

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公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就本公告全部或任何部分內容而產生或因依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**

**出售首次飛機組合及額外飛機**

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。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）。

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。

本公司擬就該交易及出售額外飛機之《飛機出售授權》於股東特別大會上尋求股東批准，並需受限於首次飛機組合及額外飛機代價之最高總額約 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）。

## 《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。

本公司將召開及舉行股東特別大會，以考慮及酌情批准該交易及《飛機出售授權》。據董事作出合理查詢後所知，概無股東須就批准該交易及《飛機出售授權》於股東特別大會上放棄投票。

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。

## 通函

一份載有《上市規則》項下規定有關《飛機出售授權》及該交易資料之通函連同召開股東特別大會之通告，預期將於 2017 年 12 月 29 日或之前寄發予股東。

由於成立實體須待本公司與夾層融資機構進一步磋商，該交易可能會或可能不會進行。刊發本公告並非以任何方式表示該交易將會實施或執行。股東及本公司潛在投資者於買賣股份時務請審慎行事。

## 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。

本公司擬就該交易及出售額外飛機之《飛機出售授權》於股東特別大會上尋求股東批准，並需受限於首次飛機組合及額外飛機代價之最高總額約 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）。

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。

## 向實體出售首次飛機組合

### 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。

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。於本公告日期，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將載於通函內。

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。

## 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。

## 《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%。
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
  - (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。

## 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 2017 年 12 月 27 日，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 2017 年 12 月 27 日，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；
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
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。

### 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。

### 《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。

本公司將召開及舉行股東特別大會，以考慮及酌情批准該交易及《飛機出售授權》。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該交易及《飛機出售授權》放棄投票。

## 通函

一份載有《上市規則》項下規定有關《飛機出售授權》及該交易資料之通函連同召開股東特別大會之通告，預期將於 2017 年 12 月 29 日或之前寄發予股東。

## 釋義

於本公告內，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
「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
「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
「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
「股東特別大會」	指	本公司將召開及舉行的股東特別大會，以供股東考慮及酌情批准該交易及《飛機出售授權》

「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
「《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，就本公告而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣
「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
「股東」	指	本公司股東
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「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

於本公告內，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。

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 28 日

於本公告日期，(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。