

---

此乃要件 請即處理

---

閣下如對本通函各方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或轉讓名下所有深圳國際控股有限公司之股份，應立即將本通函連同隨附之代表委任表格送交買主或承讓人或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就因本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

---



Shenzhen International Holdings Limited  
深圳國際控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00152)

主要交易  
收購深圳航空24%股本權益

---

深圳國際控股有限公司將於二零一一年六月十日(星期五)上午十一時正假座香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室本公司之會議室召開股東特別大會(或其任何續會)，大會通告載於本通函第N-1至N-2頁。無論閣下能否出席大會並於會上投票，務請閣下填妥隨附之代表委任表格，並儘快交回本公司之股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東28號金鐘匯中心二十六樓，且在任何情況下最遲於大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間四十八小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一一年五月二十四日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	3
附錄一 — 本集團之財務資料 .....	I-1
附錄二 — 深圳航空之財務資料 .....	II-1
附錄三 — 深圳航空之管理層討論及分析 .....	III-1
附錄四 — 經擴大集團之未經審核備考財務資料 .....	IV-1
附錄五 — 一般資料 .....	V-1
股東特別大會通告 .....	N-1

---

## 釋 義

---

在本通函內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具以下涵義：

「收購事項」	指	全程物流根據收購協議收購深圳航空24%股本權益
「收購協議」	指	全程物流與匯潤就收購匯潤擁有的深圳航空24%股本權益而訂立的日期為二零一一年五月七日的協議
「中國國航」	指	中國國際航空股份有限公司，一家在中國註冊成立的股份有限公司，以聯交所為H股第一上市地，並以英國上市監管局正式上市證券為第二上市地，A股於上海證券交易所上市
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予之涵義
「董事會」	指	本公司之董事會
「增資事項」	指	根據日期為二零一零年三月二十一日的增資合同，全程物流以人民幣347,981,250元的代價認購深圳航空新增註冊資本人民幣173,125,000元的交易，詳情載於本公司於二零一零年三月二十一日刊發的公佈及於二零一零年三月二十九日刊發的通函
「本公司」	指	深圳國際控股有限公司，一家於百慕達註冊成立的有限公司，其股份於聯交所上市
「完成」	指	收購協議項下擬進行的交易完成
「董事」	指	本公司董事
「經擴大集團」	指	通過增加深圳航空之24%股本權益而擴大後的本集團
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港幣」	指	香港的法定貨幣港元
「香港」	指	中國香港特別行政區
「匯潤」	指	深圳市匯潤投資有限公司，根據中國法律註冊成立的有限公司，截至最後實際可行日期，匯潤正在接管當中及於二零一一年一月二十四日，深圳市中級人民法院宣佈匯潤破產

---

## 釋 義

---

「最後實際可行日期」	指	二零一一年五月二十日，即本通函付印前為確定當中所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本通函而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣
「人民幣」	指	中國的法定貨幣人民幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股東特別大會」	指	本公司將於二零一一年六月十日(星期五)上午十一時正假座香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室本公司之會議室召開之股東特別大會，以考慮並酌情批准收購事項及收購協議項下擬進行的交易
「股份」	指	本公司股本中每股面值港幣0.1元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「深圳航空」	指	深圳航空有限責任公司，一家根據中國法律註冊成立並有效存續的有限責任公司
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「全程物流」	指	深國際全程物流(深圳)有限公司，根據中國法律註冊成立並由本公司全資擁有的附屬公司
「%」	指	百分比

於本通函內，中國實體的英文名稱乃其中文名稱的譯名，僅供識別。若有歧義，概以中文名稱為準。



Shenzhen International Holdings Limited  
深圳國際控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00152)

執行董事：

郭原(主席)  
李景奇  
劉軍  
楊海

註冊辦事處：

Clarendon House  
2 Church Street  
Hamilton HM 11  
Bermuda

非執行董事：

王道海

總辦事處及主要營業地點：

香港  
九龍尖沙咀東部  
科學館道一號  
康宏廣場南座  
22樓2206-2208室

獨立非執行董事：

梁銘源  
丁迅  
聶潤榮

敬啟者：

主要交易  
收購深圳航空24%股本權益

緒言

茲提述本公司日期為二零一一年五月八日有關收購深圳航空24%股本權益的公佈。

於二零一一年五月七日，本公司通過其全資附屬公司全程物流與匯潤(透過其接管人)簽訂收購協議，據此，全程物流將向匯潤收購深圳航空24%股本權益，代價為人民幣788,632,500元(相當於約港幣943,340,300元)。完成該項收購後，全程物流於深圳航空的股本權益將由25%增至49%，而深圳航空將繼續為本公司的聯營公司。

---

## 董事會函件

---

由於收購事項的適用百分比率(定義見上市規則)高於25%但低於100%，根據上市規則第十四章，訂立收購協議構成本公司的一項主要交易，因此，根據上市規則，須遵守申報、公佈及經股東批准的規定。

本通函旨在向閣下提供收購事項的進一步資料。

### 收購協議

#### 日期

二零一一年五月七日

#### 訂約方

- (1) 全程物流，從事提供全程物流及運輸配套服務；
- (2) 匯潤，為一家被接管的公司，深圳市中級人民法院於二零一一年一月二十四日宣佈匯潤破產。清盤前，匯潤的主要業務活動為實業投資。

依據匯潤破產案債權人會議表決通過的《深圳市匯潤投資有限公司持有深航24%股權處置方案》及法律規定的程序，匯潤與全程物流簽訂了收購協議。

除匯潤持有深圳航空24%股本權益外，本公司確認，在作出一切合理查詢後，就董事所知、所悉及所信，匯潤及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士(定義見上市規則)的第三方。

### 建議收購及代價

根據收購協議，全程物流將向匯潤(透過其接管人)按現狀收購深圳航空24%股本權益，代價為人民幣788,632,500元(相當於約港幣943,340,300元)。本集團擬以內部資源為收購事項提供資金。

全程物流將按下列方式作出現金付款：

- (i) 自收購協議日期起計3個營業日內，支付20%預付款項，即人民幣157,726,500元(相當於約港幣188,668,100元)。除非因全程物流違約，否則倘收購事項於收購協議日期起計60日內(或任何經雙方協定的較後日期)不獲股東批准，有關預付款項可獲退回(連同利息)。
- (ii) 於股東批准收購協議及其項下擬進行的交易當日起計3個營業日內，支付人民幣552,042,750元(相當於約港幣660,338,200元)，即收購事項總代價的70%。

## 董事會函件

(iii) 於全程物流向有關中國機關登記成為該24%股本權益的股權持有人當日起計3個營業日內，支付人民幣78,863,250元(相當於約港幣94,334,000元)，即總代價的餘下10%及全程物流同意承擔的稅、費。

倘匯潤違反收購協議的條款，匯潤須雙倍向全程物流償還上述20%預付款項，及假若有關金額低於全程物流的直接或間接損失，匯潤須就有關差額向全程物流作出彌償。

收購事項的代價乃經本公司與匯潤(透過其接管人)通過公平磋商釐定。釐定收購事項總代價時，本公司已考慮(其中包括)深圳航空的二零一零年股東虧損顯著下降(由截至二零零九年十二月三十一日止年度的虧損人民幣17.82億元降至截至二零一零年十二月三十一日止年度的虧損人民幣91,720,000元)，以及深圳航空於過去兩年轉虧為盈(由截至二零零九年十二月三十一日止年度的淨虧損人民幣8.69億元上升至截至二零一零年十二月三十一日止年度的淨盈利人民幣7.47億元)。自增資事項於二零一零年四月十九日完成起，深圳航空於截至二零一零年十二月三十一日止期間為本集團貢獻盈利港幣1.43億元。

深圳航空於完成前及後的股本權益變動概述如下：

權益持有人	完成前		完成後	
	註冊及 已繳足 資本金額 (人民幣)	百分比	註冊及 已繳足 資本金額 (人民幣)	百分比
全程物流	203,125,000	25%	398,125,000	49%
中國國航	414,375,000	51%	414,375,000	51%
匯潤	195,000,000	24%	0	0%
總計	<u>812,500,000</u>	<u>100%</u>	<u>812,500,000</u>	<u>100%</u>

完成後，全程物流於深圳航空的股本權益將由25%增至49%，而深圳航空將繼續為本公司的聯營公司。

### 條件

收購協議項下擬進行的交易須待股東於股東大會上通過提呈的決議案以批准收購事項，方可作實。

當批准收購協議及其項下交易的股東決議案獲通過後，收購協議即告生效，全程物流將分佔深圳航空24%股本權益的盈利、風險及虧損。

### 終止

倘收購協議及其項下擬進行的交易未能於收購協議日期起計60日內(或經雙方協定的較後日期)獲股東批准,收購協議將不會生效。此外,若因中國國家政策或其他行政程序原因以致適用的行政許可或有關收購深圳航空24%股本權益的工商登記變更未能取得或完成,收購協議將予以終止,而匯潤須於接獲全程物流相關通知起計3個營業日內退回全程物流所付的全部代價(連同利息)。

### 深圳航空的資料

深圳航空主要於中國從事航空業務營運。

根據深圳航空按照香港財務報告準則編製的經審核財務報表,深圳航空截至二零一零年十二月三十一日止年度的除稅前及除稅後淨利潤分別約為人民幣907,790,000元(相當於約港幣1,085,870,000元)及人民幣747,000,000元(相當於約港幣893,540,000元)。深圳航空截至二零零九年十二月三十一日止年度的除稅前及除稅後淨虧損分別約為人民幣776,320,000元(相當於約港幣928,610,000元)及人民幣868,640,000元(相當於約港幣1,039,040,000元)。於二零一零年十二月三十一日,深圳航空的股東虧損為人民幣91,720,000元(相當於約港幣109,710,000元)。根據獨立估值師(由匯潤的接管人獨家委託)進行的估值,深圳航空於二零一零年十二月三十一日的資產淨值約為人民幣3,286,000,000元(相當於約港幣3,930,600,000元)。

深圳航空擁有穩健的核心業務及盈利,深圳航空於截至二零零九年十二月三十一日止年度產生的虧損乃因減值虧損所致,與其核心業務無關。

### 本集團的資料

本集團主要從事物流基礎設施的投資、建設與經營,並依託擁有的基礎設施向客戶提供各類物流增值服務。

### 進行收購事項的原因及好處

受國內持續的經濟增長,居民消費的增加及城市化進程加快所帶動,對國內航空運輸的市場需求持續增加,造就利好的經營環境,為深圳航空帶來理想的經營業績。自二零一零年四月十九日(即增資事項完成當日,據此,全程物流增加其於深圳航空的股本權益至25%)至二零一零年十二月三十一日期間,深圳航空為本集團貢獻盈利港幣143,000,000元。

董事認為是次收購事項為本集團進一步增加其於深圳航空的股權提供一個有價值的投資機會,並相信該機會將可進一步提升股東的回報。



---

## 董事會函件

---

董事會認為收購協議乃按一般商業條款而訂立，且收購協議的條款屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

### 收購事項的財務影響

#### 對資產及負債之影響

根據載於本通函附錄四的經擴大集團的未經審核備考財務資料，倘收購事項已於二零一零年十二月三十一日完成，則於二零一零年十二月三十一日，經擴大集團的未經審核備考資產總值將約為港幣36,796,394,000元及經擴大集團的未經審核備考負債總值將約為港幣19,772,869,000元。

#### 對盈利之影響

完成後，全程物流於深圳航空的股本權益將由25%增至49%，而深圳航空將繼續為本公司的聯營公司。截至二零一零年十二月三十一日止年度，本集團錄得股東應佔經審核綜合淨利潤約為港幣1,280,000,000元。根據載於本通函附錄二的深圳航空的會計師報告，截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度，深圳航空錄得經審核綜合業績分別為利潤人民幣73,000,000元、虧損人民幣869,000,000元及利潤人民幣747,000,000元。鑑於深圳航空的未來前景樂觀(有關詳情請參閱上文「進行收購事項的原因及好處」及附錄三所載的「深圳航空的回顧及展望」兩段)，董事相信，深圳航空將為本集團帶來收益。

#### 上市規則的規定

由於根據上市規則第14.07條，收購事項的適用百分比率高於25%但低於100%，根據上市規則第十四章，收購事項構成本公司的一項主要交易，因此，根據上市規則，須遵守申報、公佈及經股東批准的規定。由於並無股東於收購事項中擁有其他股東沒有的任何重大利益，概無股東須就提呈於股東特別大會上以批准收購事項及收購協議項下擬進行的交易的決議案放棄投票。

#### 股東特別大會

股東特別大會將予召開，以考慮及酌情批准收購事項及收購協議項下擬進行的交易。股東特別大會之通告載於本通函的第N-1頁至N-2頁。股東特別大會上將以按股數投票方式進行投票。

由於並無股東於收購事項中擁有其他股東沒有的任何重大利益，概無股東須就提呈於股東特別大會上以批准收購事項及收購協議項下擬進行的交易的決議案放棄投票。

---

## 董事會函件

---

隨函附奉股東特別大會適用之代表委任表格。無論股東能否出席大會，務請填妥隨附之代表委任表格，並儘快交回本公司之股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東28號金鐘匯中心二十六樓，且在任何情況下最遲須於大會或其任何續會(視乎情況而定)指定舉行時間四十八小時前交回。股東填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會並於會上投票。

### 推薦建議

董事認為收購事項及收購協議項下擬進行交易的條款屬一般商業條款，並屬公平合理，且訂立收購協議乃符合本公司及股東的整體利益。因此，董事會建議股東投票贊成批准收購事項及收購協議項下擬進行交易的決議案。

### 其他資料

務請閣下亦垂注本通函附錄所載的其他資料及股東特別大會通告。

此致

列位股東 台照

承董事會命  
深圳國際控股有限公司  
主席  
郭原  
謹啟

香港，二零一一年五月二十四日

## 1. 本集團之財務資料

本集團(i)截至二零一零年十二月三十一日及二零零九年十二月三十一日止年度之財務資料於本公司截至二零一零年十二月三十一日止年度之年報第70頁至148頁披露；(ii)截至二零零八年十二月三十一日止年度之財務資料於本公司截至二零零八年十二月三十一日止年度之年報第78頁至206頁披露。所有該等財務資料已刊登於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.szihl.com>)。

## 2. 財務及業務展望

本集團物流業務板塊成長性較好。鑑於本集團目前擁有包括土地在內的基礎設施資源具有很高的內在價值，未來的建設力度與業務模式創新是發掘價值的關鍵。本集團將會緊貼市場需求，繼續加大對物流業務的投資與拓展，加快研究並調整業務模式，促進資源優化整合，使物流業務盈利保持較快的增長。本集團收費公路業務板塊的收入及盈利增長穩定，現金流充足，特別是隨著近年新項目的不斷培育成熟，預計未來數年將維持較為穩定的增長。

展望二零一一年，本集團將把握機遇，加大新項目的投資力度、加快推進現有項目的建設步伐、提高盈利水平與服務水平、整合資源並提升其內在價值、進一步提升內部管理水平。此外，本集團將繼續加強與各層面的溝通，務求使舉措更為積極合理。因此，本集團預計可適時獲取本集團發展所需的各類資源。

## 3. 本集團的債務聲明

於二零一一年三月三十一日(即就編製本債務聲明而言的最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團有下列債務，合共約港幣14,349,120,000元：

- (1) 有抵押非流動銀行借款約港幣5,506,136,000元，其中港幣4,505,541,000元借款以清連項目收費權作質押，港幣790,256,000元借款以本集團持有深圳清龍高速公路有限公司(本集團的聯營公司)的40%股權作抵押以及港幣210,339,000元借款以本集團持有Jade Emperor Limited(本公司的附屬公司)的55%股權作抵押；
- (2) 無抵押銀行借款約港幣4,786,062,000元；
- (3) 有抵押流動銀行借款約港幣659,537,000元，以港幣326,797,000元的一年期定期存款及以本集團持有Jade Emperor Limited(本公司的附屬公司)的55%股權聯合作抵押；
- (4) 來自本公司一間附屬公司少數股東的無抵押貸款港幣43,401,000元；

- (5) 於二零零七年十月九日發行有擔保6年期認股權與債券分離交易的可轉換債券賬面值人民幣1,332,050,000元(相當於港幣1,582,947,000元)(票面值為人民幣1,500,000,000元(相當於港幣1,782,531,000元))，由中國農業銀行深圳分行提供擔保，本公司的附屬公司深圳高速公路股份有限公司(「深圳高速」)將南光高速47.3%的收費權質押給中國農業銀行深圳分行作為反擔保；
- (6) 於二零零七年八月發行有擔保15年期公司債券賬面值約人民幣792,428,000元(相當於港幣941,685,000元)(票面值為人民幣800,000,000元(相當於港幣950,683,000元))，由中國建設銀行深圳分行提供擔保，深圳高速將深圳市梅觀高速公路有限公司(「梅觀公司」)100%股權質押給該行作為反擔保；及
- (7) 3年期無擔保中期票據賬面值約人民幣697,900,000元(相當於港幣829,352,000元)(票面值為人民幣700,000,000元(相當於港幣831,848,000元))，並按浮動利率計息。

截至二零一一年三月三十一日營業時間結束時，本集團之或有負債如下：

- (1) 於二零零七年度，深圳高速與代表深圳市政府的深圳市交通局簽署兩份工程建造管理合同，接受委託管理建設南坪項目二期的主線工程及深圳市北環至深雲立交改造工程。根據有關合同之條款，深圳高速已分別向深圳市交通局提供共人民幣50,000,000元(相當於港幣59,418,000元)及人民幣1,000,000元(相當於港幣1,188,000元)的不可撤銷履約銀行保函。
- (2) 依據財政部駐深圳市財政監察專員辦事處在二零零八年度對深圳市相關地方稅務局開展的專項檢查的結果，深圳市地方稅務局向本集團發出通知。根據該通知，深圳高速、梅觀公司及深圳機荷高速公路東段有限公司須合共補繳中國企業所得稅約人民幣60,472,000元(相當於港幣71,862,000元)。本集團應佔款項為人民幣57,986,000元(相當於港幣68,908,000元)(「補繳中國企業所得稅」)。補繳中國企業所得稅是針對本集團在以前年度獲得的若干地方財政性補貼收入。依據有關地方政府部門頒佈的若干政策條文，該等地方財政性補貼收入初步豁免徵收企業所得稅。而於檢查後，有關政府部門取消了該等豁免。

本集團已向深圳市地方稅務局申請重新評定補繳中國企業所得稅的計算基準、免除相關滯納金及延遲交款。根據其後與深圳福田稅務局進行之多次討論，本集團確認於二零一零年十二月三十一日之企業所得稅撥備人民幣39,236,000元(相當於港幣46,626,000元)。

於二零一一年三月三十一日，並無取得進一步進展，有關滯納金金額尚未確定，不能對其進行合理估計。因此企業所得稅負債已撥備的金額並無變更，亦未對滯納金計提相關撥備。於二零一一年三月三十一日，尚未繳納的應付所得稅為人民幣39,236,000元(相當於港幣46,626,000元)。

- (3) 於二零零四年十二月八日，深圳高速與深圳市鵬城建築集團有限公司(「深圳鵬城」)簽訂有關南坪(一期)項目建造合同。於二零零七年，深圳鵬城因對該合同項下部分項目的單價持有異議，且未能互相協調解決，遂向深圳市仲裁委員會申請仲裁。於二零一一年三月三十一日，該仲裁尚在審理中。根據該合同有關條款，董事認為該仲裁結果將不會對本集團的經營成果產生重大負面影響。
- (4) 於二零零四年六月一日，深圳高速與吉林省長城路橋建工有限公司(「長城」)簽訂有關南坪(一期)項目建造合同。於二零零九年十二月，長城因對該合同項下部分項目的工程量及單價持有異議，且未能互相協調解決，遂向深圳市仲裁委員會申請仲裁。於二零一一年三月三十一日，仲裁已經撤回，深圳高速與長城仍為工程量及單價進行協商。董事認為該協商結果將不會對本集團的經營成果產生重大負面影響。

就編製本集團的債務聲明而言，人民幣金額乃使用於二零一一年三月三十一日的收市匯率港幣1元兌人民幣0.8415元的匯率兌換為港幣。

除上文所述者及集團內公司間的負債外，於二零一一年三月三十一日營業時間結束時，本集團並無任何未償還的貸款、銀行透支、按揭、抵押、債券或其他類似債務、融資租約或租購承擔、承兌負債或承兌信貸或任何擔保或其他重大的或有負債。

#### 4. 本集團的營運資金

在考慮是次收購事項預期將完成及本集團可得的財務資源，包括內部產生的資金以及可用銀行融資後，董事認為本集團有充足的營運資金應付其現時所需，即可應付由本通函日期起計未來最少12個月。

以下為深圳航空之申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供收錄於本通函內。



香港  
中環  
遮打道10號  
太子大廈  
8樓

敬啟者：

### 緒言

以下所載乃吾等就有關深圳航空有限責任公司(「深圳航空」)及其附屬公司(以下統稱「深圳航空集團」)之財務資料作出之報告，當中包括深圳航空集團截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度各年(「有關期間」)之綜合收益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及深圳航空集團之綜合資產負債表及深圳航空於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日之資產負債表，連同其附註(「財務資料」)，以供收錄於深圳國際控股有限公司(「貴公司」)於二零一一年五月二十四日刊發有關 貴公司之全資附屬公司深國際全程物流(深圳)有限公司(「全程物流」)根據全程物流與深圳市匯潤投資有限公司於二零一一年五月七日訂立之協議(「收購協議」)而建議收購深圳航空額外24%股本權益之通函(「通函」)內。

深圳航空於一九九二年十一月二十五日根據深府辦復[1992]第159號批文，在中華人民共和國(「中國」)成立為有限責任公司。

深圳航空主要於中國從事航空業務營運。於本報告日期，深圳航空於附屬公司、共同控制實體及聯營公司擁有直接及間接權益，詳情載於下文B節附註13、15及14。

深圳航空之法定綜合財務報表乃根據中國財政部頒佈之企業會計準則(2006)而編製，並於有關期間經其法定核數師深圳市鵬城會計師事務所有限公司就截至二零零八年十二月三十一日止年度及畢馬威華振會計師事務所就截至二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度進行審核。



就本報告而言，深圳航空之董事已根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈之香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製深圳航空集團於有關期間之綜合財務報表（「相關財務報表」）。吾等已根據香港會計師公會頒佈之香港核數準則審核截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度各年之相關財務報表。

財務資料已由深圳航空之董事基於深圳航空集團之相關財務報表（並無對其作出調整）並根據下文B節附註1所載之基準編製。

### 董事及申報會計師各自之責任

深圳航空之董事負責根據香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則、香港公司條例之披露規定及香港聯合交易所有限公司證券上市規則之適用披露條文，編製真實與公平呈列之財務資料，以及負責深圳航空之董事認為必要之有關內部監控，以使編製財務資料不存在重大失實陳述（不論因欺詐或錯誤而引起）。

吾等之責任乃根據吾等之程序就財務資料達致意見。

### 意見基準

作為達致財務資料意見之基準，就本報告而言，吾等已根據香港會計師公會頒佈之核數指引第3.340號「招股章程及申報會計師」審查相關財務報表並進行吾等認為必要之適當程序。

### 意見

吾等認為，就本報告而言，根據下文B節附註1所載之編製基準及會計政策，財務資料真實及公平地呈列深圳航空集團於有關期間之綜合業績及現金流量，以及深圳航空集團及深圳航空於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日之事務狀況。

### 強調事項

在無保留意見的情況下，吾等謹請閣下垂注財務資料附註1(c)、14及21(b)。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團的流動負債淨額分別為人民幣6,109,883,000元、人民幣18,853,530,000元及人民幣9,053,352,000元以及負債淨額分別為人民幣955,971,000元、人民幣1,781,606,000元及人民幣91,717,000元。該等狀況表明存在重大不確定性，可能對深圳航空集團之持續經營能力構成重大疑問。誠如財務資料附註1(c)所披露，財務資料乃根據持續經營基準編製，其有效性取決於深圳航

空集團往來銀行的持續支持以及深圳航空集團未來業務產生足夠現金流量以應付深圳航空集團的營運成本並履行到期責任的能力。財務資料不包括任何因有關措施失效而引致的調整。

誠如財務資料附註14及21(b)所披露，於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空於聯營公司深圳市深航房地產開發有限責任公司(「深航房地產」)的投資之賬面總值為人民幣27,032,000元。於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，應收深航房地產及其附屬公司的應收款項總額分別為人民幣742,822,000元、人民幣1,049,672,000元及人民幣1,050,819,000元。於二零零九年十一月三十日，中華人民共和國公安機關(「中國公安機關」)取走了深航房地產自其成立(二零零六年十月)起至二零零九年六月止期間的所有賬簿及記錄、董事會會議記錄、合約及其他記錄，並凍結深航房地產及其一家附屬公司的所有銀行賬戶。於評估深航房地產及其附屬公司的狀況後，深圳航空之董事未能估計上文所述事項的影響，但認為收回於深航房地產及其附屬公司的投資及應收彼等的款項的可能性極低。因此，於二零零九年及二零一零年十二月三十一日已就於深航房地產及其附屬公司的投資以及應收彼等的款項總額記錄減值虧損。倘中國公安機關能解除上述措施，而深航房地產及其附屬公司能償還部分或全部應收款項，則於深航房地產及其附屬公司的投資及應收彼等的款項的減值虧損撥備部分或全部將會於未來會計期間撥回。



## A 財務資料

## 綜合收益表

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度

(以人民幣列值)

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>經營收入</b>				
運輸收入		9,610,974	11,133,343	15,277,470
其他經營收入		878,485	912,538	1,010,100
<b>經營收入總額</b>		<u>10,489,459</u>	<u>12,045,881</u>	<u>16,287,570</u>
<b>經營費用</b>				
飛機油料成本		(4,178,290)	(3,526,508)	(4,738,071)
起降及停機坪費用		(1,029,326)	(1,432,421)	(1,514,454)
折舊及攤銷	3	(658,711)	(981,940)	(1,342,679)
減值虧損	3	(1,179)	(1,099,523)	(551,820)
飛機保養、維修及大修成本		(442,124)	(646,043)	(940,818)
員工成本	3	(1,061,199)	(1,239,004)	(1,834,086)
航空餐飲費用		(196,519)	(244,141)	(334,031)
飛機及發動機經營租賃費用		(996,621)	(1,030,513)	(1,077,296)
其他航班經營費用		(797,941)	(787,233)	(878,608)
其他經營費用		(1,045,131)	(1,211,477)	(2,056,416)
<b>經營費用總額</b>		<u>(10,407,041)</u>	<u>(12,198,803)</u>	<u>(15,268,279)</u>
<b>其他收入／(虧損)淨額</b>	5	<u>136,064</u>	<u>(57,492)</u>	<u>(12,925)</u>
<b>經營溢利／(虧損)</b>	3	218,482	(210,414)	1,006,366
利息收益		35,816	7,047	24,361
利息開支	4	(533,375)	(498,078)	(405,915)
應佔聯營公司業績	14	(2,674)	(2,161)	(247)
應佔共同控制實體業績	15	(25,740)	(32,247)	(35,272)
衍生財務工具公允值變動淨額		(66,200)	(43,893)	4,315
匯兌收益淨額		438,087	3,431	314,179
<b>稅前溢利／(虧損)</b>		64,396	(776,315)	907,787
所得稅抵免／(開支)	6(a)	8,930	(92,320)	(160,785)
<b>年度溢利／(虧損)</b>		<u>73,326</u>	<u>(868,635)</u>	<u>747,002</u>
<b>以下人士應佔：</b>				
深圳航空股權持有人		70,315	(869,064)	742,641
非控制性權益		3,011	429	4,361
<b>年度溢利／(虧損)</b>		<u>73,326</u>	<u>(868,635)</u>	<u>747,002</u>

隨附之附註為財務資料之組成部分。

## 綜合全面收益表

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度

(以人民幣列值)

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
年度溢利／(虧損)		73,326	(868,635)	747,002
年度之其他全面收益(除稅後)	8			
換算海外附屬公司財務報表之匯兌差額		—	—	(35)
可供出售證券：公允值儲備變動淨值		(65,109)	53,345	(87,203)
		<u>(65,109)</u>	<u>53,345</u>	<u>(87,238)</u>
年度之全面收益總額		<u>8,217</u>	<u>(815,290)</u>	<u>659,764</u>
以下人士應佔：				
深圳航空股權持有人		5,206	(815,719)	655,403
非控制性權益		3,011	429	4,361
年度之全面收益總額		<u>8,217</u>	<u>(815,290)</u>	<u>659,764</u>

隨附之附註為財務資料之組成部分。

## 綜合資產負債表

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日

(以人民幣列值)

	附註	於十二月三十一日		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>非流動資產</b>				
物業、廠房及設備，淨額	10	10,572,721	14,359,509	17,353,424
在建工程	11	4,120,140	4,089,150	5,696,915
於中期經營租約項下持作自用之 中華人民共和國(「中國」)租賃土地權益		98,692	34,368	95,669
於聯營公司之權益	14	69,706	10,000	9,753
於共同控制實體之權益	15	10,609	—	—
其他於股本證券之投資	16	70,928	141,455	25,185
遞延稅項資產	17	478	7,088	5,462
其他非流動資產	18	324,529	450,419	535,299
		<u>15,267,803</u>	<u>19,091,989</u>	<u>23,721,707</u>
<b>流動資產</b>				
持作待售飛機	12	—	—	30,464
財務資產	19(a)	12,483	30,079	27,379
存貨	20	178,119	181,722	157,413
業務及其他應收款	21	1,956,409	1,111,842	1,370,332
可收回所得稅		29,702	—	415
已抵押銀行存款	22	269,860	1,741,649	518,051
三個月後到期之非抵押定期存款		—	—	4,955
現金及現金等價物	23	266,618	616,506	446,651
		<u>2,713,191</u>	<u>3,681,798</u>	<u>2,555,660</u>
<b>流動負債</b>				
財務負債	19(b)	45,653	92,683	87,280
銀行及其他貸款	24	3,865,450	16,532,952	4,549,959
融資租約承擔	25	118,272	118,272	174,513
業務及其他應付款	26	4,792,668	5,680,563	6,661,505
應付所得稅		1,031	110,858	135,755
		<u>8,823,074</u>	<u>22,535,328</u>	<u>11,609,012</u>
<b>流動負債淨值</b>		<u>(6,109,883)</u>	<u>(18,853,530)</u>	<u>(9,053,352)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>9,157,920</u>	<u>238,459</u>	<u>14,668,355</u>

	附註	於十二月三十一日		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>非流動負債</b>				
銀行及其他貸款	24	8,179,592	22,000	12,251,736
融資租約承擔	25	384,384	266,112	654,228
大修撥備	27	810,785	854,045	592,817
遞延稅項負債	17	248,620	222,109	297,833
其他非流動負債	28	490,510	655,799	963,458
		<u>10,113,891</u>	<u>2,020,065</u>	<u>14,760,072</u>
<b>負債淨值</b>		<u>(955,971)</u>	<u>(1,781,606)</u>	<u>(91,717)</u>
<b>資本及儲備</b>				
	29			
實繳資本		300,000	300,000	812,500
儲備		<u>(1,287,774)</u>	<u>(2,103,493)</u>	<u>(930,465)</u>
深圳航空股權持有人應佔權益虧損總額		(987,774)	(1,803,493)	(117,965)
非控制性權益		<u>31,803</u>	<u>21,887</u>	<u>26,248</u>
<b>權益虧損總額</b>		<u>(955,971)</u>	<u>(1,781,606)</u>	<u>(91,717)</u>

隨附之附註為財務資料之組成部分。

## 資產負債表

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日

(以人民幣列值)

	附註	於十二月三十一日		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>非流動資產</b>				
物業、廠房及設備，淨額	10	10,426,828	14,216,367	17,229,887
在建工程	11	4,094,759	4,065,390	5,337,718
於中期經營租約項下持作 自用之中國租賃土地權益		98,692	34,368	95,669
於附屬公司之投資	13	112,823	160,493	140,543
於聯營公司之權益	14	73,017	–	–
於共同控制實體之權益	15	10,609	–	–
其他於股本證券之投資	16	70,328	141,455	25,185
其他非流動資產	18	323,120	449,629	526,085
		<u>15,210,176</u>	<u>19,067,702</u>	<u>23,355,087</u>
<b>流動資產</b>				
持作待售飛機	12	–	–	30,464
財務資產	19(a)	6,548	12,757	5,894
存貨	20	174,839	178,710	154,884
業務及其他應收款	21	1,899,870	1,022,451	1,325,691
可收回所得稅		29,606	–	–
已抵押銀行存款	22	269,860	1,741,649	518,051
現金及現金等價物	23	166,782	470,182	270,338
		<u>2,547,505</u>	<u>3,425,749</u>	<u>2,305,322</u>
<b>流動負債</b>				
財務負債	19(b)	45,653	92,683	87,280
銀行及其他貸款	24	3,865,450	16,524,952	4,539,959
融資租約承擔	25	118,272	118,272	174,513
業務及其他應付款	26	4,681,984	5,425,986	6,062,317
應付所得稅		–	102,471	125,545
		<u>8,711,359</u>	<u>22,264,364</u>	<u>10,989,614</u>
<b>流動負債淨值</b>		<u>(6,163,854)</u>	<u>(18,838,615)</u>	<u>(8,684,292)</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>9,046,322</u>	<u>229,087</u>	<u>14,670,795</u>

	附註	於十二月三十一日		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>非流動負債</b>				
銀行及其他貸款	24	8,179,592	-	12,239,736
融資租約承擔	25	384,384	266,112	654,228
大修撥備	27	810,785	850,839	584,052
遞延稅項負債	17	248,620	222,109	297,833
其他非流動負債	28	484,713	655,799	963,252
		<u>10,108,094</u>	<u>1,994,859</u>	<u>14,739,101</u>
<b>負債淨值</b>		<u>(1,061,772)</u>	<u>(1,765,772)</u>	<u>(68,306)</u>
<b>資本及儲備</b>				
	29			
實繳資本		300,000	300,000	812,500
儲備		(1,361,772)	(2,065,772)	(880,806)
<b>權益虧損總額</b>		<u>(1,061,772)</u>	<u>(1,765,772)</u>	<u>(68,306)</u>

隨附之附註為財務資料之組成部分。

## 綜合權益變動表

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度

(以人民幣列值)

## 深圳航空股權持有人應佔

	深圳航空股權持有人應佔						非控制性		總權益 人民幣千元
	實繳資本 人民幣千元	資本儲備 人民幣千元	盈餘儲備 人民幣千元	公允價值儲備 人民幣千元	匯兌儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總計 人民幣千元	權益 人民幣千元	
於二零零八年 一月一日之結餘	300,000	-	264,285	98,967	-	(1,656,232)	(992,980)	13,526	(979,454)
已付非控制性權益 持有人股息	-	-	-	-	-	-	-	(1,028)	(1,028)
通過成立附屬 公司之添置	-	-	-	-	-	-	-	16,294	16,294
年度全面收益總額									
年度溢利	-	-	-	-	-	70,315	70,315	3,011	73,326
其他全面收益： 可供出售證券 公允價值儲備 變動淨值	-	-	-	(65,109)	-	-	(65,109)	-	(65,109)
年度全面收益總額	-	-	-	(65,109)	-	70,315	5,206	3,011	8,217
於二零零八年 十二月三十一日 之結餘	300,000	-	264,285	33,858	-	(1,585,917)	(987,774)	31,803	(955,971)

## 深圳航空股權持有人應佔

	深圳航空股權持有人應佔						非控制性		
	實繳資本	資本儲備	盈餘儲備	公允價值儲備	匯兌儲備	累計虧損	總計	權益	總權益
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於二零零九年									
一月一日之結餘	300,000	-	264,285	33,858	-	(1,585,917)	(987,774)	31,803	(955,971)
取消合併入賬一間 可供出售附屬公司	-	-	-	-	-	-	-	(9,724)	(9,724)
已付非控制性權益 持有人股息	-	-	-	-	-	-	-	(621)	(621)
年度全面收益總額									
年度虧損	-	-	-	-	-	(869,064)	(869,064)	429	(868,635)
其他全面收益：									
可供出售證券 公允價值儲備 變動淨值	-	-	-	53,345	-	-	53,345	-	53,345
年度全面收益總額	-	-	-	53,345	-	(869,064)	(815,719)	429	(815,290)
於二零零九年									
十二月三十一日之結餘	300,000	-	264,285	87,203	-	(2,454,981)	(1,803,493)	21,887	(1,781,606)



## 深圳航空股權持有人應佔

	深圳航空股權持有人應佔						非控制性		總權益	總權益
	實繳資本	資本儲備	盈餘儲備	公允價值儲備	匯兌儲備	累計虧損	總計	權益		
附註	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
於二零一零年										
一月一日之結餘	300,000	-	264,285	87,203	-	(2,454,981)	(1,803,493)	21,887	(1,781,606)	
年內額外實繳資本	29(b)(i)	512,500	517,625	-	-	-	1,030,125	-	1,030,125	
年度全面收益總額										
年度溢利	-	-	-	-	-	742,641	742,641	4,361	747,002	
其他全面收益：										
換算海外附屬公司										
財務報表之										
匯兌差額	-	-	-	-	(35)	-	(35)	-	(35)	
可供出售證券										
公允價值儲備										
變動淨值	-	-	-	(87,203)	-	-	(87,203)	-	(87,203)	
年度全面收益總額	-	-	-	(87,203)	(35)	742,641	655,403	4,361	659,764	
於二零一零年										
十二月三十一日										
之結餘	812,500	517,625	264,285	-	(35)	(1,712,340)	(117,965)	26,248	(91,717)	

隨附之附註為財務資料之組成部分。

## 綜合現金流量表

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度

(以人民幣列值)

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>經營活動</b>				
經營產生之現金	23(b)	2,762,046	2,804,368	3,126,125
已付所得稅		(17,502)	(3,261)	(27,471)
<b>經營活動產生之現金淨額</b>		<b>2,744,544</b>	<b>2,801,107</b>	<b>3,098,654</b>
<b>投資活動</b>				
出售物業、廠房及設備所得款項以及 預付租賃款項		55,616	76,589	27,804
出售一間聯營公司所得款項		572	66,000	–
出售附屬公司時已出售現金淨額	2	(873)	–	–
取消合併入賬一間附屬公司時已出售現金淨額		–	(42,632)	–
出售財務資產所得現金		–	–	18,066
交易證券之現金結算淨額		(882)	8,122	(2,174)
已收利息		35,816	7,047	24,361
其他投資所得股息		1,846	2,545	1,924
購買物業、廠房及設備以及土地使用權之付款		(5,285,797)	(4,918,306)	(5,974,607)
已抵押銀行存款減少／(增加)		187,200	(1,471,789)	1,217,783
於一間聯營公司之投資付款		–	(10,000)	–
<b>投資活動所用現金淨額</b>		<b>(5,006,502)</b>	<b>(6,282,424)</b>	<b>(4,686,843)</b>

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>融資活動</b>				
銀行及其他貸款所得款項		4,838,113	10,181,258	7,040,432
非控制性權益持有人注資		16,294	–	–
股權持有人注資	29(b)(i)	–	–	1,030,125
償還銀行及其他貸款		(2,059,783)	(5,788,524)	(6,018,330)
已付利息		(542,013)	(505,908)	(624,497)
已付股權持有人股息		(100,000)	(55,000)	–
已付非控制性權益持有人股息		(1,028)	(621)	–
<b>融資活動產生之現金淨額</b>		<u>2,151,583</u>	<u>3,831,205</u>	<u>1,427,730</u>
現金及現金等價物(減少)/增加淨額		(110,375)	349,888	(160,459)
於一月一日之現金及現金等價物		376,993	266,618	616,506
外幣匯率變化之影響		–	–	(9,396)
於十二月三十一日之現金及現金等價物	23(a)	<u><u>266,618</u></u>	<u><u>616,506</u></u>	<u><u>446,651</u></u>

隨附之附註為財務資料之組成部分。

**B 財務資料附註**

(除另有所指外，均以人民幣列值)

**1 主要會計政策****(a) 合規聲明**

財務資料乃根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈所有適用之香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)(包括個別適用之香港財務報告準則以及香港會計準則(「香港會計準則」)及詮釋)，及香港普遍採納之會計原則，以及香港公司條例之披露要求編製。財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司證券上市規則之適用披露規定。深圳航空有限責任公司(「深圳航空」)及其附屬公司(統稱「深圳航空集團」)採用之主要會計政策概要載列如下。

香港會計師公會頒佈若干新訂及經修訂香港財務報告準則。就編製財務資料而言，深圳航空集團已採納所有適用於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止三個年度期間(「有關期間」)之該等新訂及經修訂香港財務報告準則，惟於二零一零年十二月三十一日止會計期間尚未生效之任何新訂準則或詮釋除外。然而，有關適用的新訂及經修訂香港財務報告準則對深圳航空集團財務資料概無重大影響。已頒佈但於二零一零年十二月三十一日止之會計年度尚未生效之經修訂及新訂會計準則及詮釋載於附註37。

**(b) 計量基準**

財務資料以人民幣(「人民幣」)調整至最接近千位數列值，並以歷史成本作為編製基準，惟下文所載會計政策所闡釋之以下資產及負債乃按其公允值列值則除外：

- 交易證券(附註1(g));
- 衍生財務工具(附註1(h));及
- 可供出售股本證券(附註1(g))。

非流動資產及持作出售之出售組合以賬面值及公允值減銷售成本兩者之較低者列賬(附註1(aa))。

**(c) 持續經營**

本報告所載財務資料乃按持續經營基準編製。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團分別擁有流動負債淨額人民幣6,109,883,000元、人民幣18,853,530,000元及人民幣9,053,352,000元以及負債淨額人民幣955,971,000元、人民幣1,781,606,000元及人民

幣91,717,000元。財務資料已按持續經營基準編製。深圳航空的董事會已同意實施以下措施以取得必須的營運資金及改善深圳航空的財務狀況：

- (i) 深圳航空已與多個國內銀行訂立貸款協議並取得合共人民幣30,973,515,000元的循環貸款融資及特定貸款融資。於二零一零年十二月三十一日，尚未使用之貸款融資達人民幣9,395,421,000元；及
- (ii) 推行綜合管理政策及提升深圳航空的盈利能力，包括縮減經營成本及開設新航線。

鑑於上述措施及根據深圳航空截至二零一一年十二月三十一日止年度的現金流預測，董事會認為，深圳航空將能夠取得必須的資金以為深圳航空於可預見之未來的營運提供支持，故財務資料乃按持續經營基準編製。然而，可能對深圳航空的持續經營能力構成重大疑慮的不確定因素仍然存在。倘深圳航空集團無法持續經營，則將作出調整以重列資產價值至其可收回淨值，並對任何可能出現的進一步負債進行撥備及將非流動資產與負債分別重新分類為流動資產與負債。該等潛在調整的影響尚未於財務資料內反映。

#### **(d) 運用估計及判斷**

按照香港財務報告準則編製財務資料要求管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響政策應用以及所呈報的資產、負債、收入及開支金額。此等估計及相關假設乃基於過往經驗及在有關情況下相信為合理的各項其他因素，而所得結果乃用作判斷顯然無法透過其他來源獲得有關資產與負債賬面值的依據。實際結果或有別於此等估計。

此等估計及相關假設會持續審閱。倘會計估計的修訂僅對作出修訂的期間產生影響，則有關修訂只會在該期間內確認；倘會計估計的修訂對現時及未來期間均產生影響，則會在作出該修訂期間及未來期間內確認。

管理層於應用香港財務報告準則時所作出對財務資料及估計不確定因素的主要來源構成重大影響的判斷於附註36內討論。

#### **(e) 附屬公司及非控制性權益**

附屬公司是指由深圳航空集團控制的企業。當深圳航空集團有權支配企業的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些企業將被視為受到深圳航空集團控制。在評估深圳航空集團是否擁有控制權時，也會考慮潛在的可行使投票權。

由控制開始當日至控制停止當日，在附屬公司的投資會被合併在財務資料內。集團內部往來的結餘與交易，以及集團內部交易所產生的任何未變現溢利，會在編製財務資料時全數抵銷。集團內部交易所產生的未變現虧損的抵銷方法與未變現收益相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示資產已出現減值的部分。

非控制性權益(前稱「少數股東權益」)是指並非由深圳航空直接或間接所佔附屬公司之股權，而深圳航空集團並未與這些權益的持有人簽訂任何附加條款，以致深圳航空集團在整體上對這些權益存在符合財務負債定義的契約責任。

非控制性權益在綜合資產負債表的權益項目內區別於深圳航空股權持有人應佔權益而單獨列示。非控制性權益應佔深圳航空集團業績作為本年度總溢利或虧損及全面收益總額在非控制性權益及深圳航空股權持有人之間的分配，於綜合收益表及綜合全面收益表內列示。

非控制性權益持有人提供的貸款及對這些持有人的其他契約責任，根據負債的性質，按附註1(o)及1(p)在綜合資產負債表以財務負債列示。

在深圳航空的資產負債表中，附屬公司投資以成本減去減值虧損(見附註1(l))列示，惟有關投資獲分類為持作出售或已計入出售集團並獲分類為持作出售者除外(見附註1(aa))。

#### **(f) 聯營公司及共同控制實體**

聯營公司是指深圳航空集團或深圳航空可以對其管理層發揮重大影響力(而非控制或共同控制)的實體，其中包括參與財務及經營決策。

共同控制實體是指深圳航空集團或深圳航空與其他方根據合約安排經營的實體，而合同安排規定深圳航空集團或深圳航空與一個或多個其他方共同擁有控制該實體經濟活動的權利。

於聯營公司或共同控制實體的投資按權益法計入財務資料，惟獲分類為持作出售或已計入出售集團並獲分類為持作出售者除外(附註1(aa))。根據權益法，投資初步按成本入賬，並就深圳航空集團佔被投資公司的可識別資產淨值於收購日期公允值較投資成本(如有)超出的數額作出調整。其後，該投資按深圳航空集團於被投資公司資產淨值及任何與投資相關之減值虧損中所佔比例的收購後變動而作出調整(附註1(l))。深圳航空集團分佔被投資公司收購後及除稅後業績以及年內任何減值虧損會於綜合收益表確認，惟深圳航空集團分佔被投資公司其他全面收益的收購後及除稅後項目則於綜合全面收益表確認。

除非深圳航空集團有法律或推定義務或代被投資公司支付債務，否則，當深圳航空集團對聯營公司或共同控制實體虧損的承擔額超出其於聯營公司或共同控制實體權益時，深圳航空集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損。就此目的而言，深圳航空集團的權益為按權益法計算的投資賬面值和深圳航空集團的長期利益，而該長期利益實質上是深圳航空集團於聯營公司或共同控制實體淨投資的一部分。

除非未變現虧損提供證據顯示轉移的資產已出現減值，否則，深圳航空集團與其聯營公司及共同控制實體之間交易所產生的未變現溢利及虧損均按深圳航空集團於聯營公司及共同控制實體所佔權益比率抵銷。在出現減值的情況下，減值虧損將即時在損益賬確認。

在深圳航空的資產負債表中，於聯營公司及共同控制實體投資以成本減去減值虧損(附註1(I))列示，惟獲分類為持作出售或已計入出售組合並獲分類為持作出售者除外(附註1(aa))。

### (g) 其他於股本證券之投資

深圳航空集團及深圳航空關於股本證券之投資(於附屬公司、聯營公司及共同控制實體投資除外)的政策如下：

股本證券投資初步按公允值(即其交易價格)列賬；但如可根據變數只包括可觀察市場數據之估值方法更可靠地估計出公允值則除外。成本包括應佔交易成本；惟下文所述者除外。此等投資其後因應所屬分類入賬如下：

持作貿易用途的證券投資歸類為流動資產，任何應佔交易成本於產生時在損益賬確認。於各個結算日，會重新計算公允值，所得的盈虧於損益賬確認。在損益賬確認的盈虧淨額並不包括從此等投資賺取的任何股息或利息，有關股息或利息按附註1(t)(iv)及1(t)(vi)所載政策確認。

深圳航空集團其他股本證券投資是指在中國成立的非上市公司的股本證券。這些證券沒有活躍市場報價資料，而且不可能對其公允值作出合理估計。因此，彼等以成本減去減值虧損(附註1(I))在資產負債表確認。

不屬於上述任何分類之證券投資歸類為可供出售股本證券。於各個結算日對公允值重新計量，公允值變動形成的盈虧於其他全面收益內確認並獨立以權益累計計入公允值儲備。從該投資獲得的股息收入根據附註1(t)(iv)列明的政策於損益賬內確認。當該等投資終止確認或發生減值(附註1(I))後，累計盈虧由權益重新分類至損益賬。

深圳航空集團會在承諾購入／出售投資當日確認／終止確認有關的投資。



**(h) 衍生財務工具**

衍生財務工具初始按公允值確認。於各結算日，公允值須予以重新計量。重新計量公允值之盈虧直接於損益賬確認。

**(i) 物業、廠房及設備**

物業、廠房及設備項目初始按成本列賬。

物業、廠房及設備按成本減累計折舊和減值虧損列賬(附註1(1))。

物業、廠房及設備項目之成本包括其購買價及將資產達致可作擬定用途之運作情況及地點之任何直接應佔成本以及最初估計之相關拆除、移動及修復成本。

物業、廠房及設備項目報廢或出售時所得之盈虧指有關項目出售所得款項淨額與其賬面值之差額，並於報廢或出售日期在損益賬內確認。

物業、廠房及設備項目之折舊乃採用估計可使用年期按直線法撇銷成本值(減去估計剩餘價值(如有))計算。

若物業、廠房及設備項目任何其中一部份有不同的可使用年期，該部份與其他部份所佔項目成本按合理準則分配，而各部份須分開計提折舊。資產的可使用年期及其剩餘價值(如有)均每年進行檢討。

由二零一零年一月一日起，本集團修改了物業、廠房及設備的估計可使用年期及剩餘價值，見下表：

	截至二零一零年 十二月三十一日 止年度		截至二零零九年 及二零零八年 十二月三十一日止年度	
	估計可 使用年期	剩餘價值	估計可 使用年期	剩餘價值
樓宇	30至35年	0-5%	20年	5%
自有及租賃飛機 及噴氣發動機	5至25年	0-5%	8至20年	0-3%
機器及設備	4至20年	0-5%	4至15年	5%
周轉備用零件	10年	0%	15年	0%
汽車及其他	4至6年	5%	5至8年	5%

作出有關變更是為更妥善反映本集團的未來營運計劃。截至二零一零年十二月三十一日止年度，該變更的淨影響為折舊費用增加約人民幣1,996,000元及除稅後利潤減少約人民幣1,745,000元。在其後的每個年度直至有關資產已全數折舊或出售為止，預期該變更將令折舊費用減少人民幣20,414,000元及除稅後利潤增加人民幣17,841,000元。會計估計變更自二零一零年一月一日開始按提早基準入賬。



**(j) 在建工程**

在建工程乃指在建飛機、辦公室樓宇及多項基礎設施項目之預付款項，乃以成本減減值虧損列賬(附註1(1))。在建工程於資產實質上可投入作擬定用途時停止資本化有關成本並轉撥至物業、廠房及設備，除非有關中國機關延遲頒發有關試運行證書。

在建工程不予折舊。

**(k) 租賃資產**

倘深圳航空集團決定賦予一項安排(包括一項或連串交易)可於協定期限內使用某一特定資產或多項資產，以換取一次付款或連串付款之權利，則該安排屬於或包含租賃。該決定乃按對該安排之內容所進行之評估而作出，且不論該安排是否屬法定租賃形式。

**(i) 租賃予深圳航空集團資產之分類**

對於深圳航空集團以租賃持有的資產，如果租賃使所有權的絕大部分風險和回報轉移至深圳航空集團，有關的資產便會劃歸為以融資租賃持有；如果租賃不會使所有權的絕大部分風險和回報轉移至深圳航空集團，則劃歸為經營租賃。

**(ii) 以融資租賃方式持有的資產**

如深圳航空集團以融資租賃獲得資產的使用權，會將相當於租賃資產公允值或最低租賃付款額的現值(以較低數額為準)計入物業、廠房及設備，而扣除融資費用後的相應負債則列為融資租賃承擔。折舊是在相關的租賃期或資產的可使用期限(如深圳航空集團可能取得資產的所有權)內沖銷資產成本的比率計提；有關的資產可用期限載列於附註1(i)。減值虧損按照附註1(1)所載的會計政策入賬。租賃付款內含的融資費用會計入租賃期內的損益賬，使每個會計期間的融資費用佔承擔餘額的比率大致相同。

**(iii) 經營租賃費用**

如果深圳航空集團以經營租賃獲得資產的使用權，則租賃付款會在租賃期內的會計期間以等額在損益賬中列支；但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產收益模式則除外。享有的租賃優惠均在損益賬中確認為租賃淨付款總額的組成部分。

以經營租賃持有土地的收購成本是按直線法在各租賃期內攤銷。

(iv) 售後回租交易

出售後以融資租賃回租交易中產生的盈虧，會遞延入賬並按有關租賃年期攤銷。其他以公允值達成的飛機售後以經營租賃回租交易中產生的盈虧則即時確認。售價與公允值之間的差額會遞延入賬，並按這些資產的預期使用年限攤銷。

(I) 資產減值

(i) 股本證券投資及其他應收款的減值

股本證券投資及其他流動及非流動應收款若以成本或攤銷成本列示或分類為可供出售股本證券，將會於各結算日檢討以確定是否出現減值的客觀跡象。客觀的減值跡象包括顯著的數據引起深圳航空集團對以下一項或多項損失事件的關注：

- 債務人的重大財務困難；
- 違反合約，例如拖欠利息或本金付款；
- 債務人有可能破產或進行其他財務重組；
- 科技、市場、經濟或法律環境的重大改變對債務人有負面影響；及
- 股本工具投資公允值出現重大或持續下降至低於成本。

如該跡象存在，則按下列方式釐定及確認減值虧損：

- 有關於附屬公司、聯營公司及共同控制實體的投資(包括以權益法確認者(附註1(f)))，減值虧損的計算是根據附註1(1)(ii)把投資的可收回金額與賬面值作比較。如用作決定可收回金額之估計出現有利轉變，則減值虧損可根據附註1(1)(ii)撥回。
- 有關以成本列賬的非上市股本證券，其減值虧損以財務資產的賬面值與估計未來現金流(如貼現的影響重大，以類似的財務資產的現行市場回報率貼現)的差額計算。以成本列賬的股本證券減值虧損不會被撥回。
- 有關業務、其他流動應收款及以攤銷成本列示的其他財務資產，減值虧損以資產的賬面值與估計未來現金流的現值(如貼現的影響重大，以財務資產的原實際利率貼現，即初始確認該資產所用實際利率)的差額計算。以攤銷成本列賬的財務資產具有類似的風險特徵，如類似的以往逾

期狀況，及未被個別評估為減值的，以組合形式進行減值評估。以組合形式進行減值評估的財務資產的未來現金流乃根據與共同組別擁有類似信貸風險特徵的資產的過往虧損情況作參考。

假若減值虧損在以後期間減少及其減少與減值虧損確認後發生的事項有客觀聯繫，則減值虧損會撥回至損益賬。所撥回的減值虧損不應讓資產的賬面值超出若在以往年度未曾確認減值虧損而確定的金額。

- 於公允值儲備中確認的可供出售股本證券累計虧損應重新分類至損益賬。在損益賬確認的累計虧損金額是收購成本(減去任何本金還款及攤銷)與現行公允值的差額，減去任何以前在損益賬確認有關該資產的減值虧損。

已在損益賬確認的可供出售股本證券的減值虧損不會在損益賬撥回。其後該資產的公允值任何增加直接在其他全面收益確認。

減值虧損一般直接於相關資產科目沖銷，而有關業務及其他應收款的減值虧損，倘該應收款的回收性不確定但並非無可能收回，則於呆賬準備科目計提。當深圳航空集團認為有關金額收回的可能微乎其微，則無法收回的部分會直接於業務及其他應收款沖銷，並撥回於呆賬準備科目中已計提的有關準備。其後收回已計提準備的金額，會於呆賬準備科目中撥回。於呆賬準備科目中的其他變動和其後收回已直接沖銷的金額會在損益賬確認。

#### (ii) 其他資產減值

於各結算日均會審閱內部和外來信息，以辨識以下資產是否存在減值的跡象，或以往確認的減值虧損是否已不存在或有所減少：

- 物業、廠房及設備；
- 在建工程；及
- 租賃預付款。

如出現任何此類跡象，便會對該資產的可收回金額作出估算。

— 可收回金額的計算方法

資產的可收回金額是其公允值減銷售成本與使用價值兩者中的較高者。在評估使用價值時，估計未來現金流量會按可以反映當時市場對貨幣時間值及該資產獨有風險之除稅前貼現率貼現至其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能獨立於其他資產所產生的現金流入，則以能夠獨立產生現金流入的最小一組資產組別（即一個創現單位）來釐定可收回金額。

— 減值虧損的確認

當資產或所屬創現單位的賬面金額高於其可收回金額時，便會於損益賬確認減值虧損。就創現單位確認的減值虧損會予以分配，以首先減去已分配至該創現單位（或一組單位）的任何商譽的賬面值，然後按比例減去該單位（或一組單位）中其他資產的賬面值；但資產賬面值不會減少至低於其個別公允值減銷售成本或其使用價值（如可確定）。

— 減值虧損的撥回

如果用作釐定可收回金額的估計數字出現有利變動，有關的減值虧損會被撥回。減值虧損的撥回額不會超過假設該資產往年從未確認減值虧損而應釐定的資產賬面值。所撥回的減值虧損於確認撥回年度計入損益賬。

**(m) 存貨**

存貨（主要包括可消耗備用部件及供給品）按成本列賬，並於營運運用時自損益賬扣除。成本指平均單位成本。

持作出售的存貨成本及淨變現值兩者中較低者入賬。淨變現值為日常業務過程中估計售價減估計完成成本及出售所需估計成本。

**(n) 業務及其他應收款**

業務及其他應收款初步按公允值確認，其後按攤銷成本減呆賬的減值撥備（見附註1(1)）列賬，而應收款是給予關聯方的免息及無固定還款期的貸款，或貼現的影響並不重大則除外。在此等情況下，應收款將按成本減呆賬的減值撥備列賬。

**(o) 計息借貸**

計息借貸初步按公允值扣除應佔交易成本確認入賬。經初步確認後，計息借貸按攤銷成本列賬，而初步確認之金額與贖回價值間任何差額，於借貸期間採用實際利率法在損益賬連同任何利息及應付費用一併確認。

**(p) 業務及其他應付款**

業務及其他應付款初步按公允值確認入賬。業務及其他應付款其後按攤銷成本列賬，惟貼現影響並不重大之情況除外，於此情況下，會按成本值列賬。

**(q) 現金及現金等價物**

現金及現金等價物包括銀行存款及手頭現金、於銀行及其他金融機構的活期存款，均於購入後三個月到期。

**(r) 所得稅**

年內所得稅包括當期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。當期稅項及遞延稅項資產和負債的變動均在損益賬確認，惟與於其他全面收益或直接於權益確認之項目有關者除外，在此情況下，相關稅項金額分別於其他全面收益或直接於權益確認。

當期稅項是按年內應課稅收益根據於結算日已制定或實質上已制定的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

遞延稅項資產和負債分別由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的賬面金額與這些資產和負債的稅基之間的差異。遞延稅項資產也可由未動用稅項虧損和未動用稅收抵免產生。

除了若干有限的特殊情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(以很可能獲得未來應課稅溢利以供有關資產使用者為限)均會確認。由可抵扣暫時差異所產生的遞延稅項資產，因有未來應課稅溢利的支持而使之確認，包括因撥回現有應課稅暫時差異而產生的金額；但這些撥回的差異必須與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計撥回的同一期間或於遞延稅項資產所產生時稅項虧損可向前或向後結轉的期間內撥回。在決定現有應課稅暫時差異是否足以支持確認由未動用稅項虧損和稅收抵免所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並是否預期能在使用稅項虧損或稅收抵免的同一期間內撥回。

確認的遞延稅項金額是按照資產和負債賬面金額的預期變現或償還方式，根據在結算日已制定或實質上已制定的稅率計量。遞延稅項資產和負債不予貼現。

在各結算日皆會評估遞延稅項資產的賬面值。如果預期不再可能獲得足夠的應課稅溢利以動用相關的稅務利益，便會調低該遞延稅項資產的賬面值；但若日後可能獲得足夠的應課稅溢利，便會撥回有關調減額。

分派股息產生的額外所得稅在確認支付相關股息責任時確認。

當期稅項結餘及遞延稅項結餘及其變動金額會分開列示，並且不予抵銷。倘深圳航空或深圳航空集團有法定行使權以當期稅項資產抵銷當期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，當期稅項資產與遞延稅項資產方會分別與當期稅項負債及遞延稅項負債抵銷：

- 就當期稅項資產及負債而言，深圳航空或深圳航空集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產及清償該負債；或
- 就遞延稅項資產及負債而言，倘與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
  - 同一應課稅實體；或
  - 不同的應課稅實體。此等實體計劃在日後預計須清償大額遞延稅項負債或可收回大額遞延稅項資產的各期間內，按淨額基準變現當期稅項資產及清償當期稅項負債，或同時變現有關資產及清償有關負債。

**(s) 已發出之財務擔保、撥備及或有負債**

**(i) 已發出之財務擔保**

財務擔保乃約定合同，倘特定債務人未能根據債務工具於到期時還款，則財務擔保之發出人(即擔保人)須賠償財務擔保受益人(「持有人」)之有關損失。

倘深圳航空集團發出財務擔保，該擔保之公允值(即交易價格，或能可靠估計的公允值)最初於業務及其他應付款內確認為遞延收入。發出財務擔保所收到或應收之代價，會根據深圳航空集團有關資產類別適用之政策確認。如並未收到或並無應收的有關代價，則於初始確認遞延收入時即時於損益賬確認支出。



初始確認為遞延收入之擔保金額是按擔保年期內於損益賬攤銷，作為所發出之財務擔保收入。此外，倘若(i)擔保持有人可能就擔保向深圳航空集團索償；及(ii)預期向深圳航空集團申索之金額會超出該擔保現時在業務及其他應付款中之賬面值(即初始確認金額減累計攤銷)，則會根據附註1(s)(ii)確認撥備。

*(ii) 其他撥備及或有負債*

如果深圳航空集團或深圳航空須就已發生的事件承擔法定或推定責任，並可能以可靠估計的經濟利益清償有關責任，便就該時間或金額不定的負債確認撥備。如果貨幣時間值重大，有關撥備則按預計清償責任所需開支的現值列賬。

如果須付出經濟利益的可能性不大，或無法對有關金額作出可靠估計，則有關責任將披露為或有負債，但付出經濟利益的可能性極低的情況除外。如果責任須視乎一宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但付出經濟利益的可能性極低的情況除外。

**(t) 收入確認**

收入按已收或應收代價之公允值計量。如果經濟利益可能流入深圳航空集團，而收入及成本(如適用)亦能夠可靠計算時，便會根據下列基準在損益賬確認收入：

*(i) 客運、貨運和郵運服務的收入*

客運、貨運和郵運服務的收入於提供運輸服務時以所收取代價的公允值確認。尚未提供運輸服務的售票款則計入流動負債作為票證結算。源自航運相關業務的收入於提供服務時確認。收入按扣除銷售稅後淨額列示。

*(ii) 常客飛行的收入*

深圳航空集團設有常客飛行獎勵計劃，名為「尊鵬俱樂部」。該計劃根據會員的累計飛行里程提供飛行獎勵及其他獎勵。

源自贏取飛行里程的收入根據公允值在深圳航空集團的常客飛行獎勵計劃會員所贏取的飛行及里程之間進行分配。與里程獎勵相關的價值作為負債予以遞延，在相關里數被使用前於遞延收入中列示。

在常客飛行獎勵計劃下因里程從第三方獲得的收入亦作為負債予以遞延，列示於遞延收入中。

常客飛行獎勵計劃的會員兌換獎勵里程時，收入在損益賬中確認。

有關飛行獎勵收入在提供運輸服務時確認。

有關非飛行獎勵收入於會員兌換獎勵積分時確認。

預計逾期里程的價值按會員實際兌換的里程佔預計兌換里程總數的比例確認為收入。

(iii) 經營租賃的應收租金收入在租賃期內以等額在損益賬確認，但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產收益模式則除外。享有的租賃優惠均在損益賬確認為應收租賃總額的組成部分。

(iv) 股息收入在確定股權持有人收取股息的權利時確認。

(v) 當可以合理確定深圳航空集團將會收到政府補助並會履行該補助的附帶條件時，便會初次在資產負債表確認政府補助。用於彌補深圳航空集團已產生開支的補助，會在開支產生的期間有系統地在損益賬確認為收入。用於彌補深圳航空集團資產成本的補助，則在計算資產的賬面值時扣除，其後於資產的使用年限以削減折舊／攤銷費的方式在損益賬實際確認。

(vi) 利息收入是在產生時按實際利率法確認。

#### **(u) 運輸佣金**

運輸佣金在提供運輸服務及有關收入確認時在損益賬列支。尚未提供運輸服務的運輸佣金則在資產負債表內列作預付費用。

#### **(v) 保養及大修費用**

例行保養、維修及大修費用在產生時於損益賬列支。

需要在大修時更換的自有或以融資租賃方式持有飛機的組件，其折舊按平均預計大修週期計提。每次進行大修時產生的費用在物業、廠房及設備的賬面值確認，並在預計大修週期計算折舊。先前大修費用的任何剩餘賬面值將終止確認並會在損益賬列支。



根據相關租賃協議，深圳航空集團需要定期為以經營租賃方式持有的飛機進行大修，以滿足退租條件的要求。因此，預計大修費用於估計大修週期內預提及在損益列支。在退租前的最後一次大修週期完成時，租期完結時將產生的預計大修費用在餘下租期內預提。大修預計費用與實際費用的差額在進行大修期間內在損益賬列支。

**(w) 借貸成本**

收購、興建或生產資產(即需要花費相當一段時間為擬定用途做好準備的資產)的直接應佔借貸成本資本化為該資產成本的組成部分。其他借貸成本乃於其產生期間列支。

屬於合資格資產成本一部分的借貸成本在資產產生開支、借貸成本產生及使資產投入擬定用途所須準備工作進行期間開始資本化。在使合資格資產投入擬定用途所須的絕大部分準備工作中止或完成時，暫停或停止借貸成本資本化。

**(x) 短期僱員福利及向界定供款退休計劃作出供款**

薪金、年度獎金及向界定供款退休計劃作出的供款在僱員提供相關服務的年度內產生。如延遲付款或結算會構成重大的影響，則這些數額會以現值列賬。

**(y) 離職福利**

只有當深圳航空集團明確其承擔中止僱用或因自願離職而提供福利的義務，且已有詳細正式計劃及不可能撤銷時，該離職福利費用方予以確認。

**(z) 外幣換算**

年內的外幣交易按中國人民銀行(「中國人民銀行」)在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。各項貨幣性外幣資產及負債按中國人民銀行在結算日公佈的外匯牌價折合為人民幣。匯兌盈虧在損益賬中確認。

以歷史成本計算的非貨幣性外幣資產及負債按中國人民銀行在交易日公佈的外匯牌價折合為人民幣。以公允值列示的非貨幣性外幣資產及負債按中國人民銀行在確定公允值當日公佈的外匯牌價折合為人民幣。

海外業務的業績按與交易當日相若的匯率換算為人民幣。資產負債表內的項目按結算日的匯率換算為人民幣。產生的匯兌差額於其他全面收益確認及於匯兌儲備權益中分開累計。

於出售海外業務時，倘出售之損益已確認，與該海外業務相關的匯兌差額的累計金額自權益重新分類至損益賬。

#### **(aa) 持作出售之非流動資產**

若一項非流動資產(或出售組合)極有可能透過銷售交易，而非持續使用，即可收回賬面值且該資產(或出售組合)以現狀即可供出售，則歸類為持作出售。出售組合是指一組資產將於同一交易中一併出售，而與該等資產直接關連的負債亦會於該交易中轉移。

於被歸類為持作出售前，非流動資產(及於出售組合內的所有個別資產及負債)之計量均已根據有關歸類前的會計政策更新。然後，於首次歸類為持作出售及直至出售，該等非流動資產(若干以下闡釋的資產除外)或出售組合，會以其賬面值或公允值減去銷售成本(以較低者為準)入賬。就深圳航空集團及深圳航空之財務資料而言，有關計量政策之主要例外乃關於遞延稅項資產、僱員福利產生之資產、財務資產(附屬公司之投資除外)。該等資產儘管持作出售，仍會繼續以附註1所載政策計量。

於首次歸類為持作出售，及其後持作出售的重新計量發生的減值虧損，將列入損益賬。倘一項非流動資產歸類為持作出售，或被計入歸類為持作出售的出售組合，則該非流動資產毋須折舊或攤銷。

#### **(ab) 關聯方**

就本財務資料而言，以下另一方可視為深圳航空集團的關聯方：

- (i) 能夠透過一家或多家中介機構，直接或間接控制深圳航空集團或對深圳航空集團的財務和經營決策有重大影響，或可共同控制深圳航空集團；
- (ii) 與深圳航空集團共同受到第三方控制；
- (iii) 深圳航空集團的聯營公司或深圳航空集團作為合營者的合營企業；
- (iv) 該另一方是深圳航空集團或深圳航空集團母公司的關鍵管理人員，或此類人員的近親，或受此類人員控制、共同控制或重大影響的企業；

- (v) 第(i)項所述人士的近親，或受此類人員控制、共同控制或重大影響的企業；或
- (vi) 為深圳航空集團或作為深圳航空集團關聯方的任何企業的僱員福利而設的離職福利計劃。

一名個人的近親是指預期在與企業的交易中，可能影響該名個人或受該名個人影響的家屬。

### (ac) 分部報告

經營分部乃根據定期提供予深圳航空集團最高行政管理人員就資源分配及評估深圳航空集團的多項業務及地理位置的表現的財務資料而確定。

## 2 出售一間附屬公司

於二零零八年，深圳航空集團向深圳航空之聯營公司深圳市深航房地產開發有限責任公司（「深航房地產」）出售其於北京橫山置地房地產開發有限公司（「橫山置地」）之全部股本權益，代價為人民幣150,000,000元。有關出售對深圳航空集團之個別資產及負債之影響如下：

	二零零八年 人民幣千元
物業、廠房及設備	95
在建工程	78,606
租賃土地之權益	173,755
存貨	41
業務及其他應收款	3,333
現金及現金等價物	873
業務及其他應付款	(1,987)
應付深圳航空之款項	(180,755)
	<hr/>
	73,961
出售一間附屬公司之收益	76,039
	<hr/>
總代價	<u>150,000</u>

## 3 經營溢利／(虧損)

經營溢利／(虧損)乃經扣除／(計入)下列各項後達致：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
核數師酬金	1,145	9,073	5,204
折舊：			
— 自置資產	627,977	927,094	1,249,879
— 根據融資租賃收購之資產	32,969	70,009	76,437
— 攤銷遞延收益／虧損	(7,767)	(15,535)	(15,535)
攤銷預付租賃款項	5,532	372	31,898
經營租賃項下之最低租賃款項：			
— 飛機及相關設備	996,621	1,030,513	1,077,296
— 土地及樓宇	47,705	69,859	77,020
減值：			
— 物業、廠房及設備	—	—	302,241
— 在建工程	—	10,595	1,044
— 業務及其他應收款	1,179	1,061,896	248,535
— 於一間聯營公司之投資	—	27,032	—
員工成本：			
— 薪金、工資、花紅及其他福利	993,946	1,148,951	1,705,079
— 界定供款退休計劃的供款(附註)	67,253	90,053	129,007

附註：深圳航空集團分別為其僱員參加深圳航空集團主要經營所在地區之中國市政府制定的若干界定供款退休計劃。深圳航空集團分別按截至二零零八年、二零零九年及二零一零年止年度僱員之薪金成本或相關機構釐定之標準薪金(包括若干津貼)的9%至24%的比例繳納退休金供款。參加該計劃的僱員可於退休時從當地勞動和社會保障局領取退休金。深圳航空集團所有退休僱員之退休福利責任由該等計劃承擔。

此外，根據中國有關規定，深圳航空集團建立由中國金融機構所管理之企業年金制度。對於深圳航空集團參加企業年金計劃的員工，深圳航空集團每年按不超過年度員工工資總額的十二分之一的金額繳納供款。

## 4 利息開支

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
銀行及其他貸款之利息			
— 須於五年內全數償還	241,836	247,342	292,160
— 須於五年後全數償還	394,917	322,668	285,591
融資租約承擔之財務費用	21,594	27,149	20,141
減：已資本化之借貸成本	(124,972)	(99,081)	(191,977)
	<u>533,375</u>	<u>498,078</u>	<u>405,915</u>

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度之借貸成本的資本化年利率分別為2.44%至8.73%、1.23%至8.22%及1.23%至6.14%。

## 5 其他收入／(虧損)淨額

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
出售物業、廠房及設備之收益／(虧損)			
及預付租賃款項，淨額	55,614	3,837	(20,114)
出售一間聯營公司之收益	—	25,487	—
出售一間附屬公司之收益(附註2)	76,039	—	—
出售持作出售股本證券之			
收益(附註19(a))	—	—	8,066
取消合併入賬一間附屬公司之			
虧損(附註19(a))	—	(77,518)	—
其他	4,411	(9,298)	(877)
	<u>136,064</u>	<u>(57,492)</u>	<u>(12,925)</u>

## 6 所得稅(抵免)／開支

## (a) 綜合收益表內之所得稅(抵免)／開支

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
中國企業所得稅			
— 年度撥備	3,816	143,223	54,367
遞延稅項			
— 臨時差異之產生及撥回(附註17)	(12,746)	(50,903)	106,418
所得稅(抵免)／開支	<u>(8,930)</u>	<u>92,320</u>	<u>160,785</u>

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度，深圳航空分別按所得稅稅率18%、20%及22%繳稅，而其中國分公司及附屬公司於截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度分別按稅率介乎18%至25%、20%至25%及22%至25%繳稅。

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度，香港利得稅之稅項撥備按有關年度應課稅盈利之16.5%計算。

**(b) 實際稅項(抵免)／開支及按適用稅率根據會計溢利／(虧損)計算之稅項對賬**

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
除稅前溢利／(虧損)	64,396	(776,315)	907,787
除稅前溢利／(虧損)之名義稅項， 按有關稅務司法權區溢利／(虧損) 適用之稅率計算	11,338	(155,911)	199,713
對以下各項稅務影響調整：			
－不可扣稅開支	20,271	254,332	15,681
－非應課稅收入	(53,321)	(508)	(5,285)
－未確認稅項虧損	3,613	10,112	9,967
－預期變現年度生效之稅率變動產生 之遞延稅項結餘之影響	9,627	(13,847)	2,876
－稅務法規變動之影響(附註(i))	-	-	(68,180)
－其他	(458)	(1,858)	6,013
實際稅項(抵免)／開支	(8,930)	92,320	160,785

- (i) 國家稅務總局於二零一零年九月八日頒佈國家稅務總局公告2010年第13號(「公告第13號」)，澄清根據融資性售後回租交易中出售資產，不在中國增值稅和營業稅徵稅範圍內。公告第13號進一步解釋，融資性售後回租交易產生之收益無須繳納中國企業所得稅。於過往年度根據融資性售後回租交易就應課稅收益繳納之稅項於二零一零年退還。

**7 深圳航空權益持有人應佔溢利／(虧損)**

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度，深圳航空權益持有人應佔溢利／(虧損)分別包括溢利人民幣62,040,000元、虧損人民幣757,346,000元及溢利人民幣754,545,000元(已於深圳航空之財務報表內作出處理)。

## 8 其他全面收益

## 有關其他全面收益各部分之稅務影響

	截至二零零八年十二月三十一日止年度		
	除稅前金額 人民幣千元	稅項收益 人民幣千元	稅後淨額 人民幣千元
換算海外附屬公司財務報表之匯兌差額 可供出售證券公允值變動	- (86,812)	- 21,703	- (65,109)
其他全面收益	<u>(86,812)</u>	<u>21,703</u>	<u>(65,109)</u>
	截至二零零九年十二月三十一日止年度		
	除稅前金額 人民幣千元	稅項開支 人民幣千元	稅後淨額 人民幣千元
換算海外附屬公司財務報表之匯兌差額 可供出售證券公允值變動	- 71,127	- (17,782)	- 53,345
其他全面收益	<u>71,127</u>	<u>(17,782)</u>	<u>53,345</u>
	截至二零一零年十二月三十一日止年度		
	除稅前金額 人民幣千元	稅項收益 人民幣千元	稅後淨額 人民幣千元
換算海外附屬公司財務報表之匯兌差額 可供出售證券公允值變動	(35) (116,271)	- 29,068	(35) (87,203)
其他全面收益	<u>(116,306)</u>	<u>29,068</u>	<u>(87,238)</u>

## 9 每股盈利／虧損

深圳航空在中國註冊成立並登記及實繳股本。由於深圳航空並非為受股份限制之公司，故概無呈列每股盈利／虧損之資料。

## 10 物業、廠房及設備，淨額

## (a) 深圳航空集團

	飛機					總計 人民幣千元
	樓宇 人民幣千元	自置 人民幣千元	以融資 租賃持有 人民幣千元	機器及設備 (包括周轉件) 人民幣千元	汽車及其他 人民幣千元	
成本：						
於二零零八年一月一日	921,583	7,449,334	–	747,836	161,328	9,280,081
增購	22,798	33,591	600,156	107,842	32,616	797,003
在建工程轉入(附註11)	2,966	4,286,011	–	149,847	–	4,438,824
出售	(8,928)	(1,253,537)	–	(21,812)	(1,207)	(1,285,484)
出售附屬公司(附註2)	–	–	–	(159)	–	(159)
於二零零八年十二月三十一日	938,419	10,515,399	600,156	983,554	192,737	13,230,265
於二零零九年一月一日	938,419	10,515,399	600,156	983,554	192,737	13,230,265
增購	37,013	179,226	–	92,759	30,569	339,567
在建工程轉入(附註11)	57,138	4,442,168	–	–	–	4,499,306
出售	(9,175)	(95,057)	–	(7,134)	(1,248)	(112,614)
取消合併入賬持作出售的 附屬公司(附註19(a))	(45,012)	–	–	(22,416)	(19,986)	(87,414)
於二零零九年十二月三十一日	978,383	15,041,736	600,156	1,046,763	202,072	17,869,110
於二零一零年一月一日	978,383	15,041,736	600,156	1,046,763	202,072	17,869,110
增購	3,467	363,041	814,204	131,562	22,664	1,334,938
在建工程轉入(附註11)	3,392	3,891,819	–	72,379	–	3,967,590
出售	(31,094)	(634,682)	(6,062)	(25,560)	(4,208)	(701,606)
重新分類為持作 出售資產(附註12)	–	(581,856)	–	–	–	(581,856)
於二零一零年十二月三十一日	954,148	18,080,058	1,408,298	1,225,144	220,528	21,888,176



	飛機					總計 人民幣千元
	樓宇 人民幣千元	自置 人民幣千元	以融資 租賃持有 人民幣千元	機器及設備 (包括周轉件) 人民幣千元	汽車及其他 人民幣千元	
<b>累計折舊：</b>						
於二零零八年一月一日	193,446	2,245,956	–	269,428	85,153	2,793,983
本年度折舊	43,001	479,497	32,969	83,467	22,012	660,946
出售	(3,597)	(782,026)	–	(10,866)	(832)	(797,321)
出售附屬公司(附註2)	–	–	–	(64)	–	(64)
於二零零八年十二月三十一日	<u>232,850</u>	<u>1,943,427</u>	<u>32,969</u>	<u>341,965</u>	<u>106,333</u>	<u>2,657,544</u>
於二零零九年一月一日	232,850	1,943,427	32,969	341,965	106,333	2,657,544
本年度折舊	50,279	757,140	70,009	92,929	26,746	997,103
出售	(6,255)	(93,170)	–	(3,156)	(1,229)	(103,810)
取消合併入賬持作出售 的附屬公司(附註19(a))	(15,972)	–	–	(11,224)	(14,040)	(41,236)
於二零零九年十二月三十一日	<u>260,902</u>	<u>2,607,397</u>	<u>102,978</u>	<u>420,514</u>	<u>117,810</u>	<u>3,509,601</u>
於二零一零年一月一日	260,902	2,607,397	102,978	420,514	117,810	3,509,601
本年度折舊	28,254	1,083,385	76,437	118,299	19,941	1,326,316
出售	(4,466)	(33,009)	(6,062)	(4,829)	(3,648)	(52,014)
重新分類為持作 出售資產(附註12)	–	(425,689)	–	–	–	(425,689)
於二零一零年十二月三十一日	<u>284,690</u>	<u>3,232,084</u>	<u>173,353</u>	<u>533,984</u>	<u>134,103</u>	<u>4,358,214</u>
<b>累計減值：</b>						
於二零零八年、二零零九年 及二零一零年一月一日	–	–	–	–	–	–
本年度減值	–	133,416	150,858	17,781	186	302,241
重新分類為持作出售資產(附註12)	–	(125,703)	–	–	–	(125,703)
於二零一零年十二月三十一日	<u>–</u>	<u>7,713</u>	<u>150,858</u>	<u>17,781</u>	<u>186</u>	<u>176,538</u>
<b>賬面淨值：</b>						
於二零一零年十二月三十一日	<u>669,458</u>	<u>14,840,261</u>	<u>1,084,087</u>	<u>673,379</u>	<u>86,239</u>	<u>17,353,424</u>
於二零零九年十二月三十一日	<u>717,481</u>	<u>12,434,339</u>	<u>497,178</u>	<u>626,249</u>	<u>84,262</u>	<u>14,359,509</u>
於二零零八年十二月三十一日	<u>705,569</u>	<u>8,571,972</u>	<u>567,187</u>	<u>641,589</u>	<u>86,404</u>	<u>10,572,721</u>

## (b) 深圳航空

	飛機					總計 人民幣千元
	樓宇 人民幣千元	自置 人民幣千元	以融資 租賃持有 人民幣千元	機器及設備 (包括周轉件) 人民幣千元	汽車及其他 人民幣千元	
成本：						
於二零零八年一月一日	872,741	7,433,930	–	698,623	119,947	9,125,241
增購	18,162	32,724	600,156	96,108	25,935	773,085
在建工程轉入(附註11)	2,966	4,237,663	–	149,642	–	4,390,271
出售	(7,063)	(1,253,537)	–	(13,618)	(876)	(1,275,094)
於二零零八年十二月三十一日	886,806	10,450,780	600,156	930,755	145,006	13,013,503
於二零零九年一月一日	886,806	10,450,780	600,156	930,755	145,006	13,013,503
增購	36,737	130,508	–	86,405	24,822	278,472
在建工程轉入(附註11)	57,138	4,435,206	–	–	–	4,492,344
出售	(7,210)	(93,015)	–	(3,369)	(555)	(104,149)
於二零零九年十二月三十一日	973,471	14,923,479	600,156	1,013,791	169,273	17,680,170
於二零一零年一月一日	973,471	14,923,479	600,156	1,013,791	169,273	17,680,170
增購	3,467	363,041	814,204	128,882	21,960	1,331,554
在建工程轉入(附註11)	3,392	3,891,819	–	72,379	–	3,967,590
出售	(31,094)	(634,682)	(6,062)	(22,287)	(3,661)	(697,786)
重新分類為持作 出售資產(附註12)	–	(581,856)	–	–	–	(581,856)
於二零一零年十二月三十一日	949,236	17,961,801	1,408,298	1,192,765	187,572	21,699,672

	飛機					總計 人民幣千元
	樓宇 人民幣千元	自置 人民幣千元	以融資 租賃持有 人民幣千元	機器及設備 (包括周轉件) 人民幣千元	汽車及其他 人民幣千元	
<b>累計折舊：</b>						
於二零零八年一月一日	176,298	2,245,623	–	248,574	59,116	2,729,611
本年度折舊	42,602	476,714	32,969	77,788	17,349	647,422
出售	(2,364)	(782,026)	–	(5,210)	(758)	(790,358)
於二零零八年十二月三十一日	<u>216,536</u>	<u>1,940,311</u>	<u>32,969</u>	<u>321,152</u>	<u>75,707</u>	<u>2,586,675</u>
於二零零九年一月一日	216,536	1,940,311	32,969	321,152	75,707	2,586,675
本年度折舊	46,480	747,799	70,009	88,442	22,553	975,283
出售	(2,472)	(93,015)	–	(2,139)	(529)	(98,155)
於二零零九年十二月三十一日	<u>260,544</u>	<u>2,595,095</u>	<u>102,978</u>	<u>407,455</u>	<u>97,731</u>	<u>3,463,803</u>
於二零一零年一月一日	260,544	2,595,095	102,978	407,455	97,731	3,463,803
本年度折舊	28,102	1,076,363	76,437	114,500	17,353	1,312,755
出售	(4,466)	(33,009)	(6,062)	(3,070)	(3,116)	(49,723)
重新分類為持作出售資產(附註12)	–	(425,689)	–	–	–	(425,689)
於二零一零年十二月三十一日	<u>284,180</u>	<u>3,212,760</u>	<u>173,353</u>	<u>518,885</u>	<u>111,968</u>	<u>4,301,146</u>
<b>累計減值：</b>						
於二零零八年、二零零九年 及二零一零年一月一日	–	–	–	–	–	–
本年度減值	–	125,703	150,858	17,781	–	294,342
重新分類為持作出售資產(附註12)	–	(125,703)	–	–	–	(125,703)
於二零一零年十二月三十一日	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>150,858</u>	<u>17,781</u>	<u>–</u>	<u>168,639</u>
<b>賬面淨值：</b>						
於二零一零年十二月三十一日	<u>665,056</u>	<u>14,749,041</u>	<u>1,084,087</u>	<u>656,099</u>	<u>75,604</u>	<u>17,229,887</u>
於二零零九年十二月三十一日	<u>712,927</u>	<u>12,328,384</u>	<u>497,178</u>	<u>606,336</u>	<u>71,542</u>	<u>14,216,367</u>
於二零零八年十二月三十一日	<u>670,270</u>	<u>8,510,469</u>	<u>567,187</u>	<u>609,603</u>	<u>69,299</u>	<u>10,426,828</u>

- (c) 所有樓宇均位於中國。
- (d) 於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空賬面總值分別為人民幣8,680,619,000元、人民幣12,356,171,000元及人民幣15,566,606,000元的若干飛機已用作若干貸款及融資租賃協議的抵押品(附註24及25)。
- (e) 於二零零八年及二零一零年，深圳航空與若干獨立第三方訂立安排(「安排」)。根據安排，深圳航空出售若干飛機，並隨即按協議定期將飛機租回。深圳航空有權於預定日期購買飛機。若深圳航空提早終止租賃協議，深圳航空須向出租人支付預定罰款。
- (f) 於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團正就位於中國的物業申請物業權證，而深圳航空集團於該等並無獲授物業權證的物業擁有權益。於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團的有關物業賬面值分別為人民幣514,605,000元、人民幣512,674,000元及人民幣525,655,000元；深圳航空的有關物業賬面值分別為人民幣514,605,000元、人民幣512,674,000元及人民幣521,252,000元。深圳航空的董事認為，佔用上述物業及於上述物業進行營運活動不會因深圳航空集團尚未取得有關物業權證而受影響。
- (g) 根據二零一零年十二月八日召開的總裁會議的決議案，四架B737-300飛機將於截至二零一一年十二月三十一日止年底前退役，以提高飛行安全及資產使用效率。因此，該等飛機乃按其賬面值及參照於二零一零年十二月三十一日之最近可觀察市場價格釐定之公允值減銷售成本兩者之較低者計算。深圳航空集團及深圳航空在損益賬中確認減值虧損人民幣294,342,000元為「減值虧損」，以撇減自置飛機、以融資租賃購置之飛機及周轉件之成本。於二零一零年十二月三十一日，即將退役的飛機中兩架飛機由深圳航空所有，歸類為持作出售飛機(附註12)。

此外，深圳航空集團聘請獨立估值師評估其附屬公司若干資產之可收回金額。根據評估報告，若干自置飛機及汽車之賬面值撇減人民幣7,899,000元(已計入「減值虧損」內)。

## 11 在建工程

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
於一月一日	3,517,003	4,120,140	4,089,150	3,426,437	4,094,759	4,065,390
增購	5,123,199	4,486,573	5,599,123	5,059,568	4,476,940	5,321,081
轉至物業、廠房及設備(附註10)	(4,438,824)	(4,499,306)	(3,967,590)	(4,390,271)	(4,492,344)	(3,967,590)
透過出售附屬公司售出(附註2)	(78,606)	-	-	-	-	-
其他減少	(2,632)	(18,257)	(23,768)	(975)	(13,965)	(81,163)
於十二月三十一日	<u>4,120,140</u>	<u>4,089,150</u>	<u>5,696,915</u>	<u>4,094,759</u>	<u>4,065,390</u>	<u>5,337,718</u>

在建工程主要涉及購買飛機及飛行設備的預付款及其他建築工程的工程進度款。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空購買飛機的預付款人民幣3,143,816,000元、人民幣3,274,947,000元及人民幣3,409,321,000元已分別用作若干貸款協議的抵押品(附註24(d))。

## 12 持作出售飛機

誠如附註10(g)所披露，為提高飛行安全及資產使用效率，四架B737-300飛機(其中兩架自置飛機符合持作出售非流動資產的分類規定)將於二零一一年底前退役。因此，於二零一零年十二月三十一日，兩架自置飛機以賬面值或公允值減銷售成本(以較低者為準)計算。該重新估值導致於截至二零一零年十二月三十一日止年度確認減值虧損人民幣125,703,000元(附註10)。

	深圳航空集團 及深圳航空 人民幣千元
於二零一零年一月一日	-
年內物業、廠房及設備重新分類(附註10)	<u>30,464</u>
於二零一零年十二月三十一日	<u><u>30,464</u></u>

## 13 於附屬公司之投資

	深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非上市股份／出資，按成本列示	119,616	182,616	182,616
減：減值虧損	(6,793)	(22,123)	(42,073)
	<u>112,823</u>	<u>160,493</u>	<u>140,543</u>

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度內，管理層已評估於附屬公司投資的可收回性，並斷定若干投資的賬面值分別超過其可收回金額約人民幣6,793,000元、人民幣22,123,000元及人民幣42,073,000元。因此，減值虧損撥備人民幣6,793,000元、人民幣15,330,000元及人民幣19,950,000元已分別計入截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度損益賬。

深圳航空集團附屬公司的詳情載於附註38。

## 14 於聯營公司之權益

	深圳航空集團 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
應估資產淨值	69,706	37,032	36,785
減：減值虧損	-	(27,032)	(27,032)
	<u>69,706</u>	<u>10,000</u>	<u>9,753</u>

	深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非上市股份，按成本列示	76,000	30,000	30,000
減：減值虧損	(2,983)	(30,000)	(30,000)
	<u>73,017</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

於二零零九年及二零一零年十二月三十一日，已就於深航房地產之投資作出減值虧損撥備人民幣27,032,000元(見附註21(b))。

深圳航空集團的聯營公司於二零一零年十二月三十一日的詳情如下：

聯營公司名稱	成立／ 經營地點	註冊資本 人民幣千元	深圳航空 集團的 實際權益	主要業務
深航房地產	中國	100,000	30%	物業發展
鄭州飛機維修工程 有限公司	中國	150,000	30%	飛機維護 及修理

有關聯營公司的財務資料概要：

	全部權益 於十二月三十一日			深圳航空集團的實際權益 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
資產	512,672	33,631	32,512	171,436	10,089	9,753
負債	(329,500)	(298)	-	(101,730)	(89)	-
權益	<u>183,172</u>	<u>33,333</u>	<u>32,512</u>	<u>69,706</u>	<u>10,000</u>	<u>9,753</u>
收入	52,219	13,885	-	24,021	6,387	-
本年度虧損	<u>(8,659)</u>	<u>(4,698)</u>	<u>(821)</u>	<u>(2,674)</u>	<u>(2,161)</u>	<u>(247)</u>

於二零零九年四月二十九日，深圳航空與獨立第三方訂立一份股份轉讓協議，以按代價人民幣66,000,000元出售其於亞聯公務機有限公司的全部股權。

誠如附註21(b)所披露，深圳航空並未取得深航房地產及其附屬公司的財務資料。深航房地產截至二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度的業績因而未於上述財務資料概要中披露。



## 15 於共同控制實體之權益

	深圳航空集團 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
應佔資產淨值	10,609	-	-
	<u>10,609</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非上市出資，按成本列示	176,308	176,308	176,308
減：減值虧損	(165,699)	(176,308)	(176,308)
	<u>10,609</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

分別為人民幣165,699,000元、人民幣176,308,000元及人民幣176,308,000元的減值虧損撥備已於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日分別就於共同控制實體的投資(而該等投資的賬面值被釐定為不可悉數收回)於深圳航空的資產負債表內列賬。

深圳航空集團於二零一零年十二月三十一日於共同控制實體的權益詳情如下：

共同控制實體名稱	成立／ 經營地點	註冊資本 人民幣千元	深圳航空 集團的 實際權益	主要業務
翡翠國際航空貨運 有限責任公司 (「翡翠航空」) (附註(i))	中國	245,662	51%	貨運
河南航空有限公司 (「河南航空」)(前稱 「鯤鵬航空有限公司」) (附註(ii)及(iii))	中國	500,000	51%	航空業務

附註：

- (i) 根據翡翠航空的公司章程，所有決定(包括參與財務及運營政策的決定)須由全體董事會成員一致通過。深圳航空可在董事會行使50%投票權。餘下投票權由其他兩位權益持有人持有。因此，深圳航空集團並不能控制翡翠航空。

- (ii) 根據河南航空的公司章程，所有決定(包括參與財務及運營政策的決定)須由至少三分之二董事會成員通過。深圳航空可在董事會行使57%投票權。餘下投票權由其他兩位權益持有人持有。因此，深圳航空集團並不能控制河南航空。
- (iii) 河南航空的註冊資本為人民幣500,000,000元。截至二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團已向河南航空投資人民幣51,000,000元並須於未來數年進一步投資人民幣204,000,000元，河南航空列報於二零零九年及二零一零年十二月三十一日的負債淨額分別為人民幣42,427,000元及人民幣111,588,000元。因深圳航空並無對河南航空進行全數注資，故深圳航空集團及深圳航空已根據其資本承擔比例於二零零九年及二零一零年十二月三十一日分別確認撥備人民幣21,638,000元及人民幣56,910,000元。於二零零九年十二月三十一日，深圳航空已就河南航空取得人民幣50,000,000元的銀行貸款提供財務擔保。河南航空已於二零一零年三月二十三日悉數清償銀行貸款，深圳航空之擔保已獲解除。

有關共同控制實體的財務資料概要：

	深圳航空集團的實際權益 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非流動資產	1,754,993	1,696,764	1,656,875
流動資產	271,429	285,025	304,737
非流動負債	(1,665,996)	(1,484,707)	(1,306,642)
流動負債	(698,990)	(862,266)	(1,061,818)
負債淨額	<u>(338,564)</u>	<u>(365,184)</u>	<u>(406,848)</u>
收入	1,261,996	1,267,398	1,808,319
開支	(1,484,589)	(1,294,018)	(1,797,196)
年度(虧損)/溢利	<u>(222,593)</u>	<u>(26,620)</u>	<u>11,123</u>

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，翡翠航空錄得負債淨額。因深圳航空並無任何法律或推定責任向翡翠航空進一步提供資金或融資，故自深圳航空於翡翠航空之權益減至零後並無確認進一步虧損或負債。

## 16 其他於股本證券之投資

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非上市可供出售股本證券	<u>70,928</u>	<u>141,455</u>	<u>25,185</u>	<u>70,328</u>	<u>141,455</u>	<u>25,185</u>

## 17 遞延稅項(負債)/資產

遞延稅項(負債)/資產淨額的變動如下：

	深圳航空集團			深圳航空		
	於十二月三十一日			於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
於一月一日	(282,591)	(248,142)	(215,021)	(282,857)	(248,620)	(222,109)
計入/(扣除)損益賬(附註6(a))	12,746	50,903	(106,418)	12,534	44,293	(104,792)
計入/(扣除)權益	21,703	(17,782)	29,068	21,703	(17,782)	29,068
於十二月三十一日	<u>(248,142)</u>	<u>(215,021)</u>	<u>(292,371)</u>	<u>(248,620)</u>	<u>(222,109)</u>	<u>(297,833)</u>

已確認遞延稅項(負債)/資產部分分析如下：

	深圳航空集團			深圳航空		
	於十二月三十一日			於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
遞延稅項(負債)/資產淨額						
— 應計開支	209,300	283,353	237,917	209,300	276,901	232,455
— 超逾有關折舊的折舊免稅額	(399,840)	(547,656)	(854,197)	(399,840)	(547,656)	(854,197)
— 可供出售證券之公允值變動	(11,286)	(29,068)	—	(11,286)	(29,068)	—
— 資本預付款	(71,338)	(74,700)	(41,909)	(71,338)	(74,700)	(41,909)
— 遞延收入	19,574	154,983	187,773	19,574	154,983	187,773
— 減值虧損	—	—	178,045	—	—	178,045
— 稅項虧損	7,539	—	—	7,539	—	—
— 其他	(2,091)	(1,933)	—	(2,569)	(2,569)	—
遞延稅項負債淨額	<u>(248,142)</u>	<u>(215,021)</u>	<u>(292,371)</u>	<u>(248,620)</u>	<u>(222,109)</u>	<u>(297,833)</u>
以下列各項表示：						
於資產負債表的						
遞延稅項資產淨額	478	7,088	5,462	—	—	—
於資產負債表的						
遞延稅項負債淨額	<u>(248,620)</u>	<u>(222,109)</u>	<u>(297,833)</u>	<u>(248,620)</u>	<u>(222,109)</u>	<u>(297,833)</u>
遞延稅項負債淨額	<u>(248,142)</u>	<u>(215,021)</u>	<u>(292,371)</u>	<u>(248,620)</u>	<u>(222,109)</u>	<u>(297,833)</u>

## 18 其他非流動資產

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
經營租賃飛機之按金	116,857	155,190	107,871	116,857	155,190	107,871
售後回租飛機之按金	-	-	13,000	-	-	13,000
維修服務合約之預付款	155,432	133,293	167,634	155,432	133,293	167,634
土地使用權之預付款	45,167	142,637	142,637	45,167	142,637	142,637
酒店租金之按金	-	-	7,662	-	-	-
售後回租安排之遞延虧損	-	-	38,909	-	-	38,909
收購物業、廠房及 設備之預付款	-	-	52,787	-	-	52,787
其他	7,073	19,299	4,799	5,664	18,509	3,247
	<u>324,529</u>	<u>450,419</u>	<u>535,299</u>	<u>323,120</u>	<u>449,629</u>	<u>526,085</u>

## 19 財務資產／負債

## (a) 財務資產

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
按市值計量之 上市交易證券	5,935	17,322	21,485	-	-	-
利率掉期	6,548	2,757	5,894	6,548	2,757	5,894
於持作出售股本 證券之權益	-	10,000	-	-	10,000	-
	<u>12,483</u>	<u>30,079</u>	<u>27,379</u>	<u>6,548</u>	<u>12,757</u>	<u>5,894</u>

根據二零零九年十二月二十一日召開的總裁會議的決議案，深圳航空正著手與常州市政府訂立一份股份轉讓協議，以按代價人民幣10,000,000元出售其於常州機場有限責任公司(「常州機場」)的90%股權。深圳航空於二零零九年十二月放棄對常州機場的控制權力，因此，於常州機場的投資不再綜合列賬並於深圳航空集團以及深圳航空於二零零九年十二月三十一日的資產負債表中分類為持作出售。股權投資按其公允值減銷售成本計量，因此，於截至二零零九年十二月三十一日止年度作出人民幣77,518,000元的減值撥備。出售於二零一零年七月完成。

## (b) 財務負債

	深圳航空集團及深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
外匯遠期合約	713	18,297	13,811
利率掉期	44,940	74,386	73,469
	<u>45,653</u>	<u>92,683</u>	<u>87,280</u>

有關財務衍生工具的進一步披露載列於附註32。

## 20 存貨

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
消耗備件及維修物料	166,739	170,711	146,469	166,739	170,711	146,469
其他供應	11,380	11,011	10,944	8,100	7,999	8,415
	<u>178,119</u>	<u>181,722</u>	<u>157,413</u>	<u>174,839</u>	<u>178,710</u>	<u>154,884</u>

已確認為開支並計入損益賬的存貨金額分析如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
存貨成本	105,496	114,062	669,186	104,432	109,028	660,774
存貨撇減	-	-	38,791	-	-	38,791
	<u>105,496</u>	<u>114,062</u>	<u>707,977</u>	<u>104,432</u>	<u>109,028</u>	<u>699,565</u>

## 21 業務及其他應收款

	深圳航空集團			深圳航空		
	於十二月三十一日			於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
業務應收款	428,789	434,391	578,615	234,444	224,980	321,825
減：呆賬準備	(1,636)	(2,654)	(6,862)	(56)	(88)	(22)
	427,153	431,737	571,753	234,388	224,892	321,803
應收附屬公司款項(附註21(c))	-	-	-	193,538	159,938	274,907
應收匯潤款項(附註21(a))	1,320,700	1,920,700	2,020,700	1,320,700	1,920,700	2,020,700
應收共同控制實體款項 (附註21(c))	110,389	181,955	330,627	110,389	181,955	330,578
應收聯營公司及 其聯屬公司款項(附註21(b))	742,822	1,049,672	1,050,819	742,822	1,049,672	1,050,819
應收中國國際航空股份有限公司 (「中國國航」)款項 (附註21(c))	243	1,009	4,148	243	1,009	4,148
按金、預付款及其他應收款	1,477,497	706,596	814,251	1,420,025	663,977	744,625
減：呆賬準備 (附註21(a)及(b))	(2,122,395)	(3,179,827)	(3,421,966)	(2,122,235)	(3,179,692)	(3,421,889)
	1,529,256	680,105	798,579	1,665,482	797,559	1,003,888
	1,956,409	1,111,842	1,370,332	1,899,870	1,022,451	1,325,691

## (a) 應收匯潤款項

於二零零五年及二零零六年，深圳航空就多項投資項目以及飛機租賃及融資協議支付人民幣1,920,000,000元。該等預付款於二零零七年重估有關可回收程度後全數減值。於二零零八年及二零零九年，深圳航空與匯潤及債務人訂立若干貸款轉讓協議，據此，匯潤已於二零零八年及二零零九年分別承擔未償還餘額人民幣1,320,000,000元及人民幣600,000,000元(附註30)。

於二零一零年一月，深圳航空就償還上述貸款及應計利息以及申請物業保護向廣東省深圳市中級人民法院(「法院」)提出針對匯潤之法律訴訟。法院接納物業保護申請並凍結匯潤持有深圳航空及深航房地產之全部權益。於二零一零年十一月，法院判決匯潤須向深圳航空償還上述貸款並承擔另一間公司結欠深圳航空人民幣100,000,000元之負債。於二零一一年一月二十四日，法院宣告匯潤破產，於本報告日期，匯潤被接管。

## (b) 應收聯營公司及其聯屬公司款項

	深圳航空集團及深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
深航房地產	461,826	467,649	468,796
深航房地產之附屬公司			
— 無錫深航置業有限公司(「無錫置業」)	—	300,000	300,000
— 瀋陽深航置業有限公司(「瀋陽置業」)	100,655	101,333	101,333
— 橫山置地	180,341	180,690	180,690
	<u>742,822</u>	<u>1,049,672</u>	<u>1,050,819</u>
應收款總額	742,822	1,049,672	1,050,819
減：呆賬撥備	(742,822)	(1,049,672)	(1,050,819)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
賬面值	—	—	—

於二零零九年十二月三十一日，應收深航房地產及其附屬公司之應收款總額為人民幣1,049,672,000元及於深航房地產之投資賬面值總額為人民幣27,032,000元。於二零零九年十一月三十日，中國公安機關取走了深航房地產自二零零六年十月其成立日期至二零零九年六月期間之所有賬目及記錄、董事會會議記錄、合同以及其他記錄，並且凍結深航房地產及其一間附屬公司之所有銀行賬戶。

經評估深航房地產及其附屬公司之情況後，深圳航空之董事未能估計上述事宜之影響，惟認為於深航房地產及其附屬公司之投資及應收深航房地產及其附屬公司款項之回收可能性甚微。因此，於二零零九年及二零一零年十二月三十一日已就該等結餘記錄全面減值虧損。

倘中國公安機關解除上述措施，而深航房地產能部分或全部償還應收款，則應收深航房地產及其附屬公司之款項及於深航房地產及其附屬公司之投資之減值虧損撥備將部分或全部撥回，並進而影響財務資料。

深圳航空已採取以下措施以收回該等應收款：

- (i) 於二零一零年五月，深圳航空就償還貸款人民幣300,000,000元及應計利息向江蘇省無錫市中級人民法院(「無錫法院」)提出針對無錫置業之法律訴訟。無錫法院於二零一零年七月接納法律訴訟，並作出有利於深圳航空之判決。根據判決，無錫置業須償還貸款人民幣300,000,000元，連同有關利息。於二零零九年及二零一零年十二月三十一日已就該結餘作出全面減值。



- (ii) 於二零一零年六月，深圳航空就瀋陽置業結欠深圳航空合共人民幣100,000,000元之貸款及應計利息向遼寧省高級人民法院（「遼寧法院」）提出針對瀋陽置業之法律訴訟。於二零一一年一月，在遼寧法院之調解下，深圳航空與瀋陽置業達成和解協議，據此，瀋陽置業同意於二零一一年分十期償還貸款人民幣100,000,000元及應計利息人民幣15,179,000元。於二零零九年及二零一零年十二月三十一日已就該結餘作出全面減值。
- (iii) 於二零一零年八月，深圳航空就橫山置地結欠深圳航空合共人民幣180,690,000元之貸款及應計利息向北京市高級人民法院（「北京法院」）提出針對橫山置地之法律訴訟。於本報告日期，法律訴訟仍在進行當中。於二零零九年及二零一零年十二月三十一日已就該結餘作出全面減值。
- (c) 應收附屬公司、共同控制實體及中國國航之款項為無抵押、免息及無固定還款期。
- (d) 業務應收款包括以下應收關聯方款項：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
中國國航	1,937	2,761	2,905	-	-	-
共同控制實體	1,122	-	2,176	-	-	-
	<u>3,059</u>	<u>2,761</u>	<u>5,081</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

(e) 賬齡分析

深圳航空集團向銷售代理及其他客戶提供之信貸期限一般為一至四周不等。以下為業務應收款減去呆賬準備之賬齡分析：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
1個月內	283,589	292,400	489,054	163,178	150,532	321,027
超過1個月但少於3個月	41,296	75,629	70,242	27,748	33,524	273
超過3個月但少於12個月	95,045	51,925	10,566	40,401	39,495	503
超過12個月	7,223	11,783	1,891	3,061	1,341	-
	<u>427,153</u>	<u>431,737</u>	<u>571,753</u>	<u>234,388</u>	<u>224,892</u>	<u>321,803</u>

所有業務應收款預計將於一年內收回。

**(f) 業務應收款減值**

除非深圳航空集團認為金額之收回可能性極低，否則業務應收款之減值虧損應在準備賬中記錄。對認為收回可能性極低之金額，該金額可直接沖銷相關之業務應收款。

於有關期間呆賬準備之變動情況如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
於一月一日	664	1,636	2,654	46	56	88
已確認減值虧損	1,070	1,020	6,397	10	32	1,185
不可收回數額沖銷	(98)	(2)	(2,189)	-	-	(1,251)
於十二月三十一日	<u>1,636</u>	<u>2,654</u>	<u>6,862</u>	<u>56</u>	<u>88</u>	<u>22</u>

**(g) 未減值之業務應收款**

無論個別或共同地考慮均不認為需作減值之業務應收款之賬齡分析如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
非逾期或減值	283,589	292,400	489,054	163,178	150,532	321,026
逾期少於12個月	136,341	127,554	80,808	68,149	73,019	777
逾期超過12個月	7,223	11,783	1,891	3,061	1,341	-
	<u>427,153</u>	<u>431,737</u>	<u>571,753</u>	<u>234,388</u>	<u>224,892</u>	<u>321,803</u>

非逾期或減值之應收款來自多名並無近期壞賬紀錄之客戶。

已逾期但未減值之應收款乃來自若干於深圳航空集團具有良好往績紀錄之獨立客戶。根據過往經驗，管理層相信無需為此等款額作出減值準備，因為信貸質素並無重大變動，而該等款額仍被認為可全數收回。深圳航空集團並無就此等款額持有任何抵押品。

## 22 已抵押銀行存款

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空之存款人民幣28,251,000元、人民幣98,923,000元及人民幣81,781,000元分別為受限制存款，以取得經營租約持有之飛機發動機之大修費用及經營租約持有之飛機之租金。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空之存款人民幣241,609,000元、人民幣1,642,726,000元及人民幣436,270,000元已分別抵押，以取得若干短期銀行貸款(附註23(d))。

## 23 現金及現金等價物

### (a) 現金及現金等價物包括：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
銀行及庫存現金	266,618	616,506	446,651	166,782	470,182	270,338

### (b) 將稅前溢利／(虧損)調節為經營產生之現金：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
稅前溢利／(虧損)	64,396	(776,315)	907,787
調整項目：			
折舊及攤銷	658,711	981,940	1,342,679
減值虧損	1,179	1,099,523	551,820
附屬公司不予合併入賬之虧損	-	77,518	-
存貨撇減	-	-	38,791
應佔聯營公司業績	2,674	2,161	247
應佔共同控制實體業績	25,740	32,247	35,272
出售物業、廠房及設備以及 預付租賃款項之 (收益)／虧損，淨額	(55,614)	(3,837)	20,114
出售聯營公司之收益	-	(25,487)	-
出售財務資產之收益	-	-	(8,066)
出售附屬公司之收益	(76,039)	-	-
利息收入	(35,816)	(7,047)	(24,361)
利息支出	533,375	498,078	405,915
衍生財務工具公允值變動	66,200	43,893	(4,315)
其他股本證券投資之股息收入	(964)	(10,667)	(1,924)
未變現匯兌收益，淨額	(295,605)	(1,095)	(271,000)
存貨增加	(21,882)	(3,979)	(14,482)
業務及其他應收款增加	(854,662)	(285,882)	(513,593)
業務及其他應付款增加	2,525,409	929,322	921,456
大修撥備增加／(減少)	224,944	253,995	(260,215)
	<u>2,762,046</u>	<u>2,804,368</u>	<u>3,126,125</u>

**(c) 非現金交易－收購飛機**

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度內，融資租約飛機添置分別為人民幣600,156,000元、人民幣零元及人民幣814,204,000元，該等款項涉及附註10(e)及25所披露之若干出售及融資回租安排。

**24 銀行及其他貸款****(a) 銀行及其他貸款於下列期間到期：**

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
1年內或按要求	3,865,450	16,532,952	4,549,959	3,865,450	16,524,952	4,539,959
1年後但2年內	920,059	10,000	1,279,593	920,059	–	1,267,593
2年後但5年內	885,692	12,000	3,767,779	885,692	–	3,767,779
5年以上	6,373,841	–	7,204,364	6,373,841	–	7,204,364
	8,179,592	22,000	12,251,736	8,179,592	–	12,239,736
	<u>12,045,042</u>	<u>16,554,952</u>	<u>16,801,695</u>	<u>12,045,042</u>	<u>16,524,952</u>	<u>16,779,695</u>

鑑於深圳航空之前高級顧問(同時為深圳航空之前最終控股公司匯潤之前控股權益持有人)受中國公安機關(「中國公安機關」)之調查，深圳航空違反了若干銀行貸款合約之條款，致使銀行有權要求提早償還有關款項。有鑑於此，合共人民幣10,874,408,000元之銀行貸款已於二零零九年十二月三十一日由非流動負債重新分類至流動負債。於二零一零年四月十九日控股權益持有人及高級管理層變動後，深圳航空不再違反該等條款，因此一年以上到期之款項乃重新分類至非流動負債，自該日起生效。

## (b) 銀行及其他貸款之詳情如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>有抵押銀行貸款</b>						
浮動利率為每年基準利率 (由中國人民銀行制訂) 之90-95%	598,208	1,892,062	1,955,558	598,208	1,892,062	1,955,558
浮動利率為每年六個月 倫敦銀行同業拆息 (「倫敦銀行同業拆息」) +0.3厘至3.2厘不等	8,259,894	9,597,980	11,257,611	8,259,894	9,597,980	11,257,611
浮動利率為每年12個月 倫敦銀行同業拆息 +0.1厘至4.8厘不等	239,452	1,651,710	420,760	239,452	1,651,710	420,760
固定利率為0.9厘至2.4厘不等	-	-	425,102	-	-	425,102
<b>無抵押銀行貸款</b>						
固定利率為每年 4.8厘至8.6厘不等	2,947,488	3,383,200	780,000	2,947,488	3,383,200	780,000
浮動利率為每年基準利率 (由中國人民銀行制訂) 之90-100%	-	30,000	1,578,547	-	-	1,556,547
浮動利率為六個月 倫敦銀行同業拆息 +2.6厘	-	-	384,117	-	-	384,117
<b>總計</b>	<b>12,045,042</b>	<b>16,554,952</b>	<b>16,801,695</b>	<b>12,045,042</b>	<b>16,524,952</b>	<b>16,779,695</b>

## (c) 綜合及公司資產負債表中之銀行及其他貸款為以下以相關實體之功能貨幣以外之貨幣列值之款項：

	深圳航空集團及深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 千元	二零零九年 千元	二零一零年 千元
美元	1,243,576	1,635,951	1,566,471
港幣	-	87,028	-
歐元	-	256	-

(d) 有抵押銀行及其他貸款由以下資產作抵押：

	深圳航空集團及深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
飛機(附註10)	8,113,432	11,858,993	14,482,519
飛機預付款(附註11)	3,143,816	3,274,947	3,409,321
已抵押銀行存款(附註22)	241,609	1,642,726	436,270
	<u>11,498,857</u>	<u>16,776,666</u>	<u>18,328,110</u>

(e) 於二零零八年及二零零九年十二月三十一日，為數分別達人民幣84,272,000元及人民幣43,227,000元之若干銀行及其他貸款乃由中國國航作出擔保。該等貸款已於截至二零一零年十二月三十一日止年度悉數償還。

## 25 融資租約承擔

深圳航空集團及深圳航空擁有飛機及相關設備之融資租約承擔。有關租約將於二零一三年至二零二零年間屆滿。融資租約項下之未來付款額如下：

	深圳航空集團及深圳航空 於二零零八年十二月三十一日		
	最低租賃 付款額現值 人民幣千元	最低租賃 付款額總額 人民幣千元	利息 人民幣千元
1年內	118,272	145,421	27,149
1年後但2年內	118,272	138,413	20,141
2年後但5年內	266,112	285,826	19,714
	<u>384,384</u>	<u>424,239</u>	<u>39,855</u>
	<u>502,656</u>	<u>569,660</u>	<u>67,004</u>

	深圳航空集團及深圳航空 於二零零九年十二月三十一日		
	最低租賃 付款額現值 人民幣千元	最低租賃 付款額總額 人民幣千元	利息 人民幣千元
1年內	118,272	138,413	20,141
1年後但2年內	118,296	131,429	13,133
2年後但5年內	147,816	154,397	6,581
	266,112	285,826	19,714
	384,384	424,239	39,855

	深圳航空集團及深圳航空 於二零一零年十二月三十一日		
	最低租賃 付款額現值 人民幣千元	最低租賃 付款額總額 人民幣千元	利息 人民幣千元
1年內	174,513	222,785	48,272
1年後但2年內	174,464	212,409	37,945
2年後但5年內	198,382	271,395	73,013
5年以上	281,382	329,352	47,970
	654,228	813,156	158,928
	828,741	1,035,941	207,200

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，融資租約協議分別涉及四、四及六架飛機。根據租賃條款，深圳航空擁有購買該等飛機之交易選擇權或飛機之所有權將於租賃期末轉讓予深圳航空。該等融資租約安排按中國人民銀行制訂之基準利率計息。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空之融資租約以若干架飛機作抵押，總賬面值分別為人民幣567,187,000元、人民幣497,178,000元及人民幣1,084,087,000元(附註10(d))。



## 26 業務及其他應付款

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
業務及應付票據款項	2,315,817	2,683,175	2,837,187	2,277,634	2,581,951	2,688,923
應付附屬公司款項	-	-	-	5,090	18,013	632,875
應付中國國航及其 其聯屬公司款項	86,818	86,818	110,405	86,818	86,818	98,012
應付匯潤款項	773,514	718,514	718,514	773,514	718,514	718,514
應付共同控制實體款項	-	-	2,642	-	-	-
應付聯營公司及 其聯屬公司款項	70,000	78,289	97,089	70,000	78,289	97,089
其他應付及應計費用	1,546,519	2,113,767	2,895,668	1,468,928	1,942,401	1,826,904
	<u>4,792,668</u>	<u>5,680,563</u>	<u>6,661,505</u>	<u>4,681,984</u>	<u>5,425,986</u>	<u>6,062,317</u>

應付附屬公司、中國國航及其聯屬公司、匯潤、共同控制實體、聯營公司及其聯屬公司款項為無抵押、免息及無固定償還期。

業務及應付票據款項包括以下應付關聯方款項：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
中國國航及其聯屬公司	64,696	88,327	43,837	64,696	88,327	43,837
共同控制實體	-	1,359	2,207	-	-	-
	<u>64,696</u>	<u>89,686</u>	<u>46,044</u>	<u>64,696</u>	<u>88,327</u>	<u>43,837</u>

業務及應付票據款項之賬齡分析如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
1個月內	1,961,696	2,104,762	1,515,527	1,954,596	2,093,087	1,472,634
超過1個月但少於3個月	45,036	166,988	671,646	40,955	126,039	646,332
超過3個月但少於12個月	309,085	411,425	650,014	282,083	362,825	569,957
	<u>2,315,817</u>	<u>2,683,175</u>	<u>2,837,187</u>	<u>2,277,634</u>	<u>2,581,951</u>	<u>2,688,923</u>

所有業務及應付票據款項預計於一年內償還。

## 27 大修撥備

經營租約項下持有飛機之大修撥備詳情如下：

	深圳航空集團			深圳航空		
	於十二月三十一日			於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
於一月一日	679,909	904,852	1,158,847	679,909	904,852	1,145,073
本年度撥備	307,575	314,044	393,861	307,575	300,270	393,861
本年度已使用之撥備	(82,632)	(60,049)	(654,076)	(82,632)	(60,049)	(649,067)
於十二月三十一日	904,852	1,158,847	898,632	904,852	1,145,073	889,867
減：已列入其他應付款之 即期部分	94,067	304,802	305,815	94,067	294,234	305,815
	<u>810,785</u>	<u>854,045</u>	<u>592,817</u>	<u>810,785</u>	<u>850,839</u>	<u>584,052</u>

## 28 其他非流動負債

	深圳航空集團			深圳航空		
	於十二月三十一日			於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
銷售及融資回租安排之收益	145,729	130,194	114,659	145,729	130,194	114,659
常客飛行計劃之遞延收入	250,077	411,662	588,392	250,077	411,662	588,186
製造商之信貸額	82,345	103,022	91,486	82,345	103,022	91,486
其他	12,359	10,921	168,921	6,562	10,921	168,921
	<u>490,510</u>	<u>655,799</u>	<u>963,458</u>	<u>484,713</u>	<u>655,799</u>	<u>963,252</u>

## 29 資本及儲備

## (a) 資本管理

深圳航空集團於資本管理方面之首要目標乃透過保障合理成本之融資渠道，確保持續經營能力及獲得足夠溢利維持增長，向股權持有人提供回報。

深圳航空集團透過定期監控流動及預期流動資金需求來管理資本。倘出現資本虧絀，深圳航空集團將自銀行貸款籌集其他資金。該等目標及政策於有關期間概無變動。深圳航空集團概無受制於內部或外部強制資本要求。

**(b) 權益構成部分之變動**

深圳航空集團綜合權益之各構成部分於期初結餘與期終結餘之對賬載於綜合權益變動表。深圳航空之個別權益構成部分於截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止各年年初及年終之變動詳情載列如下：

	實繳資本 人民幣千元	資本儲備 人民幣千元	盈餘儲備 人民幣千元	公允值儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總計 人民幣千元
於二零零八年						
一月一日之結餘	300,000	-	264,285	98,967	(1,721,955)	(1,058,703)
年度之全面收益總額	-	-	-	(65,109)	62,040	(3,069)
於二零零八年 十二月三十一日及 二零零九年						
一月一日之結餘	300,000	-	264,285	33,858	(1,659,915)	(1,061,772)
年度之全面收益總額	-	-	-	53,346	(757,346)	(704,000)
於二零零九年						
十二月三十一日及 二零一零年						
一月一日之結餘	300,000	-	264,285	87,204	(2,417,261)	(1,765,772)
年內額外實繳資本 (附註29(b)(i))	512,500	517,625	-	-	-	1,030,125
年度之全面收益總額	-	-	-	(87,204)	754,545	667,341
於二零一零年						
十二月三十一日之結餘	812,500	517,625	264,285	-	(1,662,716)	(68,306)

**(i) 增加實繳資本**

於二零一零年三月二十一日，匯潤、中國國航及深國際全程物流(深圳)有限公司(「全程物流」)簽訂合同，以增加深圳航空之註冊資本(「增資合同」)。根據增資合同，深圳航空之註冊資本增加人民幣512,500,000元。全程物流以現金代價人民幣347,981,000元認購新增註冊資本人民幣173,125,000元，而中國國航則以現金代價人民幣682,144,000元認購新增註冊資本人民幣339,375,000元。

匯潤之破產管理人代表匯潤放棄其認購權利，並同意全程物流與中國國航認購深圳航空之全部新增註冊資本。注資及所有必要批准程序均於二零一零年四月十九日完成。深圳航空就注資收取之現金代價人民幣1,030,125,000元與新增註冊資本人民幣512,500,000元之差額已計入深圳航空之資本儲備。

**(c) 儲備性質****(i) 資本儲備**

資本儲備指認購註冊資本所得金額與名義金額兩者之間的差額。

**(ii) 盈餘儲備**

根據中國公司法及深圳航空及其若干附屬公司之公司章程規定，深圳航空及有關附屬公司須將彼等每年按照中國會計法規及規則計算之稅後純利之10%提取法定盈餘儲備，直至儲備結餘達至註冊資本之50%。提取該項儲備須於向股權持有人派發股息之前進行，且於財政年度末保留盈利。

法定盈餘儲備可用以對沖上一年度虧損(如有)，亦可轉換為股本，惟有關發行後之結餘不少於註冊資本之25%。

**(iii) 公允值儲備**

公允值儲備包括於結算日持有可供出售證券累計公允值變動淨額，並根據附註1(g)所載之會計政策處理。

**(iv) 匯兌儲備**

匯兌儲備包括因換算海外業務之財務資料而產生之所有外匯差額。該儲備根據附註1(z)所載之會計政策處理。

**(d) 可分配儲備**

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空概無任何可供分配儲備。

## 30 重大關聯方交易

## (a) 董事及監事之薪酬

董事及監事之薪酬詳情載列如下：

	截至二零零八年十二月三十一日止年度				總計 人民幣千元
	董事袍金 人民幣千元	薪資、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休 計劃供款 人民幣千元	
<b>董事</b>					
樊澄	—	—	—	—	—
李靜	—	271	—	—	271
李昆	—	4,406	—	18	4,424
李默	—	—	—	—	—
李偉	—	—	—	—	—
李有強	—	—	—	—	—
劉劍平	—	526	—	67	593
劉軍	—	—	—	—	—
劉文彪	—	—	—	—	—
秦畹江	—	—	—	—	—
宋祖玉	—	—	—	—	—
張慧蘭	—	—	—	—	—
張楊	—	—	—	—	—
趙健	—	526	—	—	526
趙俊榮	—	—	—	—	—
趙祥	—	4,406	—	—	4,406
董事薪酬總計	—	10,135	—	85	10,220
<b>監事</b>					
郭迎軍	—	262	—	—	262
劉旺新	—	—	—	—	—
徐海偉	—	200	—	—	200
鄭保安	—	—	—	—	—
監事薪酬總計	—	462	—	—	462
	—	10,597	—	85	10,682

	截至二零零九年十二月三十一日止年度				總計 人民幣千元
	董事袍金 人民幣千元	薪資、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休 計劃供款 人民幣千元	
<b>董事</b>					
樊澄	100	—	—	—	100
李靜	100	309	—	—	409
李昆	100	4,611	300	22	5,033
李默	100	1,338	—	12	1,450
李偉	100	—	—	—	100
李有強	100	—	—	—	100
劉劍平	100	522	200	13	835
劉軍	100	—	—	—	100
劉文彪	100	—	—	—	100
秦畹江	100	—	—	—	100
宋祖玉	100	—	—	—	100
吳畏	—	522	—	12	534
張慧蘭	100	—	—	—	100
張楊	100	—	—	—	100
趙健	100	652	—	—	752
趙俊榮	100	—	—	—	100
朱新民	—	—	—	—	—
董事薪酬總計	1,500	7,954	500	59	10,013
<b>監事</b>					
郭迎軍	100	—	—	—	100
劉旺新	100	—	—	—	100
徐海偉	100	352	—	—	452
鄭保安	100	—	—	—	100
監事薪酬總計	400	352	—	—	752
	1,900	8,306	500	59	10,765

	截至二零一零年十二月三十一日止年度				
	董事袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休 計劃供款 人民幣千元	總計 人民幣千元
<b>董事</b>					
蔡劍江	—	—	—	—	—
樊澄	—	—	—	—	—
馮剛	—	—	167	—	167
李靜	—	—	—	—	—
李昆	—	384	—	—	384
李默	—	—	—	—	—
李偉	—	—	—	—	—
李有強	—	127	—	—	127
劉劍平	—	353	—	7	360
劉軍	—	—	150	—	150
劉文彪	—	—	—	—	—
秦晚江	—	—	—	—	—
宋祖玉	—	—	—	—	—
王明遠	—	—	—	—	—
吳畏	—	315	—	7	322
張慧蘭	—	—	—	—	—
張楊	—	—	—	—	—
趙健	—	—	—	—	—
趙俊榮	—	—	—	—	—
鍾文雅	—	—	—	—	—
朱新民	—	—	—	—	—
董事薪酬總計	—	1,179	317	14	1,510
<b>監事</b>					
郭迎軍	—	—	—	—	—
劉旺新	—	—	—	—	—
徐海偉	—	—	—	—	—
鄭保安	—	—	—	—	—
監事薪酬總計	—	—	—	—	—
	—	1,179	317	14	1,510

**(b) 最高薪人士**

於二零零八年、二零零九年及二零一零年，五名最高薪人士中分別有三名、四名及零名為董事。於有關期間，有關兩名、一名及五名人士(彼等均非董事)之薪酬總額如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
薪金、津貼及實物福利	1,120	722	7,822
退休計劃供款	21	13	88
	1,141	735	7,910

於有關期間，兩名、一名及五名最高薪人士(並非董事)之薪酬為以下範圍內：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人數	二零零九年 人數	二零一零年 人數
零至港幣1,000,000元	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>-</u>
港幣1,000,001元至港幣1,500,000元	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
港幣1,500,001元至港幣2,000,000元	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>5</u>

主要管理人員(包括深圳航空集團之董事及監事)之酬金載列如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
員工福利	<u>17,604</u>	<u>15,747</u>	<u>21,390</u>

**(b) 與深圳航空集團之關聯方之重大交易**

以下為深圳航空集團於有關期間之主要關聯方之概要。

關聯方名稱	關係
中國國航	直接控股公司
匯潤	非控制性權益持有人
深航房地產	聯營公司
廣州白雲機場地勤服務有限公司	直接控股公司之聯營公司
國泰航空有限公司	直接控股公司之聯營公司
國泰航空飲食服務(香港)有限公司	直接控股公司之聯營公司
明捷澳門機場服務有限公司	直接控股公司之聯營公司
山東航空股份有限公司	直接控股公司之聯營公司
中國航空集團財務有限責任公司	直接控股公司之聯營公司



關聯方名稱	關係
鄭州飛機維修工程有限公司	聯營公司
北京飛機維修工程有限公司	直接控股公司之合營企業
四川國際航空發動機維修有限公司	直接控股公司之合營企業
深航(西雙版納)置業有限公司	聯營公司之附屬公司
瀋陽置業	聯營公司之附屬公司
無錫置業	聯營公司之附屬公司
深航(鄭州)置業有限公司	聯營公司之附屬公司
中國國際貨運航空有限公司	直接控股公司之附屬公司
成都富凱飛機工程服務有限公司	直接控股公司之附屬公司
民航快遞有限責任公司	最終控股公司之附屬公司
中國航空快遞(香港)有限公司	最終控股公司之附屬公司
ADA - 機場管理有限公司	最終控股公司之附屬公司
浙江中宇航空發展有限公司	直接控股公司之附屬公司
西南航空食品有限公司	最終控股公司之共同控制實體
北京航空食品有限公司	最終控股公司之共同控制實體
橫山置地	聯營公司之附屬公司

除於財務資料另外所披露之交易及結餘外，深圳航空集團已與(i)最終控股公司中國航空集團公司(「中航集團公司」)及其附屬公司、聯營公司及共同控制實體(統稱「中航集團公司集團」)；(ii)匯潤；(iii)其共同控制實體；及(iv)聯營公司訂立下列重大關聯方交易。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
來自中航集團公司集團之收入			
— 模擬飛行訓練服務收入	2,446	7,349	14,883
— 航空食品收入	3,237	6,371	7,789
— 機場地面服務、起飛、 降落及停機坪收入	3,246	3,340	1,757
— 散貨作業收入	—	2,488	2,472
— 其他	4,571	11,222	7,162
	<u>13,500</u>	<u>30,770</u>	<u>34,063</u>
中航集團公司集團之短期借貸	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>500,000</u>
聯營公司墊付款	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>19,500</u>
來自共同控制實體之收入			
— 散貨作業收入	—	6,146	46,985
— 租金收入	1,091	1,284	2,120
— 佣金收入	2,847	7,955	2,589
— 食品收入	1,085	362	—
— 模擬飛行訓練收入	584	66	275
	<u>5,607</u>	<u>15,813</u>	<u>51,969</u>
已支付中航集團公司集團之費用			
— 航空食品費用	—	9,579	17,038
— 機場地面服務、起飛、 降落及停機坪費用	6,112	11,183	19,193
— 經營租賃費用	—	—	2,749
— 維修及維護費用	—	—	233,823
— 其他	—	—	940
	<u>6,112</u>	<u>20,762</u>	<u>273,743</u>
匯潤應收承擔款項(附註21(a))	<u>1,320,000</u>	<u>600,000</u>	<u>—</u>
向中航集團公司集團 收購物業、廠房及設備	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,424</u>
向中航集團公司集團 出售物業、廠房及設備	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>893</u>
代表中航集團公司集團 收取之結付款項	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>94,929</u>
向一間聯營公司出售 一間附屬公司之收益	<u>76,039</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

## 31 分部報告

由於深圳航空集團的收入和溢利全部來自航空業務及向中國客戶提供服務，董事認為，就主要行政管理的角度分配資源及評估表現而言，深圳航空集團只以單個業務及地區分部營運。然而，深圳航空集團之主要經營決策者乃根據中國財政部頒佈之中國企業會計準則（「中國會計準則」）所編製之財務業績來監控深圳航空集團之業績、資產及負債。因此，深圳航空集團每項因不同會計政策所致之收入、溢利或虧損、資產及負債之重大對賬項目之金額載列如下：

## 根據不同會計政策編製之報告分部收入、溢利或虧損、資產及負債之對賬

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>收入</b>			
報告分部收入	10,410,077	12,143,589	16,568,535
香港財務報告準則與中國會計準則之差異之影響	79,382	(97,708)	(280,965)
綜合收入	<u>10,489,459</u>	<u>12,045,881</u>	<u>16,287,570</u>
<b>溢利／(虧損)</b>			
除稅前報告分部(虧損)／溢利	(74,570)	(769,208)	907,636
香港財務報告準則與中國會計準則之差異之影響	138,966	(7,107)	151
除稅前綜合溢利／(虧損)	<u>64,396</u>	<u>(776,315)</u>	<u>907,787</u>
<b>資產</b>			
報告分部資產	17,656,296	22,386,553	25,994,772
香港財務報告準則與中國會計準則之差異之影響	324,698	387,234	282,595
綜合資產總額	<u>17,980,994</u>	<u>22,773,787</u>	<u>26,277,367</u>
<b>負債</b>			
報告分部負債	18,849,256	24,453,664	26,301,261
香港財務報告準則與中國會計準則之差異之影響	87,709	101,729	67,823
綜合負債總額	<u>18,936,965</u>	<u>24,555,393</u>	<u>26,369,084</u>

上文所述香港財務報告準則與中國會計準則之差異之影響主要涉及資本化特定貸款匯兌差額及相關稅務影響。根據香港財務報告準則，匯兌差額僅於視為利息成本調整時方予以資本化。

## 32 財務風險管理及公允值

深圳航空集團在日常業務經營過程中承受流動資金、利率、貨幣、飛機油料價格風險及信貸風險。深圳航空集團承受的此等風險及深圳航空集團用以管理此等風險的財務風險管理政策及慣例如下。

### (a) 流動資金風險

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空集團及深圳航空如附註26及19(b)所披露已確認的業務及應付票據及衍生遠期負債並未與基於合約性未貼現的現金流量(包括於結算日採用合約性未貼現率或(倘為浮動利率)按當前利率計算支付利息)而釐定金額有重大差異。融資租約承擔之合約性未貼現現金流量乃於附註25中披露。

下表為於結算日深圳航空集團及深圳航空銀行貸款之餘下合約年期，該等貸款的合約年期乃根據於深圳航空集團及深圳航空可能須償還的最早日期及合約性未貼現現金流量(包括於結算日採用合約性未貼現率或(倘為浮動利率)按當前利率計算支付利息)而釐定。儘管因違反貸款契約(如附註24(a)所披露)致使深圳航空之若干銀行及其他貸款已於二零零九年十二月三十一日分類為流動負債，惟就流動資金風險披露而言，下表假設銀行並無要求立即還款及還款將按原定計劃進行：

	深圳航空集團		
	於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>銀行貸款</b>			
按要求於一年內	4,143,977	4,635,503	4,808,140
超過一年但少於兩年	1,320,113	1,649,143	1,572,557
超過兩年但少於五年	3,338,249	3,459,301	4,547,018
超過五年	6,532,020	8,704,090	8,966,141
	<u>15,334,359</u>	<u>18,448,037</u>	<u>19,893,856</u>
合約性未貼現現金流量總額			
	<u>12,045,042</u>	<u>16,554,952</u>	<u>16,801,695</u>
賬面值			

	深圳航空		
	於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
<b>銀行貸款</b>			
按要求於一年內	4,143,977	4,626,185	4,797,329
超過一年但少於兩年	1,320,113	1,638,332	1,560,415
超過兩年但少於五年	3,338,249	3,447,159	4,547,018
超過五年	6,532,020	8,704,090	8,966,141
	<u>15,334,359</u>	<u>18,415,766</u>	<u>19,870,903</u>
合約性未貼現現金流量總額			
	<u>12,045,042</u>	<u>16,524,952</u>	<u>16,779,695</u>
賬面值			

**(b) 利率風險**

深圳航空集團及深圳航空的銀行及其他貸款及融資租賃承擔的利率和還款期資料，分別於附註24及25披露。

深圳航空集團之政策為，以固定及可變息率債項組合的方式管控利息成本。為以成本效益方式管控該等組合，深圳航空集團訂立利率掉期合約，於合約中深圳航空集團同意按掉期合約的規定將浮動利率財務費用轉換為固定利率財務費用。該等安排並不符合對沖會計的標準，而因該等利率掉期的公允值變動產生的未變現盈虧即時於損益賬確認。

截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，在其他因素保持不變情況下，假設利率上升／下調100個基點，將會導致深圳航空集團及深圳航空稅後損益及累計虧損減少／增加分別約人民幣96,090,000元、人民幣113,733,000元及人民幣125,331,000元。該等金額為利率掉期的公允值變動及財務費用淨額增加／減少的變動。

**(c) 外幣風險**

人民幣不可自由兌換成外幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須通過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構或調劑中心進行。

由於深圳航空集團及深圳航空大部分的融資租賃承擔(附註25)及銀行及其他貸款(附註24)均以外幣(主要是美元及港幣)為單位，故深圳航空集團及深圳航空面臨重大外幣風險。該等貸款用於支付購置主要以美元計值的飛機款項。

下表詳述深圳航空集團及深圳航空於結算日因以與有關實體之功能貨幣以外貨幣計值之已確認資產或負債而承受之貨幣風險。就呈列而言，風險涉及之金額以人民幣列示，採用年結日之即期匯率換算。概不計及因將海外業務之財務報表換算為深圳航空集團之呈列貨幣而產生之差異。

## (i) 外幣風險

	深圳航空集團 於二零零八年 十二月三十一日		深圳航空 於二零零八年 十二月三十一日	
	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元
現金及現金等價物	40,276	9,510	40,273	9,506
銀行及其他貸款	(8,499,346)	-	(8,499,346)	-
已確認資產及 負債產生之 風險總額	(8,459,070)	9,510	(8,459,073)	9,506
遠期外匯合約之 名義金額	248,098	-	248,098	-
已確認資產及 負債產生之 風險淨額	<u>(8,210,972)</u>	<u>9,510</u>	<u>(8,210,975)</u>	<u>9,506</u>
	深圳航空集團 於二零零九年 十二月三十一日		深圳航空 於二零零九年 十二月三十一日	
	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元
現金及現金等價物	88,452	21,769	87,635	21,757
銀行及其他貸款	(11,170,600)	(76,628)	(11,170,600)	(76,628)
已確認資產及 負債產生之 風險總額	(11,082,148)	(54,859)	(11,082,965)	(54,871)
遠期外匯合約之 名義金額	1,572,619	-	1,572,619	-
已確認資產及 負債產生之 風險淨額	<u>(9,509,529)</u>	<u>(54,859)</u>	<u>(9,510,346)</u>	<u>(54,871)</u>

	深圳航空集團 於二零一零年 十二月三十一日		深圳航空 於二零一零年 十二月三十一日	
	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元	美元 人民幣千元	港幣 人民幣千元
現金及現金等價物 銀行及其他貸款	60,703 (10,374,269)	17,028 -	58,429 (10,374,269)	16,680 -
已確認資產及 負債產生之 風險總額	(10,313,566)	17,028	(10,315,840)	16,680
遠期外匯合約之 名義金額	425,102	-	425,102	-
已確認資產及 負債產生之 風險淨額	<u>(9,888,464)</u>	<u>17,028</u>	<u>(9,890,738)</u>	<u>16,680</u>

## (ii) 敏感度分析

	人民幣 兌換匯率 升值/(貶值)	二零零八年	
		深圳航空集團 稅後溢利及 累計虧損 增加/(減少) 人民幣千元	深圳航空 稅後溢利及 累計虧損 增加/(減少) 人民幣千元
美元	10%	650,358	650,358
港幣	10%	761	761
		<u>650,358</u>	<u>650,358</u>
		<u>761</u>	<u>761</u>
	人民幣 兌換匯率 升值/(貶值)	二零零九年	
		深圳航空集團 稅後溢利及 累計虧損 增加/(減少) 人民幣千元	深圳航空 稅後溢利及 累計虧損 增加/(減少) 人民幣千元
美元	10%	698,280	698,344
港幣	10%	4,279	4,280
		<u>698,280</u>	<u>698,344</u>
		<u>4,279</u>	<u>4,280</u>

	人民幣 兌換匯率 升值／(貶值)	二零一零年 深圳航空集團 稅後溢利及 累計虧損 增加／(減少) 人民幣千元	深圳航空 稅後溢利及 累計虧損 增加／(減少) 人民幣千元
美元	10%	701,182	701,343
港幣	10%	(1,207)	(1,183)

上表所列示分析之結果代表對深圳航空集團各實體及深圳航空按各自之功能貨幣計算並按結算日之匯率換算為人民幣以供呈列之用的除稅後溢利／虧損及權益之即時影響總額。

#### (d) 飛機油料價格風險

深圳航空集團及深圳航空營運成本的大部分為飛機油料成本。深圳航空集團及深圳航空的財務表現受飛機油料價格波動的影響。深圳航空集團及深圳航空的飛機油料價格風險主要為國內航班飛機油料消耗，分別佔截至二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日止年度飛機油料成本總額之96%、96%及96%。中國之飛機油料價格受中國政府監管，且徵收燃油附加費及延長有關期限將在一定程度上有助減輕飛機油料成本的負擔。

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，在其他因素保持不變的情況下，假設飛機油料價格上升每噸人民幣1,000元，會導致深圳航空集團及深圳航空截至該等年度之飛機油料成本將每年分別增加約人民幣561,298,000元、人民幣712,129,000元及人民幣800,974,000元；及人民幣561,298,000元、人民幣686,608,000元及人民幣752,022,000元。

#### (e) 信貸風險

深圳航空集團及深圳航空的信貸風險主要來自現金及現金等價物及應收賬款。

深圳航空集團及深圳航空大部分的機票是由參與國際航空協會組織的售票及結算計劃的代理人銷售，對深圳航空集團的信用風險不大。售票及結算計劃為航空公司及銷售代理人之間的結算系統。於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，應收售票及結算計劃的代理人結餘分別為人民幣115,718,000元、人民幣121,946,000元及人民幣225,309,000元。深圳航空集團及深圳航空持續監控應收售票及結算計劃的代理人及其餘業務應收賬款餘額的信用風險，及將呆賬減值撥備維持於管理層預期的數額內。深圳航空集團及深圳航空業務應收賬款相關的信貸風險的進一步定量披露，載於附註21。



**(f) 公允值****(i) 以公允值入賬的財務工具**

下表呈列在結算日，按香港財務報告準則第7號財務工具：披露所釐定的公允值等級制度的三個等級中，以公允值計量的財務工具之賬面值，每項被分類的財務工具之公允值全數乃基於輸入的最低等級，有關輸入對公允值計量相當重要。有關等級詳情如下：

- 第1級(最高等級)：利用在活躍市場中相同財務工具的報價(未經調整)計算公允值
- 第2級：利用在活躍市場中類似財務工具的報價，或所有重要輸入均直接或間接基於可觀察市場數據的估值技術，計算公允值
- 第3級(最低等級)：利用任何重要輸入並非基於可觀察市場數據的估值技術計算公允值

**二零零八年**

	深圳航空集團			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
交易證券	5,936	—	—	5,936
按公允值列賬之				
可供出售股本證券	—	54,743	—	54,743
利率掉期	—	6,547	—	6,547
	<u>5,936</u>	<u>61,290</u>	<u>—</u>	<u>67,226</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	—	44,940	—	44,940
遠期外匯合約	—	713	—	713
	<u>—</u>	<u>45,653</u>	<u>—</u>	<u>45,653</u>

## 二零零九年

	深圳航空集團			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
交易證券	17,322	–	–	17,322
按公允值列賬之 可供出售股本證券	–	125,870	–	125,870
利率掉期	–	12,757	–	12,757
	<u>17,322</u>	<u>138,627</u>	<u>–</u>	<u>155,949</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	–	74,386	–	74,386
遠期外匯合約	–	18,297	–	18,297
	<u>–</u>	<u>92,683</u>	<u>–</u>	<u>92,683</u>

## 二零一零年

	深圳航空集團			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
交易證券	21,485	–	–	21,485
按公允值列賬之 可供出售股本證券 (附註(v))	–	–	9,600	9,600
利率掉期	–	5,894	–	5,894
	<u>21,485</u>	<u>5,894</u>	<u>9,600</u>	<u>36,979</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	–	73,469	–	73,469
遠期外匯合約	–	13,811	–	13,811
	<u>–</u>	<u>87,280</u>	<u>–</u>	<u>87,280</u>

## 二零零八年

	深圳航空			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
按公允值列賬之				
可供出售股本證券	–	54,743	–	54,743
利率掉期	–	6,548	–	6,548
	<u>–</u>	<u>61,291</u>	<u>–</u>	<u>61,291</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	–	44,940	–	44,940
遠期外匯合約	–	713	–	713
	<u>–</u>	<u>45,653</u>	<u>–</u>	<u>45,653</u>

## 二零零九年

	深圳航空			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
按公允值列賬之				
可供出售股本證券	–	125,870	–	125,870
利率掉期	–	12,757	–	12,757
	<u>–</u>	<u>138,627</u>	<u>–</u>	<u>138,627</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	–	74,386	–	74,386
遠期外匯合約	–	18,297	–	18,297
	<u>–</u>	<u>92,683</u>	<u>–</u>	<u>92,683</u>

## 二零一零年

	深圳航空			總計 人民幣千元
	第1級 人民幣千元	第2級 人民幣千元	第3級 人民幣千元	
<b>資產</b>				
按公允值列賬之 可供出售股本證券 (附註(v))	-	-	9,600	9,600
利率掉期	-	5,894	-	5,894
	<u>-</u>	<u>5,894</u>	<u>9,600</u>	<u>15,494</u>
<b>負債</b>				
利率掉期	-	73,469	-	73,469
遠期外匯合約	-	13,811	-	13,811
	<u>-</u>	<u>87,280</u>	<u>-</u>	<u>87,280</u>

- (ii) 深圳航空集團每項融資租賃的經濟特徵均有所不同，由於時間和成本的限制，因此無法以現行市場上的租賃與該等租賃作比較來估計其公允值。
- (iii) 其他非流動投資為於中國成立公司的非上市股本證券，由於並無該等股本證券的市場報價資料，故無法對其公允值作出合理估計。
- (iv) 應收／應付關連公司款項為無抵押、免息及無固定還款期。因此，披露該等結餘之公允值並無意義。

- (v) 截至二零一零年十二月三十一日止年度之第3級公允值計量結餘的變動如下：

	深圳航空集團及 深圳航空 人民幣千元
非上市可供出售股本證券：	
於二零一零年一月一日	—
轉自第2級	9,600
	<hr/>
於二零一零年十二月三十一日	9,600
	<hr/> <hr/>

於截至二零一零年十二月三十一日止年度，賬面值為人民幣9,600,000元之可供出售股本證券自第2級轉至第3級，乃由於不可再定期獲得有關股本證券在市場上之可資比較交易。

雖然深圳航空集團相信其根據不可觀察輸入值估計之公允值屬適當，但是使用不同方法或假設或會導致公允值計量有所差別。就第3級公允值計量而言，折現率每減少／(增加)一個百分點將產生如下影響：

深圳航空集團及深圳航空	對其他全面收入的影響	
	有利 人民幣千元	(不利) 人民幣千元
二零一零年		
可供出售股本證券	1,860	(1,860)
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

已根據深圳航空集團之可能結果範圍之概率加權平均並按預期現金流量及經風險調整之折現率重新調整之模式價值，計算使用合理可能出現的其他假設的有利及不利影響。於二零一零年十二月三十一日，該等模式所用之主要輸入值及假設包括：

#### 折現率

適用於可供出售股本證券現金流量之折現率乃根據經風險溢價調整以反映投資於股本的額外風險、有關投資的系統風險及尚未於現金流量反映之實體特定風險之中國政府債券無風險利率釐定。

## 33 承擔

## (a) 資本承擔

深圳航空集團及深圳航空之資本承擔如下：

	深圳航空集團 於十二月三十一日			深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
就飛機及飛行設備的承擔						
– 已授權及已訂約	27,380,015	23,341,565	21,429,478	27,324,096	23,341,565	21,429,478
其他承擔						
– 已授權及已訂約	44,744	81,807	877,076	44,744	81,807	877,076
	<u>27,424,759</u>	<u>23,423,372</u>	<u>22,306,554</u>	<u>27,368,840</u>	<u>23,423,372</u>	<u>22,306,554</u>

於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，就深圳航空於共同控制實體之權益(見附註15)而言，共同控制實體須承擔之資本開支分別為人民幣9,180,859,000元、人民幣8,778,959,000元及人民幣8,540,421,000元，其中，深圳航空集團應佔之有關承擔分別為人民幣4,682,238,000元、人民幣4,477,269,000元及人民幣4,355,615,000元。

## (b) 經營租賃承擔

根據不可撤銷經營租賃，有關飛機及飛行設備之未來最低租賃付款應付總額如下：

	深圳航空集團及深圳航空 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
1年內	903,264	906,474	794,308
1年以上但5年內	2,714,040	2,941,939	2,606,344
5年以上	2,938,502	2,653,767	1,876,497
	<u>6,555,806</u>	<u>6,502,180</u>	<u>5,277,149</u>

**(c) 投資承擔**

深圳航空集團承諾就下列各項進行注資：

	深圳航空集團 於十二月三十一日		
	二零零八年 人民幣千元	二零零九年 人民幣千元	二零一零年 人民幣千元
共同控制實體	204,000	204,000	204,000
聯營公司	–	35,000	35,000
附屬公司	220,000	156,000	156,000
	<u>424,000</u>	<u>395,000</u>	<u>395,000</u>

**34 或有負債****(a) 河南航空空難**

於二零一零年八月二十四日，河南航空VD8387航班於中國伊春林都機場附近失事，共有42人遇難(包括3名機組人員)，另54人受傷(包括2名機組人員)。中國國務院(「國務院」)及中國民用航空局對有關事故展開調查，惟調查於本財務資料日期尚未完成。深圳航空集團無法預測調查結果或受傷乘客或罹難乘客及機組人員之家屬開展索償之法律程序之可能性。直至二零一零年十二月三十一日，河南航空及其保險公司已就乘客及機組人員責任及其他輔助成本償付合共約人民幣57,475,000元，其中保險公司償付人民幣54,167,000元。深圳航空的董事認為河南航空已作出或將予作出之賠償及輔助成本屬投保限額內，且將不會對深圳航空集團的財務狀況造成任何重大不利影響。

**(b) 已作出之財務擔保**

深圳航空就若干僱員之住房按揭及若干實習飛行員之培訓費向銀行提供擔保。於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空就僱員之住房按揭以及實習飛行員之培訓費擁有未償還擔保分別為人民幣14,451,000元、人民幣10,139,000元及人民幣281,476,000元以及人民幣112,173,000元、人民幣231,702,000元及人民幣354,706,000元。

由深圳航空集團／深圳航空為其共同控制實體所授出之財務擔保於附註15披露。

**(c) 其他或有負債**

誠如附註21(a)及附註24(a)所披露，深圳航空相信，該等事項導致深圳航空產生重大或有負債之可能性為小，因此，管理層概無就該等事項作出撥備。

### 35 直接及最終控股方

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空之董事認為，深圳航空集團之直接母公司及最終控股方分別為中航及國務院下屬中國國有企業中航集團公司。中航編製可供公眾使用的財務報表。

於二零零九年及二零零八年十二月三十一日，深圳航空之董事認為，深圳航空集團之直接母公司及最終控股方為於中國成立之私營實體匯潤。匯潤並未編製可供公眾使用的財務報表。

### 36 會計調整及估計

深圳航空集團之財務狀況及經營業績容易受到與編製財務資料有關的會計方法、假設及估計所影響。深圳航空集團根據過往經驗，以及深圳航空集團認為合理及構成判斷未能以其他來源判斷之事項之基準之多項其他假設，作出該等假設及估計。管理層會持續評估其估計。由於實際情況、環境和狀況之變動，實際業績可能有別於該等估計。

在審閱財務資料時，主要會計政策之選擇、影響應用該等政策之判斷及其他不確定因素，以及呈報業績對狀況及假設之變動之敏感度均成為考慮因素。主要會計政策載列於附註1。深圳航空集團相信，下列主要會計政策涉及編製財務資料所採用之最重要之判斷及估計。

#### (a) 持續經營假設

誠如附註1(c)所披露，財務資料乃假設深圳航空集團將能夠取得必需資金支持其營運及償還到期負債並按持續經營基準而編製。結果或會不同，董事會評估深圳航空集團持續經營之能力時須作出重大判斷。

#### (b) 應收款項減值

深圳航空集團就因客戶及關連公司無力作出所需付款產生之呆賬估計減值虧損。誠如附註21(b)所披露，倘減值虧損確認後出現任何有利事項，則減值虧損將會撥回。

#### (c) 長期資產減值

倘情況顯示長期資產之賬面淨值可能無法收回，則該資產可能視為「已減值」，並根據香港會計準則第36號資產減值，確認減值虧損。長期資產之賬面值將會定期審閱，以評估可收回款項是否低於賬面值。該等資產於事件或情況變化顯示其記錄之賬面值可能無法收回時，即須進行減值測試。於出現有關減幅時，賬面值須削減至可收回金額。可收回金額為公允值扣除銷售成本與使用價值兩者之較高者。於釐定使用



價值時，資產所產生之預期現金流量乃貼現至其現值，此舉須對有關運輸收入及經營成本金額作出重大判斷。深圳航空集團運用所有可用資料以釐定可收回金額的合理概算，包括根據合理及可支持之假設所作出對運輸收入和經營成本之估計及預測。

**(d) 折舊**

於計及估計剩餘價值後，物業、廠房及設備於估計使用年期內按直線基準折舊。深圳航空集團定期審閱資產之估計可使用年期以釐定記錄於任何報告期的折舊費用。可使用年期乃根據深圳航空集團同類資產之過往經驗及考慮預期之技術變動釐定。倘過往之估計發生重大變動，則未來期間之折舊費用須予調整。

**(e) 大修撥備**

為達成相關租賃協議項下之退租條件，根據深圳航空集團過往大修之實際成本，深圳航空集團估計持作經營租賃項下之飛機大修成本，而於估計期間之大修成本計入損益。然而，過往大修成本並非表明未來大修之成本。撥備之任何增減將會影響未來年度之損益。

**(f) 遞延收入**

深圳航空集團之常客飛行計劃會員應佔里程收入金額乃根據所獎勵里程之公允值及預期之飛行里程兌換率作出估計。預期之飛行里程兌換率經考慮於未來飛行里程（於預期不可贖回之里程數允許後）兌換之里程數作出估計。

**37 截至二零一零年十二月三十一日止年度已頒佈但尚未生效之修訂、新準則及詮釋之可能影響**

直至本報告刊發日期，香港會計師公會已頒佈多項截至二零一零年十二月三十一日止年度尚未生效之修訂、新準則及詮釋，該等修訂、新準則及詮釋尚未於財務資料中採納。

深圳航空集團現正在就該等修訂預期於初步應用期間之影響作出估計。因此，已得出結論，採納該等修訂不會對深圳航空集團之經營業績及財務狀況產生重大影響。

## 38 附屬公司

深圳航空集團之附屬公司詳情如下：

公司名稱	已發行及繳足 ／註冊資本 人民幣千元	應佔股權		主要業務
		直接	間接	
深圳金鵬工貿有限責任公司 (附註(i))	20,000	90%	10%	票務代理
深圳航空港配餐有限公司 (附註(ii))	10,000	70%	—	航空食品
深圳市航空國際旅行社有限公司 (附註(i))	8,000	88.9%	11.1%	旅遊服務
深圳市深航貨運有限公司 (附註(i))	10,000	80%	20%	航空貨運
深圳航空廣告有限公司 (附註(i))	5,000	96%	4%	航空廣告服務
深圳鯤鵬國際飛行學校 (附註(i))	89,000	100%	—	飛行學院
惠州機場管理有限公司 (附註(i))	100,000	90%	—	機場營運商

公司名稱	已發行及繳足 ／註冊資本 人民幣千元	應佔股權		主要業務
		直接	間接	
深圳市深航投資有限公司 (附註(i))	30,000	100%	–	投資控股
深航物業酒店管理有限公司 (附註(i))	1,500	–	100%	物業管理
深圳市深航假期旅行社有限公司 (附註(i))	300	–	51%	旅遊服務
昆明航空有限公司 (附註(i))	80,000	80%	–	航空業務
深圳市深航尊鵬投資有限公司 (前稱深圳市深航 尊鵬置業有限公司) (附註(i))	8,000	100%	–	物業管理
深航(北京)酒店有限責任公司 (附註(i))	2,000	100%	–	酒店管理

附註：

- (i) 該等實體為於中國成立之有限公司。
- (ii) 該實體為於中國成立之中外合營公司。

## C 結算日後財務報表

深圳航空集團概無就於二零一零年十二月三十一日之後任何期間編製經審核財務報表。

此致

深圳國際控股有限公司  
列位董事 台照

畢馬威會計師事務所  
執業會計師  
香港  
謹啟

二零一一年五月二十四日

**深圳航空截至二零一零年十二月三十一日止三個年度之管理層討論及分析****截至二零一零年十二月三十一日止年度(「二零一零年度」)****業務回顧**

於二零一零年度，深圳航空經營收入總額為人民幣162.88億元，較二零零九年度增長約35%。二零一零年度，深圳航空經營費用總額(未計入減值虧損)為人民幣147.16億元，較二零零九年度增長約33%；所得稅開支為人民幣1.61億元，較二零零九年度增加約人民幣6,900萬元。二零一零年度淨利潤約人民幣7.47億元(二零零九年度：淨虧損人民幣8.69億元)。

**截至二零零九年十二月三十一日止年度(「二零零九年度」)****業務回顧**

於二零零九年度，隨著金融危機影響的減退，深圳航空經營收入總額為人民幣120.46億元，較二零零八年度增長約15%。二零零九年度，深圳航空經營費用總額(未計入減值虧損)為人民幣110.99億元，較二零零八年度增長約6.7%；所得稅開支為人民幣9,200萬元，較二零零八年度增加約人民幣1.01億元。二零零九年度淨虧損約人民幣8.69億元(二零零八年度：淨利潤人民幣7,300萬元)。

**截至二零零八年十二月三十一日止年度(「二零零八年度」)****業務回顧**

於二零零八年度，深圳航空經營收入總額為人民幣104.89億元，較二零零七年度增長約27%。二零零八年度，深圳航空經營費用總額(未計入減值虧損)為人民幣104.06億元，較二零零七年度增長約38%；所得稅抵免約為人民幣900萬元(二零零七年度：所得稅開支人民幣1.80億元)。二零零八年度淨利潤約人民幣7,300萬元(二零零七年度：淨虧損人民幣18.18億元)。

**流動性及財務資源**

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空的現金及現金等價物為人民幣4.47億元，二零零九年十二月三十一日為人民幣6.17億元，二零零八年十二月三十一日為人民幣2.67億元。於二零一零年十二月三十一日，深圳航空的貸款額為人民幣168.02億元，二零零九年度為人民幣165.55億元，二零零八年度為人民幣120.45億元。深圳航空的貸款主要為飛機項目抵押貸款和短期流動資金貸款。

就未來資本承擔及其他融資需求，深圳航空於二零一零年十二月三十一日已獲得中國多家銀行提供數額為人民幣309.74億元的銀行信貸額，其中約人民幣215.78億元已被使用。二零一零年度深圳航空擁有充足的流動資金，以滿足營運資金及資本開支需求。

## 資本結構

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空的總資產為人民幣262.77億元，總負債為人民幣263.69億元，股東虧損為人民幣9,200萬元。總負債中，流動負債為人民幣116.09億元，佔總負債約44%；非流動負債為人民幣147.60億元，佔總負債約56%。

於二零零九年十二月三十一日，深圳航空的總資產為人民幣227.74億元，總負債為人民幣245.55億元，股東虧損為人民幣17.82億元。總負債中，流動負債為人民幣225.35億元，佔總負債約92%；非流動負債為人民幣20.20億元，佔總負債約8%。

於二零零八年十二月三十一日，深圳航空的總負債為人民幣189.37億元。總負債中，流動負債為人民幣88.23億元，佔總負債約47%；非流動負債為人民幣101.14億元，佔總負債約53%。

深圳航空的主要財務工具(衍生工具除外)包括銀行貸款及其他貸款、融資租賃的負債、現金及現金等價物以及抵押存款。該等財務工具的目的在於為深圳航空的營運籌備資金。深圳航空的其他財務資產及負債，包括應收賬款及應付賬款，均由業務經營產生。深圳航空的航空業務須承受商業風險、流動資金風險、航油燃料價格風險、外幣風險、利率風險及信貸風險。深圳航空的風險管理整體策略是減緩該等波動對其財務業績的影響。深圳航空亦進行衍生工具交易，主要包括利率掉期，旨在控制其營運所產生的利率風險。

## 重大投資

於二零零八、二零零九及二零一零年度，深圳航空分別為其主營航空客運業務引進18架、14架及13架新飛機。所有飛機當中17架屬經營性租賃，28架屬購置自用或融資租賃。於二零一零年，深圳航空擁有飛機架數平均達93架，機隊規模的躍升不但提供機遇開通更多航線及增加市場佔有率，亦能配合國內客貨運快速增長的行業趨勢。

## 收購及出售

二零零九年度，深圳航空以人民幣6,600萬元出售其於聯營公司亞聯公務機有限公司所持有的46%股權，出售收益為人民幣2,500萬元。

## 分部資料

由於在中國經營航運業務乃深圳航空的唯一業務，故僅有一個業務分部，與深圳航空向管理層所提供的內部報告一致。

## 僱員及薪酬政策

深圳航空於二零一零年十二月三十一日、二零零九年十二月三十一日及二零零八年十二月三十一日的員工人數分別為12,589、13,094、12,762人，人工成本支出為人民幣18.34億元、人民幣12.39億元及人民幣10.61億元。員工薪酬根據3P-M原則，即依據市場薪酬水平及員工崗位、個人能力及表現確定。深圳航空按規定參加各類社會保險(包括養老、醫療、工傷、失業及生育保險)，推行企業年金計劃，員工可根據自願原則參加。

## 資產抵押

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空根據若干銀行貸款及融資租賃協議，將賬面淨值合共約為人民幣189.76億元的飛機和飛行模擬器作為抵押品。同時，深圳航空有約人民幣5.18億元的銀行存款用作其經營租賃及衍生財務工具的質押。

於二零零九年十二月三十一日，深圳航空根據若干銀行貸款及融資租賃協議，將賬面淨值合共約為人民幣156.26億元的飛機和飛行模擬器作為抵押品。同時，深圳航空有約人民幣17.41億元的銀行存款用作其經營租賃及衍生財務工具的質押。

於二零零八年十二月三十一日，深圳航空根據若干銀行貸款及融資租賃協議，將賬面淨值合共約為人民幣79.46億元(於二零零七年十二月三十一日為人民幣41.56億元)的飛機和飛行模擬器作為抵押品。同時，深圳航空有約人民幣2.69億元(二零零七年十二月三十一日：人民幣4.57億元)的銀行存款用作其經營租賃及衍生財務工具的質押。

## 未來投資計劃及融資安排

預期二零一一年的資本開支約為人民幣56.88億元，其中約85%用於購買飛機，而餘額則用於基礎建設等。

與飛機有關的資本開支將透過銀行貸款及融資租賃提供資金，而與其他資產有關的資本開支將通過短期銀行貸款及內部資金撥付。

## 負債比率

於二零一零年十二月三十一日，二零零九年十二月三十一日及二零零八年十二月三十一日，深圳航空的負債比率(以總負債／總資產計算)分別約為100%、108%及105%。

## 外匯風險

於二零一零年十二月三十一日，深圳航空外幣附息債務總額為人民幣103.74億元，全部以美元計值。於二零零九年十二月三十一日，深圳航空外幣附息債務總額為人民幣112.47億元，全部以美元計值。於二零零八年十二月三十一日，深圳航空外幣附息債務總額為人民幣84.99億元，全部以美元計值。

此外，深圳航空亦有外幣銷售收入及開支。深圳航空主要通過調整債務的利率結構和幣種結構等方式，以及通過衍生財務工具的運用，以求將利率和匯率波動風險降到最低。

## 利率風險

深圳航空受市場利率波動風險影響的財務工具主要為深圳航空持有的浮息長期貸款。深圳航空通過利率掉期有效管理成本。根據該等利率掉期產品，深圳航空同意根據於指定期間就名義本金額按固定利率和浮動利率計算所得的差異進行交易。

## 或有負債

於二零一零年十二月三十一日，或有負債如下：

### (a) 對外提供擔保

深圳航空就若干員工的住房按揭及若干飛行學員的學費貸款向有關銀行作出擔保。於二零零八年、二零零九年及二零一零年十二月三十一日，深圳航空就員工的住房按揭作出的擔保金額分別為人民幣1,400萬元、人民幣1,000萬元及人民幣2.81億元，而就飛行學員作出的擔保金額分別為人民幣1.12億元、人民幣2.32億元及人民幣3.55億元。

於二零零九年十二月三十一日，深圳航空為河南航空獲得的銀行貸款提供財務擔保，擔保金額為人民幣5,000萬元。河南航空已於二零一零年三月二十三日悉數償付銀行貸款而深圳航空已獲解除有關擔保。

### (b) 河南航空空難

於二零一零年八月二十四日，河南航空VD8387航班在中國伊春林都機場附近失事。失事飛機上42人遇難(包括3名機組人員)，另54人受傷(包括2名機組人員)。中國國務院及中國民用航空局已展開調查，惟調查於二零一零年十二月三十一日尚未完成。深圳航空無法預計調查結果或受傷乘客或遇難乘客及機組人員的家屬提出法院索償訴訟的可能性。直至二零一零年十二月三十一日，河南航空及其保險公司已就乘客



及機組人員責任及其他輔助成本償付合共約人民幣5,700萬元，其中保險公司償付人民幣5,400萬元。深圳航空的董事認為河南航空已作出或將予作出的賠償及輔助成本屬投保限額內，且將不會對深圳航空的財務狀況造成任何重大不利影響。

### 深圳航空的回顧及展望

深圳航空成立於一九九二年十一月，主要經營航空客、貨、郵運輸業務。自開航以來，一直保持良好的增長態勢，以安全飛行、優質服務、良好的經濟效益和高效的管理模式營運，現為中國第五大航空公司。受惠中國及珠三角地區穩步增長的經濟環境，深圳航空自開航以來，保持了17年安全飛行記錄。同時，持續提高企業管理水平，先後榮獲「深圳市市長質量獎」、「國際五星鑽石獎」、「中國最具價值品牌」、「中國十大僱主品牌」等榮譽。

二零一零年，深圳航空擁有飛機架數平均達93架，旅客運輸量每年1,649萬人次，貨郵運輸量22.85萬噸，全年運輸收入人民幣143.08億元，各項經營指標保持雙位數的良好增長態勢。

隨著國內經濟持續增長，居民消費上升及城市化改造進程加快，國內航空運輸市場需求持續保持增長，為深圳航空帶來良好的經營環境及業績。

此外，二零一零年全國民航工作會議上亦提出建設「民航強國」的宏偉目標，民航業將在中國經濟社會發展中發揮戰略作用。良好的經濟環境及行業發展前景，為深圳航空戰略規劃和發展提供了有力支撐。

深圳航空作為民航系統的第五大成員，將借助國家經濟持續發展的良好態勢、粵港深合作的有利形勢，緊緊抓住建設民航強國的歷史機遇，通過持續提升管理水平、創新管理思路和方法、積極開拓進取，未來發展一定會更強更大。



雖然國際油價於二零一零年持續攀升，但國內一向嚴格控制油價的波幅，深圳航空亦設有燃油附加費機制及節能減排等措施，在一定程度上減輕了油價上漲帶來的成本壓力。深圳航空於二零一一年將繼續實施一系列包括優化航路及航班連線及提高飛機利用效率等具體措施，以降低日常航油運行消耗及應對油價上升對其可能造成的影響。

展望二零一一年，深圳航空將進一步強化與中國國航的業務合作和資源整合，完善國內、國際航線網絡，鞏固其在珠三角地區的市場地位；通過與中國國航展開全面合作發揮的協同效應，進一步提升深圳航空的競爭力。

## A. 經擴大集團之未經審核備考財務資料

以下為說明性質之經擴大集團未經審核備考資產及負債報表，該表乃根據本集團就截至二零一零年十二月三十一日止年度刊發之本集團年報所載經審核綜合資產負債表編製而成，並按照下文所載附註(b)進行相關備考調整。

編製經擴大集團之未經審核備考資產及負債報表旨在說明倘收購事項於二零一零年十二月三十一日進行所帶來的影響。該表乃根據下文所載附註編製而成並與本集團會計政策一致。

該等經擴大集團未經審核備考財務資料僅供說明用途，且基於其假設性質，未必能真實反映收購事項於二零一零年十二月三十一日或任何未來日期完成後經擴大集團之財務狀況。

## (a) 經擴大集團之未經審核備考綜合資產及負債

	本集團 於二零一零年 十二月三十一日 之經審核綜合 資產及負債 港幣千元 附註1	備考調整 港幣千元 附註2	經擴大集團 之未經審核 備考綜合 資產及負債 港幣千元
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備	3,226,152	—	3,226,152
投資物業	49,989	—	49,989
土地使用權及其他租賃資產	647,623	—	647,623
在建工程	368,096	—	368,096
無形資產	23,446,980	—	23,446,980
於聯營公司之權益	2,280,452	928,350	3,208,802
於共同控制實體之權益	306,821	—	306,821
可供出售之財務資產	147,263	—	147,263
遞延所得稅資產	115,485	—	115,485
其他非流動資產	54,050	—	54,050
	<u>30,642,911</u>	<u>928,350</u>	<u>31,571,261</u>
<b>流動資產</b>			
可供出售之財務資產	3,435,965	—	3,435,965
業務及其他應收款	623,300	—	623,300
受限制銀行存款	349,573	—	349,573
現金及現金等價物	1,729,590	(928,350)	801,240
	<u>6,138,428</u>	<u>(928,350)</u>	<u>5,210,078</u>
持作待售之資產	15,055	—	15,055
<b>總資產</b>	<u><u>36,796,394</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>36,796,394</u></u>

	本集團 於二零一零年 十二月三十一日 之經審核綜合 資產及負債 港幣千元 附註1	備考調整 港幣千元 附註2	經擴大集團 之未經審核 備考綜合 資產及負債 港幣千元
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
貸款	10,259,423	–	10,259,423
衍生財務工具	83,476	–	83,476
公路養護責任撥備	1,083,835	–	1,083,835
可換股債券	1,549,341	–	1,549,341
遞延所得稅負債	2,019,386	–	2,019,386
	<u>14,995,461</u>	<u>–</u>	<u>14,995,461</u>
<b>流動負債</b>			
業務及其他應付款	2,308,267	–	2,308,267
應付所得稅	296,232	–	296,232
公路養護責任撥備	26,877	–	26,877
貸款	2,140,954	–	2,140,954
衍生財務工具	5,078	–	5,078
	<u>4,777,408</u>	<u>–</u>	<u>4,777,408</u>
<b>總負債</b>	<u>19,772,869</u>	<u>–</u>	<u>19,772,869</u>
<b>資產淨值</b>	<u>17,023,525</u>	<u>–</u>	<u>17,023,525</u>

## (b) 經擴大集團之未經審核備考財務資料附註

1. 該等金額乃摘錄自本集團於二零一零年十二月三十一日之經審核綜合資產負債表。
2. 該備考調整為收購事項之總代價人民幣788,633,000元(相等於港幣928,350,000元)。該代價將通過內部資源撥付。
3. 於完成後，全程物流所持深圳航空之股權比例將由25%增至49%，而深圳航空仍將為本公司的一家聯營公司。
4. 為編製此未經審核備考財務資料，人民幣金額乃按二零一零年十二月三十一日之收市匯率港幣1元兌人民幣0.8495元兌換為港幣。

## B. 申報會計師之報告

以下為羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)就經擴大集團未經審核備考財務資料發出的報告全文，以供載入本通函內。



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所  
香港中環  
太子大廈二十二樓

### 未經審核備考財務資料之會計師報告 致深圳國際控股有限公司列位董事

本所謹就深圳國際控股有限公司(「貴公司」)就有關 貴公司之全資附屬公司深國際全程物流(深圳)有限公司擬收購深圳航空有限責任公司24%股本權益(「收購事項」)而於二零一一年五月二十四日刊發的通函(「通函」)附錄四標題為「經擴大集團之未經審核備考財務資料」一節所載的未經審核備考財務資料(「未經審核備考財務資料」)(載於第IV-1至IV-2頁)作出報告。未經審核備考財務資料由 貴公司董事編製，僅供說明用途，以提供資料說明收購事項對 貴公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的相關財務資料可能造成的影響。未經審核備考財務資料的編製基準載於通函第IV-1頁。

### 貴公司董事與申報會計師各自的責任

貴公司董事全權負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29條及香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的會計指引第7條「編製備考財務資料以載入投資通函內」編製未經審核備考財務資料。

本所的責任是根據上市規則第4.29(7)條的規定，就未經審核備考財務資料表達意見並向閣下報告。對於就編製未經審核備考財務資料所採用的任何財務資料，而本所過往對該等財務資料曾發出的任何報告，本所除於該等報告刊發日對該等報告的抬頭人負上的責任外，本所概不承擔任何其他責任。

## 意見的基礎

本所是根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函報告聘用協定準則第300條「投資通函中的備考財務資料的會計師報告」執行工作。本所的工作並不涉及對任何相關財務資料的獨立審閱，而工作主要包括比較於二零一零年十二月三十一日的合併資產及負債報表與載於 貴公司二零一零年年報的 貴集團截至二零一零年十二月三十一日止年度的經審核合併財務報表，以及考慮調整的憑據，及與 貴公司董事討論未經審核備考財務資料。

本所在策劃和進行工作時，均以取得本所認為必需的資料及解釋為目標，以便獲得充分憑證，就未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按照所述的基準妥為編製，該基準與 貴集團的會計政策一致，且調整就根據上市規則第4.29(1)條所披露的未經審核備考財務資料而言屬適當的，作出合理的確定。

未經審核備考財務資料是根據 貴公司董事的判斷和假設編製，僅供說明用途，而基於其假設性質，其不提供任何保證或顯示任何事項將於未來發生，亦未必能反映 貴集團於二零一零年十二月三十一日或任何未來日期的財務狀況。

## 意見

本所認為：

- a) 未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按照所述基準妥為編製；
- b) 該基準與 貴集團的會計政策一致；及
- c) 就根據上市規則第4.29(1)條所披露的未經審核備考財務資料而言，該調整乃屬適當。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，二零一一年五月二十四日

## 1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則提供有關本公司之資料，各董事願就有關資料共同及個別地承擔全部責任。董事於作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在各重大方面均屬準確及完整，且無誤導或欺騙成份，而本通函並無遺漏任何其他事實，致使本通函所載任何陳述或本通函有所誤導。

## 2. 權益披露

於最後實際可行日期，本公司董事及主要行政人員於本公司及其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債權證中，擁有(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所之權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例之條文董事及主要行政人員被當作或視為擁有之權益或淡倉)，或(ii)根據證券及期貨條例第352條須列入本公司備存之登記冊中之權益及淡倉，或(iii)根據上市規則之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)須知會本公司及聯交所之權益及淡倉如下：

### 於本公司普通股之好倉

董事姓名	所持 普通股數目	身份	權益性質	佔本公司 已發行股本 之概約百分比
李景奇	20,000,000	實益擁有人	個人	0.12%
劉軍	19,000,000	實益擁有人	個人	0.12%

### 於本公司相關股份之好倉

董事姓名	所持之非上市 購股權(以 實物結算股本 衍生工具)數目	身份	權益性質	佔本公司 已發行股本 之概約百分比
郭原	52,900,000	實益擁有人	個人	0.32%
李景奇	17,000,000	實益擁有人	個人	0.10%
劉軍	14,300,000	實益擁有人	個人	0.09%
楊海	14,300,000	實益擁有人	個人	0.09%

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，董事及本公司主要行政人員概無於本公司及其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所之權益(包括根據證券及期貨條例之條文董事及主要行政人員被當作或視為擁有之權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須列入本公司備存之登記冊中之權益或根據標準守則須知會本公司及聯交所

之權益。郭原先生、李景奇先生及劉軍先生為Ultrarich International Limited的董事，而Ultrarich International Limited於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須向本公司披露的權益或淡倉。

### 3. 競爭權益

於最後實際可行日期，概無董事或彼等各自的聯繫人於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭之業務擁有任何權益。

### 4. 於合約或安排之權益

於最後實際可行日期，概無董事於本通函刊發日期仍然有效、對本集團業務而言屬重大，且由本集團任何成員公司訂立之任何合約或安排擁有重大權益。概無董事於本集團任何成員公司自二零一零年十二月三十一日(本集團最近期公佈之經審核賬目日期)以來所購入、出售、租賃或建議購入、出售或租賃之任何資產直接或間接擁有任何權益。

### 5. 重大不利變動

董事並不知悉自二零一零年十二月三十一日(本集團最近期公佈之經審核綜合財務報表日期)以來，本集團的財務或業務狀況有任何重大不利變動。

### 6. 訴訟

於最後實際可行日期，就各董事所知，本集團任何成員公司概無任何尚未了結或對其構成威脅之重大訴訟或索償。

### 7. 服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團訂立或擬訂立任何並非於一年內到期或本公司不可於一年內無償終止(法定補償者除外)之服務合約。

### 8. 專業人士

(a) 以下乃曾於本通函內提供意見或建議之專業人士的資歷：

名稱	資歷
羅兵咸永道會計師事務所	執業會計師
畢馬威會計師事務所	執業會計師

(b) 於最後實際可行日期，羅兵咸永道會計師事務所及畢馬威會計師事務所各自概無於本集團任何成員公司中擁有任何股權或任何可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利(不論具法律效力與否)。



- (c) 羅兵咸永道會計師事務所及畢馬威會計師事務所分別就刊發本通函發出書面同意，同意按本通函所載之形式及涵義轉載其報告及引述其名稱，且不曾撤回其同意書。
- (d) 於最後實際可行日期，羅兵咸永道會計師事務所及畢馬威會計師事務所各自概無於本集團任何成員公司自二零一零年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核賬目日期)以來所購入、出售、租賃或建議購入、出售或租賃之任何資產中直接或間接擁有任何權益。
- (e) 深圳航空的會計師報告載於本通函附錄二。
- (f) 經擴大集團的未經審核備考財務資料載於本通函附錄四。

## 9. 重大合約

於最後實際可行日期，本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內所訂立而屬或可能屬重大之合約(並非於日常業務過程中所訂立之合約)如下：

- (a) 收購協議；
- (b) 本公司與深圳市投資控股有限公司(「深圳投資控股」)於二零一零年十一月十一日就修訂本公司於二零零七年十二月二十九日發行予深圳投資控股本金額為港幣1,727,500,000元之零息可換股債券的若干條款而訂立之有條件修訂契約；
- (c) 全程物流、中國國航及匯潤就增資事項於二零一零年三月二十一日簽訂之增資合同；
- (d) 深國際控股(深圳)有限公司(本公司之全資附屬公司)(作為買方)與深圳市農科房地產開發有限公司(作為賣方)於二零一零年三月十五日訂立之買賣協議，內容有關以代價人民幣54,963,587元購置位於中國深圳市福田区時代科技大廈10樓共11套房；
- (e) 深圳高速公路股份有限公司(「深圳高速」，本公司之非全資附屬公司)與廣東聯合電子收費股份有限公司於二零零九年十一月二十五日簽訂之認購協議，據此，深圳高速以代價人民幣28,500,000元認購廣東聯合電子收費股份有限公司28,500,000股新股份；
- (f) 南京西壩碼頭有限公司(「南京西壩碼頭公司」，本公司之非全資附屬公司)與南京港港務工程公司於二零零九年十一月二十四日簽訂之合同，據此，南京港港務工程公司以代價人民幣4,320,049.60元為南京西壩碼頭公司所經營及建設的南京西壩碼頭進行機電安裝工程；



- (g) 深圳高速與深圳投資控股於二零零九年十一月六日所訂立之主合同，據此，深圳投資控股委託深圳高速代為經營管理一家項目公司。該項目公司為深圳投資控股的全資附屬公司，其主要業務為廣深沿江高速公路(深圳段)的投資、建設、經營、養護及管理；
- (h) 新通產實業開發(深圳)有限公司(「新通產」，本公司之全資附屬公司)與深圳市創新投資集團有限公司(新通產當時擁有其3.125%股本權益之公司)於二零零九年九月二十九日訂立之增資協議，據此，新通產向深圳市創新投資集團有限公司額外增資人民幣12,500,000元；及
- (i) 深圳高速與路安投資有限公司及路勁基建有限公司(作為擔保方)於二零零九年六月一日訂立之協議，據此，深圳高速同意以總代價人民幣1,068,800,000元收購深圳機荷高速公路東段有限公司45%股本權益及相關的股東貸款。

## 10. 備查文件

下列文件可於本通函日期起直至股東特別大會舉行當日(包括該日)止期間，在本公司一般辦公時間內，於本公司主要營業地點查閱，地址為香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室：

- (a) 本公司之組織章程大綱及公司細則；
- (b) 本集團截至二零零九年及二零一零年十二月三十一日止兩個年度之經審核財務報表；
- (c) 由羅兵咸永道會計師事務所及畢馬威會計師事務所分別出具之同意書；
- (d) 深圳航空的會計師報告，其全文載於本通函附錄二；
- (e) 經擴大集團的未經審核備考財務資料報告，其全文載於本通函附錄四；及
- (f) 本附錄中所述之重大合約。

## 11. 其他事項

- (a) 本公司之公司秘書為譚美美小姐，彼為香港會計師公會之會計師。
- (b) 本公司註冊辦事處設於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda。本公司之主要營業地點設於香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室。
- (c) 本公司之香港股份過戶登記分處為卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東28號金鐘匯中心二十六樓。
- (d) 本通函之中、英文文本如有任何歧義，概以英文文本為準。

---

# 股東特別大會通告

---



## Shenzhen International Holdings Limited 深圳國際控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00152)

茲通告深圳國際控股有限公司(「本公司」)謹定於二零一一年六月十日(星期五)上午十一時正假座香港九龍尖沙咀東部科學館道一號康宏廣場南座22樓2206-2208室本公司之會議室召開股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮及酌情通過(不論有否作出修訂)下列決議案為本公司的一項普通決議案：

### 普通決議案

「動議：

- (a) 謹此批准、確認及追認於二零一一年五月七日，由深國際全程物流(深圳)有限公司(一家根據中國法律註冊成立並由本公司全資擁有之附屬公司)與深圳市匯潤投資有限公司簽訂之收購協議(「該協議」)，內容有關以人民幣788,632,500元之代價收購深圳航空有限責任公司24%股本權益(一份註明「A」符號之副本已提呈大會並由大會主席簽署以資識別)及其項下之交易；及
- (b) 謹此授權本公司董事會作出彼等認為與該協議及其項下擬進行之交易有關及就使其生效而言屬必需或權宜或適當之一切行動及事宜、簽立一切有關文件並行使一切權力，包括但不限於簽立、修訂、補充、送交、豁免、提交及實行任何進一步之文件或協議。」

承董事會命  
深圳國際控股有限公司  
主席  
郭原

香港，二零一一年五月二十四日

---

## 股東特別大會通告

---

附註：

1. 隨附大會適用之代表委任表格。
2. 遵照本公司公司細則之規定，凡有權出席大會並於會上投票之股東，均可委任一名或以上之委任代表出席大會，並代其投票。受委任之代表毋須為本公司股東，但必須親身出席大會以代表股東。
3. 代表委任表格連同經簽署之授權書(如有)或其他授權文件(如有)或經公證人簽署證明之授權書或授權文件副本，必須於大會(或其任何續會)指定舉行時間四十八小時前送達本公司之香港股份過戶登記分處卓佳登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東28號金鐘匯中心二十六樓。
4. 填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會(如適用)並於會上投票，而在該情況下，代表委任表格將視作已撤銷論。
5. 代表委任文件必須由委任人或其正式書面授權之授權人簽署。如委任人為一間公司，則代表委任文件必須蓋上公司印鑑或由公司負責人或獲正式授權之授權人簽署。