事务所审计年限	3年

审阅本集团截至2019年6月30日止的半年度财务报表及审计本集团截至2019年12月31日止的年度财务报表的费用总额为9,522,000元(含增值税税金);审计部分本集团之子公司截至2019年12月31日止的年度财务报表的费用总额为7,401,000元(含增值税税金)。

名称	报酬
内部控制审计会计师事务所	德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙) 100万元(含增值税金)

聘任、解聘会计师事务所的情况说明

于2019年5月30日召开的2018年度股东大会上,续聘德勤·关黄陈方会计师行为公司2019年度国际审计师,德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)为公司2019年度国内审计师和内控审计师,并授权管理层确定前述审计师的年度费用。

审计期间改聘会计师事务所的情况说明

适用 不适用



七、面临暂停上市风险的情况

(一)导致暂停上市的原因

适用 不适用

(二)公司拟采取的应对措施

适用 不适用

八、面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

九、破产重整相关事项

适用 不适用

十、重大诉讼、仲裁事项

本报告期公司无重大诉讼、仲裁事项。

十一、上市公司及其董事、监事、高级管理人员、控股股东、实际控制人、收购人处罚及整改情况

适用 不适用

十二、报告期内公司及其控股股东、实际控制人诚信状况的说明

适用 不适用

十三、公司股权激励计划、员工持股计划或其他员工激励措施的情况及其影响

适用 不适用

员工持股计划情况

适用 不适用

其他激励措施

适用 不适用





第五章 重要事项

十四、重大关联交易

(一)与日常经营相关的关联交易

本集团与日常经营相关的持续性重大关联交易主要是本集团与中航集团、中能有限集团、国泰航空集团和国货航集团之间的关联交易，具体如下：

与中航集团进行的交易

2015年10月29日，本公司与中航集团公司签署了《政府包机服务框架协议》《房产租赁框架协议》《相互提供服务框架协议》《空运销售代理框架协议》，本公司与中航集团公司的全资子公司中国航空传媒有限责任公司签署了《传媒业务合作框架协议》，本公司与中航集团公司的全资子公司中国航空集团建设开发有限公司签署了《基本建设工程项目委托管理框架协议》。前述协议有效期均至2018年12月31日届满。经2018年10月30日续期后，上述协议有效期至2021年12月31日。详情请见公司于2015年10月30日、2018年10月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》上的公告。

2015年4月29日，本公司控股子公司中航财务与中航集团公司签署了《金融财务服务框架协议》，协议自中航财务工商变更日起生效，有效期至2017年12月31日届满。2017年8月30日，中航财务与中航集团公司重新签署了《金融财务服务框架协议》，有效期自2018年1月1日至2020年12月31日。详情请见公司于2015年4月30日、2017年8月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》的公告。

2014年10月28日，本公司与中航集团公司签署了《商标许可使用协议》，协议有效期自2015年1月1日至2017年12月31日。经2017年8月30日续期后，有效期延至2020年12月31日。详情请见公司于2014年10月29日、2017年8月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》的公告。

与中航有限集团进行的交易

2008年8月26日，本公司与中航有限签署了《框架协议》，于2010年9月10日、2013年9月26日及2016年8月30日，经三次续期，有效期延至2019年12月31日。详情请见公司分别于2008年8月27日、2010年9月11日、2013年9月27日及2016年8月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》上的公告。2018年3月27日，本公司与中航有限签署了《2018-2019年飞机融资租赁服务框架协议》，有效期至2019年12月31日。详情请见公司于2018年3月28日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》上的公告。

2019年10月30日，本公司与中航有限重新签署了《框架协议》，有效期自2020年1月1日至2022年12月31日。详情请见公司于2019年10月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》上的公告。

与国泰航空集团进行的交易

2008年6月26日，本公司与国泰航空签署了《框架协议》，于2010年9月10日、2013年9月26日、2016年8月30日及2019年8月28日，经四次续期，有效期延至2022年12月31日。详情请见公司分别于2008年6月27日、2010年9月11日、2013年9月27日、2016年8月31日及2019年8月29日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》的公告。

与国货航集团进行的交易

2011年10月27日，因本公司与国货航集团之间的交易构成香港联合交易所有限公司证券上市规则下的关连交易，本公司与国货航签署了《框架协议》，于2013年9月26日、2016年8月30日，经两次续期，有效期延至2019年12月31日。2018年12月28日，本公司完成向本公司控股股东的全资子公司资本控股转让国货航51%股权事项，自此本公司与国货航集团之间的交易同时构成上海证券交易所上市规则下及香港联合交易所有限公司证券上市规则项下的关联(连)交易。

2019年10月30日本公司与国货航重新签署了关于前述关联交易的《框架协议》，有效期自2020年1月1日至2022年12月31日。详情请见公司于2019年10月31日发布于上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》的公告。

上述持续关联交易截至2019年12月31日止年度实际发生的交易额和交易额上限如下：

	币种	2019年 年度上限 (百万元)	报告期 实际发生金额 (百万元)
与中航集团进行的交易：			
包机服务收入	人民币	900	487
相互提供服务支出	人民币	2,100	1,461
物业租赁支出	人民币	135	79
媒体及广告服务支出	人民币	550	221
基本建设工程项目委托管理服务支出	人民币	120	13
金融财务服务			
中航财务向中航集团发放贷款及其他信贷服务的 每日最高余额	人民币	9,000	1,025
与中航有限集团进行的交易：			
地勤服务及其他服务支出(除飞机融资租赁业务)	人民币	2,450	239
飞机融资租赁支出	美元	1,492.03	787
与国泰航空集团进行的交易：			
本集团向国泰航空集团支付的款项	港币	900	375
国泰航空集团向本集团支付的款项	港币	900	286
与国货航进行的交易：			
本公司向国货航支付的销售佣金总额	人民币	798	382
本公司向国货航支付的地面服务总额	人民币	1,269	681
本公司向国货航支付的其他服务总额	人民币	259	8
国货航向本公司支付的腹舱销售总额	人民币	7,977	4,891
国货航向本公司支付的地面服务总额	人民币	200	122
国货航向本公司支付的其他服务总额	人民币	600	595
与中航财务进行的交易：			
本集团于中航财务的每日最高存款余额	人民币	14,000	9,610



第五章 重要事项

(二) 资产或股权收购、出售发生的关联交易

适用 不适用

(三) 共同对外投资的重大关联交易

适用 不适用

(四) 关联债权债务往来

适用 不适用

十五、重大合同及其履行情况

(一) 托管、承包、租赁事项

报告期内，本公司无托管、承包事项。

报告期内本公司租赁事项详见第四章“机队情况”部分。

(二) 担保情况

对外担保情况：

本公司的子公司深圳航空就该公司员工的房屋按揭银行借款向有关银行作出担保。于2019年12月31日，深圳航空为员工房屋按揭银行借款的担保金额为约人民币1,328千元(2018年12月31日：约人民币1,635千元)。

对子公司担保情况：

公司于2019年3月27日召开第五届董事会第十次会议审议同意控股子公司中航财务向公司控股子公司AMECO、北京航空及成都国航进出口有限公司开展关税保付保函业务，预计担保总额为4.53亿元，有效期为自董事会审议批准之日起一年。详见本公司于2019年3月28日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn/>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。截至2019年12月31日累计担保总发生额度为0.26亿元。

(三) 委托他人进行现金资产管理的情况

适用 不适用

(四) 其他重大合同

适用 不适用



十六、其他重大事项的说明

(一)新型冠状病毒肺炎疫情

2020年初，新型冠状病毒肺炎疫情爆发，国内春运及节后旅客运输量下滑，全球范围内人员流动受限导致国际航班量减少，航空运输业受到冲击，短期内损失难以避免。本集团全力做好疫情防控工作，最大限度保护旅客与员工的健康与安全，并积极履行社会责任，为战胜疫情贡献力量。本集团通过调整运力结构，优化收益管理，强化成本控制，突出风险管控，努力将疫情影响降至最低。

十七、积极履行社会责任的工作情况

(一)上市公司扶贫工作情况

1、精准扶贫规划

在中航集团公司及本公司扶贫工作领导小组的领导下，落实国家打赢脱贫攻坚战决策部署，依托定点扶贫“8+2”重点项目，全面推进扶贫工作。完善扶贫工作推进机制，将精准扶贫、履行社会责任纳入公司创建世界一流企业的实施方案。深入扶贫地区考察调研，选派优秀干部挂职，通过产业扶贫、教育扶贫、健康扶贫等多种方式助力扶贫县脱贫攻坚；健全经费管理、职责落实等管理制度，进一步推动扶贫工作制度化、规范化，确保阳光扶贫、干净扶贫。

2、年度精准扶贫概要

2019年，公司深入贯彻落实习近平总书记关于扶贫工作重要论述精神，以从严从实的工作作风承担起政治责任，从直接帮扶、产业帮扶、智力帮扶以及长远发展等方面，进一步完善定点扶贫“8+2”重点项目实施方案，扩充帮扶项目，凝聚帮扶力量。蔡剑江董事长、宋志勇副董事长亲赴定点扶贫地区开展调研，扶贫工作领导小组成员14次赴定点扶贫地区考察调研。坚持精准施策，全力推进脱贫攻坚，进一步推进和完善“8+2”帮扶体系。注重生态优先、绿色发展，加大产业扶贫力度，提升当地“造血”功能，特色产品采购与开发项目稳步推进；坚持志智双扶，常态化推动“中航蓝天课堂”志愿支教活动及定点扶贫地区招聘工作；积极引入扶贫合作伙伴，聚集多方力量助力脱贫攻坚。



第五章 重要事项

3、精准扶贫成效

单位：万元 币种：人民币

指标	数量及开展情况
一、总体情况	
其中：1. 资金	8,733.065
二、分项投入	
1. 产业发展脱贫	
其中：1.1产业扶贫项目类型	<input type="checkbox"/> 农林产业扶贫 <input type="checkbox"/> 旅游扶贫 <input type="checkbox"/> 电商扶贫
1.2产业扶贫项目个数(个)	17
1.3产业扶贫项目投入金额	7,169.7
2. 转移就业脱贫	
其中：2.1职业技能培训人数(人/次)	763
2.2帮助建档立卡贫困户实现就业人数(人)	2
3.教育脱贫	
其中：3.1资助贫困学生投入金额	82.265
3.2资助贫困学生人数(人)	441
4.其他项目	
其中：4.1项目个数(个)	17
4.2投入金额	1,481.1
三、所获奖项(内容、级别)	
2018年度中央单位定点扶贫工作成效考核中，中航集团公司再次被评为最高等次“好”。	

4、履行精准扶贫社会责任的阶段性进展情况

2019年，在直接帮扶、产业帮扶、智力帮扶等方面助力广西壮族自治区贺州市昭平县(以下简称“昭平县”)、内蒙古自治区锡林郭勒盟苏尼特右旗(以下简称“苏尼特右旗”)脱贫攻坚。开展直接帮扶，无偿向两地投入各类帮扶资金3,851万元，实施了基础设施建设、产业扶贫、教育扶贫、健康扶贫、生态扶贫等帮扶项目；加强产业帮扶，引导员工采购苏尼特右旗、昭平县特色农产品4,537万元，帮助两地销售特色农产品493万元；注重智力帮扶，采取“请进来”与“走出去”的方式，全年共计培训基层干部365名、技术人员763名；常态化开展“中航蓝天课堂”志愿支教，200余人次志愿者累计支教1,300课时，同时试点实施音乐课程体系建设——美育教育扶贫项目；统筹空、地勤用工岗位，从两地招聘11人进入公司工作，累计在扶贫地区招聘员工62人。积极践行“生态优先、绿色发展”的脱贫发展新理念，出资159万元在苏尼特右旗开展“生态修复及生态扶贫”项目，出资548万元在昭平县开展油茶种植示范区、林下经济作物种植示范区、蜂蜜加工等项目，把绿色发展理念渗透、贯穿于自然资源开发中。聚合社会资源，持续深化与12家专业机构、企业的扶贫合作，引入各类无偿帮扶资金达到384万元；向社会各界发出“积极参与脱贫攻坚及社会公益事务，为构建人类命运共同体贡献力量”的倡议，进一步建好脱贫“朋友圈”，画好致富“同心圆”。

中航集团公司连续两年在中央单位定点扶贫工作成效考核中获评最高等次“好”。2019年4月苏尼特右旗顺利脱贫摘帽，退出国家级贫困县序列；昭平县已完成2019年脱贫攻坚任务，计划于2020年内实现整县脱贫摘帽。

5、后续精准扶贫计划

2020年，公司将进一步深化“8+2”扶贫体系的落地落实，结合国家扶贫政策要求和扶贫地区脱贫形势任务，调整更新完善“8+2”扶贫项目推进方案。继续深入实施直接资金帮扶、志愿结对帮扶、采买特色农牧产品、特色旅游扶贫、品牌推广、干部培训交流等扶贫项目。继续开展干部队伍、专业技能人才培养，不断夯实昭平县、苏尼特右旗持续稳定脱贫基础，助力两地实现脱贫攻坚到乡村振兴战略的有效衔接。

(二)社会责任工作情况

请见公司与本年报同时披露的2019年度社会责任报告。披露网址：www.sse.com.cn。

(三)环境信息情况

1、属于环境保护部门公布的重点排污单位的公司及其子公司的环保情况说明

请见公司与本年报同时披露的2019年度社会责任报告。披露网址：www.sse.com.cn。

2、重点排污单位之外的公司

请见公司与本年报同时披露的2019年度社会责任报告。披露网址：www.sse.com.cn。

十八、可转换公司债券情况

适用 不适用



第五章 重要事项

十九、公司主要荣誉

2019年1月11日，国航在国内最具权威公司治理学术和评价机构《董事会》杂志社发起主办的第十四届中国上市公司董事会“金圆桌奖”荣获“最佳董事会”奖项。

2019年3月5日，公司荣获2019年《公关周刊》全球榜单(PR Week Global Awards)“最佳企业品牌传播奖”提名。国航是迄今为止唯一入围该榜单的中国国有企业，“伴梦想着陆”项目也是全球范围内首次入围“最佳企业品牌传播奖”的航空公司品牌项目。

2019年4月25日，第十四届“樟宜航空大奖”颁奖盛典在新加坡樟宜机场举行，国航荣获最高奖项“最佳合作伙伴奖”。

2019年5月6日，全球传播服务集团WPP与旗下调研机构共同发布“BrandZ 2019最具价值中国品牌100强”排行榜，国航以49.65亿美元的品牌价值位列榜单第30名。

2019年5月24日，国航荣获第10届虎啸奖银奖，该奖项是数字商业传播领域公认的具有广泛影响力的行业大奖。

2019年6月12日，公司“伴梦想着陆”项目荣获2019年亚太公关大奖(PR Awards Asia)“最佳VR/AR”奖项，国航是首家也是唯一一家入围该奖项的航空公司。

2019年6月21日，国航获得由香港《中国融资》举办的2019年中国融资大奖“中国最佳投资者关系奖”以及“2019年中国融资大奖最佳董事会秘书”奖项。

2019年6月26日，世界品牌实验室(World Brand Lab)召开第十六届世界品牌大会并发布“2019年中国500最具价值品牌排行榜”，国航以1,678.76亿元的品牌价值位列品牌榜单第21位，为中国民航之首。

2019年8月8日，在第三十三届国际年报大赛(ARC Awards International)上，公司2018年度报告分别获得航空业传统年报、航空业封面设计、内文设计奖项。

2019年8月30日，国航地面服务部以国内首创的预改签服务荣获中国质量协会主办的第三届全国优质服务大赛。

2019年9月17日，国航荣获由毕马威与Facebook联合评选的“2019年中国出海50强领先品牌”排行榜榜首。

2019年10月18日，在以“致敬新中国70华诞 寻找经济增长新动能”为主题的第十四届中国上市公司竞争力公信力调查评选颁奖高峰论坛，国航荣获“最佳主板上市公司”。

2019年10月27日，国航营销相关广告案例分别斩获第26届中国国际广告节“广告主奖·2019年度品牌塑造金奖”和“广告主奖·2019年度数字营销金奖”两项大奖。

2019年11月14日，公司荣获第十届中华环境奖优秀奖，成为首家荣获中华环境奖的航空公司。

2019年11月20日，公司荣获由中国质量协会举办的2018年中国企业品牌创新成果奖，国航品牌IP建设文化创新和国航“伴梦想着陆”品牌传播创新两项作品分别获得品牌文化创新和品牌传播创新奖。

2019年12月4日，国航荣获由香港大公报、北京上市公司协会及香港中国企业协会举办的金紫荆“最佳公司治理上市公司”和“最具投资价值上市公司”两项大奖。

2019年12月6日，公司2018年度社会责任报告荣获“金蜜蜂2018优秀企业社会责任报·常青奖”。

2019年12月6日-7日，由中国上市公司百强高峰论坛组委会、华顿经济研究院主办的第十九届中国上市公司百强高峰论坛，国航位居“2019年中国上市公司百强排行榜”第69位以及“2019年中国(全球)上市公司百强排行榜”第139位，均为中国航企之首。

2019年12月12日，由《环球时报·环球旅游》举办第十一届“最受中国家庭欢迎的出境游评选”颁奖典礼上，国航获评“最受中国家庭欢迎的境内航空公司”，这是国航自2009年以来第十次获此荣誉。

2019年12月17日，世界品牌实验室(World Brand Lab)召开第十六届世界品牌大会，发布2019年“世界品牌500强排行榜”，国航以1,678.76亿元的品牌价值位列世界品牌排名第281位，较去年上升6位。在荣登榜单的40个中国企业中，国航是中国民航唯一入选的公司。国航同时荣获2019“中国品牌年度大奖NO.1(航空服务行业)”，并获得一项特别奖——2019年“文化品牌大奖”。

2019年12月21日，公司董事会蝉联中国上市公司协会《董事会》杂志社主办的第十五届中国上市公司董事会金圆桌“最佳董事会”奖项。





第六章 普通股股份变动及股东情况

一、普通股股本变动情况

(一) 普通股股份变动情况表

1、 股份变动情况表

报告期内，公司股份总数及股本结构未发生变化。

2、 股份变动情况说明

适用 不适用

3、 普通股股份变动对最近一年和最近一期每股收益、每股净资产等财务指标的影响(如有)

适用 不适用

4、 公司认为必要或证券监管机构要求披露的其他内容

适用 不适用

(二) 限售股份变动情况

适用 不适用

二、证券发行与上市情况

(一) 截至报告期内证券发行情况

适用 不适用

(二) 公司普通股股份总数及股东结构变动及公司资产和负债结构的变动情况

适用 不适用

(三) 现存的内部职工股情况

适用 不适用

三、股东和实际控制人情况

(一) 股东总数

截止报告期末普通股股东总数(户)	149,499户(其中H股登记股东3,221户)
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	192,349户(其中H股登记股东3,205户)

(二) 截止报告期末前十名股东、前十名流通股股东(或无限售条件股东)持股情况表

单位：股

前十名股东持股情况							
股东名称(全称)	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售 条件股份数量	质押或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
中国航空集团有限公司	0	5,952,236,697	40.98	513,478,818	冻结	127,445,536	国有法人
国泰航空有限公司	0	2,633,725,455	18.13	0	无	0	境外法人
香港中央结算(代理人) 有限公司	69,969	1,687,818,428	11.62	0	无	0	境外法人
中国航空(集团)有限公司	0	1,556,334,920	10.72	0	冻结	36,454,464	境外法人
中国航空油料集团公司	-1,902,600	466,583,102	3.21	0	无	0	国有法人
中国证券金融股份有限公司	0	311,302,365	2.14	0	无	0	国有法人
中原股权投资管理有限公司	-138,283,420	118,455,985	0.82	0	未知	118,100,185	国有法人
香港中央结算有限公司	12,350,614	60,119,699	0.41	0	无	0	境外法人
中国工商银行股份有限公司 ——东方红中国优势灵活 配置混合型证券投资基金	9,729,000	28,583,830	0.20	0	无	0	境内非国有法人
蒋宏业	3,700,000	27,000,000	0.19	0	无	0	境内自然人

前十名无限售条件股东持股情况			
股东名称	持有无限售条件流通 股的数量	股份种类及数量	
		种类	数量
中国航空集团有限公司	5,438,757,879	人民币普通股	5,438,757,879
国泰航空有限公司	2,633,725,455	境外上市外资股	2,633,725,455
香港中央结算(代理人)有限公司	1,687,818,428	境外上市外资股	1,687,818,428
中国航空(集团)有限公司	1,556,334,920	人民币普通股 境外上市外资股	1,332,482,920 223,852,000
中国航空油料集团公司	466,583,102	人民币普通股	466,583,102
中国证券金融股份有限公司	311,302,365	人民币普通股	311,302,365
中原股权投资管理有限公司	118,455,985	人民币普通股	118,455,985
香港中央结算有限公司	60,119,699	人民币普通股	60,119,699
中国工商银行股份有限公司——东方红中国优势 灵活配置混合型证券投资基金	28,583,830	人民币普通股	28,583,830
蒋宏业	27,000,000	人民币普通股	27,000,000
上述股东关联关系或一致行动的说明	中国航空(集团)有限公司是中国航空集团有限公司的全资子公司，故中国航空集团有限公司直接和间接合计持有本公司51.70%的股份。		



第六章 普通股股份变动及股东情况

- 1、香港中央结算(代理人)有限公司是香港联合交易所下属子公司,其主要业务为以代理人身份代其他公司或个人股东持有股票。其持有本公司1,687,818,428股H股中不包含代中国航空(集团)有限公司持有的166,852,000股。
- 2、依据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》(财企[2009]94号)和财政部、国资委、中国证券监督管理委员会、全国社会保障基金理事会公告(2009年第63号)规定,公司控股股东中国航空集团有限公司和中国航空(集团)有限公司分别持有的127,445,536和36,454,464股股份目前处于冻结状态。

单位:股

前十名有限售条件股东持股数量及限售条件 有限售条件股份 可上市交易情况					
序号	有限售条件股东名称	持有的 有限售条件 股份数量	新增		限售条件
			可上市 交易时间	可上市交易 股份数量	
1	中国航空集团有限公司	513,478,818	2020-03-10	513,478,818	非公开发行股份限售股
上述股东关联关系或一致行动的说明		无			

(三)战略投资者或一般法人因配售新股成为前十名股东

适用 不适用

四、控股股东及实际控制人情况

(一)控股股东情况

1、法人

名称	中国航空集团有限公司
单位负责人或法定代表人	蔡剑江
成立日期	2002年10月11日
主要经营业务	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;飞机租赁;航空器材及设备的维修。
报告期内控股和参股的其他境内外上市公司的股权情况	中国民航信息网络股份有限公司(参股9.17%)

2、公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

中国航空集团有限公司

51.70%

中国国际航空股份有限公司

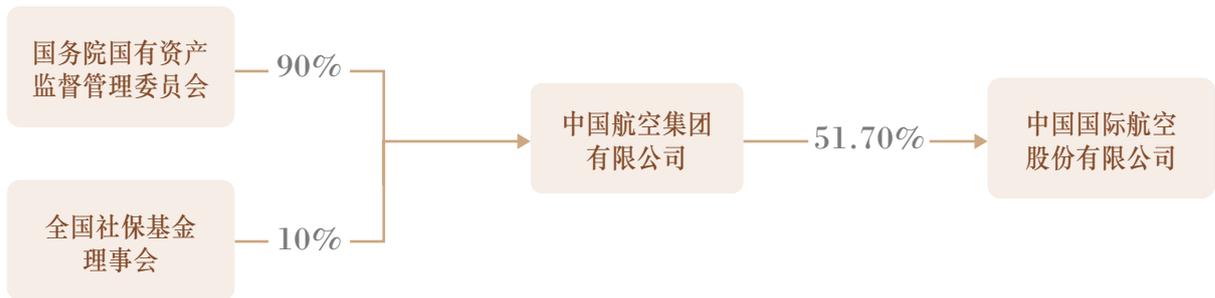
注:中航集团公司直接持有和通过其全资子公司中航有限间接持有公司共计51.70%的股份。

(二)实际控制人情况

1、法人

国务院国有资产监督管理委员会

2、公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图



注：中航集团公司直接持有和通过其全资子公司中航有限间接持有公司共计51.70%的股份。

五、其他持股在百分之十以上的法人股东

单位：元 币种：人民币

法人股东名称	单位负责人或 法定代表人	成立日期	组织 机构代码	注册资本	主要经营业务 或管理活动等情况
中国航空(集团)有限公司	何超凡	1995年6月13日 /	/	/	在港澳地区和内地参股飞机维修、航空货运、航空物流、航空配餐、航空燃油、航空快递、航空地勤服务等项目
国泰航空有限公司	贺以礼	1946年9月24日 /	/	/	提供航空定期客运及货运服务

六、股份限制减持情况说明

适用 不适用



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

一、持股变动情况及报酬情况

(一) 现任及报告期内离任董事、监事和高级管理人员持股变动及报酬情况

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期	报告期内从公司 领取的应付报酬 总额(万元)	是否在公司 关联方获取 报酬
蔡剑江	董事长	男	56	2014年02月21日	-	-	是
	党委书记			2017年05月26日	-		
宋志勇	副董事长	男	54	2016年06月06日	-	-	是
	执行董事			2014年05月22日	-		
	总裁、党委副书记			2014年01月28日	-		
曹建雄	副总裁	男	60	2017年05月22日	2019年03月27日	-	是
	党委副书记			2017年05月26日	2019年11月19日		
	非执行董事			2019年05月30日	2019年12月27日		
史乐山	非执行董事	男	63	2014年05月22日	2019年11月06日	-	是
贺以礼	非执行董事	男	54	2019年12月19日	-	-	是
薛亚松	职工董事	男	58	2018年03月29日	-	98.91	否
	工会主席			2016年10月31日	-		
王小康	独立非执行董事	男	64	2017年05月25日	-	6	否
刘德恒	独立非执行董事	男	63	2017年05月25日	2020年01月21日	6	否
许汉忠	独立非执行董事	男	69	2015年05月22日	-	20	否
李大进	独立非执行董事	男	61	2015年12月22日	-	20	否
王振刚	监事会主席	男	61	2016年08月30日	2019年12月19日	-	是
赵晓航	副总裁	男	58	2011年02月22日	-	-	是
	监事会主席			2019年12月19日	-		
何超凡	监事	男	57	2013年10月29日	-	-	是
肖艳君	职工监事	女	55	2011年06月16日	-	45.71	否
李桂霞	职工监事	女	43	2017年10月27日	-	51.64	否
冯刚	副总裁	男	56	2017年05月22日	2020年01月21日	-	是
	党委副书记			2019年11月19日	-		

第七章
董事、监事、高级管理人员和员工情况

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期	报告期内从公司 领取的应付报酬 总额(万元)	是否在公司 关联方获取 报酬
马崇贤	副总裁	男	54	2010年04月08日	-	-	是
谭焕民	纪委书记	男	55	2019年01月19日	-	-	是
王明远	副总裁	男	54	2011年02月22日	-	135.74	否
柴维玺	副总裁	男	57	2012年03月14日	-	135.75	否
陈志勇	副总裁	男	56	2012年12月17日	-	143.42	否
刘铁祥	副总裁	男	53	2014年08月26日	-	149.28	否
徐传钰	安全总监	男	55	2012年12月17日	-	147.35	否
张华	总法律顾问	男	54	2017年08月09日	-	93.11	否
肖烽	总会计师	男	51	2014年07月28日	-	133.46	否
王迎年	总飞行师	男	56	2014年11月27日	-	149.58	否
周峰	董事会秘书	男	58	2017年08月30日	-	89.46	否
邵斌	总裁助理	男	54	2012年03月14日	-	215.60	否
朱松岩	总裁助理	男	49	2014年07月28日	2019年9月23日	78.63	否
赵阳	总裁助理	男	52	2017年10月27日	-	167.27	否
合计	/	/	/	/	/	1,886.91	/

1. 报告期内，除公司董事会秘书周峰先生持有公司10,000股A股股票外，本公司其他董事、监事和高级管理人员均未买入、卖出或持有公司股票。
2. 独立董事王小康先生和刘德恒先生的独立董事酬金依据国家相关政策执行。
3. 本年内发生变动的董事、监事和高级管理人员报告期内从公司领取的工资总额为其年内任职期间的报酬总额。



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况



蔡剑江先生

宋志勇先生

贺以礼先生

薛亚松先生

报告期内公司董事、监事、高级管理人员最近5年的主要工作经历：

董事

蔡剑江先生：56岁，毕业于中国民航学院航行管制专业和英语专业。1999年任深圳航空总经理，2001年进入中国国际航空公司，先后任上海营业部经理、总裁助理兼市场营销部经理等职务。2002年10月任中国国际航空公司副总裁，2004年9月任公司党委书记、副总裁，2007年1月至2014年1月任公司总裁、党委副书记、中航集团公司党组成员，2009年11月起任国泰航空非执行董事，2010年5月兼任深圳航空董事长，2014年1月至2016年12月任中航集团公司总经理、党组副书记。2004年9月任本公司董事，2014年2月任本公司董事长，2014年3月任国泰航空董事局副主席，2016年12月任中航集团公司董事长、党组书记。2017年5月任公司党委书记。

宋志勇先生：54岁，毕业于中国空军第二飞行学院飞行专业，正高级飞行员。1987年进入中国民航工作，曾任中国国际航空公司飞行总队三大队飞行员、副中队长、飞行主任、副大队长，飞行总队副总队长，培训部部长等职务。2002年11月至2008年6月任公司飞行总队总队长、党委副书记，2004年9月至2006年10月任公司总裁助理，2006年10月至2010年12月任公司副总裁、党委委员、常委，2010年12月至2014年4月任中航集团公司副总经理，2010年12月任中航集团公司党组成员，2014年1月任本公司总裁、党委副书记，主持公司全面工作。2014年5月任本公司执行董事，2016年2月至2016年12月任中航集团公司党组书记，2016年6月任本公司副董事长，2016年12月任中航集团公司董事、总经理、党组副书记。

曹建雄先生：60岁，持有华东师范大学经济学硕士学位，高级经济师。1996年12月起任中国东方航空股份有限公司副总经理兼财务总监。1999年9月起任中国东方航空集团公司副总经理。2002年9月至2008年12月任中国东方航空集团公司副总经理、党组成员，其中2002年12月至2004年9月兼任中国东方航空股份有限公司西北航空公司党委书记，2006年10月至2008年12月兼任中国东方航空股份有限公司总经理、党委副书记。2008年12月至2019年11月任中航集团公司党组成员，2008年12月至2019年3月任中航集团公司副总经理。2009年6月至2017年10月任本公司非执行董事。2014年8月至2019年6月任中国民航信息网络股份有限公司董事。2015年10月至2018年9月任中国航空资本控股有限责任公司董事长。2016年11月至2019年11月任中航集团公司党组副书记，2017年5月至2019年3月任本公司副总裁，2017年5月至2019年11月任本公司党委副书记。2017年7月至2019年11月兼任中航集团公司及本公司直属机关党委委员、党委书记。2019年3月至2019年11月任中航集团公司董事，2019年5月至2019年12月任本公司非执行董事。

第五届董事会成员



王小康先生

刘德恒先生

许汉忠先生

李大进先生

史乐山先生(John Robert Slosar)：63岁，持有哥伦比亚大学及剑桥大学经济学学位。1980年加入太古集团，曾驻位于香港、美国及泰国的集团办事处。2007年7月至2019年11月任国泰航空有限公司董事，2007年7月至2011年3月任常务总裁，2011年3月至2014年3月任行政总裁。2014年3月至2018年6月任香港太古集团有限公司、太古股份有限公司、太古地产有限公司及香港飞机工程有限公司主席。2014年3月至2019年11月任国泰航空有限公司主席。2014年5月至2019年11月任公司非执行董事。

贺以礼先生(Patrick Healy)：54岁，毕业于剑桥大学，取得现代语言(荣誉)文学士学位。1988年8月加入英国太古集团，曾派驻太古集团在中国香港、德国及中国内地的办事处。2008年8月至2012年7月任厦门太古飞机工程有限公司行政总裁，2012年8月至2019年9月任太古可口可乐有限公司行政总裁。2013年1月起任太古股份有限公司饮料部门常务董事。2014年12月起任香港太古集团有限公司董事，2015年1月起任太古地产有限公司董事，2019年10月起任太古可口可乐有限公司主席，2019年11月起任国泰航空有限公司主席，2019年12月起任公司非执行董事。

薛亚松先生：58岁，毕业于财政部财政科学研究所财政专业，获经济学硕士学位。1994年7月到广东粤财信托投资公司工作，历任国际金融部总经理助理，资产重组小组负责人，证券公司筹备组负责人。1999年3月任广东冠豪高新技术股份有限公司董事、常务副总经理、董事会秘书；2004年11月至2009年7月任中航集团公司副总经理，2009年7月任中航集团公司工会主席。2016年10月任本公司工会主席。2017年12月任中航集团公司职工董事，2018年3月任本公司职工董事。

王小康先生：64岁，毕业于北京大学法律系。2010年5月至2016年12月任中国节能环保集团公司董事长、党委副书记，2011年12月至今任中国工业节能与清洁生产协会会长。第十二届全国政协委员、第十二届全国政协人口资源环境委员会委员、中国经济社会理事会理事、国家制造强国建设战略咨询委员会委员、第六届中国环境与发展国际合作委员会委员。2017年5月任本公司独立非执行董事。2018年8月至2019年8月任中国大唐集团有限公司外部董事。

刘德恒先生：63岁，毕业于西安交通大学管理学院工业管理工程专业，研究生学历。2003年5月至2016年9月任国资委统计评价局副局长、收益管理局副局长、局长。2016年9月起任中央企业专职外部董事，其中2017年4月至2020年1月任中国商用飞机有限责任公司外部董事，2017年5月至2020年1月任本公司独立非执行董事，2018年2月至2020年1月任中国航空工业集团有限公司外部董事。



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

第五届监事会成员



赵晓航先生

何超凡先生

肖艳君女士

李桂霞女士

许汉忠先生：69岁，持有香港中文大学理学学士学位。1975年加入国泰航空任香港及海外多个管理职位，1990年至1992年任国泰港龙航空企划及国际事务总经理，1992年任太古(中国)驻北京首席代表，1994年至1997年任香港华民航空公司总裁，1997年至2006年任港龙航空有限公司行政总裁，2007年2月至2014年7月任香港机场管理局行政总裁。两度获香港特区行政长官委任为大珠三角商务委员会委员，并曾担任香港特区政府策略发展委员会委员、香港特区政府航空发展咨询委员会成员、香港旅游发展局成员等职。现任十三届全国政协委员、香港总商会理事会理事，2006年7月获香港特区行政长官委任为太平绅士。2015年5月任本公司独立非执行董事。2015年9月至2017年10月任新创建集团有限公司执行董事兼副行政总裁，2016年12月起任白云机场股份有限公司独立非执行董事，2017年10月至2018年10月任新创建集团有限公司顾问。

李大进先生：61岁，毕业于北京大学法学专业。现任北京天达共和律师事务所主任、合伙人、律师。1982年开始任执业律师，1994年首批获得从事证券法律业务资格。曾任第六届中华全国律师协会副会长，第七届北京市律师协会会长，北京市第十三届人大常委会委员、内务司法委员会委员、第十二届全国人民代表大会代表。目前还担任第十三届全国政协委员、北京市人大常委会立法咨询专家顾问、最高人民法院特邀监督员、中国人民大学律师学院客座教授、清华大学法学院法律硕士联合导师、西南政法大学客座教授等职务。2015年12月任本公司独立非执行董事。

监事

王振刚先生：61岁，毕业于中国人民解放军防化指挥工程学院经济管理专业，高级会计师。2011年7月至2018年12月任中航有限董事、总裁、党委委员，2011年9月至2019年2月任中翼航空投资有限公司董事长，2014年9月至2018年12月任中航集团公司总经理助理，2016年8月至2019年2月任中航(北京)融资租赁有限公司董事长，2016年8月至2019年12月任本公司监事会主席。

赵晓航先生：58岁，毕业于清华大学管理工程专业，研究生学历，硕士学位。1986年8月参加工作，历任民航北京管理局计划处助理，中国国际航空公司计划处助理、科长、副处长，地面服务部经理、副书记，规划发展部总经理，总裁助理等职。2003年9月至2004年5月任中航有限董事、副总裁，2004年5月至2011年2月任中航有限董事、副总裁、纪委书记，2005年7月至2015年11月任中航兴业有限公司董事，2005年7月至2016年5月任中航兴业有限公司总经理，2007年4月至2016年2月任中国航空(澳门)有限公司董事、总经理，2009年12月至2011年4月任澳门航空董事长、执行董事、总经理，2011年2月任本公司副总裁、党委常委。2011年4月任山航集团董事，2011年8月任大连航空董事长，2016年3月任澳门航空董事长，2016年8月任中航集团公司党组成员，2016年12月任中航集团公司副总经理，兼任中航有限副董事长，中航传媒董事长。2018年9月任资本控股董事长。2019年12月任本公司监事会主席。

何超凡先生：57岁，毕业于中国民航学院经营管理系。1983年进入中国民航工作，曾任民航北京管理局财务处会计，中国国际航空公司财务处科长、副处长、处长，收入结算中心总经理等职。2003年3月至2008年10月任中航财务总经理、党委副书记。2008年10月至2011年4月任中航集团公司财务部总经理，兼任本公司监事。2011年5月至2018年12月任中航有限副总裁，2013年7月至2018年12月兼任中翼航空投资有限公司董事、总经理、党委委员、党委副书记。2013年10月任本公司监事。2018年12月至今任中航有限董事、总裁、党委委员。

肖艳君女士：55岁，中国人民大学法律硕士及清华大学高级管理人员工商管理硕士，高级政工师。1988年7月至2002年4月先后担任中国国际航空公司培训部教员、党委秘书、科级组织员、支部书记、干部培训科科长。2002年4月至2008年3月任本公司人力资源部培训经理。2008年3月至2012年11月任公司工会办公室副主任。2012年11月至2019年7月任公司工会办公室主任。2011年6月任本公司监事。2017年5月至2019年7月任中航集团公司工会办公室主任。

李桂霞女士：43岁，毕业于西安石油学院会计学专业。1998年8月参加工作，曾任本公司地面服务部国内客运中心助理、财务部预算管理分部专员、商务委员会计划财务室项目经理。2014年至今任本公司商务委员会计划财务室高级副经理。2017年10月任本公司监事。

高级管理人员

宋志勇先生，54岁，毕业于中国空军第二飞行学院飞行专业，正高级飞行员。1987年进入中国民航工作，曾任中国国际航空公司飞行总队三大队飞行员、副中队长、飞行主任、副大队长，飞行总队副总队长，培训部部长等职务。2002年11月至2008年6月任公司飞行总队总队长、党委副书记，2004年9月至2006年10月任公司总裁助理，2006年10月至2010年12月任公司副总裁、党委委员、常委，2010年12月至2014年4月任中航集团公司副总经理，2010年12月任中航集团公司党组成员，2014年1月任本公司总裁、党委副书记，主持公司全面工作。2014年5月任本公司执行董事，2016年2月至2016年12月任中航集团公司党组书记，2016年6月任本公司副董事长，2016年12月任中航集团公司董事、总经理、党组副书记。

冯刚先生：56岁，毕业于四川大学半导体专业。1984年7月参加工作，1995年10月任中国西南航空公司副总经理，2002年10月任中国国际航空公司总裁助理，2003年2月任中国航空集团资产管理公司总经理、党委书记，2007年5月任山航集团董事长、总裁、党委副书记，2010年4月至2014年8月任本公司副总裁，2010年5月至2014年5月兼任深圳航空董事、总裁、党委副书记，2014年4月起任中航集团公司党组成员，2014年4月至2019年11月任中航集团公司副总经理，2014年8月至2017年10月任本公司非执行董事，2017年5月至2019年11月任本公司副总裁，2019年11月起任中航集团公司董事、党组副书记，本公司党委副书记。

马崇贤先生：54岁，毕业于内蒙古大学计划统计专业，拥有清华大学高级管理人员工商管理硕士学位。1988年7月参加工作，历任民航内蒙古区局机务科计划员、中国国际航空公司内蒙古分公司航修厂航材科副科长、支部书记，蓝天旅客服务部总经理，内蒙古分公司副总经理，浙江分公司副总经理、党委书记、总经理等职。2009年6月任本公司湖北分公司总经理、党委副书记。2010年4月任本公司副总裁、党委常委。2010年4月至2016年11月兼任山航集团董事长、总裁和山东航空副董事长。2016年8月任中航集团公司党组成员，2016年12月任中航集团公司副总经理。



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

赵晓航先生：58岁，毕业于清华大学管理工程专业，研究生学历，硕士学位。1986年8月参加工作，历任民航北京管理局计划处助理，中国国际航空公司计划处助理、科长、副处长，地面服务部经理、副书记，规划发展部总经理，总裁助理等职。2003年9月至2004年5月任中航有限董事、副总裁，2004年5月至2011年2月任中航有限董事、副总裁、纪委书记，2005年7月至2015年11月任中航兴业有限公司董事，2005年7月至2016年5月任中航兴业有限公司总经理，2007年4月至2016年2月任中国航空(澳门)有限公司董事、总经理，2009年12月至2011年4月任澳门航空董事长、执行董事、总经理，2011年2月任本公司副总裁、党委常委。2011年4月任山航集团董事，2011年8月任大连航空董事长，2016年3月任澳门航空董事长，2016年8月任中航集团公司党组成员，2016年12月任中航集团公司副总经理，兼任中航有限副董事长，中航传媒董事长。2018年9月任资本控股董事长。2019年12月任本公司监事会主席。

谭焕民先生：55岁，毕业于吉林大学法学院宪法学专业。曾任监察部政策法规司副主任科员、主任科员，1993年1月至2008年5月，先后任中央纪委法规室审议处主任科员、副处长，监察法规处副处长，正处级检查员、监察员兼监察法规处副处长，监察法规处处长，2008年5月至2016年12月，先后任中央纪委法规室副局级纪律检查员、监察专员，法规室副主任，法规室正局级纪律检查员、监察专员兼副主任。2016年12月至2019年1月，任中国航天科技集团有限公司党组成员、党组纪检组组长。2019年1月至今任中航集团公司纪检监察组组长、党组成员，2019年1月任本公司党委委员、常委、纪委书记。

王明远先生：54岁，毕业于厦门大学计划统计专业。1988年7月参加工作，历任中国西南航空公司计划处助理，市场销售部生产计划室经理，市场销售部副经理，市场部副经理、经理，中国国际航空公司市场营销部副总经理、商务委员会委员、党委委员，网络收益部总经理等职。2008年7月至2012年3月任本公司商务委员会主任、党委副书记。2011年2月任本公司副总裁、党委常委。

柴维玺先生：57岁，毕业于美国西雅图城市大学，研究生学历，硕士学位，高级工程师。1980年9月参加工作，历任AMECO工程处机体股工程师、经理，中国国际航空公司机务工程部工程处副处长，AMECO飞机维修分部经理、大修分部经理，机务工程部总经理，本公司工程技术分公司副总经理等职。2005年10月至2009年3月任AMECO总经理、党委委员，本公司工程技术分公司党委委员，2009年3月至2015年6月任本公司工程技术分公司总经理、党委副书记，2005年10月任AMECO董事。2012年3月任本公司副总裁、党委常委。2015年6月至2017年9月兼任AMECO首席执行官。

陈志勇先生：56岁，毕业于中国民用航空飞行学院飞行技术专业，一级飞行员。1982年10月参加工作，历任民航第七飞行大队三中队领航员，中国西南航空公司成都飞行部中队长、部长，飞行技术管理部经理，中国国际航空公司西南分公司成都飞行部部长，西南分公司副总经理兼总飞行师等职。2009年12月至2012年12月任本公司西南分公司总经理、党委副书记。2012年12月任本公司副总裁、党委常委。2014年5月兼任深圳航空董事、总裁。

第七章
董事、监事、高级管理人员和员工情况

刘铁祥先生：53岁，毕业于中国空军第二飞行学院飞行专业，正高级飞行员。1983年6月参加工作，历任中国国际航空公司飞行总队三大队飞行员、中队长，培训部飞行训练中心副科长、副经理，航空安全技术部副总经理，飞行技术管理部副总经理、总经理，飞行总队副总队长等职。2008年6月至2011年4月任公司飞行总队总队长、党委副书记。2011年4月至2014年11月任公司总飞行师。2014年8月任本公司副总裁、党委常委，2015年4月兼任本公司总运行执行官。

薛亚松先生，58岁，毕业于财政部财政科学研究所财政专业，获经济学硕士学位。1994年7月到广东粤财信托投资公司工作，历任国际金融部总经理助理，资产重组小组负责人，证券公司筹备组负责人。1999年3月任广东冠豪高新技术股份有限公司董事、常务副总经理、董事会秘书；2004年11月至2009年7月任中航集团公司副总经理，2009年7月任中航集团公司工会主席。2016年10月任本公司工会主席。2017年12月任中航集团公司职工董事，2018年3月任本公司职工董事。

徐传钰先生：55岁，毕业于中国民航飞行学院飞机驾驶专业，清华大学工商管理硕士，一级飞行员。1985年7月参加工作，曾任中国国际航空公司飞行总队三大队飞行员、飞行副主任，安监处检查员，三大队大队长等职务。2001年12月任中国国际航空公司飞行总队副总队长。2006年3月任公司天津分公司总经理、党委副书记。2009年1月至2011年3月任公司副总运行执行官，兼公司运行控制中心总经理，党委委员、副书记。2009年1月至2011年4月任本公司总飞行师。2011年2月至2012年12月任本公司副总裁。2012年12月任中航集团公司总飞行师、本公司安全总监，2016年11月兼任山航集团董事长、总裁、党委副书记。

张华先生：54岁，毕业于中南财经大学工业经济专业，中央党校经济管理专业在职研究生。1986年参加工作，曾任中国厂长(经理)工作研究会干部，中国企业管理协会副主任科员，中国企业经营咨询公司项目经理，国家经贸委经济法规司主任科员、副处长、处长，国务院国资委政策法规局处长、副局长职务。2016年8月任中航集团公司总法律顾问。2017年8月任本公司总法律顾问。

肖烽先生：51岁，毕业于哈尔滨建筑工程学院管理工程专业，大学本科学历，高级会计师。1990年7月参加工作，先后任中国国际航空公司基建处会计，财务处副科长、科长，财务部资金管理经理，财务部副总经理，山东航空总会计师、副总经理。2009年12月至2014年7月任公司财务部总经理。2014年7月任本公司总会计师。

王迎年先生：56岁，毕业于四川广汉航空专科学校飞机驾驶专业，一级飞行员。1984年8月进入中国民航，一直从事飞行相关的工作。2007年8月至2011年4月任公司飞行总队副总队长、党委委员、常委，2011年4月至2014年12月任公司飞行总队总队长、党委副书记。2014年11月至今任本公司总飞行师。2017年2月至2019年11月兼任本公司培训部总经理、党委副书记，2017年11月兼任中国国际航空内蒙古有限公司董事长。



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

倪继良先生：54岁，毕业于中国民用航空学院航空机械系飞机发动机设备维修专业。1988年7月参加工作，历任民航北京维修基地发动机维修部工艺工程师，AMECO工程处系统工程师、工程处发动机科发动机股经理、工程处发动机科科长、发动机分部处经理、运营部部长，国航工程技术分公司成都维修基地总经理、党委副书记，国航工程技术分公司副总经理、党委委员（其间兼任AMECO总经理、党委委员），AMECO党委副书记、首席战略官。2017年9月至今任AMECO首席执行官、党委副书记，2020年1月起任公司总工程师。

周峰先生：58岁，上海财经大学经济学硕士、中欧国际工商学院(EMBA)工商管理硕士，高级会计师。1992年任民航浙江省局计划财务审计处处长，1997年任中航浙江航空公司总会计师，2001年任中航(澳门)有限公司总经理助理、澳门航空执行董事，2003年任中航财务副总经理，2005年任中航三星人寿保险有限公司董事、常务副总裁，2010年任中航财务党委书记，2011年4月至2017年5月任中航集团公司财务部总经理，2011年11月至2017年8月任本公司监事，2017年6月任中航集团公司、本公司董事会办公室主任。2017年8月任本公司董事会秘书。

邵斌先生：54岁，毕业于清华大学经济管理学院EMBA专业，一级飞行员。1987年7月参加工作，历任中国国际航空公司天津分公司飞行大队一中队副中队长、中队长，飞行大队副大队长、大队长，飞行部经理，天津分公司副总经理、党委委员。2006年12月任公司航空安全监察部总经理。2008年8月任航空安全管理部总经理。2010年4月任深圳航空总裁助理兼飞行部总经理。2012年3月任公司总裁助理兼航空安全管理部总经理。2014年11月任本公司总裁助理，深圳航空副总裁。

朱松岩先生：49岁，毕业于中国民航学院经营管理系运输专业。1991年7月参加工作，历任中国国际航空公司客运部助理，座控中心业务室主任，市场营销部副总经理，信息技术中心总经理、党总支副书记。2008年7月任公司商务委员会副主任、党委委员，2009年1月任公司商务委员会副主任、党委委员兼网络收益部总经理、党总支书记，2011年4月任澳门航空董事、执行董事、总经理。2014年7月至2019年9月任本公司总裁助理兼规划发展部总经理。2017年5月至2019年9月任中航集团公司规划发展部总经理，2019年9月任山东航空集团有限公司副总裁、党委委员。

赵阳先生：52岁，毕业于中国民用航空飞行学院飞行技术专业。1988年8月参加工作，曾任中国国际航空公司西南公司飞行部七中队中队长、一大队大队长，飞行部副总经理、总经理及党委副书记。2014年11月任本公司西南分公司副总经理兼总飞行师、党委委员、常委。2017年10月任本公司副总运行执行官，运行控制中心总经理，党委副书记。2017年10月任本公司总裁助理。

(二)董事、监事、高级管理人员报告期内被授予的股权激励情况

适用 不适用

二、现任及报告期内离任董事、监事和高级管理人员的任职情况

(一)在股东单位任职情况

任职人员姓名	股东单位名称	在股东单位担任的职务	任期起始日期	任期终止日期
蔡剑江	中国航空集团有限公司	党组成员	2007年02月	-
蔡剑江	中国航空集团有限公司	董事长、党组书记	2016年12月	-
蔡剑江	国泰航空有限公司	董事	2009年11月	-
蔡剑江	国泰航空有限公司	副主席	2014年03月	-
宋志勇	中国航空集团有限公司	党组成员	2010年12月	-
宋志勇	中国航空集团有限公司	董事、总经理、党组副书记	2016年12月	-
宋志勇	国泰航空有限公司	董事	2014年03月	-
曹建雄	中国航空集团有限公司	副总经理	2008年12月	2019年03月
曹建雄	中国航空集团有限公司	党组成员	2008年12月	2019年11月
曹建雄	中国航空集团有限公司	党组副书记	2016年11月	2019年11月
曹建雄	中国航空集团有限公司	董事	2019年03月	2019年11月
史乐山	国泰航空有限公司	主席、董事	2014年03月	2019年11月
贺以礼	国泰航空有限公司	主席、董事	2019年11月	-
薛亚松	中国航空集团有限公司	工会主席	2009年07月	-
薛亚松	中国航空集团有限公司	职工董事	2017年12月	-
赵晓航	国泰航空有限公司	董事	2011年06月	-
赵晓航	中国航空集团有限公司	党组成员	2016年08月	-
赵晓航	中国航空集团有限公司	副总经理	2016年12月	-
赵晓航	中国航空(集团)有限公司	副董事长	2016年12月	-
何超凡	中国航空(集团)有限公司	董事、总裁、党委委员	2018年12月	-
肖艳君	中国航空集团有限公司	工会办公室主任	2017年05月	2019年07月
冯刚	中国航空集团有限公司	党组成员	2014年04月	-
冯刚	中国航空集团有限公司	副总经理	2014年04月	2019年11月
冯刚	中国航空集团有限公司	董事、党组副书记	2019年11月	-
马崇贤	中国航空集团有限公司	党组成员	2016年08月	-
马崇贤	中国航空集团有限公司	副总经理	2016年12月	-
谭焕民	中国航空集团有限公司	纪检监察组组长、党组成员	2019年01月	-
徐传钰	中国航空集团有限公司	总飞行师	2012年12月	-
张华	中国航空集团有限公司	总法律顾问	2016年08月	-
肖烽	国泰航空有限公司	董事	2017年01月	-
朱松岩	中国航空集团有限公司	规划发展部总经理	2017年05月	2019年09月

注：根据国务院国资委相关文件，公司总裁宋志勇先生担任中航集团公司总经理，公司副总裁曹建雄先生、冯刚先生、马崇贤先生以及赵晓航先生均担任中航集团公司副总经理。前述高级管理人兼职情况已经中国证监会上市部批准(详见公司于2017年6月3日在上海证券交易所发布的公告)。独立董事认为2019年度该等高级管理人员切实履行了承诺，勤勉尽职，优先履行上市公司高级管理人员职务，切实维护公司及中小股东的合法权益，不存在因兼职而损害公司及中小股东利益的情形。



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

(二) 在其他单位任职情况

任职人员姓名	其他单位名称	在其他单位担任的职务	任期起始日期	任期终止日期
宋志勇	深圳航空有限责任公司	董事长	2014年03月	-
宋志勇	北京飞机维修工程有限公司	董事长	2014年03月	-
宋志勇	北京顺义区人民政府	顾问	2015年09月	-
宋志勇	中国国际货运航空有限公司	董事长	2016年06月	-
曹建雄	中国民航信息网络股份有限公司	董事	2014年08月	2019年06月
贺以礼	香港太古集团有限公司	董事	2014年12月	-
贺以礼	太古地产有限公司	董事	2015年01月	-
贺以礼	太古可口可乐有限公司	主席	2019年10月	-
王小康	中国工业节能与清洁生产协会	会长	2011年12月	-
王小康	中国大唐集团有限公司	外部董事	2018年08月	2019年08月
刘德恒	中国商用飞机有限责任公司	外部董事	2017年04月	2020年01月
刘德恒	中国航空工业集团有限公司	外部董事	2018年02月	2020年01月
许汉忠	白云机场股份有限公司	独立非执行董事	2016年12月	-
李大进	北京天达共和律师事务所	主任、合伙人、律师	2014年01月	-
王振刚	中航(北京)融资租赁有限公司	董事长	2016年08月	2019年02月
王振刚	中翼航空投资有限公司	董事长	2011年09月	2019年02月
赵晓航	山东航空集团有限公司	董事	2011年04月	-
赵晓航	大连航空有限责任公司	董事长	2011年08月	-
赵晓航	澳门航空股份有限公司	董事长	2016年03月	-
赵晓航	中国航空传媒有限责任公司	董事长	2016年12月	-
赵晓航	中国航空资本控股有限责任公司	董事长	2018年09月	-
赵晓航	中国民航信息网络股份有限公司	董事	2019年06月	-
何超凡	香港中国企业协会	执行会董、会董	2019年06月	-
何超凡	中国航空租赁有限公司	董事长	2019年02月	-
何超凡	中航(澳门)航空有限公司	董事长	2019年02月	-
何超凡	中航(北京)融资租赁有限公司	董事长	2019年02月	-
何超凡	中国航空公司(香港)有限公司	董事长	2019年02月	-
何超凡	中翼航空投资有限公司	董事长	2019年02月	-
何超凡	上海机场国际航空食品有限公司	董事长	2016年08月	-
何超凡	上海浦东国际机场佳美航空食品配餐有限公司	董事长	2014年08月	-
何超凡	北京航空食品有限公司	董事长	2013年09月	-
何超凡	中翼航空投资有限公司	董事	2013年08月	-
何超凡	西南航空食品有限公司	董事长	2013年07月	-

第七章
董事、监事、高级管理人员和员工情况

任职人员姓名	其他单位名称	在其他单位担任的职务	任期起始日期	任期终止日期
何超凡	国航香港发展有限公司	董事	2011年06月	-
冯刚	中国航空集团建设开发有限公司	董事长	2014年06月	-
冯刚	民航快递有限责任公司	董事长	2014年06月	-
冯刚	中国航空运输协会	副理事长	2017年08月	-
冯刚	西藏航空有限公司	副董事长	2018年05月	-
马崇贤	上海浦东国际机场西区公共货运站有限公司	副董事长	2016年12月	-
马崇贤	中国国际航空汕头实业发展公司	董事长	2018年05月	-
徐传钰	山东航空集团有限公司	董事长、总裁、党委委员、副书记	2016年11月	-
徐传钰	山东航空股份有限公司	副董事长	2016年11月	-
王明远	山东航空股份有限公司	董事	2006年03月	-
王明远	澳门航空股份有限公司	董事、执董会成员	2007年03月	-
王明远	深圳航空有限责任公司	董事	2010年04月	-
王明远	国航香港发展有限公司	董事长	2011年04月	-
柴维玺	北京飞机维修工程有限公司	董事	2005年10月	2020年01月
柴维玺	四川国际航空发动机维修有限公司	董事长	2012年10月	-
柴维玺	中国民用航空发动机适航审定中心专家委员会	委员	2016年05月	-
陈志勇	深圳航空有限责任公司	总裁、董事、党委副书记	2014年05月	-
刘铁祥	北京航空有限责任公司	董事长	2016年05月	-
张华	民航快递有限责任公司	董事	2018年04月	-
张华	中翼航空投资有限公司	监事	2018年04月	-
肖烽	中国航空集团财务有限责任公司	董事	2012年07月	-
肖烽	北京飞机维修工程有限公司	董事	2012年09月	-
肖烽	国航海外控股公司	董事	2015年10月	-
肖烽	中航兴业有限公司	董事会主席	2015年11月	-
肖烽	中国航空集团财务有限责任公司	董事长	2016年02月	-
王迎年	北京航空有限责任公司	董事	2011年02月	-
王迎年	中国国际航空内蒙古有限公司	董事长	2017年11月	-
倪继良	北京飞机维修工程有限公司	首席执行官、党委副书记	2017年09月	-
周峰	中国上市公司协会	常务理事	2017年11月	-
周峰	北京上市公司协会	副秘书长	2018年08月	-
邵斌	深圳航空有限责任公司	副总裁	2014年11月	-
邵斌	翔友国际有限公司	董事	2015年05月	-
邵斌	深圳市翔友企业管理咨询有限公司	董事	2015年05月	-



第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

任职人员姓名	其他单位名称	在其他单位担任的职务	任期起始日期	任期终止日期
朱松岩	北京航空有限责任公司	董事	2014年11月	-
朱松岩	中国国际航空内蒙古有限公司	董事	2014年12月	-
朱松岩	深圳航空有限责任公司	董事	2014年11月	-
朱松岩	北京集安航空资产管理有限公司	董事长	2014年11月	-
朱松岩	中国国际货运航空有限公司	董事	2014年11月	-

三、董事、监事、高级管理人员报酬情况

董事、监事、高级管理人员报酬的决策程序	公司董事、监事的报酬由股东大会决定，公司高级管理人员的报酬经董事会管理人员培养及薪酬委员会审核后由董事会决定。
董事、监事、高级管理人员报酬确定依据	公司独立董事的报酬参照同行业上市公司的平均水平并结合公司实际情况确定；公司执行董事和高级管理人员的报酬根据国家有关法规政策及公司的《企业负责人薪酬管理暂行办法》等相关制度确定。
董事、监事和高级管理人员报酬的实际支付情况	1,886.91万元
报告期末全体董事、监事和高级管理人员实际获得的报酬合计	1,886.91万元

四、公司董事、监事、高级管理人员变动情况

姓名	担任的职务	变动情形	变动原因
侯绪伦	纪委书记	免职	工作调整
谭焕民	纪委书记	任命	工作调整
曹建雄	董事、副总裁	辞任	工作调整
朱松岩	总裁助理	辞任	工作调整
史乐山	董事	辞任	工作调整
贺以礼	董事	选举	工作调整
王振刚	监事会主席	辞任	退休
赵晓航	监事会主席	选举	工作调整
冯刚	副总裁	辞任	工作调整
倪继良	总工程师	聘任	工作调整
刘德恒	董事	辞任	工作调整

1. 2019年1月19日，侯绪伦先生因工作变动，不再担任本公司纪委书记职务。同日任命谭焕民先生为公司纪委书记。
2. 2019年3月27日，曹建雄先生不再担任本公司副总裁职务。经董事会管理人员培养及薪酬委员会审查，第五届董事会第十次会议提名曹建雄先生为公司非执行董事候选人。2019年5月30日，经公司2018年度股东大会审议批准，选举曹建雄先生为公司非执行董事。2019年12月27日，曹建雄先生因年龄原因，不再担任本公司非执行董事。
3. 2019年9月23日，朱松岩先生因工作调整，不再担任本公司总裁助理。
4. 董事会于2019年10月12日收到非执行董事史乐山先生递交的辞呈，史乐山先生于2019年11月退任国泰航空主席及董事职务，同时史乐山先生自2019年11月6日起不再担任本公司董事职务。
5. 2019年12月19日，公司2019年第一次临时股东大会选举贺以礼先生为本公司非执行董事，任期至第五届董事会届满时止。
6. 2019年12月19日，王振刚先生因退休，向公司监事会辞去监事会主席及监事职务。同日，公司2019年第一次临时股东大会选举赵晓航先生为本公司监事，公司第五届监事会第十三次会议选举赵晓航先生为公司监事会主席。
7. 2020年1月21日，冯刚先生因工作调整，向公司董事会辞去副总裁职务。同日，经第五届董事会管理人员培养及薪酬委员会审查提议，第五届董事会第十八次会议审议通过提名冯刚先生为公司第五届董事会非执行董事候选人的议案，该议案尚须提交公司股东大会审议、批准。
8. 2020年1月21日，公司第五届董事会第十八次会议审议通过聘任倪继良先生为总工程师的议案。
9. 2020年1月21日，刘德恒先生因个人原因向董事会辞去独立董事职务、董事会审计和风险管理委员会主任、委员职务及董事会战略和投资委员会委员职务。

五、近三年受证券监管机构处罚的情况说明

适用 不适用





第七章 董事、监事、高级管理人员和员工情况

六、母公司和主要子公司的员工情况

公司践行以人为本发展理念，尊重和公平对待每一位员工。稳步落实“关爱员工九件实事”，切实保障员工合法权益。不断推动体制机制创新，积极拓展员工培养渠道，丰富员工职业发展通道。完善职工代表大会制度，拓展员工民主参与渠道；深化人力资源共享服务平台一体化建设，构建普惠性、常态化、精准性工会服务员工体系。依托“人文中航”“时代先锋中航脊梁”等文体活动，提升员工凝聚力与企业归属感。

(一)薪酬政策

公司坚持“为岗位价值付薪、为个人能力付薪、为绩效结果付薪”的理念，以增强企业活力、提升效益效率为中心，不断建立健全薪酬分配工效联动机制，工资总额预算实行差异化管理。报告期内，公司持续深化薪酬福利制度改革。完善市场化薪酬对标体系，建立健全科学反映劳动力市场水平的工资决定和增长机制；推进信息管理部薪酬市场化改革试点，实施飞行、乘务、地面人员薪酬调整，完善企业负责人薪酬管理机制，对绩效表现持续优秀的员工实施差异化调薪。

(二)培训计划

2019年，公司全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，培养造就忠诚干净担当的高素质专业化干部队伍，全面提升员工综合素质。开展自基层到中高层管理培训项目，以及管理储备、国际化培养、管理支持序列培训等系列领导力培养项目，全年实施培训项目60期，共1,586人参训。公司培训资源重点保障飞行员、乘务员、飞行学员、机务维修人员、航务签派人员、地面服务人员、营销人员的资质类培训，同时根据业务需求及时开展培训大纲修订、课程编制和实施等工作。积极弘扬劳模精神、劳动精神，培养大国工匠，通过举办“时代先锋中航脊梁”劳模工匠宣讲、“展技能秀风采传递真情服务”职业技能竞赛等活动，培养和激励公司知识型、技能型、创新型人才队伍建设。持续推进线上线下相结合的培训模式，线下培训总课时达210,164小时，模拟机训练126,819小时；以“中航集团领导力”“微学宝”等平台为载体，不断创新轻型培训模式，报告期内新发布学习课程355门，同比增长50%，学习总时长达139万小时。

2020年，公司将不断推进干部教育培训工作科学化、制度化、规范化，持续优化干部员工教育脱产培训与网络培训，围绕党的基本理论教育、党性教育、安全理念、专业化能力培训、知识培训等方面，分类分级组织实施培训项目，加强国际化培训交流，为建设高质量的世界一流航空运输集团筑牢根基。

(三) 员工情况

母公司在职员工的数量	46,862
主要子公司在职员工的数量	42,962
在职员工的数量合计	89,824
母公司及主要子公司需承担费用的离退休职工人数	/

专业构成	
专业构成类别	专业构成人数
管理人员	10,538
营销人员	6,709
生产运行人员	4,708
地面服务人员	11,146
客舱服务人员	23,501
生产支持人员	8,331
飞行人员	8,899
工程机务人员	13,724
信息技术人员	730
其他人员	1,538
合计	89,824

教育程度	
教育程度类别	数量(人)
硕士及以上	3,689
本科	45,771
专科	27,742
中专及以下	12,622
合计	89,824

飞行员培养及变动情况

2019年，本集团机长净增279人，副驾驶净增382人。

2019年，本集团机长年平均飞行时间803小时，副驾驶年平均飞行时间739小时。

(四) 劳务外包情况

适用 不适用





第八章 公司治理

一、公司治理相关情况说明

作为中国唯一载国旗飞行的航空公司，公司董事会不忘初心，牢记使命，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神以及党中央、国务院、国资委关于深化国有企业改革的重要决策部署，聚焦重点改革任务，充分发挥董事会战略引领作用，坚定不移地推进公司实现高质量发展，助推创建世界一流航空运输集团战略实施。

2019年，国航董事会全面落实“两个一以贯之”要求，严格按照《关于进一步完善国有企业法人治理结构的指导意见》，推进国资委规范董事会建设各项任务，推进治理体系的建设和治理能力的提高，维护公司和股东的利益。公司在加强党的建设、安全飞行、效益提升、服务改善、深化改革等各方面都取得了较好的成绩，公司治理能力和水平进一步提升，获得了社会及资本市场的认可。国航董事会蝉联第十五届中国上市公司金圆桌奖的“最佳董事会奖”、公司荣获第九届中国证券金紫荆奖的“最佳公司治理上市公司”和“最具价值投资上市公司”奖。

(一) 公司治理结构运作规范

公司各治理主体运行顺畅，各司其职。报告期内，组织召开股东大会2次、董事会9次、监事会5次、董事会各专门委员会会议15次，审议通过提名董事、引进和退出飞机、成立枢纽建设指挥部、调整独立董事薪酬、财务报告、社会责任报告、利润分配方案、年度财务计划及投资计划、签署持续关联交易框架协议等32项议案。

股东大会是公司最高权力机构。报告期内，年度股东大会和临时股东大会的召集、召开、议事程序以及表决程序等严格遵守有关规定，且由律师现场见证并出具法律意见。公司积极维护股东的合法权益，尊重每位股东的权利，通过现场结合股东大会网络投票方式确保所有股东参与股东决策，特别是中小投资者，保障他们充分行使股东权利。

董事会是公司决策机构，对全体股东负责。公司董事会组织架构多元化，包括董事长和副董事长各1名、党委专职副书记任非执行董事1名、独立非执行董事4名、股权单位董事1名和职工董事1名。董事会组织架构和人员构成符合相关法律法规的规定。所有董事根据《公司章程》赋予的职责，按照《董事会议事规则》的程序和要求，积极参加董事会会议及出席公司其他各种重要会议和活动，及时了解公司生产经营动态，把握公司发展趋势，勤勉尽责、科学决策。董事会下设审计和风险管理委员会、管理人员培养及薪酬委员会、战略和投资委员会、航空安全委员会四个专门委员会，独立董事在各委员会中均有任职，其中审计和风险管理委员会、管理人员培养及薪酬委员会中独立董事占多数并担任主任委员。董事会各专门委员会均制定了工作细则并严格按照工作细则开展工作，并设立各业务部门组成的联合工作组，为委员会决策提供支持。公司独立董事工作勤勉尽责，对关联交易、对外担保、现金分红等事项发表独立意见，对公司经营管理、服务品质、公司治理等提出建设性的意见和建议。为进一步加强独立董事履职服务保障，本年度组织12次董秘专题汇报，积极向独立董事汇报公司战略发展和执行、安全飞行保障、服务品质提升、汇率和油价以及董事关心和关注的工作，充分保障独立董事及时、全面了解公司信息和决策事项。同时重大议案在董事会前向独立董事进行会前汇报和沟通，为董事提供决策支持。

监事会是公司最高监督机构，行使检查监督职能。目前公司监事会由4人组成，其中股东代表监事2人、职工代表监事2人。监事会的人数和人员构成符合相关法律法规的要求。监事会严格按照《公司章程》和《监事会议事规则》的规定召开会议，公司监事认真履职，依法、独立地对公司生产经营情况、财务状况以及公司董事和高级管理人员履行职责的合法性、合规性进行监督，充分维护公司及全体股东的合法权益。

(二)完善公司治理制度建设

健全以公司章程为核心的治理制度体系，充分发挥公司章程在公司治理中的基础作用。目前，董事会已形成了《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《监事会议事规则》《总裁办公会工作细则》《独立董事工作细则》等20多项公司治理制度。2019年，董事会高度关注公司风险防控体系建设，审议批准了《中国国际航空股份有限公司全面风险管理规定》《中国国际航空股份有限公司合规管理规定》和《中国国际航空股份有限公司合规行为准则》，为公司风险防控体系建设打下坚实的制度根基。同时全面对照修订的法律法规、境内外上市规则，梳理现行公司治理制度，以保证治理制度的合规性和有效性。此外，依据规章制度，不定期修订和完善公司治理、信息披露、投资者关系、信息研究、股权管理工作手册和 workflows，业务制度化、规范化和程序化更趋完善。

(三)持续提升信息披露质量

对公司生产经营产生重大影响和公司股价有重大影响的信息，公司均真实、准确、完整、及时地披露，确保所有股东能够平等获得公司信息，维护投资者权益。2019年，公司按照上市规则，高质量完成沪、港、日三种版本定期报告及临时公告、股东通函的编制与披露工作。报告期内，披露临时公告境内49份、境外58份、通函1份。公司2019年度信息披露工作被上海证券交易所评价为A级，即信息披露优秀类。公司2018年度报告获得第三十三届国际年报大赛航空业传统年报、封面设计、内文设计大奖，公司2018年社会责任报告荣获金蜜蜂2019优秀企业社会责任报告·长青奖。

(四)深化投资者关系管理

通过路演、召开电话会议、投资者关系网页、主动走访投资人及安排投资人会议、参加投行大会等多种方式加强与投资者交流与沟通，增强公司透明度，树立公司在资本市场的良好形象。公司透过专门的投资者关系网页，及时维护、更新官网投资者关系网页内容，如财务业绩、运营数据等。此外，通过召开年度分红网上说明会，在线回复广大投资人关注问题，为中小投资人做好信息传递工作。圆满实施公司定期业绩报告发布活动，积极与广大机构分析师、基金经理沟通交流；结合2019年资本市场及航空板块最新发展态势及公司发展需要，参加多场中国峰会与投资策略会，并完成境内外机构百余场的公司调研及电话会，增进了资本市场对国航的关注和了解。凭借公司在市值管理、投资者关系等工作中的努力和提升，荣获第十五届“新财富金牌董秘奖”，2019中国上市公司论坛“金牌董秘奖”，以及第四届香港中国融资大奖“最佳董事会秘书”及“最佳投资者关系奖”。

二、股东大会情况简介

会议届次	召开日期	决议刊登的指定网站的查询索引	决议刊登的披露日期
2018年度股东大会	2019年5月30日	www.sse.com.cn	2019年5月31日
2019年第一次临时股东大会	2019年12月19日	www.sse.com.cn	2019年12月20日



第八章 公司治理

三、董事履行职责情况

(一) 董事参加董事会和股东大会的情况

董事姓名	是否独立 董事	本年应 参加董事 会次数	参加董事会情况				参加股东 大会情况	
			亲自 出席次数	以通讯 方式参加 次数	委托 出席次数	缺席次数	是否 连续两次 未亲自参 加会议	出席 股东大会 的次数
蔡剑江	否	9	8	0	1	0	否	2
宋志勇	否	9	8	0	1	0	否	1
曹建雄	否	5	4	0	1	0	否	0
史乐山	否	8	3	3	2	0	否	2
薛亚松	否	9	8	0	1	0	否	2
王小康	是	9	8	0	1	0	否	2
刘德恒	是	9	8	1	0	0	否	2
许汉忠	是	9	8	1	0	0	否	2
李大进	是	9	9	0	0	0	否	1
年内召开董事会会议次数								9
其中：现场会议次数								5
通讯方式召开会议次数								4
现场结合通讯方式召开会议次数								4

(二) 独立董事对公司有关事项提出异议的情况

报告期内，公司独立董事对公司本年度的董事会议案及其他非董事会议案事项无异议。

四、董事会下设专门委员会在报告期内履行职责时所提出的重要意见和建议

董事会各专门委员会依据各工作细则行使职权，通过定期召开会议、听取专项汇报、检查调研等方式，深入了解公司生产运行、财务运作等情况，对公司发展战略、风险控制、规范经营和提名聘任董事和高级管理人员等方面提出了多项建议，较好地发挥了专业优势，对董事会的科学决策发挥了支持作用。

(一) 审计和风险管理委员会的主要职责

负责提议聘请或更换外部审计机构，就改聘或续聘年审会计师事务所进行适当审查和评估并向董事会出具书面意见；审查和监督本公司的内部审计制度及其实施，审查本公司内部审计人员职责及听取公司审计负责人的工作汇报；负责内部审计与外部审计之间的沟通；审核本公司的财务信息及其披露；审查本公司的财务控制、内控及风险管理制度，并评估制度设计的适当性；监督公司内部控制的的有效实施和内部控制自我评价情况，与公司管理层讨论公司的风险管理和内控系统，确保管理层已经履行其职责；评价公司风险投资(包括但不限于金融衍生工具)的管控细则和操作规范的有效性，审议公司的风险投资战略及方案；负责公司关联/连交易控制和日常管理，审核本公司重大关联/连交易事项；听取本公司关于舞弊行为及揭发检举情况的汇报；公司董事会授权的其他事宜。

第五届董事会审计和风险管理委员会成员有刘德恒先生、李大进先生及许汉忠先生，并由刘德恒先生担任该委员会的主任。联合工作组成员：张华先生(组长)、肖烽先生、周峰先生、柯龙远先生。报告期内，审计和风险管理委员会共召开会议6次，审议批准了如下事项：

公司2019年度财务计划和投资计划；2018年度报告以及年度非经营性资金占用及其他关联资金往来情况的专项说明；年度关联交易执行情况说明；利润分配预案；A股关联方名单，内部控制评价报告及内部控制审计报告；2019年第一、三季度报告和半年度报告；A股募集资金存放与实际使用情况专项报告；子公司关税保付保函业务；续聘2019年度国际和国内审计师及内控审计师；与中航有限、国泰航空、国货航分别签署持续关联交易框架协议；批准《中国国际航空股份有限公司全面风险管理规定》《中国国际航空股份有限公司合规管理规定》和《中国国际航空股份有限公司合规行为准则》；审计和风险管理委员会年度履职报告。此外，听取了如下汇报：公司风险防控体系建设、执行新租赁准则、公司年度内部审计工作总结及内部审计计划、德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)和德勤·关黄陈方会计师行年度审计工作总结报告和半年度审阅工作总结报告、公司2019年度内部控制自我评价工作方案、德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)内部控制审计计划。

(二) 管理人员培养及薪酬委员会的主要职责

负责研究公司董事候选人、高级管理人员的选择标准和程序，并向公司董事会提出建议；向董事会提名有关本公司董事会空缺候选人员，负责向董事会提出董事薪酬方面的建议；评估本公司高级管理人员的表现及确定其薪酬构架；就公司董事及高级管理人员的全体薪酬政策及架构，及就公司设立正式而具透明度的程序制订薪酬政策，向公司董事会提供意见并负责对公司薪酬政策执行情况进行监督；审核公司独立非执行董事的独立性；负责拟订公司股权激励计划草案，核实公司股权激励计划实施过程中的授权是否合规、行权条件是否满足并出具核实意见，提交公司董事会审议；公司董事会授权的其他事宜。

第五届董事会管理人员培养及薪酬委员会成员有李大进先生、王小康先生、蔡剑江先生，并由李大进先生担任该委员会的主任。联合工作组成员：王飞先生(组长)、匡洪杰先生、戈锐先生。报告期内，管理人员培养及薪酬委员会共召开会议4次，审查提名曹建雄先生为非执行董事候选人、贺以礼先生为非执行董事候选人、研究通过独立非执行董事报酬方案。委员会还听取了公司薪酬政策汇报。

(三) 战略和投资委员会的主要职责

负责研究公司长期发展战略规划、重大投融资方案、重大生产经营决策以及对其他影响公司发展的重大事项提出建议；决定公司分支机构的设立、合并和撤销；公司董事会授权的其他事宜。



第八章 公司治理

第五届董事会战略和投资委员会成员有宋志勇先生、蔡剑江先生、刘德恒先生，并由宋志勇先生担任该委员会的主任。联合工作组成员：朱松岩先生(组长)、肖平先生、詹中先生。报告期内，战略和投资委员会共召开会议5次，研究通过了公司2019年度投资计划、引进20架空客A350飞机计划、引进35架ARJ21-700飞机计划，重点听取了公司发展战略、重点战略项目推进以及建设世界一流示范企业专题汇报。

(四)航空安全委员会的主要职责

定期听取公司安全形势分析，并向董事会汇报；研究处理公司航空安全工作中的重大问题；监督指导公司的生产和人、财、物等资源的配置以满足公司安全运行的需要；公司董事会授权的其他事宜。

第五届董事会航空安全委员会成员有宋志勇先生、蔡剑江先生、许汉忠先生，并由宋志勇先生担任该委员会的主任。联合工作组成员：申建明先生(组长)、赵阳先生、吴学良先生。报告期内，航空安全委员会共召开会议1次，听取公司汇报波音B737MAX停飞及B787飞机情况。

五、监事会发现公司存在风险的说明

公司监事会对报告期内的监督事项无异议。

六、公司就其与控股股东在业务、人员、资产、机构、财务等方面存在的不能保证独立性、不能保持自主经营能力的情况说明

公司与控股股东在业务、人员、资产、机构、财务等方面不存在不能独立的情况，也不存在不能保持自主经营能力的情况。

七、报告期内对高级管理人员的考评机制，以及激励机制的建立、实施情况

董事会管理人员培养及薪酬委员会负责研究高级管理人员的考核标准、进行考核并提出建议，审查高级管理人员履行职责的情况并对其进行年度绩效考核。公司通过股票增值权方式建立有效的中长期激励约束机制，调动高级管理人员的积极性和创造力，更好地促进公司长期稳定发展，达成股东利益、公司利益和管理层利益相一致。

八、是否披露内部控制自我评价报告

是

报告期内内部控制存在重大缺陷情况的说明

本公司内部控制未发现重大和重要缺陷的情况。



九、内部控制审计报告的相关情况说明

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)对公司2019年12月31日的财务报告内部控制进行了审计,根据审计结果出具无保留的《中国国际航空股份有限公司2019年12月31日内部控制审计报告》,确认本公司于2019年12月31日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。《内部控制审计报告》详见公司2020年4月1日发布于上海证券交易所网站上的相关公告。

是否披露内部控制审计报告:是





第九章 公司债券相关情况

一、公司债券基本情况

单位：亿元 币种：人民币

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率(%)	还本付息方式	交易场所
中国国际航空股份有限公司2012年公司债券(第一期)	12国航01	122218	2013年1月18日	2023年1月18日	52.43	5.10	按年付息	上海证券交易所
中国国际航空股份有限公司2012年公司债券(第二期)	12国航03	122269	2013年8月16日	2023年8月16日	15.30	5.30	按年付息	上海证券交易所
中国国际航空股份有限公司2016年公司债券(第一期)	16国航01	136642	2016年8月18日	2019年8月18日	40.42	2.84	按年付息	上海证券交易所
中国国际航空股份有限公司2016年公司债券(第二期)	16国航02	136776	2016年10月20日	2021年10月20日	40.25	3.08	按年付息	上海证券交易所
深圳航空有限责任公司2018年公司债券(第一期)	18深航02	143499	2018年3月13日	2021年3月14日	5.21	5.27	按年付息	上海证券交易所
深圳航空有限责任公司2018年公司债券(第二期)	18深航04	143601	2018年4月23日	2021年4月24日	8.25	4.55	按年付息	上海证券交易所
深圳航空有限责任公司2018年公司债券(第三期)	18深航06	143793	2018年9月6日	2021年9月7日	6.08	4.35	按年付息	上海证券交易所
深圳航空有限责任公司2019年公司债券(第一期)	19深航01	155388	2019年4月25日	2022年4月26日	10.29	4.00	按年付息	上海证券交易所

公司债券付息兑付情况

2019年1月18日，本公司支付了2012年公司债券(第一期)的当期利息；

2019年8月16日，本公司支付了2012年公司债券(第二期)(10年期)的当期利息；

2019年8月19日，本公司支付了2016年公司债券(第一期)的当期利息并兑付了本金；

2019年10月20日，本公司支付了2016年公司债券(第二期)的当期利息。

2019年3月14日，深圳航空支付了2018年公司债券(第一期)的当期利息；

2019年4月24日，深圳航空支付了2018年公司债券(第二期)的当期利息；

2019年9月7日，深圳航空支付了2018年公司债券(第三期)的当期利息。

二、公司债券受托管理联系人、联系方式及资信评级机构联系方式

国航债券受托管理人	名称	中信证券股份有限公司
	办公地址	北京市朝阳区亮马桥路48号中信证券大厦
	联系人	聂磊
	联系电话	010-60833521
	名称	中信建投证券股份有限公司
	办公地址	北京市朝阳区安立路66号4号楼
国航债券资信评级机构	名称	中诚信证券评估有限公司
	办公地址	上海市黄浦区西藏南路760号安基大厦8楼
	名称	中信建投证券股份有限公司
深圳航空债券受托管理人	办公地址	北京市东城区朝内大街2号B座2层
	联系人	焦希波、钱程
	联系电话	010-85130719
	名称	中诚信证券评估有限公司
深圳航空债券资信评级机构	办公地址	上海市黄浦区西藏南路760号安基大厦8楼

注：1. “12国航01”“12国航03”公司债券受托管理人为中信证券股份有限公司；

2. “16国航02”“18深航02”“18深航04”“18深航06”“19深航01”公司债券受托管理人为中信建投证券股份有限公司。

三、公司债券募集资金使用情况

“12国航01”“12国航03”“16国航02”公司债券募集资金用于补充流动资金、偿还银行贷款以满足公司日常生产经营。以上募集资金已按募集说明书上列明的用途使用完毕，报告期末募集资金余额为零。

“16国航02”募集所得资金的流入及使用完全在募集资金专户内进行，并严格履行《账户及资金三方监管协议》的相关程序运作募集资金。“12国航01”“12国航03”发行时并未有募集资金专户及《账户及资金三方监管协议》的监管要求，因此并未设立专户及签署资金三方监管协议。

“18深航02”“18深航04”“18深航06”“19深航01”公司债券募集资金用于补充流动资金、偿还银行贷款以满足公司日常生产经营。以上募集资金已按募集说明书上列明的用途使用完毕，报告期末募集资金余额为零。

“18深航02”“18深航04”“18深航06”“19深航01”募集所得资金的流入及使用完全在募集资金专户内进行，并严格履行《账户及资金三方监管协议》的相关程序运作募集资金。



第九章 公司债券相关情况

四、公司债券资信评级机构情况

2019年5月24日，中诚信证券评估有限公司出具了《中国国际航空股份有限公司2012年公司债券(第一期、第二期)跟踪评级报告(2019)》《中国国际航空股份有限公司2016年公开发行公司债券(第一期、第二期)跟踪评级报告(2019)》，维持本公司AAA的主体信用等级，评价展望为稳定，维持“12国航01”“12国航03”“16国航01”“16国航02”AAA的债项信用等级。详情请见公司于2019年5月25日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)上刊登的公告。

2019年4月12日，中诚信证券评估有限公司出具了《深圳航空有限责任公司2019年公开发行公司债券(第一期)信用评级报告》，维持深圳航空AAA的主体信用等级，评价展望为稳定，授予本期债券“19深航01”的债项信用等级为AAA，详情请见2019年4月23日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)上刊登的公告。

2019年6月24日，中诚信证券评估有限公司出具了《深圳航空有限责任公司2018年公开发行公司债券(第一期、第二期、第三期)跟踪评级报告(2019)》，维持深圳航空AAA的主体信用等级，评价展望为稳定，维持“18深航02”“18深航04”“18深航06”AAA的债项信用等级。详情请见2019年6月24日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)上刊登的公告。

五、报告期内公司债券增信机制、偿债计划及其他相关情况

本公司发行的“12国航01”“12国航03”公司债券由中航集团公司提供全额无条件不可撤销的连带责任保证担保，报告期内未新增其他增信机制。2019年5月31日，联合信用评级有限公司出具了《中航集团公司公司债券2019年跟踪评级报告》，维持中航集团公司AAA的主体长期信用等级，评价展望为稳定，详情请见上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)及联合信用评级有限公司于其网站(<http://www.unitedratings.com.cn>)上发布的相关评级报告。

报告期末中航集团公司经审计的财务报告请见其于2020年4月30日前在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)发布的相关报告。



本公司发行的“16国航02”公司债券及本公司子公司发行的“18深航02”“18深航04”“18深航06”“19深航01”公司债券为无担保债券。偿债资金将主要来源于公司日常经营所产生的现金流，公司较好的盈利能力将为公司债券本息的偿付提供有力保障。

本公司已按时履行“12国航01”“12国航03”“16国航02”公司债券年度付息义务，偿债资金主要来源于公司日常经营所产生的现金流。

六、公司债券持有人会议召开情况

本公司发行的公司债券报告期内未召开过持有人会议。

七、公司债券受托管理人履职情况

本公司发行的“12国航01”“12国航03”的公司债券的债券受托管理人为中信证券股份有限公司。报告期内，中信证券股份有限公司严格按照《债券受托管理人协议》约定履行受托管理人职责。根据《债券受托管理协议》，上述债券的2018年度债券受托管理报告已于2019年6月28日披露。详情请见公司于2019年6月28日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。

本公司发行的“16国航01”“16国航02”公司债券的债券受托管理人为中信建投证券股份有限公司。报告期内，中信建投证券股份有限公司严格按照《债券受托管理人协议》约定履行受托管理人职责。根据《债券受托管理协议》，上述债券的2018年度债券受托管理报告已于2019年6月28日披露。详情请见公司于2019年6月28日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。

本公司子公司深圳航空发行的“18深航02”“18深航04”“18深航06”“19深航01”公司债券的债券受托管理人为中信建投证券股份有限公司。报告期内，中信建投证券股份有限公司严格按照《债券受托管理人协议》约定履行受托管理人职责。根据《债券受托管理协议》，“18深航02”“18深航04”“18深航06”的2018年度债券受托管理报告已于2019年6月11日披露。详情请见2019年6月11日在上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)及《中国证券报》《上海证券报》和《证券日报》上刊登的公告。



第九章 公司债券相关情况

八、截至报告期末公司近2年的会计数据和财务指标

单位：千元 币种：人民币

主要指标	2019年	2018年	本期比上年 同期增/(减)	变动原因
息税折旧摊销前利润	35,621,119	27,565,592	29.22%	主要是由于本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则的影响
投资活动产生的现金流量净额	(11,966,630)	(8,949,696)	33.71%	主要是由于本期支付飞机预付款及尾款的现金支出同比增加以及合并范围变化
筹资活动产生的现金流量净额	(24,251,249)	(21,382,899)	13.41%	主要是由于本集团提高资金使用率、优化债务结构，以及执行新租赁准则
期末现金及现金等价物余额	8,935,282	6,763,183	32.12%	-
流动比率	0.32	0.33	(0.01)	-
速动比率	0.29	0.30	(0.01)	-
资产负债率	65.55%	58.74%	6.81个百分点	主要是本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则的影响
EBITDA全部债务比	18.47%	19.26%	(0.79个百分点)	-
利息保障倍数	2.56	3.62	(29.28%)	主要是本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则的影响
现金利息保障倍数	9.54	13.68	(30.26%)	主要是本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则的影响
EBITDA利息保障倍数	6.49	7.76	(16.37%)	主要是本集团自2019年1月1日起执行新租赁准则的影响
贷款偿还率	100%	100%	-	-
利息偿付率	100%	100%	-	-

九、公司其他债券和债务融资工具的付息兑付情况

2019年1月11日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第二期超短期融资券(18深航空SCP002，债券代码：011800725)的付息和兑付工作。

2019年2月18日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第三期超短期融资券(18深航空SCP003，债券代码：011800999)的付息和兑付工作。

2019年3月16日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第五期超短期融资券(18深航空SCP005，债券代码：011801181)的付息和兑付工作。

2019年4月21日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第六期超短期融资券(18深航空SCP006，债券代码：011801396)的付息和兑付工作。

2019年4月25日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第八期超短期融资券(18深航空SCP008，债券代码：011801530)的付息和兑付工作。

2019年5月10日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第七期超短期融资券(18深航空SCP007，债券代码：011801516)的付息和兑付工作。

2019年5月14日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2018年第九期超短期融资券(18深航空SCP009，债券代码：011801553)的付息和兑付工作。

2019年7月21日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第二期超短期融资券(19深航空SCP002，债券代码：011900236)的付息和兑付工作。

2019年8月14日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第四期超短期融资券(19深航空SCP004，债券代码：011900354)的付息和兑付工作。

2019年8月23日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第五期超短期融资券(19深航空SCP005，债券代码：011900428)的付息和兑付工作。

2019年9月19日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第十期超短期融资券(19深航空SCP010，债券代码：011900900)的付息和兑付工作。

2019年10月13日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第一期超短期融资券(19深航空SCP001，债券代码：011900114)的付息和兑付工作。

2019年10月18日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第三期超短期融资券(19深航空SCP003，债券代码：011900288)的付息和兑付工作。





第九章 公司债券相关情况

2019年10月25日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第六期超短期融资券(19深航空SCP006，债券代码：011900426)的付息和兑付工作。

2019年11月19日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第八期超短期融资券(19深航空SCP008，债券代码：011900723)的付息和兑付工作。

2019年12月9日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第七期超短期融资券(19深航空SCP007，债券代码：011900611)的付息和兑付工作。

2019年12月19日，本公司控股子公司深圳航空按时完成了2019年第九期超短期融资券(19深航空SCP009，债券代码：011900746)的付息和兑付工作。

十、公司报告期内的银行授信情况

本公司已获得多家国内银行提供数额最高为1,371.48亿元的银行授信额度，其中约277.11亿元已经使用。

十一、公司报告期内执行公司债券募集说明书相关约定或承诺的情况

截至本报告公布之日，公司无需要披露的执行公司债券募集说明书相关约定或承诺的情况。

十二、公司发生重大事项及对公司经营情况和偿债能力的影响

无



第十章 财务报告 审计报告

德勤

德师报(审)字(20)第P00738号
(第1页, 共5页)

Deloitte.

中国国际航空股份有限公司全体股东：

一、审计意见

我们审计了中国国际航空股份有限公司(以下简称“国航股份”)的财务报表, 包括2019年12月31日的合并及公司资产负债表, 2019年度的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东权益变动表以及相关财务报表附注。

我们认为, 后附的财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制, 公允反映了国航股份2019年12月31日的合并及公司财务状况以及2019年度的合并及公司经营成果和合并及公司现金流量。

二、形成审计意见的基础

我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行了审计工作。审计报告的“注册会计师对财务报表审计的责任”部分进一步阐述了我们在这些准则下的责任。按照中国注册会计师职业道德守则, 我们独立于国航股份, 并履行了职业道德方面的其他责任。我们相信, 我们获取的审计证据是充分、适当的, 为发表审计意见提供了基础。

三、关键审计事项

关键审计事项是我们根据职业判断, 认为对本期财务报表审计最为重要的事项。这些事项的应对以对财务报表整体进行审计并形成审计意见为背景, 我们不对这些事项单独发表意见。我们确定下列事项是需要在审计报告中沟通的关键审计事项。



审计报告

德师报(审)字(20)第P00738号
(第2页, 共5页)

三、关键审计事项(续)

1. 飞机退租大修准备计提

事项描述

如财务报表附注五、29所示,于2019年12月31日,国航股份计提租赁飞机退租大修准备的余额为人民币5,629,059千元,对财务报表具有重要性。

如财务报表附注三、27及31所示,国航股份持有以租赁方式租入的若干飞机,根据相关租赁协议,国航股份需要对其定期开展维修工作,以保证租赁期满归还飞机时达到约定状态。为此,国航股份须在每个资产负债表日估计该等租入飞机的大修准备,并在租赁期间内确认该项成本。管理层在估计该等飞机退租大修准备时,需对包括飞机的预计使用情况和预计维修成本等各项可变因素及假设进行评估,涉及管理层运用重大会计估计和判断。

基于上述原因,我们将飞机退租大修准备计提识别为关键审计事项。

审计应对

我们针对飞机退租大修准备计提执行的审计程序主要包括:

- 评价国航股份与计提该等飞机退租大修准备相关的关键内部控制;
- 根据相关租赁合同条款并考虑历史维修记录,评价管理层估计飞机退租大修准备所采用的方法和关键假设的适当性;
- 通过将以前年度管理层采用的假设与其实际结果的比较对飞机退租大修准备计提进行追溯复核,以评价管理层相关假设的合理性;
- 向负责飞机维修的工程部门管理人员了解飞机的使用模式,获得相关业务数据,执行重新计算程序,检查管理层按照飞机退租大修准备计提方法计提准备所使用基础数据及计算的准确性。

2. 收入确认

事项描述

如财务报表附注五、39及附注十四、4所示,国航股份于2019年的合并及公司客运服务收入分别为人民币124,524,583千元及人民币86,717,694千元,对财务报表具有重要性。

德师报(审)字(20)第P00738号
(第3页, 共5页)

三、关键审计事项(续)

2. 收入确认(续)

事项描述(续)

如财务报表附注三、22及31所示, 国航股份客运服务收入于提供相关运输服务时确认为收入。在资产负债表日已出售但尚未提供相关运输服务的客运收款金额, 以票证结算列报于合并及公司资产负债表。国航股份实行常旅客奖励计划, 根据累计飞行里程提供飞行或产品奖励予会员。国航股份根据运输服务与奖励里程单独售价的相对比例, 将收到的价款在运输服务和奖励里程之间进行分配, 奖励里程所分配的价款作为合同负债(预计一年后到期部分计入其他非流动负债)列报于合并及公司资产负债表中。国航股份建立了较为复杂的信息技术系统, 以追踪每项销售的服务提供时点, 并追踪派发的常旅客奖励里程及后续的兑换及使用里程数的情况。

由于客运服务收入是国航股份的关键绩效指标之一, 同时其确认涉及较为复杂的信息技术系统和对常旅客奖励里程单独售价的估计, 会导致与收入计入不正确的会计期间或收入被操纵相关的固有风险, 因此我们将客运服务收入确认识别为关键审计事项。

审计应对

我们针对客运服务收入确认执行的审计程序主要包括:

- 测试和评价国航股份与客运收入确认相关的关键内部控制, 包括信息技术系统控制的设计和运行有效性;
- 对客运收入执行实质性分析程序, 使用国航股份业务系统生成的独立输入值和信息, 建立客运收入的预期值, 并将预期值与客运收入的账面记录进行比较, 以获取支持相关记录合理性的证据;
- 结合历史兑换情况及可能对未来兑换活动造成影响的常旅客计划变动情况, 评估管理层在估计常旅客里程单独售价时采用假设的适当性;
- 对金额重大或符合其他特定标准的客运收入记录抽样检查相关支持文件。

四、其他信息

国航股份管理层对其他信息负责。其他信息包括国航股份2019年年度报告中涵盖的信息, 但不包括财务报表和我们的审计报告。

我们对财务报表发表的审计意见不涵盖其他信息, 我们也不对其他信息发表任何形式的鉴证结论。

结合我们对财务报表的审计, 我们的责任是阅读其他信息, 在此过程中, 考虑其他信息是否与财务报表或我们在审计过程中了解到的情况存在重大不一致或者似乎存在重大错报。

基于我们已执行的工作, 如果我们确定其他信息存在重大错报, 我们应当报告该事实。在这方面, 我们无任何事项需要报告。



审计报告

德师报(审)字(20)第P00738号
(第4页, 共5页)

五、管理层和治理层对财务报表的责任

国航股份管理层负责按照企业会计准则的规定编制财务报表,使其实现公允反映,并设计、执行和维护必要的内部控制,以使财务报表不存在由于舞弊或错误导致的重大错报。

在编制财务报表时,管理层负责评估国航股份的持续经营能力,披露与持续经营相关的事项(如适用),并运用持续经营假设,除非管理层计划清算国航股份、终止运营或别无其他现实的选择。

治理层负责监督国航股份的财务报告过程。

六、注册会计师对财务报表审计的责任

我们的目标是对财务报表整体是否不存在由于舞弊或错误导致的重大错报获取合理保证,并出具包含审计意见的审计报告。合理保证是高水平的保证,但并不能保证按照审计准则执行的审计在某一重大错报存在时总能发现。错报可能由于舞弊或错误导致,如果合理预期错报单独或汇总起来可能影响财务报表使用者依据财务报表作出的经济决策,则通常认为错报是重大的。

在按照审计准则执行审计工作的过程中,我们运用职业判断,并保持职业怀疑。同时,我们也执行以下工作:

- (1) 识别和评估由于舞弊或错误导致的财务报表重大错报风险,设计和实施审计程序以应对这些风险,并获取充分、适当的审计证据,作为发表审计意见的基础。由于舞弊可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或凌驾于内部控制之上,未能发现由于舞弊导致的重大错报的风险高于未能发现由于错误导致的重大错报的风险。
- (2) 了解与审计相关的内部控制,以设计恰当的审计程序。
- (3) 评价管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计及相关披露的合理性。
- (4) 对管理层使用持续经营假设的恰当性得出结论。同时,根据获取的审计证据,就可能导致对国航股份持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况是否存在重大不确定性得出结论。如果我们得出结论认为存在重大不确定性,审计准则要求我们在审计报告中提请报表使用者注意财务报表中的相关披露;如果披露不充分,我们应当发表非无保留意见。我们的结论基于截至审计报告日可获得的信息。然而,未来的事项或情况可能导致国航股份不能持续经营。
- (5) 评价财务报表的总体列报(包括披露)、结构和内容,并评价财务报表是否公允反映相关交易和事项。
- (6) 就国航股份中实体或业务活动的财务信息获取充分、适当的审计证据,以对财务报表发表审计意见。我们负责指导、监督和执行集团审计,并对审计意见承担全部责任。

德师报(审)字(20)第P00738号
(第5页, 共5页)

六、注册会计师对财务报表审计的责任(续)

我们与治理层就计划的审计范围、时间安排和重大审计发现等事项进行沟通,包括沟通我们在审计中识别出的值得关注的内部控制缺陷。

我们还就已遵守与独立性相关的职业道德要求向治理层提供声明,并与治理层沟通可能被合理认为影响我们独立性的所有关系和其他事项,以及相关的防范措施(如适用)。

从与治理层沟通过的事项中,我们确定哪些事项对本期财务报表审计最为重要,因而构成关键审计事项。我们在审计报告中描述这些事项,除非法律法规禁止公开披露这些事项,或在极少数情形下,如果合理预期在审计报告中沟通某事项造成的负面后果超过在公众利益方面产生的益处,我们确定不应在审计报告中沟通该事项。

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·上海

中国注册会计师:陆京泽

(项目合伙人)

中国注册会计师:郭静

2020年3月31日



合并资产负债表

2019年12月31日

(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年 12月31日	2018年 12月31日
资产			
流动资产			
货币资金	1	9,663,667	7,807,572
应收票据		362	403
应收账款	2	5,997,690	5,373,972
预付款项	3	479,029	1,188,879
其他应收款	4	3,245,439	3,031,157
存货	5	2,098,673	1,877,494
其他流动资产	6	3,331,996	4,446,630
流动资产合计		24,816,856	23,726,107
非流动资产			
其他债权投资	7	1,688,451	1,040,419
长期应收款	8	814,507	1,142,235
长期股权投资	9	16,051,151	16,540,888
其他权益工具投资	10	255,156	270,114
投资性房地产	11	151,443	170,942
固定资产	12	88,890,118	160,402,819
使用权资产	13	116,827,217	-
在建工程	14	35,276,017	32,179,581
无形资产	15	3,722,394	3,759,144
商誉	16	1,102,185	1,102,185
长期待摊费用	17	366,554	606,105
递延所得税资产	18	4,291,504	2,775,467
非流动资产合计		269,436,697	219,989,899
资产总计		294,253,553	243,716,006
负债及股东权益			
流动负债			
短期借款	19	13,566,403	17,561,546
应付短期融资债券	20	7,381,933	3,467,482
应付账款	21	17,307,980	16,174,121
国内票证结算		3,706,816	3,238,429
国际票证结算		6,273,484	5,647,845
合同负债	22	1,037,031	1,301,518
应付职工薪酬	23	3,196,108	2,806,901
应交税费	24	1,255,056	1,428,926
其他应付款	25	9,031,542	7,162,819
一年内到期的非流动负债	26	14,873,364	13,441,489
流动负债合计		77,629,717	72,231,076

合并资产负债表

2019年12月31日
(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年 12月31日	2018年 12月31日
非流动负债			
长期借款	27	1,200,430	3,185,481
应付债券	28	15,398,535	12,400,000
长期应付款	29	4,971,572	4,208,771
租赁负债/应付融资租赁款	30	86,586,353	45,848,095
长期应付职工薪酬	31	249,933	263,862
预计负债	32	3,026,793	431,705
递延收益	33	521,227	647,973
递延所得税负债	18	621,440	879,372
其他非流动负债	22	2,670,910	3,062,739
非流动负债合计		115,247,193	70,927,998
负债合计		192,876,910	143,159,074
负债及股东权益			
股东权益			
股本	34	14,524,815	14,524,815
资本公积	35	26,270,841	26,270,841
其他综合收益	36	(14,562)	(962,968)
盈余公积	37	11,026,605	10,409,470
未分配利润	38	41,587,530	42,880,893
一般风险准备		110,628	93,188
归属于母公司股东权益合计		93,505,857	93,216,239
少数股东权益		7,870,786	7,340,693
股东权益合计		101,376,643	100,556,932
负债及股东权益总计		294,253,553	243,716,006

财务报表附注为本财务报表的组成部分。

本财务报表已于2020年3月31日获董事会批准。

蔡剑江
法定代表人

肖烽
主管会计工作负责人

詹中
会计机构负责人

(公司盖章)



合并利润表

2019年度

(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年	2018年
一、营业收入	39	136,180,690	136,774,403
减：营业成本	39	113,245,845	115,131,815
税金及附加	40	273,635	263,108
销售费用	41	6,637,239	6,348,107
管理费用	42	4,445,259	4,675,651
研发费用	43	491,363	107,064
财务费用	44	6,168,967	5,276,273
其中：利息费用		4,948,928	2,914,097
利息收入		163,185	172,564
加：其他收益	45	3,643,407	3,133,872
投资收益	46	538,357	1,368,139
其中：对联营企业和合营企业的投资收益		475,259	748,796
公允价值变动收益		—	60
资产减值利得(损失)		2,805	(13,389)
信用减值(损失)利得	47	(40,682)	264,392
资产处置收益	48	116,062	101,038
二、营业利润		9,178,331	9,826,497
加：营业外收入		236,623	257,917
减：营业外支出		310,315	126,509
三、利润总额		9,104,639	9,957,905
减：所得税费用	49	1,852,593	1,757,368
四、净利润		7,252,046	8,200,537
(一) 按经营持续性分类：			
持续经营净利润		7,252,046	8,200,537
(二) 按所有权归属分类：			
归属于母公司股东的净利润		6,408,576	7,336,327
少数股东损益		843,470	864,210

合并利润表

2019年度
(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年	2018年
五、其他综合收益的税后净额	36	969,071	914,993
归属母公司股东的其他综合收益的税后净额		950,245	928,459
(一) 不能重分类进损益的其他综合收益			
1. 重新计量设定受益计划变动额		(2,929)	(12,630)
2. 权益法下不能转损益的其他综合收益		441,862	(73,364)
3. 其他权益工具投资公允价值变动		1,929	(12,210)
(二) 将重分类进损益的其他综合收益			
1. 权益法下可转损益的其他综合收益		23,272	10,425
2. 其他债权投资公允价值变动		1,358	7,228
3. 外币财务报表折算差额		481,656	1,006,399
4. 其他债权投资信用减值准备		3,097	2,611
归属于少数股东的其他综合收益的税后净额		18,826	(13,466)
六、综合收益总额		8,221,117	9,115,530
其中：			
归属于母公司股东的综合收益总额		7,358,821	8,264,786
归属于少数股东的综合收益总额		862,296	850,744
七、每股收益		50	
基本每股收益(人民币元)		0.47	0.53
稀释每股收益(人民币元)		0.47	0.53

合并现金流量表

2019年度

(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年	2018年
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		141,859,497	145,651,892
收到的税费返还		94,703	110,366
收到的其他与经营活动有关的现金	51	7,746,938	7,010,095
现金流入小计		149,701,138	152,772,353
购买商品、接受劳务支付的现金		(73,884,142)	(82,614,597)
支付给职工以及为职工支付的现金		(25,105,166)	(23,822,643)
支付的各项税费		(5,413,115)	(6,739,478)
支付的其他与经营活动有关的现金	51	(6,958,532)	(8,176,745)
现金流出小计		(111,360,955)	(121,353,463)
经营活动产生的现金流量净额	52	38,340,183	31,418,890
二、投资活动产生的现金流量			
收回已质押的银行存款		192,938	12,362
取得投资收益收到的现金		635,498	401,296
处置固定资产和无形资产所收到的现金净额		766,210	693,475
处置子公司收到的现金	52	—	1,996,025
收回投资收到的现金		—	222,768
收到的其他与投资活动有关的现金	51	163,185	241,421
现金流入小计		1,757,831	3,567,347
购建固定资产和其他长期资产支付的现金		(13,108,682)	(12,307,679)
投资支付的现金		(613,399)	—
增加已质押的银行存款		(2,380)	(209,364)
现金流出小计		(13,724,461)	(12,517,043)
投资活动产生的现金流量净额		(11,966,630)	(8,949,696)



合并现金流量表

2019年度

(金额单位：人民币千元)

	附注五	2019年	2018年
三、筹资活动产生的现金流量			
发行债券收到的现金		15,500,000	6,100,000
吸收投资收到的现金		400,000	-
取得借款收到的现金		21,918,459	36,392,655
现金流入小计		37,818,459	42,492,655
偿还借款支付的现金		(28,273,520)	(44,322,115)
偿还债券支付的现金		(12,600,000)	(6,449,853)
偿付利息、分配股利支付的现金		(6,441,503)	(4,608,596)
其中：子公司支付给少数股东的股利		(200,540)	(202,957)
租赁支付的现金		(14,754,685)	(8,494,990)
现金流出小计		(62,069,708)	(63,875,554)
筹资活动产生的现金流量净额		(24,251,249)	(21,382,899)
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响		49,795	113,981
五、现金及现金等价物增加净额		2,172,099	1,200,276
加：年初现金及现金等价物余额	52	6,763,183	5,562,907
六、年末现金及现金等价物余额	52	8,935,282	6,763,183

公司资产负债表

2019年12月31日
(金额单位：人民币千元)

	附注十四	2019年 12月31日	2018年 12月31日
资产			
流动资产			
货币资金		6,782,234	7,179,671
应收账款	1	4,746,976	4,399,059
其他应收款	2	2,663,180	1,612,383
预付款项		220,809	787,964
存货		79,558	90,329
其他流动资产		1,773,630	1,986,693
流动资产合计		16,266,387	16,056,099
非流动资产			
长期应收款		906,547	477,016
长期股权投资	3	25,773,081	24,707,500
其他权益工具投资		22,783	22,783
固定资产		63,603,497	114,433,435
使用权资产		80,217,465	-
在建工程		24,207,431	21,300,211
无形资产		2,584,849	2,687,038
长期待摊费用		292,361	294,316
递延所得税资产		3,684,145	2,340,262
非流动资产合计		201,292,159	166,262,561
资产总计		217,558,546	182,318,660



公司资产负债表

2019年12月31日

(金额单位：人民币千元)

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
负债及股东权益		
流动负债		
短期借款	10,743,223	7,988,814
应付账款	13,825,527	12,793,179
国内票证结算	2,561,488	2,297,562
国际票证结算	5,639,236	5,111,873
合同负债	785,481	767,900
应付职工薪酬	1,339,255	1,166,450
应交税费	1,022,716	1,112,465
其他应付款	9,948,496	8,310,250
一年内到期的非流动负债	10,212,519	10,432,216
流动负债合计	56,077,941	49,980,709
非流动负债		
长期借款	651,779	1,523,388
应付债券	10,500,000	10,500,000
长期应付款	2,374,899	2,175,079
租赁负债/应付融资租赁款	59,443,076	30,729,202
预计负债	2,016,618	88,705
递延收益	385,246	371,494
其他非流动负债	2,345,017	2,654,793
非流动负债合计	77,716,635	48,042,661
负债合计	133,794,576	98,023,370
股东权益		
股本	14,524,815	14,524,815
资本公积	30,618,680	30,618,680
其他综合收益	361,290	206,238
盈余公积	10,989,499	10,372,364
未分配利润	27,269,686	28,573,193
股东权益合计	83,763,970	84,295,290
负债及股东权益总计	217,558,546	182,318,660

公司利润表

2019年度

(金额单位：人民币千元)

	附注十四	2019年	2018年
一、营业收入	4	94,668,529	92,956,198
减：营业成本	4	79,107,865	78,373,133
税金及附加		141,920	114,085
销售费用		4,773,229	4,835,946
管理费用		1,898,149	1,920,993
研发费用		129,779	52,330
财务费用		4,476,914	3,269,268
其中：利息费用		3,527,499	1,910,700
利息收入		134,455	121,304
加：其他收益		2,253,276	2,099,509
投资收益	5	677,234	258,153
其中：对联营企业和合营企业的投资收益		357,266	513,684
信用减值损失		(42,569)	(22,717)
资产处置收益		163,393	124,215
二、营业利润		7,192,007	6,849,603
加：营业外收入		30,506	16,232
减：营业外支出		288,308	42,576
三、利润总额		6,934,205	6,823,259
减：所得税费用		1,557,383	1,465,663
四、净利润		5,376,822	5,357,596
五、其他综合收益的税后净额		155,052	(12,791)
(一)不能重分类进损益的其他综合收益			
1. 权益法下不能转损益的其他综合收益		151,177	(4,047)
(二)将重分类进损益的其他综合收益			
1. 权益法下可转损益的其他综合收益		3,875	(8,744)
六、综合收益总额		5,531,874	5,344,805



公司股东权益变动表

2019年度

(金额单位：人民币千元)

	2019年					
	股本	资本公积	其他综合收益	盈余公积	未分配利润	合计
一、上年年末余额	14,524,815	30,618,680	206,238	10,372,364	28,573,193	84,295,290
加：会计政策变更 (附注三、32)	—	—	—	(456,307)	(4,106,764)	(4,563,071)
二、本年年初余额	14,524,815	30,618,680	206,238	9,916,057	24,466,429	79,732,219
三、本年增减变动金额						
(一)综合收益总额	—	—	155,052	—	5,376,822	5,531,874
(二)利润分配						
1. 提取法定盈余公积	—	—	—	537,682	(537,682)	—
2. 提取任意盈余公积	—	—	—	535,760	(535,760)	—
3. 对股东的分配	—	—	—	—	(1,500,123)	(1,500,123)
四、本年年末余额	14,524,815	30,618,680	361,290	10,989,499	27,269,686	83,763,970
	2018年					
	股本	资本公积	其他综合收益	盈余公积	未分配利润	合计
一、本年年初余额	14,524,815	30,618,680	219,029	9,140,799	26,117,080	80,620,403
二、本年增减变动金额						
(一)综合收益总额	—	—	(12,791)	—	5,357,596	5,344,805
(二)利润分配						
1. 提取法定盈余公积	—	—	—	535,760	(535,760)	—
2. 提取任意盈余公积	—	—	—	695,805	(695,805)	—
3. 对股东的分配	—	—	—	—	(1,669,918)	(1,669,918)
三、本年年末余额	14,524,815	30,618,680	206,238	10,372,364	28,573,193	84,295,290

公司现金流量表

2019年度

(单位：人民币千元)

	2019年	2018年
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	96,664,035	96,461,380
收到的其他与经营活动有关的现金	4,469,407	5,471,522
现金流入小计	101,133,442	101,932,902
购买商品、接受劳务支付的现金	(54,167,834)	(57,502,247)
支付给职工以及为职工支付的现金	(12,270,845)	(11,375,161)
支付的各项税费	(3,374,031)	(3,811,808)
支付的其他与经营活动有关的现金	(5,632,242)	(6,386,232)
现金流出小计	(75,444,952)	(79,075,448)
经营活动产生的现金流量净额	25,688,490	22,857,454
二、投资活动产生的现金流量		
取得投资收益收到的现金	465,705	418,614
收回投资收到的现金	53,187	1,026,410
处置固定资产和无形资产所收到的现金净额	1,700,515	1,681,563
处置子公司收到的现金	—	2,438,838
收到的其他与投资活动有关的现金	134,460	124,958
现金流入小计	2,353,867	5,690,383
购建固定资产和其他长期资产支付的现金	(9,727,628)	(9,016,288)
投资支付的现金	(1,600,000)	—



公司现金流量表

2019年度

(单位：人民币千元)

	2019年	2018年
现金流出小计	(11,327,628)	(9,016,288)
投资活动产生的现金流量净额	(8,973,761)	(3,325,905)
三、筹资活动产生的现金流量		
取得借款收到的现金	18,772,684	25,713,384
现金流入小计	18,772,684	25,713,384
偿还借款支付的现金	(16,694,101)	(28,134,887)
偿还债券支付的现金	(4,000,000)	(3,500,000)
偿付利息、分配股利支付的现金	(4,901,644)	(3,563,396)
租赁支付的现金	(10,291,723)	(6,064,902)
现金流出小计	(35,887,468)	(41,263,185)
筹资活动产生的现金流量净额	(17,114,784)	(15,549,801)
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响额	2,511	(4,908)
五、现金及现金等价物增加净额	(397,544)	3,976,840
加：年初现金及现金等价物余额	7,149,360	3,172,520
六、年末现金及现金等价物余额	6,751,816	7,149,360

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

一、本公司的基本情况

中国国际航空股份有限公司(以下简称“本公司”)是经国务院国有资产监督管理委员会(以下简称“国资委”)于2004年9月20日以国资改革[2004]872号文批复同意设立,并于2004年9月30日在中华人民共和国(以下简称“中国”)注册成立的股份有限公司。本公司所发行的人民币普通股A股及境外上市H股已在上海证券交易所、香港联合交易所有限公司及伦敦证券交易所上市。本公司总部位于中国北京市顺义区空港工业区天柱路28号蓝天大厦。本公司统一社会信用代码为911100007178710060,本公司及其子公司(以下统称“本集团”)主要从事提供中国内地、港澳台地区及国际航空客运、货运邮运及维修业务。

本集团的母公司和最终母公司为于中国成立的中国航空集团有限公司(以下简称“中航集团”)。

二、财务报表的编制基础

本集团执行财政部颁布的企业会计准则及相关规定。此外,本集团还按照《公开发行证券的公司信息披露编报规则第15号——财务报告的一般规定(2014年修订)》披露有关财务信息。

于2019年12月31日,本集团和本公司净流动负债金额分别约为人民币528亿元和人民币398亿元。本集团及本公司偿付到期债务的能力主要取决于经营活动产生的现金流入和取得外部融资的能力。考虑到本集团及本公司预期的经营现金流量以及于2019年12月31日本公司尚有已获得未使用的银行信贷额度约为人民币1,094.37亿元,在编制本财务报表时,本公司管理层相信本集团及本公司可以获得充足的资金满足偿还债务和资本性支出的需要。因此,本财务报表以持续经营为基础编制。

本集团会计核算以权责发生制为记账基础。除某些金融工具以公允价值计量外,本财务报表以历史成本作为计量基础。资产如果发生减值,则按照相关规定计提相应的减值准备。

在历史成本计量下,资产按照购置时支付的现金或者现金等价物的金额或者所付出的对价的公允价值计量。负债按照因承担现时义务而实际收到的款项或者资产的金额,或者承担现时义务的合同金额,或者按照日常活动中为偿还负债预期需要支付的现金或者现金等价物的金额计量。

公允价值是市场参与者在计量日发生的有序交易中,出售一项资产所能收到或者转移一项负债所需支付的价格。无论公允价值是可观察到的还是采用估值技术估计的,在本财务报表中计量和披露的公允价值均在此基础上予以确定,公允价值的计量参见附注三、26。

三、重要会计政策和会计估计

1. 遵循企业会计准则的声明

本财务报表符合企业会计准则的要求,真实、完整地反映了本公司于2019年12月31日的合并及公司财务状况以及2019年度的合并及公司经营成果和合并及公司现金流量。

2. 会计期间

会计年度自公历1月1日起至12月31日止。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

3. 记账本位币

本公司记账本位币和编制本财务报表所采用的货币均为人民币。本财务报表中，除有特别说明外，均以人民币千元为单位列示。

本集团下属子公司及联营/合营企业根据其经营所处的主要经济环境自行决定其记账本位币，编制本财务报表时，这些子公司及联营/合营企业的外币财务报表按照附注三、8进行了折算。

4. 同一控制下和非同一控制下企业合并的会计处理方法

4.1 同一控制下的企业合并

参与合并的企业在合并前后均受同一方或相同的多方最终控制，且该控制并非暂时性的，为同一控制下的企业合并。

在企业合并中取得的资产和负债，按合并日其在被合并方的账面价值计量。合并方取得的净资产账面价值与支付的合并对价的账面价值(或发行股份面值总额)的差额，调整资本公积中的股本溢价，股本溢价不足冲减的则调整留存收益。

为进行企业合并发生的各项直接费用，于发生时计入当期损益。

4.2 非同一控制下的企业合并及商誉

参与合并的各方在合并前后不受同一方或相同的多方最终控制的，为非同一控制下的企业合并。

合并成本指购买方为取得被购买方的控制权而付出的资产、发生或承担的负债和发行的权益性工具的公允价值。通过多次交易分步实现非同一控制下的企业合并的，合并成本为购买日支付的对价与购买日之前已经持有的被购买方的股权在购买日的公允价值之和。购买方为企业合并发生的审计、法律服务、评估咨询等中介费用以及其他相关管理费用，于发生时计入当期损益。

购买方在合并中所取得的被购买方符合确认条件的可辨认资产、负债及或有负债在购买日以公允价值计量。

合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，作为一项资产确认为商誉并按成本进行初始计量。合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的，首先对取得的被购买方各项可辨认资产、负债及或有负债的公允价值以及合并成本的计量进行复核，复核后合并成本仍小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的，计入当期损益。

因企业合并形成的商誉在合并财务报表中单独列报，并按照成本扣除累计减值准备后的金额计量。

三、重要会计政策和会计估计(续)

5. 合并财务报表的编制方法

合并财务报表的合并范围以控制为基础予以确定。控制是指投资方拥有对被投资方的权力, 通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报, 并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。一旦相关事实和情况的变化导致上述控制定义涉及的相关要素发生了变化, 本集团将进行重新评估。

子公司的合并起始于本集团获得对该子公司的控制权时, 终止于本集团丧失对该子公司的控制权时。

对于本集团处置的子公司, 处置日(丧失控制权的日期)前的经营成果和现金流量已经适当地包括在合并利润表和合并现金流量表中。

对于通过非同一控制下的企业合并取得的子公司, 其自购买日(取得控制权的日期)起的经营成果及现金流量已经适当地包括在合并利润表和合并现金流量表中。

对于通过同一控制下的企业合并取得的子公司, 无论该项企业合并发生在报告期的任一时点, 视同该子公司同受最终控制方控制之日起纳入本集团的合并范围, 其自报告期最早期间期初起的经营成果和现金流量已适当地包括在合并利润表和合并现金流量表中。

子公司采用的会计政策或会计期间与本公司不一致, 在编制合并财务报表时, 本公司已按照本公司的会计政策或会计期间对子公司的财务报表进行了必要的调整。

本公司与子公司及子公司相互之间发生的内部交易对合并财务报表的影响于合并时抵销。

子公司所有者权益中不属于母公司的份额作为少数股东权益, 在合并资产负债表中股东权益项目下以“少数股东权益”项目列示。子公司当期净损益中属于少数股东权益的份额, 在合并利润表中净利润项目下以“少数股东损益”项目列示。

少数股东分担的子公司的亏损超过了少数股东在该子公司期初所有者权益中所享有的份额, 其余额仍冲减少数股东权益。

对于购买子公司少数股权或因处置部分股权投资但没有丧失对该子公司控制权的交易, 作为权益性交易核算, 调整归属于母公司股东权益和少数股东权益的账面价值以反映其在子公司中相关权益的变化。少数股东权益的调整额与支付/收到对价的公允价值之间的差额调整资本公积, 资本公积不足冲减的, 调整留存收益。

6. 合营安排分类

合营安排分为共同经营和合营企业, 该分类通过考虑该安排的结构、法律形式以及合同条款等因素根据合营方在合营安排中享有的权利和承担的义务确定。共同经营, 是指合营方享有该安排相关资产且承担该安排相关负债的合营安排。合营企业是指合营方仅对该安排的净资产享有权利的合营安排。

本集团的合营安排全部为合营企业。本集团对合营企业的投资采用权益法核算, 具体参见附注三、12.3.2按权益法核算的长期股权投资。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

7. 现金及现金等价物的确定标准

现金是指库存现金以及可以随时用于支付的存款。现金等价物是指本集团持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

8. 外币业务和外币财务报表折算

8.1 外币业务

外币交易在初始确认时采用交易发生日的即期汇率折算。

于资产负债表日，外币货币性项目采用该日即期汇率折算为人民币，因该日的即期汇率与初始确认时或者前一资产负债表日即期汇率不同而产生的汇兑差额，除符合资本化条件的外币专门借款的汇兑差额在资本化期间予以资本化计入相关资产的成本外，均计入当期损益。

编制合并财务报表涉及境外经营的，如有实质上构成对境外经营净投资的外币货币性项目，因汇率变动而产生的汇兑差额，列入其他综合收益的“外币财务报表折算差额”项目；处置境外经营时，计入处置当期损益。

以历史成本计量的外币非货币性项目仍以交易发生日的即期汇率折算的记账本位币金额计量。以公允价值计量的外币非货币性项目，采用公允价值确定日的即期汇率折算，折算后的记账本位币金额与原记账本位币金额的差额，作为公允价值变动(含汇率变动)处理，计入当期损益或确认为其他综合收益。

8.2 外币财务报表折算

为编制合并财务报表，境外经营的外币财务报表按以下方法折算为人民币报表：资产负债表中的所有资产、负债类项目按资产负债表日的即期汇率折算；除“未分配利润”项目外的股东权益项目按发生时的即期汇率折算；利润表中的所有项目及反映利润分配发生额的项目按交易发生当期平均汇率折算；年初/期初未分配利润为上一年折算后的年末未分配利润；年末/期末未分配利润按折算后的利润分配各项目计算列示；折算后资产类项目与负债类项目和股东权益类项目合计数的差额确认为其他综合收益并计入股东权益。

外币现金流量以及境外经营的现金流量，采用与现金流量发生日即期汇率近似的汇率折算，汇率变动对现金及现金等价物的影响额，作为调节项目，在现金流量表中以“汇率变动对现金及现金等价物的影响”单独列示。

年初/期初数和上年/期实际数按照上年/期财务报表折算后的数额列示。

在处置本集团在境外经营的全部所有者权益或因处置部分股权投资或其他原因丧失了对境外经营控制权时，将资产负债表中股东权益项目下列示的、与该境外经营相关的归属于母公司所有者权益的外币财务报表折算差额，全部转入处置当期损益。

在处置部分股权投资或其他原因导致持有境外经营权益比例降低但不丧失对境外经营控制权时，与该境外经营处置部分相关的外币财务报表折算差额将归属于少数股东权益，不转入当期损益。在处置境外经营为联营企业或合营企业的部分股权时，与该境外经营相关的外币财务报表折算差额，按处置该境外经营的比例转入处置当期损益。

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具

本集团在成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

对于以常规方式购买或出售金融资产的, 在交易日确认将收到的资产和为此将承担的负债, 或者在交易日终止确认已出售的资产。金融资产和金融负债在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产和金融负债, 相关的交易费用直接计入当期损益; 对于其他类别的金融资产和金融负债, 相关交易费用计入初始确认金额。当本集团按照《企业会计准则第14号——收入》(以下简称“收入准则”)初始确认未包含重大融资成分或不考虑不超过一年的合同中的融资成分的应收账款时, 按照收入准则定义的交易价格进行初始计量。

实际利率法是指计算金融资产或金融负债的摊余成本以及将利息收入或利息费用分摊计入各会计期间的方法。

实际利率, 是指将金融资产或金融负债在预计存续期的估计未来现金流量, 折现为该金融资产账面余额或该金融负债摊余成本所使用的利率。在确定实际利率时, 在考虑金融资产或金融负债所有合同条款(如提前还款、展期、看涨期权或其他类似期权等)的基础上估计预期现金流量, 但不考虑预期信用损失。

金融资产或金融负债的摊余成本是以该金融资产或金融负债的初始确认金额扣除已偿还的本金, 加上或减去采用实际利率法将该初始确认金额与到期日金额之间的差额进行摊销形成的累计摊销额, 再扣除累计计提的损失准备(仅适用于金融资产)。

9.1 金融资产的分类与计量

初始确认后, 本集团对不同类别的金融资产分别以摊余成本、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益或以公允价值计量且其变动计入当期损益进行后续计量。

9.1.1 以摊余成本计量的金融资产

金融资产的合同条款规定在特定日期产生的现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付, 且本集团管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标, 则本集团将该金融资产分类为以摊余成本计量的金融资产。本集团此类金融资产包括货币资金、应收票据、应收账款、其他应收款、其他流动资产中对关联方发放贷款和长期应收款等。

此类金融资产采用实际利率法, 按摊余成本进行后续计量, 发生减值时或终止确认产生的利得或损失, 计入当期损益。

本集团对以摊余成本计量的金融资产按照实际利率法确认利息收入。本集团根据金融资产账面余额乘以实际利率计算确定利息收入, 除非该金融资产在后续期间成为已发生信用减值的金融资产, 本集团在后续期间, 按照该金融资产的摊余成本和实际利率计算确定其利息收入。若该金融工具在后续期间因其信用风险有所改善而不再存在信用减值, 并且这一改善可与应用上述规定之后发生的某一事件相联系, 本集团转按实际利率乘以该金融资产账面余额来计算确定利息收入。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具(续)

9.1 金融资产的分类与计量(续)

9.1.2 分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产

金融资产的合同条款规定在特定日期产生的现金流量仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付，且本集团管理该金融资产的业务模式既以收取合同现金流量为目标又以出售该金融资产为目标的，则该金融资产分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。本集团此类金融资产在其他债权投资项目下列报。

与此类金融资产相关的减值损失或利得、采用实际利率法计算的利息收入及汇兑损益计入当期损益，除此以外该金融资产的公允价值变动均计入其他综合收益。该金融资产计入各期损益的金额与视同其一直按摊余成本计量而计入各期损益的金额相等。该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入当期损益。

9.1.3 指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产

初始确认时，本集团可以单项金融资产为基础不可撤销地将非交易性权益工具指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。本集团此类金融资产在其他权益工具投资项目下列报。

此类金融资产的公允价值变动在其他综合收益中进行确认，该金融资产终止确认时，之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出，计入留存收益。本集团持有该权益工具投资期间，在本集团收取股利的权利已经确立，与股利相关的经济利益很可能流入本集团，且股利的金额能够可靠计量时，确认股利收入并计入当期损益。

9.2 金融工具减值

本集团对以摊余成本计量的金融资产、分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产以及财务担保合同以预期信用损失为基础确认损失准备。

本集团对由收入准则规范的交易形成的应收账款按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备。

对于其他金融工具，本集团在每个资产负债表日评估相关金融工具的信用风险自初始确认后的变动情况。若该金融工具的信用风险自初始确认后已显著增加，本集团按照相当于该金融工具整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备；若该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加，本集团按照相当于该金融工具未来12个月内预期信用损失的金额计量其损失准备。信用损失准备的增加或转回金额，除分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产外，作为减值损失或利得计入当期损益。对于分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，本集团在其他综合收益中确认其信用损失准备，并将减值损失或利得计入当期损益，且不减少该金融资产在资产负债表中列示的账面价值。

本集团在前一会计期间已经按照相当于金融工具整个存续期内预期信用损失的金额计量了损失准备，但在当期资产负债表日，该金融工具已不再属于自初始确认后信用风险显著增加的情形的，本集团在当期资产负债表日按照相当于未来12个月内预期信用损失的金额计量该金融工具的损失准备，由此形成的损失准备的转回金额作为减值利得计入当期损益。

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具(续)

9.2 金融工具减值(续)

9.2.1 信用风险显著增加

本集团利用可获得的合理且有依据的前瞻性信息, 通过比较金融工具在资产负债表日发生违约的风险与在初始确认日发生违约的风险, 以确定金融工具的信用风险自初始确认后是否已显著增加。对于财务担保合同, 本集团在应用金融工具减值规定时, 将本集团成为做出不可撤销承诺的一方之日作为初始确认日。

本集团在评估信用风险是否显著增加时会考虑如下因素:

- (1) 同一金融工具或具有相同预计存续期的类似金融工具的信用风险的外部市场指标是否发生显著变化;
- (2) 金融工具外部信用评级实际或预期是否发生显著变化;
- (3) 预期将导致债务人履行其偿债义务的能力是否发生显著变化的业务、财务或经济状况的不利变化;
- (4) 债务人经营成果实际或预期是否发生显著变化;
- (5) 债务人所处的监管、经济或技术环境是否发生显著不利变化。

通常情况下, 无论经上述评估后信用风险是否显著增加, 当金融工具合同付款已发生逾期超过(含)30日, 则表明该金融工具的信用风险已经显著增加。除非本集团无需付出过多成本或努力即可获得合理且有依据的信息, 证明虽然超过合同约定的付款期限30天, 但信用风险自初始确认以来并未显著增加。

于资产负债表日, 若本集团判断金融工具只具有较低的信用风险, 则本集团假定该金融工具的信用风险自初始确认后并未显著增加。如果金融工具的违约风险较低, 借款人在短期内履行其合同现金流量义务的能力很强, 并且即使较长时期内经济形势和经营环境存在不利变化但未必一定降低借款人履行其合同现金义务, 则该金融工具被视为具有较低的信用风险。

9.2.2 已发生信用减值的金融资产

当本集团预期对金融资产未来现金流量具有不利影响的一项或多项事件发生时, 该金融资产成为已发生信用减值的金融资产。金融资产已发生信用减值的证据包括下列可观察信息:

- (1) 发行方或债务人发生重大财务困难;
- (2) 债务人违反合同, 如偿付利息或本金违约或逾期等;
- (3) 债权人出于与债务人财务困难有关的经济或合同考虑, 给予债务人在任何其他情况下都不会做出的让步;



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具(续)

9.2 金融工具减值(续)

9.2.2 已发生信用减值的金融资产(续)

- (4) 债务人很可能破产或进行其他财务重组；
- (5) 发行方或债务人财务困难导致该金融资产的活跃市场消失。

本集团认为如果一项金融工具逾期超过90日，则已发生违约，除非本集团有合理且有依据的信息，表明以更长的逾期时间作为违约标准更为恰当。

9.2.3 预期信用损失的确定

本集团对已经发生信用减值的应收账款按照单项资产考虑预期信用损失，对于其他应收账款在组合基础上采用减值矩阵确定相关信用损失。本集团以共同风险特征为依据，将按组合考虑的应收账款分为不同组别，采用的共同信用风险特征包括：应收账款对应的业务类型和业务渠道、债务人所处地理位置等。

本集团对于其他应收款项(包括应收票据、其他应收款、其他流动资产中对关联方发放贷款、长期应收款等)和其他债权投资按照单项资产考虑预期信用损失。

本集团按照下列方法确定相关金融工具的预期信用损失：

- 对于金融资产，信用损失为本集团应收取的合同现金流量与预期收取的现金流量之间差额的现值。
- 对于财务担保合同，信用损失为本集团就该合同持有人发生的信用损失向其做出赔付的预计付款额，减去本集团预期向该合同持有人、债务人或任何其他方收取的金额之间差额的现值。
- 对于资产负债表日已发生信用减值的金融资产，信用损失为该金融资产账面余额与按原实际利率折现的估计未来现金流量的现值之间的差额。

本集团计量金融工具预期信用损失的方法反映的因素包括：通过评价一系列可能的结果而确定的无偏概率加权平均金额；货币时间价值；在资产负债表日无须付出不必要的额外成本或努力即可获得的有关过去事项、当前状况以及未来经济状况预测的合理且有依据的信息。

9.2.4 减记金融资产

当本集团不再合理预期金融资产合同现金流量能够全部或部分收回的，直接减记该金融资产的账面余额。这种减记构成相关金融资产的终止确认。

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具(续)

9.3 金融资产的转移

满足下列条件之一的金融资产, 予以终止确认: (1)收取该金融资产现金流量的合同权利终止; (2)该金融资产已转移, 且将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方; (3)该金融资产已转移, 虽然本集团既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬, 但是未保留对该金融资产的控制。

金融资产整体转移满足终止确认条件的, 将所转移金融资产在终止确认日的账面价值及因转移金融资产而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额之和的差额计入当期损益。若本集团转移的金融资产是指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的非交易性权益工具投资, 之前计入其他综合收益的累计利得或损失从其他综合收益中转出, 计入留存收益。

金融资产整体转移未满足终止确认条件的, 本集团继续确认所转移的金融资产整体, 并将收到的对价确认为金融负债。

9.4 金融负债的分类及计量

本集团根据所发行金融工具的合同条款及其所反映的经济实质而非仅以法律形式, 结合金融负债和权益工具的定义, 在初始确认时将该金融工具或其组成部分分类为金融负债或权益工具。

金融负债在初始确认时划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和其他金融负债。本集团的金融负债全部为其他金融负债。

9.4.1 其他金融负债

除财务担保合同外的其他金融负债分类为以摊余成本计量的金融负债, 按摊余成本进行后续计量, 终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

本集团与交易对手方修改或重新议定合同, 未导致按摊余成本进行后续计量的金融负债终止确认, 但导致合同现金流量发生变化的, 本集团重新计算该金融负债的账面价值, 并将相关利得或损失计入当期损益。重新计算的该金融负债的账面价值, 本集团根据将重新议定或修改的合同现金流量按金融负债的原实际利率折现的现值确定。对于修改或重新议定合同所产生的所有成本或费用, 本集团调整修改后的金融负债的账面价值, 并在修改后金融负债的剩余期限内进行摊销。

财务担保合同是指当特定债务人到期不能按照最初或修改后的债务工具条款偿付债务时, 要求发行方向蒙受损失的合同持有人赔付特定金额的合同。财务担保合同在初始确认后按照损失准备金额以及初始确认金额扣除依据收入准则相关规定所确定的累计摊销额后的余额孰高进行计量。

9.5 金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的, 终止确认该金融负债或其一部分。本集团(借入方)与借出方之间签订协议, 以承担新金融负债方式替换原金融负债, 且新金融负债与原金融负债的合同条款实质上不同的, 本集团终止确认原金融负债, 并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的, 将终止确认部分的账面价值与支付的对价(包括转出的非现金资产或承担的新金融负债)之间的差额, 计入当期损益。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

9. 金融工具(续)

9.6 权益工具

权益工具是指能证明拥有本集团在扣除所有负债后的资产中的剩余权益的合同。本集团发行(含再融资)、回购、出售或注销权益工具作为权益的变动处理。本集团不确认权益工具的公允价值变动。与权益性交易相关的交易费用从权益中扣减。

本集团对权益工具持有方的分配作为利润分配处理，发放的股票股利不影响股东权益总额。

9.7 金融资产和金融负债的抵销

当本集团具有抵销已确认金融资产和金融负债的法定权利，且该种法定权利是当前可执行的，同时本集团计划以净额结算或同时变现该金融资产和清偿该金融负债时，金融资产和金融负债以相互抵销后的金额在资产负债表内列示。除此以外，金融资产和金融负债在资产负债表内分别列示，不予相互抵销。

10. 存货

10.1 存货的分类

存货包括航材消耗件、机上供应品、普通器材、低值易耗品、委托加工材料及其他。存货按成本进行初始计量。

10.2 发出存货的计价方法

存货发出时采用加权平均法核算确定发出存货的实际成本。

10.3 存货可变现净值的确定依据

资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。可变现净值是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。在确定存货的可变现净值时，以取得的确凿证据为基础，同时考虑持有存货的目的以及资产负债表日后事项的影响。

存货按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取存货跌价准备。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

10.4 存货的盘存制度

存货的盘存制度采用永续盘存制。

10.5 低值易耗品的摊销方法

低值易耗品采用一次转销法进行摊销。

三、重要会计政策和会计估计(续)

11. 持有待售的非流动资产及处置组

当本集团主要通过出售(包括具有商业实质的非货币性资产交换)而非持续使用一项非流动资产或处置组收回其账面价值时, 将其划分为持有待售类别。

分类为持有待售类别的非流动资产或处置组需同时满足以下条件:(1)根据类似交易中出售此类资产或处置组的惯例, 在当前状况下即可立即出售;(2)出售极可能发生, 即本集团已经就一项出售计划作出决议且获得确定的购买承诺, 预计出售将在一年内完成。

本集团以账面价值与公允价值减去出售费用后的净额孰低计量持有待售的非流动资产或处置组(除金融资产和递延所得税资产外)。账面价值高于公允价值减去出售费用后的净额的, 减记账面价值至公允价值减去出售费用后的净额, 减记的金额确认为资产减值损失, 计入当期损益, 同时计提持有待售资产减值准备。后续资产负债表日持有待售的非流动资产公允价值减去出售费用后的净额增加的, 恢复以前减记的金额, 并在划分为持有待售类别后确认的资产减值损失金额内转回, 转回金额计入当期损益。划分为持有待售类别前确认的资产减值损失不予转回。

持有待售的非流动资产或处置组中的非流动资产不计提折旧或摊销, 持有待售的处置组中负债的利息和其他费用继续予以确认。

12. 长期股权投资

12.1 共同控制、重大影响的判断标准

控制是指投资方拥有对被投资方的权力, 通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报, 并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。共同控制是指按照相关约定对某项安排所共有的控制, 并且该安排的相关活动必须经过分享控制权的参与方一致同意后才能决策。重大影响是指对被投资方的财务和经营政策有参与决策的权力, 但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。在确定能否对被投资单位实施控制或施加重大影响时, 已考虑投资方和其他方持有的被投资单位当期可转换公司债券、当期可执行认股权证等潜在表决权因素。

12.2 初始投资成本的确定

对于同一控制下的企业合并取得的长期股权投资, 在合并日按照被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付的现金、转让的非现金资产以及所承担债务账面价值之间的差额, 调整资本公积; 资本公积不足冲减的, 调整留存收益。以发行权益性证券作为合并对价的, 在合并日按照被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本, 按照发行股份的面值总额作为股本, 长期股权投资初始投资成本与所发行股份面值总额之间的差额, 调整资本公积; 资本公积不足冲减的, 调整留存收益。

对于非同一控制下的企业合并取得的长期股权投资, 在购买日按照合并成本作为长期股权投资的初始投资成本。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

12. 长期股权投资(续)

12.2 初始投资成本的确定(续)

合并方或购买方为企业合并发生的审计、法律服务、评估咨询等中介费用以及其他相关管理费用，于发生时计入当期损益。

除企业合并形成的长期股权投资外其他方式取得的长期股权投资，按成本进行初始计量。对于因追加投资能够对被投资单位实施重大影响或实施共同控制但不构成控制的，长期股权投资成本为按照《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》确定的原持有股权投资的公允价值加上新增投资成本之和。

12.3 后续计量及损益确认方法

12.3.1 按成本法核算的长期股权投资

公司财务报表采用成本法核算对子公司的长期股权投资。子公司是指本集团能够对其实施控制的被投资主体。

采用成本法核算的长期股权投资按初始投资成本计量。追加或收回投资调整长期股权投资的成本。当期投资收益按照享有被投资单位宣告发放的现金股利或利润确认。

12.3.2 按权益法核算的长期股权投资

本集团对联营企业和合营企业的投资采用权益法核算。联营企业是指本集团能够对其施加重大影响的被投资单位，合营企业是指本集团仅对该安排的净资产享有权利的合营安排。

采用权益法核算时，长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，不调整长期股权投资的初始投资成本；初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

采用权益法核算时，按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权投资的账面价值；按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值；对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动，调整长期股权投资的账面价值并计入资本公积。在确认应享有被投资单位净损益的份额时，以取得投资时被投资单位各项可辨认资产等的公允价值为基础，对被投资单位的净利润进行调整后确认。被投资单位采用的会计政策及会计期间与本公司不一致的，按照本公司的会计政策及会计期间对被投资单位的财务报表进行调整，并据以确认投资收益和其他综合收益。对于本集团与联营企业及合营企业之间发生的交易，投出或出售的资产不构成业务的，未实现内部交易损益按照享有的比例计算归属于本集团的部分予以抵销，在此基础上确认投资损益。但本集团与被投资单位发生的未实现内部交易损失，属于所转让资产减值损失的，不予以抵销。

在确认应分担被投资单位发生的净亏损时，以长期股权投资的账面价值和其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益减记至零为限。此外，如本集团对被投资单位负有承担额外损失的义务，则按预计承担的义务确认预计负债，计入当期投资损失。被投资单位以后期间实现净利润的，本集团在收益分享额弥补未确认的亏损分担额后，恢复确认收益分享额。

三、重要会计政策和会计估计(续)

12. 长期股权投资(续)

12.4. 长期股权投资处置

处置长期股权投资时，其账面价值与实际取得价款的差额，计入当期损益。

13. 投资性房地产

投资性房地产是指为赚取租金或资本增值，或两者兼有而持有的房地产，包括已出租的土地使用权和已出租的建筑物。

投资性房地产按照成本进行初始计量。与投资性房地产有关的后续支出，如果与该资产有关的经济利益很可能流入且其成本能够可靠地计量，则计入投资性房地产成本。其他后续支出，于发生时计入当期损益。

本集团采用成本模式对投资性房地产进行后续计量，并按照与房屋建筑物或土地使用权一致的政策进行折旧或摊销。

投资性房地产的折旧采用年限平均法计提，各类资产的预计使用寿命、预计净残值率及年折旧率如下：

类别	预计使用寿命	预计净残值率	年折旧率
房屋及建筑物	20-35年	5%	2.71% - 4.75%
土地使用权	50年	—	2%

投资性房地产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的差额计入当期损益。

14. 固定资产

14.1 确认条件

固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的，使用寿命超过一个会计年度的有形资产。固定资产仅在与有关的经济利益很可能流入本集团，且其成本能够可靠地计量时才予以确认。

固定资产按照成本进行初始计量。购置固定资产的成本包括购买价款、相关税费、以及为使固定资产达到预定可使用状态前所发生的可直接归属于该资产的其他支出。

在购买飞机或相关设备时，本集团会从制造商处取得各种记账回扣。该记账回扣会在飞机或相关设备交付时，用于抵减购买飞机或相关设备成本。

与固定资产有关的后续支出，如果与该固定资产有关的经济利益很可能流入且其成本能可靠地计量，则计入固定资产成本，并终止确认被替换部分的账面价值。除此以外的其他后续支出，在发生时计入当期损益。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

14. 固定资产(续)

14.2 折旧方法

固定资产的折旧辨用年限平均法计提，各类固定资产的预计使用寿命、预计净残值率及年折旧率如下：

类别	预计使用寿命	预计净残值率	年折旧率
飞机及发动机核心件与 发动机辅助动力装置	15 - 30年	5%	3.17% - 6.33%
飞机替换件	5 - 12年	—	8.33% - 20.00%
发动机替换件	3 - 15年	—	6.67% - 33.33%
房屋及建筑物	5 - 50年	3% - 5%	1.90% - 19.40%
高价周转件	3 - 15年	—	6.67% - 33.33%
其他设备	3 - 20年	0 - 5%	4.75% - 33.33%

固定资产的各组成部分具有不同使用寿命或者以不同方式为本集团提供经济利益的，适用不同折旧率。

预计净残值是指假定固定资产预计使用寿命已满并处于使用寿命终了时的预期状态，本集团目前从该项资产处置中获得的扣除预计处置费用后的金额。

14.3 其他说明

当固定资产处置时或预期通过使用或处置不能产生经济利益时，终止确认该固定资产。固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的差额计入当期损益。

本集团至少于年度终了对固定资产的预计使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如发生改变则作为会计估计变更处理。

三、重要会计政策和会计估计(续)

15. 在建工程

在建工程按实际成本计量。实际成本包括在建期间发生的各项工程支出、工程达到预定可使用状态前的资本化的借款费用以及其他相关费用等。在建工程不计提折旧。在建工程在达到预定可使用状态后结转为固定资产。

16. 借款费用

可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的借款费用, 在资产支出已经发生、借款费用已经发生、为使资产达到预定可使用或可销售状态所必要的购建或生产活动已经开始时, 开始资本化; 购建或者生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用状态时, 停止资本化。如果符合资本化条件的资产在购建或生产过程中发生非正常中断、并且中断时间连续超过3个月的, 暂停借款费用的资本化, 直至资产的购建或生产活动重新开始。其余借款费用在发生当期确认为费用。

专门借款当期实际发生的利息费用, 减去尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额予以资本化; 一般借款根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率, 确定资本化金额。资本化率根据一般借款的加权平均利率计算确定。资本化期间内, 外币专门借款的汇兑差额全部予以资本化; 外币一般借款的汇兑差额计入当期损益。

17. 无形资产

无形资产主要包括土地使用权、电脑软件、星空联盟入盟权等。

无形资产按成本进行初始计量。使用寿命有限的无形资产自可供使用时起, 对其原值减去预计净残值和已计提的减值准备累计金额在其预计使用寿命内采用直线法分期平均摊销。使用寿命不确定的无形资产不予摊销。本集团各类无形资产预计净残值为零。无形资产按照其能为本集团带来经济利益的期限确定使用寿命, 无法预见其受益年限的作为使用寿命不确定的无形资产。

各项主要无形资产的使用寿命如下:

	使用寿命
土地使用权	40 - 67年
电脑软件	5 - 10年
星空联盟入盟权	不确定

星空联盟入盟权于本公司加入该联盟期间内持续有效, 因此使用寿命不确定。

期末, 对使用寿命有限的无形资产的使用寿命和摊销方法进行复核, 必要时进行调整。

本集团对于研究阶段的支出, 于发生时计入当期损益。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

18. 长期资产减值

本集团在每一个资产负债表日检查长期股权投资、采用成本法计量的投资性房地产、固定资产、使用权资产、在建工程、使用寿命确定的无形资产是否存在可能发生减值的迹象。如果该等资产存在减值迹象，则估计其可收回金额。使用寿命不确定的无形资产，即使不存在减值迹象，每年均进行减值测试。

估计资产的可收回金额以单项资产为基础，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，则以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。可收回金额为资产或者资产组的公允价值减去处置费用后的净额与其预计未来现金流量的现值两者之中的较高者。

如果资产或资产组的可收回金额低于其账面价值，按其差额计提资产减值准备，并计入当期损益。

商誉至少在每年年度终了进行减值测试。对商誉进行减值测试时，结合与其相关的资产组或者资产组组合进行。即，自购买日起将商誉的账面价值按照合理的方法分摊到能够从企业合并的协同效应中受益的资产组或资产组组合，如包含分摊的商誉的资产组或资产组组合的可收回金额低于其账面价值的，确认相应的减值损失。减值损失金额首先抵减分摊到该资产组或资产组组合的商誉的账面价值，再根据资产组或资产组组合中除商誉以外的其他各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减其他各项资产的账面价值。

上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不予转回。

19. 长期待摊费用

长期待摊费用为已经发生但应由本期和以后各期负担的分摊期限在一年以上的各项费用，包括固定资产改良支出和制服费等。长期待摊费用在预计受益期间分期平均摊销。

20. 职工薪酬

20.1 短期薪酬的会计处理方法

本集团在职工为其提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。本集团发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。

本集团为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及本集团按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工为本集团提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，确认相应负债，并计入当期损益或相关资产成本。

三、重要会计政策和会计估计(续)

20. 职工薪酬(续)

20.2 离职后福利的会计处理方法

离职后福利分类为设定提存计划和设定受益计划。

本集团在职工为其提供服务的会计期间, 将根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债, 并计入当期损益或相关资产成本。本集团参与的设定提存计划主要为基本养老保险和企业年金计划。

按照中国有关法规要求, 本集团职工参加由政府机构设立管理的社会保障体系中的基本养老保险。基本养老保险的缴费金额按国家规定的基准和比例计算。

本公司、深圳航空有限责任公司(以下简称“深圳航空”)、北京航空有限责任公司(以下简称“北京航空”)、大连航空有限责任公司(以下简称“大连航空”)、北京金凤凰人力资源服务有限公司(以下简称“金凤凰”)、浙江航空服务有限公司(以下简称“浙江航服”)、国航进出口有限公司(以下简称“国航进出口”)、上海国航航空服务有限公司(以下简称“上海航服”)、成都富凯飞机工程服务有限公司(以下简称“成都富凯”)、北京飞机维修工程有限公司(以下简称“飞机维修公司”)、中国国际航空内蒙古有限公司(以下简称“内蒙航空”)及中国航空集团财务有限责任公司(以下简称“中航财务公司”)已实施企业年金计划, 员工可自愿参加。

本公司子公司飞机维修公司为其年金计划实施前的退休人员每月提供企业养老补贴(“退休后福利计划”)。该项退休后福利属于设定受益计划。

对于设定受益计划, 本集团根据预期累计福利单位法确定的公式将设定受益计划产生的福利义务归属于职工提供服务的期间, 并计入当期损益或相关资产成本。设定受益计划产生的职工薪酬成本划分为下列组成部分:

- (1) 服务成本(包括当期服务成本、过去服务成本和结算利得和损失);
- (2) 设定受益计划义务的利息费用;
- (3) 重新计量设定受益计划净负债所产生的变动。

服务成本及设定受益计划义务的利息费用计入当期损益。重新计量设定受益计划净负债所产生的变动(包括精算利得或损失)计入其他综合收益, 该部分其他综合收益在以后期间不能重分类计入损益。

20.3 辞退福利的会计处理方法

本集团向职工提供辞退福利的, 在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债, 并计入当期损益: 本集团不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时; 本集团确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

21. 预计负债

当与或有事项相关的义务是本集团承担的现时义务，且履行该义务很可能导致经济利益流出，以及该义务的金额能够可靠地计量，则确认为预计负债。

在资产负债表日，考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素，按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数对预计负债进行计量。如果货币时间价值影响重大，则以预计未来现金流出折现后的金额确定最佳估计数。

如果清偿预计负债所需支出全部或部分预期由第三方补偿的，补偿金额在基本确定能够收到时，作为资产单独确认，且确认的补偿金额不超过预计负债的账面价值。

22. 收入

本集团的收入主要来源于如下业务类型：

- (1) 提供运输服务收入，包括客运和货邮运输收入；
- (2) 其他提供劳务和销售商品收入。

本集团在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务控制权时，按照分摊至该项履约义务的交易价格确认收入。履约义务，是指合同中本集团向客户转让可明确区分商品或服务的承诺。交易价格，是指本集团因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，但不包含代第三方收取的款项以及本集团预期将退还给客户的款项。

满足下列条件之一的，属于在某一时间段内履行的履约义务，本集团按照履约进度，在一段时间内确认收入：(1)客户在本集团履约的同时即取得并消耗本集团履约所带来的经济利益；(2)客户能够控制本集团履约过程中在建的商品；(3)本集团履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本集团在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。否则，本集团在客户取得相关商品或服务控制权的时点确认收入。

合同中包含两项或多项履约义务的，本集团在合同开始日，按照各单项履约义务所承诺商品或服务的单独售价的相对比例，将交易价格分摊至各单项履约义务。

本集团主要提供客运和货邮运输服务，将所出售的客票票证或签订的货邮订单作为一项合同，并将除下述常旅客奖励计划外的提供运输服务作为一项履约义务，于本集团提供运输服务时按照分摊至该项履约义务的交易价格确认收入。本集团出售的机票在尚未承运时计入流动负债，通过“国内票证结算”或“国际票证结算”进行核算。

客户额外购买选择权

客户额外购买选择权指本集团常旅客奖励计划，对于向客户提供了重大权利的额外购买选择权，本集团将其作为单项履约义务，在客户未来行使购买选择权取得相关商品或服务控制权时，或者该选择权失效时，确认相应的收入。

三、重要会计政策和会计估计(续)

22. 收入(续)

客户额外购买选择权(续)

在本集团执行的常旅客奖励计划下, 根据累计飞行里程提供飞行或商品奖励予会员。本集团建立了较为复杂的信息技术系统, 追踪每项销售的服务提供时点, 并追踪派发的常旅客里程及后续的兑换及使用里程数的情况。在提供运输服务时, 根据运输服务与奖励里程单独售价的相对比例, 将收到的价款在运输服务和奖励里程之间进行分配, 将奖励里程所分配的金额列报为合同负债(预计一年后到期部分计入其他非流动负债)。合同负债在会员兑换里程并取得相关奖励商品或服务的控制权或里程失效时结转计入当期损益。

客户未行使的合同权利

当本集团出售的机票款项无需退回, 且客户可能会放弃其全部或部分合同权利时, 本集团预期将有权获得与客户所放弃的合同权利相关的金额的, 按照客户行使合同权利的模式按比例将上述金额确认为收入; 否则, 本集团只有在客户要求履行剩余履约义务的可能性极低时, 才将上述负债的相关余额转为收入。

本集团的其他收入主要包括地面服务、飞机维修等提供劳务收入及机上商品销售等销售商品收入, 收入在客户取得相关商品或服务的控制权时确认。

23. 政府补助

政府补助是指本集团从政府无偿取得货币性资产和非货币性资产。政府补助在能够满足政府补助所附条件且能够收到时予以确认。

政府补助为货币性资产的, 按照收到或应收的金额计量。政府补助为非货币性资产的, 按照公允价值计量; 公允价值不能可靠取得的, 按照名义金额计量。按照名义金额计量的政府补助, 直接计入当期损益。

23.1 与资产相关的政府补助判断依据及会计处理方法

本集团与资产相关的政府补助主要是用于飞机改造或其他形成长期资产相关的政府补助。

与资产相关的政府补助确认为递延收益, 在相关资产的使用寿命内平均分配计入当期损益。

23.2 与收益相关的政府补助判断依据及会计处理方法

本集团与收益相关的政府补助主要为各类航线补贴。

与收益相关的政府补助, 用于补偿以后期间的相关成本费用或损失的, 确认为递延收益, 并在确认相关成本费用或损失的期间计入当期损益; 用于补偿已经发生的相关成本费用或损失的, 直接计入当期损益。

与本集团日常活动相关的政府补助, 按照经济业务实质, 计入其他收益。与本集团日常活动无关的政府补助, 计入营业外收支。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

24. 递延所得税资产/递延所得税负债

所得税费用包括当期所得税和递延所得税。

24.1 当期所得税

资产负债表日，对于当期和以前期间形成的当期所得税负债(或资产)，以按照税法规定计算的预期应交纳(或返还)的所得税金额计量。

24.2 递延所得税资产及递延所得税负债

对于某些资产、负债项目的账面价值与其计税基础之间的差额，以及未作为资产和负债确认但按照税法规定可以确定其计税基础的项目的账面价值与计税基础之间的差额产生的暂时性差异，采用资产负债表债务法确认递延所得税资产及递延所得税负债。

一般情况下所有暂时性差异均确认相关的递延所得税。但对于可抵扣暂时性差异，本集团以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限，确认相关的递延所得税资产。此外，与商誉的初始确认相关的，以及与既不是企业合并、发生时也不影响会计利润和应纳税所得额(或可抵扣亏损)的交易中产生的资产或负债的初始确认有关的暂时性差异，不予确认有关的递延所得税资产或负债。

对于能够结转以后年度的可抵扣亏损及税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

本集团确认与子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异产生的递延所得税负债，除非本集团能够控制暂时性差异转回的时间，而且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回。对于与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，只有当暂时性差异在可预见的未来很可能转回，且未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额时，本集团才确认递延所得税资产。

资产负债表日，对于递延所得税资产和递延所得税负债，根据税法规定，按照预期收回相关资产或清偿相关负债期间的适用税率计量。

除与直接计入其他综合收益或股东权益的交易和事项相关的当期所得税和递延所得税计入其他综合收益或股东权益，以及企业合并产生的递延所得税调整商誉的账面价值外，其余当期所得税和递延所得税费用或收益计入当期损益。

资产负债表日，对递延所得税资产的账面价值进行复核，如果未来很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

24.3 所得税的抵销

当拥有以净额结算的法定权利，且意图以净额结算或取得资产、清偿负债同时进行，本集团当期所得税资产及当期所得税负债以抵销后的净额列报。

当拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权利，且递延所得税资产及递延所得税负债是与同一税收征管部门对同一纳税主体征收的所得税相关或者是对不同的纳税主体相关，但在未来每一具有重要性的递延所得税资产及负债转回的期间内，涉及的纳税主体意图以净额结算当期所得税资产和负债或是同时取得资产、清偿负债时，本集团递延所得税资产及递延所得税负债以抵销后的净额列报。

三、重要会计政策和会计估计(续)

25. 租赁

租赁, 是指在一定期间内, 出租人将资产的使用权让与承租人以获取对价的合同。

对于首次执行日后签订或变更的合同, 在合同开始/变更日, 本集团评估该合同是否为租赁或者包含租赁。除非合同条款和条件发生变化, 本集团不重新评估合同是否为租赁或者包含租赁。

25.1 本集团作为承租人

使用权资产

除短期租赁和低价值资产租赁外, 本集团在租赁期开始日对租赁确认使用权资产。租赁期开始日, 是指出租人提供租赁资产使其可供本集团使用的起始日期。使用权资产按照成本进行初始计量。该成本包括:

- 租赁负债的初始计量金额;
- 在租赁期开始日或之前支付的租赁付款额, 存在租赁激励的, 扣除已享受的租赁激励相关金额;
- 本集团发生的初始直接费用;
- 本集团为拆卸及移除租赁资产、复原租赁资产所在场地或将租赁资产恢复至租赁条款约定状态预计将发生的成本。

在租赁期开始日后, 发生重新计量租赁负债时, 相应调整使用权资产账面价值。

本集团能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的, 使用权资产在租赁资产剩余使用寿命内计提折旧。无法合理确定租赁期届满时能够取得租赁资产所有权的, 在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内计提折旧。

本集团按照《企业会计准则第8号——资产减值》的相关规定来确定使用权资产是否已发生减值并进行会计处理。

租赁负债

除短期租赁和低价值资产租赁外, 本集团在租赁期开始日按照该日尚未支付的租赁付款额的现值对租赁负债进行初始计量。在计算租赁付款额的现值时, 本集团采用租赁内含利率作为折现率, 无法确定租赁内含利率的, 采用增量借款利率作为折现率。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

25. 租赁(续)

25.1 本集团作为承租人(续)

租赁负债(续)

租赁付款额是指本集团向出租人支付的与在租赁期内使用租赁资产的权利相关的款项，包括：

- 固定付款额及实质固定付款额，存在租赁激励的，扣除租赁激励相关金额；
- 取决于指数或比率的可变租赁付款额；
- 本集团合理确定将行使的购买选择权的行权价格；
- 租赁期反映出本集团将行使终止租赁选择权的，行使终止租赁选择权需支付的款项；
- 根据本集团提供的担保余值预计应支付的款项。

取决于指数或比率的可变租赁付款额在初始计量时根据租赁期开始日的指数或比率确定。未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

租赁期开始日后，本集团按照固定的周期性利率计算租赁负债在租赁期内各期间的利息费用。

在租赁期开始日后，发生下列情形的，本集团重新计量租赁负债，并调整相应的使用权资产：

- 因租赁期变化或购买选择权的评估结果发生变化的，本集团按变动后租赁付款额和修订后的折现率计算的现值重新计量租赁负债；
- 根据担保余值预计的应付金额或者用于确定租赁付款额的指数或者比率发生变动，本集团按照变动后的租赁付款额和原折现率计算的现值重新计量租赁负债。租赁付款额的变动源自浮动利率变动的，使用修订后的折现率。

短期租赁和低价值资产租赁

本集团对房屋及建筑物和其他设备的短期租赁以及低价值资产租赁，选择不确认使用权资产和租赁负债。短期租赁，是指在租赁期开始日，租赁期不超过12个月且不包含购买选择权的租赁。低价值资产租赁，是指单项租赁资产为全新资产时价值较低的租赁。本集团将短期租赁和低价值资产租赁的租赁付款额，在租赁期内各个期间按照直线法计入当期损益。

租赁变更

租赁发生变更且同时符合下列条件的，本集团将该租赁变更作为一项单独租赁进行会计处理：

- 该租赁变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；
- 增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

租赁变更未作为一项单独租赁进行会计处理的，在租赁变更生效日，本集团重新分摊变更后合同的对价，重新确定租赁期，并按照变更后租赁付款额和修订后的折现率计算的现值重新计量租赁负债。

三、重要会计政策和会计估计(续)

25. 租赁(续)

25.2 本集团作为出租人

租赁的分类

实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁为融资租赁。融资租赁以外的其他租赁为经营租赁。

本集团作为出租人记录经营租赁业务

在租赁期内各个期间, 本集团采用直线法, 将经营租赁的租赁收款额确认为租金收入。本集团发生的与经营租赁有关的初始直接费用于发生时予以资本化, 在租赁期内按照与租金收入确认相同的基础进行分摊, 分期计入当期损益。

本集团取得的与经营租赁有关的未计入租赁收款额的可变租赁收款额, 在实际发生时计入当期损益。

转租赁

本公司作为转租出租人, 将原租赁及转租赁合同作为两个合同单独核算。本公司基于原租赁产生的使用权资产, 而不是原租赁的标的资产, 对转租赁进行分类。

租赁变更

经营租赁发生变更的, 本集团自变更生效日起将其作为一项新租赁进行会计处理, 与变更前租赁有关的预收或应收租赁收款额视为新租赁的收款额。

25.3 售后租回交易

本集团作为卖方及承租人

本集团按照收入准则的规定, 评估确定售后租回交易中的资产转让是否属于销售。该资产转让不属于销售的, 本集团继续确认被转让资产, 同时确认一项与转让收入等额的金融负债, 并按照《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》对该金融负债进行会计处理。该资产转让属于销售的, 本集团按原资产账面价值中与租回获得的使用权有关的部分, 计量售后租回所形成的使用权资产, 并仅就转让至出租人的权利确认相关利得或损失。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

26. 公允价值的计量

除特别声明外，本集团按下述原则计量公允价值：

公允价值是市场参与者在计量日发生的有序交易中，出售一项资产所能收到或者转移一项负债所需支付的价格。

本集团估计公允价值时，考虑市场参与者在计量日对相关资产或负债进行定价时考虑的特征(包括资产状况及所在位置、对资产出售或者使用的限制等)，并采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术。使用的估值技术主要包括市场法和收益法。

公允价值计量基于公允价值的输入值的可观察程度以及该等输入值对公允价值计量整体的重要性，被划分为三个层次：

- 第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价。
- 第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值。
- 第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值。

27. 日常维修及大修准备

本集团持有的若干以租赁方式租入飞机，根据相关租赁协议，本集团需要对其定期开展维修工作，以保证归还飞机时达到约定状态。为此，本集团在每个资产负债表日估计该等租入飞机的退租大修准备，与此相关的大修成本按飞机已飞行小时为基准计算并在租赁期间内计提。计提的退租大修准备与大修实际支出之间的差额计入进行大修期间的当期损益。

飞机及发动机需要在大修时更换的大修件的成本及相关人工支出等予以资本化，并在预计大修周期内计提折旧。上一次大修支出的任何剩余账面金额一次性计入当期损益。

例行保养、维修费用在发生时于当期损益内列支。

28. 利润分配

资产负债表日后，经审议批准的利润分配方案中拟分配的股利或利润，不确认为资产负债表日的负债，在附注中单独披露。

29. 关联方

一方控制、共同控制另一方或对另一方施加重大影响，以及两方或两方以上同受一方控制、共同控制的，构成关联方。关联方可为个人或企业。仅仅同受国家控制而不存在其他关联方关系的企业，不构成关联方。

此外，本公司同时根据中国证券监督管理委员会(以下简称“证监会”)颁布的《上市公司信息披露管理办法》确定本集团或本公司的关联方。

三、重要会计政策和会计估计(续)

30. 分部报告

本集团以内部组织结构、管理要求、内部报告制度为依据确定经营分部。如果两个或多个经营分部存在相似经济特征且同时在各单项产品或劳务的性质、生产过程的性质、产品或劳务的客户类型、销售产品或提供劳务的方式、生产产品及提供劳务受法律及行政法规的影响等方面具有相同或相似性的, 可以合并为一个经营分部。本集团以经营分部为基础考虑重要性原则后确定报告分部。

本集团在编制分部报告时, 分部间交易收入按实际交易价格为基础计量。编制分部报告所采用的会计政策与编制本集团财务报表所采用的会计政策一致。

31. 主要会计判断和估计

编制财务报表时, 本集团管理层需要运用估计和假设, 这些估计和假设会对会计政策的应用及资产、负债、收入及费用的金额产生影响。实际情况可能与这些估计不同。本集团管理层对估计涉及的关键假设和不确定因素的判断进行持续评估, 会计估计变更的影响在变更当期和未来期间予以确认。

除附注五、31载有关于设定受益计划类的离职后福利和附注十载有关于金融工具公允价值的假设和风险因素的数据外, 其他主要估计金额的不确定因素如下:

商誉减值

本集团至少每年测试商誉是否发生减值。这要求对分配了商誉的资产组或者资产组组合的未来现金流量的现值进行预计。对未来现金流量的现值进行预计时, 本集团需预计该资产组或者资产组组合产生的未来现金流量, 同时选择恰当的折现率确定未来现金流量的现值。

除金融资产之外的非流动资产减值(除商誉外)

本集团于资产负债表日对除金融资产之外的非流动资产判断是否存在可能发生减值的迹象, 当存在减值迹象时进行减值测试。除此之外, 对使用寿命不确定的无形资产每年进行减值测试。资产或资产组的可收回金额根据资产或资产组的预计未来现金流量的现值与其公允价值减去处置费用后的净额之间较高者确定。在估计其预计未来现金流量的现值时, 预计资产或资产组的未来现金流量并采用折现率折现后确定。管理层在合理和有依据的基础上对资产的使用情况进行会计估计并预测未来现金流量, 并采用反映当前市场的货币时间价值和与该资产有关的特定风险的折现率确定未来现金流量的现值。

飞机退租大修准备

飞机的退租大修准备在租赁期间进行预提并记入当期损益, 退租大修准备的计算涉及多项可变因素及假设, 包括飞机的预计使用情况和预计维修成本等。这些可变因素及假设在很大程度上是根据以往修理相同或相似型号的飞机的历史数据进行判断及估计的。不同的判断及估计可能会影响预提的退租大修准备金额并影响当期损益。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

31. 主要会计判断和估计(续)

常旅客奖励计划

本集团实行常旅客奖励计划，本集团根据运输服务与奖励里程单独售价的相对比例，将收到的价款在运输服务和奖励里程之间进行分配，将奖励里程分配的金额确认为合同负债(预计一年后到期部分计入其他非流动负债)，运输服务分配的金额在服务提供时确认为当期收入，因此需要对奖励里程的单独售价进行估计。奖励里程单独售价的厘定涉及对兑换率的估计。预计兑换率是根据历史数据并考虑未来年度预计兑换的情况确定的，因此不同的判断及估计可能会影响合同负债、其他非流动负债及当期损益的金额。

预计超期票证收入

超期票证是旅客购票后并未按照票面所载的承运日期旅行且未改签为新的日期，但旅客仍有权利在未来一定时期内使用该客票并要求本集团提供运输服务。当本集团出售的机票款项无需退回，且客户可能会放弃其全部或部分合同权利时，本集团预期将有权获得与客户所放弃的合同权利相关的金额按照客户行使合同权利的模式按比例确认为收入。本集团根据过往的历史经验估计旅客最终未行使的合同权利的比例，不同的判断及估计可能会影响当期预计的超期票证收入金额，本集团于2019年12月31日的票证结算金额已考虑相关调整的影响。

递延所得税资产

在估计未来期间能够取得足够的应纳税所得额用以利用可抵扣暂时性差异时，本集团以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限，并以预期收回该资产期间的适用所得税税率为基础计算并确认相关递延所得税资产。本集团需要运用判断来估计未来取得应纳税所得额的时间和金额，并根据现行的税收政策及其他相关政策对未来的适用所得税税率进行合理的估计和判断，以决定应确认的递延所得税资产的金额。如果未来期间实际产生的利润的时间和金额或者实际适用所得税税率与管理层的估计存在差异，该差异将对递延所得税资产的金额产生影响。

32. 重要会计政策变更

新租赁准则

本集团自2019年1月1日(“首次执行日”)起执行财政部于2018年修订的《企业会计准则第21号——租赁》(以下简称“新租赁准则”，修订前的租赁准则简称“原租赁准则”)。新租赁准则完善了租赁的定义，增加了租赁的识别、分拆和合并等内容；取消承租人经营租赁和融资租赁的分类，要求在租赁期开始日对所有租赁(短期租赁和低价值资产租赁除外)确认使用权资产和租赁负债。改进了承租人对租赁的后续计量，增加了选择权重估和租赁变更情形下的会计处理；并增加了相关披露要求。本集团修订后的作为承租人和出租人对租赁的确认和计量的会计政策参见附注三、25。

对于首次执行日前已存在的合同，本集团在首次执行日选择不重新评估其是否为租赁或者包含租赁。

新租赁准则依据合同中一方是否让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价来确定合同是否为租赁或者包含租赁。新租赁准则中租赁的定义并未对本集团满足租赁定义的合同的范围产生重大影响。

三、重要会计政策和会计估计(续)

32. 重要会计政策变更(续)

新租赁准则(续)

本集团作为承租人

本集团根据首次执行新租赁准则的累积影响数, 调整首次执行日留存收益及财务报表其他相关项目金额, 不调整可比期间信息。

对于首次执行日前除低价值租赁外的经营租赁, 本集团根据每项租赁选择采用下列一项或多项简化处理:

- 将于首次执行日后12个月内完成的租赁, 作为短期租赁处理;
- 计量租赁负债时, 具有相似特征的租赁采用同一折现率;
- 使用权资产的计量不包含初始直接费用;
- 存在续租选择权或终止租赁选择权的, 本集团根据首次执行日前选择权的实际行使及其他最新情况确定租赁期;
- 作为使用权资产减值测试的替代, 本集团根据《企业会计准则第13号——或有事项》评估包含租赁的合同在首次执行日前是否为亏损合同, 并根据首次执行日前计入资产负债表的亏损准备金额调整使用权资产。

对于首次执行日前的经营租赁, 本集团按照下列方法计量使用权资产:

- 对于飞机及发动机租赁, 假设自租赁期开始日即采用本准则的账面价值(采用首次执行日的承租人增量借款利率作为折现率);
- 对于除飞机及发动机租赁外的其他租赁, 采用与租赁负债相等的金额, 并根据预付租金进行必要调整。

对于首次执行日前的融资租赁, 本集团在首次执行日按照融资租入资产和应付融资租赁款的原账面价值, 分别计量使用权资产和租赁负债。

本集团于2019年1月1日确认租赁负债人民币93,548,961千元、使用权资产人民币106,281,400千元。对于首次执行日前的经营租赁, 采用本公司及本集团内相关子公司作为承租人在首次执行日增量借款利率折现后的现值计量租赁负债, 本公司及本集团内相关子公司使用的加权平均增量借款利率范围为3.90%-4.89%。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

32. 重要会计政策变更(续)

新租赁准则(续)

本集团作为承租人(续)

本集团于2019年1月1日确认的租赁负债与2018年度财务报表中披露的重大经营租赁承诺的差额信息如下：

项目	注	2019年 1月1日
一、2018年12月31日经营租赁承诺		51,395,439
减：增值税		6,067,742
不含增值税的2018年12月31日经营租赁承诺		45,327,697
按首次执行日增量借款利率折现计算的租赁负债		41,209,140
减：确认豁免—短期租赁		633,655
确认豁免—低价值资产租赁		205
执行新租赁准则确认的与原经营租赁相关的租赁负债		40,575,280
加：2018年12月31日应付融资租赁款	1	52,973,681
二、2019年1月1日租赁负债		93,548,961
列示为：		
流动负债		12,224,913
非流动负债		81,324,048

2019年1月1日本集团使用权资产的账面价值构成如下：

项目	注	2019年 1月1日
使用权资产：		
对于首次执行日前的经营租赁确认的使用权资产		34,107,831
重分类预付租金		559,580
原租赁准则下确认为固定资产的融资租入资产	1	69,288,713
售后租回确认的使用权资产	2	(52,522)
复原成本		2,377,798
合计		106,281,400

按类别构成如下：

项目	2019年1月1日
飞机及发动机	105,128,019
房屋及建筑物	1,141,040
其他	12,341
合计	106,281,400

三、重要会计政策和会计估计(续)

32. 重要会计政策变更(续)

新租赁准则(续)

本集团作为承租人(续)

注1:本集团将原租赁准则下分类为融资租赁且尚在租赁期内的账面价值为人民币69,288,713千元资产确认为使用权资产。同时,本集团将人民币7,125,586千元和人民币45,848,095千元的应付融资租赁款重分类为一年内到期的非流动负债和租赁负债。

注2:本集团将原租赁准则下作为销售和经营租赁进行会计处理的售后租回交易按照与首次执行日存在的其他经营租赁相同的方法进行会计处理,根据首次执行日前计入长期待摊费用和递延收益的金额调整使用权资产。

本集团作为出租人

本集团对于作为出租人的租赁不做过渡调整,自首次执行日起按照新租赁准则进行会计处理。

售后租回交易

对于首次执行日前已存在的售后租回交易,本集团在首次执行日不重新评估资产转让是否符合收入准则作为销售进行会计处理的规定。对于首次执行日后的交易,本集团作为卖方和承租人按照收入准则的规定,评估确定售后租回交易中的资产转让是否属于销售。

执行新租赁准则对本集团2019年1月1日未分配利润的影响列示如下:

项目	2019年1月1日执行新租赁准则的影响
对于首次执行日前的经营租赁确认使用权资产	34,107,831
对于首次执行日前的经营租赁确认租赁负债	(40,575,280)
本集团的联营公司首次执行新租赁准则的影响	(1,175,623)
所得税影响	1,553,393
盈余公积	456,307
少数股东权益	528,826
合计	(5,104,546)



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

32. 重要会计政策变更(续)

新租赁准则(续)

售后租回交易(续)

于2019年1月1日，首次施行新租赁准则对本集团资产、负债和股东权益的影响汇总如下：

项目	2018年 12月31日	施行新租赁 准则影响	2019年 1月1日
预付款项	1,188,879	(559,580)	629,299
使用权资产		106,281,400	106,281,400
固定资产	160,402,819	(69,288,713)	91,114,106
长期待摊费用	606,105	(93,994)	512,111
递延所得税资产	2,775,467	1,553,393	4,328,860
长期股权投资	16,540,888	(1,175,623)	15,365,265
一年内到期的非流动负债	13,441,489	5,099,327	18,540,816
租赁负债		81,324,048	81,324,048
应付融资租赁款	45,848,095	(45,848,095)	
预计负债	431,705	2,377,798	2,809,503
递延收益	647,973	(146,516)	501,457
未分配利润	42,880,893	(5,104,546)	37,776,347
盈余公积	10,409,470	(456,307)	9,953,163
少数股东权益	7,340,693	(528,826)	6,811,867

于2019年1月1日，首次施行新租赁准则对本公司资产、负债和股东权益的影响汇总如下：

项目	2018年 12月31日	施行新租赁 准则影响	2019年 1月1日
预付款项	787,964	(381,990)	405,974
使用权资产		74,105,033	74,105,033
固定资产	114,433,435	(48,526,018)	65,907,417
递延所得税资产	2,340,262	1,238,419	3,578,681
长期股权投资	24,707,500	(847,813)	23,859,687
长期应收款	477,016	579,965	1,056,981
一年内到期的非流动负债	10,432,216	3,590,133	14,022,349
租赁负债		56,136,927	56,136,927
应付融资租赁款	30,729,202	(30,729,202)	
预计负债	88,705	1,732,809	1,821,514
未分配利润	28,573,193	(4,106,764)	24,466,429
盈余公积	10,372,364	(456,307)	9,916,057

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

三、重要会计政策和会计估计(续)

32. 重要会计政策变更(续)

财务报表列报格式

本集团按财政部于2019年4月30日颁布的《关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》(财会〔2019〕6号, 以下简称“财会6号文件”)编制2019年度财务报表。财会6号文件对资产负债表和利润表的列报项目进行了修订, 将“应收票据及应收账款”项目分拆为“应收票据”和“应收账款”两个项目, 将“应付票据及应付账款”项目分拆为“应付票据”和“应付账款”两个项目, 同时明确或修订了“一年内到期的非流动资产”、“递延收益”、“其他权益工具”、“研发费用”、“财务费用”项目下的“利息收入”、“其他收益”、“资产处置收益”、“营业外收入”和“营业外支出”行目的列报内容, 调整了“资产减值损失”项目的列示位置, 明确了“其他权益工具持有者投入资本”项目的列报内容。对于上述列报项目的变更, 本集团对上年比较数据进行了追溯调整。

四、税项

1. 主要税种及税率

税种	计税依据	税率
企业所得税	应纳税所得额	注1
增值税	按税法规定计算的销售货物和应税劳务收入(主要包括运输及地面服务收入)为基础计算销项税额, 在扣除当期允许抵扣的进项税额后, 差额部分为应交增值税	6%、10%或16% 2019年4月1日后采用6%、9%或13%(注2)
城市维护建设税	按实际缴纳的增值税计征	5%或7%
教育费附加	按实际缴纳的增值税计征	3%
地方教育基金	按实际缴纳的增值税计征	2%
关税	租赁飞机及进口的飞机整机	
	-25-45吨	5%
	-45吨以上	1%
	飞机机载设备、机舱设备及零部件	按《关于调整若干商品进出口关税税率的通知》的税率
民航发展基金	根据航线类别、飞机最大起飞全重、飞行里程的征收标准计征	按《财政部关于调整部分政府性基金有关政策的通知》征收(注3)

注1: 本集团内除附注四、2(3)所载的分公司以及附注四、2(4)、附注四、2(5)所载的子公司适用15%的优惠税率政策外, 所有位于中国大陆的集团内公司均适用25%的企业所得税率。

本公司的子公司中航兴业有限公司(以下简称“中航兴业”)及Air China Development Corporation (Hong Kong) Limited (以下简称“香港发展”)于中国香港注册成立, 按中国香港法定的所得税税率8.25%或16.5%计算缴纳企业所得税。Air Macau Company Limited (以下简称“澳门航空”)于澳门注册成立, 按澳门法定的所得税率12%计算缴纳企业所得税。

注2: 根据《财政部、税务总局、海关总署关于深化增值税改革有关政策的公告》(财政部税务总局海关总署公告2019年第39号), 增值税一般纳税人发生增值税应税销售行为或者进口货物, 原适用16%和10%税率的, 税率分别调整为13%和9%。

注3: 根据《财政部关于调整部分政府性基金有关政策的通知》(财税〔2019〕46号), 自2019年7月1日起, 《财政部关于印发〈民航发展基金征收使用管理暂行办法〉的通知》第八条规定的航空公司应缴纳民航发展基金的征收标准降低50%。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

四、税项(续)

2. 税收优惠及批文

- (1) 根据《财政部、国家税务总局关于将铁路运输和邮政业纳入营业税改征增值税试点的通知》(财税[2013]106号)，2013年8月1日起，国际及地区运输服务收入的国际及地区段适用增值税零税率。根据《国家税务总局关于发布<适用增值税零税率应税服务退(免)税管理办法>的公告》(国家税务总局公告[2014]11号)，自2014年1月1日起，国际及地区运输服务的国内段部分同样适用增值税零税率。2016年全面“营改增”后，根据《财政部、国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税[2016]36号)要求，相关政策继续适用。
- (2) 根据《财政部、国家税务总局关于飞机维修增值税问题的通知》(财税[2000]102号)，本公司的子公司飞机维修公司的飞机维修劳务增值税实际税负超过6%的部分享受税务机关即征即退的政策。
- (3) 根据《国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公告》(国家税务总局[2012]12号)，本公司的西南及重庆分公司因符合西部大开发减免条件，2018年和2019年均享受企业所得税减按15%征收的优惠政策。
- (4) 根据《内蒙古自治区发展和改革委员会关于确认中国国际航空内蒙古有限公司等8家企业业务属于国家鼓励类产业企业的复函》(内发改西开函[2016]124号)，本公司的子公司内蒙航空在2016年至2020年期间享受西部大开发企业所得税税收优惠政策，税率减按15%征收。
- (5) 根据《财政部、海关总署、国家税务总局关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》(财税[2011]58号)，本公司的子公司成都富凯因符合西部大开发减免条件，2018年和2019年均享受企业所得税减按15%征收的优惠政策。

五、合并财务报表主要项目注释

1. 货币资金

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
库存现金	3,689	4,125
银行存款	9,594,103	7,628,513
其他货币资金	65,875	174,934
合计	9,663,667	7,807,572
其中：存放在境外的款项总额	681,025	1,235,256

于2019年12月31日，本集团的所有权受到限制的货币资金约为人民币728,385千元(2018年12月31日：约人民币1,044,389千元)，其中存放中国人民银行准备金约为人民币612,060千元，质押银行存款约为人民币67,557千元，保证金约为人民币48,768千元。

其他货币资金主要为在途货币资金和保证金。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

1. 货币资金(续)

货币资金中主要包括以下外币余额：

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	214,935	6.9762	1,499,429	408,711	6.8632	2,805,065
欧元	13,027	7.8155	101,813	5,571	7.8473	43,717
港币	137,242	0.8958	122,941	110,147	0.8762	96,511

2. 应收账款

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
应收账款	6,242,241	5,590,112
减：减值准备	(244,551)	(216,140)
	5,997,690	5,373,972

(1) 应收账款的账龄分析如下：

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
1年以内	6,041,494	5,411,687
1至2年	78,115	50,416
2至3年	6,044	26,212
3年以上	116,588	101,797
减：减值准备	(244,551)	(216,140)
	5,997,690	5,373,972



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

2. 应收账款(续)

(2) 应收账款减值准备变动如下：

	整个存续期 预期信用损失 (未发生信用减值)	整个存续期 预期信用损失 (已发生信用减值)	合计
2019年1月1日	30,253	185,887	216,140
转入已发生减值	(1,637)	1,637	-
核销	-	(10,722)	(10,722)
外币财务报表折算差额	82	-	82
本年预期信用损失调整	7,533	31,518	39,051
2019年12月31日	36,231	208,320	244,551

(3) 本年度核销已发生信用减值的应收账款账面余额为人民币10,722千元，减值准备金额为人民币10,722千元。

(4) 本集团应收账款的风险敞口分布在多个合同方和多个客户，于2019年12月31日，本集团对前五大客户的应收账款余额为人民币4,105,243千元，占应收账款余额的66%。

于2019年12月31日，按欠款方归集的年末余额前五名的应收账款情况：

	与本集团关系	金额	账龄	占应收账款余额 的比例(%)
中国国际货运航空有限公司(以下简称“国货航”)(附注七、7(1))	关联方	2,867,651	1年以内	46
客户1	第三方	644,128	1年以内	10
客户2	第三方	290,307	1年以内	5
中航集团(附注七、7(1))	关联方	192,820	1年以内	3
客户3	第三方	110,337	1-5年以上	2
		4,105,243		66

(5) 应收账款中主要包括以下外币余额：

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	97,713	6.9762	681,665	69,824	6.8632	479,216
欧元	9,846	7.8155	76,951	4,818	7.8473	37,808
港币	45,735	0.8958	40,969	70,719	0.8762	61,964
日元	875,599	0.0641	56,126	897,953	0.0619	55,583

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

3. 预付款项

(1) 预付款项按性质分类如下:

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
预付租赁飞机租金	—	652,846
预付设备采购款	145,615	288,368
预付航油采购款	105,580	71,983
其他	227,834	175,682
	479,029	1,188,879

(2) 预付款项的账龄情况如下:

	2019年12月31日		2018年12月31日	
	账面余额	比例(%)	账面余额	比例(%)
1年以内	444,157	93	1,157,422	97
1至2年	21,944	4	23,937	2
2至3年	9,121	2	2,370	—
3年以上	3,807	1	5,150	1
	479,029	100	1,188,879	100

(3) 按预付对象归集的年末余额前五名的预付款项情况

	与本集团关系	金额	账龄	未结算原因
供应商1	第三方	77,029	一年以内	预付维修业务款
供应商2	第三方	54,196	一年以内	预付航油款
供应商3	第三方	40,893	一年以内	预付维修业务款
供应商4	第三方	29,443	一年以内	预付维修业务款
供应商5	第三方	20,905	一年以内	预付航材款
		222,466		



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

4. 其他应收款

(1) 其他应收款按性质分类如下：

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
应收购飞机及发动机回扣款	1,341,074	821,725
租赁押金	219,449	238,332
其他	2,523,515	3,969,723
	4,084,038	5,029,780
减：减值准备	(838,599)	(1,998,623)
	3,245,439	3,031,157

(2) 其他应收款的账龄情况如下：

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
1年以内	2,095,555	2,075,728
1至2年	287,902	366,027
2至3年	315,058	114,075
3年以上	1,385,523	2,473,950
	4,084,038	5,029,780
减：减值准备	(838,599)	(1,998,623)
	3,245,439	3,031,157

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

4. 其他应收款(续)

(3) 其他应收款减值准备的变动如下:

	未来12个月预期信用损失	整个存续期预期信用损失(未发生信用减值)	整个存续期预期信用损失(已发生信用减值)	合计
2019年1月1日	25,312	5,319	1,967,992	1,998,623
转入已发生信用减值核销	(700)	(53)	753	—
外币财务报表折算差额	20	—	—	20
本年预期信用损失调整	7	(197)	—	(190)
2019年12月31日	24,639	5,069	808,891	838,599

于2018年12月31日, 本集团已发生信用减值的其他应收款主要为本公司子公司深圳航空应收深圳市汇润投资有限公司(以下简称“汇润投资”)及应收深圳市深航房地产开发有限责任公司(以下简称“深航房地产”)及其下属子公司的往来款项。2019年汇润投资破产清算管理人解散, 本集团认为相关应收款项预计无法收回, 将账面余额人民币774,820千元的应收汇润投资款项予以核销。截至2019年12月31日, 本集团剩余应收深航房地产款项人民币468,796千元, 均已全额计提减值准备。

(4) 按欠款方归集的年末余额前五名的其他应收款情况:

	与本集团关系	金额	账龄	占其他应收款余额的比例(%)
客户1	第三方	633,013	5年以内	15
客户2	第三方	526,127	1年以内	13
国货航(附注七、7(2))	关联方	440,460	5年以内	11
客户3	第三方	91,098	1年以内	2
无锡市祥翼发展有限公司(以下简称“无锡祥翼”)(附注七、7(2))	关联方	78,433	1年以内	2
		1,769,131		43



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

4. 其他应收款(续)

(5) 其他应收款中主要包括以下外币余额:

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	126,645	6.9762	883,501	231,815	6.8632	1,590,993
欧元	1,607	7.8155	12,560	1,740	7.8473	13,654
港币	993	0.8958	890	3,336	0.8762	2,923

5. 存货

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	账面金额	跌价准备	账面价值	账面金额	跌价准备	账面价值
航材消耗件	1,413,131	(218,133)	1,194,998	1,405,178	(480,985)	924,193
机上供应品	81,434	—	81,434	83,444	—	83,444
普通器材	10,735	(414)	10,321	10,850	(414)	10,436
其他	813,680	(1,760)	811,920	861,386	(1,965)	859,421
	2,318,980	(220,307)	2,098,673	2,360,858	(483,364)	1,877,494

本年存货跌价准备的变动情况如下:

	航材消耗件	普通器材	其他	合计
2019年1月1日	480,985	414	1,965	483,364
本年计提	5,043	—	—	5,043
本年转回	(7,643)	—	(205)	(7,848)
本年转销	(260,805)	—	—	(260,805)
外币财务报表折算差额	553	—	—	553
2019年12月31日	218,133	414	1,760	220,307

本集团的存货主要为航材消耗件, 其可存放的时间一般较长。本集团于2019年12月31日没有用于债务担保和其他所有权受到限制的存货。

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

6. 其他流动资产

	2019年12月31日	2018年12月31日
增值税留抵税额	2,083,311	2,467,442
对关联方发放贷款(附注七、7(3))	559,600	1,054,600
其他	715,382	956,861
	3,358,293	4,478,903
减: 减值准备	(26,297)	(32,273)
	3,331,996	4,446,630

对关联方发放贷款为本公司之子公司中航财务公司发放予中航集团及其子公司和本集团联营企业的贷款, 其中一年以上到期部分计入“长期应收款”, 贷款年利率范围为3.40%至4.02% (2018年12月31日: 3.92%至4.35%)。

7. 其他债权投资

	2019年12月31日	2018年12月31日
已上市债务工具	1,291,250	941,192
其他债务工具	397,201	99,227
合计	1,688,451	1,040,419
累计计入其他综合收益的公允价值变动金额	17,284	13,733
应计利息	33,327	21,045
已计提减值准备金额	14,923	6,827



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

8. 长期应收款

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
租赁飞机押金	674,490	650,662
对关联方发放贷款(附注七、7(3), 7(4))	192,400	222,409
应收关联方款项(附注七、7(4))	3,724	335,136
其他	15,467	5,491
	886,081	1,213,698
减: 减值准备	(4,155)	(4,546)
	881,926	1,209,152
减: 一年内到期的长期应收款	(67,419)	(66,917)
	814,507	1,142,235

9. 长期股权投资

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
按权益法核算的股权投资		
— 占合营企业之权益(1)	1,543,509	1,427,063
— 占联营企业之权益(2)	14,507,642	15,113,825
	16,051,151	16,540,888

本集团于2019年12月31日的长期股权投资中, 不存在重大的由于被投资单位经营状况变化等原因而导致其可收回金额低于投资的账面价值的情况, 故不需计提长期股权投资减值准备。

各长期股权投资的变现及境外投资收益汇回不存在重大限制。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

9. 长期股权投资(续)

(1) 占合营企业之权益

2019年度本集团应占合营企业之权益明细

	本年增减变动						2019年 12月31日	在被投资 单位持股 比例(%)
	2019年 1月1日	追加或 减少投资	权益法下 确认的 投资收益	现金股利	其他 综合收益	本年减少		
合营企业								
上海浦东国际机场西区 公共货运站有限公司(以下简称“上 海货站”)	489,587	-	117,717	(128,881)	-	-	478,423	39.00 注1
四川国际航空发动机维修有限公司 (以下简称“四川维修公司”)	715,405	-	142,566	(12,000)	-	-	845,971	60.00 注2
北京集安航空资产管理有限公司 (以下简称“北京集安”)	6,645	-	(2,375)	-	-	-	4,270	50.00 注1
上海国际机场地面服务 有限公司 (以下简称“上海地服”)	99,455	-	2,528	(2,400)	-	-	99,583	24.00 注1
无锡祥翼	115,971	-	(709)	-	-	-	115,262	46.30 注3
合计	1,427,063	-	259,727	(143,281)	-	-	1,543,509	

注1:按公司章程规定, 对公司经营活动中重大事项的决议均需本公司或本公司子公司与合营方一致通过方可生效, 为此认定为合营企业。

注2:按公司章程规定, 对公司经营活动中重大事项的决议均需本公司与合营方达到或超过80%表决权通过方可生效, 为此认定为合营企业。

注3:根据本集团与合营方签署的合作协议, 本集团与合营方对无锡祥翼形成共同控制, 为此认定为合营企业。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

9. 长期股权投资(续)

(2) 占联营企业之权益

2019年度本集团应占联营企业之权益明细：

	本年增减变动								在被 投资单位 持股比例 (%)
	2018年 12月31日	执行新租赁 准则调整	2019年 1月1日	追加或 减少投资	权益法 下确认的 投资收益	现金股利	其他综合收 益及外币报 表折算影响	2019年 12月31日	
联营企业									
国泰航空有限公司 (以下简称“国泰航空”)	12,177,802	(327,810)	11,849,992	-	66,566	(397,195)	677,750	12,197,113	29.99
山东航空集团有限公司 (以下简称“山航集团”)	1,385,649	(403,958)	981,691	-	121,909	(22,727)	73,877	1,154,750	49.40
山东航空股份有限公司 (以下简称“山航股份”)	925,581	(443,855)	481,726	-	74,663	(18,240)	81,174	619,323	22.80
Menzies Macau Airport Services Limited (以下简称“明捷澳门”)	44,502	-	44,502	-	51,932	(35,057)	1,188	62,565	41.00
云南空港飞机维修服务有限公司 (以下简称“云南空港”)	31,884	-	31,884	-	3,625	(3,000)	-	32,509	40.00
重庆民航凯亚信息技术有限公司 (以下简称“重庆凯亚”)	15,767	-	15,767	-	2,725	(980)	-	17,512	24.50
成都民航西南凯亚有限责任公司 (以下简称“西南凯亚”)	38,941	-	38,941	-	12,154	(2,321)	-	48,774	35.00
西藏航空有限公司(以下简称“西藏航 空”)	475,433	-	475,433	-	(119,224)	-	-	356,209	31.00
其他	18,266	-	18,266	-	1,182	(561)	-	18,887	
合计	15,113,825	(1,175,623)	13,938,202	-	215,532	(480,081)	833,989	14,507,642	

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

10. 其他权益工具投资

项目	2019年12月31日		2018年12月31日	
	年末公允价值	本年确认的股利收入	年末公允价值	本年确认的股利收入
国航投资控股公司	—	—	—	—
深圳民航凯亚有限公司	2,588	1,676	2,588	2,012
海南民航凯亚有限公司	512	—	512	—
民航数据通信有限公司	1,331	5,238	1,331	—
苏南硕放国际机场有限公司	—	—	15,193	—
航联保险经纪有限公司	9,363	600	8,300	600
河南航空有限公司(以下简称“河南航空”)(注1)	—	—	—	—
翡翠国际货运航空有限责任公司(以下简称“翡翠航空”)(注2)	—	—	—	—
中国民航信息网络股份有限公司	222,217	5,036	223,045	4,736
其他	19,145	—	19,145	70
合计	255,156	12,550	270,114	7,418

上述投资属于非交易性权益工具并且本集团预计不会在可预见的未来出售, 因此本集团将上述权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。

注1: 河南航空原为本公司之子公司深圳航空的合营企业。2011年, 河南省郑州市中级人民法院裁定准许河南航空进行破产重整程序。由此深圳航空与其他股东丧失了对河南航空的财务和经营政策施加共同控制或重大影响的权力。截至本财务报表批准日, 河南航空破产重整计划尚未获取郑州中院判决。根据河南航空的公司章程规定, 深圳航空对河南航空的负债以其出资额为限承担偿付责任。

注2: 翡翠航空原为本公司之子公司深圳航空的合营企业。翡翠航空由于经营困难, 经翡翠航空股东一致同意, 决定对该公司进行清算注销。法院于2013年裁定受理翡翠航空破产清算, 并指定广东晟典律师事务所为管理人。深圳航空与其他股东丧失了对翡翠航空的财务和经营政策施加共同控制或重大影响的权力。截至本财务报表批准日, 翡翠航空尚未完成注销程序。根据翡翠航空的公司章程的规定, 深圳航空对翡翠航空的负债以其出资额为限承担偿付责任。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

11. 投资性房地产

	房屋及建筑物	土地使用权	合计
原值			
2019年1月1日余额	225,860	9,094	234,954
本年增加	73	—	73
本年减少	(12,631)	(14)	(12,645)
2019年12月31日余额	213,302	9,080	222,382
累计折旧和累计摊销			
2019年1月1日余额	61,416	2,596	64,012
本年计提	6,864	63	6,927
2019年12月31日余额	68,280	2,659	70,939
账面价值			
2019年12月31日	145,022	6,421	151,443
2019年1月1日	164,444	6,498	170,942

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

12. 固定资产

	飞机及发动机	房屋及建筑物	高价周转件	其他设备	合计
原值：					
2019年1月1日	133,259,600	11,725,825	9,987,776	9,958,934	164,932,135
本年增加	678,234	28,201	857,578	301,643	1,865,656
在建工程转入	3,973,048	91,548	9,802	398,717	4,473,115
使用权资产转入	2,700,946	—	—	—	2,700,946
本年处置或报废	(2,064,434)	(26,880)	(380,642)	(467,247)	(2,939,203)
外币财务报表折算差额	30,730	—	7,437	1,746	39,913
2019年12月31日	138,578,124	11,818,694	10,481,951	10,193,793	171,072,562
累计折旧：					
2019年1月1日	56,604,855	4,110,043	6,296,375	6,120,904	73,132,177
本年增加	7,832,409	452,220	708,959	588,669	9,582,257
使用权资产转入	1,409,983	—	—	—	1,409,983
本年处置或报废	(1,880,639)	(12,074)	(348,862)	(284,573)	(2,526,148)
外币财务报表折算差额	4,283	—	5,585	1,185	11,053
2019年12月31日	63,970,891	4,550,189	6,662,057	6,426,185	81,609,322
减值准备：					
2019年1月1日	647,539	—	38,313	—	685,852
本年转销	(103,431)	—	(9,299)	—	(112,730)
2019年12月31日	544,108	—	29,014	—	573,122
固定资产账面价值：					
2019年12月31日	74,063,125	7,268,505	3,790,880	3,767,608	88,890,118
2019年1月1日	76,007,206	7,615,782	3,653,088	3,838,030	91,114,106

于2019年12月31日, 本集团以账面价值约为人民币2,781,569千元(2018年12月31日: 约人民币7,937,755千元)的固定资产(飞机及建筑物)作为银行借款的抵押。

于2019年12月31日, 本集团正在为账面价值总计约人民币3,445,483千元(2018年12月31日: 约人民币3,696,713千元)的若干房屋申请产权证明及登记过户房产至本集团名下。本公司管理层认为本集团有权合法、有效地占用并使用上述房屋, 并且本公司管理层认为上述事项不会对本集团于2019年12月31日的整体财务状况构成任何重大不利影响。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

13. 使用权资产

	飞机及发动机	房屋及建筑物	其他	合计
原值：				
2019年1月1日	147,114,032	1,141,040	12,341	148,267,413
本年增加	10,422,081	640,710	160,456	11,223,247
在建工程转入	12,175,957	—	—	12,175,957
本年减少	(571,489)	(87,688)	—	(659,177)
转入固定资产	(2,700,946)	—	—	(2,700,946)
外币财务报表折算差额	(2,708)	(86)	—	(2,794)
2019年12月31日	166,436,927	1,693,976	172,797	168,303,700
累计折旧：				
2019年1月1日	41,986,013	—	—	41,986,013
本年增加	10,912,057	548,618	19,995	11,480,670
本年减少	(568,370)	(10,607)	—	(578,977)
转入固定资产	(1,409,983)	—	—	(1,409,983)
外币财务报表折算差额	(1,207)	(33)	—	(1,240)
2019年12月31日	50,918,510	537,978	19,995	51,476,483
使用权资产账面价值：				
2019年12月31日	115,518,417	1,155,998	152,802	116,827,217
2019年1月1日	105,128,019	1,141,040	12,341	106,281,400

本集团租赁了多项资产，主要为飞机及发动机。本集团有在租赁期结束时按低于市价的价格行使购买部分飞机及发动机的选择权。

本年度计入当期损益的简化处理的短期租赁费用为人民币1,517,462千元，低价值资产租赁费用为人民币13,925千元。

于2019年12月31日，本集团与出租人已签订租赁合同但租赁期尚未开始的不可撤销租赁的未折现租赁付款承诺为人民币1,092,160千元。

本年度与租赁相关的总现金流出为人民币16,286,072千元。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

14. 在建工程

	预算款		本年转入 固定资产	本年转入 使用权资产	本年转入无 形资产	其他减少	2019年 12月31日	2019年 资金来源	工程投入 占预算比例	
	(人民币 百万元)	2019年 1月1日								本年增加
	附注五、12	附注五、13	附注五、15	注2						
飞机预付款	55,544	21,303,650	14,267,640	(310,990)	(10,863,766)	-	(1,982,667)	22,413,867	借款及自筹	不适用
发动机替换件	8,381	7,329,015	4,752,025	(2,578,579)	(1,196,744)	-	-	8,305,717	借款及自筹	不适用
发动机预付款	1,028	670,089	742,272	(843,278)	-	-	-	569,083	借款及自筹	不适用
成都新机场建设	1,541	213,324	433,361	-	-	-	-	646,685	借款及自筹	42%
其他	-	2,663,503	1,787,230	(740,268)	(115,447)	(178,832)	(75,521)	3,340,665	借款及自筹	不适用
		32,179,581	21,982,528	(4,473,115)	(12,175,957)	(178,832)	(2,058,188)	35,276,017		

注1：于2019年12月31日，本集团在建工程中无用作银行借款的抵押物(2018年12月31日：无)。

注2：本年的其他减少主要是飞机的引进方式转变所致。

在建工程利息资本化情况如下：

	利息资本化 累计金额 (注)	本年 利息资本化 (附注五、44)	本年利息 资本化率
飞机预付款	935,227	487,255	3.14%-4.75%
其他项目	181,360	51,745	3.21%-4.41%
	1,116,587	539,000	

注：该金额为截至2019年12月31日止在建工程中的利息资本化的累计金额。

于2019年12月31日，本集团各在建工程项目不存在重大预计可收回金额低于其账面价值的情况，故不需计提在建工程减值准备。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

15. 无形资产

	土地使用权	电脑软件	星空联盟入盟权	其他	合计
原值：					
2019年1月1日	3,695,274	1,162,769	35,589	648,940	5,542,572
在建工程转入	51,095	127,737	—	—	178,832
本年增加	5,723	18,862	—	25,463	50,048
本年减少	(55,427)	(172)	(261)	(116,240)	(172,100)
2019年12月31日	3,696,665	1,309,196	35,328	558,163	5,599,352
累计摊销：					
2019年1月1日	731,093	884,563	—	167,772	1,783,428
本年增加	78,024	129,891	—	18,809	226,724
本年减少	(16,783)	(172)	—	(116,239)	(133,194)
2019年12月31日	792,334	1,014,282	—	70,342	1,876,958
无形资产净值：					
2019年12月31日	2,904,331	294,914	35,328	487,821	3,722,394
2019年1月1日	2,964,181	278,206	35,589	481,168	3,759,144

于2019年12月31日，本集团账面价值约为人民币27,448千元(2018年12月31日：约人民币28,238千元)的土地使用权用作银行借款的抵押。

于2019年12月31日，本集团不存在无形资产预计可收回金额低于其账面价值的情况，故无需计提无形资产减值准备。

16. 商誉

	2019年12月31日及 2018年12月31日
成本	1,231,920
减值准备	(129,735)
账面价值	1,102,185

于2019年12月31日，商誉的成本主要为对本集团对深圳航空进行企业合并时产生的商誉。在进行商誉减值测试时，本公司将子公司深圳航空视为一个独立的资产组，并将对深圳航空的商誉归入该资产组进行减值测试。深圳航空可收回金额按照预计未来现金流量的现值确定，其预计现金流量根据管理层批准的三年期现金流量预测为基础来确定，三年预测期以后的现金流量根据增长率2%(2018年：2%)推断得出，该增长率不超过航空业的长期平均增长率。现金流量预测使用的折现率是10%(2018年：10%)，该折现率系反映相关资产组特定风险的税前折现率。在计算预计未来现金流量现值时，本公司根据预计的飞机使用效率及预计市场情况确定预算毛利。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

17. 长期待摊费用

	固定资产 改良支出	制服费	其他	合计
2019年1月1日	122,118	91,738	298,255	512,111
本年增加	24,400	95,840	4,799	125,039
本年摊销	(51,177)	(56,620)	(163,177)	(270,974)
外币财务报表折算差额	372	—	6	378
2019年12月31日	95,713	130,958	139,883	366,554

18. 递延所得税资产/负债

(1) 未经抵销的递延所得税资产

	2019年12月31日		2019年1月1日	
	可抵扣暂 时性差异	递延所得 税资产	可抵扣暂时 性差异	递延所得 税资产
资产减值准备/信用减值准备	1,311,496	327,874	1,845,336	461,334
可抵扣亏损	—	—	97,464	24,366
集团内部交易未实现利润	688,832	172,208	493,384	123,346
未支付的预提费用	13,332,172	3,333,043	13,313,112	3,328,278
使用权资产/租赁负债	6,827,012	1,706,753	6,213,572	1,553,393
其他债权投资信用减值损失	14,923	3,731	6,827	1,707
	22,174,435	5,543,609	21,969,695	5,492,424

(2) 未经抵销的递延所得税负债

	2019年12月31日		2019年1月1日	
	应纳税暂 时性差异	递延所得 税负债	应纳税暂 时性差异	递延所得 税负债
固定资产折旧税务会计差异	6,140,888	1,535,222	6,830,336	1,707,584
其他权益工具投资公允价值变动	215,984	53,996	215,748	53,937
其他债权投资公允价值变动	17,291	4,323	13,740	3,435
其他债权投资信用减值损失	14,923	3,731	6,827	1,707
其他	1,105,092	276,273	1,105,092	276,273
	7,494,178	1,873,545	8,171,743	2,042,936



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

18. 递延所得税资产/负债(续)

(3) 未确认递延所得税资产的项目如下：

	注	2019年12月31日	2018年12月31日
可抵扣亏损	(i)	35,898	106,166
可抵扣暂时性差异		4,864	4,864
		40,762	111,030

(i) 未确认递延所得税资产的可抵扣亏损将于以下年度到期：

	2019年12月31日	2018年12月31日
2019年	—	11,489
2020年	9,457	70,687
2021年	11,582	11,582
2022年	8,219	8,219
2023年	4,189	4,189
2024年	2,451	—
	35,898	106,166

(4) 抵销后的递延所得税资产和递延所得税负债净额列示如下：

	2019年12月31日	
	互抵金额	抵销后金额
递延所得税资产	1,252,105	4,291,504
递延所得税负债	1,252,105	621,440

19. 短期借款

	原币	2019年12月31日		2018年12月31日	
		原币金额	折合人民币	原币金额	折合人民币
信用借款	美元		—	331,693	2,276,478
	欧元	110,078	860,312		—
	人民币		12,502,888		14,986,625
担保借款	欧元		13,363,200		17,263,103
	人民币	26,000	203,203		—
	质押借款	澳门币		—	350,162
			13,566,403		17,561,546

于2019年12月31日，本集团的短期借款年利率为1.40%至4.35%（2018年12月31日：3.08%至4.79%），没有任何未按期偿还的短期借款。

向关联方借入的短期借款详见附注七、9(5)。

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

20. 应付短期融资债券

	2019年12月31日	2018年12月31日
应付短期融资债券	7,381,933	3,467,482

该金额为本公司之子公司深圳航空发行在外的短期融资债券，年利率范围为2.20%- 3.25% (2018年12月31日：3.67%-4.73%)。

21. 应付账款

	2019年12月31日	2018年12月31日
应付起降服务款	5,658,539	4,743,433
应付航材及修理款	3,541,420	3,714,314
应付电脑订座费等暂估款	2,669,210	1,882,925
应付油料款	2,412,454	2,605,317
应付餐食供应品款	774,892	729,096
应付销售折让款	594,673	554,141
其他	1,656,792	1,944,895
	17,307,980	16,174,121

应付账款不计息，并通常在3个月内清偿。

于2019年12月31日，账龄超过1年的应付账款约人民币23.00亿元(2018年12月31日：约人民币15.00亿元)，主要为应付起降服务费、航材及修理款、电脑订座费和训练费等，本集团与对方继续发生业务往来，上述账款尚未结清。

应付账款中主要包括以下外币余额：

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	274,818	6.9762	1,917,185	346,583	6.8632	2,378,668
欧元	80,259	7.8155	627,264	93,069	7.8473	730,340
日元	7,281,122	0.0641	466,618	6,556,538	0.0619	405,850
港币	158,382	0.8958	141,875	218,817	0.8762	191,727



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

22. 合同负债

合同负债按照合同的类型列示如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
常旅客积分奖励计划(预计一年内到期的部分)	782,647	731,267
其他	254,384	570,251
	1,037,031	1,301,518

常旅客积分奖励计划变动如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
年初余额	3,794,006	3,529,763
本年增加	1,963,244	1,965,381
本年减少	(2,303,693)	(1,701,138)
年末余额	3,453,557	3,794,006
减：预计一年内到期的部分	(782,647)	(731,267)
	2,670,910	3,062,739

预计一年以后到期的常旅客积分奖励计划产生的合同负债计入其他非流动负债。

23. 应付职工薪酬

(1) 应付职工薪酬列示

	2019年 1月1日余额	本年增加	本年减少	2019年 12月31日余额
短期薪酬	2,573,174	21,862,554	21,878,924	2,556,804
离职后福利				
— 设定提存计划	204,785	3,067,448	2,660,986	611,247
因解除劳动关系 给予的补偿	1,626	3,408	3,626	1,408
一年内到期的长期应付 职工薪酬 (附注五、31)	27,316	26,714	27,381	26,649
合计	2,806,901	24,960,124	24,570,917	3,196,108

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

23. 应付职工薪酬(续)

(2) 短期薪酬

	2019年 1月1日余额	本年增加	本年减少	2019年 12月31日余额
工资、奖金、津贴	2,303,008	18,395,903	18,402,411	2,296,500
职工福利费	80,263	482,361	482,430	80,194
社会保险费	41,324	1,352,417	1,338,875	54,866
其中：医疗保险费	35,332	1,166,737	1,150,013	52,056
工伤保险费	3,023	105,396	106,804	1,615
生育保险费	2,969	80,284	82,058	1,195
住房公积金	900	1,258,284	1,256,567	2,617
工会经费和职 工教育经费	147,679	373,589	398,641	122,627
合计	2,573,174	21,862,554	21,878,924	2,556,804

(3) 离职后福利——设定提存计划

	2019年 1月1日余额	本年增加	本年减少	2019年 12月31日余额
基本养老保险费	69,731	1,917,240	1,909,691	77,280
失业保险费	3,256	69,017	68,958	3,315
企业年金计划(注)	131,798	1,081,191	682,337	530,652
合计	204,785	3,067,448	2,660,986	611,247

注：根据国务院国有资产监督管理委员会2009年12月30日对中航集团试行定额供款的企业年金制度的批复，中航集团及所属的航空主业及相关专业公司及其在职员工可自愿加入企业年金计划。自2019年1月1日起，企业按不超过上一年度企业工资总额的8%向年金计划缴款。本公司及子公司飞机维修公司、深圳航空、北京航空、大连航空、内蒙航空、中航财务公司、国航进出口、成都富凯、金凤凰、浙江航服及上海航服已建立企业年金账户。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

24. 应交税费

	2019年12月31日	2018年12月31日
企业所得税	938,732	1,023,938
民航发展基金	119,241	211,594
增值税	25,484	11,210
其他	171,599	182,184
	1,255,056	1,428,926

25. 其他应付款

	2019年12月31日	2018年12月31日
吸收存款(注)(附注七、9(2))	3,372,495	3,102,233
应付中航集团及其他关联公司款项(附注七、9(2))	1,542,190	458,232
代理商押金	907,911	789,871
应付代收税金	412,277	383,198
应付工程款	234,295	198,668
公共住房维修基金	111,102	111,024
其他	2,451,272	2,119,593
	9,031,542	7,162,819

注：于2019年12月31日，吸收存款为中航集团及其他关联方存放于本公司之子公司中航财务公司的款项，存款按年利率0.35%至2.73%（2018年12月31日：0.35%至2.10%）计息。

其他应付款中主要包括以下外币余额：

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	7,501	6.9762	52,328	16,234	6.8632	111,417

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

26. 一年内到期的非流动负债

一年内到期的非流动负债分项目情况如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
一年内到期的长期借款(附注五、27)	374,313	1,771,697
一年内到期的应付债券(附注五、28)	431,486	4,394,176
一年内到期的长期应付款(附注五、29)	32,038	29,104
一年内到期的租赁负债/应付融资租赁款(附注五、30)	13,861,503	7,125,586
一年内到期的递延收益	—	86,726
预计一年内到期的预计负债	174,024	34,200
	14,873,364	13,441,489

于2019年12月31日, 本集团没有任何未按期偿还的逾期借款。

27. 长期借款

	原币	2019年12月31日		2018年12月31日	
		原币金额	折合人民币	原币金额	折合人民币
抵押借款	美元	107,607	750,690	253,660	1,740,917
	欧元	15,474	120,936	15,474	121,428
	人民币		409,933		856,275
信用借款	人民币		1,281,559		2,718,620
			143,088		2,238,558
质押借款	人民币		150,096		—
			1,574,743		4,957,178
减：一年内到期的长期借款(附注五、26)			(374,313)		(1,771,697)
			1,200,430		3,185,481

注1：于2019年12月31日及2018年12月31日, 本集团无从关联方借入的长期借款。

注2：于2019年12月31日, 本集团之子公司以国际航空协会组织的“开账与结算计划”收款权质押取得借款人民币150,000千元(2018年12月31日：无)。

于2019年12月31日, 本集团的长期借款年利率为3.14%至4.90% (2018年12月31日：2.17%至5.47%), 没有任何未按期偿还的长期借款。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

28. 应付债券

	2019年12月31日	2018年12月31日
应付债券	15,830,021	16,794,176
减: 一年内到期的应付债券(附注五、26)	(431,486)	(4,394,176)
	15,398,535	12,400,000

于2019年12月31日, 应付债券余额列示如下:

	发行人	发行面值	发行日期	债券期限	年末余额
2012第一期公司债(注)	本公司	5,000,000	2013年1月18日	10年	5,243,259
2012第二期公司债(注)	本公司	1,500,000	2013年8月16日	10年	1,529,840
2016第二期公司债	本公司	4,000,000	2016年10月20日	5年	4,024,573
2018第一期公司债	深圳航空	500,000	2018年3月13日	3年	521,080
2018第二期公司债	深圳航空	800,000	2018年4月23日	3年	824,974
2018第二期公司债	深圳航空	600,000	2018年9月6日	3年	608,265
2019年第一期中期票据	深圳航空	1,000,000	2019年3月14日	3年	1,026,517
2019年第一期公司债	深圳航空	1,000,000	2019年4月25日	3年	1,029,322
2019年第二期中期票据	深圳航空	1,000,000	2019年5月21日	3年	1,022,191
合计		15,400,000			15,830,021

注: 于2019年12月31日, 本公司发行的面值共计人民币65亿元的公司债由中航集团提供担保, 担保期限为各期债券的发行首日至各期债券的到期日后六个月止。

29. 长期应付款

	2019年12月31日	2018年12月31日
飞机退租大修准备	5,629,059	5,622,091
吸收存款(附注七、9(3))(注1)	65,000	10,000
其他	39,378	53,477
	5,733,437	5,685,568
减: 一年内到期的飞机退租大修准备(注2)	(729,827)	(1,447,693)
一年内到期的其他非流动负债(附注五、26)	(32,038)	(29,104)
	4,971,572	4,208,771

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

29. 长期应付款(续)

注1: 于2019年12月31日, 吸收存款主要为中航集团及其子公司存放于本公司之子公司中航财务公司的款项, 存款按年利率2.73% (2018年12月31日: 2.73%) 计息。

注2: 一年内到期的飞机退租大修准备已含在应付账款中。

30. 租赁负债/应付融资租赁款

	2019年12月31日	2018年12月31日
租赁负债/应付融资租赁款	100,447,856	52,973,681
减: 一年内到期的租赁负债/应付融资租赁款(附注五、26)	(13,861,503)	(7,125,586)
	86,586,353	45,848,095

租赁负债/应付融资租赁款的到期期限分析如下:

	2019年12月31日	2018年12月31日
未折现租赁付款额		
1年以内(含1年)	17,453,162	8,690,029
1至2年以内(含2年)	16,599,398	8,149,776
2至3年以内(含3年)	15,429,780	7,847,898
3年以上	66,826,920	35,261,592
小计	116,309,260	59,949,295
减: 未确认融资费用	(15,861,404)	(6,975,614)
	100,447,856	52,973,681

本集团于2019年12月31日及2018年12月31日的租赁负债/应付融资租赁款包括以下外币余额:

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	8,544,237	6.9762	59,606,304	3,613,025	6.8632	24,796,914
日元	15,992,278	0.0641	1,025,105	17,407,609	0.0619	1,077,531
港币	19,123	0.8958	17,130	—	—	—
欧元	5,138	7.8155	40,156	—	—	—



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

30. 租赁负债／应付融资租赁款(续)

本集团租赁负债／应付融资租赁款主要为就租赁飞机而应付出租方的款项，这些租赁安排通常为期5-20年。于2019年12月31日，本集团租赁负债使用的折现率为0.25%至5.83%（2018年12月31日：应付融资租赁款的年利率为0.37%至5.45%）。

本集团未面临重大的与租赁负债／应付融资租赁款相关的流动性风险。

31. 长期应付职工薪酬

	2019年12月31日	2018年12月31日
离职后福利－设定受益计划负债	276,582	291,178
减：将于一年内支付部分(附注五、23)	(26,649)	(27,316)
	249,933	263,862

本公司的子公司飞机维修公司为其年金计划实施前的退休人员每月提供企业养老补贴(“退休后福利计划”)。该项退休后福利计划属于设定受益计划。

(1) 设定受益计划负债在财务报表中确认的金额及其变动如下：

	2019年	2018年
年初余额	291,178	291,451
计入当期损益的设定受益成本：		
－利息净额	8,880	10,822
计入其他综合收益的设定受益成本：		
－精算损失	3,905	16,840
本年已支付的福利总额	(27,381)	(27,935)
年末余额	276,582	291,178
减：将于一年内支付部分(附注五、23)	(26,649)	(27,316)
	249,933	263,862

五、合并财务报表主要项目注释(续)

31. 长期应付职工薪酬(续)

(2) 精算假设分析

本集团承担上述退休人员精算福利计划导致的精算风险，主要包括利率风险和死亡率降低风险。

利率风险：设定受益计划义务现值参照政府债券的市场收益率作为折现率进行计算，因此政府债券的利率降低会导致设定受益计划义务现值增加。

死亡率降低风险：设定受益计划负债的现值参照原有退休人员的死亡率水平进行计算，因此死亡率的降低等因素导致的福利剩余期限的增加会导致负债金额的增加。

最近一期对于设定受益计划负债现值进行的精算估值由独立精算评估师针对截至2019年12月31日止时点的数据进行，以预期累计福利单位法确定设定受益计划的现值和相关的服务成本。

估算设定受益计划义务现值时采用的主要精算假设列示如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
折现率	3.10%	3.20%
预计平均剩余福利期限(注)	13.4年	14.0年

注：死亡率参照中国保险监督管理委员会于2016年发布的《中国人寿保险业经验生命表(2010-2013)——养老类业务表》确定。

用于确定设定受益计划负债的主要精算假设为折现率和平均死亡率。敏感性分析基于其他假设不变的基础上，上述假设于资产负债表日进行合理波动得出，当然下述敏感性分析并不能代表设定受益计划负债的实际变化。

- 折现率减少0.5%，设定受益计划负债增加人民币11,019千元；
- 死亡率假设改为原假设的95%，设定受益计划负债增加人民币5,441千元。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

32. 预计负债

	2019年12月31日	2018年12月31日
河南航空未投入的资本(注)	204,000	204,000
深圳航空未决诉讼(附注八(ii))	130,000	130,000
租赁资产的复原成本	2,638,863	-
其他	53,930	97,705
	3,026,793	431,705

注：河南航空注册资本为人民币500,000千元，本集团子公司深圳航空认缴注册资本人民币255,000千元，截至2019年12月31日，深圳航空共投入资本金为人民币51,000千元，尚未投入资本金为人民币204,000千元。2011年河南航空进入破产重整程序。截至本财务报表批准日，河南航空破产重整计划尚未获取法院判决。根据目前破产重整的进程，深圳航空管理层认为，鉴于深圳航空资本未完全投入，深圳航空很可能需按持股比例(即51%)继续承担河南航空的累计损失，以认缴的出资金额为限。因此，深圳航空根据持股比例累计确认预计负债人民币204,000千元。

33. 递延收益

	2019年12月31日	2018年12月31日
与资产相关的政府补助(注)	407,646	425,102
飞机售后租回	-	86,434
其他	113,581	136,437
	521,227	647,973

注：该政府补助为财政部下发的飞机改装经费支出，用于本集团飞机改装以满足其特定的标准，作为与资产相关的政府补助，因此确认为递延收益。该递延收益在相关资产使用寿命内平均摊销，计入当期损益。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

34. 股本

本公司的股份每股面值人民币1元, 其种类及其结构如下:

	股数	年初数 比例	2019年		年末数 股数	比例
			本年增加	解除限售		
一、有限售条件股份						
1 国有法人持股	513,478,818	3.54%	—	—	513,478,818	3.54%
二、无限售条件股份						
1 人民币普通股	9,448,653,003	65.05%	—	—	9,448,653,003	65.05%
2 境外上市的外资股	4,562,683,364	31.41%	—	—	4,562,683,364	31.41%
无限售条件股份合计	14,011,336,367	96.46%	—	—	14,011,336,367	96.46%
三、股份总数	14,524,815,185	100.00%	—	—	14,524,815,185	100.00%

35. 资本公积

	公司成立时 折合的资本公积	股本溢价	其他	合计
2019年1月1日及2019年12月31日	2,518,414	23,325,142	427,285	26,270,841

36. 其他综合收益

	2019年							
	2019年1月1日	本年发生额	减: 前期计入其 他综合收益当期 转入损益	减: 所得税费用	税后归属于 于母公司	税后归属于 少数股东	减: 其他综合收 益结转留存收益	2019年12月31日
不能重分类进损益的其他综合收益								
其中: 重新计量设定受益计划变动额	(36,675)	(3,905)	—	—	(2,929)	(976)	—	(39,604)
权益法下不能转损益的其他综合收益	209,496	441,862	—	—	441,862	—	—	651,358
其他权益工具投资公允价值变动	56,810	3,842	—	59	1,929	1,854	1,839	56,900
将重分类进损益的其他综合收益								
其中: 权益法下可转损益的其他综合收益	505,086	23,272	—	—	23,272	—	—	528,358
外币财务报表折算差额	(1,705,555)	495,324	—	—	481,656	13,668	—	(1,223,899)
其他债权投资公允价值变动	5,259	7,943	4,392	888	1,358	1,305	—	6,617
其他债权投资信用减值准备	2,611	8,096	—	2,024	3,097	2,975	—	5,708
合计	(962,968)	976,434	4,392	2,971	950,245	18,826	1,839	(14,562)



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

37. 盈余公积

	法定盈余公积	任意盈余公积	合计
2018年12月31日	5,598,038	4,811,432	10,409,470
会计政策变更	(456,307)	—	(456,307)
2019年1月1日	5,141,731	4,811,432	9,953,163
本年增加	537,682	535,760	1,073,442
2019年12月31日	5,679,413	5,347,192	11,026,605

38. 未分配利润

	2019年	2018年
上年年末未分配利润	42,880,893	38,473,455
加：会计政策变更	(5,104,546)	—
年初未分配利润	37,776,347	38,473,455
归属于母公司股东的净利润	6,408,576	7,336,327
减：提取法定盈余公积	537,682	535,760
提取任意盈余公积及其他	543,966	699,765
提取一般风险准备	17,440	23,446
对股东的分配	1,500,123	1,669,918
其他	21	—
加：其他综合收益结转留存收益	1,839	—
年末未分配利润	41,587,530	42,880,893

根据本公司的公司章程，可供分配利润为按中国企业会计准则编制的报表数与按国际财务报告准则编制的报表数两者中孰低的金额。

本公司按照公司净利润的10%计提法定盈余公积，2019年，本公司计提的法定盈余公积为人民币537,682千元(2018年：535,760千元)。

经本公司股东大会审议通过本公司按照母公司净利润的10%计提了任意盈余公积金人民币535,760千元(2018年：人民币695,805千元)。

本公司于2019年5月30日召开股东大会审议通过了2018年度利润分配方案，以截至股东周年大会日止公司股份总数14,524,815,185股为基数计算，每10股派发现金红利人民币1.0328元(含适用税项)。截至2019年12月31日，本公司所有应付股利人民币1,500,123千元已向全体股东发放完毕。

本公司董事会提议向普通股股东派发现金股利，每10股人民币0.4442元(含税)(2018年：每10股人民币1.0328元(含税))，共人民币6.45亿元(2018年：人民币15.00亿元)。此项提议尚待2019年度股东大会批准。于资产负债表日后提议派发的现金股利并未在资产负债表日确认为负债。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

39. 营业收入及成本

营业收入列示如下：

	2019年	2018年
主营业务收入	132,990,543	133,385,936
其他业务收入	3,190,147	3,388,467
	136,180,690	136,774,403

营业成本列示如下：

	2019年	2018年
主营业务成本	111,626,944	112,801,347
其他业务成本	1,618,901	2,330,468
	113,245,845	115,131,815

营业收入的类别如下：

	2019年	2018年
与客户之间的合同产生的商品及服务收入	135,898,971	136,537,210
租赁收入(计入航空营运分部收入)	281,719	237,193
	136,180,690	136,774,403



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

39. 营业收入及成本(续)

与客户之间的合同产生的商品及服务收入按类型分类如下：

	航空营运		其他	
	2019年	2018年	2019年	2018年
客运	124,524,583	120,429,994	—	—
货运及邮运	5,732,160	11,405,573	—	—
飞机维修收入	—	—	2,491,912	1,405,590
地面服务收入	753,272	980,542	—	—
其他	2,078,460	2,122,542	318,584	192,969
	133,088,475	134,938,651	2,810,496	1,598,559

与客户之间的合同产生的商品及服务收入按地区分类如下：

	航空营运		其他	
	2019年	2018年	2019年	2018年
中国内地	85,907,957	84,685,095	2,810,496	1,598,559
中国香港、澳门及台湾	5,911,532	6,029,445	—	—
国际	41,268,986	44,224,111	—	—
	133,088,475	134,938,651	2,810,496	1,598,559

本年末，分摊至尚未履行的常旅客奖励计划的交易价格为人民币约3,453,557千元(2018年12月31日：人民币约3,794,006千元)。预计将在三年有效期内会员兑换里程或里程失效时结转至当期损益。

40. 税金及附加

	2019年	2018年
房产税	113,911	111,361
城市维护建设税	54,369	39,437
教育费附加	34,494	26,737
其他	70,861	85,573
	273,635	263,108

计缴标准参见附注四。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

41. 销售费用

	2019年	2018年
代理业务手续费	1,847,812	1,296,459
工资、薪金及福利	1,745,097	1,751,690
电脑订座费等	1,630,623	1,546,484
租赁费	128,079	199,712
其他	1,285,628	1,553,762
	6,637,239	6,348,107

42. 管理费用

	2019年	2018年
工资、薪金及福利	3,056,837	3,048,306
办公、能源及系统维护费	351,278	381,108
折旧费	316,056	294,114
租赁费	89,971	136,535
其他	631,117	815,588
	4,445,259	4,675,651

43. 研发费用

	2019年	2018年
工资、薪金及福利	309,958	60,990
其他	181,405	46,074
	491,363	107,064



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

44. 财务费用

	2019年	2018年
利息支出	5,487,928	3,552,785
减: 利息资本化(附注五、14)	539,000	638,688
减: 利息收入	163,185	172,564
汇兑损失净额	1,211,171	2,376,577
其他	172,053	158,163
	6,168,967	5,276,273

利息资本化金额已从利息支出中扣除, 并计入在建工程。

财务费用中于本年度确认租赁负债利息费用为人民币3,897,514千元。

45. 其他收益

种类	2019年	2018年	计入当年非经常性损益的金额
合作航线收入(注1)	2,864,119	2,266,547	-
航线补贴(注2)	365,220	393,030	-
其他	414,068	474,295	414,068
	3,643,407	3,133,872	414,068

注1: 合作航线收入系本集团为支持地方经济发展, 加强和地方政府合作, 根据双方协议约定开辟的合作航线, 并依据协议所获得的收益。

注2: 航线补贴包含相关主管部门给予的若干国际国内航线的补贴资金。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

46. 投资收益

	2019年	2018年
占合营企业本年净利润(附注五、9(1))	259,727	222,226
占联营企业本年净利润(附注五、9(2))	215,532	526,570
股权投资处置(损失)收益	(414)	568,727
其他债权投资的投资收益	50,962	34,502
交易性金融资产的投资收益	—	8,521
其他权益工具投资的投资收益(附注五、10)	12,550	7,418
其他	—	175
	538,357	1,368,139

本集团相关收益的汇回均无重大限制。

47. 信用减值(损失)利得

	2019年	2018年
应收账款减值损失	(39,051)	(46,653)
其他应收款减值利得	190	299,486
其他流动资产减值利得	5,976	17,467
其他债权投资减值损失	(8,096)	(6,827)
长期应收款减值利得	391	1,004
其他	(92)	(85)
	(40,682)	264,392



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

48. 资产处置收益

	2019年	2018年
出售划分为持有待售的非流动资产或处置组	—	60,500
处置未划分为持有待售的固定资产	116,062	40,538
	116,062	101,038

49. 所得税费用

	2019年	2018年
本年所得税费用	2,070,562	2,365,087
对以前年度所得税的调整	5,182	(13,444)
递延所得税的变动	(223,151)	(594,275)
	1,852,593	1,757,368

所得税费用与利润总额的关系列示如下：

	2019年	2018年
利润总额	9,104,639	9,957,905
按法定税率计算的所得税费用	2,276,160	2,489,476
归属于合营企业和联营企业的收益的影响	(118,815)	(187,199)
某些附属公司适用不同税率的影响	(113,980)	(136,952)
无须纳税的收入	(30,749)	(255,466)
不可抵扣的费用	100,099	65,086
利用以前年度未确认递延所得税资产的可抵扣亏损	(18,180)	(106,952)
未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异和可抵扣亏损的影响	613	15,847
前期未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异的减少对以前年度所得税的调整	(247,737)	(113,028)
	5,182	(13,444)
本年所得税费用	1,852,593	1,757,368

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

50. 每股收益

基本每股收益按照归属于本公司普通股股东的本年净利润，除以发行在外普通股的加权平均数计算。

基本及稀释每股收益的具体计算如下：

	2019年	2018年
收益		
归属于本公司普通股股东的本年净利润	6,408,576	7,336,327
股份(千股)		
本公司发行在外普通股的股数	14,524,815	14,524,815
因与国泰航空交叉持股抵销的股数	(789,854)	(789,854)
	13,734,961	13,734,961
每股收益(人民币元)	0.47	0.53

截至2019年12月31日，本公司不存在稀释性潜在普通股，因此基本及稀释每股收益相同。

于2019年12月31日，本集团拥有国泰航空29.99%的股权(2018年12月31日：29.99%)，而国泰航空则拥有本公司18.13%的股权(2018年12月31日：18.13%)。因此，国泰航空持有本公司股权中的29.99%部分以股本扣减形式作为库存股计入本集团合并财务报表。

51. 现金流量表项目注释

(1) 收到的其他与经营活动有关的现金

其中大额的现金流量列示如下：

	2019年	2018年
发放贷款的净减少	524,600	164,600
吸收存款的净增加	330,096	-
存放央行准备金的净减少	146,311	-
补贴收入	3,539,152	3,027,119
地面服务收入	763,138	1,004,235
其他杂项收入	408,575	323,133
	5,711,872	4,519,087



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

51. 现金流量表项目注释(续)

(2) 支付的其他与经营活动有关的现金

其中大额的现金流量列示如下：

	2019年	2018年
吸收存款的净减少	—	742,607
存放央行准备金的净增加	—	148,601
系统及代理业务手续费	1,807,280	1,336,305
电脑订座费、印刷费	683,415	778,535
系统维护使用费	532,847	491,253
租赁费及地面运输费等	240,697	350,143
银行手续费	172,053	158,163
广告及推广费	92,189	349,361
支付其他销售及管理费用	500,544	535,237
	4,029,025	4,890,205

(3) 收到的其他与投资活动有关的现金

其中大额的现金流量列示如下：

	2019年	2018年
利息收入	163,185	188,223

五、合并财务报表主要项目注释(续)

52. 现金流量表补充资料

(1) 将净利润调节为经营活动现金流量

	附注五	2019年	2018年
净利润		7,252,046	8,200,537
加：资产减值(利得)损失		(2,805)	13,389
信用减值损失(利得)	47	40,682	(264,392)
投资性房地产折旧和摊销	11	6,927	17,168
固定资产折旧	12	9,582,257	14,256,510
使用权资产折旧	13	11,480,670	-
无形资产摊销	15	226,724	253,275
长期待摊费用摊销	17	270,974	166,637
处置及报废非流动资产净收益		(96,248)	(82,966)
公允价值变动损益		-	(60)
财务费用		5,996,914	5,118,110
投资收益	46	(538,357)	(1,368,139)
递延所得税资产减少(增加)		37,356	(345,424)
递延所得税负债减少		(260,507)	(249,117)
存货的增加		(199,630)	(350,357)
经营性应收项目的减少		286,093	972,324
经营性应付项目的增加		4,257,087	5,081,395
经营活动产生的现金流量净额		38,340,183	31,418,890

不涉及现金的重大投资和筹资活动

	2019年	2018年
租入固定资产	23,399,204	19,314,919



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

五、合并财务报表主要项目注释(续)

52. 现金流量表补充资料(续)

(2) 收到的处置子公司的现金净额

	2018年
处置子公司收到的现金或现金等价物	2,438,838
减：丧失控制权日子公司持有的现金及现金等价物	442,813
处置子公司收到的现金净额	1,996,025

(3) 现金和现金等价物

	2019年	2018年
货币资金		
库存现金	3,689	4,125
可随时用于支付的银行存款	8,872,501	6,599,877
可随时用于支付的其他货币资金	59,092	159,181
使用受限制的货币资金	728,385	1,044,389
年末货币资金余额	9,663,667	7,807,572
减：使用受限制的货币资金	(728,385)	(1,044,389)
年末可随时变现的现金及现金等价物余额	8,935,282	6,763,183

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

六、在其他主体中的权益

1. 在子公司中的权益

(1) 于2019年12月31日，本公司重要子公司的情况如下：

被投资单位名称	注册地	业务性质及 经营范围	注册资本/ 实收资本	持股比例
通过设立或投资等方式取得的子公司：				
中航兴业	中国香港	投资控股	港币331,268,000元	100%
国航进出口	中国北京	产品及技术进出口业务	人民币95,080,786元	100%
浙江航服	中国杭州	客舱及餐饮服务	人民币20,000,000元	100%
上海航服	中国上海	机票代理及地面服务	人民币2,000,000元	100%
香港发展	中国香港	机票代理服务	港币9,379,010元	95%
金凤凰	中国北京	招聘/管理/咨询等 劳务服务	人民币2,000,000元	100%
Total Transform Group Ltd (以下简称“国航海外控股”)	英属维尔京群岛	投资控股	港币13,765,440,000元	100%
澳门航空	中国澳门	航空运输及航空器代管	澳门币442,042,000元	66.9%
北京航空	中国北京	航空运输及航空器代管	人民币1,000,000,000元	51%
大连航空	中国大连	航空运输及相关服务业务	人民币3,000,000,000元	80%
内蒙航空	中国呼和浩特	国内航空客货运输业务	人民币1,000,000,000元	80%
同一控制下企业合并取得的子公司：				
中航财务公司	中国北京	非银行金融机构	人民币1,127,961,864元	51%
非同一控制下企业合并取得的子公司：				
成都富凯	中国成都	飞机设备维修服务	人民币80,000,000元	60%
深圳航空	中国深圳	航空运输	人民币5,360,000,000元	51%
昆明航空有限公司 (以下简称“昆明航空”)	中国昆明	航空运输	人民币80,000,000元	80%
飞机维修公司	中国北京	飞机发动机修理	美元300,052,800元	75%



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

六、在其他主体中的权益(续)

1. 在子公司中的权益(续)

(2) 重要的非全资子公司

子公司名称	少数股东的持股比例	本年归属于少数股东的损益	本年向少数股东支付的股利	年末累计少数股东权益
深圳航空	49%	561,986	122,598	4,178,018

(3) 重要非全资子公司的主要财务信息

下表列示了上述子公司的主要财务信息，该子公司的主要财务信息是集团内部交易抵销前的金额，但是经过了合并日公允价值以及统一会计政策的调整：

	深圳航空	
	2019年12月31日	2018年12月31日
流动资产	3,424,615	4,197,351
非流动资产	63,191,261	52,213,407
资产合计	66,615,876	56,410,758
流动负债	25,125,117	26,949,407
非流动负债	33,000,911	21,038,684
负债合计	58,126,028	47,988,091

	深圳航空	
	2019年	2018年
营业收入	31,879,423	31,118,865
净利润	1,152,011	918,293
综合收益总额	1,155,139	893,034

2. 在合营企业和联营企业中的权益

	2019年12月31日	2018年12月31日
合营企业		
— 不重要合营企业	1,543,509	1,427,063
联营企业		
— 重要的联营企业	12,197,113	12,177,802
— 不重要的联营企业	2,310,529	2,936,023
	16,051,151	16,540,888

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

六、在其他主体中的权益(续)

2. 在合营企业和联营企业中的权益(续)

(1) 合营企业和联营企业：

	注册地	业务性质	注册资本
合营企业			
上海货站	中国上海	货运服务	人民币680,000,000元
四川维修公司	中国成都	飞机发动机维修航空器、	美元88,000,000元
北京集安	中国北京	零部件批发和进口	美元10,000,000元
上海地服	中国上海	地面服务	人民币360,000,000元
无锡祥翼	中国无锡	房地产开发与经营	人民币20,000,000元
联营企业			
国泰航空	中国香港	航空运输	港币787,139,514元
山航集团	中国济南	航空相关业务	人民币580,000,000元
山航股份	中国济南	航空运输	人民币400,000,000元
明捷澳门	中国澳门	地面服务	澳门币10,000,000元
云南空港	中国昆明	民用航空器航线维修	人民币10,000,000元
重庆凯亚	中国重庆	航空信息技术咨询	人民币14,800,000元
西南凯亚	中国成都	航空信息技术咨询	人民币10,000,000元
西藏航空	中国拉萨	航空运输	人民币280,000,000元

(2) 重要联营企业的主要财务信息：

下表列示了本集团重要联营企业的主要财务信息，其主要财务信息是按投资时公允价值为基础的调整以及统一会计政策调整后的金额。此外，下表还列示了这些财务信息按照权益法调整至本集团对联营企业投资账面价值的调节过程：

	国泰航空	
	2019年12月31日	2018年12月31日
流动资产	24,441,007	25,951,292
非流动资产	167,722,426	140,784,311
资产合计	192,163,433	166,735,603
流动负债	50,936,980	42,359,889
非流动负债	84,991,712	68,352,362
负债合计	135,928,692	110,712,251



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

六、在其他主体中的权益(续)

2. 在合营企业和联营企业中的权益(续)

(2) 重要联营企业的主要财务信息(续):

	国泰航空	
	2019年	2018年
净资产	56,234,741	56,023,352
— 归属于国泰航空普通股股东权益	56,232,054	56,020,723
— 归属于国泰航空子公司少数股东的权益	2,687	2,629
按持股比例计算的净资产份额	16,863,993	16,800,615
加：取得投资时形成的商誉	2,542,196	2,486,629
减：未实现的内部交易损益抵销	(139,919)	(139,919)
交叉持股抵销	(7,069,157)	(6,969,523)
对联营企业投资的账面价值	12,197,113	12,177,802
存在公开报价的对联营企业投资的公允价值	12,174,670	11,515,482
营业收入	94,778,078	95,073,468
净利润	1,498,226	2,377,265
其他综合收益	874,482	384,369
综合收益总额	2,372,708	2,761,634
本年收到的来自联营企业的股利	397,195	151,484

(3) 不重要合营企业和联营企业的汇总财务信息如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
投资账面价值合计：		
不重要合营企业	1,543,509	1,427,063
不重要联营企业	2,310,529	2,936,023

六、在其他主体中的权益(续)

2. 在合营企业和联营企业中的权益(续)

(3) 不重要合营企业和联营企业的汇总财务信息如下(续):

	2019年	2018年
下列各项按持股比例计算的合计数:		
不重要合营企业		
— 净利润	259,727	222,226
— 综合收益总额	259,727	222,226
不重要联营企业		
— 净利润	148,966	324,449
— 其他综合收益	156,239	(10,851)
— 综合收益总额	305,205	313,598

3. 处置子公司

本集团本年未发生处置子公司事项。

2018年度

子公司名称	股权处置 价款	股权处置 比例	股权处置 方式	丧失控制权 的时点	处置价款与处置 投资对应的合并 财务报表层面享 有该子公司净资 产份额的差额	丧失控制权 之日剩余股 权的比例	丧失控制权 之日剩余股 权的账面价 值	丧失控制权 之日剩余股 权的公允价 值	按照公允价 值重新计量 剩余股权产 生的利得或 损失	丧失控制权 之日剩余股 权公允价值 的确定方法 及主要 假设	与原子公司股权 投资相关的其他 综合收益转入投 资损益的金额
国货航(注1)	2,438,838	51%	出售	28/12/2018	275,381	0%	-	-	-	不适用	-
无锡祥翼(注2)	-	53.7%	通过签订协议 丧失控制权	31/12/2018	-	46.3%	(14,191)	115,971	130,162	资产评估	-

注1: 经本公司第五届董事会第七次会议审议通过, 并经本公司2018年第一次临时股东大会审议通过, 本公司向中航集团之子公司中国航空资本控股有限责任公司(以下简称“资本控股”)转让本公司所持国货航51%股权, 转让对价人民币2,438,838千元, 转让后本公司不再持有国货航股权, 截至2018年12月31日止, 相关股权已完成转让。

注2: 2018年, 根据本集团与第三方签署的合作协议, 本集团与合营方对本集团原子公司无锡祥翼形成共同控制, 根据合作协议约定的利润分配方案, 本集团对无锡祥翼净资产的享有的权益比例减至46.3%。于2019年及2018年末, 本集团对无锡祥翼的投资在长期股权投资合营企业中核算。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易

1. 母公司

母公司名称	企业类型	注册地	法人代表	业务性质	注册资本	对本公司 持股比例	对本公司 表决权比例	统一社会 信用代码
中航集团	有限责任国有独资	北京	蔡剑江	投资控股、飞机租赁及设备维修	人民币15,500,000,000元	40.98%	40.98%	91110000710930392Y

另外，中航集团通过中国航空(集团)有限公司(中航集团于香港注册成立的全资子公司，以下简称“中航有限”)持有本公司10.72%的股权。本公司的母公司和最终控制公司均为中航集团。

2. 子公司

本公司的重要子公司详见附注六、1。

3. 合营企业和联营企业情况

合营企业和联营企业的基本情况及相关信息详见附注六、2。

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

4. 其他关联方情况

公司名称	关联方关系
中航有限	本公司的另一股东及属同一
国泰航空(注)	母公司控制
国货航	本公司的另一股东同时亦为
浙江中宇航空发展有限公司(以下简称“浙江中宇”)	本公司的联营企业
北京航空货运公司(以下简称“北京航空货运”)	母公司控制的公司
中国航空集团建设开发有限公司(以下简称“中航建设开发”)	母公司控制的公司
民航快递有限责任公司(以下简称“民航快递”)	母公司控制的公司
中航(澳门)航空有限公司(以下简称“中航澳门”)	母公司控制的公司
北京国风航空旅游服务公司(以下简称“国风旅游”)	母公司控制的公司
Easy Advance Ltd.	母公司控制的公司
中国航空集团旅业有限公司(以下简称“中航旅业”)	母公司控制的公司
中国航空传媒有限责任公司(以下简称“中航传媒”)	母公司控制的公司
成都中航货站有限公司(以下简称“成都中航货站”)	母公司控制的公司
北京航空印刷有限公司	母公司控制的公司
北京凤凰航空实业公司(以下简称“凤凰实业”)	母公司控制的公司
机场货运站(香港)有限公司(以下简称“机场货运站”)	母公司控制的公司
天大旅运(澳门)有限公司(以下简称“天大旅运”)	母公司控制的公司
国航物业酒店管理有限公司(以下简称“国航物业”)	母公司控制的公司
北京世纪凤航物业管理有限公司(以下简称“北京世纪凤航”)	母公司控制的公司
中国航空集团资产管理公司(以下简称“中航资管”)	母公司控制的公司
重庆中航食品有限责任公司(以下简称“重庆航食”)	母公司控制的公司
中国航空快递(香港)有限公司(以下简称“中航快递香港”)	母公司控制的公司
中航旅业酒店管理有限公司(以下简称“中航旅业酒店”)	母公司控制的公司
重庆中航航空货站有限公司(以下简称“重庆中航货站”)	母公司控制的公司
杭州云品航空食品有限公司(以下简称“杭州云品”)	母公司控制的公司
Fortune Sign Property Corp.	母公司控制的公司
北京航空食品有限公司(以下简称“北京航食”)	母公司控制的公司
西南航空食品有限公司(以下简称“西南航食”)	母公司控制的公司
四川中航建开物业管理有限责任公司(以下简称“四川中航建开”)	母公司控制的公司
上海浦东国际机场佳美航空食品配餐有限公司(以下简称“佳美航食”)	母公司控制的公司
中航(北京)融资租赁有限公司(以下简称“中航融资租赁”)	母公司控制的公司
中银三星人寿保险有限公司(以下简称“三星人寿”)	母公司的联营企业
成都双流国际机场股份有限公司(以下简称“成都双流”)	母公司的联营企业
中国航空器材有限责任公司(以下简称“中航器材”)	母公司的联营企业
西安咸阳国际机场股份有限公司(以下简称“西安咸阳”)	母公司的联营企业
怡中航服务有限公司(以下简称“怡中航服”)	母公司的联营企业
中国飞机服务有限公司(以下简称“中飞服务”)	母公司的联营企业
德国汉莎航空膳食服务(香港)有限公司(以下简称“汉莎航食”)	母公司的联营企业
上海新航空印务有限公司(以下简称“上海印务”)	母公司的联营企业
大通空运(香港)有限公司(以下简称“大通空运”)	母公司的联营企业
大连民航快递有限公司(以下简称“大连民航快递”)	母公司的联营企业
中航假期有限公司(以下简称“中航假期”)	母公司的联营企业
中国民航信息网络股份有限公司(以下简称“中航信”)	母公司的联营企业

注：本集团与国泰航空的关联方交易额及余额在联营企业项下披露。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易

(1) 出售商品/提供劳务

关联交易内容	关联交易类型	关联方	2019年	2018年
提供机票和机票销售代理服务	提供劳务	其他关联方	3,445	27,286
提供货运舱位销售服务	提供劳务	国货航	4,890,918	-
	提供劳务	民航快递	3,347	48,484
	提供劳务	凤凰实业	-	39,249
	提供劳务	其他关联方	-	4,737
			4,894,265	92,470
提供政府包机服务	提供劳务	中航集团	487,151	558,254
提供飞机维修服务	提供劳务	国货航	271,789	-
	提供劳务	其他关联方	245,931	95,584
			517,720	95,584
销售餐食、机上供应品和航材	出售商品	其他关联方	82,969	21,945
提供地勤服务	提供劳务	国泰航空	52,847	61,674
	提供劳务	其他关联方	174,865	98,589
			227,712	160,263
租出房屋及土地使用权	租赁收入	国货航	140,063	-
		其他关联方	11,761	3,672
			151,824	3,672
媒体占用	提供劳务	中航传媒	13,105	14,305
常旅客收入	提供劳务	西藏航空	44,382	49,502
	提供劳务	国泰航空	7,774	7,080
	提供劳务	山航股份	117	274,349
			52,273	330,931
其他劳务收入	提供劳务	国货航	185,701	-
	提供劳务	中航集团	3,965	2,999
	提供劳务	成都中航货站	-	76,604
	提供劳务	重庆中航货站	3	25,715
	提供劳务	其他关联方	17,819	10,789
			207,488	116,107
保险代理手续费收入	提供劳务	三星人寿	10,694	10,029
航空通讯费收入	提供劳务	国货航	22,187	-

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(1) 出售商品/提供劳务(续)

本集团向关联方出售商品或提供劳务的价格由交易双方参照市场价格后协商确定。

除上述各项外, 本集团还向中航集团若干业务单位及其他关联方提供其他服务, 所涉及之交易金额相对本集团各期之业绩并不重大。

(2) 采购商品/接受劳务

关联交易内容	关联交易类型	关联方	2019年	2018年
航线联营支出	接受劳务	国泰航空	3,549	53,848
接受货运销售代理服务	接受劳务	国货航	381,549	-
接受客运销售代理服务	接受劳务	山航股份	309	1,445
	接受劳务	民航快递	-	611
	接受劳务	国泰航空	158	275
	接受劳务	其他关联方	702	1,982
			1,169	4,313
采购航食及机上用品	采购商品	北京航食	794,714	796,827
	采购商品	西南航食	163,467	163,665
	采购商品	浙江中宇	75,942	67,658
	采购商品	重庆航食	73,235	67,302
	采购商品	佳美航食	72,481	77,536
	采购商品	其他关联方	93,502	95,778
			1,273,341	1,268,766
行政管理服务支出	接受劳务	中航有限	5,388	5,062
		中航澳门	3,237	3,042
			8,625	8,104
接受飞机发动机及航材等维修服务	接受劳务	四川维修公司	1,626,915	991,817
	接受劳务	其他关联方	90,740	78,222
			1,717,655	1,070,039



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(2) 采购商品/接受劳务(续)

关联交易内容	关联交易类型	关联方	2019年	2018年
接受机场和地勤服务	接受劳务	国货航	603,169	-
	接受劳务	成都双流	559,056	547,562
	接受劳务	怡中航服	262,201	120,994
	接受劳务	上海地服	236,098	222,433
	接受劳务	西安咸阳	146,883	126,867
	接受劳务	明捷澳门	110,641	86,595
	接受劳务	成都中航货站	50,192	44,296
	接受劳务	国泰航空	20,074	32,123
	接受劳务	上海货站	933	129,042
	接受劳务	凤凰实业	-	102,686
	接受劳务	其他关联方	95,574	88,915
				2,084,821
其它采购与维修支出	接受劳务	国货航	77,671	-
	接受劳务	四川中航建开	40,230	38,083
	接受劳务	中航旅业	23,204	14,493
	接受劳务	西南航食	16,202	16,140
	接受劳务	中航器材	7,957	12,128
	接受劳务	四川维修公司	5,566	688
	接受劳务	北京集安	4,892	112
	接受劳务	重庆航食	258	460
	接受劳务	其他关联方	145,727	55,949
			321,707	138,053
媒体广告制作费	接受劳务	中航传媒	220,736	165,289
航空通讯费	接受劳务	中航信	624,996	606,777
	接受劳务	其他关联方	6,072	5,975
			631,068	612,752

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(2) 采购商品/接受劳务(续)

关联交易内容	关联交易类型	关联方	2019年	2018年
建设工程管理费	接受劳务	中航建设开发	12,589	16,626
接受物业管理服务	接受劳务 接受劳务	四川中航建开 其他关联方	125,924 2,132	116,521 16,556
			128,056	133,077
劳务费支出	接受劳务	四川中航建开	1,554	1,602
常旅客支出	接受劳务 接受劳务	国泰航空 山航股份	4,577 152	4,175 60,924
			4,729	65,099
利息支出	借款 借款	中航集团 国泰航空	45,512 —	5,546 20,253
			45,512	25,799
支付关键管理人员劳务薪酬	接受劳务	关键管理人员	18,869	18,539

本集团采购关联方产品或接受关联方提供的劳务的价格由交易双方参照市场价格后协商确定。

除上述各项外, 中航集团若干业务单位及其他关联方向本集团提供运输、酒店及其他服务, 所涉及之交易金额相对本集团各期之业绩并不重大。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(3) 关联方租赁情况

本集团作为出租人的关联方租赁交易参见附注七、5(1)；本集团作为承租人的关联方租赁交易如下：

2018年度：

关联交易内容	关联方	
租入房屋及 土地使用权费用	成都双流	44,017
	中航建设开发	37,320
	国航物业	33,548
	中航旅业	14,187
	Easy Advance Ltd.	11,185
	其他关联方	4,124
		144,381
租入飞机、发动机及航材费用	山航股份	104
	其他关联方	124,707
		124,811
融资租赁资产账面金额	中航融资租赁	7,349,754

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(3) 关联方租赁情况(续)

2019年度:

关联交易内容	关联方	
短期租赁租金支出	成都双流	55,160
	中航融资租赁	40,435
	其他关联方	82,931
		178,526
支付房屋及土地 使用权租金	中航建设开发	12,158
	国航物业	6,202
	国货航	3,932
	其他关联方	4,715
	27,007	
支付飞机、发动机及航材租金	中航融资租赁	1,105,330
使用权资产 当期新增	中航融资租赁	5,464,878
	其他关联方	147,429
	5,612,307	
租赁负债当期新增	中航融资租赁	5,464,878
	其他关联方	147,429
	5,612,307	
租赁利息支出	中航融资租赁	301,975

本集团与关联方之间的租赁交易由双方参照市场价格后协商确定。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

5. 本集团与关联方的主要交易(续)

(4) 向关联方借入款项

关联交易内容	关联方	2019年	2018年
资金拆借	中航有限	775,000	-
资金拆借	中航集团	200,000	1,500,000

(5) 中航财务公司与关联方的关联交易

关联交易内容	2019年	2018年
吸收存款净增加(减少)	330,096	(742,607)
发放贷款净减少	524,600	164,600
发放贷款利息收入	32,729	39,131
吸收存款利息支出	43,055	34,891

上述关联方交易为本公司之子公司中航财务公司与本集团关联方之间的关联交易，其贷款利率由交易双方参照中国人民银行该类型贷款规定的利率上限后协商确定；存款利率由交易双方参照中国人民银行就该种类存款规定的利率下限后协商确定。

(6) 其他关联交易

于2004年8月25日，中航有限与中航兴业订立两项许可协议，据此，中航有限同意向中航兴业授出许可，给予中航兴业按免收使用费基准分别在香港及澳门使用若干商标的权利，前提是中航兴业为中航集团的直接或间接子公司。2018年及2019年均未支付该商标使用费。

本公司与中航集团订立数项协议，对本公司将商标授予中航集团使用、中航建设开发提供建筑工程管理服务、向中航集团提供分包包机服务、财务服务、与中航集团之间的物业租赁、提供订票及货运服务、与中航传媒订立的传媒业务合作、与中航集团订立的相互提供服务协议及与中航有限订立的服务协议作出限定。

6. 本集团与关联方之承诺

(1) 投资承诺

本集团对联营企业和合营企业承担的投资承诺详见附注九、2。

(2) 资本承诺

资本承诺主要为本集团与中航建设开发签署的建筑承包合同。

已签约但未拨备	2019年12月31日	2018年12月31日
对其他关联方的资本承诺	445,380	236,919

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

7. 关联方应收款项余额

(1) 应收账款

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
合营企业	四川维修公司	363	7
	翡翠航空	3,632	3,663
		3,995	3,670
联营企业	山航股份	50,746	67,954
	国泰航空	13,723	9,026
	其他联营企业	17,607	25,284
		82,076	102,264
股东	中航集团(注)(附注五、2)	192,820	205,358
其他关联方	国货航(附注五、2)	2,867,651	2,624,274
	其他关联方	39,156	4,957
		2,906,807	2,629,231

注：应收股东款主要为中航集团提供包机服务所产生的应收款项。

(2) 其他应收款

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
联营企业	山航股份	95,729	27,458
	其他联营企业	2,122	1,801
		97,851	29,259
合营企业	无锡祥翼(附注五、4)	78,433	-
	其他合营企业	58	-
		78,491	-
其他关联方	国货航(附注五、4)	440,460	394,728
	其他关联方	49,185	76,729
		489,645	471,457
中航集团 联营公司 其他关联方	发放贷款应收利息	283	-
	发放贷款应收利息	240	273
	发放贷款应收利息	30	1,169
		553	1,442



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

7. 关联方应收款项余额(续)

(3) 其他流动资产(附注五、6)

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
中航集团	发放贷款	500,000	-
国货航	发放贷款	-	950,000
联营企业	发放贷款	29,600	29,600
其他关联方	发放贷款	30,000	75,000
		559,600	1,054,600

(4) 长期应收款(附注五、8)

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
联营企业	发放贷款	162,800	192,400
合营企业	其他	3,724	335,136
		166,524	527,536

8. 关联方预付款项及合同负债余额

(1) 预付款项

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
其他关联方	其他关联方	-	2,448

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

8. 关联方预付款项及合同负债余额(续)

(2) 合同负债

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
联营企业	其他联营企业	17,777	29,788
其他关联方	其他关联方	25,021	2,512

9. 关联方应付款项余额

(1) 应付账款

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
合营企业	四川维修公司	246,137	241,326
	其他合营企业	60,039	50,787
		306,176	292,113
联营企业	国泰航空	92,742	63,439
	山航股份	1,499	5,376
	其他联营企业	14,450	21,314
		108,691	90,129
其他关联方	国货航	2,263,608	1,614,743
	中航信	1,234,752	612,417
	北京航食	120,437	135,136
	其他关联方	341,767	500,069
		3,960,564	2,862,365



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

9. 关联方应付款项余额(续)

(2) 其他应付款

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
联营企业	郑州飞机维修工程有限公司	18,506	18,176
	其他联营企业	1	1
		18,507	18,177
股东	中航集团	44,188	53,248
其他关联方	国货航	236,760	204,805
	中航传媒	171,533	103,920
	北京航食	19,166	33,189
	成都双流	—	1,216
	其他关联方	76,180	43,677
		503,639	386,807

吸收存款(附注五、25)

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
中航集团	吸收存款	656,067	402,744
合营企业	吸收存款	160,646	47,018
联营企业	吸收存款	923	15
其他关联方	吸收存款	2,554,859	2,652,456
		3,372,495	3,102,233

资金拆借(附注五、25)

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
中航集团	资金拆借	200,000	—
其他关联方	资金拆借	775,856	—
		975,856	—

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

七、关联方关系及其交易(续)

9. 关联方应付款项余额(续)

(3) 长期应付款(附注五、29)

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
其他关联方	吸收存款	65,000	10,000

吸收存款和发放贷款为中航财务公司为中航集团及其关联方提供的金融财务服务, 该类金融财务服务基于正常商业条款。

除吸收存款、发放贷款和资金拆借以外, 上述各项应收及应付合营企业款项、联营企业款项、股东款项及其他关联方款项均不计利息及无抵押。此外, 除部分款项有固定还款期外, 其他款项均无固定还款期。

(4) 租赁负债/应付融资租赁款

关联方性质	关联方	2019年12月31日	2018年12月31日
其他关联方	中航融资租赁	9,997,726	6,469,328
	其他关联方	95,624	-
		10,093,350	6,469,328

(5) 向关联方借入的款项余额

关联方	性质	2019年12月31日	2018年12月31日
中航集团	短期借款	-	1,500,000



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

八、或有事项

(i) 根据中航集团为筹备本公司H股在香港联交所及伦敦证券交易所上市而进行的重组，本公司与中航集团及中航有限于2004年11月20日订立重组协议(以下简称“重组协议”)。根据重组协议，除由本公司于重组后所从事业务构成或产生或与其有关的负债外，本公司并无承担任何负债及无需对中航集团与中航有限重组前引致的债务(无论独自或共同)承担责任。本公司亦承诺就中航集团及中航有限因本公司违反任何重组协议条文而蒙受或引致的任何损失向中航集团及中航有限提供补偿保证。

(ii) 本公司的子公司深圳航空于2011年5月收到由广东省高级人民法院发出的传票，内容为汇润投资向一家第三方单位借入人民币390,000千元的未偿还贷款。深圳航空被指与汇润投资及该第三方签订过担保协议，作为汇润投资借款的担保人。截至本报告日，二审程序仍在进行中，本公司管理层已就该事项可能最终导致深圳航空发生的重大损失(包括相关费用支出)的金额作出了估计，并已于2011年予以拨备人民币130,000千元。

(iii) 担保事项：

本公司的子公司深圳航空就该公司员工的房屋按揭银行借款向有关银行作出担保。于2019年12月31日，深圳航空为员工房屋按揭银行借款提供担保金额约为人民币1,328千元(2018年12月31日：约人民币1,635千元)。管理层认为该等担保相关风险较小，公允价值不重大。

于2019年12月31日，除上述担保事项以外，本集团及本公司无为其他公司借款提供的担保。

九、承诺事项

1. 资本承诺

	2019年12月31日	2018年12月31日
已签约但未拨备	36,620,725	39,269,051

2. 投资承诺

	2019年12月31日	2018年12月31日
对联营企业和合营企业的投资承诺	24,417	59,021

九、承诺事项(续)

2. 投资承诺(续)

(1) 对合营企业的投资承诺：

于2012年, 本公司与其一家合营企业签订投资协议, 承诺向其出资美元5,000,000元。截至2019年12月31日, 已投入美元1,500,000元, 仍有美元3,500,000元投资款项未支出。

(2) 对联营企业的投资承诺：

于2009年, 本集团的一家子公司与其一家联营企业签订投资协议, 承诺向其出资人民币45,000,000元。截至2019年12月31日止, 本集团对联营公司的投资已授权并已签订合同的投资承诺为人民币0元(2018年12月31日: 人民币35,000,000元)。

于2019年12月31日, 除上述已披露的事项外, 本集团无其他须作披露的重大承诺事项。

十、与金融工具相关的风险

本集团的金融工具, 主要包括银行借款、公司债券、租赁负债、其他计息借款、货币资金等。这些金融工具的主要目的在于为本集团的运营融资。本集团具有多种因经营而直接产生的其他金融资产和负债, 如应收票据、应收账款、其他应收款、应付账款和其他应付款等。

本集团的金融工具导致的主要风险是流动性风险、汇率风险、利率风险及信用风险。本集团的整体风险管理策略是减缓这些波动对财务业绩的影响。

本集团从事风险管理的目标是降低金融风险对本集团财务业绩的不利影响。基于该风险管理目标, 本集团已制定风险管理政策并设计相应的内部控制程序, 以辨别和分析本集团所面临的风险。本集团会定期复核这些风险管理政策及有关内部控制系统, 以适应市场情况或本集团经营活动的改变。本集团的内部审计部门也定期或随机检查内部控制系统的执行是否符合风险管理政策。

1. 信用风险

信用风险, 是指金融工具的一方不能履行义务, 造成另一方发生财务损失的风险。本集团的信用风险主要来自货币资金、应收账款、其他应收款项和其他债权投资。本集团所承受的最大信用风险敞口为该等金融资产的账面金额。除附注八(ii)及(iii)中所载本集团作出的财务担保外, 本集团没有提供任何其他可能令本集团承受信用风险的担保。于资产负债表日就上述财务担保承受的最大信用风险敞口已在附注八(ii)及(iii)披露。管理层会持续监控信用风险的敞口。

本集团货币资金包括库存现金、银行存款和其他货币资金, 本集团的信用风险管理政策要求将货币资金主要存放于具有高信用等级的国有与非国有银行。截止2019年12月31日, 本集团管理层认为货币资金面临的信用风险为低风险且具备较强的流动性, 预计未来12个月内的预期信用损失极小。

应收账款为本集团依据收入准则而产生的无条件的收款权利, 本集团对于已经发生信用减值的应收账款按照单项考虑预期信用损失, 对于其他的应收账款按照共同的信用风险特征划分组合, 按组合基础采用减值矩阵确定相关应收账款的信用损失。本集团持续对客户的财务状况进行信用评估, 以对应收账款计提充分预期信用损失准备。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

1. 信用风险(续)

于2019年12月31日和2018年12月31日，已经发生信用减值的应收账款情况如下：

2019年12月31日	账面余额	减值准备	计提比例(%)	理由
代理人销售等	208,320	208,320	100	存在部分购票人拒付情况

2018年12月31日	账面余额	减值准备	计提比例(%)	理由
代理人销售等	185,887	185,887	100	存在部分购票人拒付情况

于2019年12月31日和2018年12月31日，尚未发生信用减值但按信用风险特征组合计提减值准备的应收账款如下：

客户组合	2019年12月31日			2018年12月31日		
	预期平均损失率%	账面余额	减值准备	预期平均损失率%	账面余额	减值准备
地面服务款	1	78,577	786	1	85,928	859
境外客票销售款	1	116,605	1,166	1	139,078	1,390
其他(注)	0.1-4	5,838,739	34,279	0.1-4	5,179,219	28,004
		6,033,921	36,231		5,404,225	30,253

注：其他中包括本集团参与国际航空协会组织的“开账与结算计划”的代理人销售的机票款，其信用风险较小。“开账与结算计划”为航空公司及销售代理人之间的结算组织。于2019年12月31日，本集团应收“开账与结算计划”的代理人结余为人民币10.94亿元(2018年12月31日：人民币9.31亿元)。本集团持续关注应收“开账与结算计划”的代理人及其余应收账款余额的信用风险。

十、与金融工具相关的风险(续)

1. 信用风险(续)

本集团对于资产负债表日的信用风险相比初始确认日并未显著增加的其他应收款项按照单项估计其未来12个月内的预期信用损失计提减值准备; 在信用风险已显著增加时, 对于上述金融资产按照其整个存续期内估计的信用损失计提减值准备。

本集团其他债权投资主要为已上市债券, 本集团于各个资产负债表日定期监控该类债券的外部信用评级。于2019年12月31日, 其他债权投资中的已上市债券的信用评级均为AAA。

本集团评估信用风险自初始确认后是否已显著增加的具体方法、确定金融资产已发生信用减值的依据、划分组合为基础评估预期信用风险的金融工具的组合方法、直接减记金融工具的政策等参见附注三、9。

2. 流动性风险

流动性风险, 是指本集团在履行以交付现金或其他金融资产的方式结算的义务时发生的资金短缺的风险。

本集团流动资金主要依靠充足的营运现金流入以应付其到期的债务承担, 以及依靠获得外部融资来应付承诺的未来资本支出。就未来资本承诺及其他融资要求, 本公司于2019年12月31日已获得中国的多家银行提供总计为人民币1,371.48亿元的银行授信额度, 其中约人民币277.11亿元已经使用, 约人民币1,094.37亿元尚未使用。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

2. 流动性风险(续)

下表概括了本集团金融负债按未折现的合同现金流量所作的到期期限分析:

	2019年12月31日					合计	账面价值
	1年内或 实时偿还	1至2年	2至5年	5年以上			
短期借款	13,868,884	—	—	—	13,868,884	13,566,403	
应付短期融资债券	7,418,304	—	—	—	7,418,304	7,381,933	
应付账款	16,578,153	—	—	—	16,578,153	16,578,153	
其他应付款	8,457,044	—	—	—	8,457,044	8,427,470	
长期借款(含一年内到 期)	427,593	565,128	575,324	196,840	1,764,885	1,574,743	
应付债券(含一年内到 期)	661,750	6,561,750	10,284,200	—	17,507,700	15,830,021	
租赁负债(含一年内到 期)	17,453,162	16,599,398	44,314,764	37,941,936	116,309,260	100,447,856	
长期应付款	—	68,554	—	—	68,554	65,000	
	64,864,890	23,794,830	55,174,288	38,138,776	181,972,784	163,871,579	
	2018年12月31日						
	1年内或 实时偿还	1至2年	2至5年	5年以上	合计	账面价值	
短期借款	18,044,547	—	—	—	18,044,547	17,561,546	
应付短期融资债券	3,501,052	—	—	—	3,501,052	3,467,482	
应付账款	14,726,428	—	—	—	14,726,428	14,726,428	
其他应付款	6,553,085	—	—	—	6,553,085	6,553,085	
长期借款(含一年内到 期)	1,932,109	1,819,631	1,381,698	343,103	5,476,541	4,957,178	
应付债券(含一年内到 期)	4,660,150	546,550	13,615,550	—	18,822,250	16,794,176	
应付融资租赁款 (含一年内到期)	8,349,881	8,149,776	22,432,937	20,676,553	59,609,147	52,973,681	
长期应付款 (含一年内到期)	29,104	13,851	26,640	—	69,595	68,890	
	57,796,356	10,529,808	37,456,825	21,019,656	126,802,645	117,102,466	

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

3. 市场风险

市场风险, 是指金融工具的公允价值或未来现金流量因市场价格变动而发生波动的风险。市场风险主要包括外汇风险和利率风险。

汇率风险

除在附注五、1、2、4、19、21、25、27及30中披露的外币余额外, 本集团其他金融资产和金融负债大部分均以人民币结算。

人民币不可自由兑换成外币。所有涉及人民币的外汇交易必须通过中国人民银行或其他获授权买卖外汇的机构或交换中心进行。

本集团的若干资产及负债主要以美元、欧元、日元及港币为单位, 本集团的若干费用亦以人民币以外的货币为单位。本集团的海外办事处通过售票产生的外币收入及时汇回国内, 用于支付集团日常经营产生的外币费用和偿还一年内的外币债务。如有缺口, 本集团及时以人民币购汇用于支付。然而, 人民币对美元、欧元、日元及港币的汇率于报告期内的波动, 成为本集团在报告期内确认汇兑差额的主要原因。

a. 敏感性分析

假定除汇率以外的其他风险变量不变, 本集团于2019年12月31日人民币兑美元、欧元、日元及港币的汇率变动使人民币升值1%将导致净利润和股东权益的变动增加/(减少)情况如下, 此影响按资产负债表日即期汇率折算为人民币列示。

2019年12月31日	净利润	股东权益
美元	444,419	444,419
欧元	12,515	12,515
日元	10,651	10,651
港币	116	116
	467,701	467,701
2018年12月31日	净利润	股东权益
美元	227,966	227,966
欧元	5,752	5,752
日元	10,619	10,619
港币	549	549
	244,886	244,886



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

3. 市场风险(续)

汇率风险(续)

a. 敏感性分析(续)

于2019年12月31日，在假定其他变量保持不变的前提下，人民币兑美元、欧元、日元和港币的汇率变动使人民币贬值1%将导致净利润和股东权益的变化和上表列示的金额相同但方向相反。

上述敏感性分析是假设资产负债表日汇率发生变动，以变动后的汇率对资产负债表日本集团持有的、面临外汇风险的金融工具进行重新计量得出的。上述分析不包括外币财务报表折算差额。上一年度的分析基于同样的假设和方法。

利率风险

利率风险，是指金融工具的公允价值或未来现金流量因市场利率变动而发生波动的风险。本集团的净利润受利率变动的影响，即短期存款、其他计息金融资产及负债的利息收入及费用均受利率变动的影响。

在利率风险管理方面，合理搭配付息债务固定利率和浮动利率的比例，规避利率风险。本集团于资产负债表日持有的计息金融工具的利率及金额请参考附注五、1、6、8、19、20、25、27、28、29及30。

下表为利率变动的敏感性分析，反映了在其他变量恒定的假设下，利率发生可能的增加／(减少)时，将导致净利润和股东权益的变动情况((减少)／增加)如下：

	净利润	股东权益
2019年12月31日假定利率增加50个基点	(144,535)	(144,535)
2018年12月31日假定利率增加50个基点	(135,726)	(135,726)

4. 公允价值

下表列示了本集团在每个资产负债表日持续和非持续以公允价值计量的资产和负债于本报告期末的公允价值信息及其公允价值计量的层次。

2019年12月31日
(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

4. 公允价值(续)

本集团之子公司中航财务公司持有部分债权投资, 系分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。于2018年12月31日, 本集团对其公允价值按照公开市场最近一次成交价格计量, 属计量第一层级。2019年, 由于上述债权投资在公开市场交易不活跃, 本集团对上述债权投资的公允价值转而按照中央国债登记结算有限责任公司发布的估值确定, 因此上述债权投资的公允价值计量从第一层级转换到第二层级。除该等转换外, 本年度本集团金融工具的公允价值的估值技术并未发生其他改变。

以公允价值计量的资产和负债的年末公允价值

	2019年12月31日			合计
	第一层次公允价值计量	第二层次公允价值计量	第三层次公允价值计量	
其他债权投资	—	1,688,451	—	1,688,451
其他权益工具投资	—	—	255,156	255,156
持续以公允价值计量的资产总额	—	1,688,451	255,156	1,943,607

	2018年12月31日			合计
	第一层次公允价值计量	第二层次公允价值计量	第三层次公允价值计量	
其他债权投资	359,913	680,506	—	1,040,419
其他权益工具投资	—	—	270,114	270,114
持续以公允价值计量的资产总额	359,913	680,506	270,114	1,310,533

对于指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的权益工具投资, 其公允价值计量主要使用活跃市场的买入报价加上流动性折扣的调整。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十、与金融工具相关的风险(续)

4. 公允价值(续)

不以公允价值计量的金融资产和金融负债的公允价值情况

除下表所列的项目外，本集团管理层认为，财务报表中按摊余成本计量的金融资产及金融负债的账面价值接近该等资产及负债的公允价值。

	账面价值	公允价值
2019年12月31日应付债券	15,830,021	15,695,850
2018年12月31日应付债券	16,794,176	16,381,689

应付债券的公允价值归属于第二层次，其公允价值是根据现金流量折现的方法进行计算，关键输入值是能够反映发行方信用风险的折现率。

十一、资本管理

本集团资本管理的主要目标是保障本集团的持续经营，能够通过制定与风险水平相当的产品和服务价格并确保以合理融资成本获得融资的方式，持续为股东提供回报。

本集团定期复核和管理自身的资本结构，力求达到最理想的资本结构和股东回报。本集团考虑的因素包括：本集团未来的资金需求、资本效率、现实的及预期的盈利能力、预期的现金流、预期资本支出等。如果经济状况发生改变并影响本集团，本集团将会调整资本结构。

本集团通过资产负债率(总负债除以总资产)来监管集团的资本结构，保持稳定。

本集团根据经济形势以及相关资产的风险特征的变化对该比例进行调整。为维持或调整该比例，本集团可以调整对股东的利润分配、向股东归还资本或发行新股。本集团不受外部强制性资本要求的约束。本集团本年度的资本管理的目标、政策或程序与2018年一致。

于2019年12月31日，本集团的资产负债率如下：

	2019年	2018年
总负债	192,876,910	143,159,074
总资产	294,253,553	243,716,006
资产负债率	65.55%	58.74%

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十二、其他重要事项

1. 分部报告

经营分部

出于管理目的，本集团根据产品和服务划分成业务单元，本集团有如下两个报告分部：

- (1) 航空营运分部主要指以提供航空客运及货邮运服务为主业的业务单元；
- (2) 其他分部主要指以提供除航空客运及货邮运以外服务为主业的业务单元。

管理层出于配置资源和评价业绩的决策目的，对各业务单元的经营成果分开进行管理。分部业绩，以利润总额为基础进行评价。本集团在核算分部财务信息时所采用的会计政策与合并财务报表的会计政策一致。

经营分部间的交易定价，参照与第三方进行交易所采用的公允价格制定。

2019年度及2018年度的分部信息

	2019年				2018年			
	航空营运	其他	抵销	合计	航空营运	其他	抵销	合计
对外交易收入	133,370,194	2,810,496	-	136,180,690	135,175,844	1,598,559	-	136,774,403
分部间交易收入	147,968	7,999,141	(8,147,109)	-	269,463	7,242,982	(7,512,445)	-
对合营企业及联营企业的								
投资收益	143,914	331,345	-	475,259	472,676	276,120	-	748,796
资产减值损失(利得)	2,041	(4,846)	-	(2,805)	631	12,758	-	13,389
信用减值损失(利得)	42,615	(6,555)	4,622	40,682	(269,618)	49,857	(44,631)	(264,392)
折旧和摊销费用	20,991,268	337,462	(32,152)	21,296,578	14,242,781	298,751	(14,579)	14,526,953
利润总额	8,425,964	899,234	(220,559)	9,104,639	9,408,692	597,120	(47,907)	9,957,905
所得税费用	1,726,798	148,744	(22,949)	1,852,593	1,650,556	123,252	(16,440)	1,757,368

于2019年12月31日及2018年12月31日的分部信息

	2019年				2018年			
	航空营运	其他	抵销	合计	航空营运	其他	抵销	合计
资产总额	286,516,534	25,238,859	(17,501,840)	294,253,553	236,739,437	22,396,863	(15,420,294)	243,716,006
负债总额	194,202,329	15,917,668	(17,243,087)	192,876,910	144,807,641	13,576,780	(15,225,347)	143,159,074
其他披露对合营企业及								
联营企业的投资	14,327,393	1,776,946	(53,188)	16,051,151	14,964,461	1,576,427	-	16,540,888
长期股权投资以外的其								
他非流动资产								
增加额	34,636,914	281,948	-	34,918,862	34,109,509	188,996	-	34,298,505



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十二、其他重要事项(续)

1. 分部报告(续)

集团信息

产品和劳务信息

对外交易收入	2019年	2018年
航空客运	124,524,583	120,429,994
航空货运及邮运	5,732,160	11,405,573
其他	5,923,947	4,938,836
	136,180,690	136,774,403

地理信息

对外交易收入	2019年	2018年
中国大陆	89,000,172	86,520,847
其他国家和中国香港、澳门及台湾	47,180,518	50,253,556
	136,180,690	136,774,403

本集团赚取收入的主要资产是其机队，它们大部分均于中国注册。由于本集团因应业务需要灵活调配机队以配合航线网络需要，故并没有适当的基准按地区分配这些资产。

主要客户信息

本集团不存在某一客户产生的收入达到或超过本集团收入的10%。

十三、资产负债表日后事项

受新型冠状病毒肺炎疫情的影响，国内春运及节后旅客运输量下滑，全球范围内人员流动受限导致国际航班量减少，航空运输业受到冲击，预计短期内对本集团业务存在不利影响。目前政府已相继出台各项对航空业的财政、税收及金融扶持政策，本集团也通过调整运力结构，优化收益管理，强化成本控制，突出风险管控等措施，努力将疫情影响降至最低。

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释

1. 应收账款

	2019年12月31日	2018年12月31日
应收账款	4,840,771	4,459,449
减：减值准备	(93,795)	(60,390)
	4,746,976	4,399,059

(1) 应收账款的账龄分析如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
1年以内	4,791,152	4,428,841
1至2年	44,562	22,211
2至3年	778	3,487
3年以上	4,279	4,910
	4,840,771	4,459,449
减：减值准备	(93,795)	(60,390)
	4,746,976	4,399,059

(2) 应收账款减值准备的变动如下：

	整个存续期 预期信用损失 (未发生信用 减值)	整个存续期 预期信用损失 (已发生信用 减值)	合计
2019年1月1日	7,889	52,501	60,390
转入已发生信用减值	(79)	79	-
核销	-	(9,163)	(9,163)
本年预期信用损失调整	2,799	39,769	42,568
2019年12月31日	10,609	83,186	93,795



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

1. 应收账款(续)

(3) 于2019年12月31日和2018年12月31日，已经发生信用减值的应收账款情况如下：

2019年12月31日	账面余额	减值准备	计提比例(%)	理由
代理人销售等	83,186	83,186	100	存在部分购票人拒付情况

2018年12月31日	账面余额	减值准备	计提比例(%)	理由
代理人销售等	52,501	52,501	100	存在部分购票人拒付情况

(4) 尚未发生信用减值但按信用风险特征组合计提减值准备的应收账款如下：

作为本公司信用风险管理的一部分，本公司对尚未发生信用减值的应收账款按照共同的信用风险特征划分客户组合并在组合基础上确定预期信用损失。该类客户应收账款的信用风险与预期信用损失情况如下：

客户组合	2019年12月31日			2018年12月31日		
	预期平均 损失率%	账面余额	减值准备	预期平均 损失率%	账面余额	减值准备
地面服务款	1	78,577	786	1	85,928	859
境外客票销售款	1	116,605	1,165	1	139,078	1,390
其他	0.1-4	4,562,403	8,658	0.1-4	4,181,942	5,640
		4,757,585	10,609		4,406,948	7,889

(5) 本年度核销的已发生信用减值的应收账款账面余额为人民币9,163千元，减值准备为9,163千元。

财务报表附注

2019年12月31日
(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

1. 应收账款(续)

(6) 于2019年12月31日，应收账款金额前五名如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
前五名欠款金额合计	3,534,831	3,208,865
占应收账款余额比例	73%	72%

(7) 应收账款中主要包括以下外币余额：

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	31,899	6.9762	222,534	31,076	6.8632	213,281
欧元	9,625	7.8155	75,224	4,558	7.8473	35,768
日元	632,807	0.0641	40,563	700,563	0.0619	43,356

2. 其他应收款

(1) 其他应收款按性质分类如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
应收购买飞机及发动机回扣款	1,153,116	636,935
租赁押金	117,916	132,332
其他	1,395,091	846,059
	2,666,123	1,615,326
减：减值准备	(2,943)	(2,943)
	2,663,180	1,612,383



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

2. 其他应收款(续)

(2) 其他应收款的账龄情况如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
1年以内	1,656,999	584,773
1至2年	241,297	389,551
2至3年	304,401	158,384
3年以上	463,426	482,618
	2,666,123	1,615,326
减：减值准备	(2,943)	(2,943)
	2,663,180	1,612,383

(3) 本年度不存在已全额计提或计提较大比例减值准备的其他应收款发生金额重要的收回或转回的情况。

(4) 于2019年12月31日，其他应收款金额前五名如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
前五名欠款金额合计	1,657,641	1,196,524
占其他应收款余额比例	62%	74%

(5) 本公司其他应收款余额中包括应收子公司款、应收合营企业款等分别如下：

	2019年12月31日	2018年12月31日
应收子公司款	295,432	281,620
应收合营企业款	58	-
应收联营企业款	97,732	29,248
应收其他关联方	488,552	394,906
	881,774	705,774

上述其他应收关联公司款项为正常的关联交易款项，无抵押且不计利息，还款期于一年以内或无固定还款期。

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

2. 其他应收款(续)

(6) 其他应收账款中主要包括以下外币余额:

	2019年12月31日			2018年12月31日		
	原币金额	汇率	折合人民币	原币金额	汇率	折合人民币
美元	95,150	6.9762	663,789	109,855	6.8632	753,957

3. 长期股权投资

	2019年12月31日	2018年12月31日
按成本法核算的股权投资		
— 子公司(1)	22,236,963	20,644,776
按权益法核算的股权投资		
— 占合营企业之权益(2)	1,428,247	1,311,092
— 占联营企业之权益(3)	2,237,606	2,881,367
	25,902,816	24,837,235
减: 长期股权投资减值准备(4)	(129,735)	(129,735)
	25,773,081	24,707,500

本公司于2019年12月31日的长期股权投资中, 除对子公司中航兴业的投资以外, 不存在重大的由于被投资单位经营状况变化等原因而导致其可收回金额低于投资的账面价值的情况, 故不需计提长期股权投资减值准备。

各长期股权投资的变现及境外投资收益汇回不存在重大限制。本公司子公司的相关信息参见附注六、1。



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

3. 长期股权投资(续)

(1) 子公司:

被投资企业名称:	股权投资成本			
	2019年1月1日	本年增加	本年减少	2019年12月31日
中航兴业	2,086,881	—	—	2,086,881
国航进出口	93,955	—	—	93,955
浙江航服	20,872	—	—	20,872
上海航服	2,000	—	—	2,000
香港发展	8,873	—	—	8,873
金凤凰	1,700	—	—	1,700
国航海外控股	13,181,085	—	—	13,181,085
成都富凯	15,626	—	(7,813)	7,813
深圳航空	682,144	—	—	682,144
北京航空	510,000	—	—	510,000
大连航空	800,000	1,600,000	—	2,400,000
内蒙航空	800,000	—	—	800,000
飞机维修公司	1,621,223	—	—	1,621,223
中航财务公司	808,945	—	—	808,945
其他	11,472	—	—	11,472
	20,644,776	1,600,000	(7,813)	22,236,963

(2) 占合营企业之权益:

2019年度本公司应占合营企业之权益明细:

合营企业	2019年1月1日	本年增减变动				2019年12月31日	在被投资单位持股比例(%)
		追加或减少投资	权益法下确认的投资损益	现金股利	其他综合收益		
上海货站	489,587	—	117,717	(128,881)	—	478,423	39.00
四川维修公司	715,405	—	142,566	(12,000)	—	845,971	60.00
北京集安	6,645	—	(2,375)	—	—	4,270	50.00
上海地服	99,455	—	2,528	(2,400)	—	99,583	24.00
合计	1,311,092	—	260,436	(143,281)	—	1,428,247	

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

3. 长期股权投资(续)

(3) 占联营企业之权益:

2019年度本公司应占联营企业之权益明细:

联营企业	2018年 12月31日	执行 新租赁准则 调整	2019年 1月1日	本年增减变动				2019年 12月31日	在被投资单 位持股比例 (%)
				追加或 减少投资	权益法下确 认的投资收 益	现金股利	其他综合收 益		
山航集团	1,385,649	(403,958)	981,691	-	121,909	(22,727)	73,877	1,154,750	49.40
山航股份	925,581	(443,855)	481,726	-	74,663	(18,240)	81,174	619,323	22.80
云南空港	31,884	-	31,884	-	3,625	(3,000)	-	32,509	40.00
重庆凯亚	15,767	-	15,767	-	2,725	(980)	-	17,512	24.50
西南凯亚	38,941	-	38,941	-	12,154	(2,321)	-	48,774	35.00
西藏航空	475,433	-	475,433	-	(119,224)	-	-	356,209	31.00
其他	8,112	-	8,112	-	978	(561)	-	8,529	
合计	2,881,367	(847,813)	2,033,554	-	96,830	(47,829)	155,051	2,237,606	

(4) 长期股权投资减值准备

被投资企业名称:

	2019年 12月31日	2018年 12月31日
中航兴业	129,735	129,735



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

4. 营业收入及成本

营业收入列示如下：

	2019年	2018年
主营业务收入	91,608,612	90,092,655
其他业务收入	3,059,917	2,863,543
	94,668,529	92,956,198

营业成本列示如下：

	2019年	2018年
主营业务成本	77,946,164	77,147,110
其他业务成本	1,161,701	1,226,023
	79,107,865	78,373,133

营业收入的类别如下：

	2019年	2018年
与客户之间的合同产生的商品及服务收入	94,104,041	92,198,425
租赁收入	564,488	757,773
	94,668,529	92,956,198

财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

4. 营业收入及成本(续)

与客户之间的合同产生的商品及服务收入按商品分类如下：

	航空营运	
	2019年	2018年
客运	86,717,694	84,549,166
货运及邮运	4,890,918	5,543,489
地面服务收入	880,738	891,734
其他	1,614,691	1,214,036
	94,104,041	92,198,425

与客户之间的合同产生的商品及服务收入按地区分类如下：

	航空营运	
	2019年	2018年
中国内地	54,037,492	52,893,135
中国香港、澳门及台湾	2,639,481	2,622,927
国际	37,427,068	36,682,363
	94,104,041	92,198,425



财务报表附注

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

十四、公司财务报表主要项目注释(续)

5. 投资收益

	2019年	2018年
权益法核算的长期股权投资收益	357,266	513,684
股权投资处置损失	45,374	(462,065)
其他	274,594	206,534
	677,234	258,153

本公司投资收益的汇回均无重大限制。

财务报表补充资料

2019年12月31日

(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

一、非经常性损益明细表

	2019年	2018年
非流动资产处置净收益	96,248	82,966
持有交易性金融资产产生的公允价值变动损益以及 处置交易性金融资产及其他债权投资取得的投资收益	2,375	5,906
计入本年损益的政府补助	414,068	474,295
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	17,512	301,280
处置长期股权投资收益	(414)	568,727
其他营业外收支净额	(53,878)	149,480
小计	475,911	1,582,654
非经常性损益的所得税影响数	(112,449)	(391,461)
少数股东损益影响额(税后)	(128,758)	(474,871)
合计	234,704	716,322

本集团对非经常性损益项目的确认依照《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益》(证监会公告[2008]43号)的规定执行。

二、按中国企业会计准则及国际财务报告准则编报差异调节表

按中国企业会计准则编制的合并财务报表与按国际财务报告准则编制的合并财务报表的主要差异如下:

归属于母公司的净利润

	注	2019年	2018年
按中国企业会计准则编制的 财务报表		6,408,576	7,336,327
递延税项	(i)	(3,906)	(4,778)
固定资产等长期资产价值差异	(ii)	15,624	19,112
按国际财务报告准则编制的财务报表		6,420,294	7,350,661



财务报表补充资料

2019年12月31日

(除特别注明外，金额单位为人民币千元)

二、按中国企业会计准则及国际财务报告准则编报差异调节表(续)

归属于母公司的股东权益

	注	2019年	2018年
按中国企业会计准则编制的财务报表		93,505,857	93,216,239
递延税项	(i)	60,948	64,854
固定资产等长期资产价值差异	(ii)	(248,047)	(263,671)
出售港龙航空有限公司的未实现利润	(iii)	139,919	139,919
按国际财务报告准则编制的财务报表		93,458,677	93,157,341

本公司境外审计师为德勤·关黄陈方会计师行。

注：

- i. 递延税项的差异主要是由于准则差异对净利润及净资产的影响而引起的。
- ii. 该价值差异主要由以下三方面原因构成：(1)为根据中国企业会计准则，在1994年1月1日之前以外币购入的固定资产均以政府当时拟定的汇率(即当时的政府价)折算为人民币金额记账。根据国际财务报告准则，均以当时市场汇率(即当时的调剂价)折算为人民币金额记账，因而导致根据国际财务报告准则及根据中国企业会计准则所编制的财务报表中的固定资产原值存在差异；(2)根据国际财务报告准则下制定的会计政策，长期资产均按历史成本记账，因此按中国企业会计准则所要求记账的长期资产评估增减值及其摊销与减值，于根据国际财务报告准则编制的财务报表应予以冲回；(3)自有及融资租赁飞机大修理费用资本化的首次执行年份不同而引起的差异。上述准则差异会随相关资产的折旧、报废或处置而递减。
- iii. 因国际财务报告准则与中国企业会计准则对当时出售联营企业港龙航空有限公司给国泰航空有限公司(以下简称“国泰航空”)所产生的处置收益不同而引起的未实现利润的差异。该准则差异会在本集团处置国泰航空的股权投资之时消除。

财务报表补充资料

2019年12月31日
(除特别注明外, 金额单位为人民币千元)

三、净资产收益率和每股收益

本集团按照证监会颁布的《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》(2010年修订)以及会计准则相关规定计算的净资产收益率和每股收益如下:

2019年	加权平均 净资产收益率(%)	基本及稀释 每股收益 (人民币元)
归属于公司普通股股东的净利润	7.09	0.47
扣除非经常性损益后归属于本公司普通股股东的净利润	6.83	0.45
2018年	加权平均 净资产收益率(%)	基本及稀释 每股收益 (人民币元)
归属于公司普通股股东的净利润	8.17	0.53
扣除非经常性损益后归属于本公司普通股股东的净利润	7.38	0.48

本公司无稀释性潜在普通股。



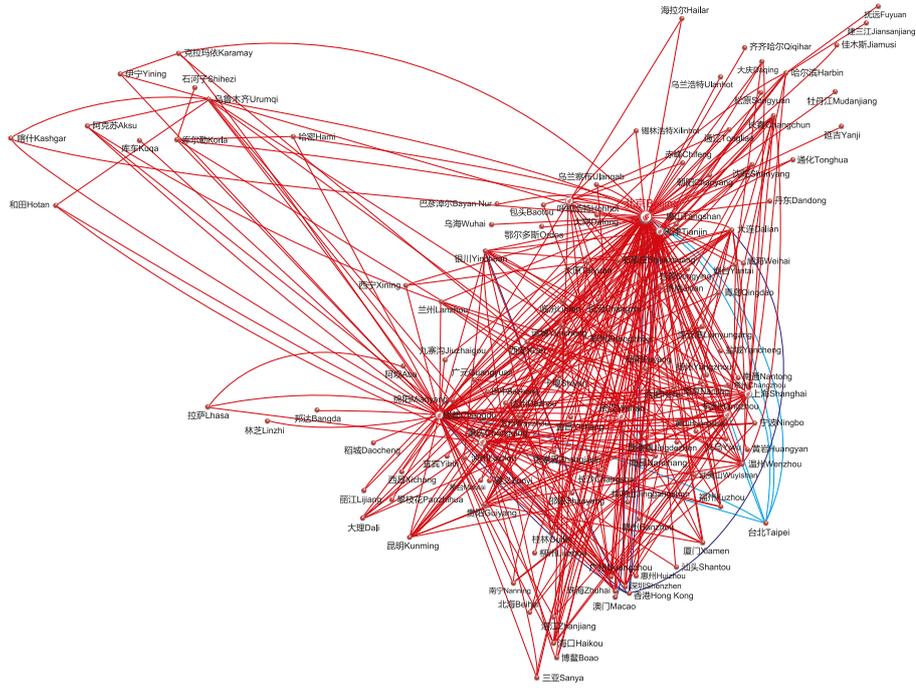
第十一章 备查文件目录

- 一 载有法定代表人、总会计师、财务部总经理签名并盖章的财务报表
- 二 载有德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)盖章、注册会计师签名并盖章的审计报告原件
- 三 报告期内在中国证监会指定报纸上公开披露过的所有公司文件的正本及公告的原稿
- 四 在香港联合交易所有限公司网站公布的2019年业绩公告





中国国际航空公司国内及地区航线
AIR CHINA'S DOMESTIC & REGIONAL ROUTES



— 国内航线 Domestic Routes
— 地区航线 Regional Routes

注：扬州泰州机场同一代码
Note: The cities of Yangzhou and Taizhou share one airport.



中国北京市顺义区空港工业区天柱路30号
邮编 101312
电话 86-10-61462560
传真 86-10-61462805

www.airchina.com.cn