

此乃重要通函 請即處理

閣下如對本通函任何方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢持牌證券交易商或證券註冊機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已出售或轉讓名下所有國泰航空的股份，應立即將本通函連同隨附的委任代表表格送交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓股份的銀行、持牌證券交易商或證券註冊機構或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算有限公司和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分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。



國泰航空

CATHAY PACIFIC AIRWAYS LIMITED

國泰航空有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

(1) 就飛機維修的持續關連交易

(2) 對章程細則的建議修訂

及

(3) 股東特別大會通告

獨立董事委員會及

獨立股東之獨立財務顧問



金融有限公司
OCTAL Capital Limited

除非文義另有所指，否則本封面頁所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。

董事局函件載於本通函第5至12頁。載有致獨立股東之推薦意見之獨立董事委員會函件載於本通函第13頁。載有致獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問意見函件載於本通函第14至31頁。

國泰航空謹訂於二零二二年十二月二十三日(星期五)下午三時三十分假座香港金鐘道八十八號太古廣場香港JW萬豪酒店三樓宴會廳舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。本通函亦隨附適用於股東特別大會的委任代表表格。有關委任代表表格亦刊登於香港交易及結算有限公司網站(<http://www.hkexnews.hk>)及國泰航空網站(<http://www.cathaypacific.com>)。

無論閣下是否有意出席股東特別大會，務請按照隨附委任代表表格上印備的指示填妥該表格，並盡快且無論如何須不遲於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回過戶登記處，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。填妥及交回委任代表表格後，股東仍可依願親自出席股東特別大會及其任何續會(視情況而定)並於會上投票，在此情況下委任代表表格將被視作已撤銷論。本通函內所有時間及日期均指香港本地時間及日期。

股東特別大會於香港金鐘道八十八號太古廣場香港JW萬豪酒店三樓宴會廳舉行，大會知悉該酒店可能拒絕未能通過體溫檢測或未能符合酒店可能實行的任何其他入場要求的人士進場，被拒進場的人士因而不能出席股東特別大會。出席股東特別大會的人士必須(a)進行強制體溫檢測；(b)掃描場內的「安心出行」二維碼；(c)出示疫苗接種紀錄(電子或紙本紀錄)供酒店人員掃描及(d)在進場時及在會議期間配戴外科口罩。會場亦可能採取其他防疫措施。無論如何，請各股東(i)仔細考慮出席將於密閉環境舉行的股東特別大會的風險，(ii)依循香港政府有關新型冠狀病毒疫情的指引或要求以決定是否出席股東特別大會及(iii)如股東感染或懷疑感染新型冠狀病毒，或曾與任何感染或懷疑感染新型冠狀病毒人士有緊密接觸，或有任何流感徵狀或在其他方面感到不適，則切勿出席股東特別大會。股東特別大會將不提供茶點。為防疫起見，股東特別大會將作出特別座位安排，以減少與會者之間的接觸，因此只能容納有限股東出席。請注意，股東毋須親身出席股東特別大會，亦可行使投票權，股東可(按上文所述)委派代表為投票。

二零二二年十一月三十日

目 錄

	頁 碼
釋義	1
董事局函件.....	5
獨立董事委員會函件	13
獨立財務顧問函件	14
附錄 – 一般資料	I-1
股東特別大會通告	EGM-1

釋 義

於本通函內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具有以下涵義。

「二零一三年框架協議」	國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立的框架協議，有關(其中包括)港機工程集團向國泰航空集團按該協議提述的協議提供服務。
「華民航空」	香港華民航空有限公司，於香港註冊成立並為國泰航空的附屬公司，其主要業務為經營貨運航班服務。
「中國國航」	中國國際航空股份有限公司，一家於中國註冊成立的公司，以聯合交易所為H股第一上市地，並以英國上市監管局正式上市證券為第二上市地，A股於上海證券交易所上市。中國國航的主要業務為營運定期航班服務。中國國航為國泰航空的主要股東(按照上市規則定義)。
「基地維修服務」	基地維修服務，包含一系列全面的定期維修服務，如機身大規模檢查、主要結構及航電改裝、翻新、塗漆及貨機改裝。
「國泰航空」或「本公司」	國泰航空有限公司，於香港註冊成立的公司，其股份於聯交所上市，其主要業務為營運定期航班服務。
「國泰航空集團」	國泰航空及其不時的附屬公司。
「部件修理及大修服務」	為一系列飛機部件及航電設備(包括機械及液壓設備)進行的部件修理及大修服務。
「董事局」	本公司的董事局。
「股東特別大會」	股東特別大會。

「工程服務」	為外勤維修服務、基地維修服務和部件修理及大修服務而設的支援服務，包括飛機文件、技術數據交換、飛機內部產品維修，以及國泰航空集團與港機工程集團協定的其他支援服務。
「框架協議」	國泰航空及港機工程於二零二二年十一月十七日訂立的框架協議，根據該協議，由港機工程集團向國泰航空集團提供服務。
「港機工程」	香港飛機工程有限公司，於香港註冊成立並為太古公司的附屬公司，其主要業務為提供商用飛機的維修、修理及大修。
「晉江太古公司」	晉江太古飛機複合材料有限公司，於中國註冊成立並為港機工程的附屬公司，其主要業務為提供涵蓋各類飛機及發動機的發動機短艙、飛行控制面及雷達罩的修理功能。
「港機工程集團」	港機工程及其不時的附屬公司。
「廈門太古起落架公司」	廈門太古起落架維修服務有限公司，於中國註冊成立並為港機工程的附屬公司，其主要業務為提供起落架修理、大修及租賃服務。
「廈門太古飛機工程公司」	廈門太古飛機工程有限公司，於中國註冊成立並為港機工程的附屬公司，其主要業務為提供商用飛機大修及維修服務。
「香港快運」	香港快運航空有限公司，於香港註冊成立並為國泰航空的附屬公司，其主要業務為營運定期航班服務。
「香港機場」	香港國際機場。

「香港」	中國香港特別行政區。
「港機航材技術公司」	HAECO ITM Limited，於香港註冊成立並為港機工程的附屬公司，由港機工程及國泰航空分別持有其70%股權及30%股權，其主要業務為提供航材技術管理服務(在適用時包括任何港機航材技術公司的附屬公司)。
「獨立董事委員會」	董事局轄下的一個獨立委員會，成員陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均，均為獨立非常務董事。
「獨立財務顧問」	八方金融有限公司，其為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，獲發牌可進行香港法例第571章《證券及期貨條例》項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動。
「獨立股東」	除太古公司及其聯繫人以外的國泰航空股東。
「航材技術管理服務」	有關飛機部件維修及管理的航材技術管理服務。
「最後可行日期」	二零二二年十一月二十五日，即本通函付印前確定當中所載資料的最後可行日期。
「上市規則」	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》。
「外勤維修服務」	外勤維修服務，包括過境及通宵維修服務、漸進維修檢查(達至A級檢查)、瑕疵修補及非技術性服務，如拖行飛機、供水、廁所服務、飛機外部清洗及塗臘、機艙清潔及地勤設備支援。
「《標準守則》」	上市規則附錄十，即上市公司董事進行證券交易的標準守則。
「中國」	中華人民共和國。

釋 義

「建議修訂」	對本公司章程細則的建議修訂，以將對「Chairman」、「chairman」及「Chairmen」的提述分別修訂為「Chair」、「chair」及「Chairs」。
「過戶登記處」	國泰航空的過戶登記處，香港中央證券登記有限公司。
「有關協議」	本通函中在「服務」標題下列述的協議(經不時修訂及補充)。
「服務」	飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務。
「《證券及期貨條例》」	《證券及期貨條例》(香港法例第571章)。
「股東」	本公司的股東。
「聯交所」	香港聯合交易所有限公司。
「英國太古」	英國太古集團有限公司，於英國註冊成立的公司，並為太古公司的控股股東。
「太古公司」	太古股份有限公司，於香港註冊成立的投資控股公司，其股份於聯交所上市，其附屬公司、聯屬公司及共同控制實體從事地產、航空、飲料、海洋服務與貿易及實業業務。
「交易」	根據框架協議及有關協議提供服務。



國泰航空

CATHAY PACIFIC AIRWAYS LIMITED

國泰航空有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

常務董事：

賀以禮(主席)

鄧健榮

韓兆傑

林紹波

沈碧嘉

非常務董事：

馬崇賢(副主席)

白德利

孫玉權

施銘倫

施維新

肖烽

張卓平

註冊辦事處：

香港

金鐘道88號

太古廣場一座33樓

獨立非常務董事：

陳智思

夏理遜

馬焜圖

董立均

敬啟者：

(1)就飛機維修的持續關連交易

(2)對章程細則的建議修訂

及

(3)股東特別大會通告

緒言

謹此提述本公司日期為二零二二年十一月十七日的公告，有關(1)國泰航空與港機工程於二零二二年十一月十七日訂立的框架協議，其就由港機工程集團向國泰航空集團提供服務而定下框架，為期十年至二零三二年十二月三十一日止，及(2)對本公司章程細則的建議修訂。

董事局函件

本通函旨在為閣下提供合理所需的資料，幫助閣下決定投票贊成或反對擬於股東特別大會提呈有關(1)框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)及(2)建議修訂的決議案。

就飛機維修的持續關連交易

框架協議於二零二二年十一月十七日訂立

協議各方： (1) 國泰航空

(2) 港機工程

詳情

國泰航空及港機工程於二零二二年十一月十七日訂立框架協議，該協議就服務的提供定下框架，為期十年至二零三二年十二月三十一日止。服務(即有關飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務)將不時由港機工程集團向國泰航空集團提供。

為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，以提供服務，有需要為框架協議訂下十年的年期。由於框架協議的年期為十年，因此八方金融有限公司已獲委任為獨立財務顧問以就該年期作出評論，其意見載於本通函中的獨立財務顧問函件。框架協議涵蓋國泰航空集團及港機工程集團之間現有的有關協議，並且提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，期限或接續期限於二零三二年十二月三十一日或之前屆滿。

框架協議的條款符合一般商業慣例。

框架協議涵蓋現有的有關協議的條款(包括服務費用乃參照有關飛機、飛機發動機、飛機備件及部件及所需技術標準而釐定的條款)乃根據行情市價商議後訂出，其條款乃正常商業條款。具體而言，就該等於香港除港機工程集團外並無服務供應商可提供的服務(包括就廣體飛機的外勤維修服務、若干基地維修服務及若干部件共享服務)而言，釐定其費用時考慮到勞工費率、周轉時間、所涉飛機的類型、過往定價及國泰航空集團的使用量，而就該等具有競爭性的服務(包括航材技術管理服務及起落架交換及大修服務)而言，釐定其費用時比較了可比服務供應商的費用。有關協議項下的款項須在收到發票後三十天內以現金支付。如任何有關協議一方有重大違約的行為，則該有

關協議另一方可在通知協議對方後即時終止該有關協議。一旦有關協議終止，該有關協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止該有關協議之前所產生的任何權利及義務則不受影響。

框架協議的先決條件為於國泰航空的股東特別大會上獲得獨立股東批准。若此條件達成，框架協議將於二零二三年一月一日生效。二零一三年框架協議(國泰航空已就此刊發日期為二零一三年十一月十三日的公告及向其股東發出日期為二零一三年十二月三日的通函)將於二零二二年十二月三十一日失效。

服務

服務乃或將會根據以下有關協議提供：

- (1) 國泰航空及港機工程於二零一九年三月一日訂立的服務協議；
- (2) 國泰航空及廈門太古飛機工程公司於二零一九年三月一日訂立的工程服務協議；
- (3) 國泰航空及廈門太古飛機工程公司於二零零八年一月一日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；
- (4) 國泰航空及港機航材技術公司(及其他方)於二零一九年四月一日訂立的部件共享協議；
- (5) 國泰航空及廈門太古起落架公司於二零一六年九月十三日訂立的起落架交換及大修服務協議；
- (6) 國泰航空及晉江太古公司於二零二零年四月一日訂立的寄運協議；
- (7) 華民航空及港機工程就華民航空A300-600F型貨機及華民航空A330-300F型貨機於二零一九年三月一日訂立的飛機維修服務協議；
- (8) 港機航材技術公司及華民航空於二零一五年八月十四日訂立的航材技術管理程序協議；
- (9) 港機航材技術公司、國泰航空及香港快運(及其他方)於二零二二年一月二十四日訂立的航材支援雙邊協議；
- (10) 華民航空及廈門太古飛機工程公司於二零二零年十一月一日訂立的工程服務協議；及
- (11) 港機工程集團據其向國泰航空集團提供服務的任何進一步協議。

服務大致可分為以下類別：

- (a) 部份服務主要為維修服務，其需求為因應飛行周期及飛行時數而定(如外勤維修服務)或為不論飛機使用水平仍屬必須(如基地維修服務和起落架交換及大修服務)。該等服務的例子為上文第1、2、3、5、7及10段提述的有關協議項下的服務；及
- (b) 部份服務主要與部件相關(如航材技術管理服務及部件共享服務)。該等服務的例子為上文第4、6、8及9段提述的有關協議項下的服務。

由港機工程集團主要服務供應商向國泰航空集團主要服務對象提供的服務包括但不限于以下各項：

- (i) 港機工程為國泰航空集團在香港機場提供的外勤維修服務、基地維修服務及倉儲設施、物料及工具供應、部件修理及大修服務，以及工程服務；
- (ii) 港機航材技術公司為國泰航空集團就國泰航空及華民航空的機隊提供的全責維護全套服務，包括設立一個供國泰航空及華民航空租賃的可修週轉件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；
- (iii) 廈門太古起落架公司為國泰航空提供的波音777機隊起落架大修服務；
- (iv) 晉江太古公司為國泰航空提供週轉件寄運及修理以支援國泰航空機隊；
- (v) 廈門太古飛機工程公司為國泰航空在廈門提供的基地維修服務及倉儲設施、及為飛抵廈門及國泰航空與廈門太古飛機工程公司協定的其他機場的飛機提供物料及工具供應、工程服務及外勤維修服務；
- (vi) 港機工程集團與國泰航空集團之間不定時的飛機備件租賃及交換；及
- (vii) 廈門太古飛機工程公司為華民航空就其機隊提供受香港民航處及歐洲航空安全局監管的工程設計及認證服務。

董事局函件

年度上限

交易的年度上限乃參照在下列截至二零二二年十二月三十一日止的四年間就服務支付的實際款額(或就截至二零二二年十二月三十一日止年度而言，基於截至二零二二年九月三十日止九個月間就服務支付的實際款額而計算的年度化款額)，以及截至二零三二年十二月三十一日止的十年間為提供服務而預計應付的款額。

釐定預計款額時，已經考慮到(其中包括)國泰航空集團就其機隊規模、每年飛機使用率及其他營運參數(包括逐漸回復新型冠狀病毒疫情前營運狀況的計劃)作出的預測，以及已確實訂購將於二零二三年付運的12架飛機及將於二零二四年及後付運的30架飛機。此外，亦已加入緩衝額，以便靈活應付服務水平因應國泰航空集團增長而可能出現的改變，以及國泰航空集團飛機的定期維修及可能需要進行的非定期維修。

董事局預計截至二零三二年十二月三十一日止的十年間，就服務的應付款額將不會超逾下列的年度上限。

(港幣百萬元)	2019	2020	2021	2022	
服務	實際	實際	實際	年度化	
	3,947	2,762	1,816	1,735	
(港幣百萬元)	2023	2024	2025	2026	2027
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	3,815	4,691	4,992	5,218	5,451
(港幣百萬元)	2028	2029	2030	2031	2032
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	5,697	5,954	6,221	6,502	6,794

交易的理由及裨益

在超過七十二年以來，國泰航空集團的機隊一直由港機工程負責維修，而自一九九六年以來，亦同時由廈門太古飛機工程公司進行維修。港機工程集團具有提供服務所需的專業知識及效率，交易將有助國泰航空集團以符合成本效益的方式維修機隊，以為國泰航空集團的業務帶來裨益。

協議各方的關係

由於港機工程乃太古公司的聯繫人，而太古公司乃國泰航空的主要股東，因此港機工程為國泰航空的關連人士。

上市規則的遵守

由於港機工程為國泰航空的關連人士，因此根據上市規則第14A.31條，交易構成國泰航空的持續關連交易。由於就交易的年度上限而言，上市規則第14.07條定義的有關百分比率(盈利比率除外)的最高數值超逾5%，因此交易須符合上市規則第14A章有關申報、公告及獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會現已設立，負責就通過框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)的決議案向獨立股東提供意見。八方金融有限公司已獲委聘為獨立財務顧問，就框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

本公司將召開股東特別大會，以考慮並酌情批准框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)。有關決議案將以投票方式表決，而太古公司作為國泰航空的主要股東及港機工程的唯一股東將放棄表決權利。

本公司將遵守上市規則第14A.55至14A.59條規定的持續責任，而在超逾年度上限或框架協議的條款有重大修訂之前，其將重新遵守上市規則的相關規定。

賀以禮、白德利、施銘倫、施維新及張卓平為太古公司的董事(白德利亦為港機工程的董事)，於交易中佔有利益關係，已於國泰航空就有關交易的董事局決議中放棄表決權利。

對章程細則的建議修訂

為促進性別平等，本公司提出建議修訂(即將其章程細則中對「Chairman」、「chairman」及「Chairmen」的提述分別修訂為「Chair」、「chair」及「Chairs」)。

建議修訂須待本公司股東以通過特別決議案之方式批准後，方可作實。

股東特別大會及暫停辦理股份過戶登記

本公司將召開股東特別大會，以考慮及酌情批准(1)框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)及(2)建議修訂。

截至最後可行日期，太古公司持有國泰航空約45%股權並為港機工程的唯一股東。因此，根據上市規則，太古公司及其聯繫人須放棄表決有關通過框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)的決議案。除上文所披露者外，截至最後可行日期，概無股東須於股東特別大會上就提呈之決議案放棄作出表決。

本公司謹訂於二零二二年十二月二十三日(星期五)下午三時三十分於香港金鐘道八十八號太古廣場香港JW萬豪酒店三樓宴會廳舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。

根據上市規則，股東於股東大會上的任何表決須以投票方式進行。因此，於股東特別大會提呈的決議將以投票方式表決。國泰航空將於股東特別大會後刊發投票結果公告。

為確定合資格出席股東特別大會並於會上投票之股東身份，國泰航空將於二零二二年十二月二十日(星期二)至二零二二年十二月二十三日(星期五)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記。於該期間內概不辦理任何國泰航空股份過戶登記手續。

為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有股份過戶表格(連同相關股票)須不遲於二零二二年十二月十九日(星期一)下午四時三十分送交過戶登記處，地址為香港皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。

推薦意見

董事局(獨立非常務董事除外，其意見於本通函所載獨立董事委員會函件內列述)認為框架協議的條款乃屬公平合理，且符合本公司及其股東的整體利益，並根據行情市價，按照一般正常商業運作過程商議，其條款乃正常商業條款，且與港機工程簽訂的條款並未優厚於本公司給予非本公司關連人士(按照上市規則定義)的條款。

謹請閣下垂注(1)本通函第13頁所載獨立董事委員會函件(當中載有其就交易向獨立股東提供的推薦意見)；及(2)本通函第14至31頁所載獨立財務顧問函件(當中載有其就交易向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見，以及其表達意見時所考慮到的主要因素及理由)。

董事局函件

其他資料

謹請閣下亦垂注本通函附錄及本通函內股東特別大會通告所載其他資料。

此 致

列位股東 台照

代表董事局
國泰航空有限公司
主席
賀以禮
謹啟

二零二二年十一月三十日



國泰航空

CATHAY PACIFIC AIRWAYS LIMITED

國泰航空有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

敬啟者：

就飛機維修的持續關連交易

謹此提述本公司二零二二年十一月三十日的通函(「**通函**」)，本函件為其一部份。除文意另有所指外，通函的釋義適用於本函件。

我們獲委任成立獨立董事委員會，以考慮框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)的條款，以及據我們的見解，就各條款是否公平合理並符合本公司及股東的整體利益，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向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

請參閱通函第5至12頁所載的董事局函件，裏面載有包括有關框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)的資料，以及通函第14至31頁所載由獨立財務顧問發出的函件，其中載有其給予的意見。

我們考慮過獨立財務顧問的意見後，認為框架協議、協議期限及交易(包括年度上限)的條款乃屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。據此，我們建議獨立股東對特別股東大會上提呈的普通決議案投贊成票。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會

獨立非常務董事

陳智思

夏理遜

馬焜圖

董立均

謹啟

二零二二年十一月三十日

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問八方金融有限公司致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件全文，乃為載入本通函而編製。



香港
干諾道中88號
南豐大廈8樓801-805室

敬啟者：

就飛機維修的持續關連交易

緒言

茲提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，以就框架協議、協議期限及交易(包括建議年度上限(「**建議年度上限**」))向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於國泰航空致股東日期為二零二二年十一月三十日的通函(「**通函**」)所載的董事會函件(「**董事會函件**」)內，本函件為通函的一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函釋義一節所界定者具有相同涵義。

由於港機工程為國泰航空的關連人士，因此根據上市規則第14A.31條，交易構成國泰航空的持續關連交易。由於就建議年度上限而言，上市規則第14.07條定義的有關百分比率(盈利比率除外)的最高數值超逾5%，因此交易須符合上市規則第14A章有關申報、公告及獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會現已設立，負責就通過框架協議、協議期限及交易(包括建議年度上限)的決議案向獨立股東提供意見。吾等已獲委聘為獨立財務顧問，就框架協議、協議期限及交易(包括建議年度上限)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

國泰航空將召開股東特別大會，以考慮並酌情批准框架協議、協議期限及交易(包括建議年度上限)。有關決議案將以投票方式表決，而太古公司作為國泰航空的主要股東及港機工程的唯一股東將放棄表決權利。

獨立財務顧問函件

國泰航空將遵守上市規則第14A.55至14A.59條規定的持續責任，而在超逾建議年度上限之前或框架協議的條款有重大修訂之前，其將重新遵守上市規則的相關規定。

吾等與國泰航空集團及港機工程集團、彼等各自的任何主要股東、董事或最高行政人員或彼等各自的任何附屬公司或聯繫人概無關連。於過去兩年，國泰航空集團或港機工程集團與吾等之間並無任何委聘關係。因此，吾等被視為適合就框架協議向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。

除國泰航空就本次委任應向吾等支付的正常專業費用外，概無任何安排致使吾等將向國泰航空或國泰航空集團或港機工程集團的董事、最高行政人員及主要股東或彼等各自的任何附屬公司或聯繫人收取任何費用或利益，而可被合理視為與吾等的獨立性有關。因此，吾等認為，根據上市規則第13.84條，吾等具備擔任獨立財務顧問的獨立性。

在達致吾等於本函件的意見時，吾等乃依賴通函內所載資料及陳述的準確性，並假設通函內所載或提述的所有資料及陳述於作出時均乃屬真實，且於最後可行日期仍屬真實。吾等亦依賴與董事局及國泰航空管理層就國泰航空集團及港機工程集團所進行的討論(包括通函所載的資料及陳述)。吾等亦假設董事局及國泰航空管理層於通函內作出有關信念、意見及意向的所有陳述乃經審慎查詢後合理作出。吾等認為，吾等已審閱足夠的資料，致使吾等達致知情見解，並為吾等倚賴通函所載資料的準確性提供合理依據，亦為吾等的意見提供合理基礎。吾等無理由懷疑通函所載資料或表達的意見有任何重大遺漏或隱瞞，亦無理由懷疑董事局及國泰航空管理層向吾等提供的資料及陳述的真實性、準確性及完整性。然而，吾等並無對國泰航空集團及港機工程集團以及彼等各自的附屬公司或聯繫人的業務及事務進行獨立深入調查，亦無對所提供的資料進行任何獨立查證。

主要考慮因素及理由

於達致吾等對框架協議、協議期限及交易(包括建議年度上限)的意見時，吾等已考慮以下主要因素：

1. 框架協議訂約方的背景資料

國泰航空集團

國泰航空集團主要從事(i)營運定期航班服務(主要往來香港)；及(ii)其他有關業務，包括航空飲食、航機處理、飛機工程及營運貨運站。國泰航空集團透過國泰航空及香港快運(國泰航空的全資附屬公司)經營客運及貨運航空服務，並透過華民航空(國泰航空的全資附屬公司)經營航空快遞服務。

港機工程集團

港機工程集團是世界領先的獨立飛機工程及維修集團之一，透過其附屬公司提供一系列全面服務，包括機身服務、外勤服務、部件服務、引擎服務、航材技術管理、機隊技術管理、客艙設計整裝方案、私人飛機設計整裝方案、客機改裝貨機、零部件製造及技術培訓。

港機航材技術公司

港機航材技術公司主要從事提供航材技術管理服務相關的航材技術管理服務。其分別由港機工程及國泰航空持有70%股權及30%股權。

2. 框架協議的背景

於二零一三年十一月十三日，國泰航空及港機工程訂立二零一三年框架協議，為期十年至二零二二年十二月三十一日止。於二零二二年十一月十七日，國泰航空及港機工程訂立框架協議，該協議就服務的提供定下框架，為期十年至二零三二年十二月三十一日止(「服務期間」)。服務(即有關飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務)將不時由港機工程集團向國泰航空集團提供。

為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，以提供服務，有需要為框架協議訂下十年的年期。由於框架協議的年期為十年，因此吾等已獲委任為獨立財務顧問以就該年期作出評論，吾等的意見載於本函件中。框架協議涵蓋國泰航空集團及港機工程集團之間現有的有關協議，並且提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，期限或接續期限於二零三二年十二月三十一日或之前屆滿。

框架協議的條款符合一般商業慣例。

框架協議規管有關協議的條款。例如，框架協議規定服務費用乃參照有關飛機、飛機發動機、飛機備件及部件及所需技術標準而釐定。有關協議項下的款項須在收到發票後三十天內以現金支付。如任何有關協議一方有重大違約的行為，則該有關協議另一方可在通知協議對方後即時終止該有關協議。一旦有關協議終止，該有關協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止該有關協議之前所產生的任何權利及義務則不受影響。該等條款乃經公平磋商後按一般商業條款釐定。

框架協議的先決條件為於國泰航空的股東特別大會上獲得獨立股東批准。若此條件達成，框架協議將於二零二三年一月一日生效。二零一三年框架協議(國泰航空已就此刊發日期為二零一三年十一月十三日的公告及向其股東發出日期為二零一三年十二月三日的通函)將於二零二二年十二月三十一日失效。

服務乃或將會根據以下有關協議提供：

- (1) 國泰航空及港機工程於二零一九年三月一日訂立的服務協議；
- (2) 國泰航空及廈門太古飛機工程公司於二零一九年三月一日訂立的工程服務協議；
- (3) 國泰航空及廈門太古飛機工程公司於二零零八年一月一日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；
- (4) 國泰航空及港機航材技術公司(及其他方)於二零一九年四月一日訂立的部件共享協議；

- (5) 國泰航空及廈門太古起落架公司於二零一六年九月十三日訂立的起落架交換及大修服務協議；
- (6) 國泰航空及晉江太古公司於二零二零年四月一日訂立的寄運協議；
- (7) 華民航空及港機工程就華民航空A300-600F型貨機及華民航空A330-300F型貨機於二零一九年三月一日訂立的飛機維修服務協議；
- (8) 港機航材技術公司及華民航空於二零一五年八月十四日訂立的航材技術管理程序協議；
- (9) 港機航材技術公司、國泰航空及香港快運(及其他方)於二零二二年一月二十四日訂立的航材支援雙邊協議；
- (10) 華民航空及廈門太古飛機工程公司於二零二零年十一月一日訂立的工程服務協議；及
- (11) 港機工程集團據其向國泰航空集團提供服務的任何進一步協議。

服務大致可分為以下類別：

- (a) 部份服務主要為維修服務，其需求為因應飛行周期及飛行時數而定(如外勤維修服務)或為不論飛機使用水平仍屬必須(如基地維修服務和起落架交換及大修服務)。該等服務的例子為上文第1、2、3、5、7及10段提述的有關協議項下的服務；及
- (b) 部份服務主要與部件相關(如航材技術管理服務及部件共享服務)。該等服務的例子為上文第4、6、8及9段提述的有關協議項下的服務。

由港機工程集團主要服務供應商向國泰航空集團主要服務對象提供的服務包括但不限於以下各項：

- (i) 港機工程為國泰航空集團在香港機場提供的外勤維修服務、基地維修服務及倉儲設施、物料及工具供應、部件修理及大修服務，以及工程服務；
- (ii) 港機航材技術公司為國泰航空集團就國泰航空及華民航空的機隊提供的全責維護全套服務，包括設立一個供國泰航空及華民航空租賃的可修週轉件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；

- (iii) 廈門太古起落架公司為國泰航空提供的波音777機隊起落架大修服務；
- (iv) 晉江太古公司為國泰航空提供週轉件寄運及修理以支援國泰航空機隊；
- (v) 廈門太古飛機工程公司為國泰航空在廈門提供的基地維修服務及倉儲設施，及為飛抵廈門及國泰航空與廈門太古飛機工程公司協定的其他機場的飛機提供物料及工具供應、工程服務及外勤維修服務；
- (vi) 港機工程集團與國泰航空集團之間不定時的飛機備件租賃及交換；及
- (vii) 廈門太古飛機工程公司為華民航空就其機隊提供受香港民航處及歐洲航空安全局監管的工程設計及認證服務。

3. 訂立框架協議的理由及裨益

由於國泰航空集團主要營運定期航班服務，國泰航空集團須遵守原設備製造商界定的相關維修規劃文件（「**維修規劃文件**」）及經香港民航處（「**民航處**」）批准的認可維修計劃（「**認可維修計劃**」）。董事局認為，遵守維修規劃文件及認可維修計劃乃重要的合規範疇，且有必要維持民航處發出的國泰航空集團航空營運許可證。

根據國泰航空截至二零二二年六月三十日止六個月的中期報告（「**二零二二年中期報告**」），國泰航空連同旗下附屬公司香港快運及華民航空於二零二二年六月三十日持有共二百二十八架飛機。根據國際航空運輸協會（「**IATA**」，代表二百九十家航空公司的世界航空公司貿易協會，佔航空運輸總量的83%）發佈的二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團在新型冠狀病毒疫情前是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。作為於二零二一年度Skytrax全球航空公司獎的「亞洲最佳商務客艙貴賓室獎」、「COVID-19航空公司卓越獎」得主，國泰航空在「二零二一年世界一百強航空公司」中躋身前十名。

根據香港機場管理局公佈，目前香港機場共有三家飛機維修專營公司，分別為港機工程集團、中國飛機服務有限公司（「**中國飛機服務**」）及泛亞太平洋航空服務有限公司（「**泛亞太平洋航空服務**」）。港機工程集團於一九五零年成立，是上述三家服務供應商中營運最久的一家，現已成為全球維修、修理及大修服務供應商，重要業務遍及亞太地區、北美洲及全球其他地區。

根據港機工程的公司網站，港機工程為世界領先的獨立飛機工程及維修集團之一，提供一系列全面飛機維修服務。港機工程集團在香港機場的三個大型維修機庫是亞洲區內最先進的機庫之一，擁有二十二個維修泊位，可容納各類商用飛機。其佔地150,000平方米的設施亦設有各種先進的支援工場、保税倉庫、符合國際標準的噴漆泊位、發動機儲存庫及測試實驗室。

根據香港機場刊發的資料，在香港機場的三家服務供應商中，只有港機工程集團及中國飛機服務同時提供外勤維修及基地維修服務，而泛亞太平洋航空服務僅提供外勤維修服務。根據港機工程刊發的資料，吾等了解到港機工程集團是全球領先的航空工程集團之一，亦是唯一於香港國際機場為過境商務航機提供全面維修服務的供應商，提供包括全面技術驗證的外勤維修服務及機身大規模檢查等綜合服務，並提供多種航電及機械部件。

考慮到在超過七十二年以來，國泰航空集團的機隊一直由港機工程負責妥善維修，而自一九九六年以來，亦同時由廈門太古飛機工程公司進行維修，而國泰航空集團一直是港機工程集團的主要客戶之一，國泰航空相信，港機工程集團非常熟悉國泰航空集團機隊的特點，並具有所需的專業知識及經驗，以精簡高效的方式提供服務。誠如國泰航空所告知，港機工程集團提供的服務符合相關公司程序及手冊以及民航處規定。因此，國泰航空認為繼續從港機工程集團獲得服務對國泰航空及獨立股東有利。

4. 框架協議的主要條款

框架協議的主要條款如下：

內部監控程序

吾等從與國泰航空的討論中了解到，國泰航空集團設有政策概述與國泰航空集團採購商品及服務有關的最低要求及責任(「採購政策」)，作為其內部監控系統的一部分。採購及航機交易總經理(「採購及航機交易總經理」)獲行政總裁授權履行以下職能，包括：

- (i) 制定及維持採購政策，並確保其得到遵守；
- (ii) 於作出任何承諾前，審閱及批准任何採購活動或超過若干合同價值的收購，有關活動或收購擬屬單一來源或並非根據競爭前合同收購；及
- (iii) 確保國泰航空集團內部有足夠記錄，以便對所有個別交易進行適當的審計追蹤，並記錄及保留所有批准。

採購政策亦載列在不同情況下採購商品及服務所需的詳細工作流程及審批程序。具體而言，其規定在整個採購過程中必須保持競爭(如適用)，以便就條款及條件進行全面商業磋商。在採購任何商品及服務時，至少需要三個競爭對手。須向多個相關部門的高級職員作出背書申請(包括詳細理據及分析)。倘競爭對手少於三個，則須取得採購及航機交易總經理的豁免批准。

在評估每項建議前，供應商必須完成並通過「初步供應商資格」程序及完整的供應商盡職審查評估，以符合國泰航空集團的反賄賂政策。當評估供應商提交的建議時，採用考慮成本、創新、滿意度、質量、供應保證及可持續性的標準化框架，以作出最終選擇。有關評估將由負責的採購經理與業務單位協定，並由相關管治論壇批准。

在無法採用標準框架的特殊情況下，須進行全面評估，並經採購及航機交易總經理批准。

定價條款

由於香港機場的替代飛機維修專營公司數目有限，國泰航空集團所需的部分服務僅由港機工程集團提供(「**單一來源服務**」)，例如廣體飛機的外勤維修服務、若干基地維修服務及若干共享部件服務。在該等情況下，在香港市場上並無可與港機工程集團提供的單一來源服務的定價進行比較的替代方案。有鑒於此，吾等已取得並審閱有關單一來源服務合約的豁免批准相關協議及背書文件，以及國泰航空集團與港機工程集團就單一來源服務訂立的先前合約。吾等對該等文件的審閱顯示，單一來源服務的定價主要基於勞工費率、週轉時間及所涉飛機的類型。吾等亦注意到，採購團隊已參考過往定價及國泰航空集團的使用量對定價基準進行評估。國泰航空集團與港機工程集團之間的商業磋商及合約重續討論包括於簽訂協議前檢討服務範圍、角色及責任、績效衡量、成本節省及生產力提升。採購團隊於背書文件中總結磋商結果，估計成本削減及避免，並根據採購政策向高級管理層尋求必要的背書。吾等亦注意到重續合約的條款(包括服務費用)與正在重續的合約條款相若，並信納國泰航空已遵守採購政策。

就航材技術管理服務以及起落架交換及大修服務等具有競爭性的服務(「**具競爭來源服務**」)而言，國泰航空根據採購政策實施徵求建議書程序，以選擇服務供應商。吾等於獲授合約前已取得並審閱港機工程集團編製的建議文件及國泰航空在評估過程中涉及的文件。吾等了解到，在每次徵求建議書程序中，國泰航空會評估每名具潛力的服務供應商(包括港機工程集團)，以確保彼等具備足夠能力及專業知識，能夠根據符合採購政策的標準化框架以具成本效益的方式承接所需服務。特別是，互相比較建議中的費用報價，以確定其合理性。其他因素(特別是服務水平承諾、客戶支援及技術支援)亦已考慮在內。吾等注意到，採購團隊亦對供應商進行盡職審查、分析並對合約條款進行磋商，且根據採購政策向高級管理層尋求所需背書。

鑒於上文所述，吾等信納國泰航空在採購單一來源服務及具競爭來源服務時已嚴格遵守採購政策。

此外，吾等從國泰航空獲悉，根據上市規則第14A章，交易每年須由獨立非常務董事審閱，以確保交易(i)於國泰航空集團日常及一般業務過程中進行；(ii)按一般商業條款或更佳條款進行；及(iii)根據框架協議的條款進行，且框架協議的條款屬公平合理，並符合股東的整體利益。吾等亦已與國泰航空討論並了解到，國泰航空的核數師亦將對框架協議項下的定價及建議年度上限進行年度審閱。

付款條款

根據框架協議，有關協議項下的款項須在收到發票後三十天內以現金支付。

為進行盡職審查，吾等已取得國泰航空集團與獨立第三方訂立的若干飛機維修合約（「**第三方合約**」）。第三方合約項下的服務與外勤維修服務、基地維修服務及航材技術管理服務有關。儘管該等服務的範圍及規模以及與該等服務有關的飛機類型不可與框架協議項下服務的範圍及規模直接比較，吾等認為第三方合約可為吾等評估有關協議項下付款條款的公平性及合理性提供參考。吾等注意到，大部分第三方合約的付款條款規定發票須於其日期起計三十天內支付，與有關協議的付款條款一致。值得注意的是，框架協議項下擬進行之付款條款與二零一三年框架協議項下擬進行之付款條款相同。

基於上文所述，吾等認為，框架協議所涵蓋的有關協議項下的付款條款對國泰航空而言不遜於獨立第三方提供的第三方合約項下的付款條款，並符合國泰航空及其獨立股東的整體利益。

框架協議的期限

框架協議為期十年，由二零二三年一月一日起至二零三二年十二月三十一日止。該期限與二零一三年框架協議之期限相同，即為期十年至二零二二年十二月三十一日止。為評估框架協議期限的合理性，吾等已取得國泰航空集團與其他維修服務供應商近期訂立的相關合約。經審閱該等合約後，吾等注意到，有相當部分提供類似服務的合約的期限介乎七年至二十年。

此外，根據吾等按盡力基準對公共來源的飛機維修服務合約期限的研究，吾等已識別若干飛機維修服務交易，包括(i)卡塔爾航空與西班牙國家航空於二零二二年二月就飛機修理及維修服務訂立為期十年的協議；(ii)俄羅斯航空與港機工程於二零二一年八月就飛機部件維修支援服務訂立為期十一年的協議；及(iii)中國航空與港機航材技術公司於二零二一年六月就航材技術管理支援服務訂立為期八年的協議。

吾等亦從與國泰航空的討論中了解到，框架協議的較長期限對港機工程集團以合乎成本效益的方式維修向國泰航空集團提供服務所需的設施、部件及備件至關重要。港機工程集團為國泰航空集團提供超過七十年的妥善維修服務，與港機工程集團建立穩定的長期合作關係亦符合國泰航空集團的利益。

鑒於上文所述，吾等認為，框架協議項下的十年期限乃該等性質交易的一般商業條款，且該類協議的有關期限屬正常商業慣例。

5. 過往金額、過往年度上限及建議年度上限

以下載列二零一三年框架協議項下之過往年度上限及二零一三年框架協議項下截至二零二二年十二月三十一日止各四個財政年度(「財年」)服務的實際(或年度化，視情況而定)應付交易金額。

	二零一九財年 (百萬港元)	二零二零財年 (百萬港元)	二零二一財年 (百萬港元)	二零二二財年 (百萬港元)
過往年度上限	9,417	10,359	11,395	12,535 ¹
實際(或年度化，視情況而定)交易金額	3,947	2,762	1,816	1,735 ²
使用率	41.9%	26.7%	15.9%	-

附註：

1. 即二零二二財年國泰航空集團應付港機工程集團款項的過往年度上限
2. 即根據截至二零二二年九月三十日止九個月的實際交易金額計算之年度化金額

經參考上表，吾等注意到二零一三年框架協議項下二零一九財年、二零二零財年及二零二一財年年度上限的實際使用率呈下降趨勢，由約41.9%下降至約15.9%。吾等從國泰航空了解到，有關服務的年度上限使用率下降乃由於國泰航空營運的航班減少，主要是由於二零一九年的社會動盪及自二零二零年以來的新型冠狀病毒疫情，導致飛行週期及飛行時數驅動的維修成本減少。吾等從國泰航空於二零一九財年、二零二零財年及二零二一財年報告書中的披露中注意到，二零二零財年及二零二一財年的可用噸千米數（「可用噸千米數」，指以每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物的整體運載量（以噸計））較二零一九財年新型冠狀病毒疫情前的可用噸千米數分別大幅下降約71.7%及63.4%。飛行的可用噸千米數的下降趨勢與上表所示使用率的下降趨勢一致。

建議年度上限

服務期間的建議年度上限，包括(i)服務的年度預計交易金額（「預計交易金額」）；及(ii)緩衝額（「緩衝額」）如下：

年份	二零二三年 (百萬港元)	二零二四年 (百萬港元)	二零二五年 (百萬港元)	二零二六年 (百萬港元)	二零二七年 (百萬港元)
預計交易金額	2,826	3,475	3,698	3,865	4,038
緩衝額	989	1,216	1,294	1,353	1,413
合計	3,815	4,691	4,992	5,218	5,451

年份	二零二八年 (百萬港元)	二零二九年 (百萬港元)	二零三零年 (百萬港元)	二零三一年 (百萬港元)	二零三二年 (百萬港元)
預計交易金額	4,220	4,410	4,608	4,816	5,033
緩衝額	1,477	1,544	1,613	1,686	1,761
合計	5,697	5,954	6,221	6,502	6,794

吾等注意到，建議年度上限一般低於過往年度上限。根據吾等與國泰航空的討論，原因是國泰航空知悉過往年度上限使用率偏低，加上香港的旅遊限制尚未完全放寬，國泰航空集團需要一段時間才能全面恢復營運水平及運力。

服務期間的預計交易金額包括維修服務(「**維修服務**」)及部件服務(「**部件服務**」)。

維修服務

維修服務(佔服務期間預計交易金額約三分之二)可分為兩類，即飛行週期及飛行時數驅動的維修服務(「**飛行驅動維修服務**」)及日常維修服務(「**日常維修服務**」)。吾等從與國泰航空的討論中了解到，飛行驅動維修服務(視乎國泰航空集團飛機的使用水平而定)預期將佔服務期間內維修服務約60%，而餘下40%則與日常維修服務(不論飛機的使用水平如何，均須進行日常維修服務)有關。吾等同意國泰航空認為隨著檢疫要求逐步放寬及邊境全面重新開放，飛機使用率將大幅增加，從而導致維修服務使用率上升。

吾等從國泰航空得悉，飛行驅動維修服務主要包括外勤維修服務，而截至二零二三年十二月三十一日止年度的預計交易金額乃根據內部預算釐定，當中已考慮(i)國泰航空集團的預計運力恢復情況；及(ii)全年客運需求的預期增長。該理據與國泰航空於二零二二年中期報告中披露的資料一致，即國泰航空的目標是在預期邊境將會重新開放的情況下，逐步將可載客量及可載貨量由目前水平增加。據披露，國泰航空已展開全面的招聘計劃，期望在未來兩年內招聘超過四千名前線員工，以應付公司的營運需要。吾等從國泰航空獲悉，於(i)香港政府於二零二二年九月底宣佈放寬入境旅客到香港的檢疫安排後；及(ii)自二零二二年起外國逐步放寬旅遊限制，國泰航空集團預期於二零二二年底及二零二三年全年的航班預訂量大幅增加。因此，預期國泰航空集團將增加航班數量，以應對旅遊需求的增加。

吾等亦從國泰航空得悉，國泰航空集團計劃於未來兩年逐漸回復新型冠狀病毒疫情前的可載客量。於釐定二零二四年及二零二五年飛行驅動維修服務的預計交易金額時，國泰航空假設國泰航空集團將於二零二三年繼續恢復有關運力，並以於二零二四年底前實現全面恢復為目標。基於該假設，國泰航空預計二零二五年飛行驅動維修服務的預計交易金額將接近二零一九年相同服務的實際交易金額。根據國泰航空日期為二零二二年十一月十八日有關國泰航空截至二零二二年十月三十一日止十個月的客、貨運量數據公告，吾等注意到，收入乘客千米數（「**收入乘客千米數**」，即以每航線的航程乘該航線的載客數目）於二零二二年十月按年增加約167.8%。該增長反映出客運需求的上升趨勢。

隨著預期飛機營運於二零二三年至二零二五年穩步復甦，國泰航空估計二零二六年至二零三二年的預計交易金額將受到機隊機齡、機隊規模、機隊使用率、供應商升級指數以及相關維修計劃及合約的影響而增加。吾等從與國泰航空管理層的討論中了解到，假設(a)可載客量於二零二四年底全面恢復及(b)香港經濟狀況於服務期間內並無重大不利變動，國泰航空集團將於服務期間內繼續擴大其機隊規模。二零二二年年中期報告顯示，國泰航空集團於二零二二年六月三十日持有共二百二十八架飛機，並獲得於二零二二年至二零二四年起交付五十一架飛機的確實訂單。吾等對國泰航空於服務期間的機隊擴充計劃的審閱顯示，國泰航空集團的機隊將於服務期間繼續增長。

此外，根據國際航空運輸協會於二零二二年六月發佈的「全球航空運輸展望」（「**全球展望**」），預期全球客運將於二零二四年恢復至二零一九年的水平，並將於未來二十年大幅增加。全球展望亦預測，二零一九年至二零四零年全球航空旅客人數將以3.3%的平均年度增長率增長，而亞太地區將成為未來二十年增長最快的地區，並預期於二零一九年至二零四零年以4.5%的平均年度增長率增長。鑒於國泰航空集團在亞太地區的穩固地位，其可受惠於該潛在增長。

吾等亦已考慮國泰航空集團有關日常維修服務的計劃。日常維修服務(如基地維修服務以及起落架交換及大修服務)為定期維修服務。日常維修服務的預算乃根據國泰航空集團機隊的定期維修釐定。在釐定日常維修服務的預算時，亦會考慮其現有機隊規模、飛機交付的確實訂單及服務期間內的機隊退役計劃。吾等已取得並審閱國泰航空集團機隊未來的日常維修時間表，並從國泰航空了解到，年度定期維修數目乃參考其機隊的機齡、機隊規模、機隊使用率及於服務期間的相關維修計劃而釐定。

吾等從國泰航空得悉，維修服務的服務費用假設按2.5%的年度增長率增長，接近根據過往消費物價指數(「消費物價指數」)計算的通脹率。(此方法與國泰航空在估計二零一三年框架協議下的過往年度上限時所採用的方法一致。)根據吾等的獨立研究，按消費物價指數計量的香港通脹率於過去十年平均約2.7%。因此，吾等認為於估計維修服務的未來價格時採用2.5%的年度增長率屬合理。

部件服務

部件服務佔服務期間預計交易金額約三分之一，主要包括(i)航材技術管理服務；及(ii)共享部件服務。

吾等從國泰航空了解到，在達致截至二零二三年十二月三十一日止年度的部件服務預計交易金額時，與飛行驅動維修服務相似，其已考慮(i)國泰航空集團的預計運力恢復情況；及(ii)全年客運需求的預期增長。

吾等從國泰航空了解到，飛機零部件的折舊以及因此對修理及維修的需求是由飛行週期和飛行小時驅動。因此，二零二四年及二零二五年部件服務的預計交易金額乃按與飛行驅動維修服務相同的假設基準釐定。在此基礎上，國泰航空預計二零二五年部件服務的預計交易金額將接近二零一九年相同服務的實際交易金額。國泰航空假設預計交易金額的年度增長率將與二零二六年至二零三二年飛行驅動維修服務的年度增長率相同。

吾等從國泰航空了解到，部件服務的服務費用將按與維修服務的服務費用相同的比率增長。因此，部件服務的服務費用預期將按2.5%的年率增長，接近過去10年基於平均消費物價指數的通脹率約2.7%。(此方法與國泰航空在釐定二零一三年框架協議下的過往年度上限時所採用的方法一致。)因此，吾等認為於估計部件服務的未來價格時採用2.5%的年度增長率屬合理。

緩衝額

建議年度上限包括緩衝額，佔服務期間預計交易金額約35%。

國泰航空的年度報告書顯示，於二零一九財年至二零二一財年，就飛機維修應付予港機工程集團的交易金額平均佔其年度飛機維修開支約41%。經就此向國泰航空管理層查詢後，吾等獲悉國泰航空集團已委聘其他獨立維修服務供應商為其較小型飛機(如空中巴士A320及A321)提供外勤維修服務、基地維修服務及航材技術管理服務。國泰航空管理層強調，飛機安全是重中之重，因此維持飛機處於最佳狀態至關重要。飛機維修服務供應商提供維修服務的任何中斷均可能妨礙國泰航空集團順利經營其業務。有關中斷可能造成重大不利影響，尤其是考慮到國泰航空集團作為香港最大的航空公司集團及全球其中一家頂尖航空公司的營運規模。港機工程集團提供全面飛機維修服務的能力及資源以及其與國泰航空集團的長期關係意味著，倘其他服務供應商的服務中斷，國泰航空集團將就任何即時需求向港機工程集團尋求額外飛機維修服務，作為應急計劃。因此，緩衝額對有關應急計劃而言屬必要。

港機工程集團亦可能就獨立維修服務供應商目前提供的服務提出更佳條款，這可能導致對港機工程集團將提供的服務的需求增加。在缺乏緩衝額的情況下，倘服務的實際交易金額預期超過經批准年度上限，則國泰航空將須重新遵守上市規則第14A章項下的披露、公告、通函及獨立股東批准規定，而在重新遵守前，港機工程集團可能須暫停提供維修服務。這將造成不必要的負擔，亦會擾亂國泰航空集團的營運，妨礙其經營日常及一般業務。國泰航空管理層認為，緩衝額將為國泰航空集團提供更大靈活性，以應付港機工程集團於服務期間對服務的任何不可預見需求，從而確保順利營運。

經考慮上述理由，尤其是以下各項：

- (i) 確保穩定可靠的維修服務供應商對國泰航空的乘客、機組人員及營運安全至為重要，而緩衝額將為國泰航空提供靈活性，以決定是否使用港機工程集團提供現時由獨立維修服務供應商提供的服務；
- (ii) 緩衝額可應對因不可預見事件而導致的任何重大緊急或計劃外維修及修理工作的可能性；
- (iii) 國泰航空集團可能就獨立維修服務供應商目前提供的任何服務從港機工程集團取得更佳條款，這可能導致港機工程集團對服務的需求增加；及
- (iv) 建議年度上限僅指國泰航空集團就提供服務應付港機工程集團的最高金額，而非國泰航空集團有責任支付的金額。倘並無發生不可預見的情況且建議年度上限未獲悉數動用，國泰航空將不會受到不利影響，

吾等認為緩衝額水平屬適當及合理。

總結

鑒於上述分析，尤其是以下各項：

- (i) 國泰航空預期國泰航空集團的飛行週期及飛行小時(兩者均為使用飛行驅動維修服務及部件服務的主要決定因素)將於二零二五年逐步恢復至新型冠狀病毒疫情前的水平，隨後於二零二六年至二零三二年溫和增長；
- (ii) 二零二六年至二零三二年飛行驅動維修服務及部件服務的預計交易金額年度增長率與全球展望所述二零一九年至二零四零年亞太地區航空旅客人數的年度增長率一致；
- (iii) 日常維修服務的使用是基於國泰航空集團機隊的定期維修，並參考其機隊的機齡、機隊規模、機隊使用率及於服務期間內的相關維修計劃而釐定；
- (iv) 根據平均過往通脹率，預期有關協議項下的服務費用將每年增加2.5%；及

獨立財務顧問函件

- (v) 緩衝額是為國泰航空集團提供靈活性，以便在不可預見的情況下，以港機工程集團作為應急計劃採購額外的維修服務，這對國泰航空集團作為香港最大的航空公司集團及全球其中一家頂尖航空公司的平穩、安全及高質量營運至關重要，

吾等認為建議年度上限屬公平合理。

推薦建議

經考慮上述因素及理由，吾等認為(i)交易乃於國泰航空集團的日常及一般業務過程中進行；(ii)框架協議的條款乃按一般商業條款訂立，屬公平合理；及(iii)交易符合國泰航空及股東的整體利益，屬公平合理。因此，吾等建議獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈的普通決議案。

此 致

獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表

八方金融有限公司

董事總經理

董事

馮智明

陳和莊

謹啟

二零二二年十一月三十日

附註：馮智明先生自二零零三年起一直為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之負責人員。馮先生於機構融資及投資銀行方面累積逾28年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司多項關於合併及收購、關連交易及收購守則下交易之顧問交易。陳和莊先生自二零零八年起一直為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之負責人員。陳先生於機構融資及投資銀行方面累積逾20年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司多項關於合併及收購、關連交易及收購守則下交易之顧問交易。

責任聲明

本通函乃遵照上市規則之規定提供有關本公司之資料，各董事願共同及個別對本通函承擔全部責任。

各董事在作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，本通函所載資料在所有重大方面均準確完整，並無誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何其他事項致使本通函所載任何陳述或本通函產生誤導。

重大不利變更

各董事確認，截至最後可行日期，除在二零二二年三月九日的主席致函(列載於本公司二零二一年報告書的第四至六頁)及二零二二年八月十日的主席致函(列載於本公司二零二二年中期報告的第三至五頁)已作說明之外，各董事並不知悉國泰航空集團的財務或營業狀況自二零二一年十二月三十一日(即本公司最近期公佈的經審計賬目的編製結算日期)以來，曾出現任何重大不利變更。

權益披露

(a) 董事及本公司行政總裁的股份權益

於最後可行日期，概無本公司的董事或最高行政人員於本公司或其任何相聯法團(根據《證券及期貨條例》第XV部的含義)的股份、相關股份或債權證中擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據《證券及期貨條例》有關條文被當作或視為擁有的權益或淡倉)，或根據《證券及期貨條例》第352條須記入所規定存置的登記冊的權益或淡倉，或根據本公司採納的《標準守則》須知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

(b) 董事於競爭業務的權益

賀以禮及馬崇賢為中國國航董事，且孫玉權及肖烽於中國國航任職。由於中國國航經營的若干航點與國泰航空集團相同，因此直接或間接與國泰航空集團業務構成競爭或可能構成競爭。董事認為國泰航空集團能夠並確實以獨立於中國國航競爭業務的方式及按公平原則經營業務。

除上文所披露者外，截至最後可行日期，概無董事或彼等各自的緊密聯繫人於任何直接或間接與國泰航空集團業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何重大權益。

(c) 董事於資產的權益

截至最後可行日期，概無董事自二零二一年十二月三十一日(即本公司最近期公佈的經審計賬目的編製結算日期)以來於國泰航空集團任何成員公司購買、出售或租賃或建議購買、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

(d) 董事於合約或安排的權益

賀以禮、白德利、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、施銘倫、施維新、鄧健榮及張卓平為英國太古集團董事及／或僱員(施銘倫、施維新亦為英國太古集團股東)，在本公司與香港太古集團有限公司(其為太古公司(即國泰航空的控股股東)的控股股東英國太古的全資附屬公司)訂立的服務協議中存在利益關係。其他詳情請參閱本公司的二零二一年報告書「持續關連交易」一節。

除上文所披露者外，截至最後可行日期，概無董事於任何現行有效且對國泰航空集團業務而言屬重大的合約或安排中擁有重大權益。

(e) 服務合約

截至最後可行日期，概無董事與國泰或國泰航空集團任何其他成員公司訂立或擬訂立任何服務合約(不包括於一年內到期或可由國泰於一年內終止而免付賠償金(法定的賠償金除外)的服務合約)。

專家資格及同意書

以下為提供本通函所載意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
八方金融有限公司	獲發牌可進行證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動

八方金融有限公司已向本公司確認，截至最後可行日期，其並無持有國泰航空集團任何成員公司的股權，或可以認購或提名其他人士認購國泰航空集團任何成員公司的證券的權利(不論在法律上是否可予行使)，以及自二零二一年十二月三十一日(即本公司最近期公佈的經審計賬目的編製結算日期)以來於國泰航空集團任何成員公司購買、出售或租賃或建議購買、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

八方金融有限公司已就此通函的刊發以書面表示同意以此通函所示的形式及涵義轉載其函件及引述其名稱，且迄今並無撤回該項同意。

備查文件

由本通函刊發日期至股東特別大會日期(包括該日)期間，可於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.cathaypacific.com)查閱框架協議的副本。

股東特別大會通告



國泰航空

CATHAY PACIFIC AIRWAYS LIMITED

國泰航空有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

股東特別大會通告

謹此通告國泰航空有限公司(「本公司」)訂於二零二二年十二月二十三日(星期五)下午三時三十分假座香港金鐘道八十八號太古廣場香港JW萬豪酒店三樓宴會廳舉行股東特別大會(「大會」)，以考慮通過下列本公司決議案。除文義另有所指外，本通告所用詞彙與包括本通告之本公司二零二二年十一月三十日之通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

普通決議案

考慮及酌情以普通決議案通過下列決議案(不論有否修訂)：

動議批准本公司訂立框架協議(其註有「A」字樣之副本已由大會主席簽署以資識別並已提呈大會)、協議期限、交易及下列的年度上限：

(港幣百萬元)	2023	2024	2025	2026	2027
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	3,815	4,691	4,992	5,218	5,451
(港幣百萬元)	2028	2029	2030	2031	2032
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	5,697	5,954	6,221	6,502	6,794

股東特別大會通告

特別決議案

考慮及酌情以特別決議案通過下列決議案(不論有否修訂)：

動議：

- (a) 將本公司章程細則中對「Chairman」、「chairman」及「Chairmen」的提述分別修訂為「Chair」、「chair」及「Chairs」；及
- (b) 授權任何一名董事向有關監管機構提交或報備所有相關文件以作批准、認可及／或登記(視情況而定)，並在其全權酌情認為必須、權宜或合宜之情況下進行或授權他人進行一切行動、事宜及事務，以使修訂得以生效及實施。

承董事局命
國泰航空有限公司
公司秘書
黎穎懿

香港，二零二二年十一月三十日

附註：

- (1) 凡有權出席上述通告所召開的大會並於會上投票的任何股東，均有權委派一名或以上的代表出席並於會上代其投票。受委任的代表毋須為本公司股東。
- (2) 所有委任代表表格必須於大會或其任何續會指定舉行時間之最少四十八小時前送達股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓M樓。
- (3) 股票過戶手續將於二零二二年十二月二十日(星期二)至二零二二年十二月二十三日(星期五)(包括首尾兩天)暫停辦理。為確保有資格出席大會並於會上投票，所有過戶文件須於二零二二年十二月十九日(星期一)下午四時三十分前送達股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓1712-1716號舖，以辦理過戶手續。
- (4) 本通告所開列的每一項決議案將以投票方式表決。
- (5) 股東為殘疾人士者，務請預先表明會否因其殘疾而需要特殊安排以助其參加大會。
- (6) 大會於香港金鐘道八十八號太古廣場香港JW萬豪酒店三樓宴會廳舉行，大會知悉該酒店可能拒絕未能通過體溫檢測或未能符合酒店可能實行的任何其他入場要求的人士進場，被拒進場的人士因而不能出席大會。出席大會的人士必須(a)進行強制體溫檢測；(b)掃描場內的「安心出行」二維碼；(c)出示疫苗接種紀錄(電子或紙本紀錄)供酒店人員掃描及(d)在進場時及在會議期間配戴外科口罩。會場亦可能採取其他防疫措施。無論如何，請各股東(i)仔細考慮出席將於密閉環境舉行的大會的風險，(ii)依循香港政府有關新型冠狀病毒疫情的指引或要求以決定是否出席大會及(iii)如股東感染或懷疑感染新型冠狀病毒，或曾與任何感染或懷疑感染新型冠狀病毒人士有緊密接觸，或有任何流感徵狀或在其他方面感到不適，則切勿出席大會。大會將不提供茶點。為防疫起見，大會將作出特別座位安排，以減少與會者之間的接觸，因此只能容納有限股東出席。請注意，股東毋須親身出席大會，亦可行使投票權，股東可(按上文所述)委派代表代為投票。