

風 險 因 素

除本文件其他資料外，閣下應於對股份作出投資前審慎考慮下列風險因素。任何該等風險可能對我們的業務、營運、財務狀況或經營業績造成重大不利影響。股份的成交價可能由於任何該等風險而下跌，而閣下或會損失全部或部分投資。我們目前尚未知悉或我們現時認為屬不重要的其他風險及不確定因素，可能於未來發生或變成重大風險，且可能對我們造成重大影響。

與我們業務有關的風險

我們十分依賴Top Global Express Carrier。

於往績記錄期，我們主要向最大客戶Top Global Express Carrier（其於2018年為全球以收益計算最大的快遞企業）提供(i)空運貨站營運服務；(ii)運輸服務；及(iii)倉儲及其他增值服務。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，來自Top Global Express Carrier的收益分別約為203.8百萬港元、198.9百萬港元、217.6百萬港元及102.5百萬港元，佔同期總收益約65.9%、61.8%、62.0%及64.0%。有關我們與Top Global Express Carrier的關係的進一步詳情，請參閱本文件「業務—客戶—客戶集中度」一節。

我們預期於不久將來將繼續從Top Global Express Carrier獲得我們大部分的收益。於最後實際可行日期，本集團與Top Global Express Carrier訂立的所有協議將於2020年9月或之後屆滿。我們無法向閣下保證，我們與Top Global Express Carrier的關係不會轉差，或Top Global Express Carrier日後將不會終止與本集團的服務協議，或Top Global Express Carrier日後將繼續邀請我們投標或授予我們新合約。我們與Top Global Express Carrier的關係有變或轉差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。

我們的業務表現受Top Global Express Carrier的中港業務表現影響。倘Top Global Express Carrier的中港業務下跌或Top Global Express Carrier決定將其於香港及／或中國的業務轉移至另一個城市，有可能導致對我們的服務需求相應下跌，從而對我們的業務、財務狀況及業績以及營運帶來重大不利影響。此外，我們無法保證可透過從現有及潛在客戶獲取新合約而實現客戶群多元化。

風 險 因 素

我們的業務取決於運輸車隊及主要營運設施。

於最後實際可行日期，我們(i)維持由168輛自置車輛組成的車隊，以進行空運貨站營運及運輸服務；及(ii)在建築面積逾70,000平方呎的桂邦物流中心進行倉儲及其他增值服務。桂邦物流中心的現時租賃每月租金為421,548港元，而租賃將於2022年1月屆滿。

倘若運輸車隊及主要營運設施突然中斷，包括車輛故障、能耗供應中斷(例如桂邦物流中心水電中斷)、或道路阻塞不能前往該等物業，可能導致本集團招致額外成本，例如租賃其他車隊的成本及恢復進入物業的成本。倘因中斷而使本集團不能滿足客戶的服務需求，我們與客戶的關係可能受到負面影響。

另外，倘桂邦物流中心的租金開支上升，我們的經營開支將有所增加並影響我們的經營現金流量，繼而對我們的業務、經營業績及前景造成重大不利影響。此外，概不保證我們將能夠於租賃協議於2022年1月到期時按商業上可接受的條款予以重續，或根本完全不能重續租賃協議。同時，概不保證該等租賃協議將不會於到期前予以終止。倘租賃協議予以終止或不予續約，我們的業務和營運或會受到中斷及遭受不利影響，此乃由於搬遷提供倉儲及其他增值服務的桂邦物流中心將招致額外成本。

我們依賴獨立承包商支持營運，而彼等的服務出現任何延誤或不足之處將對我們的營運和財務業績造成不利影響。

於往績記錄期，我們依賴內部人員及委聘獨立承包商(包括勞務派遣機構及外部運輸服務提供商)支持我們的營運。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們的派遣勞工成本分別約為63.9百萬港元、73.2百萬港元、90.7百萬港元及40.8百萬港元，分別佔同期總營運成本約21.6%、24.3%、27.5%及27.5%。此外，於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們的運輸成本分別約為139.7百萬港元、147.4百萬港元、175.1百萬港元及76.8百萬港元，分別佔同期總營運成本約47.2%、49.0%、53.2%及51.9%。進一步詳情請參閱本文件「業務－供應商－勞務派遣機構及外部運輸服務提供商」一節。

倘勞務派遣機構或外部運輸服務提供商的表現未能達到本集團或我們客戶的要求，我們向客戶提供服務時可能會遭受延誤。我們可能須以較高的價格尋找替代承包商，而其可能會對本集團的盈利能力造成不利影響。此外，我們無法向閣下保

風 險 因 素

證，我們將能密切監察勞務派遣機構或外部運輸服務提供商的表現。倘彼等的表現未能達到我們的標準，則我們的服務質量可能會受到不利影響，繼而損害我們的業務聲譽，並有可能令我們遭客戶提出訴訟及申索。

我們與勞務派遣機構的協議一般為期一年，並將自動重續，亦可在給予30天的書面通知後予以終止。我們與外部運輸服務提供商的協議一般為期一年，並可在給予30天書面通知後予以終止。倘我們未能與勞務派遣機構或外部運輸服務提供商維持業務關係，概不保證我們將能夠另覓具備所需專業知識、經驗及能力以符合我們的服務需求及工作要求的替代承包商為我們的客戶完成服務。倘我們未能於有需要時及時委聘該等合適的替代承包商，我們依時完成服務的能力會遭削弱，繼而損害我們的業務聲譽，並對我們的營運及財務業績造成不利影響。

爆發任何嚴重傳染病(尤其是COVID-19)，倘不受控制，將可能對我們的經營業績造成不利影響。

於中國或香港或世界其他地方爆發任何嚴重傳染病(例如COVID-19)，倘不受控制，將可能對本集團的營運以及中國及香港整體經營氣氛及環境造成不利影響。

COVID-19的最新發展

COVID-19的傳播已成為全球關注事項，於最後實際可行日期，世衛接獲逾190個國家及地區呈報超過330,000宗COVID-19個案。於2020年3月11日，世衛宣佈，COVID-19爆發為全球大流行，歐洲已成為疫情全球大流行的中心，且越來越多國家現正出現群組個案或社區傳播。除歐洲外，於最後實際可行日期，美國亦呈報確診COVID-19個案數目持續上升，並就此宣佈對於入境美國前14天內曾前往神根無過境管制地區、英國及愛爾蘭的非美籍人士實施旅遊禁令。

全球多地政府已頒佈外國旅客入境限制措施，其中包括新加坡禁止(來自世界各地)所有短期訪客入境，自2020年3月23日起生效。於2020年3月，西班牙政府宣佈其公民如非基於必要原因需要外出，則必須留在家中為期15天，而德國宣佈將禁止來自法國、瑞士及澳洲的人士入境。意大利政府亦實施全國限制，以遏止COVID-19的傳播，包括關閉學校、商舖及取消體育賽事，並頒令人民如非必要外遊，則須留在家中。歐盟宣佈禁止所有海外公民的非必要入境，且僅居民、家庭成

風 險 因 素

員及必要人員(例如醫護工作人員及醫學專家)方可獲免受有關措施所限，有關措施初步實施為期30天，須視乎歐盟成員國的協定而定。

對本集團營運之潛在影響

倘我們有任何僱員感染任何嚴重傳染病，將可能對我們的營運造成不利影響或中斷，原因為我們可能須暫時關閉桂邦物流中心，以防止疾病傳播及／或隔離僱員曾到訪的客戶設施。我們可能須委聘獨立承包商支持我們的營運，並就我們的營運採取額外衛生預防措施，而此舉或會增加成本。

對本集團財務狀況之潛在影響

據弗若斯特沙利文表示，COVID-19導致國際及省與省之間物流減少，以及中國各地工人短缺，物流業已因此受到負面影響。近期爆發的COVID-19已對全球主要經濟體造成不利影響，包括但不限於中國、歐洲及美國。由於COVID-19疫情擴散及加劇，預期全球經濟增長將受到負面影響。舉例而言，歐盟委員會估計，COVID-19將於2020年導致歐盟及歐元區的實際國內生產總值增長-1%，並於2021年出現大幅但非全面的反彈。美國政府已接獲建議並正考慮採取各項可能措施以遏止經濟下行，包括削減工資稅、擴大及精簡小型企業的貸款計劃，以及為航空公司提供貸款及／或稅項寬免。

全球經濟衰退將導致通縮、商品價格上漲、失業率上升、消費者債務水平上升以及其他經濟因素，此等因素均會影響消費者的支出或購買習慣，並降低全球空運貨物吞吐量。由於我們客戶(例如快遞企業、空運貨站營運商及貨運代理商)的終端客戶需求下跌，彼等可能減少於本集團下達採購訂單，而我們的財務表現將受到不利影響。

此外，此等經濟狀況令我們及我們的客戶難以準確預測及計劃未來業務活動，此舉將會令我們的客戶減少於我們所提供服務方面的支出，故此，我們的銷售週期可能會延長並影響我們的財務表現。

倘若若干國家對貨物航班實施旅遊禁令，將導致國際物流減少並影響(其中包括)我們客戶(包括全球快遞企業、空運貨站營運商及貨運代理商)的業務。因此，我們客戶對我們的服務需求可能下跌，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

風 險 因 素

儘管假設歐洲各國及美國所採納政策有效，弗若斯特沙利文認為，(i)歐洲及美國確診COVID-19個案激增的情況可能需要兩至三個月方能從高峰退減，及(ii)COVID-19的爆發有望於2020年年中受到有效控制，然而，我們無法向閣下保證，COVID-19可於2020年年中受到有效遏制。雖然全球各地政府已實施各項措施，以遏止COVID-19傳播，惟倘有關政策未能有效遏制COVID-19疫情，或會令全球經濟復甦成疑，並導致消費者信心、個人消費支出及業務交易進一步下跌，因此，本集團的財務表現會因客戶的需求下跌而受到不利影響。

倘我們未能與僱員維持良好穩定的關係，我們的業務營運可能受到不利影響。

空運貨物地勤業是服務型行業，而我們的成功及發展依重我們能否物色、聘請、培訓及挽留合適的空運貨物地勤、物流中心管理及其他人員以經營我們的業務。由於我們的業務經營一般屬人工性質，任何勞資關係變差或會對我們的營運穩定性及效率造成不利影響。於最後實際可行日期，我們有226名全職員工負責提供服務。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，僱員福利開支(包括退休福利計劃供款)分別約為70.6百萬港元、57.9百萬港元、50.1百萬港元及23.8百萬港元。我們無法向閣下保證，我們將能夠聘請及挽留足夠數量的僱員以發展及壯大我們的業務。倘無法聘請及挽留足夠數量的該等熟練僱員，可能會限制我們維持服務質量的能力。此外，市場爭相招聘人才，可能使我們須提供更高的薪酬及其他附帶福利以吸引及挽留彼等，因而對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

儘管我們未曾遇到任何與僱員的重大勞資糾紛，我們無法保證可以維持良好的勞資關係。倘我們的勞工進行任何本集團無法控制的工業行動或罷工，亦可能使我們的業務營運暫時或長期中斷，而倘問題未能及時解決，則可能會影響我們為客戶準時交付貨物的能力，並影響客戶的忠誠度和信心。

此外，勞資糾紛可能會影響整體勞動市場的狀況或導致勞工法例的變動，繼而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風 險 因 素

倘我們未能達到客戶的關鍵績效指標或質量要求，客戶可能終止服務協議。

我們與(i)空運貨站營運；及(ii)運輸及倉儲客戶的服務協議按非獨家基準訂立，通常為期一至三年，並設有終止條款，容許該等主要客戶終止其各自與我們的服務協議，惟須發出介乎30天至一年的書面通知。倘未能達致服務協議所載的關鍵績效指標，亦可能令客戶向我們施加罰款或甚至提前終止相關服務協議，或在本集團遞交標書重續聘約時對本集團評分較低。概不保證我們與主要客戶的服務協議將獲重續或不會在其各自的到期日前被終止，或客戶不會委聘其他服務提供商彌補或取代我們提供服務。部分客戶聘用我們提供服務並非根據定期合約而是根據臨時按需求基準。概不保證該等客戶將繼續委聘我們向彼等提供運輸服務。

倘任何主要客戶並無與我們重續服務協議或終止服務協議或客戶不再繼續委聘本集團提供服務，我們無法向閣下保證能於短期內成功覓得新客戶或與新客戶訂立任何新銷售安排。在此情況下，我們或會失去一名或多名客戶，而我們的業務、盈利能力、表現、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們的純利率相對較低，且未來未必能夠維持過往的盈利能力。

我們於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月的純利率均相對較低。我們的純利率在同期為約1.4%、2.0%、(0.0)%及2.1%。我們的財務業績及純利率可能受多個不利因素影響，例如(i)運輸成本、僱員福利開支及派遣勞工成本的波動；(ii)空運貨物地勤市場及空運貨物吞吐量波動很可能導致對我們服務的需求相應減少；及(iii)非經常性[編纂]。任何上述方面及市場狀況的不利變動可能對我們的財務表現(包括溢利率及盈利能力)造成重大不利影響。

我們一般以預先釐定總額收取固定費用或以每程車、處理的貨物及包裹重量以及提供服務的時間收取固定費用或費率的服務費。我們一般根據管理層的判斷，根據我們對提供該等服務的總營運成本的估計釐定固定費用及費率。本集團管理層不時審核項目的溢利率，並可能會終止或停止無利可圖的項目。由於我們所無法控制的各種因素，概不保證我們能夠準確估算總營運成本或總營運成本不會出乎意料地增加。於往績記錄期，經考慮向德國快遞企業提供運輸及倉儲及其他增值服務的溢

風 險 因 素

利率後，雙方同意於合約屆滿後不再續約。由於我們與主要客戶的部分合約載有固定費用或費率安排，且一般維持一至三年，故倘我們的總營運成本出現預料之外的增幅或錯誤估計，我們可能無法將額外的總營運成本轉嫁給客戶，例如固定費用及費率安排的情況，因而我們的溢利率及盈利能力將會受到不利影響。

主要管理人員離職或未能吸引主要管理人員加盟可能會對我們的業務、財務狀況及營運造成重大不利影響。

我們業務的成功乃並將繼續取決於我們主要管理團隊的持續服務及貢獻。高級管理團隊的主要成員於空運貨物地勤業擁有豐富經驗。儘管本集團已與所有執行董事及高級管理層訂立服務合約或僱傭合約(視情況而定)，倘任何主要管理人員辭任或以其他方式終止僱傭合約，我們未必能夠及時招聘具有相若行業經驗及知識的新管理層成員，或根本不能招聘新管理層成員，從而對我們的業務、財務狀況及營運造成不利影響。

本集團可能無法識別載有違禁性質貨品的貨物。

本集團為客戶提供運輸服務，而本集團對此並無控制權，亦對客戶之貨物性質(客戶所申報者除外)毫不知情。即使本集團對新客戶進行背景調查，並就任何無人認領或可疑的貨物向警察報案，亦概不保證實施該等措施將能成功避免運送任何違禁貨品。倘該等轉介貨物含有屬違禁性質的貨品而本集團未能識別彼等的性質，該等貨品最終可能被海關扣押，而本集團可能因違反當地法律而遭調查及被政府機關罰款。在該情況下，本集團的聲譽、業務及經營業績可能受到重大不利影響。

我們依賴租自持牌公司的跨境車牌提供來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務。

於往績記錄期，我們一般與獲取相關中國法律及法規項下的跨境車牌(「車牌」)的公司(「持牌公司」)訂立協議，可用於中港貨運的直通貨車服務。根據該等協議，我們可在我們的自置運輸車隊獨家使用車牌提供跨境粵港運輸服務。於最後實際可行日期，我們向獨立第三方的持牌公司租賃超過30個車牌。

風 險 因 素

概不保證我們與持牌公司的協議將獲重續或不會在其各自的到期日前被終止。倘該等持牌公司的車牌被相關中國部門吊銷，或我們與持牌公司的協議不獲重續或被終止，我們無法向閣下保證能於短期內或按我們可接受的類似商業條款覓得其他已獲取跨境車牌的公司，或根本完全不能覓得其他公司。於該情況下，跨境粵港運輸服務的業務表現或會受到影響，從而影響我們的業務、盈利能力及經營業績。

燃料價格上升或燃料供應短缺可能會降低我們的盈利能力。

我們提供運輸服務以收取及運送貨品至中港兩地多個客戶指定的地點或其毗鄰，主要包括中國深圳、上海、廣州及成都。燃料價格上升可能會增加我們的運輸成本。倘我們未能提升定價並將部分成本轉嫁至客戶或根本無法轉嫁至客戶，則我們的盈利能力可能會受到不利影響。此外，燃料成本或會大幅波動，並取決於我們不能控制的環球經濟及政治因素。倘燃料供應出現短缺，我們的營運將會中斷，而我們的業務、財務狀況及營運將會受到不利影響。

為業務增設額外運輸車隊可能導致折舊大幅增加。

截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們的物業、廠房及設備以及汽車的使用權資產折舊總額分別約為6.8百萬港元、6.4百萬港元、6.4百萬港元及3.8百萬港元。我們擬擴充運輸車隊以配合我們的業務增長。截至2019年9月30日止六個月及直至最後實際可行日期，我們已棄置34輛歐盟三期柴油商業車並已購買新車輛作為替換，原因是歐盟三期柴油商業車將於2019年12月31日後不符合空氣污染物排放規例下對柴油商業車適用的排放規定。連同擬購買以支持我們業務擴充的新車輛，該等額外車輛可能導致折舊開支增加，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

遵守現有或未來環境法律法規的成本或會大幅增加我們的營運成本。

我們的車輛須受環境法律法規規限，其中包括有關規管溫室氣體排放的法律法規。根據空氣污染物排放規例及香港政府轄下的環境保護署指定的規定，香港政府轄下的運輸署於2019年12月31日後將一概不會發出歐盟三期柴油商業車牌照。截至2019年9月30日止六個月及直至最後實際可行日期，我們已棄置34輛用作空運貨站

風險因素

營運服務及運輸服務的自置汽車，該等汽車均為歐盟三期柴油商業車，並已購買新車輛作為替換。環境法律法規的任何變動，包括要求我們改動或棄用運輸車隊的法律法規，可能令我們產生額外成本，致使我們可能產生預料之外的開支及可能出現短期的負數現金流量。

本集團依賴其營運所在地區的運輸基建。

本集團為客戶提供運輸服務及妥善運送貨物乃取決於運輸基建（例如道路及機場）的狀況及可用性。倘道路因關閉或道路工程導致我們的運輸車隊無法通過，可能對本集團的送貨日程造成重大影響。此等干擾可導致本集團須調動車隊取道其他路線，致使本集團招致額外成本。

尤其是倘我們提供空運貨物地勤服務的機場突然無法正常運作，例如（其中包括）受惡劣天氣影響，可能嚴重干擾本集團的業務營運。突然無法正常運作對本集團業務造成多方面的影響，例如為趕及客戶原訂的日程，可能需要聘用額外勞工或運輸車隊。

我們的營運因惡劣天氣、可能發生的自然災害、流行病及其他疾病、不確定因素、交通堵塞及公民運動而面臨中斷。

我們的運輸服務主要包括(i)香港境內的點對點運輸服務；(ii)於中國深圳、上海、廣州及成都境內或毗鄰的點對點運輸服務；及(iii)來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務。此外，我們一般能於同日或下一個可能的營業日完成運輸服務。因此，準時可靠地交付貨品至客戶指定的目的地，對我們的營運和成功十分重要。嚴重的交通堵塞、天氣狀況、騷亂或主要道路基建的損毀，均可能導致香港或中國的陸路交通出現重大干擾，繼而導致我們的服務延誤。其他有可能發生的干擾包括（其中包括）於交通樞紐或目的地港口進行的罷工、大型政治及工業行動、戰爭及恐怖襲擊。根據弗若斯特沙利文報告，由於爆發COVID-19，中國數個省份已於農曆新年假期後於業務營運及旅遊方面施加臨時限制，導致物流等多個行業有限度營運。加上，大批工人短期內因中國城際的往來限制或中央政府實施的隔離措施而無法工作，從而影響物流業。倘香港及／或中國政府日後要求企業暫停營運或限制營運規模，我們的業務將會受到不利影響。該等服務中斷可能對我們的服務質量及滿足客戶關鍵績效指標的能力造成不利影響。此外，我們可能需要從外部運輸服務提

風 險 因 素

供商租賃運輸車隊，以維持我們的服務。因此，我們的營運成本或會增加，而倘發生上述任何事件均可能對本集團的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

導致僱員受傷的事故可能會因當中產生的申索而對我們的表現造成不利影響。

倘發生事故並導致僱員受傷，可能會引致僱員補償申索及普通法人身傷害申索。本集團可能會與受傷僱員就我們於事故的責任存在分歧。

處理事故及隨後申索、訴訟及其他法律程序會引起管理層的高度關注。法律程序可能耗費高昂且耗時較長，且或會嚴重分散管理層的精力及資源。

本集團可能面臨訴訟或法律程序的責任，此可能調配我們的資源並對我們的聲譽造成不利影響。

我們的營運及財務穩定性受我們不時面臨的任何訴訟或法律程序影響。於一般業務營運過程中，本集團面臨貨物損壞、勞工糾紛、客戶及供應商協議項下合約申索及其他潛在第三方糾紛引起的責任。該等行動可能對我們的品牌形象、聲譽及客戶對我們服務的喜好構成不利影響。管理層的注意力可能轉移至為有關我們業務及營運的程序抗辯。我們的財務表現可能因產生重大法律成本而受到重大不利影響。訴訟程序往往需時，在結果仍然不明朗的期間本集團的聲譽亦可能會受到影響。此外，任何和解或對我們的判決可能使我們的財務資源緊張，並對本集團的盈利能力構成不利影響。

我們的投保範圍未必足以覆蓋所有損失或客戶的潛在申索，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成影響。

我們已投購保險，涵蓋包括貨物責任保險、僱員補償保險、第三方人身傷害保險、第三方財產損害汽車保險、公眾責任保險、機動車交通事故責任強制保險、機動車商業保險及通關責任。於往績記錄期，我們並無作出任何重大保險申索，亦無在投保範圍內申索任何重大金額。儘管董事認為我們的保險覆蓋範圍符合業內一般覆蓋範圍且對我們的營運而言屬充足，其未必足以全數補償我們日後可能蒙受的損失。此外，我們無法保證我們可以重續保單或按相似或其他可接受條款重續我們的保單。倘我們蒙受嚴重意外損失或遠超保單限額的損失，包括因天災及其他超出我們控制範圍的事件所導致的損失，我們可能須透過自身財務資源支付損失、損害賠

風 險 因 素

償及負債，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。即使投保範圍足以涵蓋我們的損失，我們或未能透過採取適當措施或補救行動以避免未來出現同樣情況。我們的保險公司亦可能會因我們的申索記錄而收取較高保費，其可能會對我們的財務狀況及經營業績造成影響。

我們的成功取決於我們的知識產權，未能保護有關知識產權或假冒我們的品牌名稱或會對我們的聲譽及競爭能力造成不利影響。

於最後實際可行日期，我們擁有一個香港註冊商標及一個中國註冊商標。直至最後實際可行日期，我們的知識產權未曾遭到任何侵犯。然而，我們無法向閣下保證，知識產權日後將不會遭第三方侵犯，或倘遭到侵犯，我們將能夠發現並有效處理有關事件。發生任何假冒或偽造事件均可能對我們的聲譽及品牌名稱造成負面影響，並導致消費者失去信心以及增加我們就發現及起訴方面的行政成本，任何其中一項可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的收益受季節波動影響。

一般而言，我們在2月錄得的銷售額較低。鑑於節日期間客戶對服務的需求下降，使空運貨站營運及運輸服務的季節性需求出現變化，我們的收益因此不時出現相當大的變動。因此，任何一個財政年度內比較不同期間的銷售額及經營業績未必可以賴以作為我們業績表現的指標。

我們未必能夠充管理我們未來的增長及擴充。

我們於往績記錄期的收益有所增長。總收益由截至2017年3月31日止年度約309.2百萬港元增加約12.7百萬港元或4.1%至截至2018年3月31日止年度約321.9百萬港元，並由截至2018年3月31日止年度約321.9百萬港元進一步增加約29.2百萬港元或9.1%至截至2019年3月31日止年度約351.1百萬港元。我們的收益隨後由截至2018年9月30日止六個月約173.8百萬港元減少約13.6百萬港元或7.8%至截至2019年9月30日止六個月約160.2百萬港元。

我們業務的任何日後發展受資源可得性及可能不斷變化的市場狀況限制所影響。儘管本集團預計將繼續擴充我們的業務及營運，我們無法保證能夠以可控的方式有效管理我們的增長。任何過度擴充均可能對我們有限的管理、營運及財務資源

風 險 因 素

施加壓力，從而對我們的營運及財務穩定性帶來風險。倘未能妥善管理我們的擴充計劃，可能導致營運成本增加及溢利低於預期。

此外，我們的增長乃基於對未來事件的假設，包括(i)我們與主要客戶的持續業務關係；(ii)我們委聘獨立承包商處理我們部分服務的能力；(iii)我們於分散的運輸行業進行銷售及營銷工作的有效性；及(iv)未來對我們服務的需求增加。倘我們未來計劃當中的假設被證明屬錯誤，我們的擴充計劃未必會進行，因而將會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們未必可成功實施所有或任何業務計劃。

本集團已訂定實現業務目標的未來計劃，載於本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。未來計劃根據本集團多項假設、預測及承諾而擬訂。由於情況並非本集團所能控制，包括本節所載的其他風險，或因導致該等假設及預測不能兌現的原因，故此概不保證可成功實施所有或任何未來計劃。

本集團於2017年3月31日錄得流動負債淨值。

我們於2017年3月31日的流動負債淨值約為4.1百萬港元。於2017年3月31日，流動負債主要包括貿易及其他應付款項約40.7百萬港元、應付關聯方款項約9.8百萬港元及一年內應付融資租賃承擔約6.4百萬港元。本集團的財務狀況於2018年3月31日轉為流動資產淨值約18.2百萬港元。

流動負債淨值或會使我們承受若干流動資金風險。我們的未來流動資金，於貿易及其他應付款項到期應付時的付款將主要取決於我們自經營活動維持足夠的現金流入的能力以及充足的外部融資，而其則受我們未來的業務表現、現行的經濟狀況及其他因素影響，其中許多因素非我們所能控制。倘我們沒有足夠營運資金以滿足我們現時及將來的財務需要，我們或需進行外部融資。倘我們無法及時或按可接受的條款獲取額外外部融資，或根本不能獲取額外外部融資，我們或會被逼放棄我們的發展及擴充計劃，而我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

本集團截至2018年9月30日止六個月錄得經營活動所用現金淨額。

我們於截至2018年9月30日止六個月錄得經營活動現金流出約6.6百萬港元，主要由於非經常性[編纂]以及貿易及其他應收款項增加約8.5百萬港元。我們無法向閣下保證，我們日後將能夠錄得正面經營現金流量。倘我們日後的經營現金流

風 險 因 素

量錄得負數，我們的流動資金及財務狀況可能受到重大及不利影響，且我們概不保證我們將可從其他資源獲得充足現金以撥付營運所需。

我們面對客戶的信貨風險。

於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，我們錄得貿易應收款項分別約39.0百萬港元、44.8百萬港元、49.0百萬港元及45.0百萬港元，佔我們相應期間總收益分別約12.6%、13.9%、13.9%及28.1%。我們一般授予客戶的信貸期介乎30至60天。於2019年3月31日及2019年9月30日，本集團就分別約0.7百萬港元及0.7百萬港元貿易應收款項作出整體減值虧損撥備，此等款項與根據香港財務報告準則第9號的規定作出的金融資產減值有關。於2020年1月31日，我們於2019年9月30日的貿易應收款項其中約97.6%已於隨後結付。倘客戶延遲結付款項或無法結付款項，我們的現金流量水平或會受到影響，且本集團可能不得不計提減值撥備、撇銷應收款項及／或產生法律費用，以收回客戶未結付的款項，而此舉或會對我們的財務狀況及經營業績造成重大及不利影響。

經營租賃安排導致採納香港財務報告準則第16號影響我們的財務狀況表、損益表及若干主要財務比率。

於最後實際可行日期，我們租賃於香港及中國的辦公室以及桂邦物流中心作為我們於香港的倉庫。於2019年4月1日，本集團追溯應用香港財務報告準則第16號，並確認累計影響，而是項採納增加流動負債，且倘流動資產不足以補足流動租賃負債的增加，則可能導致流動負債淨值出現相關風險，而我們的現金流量狀況不受任何影響。

根據香港財務報告準則第16號，租賃於租賃年期開始時（即租賃資產可供本集團使用當日）確認為使用權資產並確認相應負債。各租賃付款於負債及融資成本之間分配。融資成本於租期內於損益中扣除，以產生各期間餘下租賃負債結餘的固定週期利率。有關我們的會計政策詳情，載於本文件附錄一內的會計師報告附註3。

由於使用權資產按成本（扣減任何累計折舊及減值虧損，並就任何租賃負債的重新計量作出調整）計量，因此，採納香港財務報告準則第16號會影響普遍使用的財務比率及表現指標，例如資產負債比率、負債權益比率、利息覆蓋率、股本回報率、資產回報率、流動比率以及經營及融資活動所得現金流量。確認使用權資產及租賃負債已擴大我們的綜合財務狀況表，並已嚴重影響我們的相關財務比率，導致於2019年9月30日的負債權益比率上升及流動資產淨值減少。對租賃負債綜合應用使用權資產直線折舊法及實際利率法已導致改變開支確認模式，尤其是，於租賃年

風險因素

期初始數年的全面收益表內扣除的總額增加，而於租賃年期後期的開支減少。截至2019年9月30日止六個月，於綜合損益及其他全面收益表採納香港財務報告準則第16號導致須確認使用權資產折舊，而非就租賃物業確認經營租賃租金。於2019年9月30日，我們亦錄得非流動資產內的使用權資產及流動負債內的租賃負債。有關採納香港財務報告準則第16號的影響的進一步資料，請參閱本文件內「財務資料—估計不確定因素的主要來源—香港財務報告準則第16號「租賃」—使用權資產及租賃負債的呈列方式」一節。

我們的經營業績可能受到非經常性收入及開支項目影響。

我們的經營業績可能不時受到非經常性事項影響，或會令我們各期間業績無法比較。於往績記錄期，我們就相應期間出售歐盟三期柴油商業車而收取政府補貼分別約1.2百萬港元、0.6百萬港元、4.1百萬港元及3.7百萬港元，並錄得出售物業、廠房及設備虧損分別約0.6百萬港元、1.1百萬港元、3.9百萬港元及3.4百萬港元，此等項目屬非經常性質。概不保證香港政府就有關補貼的政策將維持不變，或我們受惠的現行政策將不會被取消。我們各期間的經營業績可能因不同因素而有所波動，且我們過往的表現不一定為未來表現的指標。

我們面對香港空運貨站營運服務及運輸服務市場的激烈競爭。

根據弗若斯特沙利文報告，香港運輸及倉儲服務市場分散，2018年有超過11,000家服務提供商及超過7,400家陸路貨運運輸服務營運商。我們須在多項因素中與競爭對手競爭，包括服務費、服務質量及完成客戶訂單的能力。我們的競爭對手可能會提供類似或更佳服務，具競爭力的價格及服務組合對我們的客戶而言可能具吸引力。部分競爭對手可能擁有更具規模的運輸車隊及人手（包括委聘派遣勞工），並可能較我們更快作出應對。為保持我們的競爭力及挽留現有客戶或招攬新客戶，我們可能須就服務費提供折扣。倘我們未能挽留或吸引新客戶，我們的業務、財務狀況及經營業績均可能受到重大不利影響。

本集團的業務亦可能因重大新競爭對手進入市場而受到負面影響。在高度競爭的行業營運的影響特別嚴重，鑑於本集團與空運貨站營運服務市場客戶的合約一般為期不超過三年，並須定期入標及重續。概不保證本集團在任何該等程序中能順利

風 險 因 素

進行，或按可接納的條款訂約，或完全不能訂約。流失客戶，或以較遜的商業條款挽留客戶可能對本集團的收益及溢利有重大不利影響。

此外，我們的客戶部分為貨運代理商，彼等面臨來自國際貨運代理商、物流供應商及快遞服務提供商的競爭。彼等的業務量下降將減少彼等使用我們的服務，從而可能對我們的業務營運及財務表現造成重大不利影響。

美國和中國政府最近提出徵收對方貨品的關稅可能對我們的收益及溢利造成不利影響。

於2018年4月，美國政府首先宣佈其擬就多於1,300項中國工業品及其他產品徵收25%關稅。於2018年7月，美國就價值340億美元的中國貨品徵收報復性關稅，而中國政府以就價值340億美元的美國貨品清單實施報復性關稅作回應。於2018年8月，美國政府進一步對價值約160億美元的中國進口商品徵收25%的關稅，中國政府對此予以還擊，對價值160億美元的美國進口商品徵收25%的報復性關稅。於2018年9月，美方對價值約2,000億美元的中國進口商品加徵10%關稅，中方對此作出回應，對約600億美元的美國進口商品徵收關稅。由於兩國之間的貿易談判在2019年5月完結時並未達成協議，美國宣佈就價值2,000億美元的中國進口貨品徵收的懲罰性關稅由10%提升至25%，並自2019年5月10日起生效。對此，中國政府宣佈，從2019年6月1日起，將對價值600億美元的美國商品徵收5%至25%的關稅。於2019年6月，中國政府進一步宣佈，將會辨識一組由外國企業組成的不可靠實體，而不會宣佈一份明確的公司身份的名單。於2019年8月，美國宣佈就價值3,000億美元的中國進口貨品徵收10%的關稅，自2019年9月1日起生效，隨後將約一半中國產品的關稅延遲至2019年12月15日。中國宣佈將就價值750億美元的美國貨品徵收額外的報復性關稅作為回應。於2020年1月15日，美國與中國政府簽訂首階段協議，旨在停止中美貿易戰。根據有關協議，其中包括美國維持對約3,700億美元中國貨品徵收關稅。於2020年2月6日，中國官員宣佈中國政府自2019年9月1日起對部分美國貨品徵收的關稅將由10%減至5%，而對其他貨品徵收的關稅則由5%減至2.5%。於最後實際可行日期，預計中美雙方訂立的第二階段協議尚未有定案。

根據弗若斯特沙利文，最近中美貿易戰可能對貨運代理及運輸業產生負面影響。由於美國對若干中國進口產品徵收關稅，以及中國對若干美國進口產品徵收關稅，美國與中國之間的貿易量可能會大幅減少，從而減少對空運貨運代理服務的需

風 險 因 素

求，從而將對空運貨物地勤服務的需求造成負面影響。此外，我們任何非設於中國的客戶或會列入不可靠實體清單，因此，彼等各自對我們於中國提供的服務需求或會受到重大影響，其將對我們的業務營運及財務業績產生不利影響。此外，我們不能保證將能迅速回應海外市場的任何經濟、市場或監管變動，如未能如此行事，可能對我們的業務表現、財務狀況及經營業績造成不利影響。

與行業有關的風險

香港為我們的主要市場，而我們的業務容易因香港的經濟、政治及監管環境的任何重大惡化情況而受到影響。

於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們大部分的營運均位於香港，而我們約83.4%、84.8%、88.1%及87.9%的銷售均來自香港。因此，倘香港出現我們控制範圍以外的任何不利經濟、政治或監管狀況，例如本地經濟下滑、自然災害、傳染病爆發(包括近期爆發COVID-19)、恐怖襲擊，或倘政府採取對我們或整個行業造成限制的規例，我們的業務、經營業績及前景將受到重大不利影響。

根據弗若斯特沙利文報告，預計近期爆發的COVID-19於2020年將對全球經濟(尤其是中國)造成重大短期影響。由於國際及省與省之間物流減少，中國各地工人短缺，全球供應鏈及物流業受到不利影響。倘COVID-19於短期內並無受到有效控制，香港及／或中國政府或會採取加強措施遏止COVID-19傳播，包括但不限於要求特定行業的企業暫停營運。經濟增長可能放緩及負面市場氣氛可能對本集團的業務營運及財務狀況造成重大不利影響。

我們無法向閣下保證香港將繼續保持亞洲主要物流樞紐的地位。

我們大部分的收益來自香港。根據弗若斯特沙利文報告，香港為亞洲知名的物流樞紐。然而，概不保證香港可繼續保持該地位，乃由於其面臨來自深圳及新加坡等其他區域樞紐日益加劇的競爭。倘香港喪失作為亞洲區域運輸樞紐的地位，對我們的空運貨站營運及運輸服務的需求可能會減少，因而我們的業務、財務狀況及經營業績均可能受到重大不利影響。

風 險 因 素

業內勞工成本上升及勞工短缺可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成影響。

根據弗若斯特沙利文報告，運輸服務業為勞工密集行業，且我們無法向閣下保證我們的服務未來不會面臨任何勞工短缺或者我們的勞工成本將不會繼續上升。根據香港引入的最低工資法例，目前法定每小時最低工資為37.5港元，自2019年5月1日起生效。概不保證未來將不會提高最低工資。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們的總僱員福利開支及派遣勞工成本分別約為134.5百萬港元、131.0百萬港元、140.8百萬港元及64.6百萬港元，佔同期總營運成本約45.5%、43.5%、42.8%及43.6%。倘我們未能挽留現有勞工及／或按預期費率及時招聘足夠員工，我們可能無法將額外成本轉嫁至客戶。因此，勞工成本上升及勞工短缺可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

與在香港經營業務相關的風險

經濟、政治及社會考慮因素。

我們的業績及財務狀況依賴香港的經濟。於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，來自香港市場的收益佔本集團收益總額的約83.4%、84.8%、88.1%及87.9%。倘香港經濟低迷，我們的經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。除經濟因素以外，社會動盪或民間運動（如佔領活動）亦可能對香港的經濟狀況造成影響，倘發生上述事件，本集團的營運及財務狀況亦可能受到不利影響。

香港為中國的一個特別行政區。在「一國兩制」方針下，香港根據香港基本法享有高度自治。然而，我們無法保證「一國兩制」方針及自治水平會始終如一。近來香港社會示威遊行次數日增，或會對香港經濟及政局穩定造成負面影響。由於我們的總部位於香港，有關香港現有政治環境的任何變動均會影響香港經濟的穩定性，而倘任何該等經濟、政治及社會的不穩定情況嚴重並持續下去，可能會對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

與中國有關的風險

中國經濟、政治及社會狀況以及政府政策的變動可能會影響我們的業務及前景。

我們的部分營運位於中國，而部分收益來自我們於中國的營運。因此，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景很大程度受中國的經濟、政治及社會狀況以及政府政策所影響。中國經濟體系在眾多方面有別於大部分發達國家，包括但不限於：(i) 中國政府參與的程度；(ii) 增長率及發展程度；(iii) 外匯管制；及(iv) 資源分配。

中國經濟過去曾經是計劃經濟，且中國相當多生產性資產目前仍由中國政府擁有。中國政府也通過分配資源、制定貨幣政策及向特定行業或企業提供優惠待遇，從而對中國經濟增長行使重大控制權。儘管中國政府已實施經濟改革措施引入市場力量及在企業內部建立良好的企業治理，惟該等經濟改革措施可因應各行各業，或因應國內的不同地區而予以調整、改動或應用不一。因此，我們不能向閣下保證我們可以受惠於所有或任何不斷予以調整的措施。

政府對物流業的廣泛監管可能限制我們應對市場狀況、競爭或成本架構變動的靈活性。

中國的物流業須遵守多項法律及法規。然而，該等法律、法規或批准的範圍或應用如有任何變動，可能限制我們進行業務的能力、令成本上漲或加劇競爭及對我們的財務業績構成重大不利影響。此外，遵守該等法律及法規可能產生預期以外的合規成本，可能對我們的財務狀況及經營業績構成影響。倘未能遵守該等法律及法規，亦可能導致罰款、懲處或訴訟。

此外，詮釋、實施及執行中國法律及法規時可循的先例有限。因此，爭議的解決結果或未能如其他發展較成熟的司法權區般一致或可預測，而根據中國法律，可能較難迅速或公平地執法或取得另一司法權區的法院判決的執行權。

風 險 因 素

閣下可能難以向本集團送達傳票或執行海外判決。

我們部分營運位於中國。因此，投資者自中國境外向我們送達傳票時可能面對困難。此外，據了解，在中國執行海外判決面臨許多不確定性因素。只有當某司法權區與中國已簽訂條約，外國司法權區法院的判決才可能獲相互承認或執行。然而，中國並無與美國、英國及許多其他國家簽訂相互承認和執行法院判決的條約。因此，要在中國或香港承認和執行在美國及上述任何其他司法權區內取得的法院判決並不容易或是不可能。

派息須遵守中國法律的限制。

由於本公司為控股公司，我們依賴中國附屬公司派付的股息以應付現金需要，包括償還本集團可能產生的任何債務。根據現行中國法律，股息只可利用根據中國會計準則及法規釐定的中國附屬公司累計除稅後溢利(如有)派付。此外，我們的中國附屬公司各需要每年撥出某個金額的除稅後溢利(如有)作為若干法定儲備的資金。該等儲備不可分派為現金股息。此外，倘我們任何中國附屬公司於未來代表其本身產生債務，監管該債務的工具可能限制其向本公司派息或支付其他款項的能力。中國附屬公司無法分派股息或支付其他款項予本公司可能會對可用於應付我們業務發展及增長的資本金額產生重大影響。

中國政府的外匯管制可能限制我們的外匯交易，包括向本公司股東派付外幣股息。

人民幣一般不可自由兌換為任何外幣。根據現有中國外匯法規，經常賬項目的付款(包括溢利分派、利息付款及貿易和服務相關外匯交易)，可以未經中國國家外匯管理局事先批准而以外幣作出，惟須遵守若干程序。因此，我們的中國附屬公司透過符合若干程序規定，可在未經國家外匯管理局事先批准而以外幣派付股息予本公司。然而，概不保證有關以外幣派息的外匯政策將繼續維持。

此外，資本賬項下的外匯交易(包括有關外幣計價債務的本金付款)繼續受到限制及需要國家外匯管理局事先批准。中國政府可能於未來進一步實施規則及法規，其可能於若干情況下限制經常賬及資本賬項下的外匯使用。該等限制可影響我們通

風 險 因 素

過債務融資取得外幣，或為我們的資本開支取得所需外幣的能力，並可對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

中國的整體通脹可能會增加我們的營運成本。

我們就部分(i)於中國深圳、上海、廣州及成都境內或毗鄰的點對點運輸服務；及(ii)來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務，委聘外部運輸服務提供商。儘管中國經濟經歷了迅速增長，惟伴隨該項增長而來的是高通脹時期。過去為了控制通脹，中國政府實施銀行信貸管制，限制固定資產貸款，以及限制國家銀行貸款。然而，中國政府自從2008年全球經濟危機以來實施的刺激措施所產生的作用，可能已促使中國通脹抬頭，並可能繼續加劇。倘中國政府容許通脹繼續加劇而未有紓緩措施，我們的營運成本將有可能增加，而我們的盈利能力可能大幅下降，原因是概不保證我們將能把任何成本增加轉嫁予客戶。倘中國政府實施新措施控制通脹，該等措施可能會導致經濟增長放緩。中國經濟放緩可對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

人民幣波動可對我們的財務狀況及經營業績造成重大影響。

人民幣兌美元及其他外幣的匯率波動不定，且受(其中包括)中國政府政策以及中國、國際政治及經濟狀況的變動影響。人民幣相關的任何未來匯率波動可導致我們的資產淨值、盈利和股息價值不明朗。

[編纂][編纂]將以港元計價。匯率波動，主要是涉及港元及美元的匯率波動，可影響該等[編纂]的相對購買力。此外，匯率波動將影響本公司於未來作出的任何外幣計價投資產生的盈利相對價值以及投資價值。

人民幣兌美元或任何其他外幣如有任何升值，可導致外幣計價資產減值。

與[編纂]有關的風險

終止[編纂]。

有意投資者應注意[編纂](為其本身及代表[編纂])有權於本文件「[編纂]—[編纂]安排及開支—[編纂]—終止理由」一節所載的任何事件發生後於[編纂]上午八時正(香港時間)前任何時間透過向我們發出書面通知終止[編纂]項下的[編纂]責任。

風 險 因 素

該等事件可能包括(但不限於)政府行動或任何法院頒令、勞動糾紛、罷工、災難、危機、停工、火災、爆炸、水災、內亂、戰爭、天災、恐怖活動(不論是否有組織承認責任)、全國或國際間宣佈進入緊急狀態、暴亂、騷亂、經濟制裁、爆發疾病或傳染病。

股份過往並無公開市場，而GEM股份的流通性可能有限且股份價格可能波動。

股份於[編纂]完成前並未於任何公開市場進行買賣。[編纂]乃由本公司與[編纂](為其本身及代表[編纂])磋商後釐定，且未必可作為股份未來於GEM的成交價指標。概不保證股份於[編纂]後將會形成活躍的交易市場，或倘該市場得以形成，其可於[編纂]後任何期間維持。於[編纂]後，股份的成交量及市價可能受到眾多因素所影響，包括本公司的收益、盈利能力及現金流量、本公司主要人員變動、公佈新投資、策略性聯盟及／或收購、股份成交量、GEM的發展、整體經濟狀況、產品市價波動、證券分析師對我們財務表現的分析變動、股權由少數投資者集中持有、涉及訴訟及其他因素。所有該等因素均可能導致股份的市價及／或成交量大幅波動。概不保證不會出現該等變動。

倘[編纂]高於每股股份有形賬面淨值，股東於[編纂]所購買股份的賬面值可能面臨即時攤薄，倘我們日後發行額外股份，亦可能面臨進一步攤薄。

緊接[編纂]前，股份的[編纂]可能高於每股股份的有形資產淨值。因此，股東可能面對備考綜合有形資產淨值即時攤薄。

此外，為擴充業務，我們可能需要於日後籌集額外資金以為我們的現有營運相關的擴充或新發展或新收購融資。倘我們日後發行額外股份或本公司股本掛鈎證券，而非透過按比例向現有股東集資，現有股東於本公司的持股百分比可能會降低，或該等新證券所賦予的權利及特權或會較[編纂]項下的股份所賦予者優先。倘我們未能動用額外資金產生預期盈利，則或會對財務業績造成不利影響，繼而令股份的市價受壓。即使額外資金透過債務融資的方式籌集，任何額外債務融資可能不僅令利息開支增加以及資產負債比率上升，亦可能包括有關股息、日後集資活動及其他財務及營運事宜的限制性契諾。

風 險 因 素

額外股本集資可能導致股東權益攤薄及股份市價下降。

我們或會透過目前無法預料的收購發現增長機會，可能有必要在[編纂]後增發證券以籌集所需資金，從而把握該等增長機會。倘額外資金乃透過將來於[編纂]後向新及／或現有股東發行新股本證券而籌集，該等新股份的定價或會較當時市價有所折讓。倘現有股東未獲機會參與，則彼等於本公司的股權將遭受攤薄。

此外，倘我們未能動用額外資金產生預期盈利，則或會對我們的財務業績造成不利影響，繼而令股份的市價受壓。即使額外資金透過債務融資的方式籌集，任何額外債務融資可能不僅令利息開支增加以及資產負債比率上升，亦可能包括有關股息、日後集資活動及其他財務及營運事宜的限制性契諾。

根據購股權計劃項下可能授出的購股權發行股份可能導致攤薄。

我們可能向購股權計劃項下的合資格人士授予購股權，彼等可能為僱員、高級管理層及董事。行使購股權計劃項下的購股權將導致股份數目增加，可能使本公司股東的持股百分比、每股盈利及每股資產淨值(視乎行使價而定)遭到攤薄。有關購股權計劃的進一步詳情已於本文件附錄四「法定及一般資料—其他資料—15.購股權計劃」一節中概述。

過往股息未必反映本集團未來股息。

截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，本集團分別宣派股息15.0百萬港元、零、9.0百萬港元及零。潛在投資者不應依賴過往年度所宣派和派付股息的價值，作為本集團日後股息政策的指引或作為釐定日後應付股息金額的參考或依據。概不保證未來將會按類似水平宣派或派付股息或根本不會宣派或派付派息。我們日後的股息宣派將由(其中包括)董事會全權酌情決定。在任何特定年度未有分派的任何可分派溢利均可能會獲保留並可用作於其後年度分派。倘溢利獲用作股息分派，則有關溢利部分將不可用於重新投資於我們的營運。在任何情況下，概不保證我們將能夠宣派或分派任何股息。

風 險 因 素

本公司控股股東或主要股東日後出售股份或大量減持股份可能令股價下跌。

倘若控股股東或主要股東於[編纂]後於公開市場將股份大量出售，或預期可能會出現該等出售，均可能對股份市價產生不利影響。除本文件「[編纂]」一節另有所述及GEM上市規則所載之限制外，並無對本公司控股股東或主要股東出售其股權施加任何限制。任何本公司控股股東或主要股東的任何大量出售股份可能導致股份的市價下跌。此外，該等出售可能使本集團於日後更難以董事認為合適的時間及價格發行新股份，因而限制我們籌集資金的能力。

由於[編纂]的定價與開始買賣之間相隔數日，[編纂]持有人面臨[編纂]開始買賣前一段時間內[編纂]價格可能下跌的風險。

預期股份[編纂]將於[編纂]釐定。然而，股份直至交付後(預期為[編纂]後七個營業日)方會於聯交所開始買賣。因此，投資者未必可於該段期間出售或以其他方式處置股份。因此，股份持有人面臨發售至買賣開始期間可能出現的不利市場狀況或其他不利發展使[編纂]的價格在買賣開始前可能已經下跌的風險。

3C Holding、陳烈邦先生及陳宇先生作為我們的控股股東，或會對我們的營運施加重大影響，且未必會為[編纂]股東的最佳利益行事。

緊隨[編纂]後，於未計及行使根據購股權計劃而可能授出的任何購股權而可能配發及發行的股份的情況下，我們的一組控股股東**3C Holding**、陳烈邦先生及陳宇先生將直接或間接擁有我們已發行股本的約[編纂]。因此，彼等將能對須經股東批准的所有事宜施以重大影響力，該等事宜包括選舉董事及批准重大公司交易。彼等亦就須經大多數票通過的股東行動或批准擁有否決權，惟相關規則規定彼等須放棄投票的情況除外。擁有權集中亦會延遲、妨礙或阻礙有利於股東的本集團控制權變動。控股股東的利益不一定總是與本公司或閣下的最佳利益一致。倘控股股東與本公司或其他股東出現利益衝突，或倘控股股東選擇以有損本公司或其他股東利益的策略，本公司或該等其他股東(包括閣下)的利益可能因此受到損害。

風 險 因 素

我們的股份投資者可能難以根據開曼群島法例保護其權益，相較香港或其他司法權區法例，開曼群島法例向少數股東提供的補償可能有所不同。

我們的公司事務受(其中包括)組織章程細則、公司法及開曼群島普通法規管。股東對董事採取行動的權利、少數股東採取的行動及董事根據開曼群島法例對我們所負的受信責任，很大程度上受開曼群島普通法及組織章程細則所規管。開曼群島有關保障少數股東權益的法例在若干方面可能與香港及其他司法權區法例不同。該等差異表示其對少數股東的補償或會與彼等根據香港或其他司法權區法例所得的補償有所不同。有關進一步詳情，請參閱本文件「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」一節。

開曼群島2018年國際稅務合作(經濟實質)法(「經濟實質法」)可能影響本公司。

根據2019年1月1日生效的經濟實質法，「相關實體」須符合經濟實質法中所載的經濟實質測試。「相關實體」包括在開曼群島註冊成立的獲豁免公司(例如本公司)，惟不包括在開曼群島以外為稅務居民的實體。因此，只要本公司為開曼群島以外的稅務居民(包括在香港及中國)，則無須符合經濟實質法所載的經濟實質測試。我們不能保證此法例於未來將不會對本公司或本集團構成影響。

於本文件所載的前瞻性陳述受風險及不確定因素影響。

本文件載有若干具「前瞻性」及使用前瞻性術語如「相信」、「有意」、「預期」、「估計」、「計劃」、「潛在」、「將」、「將會」、「可能」、「應當」、「預計」、「尋求」或類似詞彙的陳述。務請有意投資者注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不明朗因素。即使董事相信有關該等前瞻性陳述的假設為合理，惟任何或全部該等假設或會被證實為不準確，故基於該等假設作出的前瞻性陳述亦或會不準確。此方面的風險及不明朗因素包括於上文討論的風險因素所述的因素。鑑於該等及其他風險以及不明朗因素，於本文件披露的前瞻性陳述不應被視作本公司將達成計劃及目標的聲明，而投資者亦不應過份依賴該等陳述。本公司並不承擔公開更新或發佈任何前瞻性陳述的任何修改(不論是由於出現新資料、未來事件或其他原因)的責任。有關進一步詳情，請參閱本文件「前瞻性陳述」一節。

風 險 因 素

投資者不應依賴報章或其他媒體所報導有關本集團或[編纂]的任何資料。

我們鄭重提醒有意投資者，我們不會就任何報章或其他媒體所報導有關本集團或[編纂]的資料的準確性或完整性承擔任何責任，該等資料並非由我們提供或授權披露。我們並無就任何報章或其他媒體所報導有關我們業務或財務預測、股份估值的任何資料或其他資料的合適性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，有意投資者於決定是否投資於我們的股份時，不應依賴任何該等資料，並僅應依賴本文件所載的資料。

本文件內之若干事實及統計資料可能並非可靠及準確。

本文件所披露之有關香港、香港經濟、監管架構及空運貨物地勤服務行業的事實及統計資料(尤其是載於本文件「行業概覽」一節的該等資料)乃源自我們認為可靠的多份刊物。然而，我們無法保證該等來源資料的質量或可靠性。儘管我們已合理審慎地載述該等資料，惟該等資料並無經我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]或[編纂]、我們或彼等各自的任何董事或參與[編纂]的任何其他人士獨立核實。因此，所有上述人士(包括但不限於本公司及獨家保薦人)對本文件所披露之該等事實及統計資料的準確性概不發表任何聲明。由於收集數據的方法可能有缺陷或欠成效，或所公佈的資料與市場慣例之間存在分歧，本文件所披露之事實及統計資料可能不準確或未必公平反映實際情況或市場狀況。此外，我們無法保證有關資料的陳述或編製基準或準確程度與其他地方可能呈列的資料一致。因此，有意投資者於決定是否投資於我們的股份時，不應依賴任何該等資料，並僅應依賴本文件所載的資料。