
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何方面或對所要採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下的香港飛機工程有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函送交買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券商或其他代理商，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的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

香港飛機工程有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：44)

持續關連交易：飛機維修

獨立財務顧問：ING Bank N.V. 



由獨立董事委員會發出並載有其給予獨立股東意見的函件載於本通函第十二頁。由獨立財務顧問 ING Bank N.V. 發出並載有其給予獨立董事委員會及獨立股東意見的函件，載於本通函第十三至二十六頁。

召開特別股東大會的通知書載於本通函第三十一至三十二頁，該特別股東大會將於二零一三年十二月三十一日（星期二）上午十一時正，假座香港金鐘道八十八號太古廣場香港港麗酒店七樓會議廳舉行。無論閣下能否出席特別股東大會，均請按照隨附的委任代表表格上印行的指示填妥該表格，並盡快於特別股東大會或其任何續會的指定舉行時間不少於四十八小時前交回公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七M樓。閣下將委任代表表格填妥並交回後，仍可親自出席特別股東大會或其任何續會，並可於表決時親自在會上投票，但在此情況下，該委任代表表格則被視為作廢。

二零一三年十二月十日

釋義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具備以下涵義：

二零零七年框架協議	國泰航空及港機工程於二零零七年五月二十一日訂立的框架協議，就港機工程集團為國泰航空集團按該協議提述的協議提供服務。
華民航空	香港華民航空有限公司，為國泰航空的非全資附屬公司，其主要業務為經營貨運航班服務。
基地維修服務	基地維修服務，包含一系列全面的定期維修服務，如機身大規模檢查、主要結構及航電改裝、翻新、塗漆及貨機改裝。
部件及航電大修服務	為一系列飛機部件及航電設備（包括機械及液壓設備）進行的部件及航電大修服務。
國泰航空	國泰航空有限公司，於香港註冊成立的公司，其股份於聯交所上市，主要業務為營運定期航班服務。
國泰航空集團	國泰航空及其附屬公司，包括華民航空及港龍航空。
董事局	公司的董事局。
港龍航空	港龍航空有限公司，為國泰航空的全資附屬公司，其主要業務為營運定期航班服務。
特別股東大會	特別股東大會。
工程服務	為外勤維修服務、基地維修服務和部件及航電大修服務而設的支援服務，包括飛機文件、技術數據交換、飛機內部產品維修，以及國泰航空集團與港機工程集團協定的其他支援服務。
框架協議	國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立的框架協議，根據該協議，由港機工程集團向國泰航空集團互相提供服務，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供服務。
港機工程或公司	香港飛機工程有限公司，於香港註冊成立的公司，其股份於聯交所上市，主要業務為提供商用飛機大修及維修服務。

港機工程集團或集團	港機工程及其附屬公司，包括廈門太古飛機工程及港機航材技術公司。
香港機場	香港國際機場。
港機航材技術公司	HAECO ITM Limited，一家在香港註冊成立的公司，港機工程及國泰航空分別持有其 70% 股權及 30% 股權，其主要業務為提供航材技術管理服務（在適用時包括任何港機航材技術公司的附屬公司）。
獨立董事委員會	董事局轄下的一個獨立委員會，成員羅安達、梁國權、唐子樑及謝伯榮，均為獨立非常務董事。
獨立財務顧問	ING Bank N.V.
獨立股東	除太古公司及其聯繫人以外的港機工程股東。
最後可行日期	二零一三年十二月五日，即本通函付印前確認其中若干資料的最後可行日期。
航材技術管理服務	有關飛機部件維修及管理的航材技術管理服務。
上市規則	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》。
外勤維修服務	外勤維修服務，包括過境及通宵維修服務、漸進維修檢查（達至 A 級檢查）、瑕疵修補及非技術性服務，如拖行飛機、供水、廁所服務、飛機外部清洗及塗臘、機艙清潔及地勤設備支援。
標準守則	上市規則附錄十，即上市公司董事進行證券交易的標準守則。
中國	中華人民共和國。
有關協議	本通函中在「服務」標題下列述的協議。
服務	飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及借調僱員。
證券及期貨條例	香港法例第 571 章證券及期貨條例。
股東	公司的股東。
聯交所	香港聯合交易所有限公司。

太古公司	太古股份有限公司，於香港註冊成立的投資控股公司，其股份於聯交所上市，其附屬公司、聯屬公司及共同控制實體從事地產、航空、飲料、海洋服務與貿易及實業業務。
廈門太古飛機工程	廈門太古飛機工程有限公司，為港機工程的非全資附屬公司，於中國註冊成立，其主要業務為提供商用飛機大修及維修服務。
交易	根據框架協議及有關協議提供服務。

香港飛機工程有限公司
(於香港註冊成立的有限公司)

常務董事
白紀圖 (主席)
鄧健榮
龍雁儀
馬凱文

註冊辦事處：
香港
金鐘道八十八號
太古廣場一座
三十三樓

非常務董事
簡柏基
容漢新
施銘倫

獨立非常務董事
羅安達
梁國權
唐子樑
謝伯榮

各位股東：

持續關連交易
飛機維修

緒言

謹此提述公司二零一三年十一月十三日的公告，就有關國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立框架協議所進行的交易。根據該協議，服務由港機工程集團向國泰航空集團互相提供，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供，為期十年至二零二二年十二月三十一日止。

本通函的目的如下：

- (a) 為閣下提供有關框架協議及交易的詳情，以及上市規則要求提供的其他資料；
- (b) 載列 ING Bank N.V.致獨立董事委員會及獨立股東意見函件，以及獨立董事委員會根據 ING Bank N.V.所給予的意見而提出的建議及見解；及
- (c) 向閣下發出公司特別股東大會通知書，該特別股東大會將考慮並酌情通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。

框架協議於二零一三年十一月十三日訂立

協議各方：(1) 國泰航空
(2) 港機工程
(3) 港機航材技術公司

國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立框架協議，該協議就執行服務提供框架，為期十年至二零二二年十二月三十一日止。服務（即就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及借調僱員）由港機工程集團向國泰航空集團互相提供，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供。

為使港機工程集團及港機航材技術公司能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，以提供服務，有需要為框架協議訂下十年的年期。由於框架協議的年期為十年，因此 ING Bank N.V.已獲委任為獨立財務顧問，就協議的年期作出評論，其意見載於本通函中的獨立財務顧問函件。框架協議涵蓋 (i) 國泰航空集團及港機工程集團之間的原有有關協議及 (ii) 港機工程集團及港機航材技術公司之間的原有有關協議，並且提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零二二年十二月三十一日或之前屆滿。

框架協議的條款符合一般商業慣例。

框架協議涵蓋的原有有關協議的條款（包括事實上服務費用乃參照有關飛機、飛機發動機、飛機備件及部件及所需技術標準而釐定）乃根據行情市價商議後訂出，其條款乃正常商業條款。在收到發票後三十天內，須以現金支付。如任何有關協議一方有重大違約的行為，則該有關協議另一方可在通知協議對方後即時終止該有關協議。一旦有關協議終止，該有關協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止該有關協議之前所產生的任何權利及義務則不受影響。

框架協議的先決條件為獲得國泰航空及港機工程分別為此召開的特別股東大會批准。若此條件達成，框架協議將隨即生效，而二零零七年框架協議將隨即終止。在協議各方之間，二零零七年框架協議將被視作於二零一三年一月一日終止，而框架協議將被視作於二零一三年一月一日生效。國泰航空及港機工程於二零零七年五月二十一日訂立二零零七年框架協議，港機工程已就該協議刊發日期為二零零七年五月二十一日的公告及向股東發出日期為二零零七年六月五日的通函。

服務

服務乃或將會根據以下有關協議提供：

- (1) 華民航空及港機工程於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約；

- (2) 華民航空及廈門太古飛機工程於二零一三年二月二十六日訂立的飛機外勤維修協議；
- (3) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零八年一月一日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；
- (4) 港龍航空及廈門太古飛機工程於二零一零年七月二十六日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；
- (5) 華民航空及港機工程就波音 747-400BCF 型改裝貨機於二零一一年五月二十日訂立的飛機維修服務協議；
- (6) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零一二年七月十九日訂立的廈門太古飛機工程服務協議；
- (7) 港機工程、國泰航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的合資合同；
- (8) 港機工程及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的服務協議；
- (9) 國泰航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的借調協議；
- (10) 國泰航空、港龍航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的航材技術管理服務協議；
- (11) 國泰航空及港機工程於二零一二年十一月二十九日訂立的港機工程服務協議；
- (12) 華民航空及港機工程於二零一三年一月一日訂立的飛機外勤維修（香港）服務協議；及
- (13) 就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，由港機工程集團向國泰航空集團互相提供服務的任何進一步協議，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供服務的任何進一步協議。

服務包括但不限於以下各項：

- (1) 港機工程為華民航空提供華民航空機隊全責維護全套服務，包括設立一個供華民航空租賃之旋轉部件及可修備件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；
- (2) 港機工程於香港機場為華民航空之機隊提供外勤維修服務，包括常規性維修檢查、非常規性維修、處理入境班機出現的技術問題、特別維修支

援、停機坪服務、物料供應、工具供應、飛機放行及驗證，以及飛機地面支援；

- (3) 港機工程為國泰航空集團在香港機場提供的外勤維修服務及基地維修服務、倉儲及物流支援服務（包括收貨及檢查、倉儲、分配及進出口服務）、物料供應、部件及航電大修服務，以及工程服務；
- (4) 廈門太古飛機工程為國泰航空集團提供的倉儲設施、物料供應、在廈門提供基地維修服務、工程服務及為飛抵廈門及國泰航空集團與廈門太古飛機工程協定的其他機場的飛機提供外勤維修服務；
- (5) 港機航材技術公司為國泰航空集團提供的航材技術管理服務；
- (6) 港機工程集團向港機航材技術公司借調一些僱員及提供若干修理服務（包括檢查、大修、改進及審查飛機備件及部件）及若干行政及其他服務；及
- (7) 國泰航空集團向港機航材技術公司借調一些僱員，以協助港機航材技術公司營運。

年度上限

交易的年度上限乃參照在下列截至二零一二年十二月三十一日止的十年間交易的實際款額，以及截至二零二二年十二月三十一日止的十年間為提供服務而預計應付的款額。釐定預計款額，已經考慮到（其中包括）國泰航空集團就機隊規模、每年飛機使用率及其他營運參數的預測，並考慮到已確實訂購八十九架飛機，由二零一三年至二零二零年間付運（包括已於二零一三年年內付運的飛機）。另外也考慮到事實上在二零一二年，港機航材技術公司就借調僱員應付港幣一百萬元予國泰航空，以及港機航材技術公司就借調僱員及提供其他服務應付港幣一千七百萬予港機工程。此外，並已加入緩衝額，以便靈活應付服務水平因應國泰航空集團增長而可能出現的改變，以及國泰航空集團飛機的定期維修及可能需要進行的非定期維修。董事局預計截至二零二二年十二月三十一日止的十年間，就飛機維修服務的應付款額，將不會超逾下列的年度上限，而該等年度上限歸納及取代過往就交易所設定的年度上限。就國泰航空集團向港機工程集團（包括港機航材技術公司）互相應付服務的年度上限，以及港機工程集團（不包括港機航材技術公司）向港機航材技術公司互相應付服務的年度上限，包括根據國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的合資合同所提供的服務，國泰航空及港機工程已就該協議刊發日期為二零一二年九月二十四日的公告。國泰航空集團向港機工程集團自二零一三年至二零一六年應付服務的年度上限已在二零零七年六月二十九日舉行的公司特別股東大會獲得批准，並維持不變。

國泰航空集團應付港機工程集團（包括港機航材技術公司）的款額：

(港幣百萬元)	<u>2003</u> 實際	<u>2004</u> 實際	<u>2005</u> 實際	<u>2006</u> 實際	<u>2007</u> 實際
服務	1,227	1,345	1,476	1,627	1,831
(港幣百萬元)	<u>2008</u> 實際	<u>2009</u> 實際	<u>2010</u> 實際	<u>2011</u> 實際	<u>2012</u> 實際
服務	2,069	1,891	1,818	2,287	2,447
(港幣百萬元)	<u>2013</u> 上限	<u>2014</u> 上限	<u>2015</u> 上限	<u>2016</u> 上限	<u>2017</u> 上限
服務	5,315	5,846	6,431	7,075	7,783
(港幣百萬元)	<u>2018</u> 上限	<u>2019</u> 上限	<u>2020</u> 上限	<u>2021</u> 上限	<u>2022</u> 上限
服務	8,561	9,417	10,359	11,395	12,535

港機工程集團（包括港機航材技術公司）應付國泰航空集團的款額：

(港幣百萬元)	<u>2013</u> 上限	<u>2014</u> 上限	<u>2015</u> 上限	<u>2016</u> 上限	<u>2017</u> 上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
(港幣百萬元)	<u>2018</u> 上限	<u>2019</u> 上限	<u>2020</u> 上限	<u>2021</u> 上限	<u>2022</u> 上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機工程集團（不包括港機航材技術公司）應付港機航材技術公司的款額：

(港幣百萬元)	<u>2013</u> 上限	<u>2014</u> 上限	<u>2015</u> 上限	<u>2016</u> 上限	<u>2017</u> 上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
(港幣百萬元)	<u>2018</u> 上限	<u>2019</u> 上限	<u>2020</u> 上限	<u>2021</u> 上限	<u>2022</u> 上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機航材技術公司應付港機工程集團（不包括港機航材技術公司）的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

交易的理由及好處

交易為港機工程集團在正常業務運作中的正常商業活動之一部分，預計將為港機工程集團的收益及溢利率帶來重大貢獻。在二零一二年，對國泰航空集團的營業額佔港機工程集團營業總額的 42%。

協議各方的關係

由於國泰航空乃太古公司的聯繫人，而太古公司乃港機工程的主要股東，因此國泰航空為港機工程的關連人士。由於國泰航空為港機工程在上市公司層面的關連人士，而國泰航空持有港機航材技術公司 10% 以上的表決權，因此港機航材技術公司亦為港機工程的關連人士。

上市規則的遵守

由於就交易年度上限按年根據上市規則第 14.07 條定義的有關百分比率（盈利比率除外）的最高數值，將超逾 5%，因此公司須遵守上市規則第 14A.35 條有關公告、申報及獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會現已組成，負責就通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的決議案向獨立股東提供意見。ING Bank N.V. 已獲委聘為獨立財務顧問，就框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

公司將召開特別股東大會，以考慮並酌情通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。有關決議案將以投票方式表決，而國泰航空的主要股東太古公司將放棄表決。

公司將遵守上市規則第 14A.37-41 條規定的持續責任，在二零二二年十二月三十一日以後或超逾年度上限或框架協議的條款有重大修訂時，將重新遵守有關的上市規則。

白紀圖及施銘倫為國泰航空的董事，簡柏基為國泰航空的僱員，而鄧健榮為港機航材技術公司的董事，於交易中佔有利益關係，已於港機工程就有關交易的董事局決議中放棄表決權利。

特別股東大會

第三十一至三十二頁載有召開特別股東大會的通知書，該特別股東大會將於二零一三年十二月三十一日（星期二）上午十一時正，假座香港金鐘道八十八號太古廣場香港港麗酒店七樓會議廳舉行，屆時將向獨立股東動議決議案，以通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。獨立股東將於特別股東大會以投票方式進行表決。

於最後可行日期，太古公司則持有國泰航空 45.00% 股權及港機工程 74.99% 股權。根據上市規則，太古公司及其聯繫人將於特別股東大會上放棄表決有關通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的決議案。

隨函附上供特別股東大會使用的委任代表表格。無論閣下能否出席特別股東大會，均請按照表格上印行的指示填妥該表格，並盡快於特別股東大會或其任何續會的指定舉行時間不少於四十八小時前交回表格。閣下將委任代表表格填妥並交回後，仍可親自出席特別股東大會或其任何續會，並可於表決時親自在會上投票，但在此情況下，該委任代表表格則被視為作廢。

建議

請參閱 (i) 本通函第十二頁所載由獨立董事委員會發出的函件，裏面載有該委員會就交易給予獨立股東的建議；及 (ii) 本通函第十三至二十六頁所載由 ING Bank N.V. 發出的函件，裏面載有該銀行給予獨立董事委員會及獨立股東的意見，以及其表達意見時所考慮到的主要因素及理由。

其他資料

此外，亦請參閱本通函附錄及本通函內特別股東大會通知書所載的資料。

承董事局命
香港飛機工程有限公司
主席
白紀圖

二零一三年十二月十日

獨立董事委員會函件

各位獨立股東：

持續關連交易 飛機維修

謹此提述公司二零一三年十二月十日的通函（「通函」），本函件為其一部分。除文意另有所指外，通函的釋義適用於本函件。

我們獲委任成立獨立董事委員會，以研究框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的條款，以及據我們的見解，就各條款是否公平合理並符合公司及股東的整體利益，向獨立股東提供意見。ING Bank N.V.已獲委任向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

請參閱通函第五至十一頁所載的董事局函件，裏面載有包括有關框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的資料，以及通函第十三至二十六頁所載由ING Bank N.V.發出的函件，裏面載有該銀行給予的意見。

我們考慮過ING Bank N.V.的意見後，認為框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的條款乃屬公平合理，並符合公司及股東的整體利益。據此，我們建議獨立股東對特別股東大會上動議的普通決議案投贊成票。

獨立董事委員會
獨立非常務董事
羅安達
梁國權
唐子樑
謝伯榮

二零一三年十二月十日

ING Bank N.V. 函件

以下為 ING Bank N.V. 就交易致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件全文，以供載入本通函。



香港中環港景街一號國際金融中心一期 36 樓

致：香港飛機工程有限公司
獨立董事委員會及獨立股東
香港金鐘道八十八號
太古廣場一座三十三樓

敬啟者：

持續關連交易 飛機維修

緒言

我們（即 ING Bank N.V.）透過在香港的企業融資部，謹此提述我們根據一項委聘獲香港飛機工程有限公司（「貴公司」）委任為獨立財務顧問，就框架協議及本函件第 3 節所載的年度上限（「年度上限」）向獨立董事委員會及獨立股東提供意見（「意見」）。有關詳情載於二零一三年十二月十日的通函（「通函」），本函件為其一部分。除文意另有所指外，通函的釋義適用於本函件。

董事局於二零一三年十一月十三日宣佈，國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立框架協議，該協議就執行服務提供框架，為期十年至二零二二年十二月三十一日止。服務（即就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及借調僱員）由港機工程集團向國泰航空集團互相提供，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供。

由於國泰航空乃太古公司的聯繫人，而太古公司乃港機工程的主要股東，因此國泰航空為港機工程的關連人士。由於國泰航空為港機工程在上市公司層面的關連人士，而國泰航空持有港機航材技術公司 10% 以上的表決權，因此港機航材技術公司亦為港機工程的關連人士。由於就交易年度上限按年根據上市規則第 14.07 條定義的有關百分比率（盈利比率除外）的最高數值，將超逾 5%，因此公司須遵守上市規則第 14A.35 條有關公告、申報及獨立股東批准的規定。

我們並無參與貴公司就交易而進行的磋商，亦無參與使董事決定訂立交易的籌算過程。我們並不以本函件擔保交易的好處，而只是基於上市規則的規定，就交易的條款及條件是否公平合理，並符合公司及其獨立股東的整體利益表達意見，並建議獨立股東如何表決。

建議的基礎

我們於擬定有關交易的意見及推薦建議時：

1. 我們對於任何上述資料的獨立核實工作概不承擔任何責任，我們亦未對有關資料進行獨立核實，而我們在沒有額外進行任何查核以核實該等披露資料是否準確完備下，信賴所有該等資料為足夠及準確完備，且在各種重要方面均沒有誤導成分。為免生疑問，我們已假設並無向我們隱瞞任何有可能對本意見構成影響的資料；
2. 我們對於任何專業顧問就交易進行的工作的任何方面概不承擔任何責任，我們假設由該等顧問所進行的任何工作均為真實及準確，且沒有誤導成分。我們並無提供、取得或審視任何法律、稅務、監管、會計、精算或其他方面的諮詢意見，因此概不承擔與此有關的法律或其他責任。據此，我們在提供本意見時並無考慮任何該等諮詢意見的可能影響；
3. 我們假設所有為完成交易及履行貴公司下述責任而須由貴公司、貴公司的附屬公司及其他聯屬公司採取的企業及其他行動，均已或將會妥善進行；我們假設交易文件將對貴公司構成一項有效而具法律約束力的責任；我們假設貴公司有足夠財政資源應付與交易有關的所有財務責任，不會造成任何違約行為或其他負面財務影響；我們亦假設貴公司執行、履行及進行交易不會違反貴公司的內部章程或任何適用於貴公司或任何對貴公司或貴公司任何資產具約束力的協議或法律文件的現有法律的任何條文或受有關章程或條文禁止，或根據任何該等協議或法律文件構成違約或終止事由（不論如何稱述）；
4. 此外，我們並無被要求對貴公司的資產及負債（或然負債或其他負債）進行獨立估值或評估（因此並無進行有關估值或評估），而我們亦無提供任何該等估值或評估。本意見必須以我們所獲得的資料以及於本函件日期存在及可予評估的財務、經濟、政治和社會市場及其他與本意見相關的狀況作為依據。
5. 我們假設貴公司在所有重要方面均遵守所有相關的適用法律和規章，並根據適用的法律和規章所規定的披露程度迅速向公眾披露任何股價敏感資料；
6. 我們假設將可獲得監管機構、股東、交易所、債權人及根據任何適用法律、規章、協議或法律文件所規定的其他方的所有同意及批准以完成交易，而不會在任何有可能對我們的分析有重要影響的方面造成損害。隨後

的發展可能對本意見以及在擬備本意見的過程中所作的假設造成影響，我們並無任何義務更新、修正或重申本意見；及

7. 我們假設交易不會對貴公司任何債務構成違約行為或潛在違約行為，並假設貴公司在交易完成後將繼續有能力在到期履行時應付貴公司所有債項及其他責任。

我們由貴公司委聘為獨立財務顧問，旨在提供本意見及建議，而我們將就此服務向貴公司收取費用。該費用並不取決於交易能否完成。

在正常業務運作中，ING Bank N.V.（我們即企業融資部組成其一部分）及其聯屬公司可能為其本身或客戶積極買賣貴公司的債務及股本證券，因此可能於任何時候在該等證券中持有好倉或淡倉。

本意見及建議乃為貴公司、獨立董事委員會及獨立股東而提供，並基於一項理解，就是有關意見及建議僅為貴公司的利益而提供，作為貴公司為完成交易所需的部分資料。我們並無就交易或交易對貴公司業務或其任何部分的影響另行表達任何意見。

本意見及建議純粹集中於對獨立董事委員會及獨立股東的公平合理程度，並不應對如為建議交易或其商業好處而提出的基本業務決策等任何其他問題，有關問題僅為管理層的事務。上述情況隨後的發展有可能對本意見及建議以及在擬備本意見的過程中所作的假設造成影響，倘該等情況有所改變，ING Bank N.V. 並無義務更新、修正或重申本意見。

本意見乃屬機密，在未經我們事先書面同意前，不得於任何註冊陳述書、招股章程或股東委託書，或在與交易有關的情況下使用的任何其他文件中引用或提述本函件全文或其中任何部分，亦不得將本意見用作任何其他用途。

本意見以英語刊發，只有本意見以英語刊發的版本始可作倚賴。倘本意見有任何翻譯版本提供，該等翻譯版本只供方便參考，並無法律效力，ING Bank N.V. 對任何該等翻譯版本的準確性不發表任何聲明（亦概不就此承擔任何責任）。

除貴公司外，我們概不就本意見及建議的內容對任何方（包括貴公司的股東、債權人、監管機構、交易所及其他相關方）承擔任何責任。此外，我們對貴公司承擔的責任將為有限責任，尤其我們概不對貴公司或貴公司任何董事、僱員、股東或債權人承擔因委聘而產生或與委聘有關的任何形式的任何直接或間接責任，但如屬因貴公司引致的損失、申索、損害或責任，並經法庭最後裁決為我們或我們的聯屬公司及承辦商故意不作為或嚴重疏忽而引致者則除外。

本意見、建議及下文所述 ING Bank N.V. 對貴公司所承擔的契約及非契約責任須受香港法律管轄並按照香港法律詮釋，任何因本函件引起或與本函件有關的申索或爭議須遵從香港法庭的專有司法管轄權。

考慮的主要因素

我們於擬定就框架協議、協議年期及原有協議下的交易及年度上限提出的意見時，已考慮以下各項主要因素：

1. 港機工程集團及國泰航空集團之間的歷史關係

港機工程集團是全球主要航空工程集團之一，從事商用飛機及其部件的維修、改裝、修理及大修業務。港機工程以香港國際機場為主要業務基地，為大部分在香港國際機場營運的航空公司提供維修服務。港機工程在香港的業務包括在香港國際機場的機庫進行大型維修工程及在客貨運站進行外勤維修工程、在將軍澳進行部件大修工程，以及提供航材技術管理服務。港機工程持有 58.55% 股權的廈門太古飛機工程公司設於廈門，使用其位於廈門高崎國際機場的六個雙機位廣體飛機機庫為空中巴士及波音飛機提供一系列機身及外勤維修服務，以及機身維修、大型改裝、客艙改裝及外勤維修服務。目前，廈門太古飛機工程公司亦在北京、廈門、天津及重慶提供外勤維修服務。貴公司與國泰航空於二零一二年九月宣佈成立一家合資公司港機航材技術公司（貴公司持有其七成股權，國泰航空則持有三成股權），為國泰航空集團及其他航空公司提供航材技術管理服務。

國泰航空集團的主要業務是營運主要來往香港的定期航班服務。國泰航空集團並經營其他相關服務，包括航空飲食服務、飛機處理及飛機工程服務。國泰航空集團透過國泰航空、港龍航空（於二零零六年九月成為國泰航空全資附屬公司）及國泰航空持有六成股權的華民航空營運其機隊。

據港機工程表示，港機工程集團在航空業中與國泰航空建立了悠久而成功的關係。國泰航空機隊的維修工作由港機工程負責超過六十三年，並自一九九六年開始同時由廈門太古飛機工程負責。自二零零四年起，港機工程為華民航空的空中巴士 A300-600 型貨機機隊提供全責維護全套服務，以及於香港國際機場提供外勤維修服務。港機工程集團目前根據以下協議（「原有協議」）為國泰航空、港龍航空及華民航空提供服務：

- (1) 華民航空及港機工程於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約；
- (2) 華民航空及廈門太古飛機工程於二零一三年二月二十六日訂立的飛機外勤維修服務協議；
- (3) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零八年一月一日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；
- (4) 港龍航空及廈門太古飛機工程於二零一零年七月二十六日訂立的國際航空運輸協會標準地勤協議；

- (5) 華民航空及港機工程就華民航空的波音 747-400BCF 型改裝貨機於二零一一年五月二十日訂立的飛機維修服務協議；
- (6) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零一二年七月十九日訂立的廈門太古飛機工程服務協議；
- (7) 港機工程、國泰航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的合資合同；
- (8) 港機工程及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的服務協議；
- (9) 國泰航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的借調協議；
- (10) 國泰航空、港龍航空及港機航材技術公司於二零一二年九月二十四日訂立的航材技術管理服務協議；
- (11) 國泰航空及港機工程於二零一二年十一月二十九日訂立的港機工程服務協議；及
- (12) 華民航空及港機工程於二零一三年一月一日訂立的飛機外勤維修（香港）服務協議。

港機工程集團的營業總額重大部分來自國泰航空集團。來自國泰航空集團的營業額於二零一一年及二零一二年分別佔集團營業總額的 44% 及 42%。

2. 框架協議

2.1 條款及服務

國泰航空、港機工程及港機航材技術公司於二零一三年十一月十三日訂立框架協議，該協議就執行服務提供框架，為期十年至二零二二年十二月三十一日止。根據框架協議，倘港機工程集團任何成員同意為國泰航空集團任何成員提供任何服務，該港機工程集團成員及國泰航空集團成員須按以下條款訂立一項有關協議：

- (A) 如任何有關協議任何一方有重大違約的行為，則該有關協議另一方可在通知該有關協議的對方後即時終止該有關協議。一旦任何有關協議終止，該有關協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止該有關協議之前所產生的任何權利、義務或補償則不受影響；
- (B) 服務費用須參照各有關機種、飛機發動機及部件，以及所需技術標準而釐定；

- (C) 有關協議的一方應付予該有關協議另一方的任何款額，須在首次提述的一方從另一方收到適用的發票後三十天內，由首次提述的一方以現金支付予另一方。

每一項原有協議均作為一項有關協議。由港機工程集團向國泰航空集團互相提供服務，及由港機航材技術公司向港機工程集團互相提供服務，就有關飛機、飛機發動機及飛機零件和部件提供維修及相關服務而訂立的任何進一步協議，亦為一項有關協議。框架協議提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零二二年十二月三十一日或之前屆滿。根據框架協議訂立有關協議或為有關協議續期或延期毋須股東批准。

我們從董事方面知悉，服務包括但不限於以下各項：

- (1) 港機工程為華民航空提供華民航空機隊全責維護全套服務，包括設立一個供華民航空租賃的旋轉部件及可修備件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；
- (2) 港機工程於香港機場為華民航空之機隊提供外勤維修服務，包括常規性維修檢查、非常規性維修、處理入境班機出現的技術問題、特別維修支援、停機坪服務、物料供應、工具供應、飛機放行及驗證，以及飛機地面支援；
- (3) 港機工程為國泰航空集團在香港機場提供的外勤維修服務及基地維修服務、倉儲及物流支援服務（包括收貨及檢查、倉儲、分配及進出口服務）、物料供應、部件及航電大修服務，以及工程服務；
- (4) 廈門太古飛機工程為國泰航空集團提供的倉儲設施、物料供應、在廈門提供基地維修服務、工程服務及為飛抵廈門及國泰航空集團與廈門太古飛機工程協定的其他機場的飛機提供外勤維修服務；
- (5) 港機航材技術公司為國泰航空集團提供的航材技術管理服務；
- (6) 港機工程集團向港機航材技術公司借調一些僱員及提供若干修理服務（包括檢查、大修、改進及審查飛機備件及部件）及若干行政及其他服務；及
- (7) 國泰航空集團向港機航材技術公司借調一些僱員，以協助港機航材技術公司營運。

一般而言，全責維護全套服務乃為向客戶航空公司機隊提供一系列部件的使用權及庫存，以支援其運作。外勤維修服務是指在正常過境、例行周轉或定期停放期間進行的有關維修服務，這些服務是為確保飛機在下次飛行時的適航性和安全而必須進行的。基地維修服務是指主要結構及航電改裝、機艙翻新及塗漆等須使用機庫的大規模維修服務。航材技術管理服務是指為航空公司客戶管理部件庫存。航材技術管理服務由港機航材技術公

司提供，預期透過使港機航材技術公司可以存取及使用港機工程及國泰航空集團的飛機部件，令該公司因經濟規模改善而受惠。國泰航空亦授予港機航材技術公司權利可購買國泰航空集團退役飛機的額外部件。

2.2 框架協議的協議年期

我們注意到框架協議的年期為十年，超過上市規則界定的三年期限。按上市規則第 14A.35 條，不獲豁免的持續關連交易的協議年期除特別情況外，不得超過三年。如上所述，框架協議提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零二二年十二月三十一日或之前屆滿。

我們曾就框架協議為期十年的原因與董事進行商討。我們亦將框架協議的協議年期與二零零七年框架協議的協議年期作出比較。另外，我們審閱了有關 (i) 港機工程與其他公司的其他飛機維修協議及 (ii) 其他主要飛機維修公司就提供相類服務的其他飛機維修協議。考慮到 (i) 港機工程集團能夠取得與一個信譽良好並已提供服務超過六十三年之客戶的長期合約；(ii) 國泰航空集團佔港機工程集團營業額的重大份額；(iii) 港機工程及國泰航空均認為，為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，有需要為框架協議訂下十年的年期；(iv) 原有的二零零七年框架協議年期亦為十年；(v) 港機工程與其他公司訂立的飛機維修協議年期長達七年；及 (vi) 我們所識別的其他主要飛機維修公司所提供的其他飛機維修服務年期亦為八至十年，因此我們確認框架協議的十年年期合乎業內一般處理方法。

2.3 定價基準

框架協議規定，服務收費乃根據各種飛機、飛機發動機、飛機零件和部件及所需的技術準則而釐定。

服務收費按現有協議的定價基準如下：

<u>服務類別</u>	<u>定價基準</u>
基地維修服務	時間及物料
部件及航電大修服務	時間及物料或固定價格
工程服務	時間
外勤維修服務	按飛機升降次數釐定固定價格 / 整套例行服務收取固定價格 / 其他工程按時間及物料定價
物料供應	物料

倉儲及物流支援服務	按月收取固定價格
倉儲設施	按月收取固定價格
全責維護全套服務	按月收取固定費用 / 按每飛行小時收取修理費
航材技術管理服務	存取部件的資本性開支按協定費率收費，按公平市價購買國泰航空集團退役飛機的額外部件，修理服務按成本回收原則定價，其他服務則按成本定價
借調服務	按成本定價

據董事表示，服務定價基準與業內標準一致。董事並確認，港機工程集團向獨立第三方提供服務的收費亦根據各種飛機、備件、部件及所需的技術準則而釐定。我們亦就 (i) 港機工程集團與獨立第三方的交易及 (ii) 港機工程集團與國泰航空集團的交易的定價條款作出比較，並知悉兩者並無重大差異。此外，我們亦就在二零一二年及二零一三年 (i) 港機工程集團與獨立第三方的交易及 (ii) 港機工程集團與國泰航空集團的交易的總體利潤率作出比較，並知悉兩者並無重大差異。

有關就服務定價基準的詳情羅列如下：

- 時間

港機工程集團的收費乃按預約熟練及非熟練技工的工時數目釐定。收費視乎工種及地點而改變。

- 物料

收費乃按由港機工程集團供應的物料成本另加若干溢價釐定。

- 單位或按月計固定價格

外勤維修服務的收費乃根據飛機升降次數或整套例行服務而定。收費視乎地點而改變。至於倉儲及物流則按月收取固定價格，但價格視乎地點而改變。對於為部件進行大修或修理的部件及航電大修服務，其收費是根據時間及物料或按每個單位大修收取固定價格。全責維護全套服務乃按月收取固定費用或按每飛行小時收取修理費。

- 航材技術管理服務

收費乃按 (i) 存取部件及部件借用服務的資本性開支按協定費率而釐定；(ii) 就購買國泰航空集團退役飛機的額外部件，公平市價（即自願賣方與自願買方之間就出售該部件的適用價格，並經港機航材技術公司及國泰航空按公平原則磋商同意，或倘若雙方未能達成共識，由第三方估價人釐定）；(iii) 修理服務按成本回收原則而釐定；(iv) 其他服務按成本而釐定。

我們知悉，框架協議並不影響現有協議項下目前的定價水平。當現有協議續期或新的有關協議訂立時，董事將參照按框架協議所述的定價基準而釐定定價水平。我們並知悉，上市規則第 14A.37 條規定獨立非常務董事每年均須審核框架協議，並包括在年度報告中確認按框架協議進行的持續關連交易是按照一般商務條款進行，或如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則該等交易的條款不遜於需求類似業務量的獨立第三方可取得或提供（視屬何情況而定）的條款。

2.4 付款

框架協議規定，有關協議一方向該有關協議另一方應付的任何款項，須在首次提述的一方從另一方收到適用的發票後三十天內，由首次提述的一方以現金支付予另一方。

我們知悉，框架協議的付款條款大致與原有協議一致。按照港機工程及廈門太古飛機工程與國泰航空之間的原有協議，就外勤維修服務支付的費用須按以下方式開出發票及付款：(a) 臨時的固定收費須以十二次等額分期收費方式開出發票及付款；(b) 固定價格的對賬須按月開出發票，並在收到發票後三十天內支付；及(c) 特殊項目、額外收費及特定收費須按月開出發票，並在收到發票後三十天內支付。下述各項收費須於收到發票後三十天內支付：(a) 倉儲及物流服務；(b) 物料供應；(c) 部件及航電大修服務；(d) 基地維修服務；(e) 工程服務；(f) 航材技術管理服務及 (g) 借調服務。根據華民航空及港機工程於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約，費用須在收到發票後四十五天內支付，根據港機工程集團及華民航空訂立的其他原有協議，費用須在收到發票後三十天內支付。

框架協議規定，如一份有關協議的條款與框架協議的條款不一致，以前者為準。

我們從貴公司管理層方面得悉，港機工程給予其他客戶的付款條款一般為三十天或以上。

董事（獨立非常務董事除外，其意見載於本通函的「獨立董事委員會函件」內）認為，框架協議的條款乃屬公平合理並符合貴公司及股東的整體

利益，並按照一般正常商業運作過程商議，其條款乃正常商業條款，且與國泰航空及港機航材技術公司簽訂的條款並未優厚於貴公司給予貴公司非關連人士（按照上市規則定義）的條款。

我們知悉，框架協議乃原有二零零七年框架協議的續期協議，兩項協議的條款並無重大修訂。

根據以上所述並在其限制下，我們認為於本函件日期，框架協議的條款對獨立董事委員會及獨立股東乃屬公平合理。

3. 年度上限基準

3.1 設定年度上限的原因

港機工程是在香港國際機場一家主要同時提供外勤及基地維修服務的飛機維修公司，透過全面的機庫支援提供整套綜合服務，包括過境及技術服務。我們知悉，港機工程現時在香港國際機場為大部分航空公司提供服務。

誠如董事局函件所述，截至二零一二年十二月三十一日止十個年度的實際服務費用及截至二零二二年十二月三十一日止十年間的服務費用年度上限列載於下表，而該等年度上限歸納及取代過往就交易所設定的年度上限。

國泰航空集團應付港機工程集團（包括港機航材技術公司）的款額：

(港幣百萬元)	<u>2003</u> 實際	<u>2004</u> 實際	<u>2005</u> 實際	<u>2006</u> 實際	<u>2007</u> 實際
服務	1,227	1,345	1,476	1,627	1,831
(港幣百萬元)	<u>2008</u> 實際	<u>2009</u> 實際	<u>2010</u> 實際	<u>2011</u> 實際	<u>2012</u> 實際
服務	2,069	1,891	1,818	2,287	2,447
(港幣百萬元)	<u>2013</u> 上限	<u>2014</u> 上限	<u>2015</u> 上限	<u>2016</u> 上限	<u>2017</u> 上限
服務	5,315	5,846	6,431	7,075	7,783
(港幣百萬元)	<u>2018</u> 上限	<u>2019</u> 上限	<u>2020</u> 上限	<u>2021</u> 上限	<u>2022</u> 上限
服務	8,561	9,417	10,359	11,395	12,535

港機工程集團（包括港機航材技術公司）應付國泰航空集團的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機工程集團（不包括港機航材技術公司）應付港機航材技術公司的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機航材技術公司應付港機工程集團（不包括港機航材技術公司）的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

3.2 年度上限基準

我們在確定貴公司建議的年度上限是否公平合理及符合貴公司及股東的整體利益時，已就年度上限與董事檢討及討論設定有關基準的問題。

我們曾與董事進行商討，知悉交易的年度上限是基於以下各項而釐定：(i) 在截至二零一二年十二月三十一日止十年間所提供服務的實際款額；(ii) 在截至二零二二年十二月三十一日止的十年間為提供服務而預計應付的款額；(iii) 國泰航空集團就機隊規模、每年飛機使用率及其他營運參數的預測；(iv) 年度上限設有合理的緩衝額；及(v) 港機工程集團的設施使用率增加。

3.2.1 國泰航空集團的現有業務

國泰航空是一家大型航空公司，提供貨運及客運服務前往世界各地。根據該公司的二零一二年報告書，二零一二年的可載客量較二零一一年增加百分之二點六。在二零一二年，國泰航空及港龍航空的機隊繼續擴充，各分別增加六架飛機。國泰航空於二零一二年一月訂購六架空中巴士 A350-900 型飛機。國泰航空於二零一二年八月訂購十架空中巴士 A350-1000 型飛機，並將一張現有訂購十六架空中巴士 A350-900 型飛機的訂單改為訂購十六架空中巴士 A350-1000 型飛機。

國泰航空營運更多航班前往印度、日本、馬來西亞、新加坡、台灣、泰國及越南，而港龍航空亦營運更多航班前往中國內地的二線城市，從而提高飛機使用率及進一步鞏固香港作為環球航空樞紐的地位。

3.2.2 就國泰航空集團向港機工程集團（包括港機航材技術公司）應付服務的預計年度上限的分析

國泰航空集團向港機工程集團自二零一三年至二零一六年應付服務的年度上限已在二零零七年六月二十九日舉行的公司特別股東大會獲得批准，並維持不變。

我們注意到，國泰航空集團向港機工程集團自二零一三年至二零一六年應付服務的年度上限較二零一二年的實際金額增加 117% 至 189%。我們曾與董事進行商討，知悉出現如此升幅的主要成因是國泰航空集團業務量（包括航材技術管理服務）潛在增長及其機隊擴充。

正如董事表示，國泰航空集團及港機工程集團將繼續商討潛在經營合作，可能使業務量較現在水平進一步提升。

我們曾與董事進行商討，知悉國泰航空集團的機隊截至二零一二年十二月三十一日已增至一百八十七架（二零一一年十二月三十一日：一百七十五架）。誠如通函的「董事局函件」所述，已確實訂購並由二零一三年至二零二零年間付運的飛機共八十九架（包括已於二零一三年年內付運的飛機）。我們注意到在國泰航空集團落實訂購的八十九架飛機中，十九架飛機已於或將於二零一三年間付運、十五架飛機將於二零一四年間付運，而五十五架飛機則將於二零一五年間或之後付運。我們從董事方面瞭解，若干付運的飛機必須進行改裝，而所有飛機須經國泰航空檢查，方可投入服務。故此，董事估計國泰航空集團於二零一三年年底將有一百九十四架飛機營運（包括預計於二零一三年付運及租賃的飛機）。董事預計，國泰航空集團的機隊將於二零一四年年底增至二百零四架（鑒於五架空中巴士 A330-300 型客機將於二零一四年租賃屆滿時歸還），較二零一二年十二月三十一日時增長百分之九。

考慮到國泰航空集團向港機工程集團應付的服務年度款額自二零零三年至二零一二年每年增長約 11%，我們認為國泰航空集團向港機工程集團應付

的服務年度上限自二零一七年至二零二二年每年增長 10%是屬合理，以便靈活應付服務量因應增長而可能出現的改變，以及國泰航空集團飛機的定期維修及可能需要進行的非定期維修。

3.2.3 對有關航材技術管理服務的預計服務年度上限的分析

據董事表示，港機工程集團（包括港機航材技術公司）向國泰航空集團、港機工程集團（不包括港機航材技術公司）向港機航材技術公司，以及港機航材技術公司向港機工程集團（不包括港機航材技術公司）各自應付服務年度款額的年度上限已定為港幣二十億元。該等款額主要反映將框架協議各方的資源結合以執行服務，特別是航材技術管理服務。資源結合包括港機工程集團及國泰航空集團向港機航材技術公司借調僱員及港機工程集團向港機航材技術公司提供修理和行政服務。如上所述，港機航材技術公司可存取和使用港機工程及國泰航空集團的飛機部件。國泰航空亦授予港機航材技術公司權利可購買國泰航空集團退役飛機的額外部件。據我們瞭解，國泰航空飛機額外部件的賬面值為港幣十七億元。

考慮到執行若干服務（特別是航材技術管理服務）需要將框架協議各方的資源結合，而港機工程集團（包括港機航材技術公司）向國泰航空集團、港機工程集團（不包括港機航材技術公司）向港機航材技術公司，以及港機航材技術公司向港機工程集團（不包括港機航材技術公司）各自應付服務年度款額的年度上限定為港幣二十億元，佔二零一二年國泰航空集團向港機工程集團應付服務款額約 82%，我們認為將該等服務的年度上限定為港幣二十億元乃屬合理。

倘超逾年度上限，貴公司將重新遵守有關的上市規則。

4. 港機工程的財務表現

在過去四年間，港機工程的營業總額及股東應佔溢利分別錄得 13% 及 8.4% 的複合年增長率。我們相信此等增長的部分成因是港機工程集團與國泰航空集團穩健的業務關係。框架協議提供框架予有關協議的訂立、續期或延期，以十年為期延續此關係。

表：港機工程集團的營業總額及溢利淨額

截至十二月三十一日止年度	營業總額 (港幣百萬元)	股東應佔溢利 (港幣百萬元)
2009	4,045	688
2010	4,266	701
2011	5,171	821
2012	5,830	876

(資料來源：港機工程二零一二年報告書)

結論及建議

經分析及考慮上述各項主要因素後，謹請閣下留意以下我們在達致結論時曾考慮的主要因素，以下因素應與通函全文一併理解及詮釋：

- (i) 港機工程集團的營業總額很大部分來自國泰航空集團。對國泰航空集團的營業額在二零一一年及二零一二年分別佔港機工程集團營業總額的 44% 及 42%；
- (ii) 國泰航空集團機隊的維修工作已由港機工程集團負責超過六十三年，國泰航空集團將繼續作為港機工程集團的主要客戶，繼續為港機工程集團的收益帶來重大的貢獻。港機工程及國泰航空均認為，為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，有需要為框架協議訂下十年的年期；
- (iii) 框架協議是原有二零零七年框架協議的續期協議，兩項協議的條款並無重大修訂；
- (iv) 年度上限乃參照實際及預計付款，國泰航空集團就其機隊規模、每年飛機使用率及其他營運參數所作的預測，以及合理的緩衝額和港機工程集團的設施使用率增加而釐定；及
- (v) 獨立非常務董事每年均須審核框架協議，並確認按框架協議進行的交易是按照一般商務條款進行，或如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則給予港機工程集團的條款不遜於獨立第三方可取得或提供（視屬何情況而定）的條款。

基於及取決於以上所述，我們認為於本函件日期，框架協議、協議年期、按原有協議進行的交易及年度上限對獨立董事委員會及獨立股東乃屬公平合理，而框架協議乃按照一般正常商業運作過程訂立，其條款乃正常商業條款，且對港機工程及獨立股東而言乃符合港機工程及股東的整體利益。因此，我們建議獨立股東，並懇請獨立董事委員會建議獨立股東，對特別股東大會上動議通過的普通決議案投贊成票。

代表
ING BANK N.V.
董事總經理 董事
Thiam Kit Lee **劉禮榮**
謹啓

二零一三年十二月十日

責任聲明

本文件的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關公司的資料；各董事願就本文件的資料共同及個別地承擔全部責任。

各董事在作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本文件所載資料在各重要方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何事項，足以令本文件或其所載任何陳述產生誤導。

重大不利轉變

各董事確認，於最後可行日期，除在二零一三年三月十二日的主席致函（列載於公司二零一二年年報的第二至三頁）及二零一三年八月十三日的主席致函（列載於公司二零一三年中期報告的第一至二頁）已作說明之外，各董事並不知悉集團的財務或營業狀況自二零一二年十二月三十一日（即公司最近一次公佈的經審核賬目的編製結算日期）以來，曾出現任何重大不利轉變。

權益披露

(a) 董事及行政總裁的股份權益

除下文所披露者外，於最後可行日期，公司董事或行政總裁並無在公司或任何相聯法團（定義見證券及期貨條例）的股份、相關股份及債券中擁有任何(a)根據證券及期貨條例第 XV 部第 7 及第 8 分部須知會公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文被視為或當作持有的權益及淡倉）；或(b)根據證券及期貨條例第 352 條須列入有關條例所述的登記冊的權益或淡倉；或(c)根據標準守則須知會公司及聯交所的權益或淡倉。

好倉	持有身份			股份總數	佔已發行股本百分比 (%)	附註
	實益擁有					
	個人	家族	信託權益			
港機工程						
普通股						
米高嘉道理爵士 (代董事)	-	-	5,223,811	5,223,811	3.14	1
唐子樑	20,000	-	-	20,000	0.01	

好倉 英國太古集團 有限公司	持有身份			股份總數	佔已發行股本 百分比 (%)	附註
	實益擁有					
	個人	家族	信託權益			
每股一英鎊的 普通股						
施銘倫	3,140,523	-	19,222,920	22,363,443	22.36	2
年息八厘每股一英 鎊的累積優先股						
施銘倫	846,476	-	5,655,441	6,501,917	21.67	2

好倉 太古公司	持有身份			股份總數	佔已發行股本 百分比 (%)	附註
	實益擁有					
	個人	家族	信託權益			
'A'股						
容漢新	31,500	-	-	31,500	0.0035	
白紀圖	41,000	-	-	41,000	0.0045	
'B'股						
容漢新	200,000	-	-	200,000	0.0067	
白紀圖	100,000	-	-	100,000	0.0033	

好倉 太古地產有限公司	持有身份			股份總數	佔已發行股本 百分比 (%)	附註
	實益擁有					
	個人	家族	信託權益			
普通股						
容漢新	50,050	-	-	50,050	0.00086	
白紀圖	4,200	-	-	4,200	0.00007	

附註：

- (1) 米高嘉道理爵士是最終持有此等股份的酌情信託的其中一位受益人及創立人。
- (2) 施銘倫是持有在「信託權益」項所列的英國太古集團有限公司 10,766,080 股普通股及 3,121,716 股優先股的信託的受託人，在該等股份中並無任何實益。

(b) 其他董事權益

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議（「太古協議」），香港太古集團根據該協議提供的服務，包括由香港太古集團提供英國太古集團有限公司集團（「太古集團」）董事及高級行政人員所給予的意見及專業知識、太古集團職員提供的全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，按公司扣除稅項及少數股東權益前綜合溢利的 2.5% 計算，並經若干調整。公司亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

太古協議現時的期限乃從二零一一年一月一日起至二零一三年十二月三十一日止。除非協議任何一方於任何一年的十二月三十一日期滿前給予另一方不少於三個月通知終止協議，否則協議將於此後每三年續期一次。

白紀圖、龍雁儀、施銘倫及鄧健榮為太古集團董事及/或僱員（施銘倫並為太古集團股東），而太古集團為公司的主要股東，在太古協議中有利益關係。

(c) 資產權益

於最後可行日期，董事及在本附錄內題為「同意書及專業人士」一段所提及的專業人士，概無並且未曾在集團任何成員公司自二零一二年十二月三十一日（即集團最近一次公佈的經審核賬目的編製結算日期）以來所購買、出售或租賃或建議購買、出售或租賃的任何資產中直接或間接持有任何權益。

(d) 服務合約

董事概無與公司訂有不可由公司免付賠償金（法定的賠償金除外）而於一年內終止的服務合約。

同意書及專業人士

ING Bank N.V.已就此通函的刊發發出同意書，同意以此通函所示的形式及涵義轉載其函件及引述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

專業人士的資格

以下為於此通函內提供意見或建議的專業人士的資格：

名稱	ING Bank N.V.
資格	根據證券及期貨條例進行第 1 類（證券交易）、第 4 類（就證券提供意見）及第 6 類（就機構融資提供意見）受規管活動之註冊機構。

ING Bank N.V.已向公司確認，於最後可行日期，ING Bank N.V.並無於集團任何成員公司直接或間接擁有任何持股權益，亦無權（無論是否可依法執行的權利）認購或提名任何人士認購集團任何成員公司的證券。

備查文件

由現時至二零一三年十二月三十一日（包括該日）期間除公眾假期外各工作日的一般辦公時間內，股東可於公司的註冊辦事處（地址為香港金鐘道八十八號太古廣場一座三十三樓）查閱框架協議及有關協議的副本。

特別股東大會通告

香港飛機工程有限公司 (於香港註冊成立的有限公司) (股份代號：44)

會議通告

茲通告香港飛機工程有限公司訂於二零一三年十二月三十一日（星期二）上午十一時正假座香港金鐘道八十八號太古廣場香港港麗酒店七樓會議廳舉行特別股東大會，以考慮並酌情通過或經修訂後通過下列決議案為普通決議案：

普通決議案

動議：

批准公司訂立框架協議（協議副本已提呈大會，並由會議主席簽署以資識別）、協議年期、交易及下列的年度上限（公司於二零一三年十二月十日發出的股東通函內的詞語釋義與本決議案所載者相同）：

國泰航空集團應付港機工程集團（包括港機航材技術公司）的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	5,315	5,846	6,431	7,075	7,783

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	8,561	9,417	10,359	11,395	12,535

港機工程集團（包括港機航材技術公司）應付國泰航空集團的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機工程集團（不包括港機航材技術公司）應付港機航材技術公司的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

港機航材技術公司應付港機工程集團（不包括港機航材技術公司）的款額：

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

承董事局命
公司秘書
傅溢鴻

香港，二零一三年十二月十日

附註：

1. 有權出席上述通告所召開的會議及在會上投票的任何股東，可委任一位或以上的代表出席，並於投票表決時代其投票。代表毋須為公司股東。
2. 委任代表表格必須在本會議或任何續會召開時間不少於四十八小時前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七 M 樓。
3. 特別股東大會將以投票方式表決。