

北京市海问律师事务所
关于中国国际货运航空股份有限公司
首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市的
补充法律意见书三

2023 年 6 月

海问律师事务所 HAIWEN & PARTNERS

北京市海问律师事务所

地址：北京市朝阳区东三环中路 5 号财富金融中心 20 层（邮编 100020）
Address: 20/F, Fortune Financial Center, 5 Dong San Huan Central Road, Chaoyang District, Beijing 100020, China
电话(Tel): (+86 10) 8560 6888 传真(Fax): (+86 10) 8560 6999 www.haiwen-law.com

北京 BEIJING | 上海 SHANGHAI | 深圳 SHENZHEN | 香港 HONG KONG | 成都 CHENGDU | 海口 HAIKOU

目 录

一、《审核问询函》之“1.关于业务模式和同业竞争”.....	4
二、《审核问询函》之“2.关于核心商标”.....	20
三、《审核问询函》之“7.关于股东信息披露及核查”.....	34

北京市海问律师事务所
关于中国国际货运航空股份有限公司
首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市的
补充法律意见书三

致：中国国际货运航空股份有限公司

北京市海问律师事务所（以下简称“**本所**”）是经北京市司法局批准成立，在中华人民共和国（以下简称“**中国**”，为本补充法律意见书之目的，不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾地区）具有合法执业资格的律师事务所。本所接受中国国际货运航空股份有限公司（以下简称“**发行人**”或“**国货航**”）的委托，担任国货航首次公开发行人民币普通股（A 股）股票（以下简称“**本次发行**”）并在深圳证券交易所主板上市（以下简称“**本次上市**”，与本次发行合称“**本次发行上市**”）的特聘专项法律顾问。

应国货航的要求，本所根据《中华人民共和国公司法（2018 修正）》（中华人民共和国主席令第 15 号，以下简称“**《公司法》**”）、《中华人民共和国证券法（2019 年修订）》（中华人民共和国主席令第 37 号，以下简称“**《证券法》**”）、《首次公开发行股票注册管理办法》及其他中国现行有效的法律、行政法规、部门规章及规范性文件（以下合称“**中国法律**”），已于 2023 年 3 月 1 日就本次发行上市出具了《北京市海问律师事务所关于中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市的法律意见书》（以下简称“**《法律意见书》**”）以及《北京市海问律师事务所为中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市出具法律意见书的律师工作报告》（以下简称“**《律师工作报告》**”），于 2023 年 3 月 31 日出具《北京市海问律师事务所关于中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市的补充法律意见书一》（以下简称“**《补充法律意见书一》**”）以及《北京市海问律师事务所关于中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票及上市的补充法律意见书二》（以下简称“**《补充法律意见书二》**”）。

根据深圳证券交易所上市审核中心于 2023 年 4 月 14 日出具的审核函[2023]110084 号《关于中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行股票并在主板上市申请文件的审核问询函》（以下简称“**《审核问询函》**”）的有关要求，

本所现出具本补充法律意见书。本补充法律意见书是对《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书一》和《补充法律意见书二》的更新和补充，《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书一》和《补充法律意见书二》的相关内容（包括有关的事实陈述和结论意见）与本补充法律意见书不一致或已被本补充法律意见书更新的，以本补充法律意见书相关内容为准。

本所在《法律意见书》和《律师工作报告》中所作的律师声明对本补充法律意见书同样适用。除另有说明外，《法律意见书》和《律师工作报告》中已作定义的词语，在本补充法律意见书中被使用时，应具有与《法律意见书》和《律师工作报告》中定义相同含义。

一、《审核问询函》之“1.关于业务模式和同业竞争”

申报材料显示：（1）2022年9月，发行人与国航股份签署《持续性关联（连）交易框架协议》，约定发行人采用“独家经营”模式开展国航股份及其控股范围内航空公司的客机货运业务，协议有效期至2024年12月31日，到期后可自动续约多次，每次为期三年。截至2023年3月31日，基于上述框架协议，发行人已与国航股份、北京航空、大连航空、内蒙古航空、深圳航空、昆明航空分别签署《客机货运业务独家经营协议书》。（2）在中航集团统一协调安排下，从事腹舱业务的相关人员遵照“人随业务走”的原则根据业务调整实际进度进行相应调整。（3）截至2023年3月20日，国航股份已取得山航集团的控制权。山航股份独立经营航空货运、物流货运相关业务，构成与发行人之间的同业竞争。发行人实际控制人中航集团已承诺“将在取得山航股份控制权之日起36个月内，促使山航股份采取必要可行措施解决与发行人之间的同业竞争问题”。

请发行人：（1）结合《持续性关联（连）交易框架协议》《客机货运业务独家经营协议书》等协议的主要条款，包括但不限于业务覆盖范围、业务及人员转移安排、权责关系、续签条件及限制情形、违约责任约定等内容，说明发行人与国航股份及其控股范围内各航空公司独家经营模式的具体情况，发行人能否对国航股份及其控股范围内航空公司客机货运业务的经营、财务、人员管理等事项进行全面管理；上述协议的有效期和续签条件，未来出现终止、无法续期、争议及纠纷等情形的可能性及对发行人的影响，发行人及控股股东、实际控制人相关应对措施；（2）结合与国航股份及其控股范围内航空公司所签订协议的价格条款，说明各项业务中发行人与国航股份之间关于折旧、航油等相关成本费用的承担原则、划分方法和公允性，与同行业可比公司是否存在重大差异；客机停飞或腹舱未充分利用的情况下，发行人是否需要承担相关成本费用，相关安排的原因及合理性，是否符合业务合同的相关约定；发行人和国航股份及其控股范围内航空公司之间，是否存在相互承担成本费用或利益输送的情形，是否存在显失公平的关联交易。（3）结合上述情况，进一步说明采用独家经营模式及相关协议安排，解决发行人与国航股份及其控股范围内航空公司现有或潜在同业竞争的有效性及稳定性。（4）说明发行人承接的人员及腹舱运力具体情况，移交安排及完成进展，从事腹舱业务相关人员的人事关系、劳动合同签署情况；发行人与国航股份及其控股范围内航空公司在资产、人员、技术、经营场所、财务管理等方面的重合情况，前述主体是否存在替发行人承担

成本支出及费用、向发行人传导经营风险等情形，是否对发行人独立性产生重大影响。（5）说明拟用于解决山航股份与发行人同业竞争问题的“必要可行措施”具体含义，相关措施及安排的有效性、可行性及可能存在的障碍；国航股份是否存在取得其他与发行人主营业务相同或相似相关主体控制权的计划或意向，如有，说明拟收购对象与发行人业务重合情况，是否构成同业竞争。（6）按照《证券期货法律适用意见第17号》第一条相关规定，结合发行人目前经营情况、未来发展战略等，在招股说明书中进一步充分披露未来对上述可能构成同业竞争的资产、业务的安排，说明避免上市后出现重大不利影响同业竞争的措施是否切实可行，并对发行人控股股东、实际控制人出具的《关于避免同业竞争的承诺函》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和追责机制等方面进行充分披露。请保荐人、发行人律师发表明确意见。

1.1 结合《持续性关联（连）交易框架协议》《客机货运业务独家经营协议书》等协议的主要条款，包括但不限于业务覆盖范围、业务及人员转移安排、权责关系、续签条件及限制情形、违约责任约定等内容，说明发行人与国航股份及其控股范围内各航空公司独家经营模式的具体情况，发行人能否对国航股份及其控股范围内航空公司客机货运业务的经营、财务、人员管理等事项进行全面管理；上述协议的有效期和续签条件，未来出现终止、无法续期、争议及纠纷等情形的可能性及对发行人的影响，发行人及控股股东、实际控制人相关应对措施

1、发行人系客机货运业务市场经营主体

发行人已与国航股份及其控股航空公司（以下统称“相关航司”或“相关航空公司”）签署客机货运业务独家经营协议，以协议形式对发行人长期、稳定独家经营相关航空公司客机货运业务的权利进行约定，并明确发行人作为客机货运业务市场经营主体的地位。

根据持续性关联（连）交易框架协议、客机货运业务独家经营协议的相关条款，发行人独家经营国航股份及其控股航空公司所运营的所有客机在承运旅客行李后的空余客机货运舱位的全部货运业务。在客机货运业务中，发行人作为缔约承运人对外承担货物整体承运责任，对外开展市场销售、客户服务等经营活动；而国航股份及其控股航空公司则作为实际承运人提供空中运输及地面保障服务，

承担实际承运人责任及相应安保责任。因此，发行人系客机货运业务市场经营主体，主导客机货运业务的市场经营。

持续性关联（连）交易框架协议、客机货运业务独家经营协议等协议关于业务覆盖范围、业务及人员转移安排、权责关系、续签条件及限制情形、违约责任约定的主要规定如下：

事项	协议条款	
业务覆盖范围	国货航独家经营相关航司所运营的所有客机在承运旅客行李后的空余客机货运舱位的全部货运业务。	
业务转移安排	双方应依本协议及各相关具体协议所约定事项，及时主动向对方进行业务及业务文件交接，包括但不限于所需的合同、单据、业务操作记录等。	
人员转移安排	不涉及	
权责关系	国货航的权利义务： ①国货航独家经营国航股份各类客机货运业务。 ②国货航为缔约承运人，具有对外签署货物运输服务合同的权利，并承担整体货运承运责任。 ③国货航独家负责对国航股份客机的可利用舱位和载量进行销售、定价、结算相应货运费用。 ④国货航经营国航股份客机货运销售业务均须满足国航股份运输政策、安全要求和安保要求。 ⑤国货航就独家经营国航股份客机货运业务向国航股份支付运输服务价款。	国航股份的权利义务： ①国航股份以实际承运人身份，为国航交运的货物提供空中运输及相关的货库、站坪等机场地面保障服务，并承担实际承运人责任及相应安保责任。 ②国航股份承担中国民航规章体系所规定的客机腹舱运输安全主体责任。 ③国航股份不得自行经营、另行委托或授权国货航以外的任何第三方经营国航股份客机货运销售业务，亦不得通过任何方式使任何其他第三方对国航股份客机货运销售业务享有任何权益。 ④国航股份就国货航独家经营国航股份客机货运业务向国货航收取运输服务收入。
续签条件及限制情形	独家经营期限届满后，双方可经友好协商后确定新的独家经营期限。	

事项	协议条款
违约责任约定	①任何一方如未能履行其在本协议项下之义务或承诺，或所作出的陈述和保证、所提交的有关文件、资料或信息被证明为虚假、不准确、有遗漏或有误导等事项，则该方应被视作违反本协议，已事先披露、经双方书面认可、或违约原因不可归责于任一方的事项除外。 任何一方违约，守约方有权追究违约方违约责任。 ②任何一方违约，守约方有权追究违约方违约责任，有权采取如下一种或多种救济措施以维护其权利： （a）要求违约方实际履行； （b）暂停履行义务，待违约方违约情势消除后恢复履行；守约方根据此款规定暂停履行义务不构成守约方不履行或迟延履行义务； （c）要求违约方赔偿守约方因其违约行为而遭受的所有损失（包括直接损失、因违约方违约带来的收入损失以及为避免损失而支出的合理费用）； （d）违约方因违反本协议所获得的利益应作为赔偿金支付给守约方。

注：国货航分别与国航股份、深圳航空、昆明航空、北京航空、大连航空、内蒙古航空签署客机货运业务独家经营协议，协议文本具有一致性；上表中“本协议”指客机货运业务独家经营协议。

因此，发行人具有长期、稳定独家经营国航股份及其控股航空公司客机货运业务的权利，是客机货运业务的市场经营主体。

2、发行人控制客机货运业务主要经营主要环节

根据客机货运业务独家经营协议、客机货运业务独家经营财务结算协议，客机货运主要经营主要环节系由国货航控制，具体如下：

客机货运业务环节	具体安排	是否由国货航主导
经营	①发行人独立面向市场开展业务，独家享有相关航空公司客机货运舱位的销售权、定价权，客机货运业务相关营销、定价均由国货航负责； ②发行人根据市场需求及业务资源等情况自主设计航空物流服务产品，根据业务具体需求选择利用国货航全货机或国航股份及其控股航空公司客机货运运力开展物流服务	是

客机货运业务环节	具体安排	是否由国货航主导
财务	发行人独立核算、自负盈亏，就客机货运舱位承运的货物对外收取运费	是
人员管理	国货航拥有所承担业务环节所必备的全部员工，并独立实施有效管理	是

因此，发行人能够对国航股份及其控股范围内航空公司客机货运业务相关的经营、财务、人员管理等事项进行全面管理。

3、客机货运业务合作关系的稳定性

（1）双方已签署长期合作协议

2022年9月20日，发行人与国航股份签署《持续性关联（连）交易框架协议》，该框架协议有效期至2024年12月31日，到期后可自动连续续期多次，每次三年；协议约定由发行人独家经营国航股份及其控股航空公司客机货运业务，其中发行人与国航股份关于客机货运业务独家经营有效期至2034年12月31日，且独家经营期限不因《持续性关联（连）交易框架协议》的终止而终止。该框架协议已于2022年10月14日经双方股东大会审议通过。

同年，发行人与国航股份及其下属相关航空公司签署客机货运业务独家经营协议，约定独家经营有效期至2034年12月31日。

因此，发行人与国航股份及其控股航空公司签署独家经营期限超过12年的合作协议，可以保障发行人长期、稳定独家经营国航股份及其控股航空公司客机货运业务。

（2）发行人与国航股份客机货运业务合作具有历史延续性，合作顺畅

2018年以前，国货航系国航股份控股子公司，长期以来系国航股份客机货运业务的实际运营主体；发行人2018年不再是国航股份控股子公司后，仍然继续运营国航股份的客机货运业务。因此，双方客机货运业务合作具有历史延续性，且双方长期保持良好的合作关系。

“客货并举”系中航集团既定发展战略，发行人与国航股份为中航集团货运与客运核心平台，国航股份将客机货运业务交由发行人经营符合双方和中航集团的整体利益。

因此，发行人与国航股份客机货运业务合作具有历史延续性，且双方长期保持良好合作关系，国航股份将客机货运业务交由发行人经营符合双方和中航集团的整体利益。

（3）国航股份及其控股航空公司将客机货运业务交由国货航运营具有充分的经济意义

对于国航股份及其控股航空公司而言，承运旅客行李后的空余客机货运舱位，由国货航独家经营客机货运业务充分利用了客机资产，具有经济意义上的合理性，有利于各方充分发挥客货主业优势，且与国内航空公司的整体趋势一致。对于国货航而言，国航股份及其控股航空公司遍布全球的客机航线能形成对其货机航线的有效补充，有利于发行人进一步扩大业务规模、提升市场影响力。

因此，发行人与国航股份及其控股航空公司之间客机货运业务合作关系有利于充分发挥各方的客货主业优势，具有充分的经济意义。

（4）发行人及控股股东、实际控制人相关应对措施

发行人会积极保持与国航股份及其控股航空公司的持续沟通，尽最大努力避免发行人与国航股份及其控股航空公司之间客机货运业务合作关系的终止。发行人实际控制人已经出具关于避免同业竞争的承诺函，承诺中航集团控制的其他企业（包括国航股份及其控股航空公司）将来不会从事与发行人及其控制的下属企业构成重大不利影响的同业竞争或潜在同业竞争的业务，鉴于客机货运业务与发行人的主营业务构成同业竞争关系，在发行人实际控制人中航集团已经出具避免同业竞争承诺函的情况下，中航集团会促使国航股份及其控股航空公司将客机货运业务交由发行人经营，以避免中航集团违反已经公开出具的承诺函。

鉴于：（1）发行人与国航股份及其控股航空公司签署独家经营期限超过 12 年的合作协议，可以保障发行人长期、稳定独家经营国航股份及其控股航空公司

客机货运业务；（2）发行人与国航股份客机货运业务合作具有历史延续性，且双方长期保持良好合作关系，国航股份及其控股航空公司将客机货运业务交由发行人经营符合各方和中航集团的整体利益；（3）发行人与国航股份及其控股航空公司之间客机货运业务合作关系有利于充分发挥各方的客货主业优势，具有充分的经济意义；（4）发行人会积极保持与国航股份及其控股航空公司的持续沟通，尽最大努力避免发行人与相关方之间客机货运业务合作关系的终止，且发行人实际控制人已经出具关于避免同业竞争的承诺函。因此，尽管发行人无法绝对避免未来出现终止、无法续期、争议及纠纷等情形的可能性，但是该等可能性相对较低，不会对发行人的生产经营造成重大不利影响。

1.2 结合与国航股份及其控股范围内航空公司所签订协议的价格条款，说明各项业务中发行人与国航股份之间关于折旧、航油等相关成本费用的承担原则、划分方法和公允性，与同行业可比公司是否存在重大差异；客机停飞或腹舱未充分利用的情况下，发行人是否需要承担相关成本费用，相关安排的原因及合理性，是否符合业务合同的相关约定；发行人和国航股份及其控股范围内航空公司之间，是否存在相互承担成本费用或利益输送的情形，是否存在显失公平的关联交易

1.2.1 结合与国航股份及其控股范围内航空公司所签订协议的价格条款，说明各项业务中发行人与国航股份之间关于折旧、航油等相关成本费用的承担原则、划分方法和公允性，与同行业可比公司是否存在重大差异

1、客机货运业务相关成本费用承担原则与划分方式

根据客机货运业务独家经营协议，国航股份等相关航空公司作为实际承运人，负责空中运输及必要的地面保障服务。因此，相关航司承担客机货运业务相关运输成本，并向发行人收取运输服务价款。

根据《持续性关联（连）交易框架协议》，发行人负责国航股份及其控股航空公司所有客机货运业务，包括货运舱位销售、定价、结算等一系列业务经营活动。因此，运营客机货运业务而产生的相关销售费用、管理费用、人工成本等由发行人承担。

参与方	主要职责	所承担的成本费用
-----	------	----------

参与方	主要职责	所承担的成本费用
国航股份及其控股范围内的航空公司	作为实际承运人,负责空中运输及必要的地面保障服务	因开展空中运输所发生的航油、折旧等运输成本
发行人	作为缔约承运人,负责货运舱位销售、定价、结算等一系列业务经营活动	市场端:经营客机货运业务而产生的相关销售费用、管理费用、人工成本等
		对国航股份:运输服务价款

在客机货运业务中,国货航向国航股份支付运输服务价款并独家享受其客机货运运力对外开展货运业务,国航股份承担空中运输、必要的地面保障和安保责任。国航股份所承担的航油、折旧等运输成本,属于国航股份作为客机货运业务实际承运人所应承担的职责范围,是其获得运输服务价款的必要成本。因此,除了向国航股份支付运输服务价款外,国货航无须再额外承担航油、折旧等运输成本。

2、航油、折旧等运输成本无法在客机运输阶段的客货运之间合理拆分

客运航空公司在做出航线安排时往往以客运需求为首要考虑因素,而使用客机腹舱运输旅客行李以外的空余货运运力开展货运业务,系提升运输资源利用率、争取边际收益贡献的手段。

对于航油等航空运输环节主要变动成本,由于同一班客机航班同时运输乘客、乘客行李和货物,客货收费标准不相同,不适用按照客货收入进行整体划分;同时,客机航班运载货物所消耗的航油费系额外的边际成本,与运载货物重量亦没有直接线性关系,亦无法按照客货体积或者重量进行划分。

对于折旧等航空运输环节主要固定成本,鉴于国航股份等相关航空公司执飞时系优先考虑客运需求,在货运空载的情形下,航空公司仍会执飞航班。因此,折旧等航空运输成本不具备在客运与货运之间合理切分的基础。

因此,国航股份等航空公司在航空运输环节的航油、折旧等主要成本项无法在航空客运与航空货运之间进行合理拆分。

3、运输服务价款系基于发行人实际客机货运收入、相关运营费用及合理激励机制确定

在客机货运业务独家经营模式下，运输服务价款本质上为发行人独家采购国航股份等航空公司提供的客机货物运输服务后，基于发行人客机货运实际收入，考虑发行人运营客机货运业务产生的相关运营费用，并保留发行人合理回报水平与适当激励后而制定。

以发行人当年客机货运业务收益水平增长率对标行业当年货运业务收益水平增长率计算奖惩，既能充分考虑国航股份等航空公司的运力投入，又能反映发行人运营相关航空公司客机货运业务的经营效率，相关奖惩机制设计符合客机货运业务实际，并充分参考行业情况。因此，发行人运输服务价款定价具有公允性。

4、相关成本承担原则、划分方式与可比公司不存在重大差异，具有合理性、公允性

如上文所述，运营客机货运业务而产生的相关销售费用、管理费用、人工成本等由发行人承担，国航股份等航空公司承担客机货运业务相关运输成本，并向发行人收取运输服务价款。

发行人支付的运输服务价款取决于当年客机货运业务收入及发行人相关业务费率，而非直接挂钩国航股份等航空公司的航油、折旧等成本。一方面，在客机不可分割的物理属性前提下，航油、折旧等成本无法在航空客运与货运之间进行合理切分，相关交易不适合以国航股份等客运航司运输成本为基础进行定价；另一方面，发行人客机货运业务相关运营费用能进行较为合理的切分。因此，基于客机货运实际收入及运营费用率，并参考行业水平制定奖惩费用率，以确定发行人需支付的运输服务价款，能充分反映国航股份等航空公司的运力投入及发行人运营客机货运业务的经营成果，交易双方责权利均衡。

发行人客机货运业务相关定价模式与同业可比公司东航物流具有一致性，系客运航司与货运航司在客机具有不可分割的物理属性前提下所做的专项安排，具有合理性。

项目	国货航	东航物流
----	-----	------

项目	国货航	东航物流
交易定价模式	①国货航支付运输服务价款 ②运输服务价款=客机货运实际收入×(1-业务费率)	①东航物流支付运输服务价款 ②常规情形：运输服务价款=客机腹舱货运实际收入*(1-常规业务费率) ③非常规情形：运输服务价款=非常规客机货运实际收入*(1-非常规业务费率)
航油、折旧等运输成本承担原则	①客运航司作为实际承运人，负责空中运输及必要的地面保障服务 ②客机货运业务相关运输成本由客运航司承担	
航油、折旧等运输成本划分方式	航油、折旧等运输成本无法在航空客运与货运之间分摊	

综上，在客机货运业务中，国航股份等航空公司作为实际承运人，负责空中运输及必要的地面保障服务，相应承担航空运输成本，且航油、折旧等运输成本无法在航空客运与货运之间分摊；相关成本承担原则、划分方式与可比公司不存在重大差异，具有合理性、公允性。

1.2.2 客机停飞或腹舱未充分利用的情况下，发行人是否需要承担相关成本费用，相关安排的原因及合理性，是否符合业务合同的相关约定

根据客机货运业务独家经营协议相关约定，国航股份等航空公司作为实际承运人，承担航油、折旧等运输成本，在客机停飞或腹舱未充分利用的情况下产生的航油、折旧等运输成本亦始终由国航股份承担。

对于国货航向国航股份支付的运输服务价款，则与国航股份等航空公司的航油、折旧等成本并不直接相关。

在客机停飞的情形下，发行人无需为停飞运力支付运输服务价款。为充分激励国货航提升客机货运经营效益，独家经营定价模式包括奖惩机制，即以实际收益增长率相较行业当年货运业务收益增长率差异的 50%确定奖惩费率；鉴于实际收益水平受到客机货运价格和实际载运率水平综合影响，因此，在其他因素不变的情况下，若出现发行人经营销售不力而导致客机腹舱利用水平偏低的情形时，发行人需支付的运输服务价款将因奖惩机制的存在而受到一定影响。

综上，在客机停飞或腹舱未充分利用的情况下，发行人无需承担航油、折旧相关成本，仅作为缔约承运人按照相关协议约定承担相应金额的运输服务价款及相关运营费用。相关安排与发行人作为客机货运业务缔约承运人的权利义务具有一致性，具有商业合理性，符合相关业务合同的约定。

1.2.3 发行人和国航股份及其控股范围内航空公司之间，是否存在相互承担成本费用或利益输送的情形，是否存在显失公平的关联交易

在客机货运业务中，发行人作为缔约承运人、国航股份及其控股航空公司作为实际承运人，分别承担相应成本费用。报告期内，发行人与国航股份及其控股范围内航空公司之间不存在相互承担成本费用或利益输送的情形，不存在显失公平的关联交易。

1.3 结合上述情况，进一步说明采用独家经营模式及相关协议安排，解决发行人与国航股份及其控股范围内航空公司现有或潜在同业竞争的有效性及稳定性

1、独家经营模式解决同业竞争的有效性

（1）从协议约定角度，发行人系客机货运业务市场经营主体

在客机货运业务合作中，国货航作为缔约承运人对外承担货物整体承运责任，对外开展市场销售、客户服务等经营活动；而国航股份作为实际承运人提供空中运输及地面保障服务，承担实际承运人责任及相应安保责任。因此，发行人系客机货运业务市场经营主体。

（2）从实际业务经营角度，客机货运业务的市场经营由国货航主导

如本补充法律意见书第 1.1 条所述，国货航在整个客机货运市场经营业务流程中起主导作用。独家经营模式下，国货航独立对外揽货签约，按照合同约定为客户发放运单，并根据业务情况自行决定客机货运的营销策略及定价，并承担相应的市场风险；而国航股份及其控股航空公司作为实际承运人提供空中运输及地面保障服务，承担实际承运人责任及相应安保责任。

航空货运业务环节	是否由国货航负责
----------	----------

航空货运业务环节	是否由国货航负责
对外签约	是
发放运单	是
分配舱位	是
实际运输	否
结算收款	是
经营结果	是

综上，独家经营模式在解决发行人与国航股份及其控股航空公司客机货运业务同业竞争问题方面具有有效性。

2、独家经营模式解决同业竞争的稳定性

如本补充法律意见书第 1.1 条所述，发行人与国航股份及其控股航空公司签署独家经营期限超过 12 年的合作协议，可以保障发行人长期、稳定独家经营国航股份及其控股航空公司客机货运业务；发行人与国航股份客机货运业务合作具有历史延续性，且双方长期保持良好合作关系，国航股份及其控股航空公司将客机货运业务交由发行人经营符合各方和中航集团的整体利益；发行人与国航股份及其控股航空公司之间客机货运业务合作关系有利于充分发挥各方的客货主业优势，具有充分的经济意义；发行人会积极保持与国航股份及其控股航空公司的持续沟通，尽最大努力避免发行人与相关方之间客机货运业务合作关系的终止，且发行人实际控制人已经出具关于避免同业竞争的承诺函。因此，独家经营模式在解决发行人与国航股份及其控股航空公司客机货运业务同业竞争问题方面具有稳定性。

1.4 说明发行人承接的人员及腹舱运力具体情况，移交安排及完成进展，从事腹舱业务相关人员的人事关系、劳动合同签署情况；发行人与国航股份及其控股范围内航空公司在资产、人员、技术、经营场所、财务管理等方面的重合情况，前述主体是否存在替发行人承担成本支出及费用、向发行人传导经营风险等情形，是否对发行人独立性产生重大影响。

1.4.1 说明发行人承接的人员及腹舱运力具体情况，移交安排及完成进展，从事腹舱业务相关人员的人事关系、劳动合同签署情况

发行人在客机货运业务中主要负责销售及货物组织，包括对外签约、发放运单、分配舱位及结算收款等环节，相关业务人员主要系销售人员。

为充分发挥客货专业优势，并解决双方同业竞争问题，国货航独家经营国航股份及其控股航空公司（北京航空、大连航空、内蒙古航空、深圳航空、昆明航空）的客机货运业务。具体情况如下：

报告期内，发行人与国航股份之间的客机货运业务合作由承包经营模式转为独家经营模式，发行人始终作为缔约承运人对外揽货签约，并根据国货航自身业务需求选择使用货机或国航股份客机货运运力，始终由国货航负责客机货运业务相关销售及生产组织工作，模式调整不涉及人员流动或客机货运运力安排的变化。

对于北京航空、大连航空、内蒙古航空，报告期内国货航以代理模式与其开展业务合作，国货航负责为其提供代理售票服务，转为独家经营模式后不涉及人员流动。独家经营模式下，国货航作为缔约承运人，独家负责相关航空公司客机货运业务销售等业务，并根据国货航自身业务需求选择使用货机或相关航空公司客机货运运力，即国货航将承接上述航空公司的客机货运运力。

对于深圳航空、昆明航空，报告期内上述航空公司系独立开展客机货运业务；转为独家经营模式后，国货航将作为缔约承运人承接上述航司的客机货运运力，并将按照人随业务走的原则接收对应公司的客机货运业务销售人员。

截至本补充法律意见书出具之日，国货航对于相关航空公司的人员及腹舱运力承接情况如下：

公司名称	相关人员承接情况	客机运力承接情况	承接人员的劳动合同签署及工资发放情况
国航股份	始终由国货航负责客机货运业务相关销售及生产组织工作，模式调整不涉及人员流动	国货航作为缔约承运人根据自身业务需求选择是否使用国航股份客机货运运力	不适用
北京航空	国货航原以代理模式为其提供代理售票服务，转为独家经营模式	调整为独家经营模式后，国货航承接客机	不适用
大连航空			

公司名称	相关人员承接情况	客机运力承接情况	承接人员的劳动合同签署及工资发放情况
内蒙古航空	式后不涉及人员流动	货运运力，独家经营	
深圳航空	国货航与相关航空公司签署独家经营协议后，相关方已制定了业务人员转移的总体实施方案，原则上国货航将按照双方业务边界划分接收深圳航空、昆明航空的原有货运销售及客户服务人员，双方正在完善相关实施细节。因涉及变动人员较多，业务管理架构衔接工作较为复杂，为确保转移过程中的航空安全、业务运行及人员的稳定，双方正在过渡期内开展业务转移和人员接收工作，预计 2023 年 6 月 30 日前完成	相关航司客机货运业务，并根据国货航自身业务需求选择使用货机或相关航司客机货运运力	业务及人员完成转移后，人员全面与国货航签署劳动合同并由国货航发放工资
昆明航空			

1.4.2 发行人与国航股份及其控股范围内航空公司在资产、人员、技术、经营场所、财务管理等方面的重合情况

由于飞机具有不可分割的物理属性，客机腹舱货运资产无法与客机进行物理切分，客机腹舱资产未来仍将由国航股份等航空公司拥有，并根据客机货运业务独家经营协议约定由发行人实际使用和经营。

根据客机货运业务独家经营协议相关约定，发行人独家经营国航股份等航空公司所运营的所有客机在承运旅客行李后的空余客机货运舱位的全部货运业务，独家负责对相关航空公司客机的可利用货运舱位和载量进行销售、定价、结算相应货运费用，并在每年向相关航空公司支付运输服务价款的基础上，对受托客机货运业务独立核算、依法纳税、自主经营。

因此，发行人与国航股份及其控股航空公司在资产、人员、技术、经营场所、财务管理等方面相互独立。

1.4.3 前述主体是否存在替发行人承担成本支出及费用、向发行人传导经营风险等情形，是否对发行人独立性产生重大影响

1、国航股份及其控股航空公司不存在替发行人承担成本支出及费用的情形

独家经营模式下，发行人客机货运业务相关收入成本如下表所示：

公司	收入	成本费用
国货航	货物运输收入	运输服务价款及运营费用（运营客机货运业务而产生的相关销售费用、管理费用、人工成本等）
国航股份及其控股航空公司	运输服务价款	航空运输成本（包括航油、折旧等，无法在航空客运及货运之间拆分）

如本补充法律意见书第 1.2.3 条所述，发行人与国航股份等航空公司在客机货运业务中作为缔约承运人和实际承运人分别承担相应的成本费用，相关交易模式与可比公司一致，国航股份及其控股航空公司不存在替发行人承担成本支出及费用的情形。

2、国航股份及其控股航空公司不存在向发行人传导经营风险等情形

发行人严格按照《公司法》《证券法》等有关法律、法规和《公司章程》的要求规范运作，建立健全了法人治理结构，在资产、人员、财务、机构、业务等方面均独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，发行人具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。

发行人已在其现行有效的《公司章程》等内部治理规则，以及根据《公司法》《上市公司章程指引》《上市公司治理准则》《上市公司股东大会规则》等法律、法规及规范性文件制定的《公司章程（草案）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理制度》中对关联交易决策权限与程序、关联股东和关联董事回避表决等制度作出了明确的规定，建立了较为完善的关联交易公允决策程序和内部控制制度，从制度上保障发行人关联交易定价公允性、关联交易行为不损害发行人和全体股东的合法利益。

因此，发行人与国航股份及其控股航空公司在资产、人员、技术、经营场所、财务管理方面相互独立，国航股份及其控股航空公司不存在向发行人传导经营风险等情形。

综上，发行人独立面向市场开展客机货运业务，国航股份及其控股航空公司不存在替发行人承担成本支出及费用、向发行人传导经营风险等情形，客机货运业务合作对发行人独立性不构成重大不利影响。

1.5 说明拟用于解决山航股份与发行人同业竞争问题的“必要可行措施”具体含义，相关措施及安排的有效性、可行性及可能存在的障碍；国航股份是否存在取得其他与发行人主营业务相同或相似相关主体控制权的计划或意向，如有，说明拟收购对象与发行人业务重合情况，是否构成同业竞争。

1.5.1 说明拟用于解决山航股份与发行人同业竞争问题的“必要可行措施”具体含义，相关措施及安排的有效性、可行性及可能存在的障碍

发行人的实际控制人中航集团已就解决山航股份与发行人间的同业竞争问题出具承诺函，在承诺的解决期限内，中航集团将结合山航股份的经营情况、与山航股份其他股东的沟通情况等因素，综合考虑后进一步确定解决方案，具体的解决措施包括但不限于由国货航采用独家经营模式经营山航股份客机货运等航空物流相关业务。

1.5.2 相关措施及安排的有效性、可行性及可能存在的障碍

鉴于国航股份已取得山航股份的控制权，因此，中航集团作为山航股份的实际控制人，未来对于就解决山航股份与发行人间同业竞争而拟实施的整合方案的落实具有主导能力。如本补充法律意见书第 1.5.1 条所述，具体的解决措施包括但不限于由国货航采用独家经营模式经营山航股份客机货运等航空物流相关业务，独家经营模式作为解决客机货运业务同业竞争问题的主要方案，其可行性与有效性已经东航物流等可比上市公司验证成熟。此外，中航集团作为中央企业、上市公司国航股份的控股股东，历来具有较好的资本市场形象与信用。综上所述，中航集团就解决山航股份与发行人间同业竞争的相关措施及安排具有有效性、可行性，不存在实质性障碍。

1.5.3 国航股份是否存在取得其他与发行人主营业务相同或相似相关主体控制权的计划或意向，如有，说明拟收购对象与发行人业务重合情况，是否构成同业竞争

截至本补充法律意见书出具之日，国航股份不存在取得其他与发行人主营业务相同或相似相关主体控制权的计划或意向。

1.6 按照《证券期货法律适用意见第 17 号》第一条相关规定，结合发行人目前经营情况、未来发展战略等，在招股说明书中进一步充分披露未来对上述可能构成同业竞争的资产、业务的安排，说明避免上市后出现重大不利影响同业竞争的措施是否切实可行，并对发行人控股股东、实际控制人出具的《关于避免同业竞争的承诺函》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和追责机制等方面进行充分披露

发行人已在《招股说明书》之“第八节 公司治理与独立性”之“六、同业竞争”中披露对未来可能构成同业竞争的资产、业务的安排，说明避免上市后出现重大不利影响同业竞争的措施是否切实可行，并对发行人控股股东、实际控制人出具的《关于避免同业竞争的承诺函》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和追责机制等方面进行披露。

二、《审核问询函》之“2.关于核心商标”

申报材料显示：（1）2022 年 12 月 1 日，发行人与国航股份签署《商标许可使用协议》，国航股份以非排他的普通许可方式许可发行人使用凤凰图相关商标，相关商标共计 13 项。该等商标与发行人品牌具有较高的关联性，属于发行人的核心商标。（2）根据上述《商标许可使用协议》，商标许可使用费为 987.92 万元/年，相关价格系基于国航股份过去五年用于商标及品牌维护的成本，按历史收入贡献比例分摊确定。《商标许可使用协议》签署前，国航股份将其持有的凤凰图等商标许可中航集团及其下属企业无偿使用，发行人在相关许可范围内。

请发行人：（1）说明国航股份许可发行人使用国航股份注册商标所履行的内部审议及法定程序完备性，商标使用许可是否已办理相关备案手续。（2）说明发行人使用国航股份授权商标对应的服务类型及收入情况，授权商标对发行

人的重要程度，发行人持续经营及业务拓展是否对授权商标存在较大依赖；商标许可使用的限制条件或可撤销情形，商标许可出现无法续期或者终止情况的可能性，对发行人生产经营的影响、发行人相关应对措施及安排。（3）说明前述授权商标采取普通许可方式的原因及合理性，是否存在国航股份使用或授权其控制的其他企业或无关联第三方使用前述授权商标的情形，如是，请说明相关主体、使用的产品或服务、商标许可模式等；前述情况对发行人的生产经营及业务竞争产生的具体影响，是否与发行人存在利益冲突，普通许可方式能否保障发行人长期、稳定使用相关授权商标。（4）说明发行人在 2022 年 12 月前后商标许可使用模式变化的原因及合理性；结合国航股份对中航集团及其他下属企业商标授权许可费的定价依据、差异原因及合理性，并结合同行业同类型授权收费情况，说明国航股份对发行人商标授权费定价的公允性。（5）结合上述核心商标相关事项对发行人资产完整性、独立经营能力的具体影响，说明发行人在核心资产方面对控股股东、实际控制人及其关联方是否存在重大依赖，相关依据及充分性，并充分披露相关风险。请保荐人、发行人律师按照《监管规则适用指引——发行类第 4 号》4-10 相关要求开展核查，并发表明确意见。

2.1 说明国航股份许可发行人使用国航股份注册商标所履行的内部审议及法定程序齐备性，商标使用许可是否已办理相关备案手续

2022 年 9 月 20 日，国航股份召开第六届董事会第八次会议，审议通过《关于公司与中国国际货运航空股份有限公司持续性关联（连）交易相关事项及申请 2022-2024 年年度交易上限的议案》，上述议案包含了许可发行人使用商标事项，关联董事已经回避表决。上述议案已经国航股份独立董事事前认可。同日，国航股份的独立董事发表了关于第六届董事会第八次会议关联（连）交易事项的独立意见。

同日，发行人与国航股份签署《国航股份与国货航之间持续性关联（连）交易框架协议》。

2022 年 10 月 14 日，国航股份召开 2022 年第三次临时股东大会，审议通过《关于公司与中国国际货运航空股份有限公司持续性关联（连）交易相关事项及申请 2022-2024 年年度交易上限的议案》，关联股东已经回避表决。

2022 年 12 月 1 日，发行人与国航股份签署《商标许可使用协议》。

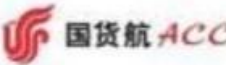
截至本补充法律意见书出具之日，国航股份已完成全部商标使用许可的备案手续。

综上，国航股份许可发行人使用其注册商标已履行其内部审议程序和商标使用许可的备案手续。

2.2 说明发行人使用国航股份授权商标对应的服务类型及收入情况，授权商标对发行人的重要程度，发行人持续经营及业务拓展是否对授权商标存在较大依赖；商标许可使用的限制条件或可撤销情形，商标许可出现无法续期或者终止情况的可能性，对发行人生产经营的影响、发行人相关应对措施及安排

2.2.1 说明发行人使用国航股份授权商标对应的服务类型及收入情况，授权商标对发行人的重要程度，发行人持续经营及业务拓展是否对授权商标存在较大依赖

根据发行人与国航股份签署的《商标许可使用协议》，国航股份授权发行人使用 13 件注册商标，许可使用服务项目为该等商标全部核定使用的商品/服务项目。该等 13 件授权商标的核定使用的服务项目如下：

序号	商标标识	注册地	注册号	类别	核定服务项目
1		中国	6420976	39	操作运河船闸；拖运；运输；汽车运输；空中运输；汽车出租；潜水服出租；能源分配；快递（信件和商品）；旅行座位预订（截止）
2		中国	8984018	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
3		中国	8979459	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
4		中国	8986860	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
5		中国	8983977	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
6		中国	8979464	39	包裹投递；操作运河船闸；观光旅游；管道运输；海上运输；货物贮存；货运；空中运输；轮椅出租；马匹出租；能源分配；汽车出租；汽车运输；潜水服出租；商品打包；替他人发射卫星；拖运；运输（截止）

序号	商标标识	注册地	注册号	类别	核定服务项目
7	国货航	中国	8983995	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
8	ACC	中国	8983985	39	运输；海上运输；汽车运输；空中运输；管道运输；货运；商品打包；拖运；汽车出租；马匹出租；货物贮存；潜水服出租；能源分配；操作运河船闸；包裹投递；观光旅游；轮椅出租；替他人发射卫星（截止）
9		美国	5,394,188	39	航空运输；航空货运服务；货运经纪；运输货物打包；仓储服务，即为他人保管、配送、提货、包装、运输；速递服务，即信件和商品投递；进出口货物装卸服务
10		加拿大	TMA997,409	39	乘客、商品、货物航空运输服务；航空值机；机场行李托运；飞机包租；机场地面旅客及货物服务；货物装卸服务；货运集装箱租赁服务；司机服务；豪华轿车服务；租车运输；航空物流服务；货运经纪；货运代理；货运装载；航空货物运输；进出口货物装卸服务；运输货物打包；包装、装箱、仓储服务；仓储保管服务；包裹投递；快递服务；旅行座位预订；个人、团体旅行安排统筹服务；旅行安排；旅行座位保留和预订；旅行、旅行向导及旅行资讯服务；汽车租赁；乘客、商品、货运航空咨询；旅行及旅行机票预订服务；航空售票
11		欧盟	015448178	35、37、39、43	35 类：广告；商业经营；商业管理；办公事务；广告经纪；户外广告；电视广告；广告展会；进出口代理；为他人订阅报纸；酒店商业经营；商业、促销、广告中的消费者忠诚度服务；管理常旅客及常旅客计划；与上述各项服务有关的信息、咨询和资讯服务 37 类：飞机保养与维修；与航空运输业有关的保养和修理服务；轮胎装配及修理；轮胎硫化；机械安装、喷涂服务；维修洗车装置；车辆部件安装；车辆配件安装；飞机除冰服务；建设服务；与上述各项服务有关的信息、咨询和资讯服务

序号	商标标识	注册地	注册号	类别	核定服务项目
					39 类：运输；客运；货运；运输经纪；飞机驾驶；汽车运输；航空运输；货物打包及保管；包裹投递；旅行座位预订；旅行安排；汽车租赁；提供旅行资讯；航空运输顾问服务；航空服务；航空客运；航空货运；乘客车辆运输；乘客行李运输；行李寄存服务；行李和货物装卸；车辆租赁及包车服务；停车场服务；快递服务；货物贮存及装卸服务；飞机包租；旅行服务；旅行社及旅行经纪服务；旅行资讯服务；旅行预订、预定及资讯服务；度假安排服务；旅行或邮轮预订、预定、安排服务；与上述各项服务有关的信息、咨询和资讯服务 43 类：提供食品、饮料服务；临时住宿；餐饮服务；接待服务（食品和饮料）；为客人提供食品和饮料；流动供应食品和饮料；准备食品和饮料；餐厅、咖啡厅、酒吧服务；住宿机构（酒店、宿舍）；酒店服务；酒店预订；酒店住宿安排与预订；提供露营设施；可移动建筑物租赁；日间看护（托儿所）；动物寄宿；桌椅、桌布、玻璃器皿租赁；与上述各项服务有关的信息、咨询和资讯服务
12		日本	5890534	39	运输；旅客运输；货运运输；运输经纪；领航；车辆运输；航空运输；行李和物品寄存；包裹投递；旅行座位预订；旅行安排；汽车租赁；提供旅行资讯；提供与航空运输相关的咨询服务
13		中国台湾	01813210	39	旅客运输；航空货运承揽；货物运送；运输经纪；领航；车辆运输；航空运输；货物包装；货物仓储；包裹投递；旅行座位预订；旅行安排；汽车租赁；提供旅行资讯；提供与航空运输相关的咨询服务；飞机包租；停车场；配水、配电、油管输送；报纸之派送；运输前车辆或货物检验服务；救难援助运输、车辆拖吊；电子储存记录载体或文件的保管；车辆地磅服务；缆车运输；贵重物品之警卫护运

注：上述第 1 项商标为中航集团主业企业的通用商标，且为中国驰名商标（以下简称“凤凰图形商标”）；上述第 2-13 项商标为货运相关商标（以

下简称“货运相关商标”）。

根据发行人的说明，发行人主营业务收入分为三类，即航空货运服务、航空货站服务和综合物流解决方案。航空货运服务和航空货站服务主要由发行人承担，其在经营过程中使用国航股份的授权商标；综合物流解决方案主要由民航快递承担，民航快递自身具有开展业务经营相关的注册商标，其在经营过程中不使用国航股份的授权商标。2020 年度、2021 年度及 2022 年度，发行人航空货运服务和航空货站服务的主营业务收入情况如下：

单位：亿元

主营业务收入类型	2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比
航空货运服务	166.98	73.57%	186.78	78.25%	150.34	82.78%
航空货站服务	10.82	4.77%	12.43	5.21%	11.04	6.08%
合计	177.80	78.34%	199.21	83.46%	161.38	88.86%

如上表所示，2020 年度、2021 年度及 2022 年度，使用国航股份授权商标的航空货运服务和航空货站服务的主营业务收入占比分别为 88.86%、83.46%及 78.34%，占比较高。上述商标或其相关组合系与国货航日常经营有关的商标，国货航在不同的应用场景中使用上述商标或商标组合，与国货航品牌具有较高的关联性。因此，授权商标对发行人具有重要性。

虽然上述许可商标在发行人业务经营过程中使得发行人的服务与其他竞争者的服务得以区分、降低客户的搜寻成本，对发行人的市场营销有一定影响力；但是，作为国内主要的航空物流服务提供商之一，发行人在行业内已经拥有较强的市场竞争力、稳定的销售渠道和较高的市场知名度，发行人主要依靠服务能力、销售网络、客户群体等获得市场和客户，客户在选择物流产品和服务时亦主要看重发行人的业务能力和服务质量，而不仅是国航股份许可使用的注册商标。因此，发行人的持续经营及业务拓展对授权商标不存在重大依赖。

2.2.2 商标许可使用的限制条件或可撤销情形，商标许可出现无法续期或者终止情况的可能性，对发行人生产经营的影响、发行人相关应对措施及安排

发行人与国航股份签署的《商标许可使用协议》未约定商标许可使用的可撤销情形，其关于商标许可使用的限制条件的主要约定如下：

(1) 发行人应当：①遵循许可人（即国航股份，下同）提出的关于许可服务的质量标准，并确保许可服务符合应适用的法律、法规和政府标准及指南；②依照许可人要求的时间和数量，向许可人提供用于开展许可服务的相关信息，供其监督和检查；③发行人应严格按照《商标许可使用协议》的约定在经营和相关广告、营销、推广中使用和显示许可商标；④将其对于许可商标的使用严格限制在许可服务范围之内；⑤如因发行人违反《商标许可使用协议》约定使用许可商标，并导致许可人遭受任何损失、支出任何费用或者承担任何责任的，发行人应承担全部责任并赔偿许可人由此遭受的全部损失。

(2) 发行人承诺不采取下列行动，也不协助第三方采取下列行动：①质疑、否认或者争议许可人对于许可商标的权利，或者采取其他与许可人对于许可商标的权利不一致的行动；②使用与许可商标构成混淆性近似的商业标识；③申请注册许可商标、或者其他包含了许可商标或者与许可商标构成混淆性近似的商业标识。

发行人与国航股份已于 2022 年 12 月 1 日签署《商标许可使用协议》，有效期为 3 年，协议期限届满，经双方书面协商一致，协议可在期限届满之日后连续续约多次，每次为期三年。

为保障发行人长期、稳定使用相关商标，国航股份已就相关商标的许可事项于 2023 年 3 月 6 日出具了书面承诺。国航股份承诺，在中航集团作为国货航的实际控制人的前提下：1、在商标许可使用协议有效期限届满时，国航股份在符合相关法律法规及相关上市规则的前提下，同意在公开、公平、公正的市场交易原则基础上，依据有关法律、法规及规范性文件及相关上市规则的规定履行相关决策程序后，按照上述协议约定的相同原则与发行人续签商标许可合同；2、在商标许可使用协议有效期内，国航股份将在符合相关法律法规及相关上市规则的前提下，尽可能依法合理持续拥有该等注册商标，积极采取有效措施保障许可商标的所有权，不作出有意损害注册商标有效性的行动；如因违反该等承诺并因此给发行人造成损失的，国航股份将积极采取有效措施以减轻或消除因此给发行人造成的不利影响。此外，发行人与国航股份均为中航集团下属企业并长期保持良好的合作关系，国航股份未实际使用货运相关商标，将上述商标授权给发行人使用符合双方和中航集团的整体利益。因此，虽然发行人无法绝对排除国航股份取消对发行人授权使用上述商标的风险，但商标许可出现无法续期或终止情况的可能性相对较低。

综上所述，发行人与国航股份关于商标许可使用未约定可撤销情形，关于限制条件的约定不仅不会影响发行人正常使用该等授权商标，反而督促、要求发行人依法合规使用授权商标，有利于发行人依法规范经营；发行人已与国航股份签署为期3年、到期经协商一致可续约且不存在其他续约附加条件的许可协议，国航股份同时出具了许可协议到期后按相同原则续约的书面承诺；发行人与国航股份均为中航集团下属企业并长期保持良好的合作关系，国航股份未实际使用货运相关商标，将上述商标授权给发行人使用符合双方和中航集团的整体利益。基于此，虽然发行人无法绝对排除国航股份取消对发行人授权使用上述商标的风险，但商标许可出现无法续期或终止情况的可能性相对较低，对发行人生产经营造成重大不利影响的可能性较低；为应对相关商标许可被取消可能导致的不利影响，发行人会积极保持与国航股份的持续沟通，尽最大努力避免国航股份取消对发行人的商标许可。因此，发行人与国航股份关于商标许可使用限制条件的约定、商标许可出现无法续期或终止情况的风险不会对发行人生产经营造成重大不利影响。

2.3 说明前述授权商标采取普通许可方式的原因及合理性，是否存在国航股份使用或授权其控制的其他企业或无关联第三方使用前述授权商标的情形，如是，请说明相关主体、使用的产品或服务、商标许可模式等；前述情况对发行人的生产经营及业务竞争产生的具体影响，是否与发行人存在利益冲突，普通许可方式能否保障发行人长期、稳定使用相关授权商标。

2.3.1 说明前述授权商标采取普通许可方式的原因及合理性，是否存在国航股份使用或授权其控制的其他企业或无关联第三方使用前述授权商标的情形，如是，请说明相关主体、使用的产品或服务、商标许可模式等

因授权商标中直接或间接包含了国航股份的核心商标，与国航股份名下的“AIR CHINA”、凤凰图形等系列商标构成相同或类似服务上的近似商标，如要将该等授权商标转让给发行人，则需要将国航股份的多个近似商标一并转让给发行人，因此，国航股份只能采用许可方式授权发行人使用相关商标。凤凰图形商标为中航集团主业企业的通用商标，为和中航集团全集团的对外宣传保持一致，发行人仅在其货运飞机的尾翼使用凤凰图形商标；国航股份将客机货运业务委托发行人经营后其已不存在使用该等12件货运相关商标的业务场景，因此，在国航股份及其下属公司不具有使用货运相关商标的业务场景，且中航集团已经出具

避免同业竞争承诺函的前提下，采取普通许可方式已可满足发行人的商标使用需求，具有合理性。

根据国航股份的说明，国航股份不存在使用或授权其控制的其他企业或无关联第三方使用货运相关商标的情形。凤凰图形商标为中航集团主业企业的通用商标，国航股份自身及其控制的航空公司在经营客运业务过程中亦使用该商标，国航股份在自身开展的商业合作中亦授权第三方使用该商标。

2.3.2 前述情况对发行人的生产经营及业务竞争产生的具体影响，是否与发行人存在利益冲突，普通许可方式能否保障发行人长期、稳定使用相关授权商标

如本补充法律意见书第 2.3.1 条所述，国航股份不存在使用或授权其控制的其他企业或无关联第三方使用前述货运相关商标的情形，且国航股份的控股股东中航集团已经出具了避免同业竞争的承诺函；国航股份自身及其控制的航空公司在经营客运业务过程中使用凤凰图形商标，国航股份在自身开展的商业合作中亦授权第三方使用凤凰图形商标，系因为凤凰图形商标为中航集团主业企业的通用商标，而发行人为和中航集团全集团的对外宣传保持一致，亦在其货运飞机上使用凤凰图形商标，但发行人仅在其货运飞机的尾翼使用凤凰图形商标，且在其他业务场景并未实际使用凤凰图形商标。因此，前述情况不会对发行人的生产经营及业务竞争产生不利影响，不会与发行人存在利益冲突。

如本补充法律意见书第 2.2.2 条所述，发行人已与国航股份签署为期 3 年、到期经协商一致可续约且不存在其他续约附加条件的许可协议，国航股份同时出具了许可协议到期后按相同原则续约的书面承诺；发行人与国航股份均为中航集团下属企业并长期保持良好的合作关系，国航股份未实际使用货运相关商标，将上述商标授权给发行人使用符合双方和中航集团的整体利益；发行人会积极保持与国航股份的持续沟通，尽最大努力避免国航股份取消对发行人的商标许可。因此，普通许可方式能保障发行人长期、稳定使用相关授权商标。

2.4 说明发行人在 2022 年 12 月前后商标许可使用模式变化的原因及合理性；结合国航股份对中航集团及其他下属企业商标授权许可费的定价依据、差异原因及合理性，并结合同行业同类型授权收费情况，说明国航股份对发行人商标授权费定价的公允性

2.4.1 说明发行人在 2022 年 12 月前后商标许可使用模式变化的原因及合理性

发行人历史上长期是国航股份的控股子公司，因此长期无偿使用国航股份注册的相关商标，并对商标的商誉履行相应的责任。

为落实混合所有制改制方案，发行人由国航股份的控股子公司变更为中国航空资本的控股子公司，国货航和国航股份之间不再具有直接股权关系。受限于《商标法》第四十二条的规定，国航股份无法将该等商标转让给发行人，发行人只能以许可方式使用该等商标。鉴于发行人拟申请首次公开发行并上市、国航股份亦为一家上市公司、发行人和国航股份互为关联方，为保证关联交易的定价公允性、更好的保护双方中小股东的利益，经发行人与国航股份友好协商，双方于 2022 年 12 月 1 日签署《商标许可使用协议》，约定国航股份以有偿方式许可发行人使用相关商标。

因此，发行人在 2022 年 12 月前后由无偿使用相关商标变为有偿使用具有合理性。

2.4.2 结合国航股份对中航集团及其他下属企业商标授权许可费的定价依据、差异原因及合理性，并结合同行业同类型授权收费情况，说明国航股份对发行人商标授权费定价的公允性

在国航股份筹备上市过程中，经国家工商管理总局商标局于 2005 年 7 月核准，32 件“国航”、凤凰图形等商标变更至国航股份名下，相应地，国航股份许可中航集团及其下属全资或控股子公司无偿使用相关商标，因此，国航股份对中航集团及其他下属企业的商标授权许可采用无偿方式具有特定历史背景。因发行人拟申请首次公开发行并上市、国航股份亦为一家上市公司、发行人和国航股份互为关联方，为保证关联交易的定价公允性、更好的保护双方中小股东的利益，国航股份以有偿方式许可发行人使用相关商标。因此，国航股份对发行人、中航集团及其他下属企业的商标授权许可分别采用不同的收费模式系因特定历史原因或为保证定价公允性导致的，差异具有合理性。

经本所律师公开查询，发行人同行业上市公司东航物流（601156）、中国外

运（601598）等的授权商标主要从集团公司（控股股东或实际控制人）处授权取得，与发行人从国航股份（兄弟单位且为上市公司）处获得授权商标不同，因此发行人与同行业上市公司的商标授权收费模式不具有完全可比性。非同行业上市公司中，存在以营业收入作为支付或收取商标许可费考虑因素的案例：①华润材料（301090）：华润（集团）有限公司许可华润材料及其附属公司使用“华润”系列商标，商标许可使用费届时以华润（集团）有限公司的相关制度规范通知等为准，但不高于华润材料及其附属公司当年度总营业收入的万分之二；②双汇发展（000895）：双汇发展许可双汇物流使用相关商标，许可费金额以双汇物流及其子公司每年营业收入的万分之一核算为准；③平煤股份（601666）：中国平煤神马集团有限公司授权平煤股份使用其持有的“平煤”等注册商标，每年使用费（不含税）不超过平煤股份上年度经审计营业收入的 0.5%；④居然之家（000785）：居然之家许可北京居然之家投资控股集团有限公司及其下属子公司使用相关商标及商号，许可使用费为该商标产生的年营业收入总额的 0.5%，每年最高不超过 600 万元。如果以发行人 2022 年度营业收入 2,278,450.01 万元进行测算，发行人每年应向国航股份支付的许可费 987.92 万元占发行人 2022 年营业收入的比例为 0.04%，位于上述非同行业上市公司商标许可收费的中间水平。

根据《商标许可使用协议》，协议有效期内，发行人每年向国航股份支付 987.92 万元（含税合计金额）的商标许可使用费，该商标许可使用费的定价依据如下：

由于国航股份对相关商标品牌的维护、宣传成果由中航集团全集团共同享受，为体现计费比例的公允性，定价应考虑国航股份用于商标、品牌维护的成本和国货航营业收入占中航集团全集团的营业收入比重。因此，相关价格系基于国航股份过去五年（指《商标许可使用协议》签署年之前（不含签署年）的五年，即 2017 年度至 2021 年度，以下简称“过去五年”）用于商标及品牌维护的成本，按发行人在中航集团中的历史收入贡献比例分摊确定，具体公式如下：

每年商标许可使用费=过去五年每年商标许可使用费估值之和÷5，其中：

每年商标许可使用费估值=（国货航营业收入÷中航集团营业收入）×国航股份商标品牌维护费

上述公式中，“国货航营业收入”指国货航过去五年每年的营业收入，“中

航集团营业收入”指中航集团过去五年每年的营业收入，“国航股份商标品牌维护费用”指国航股份过去五年每年实际发生的商标基础维护费用及品牌宣传广告经费之和。

因此，《商标许可使用协议》确定的商标许可使用费充分考虑了发行人及国航股份双方的利益，定价具有公允性。

2.5 结合上述核心商标相关事项对发行人资产完整性、独立经营能力的具体影响，说明发行人在核心资产方面对控股股东、实际控制人及其关联方是否存在重大依赖，相关依据及充分性，并充分披露相关风险。请保荐人、发行人律师按照《监管规则适用指引——发行类第 4 号》4-10 相关要求开展核查，并发表明确意见。

国航股份的授权许可商标系与发行人日常经营有关的商标，国货航在不同的应用场景中使用上述商标或商标组合，对发行人具有重要性。但是，发行人在行业内已经拥有较强的市场竞争力、稳定的销售渠道和较高的市场知名度，发行人主要依靠服务能力、销售网络、客户群体等获得市场和客户，客户在选择物流产品和服务时亦主要看重发行人的业务能力和服务质量，而不仅是国航股份许可使用的注册商标。

因授权商标中直接或间接包含了国航股份的核心商标，与国航股份名下的“AIR CHINA”、凤凰图形等系列商标构成相同或类似服务上的近似商标，如要将该等授权商标转让给发行人，根据《商标法》第四十二条的规定，则需要将国航股份的多个近似商标一并转让给发行人，因此，国航股份无法将该等商标转让给发行人，而只能以许可方式授权发行人使用该等商标。国航股份将客机货运业务委托发行人经营后其已不存在使用该等 12 件货运相关商标的业务场景，因此，在国航股份及其下属公司不具有使用货运相关商标的业务场景，且中航集团已经出具避免同业竞争承诺函的前提下，采取普通许可方式已可满足发行人的商标使用需求，具有合理性。

国航股份对发行人、中航集团及其他下属企业的商标授权许可分别采用不同的收费模式系因特定历史原因或为保证定价公允性导致的，差异具有合理性；发行人与同行业上市公司的商标授权收费模式不具有完全可比性，发行人每年向国航股份支付的商标许可费占发行人 2022 年营业收入的比例位于非同行业上市公

司商标许可收费的中间水平。《商标许可使用协议》约定的商标许可使用费考虑了国航股份用于商标、品牌维护的成本和国货航营业收入占中航集团全集团的营业收入比重，充分兼顾了发行人及国航股份双方的利益，定价具有公允性。

发行人已与国航股份签署为期 3 年、到期经协商一致可续约且不存在其他续约附加条件的许可协议，国航股份同时出具了许可协议到期后按相同原则续约的书面承诺；发行人与国航股份均为中航集团下属企业并长期保持良好的合作关系，国航股份未实际使用货运相关授权商标，将上述商标授权给发行人使用符合双方和中航集团的整体利益；虽然发行人无法绝对排除国航股份取消对发行人授权使用上述商标的风险，但商标许可出现无法续期或终止情况的可能性相对较低，对发行人生产经营造成重大不利影响的可能性较低；为应对相关商标许可被取消可能导致的不利影响，发行人会积极保持与国航股份的持续沟通，尽最大努力避免国航股份取消对发行人的商标许可。

综上所述，国航股份以普通许可方式授权发行人使用相关商标，不会对发行人资产完整性、独立经营能力造成重大不利影响，发行人在核心资产方面对控股股东、实际控制人及其关联方不存在重大依赖。

三、《审核问询函》之“7.关于股东信息披露及核查”

申报材料显示：发行人部分间接股东持股数量多于 10 万股且持股比例高于 0.01%，但未穿透至最终持有人。

请发行人说明上述主体未穿透至最终持有人的原因，是否符合《监管规则适用指引——关于申请首发上市企业股东信息披露核查》《监管规则适用指引——发行类第 2 号》等规定。请保荐人、发行人律师按照《监管规则适用指引——关于申请首发上市企业股东信息披露核查》《监管规则适用指引——发行类第 2 号》的要求对发行人股东进行核查，补充完善专项核查报告。

本所已根据《监管规则适用指引——关于申请首发上市企业股东信息披露核查》《监管规则适用指引——发行类第 2 号》的要求对发行人股东进行核查，并更新出具了《关于中国国际货运航空股份有限公司股东信息披露专项核查意见》《关于中国国际货运航空股份有限公司是否存在证监会系统离职人员入股的专

项核查意见》，符合《监管规则适用指引——关于申请首发上市企业股东信息披露核查》《监管规则适用指引——发行类第 2 号》等规定。

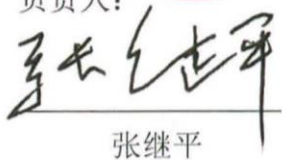
本补充法律意见书正本一式三份。

（以下无正文）

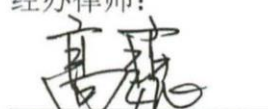
（此页无正文，为《北京市海问律师事务所关于中国国际货运航空股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A股）股票及上市的补充法律意见书三》的签署页）

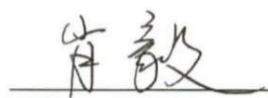


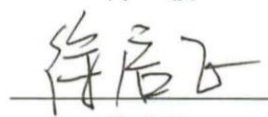
负责人：


张继平

经办律师：


高 巍


肖 毅


徐启飞

2023年 6 月26 日