

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

### 與我們的業務及行業有關的風險

航運物流業的週期性可能對我們的業務及經營業績產生重大不利影響。

航運物流業(尤其是集裝箱航運業)一向具有高度週期性及波動性，受運載能力和集裝箱航運服務在供求方面變化的影響。影響運載能力供應的因素其中包括：

- 全球船隊的船舶數量和規模及其投入服務的情況；
- 新建造船舶的交付及舊船舶的退役；
- 鋼材及其他原材料的價格；
- 船舶融資成本；及
- 港口能力及擠塞狀況。

影響集裝箱航運服務需求的因素其中包括：

- 對集裝箱運輸產品需求的變動；
- 全球及地區經濟及政治狀況；
- 國際及地區貿易的發展；
- 貿易限制、制裁、抵制及貿易和勞資糾紛；
- 海運及其他運輸模式的變動，包括集裝箱貨物運輸距離的變動；
- 環境及其他監管方面的發展；
- 貨幣匯率；及
- 惡劣天氣狀況。

尤其是，航運物流業正從二零零八年的金融危機所引發的全球經濟衰退中恢復。全球經濟衰退曾經對航運物流服務的需求和航運物流業從業者(如本公司)的經營及財務表現構成重大負面影響。

影響集裝箱航運服務的供求因素並非我們所能控制，而產業環境發生變化的性質、時間及程度同樣不可預知。集裝箱航運服務需求的任何下降或運載能力的增加可能會導致我們船舶的運費率及裝運量大幅下降，從而導致我們的收入大幅下降及降低我們的盈利能力。

我們十分倚重一種類型的船舶作海上物流業務之用，對該類型船舶的競爭力相比其他類型船舶構成不利影響的因素，將對我們的運量、市場地位、經營業績及發展前景可能造成重大不利影響。

我們業務模式的主要組成部分乃利用單一類型船舶提供我們的海上物流服務。我們大部分的船舶屬1,000標準箱船型，而我們相信以經營效率及運力而言，該類型船舶最適合我

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

們的業務之用。截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日及二零一零年六月三十日，我們的船舶中分別有59.4%、78.9%、87.5%及85.7%屬1,000標準箱船型。我們有意於可見將來繼續實施目前的模式，而我們相信該模式對我們過往的成功貢獻良多。然而，我們無法向閣下保證依賴1,000標準箱船型船舶將令我們繼續得以有效地進行競爭。致令該類型船舶競爭力下降的任何因素，例如市場上發展出燃料效率、船舶速度或其他特點相若或更好的較大型或較小型船舶，可能對我們的集裝箱航運業務構成重大壓力。此將需要一段長時間及大量資源取代或升級我們的船隊。在該情況下，我們的裝運量、市場地位、經營業績及發展前景可能受重大不利影響。

二零零八年發生的全球金融危機可能繼續對我們的業務帶來不利影響。

二零零八年第三季度，信貸市場爆發的全球金融危機開始影響全球資本市場，隨之引起的全球經濟衰退時至今日仍然持續。經濟衰退導致全球(包括亞洲)的海運需求大幅降低，繼而致使運費下降及貨運量減少。根據德魯里報告，二零零九年亞洲區內總裝運量較二零零八年下跌5.2%，而同年中國—日本、中國—韓國及中國—東南亞航線的平均運費分別下降14.1%、24.8%及16.9%。這次金融危機的影響導致我們經營業績的若干方面亦受不利影響。我們於二零零九年的收入及平均運費較二零零八年分別減少10.1%及16.2%，而我們的毛利潤率從二零零八年的13.0%下降至二零零九年的10.1%。

全球金融危機導致信貸市場緊縮。全球許多金融機構已收縮信貸業務並削減借方可得的資金金額。另外，於二零一零年第二季開始的歐洲主權債務危機已導致增加對信貸市場有可能會進一步收緊的關注。倘該等狀況持續、惡化或一再出現，則將有可能影響借款的供應、條款及成本。由於我們經營所在的行業十分依賴銀行借款為購入船舶及經營業務的其他方面提供資金，我們取得新借款或對我們的短期信貸融資進行續期的能力出現任何惡化可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及現金流造成重大不利影響。

此外，儘管近期歐洲主權債務危機的影響範圍不能於目前確定，惟其或會致使整個歐洲經濟下滑及歐洲的購買力下跌。而這繼而可能影響其經濟相當依賴對歐洲出口的亞洲國家的經濟狀況。倘此等國家的經濟狀況惡化、海運需求及其他整合式物流服務或會放緩，並對我們的亞洲區內海上物流服務構成不利影響。

危機的維持時間及整體影響、任何全球及歐洲信貸市場的復甦性質及全球經濟仍然未能確定。現不能保證整體市場狀況或者全球或亞洲區內航運物流業的狀況於不久將來將獲得改善，或即使獲得改善，會否將不再惡化。倘全球信貸市場及全球經濟惡化或無法於不久將來恢復，則我們的業務及經營業績可能受到重大不利影響。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

如亞洲區內貿易量未如預期增長或反而下降，我們的業務及經營業績及前景將蒙受重大不利影響。

我們集中發展亞洲區內市場的航運物流業務。以往，我們的貿易路線主要一方面為中國的貿易服務，另一方面則為日本及韓國服務。近年，我們已將焦點擴展至東南亞。作為我們策略的一部分，我們有意分配大量資源以擴展我們的服務以應對亞洲區內增長的貿易額。尤其是，我們相信亞洲區內貿易將受惠於中國與東盟自由貿易區於二零一零年一月實施較低或零關稅待遇。然而，我們不能向閣下保證日後的亞洲區內貿易額不會因經濟衰退、政治狀況改變、經濟關係惡化、無法有效地實施較低或零關稅待遇或者其他因素下跌或無法與我們預期般上升。倘亞洲區內貿易額並非如我們預期般增長，則我們的業務、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

倘亞洲整體而言或我們亞洲區內航運物流服務網絡內國家的經濟、財政及政治狀況改變，則我們的業務將受重大影響。

我們為一家專注亞洲區內市場的航運物流公司。區內的經濟、金融及政治不穩定能對我們的經營構成不利影響。二零零八年爆發的全球金融危機已對亞洲國家的經濟及地區貿易活躍程度造成不利影響。

此外，我們重點提供集裝箱航運服務所在的任何國家的經濟、金融或政治逆轉或會對我們的業務造成負面影響。特別是，我們為一家以中國為基地的公司，故此我們的業務與源自中國的進出口活動息息相關。因此，中國經濟衰退，且衰退的程度影響其與亞洲其他國家進行貿易，則可能會對我們的營運業績及未來前景構成重大不利影響。雖然中國政府已採取愈來愈靈活的宏觀經濟政策，包括宣佈旨在對抗金融危機所帶來衰退的刺激經濟方案，我們無法向閣下保證該等政策將會有效。此外，任何涉及中國的貿易限制、制裁、抵制及貿易糾紛亦可對我們的經營業績構成重大不利影響。有關在中國經營業務的風險的其他資料，請參閱「與中國有關的風險」。

再者，我們的大部分收入及利潤源自東北亞市場。朝鮮半島近期緊張狀況升級已使韓國及地區金融市場不穩，且或會威脅前往或靠近朝鮮半島的安全和進入情況。倘朝鮮半島有任何軍事衝突發生，則或會對我們的東北亞地區營運或我們整個亞洲區內集裝箱海運航線網絡造成實質不利影響。再者，泰國政治持續不穩令致近期爆發暴力及民事騷亂，這或會對泰國經濟構成重大負面影響，為此可能對其國際貿易活動產生實質不利影響。亞洲整體而言或我們亞洲區內集裝箱海運航線網絡內在經濟、金融或政治上的任何此等近期或潛在變化或會對我們的業務、經營業績、財政狀況及前景造成負面影響。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

匯率的日後變動可能對我們的經營業績構成不利影響。

二零零九年，我們收入的38.0%、36.0%、20.1%及5.9%分別來自日圓、美元、人民幣及其他貨幣。反之，於同年度，我們經營開支的19.0%、56.8%、20.7%及3.5%分別以日圓、美元、人民幣及其他貨幣支付。上述不平衡可能導致我們的營運業績因匯率變動而波動，尤其是日圓兌美元的匯率。

此外，我們於二零零七年、二零零八年及二零零九年經營開支的大部分均以美元計值，然而，我們的大部分收入以美元以外的貨幣計值，並為財務申報而換算為美元。因此，我們的財務業績反映外幣換算為美元的匯率變動。上述換算的影響近年來大幅波動，而上述影響可能於未來繼續大幅波動。

再者，我們的經營業績受到日圓兌美元的匯率波動所影響。具體而言，我們於二零零七年、二零零八年及截至二零一零年六月三十日止六個月自匯兌淨差額所產生的虧損分別為2.2百萬美元、17.8百萬美元及1.1百萬美元，主要與該等以日圓計值的貸款有關。我們於二零零七年、二零零八年、二零零九年及截至二零一零年六月三十日止六個月各年訂立衍生金融工具，以對沖我們面臨日圓匯率波動的風險。然而，該等衍生金融工具僅可部分降低我們面臨的外幣匯率風險，我們無法保證將能夠於日後按合理的商業條款訂立該等工具。倘若干衍生金融工具的結構不當，可能會提高我們於外幣匯率波動的風險。因此，匯率的日後變動可能對我們的經營業績構成不利影響。

利率上升可能對我們的經營業績構成不利影響。

一如眾多其他集裝箱航運業者，我們依賴銀行借款為購置船舶提供資金。截至二零一零年六月三十日，我們所有尚未償還借款均為浮動利率貸款。我們貸款的利率上升可能導致我們的利息開支大幅增加，對財務成本構成不利影響，從而可能對我們的業務及盈利能力構成影響。我們已就我們所有現有以美元計值的貸款及部分現有以日圓計值的貸款訂立利率掉期，以求降低利率風險。然而，概無保證將可透過訂立該等交易有效降低我們的利率風險(如能夠)。倘結構不當，若干衍生金融工具或會增加我們的利率波動風險。

我們過往曾在衍生金融工具蒙受重大損失，並會持續面對有關風險。

我們不時會訂衍生金融工具(包括立貨幣遠期合約及利率掉期)以對沖外幣兌換及利率風險。我們過往曾在衍生金融工具方面蒙受重大損失。例如，我們於二零零六年就一項10年期銀行貸款訂立10年期衍生金融工具。該10年期工具與日圓及美元匯率以及若干30年期及兩年期利率指數掛鉤。此工具(連同不合資格作對沖會計處理的其他衍生金融工具)引致二

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

## 風險因素

零零八年及截至二零一零年六月三十日止六個月主要因該段期間匯率波動而致的重大公平值損益。於二零一零年八月，我們終止了此項10年衍生金融工具，代價為5.8百萬美元。我們預期於截至二零一零年十二月三十一日止年度的損益將因該衍生金融工具終止錄得一次性虧損3.3百萬美元。請參閱附錄一—「會計師報告」內所載綜合財務報表。有關我們衍生金融工具的年期及風險的詳情，請參閱「財務資料—衍生工具」。雖然我們現時有意訂立衍生金融工具僅為對沖用途，惟我們無法向閣下保證我們於日後訂立的所有衍生金融工具將能夠有效進行對沖，且我們可能會持續面對有關風險。

我們在競爭激烈的行業進行經營。倘我們未能有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績均可能受到不利影響。

我們進行經營的集裝箱航運及物流行業競爭激烈。在亞洲(尤其是中國)，該等行業高度集中，並由少數從業者領導。例如，我們在海上物流業務方面與基於中國的國有企業(包括中國遠洋及中海集運)競爭，在陸上物流業務方面則與中外運競爭。我們非基於中國的競爭對手包括萬海航運股份有限公司。該等競爭對手的營運歷史較我們長，且規模一般較本公司更大。此外，進一步考慮到該等從業者的市場地位，該等公司亦可能較我們擁有更大的船隊、更多元化的服務種類、更龐大的客戶群及更多的財務資源。

此外，我們的業務重點提供短途航運服務，該業務的特點是入行門檻相對較低。因此，我們亦與大量小型承運人競爭，尤其是中日及中韓貿易航線。短途航運市場的分散亦對我們構成額外定價壓力，而小型承運人的成本結構可能較我們更靈活，促使我們須在密度及增值服務等方面與彼等區分。

就我們的貨運、船舶代理、船舶經紀及其他物流服務而言，我們面對來自專門從事提供該等服務的公司及提供該等服務以輔助其航運業務的航運公司的激烈競爭。

倘我們未能與該等及其他目前及日後競爭對手有效競爭，則我們的市場地位、增長前景及經營業績均可能受到不利影響。

我們成本結構主要組成部分的浮動可對我們的盈利能力及財務狀況構成不利影響。

集裝箱航運業務的特點是相對高銷售成本及低利潤率。因此，我們海上物流業務的成本結構任何主要組成部分的大幅增加將很可能對我們的盈利能力構成重大影響。以下概述按組成部分劃分成本增加對我們海上物流業務對我們整體的盈利能力的影響：

- **燃料價格。**我們船舶所使用的燃料—燃料成本佔我們絕大部分銷售成本。於二零零七年、二零零八年、二零零九年及截至二零零九年及二零一零年六月三十日止六個月，燃料成本分別為68.3百萬美元、118.9百萬美元、89.9百萬美元、35.8百萬美元及61.8百萬美元，分別於相同年度佔我們總銷售成本的13.1%、17.7%、

## 風險因素

14.4%、13.2%及18.9%。船用燃油價格近年來出現大幅波動，並受到非我們所能控制的因素影響，例如原油的供求、石油輸出國組織及其他油氣生產商的行動、地緣政治發展(包括石油生產國家及地區的戰爭及動亂)及環境關注。由於我們的運費一般根據市價釐定，故我們或未能將燃料成本的所有增幅轉嫁予客戶。因此，燃料價格的上漲可能對我們的盈利能力構成不利影響。

- **船舶價格。**船舶市場具有高度週期性而價格受到多項因素影響，主要包括集裝箱航運業週期、船廠產能及船舶原材料成分(如鋼鐵)價格等。作為我們策略的一部分，我們計劃透過應用●所得款項購置大量船舶並增加我們船隊自有船舶的比例。倘我們並無適當控制購置該等船舶的時間，我們可能就船舶較競爭對手支付較高價格，因而增加我們的銷售成本及減低我們的整體競爭能力。
- **船舶租賃租金。**截至二零一零年六月三十日，我們船隊約66.3%運力乃按船舶租賃持有。我們一般有意按年租賃船舶。短期船舶租賃使我們尤其容易受到船舶租賃市場價格波動的影響。於二零零七年、二零零八年、二零零九年以及截至二零零九年及二零一零年六月三十日止六個月，我們的船舶租賃租金開支分別為64.6百萬美元、78.5百萬美元、64.9百萬美元、39.1百萬美元及21.5百萬美元，分別相當於同期我們銷售成本的約12.4%、11.7%、10.4%、14.4%及6.6%。倘船舶租賃市場整體或1,000標準箱船型船舶的租金增加，則我們於延長該等現有船舶租賃或以新期租合約作替代時，可能較訂立長期租期的競爭對手更快產生較高成本。此舉將對我們的海上物流業務競爭能力及整體經營業績構成不利影響。
- **集裝箱成本。**截至二零零七年、二零零八年、二零零九年及二零一零年六月三十日，我們海上物流業務所使用集裝箱分別有84.4%、88.2%、88.5%及89.2%為向第三方租賃。於二零零七年、二零零八年、二零零九年，以及截至二零零九年及二零一零年六月三十日止六個月我們的集裝箱租金開支分別為19.3百萬美元、28.1百萬美元、31.1百萬美元、15.1百萬美元及16.2百萬美元，分別相當於同期我們總銷售成本的約3.7%、4.2%、5.0%、5.6%及4.9%。集裝箱租金受到生產成本的影響，而生產成本則可能受到原材料(如鋼鐵)成本以及航運市場集裝箱供求的影響。此外，由於我們所使用的集裝箱大部份為通過租賃獲得，我們更容易受到集裝箱租賃市場價格波動的影響。因此，集裝箱租金增加可能對我們的海運業務及盈利能力構成不利影響。

集裝箱航運及物流行業受到嚴格規管，並須遵守包括環保規定等相關法例及法規，可能會產生重大開支，從而影響我們的業務及經營業績。

集裝箱航運行業的監管非常嚴格。我們的營運須遵守多項國際公約、條約，以及我們的船舶營運所在司法管轄權區及我們的船舶註冊司法權區的國家及當地法律及法規。該等公約、條約、法律及法規包括管轄海事營運、環保、有害物質的排放及管理，以及人類衛

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

生及安全，並可能隨時變動。為確保遵守現有及日後的法規，我們投入許多資源致力獲取必要的許可或授權、符合保養及檢查規定、進行船隻改裝或操作變更、制訂及實施突發事件應對程序，以及對環境風險投保等。我們的陸上物流行業亦受中國政府廣泛的政府法規所規限。

由於該等公約、條約、法律及法規正不斷演變，我們無法向閣下保證我們將時時遵守上述各項。未能遵守我們須遵守的公約、條約、法律及法規可能導致暫停或撤回必要執照、許可證、證書或批文，以及遭受行政罰款、處分或法院索償。公約、條約、法律或法規的任何變動亦可能導致我們為保持遵守而產生重大額外開支。發生任何該等事件均將對我們的業務及經營業績構成不利影響。

**更多的許可要求、檢查程序及愈來愈嚴格的進出口管制和新安全法規可導致我們的業務中斷並增加我們的經營成本。**

航運物流公司就其註冊成立、業務營運、船舶和航線等需獲得執照及許可證。該等執照及許可證都需定期審核、更換或續期。中國及外國政府機構就發出、更換或續期該等執照及許可證方面的要求愈來愈嚴格。我們無法向閣下保證我們所申請或持有的該類執照及許可證可及時獲發出或通過審核或獲得更換或續期(如會)。此外，為符合通過該等執照及許可的審核、獲得該等證照許可的批准或續期所需的條件而產生的未來成本亦無法確定。倘若我們未能及時通過該等審核或獲得該等執照及許可的更換或續期，我們的業務或會部分或全部被暫停。

此外，國際集裝箱航運須符合出發港、目的港和任何中轉港的多項安全要求、海關檢查和有關程序。該等檢查程序可能導致集裝箱、貨物或船舶被扣押或集裝箱的裝船、卸船、轉船或交收的延誤。亦可能對進口公司、出口公司或在某些情況下對航運公司(如我們)徵收關稅、罰款或其他罰金。

此外，出於安全方面考慮，許多國家實施愈來愈嚴格的進出口管制及安全法規。然而，何種變更現有安全程序(如有)的議案將被提出或實施，以及該等變更對集裝箱航運業的影響並不清楚。該等變動可對航運公司造成潛在額外財務或法律責任，並且在若干情況下令致採用集裝箱運輸若干類型產品不符合經濟效率或不切實際。對航運物流公司施加的任何額外成本可降低集裝箱運貨量，導致航運服務的需求減少，從而對我們的業務及經營業績構成不利影響。

**我們可能在有效管理合營公司業務方面遇到困難。**

我們已與第三方合營夥伴訂立多項合營項目，包括堆場及倉庫業務、國際船舶代理及其他物流業務。此外，我們於絕大部分的合營企業中持有少數股東權益，並因此僅擁有有

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

限能力影響該等合營企業的整體管理。有關合資公司詳情，請參閱「業務－合資公司」。我們不能向閣下保證，我們與我們的合營夥伴之間不會發生糾紛，或我們的合營夥伴不會違反其對我們或合營企業的責任。尤其是，我們的合營夥伴可能：

- 擁有與我們不一致的經濟或業務利益；
- 作出與我們的指示或要求或我們的目標或政策不相符的行動；
- 無法或不願履行有關合營協議項下的義務；或
- 就有關合營協議的條文與我們發生糾紛。

倘若我們無法通過滿意方式及時解決糾紛，則受影響的合營企業的業務及經營業績或會遭受負面影響。倘糾紛長期未獲解決，有關合營公司亦可能面臨結業風險。此外，由於我們許多合營夥伴亦為我們的藍籌客戶，故與我們的合營夥伴就合營企業發生糾紛，將有可能影響我們與彼等的其他業務。損失任何一名該等藍籌客戶均對我們的競爭力及市場地位構成不利影響。此外，我們的合營夥伴於業務上遇到任何財務、營運或其他困難，亦可能會妨礙其履行對於合營公司的責任，繼而或會對該等合營公司的經營業績造成不利影響。上述任何事件一旦發生則可能會進而對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們的業務及增長前景視乎我們繼續吸納及挽留合資格人才(包括高級管理層)的能力而定。

我們的高級管理團隊成員均具備相關豐富的經驗，並為我們服務多年。由主席楊紹鵬先生及首席執行官楊現祥先生率領，這支經驗豐富且作風穩健的高級管理團隊是我們成功的關鍵。此外，我們的成功亦視乎我們能否吸納和挽留眾多經驗豐富的航運物流專業人士。倘我們失去這些高級管理人員(尤其是楊紹鵬先生及楊現祥先生)，且又無法招聘和挽留足夠的經驗豐富的人員，可能對我們的業務及增長前景產生重大不利影響。

我們支付股息及出售資產的能力或受適用於我們的附屬公司SITC Holding(我們通過該公司持有所有經營附屬公司、共同控制實體及聯營公司的權益)的合約限制所限。

本公司的直接附屬公司SITC Holding(我們通過該公司持有所有經營附屬公司、共同控制實體及聯營公司的權益)就滙豐發放予我們的經營附屬公司的若干未償還貸款擔任擔保人。除要求SITC Holding維持若干財務比率等的承諾外，相關貸款協議亦包含未經滙豐明確書面同意及批准情況下，禁止SITC Holding進行以下行為的承諾：

- 向其股東支付股息或作出宣派；或
- 出售任何現有或未來資產。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

由於我們依賴SITC Holding支付股息，為我們向股東派付股息提供資金，故我們支付股息的能力可能受該等合約限制所限。滙豐已批准SITC Holding於二零一零年宣派股息4千萬美元。然而，我們無法保證滙豐日後一直會作出類似批准或完全不會作出。此外，倘滙豐不允許SITC Holding出售任何現有或未來的資產，我們的業務及前景或會受到重大不利影響。

此外，倘我們有意免除我們於上述承諾的責任，我們可能會決定預付滙豐授予的所有未償還貸款(於最近可行日期的本金額共達69.5百萬美元)。然而，支付該等貸款可能要求我們保證擁有額外資源提供資金(其可能按我們可接納的條款提供或完全不能提供)，倘我們決定如此，我們無法保證於日後將擁有充足的現金結餘償付該等貸款。另外，即使我們擁有充足的財務資源預付貸款，有關預付仍可能對我們的流動資金構成不利影響。

倘我們無法為我們的業務擴張獲取充足資金，則或會對我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景產生不利影響。

航運物流業內的公司(如本公司)一般需要大量資本開支進行業務擴張。我們能否獲得融資視乎多個因素而定，部分因素並非受我們控制，包括整體經濟及資本市場狀況、銀行或其他貸款人提供的信貸、獲得中國政府的必要批准、投資者對本公司的信心、航運物流業的一般狀況及特別是我們的經營及財務表現，以及任何法律及監管限制等。我們無法向閣下保證我們可以按可接受的條款取得任何額外的融資。假如我們無法獲得融資或按我們無法接受的條款方可獲得融資，那麼我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到不利影響。

我們的負債可能對我們的流動性及盈利能力構成不利影響。

本公司作為航運物流公司會產生重大債務，尤其在融資購入船舶時產生的債務。截至二零一零年六月三十日，我們尚未償還借款總額約為82.5百萬美元，而資產負債比率為42.8%。我們按期償還債務及維持流動性的能力將在很大程度上依賴我們未來的經營業績及現金流，而這又取決於多項因素，包括市場對航運物流服務的需求。我們不能向閣下保證我們將於未來繼續產生足夠現金流償還我們的債務。倘我們未能及時支付部分或所有有關債務，我們可能需與貸款人重新談判，或取得額外股權或債務融資。不能保證該等替代措施按令人滿意的條款或在未有違反當時存有的財務交易的條款及條件的情況下有多少效果。此外，我們需從營運及計劃資本開支中撥出現金流以償還債務，而相關利率的任何增加將影響我們的盈利能力。還有，我們向若干貸款人就有抵押貸款授出抵押權益所涉及的資產為相關的船舶，而其建造費用由有關貸款的所得款項部分或全部撥付。根據有關有抵押貸款的條款，倘我們無法履行我們的還款責任，則貸款人可就該等有抵押船舶行使其權利，而我們可能會失去有關船舶的服務。我們的貸款人作出有關行動均可對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

---

## 風 險 因 素

---

我們未來的成功取決於我們取得及駕馭增長的能力。

我們策略的重點是透過包括擴展我們的船隊及我們的亞洲區內服務網絡，從而實現持續增長。我們策略的有關方面的實際實施取決於若干因素，包括我們能否保留住客戶及能否取得所需融資。此外，我們可能須增加僱員數目及提升經營及財務系統的範圍以應付日趨複雜的業務。我們在管理及繼續增長投入的工作未必可成功。如擴張太快，我們可能會在業務低迷時期遇到財務困難；另一方面，如擴張速度不夠快，則我們的市場份額及潛在客戶可能會向競爭對手流失。因此，無法達致及管理我們的未來增長可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

控股股東權益與其他股東的利益可能構成衝突。

緊隨●完成後，我們的控股股東將擁有我們已發行股本的約55.1%，假設●。因此，我們的控股股東將可透過直接或間接於股東大會上就對我們及我們的股東而言屬重大的事宜進行表決，從而對我們的業務施加重大控制或影響，該等事宜包括但不限於與下列各項有關的事宜：

- 兼併或其他業務合併；
- 收購或處置資產；
- 發行任何額外股份或其他股權證券；
- 派發股息的時間及金額；及
- 本公司的管理。

我們的控股股東的利益有可能不同於我們的股東，甚至可能互相衝突。我們的控股股東可能會採取及施加對彼等有利的行動及影響力，而並不符合我們或我們的股東的利益。此外，我們不能向閣下保證控股股東不會促使我們訂立或採取或未能採取或作出與本公司其他股東的最佳利益有所抵觸的交易、其他行動或決定。

我們的保險可能不足以彌補與我們業務經營有關的所有損失。

任何船舶的營運均涉及機械故障、撞船、火災、與漂浮物的碰撞、財產損失、貨物損失或損毀及因國外政治形勢、敵對狀況及罷工導致業務中斷等多項風險。此外，海難（包括漏油及其他環境災難）亦是航運物流業的固有風險。我們為船隊購買船舶擁有人及運營商一般所購買的保險。然而，我們不能保證目前的保險保障已足夠。若出現未受保損失或損失超過受保限額，則我們的經營業績、財務狀況及業務經營可能受到不利影響。即使我們的保險範圍足夠彌補我們的直接損失，我們可能無法及時獲取替代船隻或採取其他適當行動。此外，我們的索賠記錄可能影響保險公司於未來向我們收取的保費。我們也可能會被要求按照我們自身的索賠記錄及保賠協會（我們透過其取得侵權責任保險賠償）所有其他會員的索賠記錄為基準計算的保費。

於二零零八年五月，我們一艘船舶與第三方船舶於日本博多發生碰撞。The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited（我們的保障及賠償保險商）及中

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

國人民財產保險股份有限公司(我們船舶及機械的承保商)已各自作出書面承諾，倘我們在案件中敗訴，彼等會支付索償款項(惟自負額共計20,500美元)。該宗意外經由日本的海難審判廳進行調查，其門司區的分處初審裁定我們須全面承擔責任。我們已向其東京的上訴部提出上訴，最終裁決仍未宣佈。請參閱「業務－法律訴訟」。於二零零七年、二零零八年及二零零九年以及截至二零一零年六月三十日止六個月，我們的保費總額分別達2.1百萬美元、2.8百萬美元、2.6百萬美元及1.5百萬美元。我們相信，有關保險商於釐定我們保費時已考慮撞船事件。即使我們在該宗案件獲得勝訴，該撞船事故可能繼續對我們未來數年的保費產生影響。

**勞資糾紛可能妨礙或阻礙我們的業務營運。**

同本行業的其他營運者一樣，我們依賴第三方僱員(如各個港口的裝卸)進行日常營運一部分。有關該等外部勞動力的工業行動或其他勞動力不穩定情況可能阻止或阻礙我們的正常經營活動，且倘未及時解決，可能導致我們收入的減少。我們不可能預測或控制該等行動。

**我們的信息科技系統如發生故障可能對我們的業務及經營業績構成不利影響。**

我們的集裝箱運輸及物流業務使用一系列信息技術系統，且我們正在開發一套新的信息技術系統，主要供我們的集裝箱航運服務使用。

我們當前的信息系統並無發生過重大故障。然而，不能保證我們以后可成功保持我們全部或任何信息系統每時每刻均暢順運作。此外，即使通過仔細的測試，仍不能保證將予應用的新系統將成功取代我們現有的系統，而不發生任何不兼容或其他問題。此外，其他船運公司開發的技術亦可能減低我們服務的吸引力或競爭力，且我們可能會無法緊跟技術發展，以便以更具效率的方式經營業務。任何此類事件都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成不利影響。

**重大訴訟可能對我們的業務構成影響。**

航運物流業務帶有海事及其他意外的固有風險，可導致財產損失及人身傷亡。故此，我們不時涉及多項法律程序，令我們面臨捲入重大法律訴訟的可能性。尤其是，我們現時因二零零八年日本博多附近發生的撞船事故而在日本捲入一宗法律訴訟。原告向本公司提起的申索總額為445.6百萬日圓(5.3百萬美元)。The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited(我們的保障及賠償保險商)及中國人民財產保險股份有限公司(我們船舶及機械的承保商)已各自作出書面承諾，倘我們在案件中敗訴，彼等會支付該等索償款項。截至最後實際可行日期，我們亦涉及其他兩宗待決法律訴訟，兩者均由本公司提出。該兩宗待決法律訴訟索償總金額為0.1百萬美元。如果我們在任何法律訴訟中抗辯失敗，或無法按合理的商業條款解決任何法律訴訟，而且我們就該等法律訴訟所招致的損

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

害賠償超出有關保單所承保的範圍，我們的業務與經營業績可能受到重大不利影響。此外，我們的管理層可能需要從我們業務的有效經營中抽出時間以提起或抗辯涉及我們的任何法律訴訟，從而影響我們的業務。

**季節性變化可能對我們的業務及財務狀況構成影響。**

由於諸如公眾假期對消費品需求的影響等因素，使集裝箱物流業務具有季節性因素。我們目前經營所在的部分市場的航運高峰期可能存在不同程度的差別，但依據過往經驗我們的集裝箱業務的裝載量於主要公眾假期(尤其是中國農曆新年)後較低。於二零零七年、二零零八年、二零零九年各年，我們於農曆新年周內的裝載量僅達各相關年度內每週平均裝載量的大概半數。該季節因素亦對我們的貨物轉運業務造成相若影響。由於我們業務的季節性因素，故我們不同期間的經營業績或會出現波動。

**我們面臨與購買二手船舶有關的風險。**

為擴充我們的自有船隊，我們或會購買二手船舶作為委託新造船舶的替代。我們於二零零九年十二月購買三艘二手船舶。二手船舶或存有我們在購買時不知悉的潛在缺損。此等缺損其後或會引致重大維修開支或航行中斷。再者，二手船舶或不具備全部假設我們委託新造船舶所要求的功能特點。

**我們的船舶可能被海事索償人扣留，從而導致收入與現金流的重大損失。**

船舶的船員、為船舶提供貨物與服務的供應商、托運人或其他方可能因未獲償還的債務、索賠或損害賠償而享有對船舶的海事留置權。在許多司法管轄區，海事留置權人可以通過止贖程序扣押或扣留船舶以行使其留置權。扣押或扣留我們一艘或多艘船舶可能導致我們需支付巨額資金以解除扣押或扣留，並可能導致相關停租期內盈利與現金流的較大損失。

**在戰爭期間或緊急狀態下，政府可能徵用我們的船舶，而導致我們的收入減少。**

在世界許多地區，商船在戰時或其他緊急狀態下可能被政府徵用。然而，船主未必可向政府取得補償或透過其保險取得足夠賠償。如果政府徵用我們一艘或多艘船舶，或以低於市價的租金租賃船舶，將會對我們的集裝箱運輸業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

經營海運船舶，面臨海盜這一內在風險。我們於二零零七年、二零零八年、二零零九年或截至二零一零年六月三十日止六個月及直至最後實際可行日期並無經歷任何海盜事件。然而，近年來，針對商業運輸船的海盜事件發生頻率日漸增加。例如，商用航運船舶於二零一零年八月及九月在南中國海遭海盜攻擊。此外，隨著我們擴張我們的航運航線網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻發的地區航行。海盜攻擊我們的船舶可能導致人員傷亡、船員被綁架或失竊、船舶或所運輸的貨物損壞或損毀。我們未必能就有關事件造成的損失取得足夠的保險賠償，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

天災、戰爭、瘟疫、恐怖分子襲擊及其他事件可能對我們業務造成不利影響。

自然災害及其他天災、流行病、恐怖分子襲擊、戰爭以及其他超出我們控制的事件可能導致全球或區域性經濟不穩定，因而可能對我們的業務、經營業績、財政狀況、集資能力或未來增長造成不利影響。

爆發流行病，例如SARS，禽流感及甲型流感(H1N1)，可能導致我們業務嚴重中斷，對其收入與盈利能力產生負面影響。如果爆發流行病，繼而可能導致航運服務(包括我們的航運服務)需求下降，從而對我們的盈利能力造成不利影響。此類流行病的爆發還可能使衛生或政府機構可能對我們的船舶採取檢驗及檢疫措施或限制貨物進出受流行病影響的地區，從而導致我們的營運受到嚴重干擾。

與飛機及汽車類似，運輸船舶亦可能成為恐怖分子襲擊的目標。對運輸船舶的恐怖分子襲擊可能導致包括保險、保安成本增加及貨物無法運往或運離指定地點等後果。政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可對我們業務造成損害和中斷，從而對我們的收入、經營成本及整體盈利能力造成重大影響。

### 與中國有關的風險

中國的經濟、政治和社會條件及政府政策可能影響我們的業務。

我們為一家以中國為基地的公司，而我們的業務大幅依賴中國相關貿易。因此，我們的經營業績及財務狀況將在很大程度上受中國經濟、政治及法律發展的影響。

儘管三十多年來中國的經濟正在從計劃經濟過渡到更加以市場為主導的經濟，但中國的大部分生產性資產仍然由中國政府擁有。中國政府還通過資源配置、控制外幣債務的支付、制定貨幣政策及對特定行業或公司提供優惠待遇等措施，在很大程度上控制著中國經濟的增長。中國政府近年來實施的各項措施強調利用市場機制進行經濟改革，減少國家在生產性資產方面的所有權，以及強調在商業企業中建立完善的公司治理。這些經濟改革措施可能會進行適當的調整、修訂或在不同行業或地區的實施不一致。因此，其中有些措施可能對中國的總體經濟有利，但對航運物流業(尤其是我們的業務)有不利影響。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

中國經濟減速(如最近全球金融危機所導致)可能會降低對我們的服務的需求，從而對我們的經營業績、財務狀況及盈利能力造成重大不利影響。

我們的業務十分倚重中國相關貿易。因此，我們的經營業績、財務狀況及未來前景過去受到，並將繼續在很大程度上受到中國經濟狀況的影響，而中國經濟狀況又受全球經濟影響。近年來，以GDP增長計，中國一直是全球增長最快的經濟體之一。但二零零八年發生並於二零零九年繼續的全球金融危機，導致中國經濟增長放慢。例如，根據中華人民共和國國家統計局數據，中國的GDP增長率由二零零三年至二零零七年期間超過10%下降至二零零八年的9.0%及二零零九年的9.1%，自近期金融危機暴發起，中國政府已採取更多具彈性的宏觀政策，包括已公佈的財政刺激方案，旨在抵銷金融危機所帶來的經濟放緩。然而，我們不能預測該等措施是否有效及有效程度。

此外，中國經濟活動的主要推動力之一為出口。因此，中國的主要貿易夥伴的經濟發展會影響中國經濟，可能導致中國的貨物進出口減少，從而降低對航運服務的需求。近期的全球金融危機導致全球經濟惡化，已對中國的國際貿易造成影響。例如，二零零九年中國進出口總額較二零零八年下降13.9%。最近歐洲債務危機及導致的經濟不穩可能進一步對中國的出口造成不利影響。

倘中國經濟增長放緩或嚴重衰退，我們的經營業績及財務狀況將受到重大不利影響。

中國法律法規的詮釋及執行存在不確定性，閣下與我們所受到的法律保障可能受到限制。

我們為一家以中國為基地的公司。故此，我們的許多業務及經營部分在中國進行，眾多業務受中國法律、規定及法規監管。我們的中國附屬公司一般須遵守中國適用於外商投資的法律、規定及法規，尤其是適用於外商獨資企業及中外合資企業的法律。中國法律體系為基於成文法的大陸法系。法院判決可援引作參考，但作為先例的價值有限。自一九七零年代末期起，中國政府大力加強中國法例及規例，為中國多種形式的外商投資提供保障。於一九七九年，中國政府開始頒佈監管整體經濟事務的全面法律和法規體系。過去三十年立法的整體影響大幅加強了對中國不同形式的外資或私營投資的保障。有關法律和法規常常發生變動，其詮釋及執行存在不確定性。例如，我們可能須訴諸行政及法院程序來強制執行我們根據法律或合約享有的法律保障。然而，由於中國行政及法院部門在詮釋及執行法定及合約條款方面具有很大的酌情權，評估行政及法院程序的結果，以及我們享有的法律保障的水平較發達國家的法律體系更為艱難。這些不確定性亦可能會妨礙我們執行所訂立的合約的能力，因此可能會對我們的業務及經營造成重大不利影響。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

閣下在中國基於涉外法律對我們和我們管理層送達法律程式文件、執行判決或提起訴訟時可能會遇到困難。

我們為一家以中國為基地的公司，在中國經營許多業務。因此，可能無法在中國以外的地區向本公司的大多數董事和行政人員送達訴訟文件。而且，我們的中國法律顧問—海問律師事務所告知，中國並無與美國、英國及日本等司法管轄權區簽訂確認及執行法院民事判決的條約。因此，可能難以或無法在中國承認並強制執行美國及任何上述提及的其他司法管轄區法院就不受約束力仲裁條款規限的任何事宜所做出的判決。

政府控制貨幣兌換可能影響我們派付股息的能力，並限制我們有效使用現金的能力。

我們的部分收入及成本以及開支以人民幣計值，而人民幣現時為非自由兌換貨幣。部分以人民幣為單位之收入須兌換為其他貨幣，以應付我們的外幣償付義務，包括就我們的股份派付股息(如有)。中國政府會規管人民幣與外幣的兌換，並在若干情況下亦管制匯出中國的外幣匯款。根據中國現行外匯規定，分派利潤、利息付款及相關交易的開支等往來賬項目付款可按照若干程序規定以外幣結算，毋須事先取得國家外匯管理局的批准。然而，若將人民幣兌換成外幣匯出中國境外以支付資本開支(如償還以外幣計值的貸款)，則須先得到國家外匯管理局或當地分局的批准。中國政府亦可於日後酌情限制就往來賬交易兌換外幣。鑑於出口備受近期經濟下滑威脅，中國政府或會更不願意短期內加快撤出貨幣控制。

按照我們的現行公司結構，本公司的收入將主要源自中國附屬公司所派付的股息。外幣供應不足可能限制本公司的中國附屬公司匯出足夠外幣向本公司派付股息或其他付款，或償還以外幣計值的債務的能力。倘外匯管制制度阻止我們取得足夠外幣應付我們的貨幣需求，我們以外幣向我們的股東派付股息的能力將受到不利影響。

此外，我們從經營所得的部分未來現金流將以人民幣計值，故任何外匯兌換的現有及日後限制可能限制我們於中國境外購買商品及服務的能力或以其他方式為我們以外幣進行的業務活動提供資金的能力。其可能影響中國附屬公司透過債務或股權融資(包括以來自我們的貸款或注資的方式)獲取外幣的能力。

中國的通脹可能對我們的盈利能力及增長帶來負面影響。

中國的經濟增長過往與高通脹期一併出現。中國政府已不時實施各種不同政策控制通脹。例如，中國政府於若干行業推出措施避免經濟過熱，包括緊縮銀行放款政策，並調高銀行利息。二零零八年爆發的全球經濟危機導致通脹升幅放緩。然而，中國政府所實施的

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

## 風 險 因 素

刺激措施影響可能導致日後的通脹升溫。倘通脹發生且並無加以抑制，則我們的銷售成本可能會上升，而我們的盈利能力將受到不利影響，原因是不能保證我們將可向客戶轉嫁上述升幅。倘中國政府實施新措施控制通脹，則有關措施可能令經濟及貿易活動放緩，繼而令對我們的服務需求削減，故對我們的增長造成不利影響。

我們可能須就全球收入繳納中國的企業所得稅，而我們從中國附屬公司收取的股息亦可能須繳納中國預扣稅（視乎我們是否被認定為中國居民企業而定）。

根據二零零八年企業所得稅法及其實施條例（均於二零零八年一月一日生效），根據外國（地區）的法律註冊成立，但「實際管理機構」位於中國的企業，被認定為是居民企業，一般須就全球收入繳納25%的企業所得稅。根據實施細則，「實際管理機構」指對企業的生產及業務、人事、會計及資產行使實際整體管理的管理機構。國家稅務總局於二零零九年四月二十二日發佈的國稅局82號文，規定了認定境外註冊中資控股企業的「實際管理機構」是否位於中國的若干標準。然而，中國稅務當局將如何對待如我們一樣由中國的自然人而非中國企業控制的海外公司屬未知之數。國稅局82號文載列的基準並不直接適用於我們，原因為我們目前正由個別中國自然人而非中國公司控制的離岸企業實益擁有。此外，倘日後頒佈的新規則及詮釋列明釐定由個別中國自然人實益擁有的外國實體根據二零零八年企業所得稅法是否為居民企業的基準，我們不能向閣下保證我們不會被視為中國居民企業。倘根據國稅局82號文，我們被認定為中國居民企業，將須就全球收入繳納25%的企業所得稅，且非居民企業股東所收取的任何股息須繳納10%預扣稅。在此情況下，由於我們的全球收入須根據二零零八年企業所得稅法納稅，我們的盈利能力及現金流將受到不利影響。

倘我們根據二零零八年企業所得稅法被認定為非居民企業，我們將毋須就全球收入繳納25%的企業所得稅，但我們從中國附屬公司收取的股息將須繳納中國預扣稅。根據二零零八年企業所得稅法，中國預扣稅的標準稅率為10%，可根據適用稅務條約降低。預扣稅將會減少我們的利潤。

此外，根據二零零八年企業所得稅法及其實施條例，先前享有低稅率優惠待遇的企業於五年過渡期後將須按新企業所得稅率25%繳稅。此外，企業享有的固定年期稅項寬減優惠待遇將於指定期間結束時屆滿。我們部分中國合營企業一直享有若干優惠待遇，待遇屆滿或削減可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。有關詳細資料，請參閱本文件附錄七－「稅項及外匯」。

我們的非中國控股公司於間接轉讓中國居民企業股權方面面臨不確定因素。

根據國家稅務總局於二零零九年十二月十日頒佈並追溯自二零零八年一月一日起生效的《關於加強非居民企業股權轉讓所得企業所得稅管理的通知》（國稅函698號），倘境外投資方透過出售其於境外控股公司的股權而轉讓其於中國居民企業的間接股權（或間接轉讓），而該境外控股公司所在稅務管轄權區：(i)實際稅率低於12.5%；或(ii)對其居民的境外所得

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

並不徵收所得稅，則該境外投資方須向中國居民企業的主管稅務機關申報間接轉讓一事。根據「實質重於形式」的會計原則，倘該境外控股公司欠缺合理的商業理由或成立目的旨在規避中國稅收，則中國稅務機關可能視該境外控股公司為不存在。因此，間接轉讓產生的收益在中國可按高至10%稅率徵收預扣稅。國稅函698號亦規則，倘非中國居民企業將其在中國居民企業內的股權以低於公允市場價格轉讓予其關聯方時，有關稅務機關有權對該筆交易項下的應徵稅收入進行合理調整。

國稅函第698號在應用方面具有不確定性。例如，「間接轉讓」一詞的定義並不清晰，據悉有關稅務機關擁有管轄權可要求就與中國並無直接聯繫的廣大外資實體提供資料。然而，有關當局尚未頒佈任何正式條文或正式宣佈或列明如何計算境外稅務管轄權區的實際稅率，以及向主管稅務機關申報相關中國居民企業間接轉讓的過程及形式。此外，亦無就如何釐定境外投資者有否作出濫用安排以規避中國稅項作出任何正式宣佈。因此，我們可能由於進行重組而須承受根據國稅函第698號被徵稅的風險，而我們可能須動用寶貴資源以遵守國稅函第698號或確保我們毋須根據國稅函第698號被徵稅，而此可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

中國關於中國居民設立境外特殊目的公司的規定可能使我們的中國居民股東或中國附屬公司承擔責任或處罰，並限制我們向中國附屬公司注資的能力或限制我們中國的附屬公司向我們分配利潤的能力。

外匯管理局於二零零五年十月發出外匯管理局75號文，規定中國居民法人或境內居民自然人以其持有的境內企業資產或權益在境外進行股權融資(包括可轉換債融資)為目的設立或控制的中國境外公司(統稱為「境外特殊目的公司」)前須向相關的地方外匯管理局分局登記，並須就境外特殊目的公司任何並不涉及境內股本或資產返程投資的境外特殊目的公司的重大變動向地方外匯管理局分局更改其有關登記。由於我們對我們的實益擁有人沒有控制權，故不能向閣下保證我們所有未來及現時的中國居民實益擁有人將會遵守或繼續遵守外匯管理局75號文。如我們現時為中國居民的實益擁有人未能及時根據外匯管理局75號文登記或變更外匯管理局登記或如我們身為中國居民的未來實益擁有人不遵守外匯管理局75號文所載的登記程序，可能導致該等實益擁有人或我們的中國附屬公司被處以罰款及受到法律制裁，亦可能導致我們向我們在中國的附屬公司增資的能力受到限制，我們在中國的附屬公司向本公司宣派股息的能力受到限制或對我們的業務產生其他重大不利影響。

**未能遵守與授予我們的中國公民員工股份的註冊有關的中國規定可能導致上述員工或我們須承受罰款及法律或行政處罰**

根據外匯管理局於二零零七年一月五日頒佈的《個人外匯管理辦法實施細則》(簡稱個人外匯細則)及外管局於二零零七年三月頒佈的有關指引，獲海外上市公司根據其僱員購股權計劃或股份獎勵計劃授予股份或購股權的僱員，須透過該等海外上市公司的中國附屬公司

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

或其他合資格中國代理向外匯管理局登記並辦理若干其他有關購股權計劃或其他股份獎勵計劃的手續，以取得外匯管理局有關購買、調配或結算外匯的批准。出售股份或海外上市公司所分派股息所得外匯收入，須匯入中國。此外，海外上市公司或其中國附屬公司或其他合資格中國代理須委任資產管理人或執行人及託管銀行，並開設外匯賬戶處理有關購股權或其他股份獎勵計劃的交易。當●後，我們及獲授股份的中國公民僱員須遵守上述規則。倘我們或我們的中國公民僱員未有遵守上述規則，我們或我們的中國公民僱員或會遭罰款及法律或行政處分。

我們主要依賴中國附屬公司所支付的股息及股權的其他分派為現金及融資需求提供資金，倘若我們的中國附屬公司向我們支付股息的能力受到任何限制，可能對我們進行業務的能力造成重大不利影響。

我們為一間控股公司，部分依賴於我們在中國經營的附屬公司所支付的股息及股權的其他分派以滿足現金及融資需求，包括向我們股東派付股息及其他現金分派、支付我們可能產生的任何債務及支付我們的經營開支的資金需要。

根據中國法律及法規，我們的中國附屬公司受不同的股息政策所規限。外商獨資企業須撥出其每年10%的稅後利潤，以為法定盈餘儲備提供資金。此儲備不分配作股息直至該等儲備的累計金額超過中國附屬公司已註冊股本的50%。此外，外商獨資企業須撥出其上年稅後利潤的某一百分比率作為其僱員的花紅及福利基金，有關百分比率將以董事會決議方式釐定。然而，合資公司須撥出儲備金、僱員花紅及福利基金以及發展基金，有關百分比率將以董事會決議方式釐定。由於該等中國法律及法規，我們的中國附屬公司以股息方式向我們轉讓其部分淨資產的能力受到限制。我們的中國附屬公司向我們支付股息的能力受到任何限制，可能導致我們增長、作出有利於我們業務的投資或收購、支付股息或其他為我們的業務提供資金或經營我們的業務的能力受到重大不利的限制。