
此 乃 要 件 請 即 處 理

閣下如對本通函的任何方面或適當的行動有任何疑問，應諮詢股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他適當的獨立顧問。

閣下如已出售或轉讓名下所有中國東方航空股份有限公司的股份，應立即將本通函送交買主或承讓人或經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券交易商或其他代理商，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的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對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的任何損失承擔任何責任。



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

(1) 航食和機供品保障協議
持續關連交易

(2) 調整客機腹艙承包經營方案及
相關年度上限持續關連交易

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問I

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問II



本封面頁所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。本公司將於2020年11月18日(星期三)上午9時30分在中國上海市靜安區江寧路212號凱迪克大廈21樓AB會議室舉行股東特別大會。股東特別大會通告(當中載列於股東特別大會上將予審批的決議案)、代表委任表格及回執已分別於2020年9月29日及2020年9月30日寄發予股東並刊載於香港聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.ceair.com>)。

如閣下未能出席股東特別大會及／或於會上投票，務請按照代表委任表格上載列的指示填妥代表委任表格，並盡快及無論如何不遲於股東特別大會或其任何續會的預定舉行時間前24小時交回香港證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。

閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可依願出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

2020年10月30日

目 錄

| | |
|-----------------|----|
| 釋義..... | 1 |
| 董事會函件..... | 5 |
| 獨立董事委員會函件..... | 37 |
| 獨立財務顧問I函件..... | 39 |
| 獨立財務顧問II函件..... | 61 |
| 附錄一——一般資料..... | 83 |

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具備以下涵義：

| | | |
|------------------|---|--|
| 「聯繫人」 | 指 | 具有香港上市規則所賦予的涵義 |
| 「客機腹艙」 | 指 | 客機在優先承運旅客行李後的空餘腹艙艙位 |
| 「董事會」 | 指 | 本公司董事會 |
| 「同業競爭業務」 | 指 | 本公司及其全部子公司國際及國內航空貨郵運輸及貨運代理、倉儲物流、貨站經營等與中貨航和東航物流及各其控股子公司目前所經營業務存在同業競爭的業務 |
| 「航食和機供品保障協議」 | 指 | 本公司與東航食品公司訂立日期為2020年8月28日的航空食品、機供品供應保障及相關服務框架協議，詳情載於本通函 |
| 「航食和機供品保障持續關連交易」 | 指 | 航食和機供品保障協議項下擬進行的持續關連交易 |
| 「東航集團」 | 指 | 中國東方航空集團有限公司，為本公司的控股股東 |
| 「東航金控」 | 指 | 東航金控有限責任公司，為東航集團的全資子公司 |
| 「東航國際」 | 指 | 東航國際控股(香港)有限公司，為東航集團的全資子公司 |
| 「中貨航」 | 指 | 中國貨運航空有限公司，為東航物流的非全資子公司，即東航集團的非全資子公司 |
| 「本公司」 | 指 | 中國東方航空股份有限公司，一家在中國註冊成立的股份有限公司，其H股、A股及美國存託憑證分別在聯交所、上海證券交易所及紐約證券交易所上市 |
| 「關連人士」 | 指 | 具有香港上市規則所賦予的涵義 |
| 「疫情」 | 指 | 新冠肺炎疫情 |

釋 義

| | | |
|--------------------|---|---|
| 「董事」 | 指 | 本公司董事 |
| 「東航食品公司」 | 指 | 東方航空食品投資有限公司，其55%權益由東航集團持有，因此為東航集團的聯繫人，為本公司的關連人士 |
| 「東航食品實體」 | 指 | 各東航食品公司及其子公司 |
| 「東航物流」 | 指 | 東方航空物流股份有限公司，為東航集團的非全資子公司 |
| 「股東特別大會」 | 指 | 本公司將就審議並酌情批准(其中包括)(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I，及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II而將於2020年11月18日(星期三)上午9時30分召開的股東特別大會 |
| 「《獨家經營協議》」 | 指 | 本公司與中貨航訂立日期為2020年9月29日關於中貨航獨家經營本公司客機貨運業務的協議，據此，本公司向中貨航就獨家經營本公司客機貨運業務收取運輸服務價款 |
| 「客機貨運業務獨家經營持續關連交易」 | 指 | 《獨家經營協議》項下擬進行的持續關連交易 |
| 「現有航空配餐服務及相關服務協議」 | 指 | 本公司與東航食品公司訂立日期為2019年8月30日的航空配餐服務及相關服務協議，詳情載於本公司日期為2019年8月30日的公告以及本公司日期為2019年9月30日的通函 |
| 「本集團」 | 指 | 本公司及其子公司 |
| 「香港」 | 指 | 中國香港特別行政區 |
| 「香港上市規則」 | 指 | 聯交所證券上市規則 |
| 「獨立董事委員會」 | 指 | 由獨立非執行董事組成的董事委員會，旨在就航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I以及客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II向獨立股東提供意見 |

釋 義

| | | |
|-------------------|---|--|
| 「獨立財務顧問I」或「創富融資」 | 指 | 創富融資有限公司，為根據證券及期貨條例可進行第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團，並獲本公司委任為獨立財務顧問(i)就航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；及(ii)根據香港上市規則第14A.52條規定所需向董事會提供意見 |
| 「獨立財務顧問II」或「八方金融」 | 指 | 八方金融有限公司，為根據證券及期貨條例可進行第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團，並獲本公司委任為獨立財務顧問就(i)《獨家經營協議》的期限；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II向獨立董事委員會及獨立股東提供意見 |
| 「獨立股東」 | 指 | 股東，不包括東航集團及其聯繫人 |
| 「最後實際可行日期」 | 指 | 2020年10月23日，即本通函付印前確定載於本通函的若干資料的最後實際可行日期 |
| 「原《承包經營協議》」 | 指 | 本公司與中貨航訂立日期為2018年3月1日的《關於中國貨運航空有限公司承包經營中國東方航空股份有限公司客機腹艙的協議書》及其修改補充協議（如有），詳情載列於本公司日期為2018年3月1日之公告及日期為2018年3月13日之通函 |
| 「原《運營費用協議》」 | 指 | 本公司與中貨航訂立日期為2018年3月1日的《關於中國貨運航空有限公司承包經營中國東方航空股份有限公司客機腹艙運營費用協議書》及其修改補充協議（如有），詳情載列於本公司日期為2018年3月1日之公告及日期為2018年3月13日之通函 |
| 「客機腹艙貨運業務」 | 指 | 本公司及其全部主業子公司的客機腹艙貨運業務 |

釋 義

| | | |
|------------|---|--|
| 「客機貨運業務」 | 指 | 本公司及其主業子公司利用客機提供的貨運服務，以及與之相關的包括但不限於航空貨運艙位銷售、定價、結算等一系列業務經營活動(包含常規情形和非常規情形)；包括(i)常規情形為利用客機腹艙提供貨運服務及(ii)非常規情形為利用除客機腹艙以外的一般為臨時性的客改貨等其他客機載貨形式提供貨運服務 |
| 「客改貨」 | 指 | 非常規情況下為補充客機貨運運力，將客機使用客運航權執飛不載客貨運航班而提供的貨運運輸服務，包括以客機臨時改裝貨機方式和以客機直接載貨方式提供的運力 |
| 「中國」 | 指 | 中華人民共和國，僅就本通函而言，並不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣 |
| 「建議年度上限I」 | 指 | 航食和機供品保障協議項下擬進行的航食和機供品保障持續關連交易截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度的建議年度上限 |
| 「建議年度上限II」 | 指 | 《獨家經營協議》項下擬進行的客機貨運業務獨家經營持續關連交易截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度的建議年度上限 |
| 「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 |
| 「上海上市規則」 | 指 | 上海證券交易所股票上市規則 |
| 「股東」 | 指 | 本公司股東 |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 「三大航」 | 指 | 三大國有航空公司，即本公司、中國國際航空股份有限公司以及中國南方航空股份有限公司 |
| 「%」 | 指 | 百分率 |



中國東方航空股份有限公司
CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

董事：

劉紹勇(董事長)
李養民(副董事長、總經理)
唐兵(董事)
王均金(董事)

林萬里(獨立非執行董事)
邵瑞慶(獨立非執行董事)
蔡洪平(獨立非執行董事)
董學博(獨立非執行董事)

袁駿(職工董事)

法定地址：

中國
上海
浦東國際機場
機場大道66號

總辦事處：

中國
上海
閔行區
虹翔三路36號
東航之家北區
A2棟5樓

香港主要營業地點：

香港
金鐘道95號
統一中心
19樓D室

香港股份過戶登記處：

香港證券登記有限公司
灣仔
皇后大道東183號
合和中心
17樓1712-1716室

敬啟者：

**(1) 航食和機供品保障協議持續關連交易
及**

(2) 調整客機腹艙承包經營方案及相關年度上限持續關連交易

A. 緒言

茲提述本公司日期為2020年8月28日及2020年9月29日的該等公告，內容分別有關(i)航食和機供品保障協議；及(ii)調整客機腹艙承包經營方案及相關年度上限。

董事會函件

本通函旨在向閣下提供一切合理所需資料，以便閣下就於股東特別大會上提呈之決議案表決贊成或反對作出知情決定，該等資料包括：

- (i) 航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I的進一步資料；
- (ii) 獨立財務顧問I函件，當中載有其就航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見及推薦建議；
- (iii) 《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II的進一步資料；
- (iv) 獨立財務顧問II函件，當中載有其就《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見及推薦建議；及
- (v) 獨立董事委員會函件，當中載有其就(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II向獨立股東提供的推薦建議。

B. 航食和機供品保障協議持續關連交易

1. 背景

茲提述本公司日期為2019年8月30日的公告及本公司日期為2019年9月30日的通函，內容有關(其中包括)東航食品實體與本集團之間提供航空食品服務及相關服務的現有航空配餐服務及相關服務協議。根據該協議，截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度，東航食品實體向本集團提供航空運輸及地面服務所需的食品、飲料、相關餐具、食品和飲料的儲存、回收及其他相關服務。同時，東航食品實體將租賃本公司權屬的土地及房屋，以及在自本公司租賃的土地上出資建設房屋建築物、構築物，以建代租。為加強本公司內部統一管控，雙方擬重新簽訂相關框架協議。

於2020年8月28日，董事會審議通過了關於本公司航空食品、機供品供應保障及相關服務持續關連交易的議案，同意本公司將航空食品和機供品供應保障及相關服務全

董事會函件

部交由東航食品實體統一採購和生產運行配備及保障的經營方案，同意本公司與東航食品公司簽訂航食和機供品保障協議和開展航食和機供品保障持續關連交易，並且釐定截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度的建議年度上限I。

2. 航食和機供品保障協議

於2020年8月28日，本公司與東航食品公司訂立航食和機供品保障協議，以更新現有航空配餐服務及相關服務協議。為加強本公司內部統一管控，航食和機供品保障協議與現有航空配餐服務及相關服務協議的主要變動如下：(i)在本公司根據現有航空配餐服務及相關服務協議向東航食品實體採購航空食品及相關服務的基礎上，本公司將本公司航班運輸所需所有航空食品和機供品供應保障及相關服務(包括此前本公司直接從第三方採購的部分)全部交由東航食品實體進行統一採購和生產運行配備及保障；及(ii)在本公司根據現有航空配餐服務及相關服務協議由本公司向東航食品實體提供物業租賃服務(包括「以建代租」模式)的基礎上，東航食品實體將向本公司提供「以建代租」模式的物業租賃服務。開展具體業務前，雙方應另行簽訂具體業務合同。

航食和機供品保障協議的主要條款載列如下：

服務範圍

東航食品公司作為本公司所有航空食品與機供品的供應商，為本公司提供航空食品、機供品供應保障及相關服務，包括：

- (1) 負責本公司航班運輸所需第三方航空食品和機供品供應保障及相關服務的採購和管理；及
- (2) 為本公司提供物業租賃服務，主要採用以建代租的方式(「本公司為承租人的以建代租安排」)，即本公司(作為承租人)租賃東航食品實體(作為出租人)權屬的土地、房屋，以及在租賃的東航食品實體土地上出資建設房屋建築物、構築物等。

同時，本公司為東航食品實體提供物業租賃服務，主要採用以建代租方式(「本公司為出租人的以建代租安排」)，即東航食品實體(作為承租人)租賃本公司(作為出租人)權屬的土地、房屋，以及在租賃的本公司土地上出資建設房屋建築物、構築物等。

董事會函件

航食和機供品保障協議新增本公司為承租人的以建代租安排的主要原因為：(i)成都天府國際機場建成投運後，本公司將在成都天府國際機場和成都雙流國際機場同時運營，需在成都天府國際機場建設用地靠近機坪一側的土地設立基地，以保障航班生產運行；(ii)根據成都天府國際機場的土地使用規劃，東航食品實體已經作為主體獲得了成都天府國際機場的某塊規劃建設用地的所有權；目前在該機場規劃建設用地中符合本公司設立基地位置條件的生產建設用地僅剩餘東航食品實體權屬的該片土地中的某一區域；根據當地政府規定，該片土地不能進行分宗；(iii)因本公司在機場工作區的地面保障業務和由東航食品實體向本公司提供的航空食品、機供品供應保障及相關服務需協同進行，為提高運行保障效率並儘可能避免因航班保障而出現的航班延誤，本公司擬(作為承租人)在東航食品實體權屬的土地上採用以建代租安排；及(iv)本公司就與東航食品公司之間的交易簽訂單獨持續關連交易框架協議，便於管理和約束雙方及各自的子公司之間的交易。本公司為承租人的以建代租安排具體指本公司(作為承租人)將租賃東航食品實體(作為出租人)權屬的土地和房產(包括成都天府國際機場的運營基地)，並將在租賃的東航食品實體土地和房產上出資建設生產經營的建築物和構築物。該等建築物和構築物的所有權歸東航食品實體所有。本公司所出的建設費用將抵銷本公司應支付給東航食品實體的租金。本公司將通過攤銷對東航食品實體土地和房產的前期總投資金額釐定本公司應付給東航食品實體的年度租金。

本公司為出租人的以建代租安排的主要原因是：(i)東航食品實體租賃本公司的土地、房屋是用於航食生產、餐具回收、機供品清潔、餐食和機供品配送業務，與航空配餐保障業務相關性較大；及(ii)本公司就與東航食品公司之間的交易簽訂單獨一份持續關連交易框架協議，便於管理和約束雙方及各自的子公司之間的交易。本公司為出租人的以建代租安排具體指東航食品實體(作為承租人)將租賃本公司(作為出租人)權屬的土地和房產(包括武漢的運營基地)，並將在租賃的本公司土地和房產上出資建設生產經營的建築物和構築物。該等建築物和構築物的所有權歸本公司所有。東航食品實體所出的建設費用將抵扣東航食品實體應支付予本公司的租金。本公司將通過攤銷對本公司土地的前期總投資金額釐定東航食品實體應付予本公司的年度租金。

期限

航食和機供品保障協議將自2021年1月1日起至2023年12月31日止三年內有效。自2021年1月1日起，現有航空配餐服務及相關服務協議將終止。

為實行航食和機供品保障協議項下的物業租賃服務，本公司與東航食品公司將訂立具體書面租賃協議（「租賃協議」）。以建代租安排的物業租賃服務（包括本公司為承租人的以建代租安排和本公司為出租人的以建代租安排）的租賃協議期限為三十年。由於有關物業租賃服務的租賃協議期限超過三年，根據香港上市規則第14A.52條，本公司已委聘獨立財務顧問I審閱有關租賃協議，並解釋為何此類協議期限需要超過三年，以及確認該協議期限屬業內該類協議的正常業務慣例。有關詳情請參閱本通函「獨立財務顧問I有關協議期限的意見」一節。

定價原則

航食和機供品保障協議項下的航空食品、機供品供應保障及相關服務的定價和／或收費標準，須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。「市場價」指由經營者自主制定，通過市場競爭形成的價格。市場價按以下順序並經計及原材料成本及人工成本（如有）等因素後確定：(i)在該類航空食品、機供品供應保障及相關服務提供地或其附近地區在一般正常業務情況下提供該類食品、機供品及相關服務的獨立第三方當時收取的價格；或(ii)在中國境內在一般及正常業務情況下提供該類航空食品、機供品供應保障及相關服務的獨立第三方當時收取的價格。

航食和機供品保障協議項下的物業租賃服務的定價和／或收費標準，須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。就以建代租安排，本公司應支付予東航食品實體或應向東航食品實體收取的每年租金及費用須根據在可比情況下獲獨立第三方提出的當前市場價格釐定。該每年租金及費用須經考慮服務品質及物業所在地區等因素後，按公平原則磋商釐定，並且對於本集團而言，不遜於在可比情況下本集團向獨立第三方提出或獨立第三方向本集團提出的條款。

雙方將指定部門或其指定人員主要負責核查獨立第三方提供同類型航空食品、機供品供應保障及相關服務的報價及條款（一般而言通過電郵、傳真或電話諮詢至少兩名獨立第三方以取得就航空食品、機供品供應保障及相關服務的報價及條款）。

董事會函件

東航食品公司向本公司提供航空食品、機供品供應保障及相關服務定價和／或收費標準，不應高於東航食品公司當時在一般及正常業務情況下向獨立第三方供應同類航空食品、機供品供應保障及相關服務的定價和收費標準。

本公司將對東航食品公司年度內已提供的航空食品、機供品供應保障及相關服務完成情況進行評估。根據評估結果，雙方應在每年的12月31日之前就下一會計年度的結算方式和考核方案訂立具體業務協議。如果雙方未能在上述期限內訂立具體業務協議，則當年的結算方式將適用於下一會計年度。

結算方式

航空食品、機供品供應保障及相關服務的款項根據雙方具體業務合同的約定方式按期結算，包括但不限於結算周期、結算模式等事項。本公司於審核後將進行相應結算。

一般而言，航空食品、機供品供應保障及相關服務的服務費將根據本公司的實際使用量及各類食品及服務的單價按月押後結算。本公司將通過銀行轉賬於接獲及確認東航食品實體出具的付款通知及增值稅專用發票後九十(90)日內結付支付予東航食品實體的服務費。

就航食和機供品保障協議項下本公司為承租人的以建代租安排而言，本公司應直接向東航食品實體支付租金，而本公司向東航食品實體支付租金應被視為已履行付款責任。本公司應按雙方實際簽立的租賃協議所述及／或按以建代租安排之相關服務協議所協定的方式及時間支付租賃租金。

就航食和機供品保障協議項下本公司為出租人的以建代租安排而言，東航食品實體應直接向本公司支付租金，而東航食品實體向本公司支付租金應被視為已履行付款責任。東航食品實體應按雙方實際簽立的租賃協議所述及／或按以建代租安排之相關服務協議所協定的方式及時間支付租賃租金。

董事會函件

3. 過往金額及建議年度上限I

過往金額

截至2018年及2019年12月31日止兩個年度及2020年6月30日止六個月，本集團就與東航食品實體之間的航空食品及相關服務持續關連交易項下支付服務費的過往總金額分別為人民幣1,316,657,000元、人民幣1,471,415,000元及人民幣258,454,000元。

截至2020年6月30日止六個月，本集團就與東航食品實體之間的航空食品及相關服務持續關連交易項下收取服務費(即本公司為出租人的物業租賃服務)的過往總金額為人民幣9,012,000元。

建議年度上限I和基準

(1) 現有航空配餐服務及相關服務協議

截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度，現有航空配餐服務及相關服務協議項下的各項服務的年度上限載列如下。該等年度上限已於2019年12月31日召開的本公司股東特別大會上獲得獨立股東批准。

(單位：人民幣千元)

| 交易項目 | 截至以下日期止年度的現有年度上限 | | |
|------------|------------------|-------------|-------------|
| | 2020年12月31日 | 2021年12月31日 | 2022年12月31日 |
| 支出項目： | | | |
| 航空配餐相關服務 | 2,000,000 | 2,300,000 | 2,600,000 |
| 收入項目： | | | |
| 物業租賃服務 | | | |
| — 本公司作為出租人 | 80,000 | 90,000 | 100,000 |

董事會函件

(2) 航食和機供品保障協議

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，航食和機供品保障協議項下的各項服務的建議年度上限I載列如下：

(單位：人民幣千元)

| 交易項目 | 截至以下日期止年度的建議年度上限 | | |
|---------------------------------|------------------|-------------|-------------|
| | 2021年12月31日 | 2022年12月31日 | 2023年12月31日 |
| 支出項目： | | | |
| 航空食品相關服務和 航空機供品供應保障 相關服務 | 4,310,000 | 4,840,000 | 5,430,000 |
| 物業租賃服務 — 本公司作為承租人 (年度租金) | 8,000 | 8,000 | 8,000 |
| 物業租賃服務 — 本公司作為承租人 (使用權資產) | 190,000 | 190,000 | 190,000 |
| 收入項目： | | | |
| 物業租賃服務 — 本公司作為出租人 | 90,000 | 100,000 | 110,000 |

航食和機供品保障協議項下的建議年度上限I旨在涵蓋以下交易：(i)東航食品公司提供的航空食品及相關服務，作為現有航空配餐服務及相關服務協議的延伸；(ii)本公司過往原本直接向獨立第三方採購的航空食品及相關服務，其將自2021年1月1日起由東航食品實體提供；及(iii)原本由本公司關連人士東方航空進出口有限公司根據日期為2019年8月30日的進出口服務協議(「進出口服務協議」)提供的機供品保障服務以及本公司過往原本直接採購自獨立第三方的機供品保障服務，該等服務均將自2021年1月1日起由東航食品實體提供。進出口服務協議將自2021年1月1日起不再包括提供機供品。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，航食和機供品保障協議項下的航食和機供品保障持續關連交易的建議年度上限I主要基於以下因素釐定：

- (i) 根據航食和機供品保障協議，本公司航班運輸所需所有航空食品和機供品供應保障及相關服務全部交由東航食品實體進行統一採購和生產運行配備及保障(包括此前本公司直接從第三方採購的部分)，東航食品實體提供的航食和機供品相關服務範圍擴大；

董事會函件

- (ii) 本公司機隊規模、航班量與旅客量逐年遞增，擬投入運營的地面貴賓候機室數量逐年遞增，配餐及機供品等相關服務需求量相應增加(不包括新型冠狀病毒疫情影響因素)；及
- (iii) 本公司持續優化空中及地面配餐和機供品標準，提高餐飲和機供品質量，以及物價水平上漲，餐飲和機供品成本相應增加。

經考慮上述因素，截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，本公司根據航食和機供品保障協議就航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關服務向東航食品實體支付的服務費總額預期分別不超過人民幣4,310,000,000元、人民幣4,840,000,000元及人民幣5,430,000,000元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，航食和機供品保障協議項下本公司作為承租人的物業租賃服務的建議年度上限I主要基於未來三年本公司擬承租東航食品實體土地、房屋的需求，以及成都以建代租項目的建設進度釐定。經考慮上述因素，截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，本公司根據航食和機供品保障協議應向東航食品實體支付的物業租賃年度租金總額預期分別不超過人民幣8,000,000元、人民幣8,000,000元及人民幣8,000,000元。根據《國際財務報告準則第16號 — 租賃》的相關條文，本公司作為承租人的物業租賃服務將確認為使用權資產。截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，本公司作為承租人的物業租賃服務所涉及的使用權資產的總值預期分別不超過人民幣190,000,000元、人民幣190,000,000元及人民幣190,000,000元。該金額乃按(i)本公司於2021年就成都項目應付的前期建造成本約人民幣112.5百萬元，其中包括經參考政府指導價及獨立服務公司就成都項目提供的報價釐定的不同建造項目；(ii)本集團就成都項目的土地投資成本約人民幣32.7百萬元於總計30年期間應付東航食品實體的不可撤銷租賃付款之貼現價值；及(iii)上述(i)及(ii)之總額適用的25%綜合稅率(包括物業稅、增值稅、城市維護建設稅及印花稅)之總和計算所得。對使用權資產價值有關金額已加上約5%的緩衝額(即約人民幣8.5百萬元)，以應對將向中國政府支付的最終土地投資成本的任何預期之外的增加，原因為東航食品實體與當地中國政府就此項事宜的磋商仍在進行中。

董事會函件

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，航食和機供品保障協議項下本公司作為出租人的物業租賃服務的建議年度上限I主要基於東航食品實體目前租賃本公司土地、房屋的現狀和未來三年的需求，以及武漢以建代租項目的建設情況釐定。經考慮上述因素，截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，本公司根據航食和機供品保障協議應向東航食品實體收取的物業租賃年度租金總額預期分別不超過人民幣90,000,000元、人民幣100,000,000元及人民幣110,000,000元。

4. 交易的理由及裨益

(i) 釐清管理責任，優化保障流程，提高運行效率

本次持續關連交易項目是對本公司現有航空餐食及機供品供應保障及管理模式的優化，有助於進一步釐清和明確東航食品公司作為供應方和本公司作為採購方各自的職責、權利和義務。本次持續關連交易項目及航食機供品改革，將東航食品公司、第三方航食或機供品供應商、本公司的客戶委員會客艙服務部、地面服務部、綜合管理部等多個業務單元在航空餐食和機供品生產、採購、配備、周轉等全流程交叉管控中的職能進行了釐清和整合，明確了在未來航空餐食和機供品管理中東航食品公司和本公司客戶委員會兩家單位在航空餐食和機供品業務中的主體責任，由「多對多」優化為「一對一」的管控模式，提高本公司航空餐食和機供品管理和運行效率。

(ii) 實施集中採購運營，強化質量監督管理，提高旅客滿意度

東航食品公司對航空餐食及機艙供應品進行統一採購，並形成倉儲、調撥、配備、回收、清潔等全流程集中運行管控；本公司客戶管理委員會作為委託方直接對東航食品公司承接的航空餐食及機供品業務實施預算管理、標準制定、質量監督和客戶滿意度調查。上述安排有利於本公司對航空食品和機供品的來源、質量進行統一監管，確保符合本公司對航空食品和機供品的技術標準和質量要求，不斷優化客戶體驗；有助於本公司對市場變化及旅客需求做出快速的響應，更加高效敏捷的滿足客戶需求和引導客戶需求，提高旅客滿意度。

(iii) 發揮專業優勢，精細成本管控，提升旅客體驗

東航食品公司作為一家長期從事航空食品相關業務的公司，是目前國內規模最大的航空配餐企業之一。東航食品公司熟悉航空食品的生產工藝、成本構成和行業動態等專業資訊。由東航食品公司負責航空餐食統一採購，並統一物權歸屬，能夠充分發揮其專業優勢和採購規模優勢，提升規模效應，降低採購成本；有利於本公司對機供品，尤其是高價值周轉類機供品的追蹤溯源和庫存管理等方面進行科學和精細化管理，減少損耗和浪費。

因此，董事(包括獨立非執行董事)認為航食和機供品保障持續關連交易經雙方公平磋商，按一般商務條款或更佳條款進行，並於本公司日常業務過程中訂立，乃公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

5. 香港上市規則的涵義

(1) 獨立股東批准規定

東航集團為本公司控股股東，持有東航食品公司55%的股權，因此東航食品公司作為東航集團的附屬公司，為本公司的關連人士。

就航食和機供品保障協議項下支出項目的交易(包括航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關服務，以及本公司作為承租人的物業租賃服務)而言，由於香港上市規則所載的最高適用百分比率按年度基準計算高於5%(在合併計算基礎上)，該等交易須遵守香港上市規則第14A章下的申報、公告及年度審閱及獨立股東批准的規定。

就航食和機供品保障協議項下收入項目的交易(包括本公司作為出租人的物業租賃服務)而言，由於香港上市規則所載的最高適用百分比率按年度基準計算高於0.1%但低於5%，該等交易僅須遵守香港上市規則第14A章下的申報、公告及年度審閱規定，並獲豁免遵守獨立股東批准規定。

根據上海上市規則的相關規定，航食和機供品保障協議項下擬進行的交易須獲獨立股東於股東特別大會上批准。

若干董事(即劉紹勇先生、李養民先生、唐兵先生及袁駿先生)是東航集團的高級管理人員，而東航集團可能被視為於航食和機供品保障持續關連交易中擁有重大權益，因此該等董事已在就該交易而召開的董事會會議上放棄投票。除上文所披露者外，概無董事於航食和機供品保障持續關連交易中擁有重大權益。

(2) 獨立財務顧問I有關租賃協議期限的意見

以建代租安排的物業租賃服務(包括本公司為承租人的以建代租安排和本公司為出租人的以建代租安排)的租賃協議期限超過三年。根據香港上市規則第14A.52條的規定，本公司已委聘創富融資為獨立財務顧問I審閱有關租賃協議，並解釋為何此類協議期限需要超過三年，以及確認該協議期限符合業內該類協議的正常業務慣例。

根據香港上市規則第14A.52條，創富融資根據其研究及分析以及其與本公司管理層的討論達致意見如下：

- (i) 由於本公司將產生重大資本開支，以於成都建設建築物及基地供實地營運使用，本公司(作為承租人)要求較長的租期確保以建代租安排容許本公司不間斷地持續使用建築物營運，並非不合理；
- (ii) 同樣，東航食品實體將產生重大資本開支，以於武漢建設建築物及基地供實地營運使用，東航食品實體(作為承租人)要求較長的租期確保以建代租安排容許其不間斷地持續使用建築物營運，並非不合理。從本公司(作為出租人)的角度看，要求較長的租期以確保投資回報亦是合理的，因為就有關目的建設的建築物難以向其他外部人士出租；
- (iii) 與其他航空營運商相同，本集團須透過訂立年期較長的物業租賃，滿足日常航空營運需求，並確保向客戶提供優質服務，維持穩定順暢的營運；
- (iv) 租賃協議較長的租期與本集團的長期策略吻合，亦標誌著本公司與東航食品實體之間的長期合作承諾；
- (v) 在考慮租賃協議的年期超過三年是否屬正常業務慣例時，創富融資已盡最大努力調查了於聯交所上市的公司進行的物業租賃交易。創富融資於審閱期間發現可資比較租賃的租賃協議年期一般超過十年；及
- (vi) 就此類性質的交易而言，租賃協議三十年的租期屬正常商業條款，且此類協議具有這一期限屬正常業務慣例。

考慮上述因素後，創富融資認為，租賃協議的租期超過三年屬必要，且就此類協議而言，具有這一期限屬正常業務慣例。

C. 持續關連交易 — 有關調整客機腹艙承包經營方案及相關年度上限

1. 背景

(一)原客機腹艙承包經營交易情況

於2016年，本公司將東航物流100%股權轉讓給控股股東東航集團下屬全資子公司後，本公司經營的客機腹艙業務與東航物流下屬控股子公司中貨航經營的全貨機貨運業務構成同業競爭業務。

為解決上述同業競爭業務問題，同時使本公司能夠更加專注地經營和發展航空客運業務，經股東於本公司2018年第二次臨時股東大會審議同意，本公司與中貨航簽署了原《承包經營協議》及原《運營費用協議》（「原客機腹艙承包經營協議」），且本公司自2018年4月起將客機腹艙貨運業務長期承包給中貨航獨立自主經營管理（「原客機腹艙承包經營交易」或「原客機腹艙交易方案」）。本公司向中貨航收取承包費，並向中貨航支付運營費用。

具體詳情，請參閱本公司日期為2018年3月1日的公告及2018年3月13日的通函。

(二)本次客機貨運業務獨家經營交易較原客機腹艙承包經營交易調整的主要內容及理由

1. 明確交易的覆蓋範圍

2020年初疫情爆發以來，因疫情相關防控政策及客運需求的大幅減少，客機腹艙運力受到較大影響。為應對疫情衝擊，本公司將常規客機腹艙承包經營給中貨航開展運輸貨物之外，以「客改貨」形式補充和提升航空貨運運力，由中貨航具體負責對外經營該非常規情形下的客機貨運業務。作為特殊情況下臨時提升運力的一種方式，本公司需進一步明確「客改貨」等非常規情形下的業務範圍和定價方式等。

董事會函件

客機貨運業務獨家經營方案下，包括常規情形下的客機貨運業務(即客機腹艙貨物運輸)以及非常規情形下的客機貨運業務(即以除客機腹艙以外的其他方式提供客機貨運服務，一般為臨時性的「客改貨」等客機載貨業務)，明確界定不同情況下的運輸服務價款的定價方式，交易條款更明確清晰，業務覆蓋面更完整。未來如發生如疫情等不可抗力的事件時，均可適用客機貨運業務獨家經營方案。

2. 調整交易的定價方式

原客機腹艙承包經營方案下，本公司向中貨航收取的承包費先由本公司聘請的評估機構於每年第四季度根據歷史經營結果和下一年航班計劃對下一年度腹艙收入進行評估得出基準價並經國資監管機構備案，再於每個會計年度結束後的三個月內由雙方對經審計的實際經營業績與評估預測的基準價的差額按照調整機制分享分擔。由於客機航班計劃的執行偏差和貨運行業波動的不可測性，原客機腹艙承包經營交易採用的以評估值為基礎的定價機制存在一定的局限性。尤其是因為疫情等外部環境的變化，對本公司航班計劃及運力投入、運價水平均造成了較為重大的影響，且未來具有很大的不確定性，如繼續採用該等評估方式確定承包費基準價，可能導致評估結果與實際經營情況存在重大差異。

客機貨運業務獨家經營方案下，本公司按照中貨航經營客機貨運業務的實際經營收入考慮扣減一定業務費率後向中貨航收取運輸服務價款。常規情形下，運輸服務價款基於客機腹艙實際運營收入，並考慮實際運營成本、激勵和約束機制而確定，非常規情形下，運輸服務價款基於客機貨運實際運營收入，並考慮實際運營成本和合理的利潤率而確定。不同情形下定價公式中的業務費率以客機貨運業務運營費用率為基礎，分別考慮了同行業貨運業務收入平均增長率、同行業平均利潤水平，公允、合理，符合市場慣例。

董事會函件

3. 優化交易的結算方式

原客機腹艙承包經營方案下，本公司向中貨航收取承包費，向中貨航支付運營費用。經雙方協商，客機貨運業務獨家經營方案下，本公司按照中貨航經營客機貨運業務的實際經營收入考慮扣減一定業務費率後收取運輸服務價款，不再直接支付運營費用，由雙向交易調整為單向交易，優化了結算方式，符合市場慣例。

2. 客機貨運業務獨家經營持續關連交易協議

《獨家經營協議》的主要條款載列如下：

| | |
|---------|----------------------------|
| 日期： | 2020年9月29日 |
| 訂約方： | 本公司(作為發包方)；及 中貨航(作為承包方) |
| 獨家經營期限： | 2020年1月1日至2032年12月31日。 |

獨家經營期限屆滿後，雙方可就繼續交易進行磋商並簽署新的協議。如雙方屆時未達成新的協議，除非《獨家經營協議》經各方同意終止，只要本公司和東航物流屆時均系在國內或國外證券交易所公開掛牌交易的上市公司，且東航集團為東航物流和中貨航的實際控制人，受香港上市規則第14A章下的其他適用規定所限，雙方應繼續按照《獨家經營協議》的約定執行。就此方面，本公司將採取一切合理措施以遵守香港上市規則第14A章。

由於獨家經營期限超過三年，根據香港上市規則第14A.52條，本公司已委聘獨立財務顧問II審閱《獨家經營協議》。有關獨立財務顧問II意見的詳情載於本通函「獨立財務顧問II函件」。詳情請參閱本董事會函件中本節項下「5.香港上市規則涵義—2.《獨家經營協議》的期限」分節。

董事會函件

貨運業務獨家經營交易的 範圍與責任：

在獨家經營期限內，由中貨航獨家經營本公司客機貨運業務，包括但不限於：

- (i) 中貨航獨家採購本公司客機貨物運輸服務，並對外以自己的名義獨立從事客機貨運業務經營；
- (ii) 中貨航以締約承運人身份對外簽署貨物運輸協議，本公司接受中貨航委託以實際承運人身份負責完成空中運輸服務；
- (iii) 中貨航獨家享有本公司客機貨運的艙位銷售權、定價權以及從事結算等相關業務，本公司不得再自行經營、委託或授權中貨航以外的任何第三方經營、或通過任何方式使任何其他第三方對客機貨運業務享有任何權益；及
- (iv) 中貨航就本公司客機所承運的貨物向托運人承擔整體貨物承運責任。獨家經營期間，由中貨航對本公司客機貨運業務獨立核算、依法納稅、自主經營、自負盈虧。

雙方同意，儘管中貨航根據前款規定獨家經營本公司客機貨運業務，本公司仍應承擔為中貨航交運的貨物提供始發港至目的港的空中運輸及必要的機場地面保障(為避免疑義，除雙方另有約定外，應包括但不限於安檢、裝卸機、機坪駁運、空港的貨物操作及其他必要的機場地面保障)，並承擔相應的安全保障責任。

董事會函件

定價依據：

本公司就中貨航獨家經營本公司客機貨運業務向中貨航收取運輸服務價款，該等運輸服務價款應以中貨航獨家經營本公司客機貨運業務產生的實際貨運收入為基數並扣減一定業務費率，具體計算公式如下：

運輸服務價款 = 客機貨運業務實際收入 × (1 - 業務費率)

客機貨運業務指本公司及其全部主業子公司利用客機提供的貨運服務，以及與之相關的包括但不限於航空貨運艙位銷售、定價、結算等一系列業務經營活動，包含：

- (1) **常規情形下**：利用客機腹艙提供貨運服務；及
- (2) **非常規情形下**：利用除客機腹艙以外的一般為臨時性的客改貨等其他客機載貨形式提供貨運服務。客改貨指非常規情況下為補充客機貨運運力，將客機使用客運航權執飛不載客貨運航班而提供的貨運運輸服務，包括以客機臨時改裝貨機方式和以客機直接載貨方式提供的運力。

本公司應收中貨航的運輸服務價款須分別按常規情形及非常規情形應用不同的計算基準。

常規業務

在常規情形，即中貨航獨家經營本公司客機腹艙貨運業務的情形下，上述運輸服務價款計算公式中的客機貨運業務實際收入即為中貨航獨家經營本公司客機腹艙產生的貨運實際收入，運輸服務價款和業務費率的確定公式及各項參數的取值標準如下：

運輸服務價款 = 客機腹艙貨運實際收入 × (1 - 常規業務費率)

常規業務費率 = 運營費用率 + (當年客機腹艙貨運業務收入增長率 - 三大航當年客機腹艙貨運收入平均增長率) × 50%

其中：

- a) 運營費用率，指經雙方聘請的會計師執行商定程序的客機貨運業務最近過往三年各年度運營費用的實際發生額，分別除以該等年度內經審計的客機貨運業務實際收入所得比值的算術平均值，在獨家經營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指最近過往三年每年中貨航獨家經營本公司客機貨運業務所產生的與客機貨運業務銷售相關的人員、資產、營銷等成本費用。
- b) 當年客機腹艙貨運業務收入增長率，指中貨航獨家經營本公司客機腹艙在當年產生的貨運實際收入較中貨航在上一年度產生的客機腹艙貨運實際收入的增(或減)額，與中貨航在上一年度產生的客機腹艙貨運實際收入的百分比。

- c) 三大航當年客機腹艙貨運收入平均增長率，指三大航客機腹艙在當年產生的貨運收入與其客機腹艙在上一年度產生的貨運收入的增長率的算術平均值。

常規情形下，應保留予中貨航的客機貨運業務毛利率的計算公式如下：

應保留予中貨航的客機貨運業務毛利率 = (客機腹艙貨運業務實際收入 - 運輸服務價款) ÷ 客機腹艙貨運業務實際收入

倘本年度客機腹艙貨運業務的收入增長率與三大航本年度客機腹艙貨運業務的平均收入增長率為一致，則常規情形下應保留予中貨航的客機貨運業務毛利率相等於運營費用率。本公司透過向中貨航收取就獨家經營本公司客機貨運業務的運輸服務價款確認收入。該等常規情形下的運輸服務價款將基於客機腹艙貨運業務的實際收入減若干業務費率予以釐定。

董事會函件

董事會認為基於以下基準，常規情形下運輸服務價款的定價基準乃按一般商業條款訂立，屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益：

- (1) 常規情形下，中貨航將向本公司支付運輸服務價款以作為採購費用，而運輸服務價款乃基於客機腹艙貨運業務的實際收入減若干業務費率釐定。業務費率乃基於運營費用率，根據獨立市場原則，並考慮同業貨運業務的平均收入增長率釐定，其提供了合理的基準。
- (2) 根據上述確定公式，以收入增長率作表現指標乃隱藏的激勵機制，提供動力予中貨航增強客機腹艙貨運業務的表現及貨運運輸服務的效率。該等定價基準可鼓勵中貨航改善資源分配並提升業務表現。

非常規業務

在非常規情形下，雙方經協商一致可以採用除客機腹艙之外的如「客改貨」等臨時性措施增加客機貨運運力，此種情形下運輸服務價款計算公式中的客機貨運實際收入應為中貨航獨家經營本公司「客改貨」等非常規客機貨運業務產生的貨運實際收入，運輸服務價款和業務費率的確定公式及各項參數的取值標準如下：

運輸服務價款 = 非常規客機貨運實際收入 × (1 - 非常規業務費率)

非常規業務費率 = 運營費用率 × (1 + 合理利潤率)

董事會函件

其中：

- a) 運營費用率，與常規業務下的運營費用率一致，指經雙方聘請的會計師執行商定程序的客機貨運業務最近過往三年各年度運營費用的實際發生額，分別除以該等年度內經審計的客機貨運業務實際收入所得比值的算術平均值，在獨家營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指最近過往三年每年中貨航獨家經營本公司客機貨運業務所產生的與客機貨運業務銷售相關的人員、資產、營銷等成本費用。
- b) 合理利潤率，為三大航最近過往三個會計年度平均收入利潤率的算術平均數。

雙方應在每個會計年度結束後共同指定具有業務資質的會計師事務所，對過去一年中貨航獨家經營本公司客機貨運業務所產生的貨運實際收入進行專項審計出具正式的審計報告，並對最近過往三年每年的運營費用執行商定程序出具商定報告（用以確定下一年的運營費用率）。雙方應對按照本條約定計算所得的運營費用率和業務費率簽署書面確認。

非常規情形下，應保留予中貨航的客機貨運業務毛利率的計算公式如下：

應保留予中貨航的客機貨運業務毛利率 = (客機腹艙貨運業務實際收入 - 運輸服務價款) ÷ 非常規客機貨運實際收入 = 運營費用 × (1 + 合理利潤率)

董事會函件

本公司透過向中貨航收取就獨家經營本公司客機貨運業務的運輸服務價款確認收入。該等非常規情形下的運輸服務價款將基於非常規客機貨運的實際收入減若干業務費率予以釐定。

董事會認為基於以下基準，非常規情形下運輸服務價款的定價基準乃按一般商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益：

- (1) 非常規情形下，中貨航將向本公司支付運輸服務價款以作為採購費用，而運輸服務價款乃基於非常規客機貨運的實際收入減若干業務費率予以釐定。非常規業務費率乃基於運營費用率並考慮同業貨運業務的合理利潤率釐定，其提供了合理的基準。
- (2) 由於非常規業務為特殊經濟放緩環境，導致(i)乘客減少及(ii)實施「客改貨」方式，透過將客機改為貨機以有助利用空間，故上述情況為因應不可抗力條款而實施的臨時措施，而因此並無可供於計算收入增長率時參考的相關歷史數據。鑒於無法取得中貨航的財務數據(如收入增長率)及三大航來自「客改貨」的實際收入，故基於代表行業前景之三大航運輸服務價款的平均淨利潤率(據三大航淨利潤率所意味)將為中貨航運營客機貨運業務的推動因素。

支付安排：

中貨航應按月支付運輸服務價款，每月應當支付的金額按中貨航當月產生的客機貨運實際收入扣減運營費用計算，中貨航應於次月結算支付。

董事會函件

在每個會計年度結束後的三個月內，雙方應按照《獨家經營協議》的約定計算當年的運輸服務價款年度總額並進行年終結算，即倘運輸服務價款年度總額與中貨航當年已按月實際支付的運輸服務價款總額之間存在差額，則多退少補。

與原客機腹艙承包經營交易的銜接：

雙方同意，《獨家經營協議》生效後，原客機腹艙承包經營交易協議立即終止。對於2020年度雙方已按原客機腹艙承包經營交易項下協議履行的客機貨運業務，雙方同意按照視為自2020年1月1日起已按照《獨家經營協議》約定內容執行的原則進行相應調整。

先決條件：

《獨家經營協議》經各方法定代表人或其授權代表簽字並加蓋公章，並且經本公司和中貨航股東大會批准後立即生效。

不競爭承諾：

作為中貨航同意獨家經營本公司客機全部貨運業務的條件，本公司承諾，自《獨家經營協議》生效之日起至獨家經營期限屆滿或《獨家經營協議》被終止之日，除因履行《獨家經營協議》所涉及的相關責任外，本公司及本公司控制的下屬企業將不得在中國境內外任何地方以任何方式從事同業競爭業務，包括但不限於不得獨資經營、直接或間接控股／控制從事同業競爭業務的企業、或存在相關法律法規規定構成同業競爭業務的其他情形，為避免疑義，本公司及其控制的企業未成為從事同業競爭業務的該等企業的控股股東、實際控制人或單一最大股東的情形將不受此限。

董事會函件

作為原客機腹艙承包經營交易協議的一部分，不競爭承諾經公平磋商並按一般商業條款達成，構成整體交易的一部分。請參閱本公司日期為2018年3月13日的股東通函。作為本次客機貨運業務獨家經營持續關連交易的一部分，不競爭承諾經公平磋商並按一般商業條款達成，及本條款未進行調整。

3. 歷史金額及建議年度上限II

截至2018年至2020年度止各年原客機腹艙承包經營交易預估上限及執行情況

(單位：人民幣千元)

| 交易項目 | 截至以下日期止財政年度的 | | | | | |
|--------------------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|-----------------|------------------|
| | 2018年12月31日 | | 2019年12月31日 | | 2020年 12月31日 | 2020年 6月30日 |
| | 預估上限 | 實際 發生額 | 預估上限 | 實際 發生額 | 預估上限 | 實際 發生額 |
| 本公司根據原《承包經營協議》 應向中貨航收取的承包費 | 3,000,000 | 2,795,270 | 4,000,000 | 3,825,804 | 4,500,000 | 2,614,865 (註) |
| 本公司根據原《運營費用協議》 應支付予中貨航的運營費用 | 265,000 | 245,885 | 353,000 | 310,273 | 400,000 | 188,296 (註) |

註：

- (i) 截至2020年6月30日止六個月，客機腹艙承包經營服務實際發生額包括執行常規和非常規客機航班所收取的承包費及支付的運營費。
- (ii) 截至2020年6月30日止六個月，本公司根據《獨家經營協議》的新定價基準下應就常規業務及非常規業務向中貨航收取的運輸服務價款稍微高於根據原《承包經營協議》的舊定價基準計算所得的淨額，該增加並不多於5%。

本公司確認，自2020年1月1日起直至最後實際可行日期，原《承包經營協議》持續關連交易的實際交易金額及原《運營費用協議》並未超出各協議分別的現有年度上限，且本公司並不預期，自2020年1月1日起直至在股東特別大會審議通過《獨家經營協議》的日期，該等交易的實際交易金額將超出各協議分別的現有年度上限。

董事會函件

《獨家經營協議》生效後，原客機腹艙承包經營協議立即終止，本公司原預估的截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年客機腹艙承包經營持續關連交易年度上限將進行調整。本公司根據《獨家經營協議》重新預估了截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年客機貨運業務獨家經營持續關聯交易的年度上限。

建議年度上限II及基準

根據本公司與中貨航之間的《獨家經營協議》中的定價公式，本公司結合以往年度客機腹艙收入及成本數據，綜合考慮了未來貨運市場的前景、本公司客機腹艙及「客改貨」等貨運業務經營規模的情況，預估了截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年客機貨運業務獨家經營持續關聯交易的年度上限。具體如下：

(單位：人民幣千元)

| 交易項目 | 截至以下日期止財政年度的建議年度上限 | | |
|--|--------------------|-------------|-------------|
| | 2020年12月31日 | 2021年12月31日 | 2022年12月31日 |
| 本公司根據《獨家經營協議》 向中貨航收取有關客機 貨運業務獨家經營的運輸 服務價款 | 4,900,000 | 5,000,000 | 5,200,000 |

截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度，本公司根據《獨家經營協議》向中貨航收取運輸服務價款的建議年度上限II乃根據以下主要因素釐定：

- (1) 參考(a) 2018年4月1日至12月31日期間的以往金額及截至2019年12月31日至年度中貨航根據原《承包經營協議》向本公司支付的承包費及本公司根據原《運營費用協議》向中貨航支付的運營費用，及經考慮(b)航空貨運業務需求量的預估持續增長，本公司已預估截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度客機貨運業務運輸服務價款的基準。

- (2) 參考(a)根據國際航空運輸協會發佈的數據，全球航空業的運營預期將於2024年回復至相等於2019年的水平。考慮到疫情爆發的影響，本公司已預估截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度，需就客機貨運業務的常規業務，另行提供運力予非常規業務，及(b)伴隨全球航空業運營逐步恢復，截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度，預期客機貨運的運力將逐年增加，而非非常規客機貨運的運力則將逐年下降，本公司已預估截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年來自客機貨運業務常規業務及非常規業務的收入。
- (3) 參考(a)以往平均運營費用率，指經本公司及中貨航聘請的會計師執行商定程序的客機貨運業務最近過往三年各年度運營費用的實際發生額，分別除以該等年度內經審計的客機貨運業務實際收入所得比值的算術平均值，在獨家經營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指最近過往三年每年中貨航獨家經營本公司客機貨運業務所產生的與客機貨運業務銷售相關的人員、資產、營銷等成本費用，及(b)本公司於過去七年歷史數據就收入增長率超逾三大航客機腹艙貨運業務收入平均增長率的超額，本公司參考(a)前述以往平均運營費用率，及(b)以往三年三大航收入平均增長率的歷史數據，並已預估截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度的非常規業務業務費率。

4. 交易的理由及裨益

(一) 優化交易的定價方式，解決原客機腹艙承包經營交易中評估模式局限性的問題

原客機腹艙承包經營交易以評估值作為定價基礎，無法應對疫情等非正常性大幅波動的重大不利影響，且原客機腹艙承包經營交易協議中未明確約定如何處理該等事件的具體應對機制。在客機貨運業務獨家經營方案下，常規情形下客機貨運業務輸服務價款應以中貨航獨家經營本公司客機貨運業務產生的實際經營收入為基數並扣減一定業務費率。同時對不可抗力等非常規情形下客機貨運業務的定價模式也進行了約定，從而有效地解決了2020年初開始的疫情對客機貨運業務產生重大影響所帶來的問題。

(二) 客機貨運業務獨家經營交易定價更加公允、合理

在客機貨運業務獨家經營交易中，常規情形下以收入增長率作為激勵與約束標準符合市場慣例。本公司在運輸服務價款定價時，考慮了同行業可比公司客機貨運業務收入的平均增長率，體現了持續關聯交易定價公允性；此外，將中貨航年度收入增長率超過三大航平均收入增長率差額的50%作為激勵指標、低於三大航平均收入增長率差額的50%作為約束指標，以激勵中貨航提升客機貨運業務能力，進而提升本公司客機貨運經營效益，具有合理性。

在客機貨運業務獨家經營交易中，由於非常規情況下的客機貨運業務無相關歷史數據可供對比，難以獲得三大航非常規業務收入年增長率等數據，因此，非常規業務費率以運營費用率為基礎，並以三大航最近過往三個會計年度平均收入利潤作為合理利潤率，具有公允性及合理性。

有關運營費用的實際發生額及客機貨運業務實際收入由本公司及中貨航共同聘請具有資質的會計師事務所出具報告確定。由於運營費用的實際發生額及客機貨運業務實際收入在客機貨運業務獨家經營交易執行年度內每年計算調整一次，保證了交易的公允性和獨立性。

5. 香港上市規則涵義

1. 獨立股東批准的規定

於最後實際可行日期，中貨航為東航物流的非全資子公司，即東航集團(本公司控股股東)的非全資子公司。因此，根據香港上市規則的規定，中貨航屬本公司的關連人士。《獨家經營協議》項下擬進行的交易構成香港上市規則第14A章項下的持續關連交易。

由於中貨航根據《獨家經營協議》應付運輸服務價款的建議年度上限II的最高適用百分比率超出5%，《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II須遵守香港上市規則項下的申報、公告、年度審閱及獨立股東批准的規定。

根據上海上市規則的相關規定，與客機貨運業務獨家經營相關的日常交易須獲獨立股東批准。

董事會函件

若干董事(即劉紹勇先生、李養民先生、唐兵先生及袁駿先生)是東航集團的高級管理人員，而東航集團可能被視為於客機貨運業務獨家經營持續關連交易中擁有重大權益，因此彼等已在就批准《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限而召開的董事會會議上放棄投票。除上文所披露者外，概無董事於《獨家經營協議》及客機貨運業務獨家經營持續關連交易中擁有重大權益。

2. 《獨家經營協議》的期限

由於《獨家經營協議》的期限超過三年，根據香港上市規則第14A.52條，本公司已委聘獨立財務顧問審閱《獨家經營協議》。有關獨立財務顧問意見的詳情將載列於本通函「獨立財務顧問函件」中。

經考慮《獨家經營協議》的條款及獨立財務顧問意見，且計及獨立財務顧問所考慮的主要因素，董事會認為《獨家經營協議》持續較長期限合理，且在以下方面對本公司有利：

- (1) 本公司經營的客機貨運業務與中貨航經營的全貨機業務之間存在同業競爭業務，較長期限的獨家經營期限是解決進一步同業競爭業務的需要；
- (2) 由中貨航對客機貨運業務進行專業化經營，可充分發揮中貨航經營全貨機加客機貨運的運力協同效應，以及貨運加倉儲的業務鏈協同效應，可以使本公司實現客機貨運收入長期穩步增長；
- (3) 因物流貨運業務投入大且回報週期長，基於市場原則考慮，獨家經營期限較長有利於東航物流及中貨航持續穩定投入人力、物力等資源，開展專業人員招聘、專業人員資質培訓、機場貨站倉儲、貨運專用設備採購、信息科技資金投入等工作，並專注經營。

D. 內部監控程序

為確保本公司符合香港上市規則項下航食和機供品保障協議及《獨家經營協議》的條款，本公司在其日常營運中採納一系列的內部監控政策。該等內部監控政策由本公司財務部及獨立非執行董事進行及監督：

- (1) 本公司財務部監察本公司日常關連交易，並按季度向本公司審計和風險管理委員會及獨立非執行董事匯報。本公司財務部監督航食和機供品保障協議及《獨家經營協議》的具體實施協議以確保協議：(i)根據本通函所述的審閱及評估程序及香港上市規則項下持續關連交易協議的條款；(ii)在本集團日常及一般業務過程中；(iii)按一般或更佳商業條款；(iv)不遜於獨立第三方向本公司提供的條款；及(v)根據香港上市規則項下持續關連交易協議而訂立，其條款公平合理且符合本公司及股東的整體利益。
- (2) 獨立非執行董事須審閱並將繼續審閱航食和機供品保障協議及《獨家經營協議》的具體實施協議，以確保協議乃按一般商務條款或更佳條款進行，根據持續關連交易協議訂立，其條款公平合理且符合本公司及股東的整體利益，並將於本公司年報中提供確認。
- (3) 倘客機貨運業務獨家經營持續關連交易的總額超過建議年度上限II，或客機貨運業務獨家經營持續關連交易的條款作出任何重大修訂，則本公司須遵守香港上市規則規管持續關連交易的適用條文。
- (4) 根據香港上市規則第14A.56條，本公司將委聘外聘核數師就航食和機供品保障持續關連交易及客機貨運業務獨家經營持續關連交易出具信函，根據香港會計師公會發佈的香港鑒證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的持續關連交易的核數師函件」匯報本集團的持續關連交易。

董事認為，上述程序可確保航食和機供品保障協議及《獨家經營協議》項下擬進行的持續關連交易乃按一般商務條款或更佳條款進行，且將不會損害本公司及股東的利益。

E. 一般資料

(1) 有關本集團的資料

本集團主要從事民航客運及相關業務的運營。

(2) 有關東航集團的資料

東航集團為全資中國國有企業，主要從事經營東航集團及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產及股權。

(3) 有關東航食品公司的資料

東航集團和本公司分別持東航食品公司55%和45%的股權。東航食品公司乃控股公司，其子公司主要為航空公司提供配餐及相關服務，並於雲南、陝西、山東、江蘇、湖北、浙江、江西、安徽、甘肅、河北、上海、成都及北京多個機場設立營運中心。

(4) 有關中貨航的資料

中貨航主要從事國際(地區)及國內航空貨郵運輸業務。

F. 股東特別大會

本公司將於2020年11月18日(星期三)上午九時三十分召開股東特別大會以審議及酌情批准(其中包括)有關(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II的決議案。

本公司已成立獨立董事委員會，就(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II向獨立股東提供意見。

創富融資，為根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，獲本公司委任為獨立財務顧問就(i)航食和機供品保障持續關連交易和建議年度上限I向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；及(ii)根據香港上市規則第14A.52條規定的意見向董事會提供意見。

董事會函件

八方金融，為根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，就(a)《獨家經營協議》的期限；及(b)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易，以及建議年度上限II獲本公司委任為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問。

該等決議案將根據香港上市規則第14A.36條的規定以投票方式進行表決。股東特別大會及將於股東特別大會上提呈之決議案之詳情載於本公司於2020年9月29日向股東寄發之「2020年第一次股東特別大會通告」。

G. 投票

於最後實際可行日期，東航集團直接及間接持有本公司5,530,240,000股A股及2,626,240,000股H股，即佔本公司已發行股本合共約49.80%，故東航集團及其聯繫人(倘有)為本公司的關連人士。因此，東航集團及其聯繫人(即東航金控及東航國際)將於股東特別大會上，就批准(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易，以及建議年度上限II的普通決議案放棄投票。就本公司在作出一切合理查詢後所知，於最後實際可行日期：

- (i) 東航集團、東航金控或東航國際概無訂立或受制於投票信託或其他協議、安排或諒解(直接出售除外)；
- (ii) 東航集團、東航金控或東航國際概無受任何責任或權利所限，而因此將或可能將行使各自有關本公司股份投票權的控制權暫時或永久性轉讓予第三方(不論在一般或個別情況下)；及
- (iii) 東航集團、東航金控及東航國際各自於本公司的實益股權(如本通函所披露)與於其各自於本公司可控制或有權控制股東特別大會上投票權涉及的股份數目，預計不會存在任何差異。

H. 推薦建議

謹請閣下垂注載於本通函第37至38頁的獨立董事委員會函件，當中載有其向獨立股東提供的推薦建議；以及分別載於本通函第39至60頁及第61頁至82頁的獨立財務顧問I及獨立財務顧問II意見函件，當中載有其向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見。務請獨立股東於決定如何就批准(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易，以及建議年度上限II的決議案投票前詳閱上述函件。

董事會函件

經計及上文「進行交易的理由及裨益」各節所披露的因素，董事（包括獨立非執行董事）認為(i)航食和機供品保障持續關連交易及(ii)客機貨運業務獨家經營持續關連交易乃經各方公平磋商後協定訂立、按一般或更佳商業條款，及於本公司一般業務過程中訂立，屬公平合理並符合本公司及其股東的整體利益。

因此，董事會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈的批准(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易，以及建議年度上限II的普通決議案。

I. 附加資料

務請閣下亦留意本通函附錄所載的附加資料。

此 致

本公司列位股東 台照

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
公司秘書
汪健



中國東方航空股份有限公司

CHINA EASTERN AIRLINES CORPORATION LIMITED

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

敬啟者：

(1) 航食和機供品保障協議持續關連交易 及 (2) 調整客機腹艙承包經營方案及相關年度上限持續關連交易

茲提述日期為2020年10月30日致各股東的通函(「通函」)，本函件構成通函的一部分。除非文義另有註明，否則在通函中所界定詞彙在本函件中應具有相同涵義。

吾等已獲委任為獨立董事委員會成員，以就(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；(創富融資已就此方面獲委任為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問)；及(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II；(八方金融已就此方面獲委任為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問)向獨立股東提供意見。

謹請 閣下垂注：

- (a) 載於本通函第5至36頁的董事會函件，當中載有有關航食和機供品保障持續關連交易的資料及客機貨運業務獨家經營持續關連交易；
- (b) 載於本通函第39至82頁由獨立財務顧問I及獨立財務顧問II各自發出的函件，當中載有彼等致獨立董事委員會及獨立股東的意見；及
- (c) 本通函附錄所載的附加資料。

經計及航食和機供品保障協議的條款、其項下擬進行的交易以及建議年度上限I、獨立財務顧問I的意見及推薦建議，並經計及獨立財務顧問I所考慮的主要因素及理由，吾等認為

獨立董事委員會函件

航食和機供品保障持續關連交易乃經各方公平磋商後、按一般或更佳商業條款及於本公司日常業務過程中訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

此外，經計及《獨家經營協議》的條款、客機貨運業務獨家經營持續關連交易、建議年度上限II、獨立財務顧問II的意見及推薦建議，並經計及獨立財務顧問II所考慮的主要因素及理由，吾等亦認為《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易乃經各方公平磋商後、按一般或更佳商業條款及於本公司日常業務過程中訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈以批准(i)航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I；(ii)《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II的普通決議案。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會

林萬里

邵瑞慶

蔡洪平

董學博

謹啟

2020年10月30日

獨立財務顧問I函件

以下為獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問I創富融資就航食和機供品保障持續關連交易發出之函件全文，以供載入本通函。



香港中環
干諾道中19-20號
馮氏大廈18樓

敬啟者：

航食和機供品保障協議 持續關連交易

緒言

茲提述吾等獲 貴公司委任為獨立財務顧問I，以就航食和機供品保障協議及建議年度上限I向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，詳情載於 貴公司日期為2020年10月30日之通函（「通函」）所載董事會函件（「董事會函件」），本函件構成通函其中一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具相同涵義。

航食和機供品保障協議

茲提述 貴公司於2020年8月28日的公告，內容有關航食和機供品保障協議。 貴公司與東航食品公司訂立航食和機供品保障協議，以更新現有航空配餐服務及相關服務協議，據此，(i) 貴公司將 貴公司航班運輸所需所有航空食品和機供品供應保障及相關服務（包括此前 貴公司直接從第三方採購的部分）全部交由東航食品實體進行統一採購和生產運行配備及保障；及(ii)在按照現有航空配餐服務及相關服務協議由 貴公司向東航食品實體提供物業租賃服務（包括「以建代租」模式）的基礎上，由東航食品實體向 貴公司提供「以建代租」模式的物業租賃服務。

於最後實際可行日期，東航集團為 貴公司控股股東，持有東航食品公司55%的股權。因此，東航食品公司作為東航集團的附屬公司，為 貴公司的關連人士。因此，根據香港上市規則第14A章，航食和機供品保障協議及其項下擬進行之交易構成 貴公司的持續關連交易。

獨立財務顧問I函件

就航食和機供品保障協議項下支出項目的交易(包括航空食品相關服務和航空機供品供應保障相關服務,以及 貴公司作為承租人的物業租賃服務)而言,由於香港上市規則所載的最高適用百分比率按年度基準計算高於5%(在合併計算基礎上),該等交易須遵守香港上市規則第14A章下的申報、公告、年度審閱及獨立股東批准的規定。

就航食和機供品保障協議項下收入項目的交易(包括 貴公司作為出租人的物業租賃服務)而言,由於香港上市規則所載的最高適用百分比率按年度基準計算高於0.1%但低於5%,該等交易僅須遵守香港上市規則第14A章下的申報、公告及年度審閱規定,並獲豁免遵守獨立股東批准規定。

若干董事(即劉紹勇先生、李養民先生、唐兵先生及袁駿先生)是東航集團的高級管理層成員,而東航集團可能被視為於航食和機供品保障持續關連交易中擁有重大權益。因此,彼等已在就該交易而召開的董事會會議上放棄投票。除上文所披露者外,概無董事於航食和機供品保障持續關連交易中擁有重大權益。

東航集團及其聯繫人(即東航金控及東航國際)將於股東特別大會上,就航食和機供品保障持續關連交易及建議年度上限I的普通決議案放棄投票。

獨立董事委員會

由全體獨立非執行董事林萬里先生、邵瑞慶先生、蔡洪平先生及董學博先生組成之獨立董事委員會已由 貴公司建立,以就:(i)訂立航食和機供品保障協議是否按一般商業條款進行、符合 貴公司及股東的整體利益及於 貴集團一般及日常業務過程中訂立;(ii)條款(包括建議年度上限I)對獨立股東而言是否屬公平合理;及(iii)其於股東特別大會上就相關決議案如何投票表決向獨立股東提供意見。吾等就此獲委任為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問I已經獨立董事委員會批准。

吾等之獨立性

於最後實際可行日期,吾等與 貴集團、東航集團、東航食品公司或其他可能合理被視為與吾等之獨立性有關之其他人士概無任何關係或於當中擁有權益。於緊接本函件前兩年內,吾等並無擔任 貴公司的獨立財務顧問。除就本次委任而應付吾等之一般獨立財務顧問費用外,概不存在任何吾等曾經或將會向 貴集團、東航集團、東航食品公司或任何其他被合理視為與吾等之獨立性有關之人士收取任何費用或利益之安排。因此,吾等認為,根據香港上市規則第13.84條,吾等為獨立人士。

獨立財務顧問 I 函件

吾等之意見及推薦建議的基準

於達致吾等致獨立董事委員會及獨立股東之意見及推薦建議時，吾等已審閱(其中包括)：

- (i) 航食和機供品保障協議；
- (ii) 現有航空配餐服務及相關服務協議；
- (iii) 貴公司截至2019年12月31日止財政年度(「財年」)的年度報告(「2019年年報」)；
- (iv) 貴公司截至2020年6月30日止六個月(「半年」)的中期報告；及
- (v) 通函所載的其他資料。

吾等依賴通函所載或提述之陳述、資料、意見及聲明，以及 貴公司、董事及 貴集團管理層(統稱「管理層」)向吾等提供之資料及聲明之真實性、準確性及完整性。吾等已假設通函所載或提述以及管理層向吾等提供之所有資料及聲明(彼等須就此負全責)於提供或作出時在各方面均屬真實、準確及完整且並無誤導或欺詐成分，且直至最後實際可行日期仍屬真實、準確及完整且並無誤導或欺詐成分。向吾等提供及作出之資料及聲明於最後實際可行日期後及直至股東特別大會日期(包括該日)如有任何重大變動，股東將盡早獲通知。吾等亦假設管理層於通函內所作有關信念、意見、預期及意向之所有陳述乃經適當查詢及審慎考慮後合理作出，且通函並無遺漏任何其他事實，足以致使通函所載任何有關陳述產生誤導。吾等並無理由懷疑任何相關資料遭隱瞞，或質疑通函所載資料及事實是否真實、準確及完整，或吾等所獲提供之管理層表達之意見是否合理。

吾等認為，吾等已獲提供充分資料以達致知情意見，並為吾等之意見提供合理依據。然而，吾等並未對管理層所提供之資料進行任何獨立核證，亦未對 貴集團之業務、財務狀況及事務或其未來前景進行任何獨立調查。

董事願就所披露資料之準確性共同及個別承擔全部責任，並於作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，本函件中概無遺漏其他事實，致使當中所載之任何陳述產生誤導。

本函件僅向獨立董事委員會及獨立股東發出，以供彼等考慮航食和機供品保障協議的條款及建議年度上限I，除載入通函外，未經吾等事先書面同意，不得轉載或引述本函件之全部或部分內容，亦不得將本函件作任何其他用途。

所考慮的主要因素及理由

於達致吾等有關航食和機供品保障協議條款及建議年度上限I的意見時，吾等已考慮以下的主要因素及理由：

1. 貴集團的資料

貴集團主要經營民航業務，包括客運、貨運、郵運、旅遊服務及其他延伸的航空業務。

2. 東航集團及東航食品公司的資料

東航集團為全資中國國有企業，主要從事經營東航集團及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產及股權。

東航食品公司乃控股公司，其子公司主要為航空公司提供配餐及相關服務，並於雲南、陝西、山東、江蘇、湖北、浙江、江西、安徽、甘肅、河北、上海、成都及北京多個機場設立營運中心。東航集團和 貴公司分別持有東航食品公司55%和45%的股權。

根據國務院國有資產監督管理委員會於2020年3月31日發表的文章，東航食品公司屢獲國際表彰且其飛機餐食位列2018年全球最具影響力十大飛機餐食榜首。東航食品公司於中國及上海的航空配餐領域的市場份額分別為約18%及85%，均位居第一。此外，文章贊揚東航食品公司於航空配餐方面保持高標準，制定了詳述統一服務標準程序的全面手冊，涵蓋了品牌標識和定位、產品規範、工作標準及程序、危機控制及產品開發。文章進一步指出，東航食品公司憑藉著其專業的管理風格及提供無可挑剔的專屬服務於航空配餐市場贏得良好聲譽。

3. 航食和機供品保障協議的主要條款

2020年8月28日， 貴公司與東航食品公司訂立航食和機供品保障協議，以更新現有航空配餐服務及相關服務協議。

有關現有航空配餐服務及相關服務協議的背景及歷史，請參閱 貴公司日期為2019年8月30日的公告第19至23頁「航空配餐服務更新協議」各段以及 貴公司日期為2019年9月30日的通函。

吾等注意到下列航食和機供品保障協議與現有航空配餐服務及相關服務協議的主要變化：

- (i) 根據現有航空配餐服務及相關服務協議，東航食品實體將向 貴集團提供航空運輸及地面服務所需的食品、飲料、相關餐具、食品和飲料的儲存回收及其他相關

獨立財務顧問 I 函件

服務。貴公司根據航食和機供品保障協議將 貴公司航班運輸所需所有航空食品 and 機供品供應保障及相關服務(包括此前 貴公司直接從第三方採購的部分)全部交由東航食品實體進行統一採購和生產運行配備及保障；及

- (ii) 根據現有航空配餐服務及相關服務協議， 貴公司為東航食品實體提供物業租賃服務，主要採用以建代租方式(「**貴公司為出租人的以建代租安排**」)，即東航食品實體(作為承租人)租賃 貴公司(作為出租人)權屬的土地、房屋，以及在租賃的 貴公司土地上出資建設房屋建築物、構築物等，包括與武漢東航空港食品有限公司的建設項目。

根據航食和機供品保障協議，東航食品實體將為 貴公司提供物業租賃服務，主要採用以建代租的方式(「**貴公司為承租人的以建代租安排**」)，即 貴公司(作為承租人)租賃東航食品實體(作為出租人)權屬的土地、房屋，以及在租賃的東航食品實體土地上出資建設房屋建築物、構築物等，即與成都東方航空食品有限公司於成都天府國際機場的建設項目(「**成都項目**」)。

期限

航食和機供品保障協議將自2021年1月1日起至2023年12月31日止三年內有效。於2021年1月1日，現有航空配餐服務及相關服務協議將予以終止。

就航食和機供品保障協議項下的物業租賃服務而言， 貴公司與東航食品公司將訂立具體書面租賃協議(「**租賃協議**」)。以建代租安排項下的物業租賃服務(包括 貴公司為承租人的以建代租安排和 貴公司為出租人的以建代租安排)的租賃協議期限將為三十年。

定價原則

(a) 就航空食品、機供品供應保障及相關服務(「**航食和機供品服務**」)而言

定價和／或收費標準，須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。「市場價」，是指由經營者自主制定，通過市場競爭形成的價格。市場價按以下順序並考慮原材料成本及人工成本(如有)後確定：

- (1) 在該類航食和機供品服務提供地或其附近地區，獨立第三方在一般及正常業務過程中當時收取的價格；或

- (2) 在中國境內在正常業務過程中獨立第三方就該類航食和機供品服務當時收取的價格。

東航食品公司向 貴公司提供航食和機供品服務定價和／或收費標準，不應高於東航食品公司當時在一般及正常業務過程中向獨立第三方供應同類航食和機供品服務的定價和收費標準。

(b) 就物業租賃服務而言

定價和／或收費標準，須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。就以建代租安排， 貴公司應支付予東航食品實體或應向東航食品實體收取的每年租金及費用須根據在可比情況下獲獨立第三方授予的當前市場價格釐定。每年租金及費用須經考慮服務品質及物業所在地區後，按公平原則磋商釐定，並且對於 貴集團而言，不遜於在可比情況下 貴集團給予獨立第三方或獨立第三方給予 貴集團的條款。

4. 航食和機供品保障持續關連交易的理由及裨益

如董事會函件所載，進行航食和機供品保障持續關連交易有三個理由及裨益，載列如下：

- (i) 釐清管理責任、優化保障流程以及提高運行效率；
- (ii) 實施集中採購運營、強化質量監督管理以及提高旅客滿意度；及
- (iii) 發揮專業優勢、精細成本管控以及提升旅客體驗。

貴公司認為，通過進行航食和機供品保障持續關連交易，其將明確在未來航空餐食和機供品業務中，東航食品公司和 貴公司客戶委員會位在航空餐食和機供品管理中的主體責任。再者，有關安排有利於 貴公司對航空食品和機供品的來源、質量進行統一監管，確保符合 貴公司對航空食品和機供品的技術標準和質量要求，不斷優化客戶體驗。其亦將有助於 貴公司對市場變化及旅客需求做出快速的響應，更加高效敏捷地滿足客戶需求和引導客戶需求，提高旅客滿意度。最後，由東航食品公司負責航空餐食統一採購，並統一物權歸屬，能夠充分發揮其專業優勢，使 貴公司獲益。

獨立財務顧問 I 函件

貴公司已於航食和機供品保障協議中加入 貴公司為承租人的以建代租安排及 貴公司為出租人的以建代租安排，原因為在成都天府國際機場附近地區設立基地保障航班運行對 貴公司(作為承租人)十分重要，而東航食品實體自 貴公司(作為出租人)租賃的土地及樓宇乃用於在中國武漢提供航食和機供品，這與航食保障業務密切相關，同時有利於訂約方與其各自附屬公司對交易的管控。

吾等的評述

如2019年年報所述， 貴集團的使命是堅持以改善客戶體驗為中心，以航班正常率為牽引，統一調配和管理運行資源，提升航班運行品質。吾等注意到 貴集團通過精益管理，持續降低單位運營成本，提高運行效率。 貴集團亦持續加強機制和機構改革，以滿足客戶需求和創造更好經營效益。 貴集團推行營銷服務和運行服務一體化改革，提高業務整合和資源配置能力。

誠如與管理層的討論，為實現上述使命及目標，東航食品公司獲指定為航食和機供品的集中採購中心，並對倉儲、調撥、配備、回收及清潔等全流程進行全面運行管控，釐清航食和機供品管理中東航食品公司作為供應方及 貴公司作為採購方的主體責任。此外，這簡化了 貴公司客戶委員會轄下各業務單元與東航食品公司之間的工作關係，管控模式現由「多對多」優化為「一對一」，提高 貴集團航食和機供品管理和運行效率。該特別安排亦涵蓋 貴公司過往自第三方直接採購的航食和機供品服務，而現時東航食品公司將承擔 貴公司的角色，成為與第三方供應商的聯絡方。這將使 貴集團更好地利用其資源及將精力集中在客戶體驗和服務品質提升。該運行效率將進而轉化為航班運行質量的提升。

吾等與管理層一致認為，東航食品公司將能透過集中採購降低採購成本，實現規模效益。這也有利於 貴公司對機供品，尤其是高價值周轉類機供品的追蹤溯源和庫存管理等方面進行科學和精細化管理，減少損耗和浪費，產生「雙贏」局面。

獨立財務顧問 I 函件

貴公司亦承認，東航食品公司長期從事航空食品及相關業務，是目前國內規模最大的航空配餐企業之一。東航食品公司屢獲國際獎項，享譽世界，並為航空配餐行業的市場領導者之一，因擁有航空食品的生產工藝、成本構成和行業動態等專業資訊而成為貴公司在提供航食和機供品服務方面的理想合作夥伴。此外，東航食品公司向貴集團提供航食和機供品服務達15年以上，非常了解貴集團的文化和運行。熟悉貴集團的地面及航空運行將有助於東航食品公司提供快捷和優質的配餐服務以及機供品及相關服務，應付貴集團相關成員公司不時指明的要求（不論屬正常或特別），以滿足日常航空和地面運行需求及迎合不同航班的需求。再者，東航食品公司的各個運行中心配有提供配餐及相關服務的先進設備和所需的基礎設施，並相信能提供可靠及高效的服務。此外，提供由東航食品公司一貫供應的優質航空食品，將進一步改善客戶體驗，實現全面客戶滿意度。

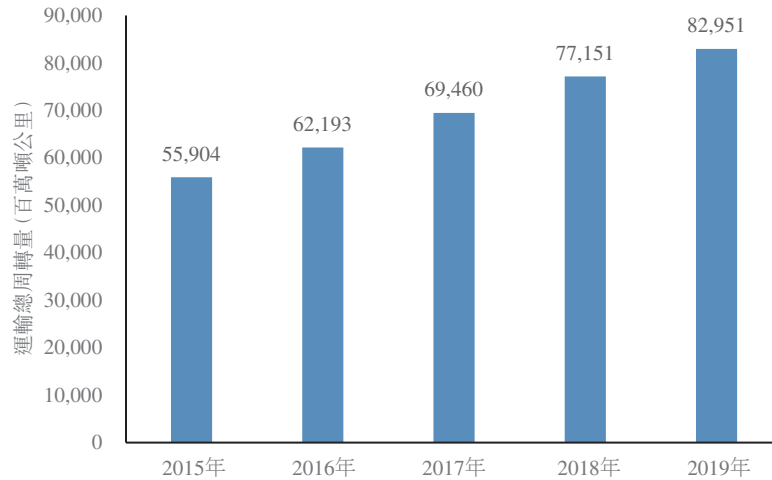
就航食和機供品保障協議加入貴公司為承租人的以建代租安排及貴公司為出租人的以建代租安排而言，吾等注意到，在成都天府國際機場附近地區設立基地保障航班生產運行對貴公司極為重要，可確保運行保障的效率，避免因航班保障而出現的航班延誤，故妥當協調至關重要。由於符合貴公司設立基地位置條件的生產建設用地僅剩餘東航食品實體所有的該片土地中的某一區域，故預期貴公司將建設可特別滿足要求的目標建設的建築物和構築物並以完全由貴公司承擔的建設成本抵銷貴公司（作為承租人）應付予東航食品實體（作為出租人）的租金屬合理，原因為該等建築物和構築物的所有權歸東航食品實體所有。貴公司作為出租人及東航食品實體作為承租人的類似安排將在武漢進行，其中，東航食品實體將以完全由東航食品實體承擔的建設成本抵銷應付予貴公司的租金。該等建築物和構築物的所有權歸貴公司所有。

鑒於上文討論的多項因素，吾等與董事一致認為，訂立航食和機供品保障協議符合貴公司及股東的整體利益。

5. 航空業的展望

貴集團2018財年及2019財年的總收入中，超過60%來自中國國內航班。下列為引述自中國國務院下屬航空機構中國民用航空局（「中國民航局」）的中國國內航班運輸總周轉量。

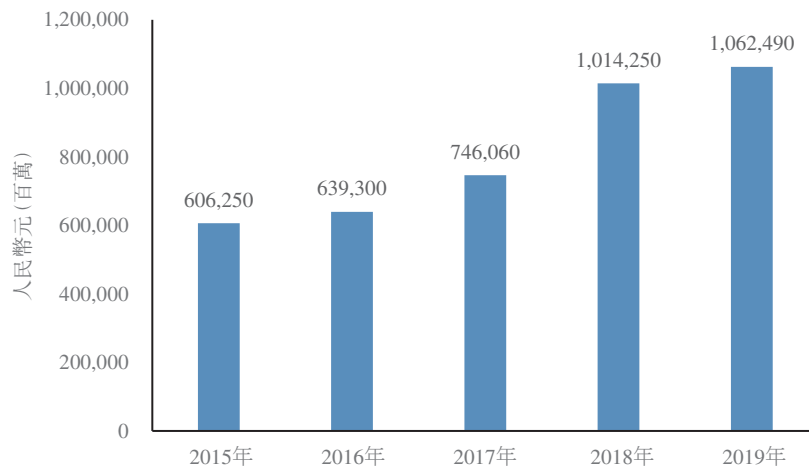
圖1：中國國內航班運輸總周轉量



資料來源：中國民航局

如上圖所示，每年中國國內航班運輸總周轉量由2015年的約55,904百萬噸公里增加至2019年的約82,951百萬噸公里，複合年增長率（「複合年增長率」）為約10.37%。

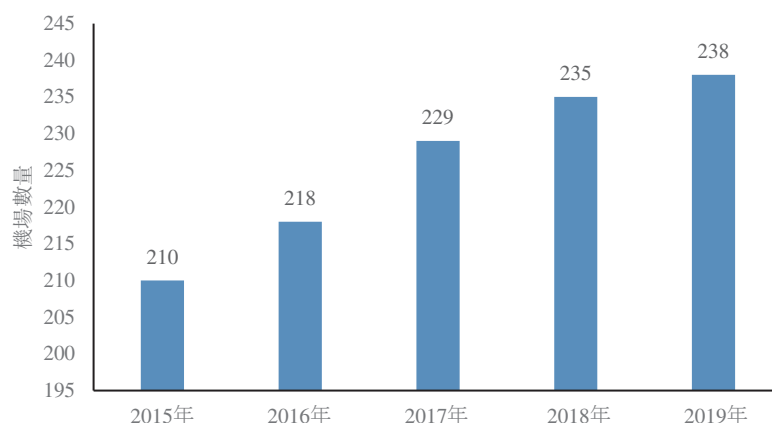
圖2：中國航空業總收入



資料來源：中國民航局

如上圖所示，中國航空業總收入由2015年的約人民幣606,250百萬元增加至2019年的約人民幣1,062,490百萬元，複合年增長率為約15.06%。

圖3：中國機場總數



資料來源：中國民航局

如上表所示，中國機場總數由2015年的210個機場增加至2019年的238個機場，複合年增長率約3.18%。此外，根據中國民航局於2019年11月發佈的新聞稿，由於中國民航局的目標是到2035年全國建成450個民航機場，故2020年至2035年預期將啟用更多機場，這可能推動航空運輸服務進入內陸地區及促進主要機場的國內及過境交通增長。

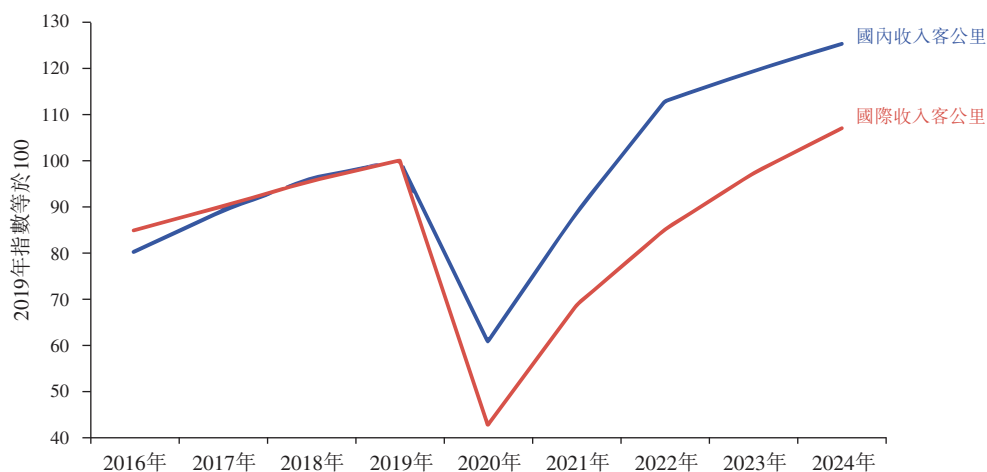
2020年初，新型冠狀病毒肺炎疫情(新冠疫情)爆發加大了全球經濟下行壓力，全球航空業面臨嚴峻的挑戰。多國出台旅行限制措施，旅客出行的需求和意願大幅降低，全球航空公司航班運力大幅削減，一些航空公司面臨生存危機。世界各地新冠疫情的持續時間仍存在較大不確定性，這或將放大和延長對出行需求恢復的影響。

根據中國民航局，航空公司財政救助新政策已經生效，包括民航發展基金徵費、飛機停機費全額減免、機場降落及導航費降低10%、國內航班燃油附加費上調8%及國際航班財政補貼。隨著該等措施的實施，預期受新冠疫情持續爆發影響的航空公司的運營成本壓力將有所緩解。

儘管中國政府採取包括旅遊限制及隔離等一系列對運輸業造成不利影響的措施控制新冠疫情，但其不利影響正逐漸減弱。據中國民航局於2020年7月24日發佈的一篇新聞報道，自新冠疫情爆發以來，民航航班數量創下新高。實際航班數量為13,059班，恢復至新冠疫情爆發前的航班數量的80%左右。載客量亦達127萬人次，恢復至去年記錄水平的近70%。

貴集團的總收入中，超過30%來自中國以外的國家或城市。以下載列引用自國際航空運輸協會(「國際航空運輸協會」)(世界航空公司的貿易協會，支持許多領域的航空活動並幫助制定有關重要航空事宜的行業政策)刊發的一篇題為「新冠疫情：未來五年航空旅遊前景」的報道的全球航空客運量趨勢。

圖4：全球國內及國際收入客公里，2019年指數 = 100



資料來源：國際航空運輸協會／2020年4月 *Tourism Economics*、*Air Passenger Forecasts*

國內及國際收入客公里(「收入客公里」)按機上付費乘客數量乘以行駛距離計算，為客運量的指標。如上圖所示，全球航空客運量於2016年至2019年呈不斷上升趨勢，隨後自2020年新冠疫情爆發以來急劇下跌。隨著疫情逐步緩解，預期全球經濟將復甦，從而將帶動航空旅遊需求恢復增長。國內及國際收入客公里預測將回升且於2020年至2024年穩定增長。於2024年，預期國內及國際收入客公里將分別高於2019年的水平。全球航空客運量的上升趨勢表明全球航空業的良好市場前景。

新冠疫情爆發在短期內給全球民航業帶來困難。然而，如國際航空運輸協會於其於2020年3月27日發表的一篇題為「中國國內航空業呈現上升趨勢」的文章中指出，於2018年至2038年的20年間，預測中國航空發展每年將按5.3%增長，遠高於全球平均增長率3.8%，故預期該行業將長期增長。此外，根據最新一期的《國際航空運輸協會20年航空客運預測報告》，隨著亞太將於2015年至2035年成為推動航空需求的最大動力，超半數的新增旅客將來自該地區，中國將於2024年前後取代美國成為全球最大的航空市場(根據飛抵、飛離該國及其國內客運量界定)。

根據《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年計劃》、「一帶一路」倡議、京津冀一體化及長江經濟帶將促進區域間主要交通路線的發展。此外，中國國務院新聞辦公室的通告指出，粵港澳大灣區建設及長三角區域協調發展將加快中國實現2020年經濟社會發展目標的步伐。預期該等措施將有利於航空業的發展。

鑒於各種正面數據及上述考慮，儘管航空業暫時受到新冠疫情的影響，但從長遠來看，中國航空業的前景仍屬樂觀及振奮人心。

6. 吾等對航食和機供品保障協議的主要條款的分析

6.1 定價基準及付款條款

(a) 航食和機供品服務

定價須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。

雙方將指定部門或人員主要負責核查獨立第三方提供同類型航食和機供品服務的定價及條款(一般而言，是通過電郵、傳真或電話諮詢至少兩名獨立第三方提供航食和機供品服務的定價及條款)。

吾等的評估

航食和機供品保障協議採納的上述定價基準與現有航空配餐服務及相關服務協議所採納者相同。就航空食品相關服務(定義見下文)而言，吾等已隨機選定及審閱 貴公司訂立的合共11份樣本合同，包括與(i)東航食品實體根據現有航空配餐服務及相關服務協議訂立樣本合同(「**關連航空配餐服務樣本**」)；及(ii)與獨立第三方訂立的具有相同合同性質的樣本合同(「**獨立航空配餐服務樣本**」)。吾等於11份合同中選取可資比較的項目並注意到關連航空配餐服務樣本所述的該等可資比較項目的定價和／或收費標準低於獨立第三方所提供者。吾等已進一步隨機選定及審閱東航食品公司與其獨立第三方客戶訂立的合共4份樣本合同並注意到關連航空配餐服務樣本的可資比較項目的定價和／或收費標準低於東航食品實體向其獨立第三方客戶所提供者。

如董事會函件所述， 貴公司應對東航食品公司於年內已提供的航食和機供品服務完成情況進行評估。根據評估結果，雙方應在每年的12月31日之前，對下一會計年度的結算方式和考核方案簽署具體業務協議。如果雙方未能在上述期限內簽署具體業務協議，則當年的結算方式適用於下一會計年度。

航食和機供品服務的款項根據雙方具體業務合同的約定方式結算，包括但不限於結算周期、結算模式等事項， 貴公司審核後進行相應結算。具體而言，航空食品、機供品供應保障及相關服務的服務費將根據 貴公司的實際使用情況及每種食品及服務的單價按月押後支付。 貴公司將於收到及確認東航食品實體發出的付款通知及增值稅專用發票後九十(90)日內，通過銀行轉賬向東航食品實體結算服務費。吾等注意到東航食品實體提供的付款條款

不遜於獨立第三方向 貴公司所提供者。再者，東航食品實體向 貴公司提供的付款條款亦不遜於其向其獨立第三方客戶所提供者。

綜上所述，吾等與管理層一致認為，有關航食和機供品保障持續關連交易的定價基準乃參照市場價釐定及有關航食和機供品保障持續關連交易的付款條款已基於航食和機供品服務的完成情況進行評估。因此，定價基準及付款條款按一般商務條款進行、屬公平合理，且按不遜於東航食品公司向獨立第三方提供的條款訂立。

(b) 物業租賃服務

航食和機供品保障協議項下的物業租賃服務（「物業租賃服務」）的定價，須參照市場價，由雙方公平磋商釐定。 貴公司須直接向東航食品實體支付租金，而 貴公司向東航食品實體支付租金須被視為已履行付款責任。 貴公司須按照雙方實際簽署的租賃協議及／或以建代租安排的相關服務協議協定的方式及時間支付租賃租金。就以建代租安排，吾等注意到 貴公司應支付予東航食品實體的每年租金須根據在可比情況下獲獨立第三方授予的當前市場價格釐訂而於釐訂租金金額時，亦將考慮服務品質及物業所在地區。此外，對於 貴集團而言，不遜於在可比情況下 貴集團給予獨立第三方或獨立第三方給予 貴集團的條款。

吾等的評估

經與管理層討論，吾等了解 貴集團正考慮於成都項目中實行以建代租安排（ 貴公司作為承租人）。經考慮：(i) 貴集團將於與東航食品實體訂立各單獨租賃協議前就獨立第三方就類似地點提供的租賃政策及當前市場價格進行研究；及(ii) 貴集團有權與東航食品實體進行公平磋商，以確保 貴集團應付的租金不遜於在可比情況下市場上的獨立第三方給予 貴集團的租金，吾等認為措施及政策的有限實施將有助於確保根據定價政策對物業租賃服務進行公平定價。

獨立財務顧問 I 函件

6.2 建議年度上限I

截至2021財年、2022財年及2023財年止三個年度，航食和機供品保障協議項下的各項服務的建議年度上限I載列如下：

| 交易項目 | 建議年度上限I | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2021財年 (人民幣千元) | 2022財年 (人民幣千元) | 2023財年 (人民幣千元) |
| 支出項目： | | | |
| 航空食品相關服務和 航空機供品 供應保障相關服務 (「航食和機供品上限」) | 4,310,000 | 4,840,000 | 5,430,000 |
| 物業租賃服務 貴公司作為承租人 (使用權資產) | 190,000 | 190,000 | 190,000 |

建議年度上限I的釐定基準

(a) 航食和機供品服務

董事主要基於以下因素釐定航食及機供品保障協議的相關建議年度上限I：

- (i) 根據航食和機供品保障協議，貴公司航班運輸所需所有航空食品和機供品供應保障及相關服務全部交由東航食品實體進行統一採購和生產運行配備及保障(包括此前貴公司直接從第三方採購的部分)，導致東航食品實體提供的航食和機供品服務範圍擴大；
- (ii) 貴公司機隊規模、航班量與旅客量逐年遞增，擬投入運營的地面貴賓候機室數量逐年遞增，導致配餐及機供品服務需求量相應增加(排除新型冠狀病毒疫情影響因素)；及
- (iii) 貴公司持續優化空中及地面配餐和機供品服務標準，提高所提供餐飲和機供品質量，以及物價水平上漲，導致餐飲和機供品成本相應增加。

(b) 貴公司作為承租人的物業租賃服務

截至2021財年、2022財年及2023財年止三個年度，航食和機供品保障協議項下 貴公司作為承租人的物業租賃服務的建議年度上限I（「**使用權上限**」）主要基於未來三年 貴公司擬承租東航食品實體土地、房屋的需求，以及成都以建代租安排項下項目（即成都項目）的建設情況釐定。

根據《香港財務報告準則第16號—租賃》（「**《香港財務報告準則第16號租賃》**」）的相關規定， 貴公司作為承租人的物業租賃服務將確認為使用權資產。

6.3 吾等對建議年度上限I的評估

(A) 航食和機供品服務

(i) 歷史交易金額回顧

航食和機供品服務包括兩個部分：(i)提供航空食品及相關服務（「**航空食品相關服務**」）；及(ii)機供品保障服務（「**機供品服務**」）。

吾等已回顧於2018財年、2019財年及2020半年（「**歷史回顧期**」）現有航空配餐服務及相關服務協議項下有關航空食品相關服務的歷史交易金額及相關年度上限，列示如下：

| 現有航空配餐服務及 相關服務協議項下的 交易金額 | 歷史回顧期 | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2018財年 (人民幣千元) | 2019財年 (人民幣千元) | 2020半年 (人民幣千元) |
| 航空食品相關服務 | 1,316,657 | 1,471,415 | 258,454 |
| 年度上限 | 1,650,000 | 1,900,000 | 2,000,000 |
| 利用率 | 79.8% | 77.4% | 12.9% |

如上表所述，於2018財年及2019財年， 貴集團就航食相關服務向東航食品實體支付有關服務費的年度上限已獲大幅利用，利用率超過75%，而2020年半年的利用率僅為13%。誠如與管理層所討論，吾等了解2020年半年的利用率低乃主要由於受新冠疫情的影響，全球航空業陷於停滯。如上文「5. 航空業的展望」一節所述，這看來只是暫時的困境，鑒於中國航空業前景可期，交易量可能恢復到正常水平。

獨立財務顧問 I 函件

由於2021財年、2022財年及2023財年的航食和機供品上限將涵蓋航空食品相關服務及機供品服務，且日後東航食品公司將承擔 貴公司的角色，自第三方採購航食和機供品服務，而 貴公司過往直接採購相關服務，吾等亦已審視歷史回顧期的航食和機供品服務的歷史交易總額，列示如下：

| 現有航空配餐服務及 相關服務協議項下的 交易金額 | 歷史回顧期 | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2018財年 (人民幣千元) | 2019財年 (人民幣千元) | 2020半年 (人民幣千元) |
| 航空食品相關服務 | | | |
| 與關連人士 | 1,316,657 | 1,471,415 | 258,454 |
| 與獨立第三方 | 1,330,120 | 1,391,840 | 270,510 |
| 合計 | 2,646,777 | 2,863,255 | 528,964 |
| 機供品服務 | | | |
| 與關連人士 | 59,868 | 56,441 | 16,917 |
| 與獨立第三方 | 548,406 | 547,573 | 91,932 |
| 合計 | 608,274 | 604,014 | 108,849 |
| 總計 | 3,255,051 | 3,467,269 | 637,813 |

(ii) 對建議年度上限I的評估

現有航空配餐服務及相關服務協議到航食和機供品保障協議的年度上限修訂如下：

| | 2020財年 (人民幣 千元) | 2021財年 (人民幣 千元) | 2022財年 (人民幣 千元) | 2023財年 (人民幣 千元) |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 現有航空配餐服務及 相關服務協議 | | | | |
| 年度上限 | 2,000,000 | 2,300,000 | 2,600,000 | 不適用 |
| 航食和機供品保障協議 | | | | |
| 年度上限 | 不適用 | 4,310,000 | 4,840,000 | 5,430,000 |
| — 航空食品相關服務 | 不適用 | 3,430,000 | 3,900,000 | 4,430,000 |
| — 機供品服務 | 不適用 | 880,000 | 940,000 | 1,000,000 |

獨立財務顧問 I 函件

航食和機供品保障協議中的航食和機供品服務的年度上限旨在涵蓋以下各項交易：

- (i) 關連人士提供的航空食品相關服務作為現有航空配餐服務及相關服務協議的拓展(「**關連航空配餐服務**」)；
- (ii) 航空食品相關服務過往原本由 貴公司直接自第三方採購，惟自2021財年起將由東航食品實體提供(「**非關連航空配餐服務**」)；及
- (iii) 機供品服務原本由東航進出口公司(貴公司的關連人士)根據日期為2019年8月30日的進出口服務協議(「**進出口服務協議**」)提供，且過往機供品服務原本由 貴公司直接自第三方採購，惟自2021財年起所有該等服務將由東航食品實體提供。根據上文所述，自2021年1月1日起，進出口服務協議將不再包括提供機供品。

就關連航空配餐服務而言，2018財年至2019財年的歷史增長率為約11.8%。吾等已審閱管理層所提供航食和機供品上限的內部計算及估計，其中管理層估計關連航空配餐服務的年度增長率為15%。

吾等注意到，估計關連航空配餐服務的年度增長率15%乃經參考：(i)新運行機場(包括但不限於2019年開始運行的北京大興國際機場及寧波櫟社國際機場2號航站樓、預計於2020年開始運行的青島膠東國際機場及成都天府國際機場)，以及西安咸陽國際機場3號航站樓及上海浦東國際機場衛星廳2號航站樓等新建航站樓促進需求增加；(ii)出港航班量逐年增加；及(iii)擬投入運行的地面貴賓候機室數目相應增加，特別是北京大興國際機場及成都天府國際機場的地面貴賓候機室增加，航食和機供品服務的需求相應增加。根據吾等與管理層的討論，東航食品實體將於上述新運行機場設立運行中心，以向 貴集團提供航空食品相關服務。吾等知悉， 貴集團於2017年至2019年的出港航班量的複合年增長率為約7.1%，而 貴集團擬於未來一至兩年運行10個地面貴賓候機室。

根據吾等對管理層就上述各新運行機場的增長率提供的概略計劃的審閱，吾等注意到，各機場的增長率乃根據下列標準估計：(i)運力預估；(ii)出港航班量；及(iii)歷史旅客增量，並根據各機場的獨特性、市場地位及航班時間表進行相應調整。吾等注意到，上述新運行機場的出港航班量的平均年增長率為約15.0%。此外，於2016財年至2019財年的過往三個財政年度，載運旅客人次一直按約7.51%至9.37%增加。經計及上述多項因素，吾等認為，按年增長率15%計算關連航空配餐服務的年度上限屬公平合理。

如上文所述，由於東航食品實體獲委聘集中採購航空食品相關服務，自2021財年起，先前由第三方直接向 貴集團提供的非關連航空配餐服務現將由東航食品實體直接向 貴集團提供。東航食品實體將就集中採購與第三方聯絡。於2018財年及2019財年，非關連航空配餐服務的歷史交易金額分別為約人民幣1,330百萬元及人民幣1,392百萬元，管理層已估計非關連航空配餐服務的年增長率為12%。由於非關連航空配餐服務於過去兩個財政年度的增長率為約4.7%，連同在上文「5. 航空業的展望」一節所載航空業前景可觀的情況下產生旅客增量，加上中國新建及將予建設的多項新機場，非關連航空配餐服務的年度上限的年增長率12%屬公平合理。

於2018財年及2019財年，提供機供品服務的歷史交易金額分別為約人民幣608百萬元及人民幣604百萬元。管理層估計機供品服務的年度上限按年增長率6.5%增長，2021財年的年度上限達約人民幣880百萬元。吾等了解，增長率6.5%乃根據以下各項釐定：(i)歷史旅客增量；(ii)航班量不斷增加；及(iii)通脹率。如2019年年報所述，載運旅客人次由2018財年約121.2百萬人次增加約7.5%至2019財年約130.3百萬人次。此外，於2019財年，機隊總規模亦增加約6.1%，截至2019年12月31日， 貴集團合共運營734架飛機。由於機供品服務直接與旅客量有關，旅客出行量不斷上升及機隊規模擴大意味著航班量增加，從而將推動機供品服務擴大。此外，如上文所述， 貴集團的出港航班量於2017年至2019年的複合年增長率達約7.1%。根據國際貨幣基金組織(「IMF」)公佈的數據，中國的通脹率於2019年達2.9%。吾等注意到，2016年至2018年的通脹率在1.6%至2.1%間波動，而據IMF預計，2020年及2021年的通脹率估計分別為3.0%及2.6%。因此，吾等認為，機供品服務年度上限的年增長率6.5%屬公平合理。

獨立財務顧問 I 函件

鑒於上述評估以及分別對航空食品相關服務及機供品服務的年度上限給予的個別考量，吾等認為航食和機供品上限的基準及估計交易金額屬公平合理。

(B) 貴公司作為承租人的物業租賃服務

如上文所述，東航食品實體將為 貴公司提供物業租賃服務，主要採用 貴公司為承租人的以建代租安排的方式，即 貴公司(作為承租人)租賃東航食品實體(作為出租人)權屬的土地、房屋，以及在租賃的東航食品實體土地上出資建設房屋建築物、構築物等。該等建築物和構築物的所有權歸東航食品實體。

以下載列截至2023年12月31日止三個年度 貴公司作為承租人的物業租賃服務的建議年度上限：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------|------------------|------------------|------------------|
| | 2021年 (人民幣千元) | 2022年 (人民幣千元) | 2023年 (人民幣千元) |
| 使用權上限 | 190,000 | 190,000 | 190,000 |

根據香港財務報告準則第16號租賃(其對於2019年1月1日或之後開始的年度期間的財務報表生效)， 貴集團作為承租人訂立的租賃協議將須於 貴集團綜合財務狀況表中確認根據航食和機供品保障協議應付東航食品實體的租金總額為使用權資產及租賃負債。鑒於 貴集團於2021財年、2022財年及2023財年採用香港財務報告準則第16號租賃，航食和機供品保障協議項下的租賃協議構成持續關連交易，並將於開始日期確認為使用權資產。該等持續關連交易的年度上限將根據 貴集團與東航食品實體於截至2023年12月31日止三個年度訂立的租賃協議相關使用權資產的估計最高金額釐定。

預期於航食和機供品保障協議日期所識別的使用權資產估計價值為約人民幣181.5百萬元。有關金額乃按以下各項之總額計算：(i) 貴公司於2021財年就成都項目應付的前期建設成本約人民幣112.5百萬元；(ii) 貴集團應就成都項目的土地投資成本約人民幣32.7百萬元向東航食品實體支付的不可撤銷租賃付款於合共30年期間(即2021財年至2050財年)的貼現價值；及(iii)上文第(i)項及第(ii)項總額適用的複合稅25%，包括財產稅、增值稅、城市維護建設稅及印花稅。由於東航食品實體與中國地方政府仍在對該事項進行磋商，故已對使用權資產的有關價值增加約5%(即約人民幣8.5百萬元)的緩衝，以應付將支付予中國政府的最終土地投資成本的任何意外增加。

獨立財務顧問 I 函件

為評估截至2023年12月31日止三個年度的使用權上限的公平性及合理性，吾等已接獲及審閱截至2022年12月31日止三個年度的使用權上限的計算（「租賃計算」）及關於成都天府國際機場建設項目的租賃協議草案（「成都協議」）。

如成都協議草案所述，成都項目的建設成本估計將為約人民幣112.5百萬元（「估計建設成本」）。吾等已審閱獨立總承包商與東航食品實體就部分建設工程訂立的合約，並注意到已確認合約價值佔估計建設成本約36%。吾等已獲得估計建設成本的明細，並注意到大部分建設成本由不同的建設項目構成，經參照(i)政府指導價格；及(ii)獨立服務公司就成都項目出具的報價而釐定。如估計建設成本明細所載，部分建設項目，包括(i)項目建設管理費；(ii)前期工作諮詢費；(iii)勘探設計費；(iv)招標代理服務費；(v)造價諮詢費；(vi)工程建設監理費；(vii)環境影響諮詢費；(viii)安全性評價費；及(ix)城市基礎設施配套費，乃經參照(i)中華人民共和國財政部；(ii)中華人民共和國國家計劃委員會；(iii)中華人民共和國國家計劃委員會和中華人民共和國建設部；(iv)中華人民共和國國家計劃委員會；(v)四川省物價局；(vi)中華人民共和國國家發展和改革委員會；(vii)中國國家安全生產監督管理總局；(viii)四川省職業安全健康協會；及(ix)四川省發展和改革委員會於彼等各自的網站上公開發佈的政府指導價格釐定。該等政府指導價格的更新頻率介乎3至15年。 貴公司已取得獨立服務公司就成都項目出具的30個報價。

就將與中國政府協定的土地投資成本有關的不可撤銷租賃付款的貼現價值而言，吾等已審閱 貴集團於計算使用權資產時採納的貼現率。該貼現價值已透過按4.1%的貼現率（等於 貴公司的增量借款利率（即中央國債登記結算有限責任公司在中國債券信息網發佈的十年期中債公司債券收益率(AAA)）對未來三十(30)年的估計租金開支總額進行貼現計算。吾等已與 貴公司委聘的國內核數師安永華明會計師事務所（特殊普通合伙）就將與中國政府協定的土地投資成本有關的不可撤銷租賃付款的貼現價值的計算進行討論並了解到計算符合香港財務報告準則第16號租賃的相關規定。此外，吾等注意到 貴公司已使用與貼現率相同的計量基準貼現 貴公司作為承租人應付的其他租金開支，如飛機租賃。

經考慮使用權上限的計算乃基於（其中包括）(a)估計建設成本；(b)將與中國政府協定的土地投資成本有關的不可撤銷租賃付款的貼現價值；(c)貼現率（即 貴公司的增量借款利率）；及(d)提供運作靈活性並應付最終土地投資成本可能出現的波動的緩衝，吾等認為，使用權上限屬公平合理。

7. 貴集團的內部監控程序

如董事會函件所述，為確保 貴公司符合香港上市規則項下航食和機供品保障協議的條款， 貴公司在其日常營運中採納一系列的內部監控政策。該等內部監控政策由 貴公司財務部及獨立非執行董事進行及監督。該等內部監控政策如下：

- (1) 貴公司財務部監察 貴公司日常關連交易，並按季度向 貴公司審計和風險管理委員會及獨立非執行董事（「獨立非執行董事」）匯報。 貴公司財務部監督航食和機供品保障協議的具體實施協議以確保協議：(i)根據審閱及評估程序及香港上市規則項下航食和機供品保障持續關連交易協議的條款；(ii)在 貴集團日常及一般業務過程中；(iii)按一般或更佳商業條款；(iv)不遜於獨立第三方向 貴公司提供的條款；及(v)根據香港上市規則項下航食和機供品保障持續關連交易協議而訂立，其條款公平合理且符合 貴公司及股東的整體利益。
- (2) 獨立非執行董事須審閱並將繼續審閱航食和機供品保障協議的具體實施協議，以確保協議乃按一般商務條款或更佳條款進行，其條款公平合理且符合 貴公司及股東的整體利益，並將於 貴公司年報中提供確認。
- (3) 根據香港上市規則第14A.56條， 貴公司將聘用外聘核數師出具信函，根據香港會計師公會發佈的香港鑒證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的航食和機供品保障持續關連交易的核數師函件」匯報 貴集團的航食和機供品保障持續關連交易。

作為吾等進行盡職調查工作的一部分，吾等已接獲及審閱審計和風險管理委員會截至2019年12月31日止兩個財政年度及截至2020年6月30日止六個月的季度會議記錄以及截至2018年12月31日及2019年12月31日止財政年度的年報所披露獨立非執行董事提供的確認。吾等注意到財務部、審計和風險管理委員會與獨立非執行董事已分別監察擬進行的關連交易。吾等亦已審閱 貴公司外聘核數師就航食和機供品保障持續關連交易有關的年度審閱目的出具的函件並注意到核數師已確認 貴公司實施的內部監控程序於所有重大方面有效。

獨立財務顧問 I 函件

鑒於(i)財務部、審計和風險管理委員會與獨立非執行董事已定期進行監察；(ii)根據香港上市規則第14A.56條，貴公司已聘用外聘核數師出具函件，匯報貴集團的航食和機供品保障持續關連交易；及(iii)獨立非執行董事將審閱將根據航食和機供品保障協議訂立的單獨協議，以確保協議乃按一般商務條款訂立，吾等認為貴公司有充足內部監控程序，以確保航食和機供品保障協議項下擬進行的航食和機供品保障持續關連交易將遵守其項下的條款，且將不會損害貴公司及股東的利益。

意見及推薦建議

鑒於上文所述並考慮到下列各項，尤其是：

- (i) 中國航空業的前景讓人審慎樂觀；
- (ii) 委聘東航食品公司統一採購、保障及維護航食和機供品服務的生產供應的益處，即優化貴集團運營，提高經營效率，讓貴集團專注於客戶管理；
- (iii) 航食和機供品保障協議的主要條款，尤其是定價政策及建議年度上限I的公平性及合理性；
- (iv) 貴集團就航食和機供品保障協議採取的內部監控程序；及
- (v) 過往，貴集團一直遵守內部監控程序，

吾等認為，訂立航食和機供品保障協議於貴集團一般及日常業務過程中進行並符合貴公司及股東的整體利益，航食和機供品保障協議的條款(包括建議年度上限I)按一般商業條款訂立及對獨立股東而言屬公平合理。因此，吾等建議獨立董事委員會推薦及吾等自身亦建議獨立股東就擬於股東特別大會上提呈的有關航食和機供品保障協議及建議年度上限I的普通決議案投贊成票。

此致

中國東方航空股份有限公司
獨立董事委員會及獨立股東 台照

為及代表
創富融資有限公司
董事總經理
高貴艷

2020年10月30日

高貴艷女士為創富融資之董事總經理，為根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌負責人員。高女士於亞洲企業融資方面擁有逾20年經驗，曾參與及完成多項財務顧問及獨立財務顧問交易。

獨立財務顧問II函件

以下為八方金融有限公司於2020年10月30日就《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件全文，乃遵照香港上市規則第14A章及供載入本通函內而編製。



八方金融有限公司
香港
中環干諾道中88號
南豐大廈8樓801-805室

敬啟者：

持續關連交易

緒言

茲提述吾等獲 貴公司委任為獨立財務顧問，以就《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，詳情載於 貴公司日期為2020年10月30日之通函（「**通函**」）所載董事會函件（「**董事會函件**」）。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具相同涵義。

茲提述 貴公司日期為2020年9月29日的公告（「**公告**」），當中 貴公司與中貨航協商一致，在不改變雙方業務主體、權利義務關係、業務流程等前提下，對客機貨運業務範圍、定價方式、結算方式等進行調整與優化，將原客機腹艙承包經營方案調整為客機貨運業務獨家經營方案，由中貨航採用獨家經營方式，獨立自主經營管理 貴公司客機貨運業務。

茲亦提述 貴公司日期為2018年3月13日的通函（「**2018年通函**」）及 貴公司日期為2018年3月1日的公告，內容有關原客機腹艙承包經營交易。

於最後實際可行日期，中貨航為東航物流的非全資子公司，即東航集團（控股股東）的非全資子公司。由於東航集團為控股股東，故東航集團各成員公司及其子公司（統稱為「**東方航空集團**」）（包括中貨航）均為 貴公司的關連人士。《獨家經營協議》項下擬進行的建議交易構成香港上市規則第14A章項下的持續關連交易。由於中貨航根據《獨家經營協議》應付運輸服務價款的建議年度上限II的最高適用百分比率超過5%，故《獨家經營協議》、客機貨運業務獨家經營持續關連交易以及建議年度上限II須遵守香港上市規則項下的申報、公告、年度審閱及獨立股東批准的規定。

獨立財務顧問II函件

於最後實際可行日期，吾等(八方金融有限公司)與 貴公司或東方航空集團或中貨航或其任何子公司或彼等各自的聯繫人的董事、行政總裁及主要股東或彼等任何一致行動人士並無關連，亦無直接或間接於 貴公司任何成員公司中持有任何股權或任何認購或提名人士認購 貴公司任何成員公司證券的權利(不論是否能依法強制執行)。因此，吾等被視為適合向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。於過去兩年， 貴公司與八方金融有限公司之間概無訂立其他委聘。

除就是項委任應付予吾等之一般顧問費用外，概無任何安排致使吾等將自 貴集團或 貴集團或東方航空集團(包括中貨航)的董事、行政總裁及主要股東或任何彼等各自的聯繫人收取任何費用或利益。因此，吾等認為根據香港上市規則的要求，吾等本身合資格擔任 貴公司的獨立財務顧問。

在達成吾等的意見時，吾等已依賴通函內所載資料及聲明的準確性，並假定通函內作出或提述之所有資料及聲明於其作出時乃真實且於通函日期仍屬真實。吾等亦依賴與 貴公司董事及管理層就《獨家經營協議》的條款(包括通函所載之資料及聲明)的討論。吾等認為，吾等已審閱足夠的資料以達致知情見解，並為吾等依賴通函所載資料之準確性提供合理依據，從而為吾等之意見提供合理基礎。吾等並無理由懷疑通函所載的資料或表達的意見遺漏或隱瞞任何重大事實，亦無理由懷疑 貴公司董事及管理層向吾等提供的資料及聲明的真實性、準確性及完整性。然而，吾等並無就 貴公司、東方航空集團(包括中貨航)及彼等各自的聯繫人的業務及事務進行獨立深入調查，吾等亦無就提供予吾等的資料進行任何獨立核證。

所考慮的主要因素及理由

於達致吾等就《獨家經營協議》的條款及建議年度上限II的意見及向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立財務意見時，吾等已考慮以下主要因素及理由：

1. 訂立《獨家經營協議》及建議年度上限II的背景及理由

貴集團、東航集團及中貨航的背景資料

貴集團主要從事民航客運及相關業務。

東航集團為全資中國國有企業，主要從事管理東航集團及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產及股權。

中貨航主要從事國際(地區)及國內航空貨郵運輸業務。

訂立原客機腹艙承包經營交易的背景

於2016年11月29日，貴公司將其於東航物流的100%股權轉讓予貴公司控股股東東航集團下屬全資子公司（「該出售」）。該出售於2017年2月8日完成，且東航物流不再為貴公司的子公司，並成為東航集團的子公司。於該出售完成後，中貨航成為貴公司的關連人士（定義見香港上市規則）。有關該出售的詳情載於貴公司日期為2016年12月19日的通函。

於該出售後，貴公司經營的客機腹艙業務與東航物流下屬控股子公司中貨航經營的全貨機業務構成同業競爭業務。

為解決上述同業競爭業務問題，同時使貴公司能夠專注於經營和發展航空客運業務，貴公司與中貨航已訂立原客機腹艙承包經營協議，貴公司將客機腹艙貨運業務長期承包予中貨航獨立自主經營管理。貴公司向中貨航收取承包費，並向中貨航支付運營費用。有關原客機腹艙承包經營協議的詳情載於2018年通函。

訂立客機貨運業務獨家經營持續關連交易的理由及裨益

由於2020年疫情傳播，中國航空業受到嚴重影響，業務因相關防控政策（包括隔離措施及運輸限制）而遭到中斷。貴集團的業務因旅客流量大幅減少及航空公司經營效益明顯下滑而面臨沉重壓力。誠如貴公司截至2020年6月30日止六個月的中期報告（「2020年中期報告」）所述，於2020年上半年，貴集團主營業務收入為人民幣25,159百萬元，同比下降57.26%。特別是，貴集團運輸收入（包括客運收入及貨運收入）為人民幣22,962百萬元，同比下降58.49%，而其他收入為人民幣2,197百萬元，同比下降37.87%。

誠如董事會函件所載，董事認為訂立《獨家經營協議》將就以下各項而言有利於貴公司：(i)於非常規情形下透過「客改貨」，藉包括客機腹艙貨物運輸，明確客機貨運業務的覆蓋範圍，並提升客機貨運運力；(ii)調整交易的定價方式並解決原客機腹艙承包經營交易採用的評估方法的限制以應對貴公司的航班計劃、運力投入及運價水平受到的影響，並就實際經營情況調整運輸服務價款；(iii)將結算方式由雙向交易調整為單向交易以提升結算計算的效率。經考慮以上裨益，董事認為訂立《獨家經營協議》符合貴公司及其股東之整體利益。

獨立財務顧問II函件

貴集團的財務表現

以下載列摘錄自 貴公司2018年財政年度及2019年財政年度的年報及 貴公司2020年上半年中期報告的 貴集團截至2017年(「**2017年財政年度**」)、2018年(「**2018年財政年度**」)及2019年12月31日止年度(「**2019年財政年度**」)以及截至2019年6月30日(「**2019年上半年**」)及2020年6月30日止六個月(「**2020年上半年**」)的收入摘要：

| | 截至12月31日止年度 | | | 截至6月30止六個月 | |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 2017年 (經審核) 人民幣百萬元 | 2018年 (經審核) 人民幣百萬元 (附註1) | 2019年 (經審核) 人民幣百萬元 | 2019年 (未經審核) 人民幣百萬元 | 2020年 (未經審核) 人民幣百萬元 |
| <u>合約收入</u> | | | | | |
| 運輸收入 | 95,187 | 107,936 | 114,242 | 55,323 | 22,962 |
| — 客運 | 91,564 | 104,309 | 110,416 | 53,581 | 20,347 |
| — 貨運及郵運 | 3,623 | 3,627 | 3,826 | 1,742 | 2,615 |
| 旅遊服務收入 | 2,165 | 2,173 | 878 | 897 | 9 |
| 地勤服務收入 | 1,323 | 1,005 | 1,180 | 518 | 448 |
| 貨運處理收入 | 69 | — | — | — | — |
| 其他(附註2) | 3,692 | 4,096 | 4,496 | 2,041 | 1,623 |
| 合約收入 | 102,436 | 115,210 | 120,796 | 58,779 | 25,042 |
| <u>其他來源的收入</u> | | | | | |
| 租賃收入 | 39 | 68 | 190 | 80 | 117 |
| 總收入 | 102,475 | 115,278 | 120,986 | 58,859 | 25,159 |

附註：

- 2018年財政年度之數字已於2019年年報中重新分類，相關數字摘錄自2019年年報，以供說明。
- 分類為「其他」的收入包括(i)佣金收入、(ii)退票收入及(iii)來自合約的其他收入。

如上文所載，吾等獲悉：

- 貴集團於2017年財政年度、2018年財政年度及2019年財政年度的總收入錄得輕微而穩定的同比增長。運輸收入(佔 貴集團於整個2017年財政年度、2018年財政年度及2019年財政年度的總收入分別約92.9%、93.6%及94.4%)由2017年財政年度約人民幣95,187百萬元增加至2018年財政年度約人民幣107,936百萬元及2019年財政年度約人民幣114,242百萬元，展示了穩定的增幅。

- (ii) 相較於2019年上半年，貴集團於2020年上半年的總收入減少(包括運輸收入由2019年上半年約人民幣55,323百萬元減少至2020年上半年約人民幣22,962百萬元)，減幅為約58.5%，主要由於客運收入下跌；
- (iii) 貴集團於2017年財政年度、2018年財政年度及2019年財政年度以及2020年上半年有關貨運及郵運的運輸收入分別佔貴集團各年度／期間總收入分別約3.5%、3.2%、3.2%及10.4%。

中國航空業概覽

根據國際航空運輸協會(「IATA」)發佈的數據，於2019年，全球航空客運量繼續增長，客運量達致約45億人次，同比增加約3.8%。客運運力投入(以可用座公里計算)及旅客周轉量(以客運人公里計算)分別增加約3.4%及4.2%。

另一方面，根據中國民用航空局(「民航局」)發佈的年度報告，於2019年，中國民航及旅遊業的總業務量為約1293億噸公里，較2018年同比增長約7.2%，其中國內航線及國際航線的運輸周轉量分別增加約7.5%及6.6%。總旅客運輸量為約7億，同比增長約7.9%，其中國內航線及國際航線的旅客運輸量分別增加約6.9%及16.6%。旅客量(以客運人公里計算)為約11,705億客運人公里，同比增長約9.3%，而國內航線及國際航線的旅客量分別增加約8.0%及12.8%。

儘管疫情爆發對全球的航空業造成影響，中國航空及旅遊業於2020年2月的急跌後呈現恢復性增長，並自此就運輸周轉量而言呈現復甦趨勢。參照民航局發佈的最新按月統計，中國的運輸周轉量(包括國內及國際航班)由101億噸公里下跌至最低於2020年2月的25.2億噸公里，並自此逐步恢復至2020年7月的68.8億噸公里。

經參照IATA於2020年6月發佈的行業情況說明(「IATA行業情況說明」)，預期客運收入於2021年由2020年最低約2,410億美元上升約61.4%，且預期全球民航營運的規模於2024年恢復至與2019年同一水平。

儘管疫情導致客運收入削弱，航空貨運業務於全球航空業經濟低迷時發揮作為另一收入來源的關鍵作用。如IATA行業情況說明所進一步估計，航空貨運業務將由2019年1,024億美元達致2020年接近歷史最高點之1,108億美元，而估計增長取決於全球貿易需求及自疫情恢復的情形等因素。因應邊境控制及相關旅遊限制的放寬，預期客機腹艙貨運業務及客機貨運業務將受惠於有關恢復。

貴公司與中貨航之間的不競爭

誠如2018年通函所概述，貴公司承諾由原客機腹艙承包經營協議生效日期直至獨家經營期限屆滿或原客機腹艙承包經營協議被終止之日，除因履行原客機腹艙承包經營協議所涉及的相關責任外，貴公司及其控制的企業將不得在中國境內外任何地方以任何方式從事同業競爭業務，包括但不限於不得獨資經營、直接或間接控股／控制從事同業競爭業務的企業、或存在相關法律法規規定構成同業競爭業務的其他情形。為避免疑義，貴公司及其控制的企業未成為從事同業競爭業務的企業的控股股東、實際控制人或單一最大股東的情形將不受此限（「不競爭承諾」）。

作為原客機腹艙承包經營交易協議的一部分，不競爭承諾經公平磋商並按一般商業條款達成，構成整體交易的一部分。原客機腹艙承包經營交易協議及不競爭承諾載於2018年通函內。作為客機貨運業務獨家經營持續關連交易的一部分，不競爭承諾乃經公平磋商及達成，且未進行調整。

中貨航的經驗

吾等已就其業務性質及貴公司與中貨航的業務關係瀏覽中貨航的網站。根據中貨航自其於1998年註冊成立起於貨運及郵運行業的經驗，連同自2018年起與貴公司的三年合作夥伴關係，吾等相信中貨航熟悉貴集團的客機貨運業務。因此，訂立《獨家經營協議》將有利於貴公司改善就貴公司客機貨運業務的使用效率。

經考慮以下各項：

- (i) 由中貨航獨家經營貴公司所有客機貨運業務將有利於貴公司，將貴公司的客機貨運業務可劃分子中貨航，令貴公司可繼續將相關資源重新分配及集中於航空客運業務的營運，並進一步建立貴公司於航空客運領域的品牌形象及表現；
- (ii) 訂立《獨家經營協議》可明確劃分客運業務及貨運業務，並消除貴公司與中貨航之間的同業競爭；
- (iii) 集中貴公司與中貨航的資源將可提升規模經濟；及

獨立財務顧問II函件

(iv) 自原承包經營交易協議開始，貴公司與中貨航已有三年合作夥伴關係。透過訂立《獨家經營協議》維持業務關係，可令中貨航成為長期業務合作夥伴，達致於未來更佳的合作及更多業務機遇，

吾等與貴公司管理層一致認為，訂立《獨家經營協議》將提升貴公司有關客機貨運業務的整體經營業績，並有利貴公司於集中相關資源於經營及發展其航空客運業務及享受《獨家經營協議》項下的承包經營腹艙業務所產生的規模經濟。

2. 《獨家經營協議》的主要條款

根據原《承包經營協議》，貴公司委託中貨航(作為承包方)經營及管理貴公司及其五大子公司(即上海航空有限公司、中國東方航空武漢有限責任公司、中國東方航空江蘇有限公司、東方航空雲南有限公司及中國聯合航空有限公司)的客機腹艙貨運業務，並向貴公司支付承包費；而貴公司將須向中貨航支付合理的腹艙業務運營費用。原《承包經營協議》的期限由2018年4月1日起至2032年12月31日止，為期14年九個月。訂立該協議旨在更徹底地進一步消除貴公司與中貨航之間的競爭，並使貴公司專注於航空客運業務。

根據《獨家經營協議》，貴公司按中貨航就客機貨運業務的實際經營收入(經扣減若干業務費率後)自中貨航收取運輸服務價款。於常規情形下，運輸服務價款基於客機腹艙實際運營收入，並考慮實際運營成本、激勵和約束機制而釐定。在非常規情形下，運輸服務價款基於客機貨運實際運營收入，並考慮實際運營成本和合理的利潤率而釐定。在不同情形下，定價公式中的業務費率以客機貨運業務運營費用率為準，並分別考慮相同行業中的貨運業務收入平均增長率及相同行業中的平均利潤水平。

《獨家經營協議》的期限

與中貨航訂立的《獨家經營協議》的期限自2020年1月1日起至2032年12月31日止，為期13年(「該期限」)。根據香港上市規則第14A.52條，任何持續關連交易的期限不得超過三年，惟交易性質需要較長期限的特別情況則除外。就此而言，貴公司已委聘吾等作為獨立財務顧問，以就《獨家經營協議》超過三年的期限提供意見，並確認該期限屬此類別協議的正常商業慣例。

獨立財務顧問 II 函件

於達致吾等的意見時，吾等已考慮以下因素：

- (i) 東航物流曾向 貴公司表示，其將不排除其股份於中國證券交易所申請上市的可能性。在該情況下，預期不競爭承諾對東航物流遵守中國證券監督管理委員會（「**中國證監會**」）發佈就首次公開發售及股份上市的適用指引而言屬必要。因此，《獨家經營協議》超過三年的期限可促進東航物流的潛在上市；
- (ii) 訂立《獨家經營協議》可明確劃分客運業務及貨運業務，並消除 貴公司與中貨航之間的競爭；
- (iii) 訂立《獨家經營協議》(a)符合主要國際航空公司逐步退出航空貨運業務的整體趨勢；(b)避免 貴集團與東航物流之間出現競爭；(c)有利於 貴集團將相關資源集中用於航空客運；(d)提升 貴集團客運核心業務的經營及管理能力；及(e)進一步建立 貴集團於航空客運界別的品牌形象及競爭力，從而為股東帶來更佳投資回報；
- (iv) 此乃 貴集團與中貨航所作出的商業決定，而《獨家經營協議》的該期限可為 貴集團產生穩定收入，並節省客機貨運業務的相關成本及資源，令 貴集團達致脫離貨郵業務的目標；及
- (v) 考慮到物流及貨運業務需要大量投資且回報期長，經中貨航計及市場原則後，較長的承包經營期限將有利於中貨航持續穩定投入人力及材料資源，並專注於經營。

自 貴公司委託客機腹艙貨運業務予中貨航起，中貨航為 貴公司客機腹艙貨運業務的唯一服務供應商。因此，除原《承包經營協議》外，並無由 貴公司與獨立於 貴公司及其關連人士及彼等各自聯繫人的其他第三方（「**獨立第三方**」）訂立的類似交易被識別以作比較。

獨立財務顧問 II 函件

為評估類似《獨家經營協議》的交易是否屬正常商業慣例，吾等已研究過去五年於聯交所上市的其他上市公司有關腹艙委託經營及航空貨運管理服務並構成相關上市公司的持續關連交易之類似交易，且吾等認為以五年作為搜尋範圍將為一段充分時期用作收集足夠可資比較交易以證明以上協議期限之公平性。據吾等所深知及目前所知悉，吾等已識別下列符合以上標準的相關協議：

| 公告日期 | 公司名稱及股份代號 | 協議類別 | 協議期限 |
|-------------|-------------------|------------------|-----------|
| 2019年10月30日 | 中國國際航空股份有限公司(753) | 客機腹艙貨運業務 承包經營 | 三年 |
| 2018年10月30日 | 中國國際航空股份有限公司(753) | 貨運艙位銷售代理服務 | 三年 |
| 2017年1月3日 | 貴公司(670) | 客機腹艙委託經營 | 三年 |
| 2016年8月30日 | 中國國際航空股份有限公司(753) | 腹艙的市場銷售服務 | 三年 |
| | | 平均 | 三年 |
| | | 最高 | 三年 |
| | | 最低 | 三年 |
| | | 中間值 | 三年 |

基於上文載列的獨立公開可得資料，吾等已確定四份與腹艙委託經營及／或航空貨運管理服務有關的類似協議（「可資比較交易」），並察悉可資比較交易的期限範圍為三年（較該期限為短）。然而，可資比較交易的目的主要集中於與可資比較公司與其關連人士訂立的客機腹艙營運安排以及訂立客機腹艙營運安排所涉及的不競爭承諾，特別是，於日期為2016年8月30日的公告中披露，中國國際航空股份有限公司與中國貨運航空有限公司訂立為期三年的客機腹艙租賃協議的目的為中國國際航空股份有限公司的租賃物業受中國海關總署監督及有關物業需要最少五年的租賃期。此外，中國國際航空股份有限公司與中國貨運航空有限公司訂立的客機腹艙租賃協議並不涉及不競爭承諾。《獨家經營協議》旨在消除貴公司經營的客機貨運業務與中貨航經營的全貨機貨運業務之間的競爭，因此，可資比較交易的相關目的有別於《獨家經營協議》的目的。

獨立財務顧問II函件

另一方面，吾等已就分包交易進行一項研究，目的在於制訂若干不競爭安排，以消除擁有人與分包商之間的競爭。吾等已確定兩項可資比較交易（「不競爭可資比較交易」），詳情如下：

- (i) 誠如上海證券交易所上市公司中電電機有限公司（股票代碼：603988）於2017年11月的公告所述，中電電機有限公司與中電動力控股有限公司訂立分包協議，內容有關中電動力控股有限公司向中電電機有限公司分包汽車製造業務，期限直至(i)中電動力控股有限公司與中電電機股份有限公司之間不再存在競爭業務為止；或(ii)分包業務不再由中電動力控股有限公司管理為止；及
- (ii) 誠如上海證券交易所上市公司吉林工業股份有限公司（股票代碼：600189）於2015年8月的公告所述，吉林工業股份有限公司與吉林森工人造板集團有限公司訂立委託資產管理協議，內容有關將吉林工業股份有限公司主要從事製造木製面板的若干子公司的管理委託予吉林森工人造板集團有限公司，期限為吉林工業股份有限公司與吉林森工人造板集團有限公司達成共同協定為止。

經考慮(i)不競爭可資比較交易目的為解決有關公司之間的競爭業務；及(ii)於上述條件分別獲達成後，不競爭可資比較交易的期限並無設限，吾等認為，不競爭可資比較交易可與《獨家經營協議》的期限進行相關比較。

吾等自 貴公司獲悉，該期限乃基於以下各項釐定：

- (i) 貴公司與東方航空傳媒股份有限公司於2013年9月訂立的授權協議，內容有關以預定總授權費人民幣237百萬元獲得於 貴公司航機內的廣告授權，期限為15年；及
- (ii) 貴公司向中國證監會提交的諮詢結果及 貴公司中國法律顧問提供的意見。

經考慮以上因素，吾等認為《獨家經營協議》需要超過三年的期限，並確認超過三年的該期限屬此類別協議的正常商業慣例。

獨立財務顧問 II 函件

腹艙業務乃航空行業獨有，而作出分包安排以達致劃分 貴公司經營的客機貨運業務與中貨航經營的全貨機貨運業務乃主要由於 貴集團的建議重組計劃，且並無有關航空行業腹艙分包安排的先例。由於訂立《獨家經營協議》的獨有特徵之一為解決 貴公司與中貨航之間的競爭，故吾等認為於比較《獨家經營協議》期限時使用不競爭可資比較交易屬恰當。

經考慮上文所述（尤其是，航空行業中客機腹艙貨運業務的獨特性以及中國證監會就劃分 貴公司經營的客機貨運業務與中貨航經營的全貨機貨運業務的規定），吾等認為，《獨家經營協議》的該期限屬合理，而旨在達致不競爭安排的分包協議項下的較長期限屬正常商業慣例。

根據《獨家經營協議》的定價基準

為評估《獨家經營協議》項下建議上限的合理性，吾等評估用於計算運輸服務價款的公式。吾等已審閱《獨家經營協議》並了解運輸服務價款按以下公式計算：

$$\text{運輸服務價款} = \frac{\text{客機貨運業務實際收入}}{(1 - \text{業務費率})}$$

客機貨運業務指 貴公司及其主要營運子公司的客機貨運業務，即透過利用客機提供貨運業務及一系列相關業務營運活動（包括但不限於航空貨運艙位銷售、定價、結算），包括：

- (i) **常規業務**：於常規情形下提供腹艙貨運業務；及
- (ii) **非常規業務**：於非常規情形下利用除客機腹艙以外的一般為臨時性的「客改貨」等其他客機載貨形式提供貨運服務。「客改貨」指非常規情況下為補充客機貨運運力，將客機使用客運航權執飛不載客貨運航班而提供的貨運運輸服務，包括以客機臨時改裝貨機方式和以客機直接載貨方式提供的運力。

貴公司將自中貨航取得的運輸服務價款的不同計算基準將分別應用於常規業務及非常規業務。

獨立財務顧問 II 函件

上述兩種狀況下的計算參數之差異載列如下：

(a) 常規業務

在常規情形中當中貨航獨家經營客機腹艙貨運業務的情形下，上述運輸服務價款計算公式中的客機貨運實際收入相等於中貨航獨家經營 貴公司客機腹艙產生的貨運實際收入，釐定運輸服務價款及業務費率所用公式及各項參數的取值標準如下：

$$\begin{aligned} \text{運輸服務價款} &= \frac{\text{客機腹艙貨運業務實際收入}}{(1 - \text{常規業務費率})} \\ \text{常規業務費率} &= \frac{\text{運營費用率}}{(\text{本年客機腹艙貨運業務收入增長率} - \text{三大航本年客機腹艙貨運業務收入平均增長率}) \times 50\%} \end{aligned}$$

其中：

- (i) 運營費用率指經雙方聘請的會計師執行商定程序的客機貨運業務最近三年各年運營費用的實際金額，除以該等年度內經審計的客機貨運業務實際收入所得的算術平均值，並在獨家經營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指過往三年每年中貨航獨家經營 貴公司客機貨運業務所產生的與客機貨運銷售相關的人員、資產、營銷及其他成本等費用；
- (ii) 當年客機腹艙貨運業務收入增長率，指中貨航獨家經營 貴公司客機腹艙在當年產生的貨運實際收入較中貨航在上一年度產生的客機腹艙貨運實際收入的增(或減)額，與中貨航在上一年度產生的客機腹艙貨運實際收入的百分比；
- (iii) 三大航當年客機腹艙貨運收入平均增長率，指三大航客機腹艙在當年產生的貨運收入與其客機腹艙在上一年度產生的貨運收入的增長率的算術平均值。

獨立財務顧問 II 函件

於常規情形下將由中貨航保留的客機貨運業務的毛利率按以下公式計算：

$$\begin{array}{l} \text{於常規情形下} \\ \text{將由中貨航保留的} \\ \text{客機貨運業務的毛利率} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{客機腹艙貨運業務} \\ \text{實際收入 - 運輸服務價款} \end{array}}{\text{客機腹艙貨運業務實際收入}}$$

倘當年客機腹艙貨運業務的收入增長率與三大航當年客機腹艙貨運業務的收入平均增長率相同，於常規情形下將由中貨航保留的客機貨運業務的毛利率等於運營費用率。貴公司透過從中貨航取得就獨家經營貴公司客機貨運業務的運輸服務價款而錄得收入。有關常規情形下的運輸服務價款須按客機腹艙貨運業務實際收入扣減若干常規業務費率釐定。

經研究上文所載運輸服務價款的公式，吾等推算應付貴公司的運輸服務價款（經扣減經營開支）與中貨航超出三大航的收入增長率帶有負相關性。根據以上確定公式，當中包括隱含激勵機制以推動中貨航透過以收入增長率作為績效指標提升其腹艙業務及貨運業務運營效率。吾等認為根據正常業務模式的定價能鼓勵中貨航優化資源分配及增強其業務表現。

經計及以下就(i)有關估值之收購建議；及(ii)購股權激勵計劃（作為行使股票期權的條件之一）而採納收入增長率的參考案例：

- (i) 瑞康醫藥集團股份有限公司（「**瑞康醫藥**」）（股票代碼：002589.SZ）

根據瑞康醫藥截至2019年12月31日止年度的年報，收購目標公司的代價與目標公司的淨利潤增長率帶有正相關性；

獨立財務顧問 II 函件

- (ii) 上海暢聯國際物流股份有限公司(「暢聯」)(股票代碼：603648.SH)及廣東宏川智慧物流股份有限公司(「宏川」)(股票代碼：002930.SZ)

根據暢聯日期為2020年12月30日的公告以及宏川日期為2020年3月14日的公告(均有關購股權激勵計劃)，淨利潤增長率獲納入為行使股票期權的條件之一，

吾等同意 貴公司管理層認為，就估值及推算定價策略而考慮收入增長率屬市場常見的激勵機制，原因為收入增長率一般被視為重大的績效參考指標。此外，採納收入增長率作為激勵指標或將其與目標公司之績效或就擬進行的交易或股票期權計劃之主題事項掛鉤乃市場認受之合理方式，用於決定是否就目標公司或主題事項加以獎懲。

(b) 非常規業務

在非常規情形下，雙方經協商一致可以採用除客機腹艙之外的如「客改貨」等臨時性措施增加客機貨運運力，此種情形下運輸服務價款計算公式中的客機貨運實際收入應為中貨航獨家經營 貴公司「客改貨」等非常規客機貨運業務產生的貨運實際收入，運輸服務價款和業務費率的確定公式及各項參數的取值標準如下：

$$\text{運輸服務價款} = \frac{\text{非常規客機貨運實際收入}}{(1 - \text{非常規業務費率})}$$

$$\text{非常規業務費率} = \frac{\text{運營費用率}}{(1 + \text{合理利潤率})}$$

獨立財務顧問 II 函件

其中：

- (i) 運營費用率，與常規業務下的運營費用率一致，指經雙方聘請的會計師執行商定程序的客機貨運業務最近過往三年各年度運營費用的實際發生額，分別除以該等年度內經審計的客機貨運實際收入所得比值的算術平均值，在獨家經營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指最近過往三年每年中貨航獨家經營 貴公司客機貨運業務所產生的與客機貨運業務銷售相關的人員、資產、營銷等成本費用；
- (ii) 合理利潤率，為三大航最近過往三個會計年度平均收入利潤率的算術平均數。

非常規業務費率本質上指於非常規情形下將由中貨航保留的客機貨運業務的毛利率，其按以下公式計算：

$$\begin{array}{l} \text{於非常規情形下} \\ \text{將由中貨航保留的} \\ \text{客機貨運業務的毛利率} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{非常規客機貨運} \\ \text{實際收入} - \text{運輸服務價款} \end{array}}{\text{非常規客機貨運實際收入}}$$

貴公司透過從中貨航取得就獨家經營 貴公司客機貨運業務的運輸服務價款而錄得收入。有關非常規情形下的運輸服務價款須按非常規客機貨運實際收入扣減若干非常規業務費率釐定。

從上述非常規情形所見，支付 貴公司的運輸服務價款(經扣減本年實際運營開支)與合理淨利潤率帶有負相關性。由於非常規業務為特殊經濟放緩環境，導致(i)乘客減少及(ii)實施「客改貨」方式，透過將客機改為貨機以有助利用空間，故上述情況為因應不可抗力條款而實施的臨時措施，而因此並無可供於計算收入增長率時參考的相關歷史數據。鑒於無法取得中貨航的財務數據(如收入增長率)及三大

獨立財務顧問II函件

航來自「客改貨」的實際收入，故基於代表行業前景之三大航運輸服務價款的平均淨利潤率（據三大航淨利潤率所意味）將為中貨航運營客機貨運業務的推動因素。下表載列適用於2020年的合理淨利潤率計算方式：

| 公司名稱 | 股份代號 | | 截至該年止年度 | | |
|--------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | | 2017年 概約 (人民幣 百萬元) (未經審核) | 2018年 概約 (人民幣 百萬元) (未經審核) | 2019年 概約 (人民幣 百萬元) (未經審核) |
| 中國南方航空股份 有限公司 | 600029.SH 1055.HK | 收入 ^(附註1) | 127,806 | 143,623 | 154,322 |
| | | 淨利潤 ^(附註2) | 6,898 | 3,364 | 3,084 |
| | | 淨利潤率(%) | 5.40 | 2.34 | 2.00 |
| 中國東方航空股份 有限公司 | 600115.SH 670.HK | 收入 ^(附註1) | 102,475 | 115,278 | 120,986 |
| | | 淨利潤 ^(附註2) | 6,810 | 2,930 | 3,480 |
| | | 淨利潤率(%) | 6.65 | 2.54 | 2.88 |
| 中國國際航空股份 有限公司 | 601111.SH 753.HK | 收入 ^(附註1) | 121,363 | 136,774 | 136,181 |
| | | 淨利潤 ^(附註2) | 8,641 | 8,215 | 7,264 |
| | | 淨利潤率(%) | 7.12 | 6.01 | 5.33 |
| 最近三年經審核淨利潤率平均值(%) | | | 6.39 | 3.63 | 3.40 |
| 平均值的算術平均數(%) | | | 4.47 | | |

附註：

1. 收入相等於總收入，包括運輸收入及其他收入（取自年報）。
2. 淨利潤指年內利潤，包括 貴公司擁有人及非控制性權益所佔利潤，惟不包括其他綜合收益（誠如年報所披露）。

基於上文所載獨立公開可得資料，吾等注意到，三大航於2020年度前過往三個會計年度平均利潤率的算術平均數為4.47%，且並無來自三大航運營情況的可疑淨利潤率。因此，吾等認為將平均利潤率的算術平均數用作推算運輸服務價款的參數可確保公平性及合理性。

此外，誠如與 貴公司管理層的討論，吾等從 貴公司理解到，自委託客機腹艙貨運業務予中貨航以來，中貨航乃 貴公司客機腹艙貨運業務的獨家服務供應商。因此，並無識別由 貴公司與其他獨立第三方訂立的類似交易可供比較。

獨立財務顧問 II 函件

基於上述因素，吾等認為，於常規及非常規情形下預估2020年1月1日至2032年12月31日期間的運輸服務價款整體上屬公平。

《獨家經營協議》的建議年度上限II

下表載列 貴集團於2018年財政年度、2019年財政年度及2020年上半年根據原《承包經營協議》的過往承包費及運營費用以及於2018年財政年度、2019年財政年度及截至2020年12月31日止年度的建議年度上限：

| 交易項目 | 截至以下日期止財政年度 | | | | 截至2020年 | 截至2020年 |
|------------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-----------|------------------|
| | 2018年12月31日 | | 2019年12月31日 | | 12月31日止 | 6月30日止 |
| | 建議上限 | 實際金額 | 建議上限 | 實際金額 | 財政年度 | 六個月 |
| | (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) |
| 中貨航根據原《承包經營協議》 應付 貴公司的承包費 | 3,000,000 | 2,795,270 | 4,000,000 | 3,825,804 | 4,500,000 | 2,614,865 (註) |
| 貴公司根據原《運營費用協議》 應付中貨航的運營費用 | 265,000 | 245,885 | 353,000 | 310,273 | 400,000 | 188,296 (註) |

註：

- (i) 截至2020年6月30日止六個月，客機腹艙承包經營服務實際發生額包括執行常規和非常規客機航班的應付承包費及應付運營費用。
- (ii) 截至2020年6月30日止六個月， 貴公司根據《獨家經營協議》的新定價基準將就常規業務及非常規業務從中貨航取得運輸服務價款淨額稍微高於根據原客機腹艙承包經營協議項下先前提價基準計算的淨額，增幅不多於5%。

貴公司確認自2020年1月1日起直至最後實際可行日期原《承包經營協議》及原《運營費用協議》項下持續關連交易的實際交易金額並未超出其各自的現有年度上限，且 貴公司並不預期有關交易的實際交易金額將超出其各自自2020年1月1日起直至就批准《獨家經營協議》召開的股東特別大會日期的現有年度上限。

獨立財務顧問II函件

於《獨家經營協議》生效後，原客機腹艙承包經營協議將立即終止。貴公司截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年所建議客機腹艙承包經營持續關連交易之年度上限將進行調整。貴公司根據《獨家經營協議》重新估計截至2020年、2021年及2022年12月31日三個年度各年客機貨運業務獨家經營持續關連交易的年度上限。

根據貴公司與中貨航之間訂立的《獨家經營協議》中的定價公式，貴公司於結合過往客機腹艙收入及開支數據，綜合考慮未來貨運市場的前景、貴公司客機腹艙和「客改貨」等貨運業務經營規模的情況後，建議以下截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年客機貨運業務獨家經營持續關連交易的年度上限。

| 交易事件 | 截至以下日期止財政年度 | | |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 2020年12月31日 (人民幣千元) | 2021年12月31日 (人民幣千元) | 2022年12月31日 (人民幣千元) |
| 貴公司根據《獨家經營協議》 向中貨航收取有關客機 貨運業務獨家經營的運輸 服務價款 | 4,900,000 | 5,000,000 | 5,200,000 |

《獨家經營協議》建議年度上限II的釐定基準

誠如董事會函件所載列截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度《獨家經營協議》項下中貨航應付貴公司的運輸服務價款的建議年度上限II乃參照下列主要因素釐定：

- (1) 貴公司(a)經參照2018年4月1日至12月31日期間及截至2019年12月31日止年度中貨航根據原《承包經營協議》支付貴公司的承包費及貴公司根據原《運營費用協議》支付中貨航的運營費用的過往金額，以及(b)經計及對航空貨運業務需求的估計持續增長，估計截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度客機貨運業務的運輸服務價款的基準。

獨立財務顧問II函件

- (2) 貴公司經參照以下因素：(a)根據IATA發佈的數據，全球民航營運預期於2024年恢復至與2019年同一水平。經計及疫情爆發的影響，貴公司預期於截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度除常規業務外，需要就客機貨運業務提供非常規業務運力，及(b)隨著全球民航營運逐漸恢復，截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度的常規客機貨運運力預期按年上升，而非常規客機貨運運力則預期按年下降，估計截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度分別就常規業務及非常規業務的客機貨運業務收入。
- (3) 貴公司參照：(a)過往平均運營費用率(即貴公司及中貨航聘請的會計師執行商定的於最近三年各年客機貨運業務運營費用的實際產生金額除以該等年度內經審計的客機貨運實際收入所得比值的算術平均值，在獨家經營期限內每年計算調整一次；其中運營費用指最近過往三年每年中貨航獨家經營貴公司客機貨運業務所產生的與客機貨運業務銷售相關的人員、資產、營銷等成本費用)及(b)貴公司於過往七年的收入增長率超出三大航客機腹艙貨運業務的平均收入增長率的過往數字，估計截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度常規業務費率。貴公司經參照(a)上述過往平均運營費用率及(b)三大航過往三年平均利潤率的過往數字，估計截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度非常規業務費率。

就吾等進行的盡職審查而言，吾等已要求、取得並審閱貴公司於釐定建議年度上限II時所採納之基準，包括(i)於2018年4月1日至12月31日期間及截至2019年12月31日止年度貴集團根據客機腹艙貨運業務的過往收入計算之客機腹艙貨運業務預估收入；(ii)於2018年4月1日至12月31日期間及截至2019年12月31日止年度根據原《運營費用協議》的過往費用計算之運營費用率；(iii)根據貴公司相較三大航之客機腹艙帶來的貨運業務收入增長率之過往平均數計算客機腹艙貨運業務的預估收入增長率；及(iv)三大航於2017年1月1日至2019年12月31日三年間的過往平均利潤率及為審慎起見根據最低利潤率釐定合理利潤率，均為貴公司採納的預估指標。

獨立財務顧問II函件

《獨家經營協議》項下建議年度上限II的定價

在客機貨運業務獨家經營交易中，常規情形下以收入增長率作為激勵與約束標準符合市場慣例。貴公司在運輸服務價款定價時，已考慮相同行業中可比公司客機貨運業務的平均增長率一顯示持續關連交易的定價公平；此外，將中貨航年度增長率超過三大航年度增長率平均數之差額的50%作為激勵指標，以及中貨航低於三大航平均數之增長率差額的50%作為約束指標，以鼓勵中貨航提升其客機貨運業務能力，從而提升 貴公司客機貨運經營效益，理據均屬合理。

在客機貨運業務獨家經營交易中，考慮到非常規情況下的客機貨運業務並無過往數字可供對比，難以獲得三大航非常規業務收入平均增長率，因此，非常規情況下的業務費率以運營費用率為基礎，並以三大航過往三個財政年度平均利潤率作為合理利潤率，亦確保公允性和合理性。

客機貨運業務運營費用的實際發生額和實際收入由 貴公司和中貨航共同委任的合資格會計師事務所編製及出具報告確定。由於客機貨運業務運營費用的實際發生額和實際收入在客機貨運業務獨家經營交易執行年度內每年計算調整一次，故得以確保交易的公允性和獨立性。

經考慮下列因素：

- (i) 截至2019年12月31日止過往三個年度， 貴集團的歷史業務表現(包括收入及淨利潤)以及客機貨運業務展現可觀的穩定增長；
- (ii) 截至2019年12月31日止過往三個年度， 貴集團客運及貨運能力的擴充；
- (iii) IATA及民航局刊發的統計數字證明，儘管2020年初疫情影響全球航空業，惟中國航空業及旅遊業自2020年2月起按運輸營業額計顯示增長得以恢復；及
- (iv) 貴集團就加強防控疫情的努力及運營管理以應對疫情以及為 貴集團就國際及本地經濟和航空業於疫情後復甦作好準備，

獨立財務顧問II函件

吾等認為，截至2022年12月31日止三個年度的增長率及建議年度上限II金額就獨立股東而言屬公平合理。

3. 內部監控

為確保 貴公司根據香港上市規則遵守《獨家經營協議》的條款， 貴公司須於日常運營採納一系列內部監控政策。該等內部監控政策須由 貴公司財務部及獨立非執行董事執行及監督如下：

- (i) 貴公司財務部門監察 貴公司的日常關連交易，並按季度向董事會審核委員會及獨立非執行董事匯報；及
- (ii) 獨立非執行董事須審閱並將繼續審閱實施協議，以確保 貴集團乃按一般或較佳商業條款及根據客機腹艙協議按公平合理條款訂立協議，且符合 貴公司及股東的整體利益，並將於 貴公司年報中提供確認；及
- (iii) 倘客機貨運業務獨家經營持續關連交易的總額超過建議年度上限II，或客機貨運業務獨家經營持續關連交易的條款作出任何重大修訂，則 貴公司(經確認)須遵守香港上市規則規管持續關連交易的適用條文。

此外，誠如香港上市規則第14A.56條所訂明， 貴公司將委聘外部核數師根據香港會計師公會發佈的香港核證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之核證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的持續關連交易的核數師函件」就 貴集團的持續關連交易出具報告函。

基於上文所述，董事認為，上述程序可確保《獨家經營協議》項下擬進行的交易將按一般或較佳商業條款進行，且將不會損害 貴公司及股東的利益。經審閱以上機制及 貴集團過往的內部監控程序記錄，吾等認同董事的意見，認為 貴集團在進行《獨家經營協議》項下擬進行交易時已採取適當及足夠內部監控措施，從而保障股東的利益。

鑒於以上所述，吾等認為 貴公司已實行內部監控程序，以監察持續關連交易的運作。吾等亦已審閱 貴公司的年報，並留意到 貴公司已實行以上程序。

獨立財務顧問II函件

推薦建議

經考慮以上主要因素及理由後，吾等認為，《獨家經營協議》的條款、客機貨運業務獨家經營持續關連交易及建議年度上限II乃於 貴公司一般及日常業務過程中按正常商業條款訂立，屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等推薦建議獨立股東並推薦建議獨立董事委員會建議獨立股東於即將召開的股東特別大會上投票贊成批准《獨家經營協議》及建議年度上限II的相關普通決議案。

此致

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表
八方金融有限公司

董事總經理
馮智明
董事
陳和莊
謹啟

2020年10月30日

附註：馮智明先生自2003年起為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的負責人員。馮先生於機構融資及投資銀行方面擁有逾28年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司關連交易及受收購守則所規限的交易的多項顧問交易。陳和莊先生自2008年起為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的負責人員。陳先生於機構融資及投資銀行方面擁有逾18年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司併購、關連交易及受收購守則所規限的交易的多項顧問交易。

責任聲明

本通函所載資料乃遵照香港上市規則而刊載，旨在提供有關本公司的資料。董事願就本通函共同及個別承擔全部責任。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在所有重大方面均屬準確完備，並無誤導或欺詐成分，且無遺漏其他事項致使本通函所載任何陳述或本通函產生誤導。

權益披露

本公司董事、監事、最高行政人員及高級管理層

於最後實際可行日期，董事、監事、最高行政人員及高級管理層於本公司已發行股本中擁有的權益載列如下：

| 姓名 | 職務 | 所持股份數目 | |
|-----|----------|---------------------------------------|----------|
| | | — 個人權益 | 所持A/H股身份 |
| 李養民 | 副董事長、總經理 | 3,960股A股 ^(附註1) | 實益擁有人 |
| 王均金 | 董事 | 1,120,273,142股 A股 ^(附註2) | 受控制法團權益 |
| | | 529,677,777股 H股 ^(附註3) | 受控制法團權益 |

附註1：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000024%。

附註2：該等A股中，上海均瑤(集團)有限公司(「均瑤集團」)、上海吉祥航空股份有限公司(「吉祥航空」)及上海吉道航企業管理有限公司(「上海吉道航」)分別直接持有311,831,909股A股、219,400,137股A股及589,041,096股A股。王均金先生在均瑤集團71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空持有上海吉道航全部權益。因此，王均金先生被視為在均瑤集團、吉祥航空和上海吉道航分別直接持有的311,831,909股A股、219,400,137股A股和589,041,096股A股中擁有權益。

附註3：該等H股中，吉祥航空直接持有12,000,000股H股。上海吉祥航空香港有限公司(「吉祥香港」)通過香港中央結算有限公司以實益擁有人的身份直接持有517,677,777股H股。王均金先生在均瑤集團71.77%的股份中擁有權益，均瑤集團為吉祥航空的控股股東，而吉祥航空持有上海吉道航全部權益。因此，王均金先生被視為在吉祥航空和吉祥香港分別直接持有的12,000,000股H股和517,677,777股H股中擁有權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無董事、本公司監事、最高行政人員或本公司高級管理層成員於本公司及／或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及／或債權證(視情況而定)中擁有任何：(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香港聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例的該等條文，

被當作或被視作擁有的任何權益及淡倉)；或(ii)根據證券及期貨條例第352條須記入本公司須存置登記冊的權益或淡倉；或(iii)根據香港上市規則附錄十所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉(就此而言有關規定被視為同樣適用於本公司監事，適用程度一如董事)。

於最後實際可行日期，劉紹勇先生(董事兼董事長)、李養民先生(董事、副董事長兼總經理)、唐兵先生(董事)、袁駿先生(職工董事)、席晟先生(本公司監事兼監事會主席)、高峰先生(本公司監事)及方照亞先生(本公司監事)為東航集團的僱員，東航集團為一家擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的本公司股份權益的公司。

專家聲明

本通函包括以下專家所發表的聲明：

| 名稱 | 資格 |
|------|---|
| 創富融資 | 根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動 |
| 八方金融 | 根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動 |

上述各專家各自已就以本通函現時刊發的形式及涵義轉載其函件作出書面同意，且尚未撤回其同意。

據董事所深知，上述各專家各自為獨立於本公司及其關連人士的第三方。於最後實際可行日期，上述各專家各自概無於本集團任何成員公司自2019年12月31日(即本集團最近期公佈經審核賬目的編製日期)以來所收購、出售、租賃予本集團任何成員公司或擬收購、出售或租賃本集團任何成員公司的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

於最後實際可行日期，概無上述各專家實益擁有本集團任何成員公司任何股本權益，或擁有任何認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(不論可否依法強制執行)。

公司秘書

汪健先生畢業於上海交通大學，並擁有華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級工商管理碩士學位。汪健先生已取得上海證券交易所發出的上市公司董事會秘書資格證書。

服務合約

於最後實際可行日期，概無董事或本公司監事與本集團任何成員公司簽訂或擬簽訂任何並非於一年內屆滿或不可於一年內免付任何賠償(法定賠償除外)而予以終止的服務合約。

競爭權益

於最後實際可行日期，董事或(就彼等所知)任何彼等各自的緊密聯繫人(定義見香港上市規則)概無在對本集團業務直接或間接構成或可能構成競爭的任何業務(本集團業務除外)中擁有權益(倘彼等各自為控股股東，則須根據香港上市規則第8.10條予以披露)。

於本集團資產或本集團重大合約或安排中的權益

於最後實際可行日期，概無董事或本公司監事於本集團任何成員公司自2019年12月31日(即本集團最近期公佈經審核賬目的編製日期)以來所收購、出售、租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

於最後實際可行日期，概無董事或本公司監事於最後實際可行日期仍屬有效且對本集團業務乃屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

備查文件

航食和機供品保障協議及《獨家經營協議》的副本由本通函日期起計14天(不包括星期六及星期日)期間在本公司於香港的主要營業地點香港金鐘道95號統一中心19樓D室可供查閱。

重大不利變動

2020年初以來，疫情在全球迅速蔓延，受這場全球大流行病影響，世界經濟嚴重衰退。疫情對全球航空業造成前所未有的巨大衝擊，全球航空業出現歷史性巨虧，受疫情影響，國內民航業亦遭受嚴重衝擊，旅客運輸量大幅下降，航空公司經營效益大幅下滑。面對疫情來襲，本集團上下高度重視，迅速開展疫情防控工作。然而，儘管本集團積極採取應對措施，本集團的生產量、收入、利潤等指標均大幅下降。2020年上半年，本集團完成運輸總周轉量45.62億噸公里，旅客運輸量2,573.7萬人次，較上年同期分別下降了58.28%和59.83%。因此，收入較上年同期下降了57.26%，本期歸屬於本公司權益持有者的淨虧損為人民幣85.42億元。

於最後實際可行日期，除上文所披露者外，董事並不知悉本集團自2019年12月31日(即本公司最近期公佈經審核綜合財務報表之編製日期)以來之財務或經營狀況的任何重大不利變動。