
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。

本通函僅供參考之用，並不構成收購、購買或認購本公司證券的邀請或要約。



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) 建議根據特別授權非公開發行A股；
- (2) 有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及
- (3) 建議修訂公司章程

獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問

 金融有限公司
OCTAL Capital Limited

本封面頁所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具相同涵義。

本公司將於2022年6月29日(星期三)下午二時正假座中國上海市長寧區空港三路99號東航實業集團有限公司輔樓二樓會議室舉行股東週年大會，並於2022年6月29日(星期三)下午二時三十分(或緊隨本公司於同一地點及同日舉行之股東週年大會結束或續會後)假座同一地點舉行A股類別股東會議及H股類別股東會議。本公司已於2022年5月13日寄發股東週年大會通告及H股類別股東會議通告(當中載列於股東週年大會及H股類別股東會議上將予審議的決議案、股東週年大會及H股類別股東會議上適用的代表委任表格及出席回執)。

如閣下未能出席股東週年大會、H股類別股東會議及／或於會上投票，務請按照代表委任表格上印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週年大會及H股類別股東會議(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17樓1712-1716號舖。

閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可依願親身出席股東週年大會及H股類別股東會議(或其任何續會)，並於會上投票。

2022年6月9日

股東週年大會及類別股東會議防疫措施

鑒於新冠肺炎疫情的不確定性，本公司將實施以下股東週年大會及類別股東會議防疫措施，以保障股東週年大會及類別股東會議出席者免於感染風險，該等措施包括但不限於：

- (a) 每位股東週年大會及類別股東會議出席者在會場入口須接受強制性體溫檢查；
- (b) 每位股東週年大會及類別股東會議出席者在會場入口須填寫並遞交一份健康狀況申報表；
- (c) 每位出席者須在整個股東週年大會及類別股東會議期間佩戴外科口罩；及
- (d) 股東週年大會及類別股東會議上不設茶點招待及不會派發公司禮品。

現場出席股東週年大會及／或類別股東會議的股東務必提前關注並遵守上海市有關疫情防控期間健康狀況申報、隔離、觀察等規定和要求。本公司將嚴格遵守政府有關部門的疫情防控要求，在政府有關部門指導監督下採取疫情防控措施，以保障現場出席股東週年大會及／或類別股東會議股東的安全。出現發熱等症狀、不按照要求佩戴口罩或未能遵守疫情防控有關規定和要求的股東將無法進入本次股東大會現場。如現場出席股東週年大會及／或類別股東會議的股東人數已達到股東週年大會及／或類別股東會議當天政府有關部門根據疫情防控要求規定的上限，現場參會股東將按「先簽到先入場」的原則入場，後續出席的股東將可能無法進入本次股東大會現場。

為了股東的健康和安全，本公司鼓勵股東透過委任股東週年大會及／或類別股東會議主席作為其受委代表，於股東週年大會及／或類別股東會議上行使表決權，並於上述指定時間之前交回其代表委任表格，而非親身出席股東週年大會及／或類別股東會議。

目 錄

	頁次
釋義.....	1
董事會函件.....	5
獨立董事委員會函件.....	30
獨立財務顧問函件.....	31
附錄一 中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票 募集資金使用可行性分析.....	I-1
附錄二 中國東方航空股份有限公司前次募集資金使用情況報告.....	II-1
附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票 攤薄即期回報及填補措施.....	III-1
附錄四 中國東方航空股份有限公司未來三年(2022–2024年)股東回報規劃.....	IV-1
附錄五 一般資料.....	V-1

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：

「A股類別股東會議」	指	本公司將於2022年6月29日就A股持有人召開的類別股東會議，以審議及酌情批准(其中包括)根據特別授權非公開發行A股
「A股認購協議」	指	本公司與中國東航集團於2022年5月10日就非公開發行A股訂立的有條件股份認購協議，據此，本公司已同意向中國東航集團配發及發行，而中國東航集團已同意認購本次非公開發行A股金額不低於人民幣50億元
「A股」	指	由本公司發行以人民幣計值每股面值人民幣1.00元的普通股，以人民幣認購及繳足，並於上海證券交易所上市
「股東週年大會」	指	本公司將於2022年6月29日召開的2021年度股東週年大會，以考慮及酌情批准(其中包括)(i)根據特別授權非公開發行A股；(ii)有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及(iii)建議修訂公司章程
「空客公司」	指	Airbus S.A.S.，一間於法國圖盧茲註冊成立的公司
「該公告」	指	本公司刊發日期為2022年5月10日的公告，內容有關(其中包括)(i)根據特別授權非公開發行A股；(ii)有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及(iii)建議修訂公司章程
「公司章程」	指	本公司的公司章程，經不時修訂
「聯繫人」	指	具有香港上市規則賦予該詞之涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「波音公司」	指	Boeing Company，一間於美利堅合眾國特拉華州註冊成立的公司
「工作日」	指	除周休日、法定節假日以外，通常中國商業銀行正常營業的日期

釋 義

「民航局」	指	中國民用航空局
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「中國東航集團」	指	中國東方航空集團有限公司，為控股股東
「東航金控」	指	東航金控有限責任公司，為中國東航集團之全資附屬公司，並為本公司股東及關連人士
「東航國際」	指	東航國際控股(香港)有限公司，為東航金控之全資附屬公司，並為本公司股東及關連人士
「類別股東會議」	指	A股類別股東會議及H股類別股東會議
「中國商飛」	指	中國商用飛機有限責任公司
「本公司」	指	中國東方航空股份有限公司，一間在中國註冊成立的股份有限公司，其H股、A股及美國存託股份分別在香港聯交所、上海證券交易所及紐約證券交易所上市
「關連人士」	指	具有香港上市規則賦予該詞之涵義
「控股股東」	指	具有香港上市規則賦予該詞之涵義
「新冠肺炎」	指	新型冠狀病毒肺炎，一種由新型冠狀病毒引起的肺炎，被世界衛生組織命名為「COVID-19」
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「董事」	指	本公司董事
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「H股類別股東會議」	指	本公司將於2022年6月29日召開的H股類別股東會議，以審議及酌情批准(其中包括)根據特別授權非公開發行A股

釋 義

「H股」	指	由本公司發行以人民幣計值每股面值人民幣1.00元的普通股，以人民幣以外的貨幣認購及繳足，並於香港聯交所上市
「香港」	指	中國香港特別行政區
「香港上市規則」	指	香港聯交所證券上市規則
「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「獨立董事委員會」	指	由本公司全體獨立非執行董事蔡洪平、董學博、孫錚及陸雄文組成的獨立董事委員會，乃根據香港上市規則組成以就中國東航集團建議認購A股之關連交易向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」	指	八方金融有限公司，為就中國東航集團建議認購A股之關連交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見之獨立財務顧問，為一家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
「獨立股東」	指	除中國東航集團及其聯繫人以外的股東
「均瑤集團」	指	上海均瑤(集團)有限公司，由王均金、王瀚、王均豪、王超及王澄澄分別最終擁有約36.1357%、35.6338%、24.0905%、4.0151%及0.1250%之權益
「最後實際可行日期」	指	2022年6月2日，即本通函付印前確定本通函所載若干資料的最後實際可行日期
「非公開發行A股」	指	本公司建議向包括中國東航集團在內的不超過35名(含35名)符合中國證監會規定條件的特定投資者發行不超過5,662,332,023股(包含5,662,332,023股)A股，有關詳情載於本通函「董事會函件」所載的「建議根據特別授權非公開發行A股」一節

釋 義

「中國」	指	中華人民共和國，僅就本通函而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「定價基準日」	指	本次非公開發行A股的發行期首日
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「RPK」	指	旅客周轉量，實際每一航段旅客運輸量與該航段距離的乘積之和
「國務院國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「上海交易日」	指	上海證券交易所開市進行股份交易的日子
「股東」	指	本公司股東
「特別授權」	指	獨立股東將就非公開發行A股於股東週年大會及類別股東會議授予董事會的特別授權
「認購方」	指	包括中國東航集團在內的不超過35名(含35名)符合中國證監會規定條件的特定投資者
「%」	指	百分比



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)
林萬里(董事)

蔡洪平(獨立非執行董事)
董學博(獨立非執行董事)
孫 錚(獨立非執行董事)
陸雄文(獨立非執行董事)

姜 疆(職工董事)

法定地址：

中國
上海市
浦東國際機場
機場大道66號

總辦事處：

中國
上海市
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
香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心
17樓1712-1716號舖

敬啟者：

- (1) 建議根據特別授權非公開發行A股；
- (2) 有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及
- (3) 建議修訂公司章程

一、緒言

茲提述本公司日期為2022年5月10日之該公告，內容有關(其中包括)根據特別授權非公開發行A股；有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及建議修訂公司章程。

董事會函件

於2022年5月10日，董事會審議通過非公開發行A股議案，據此，本公司將發行不超過5,662,332,023股(包含5,662,332,023股)A股，發行對象為包括本公司控股股東中國東航集團在內的不超過35名(含35名)符合中國證監會規定條件的特定投資者。預期募集的資金(於減去相關發行開支前)將不超過人民幣150億元(包含人民幣150億元)。

根據非公開發行A股議案，本公司與中國東航集團於2022年5月10日訂立A股認購協議，據此，根據並受限於A股認購協議之條款及條件，本公司已同意向中國東航集團配發及發行且中國東航集團已同意以現金方式認購本次非公開發行A股金額不低於人民幣50億元。

本通函旨在為閣下提供(其中包括)以下資料：(i)根據特別授權非公開發行A股、有關中國東航集團建議認購A股之關連交易及建議修訂公司章程之詳情；(ii)獨立董事委員會函件；及(iii)獨立財務顧問之意見函件，以便閣下可就於股東週年大會及類別股東會議上提呈的決議案投贊成或反對票作出知情決定。

二、建議根據特別授權非公開發行A股

1. 非公開發行A股的架構

建議非公開發行A股的詳情如下：

- | | |
|-------------------|---|
| (1) 將予發行股份的類別及面值： | 根據非公開發行予以發行的股份為以人民幣計值境內上市普通股(A股)，每股面值人民幣1.00元。根據非公開發行A股予以發行的A股總面值將不超過人民幣5,662,332,023元(包含人民幣5,662,332,023元)。 |
| (2) 發行方式及時間： | 本次非公開發行A股採用向特定認購方(即包括中國東航集團在內的不超過35名(含35名)符合中國證監會規定條件的特定投資者)非公開發行的方式進行。本公司在獲得中國證監會的核准後於規定的有效期內選擇適當時機向認購方發行A股。 |
| (3) 認購方及認購方式： | 本次非公開發行A股的認購方為包括中國東航集團在內的不超過35名(含35名)符合中國證監會規定條件的特定投資者。其中，中國東航集團擬以現金方式認購本次非公開發行A股股票金額不低於人民幣50億元。 |

董事會函件

除中國東航集團外，其他發行對象須為符合中國證監會規定的證券投資基金管理公司、證券公司、信託投資公司、財務公司、保險機構投資者、合格境外機構投資者等法人、自然人或其他合法投資組織。證券投資基金管理公司、證券公司、合格境外機構投資者、人民幣合格境外機構投資者以其管理的兩隻以上產品認購的，視為一個發行對象；信託公司作為發行對象，只能以自有資金認購。

除中國東航集團外，其他發行對象將在本次非公開發行A股取得中國證監會的核准批覆後，由公司股東大會授權董事會及其授權人士在股東大會授權範圍內與保薦機構(聯席主承銷商)按照相關法律、行政法規、部門規章或規範性文件的規定，根據發行對象申購報價的情況確定。

所有發行對象均以現金方式並以相同價格認購本次非公開發行的A股股票。

預計認購方(除中國東航集團外)及其各自的最終實益擁有人均為且將於本次非公開發行A股完成後繼續為獨立於本公司及本公司關連人士的第三方。若任何認購方現時或日後成為本公司的關連人士，本公司將採取一切合理措施遵守香港上市規則第14A章項下的有關規定。

董事會函件

(4) 定價基準日、定價原則及發行價：

本次非公開發行A股的定價基準日為本次非公開發行A股的發行期首日。

本次非公開發行A股的發行價格不低於定價基準日前20個上海交易日(不含定價基準日，下同)本公司A股股票交易均價的80%和截至定價基準日本公司最近一期未經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值的較高者(即「發行底價」，按「進一法」保留兩位小數)。定價基準日前20個上海交易日本公司A股股票交易均價 = 定價基準日前20個上海交易日本公司A股股票交易總額 ÷ 定價基準日前20個上海交易日本公司A股股票交易總量。

本次非公開發行A股及發行價的定價原則主要以中國證監會訂明的《上市公司證券發行管理辦法》(2020年修正)(「**管理辦法**」)及《上市公司非公開發行股票實施細則》(2020年修正)(「**實施細則**」)之規定為基礎。

根據管理辦法第三十八條的規定，上市公司非公開發行股票應當符合下列規定(其中包括)，發行價格不低於定價基準日前20個交易日公司股票均價的80%。根據實施細則第七條的規定，「定價基準日」指計算發行底價的基準日。定價基準日為非公開發行股票的發行期首日。上市公司應當以不低於發行底價的價格發行股票。

基於上文所述，董事會認為本次非公開發行A股的定價原則符合相關法律法規的要求，且按正常商業條款而釐定。

董事會函件

本公司於定價基準日前最近一期末(即2021年12月31日)根據中國企業會計準則編製的經審計歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值為人民幣2.7219元(誠如本公司截至2021年12月31日止年度的年報所披露),計算如下:

於2021年12月31日歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值 = 於2021年12月31日歸屬於母公司股東權益 ÷ 於2021年12月31日本公司發行在外普通股數目。

僅作說明用途,於最後實際可行日期,每股A股於上海證券交易所所報收市價為人民幣4.72元,而每股H股於香港聯交所所報收市價則為2.77港元。

若本公司在截至定價基準日最近一期末經審計財務報告的資產負債表日至發行日期間發生派息、送股、配股、資本公積轉增股本等除權、除息事項的,則上述歸屬於母公司普通股股東每股淨資產值將進行相應調整。

在本次非公開發行A股股票的定價基準日至發行日期間,若本公司發生派息、送股、配股、資本公積轉增股本等除權、除息事項的,則發行價格應進行除權、除息處理。

在前述發行底價的基礎上,本次非公開發行A股的最終發行價格將在本次非公開發行A股獲得中國證監會的核准批覆後,由董事會或其授權人士根據股東週年大會及類別股東會議的授權,按照相關法律法規的規定及監管部門要求,根據發行對象申購報價的情況,遵照價格優先(即在認購過程中,出價較高的發行對象較出價較低的發行對象優先認購股份)等原則與本次非公開發行A股股票的保薦機構(主承銷商)協商確定。

董事會函件

於最後實際可行日期，本公司並無委聘任何保薦機構或承銷商。保薦機構(主承銷商)將獲委聘，且將由董事會或其授權人士根據股東於股東週年大會上授出的授權全權酌情按一般商業條款訂立保薦協議。本公司將於適時另行作出有關非公開發行A股的公告。

中國東航集團不參與本次非公開發行A股的市場競價過程，但承諾接受市場競價結果並與其他投資者以相同價格認購本次發行的A股股票。若本次發行未能通過競價方式產生發行價格，中國東航集團將以定價基準日前20個上海交易日(不含定價基準日，下同)本公司A股股票交易均價的80%和截至定價基準日本公司最近一期末經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股淨資產值的較高者(即「**發行底價**」，按「**進一法**」保留兩位小數)作為認購價格參與本次認購。

- (5) 將予發行股份數目： 本次非公開發行A股的發行數量將按照募集資金總額除以發行價格確定，最終發行A股股份數量計算至個位數(計算結果向下取整)，同時不超過本次非公開發行A股前本公司總股本的30%，並以中國證監會關於本次非公開發行A股的核准批覆為準。於最後實際可行日期，本公司總股本為18,874,440,078股，按此計算，本次非公開發行A股的發行數量不超過5,662,332,023股(含本數)，佔：(i)於最後實際可行日期，本公司現有已發行A股約41.34%及現有已發行股本總數約30.00%；及(ii)非公開發行A股完成後，本公司經擴大已發行A股約29.25%及經擴大已發行股本總數約23.08%。

董事會函件

中國東航集團的最終認購股份數量根據認購金額和本次認購價格按以下公式確定：認購股份數量 = 認購金額 ÷ 認購價格，認購股份數量計算至個位數（計算結果向下取整）。

在本次非公開發行A股的首次董事會決議公告日至發行日期間，本公司如發生送股、配股、資本公積轉增股本等除權事項或因其他原因導致本次發行前本公司總股本發生變動的，則本次發行的股票數量上限將進行相應調整。

最終發行數量將在本次非公開發行A股取得中國證監會的核准批覆後，在上述發行數量上限範圍內，由董事會或其授權人士根據股東週年大會及類別股東會議的授權，按照相關法律、行政法規、部門規章或規範性文件的規定及發行時的實際情況，與本次非公開發行A股股票的保薦機構（主承銷商）協商確定。若中國證監會等監管部門對上述發行數量有所調整，以其核准的數量為準。

- (6) 募集資金金額及用途：非公開發行A股予以募集資金總額（於減去相關發行開支前）將不超過人民幣150億元，將用於下列項目：

編號	項目名稱	將動用資金 之建議金額 (人民幣億元)
1	引進38架飛機項目	105.00
2	補充流動資金	45.00
合計		150.00

董事會函件

本次非公開發行A股的募集資金到位後，如實際募集資金淨額少於上述擬投入募集資金金額，董事會或董事會授權人士將根據實際募集資金淨額，在符合相關法律法規的前提下，在上述募集資金投資項目範圍內，可根據募集資金投資項目進度以及資金需求等實際情況，調整並最終決定募集資金的具體投資項目、優先順序及各項目的具體投資額，募集資金不足部分由本公司以自有資金或通過其他融資方式解決，例如銀行貸款、融資租賃及自籌資金。於2021年12月31日，本公司的貨幣資金為人民幣129.62億元，而本公司的未動用銀行融資額度為人民幣213.38億元。上述融資方式的利率及具體投資方案以本公司與相關銀行或租賃公司擬訂立的市場及商業條款為準。

為保證募集資金投資項目的順利進行，並保障本公司全體股東的利益，本次非公開發行A股募集資金到位之前，本公司可根據募集資金投資項目的實際情況以自籌資金先行投入，並在募集資金到位之後根據相關法律法規的規定予以置換。

本次非公開發行A股的募集資金到位後，使用募集資金的預期時間表如下：

- (i) 用於引進38架飛機項目的募集資金將根據合同協定及航機引進計劃進行投資。擬引進的38架飛機預計於2022年至2024年期間交付；
- (ii) 用於補充流動資金的募集資金將根據本公司日常營運中的資金需要而進行投資。

董事會函件

根據中國證監會頒佈的《發行監管問答 — 關於引導規範上市公司融資行為的監管要求》，上市公司申請非公開發行股票的，擬發行的股份數量原則上不得超過本次發行前總股本的30%（即不多於5,662,332,023股（包含5,662,332,023股）A股）。在上述規定允許的情況下，經考慮定價原則、投資項目的資金需要、中國東航集團的認購意向及證券市場情況等因素後，本次非公開發行A股所籌得的募集資金釐定為不超過人民幣150億元。

基於上文所述，董事會認為本次非公開發行A股所籌得的募集資金淨額的最高金額屬公平合理，並符合本公司及其股東的利益。

(7) 限售期：

本次非公開發行A股完成後，中國東航集團認購的本次非公開發行A股的股份自發行結束之日起十八(18)個月內不得轉讓，其餘發行對象認購的本次非公開發行A股的股份自發行結束之日起六(6)個月內不得轉讓。本次發行對象所取得本次非公開發行A股的股票因公司送股、配股、資本公積轉增股本等情形所衍生取得的股份亦應遵守上述股份限售安排。限售期結束後，發行對象所認購的本次發行的股份的轉讓和交易依照屆時有效的法律法規和上海證券交易所的規則辦理。

如中國證監會或上海證券交易所對於上述限售期安排有新的制度規則或要求，將按照中國證監會或上海證券交易所的新的制度規則或要求對上述限售期安排進行修訂並予執行。

董事會函件

- (8) 上市地點： 本公司將申請根據非公開發行A股予以發行的A股於上海證券交易所上市及進行買賣。於限售期屆滿後，根據非公開發行A股將予發行的A股將於上海證券交易所上市及進行買賣。
- (9) 於非公開發行A股前滾存未分派利潤的安排： 本次非公開發行A股股票前本公司的滾存未分配利潤由本次非公開發行A股完成後本公司的新老股東按照其持股比例共同享有。
- (10) 非公開發行A股的決議案有效期： 有關非公開發行A股的決議案將自相關決議於股東週年大會及類別股東會議上審議通過之日起十二(12)個月保持有效。

以下有關非公開發行A股的每個項目將獲審議及批准，並在獲得有關當局的批准及／或授權後實施：

- (i) 將予發行股份的類別及面值；
- (ii) 發行方式及時間；
- (iii) 認購方及認購方式；
- (iv) 定價基準日、定價原則及發行價；
- (v) 將予發行股份數目；
- (vi) 募集資金金額及用途；
- (vii) 限售期；
- (viii) 上市地點；
- (ix) 於非公開發行A股前滾存未分派利潤的安排；及
- (x) 非公開發行A股的決議案有效期。

董事會函件

批准非公開發行A股的方案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈獨立股東審議及批准。

2. 關於本公司符合非公開發行A股條件的議案

根據《中華人民共和國公司法》、《中華人民共和國證券法》、《上市公司證券發行管理辦法》、《上市公司非公開發行股票實施細則》及《發行監管問答—關於引導規範上市公司融資行為的監管要求》等法律、法規及監管文件，董事會經詳細核查本公司實際情況及有關事項後，認為本公司本次非公開發行A股符合非公開發售A股的條件。

關於本公司符合非公開發行A股條件的議案將以普通決議案的形式在股東週年大會上提呈股東審議及批准。

3. 關於《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票預案》的議案

關於《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票預案》的議案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈獨立股東審議及批准。

4. 關於《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票募集資金使用可行性分析》的議案

《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票募集資金使用可行性分析》以中文編寫。《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票募集資金使用可行性分析》英文譯本全文載於本通函之附錄一。倘該份文件的英文譯本與中文版本有任何歧異，概以中文版本為準。

關於《中國東方航空股份有限公司非公開發行A股股票募集資金使用可行性分析》的議案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈股東審議及批准。

5. 關於《中國東方航空股份有限公司前次募集資金使用情況報告》的議案

《中國東方航空股份有限公司前次募集資金使用情況報告》以中文編寫。《中國東方航空股份有限公司前次募集資金使用情況報告》英文譯本全文載於本通函之附錄二。倘該份文件的英文譯本與中文版本有任何歧異，概以中文版本為準。

關於《中國東方航空股份有限公司前次募集資金使用情況報告》的議案將以普通決議案的形式在股東週年大會上提呈股東審議及批准。

6. 關於本公司與中國東航集團訂立A股認購協議的議案

關於本公司與中國東航集團於2022年5月10日訂立A股認購協議(根據該協議，本公司已有條件同意向中國東航集團配發及發行，而中國東航集團已同意認購非公開發行A股項下金額不低於人民幣50億元的A股)及其項下擬進行的交易的議案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈獨立股東審議及批准。

7. 關於本次非公開發行A股股票攤薄即期回報、填補措施及控股股東、董事和高級管理人員就相關措施作出承諾的議案

根據《國務院關於進一步促進資本市場健康發展的若干意見》(國發[2014]17號)、《國務院辦公廳關於進一步加強資本市場中小投資者合法權益保護工作的意見》(國辦發[2013]110號)以及《關於首發及再融資、重大資產重組攤薄即期回報有關事項的指導意見》(證監會公告[2015]31號)的要求，為保障中小投資者知情權，維護中小投資者利

董事會函件

益，本公司就非公開發行A股對即期回報攤薄的影響進行了認真分析和計算。有關本公司就本次非公開發行A股股票攤薄即期回報所採取的主要措施以及控股股東、董事和高級管理人員就相關措施作出的承諾，請參閱本通函附錄三。

關於本次非公開發行A股股票攤薄即期回報、填補措施及控股股東、董事和高級管理人員就相關措施作出承諾的議案將以普通決議案的形式在股東週年大會上提呈股東審議及批准。

8. 關於《中國東方航空股份有限公司未來三年(2022–2024年)股東回報規劃》的議案

為完善和健全科學、持續、穩定、透明的分紅決策和監管機制，進一步強化回報股東的意識，本公司根據中國證監會《關於進一步落實上市公司現金分紅有關事項的通知》(證監發[2012]37號)及《上市公司監管指引第3號—上市公司現金分紅》(證監會公告[2013]43號)以及公司章程的相關規定，制定了未來三年(2022年–2024年)股東回報規劃。

《中國東方航空股份有限公司未來三年(2022–2024年)股東回報規劃》以中文編寫。《中國東方航空股份有限公司未來三年(2022–2024年)股東回報規劃》英文譯本全文載於本通函之附錄四。倘該份文件的英文譯本與中文版本有任何歧異，概以中文版本為準。

關於《中國東方航空股份有限公司未來三年(2022–2024年)股東回報規劃》的議案將以普通決議案的形式在股東週年大會上提呈股東審議及批准。

9. 關於授權董事會及其授權人士全權辦理非公開發行A股有關事宜的議案

為保證非公開發行A股的高效、有序、順利進行，根據《中華人民共和國公司法》、《中華人民共和國證券法》、《上市公司證券發行管理辦法》、《上市公司非公開發行股票實施細則》等法律法規及交易所規則以及公司章程的相關規定，提請董事會同意提請股

董事會函件

東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議授權董事會及其授權人士(即本公司董事長及／或副董事長)全權辦理非公開發行A股的有關具體事宜，包括但不限於：

- (i) 授權董事會及其授權人士根據股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議審議通過的本次非公開發行A股方案以及發行時的具體方案，在符合所有適用法律法規及有關監管機構或部門規定或要求的前提下，具體決定發行方式、發行數量、發行價格、發行對象、發行時機、發行起止日期等，並在監管部門關於非公開發行股票政策發生變化時，或市場條件出現變化時，在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議批准非公開發行A股方案範圍內對上述議案進行調整；
- (ii) 授權董事會及其授權人士在符合中國證監會及其他相關監管部門的監管要求的前提下，在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議通過的非公開發行A股方案的範圍之內，確定發行價格以及對發行對象發行的股份數量；
- (iii) 授權董事會及其授權人士修改、補充、簽署、遞交、呈報、執行與非公開發行A股及股份認購有關的一切協議或文件，包括但不限於認購協議、認購協議之補充協議及非公開發行A股完成交割所需的其他應予簽署的文件、保薦協議、承銷協議、募集資金監管協議、聘用中介機構協議、向國資監管部門、民航監管部門及中國證監會等監管機構提交的所有申請或備案文件、與國資監管部門、民航監管部門及中國證監會就新股發行及股份認購進行的書面通訊(如有)等，並按照監管要求處理與本次發行有關的信息披露事宜；
- (iv) 授權董事會及其授權人士在非公開發行A股完成後，辦理股份登記、上市、限售、按照發行的實際情況對公司章程中與發行相關的條款進行修改，並報有關政府部門及監管機構核准或備案，向工商行政管理機關及其他相關政府部門辦理工商變更登記、新增股份登記託管等相關事宜；

董事會函件

- (v) 授權董事會及其授權人士在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議決議範圍內對非公開發行A股以及募集資金使用方案應審批部門的要求進行相應的調整，批准、簽署有關財務報告、盈利預測(若有)等發行申報文件的相應修改；根據募集資金投資項目實際進度及實際需求，對募集資金使用計劃及其具體安排進行適當調整；在募集資金到位前，本公司可自籌資金先行實施本次募集資金投資項目，待募集資金到位後予以置換；根據相關法律法規的規定、監管部門的要求及市場狀況對募集資金投資項目進行必要的調整；
- (vi) 授權董事會及其授權人士簽署非公開發行A股有關文件並辦理其他與非公開發行A股有關的事宜；
- (vii) 授權董事會及其授權人士設立募集資金專項賬戶，以及辦理與發行相關的驗資手續；
- (viii) 授權董事會及其授權人士決定並聘請專業中介機構(包括保薦機構、承銷商、會計師、律師等)承擔與發行相關的工作，包括但不限於按照監管要求製作、報送文件等，並決定向中介機構支付報酬及其他相關事宜；
- (ix) 授權董事會及其授權人士在符合所有適用法律法規及有關監管機構或部門規定或要求的前提下，決定和辦理與非公開發行A股有關的其他一切事宜；及
- (x) 本授權自股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議批准本授權議案之日起十二(12)個月內有效。

關於授權董事會及其授權人士全權辦理非公開發行A股有關事宜的方案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈獨立股東審議及批准。

三、有關中國東航集團建議認購A股之關連交易

根據非公開發行A股建議，本公司與中國東航集團於2022年5月10日訂立A股認購協議。據此，根據並受限於A股認購協議之條款及條件，本公司已同意向中國東航集團配發及發行且中國東航集團已同意以現金方式認購非公開發行A股項下金額不低於人民幣50億元的A股。

董事會函件

A股認購協議的主要條款

A股認購協議的主要條款與上述披露的建議非公開發行A股一致。A股認購協議的其他主要條款如下：

付款：待所有A股認購協議訂明的先決條件獲達成後，中國東航集團須根據A股認購協議認購已由本公司發行的A股，及於收到認購付款通知後五個工作日內就有關認購向指定銀行賬戶支付款項。

先決條件：A股認購協議將於經本公司及中國東航集團妥為簽署以及下列所有條件獲達成後生效：

- (i) 根據中國東航集團的公司章程，中國東航集團的有權權力機構已經作出相關決議，同意中國東航集團認購非公開發行A股項下的A股及與之有關的其他事項；
- (ii) 董事會以及股東週年大會和類別股東會議已經審議通過非公開發行A股方案及相關事項；
- (iii) 非公開發行A股獲得履行國有資產監督管理職責的主體核准；及
- (iv) 非公開發行A股獲得中國證監會核准。

本公司及中國東航集團均無豁免上述任何條件的權利。

於最後實際可行日期，非公開發行A股已獲本公司董事會及中國東航集團董事會審議通過。概無A股認購協議項下的其他條件已獲達成。

董事會函件

違約責任：

除任何不可抗力事件所導致者外，倘任何訂約方未能履行A股認購協議項下的義務或承諾，或作出的陳述或保證失實或嚴重有誤，將構成違反A股認購協議。

倘任何訂約方未能履行A股認購協議項下的義務、聲明、保證或承諾，將構成違反A股認購協議，且守約方將有權要求違約方承擔該等違約的責任。倘違約為因任何不可抗力事件所導致，違約方則毋須承擔責任。於A股認購協議生效後，倘中國東航集團無正當理由放棄認購非公開發行A股，中國東航集團應按照認購金額的5%向本公司支付違約金。

上述的任何先決條件未獲達成將不構成任何一方任何違反A股認購協議。

倘於非公開發行A股核准過程中，本公司生產經營出現任何重大不利變動，中國東航集團將有權放棄認購並將不會構成違反合約。

關於中國東航集團建議認購A股(構成本公司關連交易)的決議案將以特別決議案的形式在股東週年大會、A股類別股東會議及H股類別股東會議上提呈獨立股東審議及批准。

四、非公開發行A股的理由及裨益

非公開發行A股所募集的資金，在扣除相關發行費用後，將用於引進38架飛機項目及補充流動資金。

募集資金投資項目將擴大機隊規模及優化機隊結構，提高本公司航空載運能力，保障本公司業務的穩定開展，推動本公司戰略順利實施落地。同時，本公司資本實力和資產規模將得到提升，能夠有效應對新冠肺炎疫情帶來的不利影響，緩解本公司日常經營活動的資金需求壓力，保持本公司可持續發展，鞏固和提升行業地位，為投資者提供更好的投資回報。

董事會函件

非公開發行A股募集資金到位後，將提高本公司的總資產和淨資產規模，本公司的財務狀況將得到進一步優化，營運資金得到進一步充實，本公司的資金實力、抗風險能力和後續融資能力將得到提升。

中國東航集團建議認購A股之關連交易的實施有助於本公司享有控股股東更多支持，進一步提升本公司投資價值。中國東航集團作為非公開發行A股的認購方之一，體現出中國東航集團對本公司未來發展的信心及持續支持本公司發展的決心，有利於提升本公司的投資價值，進而實現股東利益的最大化，切實維護中小股東的利益。

基於以上所述，董事(包括獨立非執行董事)認為，A股認購協議的條款屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

五、非公開發行A股對本公司股權架構的影響

僅供參考及說明目的，假定(i)自最後實際可行日期起至非公開發行A股完成期間，本公司已發行股份數目概無其他變動；(ii)董事會全面行使特別授權以發行新A股(即5,662,332,023股A股)；(iii)中國東航集團認購1,887,444,007股(即非公開發行A股項下將予發行最高股份數量三分之一，即中國東航集團已同意認購的最低金額(即人民幣50億元)除以本次非公開發

董 事 會 函 件

行A股預期予以募集的最高募集資金(即人民幣150億元)的比例)A股；及(iv)其他認購方認購3,774,888,016股(即非公開發行A股項下將予發行最高股份數量扣除中國東航集團假定認購的股份數量)A股，本公司股權架構的可能變化如下：

	於最後實際可行日期		緊隨非公開發行A股完成後	
	所持 股份數目	已發行股份 總數的概約 百分比	所持 股份數目	已發行股份 總數的概約 百分比
中國東航集團及 其聯繫人 ^{附註1}	8,025,170,875 (A股)	42.52%	9,912,614,882 (A股)	40.40%
	2,626,240,000 (H股)	13.91%	2,626,240,000 (H股)	10.70%
小計	10,651,410,875	56.43%	12,538,854,882	51.10%
其他非公眾股東 ^{附註2}	3,960 (A股)	0.00%	3,960 (A股)	0.00%
小計	3,960	0.00%	3,960	0.00%
公眾股東 ^{附註3}	5,672,487,466 (A股)	30.05%	9,447,375,482 (A股)	38.50%
	2,550,537,777 (H股)	13.51%	2,550,537,777 (H股)	10.39%
小計	8,223,025,243	43.57%	11,997,913,259	48.90%
合計	18,874,440,078	100%	24,536,772,101	100%

附註1：於最後實際可行日期，本公司已發行股份總數為18,874,440,078股，中國東航集團直接和間接持有本公司股份合共10,651,410,875股，佔本公司已發行股份總數約56.43%，當中：

- (i) 中國東航集團直接持有7,567,853,802股A股；
- (ii) 中國東航集團通過其全資附屬公司東航金控有限責任公司持有457,317,073股A股；及
- (iii) 中國東航集團通過其全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司持有2,626,240,000股H股。

附註2：於最後實際可行日期，董事李養民先生以實益擁有人的身份直接持有3,960股A股，其所持股份不被視為由公眾持有。

董事會函件

附註3：於最後實際可行日期，均瑤集團直接持有311,831,909股A股，以及(i)透過上海吉祥航空股份有限公司間接持有219,400,137股A股；(ii)透過上海吉道航企業管理有限公司間接持有589,041,096股A股；(iii)透過上海吉祥航空香港有限公司間接持有546,769,777股H股；及(iv)透過上海吉祥航空股份有限公司間接持有12,000,000股H股。因此，均瑤集團直接及間接持有本公司股份合共約8.90%，其所持股份將被視為由公眾持有。

預計認購方(除中國東航集團外)並非且不會於非公開發行A股完成後成為核心關連人士，故彼等所持股份將被視為由公眾持有。

附註4：僅供參考及說明目的，基於上述假設條件，於非公開發行A股完成後，預期公眾持股量將為約48.90%。

附註5：上表所列總額與本表格數額總和如有任何差異乃因四捨五入所致。

僅供參考及說明目的，基於上述假設條件，待非公開發行A股完成後，中國東航集團於本公司的持股百分比將由約56.43%下降至約51.10%。本公司的控股股東仍為中國東航集團，本公司控制權將維持不變。

待非公開發行A股完成後，根據本公司公開可得的資料以及就董事所知悉，董事相信本公司將繼續遵守香港上市規則第8.08(1)(a)條規定的最低公眾持股量的規定。

六、於過往12個月所募集的資金

2021年11月9日，本公司完成向中國東航集團非公開發行A股2,494,930,875股，募集資金總額約人民幣108.28億元。於最後實際可行日期當日，前次募集資金已全部使用完畢，詳情請見本公司於2022年3月30日在香港聯交所網站刊發的公告。

本公司前次非公開發行A股的募集資金用途如下：

編號	項目名稱	募集資金投入金額 (人民幣億元)
1	補充流動資金	48.28
2	償還債務	60.00
合計		108.28

前次募集資金使用情況均符合本公司披露的募集資金使用計劃，不存在重大變動。

除上文所披露外，本公司於最後實際可行日期前12個月期間內並無進行其他涉及發行股本證券的融資活動。

七、建議修訂公司章程

待非公開發行A股完成後，本公司註冊資本、股份總數等將出現變動，鑒於上述情況，董事會擬於股東週年大會上尋求股東批准以授權董事會及其授權人士（董事會授權人士建議為董事長及／或董事長之授權人士）在非非公開發行A股完成後，根據非公開發行A股結果對公司章程的相關條款進行必要的修訂，並及時履行相關信息披露責任。

建議修訂的詳情如下：

(1) 目前公司章程第二十一條：

經中國證監會批准，公司的股份總數為18,874,440,078股。

修訂為：

經中國證監會批准，公司的股份總數為[●]股。

(2) 目前公司章程第二十二條：

公司發行的普通股總數為18,874,440,078股，其中A股共13,697,662,301股，佔公司總股本的72.57%；H股共5,176,777,777股，佔公司總股本的27.43%。

修訂為：

公司發行的普通股總數為[●]股，其中A股共[●]股，佔公司總股本的[●] %；H股共5,176,777,777股，佔公司總股本的[●] %。

(3) 目前公司章程第二十五條：

公司註冊資本為人民幣18,874,440,078元。

修訂為：

公司註冊資本為人民幣[●]元。

關於提請授權董事會及其授權人士全權辦理非公開發行A股相關事宜的議案將以特別決議案的形式在股東週年大會上提呈股東審議及批准。

八、香港上市規則涵義

於最後實際可行日期，中國東航集團為持有本公司已發行股份總數約56.43%的控股股東，根據香港上市規則為本公司之關連人士。因此，中國東航集團根據A股認購協議建議認購A股構成本公司的一項關連交易，並須遵守香港上市規則第14A章項下申報、公告及獨立股東批准規定。

由於劉紹勇先生、李養民先生、唐兵先生、林萬里先生及姜疆先生為本公司董事，亦為中國東航集團董事，故被視為於根據特別授權非公開發行A股和中國東航集團根據A股認購協議建議認購A股中擁有重大權益，且已就相關董事會決議案放棄投票。除以上披露者外，概無董事於根據特別授權非公開發行A股和中國東航集團根據A股認購協議建議認購A股中擁有任何重大權益，因此，概無其他董事須就該等董事會決議案放棄投票。

非公開發行A股項下將予發行的A股將根據於股東週年大會及類別股東會議上向獨立股東尋求的特別授權發行。

九、成立獨立董事委員會及委任獨立財務顧問

獨立董事委員會(由所有獨立非執行董事蔡洪平、董學博、孫錚及陸雄文組成)根據香港上市規則第14A章已告成立，以就中國東航集團建議認購A股之關連交易向獨立股東提供意見。

八方金融有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就中國東航集團建議認購A股之關連交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

十、一般資料

有關本集團的資料

本集團主要從事民航客運及相關業務。

有關中國東航集團的資料

中國東航集團主要從事經營中國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。

董事會函件

於最後實際可行日期，國務院國資委為中國東航集團的控股股東及實際控制人，且中國東航集團由以下各方擁有：

- (i) 由國務院國資委擁有68.42%；
- (ii) 由國壽投資保險資產管理有限公司(其由中國人壽保險(集團)公司直接全資擁有，並由中國國務院最終全資擁有)擁有11.21%；
- (iii) 上海久事(集團)有限公司(其由上海市國有資產監督管理委員會直接全資擁有)擁有10.19%；
- (iv) 中國國新資產管理有限公司(其由中國國新控股有限責任公司直接全資擁有，並由中國國務院最終全資擁有)擁有5.09%；及
- (v) 中國旅遊集團有限公司(其由國務院國資委直接全資擁有)擁有5.09%。

十一、股東週年大會及類別股東會議

本公司將於2022年6月29日(星期三)下午二時正假座中國上海市長寧區空港三路99號東航實業集團有限公司輔樓二樓會議室舉行股東週年大會，以審議及酌情批准有關(其中包括)(i)根據特別授權非公開發行A股；(ii)有關中國東航集團建議認購A股之關連交易；及(iii)建議修訂公司章程的決議案。股東週年大會及擬於股東週年大會上提呈的決議案的詳情載於本公司於2022年5月13日寄發的《2021年度股東週年大會通告》。

本公司將於2022年6月29日(星期三)下午二時三十分(或緊隨本公司於同一地點及同日舉行之股東週年大會結束或續會後)假座中國上海市長寧區空港三路99號東航實業集團有限公司輔樓二樓會議室舉行H股類別股東會議及A股類別股東會議，以審議及酌情批准有關(其中包括)根據特別授權非公開發行A股的決議案。H股類別股東會議及擬於H股類別股東會議上提呈的決議案的詳情載於本公司於2022年5月13日寄發的《H股類別股東會議通告》。

於最後實際可行日期，中國東航集團及其聯繫人(包括東航金控及東航國際(均為中國東航集團之全資附屬公司)及李養民先生(為中國東航集團董事))為合共持有本公司10,651,418,795股股份(佔本公司已發行股本約56.43%)的控股股東。因此，中國東航集團、東

董事會函件

航金控、東航國際及李養民先生(擁有本公司股份)須就《2021年度股東週年大會通告》所載第9、10、13、14及17項決議案放棄表決，而東航國際(擁有H股)須就《H股類別股東會議通告》所載第1、2、4、5及6項決議案放棄表決。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) 中國東航集團、東航金控、東航國際或李養民先生概無訂立或受制於任何投票信託或其他協議、安排或諒解(直接出售除外)；
- (ii) 中國東航集團、東航金控、東航國際或李養民先生並無受任何責任或權利所限，而因此將或可能將行使本公司有關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) 中國東航集團、東航金控、東航國際及李養民先生各自於本公司的實益股權(如本通函所披露)與於本公司可控制或有權控制股東週年大會及類別股東會議上投票權涉及的股份數目，預計不會存在任何差異。

有關非公開發行A股及A股認購協議的表決將以投票方式進行。

十二、推薦建議

謹請閣下垂注載於本通函第30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意見；以及載於本通函第31至51頁的「獨立財務顧問函件」，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該如何就將於股東週年大會及類別股東會議上提呈的決議案表決前細閱上述函件。

經計及上文「非公開發行A股的理由及裨益」一節所披露的因素，董事(包括獨立非執行董事，其意見亦載於本通函下文「獨立董事委員會函件」並贊同載於通函「獨立財務顧問函件」的獨立財務顧問意見)認為將於股東週年大會及類別股東會議上提呈的決議案符合本公司及股東的整體最佳利益。因此，董事會建議全體股東及／或獨立股東投票贊成將於股東週年大會及／或類別股東會議(視情況而定)上提呈的全部決議案。

董 事 會 函 件

十三、其他資料

務請閣下亦留意本通函附錄。

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

2022年6月9日



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) 建議根據特別授權非公開發行A股；及 (2) 有關中國東航集團建議認購A股之關連交易

茲提述本公司日期為2022年6月9日的通函(「通函」)，本函件構成通函的一部分。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。

吾等已獲委任為獨立董事委員會成員，就有關中國東航集團建議認購A股之關連交易向獨立股東提供意見，詳情載於通函「董事會函件」。八方金融有限公司已經吾等批准獲委任為獨立財務顧問，以就此為獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

謹請閣下垂注載於通函第5至29頁的「董事會函件」及通函第31至51頁的「獨立財務顧問函件」及本通函附錄所載的其他資料。

經計及(其中包括)通函「獨立財務顧問函件」所載獨立財務顧問所考慮的主要因素及理由以及其意見，吾等贊同獨立財務顧問的意見，認為儘管A股認購協議並非於本公司一般及日常業務過程中訂立，惟A股認購協議的條款(i)屬公平合理；(ii)按正常商業條款進行；及(iii)符合本公司及股東的整體利益。

因此，吾等建議閣下投票贊成將於股東週年大會及／或類別股東會議(視情況而定)上提呈有關中國東航集團建議認購A股之關連交易的決議案。

此致

本公司列位股東 台照

獨立董事委員會

蔡洪平

董學博

孫錚

陸雄文

謹啟

2022年6月9日

獨立財務顧問函件

以下為八方金融有限公司於2022年6月9日就有關中國東航集團建議認購A股之關連交易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：

有關中國東航集團建議認購A股之關連交易

緒言

茲提述吾等獲 貴公司委任為獨立財務顧問，以就非公開發行A股項下的中國東航集團建議認購A股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2022年6月9日的通函（「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2022年5月10日的公告（「該公告」），當中董事會審議通過非公開發行A股，據此， 貴公司將發行不多於5,662,332,023股（包含5,662,332,023股）A股，發行對象為包括 貴公司控股股東中國東航集團在內的不超過35名（含35名）符合中國證監會規定條件的特定投資者。預期募集的資金（於減去相關發行開支前）將不超過人民幣150.00億元（包含人民幣150.00億元）。其中，中國東航集團擬以現金方式認購非公開發行A股項下金額不低於人民幣50.00億元的A股。

根據非公開發行A股建議， 貴公司與中國東航集團於2022年5月10日訂立A股認購協議。據此，根據並受限於A股認購協議之條款及條件， 貴公司已同意向中國東航集團配發及發行且中國東航集團已同意以現金方式認購非公開發行A股項下金額不低於人民幣50.00億元的A股（「中國東航集團認購事項」）。

於最後實際可行日期，中國東航集團為持有 貴公司已發行股份總數約56.43%的控股股東，根據香港上市規則為 貴公司之關連人士。因此，中國東航集團認購事項構成 貴公司的一項關連交易，並須遵守香港上市規則第14A章項下申報、公告及獨立股東批准規定。

獨立財務顧問函件

獨立董事委員會(由蔡洪平先生、董學博先生、孫錚先生及陸雄文先生(均為獨立非執行董事)組成)根據香港上市規則第14A章已告成立，以就中國東航集團認購事項向獨立股東提供意見。

於最後實際可行日期，吾等(八方金融有限公司)與 貴公司或中國東航集團或任何彼等各自的附屬公司或聯繫人的董事、最高行政人員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，吾等曾就以下各項獲委聘為 貴公司的獨立財務顧問：(i) 貴公司與中國貨運航空有限公司所訂立日期為2020年9月29日的協議，內容有關獨家經營 貴公司及其主業子公司的客機貨運業務持續關連交易，其詳情載於 貴公司日期為2020年10月30日的通函；(ii) 貴公司建議根據特別授權非公開發行A股，其詳情載於 貴公司日期為2021年3月12日的通函；及(iii)調整客機貨運業務獨家經營持續關連交易年度上限，其詳情載於 貴公司日期為2021年7月23日的通函(「先前委聘」)。根據先前委聘，吾等須就有關交易向獨立董事委員會及獨立股東發表意見及提供推薦建議。

除就先前委聘及是項委任支付或應付予吾等之一般專業費用外，概無任何安排致使吾等將自 貴集團或 貴集團及中國東航集團的董事、最高行政人員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規定，吾等本身合資格擔任 貴公司的獨立財務顧問。

在達致吾等的意見時，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中國東航集團認購事項的條款(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(其中包括(i) A股認購協議；(ii) 貴公司於截至2020年12月31日及2021年12月31日止兩個年度各年的年報；(iii)通函所載其他資料；及(iv)相關市場數據及公開可得資料)，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，且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、中國東航集團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

1. 有關 貴集團及中國東航集團的背景

貴集團主要從事民航客運及相關業務。

中國東航集團主要從事經營中國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。

於最後實際可行日期，國資委為中國東航集團的控股股東及實際控制人，且中國東航集團由以下各方擁有：

- (i) 由國資委擁有68.42%；
- (ii) 由國壽投資保險資產管理有限公司(其由中國人壽保險(集團)公司直接全資擁有，並由中國國務院最終全資擁有)擁有11.21%；
- (iii) 由上海久事(集團)有限公司(其由上海市政府國資委直接全資擁有)擁有10.19%；
- (iv) 由中國國新資產管理有限公司(其由中國國新控股有限責任公司直接全資擁有，並由中國國務院最終全資擁有)擁有5.09%；及
- (v) 由中國旅遊集團有限公司(其由國資委直接全資擁有)擁有5.09%。

2. 貴集團的過往財務表現及前景

貴集團根據國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)編製截至2019年12月31日(「**2019財年**」)、2020年12月31日(「**2020財年**」)及2021年12月31日(「**2021財年**」)止年度的合併財務資料概要載列於下文，分別摘錄自 貴公司2020財年及2021財年的年報(「**2021年年報**」)：

	截至12月31日止年度		
	2019年 (經審核) 人民幣百萬元	2020年 (經審核) 人民幣百萬元	2021年 (經審核) 人民幣百萬元
總收入	120,986	58,727	67,127
經營利潤／(虧損)	10,081	(13,840)	(13,518)
歸屬於 貴公司所有者淨利潤／ (虧損)	3,192	(11,836)	(12,214)

獨立財務顧問函件

	截至12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(經審核) 人民幣百萬元	(經審核) 人民幣百萬元	(經審核) 人民幣百萬元
非流動資產	265,442	262,152	260,880
流動資產	19,743	22,498	27,910
— 現金及現金等價物	1,350	7,651	12,950
— 限制性銀行存款及短期銀行存款	6	12	12
總資產	285,185	284,650	288,790
流動負債	78,363	99,808	85,891
— 借款的流動部分	25,233	57,150	44,999
非流動負債	134,176	125,688	145,747
— 借款	26,604	30,745	50,792
總負債	212,539	225,496	231,638
淨流動負債	(58,620)	(77,310)	(57,981)
總權益	72,646	59,154	57,152
歸屬於 貴公司權益持有者的權益	69,008	56,249	53,615
資產負債率(總負債／總資產)	74.5%	79.2%	80.2%
流動比率	0.25	0.22	0.32

貴集團的財務表現

就 貴集團的財務表現而言，由於新冠肺炎衝擊造成的不利影響，故 貴集團於2020財年及2021財年的總收入較2019財年大幅下降。運輸收入分別佔 貴集團2019財年、2020財年及2021財年總收入約94.4%、92.1%及93.0%，由2019財年約人民幣1,142.42億元大幅減少至2020財年約人民幣541.10億元，並於2021財年輕微反彈至約人民幣624.14億元。

貴公司於2019財年錄得歸屬於 貴公司權益持有者的淨利潤約人民幣31.92億元及於2020財年及2021財年分別錄得歸屬於 貴公司權益持有者的淨虧損約人民幣118.36億元及人民幣122.14億元。 貴公司於2020財年及2021財年錄得淨虧損乃主要由於新冠肺炎爆發導致自客運收入的收入減少。

貴集團的財務狀況

就貴集團的財務狀況而言，於2021年12月31日，貴集團的主要資產包括(i)使用權資產，主要包括貴集團融資租賃及經營租賃項下的飛機、發動機及飛行設備，約為人民幣1,268.75億元；(ii)物業、廠房及設備，主要包括貴集團的自有飛機、發動機及飛行設備，約為人民幣932.42億元，合計佔貴集團總資產約77.2%。於2021年12月31日，現金及現金等價物以及銀行存款(包括限制性銀行存款及短期銀行存款)約為人民幣129.62億元。

截至2020年及2021年12月31日止財政年度，貴集團維持淨流動負債狀況，有關狀況由於2020年12月31日約人民幣773.10億元(流動比率約為0.22倍)輕微增加至於2021年12月31日約人民幣579.81億元(流動比率約為0.32倍)。於2021年12月31日，資產負債率(按總負債除以總資產計算)約為80.2%，而於2020年12月31日則約為79.2%，主要由於總借款由於2020年12月31日約人民幣878.95億元增加至於2021年12月31日約人民幣957.91億元。就於2021年12月31日的借款而言，約人民幣449.99億元被視為流動部分及須於一年內償還或結算，主要包括短期銀行借款約人民幣376.14億元。

於2021年12月31日，貴集團錄得根據國際財務報告準則編製的歸屬於貴公司股東的資產淨值(「資產淨值」)約人民幣536.15億元。於2021年12月31日，國際財務報告準則項下貴公司每股資產淨值(包括A股及H股)(「股份」)約為人民幣2.84元(「國際財務報告準則每股資產淨值」)，乃按國際財務報告準則項下歸屬於股東的資產淨值約人民幣536.15億元除以於2021年12月31日的已發行A股及H股數目計算，較於2020年12月31日下降約17.2%。

3. 有關中國東航集團認購事項的背景及理由

2021年財政年度的中國航空業概覽及貴集團業績

茲提述2021年年報，全球經濟仍在復甦進程中，受德爾塔、奧密克戎等變異病毒蔓延擴散的影響，復甦動力減弱。我國總體疫情形勢保持相對平穩，但呈現局部聚集和多點散發態勢。根據國際航空運輸協會(IATA)2021年10月發布的報告，全球航空業已於2021年放緩。2021年客座率恢復至67.2%，較2020年上升2.4%。同時，2021年中國整體行業總周轉量為857億噸公里、旅客運輸量4.4億人次、貨郵運輸量732萬噸，分別較2020年提高7.3%、5.5%及8.2%。

獨立財務顧問函件

2021年，貴集團完成運輸總周轉量130.47億噸公里，旅客運輸量7,909.9萬人次，實現收入約人民幣671.27億元，較2020年分別增長11.5%、6.0%及14.3%。受國際油價上漲等因素影響，營業支出較2020年增加約人民幣84.59億元；貴公司2021年歸屬於貴公司股東的淨虧損為約人民幣122.14億元，相比2020年增虧約人民幣3.78億元。考慮到疫情對貴集團於國際及國內經濟環境以及航空業中的業務造成不確定影響，特別是邊境管制及相關旅遊限制的狀況，貴集團已持續探索各種集資活動方式，以滿足其流動資金需求及提升貴集團應對行業風險的財務彈性。

對減輕 貴集團現金流量壓力的需要及支持 貴集團流動資金需求

吾等從2021年年報注意到，於2021年12月31日，貴集團持有現金及現金等價物約人民幣129.50億元。根據與貴公司管理層的討論，貴集團於2021年12月31日於一年內到期的借款的流動部分金額約為人民幣449.99億元，且貴集團正主動與借款人磋商，以重續借款條款。經考慮上述航空業的不確定性在短期內可能繼續影響貴集團的財務表現，貴公司認為，且吾等贊同貴公司的看法，為支持流動資金需求及償還計息負債，存在持續融資需求以維持流動性緩衝。

貴公司可用的其他集資方式

據貴公司告知，除了非公開發行A股外，貴公司已考慮其他集資方法的可行性，例如銀行或放債人的債務融資以及其他形式的股權融資，以籌集足夠的資金為航機引進項目提供資金及補充其流動資金。

就銀行或放債人的債務融資而言，貴公司認為，將令貴集團產生額外利息開支及槓桿，與非公開發行A股相比，將使貴集團的資產負債水平及流動資金狀況惡化，與貴公司的集資原意相抵觸。據貴公司告知，貴集團的銀行借款的平均利率為約3.57%。倘非公開發行A股的募集資金總額(即人民幣150億元)以銀行借款募集，貴公司將每年產生額外利息開支約人民幣5.36億元。此外，來自銀行或放債人的債務融資亦可能需要經過銀行或放債人的長時間盡職審查及內部風險評估。據貴公司告知，銀行及放債人將需要最少三個月評估借款申請。在該等情況下，來自銀行或放債人的債務融資並非可取的選擇。

就股權融資而言，貴公司告知吾等，彼等亦已考慮公開發行及非公開發行A股及H股。然而，參照《上市公司國有股權監督管理辦法》(國資委財政部中國證監會令第36號)第10條，上市公司國有股權變動應當根據證券市場股票公開交易價格、可資比較公司股票價格、認購A股及H股的每股資產淨值等因素合理定價。由於貴公司為國有控股上市公司，故董事會須遵守上述條文規定，以不少於每股資產淨值作為股權融資的定價基準。就非公開發行A股符合相關政府規定而言，貴公司根據中國企業會計準則(「中國企業會計準則」)編製截至定價基準日(即2021年12月31日)前最近一期末的歸屬

獨立財務顧問函件

於普通股股東的每股資產淨值將作為基準。同時，H股及A股於緊接該公告的刊發日期（即2022年5月10日，「公告日期」）前連續20個交易日的平均成交價分別為每股H股約2.63港元（相當於每股H股約人民幣2.25元）及每股A股人民幣4.71元。於2021年12月31日，根據中國企業會計準則編製的歸屬於股東的每股資產淨值（其乃按於2021年12月31日的中國企業會計準則項下歸屬於股東的資產淨值約人民幣513.73億元除以於2021年12月31日的已發行A股及H股數目計算）為每股股份人民幣2.72元（「中國企業會計準則每股資產淨值」），而國際財務報告準則每股資產淨值則為人民幣2.84元。中國企業會計準則每股資產淨值與國際財務報告準則每股資產淨值的差額乃主要由於國際財務報告準則及中國企業會計準則項下就收購成本及所收購上海航空有限公司的可識別資產及負債的公允價值的確認及計量有所不同，導致收購所產生的已確認無形資產／商譽出現約人民幣22.42億元的差額。H股的平均成交價較中國企業會計準則每股資產淨值折讓20.8%，而A股的平均成交價較中國企業會計準則每股資產淨值溢價約65.8%。因此，根據中國證監會的監管要求，發行H股並不可行。

就以公開渠道及非公開渠道發行A股而言，貴公司已考慮中國證監會於2020年2月14日刊發的《關於引導規範上市公司融資行為的監管要求（修訂版）》所載的監管要求，上市公司透過非公開發行或配售股份及優先股或向董事會指定的指定人士發行以外的方式進行集資，用於補充流動資金及償還債務的比例不得超過所籌得資金總額的30%。經考慮 貴公司有意動用非公開發行A股所籌得的募集資金淨額人民幣45億元（佔非公開發行A股所籌得的募集資金淨額總額的30%）以補充流動資金，以公開渠道發行A股將減低 貴公司動用非公開發行A股所籌得的募集資金淨額之靈活性。

經考慮以上所述後，貴公司認為，非公開發行A股對 貴集團而言屬適當的集資方法。基於上文所述，經計及(i) 貴集團現時的資產負債率及借款；(ii)有關國有上市公司股份變動的監管規定；及(iii)遜於非公開發行A股的其他籌資方式，吾等贊同 貴公司的意見，認為非公開發行A股乃 貴集團用於為其項目提供資金、改善其財務狀況及避免產生利息開支而言更理想的籌資方式。

控股股東對 貴集團長遠發展的意向

誠如董事會函件所載，中國東航集團擬通過認購非公開發行A股在民航業當前的市場環境下為 貴集團提供支持，表明其對 貴集團日後的長遠發展充滿信心。截至2021年12月31日， 貴集團根據國際財務報告準則的總負債及總權益分別為約人民幣

2,316億元及人民幣572億元，因此 貴集團截至2021年12月31日的債務與權益比率（「債務與權益比率」）為約4.0倍。假設中國東航集團根據非公開發行A股認購金額為人民幣50億元的A股， 貴集團的總權益將增加人民幣50億元至約人民幣622億元。因此， 貴集團的債務與權益比率將降低至約3.7倍，此舉可減少 貴集團的財務風險。吾等注意到 貴集團前次募集資金活動為 貴集團的長期發展提供支持。舉例而言， 貴集團於2021年11月完成向中國東航集團非公開發售2,494,930,875股A股以應付 貴公司就業務發展的資金需要，而中國東航集團已無條件及不可撤銷地擔保 貴公司所發行若干十年期有擔保債券的到期支付款項及履約。經考慮(i)倘中國東航集團根據非公開發行A股認購金額為人民幣50億元的A股， 貴集團的債務與權益比率將有所改善；(ii)非公開發行A股所籌得的募集資金淨額將用於引進新飛機，此舉將擴大 貴集團的機隊規模及提高 貴集團的空運能力；及(iii)餘下非公開發行A股所籌得的募集資金淨額將用於補充 貴集團的流動資金，此舉能夠增加 貴集團的可使用現金以履行承諾，吾等認為中國東航集團在應付 貴集團資金需求方面的支持，有利於 貴集團優化其資本結構、降低財務風險及增強其主營業務的核心競爭力。

募集資金用途

誠如董事會函件所載，非公開發行A股所籌得的募集資金淨額（於減去相關發行開支後）將不超過人民幣150億元（包括中國東航集團認購事項所得者）。募集資金淨額中，(i)人民幣105億元將用於引進38架飛機；及(ii)人民幣45億元將用於補充 貴集團的流動資金。 貴公司有意引進38架飛機，包括四架C919飛機、24架ARJ21-700飛機、六架A350-900飛機及四架B787-9飛機。

吾等已與 貴公司管理層討論並審閱通函附錄一所載可行性報告，並注意到基於飛機的目錄價格，38架飛機的總投資成本將為約43.82億美元（相當於人民幣289.30億元）。 貴公司就38架飛機應付的實際合約價格須經公平磋商釐定並可能低於目錄價格。 貴公司擬以非公開發行A股所籌得的募集資金支付人民幣105.00億元用於部分結算38架飛機的價格，並以 貴公司自有資金或透過銀行貸款、融資租賃及自籌資金等其他融資渠道支付餘下金額。擬引進的38架飛機預計於2022年至2024年期間交付。

根據2021年年報，吾等了解到 貴集團近年來持續踐行綠色發展理念並優化機隊結構。於2021年， 貴集團圍繞主力機型合共引進33架飛機及合共退出6架飛機。截至2021年末， 貴集團運營著758架客運飛機（其中包括公務機6架）組成的現代化機隊，主力機型平均機齡7.7年。隨著A350-900及B787-9機型的引進， 貴公司可進一步降低平均機齡並使機隊機齡結構保持年輕化，其平均機齡低於中國其他兩家主要航空公司的平均機齡（於2021年介乎8.0年至8.2年）。

獨立財務顧問函件

38架飛機中各型號的總投資成本載列如下：

飛機型號	飛機數量	目錄單價 (人民幣百萬元)	總價格 (人民幣百萬元)
C919	4	653	2,612
ARJ21-700	24	251	6,024
A350-900	6	2,095	12,570
B787-9	4	1,931	7,724
	總投資成本(人民幣百萬元)		28,930

飛機的主要投資將集中於A350-900，其為機身以新型材料製造的新飛機，能降低飛機重量，從而提高飛機的成本效率並盡量降低維修需要。其亦可通過提升機翼的載荷達到最大的空氣動力效率，並減少阻力及降低燃油消耗。A350-900飛機航程可達7,026海里且座位數多。此外，貴集團建議引進B787-9飛機，其佔整個引進新飛機計劃的總投資成本的第二大比重。B787-9飛機的技術先進性在材料、發動機、氣動性設計和系統等方面均有優越表現。B787-9飛機航程可達7,230海里。A350-900及B787-9飛機的表現可以滿足貴公司遠程航線運營和遠程寬體機機隊擴張的需求，適合點對點遠程航線的市場運營，是對樞紐市場的有效補充。C919為中短程單通道噴氣式民用飛機，為主要滿足國內外大運量和中運量市場需求而設，適應「點對點」國內航線和短途國際航線。ARJ21-700飛機亦為中短程支線客機。引進C919及ARJ21-700飛機可為貴集團的國內航線和短途國際航線提供支持。

經考慮上述各項，吾等贊同董事會的看法，引進38架新飛機(i)有助貴公司擴大機隊規模及優化飛機機隊；(ii)提高貴公司的空運能力及確保貴公司業務的健全發展，並促進貴公司策略得以順利實行；及(iii)新引進飛機將取代若干舊有飛機型號，可令飛機機隊變得現代化，並有效減低耗油量及維修成本，從而提升貴公司的盈利能力及核心優勢。此外，建議予以引進的飛機將納入貴公司現有飛機機隊以便統一分配及管理。

同時，除引進新飛機外，餘下的非公開發行A股募集資金將用於補充貴集團的流動資金。截至2021年12月31日，貴集團的現金及現金等價物為約人民幣129.50億元。於扣除將用於支付38架新飛機的金額後，非公開發行A股募集資金將為約人民幣45億元。

獨立財務顧問函件

根據2021年年報，吾等了解到，截至2021年12月31日，流動負債中，帶息負債（短期銀行借款、超短期融資券、一年內到期的長期銀行借款、一年內到期的應付債券以及一年內到期的租賃負債）約為人民幣603.14億元，而淨流動負債約為人民幣579.81億元。非公開發行A股募集資金可補充 貴集團的流動資金，從而提高其財務及流動資金狀況，亦可使 貴公司靈活而謹慎地就履行其承諾及償還利率較高的貸款安排資金。此舉可避免過份倚賴 貴集團的借款而增加 貴公司的融資成本，並對 貴集團的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。因此，吾等贊同董事會的看法，餘下的募集資金可提高 貴公司的流動資金及提升 貴公司的資金實力、抵禦風險的能力及其後融資的能力。

經考慮以上所述後，吾等認為根據非公開發行A股進行的中國東航集團認購事項有合理的商業理據，因此根據非公開發行A股進行的中國東航集團認購事項符合 貴公司及股東的整體利益。

4. A股認購協議的主要條款

A股認購協議的條款與建議非公開發行A股相同。建議非公開發行A股的主要條款及條件載列如下：

將予發行股份的類別及 面值：	以人民幣計值的A股，每股面值人民幣1.00元
發行方式及時間：	貴公司在獲得中國證監會的核准後於有效期內選擇適當時機向特定認購方非公開發行A股
認購方：	為包括中國東航集團在內的不超過35名（含35名）符合中國證監會規定條件的特定投資者。其中，中國東航集團擬以現金方式認購非公開發行A股股票金額不低於人民幣50.00億元。
定價基準日、定價原則 及發行價：	非公開發行A股的定價基準日為非公開發行A股的發行期首日。

獨立財務顧問函件

非公開發行A股的發行價不低於定價基準日前20個上海交易日(不含定價基準日,下同)A股股票交易均價的80%和截至定價基準日前 貴公司根據中國企業會計準則編製的最近一期末經審計的歸屬於母公司普通股股東的每股資產淨值的較高者(即「發行底價」,按「進一法」保留兩位小數)。定價基準日前20個上海交易日A股股票交易均價 = 定價基準日前20個上海交易日A股股票交易總值 ÷ 定價基準日前20個上海交易日A股股票交易總量。

將予發行股份數目： 非公開發行A股項下將予發行的股份數目將不超過5,662,332,023股，佔：

- (i) 於最後實際可行日期， 貴公司現有已發行A股約41.34%及現有已發行股本總數約30.00%；及
- (ii) 非公開發行A股完成後， 貴公司經擴大已發行A股約29.25%及經擴大已發行股本總數約23.08%。

募集資金金額及用途： 非公開發行A股予以募集資金總額(於減去相關發行開支前)將不超過人民幣150.00億元。非公開發行A股所得募集資金淨額於扣減相關發行開支後，將用於下列項目：

編號	項目名稱	將動用資金之 建議金額 (人民幣億元)
1	引進38架飛機項目	105.00
2	補充流動資金	45.00
	合計	150.00

獨立財務顧問函件

非公開發行A股的募集資金到位後，如實際募集資金淨額少於上述擬投入募集資金金額，董事會或董事會授權人士將根據實際募集資金淨額，在符合相關法律法規的前提下，在上述募集資金投資項目範圍內，可根據募集資金投資項目進度以及資金需求等實際情況，調整並最終決定募集資金的具體投資項目、優先順序及各項目的具體投資額，募集資金不足部分由 貴公司以自有資金或通過其他融資方式解決。

為保證募集資金投資項目的順利進行，並保障 貴公司全體股東的利益，非公開發行A股募集資金到位之前， 貴公司可根據募集資金投資項目的實際情況以自籌資金先行投入，並在募集資金到位之後根據相關法律法規的規定予以置換。

限售期：

非公開發行A股完成後，中國東航集團認購的非公開發行A股的股份自發行完成當日起十八(18)個月內不得轉讓，其餘發行對象認購的非公開發行A股的股份自發行完成當日起六(6)個月內不得轉讓。發行對象所取得非公開發行A股的股票因 貴公司送股、配股、資本公積轉增股本等情形所衍生取得的股份亦應遵守上述限售安排。限售期結束後，發行對象所認購的本次發行的股份的轉讓和交易依照屆時有效的法律法規和上海證券交易所的規則辦理。

如果中國證監會或上海證券交易所對於上述限售期安排有新的規則或要求，將按照中國證監會或上海證券交易所的新的規則或要求對上述限售期安排進行修訂並予執行。

非公開發行A股的
決議案有效期：

相關決議案於股東週年大會及類別股東會議上審議通過之日起十二(12)個月保持有效。

有關非公開發行A股及A股認購協議的詳情，請參閱董事會函件。

(i) A股股價表現回顧

吾等已對於過去十二個月及直至最後實際可行日期A股的歷史收市價進行分析。以下 貴公司股價圖顯示自2021年5月1日起直至最後實際可行日期止期間（「歷史價格期間」），涵蓋一年期間，吾等認為此乃合理充份的期間，以就A股的收市價的最近走勢提供全面而公平的概覽，且於評估發行價時不受短期市場波動的影響（如有），A股於上海證券交易所所報的每日收市價（包括與上海證券交易所綜合指數（「上證綜合指數」）的對比）：



資料來源：上海證券交易所 (<http://english.sse.com.cn/>)

歷史價格期間的A股股價：

於歷史價格期間，A股的成交價普遍介乎每股A股人民幣4.5元至人民幣5.5元，該價格範圍在歷史價格期間的合共262個交易日中佔201個交易日（約76.7%）。同時，A股的最高收市價為於2022年2月10日的每股A股人民幣6.11元，而A股的最低收市價為於2021年8月6日的每股A股人民幣4.32元。A股股價於歷史價格期間在平均收市價約每股A股人民幣5.01元徘徊。於歷史價格期間，A股表現整體上與上證綜合指數一致。

獨立財務顧問函件

於歷史價格期間開始時的A股收市價為每股A股人民幣5.2元，於公告日期的每股A股收市價為人民幣4.6元，下降約11.5%；而上證綜合指數於同期下降約11.8%。於歷史價格期間的首三個月，A股收市價跌至於2021年8月6日所錄得的最低水平每股A股人民幣4.32元。其後，A股收市價於2021年8月至12月期間於每股A股人民幣4.32元至人民幣5.18元之間徘徊。於2021年8月至12月出現波動後，A股的收市價由2022年1月初開始呈現總體上升趨勢。A股的收市價於2022年2月10日達至每股A股人民幣6.11元的最高位。於刊發年度業績預虧公告後，A股收市價其後於2021年2月中至3月底呈現下跌趨勢，於2021年3月31日跌至每股A股人民幣4.68元，隨後於刊發2021年年報後於2022年4月初至中股價迎來短期反彈。之後於2022年4月底A股股價經歷另一輪下跌，於2022年4月26日收報2022年的最低股價每股A股人民幣4.49元，自此及直至最後實際可行日期，A股整體上於每股A股人民幣4.49元至人民幣4.82元之間的窄幅內買賣。

根據非公開發行A股的定價原則（「定價原則」），非公開發行A股的定價基準日應為非公開發行A股的發行期首日，尚待確定。就吾等的分析而言，假設定價基準日為公告日期（即2022年5月10日），發行價將為最少每股A股人民幣3.77元（「參考發行價」），即公告日期前20個上海交易日（不包括公告日期）A股交易均價的80%。

參考發行價每股A股人民幣3.77元較：

- (i) 於公告日期的A股收市價每股A股人民幣4.60元折讓約18.0%；
- (ii) 於緊接公告日期（包括該日）前最後連續五個交易日的平均收市價約每股A股人民幣4.60元折讓約18.0%；
- (iii) 於緊接公告日期（包括該日）前最後連續十個交易日的平均收市價約每股A股人民幣4.61元折讓約18.2%；
- (iv) 於緊接公告日期（包括該日）前最後連續20個交易日的平均收市價約每股A股人民幣4.71元折讓約20.0%；
- (v) 於緊接定價基準日（包括該日）前最後連續30個交易日的平均收市價約每股A股人民幣4.77元折讓約21.0%；

獨立財務顧問函件

- (vi) 基於 貴公司於2021年12月31日的最新經審核業績的國際財務報告準則每股資產淨值約每股人民幣2.84元溢價約32.7%；
- (vii) 基於 貴公司於2021年12月31日的最新經審核業績的中國企業會計準則每股資產淨值約每股人民幣2.72元溢價約38.6%；及
- (viii) 於最後實際可行日期的收市價每股人民幣4.72元折讓約20.1%。

經考慮(i)定價原則乃根據中國證監會載列的有關上市公司國有股份變動的監管規定釐定；(ii)A股收市價折讓縮減至約20%；及(iii)參考發行價較國際財務報告準則每股資產淨值及中國企業會計準則每股資產淨值的溢價，吾等認為，定價原則可予接受。投資者亦務請考慮下文的分析，以評估發行價的公平性及合理性。

(ii) 與其他非公開A股發行的比較

根據中國證監會於2020年2月14日發佈的《關於修改〈上市公司證券發行管理辦法〉的決定》及《關於修改〈上市公司非公開發行股票實施細則〉的決定》(中國證監會公告[2020]11號)的決定(「**新決定**」)，當中規定(其中包括)將非公開發行A股項下的A股發行價從不低於定價基準日前20個交易日公司股份平均成交價的90%調整為不低於80%(「**經修訂定價標準**」)。

獨立財務顧問函件

經考慮上文所述後及鑒於A股於上海證券交易所上市，吾等已將非公開發行A股的條款與自2021年5月1日起直至最後實際可行日期在(i)香港聯交所及(ii)深圳證券交易所或上海證券交易所上市公司建議進行類似非公開發行A股（「可資比較交易」）的條款進行比較。吾等認為將可資比較交易的條款與中國東航集團認購事項（特別是定價機制及限售期）進行比較屬公平及具代表性。據吾等所深知，吾等已識別五項可資比較交易，其為上述甄選標準項下的詳盡清單，而吾等認為樣本規模足以反映根據新決定及近期市場慣例而採用的新實施細則。以下為相關比較結果的概述：

序號	公司名稱	公告日期	A股發行價的額外基準 (經修訂定價標準除外)	發行價 (人民幣)	定價基準日 前20個 交易日的 平均成交價 溢價/ (折讓)	發行對象	限售期
1	福萊特玻璃集團股份有限公司 (6865.HK) (601865.SH)	2022年 6月1日	不適用	無指定	不適用 ^(附註1)	不超過35名特定投資者	六個月
2	中原證券股份有限公司 (1375.HK) (601375.SH)	2022年 4月29日	不適用	無指定	不適用 ^(附註1)	不超過35名特定投資者	持有已發行股份總數5%或以上的發行對象為36個月，其他發行對象為六個月
3	天津創業環保集團股份有限公司 (1065.HK) (600874.SH)	2021年 11月22日	不低於相關公司的經審核每股資產淨值	無指定	不適用 ^(附註1)	不超過35名特定投資者	六個月
4	中國南方航空股份有限公司 (1055.HK) (600029.SH)	2021年 10月29日	不適用	無指定	不適用 ^(附註1)	關連方	36個月
5	上海醫藥集團股份有限公司 (2607.HK) (601607.SH)	2021年 5月12日	不低於相關公司的經審核每股資產淨值	16.87	(20%)	關連方及戰略合作夥伴	36個月
	貴公司 (670.HK) (600115.SH)	2022年 5月10日	不低於 貴公司最新經審核每股資產淨值	無指定	不適用 ^(附註1)	不超過35名特定投資者(包括中國東航集團)	中國東航集團為18個月，其他發行對象為六個月

資料來源：香港聯交所 (<http://www.hkex.com.hk/>)

附註

- 截至最後實際可行日期，非公開發行A股尚未完成且尚未釐定發行價。

獨立財務顧問函件

基於吾等的審閱，吾等注意到，可資比較交易發行價的基準基本上遵循新決定，當中規定發行價不得低於A股於定價基準日前20個交易日的平均成交價的80%。除經修訂定價標準外，吾等注意到五個可資比較交易中兩個可資比較交易的定價機制包括額外定價基準（即最近一期經審核每股資產淨值），即倘A股交易市價低於每股資產淨值，則為最低發行價。

就可資比較交易的限售期而言，第2項交易就持有已發行股份總數5%或以上的發行對象涉及36個月的限售期，而其他發行對象則為六個月，而第1及3項交易中所有發行對象涉及六個月的限售期。第4及5項交易均涉及關連人士認購，且限售期屬較長的36個月。第5項交易亦涉及戰略合作夥伴（彼認購上海醫藥集團股份有限公司經擴大已發行股份18%以上）認購事項，而有關認購事項亦須符合36個月的限售期。

中國東航集團於非公開發行A股項下將予認購的A股須符合自本次A股發行完成之日起計18個月的限售期（「中國東航集團限售期」）。中國東航集團限售期長於由可資比較交易中為獨立第三方的發行對象作出的認購的限售期要求，且其符合18個月限售期的監管要求。因此，吾等認為中國東航集團限售期不遜於可資比較交易的限售期，且其反映中國東航集團對 貴集團未來發展的信心及對 貴集團的長遠承諾。另一方面，就非公開發行A股項下為獨立第三方的其他發行對象的限售期要求為六個月，與可資比較交易的限售期要求相若。

基於上文所述，吾等認為A股認購協議的條款並不遜於該等可資比較交易。

(iii) 與業內可資比較公司的比較

為評估參考發行價的公平性及合理性，吾等已考慮市盈率（「市盈率」）分析及市賬率（「市賬率」）分析。市賬率為投資界最常用於評估有正資產淨值的實體的方法之一。由於 貴集團已錄得歸屬於 貴公司擁有人的淨虧損，故市盈率不適用。作為市盈率分析的替代方案，吾等已考慮價格與經營現金流量（「價格與經營現金流量比率」）分析。由於經營現金流量乃計量公司在正常業務運營下產生的現金金額，故其反映公司於剔除折舊等大額非現金開支後的盈利能力，以及產生足夠現金流量以維持運營的能力。由於航空業內公司通常屬於重資產，擁有自有飛機、發動機及飛行設備，且租賃飛機的使用權資產折舊價值較大，故吾等認為經營現金流量水平將會是反映實體的盈利能力及運營效率的良好替代方案，因此，價格與經營現金流量比率將為評估航空業內實體的適當倍數。鑒於(i) 貴集團從事屬資本密集性質的民航客運業務；及(ii) 貴集團已錄得經營活動正現金流量，吾等認為，市賬率及價格與經營現金流量比率為評估航空業內實體的估值之適當參數。

獨立財務顧問函件

經考慮 貴公司主要於中國從事民航客運及相關業務，及A股乃根據非公開發行A股予以發行，吾等已進行獨立研究，物色(i)主要在中國及香港從事航空業(即最近財政年度的收入超過50%產生自民航客運及相關業務)；(ii)最近財政年度的虧損與 貴集團財務業績相近；(iii)最近財政年度有經營活動淨現金流入；及(iv)於深圳證券交易所、上海證券交易所或香港聯交所上市的可資比較公司。據吾等所深知，吾等已物色五間公司(「業內可資比較公司」)，下表列出上述標準項下的詳盡清單：

公司名稱	於公告日期 的市值 ^(附註1) (人民幣 百萬元)	資產 淨值 ^(附註2) (人民幣 百萬元)	經營現金 流量 ^(附註3) (人民幣 百萬元)	市賬率 ^(附註4) (倍)	價格與經營 現金流量 比率 ^(附註5) (倍)
華夏航空股份有限公司 (002928.SZ)	10,723.5	3,616.4	915.3	3.0	11.7
中國南方航空股份有限公司 (600029.SH)	95,489.4	67,616.0	13,371.0	1.4	7.1
中國國際航空股份有限公司 (601111.SH)	163,194.7	61,402.5	12,887.8	2.7	12.7
上海吉祥航空股份有限公司 (603885.SH)	23,239.8	10,055.6	1,556.9	2.3	14.9
國泰航空有限公司(293.HK) ^(附註6)	42,939.7	61,783.1	7,555.7	0.7	5.7
			最高	3.0	14.9
			最低	0.7	5.7
			平均數	2.0	10.4
			中位數	2.3	11.7
貴公司(670.HK) (600115.SH)	86,822.4	53,615.0	5,692.0	1.6	15.3
參考發行價	71,156.6 ^(附註7)	53,615.0	5,692.0	1.3	12.5

資料來源：上海證券交易所(<http://english.sse.com.cn/>)及深圳證券交易所(<http://www.szse.cn/English/>)以及香港聯交所(<http://www.hkex.com.hk/>)

附註：

- 於公告日期的市值乃按公司已發行A股及H股(如有)總數乘以於公告日期於上海證券交易所、深圳證券交易所及香港聯交所(倘適用)所報的相關收市價計算。
- 資產淨值指各公司的最近一期已刊發年報所後告歸屬於公司擁有人的資產淨值。

獨立財務顧問函件

3. 經營現金流量指各公司的最近一期已刊發年報的公司經營活動所得現金淨額。
4. 市賬率乃根據於公告日期各自的市值除以摘錄自最近一期已刊發年報的公司各自的資產淨值計算。
5. 價格與經營現金流量比率乃根據於公告日期各自的市值除以摘錄自最近一期已刊發年報的公司各自的經營活動所得現金計算。
6. 僅作說明用途，該等數字乃根據於公告日期國家外匯管理局發佈的人民幣兌港元匯率中間值0.8552進行調整。
7. 貴公司於公告日期的隱含市值乃按參考發行價(即每股人民幣3.77元)乘以 貴公司於公告日期已發行A股及H股總數計算。

於比較後，吾等注意到業內可資比較公司的市賬率介乎約0.7倍至3.0倍，平均數為2.0倍及中位數為2.3倍。參考發行價隱含 貴公司的市賬率1.3倍，介乎業內可資比較公司市賬率的範圍，惟低於業內可資比較公司市賬率的平均數及中位數。

與此同時，業內可資比較公司的價格與經營現金流量比率介乎約5.7倍至14.9倍，平均數為10.4倍及中位數為11.7倍。參考發行價隱含 貴公司的價格與經營現金流量比率12.5倍，介乎業內可資比較公司價格與經營現金流量比率的範圍，惟高於業內可資比較公司價格與經營現金流量比率的平均數及中位數。

基於上文所述，尤其是(i)參考發行價乃非公開發行A股的發行價按經修訂定價標準設定為最低價時的最大折讓；(ii)向中國東航集團及其他發行對象進行非公開發行A股之發行價相同；及(iii)參考發行價隱含的價格與經營現金流量比率高於業內可資比較公司價格與經營現金流量比率的平均數及中位數，吾等認為，就獨立股東而言，非公開發行A股項下中國東航集團認購事項屬公平合理。

5. 非公開發行A股對 貴集團的財務影響

(i) 現金流量

根據2021年年報， 貴集團於2021年12月31日的現金及銀行結餘約為人民幣129.5億元。於非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)完成(「完成」)後，除了非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)相關開支外，由於非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)將補充 貴集團的流動資金約人民幣45億元，故 貴集團的現金狀況將得以改善。因此，預期 貴公司的現金狀況、流動資產淨值及流動比率將於完成後有所改善。

(ii) 盈利

除了非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)相關開支外，非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)將不會即時對 貴公司的盈利產生任何重大影響。

(iii) 資產淨值

於完成後及除了非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)相關開支外， 貴公司的總資產將會增加。因此，將對 貴集團的資產淨值產生正面影響。此外，由於發行價將不會低於歸屬於母公司普通股股東的每股資產淨值，故歸屬於母公司普通股股東的每股資產淨值亦將得以提高。

(iv) 資產負債率

根據2021年年報， 貴集團於2021年12月31日的資產負債率(按 貴集團於2021年12月31日的總負債除以總資產得出)約為80.2%。於完成後， 貴集團的總資產將會增加，而 貴集團的總負債將維持不變。因此， 貴集團資產負債水平將於完成後下降。

基於上述各項，非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)於完成後將對 貴集團就現金流量、資產淨值及資產負債率而言整體帶來正面影響。在此基礎上，吾等認為，非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)符合 貴公司及股東的整體利益。

6. 對 貴公司股權的潛在影響

誠如董事會函件所載「五、非公開發行A股對本公司股權架構的影響」一節中顯示 貴公司股權變動的圖表所載，於最後實際可行日期，現有公眾股東的股權(不包括均瑤集團，其直接及間接持有 貴公司已發行股本總數約8.90%，因此將被視為 貴公司的核心關連人士，故其所持股份將不會被視為由公眾持有)約為34.66%，包括現有公眾股東持有的A股及H股。

根據非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)將予發行的股份數目將不超過5,662,332,023股，佔：(i)於最後實際可行日期 貴公司現有已發行A股約41.34%及其現有已發行股本總數約30.00%；及(ii) 貴公司經擴大已發行A股約29.25%及待完成後經擴大已發行股本總數約23.08%。

於完成後，中國東航集團於 貴公司持股的百分比將由約56.43%下降至約51.10%。假設自最後實際可行日期起至完成日期止，除了非公開發行A股(包括中國東航集團認購事項)外， 貴公司的已發行股本總數並無其他變動，現有公眾股東的股權(不包括均瑤集團，其

獨立財務顧問函件

直接及間接持有 貴公司經擴大已發行股本總數約6.84%，因此於完成後其所持股份將會被視為由公眾持有) 將由約34.66%增加至約42.06%。

經考慮本函件上文「3. 有關中國東航集團認購事項的背景及理由」一節所詳述之理由，特別是以下理由：

- (a) 貴公司就非公開發行A股(中國東航集團認購事項構成其中一部份)為其長期發展及改善其財務狀況支持其主營業務提供有力的商業理由；及
- (b) 非公開發行A股將為 貴集團提供資金，亦將令中國東航集團可維持其對 貴公司的控股權，以於日後引領 貴公司，

吾等認為，就獨立股東而言，對獨立股東的股權攤薄可予接受。

推薦建議

經考慮上文主要因素及理由後，吾等認為，儘管中國東航集團認購事項並非於 貴集團的一般及正常業務過程中進行，惟符合 貴公司及股東的整體利益，而A股認購協議的條款屬一般商業條款，對獨立股東而言屬公平合理。

因此，吾等推薦獨立董事委員會向獨立股東建議投票贊成將於股東週年大會及類別股東會議上提呈的決議案，以批准A股認購協議及中國東航集團認購事項，且吾等推薦獨立股東就此投票贊成決議案。

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

2022年6月9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併購、關連交易及須遵守收購守則的交易所的多項顧問交易。

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20年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司併購、關連交易及須遵守收購守則的交易所的多項顧問交易。

一、本次募集資金的使用計劃

本次非公開發行的募集資金總額(含發行費用)不超過人民幣150.00億元(含本數)，扣除發行費用後的募集資金淨額將用於以下項目：

序號	項目名稱	投資總額 (億元)	擬投入募集 資金 (億元)
1	引進38架飛機項目	289.24	105.00
2	補充流動資金	45.00	45.00
合計		<u>334.24</u>	<u>150.00</u>

本次非公開發行的募集資金到位後，如實際募集資金淨額少於上述擬投入募集資金金額，中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「公司」)董事會或董事會授權人士將根據實際募集資金淨額，在符合相關法律法規的前提下，在上述募集資金投資項目範圍內，可根據募集資金投資項目進度以及資金需求等實際情況，調整並最終決定募集資金的具體投資項目、優先順序及各項目的具體投資額，募集資金不足部分由公司以自有資金或通過其他融資方式解決。

為保證募集資金投資項目的順利進行，並保障公司全體股東的利益，本次非公開發行募集資金到位之前，公司可根據募集資金投資項目的實際情況以自籌資金先行投入，並在募集資金到位之後根據相關法律法規的規定予以置換。

二、本次募集資金使用的必要性和可行性分析

(一) 引進38架飛機項目

1、基本情況

公司擬以本次非公開發行募集資金105億元用於引進38架飛機，機型包括4架C919飛機、24架ARJ21-700飛機、6架A350-900飛機及4架B787-9飛機，按照空客公司、波音公司網站上最新公佈的目錄單價及中國商飛提供的目錄單價計算，上述38架飛機的投資總額共計43.82億美元，約折合人民幣289.24億元¹。公司就38架飛機應付的實際合同價格按公平原則磋商後釐定，低於產品目錄所載的價格。公司擬以本次非公開發行募集資金支付人民幣105億元，不足部分將由公司以自有資金或通過其他融資方式解決，例如銀行貸款、融資租賃及自籌資金。本次引進的38架飛機預計於2022年-2024年期間交付。

¹ 以1美元兌6.6元人民幣換算(於2022年5月6日，根據中國外匯交易中心頒佈的匯率向下取整，即1.00美元=人民幣6.6332元)

2、項目實施的必要性及可行性分析

(1) 民航業發展前景廣闊

隨著社會經濟的發展，我國航空運輸需求日益增長，整體行業快速發展。根據《民航行業發展統計公報》，2015年至2019年，全行業運輸總周轉量由851.7億噸公里增長至1,293.3億噸公里，複合年增長率達11.01%；其中，民航旅客周轉量由7,282.6億人公里增長至11,705.3億人公里，複合年增長率達12.60%。

2020年起，新型冠狀病毒肺炎疫情(以下簡稱「疫情」)對全球航空業造成較大衝擊，中國民航也面臨前所未有的嚴峻局面。2021年，全球民航業需求有所恢復，根據國際航空運輸協會(IATA)報告，2021年和2020年全球航空客運需求(以RPK計算)與疫情前的2019年相比分別下降了58.4%和65.9%，下降幅度有所緩和，2021年客座率恢復至67.2%，較2020年上升2.4個百分點。同時，2021年，中國民航全行業運輸總周轉量達857億噸公里、旅客運輸量4.4億人次、貨郵運輸量732萬噸，分別較2020年增加7.3%、5.5%、8.2%，已恢復至2019年的66.3%、66.8%、97.2%，中國民航業在逆境中展現了強大韌勁。

根據《「十四五」民用航空發展規劃》，民航「十四五」發展分為兩個階段把握。2021–2022年是恢復期和積蓄期，重點要紮實做好「六穩」工作，全面落實「六保」任務，加快重大項目實施，抓緊推進改革，調控運力投放，穩定扶持政策，積蓄發展動能，促進行業恢復增長。2023–2025年是增長期和釋放期，重點要擴大國內市場、恢復國際市場，釋放改革成效，提高對外開放水平，著力增強創新發展動能，加快提升容量規模和質量效率，全方位推進民航高質量發展。

作為我國三大國有大型骨幹航空企業集團之一，國民經濟的發展和航空運輸行業的發展規劃，對公司的綜合實力也提出了更高的要求。公司擬進一步通過合理擴充機隊規模提升航空載運能力，把握京津冀協同發展、長三角一體化戰略、粵港澳大灣區建設機遇，強化航線網絡佈局，鞏固公司的行業優勢地位。

(2) 引進機型合理性分析

公司始終致力於機隊結構的更新優化，持續引進新飛機、淘汰老舊機型。2021年，公司圍繞新型主力機型共引進飛機合計33架，退出飛機6架。隨著A350-900、B787-9等新機型的引進，公司機隊機齡結構始終保持年輕化。截至2021年末，公司運營著758架客運飛機（其中包括公務機6架）組成的現代化機隊，主力機型平均機齡約7.7年，在全球大型航空公司中擁有機齡最年輕的機隊、技術最先進的機型。

本次擬引進的38架飛機機型包括4架C919飛機、24架ARJ21-700飛機、6架A350-900飛機及4架B787-9飛機。公司已對此次引進的A350-900飛機、B787-9飛機及ARJ21-700飛機有較為豐富的執飛經驗。C919大型客機是我國自行研製、具有自主知識產權的大型噴氣式客機，公司作為國產大飛機C919全球首家啓動用戶，已與中國商飛正式簽署首批C919大型客機購機合同，將成為全球首家運營C919大型客機的航空公司。

本次公司通過非公開發行A股募集資金引進38架飛機後，將在增加機隊規模、提升公司運力的同時，持續優化機隊結構，與公司機隊發展計劃和購機計劃相匹配，符合公司打造精簡高效的現代化機隊的發展方向，從而進一步增加公司的核心競爭力。

(3) 飛行員人力保障

截至2021年末，公司共有飛行員9,506人；2021年，機長年均飛行647小時，副駕駛年均飛行544小時。公司已基於未來機隊發展計劃制定了相應的人力資源支持計劃，公司計劃每年新增飛行員的數量將有能力滿足新引進飛機的需求。

3、項目投資概算

按照波音公司和空客公司最新發佈的產品目錄單價及中國商飛提供的目錄單價，涉及公司擬引進飛機的目錄價格如下：

序號	飛機型號	生產商	數量 (架)	目錄單價 (億美元)	目錄單價 (億人民幣)
1	C919	中國商飛	4	0.99	6.53
2	ARJ21-700	中國商飛	24	0.38	2.51
3	A350-900	空客公司	6	3.17	20.95
4	B787-9	波音公司	4	2.93	19.31

註：以1美元兌6.6元人民幣換算

本次擬引進的38架飛機的目錄總價合計43.82億美元，實際合同價格經訂約各方按公平原則磋商後釐定，低於產品目錄所載的價格。公司將使用本次非公開發行募集資金不超過105億元用於該38架飛機引進，不足部分將利用其他渠道籌集。

4、擬引進飛機的基本情況

本次擬引進的飛機標準構型的基本參數如下：

飛機型號	C919	ARJ21-700	A350-900	B787-9
機長(米)	38.9	33.46	66.80	62.82
翼展(米)	35.8	27.29	64.75	60.17
高度(米)	11.95	8.44	17.05	17.02
典型巡航速度(馬赫)	0.785	0.78	0.85	0.85
最大飛行高度(英尺)	35,000	35,000	43,000	43,100
最大商載(噸)	18.9	8.7	49.6	49.9
機艙座位	164	90	325	285

(1) C919

C919是我國按照國際民航規章自行研製、具有自主知識產權的中短程單通道噴氣式民用飛機，重點滿足國內外大運量和中運量市場需求，適應「點對點」國內航線和短途國際航線，飛機航程可達約4,000公里。

公司作為國產大飛機C919全球首家啓動用戶，已與中國商飛正式簽署首批C919大型客機購機合同，將成為全球首家運營C919大型客機的航空公司。公司將以上海為主要基地，為廣大旅客帶來國產大飛機的「全新體驗」。

(2) ARJ21-700

ARJ21-700飛機是我國首次按照國際民航規章自行研製、具有自主知識產權的中短程新型渦扇支線客機，是中國首次按照FAR25部申請美國聯邦航空局(FAA)型號合格證的飛機。

中國的支線飛機工業尚處於初級階段，急需大力發展。發展支線飛機工業的同時，將會帶動產業鏈相關產業的發展，包括飛機相關的各類供應商、設計研發機構、試驗驗證機構等大量飛機研發生產企業，也包括維修、備件、運行支持等服務企業。因此，引進支線飛機符合國家戰略，順應航空工業發展規律，有助於實現ARJ21飛機批量生產、批量交付，並且帶動相關產業的發展升級。

ARJ21-700飛機航程可達3,127公里，引進ARJ21-700飛機是公司服務於國產民用飛機製造業的重要舉措，同時可以完善公司航線網絡，擴充機隊規模，滿足廣大旅客大眾化航空出行的需求。

(3) A350-900

A350-900的技術先進性在材料、發動機、氣動性設計和系統等方面均有優越表現。其70%的機體結構由新型材料製造，包括53%的碳纖維複合材料及先進的鋁合金和鈦合金，能降低機身重量，提高飛機的成本效率並降低維修要求。全新的TRENT XWB發動機也更加安靜和高效。和此前的飛機相比，各項改進顯著降低了綜合運行成本，並顯著減少燃油消耗和二氧化碳排放。同時，A350-900通過優化機翼的載荷獲得最大的空氣動力效率，並減少了阻力、降低了燃油消耗。

A350-900飛機航程可達7,026海里，飛機座位數多，A350-900飛機的性能可以滿足公司遠程航線運營和遠程寬體機機隊擴張的需求，定位於樞紐市場。

(4) B787-9

B787-9的技術先進性在材料、發動機、氣動性設計和系統等方面均有優越表現。波音787除具有特殊機鼻設計、新翼端概念與雕塑垂尾結構等外型設計外，並提供兩種引擎架構作為選擇，不同廠商的787引擎均有著相同的標準界面，因此航空公司可把飛機的引擎互換，不存在不相容的問題。機艙氣壓以電動的空氣壓縮機維持，不使用引擎壓縮段帶入的高壓空氣；加上機身物料的空氣密封功能，比舊款民航機更能保持機艙濕度。機艙氣壓可以被加壓到相當於1,800米海拔的氣壓，相比其他機型約2,400米海拔的加壓能力有提升。

B787-9飛機航程可達7,230海里，B787-9飛機的性能可以滿足公司遠程航線運營和遠程寬體機隊擴張的需求，適合點對點長航線的市場運營，是對樞紐市場的有效補充。

5、項目預期收益

38架飛機的引進和實際投入運營能夠提高公司載運能力，擴容主要航線運輸量，增加航線收入。同時，新引進的飛機將部分替代老舊飛機，有助於優化機隊結構，同時有效降低油耗和維護成本，從而提高公司的盈利能力和核心競爭力。本次擬引入的飛機將納入公司現有機隊統一調配和管理。

基於本公司機隊近三年運營數據，經模擬測算，在引進38架飛機後，每個完整年度將為公司合計增加營業收入約39.66億元。

6、項目涉及報批事項情況

本次募集資金引進的飛機已取得民航局批覆的規劃文件。

(二)補充流動資金

1、基本情況

本次募集資金擬安排45億元補充流動資金，優化財務結構，降低資產負債率，增強公司資金實力。

2、項目實施的必要性

航空運輸業屬於資本密集型行業，航空公司的資產負債率水平普遍較高。截至2019–2021年末及2022年3月末，公司資產負債率(合併口徑)分別為75.12%、79.85%、80.84%及83.56%，呈持續上升趨勢。航空公司資金投入規模較大，充足的資金供應是公司進一步擴大業務規模、提升營運效率的必要條件。隨著公司業務範圍和經營規模的不斷擴大，公司對流動資金的總體需求逐步增加。此外，2020年初以來，疫情在全球迅速蔓延，且目前境內疫情仍呈現局部聚集和多點散發的態勢，對民航業的整體流動性以及抗風險能力均提出較大挑戰。

因此，公司通過本次非公開發行融資，可改善公司資本結構，降低資產負債率，補充公司日常經營所需的營運資金，提升公司財務穩健性。

3、項目實施的可行性

公司將嚴格按照中國證監會、上交所頒佈的相關規定及公司募集資金管理制度要求，建立募集資金專項存儲及使用管理制度，根據公司業務發展需要，在科學測算和合理調度的基礎上，合理安排該部分資金投放的方向、進度和金額，保障募集資金的安全和高效使用。在資金支付環節，公司將嚴格按照財務管理制度和資金審批權限進行使用。

三、本次募集資金運用對公司經營業務和財務狀況的影響

(一)對公司經營業務的影響

本次非公開發行所募集的資金，在扣除相關發行費用後，將用於引進38架飛機項目及補充流動資金。

本次募集資金投資項目將擴大機隊規模及優化機隊結構，提高公司航空載運能力，保障公司業務的穩定開展，推動公司戰略順利實施落地。同時，公司資本實力和資產規模將得到提升，能夠有效應對新冠肺炎疫情帶來的不利影響，緩解公司日常經營活動的資金需求壓力，保持公司可持續發展，鞏固和提升行業地位，為投資者提供更好的投資回報。

(二)對公司財務狀況的影響

本次非公開發行募集資金到位後，將提高公司的總資產和淨資產規模，公司的財務狀況將得到進一步優化，營運資金得到進一步充實，公司的資金實力、抗風險能力和後續融資能力將得到提升。

四、結論

綜上所述，本次非公開發行募集資金使用計劃符合相關政策和法律法規，募集資金投資項目將擴大機隊規模及優化機隊結構，符合公司的戰略需求，具備必要性和可行性。同時，本次募集資金的運用，有利於滿足公司業務發展的資金需求，提升公司的核心競爭能力，優化資產結構，改善公司財務狀況，提高盈利水平和持續發展能力，符合公司及全體股東的利益。

中國東方航空股份有限公司

2022年5月10日

根據中國證券監督管理委員會頒佈的《關於前次募集資金使用情況報告的規定》(證監發行字[2007]500號)的規定，中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「本公司」)截至2021年12月31日止的前次募集資金使用情況報告(以下稱「前次募集資金使用情況報告」)如下：

一、前次募集資金情況

根據中國證券監督管理委員會於2021年10月18日簽發的證監發行字[2021]第3298號文《關於核准中國東方航空股份有限公司非公開發行股票的批覆》，本公司獲准向控股股東中國東方航空集團有限公司發行人民幣普通股2,494,930,875股，每股發行價格為人民幣4.34元，募集資金總額為人民幣10,827,999,997.50元，扣除發行費用人民幣7,638,943.48元後，實際募集資金淨額為人民幣10,820,361,054.02元(以下簡稱「前次募集資金」)，上述資金於2021年10月27日到位，業經安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)予以驗證並出具安永華明(2021)驗字第61056687_B02號驗資報告。

於2021年12月31日，募集資金在專項賬戶中的餘額人民幣23,763,012.47元為收到的利息。

二、前次募集資金的實際使用情況

根據本公司2021年2月2日召開的第九屆董事會第9次普通會議、2021年3月29日召開的2021年第一次臨時股東大會、2021年第一次A股類別股東會議及2021年第一次H股類別股東會議審議通過的相關議案，本公司前次非公開發行A股股票擬募集資金總額不超過人民幣1,082,800萬元(含1,082,800萬元)扣除相關發行費用後，淨額擬全部用於以下項目：

序號	項目名稱	募集資金	
		總投資金額 (人民幣萬元)	擬投入金額 (人民幣萬元)
1	補充流動資金	482,800	482,800
2	償還債務	600,000	600,000
合計		1,082,800	1,082,800

截至2021年12月31日止，本公司實際投入所涉及使用募集資金項目款項計人民幣1,082,800萬元。

截至2021年12月31日止本公司前次募集中金使用情況如下：

金額單位：人民幣萬元

募集中金總額：		1,082,800	已累計使用募集中金總額：	1,082,800	項目達到
變更用途的募集中金總額：		—	各年度使用募集中金總額：	1,082,800	預定可使用
變更用途的募集中金總額比例：		0.00%	2021年：	1,082,800	狀態日期
投資項目		截至2021年12月31日止募集中金累計投資額			(或截止日項
序號	承諾投資項目	募集中金承諾投資金額	募集中金承諾投資金額	實際投資金額	目完工程度)
1	補充流動資金	482,800	482,800	482,800	不適用
2	償還債務	600,000	600,000	600,000	不適用
合計		1,082,800	1,082,800	1,082,800	不適用

截至2021年12月31日止，非公開發行股票發行情況報告書中所承諾的項目均已完成。

三、前次募集資金投資項目實現效益的情況

截至2021年12月31日止使用前次募集資金投資項目實現效益情況如下：

金額單位：人民幣萬元

序號	實際投資項目 項目名稱	截至2021年 12月31日止 投資項目		最近三年實際效益			截至2021年 12月31日止	是否達到 預計效益
		累計產能利用率	承諾效益	2019	2020	2021	累計實現效益	
1	補充流動資金	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
2	償還債務	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用

本公司已將上述募集資金的實際使用情況與本公司2021年12月31日止年度報告和其他信息披露文件中所披露的有關內容進行逐項對照，實際使用情況與披露的相關內容一致。

特此公告。

中國東方航空股份有限公司
2022年5月10日

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

根據《國務院關於進一步促進資本市場健康發展的若干意見》(國發[2014]17號)、《國務院辦公廳關於進一步加強資本市場中小投資者合法權益保護工作的意見》(國辦發[2013]110號)以及《關於首發及再融資、重大資產重組攤薄即期回報有關事項的指導意見》(證監會公告[2015]31號)的要求，為保障中小投資者知情權，維護中小投資者利益，中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「公司」)就本次非公開發行對即期回報攤薄的影響進行了認真分析和計算，現將本次非公開發行攤薄即期回報對公司主要財務指標的影響及公司採取的填補措施公告如下：

一、本次非公開發行攤薄即期回報對公司主要財務指標的影響

(一)攤薄即期回報測算的假設條件

- 1、假設宏觀經濟環境、市場環境、產業政策、公司及下屬子公司生產經營沒有發生重大不利變化。
- 2、假設本次非公開發行於2022年9月30日實施完成。該時間僅用於計算本次非公開發行攤薄即期回報對公司主要財務指標的影響，最終應以經中國證監會等監管部門核准後實際發行完成時間為準。
- 3、在預測公司總股本時，以公司2021年12月31日總股本18,874,440,078股為基礎，本次非公開發行前總股本為18,874,440,078股；除本次非公開發行股票的影響外，不考慮其他因素導致股本發生的變化。
- 4、假定本次非公開發行募集資金總額為150億元，不考慮扣除發行費用的影響，定價基準日為發行期首日，由於發行期首日股票價格具有不確定性，暫以不超過發行前公司總股本的30%，即不超過5,662,332,023股(含本數，最終發行數量以經中國證監會核准發行的股份數量為準)測算。

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

- 5、2021年度公司歸屬於母公司所有者淨虧損122.14億元，扣除非經常性損益後歸屬於母公司所有者的淨虧損為135.41億元。
- 6、分別假設2022年歸屬於上市公司股東的淨利潤和扣除非經常性損益後歸屬於上市公司股東的淨利潤較2021年持平、減虧50%、盈虧平衡、實現盈利(盈利金額與2019年持平)等四種情形進行測算。該假設分析系根據中國證監會的相關法律法規作出，並不構成中國證監會相關法律法規下的公司盈利預測，投資者不應據此進行投資決策，投資者據此進行投資決策造成損失的，公司不承擔賠償責任。
- 7、假設2021年12月31日歸屬於上市公司所有者權益 = 2021年期初歸屬於上市公司所有者權益+2021年度歸屬於上市公司股東的淨利潤。假設2022年12月31日歸屬於上市公司所有者權益 = 2022年期初歸屬於上市公司所有者權益+2022年度歸屬於上市公司股東的淨利潤+本次非公開發行募集資金總額。
- 8、本次測算不考慮發行費用；本次非公開發行的股份數量和發行完成時間僅為估計，最終以經證監會核准發行的股份數量和實際發行完成時間為準；不考慮本次非公開發行募集資金到賬後，對公司生產經營、財務狀況(如財務費用、投資收益)等的影響；本次測算未考慮公司現金分紅的影響。

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開 發行股票攤薄即期回報及填補措施

(二)對公司每股收益影響

在上述假設的前提下，本次非公開發行對公司主要財務指標的影響測算如下：

項目	2021年12月31日／2021年度(E)		
	2022年12月31日／ 2022年度(E)	本次非公開 發行前	本次非公開 發行後
情形1：2022年度扣非前後淨利潤與2021年度持平(虧損以「-」號填列)			
總股本(萬股)	1,887,444.01	1,887,444.01	2,453,677.21
歸屬於上市公司股東的淨利潤(萬元)	-1,221,400.00	-1,221,400.00	-1,221,400.00
扣除非經常性損益後歸屬於上市公司股東 的淨利潤(萬元)	-1,354,100.00	-1,354,100.00	-1,354,100.00
歸屬於上市公司所有者權益(萬元)	5,137,363.45	3,915,963.45	5,415,963.45
基本每股收益(元/股)	-0.73	-0.65	-0.60
基本每股收益(扣除非經常性損益) (元/股)	-0.81	-0.72	-0.67
稀釋每股收益(元/股)	-0.73	-0.65	-0.60
稀釋每股收益(扣除非經常性損益) (元/股)	-0.81	-0.72	-0.67
加權平均淨資產收益率(%)	-25.03	-26.98	-24.92
加權平均淨資產收益率(扣除非經常性 損益)(%)	-27.75	-29.91	-27.63
情形2：2022年度扣非前後淨利潤較2021年度減虧50%(虧損以「-」號填列)			
總股本(萬股)	1,887,444.01	1,887,444.01	2,453,677.21
歸屬於上市公司股東的淨利潤(萬元)	-1,221,400.00	-610,700.00	-610,700.00
扣除非經常性損益後歸屬於上市公司股東 的淨利潤(萬元)	-1,354,100.00	-677,050.00	-677,050.00
歸屬於上市公司所有者權益(萬元)	5,137,363.45	4,526,663.45	6,026,663.45
基本每股收益(元/股)	-0.73	-0.32	-0.30

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開 發行股票攤薄即期回報及填補措施

項目	2021年12月31日／2021年度(E)		
	2022年12月31日／ 2022年度(E)	本次非公開 發行前	本次非公開 發行後
基本每股收益(扣除非經常性損益) (元／股)	-0.81	-0.36	-0.33
稀釋每股收益(元／股)	-0.73	-0.32	-0.30
稀釋每股收益(扣除非經常性損益) (元／股)	-0.81	-0.36	-0.33
加權平均淨資產收益率(%)	-25.03	-12.64	-11.73
加權平均淨資產收益率(扣除非經常性 損益)(%)	-27.75	-14.01	-10.49
情形3：2022年度實現盈虧平衡，扣非前後淨利潤均為0萬元(虧損以「-」號填列)			
總股本(萬股)	1,887,444.01	1,887,444.01	2,453,677.21
歸屬於上市公司股東的淨利潤(萬元)	-1,221,400.00	—	—
扣除非經常性損益後歸屬於上市公司股東 的淨利潤(萬元)	-1,354,100.00	—	—
歸屬於上市公司所有者權益(萬元)	5,137,363.45	5,137,363.45	6,637,363.45
基本每股收益(元／股)	-0.73	—	—
基本每股收益(扣除非經常性損益) (元／股)	-0.81	—	—
稀釋每股收益(元／股)	-0.73	—	—
稀釋每股收益(扣除非經常性損益) (元／股)	-0.81	—	—
加權平均淨資產收益率(%)	-25.03	—	—
加權平均淨資產收益率(扣除非經常性 損益)(%)	-27.75	—	—
情形4：2022年度實現盈利，扣非前後淨利潤與2019年度一致(虧損以「-」號填列)			
總股本(萬股)	1,887,444.01	1,887,444.01	2,453,677.21
歸屬於上市公司股東的淨利潤(萬元)	-1,221,400.00	319,500.00	319,500.00

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

項目	2021年12月31日／2021年度(E)		
	2022年12月31日／ 2022年度(E)	本次非公開 發行前	本次非公開 發行後
扣除非經常性損益後歸屬於上市公司股東的淨利潤(萬元)	-1,354,100.00	256,700.00	256,700.00
歸屬於上市公司所有者權益(萬元)	5,137,363.45	5,456,863.45	6,956,863.45
基本每股收益(元／股)	-0.73	0.17	0.16
基本每股收益(扣除非經常性損益)(元／股)	-0.81	0.14	0.13
稀釋每股收益(元／股)	-0.73	0.17	0.16
稀釋每股收益(扣除非經常性損益)(元／股)	-0.81	0.14	0.13
加權平均淨資產收益率(%)	-25.03	6.03	5.63
加權平均淨資產收益率(扣除非經常性損益)(%)	-27.75	4.85	4.53

註：基本每股收益、稀釋每股收益、加權平均淨資產收益率、扣除非經常性損益後基本每股收益、扣除非經常性損益後稀釋每股收益以及扣除非經常性損益後加權平均淨資產收益率系按照《公開發行證券的公司信息披露編報規則第9號淨資產收益率和每股收益的計算及披露》(2010年修訂)規定計算。

(三)關於本次測算的說明

以上假設及關於本次非公開發行攤薄即期回報對公司主要財務指標的影響測算，系根據中國證監會的相關法律法規作出，不代表公司對2022年度經營情況及趨勢的判斷，不構成中國證監會相關法律法規下的公司盈利預測，投資者不應據此進行投資決策，投資者據此進行投資決策造成損失的，公司不承擔賠償責任。

二、本次非公開發行攤薄即期回報的風險提示

本次非公開發行股票完成後，隨著募集資金投資項目實施並產生效益，公司的淨利潤將有所增厚。由於本次非公開發行募集資金到位後公司的總股本和淨資產規模將會大幅增加，而募集資金投入使用效益的產生需要一定時間周期，在募集資金投入使用產生效益之前，公司的利潤實現和股東回報仍主要通過現有業務實現。因此，本次非公開發行可能會導致公司的即期回報在短期內有所攤薄。

此外，若公司本次非公開發行募集資金投入使用未能有效實現預期效益，進而導致公司未來的業務規模和利潤水平可能未實現相應增長，則公司的每股收益、淨資產收益率等財務指標可能出現一定幅度的下降。

公司特別提醒投資者理性投資，注意本次非公開發行可能存在攤薄公司即期回報的風險。

三、本次非公開發行的必要性和合理性

（一）響應國產大飛機國家戰略，優化機隊結構，合理擴充機隊規模

《「十四五」現代綜合交通運輸體系發展規劃》指出，我國將重點推動C919大型客機示範運營和ARJ21支線客機系列化發展。《「十三五」現代綜合交通運輸體系發展規劃》指出，我國將實施適航攻關工程，積極發展國產大飛機和通用航空器。公司堅定支持發展國產大飛機的國家戰略，擬以部分募集資金引入具備節能減排、高性價比等優勢的國產大飛機C919與ARJ21，有助於公司進一步優化機隊結構。

受惠於國家實施「長三角一體化」戰略、上海推進國際「經濟、金融、航運、貿易、科創」五個中心建設和虹橋國際開放樞紐建設總體方案等，目前公司迎來了重要的發展機遇。《「十四五」民用航空發展規劃》指出，我國已轉向高質量發展階段，經濟長期向好，中等收入群體規模和比例提升，航空市場潛力巨大，民航發展仍處於成長期，要求民航進一步提高保障能力、擴大覆蓋範圍、提升服務質量。在當前我國民航業恢復逐漸加快、航空出行需求仍具有較大潛力背景下，公司具備引進飛機的客觀需求和現實條件，通過優化機隊結構與合理擴充機隊規模，公司航空載運能力將進一步提升，為業務的持續穩健發展提供堅實保障。

(二)優化資本結構，降低資產負債率，提高抗風險能力

受2020年初爆發的新冠疫情影响，公司業務經營受到較大衝擊，資本結構面臨一定壓力。近年來，公司資產負債率水平呈現上升態勢，截至2022年3月31日，公司資產負債率(合併口徑)為83.56%，較高的負債水平可能導致公司面臨一定償債壓力，特別在疫情影響下，公司短期風險和不確定性有所提高。為避免目前較高的資產負債率水平限制公司業務發展，公司通過本次非公開發行A股股票融資，可改善公司資本結構，降低資產負債率，緩解公司因資金需求而實施債務融資的壓力，提升公司財務穩健性與抗風險能力。

四、募集資金投資項目與公司現有業務的關係，公司從事募投項目在人員、技術、市場等方面的儲備情況

(一)本次非公開發行募集資金投資項目

本次非公開發行的募集資金總額(含發行費用)不超過人民幣150.00億元(含本數)，扣除發行費用後的募集資金淨額將用於以下項目：

序號	項目名稱	投資總額 (億元)	擬投入募集資金 (億元)
1	引進38架飛機項目	289.24	105.00
2	補充流動資金	45.00	45.00
合計		334.24	150.00

(二)本次募集資金投資項目與公司現有業務的關係

本次非公開發行募集資金的項目投向公司的主營業務。本次募集資金投資項目建成後將進一步加強機隊規模、擴充航空載運能力、增加現有航線的班次密度及增開新航線；有利於進一步改善公司財務狀況，為公司現有的業務提供良好的支持，有助於增強公司抗風險能力。本次非公開發行募集資金的投入圍繞公司核心業務展開，與公司的業務規模、技術水平、管理能力相適應。

(三)公司從事募投項目在人員、技術、市場等方面的儲備情況

公司是三大國有控股航空公司之一，在航空運輸領域已形成了成熟的人員、技術和市場等方面的儲備。

在人員方面，公司作為國內航空運輸行業的領先企業之一，多年來培育了一批經驗豐富的優秀管理人員和核心技術人員。截至2021年12月31日，公司擁有飛行員9,506人、乘務員及其他空勤人員20,518人、機務人員13,383人、地面其他人員26,262人、運控人員1,961人、信息人員1,183人、市場營銷人員3,716人、管理人員3,792人。同時，公司高度重視員工培訓，公司著眼於戰略目標和戰略進程，圍繞公司治理體系和治理能力現代化發展需要，制定人才培養計劃，完善多層次、多形式的人才培訓機制，努力為員工成長搭建各類平台，倡導和鼓勵員工立足本職崗位，實現工作能力和自我價值提升。受疫情影響，公司及時調整培訓方案，增加線上培訓方式，為基層到中高層提供各類培訓。管理人員方面，公司持續開展中高層管理幹部專項培訓和中青年管理幹部培訓，課程涵蓋安全管理、合規管理、領導力培養、創新思維培養等多個方面，提升管理人員國際化視野及綜合能力。核心技術人員方面，為滿足公司航線網絡佈局、佈局全球航線網絡、國際化發展需求，公司近年來連續引進A320NEO、A350-900、B787-9等先進節油機型，從飛行、客艙、地面、機務維修等方面人員開展全方位的培訓工作，保障新機型的運行安全。公司持續優化完善飛行、營銷、機務維修等相關培訓課件，增強崗位培訓的針對性，提升培訓的工作效能。通過定期組織飛行員、機務維修人員職業技能大賽，進一步增強員工的核心崗位技能。後備人才方面，公司重視人才隊伍建設。公司暢通人才成長、成才、成功的通道，推行市場化薪酬，建立並完善了以「燕翼翔鷹」為主體的後備人才梯隊培養體系。公司不斷擴大科研人才隊伍，完善激勵約束機制，加快高端科研人才的引進與培養。此外，公司還不斷優化學習平台，推動在線學習平台「東航易學」的建設，向不同崗位員工提供涉及飛行、乘務、空保、地面服務、領導力發展、銷售、安全管理等方面的培訓。公司根據各單位需求調研，不斷優化改進在線培訓系統，提升系統穩定性，實現精準化和個性化排課。

在技術方面，公司致力於成為世界一流現代航空綜合服務集成商。公司始終秉持綠色發展理念，致力於機隊結構的更新優化。截至2021年末，公司機隊平均機齡7.7年，機齡優勢位列世界前列，成為全球大型航空公司中擁有最精簡高效機隊的航空公司之一。公司結合航線網絡規劃、飛機性能和市場需求等因素，不斷提高機型與航線、運力、市場的匹配程度。

在市場方面，公司總部和運營主基地位於國際特大型城市上海，作為中國重要的經濟中心和國際航運中心，上海一直與亞太和歐美地區有著十分緊密的經貿聯繫。公司在上海虹橋機場和浦東機場擁有最大市場份額，主基地區位優勢明顯；同時公司旗下東航江蘇和浙江分公司分別在江蘇、浙江兩省具有基地運營優勢和較強的品牌影響力。公司以經濟高度發達、出行需求旺盛的上海、北京為核心樞紐，以地處東南亞門戶的昆明、國家「一帶一路」倡議西北門戶的西安為區域樞紐，以廣州、深圳、成都、南京、杭州、青島、武漢、廈門等城市為支撐建設重點幹線網絡，通過與天合聯盟成員合作，構建並完善了覆蓋全國、通達全球的航空運輸網絡，可通達170個國家、1,036個目的地。

五、公司應對本次非公開發行攤薄即期回報採取的措施

本次非公開發行可能導致投資者的即期回報有所下降，考慮上述情況，公司擬通過多種措施防範即期回報被攤薄的風險，實現公司業務的可持續發展，以增厚未來收益、填補股東回報並充分保護中小股東的利益。

（一）公司現有業務板塊運營狀況和發展態勢，面臨的主要風險及應對措施

1、公司現有業務板塊運營狀況及發展態勢

2021年，全球經濟仍在復蘇進程中，受德爾塔、奧密克戎等變異病毒蔓延擴散的影響，復蘇動力減弱。由於疫苗接種、特效藥物研發，以及政策支持有效性的差異，各國經濟復蘇有所分化。我國總體疫情形勢保持相對平穩，但仍呈現局部聚集和多點散發態勢。我國經濟發展和疫情防控保持全球領先地位，經濟發展長期向好的基本面沒有改變，但面臨需求收縮、供給衝擊、預期轉弱三重壓力。

疫情對全球航空業的衝擊仍在持續。根據國際航空運輸協會(IATA)2021年10月發佈的報告，全球航空業2021年預計淨虧損將達到518億美元。疫情持續演變、不斷反覆，對中國民航業影響的深度和持續性超出預期。

面對紛繁複雜的外部環境，公司堅持穩中求進的總基調，奮力拼搏，統籌推進安全運行、生產經營、疫情防控、改革發展、社會責任等各項工作。2021年，公司完成運輸總周轉量130.5億噸公里，旅客運輸量7,909.9萬人次，實現營業收入人民幣671.3億元，較2020年分別增長11.5%、6.0%、14.5%；受國際油價上漲等因素影響，營業成本較2020年增加人民幣92.4億元；公司2021年實現歸屬於上市公司股東的淨虧損為人民幣122.1億元，相比2020年增虧人民幣3.8億元。

疫情將對全球航空業產生重大的影響，對市場結構、客源結構、服務模式、旅客消費行為、行業競爭格局等帶來深刻變化。公司將做好較長時間應對外部環境變化的思想準備和工作準備，在疫情防控常態化條件下，紮實推進疫情防控、安全運行、生產經營、精細運營，改革發展等各項重點工作，努力降低疫情帶來的不利影響。公司將密切關注疫情和市場的變化，加強市場的分析研究和科學預判，動態優化運力投放；聚焦國內高收益市場，加大寬體機投放力度；科學編排航班計劃，提升飛機利用率；推進收益系統管控升級，加強收益管理；創新客運產品體系，開發熱門機票預售產品，推出餐食選擇、接送機等輔營產品。

2、公司面臨的主要風險及應對措施

航空運輸業是與經濟、貿易環境狀況密切相關的行業。公司將密切關注國內外宏觀環境形勢、全球疫情發展趨勢、行業競爭態勢等，靈活調整運力投放和市場銷售，積極應對外部經貿環境、地緣政治局勢、疫情發展趨勢、市場競爭環境等因素帶來的影響。

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

安全飛行是航空公司維持正常運營和良好聲譽的前提和基礎。公司將紮實推進安全作風建設，嚴格執行規章制度和運行標準，落實安全生產責任制，加強安全隱患排查治理，完善安全風險防控體系，強化安全管控能力，積極應對安全運行風險。

航油成本是航空公司最主要的成本支出之一。公司將優化運力投放，加強市場營銷，努力提升客座率和單位收益水平，應對航油價格上漲的壓力。公司未來將積極研判油價走勢，根據董事會授權，謹慎開展航油套期保值業務。

公司有較多外幣負債且外幣負債主要以美元負債為主，在美元兌人民幣匯率大幅波動情況下，美元負債將因此產生較大金額的匯兌損益，直接影響公司當期利潤，對公司經營業績造成較大影響。未來，公司將進一步加強對匯率市場的研判，拓寬人民幣等各類融資工具，持續優化公司債務幣種結構，降低匯率波動對公司經營的不利影響。

(二)提高日常運營效率，降低公司運營成本，提升經營業績的具體措施

1、加強募集資金管理，保證募集資金合理規範使用

為了規範募集資金的和管理和使用，保護投資者利益，公司根據《公司法》《證券法》《上海證券交易所股票上市規則》《上市公司監管指引第2號—公司募集資金管理和使用的監管要求》等法律、法規及其他規範性文件，制訂了《募集資金管理制度》，訂立了募集資金使用和管理總則，同時對募集資金的存放、管理、使用以及募集資金投向變更等進行了詳細規定。根據《募集資金管理制度》和公司董事會的決議，公司將為本次非公開發行的募集資金建立募集資金專項賬戶，並與開戶銀行、保薦機構簽訂了募集資金三方監管協議，由保薦機構、開戶銀行和公司共同管理募集資金。根據《上市公司監管指引第2號—公司募集資金管理和使用的監管要求》及本公司的《募集資金管理制度》，公司將每六個月定期檢查募集資金的存放和使用情況，確保募集資金的使用合理、合規。

2、積極推進募集資金投資項目，提高募集資金使用效率

本次募集資金投資項目的實施，將擴大機隊規模及優化機隊結構，提高公司航空載運能力，做強做優做大核心業務，提高公司的核心競爭力，擴大市場份額，鞏固和提升公司的行業地位，推動公司戰略順利實施。規模化引入具備節能減排、高性價比等優勢的國產大飛機，有利於實現更高的募集資金使用效率。

本次非公開發行募集資金到位後，公司將高效推進募集資金投資項目的實施，力爭早日實現預期收益，從而降低本次非公開發行對股東即期回報攤薄的風險。

3、深入實施公司發展戰略，努力改善經營效率

國民經濟和航空運輸行業的快速發展，對東方航空的綜合實力亦提出了更高的要求，公司將持續推進以全面深化改革為主線，以國際化、互聯網化為引領，圍繞轉型發展、品牌建設、能力提升，努力實現「打造世界一流、建設幸福東航」的發展遠景。

公司將做強核心樞紐和重要城市的對飛航線，優化航網協同，提升航網質量，鞏固和提升重點市場份額；密切跟蹤疫情形勢和客流變化，動態調整市場機型配置，做好供給端、需求端雙向調節；加強客運和貨運的聯動，深化航空和鐵路的合作，積極融入上海世界級航空樞紐建設；加強集團客戶拓展，做大新分銷能力NDC²平台流量；持續加強產品、渠道創新，增強線上的銷售能力，更加精準把握全年重大會展等活動商機。

4、進一步完善公司治理結構

公司將嚴格按照《公司法》《證券法》《上市公司章程指引》等相關法律、法規和規範性文件的要求，進一步提高經營和管理水平，持續完善公司治理結構，強化內控制度，確保股東能夠充分行使權利，確保董事會、監事會和管理層能夠按照

² NDC：New Distribution Capability新分銷能力，基於NDC模式的分銷系統可以實現航空公司和企業客戶、TMC以及旅行社之間各類航空產品的零售業務無縫銜接。

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

法律、法規和《公司章程》的規定行使職權，做出科學、合理、迅速和謹慎的決策，確保獨立董事能夠認真履行職責，維護公司整體利益，從而有效的保護投資者利益，特別是中小股東的合法權益，為公司的持續穩定發展提供科學有效的治理結構和制度保障。

(三)關於填補回報措施的說明

公司制定上述填補回報措施不等於對公司未來利潤做出保證，投資者不應據此進行投資決策，投資者據此進行投資決策造成損失的，公司不承擔賠償責任。

六、相關主體出具的承諾

(一)公司控股股東中國東方航空集團有限公司(以下簡稱「中國東航集團」)將忠實、勤勉地履行職責，維護公司和全體股東的合法權益。根據中國證監會相關規定對公司填補回報措施能夠得到切實履行作出以下承諾：

- 1、中國東航集團將嚴格遵守法律法規及中國證監會、上海證券交易所的有關監管規則，不越權干預公司經營管理活動，不侵佔公司利益；
- 2、自本承諾函出具之日起至本次非公開發行實施完畢前，若中國證監會作出關於填補回報措施及其承諾的其他新的監管規定的，且上述承諾不能滿足中國證監會該等規定時，中國東航集團承諾屆時將按照中國證監會的最新規定出具補充承諾；
- 3、中國東航集團承諾切實履行公司制定的有關填補回報措施以及中國東航集團對此作出的任何有關填補回報措施的承諾，若中國東航集團違反該等承諾並給公司或者投資者造成損失的，中國東航集團願意依法承擔對公司或者投資者的補償責任；
- 4、作為填補回報措施相關責任主體之一，若中國東航集團違反上述承諾或拒不履行上述承諾，中國東航集團同意中國證監會和上海證券交易所等證券監管機構按照其制定或發佈的有關規定、規則，對中國東航集團作出相關處罰或採取相關監管措施。

附錄三 中國東方航空股份有限公司關於非公開發行股票攤薄即期回報及填補措施

(二)為保證公司填補回報措施能夠得到切實履行，公司董事及高級管理人員作出承諾如下：

- 1、承諾忠實、勤勉地履行職責，維護公司和全體股東的合法權益；
- 2、承諾不無償或以不公平條件向其他單位或者個人輸送利益，也不採用其他方式損害公司利益；
- 3、承諾對本人的職務消費行為進行約束；
- 4、承諾不動用公司資產從事與本人履行職責無關的投資、消費活動；
- 5、承諾由董事會或提名與薪酬委員會制定的薪酬制度與公司填補回報措施的執行情況相掛鉤；
- 6、承諾擬公佈的公司股權激勵(如有)的行權條件與公司填補回報措施的執行情況相掛鉤；
- 7、承諾出具日後至本次非公開發行實施完畢前，若中國證監會作出關於填補回報措施及其承諾的其他新監管規定的，且上述承諾不能滿足中國證監會該等規定時，本人承諾屆時將按照中國證監會的最新規定出具補充承諾；
- 8、承諾切實履行公司制定的有關填補回報措施以及本人對此作出的任何有關填補回報措施的承諾，若本人違反該等承諾並給公司或者投資者造成損失的，本人願意依法承擔對公司或者投資者的補償責任。

七、關於本次非公開發行攤薄即期回報的填補措施及承諾事項的審議程序

公司本次非公開發行攤薄即期回報事項的分析及填補即期回報措施及相關承諾主體的承諾等事項已經公司第九屆董事會第17次普通會議審議通過，尚需股東大會審議。

公司將在定期報告中持續披露相關承諾主體承諾事項的履行情況。

特此公告。

中國東方航空股份有限公司

2022年5月10日

為完善和健全中國東方航空股份有限公司(以下簡稱「公司」)科學、持續、穩定、透明的分紅決策和監管機制，進一步強化回報股東的意識，董事會根據中國證監會《關於進一步落實上市公司現金分紅有關事項的通知》(證監發[2012]37號)、《上市公司監管指引第3號—上市公司現金分紅》(證監會公告[2022]3號)和《中國東方航空股份有限公司公司章程》(以下簡稱「**公司章程**」)的相關規定，公司制定了《中國東方航空股份有限公司未來三年(2022-2024年)股東回報規劃》(以下簡稱「**本規劃**」)，具體內容如下：

一、制定本規劃的考慮因素

公司著眼於長遠和可持續的發展，在綜合考慮公司的經營發展實際、股東要求和意願、社會資金成本、外部融資環境等因素的基礎上，建立對投資者持續、穩定、科學的回報規劃和機制，保證利潤分配政策的連續性和穩定性。

二、本規劃的制定原則

本規劃的制定應在符合相關法律法規和《公司章程》相關利潤分配規定的前提下，充分考慮和聽取獨立董事、監事和社會公眾股股東的意見，根據現實的經營發展和資金需求狀況平衡公司短期利益和長期發展，保證公司利潤分配政策的連續性和穩定性。

三、2022-2024年股東回報規劃

- 1、公司的利潤分配政策應重視對投資者的合理投資回報，利潤分配政策應保持連續性和穩定性。公司應按照法律法規和證券監管機構的要求，結合公司自身的經營業績和財務狀況，合理進行分紅，優先採用現金分紅的股利分配方式進行利潤分配。
- 2、公司實行現金、股票、現金與股票相結合或其他符合法律、法規的合理方式分配股利。
- 3、公司擬提出和實施現金分紅時應同時滿足以下條件：
 - (1) 公司當年盈利，並由審計機構對公司該年度財務報告出具標準無保留意見的審計報告；

- (2) 公司該年度實現的可分配利潤(即公司彌補虧損、提取法定公積金、任意公積金後所餘的稅後利潤)為正值；
- (3) 公司現金流充裕，實施現金分紅不會影響公司的正常經營和可持續發展。

在公司經營情況良好、現金流充裕能滿足公司正常經營和可持續發展的前提條件下，公司將積極採取現金分紅方式回報股東，且最近三年以現金方式累計分配的利潤不少於最近三年的年均可分配利潤的百分之三十。若確因特殊原因不能達到上述現金分紅比例的，董事會可以根據具體情況調整分紅比例並說明原因。

- 4、公司根據年度的盈利情況、現金流狀況及業務增長情況，在保證公司股本規模及股權結構合理的前提下，可以考慮進行股票股利分紅。
- 5、在滿足利潤分配條件並保證公司正常經營和可持續發展的前提下，公司一般進行年度利潤分配。公司董事會也可以根據盈利情況和資金狀況提議公司進行中期利潤分配。在滿足《公司章程》規定的現金分紅條件下，公司原則上每年實施一次年度現金分紅。
- 6、公司董事會應當綜合考慮所處行業特點、發展階段、自身經營模式、盈利水平以及是否有重大資金支出安排等因素，區分下列情形，並按照公司章程規定的程序，提出差異化的現金分紅政策：
 - (1) 公司發展階段屬成熟期且無重大資金支出安排的，進行利潤分配時，現金分紅在本次利潤分配中所佔比例最低應達到80%；
 - (2) 公司發展階段屬成熟期且有重大資金支出安排的，進行利潤分配時，現金分紅在本次利潤分配中所佔比例最低應達到40%；
 - (3) 公司發展階段屬成長期且有重大資金支出安排的，進行利潤分配時，現金分紅在本次利潤分配中所佔比例最低應達到20%。

公司發展階段不易區分但有重大資金支出安排的，可以按照前項規定處理。

現金分紅在本次利潤分配中所佔比例為現金股利除以現金股利與股票股利之和。

四、本規劃的決策機制

- 1、公司在每個會計年度結束後，董事會應認真研究和論證利潤分配預案，應充分聽取獨立董事的意見。獨立董事應當盡職履責，發表明確意見。在股東大會審議利潤分配方案前，公司應通過多種渠道主動與股東特別是中小股東進行溝通和交流，充分聽取中小股東的意見和訴求，並及時答覆中小股東關心的問題。董事會審議通過利潤分配預案後，提交股東大會進行表決。股東大會審議批准後實施利潤分配方案。公司董事會應在股東大會召開後2個月內完成利潤派發事項。

公司股東大會審議利潤分配預案時，董事會應主動與股東特別是中小股東進行溝通和交流，充分聽取中小股東的意見和訴求，及時答覆中小股東關心的問題。

- 2、因國家法律法規、監管政策的變化或公司因外部經營環境、自身經營狀況發生重大變化而需要調整利潤分配政策的，董事會應認真研究和論證，並嚴格履行決策程序。公司利潤分配政策發生變動，應當由董事會審議變動方案，獨立董事發表獨立意見，提交股東大會審議通過後對外披露。
- 3、除非股東大會另有決議，公司除分配年度股利外，股東大會授權董事會可分配中期股利。
- 4、監事會對董事會執行分紅政策的情況及決策程序進行監督。

五、本規劃的生效機制

本規劃未盡事宜，依照相關法律法規、規範性文件及《公司章程》規定執行。本規劃由公司董事會負責解釋，自公司股東大會審議通過之日起實施。

中國東方航空股份有限公司
2022年5月10日

1. 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要方面均準確完備，並無誤導或欺詐成分，且無遺漏其他事項，致使本通函或其所載的任何陳述產生誤導。

2. 董事、監事及最高行政人員之權益披露

於最後實際可行日期，董事、監事及最高行政人員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	所持A股/H股身份
李養民	董事、副董事長、總經理	3,960股A股 ^(附註1)	實益擁有人

附註1：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000021%。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無本公司董事、監事及最高行政人員或彼等各自的聯繫人於本公司股份、本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的相關股份或債權證中擁有任何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或淡倉），或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，或根據香港上市規則所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

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）、林萬里先生（董事）及姜疆先生（職工董事）為中國東航集團的僱員，中國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。

3. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無本公司董事或監事與本集團任何成員公司簽訂或擬簽訂不可由本集團在一年內毋須支付賠償（法定賠償除外）而終止的服務合約。

4. 董事的資產權益

於最後實際可行日期，董事概無於自2021年12月31日（即本公司最近期刊發的經審核賬目的編製日期）以來由本公司收購或出售或租用，或擬收購或出售或租用的任何資產中，或由本集團任何成員公司擬收購或出售或租用的任何資產中，擁有任何直接或間接權益。

於最後實際可行日期，概無董事於本集團任何成員公司所簽訂於最後實際可行日期仍然有效且對本公司業務而言屬重要的任何合約或安排中擁有重大權益。

5. 競爭性權益

於最後實際可行日期，概無董事或（據彼等所知）彼等各自的任何緊密聯繫人（定義見香港上市規則）於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的任何本集團業務以外的業務中擁有任何權益（即倘彼等各自為控股股東而須根據香港上市規則第8.10條披露的權益）。

6. 專家聲明

本通函包括以下專家所發表的聲明：

名稱	資格
八方金融有限公司	一家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

上述專家已就刊發本通函發出其書面同意書，表示同意以現有格式及涵義轉載其函件，且迄今並無撤回其同意書。據董事所深知，上述專家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，上述專家概無於自2021年12月31日（即本集團最近期刊發的經審核賬目的編製日期）起由本集團任何成員公司收購或出售或租賃或擬收購或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，上述專家概無實益擁有本集團任何成員公司股本中的權益，或擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的任何權利（不論是否可依法強制執行）。

7. 展示文件

以下文件副本自本通函日期起直至股東週年大會日期及類別股東會議日期(包括當日)於(i)本公司網站(<https://www.ceair.com>)及(ii)香港聯交所網站(www.hkexnews.com.hk)展示：

- (a) A股認購協議；及
- (b) 本通函。

8. 重大不利變動

於2022年，新冠肺炎疫情新增確診病例再次出現反彈並處於高位運行，國內新冠肺炎疫情形勢依然嚴峻，航空運輸市場受到嚴重衝擊。新冠肺炎疫情對本公司業務仍存在重大影響，其持續時間和嚴重程度存在較大不確定性。於2022年第一季度，本集團錄得營業收入人民幣126.65億元，較去年同期下降5.45%，而歸屬於股東的淨虧損則為人民幣77.60億元。於2022年4月，本公司客運運力投入、旅客周轉量及客座率分別較去年同期下降86.61%、89.75%及17.46個百分點。有關進一步詳情，請參閱本公司日期為2022年4月29日的2022年第一季度報告及本公司日期為2022年5月16日的2022年4月運營數據公告。

於最後實際可行日期，除上文所披露者外，董事確認，本集團自2021年12月31日(即本集團最近期的經審核綜合財務報表的編製日期)以來概無財務或經營狀況的重大不利變動。