

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公告的內容概不負責，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公告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)

公告

**建議修訂持續關連交易的
現有年度上限**

建議修訂持續關連交易的現有年度上限

茲提述本公司日期為二零一九年十月三十日的公告及本公司日期為二零一九年十一月四日的通函，內容有關(其中包括)本公司與國貨航於二零一九年十月三十日就國貨航交易訂立的新國貨航框架協議。

於二零二一年十二月十日，董事會決議修訂國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止兩個年度根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用的年度上限。除修訂上述截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度的現有年度上限外，所有其他條款及條件以及新國貨航框架協議項下其他國貨航交易所適用的年度上限維持不變。

香港上市規則之涵義

由於國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團之客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用之經修訂年度上限之最高適用百分比率按全年基準計算高於5%，故此該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。

一般事項

由全體獨立非執行董事組成之獨立董事委員會已告成立，以就經修訂年度上限向獨立股東提供建議。寶橋已獲委任為獨立財務顧問，以就經修訂年度上限向獨立董事委員會以及獨立股東提供建議。

載有(其中包括)經修訂年度上限詳情之通函將於二零二一年十二月十四日或之前寄發予股東。

I. 背景

茲提述本公司日期為二零一九年十月三十日的公告及本公司日期為二零一九年十一月四日的通函，內容有關(其中包括)本公司與國貨航於二零一九年十月三十日就國貨航交易訂立的新國貨航框架協議。

於二零一九年十月三十日，本公司(其中包括)與國貨航就國貨航交易訂立新國貨航框架協議。新國貨航框架協議及截至二零二二年十二月三十一日止三個年度的相關年度上限於本公司於二零一九年十二月十九日舉行的臨時股東大會上獲獨立股東批准。

新國貨航框架協議項下擬進行的國貨航交易包括客機腹艙貨運業務承包經營以及地面服務及其他服務。就客機腹艙貨運業務的承包經營而言，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。

客機腹艙貨運業務承包經營之定價政策

誠如本公司日期為二零一九年十一月四日的通函所披露，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釐定，按正常商業條款進行，並根據定價政策按每宗交易的基準釐定。就客機腹艙貨運業務的承包經營而言，定價政策如下：

在承包期限內，國貨航每年定期向本公司支付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釐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須根據本公司當前財政年度的運力投入及其下年度的客機引入及退出計劃釐定，OLF及每公里收入水平則須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客機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，則所產生的額外收益或風險須分別按51%及49%之比例於國貨航及本公司之間分配及相應支付。

II. 經修訂年度上限及釐定基準

經考慮截至二零二一年九月三十日止九個月的實際交易金額、截至二零二一年十二月三十一日止年度的估計交易金額以及本集團於二零二一年餘下月份及二零二二年的預期業務需求後，董事會預計，國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用的現有年度上限可能不足以滿足本集團的需求。因此，董事會決議修訂國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止兩個年度根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用的年度上限。除修訂上述截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度的現有年度上限外，所有其他條款及條件以及新國貨航框架協議項下其他國貨航交易所適用的年度上限維持不變。有關詳情請參閱本公司日期為二零一九年十月三十日的公告及本公司日期為二零一九年十一月四日的通函。

過往交易金額及現有年度上限

	截至二零二零年 十二月三十一日 止年度	截至二零二一年 十二月三十一日 止年度 (人民幣百萬元)	截至二零二二年 十二月三十一日 止年度
過往交易金額	7,685	6,689 (截至二零二一年 九月三十日止 九個月的過往交 易金額)	-
獨立股東在本公司於二 零一九年十二月十九 日舉行的臨時股東大 會上就新國貨航框架 協議項下客機腹艙貨 運業務承包經營收入 批准的年度上限	8,000	9,600	11,600

經修訂年度上限

	截至二零二一年 十二月三十一日 止年度 (人民幣百萬元)	截至二零二二年 十二月三十一日 止年度
現有年度上限	9,600	11,600
經修訂年度上限 ^{附註}	11,000	14,000

附註：如上文所披露，新國貨航框架協議項下擬進行的國貨航交易包括客機腹艙貨運業務承包經營以及地面服務及其他服務。國貨航集團就地面服務及其他服務應付本集團金額的年度上限維持不變。上述對截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度的現有年度上限的建議修訂將導致國貨航集團截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度根據新國貨航框架協議應付本集團總金額的年度上限分別由人民幣106億元及人民幣127億元修訂為人民幣120億元及人民幣151億元。

建議經修訂年度上限的基準

經修訂年度上限乃根據本公司與國貨航經參考(其中包括)下列因素後公平磋商釐定：

- (a) 過往交易金額：截至二零二零年十二月三十一日止年度及於二零二一年一月一日至二零二一年九月三十日，國貨航集團就客機腹艙貨運業務承包經營收入向本集團支付的實際金額分別約為人民幣76.85億元及人民幣66.89億元，分別佔截至二零二零年十二月三十一日止年度及截至二零二一年十二月三十一日止年度的現有年度上限約96.1%及69.7%；
- (b) 於二零二零年初，疫情來襲，全球疫情持續造成的極大影響導致整體航空運輸能力大幅下降，本公司國際客運航班投入減少，航空業的客機腹艙的運力受到限制。本公司將客機腹艙貨運業務承包給國貨航經營，而國貨航已調整客機貨運業務的經營策略，使客機腹艙貨運業務範圍擴大至涵蓋「客機貨運」業務，從而進一步加大非常規客機貨運業務(主要為「客機貨運」)的投入規模。於二零二一年至二零二二年，考慮到疫情將持續，使得週邊國家產能受限，中國仍將處於擁有較強的出口競爭優勢及替代效應。二零二一年整個海運業出現供應鏈擁堵而導致海運業運力不足，預期將令航空貨運需求增加，而航空貨運的運價將繼續較疫情前水平大幅上漲。此外，醫療物資及疫苗的運輸將進一步增加對航空貨運市場的需求。因此，國貨航將積極抓緊航空貨運市場的機遇，致力提升客機腹艙貨運業務經營效益，預計新國貨航框架協議項下擬進行客機腹艙貨運業務承包經營的交易金額將有所增加；
- (c) 根據國貨航集團就截至二零二零年十二月三十一日止年度及截至二零二一年九月三十日止九個月的客機腹艙貨運業務承包經營收入向本集團支付的實際金額，本公司估計，對額外收益作出分配後，於二零二一年的客機腹艙貨運業務承包經營收入的交易金額將約為人民幣97.23億元。因此，經比較二零二一年的估計交易金額與國貨航集團就二零二零年客機腹艙貨運業務承包經營收入向本

集團支付的實際金額，已達致27%的增長率。經計及10%的預留空間，預期國貨航集團就二零二一年客機腹艙貨運業務承包經營收入向本集團支付的金額將不會超過人民幣110億元；

- (d) 根據二零二零年中國民用航空局發展統計公報及國際航空運輸協會於二零二一年八月及十月刊發的新聞公報及統計數據，二零二零年航空貨運業務達約1,282億美元，創下最高紀錄，而二零二一年的貨物需求預期將超過疫情前(二零一九年)的水平達8%，收入預期將增加至創紀錄的1,750億美元。此外，全球需求(以貨運噸公里計量)預期將於二零二一年增長18%。因此，本公司假設新國貨航框架協議項下的客機腹艙貨運業務承包經營所產生的交易金額將於二零二一年至二零二二年維持27%的增長率。預期國貨航集團就二零二二年客機腹艙貨運業務承包經營收入向本集團支付的金額將不會超過人民幣140億元。

誠如本公告「客機腹艙貨運業務承包經營之定價政策」一節所披露，本公司與國貨航將於財政年度結束後按照國貨航就客機腹艙貨運業務承包經營所得的基準收入與實際收入之間的差額分配額外收益。承包經營收入的最終結算價格包括基準收入及額外收益，而本公司按此基準設定及監察相關年度上限。本公司的慣例為於當月結束後15日內將該月的客機腹艙貨運業務承包經營收入入賬。本公司確認，自二零二一年一月一日起至本公告日期，客機腹艙貨運業務承包經營收入的實際收入並未超過二零二一年的現有年度上限(即人民幣96億元)。然而，由於實際貨運量及實際貨物運價可能高於本公司的估計，故國貨航就客機腹艙貨運業務承包經營所得的實際收入可能高於本公司的估計，導致本公司就客機腹艙貨運業務承包經營產生額外收益。本公司建議修訂二零二一年的現有年度上限乃基於審慎原則作出，以積極管理並確保本公司遵守上市規則。考慮到新冠疫情帶來的重大不確定性對貨運市場需求及運價的影響，本公司因此在釐定二零二一年的建議經修訂年度上限時已計及10%的預留空間。

修訂現有年度上限的理由及裨益

由國貨航承包客機貨運業務可滿足本公司對客機貨運專業化營運的需求，以公允、合理的定價方式激勵國貨航促進本公司客機貨運業務的穩定發展及增長。通過此

舉，本公司將集中資源專注於客機貨運業務的經營及發展，並提升本公司核心業務航空客運的經營能力及競爭力。

本公司預計國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入可能超過二零二一年及二零二二年的現有年度上限，為滿足本公司的日常營運需要及未來業務發展，本公司已建議修訂現有年度上限。

鑒於上文所述，本公司建議將國貨航集團截至二零二二年十二月三十一日止兩個年度根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用的年度上限由人民幣96億元及人民幣116億元分別修訂至人民幣110億元及人民幣140億元。

III. 訂約方及訂約方之間的關連關係

本公司主要從事提供航空客運、航空貨運及相關服務。

國貨航為本公司控股股東中航集團公司的非全資附屬公司，因此根據香港上市規則，為本公司的關連人士。國貨航為一家根據中國法律成立的有限公司，主要從事航空貨物及郵件運輸業務。

中航集團公司直接持有本公司40.98%的股份，並通過其全資附屬公司中航有限持有本公司10.72%的股份，並為本公司的控股股東。於本公告日期，國務院國有資產監督管理委員會為中航集團公司的控股股東及實際控制人。中航集團公司主要經營中航集團公司及其投資企業中由國家投資形成的全部國有資產和國有股權，飛機租賃及航空器材及設備的維修業務。

IV. 內部控制

本公司繼續監管過往交易金額及持續關連交易的估計需求。本公司已採取以下內部控制措施，從而確保國貨航交易將按一般商業條款進行及符合新國貨航框架協議及本集團之定價政策：

- 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、承包條款及實際交易金額)，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措施。
- 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，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及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相關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控制程序可作為規管持續關連交易的有效措施。本公司亦一貫提供有關持續關連交易的準確資料，以協助獨立非執行董事及獨立核數師進行年度審核。因此，董事認為上述內部控制程序可確保持續關連交易將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。

V. 香港上市規則之涵義

由於國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團之客機腹艙貨運業務承包經營收入所適用之經修訂年度上限之最高適用百分比率按全年基準計算高於5%，故此該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。

由全體獨立非執行董事組成之獨立董事委員會已告成立，以就經修訂年度上限向獨立股東提供建議。寶橋已獲委任為獨立財務顧問，以就經修訂年度上限向獨立董事委員會以及獨立股東提供建議。

VI. 上海上市規則之涵義

根據上海上市規則，經修訂年度上限須經獨立股東於本公司臨時股東大會上批准或追認。

VII. 董事之意見

宋志勇先生、馬崇賢先生、馮剛先生、薛亞松先生及賀以禮先生被視為於建議修訂現有年度上限中擁有重大權益，因此已就相關董事會決議案放棄投票。除上述董事外，概無董事於上述建議修訂現有年度上限中擁有重大權益或須就相關董事會決議案放棄投票。

董事認為，建議修訂現有年度上限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，而經修訂年度上限屬公平合理且符合本公司及股東的整體利益。

VIII. 臨時股東大會

本公司將召開臨時股東大會，於會上將(其中包括)提呈一項普通決議案以考慮並酌情批准經修訂年度上限。根據香港上市規則第14A.36條，任何於建議修訂現有年度上限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。

載有(其中包括)建議修訂現有年度上限詳情之通函將於二零二一年十二月十四日或之前寄發予股東。

釋義

於本公告中，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「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)根據新國貨航框架協議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，根據中國法律成立的有限責任公司，為中航集團公司的非全資附屬公司
「聯繫人」	指	具有香港上市規則賦予的涵義
「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
「董事會」	指	本公司董事會
「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
「中航有限」	指	中國航空(集團)有限公司，為中航集團公司的全資附屬公司
「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國有企業，為本公司之控股股東
「本公司」	指	中國國際航空股份有限公司，一間於中國註冊成立的公司，以香港聯交所為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
「關連人士」	指	具有香港上市規則賦予的涵義
「董事」	指	本公司董事

「臨時股東大會」	指	本公司將於二零二一年十二月三十日(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會議室舉行之臨時股東大會
「現有年度上限」	指	本公司日期為二零一九年十月三十日的公告所載截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度適用於國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入的年度上限
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「H股股東」	指	H股持有人
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元之海外上市外資股，於香港聯交所(第一上市地點)上市，並列於英國上市管理局(第二上市地點)正式上市名單內
「香港」	指	中國香港特別行政區
「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	由獨立非執行董事段洪義先生、許漢忠先生及李大進先生組成之董事委員會
「獨立財務顧問」或「寶橋」	指	寶橋融資有限公司，為根據《證券及期貨條例》可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，並獲本公司委任為獨立財務顧問以就經修訂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	除國泰航空、中航集團公司及其聯繫人以外的股東

「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
「經修訂年度上限」	指	截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止兩個年度適用於國貨航集團根據新國貨航框架協議應付本集團的客機腹艙貨運業務承包經營收入的建議經修訂年度上限
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「《證券及期貨條例》」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》(經不時修訂及修改)
「上海上市規則」	指	上海證券交易所股票上市規則
「股東」	指	本公司股東
「主要股東」	指	具有香港上市規則賦予的涵義

承董事會命
中國國際航空股份有限公司
 聯席公司秘書
黃斌 禰浩賢

中國北京，二零二一年十二月十日

於本公告日期，本公司的董事為宋志勇先生、馬崇賢先生、馮剛先生、賀以禮先生、薛亞松先生、段洪義先生*、許漢忠先生*及李大進先生*。

* 本公司獨立非執行董事