

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之內容概不負責，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分內容而產生或因依賴該等內容而引致之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)

- (1) 有關購買二十架空客  
A350-900 飛機的主要交易  
及  
(2) 有關購買十五架波音B787-9  
飛機的主要交易

### 空客購買協議

於2016年4月28日，本公司(作為買方)與空中客車公司(作為賣方)就空客收購事項訂立空客購買協議。

就上市規則而言，根據聯交所採用的上市規則，空客收購事項構成本公司的主要交易，須待取得本公司股東批准後方可作實。

### 波音購買協議

於2016年4月28日，本公司(作為買方)與波音公司(作為賣方)就波音收購事項訂立波音購買協議。

就上市規則而言，根據聯交所採用的上市規則，波音收購事項構成本公司的主要交易，須待取得本公司股東批准後方可作實。

東航集團(直接或間接持有本公司已發行股本約62.07%)於該等收購事項下並無任何權益或裨益。倘召開本公司任何股東大會以批准該等收購事項，概無本公司股東(包括東航集團)須於該股東大會上放棄投票。

該等收購事項因而已獲東航集團根據上市規則第14.44條以書面形式批准，且毋須召開本公司股東大會。

本公司將盡快(惟不遲於2016年5月20日)刊發並向其股東寄發通函。

於2016年至2020年期間，六架B767系列客機將悉數退役，而十二架A330系列飛機或會退役。根據本公司截至2015年12月31日的可用噸公里數計算，於2016年至2020年期間有六架B767系列客機退役及有十二架A330系列飛機計劃退役將分別減少本公司的可用噸公里數約1.57%及5.63%。

各項該等收購事項有助於及時彌補本公司若干遠程客機退役所產生的運力缺口、滿足本公司運力的正常增長需求以及為本公司於「十四五」前半期(即2021年至2022年)的經營發展儲備遠程運力。本公司透過該等收購事項將進一步實現遠程寬體客機的更新換代以及打造一支精簡、高效、結構合理及行業領先的客機機隊。本公司將繼續圍繞核心樞紐擴充遠程航線網絡、提升遠程航線的經營能力及收入水平以及實施國際化策略。本公司將繼續優化乘客飛行體驗，以及提供更加舒適的空中旅行服務。

不考慮本公司基於市場環境和機齡而對機隊作出的調整及根據本公司於2015年12月31日可用噸公里數計算，空客收購事項將使本公司於2018年至2022年五年間各年的可用噸公里數分別增長約1.89%、2.83%、1.89%、5.67%及6.61%，波音收購事項將使本公司於2018年至2021年四年間各年的可用噸公里數分別增長約2.32%、3.48%、1.74%及1.16%。

## 空客購買協議

於2016年4月28日，本公司(作為買方)與空中客車公司(作為賣方)就空客收購事項訂立空客購買協議。

據董事作出所有合理查詢後所深知、獲悉及確信，空中客車公司及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及本公司關連人士(定義見上市規則)的第三方，且並非本公司的關連人士。

將予收購的飛機： 空客飛機(即二十架全新的空客A350-900飛機)

代價： 根據於2014年1月的相關價格目錄，空客飛機的飛機基本價格合共約為59.6億美元(約相當於人民幣387.13億元)，當中每架空客A350-900飛機的飛機基本價格約為2.98億美元。該飛機基本價格包括機身價格、發動機價格及ACS設備(座位及娛樂設備)價格，並根據交付計劃按公式計算後予以調整。

空客購買協議乃根據一般商業及行業慣例磋商訂立。據此，空中客車公司就空客飛機給予本公司較大幅度的價格優惠。該價格優惠乃經本公司與空中客車公司按公平原則磋商釐定。因此，空客代價顯著低於上述空客飛機的飛機基本價格。

根據空客代價，在相關時間，根據上市規則第14.07條計算的相關「百分比比率」超過25%但少於100%。因此，根據聯交所採用的上市規則，空客收購事項構成本公司的主要交易。

就空客收購事項而言，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，並因此多次向空中客車公司提出有關事宜，以就本公司披露於本公告及通函所載的若干其他所需資料(包括空客代價)取得其同意。然而，就業務原因及商業角度而言，空中客車公司並不同意本公司對此方面的要求，及堅持於可能情況下保持該等資料的保密性。本公司已就空客代價的披露向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則項下的有關規定(包括上市規則第14.58(4)條及第14.66(4)條)，並已獲得有關豁免。

本公司確認，根據空客購買協議授予本公司價格優惠的幅度，較過往與空中客車公司的類似交易授予本公司的價格更為優惠。根據空客購買協議授予本公司的價格優惠將主要影響本公司未來營運成本中的飛機折舊。本公司相信，本公司根據空客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。

本公司亦已經考慮目前的經濟環境、行業情況以及本公司的財務狀況，並認為空客購買協議項下授予本公司的價格優惠屬公平合理，而且符合其股東的利益。

付款條款及資金來源：

空客代價須以現金分期支付。本公司現擬通過本公司的營運資金、商業銀行的銀行借貸、發行債券及本公司可獲得的其他融資工具取得所需資金。

交付及對可用噸公里數的影響：

空客飛機預期將於2018年至2022年分階段交付予本公司，預計2018年交付兩架；2019年交付三架；2020年交付兩架；2021年交付六架及2022年交付剩餘七架。

本公司未來可能根據市場情況及本公司運力規劃調整將予購買的空客飛機的具體引進時間及機型。

不考慮本公司基於市場環境和機齡而對機隊作出的調整及根據本公司於2015年12月31日可用噸公里數計算，空客收購事項將使本公司於2018年至2022年五年間各年的可用噸公里數分別增長約1.89%、2.83%、1.89%、5.67%及6.61%。

主要交易：

就上市規則而言，根據聯交所採用的上市規則，空客收購事項構成本公司的主要交易，須待取得本公司股東批准後方可作實。

東航集團(直接或間接持有本公司已發行股本約62.07%)於空客收購事項下並無任何權益或裨益。倘召開本公司任何股東大會以批准空客收購事項，概無本公司股東(包括東航集團)須於該股東大會上放棄投票。

空客收購事項因而已獲東航集團根據上市規則第14.44條以書面形式批准，且毋須召開本公司股東大會。

本公司將盡快(惟不遲於2016年5月20日)刊發並向其股東寄發通函。

## 波音購買協議

於2016年4月28日，本公司(作為買方)與波音公司(作為賣方)就波音收購事項訂立波音購買協議。

據董事作出所有合理查詢後所深知、獲悉及確信，波音公司及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及本公司關連人士(定義見上市規則)的第三方，且並非本公司的關連人士。

將予收購的飛機： 波音飛機(即十五架全新波音B787-9飛機)

代價： 根據於2014年7月的相關價格目錄，波音飛機的飛機基本價格合共約為39.15億美元(約相當於人民幣254.29億元)，當中每架B787-9系列飛機的飛機基本價格約為2.61億美元。該飛機基本價格包括機身價格、發動機價格、選裝設備價格及娛樂設備價格，並根據交付計劃按公式計算後予以調整。

波音購買協議乃根據一般商業及行業慣例磋商訂立。據此，波音公司就波音飛機給予本公司較大幅度的價格優惠。該價格優惠乃經本公司與波音公司按公平原則磋商釐定。因此，波音代價顯著低於上述波音飛機的飛機基本價格。

根據波音代價，在相關時間，根據上市規則第14.07條計算的相關「百分比比率」超過25%但少於100%。因此，根據聯交所採用的上市規則，波音收購事項構成本公司的主要交易。

就波音收購事項而言，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，並因此多次向波音公司提出有關事宜，以就本公司披露於本公告及通函所載的若干其他所需資料(包括波音代價)取得其同意。然而，就業務原因及商業角度而言，波音公司並不同意本公司對此方面的要求，及堅持於可能情況下保持該等資料的保密性。本公司已就波音代價的披露向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則項下的有關規定(包括上市規則第14.58(4)條及第14.66(4)條)，並已獲得有關豁免。

本公司確認，根據波音購買協議授予本公司價格優惠的幅度，較過往與波音公司的類似交易授予本公司的價格更為優惠。根據波音購買協議授予本公司的價格優惠將主要影響本公司未來營運成本中的飛機折舊。本公司相信，本公司根據波音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。

本公司亦已經考慮目前的經濟環境、行業情況以及本公司的財務狀況，並認為波音購買協議項下授予本公司的價格優惠屬公平合理，而且符合其股東的利益。

付款條款及資金來源：

波音代價須以現金分期支付。本公司現擬通過本公司的營運資金、商業銀行的銀行借貸、發行債券及本公司可獲得的其他融資工具取得所需資金。

交付及對可用噸公里數的影響：

波音飛機預期將於2018年至2021年分階段交付予本公司，預計2018年交付四架；2019年交付六架；2020年交付三架及2021年交付剩餘兩架。

本公司未來可能根據市場情況及本公司運力規劃調整將予購買的波音飛機的具體引進時間及機型。

不考慮本公司基於市場環境和機齡而對機隊作出的調整及根據本公司於2015年12月31日可用噸公里數計算，波音收購事項將使本公司於2018年至2021年四年間各年的可用噸公里數分別增長約2.32%、3.48%、1.74%及1.16%。

主要交易：

就上市規則而言，根據聯交所採用的上市規則，波音收購事項構成本公司的主要交易，須待取得本公司股東批准後方可作實。

東航集團(直接或間接持有本公司已發行股本約62.07%)於波音收購事項下並無任何權益或裨益。倘召開本公司任何股東大會以批准波音收購事項，概無本公司股東(包括東航集團)須於該股東大會上放棄投票。

波音收購事項因而已獲東航集團根據上市規則第14.44條以書面形式批准，且毋須召開本公司股東大會。

本公司將盡快(惟不遲於2016年5月20日)刊發並向其股東寄發通函。

## 訂立該等購買協議的理由及預期對本公司所產生的裨益

各項該等收購事項有助於及時彌補本公司若干遠程客機退役所產生的運力缺口、滿足本公司運力的正常增長需求以及為本公司於「十四五」前半期(即2021年至2022年)的經營發展儲備遠程運力。本公司透過該等收購事項將進一步實現遠程寬體客機的更新換代以及打造一支精簡、高效、結構合理及行業領先的客機機隊。本公司將繼續圍繞核心樞紐擴充遠程航線網絡、提升遠程航線的經營能力及收入水平以及實施國際化策略。本公司將繼續優化乘客飛行體驗，以及提供更加舒適的空中旅行服務。

各項該等收購事項已獲得董事於董事會2016年第三次普通會議上批准，亦需根據有關的監管規定獲得中國有關的監管機關批准。

董事相信，該等購買協議的條款(包括各項該等購買協議項下的價格優惠)乃屬公平合理，並符合本公司股東的整體利益。

## 其他資料

本公司： 本公司主要經營民航業務。

空中客車公司： 就董事所知，空中客車公司主要從事飛機製造及出售業務。

波音公司： 就董事所知，波音公司主要從事飛機製造業務。

於2016年至2020年期間，六架B767系列客機將悉數退役，而十二架A330系列飛機或會退役。根據本公司於2015年12月31日的可用噸公里數計算，於2016年至2020年期間有六架B767系列客機退役及有十二架A330系列飛機計劃退役將分別減少本公司的可用噸公里數約1.57%及5.63%。

本公司未來可能根據市場情況及運力規劃對上述飛機退役計劃進行調整。

## 釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具備以下涵義：

「該等收購事項」	指	空客收購事項及波音收購事項；
「空客收購事項」	指	本公司根據空客購買協議購置空客飛機；
「空客飛機」	指	二十架全新空客A350-900飛機；
「空客代價」	指	本公司就購置空客飛機應付予空中客車公司的實際代價(經考慮價格優惠)；
「空客購買協議」	指	本公司(作為買方)與空中客車公司(作為賣方)於2016年4月28日就空客收購事項訂立的協議；
「空中客車公司」	指	空中客車公司(Airbus SAS)，根據法國法律註冊成立及存在的公司；
「可用噸公里數」	指	飛行公里數乘以收費運載(乘客及／或貨物)的可用載運噸位；
「波音收購事項」	指	本公司根據波音購買協議購置波音飛機；
「波音飛機」	指	十五架全新波音B787-9飛機；
「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；
「波音代價」	指	本公司就購置波音飛機應付予波音公司的實際代價(已考慮價格優惠)；
「波音購買協議」	指	本公司(作為買方)與波音公司(作為賣方)於2016年4月28日就波音收購事項訂立的協議；
「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，於本公告日期直接或間接持有本公司已發行股本約62.07%；

「通函」	指	本公司將向其股東寄發的通函，當中載有就該等收購事項而須根據上市規則予以載列的資料；
「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；
「董事」	指	本公司董事；
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則；
「中國」	指	中華人民共和國；
「該等購買協議」	指	空客購買協議及波音購買協議；
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「美國」	指	美利堅合眾國；及
「美元」	指	美元，美利堅合眾國法定貨幣。

在本公告內，使用的匯率為1.00美元兌人民幣6.4954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。

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  
中國，上海  
2016年4月28日

於本公告發表日期，董事包括劉紹勇(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)、季衛東(獨立非執行董事)、李若山(獨立非執行董事)、馬蔚華(獨立非執行董事)及邵瑞慶(獨立非執行董事)。