

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無發表聲明，並表明不會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。

**BROCKMAN**  
**BROCKMAN MINING LIMITED**  
**布萊克萬礦業有限公司\***  
(於百慕達註冊成立之有限公司)  
(香港聯交所股份代號：159)  
(澳洲交易所股份代號：BCK)

**就 MARILLANA 項目進行之鐵路研究方案得出正面結果**

**摘要：**

- 初步鐵路研究方案已經完成，以支持布萊克萬每年2千萬噸之 Marillana 項目之綜合物流方案。
- 研究方案顯示在商業上有極大優點支持布萊克萬之東皮爾巴拉項目，並可將服務範圍擴展，惠及其他第三方用戶。
- 研究方案顯示，其資本成本比傳統皮爾巴拉「重載」鐵路系統大幅降低。

布萊克萬礦業有限公司(「**布萊克萬**」或「**本公司**」)欣然宣佈，彼已完成就連接布萊克萬位於東皮爾巴拉之 Marillana 項目(以及其後之 Ophthalmia 項目)及至黑德蘭港之獨立鐵路研究方案。該獨立鐵路(「**布萊克萬鐵路**」)乃本公司將其優質鐵礦石運往出口市場所考慮之其中一項候選物流方案。

考慮到評估使用皮爾巴拉現有及潛在第三方鐵路之過程頗為漫長，布萊克萬已委聘珀斯領先工程公司 Engenium Pty Ltd (「**Engenium**」)，為本公司進行鐵路研究方案。上述之漫長過程，已令布萊克萬之生產時間表嚴重推遲。雖然仍可選擇與另一個第三方鐵路供應商合作，但布萊克萬將須開始就其本身之基建方案開始規劃路線。

布萊克萬鐵路乃以標準軌距設計為基礎，軸荷載26噸，附設「**Ausbeam Track System**」(支持連續軌道之無碴軌道系統)。貨車設計規格乃以現時於西澳使用之底開式料車為基礎。預計其有關設計及軌道結構之資本成本將比傳統皮爾巴拉「重載」鐵路系統大幅降低。

\* 僅供識別

研究方案顯示，布萊克萬鐵路在商業上有極大優點支持其初步鐵路以每年3千萬噸容量運往黑德蘭港之指定泊位，並其後容量可擴大至5千萬噸，以惠及其他小型開採商。此研究方案之結果令人鼓舞，憑此後盾，布萊克萬將進行預可行性研究，並繼續就布萊克萬鐵路及其配套港口之規定與相關西澳政府部門進行商討。

**布萊克萬業務發展總監**戴永德先生表示：「儘管市場及監管方面限制重重，布萊克萬從未放棄就其西澳項目制訂物流方案。布萊克萬之管理層及董事會仍然深信，物流方案一經確立，即可將Marillana之礦石帶進出口市場。開發布萊克萬鐵路之同時，本公司繼續推進Maverick項目，該項目來自Marillana之初步產量為每年250萬噸，以使用特定類型之貨運列車（「Super Quad」）為基礎，並通過Utah Point港口設施出口。

承董事會命  
**布萊克萬礦業有限公司**  
公司秘書  
**陳錦坤**

香港，二零一六年七月八日

於本公告日期，本公司董事會成員包括桂四海先生(主席)、劉珍貴先生(副主席)及Ross Stewart Norgard先生(分別為非執行董事)；陳錦坤先生(公司秘書)、Colin Paterson先生及桂冠先生(分別為執行董事)；及葉發旋先生、Uwe Henke Von Parpart先生及蔡宇震先生(分別為獨立非執行董事)。

## 進一步資料

**Colin Paterson      行政總裁 (Brockman Mining Australia)      +61 8 9389 3000**