
此乃要件 請即處理

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

閣下如已出售或轉讓名下所有亞洲能源物流集團有限公司之股份，應立即將本通函連同隨附之代表委任表格送交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓之持牌證券交易商或註冊證券機構或其他代理人，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，概不會就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之任何損失承擔任何責任。

本通函僅供參考之用，並不構成收購、購買或認購證券之邀請或要約。

亞洲能源物流
ASIAENERGY
Logistics
ASIA ENERGY LOGISTICS GROUP LIMITED
亞洲能源物流集團有限公司
(於香港註冊成立之有限公司)
(股份代號：351)

- (1) 建議股份合併；
- (2) 涉及收購一艘船舶之非常重大收購事項；及
- (3) 根據特別授權配售新股份

本公司之財務顧問



配售代理



董事會函件載於本通函第8頁至第35頁。

本公司謹訂於二零一七年三月二十四日(星期五)上午十一時正假座香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈9樓舉行股東大會，召開股東大會之通告載於本通函第66頁至第68頁。無論閣下能否親身出席大會，務請按照隨附代表委任表格印備之指示將表格填妥，並於可行情況下盡快且無論如何不遲於大會或其任何續會之指定舉行時間48小時前送達本公司之股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。閣下填妥及交回隨附代表委任表格後，仍可依願出席大會或其任何續會，並於會上投票。

二零一七年三月八日

目 錄

	頁數
釋義.....	1
預期時間表.....	6
董事會函件.....	8
附錄一 – 本集團之財務資料	36
附錄二 – 本集團之未經審核備考財務資料.....	48
附錄三 – 該船舶之估值報告	56
附錄四 – 一般資料	60
股東大會通告	66

釋 義

於本通函內，除非文義另有所指，下列詞彙具有以下涵義：

「收購事項」	指	買方根據協議備忘錄的條款及條件向賣方收購該船舶；
「收購完成」	指	完成收購事項；
「收購代價」	指	買方就該船舶之收購事項而應支付予賣方之代價103,300,000美元；
「該公告」	指	本公司日期為二零一七年二月八日之公告，內容關於(其中包括)建議股份合併、建議收購事項及建議配售事項；
「聯繫人」	指	具有上市規則第1.01條所賦予之涵義；
「銀行工作日」	指	香港、台灣及新加坡銀行開門營業之日子；
「BIMCO」	指	波羅的海國際航運公會，是代表船東的國際船運組織；
「董事會」	指	董事會；
「營業日」	指	香港銀行開門營業之日子(除法定假日外)；
「中央結算系統」	指	香港結算設立及運作之中央結算及交收系統；
「本公司」	指	亞洲能源物流集團有限公司，一間於香港註冊成立之有限公司，其現有股份於聯交所主板上市；
「關連人士」	指	具有上市規則第1.01條所賦予之涵義；
「代價股份」	指	為支付收購代價部份餘額將予發行及配發予賣方之新合併股份；

釋 義

「合併股份」	指	緊隨股份合併生效後本公司股本中之普通股；
「兌換價」	指	本公司日期為二零一六年四月十一日之通函所載可換股票據之兌換價，將為下文所載之浮動兌換價(定義見下文)或50%收市價(定義見下文)中較高者： (i) 浮動兌換價 每股現有股份0.032港元(或每股合併股份0.32港元，假設股份合併已生效)，相當於每股現有股份於二零一七年一月九日至二零一七年一月十一日之平均收市價之80%，即現有股份於緊接該公告日期(假設於該公告日期進行兌換)前在聯交所交易之45個營業日內三個連續營業日之最低平均收市價；或 (ii) 收市價之50% 每股現有股份0.0245港元(或每股合併股份0.245港元，假設股份合併已生效)，相當於每股現有股份收市價之50%，即現有股份於二零一七年二月七日緊接該公告日期(假設於該公告日期進行兌換)前在聯交所交易之收市價之50%；
「可換股票據」	指	年利率2.0%之可換股票據(有關詳情載於本公司日期為二零一六年四月十一日之通函)；
「台船國際」	指	台灣國際造船股份有限公司，為台灣首屈一指的最大造船公司；
「董事」	指	本公司董事；

釋 義

「現有股份」	指	股份合併生效前本公司股本中之普通股；
「股東大會」	指	本公司謹訂於二零一七年三月二十四日(星期五)上午十一時正假座香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈9樓舉行之股東大會，有關詳情載於本通函第66至68頁；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「重載船運業務」	指	具有於本通函「重載船運業務的業務模式」分節賦予該詞的涵義；
「港元」	指	港元，香港之法定貨幣；
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司；
「香港」	指	中國香港特別行政區；
「獨立第三方」	指	並非本公司關連人士，並為獨立於本公司及其關連人士的人士；
「獨立估值師」	指	羅馬國際評估有限公司；
「最後實際可行日期」	指	二零一七年三月六日，即本通函付印前就確定本通函所載之若干資料之最後實際可行日期；
「倫敦銀行同業拆息」	指	倫敦銀行同業拆息；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「協議備忘錄」	指	賣方與買方就收購事項訂立日期為二零一七年二月八日之協議備忘錄；
「承配人」	指	配售協議項下配售股份之承配人；
「配售事項」	指	根據配售協議向承配人配售配售股份；

釋 義

「配售代理」	指	恒明珠證券有限公司，一間可進行香港法例第571章證券及期貨條例所界定之第1類(證券交易)及第2類(期貨合約交易)受規管活動之持牌法團；
「配售協議」	指	本公司與配售代理就配售事項於二零一七年二月八日訂立之配售協議；
「配售完成」	指	完成配售事項；
「配售期間」	指	緊隨訂約方訂立配售協議後開始至二零一七年三月三十一日晚上十一時五十九分期間(或訂約方可能書面協定之較後時間及日子)；
「配售價」	指	每股配售股份0.10港元；
「配售股份」	指	配售代理根據配售協議將予配售之4,000,000,000股新合併股份；
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、台灣及澳門特別行政區；
「買方」	指	GPO Grace (Hong Kong) Limited，一家於利比里亞共和國註冊成立之有限公司，並為本公司之間接全資附屬公司；
「人民幣」	指	人民幣，中國之法定貨幣；
「股東」	指	現有股份／合併股份(視乎情況而定)之持有人；
「股份合併」	指	建議每十(10)股現有股份合併為一(1)股合併股份；
「造船合約」	指	賣方(作為買家)與台船國際於二零一四年十月六日訂立之造船合約，據此台船國際同意按合約所載條款及條件並在其規限下就該船舶提供設計、建造、下水、配備、佈局及完成等項目；

釋 義

「特別授權」	指	股東於股東大會上授予之特別授權，以授權董事配發、發行及處理代價股份及配售股份；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「主要股東」	指	具有上市規則第1.01條所賦予之涵義；
「美元」	指	美元，美利堅合眾國之法定貨幣；
「賣方」	指	GPO Grace Limited，一間在馬紹爾群島註冊成立之有限公司；
「該船舶」	指	一艘根據造船合約建造載重噸位達65,000噸之全新半潛重載船；
「遵小鐵路」	指	本集團正在建設之一條長約121公里之鐵路，連接中國河北省唐山市遵化南與承德市小寺溝；
「%」	指	百分比。

本通函乃以英文及中文付印。中英文版本如有任何歧義，概以本通函英文版本為準。

本通函內以美元列值之任何金額已按1美元兌7.78港元之匯率換算為港元，而本通函內以人民幣列值之任何金額已按人民幣1元兌1.17港元之匯率換算為港元，僅供說明用途。該換算並不表示有關金額已經、曾經或可以按任何指定匯率甚或於任何情況下換算。

預期時間表

預期時間表

實行股份合併之預期時間表如下：

事項	時間及日期
寄發通函連同股東大會通知及 代表委任表格之日期.....	二零一七年三月八日(星期三) 或之前
遞交代表委任表格之最後時間及日期.....	二零一七年三月二十二日(星期三) 上午十一時正
股東大會.....	二零一七年三月二十四日(星期五) 上午十一時正
刊發股東大會結果之公告.....	二零一七年三月二十四日(星期五)
以下事項須視乎股東大會結果而定，故日期屬暫定性質：	
股份合併之預期生效日期.....	二零一七年三月二十七日(星期一) 上午九時正
免費以現有黃色股票換領合併股份之 紫色新股票之首日.....	二零一七年三月二十七日(星期一)
開始買賣合併股份.....	二零一七年三月二十七日(星期一) 上午九時正
以10,000股現有股份為買賣單位 (以現有黃色股票形式)買賣現有股份之 原有櫃位暫時關閉.....	二零一七年三月二十七日(星期一) 上午九時正
以1,000股合併股份為買賣單位 (以現有黃色股票形式)買賣合併股份之 臨時櫃位開放.....	二零一七年三月二十七日(星期一) 上午九時正
以10,000股合併股份為買賣單位 (以紫色新股票形式)買賣合併股份之 原有櫃位重新開放.....	二零一七年四月十一日(星期二) 上午九時正

預期時間表

開始並行買賣合併股份(以每手10,000股合併
股份之紫色新股票及以每手1,000股合併
股份之現有黃色股票形式).....二零一七年四月十一日(星期二)
上午九時正

指定經紀開始於市場提供
合併股份碎股之對盤服務.....二零一七年四月十一日(星期二)
上午九時正

以每手1,000股合併股份買賣合併股份
(以現有黃色股票形式)之臨時櫃位關閉.....二零一七年五月五日(星期五)
下午四時正

結束並行買賣合併股份(以每手10,000股合併股份之
紫色新股票及以每手1,000股合併股份之
現有黃色股票形式).....二零一七年五月五日(星期五)
下午四時正

指定經紀停止提供
合併股份碎股之對盤服務.....二零一七年五月五日(星期五)
下午四時正

以現有黃色股票免費換領合併股份
紫色新股票之最後一日.....二零一七年五月九日(星期二)

上文時間表內所有時間及日期均指香港本地時間及日期。

本時間表僅供參考，而預期時間表如有任何變動，本公司將另行刊發公告。

警告

股東務請注意，股份合併須待下文「建議股份合併之條件」一段中所載之條件獲達成後，方可作實。因此，股份合併不一定會進行。股東及本公司有意投資者於買賣現有股份時務請審慎行事，彼等如對本身之狀況有任何疑問，應諮詢彼等之專業顧問。

亞洲能源物流
ASIAENERGY
Logistics

ASIA ENERGY LOGISTICS GROUP LIMITED

亞洲能源物流集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：351)

執行董事：

梁軍先生

馮嘉強先生

符永遠先生

林文清先生

註冊辦事處：

香港

干諾道中111號

永安中心

24樓2404室

非執行董事：

于寶東先生(主席)

獨立非執行董事：

陳志遠先生

薛鳳旋教授

蕭妙文先生

敬啟者：

- (1) 建議股份合併；
- (2) 涉及收購一艘船舶之非常重大收購事項；及
- (3) 根據特別授權配售新股份

緒言

茲提述本公司日期為二零一七年二月八日之公告，內容有關(其中包括)建議股份合併、建議收購事項及建議配售事項。

本通函旨在向閣下提供(其中包括)：(i)建議股份合併、建議收購事項及建議配售事項之進一步詳情；及(ii)股東大會通告。

1. 建議股份合併

董事會建議實行股份合併，方法為將每十(10)股現有股份合併為一(1)股合併股份，而緊隨股份合併後，已發行合併股份總數將會向下調成整數(倘適用)。

股份合併之影響

於最後實際可行日期，有14,401,869,875股現有股份為已經發行及繳足股款。按本公司由最後實際可行日期至股份合併之生效日期期間，本公司將不會進一步發行或購回現有股份計算，緊隨股份合併生效後，將有1,440,186,987股已發行合併股份。

現有股份目前按每手買賣單位10,000股現有股份買賣，及每手現有股份市值為330港元(基於最後實際可行日期於聯交所所報每股現有股份收市價0.033港元)。待股份合併生效後，每手買賣單位將維持不變及合併股份將按每手買賣單位10,000股合併股份買賣，及每手合併股份之估計市值將為3,300港元。

於最後實際可行日期，尚未行使之可換股票據本金總額為3,500,000港元，賦予持有人有權按兌換價認購合共109,400,000股現有股份(或於股份合併生效後之10,940,000股合併股份)。可換股票據之詳情載於本公司日期為二零一六年四月十一日之通函。另一方面，約有220,300,000份購股權尚未行使，賦予其持有人有權認購合共220,300,000股現有股份(或股份合併生效後之22,030,000股合併股份)。

除上文披露者外，本公司並無尚未行使購股權、認股權證、換股權或其他賦予權利可認購現有股份之類似權利。關於購股權及可換股票據對本公司股權架構之影響之進一步資料，請參閱本通函「對本公司股權結構之影響」一節。

除所產生之相關開支外，實行股份合併將不會對本集團綜合資產淨值產生任何影響，亦不會影響本集團之相關資產、業務、營運、管理或財務狀況或股東整體權益，惟股東原可享有之任何零碎合併股份(如有)除外。董事會相信，股份合併不會對本公司財務狀況造成任何重大不利影響。

建議股份合併之條件

股份合併須待以下條件達成後方可作實：

- (i) 股東於股東大會上通過必要之決議案，批准股份合併；
- (ii) 聯交所上市委員會批准將於股份合併生效後發行之合併股份上市及買賣；及
- (iii) 從監管機關或其他人士取得股份合併可能需要的所有必要批准(如有)。

在上文所載之條件規限下，預期股份合併將於二零一七年三月二十七日(星期一)生效(即緊隨有關批准股份合併之決議案於股東大會獲通過當日後之下一個營業日)。

合併股份之地位

緊隨股份合併生效後，所有已發行之合併股份將在各方面於彼此之間享有同等地位，且股份合併將不會導致股東之相對權益發生任何變動。

申請上市

本公司將向聯交所上市委員會提交申請，批准由股份合併而來之合併股份上市及買賣。待合併股份獲准於聯交所上市及買賣，合併股份於聯交所開始買賣日期或香港結算釐定之有關其他日期起獲香港結算接納為合資格證券，以於中央結算系統進行寄存、結算及交收。聯交所參與者之間於任何交易日所進行之交易須於其後第二個結算日在中央結算系統內進行交收。所有在中央結算系統之活動均須受不時有效之中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序規則所規限。

合併股份將於所有方面相同及彼此之間於所有方面就所有宣派、作出或支付之未來股息及分派享有同等地位。本公司將作所有必須之安排，致使合併股份納入中央結算系統。

換領股票

待股份合併生效(預期將於二零一七年三月二十七日(星期一)生效)後,股東可於二零一七年三月二十七日(星期一)或之後及直至二零一七年五月九日(星期二)(包括首尾兩日),向本公司之股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司,地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓,提交其現有股份之黃色股票以換領合併股份之紫色新股票,費用由本公司承擔。其後,僅於就所發行之每張合併股份之新股票或為註銷而提交之現有股份之每張現有股票(以發行或註銷之股票數目之較高者為準)支付2.5港元(或聯交所可能不時允許之較高金額)後,現有股份之黃色股票方獲接納以便進行換領。自二零一七年五月九日(星期二)起,現有股份之黃色股票將繼續為有效合法所有權憑證且可於任何時候換領合併股份之紫色新股票,但就買賣、結算及登記用途而言不可接納。

有關碎股之對盤服務安排

為減輕因股份合併而產生之合併股份碎股問題,本公司已委聘長雄證券有限公司為代理按盡力基準於二零一七年四月十一日至二零一七年五月五日期間(包括首尾兩日)就買賣合併股份碎股安排對盤服務。股東務請注意,概不保證合併股份碎股之買賣可獲成功對盤。任何股東如對碎股安排有任何疑問,建議應諮詢其本身之專業顧問。合併股份之碎股股東或以先舊後新方式對盤之股東可聯絡長雄證券有限公司的俞先生(電話為(852) 2815-3522,地址為香港中環德輔道中99-105號大新人壽大廈18樓)。

股東應注意,買賣零碎合併股份的對盤服務乃按「竭盡所能」基準提供,概不保證一定能夠成功配對有關碎股的買賣。本公司將承擔買賣零碎合併股份對盤的相關成本。股東如對上述手續有任何疑問,務請諮詢專業顧問。經董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信,長雄證券有限公司及其最終實益擁有人為獨立第三方。

建議股份合併之理由

根據上市規則第13.64條,當發行人的證券市價達到0.01港元或9,995.00港元的極端情況,發行人可能需要更改交易方法或進行合併或分拆其證券。鑒於現有股份近期之交易價,董事會建議進行股份合併。股份合併將令本公司遵守上市規則之交易規定。此外,預期股份合併將令合併股份於聯交所之成交價相應上調,從而減低買賣每手合併股份之整體交易成本。因此,董事會認為,股份合併對本公司及股東整體有利,並符合本公司及股東之整體利益。

2. 收購事項

董事會宣佈，於二零一七年二月八日(交易時段後)，買方與賣方訂立具法律約束力之協議備忘錄，據此，(其中包括)買方同意購買及賣方同意出售該船舶，收購代價為103,300,000美元(相當於約803,670,000港元)。

協議備忘錄

日期

二零一七年二月八日(交易時段後)

訂約方

- (1) 賣方：GPO Grace Limited，一家於馬紹爾群島註冊成立之有限公司
- (2) 買方：GPO Grace (Hong Kong) Limited，一家本公司之間接全資附屬公司

將收購之資產

該船舶，其為半潛重載船(「半潛重載船」)，為運載離岸鑽油平台、安全防護船、產油平台及重型起重機等大型物件之專用船舶。半潛重載船亦可用作為浮台，用於現場保養及維修鑽油平台。

重載船運業內共有四類半潛重載船，包括(a)零類船舶—載貨能力超過75,000噸；(b)一類船舶—載貨能力介乎50,000至75,000噸；(c)二類船舶—載貨能力低於50,000噸；及(d)三類船舶—載貨能力低於50,000噸之舊式設計船舶。於最後實際可行日期，全球重載船運業有兩艘零類船舶、三艘一類船舶、二十七艘二類船舶及十二艘三類船舶。

該船舶為一類規格之半潛重載船，現正於台灣由台船國際建造及將於二零一七年五月交付。目前，賣方已與多間能源、鑽油平台建造及造船公司就運輸大型離岸結構物簽署兩份具法律約束力之租船合同(「租船合同」)(兩者均按BIMCO「Heavycon 2007」形式)及四份不具法律約束力之意向書(「意向書」)。

其中一份租船合同由挪威頂尖油氣服務公司(「客戶A」)授出，金額達8,600,000美元(相當於約66,900,000港元)，涉及在二零一七年六月至八月期間，將鑽油平台主要支撐框架由泰國運送至挪威。另一份租船合同由另一家新加坡石油設施建造公司(「客戶B」)授出，金額達7,200,000美元(相當於約56,000,000港元)，涉及在二零一七年九月至十二月期間，將自升式鑽油平台模塊由新加坡運送至墨西哥。

董事會函件

收購完成須待(其中包括)賣方與買方分別訂立兩份單獨具法律約束力之獨立定程租船合同(條款與租船合同相同,以讓賣方可按背對背基準履行租船合同,而不需支付賣方任何費用(「背對背安排」))後,方可作實。根據背對背安排,買方將成為該船舶的船東並就原有租船合同的同一貨運收取同一水平之運費,而賣方將成為該船舶的租船方,使賣方將作為營運商(通稱為租船船東)履行原有租船合同。由於此乃船舶擁有權發生變動時維持租船合同的通常做法,根據此安排,毋須向賣方支付任何費用。按背對背基準經營(i)確保買方有權取得租船合同產生的所有收益;(ii)減輕買方在履行運輸時的營運風險;及(iii)避免買方、賣方與客戶就更替相關租船合同進行的漫長磋商。兩份具法律約束力之單獨定程租船合同僅將於收購完成後在成功交付船舶後生效。

在訂立兩份具法律約束力之單獨定程租船合同及完成相關運輸後,預期約15,800,000美元(相當於約122,900,000港元)將於本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度之財務報表內確認。

另一方面,倘意向書項下擬定之定程租船成事,將能於二零一八年為本集團帶來收益約36,800,000美元(相當於約286,300,000港元),惟須視乎該船舶之可供使用情況及有待買方、賣方及相關潛在租船方審定條款後方可作實。

本公司經考慮以下因素後,決定向賣方而非向船舶建造商購買該船舶:(i)本公司與賣方磋商協議備忘錄時,該船舶已在建造中,而該船舶預期將於二零一七年五月交付,遠較向船舶建造商訂約從零開始建造為快;及(ii)賣方已簽署現有租船合同,以及賣方亦與本公司協定背對背安排,本集團可藉此獲得收入來源。

由於截至最後實際可行日期止,該船舶仍處於台船國際的施工階段,故租船服務並無可直接辨識的收入來源。如上文所述,該船舶將於二零一七年五月交付及將於其後開始產生收益,惟並無完整年度記錄及直接可辨識收入來源。



下表列載該船舶之規格：

長：	225 米
闊：	48 米
深：	13.8 米
吃水：	10.8 米
載重噸位：	65,000 噸
浸水深度：	15 米

重載船運業務的業務模式

待收購事項完成後，本集團將開展其在重載船運行業的業務（「**重載船運業務**」）。其服務範疇主要包括運載離岸鑽油平台、安全防護船、產油平台及重型起重機等大型物件。

業務營運

賣方已與兩名客戶訂立兩份具法律約束力之租船合同。客戶A為挪威一家頂尖油氣服務公司，而客戶B則為新加坡一家石油設施建造公司。將提供予客戶A及客戶B的服務分別涉及將鑽油平台主要支撐框架由泰國運送至挪威，以及將自升式鑽油平台模塊由新加坡運送至墨西哥。除兩份具法律約束力之租船合同外，賣方亦與主要從事能源界別、鑽油平台建造及造船的客戶就運輸大型離岸結構物簽署四份無法律約束力之意向書。誠如上文「將收購之資產」分節所述，根據租船合同將提供予客戶的船運服務將根據背對背安排進行。

除按背對背安排下簽署的兩份具法律約束力之獨立定程租船合同外，本集團將繼續與世界各地的潛在客戶建立直接業務關係。本集團擁有一班來自不同領域的專業團隊，包括但不限於商業管理、半潛船管理及技術管理。因此，本集團深信能應付商業管理服務，以便就該船舶實現及統籌銷售、營銷、推廣、載貨定艙及開拓客戶關係。

此外，本集團已識別兩家聲譽昭著的業務營運公司（為獨立第三方），為本集團提供業務營運服務，包括(i)為在履行現有運輸合約時提供技術支援，如提供監督服務以實地監察所有貨運的籌備、裝載、卸載配料、壓載及安裝運作；及(ii)為潛在運輸合約之投標過程提供技術支援，如投標前進行技術可行性評估、成本估計、編製運輸指引、出席投標及投標前會議及編製及呈交投標文件。於最後實際可行日期，本公司就訂立業務營運協議（「**業務營運協議**」）與其中一家業務營運公司（「**業務營運公司**」）進行磋商。建議業務營運協議的有效期為一年及可每年重續。業務營運公司將收取的管理費估計每年約600,000美元。

船舶管理

為維持該船舶的日常運作，本集團一直與一家船運管理公司(「船運管理公司」)密切商討就提供該船舶日常所需的技術管理服務(「技術管理服務」)訂立協議(「船運管理協議」)(BIMCO「Shipman 2009」，為標準船管理協議)，其中包括為該船舶定期補給燃料、潤滑油、備件及存貨。船運管理公司以挪威為基地，為世界最大的第三方船舶管理公司之一，具備重載船管理之良好往績、所需的資格及相關經驗。船運管理公司已成立一支由11,000名船員組成的團隊，支援逾400艘船舶。據董事會所深知、全悉及確信，船運管理公司及其最終實益擁有人均為本公司及賣方的獨立第三方。根據船運管理協議，船運管理公司將(i)擔當該船舶的管理人；(ii)為本公司提技術管理及技術諮詢；及(iii)提供一切與該船舶的業務營運有關的服務，例如船員招聘及管理、船舶維修及保養、技術支援、監督裝載及卸載運作等。航運管理協議有效期為一年，將每年重續，可由其中一方根據船運管理協議的條款提供充足的事先通知終止。船運管理公司收取的管理費估計每年約150,000美元。

市場競爭

於最後實際可行日期，據董事會所深知，基於需要龐大資金需求及技術專才，全球重載船行業只有兩艘零類船舶、三艘一類船舶、二十七艘二類船舶及十二艘三類船舶，由少數船運公司營運。由於重載行業的航運一般需時數月，市場競爭主要取決於在特定時限內能否覓得合適的船舶，以及每次航運需要的船舶的特定規格，例如載重噸位及尺寸。

定價、支付條款及收入確認

運費取決於貨物的性質、尺寸及航程的距離以及裝卸地點。運費支付條款有待雙方磋商，惟運費一般分期支付，如簽署合同、完成裝貨及貨物到達卸貨港後作最終付款。

來自租船合同的收益指租船收入，並按完工比例基準確認，即根據各個別航運採用時間比例法釐定。

成本架構

該船舶的直接成本包括經紀佣金、就提供技術管理及技術顧問服務應付船運管理公司的管理費，以及實報實銷該船舶的營運成本，包括船員薪金、公共設施及燃料成本、港口開支、運河成本、船舶保險、維修及保養、技術支援等。該船舶的其他營運成本包括該船塢撥備及該船舶的折舊開支，其將以直線基準按該船舶的25年可使用年期確認。

法律框架

航運本身屬於國際性質，船舶各航次將根據不同司法權區的監管要求營運。因此，該船舶營運將受政府規例以於該船舶將營運的司法權區及該船舶將註冊的國家現行的國際公約、國家、州及地方法律及法規的形式監管。大部分現有國際法規(包括國際海事組織(「IMO」)、國際勞工組織(「ILO」)及聯合國貿易和發展會議(「UNCTAD」))已制定並維持一個全面船運監管框架。本集團及船運管理公司將於營運該船舶時遵守有關法律及法規。

由於該船舶將於香港註冊，船東將須遵守香港海事處列明的發牌及／或監管要求，船舶方能以香港船旗營運。

有關該船舶協議(包括協議備忘錄、兩份獨立具法律約束力之定程租船協議及船務管理協議)已採納BIMCO的準則，而未來所有協議及租船合同亦將採納該等準則。BIMCO為國際最大代表船東的船運組織，而其目標之一為統一商業航運常規及合同。

保險

就船體及機器保險以及保障及彌償保險而言，該船舶將獲世界級保險公司保障，保障限額為該船舶價值的100%。保險政策將每年重訂一次，為於海上營運時的實質損毀(包括碰撞、機器故障及其他意外)、第三方構成損傷的風險，以及甚至如漏油及污染等環境損害風險提供保障。

環境保護

該船舶的營運須遵守不同監管污水、油污及其他類型的污染的環境法律及法規。鑒於該等挑戰，該船舶乃根據IMO、Det Norske Veritas & Germanischer Lloyds (「DNV GL」)分類及船旗國有關環境保護的法規設計、建造及配備，致使該船舶獲授予國際防止生活污水污染證書、國際防止油污證書及國際防止空氣污染證書。此外，將進行該船舶營運的船運管理公司於相關國家領海時將須遵守該等國家的法律。

管理團隊

本集團擁有並將繼續組建一個來自不同領域的專業團隊。結合貨運管理、商業管理、半潛船管理、技術管理方面的專業知識，本集團有信心管理及帶領重載船運業務前進。主要人員及管理層公司的履歷載列如下：

借助本公司執行董事符永遠先生(「符先生」)在行業交遊廣闊且資源豐厚之優勢，董事會得以捕捉收購事項之機會。符先生於船運行業具豐富經驗而且聲名顯赫。彼為航海工程師及航運管理經濟師。彼畢業於廣東省經濟管理幹部學院工業經濟管理系，擁有超過40年船運及貨運管理經驗。由一九七二年至一九九二年，符先生任職於中遠系統(包括廣州遠洋運輸公司)達二十年之久，主要負責貨運以至船舶租賃管理。其後，彼於二零一二年七月三日獲泰山石化集團有限公司(「泰山石化」)(股份代號：1192)委任為執行董事，及於二零一二年八月二十七日獲委任為泉州船舶工業有限公司董事長及法定代表人。彼於二零一五年九月三十日調任泰山石化之副行政總裁，並於二零一六年九月二日辭去於泰山石化之所有職務。

本集團船運部門總經理李民生先生(「李先生」)從事船運行業工作逾30年。彼於一九八零年畢業於香港理工學院，獲得海洋科學文憑，其船運職業生涯始於任職多艘商船(乾散貨船、油輪及普通貨船)之船舶駕駛員。於一九八七年從香港海事處取得大副資格證書後，李先生於一九九四年加入獲多利船務有限公司(更名為滙豐船務服務有限公司)，在此其商業管理技能得到培養。李先生於二零零零年被調任為滙豐船務服務有限公司之主管。於二零零二年，李先生開始出任獨立船務顧問及經紀。李先生於二零一零年加入本公司，一直出任船運部門總經理，憑藉其在乾散貨與資產投資方面之專長，為本集團持續作出貢獻。

董事會函件

吳小明先生(「吳先生」,作為船運部門顧問)於一九八二年畢業於上海海運學院,持有經濟學學士學位,高級經濟師。吳先生有30多年船運及管理經驗,特別是在重載船運輸方面。加入本集團前,彼自一九八二年起於中遠集團不同附屬公司擔任不同職位。於二零零零年,彼獲委聘為中遠航運股份有限公司業務部經理,負責整個船隊的營銷、營運及管理、發展及營運重大件特種船舶以及組建半潛式船船隊。彼亦監管新造半潛船的付運、投入營運、半潛船運輸項目的磋商及實施。二零零三年至二零一零年,吳先生獲委派至美國侯斯頓出任中遠航運股份有限公司之首席代表。彼負責於美國的半潛式船隊的市場開發及業務推廣、客戶關係、離岸運輸合約的維繫、磋商及訂約。於美國的7年,彼主要與世界頂級石油公司(如Essomobile、Conocophilip、Shell)、離岸承辦商(如Technip、KBR、Modec)、離岸鑽探公司(如ENSCO、Transocean、Noble Drilling、Hercules及馬來西亞的Talisman、南韓的現代重工集團及三星重工等)共事。於二零一零年初,彼從美國回流,並獲委聘為中遠航運股份有限公司航運部門的副總經理,以及半潛船分部經理。彼參與重組半潛式船隊的內部管理及營運團隊,負責範圍涵蓋由營銷至工程支援的多個方面,且已於中國及海外成功完成若干重要項目。吳先生一直為中遠效力,直至二零一五年為止,其後彼根據中國相關規例退休。

黃梓生先生(「黃先生」,作為船運部門顧問)畢業於集美航海學院,持有輪機工程文憑。彼持有A1輪機長證書、俄羅斯海事船級社協會持續監察證書及高級註冊裝備管理輪機師證書。彼自二零零七年至二零一五年加入泉州船舶工業有限公司,負責泉州船舶的整體營運。黃先生擁有逾15年油輪營運及保養的實戰經驗。自一九九一年至二零零七年,彼在多個遠航油輪上接連出任輪機主管、首席輪機主管及輪機總監。彼負責動力及其他船隻系統(包括電力發電計劃、照明、燃油、潤滑、濾水及分隔以及該船舶的船上食水系統等)的日常運作及保養。此外,彼亦取得安全管理證書、防火訓練證書、急救證書及救生艇筏及救援艇熟練操作證書。

代價

收購代價為103,300,000美元(相當於約803,670,000港元)。按照協議備忘錄，收購代價包括：

- (i) 10,000,000美元(相當於約77,800,000港元)於配售完成日期後三個銀行工作日內以現金支付(「訂金」)，將由配售事項之所得款項撥付，有關詳情載於下文「根據特別授權配售新股份」一節；
- (ii) 83,300,000美元(可根據造船合約作最後調整)(相當於約648,070,000港元)將於交付該船舶時(惟在造船合約下呈交準備就緒通知書日期後不遲於三個銀行工作日)以現金支付，有關付款將部分以配售事項之所得款項約213,170,000港元及部分以按揭貸款約434,900,000港元撥付；及
- (iii) 10,000,000美元(相當於約77,800,000港元)於交付該船舶時(惟在造船合約下呈交準備就緒通知書日期後不遲於三個銀行工作日)透過發行代價股份(311,200,000股代價股份，按發行價每股代價股份0.25港元)支付。

倘賣方未能根據協議備忘錄的條款呈交準備就緒通知書，或未能在二零一七年五月三十一日未能實際完成合法交付轉讓，買方有選擇權取消協議備忘錄。倘買方選擇取消協議備忘錄，賣方須立即向買方退還訂金連同利息(如有)。賣方若有證實的疏忽，不論買方是否取消協議備忘錄，須向買方賠償其損失及所有費用。按照目前建造進度，董事相信該船舶能夠於二零一七年五月十五日或之前付運。倘若賣方未能付運船舶，本公司將會動用配售所得款項，收購另一艘與該船舶相類似的半潛重載船。

收購代價經買方與賣方考慮以下各項後公平磋商而釐定(i)獨立估值師於二零一七年一月三十一日對該船舶的初步估值約104,800,000美元(相當於約815,340,000港元)；(ii)造船合約的合約價103,300,000美元(相當於803,670,000港元)；(iii)由於離岸產油業務前景樂觀，重載船運服務需求不斷增加；(iv)將由買方與賣方所訂立之兩份單獨具法律約束力之定程租船合同產生之收益約15,800,000美元(相當於122,900,000港元)；及(v)本通函「收購事項之理由及裨益」分節所載之理由。

董事會函件

就獨立估值師而言，董事了解獨立估值師的聯席董事王飛先生，彼負責簽署估值報告，彼於資產估值方面擁有豐富經驗，以及亞太地區有關特製船舶、汽車運載船、液化氣體運載船、造船廠及船塢的相關經驗。此外，參照公開文件，獨立估值師在為香港上市公司提供估值服務方面經驗豐富。因此，董事信納獨立估值師擁有適當資格及足夠經驗可執行估值。

另外，獨立估值師確認於估值報告中採納之估值準則為船舶估值的適用標準，亦確認負責簽署估值報告之獨立估值師擁有船舶估值之相關資格。

於最後實際可行日，就抵押貸款，本公司已接洽數家金融機構並獲得其中兩家的初步條款書。兩份條款書之詳情相類似。兩份條款書之貸款年利率均為三個月現行倫敦銀行同業拆息加3.3%，而貸款年期則為七年，於最後實際可行日期，現行三個月倫敦銀行同業加息為1.1%。此外，兩份條款書之信貸融資額上限均為72,300,000美元(相當於約562,500,000港元)或收購代價之70%(以較低者為準)。提取貸款日期可予商議，而第一期還款日期則為初次提款日期後三個月，而之後每次還款日期應為三月、六月、九月或十二月十五日(以最早屆滿日期為準)。董事預期於二零一七年三月三十一日或之前通過由財務機構發出的「不受合約限制基準」書面承諾或簽立相關貸款或融資協議取得足夠融資。上述初步建議如遭拒絕，董事相信本公司仍可接洽其他金融機構，提供相若之按揭貸款條款。本公司將利用營運該船舶所產生的內部現金流償還(償還相關開支後)按揭貸款，而相關開支包括服務成本、船運管理公司及業務營運公司收取的管理費及其他間接成本，營運該船舶所產生的淨現金流將足以支付按揭貸款所產生的利息。

於最後實際可行日期，除收購事項外，本公司並無就現有或新業務或為本公司注入新重大業務發現任何其他潛在收購或發展計劃，亦無就其進行磋商。

代價股份

發行價為每股代價股份0.25港元，較：

- (i) 於協議備忘錄日期在聯交所所報收市價每股合併股份0.48港元(已就股份合併之影響作出調整)折讓約47.9%；
- (ii) 緊接協議備忘錄日期前最後五個連續交易日在聯交所所報平均收市價每股合併股份約0.468港元(已就股份合併之影響作出調整)折讓約46.6%；

董事會函件

- (iii) 於最後實際可行日期在聯交所所報收市價每股合併股份0.33港元(已就股份合併之影響作出調整)折讓約24.2%；及
- (iv) 根據摘錄自本公司截至二零一六年六月三十日止六個月之中期報告(「二零一六年中期報告」)之二零一六年六月三十日本公司擁有人應佔綜合資產淨值57,991,000港元計算之每股合併股份綜合資產淨值約0.04港元(根據於最後實際可行日期之已發行合併股份數目1,440,186,987股計算並已就股份合併之影響作出調整)，溢價約525%。

311,200,000股代價股份，佔(i)其時已發行合併股份約21.61%；及(ii)經配發及發行代價股份擴大之其時已發行合併股份約17.77%。

代價股份將根據於股東大會上將尋求授出之特別授權予以配發及發行，而一經發行，將於各自之間並與配發及發行當日之已發行合併股份在所有方面享有同等地位。

先決條件

買方支付訂金之責任須待以下條件達成後，方可作實：

- (i) 在股東大會上通過股東決議案批准協議備忘錄及據協議備忘錄擬進行之交易；
- (ii) 已遵守及達成一切相關監管規定(包括但不限於上市規則及香港一切相關監管規定)；
- (iii) 配售事項已完成；及
- (iv) 買方已竭盡全力並成功取得足夠的融資為根據協議備忘錄進行的收購事項提供資金，其可由來自財務機構發出「不受合約限制基準」書面承諾或簽立相關貸款或融資協議所證明。

收購完成須待賣方已與買方訂立兩份單獨具法律約束力定程租船合同，條款與租船合同相同，以讓賣方可根據背對背安排履行租船合同，而不需支付賣方任何費用後，方可作實。

董事會函件

倘上述條件於二零一七年三月三十一日(或賣方與買方協定之較後日期)或之前尚未達成，協議備忘錄將即時終止，而任何一方對於協議備忘錄下另一方均無享有任何權利或負有任何責任，惟先前違反條款所產生者除外。

於最行實際可行日期，上述條件概無達成或達致或可獲豁免。

收購完成

收購事項將於該船舶成功付運當日(或各訂約方以書面協定之較後日期)完成。

有關收購事項之風險因素

重載船運服務之需求與原油需求相關

重載船運服務之需求與原油需求相關，從而可能對本集團之盈利能力造成重大影響。根據下文「收購事項之理由及裨益」分節所載有關國際原油價格(「油價」)之分析，油價於二零一六年二月跌至最低點約每桶26美元及於二零一六年十二月底回升至約每桶54美元。反之，倘油價及需求下跌，煉油及產油相關的投資將減少，對重載船運服務之需求將受到負面影響，從而會影響本集團之盈利能力。油價需求及波動亦受多項無法控制之經濟及政治因素影響，該等因素包括但不限於石油出口地區之政治動盪。

重載船運行業競爭可能影響本集團之業績

倘未來重載船運行業出現新公司而彼等有能力以較低價格提供重載船運服務，本集團可能面臨激烈競爭。如新公司具備合適技能、經驗、必要船舶、設備及資本，其可能進入重載船運行業。隨著競爭加劇，本集團或須通過降低價格以爭取新的租船合同。此外，概不保證業內競爭對手將不會具備必要的技術知識及資源以提供競爭水平優於本集團的服務。倘本集團不能保持競爭力，加上未來原材料及勞工成本可能上漲，本集團盈利可能因此減少及該船舶可能產生減值虧損，從而可能對本集團之財務表現及狀況造成重大不利影響。

保險或不足以彌補不可預見情況下產生的所有損失

倘出現不可預見情況，例如業務因政治環境、罷工或海洋災難而中斷，則現有保險保障或不足以彌補一切損失，即使本集團將竭盡所能採取最適當的應變計劃。倘招致未投保損失或損失超逾已投購限額，則本集團或須從其自有資金支付損失、損害賠償及責任，這可能對本公司的業務營運及其財務狀況造成重大不利影響。即使保險保障足以彌補直接損失，惟本集團在不可預見情況下或未能採取補救行動或其他適合措施。

重大利率波動可能影響本集團之財務狀況及經營業績

利率風險主要涉及將就該船舶之按揭貸款產生之利息開支。參考向金融機構取得之初步條款書(見上文「收購代價」一段所述)，兩份條款書之按揭貸款之利率均按浮動利率計息。由於本集團並無訂立任何金融衍生工具以對沖利率風險，故利率大幅增加將增加本集團之利率開支，而對本集團之財務狀況及經營業績產生不利影響。

未能處理向供應商付款及向客戶收款之間的時滯可能對本集團的現金流量及財務狀況有負面影響

本集團向其客戶收取租船收入以及時結清其應付供應商的貿易應付款項或償還銀行借貸。概不保證客戶將準時及悉數還款。倘本集團未能適當地管理其有關現金流錯配的風險或倘本集團於收取其大部分貿易應收款項上遭遇任何困難，本集團之現金流及財務狀況將受到重大不利影響。此外，倘本集團未能按時向其供應商付款，本集團的聲譽亦可能受到影響。

本集團承擔其客戶的信貸風險

倘本集團客戶的信用度惡化或大部分其客戶因任何理由不能悉數結清其貿易賬款及應收票據，本集團將產生減值虧損，而其營運業績及財務狀況亦將受到重大不利影響。此外，可能存在本集團客戶於其各自信貸期延遲付款的風險，從而可能導致減值虧損撥備。概不保證本集團將能向客戶全面收回其貿易賬款及應收票據或其將能夠及時結清我們的貿易賬款及應收票據。倘客戶未能及時結清賬款，本集團的財務狀況、盈利能力及現金流將受到不利影響。

依賴船運管理公司

參照本通函「船舶管理」分節，船運管理公司將擔當該船舶的管理人，為本集團執行該船舶的技術管理及業務營運。雖然本集團擬與其訂立船運管理協議，惟概不保證船運管理公司將不會在船運管理協議屆滿前終止該協議或在其屆滿時與本集團重續管理團隊協議。倘船運管理協議在其屆滿時未獲延展或重續，或倘其在屆滿前被終止，則本集團將須為其重載船運業務尋找替代解決方案。亦概不保證本集團能夠及時覓得適合的船運管理公司作為替補，這或會對本集團的業務及營運造成不利影響。

內部監控程序

本公司已設有內部監控手冊多年，並持續審閱及更新。管理層負責執行，而董事會負責維持本集團之穩健及有效的內部監控。信永方略風險管理有限公司已獲委聘以協助董事會評估本集團的內部監控狀況。

就上文「有關收購事項的風險因素」一節所載有關重載船運業務的主要風險而言，本集團根據其用於管理有關業務營運風險的風險管理及內部監控系統採納以下主要措施：

(i) 有關油價的風險

鑒於重載船運服務的需求與油價之間的相互關聯，本集團將繼續密切監察油價。此外，本集團將該船舶的應用從產油相關行業拓展至其他與油價相關性較低的行業。董事相信，油價波動風險可透過該船舶的多元化應用而減小。

(ii) 有關重載船運業務競爭的風險

憑藉本集團管理團隊之經驗及專長，董事相信，本集團之目標為擴大其客戶基礎及提升其在業界之市場地位以及增強本集團之銷售及營銷實力。另一方面，本集團將：*(i)*精簡其整體工作流程；*(ii)*優化以將其可使用資源物盡其用；及*(iii)*密切監察現有船運業務及重載船運業務之發展，以確保本集團做好準備迎接未來挑戰。

(iii) 有關保險公司提供保險保障不足的風險

為船舶投保前，經紀及保險公司會仔細審閱保單，以確保該保單足以涵蓋所有可預見的潛在損失。為確保營運過程安全及避免任何不必要的意外，本集團亦會定期對船舶及其他設備進行保養檢查。

(iv) 利率風險

本集團的利率風險由本集團高級管理層定期管理及監察。本集團目前並無利率對沖政策。然而，高級管理層監察利率風險並將於有需要時候考慮對沖重大利率風險。

(v) 流動資金風險

於管理流動資金方面，本集團監察及維持一定水平的現金及現金等價物，該水平被管理層認為足夠為經營提供資金及減少現金流波動的影響。高級管理層監察銀行借貸的應用及確保遵守貸款契約。

(vi) 信貸風險

為了將信貸風險最小化，本集團已委派一支團隊，負責釐定信貸額、信貸審批及其他監察程序，確保跟進收回逾期債務之情況。應收呆賬撥備淨額由管理層根據過往經驗及目前經濟狀況估計。本集團亦於各個報告日期審閱各個別債務之可收回金額，確保就不可收回的債務作出足夠減值虧損撥備。就此而言，董事認為信貸風險可大幅減少。

(vii) 有關倚賴船運管理公司的風險

於挑選船運管理公司的過程中，除船運管理公司外，本集團已識別出兩家亦合資格執行重載船運服務的公司，並取得其報價。倘船運管理公司在其船運管理協議屆滿前終止其協議，董事相信本集團將能以市場上其他公司取代船運管理公司，而毋須對本集團構成任何重大不利影響。

各訂約方之資料

本公司及買方

本公司為於香港註冊成立之有限公司，其現有股份在聯交所主板上市。本集團主要從事(i)鐵路建設及營運；及(ii)船運及物流業務。

買方為於利比里亞共和國註冊成立之投資控股有限公司，並為本公司之間接全資附屬公司。

賣方

賣方為於馬紹爾群島註冊成立的投資控股有限公司。其主要資產是其於建造該船舶的造船合約中之權利、所有權、利益及權益。賣方的唯一股東為Greenland Heavylift Holding Limited，一家於開曼群島註冊成立的有限公司。該公司於二零一四年創立，旨在擁有及經營現於台灣興建，隸屬現代一類級別的新型半潛重載船。賣方由一支重載船運行業的專家團隊支援。Greenland Heavylift Holdings Limited之最終實益擁有人於石油及燃氣行業擁有豐富經驗。經董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，各賣方、其股東及最終實益擁有人均為本公司、配售代理、本公司過往收購活動的賣方以及彼等各自關連人士之獨立第三方。除本通函所披露者外，經董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，賣方並無就收購事項、配售事項及船運管理協議與本公司關連人士或其他訂約方進行商討、磋商、訂立協議、安排、諒解或承諾(不論為正式或非正式、明示或暗示)。

3. 根據特別授權配售新股份

於二零一七年二月八日(交易時段後)，本公司與配售代理訂立配售協議，據此，配售代理已有條件同意促使不少於六名承配人認購，而本公司已有條件同意按盡力基準，以每股配售股份0.10港元之配售價，配發及發行合共4,000,000,000股配售股份。

日期

二零一七年二月八日(交易時段後)

訂約方

- (1) 本公司
- (2) 配售代理

據董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，於最後實際可行日期，配售代理及其主要股東及／或控股股東(定義見上市規則)為獨立第三方。

配售事項之條件

配售事項須待以下條件於二零一七年三月三十一日或之前達成，方告作實：

- (i) 本公司召開股東大會，於會上提呈之決議案由股東以投票表決方式通過，按上市規則批准授出特別授權，以發行及配發配售股份；
- (ii) 股份合併生效；
- (iii) 聯交所上市委員會批准配售股份於聯交所上市及買賣；及
- (iv) 配售代理於配售協議下之責任並無根據當中條款終止。

倘上述條件未能於二零一七年三月三十一日或之前達成，則配售協議下配售代理和本公司之所有義務及責任將告失效及終止，概無訂約方可按配售協議就配售事項向另一方提出任何索償，惟任何有關先前違反者債務之權利及補救措施除外。

於最行實際可行日期，上述條件概無達成或達致或可獲豁免。

承配人

配售股份將向不少於六名承配人(將為個人、公司或其他投資者)配售。預期並無承配人將於緊隨配售完成後成為主要股東。於最後實際可行日期，配售代理正在物色承配人。根據配售協議，配售代理已向本公司承諾，承配人及其最終實益擁有人將為本公司及其附屬公司之獨立第三方，以及與本公司任何關連人士或其各自之任何聯繫人士概無關連，並非一致行動人士。再者，概無承配人將於緊隨配售完成後成為主要股東。

配售股份

4,000,000,000股配售股份佔(i)其時已發行合併股份總數約277.74%，及(ii)經配發及發行配售股份擴大後之其時已發行合併股份總數約73.53%。配售代理已有條件同意，按盡力基準在配售期間內按配售價配售最多4,000,000,000股配售股份。

配售股份將會根據在股東大會上向股東尋求之特別授權配發及發行。本公司將會召開股東大會，供股東考慮及酌情批准配售協議及其項下擬進行之交易(包括授出特別授權)。

配售價

每股配售股份0.10港元之配售價，較：

- (i) 合併股份於配售協議日期在聯交所所報之收市價每股0.48港元(已就股份合併之影響作出調整)折讓約79.2%；
- (ii) 合併股份於緊接配售協議日期前最後五個連續交易日在聯交所所報之平均收市價每股約0.468港元(已就股份合併之影響作出調整)折讓約78.6%；
- (iii) 合併股份於最後實際可行日期在聯交所所報之收市價每股0.33港元(已就股份合併的影響作出調整)折讓約69.7%；及
- (iv) 根據摘錄自本集團二零一六年中期報告之二零一六年六月三十日本公司擁有人應佔綜合資產淨值57,991,000港元計算之每股合併股份綜合資產淨值0.04港元(按股份合併完成後已發行1,440,186,987股合併股份計算)，溢價約150%。

配售價乃經本公司及配售代理公平磋商後釐定，當中參考(其中包括)(i)本集團於二零一六年六月三十日的流動負債約892,800,000港元；(ii)本集團的全年融資成本及遵小鐵路的經營成本的財務負擔；(iii)於二零一六年六月三十日之每股綜合股份資產淨值約0.04港元；(iv)股份交易量低；及(v)本集團尚未償付的財務負債及有關遵小鐵路建設的不確定賠償。有關釐定配售價及配售協議條款基準的詳情，請參閱本通函「進行配售事項的理由及裨益」分節。

佣金

配售完成後，本公司將向配售代理支付相當於總金額(相等於配售價乘以成功配售的配售股份數目)2.5%之配售佣金。

配售股份之地位

配售股份一經發行及繳足後，將與當時已發行之所有其他合併股份在所有方面享有同等地位。

配售完成

配售完成將於配售協議所載之先決條件達成後5個營業日內(或本公司及配售代理可能協定之其他日子)落實。

申請上市

本公司將向聯交所上市委員會申請批准配售股份於聯交所上市及買賣。

所得款項用途

配售事項所得款項淨額估計為384,000,000港元。本公司擬將配售事項所得款項淨額用於：(i)支付該船舶收購代價之訂金約77,800,000港元；(ii)支付收購完成後買方進行該船舶之實物交付所產生之費用和開支約46,500,000港元；(iii)支付收購代價部分餘額約213,170,000港元；及(iv)餘額約46,500,000港元作為本集團日常營運資金(主要包括以下項目：(i)本公司於未來十二個月產生之行政開支約35,000,000港元；(ii)鐵路業務於未來兩年的十二個月期間將產生之基本營運成本約7,500,000港元；及(iii)有關抵押安排之其他開支約4,000,000港元)。

倘若配售事項帶來之資金不足以支持進行收購事項，本公司擬向銀行申請貸款，以支付不足之數，而此舉將產生額外融資成本。

倘賣方未能交付船舶，本公司將以配售所得款項，收購另一艘類似的半潛重載船。

對本公司股權結構之影響

下表列示本公司於以下情況之股權架構：(i)於最後實際可行日期；(ii)緊隨股份合併完成後；(iii)緊隨配售股份配發及發行後；(iv)緊隨配售股份及代價股份配發及發行後；(v)緊隨未行使購股權獲悉數行使而配發及發行股份後；及(iv)緊隨未行使可換股票據獲悉數行使而配發及發行股份後(假設已發行現有股份/合併股份數目在最後實際可行日期後及配發及發行股份完成前並無任何其他變動)：

股東	於最後實際可行日期現有股份數目	概約%	緊隨股份合併完成後合併股份數目	概約%	於股份合併及配發及發行配發股份完成後合併股份數目	概約%	於股份合併及配發及發行配發股份完成後合併股份數目	概約%	在股份合併、配發及發行配發股份完成後及代價股份未行使購股權獲悉數行使而配發及發行股份後合併股份數目	概約%	在股份合併、配發及發行配發股份完成後及代價股份未行使購股權獲悉數行使而配發及發行股份後合併股份數目	概約%
控股股東												
王廷廷先生	4,552,970,325	31.61	455,297,032	31.61	455,297,032	8.37	455,297,032	7.92	455,297,032	7.88	455,297,032	7.87
梁軍先生	2,000,000	0.01	200,000	0.01	200,000	0.01	200,000	-	5,200,000	0.09	5,200,000	0.09
馮嘉煒先生(附註1)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000,000	0.02	1,000,000	0.02
余秀麗女士(附註1)	-	-	-	-	-	-	-	-	730,000	0.01	730,000	0.01
于寶東先生	-	-	-	-	-	-	-	-	5,000,000	0.09	5,000,000	0.09
孫璋女士(附註1)	-	-	-	-	-	-	-	-	5,000,000	0.09	5,000,000	0.09
購股權持有人(附註2)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000,000	0.01	1,000,000	0.01
小計	4,554,970,325	31.62	455,497,032	31.62	455,497,032	8.38	455,497,032	7.92	473,227,032	8.19	473,227,032	8.18
公眾股東												
朱其山先生	1,137,450,000	7.90	113,745,000	7.90	113,745,000	2.09	113,745,000	1.98	113,745,000	1.97	113,745,000	1.97
可換股票據持有人	33,205,634	0.23	3,320,563	0.23	3,320,563	0.06	3,320,563	0.06	3,320,563	0.06	14,258,063	0.24
承配人	-	-	-	-	4,000,000,000	73.53	4,000,000,000	69.55	4,000,000,000	69.28	4,000,000,000	69.15
賣方	-	-	-	-	-	-	311,200,000	5.41	311,200,000	5.39	311,200,000	5.38
其他購股權持有人(附註3)	-	-	-	-	-	-	-	-	4,300,000	0.08	4,300,000	0.08
其他公眾股東	8,676,243,916	60.25	867,624,392	60.25	867,624,392	15.94	867,624,392	15.08	867,624,392	15.03	867,624,392	15.00
小計	9,846,899,550	68.38	984,689,955	68.38	4,984,689,955	91.62	5,295,889,955	92.08	5,300,189,955	91.81	5,311,127,455	91.82
總計	14,401,869,875	100.00	1,440,186,987	100.00	5,751,386,987	100.00	5,751,386,987	100.00	5,773,416,987	100.00	5,784,354,487	100.00

附註：

- 余秀麗女士及孫璋女士於二零一六年八月三十一日辭任執行董事及非執行董事，惟彼等有權根據本公司購股權計劃之條款行使其購股權，直至二零一七年五月三十一日為止。
- 購股權持有人指本公司購股權的2名參予人士，包括本集團公司之董事(董事除外)。
- 其他購股權持有人指本公司購股權的13名參予人士，包括本集團僱員。

過往十二月個月之集資活動

本公司於最後實際可行日期前過往十二個月並無進行任何股本集資活動。

收購事項及配售事項之理由及裨益

收購事項之理由及裨益

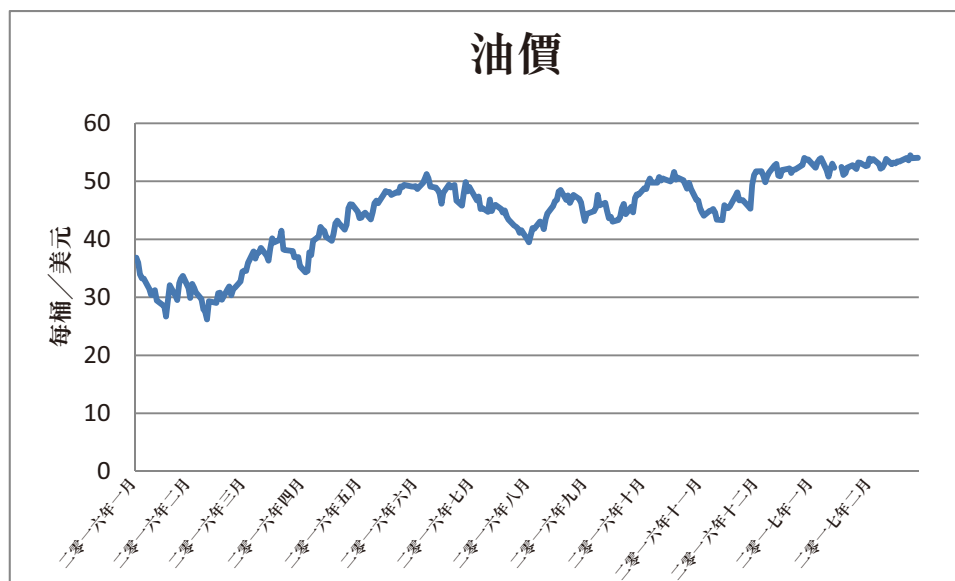
本集團主要從事(i)鐵路建設及營運；及(ii)船運及物流業務。

董事會認為收購事項將讓本集團藉進軍重載船運業務令業務更多元化及擴大收益來源。因此，收購事項為本集團提高長遠增長潛力之寶貴機會，符合本公司之業務計劃。

重載船運業務為非常集中且入行門檻甚高之市場，主要涉及運輸離岸油氣生產平台、鑽探及處理裝置，屬高度專業化之活動。該等裝置為十分巨大之實體物件，重量超過50,000噸，經常透過海洋運輸往返不同地點。因此，安全及有效運輸該等裝置發展成為船運行業之細分界別，由特種船舶隊伍佔據。目前，市場由一間總部位於荷蘭之大型企業及一間中國國有企業主導，彼等分別擁有21艘及5艘半潛重載船。誠如「收購事項」內「將收購之資產」一節所述，全球只有五艘零類及一類半潛重載船。因此，該船舶將成為該類別之第六艘半潛重載船。

另外，誠如本通函「將收購之資產」分節所述，買方將按與租船合同相同的條款，訂立兩份單獨具法律約束力之定程租船合同；亦已簽署預期將會落實之意向書。因此，待收購完成後，本集團預期將獲得較大收益來源及較佳利潤率。董事認為，收購事項後，重載船運業務之收入將成為本公司之核心收入來源。

該船舶為新設計之半潛重載船，將配備先進技術規格以於海上持續履行重載船運服務。比起其他較為舊式及落後之半潛重載船，該船舶配備最先進之技術，可按較低之燃料成本及維養成本運作，且提供更佳及更安全之運輸服務，進而較其他同業公司具備更多優勢。董事認為該船舶將為優質資產，較現有船舶(多數為其他市場業者擁有之舊式改造船舶)優勝及利潤率較高。



資料來源：美國能源信息管理局(EIA)

再者，重載船運業受惠於油價從二零一六年年初開始之攀升。油價於二零一六年二月下跌至每桶約26美元之低位，於二零一六年十二月底回升至每桶約54美元，直至最後實際可行日期則穩定於每桶50美元以上。有見油價的上升趨勢，多家國際油公司已增加對離岸鑽油項目之投資，包括建造自升式鑽油平台及半潛式鑽油平台，有關項目均需要由半潛重載船提供之重型運輸服務。因應油價與離岸石油項目相關投資之正向關係，董事認為收購事項長遠將為本公司及股東整體帶來裨益。

經考慮上述因素後，董事認為：(i)收購事項將支援本公司之現有散裝貨船運業務及帶來協同效益，與本公司之業務發展策略一致；(ii)收購事項亦將擴闊本公司船運業務之範疇，為本公司開拓重載船運業務提供良機；(iii)待該船舶完成交付、已簽訂兩份單獨具法律約束力之定程租船合同及意向書被落實後，收購事項將提供可觀及可持續之收入源流；(iv)本公司可獲取較理想之利潤率，此乃得益於其營運成本低於行業其他競爭對手，因該等同業使用較老舊及設備較落後之船舶；(v)油價持續攀升令離岸產油工業及重載船運業之前景比較樂觀；及(vi)擁有豐富行業經驗之管理層應可增強重載船運業務之實力，進一步提升本集團與其他市場參與者之競爭優勢。董事認為收購事項屬公平合理並且符合本公司及股東之整體利益。

配售事項之理由及裨益

董事認為，配售事項為本集團之機遇，(i)一方面容許本公司擴大股東基礎至上市公司及規模可觀的金融機構方面的股東基礎，另一方面容許配售代理藉配售事項引入

董事會函件

投資者，迎合本集團之融資需要；(ii)邀請新策略股東，彼等日後或會為本集團引入新的業務發展機遇，尤其已計劃之物流業務，此舉將有助本集團分散並開拓收入來源；及(iii)為本集團提供日後業務發展所需之財政靈活度，及於任何潛在投資機遇出現時可把握機會。

董事已按應有之謹慎態度並履行彼等之受信責任，去考慮其他集資選項，包括但不限於債務融資、供股或公開發售。考慮債務融資時，本公司曾聯絡現有可換股票據認購人(「現有可換股票據認購人」)以認購額外之可換股票據。經考慮到(i)進一步認購會令本集團負債水平上升；(ii)會增加利息開支，為本集團日後現金流帶來額外財政負擔；(iii)現有可換股票據認購人提出之條款對本集團不利；及(iv)本集團並無其他資產可作抵押，作為進一步債務融資之抵押品；因此，董事認為債務融資或任何包括債務融資之融資組合對本集團而言屬不可行，亦不切合本集團長遠發展。就供股或公開發售而言，董事曾與數名包銷商聯絡，礙於本公司之財務狀況兼負債比率高企，彼等均沒興趣包銷合併股份。此外，鑒於籌措資金之規模及現有股份／合併股份之交投稀疏，董事認為難以在香港尋得對包銷本公司供股或公開發售活動感興趣之獨立包銷商。再者，董事認為即使覓得該位獨立包銷商，但供股或公開發售之包銷佣金將相當高昂，且過程耗時。相反，配售事項經股東通過後可在短時間內完成，且成本較供股或公開發售低。因此，董事認為相較於債務融資、供股及公開發售，配售事項符合本公司之最佳利益。

訂立配售協議之前，本公司曾與數家獨立於本公司及其關連人士之金融機構磋商配售事項之條款。為盡量降低配發及發行配售股份對股東之攤薄影響，董事曾考慮調高配售價及縮減配售事項規模。然而，經考慮(i)本公司之現有財務狀況，尤其是流動負債淨額約892,800,000港元，且截至二零一六年六月三十日負債比率處於約97%之高水平；(ii)參考於二零一六年六月三十日借貸總額達約1,658,000,000港元，融資成本全年約人民幣57,800,000元(相當於約67,600,000港元)之財務負擔；(iii)最低經營成本全年約7,500,000港元之財務負擔，遵小鐵路仍在興建，尚未為本集團帶來任何收入；(iv)興建遵小鐵路須進一步資本承擔最少人民幣450,000,000元(相當於約526,500,000港元)；及(v)本通函「所得款項用途」一分節載述可應付所得款項用途之最小配售規模，董事及該等金融機構(除配售代理外)未能就該等方面達成任何共識。與配售代理磋商期間，鑑於上述因素，本公司與配售代理對配售價定為每股合併股份0.10港元及配售股份定為4,000,000,000股合併股份達成共識。配售代理亦表示，其會在概無新主要股東引入本公司及概無對現有董事會作出變動之基礎上，訂立配售協議。因此，配售協議根據該等基準訂立。

董事會函件

經考慮上述事項後，董事認為，配售事項(包括配售價、配售股份數量及配售事項之條款)屬公平合理。經計及(i)與其他選擇(包括債務融資、供股及公開發售)相比，配售乃最適合本公司之集資方式；(ii)除配售事項外，概無其他配售條款可供選擇；(iii)配售事項之規模；(iv)本集團之財務狀況及虧損狀況；(v)將要支付合共約37,400,000美元(相當於約291,000,000港元)之現金額，包括該船舶收購代價之部分現金10,000,000美元(相當於約77,800,000港元)及收購代價餘額之現金部分27,400,000美元(相當於約213,170,000港元)；(vi)上文所討論之收購事項及配售事項之理由及裨益；(vii)現有股份／合併股份交投稀疏；及(viii)相較二零一六年六月三十日每股合併股份綜合資產淨值溢價約150%後，而較現有股份於最後實際可行日期所報之收市價每股0.033港元折讓約69.7%對吸引有意投資者而言，實屬必要，且切合本公司與有意投資者之利益和風險。

收購事項及配售事項對本集團的財務影響

完成後，該船舶將成為本公司之主要資產，其有關收益及開支將於本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度之業績內確認。

誠如二零一六年中期報告所述，本集團於二零一六年六月三十日之未經審核綜合資產淨值約為65,700,000港元，當中包括資產總值約1,894,800,000港元及負債總額約1,829,100,000港元。

誠如本集團截至二零一五年十二月三十一日止年度之年報所述，截至二零一五年十二月三十一日止年度本公司擁有人應佔虧損總額約為297,900,000港元。

根據本通函附錄二所載本集團之未經審核備考財務資料，假設收購事項及配售事項已於二零一六年六月三十日落實，完成收購事項及配售事項後，本集團於二零一六年六月三十日之未經審核備考綜合資產總值將會增加約904,400,000港元，至約2,799,200,000港元；而本集團於二零一六年六月三十日之未經審核備考負債總額將會增加約430,900,000港元，至約2,260,000,000港元。因此，本集團於二零一六年六月三十日之未經審核備考綜合資產淨值將會增加約473,500,000港元，至約539,200,000港元。

本集團於二零一六年六月三十日之未經審核備考綜合財務狀況表乃根據本集團於二零一六年六月三十日之未經審核綜合財務狀況表編製，已載入隨附附註所述之未經審核備考調整，猶如收購事項及配售事項分別於收購完成及配售完成之時或之前已完成。

董事會函件

上市規則之涵義

由於有關收購事項之最高適用百分比率(定義見上市規則第14.07條)超過100%，收購事項構成本公司之非常重大收購事項，並因此須遵守上市規則第14章下之通告、公告及經股東批准之規定。

配售股份將根據在股東大會上尋求股東授出之特別授權配發及發行。

股東大會

本公司將舉行股東大會，以考慮及酌情以投票表決方式通過必要決議案以批准(其中包括)(i)建議股份合併；(ii)建議收購事項；及(iii)建議配售事項。股東大會謹訂於二零一七年三月二十四日(星期五)上午十一時正假座香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈9樓舉行，召開股東大會之通告載於本通函第66頁至第68頁。隨函附奉適用於股東大會之代表委任表格。無論閣下是否有意出席股東大會，務請按照隨附代表委任表格印備之指示將表格填妥，並於可行情況下盡快且無論如何不遲於股東大會或其任何續會之指定舉行時間48小時前送達本公司之股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心22樓。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親身出席股東大會或其任何續會，並於會上投票。

根據上市規則第13.39(4)條，股東於股東大會上之所有投票須以表決方式進行。因此，將於股東大會上提呈之所有決議案將以表決方式進行投票。

推薦建議

董事會認為，將於股東大會上提呈之決議案符合本公司及股東之整體最佳利益，故推薦股東投票贊成股東大會上之有關決議案。

其他資料

閣下請垂注本通函附錄所載其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
亞洲能源物流集團有限公司
執行董事
梁軍

二零一七年三月八日

1. 本公司的經審核綜合財務資料

本集團截至二零一三年十二月三十一日止年度、截至二零一四年十二月三十一日止年度、截至二零一五年十二月三十一日止年度及截至二零一六年六月三十日止六個月的財務資料分別於二零一三年年報(於二零一四年三月二十一日刊發)第31至93頁、二零一四年年報(於二零一五年三月二十日刊發)第33至103頁、二零一五年年報(於二零一六年三月二十四日刊發)第35至103頁及二零一六年中期報告(於二零一六年八月三十一日刊發)第25至58頁披露。

上述本公司年報及中期報告可透過以下網址於本公司網站<http://www.aelg.com.hk/>及聯交所網站www.hkexnews.hk閱覽：

http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0831/LTN20160831156_C.pdf

http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2016/0407/LTN20160407290_C.pdf

http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2015/0402/LTN20150402058_C.pdf

http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/SEHK/2014/0401/LTN201404012054_C.pdf

2. 債務聲明

於二零一七年一月三十一日(即本通函付印前就本債務聲明而言的最後可行日期)營業結束時，本集團有未償還銀行及其他貸款約1,553,000,000港元及本金額為4,500,000港元的可換股票據，詳情如下：

銀行及其他借款

於二零一七年一月三十一日營業結束時，本集團有未償還有抵押銀行貸款約1,121,000,000港元及無抵押其他貸款約432,000,000港元。銀行貸款由一名關連人士協鑫(集團)控股有限公司(「協鑫」)提供的擔保作抵押。為換取協鑫的擔保，本集團已就本集團於各間主要從事鐵路建設及營運的相關附屬公司(「鐵路附屬公司」)持有的權益及本公司的鐵路附屬公司的股份質押、股權及資產抵押向協鑫提供反擔保。

可換股票據

於二零一七年一月三十一日營業結束時，本集團有本金額約4,500,000港元的未轉換可換股票據。

重大擔保及或然負債

本集團於二零一七年一月三十一日之重大擔保及或然負債如下：

- (i) 於二零一七年一月三十一日，本公司已簽立一份反擔保以彌償協鑫最多約人民幣558,528,000元(相當於約653,478,000港元)，協鑫繼而同意就本集團鐵路附屬公司獲授銀行貸款簽立擔保。根據反擔保，倘有任何銀行貸款違約，本公司須向協鑫支付款項，包括所有相關累計利息、已產生的成本及開支(如有)。
- (ii) 本集團擁有三間非全資附屬公司，均主要從事一條連接遵小鐵路的建設及經營。該等附屬公司因遵小鐵路途經礦場而須向壓覆礦之礦權人(「礦權人」)賠償。礦權人要求的巨額賠償，本公司管理層認為金額過大及不合理。儘管與礦權人磋商過程中已付出不斷的努力，但所涉各方並無就應付賠償的範圍達成協議。於二零一七年一月三十一日，管理層仍未獲得充足及可靠的資料以估計本集團應付的賠償額。董事認為賠償額無法在足夠可靠的情況下計量，故並無於二零一七年一月三十一日確認撥備。

除上文所述或本文其他章節所披露者，以及除正常業務過程中的集團內公司間負債和一般貿易及其他應付款項外，於二零一七年一月三十一日營業結束時，本集團並無任何未償還貸款資本、銀行透支、押記或債權證、按揭、有期貸款、債務證券或任何其他類似債務或任何融資租賃承擔、租購承擔、承兌負債(一般貿易票據除外)、承兌信貸或任何擔保或其他重大或然負債。

3. 充足營運資金

於釐定本集團營運資金的充足性時，董事已作出以下假設：

- (i) 就收購該船舶而言，完成收購事項的一項先決條件要求本公司取得船舶之按揭貸款約434,870,000港元(「按揭貸款」)。本公司已聯絡數家財務機構及獲得其中兩家的初步條款清單，並認為能夠取得按揭貸款。因此，按揭貸款計入本集團營運資金預算中；

- (ii) 本集團於二零零九年七月透過三家附屬公司，即承德遵小鐵路有限公司(「遵小公司」)、承德寬平鐵路有限公司(「寬平公司」)、唐山唐承鐵路運輸有限責任公司(「唐承公司」)(統稱為「高遠集團」)開始投資鐵路建設及營運。高遠集團的業務範圍包括建設及營運遵小鐵路，該鐵路為121.7公里單軌鐵路，該鐵路設有12個車站，連接中國河北省兩個主要城市，即唐山市與承德市。

然而，誠如本公司先前財務報告所披露，施工進度由於出現或然情況而嚴重受阻。於過去幾年中，協鑫一直為高遠集團提供財政支援以履行其財務責任。經計及協鑫之財務能力，董事認為協鑫有足夠財力繼續為本公司主要從事鐵路建設及營運的附屬公司提供財務支援；及

- (iii) 透過於二零一零年五月收購海琦投資有限公司(「海琦」)全部股權，本集團展開其乾散貨船運業務。海琦持有其與惠博航運有限公司(「惠博」)在屬共同控制實體(「合營公司」)，連同其附屬公司為「合營集團」之公司50%權益。惠博為廣東省航運集團有限公司(其中一間主要省級國有企業)之全資附屬公司。合營公司主要從事船舶資產的投資及提供煤塊船運服務。

根據股東協議，各合營夥伴及本集團負責購買兩艘船舶，作為貢獻合營公司的將予注入的部份資金。合營夥伴已經購入兩艘船舶，惟本集團仍未購入餘下兩艘船舶。

本集團將與合營夥伴商討，且預期本集團能與合營夥伴達成協議，暫緩執行本集團於股東協議下的購入兩艘船舶的責任，直至船運市場回復至證明須額外購入餘下兩艘船舶為合理的水平或解除股東協議下本集團收購兩艘額外船舶的責任。

經計及(i)本集團之現有現金及銀行結餘；(ii)本公司將能夠獲得按揭貸款；(iii)協鑫的財務支援，該公司有足夠的財政實力繼續向本公司主要從事鐵路建設及經營的附屬公司提供財務支援；(iv)本集團將能夠與合營夥伴達成協議，以暫緩強制執行權或以其他方式履行本集團於股東協議下收購兩隻船舶之責任；及(v)其他可動用之內部資源，董事認為，完成配售事項及收購事項後，在並無不可預見的情況下，本集團將有充足營運資金應付由本通函日期起計至少十二個月的目前需要。

4. 本集團的管理層討論及分析

下文載列本集團於截至二零一五年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零一六年六月三十日止六個月之經營業績之討論及分析。下文載列之資料主要摘錄自本公司截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度之年報及本公司截至二零一六年六月三十日止六個月之中期報告之「管理層討論與分析」，以提供更多有關本集團於所述期間的財務狀況及經營業績的資料。

(a) 截至二零一六年六月三十日止六個月的管理層討論及分析

財務回顧

鐵路建設及營運

遵小鐵路之建設原計劃於二零一零年年底前完成。然而，如本公司過去的財務報告所披露，建設進度因出現或然情況而顯著受阻，儘管如此，本集團仍繼續設法加快建設進度。根據對建設進度作出之最新評估，竣工日期仍尚未確定且直至遵小鐵路竣工及開始全面商業營運前不會產生收入。

於回顧期內，本集團的未經審核營業額約為3,755,000港元(二零一五年六月三十日：約13,153,000港元)，較二零一五年同期下降約71%。營業額下降乃由於全球船運市場低迷所致。

船運及物流

本集團於二零一零年五月開始透過合營集團進行其船運業務。本公司亦於二零一三年十一月購入一艘運力約28,000載重噸之散貨船MV Tremonia開始其船舶擁有及租賃業務，該散貨船於二零一四年五月完成維修後更名為MV Asia Energy。

於回顧期間，合營集團錄得收益約18,999,000港元(二零一五年六月三十日：約25,324,000港元)，較二零一五年同期減少約25%。本集團應佔合營集團虧損約6,950,000港元(二零一五年六月三十日：虧損約3,744,000港元)，較二零一五年同期增加約86%。

於回顧期間，MV Asia Energy錄得收益約3,755,000港元(二零一五年六月三十日：約13,153,000港元)，較二零一五年同期減少約71%。

回顧期內，本集團錄得除稅後虧損約261,307,000港元(二零一五年六月三十日：虧損約181,433,000港元)，較二零一五年同期增加約44%。虧損主要由於在建路減值虧損撥備約187,076,000港元及財務成本約40,872,000港元所致。每股虧損為1.16港仙(二零一五年六月三十日：1.16港仙)。

財務資源、流動資金及資產負債比率

本集團的資金主要來自各項借貸、股東權益及內部產生之現金流量。於二零一六年六月三十日，本集團之銀行及現金結餘為約12,140,000港元(二零一五年十二月三十一日：約30,512,000港元)。本集團於二零一六年六月三十日之資產負債比率(按淨負債除以總資本計算)為約97%(二零一五年六月三十日：約84%)。

資產抵押及或然負債

協鑫(一間由本公司多間附屬公司之董事朱共山先生實益擁有之公司)為本集團合共最多人民幣1,033,000,000元(相當於約1,209,000,000港元)之銀行貸款融資(已授予本公司於中國之若干非全資附屬公司)提供擔保。作為協鑫擔保之彌償，本集團按其於各附屬公司持有之股權比例向協鑫提供最多約人民幣602,000,000元(相當於約705,000,000港元)的反擔保，及其於中國鐵路物流控股有限公司(「中國鐵路物流」)(本公司一家間接全資附屬公司)之股份作出的股份質押以及以協鑫為受益人作出的有關中國鐵路之附屬公司之權益及資產質押。於二零一六年六月三十日，本集團有未償還銀行貸款約人民幣983,000,000元(相當於約1,150,000,000港元)。因此，根據本集團於附屬公司所持之權益百分比，本集團有約人民幣573,000,000元(相當於約670,000,000港元)之或然負債。

資本承擔

於二零一六年六月三十日，本集團擁有資本承擔約274,000,000港元(二零一五年十二月三十一日：約279,000,000港元)。有關詳情載於未經審核簡明綜合中期財務報表附註15。

匯率波動風險

本集團之資產、負債及交易主要以交易涉及之業務營運之功能貨幣計值，不會面臨外匯變動產生之重大風險。董事認為本集團之外匯風險甚低。因此，並無採用對沖工具或其他對沖方法。

僱員

於二零一六年六月三十日，本集團共有101名(二零一五年十二月三十一日：97名)全職僱員，其中84名為駐中國僱員。本集團於回顧期內之僱員成本(包括董事酬金)約為8,899,000港元(二零一五年六月三十日：約9,544,000港元)。本集團根據僱員之職責、工作經驗及現行市場慣例釐定支付予僱員之薪酬。除基本薪酬外，本集團亦會於參考本集團業績及個別僱員之表現後向合資格僱員授出購股權。本集團亦有為其香港僱員參與經核准之強制性公積金計劃，並為其中國僱員作出多項社保基金供款。

(b) 截至二零一五年十二月三十一日止年度的管理層討論及分析

財務回顧

鐵路建設及營運

遵小鐵路之建設原計劃於二零一零年年底前完成。然而，如本公司過去的財務報告所披露，建設進度因出現或然情況而顯著受阻，儘管如此，本集團仍繼續設法加快建設進度。根據對建設進度作出之最新評估，竣工日期仍未確定且直至遵小鐵路竣工及開始全面商業營運前不會產生收入。

船運及物流

合營集團於回顧年度錄得收入約43,660,000港元(二零一四年：約73,930,000港元)，較上年度減少約40.94%。本集團應佔合營集團虧損約93,430,000港元(二零一四年：約15,730,000港元)，較上年度增長約494%。本集團應佔合營集團虧損增加乃主要由於船舶減值虧損82,000,000港元所致。

作為本集團重組其當前業務及投資組合以及擴大船運業務之營運範圍策略的一部分，本公司於二零一三年十一月購入一艘運力約28,000載重噸之散貨船MV Tremonia開始其船舶擁有及租賃業務，該散貨船於二零一四年五月完成維修後更名為MV Asia Energy。

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團營業額約為22,000,000港元，較截至二零一四年十二月三十一日止年度約37,000,000港元減少40%。截至二零一五年十二月三十一日止年度之除稅後虧損約為344,000,000港元，相比截至二零一四年十二月三十一日止年度虧損約236,000,000港元，增長約46%。

回顧年度之虧損較截至二零一四年十二月三十一日止年度虧損上升主要是由於(其中包括)(i)物業、廠房及設備減值虧損增加至25,000,000港元(二零一四年：零港元)；(ii)無形資產減值虧損減少至18,500,000港元(二零一四年：約55,100,000港元)；(iii)可換股債券及發行可換股票據之購股權／承擔之衍生部分之公平值變動產生之虧損約83,100,000港元(二零一四年：零港元)；(iv)應佔共同控制實體之虧損增加至約93,400,000港元(二零一四年：約15,700,000港元)；(v)其他經營開支減少至約22,300,000港元(二零一四年：約36,200,000港元)及(vi)融資成本減少至約100,900,000港元(二零一四年：約113,700,000港元)之綜合淨影響所致。

年內每股基本及攤薄虧損為2.15港仙(二零一四年：1.38港仙)。

資金流動性、財務資源及資產負債比率

本集團資金主要為各項借款、股東權益及內部產生之現金流量。

於二零一五年十二月三十一日，本集團之銀行及現金餘額約為31,000,000港元(二零一四年：約16,000,000港元)。

於二零一五年十二月三十一日，本集團的無抵押銀行貸款4,000,000港元(二零一四年：4,000,000港元)須於一年內償還及有抵押銀行貸款約283,000,000港元(二零一四年：約190,000,000港元)須於一年內償還，約283,000,000港元(二零一四年：約254,000,000港元)須於一至兩年內償還，約607,000,000港元(二零一四年：約802,000,000港元)須於兩至五年內償還。本年度之實際年利率為6.96%(二零一四年：7.84%)。

於二零一五年十二月三十一日，本集團的無抵押其他借貸約181,000,000港元(二零一四年：約67,000,000港元)須於一年內償還及約150,000,000港元(二零一四年：約191,000,000港元)須按要求償還。其他借款約205,000,000港元(二零一四年：約228,000,000港元)按年利率6.47%至20.4%(二零一四年：6.5%至20.4%)計息，其餘結餘125,000,000港元(二零一四年：30,000,000港元)為免息。

本集團於二零一五年十二月三十一日之資產負債比率(計算方法為負債淨額除以資本總額)約為84%(二零一四年：約76%)。

資產抵押及或然負債

協鑫為授予本公司於中國之若干非全資附屬公司合共最多人民幣1,033,000,000元(相當於約1,233,000,000港元)之銀行貸款融資向銀行提供擔保。作為協鑫擔保之彌償，本集團按其於各附屬公司持有之股權百分比提供反擔保最多約為人民幣602,000,000元(相當於約719,000,000港元)、其於本公司之間接全資附屬公司中國鐵路物流之股本權益抵押，以及將中國鐵路物流之附屬公司之股本及資產質押予協鑫。於二零一五年十二月三十一日，未償還銀行貸款約為人民幣983,000,000元(相當於約1,173,000,000港元)。因此，根據本集團於其附屬公司持有之股權百分比，本集團根據反擔保以協鑫為受益人彌償的金額最多約人民幣573,000,000元(相當於約684,000,000港元)。

資本承擔

於二零一五年十二月三十一日，本集團之資本承擔為約279,000,000港元(於二零一四年十二月三十一日：約297,000,000港元)，其詳情載於綜合財務報表附註30。

匯率波動風險

本集團之資產、負債及交易主要以港元或人民幣計值。由於美元兌人民幣之匯率因中國之外匯政策而相對穩定，加上港元與美元掛鈎，故董事認為本集團之外匯風險程度可以接受。因此，並無採用對沖工具或其他對沖方法。

僱員

於二零一五年十二月三十一日，本集團共有97名(二零一四年：99名)全職僱員，其中80名為駐中國僱員。本集團於截至二零一五年十二月三十一日止年度之僱員成本(包括董事酬金及購股權開支)約為19,100,000港元。本集團根據僱員之職責、工作經驗及現行市場慣例釐定支付予僱員之薪酬。除基本薪酬外，本集團亦會於參考本集團業績及個別僱員之表現後向合資格僱員授出購股權。本集團亦有為其香港僱員參與經核准之強制性公積金計劃，並為其中國僱員作出多項社保基金供款。

(c) 截至二零一四年十二月三十一日止年度的管理層討論及分析

財務回顧

鐵路建設及營運

遵小鐵路之建設原計劃於二零一零年年底前完成。然而，由於獲取中國民生銀行股份有限公司授出人民幣1,033,000,000元之主要貸款融資之延誤以及施工期遇到之其他不可預見障礙(如土地復墾及拆遷等)，施工進度嚴重受阻。儘管本集團繼續設法加快建設進度，鐵路建設竣工已進一步推遲。

船運及物流

合營集團已於回顧期間錄得收入約73,930,000港元(二零一三年十二月三十一日：約80,220,000港元)，本集團該業務分部之虧損約為15,730,000港元(二零一三年十二月三十一日：約14,240,000港元)。除透過合營集團經營船運業務外，本公司亦透過租賃一艘運力約55,000載重噸的散貨船MV Jin Yuan於二零一三年九月開始從事自有貨船租賃業務，合約期介乎6至8個月。為進一步擴闊其於乾散貨船運行業之業務發展，本公司於二零一三年十一月購買了一艘運力約28,000載重噸的散貨船MV Tremonia。該散貨船其後於二零一四年五月改名為MV Asia Energy。MV Asia Energy目前訂有16至19個月的期租合約，將於二零一五年八月至二零一五年十一月到期。

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團之營業額約為36,680,000港元(二零一三年：約19,084,000港元)。截至二零一四年十二月三十一日止年度之除稅後虧損約為235,765,000港元(二零一三年：除稅後虧損約128,846,000港元)。於回顧年度，較截至二零一三年十二月三十一日止年度虧損增加主要是由於(其中包括)財務成本增加至約113,730,000港元(二零一三年：約55,196,000港元)及無形資產之減值虧損增加至約55,062,000港元(二零一三年：約6,244,000港元)。本年度每股基本及攤薄虧損為1.38港仙(二零一三年：0.78港仙)。

資金流動性、財務資源及資產負債比率

本集團資金主要為各項借貸、股東權益及內部產生之現金流量。

於二零一四年十二月三十一日，本集團之銀行及現金結餘為數約16,000,000港元(二零一三年：約13,000,000港元)。

於二零一四年十二月三十一日，本集團的無抵押銀行貸款約4,000,000港元(二零一三年：零港元)須於一年內償還及有抵押銀行貸款約190,000,000港元(二零一三年：約127,000,000港元)須於一年內償還，約254,000,000港元(二零一三年：約191,000,000港元)須於一至兩年內償還，約802,000,000港元(二零一三年：約763,000,000港元)須於兩至五年內償還及零港元(二零一三年：約169,000,000港元)須於五年後償還。本年度之實際年利率為7.84%(二零一三年：7.86%)。

於二零一四年十二月三十一日，本集團的無抵押其他借貸約67,000,000港元(二零一三年：約115,000,000港元)須於一年內償還及約191,000,000港元(二零一三年：約26,000,000港元)須按要求償還。其他借貸約228,000,000港元(二零一三年：約141,000,000港元)按年利率6.5%至20.4%(二零一三年：6.5%至18%)計息，其餘結餘30,000,000港元(二零一三年：零港元)則為免息。

本集團於二零一四年十二月三十一日之資產負債比率(計算方法為負債淨額除以資本總額)約為76%(二零一三年：約65%)。

資產抵押及或然負債

協鑫為授予本公司於中國之若干非全資附屬公司合共最多人民幣1,033,000,000元(相當於約1,309,000,000港元)之銀行貸款融資向銀行提供擔保。作為協鑫擔保之彌償，本集團按其於各附屬公司持有之股權百分比提供反擔保最多約為人民幣602,000,000元(相當於約763,000,000港元)、其於本公司之間接全資附屬公司中國鐵路物流之股本權益抵押，以及將中國鐵路物流之附屬公司之股本及資產質押予協鑫。於二零一四年十二月三十一日，未償還銀行貸款約為人民幣983,000,000元(相當於約1,246,000,000港元)。因此，根據本集團於其附屬公司持有之股權百分比，本集團擁有約人民幣573,000,000元(相當於約726,000,000港元)之或然負債。

資本承擔

於二零一四年十二月三十一日，本集團之資本承擔約為297,000,000港元(二零一三年十二月三十一日：約343,000,000港元)，其詳情載於截至二零一四年十二月三十一日止年度綜合財務報表附註33。

匯率波動風險

本集團之資產、負債及交易主要以港元或人民幣計值。由於美元兌人民幣之匯率因中國之外匯政策而相對穩定，加上港元與美元掛鈎，故董事認為本集團之外匯風險程度可以接受。因此，並無採用對沖工具或其他對沖方法。

僱員

於二零一四年十二月三十一日，本集團共有99名(二零一三年：137名)全職僱員，其中84名為駐中國僱員。本集團截至二零一四年十二月三十一日止年度之僱員成本(包括董事酬金及購股權開支)約為19,814,000港元。本集團根據僱員之職責、工作經驗及現行市場慣例釐定支付予僱員之薪酬及報酬。除基本薪酬外，本集團亦會於參考本集團業績及個別僱員之表現後向合資格僱員授出購股權。本集團亦有為其香港僱員參與經核准之強制性公積金計劃，並為其中國僱員作出多項社保基金供款。

5. 本集團的財務及業務前景

本集團的主要業務為(i)鐵路建設及營運；及(ii)船運及物流業務。

收購完成後，該船舶將成為本集團的主要資產之一。根據本通函附錄二所載本集團的未經審核備考財務狀況表，本集團於二零一六年六月三十日錄得的資產淨值為約65,700,000港元及本集團的未經審核備考資產淨值將為約539,200,000港元，即收購完成後增加約720.7%。

來年，收購完成後，本集團將繼續發展其現有業務以進一步豐富本集團的業務組合及改善業務表現。本集團的管理層將繼續不時審視其現有業務，盡力改善本集團的業務營運及財務狀況。

鐵路業務方面，董事擬保留鐵路業務，此乃計及(i)遵小鐵路為本公司的主要資產，於最後實際可行日期，佔本公司總資產約96%；(ii)保留鐵路業務讓本公司維持充足營運水平；(iii)鐵路業務的收益將於完成建設遵小鐵路後產生。此外，本公司已重續應付協鑫之貸款總額，包括應計利息(「協鑫貸款」)約人民幣364,700,000元(相當於約408,000,000港元)，因為根據本公司與協鑫妥為簽署的貸款重續協議，協鑫貸款將於遵小鐵路經營錄得收支平衡時方予支付。本公司擬動用鐵路業務日後產生的收益償還協鑫貸款。經計及上文所述，董事認為保留鐵路業務符合本公司及股東之整體利益。

船運及物流業務方面，董事認為收購事項將讓本集團透過進軍重載業務多元化業務及擴大收益來源。因此，收購事項為本集團提高長遠增長潛力之寶貴機會，符合本公司之業務計劃。此外，於二零一六年下半年，平均波羅的海乾散貨指數呈現升勢，由二零一六年七月一日的677點升至二零一六年十二月三十一日的953點，期內上升約40.8%。董事認為此乃乾貨市場復甦跡象及有利本集團維持現有船舶租賃業務。合營公司方面，本集團將與合營夥伴商討，且預期能達成協議，暫緩執行本集團於股東協議下的購入兩艘額外船舶的責任，直至船運市場回復至證明須額外購入餘下兩艘船舶為合理的水平。

展望未來，為擴大船運及物流業務規模及改善本集團的財務狀況，本集團將繼續不時物色合適投資機會以提高本集團的長遠增長潛力。於最後實際可行日期，本集團尚未找到任何潛在併購目標。

6. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉本集團的財務或業務狀況自二零一五年十二月三十一日(本集團最新已刊發經審核賬目的編製日期)起有任何重大不利變動。

A. 本集團之未經審核備考財務資料**緒言**

未經審核備考財務資料(「未經審核備考財務資料」，包括亞洲能源物流集團有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱「本集團」)之未經審核備考綜合財務狀況表及相關附註)已根據上市規則第4.29段編製，以表示(i)收購船舶(「該船舶」)；及(ii)根據特別授權配售新股份(下文統稱「該等交易」)之影響，猶如其已於二零一六年六月三十日完成。

未經審核備考財務資料已基於本集團於二零一六年六月三十日的未經審核綜合財務狀況表(載於本集團截至二零一六年六月三十日止六個月的已刊發中期報告)編製，並已就該等交易作出備考調整，有關該等備考(i)可直接歸因於該等交易；及(ii)屬確實可支持，猶如該等交易已於二零一六年六月三十日完成。

未經審核備考財務資料乃基於多項假設、估計及不確定性編製，僅供表述，且基於其性質，其未必如實反映本集團於該等交易完成後的財務狀況，亦無意描述該等交易於本文所示日期已完成時，本集團應已達到的實際財務狀況。此外，本集團未經審核備考財務資料無意預測本集團於該等交易完成後的未來財務狀況。

本集團於該等交易後的未經審核備考財務資料應與本集團載於本通函附錄一的過往財務資料及本通函其他部分載有的其他財務資料一併閱覽。

未經審核備考綜合財務狀況表

	本集團於 二零一六年 六月三十日的 未經審核 綜合財務 狀況表		備考調整		本集團於 二零一六年 六月三十日的 未經審核 備考綜合 財務狀況表	
	千港元 (附註1)	千港元 (附註2a)	千港元 (附註2b)	千港元 (附註2c)	千港元	千港元
非流動資產						
物業、廠房及設備	41,159		815,344		856,503	
無形資產	1,000				1,000	
在建工程	1,779,321				1,779,321	
鐵路建造預付款	9,299				9,299	
於一間共同控制實體之權益	—				—	
	<u>1,830,779</u>				<u>2,646,123</u>	
流動資產						
其他應收款項及預付款	51,923				51,923	
現金及現金等值物	12,140	384,000	(291,000)	(4,000)	101,140	
	<u>64,063</u>				<u>153,063</u>	
流動負債						
貿易及其他應付款項	170,335				170,335	
銀行貸款及其他借貸	629,080		62,124	(571)	690,633	
可換股票據	4,925				4,925	
應付一間共同控制實體之款項	143,961				143,961	
應付附屬公司少數權益擁有人之款項	8,558				8,558	
	<u>956,859</u>				<u>1,018,412</u>	
流動負債淨值	(892,796)				(865,349)	
總資產減流動負債	<u>937,983</u>				<u>1,780,774</u>	

	本集團於 二零一六年 六月三十日的 未經審核 綜合財務 狀況表			備考調整		本集團於 二零一六年 六月三十日的 未經審核 備考綜合 財務狀況表	
	千港元 (附註1)	千港元 (附註2a)	千港元 (附註2b)	千港元 (附註2c)	千港元	千港元	
非流動負債							
銀行貸款	872,261		372,746	(3,429)	1,241,578		
應付或然代價	—				—		
	<u>872,261</u>				<u>1,241,578</u>		
資產淨值	<u>65,772</u>				<u>539,196</u>		
本公司擁有人應佔資本及儲備							
股本	1,588,011	384,000	89,474		2,061,485		
儲備	<u>(1,530,020)</u>				<u>(1,530,020)</u>		
本公司擁有人應佔權益	57,991				531,465		
非控股股東權益	<u>7,731</u>				<u>7,731</u>		
權益總額	<u>65,722</u>				<u>539,196</u>		

未經審核備考財務資料附註

- 1) 該等款項摘錄自本集團於二零一六年六月三十日之未經審核綜合財務狀況表(載於本集團截至二零一六年六月三十日止六個月之已刊發中期報告)。
- 2) 該等調整指：
 - a) 按配售價每股0.1港元配售4,000,000,000股新股份之所得款項淨額合共384,000,000港元，當中已扣除估計配售佣金10,000,000港元及其他估計發行開支6,000,000港元。
 - b) 收購該船舶指購入資產，而調整指該船舶的公平值104,800,000美元(相當於約815,344,000港元)(誠如本通函附錄三所載由獨立物業估值師所編製之估值報告中所述)。

總代價將由本集團按下列方法結付：

- (i) 前文所述配售4,000,000,000股新股份之所得款項之一部分291,000,000港元；
- (ii) 本集團將取得之按揭貸款約434,870,000港元之所得款項。董事預期按揭貸款之年期為七年。因此，以供說明，假設按揭貸款之七分之一(即62,124,000港元)及餘下部分(372,746,000港元)於二零一六年十二月三十一日分別分類為流動負債及非流動負債；及
- (iii) 餘下收購代價10,000,000美元(相當於約77,800,000港元)將通過發行311,200,000股新股份(發行價為每股0.25港元)之方式結付。該等新股份的公平值為89,474,000港元，乃指收購該等資產的公平值為815,344,000港元及上文2(b)(i)及(ii)所述的已付現金代價725,870,000港元的差額。

- c) 調整指將於設立前述按揭貸款時應付之估計按揭安排費約4,000,000港元，並將於按揭貸款期內攤銷。為作表述，已假設按揭安排費的七分之一(即571,000港元)及餘額3,429,000港元分別計入按揭貸款的即期部分及非即期部分。

經考慮獨立估值師就本集團與賣方就收購船舶訂立的兩項獨立定程租船協議的報告，董事認為兩項獨立定程租船協議本身並無額外價值，因此概無確認無形資產。

- 3) 在編製本集團未經審核備考財務資料時，本公司董事已按香港會計準則第36號資產減值(「香港會計準則第36號」)及本集團的會計政策，為收購的該船舶履行減值審閱。根據減值測試，該船舶的可收回金額乃經參考由獨立估值師(羅馬國際評估有限公司)編製日期為二零一七年三月八日的估值報告中對該船舶的公平值而釐定。由於該船舶的可收回金額不少於其賬面值，本公司認為該船舶並無出現減值。

申報會計師已根據香港核證委聘準則第3420號就「編制備考財務資料發出報告以供載入章程的核證委聘工作」進行彼等的工作。於申報未經審核備考財務資料時，申報會計師認為本公司董事按本集團之未經審核備考財務資料所述的基準，對該船舶進行的減值評估妥為編製；而該基準與本集團採納的會計政策一致。

本公司董事已經確認，彼等將根據香港會計準則第36號採納一致的會計政策、估值方法及主要假設，於往後申報期間評估該船舶減值。本公司亦向其核數師確認，彼等將按照香港會計師公會頒佈之香港核數準則審核本公司之綜合財務報表並發表意見。

- 4) 就本未經審核備考財務資料的未經審核備考調整而言，已於二零一六年六月三十日應用1美元兌7.78港元的匯率。

(B) 未經審核備考財務資料報告

以下為香港註冊會計師香港立信德豪會計師事務所有限公司就本附錄所載之本集團未經審核備考財務資料發出之報告全文，僅供載入本通函。



Tel : +852 2218 8288
Fax : +852 2815 2239
www.bdo.com.hk

25th Floor Wing On Centre
111 Connaught Road Central
Hong Kong

電話 : +852 2218 8288
傳真 : +852 2815 2239
www.bdo.com.hk

香港干諾道中111號
永安中心25樓

有關編製未經審核備考財務資料之獨立申報會計師核證報告**致亞洲能源物流集團有限公司董事**

吾等已完成核證委聘，以對亞洲能源物流集團有限公司（「貴公司」）董事所編撰有關貴公司及其附屬公司（下文統稱為「貴集團」）的未經審核備考財務資料作出匯報，僅供說明用途。未經審核備考財務資料包括二零一六年六月三十日貴公司之未經審核備考綜合財務狀況表及相關附註，乃載於貴公司刊發的日期為二零一七年三月八日之通函（「通函」）附錄二，通函內容有關(i)建議股份合併，(ii)有關收購船舶（「該船舶」）之非常重大收購事項；及(iii)根據特別授權配發新股份。收購前述該船舶及配發新股份統稱為「該等交易」。貴公司董事編撰未經審核備考財務資料所依據的適用準則載於通函附錄二A部分。

貴公司董事編撰未經審核備考財務資料以說明該等交易對貴集團於二零一六年六月三十日的財務狀況的影響，猶如該等交易已於二零一六年六月三十日進行。作為此程序的一部分，有關貴集團的財務狀況資料已由貴公司董事自貴公司截至二零一六年六月三十日止六個月之中報摘錄，並未發佈審計或審閱報告。

董事對未經審核備考財務資料之責任

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段之規定，並參考香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈之會計指引第7號「編製供載入投資通函內之備考財務資料」（「會計指引第7號」），編製未經審核備考財務資料。

吾等之獨立性及品質控制

吾等已遵守香港會計師公會頒佈的「專業會計師操守準則」內有關獨立性及其他操守方面的規定，有關準則乃根據誠信、客觀、專業能力及應有審慎態度、保密及專業行為的基本原則而制定。

吾等應用香港會計師公會頒佈的香港品質控制準則第1號「進行財務報表審核和審閱的機構適用的品質控制，以及其他查證和相關服務受聘」，因此設有全面的品質控制制度，包括涉及遵守道德規範、專業標準以及適用法律及監管規定的成文政策及程序。

申報會計師的責任

吾等的責任乃根據上市規則第4.29(7)段的規定就未經審核備考財務資料發表意見，並向閣下匯報。對於吾等過往就編撰未經審核備考財務資料時採用的任何財務資料所發出的任何報告，除於報告發出日期對該等報告的收件人所負的責任外，吾等概不承擔任何責任。

吾等根據香港會計師公會頒佈的香港核證委聘準則第3420號「就編撰載入招股章程的備考財務資料作出報告的核證委聘」進行委聘工作。此準則規定申報會計師規劃及執程序，從而合理確定貴公司董事是否已根據上市規則第4.29段及參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號編撰未經審核備考財務資料。

就本委聘而言，吾等並無責任更新或重新發出有關編撰未經審核備考財務資料時採用的任何過往財務資料的任何報告或意見，吾等亦無於進行委聘工作過程中對編撰未經審核備考財務資料所採用的財務資料進行審核或審閱。

投資通函所載的未經審核備考財務資料純粹為說明某一重大事件或交易對實體的未經調整財務資料的影響，猶如該事件或交易於就說明而言選定的某一較早日期已經發生或進行。因此，吾等不會就於二零一六年六月三十日的該等交易將出現所呈列的實際結果作出任何保證。

對未經審核備考財務資料是否已按照適用準則妥為編撰作出報告的合理核證委聘工作涉及進行若干程序，以評估貴公司董事於編撰未經審核備考財務資料時使用的適用準則有否提供合理基準，以呈列相關事件或交易直接產生的重大影響，以及取得有關下列各項的足夠適當憑證：

- 相關未經審核備考調整是否適當遵行該等準則；及
- 未經審核備考財務資料是否反映未經調整財務資料已妥為作出該等調整。

所選用的程序取決於申報會計師的判斷，並經考慮申報會計師對實體性質的理解、編撰未經審核備考財務資料所涉及的事件或交易以及其他相關委聘情況。

委聘工作亦涉及評估未經審核備考財務資料的整體呈列方式。

吾等相信已取得足夠適當憑證，為吾等的意見提供基礎。

意見

吾等認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按照所述基準妥為編撰；
- (b) 有關基準與 貴集團的會計政策一致；及
- (c) 有關調整就根據上市規則第4.29(1)段披露的未經審核備考財務資料而言屬恰當。

香港立信德豪會計師事務所有限公司

執業會計師

香港

二零一七年三月八日

以下為羅馬國際評估有限公司就該船舶於二零一七年一月三十一日之估值意見出具之日期為二零一七年三月八日之估值報告全文，編製以供載入本通函。



香港灣仔港灣道26號
華潤大廈38樓3806室
電話：(852) 2529 6878 傳真：(852) 2529 6806
電郵：info@romagroup.com
<http://www.romagroup.com>

敬啟者：

關於：該船舶(一艘載重噸位達65,000噸之甲板貨船/半潛重載船)之估值

吾等提述 閣下最近指示對亞洲能源物流集團有限公司(「貴公司」)及/或其附屬公司(連同 貴公司為「貴集團」)將收購之載重噸位達65,000噸之甲板貨船/半潛重載船(「該船舶」)進行估值。吾等確認，吾等已進行調查、作出有關查詢並取得吾等認為必要的資料，以就 貴集團將收購之船舶於二零一七年一月三十一日(「估值日期」)之公平市值向 閣下提供意見，以供載入 貴公司日期為二零一七年三月八日之通函。

1. 估值基準

該船舶之估值乃吾等所認為之公平市值，吾等將公平市值定義為「於估值日期，自願買方與自願賣方在對雙方公平、雙方並無被逼買賣且完全察覺所有有關事實之情況下，就交換資產可能合理預期支付之金額列示之估計款額。」

吾等對公平市值之估計乃基於資產可於公開市場上出售以供其持續使用之假設而成立。公平市值之估計乃假設持續使用並非指資產在市場上逐步出售或以其他方式使用資產之變現數額而達成。

2. 被評估船舶之詳情

根據造船合約，詳情載列如下：

詳細資料

描述：	專門用作上落貨櫃，透過壓載作業將乾舷甲板浸入水中
類別：	半潛重載船
載重量：	約65,000噸
建造商：	台灣台船國際
開始建造日期：	二零一四年十月
預期完成日期：	二零一七年五月

主要尺寸

總長度：	約225米
垂標間距：	約215.2米
船型寬度：	48米
設計船型吃水深度：	10.8米(B-100乾舷)
最大船深：	28.8米(最大下潛深度)

機械

主發電機組：	總計約27,920千瓦
主要動力：	柴油電力推動系統
馬力：	最低總計16,000千瓦(2x 8,000千瓦)
最高速度：	14.5海里

分類

該船舶根據DNV.GL(驗船協會)分類之特別調查分類，並登記符號為：DNV +1A1 SEMI-SUBMERSIBLE HEAVY TRANSPORT VESSEL, E0, DYNPOS-AUTR, CLEAN, DK(+), RPS, PWDK, COAT-PSPC(B), BIS, TMON, NAUT-OC, ICE-1C。

根據台灣台船國際(建造商)與GPO Grace Limited(買方)於二零一四年十月六日訂立之造船合約，吾等假設 貴公司提供之所有資料屬準確及正確。

3. 估值方法及方法論

於釐定該船舶之公平市值時已考慮三個公認的估值方法。該等方法為市場、成本及收入法。

市場法透過比較所評估資產與最近出售之可資比較項目來提供估值指標。有關比較使用類似比較單位，並已按照比較因素對可資比較項目之售價作出調整。市場比較法特別適用於評估資產。

成本法乃根據知情買家以不多於購買或生產與估值資產用途相同的代替資產成本支付資產的原理計算。應用折舊更換替成本法時，重新生產新成本或更換成本會確定。所有原因導致的折舊會繼而從該數額扣除。

收入法指擁有權的未來經濟利益的現值。此方法一般應用於商業企業的總體資產，包括營運資金及有形及無形資產。

吾等進行估值時，吾等一般依賴市場法(參考有關兩艘類別相似，且於近期付運新造的半潛重載船的市場資料)及參照成本法。由於未能獲得該船舶的獨立財務資料，該估值並無使用收入法。

4. 估值意見及假設

吾等於二零一七年三月進行實地視察，以核實該船舶的整體情況。該船舶現正在台灣高雄之船廠進行裝配及建造。

由於吾等並無對吾等獲提供的文件及資料進行獨立調查，吾等無理由懷疑該等資料的真確性及準確性，而吾等亦無發現遺漏任何重大事實。吾等假設所有影響該船舶估值的重要資料已妥善披露。

吾等並無調查與該船舶在運行過程中現有及預期盈利能力相關的財務資料數據。吾等假設預計盈利將會為該船舶之估值及並無計入是項估值內之任何資產之價值提供合理回報，以及提供適當的淨營運資金。吾等無意總結該船舶之估值為總業務實體。

吾等並無就該船舶之所有權或負債進行調查，亦不會承擔任何責任。

吾等並無調查該船舶之任何安全法規。假設所有牌照、程序及措施已根據相關政府法例及指引實施。

吾等並無就任何目前可用或已收之津貼作出任何扣減，亦無就融資協議下結欠之任何未償還金額作出任何調整。

據吾等所深知，本報告所載之所有資料均屬準確無誤。據信由其他人士提供用作編製此分析的任何數據、意見或估計的來源乃屬可靠，但吾等概不就其準確性作出保證，亦概不就此承擔。

概無就法定描述或法律事宜(包括所有權或產權負擔)作出調查,亦不承擔任何責任。除另有所指外,假設該船舶之所有權屬良好及可在市場上交易。進一步假設除另有所指外,該船舶不涉及任何留置權、地役權或產權負擔。

5. 備註

吾等之估值乃根據由國際估價準則委員會頒佈之國際估值準則而編製。

吾等謹此確認,吾等概無於 貴集團、該船舶及關聯公司,或本報告所匯報的估值中擁有任何現有或潛在權益。

除非另有指明,吾等估值中列載之所有貨幣金額均以美元(「美元」)為單位。

6. 估值意見

根據上述基準、假設及考慮,假設該船舶於估值日期已完成及可供即時使用且所有未償還建造成本已悉數支付及結付,吾等認為該船舶於二零一七年一月三十一日之公平市值為**104,800,000美元(壹億零肆佰捌拾萬美元整)**。

此 致

亞洲能源物流集團有限公司

香港

干諾道中111號

永安中心

24樓2404室

代表

羅馬國際評估有限公司

董事

李偉健博士

BCom (Property) MFin PhD (BA)

AAPI CPV CPV (Business)

聯席董事

王飛

BA (Business Admin in Acct/Econ) MSc (Real Est)

MRICS Registered Valuer ACIPHE

謹啟

二零一七年三月八日

附註： 李偉健博士是澳洲房地產學會會員。彼於香港及中國擁有超過7年的海上資產估值經驗。

王飛先生為特許測量師、註冊評估師及英國特許水務學會會員,擁有18年香港廠房機械估值經驗及10年中國廠房機械估值經驗,以及亞太地區有關特制船舶、汽車運載船、液化氣運載船、船廠及碼頭的相關經驗。

1. 責任聲明

本通函載有根據上市規則規定提供之有關本公司的資料詳情，董事對有關資料共同及個別承擔全部責任。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料於各重大方面均屬準確完整，並無誤導或欺詐成分，亦無遺漏其他事實，以致其所載任何陳述或本通函有所誤導。

2. 股本

根據香港法例第622章香港公司條例，本公司(於香港註冊成立之公司)並無法定股本，及現有股份／合併股份並無面值。本公司於最後實際可行日期及緊隨完成股份合併、配售完成及收購完成後之已發行現有股份總數如下：

	現有股份／ 合併股份數目
於最後實際可行日期之已發行現有股份	14,401,869,875
緊隨完成股份合併後之已發行合併股份	1,440,186,987
將悉數發行之配售股份	4,000,000,000
緊隨配售完成後之已發行合併股份	5,440,186,987
將悉數發行之代價股份	<u>311,200,000</u>
	<u>5,751,386,987</u>

於最後實際可行日期，尚未行使之可換股票據本金總額為3,500,000港元，賦予持有人有權按兌換價認購合共109,400,000股現有股份(或於股份合併生效後之10,940,000股合併股份)。可換股票據之詳情載於本公司日期為二零一六年四月十一日之通函。另一方面，約有220,300,000份購股權尚未行使，賦予其持有人有權認購合共220,300,000股現有股份(或股份合併生效後之22,030,000股合併股份)。

除上文披露者外，本公司並無尚未行使購股權、認股權證、換股權或其他賦予權利可認購現有股份之類似權利。關於購股權及可換股票據對本公司股權架構之影響之進一步資料，請參閱本通函「對本公司股權結構之影響」一節。

3. 權益披露

董事權益

於最後實際可行日期，本公司董事或主要行政人員及／或彼等各自之任何聯繫人於本公司或其任何相聯法團(具有香港法例第571章證券及期貨條例(「證券及期貨條例」)第XV部之涵義)之股份、相關股份或債券中擁有(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所之權益及淡倉(包括根據該等證券及期貨條例條文彼等擁有或被視為擁有之權益及淡倉)；或(b)根據證券及期貨條例第352條須列入該條所指之登記冊之權益及淡倉；或(c)根據上市規則附錄十所載之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之權益及淡倉如下：

於現有股份之好倉

董事名稱	身份	所持現有股份 數目	於股本衍生 工具下所持		總計	持股量 概約百分比 (附註2)
			相關現有 股份數目 (附註1)			
梁軍先生	實益擁有人	2,000,000	50,000,000		52,000,000	0.36%
馮嘉強先生	實益擁有人	-	10,000,000		10,000,000	0.07%
余秀麗女士(附註3)	實益擁有人	-	7,300,000		7,300,000	0.05%
于寶東先生	實益擁有人	-	50,000,000		50,000,000	0.35%
孫瑋女士(附註3)	實益擁有人	-	50,000,000		50,000,000	0.35%

附註：

- (1) 該等購股權由本公司根據本公司股東於二零零八年八月二十日採納並於二零一零年六月三日更新之購股權計劃授予董事。董事可於二零一一年四月二十一日至二零二一年四月二十日期間內不同時段按行使價每股現有股份0.168港元行使該等購股權。
- (2) 持股量概約百分比乃根據於最後實際可行日期已發行現有股份14,401,869,875股計算。
- (3) 余秀麗女士及孫瑋女士辭任執行董事及非執行董事，自二零一六年八月三十一日起生效，惟直至二零一七年五月三十一日前，仍有權根據本公司購股權計劃的條款行使其購股權。

除上述披露者外，於最後實際可行日期，本公司董事或主要行政人員於本公司及其相聯法團(具有證券及期貨條例第XV部之涵義)之股份、相關股份或債券中，概無擁有或被視為擁有任何(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所之權益或淡倉(包括根據該等證券及期貨條例條文彼等擁有或被視為擁有之權益或淡倉)；或(b)根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所指之登記冊之權益或淡倉；或(c)根據標準守則須知會本公司及聯交所之權益或淡倉。

主要股東於本公司及本集團其他成員公司之權益

就本公司董事或行政總裁所深知，於最後實際可行日期，下列人士(除本公司董事或主要行政人員外)於股份或相關股份中擁有或被視為或當作擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文所規定須知會本公司及聯交所之權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本集團任何其他成員公司之股東大會上投票之任何類別股本面值10%或以上之權益，或持有涉及有關股本之任何期權：

於現有股份之好倉

姓名	權益性質	現有股份 數目	股權 概約百分比 (附註4)
王建廷先生 (「王先生」)	受控制公司之權益	4,552,970,325 (附註1)	31.6%
朱共山先生 (「朱先生」)	酌情信託受益人及 擁有受控制公司之 權益	2,137,450,000 (附註2)	14.8%
Credit Suisse Trust Limited (「CST」)	受託人	2,000,000,000 (附註3)	13.9%

附註：

- (1) 根據王先生存檔之個人主要股東通知，王先生透過以下由其全資擁有之公司之權益而被視為擁有4,552,970,325股現有股份權益：
- (i) Delight Assets Management Limited所持之295,000,000股現有股份，及
 - (ii) King Castle Enterprises Limited所持之4,257,970,325股現有股份。

- (2) 根據朱先生存檔之個人主要股東通知，朱先生被視為擁有2,137,450,000股現有股份權益，當中包括：
- (i) Asia Pacific Energy Fund (一家信託基金，朱先生為其創始人及受益人)間接所持之2,000,000,000股現有股份(詳情見下文附註3所述)，及
 - (ii) 由朱先生間接控制之Profit Act Limited直接持有之137,450,000股現有股份。
- (3) 根據CST存檔日期為二零一三年十一月一日之公司主要股東通知，CST透過擔任該等現有股份之受託人而被視為擁有2,000,000,000股現有股份權益。該等2,000,000,000股股份由Fast Sky Holdings Limited實益擁有，該公司乃由協鑫集團有限公司(「協鑫」)直接擁有100%控制權。協鑫乃由Asia Pacific Energy Holdings Limited擁有100%控制權，而Asia Pacific Energy Holdings Limited則由Asia Pacific Energy Fund Limited(「APEFL」)擁有100%控制權。APEFL由Serangoon Limited擁有50%控制權及由Seletar Limited擁有50%控制權，而Serangoon Limited及Seletar Limited均由CST擁有100%控制權。
- (4) 股權的概約百分比乃按於最後實際可行日期14,401,869,875股現有股份的數目計算。

除上述披露者外，董事並不知悉有任何其他人士(除本公司董事外)於最後實際可行日期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及第3分部之條文所規定須知會本公司之權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本集團任何成員公司之股東大會上投票之任何類別股本面值10%或以上之權益。

於合約或安排之權益

於最後實際可行日期，董事概無於本集團任何成員公司所訂立之與本集團整體業務有重大關聯之任何存續合約或安排中擁有重大權益。

於資產之權益

於最後實際可行日期，概無董事或其各自之聯繫人士於本集團任何成員公司自二零一五年十二月三十一日(本公司最近期刊發經審核財務報告之結算日)後買賣或租用或建議買賣或租用之任何資產中直接或間接擁有任何權益。

服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本公司或本集團任何成員公司訂有或建議訂立任何服務合約(不包括於一年內屆滿或可由本公司於一年內終止而毋須作出任何賠償(法定賠償除外)之合約)。

於其他競爭業務之權益

於最後實際可行日期，陳志遠先生（「陳先生」）為仁瑞投資控股有限公司（一間於主板上市的公司，股份代號：2322，該公司的其中一間附屬公司之業務為船舶租賃服務）之執行董事，因此，陳先生被視為於與本集團業務競爭或可能構成競爭之（其中包括）業務中擁有權益，並須根據上市規則第8.10條披露。

由於陳先生為本公司獨立非執行董事，且概無參與本集團日常運作，董事相信未必會對本集團帶來任何重大競爭。陳先生確認，彼完全知悉，並已履行其受信責任，避免利益衝突。如有任何利益衝突，陳先生將放棄參與決策過程，並於董事會會議的相關決議案上放棄投票。此外，陳先生並無在本公司及仁瑞投資控股有限公司任何股份中擁有權益。

除上文所披露者外，各董事已確認目前就彼等所知，董事及彼等各自的聯繫人概無於與本集團業務競爭或可能構成競爭之業務中擁有任何權益。

4. 訴訟

於最後實際可行日期，據董事所知，本公司或其任何附屬公司並無涉及任何重大訴訟或仲裁，本公司或其任何附屬公司亦無任何尚未了結或面臨威脅之重大訴訟或索償。

5. 專家及同意書

以下為意見收錄於本通函之專家的專業資格：

名稱	專業資格
香港立信德豪會計師事務所有限公司	執業會計師
羅馬國際評估有限公司	專業估值師

於最後實際可行日期，香港立信德豪會計師事務所有限公司及羅馬國際評估有限公司概無擁有本集團任何成員公司之股權或任何可認購或委派他人認購本集團任何成員公司證券之權利（無論是否具有法律執行效力），亦無在本集團任何成員公司自二零一五年十二月三十一日（本公司最近期刊發經審核賬目之結算日）後買賣或租用或建議買賣或租用之任何資產中直接或間接擁有任何權益。

香港立信德豪會計師事務所有限公司及羅馬國際評估有限公司已分別就刊發本通函發出同意書，表示同意以本通函刊載之形式及涵義轉載其函件及／或引述其名稱，而迄今並無撤回其同意書。

6. 重大合約

以下為本集團成員公司於緊接最後實際可行日期前兩年內訂立之重大或可屬重大之合約(並非在日常業務中訂立之合約)：

- (i) 本公司與Advance Opportunities Fund(為認購人)於二零一六年三月一日訂立之(其中包括)認購協議之第二份補充協議,以修訂認購協議之條款及條件;
- (ii) 本公司與配售代理於二零一七年二月八日就配售事項訂立之配售協議;及
- (iii) 賣方與買方於二零一七年二月八日就收購事項訂立之協議備忘錄。

7. 一般資料

- (a) 本公司之秘書為何珮雯女士(為香港會計師公會及澳洲會計師公會之會員)。
- (b) 本公司之註冊辦事處位於香港干諾道中111號永安中心24樓2404室。
- (c) 本公司之股份過戶登記處為卓佳秘書商務有限公司,地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。

8. 備查文件

下列文件文本於截至及包括本通函日期起計14日止期間一般辦公時間內(不包括星期六及公眾假期)在本公司之註冊地址(干諾道中111號永安中心24樓2404室)可供查閱：

- (a) 本公司之組織章程細則;
- (b) 本公司截至二零一四年及二零一五年十二月三十一日止兩個年度各年之年報;
- (c) 本集團未經審核備考綜合財務資料,全文載於本通函附錄二;
- (d) 估值報告,全文載於本通函附錄三;
- (e) 本附錄「重大合約」一段所述之重大合約;
- (f) 本附錄「專家及同意書」一段所述之同意書;及
- (g) 本通函。

亞洲能源物流
ASIAENERGY
Logistics

ASIA ENERGY LOGISTICS GROUP LIMITED

亞洲能源物流集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：351)

茲通告亞洲能源物流集團有限公司(「本公司」)將於二零一七年三月二十四日(星期五)上午十一時正假座香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈9樓舉行股東大會(「股東大會」)，以考慮及酌情通過(無論是否修訂)以下決議案：

普通決議案

1. 「動議待香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)批准合併股份(定義見下文)上市及買賣後：
 - (a) 自緊隨本決議案通過日期或前述條件獲達成日期(以較後者為準)後第一個營業日起生效，將本公司股本中每十(10)股已發行及未發行普通股合併為一(1)股股份(各為一股「合併股份」)，有關合併股份彼此之間在所有方面享有相同地位及擁有本公司組織章程細則所載普通股所附之權利及優先權並受限於其下所載限制(「股份合併」)；
 - (b) 因股份合併產生之已發行合併股份之任何碎股配額將不予理會及將不會發行予股東，但所有相關零碎合併股份將予彙集及(如可能)以本公司董事認為屬合適之方式及條款出售及所得款項淨額將由本公司保留；及
 - (c) 授權任何一名本公司董事(「董事」)代表本公司訂立任何協議、契據或文據及／或簽立及交付所有有關文件及／或代表本公司採取其認為就完成、執行及落實與股份合併有關之任何及全部安排而言屬必要、合適或權宜之所有有關行動。」

股東大會通告

2. 「動議

- (a) 待協議備忘錄所載條件達成後，批准、確認及追認本公司間接全資附屬公司GPO Grace (Hong Kong) Limited(為買方)與GPO Grace Limited(「賣方」)就買賣一艘半潛重載船所訂立日期為二零一七年二月八日之有條件協議備忘錄(「協議備忘錄」)(註有「A」字樣之副本已提呈大會並由大會主席簡簽以資識別)及據此擬進行之交易；
- (b) 批准根據協議備忘錄之條款及條件向賣方配發及發行本公司股本中最多311,200,000股入賬列為悉數繳足之合併股份(「代價股份」)，發行價為每股代價股份0.25港元，及據此擬進行之交易；及
- (c) 授權本公司任何一名或多名董事(「董事」)進行其認為就執行及落實協議備忘錄及據此擬進行之交易(包括但不限於配發及發行代價股份)而言屬必要、適宜或權宜或與此相關而董事認為符合本公司及其股東之整體利益之一切行動及事宜及簽立所有相關文件(倘就簽立文件蓋印，則由任何兩名董事或任何一名董事連同本公司之秘書行事)。

3. 「動議：

- (a) 批准、確認及追認本公司(為發行人)與恒明珠證券有限公司(為配售代理)(「配售代理」)就按盡力基準以每股配售股份0.10港元之配售價向不少於六名承配人配發本公司股本中4,000,000,000股合併股份(「配售股份」)而訂立日期為二零一七年二月八日之配售協議(「配售協議」)(註有「B」字樣之副本已提呈大會並由大會主席簡簽以資識別)，及據此擬進行之交易；
- (b) 批准待配售協議所載之先決條件達成後，根據配售協議之條款及條件配發及發行配售股份；
- (c) 向本公司董事(「董事」)授出特別授權(「特別授權」)以行使本公司之權力，根據配售協議之條款及條件配發及發行配售股份，而有關配售股份將在所有方面於彼此之間及與於配發及發行日期本公司所有已發行繳

股東大會通告

足普通股擁有相同地位。特別授權乃附加於在本決議案獲通過之前已授予或可能不時授予董事之任何一般或特別授權，且不得損害或撤銷該等授權；及

- (d) 授權任何董事按其認為就使配售協議及據此擬進行之任何交易及所有其他有關或關連之事宜生效或與之相關而言屬必要、適宜、合宜或權宜而進行一切有關行為及事宜、簽署及簽立一切其他有關文件(倘就簽立文件蓋印，則由任何兩名董事或任何一名董事連同本公司之秘書行事)，以及採取一切有關行動，並同意就與之相關或關連之事宜作出有關變動、修訂或豁免。」

承董事會命
亞洲能源物流集團有限公司
執行董事
梁軍

香港，二零一七年三月八日

註冊辦事處：

香港
干諾道中111號
永安中心
24樓2404室

附註：

1. 凡有權出席股東大會並於大會上投票之本公司股東，均有權委任另一人代其出席大會及投票。倘彼於本公司持有兩股或以上股份，則可委派多於一名代表。受委派代表毋須為本公司股東。
2. 於指定形式內之代表委任表格連同經簽署之授權書或其他授權文件(如有)，或經由公證人簽署證明之該授權書副本，最遲須於股東大會或其任何續會(視情況而定)之指定舉行時間48小時前送交本公司之股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓，方為有效。
3. 倘屬本公司任何股份之聯名持有人，則任何該等聯名持有人均可親身或委派代表於股東大會上就有關股份投票，猶如彼為唯一有權投票者；惟倘超過一名該等聯名持有人出席股東大會，則只有在本公司股東名冊上排名首位者之投票(不論親身或委任代表)方為有效。就此目的而言，排名先後乃根據本公司股東名冊內該等聯名持有人之排名次序而定。