
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，應立即將本通函及所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)

就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案 及授予董事會權限的有效期； 建議組織章程細則相應修訂； 及建議委任一名執行董事； 股東特別大會通告 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23頁。獨立董事委員會函件載於本通函第24頁。載有獨立財務顧問八方金融有限公司致獨立董事委員會及獨立股東意見之函件載於本通函第25至44頁。

本公司謹訂於二零二二年十一月八日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，召開會議之通告載於本通函第89至101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24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。

* 僅供識別

二零二二年九月三十日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	6
獨立董事委員會函件.....	24
獨立財務顧問函件	25
附錄一 — 本集團的財務資料	45
附錄二 — 一般資料	53
附錄三 — 母公司認購事項的詳情.....	60
附錄四 — 交通研究報告	64
股東特別大會通告	89
內資股類別股東大會通告.....	94
H股類別股東大會通告	98

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：

「二零二零年類別股東大會」	指	本公司於二零二零年九月十八日舉行的內資股股東及H股股東各自的類別股東大會
「二零二零年股東特別大會」	指	本公司於二零二零年九月十八日舉行的股東特別大會
「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
「二零二一年類別股東大會」	指	本公司於二零二一年十月八日舉行的內資股股東及H股股東各自的類別股東大會
「二零二一年股東特別大會」	指	本公司於二零二一年十月八日舉行的股東特別大會
「二零二一年母公司內資股認購補充協議」	指	本公司與母公司於二零二一年八月二十一日訂立的補充協議，內容有關修訂二零二零年母公司內資股認購協議的若干條款及條件
「二零二一年估值」	指	一期跑道相關資產於二零二一年六月三十日的評估資產總值約人民幣15.2億元，詳情載於本公司日期為二零二一年九月二十一日的通函的評估報告
「組織章程細則相應修訂」	指	對組織章程細則作出的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已發行股份數目
「組織章程細則」	指	本公司之組織章程細則，經不時修訂、更改或以其他方式補充
「董事會」	指	董事會
「民航局」	指	中國民用航空局

釋 義

「類別股東大會」	指	於二零二二年十一月八日(星期二)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,藉以考慮並酌情批准(其中包括)延長決議案及建議的組織章程細則相應修訂,包括任何相關續會
「本公司」	指	海南美蘭國際空港股份有限公司,一家於中國註冊成立的股份有限公司
「關連人士」	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
「內資股」	指	本公司註冊股本中每股面值為人民幣1.00元的內資普通股股份,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母公司內資股認購協議的生效日期
「延長決議案」	指	母公司認購事項延長決議案及新H股發行延長決議案
「股東特別大會」	指	本公司將於二零二二年十一月八日(星期二)召開的股東特別大會(包括其任何續會),藉以考慮並酌情批准(其中包括)延長決議案、建議的組織章程細則相應修訂及建議委任一名執行董事
「本集團」	指	本公司及其附屬公司

釋 義

「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，以就母公司認購事項延長決議案向獨立股東提供意見
「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，為獲委任就母公司認購事項延長決議案向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的獨立財務顧問
「獨立股東」	指	並無擁有任何重大權益及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
「最後可行日期」	指	二零二二年九月二十七日，本通函付印前為確定本通函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
「美蘭機場」	指	位於中國海南省海口市的民航機場海口美蘭國際機場
「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

釋 義

「新H股發行延長決議案」	指	自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止為期十二(12)個月內(i)延長有關新H股發行的特別授權有效期及(ii)授權董事會及獲董事會授權人士處理及完成新H股發行的建議決議案
「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
「提名委員會」	指	董事會提名委員會
「母公司內資股認購協議」	指	二零二零年母公司內資股認購協議及二零二一年母公司內資股認購補充協議
「母公司認購事項」	指	母公司根據母公司內資股認購協議項下擬進行對認購股份的認購事項
「母公司認購事項延長決議案」	指	就以下事項提呈的建議決議案：(i)延長有關母公司認購事項的決議案有效期及(ii)授權董事會及獲董事會授權的人士在十二(12)個月期限內（自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止）處理及完成母公司認購事項，包括授予董事會及獲董事會授權的人士權限在並無重大估值差異（即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%）的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議（倘必要）
「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
「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
「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）
「中國」	指	中華人民共和國（僅就本通函而言不包括中華人民共和國香港和澳門特別行政區及台灣）

釋 義

「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
「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	股東就發行不超過155,000,000股新H股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	母公司擬根據母公司內資股認購協議認購的最多140,741,000股新內資股
「%」	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0.8524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：

王宏(董事長兼總裁、授權代表)
王貞
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

非執行董事：

邱國良
李志國
吳健

香港主要營業地點：

香港上環
禧利街27號
富輝商業中心
22樓2204室

獨立非執行董事：

馮征
鄧天林
孟繁臣
葉政

敬啟者：

**就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案
及授予董事會權限的有效期限；
建議組織章程細則相應修訂；
及建議委任一名執行董事；
股東特別大會通告
及
類別股東大會通告**

A. 背景

茲提述本公司日期為二零二二年八月八日以及二零二二年九月九日之公告，內容有關(i)就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案及授予董事會期限的有效期限；(ii)建議組織章程細則相應修訂；以及(iii)建議委任一名執行董事。

* 僅供識別

董事會函件

茲亦提述(i)本公司日期為二零二零年八月二十日之通函及本公司日期為二零二零年九月十八日之票選點票結果公告，內容有關(其中包括)就母公司認購事項及新H股發行的股東決議案及授予董事會權限；及(ii)本公司日期為二零二一年九月二十一日之補充通函及本公司日期為二零二一年十月八日之票選點票結果公告，內容有關(其中包括)就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案及授予董事會權限的有效期的股東決議案及授予董事會權限。

有關母公司認購事項的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二二年九月十七日屆滿。根據本通函下文所披露的理由，本公司認為有必要進一步延長十二(12)個月，且此舉符合股東的最佳利益。

本通函旨在向閣下提供(i)延長決議案；(ii)建議的組織章程細則相應修訂；以及(iii)建議委任一名執行董事的相關資料，並向閣下提供股東特別大會及類別股東大會的通告，以考慮並酌情批准將於股東特別大會及類別股東大會上提呈的決議案。

B. 就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案及授予董事會權限的有效期

誠如本公司日期為二零二零年八月二十日之通函及本公司日期為二零二零年九月十八日之票選點票結果公告所披露，(i)二零二零年母公司內資股認購協議及其項下擬進行的母公司認購事項已獲股東批准；(ii)董事會獲授權於二零二零年股東特別大會及二零二零年類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月內處理並完成母公司認購事項及新H股發行。

誠如本公司日期為二零二一年九月二十一日之補充通函及本公司日期為二零二一年十月八日之票選點票結果公告所披露，(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及其項下擬進行的母公司認購事項已獲股東批准；及(ii)董事會獲授權於二零二一年股東特別大會及二零二一年類別股東大會上通過相關決議案後十二(12)個月內處理並完成母公司認購事項及新H股發行。

誠如本公司日期為二零二二年八月八日之公告所披露，有關母公司認購事項的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二二年九月十七日屆滿。

茲提述本公司日期為二零二一年三月十五日之公告。如該公告所披露，本公司於二零二一年三月十五日收到母公司的通知函，內容有關法院裁定受理母公司重整(「**重整**」)。

董事會函件

誠如本公司日期為二零二一年九月二十一日之補充通函所披露，經考慮該重整，董事會認為本公司需要更多時間完成母公司認購事項及新H股發行。

自二零二一年股東特別大會以來，本公司一直積極跟進重整的最新情況和進展，以期促進母公司認購事項及新H股發行。

關於重整，二零二一年十月二十三日，海航集團有限公司（「**海航集團**」）管理人發佈了包括母公司在內的《〈海航集團有限公司等三百二十一家公司實質合併重整案重整計劃（草案）〉表決結果公告》（「**重整計劃**」）。根據該公告，重整計劃已獲得表決通過。二零二一年十月三十一日，母公司收到通知，海南省高級人民法院裁定批准重整計劃，並終止該等公司的重整程序。有關進一步詳情，請參閱本公司日期為二零二一年十月二十三日及十一月一日的公告。重整已於二零二二年四月二十四日完成。本公司管理層明白由於對本公司的控制權及其確定性乃中國證監會於審閱本公司有關母公司認購事項及新H股發行的申請時重點關注的問題之一，因此本公司只能於重組完成後繼續促進母公司認購事項及新H股發行。

由於上述事件，於最後可行日期，本公司尚未就母公司認購事項及新H股發行獲得中國證監會的批准。此外，由於完成母公司認購事項為新H股發行的先決條件，本公司現階段無法完成新H股發行。

重整於二零二二年四月二十四日完成後，本公司得以繼續促進母公司認購事項及新H股發行的工作。本公司積極做好準備，包括但不限於編製延長決議案及委聘相關專業機構。誠如本公司日期為二零二二年八月八日的公告所披露，有關母公司認購事項及新H股發行的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二二年九月十七日屆滿。本公司於此屆滿日期前無法獲得中國證監會的相關批准。由於批准母公司認購事項及新H股發行的有效股東決議案為提交予中國證監會申請批准的必要文件之一，本公司認為首先重續延長決議案更合適。因此，於本通函日期，本公司尚未向中國證監會提交相關申請。

董事會認為本公司需要更多時間完成母公司認購事項及新H股發行。本公司需要就母公司認購事項及新H股發行與相關政府部門聯絡並取得中國證監會批准（包括但不限於準備申請材料），這超出本公司控制範疇。在取得相關批准後，本公司預期需要約二至三個月與潛在投資者確定、接洽及磋商以及約二至三個月完成新H股發行（包括但不限於磋商及簽署配售協議及取得聯交所批准相關新H股上市）以及完成母公司認購事項及新H股發行的交割工作。因此，本公司認為有必要進一步延長十二個月，且此舉符合股東的最佳利益。

董事會函件

根據二零二一年估值，一期跑道相關資產的價值於二零二一年六月三十日約為人民幣15.2億元。母公司認購事項的代價仍將基於二零二一年估值。一期跑道相關資產主要包括三個部分：(i)總面積約1,952,587.34平方米的土地；(ii)相關建築，包括但不限於跑道、滑行道及圍欄；(iii)設備，包括但不限於與一期跑道相關資產有關的機械設備、運輸設備和辦公設備。於二零二二年六月三十日，一期跑道相關資產的建築及設備的賬面淨值較截至二零二一年六月三十日減少約3%，主要由於正常折舊所致。根據本公司可得的公開資料，海口市相若土地價格與一期跑道資產涉及的相關土地的價格並無重大差異。因此，董事會認為一期跑道資產涉及的相關土地現值與於二零二一年估值所載的價值之間並無重大變動。由於土地價值遠高於一期跑道相關資產的建築及設備價值，本公司認為一期跑道相關資產的價值在過去一年保持穩定。就收購一期跑道相關資產而言，本公司認為，與二零二一年估值相比，一期跑道相關資產於最後可行日期的現值並無重大變動。此外，估值師採用成本法(折舊重置成本)及市場數據或比較銷售法，於達致二零二一年估值時並未考慮一期跑道相關資產的未來盈利能力。因此，本公司認為疫情導致的本公司二零二二年上半年收入下降不會對一期跑道相關資產的估值產生重大影響。

倘需要境內或境外評估機構根據境內及境外法律法規或監管機關的要求出具新的估值報告，且倘該估值結果與二零二一年估值之間存在任何差異，則董事會建議尋求獨立股東批准授權董事會及獲董事會授權的人士在並無重大估值差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署補充協議(倘必要)。

為確保董事會完成母公司內資股認購協議及其項下擬進行的母公司認購事項及新H股發行，董事會擬召開股東特別大會及類別股東大會以供股東考慮(其中包括)各項延長決議案，以將股東決議案以及授予董事會處理及完成母公司認購事項及新H股發行的權限的有效期限進一步延長十二(12)個月(自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止)，包括授予董事會及獲董事會授權的人士權限在並無重大估值差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議(倘必要)。母公司及其聯繫人將放棄就母公司認購事項延長決議案進行表決。

董事會函件

特別授權的詳情載於下文。

(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20.15%；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。

董事會函件

(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。

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12.67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) 以下各項中最高者的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。

董事會函件

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「所得款項用途」一節。

(l) 決議案有效期

有關特別授權的決議案將延長，並將於另外十二(12)個月的期間內(自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止)有效。

董事會亦將分別於股東特別大會及類別股東大會上提請股東批准延長授予董事會及其授權人士全權處理有關新H股發行的所有事宜的授權，有關授權於另外十二(12)個月的期間內(自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止)有效：

- (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；

董事會函件

- (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；
- (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。

董事會函件

C. 股本及股權架構的可能變動

僅供說明用途，假設：(i)建議延長決議案獲股東於將舉行的股東特別大會及類別股東大會上授權；(ii)董事會悉數行使建議特別授權；(iii)建議新H股發行所有條件獲達成；(iv)最多155,000,000股新H股根據建議特別授權發行；及(v)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 (%)
內資股				
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
H股				
已發行H股				
公眾股東	226,913,000	47.95	226,913,000	29.51
新H股	0	0	155,000,000	20.15
已發行股份總數	473,213,000	100	768,954,000	100

如上所述，本公司在此情況下的公眾持股量將約為49.66%。

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，則本公司已發行股本及股權架構發生的變化如下：

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	估已發行 股份總數 百分比 (%)	股份數目 (最多)	估已發行 股份 百分比 (%)
內資股				
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
H股				
已發行H股				
公眾股東	226,913,000	47.95	226,913,000	36.96
新H股	0	0	0	0
已發行股份總數	473,213,000	100	613,954,000	100

如上所述，本公司在此情況下的公眾持股量將約為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。

本公司會確保(i)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以及(ii)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。

D. 建議組織章程細則相應修訂

於二零二二年八月八日，董事會提議召開股東特別大會及類別股東大會，授權董事會對組織章程細則作出其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。

E. 延長決議案之理由及裨益

有關母公司認購事項及新H股發行的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二二年九月十七日屆滿。為了進一步推動母公司認購事項及新H股發行的工作，本公司經考慮(其中包括)以下原因後，建議延長決議案：

1. 收購一期跑道相關資產

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。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。

於根據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，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，一期跑道相關資產將由本公司全資擁有。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 貴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（「海南自貿港」）的重要交通樞紐，其地理位置有利於把握海南自貿港帶來的機遇。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）。

本公司確認，由於本公司之大股東須為根據中國相關法律法規在中國註冊成立的實體，母公司認購事項之完成為新H股發行之一項先決條件。在母公司認購事項完成後，本公司將進行新H股發行。誠如上文所述，本公司相信建議的新H股發行將改善其資本結構、鞏固其財務風險抵禦力、增強其債務償還能力及擴大其財務基礎，藉以把握與海南自貿港有關的機遇。倘母公司認購事項及新H股發行並未進行，則無需對組織章程細則作出相應修訂，及因此無需進行建議組織章程細則相應修訂。

F. 所得款項用途

所得款項用途將與本公司日期為二零二零年七月二十四日的公告及本公司日期為二零二零年八月二十日及二零二一年八月二十一日之通函所披露者相同。

僅供說明用途，假設新H股按人民幣10.80元（相等於約12.67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1,963,866,729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1,936,884,091港元）。

建議新H股發行所得款項淨額（經扣除相關開支後）擬作以下用途：

1. 約40%擬用於擴建、升級、改善及維修美蘭機場現有航站樓及其他區域

美蘭機場現有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，預計本公司將投資所得款項淨額的約40%於美蘭機場現有航站樓的升級、改善及維修。

董事會函件

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

2. 約35%擬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%擬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%擬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。

G. 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。

H. 上市申請

本公司將向上市委員會申請新H股於聯交所上市或批准買賣。

I. 有關本公司及母公司的資料

本公司主要從事中國海南省美蘭機場的航空及非航空業務。

母公司主要從事中國機場輔助服務業務。於最後可行日期，母公司由海南機場實業投資有限公司(海南省國有資產監督管理委員會控制的公司)擁有約46.81%、國開發展基金有限公司(國家開發銀行附屬公司，國家開發銀行為直屬於中國國務院的金融政策機構)擁有約14.18%、中國南方航空股份有限公司及中國航空油料有限責任公司(均為國有資產監督管理委員會控制的公司)分別擁有約2.42%及1.56%。中國中信股份有限公司間接持有母公司約35.03%的股權。海南省國有資產監督管理委員會為直屬於海南省政府的特設機構，負責監督及管理海南省的國有資產。國開發展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。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。中國中信股份有限公司為於聯交所上市的公司(股份代號：00267)，主要從事綜合金融服務、先進智造、先進材料、新消費及新型城鎮化業務。

J. 建議委任非執行董事

董事會建議委任任凱先生(「**任先生**」)為執行董事，自股東特別大會日期起生效，惟須待股東於股東特別大會上批准方告作實。

為使股東能夠就建議重選進行表決，根據上市規則第13.51(2)條之規定，任先生之履歷詳情載列下文。

任先生，38歲，二零零九年七月獲得海南大學學士學位，主修會計學專業。彼現任本公司及母公司財務總監。

董事會函件

彼曾自二零零九年七月至二零一一年七月先後擔任普華永道會計師事務所項目審計助理、經理。彼曾自二零一一年七月至二零一三年一月擔任新加坡華地控股有限公司(海南公司)財務副經理。彼曾自二零一三年一月至二零一六年三月擔任海南省洋浦開發建設控股有限公司財務部主管。彼曾自二零一六年三月至二零一九年八月擔任海南省發展控股有限公司(「**海南發展控股**」)財務部主管、部長助理。彼曾自二零一九年八月至二零二零年七月擔任海南海控能源股份有限公司(前稱為「海南天匯能源股份有限公司」，於全國中小企業股份轉讓系統上市，股票代碼：833042)財務總監(部長助理級)。彼亦曾自二零二零年五月至二零二一年五月擔任海控南海發展股份有限公司(於深圳證券交易所上市，股票代碼：002163.SZ)董事、總會計師(部長助理級)。彼曾自二零二一年五月至二零二二年六月先後擔任海南發展控股財務部部長助理，海南發展控股置業集團有限公司董事，海口空港飛機維修工程有限公司董事、財務總監，海南八所港務有限責任公司董事。彼自二零二二年六月起擔任母公司財務總監。彼自二零二二年九月起擔任本公司財務總監。

除上文所披露者外，截至本通函日期，任先生(i)於過去三(3)年未曾於上市公司擔任任何其他董事職務；(ii)與本公司任何董事、監事和高級管理人員或本公司之主要股東或控股股東(定義見上市規則)概無任何關係；及(iii)並無於任何股份中擁有證券及期貨條例第XV部所界定之任何權益。概無任何有關建議委任任先生為執行董事之資料根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露，亦無其他事宜須敦請股東垂注。

待股東於股東特別大會上批准後，任先生將獲委任為執行董事，任期自股東特別大會批准日期起計為期三(3)年，並可根據組織章程細則及上市規則重選連任。根據任先生的個人意願，彼不會向本公司收取任何董事酬金。

委任任先生已經過提名委員會及董事會審議並批准。於批准該委任事宜時，提名委員會已考慮彼之過往經歷。提名委員會認為任先生將帶來上述彼之履歷詳情所述的自身觀點、技能及經驗。基於本公司採納的董事會多元化政策，提名委員會認為任先生能夠在文化、知識、教育背景、經驗及技能各方面助益董事會多元化。提名委員會尤其考慮彼於財務管理及資本運作方面的經驗。

K. 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)延長決議案、建議組織章程細則相應修訂以及(僅就股東特別大會而言)建議委任一名執行董事。母公司(控制其於本公司股份之相關投票權)將於股東特別大會及內資股類別股東大會上就批准母公司認購事項延長決議案而提呈之決議案放棄投票。

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,概無股東於延長決議案及建議組織章程細則相應修訂中擁有重大權益,亦概無股東須於股東特別大會及類別股東大會上放棄投票批准相關決議案。

由四名獨立非執行董事馮征先生、鄧天林先生、孟繁臣先生及葉政先生(彼等於母公司認購事項延長決議案中並無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,以就獨立股東對母公司認購事項延長決議案之相關決議案之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母公司認購事項延長決議案向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

本公司謹訂於二零二二年十一月八日(星期二)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。類別股東大會將於股東特別大會或其任何續會結束後立即舉行。

本通函第89至101頁載有召開股東特別大會之通告及召開類別股東大會之通告,該等會議將於二零二二年十一月八日(星期二)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在本公司及聯交所網站刊發。

本通函隨附適用於股東特別大會及類別股東大會之代表委任表格。無論閣下能否出席股東特別大會及類別股東大會,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。

董事會函件

股東務請注意，填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身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。

L. 暫停辦理過戶登記手續

本公司將於二零二二年十月二十日(星期四)至二零二二年十一月八日(星期二)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續，期間概不辦理任何股份過戶登記。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，股東須於二零二二年十月十九日(星期三)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。

M. 推薦意見

董事會(包括獨立董事委員會)認為，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。

董事會(就母公司認購事項延長決議案而言，包括獨立董事委員會)亦認為，延長決議案的條款及條件以及建議組織章程細則相應修訂屬公平合理，並符合本公司及股東之整體利益。因此，董事會(就母公司認購事項延長決議案而言，包括獨立董事委員會)建議獨立股東／股東投票贊成延長決議案及建議組織章程細則相應修訂。

王宏先生、邢周金先生、邱國良先生、李志國先生及吳健先生各自因由母公司向董事會提名且有些人亦於母公司擔任董事或高級管理層職位，因而於母公司認購事項延長決議案中擁有權益，因此已於批准相關決議案的董事會會議上放棄就相關決議案投票。本公司執行董事、董事長兼總裁王宏先生及非執行董事邱國良先生分別自二零二二年六月起擔任母公司董事長兼法定代表人及母公司總經理。非執行董事李志國先生及執行董事邢周金先生分別擔任母公司副總經理及母公司董事會秘書。

董事會函件

董事亦認為，於股東特別大會及類別股東大會上提呈以供股東考慮及批准的全部其他決議案符合本公司及股東的整體最佳利益。因此，董事建議全體股東投票贊成股東特別大會通告及類別股東大會通告所載將於股東特別大會及類別股東大會上提呈的全部其他決議案。

N. 額外資料

閣下務請垂注獨立董事委員會函件(當中載有其就於股東特別大會上就母公司認購事項延長決議案投票之事宜致獨立股東之推薦建議)，及八方金融函件(載有(其中包括)其就母公司認購事項延長決議案提供予獨立董事委員會及獨立股東之意見)，有關詳情載於本通函第24至44頁。概無獨立董事委員會的成員概無擁有涉及母公司認購事項延長決議案到任何重大權益。

亦請 閣下垂注本通函附錄所載之其他資料。

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
董事長兼總裁
王宏

中國，海南
二零二二年九月三十日

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：

就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

吾等已獲委任組成獨立董事委員會，以就母公司認購事項延長決議案向股東提供意見，該決議案須待獨立股東批准，有關詳情載於日期為二零二二年九月三十日致股東之通函（「**通函**」）內董事會函件，本函件構成通函一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

八方金融有限公司已獲委聘為獨立財務顧問，以就母公司認購事項延長決議案向吾等提供意見。吾等謹請閣下垂注獨立財務顧問函件，當中載列其就母公司認購事項延長決議案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。亦請閣下垂注董事會函件及通函附錄所載之其他資料。

經考慮獨立財務顧問在其函件中就此發表之意見及其所考慮主要因素及理由後，吾等認為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。吾等因此推薦閣下投票贊成母公司認購事項延長決議案。

此 致

列位股東 台照

獨立董事委員會

馮征
獨立非執行董事

鄧天林
獨立非執行董事

孟繁臣
獨立非執行董事

葉政
獨立非執行董事

二零二二年九月三十日

* 僅供識別

獨立財務顧問函件

以下為八方金融有限公司就(其中包括)母公司認購事項延長決議案致獨立董事委員會及獨立股東日期為二零二二年九月三十日的意見函件全文，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：

就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

緒言

茲提述吾等獲委聘以就母公司認購事項延長決議案(有關詳情載於日期為二零二二年九月三十日致股東的本通函(「**通函**」)的董事會函件(「**董事會函件**」)，本函件構成通函一部分)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，本函件所用詞彙應具有通函釋義一節所賦予該等詞彙的相同涵義。

延長決議案

茲提述 貴公司日期為二零二二年八月八日之公告，內容有關就母公司認購事項、新H股發行延長股東決議案及授予董事會權限的有效期及建議組織章程細則相應修訂。

茲亦提述(i) 貴公司日期為二零二零年八月二十日之通函及 貴公司日期為二零二零年九月十八日之票選點票結果公告，內容有關(其中包括)就母公司認購事項及新H股發行的股東決議案及授予董事會權限；及(ii) 貴公司日期為二零二一年九月二十一日之補充通函及 貴公司日期為二零二一年十月八日之票選點票結果公告，內容有關(其中包括)就母公司認購事項及新H股發行延長股東決議案及授予董事會權限的有效期的股東決議案及授予董事會權限。

有關母公司認購事項的股東決議案及授予董事會權限之有效期已於二零二二年九月十七日屆滿。

獨立財務顧問函件

為確保董事會完成母公司內資股認購協議及其項下擬進行的母公司認購事項及新H股發行，董事會擬召開股東特別大會及類別股東大會以供股東考慮(其中包括)各項延長決議案(包括母公司認購事項延長決議案及新H股發行延長決議案)，以將股東決議案以及授予董事會處理及完成母公司認購事項及新H股發行的權限的有效期進一步延長十二(12)個月(自二零二二年九月十八日起至二零二三年九月十七日止)，包括授予董事會及董事會授權的人士權限在估值方面並無重大差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議(倘必要)。

由於母公司重整於二零二二年四月二十四日方才完成，導致 貴公司向中國證監會的申請程序延遲， 貴公司仍在編製新申請文件。因此， 貴公司認為有必要進一步延長十二(12)個月，且此舉符合股東的最佳利益。

由四名獨立非執行董事鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及葉政先生(彼等於母公司認購事項延長決議案中並無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，以就獨立股東對母公司認購事項延長決議案之投票向獨立股東提供意見。

就此而言，吾等(八方金融)已獲委任為獨立財務顧問，以就母公司認購事項延長決議案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或聯營公司的董事、主要行政人員及主要股東並無關連，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。於最近兩年，吾等獲 貴公司委聘為 貴公司有關以下事項的獨立財務顧問：(i)有關投資建設補充協議的非常重大收購事項及關連交易及有關二零二零年母公司內資股認購協議的主要及關連交易(詳情可參閱 貴公司日期為二零二零年八月二十日的通函)；及(ii)有關二零二一年母公司內資股認購補充協議及延長股東決議案及就母公司認購事項(詳情可參閱 貴公司日期為二零二一年九月二十一日的通函)授予董事會權限的有效期的主要及關連交易(「**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或其各自聯營公司的董事、主要行政人員及主要股東收取

獨立財務顧問函件

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)各次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。

於達致吾等之意見時，吾等依賴通函所載資料及聲明之準確性，並假設通函內所作出或提述之所有資料及聲明於作出時均為真實，且於最後可行日期仍為真實。吾等亦依賴吾等與董事及 貴公司管理層對 貴集團及母公司(包括通函所載資料及聲明)所進行之討論。吾等同時假設董事及 貴公司管理層於通函內所作出一切有關信念、意見及意向之陳述乃經適當查詢後合理作出。吾等認為，吾等已審閱充分資料以達致有依據的意見，證明吾等依賴通函所載資料之準確性乃屬合理，並為吾等之意見提供合理基礎。吾等並無理由懷疑通函所載資料或所表達意見遺漏或隱瞞任何重大事實，亦無理由懷疑董事及 貴公司管理層向吾等提供之資料及聲明之真實性、準確性及完整性。然而，吾等並無對 貴集團、母公司及彼等各自之附屬公司或聯營公司之業務及事務進行獨立深入調查，亦無對所提供之資料進行任何獨立核證。

有關母公司認購事項延長決議案的主要考慮因素及理由

於達致有關母公司認購事項延長決議案的推薦建議時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 訂立(其中包括)母公司內資股認購協議的背景資料

- **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。

獨立財務顧問函件

- **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。

- **母公司內資股認購協議**

誠如 貴公司日期為二零二零年七月二十四日的公告及 貴公司日期為二零二零年八月二十日的通函所載，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。於二零二一年八月二十一日， 貴公司與母公司進一步訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議，對二零二零年母公司內資股認購協議作出若干修訂，有關詳情載於 貴公司日期為二零二一年九月二十一日的補充通函(「**補充通函**」)及通函「附錄三一母公司認購事項的詳情」。

經二零二一年母公司內資股認購補充協議修訂的二零二零年母公司內資股認購協議將繼續保持有效並具有法律約束力，而定價機制和母公司認購事項將予發行的內資股最大數目保持不變，且母公司認購事項的總代價將仍然依據一期跑道相關資產的二零二一年估值計算為約人民幣15.2億元。

倘境內或境外評估機構根據境內及境外法律法規或監管機關的要求需要出具新的估值報告，且倘該估值結果與二零二一年估值之間存在任何差異，董事會建議尋求獨立股東批准授權董事會及董事會授權的人士在估值方面並無重大差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議(倘必要)。根據母公司內資股認購補充協議，如估值結果與二零二一年估值之間存在任何差異，雙方將以評定的較低估值作為母公司認購事項的代價。為免生疑，倘二零二一年估值與任何新估值之間的差異超過1%，董事會將於釐定一期跑道相關資產最終代價前尋求獨立股東的進一步批准(「**代價調整機制**」)。

獨立財務顧問函件

根據上市規則第13.80條的規定，誠如補充通函所載，吾等已與編製二零二一年估值的威格斯資產評估顧問有限公司（「**估值師**」）進行面談，並注意到估值師擁有多於十年於中國及香港為上市公司就類似一期跑道相關資產的資產進行估值的充足資格及經驗。同時，吾等已審閱估值師根據委聘所提供的服務範圍，吾等注意到工作範圍與所提供的意見相稱，而正如估值師在吾等查詢期間所確認，工作範圍並無任何限制。吾等亦已詢問估值師與 貴集團、母公司及彼等核心關連人士（估值師已確認其獨立性）之間的任何當前或過往關係。在吾等審閱二零二一年估值及向估值師查詢之過程中，吾等了解估值師就一期跑道相關資產的估值採納合併估值法（即市場法及成本法）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二零二一年估值所採納的主要基準及假設是否公平合理有所疑問。有關吾等對二零二一年估值的詳細分析，請參閱載於補充通函之吾等函件。

根據二零二一年估值，一期跑道相關資產由三部分組成，即(i)土地部分，總面積約1,952,587.34平方米；(ii)樓宇及構築物部分，包括但不限於跑道、滑行道及柵欄；(iii)機械及設備部分，包括但不限於一期跑道相關資產的機械設備、運輸設備及辦公設備。估值師採用市場法對一期跑道相關資產的土地部分進行估值，並採用成本法對一期跑道相關資產的樓宇及構築物部分以及機械設備部分進行估值。由於市場法及成本法並無考慮一期跑道相關資產的未來盈利能力，二零二二年上半年 貴公司收益減少並不會導致一期跑道相關資產價值進行重大調減。誠如 貴公司管理層所告知，並無導致一期跑道相關資產的樓宇及構築物部分以及機械設備部分發生減值的跡象。吾等亦已竭力在相關公開網站進行檢索，估值師乃通過該等網站就一期跑道相關資產土地部分的估值而取得選定可比較項目資料。吾等注意到，自二零二一年估值報告日期起，尚有一間額外可資比較公司滿足估值師的選定標準，且該額外可資比較公司的交易單價與估值師於二零二一年估值採納的單價並無重大差異。此外，根據海南省人力資源和社會保障廳於二零二一年十月十五日發出的通知，最低標準工資由每月人民幣1,670元增至每月人民幣1,830元。此外，根據中國國家統計局的資料，用於衡量通脹的消費價格指數已由二零二二年一月的0.9%上升至二零二二年七月的2.7%，表明中國處於通脹時期，根據成本法用於估計一期跑道相關資

產的樓宇及構築物部分以及機械設備部分價值的參數，將不會出現任何大幅下調，而這屬合理現象。考慮到以上所述，吾等認為於最後可行日期對一期跑道相關資產現值的下調與二零二一年估值所載價值相比並不重大。另一方面，當二零二一年估值與任何新估值之間的差異超過1%時，代價調整機制為獨立股東利益提供保障，且董事會將於釐定一期跑道相關資產最終代價前尋求獨立股東的進一步批准。因此，吾等認為，二零二一年估值仍屬有效，參考二零二一年估值及利用代價調整機制釐定的母公司認購事項代價屬公平合理。

2. 母公司認購事項延長決議案之理由及裨益

收購一期跑道相關資產

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。建設母公司一期跑道相關資產的原成本約為人民幣592,300,000元。

於根據母公司內資股認購協議收購一期跑道相關資產(「**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。一期跑道相關資產與美蘭機場航站樓之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。跑道收購事項將使 貴公司能夠更好地按民用航空業的「高標準、嚴要求」現行標準經營其營運資產。此外，於完成跑道收購事項後，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，且跑道收購事項將助力 貴公司增強其收入流及競爭力。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 貴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。

同時，美蘭機場作為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。二零二一年五月二十日，海南省人民政府辦公廳印發《海南省「十四五」綜合交通運輸規劃》(「**《十四五》規劃**」)，確定了「十四五」時期海南省綜合交通運輸發展的總體目標、重點任務和政策方向。根據《「十四五」規劃》，旅客吞吐量將由二零二零年的約4,500萬人次增加至二零二五年的6,000萬人次，而貨郵吞吐量將由二零二零年的約215,000噸增加至二零二五年的400,000噸。

獨立財務顧問函件

根據美蘭機場官方網頁登載的運營數據，二零二零年一月一日至二零二二年六月三十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：千噸)	起降架次 (單位：千次)
二零二零年	16.49	222.37	128.86
二零二一年	17.52	239.86	138.03
年增長率 (二零二零年至二零二一年)	6.2%	7.9%	7.1%
二零二一年一月至六月	9.97	86.83	74.50
二零二二年一月至六月	6.56	74.19	58.14
同比增長率	(34.2)%	(14.6)%	(22.0)%

由於中國若干地區爆發新冠疫情(「**疫情**」)，旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次於截至二零二二年六月三十日止六個月內有所減少。中國政府實施了嚴格的預防控制措施，包括全市封鎖和限制出入境，以防止病毒傳播。旅客吞吐量、貨郵吞吐量和起降架次分別下降約34.2%、14.6%和22.0%。

雖然疫情的區域性爆發將暫時影響航空業的需求，但 貴公司管理層認為，隨著中國政府順利實施緊急公共衛生措施，疫情將得到控制，航空業所受負面影響將降至最低。

考慮到美蘭機場於二零二一年的整體表現，旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次於截至二零二一年十二月三十一日止年度(「**二零二一財年**」)有所增加。二零二一財年的旅客吞吐量約為17.52百萬人次，較二零二零年同期增加約6.2%，而二零二一財年的貨郵吞吐量約為239,860噸，較二零二零年同期增加約7.9%，及二零二一財年的起降架次約為138,030架次，較二零二零年同期增加約7.1%。

獨立財務顧問函件

考慮到國內經濟的復蘇、美蘭機場航線的恢復以及二零二一財年美蘭機場需求的反彈，貴公司管理層預期，一期跑道相關資產的前景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。

誠如貴公司管理層於貴公司截至二零二一年十二月三十一日止年度的年報（「二零二一年年報」）中所描述，美蘭機場通過持續深化運行協調管理委員會協調機制、提高地面運行保障效率、優化疫情常態化防控形勢下的旅客服務及推進重點服務舉措等方式，持續提升服務質量和航班正常率。另一方面，海南省政府積極推動海南省旅遊業，以將海南省建設成為國際旅遊消費中心。二零二一年，海南省政府啟動多個旅遊項目，包括在海口市西海岸建設海口國際免稅城，預計二零二二年投入運營及建設定位為「國家海岸一號風景道」的海南環島旅遊公路。此外，在海南國際會展中心舉辦了多場全國性展會，吸引了來自10多個國家和地區、20個省市的數千家國內外協會和企業參展。考慮到海南省旅遊業的發展，管理層預計跑道收購事項將有助於提高美蘭機場的服務質量，並配合政府發展海南省旅遊業的戰略，進一步增加對海南省航空服務的需求。

除疫情產生的不確定因素外，吾等認為跑道收購事項符合貴集團的業務發展策略，最終可減輕其對控股股東營運支持的依賴，因此提呈母公司認購事項延長決議案以繼續進行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。

有關(i)一期跑道相關資產的資料；(ii)二零二一年估值；(iii)訂立（其中包括）二零二零年母公司內資股認購協議及二零二一年母公司內資股認購補充協議的背景資料、理由及裨益；及(iv)二零二零年母公司內資股認購協議及二零二一年母公司內資股認購補充協議的主要條款及條件之詳情，請參閱貴公司日期為二零二零年八月二十日及二零二一年九月二十一日之通函。

考慮到上述分析及因素，吾等認為母公司認購事項延長決議案之理由及裨益就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。

中國證監會授出批准的進展

茲提述 貴公司日期為二零二一年三月十五日、二零二一年十月二十四日及二零二一年十一月一日之公告。誠如該等公告所披露，貴公司於二零二一年三月十五日收到母公司的通知函，內容有關法院裁定受理母公司重整（「**重整**」）。二零二一年十月二十三日，海航集團有限公司管理人發佈了包括母公司在內的《〈海航集團有限公司等三百二十一家公司實質合併重整案重整計劃（草案）〉表決結果公告》（「**重整計劃**」）。根據該公告，重整計劃已獲得表決通過。二零二一年十月三十一日，母公司收到通知，海南省高級人民法院裁定批准重整計劃，並終止該等公司的重整程序。重整於二零二二年四月二十四日完成。由於 貴公司管理層理解，對 貴公司的控制權及其確定性乃中國證監會於審閱 貴公司有關母公司認購事項的申請時重點關注的問題之一，因此 貴公司僅能於重組完成後繼續促進母公司認購事項。

於最後可行日期，貴公司仍在促進母公司認購事項及新H股發行，董事會相信，貴公司需要更多時間完成母公司認購事項。貴公司需要就母公司認購事項及新H股發行（包括但不限於編製申請材料）與相關政府部門聯絡並取得中國證監會批准，而這不受 貴公司控制。獲得相關批准後，貴公司預期將需要約2至3個月確定潛在投資者、並與其接洽及磋商；及約2至3個月完成新H股發行（包括但不限於磋商及簽署配售協議及就相關新H股上市取得聯交所批准）以及完成母公司認購事項及新H股發行的交割工作。

誠如 貴公司管理層告知，上述時間表乃根據 貴公司就建議母公司認購事項與中國證監會通訊及編製提交給中國證監會申請材料的過往經驗而估計得出。考慮到中國證監會於審查 貴公司有關母公司認購事項的申請所關切的主要因素應於重整完成後得到解決，同時考慮到 貴公司進行新H股發行所需的時間（為進行有關規模集資所需的普遍時限），吾等與董事一致認為，需要再延長十二個月時間。

3. 母公司認購事項之主要條款

母公司認購事項之認購價

誠如通函所披露，如二零二零年母公司內資股認購協議所載，就母公司認購事項將予發行的認購股份的定價機制（「定價機制」）維持不變。根據二零二零年母公司內資股認購協議，認購股份將以下列最高者為認購價配發及發行：

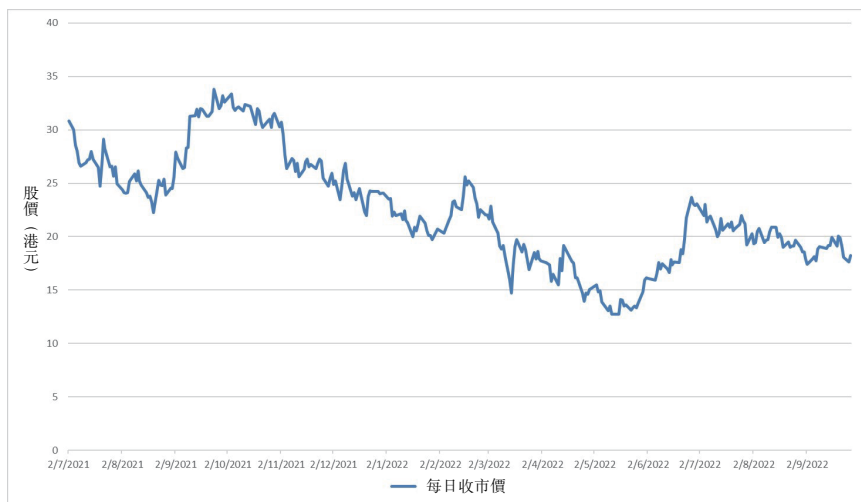
- (a) 每股認購股份人民幣10.80元（相等於約12.67港元），即 貴公司於二零一九年十二月三十一日的經審計每股淨資產；或
- (b) 貴公司於生效日期前財政年度末的經審計每股淨資產；或
- (c) 以下各項中最高者的90%：
 - (i) 於生效日期在聯交所所報的H股收市價；
 - (ii) 於生效日期前最後五(5)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價；
 - (iii) 於生效日期前最後十(10)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價；
及
 - (iv) 於生效日期前最後二十(20)個交易日在聯交所所報的H股平均收市價。

定價機制乃由 貴公司與母公司經公平磋商，考慮民航業之狀況、貴公司之業務模式、經營現狀及前景及資產質量，並參照 貴公司的每股淨資產、生效日期的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生效日期發佈的人民幣兌港元匯率。

根據定價機制，母公司認購事項認購價將不少於每股認購股份人民幣10.80元（相當於約12.67港元）（「最低認購價」），即母公司認購事項價格下限。

(i) H股股價表現回顧

以下為股價圖，說明自二零二一年七月一日起至最後可行日期(包括當日)期間(「回顧期」)，聯交所所報H股的最高及最低收市價及每日收市價：



資料來源：www.hkex.com.hk

於回顧期內，股份最高收市價為二零二一年九月二十四日的33.80港元，而最低收市價為二零二二年五月十三日及二零二二年五月十六日的12.72港元(「價格範圍」)，H股的平均每日收市價約為每股H股22.48港元。最低認購價低於價格範圍。最低認購價分別較回顧期內股份的最高收市價及最低收市價折讓約62.5%及0.4%。

為作說明，最低認購價較：

- (i) H股於二零二一年八月二十日(即H股於緊接二零二一年母公司內資股認購補充協議簽署之日前的最後交易日(「最後交易日」))在聯交所所報每股收市價22.25港元折讓約43.1%；
- (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每股收市價23.42港元折讓約45.9%；

獨立財務顧問函件

- (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每股收市價24.44港元折讓約48.2%；
- (iv) H股於二零二二年八月八日(即 貴公司有關延長決議案的公告日期(「**延期公告日期**」))在聯交所所報每股收市價19.44港元折讓約34.8%；
- (v) H股於直至延期公告日期(包括該日)止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價19.90港元折讓約36.3%；
- (vi) H股於直至延期公告日期(包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價20.37港元折讓約37.8%；
- (vii) H股於最後可行日期在聯交所所報每股收市價18.26港元折讓約30.6%；
- (viii) H股於直至最後可行日期(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18.58港元折讓約31.68%；及
- (ix) H股於直至最後可行日期(包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價19.04港元折讓約33.5%。

根據定價機制，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12.67港元)，即H股股價低於14.08港元；及(ii)貴公司於生效日期前財政年度末的經審計每股淨資產低於人民幣10.80元時方可生效。最低認購價為H股價格及經審計淨資產的下行波動提供保障，有利於 貴公司及獨立股東利益。

然而，經參照H股現行股價，尚未確定H股會跌破每股14.08港元。同時，當生效日期或之前的收市價及平均價格高於每股14.08港元時，折讓將不超過H股現行市價的10%。

獨立財務顧問函件

由於生效日期不確定且認購股份的最終認購價尚未確定，為說明本公司近期股價下的認購價折讓／溢價，我們假設生效日期為延期公告日期。聯交所所報H股收市價(i)於延期公告日期為19.44港元；(ii)於延期公告日期前最近五(5)個交易日為19.90港元；(iii)於延期公告日期前最近十(10)個交易日為20.37港元；及(iv)於延期公告日期前最近二十(20)個交易日為20.61港元。由於聯交所所報H股於延期公告日期前最近二十(20)個交易日收市價為定價機制項下基準日中的最高收市價，因此根據認購股份定價機制計算的認購價將約為18.55港元(90% x 20.61港元)（「說明價格」），高於最低認購價及 貴公司於二零二一年十二月三十一日的每股資產淨值（即人民幣9.58元，相當於約11.21港元）。此外，說明價格較：

- (i) H股於最後交易日在聯交所所報每股收市價22.25港元折讓約16.6%；
- (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每股收市價23.42港元折讓約20.8%；
- (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每股收市價24.44港元折讓約24.1%；
- (iv) H股於延期公告日期在聯交所所報每股收市價19.44港元折讓約4.6%；
- (v) H股於直至延期公告日期（包括該日）止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價19.90港元折讓約6.8%；

獨立財務顧問函件

- (vi) H股於直至延期公告日期(包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價20.37港元折讓約8.9%；
- (vii) H股於最後可行日期在聯交所所報每股收市價18.26港元溢價約1.6%。
- (viii) H股於直至最後可行日期(包括該日)止最後五(5)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價18.58港元折讓約0.2%；及
- (ix) H股於直至最後可行日期(包括該日)止最後十(10)個連續交易日在聯交所所報每股平均收市價19.04港元折讓約2.6%。

將說明價格較上述相關基準收市價折讓(「**說明價格折讓**」)與最低認購價較上述相關基準收市價的折讓(「**最低價格折讓**」)相比，說明價格折讓低於最低價格折讓。

雖然認購價尚未確定，若H股收市價跌破每股H股14.08港元，認購價折讓將以最低價格折讓為限。另一方面，倘H股收市價呈上漲趨勢，則認購價折讓將低於最低價格折讓。

因此，吾等認為定價機制屬公平合理，並符合 貴公司及獨立股東之整體利益。

獨立財務顧問函件

(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所有主要從事的行業與 貴公司相同，且業務運營與 貴公司相若及於中國提供機場管理及營運服務的香港及中國上市公司，並使用該等公司於延期公告日期所報收市價審閱其價格與資產淨值比率（「市賬率」）以及價格與盈利比率（「市盈率」）。吾等已於聯交所、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在中國從事機場管理及營運服務的五家香港或中國上市公司（「業內可資比較公司」）的詳盡名單，用於吾等的分析。吾等的相關發現概述如下：

公司名稱	主要業務	於延期	公司股東	於延期	公司股東	於延期
		公告日期		應估淨利潤		公告日期
		的市值 ^{附註1}	(百萬港元)	的市盈率 ^{附註2}	(百萬港元)	的市賬率 ^{附註3}
		(百萬港元)	(百萬港元)	(倍數)	(百萬港元)	(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。	20,789.47	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}	23,604.53	0.88
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。	35,831.64	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}	21,329.01	1.68
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。	128,553.95	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}	31,585.32	4.07
廈門國際航空港有限公司(600897.SH)	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。	5,275.35	165.81	31.81	4,496.79	1.17
深圳市機場股份有限公司(000089.SZ)	主要從事提供機場航站樓地面客運及貨運服務。	16,339.92	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}	13,560.71	1.20
		最高		31.81		4.07
		最低		31.81		0.88
		平均數		31.81		1.80
		中位數		31.81		1.20
貴公司		8,778.10 ^{附註6}	895.20	9.81 ^{附註7}	5,304.30	1.65 ^{附註8}

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

獨立財務顧問函件

附註：

1. 市值乃根據各公司在延期公告日期的收市價和已發行股份數目計算得出。
2. 業內可資比較公司的市盈率乃根據其各自的市值除以各自最新公佈的年報披露的公司股東應佔的淨利潤計算得出。
3. 業內可資比較公司的市賬率乃根據其各自的市值除以各自最新公佈的年報或季報披露的公司股東應佔的淨資產計算得出。
4. 財務資料已按人民幣1元兌1.17港元的匯率換算為港元。
5. 由於如各最新公佈年報所披露，公司錄得公司股東應佔淨虧損，故市盈率不可用。
6. 貴公司隱含市值（「**隱含市值**」）乃根據 貴公司的說明價格及於延期公告日期的已發行股份數目（即473,213,000股股份）計算得出。
7. 該比率乃根據隱含市值及於截至二零二一年十二月三十一日止年度 貴公司股東應佔淨利潤計算得出。
8. 比率乃根據隱含市值及於二零二一年十二月三十一日 貴公司股東應佔資產淨值計算得出。

吾等注意到，在吾等識別的五家業內可資比較公司中，僅有一間業內可資比較公司（即廈門國際航空港有限公司）於其最近財政年度錄得公司股東應佔淨利潤，相較於說明價格所示的市盈率約9.81倍，其市盈率較高，約為31.81倍。根據二零二零年母公司內資股認購協議，認購股份的認購價格將根據定價機制釐定。由於生效日期並不確定，且認購股份的最終認購價格尚未釐定，貴公司的隱含市盈率乃僅供參考。吾等透過股份於回顧期間的最高收市價（即於二零二一年九月二十四日的33.80港元）進一步計算 貴公司的隱含市盈率約為17.87倍。回顧期內最高收市價的隱含市盈率低於業內可資比較公司的市盈率。考慮到(i)生效日期並不確定，且認購股份的最終認購價格尚未釐定；及(ii)僅有一家業內可資比較公司可供作市盈率分析，吾等無法根據市盈率分析得出決定性結論。

關於市賬率分析，吾等注意到業內可資比較公司於延期公告日期的市賬率介乎約0.88倍至約4.07倍，平均數約為1.80倍，中位數約為1.20倍。通過對比，說明價格所示市賬率約為1.65倍，(i)在業內可資比較公司的市賬率範圍內；(ii)高於業內可資比較公司的市賬率中位數；及(iii)略低於業內可資比較公司的市賬率平均數。

獨立財務顧問函件

考慮到 貴公司日期為二零二一年九月二十一日之通函所載吾等函件載有的分析及因素以及吾等上述之最新分析，包括：

- (i) 跑道收購事項符合 貴集團之業務發展策略，最終可減輕其對控股股東營運支持的依賴，因此提呈母公司認購事項延長決議案以完成跑道收購事項乃屬必要且符合 貴公司及其股東之整體利益；及
- (ii) 定價機制屬公平合理，

吾等認為，母公司認購事項延長決議案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。

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之招股說明書（「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 貴公司與母公司之間現時攤分比例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，最終進一步帶動 貴集團的盈利基準，但相關影響的具體量化數據將取決於 貴集團於完成收購一期跑道相關資產後的未來經營業績。

獨立財務顧問函件

營運資金

根據二零二一年年報，貴集團於二零二一年十二月三十一日的營運資金短缺(即約人民幣6.226億元的流動資產總值減約人民幣62.856億元的流動負債總額)約為人民幣56.630億元，流動比率約為9.9%。這顯示貴集團當時的營運資金狀況相對緊絀。

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。

根據二零二一年年報，貴集團於二零二一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45.336億元，每股股份的資產淨值約為人民幣9.58元(相等於約11.21港元)。假設認購價為H股於延期公告日期的收市價90%(即19.44港元(相等於約人民幣16.62元))，認購價每股認購股份人民幣17.50元將較於二零二一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溢價約56.1%。在此基礎上，預計緊隨母公司認購事項完成後，每股股份資產淨值將會增加。

資本負債狀況

於二零二一年十二月三十一日，貴集團的計息借款及資產淨值分別約人民幣20.099億元及人民幣45.661億元，因此其資本負債比率(以銀行借款總額、應付融資租賃及應付委託貸款除以貴集團資產淨值而計算)約為44.0%。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。

獨立財務顧問函件

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，226,913,000股H股由公眾股東持有，佔 貴公司已發行股本約47.95%。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10.99%至約36.96%。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，請參閱董事會函件。

儘管公眾股東的持股將被攤薄約10.99%，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。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)貴公司股東之資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。

獨立財務顧問函件

推薦建議

考慮到上述主要因素後，吾等認為母公司認購事項延長決議案乃按一般商業條款於 貴公司日常業務過程中訂立，就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。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延長決議案。

此致

獨立董事委員會及列位獨立股東 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

二零二二年九月三十日

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20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. 本集團的財務資料

有關本集團截至二零一九年、二零二零年及二零二一年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零二二年六月三十日止六個月期間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)；
- 本公司截至二零二零年十二月三十一日止年度之年度報告(第199至316頁)(於二零二一年五月二十日刊發)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0520/2021052000528_c.pdf)；
- 本公司截至二零二一年十二月三十一日止年度之年度報告(第182至296頁)(於二零二二年四月二十日刊發)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0420/2022042000772_c.pdf)；及
- 本公司截至二零二二年六月三十日止六個月之中期報告(第42至96頁)(於二零二二年九月二十日刊發)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0920/2022092000513_c.pdf)。

2. 債務

於二零二二年八月三十一日(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：

	二零二二年 八月三十一日 人民幣千元
銀行借款	
短期借款–保證借款(a)	20,000
銀團貸款–擔保及抵押借款(b)	1,944,000
	<u>1,964,000</u>
其他負債：	
應付銀行借款利息	12,967
租賃負債(c)	86,699
應付關聯方款項–無抵押(d)	793,862
	<u>893,529</u>
其他流動負債–共同還款承諾準備(b)	2,586
總負債	<u><u>2,860,114</u></u>

- (a) 公司於二零二二年五月獲得一筆人民幣為3億元的貸款額度，截至二零二二年八月三十一日，已提取貸款餘額為人民幣0.2億元，年利率為3.55%。
- (b) 截至二零二二年八月三十一日止，本公司已提取銀團貸款安排下的借款本金人民幣19.4億元，列示為一年內到期的非流動負債。該借款年利率為3.9%。

同時，母公司已提取銀團貸款安排下的借款本金人民幣32.4億元，本公司對於母公司已提取借款負有連帶償還責任，本公司計提了「其他流動負債-共同還款承諾準備」餘額約為人民幣0.03億元。

有關銀團貸款的詳細安排參見以下「營運資金」相關的披露。

- (c) 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餘額。於二零二二年八月三十一日，租賃負債餘額為人民幣8,669.9萬元，其中於一年內到期的租賃負債為人民幣7,780.8萬元。

於二零二二年八月三十一日，未確認融資費用餘額為人民幣116.4萬元。

- (d) 該款項主要為應付關聯方母公司的往來款。該款項無息、無抵押，列示為流動負債。

或有事項

如本公司日期為二零二一年一月五日的公告所述，Aero Infrastructure Holding Company Limited與本公司於二零一九年九月二十九日訂立了有關認購200,000,000股新H股的認購協議（「**過往新H股認購協議**」），Aero Infrastructure Holding Company Limited（「**申請人**」）就過往新H股認購協議所產生的爭議，已針對本公司向香港國際仲裁中心提起仲裁（「**仲裁**」）。截至最後可行日期，申請人已提交對仲裁的答复及證明文件，公司已提交第一輪書面肯定答辯及證明文件，目前正在準備第二輪書面答辯意見及支持文件。本公司認為並不存在申請人所述違反認購協議的情況，並將在仲裁程序中提出有力抗辯。截至最後可行日期，該案件尚在進行中，管理層經諮詢律師後認為本公司並不存在仲裁通知中主張的違約行為並且相信仲裁申請人的主張得到仲裁庭支持的可能性較低，因此無需計提預計負債。

此外，本公司於二零一九年八月獲得Aero Infrastructure Investment Company Limited的本金為75,000,000美元之借款，以本公司持有的子公司海南瑞港物流有限公司100%股權及海南美蘭國際機場貨運有限責任公司51%股權提供質押，該借款已於二零二零年七月八日歸還，本公司尚需貸款人進一步配合以解除上述質押（目前仍未解除）。截至二零二二年八月三十一日，有關股權質押尚未解除。

於二零二二年八月三十一日營業時間結束時，除本通函所披露者外，本集團並無或然負債或擔保。

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，於二零二二年八月三十一日營業時間結束時，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，自二零二二年八月三十一日以來，本集團的債務及或然負債並無任何重大變動。

3. 營運資金

於二零二二年六月三十日，本集團錄得流動負債為人民幣60.9億元，超過流動資產約人民幣56.0億元。本集團的流動負債主要包括銀團貸款人民幣為19.4億元、應付關聯方款項人民幣為7.9億元以及應付美蘭機場二期擴建項目（「**二期擴建項目**」）工程款為人民幣12.0億元。此外，於二零二二年六月三十日，本集團現金及現金等價物僅為人民幣1.3億元。

本公司與母公司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、期限為二十年之銀團貸款（「**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的每一筆貸款共同承擔還款義務，對債權清償互負連帶責任（「**共同還款承諾**」）。於二零二二年六月三十日，銀團貸款累計放款本金約人民幣51.8億元，其中母公司已提取銀團貸款本金約人民幣32.4億元，本公司已提取銀團貸款本金約人民幣19.4億元。於二零一九年度，母公司已發生銀團貸款合同項下的違約事件，此外，因海航集團及其包括母公司在內的多家關聯公司整體上已不能清償到期債務且資不抵債，海南省高級人民法院（「**海南高院**」）於二零二一年三月十三日裁定母公司連同海航集團等合計321家公司進行實質合併重整（「**海航集團實質合併重整**」）（「**母公司違約事項**」）。母公司違約事項導致銀團貸款人有權並可能隨時要求本公司承擔共同還款承諾並全額償付母公司已提取的銀團貸款餘額人民幣32.4億元，導致銀團貸款人有權隨時要求本公司提前償還已提取的銀團貸款餘額人民幣19.4億元，並有權中止發放貸款合同剩下的貸款共人民幣19.6億元予本公司。於二零二二年四月二十四日海南高院已裁定批准海航集團實質合併重整完成，銀團貸款合同繼續履行。

於二零二零年十一月，本公司一筆本金約為人民幣3.8億元的銀行短期借款未能到期支付本息（「**逾期支付**」）並構成了銀團貸款的違約事項。截止二零二二年一月，本公司已全部償還了該借款本金和利息。

本公司於二零二零年十二月二十三日收到仲裁申請，要求本公司就以前年度訂立的一項H股認購協議賠償最高不超過69.62億港元的損失（「**仲裁事項**」）。截至本通函報出日，管理層結合第三方律所的意見認為本公司不存在仲裁申請中主張的違約行為並且認為仲裁申請人的主張得到仲裁庭支持的可能性較低，本公司未就仲裁事項計提預計負債。

上述仲裁事項、母公司違約事項以及逾期支付事項均觸發了銀團貸款的相關違約條款。截至本通函報出日，本公司及母公司尚未獲得銀團貸款人的書面豁免，亦無收到銀團貸款人要求本公司立即償還銀團貸款及承擔共同還款承諾的通知。

二零二二年上半年，肺炎疫情（「**疫情**」）對旅客出行及航班流量帶來不利影響。截至二零二二年六月三十日止六個月期間，美蘭機場的航班起降架次、旅客吞吐量和貨郵吞吐量較二零二一年同期下降，本集團營業收入和經營活動現金淨流入分別較二零二一年同期下降30.4%和53.0%。此外，二期擴建項目自二零二一年十二月正式啓用，本集團營運支出顯著增加，本集團毛利率下降至16.7%。

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營運資金、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。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) 就仲裁事項，截至本通函報出日，仲裁仍在進行中，本公司正在進行仲裁資料整理以向仲裁庭提交第二輪陳述意見及支持材料。本公司將透過本公司之仲裁律師進行積極抗辯。管理層相信仲裁申請人主張之事宜得到仲裁庭支持的可能性較低，且本公司最終無需支付仲裁申請人要求的賠償；

- 2) 本公司連同母公司已經取得銀團貸款人同意按照原銀團貸款合同約定的還款期限及要求繼續履行。本公司及母公司正與銀團貸款人協商，爭取獲得銀團貸款人就上述各項違約事項的豁免。管理層相信銀團貸款人能夠同意豁免上述各項違約事項，不會要求本公司提前償還已提取的銀團貸款餘額人民幣19.4億元，也不會要求本公司償還母公司已提取的銀團貸款餘額人民幣32.4億元；
- 3) 於二零二一年十二月，二期擴建項目獲得海南省發展和改革委員會批復的二零二二年地方政府專項債券額度人民幣14億元，截至二零二二年八月已累計獲得放款人民幣8億元。母公司及本公司將持續與海南省政府落實二期擴建項目的後續資金發放安排；及
- 4) 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，包括但不限於聯合各航空公司共同開拓航運市場、加快T2航站樓內免稅店舖的出租和改造等措施。

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，經已審慎考慮本集團可動用之資源(包括內部產生資金及可動用銀行及其他融資資源)，及上述計劃及措施之考慮，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由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。本集團能否持續經營取決於：

- 1) 本公司是否最終無需就仲裁申請人的仲裁主張支付賠償；
- 2) 本公司能否成功取得銀團貸款人就上述各項違約事項的正式豁免並且獲得銀團貸款人同意不會要求本公司提前償還已提取的銀團貸款餘額人民幣19.4億元及償還母公司已提取的銀團貸款餘額人民幣32.4億元；

- 3) 本公司是否能夠繼續隨時使用地方政府專項債資金以滿足支付二期擴建項目工程款的資金需求；及
- 4) 本集團的機場運營業務能否實現預期目標，並相應產生穩定的經營淨現金流入。

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債務，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

截至二零二一年十二月三十一日止年度，本集團錄得經審計營業收入約人民幣1,605.71百萬元及股東應佔淨利潤約人民幣765.13百萬元。每股盈利為人民幣1.62元。截至二零二二年六月三十日止上半年度，本集團錄得未經審計營業收入約人民幣622.63百萬元及股東應佔淨虧損約人民幣11.79百萬元。每股虧損為人民幣0.02元。

二零二二年上半年，受到疫情反彈和俄烏戰爭等超預期因素的衝擊，經濟下行壓力陡然增加。國內經濟按照「經濟要穩住、疫情要防住、發展要安全」的明確要求，高效統籌疫情防控和經濟社會發展，加快實施穩經濟大盤各項政策，取得了積極成效。海南省出台系列穩經濟大盤和助企紓困政策，經濟發展亮點可圈可點，整體向好態勢未變，但還存在經濟恢復不及預期等壓力挑戰。海南省旅遊和文化廣電體育廳為落實海南省委、省政府關於「高效統籌疫情防控和經濟社會發展」要求，進一步加強對島內外旅遊市場分析研判，迅速推出《促進旅遊業恢復重振超常規措施》，通過實施精準紓困、精準營銷、精準防疫，集中於二零二二年六月至八月在省內外旅遊市場強力推出主題活動，帶旺旅遊市場。

目前，世界經濟滯脹風險上升，主要經濟體政策趨向收緊，外部不穩定、不確定因素明顯增加，國內疫情影響還未完全消除，需求收縮與供給衝擊交織，結構性矛盾和週期性問題疊加，市場主體經營仍比較困難，經濟持續恢復基礎不穩固。

二零二二年下半年，國內將抓住經濟恢復關鍵期，狠抓穩經濟一攬子政策落地見效，繼續做好「六穩」（即穩就業、穩金融、穩外貿、穩外資、穩投資及穩預期）工作及「六保」（即保居民就業、保基本民生、保市場主體、保糧食能源安全、保產業鏈供應鏈穩定及保基層運轉）工作，不斷鞏固經濟穩定恢復的基礎，確保經濟運行在合理區間。海南省將在做好疫情防控工作的基礎上，進一步推進消費復蘇，持續開展「引客入島」活動，加快海南自貿港建設，加速建設第一批封關運作項目，加大助企紓困力度，降低企業運行成本，做實做細安全生產專項整治三年行動。

二零二二年是全國安全生產專項整治三年行動的鞏固提升階段和收官之年，結合民航局對民航業二零二二年下半年的工作部署，本集團將加強各類設施設備維護，堅決守住航空安全底線，堅決杜絕重特重大事故發生，確保航空運行絕對安全、確保人民生命絕對安全，始終堅持安全發展理念，落實各項安全措施，增強紅線意識、強化底線思維，持續強化安全過程管理，扎實做好隱患排查治理。

本集團亦將嚴格遵循各級政府對下半年工作的部署開展工作，全力以赴提升經營業績，力爭彌補上半年業績下滑的缺口；毫不鬆懈做好疫情防控工作，守住關口、外防輸入，將常態化疫情防控措施落實到位，建立健全防疫指揮體系與防疫流程標準，提升疫情防控實戰能力，優化國際貨運航班保障業務機制；配合省市政府、協同航空公司等合作單位開展海南旅遊市場宣傳、推介工作；勇擔社會責任，助力美蘭機場範圍內商戶緩解經營壓力；強化員工能力提升，提升公司治理及服務水平，實現穩健發展、效益發展、融合發展。

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,概無誤導或欺詐成分,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公司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二零二一年十二月三十一日(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。

本公司主席及總裁兼執行董事王宏先生亦擔任母公司的董事會主席兼法定代表人；執行董事兼本公司公司秘書邢周金先生亦擔任母公司的董事會秘書；非執行董事邱國良先生亦擔任母公司總經理；非執行董事李志國先生亦擔任母公司的副總經理；及非執行董事吳健先生亦擔任母公司總裁助理。

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、本公司監事或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）於本公司股份或相關股份中，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及聯交所披露或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	內資股數目	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	237,500,000(L)	96.43%	50.19%
海南機場實業投資有限公司 (附註1)	受控制公司權益	237,500,000(L)	96.43%	50.19%
海南省發展控股有限公司 (附註1)	受控制公司權益	237,500,000(L)	96.43%	50.19%

H股

股東名稱	身份	H股數目	佔已發行 H股百分比	佔已發行 總股本百分比
ARC Capital Holdings Limited (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
ARC Capital Partners Limited (附註2)	投資經理	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Asia Opportunity Fund L.P. (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Equity Partners Limited (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Group Asset Management Limited (附註2)	投資經理	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
PAG Holdings Limited (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Group Limited (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Investment Management Limited (附註2)	受控制公司權益	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
Walden Ventures Limited (附註2)	實益擁有人	32,788,500(L)	14.45%	6.93%
UBS Group AG (附註3)	受控制公司權益	25,658,624(L) 2,899,414(S)	11.31% 1.28%	5.42% 0.61%
Aspex Management (HK) Limited (附註4)	投資經理	22,500,000(L)	9.92%	4.75%
JPMorgan Chase & Co. (附註5)	受控制公司權益	3,032,039(L) 2,901,981(S)	1.34% 1.27%	0.64% 0.61%
	對股份持有保證權益 的人士	6,941,000(L)	3.06%	1.47%
	核准借出代理人	3,622,814(P)	1.59%	0.77%
中信証券股份有限公司 (附註6)	受控制公司權益	11,570,000(L) 11,570,000(S)	5.09% 5.09%	2.44% 2.44%
Matthews International Capital Management, LLC (附註7)	投資經理	11,437,000(L)	5.04%	2.42%

附註：

1. 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，海南省發展控股有限公司持有海南機場實業投資有限公司56.00%權益，而海南機場實業投資有限公司持有母公司46.81%權益。因此，海南省發展控股有限公司及海南機場實業投資有限公司均被視為母公司持有的本公司237,500,000股內資股好倉股份中擁有權益。
2. 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於本公司32,788,500股H股好倉股份中擁有權益。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於本公司32,788,500股H股好倉股份中擁有權益。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於本公司32,788,500股H股好倉股份中擁有權益。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則於本公司32,788,500股H股好倉股份中擁有權益。
3. 根據聯交所網站列載之權益披露，UBS Group AG持有UBS AG、UBS Asset Management (Singapore) Ltd、UBS Fund Management (Luxembourg) S.A.、UBS Asset Management (Deutschland) GmbH、UBS Fund Management (Switzerland) AG、UBS Switzerland AG、UBS Asset Management (Americas) Inc.、UBS Asset Management (Hong Kong) Ltd及UBS Asset Management Switzerland AG各自的100%權益。因此，UBS Group AG被視為於上述公司分別所持的本公司4,281,926股、541,300股、18,899,200股、193,000股、40,000股、909,198股、23,000股732,000股及39,000股H股好倉股份擁有權益，以及UBS AG及UBS Securities LLC（由UBS Group AG擁有100%權益）分別所持的本公司2,839,414股及60,000股H股淡倉股份擁有權益。
4. 根據於聯交所網站列載之權益披露，Aspex Management (HK) Limited被視為以投資經理身份於本公司22,500,000股H股好倉股份中持有權益。
5. 根據於聯交所網站列載之權益披露，JPMorgan Chase & Co.持有JPMorgan Chase Bank、National Association及JPMorgan Chase Holdings LLC各自100%權益：
 - (i) JPMorgan Chase Bank、National Association持有以下公司的100%權益：
 - (a) J.P. Morgan International Finance Limited，其持有以下公司的100%權益：
 - (A) J.P. MORGAN CAPITAL HOLDINGS LIMITED，其持有J.P. MORGAN SECURITIES PLC的100%權益。J.P. MORGAN SECURITIES PLC持有本公司9,246,039股H股的好倉股份及本公司2,889,981股H股的淡倉股份；及
 - (B) J.P. Morgan SE，其持有本公司4,000股H股的好倉股份，
 - (b) JPMORGAN CHASE BANK, N.A. – LONDON BRANCH，其持有本公司3,622,814股H股的好倉股份，

因此，JPMorgan Chase Bank、National Association被視為於J.P. MORGAN SECURITIES PLC、J.P. Morgan SE及JPMORGAN CHASE BANK, N.A. – LONDON BRANCH持有的本公司12,872,853股H股好倉股份及J.P. MORGAN SECURITIES PLC持有的本公司2,889,981股H股淡倉股份中擁有權益；

- (ii) JPMorgan Chase Holdings LLC，其持有J.P. Morgan Broker-Dealer Holdings Inc.的100%權益。J.P. Morgan Broker-Dealer Holdings Inc.持有J.P. Morgan Securities LLC的100%權益，而J.P. Morgan Securities LLC持有本公司723,000股H股的好倉股份及本公司12,000股H股的淡倉股份，

因此，JPMorgan Chase Holdings LLC被視為於J.P. Morgan Securities LLC持有的本公司723,000股H股好倉股份及本公司12,000股H股淡倉股份中擁有權益，

因此，JPMorgan Chase & Co被視為分別於JPMorgan Chase Bank、National Association及JPMorgan Chase Holdings LLC持有的本公司13,595,853股H股好倉股份（計入受控制法團權益、對股份持有保證權益的人士及核准借出代理人身份）及本公司2,901,981股H股淡倉股份中擁有權益。

6. 根據於聯交所網站列載之權益披露，中信証券股份有限公司持有中信証券國際有限公司100%權益，而中信証券國際有限公司持有CLSA B.V.的100%權益。CLSA B.V.持有CITIC CLSA Global Markets Holdings Limited的100%權益，而CITIC CLSA Global Markets Holdings Limited持有CSI Capital Management Limited的100%權益。因此，中信証券股份有限公司被視為於CSI Capital Management Limited持有的本公司11,570,000股H股好倉股份及本公司11,570,000股H股淡倉股份中擁有權益。
7. 根據於聯交所網站列載之權益披露，Matthews International Capital Management, LLC被視為以投資經理身份於本公司11,437,000股H股好倉股份中持有權益。
8. (L)、(S)及(P)分別代表好倉、淡倉及可供借出的股份。

除上文披露者外，於最後可行日期，就董事、本公司監事或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XV部第2及3分部之條文須向本公司及聯交所披露或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

二零二二年上半年，受疫情的持續影響，美蘭機場的航班起降架次、旅客吞吐量和貨郵輸送量出現下降，從而導致本公司的經營收入同比下降；此外，因應二期擴建項目投入使用，於截至二零二二年六月三十日止六個月期間，預期相關資產的折舊攤銷和運營費用大幅增加；相關借款的利息費用也停止資本化，從而使得財務費用顯著增長。有關詳情，請參閱本公司日期為二零二二年七月二十九日的盈利警告公告及二零二二年九月二十日刊發的本公司截至二零二二年六月三十日止六個月之中期報告。自二零二一年十二月三十一日起（本集團最新經審核財務報表編製日期）以及截至最後實際可行日期，除上文所披露者外，董事並不知悉本集團之財務狀況或貿易狀況有任何重大不利變動。

5. 訴訟

除該仲裁外，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
八方金融有限公司	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
華傑工程諮詢有限公司 (「華傑」)	獨立交通研究報告顧問

八方金融及華傑各自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，八方金融及華傑各自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. 其他事項

- (a) 本公司之秘書為邢周金先生。邢周金先生現年56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室。
- (d) 本通函及代表委任表格中英文版本如有任何歧義，概以英文版本為準。

8. 重大合約

下列合約(為並非於日常業務過程訂立的合約)乃由本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內及直至最後可行日期訂立：

- (a) 二零二零年母公司內資股認購協議；及
- (b) 二零二一年母公司內資股認購補充協議。

9. 展示文件

自本通函日期起至少14日內，以下文件之副本將刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.mlairport.com>)：

- (a) 過往新H股認購協議；
- (b) 二零二零年母公司內資股認購協議；
- (c) 二零二一年母公司內資股認購補充協議；
- (d) 董事會函件，其全文載於本通函第6至23頁；
- (e) 獨立董事委員會致獨立股東之函件，其全文載於本通函第24頁；
- (f) 獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之函件，其全文載於本通函第25至44頁；及
- (g) 本附錄「專家及同意書」一段所述書面同意。

A. 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12.67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
- (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。

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。

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)。

B. 母公司內資股認購補充協議

二零二一年母公司內資股認購補充協議之主要條款載列如下：

日期

二零二一年八月二十一日

訂約方

- (i) 本公司；及
- (ii) 母公司

修訂二零二零年母公司內資股認購協議

根據二零二一年母公司內資股認購補充協議，本公司與母公司共同同意對母公司內資股認購協議作出以下修訂：

- (i) 母公司同意認購不超過140,741,000股本公司將予發行的內資股作為轉讓一期跑道相關資產的代價，該代價以二零二一年估值為基礎確定；及

- (ii) 母公司與本公司進一步同意，如根據境內法律法規或者監管機關的要求，需要境內評估實體相應出具評估報告，且如評估結果與二零二一年估值之間存在差異，為保護本公司中小股東利益，雙方將以評估值較低者作為母公司進行母公司認購事項的代價。據此，如屆時境內評估值大於二零二一年估值，則母公司認購事項的代價參考二零二一年估值確定，不涉及調整；如屆時境內評估值小於二零二一年估值，則母公司認購事項的代價將以評估值較低者為基礎確定。雙方同意，屆時將按照最終評估結果，作出必要書面確認或者簽署補充協議(如需)。

倘無重大差異(二零二一年估值與任何境內評估值之間的差異不超過1%)，董事會及／或董事會的指定人士已於二零二一年股東特別大會及二零二一年類別股東大會上獲股東授權釐定最終代價。

經二零二一年母公司內資股認購補充協議修訂的二零二零年母公司內資股認購協議將繼續保持有效並對訂約各方具有法律約束力。就母公司認購事項將予發行的內資股定價方式及最高數目將與二零二零年母公司內資股認購協議所載者維持不變。母公司認購事項的總代價僅略有調整，乃經參考二零二一年估值而釐定。

C. 有關一期跑道相關資產的資料

根據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，代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。

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。

D. 收購一期跑道相關資產可能產生的財務影響**(a) 盈利**

誠如本集團截至二零二一年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，本集團於截至二零二一年十二月三十一日止年度錄得經審核歸屬於股東淨利潤約人民幣765.13百萬元。截至二零二二年六月三十日止六個月，本集團錄得未經審核歸屬於股東淨虧損約人民幣11.79百萬元。收購一期跑道相關資產完成後，本集團的淨虧損有望減少並有望實現淨利潤增長。

(b) 總資產及負債

誠如本集團截至二零二一年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，本集團於二零二一年十二月三十一日的總資產為人民幣111.4億元。本集團於二零二二年六月三十日的資產約為人民幣108.4億元。收購一期跑道相關資產完成後，本集團的總資產有望增加。收購一期跑道相關資產對於本集團的負債無任何影響。

有關母公司認購事項的其他資料，請參閱本公司日期為二零二零年七月二十四日及二零二一年九月二十一日之通函。

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，除新冠肺炎疫情爆發年份外，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(以下簡稱「**二期擴建工程**」)。二期擴建工程按照五星級機場標準進行建設，二零二一年十二月二日，二期擴建工程正式投運。

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**」)於二零二二年七月委托華傑工程諮詢有限公司對海口美蘭國際機場未來的交通流量(遠景年為二零五零年)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：

- 海口美蘭國際機場二零零五年至二零二一年航空運輸統計資料；
- 三亞鳳凰國際機場二零零六年至二零二一年航空運輸統計資料；
- 《世界銀行—二零二二年全球經濟展望：展望和風險》；
- 《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》(二零一三年七月)；
- 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；
- 《海南國際旅游島建設發展規劃(二零一零年—二零二零年)》；
- 《海南省國家體育旅游示範區發展規劃(二零二零年—二零二五年)》；
- 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、海口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。受疫情影響，二零二一年國際與地區航班停運，從年均增長率(二零零五年至二零二一年)來看，旅客吞吐量增長率為5.9%，貨郵吞吐量增長率為5.8%，起降架次增長率為5.6%，寬體客機、大型客機比例的提高使得起降架次一定的情況下能夠滿足更多的運輸需求。

二零零五年至二零二一年海口美蘭國際機場旅客吞吐量情況如下表所示。

表1 歷年海口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
2020	16,490,216	16,350,057	100,330	39,829
2021	17,519,708	17,519,708	0	0
	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%
2016-2021	1.3%	1.9%	-16.3%	-33.3%
2006-2021	5.9%	6.1%	0.9%	-8.0%

註： 1.表中粗斜體數據表示為截至2020年的平均增長率

二零零五年至二零二一年海口美蘭國際機場貨郵吞吐量情況如下表所示。

表2 歷年海口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
2020	134,717.8	133,951.5	707.1	59.2
2021	148,378.7	141,041.0	7,286.4	51.3
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%
2016-2021	1.5%	0.7%	82.4%	-33.7%
2006-2021	5.8%	5.5%	24.7%	-10.0%

二零零五年至二零二一年海口美蘭國際機場起降架次情況如下表所示。

表3 歷年海口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
2020	129,726	128,479	866	381
2021	138,930	138,353	559	18
		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%
2016-2021	2.2%	2.8%	-22.4%	-55.5%
2006-2021	5.6%	5.9%	-3.2%	-24.3%

由表1-表3可以看出，受新冠肺炎疫情影響，二零二零年至二零二一年機場旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次均受不同程度影響，其中，國際及地區受衝擊較大。二零零五年至二零二一年間旅客及起降架次增長率國內最高，這主要與新冠肺炎疫情影響，在國際客運市場低迷的大環境相關；貨郵國際年均增長率最高，這與海南省經濟社會的國際化發展趨勢緊密相關。

三、影響海口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游的關鍵因素。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游增長，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 2022-2050年海口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	2022	2023	2024	2025- 2030	2031- 2040	2041- 2050
中國	4.3%	5.2%	5.1%	5.0%	4.5%	4.0%
海南省	6%*	6%*	6%*	5.0%	4.0%	3.0%
香港	3%*	3%*	3%*	3.0%	2.5%	2.0%
澳門	5.5%*	5.5%*	5.5%*	4.7%	4.0%	3.0%
台灣	2%*	2%*	2%*	1.5%	1.0%	1.0%
日本	1.7%	1.3%	0.6%	0.5%	0.4%	0.4%
韓國	2.5%*	2.5%*	2.5%*	2.0%	1.5%	1.0%
泰國	2.9%	4.3%	3.9%	3.5%	3.0%	2.5%
越南	5.8%	6.5%	6.5%	6.0%	5.5%	5.0%
新加坡	3%*	3%*	3%*	3.0%	2.5%	2.0%
印度尼西亞	5.1%	5.3%	5.3%	5.0%	4.5%	4.0%
澳大利亞	3%*	3%*	3%*	2.5%	2.0%	1.5%
馬來西亞	5.5%	4.5%	4.4%	4.0%	3.5%	3.0%
柬埔寨	4.5%	5.8%	6.6%	6.5%	6.0%	5.0%
老撾	3.8%	4.0%	4.2%	4.0%	3.5%	3.0%
烏克蘭	-45.1%	2.1%	5.8%	5.5%	5.0%	4.5%
文萊	1%*	1%*	1%*	0.8%	0.6%	0.5%
緬甸	6.7%	6.8%	6.8%	6.5%	6.0%	5.5%
哈薩克斯坦	2.0%	4.0%	3.5%	3.0%	2.5%	2.0%
俄羅斯	-8.9%	-2.0%	2.2%	2.0%	1.5%	1.0%
菲律賓	5.7%	5.6%	5.6%	5.5%	5.0%	4.5%
意大利	1.7%	1.7%	1.7%	1.5%	1.0%	1.0%

- 註： 1. 數據來源為《世界銀行－2022全球經濟展望：展望和風險》和世界銀行官方網站；
2. 帶「*」及二零二五年－二零五零年預測的為根據數據來源推測結果。

(二) 海南國際旅游島

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游島建設發展的若干意見》。作為國家的重大戰略部署，中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游勝地，使之成為開放之島、綠色之島、文明之島、和諧之島。

根據海南國際旅游島發展定位為，中國旅游業改革創新的試驗區、世界一流的海島休閒度假旅游目的地、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游島的重要支撐。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，而且國際旅游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周年大會上鄭重宣布，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、國際旅游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

南打造成為中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布局。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。

自貿試驗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。二零二一年，三亞鳳凰國際機場累計運行航線158條，其中國內航線156條、國際航線及地區航線2條；通航城市87個，其中國內85個、國際及地區2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。

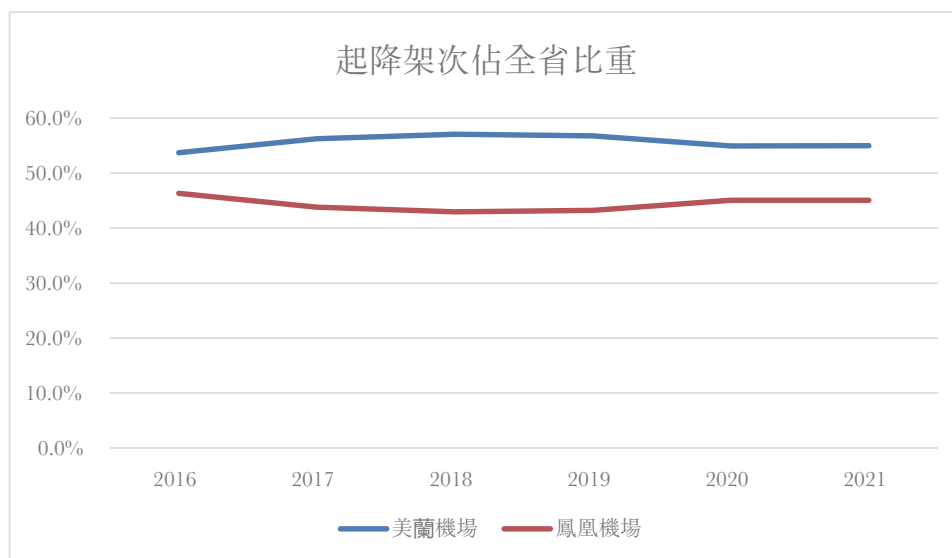


圖1 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場起降架次比重圖

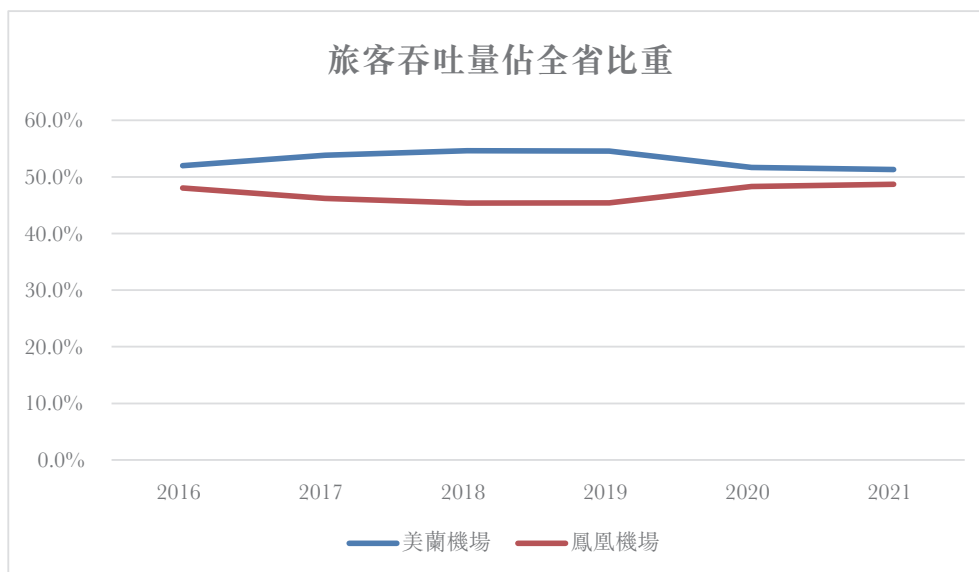


圖2 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場旅客吞吐量比重圖

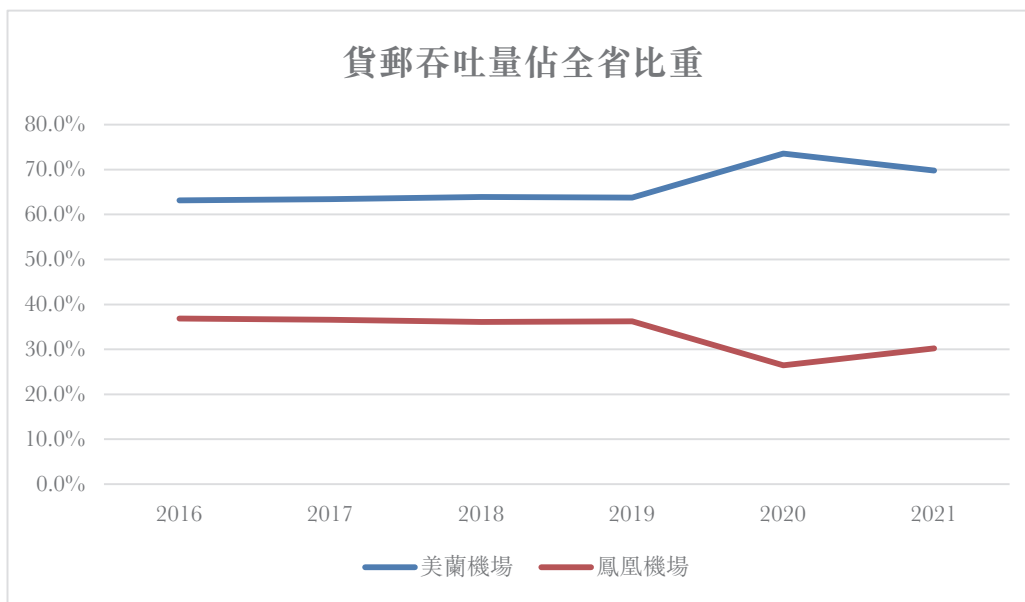


圖3 三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場貨郵吞吐量比重圖

起降架次、旅客吞吐量和貨郵吞吐量方面，三亞鳳凰國際機場均低於海口美蘭國際機場。

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-0.13%、-0.87%和3.65%，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0.90%、-1.40%和10.02%，這主要是受新冠肺炎疫情衝擊原因導致的，但依舊可以看出三亞鳳凰國際機場貨郵吞吐量及起降架次增長率均低於海口美蘭國際機場。

三亞鳳凰國際機場目前為4E級機場，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。二零二一年三亞鳳凰國際機場旅客吞吐量1,663萬人次，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，影響海口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不斷上升，同時，截至二零二二年六月三十日，共35家航空公司在海口美蘭國際機場運營，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

二期擴建工程於二零一六年九月六日開工建設，二零二一年十二月二日正式投運，設計容量為到二零二五年，海口美蘭國際機場整體可滿足年旅客吞吐量3,500萬人次、年貨郵吞吐量40萬噸的運行需求，同時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。作為海南自貿港建設的重大標志性工程，二期擴建工程是構建海南海陸空立體交通體系，加強與「一帶一路」沿線國家互聯互通的重要一環。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周邊地區經濟社會的發展。

二零二一年全年海口美蘭國際機場旅客吞吐量為1,751.97萬人次。

(七) 機型

目前海口美蘭國際機場為4F級機場，二期擴建工程中包含了一條3,600米長的跑道，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	—	93.8	377.84	377.8	3,600
B747-400	334	28.18	385.5	385.5	3,630
B777-200	345	16.2	242.67	242.67	2,800
A330-200	283	18.85	233.0	233	3,200
A340-313	370	15.3	271.0	271	3,750
A380-841	555	66.4	560.0	560	3,600

四、海口美蘭國際機場航空交通流量預測

海口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」。

報告根據所獲取的海口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、貨郵吞吐量及起降架次。

- **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、貨郵吞吐量及起降架次。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：

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

根據有關指標的分析，一般選用旅客人次、貨郵吞吐量及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。

本次預測海口美蘭國際機場國內、地區及國際的旅客及貨郵吞吐量時，依據世界銀行等發表的關於國內和分析典型國家地區（韓國及香港）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(%)。

本次預測根據當前疫情發展趨勢，預估假設二零二四年新冠疫情對航空及旅遊業影響消除。因此預測二零二二年至二零二三年流量採用疫情期間二零二一年發生數據作為基礎數據預測；二零二四年及之後年份預測基礎數據採用疫情爆發前的二零一九年發生數據作為基礎數據結合二期擴建工程建設情況進行預測。

(一) 航空旅客預測

1、 國內旅客流量預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國內客流在二零五零年預計達到6,294萬人次，相當於在未來28年時間內平均每年增長4.4%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以3.5%和5.2%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
2022	18,536,727	18,687,397	18,800,399
2023	19,770,532	20,125,579	20,393,920
2024	30,342,627	31,692,840	32,736,640
2030	39,062,409	43,204,739	46,569,131
2040	44,391,120	53,639,890	61,751,538
2050	48,130,283	62,941,614	76,854,029
年均增長率			
2022-2024	27.9%	30.2%	32.0%
2022-2030	9.8%	11.0%	12.0%
2022-2040	5.0%	6.0%	6.8%
2022-2050	3.5%	4.4%	5.2%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影响。

2、國際旅客流量預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國際客流在二零五零年預計達到1,119萬人次，相當於在預估疫情恢復後26年時間內平均每年增長7.7%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在預估疫情恢復後26年時間內以7.0%和8.1%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
2022	0	0	0
2023	0	0	0
2024	1,617,985	1,639,102	1,655,033
2030	3,058,624	3,222,106	3,349,693
2040	6,395,580	7,145,735	7,762,094
2050	9,503,066	11,188,143	12,637,402
	年均增長率		
2024-2030	11.2%	11.9%	12.5%
2024-2040	9.0%	9.6%	10.1%
2024-2050	7.0%	7.7%	8.1%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

3、地區旅客流量預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場地區客流在二零五零年預計達到109萬人次，相當於在預估疫情恢復後26年時間內平均每年增長2.3%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在預估疫情恢復後26年時間內以1.8%和2.7%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
2022	0	0	0
2023	0	0	0
2024	583,103	602,741	617,813
2030	692,748	742,068	781,129
2040	823,986	926,994	1,012,173
2050	928,378	1,086,461	1,221,790
	年均增長率		
2024-2030	2.9%	3.5%	4.0%
2024-2040	2.2%	2.7%	3.1%
2024-2050	1.8%	2.3%	2.7%

註：二零二二年及二零二三年年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

4、旅客流量總和預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場總客流在二零五零年預計達到7,522萬人次，相當於在未來28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未來28年時間內以4.2%和5.8%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
2022	18,536,727	18,687,397	18,800,399
2023	19,770,532	20,125,579	20,393,920
2024	32,543,715	33,934,683	35,009,486
2030	42,813,781	47,168,913	50,699,954
2040	51,610,686	61,712,620	70,525,805
2050	58,561,727	75,216,218	90,713,221
	年均增長率		
2022-2024	32.5%	34.8%	36.5%
2022-2030	11.0%	12.3%	13.2%
2022-2040	5.9%	6.9%	7.6%
2022-2050	4.2%	5.1%	5.8%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

(二) 航空貨運預測

1、 國內貨運預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國內貨運量在二零五零年預計達到101萬噸，相當於在未來28年時間內平均每年增長7.0%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以6.0%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
2022	150,623	151,836	152,746
2023	158,531	160,871	162,636
2024	239,318	249,850	257,989
2030	341,403	377,064	405,996
2040	548,739	660,131	757,471
2050	775,548	1,007,641	1,224,473
	年均增長率		
2022-2024	26.0%	28.3%	30.0%
2022-2030	10.8%	12.0%	13.0%
2022-2040	7.4%	8.5%	9.3%
2022-2050	6.0%	7.0%	7.7%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

2、國際貨運預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國際貨運量在二零五零年預計達到19萬噸，相當於在未來28年時間內平均每年增長12.3%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以11.6%和12.7%的年平均增長速度增長。詳見表11。

表11 國際貨運吞吐量預測(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2022	7,304	7,305	7,305
2023	8,427	8,479	8,518
2024	7,714	7,815	7,891
2030	17,754	18,680	19,403
2040	58,716	65,353	70,789
2050	159,478	186,471	209,554
	年均增長率		
2022-2024	2.8%	3.4%	3.9%
2022-2030	11.7%	12.5%	13.0%
2022-2040	12.3%	12.9%	13.4%
2022-2050	11.6%	12.3%	12.7%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

3、地區貨運預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場地區貨運量在二零二零年預計達到0.4萬噸，相當於在未來28年時間內平均每年增長16.9%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以16.3%和17.4%的年平均增長速度增長。詳見表12。

表12 地區貨運吞吐量預測(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
2022	54	55	55
2023	58	58	59
2024	1,415	1,463	1,499
2030	1,887	2,019	2,124
2040	2,759	3,098	3,378
2050	3,708	4,328	4,858
	年均增長率		
2022-2024	410.0%	416.7%	421.8%
2022-2030	55.8%	57.0%	57.9%
2022-2040	24.4%	25.1%	25.7%
2022-2050	16.3%	16.9%	17.4%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

4、貨運總和預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場總貨運量在二零二零年預計達到120萬噸，相當於在未來28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未來28年時間內以6.6%和8.2%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
2022	157,982	159,196	160,107
2023	167,016	169,408	171,213
2024	248,447	259,127	267,379
2030	361,044	397,764	427,523
2040	610,214	728,582	831,639
2050	938,735	1,198,441	1,438,884
	年均增長率		
2022-2024	25.4%	27.6%	29.2%
2022-2030	10.9%	12.1%	13.1%
2022-2040	7.8%	8.8%	9.6%
2022-2050	6.6%	7.5%	8.2%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

(三) 飛機起降架次預測

1、 國內飛機起降架次預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國內飛機起降在二零五零年預計達到43萬架次，相當於在未來28年時間內平均每年增長3.9%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以2.9%和4.6%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
2022	146,979	148,169	149,062
2023	157,679	160,497	162,626
2024	209,335	218,605	225,771
2030	271,827	300,566	323,903
2040	301,308	364,060	419,095
2050	330,204	431,755	527,130
	年均增長率		
2022-2024	19.3%	21.5%	23.1%
2022-2030	8.0%	9.2%	10.2%
2022-2040	4.1%	5.1%	5.9%
2022-2050	2.9%	3.9%	4.6%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

2、國際飛機起降架次預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場國際飛機起降在二零五零年預計達到7.0萬架次，相當於在未來28年時間內平均每年增長18.8%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以18.1%和19.4%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
2022	560	560	560
2023	621	625	628
2024	10,009	10,146	10,249
2030	18,626	19,635	20,424
2040	39,993	44,709	48,586
2050	59,737	70,368	79,515
	年均增長率		
2022-2024	322.8%	325.6%	327.8%
2022-2030	55.0%	56.0%	56.8%
2022-2040	26.8%	27.5%	28.1%
2022-2050	18.1%	18.8%	19.4%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

3、地區飛機起降架次預測

根據預測，基本方案海口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，相當於在未來28年時間內平均每年增長27.1%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在未來28年時間內以26.5%和27.6%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
2022	19	19	19
2023	20	21	21
2024	4,923	5,087	5,214
2030	6,678	7,146	7,516
2040	10,004	11,231	12,243
2050	13,708	15,996	17,949
	年均增長率		
2022-2024	1,504.8%	1,526.0%	1,542.0%
2022-2030	107.9%	109.5%	110.7%
2022-2040	41.6%	42.5%	43.1%
2022-2050	26.5%	27.1%	27.6%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

4、飛機起降架次總和預測

根據預測，基本方案海口美蘭國際機場地區飛機起降在二零二零年預計達到52萬架次，相當於在未來28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未來28年時間內以3.7%和5.2%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
2022	147,558	148,748	149,641
2023	158,320	161,142	163,274
2024	224,266	233,838	241,234
2030	297,130	327,348	351,843
2040	351,305	420,001	479,924
2050	403,650	518,119	624,594
	年均增長率		
2022-2024	23.3%	25.4%	27.0%
2022-2030	9.1%	10.4%	11.3%
2022-2040	4.9%	5.9%	6.7%
2022-2050	3.7%	4.6%	5.2%

註：二零二二年及二零二三年預測數據考慮受新冠肺炎疫情影響。

五、結果說明

過去十幾年海口美蘭國際機場經歷了巨大的交通流量增長。二零零五年至二零二一年年均旅客增長率為5.9% (受疫情影響，二零二一年至今國際與地區客運航班停運)。在經濟新常態、海南國際旅游島大力開發、中國航空運輸產業大發展、國際(出入境)和國內旅游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，但考慮新冠肺炎疫情對航空業會造成一定衝擊。長期看來，持續的經濟增長加上小範圍的實際機票價格調整將繼續支撐起航空客運服務需求。在整體預測期內(即二零二二年至二零五零年)，預計旅客年平均增長率為4.2%。

考慮二零二零年突發新冠肺炎疫情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。截至二零二二年八月，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二零二二年至二零二三年預測結果進行了合理降低，預測時假設二零二四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。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海口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海口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及罷工等。

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。

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，概不對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」)謹訂於二零二二年十一月八日(星期二)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二零二二年九月三十日的通函所載者具有相同涵義。

以普通決議案方式

1. 省覽及批准委任任凱先生為本公司執行董事，並授權董事會主席或本公司任何執行董事代表本公司簽立服務合約或該等其他文件或補充協議或契據；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. 省覽及批准將有關母公司認購事項的決議案有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
4. 省覽及批准將有關新H股發行之特別授權有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)，以及以下關於新H股發行的特別授權及新H股在聯交所上市的決議案(決議案相關詳情載於通函)：
 - 4.1. 將予發行的股份類別；
 - 4.2. 發行時間；

股東特別大會通告

- 4.3. 發行規模；
 - 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；
5. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成母公司認購事項之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
6. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成有關新H股發行所有事宜之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)。該等事宜包括但不限於：
- (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；

股東特別大會通告

- (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;
 - (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;
7. 省覽及批准授權董事會及獲董事會授權的人士權限在並無重大估值差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議(倘必要);
 8. 省覽及批准建議組織章程細則相應修訂;及

股東特別大會通告

9. 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
董事長兼總裁
王宏

中國，海南省
二零二二年九月三十日

於本通告日期，董事會由(i)四位執行董事，分別為王宏先生、王貞先生、邁言先生及邢周金先生；(ii)三位非執行董事，分別為邱國良先生、李志國先生及吳健先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為馮征先生、鄧天林先生、孟繁臣先生及葉政先生組成。

附註：

- (A) 本公司將於二零二二年十月二十日(星期四)至二零二二年十一月八日(星期二)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續，期間概不辦理任何股份過戶登記。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，股東須於二零二二年十月十九日(星期三)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) 於二零二二年十月十九日(星期三)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境外上市外資股(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17樓1712-1716號舖，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

* 僅供識別

股東特別大會通告

- (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由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受委代表的交通及食宿費用自理。
- (H) 根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第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於股東特別大會上提呈的所有決議案進行表決。

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，概不對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」)謹訂於二零二二年十一月八日(星期二)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二零二二年九月三十日的通函所載者具有相同涵義。

以特別決議案方式

1. 省覽及批准將有關母公司認購事項的決議案有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
2. 省覽及批准將有關新H股發行之特別授權有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)，以及以下關於新H股發行的特別授權及新H股在聯交所上市的決議案(決議案相關詳情載於通函)：
 - 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；

內資股類別股東大會通告

- 2.7. 發行對象；
 - 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；
3. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成母公司認購事項之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
 4. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成有關新H股發行所有事宜之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)。該等事宜包括但不限於：
 - (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；

內資股類別股東大會通告

- (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、其文件或其他資料；
 - (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. 省覽及批准授權董事會及獲董事會授權的人士權限在並無重大估值差異（即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%）的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議（倘必要）；
 6. 省覽及批准建議組織章程細則相應修訂；及
 7. 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
董事長兼總裁
王宏

中國，海南省
二零二二年九月三十日

於本通告日期，董事會由(i)四位執行董事，分別為王宏先生、王貞先生、邁言先生及邢周金先生；(ii)三位非執行董事，分別為邱國良先生、李志國先生及吳健先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為馮征先生、鄧天林先生、孟繁臣先生及葉政先生組成。

* 僅供識別

內資股類別股東大會通告

附註：

- (A) 本公司將於二零二二年十月二十日(星期四)至二零二二年十一月八日(星期二)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續，期間概不辦理任何股份過戶登記。為符合資格出席內資股類別股東大會並並於會上投票，股東須於二零二二年十月十九日(星期三)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) 於二零二二年十月十九日(星期三)營業時間結束時，名列本公司內資股股東名冊的本公司內資股持有人，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舉行時間前不少於24小時送達董事會秘書處，地址載於下文，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) 受委代表於代表內資股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。法人內資股持有人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。倘法人內資股持有人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，則該名代表應出示其身份證及加蓋法人內資股持有人印鑒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受委代表的交通及食宿費用自理。
- (G) 根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第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於內資股類別股東大會上提呈的所有決議案進行表決。

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，概不對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」)謹訂於二零二二年十一月八日(星期二)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二零二二年九月三十日的通函所載者具有相同涵義。

以特別決議案方式

1. 省覽及批准將有關母公司認購事項的決議案有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
2. 省覽及批准將有關新H股發行之特別授權有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)，以及以下關於新H股發行的特別授權及新H股在聯交所上市的決議案(決議案相關詳情載於通函)：
 - 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；
3. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成母公司認購事項之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)；
4. 省覽及批准將股東大會授予董事會處理及完成有關新H股發行所有事宜之權限有效期進一步延長十二(12)個月(即由二零二二年九月十八日至二零二三年九月十七日)。該等事宜包括但不限於：
- (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；

H 股類別股東大會通告

- (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. 省覽及批准授權董事會及獲董事會授權的人士權限在並無重大估值差異(即二零二一年估值與任何新估值之間的差異不超過1%)的情況下釐定最終代價並就母公司認購事項簽署任何補充協議(倘必要)；
 6. 省覽及批准建議組織章程細則相應修訂；及
 7. 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
董事長兼總裁
王宏

中國，海南省
二零二二年九月三十日

於本通告日期，董事會由(i)四位執行董事，分別為王宏先生、王貞先生、邁言先生及邢周金先生；(ii)三位非執行董事，分別為邱國良先生、李志國先生及吳健先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為馮征先生、鄧天林先生、孟繁臣先生及葉政先生組成。

* 僅供識別

H 股類別股東大會通告

附註：

- (A) 本公司將於二零二二年十月二十日(星期四)至二零二二年十一月八日(星期二)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記手續，期間概不辦理任何股份過戶登記。為符合資格出席H股類別股東大會並於會上投票，股東須於二零二二年十月十九日(星期三)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) 於二零二二年十月十九日(星期三)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境外上市外資股(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，由委託人或其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人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17樓1712-1716號舖，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。法人股持有人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受委代表的交通及食宿費用自理。
- (G) 根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第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於H股類別股東大會上提呈的所有決議案進行表決。