

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之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告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。

CHINA OCEAN INDUSTRY GROUP LIMITED

中海重工集團有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00651)

有關

本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之年度業績 之補充公告

茲提述中海重工集團有限公司(「本公司」)，連同其附屬公司，統稱「本集團」)於二零一九年四月一日刊發之本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之年度業績公告(「二零一八年年度業績」)。除另有界定者外，本公告所用詞彙與二零一八年年度業績所界定者具有相同涵義。

本公司董事(「董事」)會(「董事會」)謹此提供若干有關二零一八年年度業績之額外資料，其中包括(i)本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之財務報表之無法表示意見以及核數師意見中所述之10項審核保留意見；及(ii)遭客戶撤銷之六艘船舶(「六艘船舶」)之最新狀況。

無法表示意見、董事會及審核委員會的意見及解決無法表示意見的計劃

(a) 影響年初餘額、比較數字及相關披露之往年範圍限制之範圍限制

審核保留意見(a) (即年初餘額、比較數字及相關披露 (統稱「年初餘額項目」) 自上一個財政年度起便已出現，載於本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度之年度報告。如本公司核數師 (「核數師」) 所表示，此保留意見乃由於缺少充足憑證評估本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度之造船業務收益及銷售成本以及應付客戶合約工程款項之餘額。因此，二零一七財政年度之負面業績承轉至二零一八財政年度，引致有關年初餘額項目之保留意見。

本公司管理層 (「管理層」) 認為，有關年初餘額項目之保留意見出現在二零一八財政年度乃屬合理。

茲提述本公司日期為二零一九年一月三日之公告，內容有關六艘船舶中之四艘船舶 (「四艘船舶」) 之最新進展的公告 (「第一份更新公告」)。有關四艘船舶之事宜已於仲裁員協會頒佈仲裁裁決後解決。四艘船舶之相關收益、銷售成本、合約資產及合約負債數據均已妥當反映於二零一八年年度業績，且該等數據將成為無保留意見之二零一九財年年初結餘及相關比較數字。

預期倘四艘船舶及六艘船舶中之餘下兩艘船舶 (「兩艘船舶」) 已為最終狀態 (包括但不限於仲裁裁決)，則相關保留意見將因年初數據不再具有不確定性而得到解決。

(b) 造船業務的收益、銷售成本、合約資產及合約負債之範圍限制

四艘船舶之相關收益、銷售成本、合約資產及合約負債（統稱「**收益相關項目**」）數據均已於二零一八年年度業績中妥為反映。有關收益相關項目之審核保留意見之所以存在亦由於該等項目（與兩艘船舶有關）於二零一七財年有保留意見。

於二零一八年十二月三十一日，核數師在審核保留意見**(b)**（即收益相關項目）中反映，由於缺乏適當之審核憑證，彼等未能評估船舶客戶是否已行使權利向本集團發出撤銷通知及請求本集團退回付款及利息，故對收益相關項目持保留意見。

管理層不時與船舶客戶就兩艘船舶進行磋商。然而，核數師未獲提供任何具體之協議及／或文件，令其可於磋商有一定進展之情況下，證明兩艘船舶之最終結果。鑒於兩艘船舶之訂單交付已拖延多時，且並無任何文件可用以確定有否任何潛在或然負債，故相關數據存在不確定性。

管理層於二零一八年不遺餘力地爭取兩艘船舶之解決方案並於年內與客戶接洽。雙方已就協議細節進行磋商。預期於二零一九財政年度結束前，四艘船舶及兩艘船舶將全部售出。該保留意見主要因四艘船舶及兩艘船舶而產生。本公司審核委員會（「**審核委員會**」）與管理層持相同觀點。管理層（包括審核委員會）認為，解決所有船舶事宜後，且下文「**持續經營**」分段所述措施如能落實且並無出現意外情況，其無疑將有助於解決**(a)**及**(b)**項保留意見及此等保留意見可能將於截至二零一九年或二零二零年十二月三十一日止年度內消除。

(c) 四艘船舶可變現淨值之範圍限制

核數師已於二零一八年年度業績中表達有關四艘船舶可變現淨值之審核保留意見，即於取得仲裁裁決後，有關四艘船舶之價值被分類為二零一八年十二月三十一日之存貨是否是公平列賬。

誠如第一份更新公告所披露，仲裁員協會根據造船合約已判該客戶勝訴。造船合約已予撤銷，而就四艘船舶於去年確認之累計收益約656,214,000港元及產生之銷售成本約1,012,678,000港元已分別於截至二零一八年十二月三十一日止年度撥回。

於截至二零一八年十二月三十一日止年度確認減值799,159,000港元後，先前就四艘船舶產生的成本已確認為本集團存貨約213,519,000港元。誠如綜合財務報表所披露，附註披露年內虧損已於扣除於二零一八年十二月三十一日確認為銷售成本之存貨撇減約799,159,000港元後達致。

於編製二零一八年年度業績期間及與核數師討論後，儘管承認有該仲裁裁決，但由於並無訂立有關出售四艘船舶之有法律約束力協議，確定四艘船舶之可變現淨值並無可供參考之基準。於與若干獨立估值師討論後，管理層獲告知，將該等船舶作為存貨評估不屬常見做法，因為每艘船舶是根據各客戶之具體不同要求製造，且四艘船舶還涉及仲裁裁決。因此，本公司無法委聘估值師進行估值。

管理層認為，四艘船舶之公平值可參考框架協議（定義見下文）中訂明之起拍價（四艘船舶中有一艘之起拍價為8百萬美元）評估。管理層認為，此可充當一艘船舶可變現淨值之基準價格，故認為此等存貨已公平列賬。然而，核數師認為，拍賣的投標價存在不確定性，且其僅與四艘船舶中的一艘有關，因此四艘船舶於二零一八年十二月三十一日之可變現淨值可能無法確定。

本公司積極與對四艘船舶中之剩餘三艘（「**四艘船舶中之三艘**」）有興趣之兩名潛在買方進行磋商（詳情請參閱下文「六艘船舶之最新狀況」下之「四艘船舶中之三艘」分段），並將努力盡快達成相關購買合約。管理層經與核數師討論後認為，訂立四艘船舶之相關購買合約後，四艘船舶之可變現淨值將能合理估計且核數師將可獲得必要憑證。

審核委員會已對核數師所表達之有關四艘船舶之保留意見進行審慎檢討，並已與管理層就此進行討論。概無股東對管理層之意見表示任何異議。審核委員會認為，核數師所關注之問題將於訂立上述相關購買合約後得到解決。

(d) 於聯營公司權益之範圍限制

於二零一八年年度業績，與於聯營公司權益有關之審核保留意見涉及六間聯營集團公司，其中南通象嶼海洋裝備有限責任公司（「**南通象嶼**」）及浙江海洋租賃股份有限公司（「**浙江海洋**」）為兩間主要聯營集團。於二零一八年十二月三十一日，本集團於南通象嶼之權益之賬面值為8,152,000港元，而本集團於浙江海洋之權益之賬面值為154,937,000港元。

如二零一八年年度業績所披露，核數師未能從聯營公司管理層獲得彼等認為對編製本公司綜合財務報表而言屬必要之充足資料及解釋。有關主要理由為該等聯營公司之主要人員變動及不合作。

於過去數年，本公司之常見做法是安排核數師實地訪問聯營公司，進行實地審核工作。

本集團員工首先已按平常做法聯絡該兩間主要聯營集團公司以安排實地訪問事宜。然而，由於南通象嶼更換主要人員，南通象嶼與本集團之間溝通不暢而令核數師實地訪問安排受阻。

就浙江海洋而言，由於本公司擬出售於浙江海洋持有之權益（如本公司日期為二零一九年二月二十八日之公告所披露），儘管管理層已一而再再而三地作出敦促，浙江海洋員工既不協助安排核數師之實地訪問，也不為核數師提供必要資料供其審核。

管理層謹此強調，彼等已盡其最大努力獲得供核數師審核之用的資料，包括但不限於所有聯營公司截至二零一八年十二月三十一日止年度之經審核賬目或管理賬目。

然而，由於未能對該等聯營公司進行審核工作，已於二零一八年年度業績中表達有關於聯營公司之該等投資之審核保留意見。

管理層認為，有關於聯營公司權益之保留意見是由於與聯營公司的溝通不暢所致。管理層理解核數師之看法。

審核委員會亦了解上述事件並已與管理層及核數師就此進行討論。審核委員會亦認同管理層及核數師之意見，並已推薦若干措施已避免相同問題。

本公司為解決有關事件而將採取之措施如下：

- (a) 責成財務部員工盡快與南通象嶼進行頻繁溝通；
 - (b) 日後改善與聯營公司之溝通，如與聯營公司定期舉行會議，以了解其現時狀況；及
 - (c) 盡快完成出售浙江海洋。
- (e) 智慧停車場及汽車電子設備業務分部商譽及無形資產減值之範圍限制
- (f) 鋼結構工程及安裝業務分部商譽及無形資產減值之範圍限制

本集團的商譽及無形資產包括兩大業務分部：(i)智慧停車場及汽車電子業務分部（「停車場分部」）及(ii)鋼結構工程及安裝業務分部（「鋼結構分部」）。

根據二零一八年年度業績的綜合財務報表，本集團停車場分部及鋼結構分部產生的非流動資產商譽分別約為103,156,000港元及零港元。停車場分部及鋼結構分部的無形資產分別約為100,506,000港元及16,360,000港元。

核數師要求本公司提供相關估值報告，有關報告預期將載有各有關數據的方法、計算、假設及所有相關資料。由於本公司員工與估值師之間溝通不暢，確認委任估值師的時間與二零一八年年度業績的日期過於接近，故本公司無法提供其要求的估值資料，因而產生了該兩項的審核保留意見。

為確定價值，董事已查閱商譽及無形資產於截至二零一八年十二月三十一日止年度的狀況。董事對商譽及無形資產已分別計提減值22,000,000港元及10,000,000港元的停車場分部現金產生單位的可收回金額進行了全面評估。於二零一七財年商譽並無出現減值，而無形資產之減值為16,925,000港元。董事亦對商譽及無形資產已分別計提減值47,740,000港元及16,000,000港元的鋼結構分部現金產生單位的可收回金額進行了全面評估。於二零一七財年，商譽之減值為40,771,000港元，而無形資產並無計提減值。使用價值計算的主要假設包括各業務現金流量預測所使用的折現率、增長率及預測銷量、售價及直接成本等。

管理層認為，上述內容已充分適當地為綜合財務報表提供基準。

本公司已就（其中包括）審核的計劃範圍及時間以及重大審核發現與審核委員會進行了密切的溝通。審核委員會完全知悉核數師發出的保留意見以及有關保留意見背後的理由，並認為對停車場分部及鋼結構分部的減值評估能夠反映該兩個分部的業務狀況。本公司已盡最大的努力滿足核數師核實停車場分部及鋼結構分部商譽及無形資產的訴求，但核數師仍認為有關使用價值計算之資料並不充足，故核數師對停車場分部及鋼結構分部商譽及無形資產減值出具兩項保留意見。

由於不可預見的營商環境，停車場分部及鋼結構分部由二零一七財政年度的盈利狀態轉為二零一八財政年度的虧損狀態。於編製二零一八年年度業績期間，本集團員工與估值師之間溝通不暢，因此該報告無法及時編製。產生有關商譽及無形資產的兩項保留意見乃由於無法獲取停車場分部及鋼結構分部的估值報告所致。經各方共同努力，管理層認為該兩項保留意見將於下一財政年度得以解決。

(g) 物業、廠房及設備及預付租賃款項減值評估之範圍限制

根據二零一八年年度業績的綜合財務報表，物業、廠房及設備及預付租賃款項分別為442,726,000港元及358,964,000港元。

本集團每年會委聘獨立專業估值師對造船分部的物業、廠房及設備進行估值。

於編製二零一八年年度業績期間，經與核數師討論，鑒於停車場分部及鋼結構分部出現衰退，根據香港財務報告準則，亦須提供此兩個分部物業、廠房及設備的估值以及預付租賃款項以證明其各自的可收回金額。管理層其後指示員工聯絡估值師進行相關的估值工作。

直至刊發二零一八年年度業績前不到兩週，管理層獲告知，由於本集團員工與估值師溝通不暢而導致無法編製有關的估值報告。

審核委員會亦已了解物業、廠房及設備及預付租賃款項的減值評估。儘管如此，審核委員會完全知悉核數師發出的保留意見，且管理層及審核委員會相信，於二零一九財年，本公司、核數師與估值師之間的溝通將會有改善且將為估值師預留充足的時間編製相關報告，問題將得到解決。董事會相信將會有助於來年解決核數師的保留意見。

然而，獨立專業估值師仍須考慮本集團的物業、廠房及設備及預付租賃款項以評估假設的合理性。因此，本公司將委聘獨立專業估值師編製估值報告，以使本公司能夠提供其核數師信納的充足資料。

董事會認為，本分段上述的措施若能落實且並無特殊情況，將有助於解決此項保留意見，且該保留意見可能於截至二零一九年十二月三十一日止年度獲解除。

- (h) 採納香港財務報告準則第9號金融工具（「香港財務報告準則第9號」）之範圍限制
- (i) 香港財務報告準則第15號來自客戶合約的收益及相關修訂（「香港財務報告準則第15號」）之範圍限制

香港財務報告準則第9號

根據香港財務報告準則，自二零一八年一月一日起，本公司須應用香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第15號。如二零一八年年度業績所披露，本集團應用了所要求的準則以評估對金融資產及負債的分類與計量及金融資產的預期信貸虧損的影響（香港財務報告準則第9號）以及來自客戶合約的收益的累計影響及相關修訂本（香港財務報告準則第15號）。

本集團於二零一八年十二月三十一日的其他應收款項約為748,467,000港元，其中120,000,000港元已於截至二零一八年十二月三十一日止年度出現減值。基於根據香港財務報告準則第9號應本著前瞻性精神考慮應收款項的可回收性，管理層認為應收款項存在不明朗因素。因此，有關金額已出現減值。管理層認為，提供估計信貸虧損屬審慎、公平及合理的做法。

然而，核數師要求管理層提供根據預期信貸虧損模式進行的減值評估工作詳情。最初，管理層計劃委聘估值師協助本公司進行預期信貸虧損評估。管理層已聯絡不同的核數師為其編製估值報告。誠如上述回應所指出，由於本集團員工與估值師溝通不暢，導致並無及時編製報告以供核數師審閱。

香港財務報告準則第15號

管理層已了解香港財務報告準則第15號乃關於確認收益。本集團擁有五大經營分部，本集團的收益確認基準如下：—

- (a) 船舶製造業務—根據每項造船訂單的完成進度確認收益。
- (b) 貿易業務—根據向客戶出具的發票及交付的產品確認收益。
- (c) 融資租賃業務—根據每項交易將收到的實際金額確認收益。
- (d) 智慧停車及汽車電子業務—(i)根據將發出已敲定各項目報告的項目完成與否確認智慧停車的收益；及(ii)根據向客戶出具的發票及交付的產品確認收益。
- (e) 鋼結構工程及安裝—於各鋼結構訂單的驗收及授權程序完成時確認收益。

核數師認為，以上仍不足以證明根據香港財務報告準則第15號的規定確認收益。本公司被要求提供各分部於年度結算日後每項收入來源以及交易價格分配至截至二零一八年十二月三十一日止年度之相應履約責任的明細。由於時間緊迫，本公司無法提供此全面明細。

所採納的香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第15號於最近期財政年度屬新訂準則。出現此兩項審核保留意見僅僅是由於管理層或財務部門員工不熟悉以能夠符合核數師規定的方式處理相關問題。

為解決香港財務報告準則第9號的問題，本公司來年將於切實可行情況下盡快委聘估值師協助管理層對本集團金融資產之預期信貸虧損作出估計。

對於香港財務報告準則第15號，管理層已開始建立收益分類模型並將與核數師溝通，以確保模型符合香港財務報告準則第15號的規定。建立模型後，管理層將教導相關業務分部的財務部門員工，以確保於本財政年度妥為執行新準則。

審核委員會了解有關香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第15號的問題，並認同管理層的看法及所建議的解決方案。

管理層堅信，該等審核保留意見於來年會被剔除。

(j) 有關持續經營的多重主要不確定性

根據二零一八年年度業績，截至二零一八年十二月三十一日止年度，本集團呈報本公司擁有人應佔虧損約為1,545,435,000港元及大額經營活動所用現金淨額。截至該日，本集團流動負債超過其流動資產約3,376,522,000港元，並錄得負債淨額約2,178,756,000港元，當中借貸總額約3,385,253,000港元而其銀行結餘及現金僅約為10,005,000港元。核數師無法確定本集團是否有能力維持充足的未來現金流量，並對董事按持續經營基準編製綜合財務報表時所作假設持保留意見。

如二零一八年年度業績附註2所披露，管理層已將若干經營及融資措施考慮在內，並認為綜合財務報表應按持續經營基準編製。

本公司一直採取積極的步驟解決有關持續經營的保留意見，包括但不限於：

- (a) 管理層及江西造船管理層一直就兩艘船舶的繼續建造協議與一名新客戶（「德國客戶」）進行談判。董事亦與德國客戶的中國代理進行溝通，而該名代理已推薦位於中國的另一家造船公司（「中國造船公司」）作為繼續建造兩艘船舶的共同建造商；
- (b) 謹此提述本公司日期為二零一九年二月二十八日的公告，內容有關出售浙江海洋的20%股權，預期將收到最高代價約人民幣170,000,000元；

- (c) 如二零一八年年度業績的第44頁所披露，於二零一八年十一月二十三日，揚子江船業、本公司、江西造船與無錫天石教育用品有限公司訂立投資協議，據此，訂約各方已同意（其中包括）成立礦業公司。本集團預期從其中一名合作方收到人民幣250,000,000元的貸款；
- (d) 於江西政府的幫助下，本集團與其銀行債權人談判以將本集團借款由短期延長為長期，此舉將降低本集團的當前淨流出的壓力且將減少本集團的流動負債，以及銀行債權人已承諾不減貸、不壓貸及不起訴。於江西政府的幫助下並獲得實體經濟及各級政府私企的支持，管理層正就貸款重組與借貸銀行磋商，以延長還款日及降低融資成本。預期約10億港元的未償還貸款將會延期，且該筆貸款將被分類為本集團的非流動負債；
- (e) 與若干供應商及債權人談判，以延長付款到期日；及
- (f) 以股權或債務融資方式探索籌資機會。本集團考慮將於未來12個月發行約50,000,000港元的可換股票據進行籌資。

審核委員會了解核數師就持續經營提出的保留意見，並與管理層討論。審核委員會認同管理層的看法，並特別考慮了造船業務所面對的不明朗因素及困難。儘管如此，審核委員會承認智慧停車場業務及鋼結構工程及安裝業務未來的潛在業務發展。此兩項業務分部將能夠拓寬本集團的收益流並契合本公司不斷改革其業務的努力。然而，審核委員會相信，投資礦業公司將有助於增加收益，從而釋放本公司的貸款壓力。審核委員會認為，本集團能夠解決持續經營的保留意見。

六艘船舶之最新狀況

自二零一九年一月十五日以來，本公司不遺餘力地與相關訂約方就六艘船舶進行磋商。

於取得仲裁裁決後，銀行已開始其出售四艘船舶之程序。銀行出售四艘船舶中之一艘（「已撤銷船舶」）的其中一項步驟為進行公開拍賣。已撤銷船舶仍在進行公開拍賣的法律程序。

就四艘船舶中之三艘而言，董事已繼續與兩名潛在買方進行磋商。

就兩艘船舶而言，如上文所述，於二零一八年年度業績發佈後，管理層及江西造船管理層一直就兩艘船舶的繼續建造協議與德國客戶進行磋商。德國客戶之代理已建議中國造船公司作為共同建造公司並恢復兩艘船舶的建造。

於二零一九年三月，本公司已安排對中國造船公司進行實地考察，以討論兩艘船舶的潛在造船合作的技術詳情。截至本公告日期，合作條款及技術詳情仍在磋商中。預期二零一九年上半年將可達成協議。

兩艘船舶

本公司就本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度的年度業績發佈日期為二零一八年四月二十四日的補充公告，以知會公眾董事會關於核數師之無法表示意見的看法及六艘船舶的狀況（「**補充公告**」）。

根據本公司日期為二零一九年一月十五日的公告（「**第二份更新公告**」），德國客戶已同意接收兩艘船舶，並繼續造船。

誠如補充公告所述，管理層已成立專責小組積極與兩艘船舶之原客戶、銀行及潛在客戶進行磋商。截至本公告日期，本公司仍在與德國客戶進行磋商。各訂約方目前正在就德國客戶的中國代理、中國造船公司及本集團之間的合作方法等技術細節進行磋商及敲定。預期各訂約方將於二零一九年上半年訂立相關收購協議，本公司將於適當時候向公眾作出最新資料公告。

已撤銷船舶

茲提述補充公告，本公司宣佈，由於根據波羅的海乾散貨運價指數國際航運業萎縮，一名客戶（「**已撤銷客戶**」）表示不願接受根據造船合約條款四艘船舶的交付。最終，於二零一八年十二月二十七日，本公司取得仲裁裁決。有關詳情載於第一份更新公告。

茲提述第一份更新公告，(i)已撤銷客戶有權撤銷或取消造船合約；(ii)已撤銷客戶就償還造船合約項下之已付合約價之各項索償獲全面勝訴；(iii)本集團須立即向已撤銷客戶償還及退還造船合約項下之已付合約價；及(iv)本集團須按彌償基準承擔已撤銷客戶之訟費，並承擔仲裁裁決之費用。仲裁結果顯示，本集團應根據仲裁裁決向已撤銷客戶承擔罰款（即約8億港元）。

誠如上述公告所披露，已撤銷船舶須進行公開拍賣。本公司、江西造船及江蘇揚子鑫福造船有限公司（揚子江船業之間接附屬公司）訂立相關框架協議（「**框架協議**」）。

截至本公告日期，已撤銷船舶仍在進行公開拍賣的法定程序，預期將於二零一九年上半年完成。本公司將於適當時候就拍賣結果作出相關公告。

四艘船舶中之三艘

茲提述第二份更新公告。自二零一八年六月以來，本公司一直積極與潛在買方就四艘船舶中之三艘進行磋商。經過不懈努力，本公司最終於二零一九年一月找到兩名潛在買方。

截至本公告日期，兩名潛在買方對四艘船舶中之三艘感興趣。本公司將盡最大努力爭取符合本公司及其股東整體最佳利益的條款。磋商預期將於二零一九年第三季度或之前完成。

買方及本公司可能須花費時間落實購買合約條款的詳情，本公司將努力盡快訂立相關購買合約，並於適當時候知會其股東。

本公司將繼續與六艘船舶的相關訂約方進行磋商。已撤銷船舶預期將於二零一九年上半年出售。預期四艘船舶中之三艘將於二零一九年第三季度或之前出售；且預期兩艘船舶亦將於二零一九年上半年出售。

董事會認為，上文所述的計劃，倘能落實且並無特殊情況，可於截至二零一九年十二月三十一日止年度解決及處理審核保留意見(b)及(c)。

本公司將適時就六艘船舶另行刊發公告。

承董事會命
中海重工集團有限公司
主席
李明

香港，二零一九年五月二日

於本公告刊發日期，本公司董事會由四名執行董事李明先生、張士宏先生、張偉兵先生及劉進先生；兩名非執行董事周安達源先生及林烈先生；以及三名獨立非執行董事項思英女士、胡柏和先生及向穎女士組成。