

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佈之內容概不負責，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因本公佈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。



Silk Road Logistics Holdings Limited

絲路物流控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：988)

有關截至二零二零年十二月三十一日止年度之年報之 補充公佈

茲提述絲路物流控股有限公司(「本公司」，連同其附屬公司統稱「本集團」)於二零二一年四月二十九日刊發的截至二零二零年十二月三十一日止年度(「二零二零財政年度」)的年報(「二零二零年年報」)。除另有指明者外，本公佈所用詞彙與二零二零年年報所界定者具有相同涵義。

誠如二零二零年年報所披露，本公司(i)於二零二零財政年度錄得天津瑞琪企業管理有限公司(「天津瑞琪」)及其附屬公司(統稱「天津瑞琪集團」)的現金產生單位產生之商譽減值約32,800,000港元(「商譽減值」)；及(ii)於二零二零財政年度就其於聯營公司之投資錄得減值虧損約274,900,000港元(「投資減值」)，當中包括(a)於內蒙古亞歐大陸橋物流有限責任公司(「蒙古物流」)之投資之減值虧損約53,400,000港元；及(b)於烏蘭察布市綜合物流園區有限公司(「烏蘭察布」)之投資之減值虧損約221,500,000港元。董事會謹此提供有關商譽減值及投資減值之進一步資料，詳情如下。

導致商譽減值之原因及事件

自二零二零財政年度初期爆發COVID-19疫情以來，中國多個省份均實施封鎖措施以控制冠狀病毒傳播。絲路物流(遷安)有限公司(「遷安物流」，為天津瑞琪擁有70%權益之主要營運附屬公司)於二零二零年五月後方恢復營運，而遷安物流業務的發展步伐遠遜於預期。於二零二零年六月，委任天津物產為遷安物流營運管理人的管理合約到期。由於天津物產遇到財務困難，本集團並無重續管理合約，並自行負責遷安物流的管理及營運。由於在管理合約到期後欠缺天津物產的業務網絡，加上中國經濟在COVID-19疫情下復甦緩慢，遷安物流於二零二零財政年度下半年表現未如理想。

鑒於天津瑞琪集團(特別是遷安物流)於二零二零財政年度的財務表現未能達到現金產生單位於二零一九年十二月三十一日的估值(「二零一九年估值」)項下的現金流量預測，並預計遷安物流需要時間方能全面投入運作，管理層認為調整截至二零二五年十二月三十一日止五個年度的現金流量預測乃屬審慎之舉，而根據天津瑞琪集團於二零二零年十二月三十一日(「估值日期」)的獨立估值(「二零二零年天津瑞琪估值」)，這導致天津瑞琪集團的現金產生單位於二零二零財政年度產生商譽減值虧損約32,800,000港元。董事會謹此提供有關二零二零年天津瑞琪估值之進一步資料，詳情如下：

(a) 估值所採用的輸入數據／假設連同基準及假設之詳情

收益

天津瑞琪集團於二零二零年的實際表現遠遜於二零一九年估值所預期者，原因是為遏制冠狀病毒傳播而採取封鎖措施，以及如上文所披露在與天津物產的管理合約到期後業務並無重大改善。考慮到經濟及業務需要時間方能從COVID-19疫情中恢復及建立業務網路以獲得新的業務合約，管理層下調了截至二零二一年十二月三十一日止年度及其後四年的預測收益。然而，管理層預期，倘遷安物流能夠在不受天津

物產影響的情況下獨自建立其業務網絡，預測收益將逐步增加，並已就截至二零二四年十二月三十一日止三個年度採用30-50%的收益增長率。

收益成本

鑒於天津瑞琪集團的預測收益成本與預測收益成比例，與預測收益減幅一致，現金產生單位於二零二零年十二月三十一日的估值（「二零二零年估值」）中所用的天津瑞琪集團預測收益成本較二零一九年估值相應減少。

稅項及附加費

根據過往經審核財務報表及管理記錄，稅項及附加稅過去約佔總收益的4%。這假設了稅項及附加費將在預測期內維持於相若水平。

營運開支

隨著預測收益減少，與截至二零二零年至二零二四年十二月三十一日止五個年度的二零一九年估值相比，二零二零年估值中截至二零二一年至二零二五年十二月三十一日止五個年度的預測營運開支亦有所下調。

企業所得稅稅率

二零一九年估值及二零二零年估值一致採用25%的中國法定企業稅率。

資本開支

經參考實際產生的資本開支，天津瑞琪集團於預測期內的預測資本開支由最低低於收益的0.5%輕微調整至最低低於收益的0.2%。

營運資金需求

營運資金需求為應收貿易賬款、其他應收賬款、預付款項、應付貿易賬款及其他流動負債(包括應付薪金及稅項)。與截至二零二零年至二零二四年十二月三十一日止五個年度的二零一九年估值相比，二零二零年估值中截至二零二一年至二零二五年十二月三十一日止五個年度的應收貿易賬款周轉日數、應付貿易賬款周轉日數、其他應收賬款與收益比率、預付款項與收益比率以及其他流動負債與總成本及營運開支比率保持不變。

非營運資產／負債

於估值日期，天津瑞琪集團的財務賬戶有非營運相關的超額現金約人民幣200,000元。因此，該等項目已在計算營運資金時剔除，並在計算天津瑞琪集團的公平值時單獨考慮。

長期可持續增長率

在二零二零年估值中，二零二五年以後的長期可持續增長率維持於3.0%。

貼現率

天津瑞琪集團於估值日期的現金流量預測採用19.28%的貼現率，而該貼現率乃基於考慮相關無風險利率及若干風險溢價後的估計加權平均資本成本。

主要假設

二零二零年天津瑞琪估值採用的主要假設(其中包括)如下：

- 天津瑞琪集團經營業務所在國家的現有政治、法律、財政、對外貿易及經濟狀況不會發生重大變動；

- 行業趨勢及市場狀況不會與目前市場預期有重大偏差；
- 利率或外幣匯率與現行利率或外幣匯率相比不會發生重大變動；
- 天津瑞琪集團及可資比較公司經營所在國家的現行稅法不會發生重大變動；
- 正式取得正常營運過程中的所有相關法律批文、商業證書或牌照，聲譽良好，並在申請期間毋須付出額外成本或費用以取得上述各項；
- 天津瑞琪集團的未來收益來源及增長不會明顯偏離其行業；
- 天津瑞琪集團將留聘能幹的管理層、主要人員及技術人員，以支持業務持續營運；
- 天津瑞琪集團將取得物流園區餘下地塊的土地使用權證以供營運之用；及
- 天津瑞琪集團將開發足夠的固定資產以供營運之用，因此長期而言無需融資租賃。

(b) 所採用的輸入數據及假設與先前所採用者發生任何重大變動的原因

誠如上文所披露，遷安物流於二零二零財政年度的財務表現並未如二零一九年估值中預期般理想，原因是(i)爆發COVID-19疫情及中國在二零二零年五月之前的相應封鎖措施已對遷安物流的營運造成重大影響；(ii)天津物產經營遷安物流的管理合約於二零二零年六月到期，且並無向遷安物流轉介任何業務合約；及(iii)遷安物流需要時間以建立新的業務網絡及訂立新的合約。

因此，天津瑞琪集團（特別是遷安物流）的收益預測大幅下調。其後，管理層修訂了遷安物流於估值日期的財務預測，以得出更能反映遷安物流業務前景的更保守估計。由於遷安物流的收益預測下調，遷安物流的已售貨品成本及營運開支已相應減少。

(c) 估值方法及採用估值方法的原因

獨立外聘估值師（「估值師」）已參考香港會計準則第36號－資產減值，並根據管理層提供的五年財務預測，採納收入法對天津瑞琪集團於估值日期的使用價值進行估值。根據收入法，估值師已採納現金流貼現法，其基於簡單逆轉計算方式，重列所有未來現金流量的現值。

自二零一六年完成收購事項以來，本公司一直採納收入法，以得出天津瑞琪集團的使用價值。因此，所採用的估值方法與先前估值一致。

導致投資減值之原因及事件

蒙古物流

誠如本公司日期為二零一九年八月十六日之公佈所披露，內蒙古自治區政府於二零一八年在內蒙古自治區實施新環保政策。然而，由於「一帶一路」政策尚未全速實行，蒙古物流的現有股東不願意進一步注資，而蒙古物流一直缺乏資金以遵循新環保政策升級其設施。因此，蒙古物流的營運規模被限制於每年約500,000噸（即使最大產能可達每年10,000,000噸）。

於二零二一年一月，蒙古物流使用的鐵路系統維修公司發出通知，指出(i)鐵路的若干路段出現磨損，並對鐵路營運安全構成嚴重威脅；及(ii)由於維修合約已到期及蒙古物流並未重續合約，其將不會提供維修服務。鑒於並無或不會進行維修或更換，尚不確定蒙古物流能否繼續安全地進行鐵路運輸，並可能會隨時停止營運。

此外，蒙古物流已向獨立第三方借取高額款項以用作興建基礎設施。然而，誠如上文所披露，由於實施新環保政策，其產能無法得到充分利用，而其亦未能悉數償還貸款。加上COVID-19疫情對中國經濟的不利影響，蒙古物流在獲得資金償還貸款方面遇到困難。為償還債務，借款人提議將貸款資本化，而這可能會對本集團現有股東權益及一名國有企業股東（「**國有企業股東**」）造成重大攤薄影響。國有企業股東表示，倘進行貸款資本化，其將不再作為蒙古物流的現有營運商。因此，蒙古物流的經營權將轉讓予借款人，即新大股東。

由於蒙古物流的新大股東缺乏經營物流業務的往績記錄，這為蒙古物流的業務前景帶來不確定因素。因此，管理層對蒙古物流的業務前景並不樂觀，並認為二零二零財政年度於蒙古物流之投資減值約53,400,000港元乃屬公平合理。

烏蘭察布

烏蘭察布的營運因缺乏資金而延遲。開始營運物流業務需要額外投資。於二零一九年十一月，本公司當時的執行董事兼主席（「**前任董事**」，亦為烏蘭察布當時的董事總經理）告知本公司，彼擬與烏蘭察布的地方政府及其他投資者（即烏蘭察布將營運的物流系統（「**烏蘭察布物流系統**」）之另一段鐵路及附屬倉庫的開發商）磋商，以整合烏蘭察布物流系統的權利並開始營運烏蘭察布的物流業務。

由於爆發COVID-19疫情及二零二零年上半年實施旅遊限制，前任董事與地方政府及其他投資者的磋商推遲。儘管前任董事於二零二零年下半年數次到訪內蒙古，惟並無任何有關彼與地方政府及其他投資者進行磋商的最新消息。由於前任董事在二零二零年六月辭任本公司執行董事兼主席，本公司難以就磋商結果與前任董事進行跟進。自二零二零年十二月底起，本公司並無收到任何有關磋商的進一步最新消息。

考慮到(i)開始營運烏蘭察布的物流業務之磋商並無任何進展；(ii)本公司對烏蘭察布的業務並無控制權（原因是其僅為本公司的聯營公司）；及(iii)由於烏蘭察布在目前的經濟狀況下缺乏資金及中國的營商環境從COVID-19疫情中恢復的步伐緩慢，烏蘭察布物流業務的營運可能會持續及無限期地推遲，董事會認為於二零二零財政年度確認減值約221,500,000港元（即於烏蘭察布的全數投資）乃屬公平合理。

上述額外資料不會對二零二零年年報所載的其他資料造成影響，而除上文所披露者外，二零二零年年報所載的一切其他資料維持不變。

承董事會命
絲路物流控股有限公司
執行董事
張毅林

香港，二零二一年九月七日

於本公佈日期，董事會包括兩名執行董事，即張毅林先生及鍾衛民先生；一名非執行董事，即蔡偉康先生；及兩名獨立非執行董事，即蔡素玉女士及吳兆先生。