

---

## 此乃要件 請即處理

---

閣下如對本通函任何方面**有任何疑問**，應諮詢股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他合適獨立顧問。

閣下如**已出售或轉讓**名下所有**中國飛機租賃集團控股有限公司**股份，應立即將本通函及隨附之代表委任表格送交買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓之銀行、持牌證券交易商或其他代理商，以便其轉交買主或承讓人。

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份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。

---



## CHINA AIRCRAFT LEASING GROUP HOLDINGS LIMITED 中國飛機租賃集團控股有限公司

(根據開曼群島法例註冊成立的有限公司)

(股份代號：1848)

### 有關出售飛機之 非常重大出售事項 及《飛機出售授權》之建議

---

董事會函件載於本通函第4至13頁。

本公司謹訂於2018年1月18日(星期四)上午九時三十分假座香港中環夏慤道10號和記大廈508-520室Cliftons Hong Kong舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第33至35頁。隨函亦附奉股東特別大會適用之代表委任表格。不論閣下能否出席股東特別大會，務請盡快將隨附的代表委任表格按其上印列的指示填妥，但無論如何須於股東特別大會或任何續會指定舉行時間48小時前交回本公司的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會並於會上投票。

2017年12月29日

---

## 目 錄

---

釋義 .....	1
董事會函件 .....	4
1 緒言 .....	4
2 該交易一向實體出售首次飛機組合 .....	5
3 向實體出售額外飛機 .....	7
4 《飛機出售授權》 .....	7
5 訂立該交易的理由 .....	9
6 有關本集團、實體及夾層融資機構的資料 .....	11
7 《上市規則》的涵義 .....	11
8 股東特別大會 .....	11
9 推薦建議 .....	12
附錄一 本集團的財務資料 .....	14
附錄二 估值報告 .....	16
附錄三 一般資料 .....	28
股東特別大會通告 .....	33

---

## 釋 義

---

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「額外飛機」	指	經本公司及實體不時協定，本公司於籌資期間將向實體出售之任何額外飛機
「空客」	指	空中客車公司(Airbus S.A.S.)，一家根據法國法律設立及存續的公司
「《飛機出售授權》」	指	於股東特別大會上，由股東授予董事於授權期間內出售額外飛機之特別授權
「該公告」	指	本公司於2017年12月28日就該交易及《飛機出售授權》所訂立之公告
「董事會」	指	董事會
「波音」	指	波音公司(The Boeing Company)，一家於美利堅合眾國達拉華州註冊成立的公司
「光大航空金融」	指	中國光大航空金融控股有限公司，一家於2009年1月13日在開曼群島註冊成立的公司，為中國光大控股有限公司的全資附屬公司並為本公司的主要股東之一
「本公司」	指	中國飛機租賃集團控股有限公司，於開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司，其股份於聯交所主板上市
「完成」	指	該交易完成，現預期為2018年年底或之前
「關連人士」	指	具有《上市規則》所賦予的涵義
「代價」	指	實體就購買首次飛機組合及額外飛機(視乎情況而定)而應付本公司的實際代價
「董事」	指	本公司董事

---

## 釋 義

---

「股東特別大會」	指	本公司將於2018年1月18日(星期四)上午九時三十分假座香港中環夏慤道10號和記大廈508-520室Cliftons Hong Kong舉行的股東特別大會，以考慮及酌情批准(其中包括)該交易及《飛機出售授權》
「富泰資產管理」	指	富泰資產管理有限公司，一家於英屬處女群島註冊成立的公司，並為本公司的主要股東之一
「籌資期間」	指	債務融資文件簽立日期起至該等文件簽立日期第二個週年日止之期間，該期間可經本公司與實體不時協定而延長
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「香港」	指	中國香港特別行政區
「首次飛機組合」	指	本公司於實體成立時擬向其出售之飛機組合
「最後實際可行日期」	指	2017年12月27日，即付印本通函前為確定本通函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》
「授權期間」	指	自股東批准《飛機出售授權》之日起直至籌資期間屆滿之日為止之期間
「市場評估價值」	指	三名獨立評估師按半壽命基準提供並就保養支援分析服務供應商所進行保養作出調整之飛機半壽命賬面值估值的平均值
「夾層融資機構」	指	實體之夾層融資機構，為獨立於本公司及其關連人士之第三方
「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

---

## 釋 義

---

「合資格飛機收購標準」	指	有關實體收購飛機(首次飛機組合除外)的合資格飛機收購標準
「餘下集團」	指	緊隨該交易後之本集團(不包括首次飛機組合)
「《證券及期貨條例》」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10港元的股份
「股東」	指	股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「主要股東」	指	具有《上市規則》所賦予的涵義
「該交易」	指	出售首次飛機組合
「美元」	指	美利堅合眾國法定貨幣美元
「實體」	指	本公司及夾層融資機構將於百慕達註冊成立的飛機投資實體
「%」	指	百分比

於本通函內，以美元為單位的若干金額乃按以下所示匯率換算為港元，但該等換算不應被理解為該等美元金額已經或應以該匯率或任何其他匯率換算為港元或可予換算：1美元=7.80港元。



**CHINA AIRCRAFT LEASING GROUP HOLDINGS LIMITED**

**中國飛機租賃集團控股有限公司**

(根據開曼群島法例註冊成立的有限公司)

(股份代號：1848)

執行董事：

陳爽先生，太平紳士(主席)

潘浩文先生(首席執行官)

劉晚亭女士(副首席執行官)

開曼群島註冊辦事處：

Maples Corporate Services Limited

PO Box 309, Ugland House

Grand Cayman, KY1-1104

Cayman Islands

非執行董事：

鄧子俊先生

郭子斌先生

陳佳鈴女士

香港主要營業地點：

香港夏慤道16號

遠東金融中心28樓

獨立非執行董事：

范仁鶴先生

嚴文俊先生

卓盛泉先生

周光暉先生，太平紳士

敬啟者：

**有關出售飛機之  
非常重大出售事項  
及《飛機出售授權》之建議**

**1 緒言**

茲提述該公告，內容有關該交易及建議《飛機出售授權》。

本通函旨在(i)根據《上市規則》向股東提供有關該交易及《飛機出售授權》之進一步詳情；及(ii)股東特別大會通告。

### 2 該交易－向實體出售首次飛機組合

#### 背景

本公司自2014年於聯交所上市以來迅速擴展其主要業務，包括收購飛機、向航空公司出租飛機及買賣飛機。為支持業務營運持續擴張，本公司擬與夾層融資機構使用來自夾層融資機構之夾層融資及來自本公司之股東貸款按80%比20%之比率注入之資金，連同夾層融資機構與本公司之間按同一比率計算的股權成立一間實體以投資連租約之飛機組合，惟須待最終條款及條件確定後方可作實，因此實體將可能不會於本公司財務報表內綜合入賬。本公司將向實體出售首次飛機組合，旨在推動實體成立及開始營運。

預期將由實體向本公司收購之首次飛機組合由市場評估價值約為8.26億美元(相當於約64.4億港元)之飛機資產所組成。在合資格飛機收購標準之規限下，實體可於籌資期間向本公司收購額外飛機或向其他飛機賣方收購任何飛機，惟不得超過25架飛機。於籌資期間終結時，實體所持飛機目標資產規模可能增長至約14億美元(相當於約109.2億港元)。除夾層融資機構及本公司提供之資金外，實體亦將向金融機構尋求額外債務融資。

實體之首次年期預期為六年，惟在本公司與實體董事會協定之情況下可於其後每次延長一年。籌資期間之時期及實體於籌資期間終結時所持飛機(包括實體可能向本公司收購之任何額外飛機)之代價兩者，須經本公司與夾層融資機構進一步磋商後協定。

#### 訂約方

- (1) 本公司，作為賣方；及
- (2) 實體，作為買方。

#### 將予出售的飛機

首次飛機組合包括以下18架飛機：

- (i) 12架空客 A320-200系列飛機；
- (ii) 4架空客 A321-200系列飛機；及
- (iii) 2架波音B737-900系列飛機。

---

## 董事會函件

---

該等18架連租約之飛機出租予10間不同的商業航空公司，平均剩餘租期約為9.6年。於最後實際可行日期，平均機齡約為1.2年。

本公司將以轉讓擁有連租約飛機直接權益的特殊目的公司股份之方式或以轉讓飛機擁有權連同相關租賃權利及義務之方式出售首次飛機組合。

### 首次飛機組合之代價

代價高於首次飛機組合之賬面淨值。作為披露首次飛機組合代價之代替方案，本公司將披露首次飛機組合之市場評估價值。

首次飛機組合之市場評估價值(自三名獨立評估師及保養支援分析服務供應商取得)約為8.26億美元(相當於約64.4億港元)。首次飛機組合之估值報告載於本通函附錄二。

首次飛機組合根據首次飛機組合之市場評估價值計算之預期資產年均回報率為2.1%。

董事會認為，首次飛機組合之代價乃經計及相關飛機之市場評估價值及該交易整體之條款及條件以及參考市況後根據本集團之商業慣例公平磋商釐定。

與首次飛機組合應佔之純利總額(除稅前後)及該交易對本公司盈利以及資產及負債的影響一樣，出售首次飛機組合之賬面淨值總額及盈虧總額以及代價超逾賬面淨值總額的溢額或低於賬面淨值總額的差額均為商業敏感資料。

於相關交易完成後，預期將歸屬於本公司之出售首次飛機組合損益將連同本公司出售的任何其他飛機按綜合基準於本公司其後之年度財務報表內披露。

本公司已向聯交所申請，且聯交所已授出豁免嚴格遵守(i)《上市規則》第14.58(4)條及14.58(7)條要求披露代價總值及資產應佔純利；(ii)《上市規則》第14.58(6)條要求披露飛機賬面淨值；(iii)《上市規則》第14.60(3)(a)條、第14.70(2)條及第14.66(5)條要求披露本公司預期就該交易錄得之盈虧以及計算有關盈虧之基準詳情，以及要求於通函內披露代價超逾資產賬面淨值總額的溢額，或低於資產賬面淨值總額的差額及該交易對本公司盈利以及資產及負債的影響；(iv)《上市規則》第14.68(2)(b)條要求於通函內載有資產損益

---

## 董事會函件

---

表及餘下集團的備考損益表及資產淨值表；及(v)《上市規則》第14.68(3)條要求於通函內載有本集團的管理層討論及分析之規定。

### 付款及交付條款

預期首次飛機組合將於2018年年底或之前交付予實體，惟須受最終條款及條件規限或須經實體及本公司協定後方可作實。

### 3 向實體出售額外飛機

根據成立實體的建議條款及條件，只要本公司(或其中一名聯屬人士)擔任實體之服務商，本公司將擁有為實體創造任何飛機收購機會的獨家權利(包括由本公司向實體出售任何飛機或由實體向第三方賣方收購任何飛機)。出售任何額外飛機須待本公司與實體進一步磋商後協定。

### 4 《飛機出售授權》

#### 訂約方

- (1) 本公司，作為賣方；及
- (2) 實體，作為買方。

#### 《飛機出售授權》之條款及條件

將於股東特別大會上提呈的《飛機出售授權》之條款及條件載列如下：

1. 《飛機出售授權》將於授權期間內持續生效。
2. 首次飛機組合及額外飛機之代價不得超過17.5億美元(相當於約136.5億港元)，該金額為實體目標資產規模14億美元(相當於約109.2億港元)另加上其額外之25%(即3.5億美元(相當於約27.3億港元)，基於實體於出售飛機後透過向本公司收購其他額外飛機以重組飛機組合之考慮)。
3. 實體於本公司每次出售飛機時將予購買之額外飛機須符合下文第6段所載全部合資格飛機收購標準且不得超過25架飛機。
4. 本公司根據《飛機出售授權》向實體出售飛機之代價不得低於市場評估價值之95%。

---

## 董事會函件

---

5. 每次出售之條款應由本公司按照本集團業務慣例公平磋商訂立，該等條款屬公平合理並符合本公司及股東之整體利益。
6. 額外飛機之合資格飛機收購標準為：
  - (i) 合資格飛機包括下列飛機：
    - a. 空客：A320-CEO系列、A320-NEO系列、A330-300、A350-900、A350-1000；及
    - b. 波音：B737-NG系列、B737-MAX系列、B777-300ER、B777-X、B787-8、787-9、787-10；
  - (ii) 飛機被實體收購之時，飛機機齡不得超過七年，且收購不得導致實體所持有飛機組合之機隊加權平均機齡超過五年；
  - (iii) 飛機被實體收購之時，飛機須已租出及餘下租期不少於五年，且收購不得導致實體所持有飛機組合之機隊餘下加權平均租期少於六年；及
  - (iv) 有關飛機之代價不超過市場評估價值之115%。
7. 倘已根據《飛機出售授權》訂立協議以出售額外飛機，本公司須作出公告載列下列資料：
  - (i) 相關出售協議之日期；
  - (ii) 將予出售的相關飛機之數目及類型；
  - (iii) 出售代價之最高總額；
  - (iv) 由獨立評估師及保養支援分析服務供應商提供之相關飛機市場評估價值；
  - (v) 相關飛機之付款及交付條款；
  - (vi) 根據《飛機出售授權》出售之累計飛機數目；及

---

## 董事會函件

---

- (vii) 董事就每次出售之條款乃本公司按照本集團業務慣例公平磋商訂立，以及每次出售之條款屬公平合理並符合本公司及股東整體利益發出的確認。

8. 本公司將於其年度及中期報告內載入上文第7(vi)段所載資料。

### 5 訂立該交易的理由

本集團為飛機全產業鏈解決方案供應商，提供涵蓋飛機全生命週期的服務，以滿足航空公司的機隊管理需求，包括為新飛機、舊飛機及壽命將盡飛機提供的服務。於最後實際可行日期，本集團擁有106架飛機之機隊。

目前，本集團大部分機隊來自製造商直接採購，這仍將為其新飛機的主要來源且其計劃繼續加強訂單。於最後實際可行日期，本集團正在與空客就可能購買50架空客飛機進行磋商。於該筆新訂單後，本集團的未交付訂單數目將增至179架飛機。同時，本集團繼續尋求其他機會(包括購買及回租以及飛機貿易)，擴大機隊及優化飛機組合，以推進其增值一站式解決方案，滿足航空公司的機隊管理需求。

2017年，本集團將機隊規模擴張至逾100架飛機，同時深化其全球業務。其認為利用其已發展飛機及客戶組合、其既有資產管理能力、其於全球航空產業鏈的專業知識及其世界各地的航空合作夥伴網絡進一步發展其飛機貿易業務，同時成立實體作為一個額外的融資平台以支持其持續擴張乃屬適當。實體亦將使本集團逐步採用輕資產業務模式，擴大本集團管理的飛機資產，並優化飛機組合，分散風險。此外，實體將為本集團提供更好的靈活性及更便捷的資本獲取渠道，從而更好地捕捉飛機收購機會。

出售計劃旨在推動實體成立及開始營運。

本集團亦提供多種投資產品，涵蓋整個飛機全產業鏈的不同需求。透過實體，夾層融資機構及股東可投資具有長期現金流量的穩定航空資產，與此同時本集團將透過提供管理及行政服務，獲取服務費作為新的收入來源。本集團將於實體保留少數股權以獲取經濟利益。

#### 成立實體對夾層融資機構的好處

成立實體對夾層融資機構的好處載列如下：

1. 市場有大量的流動性供應－市場上龐大的流動性供應正在低息環境中尋找機會；

---

## 董事會函件

---

2. 行業發展穩定－航空業是一個高度穩定及對金融危機有較高抵禦能力的行業。市場上的飛機供應主要由兩大製造商主導，而發展中國家的乘客增長持續推動飛機需求穩步增長；
3. 高度商品化－飛機是一種擁有出色市場交易活動往績記錄的商品；及
4. 與製造商直接聯繫－本公司向製造商下達的訂單數量靠前，並於高需求環境下取得穩定的飛機供應。

### 成立實體的商業理由

本公司成立實體的商業理由載列如下：

1. 租賃組合管理－本集團可分散其飛機租賃組合的地域風險；
2. 資產價值管理－本集團可透過建立新的平台參與具長期穩定現金流量的資產，為其股東及夾層融資機構創造價值；
3. 飛機組合調整－本集團可透過於其飛機組合及實體中配置合適的機型、機齡及組合(如單走道飛機及雙走道飛機相結合)而進行機隊管理；
4. 透過飛機貿易獲取市場份額－本集團可增強其議價能力，在原設備製造商購買及飛機租賃方面向航空公司客戶／飛機製造商取得更好的定價，及提升本集團於市場的聲譽。同時，實體亦將因向本集團購買組合而從中受益；
5. 分散航空風險的同時滿足航空公司客戶快速增長的航空需求－透過向實體出售其飛機，本集團可在提高其溢利的同時降低資產負債／債務比率及股權／資本需求；
6. 支持持續擴張－由本集團向實體出售飛機可讓本集團(a)藉向原設備製造商或航空公司客戶收購飛機(透過售後回租交易)或二級市場交易獲取資源支持其持續擴張；及(b)擴大本集團管理的機隊規模，滿足航空業暢旺的市場需求；
7. 持續的服務及管理安排－本集團將向實體提供管理及行政管理服務，確保共同投資平台擁有的飛機資產獲得妥善服務。本集團將就提供該等服務收取服務費，從而獲得新的經常性收入來源；及

---

## 董事會函件

---

8. 獲得靈活性及資本渠道－由於本集團持有實體少數股東權益，實體的財務狀況可能不會併入本公司賬目。這意味著共同投資平台的租賃／信貸記錄將與本集團的記錄分開，讓本集團在尋求金融機構貸款時擁有更好的靈活性及更便捷的資本渠道。

由本集團成立實體乃近期興起的一種融資模式，本集團的核心業務及商業模式(即飛機租賃及貿易)將繼續為本集團未來的關注重點。

### 所得款項用途

本公司擬將出售首次飛機組合及額外飛機收取的所得款項淨額用於飛機收購事項、飛機業務及相關業務擴張以及一般公司用途。

## 6 有關本集團、實體及夾層融資機構的資料

本集團是致力於為全球航空公司提供飛機全生命週期一站式解決方案的供應商。本集團的業務範圍包括常規業務(如透過原設備製造商訂單或飛機售後回租交易的飛機經營租賃)、結構融資及其他增值服務(如機隊規劃、機隊退舊換新、飛機拆解及零件銷售)。

實體將主要從事投資飛機資產。實體將主要透過夾層融資及股東貸款形式由夾層融資機構及本集團分別持有80%及20%權益，惟須待最終條款及條件確定後方可作實。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，夾層融資機構及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士的第三方。

## 7 《上市規則》的涵義

根據《上市規則》第14.07條，由於該交易之適用百分比率高於75%，有關交易構成本公司之非常重大出售事項並須遵守《上市規則》第十四章有關申報、公告、通函及股東批准之規定。

據董事作出合理查詢後所知，概無股東須於股東特別大會上就批准《飛機出售授權》放棄投票。

## 8 股東特別大會

本公司謹訂於2018年1月18日(星期四)上午九時三十分假座香港中環夏慤道10號和記大廈508-520室Cliftons Hong Kong舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第33至35頁。隨函亦附奉股東特別大會適用之代表委任表格。於股東特別大會上，將提呈決議案以批准該交易及《飛機出售授權》。

---

## 董事會函件

---

不論閣下能否出席股東特別大會，務請將隨附的代表委任表格按其上印列的指示填妥，並於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回本公司的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願出席股東特別大會或其任何續會並於會上投票。

為釐定有權出席股東特別大會並於會上投票的股東名單，股東名冊將由2018年1月17日(星期三)至2018年1月18日(星期四)(包括首尾兩日)關閉，於該期間內將不會進行股份過戶登記。於2018年1月18日(星期四)姓名呈列於股東名冊的股東將有權出席股東特別大會並於會上投票。

根據《上市規則》第13.39(4)條及本公司之組織章程細則，股東於股東特別大會所作的任何表決須以投票方式進行。

### 9 推薦建議

本公司基於以下理由建議就該交易及《飛機出售授權》尋求股東批准：

- (1) 實體結構已是成熟，且為國際飛機租賃市場的飛機租賃公司根據可資比較飛機的市場認可估值方法進行飛機買賣而普遍採用的架構。倘本公司須簽立須取得股東批准的正式協議，這實際上將對潛在共同投資方及債務融資提供者施加不確定性，會對本公司的競爭力造成嚴重損害，原因為其競爭對手不會受到同樣的限制，尤其是：
  - (i) 本公司曾與多名潛在共同投資方接洽，其中若干名潛在共同投資方已向本公司表示，其期望於簽署任何承諾投資的協議前完成絕大部分盡職調查。一旦共同投資方完成盡職調查，彼等將期望盡快就實體簽署確定文件標準的正式協議。彼等亦期望該交易能於簽署正式協議後短時間內完成；及
  - (ii) 本公司已就其收購事項之債務融資與多間金融機構接洽，而彼等期望收購事項與其他國際飛機租賃公司採納的類似架構一樣不會受限於股東批准；及
- (2) 近期未來由於利率環境的變化而存在不確定性。倘本公司未能就該交易及《飛機出售授權》尋求股東批准，在成立實體之後再尋求股東批准將需要耗費相當長的時間，而屆時的利率(及因此導致上文第(1)(ii)段所述的債務融資成本)可能會更高。

---

## 董事會函件

---

基於：

- (i) 出售條款乃本公司按照本集團業務慣例公平磋商訂立；
- (ii) 據董事經作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，夾層融資機構及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士的第三方；
- (iii) 代價高於首次飛機組合之賬面淨值；
- (iv) 本公司根據《飛機出售授權》向實體出售飛機之代價不得低於市場評估價值之95%；及
- (v) 本公司將於其年度及中期報告內載入上文「4.《飛機出售授權》」一段第7(vi)段所載資料，

董事確認，該交易乃及將由本公司按照本集團業務慣例公平磋商訂立，該交易條款屬公平合理且符合股東之整體利益。董事確認，該交易乃於日常業務過程中訂立，對本公司營運及財務狀況並無重大不利影響。

董事認為，該交易條款及《飛機出售授權》屬公平合理並符合股東之整體利益。

因此，董事推薦全體股東投票贊成將於股東特別大會提呈之相關決議案，以批准該交易及《飛機出售授權》。

亦請閣下垂注本通函各附錄所載之其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
執行董事兼首席執行官  
潘浩文

2017年12月29日

## 1 本集團截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度以及截至2017年6月30日止六個月之財務資料

本集團截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度各年之財務資料分別可參閱本公司截至2014年(第92至167頁)、2015年(第83至162頁)及2016年(第104至195頁)止年度之年度報告；以及截至2017年6月30日止六個月之未經審核中期綜合業績可參閱本公司截至2017年6月30日止六個月之中期報告(第34至80頁)。

上述財務資料均刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.calc.com.hk>)。

## 2 債務聲明

截至2017年10月31日(即釐定債務金額之最後實際可行日期)，本公司擁有未償還計息銀行借貸及長期借貸結餘、中期票據、可換股債券及債券，總金額分別為18,804.2百萬港元、781.1百萬港元、155.4百萬港元及8,524.9百萬港元。

截至2017年10月31日，銀行借貸及若干長期借貸以(a)除其他法定押記外，本集團根據融資租賃或經營租賃出租予航空公司的相關飛機；(b)本公司擁有相關飛機之特殊成立實體的股份抵押；(c)本集團屬下若干公司提供的擔保；(d)金額為91.6百萬港元的存款抵押；及(e)購買飛機的若干權利及利益作抵押。

除前述者或本通函另有披露者外及除集團內公司間負債外，截至2017年10月31日(即釐定債務之最後實際可行日期)，本公司並無任何未償還按揭、押記、債權證、債務證券或其他貸款資本或銀行透支或貸款或其他類似債務或融資租賃承擔、承兌負債(一般貿易票據除外)或承兌信貸或租購承擔或擔保或其他重大或然負債。

## 3 營運資金

董事認為，在無不可預見的情況下，並計及本集團的可動用財務資源，包括內部資源及可動用的銀行融資，以及該交易所得款項，本集團擁有充足的營運資金應付其自本通函日期起計至少未來十二個月之現有要求。

#### **4 餘下集團之財務及貿易前景**

於最後實際可行日期，本集團擁有106架飛機。18架飛機之首次飛機組合佔本集團總機隊規模的20%以下。於完成時，餘下集團將繼續其於中國、歐洲及亞洲其他國家或地區之飛機租賃業務。其業務重點將繼續落在強化其作為飛機全產業鏈解決方案供應商的定位上，為客戶提供創新、增值的解決方案。餘下集團將把握目前的發展勢頭，再創佳績。展望2018年，受喜好航空旅行之新興中產階級推動，飛機租賃行業預期將進一步增長。

#### **5 重大不利變動**

據董事所知，自2016年12月31日(即本公司最近期刊發的經審核賬目的編製日期)以來，本集團的財務或貿易狀況並無出現任何重大不利變動。

以下為三名獨立評估師及一名獨立保養支援分析服務供應商就其對飛機市場評估價值之估值所編製之四份報告全文，以供載入本通函。



AVITAS, Inc. World Headquarters  
14520 Avion Parkway, Suite 300  
Chantilly, Virginia 20151 USA  
Phone: 703.476.2300  
Fax: 703.860.5855  
www.avitas.com

敬啟者：

## 1 緒言

AVITAS, Inc. 已獲中國飛機租賃集團控股有限公司（「委託人」）留聘以就十八(18)架不同型號的空客及波音商用噴氣式飛機之基本價值、現行市場價值、未來基本價值、現行市場租金率及未來基本租金率提供意見。

於釐定價值時，AVITAS並無機會於近期檢查標的飛機，亦無審查其相關技術文件。因此，除另行說明者外，吾等在對各標的飛機進行估值時使用以下假設：

- (i) 飛機的實際狀況處於一般的水平
- (ii) 除全新或近乎全新的飛機外，飛機的機身、發動機、起落架及其他關鍵部件處於半壽／剩餘一半使用時限狀態
- (iii) 飛機是標準航線配置
- (iv) 飛機根據主要適航當局的空運規例運行
- (v) 已按照國際認可標準存置歷史維護記錄
- (vi) 飛機遵守所有適航指令及服務通告
- (vii) 飛機的規格及改裝狀態與同類型及同機齡的其他飛機相當
- (viii) 飛機的利用率與同類型及同年份的其他飛機相似

(ix) 過往並無出現意外或事故損害

本報告所呈列價值並未考慮機隊銷售、連租約、稅務考量因素或於訂定特定交易條款及條件時可能考慮的其他因素。該等因素並不直接影響飛機本身的價值，但會影響交易的經濟性。因此，於飛機交易中磋商的協定價格可能考慮未來租賃收入流的現值、特定租賃協議的條款及條件以及稅務考量因素的影響等因素。

## 2 定義

AVITAS對價值的定義符合國際運輸飛機貿易協會(「**ISTAT**」)於1994年1月所採納者，概述如下：

**基本價值**為評估師對飛機在公開、不受限制、穩定市場環境和合理的供求平衡情況下，並已充份考慮其「最高及最佳使用」狀況的相關經濟價值的意見。飛機的基本價值乃假設自願和知情的買賣雙方在不受脅逼及有合理時間可供進行營銷的情況下審慎地進行公平的單件現金交易，而在歷史價值趨勢及價值趨勢的預測中得出。基本價值通常假設飛機的實際狀況處於同類型及同機齡的飛機的一般水平，其維護處於半壽、剩餘一半使用時限的狀態(或倘為全新或近乎全新者，則優於一般水平的維護狀態是加分項)。

**市場價值**或**現行市場價值**(倘價值與分析的時間有關)為評估師對在特定時間根據其所理解存在的市場環境下最可能成交價格的判斷意見。評估市場價值時會假定資產達到最高或最佳用途，且假設交易的各方都是自願、有能力、審慎及知情的且並無遭受異常的即時交易壓力，並假定交易是在公開及不受限制之市場進行，按公平原則磋商，以現金或等同代價交換進行單件交易，並有充足時間向潛在買家進行推廣。評估市場價值時會假定飛機的實際狀況處於同類型及同年份的飛機的正常水平，其維護處於半壽、剩餘一半使用時限的狀態(或倘為全新或近乎全新者，則優於一般水平的維護狀態是加分項)。市值為公平市值的同義詞，因為兩者均反映特定時間市場的供需狀況。

**未來基本價值**為評估師對飛機基本價值(如上文所定義)的未來價值預測。

**市場租金率**(並非**ISTAT**界定詞彙)為評估師對在特定時間根據其所理解存在的市場環境下最可能產生的每月經營租賃租金率。評估時使用的假定期限是有關類型飛機通常採用的期限，並假定飛機收回時處於剩餘一半使用時限的狀態。實際租金率視乎租期、承租人信用、稅務考量因素、收回條款及剩餘價值假設，可能相差懸殊。

未來基本租金率(並非ISTAT界定詞彙)為評估師對飛機未來基本租金率(如上文所定義)的未來價值預測。

此 致

香港夏慤道16號  
遠東金融中心28樓  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
董事會 台照

為及代表  
**AVITAS, Inc.**

高級顧問  
ISTAT註冊評估師  
**Martin P. O'Hanrahan**

飛機分析師

**Adam Patterson**

謹啟

2017年12月29日



IBA Group Limited  
IBA House, 7 The Crescent  
Leatherhead  
Surrey KT22 8DY  
United Kingdom

敬啟者：

IBA按照中國飛機租賃集團控股有限公司的指示，為釐定18架飛機組合於2017年8月之半壽市場價值及基本價值，謹此呈列本估值函件。

## 1 估值方法

於釐定組成標的組合之飛機價值時，IBA已計及客戶提供之各個型號的規格數據。此外，IBA已採用來自自有飛機價值數據庫之價值。作為日常業務之一部分，IBA會定期收集各種機型的交易資料並存入數據庫。其後對資料進行分類及分析以總結飛機價值的趨勢，並結合吾等對飛機市場之見解編製折舊資料。

儘管所用技術及所作判斷並未孤立每項單一影響及將其細緻到影響總體模型之數值，惟吾等認為採用複雜的純數學方法將會得出對所輸入參數的微小變動過度敏感的價值。因此，IBA認為，於評估飛機價值時，仍然沒有方法可以替代綜合市場研究及資訊、數學方法及基於評估師於此高度活躍市場之經驗所作判斷。

## 2 價值定義

作為為廣泛客戶提供航空業相關估值之知名行業資料來源，IBA認為其提供之估值須於飛機評估師必要詞彙的語境下方可清楚理解。因此，IBA有必要明確界定有關估值工作中所載價值之涵義。下列定義與吾等擁有企業會員資格之國際運輸飛機貿易協會(ISTAT)提出之飛機估值基本概念一致。

市場價值為評估師對飛機在特定時間根據其所理解存在的市場環境下最可能成交價格的判斷意見。評估現行市場價值時會假定飛機達到最高或最佳用途，且假設交易的各方都是自願、有能力、審慎及知情的且並無遭受異常的即時交易壓力。假定交易是在公開及不受限制之市場進行，按公平原則磋商，以現金或等同代價交換進行單件交易，並有充足時間向潛在買家進行有效推廣。就本次估值而言，現行市場價值乃假設平均實際折舊狀況、型號及其維護處於半壽、剩餘一半使用時限狀態(或倘為全新或近乎全新者，則優於一般水平的維護狀態是加分項)。

基本價值為評估師對飛機在公開、不受限制、穩定市場環境和合理的供求平衡情況下，並已充份考慮其「最高及最佳使用」狀況的相關經濟價值的意見。飛機的基本價值乃假設自願和知情的買賣雙方在不受脅逼及有合理時間可供進行營銷的情況下審慎地進行公平的單件現金交易，而在歷史價值趨勢及價值趨勢的預測中得出。

### 3 假設

#### 估值假設

- (i) 飛機經濟使用壽命為25年。
- (ii) 飛機將繼續按現有安排提供服務。
- (iii) 假設飛機的標準化維護狀態良好或(倘壽命及使用狀況良好)飛機處於半壽的維護狀態。
- (iv) 飛機按製造商核定計劃進行維護。
- (v) 飛機擁有完整記錄，可追溯至出廠日期，以英文存置。
- (vi) 將遵守及終止(倘適用)所有適用強制性維護規定。
- (vii) 將遵守腐蝕預防及控制計劃及老化飛機計劃。
- (viii) 飛機的實際狀況正常。
- (ix) 除另有說明外，飛機配備規格正常。

#### 假設－交易參與者

- (i) 買方屬自願、有能力、審慎及知情。
- (ii) 賣方屬自願、有能力、審慎及知情。

(iii) 概無向買方或賣方施加「異常壓力」，迫使折讓或溢價至「最可能的成交價」。

#### 假設－交易

- (i) 於公開且並無限制的市場上協商。
- (ii) 具充足時間向潛在買家進行有效推廣。

注意：再營銷飛機所需的時間可能與市況直接相關。在均衡市場中，通常需要最多6個月向潛在買家進行有效推廣。較為疲軟的市場表明需要更多時間（或許最多十二個月）進行推廣。倘飛機於本期間並未售出，主要原因不太可能是推廣時間不充足。

#### 假設－市場

- (i) 穩定的全球監管及法律環境使飛機不可能提前終止營運用途（如噪音、排放物、適用的適航指令等）。
- (ii) 在並無出售飛機的異常壓力的情況下，市況有助於支持經公平磋商的具充足時間以進行再營銷的交易。
- (iii) 均衡市場：未來市況將屬合理穩定且飛機供求將屬合理均等，即屬合理均衡。
- (iv) 概無發生影響商用飛機基本需求／供給的市場「事件」。
- (v) 全球國內生產總值平均年增長率為3.2%。

此 致

香港夏慤道16號  
遠東金融中心28樓  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
董事會 台照

首席分析師－商用飛機  
及租賃ISTAT註冊評估師  
**Mike Yeomans**

為及代表  
**IBA Group Limited**  
航空分析師  
**Elvis Kongolo**

航空分析師  
**Lewis Leslie**

謹啟

2017年12月29日



香港  
皇后大道中99號  
中環中心62樓及66樓

敬啟者：

## 1 緒言

Morten Beyer & Agnew(「mba」)已獲中國飛機租賃集團控股有限公司(「委託人」或「中國飛機租賃」)留聘以提供桌面評估以釐定截至2017年8月十八(18)架不同類型的飛機(「標的飛機」)的剩餘一半使用時限的現行基本及市場價值。

於進行該評估時，mba依靠行業知識及情報、秘密取得的數據點、其市場專業知識及有關市場發展趨勢及狀況的當前分析以及來自其2017年7月半年刊紅皮書的估值資料。

## 2 釋義

### 桌面評估

桌面評估乃一種並不包括檢查任何飛機或審查其維護記錄的評估方式，乃基於經假設的飛機狀態及維護狀態或提供予評估師或自評估師本身資料庫中獲取的資料。桌面評估一般會就剩餘一半使用時限、半壽的飛機提供估值(見ISTAT手冊)。

### 基本價值

ISTAT將基本價值定義為在公開、不受限制、穩定且具合理均衡供求關係的市場環境中評估師對飛機、發動機或飛機部件／設備的庫存(以下稱為「資產」)的潛在經濟價值的意見。充分考慮其「最高及最佳使用狀況」。資產的基本價值乃假設自願和知情的買賣雙方在不受脅逼及有合理時間可供進行營銷的情況下審慎地進行公平的現金交易，而在歷史價值趨勢及價值趨勢的預測中得出。在大多數情況下，資產的基本價值乃假設資產的實際狀況就其類型及壽命而言屬正常。其進一步假設，其處於半壽、剩餘一半使用時限的維護狀態(或倘為全新或近乎全新者，則優於一般水平的維護狀態是加分項(視乎情況而定))。因基本價值與較理想化的資產及市場相關，其不一定反映所述資產的當前實

際價值，但可作為可供調整的起始面值以釐定實際價值。因基本價值與長期市場發展趨勢相關，故其界限通常用於分析歷史價值及剩餘價值的預測。

### 市場價值

ISTAT將市場價值或現行市場價值(倘價值與分析的時間有關)定義為評估師對資產在特定時間根據其所理解存在的市場環境下最可能成交價格的判斷意見。評估現行市場價值時會假定資產達到最高或最佳用途，且假設交易的各方都是自願、有能力、審慎及知情的且並無遭受異常的即時交易壓力。假定交易是在公開及不受限制之市場進行，按公平原則磋商，以現金或等同代價交換，並有充足時間向潛在買家進行有效推廣。

在穩定的市場環境下，資產的市場價值與其基本價值趨同。而在供需不合理平衡情況下，資產的交易價格及所得出的市場價值很可能與資產的基本價值存在差距。市場價值可以是基於資產實際的(或指定的)狀況或剩餘使用時限或狀況的維護狀態，抑或基於一個假定的平均狀況及半壽、剩餘一半使用時限的維護狀態。

## 3 估值

在釐定標的飛機之價值時，mba並無視察標的飛機或標的飛機之相關記錄及文件，而是倚賴委託人提供之不完整資料。該等資料並無經mba獨立核證。因此，在缺乏更詳盡資料的情況下，mba已採用符合計算飛機價值之行業普遍接受慣例之若干假設。

就標的飛機採用之主要假設如下：

- (i) 飛機的整體狀況良好。
- (ii) 機身、發動機、起落架及其他主要部件的大修狀態為等同剩餘一半使用時限／半壽狀態，或全新狀態(除非另有說明)。
- (iii) 已按照可接受的國際標準存置歷史維護記錄。
- (iv) 飛機的規格是同類型及同年份飛機最普遍的規格。
- (v) 飛機是標準航線配置。
- (vi) 飛機已遵守所有適航指令及服務通告，處於適航狀態。
- (vii) 其改裝狀態與同類型及同年份飛機最普遍的狀態相似。

- (viii) 其使用率與行業平均水平相當。
- (ix) 過往並無出現意外或事故損害。
- (x) 就基本及市場價值而言，除另有指明外，不計及租賃收入、承擔或所有權條款。
- (xi) 機齡不足五(5)年的飛機不考慮其固有維護，計算飛機的理論半壽狀態價值。

#### 4 契諾

本報告僅供中國飛機租賃集團控股有限公司獨家使用，未經中國飛機租賃集團控股有限公司明確表示同意，mba不得向他人提供本報告。mba現證明本報告為獨立編寫，且已完全並準確地反映mba及簽署人應要求對標的飛機價值作出之意見。mba進一步證明，其並無擁有且預期亦不會擁有標的飛機或類似飛機及發動機之任何財務或其他利益。mba及簽字人不曾向機身或發動機原始設備製造商就本報告所評估資產之設計或開發提供無償或付費的諮詢或建議。

本報告代表mba應要求對標的飛機價值作出之意見，僅為諮詢意見。因此，mba對中國飛機租賃集團控股有限公司或任何其他方針對標的飛機及發動機採取或不採取任何行動概不承擔任何責任或法律責任。各方接受本報告即表示同意mba毋須承擔有關責任或法律責任。

此 致

香港夏慤道16號  
遠東金融中心28樓  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
董事會 台照

為及代表

**Morten Beyer & Agnew**

**Kim Seward**  
經理－資產估值  
ISTAT註冊評估師

**Lindsey Webster**  
總監－資產估值  
ISTAT註冊評估師

謹啟

2017年12月29日



敬啟者：

## 1. 介紹

### 1.1 概述

ICF受CALC的委託做一份未來30年內關於飛機維護方面的資金預測，以及飛機組合投資的風險評估。

組合投資目前包括十八(18)架窄體噴氣運輸機，全部為波音或空客機型。組合中的所有飛機都是或將成為經營性租賃飛機，租期到2025年8月至2030年2月不等。整個機隊簡單計算的平均租期到期時間為2027年7月。

ICF的維護資金模型(「**模型**」)根據現有租賃合同條款來預測飛機的未來使用和狀態及相關所需的維護資金。更具體來說，模型預測特定租賃資產組合投資中與機身、發動機和部件維修需求相關的時機、收入和費用。預測的事件包括機身大修，發動機翻修、發動機LLP更換、起落架、APU和反推大修。模型不預測的包括與再銷售、租賃過渡和飛機退租相關的現金流。

儘管模型具有基於不同情境做預測的能力，本報告概括了基於管理案例情境下預測未來狀態和資金投入的方法。管理案例的情境是假設所有飛機都保持在現有租賃協議下直至CALC提供的租約到期日。此後飛機將再租賃給其他新的承租人直至每架飛機到達退役年限。在其他假設外，管理案例還假設所有付款都按時支付，沒有出現違約事件。

本維護資金評估基於CALC大多於2017年7月提供的數據。

本報告是2017年11月27日的完整報告的摘要版。完整報告包括更多出租人維護相關資金的具體信息和ICF專利模型的概覽。

## 1.2 聲明

任何一方對本報告的審閱或使用，都意味著接受了下列條款，這些條款構成了您與ICF之間具有約束力的協議。您審閱或使用本報告，表明您同意以下條款。本報告必須作為整體，與本聲明一併使用。本報告和本報告內的資料和陳述全部或部分基於從各種來源獲得的資料。ICF對任何此類信息或基於這些信息的任何結論的準確性不作出任何保證。報告按原樣提供。ICF沒有就本報告提供或作出任何保證，不論是明示的或默示的，包括適銷性和適合某一特定用途的隱含保證。

## 1.3 Limitations

ICF使用其自己的內部數據以及由CALC、航空公司、原廠商、維修和大修機構提供的以及其他來自私人 and 公共可用來源的數據開發維護風險模型。

ICF的觀點部分基於其認為合理的歷史關係和預期。一些基礎的假設，包括在此描述的，或在本報告其他部分明確或暗示的那些假設，可能會由於非預期的事件和情況而無法實現。ICF的觀點可能會改變，並且如果上述假設中的任何假設被證實是不準確的，可能會有重大的改變。

本報告所表達的觀點並非為金融交易提供，也不能作為金融交易的一個誘因或擔保。報告為其出資人專用，不得提供給任何第三方。ICF對基於本報告所做的決定或所採取的行動可能造成的損害不承擔任何賠償責任。

## 1.4 重要提示和假設

需要注意，在編製維護資金預測時，ICF使用的發動機翻修間隔為估計平均值。

實際上，由於多種因素，發動機翻修的成本和間隔會有許多差異。例如，發動機翻修的成本取決於以下因素：上一次翻修時的工作範圍、上次翻修後的飛行小時數和循環數、發動機運行的環境、發動機維修車間的人工成本以及使用了多少修理過的或新部件。發動機翻修的時間間隔也會受到許多因素的影響，包括上次翻修時的工作範圍、推力額定值、小時與循環比以及發動機運行的環境。

由於可能發生的差異，在做維護資金預測時，CALC已向ICF提供了一個預測，明確其機隊中特定飛機上可預期的維護事件。ICF已根據CALC技術團隊的預測將CALC提供的補充信息適當納入ICF的預測中：

- MSN 7213：基於預估的該飛機發動機平均翻修間隔，ICF預測這些發動機將於2028年3月返廠翻修。根據CALC的經驗，考慮到承租人運營環境中這些發動機的技術性能，它們的翻修時間應該會提前兩個月。根據這些預測，ICF降低了這些發動機的在翼時間，下一次翻修時間預定在2028年1月。
- MSN 39837：基於預估的該飛機發動機平均翻修間隔，ICF預測這些發動機將於2029年6月返廠翻修。根據CALC的經驗，考慮到承租人運營環境中這些發動機的技術性能，它們的翻修時間應該會提前六個月。根據這些預測，ICF降低了這些發動機的在翼時間，下一次翻修時間預定在2028年12月。
- MSN 39839：基於預估的該飛機發動機平均翻修間隔，ICF預測這些發動機將於2029年5月返廠翻修。根據CALC的經驗，考慮到承租人運營環境中這些發動機的技術性能，它們的翻修時間應該會提前三個月。根據這些預測，ICF降低了這些發動機的在翼時間，下一次翻修時間預定在2029年2月。

ICF假定CALC提供的信息是準確的，雖然ICF認為對其基準預測的參考調整是合理的，且在可能的結果範圍內，但ICF沒有獨立地核實這些信息。

此外，在準備這一管理案例時，CALC要求ICF假定所有維護費用會有2%的年通貨膨脹率(ICF對維護費用通脹的假設是每年2.5%)

此 致

香港夏慤道16號  
遠東金融中心28樓  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
董事會 台照

為及代表  
**ICF SH&E, Inc.**  
謹啟

2017年12月20日

## 1 責任聲明

本通函乃遵照《上市規則》的規定提供有關本公司的資料，董事願共同及個別對本通函承擔全部責任。董事在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，且無誤導或欺詐成份，亦並無遺漏其他事項，致使本通函所載任何聲明或本通函產生誤導。

## 2 董事及最高行政人員權益及淡倉

於最後實際可行日期，本公司董事或最高行政人員於本公司及其相聯法團（定義見《證券及期貨條例》第XV部）之股份、相關股份及債權證中，擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉（包括根據《證券及期貨條例》的有關條文被視為或當作擁有的權益及淡倉）；或根據《證券及期貨條例》第352條須登記於該條所述登記冊的權益及淡倉；或根據本公司採納之《上市規則》附錄10所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「《標準守則》」）須知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

董事姓名	身份	權益性質	所持股份數目(L) <sup>(1)</sup>		估已發行股份 概約百分比 <sup>(2)</sup>
			所持股份數目	總權益	
陳爽	實益擁有人	個人權益	400,000		
	實益擁有人	衍生工具權益	10,000,000 <sup>(3)</sup>	10,400,000	1.53%
潘浩文	受控制法團權益	公司權益	197,554,589 <sup>(4)</sup>		
	配偶權益	家族權益	3,800,000 <sup>(5)</sup>	201,354,589	29.69%
劉晚亭	受控制法團權益	公司權益	10,000,000 <sup>(6)</sup>		
	實益擁有人	衍生工具權益	3,000,000 <sup>(3)</sup>	13,000,000	1.92%
鄧子俊	實益擁有人	個人權益	200,000	200,000	0.03%
陳佳鈴	實益擁有人	衍生工具權益	200,000 <sup>(3)</sup>	200,000	0.03%
范仁鶴	實益擁有人	個人權益	200,000	200,000	0.03%
嚴文俊	實益擁有人	個人權益	234,000	234,000	0.03%
卓盛泉	實益擁有人	個人權益	5,000		
	實益擁有人	衍生工具權益	200,000 <sup>(3)</sup>	205,000	0.03%
周光暉	實益擁有人	衍生工具權益	200,000 <sup>(3)</sup>	200,000	0.03%

附註：

- (1) 字母「L」指該實體／人士於證券的好倉。
- (2) 按於最後實際可行日期的已發行股份數目678,179,360股計算。
- (3) 該等權益指本公司根據首次公開發售後購股權計劃授予董事的購股權所涉及相關股份權益。

- (4) 潘浩文先生被視為透過以下方式於197,554,589股股份中擁有權益：
- (a) 182,554,589股股份由富泰資產管理持有，該公司由潘先生的配偶吳亦玲女士及Capella Capital Limited分別擁有0.000001%及99.999999%，而Capella Capital Limited則由吳女士及潘先生分別擁有10%及90%；及
  - (b) 15,000,000股股份由潘先生全資擁有的公司Equal Honour Holdings Limited持有。
- (5) 該等權益指本公司根據首次公開發售後購股權計劃授予吳亦玲女士的購股權所涉及相關股份權益。
- (6) 該等股份由劉晚亭女士全資擁有的Smart Aviation Investment Limited持有。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，董事及本公司最高行政人員概無於本公司及／或其任何相聯法團(定義見《證券及期貨條例》第XV部)之股份、相關股份及／或債權證(視乎情況而定)中，擁有須：(i)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的任何其他權益或淡倉(包括根據《證券及期貨條例》的有關條文被視為或當作擁有的任何權益及淡倉)；或(ii)登記於本公司根據《證券及期貨條例》第352條須存置的權益登記冊的任何其他權益或淡倉；或(iii)根據《上市規則》附錄10所載的《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》知會本公司及聯交所的任何其他權益或淡倉(就此目的而言應被視作按其適用於董事之相同範圍而適用於本公司監事)。

於最後實際可行日期，潘浩文先生為富泰資產管理之董事，而陳爽先生及鄧子俊先生均為光大航空金融之董事。富泰資產管理及光大航空金融均為於本公司股份及／或相關股份中擁有須根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部之條文向本公司及聯交所披露權益之公司。

### 3 董事之服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂有任何不會於一年內屆滿或不可由本集團毋須支付任何賠償(法定賠償除外)而於一年內終止的現有或建議服務合約。

### 4 競爭權益

於最後實際可行日期，就董事所知，彼等或彼等各自的任何聯繫人概無於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭之任何業務(本集團業務除外)中擁有權益(倘彼等各自為控股股東，則須根據《上市規則》第8.10條予以披露者)。

### 5 董事於對本集團而言屬重大之本集團資產或合約或安排之權益

於最後實際可行日期，董事自2016年12月31日(即本集團最近期刊發的經審核賬目的編製日期)以來，概無於本集團任何成員公司已收購或出售或租賃，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。

董事概無於任何對本集團業務而言屬重大且於最後實際可行日期仍然存續之合約或安排中擁有重大權益。

## 6 訴訟

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團任何成員公司並無面臨尚未了結或受威脅之任何重大訴訟或申索。

## 7 重大合約

本公司或其任何附屬公司於緊接本通函日期前兩年內在日常業務以外訂立的重大或可能屬重大的合約如下：—

- (a) 本公司、Aircraft Recycling International Limited、Aircraft Recycling International Holdings Limited(「**ARI Holdings**」)、天悅國際有限公司(「**天悅**」)、China Aero Investments Limited(「**China Aero**」)及新時代有限公司(「**新時代**」)(ARI Holdings、天悅、China Aero及新時代統稱為「**ARI股東**」)於2016年4月6日訂立投資協議(「**投資協議**」)，內容有關認購ARI普通股(「**ARI股份**」)及將一項主要涉及在中國建立飛機拆解中心，以進行飛機拆解業務的項目自本集團轉讓至China Aircraft Disassembly Centre Limited(「**CADC**」)；
- (b) ARI與ARI Holdings於2016年4月6日訂立購股權協議，內容有關授出購股權要求ARI向ARI Holdings配發及發行ARI股份；
- (c) ARI與各ARI股東於2016年4月6日訂立股東協議以規管ARI與ARI股東之關係；
- (d) ARI與各ARI股東於2016年4月6日訂立股東貸款及擔保協議(「**股東貸款及擔保協議**」)，內容有關提供來自ARI股東的股東貸款及就來自銀行、金融或其他機構的貸款提供擔保；
- (e) ARI與ARI Holdings於2016年4月6日訂立股份抵押，據此，ARI抵押CADC全部已發行股本；
- (f) 本公司與中國光大財務投資有限公司(「**光大財務**」)於2016年7月6日就購回本金額為77,580,000港元之可換股債券訂立可換股債券購回協議；
- (g) 本公司與中國華融國際控股有限公司於2016年7月6日就購回本金額為387,900,000港元之可換股債券訂立可換股債券購回協議；
- (h) 本公司與長城環亞國際投資有限公司於2016年7月6日就購回本金額為116,370,000港元之可換股債券訂立可換股債券購回協議；

- (i) 本公司、ARI及各ARI股東於2016年7月8日訂立補充投資協議以延長根據投資協議完成認購ARI股份；
- (j) 本公司與若干認購方於2016年8月26日就配發及發行本公司合共40,000,000股股份訂立若干認購協議；
- (k) ARI與各ARI股東於2016年11月14日訂立補充股東貸款及擔保協議以修訂股東貸款及擔保協議項下之還款條款；及
- (l) 本公司與光大財務於2017年5月8日就購回本金額為155,160,000港元之可換股債券訂立可換股債券購回協議。

除上文所披露者外，本集團任何成員公司並無於緊接本通函刊發前兩年內在日常業務以外訂立重大合約。

## 8 專家資格

- (1) 以下為曾於本通函提供意見或建議之專家資格：

名稱	資格
AVITAS, Inc.	評估師
IBA Group Limited	評估師
Morten Beyer & Agnew	評估師
ICF SH&E, Inc.	保養支援分析服務供應商

- (2) 於最後實際可行日期，上述專家並無直接或間接於本集團任何成員公司持有任何股權，或擁有任何認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利（無論是否可依法強制執行）。
- (3) 於最後實際可行日期，上述專家自2016年12月31日（即本公司最近期刊發的經審核財務報表的編製日期）以來並無於本集團任何成員公司所收購、出售或租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。
- (4) 上述專家已作出且並無撤回刊發載有其函件及按當中所示格式及內容引述其名稱的本通函同意書。

## 9 其他事項

- (1) 本公司註冊辦事處為Maples Corporate Services Limited，地址為PO Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands，香港主要營業地點為香港夏慤道16號遠東金融中心28樓。
- (2) 本公司之公司秘書為戴碧燕女士，其為香港特許秘書公會及英國特許秘書及行政人員公會(現稱為ICSA：The Governance Institute)之資深會士。
- (3) 本公司之香港股份過戶登記分處為卓佳證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。
- (4) 本通函之中英文本如有歧異，概以英文本為準。

## 10 備查文件

以下文件副本於本通函日期起14日期間內(不包括星期六及星期日)的正常辦公時間內在香港夏慤道16號遠東金融中心28樓可供查閱：

- (1) 本公司組織章程細則；
- (2) 本附錄「重大合約」一段所載之各項合約副本；
- (3) 截至2014年至2016年12月31日止年度之本集團年報；
- (4) 首次飛機組合估值報告，其全文列載於本通函附錄二；及
- (5) 本通函

---

## 股東特別大會通告

---

# CALC

## CHINA AIRCRAFT LEASING GROUP HOLDINGS LIMITED

### 中國飛機租賃集團控股有限公司

(根據開曼群島法例註冊成立的有限公司)

(股份代號：1848)

## 股東特別大會通告

茲通告中國飛機租賃集團控股有限公司(本公司，連同其附屬公司統稱為「本集團」)謹訂於2018年1月18日(星期四)上午九時三十分假座香港中環夏慤道10號和記大廈508-520室 Cliftons Hong Kong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(不論有否修訂)為本公司普通決議案。

### 普通決議案

#### 1. 「動議

- (a) 批准本公司向本公司與飛機投資實體之夾層融資機構(「夾層融資機構」)將於百慕達註冊成立的飛機投資實體(夾層融資機構持有80%權益及本公司持有20%權益，「實體」)出售12架空客 A320-200系列飛機、四架空客 A321-200系列飛機及兩架波音B737-900系列飛機(「首次飛機組合」)；
- (b) 批准在下文第1(c)段的規限下，本公司董事(「董事」)於授權期間(定義見下文)行使本公司一切權力向實體出售額外飛機(定義見下文)；
- (c) 根據上文第1(b)段之批准授權本公司出售額外飛機(定義見下文)須受以下規限，而上述批准亦相應受此限制：
  - (i) 本公司向實體出售飛機之代價不得低於市場評估價值之95%；
  - (ii) 每次出售之條款應由本公司按照本集團業務慣例公平磋商訂立，該等條款屬公平合理並符合本公司及其股東之整體利益；

---

## 股東特別大會通告

---

(iii) 實體所持之飛機組合將包括符合下列條件的飛機資產：

- a. 合資格飛機包括下列飛機：
  - i. 空中客車公司 (Airbus S.A.S.)：A320-CEO系列、A320-NEO系列、A330-300、A350-900、A350-1000；及
  - ii. 波音公司 (The Boeing Company)：B737-NG系列、B737-MAX系列、B777-300ER、B777-X、B787-8、787-9、787-10；
- b. 飛機被實體收購之時，飛機機齡不得超過七年，且收購不得導致實體所持有飛機組合之機隊加權平均機齡超過五年；
- c. 飛機被實體收購之時，飛機須已租出及餘下租期不少於五年，且收購不得導致實體所持有飛機組合之機隊餘下加權平均租期少於六年；及
- d. 有關飛機之代價不超過市場評估價值之115%；

(d) 就本決議案而言：

「**額外飛機**」指經本公司及實體不時協定，本公司於籌資期間將向實體出售之任何額外飛機；

「**籌資期間**」指債務融資文件簽立日期起至有關簽立日期第二個週年日止之期間，該期間可經本公司與實體不時協定而延長；

「**授權期間**」指本決議案獲通過之日起直至籌資期間屆滿之日為止之期間；

「**市場評估價值**」指三名獨立評估師按半壽命基準提供並就保養支援分析服務供應商所進行保養作出調整之飛機半壽命賬面值估值的平均值；

(e) 授權本公司任何一名董事採取彼酌情認為對實行出售首次飛機組合及／或額外飛機屬必需、適當、適宜或權宜或與此有關之一切有關事宜及行動，包括但不限於據彼認為對實行出售首次飛機組合及／或額外飛機及／或使之生效

---

## 股東特別大會通告

---

而言屬必需或適宜情況下，以公司印鑑(如適用)簽立所有有關文件，以及同意董事認為符合本公司及其股東之整體利益之有關變動、修訂或豁免。」

承董事會命  
中國飛機租賃集團控股有限公司  
執行董事兼首席執行官  
潘浩文

香港，2017年12月29日

附註：

- 1 隨函附奉股東特別大會適用之代表委任表格。
- 2 委任代表文據須由委任人或其正式書面授權人親筆簽署，或如委任人為一間公司，則必須加蓋印章，或由任何公司負責人、授權人或其他獲授權簽署該表格的人士親筆簽署。
- 3 凡有權出席股東特別大會並於會上投票之股東，均有權委任一名或多名受委代表代其出席及投票。受委代表毋須為本公司股東。
- 4 指定格式的代表委任表格及經簽署之授權書或其他授權文件(如有)須於股東特別大會指定舉行時間不少於48小時前一併交回本公司之香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(「卓佳」)，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓，方為有效。
- 5 本公司將於2018年1月17日(星期三)至2018年1月18日(星期四)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記，期間不會辦理任何股份過戶手續。本公司股東務請注意，為符合資格出席股東特別大會，填妥之股份過戶表格連同有關股份之股票，須於2018年1月16日(星期二)下午四時三十分前交回卓佳之上述地址。
- 6 填妥及交回代表委任表格後，本公司股東仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會(視乎情況而定)，並於會上投票，在此情況下，代表委任表格將被視為已撤回論。
- 7 倘屬任何股份的聯名登記持有人，則任何一名該等聯名持有人均可親身或由受委代表就有關股份投票，猶如其為唯一有權投票者；惟倘超過一名該等聯名持有人親身或由受委代表出席股東特別大會，則只有於股東名冊上就有關股份排名首位之出席聯名登記持有人的投票方會被接納，而其他登記持有人的投票則不被接納。
- 8 倘預料股東特別大會將受到黑色暴雨或八號或以上熱帶氣旋影響，請參閱香港交易及結算所有限公司網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.calc.com.hk>)有關股東特別大會於惡劣天氣下之安排的公告。

於本通告日期，(i)執行董事為陳爽先生，太平紳士、潘浩文先生及劉晚亭女士；(ii)非執行董事為鄧子俊先生、郭子斌先生及陳佳鈴女士；及(iii)獨立非執行董事為范仁鶴先生、嚴文俊先生、卓盛泉先生及周光暉先生，太平紳士。