

---

## 此乃要件 請即處理

---

閣下如對本通函任何方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下之全部海南美蘭國際空港股份有限公司股份售出或轉讓，應立即將本通函及隨附之代表委任表格送交買主或其他承讓人或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理商，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通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

本通函只供參考之用，並不構成收購、購買或認購任何證券的邀請或要約。

---

# 海南美蘭國際空港股份有限公司

## Hainan Meilan International Airport Company Limited\*

(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)  
(股票代碼：357)

### 非常重大收購事項 及關連交易 投資建設補充協議、 主要及關連交易 二零二零年母公司內資股認購協議、 建議根據特別授權進行新H股發行、 建議對組織章程細則作出相應修訂 以及 股東特別大會及類別股東大會通告

獨立董事委員會及  
獨立股東的獨立財務顧問

 金融有限公司  
OCTAL Capital Limited

---

董事會函件載於本通函第6至36頁。獨立董事委員會函件載於本通函第37至38頁。載有獨立財務顧問八方金融致獨立董事委員會及獨立股東意見之函件載於本通函第39至69頁。

本公司謹訂於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行股東特別大會及類別股東大會，大會通告載於本通函第162至176頁。無論閣下能否出席股東特別大會或類別股東大會，務請按隨附之代表委任表格印備之指示填妥表格，並無論如何於大會指定舉行時間二十四小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會或其任何續會，並於會上投票。

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	6
獨立董事委員會函件 .....	37
八方金融函件 .....	39
附錄一 - 本集團的財務資料 .....	70
附錄二 - 本集團之未經審核備考財務資料 .....	77
附錄三 - 交通研究報告 .....	89
附錄四 - 本公司建設項目估值報告 .....	115
附錄五 - 一期跑道相關資產估值報告 .....	126
附錄六 - 一般資料 .....	137
股東特別大會通告 .....	162
內資股類別股東大會通告 .....	167
H股類別股東大會通告 .....	172

## 釋 義

在本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「二零二零年母公司 內資股認購協議」	指	本公司與母公司於二零二零年七月二十四日訂立的認購協議，內容有關母公司認購事項
「機場項目」	指	投資建設協議及投資建設補充協議項下之機場項目
「組織章程細則」	指	經不時修訂、修正或以其他方式補充之本公司組織章程細則
「董事會」	指	董事會
「民航局」	指	中國民用航空局
「類別股東大會」	指	於緊隨股東特別大會或任何續會結束後，本公司將召開的內資股股東及H股股東各自的類別股東大會(包括就此而言的任何續會)，以考慮並酌情批准(其中包括)(i)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易；(ii)建議新H股發行；及(iii)建議對組織章程細則作出相應修訂
「本公司」	指	海南美蘭國際空港股份有限公司，一間於中國註冊成立之股份有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則所界定之涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所界定之涵義
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「相關協議日期」	指	(a)本公司與承配人就新H股發行訂立認購協議；及／或(b)本公司與配售代理就新H股發行訂立配售協議之日期
「董事」	指	本公司董事

---

## 釋 義

---

「內資股」	指	本公司註冊股本中每股面值為人民幣1.00元的普通內資股，乃以人民幣認購
「內資股股東」	指	內資股的持有人
「生效日期」	指	所有相關先決條件獲達成或豁免時二零二零年母公司內資股認購協議的生效日期
「股東特別大會」	指	本公司將於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行之股東特別大會
「可行性研究報告」	指	母公司委聘一間專業機構出具有關興建二期擴建項目之可行性研究報告
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「H股」	指	本公司股本中每股面值為人民幣1.00元的境外上市外資股，在聯交所上市及以港元買賣
「H股股東」	指	H股的持有人
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	全體獨立非執行董事組成之本公司獨立董事委員會，以就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見

## 釋 義

「獨立財務顧問」或「八方金融」	指	八方金融有限公司，可從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，已獲委任為獨立財務顧問，以就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	概無於投資建設補充協議及其項下擬進行之交易或二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易中擁有任何重大權益，且毋須根據上市規則在股東特別大會及類別股東大會上放棄投票的股東
「投資建設協議」	指	本公司與母公司就機場項目於二零一五年八月二十一日訂立之投資建設協議
「最後交易日」	指	二零二零年七月二十三日，緊接二零二零年母公司內資股認購協議簽署當日前H股的最後交易日
「最後可行日期」	指	二零二零年八月十八日，即本通函付印前為確認其所述若干資料的最後可行日期
「上市委員會」	指	聯交所上市委員會
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「地方政府專項債券」	指	海南省相關政府部門發行之地方政府專項債券，其所得款項將用於機場項目建設
「美蘭機場」	指	海口美蘭國際機場，位於中國海南省海口市之民用機場

---

## 釋 義

---

「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「新H股」	指	基於行使特別授權而建議發行的最多155,000,000股H股
「新H股發行」	指	以非公開發行方式於行使特別授權(倘獲授予)時發行新H股，惟須達成本通函所述之若干條件
「母公司」	指	海口美蘭國際機場有限責任公司，為一間於中國成立的有限責任公司，並為本公司之控股股東
「母公司認購事項」	指	二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行的母公司對認購股份的認購事項
「過往新H股發行」	指	以非公開發行方式發行最多200,000,000股新H股(已終止)
「過往新H股認購協議」	指	本公司日期為二零一九年九月三十日之公告內所指的認購協議(已終止)
「過往母公司內資股認購協議」	指	本公司日期為二零一九年九月三十日之公告內所指的該等母公司內資股認購協議(已終止)
「過往母公司認購事項」	指	過往母公司內資股認購協議項下擬進行的母公司對202,487,125股新內資股的認購事項(已終止)
「一期跑道相關資產」	指	美蘭機場一期跑道及其他附屬設施(更多詳情載於二零二零年母公司內資股認購協議)
「二期擴建項目」	指	美蘭機場二期擴建項目
「中國」	指	中華人民共和國(就本通函而言不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣)
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會

---

## 釋 義

---

「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	內資股股東及H股股東
「股份」	指	內資股及H股
「特別授權」	指	股東於股東特別大會及類別股東大會上就發行不超過155,000,000股新H股擬向董事會授出的特別授權
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「認購股份」	指	母公司擬根據二零二零年母公司內資股認購協議認購的最多140,741,000股新內資股
「投資建設補充協議」	指	本公司與母公司就機場項目訂立的日期為二零二零年五月十一日的投資建設補充協議
「銀團貸款」	指	國家開發銀行股份有限公司、中國工商銀行股份有限公司海南省分行及中國農業銀行股份有限公司海南省分行按共同及個別基準授予本公司及母公司本金為人民幣78億元的貸款，年期為二十年
「%」	指	百分比

除本通函另有指明者外，中國實體的英文名稱為其中文名稱的譯名，載入本通函僅供識別之用。如有任何不一致之處，概以中文名稱為準。

就本通函而言，所用之貨幣換算匯率為1.00港元兌人民幣0.8958元(倘適用)。該匯率僅供說明之用，並不表示任何以港元或人民幣計值之金額已經、本應或可能按該匯率兌換。

海南美蘭國際空港股份有限公司  
Hainan Meilan International Airport Company Limited\*

(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)

(股票代碼：357)

執行董事：

王貞(董事長、授權代表)

王宏(總裁)

王賀新

遇言

邢周金(授權代表)

註冊辦事處：

中國

海南省

海口市

美蘭機場辦公樓

香港主要營業地點：

香港灣仔

告士打道108號

光大中心10樓

非執行董事：

陳立基

燕翔

獨立非執行董事：

鄧天林

馮征

孟繁臣

何霖吉

敬啟者：

非常重大收購事項  
及關連交易  
投資建設補充協議、  
主要及關連交易  
二零二零年母公司內資股認購協議、  
建議根據特別授權進行新H股發行、  
建議對組織章程細則作出相應修訂  
以及  
股東特別大會及類別股東大會通告

A. 緒言

茲提述本公司日期為二零二零年五月十一日及日期為二零二零年七月二十四日之公告。本通函旨在向閣下提供有關(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易；(ii)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易；(iii)建議新H股發行；及(iv)建議對組織章程細則作出相應修訂的資料，並向閣下提供股東特別大會及類別股東大會通告，以考慮及酌情批准將於股東特別大會及類別股東大會上提呈之決議案。

\* 僅供識別

### B. 二期擴建項目的背景

茲提述本公司日期為二零一五年八月二十一日之公告及本公司日期為二零一五年十月七日之通函。

誠如上述公告及通函所披露，於二零一五年六月二日，國家發改委批覆有關建設二期擴建項目(發改基礎[2015]1215號)，即批准由母公司委聘專業機構出具的有關興建二期擴建項目之可行性研究報告。二期擴建項目由三部分組成，即機場項目、空管項目及供油項目。本公司確認空管項目及供油項目均獨立於機場項目，而本公司將不會參與該等項目。

根據可行性研究報告及國家發改委的批准，憑藉母公司過往於機場建設的經驗，母公司將作為機場項目之項目代表，估計總投資金額約為人民幣138.38億元。約人民幣138.38億元的機場項目估計總投資金額乃經參考適用的國家及地區建設費用標準、計算民航機場建設項目預算之適用規則及長期銀行貸款約6.55%的利率而釐定。

機場項目由航站樓工程、停車樓工程、貨運區工程、地勤服務用房、機場消防救援工程、機場應急救援工程及車輛設備工程(統稱「**本公司建設項目**」)以及其他項目，包括但不限於飛行區工程、目視助航燈光設備工程、路橋工程、航空食品及機供品工程、供水工程、供電工程以及供冷供熱輸氣工程(統稱「**母公司建設項目**」)組成。根據投資建設協議，本公司建設項目的估計投資金額約為人民幣71.58億元，而母公司建設項目的估計投資金額約為人民幣66.80億元。

根據機場項目最新建設進展，項目已於二零二零年六月三十日完成航站樓主體工程建設，實現供水、供電、供冷，已達到基本使用功能標準；飛行區工程已開始推進試飛前準備工作；配套工程環狀路橋交通體系已全部完工，將逐步通車；東進場路已正式通車；西進場路已全面開工。

可行性研究報告中機場項目的工程設計及估計總投資金額主要根據進一步項目建設需要或質量標準提升而修訂。例如，航站樓工程的估計投資金額由於(其中包括)精裝修標準提升、採用LED燈及增加抗震設施、安檢設備、電梯和自動扶梯而增加約人民幣394.62百萬元；飛行區工程的估計投資金額由於(其中包括)增加玉屋溪暗涵改道工程及邊坡工程以及土方工程工作量增加而增加約人民幣387.09百萬元；供電工程的估計投資金額由於(其中包括)供電網絡電纜長度增加而增加約人民幣72.80百萬元；地勤服務用房的估計投資金額由於(其中包括)特種車庫的建設成本增加及增添若干設備而增加約人民幣58.81百萬元。因此，機場項目的估計總投資金額將由約人民幣138.38億元調整至約人民幣148.30億元。有關各工程估計投資金額的調整詳情，請參閱第9頁的明細表。該等調整已獲相關政府機關批准，包括海南省發展和改革委員會及中國民用航空中南地區管理局。

考慮到機場項目估計總投資金額有所調整，於二零二零年五月十一日(交易時段後)，本公司與母公司訂立投資建設補充協議，對投資建設協議進行若干修訂，以(其中包括)明確本公司與母公司之間的投資金額劃分以及就機場項目安排進一步融資。

### C. 投資建設補充協議

投資建設補充協議之主要條款載列如下：

#### 日期

二零二零年五月十一日

#### 訂約方

- (i) 本公司；及
- (ii) 母公司

#### 主體事項

根據投資建設補充協議，本公司及母公司已同意，鑒於機場項目估計總投資金額有所調整，本公司應提供資金約人民幣76.46億元興建本公司建設項目，而母公司應提供資金約人民幣71.84億元興建母公司建設項目。

## 董事會函件

機場項目的估計總投資金額明細將調整如下：

將予建設的項目	估計投資金額 (人民幣千元)
<b>本公司建設項目</b> (附註1)	
航站樓工程	4,283,720
停車樓工程	448,840
貨運區工程	156,540
地勤服務用房	201,030
機場消防救援工程	79,150
機場應急救援工程	1,820
車輛設備工程	165,270
其他雜項開支 (附註2)	2,309,980
<b>小計</b>	<b>7,646,350</b>
<b>母公司建設項目</b>	
飛行區工程(包括一條跑道、兩組平行滑行道及 連接道路系統、停機坪、玉屋溪暗涵改道工程及邊坡 工程)	2,162,260
目視助航燈光設備工程	392,730
路橋工程(含高架橋)	433,740
航空食品及機供品工程	202,290
安檢樓	15,290
空港服務區	16,670
機務維修區	94,600
應急救援倉庫及配套設施	9,890
供電工程	430,500
供水工程	78,910
雨水、污水及污物處理	331,490
供冷供熱輸氣工程	99,430
通信、信息、總圖、安防工程	538,940
其他雜項開支 (附註3)	2,376,860
<b>小計</b>	<b>7,183,600</b>
<b>總計</b>	<b>14,829,950</b>

附註：

1. 本公司建設項目的估計投資金額將由人民幣71.58億元調整至人民幣76.46億元，其中，航站樓工程的估計投資金額將由人民幣38.8910億元調整至人民幣42.8372億元；停車樓工程的估計投資金額將由約人民幣4.4317億元調整至人民幣4.4884億元；貨運區工程的估計投資金額將由約人民幣1.2080億元調整至人民幣1.5654億元；地勤服務用房的估計投資金額將由人民幣1.4222億元調整至人民幣2.0103億元；機場消防救援工程的估計投資金額將由人民幣3,654萬元調整至人民幣7,915萬元；機場應急救援工程的估計投資金額將由人民幣103萬元調整至人民幣182萬元；車輛設備工程的估計投資金額將由人民幣1.5753億元調整至人民幣1.6527億元；以及估計其他雜項開支將由人民幣23.6784億元調整至人民幣23.0998億元。
2. 估計其他雜項開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣11.03億元、基本建設預備費約人民幣2.91億元、貸款利息約人民幣4.24億元、工程設計費用約人民幣1.24億元等。
3. 估計其他雜項開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣12.90億元、基本建設預備費約人民幣2.62億元、貸款利息約人民幣3.82億元、工程設計費用約人民幣1.12億元等。

本公司應提供之興建本公司建設項目資金之最終金額以相關部門批准(如需要)的機場項目之工程竣工結算報告載列之實際投資金額以及機場項目完工及驗收後本公司與母公司之間對機場項目相關資產的劃分為準。本公司及母公司有權委聘獨立第三方對機場項目之工程竣工結算報告進行審核。

### 本公司建設項目詳情及進展

有關本公司建設項目之估計樓宇及土地面積，請參閱本公司日期為二零一五年十月七日之通函。該等面積於投資建設補充協議簽署日期概無任何變動。本公司建設項目之樓宇及土地面積可因應機場項目之最終設計作出調整。本公司建設項目的土地、在建工程及設備的估計價值約為人民幣61.99億元，此乃基於本公司所委聘的專業第三方估值師所出具的估值報告，該報告載於本通函附錄四。

根據本公司建設項目最新建設進展，航站樓工程主體結構及外牆已完工，且已完成整體建設的95%；停車樓工程主體結構完工，且已完成整體建設的70%；貨運區工程已完成整體建設的75%；地勤服務用房、機場消防救援工程及機場應急救援工程亦在全力推進中。

### 代價及付款

根據投資建設補充協議，本公司將提供涵蓋興建本公司建設項目所有成本及開支之資金，估計總金額約為人民幣76.46億元，包括(i)約為人民幣53.36億元之建設成本；(ii)約為人民幣15.95億元之其他雜項支出；(iii)約為人民幣2.91億元之預備費；及(iv)約為人民幣4.24億元之貸款利息。

本公司建設項目之估計總投資金額乃參考中國民航工程諮詢有限公司出具的關於二期擴建項目初步設計的評審報告以及海南省發展和改革委員會及中國民用航空中南地區管理局對二期擴建項目的工程設計及估計投資金額的批覆所載的估計建設成本而釐定。該等估計建設成本乃根據海口市的建設成本與費用的相關公開官方文件以及中國民航業標準費用而釐定。

建築安裝工程成本乃根據海口市建築安裝的有關成本釐定，成本於海南省建築工程計價定額(「**建築工程定額**」)及海南省安裝工程定額(「**安裝工程定額**」)明確列明。建築工程定額於二零一一年十二月一日發佈，並於二零一二年七月一日於海南省生效。根據海南省工程建設標準定額信息網，建築工程定額乃估計設計準備、施工圖、投標、合約價格、結算價及項目建築成本預算之基準。安裝工程定額於二零零八年發佈，並提供有關機械設備、電子設備、工業管道、通風及冷氣等安裝工程定額資料。建築工程定額及安裝工程定額均於中國刊發，而公眾人士均可獲取。

機場跑道工程成本乃根據中國民用機場按有關中國法律所作的預算撥款釐定，例如民用機場工程預算定額。民用機場工程預算定額於一九九四年由民航局首次發佈及不時更新。中國民用機場建築預算須由有關政府機構審核及通過。二期擴建項目之建築預算於二零一三年由中國民航工程諮詢公司首次審核，然後，如前文所述，於二零一五年由國家發改委通過。

---

## 董事會函件

---

其他建設項目成本乃根據民航機場建設工程概算編製辦法(「編製辦法」)釐定。編製辦法於二零零八年四月二十一日由民航局機場司頒佈，主要適用於由中國政府直接或透過注資投資之機場建設項目。根據編製辦法第7章，其他建築成本須於建設項目總投資期間支付，惟不適宜包括於建築、安裝及購買設備成本。於編製辦法列明之其他建築成本細節包括有關土地徵用及遷移、建築管理、勘察及設計、臨時設施、投標代理、傢俱、飛行測試、建築貸款利息等成本。為計算其他建築成本下之項目，以擴建建築工程臨時設施成本為例，成本主要根據建築成本金額(範圍介乎0.4%至1.2%)釐定臨時設施之特定比例釐定。

董事確認，約人民幣76.46億元的估計總金額為按目前可得資料計算興建本公司建設項目之估計最高投資金額。根據相關部門批准(如需要)的機場項目之工程竣工結算報告以及機場項目完工及驗收後本公司所投資及以本公司名義登記的資產，該估計最高投資金額可作進一步調整。董事進一步確認，若預期建設本公司建設項目的總投資金額因出現任何本公司控制範圍以外的無法預見之因素而超出人民幣76.46億元時，本公司將根據上市規則(如需要)適用的合規規定尋求股東批准及作出進一步披露。

除非本公司及母公司於興建機場項目期間另行相互同意，有關本公司與母公司及任何第三方將予訂立之任何項目協議的本公司建設項目產生之成本及開支將由本公司直接支付予該等第三方，而有關本公司與任何供應商將予訂立之任何設備供應協議的本公司建設項目產生之成本及開支將由本公司直接支付予該等供應商。挑選第三方承包商及供應商將主要透過公開投標程序進行。本公司將參與及主導本公司建設項目所採用的第三方承包商及供應商的有關挑選程序。關於建設本公司建設項目期間產生的其他成本及開支，因本公司並非項目代表而可能無法成為有關合約的合約方或有關款項的支付方，故需要通過母公司支付上述款項(例如政府有關費用)。上述款項將由本公司於收到母公司通知及相關支持文件後按等額基準向母公司支付。

---

## 董事會函件

---

經本公司與母公司在機場項目建設過程中相互同意，本公司建設項目建設過程中所產生的所有成本及開支已由本公司通過母公司支付。於最後可行日期，本公司就本公司建設項目的建設已向母公司支付約人民幣48億元。預期本公司將於二零二零年七月至二零二零年十二月期間支付約人民幣12億元，餘額約人民幣16億元將於二零二一年及之後支付。

本公司考慮透過下文所述撥付本公司建設項目的剩餘所需資金(日後可予以調整)：

### **(i) 銀團貸款**

誠如本公司日期為二零一八年三月六日之通函所披露，根據日期為二零一八年二月一日之貸款協議，國家開發銀行股份有限公司、中國工商銀行股份有限公司海南省分行及中國農業銀行股份有限公司海南省分行同意按共同及個別基準向本公司及母公司授出銀團貸款，本金額為人民幣78億元，為期20年，僅可用於興建機場項目。根據本公司與母公司於二零一八年二月一日訂立之貸款分配協議，本公司獲分配人民幣39億元(佔銀團貸款的50%)，於最後可行日期，本公司已提取人民幣19.44億元，餘下人民幣19.56億元將用於興建本公司建設項目；

### **(ii) 地方政府專項債券**

預期海南省相關政府部門將就支持興建機場項目發行地方政府專項債券。預期若干比例之地方政府專項債券所得款項將分配予本公司，該款項將用於興建本公司建設項目；及

### **(iii) 營運資金**

本公司將動用部分自身經營活動所得的營運資金，以支持本公司建設項目的建設。

二期擴建項目作為建設海南自由貿易港的重大標誌性工程，將成為海南臨空產業、總部經濟等核心業態的引擎，為海南創造各類經濟及社會效益。海南政府於政府工作報告中將二期擴建項目列為二零二零年度主要工程之一，在推動二期擴建項目建設上不遺餘力。在海南政府的大力支持下，本公司相信其能夠通過多種渠道為本公司建設項目籌集資金。此外，隨著海南自由貿易港建設加快及離島免稅政策進一步放開，預期美蘭機場的客運量將會增加，將為本公司帶來更多現金淨流入，故董事認為，本公司的營運資金將足以滿足本公司就本公司建設項目的投資承諾。

### 進一步融資安排

鑒於機場項目之建設進度及資金需求，本公司及母公司已同意透過該等政府部門發行的地方政府專項債券所得款項為建設機場項目籌集資金，並將發行地方政府專項債券所得款項在本公司及母公司之間進行分配。本公司及母公司應將地方政府專項債券所得款項用於建設機場項目，地方政府專項債券的本金額及利息應由本公司及母公司以機場項目營運產生的收益償還。

本公司確認，於最後可行日期，海南省相關政府部門仍未最終釐定地方政府專項債券的條款及條件，地方政府專項債券的發行方案(包括本金總額、發行價及利率)將由海南省相關政府部門根據一系列因素(如當時的市況)於較後階段釐定。預期地方政府專項債券的本金總額將不會超過人民幣24億元(可進行調整)。地方政府專項債券的所得款項將在考慮多項因素(如雙方各自的資金需求及產生的總投資金額)後在本公司及母公司之間進行分配。本公司確認，本公司及母公司將支付的利息將以地方政府專項債券的條款及條件為依據，有關條款及條件適用於本公司及母公司。

為了發行地方政府專項債券，本公司及母公司已同意機場項目營運產生的收益(經扣除所有必要的開支，包括但不限於付現營運成本、費用及稅項)優先用於償還地方政府專項債券的本金額及利息，且本公司及母公司須就發行地方政府專項債券單獨或共同(如有必要)出具相關承諾函或簽署相關法律文件。

為免疑義，本公司及母公司已確認，儘管地方政府專項債券的本金額及利息以機場項目營運產生的收益償還，但本公司及母公司各自應基於各自於地方政府專項債券所得款項中獲分配的實際金額承擔相應的本金額及利息償還責任。機場項目營運產生的收益在本公司與母公司之間的分配應以本公司與母公司訂立之協議為準。本公司及母公司應在以該等收益償還地方政府專項債券本金額及利息之後根據所訂立之協議條款分配該等收益。

考慮到本公司及母公司將承擔相同的利率且所得款項的分配將根據一系列因素(如本公司及母公司作出的投資)進行，董事認為關於地方政府專項債券的上述安排屬公平合理並符合本公司及其股東的整體利益。

### **D. 訂立投資建設補充協議的原因及裨益**

由於機場項目的估計總投資金額將自約人民幣138.38億元調整至約人民幣148.30億元，本公司與母公司需要進一步明確對調整後的投資金額的劃分。目前機場項目的各項工程建設已進入收尾階段。根據最新工期計劃，機場項目將力爭於本年度內竣工驗收並投入使用。因此，為充分享受機場項目投入使用後帶來的經濟效益，確保機場項目施工及後續資產運營的順利開展，本公司與母公司訂立投資建設補充協議，對本公司與母公司之間的投資金額劃分及機場項目建設的進一步融資事宜作出明確約定，以更快更好地推進機場項目建設，助力本公司及美蘭機場未來長遠發展。

本公司及母公司於建設機場項目之角色、本公司建設項目與母公司建設項目以及其項下相應資產之分配乃主要經考慮以下各項而釐定：(i)本公司因自行提供約人民幣148.30億元的機場項目的全部建設資金而可能面對的財務挑戰；(ii)本公司與母公司目前對美蘭機場的營運模式，詳情載於本公司日期為二零一五年十月七日之通函「美蘭機場二期擴建項目之營運計劃」段落中；及(iii)透過與美蘭機場目前的營運模式一致之方式分配相關資產，以遵守本公司與母公司之間的非競爭協議。

二期擴建項目作為建設海南自由貿易港的重大標誌性工程，不僅承擔着未來海南民航擴容升級以及高效連接世界的重要使命，而且是海南臨空產業、總部經濟等核心業態的巨大「引擎」。本公司相信，訂立投資建設補充協議有利於本公司及母公司齊心協力推進機場項目的建設，以便機場項目可盡快竣工並投入使用，實現經濟及社會效益。如不能訂立投資建設補充協議，將對機場項目造成不利影響，可能導致(其中包括)機場項目竣工時間推遲，而這將損害本公司及其股東的整體利益，且不利於機場項目實現經濟及社會效益。如本公司未能訂立投資建設補充協議(無論出於何種原因)，鑒於上述二期擴建項目的意義，本公司計劃動用自身經營活動所得的營運資金及不時所得的其他商業貸款，以繼續興建本公司建設項目。

董事信納(i)投資建設補充協議之條款及條件乃按公平原則磋商，並按一般商業條款訂立；(ii)投資建設補充協議項下擬進行之交易乃於本公司正常及一般業務過程中進行；及(iii)該等交易之條款屬公平合理，且符合本公司及其股東之整體利益。

### **E. 投資建設補充協議的財務影響**

#### **對資產、負債及淨資產之影響**

誠如本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，於二零一九年十二月三十一日，本集團的資產總值為人民幣11,456,162,938元，而本集團的負債總額為人民幣6,303,572,204元。本集團現有意利用本集團之銀行存款及透過外部融資支付代價約人民幣76.46億元。

由於本公司根據投資建設補充協議應付母公司之費用將構成日後收購機場項目之部分代價，本集團之銀行結餘及現金減少以及其他融資增加將由與機場項目有關之未來資產增加所抵銷，故董事會預期，投資建設補充協議項下擬進行之交易完成後，本集團之資產淨值將不會受到任何重大影響。

#### **對盈利之影響**

投資建設補充協議項下擬進行之交易完成後，董事預期，於機場項目投入營運前，該交易將不會對本集團之盈利造成任何重大影響。

## F. 關於投資建設補充協議之上市規則涵義

於最後可行日期，母公司持有本公司全部已發行股份的50.19%，為本公司的主要股東，故構成上市規則項下本公司之關連人士。因此，投資建設補充協議項下擬進行之交易構成上市規則第十四A章項下本公司之關連交易。

由於有關投資建設補充協議項下擬進行之交易之若干適用百分比率(定義見上市規則)高於100%，該等交易亦構成上市規則第十四章項下本公司一項非常重大收購事項，因此須遵守上市規則第十四章及第十四A章項下之申報、公告及獨立股東批准之規定。

王貞先生、王宏先生、王賀新先生、遇言先生及邢周金先生各自因由母公司提名加入董事會而於投資建設補充協議及其項下擬進行之交易中擁有權益，因此已就批准上述事項的相關董事會決議案放棄投票。

## G. 母公司認購事項及新H股發行之背景

茲提述本公司日期為二零一七年四月二十八日之通函、本公司日期為二零一七年六月二十六日之票選點票結果公告及本公司日期為二零一九年九月三十日之公告，內容有關(其中包括)過往母公司認購事項及過往新H股發行。茲亦提述本公司日期為二零一八年三月六日之通函、本公司日期為二零一八年三月二十日之票選點票結果公告、本公司日期為二零一九年四月十八日之通函、本公司日期為二零一九年六月三日之票選點票結果公告、本公司日期為二零二零年一月七日之通函及本公司日期為二零二零年二月二十一日之票選點票結果公告，內容有關(其中包括)就過往母公司認購事項及過往新H股發行延長股東決議案及授予董事會權限的有效期。

根據過往母公司認購事項，母公司同意認購新內資股，其中包括：(i)作為母公司向本公司轉讓一期跑道相關資產代價認購的189,987,125股新內資股；及(ii)按人民幣100,000,000元(相等於約111,632,061港元)的總認購價以現金認購的12,500,000股新內資股，每股新內資股的認購價為人民幣8.00元(相等於約8.93港元)。根據過往新H股發行，本公司可向合格的機構、企業和個人及其他投資者配售不超過200,000,000股新H股。有關過往母公司認購事項及過往新H股發行的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二零年六月二十五日屆滿。

---

## 董事會函件

---

鑒於前述情況，本公司與母公司訂立二零二零年母公司內資股認購協議，據此，母公司同意認購認購股份(即作為母公司向本公司轉讓一期跑道相關資產代價的不超過140,741,000股新內資股)。除認購股份的認購價、認購數量及認購方式有所調整外，二零二零年母公司內資股認購協議的條款與過往母公司內資股認購協議的條款相比無其他重大變化。同時，董事會建議進行新H股發行。

### H. 二零二零年母公司內資股認購協議

二零二零年母公司內資股認購協議之主要條款載列如下：

#### 日期

二零二零年七月二十四日

#### 訂約方

- (i) 本公司；及
- (ii) 母公司

#### 認購股份

根據二零二零年母公司內資股認購協議，母公司同意認購認購股份(即作為母公司向本公司轉讓一期跑道相關資產代價的不超過140,741,000股新內資股)。

認購股份之總認購價約為人民幣15.20億元(即轉讓一期跑道相關資產之代價)，乃根據一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日之總評估值(即約人民幣15.20億元)釐定。

認購股份將以下列最高者為認購價配發及發行：

- (1) 每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，即本公司於二零一九年十二月三十一日的經審計每股淨資產；或
- (2) 本公司於生效日期前財政年度末的經審計每股淨資產；或

---

## 董事會函件

---

- (3) 以下各項中最高者的90%：
- (i) 於生效日期在聯交所所報的H股收市價；
  - (ii) 於生效日期前最後五(5)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價；
  - (iii) 於生效日期前最後十(10)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價；及
  - (iv) 於生效日期前最後二十(20)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價。

該認購價的定價方式乃由本公司與母公司公平磋商後計及民航業狀況、本公司的業務模式、經營現狀及前景以及資產質量，並參考本公司之每股淨資產、生效日期的H股市價及市況釐定。人民幣兌港元之適用匯率須為中國人民銀行於生效日期所頒佈人民幣兌港元之匯率。

僅供說明用途，最低認購價每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)較：

- (a) H股於最後交易日在聯交所所報的每股收市價45.05港元折讓約73.23%；
- (b) H股於直至最後交易日(包括該日)止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報的每股平均收市價39.76港元折讓約69.67%；
- (c) H股於直至最後交易日(包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報的每股平均收市價36.61港元折讓約67.06%；及
- (d) H股於最後可行日期在聯交所所報的每股收市價46.30港元折讓約73.95%。

認購股份的最終數目乃以認購股份之總認購價除以每股認購股份之最終認購價計算。

僅供說明用途，假設認購價為每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，則認購股份的數目約為140,740,741股，認購股份的面值約為人民幣140,740,741元。

認購股份的發行方案有待於相關證券監管機構批准，如獲得批准，本公司將會作出公告。倘相關證券監管機構批准之最終發行方案與目前發行方案有任何重大不同，本公司將會重新遵守上市規則項下的規定(如需要)。

董事認為，二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行之交易將於本公司之一般及日常業務過程中進行，及二零二零年母公司內資股認購協議之條款及條件乃按公平基準磋商且按一般商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及股東之整體利益。

### 一期跑道相關資產

一期跑道相關資產(包括美蘭機場一期跑道及其他配套設施)位於中國海南省海口市美蘭機場。美蘭機場一期跑道長約3,600米，寬60米，配有長約3,600米、寬44米的平行滑行道，擁有78個停機位，具有全球領先的助航照明系統、通訊導航設備及其他服務設施，能夠滿足波音747-400等大型飛機的滿載起降要求，根據其二零一九年的表現，擁有運送至少2,422萬旅客的保障能力。建設母公司一期跑道相關資產的原成本約為人民幣592,255,000元。

根據二零二零年母公司內資股認購協議收購一期跑道相關資產之前，一期跑道相關資產由母公司擁有及經營。根據母公司與本公司訂立日期為二零二零年十月二十五日的協議(「**跑道協議**」)，母公司同意(其中包括)根據適用規管和行業標準經營及維護跑道及其他配套資產(包括一期跑道相關資產)，並保持跑道處於良好的運作狀態，作價為有權享有跑道協議所載的若干飛機起降費、旅客過港費及基本地勤服務費(「**服務費**」)的25%。跑道協議的進一步詳情請參閱本公司日期為二零零二年十一月六日的招股說明書。

本公司並無向母公司購買跑道協議所列的全部跑道資產，因為董事認為本公司將收購的一期跑道相關資產較美蘭機場一期跑道其他餘下資產(「**一期跑道餘下資產**」)有較高的盈利能力。一期跑道餘下資產主要包括河流改道外排水系統及圍場路。

---

## 董事會函件

---

待收購一期跑道相關資產完成後，一期跑道相關資產將由本公司全資擁有且本公司將與母公司訂立補充協議，將母公司分佔服務費的比例由25%降至民航局批准的有關較少比例以反映一期跑道相關資產的所有權變動。本公司將按照上市規則的所有適用規定適時就該補充協議作出進一步披露。

### 先決條件

二零二零年母公司內資股認購協議之生效須待以下條件達成，或由母公司與本公司另行書面同意或獲本公司書面豁免後，方可作實：

- (a) 董事會及獨立股東於股東特別大會及類別股東大會上根據組織章程細則及上市規則通過決議案，以批准(其中包括)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易；
- (b) 母公司股東會通過決議案，以批准二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易；及
- (c) 就二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易獲有關主管部門及/或監管機構批准，包括但不限於中國證監會、聯交所(如適用)及證監會(如適用)。

本公司現時預計，本公司獲得中國證監會批准母公司認購事項將需時約七(7)個月，及完成母公司認購事項的結束工作需時約五(5)個月。因此，本公司預期於股東特別大會及類別股東大會上通過有關決議案後十二(12)個月內完成母公司認購事項，而有關二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易的決議案(將載於股東特別大會及類別股東大會會議通告內)將自於股東特別大會及類別股東大會通過有關決議案之日起為期十二(12)個月的初步期限內有效。

倘任何上述先決條件於十二(12)個月的初步期限內未獲達成或豁免，則母公司認購事項將終止及本公司將會重新遵守上市規則項下的規定，包括重新取得股東批准。

### 向董事會授出的授權

董事會將於各股東特別大會及類別股東大會上尋求股東授權，以授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理與發行認購股份相關的所有事宜。該等事宜包括但不限於：

- (1) 在股東特別大會及類別股東大會審議通過的認購股份發行方案範圍內，根據中國境內外法律法規的規定、相關證券監管機構的審核意見及本公司的實際需要，對發行方案進行修改完善(根據相關法律法規及組織章程細則規定必須由股東大會及類別股東大會重新表決的事項除外)；
- (2) 確定認購股份的最終發行價格及發行數量，與母公司商定並修改、補充、訂立及簽立有關認購股份發行的全部協議及任何補充協議或其他文件(如有)；
- (3) 酌情決定認購股份的發行時間；
- (4) 就認購股份發行事宜向中國境內外有關監管部門或機構及聯交所辦理審批、登記、備案、核准、同意等手續；
- (5) 決定聘請有關中介機構及相關事宜；
- (6) 批准及授權本公司在中國證券登記結算有限責任公司辦理認購股份發行的內資股登記手續；
- (7) 根據認購股份發行的實際情況及／或中國境內外監管部門的要求(如有)對組織章程細則作出其認為合適的相應修訂，並就註冊資本增加辦理相應核准、工商變更登記手續及採取其他必要行動；
- (8) 根據實際情況及時調整或豁免二零二零年母公司內資股認購協議生效的任一先決條件；及
- (9) 採取一切必要行動辦理與認購股份發行相關的事宜。

如上文所述於股東特別大會及類別股東大會上獲股東授權後，董事會將轉授有關授權予執行董事王貞先生及遇言先生(個別或共同地)或彼等任何一位所委託的本公司任何高級管理層，以全權行使上文所述股東向董事會授出的授權。

### I. 關於二零二零年母公司內資股認購協議之上市規則涵義

於最後可行日期，母公司持有本公司已發行股份總數的50.19%，且為本公司主要股東，因此構成上市規則項下本公司的關連人士。因此，二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行的交易構成上市規則第十四A章項下本公司的關連交易。由於二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行交易的若干適用百分比率(定義見上市規則)高於25%但低於100%，該等交易亦構成上市規則第十四章項下本公司的主要交易。因此，二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易須遵守上市規則第十四章及第十四A章的申報、公告及獨立股東批准規定。

王貞先生、王宏先生、王賀新先生、遇言先生及邢周金先生各自因由母公司提名加入董事會而於二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易中擁有權益，因此已就批准上述事項的相關董事會決議案放棄投票。

### J. 根據特別授權建議進行新H股發行

#### 緒言

於二零一九年九月二十九日，本公司曾訂立了過往新H股認購協議。但由於相關先決條件未能於最後期限(即二零二零年六月二十五日)或之前獲達成或豁免，過往新H股認購協議現已自動終止。有關過往新H股發行的股東決議案及授予董事會權限之有效期亦已於二零二零年六月二十五日屆滿。

為了進一步推動新H股發行工作，董事會已決議召開股東特別大會及類別股東大會，向董事會授出建議特別授權以發行不超過155,000,000股新H股，即於母公司認購事項及新H股發行前佔本公司總股本的比例不超過32.75%，及經母公司認購事項(假設母公司認購最多140,741,000股認購股份)及新H股發行擴大後佔本公司總股本的比例約20.16%；及於新H股發行前佔本公司H股股本的比例不超過68.31%，及經新H股發行擴大後佔本公司H股股本的比例不超過40.59%。

**建議發行新H股**

**(a) 將予發行的股份類別**

將予發行的股份為H股，面值為每股人民幣1.00元。

**(b) 發行時間**

本公司會在股東特別大會及類別股東大會上將予通過決議案的有效期內選擇適當的時機及發行窗口完成新H股發行，具體發行時間將由董事會根據國際資本市場狀況及境內外主管及／或監管機構審批進展情況確定。

**(c) 發行規模**

將予發行的新H股將不超過155,000,000股，即於母公司認購事項及新H股發行前佔本公司總股本的比例不超過32.75%，及經母公司認購事項(假設母公司認購最多140,741,000股認購股份)及新H股發行擴大後佔本公司總股本的比例約20.16%；及於新H股發行前佔本公司H股股本的比例不超過68.31%，及經新H股發行擴大後佔本公司H股股本的比例不超過40.59%。

**(d) 新H股地位**

除適用中國法律法規及組織章程細則另有規定外，建議發行的新H股須在各方面與現有已發行的內資股及H股享有同等地位。

**(e) 上市**

本公司將向聯交所申請批准將予配發及發行的新H股上市及買賣。

**(f) 發行方式**

建議新H股發行將以非公開發行的方式進行。

**(g) 發行對象**

於授出特別授權後，董事會可向合格的機構、企業和個人及其他投資者配售新H股，而該等投資者將獨立於本公司或其任何附屬公司的任何董事、監事、行政總裁或主要股東或彼等各自的聯繫人且與彼等概無關連。

---

## 董事會函件

---

倘完成新H股發行令任何新H股投資者成為本公司的主要股東(定義見上市規則)，則本公司將確保於完成新H股發行後符合上市規則第8.08(1)條項下之公眾持股量規定。倘承配人的數目少於六(6)名，本公司將遵守上市規則第13.28(7)條的披露規定。

### **(h) 定價方式**

新H股將以下列最高者為發行價發行：

- (1) 每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，即本公司於二零一九年十二月三十一日的經審計每股淨資產；或
- (2) 本公司於相關協議日期前財政年度末的經審計每股淨資產；或
- (3) 以下最高者的90%：
  - (i) 於相關協議日期在聯交所所報H股收市價；
  - (ii) 於相關協議日期前最後五(5)個交易日在聯交所所報H股平均收市價；
  - (iii) 於相關協議日期前最後十(10)個交易日在聯交所所報H股平均收市價；及
  - (iv) 於相關協議日期前最後二十(20)個交易日在聯交所所報H股平均收市價。

該發行價的定價方式乃由董事會在考慮現有股東的利益、投資者的能力、潛在發行風險、市場慣例及適用的監管要求以及民航業的狀況、本公司的業務模式、經營現狀及前景及資產質量，並參照本公司的每股淨資產、相關協議日期的H股市價及市況後釐定。人民幣兌港元的適用匯率應為中國人民銀行於相關協議日期發佈的人民幣兌港元匯率。

### **(i) 認購方式**

投資者將以現金認購新H股，且新H股將按照本公司就建議新H股發行與承配人簽署的認購協議及／或與配售代理簽署的配售協議的條款發行及配發。

**(j) 滾存利潤**

緊接建議新H股發行之前本公司累計未分配利潤由本公司所有股東(包括新H股認購人)共同享有。

**(k) 所得款項用途**

有關詳情，請參閱本通函「N. 所得款項用途」一節。

**(l) 決議案有效期**

擬於股東特別大會及類別股東大會會議通告中載列的有關特別授權的決議案，將自於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案之日起為期十二(12)個月的初步期限內有效。

除發行規模、定價方式及所得款項用途有所調整外，建議新H股發行的方案與過往新H股發行的方案相比無其他重大變化。

**發行新H股的建議特別授權**

董事會將分別於股東特別大會及類別股東大會上提請股東授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理有關新H股發行的所有事宜。該等事項包括但不限於：

- (1) 向中國境內外監管部門或機構簽署及提交所有相關申請、報告及其他文件，並辦理一切相關審批、登記、備案、核准及同意等手續；
- (2) 確定建議新H股發行的條款，包括確定建議新H股發行的實際規模、發行價格(包括價格區間及最終定價)、時間、方式及發行對象，簽署、執行、修改及終止有關行使特別授權以發行新H股的任何協議、合約或其他文件，調整建議新H股發行所得款項用途以及任何其他相關事宜；
- (3) 就建議新H股發行與承配人商討及簽署認購協議及／或與配售代理商商討及簽署配售協議，及批准對有關協議的任何修正或修訂；
- (4) 處理與取得(包括但不限於)中國證監會、聯交所及／或中國境內外其他相關機構對建議新H股發行的批准及許可有關的所有事宜；

---

## 董事會函件

---

- (5) 依照發行時的要求，就建議新H股發行聘請及委任財務顧問、配售代理、中國境內外法律顧問及其他相關機構並訂立相關聘任或委任函及其他相關法律文件；
- (6) 根據實際情況及有關監管機構的批准，對建議新H股發行的條款作出適當修改；
- (7) 簽署、執行、修改及完成所有與建議新H股發行有關的文件並作出與之相關的所有必要及合適行為；
- (8) 批准分別在聯交所網站及本公司網站刊發與建議新H股發行相關的公告、通函及通告，以及向聯交所提交相關的表格、文件或其他資料；
- (9) 取得聯交所就根據新H股發行將予發行及配發之全部新H股於聯交所主板上市及買賣授出的批准；
- (10) 根據實際情況及時調整或豁免建議新H股發行的任一先決條件；及
- (11) 採取一切必要行動辦理與建議新H股發行相關的事宜。

如上文所述於股東特別大會及類別股東大會上獲股東授權後，董事會將轉授有關授權予執行董事王貞先生及遇言先生(個別或共同地)或彼等任何一位所委託的本公司任何高級管理層，以全權行使上文所述股東向董事會授出的授權。

### 先決條件

新H股發行須受以下條件規限：(i)將於股東特別大會上提呈的有關決議案獲得批准；(ii)將於類別股東大會上提呈的有關決議案獲得批准；(iii)獲有關主管部門及／或監管機構批准，包括但不限於中國證監會、聯交所(如適用)及證監會(如適用)；(iv)二零二零年母公司內資股認購協議生效且母公司認購事項完成；(v)就建議新H股發行，本公司與承配人訂立認購協議及／或本公司與配售代理訂立配售協議，且該等協議並無根據其中所載條款終止；及(vi)上市委員會批准根據建議新H股發行將予發行及配發的新H股上市及買賣。

## 董事會函件

倘任何上述先決條件未於十二(12)個月的初步期限內獲達成或豁免，新H股發行將終止及本公司將會重新遵守上市規則項下的規定，包括重新取得股東批准。

本公司將就建議新H股發行向中國證監會提交新申請材料。倘董事會將根據建議特別授權發行新H股，則將另行刊發公告。

### K. 股本及股權架構的可能變動

僅供說明用途，假設：(i)建議特別授權獲股東於應屆股東特別大會及類別股東大會授出；(ii)董事會悉數行使建議特別授權；(iii)建議新H股發行所有條件獲滿足或豁免；(iv)最多155,000,000股新H股根據建議特別授權發行；(v)二零二零年母公司內資股認購協議生效；及(vi)母公司根據母公司認購事項最多認購140,741,000股認購股份，本公司股本及股權架構的可能變動如下：

股份類別	於最後可行日期		緊隨發行認購股份及 新H股後	
	股份數目	佔已發行 股份總數 百分比 (%)	股份數目 (最多)	佔已發行 股份總數 百分比 (%)
<b>內資股</b>				
母公司	237,500,000	50.19	378,241,000	49.19
海南航空控股股份有限公司	5,287,500	1.12	5,287,500	0.69
海航集團有限公司	3,512,500	0.74	3,512,500	0.46
<b>H 股</b>				
已發行H股				
Soaring Eagle Industrial Limited <sup>1</sup>	49,130,650	10.38	49,130,650	6.39
其他公眾股東	177,782,350	37.57	177,782,350	23.12
新H股	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>155,000,000</u>	<u>20.16</u>
<b>已發行股份總數</b>	<u>473,213,000</u>	<u>100</u>	<u>768,954,000</u>	<u>100</u>

附註1：於最後可行日期，Soaring Eagle Industrial Limited持有已發行股份總數的約10.38%，故其構成本公司的關連人士。然而，緊隨發行認購股份及新H股後，其持股量將被攤薄至6.39%，將不再為本公司的關連人士及在計算公眾持股量時將被視為公眾股東。

如上所述，本公司在此情況下的公眾持股量將至少為29.51%。

## 董事會函件

假設本公司未能發行任何新H股，且母公司根據母公司認購事項認購最多140,741,000股認購股份，則本公司股本及股權架構的可能變動如下：

股份類別	於最後可行日期		緊隨發行認購股份後	
	股份數目	佔已發行 股份總數 百分比 (%)	股份數目 (最多)	佔已發行 股份總數 百分比 (%)
<b>內資股</b>				
母公司	237,500,000	50.19	378,241,000	61.61
海南航空控股股份有限公司	5,287,500	1.12	5,287,500	0.86
海航集團有限公司	3,512,500	0.74	3,512,500	0.57
<b>H股</b>				
已發行H股				
Soaring Eagle Industrial Limited <sup>1</sup>	49,130,650	10.38	49,130,650	8.00
其他公眾股東	177,782,350	37.57	177,782,350	28.96
新H股	0	0	0	0
<b>已發行股份總數</b>	<u>473,213,000</u>	<u>100</u>	<u>613,954,000</u>	<u>100</u>

附註1：於最後可行日期，Soaring Eagle Industrial Limited持有已發行股份總數的約10.38%，故其構成本公司的關連人士。然而，緊隨發行認購股份後，其持股量將被攤薄至8.00%，將不再為本公司的關連人士及在計算公眾持股量時將被視為公眾股東。

如上所述，本公司在此情況下的公眾持股量將為36.96%。

因此，本公司能夠於母公司認購事項及新H股發行完成後在上述兩種情況下符合最低公眾持股量規定。

本公司承諾於母公司認購事項及新H股發行完成後符合上市規則第8.08(1)條項下之公眾持股量規定。

本公司確認其將就母公司認購事項及新H股發行遵守上市規則第7.27B條。

本公司確認，收購一期跑道相關資產、母公司認購事項及新H股發行將不會導致本公司控制權於該等交易完成後發生改變。

### L. 建議相應修訂組織章程細則

於二零二零年七月二十四日，董事會決議召開股東特別大會及類別股東大會，以授權對組織章程細則作出董事會認為適宜的相應修訂，以反映發行認購股份及新H股後的本公司最新註冊資本架構。

### M. 訂立二零二零年母公司內資股認購協議及建議進行新H股發行的理由及裨益

有關過往母公司認購事項及過往新H股發行的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二零年六月二十五日屆滿。另外，由於相關先決條件未能於最後期限(即二零二零年六月二十五日)或之前獲達成或豁免，過往新H股認購協議現已自動終止。

為了進一步推動新內資股和新H股的發行工作，本公司經考慮(其中包括)以下原因後，與母公司訂立二零二零年母公司內資股認購協議並建議進行新H股發行：

#### 1. 收購一期跑道相關資產

於根據二零二零年母公司內資股認購協議收購一期跑道相關資產前，一期跑道相關資產由母公司擁有及營運。董事認為，一期跑道相關資產與美蘭機場航站樓之現有營運分離導致職責劃分不明確，從而影響美蘭機場的營運效率及安全性。收購一期跑道相關資產將使本公司能夠更好地按民用航空業的「高標準、嚴要求」標準經營其營運資產。

此外，於完成收購一期跑道相關資產後，母公司所佔服務費份額將由25%降低至民航局批准的較低比例。由於收購一期跑道相關資產，本公司日後所收取的服務費將會增加，從而將增強本公司的收入流及競爭力。

為了確保母公司認購事項及時完成，避免海口市政府收緊當地產權過戶政策的可能不利影響，經雙方一致同意，截至最後可行日期，母公司已配合本公司提前辦理了部分一期跑道相關資產的轉讓登記手續。在母公司認購事項完成前，母公司仍擁有該部分一期跑道相關資產的所有權及運營權。

### 2. 進行股本集資以增加營運資金

美蘭機場是建設海南自由貿易港的重要交通樞紐，其地理位置有利於把握海南自由貿易港帶來的機遇。本公司相信，建議新H股發行將改善其資本架構、增強其金融風險抵禦能力、提高其償付能力及擴大其財政基礎。因此，本公司擬透過向投資者發行新H股的方式募集較低成本的額外資金，以補充其營運資金，幫助本集團進行基礎設施改擴建和機場智能升級及為本公司的營運需求提供資金(包括償還債務)。

## N. 所得款項用途

僅供說明用途，假設新H股按人民幣10.80元(相等於約12.06港元)獲悉數配售，建議新H股發行所得款項總額將約為人民幣1,674,000,000元(相等於約1,868,721,000港元)，而所得款項淨額(經扣除所有適用成本及開支，包括佣金及徵費)將約為人民幣1,651,000,000元(相等於約1,843,045,000港元)。

建議新H股發行所得款項淨額(經扣除相關開支後)將作以下用途：

### 1. 約40%將用於擴建、升級、改善及維修美蘭機場現有航站樓及其他區域

美蘭機場航站樓已投入使用超過二十(20)年。為努力鞏固現時美蘭機場營運水平及提升美蘭機場的安全營運水平，預計本公司將於二零二零年投資所得款項淨額的約40%於美蘭機場航站樓的升級、改善及維修。

於最後可行日期，本公司並無就美蘭機場航站樓的升級、改善及維修訂立任何協議、安排、理解或承諾。

### 2. 約35%將用於償還貸款及補充本公司的營運資金

為保證本公司平穩經營並降低其融資成本，所得款項淨額的約35%將用於償還貸款及補充本公司的營運資金(包括但不限於本公司的經營成本，如稅項、勞工成本、水電成本、環境處理費及綠化費)。

### 3. 約25%將用於引入創新技術並將美蘭機場升級為「智能化機場」

自二零一三年起，本公司開展「智能化機場」項目並取得卓越成果。本公司預期於與「智能化機場」有關的建設項目投資所得款項淨額的約25%，包括但不限於基礎雲平台、GIS(地理信息系統)、信息交流平台及數據倉庫。

於最後可行日期，本公司並無就投資創新技術訂立任何協議、安排、理解或承諾。

## O. 於過往十二(12)個月的股本集資活動

於最後可行日期前十二(12)個月內，本公司概無進行任何股本集資活動或任何股本證券發行。

## P. 收購一期跑道相關資產的財務影響

### 對資產、負債及淨資產之影響

誠如本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，於二零一九年十二月三十一日，本集團的資產總值為人民幣11,456,162,938元，而本集團的負債總額為人民幣6,303,572,204元。完成收購一期跑道相關資產後，預期本集團的總資產將有所增加。收購一期跑道相關資產將不會對本集團的負債構成任何影響。

### 對盈利之影響

誠如本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團錄得股東應佔淨利潤約人民幣575,412,545元。完成收購一期跑道相關資產後，預期本集團的淨利潤將有所增加。

**Q. 一般資料**

本公司主要從事中國海南省美蘭機場之航空及非航空業務。

母公司主要從事中國機場輔助服務業務。於最後可行日期，母公司由若干中國國有企業或國家控制企業擁有59.54%，包括海南省發展控股有限公司（一家由海南政府擁有的公司）直接或間接擁有29.98%、國開發基金有限公司（一家國家開發銀行（由中國政府所控制）的附屬公司）擁有19.92%、海南航空控股股份有限公司擁有5.77%、中國南方航空股份有限公司擁有2.35%及中國航空油料有限責任公司（由國有資產監督管理委員會控制的公司）擁有1.52%。海航集團有限公司（由海南省慈航公益基金會控制的公司）透過其相關附屬公司持有母公司29.50%的股權，母公司餘下10.96%的股權由海南航輝農業開發有限公司（由馮超及王媛媛擁有的公司）持有。海南省發展控股有限公司為母公司的最大股東，為一家專注於海南省基礎設施及股權投資的投資控股公司。國開發基金有限公司，為一家專注於國家重點工程投資的政策主導投資公司。海南航空控股股份有限公司，為一家於上海證券交易所上市的公司（股份代號：600221.SH），主要從事航空運輸業務、航空旅遊業務及其他航空運輸相關業務。中國南方航空股份有限公司，為一家於上海證券交易所上市的公司（股份代號：600029.SH），主要提供航空運輸服務、通用航空服務、航空器維修服務及其他航空相關業務。中國航空油料有限責任公司，主要從事中國民航系統內汽油、煤油及柴油的批發。海航集團有限公司，主要從事航空運輸業務及機場、酒店及高爾夫球場的投資與管理。海南省慈航公益基金會是二零一零年在海南省民政廳正式註冊成立的一家非公募基金會，是一家非營利性的公益組織，在國內外廣泛開展教育援助、扶貧救困、抗震救災、文化倡導、醫療援助、綠色環保及科學創新等慈善公益項目。海南航輝農業開發有限公司，主要從事農業開發及生態環保項目、園林園藝項目及水利工程項目的投資與經營。

### R. 股東特別大會及類別股東大會

本公司將召開股東特別大會及類別股東大會，以考慮及酌情批准(其中包括)(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易；(ii)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易；(iii)建議新H股發行；及(iv)建議對組織章程細則作出相應修訂。母公司(控制其於本公司股份的投票權)將於股東特別大會及內資股類別股東大會上就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易放棄表決權。

除上文所披露者外，據董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無其他股東於投資建設補充協議及其項下擬進行之交易、二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易、建議新H股發行或建議對組織章程細則作出相應修訂中擁有重大權益，亦概無其他股東將於股東特別大會及類別股東大會上須就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易、二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易、建議新H股發行或建議對組織章程細則作出相應修訂放棄投票。

由四名獨立非執行董事鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生(彼等概無於投資建設補充協議及其項下擬進行之交易或二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易中擁有任何直接或間接權益)組成的獨立董事委員會已告成立，以就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易的投票向獨立股東提供意見。

八方金融已獲委任為獨立財務顧問，以就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

本通函第162至176頁載列召開股東特別大會及類別股東大會之通告，大會謹訂於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行。

根據上市規則第13.39(4)條，股東特別大會及類別股東大會之表決將以投票方式進行。投票結果將於股東特別大會及類別股東大會後於本公司及聯交所網站公佈。

---

## 董事會函件

---

隨本通函附奉適用於股東特別大會及類別股東大會之代表委任表格。無論閣下會否出席股東特別大會或類別股東大會，務請按隨附之代表委任表格印備之指示填妥表格，並於股東特別大會及類別股東大會指定舉行時間24小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願出席股東特別大會及類別股東大會或其任何續會，並於會上投票。

### S. 暫停辦理過戶登記手續

本公司將於二零二零年八月二十九日(星期六)至二零二零年九月十八日(星期五)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續。為符合資格出席股東特別大會及類別股東大會並於會上投票，股東須於二零二零年八月二十八日(星期五)下午四時三十分前將其過戶文件連同有關股票及過戶表格送交本公司之股過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。

### T. 推薦意見

董事會(包括獨立董事委員會)認為，投資建設補充協議及二零二零年母公司內資股認購協議乃本公司與母公司經公平磋商後按一般商業條款訂立，且投資建設補充協議及二零二零年母公司內資股認購協議之條款屬公平合理，並符合本公司及股東之整體利益。因此，董事會(包括獨立董事委員會)建議獨立股東投票贊成投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易。

董事亦認為建議新H股發行及建議對組織章程細則作出相應修訂符合本公司及股東之整體最佳利益。因此，董事建議全體股東投票贊成股東特別大會及類別股東大會通告所載的所有相關決議案。

### U. 其他資料

務請閣下垂注獨立董事委員會函件(當中載有其致獨立股東有關於股東特別大會及類別股東大會上就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易投票之推薦意見)，及八方金融函件(當中載有(其中包括)其致獨立董事委員會及獨立股東有關投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之

---

## 董事會函件

---

交易之意見)，詳情載於本通函第39至69頁。獨立董事委員會各成員概無於投資建設補充協議及其項下擬進行之交易或二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易中擁有任何重大權益。

另亦請閣下垂注本通函附錄所載之其他資料。

由於母公司認購事項及建議新H股發行未必會完成，故股東及潛在投資者在買賣本公司證券時，務請謹慎行事。

此 致

列位股東 台照

承董事會命  
海南美蘭國際空港股份有限公司  
董事長  
王貞  
謹啟

中國海南省  
二零二零年八月二十日

海南美蘭國際空港股份有限公司  
Hainan Meilan International Airport Company Limited\*

(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)

(股票代碼：357)

敬啟者：

非常重大收購事項  
及關連交易  
投資建設補充協議  
以及  
主要及關連交易  
二零二零年母公司內資股認購協議

吾等已獲委任為獨立董事委員會成員，以就須待獨立股東批准的投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見，而上述事宜詳情載於致股東日期為二零二零年八月二十日的通函(「通函」，本函件構成其中一部分)內的董事會函件中。除非文義另有指明，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

八方金融已獲委聘為獨立財務顧問，以就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易向吾等提供意見。吾等謹請閣下垂注八方金融函件，當中載列其就投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易的條款及條件致吾等之意見，連同達致該等意見之主要考慮因素及理由。另亦請閣下垂注董事會函件及通函附錄所載之其他資料。

\* 僅供識別

---

## 獨立董事委員會函件

---

經考慮八方金融在其函件中就此發表之意見以及主要考慮因素及理由後，吾等認為投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易的條款及條件對獨立股東而言屬公平合理，且屬一般商業條款，在本集團的一般日常業務過程中訂立，並符合本公司及股東之整體利益，故吾等建議閣下投票贊成投資建設補充協議及其項下擬進行之交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行之交易。

此 致

列位股東 台照

獨立董事委員會

獨立非執行董事

鄧天林

獨立非執行董事

馮征

獨立非執行董事

孟繁臣

獨立非執行董事

何霖吉

謹啟

二零二零年八月二十日

---

## 八方金融函件

---

以下為八方金融有限公司致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件全文，乃為載入本通函而編製。



香港  
干諾道中88號  
南豐大廈8樓801-805室

敬啟者：

**非常重大收購事項  
及關連交易  
投資建設補充協議  
以及  
主要及關連交易  
二零二零年母公司內資股認購協議**

### 緒言

茲提述吾等獲委聘以就(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易；及(ii)根據二零二零年母公司內資股認購協議就母公司認購事項(涉及建議收購一期跑道相關資產(「**跑道收購事項**」)(有關詳情載於日期為二零二零年八月二十日致股東的本通函(「**通函**」)的董事會函件(「**董事會函件**」)，本函件構成其中一部分)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。除文義另有所指外，本函件所用詞彙具有通函釋義一節所賦予的相同涵義。

#### (i) 投資建設補充協議

茲提述 貴公司日期為二零一五年八月二十一日之公告及 貴公司日期為二零一五年十月七日之通函，內容有關(其中包括)投資建設協議，據此 貴公司及母公司已同意以估計總投資金額約人民幣138.38億元興建機場項目，且 貴公司已同意提供興建 貴公司建設項目之資金，金額約為人民幣71.58億元，而母公司已同意提供興建母公司建設項目之資金，金額約為人民幣66.80億元。

---

## 八方金融函件

---

於二零二零年五月十一日(交易時段後)，貴公司與母公司訂立投資建設補充協議，以對投資建設協議作出若干修訂，以(其中包括)訂明貴公司與母公司之間投資金額的分配，並安排進一步融資以完成機場項目的建設。

於最後可行日期，母公司持有貴公司已發行股份總數的50.19%，為貴公司的控股股東，故根據上市規則構成貴公司的關連人士。因此，根據上市規則第十四A章，投資建設補充協議項下擬進行之交易構成貴公司的關連交易。此外，由於投資建設補充協議項下擬進行之交易之若干適用百分比率(定義見上市規則)均高於100%，該等交易根據上市規則第十四章構成貴公司一項非常重大收購事項，因此須遵守上市規則第十四章及第十四A章的申報、公告及獨立股東批准規定。

### (ii) 二零二零年母公司內資股認購協議

根據董事會函件，於二零二零年七月二十四日，貴公司與母公司訂立二零二零年母公司內資股認購協議，據此，母公司同意認購認購股份(即作為母公司向貴公司轉讓一期跑道相關資產代價的不超過140,741,000股新內資股)。

轉讓一期跑道相關資產的代價約為人民幣15.20億元，其乃根據一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日的經評估資產總值(即人民幣1,520,275,150元)釐定。

於二零二零年七月二十四日，董事會決議召開股東特別大會及類別股東大會，向董事會授出建議特別授權以發行不超過155,000,000股新H股，即於母公司認購事項及建議新H股發行前佔貴公司總股本的比例不超過32.75%，及經母公司認購事項(假設母公司認購最多140,741,000股認購股份)及新H股發行擴大後佔貴公司總股本的比例約20.16%；及於新H股發行前佔貴公司H股股本的比例不超過68.31%，及經新H股發行擴大後佔貴公司H股股本的比例不超過40.59%。

於最後可行日期，母公司持有貴公司已發行股份總數的50.19%，且為貴公司主要股東，因此構成上市規則項下貴公司的關連人士。因此，二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行的交易構成上市規則第十四A章項下貴公司的關連交易。由於有關二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行交易的若干適用百分比率(定義見上市規則)高於25%但低於100%，該等交易亦構成上市規則第十

四章項下 貴公司的主要交易。因此，二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易須遵守上市規則第十四章及第十四A章項下的申報、公告及獨立股東批准規定。

由四名獨立非執行董事鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生(彼等概無於(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易及(ii)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易中擁有任何直接或間接權益)組成的獨立董事委員會已告成立，以向獨立股東就(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易及(ii)二零二零年母公司內資股認購協議(包括跑道收購事項)及其項下擬進行的交易進行投票表決提供意見。

就此而言，吾等(八方金融)已獲委任為獨立財務顧問，以就(i)投資建設補充協議及其項下擬進行之交易及(ii)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。吾等與 貴公司或母公司或其任何各自附屬公司的董事、主要行政人員及主要股東或其各自的聯繫人並無關連，故被視為適合向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。於過往兩年內，吾等曾就(i)與補充協議及就過往母公司認購事項延長股東決議案及授予董事會權限的有效期有關的主要及關連交易(詳情可參閱 貴公司日期為二零一九年四月十八日的通函)；及(ii)就過往母公司認購事項延長股東決議案及授予董事會權限的有效期(詳情可參閱 貴公司日期為二零二零年一月七日的通函)獲 貴公司委任為 貴公司獨立財務顧問(「**先前委聘**」)。根據先前委聘，吾等須就有關交易向獨立董事委員會及獨立股東發表吾等的意見及作出推薦建議。除就是次委聘應付吾等的正常專業費外，並無存在任何安排，藉此，吾等將從 貴集團或 貴公司或母公司或其任何附屬公司的董事、主要行政人員及主要股東或其各自的聯繫人收取任何費用或獲得任何利益。儘管有先前委聘，吾等認為吾等的獨立性不受影響，原因為(i)根據先前委聘，吾等有權收取可與市場收費比較的正常專業費用，而該費用並不構成吾等整體收入的一大部分；(ii)吾等已就吾等與 貴公司的各項委聘以應有的謹慎及技能履行責任並公正無私地履行職責；及(iii)各項委聘均作為一項獨立任務單獨處理。因此，吾等認為根據上市規則的規定，吾等合資格擔任 貴公司的獨立財務顧問。

---

## 八方金融函件

---

在達成吾等的意見時，吾等已依賴通函內所載資料及聲明的準確性，並假定通函內作出或提述之所有資料及聲明於其作出時乃真實且於最後可行日期繼續為真實。吾等亦依賴與 貴公司董事及管理層就 貴集團及母公司的討論，包括通函所載資料及聲明。吾等亦已假定 貴公司董事及管理層於通函內所作的一切信念、意見及意向陳述乃經正式查詢後合理作出。

吾等認為，吾等已(i)取得 貴公司及母公司有關評估投資建設補充協議及其項下擬進行交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行交易之條款公平性及合理性的所有資料及文件；(ii)研究與投資建設補充協議及其項下擬進行交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行交易有關之相關市場及其他條件以及趨勢；(iii)審閱有關投資建設補充協議及其項下擬進行交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行交易的任何假設的公平性、合理性及完整性；及(iv)審閱專家(即威格斯資產評估顧問有限公司，乃獨立專業物業估值師(「獨立估值師」))提供有關跑道收購事項的意見及估值，包括審閱委聘條款，尤其考慮到有關工作範圍、工作範圍對須提出的意見是否適當、及有關工作範圍的任何限制對獨立估值師於估值日期二零二零年六月三十日提供之專家報告(載於通函附錄五)(「估值報告」)、意見或聲明提供的保證程度可能有不利影響。基於以上所述，吾等確認吾等已據上市規則第13.80條(包括其附註)所述，採取對投資建設補充協議及其項下擬進行交易以及二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行交易適用的所有合理步驟。

吾等並無理由懷疑通函所載資料或表達的意見遺漏或隱瞞任何重大事實，亦無理由懷疑 貴公司董事及管理層向吾等提供的資料及聲明的真實性、準確性及完整性。然而，吾等並無對 貴集團、母公司的業務及事務以及彼等各自的附屬公司或聯繫人進行獨立深入調查，且概無對所提供資料進行任何獨立核實。

### A. 投資建設補充協議

#### 投資建設補充協議的主要考慮因素及理由

於達致有關訂立投資建設補充協議及其項下擬進行之交易的推薦建議時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

- 貴公司的背景資料

貴集團主要在中國海南省美蘭機場從事航空及非航空業務。其航空業務主要包括提供航站樓設施、地勤服務以及旅客服務，而非航空業務主要包括出租美蘭機場的商業及零售舖位、機場相關業務特許經營、出租廣告位及停車場、提供貨物處理服務及出售消費品。

- 母公司的背景資料

母公司為於中國成立的有限責任國有企業，且為 貴公司的控股股東及最終控股公司，主要於中國從事機場輔助服務業務。

- 二期擴建項目的背景

於二零一五年六月二日，國家發改委批復有關建設二期擴建項目(發改基礎[2015] 1215號)，即批准由母公司委聘專業機構編製的有關興建二期擴建項目之可行性研究報告。二期擴建項目由三部分組成，即機場項目、空管項目及供油項目。貴公司確定空管項目及供油項目均獨立於機場項目且 貴公司將不會參與該等項目。

根據可行性研究報告及國家發改委的批復，憑藉母公司過往於機場建設的經驗，母公司乃作為機場項目之項目代表，預計總投資金額約為人民幣138.38億元。所述約人民幣138.38億元的機場項目投資金額乃為經參考適用的國際及地區建設費用標準、計算中國民航機場建設項目預算之適用規則及長期銀行貸款約6.55%的利率而釐定的估計金額。

---

## 八方金融函件

---

機場項目由航站樓工程、停車樓工程、貨運區工程、地勤服務用房、機場消防救援工程、機場應急救援工程及車輛設備工程(統稱「貴公司建設項目」)以及其他項目,包括但不限於飛行區工程、目視助航燈光設備工程、路橋工程、航空食品及機供品工程、供水工程、供電工程以及供冷供熱輸氣工程(統稱「母公司建設項目」)組成。

可行性研究報告中機場項目的工程設計及估計總投資金額乃主要根據進一步項目建設需求或質量標準提升而修訂。該等調整已獲相關政府部門批准,包括海南省發展和改革委員會及中國民用航空中南地區管理局。

根據機場項目的最新建設進度,項目已於二零二零年六月三十日完成航站樓主體工程建設,實現供水、供電、供冷,已達到基本使用功能標準;飛行區工程已開始推進試飛前準備工作;配套工程環狀路橋交通體系已全部完工,將逐步通車;東進場路已正式通車;西進場路已全面開工。

除下文所披露有關訂立投資建設補充協議之理由及裨益外,貴公司及母公司於建設機場項目之角色、貴公司建設項目及母公司建設項目投資金額之分配以及其項下之相應資產乃主要經考慮以下各項而釐定:(i) 貴公司因自行提供建設整項機場項目約人民幣148.30億元的資金而可能面對的財務挑戰;(ii) 貴公司與母公司目前對美蘭機場的營運模式,詳情載於日期為二零一五年十月七日之通函「美蘭機場二期擴建項目之營運計劃」一段;及(iii)透過與美蘭機場目前的營運模式一致之方式分配相關資產,以遵守貴公司與母公司之間的非競爭協議。由於投資建設補充協議訂明貴公司與母公司之間投資金額的分配,並安排機場項目之進一步融資,因此,貴公司在機場項目投入使用後將可充分享受機場項目所產生的經濟利益,並確保後續機場項目的順利建設及資產運營。

1. 訂立投資建設補充協議的理由及裨益

根據機場項目的實際情況，主要基於進一步項目建設需求或質量標準提升的項目設計之修訂導致總投資金額有所增加。因此，為明確經該等調整後的投資金額分配，貴公司與母公司訂立投資建設補充協議。投資建設補充協議之訂立將進一步明確貴公司與母公司在機場項目建設方面的相應權利及義務，有利於更快地建設機場項目以及貴公司及美蘭機場的長遠發展。

根據美蘭機場官方網頁登載的運營數據，二零一六年一月一日至二零一九年十二月三十一日的歷年旅客吞吐量、歷年貨郵吞吐量及起降架次概列於下表。

年份	歷年旅客 吞吐量 (單位： 百萬人次)	歷年貨郵 吞吐量 (單位： 1,000噸)	起降架次 (單位： 1,000次)
二零一六年	18.80	274.53	132.90
二零一七年	22.58	299.18	156.07
二零一八年	24.12	324.70	164.09
二零一九年	24.22	322.36	163.96
年均增長率(二零一六年至 二零一九年)	9.1%	5.6%	7.5%
年均增長率(二零零六年至 二零一五年)	8.7%	8.4%	7.7%

根據貴公司日期為二零一七年四月二十八日的通函「附錄三 – 交通流量研究報告」內有關二零零五年至二零一五年的年均增長率的資料，旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次的增長率分別為8.7%、8.4%及7.7%。如上表所示，美蘭機場的需求一直處於上升趨勢，二零一六年、二零一七年、二零一八年及二零一九年的旅客吞吐量分別約為18.80百萬人次、22.58百萬人次、24.12百萬人次及24.22百萬人次，累計年增長率為9.1%；而二零一六年、二零一七年、二零一八年及二零一九年的貨郵吞吐量分別約為274,530噸、299,180噸、324,700噸及322,360噸，累計年增長率為8.8%；及於二零一六年、二零一七年、二零一八年及二零一九年的起降架次分別約為132,900次、156,070次、164,090次及163,960次，累計年增長率為11.3%。基於上述有關美蘭機場需求上升的信息，預計機場項目及其下有關資產的前景已有所改善，並不比貴公司初次提出訂立投資建設協議時遜色。因此，吾等認為機場項目仍屬公平合理，一如貴公司初次提出時的情況。

---

## 八方金融函件

---

如 貴公司管理層於 貴公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告(「二零一九年年報」)所述， 貴公司當前的發展戰略為圍繞區域樞紐機場建設，服務國家「一帶一路」戰略，提升海南國際旅遊島國際化水平等重點工作部署，擴大航線網絡覆蓋面、增強通達性，使得國際航空市場呈快速發展的良好態勢。管理層預期，二期擴建項目將有助於把 貴集團打造成為全球領先的機場投資運營管理綜合服務商。

自二零二零年一月新型冠狀病毒感染的肺炎疫情(「疫情」)爆發以來，中國及世界各地已採取各種公共衛生應急措施及其他行動以遏制疫情的擴散，包括對人群移動及交通實施若干管制以及對中國農曆新年假期過後的返工日期施加限制。航空業亦受到疫情的嚴重影響，美蘭機場短期內的業務量大幅下降。根據二零一九年年報， 貴公司計劃制定包括對航空公司起降費用優惠方案以及減免商業租戶租金等扶持措施，減輕疫情對航空公司以及商業租戶的運營壓力。謹此提述載於通函附錄一的 貴集團財務資料，於二零二零年七月，美蘭機場的生產運營情況呈加速恢復性增長的良好態勢。目前，美蘭機場平均每日的國內航班量可達340架次、國內旅客吞吐量可達4.6萬人次，同比已分別恢復至85%和80%左右。 貴公司預期疫情對 貴集團的影響將有限，且將不會對 貴集團造成重大不利變動。

除疫情產生的不確定因素外，吾等認為作為二期擴建項目一部分的機場項目符合 貴集團的業務發展策略，長遠而言可減輕其對控股股東營運支持的依賴，因此提呈投資建設補充協議以繼續進行機場項目乃屬必要且符合 貴公司及其股東的整體利益。目前，機場項目的各個項目建設已進入敲定階段。根據最新時間表，機場項目的目標是在今年竣工驗收後投入使用。經與 貴公司管理層討論，為安排機場項目之進一步融資，當前為 貴公司及母公司訂立投資建設補充協議之適當時機，以訂明 貴公司與母公司之間投資金額的分配。

考慮到上述分析及因素，吾等認為訂立投資建設補充協議乃在 貴集團的日常及一般業務過程中進行，符合 貴公司及股東之整體利益。

2. 投資建設補充協議的主要條款

貴公司建設項目之詳情

根據投資建設協議，貴公司已同意為貴公司建設項目的建設提供資金約人民幣71.58億元。經考慮對機場項目作出的調整後，投資建設補充協議所載貴公司建設項目的新預計投資總金額將為人民幣76.46億元，增加約人民幣4.881億元。下表載列於投資建設協議及投資建設補充協議中協定之貴公司建設項目之預計總投資金額比較：

將予建設的項目	根據以下之預計投資金額		金額變動 (人民幣千元)	變動比率 (%)
	投資建設 協議 (人民幣千元)	投資建設 補充協議 (人民幣千元)		
航站樓工程	3,889,100	4,283,720	394,620	10.1%
停車樓工程	443,170	448,840	5,670	1.3%
貨運區工程	120,800	156,540	35,740	29.6%
地勤服務用房	142,200	201,030	58,830	41.4%
機場消防救援工程	36,540	79,150	42,610	116.6%
機場應急救援工程	1,030	1,820	790	76.7%
車輛設備工程	157,530	165,270	7,740	4.9%
其他一次性開支	2,367,840	2,309,980	-57,860	-2.4%
	<u>7,158,230</u>	<u>7,646,350</u>	<u>488,120</u>	<u>6.8%</u>

投資建設補充協議下將由貴公司承擔之預計投資金額，乃由經參考二期擴建項目之初步設計之審查報告(「**審查報告**」)釐定。審查報告乃由母公司就二期擴建項目的航站樓及配套設施之初步設計委聘之中國民用航空局轄下中國民航工程諮詢有限公司(「**中國民航工程諮詢**」)編製。中國民航工程諮詢為國有企業及中國民航機場建設集團公司的附屬公司。中國民航工程諮詢提

---

## 八方金融函件

---

供民用機場設計及建設所需的全方位服務，並榮獲甲級工程諮詢證書及甲級工程造價諮詢證書。審查報告中中國民航工程諮詢的工作範圍為審閱及核實貴公司及母公司所承擔估計建設成本的計算。

此外，二期擴建項目的項目設計及估計投資金額已獲海南省發展和改革委員會及中國民用航空中南地區管理局批准。

有關估計投資金額乃經參考海口市的建設成本與費用的相關公開官方文件及中國民航業標準費用而釐定。

誠如董事會函件所述，二期擴建項目的估計投資金額主要由三項因素組成，包括(i)建築安裝工程成本；(ii)機場跑道工程成本；及(iii)其他建設項目成本。建築安裝工程成本乃根據海口市建築安裝的有關成本釐定，成本於海南省建築工程計價定額(「**建築工程定額**」)及海南省安裝工程定額(「**安裝工程定額**」)明確列明。機場跑道工程成本乃根據中國民用機場按有關中國法律所作的預算撥款釐定，例如民用機場工程預算定額。其他建設項目成本乃根據民航機場建設工程概算編製辦法(「**編製辦法**」)釐定。吾等注意到所有該等計算方法乃依據政府發佈的公開規定或標準。吾等隨機挑選航站樓工程建設項目的五份樣本以審閱估計投資金額的計算，吾等注意到所挑選的樣本乃經參考上述公開規定或標準而計算。

根據投資建設補充協議，貴公司建設項目之新預計投資總金額約為人民幣76.46億元，增加約人民幣4.881億元。與可行性研究報告中的設計相比，初步建設設計的主要修訂涉及(i)航站樓工程及(ii)地勤服務用房的建設，從而導致總體預計投資金額增加約人民幣4.534億元。根據審查報告，修訂設計的原因主要是(i)為達到五星級機場標準和三星級綠色建築標準，產生額外裝修成本約人民幣2.473億元；及(ii)為提高航站樓的承載能力，產生額外抗震工程建設成本約人民幣1.281億元。

---

## 八方金融函件

---

董事確認，投資建設補充協議所載約人民幣76.46億元的預計投資金額為建設 貴公司建設項目按目前可得資料計算之預計最高投資金額。受限於須經相關機構批准(如需要)的機場項目之項目完工及結算報告及 貴公司於機場項目完工及驗收後將投資並以 貴公司名義登記的資產，該預計最高投資金額將須進一步調整。董事進一步確認，若預期建設 貴公司建設項目的總投資金額因出現任何 貴公司控制範圍以外及無法預見的因素而超出人民幣76.46億元時， 貴公司將根據上市規則適用的合規規定尋求股東批准及作出進一步披露。

吾等已審閱中國民航工程諮詢編製的審查報告，並與中國民航工程諮詢的項目負責經理面談，以了解評估將由 貴公司根據投資建設補充協議承擔的估計投資金額所採用的基準、假設及方法。吾等注意到有關基準、假設及方法與中國民用航空局機場公司發佈的民航機場建設工程概算編製辦法一致。儘管審查報告由中國民航工程諮詢於二零一六年編製及出具，吾等已與中國民航工程諮詢確認，有關基準、假設及方法於審查報告日期後及直至投資建設補充協議日期保持不變。基於上文所述，吾等認為機場項目的估計總投資金額的釐定基準屬合理並符合相關法規。

此外，據 貴公司告知， 貴公司將參與通過公開招標進行的第三方承包商及供應商的挑選，並已建立其監督招標程序的內部控制措施。吾等注意到， 貴公司將委聘獨立招標服務公司協助進行招標程序。 貴公司及招標服務公司將刊發招標公告以邀請第三方承包商或供應商提供其投標報價及其投標申請中的其他服務條款。於收集來自服務供應商或承包商的投標申請後， 貴公司將成立項目評估委員會以評估及挑選投標申請。項目評估委員會由與供應商或承包商並無利益衝突的 貴公司不同專家組成，獲董事會授權評估及挑選投標申請。項目評估委員會將通過考慮(i)申請人的相關資質及經驗；(ii)申請人提出的建設方案及(iii)所報服務費及服務條款評估投標申請。倘選定一項投標申請，則董事會將審閱及批准與供應商或承包商的草擬合約。吾等已獲取並審閱 貴公司的招標程序內部政策，吾等確認上述招標程序已於 貴公司的內部政策中訂明，且符合中華人民共和國招標投標法及中華人民共和國招標投標法實施條例。此外，吾等獲得截至二零一九年十二月三十

一日止年度涉及挑選第三方承包商的已完工建設項目名單。根據合約金額規模及須進行招標流程的不同類型服務或產品，吾等(i)挑選二零一九年的最大合約金額建設項目及(ii)在不同類型的服務或產品中隨機挑選項目名單上的兩個樣本項目並審閱招標流程的文件，包括(i)招標服務公司發佈的招標公告及承包商或服務供應商提交的相關投標申請；(ii)項目評估委員會對招標申請的審閱憑證及 貴集團管理層的批准；(iii)相關建設項目訂立的最終合約，吾等注意到招標程序乃根據 貴公司的內部政策進行。基於上文所述，吾等與管理層一致認為 貴公司有健全及有效的內部控制以確保妥為遵守招標程序。

就付款安排而言，關於建設 貴公司建設項目期間產生的其他成本及開支，因 貴公司並非項目代表而可能無法成為有關合約的合約方或有關款項的支付方，故需要通過母公司支付上述成本及開支。上述款項將由 貴公司於收到母公司通知及相關支持文件後按等額基準向母公司支付。由於 貴公司與母公司在機場項目建設過程中雙方協定， 貴公司建設項目建設過程所產生的所有成本及開支已由 貴公司通過母公司支付。由於履行是項付款安排無需額外成本或營運資金，故吾等認為投資建設補充協議所載付款條款並不遜於可自獨立第三方獲得的條款。

此外，吾等注意到 貴公司僅須承擔將產生自建設 貴公司建設項目相關之航站樓工程及其配套設施引致之該部分之成本；而母公司作為該項目的代表，協助 貴集團根據 貴公司建設項目進行建設工程直至項目完成，母公司沒有收取或徵收 貴公司任何好處、酬金及／或補償作為於建設期間提供協助之回報。此外， 貴公司(倘其認為有需要時)有權委任一名獨立第三方於項目完成後審核上述項目完成及結算報告。基於上文所述，吾等認為釐定 貴公司建設項目之預計投資金額及相關付款安排之基準對獨立股東而言屬公平合理，並符合 貴公司及股東之整體利益。

### **貴公司建設項目的資金來源**

根據機場項目的最新建設進展，航站樓工程主體結構及外牆已完工，且已完成整體建設的95%；停車樓工程主體結構完工，且已完成整體建設的70%；貨運區工程已完成整體建設的75%；地勤服務用房、機場消防救援工程

---

## 八方金融函件

---

及機場應急救援工程亦在全力推進中。據 貴公司管理層告知，假設不對預計投資總金額作進一步調整，則 貴公司建設項目所需的估計餘額將不超過人民幣33億元。 貴公司擬通過以下方式為 貴公司建設項目提供資金：

(i) 銀團貸款

如 貴公司日期為二零一八年三月六日的通函所披露，根據於二零一八年二月一日訂立之貸款協議，國家開發銀行股份有限公司、中國工商銀行股份有限公司海南省分行及中國農業銀行股份有限公司海南省分行同意按共同及個別基準向 貴公司及母公司授出銀團貸款，本金額為人民幣78億元，為期20年，僅可用於建設機場項目。根據 貴公司與母公司於二零一八年二月一日訂立的貸款分配協議，貸款額人民幣39億元(佔銀團貸款的50%)已分配予 貴公司。於最後可行日期， 貴公司已提取人民幣19.44億元，而餘下人民幣19.56億元將用於 貴公司建設項目的建設；

(ii) 地方政府專項債券

預期海南省相關政府部門將為機場項目的建設發行地方政府專項債券。預期若干比例之地方政府專項債券所得款項將分配予 貴公司，以用於 貴公司建設項目的建設；及

(iii) 營運資金

貴公司將動用部分自身經營活動所得的營運資金，以支持 貴公司建設項目的建設。

誠如董事會函件所述，二期擴建項目作為建設海南自由貿易港的重大標誌性工程，將成為海南臨空產業、總部經濟等核心業態的引擎，為海南創造各類經濟及社會效益。海南政府於政府工作報告中將二期擴建項目列為二零二零年度主要工程之一，在推動二期擴建項目建設上不遺餘力。在海南政府的大力支持下， 貴公司相信其能夠通過多種渠道為 貴公司建設項目籌集資金。此外，隨著海南自由貿易港建設加快及離島免稅政策進一步放開，預期美蘭機場的客運量將會增加，將為 貴公司帶來更多現金淨流入，故董事認為， 貴公司的營運資金將足以滿足 貴公司就 貴公司建設項目的投資承諾。

### 投資建設補充協議對 貴集團可能構成之財務影響

#### 盈利

於項目完成後，對 貴集團盈利並無直接重大影響，而董事預期二期擴建項目將會加強現有美蘭機場的經營能力及 貴集團的業務發展，從而進一步惠及長遠的盈利基礎，但該影響的定量將會視乎 貴集團在 貴公司建設項目項下興建的航站樓工程及其配套設施全面開始營運後的未來營運表現。

#### 營運資金

根據二零一九年年報， 貴集團於二零一九年十二月三十一日的營運資金短缺(即約人民幣20.34億元之總流動資產減約人民幣51.47億元之總流動負債)及銀行及手頭現金分別約為人民幣31.13億元及人民幣15.12億元，流動比率約為0.40倍。這表明 貴集團當時的營運資金狀況相對緊張。由於 貴公司建設項目並無重大改變且已動工，訂立投資建設補充協議不會產生額外營運資金負擔。然而， 貴公司擬使用債務融資作為 貴公司建設項目的資金來源，故營運資金或會因新債務融資來源而改善。

#### 資產淨值

根據二零一九年年報， 貴集團於二零一九年十二月三十一日之綜合資產淨值約為人民幣51.53億元。目前預期將不會對 貴集團於項目完成後的資產淨值構成任何重大影響，原因為作為上述新的資金來源， 貴公司建設項目項下固定及無形資產的價值增加將被(i)銀行及手頭現金減少；及(ii)長期負債增加所抵銷。

貴集團的收益表及儲備亦不會受重大影響。根據附錄二所載 貴集團之未經審核備考財務資料， 貴集團的綜合資產淨值可理解為在項目完成時不會出現不利變動。

#### 資本負債狀況

於二零一九年十二月三十一日， 貴集團之計息債務主要包括銀行貸款、應付融資租賃款及應付委託貸款(「總借款」)，金額約為人民幣29.39億元。於二零一九年十二月三十一日， 貴集團資本負債比率(總借款除以總權益)為21.69%(二零一八年十二月三十一日：32.57%)。該資本負債水平被視為適中及槓桿率較低。由於 貴公司擬使用債務融資作為 貴公司建設項目的資金來源，故 貴公司的資本負債比率將隨著負債率而增加。

### 推薦建議

考慮到上述主要因素後，吾等認為投資建設補充協議乃於 貴公司日常及一般業務過程中按正常商業條款進行，就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴公司及股東之整體利益。因此，吾等推薦獨立董事委員會建議獨立股東，且吾等亦建議獨立股東投票贊成於股東特別大會上將予提呈的投資建設補充協議。

### B. 二零二零年母公司內資股認購協議

#### 有關二零二零年母公司內資股認購協議所考慮之主要因素及理由

於根據二零二零年母公司內資股認購協議(包括授出特別授權)達致吾等有關母公司認購事項(包括跑道收購事項)的推薦意見時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

#### 1. 訂立(其中包括)二零二零年母公司內資股認購協議的背景

- **有關一期跑道相關資產的資料**

一期跑道相關資產(包括美蘭機場一期跑道及其他配套設施)位於中國海南省海口市美蘭機場。美蘭機場一期跑道長約3,600米，寬60米，配有長約3,600米、寬44米的平行滑行道，擁有78個停機位，具有全球領先的助航照明系統、通訊導航設備及其他服務設施，能夠滿足波音747-400等大型飛機的滿載起降要求，並於二零一九年運送至少2,422萬名旅客。建設母公司一期跑道相關資產的原成本約為人民幣592,255,000元。

於跑道收購事項前，一期跑道相關資產由母公司擁有及營運。根據母公司與 貴公司訂立日期為二零零二年十月二十五日的協議(「**跑道協議**」)，母公司同意(其中包括)根據適用規管和行業標準經營及維護跑道及其他配套資產(包括一期跑道相關資產)，並保持跑道處於良好的運作狀態，作價為有權享有跑道協議所載的若干飛機起降費、旅客過港費及基本地勤服務費(「**服務費**」)的25%。

待跑道收購事項完成後，一期跑道相關資產將由 貴公司全資擁有且 貴公司將與母公司訂立補充協議，將母公司分佔服務費的比例由25%降至民航局批准的有關較少比例以反映一期跑道相關資產的所有權變動。

根據估值報告，一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日的經評估資產總值為人民幣1,520,275,150元。

### • 二零二零年母公司內資股認購協議

茲提述 貴公司日期為二零二零年七月二十四日的公告，內容有關(其中包括)二零二零年母公司內資股認購協議，據此，母公司同意認購認購股份，即不超過作為母公司向 貴公司轉讓一期跑道相關資產之代價的140,741,000股新內資股。

## 2. 訂立二零二零年母公司內資股認購協議的理由及裨益

### 收購一期跑道相關資產

於跑道收購事項前，一期跑道相關資產先前由母公司擁有及營運，分開經營美蘭機場一期跑道相關資產及航站樓導致權責不清晰，影響美蘭機場的運營效率及安全。跑道收購事項能使 貴公司按照民航業「高標準、嚴要求」的行業準則更好的運營其經營資產。因此，跑道收購事項可鞏固 貴公司的收入流並增強其競爭力。

與此同時，美蘭機場是位於「一帶一路」政策下的戰略城市海口市的唯一機場，其地理位置有利於把握「一帶一路」政策帶來的機遇。母公司認購事項及建議新H股發行將能改善 貴公司資本架構、增強其金融風險抵禦能力、提高償付能力及擴大財政基礎。

茲提述本函件上節「1.訂立投資建設補充協議的理由及裨益」中有關美蘭機場官方網頁登載的運營數據，(i)二零一六年一月一日至二零一九年十二月三十一日的歷年旅客吞吐量、歷年貨郵吞吐量及起降架次概要；及(ii)二零一九年年報所披露 貴公司的發展策略。基於有關美蘭機場需求上升的有關信息，預計一期跑道相關資產的前景已有所改善，並不比 貴公司初次提出跑道收購事項時遜色。因此，吾等認為跑道收購事項仍屬公平合理，一如 貴公司初次提出時的情況。

基於上文所述，吾等認為跑道收購事項符合 貴集團的業務發展戰略，長遠可減輕其對控股股東營運支持的依賴，提呈母公司認購事項以完成跑道收購事項乃屬必要且符合 貴公司及其股東的整體利益。

### 3. 二零二零年母公司內資股認購協議之主要條款

根據二零二零年母公司內資股認購協議，母公司同意認購認購股份，即不超過140,741,000股新內資股作為母公司轉讓一期跑道相關資產予 貴公司之代價。

認購股份的總認購價約為人民幣1,520,000,000元，即轉讓一期跑道相關資產之代價，該代價乃根據一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日的經評估資產總值(即約人民幣1,520,000,000元)釐定。

根據估值報告，一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日的經評估資產總值為人民幣1,520,275,150元)。建設母公司一期跑道相關資產的原成本約為人民幣592,255,000元。

#### **跑道收購事項項下土地地盤、樓宇及導航設備以及其他服務設施(「有關設備」)之估值**

吾等已與獨立估值師進行面談，並就估值師與 貴集團、母公司及彼等的核心關連人士之間的任何現有或過往關係作出查詢，而估值師已確認其獨立性。吾等已審閱估值報告，並已向獨立估值師查詢達致通函附錄五所載於二零二零年六月三十日市值的估值(「估值」)所採納之方法及所使用之基準及假設。在吾等查詢期間，吾等得悉獨立估值師對有關設備進行實物檢查及對中國海南省海口市之土地地盤進行實地考察，以調查釐定跑道收購事項項下之有關設備及土地地盤及物業市價之必要資料。獨立估值師表示，其經參考中國海南省海口市之標準土地價格以及按樓宇之當前重置(重建)及裝修成本，並扣除實際損耗及所有相關形式的陳舊及優化因素後，就有關設備及物業的估值採用市場法及就土地地盤的估值採用市場及折舊重置成本法。

由於可資比較交易的資料乃取自有關在中國買賣土地和物業的官方網站的公開資料，按照相關估值標準的要求，在同區選取的銷售個案數目(包括自二零一九年十月至二零二零年三月進行的三個土地銷售個案)已足以作出有意義的比較，故獨立估值師認為，該等可資比較交易例子對於評估一期跑道相關資產應佔土地使用權而言屬公平及具有代表性。吾等已審閱有關可資比較交易，並同意獨立估值師的遴選準則、編製該等可資比較交易的依據以及其就交通及其他公共設施的差異作出的微調，吾等認為可資比較交易屬公平及具有代表性的例子。

有關建於跑道收購事項項下土地地盤上之樓宇及構築物，獨立估值師已就估值採用折舊重置成本法，折舊重置成本法乃計入經扣除折舊費用後之重置成本。由於樓宇及構築物以及有關設備之性質無法基於市值評估價值，因而已基於其折舊重置成本作出估值。折舊重置成本法按樓宇之當前重置(重建)及裝修成本，並扣除實際損耗及所有相關形式的陳舊及優化因素計算。在缺乏可比較銷售的已知及已建立的二手市場下，折舊重置成本法一般能最可靠地顯示物業價值。

因此，兩項結果之總和相當於該等土地地盤及物業連同有關設備的整體市值。據獨立估值師確認，市場法及折舊重置成本法普遍用於香港及中國物業及有關設備之估值，且亦與正常市場慣例一致。有關估值基準及假設之進一步詳情載列於通函附錄五之估值報告內。

根據吾等的獨立研究，獨立估值師擁有多於十年於中國及香港為上市公司就類似母公司的資產進行估值的充足資格及經驗。於吾等審閱估值報告及向獨立估值師查詢之過程中，吾等了解獨立估值師就一期跑道相關資產的估值採納合併估值法(即市場法以及折舊重置成本法(視情況而定))背後的理由及合適性，且並無發現有任何重大因素導致吾等對估值所採納的主要基準及假設是否公平合理有所疑問。經向獨立估值師查詢，吾等了解到由於將用於(i)標準土地價格法及(ii)收益或盈利法的可獲得資料不足，故並無使用其他方法對估值進行交叉核對。例如，由於就標準價格土地僅可獲取截至二零一七年的最新數據，獨立估值師認為該等過時數據無法反應當前市況，因此，標準土地價格法並非對估值進行交叉核對的適當可用方法。另一方面，由於各項具體資產應佔的一期跑道相關資產的預測收益及開支的分配不能輕易獲得且有

關分配或不能準確反映一期跑道相關資產的價值，因此，收益或盈立法亦未用於對估值進行交叉核對。基於以上所述，吾等認為估值報告乃吾等對跑道收購事項條款的公平合理性進行評估的適當資料來源。

由於跑道收購事項的總代價相等於獨立估值師評估及得出一期跑道相關資產於二零二零年六月三十日(即緊接訂立母公司內資股認購協議前約一個月)的估值金額人民幣1,520,275,150元(「代價」)，吾等認為，代價之釐定基準屬公平合理。因此，吾等認為，訂立二零二零年母公司內資股認購協議對貴集團有利，符合貴公司及股東的整體利益，且對獨立股東而言屬公平合理。

### 支付代價

於上述結付條款可見，跑道收購事項的代價於取得(其中包括)(i)於股東特別大會及類別股東大會上批准二零二零年母公司內資股認購協議；(ii)於母公司股東大會上批准二零二零年母公司內資股認購協議；及(iii)相關主管部門及／或監管機構(包括但不限於中國證監會、聯交所(如適用)及證監會(如適用))就二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的交易發出的批准後，應透過向母公司配發及發行認購股份結付。鑒於上文所述，吾等認為透過配發及發行認購股份的付款時間表屬公平合理。

經考慮上述因素，吾等認為跑道收購事項之代價(包括其付款條款)對獨立股東而言屬公平合理，並符合貴公司及股東的整體利益。

### 母公司認購事項的認購價

認購股份將以下列最高者為認購價配發及發行：

- (a) 每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，即貴公司於二零一九年十二月三十一日的經審計每股股份資產淨值；或
- (b) 於生效日期前一個財政年度結束時貴公司每股股份的經審計資產淨值；

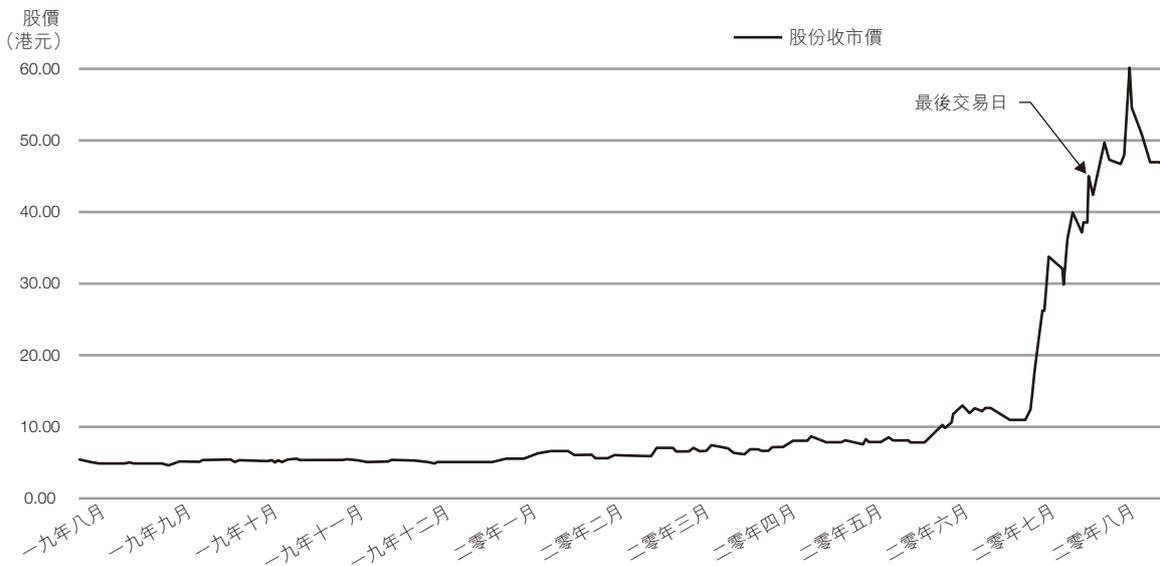
(c) 以下各項中最高者的90%：

- (i) H股於生效日期在聯交所所報收市價；
- (ii) H股於生效日期前最後五(5)個交易日在聯交所所報平均收市價；
- (iii) H股於生效日期前最後十(10)個交易日在聯交所所報平均收市價；及
- (iv) H股於生效日期前最後二十(20)個交易日在聯交所所報平均收市價。

根據董事會函件，母公司認購事項認購價的定價機制乃由 貴公司與母公司經公平磋商後釐定，並考慮民航業之狀況、 貴公司之業務模式、狀況及前景及其資產狀況，以及參照 貴公司每股股份資產淨值、H股市場價格及於生效日期的市況。

### (i) H股股價表現回顧

以下為股價圖，說明H股價格表現回顧自二零一九年八月一日起至最後可行日期(包括當日)期間(「回顧期」)的每個月，聯交所所報H股每日平均收市價的最高及最低收市價：



資料來源： [www.hkex.com.hk](http://www.hkex.com.hk)

## 八方金融函件

於回顧期間內大部分時間，H股每月每日平均收市價一直波動，介乎每股H股4.81港元至22.10港元（「價格範圍」），及於回顧期間H股整體平均每日收市率約為6.73%。於二零一九年九月錄得H股的最低收市價約每股H股4.59港元。認購股份認購價人民幣10.80元（於最後可行日期相等於12.06港元）高於價格範圍內各月的每日平均收市價，惟二零二零年六月及二零二零年七月例外。H股歷史市價溫和上漲，於二零二零年七月二十九日以每股H股約48.95港元之價格飆升至H股的最高收市價。

假設H股股價將維持於當前水平直至生效日期，即自二零一九年以來的最高水平，因此根據該定價機制計算的最高認購價將高於 貴公司於二零一九年十二月三十一日的每股資產淨值及過往10年的平均歷史價格。同時，該定價機制下的最低認購價將相等於每股股份人民幣10.80元（相等於約12.06港元），此乃 貴公司於二零一九年十二月三十一日的每股股份經審計資產淨值。吾等認為，該定價機制產生的價格同樣有利於獨立股東及 貴公司整體。

鑒於(i) 貴公司採納定價機制所釐定認購股份的認購價為最低人民幣10.80元（相等於約12.06港元），高於回顧期間的整體每日平均收市價及處於價格範圍內；(ii) 認購股份的認購價亦高於H股的現行收市價（惟二零二零年六月及二零二零年七月除外），因此屬公平合理並符合 貴公司及股東的整體利益。

最低認購價每股認購股份人民幣10.80元（相等於約12.06港元）較：

- (i.) H股於最後交易日在聯交所所報的每股收市價45.05港元折讓約73.23%；
- (ii.) H股於直至最後交易日（包括該日）止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報的每股收市價39.76港元折讓約69.67%；
- (iii.) H股於直至最後交易日（包括該日）止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報的每股收市價36.61港元折讓約67.06%；
- (iv.) H股於最後可行日期在聯交所所報每股收市價46.30港元折讓約73.95%；
- (v.) H股於截至最後可行日期（及包括該日）止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報每股收市價47.19港元折讓約73.30%；及

(vi.) H股於截至最後可行日期(及包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報每股收市價50.08港元折讓約74.84%。

如上所述，每股認購股份的最低認購價為人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，較最後交易日、公告日及最後可行日期當日及之前的歷史H股收市價折讓。同時，參考配發予與 貴集團無關連之投資者的認購事項，認購價較認購協議日期當日及之前的最近H股收市價折讓。然而，根據上述定價機制，每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)的最低認購價僅當(i)生效日期前H股90%的近期收市價低於人民幣10.80元(相等於約12.06港元)，即H股股價低於14.00港元；及(ii)生效日期前一個財政年度結束時 貴公司每股股份的經審計資產淨值低於人民幣10.80元時方可生效。每股認購股份人民幣10.80元(相等於約12.06港元)的最低認購價為H股價格的下行波動以及對 貴公司及獨立股東有利的經審計資產淨值提供保障。此外，經參照H股目前的高價水平，H股跌破每股14.00港元並採用該定價機制下的最低認購價人民幣10.80元(相當於約12.06港元)尚屬遙遠。同時，當生效日期或之前的收市價及平均價格高於每股14.00港元時，折讓將不超過H股現行市價的10%。吾等認為，該定價機制屬公平合理並符合 貴公司及股東之整體利益。

### (ii) 與業內可資比較公司之比較

為評估每股認購股份認購價是否公平合理，吾等亦已盡力識別出主要從事與在中國提供機場管理及營運服務的 貴公司類似業務營運的相同行業並於二零一九年最近期財政年度錄得純利的所有香港上市公司，並透過與該等公司於公告日所報收市價作比較，審閱價格與資產淨值比率(「市賬率」)及價格與盈利比率(「市盈率」)。吾等識別出一家H股於聯交所主板上市並主要於中國北京從事擁有、營運國際機場及提供相關服務的公司，即北京首都國際機場股份有限公司(股份編號：694)(「北京首都」)。根據吾等的挑選標準，吾等認為業內可資比較公司北京首都屬全面。

假設認購股份的最終認購價將釐定為人民幣10.80元(相等於約12.06港元，即根據定價機制的最低價)，有關市賬率及市盈率約為1.00倍及8.99倍。假設認購股份的最終認購價將基於生效日期或之前的當前市價的90%(其於最後可行日期未知，故吾等採用最後交易日聯交所所報H股收市價的90%)，有關市賬率及市盈率分別約為3.36倍及30.24倍。

## 八方金融函件

吾等已從吾等的獨立分析得知北京首都的市賬率及市盈率分別約為0.89倍及9.20倍，(i)接近認購股份最低認購價人民幣10.80元(相等於約12.06港元)所暗示的 貴公司於最後交易日的市賬率及市盈率分別約1.00倍及8.99倍；及(ii)低於最後交易日聯交所所報H股收市價90%約人民幣36.31元(相等於每股40.55港元)所暗示的 貴公司市賬率及市盈率分別約3.36倍及30.24倍。

為進行進一步分析，吾等已盡力自上海證券交易所及深圳證券交易所的官方網站識別出主要從事與在中國提供機場管理及營運服務的 貴公司類似業務營運的相同行業並於二零一九年最近期財政年度錄得純利的所有中國上市公司。吾等已於上海證券交易所及深圳證券交易所的官方網站識別主要在中國從事機場管理及營運服務的四家中國上市公司的詳盡名單，且我們已將北京首都連同該四家中國上市公司(「業內可資比較公司」)進行總結，以進行市盈率分析及市賬率分析。我們的相關發現概述如下：

公司名稱	主要業務	於最後交易日的 市值 (百萬港元)	於最後交易日的 市盈率 (倍數)	於最後交易日的 市賬率 (倍數)
北京首都(694.HK)	主要於中國從事北京首都機場的營運及管理以及提供相關服務。	24,864,941,845	9.20	0.89
廣州白雲國際機場股份有限公司(600004.SH)	主要於廣州白雲國際機場從事機場支援服務。	33,367,103,289	31.72	1.83
上海國際機場股份有限公司(600009.SH)	主要從事提供全方位的服務，包括空中交通管制、航站樓管理、貨運管理、廣告、空間租賃及其他相關服務。	153,141,486,083	27.51	4.29
廈門國際航空港有限公司(SH600897)	主要從事航空業務、租賃及特許經營業務、貨運業務以及停車業務。	6,015,910,905	10.94	1.44

## 八方金融函件

公司名稱	主要業務	於最後 交易日的 市值 (百萬港元)	於最後 交易日的 市盈率 (倍數)	於最後 交易日的 市賬率 (倍數)
深圳市機場股份有限公司 (89.SZ)	主要從事提供機場航站樓 地面客運及貨運服務。	20,770,540,355	30.02	4.08
		最高	31.72	4.29
		最低	9.20	0.89
		平均	21.88	2.51
		中位數	24.70	2.53
貴公司			30.24 <sup>附註1</sup>	3.36 <sup>附註1</sup>
			8.99 <sup>附註2</sup>	1.00 <sup>附註2</sup>

資料來源：www.hkex.com.hk、www.sse.com.cn及www.szse.cn

附註：

- 1 相關比率乃基於最後交易日聯交所報H股收市價的90% (即40.55港元) 計算。
- 2 相關比率乃基於經參考 貴公司於二零一九年十二月三十一日的每股經審核資產淨值的最低認購價 (即12.06港元) 計算。

吾等注意到業內可資比較公司於最後交易日的市盈率介乎約9.2倍至約31.72倍，其平均數為約21.88倍及中位數為約24.70倍。 貴公司基於最後交易日收市價的90% (即40.55港元) 的市盈率約為30.24倍，經過比較，吾等注意到最後交易日收市價的90%乃(i)位於業內可資比較公司的市盈率範圍內；及(ii)高於業內可資比較公司的市盈率平均數及業內可資比較公司的市盈率中位數。

吾等注意到業內可資比較公司於最後交易日的市賬率介乎約0.89倍至約4.29倍，其平均數為約2.51倍及中位數為約2.53倍。 貴公司基於最後交易日收市價的90% (即40.55港元) 的市賬率約為3.36倍，經過比較，吾等注意到最後交易日收市價的90%乃(i)位於業內可資比較公司的市賬率範圍內；及(ii)高於業內可資比較公司的市賬率平均數及業內可資比較公司的市賬率中位數。

(iii) 與其他認購活動的比較

作為進行有意義分析的另一方法，吾等已嘗試識別聯交所上市公司所宣佈自二零一八年一月一日起至公告日(即約兩個完整曆年期間，包括相關協議日期)以固定認購/發行價訂立的該等內資股認購協議(「可資比較發行」)。吾等認為約兩個曆年的期間為提供近期內資股認購活動概覽的合理期間，可反映最近期市況及市場氣氛。就吾等所知及所信，吾等已物色九項吾等認為符合資格及足夠讓吾等進行有意義的比較及分析的交易。基於上述挑選標準，吾等認為可資比較發行列表乃屬詳盡列表，有關詳情如下：

公司名稱(股份代號)	公告日期	認購/發行價 人民幣元	認購/發行價 較H股於 公告日/簽訂 認購協議 前一個交易日的 收市價的 溢價/(折讓) %	認購/發行價 較H股於 公告日/簽訂 認購協議 前一個交易日的 平均收市價的 溢價/(折讓) %
西安海天天線科技股份有限公司(8227)	二零一九年 八月二日	0.21	(93.77)	(93.78)
中國恒大集團(3333)	二零一九年 六月二十日	6.00	37.18	31.12
北京首都國際機場股份有限公司(694)	二零一九年 四月三十日	6.1784	3.15	3.36
陝西西北新技術實業股份有限公司(8258)	二零一八年 十二月二十七日	0.122	(17.26)	(17.26)
上海復旦微電子集團股份有限公司(1385)	二零一八年 十二月十三日	5.73	(19.73)	(19.91)
新特能源股份有限公司(1799)	二零一八年 十一月十三日	7.78	11.96	16.71
國藥控股股份有限公司(1099)	二零一八年 七月十一日	24.97	(5.61)	(3.05)

## 八方金融函件

公司名稱(股份代號)	公告日期	認購/發行價 人民幣元	認購/發行價	認購/發行價
			較H股於 公告日/簽訂 認購協議 前一個交易日 收市價的	較H股於 公告日/簽訂 認購協議 前一個交易日 止前五個交易日的 平均收市價的
			溢價/(折讓) %	溢價/(折讓) %
江蘇南大蘇富特科技股份有限 公司(8045)	二零一八年 四月十一日	0.147	0.00	8.11
靈寶黃金集團股份有限公司 (3330)	二零一八年 一月四日	0.912	(19.99)	(17.83)
九項可資比較發行	最高		37.18	31.12
	最低		(93.77)	(93.78)
	平均		(11.56)	(10.28)
	中位數		(5.61)	(3.05)
八項可資比較發行	最高		37.18	31.12
	最低		(19.99)	(19.91)
	平均		(1.28)	0.16
	中位數		(2.81)	0.16
貴公司(357)		10.80 <sup>附註1</sup>	(73.23)	(69.67)
		36.31 <sup>附註2</sup>	(9.99)	19.87

資料來源：www.hkex.com.hk及載有可資比較發行詳情的相關公告

附註：

- 1 相等於12.06港元，即參照 貴公司於二零一九年十二月三十一日每股股份的經審計資產淨值的最低認購價
- 2 相等於40.55港元，即於最後交易日在聯交所所報H股收市價的90%

---

## 八方金融函件

---

如載列可資比較發行的發行統計數據的上表所示，吾等注意到：

- (i) 認購股份的最低認購價人民幣10.80元(約12.06港元)及H股於最後交易日在聯交所所報收市價的90%較於最後交易日的收市價折讓分別約73.23%及9.99%，乃處於可資比較發行於緊接認購協議簽訂日期前之相關最後交易日的溢價／折讓範圍內，並低於其平均折讓約11.56%，其範圍十分廣泛，介乎折讓約93.77%至溢價約37.18%；
- (ii) 認購股份的最低認購價人民幣10.80元(約12.06港元)較於截至協議最後交易日(及包括該日)止最後五個交易日的5天平均收市價折讓約69.67%，處於可資比較發行於緊接認購協議簽訂日期前之相關最後五個連續交易日的5天平均收市價的溢價／折讓範圍內，但低於可資比較發行的平均折讓約10.28%，其範圍亦十分廣泛，介乎折讓約93.78%至溢價約31.12%；
- (iii) H股於最後交易日在聯交所所報收市價的90%較於截至協議最後交易日(及包括該日)止最後五個交易日的5天平均收市價顯著溢價19.87%，高於可資比較發行於緊接認購協議簽訂日期前之相關最後五個連續交易日的5天平均收市價的溢價／折讓範圍，並高於可資比較發行的平均折讓約10.28%，其範圍亦十分廣泛，介乎折讓約93.78%至溢價約31.12%；及
- (iv) 於上表所示的九項可資比較發行中，九間可資比較發行公司中五間按國內認購價較現行市價((i)緊接認購協議簽訂日期前最後交易日的H股收市價及(ii)緊接認購協議簽訂日期前最後五個連續交易日各自的H股平均收市價)的折讓發行內資股。根據此項觀察，公司按國內認購價較現行市價的折讓發行內資股乃屬常見之舉。

---

## 八方金融函件

---

然而，吾等注意到一項可資比較發行較緊接認購協議簽訂日期前最後一個交易日的收市價折讓最大，即西安海天天線科技股份有限公司(股份代號：8227)（「海天天線」）。為了解可資比較發行中發現的該極端情況，吾等經參考相關公告及通函調查了海天天線的財務表現。吾等注意到，於海天天線進行可資比較發行前，海天天線於過往兩個財政年度持續錄得淨虧損、淨流動負債及淨資產大幅減少。鑒於不利的財務狀況及缺少融資來源，海天天線管理層決定以較大折讓進行有關可資比較發行，以完成一項新5G天線業務收購。吾等亦審閱了其他四家以折讓進行的可資比較發行的財務表現，吾等並未發現上市公司的任何重大財務問題導致相關可資比較發行的折讓。吾等認為海天天線的可資比較發行屬剩餘八項可資比較發行的極端情況，其不同於母公司認購事項的情況。因此，吾等經排除海天天線後進行進一步比較分析。基於對剩餘八項可資比較發行的分析，最後交易日聯交所所報H股收市價的90%所代表的9.99%的折讓仍位於剩餘八項可資比較發行的範圍內並接近該等剩餘八項可資比較發行的平均折讓。

誠如上文所述，根據定價機制，認購股份的認購價將定在不低於最近期每股資產淨值的水平，該價格為母公司認購事項提供發行價底線。倘H股於生效日期之現行成交價高於14.00港元，則認購股份之最終價格將定為H股現行成交價的90%，即不超過較生效日期或之前的現行成交價折讓10%。根據母公司認購事項的定價機制，認購股份的發行價將按折讓不超過H股現行市價的10%發行，該發行價將在可資比較發行的認購價與收市價之間的折讓幅度之內，且低於可資比較發行相應認購價的平均折讓。於達致吾等的意見時，吾等已整體考慮上述比較及分析的結果以及本函件所述的所有其他因素。

基於上述情況，吾等認為，母公司認購事項的定價機制及二零二零年母公司內資股認購協議的條款對獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。

#### 4. 母公司認購事項對 貴集團可能產生的財務影響

##### 盈利

茲提述 貴公司日期為二零零二年十一月六日的招股說明書(「招股說明書」)，貴公司與母公司就經營及保養美蘭機場跑道以及向航空公司客戶提供其他綜合服務訂立跑道協議，作價為有權收取若干飛機起降費、旅客過港費及基本地勤服務費的25%。雙方於跑道協議中確認服務費包括飛機起降費(就國內、香港、澳門及國外航線而言)、旅客過港費(就國內航線而言)及基本地勤服務費(就香港、澳門及國外航線而言)，已由 貴公司與母公司按民航局或任何其他監管機構可能不時規定的相關比率攤分，於跑道協議日期以及直至最後可行日期，該攤分比例的基準一直為 貴公司佔75%及母公司佔25%。

於母公司認購事項(包括收購一期跑道相關資產)完成後，並無對 貴集團的盈利產生直接重大影響，而上述 貴公司與母公司現時相關比例75%比25%的服務費攤分安排將獲調整，且須待民航局最終決定及批准。據預期，收購一期跑道相關資產完成後，母公司現時按25%比例攤分的服務費將於日後大幅減少，從而進一步長期帶動 貴集團的盈利基準，但相關影響的量化將取決於 貴集團於完成收購一期跑道相關資產後的未來經營業績。

##### 營運資金

根據二零一九年年報，貴集團於二零一九年十二月三十一日的營運資金短缺(即約人民幣20.339億元的流動資產總值減約人民幣51.472億元的流動負債總額)約為人民幣31.133億元，流動比率約為40%。這顯示 貴集團當時的營運資金相對緊絀。

由於收購一期跑道相關資產的總代價將透過向母公司配發及發行認購股份清付，故其不會對 貴集團營運資金造成任何重大即時壓力。緊隨母公司認購事項完成後，貴集團的營運資金狀況將因自母公司收取的現金所得款項淨額而有所改善。

##### 資產淨值

目前預期母公司認購事項完成後將不會對 貴集團的資產淨值構成任何重大不利影響，此乃由於一期跑道相關資產導致的非流動資產價值增加將透過配發及發行新內資股作為跑道收購事項的代價撥付，而母公司認購事項將產生有意義的現金資源並提升 貴集團的資產淨值。

根據二零一九年年報，貴集團於二零一九年十二月三十一日的綜合資產淨值(不包括非控股權益)約為人民幣51.526億元，每股股份的資產淨值約為人民幣10.80元(相等於約12.06港元)。根據最低認購價每股認購股份人民幣10.80元(將與於二零一九年十二月三十一日股東應佔每股股份的經審計綜合資產淨值相同)，預計緊隨母公司認購事項完成後，貴集團的總資產淨值將會增加。

### 資本負債狀況

於二零一九年十二月三十一日，貴集團的計息借款及資產淨值分別約人民幣29.386億元及人民幣51.526億元，因此其資本負債比率(以計息借款總額、企業債券及長期應付款項除以貴集團資產淨值而計算)相對適中，約為21.69%。由於跑道收購事項之代價將透過向母公司配發及發行新內資股結付，故目前預計貴集團之資本負債狀況將下降至較低水平，此乃由於其資產淨值於母公司認購事項全部完成後將得以提升。

鑒於母公司認購事項(包括跑道收購事項)對貴集團盈利、營運資金、資產淨值及資本負債狀況的前述財務影響，吾等認為，母公司認購事項(包括跑道收購事項)會對貴集團財務狀況帶來正面影響。因此，吾等認為，母公司認購事項(包括跑道收購事項)符合貴公司及股東的整體利益。

### 5. 對其他公眾股東權益的潛在攤薄影響

如董事會函件所載，根據貴公司於最後可行日期的股權架構，175,992,350股H股由公眾股東持有，佔貴公司已發行股本約37.19%。緊隨母公司認購事項後及假設貴公司未能發行任何新H股，公眾股東的相應持股比例將攤薄約8.52%至約28.67%。鑒於該情況，股權攤薄似乎頗為重大，而該攤薄影響乃不可避免，因貴公司將擁有一期跑道相關資產的全面控制權而毋須貴集團花費任何現金資源或產生任何負債，以減輕在長遠未來對控股股東營運支持的依賴。上述攤薄效應並不代表上市規則第7.27B條所界定的理論攤薄效應。有關股本及股權結構可能變動的詳情，請參閱本通函內的董事會函件。

---

## 八方金融函件

---

然而，獨立股東應注意，配發及發行新內資股及新H股對每股股份盈利及股權的攤薄乃不可避免。經考慮(i)跑道收購事項的裨益；(ii) 貴公司股東之股本基礎於認購事項及母公司認購事項完成後可能得以提升及擴大及(iii)完成認購事項及母公司認購事項後 貴集團總資產淨值的預期增加，吾等認為，股權的攤薄將超出對獨立股東的攤薄影響，且對獨立股東而言屬公平合理。

### 推薦建議

考慮到上述主要因素後，吾等認為二零二零年母公司內資股認購協議乃 貴公司與母公司經公平磋商後按一般商業條款於 貴公司日常業務過程中訂立，且二零二零年母公司內資股認購協議的條款對獨立股東而言屬公平合理，符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等推薦獨立董事委員會建議獨立股東，且吾等建議獨立股東投票贊成於股東特別大會及類別股東大會上將予提呈的母公司認購事項。

此致

獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表  
八方金融有限公司  
董事總經理 董事  
馮智明 陳和莊  
謹啟

二零二零年八月二十日

附註：

馮智明先生自二零零三年起一直為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之負責人員。馮先生於機構融資及投資銀行方面累積逾28年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司多項關於合併及收購、關連交易及收購守則下交易之顧問交易。陳和莊先生自二零零八年起一直為第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之負責人員。陳先生於機構融資及投資銀行方面累積逾18年經驗，並曾參與及完成有關香港上市公司多項關於合併及收購、關連交易及收購守則下交易之顧問交易。

## 1. 有關本集團之財務資料

有關本集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度各年之財務資料已分別於下列已經在聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.mlairport.com>)刊載之文件中披露：

- 本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度之年度報告(第141至268頁)(於二零一八年四月十八日刊發)([https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0418/ltn20180418382\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0418/ltn20180418382_c.pdf))；
- 本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之年度報告(第156至264頁)(於二零一九年四月十八日刊發)([https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0418/ltn20190418429\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0418/ltn20190418429_c.pdf))；及
- 本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度之年度報告(第172至284頁)(於二零二零年四月二十二日刊發)([https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0422/2020042200578\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0422/2020042200578_c.pdf))。

## 2. 債務

於二零二零年六月三十日(即本通函刊印前就本債務聲明而言之最後可行日期)營業時間結束時，本集團的總債務如下：

	人民幣千元
<b>銀行借款</b>	
短期借款－擔保及抵押借款(a)	379,450
銀團貸款－擔保及抵押借款(b)	1,944,000
	<hr/>
銀行借款小計	2,323,450
<b>其他借款</b>	
短期借款－無擔保及抵押借款(c)	530,963
	<hr/>
<b>總借款</b>	<b>2,854,413</b>
<b>其他債務：</b>	
應付借款利息	68,011
租賃負債(d)	77,466
委託貸款－擔保(e)	28,172
應付關聯方款項－無擔保(f)	868,133
	<hr/>
<b>總債務</b>	<b>3,896,195</b>
	<hr/> <hr/>

- (a) 於二零一九年十月二十四日，本公司與南洋商業銀行(中國)有限公司海口分行簽訂流動資金借款合同，借入抵押借款人民幣379,450,000元，由母公司提供土地抵押及保證擔保，固定年利率為6%。
- (b) 於二零一九年十二月五日，本公司已提取銀團貸款安排下的借款本金人民幣1,944,000,000元，列示為為一年內到期的非流動負債。該借款年利率為4.9%。有關銀團貸款的詳細安排參見以下有關共同借款的披露。
- (c) 於二零一九年八月二十三日，本公司與Aero Infrastructure Investment Company Limited簽訂無擔保借款協議，借入75,000,000美元(於二零二零年六月三十日，約等於人民幣530,962,500元)。本公司已於二零二零年七月八日一次性歸還本金及利息。
- (d) 租賃負債為本集團融資租入的固定資產的最低租賃付款額減去未確認融資費用後的餘額及經營租入固定資產的最低租賃付款額。於二零二零年六月三十日，未確認融資費用餘額為人民幣2,278,225元。於二零二零年六月三十日，租賃負債餘額為人民幣77,465,533元，其中人民幣69,711,596元均於一年內到期。
- (e) 有擔保委託貸款的應付款項指東銀融資租賃(天津)有限公司向本集團提供的委託貸款最低付款減未確認融資費用。於二零二零年六月三十日，委託貸款的應付款項結餘為人民幣28,172,227元，於一年內到期。該筆貸款由母公司擔保。
- (f) 該款項為應付關聯方包括海航集團有限公司及母公司的往來款。二零二零年六月三十日，應付關聯方款項結餘為人民幣868,133,098元，無約定固定還款期，列示為流動負債。

### 共同借款

為建設二期擴建工程項目，母公司作為借款人、本公司作為共同借款人，於二零一八年二月與國家開發銀行(牽頭行)、中國工商銀行股份有限公司及中國農業銀行股份有限公司(參加行)訂立《二期擴建工程項目人民幣資金銀團貸款合同》(「銀團貸款合同」)，貸款額度為人民幣78億元(「銀團貸款」)，專項用於二期擴建項目，銀團貸款期限20年。根據銀團貸款合同，本公司作為共同借款人，與母公司享有相同的權利，承擔同等義務、責任，並與母公司就銀團貸款合同項下債權清償互負連帶責任。銀團貸款合同內對於母公司關於陳述保證、提款及還款、違約事件、違約責任等條款的約束全部適用於本公司。

於二零一八年二月一日，母公司與本公司訂立協議，以訂明母公司與本公司之間就銀團貸款合同中人民幣78億元貸款額度的分配，母公司及本公司同意分別獲分配其中人民幣39億元。本公司以機場用地及房屋建築物為銀團貸款提供抵押擔保。同時，本公司同意，將二期擴建項目用地及地上建築物、建成後形成的二期擴建項目資產(包括但不限於土地及地上建築物)為銀團貸款提供抵押擔保。

截至二零二零年六月三十日，母公司已在額度內提取人民幣32.3億元銀團貸款，本公司已在額度內提取人民幣19.4億元銀團貸款。於二零一九年度，母公司發生債務逾期情況，已構成銀團貸款合同定義的違約事件，導致銀團貸款人有權採取以下一項或多項措施，包括但不限於(i)中止發放貸款給本公司；(ii)取消授予本公司的全部或部分總承諾貸款額；(iii)宣佈本公司所使用貸款提前到期，同時要求本公司限期償還已發放的貸款本息。此外，銀團貸款人有權隨時要求本公司作為共同借款人承擔連帶償還責任償還母公司已提取的貸款本息。

截至到最後可行日期，本公司及母公司尚未獲得貸款銀團的書面豁免，亦無收到銀團貸款貸款人要求提前還款。本公司已提取銀團貸款本金合計人民幣19.4億元列示為一年內到期的非流動負債。就母公司已提取且已違約的貸款合計約為人民幣32.3億元，本公司認為需履行連帶償付責任可能性不大，未確認此貸款承諾。

如上所述，雖然本公司及母公司尚未獲得銀團貸款人就母公司的債務逾期發出的書面豁免，但彼等並無接獲銀團貸款人任何要求提前償還的通知，且海南政府正在積極幫助協調發放銀團貸款，因此，本公司相信機場項目將不會受到不利影響。倘其後未能取得有關豁免，本公司將通過多種渠道(包括但不限於本通函第13至14頁中第(ii)至(iii)項所述)籌集資金。本公司確認，母公司對銀團貸款的違約將不會對母公司認購事項及新H股發行造成任何重大不利影響。

於二零二零年六月三十日營業時間結束時，本集團除上述共同借款安排下對母公司的貸款承諾外，並無其他或然負債或擔保。

除以上所述者外，以及除集團內負債及於正常業務過程中的正常應付貿易賬款外，於二零二零年六月三十日營業時間結束時，本集團並無任何已發行及未償還或同意將予發行之債務證券、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債(正常商業票據除外)或承兌信貸、債權證、按揭、抵押、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

董事確認，自二零二零年六月三十日以來，本集團的債務及或然負債並無任何重大變動。

### 3. 營運資金

於二零二零年六月三十日，本集團淨流動負債約為人民幣53.3億元(二零一九年十二月三十一日：淨流動負債約為人民幣31.1億元)，其中短期借款約人民幣9.1億元，應付關聯方款項約為人民幣8.7億元，其他一年內到期的非流動負債約人民幣20.4億元。

本公司和母公司正在共同興建二期擴建項目，母公司作為借款人，本公司作為共同借款人，獲得額度為人民幣78億元、期限為20年之銀團貸款，專項用於二期擴建項目，本公司與母公司就銀團貸款合同項下債權清償互負連帶責任。母公司於二零一九年度發生債務逾期情況，構成銀團貸款合同定義的違約事件，導致銀團貸款人有權中止發放貸款給本公司，並有權隨時要求本公司提前償還已提取貸款本息(截至二零二零年六月三十日，本公司已提取的貸款本息為人民幣19.5億元)，並有權隨時要求本公司作為共同借款人承擔連帶償還責任償還母公司已提取且已經發生違約的貸款本息(截至二零二零年六月三十日，該等貸款本息為人民幣32.3億元)。截至本通函日，本公司及母公司尚未獲得銀團貸款人的書面豁免，本公司及母公司亦未收到銀團貸款人採取上述措施的通知。

本公司負責承建的二期擴建項目部分工程預計總投入約為人民幣76.5億元，截至二零二零年六月三十日，本公司已入賬的應付二期擴建項目工程款約為人民幣9.4億元，預計需於未來十二月內予以支付；本公司與二期擴建項目相關的未入賬資本性支出承諾約人民幣14.7億元，其中按未來工程進度預計需於未來十二個月內予以支付約人民幣8.0億元。

自二零二零年一月新型冠狀病毒感染引發的肺炎疫情(「疫情」)在全國爆發以來，中國和世界各地已採取緊急公共衛生措施及出行限制等嚴厲措施以遏制疫情蔓延，預計將對本集團二零二零年度業務收入和經營性現金流入造成負面影響。

上述事項或情況均表明可能存在對本集團營運資金充足性產生重大疑慮的重大不確定性。

鑒於上述情況，本公司董事已審慎考慮本集團日後的流動資金、經營狀況以及可用的融資來源，以評估本集團是否擁有足夠的營運資金以及融資來源以確保本集團於本通函日後十二個月內能夠清償到期的債務並持續運營。本集團及母公司正計劃通過一系列措施減輕流動資金壓力，包括但不限於：

- 1) 母公司及本公司正與銀團貸款人協調協商，爭取獲得銀團貸款人就上述違約事件在將來不會行使其要求母公司或本公司限期償還相關已發放貸款本息、或要求本公司作為共同借款人承擔連帶償還責任的權利的書面確認；
- 2) 母公司及本公司正持續地和海南省政府、相關股東及貸款銀團商討二期擴建項目後續資金到位安排，包括但不限於發行地方政府債券用於二期擴建項目。本公司於二零一九年十二月獲得銀團貸款人的放款約人民幣19.44億元，正在爭取銀團貸款人同意按照銀團貸款合同約定繼續發放貸款；
- 3) 本公司建議進行母公司認購事項和新H股發行以獲取不低於約人民幣16.74億元之融資，目前母公司認購事項和新H股發行計劃尚需經過股東特別大會及類別股東大會以及有關主管部門及／或監管機構的批准，管理層預計將於二零二一年內完成；
- 4) 對於除銀團貸款之外的其他借款，本公司將在借款到期前與借款銀行或借出方積極協商續借或展期安排，並且本公司將繼續尋求包括發行債券等其他外部融資，不斷尋求新的融資渠道；及
- 5) 本集團已採取多種舉措積極應對疫情對本集團業務的不利影響，包括a) 通過合理工作調度，實施員工輪崗制度，降低能耗和人工支出；b) 隨着海南自由貿易港建設加快和離島免稅政策進一步放開，以及中國各地的疫情得到有效控制，復工復產有序推進。二零二零年七月，本集團錄得客貨吞吐量、航班起降架次分別恢復至去年同期85%和80%，非航空性業務免稅特許經營權收入亦錄得較去年同期大幅增長。

本公司董事已審閱本公司管理層編製的本集團現金流量預測，董事認為，經計及本集團可動用之內部資源(包括內部產生資金及可動用銀行及其他融資資源)以及上述重要假設之考慮，且並無本集團不可預見的情況下，本集團將有充足營運資金應付自本通函日起計至少十二個月的目前需要。

儘管如此，本集團管理層能否落實上述計劃及措施仍存在重大不確定因素：

- 1) 母公司及本公司能否成功取得銀團貸款人不會就上述違約事件要求母公司或本公司限期償還相關已發放貸款本息、或要求本公司作為共同借款人承擔連帶償還責任的權利的書面確認；
- 2) 二期擴建項目的剩餘資本金是否能夠及時到位，銀團貸款人是否同意按照銀團貸款合同約定繼續發放貸款；
- 3) 母公司認購事項和新H股發行是否能夠獲得相關批准並如期完成；及
- 4) 本集團是否能及時在銀行借款到期時成功續借或者展期及成功取得足夠的銀行新增貸款及其他融資計劃安排，以償還到期債務並滿足未來營運需求。

如果不能滿足以上條件且當本集團未能採取其他方法延遲支付未來十二個月將會到期的銀行借款及工程款，本集團將沒有足夠營運資金應付其自本通函日起未來至少十二個月的當前需求。

#### 4. 本集團的財務及經營前景

截至二零一九年十二月三十一日止年度，本集團錄得經審計營業收入人民幣1,576,371,078元及股東應佔淨利潤人民幣575,412,545元。每股盈利為人民幣1.22元。

自二零二零年一月疫情爆發以來，中國和世界各地已採取各項緊急公共衛生措施及其他行動以遏制疫情擴散，包括對人員流動和交通進行一定程度的控制及對中國農曆新年假期後的復工日期實施限制。航空業在本次疫情中亦受到重大影響。預計二零二零年上半年，本集團主要業務指標較去年同期將出現較大程度的下滑。二零二零年七月，美蘭機場的生產運營情況呈加速恢復性增長的良好態勢。目前，美蘭機場平均每日的國內航班量可達340架次、國內旅客吞吐量可達4.6萬人次，同比已分別恢復至85%和80%左右。隨著疫情於中國的影響減弱、復工復產、市場有序復甦，美蘭機場的客運量將進一步改善。本公司預期疫情對本集團的影響將有限，且將不會構成本集團的重大不利變動。

為積極應對疫情帶來的不良影響，在確保安全生產的前提下，本公司將有效利用支持民航業發展的各項利好政策，加大航線開發力度，擴大航線覆蓋網絡，提升國際航空市場能見度，促進海南省充分發揮「海上絲綢之路」戰略支點的作用；強化國際口岸建設、跨境電商、國際配送、國際轉口功能，搭建鏈接澳新、東南亞的航空物流網絡，全面提升美蘭機場非航空業務收益水平；廣泛參與包括SKYTRAX、國際機場協會在內的行業權威評審，加強與媒體良性互動，提升品牌價值；通過資本運作、投資者關係維護，建立健全企業價值管理體系，促進本公司企業價值有效提升，力爭實現美蘭機場的健康可持續發展，以更加輝煌的業績反饋全體股東。

### 航空業務

二零二零年，本公司將緊緊圍繞提升時刻資源利用率和客座率兩項核心指標集中精力抓好民航兩航季航空市場開發工作，實現客流量的增長，為完成全年生產任務奠定良好、堅實的基礎。本公司亦會持續推動時刻擴容及合理使用等工作，解決發展瓶頸制約。持續推進航班精細化管理工作，促進轉型增量發展。擴大通程值機口岸業務範圍，加速國際中轉樞紐建設工作。

### 非航空業務

二零二零年，本公司在航空市場積極「找客擴量」的同時，以打造常態化品牌營銷宣傳為目標，以數據為導向發展，精準營銷，加強市場調研，明確旅客消費需求，建立營銷活動日常化機制，全面提升美蘭機場非航空業務收益。

同時，本公司還將扎實開展品牌提升工作，提升美蘭機場服務質量；優化財務結構，確保資金平衡；加強安全管控，順利實現美蘭機場第二十二個安全運行年；全力推進基礎設施建設，在確保美蘭機場各項在建基建項目穩步推進的同時，大力推進二期擴建項目建設工作，力爭在二零二零年內將美蘭機場打造成為立足瓊北、輻射全省、走向東南亞的綜合立體交通樞紐。

**A. 未經審核備考財務資料**

以下為本集團用作說明的未經審核備考合併資產負債表、用作說明的未經審核備考合併利潤表及用作說明的未經審核備考合併現金流量表(「**未經審核備考財務資料**」)，乃按照上市規則第4.29段及根據下文所載的附註而編製，以供說明投資建設補充協議的財務影響，猶如該財務影響於二零一九年十二月三十一日(就本集團的未經審核備考合併資產負債表而言)及二零一九年一月一日(就本集團的未經審核備考合併利潤表及未經審核備考合併現金流量表而言)已發生。

未經審核備考財務資料乃僅供說明用途而編製，而由於其假設性質，其未必真實反映倘投資建設補充協議約定的二期擴建之本公司承建項目(「**本公司建設項目**」)已分別於二零一九年十二月三十一日及二零一九年一月一日或任何未來日期完成，本集團的財務狀況、財務業績及現金流量。

未經審核備考財務資料應與本通函其他章節所載之其他財務資料一併閱讀。

## (I) 本集團於二零一九年十二月三十一日的未經審核備考合併資產負債表

	本集團的 經審計合併 資產負債表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併資產 負債表 人民幣千元
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
<b>資產</b>				
<b>流動資產</b>				
貨幣資金	1,511,750	1,956,000	(3,448,465)	19,285
應收賬款	490,503			490,503
預付款項	7,611			7,611
其他應收款	13,857			13,857
存貨	696			696
其他流動資產	9,460			9,460
流動資產合計	<u>2,033,877</u>			<u>541,412</u>
<b>非流動資產</b>				
長期股權投資	1,402,717			1,402,717
投資性房地產	1,217,722			1,217,722
固定資產	2,237,698		6,543,350	8,781,048
在建工程	3,247,885		(3,247,885)	—
使用權資產	116,963			116,963
無形資產	157,208		1,103,000	1,260,208
長期待攤費用	7,092			7,092
遞延所得稅資產	14,735			14,735
其他非流動資產	1,020,266		(950,000)	70,266
非流動資產合計	<u>9,422,286</u>			<u>12,870,751</u>
<b>資產總計</b>	<b><u>11,456,163</u></b>			<b><u>13,412,163</u></b>
<b>負債</b>				
<b>流動負債</b>				
短期借款	902,665			902,665
應付賬款	310,339			310,339
預收款項	131,600			131,600
合同負債	638			638
應付職工薪酬	30,324			30,324
應交稅費	491,065			491,065
其他應付款	1,229,632			1,229,632
一年內到期的 非流動負債	2,050,930	1,956,000		4,006,930
流動負債合計	<u>5,147,193</u>			<u>7,103,193</u>

	本集團的 經審計合併 資產負債表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併資產 負債表 人民幣千元
		人民幣千元	人民幣千元	
		附註2	附註3	
<b>非流動負債</b>				
租賃負債	2,480			2,480
長期應付款	904,341			904,341
遞延收益	52,226			52,226
長期應付職工 薪酬	58			58
遞延所得稅負債	279			279
其他非流動負債	196,995			196,995
<b>非流動負債合計</b>	<b>1,156,379</b>			<b>1,156,379</b>
<b>負債合計</b>	<b>6,303,572</b>			<b>8,259,572</b>
<b>股東權益</b>				
股本	473,213			473,213
資本公積	819,662			819,662
盈餘公積	246,394			246,394
其他綜合收益	(19,524)			(19,524)
未分配利潤	3,589,087			3,589,087
歸屬於本公司 股東權益合計	5,108,832			5,108,832
少數股東權益	43,759			43,759
<b>權益合計</b>	<b>5,152,591</b>			<b>5,152,591</b>
<b>負債及權益總計</b>	<b>11,456,163</b>			<b>13,412,163</b>

## (II) 本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的未經審核備考合併利潤表

	本集團的 經審計合併 利潤表 人民幣千元 附註1	備考調整 人民幣千元 附註5	本集團的 未經審核 備考經調整 合併利潤表 人民幣千元 附註5
營業收入	1,576,371		1,576,371
營業成本	(720,860)		(720,860)
税金及附加	(30,493)		(30,493)
銷售費用	(6,109)		(6,109)
管理費用	(72,193)		(72,193)
財務收入－淨額	14,042		14,042
信用減值損失	(2,198)		(2,198)
投資收益	6,858		6,858
資產處置收益	3,405		3,405
其他收益	3,151		3,151
<b>營業利潤</b>	<b>771,974</b>		<b>771,974</b>
營業外收入	113		113
營業外支出	(36)		(36)
<b>利潤總額</b>	<b>772,051</b>		<b>772,051</b>
所得稅費用	(190,686)		(190,686)
<b>淨利潤</b>	<b>581,365</b>		<b>581,365</b>
歸屬於本公司股東的 淨利潤	575,413		575,413
少數股東權益	5,952		5,952
	<b>581,365</b>		<b>581,365</b>

## (III) 本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的未經審核備考合併現金流量表

	本集團的 經審計合併 現金流量表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併現金 流量表 人民幣千元 附註5
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
<b>經營活動產生的 現金流量</b>				
銷售商品、提供勞 務收到的現金	1,737,554			1,737,554
收到其他與經營 活動有關的現金	206,510			206,510
<b>現金流入小計</b>	<b>1,944,064</b>			<b>1,944,064</b>
購買商品、接受勞 務支付的現金	(344,110)			(344,110)
支付給職工以及 為職工支付的 現金	(229,826)			(229,826)
支付的各項稅費	(114,086)			(114,086)
支付其他與經營 活動有關的現金	(424,764)			(424,764)
<b>現金流出小計</b>	<b>(1,112,786)</b>			<b>(1,112,786)</b>
<b>經營活動產生的 現金流量淨額</b>	<b>831,278</b>			<b>831,278</b>
<b>投資活動產生的 現金流量</b>				
處置固定資產收 回的現金淨額	3,275			3,275
收到其他與投資 活動有關的現金	629,422			629,422
<b>現金流入小計</b>	<b>632,697</b>			<b>632,697</b>
購建固定資產和 其他長期資產支 付的現金	(1,319,680)		(3,448,465)	(4,768,145)
<b>現金流出小計</b>	<b>(1,319,680)</b>			<b>(4,768,145)</b>
<b>投資活動產生的 現金流量淨額</b>	<b>(686,983)</b>			<b>(4,135,448)</b>

	本集團的 經審計合併 現金流量表 人民幣千元 附註1	備考調整 人民幣千元 附註2		本集團的 未經審核 備考經調整 合併現金 流量表 人民幣千元 附註5
籌資活動產生的 現金流量				
取得借款收到的 現金	2,840,485	1,956,000		4,796,485
收到其他與籌資 活動有關的現金	842,861			842,861
<b>現金流入小計</b>	<b>3,683,346</b>			<b>5,639,346</b>
償還債務支付的 現金	(2,199,450)			(2,199,450)
分配股利、利潤或 償付利息支付的 現金	(168,509)			(168,509)
支付其他與籌資 活動有關的現金	(50,381)			(50,381)
<b>現金流出小計</b>	<b>(2,418,340)</b>			<b>(2,418,340)</b>
籌資活動產生的 現金流量淨額	<b>1,265,006</b>			<b>3,221,006</b>
匯率變動對現金 及現金等價物的 影響	20,490			20,490
現金及現金等價 物淨增加/ (減少)額	<b>1,429,791</b>			<b>(62,674)</b>
加：年初現金餘額	81,959			81,959
<b>年末現金餘額</b>	<b>1,511,750</b>			<b>19,285</b>

附註1：金額乃摘錄自本集團於二零一九年十二月三十一日的經審計合併資產負債表、本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的經審計合併利潤表及經審計合併現金流量表，乃本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的已刊發年度報告所載。

截至二零一九年十二月三十一日，本集團淨流動負債為人民幣31.1億元。由於本公司之母公司於二零一九年度發生債務逾期情況，導致銀團貸款人有權中止發放貸款給本公司，有權隨時要求本公司提前償還已提取貸款本息。截至二零一九年十二月三十一日，本集團資本性支出承諾約人民幣28.0億元，其中根據工程進度預計需於二零二零年度支付現金約人民幣18.3億元。上述事項，連同二零一九年度合併財務報表所示的其他事項，表明存在可能導致本集團持續經營能力產生重大疑慮的重大不確定性。截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表採用持續經營基礎編製，詳情請參閱截至二零一九年十二月三十一日止年度的合併財務報表。

附註2：調整指本公司已獲得的本建設項目的銀團貸款下尚有剩餘可提取額度人民幣19.56億元，因母公司於二零一九年度發生其他債務逾期尚未兌付，構成銀團貸款違約事件，貸款銀團有權要求本公司提前償還借款，相應計入資產負債表「一年內到期的非流動負債」。

附註3：根據投資建設補充協議，本公司及母公司已同意，本公司應提供資金約人民幣76.46億元興建本公司建設項目。

下表概述假設本公司建設項目已於二零一九年十二月三十一日落實，則投資建設補充協議項下所需的建設成本：

	人民幣千元
固定資產－建築及其他成本(附註a)	6,543,350
無形資產－土地收購及拆遷補償成本(附註b)	1,103,000
	<hr/>
本公司建設項目總建築成本	<u>7,646,000</u>

附註：

- (a) 參考投資建設補充協議項下所協定與本公司建設項目項下有關固定資產估計投資金額為人民幣65.4億元，其中於二零一九年十二月三十一日，在建工程人民幣32.5億元將於項目竣工後重新分類至固定資產，且固定資產達可使用狀態。
- (b) 參考投資建設補充協議項下所協定預計有關土地收購及拆遷補償估計投資金額為人民幣11.03億元，其中於二零一九年十二月三十一日，本集團為取得本公司建設項目所佔用土地之預付款項人民幣9.5億元，列示為「其他非流動資產」，待項目落成及經最終釐定項目佔用土地使用權款項時，重新分類至無形資產。

- (c) 就未經審核備考財務資料而言，本公司董事假設將提取銀團貸款下剩餘額度人民幣19.56億元、現金結餘人民幣14.92億元為本公司建設項目提供資金。
- (d) 由於本公司建設項目正在進行，本集團投資的實際總金額可能與投資建設補充協議所載之估計投資金額(用於編製本未經審核備考財務資料)有所不同，而該等差額可能屬重大。

附註4：本公司及母公司已同意透過發行地方政府專項債券所得款項為建設機場項目籌集資金。若干比例之地方政府專項債券所得款項將分配予本公司，該款項將用於興建本公司建設項目。就本未經審核備考財務資料而言，地方政府專項債券所得款項並無呈列為備考調整。

附註5：就編製備考合併利潤表及備考合併現金流量表而言，本公司董事認為無法切實地估計二期擴建項目將產生的收入。

下表呈列估計的截至二零一九年十二月三十一日止年度的物業、廠房及設備的折舊金額、無形資產攤銷、與銀行借款及債券相關的利息開支以及相應稅務影響，假設本公司建設項目已於二零一九年一月一日完成。折舊及攤銷的估計金額乃根據本公司建設項目建成後分別結轉固定資產及無形資產參考對應的本集團目前採用的折舊及攤銷的會計政策釐定。假設本公司建設項目於二零一九年一月一日已完成建設投入使用，本公司二零一九年度實際資本化利息支出應當計入損益表；同時，鑒於假設本公司於二零一九年一月一日借入剩餘可用銀團貸款額度人民幣19.56億元，應當計算相應二零一九年度產生的利息支出，合計為約人民幣266,629,000元。所有折舊、攤銷、利息開支及相應稅務影響將對本集團的業績構成持續影響，而利息開支及相應稅務影響將對本集團的現金流量構成持續影響。根據關於海南自由貿易港企業所得稅優惠政策的通知(財稅〔2020〕31號)的有關規定，本公司於二零二零年度適用優惠所得稅率15%。

人民幣千元

物業、廠房及設備折舊	163,584
無形資產攤銷	22,060
利息開支	266,629
- 專項長期借款(a)	191,100
- 其他借款及公司債券(b)	75,529
稅務影響	(67,841)
	<u>384,432</u>

- (a) 該專項項目長期借款利息支出包括銀團貸款本金人民幣39億元參考其適用的年利率預計；
- (b) 該其他借款及公司債券的利息支出，為參考二零一九年度財務報告附註四(32)財務費用之資本化利息人民幣82,574,882元，扣除歸屬於銀團借款利息約人民幣7,046,334元後約人民幣75,528,548元。該其他借款及公司債券，其中公司債券悉數於二零一九年到期歸還，其他一般借款將於二零二零年到期。

本公司董事認為，僅在未經審核備考財務資料呈列上述與二期擴建項目有關的成本及開支但並無呈列產生自二期擴建項目的相應收入將令讀者認為該資料存在誤導成分。因此，董事認為，以附註方式披露上述成本及開支較以備考調整方式呈列更為適當。

附註6：除上文附註2及3外，並無作出其他調整以反映本集團於二零一九年十二月三十一日後的任何經營業績或其他交易，特別是二零二零年一月由新型冠狀病毒引起的肺炎疫情暴發。

附註7：除附註5外，上述調整預期不會對本集團的未經審核備考合併利潤表及未經審核備考合併現金流量表產生持續影響。

**B. 本集團未經審核備考財務資料的報告**

下文為普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)為載入本通函而提供的報告全文。



普華永道

**獨立申報會計師就編製未經審計備考財務資料的鑒證報告**

致海南美蘭國際空港股份有限公司列位董事

本所已對海南美蘭國際空港股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的未經審計備考財務資料(由貴公司董事編製,並僅供說明用途)完成鑒證工作並作出報告。未經審計備考財務資料包括貴公司就有關投資建設補充協議下的建議交易事項(「該項交易」)而於二零二零年八月二十日刊發的通函中第77至85頁內所載有關於二零一九年十二月三十一日的未經審計備考合併資產和負債報表、截至二零一九年十二月三十一日止年度的未經審計備考合併利潤表、截至二零一九年十二月三十一日止年度的未經審計備考合併現金流量表以及相關附註(「未經審計備考財務資料」)。貴公司董事用於編製未經審計備考財務資料的適用標準載於第77至85頁。

未經審計備考財務資料由貴公司董事編製,以說明該項交易對貴集團於二零一九年十二月三十一日的財務狀況以及截至二零一九年十二月三十一日止年度貴集團財務表現和現金流量可能造成的影響,猶如該項交易於二零一九年十二月三十一日及二零一九年一月一日分別已經發生。在此過程中,貴公司董事從貴集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表中摘錄有關貴集團財務狀況、財務表現和現金流量的資料,而上述財務報表已公佈及經審計。

### 貴公司董事對未經審計備考財務資料的責任

貴公司董事負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29條及參考香港會計師公會(「會計師公會」)頒佈的會計指引第7號編製備考財務資料以加載投資通函內(「會計指引第7號」)，編製未經審計備考財務資料。

### 我們的獨立性和質量控制

我們已遵守會計師公會頒佈的職業會計師道德守則中對獨立性及其他道德的要求，有關要求是基於誠信、客觀、專業勝任能力和應有的審慎、保密及專業行為的基本原則而制定的。

本所應用會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號，因此維持全面的質量控制制度，包括將有關遵守道德要求、專業準則以及適用的法律及監管要求的政策和程序記錄為書面文件。

### 申報會計師對未經審計備考財務資料的責任

本所的責任是根據上市規則第4.29(7)條的規定，對未經審計備考財務資料發表意見並向閣下報告。與編製未經審計備考財務資料時所採用的任何財務資料相關的由本所曾發出的任何報告，本所除對該等報告出具日的報告收件人負責外，本所概不承擔任何其他責任。

本所根據會計師公會頒佈的香港鑒證業務準則第3420號，就編製招股章程內備考財務資料作出報告的鑒證業務執行我們的工作。該準則要求我們計劃和實施程序以對董事是否根據上市規則第4.29及參考會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審計備考財務資料獲取合理保證。

就本業務而言，本所沒有責任更新或重新出具就在編製未經審計備考財務資料時所使用的歷史財務資料而發出的任何報告或意見，且在本業務過程中，我們也不對在編製未經審計備考財務資料時所使用的財務資料進行審計或審閱。

將未經審計備考財務資料包括在通函中，目的僅為說明某一重大事項或交易對該實體未經調整財務資料的影響，猶如該事項或交易已在為說明為目的而選擇的較早日期發生。因此，我們不對該項交易於二零一九年十二月三十一日及二零一九年一月一日的實際結果是否如同呈報一樣發生提供任何保證。

就未經審計備考財務資料是否已按照適用標準適當地編製的合理保證的鑒證業務，涉及實施程序以評估董事用以編製未經審計備考財務資料的適用標準是否提供合理基準，以呈列該事項或交易直接造成的重大影響，並須就以下事項獲取充分適當的證據：

- 相關備考調整是否適當地按照該等標準編製；及
- 未經審計備考財務資料是否反映已對未經調整財務資料作出的適當調整。

所選定的程序取決於申報會計師的判斷，並考慮申報會計師對該公司性質的了解、與編製未經審計備考財務資料有關的事項或交易以及其他相關業務情況的了解。

本業務也包括評估未經審計備考財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們獲取的證據是充分、適當的，為發表意見提供了基礎。

## 意見

本所認為：

- (a) 未經審計備考財務資料已由 貴公司董事按照所述基準適當編製；
- (b) 該基準與 貴集團的會計政策一致；及
- (c) 就根據上市規則第4.29(1)條所披露的未經審計備考財務資料而言，該等調整是適當的。

**普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)**

中國，上海

二零二零年八月二十日

## 一、背景

### (一) 海南美蘭國際空港股份有限公司

海口美蘭國際機場一九九九年五月二十五日通航，環境優美，景色迷人，可綠化面積率達99.6%，被譽為中國第一生態園林機場。



近年來，海口美蘭國際機場發展迅速，生產運輸量逐年攀升，年旅客吞吐量增長率保持在10%以上。二零一一年十二月二十六日，海口美蘭國際機場旅客吞吐量突破1,000萬人次，躋身國內大型客運機場行列。二零一二年三月，國家發改委同意實施海口美蘭國際機場二期擴建工程。海口美蘭國際機場二期擴建工程將按照5星級機場標準進行建設。

為滿足有關要求，海南美蘭國際空港股份有限公司(以下簡稱「美蘭空港」)於二零二零年三月委託華傑工程諮詢有限公司對海口美蘭國際機場未來30年(遠景年為二零五零年)的交通流量進行預測以供載入本通函內。

### (二) 華傑工程諮詢有限公司

華傑工程諮詢有限公司(CHELBI ENGINEERING CONSULTANTS, INC.) (以下簡稱「華傑公司」)成立於一九八四年，是國內成立最早的中外合資工程諮詢公司之一，也是目前國內最大的中外合資工程諮詢公司之一，主要從事交通發展戰略研究、交通和建築工程項目的規劃、可行性研究、國際金融組織貸款技術援助項目研究、勘察設計、招標諮詢和招標代理、項目評估、項目管理、交通安全研究以及交通基礎設施項目融資和市場化運作諮詢等業務。

### (三) 研究依據

報告收集了較為完備的基礎資料作為交通流量研究的重要參考依據，具體如下：

- 海口美蘭國際機場2005-2019年航空運輸統計資料；
- 三亞鳳凰國際機場2006-2019年航空運輸統計資料；
- 《世界銀行-2020全球經濟展望：增長緩慢，政策挑戰》；
- 《全球經濟展望(南亞地區)》；
- 《海口美蘭國際機場二期擴建工程可行性研究報告》(2013年7月)；
- 中國民航及國內其他重點城市航空業發展情況；
- 海南省歷年統計年鑒、統計公報；
- 《海南國際旅遊島建設發展規劃(2010-2020)》；
- 其他行業相關規範及標準。

需特殊說明的是，上述資料的準確性和有效性均由提供資料的單位負責，華傑公司並未對上述資料進行單獨的查證。

## 二、美蘭國際機場歷史發展趨勢

作為一座現代化的4E級民用機場，近年來海口美蘭國際機場發展迅速，旅客吞吐量、貨郵吞吐量、起降架次三個指標均保持了較快的增長態勢。從年均增長率(二零零五年至二零一九年)來看，旅客吞吐量增長率為9.2%，貨郵吞吐量增長率為7.9%，起降架次增長率為7.7%，寬體客機、大型客機比例的提高使得起降架次在一定的情況下能夠滿足更多的運輸需求。

二零零五年至二零一九年美蘭國際機場旅客吞吐量情況如下表所示。

表1 歷年美蘭國際機場旅客吞吐量情況表(單位：人次／年)

年份	合計	國內	國際	地區
2005	7,027,397	6,799,474	88,015	139,908
2006	6,668,016	6,397,147	140,299	130,570
2007	7,265,352	6,926,203	165,270	173,879
2008	8,221,997	7,871,710	189,079	161,208
2009	8,391,165	8,083,307	151,893	155,965
2010	8,773,771	8,416,614	191,481	165,676
2011	10,167,502	9,779,671	189,135	198,696
2012	10,696,721	10,266,721	191,347	238,653
2013	11,935,470	11,460,903	186,739	287,828
2014	13,853,859	13,307,062	244,889	301,908
2015	16,167,004	15,620,074	244,257	302,673
2016	18,803,727	17,994,611	425,069	384,047
2017	22,584,815	21,540,933	597,285	446,597
2018	24,123,582	22,814,745	835,934	472,903
2019	24,216,552	22,590,092	1,176,465	449,995
年均增長率				
2006-2010	4.5%	4.4%	16.8%	3.4%
2011-2015	13.0%	13.2%	5.0%	12.8%
2016-2019	10.6%	9.7%	48.1%	10.4%
2006-2019	9.2%	9.0%	20.3%	8.7%

二零零五年至二零一九年美蘭國際機場貨郵吞吐量情況如下表所示。

表2 歷年美蘭國際機場貨郵情況表(單位：噸／年)

年份	合計	國內	國際	地區
2005	60,590.3	60,103.1	212.3	274.9
2006	62,510.1	62,072.5	213.3	224.3
2007	69,791.0	69,265.3	65.8	459.9
2008	74,062.6	73,537.4	167.0	358.2
2009	77,786.1	77,476.0	137.4	172.7
2010	91,667.3	91,312.3	86.5	268.5
2011	97,826.9	97,414.1	107.9	304.9
2012	99,945.0	99,183.4	352.8	408.8
2013	111,813.6	110,876.6	382.6	554.4
2014	121,131.5	120,214.6	464.7	452.2
2015	135,944.7	135,144.1	197.6	603.0
2016	148,814.2	145,566.0	2,471.3	776.9
2017	154,495.7	151,376.5	2,152.2	967.0
2018	168,622.1	164,158.9	3,503.8	959.4
2019	175,566.7	168,831.5	5,680.3	1,054.9
年均增長率				
2006-2010	8.6%	8.7%	-16.4%	-0.5%
2011-2015	8.2%	8.2%	18.0%	17.6%
2016-2019	6.6%	5.7%	131.6%	15.0%
2006-2019	7.9%	7.7%	26.5%	10.1%

二零零五年至二零一九年美蘭國際機場起降架次情況如下表所示。

表3 歷年美蘭國際機場起降架次情況表(單位：次/年)

年份	合計	國內	國際	地區
2005	57,994	55,498	934	1,562
2006	54,222	51,389	1,187	1,646
2007	56,872	53,675	1,387	1,810
2008	63,100	59,895	1,508	1,697
2009	65,186	62,444	1,290	1,452
2010	67,501	64,551	1,551	1,399
2011	75,528	72,360	1,516	1,652
2012	79,886	76,002	1,651	2,233
2013	88,859	84,652	1,724	2,483
2014	102,130	96,839	2,870	2,421
2015	121,827	116,938	2,556	2,333
2016	132,857	126,742	3,033	3,082
2017	156,065	147,449	4,958	3,658
2018	164,090	154,718	5,739	3,633
2019	163,957	152,266	8,040	3,651
		年均增長率		
2006-2010	3.1%	3.1%	10.7%	-2.2%
2011-2015	12.5%	12.6%	10.5%	10.8%
2016-2019	7.7%	6.8%	33.2%	11.8%
2006-2019	7.7%	7.5%	16.6%	6.3%

由表1-表3可以看出，二零零五年至二零一九年間國際旅客、國際貨郵及國際起降架次年均增長率均為最高，這與海南省經濟社會的國際化發展趨勢緊密相關。

### 三、影響美蘭國際機場未來航空運輸發展的因素分析

#### (一) 國家生產總值

經濟社會發展及其附帶的可支配收入的增長是推動國際、地區以及國內航空旅遊的關鍵因素。在各個市場範圍內人均收入與旅行頻率之間的關係相當緊密。中國的經濟情況尤為重要，它是推動中國航空旅遊增長，國內旅客量增加的關鍵動力。入境旅客所屬國家的經濟情況也同樣重要，下表提供相關國家及地區的生產總值，作為預測機場交通量基礎方案的依據。

表4 2020-2050美蘭國際機場主要客源國的國內生產總值增長率預測

客源市場	2020	2021	2022	2023- 2025	2026- 2030	2031- 2040	2041- 2050
中國	5.9%	5.8%	5.7%	5.5%	5.5%	5.0%	4.0%
海南省	6.0%*	6.0%*	6.0%*	5.5%	5.0%	4.0%	3.0%
香港	3.0%*	3.0%*	3.0%*	3.0%	3.0%	2.5%	2.0%
澳門	5.5%*	5.5%*	5.5%*	5.0%	4.5%	4.0%	3.0%
台灣	2.0%*	2.0%*	2.0%*	2.0%	1.5%	1.0%	1.0%
日本	0.7%	0.6%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%
韓國	2.5%*	2.5%*	2.5%*	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%
泰國	2.7%	2.8%	2.9%	3.0%	3.0%	2.5%	2.0%
越南	6.5%	6.5%	6.4%	6.4%	6.0%	5.0%	4.0%
新加坡	3.0%*	3.0%*	3.0%*	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%
印度尼西亞	5.1%	5.2%	5.2%	5.0%	5.0%	4.5%	4.0%
澳大利亞	3.0%*	3.0%*	3.0%*	3.0%	2.5%	2.0%	1.5%
馬來西亞	4.5%	4.5%	4.5%	4.0%	3.5%	3.0%	2.5%
柬埔寨	6.8%	6.8%	6.8%	6.5%	6.0%	5.0%	4.0%
老撾	5.8%	5.7%	5.6%	5.5%	5.0%	4.5%	4.0%
烏克蘭	3.7%	4.2%	4.2%	4.0%	3.5%	3.0%	2.5%
文萊	1.0%*	1.0%*	1.0%*	1.0%	0.8%	0.6%	0.5%
緬甸	6.7%	6.8%	6.8%	6.5%	6.0%	5.0%	4.0%
哈薩克斯坦	3.7%	3.9%	3.7%	3.5%	3.0%	2.5%	2.0%
俄羅斯	1.6%	1.8%	1.8%	2.0%	2.0%	1.5%	1.5%
菲律賓	6.1%	6.2%	6.2%	6.0%	5.0%	4.0%	3.0%
意大利	1.7%	1.7%	1.7%	1.5%	1.5%	1.0%	1.0%

註：

1. 數據來源為《世界銀行－2020全球經濟展望：增長緩慢，政策挑戰》，《全球經濟展望（南亞地區）》和世界銀行官方網站；
2. 帶「\*」及二零二三年-二零五零年預測的為根據數據來源推測結果。

## (二) 海南國際旅遊島

二零一零年一月四日，國務院發佈《國務院關於推進海南國際旅遊島建設發展的若干意見》。作為國家的重大戰略部署，我國將在二零二零年將海南初步建成世界一流海島休閒度假旅遊勝地，使之成為開放之島、綠色之島、文明之島、和諧之島。

根據海南國際旅遊島發展定位為，中國旅遊業改革創新的試驗區、世界一流的海島休閒度假旅遊目的地、全國生態文明建設示範區、國際經濟合作和文化交流的重要平台、南海資源開發和服務基地和國家熱帶現代農業基地。

交通基礎設施是建設海南國際旅遊島的重要支撐。瓊州海峽跨海工程建設方案和時間表雖尚未確定，但相關前期戰略研究工作也在加快推進。跨海通道直接將海南和廣東乃至全國的經濟緊緊銜接在一起，不但能促進海南的發展，可以給我國東南沿海製造業深入到東南亞市場創造更良好的機會，而且國際旅遊島的建立還可以使海南成為一個全新的國際消費市場，有利於在世界範圍內樹立中國製造的形象。除此之外，海南的發展也有利於中國南海油氣資源開發與利用，有利於中國維護南海領土主權的完整。

### (三) 海南自由貿易試驗區

二零一八年，中華人民共和國國家主席習近平在海南省暨海南經濟特區30週年大會上鄭重宣佈，黨中央決定支持海南全島建設自由貿易試驗區。建設中國(海南)自由貿易試驗區(以下簡稱「自貿試驗區」)是黨中央、國務院著眼於國際國內發展大局，深入研究、統籌考慮、科學謀劃作出的重大決策，是彰顯我國擴大對外開放、積極推動經濟全球化決心的重大舉措。為深入貫徹習近平總書記在慶祝海南建省辦經濟特區30週年大會上的重要講話精神，落實《中共中央國務院關於支持海南全面深化改革開放的指導意見》要求，高標準高質量建設自貿試驗區，制定《中國(海南)自由貿易試驗區總體方案》。

要發揮海南島全島試點的整體優勢，緊緊圍繞建設全面深化改革開放試驗區、國家生態文明試驗區、國際旅遊消費中心和國家重大戰略服務保障區，實行更加積極主動的開放戰略，加快構建開放型經濟新體制，推動形成全面開放新格局，把海南打造成為我國面向太平洋和印度洋的重要對外開放門戶。按照海南省總體規劃的要求，以發展旅遊業、現代服務業、高新技術產業為主導，科學安排海南島產業佈局。按發展需要增設海關特殊監管區域，在海關特殊監管區域開展以投資貿易自由便利化為主要內容的制度創新，主要開展國際投資貿易、保稅物流、保稅維修等業務。在三亞選址增設海關監管隔離區域，開展全球動植物種質資源引進和中轉等業務。

自貿區的建設將為海南省航空業的發展帶來一輪新的發展契機，進一步推動航空市場的蓬勃發展。

(四) 三亞鳳凰國際機場的影響

三亞鳳凰國際機場是國內幹線機場，機場佔地面積471.20公頃，航站樓面積10.7萬平方米。二零一九年，三亞鳳凰國際機場累計運行航線204條，其中國內航線149條、國際航線及地區航線55條；通航城市123個，其中國內77個、國際及地區46個；累計運行航空公司47家，其中國內29家、國際及地區18家，並被評為SKYTRAX四星機場。三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場比較如下圖所示。

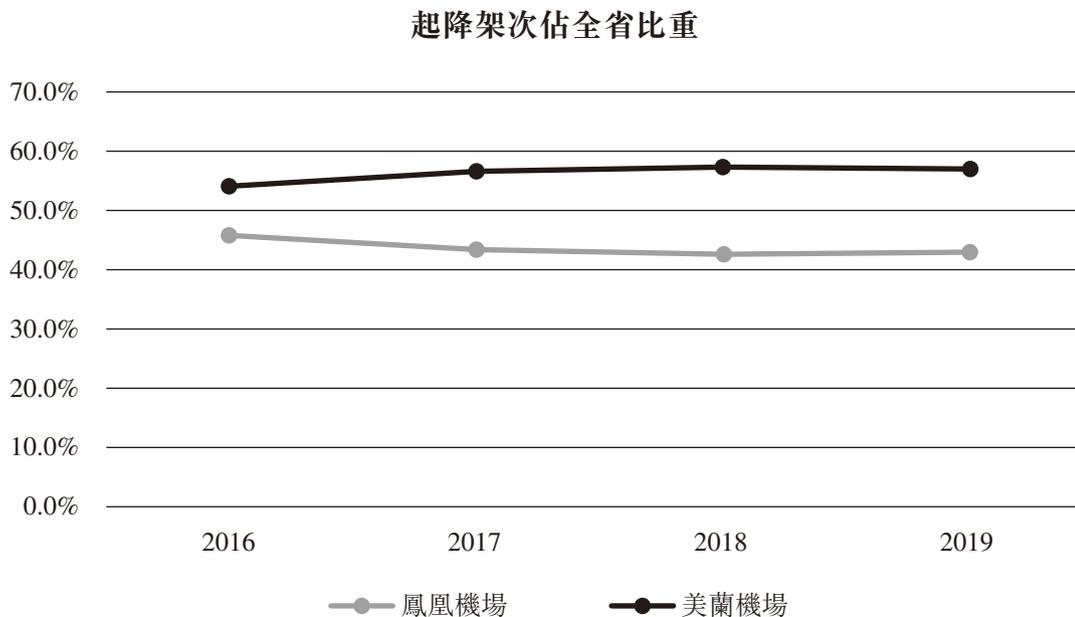


圖1 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場起降架次比重圖

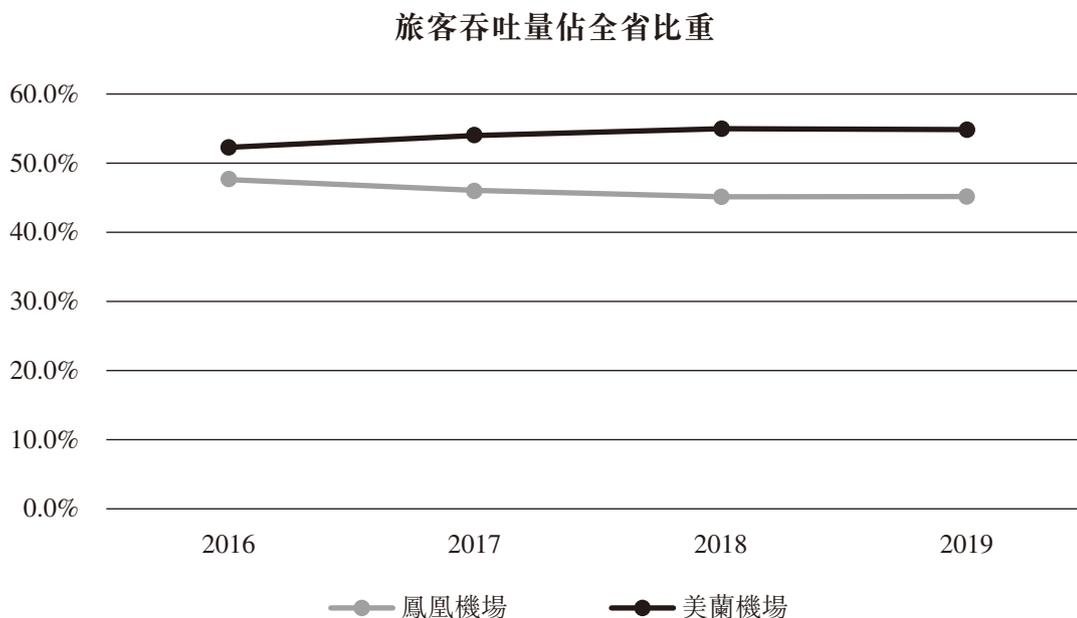


圖2 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場旅客吞吐量比重圖

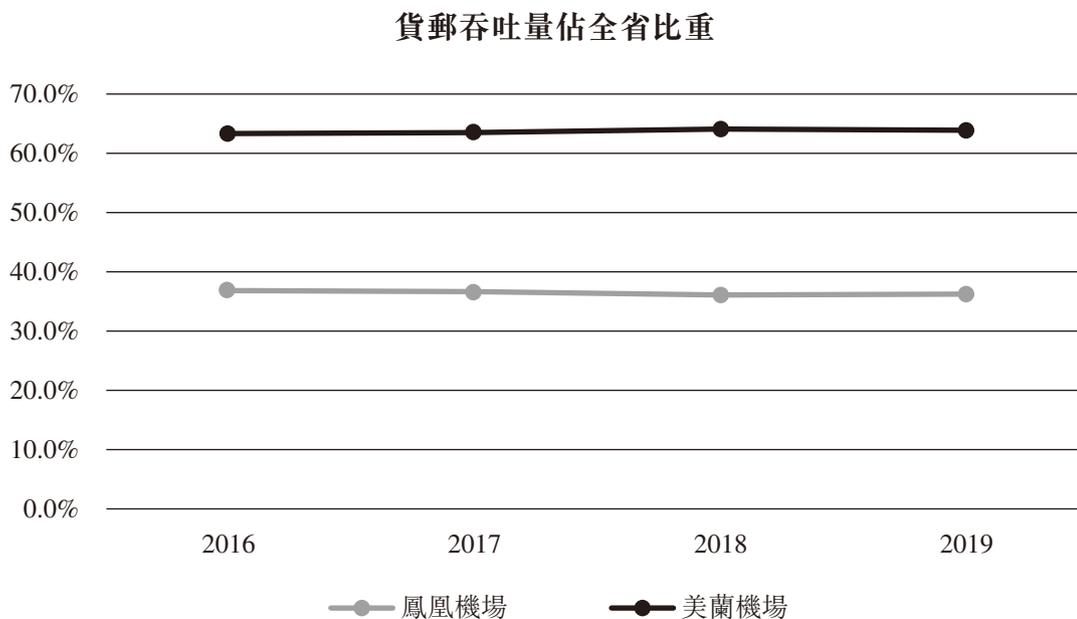


圖3 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場貨郵吞吐量比重圖

起降架次方面，三亞鳳凰國際機場略低於海口美蘭國際機場；旅客吞吐量方面，三亞鳳凰國際機場略低於海口美蘭國際機場；貨郵吞吐量方面，三亞鳳凰國際機場相對較少。

從三個指標的增長率來看，三亞鳳凰國際機場的起降架次、旅客吞吐量、貨郵吞吐量年均增長率分別為3.0%、5.1%和4.8%，海口美蘭國際機場的起降架次、旅客吞吐量、貨郵吞吐量年均增長率分別為7.3%、8.8%和5.7%，可以看出三亞鳳凰國際機場的各個指標增長率均低於海口美蘭國際機場。

三亞鳳凰國際機場作為海南省兩個4E級機場之一，對海口美蘭國際機場有著重要的分流作用，共同承擔了海南省的航空運輸任務。二零一九年三亞鳳凰國際機場旅客吞吐量2,016.37萬人次，目前三亞鳳凰國際機場三期擴建工程已於二零一七年完工，現能夠保障每年2,500萬人次的旅客吞吐量，向旅客提供更好的服務。

#### **(五) 航空公司服務與票價水平**

票價水平是影響航空出行需求的一個重要決定因素，影響美蘭國際機場票價的關鍵因素來自於全球石油價格的波動，以及航空公司行業內部競爭，短期來看國際原油價格近期創近年新低，美蘭國際機場37家航空公司已經形成充分的市場競爭。長期來看，影響票價的主要因素來自於科技進步帶來的航空器運載效率的提升。

#### **(六) 運力限制**

目前美蘭國際機場可滿足年旅客吞吐量1,600萬人次，二零一九年美蘭國際機場旅客吞吐量為2,421.66萬人次，機場航站區及飛行區等設施容量已過飽和，機場運營壓力逐漸增大。

目前美蘭國際機場二期擴建工程正在進行，截至目前，美蘭二期擴建項目飛行區工程已開始推進竣工驗收各項準備工作；航站樓行李系統、空調、登機廊橋基本安裝完成，室內精裝修工程完成40%；配套工程環狀路橋交通體系逐漸成型，東進場路進入收尾階段，半幅已功能性通車。預計建設完成後可保障最高年旅客吞吐量4,500萬人次、年貨郵吞吐量60萬噸。同時，二期擴建工程不僅將大幅改善機場的基礎設施現狀，也將進一步促進海口市乃至週邊地區經濟社會的發展。

## (七) 機型

目前美蘭國際機場為4E級機場，可以滿足747-400型飛機全載起飛的要求，美蘭國際機場二期擴建工程中包含了一條3,600米長的跑道，工程實施後美蘭國際機場將形成南北兩個飛行區，其中北飛行區等級達到4F級，可以滿足目前最大民航飛機空客A380的起降要求。各機型最大起飛重量及所需跑道長度如下表所示。

表5 各機型最大起飛重量及所需跑道長度

機型	座位數 (人)	貨物 (噸)	最大結構 重量 (噸)	實際起飛 重量 (噸)	跑道長度 (米)
B747-200	-	93.80	377.84	377.80	3,600
B747-400	334	28.18	385.50	385.50	3,630
B777-200	345	16.20	242.67	242.67	2,800
A330-200	283	18.85	233.0	233.0	3,200
A340-313	370	15.30	271.0	271.0	3,750
A380-841	555	66.40	560.0	560.0	3,600

## 四、美蘭國際機場航空交通流量預測

美蘭國際機場流量預測採用經濟計量模型，該模型已經得到了行業的廣泛認可，並且被國際民航組織(ICAO)和英國交通部等機構推崇為行業的「最佳實踐」。

報告根據所獲取的美蘭國際機場的旅客人次、貨郵吞吐量、起降架次的歷史數據，在分析地區、全國的經濟社會、交通運輸現狀的基礎上，結合世界銀行和國際貿易基金組織提供的國家、區域經濟展望，進一步預測其趨勢型經濟社會發展，採用彈性系數法預測未來旅客人次，貨郵吞吐量，起降架次。

- **彈性系數法**

通過分析經濟活動和社會活動的變化規律，分析其與交通運輸的關係，可較準確地把握交通生成的變化規律。交通出行量預測依據經濟社會預測結果，應用彈性系數法預測未來年旅客人次，貨郵吞吐量，起降架次。彈性系數法指從總體上把握經濟發展和交通運輸的相關關係。彈性系數的公式如下：

$$\text{彈性系數法 } e = \frac{\text{運輸指標變化的百分率}}{\text{經濟指標變化的百分率}}$$

根據有關指標的分析，一般選用旅客人次、貨郵吞吐量、起降架次的增長率與生產總值的增長率進行回歸分析，推算其彈性系數，參照該等系數可確定未來彈性系數。

在分析地區和國際機場交通量時，取用來往最多的地區和國際區域(香港和韓國)為分析典型。通過分析香港和韓國的經濟社會發展與機場的歷史地區和國際交通量，確定機場未來地區和國際的彈性系數，預測交通量增長。

在國家大力發展海南省旅遊業的背景下，海南省機場的旅客吞吐量也和國家的經濟發展緊密相連。因此，利用國內生產總值預測國內航班的交通量是比較客觀可行的。

- **未來交通出行量的彈性系數預測**

在機場發展的初始階段經濟發展對運輸需求量較大，交通出行量的發展呈現爆發式的增長，此時客貨的出行量彈性系數較大。當機場發展達到飽和時，航線航次逐漸固定並且由於機場本身容量限制，吞吐量將逐漸下降，這時機場交通量的發展趨勢與經濟發展趨勢逐步減緩，彈性系數逐步減小。

本次預測美蘭國際機場國內、地區、國際的旅客、貨郵吞吐量時，依據世界銀行等發表的關於國內和分析典型國家地區(韓國、香港)的生產總值的發展趨勢報告，從歷史交通量和生產總值分析的彈性系數，預測未來交通量增長。

- 未來機場交通量增長率預測

基於前面預測的經濟發展速度和機場吞吐量彈性系數，可以推算出未來交通量的增長率，計算公式為：

$$\gamma k(h) = Tk(h) \cdot E$$

於方程式中： $\gamma k(h)$ －機場吞吐交通量增長率(%)；

$Tk(h)$ －交通彈性系數；

$E$ －國內生產總值增長率(%)。

(一) 航空旅客預測

1、 國內旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內客流在二零二零年預計達到7,273萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長4.7%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於30年時間內以3.8%和5.3%的年平均增長速度增長。詳見表6。

表6 國內旅客流量預測(單位：人次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	17,979,490	18,541,948	19,060,427
2021	26,370,941	26,945,158	27,379,879
2022	28,294,965	29,218,252	29,923,744
2025	34,487,910	36,724,850	38,480,776
2030	43,453,263	48,753,300	53,106,774
2040	50,082,575	61,983,450	72,628,180
2050	54,301,142	72,732,035	90,390,757
年均增長率(%)			
2020-2025	13.9%	14.6%	15.1%
2020-2030	9.2%	10.2%	10.8%
2020-2040	5.3%	6.2%	6.9%
2020-2050	3.8%	4.7%	5.3%

## 2、國際旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際客流在二零五零年預計達到1,621萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長8.4%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以7.8%和8.9%的年平均增長速度增長。詳見表7。

表7 國際旅客流量預測(單位：人次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	1,423,780	1,424,249	1,432,764
2021	1,690,794	1,712,651	1,729,136
2022	2,004,447	2,043,596	2,073,290
2025	3,131,685	3,254,818	3,349,793
2030	5,131,658	5,498,290	5,788,716
2040	9,846,421	11,115,455	12,167,845
2050	13,737,903	16,208,812	18,338,703
年均增長率(%)			
2020-2025	17.1%	18.0%	18.5%
2020-2030	13.7%	14.5%	15.0%
2020-2040	10.2%	10.8%	11.3%
2020-2050	7.8%	8.4%	8.9%

### 3、地區旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區客流在二零五零年預計達到108萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長3.7%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以3.3%和4.1%的年平均增長速度增長。詳見表8。

表8 地區旅客流量預測(單位：人次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	355,402	359,940	364,778
2021	503,469	510,155	515,198
2022	529,901	540,509	548,557
2025	601,816	625,707	644,138
2030	692,605	741,350	779,932
2040	823,815	926,097	1,010,622
2050	928,185	1,085,409	1,219,917
年均增長率(%)			
2020-2025	11.1%	11.7%	12.0%
2020-2030	6.9%	7.5%	7.9%
2020-2040	4.3%	4.8%	5.2%
2020-2050	3.3%	3.7%	4.1%

## 4、旅客流量總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場總客流在二零五零年預計達到9,003萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長5.1%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以4.3%和5.7%的年平均增長速度增長。詳見表9。

表9 旅客流量預測總和(單位：人次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	19,763,167	20,326,137	20,854,424
2021	28,565,204	29,167,964	29,624,214
2022	30,829,312	31,802,357	32,545,591
2025	38,221,411	40,605,375	42,474,707
2030	49,277,526	54,992,940	59,675,423
2040	60,752,811	74,025,002	85,806,646
2050	68,967,230	90,026,256	109,949,377
年均增長率(%)			
2020-2025	14.1%	14.8%	15.3%
2020-2030	9.6%	10.5%	11.1%
2020-2040	5.8%	6.7%	7.3%
2020-2050	4.3%	5.1%	5.7%

## (二) 航空貨運預測

## 1、 國內貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內貨運量在二零五零年預計達到123萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長7.1%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以6.2%和7.7%的年平均增長速度增長。詳見表10。

表10 國內貨郵吞吐量預測(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	153,672	158,747	163,331
2021	201,701	206,043	209,329
2022	219,407	226,478	231,880
2025	279,162	297,025	311,037
2030	386,263	432,601	470,610
2040	653,565	804,459	938,822
2050	923,701	1,227,947	1,517,630
年均增長率(%)			
2020-2025	12.7%	13.3%	13.7%
2020-2030	9.7%	10.5%	11.2%
2020-2040	7.5%	8.5%	9.1%
2020-2050	6.2%	7.1%	7.7%

## 2、 國際貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際貨運量在二零五零年預計達到22萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長13.5%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以12.9%和13.9%的年平均增長速度增長。詳見表11。

表11 國際貨郵吞吐量預測(單位：噸／年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	4,832	4,873	4,891
2021	7,929	8,033	8,111
2022	9,277	9,461	9,600
2025	14,494	15,068	15,511
2030	27,688	29,647	31,198
2040	79,875	89,925	98,239
2050	185,819	218,164	245,929
年均增長率(%)			
2020-2025	24.6%	25.3%	26.0%
2020-2030	19.1%	19.8%	20.4%
2020-2040	15.1%	15.7%	16.2%
2020-2050	12.9%	13.5%	13.9%

## 3、地區貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區貨運量在二零五零年預計達到0.4萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長5.1%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以4.7%和5.5%的年平均增長速度增長。詳見表12。

表12 地區貨郵吞吐量預測(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	943	958	972
2021	1,188	1,203	1,215
2022	1,260	1,285	1,304
2025	1,486	1,545	1,590
2030	1,879	2,009	2,112
2040	2,748	3,083	3,360
2050	3,693	4,307	4,832
年均增長率(%)			
2020-2025	9.5%	10.0%	10.3%
2020-2030	7.1%	7.7%	8.1%
2020-2040	5.5%	6.0%	6.4%
2020-2050	4.7%	5.1%	5.5%

## 4、貨運總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場總貨運量在二零五零年預計達到145萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長7.5%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以6.7%和8.1%的年平均增長速度增長。詳見表13。

表13 貨郵吞吐量預測總和(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	159,644	164,578	169,096
2021	210,818	215,279	218,656
2022	229,944	237,224	242,784
2025	295,143	313,638	328,138
2030	415,829	464,257	503,920
2040	736,188	897,466	1,040,421
2050	1,113,212	1,450,418	1,768,391
年均增長率(%)			
2020-2025	13.1%	13.8%	14.2%
2020-2030	10.0%	10.9%	11.5%
2020-2040	7.9%	8.9%	9.5%
2020-2050	6.7%	7.5%	8.1%

## (三) 飛機起降架次預測

## 1、 國內飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內飛機起降在二零二零年預計達到50萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長4.6%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以3.7%和5.3%的年平均增長速度增長。詳見表14。

表14 國內飛機起降架次預測(單位：架次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	126,700	130,680	134,337
2021	179,680	183,572	186,518
2022	194,019	200,313	205,123
2025	240,525	256,035	268,207
2030	305,446	342,552	373,021
2040	342,447	423,750	496,463
2050	375,289	502,543	624,442
年均增長率(%)			
2020-2025	13.7%	14.4%	14.8%
2020-2030	9.2%	10.1%	10.8%
2020-2040	5.1%	6.1%	6.8%
2020-2050	3.7%	4.6%	5.3%

## 2、國際飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際飛機起降在二零五零年預計達到8.2萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長7.6%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以7.1%和8.0%的年平均增長速度增長。詳見表15。

表15 國際飛機起降架次預測(單位：架次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	8,999	9,118	9,244
2021	10,185	10,325	10,431
2022	11,405	11,642	11,821
2025	15,677	16,327	16,829
2030	25,376	27,247	28,731
2040	49,850	56,388	61,818
2050	69,861	82,589	93,579
年均增長率(%)			
2020-2025	11.7%	12.4%	12.7%
2020-2030	10.9%	11.6%	12.0%
2020-2040	8.9%	9.5%	10.0%
2020-2050	7.1%	7.6%	8.0%

## 3、地區飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區飛機起降在二零五零年預計達到1.6萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長5.7%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以5.2%和6.0%的年平均增長速度增長。詳見表16。

表16 地區飛機起降架次預測(單位：架次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	3,010	3,045	3,084
2021	4,119	4,173	4,214
2022	4,372	4,459	4,526
2025	5,173	5,377	5,534
2030	6,634	7,094	7,458
2040	9,939	11,149	12,148
2050	13,619	15,880	17,810
年均增長率(%)			
2020-2025	11.4%	12.0%	12.4%
2020-2030	8.2%	8.8%	9.2%
2020-2040	6.2%	6.7%	7.1%
2020-2050	5.2%	5.7%	6.0%

#### 4、飛機起降架次總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場飛機起降架次總和在二零五零年預計達到60.1萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長4.9%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以4.1%和5.5%的年平均增長速度增長。詳見表17。

表17 飛機起降架次預測總和(單位：架次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2020	138,691	142,843	146,681
2021	193,984	198,070	201,162
2022	209,796	216,414	221,469
2025	261,375	277,738	290,569
2030	337,456	376,893	409,210
2040	402,236	491,288	570,429
2050	458,768	601,013	735,831
年均增長率(%)			
2020-2025	13.5%	14.2%	14.7%
2020-2030	9.3%	10.2%	10.8%
2020-2040	5.5%	6.4%	7.0%
2020-2050	4.1%	4.9%	5.5%

#### 五、結果說明

過去十五年海口美蘭國際機場經歷了巨大的交通流量增長。二零零五至二零一九年年均旅客增長率為9.2%。在經濟新常態、海南國際旅遊島大力開發、中國航空運輸產業大發展、國際(出入境)和國內旅遊業成長等若干推動力作用下，交通流量的增長還會繼續。短期來看，航空運輸整體趨勢仍舊非常樂觀。長期看來，持續的經濟增長加上小範圍的實際機票價格降低將繼續支撐起航空客運服務需求。在整體預測期內(即二零二零至二零五零年)，預計旅客年平均增長率為5.1%。

考慮二零二零年突發新冠疫情(2019-nCoV)對中國乃至全球造成了巨大衝擊，運輸行業在疫情中首當其衝，受到了巨大損失。截至二零二零年五月，中國境內已大體恢復秩序，但全球形勢仍不容樂觀，故本次預測結合疫情形勢對二零二零年預測結果進行了合理降低，預測時假設二零二零年全球範圍內可大體戰勝疫情，恢復秩序。

此外，需要重點說明的是報告目前得出的預測結果是基於歷史數據，和可以預見的一些前提條件和假設條件得出的。任何機場流量預測均具有不確定性。預測時提出的某些假設無法實現是不可避免的，一些未預測到的事件或情況亦可能發生。所以對於報告中所附的預測能否實現，華傑公司不能提供任何形式的保證。

以下各因素可能導致實際流量偏離預期：

- 中國經濟的增長率低於預測值，或者預期的國際進港主要客源國的經濟增長率低於預測值；
- 政府政策變動直接或間接影響美蘭國際機場交通流量，如：瓊州海峽跨海公鐵兩用橋；
- 由於航空行業合併而對美蘭國際機場產生的負面影響；
- 航空公司的成本發生巨大變化(如，燃油價格突變)，並且變化通過提高航空票價轉嫁到消費者身上；
- 外部因素，包括但不限於：自然災害，政治波動，突發疫情，恐怖活動以及由此產生的安全問題，罷工等。

此報告僅供美蘭空港所用，未經美蘭空港或華傑公司授權，任何第三方機構不得引用本報告數據。

威格斯資產評估顧問有限公司  
國際資產評估顧問



香港  
九龍  
觀塘道388號  
創紀之城一期  
渣打中心27樓

## 報告概述

### 機械設備評估報告

根據 貴公司的要求，吾等對海南美蘭國際空港股份有限公司(下文簡稱「貴公司」)所擁有的機械設備(下文簡稱設備)進行評估。吾等已進行現場勘查，詢問相關信息，搜集相關資料，並在此基礎上向 貴公司陳述吾等對設備的市場價值意見。

本報告包含本函件，而本函件確定被評估資產、估價方法、吾等的勘查範圍、估價假設和考慮因素以及估值意見。

基於下文所述，吾等對設備的市場價值(已安裝使用)於2020年6月30日為：

**人民幣418,037,000元**  
**(人民幣肆億壹仟捌佰零叁萬柒仟元整)**

吾等謹此證明，不論現在或未來都沒有從所評估資產或呈報的價值及與 貴公司存在任何利益。

本報告是根據吾等的假設及考慮因素以準備及受本報告內所述的相關制約條款。

此 致

海南美蘭國際空港股份有限公司  
中國  
海南省  
海口市  
美蘭機場辦公樓  
列位董事 台照

代表  
威格斯資產評估顧問有限公司  
董事總經理  
何繼光  
註冊專業測量師(產業測量組)  
*MRICS MHKIS MSc(e-com)*  
中國房地產估值師  
謹啟

二零二零年八月二十日

顧問

Maximo I. Montes Jr., BSME, PME, 為專業機械工程師，專業為各行業機器設備評估，在香港、中國、澳門、東盟國家、德國、土耳其、澳大利亞、加拿大、日本、韓國、台灣、蒙古及沙特阿拉伯的機械設備評估領域有49年經驗。

## 報告正文

### 評估目的

據了解，此次評估目的是為載入通函內。

### 評估基準日

本次評估，吾等是以2020年6月30日為基準日對評估範圍內的設備發表市場價值(已安裝使用)意見。

### 評估基礎

吾等評估設備的基礎為市場價值(按出售算)，是指自願的買方和賣方在知情、謹慎和不受脅迫的情況下進行充分議價後，於評估基準日可以成交的價格。

### 公司簡介

海南美蘭國際空港股份有限公司，成立於2000年12月28日，主要經營美蘭機場的航空及非航空業務；航空業務主要包括提供航站樓設施、地勤服務以及旅客服務；非航空業務則主要包括出租美蘭機場的商業及零售舖位、機場相關業務特許經營、廣告位、停車場、貨物處理及出售消費品。

### 被評估資產

根據公司提供的清單，此次被評估設備為公司用於海口美蘭機場提供航站樓設施、地勤服務以及旅客、行李中轉服務等相關設備設施，具體包括：旅客電梯、航站樓中轉系統、觀光電梯、自動扶梯、發電機、變壓器設備、高低壓櫃、配電箱及櫃設備、組合式空調組設備、高空作業車、旅客登機橋等配套設施設備。

### 設備位置

現場勘察設備位於中國海南省海口市美蘭區靈山鎮的美蘭國際機場內。

### 觀察結果及意見

吾等在2020年5月8日現場勘察期間，被評估設備均為全新購買設備，大部分已經安裝調試完畢，部分尚未交付使用，處在安裝調試階段。吾等認為被評估設備能夠按照其設計及建造功能運作，並且有定期的設備維護保養。

## 評估方法

吾等考慮了三種常用的評估方法，分別為成本法(重置成本)、市場數據或比較銷售方法及收益法：

**成本法(重置成本)** – 按類似資產現時的市場價格，計算重置或更新所評估資產的成本，並扣減現場條件、功能、年期、磨損及折舊等因素而產生的應計折舊，並考慮過去及現在的維修保養措施及更新紀錄，此計算方法適用於缺乏市場可比實例時的評估。

**市場數據或比較銷售方法** – 計算近期購買類似資產的價格，然後對所評估資產的市價做出調整，以反映其與市場上類似資產的比較。此方法適用於有市場價格以作比較的資產評估。

**收益法** – 收益法是一種預測未來可獲得的收益(這種收益通常來源於預測或項目收入)的方法。通過把淨收入資本化或從同行的財務分析得出指數，以釐定預測收益。

## 評估方法分析

使用收益法評估的通常是企業的整體價值，它包括各種資產如：建築物、機械設備、無形資產和營運資本，要將收入和費用分攤到某一項具體的資產是非常困難的，因此這種方法在此不適用。

適用於被評估資產的兩種方法為成本法(重置成本)和市場數據或比較銷售方法。然而，由於被評估設備非常專業及特殊，與其類似的設備在市場上極少有銷售，也沒有成熟的二手市場，因此很難找到市場可比案例。對這種沒有二手市場的設備，評估其市場價值的最好方法為成本法。

使用成本法(重置成本)進行評估時，其中一項需要考慮的因素是它的有形損耗，即在使用過程中的磨損和與生產原料接觸而產生的物理損耗，進而造成減值。使用時間和運行造成的損耗是影響設備狀況的主要因素，但破舊及磨損因素影響設備的運行要比時間因素大。設備的物理損耗與使用成比例，而不與時間成比例。設備的運行情況最能夠反映其老化。雖然使用時間的長短不是決定有形損耗的決定因素，但是評估時必須考慮時間因素，因為它在設備存在折舊時是很難被觀察到的。其他考慮的因素有功能性貶值及經濟性貶值。

當有類似或相同的資產在市場上出售或待售，市場比較法是最好的方法。根據被評估資產的狀況及使用情況與在售資產的比較做相應的調整以反應其市場價值。

### 觀察範圍、假設及考慮因素

在進行設備勘查時，吾等觀察了是否有延期維修，有形磨損，使用率不足，以及與同類新設備區別的情況，這些因素在評估過程中都產生影響。在評估時吾等已經考慮了設備的自然減值，這些減值的因素包括現場條件，與同類新設備區別，保養情況，特徵，使用程度及其他對價值有影響的因素。在形成設備的市場價值意見(已安裝使用)的過程中，吾等假設被評估設備(已安裝使用)基於潛在的商業收益，會按照其設計產能在原地維持現狀繼續使用。

吾等對被評估設備(已安裝使用)的市場價值，並不代表單個設備在自由市場上的出售價值或更新設備的價值。

吾等假設市場價值(已安裝使用)在可預見的未來，在土地及廠房的持續使用的便利條件下，被評估設備會保持目前的狀態繼續使用。

吾等未調查被評估設備的產權狀況及債務狀況，也不承擔由此產生的相應責任。

由於吾等的調查僅限於設備外觀的勘查及評估範圍內的資產，因此本報告沒有就 貴公司作為一個商業整體形成任何估值結論。

吾等未調查被評估設備的財務數據，包括現時的和將來的獲利能力。

吾等未就獲得融資或即將獲得融資對評估價值進行扣減，也沒有對可能已經抵押的部分資產金額進行調整。

吾等的評估一定程度上依賴於公司提供的記錄、清單、成本資料及說明。

估值意見

基於以上因素及隨附資產清單，吾等認為被評估設備，在持續經營及當前用途的情況下，於2020年6月30日的市場價值(已安裝使用)為：

人民幣418,037,000元  
(人民幣肆億壹仟捌佰零叁萬柒仟元整)

威格斯資產評估顧問有限公司  
國際資產評估顧問



香港  
九龍  
觀塘道388號  
創紀之城一期  
渣打中心27樓

敬啟者：

吾等謹遵照海南美蘭國際空港股份有限公司(「貴公司」)指示，對 貴公司根據投資建設協議用於 貴公司建設項目約252.9公頃在中華人民共和國(「中國」)的土地及建築工程進行估值(「物業權益」)，吾等確認曾進行了視察，作出有關查詢並取得吾等認為有必要的其它資料，以向 閣下提供吾等對有關物業權益於二零二零年六月三十日(「估值日」)之市值之意見，以供 貴公司載入通函內。

吾等之估值為吾等對物業權益市值之意見，吾等對市值之定義為「自願買家及自願賣家經適當之推銷後於估值日按公平原則達成資產或負債交易之估計款額，而雙方乃在知情、審慎及不受脅迫之情況下進行交易」。

在對該物業權益進行估值時，吾等已同時採納直接比較法及折舊重置成本法，分別評估物業土地部份以及建於土地上的樓宇及構築物。因此，該兩個結果的總和相當於物業的整體市值。吾等對土地部份進行估值時，已經參考於有關地區市場可資比較土地交易憑證及基準地價。由於該等樓宇及構築物本身性質使然而無法按照市值進行估值，因此乃按照其折舊重置成本進行估值。折舊重置成本法考慮樓宇及修繕的現時重置(重建)成本減去就實際損耗及所有相關形式的陳舊及優化作出的扣減。一般而言，在欠缺已知可資比較市場銷售個案的情況下，折舊重置成本法為最可靠的物業價值指針。

吾等於估值時，乃假設業主將該物業權益按現狀在公開市場上求售，而並無憑藉遞延條款合約、售後租回、合資經營、管理協議或任何類似安排，以提高該物業權益之價值而獲益。此外，吾等之估值亦無假設任何形式之強迫銷售。

吾等並未在中國相關政府機構就物業權益進行查冊。吾等已獲提供有關物業權益之若干業權文件摘要。然而，吾等並無查證文件正本以核實擁有權、產權負擔或是否存在並無在提交予吾等之文件副本上顯示之任何後續修訂。所有文件僅用作參考。

吾等在相當程度上依賴 貴公司提供之資料，並接納 貴公司給予吾等有關規劃審批或法定通告、地役權、年期、佔用、租賃、土地及建築面積及物業辨識及其他相關事宜等之意見。吾等亦獲 貴公司知會，提供予吾等的資料中並無隱瞞或遺漏任何重要事實。所有文件僅用作參考。

估值證書所載之所有尺寸、量度及面積乃根據由 貴公司提供予吾等之文件中所載的資料計算，並僅為約數。吾等並無進行實地量度。

吾等曾視察物業之外部，並在可能情況下視察其內部。然而，吾等並無進行結構測量，亦無查察物業內遭覆蓋、遮蔽或不可通達之木構件或其他部分，因此，吾等未能彙報該物業之任何有關部分是否確無損壞。吾等並無測試任何設施。

吾等之估值並無考慮該物業權益所欠負之任何押記、按揭或債項，以及出售時可能產生之任何開支或稅項。除非另有註明，否則吾等假設該物業權益並無附帶任何足以影響其價值之繁重產權負擔、限制及支出。

吾等之估值乃根據香港測量師學會出版之香港測量師學會估值準則2017編製，並已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則第5章及第12項應用指引所載之規定。

除非另有說明，所有貨幣金額以人民幣列值。

隨函附奉估值證書。

此致

海南美蘭國際空港股份有限公司  
中國  
海南省  
海口市  
美蘭機場辦公樓  
列位董事 台照

代表  
威格斯資產評估顧問有限公司  
董事總經理  
何繼光  
註冊專業測量師(產業測量組)  
MRICS MHKIS MSc(e-com)  
中國房地產估值師  
謹啟

二零二零年八月二十日

附註：何繼光先生(特許測量師，MRICS MHKIS MSc(e-com))具備逾31年之香港物業估值經驗以及逾25年之中國物業估值經驗。

## 估值證書

## 根據投資建設協議用於 貴公司建設項目的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零二零年 六月三十日 現況下之市值
位於中國海南省海口市美蘭區演豐鎮多侃村以西，靈山鎮亭仔坡村以南美蘭機場二期擴建工程項目內的土地及建築工程	該物業包括根據投資建設協議用於 貴公司建設項目約252.9公頃土地及總建築面積約為436,930.57平方米的建築工程。該等建築工程包括航站樓、停車樓、貨運裝卸設施、地勤服務設施、機場消防和救援設施及機場應急和救援設施。	根據 貴公司介紹，該物業已使用作建設美蘭機場二期擴建項目用途。	人民幣 5,781,200,000元 (根據附註7的假設)
	貴公司建設項目是美蘭機場二期擴建工程項目的一部分。該土地包含新機場航站區、工作區及貨運區，土地面積分別約為113.4公頃、125.5公頃及14公頃。		

## 附註：

1. 根據建設用地規劃許可證(文件編號：地字第460100201700054號)，該物業土地面積約為2,529,000平方米已批准發展。
2. 根據 貴公司提供的資料及11份建設工程規劃許可證(檔編號：建字第460100201600191、460100201700105、460100201900002、460100201800121、460100201800073、460100201800093、460100201800069、460100201800119、460100201800187、460100201700106及460100201800095號)，該物業建設工程的總建築面積約為436,930.57平方米。
3. 該物業已獲得銀團貸款，貸款期限為20年，最高信貸額為人民幣7,800,000,000元。
4. 根據投資建設協議， 貴公司已同意提供興建 貴公司建設項目之資金。母公司將作為機場項目的項目代表，直至其完工及驗收前負責組織及監督機場項目建設計劃的實施以及母公司建設項目的集資事宜。
5. 除非 貴公司及母公司另有協議，根據投資建設協議，母公司已同意於機場項目完成及驗收後以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之相關資產之擁有權，包括但不限於土地使用權及樓宇之物業擁有權。
6. 根據投資建設協議，母公司已不可撤回地同意、承諾及確認，於以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之資產擁有權前， 貴公司有權於毋須向母公司支付任何款項之情況及中國適用法律批准下，佔用、使用、受益自及出售構成 貴公司建設項目之資產。

7. 於評估該物業時，吾等曾作出以下的假設：
- (甲) 貴公司已取得該物業的相關所有權證，有權在整個剩餘土地使用年期出售、轉讓、按揭、押記、出租及分租或出售該物業給第三方(包括本地及外國買家)，而毋須繳付任何土地出讓價款或向政府機構繳納任何費用；
  - (乙) 土地收購成本及拆遷補償及其他輔助公共設施成本已全部支付完畢；
  - (丙) 該物業的土地使用年限為50年，作機場用地用途；
  - (丁) 該物業的土地平整工程已完成；
  - (戊) 該土地已提供基本基礎設施，包括通路、通電、通訊、供水、排水；及
  - (己) 該物業並未有受任何抵押、指令及其它法定產權負擔以對該物業的擁有權造成負面影響。
8. 該物業由中國房地產估值師許曉雲小姐於二零二零年五月八日進行視察。

威格斯資產評估顧問有限公司  
國際資產評估顧問



香港  
九龍  
觀塘道388號  
創紀之城一期  
渣打中心27樓

## 報告概述

### 機械設備評估報告

根據 貴公司的要求，吾等對海南美蘭國際空港股份有限公司(下文簡稱「貴公司」)所擁有的若干機械設備(下文簡稱「設備」)進行評估並編製評估報告。吾等確認，吾等已作出相關查詢，並已取得可獲得之相關其他資料，以向 貴公司陳述吾等對設備的市場價值意見。

本報告包含本函件，而本函件確定被評估資產、估價方法、吾等的勘查範圍、估價假設和考慮因素以及估值意見。

基於下文所述，吾等對設備的市場價值(已安裝使用)於二零二零年六月三十日為：

**人民幣4,325,150元**  
**(人民幣肆佰叁拾貳萬伍仟壹佰伍拾元整)**

吾等謹此證明，不論現在或未來都沒有從所評估資產或呈報的價值及與 貴公司存在任何利益。

本評估報告是根據吾等的假設及考慮因素以及本報告內所述的相關制約條款呈列。

此致

海南美蘭國際空港股份有限公司  
中國  
海南省  
海口市  
美蘭機場辦公樓  
列位董事 台照

代表  
威格斯資產評估顧問有限公司  
董事總經理  
何繼光  
註冊專業測量師(產業測量組)  
*MRICS MHKIS MSc(e-com)*  
中國房地產估值師  
謹啟

二零二零年八月二十日

#### 顧問

Maximo I. Montes Jr., BSME, PME, 為專業機械工程師，專業為各行業機器設備評估，在香港、中國、澳門、東盟國家、德國、土耳其、澳大利亞、加拿大、日本、韓國、台灣、蒙古及沙特阿拉伯的機械設備評估領域有49年經驗。

## 報告正文

### 評估目的

據了解，此次評估目的是為載入通函內。

### 評估基準日

本次評估，吾等是以二零二零年六月三十日為基準日對評估範圍內的設備發表市場價值(已安裝使用)意見。

### 評估基礎

吾等評估設備的基礎為市場價值(按出售算)，是指自願的買方和賣方在知情、謹慎和不受脅迫的情況下進行充分議價後，於評估基準日可以成交的價格。

### 被評估資產

根據 貴公司提供的清單，此次被評估設備由 貴公司用於以下業務，具體有：

**機械設備** – 發電機、空壓機、變壓器、高壓切換櫃、恒流調光器、噴霧機、割草機、飛機頂升氣囊、航空器救援吊裝設備、殺蟲燈、航空器牽引掛具、平板拖車以及其他輔助設施及設備。

**運輸設備** – 巡邏車、拖拉機、皮卡、電動車、自卸車、推土機等車輛。

**辦公設備** – 相機、空調、電腦、顯示器、投影儀、UPS、控制台、打印機、網絡交換機、對講機、熱水器及其他設備。

### 設備位置

設備位於 貴公司在中國海南省海口市美蘭區靈山鎮的美蘭國際機場內。

## 觀察結果及意見

按照 貴公司要求，本次評估並無對所有被評估設備進行現場勘察，因而吾等相當程度依賴吾等獲提供的資料及資產清單。吾等已同意及接納作出以下假設：

根據吾等可獲得的資料，吾等已假設及接納被評估設備真實存在且符合向吾等所匯報的物理特徵及數量。

1. 誠如向吾等呈報者及根據吾等獲提供的文件，吾等假設被評估設備能夠在其設計參數範圍內運行。
2. 被評估設備處於良好工作狀況且須進行日常維護。

## 評估方法分析

吾等考慮了三種常用的評估方法，分別為成本法(重置成本)、市場數據或比較銷售方法及收益法：

**成本法(重置成本)** – 按類似資產現時的市場價格，計算重置或更新所評估資產的成本，並扣減現場條件、功能、年期、磨損及折舊等因素而產生的應計折舊，並考慮過去及現在的維修保養措施及更新紀錄，此計算方法適用於缺乏市場可比實例時的評估。

**市場數據或比較銷售方法** – 計算近期購買類似資產的價格，然後對所評估資產的市價做出調整，以反映其與市場上類似資產的比較。此方法適用於有市場價格以作比較的資產評估。

**收益法** – 收益法是一種預測未來可獲得的收益(這種收益通常來源於預測或項目收入)的方法。通過把淨收入資本化或從同行的財務分析得出指數，以釐定預測收益。

## 評估方法分析

使用收益法評估的通常是企業的整體價值，它包括各種資產如：建築物、機械設備、無形資產和營運資本，要將收入和費用分攤到某一項具體的資產是非常困難的，因此這種方法在此不適用。

適用於被評估資產的兩種方法為成本法(重置成本)和市場數據或比較銷售方法。使用市場數據或比較銷售方法評估得出的價值屬重要，因可直接解讀及詮釋買家與賣家在實際市場上實際達成的結果。市場已就實體性貶值、若干功能性及經濟性貶值作出扣減。然而，由於被評估設備非常專業及特殊，與其類似的設備在市場上極少有銷售，也沒有成熟的二手市場，因此很難找到市場可比案例。對這種沒有二手市場的設備，評估其市場價值的最好方法為成本法。

使用成本法(重置成本)進行評估時，其中一項需要考慮的因素是它的有形損耗，即在使用過程中的磨損和與生產原料接觸而產生的物理損耗，進而造成減值。使用時間和運行造成的損耗是影響設備狀況的主要因素，但破舊及磨損因素影響設備的運行要比時間因素大。設備的物理損耗與使用成比例，而不與時間成比例。設備的運行情況最能夠反映其老化。雖然使用時間的長短不是決定有形損耗的決定因素，但是評估時必須考慮時間因素，因為它在設備存在折舊時是很難被觀察到的。其他考慮的因素有功能性貶值及經濟性貶值。

當有類似或相同的資產在市場上出售或待售，市場比較法是最好的方法。根據被評估資產的狀況及使用情況與在售資產的比較做相應的調整以反應其市場價值。

### 觀察範圍、假設及考慮因素

於形成對設備市場價值(已安裝使用)的意見時，吾等已考慮根據與同類新單元相比的當前及未來可使用性計算的應計折舊、保養方針、特徵、使用程度及被視為對其價值有影響的所有其他因素。此外，吾等假設有關於設備將繼續於 貴公司業務中保持目前的狀態使用。吾等假設被評估設備基於潛在的商業收益，會按照其設計產能於 貴公司業務中在原地維持現狀繼續使用。

吾等對被評估設備的市場價值(已安裝使用)，並不代表單個設備在自由市場上的出售價值或更新設備的價值。

吾等假設市場價值(已安裝使用)在可預見的未來，在土地及廠房的持續使用的便利條件下，被評估設備會保持目前的狀態繼續使用。

吾等未調查被評估設備的產權狀況及債務狀況，也不承擔由此產生的相應責任。

由於吾等的調查僅限於被評估設備外觀的勘查及評估範圍內的資產，因此本報告沒有就 貴公司作為一個商業整體形成任何估值結論。

吾等未調查被評估設備的財務數據，包括現時的和將來的獲利能力。

吾等未就獲得融資或即將獲得融資對評估價值進行扣減，也沒有對可能已經抵押的部分資產金額進行調整。

吾等的評估一定程度上依賴於 貴公司向吾等提供的記錄、清單及成本資料。

### **估值意見**

基於以上因素及隨附資產清單，吾等認為，在持續經營及當前用途的情況下，設備於二零二零年六月三十日被評估的市場價值(已安裝使用)為：

**人民幣4,325,150元**  
**(人民幣肆佰叁拾貳萬伍仟壹佰伍拾元整)**

威格斯資產評估顧問有限公司  
國際資產評估顧問



香港  
九龍  
觀塘道388號  
創紀之城一期  
渣打中心27樓

敬啟者：

吾等謹遵照海南美蘭國際空港股份有限公司(「貴公司」)指示，對海口美蘭國際機場有限責任公司(「海口美蘭」)在中華人民共和國(「中國」)持有物業權益進行估值，吾等確認曾進行了視察，作出有關查詢並取得吾等認為有必要的其它資料，以向閣下提供吾等對有關物業權益於二零二零年六月三十日(「估值日」)之市值之意見，以供貴公司載入通函內。

吾等之估值為吾等對物業權益市值之意見，吾等對市值之定義為「自願買家及自願賣家經適當之推銷後於估值日按公平原則達成資產或負債交易之估計款額，而雙方乃在知情、審慎及不受脅迫之情況下進行交易」。

對物業權益進行估值時，吾等已同時採納直接比較法及基準地價法及折舊重置成本法，分別評估物業土地部分以及建於土地上的樓宇及構築物。因此，該兩個結果的總和相當於物業的整體市值。吾等對土地部分進行估值時，已經參考於有關地區市場可資比較土地交易憑證及基準地價。由於該等樓宇及構築物本身性質使然而無法按照市值進行估值，因此乃按照其折舊重置成本進行估值。折舊重置成本法考慮樓宇及修繕的現時重置(重建)成本減去就實際損耗及所有相關形式的陳舊及優化作出的扣減。一般而言，在欠缺已知可資比較市場銷售個案的情況下，折舊重置成本法為最可靠的物業價值指針。

吾等於估值時，乃假設業主將該物業權益按現狀在公開市場上求售，而並無憑籍遞延條款合約、售後租回、合資經營、管理協議或任何類似安排，以提高該物業權益之價值而獲益。此外，吾等之估值亦無假設任何形式之強迫銷售。

吾等並未在中國相關政府機構就物業權益進行查冊。吾等已獲提供有關物業權益之若干業權文件摘要。然而，吾等並無查證文件正本以核實擁有權、產權負擔或是否存在並無在提交予吾等之文件副本上顯示之任何後續修訂。所有文件僅用作參考。

吾等在相當程度上依賴 貴公司提供之資料，並接納 貴公司給予吾等有關規劃審批或法定通告、地役權、年期、佔用、租賃、土地及建築面積及物業辨識及其他相關事宜等之意見。吾等亦獲 貴公司知會，提供予吾等的數據中並無隱瞞或遺漏任何重要事實。所有文件僅用作參考。

估值證書所載之所有尺寸、量度及面積乃根據由 貴公司提供予吾等之文件中所載的數據計算，並僅為約數。吾等並無進行實地量度。

吾等曾視察物業之外部，並在可能情況下視察其內部。然而，吾等並無進行結構測量，亦無查察物業內遭覆蓋、遮蔽或不可通達之木構件或其他部分，因此，吾等未能匯報該物業之任何有關部分是否確無損壞。吾等並無測試任何設施。

吾等之估值並無考慮該物業權益所欠負之任何押記、按揭或債項，以及出售時可能產生之任何開支或稅項。除非另有註明，否則吾等假設該物業權益並無附帶任何足以影響其價值之繁重產權負擔、限制及支出。

吾等之估值乃根據香港測量師學會出版之香港測量師學會估值準則2017編制，並已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則第5章及第12項應用指引所載之規定。

除非另有說明，所有貨幣金額以人民幣列值。

隨函附奉估值證書。

此致

海南美蘭國際空港股份有限公司  
中國  
海南省海口市  
美蘭機場辦公樓  
列位董事 台照

代表  
威格斯資產評估顧問有限公司  
董事總經理  
何繼光  
註冊專業測量師(產業測量組)  
*MRICS MHKIS MSc(e-com)*  
中國房地產估值師  
謹啟

二零二零年八月二十日

附註：何繼光先生(特許測量師，MRICS MHKIS MSc(e-com))具備逾31年之香港物業估值經驗以及逾25年之中國物業估值經驗。

## 估值證書

## 海口美蘭於中國持有的物業權益

物業	概況及年期	估用詳情	於二零二零年 六月三十日 現況下之市值
位於中國海南省海口市美蘭區靈山鎮海口美蘭國際機場的土地、樓宇及構築物	<p>該物業包括三幅總土地面積約為1,952,587.34平方米的土地(地號：460108102011GB02029、460108102011GB02011及460108101022GB02037)、其上建有於一九九九年落成的兩幢變電站，總建築面積約為1,235.37平方米及多項構築物(包括跑道、滑行道、車庫、倉庫、飛行區圍界)</p> <p>該物業已獲授予分別於二零六五年五月二十五日、二零六九年三月二十六日及二零六九年十月五日屆滿之土地使用權，作機場用地用途。</p>	該物業由海口美蘭佔用作民用機場及輔助設施用途。	人民幣 1,515,950,000元

## 附註：

- 根據四份不動產權證，該物業總土地面積約為1,952,587.34平方米之土地使用權及總建築面積為1,235.57平方米之兩幢變電站，已授予海南美蘭國際空港股份有限公司作機場用地用途。詳細資料摘要如下：

序號	地號	不動產權證編號	產權人	土地面積 (平方米)	建築面積 (平方米)	年期屆滿日期
1	460108102011 GB02029	瓊(2019)海口市不動產 權第0170302號	海南美蘭國際空港 股份有限公司	1,891,452	795.96	二零六五年 五月二十五日
2		瓊(2019)海口市不動產 權第0170304號	海南美蘭國際空港 股份有限公司		439.61	
3	460108102011 GB02011	瓊(2020)海口市不動產 權第0018828號	海南美蘭國際空港 股份有限公司	8,820.69		二零六九年 三月二十六日
4	460108101022 GB02037	瓊(2018)海口市不動產 權第0097475號	瑞港國際機場集團 股份有限公司	52,314.65		二零六九年 十月五日
總計：				<u>1,952,587.34</u>	<u>1,235.57</u>	

註：瑞港國際機場集團股份有限公司已於二零一九年十月十七日更名為海南美蘭國際空港股份有限公司。

2. 根據一份由 貴公司中國法律顧問北京市金杜律師事務所出具的備忘錄，該物業的產權人為海南美蘭國際空港股份有限公司，但該物業實際由海口美蘭持有及擁有，有權佔有、使用及處分該物業。
3. 海南美蘭國際空港股份有限公司以往曾用名「海南美蘭國際機場股份有限公司」、「海航基礎股份有限公司」及「瑞港國際機場集團股份有限公司」。
4. 根據不動產權證(文件編號：瓊(2018)海口市不動產權第0097475號)，證中記載地號為460108101022GB02037的土地之土地面積為56,535.88平方米。根據 貴公司告知，土地面積為4,221.23平方米的部分土地被政府征用。根據 貴公司提供的資產清單，是次估值之土地面積為52,314.65平方米。
5. 該物業由中國房地產估值師許曉雲女士於二零二零年五月八日進行視察。

## 1. 責任聲明

本通函(董事就其共同及個別承擔全部責任)之資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司之資料。董事於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大方面均屬準確完整，概無誤導或欺詐成份，且本通函並無遺漏任何其他事項，致使本通函或其所載任何陳述產生誤導。

## 2. 權益披露

### 董事之權益及淡倉

於最後可行日期，概無董事、本公司監事或主要行政人員於本公司及其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份或債權證中，擁有須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及聯交所之任何權益或淡倉(包括彼等根據證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有之權益或淡倉)；或須根據上市規則附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則知會本公司及聯交所之任何權益或淡倉；或根據證券及期貨條例第352條須記入本公司存置之登記冊之任何權益或淡倉。

於最後可行日期，董事及彼等各自之聯繫人(定義見上市規則)概無於與本公司業務構成競爭或可能構成競爭之業務中擁有任何權益，亦無與本公司有或可能有任何其他利益衝突。

於最後可行日期，董事概無於本集團任何成員公司自二零一九年十二月三十一日(即本集團最近期之經審核綜合財務報表編製之日)以來所收購或出售或租賃，或擬收購或出售或租賃之任何資產中直接或間接擁有任何重大權益。

本公司、其任何控股公司、同系附屬公司或附屬公司概無訂立在本通函日期仍然生效而對本集團業務屬重大且董事於其中直接或間接擁有重大權益之重大合約。

本公司董事長王貞先生以及執行董事王宏先生各自亦分別擔任母公司的董事，執行董事遇言先生亦擔任母公司的財務總監，執行董事邢周金先生亦擔任母公司的董事會秘書。除上文披露者外，於最後可行日期，概無其他董事或候任董事為某公司之董事或僱員而該公司於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部之條文須向本公司披露之權益或淡倉。

### 主要股東之股份權益

於最後可行日期，據董事、本公司監事及主要行政人員所知悉，以下人士(董事、本公司監事或主要行政人員除外)於本公司股份及相關股份中，擁有根據證券及期貨條例第336條須記入本公司存置之登記冊之權益或淡倉。

### 內資股

股東名稱	身份	股份類別	普通股數目	佔已發行 內資股 百分比	佔已發行 總股本 百分比
海口美蘭國際機場有限 責任公司(附註1)	實益擁有人	企業	237,500,000(L)	96.43%	50.19%

### H股

股東名稱	權益類別	普通股數目	佔已 發行H股 百分比	佔已發行 總股本 百分比
Soaring Eagle Industrial Limited (附註2)	實益擁有人	49,130,650(L)	21.65%	10.38%
Liang Yiming (附註2)	受控制公司權益	49,130,650(L)	21.65%	10.38%
ARC Capital Holdings Limited (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
ARC Capital Partners Limited (附註3)	投資經理	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Asia Opportunity Fund L.P. (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Equity Partners Limited (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Group Asset Management Limited (附註3)	投資經理	32,788,500(L)	14.45%	6.93%

股東名稱	權益類別	普通股數目	估已發行H股百分比	估已發行總股本百分比
PAG Holdings Limited (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Group Limited (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Investment Management Limited (附註3)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Walden Ventures Limited (附註3)	實益擁有人	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
UBS Group AG (附註4)	受控制公司權益	24,094,670(L)	10.62%	5.09%
Morgan Stanley (附註5)	受控制公司權益	12,115,493(L) 490,133(S)	5.33% 0.21%	2.56% 0.10%

附註：

- 海口美蘭國際機場有限責任公司在中國境內成立，為本公司之控股股東。
- 根據於聯交所網站列載之權益披露，Liang Yiming 持有 Soaring Eagle Industrial Limited 100% 權益。
- 根據於聯交所網站列載之權益披露，PAG Holdings Limited 持有 Pacific Alliance Group Limited 99.17% 權益，而 Pacific Alliance Group Limited 持有 Pacific Alliance Investment Management Limited 90% 權益。Pacific Alliance Investment Management Limited 持有 Pacific Alliance Equity Partners Limited 52.53% 權益。Pacific Alliance Equity Partners Limited 持有 ARC Capital Partners Limited 100% 權益。ARC Capital Partners Limited 被視為以其投資經理身份持有 32,788,500 股股份權益。根據證券及期貨條例第 XV 部，ARC Capital Holdings Limited 為一間由 ARC Capital Partners Limited 控制的公司。ARC Capital Holdings Limited 持有 Walden Ventures Limited 46.67% 權益，而 Walden Ventures Limited 持有本公司 H 股 14.45% 權益。Pacific Alliance Investment Management Limited 持有 Pacific Alliance Group Asset Management Limited 100% 權益。Pacific Alliance Group Asset Management Limited 被視為以其投資經理身份持有 32,788,500 股股份權益。根據證券及期貨條例第 XV 部，Pacific Alliance Asia Opportunity Fund L.P. 為一間由 Pacific Alliance Group Asset Management Limited 控制的公司。Pacific Alliance Asia Opportunity Fund L.P. 持有 Walden Ventures Limited 36.67% 權益，而 Walden Ventures Limited 則持有本公司 H 股 14.45% 權益。
- 根據 UBS Group AG 於聯交所網站列載之權益披露，UBS Group AG 被視為透過其受控制公司權益持有 24,094,670 股股份。UBS Asset Management (Hong Kong) Ltd、UBS Asset Management (Japan) Ltd、UBS Fund Management (Luxembourg) S.A. 及 UBS AG 均由 UBS Group AG 全資擁有。根據證券及期貨條例第 XV 部，UBS Group AG 被視為透過擁有上述公司而持有本公司權益，而該等公司分別實益持有本公司 728,000 股、541,300 股、17,485,100 股及 5,340,270 股好倉股份。

5. 根據Morgan Stanley於聯交所網站列載之權益披露，Morgan Stanley被視為透過其受控制公司權益持有12,115,493股好倉股份及490,133股淡倉股份。Morgan Stanley Capital Services LLC由Morgan Stanley Domestic Holdings, Inc.持有100%權益，而Morgan Stanley Domestic Holdings, Inc.由Morgan Stanley Capital Management, LLC持有100%權益，Morgan Stanley Capital Management, LLC由Morgan Stanley持有100%權益。Morgan Stanley & Co. International plc由Morgan Stanley Investments (UK)持有100%權益，而Morgan Stanley Investments (UK)由Morgan Stanley International Limited持有100%權益，而Morgan Stanley International Limited由Morgan Stanley International Holdings Inc.持有100%權益，而Morgan Stanley International Holdings Inc.由Morgan Stanley持有100%權益。
6. (L)及(S)分別代表好倉及淡倉。

除上文披露者外，於最後可行日期，就董事、本公司監事及主要行政人員所知悉，概無其他人士(並非董事、本公司監事或主要行政人員)於本公司股份或相關股份中，擁有根據證券及期貨條例第336條須記入本公司存置之登記冊之權益或淡倉。

### 3. 服務合約

於最後可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂立或擬訂立任何服務合約，不包括於一年內屆滿或僱主可於一年內不作賠償(法定賠償除外)而終止之合約。

### 4. 重大不利變動

董事並不知悉自二零一九年十二月三十一日(即本集團最近期經審核財務報表編製之日)以來，本集團之財務狀況或經營狀況有任何其他重大不利變動。

### 5. 訴訟

於最後可行日期，本公司或其任何附屬公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，而就董事所知，本公司或其任何附屬公司亦無尚未了結或面臨威脅或遭提出之重大訴訟或索償。

## 6. 專家及同意書

以下為提供本通函所載意見或建議之專家資格：

名稱	資格
八方金融	根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團
普華永道中天會計師事務所 (特殊普通合夥)	執業會計師
華杰工程諮詢有限公司 (Chelbi Engineering Consultants, Inc.) (「華杰」)	獨立交通研究報告顧問
威格斯資產評估顧問有限公司 (「威格斯」)	專業測量及估值

八方金融、普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)、華杰及威格斯各方已就本通函之刊發發出書面同意，同意以其現時的形式及內容轉載其函件／報告及引述其名稱，且迄今並無撤回其書面同意。

於最後可行日期，八方金融、普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)、華杰及威格斯各方概無於本集團任何成員公司之股本中擁有實益權益，亦無可認購或可提名他人認購本集團任何成員公司之證券之任何權利(不論是否可依法強制執行)，且概無於本集團任何成員公司自本公司最近期刊發之經審核財務報表編製之日以來所收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

## 7. 管理層討論及分析

以下資料為本集團於截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度的管理層討論及分析：

### 截至二零一七年十二月三十一日止年度

#### 航空業務綜述

二零一七年，在中國民航業整體快速發展的背景下，加之民航業系列利好政策出台及海南省國際旅遊島建設、離島免稅等利好因素的促進，美蘭機場旅客吞吐量持續大幅增長，首次突破2,000萬人次大關，排名位居中國民航機場第17位，較二零一六年上升一位。

美蘭機場圍繞區域樞紐機場建設，服務國家「一帶一路」戰略，提升海南國際旅遊島國際化水平等重點工作部署，推動國內航線網絡向縱深發展，國際市場向「國際多直達，航班高頻化」運輸體系轉型；新開通9條國際航線，與東盟國家通航的數量從6個國家擴大到9個國家；與航空公司就運營情況及潛力航線分析等方面保持高頻信息溝通；採取「削峰填谷」及「夏秋淡季增量」等市場激勵措施，較好地促進全年航班架次和旅客吞吐量的增長。

截至二零一七年十二月三十一日止，美蘭機場共運營始發航線255條，其中國內航線228條，國際航線22條，地區航線5條；通航城市134個，其中國內城市108個，國際城市21個，地區城市5個；共有56家航空公司在美蘭機場運營，其中國內34家，國際12家，地區5家，其餘執行備降及臨時航班的國內外航空公司5家。

二零一七年美蘭機場航空交通流量詳情及與上一年的對比載列如下：

	二零一七年	二零一六年	變動
旅客吞吐量(單位：萬人次)	<b>2,258.48</b>	<b>1,880.38</b>	<b>20.11%</b>
其中：國內	2,169.37	1,811.83	19.73%
國際及地區	89.11	68.55	29.99%
飛機起降架次(單位：架次)	<b>157,535</b>	<b>135,523</b>	<b>16.24%</b>
其中：國內	148,842	129,404	15.02%
國際及地區	8,693	6,119	42.07%
貨郵行吞吐量(單位：噸)	<b>299,178.50</b>	<b>274,535.90</b>	<b>8.98%</b>
其中：國內	285,134.60	262,680.30	8.55%
國際及地區	14,043.90	11,855.60	18.46%

本集團二零一七年航空業務總收入為人民幣826,753,040元，較二零一六年同期增長21.53%。有關本集團航空業務收入詳情載列如下：

	金額 (人民幣元)	較二零一六年 變動
旅客服務費	306,327,568	18.33%
民航發展基金返還補貼	260,875,858	19.99%
地面服務費	147,570,418	29.02%
飛機起降及相關收費	111,979,196	24.94%
<b>航空業務總收入</b>	<b>826,753,040</b>	<b>21.53%</b>

## 非航空業務綜述

二零一七年，本集團非航空業務繼續保持良好的增長態勢。全年實現非航空業務收入人民幣643,102,155元，同比增長21.70%，在本集團總收入的佔比達43.75%。二零一七年，本集團以打造五星美蘭商業為核心，從站前綜合體建設和品牌形象提升兩大方面著手，深度挖掘現有資源，開發市場潛力，全面推進新型商業建設，促進銷售整體提升，使得非航空業務收入取得了良好成績。二零一七年，本集團特許經營權收入累計達人民幣381,087,859元，同比增長28.65%；貨運及包裝收入達人民幣77,356,543元，同比增長0.90%；租金收入則達人民幣56,014,028元，同比增長23.74%。此外，停車場收入亦達人民幣19,595,233元，同比增長4.15%。與此同時，貴賓室收入達到人民幣26,680,324元，同比增長22.56%。

	金額 (人民幣元)	較二零一六年 變動
特許經營權收入	381,087,859	28.65%
貨運及包裝收入	77,356,543	0.90%
租金收入	56,014,028	23.74%
貴賓室收入	26,680,324	22.56%
停車場收入	19,595,233	4.15%
其他收入	82,368,168	18.18%
<b>非航空業務總收入</b>	<b>643,102,155</b>	<b>21.70%</b>

## 資產分析

於二零一七年十二月三十一日，本集團的資產總額為人民幣9,078,150,466元，較上年同期增長10.77%。其中流動資產為人民幣1,166,368,936元，佔總資產12.85%；非流動資產人民幣7,911,781,530元，佔總資產約87.15%。

## 資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。於二零一七年十二月三十一日，本集團的有息負債主要是銀行貸款、應付債券、應付融資租賃款和應付委托貸款(以下簡稱為「總借款」)共約人民幣2,634,015,255元，持有現金及現金等價物約人民幣672,968,315元。於二零一七年十二月三十一日，本集團資本負債率(總借款／總權益)為64.37%(二零一六年十二月三十一日：88.78%)。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一七年十二月三十一日，本集團無長期浮動利率帶息債務。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一七年十二月三十一日，本集團總借款的8.19%將在一年內到期，應付債券將在二零一九年到期。

於二零一七年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣計算，現金和現金等價物以人民幣持有。

### 成本分析

二零一七年本集團營業成本、銷售費用及管理費用合計為人民幣722,221,753元，較二零一六年增加人民幣198,150,552元，同比增長37.81%。主要原因如下：

- (1) 本年度本集團員工薪酬水平提高，導致人工成本較二零一六年增加人民幣29,745,440元；
- (2) 本年度本集團增加折舊費用人民幣32,623,850元，主要是站前綜合體及附屬設備設施投入使用所致；
- (3) 因本集團業務發展需要，僱傭的勞務派遣人員薪酬標準提高及部分業務外包，導致勞務派遣及勞務外包費用增加人民幣74,615,094元；及
- (4) 本年度本集團增加維修費用人民幣26,452,754元，主要為根據五星級機場品牌建設要求對候機樓設備設施維修導致費用增加。

二零一七年，本集團財務費用為人民幣117,467,650元，較去年同期減少人民幣19,371,843元。主要原因為本集團歸還部分貸款使得利息支出及匯兌損失減少。

### 現金流量

二零一七年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣1,062,862,349元，較上年同期增加9.73%，該增長的主要原因是經營收入增加。

二零一七年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣295,059,625元，主要是站前綜合體項目的支出。

二零一七年，本集團的融資活動現金淨流出人民幣847,247,482元，主要是因為償還短期借款本金、支付借款利息和股息。

### 資產抵押

於二零一五年七月二日，本公司以二零一五年五月一日至二零二零年四月三十日期間內本公司航空服務經營收入權利為質押，與中信信託有限責任公司訂立了一項資產證券化（「資產證券化」）安排，借入信託貸款人民幣1,100,000,000元。於二零一七年十二月三十一日，該項資產證券化對外借款的本金為人民幣679,000,000元（二零一六年十二月三十一日：人民幣873,000,000元）。

如本公司二零一八年二月一日之公告所述，本公司與母公司作為共同借款人，以本公司及母公司擁有的土地及樓宇作為抵押擔保，從國家開發銀行、工商銀行海南分行、農業銀行海南分行（作為共同貸款人）借入長期借款人民幣78億元，為期20年，僅可用於建設機場項目。

### 應收款項

於二零一七年十二月三十一日，本集團應收賬款及其他應收款為人民幣343,305,939元，較上年末增加30.74%。

### 資產負債率

於二零一七年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣1,166,368,936元，資產總額為人民幣9,078,150,466元，流動負債為人民幣1,138,038,942元，負債總額為人民幣4,986,157,178元。於二零一七年十二月三十一日，本集團資產負債率（負債總額／資產總額）為54.92%，較二零一六年上升0.40%，主要原因是根據站前綜合體及二期擴建項目進展情況，預提應支付而未支付的款項。

### 外匯風險

除若干航空收入、購買設備及諮詢服務費用以美元或港元計值外，本集團的業務主要以人民幣列賬。鑒於外幣匯率的變動對本集團的經營業績的影響有限，本集團並未訂立任何遠期合約以對沖外幣匯兌風險。

### 金融工具

於二零一七年十二月三十一日，本集團的金融工具主要由銀行貸款、公司債券、現金和銀行存款組成。這些金融工具的主要目的是為本集團的運作籌集資金。另外，本集團還有來自日常經營的其它金融工具，諸如剔除預付款的應收款項及剔除法定負債的應付款項。

### 或然負債

於二零一七年十二月三十一日，本集團及本公司概無重大的或然負債。

### 所持重大投資及其表現

截至二零一七年十二月三十一日，本公司持有海航機場控股(集團)有限公司(「機場控股」)24.5%的股份權益。於截至二零一七年十二月三十一日止年度，本公司根據機場控股歸屬母公司淨利潤確認投資收益人民幣16,821,318元。

### 有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

於截至二零一七年十二月三十一日止年度，本公司概無有關附屬公司、聯營公司或合營企業的重大收購或出售。

### 未來重大投資及預期資金來源

本公司於二零一五年八月二十一日與母公司訂立投資建設協議，同意提供約人民幣71.58億元以建設本公司建設項目。本公司建設項目預期資金來源為：

- (1) 本公司於二零一五年七月二日完成的資產支持證券計劃中，約人民幣9.5億元將用於建設本公司建設項目；
- (2) 本公司於二零一八年二月一日，與母公司作為共同借款人，從國家開發銀行、工商銀行海南分行、農業銀行海南分行(作為共同貸款人)借入長期借款人民幣78億元。根據貸款分配協議，本公司獲得人民幣39億元長期貸款額度，用於建設本公司建設項目；
- (3) 本公司計劃通過非公開發行的方式發行最高額度為人民幣30億元的公司債券，其中部份款項將用於建設本公司建設項目；及
- (4) 本公司將動用部份自身經營活動所得的營運資金以支持本公司建設項目。

## 僱員、薪酬政策及培訓

於二零一七年十二月三十一日，本集團僱用人數為933人，同比增加60人，為正常的人員引進。本集團根據僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而薪酬政策及組合會定期檢討。根據對僱員工作表現的評估，確定僱員是否會獲得花紅及獎金。本集團根據僱員所在的職位需求，為提高員工素質提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成220項，參訓人數達6,007人次。

## 截至二零一八年十二月三十一日止年度

### 航空業務綜述

二零一八年，在中國民航業整體快速發展的背景下，加之民航業系列利好政策出台及海南省國際旅遊島建設、離島免稅等利好因素的促進，美蘭機場旅客吞吐量持續增長，國際旅客吞吐量突破百萬大關，排名位居中國民航機場第17位。

美蘭機場圍繞區域樞紐機場建設，服務國家「一帶一路」戰略、海南自由貿易試驗區及中國特色自由貿易港建設目標，航線網絡覆蓋面、通達性不斷增強，國際航空市場呈快速發展的良好態勢，實現東盟十國全覆蓋；聯合政府、航空公司、旅行社、包機商等共同營銷，積極宣傳推廣海南航空旅遊市場，有效提升機場航班客座率，為國際航空市場的迅猛發展提供了有力的客源支撐。

截至二零一八年十二月三十一日止，美蘭機場共運營始發航線303條，其中國內航線257條，國際航線42條，地區航線4條；通航城市156個，其中國內城市114個，國際城市38個，地區城市4個；共有59家航空公司在美蘭機場運營，其中國內35家，國際20家，地區4家，包含執行備降及臨時航班的國內外航空公司5家。

二零一八年美蘭機場航空交通流量詳情及與上一年的對比載列如下：

	二零一八年	二零一七年	變動
旅客吞吐量(單位：萬人次)	<b>2,412.36</b>	<b>2,258.48</b>	<b>6.81%</b>
其中：國內	2,297.51	2,169.37	5.91%
國際及地區	114.85	89.11	28.89%
飛機起降架次(單位：架次)	<b>165,186</b>	<b>157,535</b>	<b>4.86%</b>
其中：國內	155,814	148,842	4.68%
國際及地區	9,372	8,693	7.81%
貨郵行吞吐量(單位：噸)	<b>324,697.50</b>	<b>299,178.50</b>	<b>8.53%</b>
其中：國內	306,301.60	285,134.60	7.42%
國際及地區	18,395.90	14,043.90	30.99%

本集團二零一八年航空業務總收入為人民幣915,055,718元，較二零一七年同期增長10.68%。有關本集團航空業務收入詳情載列如下：

	金額 (人民幣元)	較二零一七年 變動
旅客服務費	345,919,512	12.92%
民航發展基金返還補貼	250,367,077	-4.03%
地面服務費	190,501,947	29.09%
飛機起降及相關收費	128,267,182	14.55%
<b>航空業務總收入</b>	<b>915,055,718</b>	<b>10.68%</b>

## 非航空業務綜述

二零一八年，本集團非航空業務繼續保持良好的增長態勢。全年實現非航空業務收入人民幣788,768,611元，同比增長22.65%，在本集團總收入的佔比達46.29%。二零一八年，本公司以打造五星美蘭商業為核心，深度挖掘五星美蘭卡等創新業務，全面推進新型商業建設，同時以民航局《關於印發民用機場收費標準調整方案的通知》（民航2017年18號文）為指導，完成各類業務價格體系調整，促進銷售整體提升，使得非航空業務收入取得了良好成績。二零一八年，本集團特許經營權收入累計達人民幣417,190,686元，同比增長9.47%；貨運及包裝收入達人民幣97,174,931元，同比增長25.62%；租金收入則達人民幣89,213,598元，同比增長59.27%；停車場收入亦達人民幣26,801,790元，同比增長36.78%。與此同時，貴賓室收入達到人民幣41,157,501元，同比增長54.26%。此外，本集團於二零一八年二月開始經營美蘭機場酒店。經營新酒店收益為人民幣30,957,567元。

	金額 (人民幣元)	較二零一七年 變動
特許經營權收入	417,190,686	9.47%
貨運及包裝收入	97,174,931	25.62%
租金收入	89,213,598	59.27%
貴賓室收入	41,157,501	54.26%
停車場收入	26,801,790	36.78%
酒店收入	30,957,567	-
其他收入	86,272,538	4.74%
<b>非航空業務總收入</b>	<b>788,768,611</b>	<b>22.65%</b>

## 資產分析

於二零一八年十二月三十一日，本集團的資產總額為人民幣8,866,140,984元，較上年同期下降2.34%。其中流動資產為人民幣487,012,821元，佔總資產5.49%；非流動資產人民幣8,379,128,163元，佔總資產約94.51%。

## 資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。於二零一八年十二月三十一日，本集團的有息負債主要是銀行貸款、應付債券、應付融資租賃款和應付委託貸款(以下簡稱為「總借款」)共約人民幣2,368,670,230元，持有現金及現金等價物約人民幣81,958,509元。於二零一八年十二月三十一日，本集團資本負債率(總借款／總權益)為33.34%(二零一七年十二月三十一日：32.40%)。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一八年十二月三十一日，本集團無長期浮動利率帶息債務。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一八年十二月三十一日，本集團總借款的96.21%將在一年內到期，應付債券將在二零一九年到期。於二零一八年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣計算，現金和現金等價物以人民幣持有。

## 成本分析

二零一八年本集團營業成本、銷售費用及管理費用合計為人民幣786,665,694元，較二零一七年增加人民幣64,443,941元，同比增長8.92%。主要原因如下：

- (1) 本年度本集團增加折舊費用人民幣53,166,728元，主要是站前綜合體建設和候機樓更新改造完成並投入使用所致；
- (2) 本年度本集團勞務外包費用增加人民幣22,338,909元，主要因美蘭機場業務量增加所致；
- (3) 本年度本集團機場及外勤綜合服務費增加人民幣6,093,676元，主要因本集團站前綜合體投入使用後，綠化環衛面積擴大所致。

二零一八年，本集團財務費用為人民幣120,021,798元，較去年同期增加人民幣2,554,148元。主要原因為本集團站前綜合體投入使用，本年利息資本化金額減少。

## 現金流量

二零一八年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣1,225,110,029元，較上年同期增加15.27%，該增長的主要原因是經營收入增加。

二零一八年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣1,314,675,056元，主要是二期擴建項目工程的支出。

二零一八年，本集團的融資活動現金淨流出人民幣501,432,243元，主要是因為償還長期借款本金、支付借款利息和股息。

### 資產抵押

如本公司日期為二零一八年二月一日之公告所述，本公司與母公司作為共同借款人，以本公司及母公司擁有的土地及樓宇作為抵押擔保，從國家開發銀行、工商銀行海南分行、農業銀行海南分行(作為共同貸款人)借入長期借款人民幣78億元，為期20年，僅可用於建設機場項目。

### 應收款項

於二零一八年十二月三十一日，本集團應收賬款及其他應收款為人民幣384,900,041元，較上年末增加12.12%。

### 資產負債率

於二零一八年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣487,012,821元，資產總額為人民幣8,866,140,984元，流動負債為人民幣3,663,326,227元，負債總額為人民幣4,294,201,363元。於二零一八年十二月三十一日，本集團資產負債率(負債總額/資產總額)為48.43%，較二零一七年下降6.49%，主要原因是償還借款及母公司代墊美蘭機場二期擴建項目工程款所致。

### 外匯風險

除若干航空收入、購買設備及諮詢服務費用以美元或港元計值外，本集團的業務主要以人民幣列賬。鑒於外幣匯率的變動對本集團的經營業績的影響有限，本集團並未訂立任何遠期合約以對沖外幣匯兌風險。

### 金融工具

於二零一八年十二月三十一日，本集團的金融工具主要由銀行貸款、公司債券、現金和銀行存款組成。這些金融工具的主要目的是為本集團的運作籌集資金。另外，本集團還有來自日常經營的其它金融工具，諸如剔除預付款的應收款項及剔法定負債的應付款項。

### 或然負債

於二零一八年十二月三十一日，本集團及本公司概無重大的或然負債。

### 所持的重大投資及其表現

截至二零一八年十二月三十一日，本公司持有機場控股24.5%的股份權益。於截至二零一八年十二月三十一日止年度，本公司根據機場控股歸屬母公司淨利潤確認投資收益人民幣52,635,936元。

### 有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

於截至二零一八年十二月三十一日止年度，本公司概無有關附屬公司、聯營公司或合營企業的重大收購或出售。

### 未來重大投資及預期資金來源

本公司於二零一五年八月二十一日與母公司訂立投資建設協議，同意提供約人民幣71.58億元以建設本公司建設項目。本公司建設項目預期資金來源為：

- (1) 本公司於二零一五年七月二日完成的資產支持證券計劃中，約人民幣9.5億元將用於建設本公司建設項目；
- (2) 本公司於二零一八年二月一日，與母公司作為共同借款人，與國家開發銀行、工商銀行海南分行、農業銀行海南分行(作為共同貸款人)簽訂長期借款人民幣78億元協議。根據貸款分配協議，本公司獲得人民幣39億元長期貸款額度，用於建設本公司建設項目；
- (3) 本公司計劃通過非公開發行的方式發行最高額度為人民幣30億元的公司債券，其中部份款項將用於建設本公司建設項目；及
- (4) 本公司將動用部份自身經營活動所得的營運資金以支持本公司建設項目。

### 僱員、薪酬政策及培訓

於二零一八年十二月三十一日，本集團僱用人數為892人，同比減少41人，為正常的人員流失。本集團根據僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而薪酬政策及組合會定期檢討。根據對僱員工作表現的評估，確定僱員是否會獲得花紅及獎金。本集團根據僱員所在的職位需求，為提高員工素質提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成84項，參訓人數達9,461人次。

## 截至二零一九年十二月三十一日止年度

## 航空業務綜述

二零一九年，在中國民航業整體穩步發展的背景下，加之民航業系列利好政策出台、中國(海南)自由貿易試驗區(港)建設及離島免稅等利好因素，美蘭機場雖受民航局實施「控總量」政策及波音737MAX機型停飛影響，主要業務指標增速有所放緩，但業務維持穩健，排名仍位居中國民航機場第17位。

美蘭機場圍繞區域樞紐機場建設、服務國家「一帶一路」倡議及中國(海南)自由貿易試驗區(港)建設目標，航線網絡覆蓋面、通達性不斷增強，國際航空市場保持快速發展的良好態勢；聯合政府、航空公司、旅行社及包機商等共同營銷，積極宣傳推廣海南航空旅遊市場，有效提升美蘭機場航班客座率，為國際航空市場的迅猛發展提供了有力的客源支撐。

截至二零一九年十二月三十一日止，美蘭機場共運營始發航線297條，其中國內航線261條，國際航線32條，地區航線4條；通航城市149個，其中國內城市114個，國際城市31個，地區城市4個；共有58家航空公司在美蘭機場運營，其中國內33家，國際21家，地區4家。

二零一九年美蘭機場航空交通流量詳情及與上一年的對比載列如下：

	二零一九年	二零一八年	變動
<b>旅客吞吐量(單位：萬人次)</b>	<b>2,421.66</b>	<b>2,412.36</b>	<b>0.39%</b>
其中：國內	2,281.51	2,297.51	-0.70%
國際及地區	140.15	114.85	22.03%
<b>飛機起降架次(單位：架次)</b>	<b>164,786</b>	<b>165,186</b>	<b>-0.24%</b>
其中：國內	153,095	155,814	-1.75%
國際及地區	11,691	9,372	24.74%
<b>貨郵行吞吐量(單位：噸)</b>	<b>322,357.50</b>	<b>324,697.50</b>	<b>-0.72%</b>
其中：國內	298,935.60	306,301.60	-2.40%
國際及地區	23,421.90	18,395.90	27.32%

本集團二零一九年航空業務總收入為人民幣709,389,882元，較二零一八年同期下降22.48%。航空業務收入下降主要是受民航發展基金返還作為收入政策取消等不利因素影響，剔除該因素影響，本集團航空業務收入實際增長6.73%。有關本集團航空業務收入詳情載列如下：

	金額 (人民幣元)	較二零一八年 變動
旅客服務費	349,874,021	1.14%
地面服務費	226,584,824	18.94%
飛機起降及相關收費	132,931,037	3.64%
民航發展基金返還補貼	-	-100%
	<hr/>	<hr/>
<b>航空業務總收入</b>	<b>709,389,882</b>	<b>-22.48%</b>

#### 非航空業務綜述

二零一九年，本集團非航空業務繼續保持良好的增長態勢。全年實現非航空業務收入人民幣866,981,196元，同比增長9.92%，在本集團總收入的佔比達55.00%。

二零一九年，本集團通過開發新業務、優化現有業務的方式，尋求更為開闊的業務思路。美蘭機場酒店客房及配套設施全面運營，酒店收入大幅提升；大力拓展馨逸會員卡業務，貴賓室收入持續增長；加強與順豐公司快件代理業務合作、積極拓展快件直郵以及全貨機等業務合作，實現貨運業務持續增長。本集團非航空業務收入取得了良好成績。

二零一九年，本集團特許經營權收入累計達人民幣412,800,059元，同比下降1.05%；貨運及包裝收入達人民幣102,646,801元，同比增長5.63%；經營美蘭機場酒店收益達人民幣101,253,309元，同比增長227.07%；貴賓室收入達人民幣75,664,796元，同比增長83.84%；租金收入達人民幣74,783,568元，同比下降16.17%；停車場收入達人民幣14,598,056元，同比下降45.53%。

	金額 (人民幣元)	較二零一八年 變動
特許經營權收入	412,800,059	-1.05%
貨運及包裝收入	102,646,801	5.63%
酒店收入	101,253,309	227.07%
貴賓室收入	75,664,796	83.84%
租金收入	74,783,568	-16.17%
停車場收入	14,598,056	-45.53%
其他收入	85,234,607	-1.20%
<b>非航空業務總收入</b>	<b>866,981,196</b>	<b>9.92%</b>

### 資產分析

於二零一九年十二月三十一日，本集團的資產總額為人民幣11,456,162,938元，較上年同期增長29.21%。其中流動資產為人民幣2,033,877,055元，佔總資產約17.75%；非流動資產為人民幣9,422,285,883元，佔總資產約82.25%。

### 資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。

於二零一九年十二月三十一日，本集團的有息負債主要是銀行貸款、應付融資租賃款和應付委託貸款（「總借款」）共約人民幣2,938,621,385元，持有現金及現金等價物約人民幣1,511,749,849元。

於二零一九年十二月三十一日，本集團資本負債率（總借款／總權益）為21.69%（二零一八年十二月三十一日：32.57%）。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一九年十二月三十一日，本集團銀團貸款為人民幣計價的浮動利率合同，金額為人民幣1,944,000,000元。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一九年十二月三十一日，本集團總借款的100%將在一年內到期。於二零一九年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣和美元計算，其中以美元核算之金額約佔總借款的17.80%。現金和現金等價物以人民幣和美元持有，其中持有的美元現金和現金等價物約佔總額的0.04%。

### 成本分析

二零一九年本集團營業成本、銷售費用及管理費用合計為人民幣799,162,402元，較二零一八年增加人民幣12,496,708元，同比增長1.59%。本年度成本費用增減變動較大的項目情況如下：

- (1) 本年度本集團員工工資及福利費用較二零一八年同期增加人民幣17,603,869元，主要是為二期擴建項目運營提前進行人員儲備，人工成本隨之增加；
- (2) 本年度本集團維修成本較二零一八年同期減少人民幣9,933,843元，主要是因為近年由於創建五星機場需要，陸續完成對美蘭機場設備設施維修及更新改造，本年度維修逐步減少；
- (3) 本年度本集團貴賓室業務費較二零一八年同期增加人民幣6,942,526元，主要原因是馨逸會員卡銷售量增加，相關成本也隨之增加；及
- (4) 本年度本集團機場及外勤綜合服務費較二零一八年同期增加人民幣5,206,026元，主要因站前綜合體投入使用後，綠化環衛面積擴大所致。

二零一九年，本集團財務收入為人民幣14,041,631元(二零一八年財務費用為：人民幣120,021,798元)，變動的主要因為本集團於本年度償還到期債務，導致利息支出減少以及本年度在建工程投入上升，資本化利息增加。

### 現金流量

二零一九年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣831,278,036元，同比下降32.15%，主要原因是本年度未收到民航發展基金返還補貼。

二零一九年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣686,983,411元，主要是二期擴建項目建設的支出。

二零一九年，本集團的籌資活動現金淨流入為人民幣1,265,007,011元，主要是因為本年度提取二期擴建項目銀團貸款。

### 資產抵押

如本公司日期為二零一八年二月一日之公告所述，本公司與母公司作為共同借款人，以本公司及母公司擁有的土地及樓宇作為抵押擔保，從國家開發銀行海南分行、工商銀行海南分行及農業銀行海南分行(作為共同貸款人)借入銀團貸款人民幣78億元，為期20年，僅可用於建設二期擴建項目的機場項目。

### 應收款項

於二零一九年十二月三十一日，本集團應收賬款及其他應收款為人民幣504,360,108元，較上年末增加31.04%。

### 資產負債率

於二零一九年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣2,033,877,055元，資產總額為人民幣11,456,162,938元，流動負債為人民幣5,147,193,063元，負債總額為人民幣6,303,572,204元。

於二零一九年十二月三十一日，本集團資產負債率(負債總額/資產總額)為55.02%，較二零一八年十二月三十一日上升6.59%，主要原因是本年度借款增加所致。

### 外匯風險

除若干航空收入、購買設備支出及諮詢服務費用以美元或港元計值外，本集團的業務主要以人民幣列賬。本年度本集團向Aero Infrastructure Investment Company Limited籌借一筆以美元計值的貸款，以滿足資金需求，於二零一九年十二月三十一日，該借款餘額75,000,000美元(折合人民幣約523,215,000元)。上述借款本金及利息將以美元結算，因此，人民幣兌美元的匯率波動將會影響本集團的財務表現。本集團並未訂立任何遠期合約以對沖外匯兌換風險。

### 金融工具

於二零一九年十二月三十一日，本集團的金融工具主要由銀行貸款、現金和銀行存款組成。這些金融工具的主要目的是為本集團的運作籌集資金。另外，本集團還有來自日常經營的其他金融工具，諸如剔除預付款的應收款項及剔法定負債的應付款項。

## 或然負債

除銀團貸款的安排外，於二零一九年十二月三十一日，本集團概無其他重大的或然負債。

## 所持的重大投資及其表現

截至二零一九年十二月三十一日，本公司持有機場控股24.5%的股份權益。於截至二零一九年十二月三十一日止年度，本公司根據機場控股歸屬母公司淨利潤確認投資收益人民幣6,847,978元。

詳情載列如下：

	二零一九年 十二月三十一日		截止二零一九年 十二月三十一日止年度			賬面價值		投資成本 (人民幣元)
	估本集團 總資產 股權佔比 %	之百分比 %	投資收益 (人民幣元)	其他綜合 收益份額 (人民幣元)	其他權益 變動份額 (人民幣元)	二零一九年	二零一八年	
						十二月 三十一日 (人民幣元)	十二月 三十一日 (人民幣元)	
機場控股	24.50	11.97	6,847,978	(7,240,191)	6,526,547	1,370,744,642	1,364,610,308	1,011,715,103

機場控股主要於中國從事機場運營管理和與國內外航空運輸有關的地面服務、機場投資、機場改造、倉儲(非危險品)、國內外航空運輸業務的技術合作、諮詢、服務等業務。投資於機場控股有利於本集團強化公司主營業務能力，擴大經營規模，提升核心競爭力，為本集團的可持續發展提供強有力的保障，謀求將自身業務立足於海南，擴展至全國。

## 有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

於截至二零一九年十二月三十一日止年度，本公司概無有關附屬公司、聯營公司或合營企業的重大收購或出售。

### 未來重大投資及預期資金來源

本公司於二零一五年八月二十一日與母公司訂立投資建設協議，同意提供約人民幣71.58億元以建設本公司建設項目。尚未完工部分的本公司建設項目預期資金來源為：

- (1) 本公司於二零一八年二月一日，與母公司作為共同借款人，與國家開發銀行海南分行、工商銀行海南分行、農業銀行海南分行(作為共同貸款人)簽訂長期借款人民幣78億元協議。根據貸款分配協議，本公司獲得人民幣39億元長期貸款額度，尚未提取的額度為人民幣19.56億元，用於建設本公司建設項目；及
- (2) 本公司將動用部分自身經營活動所得的營運資金以支持本公司建設項目。

### 僱員、薪酬政策及培訓

於二零一九年十二月三十一日，本集團僱用人數為1,010人，同比增加118人，是由於業務量增加及為二期擴建項目儲備人員導致本公司用工需求增大。本集團根據僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬。本集團會定期檢討薪酬政策及組合。根據對僱員工作表現的評估，確定僱員是否會獲得花紅及獎金。本集團根據僱員所在的職位需求，為提高員工素質提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成117項，參訓人數達6,548人次。

## 8. 其他事項

- (a) 本公司之公司秘書為邢周金先生。邢周金先生現年55歲，經濟師，從事上市公司的公司治理工作多年，多次參加國內外證券監管機構的相關業務培訓。
- (b) 本公司之註冊地址為中國海南省海口市美蘭機場辦公樓。
- (c) 本公司之香港股份過戶登記分處及過戶辦事處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。
- (d) 本通函及代表委任表格中英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

## 9. 重大合約

下列合約(為並非於日常業務過程訂立的合約)乃由本集團成員於緊接本通函刊發日期前兩年內至最後可行日期訂立：

- (a) 本公司與母公司於二零一八年十二月二十一日訂立的補充協議(「二零一八年母公司內資股認購補充協議」)，內容有關母公司認購新內資股；
- (b) 本公司與海航基礎設施投資集團股份有限公司於二零一八年十二月二十一日訂立的終止協議(「終止協議」)，以終止海航基礎設施投資集團股份有限公司認購不超過50,000,000股新內資股；
- (c) 過往新H股認購協議；
- (d) 投資建設補充協議；及
- (e) 二零二零年母公司內資股認購協議。

## 10. 備查文件

下列文件副本將由本通函日期起計14日期間內任何平日(公眾假期除外)之一般辦公時間內，於香港灣仔告士打道108號光大中心10樓之辦事處可供查閱：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 二零一八年母公司內資股認購補充協議；
- (c) 終止協議；
- (d) 過往新H股認購協議；
- (e) 投資建設補充協議；
- (f) 二零二零年母公司內資股認購協議；
- (g) 董事會函件，全文載於本通函第6至36頁；
- (h) 獨立董事委員會致獨立股東的函件；
- (i) 八方金融致獨立董事委員會及獨立股東的函件；

- (j) 本公司截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個財政年度各年之年度報告；
- (k) 普華永道中天會計師事務所(特殊普通合伙)有關本集團未經審核備考財務資料之報告，全文載於本通函附錄二；
- (l) 華杰的交通研究報告，全文載於本通函附錄三；
- (m) 威格斯的本公司建設項目估值報告，全文載於本通函附錄四；
- (n) 威格斯的一期跑道相關資產估值報告，全文載於本通函附錄五；
- (o) 有關興建二期擴建項目的可行性研究報告；
- (p) 本附錄「專家及同意書」一段所述書面同意；
- (q) 本公司日期為二零二零年一月七日的通函；及
- (r) 本通函。

## 股東特別大會通告

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通告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

**海南美蘭國際空港股份有限公司**  
**Hainan Meilan International Airport Company Limited\***  
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)  
(股票代碼：357)

### 股東特別大會通告

茲通告海南美蘭國際空港股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中華人民共和國(「中國」)海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮及酌情通過下列決議案。除非文義另有所指，否則本通告所用詞彙應與本公司日期為二零二零年八月二十日的通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

#### 以普通決議案方式

1. 省覽及批准本公司與母公司訂立的日期為二零二零年五月十一日的投資建設補充協議及其項下擬進行之交易；及
2. 省覽及批准持有於該大會上有表決權之股份百分之三(3)或以上之任何股東於該大會上提出之提案(如有)。

#### 以特別決議案方式

3. 省覽及批准本公司與母公司訂立的日期為二零二零年七月二十四日的二零二零年母公司內資股認購協議，有關認購不超過140,741,000股新內資股作為母公司向本公司轉讓一期跑道資產之代價，以及授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理與發行認購股份相關的所有事宜。該等事宜包括但不限於：
  - (1) 在股東特別大會及類別股東大會審議通過的認購股份發行方案範圍內，根據中國境內外法律法規的規定、相關證券監管機構的審核

\* 僅供識別

## 股東特別大會通告

意見及本公司的實際需要，對發行方案進行修改完善(根據相關法律法規及組織章程細則規定必須由股東大會及類別股東大會重新表決的事項除外)；

- (2) 確定認購股份的最終發行價格及發行數量，與母公司商定並修改、補充、訂立及簽立有關認購股份發行的全部協議及任何補充協議或其他文件(如有)；
  - (3) 酌情決定認購股份的發行時間；
  - (4) 就認購股份發行事宜向中國境內外有關監管部門、機構、聯交所辦理審批、登記、備案、核准、同意等手續；
  - (5) 決定聘請有關中介機構及相關事宜；
  - (6) 批准及授權本公司在中國證券登記結算有限責任公司辦理認購股份發行的內資股登記手續；
  - (7) 根據認購股份發行的實際情況及／或中國境內外監管部門的要求(如有)對組織章程細則作出其認為合適的相應修訂，並就註冊資本增加辦理相應核准、工商變更登記手續及採取其他必要行動；
  - (8) 根據實際情況，及時調整或豁免二零二零年母公司內資股認購協議生效的任一先決條件；及
  - (9) 採取一切必要行動辦理與認購股份發行相關的事宜。
4. 省覽及批准有關新H股發行及新H股於聯交所上市的特別授權的下列決議案(決議案有關詳情載於通函)：

**「動議：**

謹此批准新H股發行及新H股發行的下列事項：

- 4.1. 將予發行的股份類別；
- 4.2. 發行時間；
- 4.3. 發行規模；

---

## 股東特別大會通告

---

- 4.4. 新H股地位；
- 4.5. 上市；
- 4.6. 發行方式；
- 4.7. 發行對象；
- 4.8. 定價方式；
- 4.9. 認購方式；
- 4.10. 滾存利潤；
- 4.11. 所得款項用途；
- 4.12. 決議案有效期；
- 4.13. 授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理有關新H股發行的所有事宜。該等事項包括但不限於：
  - (1) 向中國境內外監管部門或機構簽署及提交所有相關申請、報告及其他文件，並辦理一切相關審批、登記、備案、核准及同意等手續；
  - (2) 確定建議新H股發行的條款，包括確定建議新H股發行的實際規模、發行價格(包括價格區間及最終定價)、時間、方式及發行對象，簽署、執行、修改及終止有關行使特別授權以發行新H股的任何協議、合約或其他文件，調整建議新H股發行所得款項用途以及任何其他相關事宜；
  - (3) 就建議新H股發行與承配人商討及簽署認購協議及／或與配售代理商商討及簽署配售協議，及批准對有關協議的任何修正或修訂；
  - (4) 處理與取得(包括但不限於)中國證監會、聯交所及／或中國境內外其他相關機構對建議新H股發行的批准及許可有關的所有事宜；
  - (5) 依照發行時的要求，就建議新H股發行聘請及委任財務顧問、配售代理、中國境內外法律顧問及其他相關機構並訂立相關聘任或委任函及其他相關法律文件；

## 股東特別大會通告

- (6) 根據實際情況及有關監管機構的批准，對建議新H股發行的條款作出適當修改；
  - (7) 簽署、執行、修改及完成所有與建議新H股發行有關的文件並作出與之相關的所有必要及合適行為；
  - (8) 批准分別在聯交所網站及本公司網站刊發與建議新H股發行相關的公告、通函及通告，以及向聯交所提交相關的表格、文件或其他資料；
  - (9) 取得聯交所就根據新H股發行將予發行及配發之全部新H股於聯交所主板上市及買賣授出的批准；
  - (10) 根據實際情況，及時調整或豁免建議新H股發行的任一先決條件；及
  - (11) 採取一切必要行動辦理與建議新H股發行相關的事宜。」
5. 省覽及批准授權對組織章程細則作出董事會認為適宜的相應修訂，以反映發行認購股份及新H股後的本公司最新註冊資本架構；及
  6. 省覽及批准持有於該大會上有表決權之股份百分之三(3)或以上之任何股東於該大會上提出之提案(如有)。

承董事會命  
海南美蘭國際空港股份有限公司  
董事長  
王貞

中國，海口市  
二零二零年八月二十日

於本通告日期，董事會由(i)五位執行董事，分別為王貞先生、王宏先生、王賀新先生、遇言先生及邢周金先生；(ii)兩位非執行董事，分別為陳立基先生及燕翔先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生組成。

## 股東特別大會通告

附註：

- (A) 本公司將於二零二零年八月二十九日(星期六)至二零二零年九月十八日(星期五)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續。為符合出席股東特別大會並於會上投票的資格，股東須於二零二零年八月二十八日(星期五)下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票及過戶表格送交本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。
- (B) 於二零二零年八月二十八日(星期五)營業時間結束時，名列香港中央證券登記有限公司所存置的本公司股東名冊的本公司海外上市外資股(以H股形式)的持有人，於完成所需登記手續後，有權出席股東特別大會並於會上投票。
- (C) 凡有權出席本次股東特別大會(或其任何續會)並於會上投票的各H股持有人，有權以書面形式委任一名或以上代表(不論是否為本公司股東)代其出席股東特別大會並於會上投票。已委任多於一名代表的股東的代表僅可於記名表決時投票。
- (D) 股東須以書面形式委託代表，由委託人或股東以書面形式正式授權的人士簽署。倘委任代表的委託書由委任人的代理人簽署，則授權該代理人簽署之授權書或其他授權文件，必須經公證人證明。委託任何H股持有人(為法人團體)的受委代表的委託書，必須蓋上該H股持有人的公司印鑒，或由其董事會主席或其授權代表正式簽署。代表委任表格(及如根據授權書或其他授權文件而獲授權代表委任的人士簽署代表委任表格，則連同經過公證的該授權書或其他授權文件)，必須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前不少於24小時送達本公司H股的股份過戶登記處 - 香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，上述文件方為有效。
- (E) 各內資股持有人，均可以書面形式委任一名或以上人士(不論該人士是否為本公司股東)作為其代表，代為出席股東特別大會及投票。附註(C)及附註(D)亦適用於內資股持有人，惟有關的代表委任表格或其他授權文件必須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前不少於24小時送達董事會秘書處，上述文件方為有效。

董事會秘書處的詳情如下：

中國  
海南省  
海口市  
美蘭機場辦公樓  
電話：(86-898) 6996 6999  
傳真：(86-898) 6996 8999

- (F) 受委代表於代表股東出席股東特別大會時，應出示其身份證及經由該名股東委託人或其授權代表簽署並註明簽發日期的文件。法人股股東如委派法定代表出席股東特別大會，則該名法定代表應出示其身份證及其作為該名法定代表身份的有效證明文件。倘法人股股東委派其法定代表以外的公司代表出席股東特別大會，則該名代表必須出示其身份證及加蓋法人股股東印章並經其法定代表正式簽署的授權文件。
- (G) 股東特別大會預期不會超過一日，出席股東特別大會的股東或其代理人的交通及食宿費用自理。
- (H) 根據上市規則第13.39(4)條，股東大會的股東表決須以投票方式進行。因此，股東特別大會主席將要求以投票方式就股東特別大會提呈的所有決議案表決。

## 內資股類別股東大會通告

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通告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

**海南美蘭國際空港股份有限公司**  
**Hainan Meilan International Airport Company Limited\***  
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)  
(股票代碼：357)

### 內資股類別股東大會通告

茲通告海南美蘭國際空港股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中華人民共和國(「中國」)海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行內資股類別股東大會(「內資股類別股東大會」)，以考慮及酌情通過下列決議案。除非文義另有所指，否則本通告所用詞彙應與本公司日期為二零二零年八月二十日的通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

#### 以特別決議案方式

1. 省覽及批准本公司與母公司訂立的日期為二零二零年七月二十四日的二零二零年母公司內資股認購協議，有關認購不超過140,741,000股新內資股作為母公司向本公司轉讓一期跑道資產之代價，以及授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理與發行認購股份相關的所有事宜。該等事宜包括但不限於：
  - (1) 在股東特別大會及類別股東大會審議通過的認購股份發行方案範圍內，根據中國境內外法律法規的規定、相關證券監管機構的審核意見及本公司的實際需要，對發行方案進行修改完善(根據相關法律法規及組織章程細則規定必須由股東大會及類別股東大會重新表決的事項除外)；
  - (2) 確定認購股份的最終發行價格及發行數量，與母公司商定並修改、補充、訂立及簽立有關認購股份發行的全部協議及任何補充協議或其他文件(如有)；

\* 僅供識別

## 內資股類別股東大會通告

- (3) 酌情決定認購股份的發行時間；
  - (4) 就認購股份發行事宜向中國境內外有關監管部門、機構、聯交所辦理審批、登記、備案、核准、同意等手續；
  - (5) 決定聘請有關中介機構及相關事宜；
  - (6) 批准及授權本公司在中國證券登記結算有限責任公司辦理認購股份發行的內資股登記手續；
  - (7) 根據認購股份發行的實際情況及／或中國境內外監管部門的要求(如有)對組織章程細則作出其認為合適的相應修訂，並就註冊資本增加辦理相應核准、工商變更登記手續及採取其他必要行動；
  - (8) 根據實際情況，及時調整或豁免二零二零年母公司內資股認購協議生效的任一先決條件；及
  - (9) 採取一切必要行動辦理與認購股份發行相關的事宜。
2. 省覽及批准有關新H股發行及新H股於聯交所上市的特別授權的下列決議案(決議案有關詳情載於通函)：

**「動議：**

謹此批准新H股發行及新H股發行的下列事項：

- 2.1. 將予發行的股份類別；
- 2.2. 發行時間；
- 2.3. 發行規模；
- 2.4. 新H股地位；
- 2.5. 上市；
- 2.6. 發行方式；
- 2.7. 發行對象；

---

## 內資股類別股東大會通告

---

- 2.8. 定價方式；
- 2.9. 認購方式；
- 2.10. 滾存利潤；
- 2.11. 所得款項用途；
- 2.12. 決議案有效期；
- 2.13. 授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理有關新H股發行的所有事宜。該等事項包括但不限於：
- (1) 向中國境內外監管部門或機構簽署及提交所有相關申請、報告及其他文件，並辦理一切相關審批、登記、備案、核准及同意等手續；
  - (2) 確定建議新H股發行的條款，包括確定建議新H股發行的實際規模、發行價格(包括價格區間及最終定價)、時間、方式及發行對象，簽署、執行、修改及終止有關行使特別授權以發行新H股的任何協議、合約或其他文件，調整建議新H股發行所得款項用途以及任何其他相關事宜；
  - (3) 就建議新H股發行與承配人商討及簽署認購協議及／或與配售代理商商討及簽署配售協議，及批准對有關協議的任何修正或修訂；
  - (4) 處理與取得(包括但不限於)中國證監會、聯交所及／或中國境內外其他相關機構對建議新H股發行的批准及許可有關的所有事宜；
  - (5) 依照發行時的要求，就建議新H股發行聘請及委任財務顧問、配售代理、中國境內外法律顧問及其他相關機構並訂立相關聘任或委任函及其他相關法律文件；
  - (6) 根據實際情況及有關監管機構的批准，對建議新H股發行的條款作出適當修改；
  - (7) 簽署、執行、修改及完成所有與建議新H股發行有關的文件並作出與之相關的所有必要及合適行為；

## 內資股類別股東大會通告

- (8) 批准分別在聯交所網站及本公司網站刊發與建議新H股發行相關的公告、通函及通告，以及向聯交所提交相關的表格、文件或其他資料；
  - (9) 取得聯交所就根據新H股發行將予發行及配發之全部新H股於聯交所主板上市及買賣授出的批准；
  - (10) 根據實際情況，及時調整或豁免建議新H股發行的任一先決條件；及
  - (11) 採取一切必要行動辦理與建議新H股發行相關的事宜。」
3. 省覽及批准授權對組織章程細則作出董事會認為適宜的相應修訂，以反映發行認購股份及新H股後的本公司最新註冊資本架構；及
  4. 省覽及批准持有於該大會上有表決權之股份百分之三(3)或以上之任何股東於該大會上提出之提案(如有)。

承董事會命  
海南美蘭國際空港股份有限公司  
董事長  
王貞

中國，海口市  
二零二零年八月二十日

於本通告日期，董事會由(i)五位執行董事，分別為王貞先生、王宏先生、王賀新先生、邁言先生及邢周金先生；(ii)兩位非執行董事，分別為陳立基先生及燕翔先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生組成。

附註：

- (A) 本公司將於二零二零年八月二十九日(星期六)至二零二零年九月十八日(星期五)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續。為符合出席內資股類別股東大會並於會上投票的資格，股東須於二零二零年八月二十八日(星期五)下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票及過戶表格送交本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。

## 內資股類別股東大會通告

- (B) 於二零二零年八月二十八日(星期五)營業時間結束時,名列本公司內資股股東名冊的內資股持有人,於完成所需登記手續後,有權出席內資股類別股東大會並於會上投票。
- (C) 凡有權出席本次內資股類別股東大會(或其任何續會)並於會上投票的各內資股持有人,有權以書面形式委任一名或以上代表(不論是否為本公司股東)代其出席內資股類別股東大會並於會上投票。已委任多於一名代表的股東的代表僅可於記名表決時投票。
- (D) 股東須以書面形式委託代表,由委託人或股東以書面形式正式授權的人士簽署。倘委任代表的委託書由委任人的代理人簽署,則授權該代理人簽署之授權書或其他授權文件,必須經公證人證明。委託任何內資股持有人(為法人團體)的受委代表的委託書,必須蓋上該內資股持有人的公司印鑒,或由其董事會主席或其授權代表正式簽署。代表委任表格(及如根據授權書或其他授權文件而獲授權代表委任的人士簽署代表委任表格,則連同經過公證的該授權書或其他授權文件),必須於內資股類別股東大會或其任何續會指定舉行時間前不少於24小時送達董事會秘書處,上述文件方為有效。

董事會秘書處的詳情如下:

中國  
海南省  
海口市  
美蘭機場辦公樓  
電話:(86-898) 6996 6999  
傳真:(86-898) 6996 8999

- (E) 受委代表於代表股東出席內資股類別股東大會時,應出示其身份證及經由該名股東委託人或其授權代表簽署並註明簽發日期的文件。法人股股東如委派法定代表出席內資股類別股東大會,則該名法定代表應出示其身份證及其作為該名法定代表身份的有效證明文件。倘法人股股東委派其法定代表以外的公司代表出席內資股類別股東大會,則該名代表必須出示其身份證及加蓋法人股股東印章並經由其法定代表正式簽署的授權文件。
- (F) 內資股類別股東大會預期不會超過一日,出席內資股類別股東大會的股東或其代理人的交通及食宿費用自理。
- (G) 根據上市規則第13.39(4)條,股東大會的股東表決須以投票方式進行。因此,內資股類別股東大會主席將要求以投票方式就內資股類別股東大會提呈的所有決議案表決。

## H股類別股東大會通告

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通告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

**海南美蘭國際空港股份有限公司**  
**Hainan Meilan International Airport Company Limited\***  
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)  
(股票代碼：357)

### H股類別股東大會通告

茲通告海南美蘭國際空港股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零二零年九月十八日(星期五)上午十時正假座中華人民共和國(「中國」)海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行H股類別股東大會(「H股類別股東大會」)，以考慮及酌情通過下列決議案。除非文義另有所指，否則本通告所用詞彙應與本公司日期為二零二零年八月二十日的通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

#### 以特別決議案方式

1. 省覽及批准本公司與母公司訂立的日期為二零二零年七月二十四日的二零二零年母公司內資股認購協議，有關認購不超過140,741,000股新內資股作為母公司向本公司轉讓一期跑道資產之代價，以及授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理與發行認購股份相關的所有事宜。該等事宜包括但不限於：
  - (1) 在股東特別大會及類別股東大會審議通過的認購股份發行方案範圍內，根據中國境內外法律法規的規定、相關證券監管機構的審核意見及本公司的實際需要，對發行方案進行修改完善(根據相關法律法規及組織章程細則規定必須由股東大會及類別股東大會重新表決的事項除外)；
  - (2) 確定認購股份的最終發行價格及發行數量，與母公司商定並修改、補充、訂立及簽立有關認購股份發行的全部協議及任何補充協議或其他文件(如有)；
  - (3) 酌情決定認購股份的發行時間；

\* 僅供識別

## H股類別股東大會通告

- (4) 就認購股份發行事宜向中國境內外有關監管部門、機構、聯交所辦理審批、登記、備案、核准、同意等手續；
  - (5) 決定聘請有關中介機構及相關事宜；
  - (6) 批准及授權本公司在中國證券登記結算有限責任公司辦理認購股份發行的內資股登記手續；
  - (7) 根據認購股份發行的實際情況及／或中國境內外監管部門的要求(如有)對組織章程細則作出其認為合適的相應修訂，並就註冊資本增加辦理相應核准、工商變更登記手續及採取其他必要行動；
  - (8) 根據實際情況，及時調整或豁免二零二零年母公司內資股認購協議生效的任一先決條件；及
  - (9) 採取一切必要行動辦理與認購股份發行相關的事宜。
2. 省覽及批准有關新H股發行及新H股於聯交所上市的特別授權的下列決議案(決議案有關詳情載於通函)：

**[動議：**

謹此批准新H股發行及新H股發行的下列事項：

- 2.1. 將予發行的股份類別；
- 2.2. 發行時間；
- 2.3. 發行規模；
- 2.4. 新H股地位；
- 2.5. 上市；
- 2.6. 發行方式；
- 2.7. 發行對象；
- 2.8. 定價方式；

---

## H股類別股東大會通告

---

- 2.9. 認購方式；
- 2.10. 滾存利潤；
- 2.11. 所得款項用途；
- 2.12. 決議案有效期；
- 2.13. 授權董事會及獲董事會委託的人士在於股東特別大會及類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月的初步期限內全權處理有關新H股發行的所有事宜。該等事項包括但不限於：
- (1) 向中國境內外監管部門或機構簽署及提交所有相關申請、報告及其他文件，並辦理一切相關審批、登記、備案、核准及同意等手續；
  - (2) 確定建議新H股發行的條款，包括確定建議新H股發行的實際規模、發行價格(包括價格區間及最終定價)、時間、方式及發行對象，簽署、執行、修改及終止有關行使特別授權以發行新H股的任何協議、合約或其他文件，調整建議新H股發行所得款項用途以及任何其他相關事宜；
  - (3) 就建議新H股發行與承配人商討及簽署認購協議及／或與配售代理商討及簽署配售協議，及批准對有關協議的任何修正或修訂；
  - (4) 處理與取得(包括但不限於)中國證監會、聯交所及／或中國境內外其他相關機構對建議新H股發行的批准及許可有關的所有事宜；
  - (5) 依照發行時的要求，就建議新H股發行聘請及委任財務顧問、配售代理、中國境內外法律顧問及其他相關機構並訂立相關聘任或委任函及其他相關法律文件；
  - (6) 根據實際情況及有關監管機構的批准，對建議新H股發行的條款作出適當修改；
  - (7) 簽署、執行、修改及完成所有與建議新H股發行有關的文件並作出與之相關的所有必要及合適行為；

## H股類別股東大會通告

- (8) 批准分別在聯交所網站及本公司網站刊發與建議新H股發行相關的公告、通函及通告，以及向聯交所提交相關的表格、文件或其他資料；
  - (9) 取得聯交所就根據新H股發行將予發行及配發之全部新H股於聯交所主板上市及買賣授出的批准；
  - (10) 根據實際情況，及時調整或豁免建議新H股發行的任一先決條件；及
  - (11) 採取一切必要行動辦理與建議新H股發行相關的事宜。」
3. 省覽及批准授權對組織章程細則作出董事會認為適宜的相應修訂，以反映發行認購股份及新H股後的本公司最新註冊資本架構；及
  4. 省覽及批准持有於該大會上有表決權之股份百分之三(3)或以上之任何股東於該大會上提出之提案(如有)。

承董事會命  
海南美蘭國際空港股份有限公司  
董事長  
王貞

中國，海口市  
二零二零年八月二十日

於本通告日期，董事會由(i)五位執行董事，分別為王貞先生、王宏先生、王賀新先生、邁言先生及邢周金先生；(ii)兩位非執行董事，分別為陳立基先生及燕翔先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生組成。

附註：

- (A) 本公司將於二零二零年八月二十九日(星期六)至二零二零年九月十八日(星期五)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續。為符合出席H股類別股東大會並於會上投票的資格，股東須於二零二零年八月二十八日(星期五)下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票及過戶表格送交本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。

---

## H股類別股東大會通告

---

- (B) 於二零二零年八月二十八日(星期五)營業時間結束時,名列香港中央證券登記有限公司所存置的本公司股東名冊的本公司海外上市外資股(以H股形式)的持有人,於完成所需登記手續後,有權出席H股類別股東大會並於會上投票。
- (C) 凡有權出席本次H股類別股東大會(或其任何續會)並於會上投票的各H股持有人,有權以書面形式委任一名或以上代表(不論是否為本公司股東)代其出席H股類別股東大會並於會上投票。已委任多於一名代表的股東的代表僅可於記名表決時投票。
- (D) 股東須以書面形式委託代表,由委託人或股東以書面形式正式授權的人士簽署。倘委任代表的委託書由委任人的代理人簽署,則授權該代理人簽署之授權書或其他授權文件,必須經公證人證明。委託任何H股持有人(為法人團體)的受委代表的委託書,必須蓋上該H股持有人的公司印鑒,或由其董事會主席或其授權代表正式簽署。代表委任表格(及如根據授權書或其他授權文件而獲授權代表委任的人士簽署代表委任表格,則連同經過公證的該授權書或其他授權文件),必須於H股類別股東大會或其任何續會指定舉行時間前不少於24小時送達本公司H股的股份過戶登記處-香港中央證券登記有限公司,地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓,上述文件方為有效。
- (E) 受委代表於代表股東出席H股類別股東大會時,應出示其身份證及經由該名股東委託人或其授權代表簽署並註明簽發日期的文件。法人股股東如委派法定代表出席H股類別股東大會,則該名法定代表應出示其身份證及其作為該名法定代表身份的有效證明文件。倘法人股股東委派其法定代表以外的公司代表出席H股類別股東大會,則該名代表必須出示其身份證及加蓋法人股股東印章並經由其法定代表正式簽署的授權文件。
- (F) H股類別股東大會預期不會超過一日,出席H股類別股東大會的股東或其代理人的交通及食宿費用自理。
- (G) 根據上市規則第13.39(4)條,股東大會的股東表決須以投票方式進行。因此,H股類別股東大會主席將要求以投票方式就H股類別股東大會提呈的所有決議案表決。