
此乃要件 請即處理

閣下如對本補充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，應立即將本補充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補充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補充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。

本補充通函只供參考之用，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)

日期為二零二一年八月十三日致股東通函之補充通函
主要及關連交易
二零二一年母公司內資股認購補充協議；
就母公司認購事項、新H股發行及組織章程細則的相應修訂
延長股東決議案及授予董事會權限的有效期；
股東特別大會補充通告
以及
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



本補充通函應與本公司於二零二一年八月十三日發佈的有關(其中包括)股東特別大會之通函(「首份通函」)一併閱讀。召開股東特別大會之通告載於首份通函。本補充通函第104至116頁載列本公司於二零二一年九月二十一日發出的關於召開股東特別大會之補充通告，以及本公司於二零二一年九月二十一日發出的關於召開類別股東大會之通告，該等會議將於二零二一年十月八日(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。

董事會函件載於本補充通函第6至23頁。獨立董事委員會函件載於本補充通函第24至25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補充通函第26至46頁。

新增決議案將於股東特別大會及類別股東大會上提呈。有關決議案的詳情將載於本補充通函。隨函附奉適用於股東特別大會之經修訂代表委任表格，當中載有將於股東特別大會上提呈之新增決議案。本補充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(包括經修訂代表委任表格)。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。

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	26
附錄一 - 本集團的財務資料	47
附錄二 - 一般資料	55
附錄三 - 母公司認購事項詳情	61
附錄四 - 交通研究報告	64
附錄五 - 評估報告	90
股東特別大會補充通告	104
內資股類別股東大會通告	109
H股類別股東大會通告	113

釋 義

在本補充通函內，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
「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
「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
「組織章程細則相應修訂延長決議案」	指	自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止為期十二(12)個月內延長有關組織章程細則相應修訂的決議案有效期的建議決議案
「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	於二零二一年十月八日(星期五)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)二零二一年母公司內資股認購補充協議及其項下擬進行之母公司認購事項；及(ii)延長決議案
「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

釋 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、新H股發行延長決議案及組織章程細則相應修訂延長決議案
「股東特別大會」	指	本公司將於二零二一年十月八日(星期五)召開之股東特別大會(包括就此而言的任何續會)，以考慮並酌情批准(其中包括)(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司內資股認購協議項下擬進行之母公司認購事項；(ii)延長決議案
「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

釋 義

「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(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司內資股認購協議項下擬進行之母公司認購事項；及(ii)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，已獲委任為獨立財務顧問，以就(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司內資股認購協議項下擬進行之母公司認購事項；及(ii)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
「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
「最後交易日」	指	二零二一年八月二十日，緊接二零二一年母公司內資股認購補充協議簽署當日前H股的最後交易日
「最後可行日期」	指	二零二一年九月十五日，本補充通函付印前為確定本補充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	海口美蘭國際機場，位於中國海南省海口市之民用機場
「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

釋 義

「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，惟須達成本公告所述之若干條件
「新H股發行延長決議案」	指	自二零二一年九月十八日起至二零二二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
「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
「母公司認購事項延長決議案」	指	自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止為期十二(12)個月內(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人士處理及完成母公司認購事項的建議決議案
「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(就本補充通函而言不包括香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣)
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣

釋 義

「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

除本補充通函另有指明者外，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。

就本補充通函而言，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

非執行董事：

涂海東

苑玉寶

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：

鄧天林

馮征

孟繁臣

何霖吉

敬啟者：

日期為二零二一年八月十三日致股東通函之補充通函
主要及關連交易

二零二一年母公司內資股認購補充協議；

就母公司認購事項、新H股發行及組織章程細則的相應修訂

延長股東決議案及授予董事會權限的有效期；

股東特別大會補充通告

以及

類別股東大會通告

* 僅供識別

A. 背景

茲提述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。

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二零二一年九月十七日屆滿。為完成二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行交易，於二零二一年八月二十一日，本公司與母公司訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議，以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。

B. 二零二一年母公司內資股認購補充協議

本公司與母公司於二零二零年七月二十四日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)。

董事會宣佈，於二零二一年八月二十一日，本公司與母公司經協商後訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議，據此，本公司與母公司一致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(「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)。

董事會函件

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%)，董事會將在股東特別大會及類別股東大會上尋求股東授權董事會及／或董事會的指定人士釐定最終代價。

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。

董事認為，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。

C. 就母公司認購事項、新H股發行及組織章程細則相應修訂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的通函所披露，於二零一九年九月二十九日，本公司曾訂立過往新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20.15%；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%。新H股發行須受(其中包括)以下條件規限：(i)股東於相關股東特別大會及類別股東大會上批准有關新H股發行的相關決議案；(ii)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)；(iii)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；(iv)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

董事會函件

等協議並無根據其中所載條款終止；及(v)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。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，當中包括申請報告、相關董事會／股東決議案、中國相關稅務機關出具的稅務證明及中國法律意見書。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。

根據本補充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。考慮到有關母公司認購事項、新H股發行及組織章程細則相應修訂各項的有關決議案的有效期已於二零二一年九月十七日屆滿，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、新H股發行及組織章程細則相應修訂，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)延長決議案(包括母公司認購事項延長決議案、新H股發行延長決議案及組織章程細則相應修訂延長決議案)，以通過特別決議案方式，以供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(自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止)。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。

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，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。

(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12.06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；

董事會函件

- (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，請參閱本補充通函「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(自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止)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(自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止)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；

董事會函件

- (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；
- (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

D. 股本及股權架構的可能變動

僅供說明用途，假設：(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議獲股東於將舉行的股東特別大會及類別股東大會上批准；(ii)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；(iii)董事會行使建議特別授權；(iv)建議新H股發行所有條件獲達成；(v)最多155,000,000股新H股根據建議特別授權發行；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 (%)
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	<u>473,213,000</u>	<u>100</u>	<u>768,954,000</u>	<u>100</u>

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	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	<u>473,213,000</u>	<u>100</u>	<u>613,954,000</u>	<u>100</u>

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。

E. 訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議及延長決議案的理由及裨益

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二零二一年九月十七日屆滿。為了進一步推動母公司認購事項和新H股發行的工作，本公司經考慮(其中包括)以下原因後，與母公司訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議並建議延長決議案：

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，根據其二零二零年的表現，擁有運送至少1,649萬旅客的保障能力。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。

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)。

茲提述本公司日期為二零二一年一月五日之公告。如公告所披露，Aero Infrastructure Holding Company Limited與本公司訂立過往新H股認購協議。本公司收到一份仲裁通知(「**仲裁通知**」)。根據仲裁通知，Aero Infrastructure Holding Company Limited作為申請人(「**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(「**該仲裁**」)。申請人指控本公司違反認購協議並要求損害賠償以及支付相關仲裁費用，其主張的損害賠償額為58.32億港元或69.62億港元。有關進一步詳情，請參閱本公司日期為二零二一年一月五日的公告。於最後可行日期，該仲裁尚未判決。

茲亦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。於最後可行日期，母公司之重整仍在進行。

經考慮上述事件，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(其中包括)就新H股發行及母公司認購事項取得中國證監會批准、與潛在投資者接洽及磋商、完成新H股發行(包括但不限於簽署配售協議及取得聯交所批准)以及完成母公司認購事項及新H股發行的交割工作。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。

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，藉以把握與海南自由貿易港有關的機遇。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的通函所披露者相同。

僅供說明用途，假設新H股按人民幣10.80元(相等於約12.06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。

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%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)。本公司擬動用約人民幣380,000,000元以償還於二零二零年十一月到期的短期銀行貸款，餘額用於補充本公司一般營運資金。

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。

G. 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%，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，母公司內資股認購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。

由於有關母公司內資股認購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25%，該等交易亦構成上市規則第十四章項下本公司一項主要交易，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母公司內資股認購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。

H. 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。

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，母公司由若干中國國有企業或國家控制企業擁有59.54%，包括海南省國有資產監督管理委員會直接及間接擁有29.98%、國開發基金有限公司(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(由尚永民及王媛媛擁有的公司)持有。海南省國有資產監督管理委員會為母公司的最大股東，為負責海南省國有資產監督管理工作的海南省政府直屬特設機構。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

董事會函件

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。

J. 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)二零二一年母公司內資股認購補充協議及根據母公司內資股認購協議擬進行的母公司認購事項；及(ii)延長決議案(包括就此進行的任何延期)。母公司(控制其於本公司股份之相關投票權)將就待於股東特別大會及內資股類別股東大會上提呈以批准(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司內資股認購協議項下擬進行的母公司認購事項；及(ii)母公司認購事項延長決議案的決議案放棄投票。

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，概無股東於二零二一年母公司內資股認購補充協議及延長決議案中擁有重大權益，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。

董事會函件

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(彼等概無於二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項以及母公司認購事項延長決議案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，以就二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項以及母公司認購事項延長決議案的相關決議案的投票向獨立股東提供意見。

八方金融有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項以及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。

如本公司日期為二零二一年八月二十七日的公告所披露，股東特別大會已推遲舉行，並將於二零二一年十月八日(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。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。

本補充通函第104至116頁載列召開股東特別大會之補充通告及召開類別股東大會之通告，該等會議將於二零二一年十月八日(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。補充通函所載股東特別大會之補充通告應與本公司於二零二一年八月十三日發出之首份股東特別大會通告一併閱讀。

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。

首份代表委任表格(「**首份代表委任表格**」)已於二零二一年八月十三日(星期五)寄發予股東，並已於聯交所(www.hkexnews.hk)及本公司(www.mlairport.com)各自的網站上刊發。由於首份代表委任表格並無載列本補充通函所載股東特別大會之補充通告內之決議案，本公司已編製經修訂代表委任表格(「**經修訂代表委任表格**」)，以連同本補充通函一併寄發。

董事會函件

本補充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(包括經修訂代表委任表格)。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(包括經修訂代表委任表格)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。

倘股東已經向本公司H股過戶登記處遞交(就H股而言)或向本公司董事會秘書處寄送(就內資股而言)首份代表委任表格，彼應注意：

- (i) 倘經修訂代表委任表格並無於股東特別大會指定舉行時間前24小時(「**截止時間**」)遞交予本公司H股過戶登記處(就H股而言)或寄送至本公司董事會秘書處(就內資股而言)或倘經修訂代表委任表格未正確填妥，則首份代表委任表格倘正確填妥，將被視為由彼遞交的有效的代表委任表格。由彼如此委任的代表將有權全權酌情表決或就恰當提交予股東特別大會的任何決議案棄權投票(惟日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會通告及首份代表委任表格所述者除外)，包括本補充通函載列的新增決議案。
- (ii) 倘彼於截止時間前將經修訂代表委任表格遞交予本公司H股過戶登記處(就H股而言)或寄送至本公司董事會秘書處(就內資股而言)，則經修訂代表委任表格將撤銷並取代彼先前遞交的首份代表委任表格，惟經修訂代表委任表格已正確填妥。

股東務請注意，填妥及交回首份代表委任表格及／或經修訂代表委任表格以及其他代表委任表格後，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。

K. 暫停辦理過戶登記手續

本公司將於二零二一年九月十八日(星期六)至二零二一年十月八日(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，股東須於二零二一年九月十七日(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。

L. 推薦意見

董事會(包括獨立董事委員會)認為，二零二一年母公司內資股認購補充協議的條款及條件乃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。因此，董事會(包括獨立董事委員會)建議獨立股東投票贊成股東特別大會補充通告及類別股東大會通告所載的決議案以批准二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項。

董事會(包括獨立董事委員會)認為，延長決議案的條款及條件屬公平合理，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/股東投票贊成延長決議案。

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其由母公司董事會提名而於(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項；及(ii)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就相關決議案放棄投票。

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補充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。

M. 額外資料

務請閣下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(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；及(ii)母公司認購事項延長決議案投票而致獨立股東之推薦意見)及八方金融有限公司函件(當中載有(其中包括)其就(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項；及(ii)母公司認購事項延長決議案而致獨立董事委員會及獨立股東的意見)，有關詳情載於本補充通函第26至46頁。概無獨立董事委員會的成員於(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項及(ii)母公司認購事項延長決議案中擁有任何重大權益。

董事會函件

另亦請閣下垂注本補充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
王貞
謹啟

中國海南省
二零二一年九月二十一日

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：

主要及關連交易
二零二一年母公司內資股認購補充協議
及
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

吾等已獲委任為獨立董事委員會成員，以就須待獨立股東批准的(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項；及(ii)母公司認購事項延長決議案向股東提供意見，而上述事宜的詳情載於致股東日期為二零二一年九月二十一日的補充通函(「**補充通函**」，本函件構成其中一部分)內的董事會函件中。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與補充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(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項；及(ii)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。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

經考慮獨立財務顧問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(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議乃於本集團的一般日常業務過程中訂立，其條款及條件屬一般商業條款，且其項下擬進行的母公司認購事項對獨立股東而言屬公平合理，並符合本公司及股東之整體利益；及(ii)母公司認購事項延長決議案的條款及條件對股東而言屬公平合理，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(i)二零二一年母公司內資股認購補充協議及母公司認購事項；及(ii)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

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

二零二一年九月二十一日

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二零二一年九月二十一日的意見函件全文，乃為載入本補充通函而編製。



香港
干諾道中88號
南豐大廈8樓801-805室

敬啟者：

主要及關連交易 二零二一年母公司內資股認購補充協議； 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二零二一年母公司內資股認購補充協議、母公司認購事項及母公司認購事項延長決議案(有關詳情載於日期為二零二一年九月二十一日致股東的本補充通函(「**補充通函**」)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補充通函釋義一節所賦予的相同涵義。

二零二一年母公司內資股認購補充協議

茲提述 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投票結果公告，內容有關(其中包括)關於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的權限。

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二零二一年九月十七日屆滿。為完成二零二零年母公司內資股認購協議項下擬進行交易，於二零二一年八月二十一日， 貴公司與母公司訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議，以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。

延長決議案

有關母公司認購事項、新H股發行及組織章程細則相應修訂各項的有關決議案的有效期已於二零二一年九月十七日屆滿。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、新H股發行及組織章程細則相應修訂，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)延長決議案(包括母公司認購事項延長決議案、新H股發行延長決議案及組織章程細則相應修訂延長決議案)，以供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(自二零二一年九月十八日起至二零二二年九月十七日止)。

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以及母公司認購事項延長決議案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的有關決議案以及母公司認購事項延長決議案的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，以就二零二一年母公司內資股認購補充協議、母公司認購事項及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)過往母公司認購事項延長股東決議案及授予董事會權限有效期(詳情可參閱 貴公司日期為二零二零年一月七日的通函)；及(ii)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)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)各項先前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，吾等依賴補充通函所載資料及聲明之準確性，並假設補充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(包括補充通函所載資料及聲明)所進行之討論。吾等同時假設董事及 貴公司管理層於補充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，證明吾等依賴補充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。吾等並無理由懷疑補充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。

延長股東決議案及授予董事會權限有效期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)二零二一年母公司內資股認購補充協議的背景資料

- **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。

- **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。

獨立財務顧問函件

• 二零二一年母公司內資股認購補充協議

茲提述 貴公司日期為二零二零年七月二十四日的公告及 貴公司日期為二零二零年八月二十日的通函，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。

董事會宣佈，於二零二一年八月二十一日， 貴公司與母公司經協商後訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議，據此， 貴公司與母公司一致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 貴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(「二零二一年估值」)為基礎確定；及
- (ii) 母公司與 貴公司進一步同意，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 貴公司中小股東利益，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)。

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。

二零二一年估值

根據上市規則第13.80條的規定，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報告（「估值報告」）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。

估值師告知吾等，其經參考中國海南省海口市的銷售憑證，採用合併市場法對一期跑道相關資產的土地部分進行估值，並在通過計算以其目前等價資產替代一項資產之即期成本減實際損耗扣減及所有相關形式的陳舊及優化因素後，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。估值師亦於二零二一年七月對一期跑道相關資產的物業進行實地考察，以研究必要的資料用以釐定一期跑道相關資產的市場價值。

誠如估值師告知，根據用於一期跑道相關資產的土地部分估值的市場法，估值師根據以下挑選標準挑選可比項目：(i)鄰近一期跑道相關資產的土地所在地（即海口市）；(ii)與一期跑道相關資產的土地部分類似的土地的用途；及(iii)交易已於二零二一年完成。誠如估值師告知，買賣交易的資料可自海南省政府的官方網站上公開獲得。根據上述選擇標準，為進行有意義的比較，選擇於二零二一年在海口市進行的四宗土地買賣交易。估值師認為，該等可比項目就評估一期跑道相關資產的土地部分而言屬公平且為代表性的例子。吾等亦注意到，估值師已就交通及其他公共設施的差異對可比較項目作出調整。在竭力基礎上，吾等亦已獨立確定估值師取得選定可比較項目資料的相關公開網站，而吾等並無發現估值師在選擇可比項目時有任何異常之處。吾等已審閱有關可資比較交易，並同意估值師的遴選準則、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。

經向估值師查詢，吾等了解到估值師於對一期跑道相關資產的土地部分進行估值時已考慮(i)標準土地價格法；及(ii)收益或盈利法。由於未能獲得充足資料，估值師認為該等方法對於一期跑道相關資產的土地部分估值而言並不適合。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，估值師認為該等過時數據無法反映當前市況，因此，標準土地價格法並非應用於一期跑道相關資產的土地部分估值的適當方法。另一方面，由於一期跑道相關資產應佔的預測收益及開支的分配不能輕易獲得且無法自整個機場清楚分離，因此，收益或盈利法亦未用於一期跑道相關資產的土地部分估值。

就一期跑道相關資產之樓宇及構築物部分而言，估值師已就估值採用成本法，成本法乃計入經扣除折舊費用後之重置成本。誠如估值師所告知，樓宇及構築物之性質無法基於市值評估，因而有關樓宇及構築物已基於其折舊重置成本作出估值。折舊重置成本法計及樓宇及構築物之當前重置(重建)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。誠如估值師告知，折舊重置成本法通常用於對無法採用市場法的資產進行估值，且在缺乏可比較銷售的已知及成熟的二手市場情況下，折舊重置成本法一般能最可靠地顯示資產價值。經向估值師查詢，吾等注意到估值師採用的重置成本乃經計及管理費、利息開支、稅項及其他開支後參考相關樓宇及構築物的當前市場建築成本而得出。吾等已審閱一期跑道相關資產的樓宇及構築物部分的評估的計算，並無發現估值師的計算有任何異常之處。基於上述內容，吾等同意估值師於評估一期跑道相關資產的樓宇及構築物部分所採用的折舊重置成本方法屬公平適當。

就一期跑道相關資產的機械設備部分而言，估值師採納成本法進行估值，其已計及扣除折舊開支後的重置成本。據估值師告知，一期跑道相關資產的專業機械設備很少出售且並無活躍及有效率之二手市場，故難以就機械設備找到任何容易識別的市場可比項目。因此，吾等了解到機械設備乃根據其折舊重置成本評估，且在缺乏可比銷售的已知及成熟的二手市場情況下，折舊重置成本一般能最可靠地顯示資產的價值。誠如估值師告知，折舊重置成本法通常用於對無法採用市場法的資產進行估值。

吾等已自 貴公司獲得一期跑道相關資產的機械設備部分的清單，並注意到有關原購買成本與估值師計算有關機械設備的折舊重置成本時採納的價值相同。吾等自估值師了解到，於計算機械設備的折舊重置成本時，已考慮其實際折舊，即運行過程中的磨損導致的實際損害產生的價值損失。吾等已審閱一期跑道相關資產的機械設備部分評估值的計算，並無發現估值師的計算有任何異常之處。基於上述內容，吾等同意估值師採用的折舊重置成本法屬公平適當。

吾等了解到估值師於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時已考慮(i)市場法；及(ii)收益或盈利法。由於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專門用於美蘭機場，難以取得類似資產的公平及具代表性的市值，因此，市場法並非應用於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估值的適當方法。與一期跑道相關資產的土地部分相同，預測收益及開支的分配不能輕易獲得且無法自整個機場清楚分離，因此，收益或盈利法亦未用於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估值。

因此，(i)土地部分；(ii)樓宇及構築物部分；及(iii)機械設備部分之價值總和相當於一期跑道相關資產的整體市值。

經考慮(i)一期跑道相關資產的各個部分(即土地部分、樓宇及構築物部分以及機械設備部分)的估值方法乃普遍用於類似性質資產的估值；及(ii)吾等對二零二一年估值中評估價值的計算的審閱中並無發現異常之處，吾等認為估值師採用的方法屬公平適當。

基於以上所述，吾等認為估值報告乃吾等對母公司認購事項(其涉及建議收購一期跑道相關資產(「**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。有關二零二一年估值之基礎及假設載於補充通函附錄五內之估值報告。

由於跑道收購事項的總代價相等於估值師評估及得出一期跑道相關資產於二零二一年六月三十日(即緊接訂立二零二一年母公司內資股認購補充協議前約兩個月)的估值金額人民幣15.2億元(「**代價**」)，吾等認為，代價之釐定基準屬公平合理。

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及股本集資

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，並於二零二零年運送至少1,649萬名旅客。

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。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，且跑道收購事項將助力 貴公司增強其收入流及競爭力。

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。

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，二零一九年一月一日至二零二一年八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)
二零一九年	24.22	322.36	163.96
二零二零年	16.49	222.37	128.86
年增長率(二零一九年至 二零二零年)	(31.9)%	(31.0)%	(21.4)%
年均增長率(二零一六年至 二零一九年)	10.6%	6.6%	7.7%
二零二零年一月至八月	9.10	139.93	73.36
二零二一年一月至八月	12.47	171.88	94.04
年增長率(一月至八月合計)	37.0%	22.8%	28.2%

根據 貴公司日期為二零二零年八月二十日的通函「附錄三 - 交通流量研究報告」內有關二零一六年至二零一九年的年增長率的資料，旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次的增長率分別為10.6%、6.6%及7.7%。如上表所示，美蘭機場於二零二零年的需求較二零一九年有所下降，二零二零年旅客吞吐量約為1,649萬人次，較二零一九年的約2,422萬人次減少約31.9%；二零二零年的貨郵吞吐量約為222,370噸，較二零一九年的約322,360噸減少約31.0%；而二零二零年的起降架次約為128,860次，較二零一九年的約163,960次減少約21.4%。誠如 貴公司管理層所告知，有關減少乃主要由於新冠疫情(「疫情」)，疫情期間中國採取多項公共衛生應急措施，包括在一定程度上控制人群及交通流動、並對中國農曆新年假期後的返工時間加以限制，對航空公司行業造成重大影響。

獨立財務顧問函件

由於中國成功地實施緊急公共衛生措施，疫情得到控制，美蘭機場的航班也逐步恢復。如上表所示，截至二零二一年八月三十一日止八個月，旅客吞吐量、貨郵吞吐量及起降架次均大幅增加。截至二零二一年八月三十一日止八個月（「截至二零二一年八月三十一日八個月」）的旅客吞吐量約為1,247萬人次，較二零二零年同期增加約37.0%，而截至二零二一年八月三十一日八個月的貨物吞吐量約為171,880噸，較二零二零年同期增加約28.2%，及截至二零二一年八月三十一日八個月的起降架次約為94,040架次，較二零二零年同期增加約22.8%。考慮到國內經濟的復蘇、美蘭機場航班的恢復以及截至二零二一年八月三十一日八個月美蘭機場需求的大幅回升，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。

如貴公司管理層於貴公司截至二零二零年十二月三十一日止年度的年度報告（「二零二零年年報」）所述，貴公司當前的發展戰略為圍繞區域樞紐機場建設，實現海南自由貿易港人員進出、運輸來往自由便利及促使海南省實現建立「1+N」交通規劃系統的目標。憑藉「一帶一路」倡導及「十四五規劃」帶來的機遇，管理層預期，跑道收購事項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。

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，長遠而言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)跑道收購事項下有關設備的估值；(iii)訂立(其中包括)二零二零年母公司內資股認購協議的背景資料、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的通函所載之吾等的函件。

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。

3. 母公司認購事項之主要條款

母公司認購事項之認購價

誠如補充通函所披露，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12.06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) 以下最高者的90%：
 - (i) 於生效日期在聯交所所報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H股平均收市價。

獨立財務顧問函件

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，考慮民航業之狀況、 貴公司之業務模式、經營現狀及前景及其資產狀況及資產質量，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。

(i) H股股價表現回顧

以下為股價圖，說明自二零二零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，股份最高收市價為二零二零年八月六日的60.00港元，而最低收市價為二零二零年七月二日的12.14港元，及大部分交易日H股每日收市價一直在每股H股30.00港元至50.00港元(「價格範圍」)之間波動，H股的平均每日收市價約為35.79港元。認購股份的最低認購價人民幣10.80元(相等於12.06港元)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80.0%及0.7%。

獨立財務顧問函件

根據上述定價機制，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13.40港元；及(ii)生效日期前財政年度結束時 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。此外，經參照H股目前的高價水平，H股跌破每股13.40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13.40港元時，折讓將不超過H股現行市價的10%。

為作說明，最低認購價人民幣10.80元(相等於每股認購股份約12.06港元)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45.8%；
- (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平均收市價23.42港元折讓約48.5%；
- (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平均收市價24.44港元折讓約50.7%；
- (iv) H股於最後可行日期在聯交所所報每股收市價31.20港元折讓約61.3%；
- (v) H股於截至最後可行日期(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30.82港元折讓約60.9%；及
- (vi) H股於截至最後可行日期(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29.05港元折讓約58.5%。

獨立財務顧問函件

假設H股股價將維持於相似水平直至生效日期且生效日期即最後可行日期，於最後可行日期在聯交所所報H股收市價為31.20港元，因此，根據認購股份定價機制計算的認購價將約為28.08港元（「說明價格」），高於最低認購價人民幣10.80元（相當於每股認購股份約12.06港元）及 貴公司於二零二零年十二月三十一日每股淨資產值（即人民幣7.96元（相當於約8.89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港元溢價約26.2%；
- (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平均收市價23.42港元溢價約19.9%；
- (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平均收市價24.44港元溢價約14.9%；
- (iv) H股於最後可行日期在聯交所所報每股收市價31.20港元折讓約10.0%；
- (v) H股於截至最後可行日期（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30.82港元折讓約8.9%；及
- (vi) H股於截至最後可行日期（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29.05港元折讓約3.3%。

如上文所示，說明價格較最後交易日的H股收市價以及H股於直至最後交易日（包括該日）止最後五及十個連續交易日的平均收市價溢價，而說明價格較最後可行日期的H股收市價以及H股於直至最後可行日期（包括該日）止最後五及十個連續交易日的平均收市價的折讓較相對於最低認購價人民幣10.80元的該等基準收市價有所減少，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。

(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的行業與貴公司相同，且業務運營與貴公司相若(即於中國提供機場管理及營運服務)的所有香港上市公司，並使用該等公司於最後交易日所報收市價審閱其價格與資產淨值比率(「市賬率」)。由於 貴集團於截至二零二零年十二月三十一日止年度錄得淨虧損，故市盈率不適用及並未於吾等的分析中考慮。吾等識別出一家H股亦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(股份代號：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，即根據定價機制釐定的最低價)，有關市賬率約為1.36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%，即20.03港元)，有關市賬率約為2.25倍。

吾等從吾等的獨立分析得知北京首都的市賬率約為0.79倍，(i)低於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 貴公司市賬率約1.36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17.94元(相等於每股20.03港元)所暗示的 貴公司市賬率約2.25倍。

獨立財務顧問函件

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的行業與貴公司相同，且業務運營與貴公司相若(即於中國提供機場管理及營運服務)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出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。	19,690.5	0.79
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。	23,679.8	1.13
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。	83,919.0	2.61
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。	5,081.4	1.20

獨立財務顧問函件

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 市賬率 (倍數)
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。	16,098.9	1.20
		最高	2.61
		最低	0.79
		平均	1.39
		中位數	1.20
貴公司			1.35 ^{附註1}
			2.25 ^{附註2}

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。
2. 相關比率乃基於最後交易日聯交所報H股收市價的90%(即20.03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賬率介乎約0.79倍至約2.61倍，其平均數為約1.39倍及中位數為約1.20倍。 貴公司基於最後交易日收市價的90%(即20.03港元)的市賬率約為2.25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。

獨立財務顧問函件

經考慮 貴公司日期為二零二零年八月二十日的通函內的函件所載分析及因素以及上文吾等的更新分析，包括：

- (i) 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 貴公司及其股東的整體利益；及
- (ii) 母公司認購事項的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的條款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，從而進一步長期帶動 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。

營運資金

根據 貴公司截至二零二一年六月三十日止六個月的中期報告(「二零二一年中報」)， 貴集團於二零二一年六月三十日的營運資金短缺(即約人民幣9.632億元的流動資產總值減約人民幣69.439億元的流動負債總額)約為人民幣59.807億元，流動比率約為14%。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。

根據二零二一年中報， 貴集團於二零二一年六月三十日的綜合資產淨值(不包括非控股權益)約為人民幣41.138億元，每股股份的資產淨值約為人民幣8.69元(相等於約9.71港元)。假設認購價為H股於最後交易日的收市價90%(即20.03港元(相等於約人民幣17.94元))，認購價每股認購股份人民幣20.03元將較於二零二一年六月三十日股東應佔每股股份的未經審計綜合資產淨值溢價約106.3%。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

於二零二一年六月三十日， 貴集團的計息借款及資產淨值分別約人民幣23.991億元及人民幣41.600億元，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)約為57.7%。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%。鑒於該情況，股權攤薄似乎重大，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，請參閱補充通函內的董事會函件。

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，吾等認為二零二一年母公司內資股認購補充協議、母公司認購事項及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

二零二一年九月二十一日

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

有關本集團截至二零一八年、二零一九年及二零二零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：

- 本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之年度報告(第149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)；
- 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165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185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)；及
- 本公司截至二零二一年六月三十日止六個月之中期報告(第41至104頁)(於二零二一年九月十日刊發)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0910/2021091000477_c.pdf)。

2. 債務

於二零二一年七月三十一日(即本補充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：

	二零二一年 七月三十一日 人民幣千元
銀行借款	
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/>
	2,323,450
其他債務：	
應付銀行借款利息	65,260
租賃負債(c)	150,681
委託貸款－擔保(d)	23,252
應付關聯方款項－無擔保(e)	1,145,009
	<hr/>
	1,384,202
其他流動負債－共同還款承諾準備(b)	189,087
	<hr/>
總債務	3,896,739
	<hr/> <hr/>

- (a) 於二零二一年七月三十一日，銀行抵押借款系由母公司提供土地抵押及擔保，年利率為6%。該借款已逾期尚未償還。於二零二一年三月，本公司已與借款銀行協商並達成續借意向，相關續借條件仍在與借款銀行溝通中，鑒於該借款擔保人母公司進入海航集團有限公司（「海航集團」）實質合併重整，正式的續借協議尚待借款銀行的最終批准。
- (b) 截至二零二一年七月三十一日止，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4.9%。

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，因母公司連同海航集團等合計321家公司進行實質合併重整，本公司計提了「其他流動負債－共同還款承諾準備」為人民幣1.89億元。

有關銀團貸款的詳細安排參見以下「營運資金」有關共同借款的披露。

- (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。於二零二一年七月三十一日，租賃負債餘額為人民幣150,680,569元，其中於一年內到期的租賃負債為人民幣63,901,425元。

於二零二一年七月三十一日，未確認融資費用餘額為人民幣4,599,134元。

- (d) 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。於二零二一年七月三十一日，委託貸款的結餘為人民幣23,251,544元，其中於一年內到期的委託貸款為人民幣13,568,634元。該筆貸款由母公司擔保。
- (e) 該款項為應付關聯方主要包括海航集團及母公司的往來款。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 (作為申請人) 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」)，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該仲裁。本公司認為並不存在申請人所述違反認購協議的情況，並採取法律措施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主張不會得到仲裁庭的支持，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)。截至二零二一年七月三十一日，有關股權質押尚未解除。

於二零二一年七月三十一日營業時間結束時，除本補充通函所披露者外，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，於二零二一年七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，自二零二一年七月三十一日以來，本集團的債務及或然負債並無任何重大變動。

3. 營運資金

於二零二一年六月三十日，本集團淨流動負債約為人民幣59.8億元，短期借款和一年內到期的非流動負債分別為人民幣3.8億元和人民幣28.7億元，現金及現金等價物僅為人民幣5.2億元。一年內到期的非流動負債主要包括銀團貸款人民幣19.4億元以及應付關聯方款項人民幣8.4億元。

本公司和母公司正在共同興建美蘭機場二期擴建項目(「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」)。於二零二一年六月三十日，銀團貸款累計放款本金人民幣51.8億元，其中母公司已提取銀團貸款本金人民幣32.4億元，本公司已提取銀團貸款本金人民幣19.4億元。截止二零二一年六月三十日，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，並且相關公司高度混同等原因，海南省高級人民法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(「母公司違約」)。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，而本公司償付後有權以債權人身份向母公司追償。母公司違約同時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。本集團已相應將原到期日為二零二二年六月三十日之後的本公司已提取銀團貸款本金人民幣19.4億元重分類至一年內到期的非流動負債，並於二零二零年度就上述共同還款承諾的預期信用損失計提了「信用減值損失-共同還款承諾損失」人民幣1.89億元。截止二零二一年六月三十日其他流動負債-共同還款承諾準備的餘額為人民幣1.89億元。截止本補充通函報出日，本公司及母公司尚未獲得銀團貸款人的書面豁免，亦未收到銀團貸款人要求本公司立即還款或承擔共同還款承諾。

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」)並構成了該筆銀行借款的違約事項。截止本補充通函報出日，本公司尚未獲得借款銀行就逾期支付事項的書面豁免。

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。管理層認為本公司不存在仲裁申請中主張的違約行為並且仲裁申請人的主張不會得到仲裁庭的支持，因此本公司截止二零二一年六月三十日止未就該仲裁計提預計負債。截止本補充通函報出日，香港國際仲裁中心已對該仲裁正式作出了1號程序令，申請人已提交索賠申述書及支持文件。

上述逾期支付事項和該仲裁亦觸發了銀團貸款的相關違約條款。

此外，於二零二一年六月三十日，本公司尚有應付關聯方款項合計人民幣11.5億元，包括其他應付款人民幣3.1億元及一年內到期的非流動負債人民幣8.4億元，該等款項均無明確到期日。由於該等關聯方均為海航集團實質合併重整範圍內公司，本公司可能被要求立即償付該等款項。截止本補充通函報出日，關聯方尚未要求本公司償還該等款項。

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海航集團實質合併重整的進展、計及擬母公司認購事項以收購一期跑道相關資產事項及擬新H股發行募集資金、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補充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) 母公司及銀團貸款人已經向海航集團實質合併重整管理人(「重整管理人」)提出申請，請求法院批准銀團貸款人繼續履行合同。同時，本公司正連同母公司及重整管理人與銀團貸款人協商，爭取獲得銀團貸款人就上述各項違約事項的豁免。管理層相信繼續履行合同的申請能夠獲得法院的批准並且海航集團實質合併重整能夠成功。在此基礎上，管理層相信銀團貸款人能夠同意豁免上述各項違約事項，不會要求本公司償還母公司已提取的銀團貸款餘額人民幣32.4億元，也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，並將同意繼續按照銀團貸款合同約定發放剩餘貸款；
- 2) 就逾期支付事項，本公司與借款銀行積極協商並已於二零二一年三月與借款銀行達成意向，在原借款合同已到期並會取消的前提下，計劃就該筆銀行借款重新簽署長期借款協議予以全額續借，正式的續借協議尚待借款銀行的最終批准。管理層相信能夠以合理的條件獲得借款銀行的續借批准，並且能夠在續借存續期內持續滿足各項借款約定；
- 3) 就應付關聯方款項，儘管海航集團實質合併重整尚在進行中，本公司已提出分期償還計劃並開始積極與重整管理人協商。管理層相信海航集團實質合併重整能夠獲得成功，分期償還計劃能夠獲得重整管理人同意並後續獲得海航集團相關債權人會議的批准；

- 4) 就該仲裁，截止本補充通函報出日，仲裁尚在進行中，雙方正在進行仲裁資料整理以供提交仲裁庭。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的主張不會得到仲裁庭的支持，且本公司最終無需支付仲裁申請人要求的賠償；
- 5) 截止二零二一年六月三十日，母公司使用海南省政府債券轉貸資金為本公司墊付了二期擴建項目工程款約人民幣1.3億元。母公司及本公司正持續與海南省政府商討二期擴建項目的後續資金來源安排。管理層相信能夠繼續獲取相關後續資金以滿足支付二期擴建項目工程款的資金需求。截止本補充通函報出日，二期擴建項目進展順利，管理層預計二期擴建項目能夠於二零二一年內竣工並投入運營；及
- 6) 儘管受疫情的不利影響，本集團的機場運營管理業務自二零二零年下半年起已實現穩定增長。截至二零二一年六月三十日止六個月，本集團的機場旅客吞吐量約為996.69萬人次，較二零二零年同期增長64.93%。管理層預計二零二一年本集團的機場運營管理業務將較二零二零年實現增長，並相應產生穩定的經營淨現金流入。

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，經已審慎考慮海航集團實質合併重整的進展，計及擬收購一期跑道相關資產事項及擬新H股發行預期募集資金，以及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補充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) 銀團貸款合同能否被批准為繼續履行合同以及海航集團實質合併重整能否成功；在此基礎上，本公司能否成功取得銀團貸款人就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19.4億元或償還母公司已提取的銀團貸款餘額人民幣32.4億元，並同意繼續按照銀團貸款合同約定發放剩餘貸款；
- 2) 就逾期支付事項，重新簽署長期借款協議予以全額續借的計劃能否獲得借款銀行的批准，且本公司能否在續借存續期內持續滿足各項借款約定；

- 3) 本公司提出的應付關聯方款項分期償還計劃能否獲得重整管理人同意並後續獲得海航集團相關債權人會議的批准；
- 4) 本公司是否最終無需就仲裁申請人的仲裁主張支付賠償；
- 5) 本公司是否能夠繼續獲取相關後續資金以滿足支付二期擴建項目工程款的資金需求且二期擴建項目是否能夠按期竣工並投入運營；及
- 6) 本集團的機場運營管理業務能否實現預期增長，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補充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

截至二零二零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1,369.53百萬元及股東應佔淨虧損人民幣1,340.38百萬元。每股虧損為人民幣2.83元。截至二零二一年六月三十日止上半年，本集團錄得未經審計收入人民幣893.98百萬元及歸屬於股東淨利潤人民幣345.36百萬元。每股盈利為人民幣0.73元。

二零二一年上半年，全球疫情形勢逐步得到控制，世界經濟逐步復甦，但各國經濟仍然呈現出顯著的分化和不均衡態勢。隨著國內疫苗接種速度加快以及疫情防控常態化的各項措施逐步落實實施，上半年，中國各地區精準實施宏觀政策，全國經濟持續穩定恢復，生產需求繼續回升，就業及物價總體穩定，新動能快速成長，質量效益穩步提高，市場主體預期向好，主要宏觀指標處於合理區間，經濟發展呈現穩中加固、穩中向好態勢。海南省經濟在實現「十四五」開局之年「開門紅」的基礎上繼續向好發展，呈現「高開穩走、穩中有進」的良好態勢，固定資產投資、社會消費品零售總額等主要經濟指標保持較快增長。

二零二一年上半年，國外疫情防控形勢依然嚴峻，加之國內局部地區疫情出現反覆，民航客運市場再受衝擊，美蘭機場仍然面臨較大的生產經營壓力。在此背景下，本集團堅持疫情防控不鬆懈，嚴格踐行各級政府要求，確保美蘭機場安全運行；通過加強與航空旅遊產業鏈上下游企業合作等多種措施推進復工復產。因受疫情影響，美蘭機場自二零二零年三月二十九日起暫停國際及地區航班起降，截至最後可行日期，國際及地區客運航線暫未恢復。目前，國外疫情形勢依舊嚴峻，對美蘭機場國際客運市場影響仍在持續。

二零二一年下半年，海南省將緊抓自貿港政策落地見效、有效投資和招商引資、擴大消費需求、構建現代產業體系、優化營商環境、鄉村振興、生態環境保護、安全生產防範、民生事業以及作風建設等十個方面重點工作，推動全省經濟高質量發展。在海南省各級政府帶領下，美蘭機場將嚴格按照民航局安全生產專項整治三年行動的最新要求，修訂細化內部整治方案，將「隱患治理」和「風險防控」雙重預防機制與SMS (Safety Management System, 安全管理體系) 建設進行融合，打好「基本功」，形成長效工作機制；持續落實疫情防控常態化，著重做好冬航季換季、航空市場宣傳、推進國際航班恢復等工作，同時配合美蘭機場離島免稅店做好離島免稅促銷等工作，提升經營收益；全力配合各部門推進第七航權、保稅航油等利好政策落地實施，力爭二期擴建項目於二零二一年內投運，助力海南自貿港建設。在保證安全與服務質量的同時，本集團將繼續開源節流、增收節支，嚴格控制成本，保持全年收益水平，力爭為股東帶來理想的業績回報。

1. 責任聲明

本補充通函(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，本補充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，且本補充通函並無遺漏任何其他事項，致使本補充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二零二零年十二月三十一日(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補充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。

執行董事王宏先生擔任母公司的董事，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。

除上文披露者外，於最後可行日期，概無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	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
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%

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
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	33,620,700(L) 4,701,801(S)	13.53% 2.07%	6.49% 0.99%
Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc (附註4)	實益擁有人	15,883,000 (L)	6.99%	3.36%
Aspex Management (HK) Limited (附註5)	投資經理	24,968,000 (L)	11.00%	5.28%

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，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32,788,500股好倉股份中擁有權益。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。

3. 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33,620,700股好倉股份及4,701,801股淡倉股份。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，並分別持有本公司13,098,302股、541,300股、18,624,837股、46,000股、40,000股、699,261股、3,000,228,000股及340,000股好倉股份。此外，UBS AG及UBS Switzerland AG分別持有本公司4,688,981股及12,820股淡倉股份。
4. 根據Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc於聯交所網站列載之權益披露，Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc被視為透過其受控制公司權益持有15,883,000股好倉股份。SMBC Asset Management Services (UK) Limited由Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc持有100%權益，而TT International Asset Management Ltd由SMBC Asset Management Services (UK) Limited持有100%權益，TT International Asset Management Ltd由TT International Asset Management Ltd持有100%權益。TT International Asset Management Ltd和TT International Asset Management Ltd分別擁有13,704,579股和2,097,421股好倉股份。此外，Sumitomo Mitsui DS Asset Management Company, Limited由Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc持有50.13%權益，而Sumitomo Mitsui DS Asset Management (Hong Kong) Limited由Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc持有100%權益。Sumitomo Mitsui DS Asset Management (Hong Kong) Limited擁有81,000股好倉股份。
5. 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持有24,968,000股好倉股份。
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

董事並不知悉自二零二零年十二月三十一日(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

以下為提供本補充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
威格斯資產評估顧問 有限公司(「威格斯」)	專業測量師及估值師

八方金融、華傑及威格斯各自已就本補充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、華傑及威格斯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54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) 本補充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。

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補充通函日期前兩年內及直至最後可行日期訂立：

- (a) 過往新H股認購協議；
- (b) 本公司與母公司就二期擴建項目於二零二零年五月十一日訂立的投資建設補充協議(「投資建設補充協議」)；
- (c) 二零二一年母公司內資股認購補充協議；及
- (d) 二零二零年母公司內資股認購協議。

9. 備查文件

下列文件副本將由本補充通函日期起計14日期間內任何平日(公眾假期除外)之一般辦公時間內，於香港上環禧利街27號富輝商業中心22樓2204室可供查閱：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 過往新H股認購協議；
- (c) 投資建設補充協議；
- (d) 二零二一年母公司內資股認購補充協議；
- (e) 二零二零年母公司內資股認購協議；
- (f) 董事會函件，全文載於本補充通函第6至23頁；
- (g) 獨立董事委員會致獨立股東的函件；
- (h) 獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件；
- (i) 本公司截至二零一八年、二零一九年及二零二零年十二月三十一日止三個財政年度各年之年度報告及本公司截至二零二一年六月三十日止六個月之中期報告；
- (j) 本附錄「專家及同意書」一段所述書面同意；
- (k) 本公司日期為二零二零年八月二十日的通函；
- (l) 本公司日期為二零二一年八月十三日的通函；及
- (m) 本補充通函。

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12.06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
- (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) 母公司股東大會通過決議案，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. 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適時就該補充協議作出進一步披露。

C. 收購一期跑道相關資產可能產生的財務影響**(a) 盈利**

誠如本集團截至二零二零年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，本集團於截至二零二零年十二月三十一日止年度錄得歸屬於股東淨虧損約人民幣1,340,376,146元。收購一期跑道相關資產完成後，本集團的淨利潤有望增長。

(b) 總資產及負債

誠如本集團截至二零二零年十二月三十一日止年度的年度報告所披露，本集團於二零二零年十二月三十一日的總資產為人民幣11,077,487,669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的通函。

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(以下簡稱「美蘭機場」)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，美蘭機場發展迅速，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，美蘭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美蘭機場二期擴建工程(以下簡稱「二期擴建工程」)。美蘭機場二期擴建工程將按照五星級機場標準進行建設。

為滿足海南美蘭國際空港股份有限公司(以下簡稱「美蘭空港」)增發內資股項目需要，同時考慮二零二零年新冠疫情的影響，美蘭空港於二零二一年九月委託華傑工程諮詢有限公司對美蘭機場未來航空交通流量進行專項研究以供載入本通函內。

(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：

- 美蘭機場二零零五至二零二零年航空運輸統計資料；
- 三亞鳳凰國際機場二零零六至二零二零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，近年來美蘭機場發展迅速，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(二零零五年至二零二零年)來看，旅客吞吐量增長率為5.9%，貨郵吞吐量增長率為5.5%，起降架次增長率為5.5%，寬體客機、大型客機比例的提高使得起降架次在一定的情况下能夠滿足更多的運輸需求。

二零零五年至二零二零年美蘭機場旅客吞吐量情況如下表所示。

表1 歷年美蘭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
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%
2016–2020	0.4%	0.9%	-16.3%	-33.3%
2006–2019	9.2%	9.0%	20.3%	8.7%
2006–2020	5.9%	6.0%	0.9%	-8.0%

二零零五年至二零二零年美蘭機場貨郵吞吐量情況如下表所示。

表2 歷年美蘭機場貨郵情況表(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	134,717.9	133,752.8	905.9	59.2
	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%
2016–2020	-0.2%	-0.2%	35.6%	-37.1%
2006–2019	7.9%	7.7%	26.5%	10.1%
2006–2020	5.5%	5.5%	10.2%	-9.8%

二零零五年至二零二零年美蘭機場起降架次情況如下表所示。

表3 歷年美蘭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
	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%
2016-2020	1.3%	1.9%	-19.5%	-30.4%
2006-2019	7.7%	7.5%	16.6%	6.3%
2006-2020	5.5%	5.8%	-0.5%	-9.0%

由表1-表3可以看出，二零零六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。但由於二零二零年突發新冠病毒疫情的影響，使得機場交通量出現大幅下滑，其中國際交通出行量受影響最為嚴重，地區和國內交通出行量也受到了不同程度的影響。

三、影響美蘭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 2021-2050美蘭國際機場主要客源市場的國內生產總值增長率預測

客源市場	2021	2022	2023- 2025	2026- 2030	2031- 2040	2041- 2050
中國	5.8%	5.7%	5.5%	5.5%	5.0%	4.0%
海南省	6.0%*	6.0%*	5.5%	5.0%	4.0%	3.0%
香港	3.0%*	3.0%*	3.0%	3.0%	2.5%	2.0%
澳門	5.5%*	5.5%*	5.0%	4.5%	4.0%	3.0%
台灣	2.0%*	2.0%*	2.0%	1.5%	1.0%	1.0%
日本	0.6%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%
韓國	2.5%*	2.5%*	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%
泰國	2.8%	2.9%	3.0%	3.0%	2.5%	2.0%
越南	6.5%	6.4%	6.4%	6.0%	5.0%	4.0%
新加坡	3.0%*	3.0%*	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%
印度尼西亞	5.2%	5.2%	5.0%	5.0%	4.5%	4.0%
澳大利亞	3.0%*	3.0%*	3.0%	2.5%	2.0%	1.5%
馬來西亞	4.5%	4.5%	4.0%	3.5%	3.0%	2.5%
柬埔寨	6.8%	6.8%	6.5%	6.0%	5.0%	4.0%
老撾	5.7%	5.6%	5.5%	5.0%	4.5%	4.0%
烏克蘭	4.2%	4.2%	4.0%	3.5%	3.0%	2.5%
文萊	1.0%*	1.0%*	1.0%	0.8%	0.6%	0.5%
緬甸	6.8%	6.8%	6.5%	6.0%	5.0%	4.0%
哈薩克斯坦	3.9%	3.7%	3.5%	3.0%	2.5%	2.0%
俄羅斯	1.8%	1.8%	2.0%	2.0%	1.5%	1.5%
菲律賓	6.2%	6.2%	6.0%	5.0%	4.0%	3.0%
意大利	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，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，可以給中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。二零二零年，三亞鳳凰國際機場累計運行航線195條，其中國內航線159條、國際航線及地區航線36條；通航城市116個，其中國內80個、國際及地區36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美蘭機場比較如下圖所示。

起降架次佔全省比重

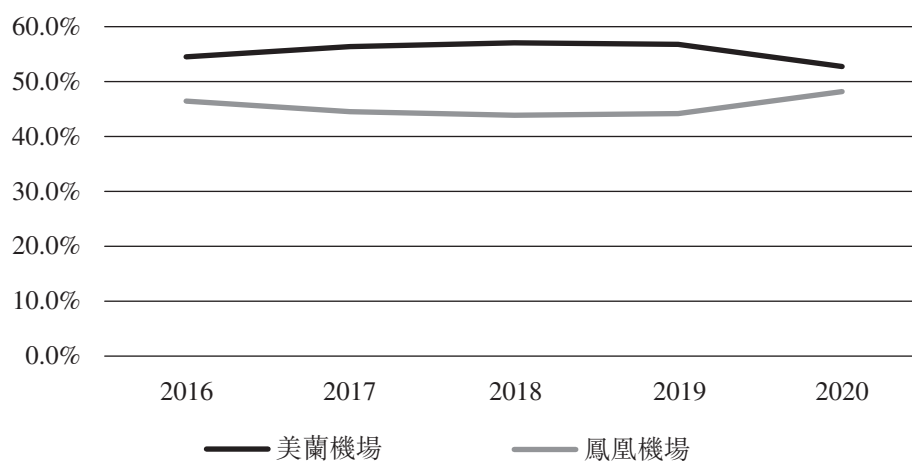


圖1 三亞鳳凰國際機場與美蘭機場起降架次比重圖

旅客吞吐量佔全省比重

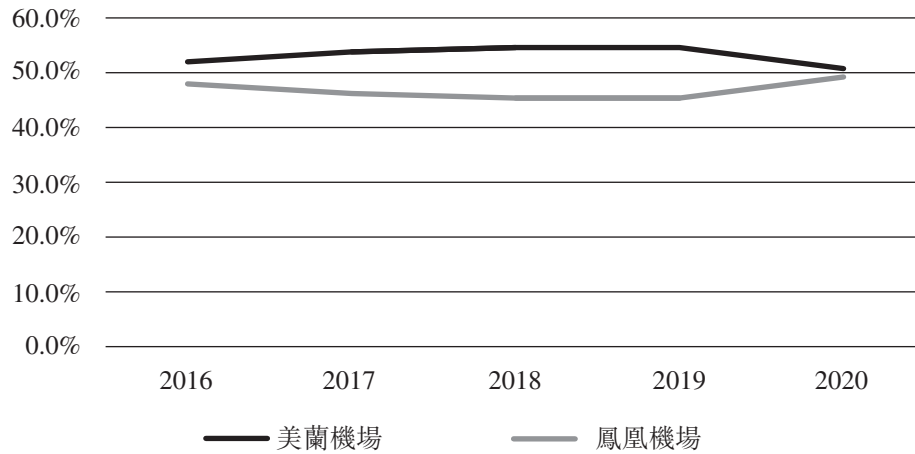


圖2 三亞鳳凰國際機場與美蘭機場旅客吞吐量比重圖

貨郵吞吐量佔全省比重

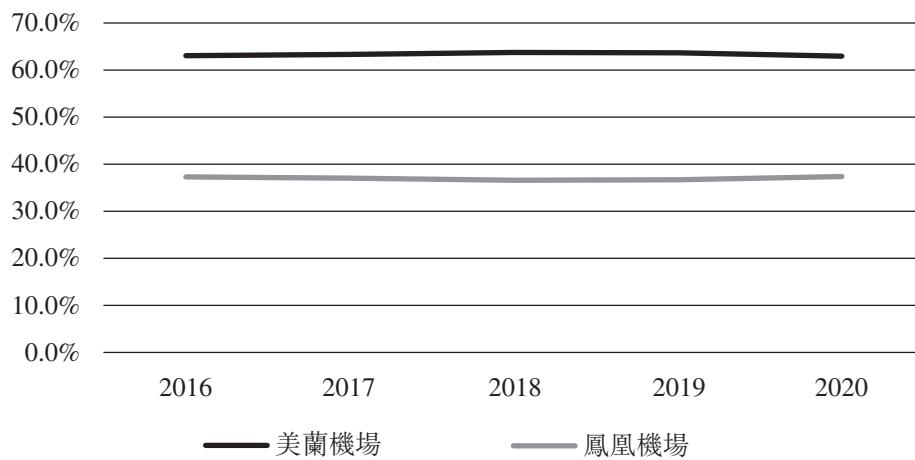


圖3 三亞鳳凰國際機場與美蘭機場貨郵吞吐量比重圖

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

三亞鳳凰國際機場作為海南省兩個4E級機場之一，對美蘭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。二零二零年三亞鳳凰國際機場旅客吞吐量1,541.28萬人次，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，在美蘭機場運營的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

目前美蘭機場具備年旅客吞吐量1,600萬人次的保障能力，二零一九年美蘭機場旅客吞吐量為2,421.66萬人次，二零二零年受疫情影響旅客吞吐量亦達到了1,649.02萬人次，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。

截至目前，二期擴建工程建設除配套工程中的新塔台、西地道(西垂滑工程)和涉鐵工程尚未完工外，其他主體工程、綜合交通配套工程、供油工程和空管工程均已完工並通過驗收；同時，已完成的工程項目均已獲得民航專業工程質量監督總站和海口市建設工程質量安全監督站的驗收資質，整體項目力爭於二零二一年年內正式投運。根據海南省委省政府工作部署，二期擴建工程作為海南自貿港建設的重大標誌性工程，項目建成投用後，美蘭機場將形成南北雙跑道運行格局，實現航空、環島高鐵、城際軌道交通、高速公路等多種交通方式的便捷轉換，成為海南自貿港對外經貿交流的重要門戶，以及海南面向太平洋、印度洋的航空區域門戶樞紐，進一步推動海南民航擴容升

級和臨空產業蓬勃發展，助力海南加快自貿港建設進程。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

目前美蘭機場為4E級機場，可以滿足747-400型飛機全載起飛的要求，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、美蘭機場航空交通流量預測

美蘭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、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(%)。

需要說明的是：二零二零年受新冠疫情影響，機場運量呈現顯著下降態勢，目前新冠疫情防控已進入常態化階段，機場交通量也呈現回暖趨勢，加之國內旅遊需求旺盛，故本次預測不採用二零二零年數據作為基年數據。

(一) 航空旅客預測

1、 國內旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭機場國內客流在二零五零年預計達到7,273萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長3.5%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於30年時間內以2.5%和4.2%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
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			
2021-2025	6.9%	8.0%	8.9%
2021-2030	5.7%	6.8%	7.6%
2021-2040	3.4%	4.5%	5.3%
2021-2050	2.5%	3.5%	4.2%

2、 國際旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭機場國際客流在二零二零年預計達到1,621萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長8.1%。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7.5%和8.5%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
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		
2021-2025	16.7%	17.4%	18.0%
2021-2030	13.1%	13.8%	14.4%
2021-2040	9.7%	10.3%	10.8%
2021-2050	7.5%	8.1%	8.5%

3、 地區旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭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2.6%。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2.1%和3.0%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
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		
2021-2025	4.6%	5.2%	5.7%
2021-2030	3.6%	4.2%	4.7%
2021-2040	2.6%	3.2%	3.6%
2021-2050	2.1%	2.6%	3.0%

4、旅客流量總和預測

根據預測，基本方案美蘭機場總客流在二零二零年預計達到9,003萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長4.0%。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3.1%和4.6%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
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		
2021-2025	7.6%	8.6%	9.4%
2021-2030	6.2%	7.3%	8.1%
2021-2040	4.1%	5.0%	5.8%
2021-2050	3.1%	4.0%	4.6%

(二) 航空貨運預測

1、 國內貨運預測

根據預測，基本方案美蘭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6.3%。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5.4%和7.1%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
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		
2021-2025	8.5%	9.6%	10.4%
2021-2030	7.5%	8.6%	9.4%
2021-2040	6.4%	7.4%	8.2%
2021-2050	5.4%	6.3%	7.1%

2、 國際貨運預測

根據預測，基本方案美蘭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12.1%。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11.5%和12.5%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
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		
2021-2025	16.3%	17.0%	17.6%
2021-2030	14.9%	15.6%	16.1%
2021-2040	12.9%	13.6%	14.0%
2021-2050	11.5%	12.1%	12.5%

3、地區貨運預測

根據預測，基本方案美蘭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30年時間內平均每年增長4.5%。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4.0%和4.9%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
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		
2021-2025	5.8%	6.5%	7.0%
2021-2030	5.2%	5.9%	6.3%
2021-2040	4.5%	5.1%	5.5%
2021-2050	4.0%	4.5%	4.9%

4、貨運總和預測

根據預測，基本方案美蘭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6.8%。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5.9%和7.5%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
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		
2021-2025	8.8%	9.9%	10.7%
2021-2030	7.8%	8.9%	9.7%
2021-2040	6.8%	7.8%	8.6%
2021-2050	5.9%	6.8%	7.5%

(三) 飛機起降架次預測

1、 國內飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭機場國內飛機起降在二零五零年預計達到50萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長3.5%。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2.6%和4.3%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
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		
2021-2025	7.6%	8.7%	9.5%
2021-2030	6.1%	7.2%	8.0%
2021-2040	3.5%	4.5%	5.3%
2021-2050	2.6%	3.5%	4.3%

2、國際飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭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7.4%。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6.9%和7.9%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
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		
2021-2025	11.4%	12.1%	12.7%
2021-2030	10.7%	11.4%	11.9%
2021-2040	8.7%	9.3%	9.8%
2021-2050	6.9%	7.4%	7.9%

3、 地區飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭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4.7%。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4.2%和5.1%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
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		
2021-2025	5.9%	6.5%	7.0%
2021-2030	5.4%	6.1%	6.5%
2021-2040	4.7%	5.3%	5.7%
2021-2050	4.2%	4.7%	5.1%

4、飛機起降架次總和預測

根據預測，基本方案美蘭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3.9%。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3.0%和4.6%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
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			
2021-2025	7.7%	8.8%	9.6%
2021-2030	6.3%	7.4%	8.2%
2021-2040	3.9%	4.9%	5.6%
2021-2050	3.0%	3.9%	4.6%

五、結果說明

過去十五年美蘭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(即二零二一至二零五零年)，預計旅客年平均增長率為4.0%。

考慮二零二零年突發新冠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。特別是疫情爆發初期，很多航空公司採取了停航的措施，人員及貨物流通減緩，因此二零二零年的航空流量數據並未真實反映出機場交通流量的需求情況，故本次預測不採用二零二零年數據作為基年數據。截至目前，中國境內疫情常態化防控措施得當，加之國內旅遊需求旺盛，機場交通量也將呈現回暖趨勢。

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

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，吾等對海口美蘭國際機場有限責任公司(下文簡稱「該公司」)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。

本報告包含了本函件，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及估值意見。

基於下文所述，吾等認為設備的市場價值(已安裝使用)於二零二一年六月三十日為：

人民幣3,550,300元
(人民幣叁佰伍拾伍萬零叁佰元整)

吾等謹此證明不論現在或未來都沒有從所評估設備或呈報的價值及於該公司存在任何利益。

本報告是根據吾等的假設及考慮因素以及本報告內所述的相關制約條款呈列。

本報告為本報告所述之目的及僅可供本報告所述之客戶使用，為此客戶及其專業顧問的保密報告。若有第三方擅用本報告原所述之目的而導致任何損失，吾等對此將不負任何責任。客戶不可公開吾等報告的內容予其專業顧問之外的任何其他人士。吾等並無打算及預料第三方會依賴此報告估值，因此如違反此規定，公開此報告估值予第三方而第三方依賴此報告估值，吾等對有關人士將不會負有任何形式的責任。

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

張宏業先生

MRICS, MHKIS, RPS(GP)

RICS 註冊估值師

中國房地產估價師(CIREA)

執行董事

謹啟

附註：張宏業測量師是根據香港第417章《測量師註冊條例》的「註冊專業測量師(產業測量)」，及為受RICS規管之「估值師註冊計劃」下之「RICS註冊估值師」，擁有逾37年的多個地區(包括香港、澳門、中國、台灣、日本、英國、加拿大及美利堅合眾國)物業及商業估值經驗。

報告正文

評估目的

據瞭解，此次評估目的是供內部參考之用。

評估基準日

本次評估，吾等是以二零二一年六月三十日為基準日對設備發表市場價值(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，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估計價格。

被評估資產

根據 貴公司提供的清單，此次被評估設備由該公司用於以下業務，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－驅鳥車、拖拉機、皮卡、電動車、自卸車、推土車等車輛。

辦公設備及雜項－照相機、空調、電腦、顯示器、投影儀、UPS、控制台、網絡交換機、對講機、熱水器及其他設備。

設備位置

現設備位於該公司在中國海南省海口市美蘭區靈山鎮的美蘭國際機場的設施內。

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

吾等考慮了三種常用的評估方法，分別為成本法(重置成本)、市場資料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。

市場資料或比較銷售方法 – 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)和市場資料或比較銷售方法。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映其市場價值。

觀察範圍、假設及考慮因素

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的過程中，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，因此本報告沒有就該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資料，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該公司提供的記錄、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，設備於二零二一年六月三十日的市場價值(已安裝使用)為人民幣**3,550,300元**(人民幣叁佰伍拾伍萬零叁佰圓整)，概述如下：

	於二零二一年 六月三十日的 市場價值 (已安裝使用) 人民幣元
• 機械	2,845,800
• 汽車	621,600
• 辦公設備	82,900
	<hr/>
總計	<u><u>3,550,300</u></u>

以下為獨立專業估值師威格斯資產評估顧問有限公司就本集團所持物業於二零二一年六月三十日的估值而編製以供載入本補充通函內的估值報告全文。

威格斯資產評估顧問有限公司
產業測量部

香港
九龍
觀塘道388號
創紀之城一期
渣打中心27樓



電話：+852 6651-5330 電郵：GP@Vigers.com 網址：www.Vigers.com

敬啟者：

我們提述「海南美蘭國際空港股份有限公司」（以下簡稱「貴公司」）最近向我們發出的指示，對海口美蘭國際機場有限責任公司（「海口美蘭」）所持物業的物業權益進行估值。我們確認我們已經視察該物業、作出相關查詢及調查並取得我們認為必要的該等進一步資料，以提供我們對該物業於二零二一年六月三十日（「估值日期」）的價值意見。

估值基準

我們的估值是我們對該物業市場價值的意見。市場價值的定義為「自願買方與自願賣方於適當市場推廣後基於公平原則，在知情、審慎及不受脅迫的情況下於估值日期買賣資產或負債的估計價值」。我們的估值是按照「香港測量師學會」（「香港測量師學會」）頒佈的《香港測量師學會評估準則（二零二零年版）》、「皇家特許測量師學會」（「皇家特許測量師學會」）頒佈的《皇家特許測量師學會估值－全球準則》、公司條例的有關條文及「香港聯合交易所有限公司」（「港交所」）頒佈的「香港聯合交易所有限公司（主板）證券上市規則」第5章及第12項應用指引而編製。市場價值為賣方於市場上可合理取得的最佳價格及買方於市場上合理取得的最優惠價格。此估算尤其不會考慮因特別條款或情況（如特殊融資、出售及售後租回安排、由任何與出售有關人士所授予的特殊代價或優惠，或任何特殊價值的因素）而有所增減的估價。物業市值的估算亦無考慮買賣成本，且並無扣減任何相關稅項。

估值方式

對物業權益進行估值時，我們已同時採納市場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。我們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。樓宇及構築物在缺乏足夠成交案例以供比較，我們已採用成本法，即「買方不會就某項資產支付多於獲得相同功能資產成本(不論是經購買或建造方式獲得，除非牽涉到不必要的時間、造成不便、風險或其他因素)的經濟原則提供指示價值。此方法透過計算資產當時的重置或重造成本及減去實質損耗及所有其他相關形式的退化後提供指示價值」。我們按折舊重置成本法(「折舊重置成本法」)對該物業進行估值，折舊重置成本法即「以現代的等價資產置換某項資產的目前成本，扣除實際損耗以及各種相關形式的退化及優化」。由於該物業包括綜合或發展項目的多幢樓宇及構築物，故呈報市值作為唯一權益適用於整個建築群或發展項目，假設未對該複合建築或發展項目進行零碎交易。採用折舊重置成本法時須充分考慮所採用的總資產，必須具備足夠的業務盈利潛力(或有關實體使用資產的整體服務潛力)。在我們的估值中，除非我們的評估報告另有指明，否則並無考慮其他用途或發展選項；我們亦無考慮該物業的任何重新發展潛力。

業權查核

該物業位於中華人民共和國(「中國」)，我們已獲提供該物業的相關業權文件摘錄副本，惟我們並無查證該物業的業權，亦無詳細核查業權文件的正本。我們依賴 貴公司及其有關中國法律的法律顧問「北京市金杜律師事務所」(以下稱為「中國法律顧問」)就該物業業權及所有權所提供的意見。就我們的估值而言，我們已考慮中國法律顧問的法律意見，特別是有關該物業的業權、所有權、產權負擔等。儘管我們在達致估值時已作出專業判斷，閣下謹請審慎考慮我們的估值假設。

估值考慮

我們已查閱所有有關文件，並在相當程度上依賴 貴公司所提供的資料，尤其是有關該物業的規劃批文或法定通告、地役權、土地使用權年期、地盤及樓面面積、已產生及將產生的開發成本、佔用情況及識別該物業方面的資料。我們並無理由懷疑 貴公司及中國法律顧問向我們提供的資料的真實性及準確性，並已獲告知所提供資料概無遺漏任何重大事實。我們並無進行詳盡實地測量以核實該物業的地盤及樓面面積的正確性，惟我們已假定交付予我們的文件所示地盤及建築面積準確及可靠。我們的估值報告所載的所有尺寸、量度及面積均基於提供予我們

的文件當中所載資料，因此均為約數。我們已對該物業進行實地視察，惟必須強調的是，我們並無進行任何結構測量，亦無檢查該物業的木工或其他被覆蓋、遮蔽或不可到達的結構部分。因此，我們無法報告該物業的有關部分是否並無任何結構或非結構缺陷。

估值假設

我們進行估值時，除另有註明或指定外，是假設該物業可於現況下在現行市場出售，並假設在空置管有權下出售及並無憑藉可能會影響該物業價值的任何遞延條款合約、售後租回、合資經營或任何其他類似安排。此外，我們並無考慮涉及或影響該物業銷售的任何選擇權或優先購買權。

我們估值時，我們已假設該物業擁有人在繳付一般土地使用費後，於尚未屆滿的獲授土地使用權期間內，有權在自由及不受干擾的情況下使用及轉讓該物業。我們對該物業的估值是根據現金購買基準進行，並無考慮有關買賣該物業的利息及／或集資成本。

我們已對該物業進行實地視察，惟並無進行土地調查以確定土地狀況或樓宇設施是否適合已經或將會建於該物業上的任何物業發展項目。我們進行估值時，是假設此等方面均令人滿意。

我們對該物業的估值為並無考慮買賣或交易成本及並無抵銷任何有關稅項或潛在稅項的估計價值。概無考慮任何交易成本或針對該物業的產權負擔如按揭、債權證或其他押記。在我們的估值中，我們已假設該物業概無附帶可影響該物業價值的繁重產權負擔、限制及支銷。

備註

「世界衛生組織」於二零二零年三月十一日宣佈「新型冠狀病毒」(「COVID-19」)爆發為「全球大流行」，其已經並將繼續影響日常生活及全球經濟的許多方面 – 若干房地產市場的交易活動及流動性都有所下降。多個國家已實施旅遊限制，並在不同程度上實施了「封鎖」。雖然在某些情況下的限制措施現已取消，但地方在必要時可能會繼續實施封鎖，並可能出現更多的重大疫情或「第二波」疫情。疫情及為應對COVID-19而採取的措施持續影響全球經濟及房地產市場。儘管如此，於估值日期，部分物業市場已開始恢復運作，交易量及其他相關證據已恢復至有足夠市場證據作為價值意見基礎的水平。因此，為免生疑問，除下文所述者外，我們的估值並無根據於皇家特許測量師學會所編撰的「皇家特許測量師學會估值 – 全球準則」內VPS3及VPGA10所界定的「重大估值不確定性」及香港測量師學會所編撰的「香港測量師學會估值準則(二零二零年版)」的「VS9報告」所載的「重大不確定性」呈報。就該等物業歸入的行業而言，於估值日期，我們繼續面對由COVID-19引起的一系列前所未有情況，以及缺乏相關或足夠市場證據以作為我們判斷的依據。因此，我

們對該等物業的估值根據於皇家特許測量師學會所編撰的「皇家特許測量師學會估值 – 全球準則」內VPS3及VPGA10所界定的「重大估值不確定性」及香港測量師學會所編撰的「香港測量師學會估值準則(二零二零年版)」的「VS9報告」所載的「重大不確定性」呈報。因此，就估值而言，我們的估值應較一般情況下附帶較低確定性及較為審慎。為免生疑問，本解釋附註(包括「重大估值不確定性」聲明)並不表示不能依賴估值。相反，加入本解釋附註旨在確保透明度，並進一步提供有關編製估值意見時的市場環境的資料。鑑於市場狀況可能因COVID-19的受控或蔓延的變化而迅速改變，我們強調估值日期的重要性。

誠如 貴公司所確認，

- (1) 該物業的用途並無構成任何違反環境法規；及
- (2) 並無計劃更改該物業的用途。

我們謹此確認：

- (1) 我們於該物業並無現有或預期利益；及我們並非關連法團，亦與 貴公司或與 貴公司訂約的其他人士並無關係；
- (2) 我們獲授權作為外聘執業估值師並具備為類似類型物業估值所需的專長及經驗；
- (3) 我們的估值按公平公正基準編製；
- (4) 估值師酬金並非取決於呈報有利於賣方或買方的預定價值或估值方向、估計價值金額、獲得預定的結果或其後發生的事件；及
- (5) 我們獨立於 貴公司。

除另有說明者外，本報告載述的所有貨幣款額均以中國法定貨幣人民幣(「人民幣」)呈列。

隨函附奉物業估值報告。

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

張宏業先生
MRICS, MHKIS, RPS(GP)
RICS 註冊估值師
中國房地產估價師(CIREA)
執行董事
謹啟

附註：張宏業測量師是根據香港第417章《測量師註冊條例》的「註冊專業測量師(產業測量)」，及為受RICS規管之「估值師註冊計劃」下之「RICS註冊估值師」，擁有逾37年的多個地區(包括香港、澳門、中國、台灣、日本、英國、加拿大及美利堅合眾國)物業估值經驗。

物業估值報告

海口美蘭持有該物業作業主自用用途

該物業	概況及年期	佔用情況	於估值日期 現況下的市值
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4幅總土地面積約為1,952,587.34平方米的土地(地號：460108102011GB02029、460108102011GB02011及460108101022GB02137、460108101022GB02138)及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1,235.57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，作民用機場用地用途。</p>	該物業由「海口美蘭」佔用作民用機場及輔助設施用途。	<p>人民幣 1,516,700,000元 (人民幣 壹拾伍億壹仟 陸佰柒拾萬元正)</p> <p>(貴公司應佔 100%權益： 人民幣 1,516,700,000元 (人民幣 壹拾伍億壹仟 陸佰柒拾萬元正))</p>

附註

1. 根據五份不動產權證，該物業總土地面積約為1,952,587.34平方米及總建築面積約為1,235.57平方米，已授予 貴公司作民用機場用地用途。詳細資料摘要如下：

序號	地塊編號	不動產權證編號	產權人	土地面積 (平方米)	建築面積 (平方米)	土地使用權屆滿
1.	460108102011 GB02029	瓊(2019)海口市不動產 權第0170302號	貴公司	1,891,452.00	795.96	2065年5月25日
2.		瓊(2019)海口市不動產 權第0170304號	貴公司		439.61	
3.	460108102011 GB02011	瓊(2020)海口市不動產 權第0018828號	貴公司	8,820.69	不適用	2069年3月26日
4.	460108101022 GB02137	瓊(2021)海口市不動產 權第0031664號	貴公司	16,652.10	不適用	2069年10月5日
5.	460108101022 GB02137	瓊(2021)海口市不動產 權第0031665號	貴公司	35,662.55	不適用	2069年10月5日
總計：				<u>1,952,587.34</u>	<u>1,235.57</u>	

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 貴公司，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. 貴公司以往曾用名「海南美蘭國際機場股份有限公司」、「海航基礎股份有限公司」、「瑞港國際機場集團股份有限公司」。
4. 於2021年7月23日，許曉雲小姐(中國註冊房地產估價師)對該物業及周圍環境進行視察，但並非任何類型的建築測量。

評估明細表

一. 土地

序號	不動產權證號	土地面積 (平方米)	於估值日期 現況下的市值 (人民幣)
1.	瓊(2019)海口市不動產權第0170302、0170304號	1,891,452.00	1,365,000,000
2.	瓊(2020)海口市不動產權第0018828號	8,820.69	6,000,000
3.	瓊(2021)海口市不動產權第0031664號	16,652.10	12,000,000
4.	瓊(2021)海口市不動產權第0031665號	35,662.55	26,000,000
	小計	1,952,587.34	1,409,000,000

二. 有證建築物

序號	名稱	不動產權證號	建築面積 (平方米)	於估值日期 現況下的市值 (人民幣)
1.	東燈光變電站	瓊(2019)海口市不動產權第0170304號	439.61	540,000
2.	西燈光變電站	瓊(2019)海口市不動產權第0170302號	795.96	980,000
	小計		1,235.57	1,520,000

三. 未辦證建築物

序號	名稱	建築面積 (平方米)	於估值日期 現況下的市值 (人民幣)
1.	場務設備車庫	381.40	520,000
2.	救援倉庫	812.04	1,040,000
	小計	1,193.44	1,560,000

四. 構築物

序號	名稱	於估值日期 現況下的市值 (人民幣)
1.	跑道	58,000,000
2.	滑行道	42,000,000
3.	飛行區圍界改造	2,820,000
4.	飛行區圍界更換	590,000
5.	圍界設施(飛行區圍界改造)	1,210,000
	小計	104,620,000

股東特別大會補充通告

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)

股東特別大會補充通告

茲提述海南美蘭國際空港股份有限公司(「本公司」)日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會(「股東特別大會」)通告，該通告載列股東特別大會的時間及地點，並載有將於股東特別大會提呈以供股東批准的決議案。茲亦提述本公司日期為二零二一年八月二十七日的公告，內容有關將股東特別大會延期至二零二一年十月八日(星期五)上午十時正。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二零二一年八月十三日的通函及本公司日期為二零二一年九月二十一日的補充通函(「該等通函」)所界定者具有相同涵義。

茲補充通告本公司謹訂於二零二一年十月八日(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，以考慮及酌情通過下列決議案(日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會通告所載決議案除外)。

以特別決議案方式

- 省覽及批准本公司與母公司所訂立日期為二零二一年八月二十一日的二零二一年母公司內資股認購補充協議以及母公司內資股認購協議項下的母公司認購事項，且倘無重大差異(二零二一年估值與任何境內評估值之間的差異不超過1%)，授權董事會及/或董事會的指定人士釐定最終代價；
- 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)；

* 僅供識別

股東特別大會補充通告

8. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日), 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該等通函):
 - 8.1. 將予發行的股份類別;
 - 8.2. 發行時間;
 - 8.3. 發行規模;
 - 8.4. 新H股地位;
 - 8.5. 上市;
 - 8.6. 發行方式;
 - 8.7. 發行對象;
 - 8.8. 定價方式;
 - 8.9. 認購方式;
 - 8.10. 滾存利潤;
 - 8.11. 所得款項用途;
 - 8.12. 決議案有效期;
9. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日);
10. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)。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;

股東特別大會補充通告

- (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；
- (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；

股東特別大會補充通告

11. 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，海南省
二零二一年九月二十一日

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，分別為涂海東先生及苑玉寶先生；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) 本公司將於二零二一年九月十八日(星期六)至二零二一年十月八日(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並於會上投票，股東須於二零二一年九月十七日(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) 於二零二一年九月十七日(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。欲委任代表出席股東特別大會的股東，務請填妥隨附的經修訂代表委任表格(當中載有原建議提呈之決議案及新增建議提呈之決議案)，並須盡快且無論如何不得遲於股東特別大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間前24小時交回本公司的H股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。閣下填妥及交回經修訂代表委任表格後，仍可按意願親身出席大會或其任何續會，並於會上投票。

股東特別大會補充通告

- (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，惟有關的經修訂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由其法定代表正式簽署的授權文件。
- (G) 倘股東尚未向本公司H股過戶登記處遞交(就H股而言)或向本公司董事會秘書處寄送(就內資股而言)已寄發予股東的原代表委任表格連同日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會通告(「原代表委任表格」)，且倘其欲委任代表代其出席股東特別大會，則其須遞交經修訂代表委任表格。在此情況下，原代表委任表格毋須遞交予本公司H股過戶登記處(就H股而言)或寄送至本公司董事會秘書處(就內資股而言)。
- (H) 倘股東已經向本公司H股過戶登記處遞交(就H股而言)或向本公司董事會秘書處寄送(就內資股而言)原代表委任表格，彼應注意：
- (i) 倘經修訂代表委任表格並無於上文附註(D)所述截止時間前遞交予本公司H股過戶登記處(就H股而言)或寄送至本公司董事會秘書處(就內資股而言)或倘經修訂代表委任表格未正確填妥，則原代表委任表格倘正確填妥，將被視為由彼遞交的有效的代表委任表格。由彼如此委任的代表將有權全權酌情表決或就恰當提交予股東特別大會的任何決議案棄權投票(惟日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會通告及原代表委任表格所述者除外)，包括本補充通告載列的新增決議案。
- (ii) 倘彼於上文附註(D)所述截止時間前將經修訂代表委任表格遞交予本公司H股過戶登記處(就H股而言)或寄送至本公司董事會秘書處(就內資股而言)，則經修訂代表委任表格將撤銷並取代彼先前遞交的原代表委任表格，惟經修訂代表委任表格已正確填妥。
- (I) 有關將於股東特別大會通過的其他決議案及其他相關事宜詳情，請參閱本公司日期為二零二一年八月十三日的股東特別大會通告。

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」)謹訂於二零二一年十月八日(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二零二一年八月十三日的通函及本公司日期為二零二一年九月二十一日的補充通函(「該等通函」)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所訂立日期為二零二一年八月二十一日的二零二一年母公司內資股認購補充協議以及母公司內資股認購協議項下的母公司認購事項，且倘無重大差異(二零二一年估值與任何境內評估值之間的差異不超過1%)，授權董事會及／或董事會的指定人士釐定最終代價；
2. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)；
3. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)，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該等通函)：
 - 3.1. 將予發行的股份類別；
 - 3.2. 發行時間；
 - 3.3. 發行規模；

* 僅供識別

內資股類別股東大會通告

- 3.4. 新H股地位；
 - 3.5. 上市；
 - 3.6. 發行方式；
 - 3.7. 發行對象；
 - 3.8. 定價方式；
 - 3.9. 認購方式；
 - 3.10. 滾存利潤；
 - 3.11. 所得款項用途；
 - 3.12. 決議案有效期；
4. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)；
 5. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)。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／或與配售代理商商討及簽署配售協議，及批准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；

內資股類別股東大會通告

- (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；
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，海南省
二零二一年九月二十一日

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，分別為涂海東先生及苑玉寶先生；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。

內資股類別股東大會通告

附註：

- (A) 本公司將於二零二一年九月十八日(星期六)至二零二一年十月八日(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，股東須於二零二一年九月十七日(星期五)下午四時三十分前將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) 於二零二一年九月十七日(星期五)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小時送達本公司董事會秘書處，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」)謹訂於二零二一年十月八日(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二零二一年八月十三日的通函及本公司日期為二零二一年九月二十一日的補充通函(「該等通函」)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所訂立日期為二零二一年八月二十一日的二零二一年母公司內資股認購補充協議以及母公司內資股認購協議項下的母公司認購事項，且倘無重大差異(二零二一年估值與任何境內評估值之間的差異不超過1%)，授權董事會及／或董事會的指定人士釐定最終代價；
2. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)；
3. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)，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該等通函)：
 - 3.1. 將予發行的股份類別；
 - 3.2. 發行時間；
 - 3.3. 發行規模；

* 僅供識別

H股類別股東大會通告

- 3.4. 新H股地位；
 - 3.5. 上市；
 - 3.6. 發行方式；
 - 3.7. 發行對象；
 - 3.8. 定價方式；
 - 3.9. 認購方式；
 - 3.10. 滾存利潤；
 - 3.11. 所得款項用途；
 - 3.12. 決議案有效期；
4. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)；
 5. 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(即由二零二一年九月十八日至二零二二年九月十七日)。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／或與配售代理商商討及簽署配售協議，及批准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；

H股類別股東大會通告

- (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；
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，海南省
二零二一年九月二十一日

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，分別為涂海東先生及苑玉寶先生；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。

H股類別股東大會通告

附註：

- (A) 本公司將於二零二一年九月十八日(星期六)至二零二一年十月八日(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，股東須於二零二一年九月十七日(星期五)下午四時三十分前將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) 於二零二一年九月十七日(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。倘法人股持有人委派其法定代表以外的公司代表出席H股類別股東大會，則該名代表應出示其身份證及加蓋法人股持有人印鑒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。