

此乃要件 請即處理

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

閣下如已將名下之全部海航基礎股份有限公司股份售出或轉讓，應立即將本通函及所附之代表委任表格送交買主或其他承讓人或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



海航基礎股份有限公司
HNA Infrastructure 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)

建議派付中期股息、
建議修訂組織章程細則、
建議非常重大收購事項及
關連交易
以及
股東特別大會通告

獨立董事委員會及
獨立股東的
獨立財務顧問



董事會函件載於本通函第4至23頁。

本公司謹訂於二零一五年十月三十日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行股東特別大會，本公司於二零一五年八月二十一日作出的通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。無論閣下能否出席大會，務請按隨附之代表委任表格印備之指示填妥表格，並無論如何於大會指定舉行時間二十四小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席大會或其任何續會，並於會上投票。

* 僅供識別

二零一五年十月七日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	4
獨立董事委員會函件	24
第一上海函件	26
附錄一 – 本集團之財務資料	I-1
附錄二 – 本集團之未經審核備考財務資料	II-1
附錄三 – 交通研究報告	III-1
附錄四 – 該土地之物業估值報告	IV-1
附錄五 – 一般資料	V-1
股東特別大會通告	EGM-1

釋 義

在本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「機場項目」	指	投資建設協議項下之機場項目
「組織章程細則」	指	本公司之組織章程細則(經不時修訂、修改或以其他方式補充)
「董事會」	指	本公司董事會
「本公司」	指	海航基礎股份有限公司，一間於中國註冊成立之股份有限公司
「本公司建設項目」	指	由新機場航站樓、停車樓、貨運站、地勤服務用房、機場消防救援項目、機場應急救援項目、車輛設備項目及其相關資產組成的機場項目
「關連人士」	指	上市規則所賦予涵義
「諮詢結論」	指	聯交所於二零一四年十二月發出有關檢討企業管治守則及企業管治報告之風險管理及內部監控的諮詢結論
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	將於二零一五年十月三十日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行之本公司股東特別大會
「可行性研究報告」	指	母公司委聘一間專業機構編製有關興建美蘭機場二期擴建項目之可行性研究報告
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「香港」	指	中國香港特別行政區

釋 義

「獨立董事委員會」	指	由四名獨立非執行董事(即鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生)組成之獨立董事委員會已告成立，以就投資建設協議項下之交易條款向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」或「第一上海」	指	第一上海融資有限公司，根據證券及期貨條例可進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團，以就投資建設協議項下的交易事項條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	並不涉及或於投資建設協議項下擬進行交易中不擁有權益之股東
「投資建設協議」	指	本公司與母公司就機場項目於二零一五年八月二十一日訂立之投資建設協議
「最後可行日期」	指	二零一五年九月三十日，即本通函付印前為確定其所載若干資料之最後實際可行日期
「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
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「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

釋 義

「母公司建設項目」	指	機場項目的其他項目，包括但不限於一條跑道、兩組平行滑行道及連接道路系統、停機坪、航空食品準備區域、供水系統、供電系統、輸氣系統及通訊設施
「中國」	指	中華人民共和國(就本通函而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣)
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂及補充
「股份」	指	本公司於聯交所上市之股份
「股東」	指	本公司股東
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「%」	指	百分比

除本通函有另指明者外，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。



海航基礎股份有限公司
HNA Infrastructure 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)
楊小濱(總裁)
高建(常務副總裁)
張佩華(副總裁兼財務總監)

非執行董事：

胡文泰(副董事長)
陳立基
燕翔

獨立非執行董事：

鄧天林
馮征
孟繁臣
何霖吉

敬啟者：

註冊辦事處：

中國海南省
海口市
美蘭機場辦公樓

香港主要營業地點：

香港
北角
英皇道510號
港運大廈26樓
2606A-2608室

建議派付中期股息、
建議修訂組織章程細則、
建議非常重大收購事項及
關連交易
以及
股東特別大會通告

A. 緒言

茲提述本公司日期為二零一五年八月二十一日之公告，內容有關投資建設協議。投資建設協議項下擬進行之交易根據上市規則第14及14A章構成本公司之非常重大收購事項及關連交易。

* 僅供識別

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(彼等於投資建設協議及其項下擬進行的交易中並無直接或間接權益)組成的獨立董事委員會已告成立，以就該交易的條款向獨立股東提供意見。

第一上海已獲委任為獨立財務顧問，以就投資建設協議及其項下擬進行交易之條款是否屬公平合理、是否符合一般商業條款、是否於本公司一般及日常業務過程中訂立及是否符合本公司及股東整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

本通函旨在向閣下提供有關(其中包括)建議派付中期股息、建議修訂組織章程細則的資料以及有關投資建設協議及其項下擬進行交易之進一步資料、載列第一上海致獨立董事委員會及獨立股東之意見、獨立董事委員會就投資建設協議及其項下擬進行的交易致獨立股東的推薦意見，並向閣下發出股東特別大會通告，以供考慮及於股東特別大會上酌情批准決議案。

B. 建議派付中期股息

於二零一五年八月二十一日，董事會建議將於二零一五年十二月二十三日(星期三)或之前向二零一五年十一月十三日(星期五)名列本公司股東名冊之股東派發中期股息每股人民幣0.120元(除稅前)(「二零一五年中期股息」)，並授權董事就此採取適用法律法規規定之必要行動，惟須待股東批准後方可作實。

C. 建議修訂組織章程細則

董事會建議修訂組織章程細則，惟須待股東批准後方可作實。建議修訂組織章程細則之目的乃為遵守聯交所根據諮詢結論之規定對企業管治守則及企業管治報告作出之修訂，並於本公司設立有效風險管理及內部監控制度。

董事會建議修訂組織章程細則第95條及第108條。

董事會函件

原第九十五條：

「董事會對股東大會負責，行使下列職權：

- (一) 負責召集股東大會，並向股東大會報告工作；
- (二) 執行股東大會的決議；
- (三) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (四) 制定公司的年度財務預算方案、決算方案；
- (五) 制定公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (六) 制訂公司增加或者減少註冊資本的方案以及發行公司債券、其他證券及上市的方案；
- (七) 擬訂公司合併、分立、解散或者變更公司形式的方案；
- (八) 決定公司內部管理機構的設置；
- (九) 根據董事長的提名，聘任或者解聘公司總經理和董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘公司副總經理和其它高級管理人員，決定其報酬事項；
- (十) 制定公司的基本管理制度；
- (十一) 制定公司章程修改方案；
- (十二) 擬定公司的重大收購或出售方案；
- (十三) 向股東大會提請聘任或續聘或解聘承辦公司審計業務的會計師事務所；及
- (十四) 公司章程規定或股東大會授予的其它職權。

董事會作出前款決議事項，除第六項、第七項及第十一項必須由三分之二以上的董事表決同意外，其餘可以由半數以上的董事表決同意。」

董事會函件

修訂為：

「董事會對股東大會負責，行使下列職權：

- (一) 負責召集股東大會，並向股東大會報告工作；
- (二) 執行股東大會的決議；
- (三) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (四) 制定公司的年度財務預算方案、決算方案；
- (五) 制定公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (六) 制訂公司增加或者減少註冊資本的方案以及發行公司債券、其他證券及上市的方案；
- (七) 擬訂公司合併、分立、解散或者變更公司形式的方案；
- (八) 決定公司內部管理機構的設置；
- (九) 根據董事長的提名，聘任或者解聘公司總經理和董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘公司副總經理和其它高級管理人員，決定其報酬事項；
- (十) 制定公司的基本管理制度；
- (十一) 制定公司章程修改方案；
- (十二) 擬定公司的重大收購或出售方案；
- (十三) 評估及確定風險的性質以及程度，以確保公司戰略目標的實現；
- (十四) 確保建立及維持合適及有效的風險管理及內部監控系統；
- (十五) 監督管理層對於風險管理及內部監控系統的設計、實施以及監控；

董事會函件

(十六) 向股東大會提請聘任或續聘或解聘承辦公司審計業務的會計師事務所；及

(十七) 公司章程規定或股東大會授予的其它職權。

董事會作出前款決議事項，除第六項、第七項及第十一項必須由三分之二以上的董事表決同意外，其餘可以由半數以上的董事表決同意。」

原第一百零八條：

「公司總經理對董事會負責，行使下列職權：

- (一) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議；
- (二) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；
- (三) 擬訂公司內部管理機構設置方案；
- (四) 擬訂公司的基本管理制度；
- (五) 制訂公司的基本規章；
- (六) 提請聘任或者解聘公司副總經理和其它高級管理人員(包括財務負責人)；
- (七) 聘任或者解聘除應由董事會聘任或者解聘以外的負責管理人員；及
- (八) 公司章程及董事會授予的其它職權。」

修訂為：

「公司總經理對董事會負責，行使下列職權：

- (一) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議；
- (二) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；

董事會函件

- (三) 擬訂公司內部管理機構設置方案；
- (四) 擬訂公司的基本管理制度；
- (五) 制訂公司的基本規章；
- (六) 提請聘任或者解聘公司副總經理和其它高級管理人員(包括財務負責人)；
- (七) 設計、實施以及監督風險管理及內部監控系統；
- (八) 向董事會提供風險管理及內部監控系統有效性的確認；
- (九) 聘任或者解聘除應由董事會聘任或者解聘以外的負責管理人員；及
- (十) 公司章程及董事會授予的其它職權。」

建議股東授權董事會根據本地或海外法律或本公司任何證券上市之任何證券交易所之規則之規定(如有)，作出有關修訂組織章程細則之一切必要事宜。

董事會確認，修訂組織章程細則的建議對香港上市公司而言並無異常之處。

修訂組織章程細則之建議須待股東於股東特別大會上以特別決議案之方式批准，以及相關中國政府機關批准及於相關中國政府機關登記或存檔，方可作實。

D. 非常重大收購事項及關連交易

1. 美蘭機場二期擴建項目的背景

於二零一五年六月二日，國家發改委批複有關建設美蘭機場二期擴建項目(發改基礎[2015] 1215號)，即批複由母公司聘請的專業機構所出具有關興建美蘭機場二期擴建項目之可行性研究報告。二期擴建項目由三部分組成，即機場項目、空管項目及供油項目。根據國家發改委的批複，空管項目及供油項目的項目代表將由民航中南地區空管局(為本公司及其關連人士的獨立第三方)及海南美亞實業有限公司(母公司擁有其50%股權)分別擔任，其將分

董事會函件

別負責實行及管理該等項目。本公司確定該兩個項目均獨立於機場項目且會由上述項目代表分別進行，而本公司將不會參與該等項目。因此，本公司及上述之兩名項目代表將不會就上述之項目有任何合約關係。

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

機場項目包括新機場航站樓、停車樓、貨運站、地勤服務用房、機場消防救援項目、機場應急救援項目、車輛設備項目及其相關資產(統稱「**本公司建設項目**」)以及其他項目，包括但不限於一條跑道、兩組平行滑行道及聯絡道系統、停機坪、航食用房、供水系統、供電系統、暖通系統及通訊設施(統稱「**母公司建設項目**」)。

除本通函所披露有關訂立投資建設協議之理由及裨益外，本公司及母公司於建設機場項目之角色、本公司建設項目與母公司建設項目之分配以及其項下之相應資產乃主要經考慮以下各項而釐定：(i)本公司因自行提供約人民幣138.38億元的機場項目的全部建設資金而可能面對的財務挑戰；(ii)本公司與母公司目前對美蘭機場的營運模式，詳情載於本通函「美蘭機場二期擴建項目之營運計劃」段落中；及(iii)透過與美蘭機場目前的營運模式一致之方式分配相關資產，以遵守本公司與母公司之間的非競爭協議。

董事會函件

機場項目的估計總投資金額明細載列如下：

將予建設的項目	估計投資金額 (人民幣千元)
本公司建設項目	
新機場航站樓	3,889,100
停車樓	443,170
貨運站	120,800
地勤服務用房	142,220
機場消防救援項目	36,540
機場應急救援項目	1,030
車輛設備項目	157,530
其他雜項開支 ^(附註1)	<u>2,367,840</u>
小計	<u>7,158,230</u>
母公司建設項目	
停機坪項目(包括一條跑道、兩組平行滑行道及 連接道路系統以及停機坪)	1,775,170
航空食品準備區域	178,070
供水系統	53,360
供電系統	357,700
輸氣系統	90,030
通訊設施	30,000
其他配套設施	1,778,410
其他雜項開支 ^(附註2)	<u>2,416,960</u>
小計	<u>6,679,700</u>
總計	<u><u>13,837,930</u></u>

附註：

1. 已估算的其他雜項開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣11.23億元、基本建設預備費約人民幣3.27億元、貸款利息約人民幣4.26億元、項目設計費用約人民幣1.72億元等。
2. 已估算的其他雜項開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣13.13億元、基本建設預備費約人民幣2.9億元、貸款利息約人民幣3.78億元、項目設計費用約人民幣1.53億元等。

2. 投資建設協議

於二零一五年八月二十一日，本公司及母公司訂立投資建設協議，詳情載列如下：

日期： 二零一五年八月二十一日

訂約方： 本公司；及

母公司

主體事項

根據投資建設協議，本公司已同意提供興建本公司建設項目之資金，金額約為人民幣71.58億元。母公司將作為機場項目的項目代表，在其完工及驗收前負責組織及監督機場項目建設計劃的實施以及母公司建設項目的集資事宜。

除非本公司及母公司另有協定，母公司已同意於機場項目完成及驗收後以本公司名義登記構成本公司建設項目之相關資產之擁有權，包括但不限於土地使用權及樓宇之物業擁有權。母公司建設項目的資產擁有權將由母公司持有。

母公司亦已不可撤回地同意、承諾及確認，於以本公司名義登記構成本公司建設項目之資產擁有權前，本公司有權於毋須向母公司支付任何款項及在中國適用法律批准之情況下佔用、使用、受益自及出售構成本公司建設項目之資產。

本公司建設項目之詳情

新機場航站樓、停車樓及貨運站之預計地盤面積分別約為29.6萬平方米、9.39萬平方米及2.84萬平方米。新機場航站區、工作區及貨運區之土地地盤面積分別約為113.4公頃、125.5公頃及14公頃。上述本公司建設項目之樓宇及土地面積可因應機場項目之最終設計作出調整。

董事會函件

根據可行性研究報告，預計將因建設美蘭機場二期擴建項目而被徵用及使用之土地面積約為549公頃，其中約252.9公頃土地根據投資建設協議將用於本公司建設項目。根據由本公司委聘的專業第三方估價師發出的估價報告顯示，上述將用於本公司建設項目約252.9公頃之土地之預計價值約為人民幣15.073億元。

代價及付款

根據投資建設協議，本公司將提供涵蓋興建本公司建設項目所有成本及開支之資金，根據可行性研究報告，預計總金額約為人民幣71.58億元，包括(i)約為人民幣47.90億元之建設成本；(ii)約為人民幣16.09億元之其他雜項支出；(iii)約為人民幣3.27億元之或然儲備；(iv)約為人民幣4.26億元之貸款利息；及(v)約為人民幣530萬元之其他初始成本及開支。母公司根據美蘭機場二期擴建工程項目委託中國民航機場建設集團公司(「**建設集團**」)編製可行性研究報告。建設集團於一九五四年創立，為國有企業及首都機場建設集團公司的附屬公司。建設集團能夠提供民用機場設計及建設所需的全方位服務，並榮獲甲級工程設計、甲級工程諮詢及甲級岩土工程證書。建設集團曾參與多項中國機場建設項目及數項國際機場建設項目，包括老撾人民民主共和國的機場建設項目。

本公司建設項目的估計總數乃根據可行性研究報告載列的估計建設成本釐定。該等建設成本乃根據有關海口市的建設成本及費用之相關公開官方文件以及中國民航業的標準費用釐定。具體而言，建築安裝工程成本乃根據海口市建築安裝的有關成本釐定，成本於海南省建築工程計價定額(「**建築工程定額**」)及海南省安裝工程定額(「**安裝工程定額**」)明確列明。建築工程定額於二零一一年十二月一日發佈，並於二零一二年七月於海南省生效。根據海南省工程建設標準定額信息網，建築

董事會函件

工程定額乃估計設計準備、施工圖、投標、合約價格、結算價及項目建築成本預算之基準。安裝工程定額於二零零八年發佈，並提供有關機械設備、電子設備、工業管道、通風及冷氣等安裝工程定額資料。建築工程定額及安裝工程定額均於中國刊發，而公眾人士均可獲取。

機場跑道工程成本乃根據中國民用機場按有關中國法律所作的預算撥款釐定，例如民用機場工程預算定額。民用機場工程預算定額於一九九四年由中國民用航空局首次發佈及不時更新。中國民用機場建築預算須由有關政府機構審核及通過。美蘭機場二期擴建工程之建築預算於二零一三年由中國民航工程諮詢公司首次審核，然後，如前文所述，於二零一五年由國家發改委通過。

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

可行性研究報告所載的該等建設成本基於長期銀行利率6.55%及於建設期間概無建設成本因價格變動而作出調整的假設作估算。

董事會函件

董事確認，約人民幣71.58億元的估計總金額為按可行性研究報告及其他目前可得資料計算建設本公司建設項目之估計最高投資金額。受限於須經相關機構批准(如需要)的機場項目之項目完工及結算報告及於機場項目完工及驗收後本公司所投資及以本公司名義登記的資產，該估計最高投資金額將須進一步調整。董事進一步確認，若預期建設本公司建設項目的總投資金額因出現任何本公司控制範圍以外及且無法預見的因素而超出人民幣71.58億元時，本公司將根據上市規則適用的合規規定尋求股東批准及作出進一步披露。

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

本公司擬透過下文所述撥付本公司建設項目資金：

(i) 資產支持證券

本公司已於二零一五年七月二日完成金額為人民幣12億元之資產支持證券計劃，其中約人民幣9.5億元將用於興建本公司建設項目；

董事會函件

(ii) 國家開發銀行海南省分行就本公司建設項目授出之貸款

國家開發銀行海南省分行就機場項目出具約人民幣80億元的長期項目貸款意向書。據此，將向機場項目提供20至30年之長期項目貸款。目前預期本公司可獲得約人民幣41.6億元的長期項目貸款額度，將用於興建本公司建設項目；

(iii) 發行債券

本公司計劃發行金額約為人民幣10至20億元的公募債券或私募債券，期限為兩至三年，所得款項將用於興建本公司建設項目；及

(iv) 營運資金

本公司將動用部分自身經營活動所得的營運資金，以支持本公司建設項目的建設。

美蘭機場二期擴建項目之營運計劃

根據美蘭機場現有營運模式，美蘭機場目前由本公司及母公司共同營運。本公司從事航空及非航空業務。航空業務包括提供停機坪服務、航站樓設施、地勤服務以及旅客及貨物處理服務。非航空業務包括出租美蘭機場的商業及零售舖位、機場相關業務特許經營、廣告位、停車場、旅遊服務以及銷售免稅品及消費品。母公司從事跑道維修以及提供停機坪範圍內的相關服務及物流支援服務，與本公司於上市時於招股章程所披露的一致。

誠如本公司之招股章程所披露，就航空業務而言，本公司以本公司佔75%及母公司佔25%之基準與母公司分佔飛機起降費、旅客服務費及基本地勤服務費之收入。母公司亦向本公司收取提供安保服務、清潔及環境維護、污水及廢物處理、電力及能源供應及設備維修、乘客及行李安全檢查及本公司所規定之其他服務的費用。根據美蘭機場目前的

董事會函件

經營模式，本公司建設項目資產運營獲得的收益，包括但不限於飛機起降費及旅客服務費(乃參照以上75%(本公司)以及25%(母公司)之基準，以本公司與母公司協定的若干百分比由母公司享有，原因為部分收益將由母公司負責經營的資產(例如機場跑道)所貢獻)、地勤服務費、貨物處理服務費、出租商業及零售舖位收入、廣告費及停車場費用，將歸於本公司。

根據投資建設協議，本公司及母公司已同意參考美蘭機場上述的營運模式及根據本公司與母公司將於美蘭機場二期擴建項目開始營運前磋商及訂立之任何其他協議(有關經營美蘭機場及本公司與母公司之間的收益分攤)經營美蘭機場二期擴建項目的資產。

興建機場項目之預期完工日期

機場項目預期於二零二零年底前完成興建及批准。因此，本公司或不能於短時間內獲得利益。

訂立投資建設協議的原因及裨益

董事認為投資建設協議將為本公司帶來利益，原因如下：

航空業及旅遊業的增長潛力以及現有容量限制

面對國內經濟的發展新趨勢，中國民航業在多項利好政策帶動下，於過去數年保持快速增長勢頭。於二零一四年，中國民航業全年運輸總周轉量達每公里748.5億噸、旅客運輸量3.9億人次、貨郵運輸量593.3萬噸，同比分別增長11.4%、10.4%及5.7%。

於二零一四年，面對國內經濟下行與嚴重自然災害帶來的壓力和挑戰，海南省旅遊業受惠於若干有利因素，例如航空業整體穩步發展及海南國際旅遊島建設，因而繼續保持高速增長，旅遊接待總人數及旅遊總收入兩項指

董事會函件

標增速均高於全國旅遊業平均水平。全年接待國內外過夜旅客總計4,789.08萬人次，同比增長10.6%。其中國外過夜旅客人數4,060.18萬人次，同比增長10.56%；旅遊總收入人民幣506.53億元，同比增長13.2%。

在旅遊產業繼續深化轉型升級的推動下，海南當地政府將進一步加強對全省旅遊產業資源的統一規劃和整合，促進旅遊業特色化、差異化發展，深度挖掘旅遊產業發展潛力。若干主要大型旅遊項目，例如綜合娛樂休閒項目「觀瀾湖·蘭桂坊·海口」、海南航天主題公園及海南中泰文化旅遊度假區正處於興建開發階段，並預期於短期內投入營運。此外，海南省地方政府亦將進一步完善交通等基礎設施建設，包括興建海南西環高速鐵路、定海大橋及瓊海博鰲機場以及屯昌至瓊中高速公路通車。此外，為進一步發揮海南省離島免稅政策效應，大力推動海南國際旅遊島建設，經有關政府機構批准或向有關政府機構報告後，財政部決定自二零一五年三月二十日起，調整完善海南省免稅政策部分內容，進一步放寬海南省免稅政策，此舉將有效拉動海南省旅遊購物消費的持續增長，亦將直接或間接地拉動美蘭機場客流量的持續增長。

基於上文所述，董事相信，海南省旅遊業預期將進一步發展，美蘭機場的旅客、貨運及航班起降架次將劇增。此外，美蘭機場位處海南省省會城市，其座落於戰略性位置，區位優勢明顯，因此發展前景樂觀。然而，美蘭機場已連續五年旅客吞吐量超出1,000萬人次(高出其設計產能)，二零一五年預計旅客吞吐量將超出1,500萬人次。透過投資及建設本公司建設項目，本公司可把握發展機會，進一步推動美蘭機場的吞吐量達致新高，並緩和美蘭機場現有的旅客吞吐壓力。

減少相關財務成本及防止對收益構成潛在不利影響

倘若本公司於其完工後收購本公司建設項目而非訂立投資建設協議，預期本公司須承擔預計稅務開支合共約為人民幣2.1833億元，包括約人民幣358萬元的印花稅及約人民幣2.1475億元的契稅。此乃根據本公司建設項目的預計總建設成本以及相關中國法律及法規的規定計算。

董事會函件

此外，於本公司建設項目完工後進行的未來收購(而非擬進行的投資建設)須支付的代價預期較高。因為本公司建設項目的資產價值預期將於本公司建設項目建設的未來三至五年期間增加。

此外，目前根據投資建設協議項下的安排，本公司有權於登記該等資產的擁有權前佔用、使用、受益自及出售構成本公司建設項目的資產。本公司將能按照美蘭機場目前的經營模式提早營運及確認收益，並防止因進行本公司建設項目的收購事項所需的程序及手續耗時而對收益構成潛在不利影響。

確保本公司建設項目的高效高質，並確保本公司營運達致規模經濟效益

透過直接投資興建本公司建設項目，本公司將能加快及監察本公司建設項目的建設，以確保本公司建設項目能高效高質地完成。透過委任母公司作為項目代表，母公司可於促使相關政府批准程序方面擔當正面角色；而本公司亦可善用母公司過往機場建設的經驗(例如美蘭機場的航站樓擴建項目)。

於美蘭機場二期擴建項目完工後，本公司將受益自營運現有機場設施及美蘭機場二期擴建項目提供的新設施所達致之規模經濟效益。

董事信納(i)投資建設協議之條款及條件乃按公平原則磋商，並為一般商業條款；(ii)投資建設協議項下擬進行之交易乃於本公司正常及一般業務過程中進行；及(iii)該等交易之條款屬公平合理，且符合本公司及其股東之整體利益。

由於王貞先生、胡文泰先生、楊小濱先生、高建先生及張佩華先生為本公司關連股東之代表，故彼等各自於上述交易中擁有權益。因此，彼等已就批准有關事項之相關董事會決議案放棄表決權。

投資建議協議的財務影響

(a) 對資產、負債及資產淨值之影響

誠如本公司截至二零一五年六月三十日止六個月的中期報告所披露，本集團的資產總值為人民幣5,705,229,324元，而本集團的負債為人民幣2,620,312,590元。本集團現有意利用本集團之銀行存款及透過外部融資支付代價約人民幣71.58億元。

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

(b) 對盈利之影響

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

上市規則之涵義

由於投資建設協議項下擬進行之交易之資產比率及代價比率(定義見上市規則第14.07條)均高於100%，該交易根據上市規則第14章構成本公司一項非常重大收購事項。

由於母公司持有本公司50.19%股權，根據上市規則為本公司之控股公司，並因此為本公司之關連人士，而根據上市規則第14A章，投資建設協議項下擬進行之交易亦構成本公司一項關連交易。

因此，該交易須遵守申報、公告及獨立股東批准之規定。

E. 獨立股東批准及遵守上市規則

本公司將於股東特別大會上尋求獨立股東批准投資建設協議及其項下擬進行之交易。本公司將就投資建設協議項下擬進行之交易遵守上市規則第14章及第14A章之規定。

F. 股東特別大會

本公司謹訂於二零一五年十月三十日(星期五)上午十時正假座中國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行股東特別大會，本公司於二零一五年八月二十一日作出的通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。在股東特別大會上將會提呈(其中包括)特別決議案，以考慮及酌情批准建議修訂組織章程細則，及提呈普通決議案，以考慮及酌情批准建議派發中期股息以及投資建設協議。

根據上市規則第13.39(4)條，於股東特別大會之表決將以投票方式進行。於最後可行日期，母公司於本公司股東大會持有50.19%投票權並就其股份之投票權擁有控制權，且於投資建設協議項下擬進行之交易擁有權益，故根據上市規則，其將在股東特別大會就上述有關投資建設協議之決議案放棄投票。除母公司外，概無任何其他股東於投資建設協議項下擬進行之交易擁有重大權益。投票結果將於股東特別大會後於本公司及聯交所網站公佈。

隨本通函附奉適用於股東特別大會之代表委任表格。無論閣下能否出席股東特別大會，務請按隨附之代表委任表格印備之指示填妥表格，並無論如何於股東特別大會指定舉行時間二十四小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

隨本通函亦附奉股東特別大會之回條。謹請閣下按回條上印備之指示填妥及簽署回條，並於二零一五年十月十日(星期六)前將之交回本公司董事會秘書處，地址為中國海南省海口市美蘭機場辦公樓。

G. 暫停辦理過戶登記

本公司將於二零一五年九月三十日(星期三)至二零一五年十月三十日(星期五)(包括首尾兩日)的期間內暫停辦理過戶登記手續，期間不會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，股東須於二零一五年九月二十九日(星期二)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室。

本公司將於二零一五年十一月八日(星期日)至二零一五年十一月十三日(星期五)的期間內暫停辦理過戶登記手續，期間不會辦理股份過戶登記手續。為符合資格獲取二零一五年中期股息，股東須於二零一五年十一月六日(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室。本公司須於股東特別大會獲得批准後在二零一五年十二月二十三日(星期三)支付中期股息。

H. 一般資料

本公司主要從事管理及經營中國海南省美蘭機場之航空及非航空業務。

母公司主要從事機場輔助服務業務。母公司為一間於中國成立的公司，其單一最大股東為海南省發展控股有限公司，而海南省發展控股有限公司由海南省政府國有資產監督管理委員會全資擁有。

董事會函件

I. 推薦意見

董事會(包括獨立董事委員會)認為，投資建設協議之條款及條件就本公司而言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通告所載有關批准投資建設協議及其項下擬進行之交易之決議案。

董事亦認為，於股東特別大會上提呈以供股東考慮及批准的所有其他決議案符合本公司及股東的整體最佳利益。因此，董事建議全體股東投票贊成股東特別大會通告所載且將於股東特別大會上提呈的所有決議案。

J. 其他資料

務請閣下垂注獨立董事委員會函件(當中載有其致獨立股東有關如何就投資建設協議及其項下擬進行之交易投票之推薦意見)，以及獨立財務顧問函件(當中載有(其中包括)其致獨立董事委員會及獨立股東有關投資建設協議及其項下擬進行之交易之意見)，詳情分別載於本通函第26至46頁。獨立董事委員會各成員概無於投資建設協議及其項下擬進行之交易中擁有任何重大權益。

另亦請閣下垂注本通函附錄所載之其他資料。隨本通函附奉股東特別大會適用之代表委任表格及回條。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
海航基礎股份有限公司
王貞
董事長

中國海南省
二零一五年十月七日



海航基礎股份有限公司
HNA Infrastructure Company Limited*
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股票代碼：357)

敬啟者：

非常重大收購事項及關連交易

吾等已獲委任為獨立董事委員會成員，以就投資建設協議及其項下擬進行之交易(須待獨立股東批准)向股東提供意見，有關詳情載於本通函董事會函件。除非文義另有指明，本函件所使用之詞彙與本通函所界定者具有相同涵義。

第一上海已獲委任為獨立財務顧問，以就投資建設協議及其項下擬進行之交易(須待獨立股東批准)向吾等提供意見。吾等謹請閣下垂注第一上海函件，當中載列其就投資建設協議及其項下擬進行之交易(須待獨立股東批准)致吾等之意見，以及達致該等意見時所考慮之主要因素及理由。另亦請閣下垂注董事會函件及本通函附錄所載之其他資料。

* 僅供識別

獨立董事委員會函件

經考慮第一上海在其函件中表達之意見及所考慮之主要因素及理由後，吾等認為，投資建設協議及其項下擬進行之交易(須待獨立股東批准)之條款及條件就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，故吾等建議閣下投票贊成投資建設協議及其項下擬進行之交易(須待獨立股東批准)。

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

謹啓

二零一五年十月七日

第一上海函件

以下為第一上海致獨立董事委員會及獨立股東之日期為二零一五年十月七日之意見函全文，當中載列其就根據投資建設協議建議向母公司提供資金以興建 貴公司建設項目下之現有美蘭機場二期擴建項目之新機場航站樓及有關配套設施（「擴建工程」）提供之意見，以供載入本通函。



香港
德輔道中71號
永安集團大廈
19樓

敬啟者：

非常重大收購事項 及 關連交易 投資建設協議

緒言

吾等謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，以就根據投資建設協議建議向母公司提供資金以興建 貴公司建設項目下之現有美蘭機場二期擴建項目之新機場航站樓及有關配套設施向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於日期為二零一五年十月七日之致股東通函（「通函」）內，其中本函件為通函之一部分。除文義另有所指外，本函件內所用詞彙與通函內所界定者具有相同涵義。

第一上海函件

於二零一五年八月二十一日，貴公司及母公司就機場項目訂立投資建設協議。

由於投資建設協議項下擬進行之交易之資產比率及代價比率(定義見上市規則第14.07條)均高於100%，該交易根據上市規則第14章構成貴公司一項非常重大收購事項。

由於母公司持有貴公司之50.19%股權，為貴公司之控股公司，並因此根據上市規則為貴公司之關連人士，而根據上市規則第14A章，投資建設協議項下擬進行之交易亦構成貴公司之一項關連交易。

因此，該交易須遵守上市規則的申報、公告及獨立股東批准規定。該交易須經獨立股東在股東特別大會上以投票方式批准。母公司及其聯繫人士將於股東特別大會上就批准投資建設協議及其項下擬進行之交易之決議案放棄投票。

吾等意見之基準

在達成吾等的意見時，吾等已依賴通函內所載或所提述之資料、事實及聲明以及董事、貴公司及其管理層(「**管理層**」)提供之資料、事實及聲明及表達之意見。吾等假定，通函內作出或提述之所有聲明、資料、事實、意見及陳述於彼等作出時乃真實、準確及完整及於通函日期繼續為真實、準確及完整。

吾等認為，吾等已(i)取得貴公司及母公司有關評估擴建工程條款公平性及合理性的所有資料及文件；(ii)研究與擴建工程的訂價有關之相關市場及其他條件以及趨勢；(iii)審閱有關擴建工程的任何假設的公平性、合理性及完整性；及(iv)審閱專家(即威格斯資產評估顧問有限公司，為一名獨立專業物業估值師(「**估值師**」))提供有關擴建工程的意見及估值，包括審閱委聘條款，尤其審閱有關工作範圍，以及工作範圍對須提出的意見是否適當及有關工作範圍的任何限制對專家報告(「**估值報告**」)、意見或聲明提供的保證程度可能有不利影響。基於以上所述，吾等已據上市規則第13.80條所述(包括其附註)，採取對擴建工程適用的所有合理步驟。

第一上海函件

吾等認為，吾等已審閱足夠資料，以達致知情意見及就依賴通函所載資料的準確性提供理據，及為吾等推薦意見提供合理基準。吾等並無理由懷疑董事、貴公司及管理層向吾等提供的聲明、資料、事實、意見及陳述的真實性、準確性及完整性。董事已向吾等確認，所提供的資料或表達的意見並無遺漏重大事實及吾等並無理由懷疑通函提供及提述的資料有隱瞞或遺漏任何有關重大事實或貴公司向吾等提供的意見及陳述的合理性。所有董事就通函所載資料的準確性共同及個別承擔全部責任，及在作出所有合理查詢後確認，就彼等所知，於通函內所發表的意見乃經審慎周詳考慮後而達成，及通函並無遺漏其他事實令通函所載任何內容有所誤導。吾等已依賴該等資料及意見，然而，吾等並無對貴集團及母公司的業務、財務狀況及事務或未來前景進行任何獨立調查。

獨立董事委員會

由四名獨立非執行董事(即鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生)組成的獨立董事委員會已告成立，以考慮擴建工程及投資建設協議項下擬進行之交易，以及就擴建工程及其項下擬進行之交易條款的公平性及合理性向獨立股東提供意見。

作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，吾等的角色為就以下各項向獨立董事委員會及獨立股東發表獨立意見：(i)擴建工程項下之交易是否在貴集團一般及日常業務過程中進行；(ii)投資建設協議之條款是否為正常商業條款、是否符合貴公司及股東之整體利益及就獨立股東而言是否公平合理；及(iii)獨立股東就將於股東特別大會上提呈以批准投資建設協議及其項下擬進行之交易之普通決議案在股東特別大會上應如何投票。

獨立股東務請注意，自最後實際可行日期起計過往兩年內，吾等獲貴公司委聘為獨立財務顧問一次(即主要有關就貴公司涉及根據特別授權認購新內資股之關連交易向當時獨立董事委員會及獨立股東提供獨立財務意見)，審核事項詳述於貴公司日期為二零一四年八月十五日之通函。鑒於(i)吾等於該過往委聘中之獨立角色；(ii)概無吾等之母集團成員公司為投資建設協議之直接訂約方；及

(iii) 除該過往委聘外，吾等就目前委聘之費用佔吾等母集團之收入百分比微不足道，吾等認為過往委聘將不會影響吾等就此非常重大收購事項及投資建設協議項下擬進行之關連交易獨立發表意見。

所考慮之主要因素及理由

於達致吾等有關根據投資建設協議進行擴建工程之推薦意見時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 貴公司之背景

貴公司主要從事管理及經營中國海南省美蘭機場之航空及非航空業務。

貴公司自一九九九年五月起一直從事中國海南省美蘭機場(通往海南省之主要門戶)之營運，且自當時起一直營運順利及於飛機起降架次、旅客吞吐量及貨物吞吐量方面實現理想增長。

2. 母公司之背景

母公司為在中國成立之國內有限責任公司，並為 貴公司控股股東。母公司主要於中國從事機場輔助服務業務。

3. 美蘭機場二期擴建項目的背景

於二零一五年六月二日，國家發改委批複有關建設美蘭機場二期擴建項目(發改基礎[2015]1215號)，即批准由母公司委聘專業機構編製的有關興建美蘭機場二期擴建項目之可行性研究報告(「可行性研究報告」)。二期擴建項目由三部分組成，即機場項目(「機場項目」)、空管項目及供油項目。根據國家發改委的批複，空管項目及供油項目的項目代表將分別由民航中南地區空管局(為 貴公司及其關連人士的獨立第三方)及海南美亞實業有限公司(母公司擁有其50%股權)擔任，並將分別負責實行及管理該等項目。 貴公司確定該兩個項目均獨立於機場項目且會由上述之項目代表分別進行，而 貴公司將不會參與該等項目。因此， 貴公司及上述兩名項目代表將不會就上述項目有任何合約關係。

第一上海函件

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

機場項目涵蓋新機場航站樓、停車樓、貨物處理區、地勤服務區、機場消防救援項目、機場應急救援項目、車輛設備項目及其相關資產(統稱「**貴公司建設項目**」)以及其他項目，包括但不限於一條跑道、兩組平行滑行道及連接道路系統、停機坪、航空食物準備區、供水系統、供電系統、輸氣系統及通訊設施(統稱「**母公司建設項目**」)。

除下文所披露有關訂立投資建設協議之理由及裨益外，貴公司及母公司於建設機場項目之角色、貴公司建設項目與母公司建設項目之分配以及其項下之相應資產乃主要經考慮以下各項而釐定：(i) 貴公司因自行提供建設整項機場項目約人民幣138.38億元的資金而可能面對的財務困難；(ii) 貴公司與母公司目前對美蘭機場的營運模式，詳情載於下文「美蘭機場二期擴建項目之營運計劃」一段；及(iii)透過與美蘭機場目前的營運模式一致之方式分配相關資產，以遵守貴公司與母公司之間的非競爭安排。

第一上海函件

機場項目的預計總投資金額明細載列如下：

將予建設的項目	預計投資金額 (人民幣千元)
貴公司建設項目	
新機場航站樓	3,889,100
停車樓	443,170
貨物處理區	120,800
地勤服務區	142,220
機場消防救援項目	36,540
機場應急救援項目	1,030
車輛設備項目	157,530
其他一次性開支 (附註1)	2,367,840
	7,158,230
小計	7,158,230
母公司建設項目	
停機坪項目(包括一條跑道、兩組平行滑行道及 連接道路系統以及停機坪)	1,775,170
航空食品準備區域	178,070
供水系統	53,360
供電系統	357,700
輸氣系統	90,030
通訊設施	30,000
其他配套設施	1,778,410
其他一次性開支 (附註2)	2,416,960
	6,679,700
小計	6,679,700
總計	13,837,930

附註：

1. 已估算的其他一次性開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣11.23億元、基本建設預備費約人民幣3.27億元、貸款利息約人民幣4.26億元、項目設計費用約人民幣1.72億元等。
2. 已估算的其他一次性開支包括但不限於土地收購以及拆遷補償約人民幣13.13億元、基本建設預備費約人民幣2.9億元、貸款利息約人民幣3.78億元、項目設計費用約人民幣1.53億元等。

4. 訂立投資建設協議之原因及裨益

誠如通函「董事會函件」所述，董事認為投資建設協議將為 貴公司帶來利益，原因如下：

航空業及旅遊的潛在增長以及現有客量限制

面對國內經濟的發展新趨勢，中國民航業在多項利好政策帶動下，於過去數年保持快速增長勢頭。於二零一四年，中國民航業全年運輸總周轉量達每公里748.5億噸、旅客運輸量3.9億人次以及貨郵運輸量593.3萬噸，同比分別增長約11.4%、10.4%及5.7%。

於二零一四年，面對國內經濟下行與嚴重自然災害帶來的壓力和挑戰，海南省旅遊業受惠於若干有利因素，例如航空業整體穩步發展及海南國際旅遊島建設，因而繼續保持高速增長。旅遊接待總人數及旅遊總收入兩項指標增速均高於全國旅遊業平均發展水平。二零一四年全年接待國內外過夜旅遊者總計約4,790萬人次，同比增長約10.6%，其中接待旅遊過夜人數約4,060萬人次，同比增長約10.56%；旅遊總收入約人民幣507億元，同比增長約13.2%。

在旅遊產業繼續深化轉型升級的推動下，海南當地政府將進一步加強對全省旅遊資源的統一規劃和整合，促進旅遊業特色化、差異化發展，深度挖掘旅遊產業發展潛力。若干主要大型旅遊項目，例如綜合娛樂休閒項目「觀瀾湖·蘭桂坊·海口」、海南航天主題公園及海南中泰文化旅遊度假區正處於興建開發階段，並預期於短期內投入營運。此外，海南省地方政府亦將進一步完善交通等基礎設施建設，包括興建海南西環高速鐵路、定海大橋及瓊海博鰲機場以及屯昌至瓊中高速公路通車。此外，為進一步發揮海南省離島免

第一上海函件

稅政策效應，大力推動海南國際旅遊島建設，經獲得相關政府機構批准或向其匯報後，財政部決定自二零一五年三月二十日起，調整完善海南省免稅政策部分內容，進一步放寬海南省免稅政策，此舉將有效拉動海南省旅遊購物消費的持續增長，亦將直接或間接地拉動美蘭機場客流量的持續增長。

基於上文所述，董事相信，海南省的旅遊業預期將進一步發展，旅客、貨運及美蘭機場的航班起降架次將劇增。此外，美蘭機場位處海南省省會城市，其座落於戰略性位置，區位優勢明顯，因此發展前景樂觀。然而，美蘭機場於過去連續五年的旅客吞吐量超出1,000萬人次(高出其設計產能)，二零一五年的預計旅客吞吐量將超出1,500萬人次。透過投資建設 貴公司建設項目， 貴公司可把握發展機會，進一步推動美蘭機場的吞吐量達致歷史新高，並緩和美蘭機場現有的旅客吞吐壓力。

減少相關財務成本及防止對收益構成潛在不利影響

倘若 貴公司於母公司完工後收購 貴公司建設項目而非訂立投資建設協議， 貴公司預計稅務開支將合共約為人民幣2.1833億元，包括約人民幣358萬元的印花稅及約人民幣2.1475億元的契稅。此乃根據 貴公司建設項目的預計總建設成本以及相關中國法律及法規的規定計算所得。

此外，於 貴公司建設項目完工後進行的未來收購(而非擬進行的投資建設)須支付的代價預期較高，原因為 貴公司建設項目的資產價值預期將於 貴公司建設項目建設的未來三至五年期間增加。

此外，目前根據投資建設協議項下的安排， 貴公司有權於登記該等資產的擁有權前佔用、使用、受益自及出售構成 貴公司建設項目的資產。 貴公司將能根據美蘭機場目前的經營模式提早營運及實現收益，並防止因進行 貴公司建設項目的收購事項所需的程序及手續耗時而對收益構成潛在不利影響。

第一上海函件

確保 貴公司建設項目的高效率及質素，並確保 貴公司營運達致規模經濟效益

透過直接投資興建 貴公司建設項目， 貴公司將能加快及監察 貴公司建設項目的建設，以確保 貴公司建設項目能高效高質地完成。透過委任 貴公司作為項目代表， 貴公司可於促使相關政府批准程序方面擔當正面角色；而 貴公司亦可善用 貴公司過往機場建設的經驗（例如美蘭機場的航站樓擴建項目）。

於美蘭機場二期擴建項目完工後， 貴公司將受益自營運現有機場設施及美蘭機場二期擴建項目提供的新設施所達致之規模經濟。

董事（包括獨立非執行董事）相信(i)投資建設協議之條款及條件乃按公平原則磋商，並為一般商業條款；(ii)投資建設協議項下擬進行之交易乃於 貴公司正常及一般業務過程中進行；及(iii)該等交易之條款屬公平合理，且符合 貴公司及其股東之整體利益。

基於吾等對中華人民共和國國家統計局及中華人民共和國海南省人民政府（「海南省政府」）官方網站之獨立研究，根據摘錄自該等網站的統計資料，海南省截至二零一四年十二月三十一日的人口約為900萬人及於過去十年取得巨大經濟增長。海南省的實質地區生產總值（「地區生產總值」）增長率超過過去數年的全國平均增長率。自海南於一九八八年升格為中國省份以來，經濟架構與之前偏重農業逐步向於第一、第二及第三產業穩健平衡發展邁進。於二零一四年，地區生產總值按年同比增長8.5%至約人民幣3,501億元，高於全國平均7.0%之增長率。地區生產總值增長主要由投資及消費所貢獻。海南省的固定資產投資按年同比激增13.2%至約人民幣3,040億元，而其總零售銷售亦增加約12.2%至約人民幣1,091億元。

根據海南省政府公佈的統計資料，海南省的旅遊業於過去五年迅速增長，按收入及遊客數量計平均每年增長近10%。於二零一四年，約4,790萬名到訪海南省的遊客帶來總收入約人民幣507億元，遊客數量及總收入分別較

二零一三年增長約10.6%及13.2%。根據中國國務院發表的聲明，中國中央政府旨在於二零二零年前將海南的南島打造為頂尖的國際旅遊目的地及計劃發展這唯一的熱帶島省(即海南省)成為國際經濟合作及文化交流的平台。有鑒於該情況，海南省政府預期於二零一五年及二零二零年將分別有約4,760萬名及7,680萬名遊客到訪海南省及分別帶來約人民幣540億元及人民幣1,240億元的總收入，較二零一四年約4,790萬名遊客到訪海南省及總收入約人民幣507億元均有大幅增長。根據上述有關實際表現的已公佈統計資料，於二零一四年到訪海南省的遊客數量約4,790萬名已超過政府之前就二零一五年作出的估算約4,760萬名。

根據以上情況，吾等認同董事的觀點，建設工程將會(i)可把握發展機會，進一步推動現有美蘭機場的吞吐量達致歷史新高，並緩和現有美蘭機場的旅客運輸限制；(ii)帶來新機遇而惠及該地區的航空業；及(iii)令 貴集團更能有效實施有關現有美蘭機場於未來營運及發展的策略及規劃，從而有可能惠及和拓寬 貴集團於未來的收入來源及盈利基礎。因此，董事會認為建設工程符合 貴公司及股東的整體利益。

鑒於以上所述，吾等認為，建設工程與海南省政府的基建發展計劃以及 貴集團本身之業務發展策略一致，及在 貴集團一般及日常業務過程中為改善其長期營運能力而透過資本形成方式進行，並符合 貴公司及股東之整體利益。

5. 投資建設協議的主要條款

於二零一五年八月二十一日， 貴公司就機場項目與母公司訂立投資建設協議，詳細載列於下文。

主體事項

根據投資建設協議， 貴公司已同意提供興建 貴公司建設項目之資金，金額約為人民幣71.58億元。母公司將作為機場項目的項目代表，直至其完工及驗收前負責組織及監督機場項目建設計劃的實施以及母公司建設項目的集資事宜。

第一上海函件

除非 貴公司及母公司另有協定，母公司已同意於機場項目（「項目完成」）完成及驗收後以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之相關資產之擁有權，包括但不限於土地使用權及樓宇之物業擁有權。母公司建設項目資產之擁有權將由母公司持有。

母公司已不可撤回地同意、承諾及確認，於以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之資產擁有權前， 貴公司有權於毋須向母公司支付任何款項之情況及中國適用法律批准下，佔用、使用、受益自及出售構成 貴公司建設項目之資產。

貴公司建設項目之詳情

新機場航站樓、停車樓及貨物處理之預計面積分別約為29.6萬平方米、9.39萬平方米及2.84萬平方米。新機場航站區、工作區及貨物處理區之土地面積分別約為113.4公頃、125.5公頃及14.0公頃。上述 貴公司建設項目之建築及土地面積可因應機場項目之最終設計作出調整。

根據可行性研究報告，預計將因建設美蘭機場二期擴建項目而被徵用及使用之土地面積約為549公頃，其中約252.9公頃土地根據投資建設協議將用於 貴公司建設項目。根據本通函附錄三所載由 貴公司委聘的估值師發出的估值報告，上述將用於 貴公司建設項目約252.9公頃土地之預計價值約為人民幣15.073億元，較初步就土地收購及拆遷補償及直接歸於該土地地盤之約人民幣11.23億元高約34.2%。獨立股東應注意，計入於二零一五年六月三十日約人民幣15.073億元之估值（定義見下文）僅供參考，或不能完全與上述土地地盤之預計成本約人民幣11.23億元比較，原因是 貴公司須承擔於興建期間與該土地地盤有關之配套設施服務引致之額外成本。

第一上海函件

吾等已審閱估值報告，並已向估值師查詢達致本通函附錄三所載二零一五年六月三十日市場價值的估值(「估值」)所採納之方法及所使用之基準及假設。在吾等查詢期間，吾等得悉估值師於二零一五年八月對中國海南省海口市之土地地盤進行實地考察，旨在調查釐定 貴公司建設項目項下該土地地盤市場價值之必要資料。估值師告知吾等其經參考中國海南省海口市之標準土地價格；及自當地官方網站所得可供其比較之土地交易證據後，已就估值採用直接比較法及標準土地價格法。據估值師確認，直接比較法及標準土地價格法普遍用於香港及中國作物業估值，且亦與正常市場慣例一致。有關估值基準及假設之進一步詳情已載列於本通函附錄三之估值報告內。於吾等審閱估值報告及向估值師查詢之過程中，吾等並無發現有任何重大因素導致吾等對估值所採納主要基準及假設是否公平合理有所疑問。

代價及付款

根據投資建設協議， 貴公司將提供涵蓋興建 貴公司建設項目所有成本及開支之資金，預計總金額約為人民幣71.58億元(「預計建設成本」)，包括下列各項：

- (i) 約為人民幣47.90億元之建設成本；
- (ii) 約為人民幣16.09億元之其他一次性支出；
- (iii) 約為人民幣3.27億元之或然儲備；
- (iv) 約為人民幣4.26億元之貸款利息；及
- (v) 約為人民幣530萬元之營運資金。

根據國家發改委批准之可行性研究報告，上述將由 貴公司承擔之預計建設成本由管理層估算。母公司根據美蘭機場二期擴建工程項目委託中國民用航空總局轄下中國民航機場建設集團公司(「中國民航建設集團」)編製可行性研究報告。中國民航建設集團於一九五四年創立，為國有企業及首都機場建設集團公司的附屬公司。中國民航建設集團能夠提供民用機場設計及建設

第一上海函件

所需的全方位服務，並榮獲甲級工程設計、甲級工程諮詢及甲級岩土工程證書。中國民航建設集團曾參與多項中國機場建設項目及數項國際機場建設項目，包括老撾人民民主共和國的機場建設項目。貴公司建設項目的估計總金額乃根據可行性研究報告載列的估計建設成本釐定。該等建設成本乃參考中國海南省海口市的建設成本及費用以及中國民航業的標準費用釐定。建築安裝工程成本乃參考於海口市通行建築安裝的有關成本釐定。機場跑道工程成本乃根據中國民用機場按有關中國法律所作的預算撥款釐定，而其他建設項目成本乃根據民航機場建設工程概算編製辦法釐定。可行性研究報告所載的建設成本基於長期銀行利率6.55%及於建設期間概無建設成本因價格變動而作出調整的假設作估算。有關估計建設成本計算的參考來源之進一步詳情載列於本通函「董事會函件」內。

董事確認，約人民幣71.58億元的預計總金額為建設貴公司建設項目按可行性研究報告及其他目前可得資料計算之預計最高投資金額。受限於須經相關機構批准(如需要)的機場項目之項目完工及結算報告及貴公司於機場項目完工及驗收後將投資並以貴公司名義登記的資產，該預計最高投資金額將須進一步調整。董事進一步確認，若預期建設貴公司建設項目的總投資金額因出現任何貴公司控制範圍以外及無法預見的因素而超出人民幣71.58億元時，貴公司將根據上市規則適用的合規規定尋求股東批准及作出進一步披露。

除非貴公司及母公司於興建機場項目期間互相同意，有關貴公司與母公司及任何第三方將予訂立之任何項目協議之成本及開支將由貴公司直接支付予該等第三方，而有關貴公司與任何供應商將予訂立之任何設備供應協議之成本及開支將由貴公司直接支付予該等供應商。挑選第三方承包商及供應商將主要透過公開投標程序進行。貴公司將參與及主導貴公司建設項目所採用的第三方承包商及供應商的有關挑選程序。關於建設貴公

第一上海函件

司建設項目期間產生的其他成本及開支，因 貴公司並非項目代表而可能無法成為有關合約的合約方或有關款項的支付方，故需要通過母公司支付上述款項(例如有關政府費用)。上述款項將由 貴公司於母公司通知及提供相關支持文件後按等額基準向母公司支付。

經考慮上述安排後，吾等注意到 貴公司僅須承擔將產生自建設 貴公司建設項目項下之新機場航站樓及其配套設施引致之該部分之成本；而母公司作為該項目的代表，協助 貴集團根據 貴公司建設項目進行建設工程直至項目完成，因此，投資建設協議之精神在母公司沒有收取或徵收 貴公司任何好處、酬金及／或補償作為於建設期間提供協助之回報之情況下，對 貴集團有利。此外， 貴公司(倘其認為有需要時)有權委任一名獨立第三方於項目完成後審核上述項目完成及結算報告。按該基準，吾等認為釐定 貴公司建設項目項下之預計建設成本及相關付款安排之基準(或受最終審核規限)對獨立股東而言屬公平合理，並符合 貴公司及其股東之整體利益。

貴公司建設項目的資金來源

貴公司擬透過下文所述撥付 貴公司建設項目：

(i) 資產支持證券

貴公司已於二零一五年七月二日完成金額為人民幣12億元之資產支持證券計劃，其中約人民幣9.5億元將用於興建 貴公司建設項目；

(ii) 國家開發銀行海南分行就 貴公司建設項目授出之貸款

國家開發銀行海南分行就機場項目出具約人民幣80億元的長期項目貸款意向書。據此，將向機場項目提供20至30年之長期項目貸款。目前預期 貴公司可獲得約人民幣41.6億元的長期項目貸款額度，用於興建 貴公司建設項目；

(iii) 發行債券

貴公司計劃發行金額約為人民幣10至20億元的公募債券或私募債券，期限二至三年，所得款項將用於興建 貴公司建設項目；及

(iv) 營運資金

貴公司將動用部分自身經營活動所得的營運資金，以支持 貴公司建設項目的建設。

美蘭機場二期擴建項目之營運計劃

根據美蘭機場目前的營運模式，美蘭機場目前由 貴公司及母公司共同營運。 貴公司從事航空及非航空業務。其航空業務包括提供停機坪服務、航站樓設施、地勤服務以及旅客及貨物處理服務。其非航空業務包括出租美蘭機場的商業及零售舖位、機場及相關業務特許經營、廣告位、停車場、旅遊服務以及銷售免稅品及消費品。母公司從事跑道維護以及提供停機坪範圍相關服務及物流支援服務，與 貴公司於上市時其招股章程所披露者一致。

誠如 貴公司日期為二零零二年十一月六日的招股章程所披露，就航空業務而言， 貴公司以 貴公司佔75%及母公司佔25%之基準與母公司分佔飛機起降費用、旅客服務費及基本地勤服務費。母公司亦向 貴公司收取提供保安服務、清潔及環境保養、污水及廢物處理、電力及能源供應及設備維護、乘客及行李安全檢查及 貴公司所規定之其他服務的費用。根據美蘭機場目前的經營模式，產生自 貴公司建設項目資產的運營收入，包括但不限於飛機起降費用及旅客服務費(乃參照以上75%(貴公司)以及25%(母公司)之基準，以 貴公司與母公司協定的若干百分比由母公司享有，原因為母公司將負責經營資產(例如機場跑道)，因此該等收益部分由母公司所貢獻)、地勤服務費、貨物處理服務費、出租商業及零售舖位收入、廣告費及停車場費用，將歸於 貴公司。

根據投資建設協議， 貴公司及母公司已同意，參考美蘭機場之上述營運模式，並根據 貴公司與母公司於美蘭機場二期擴建項目投入營運前將磋商及訂立之任何與經營美蘭機場及 貴公司與母公司之間分佔收益有關的其

第一上海函件

他協議，經營美蘭機場二期擴建項目的資產。受本公司與母公司日後之磋商(如有)及相關監管機構之進一步批准所規限，美蘭機場目前的營運模式及美蘭機場二期擴展項目將採用的營運模式項下的費用及開支之分佔比例不應存在重大差異。

吾等已審閱由中國民用航空總局財務司就 貴公司(佔75%)與母公司(佔25%)不時自機場營運收取之費用及收費分佔部分(其與根據投資建設協議(如上文所述)之目前慣例及計劃安排一致)發出日期為二零零二年九月二十七日之批准，吾等因此認為 貴公司與母公司之費用及收費分佔安排屬合乎情理、公平及合理。

興建機場項目之預期完工日期

機場項目預期於二零二零年底前完成興建及獲有關當局批核。

母公司作為項目代表之理由

貴公司建設項目的應佔預計建築成本約人民幣71.58億元乃由管理層及母公司根據彼等建設及營運現有美蘭機場的過往經驗、專長及知識而審慎估算。此外，該項預計建設成本已由民航業的一間獨立專業機構查證及審核。根據吾等向管理層的瞭解及 貴公司於二零零二年十一月六日的招股章程，於二零零二年十一月進行重組以籌備 貴公司股份上市前，現有美蘭機場先前由母公司建設、擁有及管理。吾等進一步知悉(i)現時，若干董事及管理層由母公司推薦，於加入 貴集團前具備主要從母公司的的工作經驗本身獲取並於管理 貴公司建設項目所必須的經驗及專業知識；及(ii)母公司由國家最終控制，與海南省政府建立了穩固關係，其已並將會為母公司作為代表及由母公司而非利用任何獨立業務夥伴領導 貴公司建設項目提供行政便利及利益，以獲得監管批准及尋求政府補貼及/或稅項優惠(如有)。按該基準，吾等認為，利用母公司承建及管理 貴公司建設項目下的新機場航站樓及其配套

第一上海函件

設施，然後於項目完成後向 貴集團轉讓屬有利、合適及合理，此乃基於當與其他住宅及／或商業建設工程比較時，其具備必要的獨特專長及知識。

吾等已審閱中國民航建設集團為機場項目(包括 貴公司建設項目)專門編製的可行性研究報告，並注意到上述預計建設成本約人民幣71.58億元屬發改委於二零一五年六月已經批准的機場項目的預算投資成本範圍約人民幣138.38億元內。

根據吾等對中國民航建設集團網站的獨立研究，吾等注意到中國民航建設集團乃於一九五四年創立及為唯一為中國民航民航機場建設提供全方位服務的企業，中國民航建設集團為具有甲級工程設計、甲級工程諮詢、甲級工程監理和甲級岩土工程資質的科技密集型國有企業。中國民航建設集團獲GB/T19001-ISO9001:2000認證，並於二零零三年更新質量保障體系。建設集團的業務包括一站式項目、項目管理、工程勘察、諮詢、設計、監察、建設及調整等。自其於一九五四年成立起，中國民航建設集團已於全國各地完成近150個建設新機場及擴展機場的項目，並提供有關選址、預可行性研究、可行性研究及總體設計規劃的服務。中國民航建設集團亦已完成超過40個機場工程監察項目及超過30個工程承包及項目管理項目。目前，中國民航建設集團已協助中國80%的地區機場及支線機場實現其發展目標。中國民航建設集團的設計多次獲頒獎項，包括中國土木工程詹天佑獎、國家優秀工程設計獎金獎及民航總局優秀工程建設獎等。近年，中國民航建設集團已承包一系列的海外機場項目，例如越南、柬埔寨、毛里裘斯、阿爾巴尼亞、科摩羅、湯加、安哥拉、老撾人民民主共和國及剛果共和國。基於上述認知，吾等認為，中國民航建設集團於民航業具備必要的資格、經驗及專業技能，並具備資格編製可行性研究報告，以釐定機場項目(包括 貴公司建設項目)的預計建設成本。

吾等亦審閱將需要於機場項目下現有美蘭機場二期擴建的新機場範圍通行建設工程名錄，其中建設工程的主要項目直接可與民航業專家(即中國民航建設集團)編製的可行性研究報告作比較，並如上文所述由發改委批准；根據管理層經驗及 貴集團採納的有效成本控制考慮， 貴公司建設項目整體的相關預計建設成本乃典型民用機場的基本但適當及有效的使用規定，

這在其於未來認為合適及必要時可能進一步改造升級。吾等已進一步審閱中國民航建設集團考慮及採納用於編製可行性研究報告的主要基準、假設及方法，其與中國民用航空局機場司頒佈的民航機場建設工程概算編製辦法基本上一致。基於此基準，吾等認為，釐定 貴公司建設項目的預計建設成本之基準經參考辦法的規定而釐定及與辦法的規定相符，並屬恰當、公平及合理。

根據吾等經考慮上述因素後所瞭解，吾等認為投資建議協議之主要目標實質上為協助 貴集團透過母公司的(i)興建民用機場及其配套設施的行業經驗、技術知識及專門技能；及(ii)其於中國海南省的特別地區／行業地位及與相關當地政府部門之良好關係，就其長期發展實行業務策略及擴展計劃，以(a)促進 貴公司建設項目項下的建設工程能順利有效地承建；及同時(b)達致節省成本及節稅的效果，金額可達人民幣2.1833億元。於此基準下，吾等認為訂立投資建設協議對 貴集團有利，符合 貴公司及股東之整體利益，並對獨立股東而言屬公平合理。

6. 擴建工程對 貴集團可能構成之財務影響

盈利

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

營運資金

根據 貴公司截至二零一五年六月三十日止六個月的中期報告(「中期報告」)， 貴集團於二零一五年六月三十日的營運資金(即約人民幣18.438億元的總流動資產減約人民幣7.844億元的總流動負債)及銀行及手頭現金分別為人民幣10.594億元及人民幣16.323億元，流動比率約為2.35倍。

第一上海函件

貴公司建設項目的預計建設成本部分將會由 貴集團內部資源撥付，餘下大部分將由長期債務融資(包括資產支持證券、長期項目銀行貸款及發行債券)撥付，董事認為此乃適合及必要。此外，上述成本將於二零二零年前未來數年以分階段付款方式清償。因此，日後約分五年支付預計建設成本將不會對 貴集團營運資金造成相當大的直接壓力。

根據 貴集團載於通函附錄二的未經審核備考財務資料(「備考財務資料」)，緊隨項目完成後， 貴集團的總流動資產將輕微增加至約人民幣18.460億元，而總流動負債將維持不變於約人民幣7.844億元，流動比率基本維持不變於約2.35倍，因此吾等認為此比率仍屬健康水平。

根據吾等對 貴公司截至二零一四年十二月三十一日止過往兩個財政年度的年度報告的審閱，吾等留意到，於過往三個財政年度， 貴集團為其營運活動產生現金流入淨額分別約人民幣4.477億元、人民幣5.05億元及人民幣4.199億元，顯示 貴集團擁有強勁能力產生足夠營運現金流入以為其營運提供資金。根據該基準，吾等認同董事所確認， 貴集團將會擁有足夠現金資源以滿足擴建工程的融資需要。因此，在項目完成後及未來數年，不會對 貴集團之營運資金狀況造成重大不利影響。此外，於擴建工程項下的新機場航站樓及其配套設施開展全面營運後，此將產生額外資金來源及正面經營現金流入，因此，董事對 貴集團於短期及長遠的營運資金狀況保持樂觀。

資產淨值

根據中期報告， 貴集團於二零一五年六月三十日之未經審核資產淨值約人民幣30.651億元。目前預期將不會對 貴集團於項目完成後的資產淨值構成任何重大影響，原因為 貴公司建設項目項下固定及無形資產的價值增加將被 貴集團的(i)銀行及手頭現金減少；及(ii)長期負債增加所抵銷。

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

資本負債狀況

於二零一五年六月三十日，貴集團擁有計息借貸及資產淨值分別約人民幣22.815億元及約人民幣30.615億元，因此其資本負債比率(以計息借貸總額及企業債券除以貴集團資產淨值而計算)相對較高，約為74.4%。由於貴公司建設項目總預計建設成本將會部分以貴集團內部資源撥付，餘額將大部分由長期債務融資提供(包括資產支持證券、長期項目銀行貸款及發行債券)，而董事認為此乃適合及必要，根據備考財務資料，目前預期貴集團之資本負債狀況將會大幅升至約306.4%(視情況而定)，然而仍在可接納的水平，此考慮乃基於(i)與貴公司建設項目相關的資本形成開支乃屬一次性質，以供貴集團長遠業務發展；而(ii)該較高的資本負債狀況並無對貴集團的短期流動性狀況構成有損害性作用，及可於未來數年逐漸改善，原因為貴集團有強大能力從其一般日常業務營運產生經常性的營運現金流入。於項目完成後，於擴建工程項下的新機場航站樓及其配套設施開展全面營運後，此將產生額外收入來源及正面經營現金流入，因此，預期較高的資本負債狀況可於屆時及長遠而言進一步改善。

鑒於擴建工程對貴集團盈利、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，擴建工程對貴集團財務狀況不會有重大不利影響，現金資源減少及長期貸款增加除外，而由於貴集團擬以外部長期債務融資為預計建設成本的大部分融資，此情況乃不可避免。因此，吾等認為，貴集團現金資源將會減少及其資本負債狀況則相反地將會大幅提高，擴建工程乃對其現金資源之有效利用，旨在令貴集團處於更佳位置以於未來取得更佳增長，及長遠而言，預期會惠及貴公司及股東之整體利益。

第一上海函件

推薦意見

考慮到上述主要因素，尤其是(i)擴建工程對 貴集團之長遠利益；(ii)釐定預計建設成本之基準；及(iii)擴建工程對 貴集團之財務影響及投資建設協議之條款乃屬正常商業條款，及就獨立股東而言公平合理，吾等認為，擴建工程乃在 貴集團一般及日常業務過程中透過資本形成方式改善其長期營運能力，並符合 貴公司及股東之整體利益，因此，吾等建議獨立董事委員會籲請獨立股東在股東特別大會上投票贊成批准擴建工程及投資建設協議擬進行及與其相關之交易之普通決議案。

此 致

海航基礎股份有限公司
中國
海南省
海口市
美蘭機場綜合樓
郵編：571126
獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表
第一上海融資有限公司
董事總經理 董事
李崢嶸 鄭志光
謹啟

二零一五年十月七日

附註：李崢嶸女士及鄭志光先生一直為獲准進行證券及期貨條例項下第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之負責人，於企業融資行業擁有多多年經驗。兩者均一直參與就涉及香港上市公司之多項關連交易提供獨立財務諮詢服務。

1. 有關本集團之財務資料

有關本集團截至二零一二年、二零一三年及二零一四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：

- 本公司截至二零一二年十二月三十一日止年度之年報(第65頁至第132頁)(於二零一三年四月十日刊發)；
- 本公司截至二零一三年十二月三十一日止年度之年報(第94頁至第212頁)(於二零一四年四月四日刊發)；及
- 本公司截至二零一四年十二月三十一日止年度之年報(第107頁至第228頁)(於二零一五年四月二十四日刊發)。

2. 債務

於二零一五年八月三十一日(即本通函刊印前就本債務聲明而言之最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團的總債務如下：

	人民幣千元
長期銀行借款－抵押((a)及(b))	1,469,829
其他借款－擔保及抵押(c)	1,183,064
	<hr/>
	2,652,893
長期公司債券－無擔保及無抵押(d)	794,500
長期應付款	
應付融資租賃款－無擔保(e)	76,187
	<hr/>
債務總計	<u><u>3,523,580</u></u>

- (a) 於二零一五年八月三十一日，銀行借款約人民幣1,412,459,000元由本公司持有之海南美蘭國際機場貨運有限責任公司之51%權益及賬面值約為人民幣8,552,000元的土地使用權作抵押。
- (b) 於二零一五年八月三十一日，銀行借款約人民幣57,370,000元由本公司持有之海航機場控股(集團)有限公司之24.5%權益作抵押。
- (c) 於二零一五年八月三十一日，其他借款以二零一五年五月一日至二零二零年四月三十日期間本公司的航空服務經營收入相關的收款權利作抵押，主要包括飛機起降費用、地勤服務費用等。借款的年利率為9%，本金及利息於未來五年分期償還。該借款由母公司提供擔保。
- (d) 本公司於二零一二年三月三十一日在上海證券交易所發行人民幣800,000,000元的公司債券，年利率為7.8%，期限為七年。
- (e) 於二零一五年八月三十一日，本集團賬面值為人民幣約80,628,000元的固定資產以融資租賃的方式租入。

於二零一五年八月三十一日營業時間結束時，本集團並無或然負債。

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，截止於二零一五年八月三十一日營業時間結束時，本集團並無任何已發行及未償還或同意將予發行之債務證券、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債(正常商業票據除外)或承兌信貸、債權證、按揭、抵押、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

董事確認，自二零一五年八月三十一日以來，本集團的債務及或然負債並無任何重大變動。

3. 營運資金

董事認為，經考慮本集團可動用之內部資源(包括內部產生之資金及可動用之銀行及其他財務融資)、投資建設協議的預期完成及本公司建設項目於建設初期的資金需求，若無發生不可預見之情況，本集團將於本通函日期起至少未來十二個月擁有足夠營運資金以應付其目前需求。

4. 本集團的財務及經營前景

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團錄得經審核營業收入人民幣882,013,345元以及股東應佔淨利潤人民幣333,868,533元。每股盈利為人民幣0.71元。截至二零一五年六月三十日止六個月，本集團錄得營業收入人民幣571,693,772元及股東應佔淨利潤人民幣232,036,002元。每股盈利為人民幣0.49元。為進一步擴大本集團的業務，本公司利用投資建設協議項下擬進行交易所造就的機會擴展其業務，同時配合美蘭機場未來可容納的遊客人數、飛機起降架次、旅客和貨物吞吐量的預期增加，這將有助於本公司促進其未來發展。

機場項目完成後，美蘭機場將有實力滿足年旅客吞吐量約30,000,000人次及年貨郵吞吐量約300,000噸之營運需求。建設機場項目亦將有助滿足本公司未來旅客增長所需，並為本公司長遠發展奠定基礎、增加收入及提高盈利水平。董事會預期機場項目竣工後之業務增長將為本公司帶來更多營運收入。

於二零一五年上半年，IATA(國際航空運輸協會)的統計指出，受惠於原油價格持續處於低水平及全球經濟復甦，全球航空運輸業於二零一五年的淨利潤預期將進一步增加250億美元，同比增長約25%。然而，台灣復興航空及德國之翼發生的嚴重事故將在一定程度上打擊航空業的年度盈利。國際原油價格於低水平徘徊，航空運輸業的經濟規模將經歷持續增長。中國航空業的盈利能力預期將於二零一五年大幅增長。本公司認為，美蘭機場的國際及國內航線將平穩營運，而年度旅客吞吐量等主要指標將穩步增長。本公司將致力於程序管理及風險控制。除確保安全及服務品質外，本公司亦將通過控制成本及新增收入來源，以保持年度盈利水平，為股東回報豐碩的利潤。

A. 未經審核備考財務資料

以下為本集團用作說明的未經審核備考合併資產負債表、用作說明的未經審核備考合併利潤表及用作說明的未經審核備考合併現金流量表(「未經審核備考財務資料」)，乃按照上市規則第4.29段及根據下文所載的附註而編製，以供說明投資建設協議的財務影響，猶如該財務影響於二零一五年六月三十日(就本集團的未經審核備考合併資產負債表而言)及二零一五年一月一日(就本集團的未經審核備考合併利潤表及未經審核備考合併現金流量表而言)已發生。

未經審核備考財務資料乃僅供說明用途而編製，而由於其假設性質，其未必真實反映倘投資建設協議已分別於二零一五年六月三十日及二零一五年一月一日或任何未來日期完成，本集團的財務狀況、財務業績及現金流量。

未經審核備考財務資料應與本通函其他章節所載之其他財務資料一併閱讀。

(I) 本集團於二零一五年六月三十日的未經審核備考合併資產負債表

	本集團的 未經審核合併 資產負債表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併資產 負債表 人民幣千元
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
資產				
流動資產				
銀行及手頭現金	1,632,317	7,110,000	(7,158,230)	1,584,087
應收賬款	190,298	-	-	190,298
預付款項	3,131	-	-	3,131
應收利息	2,439	-	-	2,439
其他應收款	9,208	-	-	9,208
存貨	234	-	-	234
其他流動資產	6,190	-	50,415	56,605
流動資產合計	1,843,817	7,110,000	(7,107,815)	1,846,002
非流動資產				
長期應收款	380,000	-	-	380,000
長期股權投資	1,138,946	-	-	1,138,946
固定資產	1,029,900	-	5,984,712	7,014,612
在建工程	259,463	-	-	259,463
無形資產	179,696	-	1,123,103	1,302,799
遞延所得稅資產	12,965	-	-	12,965
其他非流動資產	860,443	-	-	860,443
非流動資產合計	3,861,413	-	7,107,815	10,969,228
資產總計	5,705,230	7,110,000	-	12,815,230

	本集團的 未經審核合併 資產負債表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併資產 負債表 人民幣千元
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
負債				
流動負債				
應付賬款	17,158	-	-	17,158
預收款項	7,434	-	-	7,434
應付職工薪酬	16,577	-	-	16,577
應交稅費	30,777	-	-	30,777
應付利息	18,877	-	-	18,877
應付股利	19,090	-	-	19,090
其他應付款	153,958	-	-	153,958
非流動負債的即期部分	520,559	-	-	520,559
流動負債合計	784,430	-	-	784,430
非流動負債				
長期借款	966,684	5,110,000	-	6,076,684
公司債券	794,275	2,000,000	-	2,794,275
長期應付款	55,250	-	-	55,250
長期應付職工薪酬	1,718	-	-	1,718
其他非流動負債	17,956	-	-	17,956
非流動負債合計	1,835,883	7,110,000	-	8,945,883
負債合計	2,620,313	7,110,000	-	9,730,313
股東權益				
股本	473,213	-	-	473,213
資本公積	668,586	-	-	668,586
盈餘公積	246,394	-	-	246,394
未分配利潤	1,676,883	-	-	1,676,883
歸屬於本公司股東權益合計	3,065,076	-	-	3,065,076
少數股東權益	19,841	-	-	19,841
權益合計	3,084,917	-	-	3,084,917
負債及權益總計	5,705,230	7,110,000	-	12,815,230

(II) 本集團截至二零一五年六月三十日止六個月的未經審核備考合併利潤表

	本集團的 未經審核 合併利潤表 人民幣千元 附註1	備考調整 人民幣千元 附註4	本集團的 未經審核 備考經調整 合併利潤表 人民幣千元 附註4
營業收入	571,694	-	571,694
營業成本	(215,574)	-	(215,574)
營業稅金及附加	(10,835)	-	(10,835)
管理費用	(26,582)	-	(26,582)
財務費用—淨額	(11,364)	-	(11,364)
資產減值撥備	(682)	-	(682)
投資收益	10,799	-	10,799
營業利潤	317,456	-	317,456
營業外收入	882	-	882
營業外支出	(6,072)	-	(6,072)
利潤總額	312,266	-	312,266
所得稅費用	(75,641)	-	(75,641)
淨利潤	236,625	-	236,625
歸屬於本公司股東 的淨利潤	232,036	-	232,036
少數股東權益	4,589	-	4,589
	236,625	-	236,625

(III) 本集團截至二零一五年六月三十日止六個月的未經審核備考合併現金流量表

	本集團的 未經審核 合併現金 流量表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併現金 流量表 人民幣千元 附註4
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
經營活動產生的現金流量				
銷售商品、提供勞務收到的 現金	518,443	-	-	518,443
收到其他與經營活動有關的 現金	103,384	-	-	103,384
現金流入小計	621,827	-	-	621,827
購買商品、接受勞務支付 的現金	(146,277)	-	-	(146,277)
支付給職工以及為職工 支付的現金	(67,326)	-	-	(67,326)
支付的各項稅費	(110,208)	-	-	(110,208)
支付其他與經營活動 有關的現金	(82,468)	-	-	(82,468)
現金流出小計	(406,279)	-	-	(406,279)
經營活動產生的 現金流量淨額	215,548	-	-	215,548
投資活動產生的現金流量				
處置固定資產收回的 現金淨額	39	-	-	39
購建固定資產、無形資產 及其他長期資產支付的 現金淨額	(109,481)	-	(7,158,230)	(7,267,711)
投資活動產生的 現金流量淨額	(109,442)	-	(7,158,230)	(7,267,672)

	本集團的 未經審核 合併現金 流量表 人民幣千元 附註1	備考調整		本集團的 未經審核 備考經調整 合併現金 流量表 人民幣千元 附註4
		人民幣千元 附註2	人民幣千元 附註3	
籌資活動產生的現金流量				
借款所收的現金	-	5,110,000	-	5,110,000
發行公司債券所收的現金	-	2,000,000	-	2,000,000
償還借款支付的現金	(209,946)	-	-	(209,946)
分配股利、利潤或償付利息 支付的現金	(129,952)	-	-	(129,952)
支付其他與籌資活動有關的 現金	(21,867)	-	-	(21,867)
	<u>(361,765)</u>	<u>7,110,000</u>	<u>-</u>	<u>6,748,235</u>
籌資活動產生的現金流量 淨額				
匯率變動對現金的影響	3,419	-	-	3,419
現金淨(減少)/增加額	(252,240)	7,110,000	(7,158,230)	(300,470)
加：期初現金餘額	1,884,557	-	-	1,884,557
期末現金餘額	<u>1,632,317</u>	<u>7,110,000</u>	<u>(7,158,230)</u>	<u>1,584,087</u>

- 附註1：金額乃摘錄自本集團於二零一五年六月三十日的未經審核合併資產負債表、本集團於截至二零一五年六月三十日止六個月的未經審核合併利潤表及未經審核合併現金流量表，乃載列於本公司截至二零一五年六月三十日止六個月的已刊發中期報告。
- 附註2：本公司擬通過借入長期貸款和發行債券以籌集興建本公司建設項目的資金。調整指 i) 通過資產證券化計劃借入長期貸款人民幣9.5億元；ii) 向國家開發銀行海南省分行借入人民幣41.6億元之長期項目貸款；及iii) 發行人民幣10至20億元之公募債券或私募債券。就本未經審核備考財務資料而言，乃假設將予發行的公司債券金額為人民幣20億元，而所有上述借款及公司債券均於一年後償還。通過以上籌資，本公司將悉數收到融資款項約人民幣71.1億元。
- 附註3：調整指 i) 收購土地使用權的代價人民幣1,123,103,000元；ii) 直接興建本公司建設項目相關的建築及其他成本人民幣5,558,612,000元，乃參考投資建設協議項下所協定的預計建築成本釐定，另外資本化於建設期內的借款利息合計人民幣426,100,000元；及iii) 購買設備及支付勞務費等產生的可抵扣增值稅人民幣50,415,000元。由於本公司建設項目正在進行，本集團根據投資建設協議實際將投資的總金額可能與可行性研究報告(用於編製本未經審核備考財務資料)所載的估計金額有所不同，而該等差額可能屬重大。
- 附註4：就編製備考合併利潤表及備考合併現金流量表而言，本公司董事認為無法切實地估計因購建投資建設協議項下的資產所將產生的收益。

下表呈列估計的截至二零一五年六月三十日止六個月的物業、廠房及設備的折舊金額、無形資產攤銷、與銀行借款、資產證券化計劃下的借款及公司債券相關的利息開支以及相應稅務影響，假設投資建設協議項下的資產購建已於二零一五年一月一日完成。折舊及攤銷的估計金額乃根據本集團目前採用的會計政

策釐定。銀行借款、資產證券化計劃下的借款及公司債券的利息開支乃根據可行性研究報告按6.55%的年利率計算。所有折舊、攤銷、利息開支及相應稅務影響將對本集團的業績構成持續影響，而利息開支及相應稅務影響將對本集團的現金流量構成持續影響。

	人民幣千元
固定資產折舊	77,462
無形資產攤銷	8,903
與銀行借款、資產證券化計劃下的借款及公司債券相關的 利息開支	232,853
稅務影響	<u>(79,805)</u>
	<u>239,413</u>

本公司董事認為，僅在未經審核備考財務資料中呈列上述與根據投資建設協議收購的資產有關之成本及開支但並無呈列產生自根據投資建設協議收購的資產之相應收益將令讀者認為該資料存在誤導成分。因此，董事認為，以附註方式披露上述成本及開支較以備考調整方式呈列更為適當。

附註5：除上文附註2及3外，並無作出其他調整以反映本集團於二零一五年六月三十日後的任何經營業績或其他交易。

附註6：上述調整預期不會對本集團的未經審核備考合併利潤表及未經審核備考合併現金流量表產生持續影響。

B. 本集團未經審核備考財務資料的報告

以下為普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)發出的報告全文，以供載入本通函內。



普華永道

2015/SH-238/CYT/ADWW

獨立申報會計師就編製通函內未經審核備考財務資料的鑑證報告

致海航基礎股份有限公司列位董事

本所已對海航基礎股份有限公司(「貴公司」)董事所編製有關貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的未經審核備考財務資料完成鑒證工作並作出報告，僅供說明用途。未經審核備考財務資料包括貴公司就投資建設協議項下的建議交易事項(「該項交易」)而於二零一五年十月七日刊發的通函中第II-1至II-7頁內所載有關於二零一五年六月三十日的未經審核備考合併資產負債報表、截至二零一五年六月三十日止六個月期間的未經審核備考合併利潤表、截至二零一五年六月三十日止六個月期間的未經審核備考合併現金流量表以及相關附註(「未經審核備考財務資料」)。貴公司董事用於編製未經審核備考財務資料的適用標準載於第II-1至II-7頁。

未經審核備考財務資料由貴公司董事編製，以說明該項交易對貴集團於二零一五年六月三十日的財務狀況、截至二零一五年六月三十日止六個月期間的財務表現和現金流量可能造成的影響，猶如該項交易已分別於二零一五年六月三十日及二零一五年一月一日發生。在此過程中，貴公司董事從貴集團截至二零一五年六月三十日止六個月期間的財務報表中摘錄有關貴集團財務狀況、財務表現和現金流量的資料，而上述財務報表並無公佈審閱報告。

普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)

PricewaterhouseCoopers Zhong Tian LLP, 11/F PricewaterhouseCoopers Center
2 Corporate Avenue, 202 Hu Bin Road, Huangpu District, Shanghai 200021, PRC
T: +86 (21) 2323 8888, F: +86 (21) 2323 8800, www.pwccn.com

貴公司董事對未經審核備考財務資料的責任

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

申報會計師對未經審核備考財務資料的責任

本所的責任是根據上市規則第4.29(7)條的規定，對未經審核備考財務資料發表意見並向閣下報告。對於本所以往發出任何有關與編製未經審核備考財務資料時所採用的任何財務資料的報告，本所除對該等報告出具日的報告收件人負責外，本所概不承擔任何其他責任。

本所根據會計師公會頒佈的香港鑑證業務準則第3420號「就編製招股章程內備考財務資料作出報告的鑑證業務」執行我們的工作。該準則要求我們遵守職業道德規範，計劃和實施工作以對董事是否根據上市規則第4.29條及參考會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審核備考財務資料獲取合理保證。

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

將未經審核備考財務資料包括在通函中，目的僅為說明某一重大事項或交易對該實體未經調整財務資料的影響，猶如該事項或交易已於為說明為目的而選擇的較早日期發生。因此，我們不對該項交易於二零一五年六月三十日或二零一五年一月一日的實際結果是否如同呈報一樣發生提供任何保證。

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

- 相關備考調整是否適當地按照該等標準編製；及

- 未經審核備考財務資料是否反映已對未經調整財務資料作出的適當調整。

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

本業務也包括評估未經審核備考財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們獲取的證據是充分、適當的，為發表意見提供了基礎。

意見

本所認為：

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

普華永道中天會計師事務所

中華人民共和國，上海

二零一五年十月七日

一、背景

A. 海航基礎股份有限公司

海口美蘭國際機場於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。二零一五年初「海南美蘭國際機場股份有限公司」更名為「海航基礎股份有限公司」。



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

為滿足海航基礎股份有限公司(以下簡稱「海航基礎」)上市工作的有關要求，海航基礎於二零一五年八月委託華杰工程諮詢有限公司對海口美蘭國際機場未來30年(遠景年為二零四四年)的交通流量進行預測以供載入本通函。

B. 華杰工程諮詢有限公司

華杰工程諮詢有限公司(Chelbi Engineering Consultants, Inc.) (以下簡稱「華杰公司」)成立於一九八四年，由中國交通建設股份有限公司所屬中交公路規劃設計院有限公司(HPDI，原交通部公路規劃設計院)與美國路易斯·伯傑集團公司(Louis Berger Group, Inc.)共同投資成立，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。

C. 研究依據

報告收集了較為完備的基礎資料作為交通流量研究的重要參考依據，具體如下：

- 海口美蘭國際機場二零零五年至二零一四年航空運輸統計資料；
- 三亞鳳凰國際機場二零零六年至二零一四年航空運輸統計資料；
- 《全球經濟展望(亞太地區)》，世界銀行(二零一五年六月)；
- 《世界經濟展望最新預測》，國際貨幣基金組織(二零一五年七月)；
- 「國內生產總值預測」(各地區國家)，Trading economics官方網站；
- 《海口美蘭國際機場二期擴建工程可行性研究報告》(二零一三年七月)；
- 中國民航及國內其他重點城市航空業發展情況；
- 海南省歷年統計年鑒、統計公報；
- 《海南國際旅遊島建設發展規劃(二零一零年至二零二零年)》；
- 其他行業相關規範及標準。

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

2. 美蘭國際機場歷史發展趨勢

作為一座現代化的4E級民用機場，近年來海口美蘭國際機場發展迅速，旅客吞吐量、貨郵吞吐量、起降架次三個指標均保持了較快的增長態勢。從年均增長率(二零零五年至二零一四年)來看，旅客吞吐量增長率為7.8%，貨郵吞吐量增長率為8.0%，起降架次增長率為6.5%，寬體客機、大型客機比例的提高使得起降架次一定的情況下能夠滿足更多的運輸需求。

除二零零六年美蘭國際機場旅客吞吐量略有下降外，其餘年份均保持了較快的增長，二零零五年至二零一四年美蘭國際機場旅客吞吐量情況如下表所示。

表1—歷年美蘭國際機場旅客吞吐量情況表(單位：人次／年)

年份	合計	國內	國際	地區
二零零五年	7,027,397	6,799,474	88,015	139,908
二零零六年	6,668,016	6,397,147	140,299	130,570
二零零七年	7,265,352	6,926,203	165,270	173,879
二零零八年	8,221,997	7,871,710	189,079	161,208
二零零九年	8,391,165	8,083,307	151,893	155,965
二零一零年	8,773,771	8,416,614	191,481	165,676
二零一一年	10,167,502	9,779,671	189,135	198,696
二零一二年	10,696,721	10,266,721	191,347	238,653
二零一三年	11,935,470	11,460,903	186,739	287,828
二零一四年	13,853,859	13,307,062	244,889	301,908
二零零五年至二零一四年 年均增長率	7.8%	7.7%	12.0%	8.9%

二零零五年至二零一四年美蘭國際機場貨郵吞吐量情況如下表所示。

表2—歷年美蘭國際機場貨郵情況表(單位：噸／年)

年份	合計	國內	國際	地區
二零零五年	60,590.3	60,103.1	212.3	274.9
二零零六年	62,510.1	62,072.5	213.3	224.3
二零零七年	69,791	69,265.3	65.8	459.9
二零零八年	74,062.6	73,537.4	167	358.2
二零零九年	77,786.1	77,476	137.4	172.7
二零一零年	91,667.3	91,312.3	86.5	268.5
二零一一年	97,826.9	97,414.1	107.9	304.9
二零一二年	99,945	99,183.4	352.8	408.8
二零一三年	111,813.6	110,876.6	382.6	554.4
二零一四年	121,131.5	120,214.6	464.7	452.2
二零零五年至二零一四年 年均增長率	8.0%	8.0%	9.1%	5.7%

二零零五年至二零一四年美蘭國際機場起降架次情況如下表所示。

表3—歷年美蘭國際機場起降架次情況表(單位：次／年)

年份	合計	國內	國際	地區
二零零五年	57,994	55,498	934	1,562
二零零六年	54,222	51,389	1,187	1,646
二零零七年	56,872	53,675	1,387	1,810
二零零八年	63,100	59,895	1,508	1,697
二零零九年	65,186	62,444	1,290	1,452
二零一零年	67,501	64,551	1,551	1,399
二零一一年	75,528	72,360	1,516	1,652
二零一二年	79,886	76,002	1,651	2,233
二零一三年	88,859	84,652	1,724	2,483
二零一四年	102,130	96,839	2,870	2,421
二零零五年至二零一四年 年均增長率	6.5%	6.4%	13.3%	5.0%

由表1至表3可以看出，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。

3. 影響美蘭國際機場未來航空運輸發展的因素分析

A. 國內生產總值

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。低估方案的預測依據低於預測生產總值增長率一個百分點，而高估方案的預測依據高於預測生產總值增長率一個百分點。

表4-二零一五年至二零四五年美蘭國際機場主要客源國的國內生產總值增長率預測(%)

客源市場	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零二一年	二零三一年	二零四一年
				至二零二零年	至二零三零年	至二零四零年	至二零四四年
中國	7.1	7.0	6.9	6.7*	6.0*	5.0*	4.0*
海南省	8.3*	8.3*	8.3*	8.3*	7.6*	6.5*	5.0*
香港	3.5*	3.5*	3.5*	3.0*	3.0*	2.5*	2.0*
台灣	0.75*	1.17*	1.54*	2.84	2.8*	2.88*	2.96
韓國	2.3	3.0	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
日本	1.6*	1.9*	2.3*	2.08	2.25*	2.4*	2.55
新加坡	1.21*	1.31*	1.56*	1.74	1.74*	1.74*	1.74
泰國	3.5	4.0	4.0	2.75	2.6*	2.3*	2.19
馬來西亞	4.7	5.0	5.1	4.84	4.5*	4.18*	3.86
越南	6.0	6.2	6.5	6.4	6.35*	6.28*	6.23
菲律賓	6.5	6.5	6.3	4.5	3.6*	2.7*	1.75
印度尼西亞	4.7	5.5	5.5	5.03	4.28*	3.53*	2.79
柬埔寨	6.9	6.9	6.8	7.75	7.76*	7.78*	7.79
印度	7.4	7.8	8.0	6.8	6.0*	5.2*	4.5
馬爾代夫	5.3	5.0	5.0	3.36	3.36*	3.36*	3.36
斯里蘭卡	6.9%	6.6%	6.5%	6.82%	6.82%*	6.82%*	6.82%

附註：1. 數據來源為《全球經濟展望(亞太地區)》，世界銀行(二零一五年六月)，《全球經濟展望(南亞地區)》，世界銀行(二零一五年六月)和貿易經濟 Trading Economics 官方網站；

2. 帶「*」的為根據數據來源推測結果。

B. 海南國際旅遊島

作為國家的重大戰略部署，我國將在二零二零年將海南初步建成世界一流海島休閒度假旅遊勝地，使之成為開放之島、綠色之島、文明之島、和諧之島。

根據海南國際旅遊島發展目標為，到二零二零年海南省旅遊服務設施、經營管理和服務水平與國際通行的旅遊服務標準全面接軌，初步建成世界一流的海島休閒度假旅遊勝地。旅遊業增加值佔地區生產總值比重達到12%以上，第三產業增加值佔地區生產總值比重達到60%，第三產業從業人數比重達到60%，力爭全省人均生產總值、城鄉居民收入和生活質量達到國內先進水平，綜合生態環境質量繼續保持全國領先水平，可持續發展能力進一步增強。

交通基礎設施是建設海南國際旅遊島的重要支撐。規劃建設的瓊州海峽跨海大橋將分上下兩層，其中鐵路橋為四線，客運列車設計速度160公里／小時，貨運列車速度120公里／小時，公路橋設計速度為100公里／小時。瓊州海峽跨海工程建設方案和時間表初步確定，跨海大橋爭取在二零二零年建成通車。跨海通道直接將海南和廣東乃至全國的經濟緊緊銜接在一起，不但能促進海南的發展，可以給我國東南沿海製造業深入到東南亞市場創造更良好的機會，而且國際旅遊島的建立還可以使海南成為一個全新的國際消費市場，有利於在世界範圍內豎立中國製造的形象。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。

C. 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463.32公頃，航站樓面積6.53萬平方米。鳳凰機場已成立3家基地公司，執飛三亞的航空公司達到32家，其中國內航空公司22家、國際及地區航空公司10家；已開通航線287條（其中國內航線228條、國際航線56條、地區航線3條）；與國內外131個城市通航（其中國內76個城市、地區3個城市，國際52個城市）；運營的航空公司共32家（其中國內航空公司22家、國際及地區航空公司10家），並被評為SKYTRAX四星機場。三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場比較如下圖所示。

起降架次佔全省比重

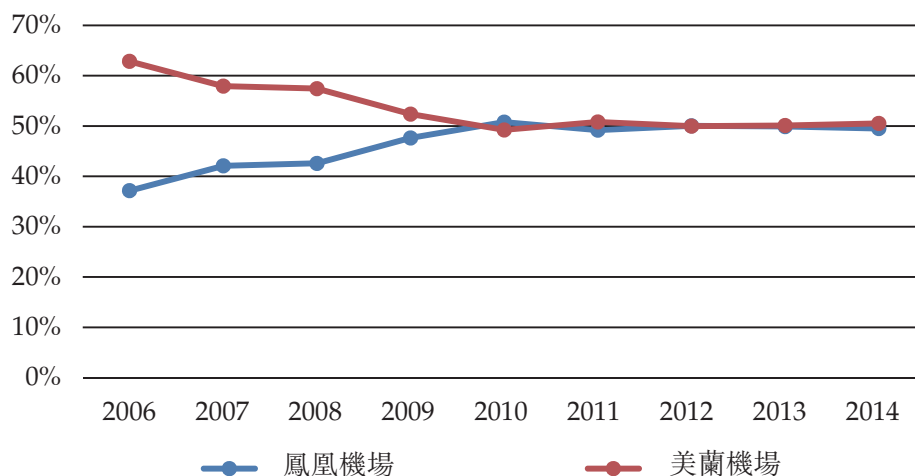


圖1—三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場起降架次比重圖

旅客吞吐量佔全省比重

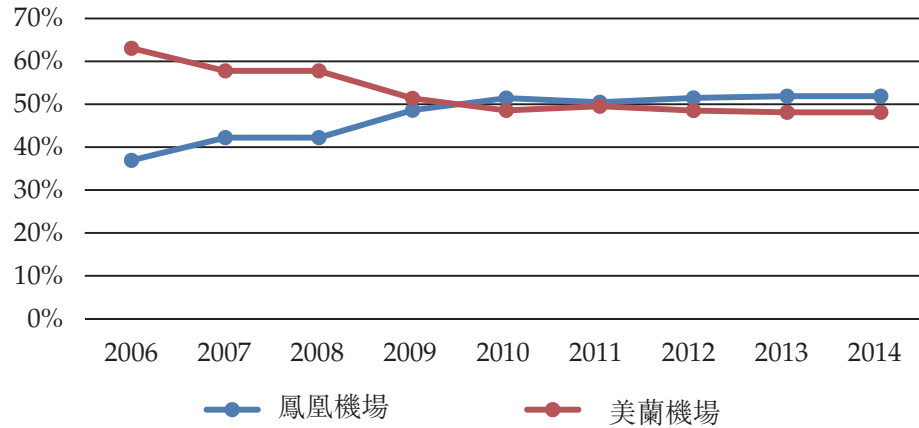


圖2—三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場旅客吞吐量比重圖

貨郵吞吐量佔全省比重

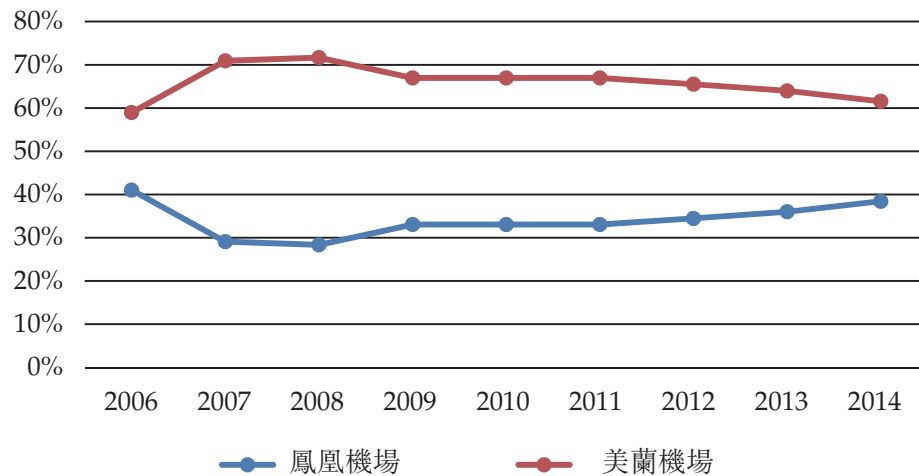


圖3—三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場貨郵吞吐量比重圖

起降架次方面，三亞鳳凰國際機場與海口美蘭國際機場持平；旅客吞吐量方面，三亞鳳凰國際機場比海口美蘭國際機場略高；貨郵吞吐量方面，三亞鳳凰國際機場相對較少。

從三個指標的增長率來看，三亞鳳凰國際機場的起降架次、旅客年均增長率約為海口美蘭國際機場的兩倍，分別達到15.3%和18.3%，三亞鳳凰國際機場的貨郵吞吐量增長率較低(為7.2%)，比海口美蘭國際機場低1.4個百分點。

三亞鳳凰國際機場作為海南省兩個4E級機場之一，對海口美蘭國際機場有著重要的分流作用，共同承擔了海南省的航空運輸任務。二零一四年三亞鳳凰國際機場旅客吞吐量1,494萬人次，目前三亞鳳凰國際機場三期擴建工程正在進行，完工後能夠保障每年2,500萬人次的旅客吞吐量，向旅客提供更好的服務。

D. 航空公司服務與票價水平

票價水平是影響航空出行需求的一個重要決定因素，影響美蘭國際機場票價的關鍵因素來自於全球石油價格的波動，以及航空公司行業內部競爭，短期來看國際原油價格近期持續走低，美蘭國際機場31家航空公司已經形成充分的市場競爭。長期來看，影響票價的主要因素來自於科技進步帶來的航空器運載效率的提升。

E. 運力限制

目前美蘭國際機場可滿足年旅客吞吐量1,500萬人次，二零一四年美蘭國際機場旅客吞吐量為1,385.4萬人次，機場航站區及飛行區等設施容量已趨於飽和，機場運營壓力逐漸增大。

目前美蘭國際機場二期擴建工程正在進行，建設目標年為二零二零年，可滿足年旅客吞吐量3,000萬人次、年貨郵吞吐量30萬噸、年飛機起降22.5萬架次的保障需求。同時，二期擴建工程不僅將大幅改善機場的基礎設施現狀，也將進一步促進海口市乃至周邊地區經濟社會的發展。

F. 機型

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

表5—各機型最大起飛重量及所需跑道長度

機型	座位數 (人)	貨物 (噸)	最大結構 重量(噸)	實際起飛 重量(噸)	跑道長度 (米)
B747-200	-	93.8	377.84	377.8	3,600
B747-400	334	28.18	385.5	385.5	3,630
B777-200	345	16.2	242.67	242.67	2,800
A330-200	283	18.85	233.0	233	3,200
A340-313	370	15.3	271.0	271	3,750
A380-841	555	66.4	560.0	560	3,600

4. 美蘭國際機場航空交通流量預測

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

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

- 彈性系數法

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

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

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

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

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

- 未來交通出行量的彈性系數預測

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

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

- 未來機場交通量增長率預測

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

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

於方程式中 : $\gamma k(h)$ – 機場吞吐交通量增長率(%)；
 $Tk(h)$ – 交通彈性系數；
 E – 國內生產總值增長率(%)。

A. 航空旅客預測

1. 國內旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內客流在二零四四年預計達到5,529萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長4.9%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於30年時間內以4.1%和5.7%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	基本方案	高估方案
二零一四年	13,307,000	13,307,000	13,307,000
二零一五年	14,687,000	14,913,200	15,139,400
二零一六年	16,185,000	16,687,800	17,198,400
二零一七年	17,808,400	18,645,300	19,508,100
二零一八年	19,534,000	20,769,000	22,061,700
二零一九年	21,426,900	23,134,600	24,949,600
二零二零年	23,503,200	25,769,700	28,215,500
二零二四年	27,495,400	31,085,300	35,086,800
二零三四年	37,658,300	45,458,800	54,761,600
二零四四年	43,956,800	55,294,700	69,400,700
	年均增長率(%)		
二零一五年至二零二零年	9.9	11.6	13.3
二零一五年至二零二四年	7.5	8.9	10.2
二零一五年至二零三四年	5.3	6.3	7.3
二零一五年至二零四四年	4.1	4.9	5.7

2. 國際旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際客流在二零四四年預計達到861萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長12.6%。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8.0%和17.1%的年平均增長速度增長。詳見表7。

表7—國際旅客流量預測(單位：人次/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
二零一四年	244,800	244,800	244,800
二零一五年	276,700	301,200	325,700
二零一六年	332,000	391,500	455,900
二零一七年	388,500	497,300	624,600
二零一八年	454,500	631,500	855,800
二零一九年	531,800	802,100	1,172,400
二零二零年	622,200	1,018,600	1,606,300
二零二四年	917,600	1,857,100	3,581,900
二零三四年	1,878,700	5,642,300	15,869,300
二零四四年	2,456,200	8,605,600	28,164,400
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	16.8	26.8	36.8
二零一五年至二零二四年	14.1	22.5	30.8
二零一五年至二零三四年	10.7	17.0	23.2
二零一五年至二零四四年	8.0	12.6	17.1

3. 地區旅客流量預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區客流在二零四四年預計達到506萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長9.9%。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6.6%和13.1%的年平均增長速度增長。詳見表8。

表8—地區旅客流量預測(單位：人次／年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
二零一四年	301,900	301,900	301,900
二零一五年	347,100	365,300	383,400
二零一六年	399,200	442,000	486,900
二零一七年	459,100	534,800	618,400
二零一八年	528,000	647,100	785,300
二零一九年	607,200	783,000	997,400
二零二零年	680,100	924,000	1,236,800
二零二四年	925,200	1,453,900	2,239,400
二零三四年	1,652,600	3,488,300	7,152,000
二零四四年	2,053,400	5,060,000	12,080,400
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	14.5	20.5	26.5
二零一五年至二零二四年	11.9	17.0	22.2
二零一五年至二零三四年	8.9	13.0	17.1
二零一五年至二零四四年	6.6	9.9	13.1

4. 旅客流量總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場總客流在二零四四年預計達到6,896萬人次，相當於在30年時間內平均每年增長5.5%。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4.3%和7.1%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	基本方案	高估方案
二零一四年	13,853,800	13,853,800	13,853,800
二零一五年	15,310,900	15,579,700	15,848,500
二零一六年	16,916,400	17,521,400	18,141,300
二零一七年	18,656,100	19,677,500	20,751,200
二零一八年	20,516,600	22,047,800	23,703,000
二零一九年	22,566,000	24,719,800	27,119,600
二零二零年	24,805,500	27,712,400	31,058,700
二零二四年	29,338,400	34,396,400	40,908,200
二零三四年	41,189,600	54,589,400	77,783,100
二零四四年	48,466,500	68,960,400	109,645,600
	年均增長率(%)		
二零一五年至二零二零年	10.2	12.2	14.4
二零一五年至二零二四年	7.8	9.5	11.4
二零一五年至二零三四年	5.6	7.1	9.0
二零一五年至二零四四年	4.3	5.5	7.1

B. 航空貨運預測

1. 國內貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內貨運量在二零四四年預計達到62萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長5.6%。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4.7%和6.5%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	基本方案	高估方案
二零一四年	120,200	120,200	120,200
二零一五年	137,000	139,800	142,600
二零一六年	155,900	162,300	168,800
二零一七年	177,100	188,100	199,500
二零一八年	200,300	217,100	234,800
二零一九年	226,600	250,500	276,400
二零二零年	256,300	289,100	325,400
二零二四年	305,700	356,800	415,500
二零三四年	424,200	529,600	659,100
二零四四年	477,900	615,700	790,800
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	13.4	15.7	18.1
二零一五年至二零二四年	9.8	11.5	13.2
二零一五年至二零三四年	6.5	7.7	8.9
二零一五年至二零四四年	4.7	5.6	6.5

2. 國際貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際貨運量在二零四四年預計達到3.2萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長15.2%。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9.6%和20.6%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
二零一四年	400	400	400
二零一五年	500	600	600
二零一六年	700	800	1,000
二零一七年	800	1,200	1,600
二零一八年	1,000	1,600	2,400
二零一九年	1,300	2,200	3,700
二零二零年	1,600	3,100	5,600
二零二四年	2,200	5,200	11,000
二零三四年	4,700	16,000	50,000
二零四四年	7,300	32,200	128,800
	年均增長率(%)		
二零一五年至二零二零年	22.9	37.2	51.4
二零一五年至二零二四年	16.8	27.3	37.2
二零一五年至二零三四年	12.3	19.4	26.4
二零一五年至二零四四年	9.6	15.2	20.6

3. 地區貨運預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區貨運量在二零四四年預計達到3.9萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長16.0%。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10.9%和21.0%的年平均增長速度增長。詳見表12。

表12—地區貨郵吞吐量預測(單位：噸/年)

年份	低估方案	基礎預測	高估方案
二零一四年	400	400	400
二零一五年	600	600	700
二零一六年	800	1,000	1,200
二零一七年	1,100	1,600	2,100
二零一八年	1,600	2,400	3,500
二零一九年	2,200	3,700	5,900
二零二零年	2,800	5,400	9,500
二零二四年	3,900	8,500	17,200
二零三四年	7,400	22,400	62,700
二零四四年	10,200	38,900	136,200
	年均增長率(%)		
二零一五年至二零二零年	35.5	51.2	66.1
二零一五年至二零二四年	24.0	34.1	43.9
二零一五年至二零三四年	15.0	21.5	28.0
二零一五年至二零四四年	10.9	16.0	21.0

4. 貨運總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場總貨運量在二零四四年預計達到69萬噸，相當於在30年時間內平均每年增長6.0%。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4.8%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	基本方案	高估方案
二零一四年	121,100	121,100	121,100
二零一五年	138,200	141,100	144,000
二零一六年	157,500	164,200	171,100
二零一七年	179,200	190,900	203,200
二零一八年	203,000	221,200	240,800
二零一九年	230,200	256,500	286,100
二零二零年	260,900	297,700	340,500
二零二四年	311,900	370,600	443,800
二零三四年	436,300	568,000	771,900
二零四四年	495,500	687,000	1,055,800
	年均增長率(%)		
二零一五年至二零二零年	13.6	16.2	18.8
二零一五年至二零二四年	9.9	11.8	13.9
二零一五年至二零三四年	6.6	8.0	9.7
二零一五年至二零四四年	4.8	6.0	7.5

C. 飛機起降架次預測

1. 國內飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國內飛機起降在二零四四年預計達到38萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長4.6%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以3.9%和5.4%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
二零一四年	96,800	96,800	96,800
二零一五年	107,400	109,200	110,900
二零一六年	119,000	122,900	126,900
二零一七年	131,700	138,200	144,900
二零一八年	145,200	154,900	165,000
二零一九年	160,100	173,600	187,900
二零二零年	176,500	194,500	214,000
二零二四年	206,500	234,600	266,100
二零三四年	274,100	329,900	396,300
二零四四年	305,200	378,400	468,100
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	10.5	12.3	14.1
二零一五年至二零二四年	7.9	9.3	10.6
二零一五年至二零三四年	5.3	6.3	7.3
二零一五年至二零四四年	3.9	4.6	5.4

2. 國際飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場國際飛機起降在二零四四年預計達到3.2萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長8.3%。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5.3%和11.3%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
二零一四年	2,800	2,800	2,800
二零一五年	3,200	3,400	3,700
二零一六年	3,700	4,300	5,000
二零一七年	4,300	5,400	6,700
二零一八年	5,000	6,700	8,900
二零一九年	5,700	8,400	11,900
二零二零年	6,600	10,500	15,900
二零二四年	8,100	14,300	24,300
二零三四年	11,700	25,400	52,900
二零四四年	13,400	31,500	70,800
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	14.9	24.1	33.0
二零一五年至二零二四年	10.9	17.4	23.8
二零一五年至二零三四年	7.3	11.5	15.7
二零一五年至二零四四年	5.3	8.3	11.3

3. 地區飛機起降架次預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場地區飛機起降在二零四四年預計達到3.8萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長9.6%。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6.6%和12.5%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
二零一四年	2,400	2,400	2,400
二零一五年	2,900	3,100	3,400
二零一六年	3,600	4,100	4,700
二零一七年	4,400	5,500	6,700
二零一八年	5,400	7,200	9,400
二零一九年	6,600	9,500	13,200
二零二零年	7,800	12,000	18,000
二零二四年	9,900	17,000	28,300
二零三四年	14,900	31,500	64,200
二零四四年	16,700	38,100	83,800
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	21.5	30.6	39.7
二零一五年至二零二四年	15.1	21.5	27.9
二零一五年至二零三四年	9.5	13.7	17.8
二零一五年至二零四四年	6.6	9.6	12.5

4. 飛機起降架次總和預測

根據預測，基本方案美蘭國際機場飛機總起降在二零四四年預計達到45萬架次，相當於在30年時間內平均每年增長5.1%。低估方案和高估方案預測結果分別相當於在30年時間內以4.0%和6.2%的年平均增長速度增長。詳見表17。

表17—飛機起降架次預測總和(單位：架次/年)

年份	低估方案	基本方案	高估方案
二零一四年	102,100	102,100	102,100
二零一五年	113,600	115,800	118,000
二零一六年	126,400	131,500	136,700
二零一七年	140,500	149,200	158,400
二零一八年	155,700	168,900	183,500
二零一九年	172,600	191,500	213,200
二零二零年	191,100	217,100	248,000
二零二四年	224,600	266,000	318,800
二零三四年	300,800	387,000	513,500
二零四四年	335,300	448,000	622,800
年均增長率(%)			
二零一五年至二零二零年	11.0	13.4	15.9
二零一五年至二零二四年	8.2	10.0	12.1
二零一五年至二零三四年	5.6	6.9	8.4
二零一五年至二零四四年	4.0	5.1	6.2

5. 結果說明

過去十年海口美蘭國際機場經歷了巨大的交通流量增長。二零零五年至二零一四年年均旅客增長率為7.8%。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(即二零一五年至二零四四年)，基本方案預計旅客年平均增長率為5.5%。

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，華杰公司不能提供任何形式的保證。

以下各因素可能導致實際流量偏離預期：

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

此報告僅供海航基礎股份有限公司所用，未經海航基礎或華杰公司授權，任何第三方機構不得引用本報告數據。

威格斯資產評估顧問有限公司
國際資產評估顧問



香港
九龍
觀塘道398號
嘉域大廈10樓

敬啟者：

吾等謹遵照海航基礎股份有限公司(「貴公司」)指示，對 貴公司根據投資建設協議將用於 貴公司建設項目約252.9公頃在中華人民共和國(「中國」)的土地進行估值(「物業權益」)，吾等確認曾進行了視察，作出有關查詢並取得吾等認為有必要的其它資料，以向 閣下提供吾等對有關物業權益於二零一五年七月三十一日(「估值日」)之市值之意見，以供 貴公司載入通函內。

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

在對該物業權益進行估值時，吾等採用直接比較法及基準地價法，經參考於有關地區市場可資比較土地交易憑證及於海口市的基準地價。

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

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

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

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

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

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

吾等之估值乃根據香港測量師學會出版之香港測量師學會估值準則(二零一二年版)編製，並已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則第5章及第12項應用指引所載之規定。

除非另有說明，所有貨幣金額以人民幣列值。

隨函附奉估值證書。

此 致

海航基礎股份有限公司
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
何繼光
董事總經理
註冊專業測量師(產業測量組)
MRICS MHKIS MSc (e-com)
中國房地產估值師
謹啟

二零一五年十月七日

附註：何繼光先生(特許測量師，MRICS MHKIS MSc (e-com))具備逾27年之香港物業估值經驗以及逾20年之中國物業估值經驗。

估值證書

根據投資建設協議將用於 貴公司建設項目的物業權益

物業	概況及年期	估用詳情	於二零一五年 七月三十一日 現況下之市值
位於中國海南省海口市美蘭區演豐鎮多侃村以西，靈山鎮亭仔坡村以南美蘭機場二期擴建工程項目內的土地	該物業包括根據投資建設協議將用於 貴公司建設項目約252.9公頃土地。貴公司建設項目是美蘭機場二期擴建工程項目的一部分。該土地包含新機場航站區、工作區及貨運區，土地土地面積分別約為113.4公頃、125.5公頃及14公頃。	根據 貴公司介紹，該物業計將因建設美蘭機場二期擴建項目而被徵用及使用。	人民幣 1,507,300,000元 (根據附註4的假設)

附註：

1. 根據投資建設協議， 貴公司已同意提供興建 貴公司建設項目之資金。母公司將作為機場項目的項目代表，直至其完工及驗收前負責組織及監督機場項目建設計劃的實施以及母公司建設項目的集資事宜。
2. 除非 貴公司及母公司另有協議，根據投資建設協議，母公司已同意於機場項目完成及驗收後以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之相關資產之擁有權，包括但不限於土地使用權及樓宇之物業擁有權。
3. 根據投資建設協議，母公司已不可撤回地同意、承諾及確認，於以 貴公司名義登記構成 貴公司建設項目之資產擁有權前， 貴公司有權於毋須向母公司支付任何款項之情況及中國適用法律批准下，佔用、使用、受益自及出售構成 貴公司建設項目之資產。

4. 於評估該物業時，吾等曾作出以下的假設：
- (a) 貴公司已取得該物業的相關所有權證，有權在整個剩餘土地使用年期出售、轉讓、按揭、押記出租及分租或出售該物業給第三方(包括本地及外國買家)，而毋須繳付任何土地出讓價款或向政府機構繳納任何費用；
 - (b) 土地收購成本及拆遷補償及其他輔助公共設施成本已全部支付完畢；
 - (c) 該物業的土地使用年限為50年，作機場用地用途；
 - (d) 該物業的土地平整工程已完成；
 - (e) 該土地已提供基本基礎設施，包括通路、通電、通訊、供水、排水；
 - (f) 該物業並未有受任何抵押、指令及其它法定產權負擔以對該物業的擁有權造成負面影響。
5. 該物業由中國房地產估值師李淑銳先生於二零一五年八月十四日進行視察。

1. 責任聲明

本通函(董事就其共同及個別承擔全部責任)之資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司之資料。董事於作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在所有重大方面均屬準確完整，概無誤導或欺詐成份，且本通函並無遺漏任何事項，致使本通函或其所載任何陳述產生誤導。

2. 權益披露

董事之權益及淡倉

於最後可行日期，概無本公司董事、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、相關股份或債券中，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(包括根據證券及期貨條例有關條文彼等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所示之任何權益或淡倉。

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

於最後可行日期，董事概無於本集團任何成員公司自二零一四年十二月三十一日(即本集團最近期刊發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資產中直接或間接擁有任何重大權益。

於最後可行日期，概無董事已經或擬與本公司或其任何附屬公司訂立任何並非於一年內屆滿或可由本集團於一年內不作賠償(法定賠償除外)而予以終止之服務合約。

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

除上文披露者外，於最後可行日期，概無董事或候任董事為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分部之條文須向發行人披露之權益或淡倉之公司之董事或僱員。

3. 主要股東於股份之權益

於最後可行日期，據本公司董事、監事或主要行政人員所知悉，以下人士(本公司董事、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、或被視作或當作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之權益或淡倉；或直接或間接擁有附帶權利在任何情況下於本集團任何其他成員公司股東大會投票之任何類別股本面值10%或以上之權益或淡倉，或擁有有關該等股本的任何購股權；或根據證券及期貨條例第336條須記錄於本公司所存置之登記冊之權益或淡倉。

內資股

股東姓名／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	企業	237,500,000 (L)	96.43%	50.19%

H股

股東姓名／名稱	身份	普通股數目	佔已發行 H股百分比	佔已發行 總股本 百分比
Zhang Gaobo (附註2)	受控制公司權益	94,343,000 (L)	41.58%	19.94%
Zhang Zhiping (附註2)	受控制公司權益	94,343,000 (L)	41.58%	19.94%
東英金融集團有限 公司(附註2)	受控制公司權益	94,343,000 (L)	41.58%	19.94%

股東姓名／名稱	身份	普通股數目	佔已發行 H股百分比	佔已發行 總股本 百分比
Oriental Patron Financial Group Limited (附註2)	受控制公司權益	94,343,000 (L)	41.58%	19.94%
Oriental Patron Resources Investment Limited (附註2)	實益擁有人	94,343,000 (L)	41.58%	19.94%
瑞士銀行(附註3)	實益擁有人，對股 份持有保證權益 及受控制公司 權益	27,174,400 (L)	11.98%	5.74%
	實益擁有人	15,000 (S)	0.01%	0.00%
瑞銀集團有限公司 (附註4)	對股份持有保證 權益及受控制 公司權益	27,174,400 (L)	11.98%	5.74%
	受控制公司權益	15,000 (S)	0.01%	0.00%
ARC Capital Holdings Limited (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
ARC Capital Partners Limited (附註5)	投資經理	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Asia Opportunity Fund L.P. (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Equity Partners Limited (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%

股東姓名／名稱	身份	普通股數目	佔已發行 H股百分比	佔已發行 總股本 百分比
Pacific Alliance Group Asset Management Limited (附註5)	投資經理	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
PAG Holdings Limited (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Group Limited (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
Pacific Alliance Investment Management Limited (附註5)	受控制公司權益	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
Walden Ventures Limited (附註5)	實益擁有人	32,788,500 (L)	14.45%	6.93%
德意志銀行股份 有限公司(附註6)	實益擁有人及於股 份擁有保證權益	18,164,508 (L)	8.01%	3.84%
Greenwoods Asset Management Limited (附註7)	投資經理	13,844,000 (L)	6.10%	2.93%
JPMorgan Chase & Co. (附註8)	實益擁有人及託管 法團／核准借出代 理人	13,607,488 (L)	5.99%	2.88%
Svenska Handelsbanken AB Publ. (附註9)	投資經理	11,387,747 (L)	5.02%	2.41%

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。
- 張高波及張志平分別持有Oriental Patron Financial Group Limited 49%及51%權益。Oriental Patron Financial Group Limited持有東英金融集團有限公司95%權益。Oriental Patron Resources Investment Limited由東英金融集團有限公司全資擁有。

3. 本公司27,174,400股股份中，瑞士銀行被視為透過於該等股份的保證權益持有8,896,000股股份及以實益擁有人身份持有15,000股股份。瑞銀基金服務(盧森堡)股份有限公司、瑞銀全球資產管理(新加坡)有限公司及瑞銀全球資產管理(香港)有限公司均由瑞士銀行全資擁有，而該等公司分別實益擁有本公司14,194,100股股份，2,164,300股股份及1,905,000股股份。
4. 瑞銀集團有限公司持有瑞士銀行98.02%股權。請參閱上文附註3以瞭解更多詳情。
5. PAG Holdings Limited持有Pacific Alliance Group Limited之99.17%權益，而後者持有Pacific Alliance Investment Management Limited 90%權益。Pacific Alliance Investment Management Limited持有Pacific Alliance Equity Partners Limited 52.53%權益。Pacific Alliance Equity Partners Limited持有ARC Capital Partners Limited 100%權益。ARC Capital Partners Limited被視為以其投資經理身份持有32,788,500股股份權益。根據證券及期貨條例第XV部，ARC Capital Holdings Limited為一間由ARC Capital Partners Limited控制的公司。ARC Capital Holdings Limited持有Walden Ventures Limited 46.67%權益，而Walden Ventures Limited以實益擁有人身份擁有本公司32,788,500股H股權益。Pacific Alliance Investment Management Limited亦持有Pacific Alliance Group Asset Management Limited 100%權益。Pacific Alliance Group Asset Management Limited被視為以投資經理身份持有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32,788,500股H股。
6. 在本公司15,934,508股股份當中，德意志銀行股份有限公司被視作以對股份持有保證權益的個人身份持有15,931,000股股份及以實益擁有人身份持有3,508股股份。
7. Greenwood Asset Management Limited由Greenwoods Asset Management Holdings Limited全資擁有，而Greenwoods Asset Management Holdings Limited則由Jiang Jinzhi持有81%權益。Greenwoods Asset Management Limited以投資經理的身份持有13,844,000股股份。
8. 在本公司的13,607,488股股份中，JPMorgan Chase & Co.以託管法團／核准借出代理人身份持有12,963,588股股份，並以實益擁有人的身份持有643,900股股份。
9. Svenska Handelsbanken AB Publ.以投資經理的身份持有本公司11,387,747股股份。
10. (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，就本公司董事、監事或主要行政人員所知悉，概無其他人士(並非本公司董事、監事或主要行政人員)於本公司股份或相關股份中，擁有、或被當作或視作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之權益或淡倉；或直接或間接擁有附帶權利在所有情況下均可於本集團任何其他成員公司股東大會投票的任何類別股本之面值10%或以上的權益或淡倉，或擁有有關該等股本的任何購股權；或根據證券及期貨條例第336條須記錄於本公司所存置之登記冊之權益或淡倉。

4. 重大不利變動

董事並不知悉自二零一四年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之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

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或提出之重大訴訟或索償。

6. 專家及同意書

以下為提供本通函所載意見或建議之專家資格:

名稱	資格
第一上海	根據證券及期貨條例可進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團
普華永道中天會計師事務所 (「普華永道」)	執業會計師
華杰工程諮詢有限公司(「華杰」)	獨立交通研究報告顧問
威格斯資產評估顧問有限公司 (「威格斯」)	專業測量師及估值師

第一上海、普華永道、華杰及威格斯各方已就本通函之刊發發出同意書,書面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,且迄今並無撤回其同意書。

於最後可行日期,第一上海、普華永道、華杰及威格斯各方概無於本集團任何成員公司之股本中擁有實益權益,亦無可認購或可提名他人認購本集團任何成員公司之證券之任何權利(不論是否可依法強制執行),且概無於本集團任何成員公司自本公司最近期刊發之經審核財務報表編製之日以來所收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

7. 管理層討論及分析

以下資料為本集團於截至二零一二年、二零一三年及二零一四年十二月三十一日止三個年度以及截至二零一五年六月三十日止六個月的管理層討論及分析：

截至二零一二年十二月三十一日止年度

現金流量

於二零一二年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣447,737,570元，較二零一一年增加45.42%，該增長的主要原因是本集團二零一二年度營業收入增加。

於二零一二年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣232,965,098元，主要由於用於支付母公司航站樓擴建項目部分投資建設款所致。

於二零一二年，本集團的籌資活動現金淨流入為人民幣625,854,950元，主要是本公司二零一二年發行人民幣8億元公司債券所致。

資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。於二零一二年十二月三十一日，本集團的負債主要是銀行貸款和公司債券(以下簡稱為「總借款」)共約人民幣1,189,199,422元，持有現金及現金等價物為約人民幣1,207,561,423元。於二零一二年十二月三十一日，資本負債率為48.75%(二零一一年十二月三十一日：20.8%)(總借款／總權益)。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一二年十二月三十一日，本集團總借款的66.70%為固定息率計算，餘下33.30%為按浮動息率計算。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一二年十二月三十一日，本集團銀行貸款的9.68%將在一年內到期，公司債券將在二零一九年到期。

於二零一二年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣和美元計算，其中以美元計算之金額約佔總借款的33.3%；現金及現金等價物主要以人民幣持有，並持有少量美元，其中持有的美元現金及現金等價物約佔總額的0.2%。

所持重大投資及其表現

於二零一二年十二月三十一日，本公司持有海航機場控股24.5%股權。

於二零一二年十二月十二日，本公司與母公司達成終止協議，終止於二零一一年八月二十六日簽立的收購協議，並達成投資建設協議。根據投資建設協議，除非本公司及母公司因超出控制範圍的原因調整航站擴展項目的時間表，母公司會繼續按本公司與母公司事先商定的原訂時間表完成建設航站擴展項目。於二零一二年十二月三十一日，本公司已按投資建設協議向母公司支付人民幣439,361,200元(二零一一年十二月三十一日：人民幣219,361,200元)。

僱員及薪酬政策

截至二零一二年十二月三十一日止年度，本集團共僱用563名僱員，較去年增加98名，主要為本集團根據「優化提升」工作的需要進行了機構合併，並且本公司根據保障工作需要引進了部分一線生產保障人員。同時在編製不變情況下，本集團對多個部門的崗位編製進行了重新調整，提高人力資源配置效率。本集團按僱員職位的需求，為提升員工才能提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成194項，參訓人數達4,904人次。本集團按僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而本集團將定期檢討薪酬政策及組合。僱員依其工作表現評估，有機會獲發花紅及獎金。

本集團的資產抵押詳情

本集團以持有的海航機場控股(集團)有限公司(「海航機場」) 24.5%股權作為從國家開發銀行借入長期借款72,500,000美元的質押擔保。截至二零一二年十二月三十一日，該借款餘額為62,993,475美元(折合人民幣約395,945,487元)。

同時本集團以經營收入作為本集團從國家開發銀行借入長期借款人民幣128,000,000元的抵押擔保。截至二零一二年十二月三十一日，該借款餘額為人民幣2,000,000元。

資產負債率

於二零一二年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣1,315,269,732元，資產總值為人民幣3,867,245,352元，流動負債為人民幣343,219,015元，負債總額為人民幣1,428,049,437元。本集團資產負債率(總負債／資產總值)為36.93%，較去年上升14.54%，主要原因是二零一二年本公司發行人民幣8億元的公司債券導致負債增加。

外匯風險

除部分航空性收入、購買若干設備、支付諮詢費使用美元或港幣外，本集團的業務主要以人民幣進行結算。H股股東的股息分配以人民幣宣派，以港幣支付。根據收購海航機場24.5%股權的安排，與收購股權相關的國家開發銀行貸款餘額62,993,475美元相關的利息和本金的償還由本集團承擔，因此，人民幣兌美元的匯率波動將會相應影響本集團財務業績。本集團並未簽訂任何遠期利率合約來對沖外匯風險。

或然負債

於二零一二年十二月三十一日，本集團及本公司沒有任何重大或然負債。

截至二零一三年十二月三十一日止年度

現金流量

於二零一三年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣504,966,557元，較去年同期增加12.78%，該增長的主要原因是本集團本年度營業收入增加。

於二零一三年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣39,326,422元，主要由於本年度購置營運所需設備、設施及其他固定資產所致。

於二零一三年，本集團的融資活動現金淨流入為人民幣1,325,121,558元，主要是本集團本年度借入250,000,000美元(折合人民幣1,524,225,000)的銀團貸款。

資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。於二零一三年十二月三

十一日，本集團的負債主要是銀行貸款、公司債券和長期應付款(以下簡稱為「總借款」)共約人民幣2,706,980,972元，持有現金及現金等價物為約人民幣2,998,410,937元。於二零一三年十二月三十一日，資本負債率為101.41%(二零一二年十二月三十一日：48.75%)(總借款／總權益)。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一三年十二月三十一日，本集團總借款的33.56%為固定息率計算，餘下66.44%為按浮動息率計算。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一三年十二月三十一日，本集團銀行貸款的4.24%將在一年內到期，公司債券將在二零一九年到期。

於二零一三年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣和美元計算，其中以美元計算之金額約佔總借款的66.44%；現金及現金等價物主要以人民幣和美元持有，其中持有的美元現金及現金等價物約佔總額的50.91%。

所持重大投資及其表現

於二零一三年十二月三十一日，本公司持有海航機場控股24.5%股權。

於二零一三年十二月三十一日，按本公司與母公司於二零一二年十二月十二日達成的投資建設協議，本公司須付予母公司的款項為人民幣587,318,800元(二零一二年十二月三十一日：人民幣587,318,800元)。

僱員及薪酬政策

於二零一三年十二月三十一日，本集團共僱用人數為709人，較去年增加146人，為正常的人員引進。本集團根據僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而薪酬政策及組合會定期檢討。根據對僱員工作表現的評估，確定僱員是否會獲得花紅及獎金。本集團根據僱員所在的職位需求，為提高員工素質提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成142項，參訓人數達3,621人次。

本集團的資產抵押詳情

本集團自國家開發銀行獲得72,500,000美元的長期借款。該借款以本集團於海航機場控股中所持的24.5%股權抵押。於二零一三年十二月三十一日，該借款餘額為44,993,475美元(折合人民幣274,320,718元)。

本集團自台灣銀團獲得250,000,000美元的長期借款，其由本集團於海南美蘭國際機場貨運有限責任公司中持有的51%權益及本集團賬面值為人民幣8,965,065元的若干土地使用權抵押。於二零一三年十二月三十一日，該借款餘額為250,000,000美元(折合人民幣1,524,225,000元)。貸款的詳情請參見本公司於二零一三年十二月四日的公告。

資產負債率

於二零一三年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣3,091,910,536元，資產總值為人民幣5,667,228,837元，流動負債為約人民幣410,894,593元，負債總額為人民幣2,997,885,724元。本集團資產負債率(負債總額/資產總值)為52.90%，較去年上升15.97%，主要原因是本年度本集團新增250,000,000美元(折合人民幣1,524,225,000元)的銀團貸款。

外匯風險

除若干航空收入、購買設備及諮詢服務費用以美元或港元計值外，本集團的業務主要以人民幣進行。向H股股份持有人派發的股息以人民幣宣派，但以港元支付。根據收購海航機場控股24.5%的權益的整體安排，本集團向國家開發銀行籌借一筆以美元計值的貸款，以向上述收購提供資金，於二零一三年十二月三十一日，該借款餘額為44,993,475美元；本集團亦從台灣投資者籌借一筆以美元計值的銀團貸款，金額為250,000,000美元，以為美蘭機場附近的綜合樓建設提供資金；兩筆貸款的本金及利息將以美元結算。因此，人民幣兌美元的匯兌波動將會影響本集團的財務表現。本集團並未訂立任何遠期合約以對沖外匯風險。

或然負債

於二零一三年十二月三十一日，本集團及本公司沒有重大的或然負債。

截至二零一四年十二月三十一日止年度

現金流量

於二零一四年，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣419,871,850元，較去年同期減少16.85%，該減少的主要原因是員工成本和稅費支出增加。

去二零一四年，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣1,118,469,220元，主要是航站樓擴建工程、站前綜合體項目建設以及委託貸款項目支出。

於二零一四年，本集團的融資活動現金淨流出為人民幣413,854,320元，主要是償還借款、支付借款利息和股息。

資本架構

本集團資本管理的主要目標為確保本集團持續經營能力及保持良好的資本率，以支持其業務經營及使股東利益最大化。本集團持續重視適宜的股本和負債組合，確保最佳的資本架構以減低資本成本。於二零一四年十二月三十一日，本集團的負債主要是銀行貸款、公司債券和長期應付款(以下簡稱為「總借款」)共約人民幣2,550,552,096元，持有現金及現金等價物為約人民幣1,884,557,387元。於二零一四年十二月三十一日，資本負債率為88.21%(二零一三年十二月三十一日：101.41%)(總借款／總權益)。

本集團通過維持適當的固定利率債務與可變利率債務組合以管理利息成本。於二零一四年十二月三十一日，本集團總借款的34.84%為固定息率計算，餘下65.16%為按浮動息率計算。

本集團的目標是運用總借款在資金的持續性與靈活性之間保持平衡。於二零一四年十二月三十一日，本集團總借款的17.43%將在一年內到期，公司債券將在二零一九年到期。

於二零一四年十二月三十一日，本集團的總借款以人民幣和美元計算，其中以美元計算之金額約佔總借款的65.16%；現金和現金等價物以人民幣和美元持有，其中持有的美元現金和現金等價物約佔總額的35.07%。

所持重大投資及其表現

於二零一四年十二月三十一日，本公司持有海航機場控股24.5%股權。

於二零一四年十二月三十一日，按本公司與母公司於二零一二年十二月十二日達成的投資建設協議，本公司須付予母公司的款項為人民幣383,318,800元(二零一三年十二月三十一日：人民幣587,318,800元)。

僱員及薪酬政策

於二零一四年十二月三十一日，本集團共僱用人數為728人，較去年增加19人，為正常的人員引進。本集團根據僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而薪酬政策及組合會定期檢討。根據對僱員工作表現的評

估，確定僱員是否會獲得花紅及獎金。本集團根據僱員所在的職位需求，為提高員工素質提供充足的技能培訓，培訓計劃共完成163項，參訓人數達6,794人次。

集團的資產抵押詳情

本集團以持有的海航機場控股24.5%股權作為從國家開發銀行借入長期借款72,500,000美元的抵押。於二零一四年十二月三十一日，該借款餘額為26,993,475美元(折合人民幣165,173,074元)。

本集團自台灣銀團獲得250,000,000美元的長期借款，其由本集團於海南美蘭國際機場貨運有限責任公司中持有的51%權益及本集團賬面值為人民幣8,717,183元的若干土地使用權抵押。於二零一四年十二月三十一日，該借款餘額為250,000,000美元(折合人民幣1,529,750,000元)。貸款的詳情請參見本公司於二零一三年十二月四日刊登之公告。

本集團與海口美蘭國際機場有限責任公司作為共同借款人，以西指廊及國際航站樓建設的若干土地使用權作為抵押擔保從國家開發銀行借入長期借款人民幣291,000,000元。

資產負債率

於二零一四年十二月三十一日，本集團的流動資產為人民幣2,014,675,870元，資產總值為人民幣5,721,747,176元，流動負債為人民幣703,159,240元，負債總額為人民幣2,830,393,007元。本集團資產負債率(負債總額/資產總值)為49.47%，較上年下降3.43%，主要原因是借款減少。

外匯風險

除若干航空收入、購買設備及諮詢服務費用以美元或港元計值外，本集團的業務主要以人民幣進行。向H股股份持有人派發的股息以人民幣宣派，但以港元支付。根據收購海航機場控股24.5%權益的整體安排，本集團向國家開發銀行籌借一筆以美元計值的貸款，以向上述收購提供資金，於二零一四年十二月三十一日，該借款餘額為26,993,475美元；本集團亦從台灣投資者籌借一筆以美元計值的銀團貸款，金額為250,000,000美元，以為美蘭機場站前綜合樓建設提供資金；兩筆貸款的本金及利息將以美元結算。因此，人民幣兌美元的匯兌波動將會影響本集團的財務表現。本集團並未訂立任何遠期合約以對沖外匯風險。

或然負債

於二零一四年十二月三十一日，本集團及本公司沒有任何重大或然負債。

截至二零一五年六月三十日止六個月

現金流量

截至二零一五年六月三十日止六個月，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣215,547,782元，較去年同期增加53.59%，該增長的主要原因是本集團本期間營業收入增加。

截至二零一五年六月三十日止六個月，本集團的投資活動現金淨流出為人民幣109,442,442元，主要是本期間購置營運所需設備、設施及其他固定資產。

截至二零一五年六月三十日止六個月，本集團的融資活動現金淨流出為人民幣361,764,795元，主要是本集團本期間償還借款34,000,000美元(折合人民幣209,946,000元)。

資本架構

於二零一五年六月三十日，本公司已發行的總股本為人民幣473,213,000元。本集團目前尚有國家開發銀行借款17,993,475美元，以Libor(「倫敦同業拆借利率」)+3.4%計算其利息；台灣銀團借款225,000,000美元，以Libor+3.3%計算其利息；於上海證券交易所公開發行實名制記賬式公司債券人民幣800,000,000元，固定年利率為7.8%；江蘇融資租賃有限公司融資租賃款人民幣83,664,492元。

所持的重大投資及其表現

截止二零一五年六月三十日，本公司持有海航機場控股24.5%的股份權益。海航機場控股主營機場投資、控股、改造及建設等業務。下屬子公司有三亞鳳凰國際機場有限責任公司、三亞鳳凰國際機場快捷酒店管理有限公司、三亞鳳凰國際機場貨運有限公司、滿洲里西郊機場有限責任公司、滿洲里西郊機場旅行社有限責任公司、宜昌三峽機場有限責任公司、宜昌幸運旅行社有限公司。隨着航空業、旅遊業的日漸興盛，本公司預期海航機場控股未來發展前景良好，將繼續向公司回報可觀的投資收益。

二零一五年上半年，按照海航機場控股母公司的應佔淨利潤，本公司錄得人民幣10,802,395元的投資收益。

重大收購及出售

於二零一五年六月三十日，本公司無任何新及主要收購及出售。

僱員及薪酬政策

於二零一五年六月三十日，本集團僱員人數為734人，與年初相比增加6人。僱員增加的原因為正常的人員引進。本集團根據僱員工作表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而酬金政策及組合會定期檢討。根據僱員的工作表現評估，僱員或會獲發花紅及獎金，這些都是對個人表現的獎勵。

本集團的資產抵押詳情

本集團以持有的海航機場控股24.5%股權作為從國家開發銀行借入長期借款72,500,000美元的抵押。截止二零一五年六月三十日，該借款餘額為17,993,475美元(折合人民幣110,004,909元)。

本集團以持有海南美蘭國際機場貨運有限責任公司51%股權及本集團賬面價值為人民幣8,593,242元之土地使用權作為抵押擔保，從台灣銀團借入長期借款250,000,000美元。於二零一五年六月三十日，該借款餘額為225,000,000美元(折合人民幣1,375,560,000元)。

本公司與母公司作為共同借款人，以西指廊及國際航站樓建設的若干土地使用權作為抵押擔保從國家開發銀行借入長期借款，於二零一五年六月三十日，該長期借款餘額為人民幣590,000,000元。

資產負債率

於二零一五年六月三十日，本集團的流動資產總值為人民幣1,843,816,456元，資產總值為人民幣5,705,229,324元，流動負債總額為人民幣784,430,439元，負債總額為人民幣2,620,312,590元。於二零一五年六月三十日，本集團資產負債率(負債總額/資產總值)為45.93%，較二零一四年十二月三十一日下降3.54%，主要是本期歸還國家開發銀行借款9,000,000美元、歸還台灣銀團借款25,000,000美元和支付二零一四年應付利息所致。

外匯風險

除部分航空性收入、購買若干設備、支付諮詢費使用美元或港幣外，本集團的業務主要以人民幣進行結算。H股股東的股利分配以人民幣宣派，以港幣支付。根據收購海航機場控股24.5%股權的整體安排，與收購股權相關的以美元計算的國家開發銀行貸款餘額17,993,475美元；根據站前綜合體整體建設安排，從台灣銀團借入的以美元計算的銀行貸款餘額225,000,000美元。此兩筆貸款的相關的利息和本金的償還由本集團承擔，因此，人民幣兌美元的匯率波動將會相應影響本集團財務業績。本集團並未簽訂任何遠期利率合約來對沖外匯風險。

或然負債

於二零一五年六月三十日，本集團並無任何或然負債。

所持的重大投資及其表現

於二零一五年六月三十日，本公司持有海航機場控股24.5%的股份權益。海航機場控股主營機場投資、控股、改造及建設等業務。下屬子公司有三亞鳳凰國際機場有限責任公司、三亞鳳凰國際機場快捷酒店管理有限公司、三亞鳳凰國際機場貨運有限公司、滿洲里西郊機場有限責任公司、滿洲里西郊機場旅行社有限責任公司、宜昌三峽機場有限責任公司、宜昌幸運旅行社有限公司。隨着航空業、旅遊業的日漸興盛，本公司預期海航機場控股未來發展前景良好，將繼續向公司回報可觀的投資收益。

於二零一五年上半年，基於海航機場控股的母公司應佔淨盈利，本公司錄得人民幣10,802,395元的投資收入。

重大收購及出售

於二零一五年六月三十日，本公司無新的重大收購及出售。

8. 其他事項

- (a) 本公司之公司秘書為邢周金先生。邢周金先生現年49歲，經濟師，從事上市公司公司治理工作多年，多次參加國內外證券監管機構的相關業務培訓。
- (b) 本公司之註冊地址為中國海南省海口市美蘭機場辦公樓。
- (c) 本公司之香港股份過戶登記分處及過戶辦事處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (d) 本通函及代表委任表格中英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

9. 重大合約

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

- (a) 投資建設協議；
- (b) 於二零一四年七月二日，本公司與母公司訂立認購協議，據此，母公司同意以現金認購本公司66,615,016股新內資股，總認購價為人民幣379,039,440元；
- (c) 於二零一四年七月二日，本公司與新華聯航臨空產業投資開發有限公司(「新華聯航」)、海航國際旅遊島開發建設(集團)有限公司(「海島開發」)及海南海航工程建設有限公司(「海航工程」)(作為賣方)訂立買賣協議，據此，(i)本公司有條件同意收購而新華聯航有條件同意出售武漢海航藍海臨空產業發展有限公司(「武漢臨空」)的銷售股份(佔武漢臨空80%股權)，代價為人民幣379,039,440元及(ii)本公司有條件同意收購而海島開發及海航工程有條件同意出售海南海島商業管理有限公司(「海島商業」)的銷售股份(佔海島商業100%股權)，代價為人民幣1,273,518,200元；

- (d) 於二零一四年七月二日，海航地產控股(集團)有限公司、海航物業管理有限公司、海口新城區建設開發有限公司、海南海島酒店管理有限公司、海南海航機場資產管理有限公司及海航實業有限公司(統稱「關連方」)與海島商業、海航工程、海島開發及本公司就轉讓由海島商業向關連方提供金額約為人民幣208,715,485元的總墊款及由海島商業於二零一四年三月三十一日向海航工程提供金額約為人民幣550,000元的總墊款訂立貸款轉讓協議；
- (e) 於二零一三年十二月十八日，本公司與洋浦國興工程建設有限公司(「洋浦國興」)訂立建設服務協議，據此，洋浦國興同意提供有關建設位於美蘭機場的站前綜合體之服務，代價為人民幣57,110,000元；及
- (f) 於二零一三年十一月二十八日，本公司與母公司訂立機場綜合服務協議，據此，在有需要並在本公司已同意的情況下，母公司同意或促使任何第三方向本公司提供保安服務、清潔及環境保養及污水及廢物處理等服務，而服務費乃按照母公司將向本公司提供的服務類型並按一般商業慣例釐定。

10. 備查文件

下列文件副本將由本通函日期起計十四日內在任何平日(公眾假期除外)之一般辦公時間內，於香港北角英皇道510號港運大廈26樓2606A-2608室之辦事處可供查閱：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 投資建設協議；
- (c) 董事會函件，其內容列載入本通函第4至第23頁；
- (d) 獨立董事委員會致獨立股東函件；
- (e) 第一上海致獨立董事委員會及獨立股東的函件；

- (f) 本公司截至二零一二年、二零一三年及二零一四年十二月三十一日止三個財政年度各年之年報；
- (g) 普華永道有關本集團未經審核備考財務資料之報告，其內容列載入本通函附錄二；
- (h) 華杰的交通研究報告，其內容列載入本通函附錄三；
- (i) 威格斯就該土地的物業估值報告，其內容載列於本通函附錄四；
- (j) 有關興建美蘭機場二期擴建項目的可行性研究報告；
- (k) 載於本附錄中標題為「重大合約」一段之每份重大合約之副本；
- (l) 載於本附錄中標題為「專家及同意書」一段之書面同意書；
- (m) 董事的服務合約；及
- (n) 本通函。

股東特別大會通告



海航基礎股份有限公司
HNA Infrastructure Company Limited*
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股票代碼：357)

股東特別大會通告

茲通告海航基礎股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零一五年十月三十日(星期五)上午十時正假座中華人民共和國海南省海口市美蘭機場辦公樓三樓本公司會議室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮及酌情通過下列決議案：

以普通決議案方式

1. 省覽及批准於二零一五年上半年本公司的中期股息分派計劃；
2. 省覽及批准本公司與海口美蘭國際機場有限責任公司訂立日期為二零一五年八月二十一日之投資建設協議(「投資建設協議」)及其項下擬進行之非常重大收購及關連交易(定義見香港聯合交易所有限公司證券上市規則)；及
3. 省覽及批准持有附帶於該大會上表決權的股份總數5%或以上的任何股東於該大會上提出的建議(如有)。

以特別決議案方式

4. 「動議批准本公司董事會(「董事會」)按照本公司隨後擬向本公司股東派發的通函所述之方式，修訂本公司的組織章程細則的建議，並授權董事會依據任何國內或海外法律的規定(如有)或本公司證券於其上市的任何證券交易所的規則就有關修訂作出一切有關事宜」；及

* 僅供識別

股東特別大會通告

5. 省覽及批准持有附帶於該大會上表決權的股份總數5%或以上的任何股東於該大會上提出的建議(如有)。

承董事會命
海航基礎股份有限公司
王貞
董事長

中國，海南省
二零一五年八月二十一日

於本通告日期，董事會由(i)四位執行董事，分別為王貞先生、楊小濱先生、高建先生及張佩華先生；(ii)三位非執行董事，分別為胡文泰先生、陳立基先生及燕翔先生；及(iii)四位獨立非執行董事，分別為鄧天林先生、馮征先生、孟繁臣先生及何霖吉先生組成。

附註：

- (A) 一份載有(其中包括)投資建設協議及其項下擬進行的交易以及建議修訂組織章程細則之通函將盡快寄送予股東。
- (B) 本公司將於二零一五年九月三十日(星期三)至二零一五年十月三十日(星期五)(包括首尾兩日)的期間內暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會辦理股份過戶登記。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，股東須於二零一五年九月二十九日(星期二)下午四時三十分前將所有股份過戶文件連同有關股票及過戶表格送交本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (C) 於二零一五年九月二十九日(星期二)營業時間結束時，名列香港中央證券登記有限公司所存置的本公司股東名冊的本公司海外上市外資股(以H股形式)的持有人，於完成所需登記手續後，有權出席股東特別大會並於會上投票。
- (D) 擬出席股東特別大會的本公司H股及內資股持有人，須不遲於股東特別大會日期前二十日(即不遲於二零一五年十月十日(星期六))，填妥出席股東特別大會的回條，並交回董事會秘書處。本公司H股及內資股持有人可親自、以郵遞或傳真方式交回回條。

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) 6576 2009
傳真：(86-898) 6576 2010

股東特別大會通告

- (E) 凡有權出席股東特別大會(或其任何續會)並於會上投票的各H股持有人,有權以書面委任一名或以上代表(不論是否本公司股東)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。
- (F) 委任受委代表的委託書須由委任人親自簽署或由其書面正式授權的代理人簽署。倘該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。委任任何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股持有人的公司印章,或由其董事會主席或其授權代表正式簽署。代表委任表格(及如根據授權書或其他授權文件而獲授權代表委任的人士簽署代表委任表格,則連同經過公證的該授權書或其他授權文件),必須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前不少於二十四小時送達本公司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1712-1716室,上述文件方為有效。
- (G) 本公司內資股持有人,均可以書面委任一名或以上代表(不論該人士是否本公司股東)代其出席股東特別大會並於會上投票。附註(E)及(F)亦適用於本公司內資股持有人,惟有關的代表委任表格或其他授權文件必須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前不少於二十四小時交回董事會秘書處,其地址已於上文附註(D)列明,上述文件方為有效。
- (H) 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能證明其作為該名法定代表身份的有效文件。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。
- (I) 股東特別大會預期不會超過一日,出席股東特別大會的股東或其代理人的交通及食宿費用自理。
- (J) 根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第13.39(4)條規定,股東大會的股東表決必須以投票方式進行。因此,股東特別大會主席將要求以投票方式就於股東特別大會提呈的所有建議決議案表決。