

歷史

我們的公司歷史

我們的歷史最早可追溯至一九八一年，嘉里貨倉（香港）有限公司（當時稱之為葵涌貨倉有限公司）於其首間香港貨倉（或當時一般指「貨倉」（即嘉里貨倉（葵涌）））竣工後開始於香港從事貨倉業務。嘉里貨倉（香港）有限公司自一九九二年起已成為我們的附屬公司。

於一九九一年，本公司於英屬維爾京群島註冊成立，為嘉里控股之全資附屬公司，持有並經營嘉里控股於香港之倉儲業務。

於一九九六年，嘉里建設成立，嘉里控股將其於本公司之全部權益連同若干其他業務（包括物業開發及投資以及基建相關投資）轉讓予嘉里建設。同年，嘉里建設於香港聯交所上市。因此，自一九九六年起，我們一直作為嘉里建設之直接全資附屬公司營運。

於二零零零年，本公司作為一間獲豁免有限公司於百慕達存續並更名為「嘉里物流聯網有限公司」。

綜合物流及國際貨運業務之發展

於一九八一年至一九九九年期間，我們主要於香港從事貨倉業務。於二零零零年，我們開始向倉儲客戶提供陸運服務，標誌著我們進軍香港物流營運。

我們藉提供專屬倉儲服務及廣泛物流服務（作為我們的核心業務）擴大我們綜合物流營運之業務範圍。隨著我們的旗艦物流設施嘉里貨運中心於一九九九年於香港竣工及我們於中國之首間物流中心於二零零三年竣工，我們開始投資開發物流中心。自二零零一年起，我們亦透過收購對綜合物流業務進行大規模擴張。上述收購包括二零零五年為擴張於中國的物流服務範圍而收購嘉里大通之70%股權，及自二零零八年起，我們收購台灣一家主要物流服務供應商嘉里大榮物流（其股份於台灣證交所上市）之股權。鑒於我們取得嘉里大榮物流之管理控制權，嘉里大榮物流於二零一零年成為我們的附屬公司。此外，過去十年我們透過不時收購附屬業務來擴大我們的業務範圍。上述收購包括我們於二零零三年將業務擴展至香港食品及飲料貿易業務及於二零零四年將業務擴展至泰國港口碼頭業務。

於二零零零年，我們收購一家香港貨運公司並開始從事貨運業務。我們主要透過於新區域市場進行持續收購（包括於二零零一年收購一家韓國貨運公司及於二零零二年收購Kerry Logistics (UK)之91%初始股權）開始擴大亞洲區內主要航線以及歐亞航線之業務。截至二零零六年，我們已將國際貨運業務擴展至大中華、韓國、東盟國家、印度、歐洲及美國。為把握東盟地區運輸及配送需求增長帶來之機會，我們於二零零七年建設東盟區內的跨境公路運輸網絡（即亞洲陸路運輸）。自二零一一年起，我們透過收購策略性服務分部之公司（包括於二零一一年收購一家於中國經營海運集運平台之無船承運業務經營者萬升之70%股權及於二零一二年分別收購北京騰昌及上海騰隆（均為中國的航空貨運承攬商）之51%股權）進一步擴大我們國際貨運業務之經營範圍。

歷史及公司架構

業務里程碑

下表列示我們的公司歷史及業務發展歷史之若干里程碑：

年份	里程碑
一九八一年	• 我們完成開發於香港的首間貨倉嘉里貨倉（葵涌）
一九八一年至	
一九九一年	• 本集團於香港完成開發五間貨倉及收購一間貨倉
一九九一年	• 本公司於英屬維爾京群島註冊成立為嘉里控股之全資附屬公司
一九九六年	• 作為嘉里控股重組之一部份，本公司成為嘉里建設之直接全資附屬公司。嘉里建設於香港聯交所上市
一九九九年	• 我們的香港旗艦物流設施嘉里貨運中心（總樓面面積約為1,443,356平方呎）竣工
二零零零年	• 本公司作為一間獲豁免有限公司於百慕達存續並更名為「嘉里物流聯網有限公司」
	• 我們開始向倉儲客戶提供陸運服務
	• 我們收購一家香港貨運公司嘉里貨運（香港）有限公司之100%股權
二零零一年	• 我們收購一家韓國貨運公司之約50.99%股權
	• 我們於美國開設第一間貨運辦事處
二零零二年	• 我們收購一家英國貨運公司Kerry Logistics (UK)之91%初始股權
二零零三年	• 我們完成開發位於泰國蘭查邦之物流中心
	• 我們收購一家香港食品及飲料貿易公司嘉里輝捷供應鏈方案有限公司之100%股權
	• 我們完成開發我們位於中國鹽田之首個物流中心
二零零四年	• 我們收購一家位於泰國蘭查邦之港口貨運營運商Kerry Siam Seaport Limited之約54.98%初始股權
	• 我們收購一家台灣貨運公司之51%股權
	• 我們自嘉里建設集團收購赤灣集裝箱碼頭之25%股權
	• 我們自嘉里建設集團收購亞洲空運中心之15%股權
	• 我們於新加坡、馬來西亞及印尼設立辦事處
二零零五年	• 我們收購一家中國領先物流公司嘉里大通之70%股權
二零零六年	• 我們推出KerrierVISION
	• 我們於越南南部（毗鄰胡志明市）開設一間總樓面面積約為267,000平方呎之物流設施
	• 我們收購一家印度貨運公司之51%初始股權
	• 我們擴展至德國、奧地利、瑞士、比利時及荷蘭

歷史及公司架構

年份	里程碑
二零零七年	<ul style="list-style-type: none">我們於泰國推出亞洲陸路運輸服務，其後將該項服務擴展至連接東盟地區之經甄選國家
二零零八年	<ul style="list-style-type: none">我們初次收購一家於台灣證交所上市之公司嘉里大榮物流之股權，此次收購嘉里大榮物流約18.52%股權我們開始於日本開展國際貨運業務
二零零九年	<ul style="list-style-type: none">我們收購一家菲律賓國際貨運公司之約51%股權
二零一零年	<ul style="list-style-type: none">我們於香港之產品定制及整合中心竣工我們獲得嘉里大榮物流（已成為我們的附屬公司）之管理控制權。於最後可行日期，我們已收購嘉里大榮物流之合共約36.46%股權
二零一一年	<ul style="list-style-type: none">我們收購一家於中國經營海運集運平台之無船承運業務經營者萬升之70%股權我們擴展亞洲陸路運輸服務以連接東盟地區經甄選國家及中國
二零一二年	<ul style="list-style-type: none">我們收購北京騰昌之51%股權及上海騰隆之51%股權，該兩家公司均為中國航空貨運承攬商我們開始於緬甸及斯里蘭卡開展國際貨運業務
二零一三年	<ul style="list-style-type: none">我們位於新加坡之區域物流樞紐開始營運我們透過收購一家巴西貨運公司之51%股權，開始於拉丁美洲開展國際貨運業務我們收購一家墨西哥貨運公司之70%股權

業務增長及國際擴張

我們於一九八一年開始在香港開展業務且多年來已將業務擴展至大中華、東盟及其他國家。我們目前在35個國家及地區（包括透過銷售人員開展業務之三個國家及地區）開展業務。

香港

於本公司註冊成立之前，本集團於一九八一年其位於香港之首間貨倉完工後開始展開業務。截至一九九一年，本集團已於香港完成開發五間貨倉及收購一間貨倉，總樓面面積約為2百萬平方呎。

於一九九一年七月，本公司成立，持有並經營倉儲業務。

鑑於業務增長，我們於一九九九年於香港開設一間總樓面面積約為1,443,356平方呎之旗艦物流設施嘉里貨運中心。

於二零零零年，我們更名為「嘉里物流聯網有限公司」。同年，我們開始向倉儲客戶提供陸運服務，標誌著我們進軍香港物流營運業務。我們亦透過收購嘉里貨運（香港）有限公司之100%股權開始於香港開展國際貨運業務。嘉里貨運（香港）有限公司於二零零零年之前稱為「紅藍空運有限公司」。

歷史及公司架構

於二零零三年，我們透過收購一家香港食品及飲料貿易公司嘉里輝捷供應鏈方案有限公司之100%股權將業務擴展至食品及飲料貿易業務。嘉里輝捷供應鏈方案有限公司於二零零三年之前稱為「LINC Group Holdings Limited」。

於二零一零年，我們於香港之產品定制及整合中心（我們近期竣工之物流中心）竣工。

於最後可行日期，我們於香港管理約6百萬平方呎之已竣工自置設施及約1百萬平方呎之租賃設施。

中國

於二零零三年，我們與合營夥伴合作完成開發位於中國之首間物流中心。該設施位於深圳鹽田港自由貿易區，總樓面面積約為465,000平方呎（應佔樓面面積約為256,000平方呎）。自此，我們一直在全中國增建物流設施。

於二零零五年，我們收購嘉里大通之70%股權。於收購前，嘉里大通稱為「大通國際運輸有限公司」。我們自當時其唯一股東華通實業發展有限責任公司（「華通」，中國一家國有有限責任公司）收購該70%股權。華通繼續持有嘉里大通之餘下30%股權。收購代價為人民幣380百萬元，乃根據公平磋商釐定，並已悉數結付。我們已自有關部門獲得與收購有關之所有必要批文。嘉里大通主要於中國從事供應鏈管理服務並在全國範圍內開展物流業務。我們收購嘉里大通之70%股權標誌著我們在全中國範圍內構建物流網絡過程中邁出了重要一步。

於最後可行日期，我們於中國管理約5百萬平方呎已竣工自置設施（應佔樓面面積約為4百萬平方呎）及約6百萬平方呎租賃物流設施。

台灣

於二零零四年，我們於台灣開展貨運業務。於二零零八年，作為我們於台灣發展業務計劃之一部份，我們收購嘉里大榮物流約18.52%初始股權。嘉里大榮物流於二零一一年之前稱為「大榮汽車貨運股份有限公司」。自此之後，我們已於公開市場交易中或根據公平磋商自獨立第三方收購嘉里大榮物流之額外股權。於最後可行日期，我們持有嘉里大榮物流合共約36.46%股權。已付賣方（均為獨立第三方）之總代價約為1,236百萬港元，該金額乃根據公平磋商及公開市價釐定，並已悉數結付。我們已自有關部門獲得與收購有關之所有必要批文。我們未來可不時收購嘉里大榮物流之額外股權。

嘉里大榮物流為一家台灣主要物流服務供應商，其股份自一九九零年開始於台灣證交所上市。嘉里大榮物流擁有一個由超過2,000輛貨車車隊支撐的龐大配送網絡。作為嘉里大榮物流之最大股東，我們在大中華的綜合物流服務市場佔有顯赫地位，而我們的物流設施位於中國、香港及台灣之策略位置。我們認為此乃有助於大幅提升我們提供跨海峽物流服務之能力。由於我們於二零一零年七月取得嘉里大榮物流之控制權，故我們已將嘉里大榮物流之財務業績併入本集團之財務業績。有關進一步詳情，請參見「附錄一—會計師報告」一節附註4(b)(ii)。

歷史及公司架構

於最後可行日期，我們於台灣管理約2百萬平方呎已竣工自置設施（應佔樓面面積約1百萬平方呎）及約5百萬平方呎租賃設施。

東盟

我們於東盟國家的業務始於二零零二年開始於泰國從事綜合物流及國際貨運業務。於二零零三年，我們完成開發一間位於泰國曼谷南部蘭查邦之物流中心（總樓面面積約為181,000平方呎）。於二零零四年，我們自當時之股東收購Kerry Siam Seaport Limited之約54.98%初始股權。Kerry Siam Seaport Limited於二零零四年之前稱為「Siam Seaport Terminal & Warehouses Co., Ltd.」。自此之後，我們已收購Kerry Siam Seaport Limited之額外股權。於最後可行日期，我們共持有Kerry Siam Seaport Limited之約79.52%經濟利益。Kerry Siam Seaport Limited經營臨近蘭查邦之多功能港口貨運碼頭Kerry Siam Seaport。於最後可行日期，我們於泰國管理約6百萬平方呎已竣工自置設施（應佔樓面面積約4百萬平方呎）及約3百萬平方呎租賃設施。

自二零零四年起，我們已透過於新加坡、馬來西亞、印尼、柬埔寨、菲律賓、越南及緬甸設立國際貨運辦事處繼續將業務拓展至其他東盟國家。

於二零零六年，我們在越南南部（毗鄰胡志明市）開設一座總樓面面積約為267,000平方呎之物流設施。自此之後，我們一直於越南開發及管理多種其他物流設施。於最後可行日期，我們於越南管理約893,000平方呎之已竣工自置設施（應佔樓面面積約893,000平方呎）及約171,000平方呎之租賃設施。

於二零零七年，我們推出跨境公路運輸網絡亞洲陸路運輸，在泰國提供連接東盟地區經甄選國家之長途陸運服務。於二零一一年，我們擴大亞洲陸路運輸業務，連接東盟地區與中國。

於二零一三年一月，我們於新加坡之新區域物流樞紐開始營運。該設施之總樓面面積約為371,000平方呎。

英國

於二零零二年，我們透過自當時之股東（其中一位股東於收購後仍為我們的高級管理層成員）收購Kerry Logistics (UK)之91%初始股權開始於英國開展歐洲貨運業務。Kerry Logistics (UK)於二零零三年之前稱為「Trident International Limited」。於二零一三年，我們自該股東收購餘下9%股權。

其他國家及地區

我們透過設立貨運辦事處及收購物流公司繼續在全球範圍內擴展業務。於最後可行日期，我們於35個國家及地區（如韓國、日本、孟加拉、斯里蘭卡、印度、澳大利亞、德國、荷蘭、美國及拉丁美洲）開展業務（包括透過銷售人員開展業務之三個國家及地區）。

除收購位於中國之嘉里大通之70%股權及位於台灣之嘉里大榮物流之合共約36.46%股權外，就已付收購目標之資產、收入及溢利貢獻的代價金額而言，概無任何收購被我們視為重大收購事項。

並無進行重組

本公司並無就上市目的進行任何重組，惟於上市後就以代價400.0百萬港元（乃按嘉里建設獲得之獨立估值釐定）轉讓嘉里危險品倉（九龍灣）之控股公司之100%股權予嘉里建設集團而訂立之日期為二零一三年十一月二十九日之買賣協議除外。貨倉轉讓待上市發生後方可作實。倘上市並無發生，貨倉將不會轉讓予嘉里建設集團。嘉里建設集團將於上市後向我們收購嘉里危險品倉（九龍灣），乃由於嘉里建設擬於該貨倉所在土地進行重新開發，嘉里建設已透過貨倉之登記擁有人就此獲得城市規劃委員會之批准。我們已獲嘉里建設告知，嘉里建設目前擬將該幅土地重新發展為住宅物業。因轉讓嘉里危險品倉（九龍灣）而應收之代價將用於抵銷我們目前結欠嘉里建設所控制同系附屬公司之部份未償還貸款。預期我們與嘉里建設集團之間不會因轉讓貨倉而出現任何資金流動的情況。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－近期發展－償還及資本化同系附屬公司貸款」一節。

嘉里建設進行之分拆

於二零一三年九月二十四日，嘉里建設公佈其於二零一三年八月十九日根據上市規則第15項應用指引，就建議透過股份於香港聯交所主板獨立上市的方式出售其於本公司的部分權益向香港聯交所提交分拆建議，而香港聯交所已確認嘉里建設可進行其建議分拆。在同份公佈中，嘉里建設宣佈，根據上市規則，預期其於分拆完成後於本公司的股權減少將構成嘉里建設一項須予披露交易，故預期毋須取得嘉里建設股東批准。

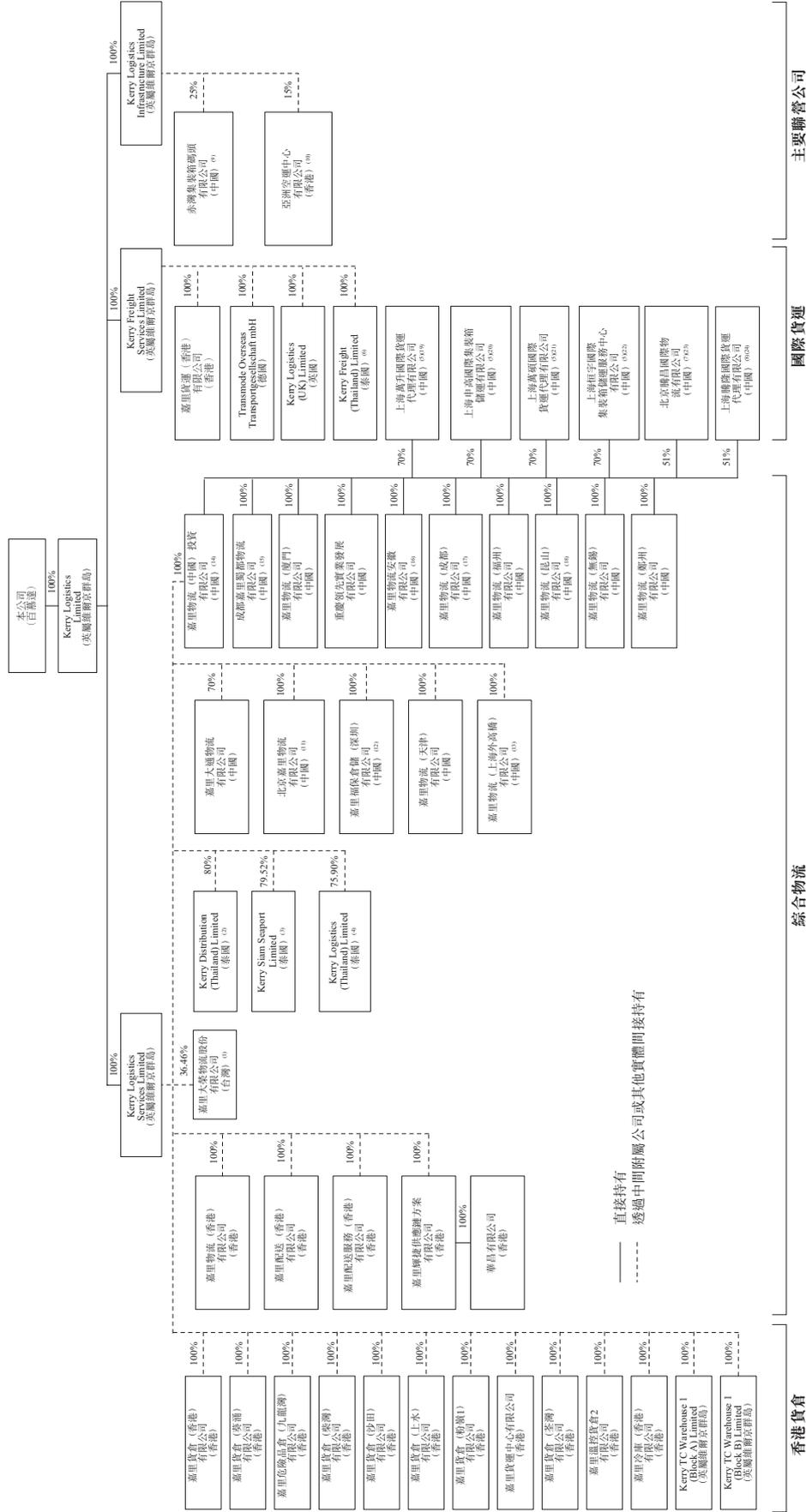
嘉里建設於同份公佈內進一步聲明，其認為分拆符合嘉里建設及其附屬公司（包括本集團）以及嘉里建設股東之整體利益，因為分拆：

- (a) 將使嘉里建設得以全面專注及將其資金用於發展嘉里建設現有主要業務，而毋需考慮本集團的資金需求；
- (b) 將使投資者能夠更容易理解嘉里建設及本公司（分別作為獨立實體，而非作為一個企業集團），因為他們各自業務的戰略重點不同；及
- (c) 能更好地反映本集團基於自身經營條件的價值，並增加其營運及財務透明度，以便投資者能夠獨立於嘉里建設集團直接評價及評估本集團的表現及潛力。

於二零一三年十一月二十五日，嘉里建設宣佈，按照上市規則第15項應用指引的規定，其建議倘分拆得以進行，須充分顧及嘉里建設股東的利益，透過以實物分派方式分派股份，向合資格股東提供保證股份權益。有關分派的詳情載於本招股章程「全球發售之架構－分派」一節。

公司架構

以下圖表簡述我們的公司架構。所示於附屬公司及聯營公司的權益百分比乃指本集團應佔相應實體之經濟利益百分比。



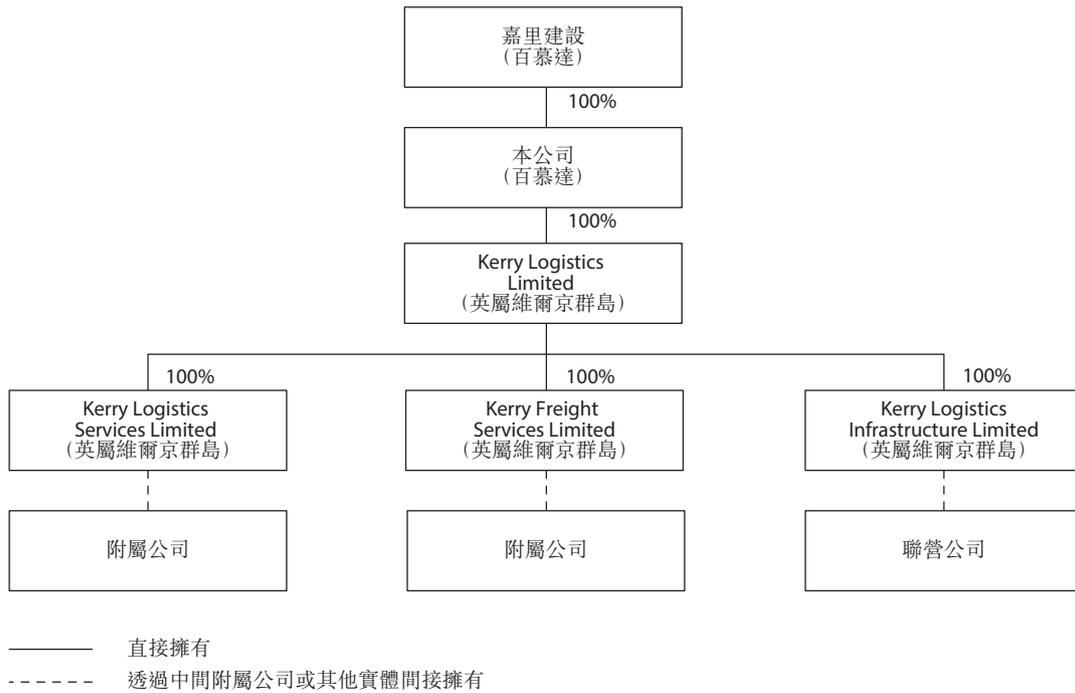
歷史及公司架構

附註：

- (1) 我們透過全資附屬公司持有嘉里大榮物流16.72%股權，及透過合營公司持有其28.60%股權（應佔股權為19.74%）。嘉里大榮物流之餘下股權由獨立於本集團的股東（除其中一名股東亦為我們若干附屬公司之主要股東外）持有。
- (2) Kerry Distribution (Thailand) Limited由Logistics (Thailand) Limited全資擁有，而我們及Kledchai Benjaathonsirikul則分別持有Logistics (Thailand) Limited之普通股（相當於49%股權）及優先股（相當於51%股權）。Benjaathonsirikul先生為我們的高級管理層成員。根據會計處理方法，我們（作為普通股之唯一持有人）有權享有Kerry Distribution (Thailand) Limited之100%經濟利益。我們向先略有限公司轉讓Kerry Distribution (Thailand) Limited之20%經濟利益並有權享有Kerry Distribution (Thailand) Limited之餘下80%經濟利益。
- (3) KLN Siam Holdings Limited及我們若干附屬公司之董事Maris Pakdeetaveevivat分別持有Kerry Siam Seaport Limited約67.88%及16.64%股權。餘下15.48%股權則由42位股東（均為獨立第三方（除其中七名股東亦為Kerry Siam Seaport Limited董事外））持有，每位股東於Kerry Siam Seaport Limited持有少於10%股權。我們間接享有KLN Siam Holdings Limited之92.63%經濟利益，因此我們透過KLN Siam Holdings Limited實際享有Kerry Siam Seaport Limited之62.88%經濟利益。Pakdeetaveevivat先生已將其於Kerry Siam Seaport Limited之16.64%股權抵押予我們的全資附屬公司。因此，根據會計處理方法，我們有權享有Kerry Siam Seaport Limited合共79.52%經濟利益。
- (4) Kerry Siam Seaport Limited、Logistics (Thailand) Limited及Maris Pakdeetaveevivat分別持有Kerry Logistics (Thailand) Limited之20%、60%及20%股權。由於我們有權享有Kerry Siam Seaport Limited之79.52%經濟利益，故我們透過Kerry Siam Seaport Limited實際持有Kerry Logistics (Thailand) Limited之15.9%經濟利益。因此，我們持有Kerry Logistics (Thailand) Limited之合共75.9%經濟利益。
- (5) 佳穗投資有限公司持有餘下之30%股權。佳穗投資有限公司之控股股東亦為萬升之董事。
- (6) Kerry Freight (Thailand) Limited由KLN (Thailand) Limited全資擁有，而我們及Kledchai Benjaathonsirikul則分別持有KLN (Thailand) Limited之普通股（相當於49%股權）及優先股（相當於51%股權）。Benjaathonsirikul先生為我們的高級管理層成員。根據會計處理方法，我們（作為普通股之唯一持有人）有權享有Kerry Freight (Thailand) Limited之100%經濟利益。
- (7) 北京騰宇昌和商務諮詢有限公司持有餘下之49%股權。北京騰宇昌和商務諮詢有限公司之控股股東亦為北京騰昌之董事。
- (8) 上海騰嘉投資管理諮詢有限公司持有餘下之49%股權。上海騰嘉投資管理諮詢有限公司之控股股東亦為上海騰隆之董事。
- (9) 深圳赤灣港航股份有限公司、海豐發展有限公司及赤灣港航（香港）有限公司分別持有餘下之51%、20%及4%股權。該等股東各自為獨立第三方且並非我們的一致行動人士。
- (10) SATS Ltd.、Eastern Option Limited、新加坡吉寶電訊與通運有限公司及Federal Express Corporation分別持有餘下之49%、20%、10%及6%股權。該等股東各自為獨立第三方且並非我們的一致行動人士。
- (11) 該實體之官方名稱為北京嘉里物流有限公司。
- (12) 該實體之官方名稱為嘉里福保倉儲（深圳）有限公司。
- (13) 該實體之官方名稱為嘉里物流（上海外高橋）有限公司。
- (14) 該實體之官方名稱為嘉里物流（中國）投資有限公司。
- (15) 該實體之官方名稱為成都嘉里蜀都物流有限公司。
- (16) 該實體之官方名稱為嘉里物流安徽有限公司。
- (17) 該實體之官方名稱為嘉里物流（成都）有限公司。
- (18) 該實體之官方名稱為嘉里物流（昆山）有限公司。
- (19) 該實體之官方名稱為上海萬升國際貨運代理有限公司。
- (20) 該實體之官方名稱為上海申高國際集裝箱儲運有限公司。
- (21) 該實體之官方名稱為上海萬碩國際貨運代理有限公司。
- (22) 該實體之官方名稱為上海恒宇國際集裝箱儲運服務中心有限公司。
- (23) 該實體之官方名稱為北京騰昌國際物流有限公司。
- (24) 該實體之官方名稱為上海騰隆國際貨運代理有限公司。

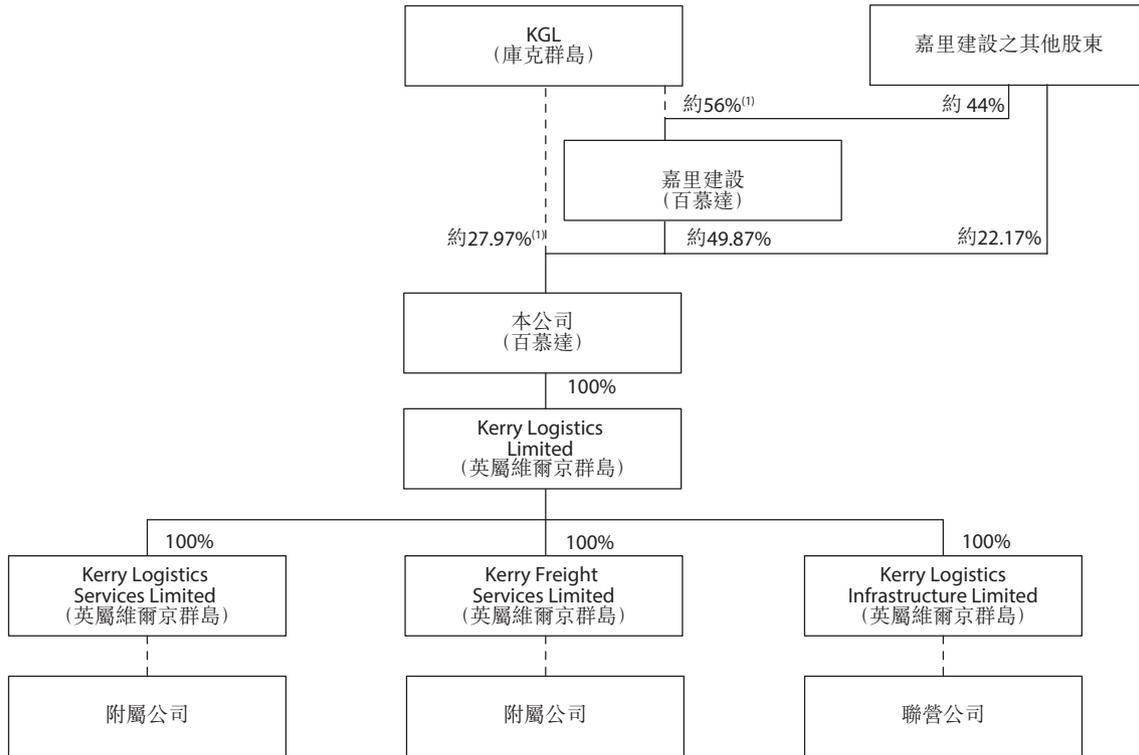
歷史及公司架構

下列圖表列示我們於緊接分派及全球發售完成前的股權架構。



歷史及公司架構

下列圖表列示我們於緊隨分派完成後及全球發售前的股權架構：



—— 直接擁有

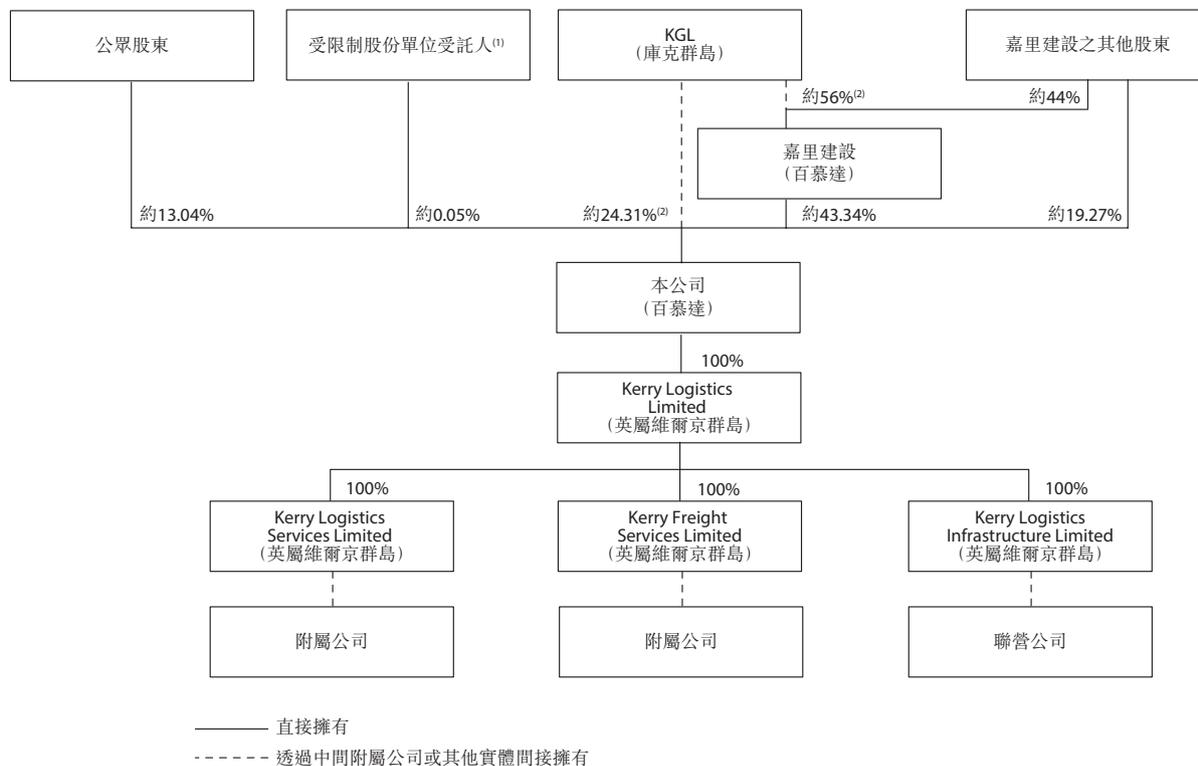
- - - - 透過中間附屬公司或其他實體間接擁有

附註：

(1) 誠如根據證券及期貨條例第XV部所披露者。詳情請參閱本招股章程第143頁。

歷史及公司架構

下列圖表列示我們於緊隨分拆完成及根據受限制股份單位計劃發行股份後的股權架構（假設超額配股權未獲行使及未經計及因首次公開發售前購股權或首次公開發售後購股權獲行使而將予發行之任何股份）：

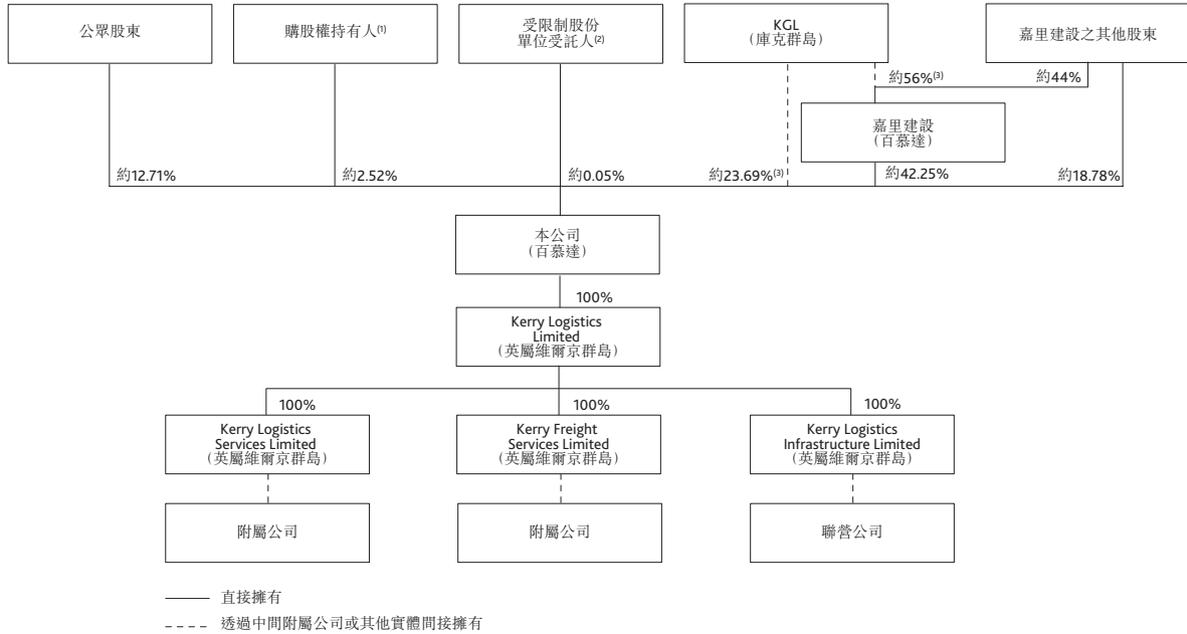


附註：

- (1) 本公司將於上市日期根據受限制股份單位計劃向受限制股份單位受託人發行將以信託方式持有之815,000股股份。
- (2) 誠如根據證券及期貨條例第XV部所披露者。詳情請參閱本招股章程第143頁。

歷史及公司架構

下列圖表列示我們於緊隨分拆完成及根據受限制股份單位計劃發行股份後的股權架構（假設超額配股權未獲行使但首次公開發售前購股權獲悉數行使及未經計及因首次公開發售後購股權獲行使而將予發行之任何股份）：

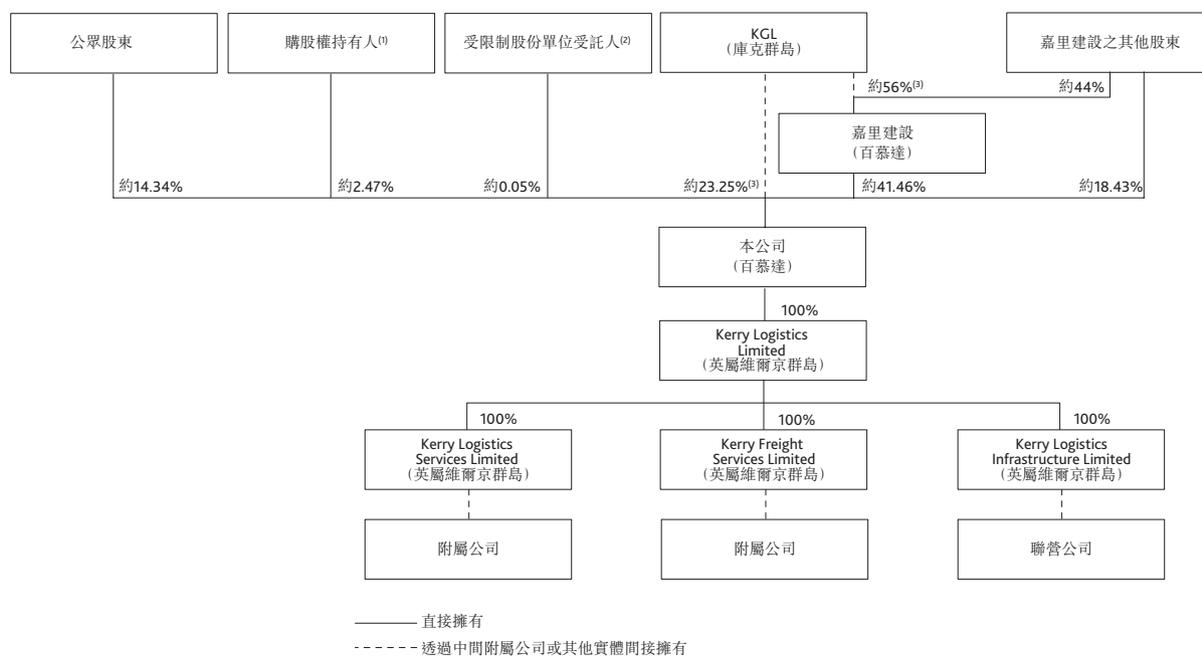


附註：

- (1) 於本招股章程刊發日期，42,770,000份首次公開發售前購股權已經有條件授出。根據首次公開發售前購股權計劃，首次公開發售前購股權於全球發售完成後方可行使。
- (2) 本公司將於上市日期根據受限制股份單位計劃向受限制股份單位受託人發行將以信託方式持有之815,000股股份。
- (3) 誠如根據證券及期貨條例第XV部所披露者。詳情請參閱本招股章程第143頁。

歷史及公司架構

下列圖表列示我們於緊隨分拆完成及根據受限制股份單位計劃發行股份後的股權架構（假設超額配股權及首次公開發售前購股權獲悉數行使及未經計及因首次公開發售後購股權獲行使而將予發行之任何股份）：



附註：

- (1) 於本招股章程刊發日期，42,770,000份首次公開發售前購股權已經有條件授出。根據首次公開發售前購股權計劃，首次公開發售前購股權於全球發售完成後方可行使。
- (2) 本公司將於上市日期根據受限制股份單位計劃向受限制股份單位受託人發行將以信託方式持有之815,000股股份。
- (3) 誠如根據證券及期貨條例第XV部所披露者。詳情請參閱本招股章程第143頁。