

---

## 此乃要件 請即處理

---

閣下對本通函任何內容**如有任何疑問**，應諮詢閣下的股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如**已售出或轉讓**名下所有中國國際航空股份有限公司股份，應立即將本通函連同隨附代表委任表格及出席通知交予買方或承讓人或經手出售的銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買方或承讓人。

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，並明確表示概不就因本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

---



# 中國國際航空股份有限公司 AIR CHINA LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)  
(股份代號：00753)

## 持續關連交易及須予披露交易 及 臨時股東大會通告

獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問

 新百利融資有限公司

---

董事會函件載於本通函第4頁至第25頁。

獨立董事委員會的函件載於本通函第26頁至第27頁，當中載有其致本公司獨立股東之意見。

獨立財務顧問函件載於本通函第28頁至第64頁，當中載有其致本公司獨立董事委員會及獨立股東之意見。

本公司將於二零一九年十二月十九日(星期四)上午九時正假座中國北京市順義區空港工業區天柱路30號C713會議室舉行臨時股東大會，臨時股東大會通告載於本通函第69頁至第70頁。無論閣下能否出席臨時股東大會，須按隨附代表委任表格上印列的指示填妥表格，並盡快但無論如何須於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席臨時股東大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一九年十一月四日

---

# 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	4
I. 緒言 .....	4
II. 國貨航交易 .....	5
III 中航有限交易 .....	14
IV. 臨時股東大會 .....	23
V. 推薦建議 .....	24
VI. 其他資料 .....	25
獨立董事委員會函件 .....	26
獨立財務顧問函件 .....	28
附錄一—一般資料 .....	65
臨時股東大會通告 .....	69

---

## 釋 義

---

於本通函中，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「客機腹艙貨運業務」	指	通過使用客機腹艙運營的全部貨運業務，包括但不限於客機腹艙銷售、定價業務等
「國貨航框架協議」	指	本公司與國貨航就國貨航交易訂立日期為二零一六年八月三十日的框架協議
「國貨航集團」	指	國貨航、其附屬公司及其30%受控公司(如香港上市規則所定義)
「國貨航交易」	指	本集團的任何成員公司(作為一方)與國貨航集團的任何成員公司(作為另一方)根據國貨航框架協議及新國貨航框架協議(視具體情況)擬進行之持續關連交易
「國貨航」	指	中國國際貨運航空有限公司，根據中國法律註冊成立的有限責任公司
「董事會」	指	本公司董事會
「本公司」	指	中國國際航空股份有限公司，一家於中國註冊成立的公司，以聯交所為H股第一上市地，並以英國上市監管局正式上市名單為第二上市地，其A股於上海證券交易所上市
「國泰航空」	指	國泰航空有限公司，於香港註冊成立並於香港聯交所上市之公司，其主要業務為經營定期航班服務
「中航集團公司」	指	中國航空集團有限公司，一間根據中國法律註冊成立之公司，為本公司之控股股東，主要從事管理其國有資產及其在各投資企業持有的股權、飛機租賃及航空設備維護等業務
「中航有限」	指	中國航空(集團)有限公司，一間根據香港法律註冊成立之公司，為中航集團公司的全資附屬公司
「中航有限集團」	指	中航有限、其附屬公司及其30%受控公司(如香港上市規則所定義)

---

## 釋 義

---

「中航有限框架協議」	指	本公司與中航有限就中航有限交易訂立日期為二零一六年八月三十日的框架協議
「中航有限交易」	指	本集團的成員公司(作為一方)與中航有限集團的成員公司(作為另一方)根據中航有限框架協議及新中航有限框架協議(視具體情況)擬進行之持續關連交易,但不包括已經包含或將包含在本公司與中航集團公司簽署的持續關連交易框架協議範疇內的各類服務(如航空配餐服務、房屋租賃等)
「董事」	指	本公司董事
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「香港上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「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	由本公司獨立非執行董事王小康先生、劉德恆先生、許漢忠先生及李大進先生組成之董事委員會
「獨立股東」	指	就國貨航交易而言,除中航集團公司、中航有限、國泰航空及其聯繫人以外之本公司股東;就中航有限交易而言,除中航集團公司及中航有限以外之本公司股東
「最後實際可行日期」	指	二零一九年十月三十日,即本通函付印前為確定其中所載若干資料之最後實際可行日期
「新國貨航框架協議」	指	本公司與國貨航就國貨航交易訂立日期為二零一九年十月三十日的框架協議
「新中航有限框架協議」	指	本公司與中航有限就中航有限交易訂立日期為二零一九年十月三十日的框架協議
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行

---

## 釋 義

---

「新百利」或「獨立財務顧問」	指	新百利融資有限公司，一家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)受規管活動之持牌法團，作為獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問，就(i)新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限；(ii)新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限提供意見
「人民幣」	指	中國的法定貨幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例(經不時修訂及修改)
「上海上市規則」	指	上海證券交易所上市規則
「股東」	指	本公司股東



中國國際航空股份有限公司  
AIR CHINA LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00753)

董事：  
非執行董事：  
蔡劍江(主席)  
曹建雄  
薛亞松  
史樂山

註冊地址：  
中國北京市  
順義區  
空港工業區  
天柱路28號  
藍天大廈

執行董事：  
宋志勇(總裁)

香港主要營業地點：  
香港  
香港國際機場  
東輝路12號  
中航大廈5樓

獨立非執行董事：  
王小康  
劉德恆  
許漢忠  
李大進

敬啟者：

持續關連交易及須予披露交易  
及  
臨時股東大會通告

I. 緒言

茲提述本公司日期為二零一六年八月三十日有關國貨航交易與中航有限交易之公告。國貨航框架協議與中航有限框架協議之現時年期將於二零一九年十二月三十一日屆滿。由於本公司預期將於二零一九年十二月三十一日後繼續進行國貨航交易與中航有限交易，故本公司與國

---

## 董事會函件

---

貨航及中航有限於二零一九年十月三十日(交易時段後)分別訂立新國貨航框架協議和新中航有限框架協議，以重續及修訂國貨航協議和中航有限框架協議。

本通函的目的乃為閣下提供上述事項之進一步資料，以便閣下對臨時股東大會之相關決議作出知情投票決定。

## II. 國貨航交易

本公司與國貨航於二零一九年十月三十日訂立新國貨航框架協議。

### 1. 訂約方及訂約方之間的關係

本公司的主要業務為航空客運、航空貨運及航空相關服務。

國貨航為本公司控股股東中航集團公司持有51%股權的附屬公司，因此根據香港上市規則所界定，為本公司的關連人士。國貨航為一家根據中國法律設立的有限公司，主要從事航空貨物及郵件運輸。

### 2. 國貨航交易之概況

根據新國貨航框架協議項下擬進行的國貨航交易如下：

- **客機腹艙貨運業務承包經營：**本公司將其全部客機腹艙貨運業務承包給國貨航經營。國貨航以締約承運人身份就客機腹艙所承運的貨物向托運人承擔整體貨物承運責任。
- **地面服務及其他服務：**本集團向國貨航集團提供之地面及其他服務包括但不限於運行保障服務、IT共享服務、綜合保障服務、發動機和航材租賃服務、勞務管理服務等；國貨航集團向本集團提供之地面及其他服務包括但不限於貨站貨郵服務、站坪服務、集裝箱板管理服務、發動機和航材租賃服務等。

### 3. 國貨航交易之定價政策

任何特定國貨航交易的代價須經本集團與國貨航集團公平協商及釐定，按正常商業條款進行，並根據下文所載的定價政策按每宗交易的基準協定。

- **客機腹艙貨運業務承包經營：**

- (1) **承包經營收入：**在承包期限內，本公司每年定期向國貨航收取客機腹艙貨運業務的承包經營收入。雙方將根據本公司的運力投入、載運率和收入水平公平協商確定客機腹艙貨運業務承包經營基準收入（不含稅），具體計算公式如下：

基準收入(不含稅)=ATK(可用噸公里)×OLF(載運率)×每公里收入水平

ATK應根據本公司當前財政年度的運力投入及下年度的客機引入及退出計劃釐定，OLF及每公里收入水平應根據本公司有關航線的歷史數據釐定。

考慮到可能發生的市場波動，雙方同意在每個財政年度結束後三個月內，共同指定具業務資質的會計師事務所，對上一財政年度國貨航經營腹艙貨運業務的實際收入(不含稅)進行專項審計。若基準收入(不含稅)與實際收入(不含稅)之間存在任何差額，承包收入應對產生的超額收益或風險，按國貨航51%、本公司49%的比例進行分配及進行相應支付。

倘最終結算價將超出本公司所設定的年度上限，本公司將採取所有合理步驟以遵守香港上市規則第14A章的相關要求。

- (2) **腹艙貨運業務的運營費用：**在承包期限內，本公司每年定期向國貨航支付腹艙貨運業務的運營費用。遵循行業通行慣例，運營費用按照結

---

## 董事會函件

---

算價(根據上文「承包經營收入」一段所列的方式釐定)及費用率進行結算，計算公式如下：

運營費用=結算價×費用率(定義見下文)

費用率(「費用率」)由雙方根據歷史年度的費用率、同時參考相關行業費用率情況及變化趨勢等因素，公平協商確定。

倘運營費用將超出本公司所設定的年度上限，本公司將採取所有合理步驟以遵守香港上市規則第14A章的相關規定。

- **地面服務及其他服務：**

向本集團提供的或由本集團提供的地面服務及其他服務的定價政策如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價(包括不限於中國民用航空局及國際航空運輸協會就地面服務價格及其他條款的指引、中國民用航空局及空管局就航行資料的標價等規定)。
- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商釐定最終交易價格。該等若干考慮因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格。
- (iii) 如上述價格都不適用，雙方將根據成本加上合理利潤的方式釐定價格。上述成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料成本等。合理利潤率將主要參考相關行業就類似產品或服務(在可能情況下)所發佈的歷史平均價及／或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。國貨航集團的利潤率不超

---

## 董事會函件

---

過10%。最終交易價格按對本集團而言不遜於獨立第三方向本集團提供或國貨航集團向獨立第三方提供(就本集團接受服務而言)，或不優於本集團向獨立第三方提供(就本集團提供服務而言)之條款釐定。

#### 4. 新國貨航框架協議之年期

新國貨航框架協議的初始期限為自二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日止三年。於初始期限屆滿後，新國貨航框架協議可自動連續續期多次，每次為期三年，惟屆時須遵守香港上市規則／上海上市規則的要求並取得香港上市規則／上海上市規則所要求的批准。於新國貨航框架協議的年期將滿時，董事會將重新評估新國貨航框架協議下的條款和條件，且本公司將重新履行香港上市規則／上海上市規則下有關關連交易的合規要求。在新國貨航框架協議的期限內，任何一方可給予另一方不少於三個月的書面通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

#### 5. 國貨航交易之理由及裨益

考慮到下列因素後，董事相信，與國貨航集團繼續國貨航交易符合本集團之最佳利益：

- 就客機腹艙貨運業務承包經營而言，由國貨航承包經營本公司客機腹艙系本公司專注航空客運業務的重要步驟，與主要國內航空公司的整體趨勢一致。通過此舉，本公司將進一步集中資源專注經營航空客運業務，提升重要資源的使用效率和客運核心業務的經營及管理能力；發揮本公司和國貨航在各自領域的規模經濟效應，為本公司帶來穩定的客機腹艙承包收入；亦可固化雙方的經營責任和風險分擔機制，減少貨運市場波動可能帶來的不利影響，從而進一步提升本公司在航空客運領域的品牌形象和競爭力，從而為股東帶來更多投資回報。
- 就地面服務和其他服務而言，本公司與國貨航所建立之長期成功合作關係，令本集團與國貨航集團之間能夠進行精簡而高效之合作及交易。



## 董事會函件

### 7. 建議年度上限及其基準

下表載列國貨航集團或本集團截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年分別應付款項金額的建議年度上限：

交易	建議年度上限		
	截至十二月三十一日止年度		
	2020年度	2021年度	2022年度
	(人民幣百萬元)		
<b>國貨航集團應付本集團之金額</b>	<b>8,800</b>	<b>10,600</b>	<b>12,700</b>
客機腹艙貨運業務承包經營收入	8,000	9,600	11,600
地面服務及其他服務	800	1,000	1,100
<b>本集團應付國貨航集團之金額</b>	<b>1,800</b>	<b>2,160</b>	<b>2,560</b>
腹艙運營費用	800	960	1,160
地面服務及其他服務	1,000	1,200	1,400

#### 國貨航集團應付本集團之金額

於達致國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付本公司之客機腹艙貨運業務承包經營收入估計金額時，本公司已考慮(其中包括)過往交易金額、以及基於如下理由對未來三年客機腹艙貨運業務承包經營收入每年增速的預計：

- 向國貨航集團所提供之腹艙將隨著本公司客機運力投入之發展而增加。截至二零一八年十二月三十一日，本公司共有飛機409架，本公司預計於二零一九年至二零二一年各年度分別引進飛機33架、55架及36架，分別退出飛機5架、1架及0架，據此預計本公司機隊規模於二零一九年至二零二一年的年均複合增長率約10%，且假設於二零二二年以不超過同樣的增長率擴大機隊規模；
- 就每公里收入水平的增速而言，參考了本集團於二零一六年至二零一八年的每公里收入水平年均複合增長率9.8%，且考慮到國貨航之運輸能力於二零二零年至二零二二年的增長，假設每公里收入水平於二零二零年至二零二二年保持類似的增長速度。

---

## 董事會函件

---

於達致國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付本集團與本集團所提供之地面服務與其他服務相關的款項之估計總金額時，本公司已考慮(其中包括)過往交易金額及以下因素：

- 相關服務的需求增加：國貨航之運輸能力(AFTK)於二零一六年至二零一八年的複合增長率為5.74%，考慮到本公司腹艙運力的增加，以及國貨航未來業務將以全貨機、客機腹艙、航空貨站(站坪)、卡車業務為核心資產，以跨境航空運輸能力、國內外貨站經營能力(站坪操作能力)、國內外地面配送能力、F2B/C物流解決方案設計及實現能力為基礎能力，以「電子商務+物流」綜合服務商為業務定位，打造專注於中國跨境市場，服務於從生產商到終端客戶的全業務鏈條，國貨航之運輸能力(AFTK)預期於二零二零年至二零二二年將以約8%的複合增長率增長，預期國貨航對於相應服務的需求將以同樣的速度增長；
- 單價的增長：綜合考慮本集團歷史人工成本和設備成本的增長幅度，及通貨膨脹增長速度，相關服務的單價預期於二零二零年至二零二二年將以約7%的速度增長；及
- 按就近取整原則加入一定的緩衝額以滿足國貨航集團不時業務需求。

### 本集團應付國貨航集團的金額

於達致本集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付國貨航集團腹艙貨運業務的運營費用之估計總金額時，本公司已參考截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付本集團之客機腹艙貨運業務承包經營收入估計金額，以及在參考歷史費用率的基礎上對於未來三年費用率水平的預期。於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年，預計國貨航集團應付本公司的客機腹艙貨運業務承包經營收入的年度交易上限為人民幣80億元、人民幣96億元、人民幣116億元(如上所述)，而所採用的費用率不超過10%，故腹艙運營費用預計截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年年度的交易上限為人民幣8億元、人民幣9.6億元、人民幣11.6億元。

---

## 董事會函件

---

在先前腹艙運營模式下，本公司更關注改善經營管理；承包經營模式下，本公司更關注經營結果。在本公司出售本公司持有的國貨航股權、專注客運業務情況下，承包經營模式更符合本公司整體發展戰略。截至二零一八年十二月三十一日止五個年度各年，本公司向國貨航集團已付的客機腹艙代理服務費占腹艙收入的百分比分別為8.08%、8.97%、10.59%、7.54%、7.55%。儘管近年基本處於7.55%水平，但是考慮到前三年有超過10%的情況，故在預計未來三年的年度上限時，採用10%的費用率進行預計。

於達致本集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付國貨航集團與國貨航集團所提供之地面服務及其他服務相關的款項之估計總金額時，本公司已考慮(其中包括)過往交易金額及以下因素：

- 相關服務的需求增加：由於本集團之運力投入預期於二零二零年至二零二二年將以約9%的速度增長，預期本集團對相應服務的需求將會同步增長；
- 單價的增長：綜合考慮本集團歷史人工成本和設備成本的增長幅度，及通貨膨脹增長速度，假定國貨航集團提供相關服務的單價與本集團的單價增長速度大致相當，預期於二零二零年至二零二二年將以約7%的速度增長；及
- 按就近取整原則加入一定的緩衝額以滿足國貨航集團不時業務需求。

### 8. 內部監控程序

本集團採取下列內部監控措施，從而確保國貨航交易將基於一般商業條款，根據新國貨航框架協議及本集團之定價政策進行：

- 於訂立各項國貨航交易前，本公司之財務部、法務部、資產管理部(其下有專門負責管理關連交易的分部)及若干其他相關部門(如適用)將審閱各項國貨航交易的建議條款，並在本集團相關部門根據其於本集團權限範圍內批准

---

## 董事會函件

---

最終交易協議前與其進行討論，從而確保該等交易乃按一般商業條款進行及符合本集團之定價政策。

- 本公司資產管理部負責監督本公司關連交易。資產管理部將定期監管及收集國貨航交易的詳細資料(包括但不限於定價政策實施情況、付款安排及實際交易金額)，確保該等交易根據框架協議進行。此外，資產管理部將負責每月審查及評估國貨航交易的年度上限餘額，倘預期將超出特定年度的國貨航交易年度上限，其將向管理層彙報，並按照香港上市規則和／或上海上市規則的相關規定採取適當行動。
- 本公司內部審計部門負責對本集團內部控制程序執行年度評估程序，包括但不限於持續關連交易管理的相關資料。此外，內部審計部門負責編製年度內部控制評估報告並將該報告提交至董事會以供審核及批准。
- 本公司高級管理人員負責督促、監督上述業務部門採取內部控制程序，以確保定價政策按照框架協議執行以及監控實際交易金額不超過年度上限。本公司高級管理人員亦每年對於定價政策的執行情況以及年度上限的監控情況進行審閱。
- 本公司之獨立核數師與獨立非執行董事將對本集團的持續關連交易進行年度審核。

本公司認為上述內部監管程序可規管持續關連交易，另外，本公司一貫如實提供持續關連交易材料，以協助獨立非執行董事及獨立核數師的年度審核，因此，董事認為上述內部監控程序可以保證持續關連交易按一般商業條款進行，而不會損害本公司及少數股東的利益。

### 9. 香港上市規則之涵義

作為本公司控股股東中航集團公司的非全資附屬公司，國貨航按香港上市規則界定為本公司的關連人士，國貨航交易因此構成香港上市規則第14A章下本公司的持續關連

---

## 董事會函件

---

交易。由於國貨航交易項下國貨航集團應付之客機腹艙貨運業務承包經營收入之建議年度上限最高適用百分比按全年基準計算高於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告、年度審核、通函(包括獨立財務顧問意見)及獨立股東批准的規定。

就本集團提供的地面服務與其他服務，由於相關的國貨航集團應付款項之建議年度上限最高適用百分比按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

就本公司應付國貨航之腹艙貨運業務的運營費用，由於其建議年度上限最高適用百分比按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

就國貨航集團提供的地面服務與其他服務，由於相關的本集團應付款項之建議年度上限最高適用百分比按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

### 10. 上海上市規則之涵義

作為本公司控股股東中航集團公司所控制的公司，按照上海上市規則，國貨航為本公司的關聯人，本集團與國貨航集團進行交易，構成上海上市規則項下的關聯交易。根據上海上市規則，雙方交易之建議年度上限交易金額超過本公司最近一期經審計淨資產的5%，應當及時披露並提交本公司股東大會由本公司非關聯股東(即獨立股東)審議通過。

因此，儘管由本集團提供之地面服務及其他服務、本公司應付國貨航之腹艙貨運業務運營費用、以及由國貨航集團提供之地面服務及其他服務根據香港上市規則豁免遵守獨立股東批准規定，該等事項根據上海上市規則仍須經獨立股東批准。

### III. 中航有限交易

本公司與中航有限於二零一九年十月三十日訂立新中航有限框架協議。

---

## 董事會函件

---

### 1. 訂約方及訂約方之間的關係

本公司的主要業務為航空客運、航空貨運及航空相關服務。

中航有限為本公司的主要股東，亦為本公司控股股東中航集團公司的全資附屬公司，因此根據香港上市規則所界定，中航有限為本公司的關連人士。中航有限為一家於香港成立的投資控股公司，主要通過其附屬公司從事客運樞紐運營、貨運樞紐運營、機場地勤服務、航空餐飲服務、融資／經營性租賃、飛機維修、物業投資、物流及其他業務。

### 2. 中航有限交易之概況

新中航有限框架協議為本集團的任何成員公司(作為一方)與中航有限集團的任何成員公司(作為另一方)之間擬進行的中航有限交易提供框架。根據新中航有限框架協議：

- **融資及經營性租賃服務：**中航有限集團向本集團提供飛機、發動機、模擬機、設備、車輛等的融資及經營性租賃服務；本集團向中航有限集團提供設備、車輛等的融資及經營性租賃服務。
- **地面服務及其他服務：**包括但不限於本集團的任何成員公司(作為一方)與中航有限集團的任何成員公司(作為另一方)的如下交易：地面服務、飛機保養服務、飛機維修服務、物業投資管理服務、票務及旅遊服務、物流服務、行政管理服務、保潔洗滌服務、駐組保障服務、休息室用品採購服務、航材採購服務。

### 3. 中航有限交易之定價政策

任何特定中航有限交易的代價須經本集團與中航有限集團公平協商及釐定，按正常商業條款進行，並根據下文所載的定價政策按每宗交易的基準協定。

- **融資及經營性租賃服務：**參考獨立第三方提供的同類型租賃服務的價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商確定最終交易價格。該等若干考慮因素包括租賃標的的購買價格、利率及安排費(如有)(就融資租賃而言)、租金(就

---

## 董事會函件

---

經營租賃而言)、租賃期限、租賃標的特質、可比市場租賃價格等。最終交易價格不高於至少兩名獨立第三方提供的同等條件下的交易價格。

- **地面服務及其他服務：**

向本集團提供的或由本集團提供的地面服務及其他服務的定價政策如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價(包括不限於中國民用航空局及國際航空運輸協會就地面服務價格及其他條款的指引、中國民用航空局及空管局就航行資料的標價等規定)。
- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商確定最終交易價格。若干因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格。
- (iii) 如上述價格都不適用，雙方將根據成本加上合理利潤的方式釐定價格。上述成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料成本等。合理利潤率將主要參考相關行業就類似產品或服務(在可能情況下)所發佈的歷史平均價及／或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。中航有限集團的利潤率不超過10%。最終交易價格按對本集團而言不遜於獨立第三方向本集團提供或中航有限集團向獨立第三方提供(就本集團接受服務而言)，或不優於本集團向獨立第三方提供(就本集團提供服務而言)之條款釐定。

#### 4. 新中航有限框架協議之年期

新中航有限框架協議的初始期限為自二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日止三年。於初始期限屆滿後，新中航有限框架協議可自動連續續期多次，每次為期

---

## 董事會函件

---

三年，惟屆時須遵守香港上市規則／上海上市規則的要求並取得香港上市規則／上海上市規則所要求的批准。於新中航有限框架協議的年期將滿時，董事會將重新評估新中航有限框架協議下的條款和條件，且本公司將重新履行香港上市規則／上海上市規則下有關關連交易的合規要求。在新中航有限框架協議的期限內，任何一方可給予另一方不少於三個月的書面通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

根據航空行業的慣例，新中航有限框架協議項下的融資租賃年期以及經營租賃年期預期在大多數情況下會超過三年，具體融資和經營租賃協議將按照不超過融資或經營租賃標的物的使用年限設定。飛機、發動機的使用年限通常為超過十年以上，模擬機、地面站坪設備、特種車輛的使用年限通常為三至二十年。新百利已對上述租賃年期做出分析，具體請參見本通函第28頁至第64頁所載的獨立財務顧問函件。

### 5. 中航有限交易之理由及裨益

就租賃業務而言，與直接購買相比，與中航有限集團進行租賃交易有助於簡化本集團獲得符合本集團具體需求的相關設備的流程，能夠使本集團以更少的融資成本、更高的靈活性、對本集團的現金流產生更小的影響來獲得相關設備。同時，作為出租方的中航有限若干附屬公司位於中國自由貿易區，可以享受若干稅收優惠待遇，這將進一步減少了本集團的交易成本。本公司預期，就飛機融資租賃一項而言，通過與中航有限集團的開展新中航有限框架協議項下的飛機融資租賃，與採用市場於同期提供的等額利率之抵押貸款安排相比，本集團於二零二零年至二零二二年可節約的總融資成本估計分別約為47.62百萬美元、52.13百萬美元、54.67百萬美元。

就地面服務及其他服務而言，本集團於其日常業務過程中與中航有限集團訂立一系列持續關連交易。中航有限集團於機場地面服務及後勤業務方面擁有豐富之管理經驗及財務資源，有能力向本集團提供優質服務。

## 董事會函件

### 6. 過往金額及過往年度上限

下表載列(i)本集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度的年度上限；及(ii)本集團截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止兩個年度各年及二零一九年一月至八月分別已付款項實際總金額，以及截至二零一九年十二月三十一日止年度應付款項估計總金額。

交易	過往金額				過往年度上限		
	截至十二月三十一日止		2019年	2019年	截至十二月三十一日止年度		
	年度	年度	1-8月	預計	2017年	2018年	2019年
	2017年	2018年	實際金額	全年金額			
飛機融資租賃服務最高 交易金額(美元百萬元)	不適用	957	550	1,490	不適用	1,046.59	1,492.03
發動機和模擬機融資租 賃、備用飛機發動機和 備用站坪設備經營租 賃、地面服務及其他服 務(人民幣百萬元)	378	416	351	503	2,450	2,450	2,450

註1

註：

- 就飛機融資租賃服務的最高交易金額而言，指二零一八年六月一日至二零一八年十二月三十一日期間。
- 於截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度，中航有限集團預期各年應付本集團的款項總金額及實際支付金額均低於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平。
- 於截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度，發動機和模擬機融資租賃、備用飛機發動機和備用站坪設備經營租賃、地面服務及其他服務的年度上限利用率較低，這主要是由於中航有限從事租賃服務的附屬公司的飛機、發動機、模擬機和站坪設備的經營性租賃項目在起步階段，實際開展的項目較少，故上限使用率較低。

## 董事會函件

### 7. 建議年度上限及其基準

下表載列本集團截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年分別應付中航有限集團款項總金額的建議年度上限：

交易	建議年度上限		
	截至十二月三十一日止年度		
	2020年度	2021年度	2022年度
	(人民幣百萬元)		
本集團作為承租人訂立的融資及經營性租賃所涉及的使用權資產的總值	14,500	16,000	16,500
地面服務及其他服務	600	696	807

於達致上述各年融資及經營性租賃所涉及的使用權資產的總值時，本公司已考慮以下因素：

- 在預計的本集團作為承租人訂立的融資及經營性租賃所涉及的使用權資產總值中，大約95%為飛機等資產之融資租賃所涉及的使用權資產價值。在預計未來三年飛機融資租賃所涉及的使用權資產總值時，本公司已考慮：(i)過往交易金額；(ii)本集團於未來三年的飛機引進計劃(根據本公司二零一九年中期報告，本集團於二零一九年度計劃引進飛機55架，於二零二零年度計劃引進飛機93架，於二零二一年度計劃引進飛機42架，本集團機隊於二零一九年至二零二一年的年均複合增長率為8.85%，且假設本集團於二零二二年以不超過同樣的增長率擴大機隊規模)，且假設根據已確認訂單于二零二零年至二零二二年期間引進的飛機之總代價金額的一半通過與中航有限集團的融資租賃方式引進，並據此預計相關融資租賃的本金金額；(iii)考慮到各租賃飛機的租期預計為十至十二年，採納中國人民銀行公佈的五年以上期限人民幣貸款基準利率(即4.9%)(「五年期貸款利率」)作為計算飛機融資租賃交易的利率，並據此計算利息；(iv)經參考現行市況後採納融資租賃飛機本金額的0.5%計算安排費。在預計未來三年發動機等資產之融資租賃時，本公司已考慮有關融資租賃需求，並採用與飛機融資租賃相同的利率水平及安排費水平進行預計。基於以上，本公司預計於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度，每年新增飛機等資產融資租賃之租金(在整個租期內應付本金及利息

---

## 董事會函件

---

之總額)及安排費總額為美元25.18億元、美元27.47億元及美元28.48億元。經採用本公司增量借款利率作為折現率(租期為5年以上的租賃，折現率採用4.9%)，對該等預計未來租金總額及安排費進行折現，計算出有關飛機等資產融資租賃的使用權資產總值於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度分別為約人民幣138.21億元、人民幣151.31億元及人民幣158.61億元。

- 在預計的本集團作為承租人訂立的融資及經營性租賃所涉及的使用權資產總值中，其餘約5%為經營租賃所涉及的使用權資產價值。在預估未來三年上述租賃所涉及的使用權資產總值時，本公司已考慮：(i)過往交易金額；(ii)本集團發動機、模擬機、設備的營運情況及未來三年對於經營租賃的商業需求(根據本公司目前獲得的資料，於二零二零年至二零二二年止的三個年度各年，本公司分別擬向中航有限集團租賃3-4台舊發動機，租賃4台備用發動機及租賃8台設備)；及(iii)相同或類似資產於國內市場的經營租賃價格及租期(例如，就某大型飛機牽引車而言，其於國內市場的經營租賃年租金一般為人民幣60萬元-90萬元，租期為3-12年)。基於以上，本公司預計於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度，每年新增經營租賃發動機、模擬機及設備之年度租金為人民幣0.77億元、人民幣0.88億元及人民幣0.89億元；每年新增經營租賃發動機、模擬機及設備之租金總額為人民幣6.4億元、人民幣6.9億元及人民幣6.9億元。經採用本公司增量借款利率作為折現率(租期為5年以上的租賃，折現率採用4.9%，租期為1-5年的租賃，折現率採用4.75%)，對預計未來年度租金總額進行折現，計算出於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度，各年涉及之經營租賃使用權資產總值約為人民幣6.1億元、人民幣6.6億元及人民幣6.6億元。
- 按就近取整原則加入一定的合理緩衝額以滿足本集團不時業務需求。

於達致截至二零二二年十二月三十一日止三個年度分別應付中航有限集團與中航有限集團所提供之地面服務及其他服務相關的款項之估計總金額時，本公司已考慮(其中包括)過往交易金額及以下因素：

- 相關服務的需求增加：由於本集團之運力投入預期於二零二零年至二零二二年將以約9%的速度增長，預期本集團就相應服務的需求將會同步增長；

---

## 董事會函件

---

- 單價的增長：綜合考慮本集團歷史人工成本和設備成本的增長幅度，及通貨膨脹增長速度，假定中航有限集團提供相關服務的單價與本集團的單價增長速度大致相當，預期於二零二零年至二零二二年將以約7%的速度增長；及
- 按就近取整原則加入一定的合理緩衝額以滿足本集團不時業務需求。

### 8. 內部監控程序

本集團採取下列內部監控措施，從而確保中航有限交易將基於一般商業條款，根據新中航有限框架協議及本集團之定價政策進行：

- 於訂立各項中航有限交易前，本公司之財務部、法務部、資產管理部(其下有專門負責管理關連交易的分部)及若干其他相關部門(如適用)將審閱各項中航有限交易的建議條款，並在本集團相關部門根據其於本集團權限範圍內批准最終交易協議前與其進行討論，從而確保該等交易乃按一般商業條款進行及符合本集團之定價政策。
- 本公司資產管理部負責監督本公司關連交易。資產管理部將定期監管及收集中航有限交易的詳細資料(包括但不限於各融資租賃交易、經營租賃交易、地面服務及其他服務項下的定價政策實施情況、付款安排及實際交易金額)，確保該等交易根據框架協議進行。此外，資產管理部將負責每月審查及評估中航有限交易的年度上限餘額，倘預期將超出特定年度的中航有限交易年度上限，其將向管理層彙報，並按照香港上市規則和/或上海上市規則的相關規定採取適當行動。
- 本公司內部審計部門負責對本集團內部控制程序執行年度評估程序，包括但不限於持續關連交易管理的相關資料。此外，內部審計部門負責編製年度內部控制評估報告並將該報告提交至董事會以供審核及批准。

---

## 董事會函件

---

- 本公司高級管理人員負責督促、監督上述業務部門採取內部控制程序，以確保定價政策按照框架協議執行以及監控實際交易金額不超過年度上限。本公司高級管理人員亦每年對於定價政策的執行情況以及年度上限的監控情況進行審閱。
- 本公司之獨立核數師與獨立非執行董事將對本集團的持續關連交易進行年度審核。

本公司認為上述內部監控程序可規管持續關連交易，另外，本公司一貫如實提供持續關連交易材料，以協助獨立非執行董事及獨立核數師的年度審核，因此，董事認為上述內部監控程序可以保證持續關連交易按一般商業條款進行，而不會損害本公司及其少數股東的利益。

### 9. 香港上市規則之涵義

中航有限按香港上市規則界定為本公司的關連人士，中航有限交易因此構成香港上市規則第14A章下本公司的持續關連交易。由於中航有限交易項下中航有限集團提供之融資及經營性租賃服務之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於5%但低於25%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告、年度審核、通函(包括獨立財務顧問意見)及獨立股東批准的規定，且須遵守香港上市規則第14章適用於須予披露交易之規定。

就中航有限集團提供之地面服務與其他服務，由於相關的本集團應付款項之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

就本集團向中航有限集團提供的融資及經營性租賃服務，於截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度，預期各年應付本集團的款項總金額均低於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平，因此該項交易將獲豁免香港上市規則第14A章項下公告、年度審核及獨立股東批准的規定。

就本集團向中航有限集團提供的地面服務及其他服務，於截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度，預期各年應付本集團的款項總金額均低

---

## 董事會函件

---

於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平，因此該項交易將獲豁免香港上市規則第14A章項下公告、年度審核及獨立股東批准的規定。

### 10. 上海上市規則之涵義

作為本公司控股股東中航集團公司所控制的公司，按照上海上市規則，中航有限為本公司的關聯人，本集團與中航有限集團進行交易，構成上海上市規則項下的關聯交易。根據上海上市規則，雙方交易之建議年度上限交易金額超過本公司最近一期經審計淨資產的5%，應當及時披露並提交本公司股東大會由本公司非關聯股東（即獨立股東）審議通過。

因此，儘管由中航有限集團提供之地面服務及其他服務根據香港上市規則豁免遵守獨立股東批准規定，該事項根據上海上市規則仍須經獨立股東批准。

## IV. 臨時股東大會

本公司將於二零一九年十二月十九日（星期四）上午九時正假座中國北京市順義區空港工業區天柱路30號C713會議室召開臨時股東大會。將於臨時股東大會上審議的決議案將以投票方式表決。代表委任表格及出席通知亦隨附於本通函，並刊載於香港聯交所網站（[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)）及本公司網站（<http://www.airchina.com.cn>）。臨時股東大會通告轉載於本通函第69頁至第70頁。

就國貨航交易而言，根據香港上市規則第14A.36條，任何於國貨航交易中佔有重大權益之股東均須於臨時股東大會就相關決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中航集團公司持有國貨航51%股權，中航集團公司為本公司的控股股東，本公司主要股東中航有限為中航集團公司的全資附屬公司。另外，國泰航空為本公司及國貨航之主要股東。因此，中航集團公司、中航有限、國泰航空及其聯繫人須就有關國貨航交易之決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中航集團公司及中航有限合共持有7,508,571,617股本公司股份（佔本公司已發行股本的約51.70%），控制或有權控制彼等於本公司股份所附的投票權。國泰航空及其聯繫人合共持有2,633,725,455股本公司股份（佔本公司已發行股本的約18.13%），控制或有權控制彼等於本公司股份所附的投票權。

就中航有限交易而言，根據香港上市規則第14A.36條，任何於中航有限交易中佔有重大權益之股東均須於臨時股東大會就相關決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中航有限為本公司的主要股東以及中航集團公司之全資附屬公司，因此，中航集團公司及中航有限及其聯繫

---

## 董事會函件

---

人須就有關中航有限交易之決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中航集團公司及中航有限合共持有7,508,571,617股本公司股份(佔本公司已發行股本的約51.70%)，控制或有權控制彼等於本公司股份所附的投票權。

經一切合理查詢後，就董事所深知、所悉及所信，除上文披露者外，概無股東於上述決議案中擁有重大權益或須於臨時股東大會上放棄就有關決議案投票。

本公司將於二零一九年十一月十九日(星期二)至二零一九年十二月十九日(星期四)(包括首尾兩天)關閉股東名冊，期間將暫停辦理H股股份過戶登記手續，以確定本公司有權出席臨時股東大會並於會上投票之H股持有人名單。凡於二零一九年十一月十九日(星期二)其姓名載於本公司H股股東名冊上的本公司股東均有權於辦妥登記手續後出席臨時股東大會。為合資格參與臨時股東大會，股票隨附轉讓文據及其他合適文件須於二零一九年十一月十八日(星期一)下午四時三十分前遞交本公司H股股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司。

無論閣下能否出席臨時股東大會，務請按照代表委任表格上印備的指示填妥及在實際可行情況下盡快交回代表委任表格，惟無論如何最遲須於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回。倘閣下有意出席臨時股東大會，閣下應填妥出席通知，並於二零一九年十一月二十九日(星期五)或之前交回至本公司H股過戶登記處香港中央證券登記有限公司。填妥並交回代表委任表格並不影響閣下依願親自出席臨時股東大會或其任何續會並於會上投票的權利，且填妥並交回出席通知不會影響股東參與大會的權利。

### V. 推薦建議

董事會(包括獨立非執行董事)認為，國貨航交易與中航有限交易乃按照一般商業條款或更佳條款進行，並在本集團日常及一般業務過程中訂立，當中所載條款及條件以及各自建議年度上限屬公平合理且符合本公司及股東的整體利益。董事會建議獨立股東投票批准新國貨航框架協議、國貨航交易及其國貨航交易的建議年度上限，以及建議獨立股東投票批准新中航有限框架協議、中航有限交易及中航有限交易的建議年度上限。

蔡劍江先生、宋志勇先生、曹建雄先生、薛亞松先生及史樂山先生被視為於國貨航交易中擁有重大權益，並已就有關董事會決議案放棄投票。蔡劍江先生、宋志勇先生、曹建雄先生及薛亞松先生被視為於中航有限交易中擁有重大權益，並已就有關董事會決議案放棄投票。除上述董事外，概無其他董事須就相關董事會決議案放棄投票。

---

## 董事會函件

---

### VI. 其他資料

敬請閣下留意本通函第26頁至第27頁所載的獨立董事委員會函件，其中載有其有關在臨時股東大會上就(i)新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限；及(ii)新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限投票而向獨立股東作出的推薦建議。

亦請閣下留意本通函第28頁至第64頁所載的獨立財務顧問函件，當中載有(其中包括)其就(i)新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限；及(ii)新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限致獨立董事委員會及獨立股東的意見，及其達致該意見時考慮的主要因素及理由。

亦請閣下垂注本通函附錄一所載的其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命  
中國國際航空股份有限公司  
主席  
蔡劍江

中國北京  
二零一九年十一月四日



中國國際航空股份有限公司  
AIR CHINA LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00753)

獨立董事委員會：

王小康先生

劉德恆先生

許漢忠先生

李大進先生

敬啟者：

**持續關連交易及須予披露交易**

吾等謹此提述本公司於二零一九年十一月四日寄發予股東之通函(「**通函**」)，本函件亦為通函之一部分。除文義另有所指外，本函件內所採用之詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

於二零一九年十月三十日，董事會批准就通函所載國貨航交易而訂立之新國貨航框架協議，以及批准就通函所載中航有限交易而訂立之新中航有限框架協議，初始期限均為自二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日止三年。根據香港上市規則第14A章，新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限，以及新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限須遵守公告、年度審閱、通函(包括獨立財務意見)及獨立股東批准之規定。

訂立新國貨航框架協議與新中航有限框架協議之條款及理由已於通函第4頁至第25頁之董事會函件內概述。

本公司已成立獨立董事委員會，就新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限，以及新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限是否屬公平合理，以及該等

---

## 獨立董事委員會函件

---

交易是否符合本公司及股東的整體利益向獨立股東提供推薦建議。新百利已獲委任為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

作為閣下之獨立董事委員會，吾等曾與本公司之管理層討論訂立新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限，以及新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限之理由、有關條款及釐定有關條款之基準。吾等亦已考慮新百利就達致其對上述交易及其項下建議年度上限有關意見時所考慮之主要因素。該等因素已載於通函第28頁至第64頁獨立財務顧問函件內，吾等敦請閣下細閱該函件。

獨立董事委員會經考慮(其中包括)新百利之意見後，認為新國貨航框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限，以及新中航有限框架協議項下擬進行之交易及其建議年度上限已按正常商業條款或不遜於獨立第三方所得的條款進行，並於本集團的日常及一般業務過程中訂立，屬公平合理且符合本公司及股東之整體利益，且該等交易項下各自之建議年度上限亦屬公平合理。因此，獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成臨時股東大會通告上所載之有關普通決議案。

此 致

本公司列位獨立股東 台照

### 獨立董事委員會

獨立非執行董事  
王小康先生

獨立非執行董事  
劉德恆先生

獨立非執行董事  
許漢忠先生

獨立非執行董事  
李大進先生

謹啟

二零一九年十一月四日

---

## 獨立財務顧問函件

---

以下為新百利融資有限公司發出的意見函件全文，乃為載入本通函而編製，當中載有其就新國貨航框架協議及新中航有限框架協議致獨立董事委員會及獨立股東的意見。



新百利融資有限公司

香港

皇后大道中29號華人行

20樓

敬啟者：

### 持續關連交易及須予披露交易

#### 緒言

茲提述吾等獲委任就新國貨航框架協議及新中航有限框架協議及其項下擬進行的交易(統稱「**該等交易**」)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。上述交易的詳情載於 貴公司於二零一九年十一月四日致其股東的通函(「**通函**」，本函件為其一部分)內之董事會函件。除另有界定外，本函件中所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

於二零一九年十月三十日(交易時段後)， 貴公司分別與國貨航集團及中航有限集團訂立有關國貨航交易及中航有限交易的新國貨航框架協議及新中航有限框架協議。

於最後實際可行日期，國貨航為中航集團公司擁有51.00%權益的附屬公司，中航集團公司為持有 貴公司約51.70%已發行股本的控股股東。國泰航空亦為國貨航的主要股東及 貴公司的主要股東，國泰航空連同其聯繫人持有 貴公司約18.13%已發行股本。因此，國貨航按香港上市規則界定為 貴公司的關連人士。因此，新國貨航框架協議及其項下擬進行之交易構成香港上市規則第14A章下 貴公司的持續關連交易。

---

## 獨立財務顧問函件

---

於最後實際可行日期，中航有限為 貴公司的主要股東及中航集團公司的全資附屬公司。因此，中航有限按香港上市規則界定亦為 貴公司的關連人士，新中航有限框架協議及其項下擬進行之交易因此構成香港上市規則第14A章下 貴公司的持續關連交易。

由於國貨航交易項下國貨航集團應付之腹艙貨運業務承包經營收入之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於5%，故有關交易之建議年度上限須遵守香港上市規則第14A章項下公告、年度審核、通函(包括獨立財務顧問意見)及獨立股東批准的規定。

就 貴集團提供的地面服務與其他服務，由於相關的國貨航集團應付款項之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

就 貴公司應付國貨航集團之腹艙貨運業務的運營費用，由於其建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

就國貨航集團提供的地面服務與其他服務，由於相關的 貴公司應付款項交易之最高適用百分比率按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等建議年度上市須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

由於中航有限交易項下中航有限集團提供之融資及經營性租賃服務之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告、年度審核、通函(包括獨立財務顧問意見)及獨立股東批准的規定，且須遵守香港上市規則第14章適用於須予披露交易之規定。

就中航有限集團提供之地面服務與其他服務，由於相關的 貴集團應付款項之建議年度上限最高適用百分比率按全年基準計算高於0.1%但小於5%，故該等交易須遵守香港上市規則第14A章項下公告及年度審核之規定，但獲豁免遵守獨立股東批准的規定。

---

## 獨立財務顧問函件

---

就 貴集團向中航有限集團提供的融資及經營性租賃服務，於截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年，預期應付 貴集團的款項總金額均低於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平，因此該項交易將獲豁免香港上市規則第14A章項下公告、年度審核及獨立股東批准的規定。

就 貴集團向中航有限集團提供的地面服務及其他服務，於截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年，預期應付 貴集團的款項總金額均低於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平，因此該項交易將獲豁免香港上市規則第14A章項下公告、年度審核及獨立股東批准的規定。

由全體獨立非執行董事(即王小康先生、劉德恒先生、許漢忠先生及李大進先生)組成的獨立董事委員會已告成立，以就該等交易的條款是否按照一般商業條款訂立、是否於 貴公司日常業務中進行以及是否屬公平合理並符合 貴公司及其股東的整體利益，向獨立股東提供意見。新百利融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等與 貴公司、國貨航、中航集團公司、中航有限、國泰航空或彼等各自的核心關連人士或聯繫人概無任何聯繫或關連，故被視為合資格就該等交易提供獨立意見。除就是次委聘須向吾等支付之正常專業費用外，並不存在任何安排令吾等可向 貴公司、國貨航、中航集團公司、中航有限、國泰航空或彼等各自的核心關連人士或聯繫人收取任何費用或利益。

於達致吾等之意見及推薦意見時，吾等已倚賴董事及 貴公司管理層(統稱「**管理層**」)所提供之資料及事實以及所表達之意見，並假設其屬真實、準確及完整。吾等已審閱有關 貴公司之資料，包括但不限於新國貨航框架協議及新中航有限框架協議、 貴公司截至二零一六年十二月三十一日止年度的年報(「**二零一六年年報**」)、截至二零一七年十二月三十一日止年度(「**二零一七財年**」)的年報(「**二零一七年年報**」)及截至二零一八年十二月三十一日止年度(「**二零一八財年**」)的年報(「**二零一八年年報**」)、 貴公司截至二零一九年六月三十日止期間的中報(「**二零一九年中報**」)以及通函內所載列的其他資料。

此外，吾等亦已倚賴 貴集團所提供之資料及事實以及所表達之意見，並假設該等事實在所有重大方面均為真實、準確及完整，以及任何該等意見於作出時均為真誠意見，且直至臨時股東大會日期該等事實在所有重大方面將維持真實、準確及完整，以及任何該等意見仍將是真誠意見。吾等亦已向 貴集團尋求確認並獲 貴集團確認其所提供之資料並無遺漏任何重要事實，而其向吾等所表達之意見在各重大方面均沒有誤導成分。吾等認為所獲得之資料足以供吾等達致本函件所載列之意見及推薦意見，並無理由相信任何重要資料遭遺漏或隱瞞或懷疑吾

---

## 獨立財務顧問函件

---

等所獲提供資料之真實性及準確性。然而，吾等並無對 貴集團、國貨航、中航集團公司、中航有限、國泰航空之業務及事務進行任何獨立調查，亦無對所獲提供之資料進行任何獨立核實。

### 主要考慮因素及理由

於達致有關該等交易之意見及推薦意見過程中，吾等已考慮以下主要因素及理由：

#### 1. 訂約方的資料

##### 貴集團

貴公司於中華人民共和國註冊成立為有限公司，其股份自二零零四年十二月十五日起於香港聯交所主板上市。 貴集團主要從事在中國大陸、香港、澳門及外國地區提供航空客運、貨運、郵政運輸及維修服務。

根據二零一八年年報， 貴集團實現營業收入約人民幣1,368億元，同比增長約12.70%。 貴集團經營費用總額亦相應增長約12.71%。此外，誠如二零一七年年報及二零一八年年報所披露，二零一七財年及二零一八財年 貴公司權益股東應佔溢利分別增長約6.39%及約1.47%。

誠如二零一八年年報所披露， 貴集團共實現安全飛行約2,245,200小時，同比增長6.14%；運輸貨郵約1,908.37千噸，同比增長約3.62%。根據二零一八年年報所列示， 貴集團於二零一八年引進飛機40架，其中內部資金購買飛機5架，融資租賃引進飛機34架，經營租賃引進飛機11架。於二零一九年六月三十日， 貴集團機隊共有飛機676架，平均機齡6.81年，其中 貴公司機隊有飛機415架，平均機齡7.02年。

於二零一九年六月三十日， 貴公司及 貴公司直接或間接持有權益的其他航空公司(包括深圳航空有限責任公司(含昆明航空有限公司)、澳門航空股份有限公司、北京航空有限責任公司、大連航空有限責任公司及中國國際航空內蒙古有限公司)新開(含調整)國內、國際航線28條，經營的客運航線條數達到766條，其中國際航線132條，地區航線29條，國內航線605條。 貴公司通航國家及地區41個，通航城市190個，其中國內城市120個，國際城市67個，地區3個。 貴公司還積極開展國際化合作，36家合作夥伴為 貴公司提供每週15,436班次代碼共享航班。於二零一九年六月三十日，通過與星空聯盟成員合作， 貴公司將服務進一步拓展到全球193個國家的1,317個目的地。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### 國貨航

國貨航成立於二零零三年，總部設在北京，以上海為遠程貨機主運營基地，主要從事航空貨物及郵件運輸。於二零一八年十二月二十八日 貴公司完成出售國貨航51%權益後，國貨航由資本控股持有51%權益。資本控股為中航集團公司的全資附屬公司，中航集團公司為一家於中華人民共和國註冊成立的國有企業及 貴公司的控股股東。

於二零一八年十二月三十一日，國貨航機隊共有飛機15架，平均機齡11.54年。於二零一八財年，國貨航實現合併營業收入約人民幣124.10億元，同比增長約10.18%。其中，貨郵運輸收入為約人民幣110.18億元，同比增長約11.26%。 貴公司自二零零三年起與國貨航就航空貨運業務建立了合作關係。

### 中航有限

中航有限為一家投資控股公司，主要通過其附屬公司從事地面服務、航空餐飲服務、飛機保養維修服務、物業投資、票務及旅遊服務、物流以及融資及經營性租賃服務。中航有限為 貴公司的主要股東及中航集團公司的全資附屬公司。

中航有限集團自二零零八年起向 貴集團提供廣泛的飛機相關服務，包括但不限於客運樞紐運營、貨運樞紐運營、機場地勤服務、航空餐飲服務、融資及／或經營租賃、飛機維修、物業投資、物流及其他業務。

## 2. 國貨航交易

### 2.1 國貨航交易之背景及理由

如通函所披露，考慮到下列因素後，董事相信，與國貨航集團繼續國貨航交易符合 貴集團之最佳利益：

- (i) 就腹艙貨運業務的承包經營而言，外包客機腹艙貨運承包經營(「腹艙服務」)予國貨航系 貴公司專注於航空客運業務的重要步驟，與國內主要航空公司整體趨勢是一致的。藉此 貴公司將集中資源專注經營航空客運業務，以提

---

## 獨立財務顧問函件

---

升重要資源的使用效率和客運核心業務的經營及管理能力；充分利用 貴公司與國貨航於彼等相關業務的經濟規模效益，為 貴公司產生穩定的腹艙承包收入；強化經營責任及風險共擔機制同時降低貨運市場波動帶來的潛在不利影響，從而進一步提升 貴公司在航空客運領域的品牌形象和競爭力，進而為股東帶來更多投資回報；及

- (ii) 就地面服務及其他服務而言， 貴公司與國貨航所建立之長期成功合作關係，令 貴集團與國貨航集團之間能夠進行精簡而高效之合作及交易。

誠如二零一八年年報所討論，國貨航自二零零三年起一直從事航空貨運經營業務。據吾等向管理層了解，國貨航已經營 貴公司於中國的腹艙服務業務近16年及根據以往經驗，其被視為具備必要的了解及所需經驗水平。

鑒於 貴集團與國貨航集團之間長期維繫的現有合作關係，吾等同意董事觀點，認為繼續該等關係可使 貴公司繼續集中資源專注擴展其航空客運業務，同時能夠獲得經驗豐富的行業專家的支持以促進業務增長。

吾等亦注意到，新國貨航框架協議亦包括向國貨航集團提供及／或自國貨航集團獲得的地面服務及其他服務（「**國貨航地面服務**」）。為評估將該等服務納入協議是否公平合理，吾等已與管理層討論並了解，國貨航集團將向 貴集團提供服務，包括貨站貨郵服務、站坪服務、集裝箱及貨盤管理服務、發動機和其他航材租賃服務等且 貴集團將向國貨航集團提供運行保障服務、IT共用服務、綜合保障服務、發動機和其他航材租賃服務以及勞務管理服務等。吾等了解到， 貴集團獲提供或提供之服務乃 貴集團及國貨航集團開展其一般及日常業務所必需者，且乃於相關方之專長及專業範圍內提供。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### 2.2 新國貨航框架協議之條款

新國貨航框架協議的主要條款如下：

服務： 腹艙服務

貴公司已將全部腹艙貨運業務承包給國貨航經營。國貨航(作為訂約承運人)就客機腹艙所承運的貨物向托運人承擔整體貨物承運責任。

國貨航地面服務

貴集團向國貨航集團提供之地面及其他服務包括但不限於運行保障服務、IT共用服務、綜合保障服務、發動機和其他航材租賃服務、勞務管理服務等。

國貨航集團向 貴集團提供之地面服務及其他服務包括但不限於貨站貨郵服務、站坪服務、集裝箱及貨盤服務、發動機和其他航材租賃服務等。

定價條款： 腹艙服務

(1) 承包經營收入：在承包期限內，國貨航將每年定期向 貴公司支付有關腹艙貨運業務的承包經營收入。雙方將參考 貴公司之運力投入、綜合載運率以及收益水平等，公平協商確定腹艙貨運業務承包經營的基準收入(不含稅)。具體公式如下：

基準收入(不含稅)=ATK(可用噸公里)×OLF(綜合載運率)×每公里收益水平

ATK應根據 貴公司於本財政年度的運力投入及其下年度引入及退出客機的計劃釐定。OLF及每公里收益

---

## 獨立財務顧問函件

---

水平應根據 貴公司有關航線的歷史數據釐定。

考慮到可能發生的市場波動，雙方同意在每個財政年度結束後三個月內，共同指定具業務資質的會計師事務所，對上一財政年度國貨航經營腹艙貨運業務的實際收入(不含稅)進行專項審計。若基準收入(不含稅)與實際收入(不含稅)之間存在任何差額，則額外收益或產生風險將按51%及49%之比例於國貨航及 貴公司之間分配及支付。

倘最終結算價將超出 貴公司所設定的年度上限， 貴公司將採取所有合理步驟以遵守香港上市規則第14A章的相關要求。

- (2) 腹艙貨運業務的運營費用： 貴公司在承包期限內每年定期向國貨航支付腹艙貨運業務的運營費用。遵循行業通行慣例，運營費用按照結算價(根據上文「承包經營收入」一段所列的方式釐定)及費用率進行結算，計算公式如下：

運營費用=結算價×費用率(定義見下文)

費用率(「費用率」)由訂約雙方參考歷史費用率及有關行業公司的費用率及其變化趨勢等其他因素而公平協商確定。

倘運營費用將超出 貴公司所設定的年度上限， 貴公司將採取所有合理步驟以遵守香港上市規則第14A章的相關規定。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### 國貨航地面服務

向國貨航集團提供的或由國貨航集團提供的地面支持服務及其他服務的定價政策如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價（包括不限於中國民用航空局（民航局）及國際航空運輸協會就地面支持服務價格及其他條款的指引、民航局及空中交通管理局（空管局）就航行資料的標價等規定）；
- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商釐定最終交易價格。該等若干考慮因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格；及
- (iii) 如上述情況均不適用，價格將根據成本加合理利潤方式釐定。成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料等。合理利潤率將主要參考相關行業就類似產品或服務（在可能情況下）所發佈的歷史平均價及／或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。國貨航集團的利潤率將不超過10%。最終交易價格將按向 貴集團提供不遜於獨立第三方向 貴集團提供的條款或國貨航集團向獨立第三方提供的條款（當中已計及 貴集團獲得的服務）或向國貨航集團提供不優於 貴集團向獨立第三方提供的條款（當中已計及 貴集團提供的服務）之條款釐定。

---

## 獨立財務顧問函件

---

年期及終止： 新國貨航框架協議的初始期限為自二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日止三年。於初始期限屆滿後，新國貨航框架協議可自動連續續期多次，每次為期三年，惟屆時須達成香港上市規則／上海上市規則的要求並取得所需批准。於新國貨航框架協議屆滿前，董事會將重新評估新國貨航框架協議下的條款和條件，且 貴公司將重新履行香港上市規則下有關關連交易的合規要求。在新國貨航框架協議的期限內，任何一方可給予另一方不少於三個月的書面通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

### 腹艙服務

吾等留意到，腹艙服務承包經營協議（「**腹艙服務承包經營協議**」）的條款規定，基準收入（不含稅）（「**基準收入**」）為於財政年度國貨航作為指定承包商就獲提供的服務應向 貴公司支付的款項。根據腹艙服務承包經營協議的條款，基準收入等於可用噸公里（「**ATK**」）乘以綜合載運率（「**OLF**」）及每公里收益水平（「**每公里收益水平**」）。

基於吾等與管理層的討論，ATK乃基於 貴公司本財政年度之運力及其於下年度引入及淘汰 貴公司客機的計劃釐定，而OLF及每公里收益水平將根據 貴公司有關航線的歷史數據釐定。

吾等進行進一步討論，並從管理層了解到，除與國貨航的合作外， 貴公司及國貨航均無與任何其他方訂立類似的腹艙服務承包經營協議。因此，於考慮定價公式是否屬公平合理時，吾等已盡力透過公開渠道進行調查，並留意到一間經營多年且於香港上市逾10年的可資比較公司中國東方航空股份有限公司（股份代號：670，「**東航**」）。該公司業務及業務地區與 貴公司類似，且已與其關連人士中國貨運航空有限公司（「**中貨航**」）訂立腹艙服務承包經營協議。根據東航日期為二零一九年九月三十日的通函，吾等注意到東航曾使用類似公式計算其基準收入值（「**東航公式**」）。根據東航公式，可用噸公里亦基於於下年度引入客機機隊的計劃釐定，而整體載運率及每公里收益水平亦根據該公司有關航線的歷史數據釐定。可

---

## 獨立財務顧問函件

---

觀察到的東航公式與 貴公司用於釐定基準收入的公式之唯一差異為負責計算基準收入的人士；東航委聘一名獨立資產估值代理估算基準收入，而 貴公司將由內部進行估值。考慮到 貴公司就釐定基準收入採用的公式與東航所採用者並無重大差異，及 貴公司確認並無委聘獨立人士估算基準收入的法定或其他規定，吾等認為已有行業／市場競爭對手（如東航）就類似交易曾應用該公式：基準收入=ATK x OLF x每公里收益水平。

為應對可能發生的或導致就腹艙服務獲得之實際收入及估計基準收入存在偏差的市場波動， 貴公司及國貨航已同意在每個財政年度結束後三個月內，共同指定具業務資質的會計師事務所，對上一財政年度國貨航經營腹艙貨運業務的實際收入（不含稅）進行專項審計。若基準收入（不含稅）與實際收入（不含稅）之間存在任何差額，基準收入應以調整金額（「**調整金額**」，等於經審核實際收入（不含稅）減去基準收入（不含稅）所得結果）進行調整，以得出腹艙服務的最終結算金額，該金額稱為結算價（「**結算價**」）。根據調整機制，倘調整金額為正值，國貨航應向 貴公司支付調整金額（不含稅）的49%；倘調整金額為負值，國貨航將須承擔總調整金額的51%（「**調整機制**」）。

吾等留意到東航公式有類似調整機制。然而，適用於東航案例調整金額的百分比為50-50分攤基準（即倘調整金額為正值／負值，東航將享有／承擔調整額的50%，而餘下部分由中貨航將收取／支付），而對 貴公司而言，國貨航與 貴公司將按51%及49%的基準分攤調整金額（「**調整百分比**」）。吾等進行討論並從 貴公司了解到，調整百分比乃經公平磋商後釐定。吾等進一步獲悉，管理層認為，通過按調整百分比向國貨航提供較高份額的回報／差額，能夠有效鼓勵國航貨提升其表現。同樣，由於將須承擔虧絀額的51%，倘國貨航的表現低於基準收入，其實際上亦會受到更大比率的處罰。就此而言及考慮到管理層所提供的上述理由及因素，吾等認為調整機制整體上與市場慣例一致及屬公平合理。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### 腹艙服務運營費用

於腹艙服務承包經營協議期限內，貴公司應定期向國貨航支付腹艙服務的運營費用。根據行業慣例，將支付的運營費用（「**運營費用**」）等於結算價與費用率的乘積（「**運營費用公式**」）。誠如通函所披露，費用率由訂約雙方參考歷史費用率及有關行業公司的費用率及其變化趨勢等其他因素而公平協商確定。此外，吾等從管理層得悉，儘管須視乎市場波動情況而定，貴公司通常會參考過往三個年度的平均費用率，貴公司亦可能考慮更長的參考期間（如五年）。

吾等留意到，運營費用公式與東航於釐定應付中貨航運營費用時所採用的公式類似。然而，吾等留意到，東航將委聘一間會計公司對定價過程進行獨立磋商，且所用費用率將根據磋商結果每年進行調整，而就貴公司而言，貴公司將自行進行費用率磋商，但該過程會參考市場及行業狀況。經參考下文「4. 內部控制程序」一節所述貴公司的內部控制程序以及吾等與管理層進行的進一步討論，吾等注意到，於正式執行任何協議前，必須獲得財務部、法務部、資產管理部及所有相關部門的事先批准並經該等部門審查以核實國貨航交易（包括支付運營費用）是否符合一般商業條款。吾等自管理層了解到，有關審查將包括上文所述對國貨航提供的費用率與東航等有關行業參與者採用的費用率進行比較。吾等認為，貴公司具備充足的程序，以確保其與國貨航將參考一般商業條款進行公平磋商，因此，運營費用公式屬公平合理。

### 國貨航地面服務

向 貴集團提供的或由 貴集團提供的國貨航地面服務的定價政策如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價（包括不限於中國民用航空局及國際航空運輸協會就地面支持服務價格及其他條款的指引、中國民用航空局及空管局就航行資料的標價等規定）（「**指引**」）；

---

## 獨立財務顧問函件

---

- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商釐定最終交易價格。該等若干考慮因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格；及
- (iii) 如上述情況概不適用，價格將根據成本加合理利潤方式釐定。成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料成本等。合理利潤率將主要參考相關行業就類似產品或服務(在可能情況下)所發佈的歷史平均價及／或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。國貨航集團的利潤率將不超過10%。最終交易價格將按向 貴集團提供不遜於獨立第三方向 貴集團提供的條款或國貨航集團向獨立第三方提供的條款(當中已計及 貴集團獲得的服務)或向國貨航集團提供不優於 貴集團向獨立第三方提供的條款(當中已計及 貴集團提供的服務)之條款釐定。

吾等與管理層討論並了解到， 貴集團向國貨航集團提供或國貨航集團向 貴集團提供的地面支持服務一般由雙方磋商協定。

基於吾等之討論，吾等了解到價格釐定程序將涉及多種因素(包括指引、提供該等服務的成本及能否獲得資源)的考慮。於確定上述定價政策的公平性及合理性時，吾等已審閱有關指引、 貴公司與獨立第三方訂立之三份地面服務協議樣本(「**國貨航地面服務交易樣本**」)及 貴公司與國貨航集團的現有地面支持服務協議(「**現有國貨航地面服務協議**」)，並與管理層討論各種價格釐定程序。

(i) 貴集團提供國貨航地面服務

吾等獲悉，就所尋求的國貨航地面服務向國貨航集團提供任何報價前， 貴集團將參考指引(尤其是中國民用航空局發佈的指引)以及人工和其他技術費用等成本。吾等知悉有關費用將取決於地理區域及機型等主要因素，因此或會有所不同。 貴集團之相關部門亦會參考就類似服務向獨立第三方提供的報價，以確

---

## 獨立財務顧問函件

---

保 貴集團向國貨航集團提供的價格將不優於向獨立第三方提供之價格。吾等已審閱現有國貨航地面服務協議(包含 貴集團提供之服務)並將其與國貨航地面服務交易樣本進行比較，了解到所提供的條款十分相似。吾等進一步了解到，根據下文「4.內部控制程序」一節所述的內部政策程序， 貴公司至少有三個不同部門(包括資產管理部)已共同審閱及批准現有國貨航地面服務協議。

### (ii) 貴集團獲提供國貨航地面服務

吾等獲悉，於就國貨航地面服務與國貨航集團訂立任何協議前， 貴集團將首先參考指引並同時考慮獨立第三方提供類似服務之成本。吾等自管理層了解到，於需要時， 貴集團將要求國貨航集團提供支持文件以證實其向 貴集團提供之報價及應用之利潤率與向獨立第三方提供或應用者並無區別。

吾等已審閱現有國貨航地面服務協議(包含國貨航集團向 貴集團提供之服務)並將其與國貨航地面服務交易樣本進行比較，發現所提供的條款十分相似。於釐定定價政策中使用「成本加不超過10%利潤率」方式(「**國貨航利潤率上限**」)之公平性及合理性時，吾等已盡力透過公開渠道進行調查，並識別同行業公司中國南方航空股份有限公司(「**中國南方航空**」，股份代號：1055)具有類似業務及業務地區，且已於香港上市超過10年。該公司曾於其日期分別為二零一六年十二月十六日及二零一八年十二月二十七日之公告中披露，其由關連人士提供地面服務之定價政策亦為成本加10%利潤率模式。就此，吾等認為國貨航地面服務交易使用成本加不超過10%利潤率於市場上並不罕見。吾等進一步注意到，根據下文「4.內部控制程序」一節所述的內部政策程序， 貴公司至少有三個不同部門(包括資產管理部)已共同審閱及批准現有國貨航地面服務協議。

鑒於上述發現，特別是吾等注意到國貨航利潤率上限僅適用於國貨航集團向 貴集團提供之國貨航地面服務(即概無適用於 貴集團向國貨航集團提供國貨航地面服務交易之利潤率上限)，吾等認為國貨航地面服務的定價基準屬公平合理。

## 獨立財務顧問函件

### 2.3 過往金額及過往上限以及建議年度上限

下表載列(i)國貨航集團或 貴集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度各年的應付款項年度上限；及(ii)國貨航集團或 貴集團截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止兩個年度各年以及二零一九年一月至八月已付款項實際金額，以及截至二零一九年十二月三十一日止年度的估計應付款項。

交易	過往金額				過往上限		
	截至十二月三十一日止年度		二零一九年一月至八月	二零一九年估計全年	截至十二月三十一日止年度		
	二零一七年	二零一八年	實際金額	金額	二零一七年	二零一八年	二零一九年
(人民幣百萬元)							
<b>國貨航集團已付／</b>							
應付 貴集團之金額	5,636	6,043	3,653	7,045	5,854	7,160	8,777
腹艙	5,104	5,543	3,190	6,374	5,182	6,429	7,977
地面服務	62	54	80	120	143	169	200
其他服務	470	446	383	551	529	562	600
<b>貴集團已付／應付</b>							
國貨航集團之金額	993	1,017	637	1,340	1,625	1,944	2,326
腹艙	385	418	242	481	519	643	798
地面服務	576	586	385	826	932	1,088	1,269
其他服務	32	13	10	33	174	213	259

吾等已與管理層討論二零一九年估計交易金額的基準，並了解到當中已考慮(其中包括)二零一九年一月至八月現有國貨航交易項下已付／已收的實際金額(於上表列示)、現有國貨航交易項下剩餘價值／未完成合約價值及季節性因素。吾等已審閱二零一七年及二零一八年的歷史交易金額及分配方式，並注意到二零一七年及二零一八年上半年的歷史交易金額分別僅佔全年實際交易總價值的一小部分。鑒於上述情況，吾等認為估計二零一九年總交易價值所用的基準乃屬公平合理。

## 獨立財務顧問函件

下表載列國貨航集團或 貴集團截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年分別應付款項金額的建議年度上限：

該等交易	建議年度上限		
	截至十二月三十一日止年度		
	二零二零年	二零二一年	二零二二年
	(人民幣百萬元)		
<b>國貨航集團應付 貴集團之金額</b>	<b>8,800</b>	<b>10,600</b>	<b>12,700</b>
腹艙服務收入	8,000	9,600	11,600
地面服務及其他服務	800	1,000	1,100
<b>貴集團應付國貨航集團之金額</b>	<b>1,800</b>	<b>2,160</b>	<b>2,560</b>
腹艙服務運營費用	800	960	1,160
地面服務及其他服務	1,000	1,200	1,400

國貨航集團應付 貴集團之金額

腹艙服務

如上表所示，二零二零年、二零二一年及二零二二年之年度上限已分別納入與二零一九年的估計年度交易金額比較的估計年增長約25.5%、20.0%及20.8%以及二零二零年及二零二一年之年度上限，二零二零年至二零二二年之複合年增長率為約20.42%。

誠如通函之董事會函件所披露，於達致國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付 貴集團之基準收入估計總金額時， 貴公司已考慮(其中包括)過往交易金額、以及如下主要因素：

- 預期運力一向國貨航集團所提供之腹艙將隨著 貴公司客機運力投入之發展而增加。截至二零一八年十二月三十一日， 貴公司共有飛機409架。 貴公司預計於二零一九年至二零二一年各年度分別引進飛機33架、55架及36架，分別退出飛機5架、1架及0架，據此預計 貴公司機隊規模於二零一九年至二零二一年的年均複合增長率約10%，且假設於二零二二年以不超過10%的增長率引進飛機；及

---

## 獨立財務顧問函件

---

- 每公里收益水平—經參考 貴集團於二零一六年至二零一八年的每公里收益水平年均複合增長率9.8%，且考慮到國貨航之運輸能力於二零二零年至二零二二年的增長，假設每公里收益水平於二零二零年至二零二二年保持類似的增長速度。

經考慮以下各項，吾等與董事均認為有關年度上限屬合理及符合 貴公司利益：

(i) 運力擴張

根據吾等與管理層的討論， 貴集團機隊的發展與可用噸公里（為航線整體可用運力可用噸公里的計量指標）的增長直接掛鉤。吾等從管理層進一步知悉， 貴公司所運營機隊與 貴集團所運營機隊之增長率通常非常相似。吾等已與管理層討論及審閱 貴公司之內部飛機引入計劃，並獲悉由二零二零年至二零二二年未來三年的預期平均複合年增長率為約9.8%。為確定該增長率是否公平合理，及鑒於上述 貴集團與 貴公司各自的飛機引入計劃之關係，吾等已根據 貴公司二零一九年中報審閱 貴集團機隊預計新增的飛機數目。根據所作出之披露， 貴集團預期將於二零一九年至二零二一年為其機隊引進55、93及42架飛機，而參考 貴公司二零一八年年報披露的 貴集團所營運飛機數目及吾等與管理層之討論， 貴集團於二零一九年至二零二一年的機隊規模估計將分別為約709、799及840架飛機，平均複合年增長率為約8.85%。吾等從管理層了解到，二零二二年前預計將繼續保持該運力增長率。

吾等亦已基於二零一六年、二零一七年及二零一八年年報所作披露審閱 貴公司歷史可用噸公里增長數據。根據作出的披露，吾等注意到，該三個年度各年的可用噸公里數據分別為33,776.53百萬、35,672.57百萬及38,920.17百萬，與約7.347%的複合平均增長一致。

鑒於可用噸公里與擴展計劃、 貴集團與 貴公司擴展計劃之關係、可用噸公里歷史增幅及機隊發展計劃之關係，吾等與管理層均認為預期機隊運力增長估計為10%屬公平合理。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### (ii) 每公里收益水平

吾等已審閱 貴公司截至二零一八年十二月三十一日止三個年度的年報，根據相關披露，吾等注意到 貴集團截至二零一八年十二月三十一日止三個年度各年的每公里收益水平分別為人民幣1.1873元、人民幣1.3578元及人民幣1.4312元，複合年增長率為約9.79%。因此，吾等認為於腹艙服務年度上限估計中使用該增長率。

### 地面服務

如上表所示，二零二零年、二零二一年及二零二二年之年度上限已分別納入與二零一九年的估計年度交易金額比較的估計年增長約19.2%、25.0%及10.0%以及二零二零年及二零二一年之年度上限，該三個年度之複合年增長率為約17.26%。

亦如通函之董事會函件所披露，於達致國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年應付 貴集團國貨航地面服務相關的款項之估計總金額時， 貴公司已考慮(其中包括)過往交易金額及以下因素：

- 相關服務的需求增加：國貨航之運輸能力(AFTK)於二零一六年至二零一八年的複合增長率為5.74%，考慮到 貴公司腹艙運力的增加，以及國貨航未來業務將以全貨機、客機腹艙、航空貨站(站坪)、卡車業務為核心資產，以跨境航空運輸能力、國內外貨站經營能力(站坪操作能力)、國內外地面配送能力、F2B/C物流解決方案設計及實現能力為基礎能力，以「電子商務+物流」綜合服務商為業務定位，致力打造專注於中國跨境市場，服務於從生產商到終端客戶的全業務鏈條，國貨航之運輸能力(AFTK)預期於二零二零年至二零二二年將以約8%的複合速度增長，預期國貨航對於相應服務的需求將以同樣的速度增長；
- 單價的增長：綜合考慮 貴集團歷史人工成本和設備成本的增長幅度，及通貨膨脹增長速度，相關服務的單價預期於二零二零年至二零二二年將以每年約7%的速度增長；及
- 按就近取整原則加入一定的緩衝額以滿足 貴集團不時業務需求。

---

## 獨立財務顧問函件

---

經考慮以下各項，吾等與董事均認為有關年度上限屬合理及符合 貴公司利益：

(i) 國貨航集團之運力增加

吾等已與 貴公司討論並了解到，國貨航集團之運力受 貴公司之可用貨運噸公里（「AFTK」）數據直接影響。吾等注意到，雖然 貴集團之可用貨運噸公里於截至二零一八年十二月三十一日止過往三個財政年度之平均增長約為5.9%，但吾等從 貴集團截至二零一八年十二月三十一日止四個財政年度之年報注意到， 貴集團之AFTK錄得平均增長率約9.0%。吾等已就歷史數據及截至二零二二年十二月三十一日止未來三個財政年度的預計可用貨運噸公里進行討論，並了解到 貴集團預期未來三年可用貨運噸公里將有增長。因此，吾等認為於估計國貨航地面服務之年度上限時採用8%之增長率，原因為與歷史平均增長率相比，採用該增長率被視為更為合理。

(ii) 單價的增長

吾等已與管理層討論並了解，地面服務及其他服務單價上升的主要因素將為提供該等服務的成本上漲，而有關上漲直接與國內生產總值相關。根據中國國家統計局公佈數據，國內生產總值指數於二零一七年及二零一八年增長約6.6%及於二零一六年及二零一七年增長約6.8%。因此，單價上漲7%被視為與該指數增長一致。

### 貴集團應付國貨航集團之金額

#### 腹艙服務

於達至 貴集團就截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各客機腹艙貨運業務的年運營費用應付國貨航集團金額之估計總額時， 貴公司已參考截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年國貨航集團應付之客機腹艙貨運業務承包經營收入估計金額，以及在參考歷史費用率的基礎上對於未來三年費用率水平的預期。於截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年，預計國貨航集團應付 貴公司的腹艙貨運業務承包經營收入的年度上限為人民幣80億元、人民幣96億元及人民幣116億元(如上所述)，而所採用的費用率不超過10%，故腹艙運營費用預計截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年的年度上限為人民幣8億元、人民幣9.6億元及人民幣11.6億元。

---

## 獨立財務顧問函件

---

誠如通函之董事會函件所述，於之前的腹艙貨運業務模式下，貴公司關注改善經營管理，而承包經營模式下，貴公司更關注經營結果。在貴公司出售貴公司持有的國貨航股權、專注航空客運業務情況下，承包經營模式更符合貴公司整體發展戰略。於截至二零一八年十二月三十一日止五個年度各年，貴公司向國貨航集團已付的客機腹艙代理服務費佔腹艙收入的百分比分別為8.08%、8.97%、10.59%、7.54%、7.55%。儘管各項百分比於近年基本處於7.55%水平，有關百分比曾於過往五年內超過10%。吾等已與貴公司進行討論並了解到，由於曾有10%的情況，採用10%的費用率估計未來三年的估計年度上限能夠應對並非不尋常的可能費用增長。此外，貴公司亦已按就近取整原則加入一定的緩衝額以滿足國貨航集團不時業務需求的變動。

經參考貴集團就已提供的國貨航集團腹艙服務過往產生的實際費用金額（即於截至二零一九年十二月三十一日止三個年度各年分別為約人民幣385百萬元、人民幣418百萬元及人民幣481百萬元），吾等觀察到，已付／應付金額始終相等於已向國貨航集團收取作為基準收入／結算價金額的約7.54%。吾等已進一步討論並審閱二零二零年、二零二一年及二零二二年之年度上限之計算，並自管理層了解到，於釐定二零二零年、二零二一年及二零二二年之年度上限時，不僅已參考截至二零一八年十二月三十一日止過往三個財政年度之過往費用率，亦已考慮可能的市場波動及業務需求的變動，並於計算中應用10%之費用率。吾等進一步了解到，實際費用率很大程度上取決於國貨航提供之腹艙服務的相關基準收入及結算價。如經營費用公式所示，經營費用金額與基準收入／結算價直接相關且通常為一定比例的基準收入／結算價。

鑒於歷史趨勢以及經營費用與基準收入／結算價之關係，吾等認為貴公司按10%之費用率估計運營費用年度上限屬公平合理。

### 地面服務

如上文所示，二零二零年、二零二一年及二零二二年之年度上限已分別納入與二零一九年的估計年度交易金額比較的估計年增長約16.41%、20.00%及16.67%以及二零二零年及二零二一年之年度上限，複合年增長率為約18.32%。

---

## 獨立財務顧問函件

---

於達致截至二零二二年十二月三十一日止三個年度各年 貴集團就國貨航集團提供國貨航地面服務而應付國貨航集團之估計總金額時， 貴公司已考慮(其中包括)過往交易金額以及如下因素：

- 相關服務的需求增加：由於本集團之運力投入預期於二零二零年至二零二二年將以每年約9%的速度增長，預期本集團對相應服務的需求將會同步增長；
- 單價的增長：綜合考慮 貴集團歷史人工成本和設備成本的增長幅度，及通貨膨脹增長速度，假定國貨航集團提供相關服務的單價與 貴集團的單價增長速度大致相當，預期於二零二零年至二零二二年將以每年約7%的速度增長；及
- 按就近取整原則加入一定的緩衝額以滿足國貨航集團不時業務需求。

經考慮以下各項，吾等與董事均認為有關年度上限屬合理及符合 貴公司利益：

(i) 運力擴張

如上文所述，吾等已審閱 貴集團機隊預計新增飛機數目，以釐定使用9%作為 貴集團機隊增長率的公平性及合理性。參考 貴公司於二零一八年年報披露的 貴集團所營運飛機數目及吾等與管理層之討論， 貴集團於二零一九年至二零二一年的機隊規模估計將分別為約709、799及840架飛機，平均增長率為約8.91%。吾等從管理層了解到，二零二二年前預計將繼續保持該運力增長率。

(ii) 單價的增長

吾等已與管理層討論並了解，與 貴集團預期將向國貨航集團提供之地面服務及其他服務類似，預期將向國貨航集團收取的地面服務及其他服務(及相應的應付款項)單價增長的主要因素將為提供該等服務的預期成本上漲，而有關上漲與國內生產總值直接相關。根據中國國家統計局公佈數據，國內生產總值指數於二零一七年及二零一八年增長約6.6%及於二零一六年及二零一七年增長約6.8%。

---

## 獨立財務顧問函件

---

此外，吾等已審閱 貴公司截至二零一八年十二月三十一日止三個年度各年之年報，注意到經營費用總額已分別增加約3.29%、15.02%及12.71%，平均年增長率為約10.34%。

鑒於上文所述，吾等認為使用上述單價變動增長率7%屬審慎及公平合理。

### 3. 中航有限交易

#### 3.1 中航有限交易之背景及理由

誠如通函中董事會函件所披露，相較直接購買而言，管理層認為與中航有限集團訂立租賃交易有助於簡化 貴集團獲得符合 貴集團具體需求的相關設備的流程，能夠使 貴集團以更少的融資成本、更高的靈活性、對 貴集團的現金流產生更小的影響來獲得相關設備。同時，作為出租方的中航有限附屬公司於中國自由貿易區註冊，可以享受若干稅收優惠待遇，這將進一步減少了 貴集團的交易成本。 貴公司預期，就飛機融資租賃一項而言，通過與中航有限集團的開展新中航有限框架協議項下的飛機融資租賃，與採用市場於同期提供的等額利率之抵押貸款安排相比， 貴集團於二零二零年至二零二二年可節約的總融資成本估計分別約為4,762萬美元、5,213萬美元及5,467萬美元。

吾等根據二零一七財年及二零一八財年年報及二零一九年中報知悉，於二零一七年十二月三十一日、二零一八年十二月三十一日及二零一九年六月三十日， 貴集團近57.86%、58.04%及58.14%的機隊乃根據融資租賃或經營性租賃持有。因此，訂立新中航有限框架協議符合 貴集團業務營運的融資策略。此外，訂立新中航有限框架協議不但可以為 貴集團節省融資成本及提供融資靈活性(誠如上段所披露)，最重要的是其不會令 貴集團產生責任而須與中航有限訂立任何交易，而且僅令中航有限成為 貴集團選擇融資／經營租賃安排的備選之一。

根據上文所述，吾等認為，訂立新中航有限框架協議乃於 貴集團日常及一般業務過程中進行，且符合 貴公司及股東之利益。

誠如通函所披露，就地面支持服務及其他服務而言， 貴集團已於其一般及日常業務過程中與中航有限集團訂立一系列持續關連交易(「**中航有限地面服務**」)。中航有限集團於機場地面支持服務及物流業務方面擁有豐富的管理經驗及財務資源，其能夠為 貴集團提供優質服務。

---

## 獨立財務顧問函件

---

為評估中航有限地面服務是否公平合理，吾等與管理層討論並知悉，貴集團已委任中航有限向其提供機場地面支持服務、飛機保養服務、飛機維修服務、物業投資及管理服務、票務及旅遊服務、物流服務、行政管理服務、保潔洗滌服務、駐組保障服務、休息室用品採購服務及航材採購服務等。吾等了解到，中航有限集團提供之相關服務為貴集團一般及日常業務過程中所必需之服務。就此而言，鑒於貴公司與中航有限集團維持11年之持續業務關係，吾等與貴公司均認為，貴集團根據中航有限交易委任中航有限集團提供該等服務屬公平合理。

### 3.2 新中航有限框架協議之條款

新中航有限框架協議之主要條款如下：

服務：

融資租賃及經營性租賃服務：

中航有限集團將向貴集團提供飛機、發動機、模擬機、設備、車輛等的融資租賃及經營性租賃服務。貴集團將向中航有限集團提供設備及車輛等的融資及經營性租賃服務。

中航有限地面服務

貴集團任何成員公司(作為一方)及中航有限集團(作為另一方)進行之交易包括但不限於下列各項：地面支持服務、飛機保養服務、飛機維修服務、物業投資管理服務、票務及旅遊服務、物流服務、行政管理服務、保潔洗滌服務、駐組保障服務、休息室用品採購服務、航材採購服務。

---

## 獨立財務顧問函件

---

定價條款：

融資租賃及經營性租賃服務：

參考獨立第三方提供的同類型租賃服務的價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商確定最終交易價格。上述經考慮的若干因素包括租賃標的的購買價格、利率及安排費用（如有）（就融資租賃而言）、租金費用（就經營租賃而言）、租賃期限、租賃標的特質、可比市場租賃價格等。最終交易價格不高於至少兩名獨立第三方提供的同等條件下的交易價格。

中航有限地面服務

向 貴集團提供的或由 貴集團提供的地面及其他服務的定價政策如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價（包括不限於中國民用航空局及國際航空運輸協會就地面服務價格及其他條款的指引、中國民用航空局及空管局就航行資料的標價等規定）；
- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商釐定最終交易價格。該等若干考慮因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格；及
- (iii) 如上述情況均不適用，價格將根據成本加合理利潤方式釐定。成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料等。合理利潤率將

---

## 獨立財務顧問函件

---

主要參考(其中包括)相關行業就類似產品或服務(在可能情況下)所發佈的歷史平均價及/或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。中航有限集團的利潤率將不超過10%。最終交易價格將按向 貴集團提供不遜於獨立第三方向 貴集團提供的條款或中航有限集團向獨立第三方提供的條款(就 貴集團獲得服務而言)或對中航有限集團提供不優於 貴集團向獨立第三方提供的條款(就 貴集團提供服務而言)之條款釐定。

期限及終止： 新中航有限框架協議的初始期限為自二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日止三年。於初始期限屆滿後，新中航有限框架協議可自動連續續期多次，每次為期三年，惟屆時須達成香港上市規則/上海上市規則的要求並取得其所需批准。於新中航有限框架協議屆滿前，董事會將重新評估新中航有限框架協議下的條款和條件，且 貴公司將重新履行香港上市規則下有關關連交易的合規要求。在新中航有限框架協議的期限內，任何一方可給予另一方不少於三個月的書面通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

### 融資租賃及經營性租賃

為評估中航有限交易項下融資租賃及經營性租賃交易之條款是否公平合理，吾等已取得並審閱新中航有限框架協議。根據吾等與管理層的討論，吾等知悉，於訂立任何租賃協議前， 貴集團將透過徵集方案或其他公開採購流程從獨立第三方獲得至少兩份租賃方案進行審閱，並評估中航有限集團提供的綜合成本(包括本金或租金費用及安排費用(如有))是否屬公平合理且不遜於獨立第三方向 貴集團提供者。

基於吾等自管理層了解的資料，就(其中包括)飛機融資租賃採用之利率一般參考中國人民銀行(「**中國人民銀行**」)公佈之官方借貸利率。吾等亦自管理層了解

---

## 獨立財務顧問函件

---

到，於最後實際可行日期，飛機融資租賃之期限將不超過5年。吾等注意到，於最後實際可行日期，五年期以上的中國人民銀行官方借貸利率為4.9%。吾等進一步自管理層了解到，各融資租賃及經營租賃項目執行協議之年期將參考相關航空資產之可使用年期（飛機通常為超過10年，航空設備為3至20年）。

吾等從管理層獲悉，貴集團以往不時與中航有限集團及／或獨立第三方訂立類似的租賃安排。就此而言，吾等要求貴公司分別向吾等提供（其中包括）中航有限集團及獨立第三方於二零一八年就同類型租賃標的之飛機融資租賃（「**飛機融資租賃樣本**」）提供的方案／報價。此外，吾等了解到貴公司過往曾與中航有限集團訂立航空設備經營租賃。吾等已分別要求並已獲提供兩份分別與獨立第三方及中航有限集團就租賃航空設備而訂立之經營租賃協議（「**其他租賃樣本**」）以說明經營租賃項下租賃航空設備之一般條款。

就所提供的飛機融資租賃樣本而言，吾等注意到飛機融資租賃樣本所採用之利率乃參考中國人民銀行公佈之官方借貸利率釐定，而該等飛機融資租賃樣本之年期介乎10-12年。吾等亦從飛機融資租賃樣本及吾等與管理層之討論獲悉，貴公司於簽訂任何正式租賃協議前將考慮多重因素，包括貸方提供之總借款成本（即所提供之利率）是否被視為優於所獲得之其他報價及貸方提供之可用融資額度是否足以滿足貴公司之需要。根據批准飛機融資租賃樣本之相關支持文件，吾等注意到飛機融資租賃樣本已由貴公司至少三個不同部門共同審閱及批准。

就所提供的其他租賃樣本而言，吾等已與管理層討論並注意到該等協議之年期均為五年或以上。根據吾等與管理層之討論，吾等知悉租期內總租金乃參考航空設備之成本釐定。另外，吾等自管理層了解到，於比較相同設備的不同報價時，貴公司亦將計算所提供之推算利息。所用參考利率亦為中國人民銀行官方利率。除上述者外，與飛機融資租賃相似，吾等了解到貴公司基於（其中包括）能否滿足標的航空設備之所需融資額及每期應付租金挑選貸方。再者，吾等了解到，於簽訂任何航空設備之經營租賃前，有關協議將由貴公司至少三個不同部門共同審閱及批准。

基於上文所述，吾等認為中航有限交易項下的融資租賃及經營租賃服務之條款與市場基本一致。此外，吾等認為新中航有限框架協議下的融資租賃及經營租賃

---

## 獨立財務顧問函件

---

僅為向 貴公司提供挑選融資提供商靈活性的方式，不構成 貴公司與中航有限訂立協議之責任，其符合 貴公司利益。

### 中航有限地面服務

中航有限地面服務之定價政策載列如下：

- (i) 如有政府定價或指導價，則遵循政府定價或指導價(包括不限於中國民用航空局(民航局)及國際航空運輸協會就地面支持服務價格及其他條款的指引、民航局及空中交通管理局(空管局)就航行資料的標價等規定)；
- (ii) 如無政府定價或指導價時，首先尋找市場上同類型服務的至少兩名獨立第三方的市場價格，並經考慮若干因素後，雙方公平磋商釐定最終交易價格。該等若干考慮因素包括服務標準、範圍、業務量、訂約方的具體需求等。如服務接受方的服務需求發生變化，依據相關成本、服務質量或其他因素的變動幅度雙方進行協商適度調整交易價格；及
- (iii) 如上述情況概不適用，價格將根據成本加合理利潤方式釐定。成本主要基於服務提供方的成本和費用，包括人力資源成本、設施設備和材料成本等。合理利潤率將主要參考相關行業就類似產品或服務(在可能情況下)所發佈的歷史平均價及／或其他上市公司所披露可資比較產品及服務的利潤率釐定。中航有限集團的利潤率不超過10%。最終交易價格將按向 貴集團提供不遜於獨立第三方向 貴集團提供的條款或中航有限集團向獨立第三方提供的條款(當中已計及 貴集團獲得的服務)或對中航有限集團提供不優於 貴集團向獨立第三方提供的條款(當中已計及 貴集團提供的服務)之條款釐定。

吾等了解到，與國貨航集團就國貨航地面服務向 貴集團提供之服務類似，於就所尋求的中航有限地面服務與中航有限集團訂立任何協議前， 貴集團將首先參考指引並同時考慮獨立第三方提供類似服務之成本。吾等自管理層了解到，於需

---

## 獨立財務顧問函件

---

要時，貴集團亦將要求中航有限集團提供支持文件以證實其向貴集團提供之報價及／或利潤率與向獨立第三方提供之報價並無區別。

吾等進一步了解到，貴集團之相關部門將負責核實所進行之比較，以確認貴集團就向其客戶提供的類似服務所報利潤率及因此中航有限集團所報利潤率可視為合理。與就國貨航地面服務進行之獨立工作類似，為釐定定價政策中使用「成本加不超過10%利潤率」方式之公平性及合理性時，吾等盡力按基準透過公開渠道進行調查，並注意到同行業公司中國南方航空(股份代號：1055)具有類似業務及類似業務地區，且已於聯交所上市超過10年。該公司曾於其日期分別為二零一六年十二月十六日及二零一八年十二月二十七日之公告中披露，其由關連人士提供地面服務之定價政策亦為成本加10%利潤率基準。就此，吾等認為使用成本加不超過10%利潤率於市場上並不罕見。吾等亦已審閱現有中航有限地面服務協議(「**現有中航有限地面服務協議**」)並將其與一份與獨立第三方訂立之類似中航有限地面服務交易的地面服務交易樣本進行比較，發現所提供的條款十分相似。吾等進一步注意到，根據下文「4.內部控制程序」一節所述的內部政策程序，貴公司至少三個不同部門(包括資產管理部門)已共同審閱及批准現有中航有限地面服務協議。

鑒於上文所述，吾等認為中航有限地面服務之定價基準為公平合理。

### 3.3 過往金額及過往上限以及建議年度上限

下表載列(i) 貴集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度的年度上限；及(ii) 貴集團截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止兩個年度各年以及二零一九年一月至八月已付款項實際總金額，以及截至二零一九年十二月三十一日止年度的估計應付款項總金額。

## 獨立財務顧問函件

該等交易	過往金額				過往上限		
	截至十二月三十一日止年度		二零一九年一月至八月實際金額	二零一九年估計全年金額	截至十二月三十一日止年度		
	二零一七年	二零一八年	二零一七年	二零一八年	二零一八年 <sup>附註1</sup>	二零一九年	
飛機融資租賃服務交易金額 (美元百萬元)	不適用	957	550	1,490	不適用	1,046.59	1,492.03
發動機和模擬機融資租賃、 備用飛機發動機及備用地 面支持設備、地面支持服 務及其他服務(人民幣百 萬元)	378	416	351	503	2,450	2,450	2,450

附註：

- 就飛機融資租賃服務的最高交易金額而言，指二零一八年六月一日至二零一八年十二月三十一日期間。
- 於截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度，中航有限集團預期應付 貴集團的款項總金額及實際支付金額均低於香港上市規則第14A.76(1)(a)條所規定的最低豁免水平。
- 於截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度，發動機和模擬機融資租賃、備用飛機發動機和備用站坪設備經營租賃、地面服務及其他服務的年度上限利用率較低，這主要是由於中航有限從事租賃服務的附屬公司的發動機、模擬機和站坪設備的經營性租賃項目在起步階段，實際開展的項目較少，故上限使用率較低。

吾等已與管理層討論二零一九年估計交易金額的基準，並了解到當中已考慮(其中包括)中航有限集團於二零一九年訂立的融資租賃服務的實際價值及中航有限集團預期將予訂立的融資租賃。經考慮以上所述，吾等認為估計二零一九年總交易價值所用的基準乃屬公平合理。

## 獨立財務顧問函件

下表載列 貴集團截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年分別應付中航有限集團款項總金額的建議年度上限：

交易	建議年度上限		
	截至十二月三十一日止年度		
	二零二零年	二零二一年	二零二二年
	(人民幣百萬元)		
貴集團作為承租人訂立的融資租賃 及經營租賃所涉及的使用權資產的 總值	14,500	16,000	16,500
地面服務及其他服務	600	690	807

### 融資租賃及經營租賃

誠如通函之董事會函件所披露， 貴集團與中航有限集團將訂立之融資租賃及經營租賃之相關年度上限如下：

- 就飛機融資租賃而言，乃參考以下各項釐定：(i) 貴集團於未來三年的飛機引進計劃(根據 貴公司二零一九年中期報告， 貴集團於二零一九年度計劃引進飛機55架，於二零二零年度計劃引進飛機93架，於二零二一年度計劃引進飛機42架， 貴集團機隊於二零一九年至二零二一年的年均複合增長率為8.85%，假設 貴集團於二零二二年度並不超過該增長率擴大機隊規模)，且假設根據已確認訂單計劃於二零二零年至二零二二年期間引進的飛機之總代價金額的一半通過與中航有限集團的融資租賃方式引進，並據此預計中航有限集團飛機融資租賃的本金總額；(ii)飛機的平均租期為10至12年；(iii)中國人民銀行公佈的五年以上期限人民幣貸款基準利率(即4.9%)；及(iv)經參考現行市況後的安排費0.5%。當評估有關隨後三年發動機資產的融資租賃時，根據 貴公司各年度上限的最小比列金額， 貴公司就評估飛機融資租賃時已考慮相關融資租賃要求並使用相同利率及安排費率；及
- 就關於發動機、模擬機及設備(統稱「**航空設備**」)之經營租賃而言，二零二零年、二零二一年及二零二二年各年款項乃參考以下各項估計：(i)歷史交易金額；(ii)航空設備的營運情況及 貴集團未來三年對於經營租賃的商業需求；(iii)相同或類似資產於國內市場的經營租賃價格及租期；及(iv)為滿足 貴集團不時業務需求而加入的一定緩衝額；

---

## 獨立財務顧問函件

---

吾等已與管理層討論並獲悉，在預計的 貴集團作為承租人訂立的融資租賃及經營租賃所涉及的整體年度上限中，大約95%有關飛機融資租賃的使用權資產總值（「**飛機融資租賃應付款項**」）。根據通函之董事會函件所作披露，二零二零年、二零二一年及二零二二年的計劃飛機融資租賃應付款項分別為人民幣138億元、人民幣151億元及人民幣159億元。

吾等從管理層方面進一步知悉，任何特定年度的中航有限集團之飛機融資租賃的最高總本金額不應超過於該年度內預期通過融資租賃新增的全部飛機總代價金額的一半。因此， 貴公司採納的計算程序僅計入計劃通過融資租賃引進全部飛機預期購買價總額的一半作為有關本金額。吾等注意到， 貴公司的同行業公司中國南方航空及中國東方航空於彼等各自日期為二零一七年十月二十六日及二零一九年九月三十日的持續關連交易通函中採納類似計算程序，僅採用計劃引進的全部飛機的預期購買價總額的一半作為有關本金額。

據管理層告知，根據國際財務報告準則第16號， 貴公司作為承租人訂立之融資租賃將確認為使用權資產並使用 貴公司之增量借款利率折現，相關計算之結果用於釐定特定年度融資租賃及經營租賃年度上限總額。因此，於二零二零年、二零二一年及二零二二年各年有關飛機融資租賃應付款項的金額（即根據 貴公司與中航有限集團預期分別將於二零二零年、二零二一年及二零二二年訂立之飛機融資租賃的相關使用權資產總值），構成相關年度之年度上限。吾等注意到，中國東方航空於其二零一九年九月三十日之通函內釐定其飛機融資租賃之年度上限時採用類似方法。吾等已審閱計劃飛機融資租賃相關使用權資產的有關數值計算，並注意到其計算方式為使用4.9%（五年以上租賃）的折現率（相等於 貴公司五年以上期限貸款／租賃的規定內部增量借款利率），折現具體年度將引進新飛機總數之50%所需的估計融資總額（包括利息及安排費）。吾等已審閱 貴集團之二零一九年中報並注意到，截至二零一九年六月三十日 貴集團應償還銀行及其他計息貸款之利率介乎1.95%至5.02%（利率的中位數為3.49%），應償還企業債券之利率範圍介乎2.84%至5.30%（利率的中位數為4.07%）。鑒於有關範圍及 貴集團計息銀行貸款及其他借貸適用之利率之中值，以及內部使用利率4.9%趨近於上述報價範圍較高數值端，吾等認為 貴公司採用4.9%之折讓率為審慎之舉。

除上述外，吾等亦已開展下列獨立工作及考慮下列因素：

- (1) 吾等已通過管理層獲悉，飛機的融資租賃合約期限通常介乎十年至十二年。誠如上文「3.2新中航有限框架協議之條款」一段所述，吾等已取得並審閱6份由獨立第三方提交的飛機融資租賃樣本，並注意到租賃期限均介乎十至十二

---

## 獨立財務顧問函件

---

年。就此，吾等認為十年至十二年的預期租賃期間就中國航空業而言屬一般商業慣例；

- (2) 吾等從管理層方面知悉，融資租賃利率通常乃參考中國人民銀行就相應期限租賃頒佈的利率釐定。鑒於飛機融資租賃期限通常為十至十二年，吾等已審閱中國人民銀行網站並確認，於最後實際可行日期，中國五年以上期限貸款的相應參考利率為4.9%。根據飛機融資租賃樣本，吾等亦注意到，貴集團與獨立第三方訂立之租賃均已參照中國人民銀行法定利率。因此，吾等認為，飛機融資租賃的參照利率釐定為參照中國人民銀行法定利率屬慣常做法；
- (3) 根據取得的飛機融資租賃樣本，吾等了解到獨立第三方出租人所報的一次性安排費乃根據零至0.5%的百分比計算。因此吾等認為，於飛機融資租賃協議中納入安排費並非罕見，及貴公司於其飛機融資租賃應付款項計算程序中計入0.5%的安排費屬合理做法；及
- (4) 吾等已審閱貴集團機隊預計新增飛機數目。吾等已審閱貴公司二零一六年年報、二零一七年年報及二零一八年年報，並注意到貴集團分別於二零一六年、二零一七年及二零一八年引進54、56及50架飛機。該等引進的新飛機中，9、23、34架乃分別於二零一六年、二零一七年及二零一八年通過融資租賃方式購買。根據貴公司二零一九年中報，貴集團預期將於二零一九年至二零二一年為其機隊引進55、93及42架飛機，而參考貴公司於二零一八年年報披露的由貴集團所營運飛機數目及吾等與管理層之討論，貴集團於二零一九年至二零二一年的機隊規模估計將分別為約709、799及840架飛機，平均複合年增長率為約8.85%。吾等從管理層了解到，根據融資租賃購買飛機數量預期將繼續穩步增長至二零二二年。基於該等預測及吾等的審閱，吾等認為該假設亦屬審慎。

吾等亦了解到，管理層亦已於飛機融資租賃應付款項估計款項中加入緩衝額，以應對匯率的可能波動及業務需要的可能變動。基於吾等的了解，租賃一般以美元計值，因此吾等認為，為(其中包括)應對匯率任何可能波動提供靈活性的緩衝屬審慎。

---

## 獨立財務顧問函件

---

就此及考慮上文所述，吾等認為計算二零二零年、二零二一年及二零二二年飛機融資租賃應付款項(約佔融資租賃及經營性租賃相關年度上限總額95%)的相關估計屬公平合理。

吾等已與管理層討論並獲悉，二零二零年至二零二二年通過經營租賃引進的航空設備的預期所需融資主要乃參照發動機及相關航空設備的預期採購計劃以及彼等各自之市價估計。吾等了解到，相關市價乃基於 貴公司與獨立第三方過往的類似發動機及航空設備購買事項以及 貴集團所訂立類似經營租賃的期限。

於評估上述款項的公平性及合理性時，吾等已透過中航有限集團截至二零二二年十二月三十一日止三個年度的經營租賃安排及於二零一七年至二零一九年有關航空設備的過往經營租賃記錄取得並審閱 貴公司的航空設備購買計劃。根據吾等之審閱，吾等注意到， 貴集團預期於二零二零年至二零二二年平均每年採購16台發動機及其他相關航空設備，吾等亦注意到，該預期採購計劃僅佔二零一七年至二零一九年以經營租賃方式購買航空設備平均總額的19.5%。因此，吾等認為上述截至二零二零年止三個年度的購買計劃為保守估計。此外，吾等認為 貴公司與中航有限集團訂立新中航有限框架協議項下之航空設備經營租賃的可能性僅代表 貴集團收購航空設備的其他融資選擇。根據所提供資料，發動機的融資租賃及經營租賃期限介乎五至十二年，而其他航空設備平均租期則為約六年。

與飛機融資租賃應付款項類似，吾等獲管理層告知，根據國際財務報告準則第16號，航空設備將確認為使用權資產，及該等使用權資產價值(「**航空設備租賃應付款項**」，即經扣除 貴公司內部增量借款利率後之將自中航有限集團購買之航空設備的估計總租金)已用於釐定中航有限集團將訂立之航空設備之經營租賃之年度上限總額。吾等注意到，中國東方航空亦已於其日期為二零一九年九月三十日之通函內釐定其經營租賃之年度上限時採用類似方法。據管理層告知，五年以上期限租賃的規定內部增量借款利率為4.9%，五年或以下期限租賃的規定內部增量借款利率為4.75%。與上述飛機融資租賃應付款項類似，吾等已審閱 貴集團之二零一九年中報並注意到， 貴集團應償還銀行及其他計息貸款之利率介乎1.95%至5.02%(中間值為3.49%)及應償還企業債券之利率範圍介乎2.84%至5.30%(中間值為4.07%)。鑒於以上範圍及 貴集團計息銀行貸款及其他借貸適用之利率之中值，以及內部就租期為五年以上租賃採用之利率4.9%及就租期為五年或以下租賃採用之利率4.75%趨近於上述報價範圍較高數值端，吾等認為 貴公司採用4.9%及4.75%之內部利率為審慎之舉。

---

## 獨立財務顧問函件

---

根據上文所討論，吾等認為，二零二零年、二零二一年及二零二二年的航空設備租賃應付款項(佔融資租賃及經營租賃相關年度上限總額之約5%)估計就 貴公司及獨立股東而言屬公平合理。

### 中航有限地面服務

誠如通函之董事會函件所披露，中航有限地面服務截至二零二二年十二月三十一日止三個年度之相關年度上限乃考慮以下因素釐定：(i)相關服務的需求預期於二零二零年至二零二二年將以每年9%的速度增長；(ii)中航有限集團提供的相關服務的單價預期於二零二零年至二零二二年將以每年約7%的速度增長；及(iii)加入一定的合理緩衝額以滿足 貴集團不時業務需求。

貴集團應付中航有限集團之地面服務金額於二零二零年之年度上限人民幣600百萬元主要參考中航有限集團提供之地面服務及其他服務之歷史增幅估計。

於評估年度上限之公平性及合理性時，吾等已開展下列獨立工作及考慮下列因素：

- (1) 根據吾等與管理層的討論，吾等了解到，地面服務及其他服務的需求直接與 貴集團機隊規模掛鉤。參考二零一八年年報所公佈 貴集團截至二零一八年營運的飛機總數及吾等與管理層之討論，並根據二零一九年中期報告所披露估計，預計二零一九年至二零二一年 貴集團營運的飛機總數將分別為約709、799及840架飛機，平均複合年增長率為約8.85%。吾等從管理層了解到，二零二二年前預計將繼續保持該運力增長率；及
- (2) 吾等已與管理層討論並了解，地面服務及其他服務單價上升的主要因素將為提供該等服務的成本上漲。根據中國國家統計局公佈數據，國內生產總值指數於二零一七年至二零一八年增長約6.6%及於二零一六年至二零一七年增長約6.8%。因此，單價上漲7%被視為與該指數增長一致。

鑒於上文所述，吾等與 貴公司均認為中航有限地面服務相關年度上限之估計屬公平合理。

---

## 獨立財務顧問函件

---

### 4. 內部控制程序

誠如通函之董事會函件所披露，貴公司已採取一套有效的內部控制措施，以監控貴集團的持續關連交易：

- 於訂立各項國貨航交易及中航有限交易前，貴公司之財務部、法務部、資產管理部（其下有專門負責管理關連交易的分部）及若干其他相關部門（如適用）將審閱各項國貨航交易及中航有限交易的建議條款，並在貴集團相關業務部門根據其於貴集團權限範圍內批准最終交易協議前與其進行討論，從而確保該等交易乃按一般商業條款進行及符合貴集團之定價政策；
- 貴公司資產管理部負責監督貴公司關連交易。資產管理部將定期監管及收集國貨航交易及中航有限交易的詳細資料（包括但不限於各融資租賃交易及經營租賃交易的定價政策實施情況、付款安排及實際交易金額及地面服務及其他服務），確保該等交易根據新國貨航框架協議及新中航有限框架協議進行。此外，資產管理部將負責每月審查及評估國貨航交易及中航有限交易的年度上限餘額，倘預期將超出特定年度的國貨航交易及／或中航有限交易年度上限，其將向管理層匯報，並按照香港上市規則和／或上海上市規則的相關規定採取適當行動；
- 貴公司內部審計部門負責對貴集團內部控制程序執行年度評估，包括但不限於持續關連交易管理的相關資料。此外，內部審計部門負責編製年度內部控制評估報告並將該報告提交至董事會以供審核及批准；
- 貴公司高級管理人員負責督促、監督上述業務部門採取內部控制程序，以確保定價政策按照有關框架協議執行以及監控實際交易金額不超過年度上限。貴公司高級管理人員亦每年對定價政策的執行情況以及年度上限的監控情況進行審閱；及
- 貴公司之獨立核數師與獨立非執行董事將對貴集團的持續關連交易進行年度審核。

---

## 獨立財務顧問函件

---

吾等認為，為評估獨立第三方提供融資及經營及／或地面服務及／或其他相關服務之當時現行市場條款，取得至少兩份獨立報價(倘適用)就 貴公司而言屬合理。因此，吾等與董事均認為有關國貨航交易及中航有限交易之內部控制程序及政策已證明 貴集團獲得市場資料及定期評估國貨航交易及中航有限交易條款的慣例，從而確保其條款不會遜於(就 貴集團而言)市場上類似交易通行的條款。

### 5. 香港上市規則之規定

根據香港上市規則第14A.55條，獨立非執行董事將於 貴公司年報中確認， 貴集團持續關連交易(1)乃於 貴公司一般及日常業務中訂立；(2)乃按正常商業條款或不遜於 貴集團自獨立第三方所得的條款進行；(3)乃按相關協議進行；及(4)條款屬公平合理且符合股東之整體利益。

貴公司核數師亦將審閱 貴集團持續關連交易，並將於 貴公司年報中確認，相關持續關連交易乃按香港上市規則第14A.56條所載方式開展。

於新國貨航框架協議及新中航有限框架協議年期內的 貴公司各財政年度，新國貨航框架協議及新中航有限框架協議目標落實交易須根據香港上市規則第14A.55條及第14A.56條規定分別經獨立非執行董事及 貴公司核數師審閱。獨立非執行董事必須於二零二零年至二零二二年之 貴公司年報確認有關交易乃於下列情況訂立：

- (1) 於 貴公司日常及一般業務中；
- (2) 按一般商業條款，如無足夠可供比較交易判斷是否按一般商業條款訂立，則按不遜於 貴公司向獨立第三方或獲獨立第三方提供(視情況而定)的條款；及
- (3) 根據相關協議，而相關條款均屬公平合理且符合 貴公司與股東的利益。

此外，香港上市規則規定 貴公司核數師必須向董事會致函(須於 貴公司年報付印前最少十個營業日向香港聯交所提供副本)，確認各項交易：

- (1) 已獲董事會批准；

---

## 獨立財務顧問函件

---

- (2) 倘涉及由 貴公司提供貨品或服務的交易已根據規管有關交易的相關協議訂立，則符合 貴公司的定價政策；及
- (3) 並無超出過往公佈所披露的上限。

基於上文所述，吾等認為，目前已具備足夠程序及安排以確保該等交易將按對獨立股東而言屬公平合理且為一般商業條款的條款進行。

### 意見及推薦建議

經考慮上文所載主要因素及理由後，吾等認為新國貨航框架協議及新中航有限框架協議（包括相關年度上限）之條款乃按一般商業條款並於 貴集團一般及日常業務過程中訂立，對 貴公司及獨立股東而言屬公平合理。吾等亦認為訂立新國貨航框架協議及新中航有限框架協議符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等建議獨立股東及獨立董事委員會推薦全體獨立股東投票贊成擬於股東特別大會提呈的普通決議案，以批准新國貨航框架協議及新中航有限框架協議及採納相關年度上限。

此致

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表  
**新百利融資有限公司**  
董事  
**譚思嘉**  
謹啟

二零一九年十一月四日

譚思嘉女士為證券及期貨事務監察委員會註冊的持牌人，並為新百利的負責人員，根據證券及期貨條例進行第六類（就機構融資提供意見）受規管活動，在企業融資行業擁有逾17年經驗。

## 1. 責任聲明

本通函的資料乃遵照香港上市規則而刊載，旨在提供有關本集團之資料。董事願就本通函所載資料共同及個別承擔全部責任。各董事在做出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函中所載資料在各重大方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何其他事項，以致本通函或其所載任何陳述產生誤導。

## 2. 董事及監事之權益披露

於最後實際可行日期，董事、監事或本公司最高行政人員概無於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及／或債權證(視情況而定)中，擁有根據證券及期貨條例須通知本公司及聯交所之權益或淡倉；或根據證券及期貨條例第352條須記錄於本公司存置之登記冊內之權益或淡倉；或根據上市公司董事進行證券交易標準守則須通知本公司及聯交所之權益或淡倉。

於最後實際可行日期，董事或監事自二零一八年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之經審核財務報表之編製日期)起，概無於本集團任何成員公司收購或出售或租用，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租用之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

本公司董事或監事概無於最後實際可行日期仍然存續且對本集團業務而言屬重大之任何合約或安排中擁有重大權益。

史樂山先生乃本公司非執行董事，並同時兼任國泰航空主席及執行董事。國泰航空為本公司之主要股東，於最後實際可行日期持有本公司2,633,725,455股H股且其全資擁有國泰港龍航空。本公司主席及非執行董事蔡劍江先生及執行董事宋志勇先生同時兼任國泰航空的非執行董事。由於國泰航空及國泰港龍航空所運營航線之部份目的地與本公司所運營航線相同，因此上述兩間公司在本公司業務之某些方面與本公司構成或可能構成直接或間接競爭。

除上文所述者外，於最後實際可行日期，本公司董事或監事及彼等各自之緊密聯繫人(定義見香港上市規則)概無擁有須根據香港上市規則第8.10條規定作出披露之任何競爭性權益(猶如其每人均為本公司控股股東)。

### 3. 服務合約

於最後實際可行日期，董事或監事概無與本集團任何成員公司訂立或擬訂立任何並非於一年內屆滿或不可由本集團於一年內終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)之服務合約。

### 4. 董事及監事受僱於主要股東的情況

以下為於最後實際可行日期董事及監事受僱於主要股東的情況：

#### 董事

蔡劍江先生，本公司非執行董事兼董事會主席，擔任中航集團公司董事會主席、黨組成員及黨組書記。彼亦為國泰航空之非執行董事兼董事會副主席。

宋志勇先生，本公司執行董事、董事會副主席及總裁，擔任中航集團公司董事、總經理、黨組成員及黨組副書記。彼亦為國泰航空之非執行董事。

曹建雄先生，本公司非執行董事，擔任中航集團公司董事、黨組成員及黨組副書記。

薛亞松先生，本公司職工董事，擔任中航集團公司職工董事及工會主席。

史樂山先生，本公司非執行董事，擔任國泰航空之執行董事及董事會主席。

#### 監事

何超凡先生，本公司監事，擔任中航有限總裁。

### 5. 無重大不利變動

董事確認於最後實際可行日期，自二零一八年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之經審核財務報表之編製日期)以來，本集團之財務或經營狀況並無任何重大不利變動。

## 6. 專家

以下為於本通函中提供意見或建議之專家之資格：

名稱	資格
新百利融資有限公司	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)受規管活動之持牌法團
a.	於最後實際可行日期，新百利自二零一八年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之經審核財務報表之編製日期)以來，概無於本集團任何成員公司收購或出售或租用，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租用之任何資產中擁有任何直接或間接權益；
b.	於最後實際可行日期，新百利並無實益擁有本集團任何成員公司股本之權益，亦無擁有任何可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利(不論可否依法強制執行)；及
c.	新百利已就本通函之刊發出具同意書，同意以本通函所載形式及內容載入其意見，以及引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

## 7. 其他資料

- a. 本公司之聯席公司秘書為周峰先生及譚雪梅女士。譚女士為香港會計師公會會員。
- b. 本公司註冊地址為中國北京市順義區空港工業區天柱路28號藍天大廈。本公司總辦事處位於中國北京市順義區空港工業區天柱路30號。
- c. 本公司之H股過戶登記處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。

**8. 備查文件**

下列文件副本自本通函日期起至二零一九年十一月十八日任何一個營業日一般辦公時間內在本公司香港主要營業地點香港國際機場東輝路12號中航大廈5樓可供查閱：

- a. 新國貨航框架協議；
- b. 新中航有限框架協議；
- c. 獨立董事委員會致獨立股東函件，其全文載於本通函第26頁至第27頁；
- d. 新百利致獨立董事委員會及獨立股東函件，其全文載於本通函第28頁至第64頁；
- e. 本通函內所述專家出具之同意書；及
- f. 本通函。

---

## 臨時股東大會通告

---



# 中國國際航空股份有限公司 AIR CHINA LIMITED

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00753)

## 臨時股東大會通告

**茲通告**中國國際航空股份有限公司(「**本公司**」)將於二零一九年十二月十九日(星期四)上午九時正假座中國北京市順義區空港工業區天柱路30號C713會議室舉行臨時股東大會(「**臨時股東大會**」)，以審議及酌情批准下列決議案。除另有所指外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零一九年十一月四日的通函所界定者具相同涵義。

### 普通決議案

1. 審議及批准本公司與國貨航於二零一九年十月三十日簽訂的框架協議及其項下交易，以及截至二零二二年十二月三十一日止三年的年度上限。
2. 審議及批准本公司與中航有限於二零一九年十月三十日簽訂的框架協議及其項下交易，以及截至二零二二年十二月三十一日止三年的年度上限。

承董事會命  
中國國際航空股份有限公司  
聯席公司秘書  
周峰 譚雪梅

中國北京，二零一九年十一月四日

於本通告日期，本公司的董事為蔡劍江先生、宋志勇先生、曹建雄先生、薛亞松先生、史樂山先生、王小康先生\*、劉德恆先生\*、許漢忠先生\*及李大進先生\*。

\* 本公司獨立非執行董事

---

# 臨時股東大會通告

---

附註：

## 1. 暫停辦理股份過戶登記手續及出席臨時股東大會並於會上投票的資格

本公司H股持有人須注意，本公司將於二零一九年十一月十九日(星期二)至二零一九年十二月十九日(星期四)(包括首尾兩天)關閉股東名冊，期間將暫停辦理H股股份過戶登記手續，以確定本公司有權出席臨時股東大會並於會上投票之H股持有人名單。為符合資格出席臨時股東大會並於會上投票，股票隨附轉讓文據及其他合適文件須於二零一九年十一月十八日(星期一)下午四時三十分前遞交本公司H股股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-16室。於二零一九年十一月十九日(星期二)名列本公司H股股東名冊之本公司H股股東均有權出席臨時股東大會並於會上投票。

## 2. 出席通知

有意出席臨時股東大會之H股股東請填妥附隨之出席通知，並於二零一九年十一月二十九日(星期五)或之前交回本公司之H股過戶登記處。出席通知可以專人、郵遞或傳真方式發送至本公司H股過戶登記處。填妥並交回出席通知並不影響股東出席臨時股東大會並於會上投票之權利。然而，倘股東並無交回出席通知，而交回出席通知表示有意出席臨時股東大會之股東所代表附帶權利表決之股份數目，未能達到附帶權利在臨時股東大會表決之本公司股份總數之一半以上，則可能導致臨時股東大會須延期舉行。

## 3. 委任代表

凡有權出席臨時股東大會並於會上表決之股東，均可委任一名或多名代表(毋須為本公司股東)代其出席臨時股東大會並於會上投票。

有關代表必須以委任書委任。有關委任書須由委任人或其正式書面授權代表簽署。倘委任人為法人，則委任書須以法人印鑑或其董事或正式書面授權代表簽署。H股持有人委任代表之委任書最遲必須於臨時股東大會指定舉行時間前24小時送達本公司H股過戶登記處。倘委任代表之委任書由委任人之授權人士簽署，則有關授權簽署委任書之授權書或其他授權文件須經公證證明，並須與委任書同時送達本公司H股過戶登記處。

## 4. 其他事項

- (i) 臨時股東大會預期不會超過半個工作日。出席會議之股東及其代表須自行負責交通及住宿費用。
- (ii) 香港中央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  
電話：(852) 2862 8628  
傳真：(852) 2865 0990