

風險因素

有意[編纂]應審慎考慮本文件所載之全部資料，尤其是於作出有關[編纂]之任何[編纂]決定前，應考慮下列有關[編纂]於本公司之風險及特別考慮因素。出現下列任何風險均可能對本集團之業務、經營業績、財務狀況及未來前景造成重大不利影響。我們現時並不知悉或我們現時認為並不重大之其他風險亦或會對我們造成損害及影響閣下之[編纂]。

本文件載有若干有關我們之計劃、目標、期望及意向之前瞻性陳述，其中涉及風險及不確定因素。本集團之實際業績可能與本文件所討論者有重大差異。可能引致或造成該等差異之因素載列於下文及本文件之其他部分。[編纂]之[編纂]或會因任何該等風險而有所下降，且閣下可能會損失全部或部分[編纂]。

有關我們業務之風險

我們之國際貨物轉運業務因全球經濟及社會狀況之變動而受到重大影響

我們集中於香港、中國及澳門之空運貨物出口，並主要組織付運至亞洲、歐洲及北美洲。因應全球跨境電商日益盛行，尤其是與於中國客戶進行之交易，我們目前集中於空運貨物轉運出口。因此，倘全球經濟放緩或其他原因導致亞洲(尤其是中國)出現任何經濟或社會之重大不利發展，可能造成整體消費力下降及國際貿易放緩，可能對我們之業務造成重大影響。此外，全球經濟放緩及外判製造活動撤離中國可能對我們之國際貨物轉運業務造成重大影響。例如，二零零八年全球金融危機、歐洲主權債務危機及中美貿易戰導致全球經濟放緩及動盪，因而導致中國出口疲弱。此外，有跡象顯示美國及其他跨國公司將於中國之外判製造活動遷往南亞及南美洲等其他生產成本更低之地區或國家。該等因素或會對中國國際貨物轉運之出境活動造成不利影響；並可能會因而對我們貨物轉運業務之業績造成重大不利影響。於往績記錄期間，我們於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月各年度／期間分別錄得總收益約425,400,000港元、463,100,000港元、353,300,000港元及553,400,000港元，此乃大致由於中國發貨托運之空運出口所致。倘中國出口出現增長放緩或衰退，我們之業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

鑑於我們之收益受客戶及供應商對貨運艙位之供求波動影響，於往績記錄期間，我們之收益出現波動

於二零一七財政年度至二零一八財政年度及二零二零年八個月，由於空運貨物分部之收益有所增長，我們之收益有所增長。我們之總收益由二零一七財政年度之425,400,000港元增加約8.9%至二零一八財政年度約463,100,000港元。然而，我們之收益較二零一八財政年度約463,100,000港元減少約23.7%至二零一九財政年度353,300,000港元，主要由於中美貿易戰於二零

風險因素

一九財政年度加劇致使國際貿易活動整體減少及競爭對手減少貨運費以確保貨運噸位所致。我們之收益較二零一九年八個月214,300,000港元增加約158.2%至二零二零年八個月553,400,000港元。收益大幅增加乃由於我們之平均售價由每公斤14.0港元增加至每公斤36.2港元所致。平均售價增加乃主要由於大部分航空公司因COVID-19爆發而部分或全面暫停客運服務致令二零二零年八個月期間之空運貨運艙位供應短缺所致。詳情請參閱本文件「財務資料 — 收益」一節。

我們客戶一般按需要向我們預訂貨運艙位。因此，我們之收益受我們客戶對貨運艙位需求之波動所影響，有關需求可能受地區及全球政治及經濟狀況所影響。我們依賴我們之客戶持續向我們購買貨運艙位以維持穩定之收益來源。我們之客戶預訂數量或不時會按(其中包括)季節性而有所不同。此外，我們所獲得之貨運艙位價格存在波動，原因為其由公開市場決定。倘我們之客戶預訂之實際數量與管理層預期不一致，或我們所獲得之貨運艙位價格出現任何大幅上升，我們之盈利能力可能受到不利影響，且我們或會未能於往績記錄期間維持收益及純利增長。

董事已經並將繼續集中拓展我們於中國之銷售網絡並會尋求與航空公司及貨物轉運商合作之機會。我們可能需要加強財務及營運控制，且聘請及培訓更多員工以配合我們之擴展及協助我們未來發展策略、監督及管理經擴大之辦事處網絡及進一步實行計劃中之擴展。倘我們未能有效地管理我們不斷擴展之業務及不斷增加之成本，我們之業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。因此，我們概不能向閣下保證我們將能管理我們未來擴張及因此能在未來有效地維持我們收益及純利之整體增長。

由於收取客戶款項與向供應商付款之時間可能不相配，我們之現金流量可能會轉差，而我們可能需要長時間收回我們之貿易應收款項

主要供應商一般授予我們約15至30日之信貸期，而我們則一般給予客戶最長90日之信貸期，故收取客戶款項與我們向供應商付款之間通常會出現時差，因而或會導致現金流量出現錯配。有關現金流量錯配程度乃透過我們貿易應付款項周轉日數與貿易應收款項周轉日數之差異說明。於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，我們貿易應付款項之周轉日數分別約為48.5日、48.6日、59.3日及27.8日，而我們貿易應收款項之周轉日數則分別約為94.0日、95.7日、107.7日及43.0日。我們貿易應付款項之平均周轉日數於二零一九財政年度增加至59.3日，乃主要由於(i)海運公司之採購量增加導致海運貨物分部之收益有所增加，且海運公司及貨物轉運商所提供之信貸期(介乎30至60日)一般較航空公司供應商所提供之信貸期長(介乎15至30日)；及(ii)貨物轉運商之貨運艙位採購量輕微增加所致。我們貿易應收款項之平均周轉日數於二零一九財政年度增加至107.7日，乃主要由於一名客戶延遲付款所致。有關該客戶之更多詳情，請參閱本文件「財務資料 — 貿易應收款項之減值虧損撥備」一節。我們貿易應付款項之平均周轉日數於二零二零年八個月減少至27.8日，乃主要由於我們為客戶取得更多包機並須預先向供應商付款所致。我們貿易應收款項之平均周轉日數於二零二零年八個月減少

風險因素

至 43.0 日，乃主要由於我們為客戶取得更多包機，而我們一般要求該等客戶預先支付全部或部分款項所致。鑑於我們於往績記錄期間之貿易應收款項周轉日數與貿易應付款項周轉日數之間存在差異，倘我們未能及時收取客戶款項，則我們之現金流量及財務表現可能會受到重大不利影響。

我們客戶結算緩慢或我們未能向客戶收回貿易應收款項之信貸風險或會對本集團之業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響

概不保證我們將能向客戶全數收回貿易應收款項，亦不保證彼等將按時結付貿易應收款項，因而可能導致貿易應收款項之減值虧損撥備。於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，貿易應收款項之周轉日數分別約為 94.0 日、95.7 日、107.7 日及 43.0 日。此外，倘客戶之信用轉差，或倘大量客戶因任何理由未能全數結清貿易應收款項，我們可能會產生減值虧損，而我們之經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。於二零一九年四月至八月，我們有一名客戶就取得貨運艙位向我們下達 178 項採購訂單，合共約 8,700,000 港元。在該 178 項採購中，該客戶未能於規定信貸期內向本集團結付上述交易所產生的結欠金額約 8,100,000 港元。儘管本集團於二零一九年十一月與該客戶就結付應收款項協商，惟該客戶未能悉數結付款項。因此，本集團於二零二零年一月針對該客戶及其唯一股東向香港高等法院原訟法庭提交申索，以追討貿易應收款項 8,100,000 港元連帶逾期利息。根據日期為二零二零年五月七日來自債務人及其唯一股東之代表律師之函件，該唯一股東已針對自身提出破產呈請。破產管理署通知，已於二零二零年六月二十三日針對該唯一股東頒佈破產令。於二零二零年七月十三日，本集團指示其律師針對該客戶向原訟法庭提出清盤呈請，乃因彼無力償債，未能支付其結欠本集團之未償還債務。於二零二零年十月十四日，原訟法庭根據公司(清盤及雜項條文)條例向該客戶發出命令，令其由法院清盤。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 合併損益及其他全面收入表選定項目之描述 — 貿易應收款項之減值虧損撥備」及「業務 — 法律程序及合規情況」章節。我們於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月之貿易應收款項減值虧損分別約為 300,000 港元、700,000 港元、8,600,000 港元及 80,000 港元。

我們所取得之貨運艙位大部分為非承諾購買，故我們或未能滿足我們客戶之需求

於往績記錄期間，除我們根據包艙協議或包機協議向航空公司或其他貨物轉運商取得之貨運艙位外，我們自航空公司及貨物轉運商取得之貨運艙位大部分為非承諾購買，並受其飛機或船舶之供應情況所影響。概不能保證我們將能夠按客戶之要求取得指定航線之足夠貨運艙位。倘我

風險因素

們未能自供應商取得足夠之貨運艙位以滿足客戶之需求(特別是於旺季期間)，我們於行業參與者網絡內之聲譽及經營業績可能受到不利影響。

我們依賴我們客戶之業務表現及彼等對國際貨物轉運服務之持續需求

由於我們客戶主要為香港及中國規模較小的貨物轉運商，故中港兩地社會及經濟狀況之任何重大不利變動或會影響彼等之業務及財務表現，繼而可能會影響我們之業務及財務狀況。

我們提供貨物轉運服務予貨物轉運商產生之收益，佔我們於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月之總收益約94.1%、96.6%、90.3%及97.0%。因此，我們依賴其他貨物轉運商於彼等之所在市場及行業之業務表現及發展。倘其他貨物轉運商之財政及業務表現轉壞，將可能導致對我們國際貨物轉運服務之需求相應減少。彼等需求之不利變動或會對我們之業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。倘其他貨物轉運商變更彼等之業務策略，或縮減彼等之物流業務，此將對我們之業務及未來前景產生直接不利影響。此外，當客戶不再需要我們之服務時，客戶或會認為聘用我們為貨物轉運服務之獨立供應商較非必要或欠吸引力，我們之國際貨物轉運業務亦可能因而受到不利影響。

我們依賴我們之供應商，而該等供應商之業務活動出現任何中斷、不履約及延誤履約行為或會對本集團之聲譽及業務業績造成不利影響

我們之供應商包括供應貨運艙位之航空公司、貨物轉運商及海運公司以及提供物流相關服務(如運輸及倉儲相關服務)之其他供應商。我們之供應商之業務活動中斷或會對我們之業務造成負面影響。我們之供應商之業務活動存在營運風險(例如因勞資雙方意見分歧引致之罷工)，且亦可能因技術故障、傳染病或疫情嚴重爆發(如近期之COVID-19爆發)或航空公司可能面臨之財務困難以致航班暫停或取消。倘發生上述情況，我們或須於緊迫的時間內為我們客戶自其他供應商取得貨運艙位。倘我們之供應商未能達到我們客戶之交付要求，或倘我們於我們之供應商業務活動中斷時未能及時尋找合適之替代供應商，我們之聲譽以至於我們之業務、銷售表現及經營業績或會受到不利影響。

本集團亦可能面對我們之供應商不履約或延誤履約行為之風險。我們之供應商或未能準時交付貨物或貨物可能於運輸途中損壞。我們不能保證我們之供應商提供之服務將定能達到我們客戶之交付要求。

風險因素

有關中國電商業增長及盈利能力之不確定因素可能對我們之收益及業務前景造成不利影響

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，本集團發現有關跨境電商活動之空運貨物轉運服務需求，並更加集中為專注於電商物流服務之貨物轉運商提供服務。據董事所深知及確信，我們來自專注於電商物流之貨物轉運商(包括客戶F、客戶J及本集團其他客戶)之收益分別約為46,200,000港元、99,600,000港元、98,300,000港元及375,500,000港元，分別佔二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月總收益之10.9%、21.5%、27.8%及67.9%。

中國各種電商業務模式之長期生存能力及前景仍相對未經考驗。電商平台之未來經營業績將取決於影響中國電商業發展之多項因素，而該等因素可能並非我們所能控制，例如(i)中國電商消費者之信任及信心程度，以及客戶人口結構及消費者品味及喜好變動；(ii)電商平台提供之產品選擇、價格及受歡迎程度以及線上推廣活動；(iii)是否有其他零售渠道或業務模式更能滿足消費者之需求；及(iv)與網上購物有關之物流、付款及其他配套服務之發展。

電商之受歡迎程度降低可能對電商平台之業務前景造成不利影響，而我們客戶(即專注於電商物流服務之貨物轉運商)之業務或會因而受到不利影響，且最終可能對我們之收益及業務前景造成不利影響。

兩個或以上國家進行貿易戰或限制(不論以禁運、關稅或其他方式)(包括中美近期事件產生之風險)可能對我們之業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響

我們受對我們客戶業務不利之貿易政策、關稅法規、禁運或其他貿易限制變動之影響。有關美國對中國出口貨品徵收之關稅詳情，請參閱本文件「行業概覽 — 美國對中國徵收關稅對貿易活動之潛在影響」一節。

香港亦被視為中國與海外國家之橋樑。高效並準時交付對空運貨物而言相當重要。就航班次數、準時、手續費等因素而言，香港國際機場乃全球最高效率的機場之一。根據立法會秘書處資訊服務部資料研究組於二零一九年十一月發佈之有關香港的空運業之數據透視ISSH07/19/20，灼識諮詢同意當中之內容「相對粵港澳大灣區(「大灣區」)的其他主要機場，只有香港國際機場擁有逾100條國際航線，可作為內地有效的空運貨物轉運樞紐」。因此，中國生產商及貨物轉運商普遍會將其產品／海外托運貨物從中國出口至香港後再從香港國際機場重新空運出口至最終送貨點。

風險因素

於二零一九年，美國對中國出口之關稅限制加劇，對全球國際貿易活動造成負面影響，並導致(其中包括)我們於二零一九財政年度之整體付運量下降。於二零一九財政年度，我們之總收益較二零一八財政年度整體減少 109,800,000 港元或 23.7%。有關我們按送貨點劃分之收益明細之詳情，請參閱本文件「業務 — 我們之服務」一節。

儘管美國與中國已於二零二零年一月十五日訂立協議，暫停若干計劃關稅(有關詳情，請參閱本文件「概要 — 近期發展及重大不利變動 — 中美貿易戰」一節)，惟倘貿易戰或貿易限制(不論以禁運、關稅或其他方式)進一步加劇，我們之經營業績可能會受到不利影響，未來亦可能會進一步影響中美兩國或更多國家之關係。

終止美國與香港國際航運協議可能對我們之海運貨物轉運服務及經營業績造成不利影響

貿易政策及條約變動或認為該等變動可能發生之觀感，可能對我們經營所在司法權區之財務及經濟狀況以及我們之財務狀況及經營業績造成不利影響。

於二零二零年六月，中國全國人民代表大會實施《港區國安法》。作為回應，美國(除旨在取消香港相對於中國之若干優惠待遇之其他制裁外)於二零二零年八月宣佈暫停或終止香港與美國簽訂之三份雙邊協議，包括美國與香港國際航運協議，該協議豁免美國及香港居民自國際船舶營運所得收入之互惠稅項。由於美國與香港之國際航運協議已告終止，向對方地區進行交易之香港及美國航運公司一般不再享有美國及香港稅項豁免。以船舶將貨物往返美國運輸(不論貨物之原產國或送貨點，亦不論船舶之船旗國)之香港公司將產生美國應課稅運輸收入，金額為有關運輸收入之 50%。因此，美國或其他於中國或亞洲進行貿易之航運公司可能選擇香港以外之其他港口選擇，原因為新稅務風險或會造成財政壓力，以避免日後於香港進行貿易。

於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，我們提供海運貨物轉運服務之收益分別約為 24,600,000 港元、15,400,000 港元、34,100,000 港元及 16,800,000 港元，分別相當於總收益之約 5.8%、3.3%、9.7% 及 3.0%。由於香港航運公司將新美國稅項成本轉嫁予其客戶(例如本集團)，終止美國與香港國際航運協議可能會增加海運收費之成本。倘我們無法將該等成本轉嫁予客戶，我們之成本將會增加，而我們之業務、財務狀況及經營業績將會受到不利影響。此外，倘我們之海運收費較高，客戶對海運貨物轉運服務之需求或會減少，繼而對我們之海運貨物轉運業務及經營業績造成不利影響。

風險因素

依賴主要管理人員可能對我們之營運造成風險

我們相信，我們之業績及成功在某程度上歸功於我們之主要人員擁有豐富行業知識及經驗。執行董事趙先生及謝先生於物流行業均擁有逾18年經驗。有關我們管理層團隊經驗之進一步詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

我們之持續成功很大程度上取決於吸引及保留主要管理層團隊服務之能力。然而，我們之行業對主要人員需求殷切。我們可能無法保留董事或其他主要人員之服務，或於未來吸引及挽留高質素人員。倘我們任何主要人員離職，且我們無法及時聘請具有相應經驗加入我們之合適替代人選時，我們之業務、營運及財務狀況可能受到重大不利影響。

我們之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之業績未必可作為我們之表現指標而加以依賴

我們服務之需求一般於每年第四季度較高，此乃受中國每年十一月十一日「光棍節」、美國感恩節及聖誕節前夕對貨物付運之需求較高所帶動。因此，我們之銷量可能因節日影響導致之貨運艙位季節性需求而出現變化。因此，我們於任何特定財政年度內不同期間之業績未必可作為我們之表現指標而加以依賴。

我們或未能不時按我們可接納之條款獲得未來融資(包括[編纂]或銀行融資)以為我們之營運提供資金及保持增長

我們之長遠目標是成為香港領先貨物轉運商，而我們之最終業務目標是成為全球貨物轉運及物流業之主要市場參與者。

我們可能需要不時從銀行獲得未來融資(包括[編纂]或銀行融資)，以為我們之營運撥付資金及保持增長以達成有關業務目標，或將我們之業務拓展至超出[編纂][編纂]所允許之規模。然而，我們可能會面臨並無足夠擔保或質押以取得額外債務融資的局限。此外，我們或未能以優惠或可接受之商業條款獲得融資，或根本不會獲得融資。倘發生該等情況，我們之業務、經營業績及增長或會受到影響。

我們之營運可能受限於轉讓定價調整

於往績記錄期間，關連方交易由裕程國際貨運有限公司、鴻山物流有限公司、港裕程國際貨運代理(深圳)有限公司及裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited*)進行。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶 — 轉讓定價」一節。根據有關聯繫

風險因素

公司之間之轉讓定價之規定，關連方交易須符合公平原則。倘關連方交易未能符合公平原則，相關稅項部門有權進行若干程序後作出調整。有關詳情，請參閱本文件「監管概覽 — 香港法律及法規 — 有關轉讓定價之法規」及「監管概覽 — 中國法律及法規 — 8. 有關轉讓定價之法律及法規」章節。

我們無法保證相關稅項主管機關其後不會就我們之轉讓定價安排之合適性作出質疑或監管該安排之相關法規或標準受日後不會有所變動。倘相關稅項主管機關認為我們採納之轉讓價格及條款並不符合適用轉讓定價規則有關及法則，該部門可能要求我們重新評估轉讓價格、重新分配收入，及／或調整應課稅收入。任何有關重新分配或調整可能導致整體稅項負債增加，並對我們之業務、業務經營及財務業績造成不利影響。

倘我們無法使用根據與航空公司合作夥伴訂立之包艙協議分配予我們之空運貨運艙位，我們未必能夠全數收回相關貨運艙位成本，且我們之經營業績可能受到影響

儘管我們於往績記錄期間自航空公司及貨物轉運商取得之貨運艙位大部分為非承諾購買，我們與航空公司訂立包艙協議以確保我們按固定價格取得一定水平之貨運艙位。有關詳情，請參閱本文件「業務 — 業務模式 — 取得貨運艙位 — (ii) 包艙安排」一節。包艙協議之缺點為即使向第三方採購更具成本效益或即使我們未能全數使用獲分配之空運貨運艙位，我們仍須受該協議條款約束向訂約對方採購。倘我們未能按與航空公司合作夥伴訂立之包艙協議使用向我們分配之空運貨運艙位，我們可能無法全數收回相關貨運艙位之成本，而我們之經營業績可能受影響。我們與航空公司合作夥伴訂立之包艙協議規定我們須達致所分配貨運艙位之目標使用率。在此情況下，倘我們未能使用所分配之貨運艙位，我們可能須就未使用之貨運艙位付款，而我們之財務表現及經營業績可能受到重大不利影響。

我們之融資成本受利率變動所影響

於二零二零年八月三十一日，我們之未償還計息借款及銀行透支以及租賃負債總額約為37,800,000港元，包括即期款項37,600,000港元及非即期款項200,000港元。我們之融資成本主要包括計息借款之利息開支、銀行透支、融資租賃責任之融資支出／租賃負債，於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月分別約為2,700,000港元、2,800,000港元、3,100,000港元及2,000,000港元。於二零一七年、二零一八年、二零一九年十二月三十一日及二零二零年八月三十一日，我們計息借款之加權平均實際年利率分別為4.32%、4.72%、4.51%及4.27%，而我們之融資租賃責任／租賃負債之加權平均實際年利率於二零一七財政年度為4.8%、於二零一八財政年度為4.64%以及於二零一九財政年度及二零二零年八個月為5.01%。我們大部分融資租賃責任／租賃負債及計息借款乃按經參考香港銀行同業拆息率或中國人民銀行貸款基準利率等適用基準利率（視乎市場變動而定）釐定之浮動利率計息。於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月末，倘利率上升或下跌

風險因素

0.8% 而所有其他變數維持不變，本集團於相關期間之除稅前業績將減少或增加約 577,100 港元、654,000 港元、351,200 港元及 127,900 港元。有關詳情，請參閱本文件「附錄一 — 附註 27 — 財務風險管理目標及政策 — 利率風險」一節。我們概不能向閣下保證該等基準利率於未來不會上調。因此，利率之任何大幅上調可能增加我們融資成本及對我們之盈利能力產生重大不利影響。

我們無法保證我們投購之保單定必能補償我們於業務營運過程中承受之所有損失

我們就貨物運輸損失及貨物轉運商失誤及疏忽投購貨物運輸責任保險。我們亦就僱員補償、醫療以及社會保障及公眾責任投購保險。然而，我們無法保證我們投購之保單定必能補償我們於業務營運過程中承受之所有損失，原因為並不一定可能準確地預計及量化我們從潛在申索所承受之損失。一旦遇到未承保損失或損失超出承保限額，我們可能須使用自身資金支付損失、賠償及責任。倘我們面臨個別人士提出保險可能未必足以補償之法律申索，我們之業務、營運以及財務狀況可能受到不利影響。

倘我們未能成功實施我們之未來計劃，我們之發展前景可能受到限制

我們基於現行之情況及若干情況將會或不會發生之基礎及假設以及多個實施階段所固有之風險及不確定因素而制定我們之未來計劃（載於本文件「業務 — 未來業務發展之策略」及「未來計劃及 [編纂]」章節）。我們之增長乃基於對未來事件之假設，包括 (a) 電商繼續日益盛行；(b) 我們就集運活動與航空公司及其他貨物轉運商建立行業網絡之能力；(c) 監察我們擴展之管理力度之有效性。我們之前景須考慮我們於業務發展之不同階段可能遇到之風險及挑戰。倘支撐我們未來計劃之假設被證明屬錯誤，我們之未來計劃未必能有效地促進我們之增長，在此情況下，我們之業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們可能無法以我們所期望之方式終止與中國僱員之僱傭關係

根據我們之業務發展策略，我們計劃於中國成立新辦事處，以接觸更多中國潛在客戶。有關詳情載於本文件「業務 — 未來業務發展之策略 — 接觸更多中國潛在客戶」一節。根據《中華人民共和國勞動合同法》，倘若我們之業務超出上述業務開發策略項下所計劃之規模，且隨後由於業務表現或經濟環境出現任何大幅萎縮而決定終止中國員工之僱傭關係並縮減業務規模，我們必須遵守法律規定之若干監管程序，而在縮減我們之業務規模時，我們可能會遇到障礙。因此，我

風險因素

們會繼續產生不必要之員工成本，此舉可能會對我們之財務業績產生不利影響。有關更多詳情，請參閱本文件「監管概覽 — 中國法律及法規 — 6. 勞動法」一節。

我們承擔有關第三方付款之不同風險

於往績記錄期間，33名客戶透過第三方結付部分或全部應向我們支付之款項。於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，該等發票金額分別約為18,200,000港元、700,000港元、零及零，佔本集團同期之總收益約4.3%、0.2%、零及零。鑑於第三方支付方與我們並無合約關係，故第三方支付方可能就退還款項而針對我們進行申索。倘第三方支付方變得無力償債及被提出清盤呈請或破產呈請，第三方支付方之清盤人亦可能提出索償。倘第三方支付方向我們要求索回資金，或倘我們收到第三方支付方之清盤人提出之申索，我們之業務、營運及財務狀況可能會受到重大不利影響。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶 — 第三方支付」一節。

有關我們所在行業之風險

我們經營所在之貨物轉運及物流業高度分散及競爭激烈，且概不能保證我們於未來能夠在客戶競爭中取得成功

根據灼識諮詢報告，我們經營所在之貨物轉運及物流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物轉運商展開競爭。主要航空公司及海運公司亦已設立附屬公司提供貨物轉運服務及物流服務。來自市場內其他貨物轉運商之激烈競爭可能對我們之客戶基礎及市場份額造成不利影響。倘我們未能維持或取得足夠市場份額，或未能使自身從競爭對手之中脫穎而出，我們或未能與競爭對手有效競爭。我們有效競爭之能力可能受限制於以下因素：

- 我們管理層團隊中之主要成員及資深僱員(尤其是銷售團隊中與我們主要客戶建立了業務關係者)或會流向競爭對手；
- 我們之競爭對手或會配置更先進之技術平台；及
- 我們之競爭對手或會與國際運輸或物流服務供應商結盟，取得我們可能尚未獲得之龐大配送網絡以及資源及技術。

因此，我們或未能與現有或潛在競爭對手有效競爭。倘我們未能自供應商取得貨運艙位，我們可能需要採納更具競爭力之定價策略，透過降低我們之利潤率，從而維持我們之客戶基礎及市場份額。概不能保證我們於未來能夠在與其他行業參與者就客戶之競爭中取得成功。倘我們未

風險因素

能維持我們之客戶基礎，我們之業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

物流業日後可能會出現脫媒現象

鑑於數碼化成趨勢，大量產品資訊可即時於互聯網瀏覽，加上資訊透明化及其他創新技術（例如網上市場、電子付款、訂單匹配演算法），生產商及零售商現正致力透過直接運輸至終端客戶減少供應鏈中介公司數目，從而減低過程中產生之成本。去除中介公司之趨勢令行業出現脫媒現象。倘我們貨物轉運及相關物流服務之需求因行業出現脫媒現象而大幅下滑，我們之業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。有關詳情，請參閱本文件「行業概覽 — 市場趨勢 — 無紙清關程序創造更高效率」一節。

概不能保證香港將繼續保持其作為亞洲主要空運中心之地位

本集團之營運位於香港。作為亞洲主要空運中心，香港處於有利位置以獲得大量從香港至亞洲其他送貨點之出境航線貨運艙位需求。概不能保證香港將繼續保持該地位。根據灼識諮詢報告，上海為珠三角地區之貨運集散區，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之地位。倘香港喪失作為亞洲運輸中心之地位，對貨物轉運服務及配套物流服務之需求及業內整體業務活動，及因此我們之業務、財務狀況及經營業務均可能受到不利影響。

概不能保證未來燃油價格將不會大幅上升，繼而影響空運及海運貨運艙位之需求

由於石油輸出國（如沙特阿拉伯及俄羅斯）之油產量上升，故全球經濟下之油價大幅下降。石油供應過多導致過去數月之油價下降，因此燃油價格下降。儘管如此，我們無法準確預計石油輸出國將會減少油產量之時間，因而概不能保證未來燃油價格將不會大幅上升，導致我們取得之空運及海運貨運艙位之價格上升。倘油價上升，我們之直接客戶可能轉向其他運輸方法使用本地及跨洲送貨，如鐵路及陸路運輸，且我們之盈利能力可能受到不利影響。

恐怖襲擊頻繁可能增加我們之營運成本及減少我們之服務需求

全球繼續受頻繁恐怖襲擊所威脅，如大規模槍擊及自殺式炸彈襲擊。主要城市恐怖襲擊頻繁導致主要機場及港口之保安程序收緊。恐怖襲擊頻繁對貨物轉運及物流業造成負面影響，如交通以及收益損失、保安及保險成本增加以及因保安收緊導致港口延誤。未來發生任何恐怖襲擊、或受該等襲擊威脅可能因延誤、保安收緊或政府法令相關之撤銷而增加營運成本，並使我們之服

風險因素

務需求減少。因此，我們之業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

自然災害、傳染病、戰爭及其他事件或會令我們之業務受到重大不利影響

自然災害(如颱風、水災及地震)、傳染病、戰爭及其他事件(大多數並非我們所能控制)或會導致全球或地區經濟不穩，因而可能對我們之業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。倘爆發疫症或傳染病及／或流行傳染病(如嚴重急性呼吸系統綜合症(「沙士」)、H1N1、H5N1及冠狀病毒(包括COVID-19)，則可能導致特定產品之整體消費或需求下降，因而可能導致對我們服務之需求減少。有關爆發疫症或傳染病亦可能導致我們業務嚴重中斷，乃因衛生或政府機關可能對我們之合約承運人採取檢疫檢驗措施或限制貨物進出受傳染病波及地區。

政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭之可能性亦可能會對我們業務造成損害及令其中斷，因而可能導致我們之業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。於二零一九年有關香港反對逃犯條例修訂草案運動之政治緊張局勢對香港運輸系統造成損害。倘政治緊張局勢於未來重演並導致運輸系統受到更嚴重損害，則會阻礙香港機場之貨運流，而我們之業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

中國、香港乃至全球各地爆發 COVID-19，可能對我們之業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響

於二零一九年十二月底，中國、香港及其他國家相繼爆發 COVID-19 疫情。

鑑於 COVID-19 疫情擴散情況已成全球憂慮，全球多個政府已對外國旅客發出入境限制，倘 COVID-19 疫情持續擴大加劇，可能會導致更多禁飛令實施，致使客機貨運艙位供應大減，貨運艙位供應亦隨之大幅減少。我們之銷售成本可能會大幅增加，而我們或無法將額外航機成本全數轉嫁予客戶。此外，倘客戶需求因彼等客戶之業務及生產活動暫停而大跌，我們之業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

倘有任何僱員(尤其是高級管理人員及銷售人員)接觸到任何嚴重傳染性疾病，我們之營運可能會受到不利影響甚或中斷，我們可能會被要求暫時關閉辦事處以防止有關疾病擴散及／或對僱員曾到訪之客戶設施進行檢疫。我們可能會被要求於營運中採取額外衛生預防措施，因而可能導致成本增加。有關 COVID-19 對我們之潛在影響之更多詳情，請參閱本文件「概要 — 近期發展及重大不利變動 — COVID-19 疫情爆發」一節。

風險因素

有關[編纂]之風險

股份目前並無公開市場；股份[編纂]可能[編纂]，及可能不會形成活躍之[編纂]

股份目前並無公開市場。股份於公開市場之[編纂]將為本公司與[編纂]之磋商結果，而[編纂]於[編纂]後可能與股份[編纂]出現明顯差別。

我們已向GEM申請股份[編纂]及買賣。然而，於聯交所[編纂]並不保證股份會形成[編纂]，或倘已形成，於[編纂]後未必能夠持續，或股份[編纂]於[編纂]後不會下跌。

[編纂]將面臨即時攤薄

由於[編纂]高於二零二零年八月三十一日之每股股份合併有形資產淨值，[編纂]之[編纂]認購人及買家將面臨應佔本公司擁有人之未經審核[編纂]經調整合併有形資產淨值即時攤薄至每股股份[編纂]港元(基於最低[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算)或每股股份[編纂]港元(基於最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算)。

由於我們之[編纂]由定價至[編纂]之間相隔數日，故[編纂]持有人面臨我們之[編纂]於開始[編纂]時[編纂]價格可能下跌之風險

預期股份之[編纂]將於[編纂]釐定。然而，股份直至其交付(預期為[編纂]後約五個營業日落實)方會於聯交所開始[編纂]。因此，[編纂]未必可在該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[編纂]開始期間可能出現之不利市況或其他不利發展使股份在開始[編纂]時價格或價值可能已經下跌之風險。

股份之[編纂]、[編纂]及[編纂]或會[編纂]

股份之[編纂]及[編纂]或會大幅[編纂]，並可能受下列因素影響：

- 我們經營業績之實際或預期波動；
- 我們或競爭者招聘或流失主要人員；
- 業內發出競爭性之發展動向、收購或戰略同盟之公佈；
- 財務分析師之盈利預測或推薦建議改變；
- [編纂]對本集團及整體[編纂]環境之觀感改變；

風險因素

- 股份市場之 [編纂] ；
- 潛在訴訟或監管調查 ；
- 影響我們或我們經營所在之貨物轉運業之一般市況或其他發展 ；
- 其他公司、其他行業之營運及股價表現，以及超出我們控制範圍之其他事件或因素 ；
- 中國及香港之政治、社會及經濟狀況 ；
- 資訊科技之發展 ； 及
- 解除股東禁售及其他轉讓限制。

日後出售或可供出售大量股份或會對股份之 [編纂] 及本集團 [編纂] 的能力造成重大不利影響

日後在 [編纂] 大量出售股份或會對股份之當前 [編纂] 造成不利影響。控股股東已向本公司、聯交所、獨家保薦人、[編纂]、[編纂] (為其本身及代表 [編纂]) 及 [編纂] 作出於禁售期間不出售其股份之承諾，而本公司亦不得在 [編纂] 起計六個月內發行股份或可轉換為本公司股本證券之證券。有關可能適用於日後發行及銷售股份之限制之更詳盡討論，請參閱本文件「[編纂]」一節。該等限制失效後，股份 [編纂] 可能因日後在 [編纂] 上大量出售股份或與股份有關之其他證券、發行新股份或與股份有關之其他證券，或認為可能出現上述出售或發行而大幅下跌。此外，本集團日後按其認為適當之時機及價格 [編纂] 或會受到重大不利影響。

本集團可於根據購股權計劃授出之購股權獲行使時發行額外股份。根據香港財務報告準則，根據購股權計劃將予授出之購股權成本，將參考購股權授出日期之公平值，於歸屬期在本集團之全面收益表內扣除。我們之財務業績可能會在根據購股權計劃將予授出之任何尚未行使購股權之歸屬期內受到不利影響。尚未行使購股權獲行使時，本公司須向有關尚未行使購股權之持有人配發及發行額外新股份，如此將使股東於本公司之權益遭攤薄。

閣下按照開曼群島法律保障 閣下之權益時或會遭遇困難

我們之公司事務受組織章程大綱及組織章程細則、公司法以及開曼群島普通法規管。有關保障少數股東權益之開曼群島法律於若干方面可能與根據香港現存法例或司法案例所制定者有所

風險因素

差異。該等差異可能意味著我們之少數股東未必能獲得按香港法律應獲得之相同保障。根據開曼群島法律股東對董事採取行動之權利、少數股東提起訴訟之權利及董事對我們應負之受人責任很大程度上受開曼群島普通法規管。有關開曼群島公司法之概要載列於本文件「附錄四 — 本公司組織章程及開曼群島公司法概要」一節。

我們無法向閣下保證將於未來宣派及分派任何數額之股息

作為一間控股公司，我們於未來宣派股息之能力將取決於來自營運附屬公司所收取股息(如有)之可用情況。任何未來股息之宣派、派付及數額將由董事酌情釐定，此乃取決於(其中包括)我們之經營、盈利、財務狀況、現金需求及可用情況、組織章程文件以及適用法律等考慮因素，並將須經過股東批准後方可作實。我們無法保證將於何年宣派或分派任何數額之股息。有關我們股息宣派之更多詳情，請參閱本文件「財務資料 — 股息政策」一節。

我們可能會[編纂]，而此舉會導致我們將自[編纂]獲取之估計[編纂]有所減少

我們可靈活[編纂]，將最終[編纂]定為較每股[編纂]指示性[編纂]範圍下限低10%。因此，倘最大限度[編纂]，最終[編纂]有機會定為每股[編纂][編纂]港元。在此情況下，[編纂]將繼續進行，而撤回機制將不適用。倘最終[編纂]定為每股[編纂][編纂]港元，我們將自[編纂]獲取之估計[編纂]將減少至[編纂]港元(假設減少後之[編纂]將按本文件「未來計劃及[編纂] — [編纂]」一節所述方式動用)。

終止[編纂]

有意[編纂]務請注意，倘於[編纂]上午八時正(香港時間)前任何時間發生本文件「[編纂] — [編纂]安排及開支 — [編纂] — 終止理由」一節所載任何事件，則[編纂]有權透過[編纂](為其本身及代表[編纂])向本公司發出書面通知終止彼等於[編纂]項下之責任。該等事件包括(但不限於)任何天災、戰爭、暴動、動亂、民亂、火災、水災、海嘯、爆炸、流行病、疫症及/或爆發傳染病，包括(其中包括)冠狀病毒(包括COVID-19)及傳染病之任何其他相關或變種形態(或上述疾病任何爆發、擴散及/或大流行升級及/或加劇)、恐怖活動、地震、罷工或停工。

倘[編纂](為其本身及代表[編纂])行使其權利終止[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。

風險因素

有關於本文件所作聲明之風險

有意[編纂]不應過於依賴本文件所載摘錄自官方政府刊物、第三方市場研究報告或新聞資料之行業及市場概覽及統計數據

本文件所載有關經濟及行業之統計數據、行業預測數據及資料乃摘錄自不同刊物及灼識諮詢提供的資料。我們無法保證該等資料之準確性、完整性、質素或可靠程度，亦不就此發表任何聲明。本集團或我們之任何相關聯屬人士或顧問，或獨家保薦人、[編纂]及[編纂]或彼等各自之董事、高級職員、僱員、顧問或代理並無編撰該等直接或間接摘錄自第三方市場研究報告的資料，亦無獨立核實該等資料是否準確或完整。由於收集方法可能有誤、已刊發資料之差異、不同市場慣例或其他問題，摘錄自第三方市場研究報告有關經濟及行業之統計數據、行業預測數據及其他資料未必準確，亦未必能與來自其他來源的資料比較或一致，不應過分依賴。無論如何，有意[編纂]應自行審慎衡量信賴或依賴該等有關經濟及行業之統計數據、行業預測數據及其他資料之程度或水平。

本文件所載前瞻性陳述會受風險及不確定因素所影響

本文件載有若干「前瞻性」陳述並使用前瞻性詞彙例如「預計」、「估計」、「相信」、「預期」、「可能」、「計劃」、「認為」、「應當」、「應該」、「將會」及「應會」。該等陳述包括(其中包括)對於我們發展策略之討論及對我們未來營運、[編纂]及資金來源之預期。

有意[編纂]應審慎注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，而任何或所有該等假設可能證明為不準確，因而導致以該等假設為基礎之前瞻性陳述不正確。有關不確定因素包括以上討論之風險因素中列明之因素。鑑於該等因素及其他不確定因素，於本文件載入之前瞻性陳述不應視為我們作出聲明或保證將會達致我們之計劃及目標，而該等前瞻性陳述應當根據各種重要因素(包括本節所載因素)予以考慮。除根據GEM上市規則或聯交所其他規定屬我們之持續披露責任外，我們不擬更新該等前瞻性陳述。有意[編纂]不應過分依賴該等前瞻性資料。有關更多詳情，請參閱本文件「前瞻性陳述」一節。

本集團之未來業績可能與前瞻性陳述中明示或暗示之業績存在重大差異

本文件載有根據不同假設之多項前瞻性陳述。本集團之未來業績可能與有關前瞻性陳述中明示或暗示之業績存在重大差異。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。