

此 乃 要 件 請 即 處 理

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

閣下如已出售或轉讓名下所有中國東方航空股份有限公司的股份，應立即將本通函送交買主或承讓人或經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券交易商或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

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



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

(在中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：00670)

**有關2017–2019年度飛機融資租賃框架協議的
主要交易及持續關連交易**

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問



金 融 有 限 公 司
OCTAL Capital Limited

2016年5月20日

目 錄

頁次

釋義	1
董事會函件	6
獨立董事委員會函件	18
八方金融函件	20
附錄一 – 一般資料	33
附錄二 – 財務資料	39

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：

「2014年飛機融資租賃關連交易」	指	據本公司日期為2014年11月14日的公告及本公司日期為2014年12月5日的通函所披露，本公司根據日期為2014年11月14日的融資租賃框架協議訂立的飛機融資租賃交易；
「2015年股東週年大會」	指	本公司將於2016年6月舉行的2015年股東週年大會，藉以審議及酌情通過(其中包括)建議交易；
「2015年飛機融資租賃關連交易」	指	據本公司日期為2015年5月5日的公告及本公司日期為2015年5月26日的通函所披露，本公司根據日期為2015年5月5日的融資租賃框架協議訂立的飛機融資租賃交易；
「2016年度飛機融資租賃框架協議」	指	本公司與東航租賃於2016年4月28日訂立的2016年度飛機融資租賃框架協議，據此，東航租賃同意於2016年1月1日至2016年12月31日止期間，按照該協議的條款及條件以及該協議項下擬訂立的相關實施協議，就租賃飛機向本公司提供融資租賃；
「2017-2019年度飛機融資租賃框架協議」	指	本公司與東航租賃於2016年4月28日訂立的2017-2019年度飛機融資租賃框架協議，據此，東航租賃同意於2017年1月1日至2019年12月31日止期間，按照該協議的條款及條件以及該協議項下擬訂立的相關實施協議，就若干飛機向本公司提供融資租賃；
「空中客車公司」	指	空中客車公司，根據法國法律成立及存在的公司；
「飛機融資租賃協議」	指	本公司將根據2017-2019年度飛機融資租賃框架協議就有關租賃飛機的融資租賃訂立的個別融資租賃協議；

釋 義

「飛機製造商」	指	波音公司及空中客車公司；
「該公告」	指	本公司日期為2016年4月28日的公告，內容有關建議交易；
「聯繫人」	指	具上市規則所賦予的涵義；
「銀行貸款」	指	指定金融機構在建議交易項下向出租人或本公司提供的貸款；
「董事會」	指	本公司董事會；
「波音公司」	指	波音公司，一家於美利堅合眾國特拉華州註冊成立的公司；
「東航集團」	指	中國東方航空集團公司，全資中國國有企業，亦為本公司的控股股東，於最後實際可行日期直接或間接持有本公司已發行股本約62.07%；
「東航租賃」	指	東航國際融資租賃有限責任公司，於中國(上海)自由貿易試驗區註冊成立的公司，註冊資本為人民幣10億元，並於最後實際可行日期，由(i)東航集團直接持有50%；(ii)東航集團間接全資附屬公司東航國際控股(香港)有限公司直接持有35%；及(iii)包頭盈德氣體有限公司(為獨立第三方，其唯一股東為於香港註冊的公司盈德氣體香港有限公司)直接持有15%；
「本公司」	指	中國東方航空股份有限公司，於中國註冊成立的股份有限公司，其H股、A股及美國預託股份分別於聯交所、上海證券交易所及紐約證券交易所上市；
「關連人士」	指	具上市規則所賦予的涵義；

釋 義

「交付日」	指	(i) 就引進飛機而言，本公司根據本公司與出租人就引進飛機訂立的買賣協議，向出租人交付引進飛機的各自日期；及 (ii) 就其餘飛機而言，各家飛機製造商根據： (a)本公司與各家飛機製造商訂立的各份買賣協議；及(b)本公司、飛機製造商與出租人就其餘飛機訂立的各份購機合同轉讓協議向出租人交付各架其餘飛機的各自日期；
「指定金融機構」	指	本公司按照2017-2019年度飛機融資租賃框架協議的條款及條件就提供銀行貸款所指定的中國商業銀行或其他指定金融機構(為獨立第三方)；
「董事」	指	本公司董事；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；
「獨立董事委員會」	指	由獨立非執行董事組成的獨立董事委員會，以考慮2017-2019年度飛機融資租賃框架協議項下的交易以及截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個財政年度的建議年度上限並就該事項向獨立股東作出建議；

釋 義

「獨立財務顧問」或「八方金融」	指	八方金融有限公司，一間根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就企業融資提供意見)受規管活動之持牌法團，獲本公司委任為獨立財務顧問，以就2017-2019年度飛機融資租賃框架協議以及截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個財政年度的建議年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；
「獨立股東」	指	除東航集團及其聯繫人以外的股東；
「引進飛機」	指	獨立股東於2015年股東週年大會批准2017-2019年度飛機融資租賃框架協議前所引進的租賃飛機；
「最後實際可行日期」	指	2016年5月16日，即本通函付印前就確定其中所載若干資料的最後實際可行日期；
「租賃飛機」	指	本公司於2017-2019財政年度計劃引進的部分飛機；
「出租人」	指	東航租賃將就建議交易於中國(上海)自由貿易試驗區或中國天津東疆保稅區註冊成立的東航租賃全資附屬公司；
「LIBOR」	指	倫敦銀行同業拆息；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行；
「中國」	指	中華人民共和國；
「建議交易」	指	根據2017-2019年度飛機融資租賃框架協議的租賃飛機的融資租賃；
「其餘飛機」	指	租賃飛機(不包括引進飛機)；

釋 義

「租金」	指	建議交易項下的本金還款及利息付款；
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣；
「證券及期貨條例」	指	不時修訂及修改的證券及期貨條例(香港法例第571章)；
「股東」	指	本公司股東；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；及
「美元」	指	美元，美利堅合眾國法定貨幣。



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)
馬須倫 (副董事長、總經理)
徐昭 (董事)
顧佳丹 (董事)
李養民 (董事、副總經理)
唐兵 (董事、副總經理)
田留文 (董事、副總經理)

獨立非執行董事：

季衛東
李若山
馬蔚華
邵瑞慶

法定地址：

中國
上海
浦東國際機場
機場大道66號

辦公地址：

中國
上海
長寧區
空港三路92號

香港主要營業地點：

香港
金鐘道95號
統一中心31樓B室

香港股份過戶登記處：

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

敬啟者：

有關2017-2019年度飛機融資租賃框架協議的 主要交易及持續關連交易

1. 緒言

茲提述：(i)該公告；及(ii)日期為2016年4月28日的2015年股東週年大會通告。

2015年股東週年大會將於2016年6月15日召開。本通函旨在向股東提供有關將於2015年股東週年大會上處理的事宜之資料，其中包括批准2017–2019年度飛機融資租賃框架協議及其項下的建議交易。

2. 2017–2019年度飛機融資租賃框架協議

2017–2019年度飛機融資租賃框架協議的主要條款載列如下：

- 日期：2016年4月28日
- 出租人：東航租賃就建議交易擬註冊成立的全資附屬公司。
- 承租人：本公司(含本公司下屬全資及控股附屬公司)。
- 融資人：指定金融機構，為獨立第三方。
- 建議交易項下的飛機：租賃飛機由本公司2017–2019年度飛機引進計劃中的部分飛機組成，該等計劃將每年作出披露，並可不時予以調整。

本公司已與或將與空中客車公司及波音公司就租賃飛機分批簽署飛機購買協議(該等協議已經或將會個別及另行磋商及達成)，並已或將根據相關法律及法規履行董事會及本公司股東大會審議程序以及公告義務。

根據各融資安排，若本公司在獨立股東於2015年股東週年大會上批准2017–2019年度飛機融資租賃框架協議前引進任何租賃飛機，本公司須向飛機製造商支付引進飛機的相關購買價。待獨立股東於2015年股東週年大會上批准2017–2019年度飛機融資租賃框架協議後，本公司將與出租人就各引進飛機訂立相關的飛機購買協議，以按照相關租賃金額(不得多於相關引進飛機購買價的100%)把引進飛機的所有權轉讓予出租人。

董事會函件

有效期 : 自2017年1月1日起至2019年12月31日止。

融資租賃本金總額 : 不多於購置租賃飛機的代價的100%。

租金／利率 : 在建議交易項下的適用利率(連同安排費)將透過本公司邀標或其他競價程序(由最少兩份來自非關連第三方的其他標書所構成)而釐定，其將由本公司、東航租賃和指定金融機構商定。

租金是建議交易項下租賃飛機的本金和利息的還款。

受各個別飛機融資租賃協議的條款及條件規限，租金應自每架租賃飛機交付日起每季度或每半年末支付，其中本金部分按等額本金或等額本息原則計算，至有關租賃飛機最後付款日為止。

於各期租金的付款日期，本公司僅會將租金存入出租人在指定金融機構開立的銀行賬戶。指定金融機構會對相關銀行賬戶維持嚴格控制權及監管權，並將於各期租金付款日期當日或翌日自動從相關銀行賬戶扣收租金(其金額相等於銀行貸款的本金額及利息)至其本身的賬戶。

銀行貸款 : 在建議交易項下，指定金融機構將提供銀行貸款予出租人，其本金額將相等於各個別飛機融資租賃協議的本金額。

銀行貸款項下的本金額、利息及利率及貸款期將分別與建議交易項下的本金額、利息及利率及租期相同。

董事會函件

本公司於相關飛機買賣協議項下作為買家的重大權利及義務(包括取得交付飛機的權利、支付代價的義務等)將轉移予出租人，而租賃飛機將根據出租人與指定金融機構於適當時候訂立的貸款協議抵押予指定金融機構作為銀行貸款的抵押品。

- 安排費** : 針對每架租賃飛機，本公司於各自的交付日開始前一次性支付安排費。
- 回購** : 於每架租賃飛機的租期屆滿後，本公司有權以名義購買價向出租人回購該飛機。
- 生效及條件** : 2017-2019年度飛機融資租賃框架協議須待訂約方簽立並經獨立股東在2015年股東週年大會上批准2017-2019年度飛機融資租賃框架協議及其項下擬進行的交易後方始生效。
- 實施協議** : 為實行建議交易，本公司、東航租賃、出租人及指定金融機構等(如適用)將訂立單獨書面協議，包括但不限於：
- (i) 將由本公司與出租人就每架引進飛機或將引進的飛機訂立的買賣協議；
 - (ii) 將由本公司、出租人及／或指定金融機構等就每架其餘飛機訂立的購機合同轉讓協議；
 - (iii) 將由本公司與出租人就每架租賃飛機訂立的飛機融資租賃協議；

(iv) 將由本公司、出租人及指定金融機構就每架租賃飛機訂立的租約權益轉讓三方協議；及

(v) 將由出租人與指定金融機構就每架租賃飛機訂立的借款合同，

其條款將於各重大方面均與2017–2019年度飛機融資租賃框架協議所載具約束力的原則、指引、條款及條件一致。

各飛機融資租賃協議的年期將與其相關的銀行貸款的年期相同，自每架租賃飛機的交付日起計算。

2017–2019年度飛機融資租賃框架協議項下的飛機租期將待訂立飛機融資租賃協議時議定。基於過往的類似交易，2017–2019年度飛機融資租賃框架協議項下的飛機租期將約為十年。

3. 內部監控程序

為確保本公司符合2017–2019年度飛機融資租賃框架協議的條款，本公司在其日常營運中採納一系列的內部監控政策。該等內部監控政策由本公司財務部及獨立非執行董事進行及監督：

- (1) 本公司財務部監察本公司日常關連交易，並按季度向本公司審計和風險管理委員會及獨立非執行董事匯報。本公司財務部監督實施協議以確保協議乃：
(i) 根據本通函第12頁所述的審閱及評估程序及2017–2019年度飛機融資租賃框架協議的條款；(ii) 在本集團日常及一般業務過程中；(iii) 按一般或較佳商業條款；(iv) 不遜於獨立第三方向本公司提供的條款；及(v) 根據2017–2019年度飛機融資租賃框架協議而訂立，其條款公平合理且符合本公司及股東的整體利益。
- (2) 獨立非執行董事須審閱並將繼續審閱實施協議，以確保協議乃按一般或較佳商業條款及根據2017–2019年度飛機融資租賃框架協議訂立，其條款公平合理且符合本公司及股東的整體利益，並將於本公司年報中提供確認。

此外，根據上市規則第14A.56條，本公司將聘用外聘核數師就本集團的持續關連交易出具信函，根據香港會計師公會發布的香港鑒證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的持續關連交易的核數師函件」匯報本集團的持續關連交易。

董事認為，上述程序可確保2017–2019年度飛機融資租賃框架協議擬進行的交易乃按一般或較佳商業條款進行，且將不會損害本公司及股東的利益。

4. 有關訂約方的資料

本公司主要經營民航業務。

東航租賃主要從事提供融資租賃及其他租賃服務，購買國內外融資租賃資產，融資租賃資產的殘值處理及維護及為融資租賃交易提供諮詢服務和擔保等。

於2015年12月31日，東航租賃的總資產及淨資產分別為人民幣8,598,763,714.68元及人民幣1,052,032,155.39元。截至2015年12月31日止年度，東航租賃錄得淨利潤人民幣49,025,351.61元。

指定金融機構主要從事銀行服務。

5. 歷史交易金額及建議年度上限

東航租賃於2014年成立。本公司先前於2014年及2015年與東航租賃就融資租賃進行交易。然而，該等交易並非持續進行。預期2015年飛機融資租賃關連交易及2014年飛機融資租賃關連交易項下的應付總金額分別不多於約17.12億美元及不多於約9.06億美元。

建議交易項下的應付費用總額為租金、安排費及回購費的總和，而建議交易項下應付租金總額相等於各飛機融資租賃協議項下的應付本金與利息的總和。經考慮歷史交易金額及本公司2017–2019年度飛機引進計劃(本公司計劃根據截至2015

董 事 會 函 件

年12月31日的確認訂單，於2017年引進52架飛機，並於2018年及以後年度引進177架飛機。有關詳情請參閱本公司2015年年報第11頁)，建議交易的建議年度上限載列如下：

年度上限：

單位：百萬美元(或等值人民幣)

交易期間	截至 2017年 12月31日 止財政年度	截至 2018年 12月31日 止財政年度	截至 2019年 12月31日 止財政年度
租金總額(包括本金和利息)	2,400	2,400	2,600
安排費	15	15	16
總年度上限	2,415	2,415	2,616

6. 建議交易的財務影響

根據建議交易，租賃飛機將列為本公司的固定資產，而建議交易的本金額將列為本公司的長期負債。購買飛機的代價可透過本公司的營運資金、商業銀行的銀行貸款及本公司可用的其他融資來源撥支。使用建議交易項下的融資租賃結構可能使本公司的資產負債比率上升，惟由於建議交易項下的租金應自每架租賃飛機的交付日起每季度或每半年末支付，至租賃飛機最後付款日為止，預期不會對本公司的現金流狀況或其業務營運造成重大影響。建議交易預期不會對本集團的盈利及淨資產造成重大影響。

7. 進行建議交易的理由及預期對本公司所產生的裨益

待審閱及評估多家獨立商業銀行及指定金融機構提出的融資建議後，本公司最終是否選擇東航租賃為本公司租賃飛機提供融資租賃乃取決於下列前提條件：(1)東航租賃經營穩定，具備從事大規模飛機融資租賃交易的資格和能力；(2)經邀標或其他競價程序後，東航租賃的融資建議及其安排費報價較其他方融資建議及安排費報價具有競價優勢；及(3)東航租賃能就融資租賃利息部分出具增值稅發票，供本公司用於增值稅抵扣，且安排費低於可抵扣的利息增值稅，有助於本公司降低融資成本。

董事會函件

如經邀標或其他競價程序確認東航租賃符合上述前提條件，本公司與東航租賃開展2017–2019年度飛機融資租賃交易的租金總額上限將不超過本公司2017–2019年計劃引進飛機總金額的一半。通過採用東航租賃提供的融資租賃安排，以及扣除支付給東航租賃的安排費後，與採用同等利率的抵押貸款安排相比，本公司可節約融資成本估計如下：

單位：百萬美元(或等值人民幣)

	截至 2017年 12月31日 止財政年度	截至 2018年 12月31日 止財政年度	截至 2019年 12月31日 止財政年度
交易期間			
可節約融資成本	64	64	69

本公司透過採用由東航租賃提供的融資租賃安排，分別於2014年飛機融資租賃關連交易及2015年飛機融資租賃關連交易項下引進14及23架飛機。經抵扣應付東航租賃的安排費後，本公司根據該融資租賃安排與採用同等利率的抵押貸款安排相比所節省的融資成本分別為1,300萬美元及3,200萬美元。

東航租賃擬在中國(上海)自由貿易試驗區或中國天津東疆保稅港區設立全資附屬公司作為建議交易的出租人。出租人將作為借款人與作為貸款人的指定金融機構就每架租賃飛機分別簽署借款合同。該安排便於東航租賃就融資租賃利息部分出具增值稅發票，供本公司用於增值稅抵扣。

建議交易的條款及條件乃經各方公平磋商後協定。董事相信建議交易乃按一般商業條款進行，且建議交易的條款及截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個財政年度的建議年度上限乃公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

8. 上市規則的涵義

東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司。東航租賃及出租人(東航租賃的全資附屬公司)因此均為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，建議交易構成本公司的關連交易。

由於根據上市規則建議交易的最高適用百分比率按年度基準計算多於25%，且建議交易最高交易分類為上市規則項下的主要交易，2017–2019年度飛機融資租賃框架協議將構成上市規則項下本公司的持續關連交易及主要交易。因此，2017–2019年度飛機融資租賃框架協議須遵守：(a)上市規則第14A章的披露、年度審閱及獨立股東批准規定；及(b)上市規則第14章的適用於主要交易的規定。

有關建議交易的決議案已於2016年4月28日於董事會2016年第三次例會通過。由於劉紹勇先生(本公司董事兼董事長)、徐昭先生(董事)及顧佳丹先生(董事)為東航集團的高級管理層成員，彼等可能被視為於建議交易中擁有重大權益。因此，彼等已於就批准建議交易召開的董事會會議上放棄投票。除上文所披露者外，概無其他董事於建議交易中擁有任何重大權益。

於2016年4月28日，本公司亦已與東航租賃訂立2016年度飛機融資租賃框架協議，詳情載於本公司同日另行發佈的公告。由於2017–2019年度飛機融資租賃框架協議的年期連同2016年度飛機融資租賃框架協議的年期將超過三年，故本公司根據上市規則第14A.52條，將獨立財務顧問意見納入本通函第20頁至第32頁，以解釋協議需要超過三年期限的原因，以及確認此類協議的年期是否屬一般商業慣例。

9. 2015年股東週年大會及推薦意見

2015年股東週年大會

本公司將於2016年6月15日(星期三)上午9時30分在中國上海市迎賓一路368號上海國際機場賓館二樓四季廳舉行2015年股東週年大會。詳情請參閱本公司於2016年4月28日刊發的2015年股東週年大會通告。

暫停辦理股份過戶登記手續

本公司的H股股東登記冊將自2016年5月16日至2016年6月15日(包括首尾兩天)關閉，此期間不會辦理本公司H股過戶手續。因此(如適用)，擬出席2015年股東週年大會的本公司H股股東，須於2016年5月13日下午4時30分前將各自的股份過戶文件

及有關股票證書送抵本公司H股股份過戶登記處香港證券登記有限公司。香港證券登記有限公司的地址及聯絡詳情如下：

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室
電話號碼：+852 2862 8628
傳真號碼：+852 2865 0990

參加2015年股東週年大會的登記程序

- (1) 本公司H股持有人應將出席2015年股東週年大會的書面回覆、轉讓文件副本或股票憑證副本或股票轉讓收據副本及其身份證或其他身份證明文件副本於2016年5月25日上午9時正至下午4時正(以傳真方式)或於2016年5月18日至2016年5月25日(以郵寄方式)送交中國上海市長寧區空港三路92號東航機關1號樓307室(上海市虹橋國際機場1號航站樓旁)本公司董事會秘書室的辦公地址(傳真號碼：+86 21 62686116)(並註明本公司董事會秘書室收)。如股東委派代理人出席2015年股東週年大會，除上述文件外，應將代理人表格及其身份證或其他身份證明文件副本送交本公司上述辦公地址。
- (2) 股東可以下列方法將必要的登記文件送交本公司：郵遞或傳真。

委託代理人

- (1) 有權出席2015年股東週年大會及有投票權的股東有權書面委派一名或多名代理人(不論其是否本公司股東)代表出席及參加投票。
- (2) 委派代理人必須由委派人或其受託人正式以書面方式進行。如授權書由委派人的受託人簽署，授權該受託人簽署的授權書或其他授權文件必須經公證人證明。至於本公司的H股持有人，經公證人證明的授權書或其他授權文件及代理人表格必須於2015年股東週年大會指定舉行時間24小時或以前送交香港證券登記有限公司(本公司的H股股份過戶登記處)，以確保上述文件有效。
- (3) 如任何股東委派的代理人超過一名，代理人不可以同時參加投票。

推薦意見

基於本通函所披露的有關資料，董事認為建議交易乃按一般商業條款進行，而建議交易的條款及截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個財政年度的建議年度上限乃公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。經考慮：(i)本集團主要從事民航業務；(ii)本集團定期更新機隊結構乃慣常做法(誠如其年報所披露)；及(iii)飛機融資租賃協議在本集團實行飛機引進計劃之時為本集團提供必要財務資源，董事亦認為建議交易乃於本公司日常及一般業務過程中進行。因此，董事推薦獨立股東投票贊成將於2015年股東週年大會上提呈的相關決議案。

謹請閣下注意載於本通函第18至19頁的獨立董事委員會函件，當中載有其就建議交易向獨立股東提供的推薦意見；以及載於本通函第20至32頁的獨立財務顧問函件，當中載有其就上述各項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是否投票贊成有關批准2017–2019年度飛機融資租賃框架協議及其項下擬進行的交易的決議案前詳閱上述函件。

投票

由於東航集團為控股股東，於最後實際可行日期直接及間接持有本公司8,156,480,000股股份，佔本公司已發行股本約62.07%，因此東航集團及其聯繫人均為本公司的關連人士。因此，東航集團及其聯繫人(如有)將於2015年股東週年大會上，就批准2017–2019年度飛機融資租賃框架協議及其項下擬進行的交易的普通決議案放棄投票，而該決議案將根據上市規則的規定以投票表決方式進行。就董事在作出一切合理查詢後所知，於最後實際可行日期：

- (i) 東航集團概無訂立或受制於任何投票信托或其他協議、安排或諒解(直接出售除外)；
- (ii) 東航集團並無受任何責任或權利所限，而因此已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) 東航集團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2015年股東週年大會上投票權涉及的股份數目，預計不會存在任何差異。

10. 附加資料

閣下務請留意本通函附錄所載的附加資料。

此 致

本公司列位股東 台照

承董事會命
中國東方航空股份有限公司
聯席公司秘書
汪健
謹啟
2016年5月20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：

**有關2017–2019年度飛機融資租賃框架協議
的主要交易及持續關連交易**

茲提述2016年5月20日致各股東的通函(「**通函**」)，本函件構成通函的一部分。除非文義另有註明，否則在通函中所定義的詞彙在本函件中應具有相同涵義。

我們已獲委任為獨立董事委員會成員，就建議交易(詳情載於通函內的董事會函件)向閣下提供意見。我們於建議交易中並無擁有任何重大權益。

東航租賃為本公司控股股東東航集團的非全資附屬公司。東航租賃及出租人(東航租賃的全資附屬公司)因此均為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，建議交易構成本公司的關連交易。

由於根據上市規則建議交易的最高適用百分比率按年度基準計算多於25%，且建議交易最高交易分類為上市規則項下的主要交易，2017–2019年度飛機融資租賃框架協議將構成上市規則項下本公司的持續關連交易及主要交易。因此，2017–2019年度飛機融資租賃框架協議須遵守：(a)上市規則第14A章的披露、年度審閱及獨立股東批准規定；及(b)上市規則第14章的適用於主要交易的規定。

八方金融已獲委任為獨立財務顧問，以就建議交易是否公平合理向我們及閣下提供意見。懇請閣下垂注通函第20至32頁所載的八方金融函件。

獨立董事委員會函件

我們已與本公司管理層就建議交易進行討論。我們亦已考慮獨立財務顧問就建議交易達致意見時曾考慮的主要因素及理由。我們亦已考慮：(i)本集團主要從事民航業務；(ii)本集團定期更新機隊結構乃慣常做法(誠如其年報所披露)；及(iii)飛機融資租賃協議在本集團實行飛機引進計劃之時為本集團提供必要財務資源。

根據以上所述，我們認同獨立財務顧問的意見，認為建議交易乃按一般商業條款及在本公司日常業務中進行，且建議交易及截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個財政年度的建議年度上限乃公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

因此，我們推薦閣下投票贊成將於2015年股東週年大會上提呈關於建議交易的普通決議案。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會

季衛東

李若山

馬蔚華

邵瑞慶

謹啟

2016年5月20日

以下為八方金融於2016年5月20日就建議交易之條款致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件全文，乃為遵守上市規則第14A章規定而編製及供載入本通函內：



香港
干諾道中88號
南豐大廈8樓801-805室
八方金融有限公司

敬啟者：

持續關連交易

緒言

茲提述吾等獲委聘為獨立財務顧問就2016年度飛機融資租賃框架協議及2017-2019年度飛機融資租賃框架協議(統稱「飛機融資租賃框架協議」)及其項下擬進行的交易(「持續關連交易」)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於 貴公司日期為2016年5月20日的通函(「通函」)所載的董事會函件(「董事會函件」)。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有相同涵義。

於2016年4月28日， 貴公司與東航租賃訂立飛機融資租賃框架協議，據此，東航租賃同意於 貴公司認為適宜時，根據飛機融資租賃框架協議的條款及條件及其項下擬訂立的相關實施協議就 貴公司預訂於2016-2019財政年度引進的飛機(「租賃飛機」)向 貴公司提供融資租賃。東航租賃為 貴公司控股股東東航集團的非全資附屬公司。東航租賃及出租人(東航租賃的全資附屬公司)各自因此為 貴公司的關連人士。由於根據上市規則的相關適用百分比率按年度基準計算多於25%，且最高交易分類為上市規則項下的主要交易，飛機融資租賃框架協議將構成上市規則項下 貴公司的持續關連交易及主要交易。

由 貴公司全體獨立非執行董事(即季衛東先生、李若山先生、馬蔚華先生及邵瑞慶先生)組成的獨立董事委員會已告成立，以就飛機融資租賃框架協議的條款是否公平合理及是否符合 貴公司及股東的整體利益進行審議，並就此向獨立股東提供意見。獨立董事委員會有關持續關連交易的意見載於通函所載的獨立董事委員會函件內。

吾等(八方金融有限公司)已獲委任獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供對於持續關連交易的意見。於最後實際可行日期，吾等與 貴公司或東航租賃或彼等各自的任何附屬公司的董事、最高行政人員及主要股東或彼等各自的任何聯繫人概無關連，亦無直接或間接擁有 貴集團任何成員公司的任何股權，或擁有任何權利(不論是否可依法執行)可認購或提名他人認購 貴集團任何成員公司的證券，故被視為適合向獨立股東提供獨立意見。於過往兩年，吾等獲 貴公司獲委聘作為飛機融資租賃主要及關連交易的獨立財務顧問(詳情可見 貴公司日期為2015年5月26日的通函)。根據有關委聘，吾等須就交易發表意見，並向獨立董事委員會及股東作出推薦建議。除就本次及過往委聘須支付予吾等的正常專業費用外，概無存在任何安排可令吾等將據此向 貴集團或 貴公司或東航租賃或其任何附屬公司的董事、最高行政人員及主要股東或彼等各自的聯繫人收取任何費用或利益。

於達致吾等的意見時，吾等依賴通函內所載資料及陳述的準確性，並假設 貴公司管理層所提供通函內所載或提述的所有資料及陳述於作出時乃屬真實，且於通函日期仍屬真實。吾等亦依賴與 貴公司管理層就持續關連交易(包括通函所載的資料及陳述)所進行的討論。吾等亦假設 貴公司管理層於通函內作出的所有觀點、意見及意向的聲明乃經審慎查詢後合理作出。吾等認為吾等已審閱足夠資料以達致知情見解，並令吾等可合理依賴通函內所載資料的準確性，並為吾等的意見提供合理基礎。吾等無理由懷疑通函內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 貴集團、東航租賃及彼等各自的聯繫人的業務及事務進行獨立深入調查，亦未對提供予吾等的資料進行任何獨立查證。

持續關連交易

所考慮的主要因素及理由

於達致吾等有關持續關連交易的條款的意見時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 持續關連交易的背景資料

貴公司主要經營民航業務。於2015年， 貴集團構建的航空運輸網絡延伸至179個國家、1,057個目的地，運載接近9,400萬名乘客。截至2015年12月31日， 貴集團共

運營551飛機，其中396為自購或透過融資租賃、139架為透過經營租賃，而餘下16架為托管公務機。截至2015年12月31日，貴集團的平均客機機齡維持在六年以下。誠如貴公司截至2015年12月31日止年度的年報所披露，貴集團計劃於2016年及2017年引進合共124架全新飛機，退出45架較舊型號飛機。根據截至2015年12月31日的確認訂單，貴集團進一步計劃於2018年及以後引進177架飛機及退出25架飛機。

於2014年11月14日，貴公司與東航租賃訂立融資租賃框架協議，據此，東航租賃同意根據其條款及條件就14架飛機向貴公司提供融資租賃，詳情載於貴公司日期為2014年11月14日的公告。其後，於2015年5月5日，貴公司與東航租賃訂立第二份租賃協議，據此，東航租賃同意根據其條款及條件就23架飛機向貴公司提供融資租賃，其詳情載於貴公司日期為2015年4月30日的公告。

下表概述貴集團截至2014年及2015年12月31日的合併財務狀況：

	截至12月31日	
	2014年	2015年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
	(經審核)	(經審核)
資產		
非流動資產	147,586	174,914
流動資產	18,243	23,078
總資產	165,829	197,992
負債		
非流動負債	(72,928)	(83,674)
流動負債	(61,130)	(74,387)
總負債	(134,058)	(158,061)
非控股權益	(1,797)	(2,520)
貴公司權益持有者應佔淨資產	29,974	37,411

貴集團截至2014年及2015年12月31日的總資產分別約為人民幣1,658.29億元及人民幣1,979.92億元。貴集團截至2014年及2015年12月31日的總負債分別約為人民幣1,340.58億元及人民幣1,580.61億元。貴集團截至2015年12月31日的總融資租

質負債(包括利息)約為人民幣523.99億元。截至2015年12月31日，貴集團的現金及現金等價物約為人民幣90.8億元。貴集團按其負債比率監控資產負債，負債比率以總負債除以總資產計算，截至2014年及2015年12月31日的負債比率分別約為80.8%及79.8%。

2. 進行持續關連交易的理由

誠如董事會函件所述，貴集團透過採用由東航租賃提供的融資租賃安排，分別於2014年飛機融資租賃關連交易及2015年飛機融資租賃關連交易(「過往關連交易」)項下引進14及23架飛機。通過與東航租賃的中國境內保稅區融資租賃結構為貴集團引進飛機，東航租賃能就租賃結構下的利息部分向貴集團出具增值稅發票，貴集團可以發票用於相關中國境內保稅區法規項下的增值稅的抵扣，而且東航租賃於租賃結構下的安排費遠低於利息部分的可抵扣利息增值稅，從而降低了貴公司引進新飛機的綜合融資成本。經抵扣過往關連交易租賃結構下應付東航租賃的安排費後，貴集團根據該融資租賃安排與採用同等利率的抵押貸款安排相比所節省的融資成本分別約為1,300萬美元及3,200萬美元。

透過進行的過往關連交易，貴集團認為，中國境內保稅區融資租賃結構已證明符合經濟利益且獲法律容許，並符合貴公司及股東的整體利益。因此，貴公司與東航租賃訂立飛機融資租賃框架協議，以延長該租賃結構，為貴集團2016至2019年度的飛機估計交付時間表提供財務支持。貴集團現時估計，倘其通過採用東航租賃提供的融資租賃安排，經考慮貴集團2016至2019年度的飛機估計交付時間表及扣除應付給東航租賃的安排費後，與採用同等利率的抵押貸款安排相比，貴集團截至2019年12月31日止四個年度各年可節約融資成本將為6,900萬美元、6,400萬美元、6,400萬美元及6,900萬美元。

根據租賃結構，東航租賃擬在中國(上海)自由貿易試驗區或中國天津東疆保稅港區設立全資附屬公司作為持續關連交易的出租人，出租人將作為借款人與作為貸款人的指定金融機構就每架租賃飛機分別簽署借款合同。該安排便於東航租賃就融資租賃利息部分出具增值稅發票，供貴公司用於增值稅抵扣。

誠如董事會函件所述，吾等備悉與東航租賃訂立飛機融資租賃框架協議並不一定表示東航租賃將為就每架租賃飛機向貴集團提供飛機融資租賃服務的最終金融機構。吾等明白貴公司將審閱及評估多家獨立商業銀行及指定金融機構提出的融資建議，而貴公司最終是否選擇東航租賃為貴公司每架租賃飛機提供融資租賃乃取決於下列前提條件：(1)東航租賃經營穩定，具備從事大規模飛機融

資租賃交易的資格和能力；(2)經邀標或其他競價程序後，東航租賃的融資建議及其安排費報價較其他方融資建議及安排費報價具有競價優勢；及(3)東航租賃能就融資租賃利息部分出具增值稅發票，供 貴公司用於增值稅抵扣，且安排費低於利息部分的可抵扣利息增值稅，有助於 貴公司降低融資成本。經考慮東航租賃已在中國取得經營融資租賃業務的所有相關許可證及曾根據過往關連交易按具競爭力的費率向 貴集團提供飛機融資租賃安排，董事基於東航租賃過往所提供具競爭力的報價，相信東航租賃能勝任為 貴集團提供具競爭力且高質素的飛機融資租賃安排。

吾等注意到， 貴公司已尋求引進飛機的其他融資方案，包括直接購買、股權及債務融資或與國開行上海分行進行直接借款安排。吾等獲告知，董事經考慮(其中包括) 貴集團債務結構及市況，尤其是與東航租賃的租賃結構所帶來的成本節省，董事認為訂立飛機融資租賃框架協議較其他融資方法更為適宜，並符合 貴公司及股東的整體利益。

誠如上文有關持續關連交易背景的分節所述，持續更新及升級其機隊結構以應付客戶的需求增長及擴大 貴集團的地理覆蓋至新地區的做法，乃 貴集團主要業務戰略之一。截至2015年12月31日， 貴集團的平均客機機齡維持在六年以下，為中國主要航空公司機齡之中最小的公司之一。誠如 貴公司截至2015年12月31日止年度的年報所披露， 貴集團計劃於2016年及2017年引進合共124架新飛機，並退出45架舊型號飛機。 貴集團進一步計劃於2018年及以後年度根據截至2015年12月31日的確認訂單，引進177架飛機，並退出25架飛機。基於該進取的飛機估計交付時間表，吾等認為飛機融資租賃框架協議將容許 貴集團以有序及節省成本的方式引進飛機。

經考慮(i) 貴集團於持續關連交易項下的財務裨益，尤其是可節省可觀的增值稅；(ii)僅會在東航租賃提供相對第三方方案而言為最具競爭力的方案的情況下，方會選擇與東航租賃訂立最終飛機融資租賃協議；(iii) 貴集團因業務發展及機隊結構更新而對新飛機的確實及持續的需求；及(iv)飛機的引進缺乏經濟上可行的

可代替融資方案，吾等同意董事的意見，認為訂立飛機融資租賃框架協議乃公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

由於(i) 貴集團主要從事民航業務；(ii) 貴集團定期更新機隊結構乃慣常做法(誠如其年報所披露)；及(iii)飛機融資租賃框架協議在 貴集團實行飛機引進計劃之時為 貴集團提供必要財務資源，吾等認為飛機融資租賃框架協議乃於 貴集團日常及一般業務過程中訂立。

在考慮飛機融資租賃框架協議的條款時，吾等知悉飛機融資租賃框架協議由2016年起至2019年為期合共四年，多於三年。上市規則第14A.52條規定，除交易性質使然而需超過三年的合約的特別情況外，規管持續關連交易的協議的年期不得超過三年。就此而言，吾等已就飛機融資租賃框架協議年期較長的主要原因與 貴集團管理層進行討論。吾等獲 貴集團告知，航空業中的航空公司於各財政年度更新機隊結構及持續引進新飛機乃慣常做法。此外，由於製造及引進新飛機需要龐大財務及時間資源，吾等獲告知航空公司與飛機製造商預先於多年前磋商及制定飛機引進計劃亦屬常見。就此而言，吾等已審閱 貴集團最新的飛機估計交付時間表，並知悉 貴集團已根據 貴集團於2010年至2016年與飛機製造商訂立的飛機購買協議，安排2016年至2022年的新飛機的交付。吾等亦已審閱中國其他主要航空公司公開可得的飛機交付時間表，並知悉該等航空公司亦預先在最多七年的時間框架制定引進新飛機的計劃。基於上文所述，吾等認為中國航空業中的航空公司就引進飛機訂立年期多於三年的協議乃一般商業慣例。

此外，吾等亦獲告知，飛機租賃乃航空業引進新飛機的慣常做法，而在很多情況下，該等飛機的租期超過三年，乃由於租賃飛機的可使用年期最少為15年。由於租賃結構相對直接購機而言，具有財務成本較低、彈性較大及對航空公司的現金流量影響較少等的優點，因此在引進新飛機時，經常採納租賃結構。吾等知悉 貴集團大多數的飛機乃根據租賃結構持有，而中國其他主要航空公司的租賃飛機平均百分比亦超過其機隊總數的60%。吾等亦已審閱在聯交所上市的中國其他主要航空公司的最新年報，並知悉其飛機的租期介乎一至十二年。其中，根據披露，中國國際航空股份有限公司(聯交所股份代號：0753)的融資租賃責任於2016年至2027年屆滿，而中國南方航空股份有限公司(聯交所股份代號：1055)的大多數飛機租賃年期為10至12年。吾等認為，訂立飛機融資租賃框架協議在 貴集團於未來四個年度實行飛機引進計劃之時，為 貴集團提供必要財務資源。其亦為 貴集團提供一個具成本效益及熟悉的機制，以確保 貴集團可嚴謹遵照飛

機估計交付時間表，而若未能嚴謹遵照有關時間表，可能會導致與飛機製造商的購機協議的合約後果，或中斷 貴集團擴展至新目的地的計劃。基於上文所述，吾等認為，訂立年期合計超過三年的飛機融資租賃框架協議，乃有利於 貴集團的長遠業務發展及財務表現。

除與 貴集團管理層就飛機融資租賃框架協議的條款進行討論及中國航空業該類協議的一般性原則外，吾等亦已就航空業以外的可資比較交易進行研究，當中包含聯交所上市公司與關連方自2015年1月起就重型機器的融資租賃所訂立的融資租賃協議及／或租期超過三年的資產所產生的收入。吾等識別有關租賃船舶及醫療器材的可資比較交易，並注意到所識別的可供比較交易的融資租賃協議的年期最多為十年，視乎租賃資產的性質而訂。經進一步計及中國其他主要航空公司的常見年期介乎一至十二年(誠如上文所述)，吾等認為該類租賃協議訂有的年期屬公平及普遍採納的慣例。

基於上文所述，吾等認為此類融資租賃協議的年期超過三年乃一般商業慣例，而吾等認為飛機融資租賃框架協議乃於 貴集團日常及一般業務過程中訂立，屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

3. 建議上限

誠如董事會函件所述，於2016年4月28日， 貴公司與東航租賃訂立飛機融資租賃框架協議，飛機融資租賃框架協議的主要條款載列如下：

2016年度飛機融資租賃框架協議

出租人	:	東航租賃就交易擬註冊成立的全資附屬公司
承租人	:	貴公司(含 貴公司下屬全資及控股附屬公司)
融資人	:	指定金融機構，為獨立第三方

八 方 金 融 函 件

交易項下的飛機：由 貴公司2016年度飛機引進計劃中的部分飛機組成，該等計劃已於 貴公司2014年報披露。

年期：自2016年1月1日起至2016年12月31日止

租金／利率：在交易項下的適用利率(連同安排費)將透過 貴公司邀標或其他競價程序(由最少兩份來自非關連第三方的其他標書所構成)而釐定，其將由 貴公司、東航租賃和指定金融機構商定。

租金是交易項下租賃飛機的本金和利息的還款。

銀行貸款：在交易項下，指定金融機構將提供銀行貸款予出租人，其本金額將相等於各個別飛機融資租賃協議的本金額。

銀行貸款項下的本金額、利息及利率及貸款期將分別與交易項下的本金額、利息及利率及租期相同。

安排費：針對每架租賃飛機， 貴公司於各自的交付日開始前一次性支付安排費。

回購：於每架租賃飛機的租期屆滿後， 貴公司有權以名義購買價向出租人回購該飛機。

2017-2019年度飛機融資租賃框架協議

出租人：東航租賃就交易擬註冊成立的全資附屬公司

承租人：貴公司(含 貴公司下屬全資及控股附屬公司)

八 方 金 融 函 件

- 融資人** : 指定金融機構，為獨立第三方
- 交易項下的飛機** : 由 貴公司2017–2019年度飛機引進計劃中的部分飛機組成，該等計劃將每年作出披露，並可不時予以調整。
- 年期** : 自2017年1月1日起至2019年12月31日止
- 租金／利率** : 在交易項下的適用利率(連同安排費)將透過 貴公司邀標或其他競價程序(由最少兩份來自非關連第三方的其他標書所構成)而釐定，其將由 貴公司、東航租賃和指定金融機構商定。
- 租金是交易項下租賃飛機的本金和利息的還款。
- 銀行貸款** : 在交易項下，指定金融機構將提供銀行貸款予出租人，其本金額將相等於各個別飛機融資租賃協議的本金額。
- 銀行貸款項下的本金額、利息及利率及貸款期將分別與交易項下的本金額、利息及利率及租期相同。
- 安排費** : 針對每架租賃飛機， 貴公司於各自的交付日開始前一次性支付安排費。
- 回購** : 於每架租賃飛機的租期屆滿後， 貴公司有權以名義購買價向出租人回購該飛機。

飛機融資租賃框架協議項下的飛機租期將待訂立各份飛機融資租賃協議時議定。 貴公司估計，基於過往的類似交易，持續關連交易項下的飛機租期將約為十年。

八 方 金 融 函 件

誠如董事會函件「內部監控程序」一段所披露，為確保 貴公司符合飛機融資租賃框架協議的條款， 貴公司在其日常營運中採納一系列的內部監控政策。該等內部監控政策由 貴公司財務部及獨立非執行董事進行及監督如下：

- (1) 貴公司財務部監察 貴公司日常關連交易，並按季度向 貴公司審計委員會及獨立非執行董事匯報。
- (2) 獨立非執行董事須審閱並將繼續審閱實施協議，以確保協議乃按一般或較佳商業條款及根據飛機融資租賃框架協議訂立，其條款公平合理且符合 貴公司及股東的整體利益，並將於 貴公司年報中提供確認。

此外，根據上市規則第14A.56條， 貴公司將聘用外聘核數師就 貴集團的持續關連交易出具信函，根據香港會計師公會發佈的香港鑒證業務準則第3000號「歷史財務資料審核或審閱以外之鑒證工作」並參考實務說明第740號「香港上市規則規定的持續關連交易的核數師函件」匯報 貴集團的持續關連交易。

基於上文所述，董事認為，上述程序可確保飛機融資租賃框架協議項下擬進行的交易乃按一般或較佳商業條款進行，且將不會損害 貴公司及股東的利益。經審閱上述機制及 貴集團過往的內部監控程序記錄，吾等認同董事的意見，認為 貴集團在進行持續關連交易時已採取適當及足夠內部監控措施，因此可保障股東的利益。

根據 貴公司提供的資料，吾等在下表概述截至2019年12月31日止四個財政年度各年飛機融資租賃框架協議的相關年度上限（「建議上限」）：

	截至12月31日止財政年度			
	2016年	2017年	2018年	2019年
持續關連交易		年度上限		
		(百萬美元)		
租金(包括本金及利息)	2,600	2,400	2,400	2,600
安排費	<u>16</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>16</u>
總額(建議上限)	<u>2,616</u>	<u>2,415</u>	<u>2,415</u>	<u>2,616</u>

貴公司曾於2014年及2015年與東航租賃進行有關融資租賃的交易。然而，該等交易並非持續進行。預期2015年飛機融資租賃關連交易及2014年飛機融資租賃關連交易項下應付的總金額分別不多於約17.12億美元及不多於9.07億美元。

截至2019年12月31日止四個年度各年的建議上限(即持續關連交易項下的應付費用總額)為 貴集團根據持續關連交易估計應付東航租賃的租金、安排費及回購費的總和。其中，持續關連交易項下應付的租金總額相等於各份飛機融資租賃項下應付的本金及利息的總和。

就截至2019年12月31日止四個財政年度分別為2,616百萬美元、2,415百萬美元、2,415百萬美元及2,616百萬美元的持續關連交易建議年度上限而言，吾等已從 貴公司取得2016年至2019年期間估計購買飛機的清單，並注意到建議上限主要包括 貴集團於截至2019年12月31日止四個年度各年就每架飛機應付東航租賃的估計租金及安排費。吾等從董事知悉，該估計購買清單乃根據飛機製造商將於2016年至2019年期間向 貴集團交付飛機的確認訂單編製。吾等已複核 貴集團於2016年至2019年的估計新飛機交付時間表與 貴公司因向飛機製造商購買飛機而構成 貴公司須予公告交易所刊發的公告，並注意到在達致建議上限時所採納的飛機交付時間表及代價與該等披露一致。

為評估建議上限的公平性及合理性，吾等已審閱 貴集團估計應付租金的計算方法，並注意到其乃將(i)每架租賃飛機的估計本金額；(ii)估計適用年利率；及(iii)以年為單位的估計租期相乘得出。吾等獲告知，每架租賃飛機的估計本金額為每架租賃飛機價值(基於飛機製造商提供的價格目錄減各份購機協議中落實的任何價格優惠)的一半，因此每架租賃飛機的價值在 貴公司的估計中將不會有大幅變動。就適用利率而言，吾等知悉其將透過 貴公司邀標或其他競價程序釐定，並將由 貴公司、東航租賃及指定金融機構磋商及釐定，並與東航租賃或出租人應付指定金融機構的利率一致。就此而言，吾等已取得及審閱兩項由獨立金融機構於2015年向 貴集團提供的過往貸款報價，並注意到所報利率乃經參考中國的中國人民銀行頒布的基準利率釐定。吾等進一步比對 貴集團對2016年至2019年的適用利率的估計，並注意到其與中國人民銀行頒布的基準利率一致。因此，吾

等認為有關估計為合理。就飛機的估計租期而言，吾等知悉 貴集團已假設租期與 貴集團機隊機齡一致，吾等亦認為此為合理。

吾等注意到，除上述經評估的租金外，持續關連交易項下應付費用總額包括 貴集團應付東航租賃的估計安排費及回購費。吾等知悉 貴集團已假設安排費相等於租賃飛機估計本金額的若干百分比，這與過往關連交易中東航租賃實際上收取的安排費一致。 貴集團已假設應付東航租賃的回購費處於象徵式水平，在比較飛機基價時可忽略。吾等已審閱過往關連交易的相關協議及披露，並已進一步審閱中國銀行提供的獨立報價，其收取的安排費水平與東航租賃所收取者相若，因此吾等認為 貴集團對2016年至2019年應付東航租賃安排費及回購費的估計屬合理，並符合過往及行業慣例。

一般而言，吾等注意到截至2019年12月31日止四個年度各年的建議上限大約相等於已安排於截至2019年12月31日止四個年度各年根據持續關連交易引進飛機的總值的一半，這與 貴公司在董事會函件中的披露一致。

基於上文所述，吾等認為飛機融資租賃框架協議各自的條款及條件以及建議上限屬公平合理，而飛機融資租賃框架協議項下擬進行的持續關連交易乃按一般商業條款在 貴集團日常及一般業務過程中進行，並符合股東及 貴公司的整體利益。

4. 條件

由於各建議上限將超過1,000萬港元及上市規則第14.07條項下的相關適用比率超過5%，持續關連交易的建議上限須遵守上市規則項下申報、公告及尋求獨立股東批准的規定。因此， 貴公司將尋求獨立股東批准持續關連交易及建議上限。

經考慮 貴集團就持續關連交易所採取／將採取的措施，尤其是(i)透過設定建議上限的限制；(ii) 貴集團向最少兩間獨立金融機構進行邀標或其他競價程序的機制及 貴集團選擇與東航租賃訂立租賃協議的前提條件(誠如董事會函件「進行建議交易的理由及預期對本公司所產生的裨益」所披露)；(iii)遵守上市規則項

八方金融函件

下所有其他相關規定(包括年度審閱及／或 貴公司獨立非執行董事及核數師就實際簽立持續關連交易的確認)；及(iv) 貴公司監事會對 貴集團關連交易的年度審閱，吾等認為 貴公司已採取適當及足夠措施，以規管 貴集團進行的持續關連交易。因此，據此可保障股東的利益。

推薦建議

經考慮以上主要因素及理由後，吾等認為，飛機融資租賃框架協議項下擬進行的持續關連交易乃於 貴公司日常業務中按正常商業條款進行，屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等建議獨立股東並推薦獨立董事委員會建議獨立股東於即將召開的2015年股東週年大會上投票贊成批准飛機融資租賃框架協議及其項下擬進行的交易的普通決議案。

此 致

獨立董事委員會及

列位獨立股東 台照

代表

八方金融有限公司

董事總經理

董事

馮智明

陳和莊

謹啟

2016年5月20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22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15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。

責任聲明

本通函所載資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司的資料。董事願就本通函所載資料共同及個別承擔全部責任。董事在作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及確信，本通函所載資料在各重要方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成分，且無遺漏任何其他事項，致使本通函或其所載的任何陳述產生誤導。

權益披露

本公司董事、監事、最高行政人員及高級管理人員

於最後實際可行日期，董事、監事、最高行政人員及高級管理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－	
		個人權益	所持A股身份
劉紹勇	董事長	0	－
馬須倫	副董事長、總經理	0	－
徐昭	董事	0	－
顧佳丹	董事	0	－
李養民	董事、副總經理	3,960股	實益擁有人
		A股	
		(附註1)	
唐兵	董事、副總經理	0	－
田留文	董事、副總經理	0	－
季衛東	獨立非執行董事	0	－
李若山	獨立非執行董事	0	－
馬蔚華	獨立非執行董事	0	－
邵瑞慶	獨立非執行董事		
于法鳴	監事會主席	0	－
席晟	監事	0	－
巴勝基	監事	0	－
馮金雄	監事	0	－
徐海華	監事	0	－
吳永良	副總經理、財務總監	3,696股	實益擁有人
		A股	
		(附註2)	
馮亮	副總經理	0	－

姓名	職務	所持 股份數目－ 個人權益	所持A股身份
孫有文	副總經理	62,731股 A股 (附註3)	實益擁有人
汪健	董事會秘書、聯席公司 秘書、授權代表	0	—
魏偉峰	聯席公司秘書	0	—

附註1：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000030%。

附註2：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000028%。

附註3：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000477%。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，董事、本公司監事、本公司最高行政人員或高級管理人員概無於本公司及／或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及／或債券(視屬何情況而定)中擁有任何須(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部的規定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的該等條文，被當作或被視作擁有的任何權益及淡倉)；或(ii)根據證券及期貨條例第352條須記入本公司根據該條文存置登記冊的權益或淡倉；或(iii)根據上市規則附錄十所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》須知會本公司及聯交所的權益或淡倉(就此而言有關規定被視為同樣適用於本公司監事，適用程度一如董事)。

於最後實際可行日期，劉紹勇先生(董事兼董事長)、徐昭先生(董事)及顧佳丹先生(董事)、于法鳴先生(本公司監事及監事會主席)、席晟先生(本公司監事)及巴勝基先生(本公司監事)為東航集團的僱員，東航集團為一家擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及聯交所披露的本公司股份權益的公司。

專 家 聲 明

本通函包括以下專家所發表的聲明：

名 稱	資 格
八方金融有限公司	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

八方金融已就本通函現時刊發的形式及涵義轉載其函件作出書面同意，且尚未撤回其同意。

於最後實際可行日期，八方金融概無於本集團任何成員公司自2015年12月31日(即本集團最近期公佈經審核賬目的編製日期)以來所收購、出售、租賃、或擬收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

於最後實際可行日期，八方金融並無實益擁有本集團任何成員公司任何股本權益，或任何認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(不論是否可合法強制執行)。

聯 席 公 司 秘 書

汪健先生畢業於上海交通大學，並擁有由華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級工商管理學位。汪健先生已取得上海證券交易所發出的上市公司董事會秘書資格證書。汪健先生目前為本公司聯席公司秘書，並由本公司另一位聯席公司秘書魏偉峰先生協助。

魏偉峰先生為香港特許秘書公會資深會員兼副會長，並為英國特許秘書及行政人員公會資深會員，以及香港會計師公會會員及英國特許會計師公會資深會員。魏偉峰先生擁有上海財經大學金融學博士學位、香港理工大學企業融資碩士學位、美國安德魯大學工商管理碩士學位及英國華瑞漢普敦大學榮譽法律學士學位。

服務合約

於最後實際可行日期，董事或本公司監事概無與本集團任何成員公司簽訂或擬簽訂任何於一年內未屆滿或不可由本集團於一年內免付任何賠償(法定賠償除外)而予以終止的服務合約。

競爭權益

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

訴訟

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團任何成員公司並無任何尚未了結或面臨威脅的重大訴訟或索償。

於本集團資產或本集團重大合約或安排中的權益

於最後實際可行日期，董事或本公司監事概無於本集團任何成員公司自2015年12月31日(即本集團最近期公佈經審核賬目的編製日期)以來所收購、出售、租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

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

重大合約

1. 本公司的全資附屬公司上海航空國際旅遊(集團)有限公司(「**上航國旅**」)與東航旅業投資(集團)有限公司(「**東航旅業**」)訂立日期為2014年8月15日的一份收購協議，據此上航國旅同意購買而東航旅業同意出售其所持有的上海東美航空旅遊有限公司72.84%的股本權益，代價為人民幣32,147,700元。詳情請參閱本公司日期為2014年8月15日的公告。

2. 本公司與東航租賃就2014年飛機融資租賃關連交易訂立日期為2014年11月14日的融資租賃框架協議，據此，東航租賃同意就14架飛機向本公司提供融資租賃，租期自該14架飛機每架交付日起算，為期十年。有關該14架飛機的2014年飛機融資租賃關連交易的本金額為購置該14架飛機的總代價的90%。適用利率將為六個月美元LIBOR加100至300個基點。該14架飛機的手續費將不多於人民幣4,000萬元。詳情請參見本公司日期為2014年11月14日的公告。
3. 本公司、東航集團與東航金控有限責任公司(「東航金控」，東航集團財務有限責任公司(「東航財務公司」)的股東)訂立日期為2014年12月22日的增資協議，據此，本公司、東航集團及東航金控同意按彼等各自於東航財務公司的持股比例對東航財務公司增資合共人民幣15億元。在該人民幣15億元中，本公司同意按比例以現金出資人民幣3.75億元。詳情請參見本公司日期為2014年12月22日的公告。
4. 本公司與東航租賃訂立日期為2015年5月5日的租賃框架協議，內容有關2015年飛機融資租賃關連交易，據此，東航租賃同意就23架飛機向本公司提供融資租賃，租期自23架飛機每架交付日起算，為期120個月。有關該23架飛機的2015年飛機融資租賃關連交易本金總額為購置該23架飛機的總代價的90%。適用利率將為六個月美元LIBOR加100至300個基點。將付予東航租賃的23架飛機的融資租賃安排費總額不超過人民幣7,500萬元。詳情請參見本公司日期為2015年5月5日的公告。
5. 2016年度飛機融資租賃框架協議。
6. 2017-2019年度飛機融資租賃框架協議。

除上文所披露外，概無重大合約(非於日常業務過程中訂立的合約)於緊接刊發本通函前兩年內由本集團任何成員公司訂立。

備查文件

下列文件的文本由本通函日期起14天(不包括星期六及星期日)止期間的一般辦公時間內在香港金鐘道95號統一中心31樓B室可供查閱：

- (1) 本公司的公司章程；
- (2) 本公司2013年、2014年及2015年年報；
- (3) 本附錄「重大合約」一段中載列的各份合約的文本；
- (4) 自本公司最近期公佈經審核賬目日期起，根據上市規則第14章及／或第14A章所載規定刊發的各通函的文本；
- (5) 八方金融向獨立董事委員會及獨立股東出具的日期為2016年5月20日的意見函件，全文載於本通函第20至32頁；
- (6) 本附錄內所述八方金融的書面同意書；
- (7) 2016年度飛機融資租賃框架協議；及
- (8) 2017-2019年度飛機融資租賃框架協議。

本集團的三年財務資料

本公司須於本通函中載列本集團最近三個財政年度有關溢利及虧損、財務記錄及狀況的資料(以比較列表的形式載列)以及最近期公佈的經審核資產負債表連同上一個財政年度的年度賬目附註。

本集團截至2015年、2014年及2013年12月31日止三個年度各年的經審核綜合財務報表連同隨附的財務報表附註可分別於本公司截至2015年12月31日止年度的年報內第77至164頁、本公司截至2014年12月31日止年度的年報內第72至166頁及本公司截至2013年12月31日止年度的年報內第75至169頁找到。請參閱上述報告的超連結如下：

<http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0422/LTN201604221312.pdf>

<http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2015/0416/LTN201504161393.pdf>

<http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2014/0424/LTN201404241398.pdf>

本集團的債務

債務

截至2016年3月31日(即就本債務聲明而言的最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團的負債如下：

借款及融資租賃負債

本集團截至2016年3月31日的未償還債務總額約為人民幣112,281百萬元。下表載述截至2016年3月31日本集團的未償還債務總額：

	附註	總計 人民幣 (百萬元)
銀行借款	(1)	31,910
擔保債券		10,291
短期債券		<u>20,000</u>
融資租賃負債	(2)	<u>50,080</u>
總計		<u><u>112,281</u></u>

附註：

- (1) 總額約人民幣7,853百萬元之本集團銀行借款以若干本集團資產作抵押。截至2016年3月31日，抵押資產包括賬面淨值總計約人民幣16,406百萬元的飛機及樓宇。
- (2) 總額約人民幣50,080百萬元之本集團融資租賃負債以若干本集團飛機作抵押。截至2016年3月31日，抵押飛機賬面淨值總計約人民幣70,850百萬元。

或然負債

於2016年3月31日營業時間結束時，本集團無重大或然負債。

除上文所披露及集團內公司之間負債外，截至2016年3月31日，本集團並無任何已發行及未行使，或授權或以其他方式創立但未發行的債務證券、有期貸款、任何其他借款或屬本集團借款性質的債務，包括銀行透支及承兌負債(正常貿易票據除外)或承兌信貸或租購承擔、抵押及質押、或然負債或擔保。

營運資金充足狀況

在考慮到建議交易預計會完成及本集團可動用的財務資源，包括內部產生資金及可動用的銀行融資後，董事認為在無任何不可預見情況下，本集團有充足的營運資金應付其現時所需，即本通函日期起最少未來12個月所需。

業務及財務前景

作為一家承擔公眾服務職能的航空運輸企業，本集團的經營與國際及本地區政治、經濟局勢的發展密切相關，因此地緣政治的風險、突發事件的爆發等不利因素可能會對本集團乃至全行業經營形成重大影響。

本公司未來的努力目標是打造具有國際競爭力的世界一流航空公司，實現客運從傳統承運人向現代服務集成商轉型、貨運從傳統貨物承運人向現代物流集成商轉變。

2016年，世界經濟預期面臨深度調整，預計全年復甦乏力。國際貨幣基金組織於2016年1月下調全年世界經濟和貿易總量增長預期，並預測2016年國際油價將同比有較大幅度下跌。中國經濟雖面臨下行壓力加大，但預計仍將保持中高速增长，同時經濟結構不斷轉型升級，消費拉動經濟增長的基礎作用將進一步增強，大眾

旅遊時代正在興起。在上述因素影響下，預計航空客運市場需求將保持增長，航空貨運市場需求則相對低迷。面對複雜多變的經營環境，本集團將把握油價持續低位運行、旅遊消費需求升級和上海迪士尼開園等有利契機，重點做好以下工作，力爭取得較好的經營業績：

- 1、 強化安全責任落實，優化安全運行管控，加強空防安全建設，提升飛行技術能力，持續保障運行安全；
- 2、 把握有利市場機遇，依托全網全通優化聯程中轉，推動銷售轉型和提直降代，擴大市場份額，提升客貨運經營水準；
- 3、 加強服務管控體系建設，彌補服務短板，改善線上服務集成體驗，打造空中服務品牌，優化全流程客戶體驗；
- 4、 加快空中互聯和電商公司平台建設，推進中聯航轉型低成本航空，探索地服系統市場化試點，引領公司改革轉型；
- 5、 積極拓展融資管道，持續優化債務結構，密切關注資本市場走勢，擇機實施有利於公司發展的資本專案；
- 6、 發揮IT引領作用，優化核心業務流程，完善風險管控機制，全面提升公司管理能力。

重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉自2015年12月31日（即本集團最近期公佈經審核綜合財務報表的編製日期）以來，本集團的財務或業務狀況有任何重大不利變動。