

## 關連交易

### 持續關連交易

於往績記錄期間，本集團與各實體訂立多項交易，而有關實體將於[編纂]後被視為本公司的關連人士。根據上市規則，該等交易於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易。

目前，就上市規則而言，預計於[編纂]後與本集團進行交易的本公司關連人士包括：

- (1) 雲南機場集團有限責任公司（「雲南機場公司」）及其聯繫人；
- (2) 河南省鄭州新鄭國際機場管理有限公司（「鄭州機場公司」）及其聯繫人；及
- (3) 深圳機場雅仕維及其聯繫人。

下文載列本公司預期於[編纂]後持續進行的若干關連交易詳情，該等交易須遵守上市規則關連交易監管制度項下申報、年度審閱及公告批准的規定。

### 不獲豁免持續關連交易

#### 與雲南機場公司的框架協議

雲南機場公司（一間中國國有企業）及其聯繫人主要從事雲南省民用機場的管理及營運。

目前，雲南機場公司直接及間接持有雲南空港雅仕維的49%股權，而雲南空港雅仕維由本公司持有51%及為本集團的成員公司。雲南空港雅仕維根據雲南實施協議（定義見下文）的條款及條件獲授權不時使用及經營雲南機場公司及其聯繫人（不包括雲南空港雅仕維）（統稱「雲南機場集團」）經營的機場的廣告及媒體資源，而本公司預計該等交易於[編纂]後將繼續進行。

為規管本集團與雲南機場集團於[編纂]後的安排，雅仕維傳媒控股已與雲南機場公司訂立日期為2014年10月21日的框架協議（「雲南機場框架協議」），其將自[編纂]起生效，並將於2022年12月31日屆滿，經雙方同意可續約。

## 關連交易

雲南機場框架協議的條款按公平原則磋商，於本集團一般日常業務過程中訂立。

為落實雲南機場框架協議項下擬進行的交易，訂約方已訂立或將訂立獨立協議或訂單（「雲南實施協議」）以訂明及記錄具體條款（例如廣告及媒體資源的種類、各機場資源的特許經營費及／或相關廣告的價格以及付款及付貨條款）及按照雲南機場框架協議釐定的該等交易的執行規定。

與載列於雲南機場框架協議的一般公平及合理的定價政策一致，雲南實施協議項下的特許經營費一般參照下列各項之較高者釐定：(i)於雲南實施協議期內每年上調的固定費用；及(ii)基於包括雲南空港雅仕維所產生收入的百分比及相關機場客流量等因素的以收入攤分計算的費用，但不少於按雲南實施協議年期上調的固定最低保證費。

為確保本集團支付予雲南機場集團的應付特許經營費不會損害本公司及其少數股東的利益，本公司於商議雲南實施協議的條款時採取以下措施：

- (i) 我們估算特許經營費時全面考慮幾個因素，包括：於有關地點的宏觀經濟因素（包括國內生產總值、人均收入、人口、社會消費品零售總額、戶外廣告空間的總數等）、於有關空間的客流量、本集團的媒體策劃及定價策略、有關廣告空間的預期佔用率，以及適用於獨立客戶及關連人士的交易有關項目的預期成本、開支及稅項；及
- (ii) 有關本集團的特許經營費及其他相關資料的定期報告將提供予獨立非執行董事，由他們每半年一次對雲南實施協議的條款（包括本集團的應付特許經營費是否基於上述因素計算）以及本集團獲取雲南實施協議的基準是否公平進行檢討。

雲南機場框架協議的期限長於上市規則的關連交易監管機制通常規定的三年期限。與雲南機場集團的現有雲南實施協議（有關雲南空港雅仕維使用及經營雲南機場集團經營的機場的廣告及媒體資源的權利）的期限長於三年，而最長者將於2022年12

## 關連交易

月31日屆滿。本公司認為及獨家保薦人同意，雲南機場框架協議的期限符合一般商業條款，並可保障本集團的長期資源權利，避免本集團業務的不必要中斷，並幫助本集團確保業務的長期發展和連續性。

誠如本[編纂]「業務－我們的營運－概要」一節所披露，根據本集團管理層的經驗及於往績記錄期間的表現，媒體資源的增長及發展可劃分為三個階段：「起步期」、「穩定增長期」及「規模增長期」。

一般而言，「起步期」為一至兩年，由我們從機場或地鐵綫路購入媒體資源特許經營權開始，直至特定的機場或地鐵綫路的營運賺取利潤。「起步期」過後，集團的營運達至「穩定增長期」，即我們在相關機場及地鐵綫路已穩定建立客戶基礎及營運，而該階段一般表現為收入穩定增長。一般在開放新的機場航站樓或重大擴展地鐵綫路或車站重大擴建的情況下，相關機場或地鐵綫路媒體資源會增加，我們的營運將進入「規模增長期」。在規模增長期，收入及利潤一般較穩定增長期有更大幅度的增加。

因此，本集團需要一個更長的媒體資源特許經營期限，以(i)完成「起步期」；(ii)享受「穩定增長期」；及(iii)等待「規模增長期」。

基於上述，獨家保薦人認為(i)雲南機場框架協議下給予媒體資源的特許經營權屬需要較長時間的性質；及(ii)類似雲南機場框架協議的同類型協議的期限超過三年屬正常商業慣例，以確保取得長期特許經營權。

### 歷史數字及擬訂年度上限

雲南空港雅仕維獲授權使用及營運由雲南機場集團營運的機場廣告及媒體資源超過六年。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止三個年度，及基於本公司的會計記錄，本集團向雲南機場集團支付的總特許經營費分別約為人民幣18.9百萬元、人民幣51.4百萬元及人民幣85.2百萬元，相當於本集團截至2011年、2012年及2013年12月31日止三

## 關連交易

個年度的收入成本分別約3.7%、8.7%及12.6%。於截至2014年6月30日止六個月及根據本公司的會計記錄，本集團向雲南機場集團支付的特許經營費合計為約人民幣43.0百萬元，佔本集團於截至2014年6月30日止六個月的收入成本約13.9%。本集團於過往三年支付雲南機場集團的特許經營費增長主要由於本集團於雲南省的業務發展及新昆明長水國際機場自2012年6月起投入營運。

董事預計本集團應付雲南機場集團的特許經營費可能於來年逐步增長，主要由於本集團於雲南省的業務發展。

假設於本集團一般日常業務過程中，本集團應付雲南機場集團的特許經營費可能按年增加約12.5%。因此，本公司估計本集團應付雲南機場集團截至2014年、2015年及2016年12月31日止三個財政年度的預測特許經營費將分別不會超過人民幣95.9百萬元、人民幣107.8百萬元及人民幣121.3百萬元，因此，有關數額將構成該等交易的擬訂年度上限。

### 釐定擬訂年度上限的因素

計算上述擬定年度上限時，本公司曾考慮的因素包括：

- 根據雲南實施協議，雲南空港雅仕維應支付雲南機場集團的特許經營費，包括以下較高者：(i)於雲南實施協議期內每年上調的固定費用；及(ii)基於包括雲南空港雅仕維所產生收入的百分比及相關機場客流量等因素的以收入攤分計算的費用，加上按雲南實施協議年期上調的固定最低保證費；
- 於往績記錄期間，本集團向雲南機場集團支付的本集團實際特許經營費；
- 本集團現時及預期未來的產能及需要；
- 雲南機場集團的業務發展；
- 本集團於未來三年內將自雲南機場集團獲取的營運媒體資源預期增幅；及
- 中國政府近期的宏觀經濟政策及廣告業的未來發展。

## 關連交易

### 上市規則的涵義

如上文所述，雲南機場公司直接及間接持有雲南空港雅仕維的49%股權，而雲南空港雅仕維由本公司持有51%及為本公司的附屬公司。就上市規則而言，雲南機場公司為雲南空港雅仕維的主要股東，因此雲南機場公司及其聯繫人各自均為本公司的關連人士。

因此，雲南機場框架協議項下的交易於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易，假設未能根據上市規則第14A章獲得豁免，該等交易須遵守上市規則關連交易監管制度項下申報、年度審閱及公告的規定。

### 與鄭州機場公司訂立的協議

鄭州機場公司（一間中國國有企業）及其聯繫人主要從事鄭州新鄭國際機場的管理及營運。

目前，鄭州機場公司直接持有河南空港雅仕維的49%股權，而河南空港雅仕維由本公司持有51%及為本集團的成員公司。

於2007年10月18日，河南空港雅仕維與鄭州機場公司訂立協議（「鄭州機場協議」），據此，河南空港雅仕維獲授權於2007年7月13日至2016年12月31日期內經營鄭州機場公司所管理的鄭州新鄭國際機場的廣告及媒體資源。訂立鄭州機場協議後，河南空港雅仕維與鄭州機場公司就鄭州機場協議訂立並將繼續訂立補充協議（「鄭州機場補充協議」）以確認在鄭州機場協議期限內雙方每年以收入攤分計算的特許經營費費用。本公司認為，鄭州機場協議的年期符合一般商業條款，可確保本集團長期使用有關資源的權利，從而避免本集團業務面臨不必要的中斷，並使本集團得以確保長遠發展及本集團持續營運。經計及鄭州機場協議的主要內容，即鄭州新鄭國際機場的廣告及媒體資源的使用及經營權，獨家保薦人認為，本公司訂立為期三年以上的鄭州機場協議符合一般商業慣例。

根據鄭州機場協議及鄭州機場補充協議，特許經營費通常參照下列各項之較高者釐定：(i)於鄭州機場協議期內每年上調的固定費用；及(ii)基於河南空港雅仕維每年所產生收入的以收入攤分計算的費用。根據香港財務報告準則，鄭州機場協議項下每年



## 關連交易

的固定費用為約人民幣17.9百萬元，即鄭州機場協議期限內的每年平均固定費用。財政年度的以收入攤分計算的費用由鄭州機場公司及本集團參考該財政年度河南空港雅仕維的預期收入於該財政年度共同釐定。

為確保河南空港雅仕維支付予鄭州機場公司的應付特許經營費不會損害本公司及其少數股東的利益，有關河南空港雅仕維應付鄭州機場公司的特許經營費及其他相關資料的定期報告將提交予獨立非執行董事，由他們每半年一次對鄭州機場協議及鄭州機場補充協議的實施（包括本集團的應付特許經營費是否基於上述因素計算）以及本集團訂立鄭州機場補充協議的基準是否公平作出檢討。

鄭州機場協議及鄭州機場補充協議的條款按公平原則磋商，於本集團一般日常業務過程中訂立。

誠如本[編纂]「業務－我們的營運－概要」一節所披露，根據本集團管理層的經驗及於往績記錄期間的表現，媒體資源的增長及發展可劃分為三個階段：「起步期」、「穩定增長期」及「規模增長期」。

一般而言，「起步期」為一至兩年，由本集團從機場或地鐵綫路購入媒體資源特許經營權開始，直至特定的機場或地鐵綫路的營運賺取利潤。「起步期」過後，集團的營運達至「穩定增長期」，即我們在相關機場或地鐵綫路已穩定建立客戶基礎及營運，而該階段一般表現為收入穩定增長。一般在開放新的機場航站樓或重大擴展地鐵綫路或車站重大擴建的情況下，相關機場或地鐵綫路媒體資源會增加，我們的營運將進入「規模增長期」。在規模增長期，收入及利潤一般較穩定增長期有更大幅度的增加。

據此，本集團需要一個更長的媒體資源特許經營期限，以(i)完成起步期；(ii)享受穩定增長期；及(iii)等待規模增長期。

基於上述，獨家保薦人認為(i)鄭州機場協議下給予媒體資源的特許經營權屬需要較長時間的性質；及(ii)類似鄭州機場協議的同類型協議的期限超過三年屬正常商業慣例。

## 關連交易

### 歷史數字及擬訂年度上限

河南空港雅仕維獲授權營運鄭州機場公司所管理的鄭州新鄭國際機場的廣告及媒體資源超過六年。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止三個年度，及基於本公司的會計記錄，河南空港雅仕維向鄭州機場公司支付的總特許經營費分別約為人民幣29.9百萬元、人民幣34.9百萬元及人民幣37.6百萬元，相當於本集團截至2011年、2012年及2013年12月31日止三個年度的收入成本分別約5.8%、5.9%及5.6%。於截至2014年6月30日止六個月及根據本公司的會計記錄，河南空港雅仕維向鄭州機場公司支付的特許經營費合計為約人民幣16.9百萬元，佔本集團於截至2014年6月30日止六個月的收入成本約5.5%。

根據鄭州機場協議，河南空港雅仕維就鄭州新鄭國際機場的廣告及媒體資源應付鄭州機場公司的特許經營費預期按年增加12%，於截至2014年、2015年及2016年止財政年度，預期相關特許經營費分別不會超過人民幣42.1百萬元、人民幣47.2百萬元及人民幣52.8百萬元。

### 釐定擬訂年度上限的因素

計算上述擬訂年度上限時，本公司亦曾考慮的因素包括：

- 鄭州機場協議及鄭州機場補充協議項下河南空港雅仕維應支付鄭州機場公司的特許經營費，包括以下較高者：(i)於鄭州機場協議期內每年上調的固定費用；及(ii)基於河南空港雅仕維每年所產生收入的以收入攤分計算的費用；
- 於往績記錄期間，本集團向鄭州機場公司支付的本集團實際特許經營費；
- 本集團現時及預期未來的產能及需要；
- 鄭州機場公司的業務發展；及
- 中國政府近期的宏觀經濟政策及廣告業的未來發展。

### 上市規則的涵義

如上文所述，鄭州機場公司直接持有河南空港雅仕維的49%股權，而河南空港雅仕維由本公司持有51%及為本公司的附屬公司。就上市規則而言，鄭州機場公司為河南空港雅仕維的主要股東，因此為本公司的關連人士。

## 關連交易

因此，鄭州機場協議及鄭州機場補充協議項下的交易於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易，假設未能根據上市規則第14A章獲得豁免，該等交易須遵守上市規則關連交易監管制度項下申報、年度審閱及公告的規定。

### 與深圳機場雅仕維的框架協議

上海雅仕維與深圳市機場股份有限公司（「深圳機場公司」）於2013年共同成立深圳機場雅仕維，以獨家經營深圳寶安國際機場三號航站樓的主要媒體資源。

深圳機場雅仕維直接持有深圳雅仕的55%股權，而餘下45%股權則由上海雅仕維直接持有。董事認為，由於上海雅仕維根據其組織章程細則有權控制深圳雅仕的財務及營運政策，故深圳雅仕應綜合入賬至本集團的財務資料。

深圳機場雅仕維一直根據深圳實施協議（定義見下文）的條款及條件，就深圳寶安國際機場的媒體資源不時向本集團提供廣告服務（「深圳機場廣告服務」），而本公司預期深圳機場廣告服務將於[編纂]後繼續。

為規管深圳機場雅仕維於[編纂]後提供的廣告服務，雅仕維傳媒控股與深圳機場雅仕維訂立日期為2014年9月26日的框架協議（「深圳機場雅仕維廣告框架協議」），其將自[編纂]起生效，並將於2016年12月31日屆滿，經雙方同意可續約。

深圳機場雅仕維廣告框架協議的條款按公平原則磋商，於本集團一般日常業務過程中訂立。根據深圳機場雅仕維廣告框架協議，深圳實施協議（定義見下文）項下的本集團應付價格須參考深圳機場雅仕維就其他第三方編製及更新的當時價格清單而釐定，前提是(i)不得高於向其他第三方提供的價格；及(ii)不得低於向其他第三方提供的價格的85%。

為落實深圳機場雅仕維廣告框架協議項下擬進行的交易，訂約雙方已訂立或將訂立獨立協議或訂單（「深圳實施協議」）以訂明及記錄具體條款（例如廣告服務的種類、相關服務的價格以及付款及配送條款）及按照深圳機場雅仕維廣告框架協議釐定的該等交易的執行規定。



## 關連交易

為確保本集團應付予深圳機場雅仕維的價格不會損害本公司及其少數股東的利益，有關本集團應付予深圳機場雅仕維的服務費及其他相關資料的定期報告將提交予獨立非執行董事，由他們每半年一次對深圳實施協議的條款（包括本集團的應付服務費是否基於上述因素計算）以及本集團訂立深圳實施協議的基準是否公平作出檢討。

### 歷史數字及擬訂年度上限

自深圳寶安國際機場三號航站樓於2013年11月28日展開營運以來，深圳機場雅仕維一直向本集團提供廣告服務。

根據截至2014年6月30日訂立的深圳實施協議及本公司的會計記錄，本集團就深圳機場廣告服務截至2014年12月31日止年度的應支付深圳機場雅仕維的總服務費約為人民幣44.9百萬元。於截至2014年6月30日止六個月及根據本公司的會計記錄，本集團向深圳機場雅仕維支付的服務費合計為約人民幣27.8百萬元，佔本集團於截至2014年6月30日止六個月的收入成本約9.0%。

董事預計本集團向深圳機場雅仕維支付的服務費將於未來數年有所增長，主要由於新近啓用的深圳寶安國際機場三號航站樓的業務發展。

假設本集團於2015年及2016年各年向深圳機場雅仕維支付的服務費將分別每年適量增加約10%，本公司估計有關深圳機場廣告服務截至2014年、2015年及2016年12月31日止三個財政年度的預測服務費將分別不會超過人民幣60.0百萬元、人民幣66.0百萬元及人民幣72.6百萬元，因此，有關數額將構成該等交易的擬訂年度上限。

### 釐定擬訂年度上限的因素

計算上述擬訂年度上限時，本公司曾考慮的因素包括：

- 本集團於其與深圳機場雅仕維訂立的現有深圳實施協議項下應支付深圳機場雅仕維的合約金額；
- 本集團向深圳機場雅仕維支付由2014年1月1日至2014年6月30日的實際服務費，及基於任何近期發展，於可見未來數年的預期未來服務費金額；

## 關連交易

- 本集團現時及預期未來的產能及需要；
- 深圳寶安國際機場的業務發展，尤其是鑑於三號航站樓於近期啟用；
- 本集團於未來三年內將獲取的營運媒體資源預期增幅；及
- 中國政府近期的宏觀經濟政策及廣告業的未來發展。

### 上市規則的涵義

獨家營運深圳寶安國際機場三號航站樓的主要媒體資源的深圳機場雅仕維由深圳機場公司持有51%權益及由上海雅仕維持有49%權益。

如上文所述，深圳機場雅仕維直接持有深圳雅仕的55%股權，而餘下45%股權則由上海雅仕維直接持有。董事認為，由於上海雅仕維根據其組織章程細則有權控制深圳雅仕的財務及營運政策，故深圳雅仕應綜合入賬至本集團的財務資料。就上市規則而言，深圳機場雅仕維為深圳雅仕的主要股東，並因而為本公司的關連人士。

因此，深圳機場雅仕維廣告框架協議項下的交易於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易，假設未能根據上市規則第14A章獲得豁免，該等交易須遵守上市規則關連交易監管制度項下申報、年度審閱及公告的規定。

### 申請豁免

董事（包括獨立非執行董事）及獨家保薦人認為：

- (1) 雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場廣告框架協議均於本集團日常及一般業務過程中按一般商業條款訂立；
- (2) 雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場廣告框架協議的條款均屬公平合理，並符合股東的整體利益；及

---

## 關連交易

---

- (3) 上文所載雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場廣告框架協議項下交易的擬訂年度上限均屬公平合理，並符合股東的整體利益。

由於上述交易為及將會持續並經常地在本集團一般日常業務過程中訂立，因此，董事認為嚴格遵守公告規定將為本集團帶來不必要的行政成本及負擔，且有時並不切實可行。

基於上文所述，獨家保薦人已根據上市規則第14A.105條，代表本公司就雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場廣告框架協議及其項下擬進行的交易分別申請豁免且已獲豁免嚴格遵守上市規則第14A章項下有關公告的規定。

對雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場雅仕維廣告框架協議的豁免分別為期三年，惟雲南機場框架協議、鄭州機場協議、鄭州機場補充協議及深圳機場雅仕維廣告框架協議各自項下交易的年度價值不得超出上文所載有關期間的各自擬訂年度上限。本公司將遵守上市規則項下申報規定。