
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)

關於購買飛機的主要交易

2023年11月30日

目 錄

	頁次
釋義.....	1
董事會函件.....	3
附錄一 財務資料.....	I-1
附錄二 一般資料.....	II-1

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：

「飛機」	指	100架新C919系列飛機
「飛機購買」	指	根據飛機購買協議購買飛機
「飛機購買協議」	指	本公司與商飛公司就飛機購買訂立日期為2023年9月28日的《C919飛機買賣協議》
「該公告」	指	本公司日期為2023年9月28日的公告，內容有關飛機購買
「聯繫人」	指	具上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「中國東航集團」	指	中國東方航空集團有限公司，為控股股東
「商飛公司」	指	中國商用飛機有限責任公司，一間於中國註冊成立的有限責任公司
「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股及A股分別於聯交所及上海證券交易所上市
「關連人士」	指	具上市規則賦予該詞的涵義
「代價」	指	本公司根據飛機購買協議就購置飛機應付予商飛公司的實際代價(已考慮價格優惠)
「控股股東」	指	具上市規則賦予該詞的涵義
「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

釋 義

「國際航空運輸協會」	指	指國際航空運輸協會，一個由全球不同國家的航空公司組成的大型國際組織，通過航空運輸企業協調和傳達政府政策，並處理實際運營問題
「最後實際可行日期」	指	2023年11月20日，即本通函付印前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「中國」	指	中華人民共和國
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「國資委」	指	國有資產監督管理委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股東」	指	本公司股東
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「美元」	指	美元，美利堅合眾國法定貨幣
「%」	指	百分比

在本通函內，使用的匯率為1.00美元兌人民幣7.1798元，惟僅供說明用途，並不表示任何人民幣或美元的金額曾經或能夠或可以按上述匯率或任何其他匯率換算。



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：

王志清(董事長)
李養民(副董事長、總經理)
唐 兵(董事)
林萬里(董事)

蔡洪平(獨立非執行董事)
董學博(獨立非執行董事)
孫 錚(獨立非執行董事)
陸雄文(獨立非執行董事)

姜 疆(職工董事)

法定地址：

中國
上海市
浦東國際機場
機場大道66號

總辦事處：

中國
上海市
閔行區
虹翔三路36號
東航之家北區
A2棟5樓

香港主要營業地點：

香港
金鐘道95號
統一中心
19樓D室

香港股份過戶登記處：

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號舖

敬啟者：

關於購買飛機的主要交易

I. 緒言

茲提述本公司日期為2023年9月28日的該公告，內容有關(其中包括)飛機購買。

董事會函件

本公司於2023年9月28日與商飛公司在中國上海簽訂飛機購買協議，向商飛公司購買100架新C919系列飛機。誠如本通函「飛機購買協議」一節項下「交付時間和對本公司運力的影響」一段所載，飛機計劃於2024年至2031年分批交付予本公司。

II. 飛機購買協議

飛機購買協議的主要條款載列如下：

日期：2023年9月28日

相對方：(i) 本公司(作為買方)
(ii) 商飛公司(作為賣方)

據董事作出所有合理查詢後所深知、獲悉及確信，商飛公司及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士的第三方，並非本公司的關連人士。

交易標的：飛機購買的標的為100架新C919系列飛機。

代價：根據商飛公司於2023年7月提供的最新目錄價格，100架飛機的目錄價格合共約為9,900百萬美元。商飛公司已就該批次飛機給予本公司較大幅度的價格優惠。該等價格優惠乃經本公司與商飛公司按公平原則磋商釐定。因此，代價顯著低於上述飛機目錄價格。代價乃取決於價格浮動機制，制定該機制乃為反映通脹因飛機的交付週期長而對飛機生產和製造成本的影響。因此，董事會認為飛機購買的代價屬公平合理。

董事會函件

擬採購的飛機數目乃根據本公司在機隊結構、發展戰略及航線網絡方面的實際需要，以及商飛公司的商業及產能限制條件下的供應能力而定。飛機購買協議乃根據一般商業及行業慣例磋商及訂立。本公司確認，飛機購買項下提供的價格優惠屬公平合理，並與以往類似交易所獲得的優惠相當。本公司相信，本公司根據飛機購買協議所取得的價格優惠對本公司整體未來營運成本並無重大影響。

根據中國人民銀行於飛機購買協議日期公佈的人民幣兌美元匯率中間價，100架飛機的目錄價格合共相當於約人民幣71,080百萬元，包括機身價格、發動機價格等。

根據上市規則第14.07條，由於有關飛機購買的最高適用百分比率超過25%但低於100%，故根據上市規則第14章，飛機購買構成本公司之主要交易，並須遵守上市規則項下之申報、公告及股東批准規定。就飛機購買而言，本公司理解其於上市規則第14章項下規定的一般披露責任。然而，本公司(作為買方)須履行嚴格的保密責任，概不得就有關實際代價作出任何披露。披露任何實際代價將導致本公司違反保密責任，並將導致本公司面臨重大訴訟風險及無可挽回的聲譽損失，同時可能失去商飛公司所授出的價格優惠及未能於日後再行購買。本公司已向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第14.58(4)條及第14.66(4)條有關披露代價的規定，並已獲得有關豁免。

董事會函件

支付條款：

本公司擬通過自有資金、商業銀行貸款、發行債券及其他融資工具所得資金為飛機購買提供資金，均為本公司可用的資金來源。由於代價將分期支付而非一次性支付，故本公司將根據本公司現金流及債務結構、市場融資成本等因素綜合評估當時的實際情況，確定最合適的資金來源。截至最後實際可行日期，本公司並無發行任何債券以支付代價。倘本公司隨後決定通過發行債券支付款項，則將按照上市規則的規定作出公告。鑒於本公司在資本市場享有良好信譽，債券信用評級為AAA，銀行授信相對充足，故本公司能夠通過自有資金，利用廣泛順暢的直接及間接融資渠道，以具競爭力的融資成本獲得資金，支持其生產經營及未來戰略發展。因此，董事會認為上述飛機購買的資金來源屬公平合理。

本次交易款項分期支付，預計不會對本公司的現金流狀況和業務運營產生重大影響。

本次交易所涉金額將以美元及人民幣結算。具體支付方式為本公司先分期支付部分預付款，然後本公司於每架飛機交付日再付清餘款。有關付款方法乃參考過往交易及一般行業慣例釐定，因此與過往交易及一般行業慣例一致。於磋商過程中，本公司盡可能減少預付款項的金額，並降低本公司的相關資金成本。因此，董事會認為，上述具體付款安排乃按一般商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

董事會函件

交付時間和對本公司 運力的影響：

飛機購買的100架C919系列飛機計劃於2024年至2031年分批交付於本公司，其中，2024年計劃交付5架，2025年至2027年每年計劃交付10架，2028年至2030年每年計劃交付15架，2031年計劃交付20架。根據飛機購買協議以外的另行協商及協議，本公司未來可能根據市場情況和本公司運力規劃調整飛機購買項下飛機的具體引進時間和機型。除非出現重大不可抗力事件或賣方違反合約，否則本公司無權調整將予購買的飛機總數。

定金：

根據一般行業慣例，除預付款項外，飛機購買亦須遵守定金條款。定金為於簽訂協議後一次性支付的金額，而預付款項將根據經訂約方協定的具體比例及付款時間表分期支付，且預付款項金額通常可由定金抵銷。

定金及預付款項的條款乃參考過往交易及一般行業慣例制定，因此與過往交易及一般行業慣例一致。本公司憑藉其議價能力，已取得定金及預付款項項下條款的有利安排，而此可減少本公司的資金壓力。因此，董事會認為，定金及預付款項的同時履行的條款乃按一般商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

董事會函件

先決條件： 根據上市規則、本公司公司章程及中國相關法律法規，飛機購買須待以下先決條件達成後，方可作實：

(i) 董事會批准；及

(ii) 股東批准。

概無先決條件可予以豁免。

於最後實際可行日期，第(i)項先決條件已達成，董事會已於2023年9月28日舉行的第九屆董事會第二十四次普通會議上批准飛機購買。就第(ii)項先決條件而言，本公司將適時召開股東大會，以供股東審議及批准飛機購買。

III. 訂立飛機購買協議的理由及預期將為本公司帶來的裨益

2023年以來，航空客運市場呈現穩步恢復的良好態勢。飛機購買有利於本公司提前做好運力儲備，更好應對未來航空市場需求及行業競爭。在本次引進飛機交付期間，本公司存量大量窄體客機因機齡較大以及租賃到期等原因將陸續退出機隊。飛機購買將起到對現存量飛機的有效運力補充，符合本公司中長期機隊規劃的發展需要。本次交易有利於優化本公司窄體機機隊結構，形成國產機隊的大規模運營。結合本公司航網規劃目標，本次飛機引進後將主要投放至本公司基地市場及重要商務、旅遊幹線市場，努力提升整體收益水平。

董事認為，本次交易是根據一般商業及行業慣例達成，有利於本公司提前做好運力儲備，進一步優化機隊結構、補充窄體機運力、提升整體競爭實力。交易條款屬公平合理，符合本公司發展戰略、機隊規劃和全體股東利益。

IV. 飛機購買的財務影響

飛機購買的部分代價將以本公司自有資金、商業銀行貸款及發行債券所得資金支付。因此，飛機購買可能會在一定程度上提高本公司的資產負債比率。由於飛機購買的代價屬於分期支付，故預計不會對本公司的現金流狀況和業務運營產生重大影響。

預期飛機購買不會對本公司的盈利、資產及負債造成重大影響。

V. 一般資料

有關本公司的資料

本公司主要從事民航客運及相關業務。

有關商飛公司的資料

商飛公司是一間於中國註冊成立的有限責任公司，商飛公司的主要業務主要包括民用飛機及相關產品的設計、研發、生產、改裝、試飛、銷售、維修、服務、技術開發和諮詢服務等。

於最後實際可行日期，據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，商飛公司由以下各方擁有：

- (i) 由國務院國資委擁有49.80%；
- (ii) 由上海國盛(集團)有限公司(由上海市國資委直接全資擁有)擁有20.92%；
- (iii) 由中國航空工業集團有限公司(由國務院國資委直接全資擁有)擁有9.97%；
- (iv) 由中國鋁業集團有限公司(由國務院國資委直接全資擁有)擁有4.12%；
- (v) 由中國寶武鋼鐵集團有限公司(由國務院國資委直接全資擁有)擁有4.12%；
- (vi) 由中國中化股份有限公司(由中國中化集團有限公司及中化投資發展有限公司分別擁有98%及2%權益，並由國務院最終全資擁有)擁有4.12%；
- (vii) 由中國建材集團有限公司(由國務院直接全資擁有)擁有2.98%；
- (viii) 由中國電子科技集團有限公司(由國務院國資委直接全資擁有)擁有2.00%；及
- (ix) 由中國國新控股有限責任公司(由國務院直接全資擁有)擁有1.99%。

據董事作出所有合理查詢後所深知、獲悉及確信，商飛公司及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士的第三方，並非本公司的關連人士。

董事會函件

VI. 上市規則的涵義

根據上市規則第14.07條，由於有關飛機購買的最高適用百分比率超過25%但低於100%，故根據上市規則第14章，飛機購買構成本公司之主要交易，並須遵守上市規則項下的申報、公告及股東批准規定。

據本公司作出所有合理查詢後所知，於最後實際可行日期，概無股東於飛機購買中擁有任何重大權益，因此，概無股東須就將於股東大會上所提呈有關批准飛機購買的決議案放棄投票。

VII. 推薦建議

董事認為，飛機購買協議的條款(包括其代價)屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。因此，董事將推薦股東投票贊成將於股東大會上所提呈有關批准飛機購買的決議案。

VIII. 其他資料

務請閣下亦留意本通函附錄所載的其他資料。

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
公司秘書
汪健

2023年11月30日

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2020年、2021年及2022年12月31日止年度的經審核綜合財務報表連同財務報表的隨附附註可分別於本公司截至2020年12月31日止年度的年報內第114至228頁、本公司截至2021年12月31日止年度的年報內第104至220頁及本公司截至2022年12月31日止年度的年報內第101至216頁找到。上述年報的超連結如下：

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0428/2023042803690_c.pdf

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0427/2022042702335_c.pdf

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0427/2021042701935_c.pdf

本集團的債務

債務

於2023年9月30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

	附註	總計 人民幣百萬元
借款		
— 有抵押銀行貸款	(1)	15,317
— 無抵押銀行貸款		74,994
— 有擔保債券		4,182
— 無抵押債券		15,745
— 無抵押短期債券		11,056
租賃負債	(2)	<u>88,445</u>
總計		<u><u>209,739</u></u>

(1) 本集團總額約人民幣15,317百萬元的銀行借款以本集團若干資產作抵押。於2023年9月30日，已抵押資產包括賬面淨值總計約人民幣19,359百萬元的飛機。

(2) 本集團總額約人民幣58,692百萬元的租賃負債以本集團若干飛機作抵押。於2023年9月30日，已抵押飛機的賬面淨值總計約人民幣91,065百萬元。

或然負債

於2023年9月30日營業時間結束時，本集團並無重大或然負債。

除上文所披露者及於2023年9月30日集團內公司間負債外，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

在考慮到飛機購買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，在並無任何不可預見的情況下，本集團有充足的營運資金應付其現時所需，即本通函日期起至少未來12個月所需。

本集團的財務及業務前景

當前全球經濟受多重因素影響，前景不明朗。國際航空運輸協會預計，於2023年，全球民航業將實現強勁復甦，但復甦情況依地區差異明顯。北美、歐洲及中東地區復甦領先，復甦滯後的亞太地區預計將顯著增長，與其他地區的差距將縮小。中國民航業仍面臨國內供需失衡、國際航線復甦滯後的壓力。

於2023年下半年，本集團將堅持穩中求進工作總基調，以穩安全、提效益為中心，聚焦服務及品牌建設，推動改革、履行責任。

重大不利變動

於最後實際可行日期，董事確認，自2022年12月31日(即本集團最近期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並無任何重大不利變動。

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。董事願就本通函共同及個別承擔全部責任。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在所有重要方面均準確完整，並無誤導或欺詐成分，且不存在因遺漏而導致本通函或其所載的任何陳述產生誤導的其他事項。

董事、監事及最高行政人員之權益披露

於最後實際可行日期，董事、監事及最高行政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	所持A/H股身份
李養民	董事、副董事長、總經理	3,960股A股(附註1)	實益擁有人

附註1：於最後實際可行日期，佔本公司已發行股份總數約0.000018%。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無本公司董事、監事及最高行政人員或彼等各自的聯繫人於本公司股份、本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的相關股份或債權證中擁有任何根據證券及期貨條例第XV部第7及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的該等條文被當作或被視作擁有的任何權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須記入本公司須存置登記冊的權益或淡倉，或根據上市規則所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)須知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

於最後實際可行日期，王志清先生(董事長)、李養民先生(董事、副董事長兼總經理)、唐兵先生(董事)、林萬里先生(董事)及姜疆先生(職工董事)為中國東航集團的董事，中國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本公司股份權益的公司。

公司秘書

汪健先生畢業於上海交通大學，並擁有華東理工大學工商管理研究生學歷及清華大學高級管理人員工商管理學位。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董事會秘書。

服務合約

於最後實際可行日期，概無本公司董事或監事或本公司擬任董事或監事與本集團任何成員公司簽訂或擬簽訂不可由本集團在一年內終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)的服務合約。

競爭性權益

於最後實際可行日期，概無董事或擬任董事或彼等各自的任何緊密聯繫人(定義見上市規則)於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的任何本集團業務以外的業務中擁有任何權益(即倘彼等各自為控股股東而須根據上市規則第8.10條披露的權益)。

訴訟

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團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，本公司董事或監事概無於本集團任何成員公司自2022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，本公司董事或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. 飛機購買協議；
2. 2022年7月1日本公司及空中客車公司訂立的飛機購買協議，據此，本公司已同意購買且空中客車公司已同意出售100架全新A320NEO系列飛機，基本價格(價格優惠前)約為合共12,796百萬美元；及

3. 本公司與中國東航集團於2022年5月10日就本公司非公開發行A股訂立的有條件股份認購協議，據此，本公司已同意向中國東航集團配發及發行，而中國東航集團已同意認購本公司非公開發行A股項下金額不低於人民幣50億元的本公司A股。詳情請參閱本公司日期為2022年6月9日的通函。

除上文所披露者外，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。

展示文件

飛機購買協議的副本將於本公司將召開以審議及酌情批准(其中包括)飛機購買的股東大會召開前14日期間於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://www.ceair.com>)刊登。

就飛機購買而言，本公司已申請且聯交所已批准豁免嚴格遵守上市規則第14.66(10)條及附錄一B部第43(2)(c)段之規定，因此有關實際代價、價格浮動機制、定金及預付款項(所有此等因素均屬訂約方的核心商業機密，具有相若的商業敏感度)之資料將根據商飛公司的保密處理要求予以遮蓋。上述經遮蓋之資料為嚴格地僅供飛機購買協議各訂約方閱覽之商業敏感資料，且於航空業內一般被視為定制及機密資料，而披露該等資料將損害本公司之競爭力，並須經商飛公司書面同意。此外，有關銀行賬戶的資料及聯絡資料亦將予以遮蓋。有關資料僅用於履行飛機購買協議，對股東就飛機購買作出的決定而言並不重大，披露有關資料可能會造成公眾與訂約方之間不必要的接觸。飛機購買協議項下所規定之主要條款已於通函內概述及披露，而股東及公眾投資者將可自通函取得有關飛機購買之充足資料，並評估飛機購買之影響，因此股東及公眾投資者將可就飛機購買作出知情投票決定。此外，股東及公眾投資者已獲提供有關飛機購買的理由及裨益之充足資料。因此，飛機購買協議之經遮蓋版本不大可能於有關事實及情況方面(了解有關事實及情況對就飛機購買作出知情評估而言屬至關重要)誤導股東。因此，只有飛機購買協議之經遮蓋版本將會作為展示文件之一，於聯交所網站及本公司網站登載，有關文件將由本公司刊發，以供展示，為期14天。