

## 風險因素

有意投資者於作出有關本公司的任何投資決定前應仔細考慮本文件所載一切資料，尤其應考慮及評估以下風險。任何以下風險轉為現實均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。股份交易價格可因任何該等風險下跌，而閣下可能損失全部或部分投資。

### 有關本集團的風險

我們於業績記錄期間的收益及純利整體上有增長，但我們於未來未必能維持相關增長。

於業績記錄期間，我們的收益及純利整體上有增長。我們的總收益從截至2014年12月31日止年度約178.9百萬港元增加約17.0%至截至2015年12月31日止年度約209.3百萬港元，而我們的純利從截至2014年12月31日止年度約9.3百萬港元增加約46.2%至截至2015年12月31日止年度約13.6百萬港元。截至2016年3月31日止三個月，我們錄得虧損約2.5百萬港元，主要歸因於所產生的[編纂]開支約4.6百萬港元

我們的擴張已經並將繼續對我們的管理、財務、運營及其他資源造成壓力。我們或需要提升財務、風險及運營管控並聘用及培訓更多員工以與擴張保持同步，監督及管理擴大的辦公網絡以及實行進一步的計劃中擴張。我們無法向閣下保證我們將能夠管理我們未來的擴張並因此有效地保持我們收益及純利的增長。倘我們無法有效地管理我們不斷擴大的經營及不斷增加的成本，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

倘我們未能成功實施我們的未來計劃，我們的發展前景可能受限。

我們基於現行的情況及若干情況會或不會發生的基礎及假設以及多個實施階段所固有的風險及不確定因素而制定我們的未來計劃(載於本文件「業務—優勢、策略及未來計劃」一段及「未來計劃及[編纂]」一節)。我們的增長乃基於對未來事件的假設，包括(a)我們與經營從香港出口至亞洲以外國家貨運航線的供應商發展業務關係的能力；(b)我們與多間航空公司訂立總銷售代理安排的能力；(c)我們於高度分散且競爭激烈的貨運代理及物流行業作出的銷售及營銷工作的有效性；及(d)於未來對我們配套物流服務的需求增加。我們的前景須考慮我們於業務發展的多個階段可能遇到的風險及挑戰。倘支撐我們未來計劃的假設被證明屬錯誤，我們的未來計劃未必能有效地促進我們的發展，在此情況下，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

## 風險因素

### 與我們的業務有關的風險

我們的客戶並無承諾向我們購買貨運艙位，且我們未必能夠維持穩定的收益來源。

我們的客戶一般按需要向我們預訂貨運艙位，且並不與我們訂立任何長期協議承諾購買貨運艙位。因此我們的收益受我們客戶對貨運艙位需求的波動所影響，而該需求可能受地區及／或全球政治及經濟狀況影響。我們必須依賴於客戶向我們持續購買貨運艙位以維持穩定的收益來源。在並無長期協議的情況下，我們客戶於不同時期所作出的預訂數量或會因季節性因素而有所不同。我們無法向閣下保證我們客戶作出的實際預訂數量將與我們的預期一致，而此可能導致我們不時的盈利能力存在不確定性及潛在波動。

我們以具競爭力的價格為我們的客戶提供貨運艙位的能力取決於我們的供應商是否願意以優惠的價格向我們提供貨運艙位。倘我們無法與我們的主要供應商保持穩定的業務關係，或彼等不再以優惠價格向我們提供貨運艙位，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們以具競爭力的價格為客戶提供貨運代理商貨運艙位的能力取決於供應商是否願意以優惠的價格提供貨運艙位。供應商一般更願意向具有穩定市場地位及聲譽的貨運代理商提供價格優惠的貨運艙位。概不保證我們將能夠與我們的主要供應商維持穩定的業務關係或彼等將繼續以優惠價格向我們提供貨運艙位。倘我們與主要供應商的業務關係發生任何不利變動，我們可能喪失在價格方面的競爭力，而我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們容易受到對手方風險影響，倘我們的客戶未能結算我們的賬單，我們須支付從供應商獲得的貨運艙位。

我們須於供應商授予我們的信貸期到期時就從供應商獲得的貨運艙位支付款項。有關我們的貨運艙位供應商就出售予我們的貨運艙位向我們收費的方式的詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的服務 — 貨運代理服務 — 空運及海運費用」一段。我們無法向閣下保證我們的客戶將於授予彼等的信貸期到期時結算我們的賬單，或會結算我們的賬單。倘我們的客戶拖欠結算我們的賬單，我們仍須就我們通過已確定預訂獲得的貨運艙位向供應商全數支付結欠的款項。倘出現該情況，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

## 風險因素

我們從供應商獲得的貨運艙位的價格存在波動，倘我們無法將增加的購買成本轉嫁予客戶，我們的盈利能力可能受到不利影響。

我們獲得貨運艙位的價格增加可能對我們的盈利能力造成不利影響，乃因我們可加的利潤幅度空間受限。我們獲得貨運艙位的價格存在波動，乃因其由公開市場決定，而個別買方無法對其實行太多控制(如有)。

於業績記錄期間及最後實際可行日期，我們與我們其中一間航空公司合作夥伴訂立包艙協議，保證按預定費率(可由我們的航空公司合作夥伴根據當時市況作出調整)於相關期間內向我們分配若干定期航班協定的空運艙位量。包艙協議的缺點為即使向第三方採購更具成本效益或即使我們甚至無法完全使用獲分配的空運艙位量，我們仍須受該協議條款約束向訂約對方採購。截至2014年及2015年12月31日止兩年以及截至2016年3月31日止三個月，根據我們與航空公司夥伴訂立的包艙協議之最低購買承諾總額分別約626,600公斤、639,600公斤及147,600公斤，而同期我們自航空公司夥伴購買的空運貨運艙位的實際噸數分別約692,610公斤、859,290公斤及191,340公斤。因此，根據包艙協議的所有最低購買承諾已履行。概無本集團於業績記錄期間無法履行最低承諾購買的事例。截至2014年及2015年12月31日止兩年以及截至2016年3月31日止三個月，根據包艙協議，我們自航空公司夥伴購買的貨運艙位銷售應佔收益分別約為9.0百萬港元、10.8百萬港元及1.9百萬港元，分別佔我們總收益的約5.0%、5.2%及4.0%，根據包艙協議，附屬於我們航空公司合作夥伴貨運艙位成本分別約為8.2百萬港元、9.1百萬港元及1.7百萬港元，分別佔我們總銷售成本的5.7%、5.5%及4.5%。於業績記錄期間及最後實際可行日期，根據包艙協議我們自航空公司合作夥伴採購的空運艙位量並無重大波動然而倘我們獲得空運艙位量的現行市場價格跌至低於包艙協議的預定費率，我們可能須以低於預定費率的價格向客戶提供貨運艙位，否則我們的客戶可能轉而光顧能夠以更低價格提供貨運艙位的其他貨運代理商。我們可能因此而無法根據包艙協議達成承諾的購買量或將增加的購買成本轉嫁予客戶。因此，我們未必能夠收回成本並須承受損失，而我們的盈利能力可能受到不利影響。

我們的業務容易因我們的貨運艙位供應商業務活動中斷而受到影響。

我們依靠我們的供應商為我們的直接託運人客戶及貨運代理商客戶提供貨運艙位。我們的供應商業務活動中斷可能對我們的業務造成負面影響。該等中斷包括(a)因技術故障及極端天氣狀況而暫定或取消空運航班及海運航線(尤其當我們就特定目的地依賴一家航空公司供應商)；(b)勞工與管理層出現分歧而造成罷工；(c)於交通樞紐或目的港出現大量政治及工業行動；(d)戰爭及恐怖襲擊；及(e)供應商因彼等的業務經營過

## 風險因素

程而面臨嚴重財務困難。倘出現以上情況，我們可能要於緊迫時限內由另外的航線為客戶安排貨運艙位。我們自2015年12月起與一間來自泰國的區域性航空公司(供應商H)簽訂一份總銷售協議。根據該份總銷售協議，本集團作為航空公司合作夥伴在香港的非獨家總銷售代理，以銷售其貨運艙位。我們的航空公司合作夥伴自2016年3月起暫停所有往返香港及曼谷的航班(為我們向該航空公司合作夥伴取得貨運艙位的唯一路線)，宣佈彼等營運的航班出現機械問題。自總銷售協議開始起及直至2016年3月31日，我們的航空公司合作夥伴根據總銷售協議的航空貨運艙位銷售應佔的總貨運量及收益分別約為1,077,000公斤及8.0百萬港元，而總銷售協議應佔的毛利及毛利率分別約為3.1百萬港元及38.5%(僅計及與總銷售協議有關之運費)。截至2015年12月31日止年度及截至2016年3月31日止3個月，總銷售協議應佔的收入分別約為2.1百萬港元及5.9百萬港元，相當於總收入的約1.0%及12.6%。截至2015年12月31日止年度及截至2016年3月31日止3個月，總銷售協議應佔的毛利分別約為0.8百萬港元及2.3百萬港元，相當於總毛利的約1.8%及23.7%(僅計及與總銷售協議有關之運費)。於暫停日期，確認但未履行的貨運艙位預約估計總淨重約8,889公斤，相當於收益約53,000港元。

倘我們未能無法以其他途徑為客戶取得貨運艙位，客戶可能轉向我們的競爭對手，而我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們的業務容易因經濟衰退及直接託運人客戶因我們無法控制的狀況導致的業務活動中斷而受到影響。

我們的大部分客戶為直接客戶(包括直接託運人客戶及物流服務客戶)。截至2014年及2015年12月31日止兩個年度以及截至2016年3月31日止三個月，我們的直接客戶貢獻的收益分別約為129.9百萬港元、162.2百萬港元及33.1百萬港元，分別佔我們總收益約72.6%、77.5%及70.4%。因此，我們的業務容易因經濟衰退及直接客戶的業務活動中斷而受到影響。倘我們的客戶於某地區市場的銷量因我們無法控制的地區及/或全球政治及經濟狀況而減少，該減少將很可能導致對貨運艙位及我們的配套物流服務的需求出現相應下跌，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

我們所獲得的貨運艙位絕大部分為非承諾購買，因此我們未必能滿足我們客戶的需求。

於業績記錄期間，我們僅與其中一名航空公司合作夥伴訂立包艙協議，保證向我們分配協定的空運艙位量。我們所有其他貨運艙位購買安排均為非承諾購買，並受我們供應商的飛機或船舶的可用性影響。截至2014年及2015年12月31日止兩個年度以及

## 風險因素

截至2016年3月31日止三個月，非承諾購買分別佔我們貨運代理服務應佔總銷售成本的約93.9%、94.0%及95.0%。我們的航空公司合作夥伴或海運公司合作夥伴所提供的貨運艙位絕大部分為先到先得，概不保證我們將能夠按客戶的要求獲得指定航線的貨運艙位。倘我們無法向供應商獲得足夠的貨運艙位以滿足客戶的需求(特別是旺季期間的需求)，我們於行業參與者網絡內的聲譽可能受損。

我們於業績經營過程中就貨運艙位進行拼箱未必能有效使我們於給定的貨運艙位中將利潤最大化。

儘管我們將向供應商購買的貨運艙位進行拼箱以將利潤最大化，我們無法向閣下保證我們一直能夠在各情況下將所有我們已購買的多餘貨運艙位拼箱。於業績記錄期間及最後實際可行日期，我們僅承諾根據我們與一間航空公司合作夥伴訂立的包艙協議向該航空公司合作夥伴購買貨運艙位。概無本集團無法履行最低承諾購買的事例。因此，並無超額購買貨運艙位。我們無法向閣下保證不會出現某些情況，如因(a)飛機或船舶的出發時間表；(b)航線的受歡迎程度；或(c)季節性因素，而使我們無法將我們已向供應商購買的多餘貨運艙位完全拼箱。倘該等情況發生，我們可能須承擔我們已購買的所有多餘貨運艙位的成本，而我們的業務及經營業績可能受到不利影響。

我們將貨運艙位出售予我們直接託運人客戶以將貨物從香港出口至亞洲多個目的地，這使我們承受客戶集中風險。

我們的業務集中於向我們的直接託運人客戶出售貨運艙位以將貨物出口從香港出口至亞洲多個目的地。於截至2014年及2015年12月31日止兩個年度以及截至2016年3月31日止三個月，我們出口貨物到亞洲產生的收益分別約為131.8百萬港元、134.1百萬港元及33.5百萬港元，佔出口貨物總收益約84.0%、74.2%及83.1%。該業務集中有可能限制我們的客戶基礎增長，乃因我們的客戶基礎一般並不包括經常將貨物出口至亞洲以外國家的直接託運人客戶。因此，我們承受客戶集中風險，就此而言，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響，即使我們客戶的業務活動僅受地區性(即亞洲)而非全球性政治及經濟狀況變動影響。

擴大我們的貨運航線組合可能使我們面臨額外風險及挑戰。

提供更為廣泛的貨運航線組合將提升我們的客戶組合並保持我們的市場份額及競爭力。我們計劃擴大我們現有的貨運航線組合並進軍香港至北美、南美及歐洲的出口貨運航線。然而，概不保證我們將能成功擴大我們的航線組合，乃因我們可能面臨前所未有的挑戰，未能識別或恰當評價風險或完全把握機會，或因其他原因未能完全憑

## 風險因素

藉我們過往的經驗迎接於擴大我們航線組合時所面臨的挑戰。倘我們無法有效實施該策略，我們的競爭力或會受到影響。

我們的收益受季節性波動影響，因此，任何特定財政年度內不同期間的業績未必可作為我們的表現指標而加以依賴。

對貨運艙位的需求一般於4月至5月及8月至1月較高，此乃受聖誕及農曆新年假期前後對貨運的需求較高所帶動。於截至2014年及2015年12月31日止兩個年度，包括1月、4月、5月及8月至12月的八個月內產生的總收益分別約為130.7百萬港元及150.8百萬港元，分別佔同期總收益約73.0%及72.1%。因此，我們的銷量可能因節日影響導致的貨運需求季節性變化而不時出現大幅波動。因此，我們於任何特定財政年度內不同期間的業績未必可作為我們的表現指標而加以依賴。

我們的成功部分乃有賴於我們就業務經營聘用及挽留經驗豐富的僱員的能力。倘我們無法及時聘用資歷相當的替代人員，我們管理團隊任何成員的離開均可能不利地中斷我們的業務。

我們的成功有賴於我們管理團隊的領導及所作出的貢獻，管理團隊由鄭先生、陳國威先生、羅偉華先生、邱思揚先生及我們的高級管理人員組成，彼等共同負責本集團的整體企業發展及業務策略以及實施業務計劃及推動本集團發展。因此，我們管理團隊的經驗及所作出的貢獻對本集團的成功及持續發展至關重要。

我們的董事認為，我們的成功乃有賴於我們就業務經營聘用及挽留經驗豐富且擁有貨運代理及物流行業知識的僱員的能力。然而，我們無法保證我們於未來將能夠聘用及挽留合適的僱員。

倘我們任何已離職的僱員加入我們的競爭對手或組建構成競爭的公司，我們或會失去客戶及訣竅。倘我們無法及時聘用資歷及經驗相當的替代人員，我們管理團隊的任何成員或任何經驗豐富的僱員的離職均可能對我們的業務造成不利中斷。

我們未必能不時獲得融資以為我們的營運提供資金及保持增長。

我們的長期業務目標是成為亞洲貨運代理及物流行業領先的一站式服務供應商，而我們的最終業務目標是成為全球貨運代理及物流行業的主要市場參與者。為撥付我們的營運及保持增長以達成該業務目標，我們可能需要不時從銀行獲得融資。我們可

## 風險因素

能無法以優惠或可接受的條款獲得融資。倘該等情況發生，我們的業務、經營業績及增長可能受到影響。

**我們於截至2016年3月31日止三個月錄得負經營現金流量，可能難以補足我們的經營開支**

我們的經營所用現金約為8.9百萬港元，主要歸因於截至2016年3月31日止三個月償還為數約14.3百萬港元的應付關聯方款項。倘我們持續錄得負經營現金流量，我們可能難以補足經營開支或須依賴投資及融資活動以產生現金來補足經營開支。舉例而言，基於超出了我們控制範圍的情況或整體經濟環境，我們不能向閣下保證，我們能夠一直維持來自投資及融資活動的穩健現金流量。倘我們無法維持穩健的現金流量，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

**我們無法向閣下保證我們外包服務的業務合作夥伴的服務質量將一直達到我們或我們的客戶的標準及要求。**

我們透過我們自有的汽車在香港提供本地送遞服務，作為我們提供配套物流服務的一部分，並於需要時將該本地送遞服務部分外包予我們的業務合作夥伴(彼等均為獨立服務供應商)，乃因為作出該等安排將更具成本效益。然而，我們無法向閣下保證我們的業務合作夥伴的服務質量將一直達到我們或我們的客戶的標準或要求。我們的業務合作夥伴可能無法及時送遞貨物，或貨物於送遞途中可能受損。倘我們的業務合作夥伴無法達到我們客戶的標準及要求而我們亦未能及時找到合適的替代者，我們於業內的聲譽以及因而我們的業務、銷售表現及經營業績均可能受到不利影響。

**倘我們無法於我們的電子系統及數據庫未能正常運作的情況下及時作出修復，我們的聲譽、業務及營運可能受到不利影響。**

我們依靠資訊科技於我們的業務營運過程中維護我們的電子系統及數據庫。我們供應商及客戶的資料、空運及海運時間表及於我們倉庫的客戶貨物資料乃以電子形式記錄於我們的系統中。倘我們無法於我們的系統及數據庫出現故障時及時作出修復，我們的聲譽、業務及營運可能受到不利影響。

**我們無法向閣下保證我們已投購的保單一直能夠覆蓋我們於業務營運過程中承擔的所有損失。**

我們已作為貨運代理商及倉庫經營者訂立物流解決方案及投購一般需要的保單，以作出針對貨物損失或損耗索償、因貨運延遲或方向錯誤產生的法律責任及其他相關法律責任的保障。我們亦已按法律規定就業務過程中辦公室、文件及倉庫的損失或損壞、業務中斷及公共責任投購辦公室全面保單及其他保單。然而，我們無法向閣下

## 風險因素

保證我們已投購的保單一直能夠覆蓋我們於業務經營過程中產生的所有損失，乃因為我們無法一直準確預測及量化我們將面臨的潛在索償。倘出現未獲承保損失，或損失超出承保限額(包括該等由自然災害及其他超出我們控制範圍之外的事件所導致之損失)，我們可能需要透過自身資金支付損失、損害賠償及負債。倘我們已投購的保單未能完全覆蓋我們面臨來自對手方的法律索償，我們的業務、經營及財務狀況可能受到不利影響。

### 與我們的行業有關的風險

我們經營所在的貨運代理及物流行業高度分散及競爭激烈，且概不保證我們未來能夠在客戶競爭中取得成功。

根據弗若斯特沙利文報告，我們經營所在的貨運代理及物流行業高度分散及競爭激烈。我們在定價、所提供航線網絡及所提供服務範圍方面與其他本地貨運代理商展開競爭。主要航空公司及海運公司亦已設立附屬公司提供貨運代理服務及物流服務。來自市場內其他貨運代理商的激烈競爭可能對我們的客戶基礎及市場份額產生不利影響。我們可能需要採納更具競爭力的定價策略，降低我們的利潤率，從而保持我們的客戶基礎及市場份額。概不保證我們未來能夠在與其他行業參與者就客戶的競爭中取得成功。倘我們無法保持我們的客戶基礎，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

對空運及海運艙位的需求具週期性。

對空運及海運艙位的需求受多項因素影響，如地區／全球政治及經濟環境、國際貿易活動水平、經濟制裁、爆發戰爭、監管制度改變及極端天氣狀況，所有該等因素均超出我們的控制範圍，且其性質、時間及程度在很大程度上無法預料。若因步入週期性衰退使得對我們貨運代理服務的需求降低，可對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

概不保證未來燃料價格將不會大幅上升而對空運及海運艙位需求造成影響。

鑒於沙特阿拉伯及俄羅斯等石油輸出國的石油產量增加，全球經濟中已出現石油價格大幅下跌。在石油輸出國並無明確意圖降低石油產量的情況下，石油的供過於求已使石油價格及因而燃料價格在過往數月大幅下跌。然而，我們無法準確預測石油輸出國將於何時降低石油產量，亦概不保證未來燃料價格將不會大幅上升而導致我們獲得空運及海運艙位的價格上升。倘石油價格上升，我們的直接託運人客戶可能將其國內及洲際送遞轉移至鐵路及公路運輸等其他選擇，而我們的盈利能力將受到不利影響。



## 風險因素

頻繁的恐怖襲擊可能增加我們的經營成本及降低對我們服務的需求。

全球繼續受一系列頻繁的恐怖襲擊威脅，如大規模槍擊事件及自殺式炸彈襲擊。主要城市受到頻繁恐怖襲擊已使主要機場及港口加強保安程序。頻繁的恐怖襲擊已對貨運代理及物流行業造成負面影響，如貨流量及收益損失、保安及保險成本增加及因加強保安導致港口延誤。倘未來發生任何恐怖襲擊，或有發生恐怖襲擊的威脅存在，均可能因新政府法令導致加強保安、延誤或取消而使我們的經營成本增加及減少對我們服務的需求。在此情況下，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

我們經營所在的貨運代理及物流行業容易因地區或全球社會及經濟環境的重大不利變動而受到影響，因而可能對貨運代理商業務造成不利影響。

地區或全球重大不利變動，如(a)戰爭、自然災害、傳染病及其他天災；(b)地方政府政策、法律、條例或法規的變動；或(c)經濟或消費者需求的突然下滑等，均可能使貨運代理及綜合物流服務行業價值鏈上的主要參與者的業務中斷。該等變動可能對兩個行業的業務造成影響並增加我們的經營成本及降低我們的利潤率，導致對我們的業務、經營業績及盈利能力造成重大不利影響。

概不保證香港將繼續保持其作為亞洲主要空運及海運中心的地位。

本集團的經營僅位於香港。作為亞洲主要空運及海運中心，香港處於有利位置以獲得大量從香港至亞洲其他目的地的出境航線貨運艙位需求。概不保證香港將繼續保持該地位。根據弗若斯特沙利文報告，中國深圳分享相同的珠三角地區貨運集散區，而新加坡同樣擁有作為亞洲區內貿易區域樞紐及物流中心的地位。倘香港喪失作為亞洲運輸中心的地位，對貨運代理服務及配套物流服務的需求及業內整體業務活動及因此我們的業務、財務狀況及經營業務均可能受到不利影響。

我們經營所在的貨運代理及物流行業容易受到航運政策變動的風險影響，因而可能對我們的業務、經營業績及利潤造成直接不利影響。

與飛機及船舶上若干貨物種類相關的意外的頻繁發生已使飛機及船舶上的安全措施有所加強。倘航運政策的變動(如禁止含有鋰電池的託運裝運至客機)獲採納，我們客戶的業務活動將受到直接影響。我們的客戶可能被迫通過提供貨機的航空公司送遞其託運貨物或將其國內或洲際送遞轉移至鐵路及公路運輸等其他選擇。安全措施加強亦可能貨運艙位供應商整理受壓而增加貨運成本以保持其利潤率。倘我們無法為我們

## 風險因素

的客戶獲得適當的替代貨運艙位，或倘我們無法將我們增加的成本轉嫁予客戶，我們的業務、經營業績及盈利能力可能受到不利影響。

人民幣匯率波動可能影響我們經營所在行業，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

根據弗若斯特沙利文報告，人民幣貶值導致香港的轉口貨量降低，導致貨物吞吐量和集裝箱吞吐量於2010年至2015年下跌。此外，根據弗若斯特沙利文報告，人民幣進一步波動為香港的貨運代理服務市場帶來威脅和挑戰。人民幣兌港元、美元及其他外幣的價值受(其中包括)中國的經濟和政治條件的變化所影響，此超出我們控制範圍。概不保證人民幣匯率將保持穩定。人民幣匯率的任何波動可能影響我們經營所在行業，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

### 有關[編纂]的風險

股份過往並無公開市場，因此未必能形成活躍或流動的股份交易市場，而股份交易價可能出現波動。

於[編纂]完成前，股份不曾於任何證券交易所或公開市場上市或報價。概不保證股份於[編纂]後將於創業板有活躍交易市場。此外，股份於創業板買賣的市價可能與[編纂]不同，有意投資者不應視[編纂]為股份於創業板買賣的市價指標。

於[編纂]後，股份的成交量及市價或不時受到多個因素影響或左右，包括但不限於我們的收益、溢利及現金流量、我們的投資、我們管理層及總體經濟環境的變動。概不保證該等因素將不會發生，且難以量化其對股份成交量及市價的影響。

股份的有意投資者於[編纂]後可能面臨即時攤薄，且倘本公司於未來發行額外股份，有意投資者將面臨進一步攤薄。

[編纂]預期將高於緊接[編纂]前的每股有形資產淨值。因此，股份的有意投資者可能面臨每股備考有形資產淨值的即時攤薄。

我們的董事可能因業務擴張而考慮於未來提呈及發行新股份或股權掛鈎證券。倘本公司以低於彼時每股有形資產賬面淨值的價格提呈或發行新股份，股份的有意投資者可能面臨每股有形資產賬面淨值的進一步攤薄。

## 風險因素

根據購股權計劃發行新股份可能降低我們股東的投資價值。

我們已有條件採納購股權計劃，其主要條款載於本文件附錄四「D.購股權計劃」一段。未來根據購股權計劃授出購股權及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而發行新股份後，我們彼時的股東的股權將被攤薄或減少，且亦可能導致每股盈利或每股資產淨值被攤薄或減少。

我們的控股股東在[編纂]後於公開市場大舉拋售或預期大舉拋售股份可能對股份當時的市價造成不利影響。

根據創業板上市規則，控股股東實益擁有的股份受若干禁售期限限制，其詳情載於本文件「[編纂]」及「[編纂]」段落。概無保證我們的控股股東(其權益可能不同於其他股東者)於禁售期滿後不會出售彼等股份。股份在公開市場大舉拋售(或預期該等拋售情況可能出現)可能對股份其時的市價造成不利影響。

任何未來股息的派付及派付金額將由我們的董事酌情決定，過往股息派付不應被視為我們未來股息政策的指標。

[編纂]完成後，我們的股東僅有權於董事會作出宣派時收取股息。任何未來股息的派付及派付金額將由我們的董事酌情決定，且將取決於(其中包括)我們的盈利、財政狀況、現金需求及可得性以及我們董事可能視為相關的任何其他因素。由於該等因素及股息的派付由我們的董事會酌情決定，而董事會有權更改我們派付股息的計劃，概不保證於未來將宣派及派付任何具體股息金額或將會派付股息。有意投資者應注意，過往股息派發不應被視為我們未來股息政策的指標。

因開曼群島法律可能不同於香港或有意投資者所在的其他司法權區的法律，有意投資者在行使其股東權利時可能面臨困難。

本公司於開曼群島註冊成立，我們的事務受公司法、大綱、細則及開曼群島適用的普通法規管。開曼群島法律可能不同於香港或有意投資者所在的其他司法權區的法律。因此，少數股東未必能享有根據香港或其他司法權區的法律可享有的相同權利。就保障少數股東的開曼群島公司法概要載列於本文件附錄三「3.開曼群島公司法—(f)少數股東的保障」一段。

## 風險因素

### 有關本文件所載聲明的風險

本文件所載統計數字及行業資料未必準確，不應加以過分倚賴。

本文件「行業概覽」一節及其他部分所載與我們經營所在行業有關的若干事實、統計數字及數據來自政府官方或獨立第三方所編製的多份刊發文件及行業相關資料來源。我們相信有關資料的來源為該等資料的合適來源，且我們的董事及保薦人於摘錄及轉載本文件所載刊發文件及行業相關資料來源時已採取合理審慎措施。此外，我們並無理由相信有關資料為錯誤或具誤導性，或有遺漏任何事實導致上述資料屬錯誤或具誤導性。然而，本集團、董事、保薦人或參與[編纂]的各方並無就該等資料及統計數字進行獨立核實，亦無就該等資料及統計數字的準確性發表任何聲明。我們無法向閣下保證摘錄自有關資料來源的統計數字乃按照互相近似的方式編製，或該等資料及統計數字會按照香港或以外地區其他刊發文件的相同標準或準確水平呈列或編製，或與之貫徹相符。因此，有關資料及統計數字未必準確，不應加以過分倚賴。