

風 險 因 素

有意投資者在作出任何有關[編纂]的[編纂]決定前，應審慎考慮本文件所載所有資料，特別是下文有關[編纂]本公司的風險及特別考慮因素。出現下列任何風險均可能對本集團的業務、經營業績、財務狀況及未來前景構成重大不利影響。本文件載有若干涉及我們計劃、目標、期望及意向的前瞻性陳述，當中涉及風險及不明朗因素。本集團的實際業績可能與本文件所論述者有重大差異。可導致或造成該等差異的因素包括下文所討論者以及本文件其他章節所討論者。[編纂][編纂]可能因任何該等風險而下跌，閣下可能失去全部或部分[編纂]款項。

本集團業務、所屬行業及[編纂]涉及若干風險，可歸類為：(i)與業務有關的風險；(ii)與我們經營所處行業有關的風險；(iii)與[編纂]有關的風險；及(iv)與本文件所作陳述有關的風險。

與業務有關的風險

本公司造船項目面臨可能導致延誤、成本超支或新建工作船銷售合約取消之固有風險

我們執行造船項目需要與客戶、船級社、外部船舶設計公司及供應商密切協調。我們每艘鋁製工作船的一般建造週期約為兩個月，年產量可達約15艘工作船。新建工作船能否如期完工，取決於多個環環相扣的工序的安排，包括船體製造、艙裝、推進系統與導航系統安裝、測試、調試及海試等工序。因此，一個階段的延誤或中斷都可能對後續作業及整體交付時程產生影響。

項目執行或會受到原材料或熟練勞工短缺或延遲交付、零部件缺陷或不符合規格、供應商困難、工程或設計變更、額外審批要求、勞資糾紛、惡劣天氣、投入成本增加以及許可證或檢驗延誤等因素影響。該等事宜或會需要額外資源、延遲交付或增加項目成本。倘我們未能按協定預算或時間表完成項目，我們或會面臨利潤率下降、收益確認及現金收款延遲、索償或合約取消。僅供說明用途，假設我們的造船項目於2025財政年度出現假設性的統一10%成本超支，我們造船服務的毛利將由約7.1百萬新加坡元下降至6.4百萬新加坡元，相應毛利率亦將由約50.1%下降至45.1%。由於造船服務於2025財政年度約佔總收益的30.8%，重大延誤、成本超支或合約取消或會對我們的業務、財務狀況、現金流量及經營業績造成重大不利影響。此外，若未能在協定期限內完成造船項目，則可能延遲確認該項目收益及收取的相關現金流，從而進一步影響我們的盈利能力及營運資金狀況。

風 險 因 素

我們的造船項目屬非經常性性質，且無法保證客戶會再次向我們下達訂單。

我們的造船業務以項目為基礎運作。每份新建船的合約均屬非經常性委聘。過往曾向我們購買工作船的客戶並無合約義務向我們下達未來訂單。我們造船項目的非經常性性質，意味著此業務線的收益取決於我們能否持續從現有或新客戶取得新合約。即使客戶對我們過往的工作感到滿意，亦無法保證他們會再次下達訂單。倘需求下降、競爭加劇、客戶偏好改變或我們未能取得新項目，均可能對我們的造船收益、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

供應商A供應的引擎、發電機及相關備件的供應穩定性、品質與成本對我們的業務至關重要。

船用引擎、發電機及備件的供應穩定性、品質及成本效益，對我們的造船、維修及保養業務至關重要，原因為我們於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月的此類組件支出分別約為3.3百萬新加坡元、5.1百萬新加坡元、7.6百萬新加坡元及5.1百萬新加坡元，佔相關年度／期間銷售成本總額約13.6%、19.7%、28.0%及26.9%。我們主要向供應商A採購這些核心零部件，並與其保持在新加坡境內若干船用引擎及發電機的獨家分銷權。我們與供應商A訂立的分銷協議訂明若干船用引擎、發電機及備件的最低採購目標。由於我們未能達成這些強制性銷量，故供應商A理論上有權終止獨家分銷安排。任何終止協議或喪失獨家分銷權的情況，皆將嚴重中斷我們的供應鏈、損害船舶物資供應業務，並可能對我們競爭地位及財務表現有重大不利影響。有關我們與供應商A訂立協議的進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應商與採購－供應商甄選－引擎、發電機及備件採購」一段。

倘若供應商A無法或不願意繼續向我們供應足夠產品或以可比商業條款供應產品（包括定價、交付期、信貸條款及售後支援），我們可能面臨供應中斷、採購成本上升或建造時程延遲等問題。即使我們能在市場上找到替代產品，惟任何替換都可能需要進行相容性調整、取得客戶認可及／或船級社批准，並變更備用零部件庫存與維護安排，可能無法在規定時限內完成。任何此類中斷或成本增加均可能對我們的生產進度、利潤率及按時交付工作船的能力造成不利影響，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

原材料及零部件成本上漲，或供應鏈中斷，均可能對造船業務盈利能力造成不利影響

造船業務使用鋁合金板材、螺旋槳、電氣元件及輔助系統，此類物料的價格及供應及其採購與交付相關的物流定價可能受到我們無法控制的環球因素影響，包括商品市場波動、全球市況、能源成本、外匯匯率波動及關稅。

由於我們大部分銷售合約屬固定價格合約，因此特別容易受到鋁材價格上漲的影響。倘合約金額確定後相關成本攀升，或我們無法將此類漲幅轉嫁予客戶，則該等項目可能出現利潤壓縮或虧損淨額。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的造船項

風 險 因 素

目中原材料及零部件成本出現假設性且一致的10%上升，則同年造船服務的毛利將由約7.1百萬新加坡元下降至約6.5百萬新加坡元，毛利率亦將由約50.1%下降至45.8%。此外，鑑於我們的造船服務於2025財政年度佔總收益約30.8%，原材料及零部件成本的上升可能會對我們的業務表現造成重大不利影響。

此外，我們營運取決於供應商能否及時供應物資，部分物資數量有限。勞資糾紛、運輸瓶頸、關鍵供應商面臨財務困境或極端天氣或其他中斷皆可能延誤我們的生產進度與交付期限，增加營運資金需求，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績有不利影響。

若未能取得、續期、維持或遵守所需牌照、許可證或船級，本公司業務運作可能受不利影響

我們的造船、工作船租賃、船務代理及船舶物資供應業務，取決於我們能否取得、重續及遵守我們業務所需的牌照、許可證及認證。尤其是，我們的工作船須維持有效的船旗國註冊及海事港務局簽發的港口工作船牌照，方可合法營運及獲得保險保障。未能遵守適用規定或通過相關機關的檢查，或會導致船舶被扣留、註冊或牌照被暫停或撤銷，或我們在新加坡港範圍內營運的權利受到限制。概不保證我們的牌照、許可證或批准不會因不合規、監管變動或行政行動而被暫停、撤銷、撤回、終止、修訂或附加額外條件，此或會增加我們的合規成本並對我們的營運造成不利影響。進一步詳情請參閱本文件「監管概覽」及「業務—牌照、許可證及批文」。

維持及取得船級狀態對我們的工作船租賃及造船業務亦十分重要。船級一般為工作船註冊、保險保障及商業營運所須，並須接受船級社及相關機關的定期檢驗及檢查。工作船未能通過任何所需檢驗或檢查，或會導致其證書或營運牌照被暫停或撤銷，致使該工作船於整改完成前無法出租或提供商業服務。

就造船業務而言，於船級社監督下建造的工作船或亦須於根據相關合約交付前取得船級認證。未能取得或維持所需船級或會導致交付延誤、額外整改費用、合約糾紛或客戶索償。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

員工成本上漲或會對本集團之盈利能力及財務表現造成不利影響

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本公司的直接勞工成本分別約為4.0百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔銷售成本約16.2%、15.5%、15.6%及14.3%。於相同年度／期間，本公司的員工成本分別約為2.7百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、4.3百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元，分別佔銷售及行政開支約43.1%、49.7%、50.7%及44.6%。新加坡勞動力供應

風 險 因 素

與成本通常受市場供求、通脹率及整體經濟狀況影響。新加坡並無一般最低工資政策。然而，僱用外籍勞工的僱主須向本地僱員支付本地員工薪金門檻(「本地員工薪金門檻」)，現行全職員工月薪基準為1,600新加坡元，並將於2026年7月1日起調升至1,800新加坡元。概不保證未來本地員工薪金門檻或其他僱員福利不會上調，亦無法確保勞動力供應及平均工資水平將保持穩定。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的員工成本總額出現假設性上升10%，則同年純利將由約9.7百萬新加坡元下降至約8.9百萬新加坡元，純利率亦將由約21.0%下降至19.2%。

勞工成本上漲或技術工人短缺可能增加我們的營運開支。若我們日後無法招募並挽留足夠合資格員工、或者如未能及時替補離職人員，或員工成本大幅攀升，將對我們的營運及盈利能力造成重大不利影響。

我們可能面臨勞動力短缺、勞動力成本上升及勞資糾紛，此類情況可能對我們的業務、財務狀況及營運成果造成重大不利影響

我們的營運取決於吸引、招聘及留聘技術人才的能力，包括工程師、項目經理及技術專家。新加坡海事服務行業正面臨對技術勞工的激烈競爭，導致工資與員工福利面臨上漲壓力。

截至最後實際可行日期，本公司共有231名僱員，其中91名為本地僱員，而140名則為外籍僱員。因此，我們的大部分勞動力持有由人力部簽發的有效工作准證，包括就業通行證(「就業通行證」)、S通行證或工作准證。該等不同類別的工作准證須符合不同的資格要求，包括(如適用)最低合資格薪金、外籍勞工配額及徵費。詳情請參閱本文件「監管概覽—與我們業務有關的一般法規—《1990年外籍勞工僱傭法》」一段。

近期法規的修訂已收緊若干有關規定。自2027年1月1日起，對於新的就業通行證申請，最低合資格薪金將從5,600新加坡元調升至6,000新加坡元，增幅約為7.14%。對於S通行證持有人，最低合資格薪金將從3,300新加坡元調升至3,600新加坡元，增幅約為9.09%。此外，自2026年1月1日起，針對造船廠行業的外勞僱用比例上限(「外勞僱用比例上限」)亦已由77.8%下調至75%，該上限規範企業外籍勞工佔本地僱員比例的最高值。海事領域基礎技能(R2)外籍勞工的徵費將由500新加坡元增加100新加坡元至600新加坡元，增幅為20%。上述變更將自2028年1月1日起生效。

該等變動或會增加我們的勞工成本，並限制我們僱用足夠外籍人員的能力。由於我們通常採用固定價格合約(尤其在造船、維修及保養服務線)，可能無法將勞工成本與徵費上漲轉嫁予客戶。為作說明用途，假設於2025財政年度我們與外勞相關的員工成本出現假設性上升10%，則同年純利將由約9.7百萬新加坡元下降至9.3百萬新加坡元，純利率亦將由約21.0%下降至20.1%。此外，假設我們維持現有外勞人數，則為符合收緊後的外勞僱用比例上限規定，我們須維持本地員工人數最少為64名。若我們無法維持符合收緊比率所需的本地僱員人數，我們可能面臨難以續簽現有工作准證或為重要外籍人員取得新工作准證的困境。

風 險 因 素

人手短缺、工資及徵費上漲、勞動法規變更、員工流失率增加，均可能導致招聘、培訓及挽留成本增加、項目延誤、生產力下降及營運開支上升。

此外，我們與其他行業參與者爭奪高技術工人及合資格船員，競爭對手若提供更高薪酬或更優厚的聘用條件，或能夠吸引我們的高技術人員轉投。倘我們未能以及時且具成本效益的方式更換經驗豐富的僱員或持證船員，我們的營運效率、服務質素及達致適用海事港務局或船旗國要求的能力或會受到影響。

我們的業務亦受勞資糾紛、工業行動或其他形式勞資衝突的影響。此或會中斷我們的造船、維修、運輸及其他業務，延誤履行合約責任並增加成本。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

工作船建造與銷售使本公司面臨產品責任及其他船舶相關責任

工作船建造與銷售業務使我們面臨產品責任及其他船舶相關責任、經濟損失及其他索償的固有風險。若我們銷售的工作船或零部件被指控或判定存在設計、工藝或原材料缺陷，或因客戶操作不當導致人身傷害、財產損失或其他損害(包括死亡)，我們可能面臨產品責任、保修及／或經濟損失索償。此類事件亦可能損害我們的品牌形象、聲譽及對工作船質量的觀感。

由於我們並無就售予客戶的工作船投保第三方產品責任保險，故任何未來重大申索均須由我們自行承擔，此情況可能對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響。

任何與產品責任或相關索償相關的不利裁決，特別是涉及重大人身傷害、財產損失、環境影響或身故的個案，可能導致巨額金錢賠償、法律費用、聲譽損害及失去信心，將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

柴油及／或B100生物柴油價格的意外波動或燃料供應中斷，可能對財務表現產生不利影響。

燃料成本是我們營運開支(尤其是工作船租賃及相關業務)的組成部分之一。於往績記錄期間，燃料成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，佔本集團2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月總收益成本約5.6%、7.6%、6.3%及8.4%。

柴油及B100生物柴油價格及供應因我們控制範圍以外的因素而可能波動，包括原油及原料價格、地緣政治緊張局勢、匯率波動、全球供求狀況及主要產油國生產政策。我們通常以現行市價向當地供應商採購柴油燃料，未簽訂長期固定價格供應協議。

隨著我們開發及評估以B100燃料驅動的工作船，B100生物柴油的供應量與價格可能對本公司營運產生日益顯著的影響。

風 險 因 素

若柴油燃料及／或B100生物柴油價格大幅攀升或供應中斷持續，我們可能無法將成本增加轉嫁予客戶，亦難在短期內以可比條款取得替代供應，可能使營運成本增加及削弱盈利能力。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的燃料成本出現假設性上升10%，則同年毛利將由約19.2百萬新加坡元下降至約19.1百萬新加坡元，毛利率亦將由約41.5%下降至41.1%。

船隊老化及工作船的任何重大停航時間，可能增加我們的營運成本並中斷營運

工作船船隊不僅支援工作船租賃服務，亦為船務代理服務及船舶物資供應服務線提供支援。因此，工作船可用性、可靠性或效率的任何下降均可能影響我們營運的多個層面。

截至最後實際可行日期，我們自有的工作船船齡介於零至六年之間，隨著船隊老化，預期營運及保養支出將隨之增加，因磨損、不斷演進的環保與安全標準，以及新型工作船的技術進步導致。隨著我們的工作船船齡增長，其價值隨之折舊。於往績記錄期間，我們錄得工作船折舊開支分別約0.5百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元、0.6百萬新加坡元及0.2百萬新加坡元。

我們亦可能須承擔額外資本開支，以改造或升級較舊的工作船，從而遵守不斷演變的環境、安全或設備標準。較舊的工作船或會因維修要求較高、燃料效益較低，或市場上備有配備更先進設備的新船，而對承租人較不具吸引力，此或會對租賃需求及租金水平造成不利影響。若處置老舊工作船所得款項低於賬面值，我們亦可能產生減值虧損。

工作船長期或重大停航可能由於船員短缺、大規模維修保養、碰撞事故、特別檢驗、勞資糾紛，或關鍵船員生病或身故或因不可控因素遭主管機關扣留或限制航行。停航將導致租船部署、船員調度或船舶綜合管理服務延誤，以及補給與備件供應受阻，進而造成收入損失、營運成本增加，並可能面臨合約索賠或罰款風險。該等風險將隨船齡增長而增加。

因此，船隊老化及重大停航事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們依賴第三方服務供應商及海外代理商提供特定受規管、專門的海外港口服務，其履約失當將對營運及聲譽造成負面影響

我們的船務代理服務將靠港協調與內部工作船租賃、船員配置及補給能力相結合，包括部署自有工作船以支援海上物流作業。

然而，若干服務涉及法規規範、特定港口要求，或專門服務，包括由第三方供應商執行的領港、拖船協助、燃料加注協調及水下檢查。我們亦透過位於新加坡的區域樞紐，協調馬來西亞、印尼等司法管轄區的第三方當地代理商網絡，支援於東南亞經營業務的客戶。

風 險 因 素

我們與多數第三方服務供應商或代理商並無長期合約安排，亦未直接掌控其日常運作。概不保證彼等將持續以及時、可靠且具成本效益的方式為我們提供服務，亦無法保證彼等不會遭遇營運困難、財務困境、勞資糾紛或違反適用法律法規。

任何與此類服務供應商或代理商的服務中斷、延誤、違約或糾紛，皆可能導致服務中斷、遭港口當局處罰或客戶關係受損，上述情況均可能對我們的業務營運、財務狀況及聲譽造成重大不利影響。

我們絕大部分的收益來自主要客戶或經常性客戶

我們的收益大部分來自少數主要客戶的持續委聘，這些客戶分佈於造船、工作船租賃及船務代理領域。於各年度／期間，我們的五大客戶分別貢獻總收益約14.1百萬新加坡元、13.6百萬新加坡元、13.8百萬新加坡元及6.3百萬新加坡元，分別佔相關年度／期間本集團總收益約40.2%、33.3%、29.8%及32.7%，而於往績記錄期間各年度／期間來自最大客戶的收益分別約為8.9百萬新加坡元、8.2百萬新加坡元、5.1百萬新加坡元及1.8百萬新加坡元，分別佔相關年度／期間約25.6%、20.0%、11.0%及9.1%。客戶普遍並不訂立長期服務安排，且或會因需求波動、自身營運需求變動、採購或排程決策、預算限制或其他非我們所能控制的因素而減少、延遲或終止訂單或服務需求。概不保證現有客戶將持續以相同規模或相近條款繼續委聘我們提供服務，甚至可能完全終止委聘。任何主要客戶的流失，或其訂單或服務委聘的重大縮減、延遲或終止，皆可能導致收益下降及工作船船隊與人力資源利用率下降，從而可能對我們的營運效率和盈利能力造成不利影響。利用率下降亦可能推高單位成本、壓縮利潤空間，並對現金流造成負面影響。此外，我們拓展客戶群的多元化策略未必會成功，或需投入額外時間及資源；若未能實現此目標，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們在日常工作船租賃及船務代理營運中依賴數碼通訊及船舶追蹤系統，而任何系統故障、運作異常或網絡攻擊均可能導致業務中斷

我們的工作船租賃及船務代理業務依賴即時數碼通訊及船舶追蹤及監察系統，以協調港口當局、客戶與第三方服務供應商及船長之間的運作。任何影響本公司系統或服務供應商系統的故障、數據損毀、網絡攻擊、系統中斷或未經授權的存取，均可能導致營運規劃與調度受干擾、機密資料等數據遺失、損毀或未經授權披露，以及削弱我們高效提供服務的能力。此類系統的重大故障或中斷、任何網絡攻擊或數據安全漏洞，均可能導致營運延誤、財務損失、監管責任或聲譽受損，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

我們的保險範圍可能不足以彌補因營運事故、海難或其他無法控制的事件所引致的損失

我們面臨各種風險，包括碰撞、海事事故、污染事故、擱淺、火災、爆炸、財物損失或損壞、機械故障、人為失誤、勞工罷工、惡劣天氣條件及其他不可預見情況亦可能導致營運中斷。我們為工作船購買的保險保障，涵蓋工作船船東及船舶營運商通常投保的風險，惟並非所有風險均受保或獲得全面保障。進一步詳情請參閱本文件「業務 — 保險」一段。我們全部19艘工作船現行保單的總保額約為80.6百萬新加坡元，但該等保單並不涵蓋特定風險，包括因正常損耗、恐怖襲擊、放射性或化學污染，以及船東及／或船員故意或過失行為所或重大疏忽導致的損失及損害。我們尚未就貿易相關風險投保，例如因政治動盪、勞工罷工、扣押、船員逃逸、船員患病、傳染病、偷渡者、毒品查獲、無法裝卸貨物等導致的延遲或扣留所引致的收益虧損。

未投保的損失、超出保單限額的損失、索償結算延誤或無法取得替代工作船，或會嚴重中斷我們的營運，或要求我們承擔大額成本。此外，重大索賠可能增加未來保費或減少我們取得在商業上可接受的保險條件的可能性。

我們面臨工作場所安全及工傷風險

在造船服務、維修保養及靠港服務等營運過程中，工作場所可能發生工傷與事故。造船及維修及保養作業涉及焊接(如灼傷、火災及焊接煙霧暴露)、切割與研磨作業(包括火花飛濺、碎屑飛散及眼部受傷)、於上層結構或棚架高空作業(墜落)以及船廠內搬運重型零部件與物料(擠壓與夾傷)的風險。造船作業亦需使用起重設備(如起重機與叉車)搬運船體分段、引擎及其他大型設備，縱使實施安全管控與程序，但仍可能增加吊裝物墜落、碰撞及其他事故風險。

靠港服務涉及其他職業危害，包括船舶移動、繫泊與解繫作業、惡劣天氣或海況下的甲板作業、繩索及設備操作及裝卸作業、不利天氣或海況以及船舶與岸上之間的人員或貨物移動所產生的風險。此類活動可能需操作重型機械與起重設備(包括起重機)，即使遵循標準安全程序，仍可能增加工傷或事故發生機會。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們錄得數宗工作場所意外，涉及僱員受傷。該等事故包括在我們的海事及營運活動過程中發生的意外，由較輕微的工傷至2023年7月30日發生並導致一名僱員嚴重受傷的事件不等。該等事故顯示，即使已存在既定工作程序及安全要求，工作場所事故仍可能發生。有關重大意外的進一步資料，請參閱本文件「業務 — 環境、社會及管治措施 — 社會責任 — 職業健康與安全」一段。尤其是，就2023年7月30日涉及繫泊及解繫作業的工作場所事故，Prestige Ocean及Lim CP先生根據新加坡《2006年工作場所安全與健康法》被檢控。Prestige Ocean承認控罪，並於2026年9月24日被定罪及罰款140,000新加坡元。就Lim CP先生而言，在其接納人力部的建議並支付相關銷案罰款5,000新加坡元後，針對他的控罪已於2026年10月1日以構成無罪釋放的方式撤控。該事故及相關法律程序顯示，工作場所事故或會使我們本

風 險 因 素

集團成員公司及(視乎情況而定)我們的董事或負責人員遭受監管調查、檢控、罰款或其他執法行動。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 訴訟及合規 — 工作場所安全與健康法律程序」各段。

概不保證未來不會發生工作場所意外或工傷事件的事故或意外事件。任何嚴重事故均可能導致人身傷害或死亡、停工、監管調查或執法行動、罰款、賠償或其他索償、合規成本增加及聲譽受損，並可能要求我們修改或暫停營運。誠如2023年7月事故所示，我們過往曾因工作場所事故而遭受監管程序及罰款。任何此類事件的發生均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們於新加坡面臨工作船融資方面的挑戰，任何未來股本集資活動均可能對股東造成股權攤薄效應。

新加坡的海事服務行業面臨特定的融資挑戰。當地銀行可能不願提供船舶購置融資，限制了我們獲取傳統資金來源的途徑。因此，我們可能需要額外資本支持營運、船隊擴張或其他業務發展計劃。於往績記錄期間，我們從一項於2024年10月30日生效的循環銀行融資中提取約2.5百萬新加坡元，用以在回租安排終止後部分撥付於2025年1月購回五艘工作船(Mazu 03、Mazu 05、Mazu 06、Mazu 08及Mazu 12)。購回價總額約為3.8百萬新加坡元，餘額則由營運現金流撥付。若內部資源不足，我們可能透過私募或其他發行新股權或股權掛鉤證券或債務證券方式，或取得新的信貸額度或擴大現有信貸額度籌措資金。外部融資能力取決於多種因素與不確定性，包括未來財務狀況、經營業績、現金流量、股價表現、國際資本與貸款市場的流動性，以及新加坡有關外資及海事服務行業的法規。概不保證此類融資能及時到位、滿足所需金額或具備有利條款。

此外，舉債將增加我們的債務償付責任，並可能使我們受制於營運及融資契約條款，進而限制業務活動。若未能以可接受的條件籌措充足資金，將可能導致流動性受限、押後發展計劃，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，發行任何股權或股權掛鉤證券，均可能導致現有股東的權益被大幅攤薄。

我們期租合約所得的收益取決於客戶的工作船使用率及租賃業績

我們的工作船可能會以期租協議形式租賃予客戶，租期通常介乎一至五年。租船租金水平將根據協定機制進行檢討與重新協商。客戶須自行安排貨物運輸及設定航程時間表。若客戶營運需求變動、項目延誤、需求減少或基礎合約流失，則客戶可於續約時尋求降低租船租金，或要求修改租期內協定費用。為作說明用途，假設於2025財

風 險 因 素

政年度我們的定期租賃客戶所支付的租船費用出現假設性且一致的10%下降，則同年工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利將由約3.6百萬新加坡元下降至約3.5百萬新加坡元，毛利率亦將由約36.2%下降至35.7%。

無法保證客戶將持續以預期水平使用我們的工作船，或維持協定的租船租金水平。任何使用率下降、預定部署延遲或取消，或租船租金水平下調，皆可能導致我們收益與現金流量減少、催收成本上升，並對盈利能力及財務狀況有不利影響。

我們的工作船租賃業務受租金水平市場波動及工作船使用率所影響，這可能對我們的收益及盈利能力造成重大不利影響

於最後實際可行日期，我們營運19艘工作船，其中三艘從事期租業務，而16艘則從事程租業務及／或支援我們的船務代理服務。

就程租而言，租船租金按航次議定，並受航程距離、航程時間及現行燃油價格等因素所影響。收益僅在部署工作船時方會產生，閒置期仍需承擔船員薪資、保險、維修及折舊等固定營運成本，卻無獲得相應收入。

就期租而言，新訂或續訂合約的租船租金水平將根據現行市場狀況進行協商，包括整體經濟環境、特定領域需求、船舶供應量及燃料成本。

為作說明用途，假設於2025財政年度我們按程租的租賃客戶所支付的租船租金出現假設性且一致的10%下降，則同年工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利將由約3.6百萬新加坡元下降至約2.9百萬新加坡元，毛利率亦將由約36.2%下降至31.4%。

租船租金下滑、服務需求減少或工作船閒置時間增加均可能導致收益大幅減少，固定成本可能侵蝕獲利能力。倘我們未能按商業上可接受的條款取得租船合約或盡量縮短停租期間，我們的業務、財務狀況、現金流量及經營業績或會受到重大不利影響。

我們面臨外匯風險

由於業務營運所用貨幣之間匯率波動，我們面臨若干外匯風險。我們的收益以新加坡元計值，而銷售成本、經營開支及資本支出主要以新加坡元產生，部分付款承諾與支出則以美元計值。特別是，向供應商A採購的引擎、發電機及其他備件的購買價格以美元結算。由於我們的報告貨幣為新加坡元，故綜合財務報表中所有收益及其他會計項目均換算為新加坡元，因此以新加坡元呈列的經營業績與財務狀況將受新加坡元與美元匯率波動影響。

於往績記錄期間，美元兌新加坡元匯率波動導致2023年產生虧損淨額約0.1百萬新加坡元、2024年產生收益淨額約0.09百萬新加坡元、2025年產生虧損淨額約0.2百萬新加坡元及2026年首五個月虧損淨額約0.05百萬新加坡元。概不保證我們將能有效管理

風 險 因 素

此類外匯風險。倘若面臨該等匯率劇烈波動且未能採取特定外匯管控措施減輕風險，則經營業績及財務表現可能受到不利影響。

我們可能無法有效管理庫存水平，導致營運中斷及成本增加

我們維持充足造船、船舶物資供應、維修及保養所使用的鋁板、引擎、船舶設備、備件及消耗品。有效庫存管理面臨重大不確定性，包括供應商交貨期變動、供應商可靠性及客戶需求波動。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的存貨分別約為1.2百萬新加坡元、1.4百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及1.1百萬新加坡元，分別佔相關年度／期間流動資產總值約8.2%、9.5%、7.8%及7.5%。於往績記錄期間，我們的存貨周轉天數分別為13.9天、18.2天、17.7天及16.2天。

需求預測不準確、供應商延誤或客戶訂單變更或會導致短缺或存貨過剩，造成服務中斷、銷售損失、撇減或額外持有成本，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

本集團過往增長率、收益及利潤率未必能反映本集團之未來表現

2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本集團收益分別約為34.9百萬新加坡元、40.9百萬新加坡元、46.4百萬新加坡元及19.4百萬新加坡元。同期，本集團的溢利及全面收益總額分別約為3.8百萬新加坡元、6.1百萬新加坡元、9.7百萬新加坡元及3.3百萬新加坡元，純利率分別約為10.8%、14.8%、21.0%及17.1%。有關我們經營業績的論述，請參閱本文件「財務資料」一節。

過往財務表現未必能作為未來業績的指標。基於勞工成本上漲、燃料及維修保養成本上升、客戶需求波動，或競爭環境及監管環境變化等因素，我們可能無法維持歷史增長率或利潤率。因此，投資者不應過度依賴歷史財務資料作為未來財務或營運表現的指標。

未能及時收款可能對我們的現金流量、營運資金及經營業績產生不利影響

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的貿易應收款項分別約為7.2百萬新加坡元、6.1百萬新加坡元、6.6百萬新加坡元及7.4百萬新加坡元，其中逾期但未減值的款項分別約為4.6百萬新加坡元、3.1百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元及4.5百萬新加坡元。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們的貿易應收款項周轉天數分別約為74.2天、59.1天、49.8天及54.5天。有關我們貿易應收款項的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 資產負債表特定項目 — 貿易應收款項」一段。

倘若我們未能及時收回貿易應收款項，我們的現金流量及營運資金可能受到不利影響。即使最終能收回逾期貿易應收款項，追討過程或會耗時，並需額外投入財務及人力資源。此外，客戶實際收款週期與供應商與分包商授信週期若存在重大差異，可

風 險 因 素

能導致重大現金流量錯配，進而對營運資金是否充足造成負面影響。此將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們於截至2023年12月31日錄得流動負債淨額

截至2023年12月31日，本集團錄得流動負債淨額5.8百萬新加坡元，乃主要由於我們在2023年收購新港口碼頭設施的資金需求，導致應付當時股東款項餘額6.4百萬新加坡元。進一步詳情請參閱本文件「財務資料 — 流動資產淨值」分節。概不保證未來不會出現流動負債淨額狀況。倘流動負債淨額狀況於未來再度出現，將使本公司面臨流動性風險，而這可能限制我們作出必要資本支出或拓展業務機會的能力，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的成功主要仰賴關鍵管理人員，以及我們吸引及挽留其他合資格管理層的能力

我們依賴執行董事及高級管理團隊的持續服務，彼等具備對我們的營運及業務發展至關重要的經驗及行業知識。尤其是，本集團得益於執行董事、董事會主席、控股股東之一兼本集團創辦人Chua TK先生，彼於新加坡海事服務行業擁有逾28年經驗。

若我們的主要管理層成員離職，可能導致營運中斷及戰略規劃受阻。我們可能無法及時物色合適人選接替職務，或無法按成本效益基準接替職務若主要人員轉投競爭對手或創立競爭企業，我們可能流失專業技術、商業機密、客戶及核心員工。

我們的業務亦取決於能否吸引、培訓及挽留具備專業資格的技術人員，包括工程師、設計師、工匠及專業安裝人員、裝配人員及測試人員。然而，在新加坡海事及造船行業中，此類人才的競爭激烈，我們無法保證未來能招募或挽留足夠員工滿足營運及擴張需求。若未能如此行事，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

我們可能無法成功實行策略或者實現業務目標

我們的策略乃基於有關資金、市場狀況、監管、客戶關係、競爭及其他可能變化的因素的假設。我們亦擬考慮進行策略投資或收購，尤其是以擴展我們的船務代理服務。或未能按可接受的條款物色或完成合適機會，而收購或會涉及估值、融資及整合風險，包括整合營運、系統、人員或品牌，或挽留主要僱員及客戶方面的困難。我們或無法實現預期利益、協同效應或效率。未能實施我們的策略或成功執行或整合投資或收購，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

我們可能無法成功執行我們的策略性投資及／或收購，且可能面臨與該等活動相關的風險及不確定性

作為我們的增長策略一部分，我們擬透過進行策略性投資及／或收購，以擴展我們的服務範圍，特別是船務代理服務業務。然而，概不保證我們能識別合適的目標，亦不保證任何交易可按商業上可接受的條款完成。收購活動涉及固有風險及不確定性，包括由於市場環境變化、行業動態演變或其他我們無法控制的因素而導致的估值風險。於收購完成後，我們可能面臨整合挑戰，包括難以整合被收購業務的營運、系統、人員及品牌，以及挽留主要員工及客戶的挑戰。此外，我們亦可能無法於預期時間內，或根本無法實現該等收購所預期的利益、協同效應、成本節省或營運效率。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們可能無法發現並阻止第三方欺詐、行為不當或違規

我們面臨代理商、客戶、供應商或其他第三方可能涉及欺詐、不當行為或其他違法活動的風險。此類行為可能導致財務損失、法律責任、監管制裁以及聲譽受損。潛在不當行為的例子包括挪用資產、偽造紀錄、虛假陳述或其他可能造成我方損失、損害信譽及業務關係的行為。

我們或會無法及時識別不合規事項及／或可疑交易。無法保證我們能夠偵測、遏止及防止所有該等來自第三方之行為。因此，欺詐及其他不當行為仍可能持續發生，包括因此引發的負面輿論，該等事件可能對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成不利影響。

若承租人使用本集團的工作船進行非法活動，本集團可能面臨法律後果

儘管我們要求承租人須根據適用法律及法規使用本集團的工作船，並設有內部合規監控措施，但我們可能無法及時或完全無法識別、遏制或防止承租人所進行的所有非法活動或不當行為。

倘承租人使用本集團工作船於新加坡境內(包括新加坡水域)進行未經授權或非法活動，我們可能面臨法律、監管及聲譽方面的後果。根據我們的新加坡法律顧問意見，按照新加坡海事相關法律及法規(包括《1996年新加坡海事及港務管理局法》及其附屬法例)，船舶須按指定用途取得牌照。承租人可能有意或無意地從事超出相關牌照範圍的未經授權活動。根據《新加坡海事及港務管理局(港口工作船)規例》，倘港口工作船被用於牌照所訂明用途以外的用途，該違規行為可能導致監管行動，包括暫停或撤銷牌照，以及罰款，包括罰款不超過5,000新加坡元；若屬持續性罪行，則在定罪後，每持續犯案一日(或不足一日)，另處罰款不超過1,000新加坡元。

新加坡當局亦執行環境保護法例，包括禁止船舶排放垃圾、廢物、廢料、污水、塑膠及危險污染物。根據《1990年防止海洋污染法》，倘任何船舶向新加坡水域傾倒或排放任何垃圾、廢物、廢料、工業廢水、塑膠或包裝形式的海洋污染物，該船舶的船長、

風 險 因 素

船東及代理商均屬違法，一經定罪，各人可被處以不超過20,000新加坡元的罰款，或不超過6個月的監禁，或兩者兼施。

租賃船舶亦可能被用於違反海關法例的活動，包括未申報應課稅貨物及走私。新加坡的海關法例適用於其領海範圍內，任何違規行為均可能導致船舶遭扣押及沒收。根據《1960年海關法》，凡任何貨品已發生或有合理理由懷疑已發生《1960年海關法》下的罪行或違反其任何條文，則該等貨品連同任何不超過200噸淨註冊噸位的船舶(即發現該等貨品或曾用於該罪行或違規行為相關的船舶)，可由任何海關人員在新加坡陸地或領水範圍內的任何地方予以扣押。根據《1960年海關法》可予扣押的所有貨品(包括不超過200噸淨註冊噸位的船舶)均可予以沒收。

倘發生上述任何情況，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

根據《試行辦法》，我們可能需要就建議的[編纂]事宜向中國證監會辦理備案手續

於2023年2月17日，中國證監會發佈一套法規，包括《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「《試行辦法》」)及5項配套指引，該等法規已於2023年3月31日生效。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽—有關中國證監會所頒佈《試行辦法》的規定」一段。

我們的中國法律顧問表示，基於以下考量，我們並不符合《試行辦法》所載任何門檻：(a)本公司並無直接或間接擁有或控制任何於中國成立的實體或附屬公司，亦並無設立任何可變權益實體架構或訂立任何合約安排或類似機制以控制任何中國實體；(b)本集團並無透過任何中國實體產生任何收益或溢利；(c)本集團並無持有或控制位於中國境內的任何資產，目前亦並無在中國境內從事任何業務活動、營運或任何營利活動，且其主要營業地點並非位於中國境內。儘管我們為中國境內客戶提供的船務代理服務(及相關配套服務)是在彼等身處新加坡時提供，但該等服務的所有環節均完全在中國境外進行，且本集團於2025財政年度的收益僅約21.7%來自該等中國境內客戶(於2023財政年度及2024財政年度分別約為33.4%及29.9%)；及(d)概無負責本集團業務營運及管理的董事或高級管理人員為中國公民或居住於中國境內。據此，我們的中國法律顧問表示，本公司毋須就[編纂]向中國證監會辦理任何備案手續。

然而，關於《試行辦法》及配套指引在實務上如何詮釋與實施，仍存在不確定性。特別是，境內企業進行間接境外發行及上市的決定，須遵循實質重於形式原則(「該原則」)，且該原則須受任何與《試行辦法》下備案要求相關的新法律、規則及法規或任何形式的解釋與實施所約束。倘中國證監會認為我們符合《試行辦法》第15條第二段所規定的情況，

風 險 因 素

因而須辦理備案手續，但我們卻未辦理該手續，則中國證監會可能會命令我們進行整改、發出警告並處以罰款最高達人民幣10百萬元。此外，直接負責人及其他直接責任人可能受到警告，並各自被處以罰款最高達人民幣5百萬元。

我們可能不時因營運而捲入法律及其他爭議及索償

鑑於海事服務行業性質，我們可能不時與員工、服務供應商或客戶產生爭議或索償。爭議可能(其中包括)源於被指稱的服務未達標準、延誤、付款問題，或工作相關傷害及索償。該等法律程序的結果可能難以預測，可能導致判決、和解、補償款項或其他法律責任。

法律或監管程序亦可能會分散管理層處理日常營運的時間與精力、增加保險費支出，並導致額外的合規或補救成本及對我們的聲譽及業務關係造成不利影響。任何重大糾紛、索償、不利判決、和解或相關負面報導，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與我們經營所處行業有關的風險

我們須承受海事服務行業普遍存在的週期及波動

我們的業務受制於海事服務行業的週期性與難以預測特性，亦受全球及區域經濟狀況影響，而這些因素均超出我們的控制範圍。航運需求變動、船舶供應及原材料價格變動，可能影響新工作船訂單、維修服務需求以及我們船務代理服務的使用率、我們可收取的價格，以及營運成本。

我們的營運主要立足於新加坡。因此，當地海事服務市場的任何不利發展，都可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大影響。

近年來，海事服務行業因宏觀經濟及地緣政治因素而經歷顯著波動，包括：全球及區域經濟與地緣政治趨勢、武裝衝突、恐怖活動、禁運、罷工及貿易戰；全球商品及工業產品供需變化，尤其在中國等關鍵市場；國際貿易政策發展，包含關稅、貿易協議修改及保護主義措施；外匯匯率波動；能源價格；環境法規及其他監管制度演變；全球及區域運輸模式變遷；海事服務行業變動，包括行業整合、併購、破產、重組及聯盟；港口及碼頭基礎設施擴建或淤塞問題；疾病爆發；及營運管理與客戶關係(包括賬單處理及服務)日益採用數碼平台。

該等因素難以預測，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們面臨來自當地及區域船隻建造商及船務代理服務供應商的激烈競爭，當中許多企業擁有更雄厚的資源及更廣泛的客戶群

我們所經營的造船及船務代理服務行業競爭激烈。競爭影響我們在現有市場維持及擴大市佔率的能力，亦影響我們開拓新市場的能力。關鍵競爭因素包括技術專業知識、可用產能、定價、交付時程以及與供應商的地理鄰近性。我們面臨來自國際及當地船隻建造商、船務代理服務供應商的競爭，其中多數企業在財務實力、市場推廣及其他資源、既有客戶關係及營運網絡覆蓋範圍方面均優於我們。例如，根據JWA報告，儘管按2025年交付15艘工作船計算，本集團位列新加坡鋁製工作船建造商的第三名，但2025年新加坡最大鋁製工作船建造商的交付量則達25艘。我們無法保證不會面臨現有或新市場進入者的競爭加劇，亦無法保證能維持當前競爭地位。若未能有效應對競爭，將對我們業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

全球地緣政治局勢緊張可能對我們的船舶租賃業務有不利影響，並增加營運成本

全球地緣政治局勢緊張(特別是在主要產油地區)，可能擾亂全球石油供應鏈、限制生產或運輸路線，並導致原油價格波動加劇。於往績記錄期間，我們的燃料、汽油及柴油成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，分別佔銷售成本約5.6%、7.6%、6.3%及8.4%。

任何此類中斷均可能導致燃料成本上升，而地緣政治緊張局勢引發的燃料價格持續上漲將直接增加我們的營運成本，對燃料成本由我們承擔的程租業務(相較於燃料成本由客戶承擔的期租業務)影響尤甚。鑑於上述情況，全球地緣政治緊張局勢的長期升級可能對我們的業務、經營業績及財務狀況有重大不利影響。

能源成本上升可能推高我們的銷售成本並壓縮利潤率

鋁材是我們造船業務的關鍵原材料，於往績記錄期間，鋁材採購佔造船服務總銷售成本約15.1%。由於鋁材冶煉屬高耗能產業，能源價格的任何持續上漲均可能導致鋁價走高，從而推高我們的銷售成本。

為作說明用途，假設2025財政年度所有造船項目的鋁材成本假設性統一上漲10%，該年度造船服務的毛利將從約7.1百萬新加坡元減至7.0百萬新加坡元，毛利率亦會相應從約50.1%減至49.3%。全球能源價格的任何持續上漲均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況有重大不利影響。

我們可能面臨品牌形象與企業聲譽受損的風險，包括遭受負面報道

我們挽留客戶及獲取新業務的能力，部分取決於我們提供可靠及安全服務的聲譽。實際或被認為存在的服務失誤、客戶投訴、工作場所或海事事故、監管程序，或涉及我們本集團、董事、高級管理層、僱員或業務夥伴的負面報導(不論是否屬實)，或會削

風 險 因 素

弱客戶對我們服務的信心及需求。未能妥善處理投訴或負面報導或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務容易受到流行病、自然災害、戰爭、恐怖活動、海盜行為、政治動盪及其他不可控事件的影響

在我們營運所在的司法管轄區爆發的流行病或疫症(如COVID-19)或會中斷全球或區域貿易流量，並減少對我們船務代理、運輸及其他服務的需求。相關措施(包括檢疫、旅遊限制、港口關閉、更換船員限制或額外檢驗要求)或會延誤我們的營運並增加營運成本。

我們的營運亦或會因自然災害、火災、電力或電訊故障、戰爭行為、恐怖活動、海盜行為、政治動盪、人為錯誤及其他超出我們控制的事件而受到干擾。任何此類事件均可能中斷或暫停我們的營運、增加成本或令我們無法提供服務，並可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與[編纂]有關的風險

股份過往並無[編纂]，股份的流通性、[編纂]及[編纂]或會波動

於[編纂]前，股份並無[編纂]。股份於聯交所[編纂]及[編纂]，並不保證[編纂]完成後會形成交投活躍的[編纂]或該市場的可持續性。本集團收益、盈利及現金流量的變動、本集團或競爭對手進行的收購、本集團遭遇的工業或環境事故、主要人員流失、訴訟或本集團所提供服務或所需供應品的市價波動、股份[編纂]及整體市場氣氛等因素，均可能導致股份的[編纂]及[編纂]出現重大變動。此外，[編纂]及[編纂]亦可能受到本集團無法控制且與本集團業務表現無關的因素的不利影響，尤其當香港金融市場出現重大價格及成交量波動時。在該等情況下，投資者可能無法以[編纂]或高於[編纂]其股份，甚至完全無法出售。

本公司控股股東於[編纂]後出售大量股份，可能對股份的市價造成重大不利影響

概不保證我們的控股股東於[編纂]後相關禁售期屆滿時不會出售彼等的股份。本集團無法預測任何控股股東未來出售股份(如有)對本公司股份[編纂]的影響，亦無法預測該等出售行為的可行性或預期。控股股東出售大量股份，或市場對其可能出售股份的預期，均可能導致本公司股份[編纂]大幅下跌，亦會令投資者對本集團的信心造成負面影響。

[編纂]有權終止[編纂]

有意投資者應注意，[編纂](為彼等本身及代表[編纂])有權於本文件「[編纂]—[編纂]—[編纂]—[編纂]」一段所載任何事件發生後，於[編纂]上午八時正(香港時間)前任何時間，向本公司發出書面通知終止其於[編纂]項下的責任。該等事件包括但不限於任

風 險 因 素

何天災、戰爭或敵對行動爆發或升級、暴亂、公眾騷亂、內亂、火災、水災、海嘯、爆炸、流行病、恐怖主義、罷工或停工，或[編纂]認為可能對[編纂]的成功或本集團業務或財務狀況構成重大不利影響的其他事件。

我們控股股東的利益未必一直與本集團及其他股東的利益一致

緊隨完成[編纂][編纂]及[編纂]完成後(不計及[編纂]獲行使時可能獲[編纂]及[編纂]的任何股份)，我們的控股股東將合共擁有本公司已發行股本的[編纂]%權益。因此，我們的控股股東將對本集團的管理、業務策略及企業事務(包括有關董事選舉、股息宣派及重大交易批准的決定)擁有重大影響力。我們控股股東的利益未必一直與本集團及其他股東的利益一致。倘控股股東以損害本集團或其他股東利益的方式行使影響力(例如推行符合其自身利益的策略、交易或政策)，則可能對本集團業務、營運或其他股東的利益造成不利影響。

日後[編纂]股份，或市場預期該等事件可能發生，均可能對股份現行市價造成不利影響

本公司日後[編纂]額外股份，或現有股東出售股份，或市場預期可能發生該等[編纂]，均可能對股份現行市價造成負面影響。

無法保證本公司或本公司股東未來將不會[編纂]額外股份。任何該等事件均可能對本公司股份的[編纂]及[編纂]造成重大不利影響。

無法保證日後會宣派或分派任何股息

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本集團分別向當時股東宣派10.9百萬新加坡元股息、零股息、約5.0百萬新加坡元股息及3.7百萬新加坡元股息。

根據公司法及細則，本公司可於股東大會上宣派股息，惟股息金額不得超過董事會建議之數額。

董事會亦可不時向股東派付其認為就本公司財務狀況及溢利而言屬合理的有關中期股息，並可不時額外宣派及按其認為合適的金額及日期以本公司可分派資金派付特別股息。任何派付股息的決定將於計及經營業績、財務狀況及董事會視為相關的其他因素後作出。在某一年度未有分派的任何可供分派溢利可予保留及於其後年度分派。倘溢利作股息分派，該部分溢利不得再投入營運。

概不保證我們能夠宣派或分派任何股息。日後宣派股息將由董事會全權酌情決定。

風 險 因 素

與本文件所作陳述有關的風險

對於從官方政府來源獲取的資料之準確性，不作任何聲明

本文件「行業概覽」一節及其他部分所載之資料及統計數據乃摘錄自我們委聘之行業顧問所編製之JWA報告，以及各類政府官方刊物。我們委聘該行業顧問以獨立行業顧問身份就[編纂]編製JWA報告。然而，除行業顧問外，本文件所載來自政府官方來源之資料，均未經本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自之董事及顧問，或參與[編纂]之任何其他人士或各方獨立核實，故不會對該等資料之準確性及完整性作出任何聲明。

閣下應細閱整份文件，我們強烈提醒 閣下切勿依賴任何報章報導或媒體關於我們或[編纂]的資料

報章及媒體可能對我們或[編纂]進行報導，內容可能包含若干事件、財務資料、財務預測及其他有關我們及[編纂]的資料。我們並無授權報章或其他媒體披露上述資料，亦不會對相關報導的準確性及完整性承擔責任，且不就該等資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。倘任何刊載於本文件以外刊物的資料與本文件所載資料不一致或存在衝突，我們概不承擔責任。因此，潛在投資者不應依賴任何該等資料。在決定是否[編纂]及／或[編纂]本公司股份時，閣下應僅依據本文件所載資料作出[編纂]決策。透過申請購買[編纂]項下的股份，閣下將被視為同意閣下將不會依賴本文件所載以外的任何資料。

本集團日後的業績可能會與前瞻性陳述所明示或暗示者存在重大差異

本文件載有各種基於不同假設的前瞻性陳述。本集團日後的業績可能與該等前瞻性陳述所明示或暗示者存在重大差異。有關該等陳述及相關風險之詳情，請參閱本文件「前瞻性陳述」一節。投資者應仔細閱讀本文件全文，並且我們謹此強烈提醒 閣下切勿依賴任何報章報導或其他媒體所載有關我們及[編纂]的任何資料(如有)，包括(尤其是)任何財務預測、估值或其他前瞻性陳述。

於本文件刊發前，可能有報章或其他媒體刊載有關我們及[編纂]的資料，而該等資料並未載於本文件內。我們謹此向潛在投資者強調，無論本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]，或彼等任何董事、高級職員、僱員、顧問、代理人或代表，或其他參與[編纂]的各方(統稱「專業人士」)，均無授權任何報章或媒體披露該等資料，而任何報章報導、任何日後刊發的報章報導，或任何轉載、解釋或引申的內容亦非由我們或任何專業人士編製、提供來源或授權刊發。我們及任何專業人士均不對任何該等報章或媒體報導，或其中資料之準確性或完整性承擔任何責任。我們對任何該等資

風 險 因 素

料或刊物之適當性、準確性、完整性或可靠性概不作出任何聲明。凡未刊載於本文件或與本文件內容不符或衝突之資料，我們概不就此或由此產生的任何責任承擔任何責任。因此，潛在投資者於決定是否[編纂][編纂]時不應依賴該等資料。閣下應僅依賴本文件所載資料。