



中国东方航空股份有限公司

与

中信证券股份有限公司

关于请做好东方航空非公开发行股票  
发审委会议

准备工作的函的回复

(修订稿)

保荐人（主承销商）



中信证券股份有限公司  
CITIC Securities Company Limited

广东省深圳市福田区中心三路8号卓越时代广场（二期）北座

二〇一九年三月

## 目 录

问题 1、本次非公开发行对象中除中国国有企业结构调整基金外，均为均瑶集团及其子公司，其中包括 A 股上市公司吉祥航空，而吉祥航空与申请人从事相同业务，发行完毕后均瑶集团及其子公司持股超过 5%，视同关联方。请申请人说明：（1）A 股市场近年来是否存在类似或相近案例，并进一步说明上述非公开发行对象的选择是否符合商业惯例；（2）均瑶集团及其子公司参股申请人是否违背避免同业竞争的承诺；（3）均瑶集团及其子公司目前所做出的《避免同业竞争的承诺函》中所列事项包括通过诸如委托表决权、全权委托给吉祥航空行使董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持申请人股份等措施是否符合相关指引要求，是否能够切实履行。（4）均瑶集团参与本次非公开发行并修改同业竞争承诺，是否需要获得吉祥航空股东大会批准。（5）申请人是否存在对吉祥航空的整合计划或后续合作安排，本次非公开发行是否属于整体计划的一部分。请保荐机构、申请人律师说明核查过程、核查依据并发表明确核查意见。 .....	4
问题 2、2016 年 11 月申请人将其所经营的全部客机航班的腹舱货运业务委托给中货航经营，并于 2018 年 4 月将委托经营变更为中货航长期承包经营。请申请人说明：（1）承包经营的业务模式及相关会计处理，上述承包经营措施对申请人报告期货运业务收入变化影响，承包价格是否公允,是否有利于对投资者利益保护。（2）上述同业竞争情形是否违反申请人控股股东、实际控制人作出的相关承诺；（3）控股股东、实际控制人是否已作出符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》规定的解决同业竞争的承诺。请保荐机构、申请人律师说明核查过程、核查依据并发表明确核查意见。 .....	18
问题 3、申请人部分高管存在在控股股东及其子公司兼职情形。其中郭俊秀先生及汪健先生的兼职情况尚未取得上市监管部的豁免。请申请人说明和披露：（1）前述兼职人员对申请人人员独立性的影响；是否符合《公司法》《上市公司治理准则》的相关规定；（2）对上述两位高管兼职情形解决的最新进展。请保荐机构和申请人律师就该事项是否影响本次非公开发行股票表明明确意见。 .....	27
问题 4、申请人《非开发发行预案（二次修订稿）》披露，本次非公开发行将涉及 A 股、H 股非公开发行且互为条件。请申请人说明：（1）本次同时非公开发行 A 股、H 股，且二者互为条件的的原因。（2）H 股募集资金的使用与 A 股募集资金使用的异同。结合非公开发行 A 股与 H 股互为条件的情况，请申请人根据《上市公司证券发行管理办法》、《上市公司非开发行股票实施细则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号》说明有关 H 股募集资金使用情况是否应当披露。请保荐机构和律师发表明确核查意见。 .....	30

**问题 5、申请人此次募集资金公司 90.21 亿元购买 18 架飞机。申请人截止 2018 年 9 月可用座公里为 181501.39，客运人公里为 150402.65。公司机队平均机龄 5.5 年，机龄优势位列世界前列。请申请人分析产能利用率、更换新机型效益对比以及可比公司相关情况进一步说明此次募集资金的必要性和可行性。请保荐机构发表核查意见。 .....34**

**问题 6、2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-6 月，公司综合毛利率分别为 17.79%、16.21%、11.24%和 12.19%。请申请人说明：报告期内公司毛利率大幅下滑的主要原因，与同行业可比公司是否存在重大差异；毛利率下滑的主要因素是否对本次募投项目实施产生重大不利影响。请保荐机构和会计师发表明确核查意见。 .....38**

## 关于请做好东方航空非公开发行股票 发审委会议准备工作的函的回复

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2018 年 12 月 19 日出具的《关于请做好东方航空非公开发行股票发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”）已收悉。

中国东方航空股份有限公司（以下简称“申请人”、“发行人”、“公司”或“东方航空”）会同中信证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”或“中信证券”）、北京市金杜律师事务所（以下简称“律师”或“金杜”）、安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）等中介机构对告知函所列问题进行了逐项落实、核查及说明，并已将相关答复于 2019 年 1 月 17 日报送贵会审核。根据贵会审核意见，以及相关问题的进展情况，现对告知函答复进行相关修订，请予审核。

除非文义另有所指，本告知函回复报告中所使用的词语含义与《中国东方航空股份有限公司 2018 年度非公开发行 A 股股票预案（三次修订稿）》一致。

本告知函回复报告的字体情况如下：

---

告知函所列问题	<b>黑体、加粗</b>
对问题的回答	宋体
更新问题和回复及中介机构核查意见	<b>楷体、加粗</b>

---

问题 1、本次非公开发行对象中除中国国有企业结构调整基金外，均为均瑶集团及其子公司，其中包括 A 股上市公司吉祥航空，而吉祥航空与申请人从事相同业务，发行完毕后均瑶集团及其子公司持股超过 5%，视同关联方。请申请人说明：（1）A 股市场近年来是否存在类似或相近案例，并进一步说明上述非公开发行对象的选择是否符合商业惯例；（2）均瑶集团及其子公司参股申请人是否违背避免同业竞争的承诺；（3）均瑶集团及其子公司目前所做出的《避免同业竞争的承诺函》中所列事项包括通过诸如委托表决权、全权委托给吉祥航空行使董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持申请人股份等措施是否符合相关指引要求，是否能够切实履行。（4）均瑶集团参与本次非公开发行并修改同业竞争承诺，是否需要获得吉祥航空股东大会批准。（5）申请人是否存在对吉祥航空的整合计划或后续合作安排，本次非公开发行是否属于整体计划的一部分。请保荐机构、申请人律师说明核查过程、核查依据并发表明确核查意见。

回复：

一、东方航空选择吉祥航空及均瑶集团等公司作为本次非公开发行对象符合商业惯例

（一）A 股市场近年类似或相近案例

1、民航运输行业 A 股上市公司类似或相近案例

（1）南方航空向春秋航空非公开发行 A 股股票

2018 年 9 月 26 日，中国南方航空股份有限公司（A 股代码：600029.SH，H 股代码：1055.HK，以下简称“南方航空”）向春秋航空股份有限公司（A 股代码：601021.SH，以下简称“春秋航空”）非公开发行 140,531,561 股 A 股股票，交易完成后，春秋航空持股占南方航空 A 股股本的约 1.63% 及全部股本的 1.15%。

春秋航空的入股主要系南方航空响应国家深化国有企业混合所有制改革、加强国有资本和民营资本战略合作号召的同时，有助于进一步激发资本活力，提升双方经济效益，对扩大双方航线网络覆盖、完善航线网络开拓、优化市场营销推广等方面具有重要意义。

## **(2) 南方航空向美国航空发行 H 股股票**

2017 年 8 月 10 日,南方航空向 American Airlines Inc.(以下简称“美国航空”)非公开发行 H 股股票 270,606,272 股,交易完成后,美国航空持股占南方航空 H 股股本的约 8.83%及全部股本的约 2.68%。

与此同时,南方航空还与美国航空达成了战略合作协议,于 2018 年 1 月 18 日正式建立代码共享合作伙伴关系,将航线网络延伸至中国和美国境内更多的城市,为旅客提供更便利和多样化的旅行选择。

## **(3) 东方航空向达美航空发行 H 股股票**

2015 年 9 月 9 日,东方航空向美国达美航空公司(以下简称“达美航空”)非公开发行 465,910,000 股 H 股普通股股票,交易完成后,达美航空持股占东方航空 H 股股本的 10%,总股本的约 3.55%。

东方航空与达美航空于 2015 年 9 月 1 日签署《市场协议》,《市场协议》为《股份认购协议》的先决条件之一。根据《市场协议》,东方航空及达美航空将在代码共享、舱位管理、时刻协调、销售合作、机场设施共享、等领域进一步开展深入合作,有助于双方在中美航空客运市场建立长期战略同盟,为广大旅客提供更广泛的行程选择及更加优质和更具竞争力的服务。

## **(4) 中国国航与国泰航空开展股权合作**

### **1) 中国国航首发 H 股向国泰航空策略性配售**

2004 年 12 月,中国国际航空股份有限公司(A 股代码:601111.SH, H 股代码:0753.HK,以下简称“中国国航”)以国际配售及香港公开发行的方式,向境外发行 H 股,并于 2004 年 12 月 15 日正式在香港联交所和伦敦证交所上市交易,截至 2005 年 1 月 11 日共计发行 H 股 2,933,210,909 股;其中,中国国航向国泰航空有限公司(H 股代码:0293.HK,以下简称“国泰航空”)策略性配售 943,321,091 股 H 股股票,占发行后中国国航总股本的 10%。

### **2) 中国国航与国泰航空实施股权重组**

2006 年 9 月 28 日,中国国航向国泰航空非公开发行 1,179,151,364 股 H 股

股票，交易完成后，国泰航空合计持有中国国航约 21 亿股 H 股股份，约占中国国航总股本的 17.3%。

2006 年 9 月 28 日，中国国航以每股港币 13.50 元的价格分别向太古股份有限公司和中信泰富有限公司认购 40,128,292 股及 359,170,636 股国泰航空股份，交易完成后，中国国航直接持有（10.16%）与通过子公司中航兴业间接持有（7.34%）的国泰航空公司股份达到 17.5%。

中国国航与国泰航空以股权合作为基础建立了长期合作关系，通过两家公司各自的航线网络具备互相协调的潜力，维持并加强了香港国际机场及北京首都机场作为前往中国内地的通道及枢纽地位，并为未来发展更紧密伙伴关系奠定了基础。

## **2、其他行业类似或相近案例**

### **(1) 苏宁易购与阿里巴巴集团开展股权合作**

2016 年 5 月 30 日，苏宁易购集团股份有限公司（以下简称“苏宁易购”）向淘宝（中国）软件有限公司非公开发行 1,861,076,927 股 A 股股票，交易完成后，淘宝（中国）软件有限公司持股占苏宁易购全部股本的约 19.99%，成为苏宁易购的关联方。淘宝（中国）软件有限公司系淘宝中国控股有限公司的全资子公司，实际控制人为 Alibaba Group Holding Limited（以下简称“阿里巴巴集团”）。

2016 年 5 月 30 日，苏宁易购取得阿里巴巴集团出具的普通股股份凭证，苏宁易购境外全资子公司 Shiny Lion Limited 持有阿里巴巴集团股份 26,324,689 股，占当时发行后阿里巴巴集团股份比例约为 1.04%。

与此同时，2015 年 8 月 11 日，苏宁易购发布与阿里巴巴（中国）有限公司签署《业务合作框架协议》的公告，拟将与阿里巴巴（中国）有限公司及其关联方进行若干业务合作，将在保持各自业务独立性的基础上协同各自在用户、平台、商品、服务、技术等方面的资源，创新 O2O 商业模式，推动中国乃至全球商业零售行业的升级发展。

### **(2) 美的集团向小米科技非公开发行 A 股股票**

2015年6月26日，美的集团股份有限公司（以下简称“美的集团”）向小米科技有限责任公司（以下简称“小米科技”）非公开发行5,500万股A股股票，交易完成后，小米科技共持有美的集团5,500万股A股股份，占美的集团总股本的2.33%。

2014年12月15日，美的集团公告了与小米科技开展战略合作的相关事宜，将以面向用户的极致产品体验和服务为导向，在智能家居及其生态链、移动互联网业务领域进行多种模式合作，建立双方高层的密切沟通机制，并对接双方在智能家居、电商和战略投资等领域的合作团队，积极探索多种合作模式，支持双方相关业务的发展。

### （3）A股市场其他相似案例

除前述案例外，近年A股上市公司通过非公开发行引入同行业公司作为发行对象的案例还包括华能国际电力股份有限公司向陕西煤业化工集团有限责任公司非公开发行A股股票、华泰证券股份有限公司向安信证券股份有限公司非公开发行A股股票等，具体情况如下：

发行人	证券代码	发行时间	发行对象（部分）	认购数量（万股）	持股比例
华能国际电力股份有限公司	600011	2018-10-15	陕西煤业化工集团有限责任公司	7,634	0.49%
华泰证券股份有限公司	601688	2018-8-2	安信证券股份有限公司	24,755	3.00%
东易日盛家居装饰集团股份有限公司	002713	2018-1-5	万科链家（北京）装饰有限公司	280	1.07%
东兴证券股份有限公司	601198	2016-10-13	中信证券股份有限公司	4,891	1.77%
华电国际电力股份有限公司	600027	2015-9-8	申能股份有限公司	14,280	1.45%
国金证券股份有限公司	600109	2015-5-27	渤海证券股份有限公司	1,875	0.62%

### （二）东方航空选择吉祥航空及均瑶集团作为发行对象符合商业惯例

航空运输的本质是提供点对点之间的空间位移服务，出发地和目的地城市的机场则构成网络上的各个节点，节点之间通过航线连接，因此，航空公司的业务规模在一定程度上取决于其机场节点的数量和航线网络的规模。由于航空公司通



常具有一定的区域性，且单一航空公司所拥有的机队、航线、网络等资源较为有限，因此通过与其他航空公司进行股权合作成为航空公司扩大其经营规模，提升市场竞争力的重要手段。

近年来，在国际和国内航空运输市场，出现了多起航空公司之间开展股权合作的案例。国际航空公司方面：2017年10月东航集团（东方航空控股股东）之全资子公司以及达美航空分别购入法荷航10%的股权，2018年5月法荷航与维珍航空签订协议拟购入维珍航空31%的股权；国内航空公司方面：早在2004年中国国航即与国泰航空开展了股权合作，2015年达美航空认购了占东方航空总股本3.55%的H股股份，2017年美国航空认购了占南方航空2.68%的H股股份，2018年春秋航空认购了占南方航空总股本1.15%的A股股份。

因此，本次东方航空选择吉祥航空和均瑶集团作为非公开发行对象符合航空运输行业的商业惯例，有利于提高公司经营能力和服务品质，有助于维护公司和广大股东的利益。

## 二、均瑶集团及其子公司参股东方航空不违背避免同业竞争的承诺

### （一）均瑶集团原承诺背景及承诺履行情况

在吉祥航空首次公开发行股票并在主板上市的过程中，控股股东均瑶集团为避免自身及其控制的其他公司在生产经营活动中损害吉祥航空的利益，特出具《避免同业竞争的承诺函》，内容如下：

“为促进上海吉祥航空股份有限公司（以下简称“吉祥航空”或“发行人”）持续健康发展，避免本承诺人及其控制的其他公司在生产经营活动中损害吉祥航空的利益，根据有关法律法规的规定，本承诺人就避免同业竞争问题，向发行人承诺如下：

（1）本承诺人目前没有、将来也不直接或间接从事与发行人及其控股子公司现有及将来从事的业务构成同业竞争的任何活动，并愿意对违反上述承诺而给发行人造成的经济损失承担赔偿责任。

（2）对于本承诺人直接和间接控股的其他企业，本承诺人将通过派出机构和人员（包括但不限于董事、总经理等）以及本承诺人在该等企业中的控股地位，

保证该等企业履行本承诺函中与本承诺人相同的义务，保证该等企业不与发行人进行同业竞争。如果本承诺人所投资的全资、控股、参股企业从事的业务与发行人形成同业竞争或者潜在同业竞争情况的，本承诺人同意通过合法有效方式，将与该等业务相关的股权或资产，纳入发行人经营或控制范围以消除同业竞争的情形；发行人并有权随时要求本承诺人出让在该等企业中的全部股份，本承诺人给予发行人对该等股权在同等条件下的优先购买权，并将确保有关交易价格的公平合理。

(3) 本承诺人承诺如从第三方获得的任何商业机会与发行人经营的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的，将立即通知发行人，本承诺人承诺采用任何其他可以被监管部门所认可的方案，以最终排除本承诺人对该等商业机会所涉及资产/股权/业务之实际管理、运营权，从而避免与发行人形成同业竞争的情况。

(4) 本承诺人承诺，若因违反本承诺函的上述任何条款，而导致发行人遭受任何直接或者间接形成的经济损失的，本承诺人均将予以赔偿，并妥善处置全部后续事项。”

吉祥航空上市至今，均瑶集团均严格遵守前述承诺，与吉祥航空之间不存在同业竞争的情况。

## **(二) 本次均瑶集团及其全资子公司上海吉道航参与认购东方航空非公开发行股份的背景**

近年来，为把握国家推进“一带一路”倡议、国内消费升级、旅游经济快速发展等有利机遇，航空公司普遍在主营业务领域寻求包括股权投资在内的一系列发展机会以巩固行业地位，向市场提供更具竞争力的产品和服务。作为我国成立较早且发展势优的民营航空公司之一，吉祥航空也在这方面努力寻求境内外相关业务机会。

十八届三中全会的召开确定了混合所有制为国企改革的主要方向之一，在此之后央企混合所有制改革迈入新发展周期，萌生出许多不同类型的混改方案，既有集团整体参与改革、也有仅针对下属企业进行的改革。东方航空本次通过非公开发行股份引入民营股东即为双方共同响应国家深化国有企业混合所有

制改革、加强国有资本和民营资本的战略合作号召的重要举措。

同时，为更好地服务长三角国家战略、推进上海“五大中心”建设和打响“四大品牌”，上海政府已作出一系列重大部署。在将上海打造成为国际航空枢纽和航运中心的建设期，作为以上海为主运营基地的航空企业，东方航空和吉祥航空将以本次资本合作为契机全面提高和改善各自的服务质量，积极响应政策号召。

此次参与东方航空非公开发行股份认购，对吉祥航空而言是不可多得的重要战略契机，将以资本为纽带加快推动吉祥航空之航空主业的战略可持续发展。但因受限于其自身体量，其无法独立完成此次认购，因此，吉祥航空邀请其控股股东均瑶集团以财务投资者的身份配合参与本次认购。在此基础上，均瑶集团决定其将与全资子公司上海吉道航一并参与此次认购。

### **（三）本次均瑶集团及其全资子公司上海吉道航认购东方航空非公开发行股票不违背均瑶集团作出的相关承诺**

此次均瑶集团及其全资子公司上海吉道航参与认购东方航空非公开发行的股份系响应国家央企混改政策号召，为更好地服务长三角国家战略、推进上海“五大中心”建设和打响“四大品牌”，其作为财务支持方旨在加强并巩固吉祥航空在此次交易中的影响力及话语权，不以运营为目的，不以独立行使对应股份权益为目的，既缓解吉祥航空因短期内重大投资的资金负荷过高可能给经营带来的潜在压力，又可规避因部分机会被第三方获取而对吉祥航空在上海主基地的未来发展产生潜在不利影响，既有利于维持吉祥航空的稳健经营，又可以最大程度保护吉祥航空全体股东特别是中小股东的权益，保障吉祥航空的长期可持续发展，此举充分体现控股股东对上市公司主业发展的支持。均瑶集团及其全资子公司上海吉道航在参与此次认购决策、实施过程中均严格遵守了均瑶集团在《避免同业竞争的承诺函》所做的承诺，不存在违反承诺的情形。

为进一步避免在此次交易中损害吉祥航空的利益可能，根据均瑶集团在《避免同业竞争的承诺函》所做的承诺，均瑶集团以及上海吉道航在取得东方航空的少数股份后，将通过诸如委托表决权、在有权向东方航空提名董事候选人时全权委托给吉祥航空行使该等董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持东方航空股份等合法有效的方式保证继续有效

履行已经作出的承诺，以支持吉祥航空的战略发展。

**（四）均瑶集团已在合法合规和不损害吉祥航空及其中小股东利益的前提下，对其前期出具的《避免同业竞争的承诺函》予以修改完善并严格遵照执行**

为维护吉祥航空及其中小股东利益，均瑶集团已对《避免同业竞争的承诺函》进行适当修改完善，并根据相关法律法规和吉祥航空《公司章程》的规定履行了上市公司董事会、股东大会等必要审批程序，均瑶集团将继续严格遵守修改完善后的《避免同业竞争的承诺函》参与认购东方航空本次非公开发行股份。

综上，均瑶集团及其全资子公司上海吉道航此次配合吉祥航空参与认购东方航空非公开发行股票的行为系响应国家央企混改政策号召，有利于加强并巩固吉祥航空在此次交易中的影响力及话语权，其初衷符合前述避免同业竞争承诺函中的关于避免承诺人及其控制的其他公司在生产经营活动中损害吉祥航空利益的前提，不存在通过本次认购增加其与吉祥航空同业竞争的情形，作出的相关安排均系更好地保证继续有效履行均瑶集团已经作出的承诺，不违背均瑶集团于吉祥航空上市时所作出的相关承诺。均瑶集团将在合法合规和不损害吉祥航空及其中小股东利益的前提下，对其前期出具的《避免同业竞争的承诺函》予以修改完善并严格遵照执行。

**三、均瑶集团及其子公司目前所做出的《避免同业竞争的承诺函》中所列事项符合相关指引要求且具备可行性**

**（一）均瑶集团目前所做出的《避免同业竞争的承诺函》概况**

为进一步维护吉祥航空及其中小股东利益，均瑶集团已在合法合规的前提下，对其前期出具的《避免同业竞争的承诺函》予以修改完善并严格遵照执行，相关事项已于2018年12月14日经吉祥航空第三届董事会第十五次会议、第三届监事会第十四次会议审议通过，由独立董事发表了同意的独立意见，并于2019年1月2日经吉祥航空2019年第一次临时股东大会审议通过，具体内容如下：

“均瑶集团、王均金分别系吉祥航空的控股股东、实际控制人（以下简称“本承诺人”），为促进吉祥航空持续健康发展，避免控股股东均瑶集团、实际控制人王均金直接和间接控制的其他公司（以下简称“控制的其他公司”）在生产经营活

动中损害吉祥航空的利益，根据有关法律法规的规定，控股股东均瑶集团、实际控制人王均金就避免同业竞争问题，现向吉祥航空承诺如下：

1、本承诺人及本承诺人控制的其他公司不在中国境内或境外任何地方从事任何与吉祥航空或其控制的子公司构成同业竞争或潜在同业竞争的业务。

2、本承诺人及本承诺人控制的其他公司保证不直接或间接控制与吉祥航空或其控制的子公司从事相同、类似或构成同业竞争的任何经济实体、机构、经济组织。如果本承诺人及本承诺人控制的其他公司获准对前述任何经济实体、机构、经济组织进行股权投资，前提是不得违反相关法律法规和监管部门的规定和要求，不得损害吉祥航空及其全体股东的利益，并且不得控制被投资企业。

3、本承诺人及本承诺人控制的其他公司如从第三方获得了与吉祥航空或其控制的子公司经营的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的任何商业机会（“新竞争业务企业投资机会”），只有在满足下列第（1）至（6）项约定的情况下，本承诺人及本承诺人控制的其他公司才能参与该等业务或活动：

（1）当本承诺人发现新竞争业务企业投资机会时，本承诺人将在合理可行的范围内及时书面通知吉祥航空，并尽力促使该投资机会按合理和公平的条款和条件优先提供给吉祥航空。

（2）如果吉祥航空决定不参与新竞争业务企业投资机会，吉祥航空应在获得本承诺人书面通知起的 30 个工作日内以书面形式回复本承诺人。如果(i)吉祥航空明确拒绝新投资机会；或(ii)吉祥航空未在 30 个工作日内以书面形式回复本承诺人，则视为放弃该新竞争业务企业投资机会，本承诺人或本承诺人控制的其他公司可以参与该投资业务且主要投资条款不得优于吉祥航空参与该投资业务情形下所应享有的条款或条件。

（3）本承诺人或本承诺人控制的其他公司投资新竞争业务企业期间，若吉祥航空提出购买请求，本承诺人或本承诺人控制的其他公司将无条件按公允价格和法定程序将该等新竞争业务企业的股份或股权优先出售给吉祥航空。

（4）本承诺人或本承诺人控制的其他公司与吉祥航空共同参与投资新竞争业务企业时，本承诺人或本承诺人控制的其他公司将采取以下措施，包括但不限

于委托表决权、在有权向新竞争业务企业提名董事候选人时全权委托给吉祥航空行使该等董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持股份等合法有效的方式确保继续有效履行已作出的承诺，从而尽量避免与吉祥航空形成潜在同业竞争的情况。

(5) 本承诺人或本承诺人控制的其他公司投资新竞争业务企业后，如果新竞争业务企业具备注入上市公司条件的，吉祥航空有优先购买权，本承诺人或本承诺人控制的其他公司将严格履行出售新竞争业务企业所需的各项法定程序，并且给予吉祥航空的条件不得逊于向任何独立非关联第三人提供的条件。

如果吉祥航空认为新竞争业务企业不具备注入上市公司条件的，吉祥航空将根据法律法规及/或上海证券交易所的规则履行相关审批程序后决定不行使购买选择权或优先购买权，本承诺人或本承诺人控制的其他公司有权将其所持股份/股权出售给无关联第三方。

(6) 吉祥航空就前述(1)-(5)情况下作出相关的投资决策之前，本承诺人将优先并持续向吉祥航空提供本承诺人合法取得的有关新竞争业务企业及其投资机会的所有材料，以便吉祥航空评估新业务并就是否投资新业务或行使购买选择权或优先购买权作出决定。

4、本承诺人承诺，若因违反本承诺函的上述任何条款，而导致吉祥航空遭受任何直接或者间接形成的经济损失的，本承诺人均将予以赔偿，并妥善处置全部后续事项。”

均瑶集团及王均金先生此次更新避免同业竞争承诺事项符合吉祥航空目前业务发展的实际情况，承诺方系以最大化保护吉祥航空全体股东特别是中小股东利益为出发点，将其参与相关投资机会的各方面要求均做了进一步明确，其须在严格满足并遵守相关条件的情况下方可参与相关投资机会，以确保吉祥航空业务稳定发展并全面保障全体股东利益。

**(二) 吉祥航空控股股东均瑶集团及实际控制人王均金先生目前所做出的《避免同业竞争的承诺函》符合相关指引要求**

《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购

人以及上市公司承诺及履行》的相关规定如下：

“一、上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司（以下简称承诺相关方）在首次公开发行股票、再融资、股改、并购重组以及公司治理专项活动等过程中作出的解决同业竞争、资产注入、股权激励、解决产权瑕疵等各项承诺事项，必须有明确的履约时限，不得使用“尽快”、“时机成熟时”等模糊性词语，承诺履行涉及行业政策限制的，应当在政策允许的基础上明确履约时限。

上市公司应对承诺事项的具体内容、履约方式及时间、履约能力分析、履约风险及对策、不能履约时的制约措施等方面进行充分的信息披露。

二、承诺相关方在作出承诺前成分析论证承诺事项的可实现性并公开披露相关内容，不得承诺根据当时情况判断明显不可能实现的事项。”

结合上述规定，前述均瑶集团、王均金先生出具的《避免同业竞争的承诺函》系为避免与解决其与吉祥航空及其子公司之间同业竞争的一般性承诺，用以规范控股股东、实际控制人及其控制的其他公司开展相关交易，上述承诺中未包含“尽快”、“时机成熟时”等模糊性词语，符合《上市公司监管指引第4号》对措辞的相关要求。承诺方在作出承诺前已经充分论证了承诺事项的可实现性，并公开披露了相关承诺内容，承诺相关约定均清晰明确，具有充分的可行性。

此外，前述《避免同业竞争的承诺函》的变更事项已于2018年12月14日经吉祥航空第三届董事会第十五次会议、第三届监事会第十四次会议审议通过，并由独立董事发表了同意的独立意见；于2019年1月2日经吉祥航空2019年第一次临时股东大会审议通过。

### （三）《避免同业竞争的承诺函》中所列事项和措施具备可行性

均瑶集团及其子公司认购东方航空非公开发行A股股票持续符合目前《避免同业竞争的承诺函》中第三条所描述的承诺方从第三方获得了与吉祥航空或其控制的子公司经营的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的任何商业机会的情形，且当承诺人或其控制的公司与吉祥航空共同参与投资时，诸如“委托表决权、在有权向新竞争业务企业提名董事候选人时全权委托给吉祥航空行使该等董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持

股份”等措施均明确列示于承诺函中，对均瑶集团及其子公司具有约束力。

结合目前《避免同业竞争的承诺函》的相关条款，在认购东方航空非公开发行 A 股股票获取相关监管部门批准之后，均瑶集团及其全资子公司上海吉道航将与吉祥航空签署协议，对前述“委托表决权、在有权向新竞争业务企业提名董事候选人时全权委托给吉祥航空行使该等董事提名权等股东权利、签署一致行动协议、在限售期之后优先向吉祥航空转让其所持股份”等相关措施作出具体约定，进一步确保该等措施具备可行性且可切实履行。截至目前，上述措施的履行不存在实质性障碍。

**四、均瑶集团与吉祥航空共同参与认购本次非公开发行已获得吉祥航空股东大会批准；均瑶集团修改同业竞争承诺事项已获得吉祥航空股东大会批准**

**（一）均瑶集团与吉祥航空共同参与认购本次非公开发行已获得吉祥航空股东大会批准**

由于吉祥航空与均瑶集团及其全资子公司上海吉道航共同参与本次非公开发行构成了与关联方共同投资，吉祥航空已就此根据相关法律法规和《公司章程》于 2018 年 8 月 30 日召开了公司 2018 年第二次临时股东大会并审议通过了《关于认购中国东方航空股份有限公司定向增发股份暨关联交易的议案》等议案，均瑶集团、均瑶航投及王均豪先生均依法回避表决。

**（二）均瑶集团对《避免同业竞争的承诺函》进行修改完善已履行上市公司董事会、股东大会等必要审批程序**

均瑶集团对《避免同业竞争的承诺函》进行修改完善已根据相关法律法规和吉祥航空《公司章程》的规定履行上市公司董事会、股东大会等必要审批程序，具体情况如下：

### **1、董事会审议情况**

2018 年 12 月 14 日，吉祥航空第三届董事会第十五次会议审议通过了《关于公司控股股东、实际控制人变更避免同业竞争承诺的议案》。

### **2、独立董事意见**



2018年12月14日，吉祥航空独立董事对《关于公司控股股东、实际控制人变更避免同业竞争承诺的议案》发表了同意的独立意见。

### 3、监事会审议情况

2018年12月14日，吉祥航空第三届监事会第十四次会议审议通过了《关于公司控股股东、实际控制人变更避免同业竞争承诺的议案》。

### 4、股东大会审议情况

2019年1月2日，吉祥航空2019年第一次临时股东大会审议通过了《关于公司控股股东、实际控制人变更避免同业竞争承诺的议案》。

**五、东方航空不存在对吉祥航空的整合计划或明确的后续合作安排，本次非公开发行系独立交易，不以任何其他交易或业务合作为前提，亦不属于任何整合计划的一部分，东方航空和吉祥航空也不存在应披露而未披露的重大事项**

根据东方航空与吉祥航空及其关联方签署的股份认购协议，以及东方航空、吉祥航空等相关各方对外公告的文件，并经保荐机构和发行人律师核查，截至本回复出具日，东方航空本次非公开发行（包括非公开发行A股和H股）为独立交易，系东方航空根据自身业务发展需求做出的决策，除本次非公开发行（包括非公开发行A股和H股）外，东方航空不存在对吉祥航空的整合计划且无明确的后续合作安排。

此外，为进一步积极响应国家深化国有企业混合所有制改革、加强国有资本和民营资本的战略合作号召，共同打造上海航空枢纽、服务上海“五个中心建设”和打响“四大品牌”的重要举措，公司控股股东东航集团拟由其全资子公司东航产投认购吉祥航空非公开发行的不超过169,130,680股A股股票和受让均瑶集团等持有的吉祥航空125,790,943股A股股票。交易完成后，东航产投预计将持有不超过15%的吉祥航空股权，不会导致吉祥航空的控股股东发生变化。东航产投已就上述交易并分别于2018年11月12日和2018年11月23日与交易对方签署了相关协议并正式发函告知公司，且公司全体独立董事经审慎考虑后已一致同意公司不参与受让均瑶集团和均瑶航投持有的吉祥航空合计7%股份之投资，上述协议转让事项已于2019年1月8日完成交割。

东方航空本次非公开发行（包括非公开发行 A 股和 H 股）与前述东航产投认购吉祥航空非公开发行股票及受让吉祥航空股份事项为相互独立的交易，不以任何其他交易或业务合作为前提，亦不属于任何整合计划的一部分。同时，公司及吉祥航空作为上市公司，均拥有健全的公司法人治理结构，其各项经营方针及重大事项均由股东大会或董事会决策、总经理负责贯彻实施。且公司与吉祥航空在资产、人员、财务、机构、业务等方面相互独立，严格依法运作，公司和吉祥航空相关业务的各自发展不会损害上市公司及其广大中小股东利益。

## 六、保荐机构、申请人律师之核查过程、核查依据及核查意见

保荐机构及申请人律师主要采用了如下核查方式：1、查阅了 A 股市场近年来相关案例，并对公告信息等进行了梳理与分析；2、查阅了均瑶集团于吉祥航空上市的过程中做出的《避免同业竞争的承诺函》以及修改后的《避免同业竞争的承诺函》公告文件；3、查阅了吉祥航空审议通过《关于公司控股股东、实际控制人变更避免同业竞争承诺的议案》的董事会决议公告、独立董事意见、监事会决议公告以及股东大会决议公告；4、查阅了东方航空与均瑶集团、吉祥航空、上海吉道航分别签订的关于东方航空本次非公开发行 A 股股票的《股份认购协议》、东航产投与吉祥航空签订的关于吉祥航空非公开发行 A 股股票的《股份认购协议》以及东航产投与均瑶集团、均瑶航投签订的关于协议转让吉祥航空 A 股股票的《股份转让协议》等与本次非公开发行相关的协议；5、就均瑶集团及其子公司认购东方航空股票是否违背同业竞争承诺事项，以及东方航空与吉祥航空之后续合作事项，对各方管理层进行了访谈。

### 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构中信证券认为：1、经查阅 A 股市场近年来同行业及其他行业上市公司类似或相近案例，并履行相关核查程序，东方航空非公开发行对象的选择符合商业惯例，有助于提升公司可持续发展能力，亦有利于维护公司及全体股东的利益；2、均瑶集团及其子公司参股申请人未违背其作出的避免同业竞争承诺；3、均瑶集团及其子公司已根据相关规定和指引出具《避免同业竞争的承诺函》，且《避免同业竞争的承诺函》中所列事项亦可切实履行；4、均瑶集团参与本次非公开发行并修改同业竞争承诺已获得吉祥航空股东大会批

准；5、申请人不存在对吉祥航空的整合计划或明确后续合作安排，本次非公开发行不属于整体计划的一部分。

#### 律师核查意见

经核查，律师金杜认为：1、经查阅 A 股市场近年来同行业及其他行业上市公司类似或相近案例，并履行相关核查程序，东方航空非公开发行对象的选择符合商业惯例，有助于提升公司可持续发展能力，亦有利于维护公司及全体股东的利益；2、均瑶集团及其子公司参股申请人未违背其作出的避免同业竞争承诺；3、均瑶集团及其子公司已根据相关规定和指引出具《避免同业竞争的承诺函》，且《避免同业竞争的承诺函》中所列事项亦可切实履行；4、均瑶集团参与本次非公开发行并修改同业竞争承诺已获得吉祥航空股东大会批准；5、申请人不存在对吉祥航空的整合计划或明确后续合作安排，本次非公开发行不属于整体计划的一部分。

问题 2、2016 年 11 月申请人将其所经营的全部客机航班的腹舱货运业务委托给中货航经营，并于 2018 年 4 月将委托经营变更为中货航长期承包经营。请申请人说明：（1）承包经营的业务模式及相关会计处理，上述承包经营措施对申请人报告期货运业务收入变化影响，承包价格是否公允，是否有利于对投资者利益保护。（2）上述同业竞争情形是否违反申请人控股股东、实际控制人作出的相关承诺；（3）控股股东、实际控制人是否已作出符合《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》规定的解决同业竞争的承诺。请保荐机构、申请人律师说明核查过程、核查依据并发表明确核查意见。

回复：

一、承包经营的业务模式及相关会计处理概述，承包经营措施对申请人报告期货运业务收入变化影响分析，承包价格公允且有利于对投资者利益保护

#### （一）承包经营的业务模式及相关会计处理

2018 年 3 月 1 日，东方航空与东航物流之全资子公司中货航签署了《关于

中国货运航空有限公司承包经营中国东方航空股份有限公司客机腹舱的协议书》（以下简称“《承包经营协议》”）和《关于中国货运航空有限公司承包经营中国东方航空股份有限公司客机腹舱运营费用协议书》（以下简称“《承包经营运营费用协议》”），将东方航空及全部全资及控股子公司所运营的所有客机腹舱业务长期承包给中货航经营，承包经营期限为2018年4月1日至2032年12月31日。东方航空不再直接从事客机腹舱运输业务，改由向中货航收取承包费获得承包经营收入；亦不再直接承担相关的运营费用和成本，改由向中货航支付运营费，具体业务模式及相关会计处理如下：

### **1、东方航空向中货航收取承包费用的业务模式及会计处理**

根据《承包经营协议》，公司与中货航应当在每年的第四季度协商确定对下一年度的承包费全年基准价，该等基准价应当经具有资产评估资质的评估机构根据公司相关业务的历史数据进行评估并出具评估报告。实际开展业务时，中货航先行按照“全年基准价\*1/12”在每个月结束后的10天内，向东方航空支付承包费用。在该环节，东方航空于每个月末确认货运收入和对中货航的应收账款，待收到中货航的款项后，确认银行存款，并相应冲减对中货航的应收账款。

每个会计年度结束后的三个月内，由具有证券业务资质的会计师事务所对上一年度中货航经营东方航空客机腹舱业务实现的货运收入进行专项审计，并根据审计结果与评估基准价的差额于次年的3月31日前完成对承包费用的调整和结算：如经审计的客机腹舱业务实现的货运收入金额大于全年基准价，则东方航空将按“（实际收入-全年基准价）\*50%”向中货航补充收取承包费用，反之则按上述原则向中货航退还承包收入。在该环节，东方航空按照应补充收取/补偿的承包费用金额相应调增/调减货运收入及对中货航的应收账款。

### **2、东方航空向中货航支付运营费用的业务模式及会计处理**

根据《承包经营运营费用协议》，公司向中货航支付运营费用的费用率应当以东方航空聘请具有证券业务资质的会计师事务所对客机腹舱经执行商定程序的最近三年相关运营费用的实际发生额，除以该等年度内经审计的结算价所得的比值，经算术平均计算的平均值计算出费用率，并在具有业务资质的会计师事务所执行商定程序的基础上每年计算调整。经安永华明会计师事务所对东方航空

2014 至 2016 年度成本实际发生额执行商定程序，并由公司根据相关数据计算，费用率为 8.823%，并以此作为 2018 年运营费用的计算依据。实际开展业务时，东方航空按照“全年基准价\*1/12\*运营费用的费用率”在每个月结束后的 10 天内，向中货航支付运营费用。在该环节，东方航空于每个月末确认运营费用和对中货航的应付账款；待支付中货航的款项后，支出银行存款，并相应冲减对中货航的应付账款。

每个会计年度结束后的三个月内，由双方共同聘请的具有证券业务资质的会计师事务所对上一年度中货航经营东方航空客机腹舱业务实现的货运收入进行专项审计，并根据审计结果与评估基准价的差额于次年的 3 月 31 日前完成对运营费用的调整和结算：如经审计的客机腹舱业务实现的货运收入金额大于全年基准价，则东方航空将按“(实际收入-全年基准价)\*50%\*运营费用的费用率”向中货航补充支付运营费用，反之则按上述原则由中货航退还运营费用。在该环节，东方航空按照应补充支付/退还的费用金额相应调增/调减运营费用及对中货航的应付账款。

## (二) 承包经营措施对申请人报告期货运业务收入变化影响，及对承包价格公允性的分析

2015 年-2018 年，东方航空货运业务收入主要包括客机腹舱业务收入以及全货机业务收入，具体情况如下：

单位：百万元

项目	2018 年（预计）		2017 年		2016 年		2015 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
客机腹舱	3,570	100.00%	3,347	92.43%	2,871	48.27%	2,605	40.29%
全货机	-	-	274	7.57%	3,077	51.73%	3,861	59.71%
合计	<b>3,570</b>	<b>100.00%</b>	<b>3,621</b>	<b>100.00%</b>	<b>5,948</b>	<b>100.00%</b>	<b>6,466</b>	<b>100.00%</b>

注：2018 年客机腹舱收入系 2018 年 1-3 月委托经营模式下实际客机腹舱业务收入 8.32 亿元加上经北京天健兴业资产评估有限公司以 2017 年 12 月 31 日这一评估基准日下计算出的 2018 年 4-12 月客机腹舱业务收入 27.37 亿元之和，最终需根据实际收入和《承包经营协议》中相关条款调整后确定。

根据上表，2015 年-2017 年及 2018 年（预计），东方航空的全货机收入分别

为 38.61 亿元、30.77 亿元、2.74 亿元和 0.00 亿元，2016 年、2017 年及 2018 年（预计），东方航空的全货机业务收入分别同比下降 20.31%、91.10%、100.00%，其中 2016 年较 2015 年下降主要系受世界贸易总量增速放慢、市场竞争加剧等因素影响，航空货运市场表现相对低迷所致；2017 年 2 月，东方航空完成了将东航物流 100%股权转让给东航集团下属全资子公司东航产投的全部股权转让手续，相关全货机业务亦同步转让，因此 2017 年度全货机业务收入大幅减少，2018 年度，东方航空货运收入全部为客机腹舱业务收入。

2015 年-2017 年及 2018 年（预计），东方航空的客机腹舱业务收入分别为 26.05 亿元、28.71 亿元、33.47 亿元和 35.70 亿元，其中 2017 年和 2018 年分别较同期增长 16.58%和 6.67%，主要系近年来货运市场有所回暖，公司整体运力和客机腹舱业务量均有所增加等影响所致。

此外，2018 年 1-9 月，公司客机腹舱业务实际收入约 26.44 亿元（未经审计），较根据评估报告之承包基准价已确认收入 26.57 亿元（1-3 月委托经营模式下实际客机腹舱业务收入）低约 0.13 亿元，差异率仅 0.48%。因此，经营模式下确认的客机腹舱业务收入基本客观公允地反映了客机腹舱业务的实际经营情况。

综上，东方航空将客机腹舱货运业务通过承包的方式委托中货航经营，可发挥中货航在航空货运领域积累的经验 and 优势，并促进中货航全货机与公司客机腹舱运力的协同效应，从而有利于提高公司客机腹舱整体经营效益。公司亦可因此集中相关资源专注发展和经营航空客运业务，提升公司航空客运主业的经营管理能力，进一步打造公司在航空客运领域的品牌形象和竞争力，从而为股东创造更好的投资回报。同时，公司与中货航执行的承包价格和运营费用为根据公司实际经营情况，并参考第三方专业机构以年度为单位进行评估、审计后及执行商定程序的数据确定，定价合理、公允，有利于保护投资者利益。

## **二、公司将客机腹舱货运业务委托给中货航经营不违反申请人控股股东、实际控制人作出的同业竞争相关承诺**

### **（一）控股股东做出的同业竞争相关承诺**

东方航空控股股东为东航集团，实际控制人为国务院国资委。2017 年 12 月

22日，东方航空与东航集团签署《重组分立协议的补充协议二》，对双方在1996年《重组分立协议的补充协议》做出的不竞争承诺进行了修订，修订后的不竞争承诺具体内容如下：

“东航集团公司向东航股份公司承诺，当东航股份在中国境内、香港或纽约上市的任何时候，如果东航集团公司持有东航股份发行股份超过35%，或根据有关证券交易所的规则或有关法规东航集团公司被视为东航股份的控股股东，东航集团公司将不得在中国境内外任何地方以任何方式从事与东航股份公司业务直接或间接地有竞争或可能构成竞争的任何业务或活动，唯东航集团公司或其控制的附属企业在不会违反所适用的法律法规和监管规则的要求，且遵守本条以下（1）-（6）项约定的前提下，对与东航股份公司主营业务构成或可能构成直接或间接竞争的公司/企业（“竞争业务企业”）进行股票/股权投资将不受此限：

（1）如果东航集团公司发现任何可投资于竞争业务企业的新业务（“新投资业务”，但不包括购买相关企业不超过10%的在证券交易所公开上市的股票）机会，应在合理可行的范围内尽快书面通知东航股份，并尽力促使该新投资业务机会按合理和公平的条款和条件首先提供给东航股份。

（2）如果东航股份公司因任何原因决定不从事有关的新投资业务机会（有关决定是否从事前述新投资业务的决策应由东航股份独立非执行董事做出），应及时通知东航集团公司，但无论如何必须于自东航股份公司收到东航集团公司依据上述第（1）项发出的通知之日起的20个自然日内做出。若(a)东航股份公司明确拒绝该业务机会，或(b)上述20个自然日的期限已过，但东航股份公司仍未向东航集团公司发出书面通知，则东航集团公司或其控制的附属企业可以从事该项新投资业务，前提是东航集团公司或其控制的附属企业从事该项新投资业务的主要条款不得优于东航股份公司可获提供的条款，且该等条款须在东航股份公司拒绝此投资机会前已由东航集团公司或其控股的附属企业向东航股份公司进行全面和及时的披露。

（3）就东航集团公司依据本款第(2)项约定获得的新投资业务，东航集团公司将向东航股份公司授予购买选择权（“购买选择权”），东航股份公司有权决定在合适的时机要求东航集团公司向其出售该项新投资业务相关股票/股权。

(4) 就东航集团公司依据本款第(2)项约定获得的新投资业务，如果东航集团公司将来拟出售其通过该项新投资业务获得的股票/股权，将事先通知东航股份公司其拟出售的条件，并向东航股份公司提供收购该等股票/股权的优先权（“优先购买权”）。

(5) 东航集团公司承诺向东航股份公司提供或配合提供其在合理范围内所能获得的所有有关上述新投资业务的资料，以供东航股份公司评估该等新投资业务，并能在知情的前提下对是否进行该项新投资业务以及是否行使上述购买选择权和优先购买权做出决策。

(6) 东航股份公司行使上述购买选择权或优先购买权需受限于东航股份公司届时履行所适用的上市地监管、披露及/或审批程序（如需）。就优先购买权而言，如东航股份公司依所适用的法律、法规及有关证券交易所的规则，在履行相关审批程序后决定不行使该等权利，则东航集团公司可在同等条件下自行处置相关股票/股权，不再受本条的限制。”

## **(二) 东方航空与中货航业务格局形成的相关背景**

近年来，国内及全球航空货运业因金融危机、欧美经济不景气、航油价格高企等因素影响，经营效益有所下滑，包括发行人及中国国航、南方航空等诸多航空公司为提振整体经营情况，专注从事航空客运业务，逐步剥离货运业务。

2016年，根据国家发改委和国务院国资委的总体部署，东航物流被确定为国家民航领域混合所有制改革首批试点企业。2016年11月29日，经公司第八届董事会第3次普通会议审议通过，东方航空与东航产投签署《东航物流股权转让协议》，同意将公司所持东方航空物流有限公司100%股权转让给东方航空产业投资有限公司。2018年，东航物流又被列为国资委重点支持混合所有制改革的“双百企业”之一，上述转让事项亦有利于进一步推进东航物流混合所有制改革，完善企业法人治理，强化市场化运作机制，进一步激发企业活力。

剥离东航物流后，东方航空经营的客机腹舱业务与东航物流下属中货航经营的全货机业务构成了一定的业务重叠情况。

## **(三) 东方航空与中货航不存在实质性同业竞争，不违反控股股东、实际**



## 控制人作出的相关承诺

针对前述业务重叠情况及东航集团出具的《不竞争承诺》相关条款，东方航空积极采取相关措施予以解决，具体如下：

### 1、签订委托经营协议

2016年11月29日，经东方航空董事会审议通过，东方航空将所经营的全部客机航班（含东方航空及下属控股子公司）的腹舱货运销售、结算及相关操作保障等业务委托给中货航经营，并于2017年1月1日与中货航签署了《客机腹舱委托经营协议》。

### 2、签订承包经营协议

为了进一步较为彻底的解决东方航空客机腹舱业务与中货航经营的全货机业务之间的业务重叠问题，经与中货航公平磋商，东方航空将客机腹舱业务交给中货航长期承包经营，并于2018年2月8日经东方航空董事会审议通过。2018年3月1日，东方航空与中货航签署了《关于中国货运航空有限公司承包经营中国东方航空股份有限公司客机腹舱的协议书》和《关于中国货运航空有限公司承包经营中国东方航空股份有限公司客机腹舱运营费用协议书》。

通过上述委托经营和承包经营模式，公司将客机腹舱资源交由具有丰富航空货运经验和资源的中货航统一经营，公司不再直接从事航空货运相关业务。上述安排一方面业务重叠问题得到有效解决，另一方面亦有利于公司更专注于航空客运主业，进一步打造东方航空在航空客运领域的品牌形象和竞争力，从而为股东创造更好的投资回报。

因此，对于因转让东航物流股权而导致公司客机腹舱业务与中货航全货机业务产生业务重叠的情形，东方航空已先后采取了委托经营及承包经营的相关措施积极解决，公司控股股东亦未违反其作出的相关承诺。

**三、东方航空已积极解决上述业务重叠问题，控股股东出具的不竞争承诺不存在违反《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》相关规定的情况**

**（一）《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的相关规定**

《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》对解决同业竞争承诺的相关规定如下：

“为了加强对上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司的承诺及履行承诺行为的监管，切实保护中小投资者合法权益，根据《公司法》、《证券法》、《上市公司收购管理办法》、《上市公司重大资产重组管理办法》、《证券期货市场诚信监督管理暂行办法》等有关法律和规定，现就上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行承诺行为制定本指引，有关监管要求如下：

一、上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司（以下简称承诺相关方）在首次公开发行股票、再融资、股改、并购重组以及公司治理专项活动等过程中作出的解决同业竞争、资产注入、股权激励、解决产权瑕疵等各项承诺事项，必须有明确的履约时限，不得使用“尽快”、“时机成熟时”等模糊性词语，承诺履行涉及行业政策限制的，应当在政策允许的基础上明确履约时限。

上市公司应对承诺事项的具体内容、履约方式及时间、履约能力分析、履约风险及对策、不能履约时的制约措施等方面进行充分的信息披露。

二、承诺相关方在作出承诺前成分析论证承诺事项的可实现性并公开披露相关内容，不得承诺根据当时情况判断明显不可能实现的事项。”

**（二）控股股东出具的《不竞争承诺》不存在违反《上市公司监管指引第 4 号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的相关规定的情况**

东方航空之控股股东为东航集团，实际控制人为国务院国资委。东航集团在 1996 年 12 月 5 日与东方航空签订的《重组分立协议的补充协议》中做出了不竞争承诺，并于 2017 年 12 月 22 日作出了相关修订，不竞争承诺具体内容请参见本题回复之“二、上述同业竞争情形不违反申请人控股股东、实际控制人作出的相关承诺”之“（一）控股股东做出的不竞争承诺”。

对于东方航空经营的客机腹舱业务与东航物流下属中货航经营的全货机业务构成了一定的业务重叠问题，东方航空已积极采取措施，先后通过委托经营和承包经营的方式予以解决，因此东航集团作出的不竞争承诺不适用《上市公司监管指引第4号--上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》第一条的要求；东航集团作出的不竞争承诺以及相关修订之审议程序均已公开披露，且未承诺根据当时情况判断明显不可能实现的事项，符合《上市公司监管指引第4号--上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》第二条的要求。

#### **四、保荐机构、申请人律师之核查过程、核查依据及核查意见**

保荐机构及申请人律师主要采用了如下核查方式：1、获取了东方航空与中货航签订的《委托经营协议》、《承包经营协议》、《承包经营运营费用协议》及相关的评估报告、商定程序报告等文件；2、复核了东方航空承包经营业务相关会计处理记录，查阅了相关记账凭证、银行流水记录，并结合公司和同行业公司经营情况对报告期内公司航空货运收入变动进行了分析性复核；3、查阅了东航集团在东方航空上市时做出的不竞争承诺相关文件，以及后续修改后的不竞争承诺文件；4、检索查阅了中国国航、南方航空等同行业公司相关公告文件；5、就东方航空与中货航客机腹舱承包业务经营模式及潜在同业竞争解决措施对东方航空管理层及相关业务人员进行了访谈。

#### **保荐机构核查意见**

经核查，保荐机构中信证券认为：1、东方航空与中货航严格遵照签订的《承包经营协议》及《承包经营运营费用协议》开展客机腹舱业务，并按照《企业会计准则》进行会计处理，承包价格公允且有利于对投资者利益保护；2、上述业务重叠情形已得以解决，未违反申请人控股股东、实际控制人作出的相关承诺；3、控股股东出具的《不竞争承诺》不存在违反《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的相关规定的情况。

#### **律师核查意见**

经核查，律师金杜认为：1、东方航空与中货航严格遵照签订的《承包经营协议》及《承包经营运营费用协议》开展客机腹舱业务，并按照《企业会计准则》进行会计处理，承包价格公允且有利于对投资者利益保护；2、上述业务重叠情形已得以解决，未违反申请人控股股东、实际控制人作出的相关承诺；3、控股股东出具的《不竞争承诺》不存在违反《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》的相关规定的情况。

**问题 3、申请人部分高管存在在控股股东及其子公司兼职情形。其中郭俊秀先生及汪健先生的兼职情况尚未取得上市监管部的豁免。请申请人说明和披露：**

**（1）前述兼职人员对申请人人员独立性的影响；是否符合《公司法》《上市公司治理准则》的相关规定；（2）对上述两位高管兼职情形解决的最新进展。请保荐机构和申请人律师就该事项是否影响本次非公开发行股票表明确意见。**

回复：

**（一）发行人高管在控股股东及其控制的其他企业兼职的情形**

根据发行人的公告材料、发行人的工商登记档案材料及其他相关材料并经保荐机构及发行人律师核查，截至本回复出具之日，发行人董事、监事及高级管理人员严格按照《公司法》《公司章程》的有关规定通过合法程序选举或聘任。

截至本回复出具之日，东方航空高级管理人员在东航集团及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务情况如下：

姓名	在发行人处任职	兼职机构	兼任职务
李养民	副总经理	东航集团	副总经理、党组副书记
唐兵	副总经理	东航集团	副总经理、党组成员
田留文	副总经理	东航集团	副总经理、党组成员
吴永良	副总经理、财务总监	东航集团	副总经理、党组成员、总会计师

东方航空高级管理人员中，除李养民先生、唐兵先生、田留文先生外，公司其余高级管理人员均未在东航集团领取薪酬，薪酬均由东方航空发放。

## （二）前述兼职人员对申请人人员独立性的影响

综合考虑如下原因，前述兼职情形不会对发行人人员独立性造成实质性影响：

1、前述兼职情况系东航集团为进一步落实党中央、国务院和国资委有关深化国有企业改革的指导意见，进一步提高中央企业管理机制工作效能的相关安排，有利于减少管理层级、提升决策和管理效率，有利于建立更为高效灵活的经营机制。

2、中国证监会上市公司监管部已出具《关于同意豁免中国东方航空集团有限公司高级管理人员兼职限制的函》（上市部函〔2018〕168号），同意豁免李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生作为东航集团高级管理人员在公司任职的限制。对此，公司控股股东东航集团已承诺，东航集团将严格按照《公司法》《证券法》及相关法律法规的要求，严格履行避免同业竞争、规范关联交易的各项承诺，保证李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生优先履行公司高级管理人员的职责，切实维护公司及中小股东的合法权益。公司已承诺，将严格按照《公司法》《证券法》及相关法律法规的要求，合规履行高级管理人员兼职有关的信息披露义务；严格要求和规范李养民、唐兵、田留文、吴永良等高级管理人员的履职行为，确保其勤勉履职尽责，切实维护东方航空利益，避免因在东航集团兼职而损害东方航空及中小股东利益。李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生均承诺，将严格按照《公司法》《证券法》及相关法律法规要求，将主要精力用于东方航空，勤勉履职尽责，处理好东航集团与东方航空之间的关系，不因上述兼职损害东方航空及其中小股东利益。公司将严格履行有关信息披露义务，在年度报告中披露独立董事针对李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生等四人兼职期间履职情况的专项意见。

3、除上述情形外，报告期内，公司原总法律顾问郭俊秀先生曾兼任东航集团总法律顾问职务，公司董事会秘书汪健先生曾兼任东航产投总经理职务，该等安排一方面是为了减少管理层级、提升决策和管理效率，建立更为高效灵活的经营机制；另一方面东航集团绝大多数业务和资产已注入东方航空，并以其为主体进行整体上市。以2017年财务数据测算，东方航空营业收入与资产总额分别

占东航集团合并口径相应数据的 91.17%和 83.84%，是东航集团核心经营实体。因此，郭俊秀先生、汪健先生在东航集团或其下属企业兼职期间，其工作重心和主要精力仍为东方航空日常经营管理和决策工作。

此外，就上述兼职情况，公司及控股股东东航集团高度重视，并已采取调整职务的措施予以进一步规范，截至本回复出具之日，郭俊秀先生已不再担任公司总法律顾问及其他高级管理人员职务，汪健先生已不再担任东航产投总经理职务，亦不在东航集团及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，上述兼职情形已得到解决。

综上，截至本回复出具之日，除上述情况外，发行人其他高级管理人员不存在在控股股东及其下属企业担任除董事、监事以外的其他职务的情形，发行人财务人员不存在在控股股东及其控制的其他企业中兼职的情形；除李养民先生、唐兵先生、田留文先生外，发行人其他高级管理人员没有在控股股东处领取薪金的情况。就郭俊秀先生、汪健先生曾存在的兼职情形，公司及控股股东已通过调整职务的方式予以进一步规范，前述兼职人员对申请人人员独立性不会造成实质性影响。

### **（三）东方航空前述兼职情况未实质性违反《公司法》《上市公司治理准则》的相关规定，以及对两位高管兼职情形解决最近进展的说明**

经查阅现行有效的《公司法》，其中并未就上市公司高级管理人员在上市公司控股股东单位任职事宜作出明确的限制性规定。因此，前述兼职情形未实质性违反《公司法》的相关规定。

经查阅现行有效的《上市公司治理准则》，其中就上市公司高级管理人员在上市公司控股股东单位任职事宜作出如下规定：

“第六十九条 上市公司人员应当独立于控股股东。上市公司的高级管理人员在控股股东不得担任除董事、监事以外的其他行政职务。控股股东高级管理人员兼任上市公司董事、监事的，应当保证有足够的时间和精力承担上市公司的工作。”

如前文所述，就郭俊秀先生、汪健先生曾存在的兼职情况，公司及控股股东

东航集团高度重视，已采取调整职务的措施予以进一步规范；此外，郭俊秀先生、汪健先生在东航集团或其下属企业兼职期间，其工作重心和主要精力仍为东方航空日常经营管理和决策工作，对申请人人员独立性不会造成实质性影响，未实质性违反《上市公司治理准则》的相关规定。

#### 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构中信证券认为：发行人高级管理人员的兼职情况中，李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生的兼职情况已经取得了中国证监会关于高级管理人员兼职限制的豁免，对于郭俊秀先生和汪健先生曾存在的兼职情况，公司及控股股东已采取调整职务的方式予以解决，对申请人人员独立性不会造成实质性影响，未实质性违反《公司法》、《上市公司治理准则》的相关规定；因此前述兼职情况不会对东方航空的人员独立性、正常生产经营及本次非公开发行 A 股产生实质性影响。

#### 律师核查意见

经核查，律师金杜认为：发行人高级管理人员的兼职情况中，李养民先生、唐兵先生、田留文先生、吴永良先生的兼职情况已经取得了中国证监会关于高级管理人员兼职限制的豁免，对于郭俊秀先生和汪健先生曾存在的兼职情况，公司及控股股东已采取调整职务的方式予以解决，对申请人人员独立性不会造成实质性影响，未实质性违反《公司法》、《上市公司治理准则》的相关规定；因此前述兼职情况不会对东方航空的人员独立性、正常生产经营及本次非公开发行 A 股产生实质性影响。

问题 4、申请人《非公开发行预案（二次修订稿）》披露，本次非公开发行将涉及 A 股、H 股非公开发行且互为条件。请申请人说明：（1）本次同时非公开发行 A 股、H 股，且二者互为条件的的原因。（2）H 股募集资金的使用与 A 股募集资金使用的异同。结合非公开发行 A 股与 H 股互为条件的情况，请申请人根据《上市公司证券发行管理办法》、《上市公司非公开发行股票实施细则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号》说明有关 H 股募集资金使

用情况是否应当披露。请保荐机构和律师发表明确核查意见。

回复：

一、本次非公开发行 A 股与非公开发行 H 股互为条件的原因

（一）公司向吉祥航空及其关联方非公开发行 A 股和 H 股互为条件，有助于双方在境内外深化资本及业务合作，促进公司可持续发展

东方航空本次引入战略投资者是公司积极响应国家深化国有企业混合所有制改革、加强国有资本和民营资本战略合作号召的重要举措。其中，作为公司本次非公开发行 A 股和 H 股引入的战略投资者，吉祥航空同时持有公司 A 股和 H 股股票，有助于进一步推动双方在境内外全方位开展合作，改善各自服务质量，更好地服务上海“五个中心”建设、打响“四个品牌”，打造上海国际航运中心，为落实国务院、民航局提升行业发展质量和竞争力，满足社会发展和人民群众出行需要要求创造良好条件，并促进公司可持续发展。

（二）本次非公开发行 A 股与非公开发行 H 股互为条件，有利于保证公司 A 股和 H 股股东结构均衡，兼顾两地股东利益

截至本告知函回复报告出具日，公司总股本为 14,467,585,682 股，其中 A 股为 9,808,485,682 股，占公司总股本的 67.80%，H 股为 4,659,100,000 股，占公司总股本的 32.20%。

公司将在本次非公开发行 A 股和本次非公开发行 H 股均获得中国证监会核准后，根据境内外证券市场情况，择机先发行 A 股其后再发行 H 股，或先发行 H 股其后再发行 A 股，本次非公开发行 A 股和本次非公开发行 H 股将不会同次发行。

根据本次发行方案，按照本次非公开发行 A 股股票数量上限 **1,394,245,744** 股和本次非公开发行 H 股股票数量上限 **517,677,777** 股匡算，本次非公开发行 A 股及非公开发行 H 股完成后，公司 A 股将为 **11,202,731,426** 股，占公司总股本的 **68.39%**，H 股将为 **5,176,777,777** 股，占公司总股本的 **31.61%**，A 股和 H 股的股权分布结构与发行前较为接近。公司本次非公开发行 A 股与非公开发行 H 股互为条件，有利于保证 A 股和 H 股股权结构均衡，亦有利于兼顾两地股东利益。



### **(三) 本次非公开发行 A 股与 H 股互为条件，有助于同时满足东方航空境内外资金的需求**

报告期内，东方航空的主营业务一直以客运服务为核心，提供国内、国际、地区的运输服务。截至 2018 年 6 月 30 日，公司通过运营 654 架（其中包括托管公务机 12 架）平均机龄约 5.7 年的客运飞机，围绕上海、北京核心枢纽和昆明、西安区域枢纽，依托天合联盟合作平台构建起延伸至 177 个国家、1,074 个目的地的航空运输网络，构建国际化航线网络布局，为全球旅客和客户提供优质便捷的航空运输及延伸服务。此外，公司通过与天合联盟内外成员的合作以增加联程中转机会，拓展国际航线布局，在北美、欧洲、澳洲分别与全球知名航空公司达美、法荷航、Qantas 等加强了以航线联营、代码共享和中转联程等为核心的业务合作。2015 年-2017 年和 2018 年 1-6 月，公司的国际航线客运业务收入分别为 236.31 亿元、262.22 亿元、274.70 亿元和 147.15 亿元，2016 年、2017 年和 2018 年 1-6 月同比分别增长 10.96%、4.76%和 15.72%。

考虑到公司业务经营区域以及航空运输行业具备资金密集的特点，公司需保留有一定规模的境内外资金以支付航油采购款、飞机及航材采购款、飞机租赁款等各项费用支出。此外，公司在经营中亦需保留有一定规模的境内外资金以满足日常运营周转的需要。

因此，本次非公开发行 A 股和 H 股完成后，公司筹资活动现金流入将有所增加，将有效缓解公司业务增长带来的境内外现金流压力，资本实力将得以显著增厚，抗风险能力显著增强，有助于为公司实现业务拓展奠定基础。

## **二、本次非公开发行 H 股募集资金用途及信息披露情况**

### **(一) H 股募集资金的使用与 A 股募集资金使用情况**

公司非公开发行 H 股股票的募集资金总额不超过 355,030.00 万港元（含 355,030.00 万港元），在扣除发行相关费用后将全部用于补充公司一般运营资金，包括但不限于偿还部分未偿还贷款、购买燃油及支付公司行政开支等。

公司非公开发行 A 股股票的募集资金总额为不超过 101.78 亿元（含 101.78 亿元），扣除发行费用后，净额将拟全部用于以下项目：

序号	项目名称	总投资金额（亿元）	募集资金拟投入金额（亿元）
1	引进 14 架飞机项目	75.78	73.99
2	购置 15 台模拟机项目	13.27	9.96
3	购置 20 台备用发动机项目	17.83	17.83
合计		106.88	101.78

## （二）本次非公开 H 股募集资金用途信息已充分披露

本次非公开 H 股发行募集资金在扣除发行相关费用后将用于补充公司一般运营资金，可有效缓解公司资金压力，满足公司在主营业务不断发展的过程中对一般运营资金的需求，进一步优化资本结构，降低财务费用，提高盈利能力。

本次非公开发行完成后，公司总资产和净资产均将相应增加，资本金实力将有所增强，净资产水平得到提高，资产负债率得到降低，有利于优化本公司资本结构，改善盈利能力、增强抵御财务风险的能力和 Company 整体竞争力，为公司进一步发挥主业优势提供有力保障。截至 2018 年 6 月 30 日，本公司资产负债率为 74.94%。若按照本次非公开发行 A 股和 H 股募集资金总额匡算，发行完成后公司的资产负债率将最低下降至 70.98%。

公司已根据《上市公司证券发行管理办法》、《上市公司非公开发行股票实施细则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号》等相关法律法规就本次非公开 H 股募集资金用途、具体数额、必要性和对公司财务状况的影响在《中国东方航空股份有限公司 2018 年度非公开发行 A 股股票预案》、《2018 年第三次股东特别大会通函》、《中国东方航空股份有限公司 2018 年度非公开发行 A 股股票预案(修订稿)》、《中国东方航空股份有限公司 2018 年度非公开发行 A 股股票预案(二次修订稿)》、《中国东方航空股份有限公司 2018 年度非公开发行 A 股股票预案(三次修订稿)》等文件中予以充分说明，并在指定的信息披露媒体进行了公告。

综上，公司本次非公开发行 H 股股票募集资金用途符合公司发展需求，有助于提高公司可持续发展能力，公司已根据相关法律法规对募集资金使用情况进行了充分披露。

### 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构中信证券认为：公司本次非公开发行 A 股与非公开发行 H 股互为条件有利于深化公司与战略投资者在境内外的资本和业务合作，保证公司 A 股和 H 股股东结构均衡，兼顾两地股东利益，满足公司境内外资金需求。H 股非公开发行募集资金用途符合公司发展需求，有助于提升公司可持续发展能力，有关 H 股募集资金使用情况的信息披露符合《上市公司证券发行管理办法》、《上市公司非公开发行股票实施细则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号》的相关要求。

### 律师核查意见

经核查，律师金杜认为：公司本次非公开发行 A 股与非公开发行 H 股互为条件有利于深化公司与战略投资者在境内外的资本和业务合作，保证公司 A 股和 H 股股东结构均衡，兼顾两地股东利益，满足公司境内外资金需求。H 股非公开发行募集资金用途符合公司发展需求，有助于提升公司可持续发展能力，有关 H 股募集资金使用情况的信息披露符合《上市公司证券发行管理办法》、《上市公司非公开发行股票实施细则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号》的相关要求。

问题 5、申请人此次募集资金公司 90.21 亿元购买 18 架飞机。申请人截止 2018 年 9 月可用座公里为 181501.39，客运人公里为 150402.65。公司机队平均机龄 5.5 年，机龄优势位列世界前列。请申请人分析产能利用率、更换新机型效益对比以及可比公司相关情况进一步说明此次募集资金的必要性和可行性。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、公司运载率已处于较高水平，且随着全球和中国航空运输市场保持持续增长，需进一步通过合理扩充机队规模提升航空载运能力，满足不断增长的市场需求

全球航空旅行需求保持持续增长，根据国际航空运输协会（IATA）公布的

预估数据，预计 2018 年旅客总周转量预计增长 7.0%；旅客运输量将达到 43.6 亿人次，同比增长 6.5%；全年平均客座率达到 81.7%；预计 2018 年全球航空业的净利润将达到 338 亿美元。同时，2018 年中国国内客运市场预计将稳定增长，未来全球航空客运市场重心将会转移至发展中国家。随着中国经济结构优化升级和大众旅游时代逐步兴起，居民航空出行需求和支付能力显著提升，预计“十三五”期间航空运输总周转量和旅客运输量年均增长水平将保持两位数。作为我国三大国有大型骨干航空企业之一，国民经济和航空运输行业的快速发展，对东方航空的综合实力也提出了更高的要求。

作为我国三大国有航空公司之一，近年来通过优化运力投向、加强市场营销，东方航空的客座率水平较同行业可比上市公司已处于较高水平，且呈现稳步增长的态势。因此，公司亟需进一步通过合理扩充机队规模，提升航空载运能力，抓住国内消费升级、旅游经济快速发展、雄安新区设立及北京新机场建设等有利机遇，从而满足不断增长的航空运输市场需求，为提高市场占有率做好战略准备。报告期内，公司客座率水平情况如下：

	2018年1-9月	2018年1-6月	2017年	2016年	2015年
客座率	82.87%	82.43%	81.06%	81.23%	80.50%
- 国内航线	84.29%	83.76%	82.96%	82.16	81.23%
- 国际航线	80.30%	80.10%	77.73%	79.83%	79.34%
- 地区航线	83.06%	81.87%	79.99%	77.45%	76.04%

## 二、公司围绕枢纽网络战略，新开和加密多条国内航线和国际航线，需引进与未来战略相匹配的合理机型的飞机，满足拓展航线网络的战略发展需要

近年来，公司围绕枢纽网络战略，持续加强枢纽建设，不断加密航班、增加航点以拓展航线网络，致力于构建辐射全国、通达全球的高效便捷的航空运输网络，不断提升服务品质，优化旅客服务体验，为全球旅客提供优质便捷的航空运输及延伸服务。2018 年上半年，公司新开上海-斯德哥尔摩、上海-西安-圣彼得堡等国际航线，西安-大理、昆明-呼和浩特等国内航线，加密上海-莫斯科、圣彼得堡、澳门等国际航线，上海-昆明、西安-厦门等国内航线。截至 2018 年 6 月末，通过与天合联盟伙伴航线网络对接，公司航线网络通达 177 个国家，1,074 个目的地。

因此，公司亟需合理扩充机队规模，不断提高机型与航线、运力与市场的匹

配程度，满足拓展航线网络的战略发展需要。本次东方航空通过非公开发行 A 股募集资金拟引进的 14 架飞机机型，包括 3 架波音 B787-9 飞机、10 架空客 A320-251N 飞机、1 架空客 A350-900 飞机。本次拟引进的各机型均为市场主流机型，并与公司的未来战略相匹配，其中：

1、A320 系列为公司主力机型系列。截至 2017 年末公司共运营 291 架 A320 系列飞机，公司将 A320 系列投入国内及周边国家和地区航线，以不断提高机型与航线、运力与市场的匹配程度。本次引入 10 架空客 A320-251N 飞机将进一步推进公司国内及周边国家和地区航线网络的完善和发展。

2、新一代 A350-900 和 B787-9 远程宽体客机的引进将助推公司国际化战略实施。随着国民经济的稳步、快速发展，国际出境游将进一步发展，公司 2018 年起将引进新一代 A350-900 和 B787-9 远程宽体客机，进一步扩充公司宽体机队规模，以优化和补充公司远程运力，满足远程客运市场不断增长的需求，致力于进一步提升国际远程航线经营能力和收入水平，持续优化旅客乘机体验，为广大旅客提供更加舒适的空中旅行服务，从而助推公司国际化战略实施，进一步提升国际市场竞争能力。

### 三、通过引进更环保和先进的新一代飞机，可进一步提升公司机队运营效率、提高公司经营效益和服务品质

公司始终致力于机队结构的更新优化，本次东方航空通过非公开发行 A 股募集资金拟引进的 14 架飞机机型，有利于进一步提高机队运营效率、提升公司经营效益。具体原因包括：

1、公司通过引进更环保的新一代飞机，淘汰高能耗老旧飞机，有利于整体提高机队燃油运营效率。其中：（1）A320-251N 系列飞机是现款 A320 系列飞机的改进机型，安装新型高效发动机并配备空客最新的鲨鳍小翼，可以降低燃油消耗和二氧化碳排放；（2）B787-9 同样拥有更低的油耗率。具体情况如下：

单位：吨/万吨公里

新机型	吨公里油耗	可比机型	吨公里油耗
A320-251N	3.13	A320	3.45
B787-9	2.77	A330-200	3.23

2、公司通过引进新一代 A350-900 和 B787-9 远程宽体客机，致力于进一步提高国际远程航线经营能力和收入水平，提高服务质量。公司通过把握新一代 B787-9 和 A350-900 远程宽体客机引进契机，以机上餐饮优化、机供品升级和娱乐系统研发为重心，启动新一代客舱服务系统升级，全面提升客户体验，助力公司经营效益的提升。

#### 四、公司拟通过引进新飞机、淘汰部分机龄较高的飞机，从而助力公司打造年轻高效的现代化机队

公司致力于成为全球大型网络航企中最年轻、最精简的机队之一。近年来，公司始终致力于机队结构的更新优化，持续引进新飞机，淘汰老旧机型。

截至 2018 年 6 月末，公司运营 642 架（不包括托管公务机 12 架）客机，平均机龄约 5.7 年。但部分机型飞机的机龄仍较高，其中，截至 2018 年末，A320 系列飞机中机龄在 15-21 年的有 27 架、B737-700 飞机中机龄在 16-20 年的有 10 架、B737-800 飞机中有 1 架飞机机龄达到 16 年，因此，公司需要进一步引进新飞机、淘汰老旧机型，从而助力于公司打造年轻高效的现代化机队。

#### 五、由于航空行业具备重资产和资本密集的特点，行业内上市公司均需通过包括股权融资在内的多种方式募集资金用于扩充机队规模

航空运输行业具备重资产和资本密集的特点，为满足经营发展需求，持续合理扩充机队规模，提升服务质量和品质，航空公司需要通过包括股权融资在内的多种方式募集资金用于提升航空运载能力，不断巩固自身在行业内的地位。最近三年，国内主要上市航空公司均通过公开或非公开发行股票的方式募集资金用于购置飞机，提升竞争实力，具体如下：

公司名称	完成时间	募集资金方式	募集资金情况（亿元）	
			募集资金总额	实际用于购置飞机金额
中国国航	2017 年	非公开发行	112.18	74.50 (购买 15 架波音 B787 飞机)
南方航空	2018 年	非公开发行	95.00	76.54 (引进 41 架飞机)
海南航空	2016 年	非公开发行	165.54	110.00 (引进 37 架飞机)

吉祥航空	2016年	非公开发行	33.68	15.90 亿元 (购买 9 架 A320 系列飞机及 3 台备用发动机)、 11.99 亿元 (购买 2 架波音 787 系列飞机)
春秋航空	2018年	非公开发行	35.00	34.07 亿元 (购置不超过 10 架空客 A320 飞机)
华夏航空	2018年	首次公开发行	8.36	2.54 亿元 (购买 6 架 CRJ900 型飞机及 3 台发动机)、 2.17 亿元 (一架 CRJ900 型飞机)

因此，本次东方航空利用上市公司地位，通过非公开发行股票方式募集资金用于购置飞机等，有助于公司合理扩充机队规模，提升航空载运能力，巩固核心市场、控制关键市场、加强重点市场，不断拓展航线网络、提高市场占有率，不断巩固公司的行业优势地位。

#### 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构中信证券认为：公司通过非公开发行股票募集资金用于飞机购置符合公司实际经营和需求情况，且本次引入的机型更加经济环保，可进一步提升公司机队运营效率、提高公司经营效益和服务品质。因此，公司本次募集资金公司 73.99 亿元购买 14 架飞机具有必要性和可行性。

**问题 6、2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-6 月，公司综合毛利率分别为 17.79%、16.21%、11.24%和 12.19%。请申请人说明：报告期内公司毛利率大幅下滑的主要原因，与同行业可比公司是否存在重大差异；毛利率下滑的主要因素是否对本次募投项目实施产生重大不利影响。请保荐机构和会计师发表明确核查意见。**

回复：

**一、2015 年至 2017 年及 2018 年 1-6 月公司毛利率大幅下降的主要原因**

2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-6 月，公司综合毛利率分别为

17.79%、16.21%、11.24%和 12.19%。2015 年至 2017 年，公司综合毛利率逐年下降，与同行业可比上市公司变动趋势总体一致。

2015 年度、2016 年度、2017 年度和 2018 年 1-6 月，公司航空运输业务的营业毛利占公司营业毛利总额的比例分别为 93.02%、91.01%、90.67%和 91.44%。因此，报告期内公司综合毛利率变动主要为受航空运输业务影响所致。

2015 年、2016 年、2017 年和 2018 年 1-6 月，公司航空运输业务毛利率分别为 17.99%、15.96%、10.72%和 11.72%。2015 年至 2017 年，公司航空运输业务毛利率逐年下降，主要系随着公司运营规模进一步扩大，旅客周转量和旅客载运人次稳步增长，航空运输业务营业收入逐年增长，航空运输业务营业成本亦相应增加，营业成本增幅高于营业收入，因此，航空运输业务毛利率有所下降。营业成本主要受飞机燃料、机场起降费、飞发及高周件折旧、职工薪酬等成本影响，报告期内上述主要成本占公司营业成本的比例达到 65%以上。

2015 年至 2017 年及 2018 年 1-6 月，公司航空运输业务毛利率变动具体分析如下：

#### **（一）2016 年度航空运输业务毛利率下降原因**

2016 年度公司航空运输业务营业收入和航空运输业务营业成本分别为 910.64 亿元和 765.27 亿元，同比增幅 5.48%和 8.09%，航空运输业务毛利率为 15.96%，同比下降 2.03 个百分点，具体分析如下：

##### **1、收入方面**

2016 年公司航空运输业务营业收入为 910.64 亿元，同比增长 5.48%。主要原因为：

国内航线方面，2016 年公司国内航线可用座公里和客运人公里分别为 129,459.68 百万和 106,361.13 百万，同比增长 7.0%和 8.2%；但受行业竞争和国内航空旅客运输价格管制影响，2016 年国内航线客运人公里收益为 0.532 元，较 2015 年下降 3.10%，一定程度上影响了公司国内航线收入增幅；

国际航线方面，2016 年公司国际航线可用座公里和客运人公里分别为



71,177.37 百万和 56,821.42 百万，同比增长为 28.8% 和 29.6%，但由于 2016 年公司积极推进枢纽建设，新开多条国际远程航线并加密部分北美航线，且该等航线较日韩航线的客运人公里收益较低，导致 2016 年国际航线客运人公里收益仅为 0.469 元，较 2015 年下降 14.88%，从而对国际业务收入产生一定影响。

## 2、成本方面

2016 年，公司航空运输业务营业成本 765.27 亿元，同比增长 8.09%。一方面，主要 2016 年公司根据业务需要新开多条国际远程航线，为此公司相应扩充人员和机队规模及配套设备：人员方面，当年飞行员、乘务员及其他空勤人员、机务人员和地面其他人员较上年增加 3,315 人，增幅 5.50%；机队规模方面，当年运营客机数量（包括自购、融资租赁、经营租赁）较上年净增加 46 架，增幅 8.75%；由于机队规模的扩大，公司也相应增加了配套设备的采购；以上因素导致 2016 年公司其他主要成本如机场起降费、飞发及高周件折旧、以及人力成本同比较快增加，从而提升了整体营业成本。2016 年，公司机场起降费、飞发及高周件折旧及人力成本（包括空勤、机务和地服人员工资及津贴和社会保险）分别较上年增加 14.28 亿元、14.92 亿元、14.46 亿元，同比增幅 13.16%、15.51%、15.03%。此外，主要受 2016 年平均油价同比下降 13.62%，减少航油成本 30.95 亿元，2016 年飞机燃料成本同比减少 3.38%。

### （二）2017 年度航空运输业务毛利率下降原因

2017 年度公司航空运输业务营业收入和航空运输业务营业成本分别为 967.53 亿元和 863.84 亿元，同比增长 6.25% 和 12.88%，毛利率为 10.72%，同比下降 5.24 个百分点，具体分析如下：

#### 1、收入方面

2017 年度公司航空运输业务营业收入为 967.53 亿元，同比增长 6.25%，主要原因为：

国内航线方面，2017 年公司国内航线可用座公里和客运人公里分别为 141,067.10 百万和 117,033.08 百万，同比增长 8.97% 和 10.03%；全年国内航线客运人公里收益为 0.538 元，较 2016 年增长 1.13%，均略高于 2016 年水平；

国际航线方面，2017 年公司国际航线可用座公里为 78,980.87 百万，同比增长 10.96%，增幅低于同期水平。而受萨德事件等影响，日韩航线市场景气度降低，导致 2017 年公司国际航线客运人公里仅为 61,390.58 百万客公里，同比增长 8.04%，增幅亦有所放缓。此外，当年国际航线客运人公里收益为 0.462 元，较 2016 年下降 1.49%，从而影响了公司国际业务和整体收入的增长。

## 2、成本方面

2017 年，公司航空运输业务营业成本 863.84 亿元，同比增长达 12.88%，主要系飞机燃料成本为公司最主要的运营成本之一，当年平均油价同比增长 22.53%，增加航油成本 46.22 亿元，2017 年飞机燃料成本增幅 28.05%。此外，随着公司业务规模的扩大，公司当年客机机队规模（自购、融资租赁和经营租赁）较上年净增加 55 架，航线数量及班次密度进一步增加，相关飞发及高周件折旧、机场起降费、飞发修理等成本也相应增加。2017 年，公司飞发及高周件折旧、机场起降费、飞发修理成本分别较上年增加 13.32 亿元、9.75 亿元、3.86 亿元，同比增幅 11.98%、7.94%、7.78%。

### （三）2018 年 1-6 月毛利率基本稳定

2018 年 1-6 月公司航空运输业务营业收入和航空运输业务营业成本分别为 517.49 亿元和 456.84 亿元，同比增长 13.78%和 12.37%，毛利率为 11.72%，较 2017 年 1-6 月毛利率 10.61%增长了 1.11 个百分点，同时略高于 2017 年度水平，保持相对稳定。具体分析如下：

#### 1、收入方面

2018 年 1-6 月，公司航空运输业务营业收入为 517.49 亿元，同比增长 13.78%。主要原因为：

国内航线方面，2018 年 1-6 月公司国内航线可用座公里为 74,288.78 百万，同比增长 9.84%，主要系 2018 年上半年公司新开西安-大理、昆明-呼和浩特等国内航线，加密上海-昆明、西安-厦门等国内航线，公司运力投入保持较快增长。同时，在高速增长的需求推动下，公司在客座率、收益水平等方面均保持稳定增长。2018 年 1-6 月国内航线客座率较上年同期增长 0.59 个百分点。2018 年 1-6

月公司国内航线客运人公里为 62,223.69 百万客公里，同比增长 10.62%。与此同时，国内航线客运人公里收益为 0.549 元，较上年同期增长 3.39%。

国际航线方面，2018 年 1-6 月公司国际航线可用座公里为 41,410.00 百万，同比增长 9.02%，主要系 2018 年上半年公司新开上海-斯德哥尔摩、上海-西安-圣彼得堡等国际航线，加密上海-莫斯科、圣彼得堡、澳门等国际航线，公司运力投入保持较快增长。同时，在高速增长的需求推动下，2018 年 1-6 月国际航线客座率较上年同期增长 1.85 个百分点。2018 年 1-6 月公司国际航线客运人公里为 33,169.46 百万客公里，同比增长 11.60%。此外，通过深入推进全航程收益管理系统的应用，加强对客源结构、旅客订座趋势的科学分析和预测，加强对舱位和运价的精细化管控，公司收益管理水平不断提升，尤其是国际航线经营能力持续增强，国际航线客运人公里收益为 0.457 元，较上年同期增长 3.86%。欧洲、北美、澳洲座公里收入分别同比增长 5.5%、2.1%、3.3%。

## 2、成本方面

2018 年 1-6 月，公司航空运输业务营业成本 456.84 亿元，同比增长 12.37%，主要系飞机燃料成本为公司最主要的运营成本之一，2018 年 1-6 月公司飞机燃油成本为人民币 152.52 亿元，较 2017 年 1-6 月同比增长 25.64%，主要是由于随着公司运营规模进一步扩大，公司加油量同比增长 6.27%；同时平均油价同比提高 18.23%。此外，随着公司业务规模进一步扩大，公司当期客机机队规模（自购、融资租赁和经营租赁）较上年同期净增加 59 架，航线数量及班次密度进一步增加，相关飞发及高周件折旧、机场起降费、飞发修理等成本也相应增加。2018 年 1-6 月，公司飞发及高周件折旧、机场起降费分别较上年增加 6.86 亿元、6.67 亿元，同比增幅 11.42%、10.37%。

综上，2015 年至 2017 年及 2018 年 1-6 月公司毛利率水平变动与自身经营情况、行业和市场整体发展及竞争状况，以及油价和其他主要成本变动情况一致，具有合理性。同时，报告期内，公司经营状况良好，航空载运能力和服务品质不断提升，盈利能力逐年增强，具有较好的持续经营能力。

## 二、公司毛利率与同行业可比公司分析比较

考虑公司主营业务构成、资产规模等情况，选择了同行业上市公司中国国航、

南方航空和海航控股作为可比公司。营业毛利率对比情况如下：

公司名称	2018年1-6月	2017年	2016年	2015年
中国国航	15.55%	17.36%	23.48%	23.17%
南方航空	11.01%	12.39%	16.06%	18.02%
海航控股	10.70%	13.54%	22.91%	26.88%
可比公司平均	<b>12.42%</b>	<b>14.43%</b>	<b>20.82%</b>	<b>22.69%</b>
东方航空	<b>12.19%</b>	<b>11.24%</b>	<b>16.21%</b>	<b>17.79%</b>

数据来源：万得资讯、可比上市公司公开披露信息

根据上表，2015年至2017年及2018年1-6月公司毛利率变动趋势与可比公司总体一致，但整体水平略低于可比公司。与可比公司相比，公司毛利率水平与南方航空较为接近，但低于中国国航和海航控股，主要原因为：东方航空、中国国航和南方航空分别占据中国经济最发达的长三角、京津冀和珠三角三个区域的航空客运市场，呈鼎立之势，从区域看，目前东方航空在上海、南方航空在广州、中国国航在北京分别占据主导地位。与中国国航和南方航空分别在北京和广州一家占据主导不同，东方航空所在的上海区域还有春秋航空、吉祥航空两家民营航空公司，竞争更加激烈。根据各航空公司年报披露的数据统计，中国国航的国内航线客运人公里收益最高，东方航空与南方航空的国内航线客运人公里收益最为接近，均低于中国国航。海南航空为民营航空公司，面对国内三大航主导的竞争格局，更强调全国统一规划和调度的经营机制，并积极布局客座率更高的航线，提升支线运营能力，因而盈利能力相对较强。

### 三、影响毛利率下滑的因素是否已消除，是否对本次募投项目实施产生重大不利影响

根据前述分析，影响东方航空毛利率的主要因素包括：国内航线客运人公里收益、国际航线客运人公里收益、飞机燃料成本、飞发及高周件折旧、飞发修理等营运成本。

国内航线方面，2018年1月，中国民用航空局、国家发展和改革委员会发布了《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》，以进一步推进民航国内航空旅客运输价格市场化改革，预计将有利于未来国内航空运输票价提升和公司盈利能力的进一步改善。同时，公司亦将持续优化运力投放，将未来新增国内运力投放于收益较好的国内航线（包括国内重点商务航线）等，

进一步提升公司的国内航线客运人公里收益。

国际航线方面，公司本次通过非公开发行拟引进新一代 A350-900 和 B787-9 远程宽体客机，新机型飞机将优化旅客乘机体验，为广大旅客提供更加舒适的空中旅行服务，有利于进一步提升公司国际远程航线经营能力和收入水平，助推公司国际化战略实施。同时，公司亦会将未来新增国际运力投放于收益较好的国际航线（如日韩航线），从而进一步提升公司的国际航线客运人公里收益。

飞机燃料成本方面，根据发改委及中国民航局于 2009 年发布《关于建立民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制有关问题的通知》的规定，航空公司在规定范围内可自主确定国内航线旅客燃油附加费收取标准。若航油成本上升，公司可通过提升票价及收取燃油附加费向乘客转移航油成本，该联动机制可在一定程度上降低公司航油价格波动风险。

飞发及高周件折旧、飞发修理等营运成本方面，受制于历史经营与整合合并原因，东方航空的机队飞机类型相对较多，机型种类较多一定程度上影响了机型之间可替代性，增加了运营成本。此外，各类机型在航材、维修方面也不相同，亦增加了在航材、维修等方面的成本开支。随着公司引入机型相对更加集中，机队结构持续更新优化，运营规模效益将进一步提升，公司的毛利率具有一定的提升空间。截至 2018 年 6 月末，公司的机队平均机龄 5.7 年，机龄优势位列世界前列，已成为全球大型航空公司中拥有最精简高效机队的航空公司之一。

因此，针对影响东方航空毛利率的主要因素，公司已制定了具体的应对措施，预计该等影响因素不会对本次募投项目实施产生重大不利影响。

### 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构中信证券认为：

2015 年至 2017 年及 2018 年 1-6 月，公司毛利率变动主要受到自身经营情况，行业和市场整体发展及竞争状况，以及油价和其他主要成本变动等因素影响，公司毛利率变动具有合理性且与同行业公司无重大差异。针对影响毛利率的主要因素，公司已制定了积极有效的措施，预计该等影响因素不会对本次募投项目实施产生重大不利影响。

### 会计师核查意见

基于会计师为东方航空 2015、2016 以及 2017 年度的财务报表整体发表审计意见执行的审计工作，会计师认为东方航空对收入和成本的会计处理与公司财务报表中披露的收入确认和成本计量的会计政策相符且在重大方面符合企业会计准则的相关规定。截至 2018 年 6 月 30 日未经审计的财务报表中对于收入确认和成本计量的会计政策没有与 2015、2016 以及 2017 年度财务报表存在重大不一致。

(此页无正文，为中国东方航空股份有限公司对《关于请做好东方航空非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复（修订稿）》之签署页)


中国东方航空股份有限公司

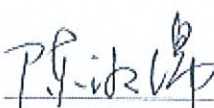


年 月 日

（此页无正文，为中信证券股份有限公司对《关于请做好东方航空非公开发行股票发审委会议准备工作的函的回复（修订稿）》之签署页）

保荐代表人：

  
张 阳

  
陈淑锦



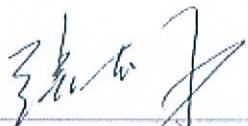
2019年 3月 15日



## 关于告知函回复报告的相关声明

本人已认真阅读中国东方航空股份有限公司本次告知函回复报告（修订稿）的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：



张佑君



2019年3月15日