

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

倘以下任何因素及不確定性成為現實，我們的業務、財務狀況或經營業績可能會受到重大不利影響。我們未自知或下文並未明示或暗示或我們認為並不重大的其他風險及不確定性，亦可能會損害我們的業務、財務狀況及經營業績。

與我們的業務有關的風險

我們並未擁有對熔盛造船的控制性股權，因此僅可依賴合約安排開展造船業務

根據外商投資產業指導目錄，中方於從事船舶維修、設計及製造、海洋工程產品維修、設計及製造以及中低速船用柴油發動機設計和製造的公司的控制權益不得低於該公司股權的51%。因此，熔盛投資(一家國內企業)現時擁有熔盛造船51%股權，並通過熔盛造船擁有乾船塢及進行我們的造船業務。而熔盛造船擁有熔安動力機械51%股權。熔盛造船及熔安動力機械餘下的49%股權分別由熔盛重工及熔燁機電(均為本公司的附屬公司)擁有。

我們已與熔盛造船訂立委託建造合同，以使用熔盛造船在江蘇省南通的所有乾船塢、人力資源、設備及其他設施，在其乾船塢代表熔盛重工進行所有必要造船工程程序。我們亦已與熔安動力機械訂立發動機購買協議，據此，我們購買發動機以安裝在售予客戶的船舶中。我們的絕大部分業務依賴該等安排展開。

儘管熔盛造船的大部分股權由熔盛投資擁有，但由於我們已訂立結構協議，故熔盛造船被視作本集團的附屬公司。自[●]起，結構協議將允許本集團監管熔盛造船的財務及經營政策及在實質上行使熔盛造船股份的全部投票權。結構協議亦允許我們自熔盛造船獲取大部分相關經濟風險及利益。尤其是，服務協議規定，熔盛投資須向熔盛重工支付一筆費用，金額相等於其自於熔盛造船51%權益獲取的股息收入經濟利益，故此，本公司可將熔盛造船的財務業績合併入本集團的財務業績，猶如熔盛造船為熔盛重工的全資附屬公司。有關我們的股權架構及合約安排的詳情，請參閱本文件「業務－監管－中國法律及法規－合約安排」一節。

我們獲中國法律顧問告知，該等合約安排符合現行的中國法律，並在受現行有效的中國法律監管的程度下可於現行的中國法律下執行，且我們可在熔盛投資違反安排或違約時對其採取法律行動。我們亦已獲我們的中國法律顧問告知：(i)張先生於二零零四年十月成為香港居民後，熔盛投資仍為一家中國內資企業；(ii)熔盛投資對熔盛造船的所有權並無違反外商投資產業指導目錄的規定；(iii)熔盛重工的業務範圍符合中國相關法律法規；(iv)併購規定並不適用於我們，原因為張先生已於二零零四年十月成為香港居民；及(v)張先生通過熔盛投資及熔盛重工對熔盛造船投資及熔盛投資與熔盛造船自成立以來開展的業務均符合中國所有有關造船業務的法律及法規。

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

然而，中國現行及未來法律及法規（包括外商投資產業指導目錄及併購規定）的詮釋及應用範圍存在重大不明朗因素，概不能保證我們的中國法律顧問對合約安排的詮釋會或將會與中國政府機關的詮釋一致，且不能確保該等合約安排不會被有關中國政府機關或法庭視為違反中國法律及法規。此外，概不能保證中國政府機構不會於日後詮釋或頒佈法律、法規或政策或相關詮釋，而導致合約安排被視為違反現行或當時的中國法律及法規。倘中國監管機構(i)限制或禁止我們繼續進行本集團的業務經營；(ii)要求本集團重組有關所有權架構或業務；(iii)對合約安排附加條件或規定，而我們或熔盛投資或不能符合該等條件或規定；(iv)吊銷營業執照及／或我們附屬公司的國家發改委批文及／或令合約安排作廢；或(v)採取監管或強制執行行動（特別是徵收經濟罰款），則可能會對本集團的業務財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

結構協議及委託建造合同在賦予我們對熔盛造船的控制權時可能無效。此外，該等協議可能難於根據中國法律執行且成本高昂

我們依賴結構協議及委託建造合同行使對熔盛造船的控制權及行使監管熔盛造船的財務及營運政策的權利。然而，該等合約安排賦予我們的控制權與權力或不及擁有熔盛造船及熔安動力機械的全部直接合法及實益擁有權所賦予者，且無法保證熔盛重工能夠於熔盛投資或熔盛造船違反任何合約安排條款或失責時行使權利保障其權益。我們在執行該等協議條款時可能會產生巨額成本及加大利用資源，並依賴中國法律的法律補救，而其可能為我們提供不如其他司法權區般有效的補救。該等法律補救可能包括尋求強制履行或法令救濟，以及要求損害賠償，任何或全部法律補救可能無效。例如，倘我們獲准根據中國法律及法規購買熔盛造船的股權而熔盛投資拒絕將其於熔盛造船的股權轉讓予我們或我們的指定人員，或倘熔盛投資在其他方面對我們不守信用，我們可能會採取法律手段強迫其履行合約責任。法律程序可能令我們中斷在中國的業務及產生大筆法律費用。

此外，我們可能難以變更我們的公司架構或在熔盛投資未能履行結構協議項下的責任或不與我們合作時，難於對其提起訴訟。結構協議受中國法律監管。中國法律制度的不明朗因素可能會限制我們執行相關協議的能力。倘我們無法執行與我們營運重要方面相關的結構協議，我們未必能夠對熔盛造船及／或熔安動力機械行使有效的控制權。因此，我們或無法將熔盛造船及／或熔安動力機械的財務業績與本集團的財務業績綜合，惟須使用權益會計法入賬我們於熔盛造船及／或熔安動力機械的投資。根據權益會計法，我們應調整我們的投資成本，以反映我們分佔熔盛造船及／或熔安動力機械的純利或虧損。另外，即使我們能綜合熔盛造船及／或熔安動力機械的財務報表，我們或須調整我們的財務報表以反映少數股東權益。任何該等事件可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

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

我們的經營歷史有限，擴張業務時可能面對眾多風險及困難。閣下可能難以評估我們的未來前景

我們的經營歷史有限，閣下可能難以評估我們的未來前景。我們的高級管理層中很多成員(包括我們的財務總裁)近期方加入我們，因此，大部分高級管理層團隊成員合作期間較短。另外，我們的人力迅速增長，規模由二零零五年約25名永久員工及合同工，增至二零一零年九月三十日約21,800名永久員工及合同工。

我們所有四個業務板塊的經營歷史均有限。就造船板塊而言，我們的乾船塢的營運時間有限。我們的首座乾船塢於二零零七年九月二十八日完工，而我們的第四座乾船塢將於二零一一年上半年投產。我們於二零零八年三月交付第一艘船舶，截至二零一零年九月三十日共交付27艘船舶。我們於二零零七年啟動海洋工程業務。我們通過熔安動力機械經營船用發動機業務。熔安動力機械於二零零七年創立，二零零九年八月開始製造船用柴油發動機，並於二零一零年上半年成為本集團的一部分。熔安動力機械於二零零九年十月交付首台低速柴油發動機。我們通過於二零一零年三月註冊成立的熔安重工經營工程機械業務。我們計劃於不久將來開始鋼結構業務。

閣下考慮我們的業務前景時，必須考慮我們因經營歷史有限且業務模式未受全面考驗而可能面對的風險及困難，包括但不限於：

- 缺乏足夠數目的有效管理人員；
- 我們的產品無法受到現有及潛在客戶的廣泛認可；
- 無法成功增加產能，包括無法掌握生產更大型船舶、更多先進發動機或更優質機器必需的專業知識；
- 無法符合生產計劃及客戶需求；
- 員工生產力、效率及穩定性不足；及
- 全球造船業、船用發動機建造以及海洋工程及工程機械行業整體不斷演變。

我們可能無法解決這些風險及困難，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們過去的增長率及收到的訂單數目不能作為日後增長率及日後收到的訂單數目的指標

我們無法保證能夠維持過去的增長率及取得相同的訂單數目，而我們過往的增長率或所取得的訂單亦不應被視為我們未來的增長率或將收到的訂單數目的指標。倘我們產品的需求大幅下降，競爭加劇或原材料、設備及零部件的價格上漲，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。我們持續增長視乎多項因素，其中眾多因素為我們所無法控制，包括中國政府及其他國家政府的宏觀經濟政策對我們的產品的需求的影響、中國及我們開展業務行業的競爭程度以及我們為原材料、設備及零部件所支付的價格。例如，新船相關需求的主要推動因素之一為海運貿易增長。二零零八年第三季全球經濟危機爆發後，海運貿易急劇下滑。我們無法保證全球海運貿易日後不會面臨類似的趨勢，倘面臨該等趨勢，我們的業務、財務狀況及營運業績可能會受到重大不利影響。

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

此外，我們於截至二零一零年八月三十一日止八個月的財務業績部分來自如皋市政府提供的補貼人民幣520.0百萬元。我們因努力應用高新技術設計及生產新型船舶而獲提供該補貼。我們使用該補貼抵銷我們就設計及生產新型船舶所作研發而產生的銷售成本、一般及行政開支以及財務成本。抵銷銷售成本、銷售及推廣開支、一般及行政開支以及財務成本的金額分別為人民幣317.6百萬元、人民幣2.6百萬元、人民幣117.6百萬元及人民幣82.2百萬元。因此，倘我們未獲得該補貼，我們財務報表內的銷售成本及其他經營開支將會高於截至二零一零年八月三十一日止八個月於財務報表內記錄的金額。我們無法向閣下保證，我們日後將能獲得類似政府補貼。倘我們未獲得該等補貼，我們的溢利及溢利率可能較我們獲得該等補貼情況下大為減少。

此外，由於客戶下達的造船訂單一般具有非經常性質，我們面臨訂單增長率較低的風險。因此，我們無法向閣下保證將能夠接獲數目與過往所獲訂單相同甚或更多的訂單，或訂貨冊的合約價值將維持不變或上升。因此，閣下不應將過去收到的訂單數目或目前訂貨冊的合約價值視作我們日後表現或日後訂單數目的指標。

我們或無法同我們正參與的行業現有及潛在競爭者成功競爭

造船行業的競爭極為激烈。我們面臨位於中國及南韓的現有競爭對手以及新入行者的強勁競爭風險。我們的競爭基於履行合約責任的能力，包括造船廠的產能及實力以及我們建造的船舶的價格及品質。

部分競爭對手的資源可能較我們豐富及經營成本較低，而部分則可能在建造若干類型船舶上擁有競爭優勢。為擴大市場份額，競爭對手可能不時大幅降價。儘管部分有關造船廠目前未與我們直接競爭，但其擁有的基礎設施及技術知識可能有助其建造我們建造的船舶類型，故不能保證日後其不會與我們競爭。我們的競爭對手包括中國船舶工業集團公司及中國船舶重工集團公司，這兩家國有企業為中國最大的造船集團之一，主要生產大型船舶。這兩家造船集團的主要資產包括上海外高橋造船有限公司及Dalian Shipbuilding Industry Corp (Group)，兩者均與我們就造船合約直接競爭。其較我們擁有更豐富財務及管理資源、更大製造能力、更深厚技術知識及更高生產力及效率。此外，由於是國有企業，其可能會獲得政府更有力支持。

在好望角型散貨船及蘇伊士型油輪產品板塊方面，我們亦面臨其他中國主要民營造船廠如新世紀造船集團及江蘇新揚子江造船有限公司的強勁競爭。蘇伊士型原油油輪及海洋工程船舶方面，我們的競爭對手包括現代重工業株式會社、三星重工造船公司、大宇造船及船舶工程公司及STX Shipbuilding Co., Ltd等南韓造船企業。隨著我們進一步擴展至7,500標準箱至8,500標準箱的集裝箱船及海洋工程船舶市場，我們可能會面臨中國及南韓造船企業(包括我們現有參與者及新入行者)更為激烈的競爭。

我們亦面臨國內及國際海洋工程產品製造商的競爭。國內製造商主要為國有造船企業，如大連船舶重工集團有限公司、上海外高橋造船有限公司及Nantong COSCO Ship Engineering Co., Ltd，而外國製造商主要來自南韓及新加坡，如大宇造船及船舶工程公司及Keppel Corporation Limited。此外，中國造船行業的快速增長為低速船用柴油發動機及輔助系統帶來了強勁的需求。因此，我們亦面臨國內及國際船用柴油機製造商的激烈競

風險因素

爭。國內製造商主要包括國有造船企業，如滬東重機股份有限公司、上海中船三井造船柴油機有限公司、大連船用柴油機有限公司及宜昌船舶柴油機有限公司，而外國製造商主要來自南韓，如現代重工集團、斗山重工及STX Engine Co., Ltd。由於我們的大部份競爭對手比我們更早進入該市場，故彼等可能較我們具備更好的價格策略、分銷渠道、研發能力及對客戶設計特殊要求的回應能力以及客戶服務。

我們的工程機械業務目前亦面對中國國內與合資企業製造商的競爭，包括三一集團有限公司、中聯重工、徐州重型機械有限公司及遼寧撫挖重工機械股份有限公司。由於中國的工程機械的市場需求增加，其他製造商亦紛紛進軍市場。競爭加劇可能會攤薄我們的市場佔有率，可能需要我們降低價格及增加市場推廣與產品開發開支。此外，我們日後來自海外競爭對手的競爭或會加劇，他們可能擁有更雄厚的財務實力或更先進的技術或其他競爭優勢。該等海外競爭對手可能包括國際製造商(特別是挖掘機市場製造商)在中國成立的外商獨資企業或合營企業。

我們在現時正在進行或計劃進行業務的其他行業或板塊可能面對競爭。在動力工程業務，我們面對來自經營歷史悠久兼市場分額較大的國有製造商的競爭。倘國家發改委向其他民營企業授予批准，則我們亦會面對來自新入行者的競爭。由於我們計劃進軍鋼結構業務，故我們亦可能需要與大量現有製造商競爭。概不能保證我們可成功進軍這個高度競爭的市場或取得足夠的市場分額以使我們的新業務有利可圖。

我們的市場地位取決於我們預測和迅速回應各種競爭因素的能力，包括競爭對手推出全新或經改良的產品、競爭對手採納的定價策略以及我們客戶偏好的改變。我們不能向閣下保證我們的現有及潛在競爭對手不會以相同或更低價格提供與我們產品相若或比我們產品更優良的產品，或更快地適應不斷轉變的行業趨勢或市場需求。倘我們的競爭對手(不論是國內外)在定價、產品質素、品牌知名度與財務及技術資源方面取得競爭優勢，我們的市場份額、未來計劃及發展(包括我們以具商業利益方式推出或宣傳新產品的能力)及經營業績或會受到不利影響。

倘我們無法滿足建造及交付計劃，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響

我們達到建造及交付計劃的能力受多項我們無法控制的因素影響。我們依賴供應商適時交付鋼板等原材料以及船用發動機、柴油發電機及鍋爐等船舶設備。我們寄望於我們的生產基地於計劃時間範圍內完成及我們的乾船塢及其他生產設施運行不獲中斷。我們亦依賴熟練勞動力及有能力的管理層執行我們的業務策略。我們亦可能依賴部分項目的外包工作能否及時完成。我們的分包商或外包夥伴未能履行其合約責任或未能按規格或如期完工，將對我們按相關造船或其他採購合約的規格按時向客戶交付船舶或其他產品的能力構成影響。此外，我們亦受可能影響我們履行義務的能力的自然災害及造船活動內含的多項風險影響。由於我們的估計可能並不準確，故建造新型船舶耗時可能較我們所預計的時間更長。倘因有關因素導致營運出現重大中斷，我們完成建造計劃的能力可能受到不利影響，而導致延遲向客戶交付船舶。根據我們與客戶的造船合約，我們在向客戶交付船舶時一般擁有由合約交付日期起30天的寬限期。倘延期超過寬限期，客戶一般有權就之後180天內的部份延期獲得合約規定的違約賠償金，之後客戶有權終止合約。違約賠償金通常按照

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

30天寬限期後過去的天數及相關合約條款規定的每天賠償金額計算。於往績記錄期內，我們因我們尚未達到預計產能而超過寬限期延誤交付11艘船舶(包括8艘油輪及3艘散貨船)。本集團已通過調低相關造船合約中的相關代價，支付上述11艘船舶中的9艘交付延誤的違約賠償金額。代價調低金額約10.2百萬美元。此外，我們於二零一零年八月三十一日至最後實際可行日期止期間未能準時交付14艘船舶。當中有兩艘船舶已經於二零一零年十月支付，就另外十二艘船舶，我們正與客戶磋商爭取額外的寬限期。由於在建船舶數目增加及於二零一零年及其後將交付的船舶數目增長，倘我們未能有效擴大我們的產能或於計劃交付時間前達到客戶需要，我們可能出現更多延誤情況。除有關合約項下的規定違約賠償金外，我們的業務可能因隨後船舶的入塢或出塢隨之延時而受到進一步影響，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成進一步不利影響。此外，船東可能要求根據該等情況就合約的交付日期進行重新磋商，調低代價按個別情況決定。由於我們未能達成計劃而導致的船舶交付延期可能損害我們與客戶的關係及我們的商業聲譽，並造成重大損失，可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

倘客戶終止或延遲造船合約，我們的收入及溢利可能受到不利影響

二零零八年後期全球金融危機爆發後，因航運市場需求下降、資產價值減少及缺少可另類融資途徑，導致了造船訂單的船東出現融資問題。這些因素令取消或推遲訂單的風險惡化並導致整個航運業內出現訂單被推遲及取消的情況。因此，部分客戶可能不願或缺乏足夠融資或資金來付款或按照造船合約履行合約責任。倘客戶終止其訂單，而我們並無違約，我們可保留客戶支付的分期付款，船舶將由我們全權銷售。銷售所得款項將首先用於彌補銷售開支及因客戶違約產生的成本，然後用於支付所有未付分期付款(倘船舶已完工)或所有建設成本及就船舶產生的所有開支(倘船舶未完工)。而後，我們會將餘款退還予客戶。於往績記錄期內，我們遭24次取消造船合約。客戶終止合約後，我們須將就船舶收到的部分或全部款項退還予客戶，在部分情況下還須按合約規定支付利息。此外，我們的部分客戶已與我們接洽，以重訂彼等所訂購船舶的交付安排，延後船舶的合約交付日期。倘一份或多份大型訂單被取消，我們的業務及經營業績可能受到直接重大影響。因此，任何客戶取消訂單或應客戶要求大幅推遲交付船舶，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。此外，我們無法向閣下保證不會因客戶對合約作出任何重大修訂、終止、推遲或取消而受到影響或將獲得訂貨單所預測的收益。

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

我們的訂單簿未必準確反映我們日後的表現

由於我們於若干日期的手頭訂單包括我們於該日期已確認的收益部分，故將於該日期後確認的收益可能會遠少於訂單價值。於往績記錄期內，本集團訂單簿大幅增加。截至二零一零年九月三十日，我們的造船訂單包括84艘船舶，總噸位約15.1百萬載重噸，合約價值合共約60億美元。該等造船訂單將於二零一零年至二零一四年期間完工。就計算二零一零年造船訂單而言，我們與客戶簽訂造船合約後即認為訂單有效，而不論有關合約有何規定。概不能保證我們能夠獲取來自該等客戶的首期付款或我們能夠保留部分款項作為合約被註銷時的損害賠償。在若干情況下，我們可能會訂立須達成先決條件後方會生效或須視乎客戶酌情權的造船合約。我們可能視該等合約為新訂單。然而，倘該等合約的先決條件尚未達成或客戶選擇不把已簽署的合約生效，則我們可能不會將該等合約計入作為我們的訂單，而我們的訂單簿規模將會減少。於若干日期的訂單簿指尚未完成合約的合約總面值，包括有關我們於該日期已確認的該等訂單的收益部分。此外，一艘船舶可自相關合約簽定當日起數月或數年開始建造。這一類合約亦於這段期間計入我們的訂單簿；因此，我們的訂單簿不會準確反映收益金額或確認來自該一張訂單的收益時間。此外，計算訂單簿時不會考慮潛在的交付問題。該等訂單能否成功轉化為收益取決於多項因素，其中包括中國及全球航運市場沒有不利變動、船主可動用的資金、競爭、我們的產能、我們的研發及我們按時交付船舶的能力。若干因素並非我們所能控制，且因其性質使然附有不明朗因素。日後，我們的訂單簿可能會受合約延遲、取消及重新商定的影響，故我們不能向閣下保證我們將能按期交付我們現有的所有訂單及成功將其轉化為收益。

截至最後實際可行日期，我們在海洋工程板塊方面僅獲得一份訂單。我們不能向閣下保證我們將能在該板塊獲取更多訂單。截至二零一零年九月三十日，我們的船用發動機訂單簿包括40部新發動機，累計達849,760馬力，總合約價值約人民幣1,511.1百萬元。然而，因我們在建造船用柴油發動機方面經驗有限，我們不能向閣下保證我們在交付發動機產品時不會出現延誤或我們的發動機產品不會有缺陷、質量差或不合規格。此外，截至二零一零年九月三十日，40份訂單中有30份來自我們的造船板塊，概不能保證我們可成功獲得外部採購商的更多訂單。因此，閣下不應認為我們的訂單簿能準確反映我們的日後表現或未來收益。

我們的業務模式預期會改變，我們的業務預期會進一步呈現多元化發展，以及我們過去的經營業績未必能反映我們未來的表現

我們的生產集中在75,500載重噸、76,000載重噸及176,000載重噸的散貨船，156,000載重噸的油輪、400,000載重噸的超大型礦砂船及6,500標準箱的集裝箱船。截至二零一零年九月三十日，我們的造船訂單簿包括36艘散貨船、16艘超大型礦砂船、26艘油輪、兩艘超大型油輪、四艘集裝箱船。然而，作為增長策略的一部分，我們擬將產品種類多元化擴展至包括7,500載重噸至8,500載重噸集裝箱船及113,000載重噸阿芙拉型油輪。我們的海洋工程產品預期將包括自升式鑽井平台、深水半潛式鑽井平台、鑽井船、FPSO/FSO、海洋工程船舶(如深水鋪管起重船)及液化天然氣運輸船。

由於我們於製造該等新產品方面經驗不足及我們的合約通常為定價合約並就延遲交付支付賠償金，與以往建造船舶合約相比，我們在按合約交付時可能面對較大的成本超支及延誤風險。此等船舶及海洋工程產品通常設計較複雜且較難建造。我們可能無法在類似船

風險因素

船中分散設計及研發成本，或獲得與散貨船及油輪合約相近的毛利率。我們尚未具備建造此等船舶及海洋工程產品的所有技術知識或知識產權，或須花費大筆費用獲取牌照或投入大量資本及人力資源用於研究、設計及建造原型。有關新產品的開發成本可能過高，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，預期我們的業務模式在進行的業務及提供的產品方面均會改變。我們的大部分收入來自造船業務，該業務於截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度以及截至二零一零年八月三十一日止八個月分別佔我們的總收入的100.0%、99.4%、96.9%及94.5%。我們於二零零八年開始船用發動機製造業務，於二零零九年十月交付第一台低速柴油發動機。我們預計將於短期內獲得製造Wärtsilä及MAN B&W低速柴油發動機的能力，而長期而言則擴展至更全面的柴油發動機。於二零一零年，我們另行收購振宇機械，獲得製造挖掘機及起重機的能力。我們志在成為全球重工業的主要公司之一，進一步計劃在不遠的將來進入鋼結構業務。

我們於短期內迅速擴展使我們產生新的營運、管理及規劃需求，這些需求與我們經營造船業務所面對的需求大為不同，我們因此需要不同範疇的專業知識及經驗。中國私營企業開始進行船用發動機建造相對較遲。我們於二零零九年十月交付首台發動機，因此，在評估與解決船用發動機製造特定風險方面經驗有限。我們就船用發動機製造成本的假設與判斷及該等項目的整體經營仍有待驗證，且可能會被證實為不正確。船用發動機製造及工程機械對我們而言屬於新業務，我們可能需迅速地開發新技術、收購新技巧、培訓新人員、取得額外融資及對我們的營運方式作出重大改動，以妥善及有效執行業務策略。

概不能保證我們的造船經驗能成功應用於我們的新業務。由於未必具備足夠經驗、技術、資本或其他資源，我們可能無法達致業務目標或在新市場或業務上有效競爭，且新展開業務的成本超支及延遲產品交付的風險可能大於我們的造船業務。概不能保證我們的收入或溢利能繼續增加，或我們的毛利率會將不會大幅減少，或我們的新業務不會出現虧損。因此，我們過往的經營業績可能無法作為我們日後表現的指標。

我們可能無法收購目標業務或將目標業務與現有業務成功整合

作為擴展策略的一部分，我們計劃收購在產品種類、研發能力及進入新市場與建立關係方面能增強我們現有業務經營的公司，藉此補充我們的市場地位。實施該擴展計劃須承受多項風險，其中風險包括但不限於：

- 未能物色及以可接受的成本收購合適的目標業務；
- 未能在收購前發現與所收購業務有關的重大風險或負債；
- 未能將所收購的業務、人員或產品整合入現有業務；
- 整合成本高於預期；
- 須推遲或未能實現所收購業務或其產品的預期利益；
- 獲取監管批准出現困難；
- 受到市況及需求變動的不利影響；

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

- 管理層將時間及精力分散至其他業務問題；及
- 挽留對成功管理收購業務至關重要的所收購業務主要員工出現困難。

倘任何該等不明朗因素成為事實，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

未能順利制定我們的新業務策略或發展新業務可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響

我們可能實施新業務策略，包括通過熔盛資本或其他實體推出融資租賃推廣模式，向海外或國內船舶公司出租我們製造的船舶。我們缺乏執行或制定有關策略的經驗，同時無法向閣下保證我們將會取得成功，乃由於以下因素(其中包括)：

- 我們無法正確識別相關市場趨勢，包括客戶對我們擬建造船舶類型的需求、原材料成本、外匯匯率及有關船舶價格的變動；
- 我們無法恰當管理我們的現金流、融資來源及與新業務模式有關的事宜；
- 因動用我們的自有資金向新業務模式提供資金導致較高的利息開支或利息收入減少；
- 我們無法管理建造成本及成本超支；或
- 我們無法物色按我們可接受的價格購買或租賃該等船舶的客戶。

我們並無預定的時間安排，乃由於我們創辦新業務的計劃取決於若干因素，其中包括取得必要許可及批文所需的時間及資質、我們船舶的市場需求以及我們可利用的資金及其他資源。我們的中國法律顧問通商律師事務所告知，根據中國銀監會頒佈的金融租賃公司管理辦法(「辦法」)(於二零零七年三月三日生效)，金融租賃公司須取得中國銀監會批准並且其註冊資本不得低於人民幣100百萬元。此外，根據該辦法，於中國境內註冊的、主營業務為製造適合融資租賃交易產品的大型企業，應符合以下要求：(i)最近一年的年末收益不低於人民幣50億元或自由兌換貨幣的等值金額；(ii)最近兩年連續盈利；(iii)最近一年年末的淨資產率不低於30%；(iv)主營業務的收益佔其總收益的80%或以上；(v)信用記錄良好；及(vi)遵守註冊地法律法規，最近兩年內未發生重大糾紛或任何重大違法違規行為。我們的中國法律顧問認為，倘我們能夠向中國銀監會提交符合上述規定的相關申請文件，我們取得融資租賃業務的批准不會遇到重大法律障礙。然而，概不保證我們將能夠取得有關批准或我們的融資租賃業務將於近期推出或根本不會推出。

我們於本文件「業務－我們的策略」一節列載我們的業務策略。成功推行該等策略取決於若干因素(其中包括)中國及全球船舶市場沒有不利變動、可動用資金、競爭、政府政策及我們挽留及招募合資格僱員的能力。其中若干因素我們無法控制，而其性質具有不確定性。概不保證我們的策略可成功實施。任何無法或延期實施任何或所有該等策略將對我們的盈利能力及前景產生重大不利影響。

風險因素

美元兌人民幣匯率波動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響

人民幣與美元之間的匯率一直頗為波動。雖然我們的呈報貨幣為人民幣，而在中國就勞工、採購原材料及船用設備支付的款項亦以人民幣計值，但我們的大部分造船合約規定以美元付款，而我們採購進口原材料及船用設備的付款亦以美元計值。美元兌人民幣的匯率變動可能影響我們的毛利率，原因是我們無法調整造船合約中的價格來適應匯率變動。再者，匯率的任何不利變動可能導致我們的成本或負債增加或收益下降，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。

我們一般訂立於計劃交付前最多2至4年的固定價格造船合約。於我們收到船東5%至30%的首期付款後，直到我們在建造期間取得若干成果後，我們才可以收到合約價的餘額。因此，我們根據合約於首付至最後一筆付款期間面臨匯率變動的風險。此外，由於我們根據建造進度收取付款，我們對沖貨幣風險的選擇權有限。另外，倘我們的資產及負債以申報貨幣(人民幣除外)計值，我們亦面臨外匯波動的風險。

人民幣價值兌美元波動受(其中包括)中國及美國政治及經濟狀況變動的影響。人民幣兌美元按照人民銀行匯率換算。二零零五年七月二十一日，中國政府改變其人民幣價值與美元掛鈎的政策。根據該新政策，人民幣的價值容許與一籃子特定外幣在可控制範圍內窄幅波動。於二零零五年九月二十三日，中國政府將人民幣對非美元外幣的日常交易範圍由1.5%拓寬至3.0%，以改善新外匯體系的靈活性。於二零零五年七月二十一日至二零一零年十月二十四日期間，人民幣兌美元升值約21.6%。近來，逼迫中國政府採納更為靈活的貨幣政策的國際壓力有所增加。中國或會決定許可人民幣兌美元於日後出現較大波幅，其可導致人民幣兌美元逐步升值。由於往績記錄期人民幣兌換我們所使用的其他貨幣的價值波動，我們於二零零七年、二零零八年及二零零九年及截至二零一零年八月三十一日止八個月分別錄得匯兌虧損人民幣31.5百萬元、人民幣19.3百萬元、人民幣37.6百萬元及匯兌收益人民幣3.6百萬元。於二零一零年八月三十一日，倘人民幣兌美元及港元升值2%，而所有其他變量維持不變，則期內除稅前業績將減少人民幣59.4百萬元，主要是由於換算以美元及港元列值資產的外匯差額所致。

人民幣兌有關其他貨幣的相對價值變動會導致已變現及未變現外匯收益及虧損。我們試圖在決定船舶合約價格時，將人民幣兌美元的估計升值納入考慮。但我們的估計不一定準確。倘人民幣兌美元的匯率出現大幅波動，特別是人民幣兌美元有任何升值，可能導致外匯虧損淨額，可對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們會因業務使用的原材料、設備及零部件的價格浮動而面臨風險

鋼板是銷售成本的最大組成部分，於截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度及截至二零一零年八月三十一日止八個月分別約佔總開支的27.9%、42.7%、37.5%及41.1%。和中國眾多其他主要造船公司一樣，我們與客戶訂立固定價格造船合約。我們一般無法與主要供應商訂立固定價格供應合約，乃由於中國對鋼產品的需求強勁所致。我們已與部分主要供應商訂立策略合作協議，以確保我們生產所需鋼板的穩定

風 險 因 素

及時供應。然而，該等協議通常並不保障我們不受價格波動影響，我們在向該等供應商採購時仍須受市價規限。我們與客戶簽署固定價格造船合約的時間與購買鋼板用於建造相關船舶的時間之間可能相隔達六個月，期間我們面臨鋼產品價格波動的風險。我們作出採購的能力受可動用現金流及生產需要等因素影響。自我們於二零零七年開始建造第一艘船舶起，鋼材價格一直大幅波動。二零零八年下半年及二零零九年初，因全球經濟衰退導致需求下降，鋼材平均價格大幅下跌。但我們不能保證鋼板價格會維持於該較低水平。倘鋼板成本增速或增幅高於預期，其增幅未必可完全反映在現有固定價格造船合約中，則會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

船用發動機、柴油發電機及鍋爐等船用設備及零部件一般構成我們的銷售成本的第二大部分，於截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度及截至二零一零年八月三十一日止八個月分別佔總開支的16.3%、27.8%、32.5%及32.5%。由於中國的合格供應商數目有限，我們一般向國際供應商(如現代重工集團及斗山重工)進口船用發動機、柴油發電機及鍋爐。船用設備及零部件的價格一般在下採購訂單時決定。我們嘗試在簽署固定價格合約後盡快下單訂購配合船舶的船用設備及零部件，而我們一般須向供應商提前付款或支付合約價15%的按金。倘我們並無充足的流動現金提前付款或支付按金，我們可能承受價格上漲，無法取得提前下訂單獲得的優惠價格。倘船用設備及零部件的成本上漲速度或幅度高於預期，有關上漲未必可完全反映在現有固定價格造船合約中。在此等情況下，我們可能無法將價格增加轉嫁予現有合約客戶，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的成功依賴於主要人員

我們的成功頗大程度上依賴主要管理人員及中國營運附屬公司的技術人員持續提供服務。我們的主要管理人員大部分曾任職於中國或國際主要造船公司，具備寶貴的知識、經驗及關係。彼等在引導我們的業務方向及帶動增長方面一直發揮重要作用。尤其是陳強先生在造船行業擁有逾25年工作經驗，與其他主要管理人員共同制定我們快速增長及高效經營的策略。陳強先生在中國境內外的造船行業享譽盛名。此外，陳開國先生為我們造船板塊的主事人之一，曾擔任江南造船廠副總經理。鄧輝先生從事船舶動力相關行業工作逾28年。我們的財務總裁王少劍先生在美國上市的多家跨國企業以及於香港聯交所上市的一家人的財務營運及項目管理方面累積多年經驗。我們依賴彼等在造船行業的企業管理、策略規劃、生產、融資、研發及業務實踐方面的豐富知識及經驗。由於中國造船行業增長強勁，我們預計會面臨愈來愈多其他造船公司爭相聘用管理人員的情況。倘我們失去任何現任主要管理人員而未能及時找到合適替代人選，或倘我們無法吸引足夠的管理人員滿足增長需要，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

我們可能需要額外員工及合同工來維持及擴展業務。在中國，爭奪造船廠、機械及工程熟練勞動力的情況非常激烈。競爭對手擴展業務，增聘額外工人，可能導致我們的員工工資上漲及合同工人勞力成本增加。因此，我們在吸引及挽留熟練員工方面可能不時遇到

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

困難。勞動力短缺或無法挽留熟練員工，均可增加勞動成本，妨礙我們的生產效率及按時完成船舶建造的能力，以及提高我們為維持溢利而須出售產品的價格。

我們的造船、海洋工程以及船用發動機製造業務均需要高度熟練的合格人員，如工程師、起重機操作員、焊接工及油漆工。例如，我們的設計及研究部門的工程師在編製生產設計，計劃生產工序時發揮主要作用。彼等亦在成本管理系統中扮演關鍵角色，因為我們依賴其制定可有效利用原材料的生產設計方案。

倘我們無法維持足夠的熟練合格人員處理較複雜及技術密集的工序，或倘我們須支付大幅提高的工資來聘用有關人員，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

倘我們未能及時就我們的船廠設施續訂海岸線使用權，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響

根據中國相關海岸線法律及法規（「**中國海岸線法規**」），像我們這類利用海岸線的業務須與中國相關部門訂立海岸線佔用協議，並就使用海岸線支付規定的年費。該等費用部分因海岸線長度及所佔用水域的面積而不同。此外，我們須取得河道建設項目佔用證書提供的海岸線使用權（「**海岸線權利證書**」）。

我們就合共3,058米的海岸線擁有對我們業務營運至為重要的海岸線權利證書。我們一份證書的有效期為二零零七年至二零一二年，一份為二零零八年至二零一三年，而另外兩份為二零一零年至二零一五年。倘我們更新證書，便須就持續使用相關海岸線佔用協議中訂明的海岸線及水域支付費用，並由中國相關部門審查我們有否遵守中國水法及防洪法。

此外，根據中國水法，涉及使用海岸線的任何建設項目均須獲發相關批文。倘設施的興建未取得必需的批文，則中國機關有權要求我們停止營運及拆除設施。

倘我們未能向中國政府支付必需的海岸線佔用費或未能履行我們在海岸線佔用協議下的責任，例如遵守有關水資源的相關中國法律（包括中國水法及防洪法）以及獲得長江水利委員會及地方水資源機構發出的批文及規定，則中國政府可能會向我們施加罰款，從而導致我們的業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。此外，倘我們未能更新或延續海岸線權利證書或海岸線佔用協議，我們或會喪失使用全部或部分海岸線的權利，並須停止在受影響的海岸線營運。這將對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。

我們尚未取得我們所佔用的一項物業的業權證書

於二零一零年九月三十日，我們尚未取得一幢樓宇的房屋所有權證或房地產權證。該物業現用作辦公室。其乃於並無取得建築規劃許可證的情況下建造，總建築面積約580平方米。我們的中國法律顧問通商律師事務所告知，由於我們尚未取得相關建築規劃許可證，(i)倘相關政府機關認為我們有可能採取措施消除對落實城鄉規劃的影響，我們可能被責令於特定期限內改正該違規行為，並處以建造成本5%至10%的罰款及(ii)倘政府機關認為我們

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

不可能採取措施消除該影響，我們可能被責令於特定期限內拆除樓宇，或倘拆除不可行，則面臨被沒收整幢樓宇或自樓宇取得的收益。估計我們須繳納的罰款達建造成本的10%。該樓宇的賬面值約人民幣661,143元。我們認為該樓宇的建造成本與賬面值相等。因此，我們估計罰金上限可能約人民幣66,114元。然而，相關政府機構可能不會同意我們的估計，而實際罰款可能高於該金額。此外，我們可能須遷移我們在該樓宇經營的業務，搬遷時間可能達一年，費用可能約達人民幣800,000元。

無法或延期取得船級社的相關認證可能導致延誤我們的交付進度及業務中斷

我們須按照船級社的合約規格及要求以及規則及規例建造我們的船舶。根據《中華人民共和國船舶和海上設施檢驗條例》，我們須自船級社（獲允許經船舶登記處授權可代表其進行法定檢查）就各船舶取得證明。例如，勞氏質量認證（上海）仍保留每六個月檢驗我們的生產經營場所的權利，並檢查我們的質量安全及管理標準。倘我們無法解決其提出的問題，勞氏質量認證（上海）可拒絕允許我們使用該認證。因此，我們可能遭造船進度延遲及中斷，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們依賴熔盛重工、熔盛投資及熔盛造船之間的關係，彼等之間關係的惡化可能對我們的表現以及整體運營造成重大不利影響

我們根據與熔盛造船簽署的委託建造合同在中國經營造船及海洋工程業務。概不保證我們將能夠續簽委託建造合同或於委託建造合同屆滿時以其訂明的類似主要條款續簽該協議。此外，我們與熔盛投資及熔盛造船之間的關係受結構協議控制，該協議旨在賦予本集團對熔盛造船業務營運的實際控制權，並容許我們自熔盛造船取得所有收入及近乎所有經濟利益。然而，倘熔盛重工、熔盛投資及／或熔盛造船之間的關係惡化，則該等合約安排在賦予對熔盛造船業務營運控制權時可能無效或無法令我們保留自熔盛造船取得的所有收入及近乎所有經濟利益。關係惡化可能使熔盛投資及／或熔盛造船之間喪失誠信或無法履行合約安排項下的責任，在此情況下，我們的聲譽、業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到嚴重不利影響。

此外，熔盛造船就與熔盛重工之間交易而確認的收益將於綜合時對銷。該等交易產生的稅項，例如就熔盛造船自該等交易的收入而應繳納的企業所得稅，仍須由本集團繳納。由於該等稅項仍須由本集團繳納，故我們的財務業績將受到影響。

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

我們的控股股東有能力對我們行使重大控制權，藉以循多方面影響我們的業務，而該等影響未必符合其他股東的利益

控股股東將可對所有須由股東批准的事宜行使重大影響力，包括委任董事及批准重大公司交易。這所有權集中情況可能會耽誤、妨礙或阻礙本公司及本集團控制權易手，或阻礙有意收購者通過公司行動（如試圖進行與股東權益發生衝突的合併或併購）試圖獲得本公司控制權。

此外，倘我們的控股股東及／或張先生與本集團存在利益衝突，則我們的業務可能受到不利影響。熔盛投資於熔盛造船持有51%股權。熔盛投資通過其於熔盛造船的權益及於熔燁機電的5%權益而於熔安動力機械間接持有權益。根據服務協議，熔盛投資已同意支付熔盛重工服務費，相當於因於熔盛造船擁有51%股權而收取熔盛造船股息收入一切經濟效益（於熔盛造船向其股東支付任何股息當日到期並應予支付）。由於張先生最終控制熔盛投資，我們無法向閣下保證倘出現任何利益衝突並要求張先生採取措施，張先生將能夠按本集團的最佳利益行事或該衝突將以有利於本集團的方式獲解決。此外，我們無法向閣下保證熔盛投資、熔盛造船及熔安動力機械為一方與本集團的任何其他成員公司為另一方之間的任何持續或未來關連交易不會導致利益流向張先生。在此情況下，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到不利影響。

倘我們無法獲得合資格合約或外包工人或以可接受的成本將工序外包，我們未必能以有利可圖的方式提升我們的產量，且勞工成本增加或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響

我們的造船過程的重要環節須依賴在我們船廠工作的外包工人。於二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日及二零一零年八月三十一日，我們的外包工人數分別為1,982名、7,466名、11,504名及16,148名，而勞工成本則佔我們於截至二零零七年、二零零八年、二零零九年十二月三十一日止年度及截至二零一零年八月三十一日止八個月的總成本分別約2.4%、6.0%、7.5%及4.8%。我們通過提供合約勞工服務的公司選用外包工人。我們預計日後會繼續定期使用外包工人，並會增加在我們船廠聘用的外包工人數目。此外，當有需要時，我們會將部分造船工作（例如建造及裝配船板）外包予我們的分包商或外包夥伴。倘我們無法增加在我們設施的外包工人數目或無法以可接受的價格將工作外包予分包商或外包夥伴，我們可能會喪失商機，我們的業務、財務狀況及經營業績亦可能會受到重大不利影響。

外包工人的成本可能因來自工會的需求、勞工糾紛及競爭環境的改變等諸多因素大幅增加。我們就聘用外包工人與勞務公司訂立合約。勞務公司須與外包工人訂立聘用合約，支付工人工資，並為外包工人購買社會保險。我們為外包工人向勞務公司支付工資、社會保險及住房公積金。勞務公司亦負責處理導致外包工人工傷、疾病或死亡的事故，而根據中國法律及法規，我們及勞務公司承擔相關費用。根據中國法律顧問的意見，倘勞務公司未能支付外包工人報酬，儘管根據合約我們有權要求相關勞務公司賠償我們全部損失，但我們或會就外包工人的損失承擔連帶責任，我們無法向閣下保證勞務公司將按協定履行其責任或我們將不會就外包工人的損失承擔連帶責任。我們亦無法向閣下保證勞務公司

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

購買的社會保險足以涵蓋工傷或事故，亦不保證我們毋須承擔外包工人所蒙受的傷害或損害。倘該等事件發生，我們的勞工成本可能大幅上升，並且我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

我們未來的擴張面臨產能的限制並有眾多我們無法控制的風險

我們在造船板塊的擴張可能受船廠產能限制，而產能又受(其中包括)我們的造船廠的泊位供應、乾船塢、碼頭、廠房及設備的數目及規模等影響。目前，我們有三個運營中乾船塢及一個在建乾船塢。我們的第四個乾船塢完成後，我們的設計產能為8,000,000載重噸或經相關政府機關批准的較大產能。此外，為達致我們的乾船塢的全面運作能力，我們可能需要更多設備及乾船塢設施。

我們無法保證能夠獲得建設新造船廠設施所需的土地、批准或資本。倘我們無法及時完成新造船廠設施，我們可能須依賴現有乾船塢、起重機、設備及設施完成較大型船舶的訂單，因而限制我們接受新訂單的能力。此外，倘建設新造船廠設施或新造船廠設施完全發揮產能潛力方面出現延誤，便可能會影響我們實施擴展製造產能方案的能力，因而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，擴展產能時，我們會面臨眾多我們不能控制的建造、融資、經營及其他風險，包括但不限於：

- 原材料、設備及勞動力短缺；
- 不利天氣狀況及自然災害；
- 我們產品及服務的需求變動；
- 現有造船廠設施重建或升級時損失業務；
- 勞資糾紛或與分包商發出爭議；
- 基建設施不足，原因包括因第三方未能履行有關提供成功經營項目所必需或適宜的公用設施及交通連接；
- 承包商未能根據我們的規格完成項目；
- 意外；
- 政府有關造船行業、批准及融資的政策出現變動；
- 無法取得及持有必要的政府牌照、許可證或批文；及
- 全球造船及動力工程板塊產能過剩。

例如，造船業週期性受產能過剩引發的價格下降及利潤率降低影響。在二零零八年全球陷入經濟衰退前，全球造船能力部分由於全球船舶需求強勁增長而大幅擴展，特別是中國及南韓。由於自二零零八年爆發金融危機導致全球對船舶的需求減少而導致產能過剩。產能過剩可能因金融危機前製造、目前在建中及計劃在未來數年內交付的大量船舶而惡化。產能過剩可影響我們整體擴大銷售及生產的能力，以及調低我們主要產品的美元價格，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

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

二零零九年六月九日，國務院辦公廳頒佈船舶工業調整和振興規劃（「**規劃**」）。二零零九年九月二十六日，國務院頒佈《國務院批轉發展改革委等部門關於抑制部分行業產能過剩和重複建設引導產業健康發展若干意見的通知（國發〔2009〕38號）》（「**通知**」）。根據**規劃**及**通知**，中國造船業目前面臨嚴重的產能過剩。於**通知**之日起計三年內，各級土地、海洋、環境保護、金融及其他相關部門不得再受理新船塢或泊位項目申請，並須暫停審批造船企業的現有船塢或泊位擴建項目。於二零零八年三月十一日，國家發改委批准重建我們的四座乾船塢，其尺寸分別為102米×464米、102米×530米、106米×530米及139.5米×380米。於二零一零年六月十一日，江蘇省如皋市發展和改革委員會對我們第四座乾船塢的重新配置情況進行備案，其於重建完成後的更改尺寸為139.5米×580米。於二零一零年六月二十九日，江蘇省經濟和信息化委員會發出函件，確認我們第四座乾船塢的尺寸變更為139.5米×580米符合中國行業政策。我們的中國法律顧問通商律師事務所認為，我們四座乾船塢的重建及技術重新配置已取得有關中國政府機構所有批准。鑒於我們現時無意申請建造新乾船塢或擴大我們現有乾船塢，我們及我們的中國法律顧問認為，該**通知**對我們的業務及經營活動並無影響。然而，鑒於適用中國法律法規的應用及詮釋存在不確定性，儘管我們已就我們第四座乾船塢的長度延長取得地方政府機構的確認，有關中央政府機構（如國家發改委）可能要求我們就該延長取得若干中央政府級的批准。倘我們須取得任何該等批准而未能取得，我們可能須通過去除延伸區域恢復我們第四座乾船塢的原有批准長度，可能導致延遲我們第四座乾船塢完工及我們的產能提升。此外，**通知**影響了我們於未來三年內進一步擴大產能的計劃的能力，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

有關動力工程板塊，中國低速船用柴油發動機市場已快速增長至二零零九年的27億美元，然而，主要由於全球造船行業衰退，複合年增長率預期在未來六年放緩至約7.1%。根據《政府核准的投資項目目錄（二零零四年）》，中低速柴油發動機製造項目須獲國家發改委批准。根據Frost & Sullivan，估計新產能將小於二零一五年的總需求，其可能會對我們的業務、財務狀況及營運業績造成不利影響。

發生以上一件或多件事件可能會對我們在預算內完成現有或未來擴展計劃的能力造成負面影響，並可妨礙我們就該等擴展計劃獲得有關擴展計劃的預期收益、回報率或產能。此外，不能保證我們的經營或融資活動產生的現金流足以應付相關建造及發展成本。

我們可能需要額外資金供業務增長及發展，而倘我們無法以可接受的成本取得所需資金，我們可能無法按計劃擴展業務

在我們的造船業務的基礎上，我們藉著多元化發展至海洋工程及船用發動機製造及工程機械領域擴充業務。我們經營及擴展業務需要大量資金，故我們可能須尋求額外資金來源供未來業務增長及發展。我們的主要需要包括：

- 維持及擴展產能（包括收購更多土地及建造造船廠及其他生產設施）的資本開支；
- 產品多元化；

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

- 採購原材料(包括鋼板)及主要船用設備(如船用發動機、柴油發電機及發動機部件)；
- 向員工及分包商付款；
- 向船舶經紀、貿易公司及商業銀行付款；
- 研發新產品及技術；
- 其他營運資金需求；及
- 就在乾船塢進行的造船業務向熔盛造船付款。

倘我們決定通過債務融資滿足有關資金需求，我們的償債成本會增加，並可能須遵守限制性的財務及其他契諾(包括限制現有或未來經營的契諾)。此外，由於資市市場不穩定，中國及全球其他地區的許多金融機構可能限制信貸供應。因此，我們獲取融資方面可能會愈加困難。我們無法就額外資本的條款或供應作任何保證。如無足夠的流動資金，我們將會被迫縮減本身的營運和擴展計劃。資本市場或信貸市場的混亂、不明朗或波動可能限制我們取得經營並擴充我們業務的資金、降低我們的盈利能力並顯著削弱我們的財務靈活性。此外，我們的流動資金亦視乎經營活動所產生的現金及我們的現有現金及現金等價物而定。本公司負債越多，我們須要將經營活動產生的現金流量分配作償還債務的比例就越高，繼而減少我們可用作營運資金、資本開支及用於其他一般公司用途的現金流量。因此，對本公司的業務、財務狀況和經營業績可能有重大不利影響。

我們的造船合約屬固定價格基準，在我們產生不可預見或額外費用情況下，可能會令我們蒙受損失或取得比預期低的收益

我們所有的造船合約均為固定價格合約。我們訂立該等合約的年期最多為如期交付船舶之前四年。我們試圖在訂立固定價格合約時預測勞工及原材料成本，並保留已完成合約節約下的全部成本，但仍須悉數承擔所有超支成本。我們就固定價格合約產生的實際成本及實現的溢利可能有別於我們的估計，因素包括：

- 合約期內勞工及設備生產力出現意外變動；
- 勞工、原材料、分包及日常成本(包括因我們控制能力以外因素引致者)意外增加；及
- 交付延誤及補救措施。

視乎項目的規模，估計合約表現有變或會大幅減少我們的盈利，甚至造成虧損。此外，我們的固定價格合約通常規定我們在無法根據該等合約如期交付船舶情況下須支付違約賠償金。在該等情況下，我們的固定價格合約出現巨額成本超支，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們依賴外部設計公司設計我們的新產品，特別是我們造船及海洋工程業務的基本設計及詳細設計

我們將大部分新船設計(包括基本設計及詳細設計)分判予幾家外部設計公司。為保證設計質量，我們與數目有限的著名設計公司建立業務關係，包括南韓領先的船舶設計、工程及諮詢公司KOMAC及中國領先船舶設計研究院上海船舶研究設計院。我們的深水鋪管起重船乃由荷蘭設計研究院設計。隨著我們持續擴大產品種類，我們對該等外部公司的依賴

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

將會增加。倘我們未能與該等設計公司維持良好關係，或該等公司未能按時向我們交付優良的設計產品，則我們或會失去業務機會，或未必能達致我們的交付計劃。此外，我們在爭取知名設計公司服務方面亦面對其他造船廠的競爭。倘我們須支付大幅增加的設計費方可取得該等設計公司的服務，則我們的成本將會增加，而我們未必能維持我們的成本架構。發生任何該等事件，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

我們依賴有限數目的主要客戶

截至二零一零年九月三十日，我們的總訂單簿包括84艘船舶的訂單，按合約價值計，其中約57.0%來自我們的五大客戶。我們的海洋工程業務始於二零零七年為中海油建造深水鋪管起重船，故這一領域的經營歷史相對較短。關於我們的船用發動機建造板塊，截至二零一零年九月三十日，我們的訂單簿包括40台新發動機，其中30台為集團內部成員公司之間的訂單，來自我們自身的造船板塊。

我們的多數主要客戶為對其船舶具有嚴格要求的全球航運公司。倘我們無法按時交付該等產品或按該等客戶的規格建造船舶，我們可能會損失聲譽，並引致財務虧損或流失客戶。我們不能向閣下保證該等客戶會繼續與我們合作或我們會繼續維持過去自該等客戶實現的總體收益水平。倘我們任何一位大客戶不再與我們有業務交易或大幅削減向我們採購訂單的水平或頻率，而我們未能自其他來源取得新訂單替代有關損失或削減，則我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們可能會根據產品保修政策而產生維修成本，我們也可能會由於產品未達相關造船合同規定的要求而面臨索賠或合約價格調整

我們或會因我們建造的船舶、海洋工程產品、船用柴油發動機及工程機械有瑕疵、工藝欠佳或不符客戶規格而面對客戶索償。此外，倘我們未能達到有關造船合約規定的速度、油耗及載重量標準，我們的客戶有權於船舶交付時進行價格調整。我們通常會提供12個月的保修期，自向客戶交付船舶之日起計。就我們的船用柴油發動機而言，保修期通常為自交付發動機起18個月或交付船舶起12個月（以較短者為準）。就我們的工程機械而言，保修期通常為自操作機器起1,500或2,000小時或交付後12個月（以較短者為準）。因應所提供的保修期，我們或會遭客戶索償，而倘於保修期內須進行補救工作以履行我們的責任，則可能產生額外成本。我們一般按產品類型估計補救工作的成本在合約價1%至2%的範圍內，並在營運中就該等成本作出撥備。然而，由於我們的經營歷史有限，概不保證我們的保修撥備將足以涵蓋因瑕疵產生的費用。倘任何補救工作的成本及任何保修索賠的金額超出我們作出的保修撥備，則我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們面臨有關及時獲取合規格工人和外包伙伴的風險

雖然我們聘用外包工人及採取外包安排使我們管理成本方面有靈活性，但我們的外包工人未必會遵守我們的質量保證及安全措施，亦未必會受所代聘勞務機構妥善管理。根據我們中國法律顧問說明，勞務機構須對其供應的外包工人未有遵守安全措施引致的損害及賠償負責。然而，我們現場可能發生的任何重大事故或會損害我們的公司形象或聲譽。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

們要求勞務機構為外包工人購買意外保險保單，但該等保單未必足夠賠償我們的外包工人因在我們現場發生意外而蒙受的損失或傷害。

此外，我們外包部分生產的分包商或外包夥伴可能會在其設施內採用劣質或有瑕疵的次組件或不合格或技術不熟練的工人。倘我們外包建築工程或向外包夥伴租賃設施，我們可能並無開展工程所在設施的獨家使用權或使用權或並無權利指示我們外包夥伴的僱員根據我們的標準開展工程。我們的客戶就外包工人或外包夥伴履行工作引致的瑕疵、質量或工藝欠佳或不符合客戶規格而向我們提出任何重大索償，均可能導致我們須承擔補救成本。倘我們的外包夥伴並無足夠產能或未能就我們外包工作制訂適當計劃，我們可能進一步產生延誤。彼等違約可能導致我們違反我們與客戶訂立的合約。我們的分包商或外包夥伴違反其任何合約責任或未能按規格或計劃完成其工作，將會影響我們按造船合約的質量及時間規格向客戶交付船舶的能力，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。此外，熟練工人，特別是工程師及專家，亦在我們的船用發動機製造業務及海洋工程業務中起到重大作用。任何違約均可引發瓶頸效應，對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

我們的債務可能會對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響，並阻礙我們履行財務責任或業務目標

截至二零一零年九月三十日，我們的未償還借貸約為人民幣19,559.4百萬元。於一年內到期及應付的借貸約人民幣8,311.2百萬元。我們預期未來會借入大筆債項以為我們不斷擴充的船用發動機製造及工程機械業務融資以及償還我們已借入的銀行貸款。我們現有及將來的債項及相關責任可能會於日後對我們產生重大後果，例如：

- 可能會限制我們取得額外融資以為增長、營運資金及資本開支融資，或應付債務或其他現金要求的能力；
- 倘相關利率大幅上升，我們須承擔利息成本增加的風險；
- 我們對我們股東作出分派的能力的潛在限制；
- 基於現有債務要求，可能會限制我們投資於業務的經營現金流的能力；或
- 令我們容易受到經濟衰退及市場環境轉變的影響。

於二零一零年十月十九日，中國政府將利率上調25個基點，標誌中國更強的貨幣緊縮階段的開始。根據我們的利率敏感測試，於二零一零年八月三十一日，倘我們的利率上升100個基點，而所有其他變量維持不變，則我們於期內的除稅前業績將減少人民幣26.9百萬元。因此，利息增加可能對我們的業績、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們履行債務責任、借入額外資金或為我們的債項再融資的能力將取決於許多因素，包括現行財務或經濟狀況、我們於過往的表現及我們的財政及營運前景。倘我們未有足夠現金以應付我們的債務責任，我們可能須為全部或部分債項再融資、出售資產或縮減開支。我們或未能隨時以我們可以接受的條款為我們的債項再融資或出售資產，或甚至完全未能為我們的債項再融資或出售資產。在此情況下，倘我們於履行義務時違約，我們的經營業績及財務狀況可能遭受重大不利影響。

風 險 因 素

倘我們的銀行未能出具必要的退款擔保，則我們未必能取得新合約

由於新船舶的合約價格高昂，我們通常須向客戶提供銀行發出的退款擔保，作為在我們未能履行造船合約下合約責任情況下，退還我們客戶所作分期付款的保證。為釐定是否授予我們退款擔保，銀行會審查(其中包括)我們的財務狀況及信用。一般而言，我們安排銀行以可動用銀行融資向客戶出具退款擔保，並向銀行支付融資費用。根據與銀行訂立的現有安排，我們須提供5%至10%船舶合約價值的現金抵押，並向銀行質押在建船舶作為抵押品。

為符合銀行規定，我們須確保抵押文件已在適當政府機關妥善登記。為遵守相關規則及規例(規定登記抵押文件的人士必須是相關船舶的製造商)，我們須將與熔盛重工(由於屬於外資公司而不得從事造船活動)在建的船舶有關的若干權利轉讓予熔盛造船，才能妥善登記抵押文件。登記後，熔盛造船有責任應要求將所有獲轉讓的權利轉回熔盛重工，前提是銀行免除熔盛造船承擔任何責任或義務。

倘我們未能滿足銀行或政府機關規定的財務或登記規定或轉讓程序不當，則我們未必能取得必要的退款保證或於完工後向客戶交付船舶。因此，我們未必能取得新合約或履行現有合約下的責任，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

我們的退款擔保安排對財務的要求，或會限制我們對現金、固定資產及土地使用權的使用

為令銀行代我們發出退款擔保，我們通常會將約5%至10%的船舶合約價值金額以現金方式存入銀行，有關金額直到船舶交付時方會退還。倘我們並無可動用銀行融資來發出退款擔保，亦無法自現有銀行取得額外銀行融資，則我們可要求貿易公司安排其銀行或金融機構代我們向客戶發出退款擔保。我們通常會向該等貿易公司支付約1.5%船舶合約價值的費用。倘我們無法直接自銀行取得退款擔保而不得利用貿易公司，則與退款擔保相關的融資成本或會增加。根據與一家貿易公司訂立的標準協議，我們的最終客戶須將我們造船合約下所有付款存入貿易公司向最終客戶發出退款擔保的銀行持有的受限制銀行賬戶內。在貿易公司破產或清算情況下，不能保證貿易公司的接替者或債權人不會索償或企圖未經我們事先書面同意而動用受限制銀行賬戶款項，或相關銀行不會凍結受限制銀行賬戶並要求我們尋求法院命令作出索償或動用賬戶內的款項。延遲取得我們的銀行或貿易公司銀行的受限制銀行賬戶的資金，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績構成不利影響。

我們與不同業務伙伴簽訂的戰略合作協議未必會產生我們所期望的效益

我們已與多名業務夥伴訂立多項策略合作協議(包括客戶、商業銀行、船舶設計機構、供應商、大學及船級社)，而我們預期會於我們的業務發展期間訂立更多策略合作協議。然而，策略合作協議或不會為我們帶來預期實際利益。該等策略合作協議一般載列未來合作的基礎。我們通常須就特定事宜訂立個別合約，而我們的有關權利及義務須經進一步磋

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

商，且在若干情況下須經第三方批准。此外，該等策略合作協議通常為非獨家。我們的策略合作夥伴可能與彼等視作必要的其他訂約方訂立策略合作協議。訂立策略合作協議不一定為我們帶來更多競爭優勢。而且，策略合作協議可能不按我們預期獲實施。倘我們的策略合作夥伴拒絕執行有關策略合作協議或就特定事宜與我們訂立個別合約，我們或無法律權利使其為我們的溢利損害或損失負責。因此，策略合作協議或不會為我們帶來任何實際利益。閣下不得依賴策略合作協議評估或預測我們的業務表現。

我們的保險政策可能並未完全涵蓋與我們造船、海洋工程、船用發動機製造、工程機械業務或我們其他生產活動有關的內在風險

我們的造船及海洋工程作業取決於若干關鍵船廠設施，如乾船塢、碼頭及起重機，該等設施或會因自然災害及人為失誤等原因遭遇意外中斷。我們的船廠業務、船用發動機製造、工程機械製造及其他生產活動或會受設備故障、乾船塢受損、難以或押後取得零部件、勞資糾紛、原材料短缺、自然災害、民事騷亂及工業意外等事件的不利影響。例如，在我們的船廠內，大部分作業涉及製造及組裝大型鋼結構、操作起重機及其他工程機械、在乾船塢內吊起船舶及船舶入塢及出塢。在我們的發動機及工程機械廠內，製造柴油發動機及重型機械過程通常會使用大型鋼件、工程機械及設備以及易燃材料。該等活動及材料均涉及內在操作危險。

因此，我們或會承受重大的人身傷亡、產品責任、財產損失及環境損害責任風險。發生任何該等事件均可能導致我們的營運中斷。我們的保險僅涵蓋我們所面臨的部分風險，未必足以覆蓋我們所面臨的潛在損失或負債。再者，我們的現有保險覆蓋範圍可能遠低於國際市場慣例的賠償水平。此外，我們不能向閣下保證日後會全面提供保險，或如能提供保險，亦不能保證保費不會增加或維持商業合理性。我們的生產設施遭遇任何重大中斷或災害，均可對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

倘我們面臨電力短缺，則我們可能無法滿足合約要求，我們的業務、財務狀況及經營業績可能因此受到不利影響

我們達致建造及交付計劃的能力受持續供應充足電力的影響。因此，我們的造船業務可能因電力短缺而遭延誤及中斷，而我們交付予客戶的產品可能遲於交付計劃，這可能對我們的收益、毛利率及經營業績造成不利影響。根據我們與客戶的造船合約，我們在向客戶交付船舶時一般擁有超過合約交付日期30天的寬限期。倘延期超過寬限期，客戶一般有關權就之後180天內的部份延期獲得合約規定的違約賠償金，之後客戶有關權終止合約。違約賠償金按照30天寬限期後過去的天數及各合約條款規定的每天賠償金額計算。船舶交付延期可能損害我們與客戶的關係及我們的商業聲譽，並可能造成重大損失，對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

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

自然災害、戰爭、政治動盪、傳染病、恐怖襲擊或其他非可控事件可能會對我們的業務造成損失並可能會中斷我們的業務

於供應商向我們運送貨物後，我們一般面對在運送過程中原材料或設備及零部件損失的風險。我們可能因天災(如暴風雪、颱風及洪水)面對物業、機器及存貨損失或損毀的風險。戰爭、政治動盪、傳染病及恐怖襲擊亦可能會對我們、我們的員工、設施及市場造成損害或導致中斷，發生任何事件均可對我們的銷售、成本、整體經營業績及財務狀況造成重大不利影響。發生戰爭或恐怖襲擊的潛在性亦會引發不明朗因素，導致我們的業務蒙受無法預計的損失。此外，若干亞洲國家(包括中國)曾爆發非典型肺炎及禽流感等傳染病。過往爆發傳染病對中國國家及地方經濟造成不同程度的破壞。再次爆發非典型肺炎、禽流感或任何其他類似傳染病可能拖慢整體經濟活動，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。倘任何損失超出我們的保險範圍或不在我們的保單保障範圍內，我們須承擔不足金額。在此情況下，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

委託建造合同、服務協議及船用發動機購買協議的價格條款可能受中國稅務政策的影響

由二零零八年一月一日起，熔盛重工訂立一份二十年委託建造合同委聘熔盛造船完成在乾船塢進行的生產過程。根據服務協議，熔盛投資將向熔盛重工支付服務費，金額相等於就其於熔盛造船的51%股權而自熔盛造船收取的股息。此外，我們的多艘船舶(包括若干超大型礦砂船)均由熔安動力機械根據熔盛重工與熔安動力機械之間訂立的合約製造的發動機為動力或可以其為動力。根據適用中國稅務規則及經中國稅務機關審閱，該等交易可能被視為關連方交易。因此，我們對服務費用、合約價格及向熔盛造船、熔盛重工、熔盛投資或熔安動力機械支付或收取的款項的釐定可能遭到質疑。倘中國稅務機關釐定，相關各方之間的交易並非經公平磋商後作出，則彼等可能作出稅項調整，從而可能令本集團的稅務負擔加重並降低可分派溢利。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。

完工百分比會計處理政策下的不準確的應用會對我們各期經營業績造成重大影響

我們採用完工百分比法確認從我們在建造船合約中取得的收益。根據此法，一般直至在建船舶的完工百分比超出20%且合約結果能合理確定時，方會確認溢利。成本於其產生時確認，而收益則按與總預測成本相對的實際產生成本而確認。船舶的完工百分比達20%前，已確認的收益不得多於實際產生的成本。倘我們就任何既定項目的計量或我們的整體估計方法出現不確或瑕疵，該等不確或瑕疵可能會對確認收益或溢利額及確認收益及溢利的時間構成重大不利影響。此外，我們於釐定損失當期就未完工合約的估計損失作出撥備。倘該等撥備導致我們的溢利減少，則我們必須確認就當前盈利支付的費用。視乎合約規模及調整情況，該等費用或會大幅削減我們的盈利。由於該等合約中有多項於數年內完工，不準確成本估計可能影響獲確認收益及溢利的金額及時間，並會對我們於該期間的經營業績構成不利影響。

風險因素

我們的造船及海洋工程業務依靠我們的資訊科技基礎設施及我們的船用發動機建造業務依賴自Wärtsilä及MAN Diesel & Turbo取得許可證

我們依靠資訊科技基礎設施進行造船及海洋工程業務、管理風險、實施我們的內部控制系統，以及管理及監察我們的業務營運。現有主要系統包括企業資源規劃系統，該系統有助我們的管理層更準確評估存貨、產能及採購要求以及我們各營運附屬公司的表現，並有助彼等在造船及海洋工程業務板塊內整體分配資源，以及通過加強供應鏈及分銷管理提高經營效率。我們已採用Tribon M3軟件作為船舶設計輔助工具，該軟件乃專為提供精確三維整體船舶模型而設。我們依靠第三方資訊科技服務供應商維護我們的系統及進行升級，並與AVEVA Group PLC、MARS及Oracle等造船行業內廣泛認可的著名資訊科技公司訂有合約，以建設及改善我們的資訊科技基礎設施。我們的資訊科技基礎設施任何部分發生故障或損壞，可令我們的正常業務營運中斷，導致營運及管理效率降低，並對我們如期生產的能力產生影響。與資訊科技服務供應商的重大爭議或終止服務合約可影響我們及時以具成本效益的方法將資訊科技基礎設施升級的能力，這對維持我們的競爭能力至為關鍵。倘若出現任何此等事件，可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們依賴自Wärtsilä及MAN Diesel & Turbo取得許可證開展動力工程業務。我們於二零零七年八月及二零零八年九月分別與Wärtsilä及MAN Diesel & Turbo訂立一份十年的許可協議。與Wärtsilä及MAN Diesel & Turbo發生糾紛或提早終止許可協議可能對我們的動力工程業務產生重大不利影響。各許可協議將於指定期末終止，惟我們能夠延長協議年期或與許可證授出人訂立新許可協議除外。然而，我們無法向閣下保證我們將能夠續訂現有許可證或根據我們可能接受的條款訂立新許可證。即使我們能夠成功延長許可年期或訂立新許可協議，但我們無法向閣下保證我們將能夠取得與現有許可協議內規定的年期或條件極為相似的協議。倘我們無法成功實行或延長我們的許可協議或訂立新許可協議，我們的船用柴油發動機建造業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

我們不時可能因營運業務而涉及法律或其他訴訟，繼而或會負上重大法律責任

我們可能不時於建造船舶、海洋工程產品、船用柴油發動機及工程機械與各方產生重大糾紛，包括但不限於分包商、供應商、外包工人、勞動代理、保險公司、貿易公司、銀行及買家。該等糾紛可能引起抗議、法律或其他訴訟，並可能損害我們的聲譽、主要成本及分散資源和管理層注意力。此外，我們可能在營運過程中遭遇額外合規問題，而須面對行政訴訟及不利我們的判令，而導致產生賠款責任及生產時間延誤。有關我們現時涉及的重大法律訴訟詳情，請參閱本文件「業務—法律訴訟」一節。我們無法保證該等法律訴訟的結果，任何負面結果均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

與行業有關的風險

商船的全球需求及價格極易受全球經濟狀況及航運業所服務的行業的週期性影響

商船的全球需求及價格隨航運業的狀況波動，而後者又頗大程度上受世界海運貿易趨勢及全球經濟狀況影響。商業造船行業本質上週期性極強。二零零八年開始的全球經濟衰退，導致產品及原材料的全球需求下降，以致進出口量下跌，因而運輸穀物、煤炭、鐵礦

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

石及原油等產品的船舶的運費費率下降。我們產品的需求及價格對航海、運輸、石油及其他貿易相關行業的趨勢尤為敏感。這些行業內公司的收入及盈利能力會因多種因素(包括整體經濟狀況及影響各行業的因素)而大幅波動。運費費率亦受信貸市場凍結及銀行提供信用證供貿易商用於購買貨物的意願下降所影響。未來利用率下降、運費費率下跌及預期交付更多新船，可能降低運輸公司的盈利能力，致使大量船舶閒置。新船價格可能下跌，船東可能無力購買新船。倘任何有關行業(如海運及石油行業)的全球海運貿易水平因全球經濟衰退或其他因素繼續下跌，可能導致我們的船舶的需求疲軟及價格下跌，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的業務高度依賴中國及全球原油，煤炭及鐵礦石等原材料貿易活動的增長

受包括運力供求等因素影響，商業造船行業的運費及租船費率及船舶價值過去曾出現波動，而運力供求又主要受到中國及全球對原油、煤炭及鐵礦石等原材料的供求影響。我們的產品種類集中在蘇伊士型原油輪、Ice-1C級好望角型散貨船、6500標準箱集裝箱船及320,000載重噸超大型油輪，有關船舶主要由航運公司及貨主用於將原油、煤炭及鐵礦石運輸至中國及全球各地。預期中國及全球經濟持續增長會促進有關原材料的需求增長，而原材料的價格及數量很大程度上決定全球航運業的增長。預期中國及全球對原油的需求增長會導致須進一步探索深海新儲量，從而帶動對用於勘探及開採海底原油的海洋工程產品的需求。我們的海洋工程板塊的增長主要依賴中國及全球對有關原材料的持續需求。然而，二零零八年開始全球經濟衰退，導致進出口量及價格下降。我們不能保證原材料需求能夠維持或會繼續增長或不會減少。中國或全球需求下降可能導致對我們建造的散貨船、原油輪或海洋工程船舶的需求減少，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

自二零零八年起全球金融市場出現重大波動，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能因該波動而受到不利影響

近期若干不利金融動向衝擊全球金融市場。該等動向包括歐洲、美國及中國經濟發展減緩、證券市場劇烈動盪以及信貸市場劇烈動盪及收緊。該等不利經濟發展已經並可能繼續對我們的業務、經營業績或財務狀況造成多方面的不利影響。

例如，匯率的波動可能降低我們的利潤率，因為我們的眾多造船合同、進口原材料以及船用設備的付款是以美元計價。此外，我們的原材料進口國或產品出口國可能增加關稅以應對全球金融市場變化，我們可能無法將該等成本轉嫁予客戶。同時，若任何該等國家阻礙中國進出口業務，則我們當前或潛在客戶可能延遲、減少或取消訂單，或不向我們付款或延遲付款。

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

該等狀況可能使我們在較長時期面對多種風險並導致我們銀行借貸的利息開支增加或我們現時可得銀行信貸的數額降低。倘經濟繼續衰退，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

我們的成本可能會因造船業法規變動而增加

造船業受到中國及國際法規嚴格規管。其中包括，我們為客戶建造的船舶須符合客戶指定船級社的標準及規定，以及由相關監管機關(包括註冊所在國家及船舶可能經由其買賣或運輸的國家(如巴拿馬及蘇伊士運河)的海事當局)所頒佈適用於船舶類型及大小的規則。

倘適用於航運業的中國或國際法規日後更加嚴苛，或頒佈其他法規或管制規定採納新造船規定，而我們無法以具成本效益的方式符合有關規定或我們無法將該等新規定產生的任何額外成本轉嫁客戶，則我們的成本將會增加。例如，中國已草擬新的《船舶生產許可管理條例》，該條例若然實施，將會訂明造船的安全及環境標準，對造船業具有成本影響。國防科學技術工業委員會頒佈的《加快建設現代造船模式指引》規定，造船公司須建立升級造船系統，而這可能會增加造船業的成本。因造船業法規變動導致成本大幅增加，會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們可能會因遵守適用於造船業的國際規則及標準(如共同結構規範及保護塗層性能標準)而產生額外成本或花費額外建造時間

和許多其他中國及國際主要造船企業一樣，我們須遵守適用於造船業的各種國際規則及標準，包括近期採納的《共同結構規範及保護塗層性能標準》。國際船級社協會於二零零五年十二月十四日採納並於二零零六年四月一日實施了《油輪及散貨船共同結構規範》。共同結構規範構成單一套全球造船船級標準，目的是令新船舶更加堅固及安全。根據共同結構規範，在北大西洋，一艘新船舶的最低使用壽命為25年，因此共同結構規範通常規定改變船舶的船體結構尺寸及鋼佈局，並更加注重船舶的結構細節。共同結構規範針對船舶設計及建造以及強化船舶所需材料提出了一套淨尺寸法。其進一步規定須額外指定厚度以計入船舶操作時的腐蝕度，而倘船舶腐蝕至失去該額外厚度時，須將鋼鐵的厚度替換至原厚度。共同結構規範適用於長度為150米及以上的雙層船殼油輪及長度為90米或以上的雙舷側散貨船(一般建有斜邊及頂邊艙)以及混合式散貨船(至少有一個貨艙建有斜邊及頂邊艙)。由於我們的若干船舶屬於共同結構規範的監管類別，為遵守共同結構規範的規定我們可能會因在建造船舶時使用較大量鋼材及就我們的船舶採用更為複雜的設計及更為詳細的建造計劃而產生額外成本。我們亦可能會因共同結構規範的規定增多而須花費更多時間來建造船舶。

於二零零六年十二月八日，國際海事組織採納了新訂「保護塗層性能標準」(「**保護塗層性能標準**」)。保護塗層性能標準旨在通過降低鋼造船舶的腐蝕影響來提高海上安全，並專門適用於總噸位500噸及以上的各類船舶的專用海水壓載艙及長度為150米或以上的散貨船的雙舷側艙所用保護塗層。保護塗層性能標準詳列規定，通過增加表面處理、塗層應用及

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

塗層質量等領域所有階段的檢查要求來改善程序及優化質量控制。保護塗層性能標準適用於二零零八年七月一日或之後訂立的所有造船合約。其還適用於二零零九年一月一日以後打造的所有船龍骨及二零一二年一月一日以後交付的所有船舶。保護塗層性能標準已應用於自二零零六年十二月八日(採納保護塗層性能標準之日)根據共同結構規範建造的油輪及散貨船的壓載艙及單舷側艙。我們遵守保護塗層性能標準可能會在建造階段引產生額外成本。除須使用符合保護塗層性能標準規格的油漆外，我們還須記錄從原鋼板到最終塗層的整個塗層工序。我們須編撰塗層技術文件，並於船舶的整個使用期限內將其存置在船上。我們遵守保護塗層性能標準還可能會引致額外建造時間及產量降低、需要培訓更多員工進行檢查，以及於新設施及額外人力可能的投資。

倘因遵守國際規則或標準而產生的成本增幅或額外建造時間未計入我們的造船合約，或倘成本增幅或額外建造時間遠超出我們於現有固定價格合約內的估計，則我們或會無法將該等成本轉嫁客戶或向客戶要求額外的建造時間，因而我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

我們面對與我們的海洋工程業務有關的風險

我們在船廠開始海洋工程業務作為造船業務的自然擴展，並計劃於二零一零年年底完成我們的深水鋪管起重船的建造。我們期望我們的海洋工程設備的需求將會增加，並於不久將來收到更多這方面的訂單。

海洋工程船舶及鑽井平台一般用於從離岸地點勘探、開發及生產石油和天然氣。對我們的海洋工程產品的需求因此受石油及天然氣價格變動的影響。

油氣價格或會因應油氣供求的轉變、市場不明朗因素及多項本公司控制能力範圍以外的因素而大幅波動。油氣價格長久下調，會壓制在近海的勘探、開發及生產活動，因此會減少對本公司產品的需求，對我們的產品收費構成壓力。若我們的利潤率及現金流因此等原因而波動，則我們的業務、財務狀況及營運業績可能受到不利影響。

於二零一零年四月二十日，半潛式鑽井平台「Deepwater Horizon」於墨西哥灣密西西比峽谷發生火災。鑽井平台徹底火葬，死亡人數達11人，並引發海底井噴。英國石油公司宣佈，截至二零一零年七月底，其已計提322億美元的準備金，以支付漏油的相關費用。美國政府建議採取一系列檢察及安全措施。於二零一零年六月初，挪威及加拿大政府宣佈，該等政府亦將會暫停處理深水鑽井牌照的申請，而英國及中國政府宣佈額外檢查規定。海洋工程市場的長期影響亦未明朗，乃因石油公司、規管機構及政客所作決定仍然未明所致。然而，整體而言，深水鑽探或會耗時及昂貴。例如，有關強制性雙井式鑽探系統(減壓井與主井、抑制系統、安全協定及在緊急情況下使用遙控載具一同操作)的討論仍在進行中。由於該事件，多個其他技術和監管領域亦可能受到監察。儘管對海洋工程船舶設計的影響目前尚無定論，且並無明顯的證據表明該事件已經或將會對我們的海洋工程業務產生直接影響，但我們無法向閣下保證，從長遠來看，我們的海洋工程業務不會受到影響，亦不保證日後我們的海洋工程業務、財務狀況及經營業績不會受到不利影響。

風險因素

我們面對與動力工程業務有關的風險

我們於二零零八年開始在安徽省合肥市熔安動力機械新建發動機廠內製造低速船用柴油發動機，並於二零零九年十月交付首台柴油發動機。預計短期內我們將取得製造更多系列船用柴油發動機的能力，並於長期實現製造多種船舶及車輛用發動機的能力。其目前製造的大部分低速船用發動機預計將應用在我們建造的船舶上。我們亦預計將該等發動機銷往全世界其他大型造船廠。

我們的發動機製造附屬公司熔安動力機械須遵守中國政府頒佈的環境保護法律及法規。因其經營性質使然，在其生產過程中會產生若干污染，但數量在中國法律及法規限定的範圍內。然而，中國政府及相關地方機構日後或會頒佈新的環境法律及法規，為遵守有關法規，熔安動力機械或須升級或改造其現有設施。因此產生的任何額外成本均可能對其盈利能力及財務狀況造成不利影響。倘該公司被施加任何嚴格的法律及法規，該公司生產設施的經濟效益或會受到影響，從而導致該公司若干產品的生產減少或遭停工。

此外，熔安動力機械依靠韓國現代重工等有限數名供應商供應柴油發動機部件及若干服務，有關詳情載於本文件「業務」一節。該等服務及柴油發動機部件對該公司製造柴油發動機而言非常重要，而該公司與該等供應商日後的關係以及該等供應商履行在其各自與該公司訂立的協議下的責任，將對公司持續成功至為關鍵。倘任何該等供應商因任何理由暫停或不再向該公司提供相關服務或供應相關柴油發動機部件，則熔安動力機械未必能按相若或更優的條款自市場內獨立第三方取得類似服務，而該公司的業務及營運或會受到不利影響。

目前，熔安動力機械依賴數家大型發動機製造商（包括Wärtsilä及MAN Diesel & Turbo）的牌照、技術知識及技術支持。除支付若干發動機繪圖費外，在許可發動機完工後，熔安動力機械通常須向Wärtsilä按每制動馬力支付許可費。除支付若干發動機繪點費外，當許可發動機交貨時，其亦須向MAN Diesel & Turbo支付初步許可費及每千瓦的許可費。經營過程中亦可能出現各種問題的爭議，例如各方於相關特許安排下的權利與責任、提供技術支援及其他服務以及許可費的支付金額及頻率等。解決有關爭議可能成本高昂，且倘未能解決任何爭議，可能令我們失去所需的技術。倘該等公司拒絕向我們授出有關牌照或大幅提高其許可費，則概不保證我們將能按商業上合理的條款找到替代品或完全不能找到替代品，亦不能保證熔安動力機械的業務及營運不會受到不利影響。

我們面對與我們的工程機械業務有關的風險

以持續的技術開發追求更卓越的表現於我們工程機械業務板塊產品銷售市場為一重要因素。研發活動需要大量人力資源及資本投資。我們的持續增長取決於我們的研究及開發能力。與國際領先的工程機械製造商比較，我們的挖掘機及其他基礎設施機械的研發僅處於初步階段。倘我們未能提高研發能力以改善現有產品或開發新產品以滿足工程機械用戶瞬息萬變的要求，或倘我們未能成功開發挖掘機及／或其他工程機械，我們可能較競爭對手處於不利位置，因而可能對我們的經營業績及未來發展構成不利影響。

風險因素

即使我們研發工作取得成功，我們可能無法將這些新開發的技術用於將獲市場接受的產品，或將其及時運用以把握市場出現的商機。此外，在開發階段預期的市場需求未必會實現，或我們在推出新產品時，市場未必會接受該等新產品。從新開發的技術或產品獲得的經濟利益水平可能受下述情況影響：本公司的競爭對手能複製該等技術活產品的速度或開發更新或更便宜的替代產品的情況。倘若我們的技術或產品以我們未能預計的方式被複製、替代或淘汰，則我們的收入未必能抵銷我們開發該等新技術產生的費用。此外，若我們不能預計技術或產品開發的趨勢並迅速開發本公司客戶所要求的新型創新技術或產品，則我們可能無法以具有競爭力的價格生產足夠的先進產品，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。

此外，本公司的專利、商業機密、技術許可及其他知識產權對本公司業務至為重要。我們擁有多項專利或以其他方式享有多項專利或其權利。我們不能向閣下保證該等措施足以防止本公司的知識產權被盜用，或我們的競爭對手將不會以本公司知識產權為基礎獨立開發其他等同或優於本公司的技術。中國現行法律對我們的知識產權提供有限保障。執行我們的知識產權的代價或會高昂，而我們未必能發現未經授權使用我們的知識產權的情況，亦未必能採取適當及時的行動來執行我們的知識產權。

倘發現可能侵權的行為或有任何人士就使用或侵犯知識產權而針對我們或被我們提起索償，我們或須在法律訴訟中捍衛我們的知識產權。倘發生對有關索償進行抗辯的情況，會將我們的財務及人力資源從我們營運相關的核心業務轉移。倘我們不能在訴訟中獲勝，我們可能無法阻止第三方繼續使用有關知識產權，並可能須支付損害賠償及被禁止使用若干技術、設計或其他知識產權。我們不能保證我們將能夠開發非侵權替代品或取代品或以合理的商業條款取得使用知識產權的許可或甚至完全不能取得許可。

此外，我們可能須面對因我們在中國的業務而發生的產品責任索賠、訴訟及投訴。倘我們的產品被發現有缺陷及／或引至財產或經濟損失或損壞或對任何人士的人身傷害，我們可能須投入大量資源就任何有關潛在索償進行抗辯或提供賠償。這亦可能會影響我們與客戶的關係，導致負面宣傳及其他不良後果，任何上述情況均可能對我們的業務，財務狀況及經營業績構成不利影響。

再者，我們的挖掘機及起重機的銷售增長的原因之一是受基礎設施及建築相關產業不斷增長的推動，而後者則受中國的政府政策及一般經濟條件所影響。影響到基礎設施及建築相關產業的任何政府政策及中國的任何重大經濟衰退，均會對在中國的挖掘機需求程度有重大影響。倘基礎設施及建築相關產業持續放緩，我們的財務狀況及經營業績將會受到不利影響。

與中國政府法規及政策有關的風險

由於我們主要於中國開展業務，故我們的業務、財務狀況及經營業績極易受中國政治、經濟及社會狀況變動的影響

我們的生產活動及主要營業地點均位於中國。因此，我們的業務及未來增長均有賴於中國的政治、經濟、監管及社會狀況。中國政府實施任何政策變動，導致對我們的業務不利的匯率及利率波動、資本限制及關稅及稅項變動，均可對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。倘中國的社會、經濟及政治狀況以及中國政府政策於日後發生不利變

風險因素

動，或會對我們的營運有不利影響，進而或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。特別是近期全球經濟放緩使中國的企業及監管機構陷入前所未有的財務處境。中國政府可能會於短期內採取多項未經測試的監管措施，以穩定經濟，這或會引致中國的政治、經濟及社會狀況存在不明朗因素。例如，為應對國際金融危機的影響，國務院辦公廳於二零零九年六月九日頒佈了「船舶工業調整和振興規劃」，該規劃指出關於保增長、擴內需、調整工業結構、加快船舶工業結構調整、增強企業自主創新能力、推動產業升級及促進中國船舶工業持續、健康、穩定發展的總體要求。該規劃為船舶工業綜合性應對措施的行動方案。規劃期為二零零九年至二零一一年。然而，於二零零九年九月二十六日，國務院頒佈了國務院批轉發展改革委等部門關於抑制部份行業產能過剩和重複建設引導產業健康發展若干意見的通知(國發(2009)38號)。根據該通知，自通知日期起三年內，不再受理新建船塢的申請，並暫停審批現有造船企業船塢、泊位的擴建項目。

我們的部分中國附屬公司為外資企業，因此須遵守中國政府的外資政策及法律。例如，根據外商投資行業目錄，就批准及監管境進入的外商投資而言，行業劃分為鼓勵類、限制類或禁止類。根據新頒佈已於二零零七年十二月一日生效的外商投資行業目錄，我們的造船業務屬於限制類。我們的船用發動機建造業務屬受鼓勵業務，但外資股權最多不得超過49%。由於外商投資行業目錄每隔幾年便會更新以反映中國不斷轉變的外商投資政策，我們更多業務或會屬於限制類或甚至在政府進一步修訂外商投資行業目錄後會屬於禁止類，若然屬實，則我們的業務將須受到嚴苛的經營、發展及管理限制。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

中國對造船業及動力工程行業外資擁有權的限制可能會對我們的業務、擴展及增長造成不利影響

為確保遵守有關對中國造船工業外商投資限制的中國法律，除非熔盛投資按比例向熔盛造船作股本注資，否則我們不得向熔盛造船作股本注資。因此，熔盛造船在籌集資金經營業務方面可能面對困難，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

同樣，在動力工程板塊，為遵守中國有關限制設計及製造低速及中速船用柴油發動機及機軸的企業的外商投資，本公司不得向熔盛動力機械進行股權注資，除非熔盛造船亦按比例進行股權注資。

此外，倘我們尋求收購其他中國造船企業及發動機制造商，根據中國有關限制外商投資中國造船業及動力工程行業的法律規定，我們須將在任何所收購目標公司的股本權益限制在不超過49%的水平。因此，我們於任何所收購目標公司的股本權益均會少於多數股本權益，因而，根據收購的條款及條件，我們可能無法對任何該等所收購公司實施有效的管理及財務控制。

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

我們可能無法收購熔盛造船剩餘股權

根據熔盛投資與熔盛重工訂立並於二零零八年五月二十一日生效的股東協議，熔盛投資承諾，倘本公司仍為一家上市公司，則在適用中國法律及規例允許的情況下將其於熔盛造船的股權轉讓予本集團。由於現行中國法律及規例禁止外資對造船企業控股，且並無跡象顯示該等法律將獲修訂，我們無法向閣下保證我們日後能夠收購熔盛造船的額外股權。此外，我們收購熔盛造船額外股權有賴熔盛投資的合作。倘熔盛投資不遵守或拒絕履行其於我們合約安排項下的合約責任，或倘中國政府判定我們的合約安排不符合中國法律、規則或法規，我們將不能收購熔盛造船的額外股權。我們的業務、財務狀況、經營業績及前景則可能受到重大不利影響。

中國法律體系的不確定導致我們無法預測我們可能涉及的任何糾紛的結果

中國的法律制度建基於中國憲法，並由成文法律、法規、通知及指令組成。中國政府仍在完善其法律制度，以滿足投資者需要並鼓勵外商投資。由於中國經濟整體發展步伐快於法律制度的發展步伐，故在現有法律及法規會否及如何應用於若干事件或情況方面仍然存在若干程度的不明確因素。

若干法律及法規以及其詮釋、執行及實施受政策變動影響，故在中國執行法律存在不明確因素。我們無法保證新法律制定、現有法律及其詮釋或適用的修訂或以有關部門延遲取得批准，不會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，中國法律及法規的詮釋、執施及執行的先例有限，而過往案例的判決對低級法院並無約束力。因此，解決爭議的結果可能未及其他司法權區具有一致性或可預測性，故難以在中國執行另一司法權區法院的判決。我們亦可能受到中國政府所實施任何法規的影響，例如有任何法規規定我們須削減於中國附屬公司的股權，因而會影響我們對中國附屬公司進行投資。在該情況下，我們可能會失去對該等附屬公司的管理及經營權，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

可能難以對我們或我們居住在中國的董事送達傳票或執行非中國法院的判決

我們於開曼群島註冊成立。我們的大多數董事為中國居民。我們的絕大部分資產在中國境內。中國並無簽署條約或訂立安排，認可及執行於大多數司法權區法院所作出的判決。因此，投資者向我們或該等中國境內人士遞交傳票未必可行。於二零零六年七月十四日，香港及中國內地訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》，據此，倘香港法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可在中國申請認可及執行該判決。同樣地，倘中國法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可在香港申請認可及執行該判決。「書面管轄協議」指當事人為解決爭議，自該安排

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

生效之日起，以書面形式明確約定香港法院或中國法院具有唯一管轄權的協議。因此，倘爭議各方並不同意訂立書面管轄協議，則不可能在中國執行香港法院作出的判決。故此，投資者可能難以或不可能對我們或在中國的董事送達傳票，以在中國尋求認可及執行外國判決。

我們或許未能遵守中國法律及法規以及我們的牌照、許可或批准所規定的條件

我們在中國的業務及經營須受政府規則及法規，包括安全及健康法規的規限。我們可能無法於所有時間均遵守中國當局制定的規定。倘施加更嚴格或繁重的法律、規則或法規，我們亦可能須花費更高成本方能遵守新的中國法規，因而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們須就我們的經營取得各類牌照、許可及批准，包括排污許可證、外商投資批准證書、營業執照、稅務登記證及外匯登記證。我們未能取得及維持我們經營業務所需的任何牌照、許可或批准，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

違反或未遵守該等中國法律及法規可能導致我們被相關部門吊銷、撤回或終止我們的營業執照或許可或被處以罰款。我們附屬公司的營業執照授出的期限有限，任何延期均須經相關部門的批准。任何吊銷、撤回、終止營業執照或許可或拒絕營業執照或許可延期均可能會致我們停止生產部分或全部產品，因而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

中國政府對併購規定作出的修改可能會對我們的重組造成不利影響

於二零零六年八月八日，六個中國中央政府部門－商務部、國有資產監督管理委員會、國家稅務總局、國家工商行政管理總局、中國證券監督管理委員會及國家外匯管理局聯合頒佈併購規定。併購規定已於二零零六年九月八日生效並於二零零九年六月二十二日進行修訂。併購規定第40條規定，特殊目的公司境外上市及股份交易，須經中國證監會批准。特殊目的公司一詞在併購規定第39條的定義為中國境內公司或個人直接或間接控制的境外公司，其成立目的是將該中國公司或個人於中國境內實體的權益在海外上市。於二零零六年九月二十一日，中國證監會頒佈併購規定的指引，訂明申請程序及要求。根據併購規定，在二零零六年九月八日前已取得商務部及國家外匯管理局批准境外上市的特殊目的公司毋須尋求中國證監會批准。

我們的中國法律顧問已告知我們，外資收購及重組所需的所有批准已有效取得。我們無法保證，中國監管當局不會頒佈併購規定或對併購規定作進一步解釋，或其他現行中國法律及法規的新法規或其進一步的解釋可能要求我們就我們的重組取得中國政府部門的其他批准。任何該等因素均可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

併購規定亦設定可能會令外國投資者的併購活動變得更為費時及複雜的額外程序及規定，包括在若干情況下需要提前通知商務部外國投資者取得中國內資企業控制權的任何控權變更交易。未來，我們可能部分通過收購補充業務來發展業務。遵守併購規定的要求而

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

完成有關交易可能頗為費時，而任何所需批准程序(包括取得商務部的批准)可能會延誤或抑約有關交易的完成，因而可能影響我們擴展業務的能力。

我們須遵守環境法律及法規，因而可能增加我們經營業務的成本

我們的中國營運附屬公司的經營須遵守中國有關保護環境及人類健康的法律及法規。該等環境法律及法規對向環境排放噪音及污染物施加限制，並設定有關產生、處理、儲存、運輸、治理及處置原材料、有害廢物及其他材料的標準。政府可對違反該等環境法律及法規的行為施以重大罰款或處罰。我們的中國營運附屬公司的生產活動可能會產生有害排放物，包括金屬廢物、噪音、臭氣及污水。其須根據中國法律取得相關環境當局的排污許可，而有關許可須每年年底進行年檢。若其未能遵守該等規定或未能通過任何相關中國當局的任何檢查(包括但不限於噪音污染檢查、工業排放檢查)，可能會被罰款或暫停營業，因而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，由於我們的所有產品均出口至海外市場，我們亦須遵守不同司法權區或國際行業組織的環境法律及法規。由於對環境問題及環境保護的認知提高，我們的業務可能須適應新的法律及變動，而未能遵守該等法律及法規可導致我們遭受處罰並損害本集團的聲譽。

部分環境法律針對泄漏及排放石油及有害物質的補救行為施加共同及個別的嚴厲責任。根據該等法律及法規，我們可能須對環境損害承擔責任，不論是否因我方的疏忽或過錯。因此，該等法律使我們面臨承擔他人造成的行為或境況的潛在責任。此外，中國的環境法律可能變動。我們無法預測日後環境法律對我們中國營運附屬公司的經營造成的成本或其他影響。此外，影響我們業務的任何環境或其他法律的變動可能會進一步增加我們的成本，因而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

中國外匯管制可能限制我們有效動用現金的能力及影響我們從我們的中國營運附屬公司收取股息及其他付款的能力

我們的中國營運附屬公司—熔盛重工、熔盛塗裝、熔燁機電、熔燁倉儲、熔鼎海洋工程及熔安重工須遵守有關貨幣兌換的中國規則及法規。在中國，國家外匯管理局規管人民幣兌換外幣的事宜。現時，外資企業(包括外商獨資企業)須向國家外匯管理局申領外資企業外匯登記證。外資企業在獲得該等登記證(須每年申請續期)後，便可開立外幣賬戶，包括經常賬戶及資本賬戶。目前，可進行經常賬戶範圍內的交易(例如匯出外幣以派發股息等)無須國家外匯管理局批准。然而，在資本賬戶內兌換貨幣(例如直接投資、貸款及證券等資本項目)仍須獲國家外匯管理局批准。我們的中國營運附屬公司已取得外資企業外匯登記證，有關證件須進行年審及申請續期。

我們無法保證中國監管機關將不會對人民幣可兌換性施加其他限制，或頒佈新規則及法規或其外匯管制法律、規則及法規的其他詮釋而會加強中國的外匯管制。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止年度及截至二零一零年八月三十一日止八

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

個月，我們收益中約100%、99.4%、96.9%、91.8%以美元計值，而我們的成本中約10%-20%則以人民幣計值。因此，有關外匯的任何日後限制均可限制我們動用於中國產生的資金撥資進行任何中國境外的業務活動或向我們的股東分派股息的能力。

有關中國居民成立境外特殊目的公司的中國國家外匯管理局法規可能使我們的中國居民股東承擔個人責任，並限制我們向中國營運附屬公司注資的能力或損害我們的中國營運附屬公司向我們派付股息或其他分派的能力

國家外匯管理局於二零零五年十月二十一日發佈《國家外匯管理局關於境內居民通過境外特殊目的公司融資及返程投資外匯管理有關問題的通知(匯發[2005]75號)》(「**國家外匯管理局通知**」)，於二零零五年十一月一日生效，規定中國境內居民(包括法人及自然人)須向地方國家外匯管理局分局辦理登記，方可成立或控制任何以收購中國公司的任何資產或股本權益及在海外籌集資金為目的的中國境外公司(稱為「境外特殊目的公司」)。此外，任何中國居民如為境外特殊目的公司的股東，須向地方國家外匯管理局分局辦理更改國家外匯管理局登記，以反映其因該境外特殊目的公司作出的任何資本增減、股份轉讓、合併、股本投資或設立任何擔保權益而引致其於該特殊目的公司的新股權，而不涉及返程投資。境外特殊目的公司的任何中國股東如未能按規定向國家外匯管理局辦理登記或更改登記，則該境外特殊目的公司的中國附屬公司或會被禁止將其溢利及因削減股本、轉讓股份或清盤所得款項分派予境外特殊目的公司。此外，根據中國法律，如並未遵照上述向國家外匯管理局辦理登記及更改登記的規定，則可能因逃避適用外匯限制而須承擔責任。

我們現時的擁有人張先生及好利均非中國境內居民。不能保證中國境內居民不會成為我們的實益擁有人之一。若我們的任何實益擁有人屬於或成為中國境內居民或任何中國境內居民成為我們的實益擁有人之一，其可能須按照國家外匯管理局通知的規定向地方國家外匯管理局分局辦理登記及／或更改登記。我們不能向閣下保證中國監管當局將不會頒佈新法規或有關國家外匯管理局通知的其他詮釋或其他現有中國法律及法規可能要求我們的實益擁有人存檔及／或修訂彼等就我們的重組而於地方國家外匯管理局分局辦理的登記。上述等實益擁有人如未能按照國家外匯管理局通知及時存檔及／或更改其國家外匯管理局登記，或未來法規或／及詮釋可能會令有關實益擁有人可能因此面臨罰款及法律處分，亦可能限制我們的海外或跨境投資活動，或導致我們的中國營運附屬公司向我們分派溢利的能力受到限制，或對我們的業務造成重大不利影響。

稅務及其他優惠政策的變更或會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響

本公司根據開曼群島法例註冊成立，絕大部份經營活動通過我們的中國營運附屬公司進行。我們的業務受益於下文所述若干中國政府優惠。該等優惠屆滿或發生變動或會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響，尤其是，熔盛重工、熔盛塗裝、熔燬機電、熔燬倉儲、熔鼎海洋工程及熔安重工均成立為外商投資企業或外商獨資企業。根據中國之前的外商投資企業及外資企業所得稅法以及有關行政法規，外商投資企業有權享有由首個獲利年度起計兩年內獲豁免所得稅(扣減由過往年度結轉的所有稅項虧損後)，並在其後連續三年獲得50%的稅項減免。根據於二零零七年三月十六日公佈、於二零零八年一月一日實施的中國企業所得稅法，外商投資企業及內資企業的所得稅稅率一律為25%。於二零零

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

七年十二月二十六日，中國國務院頒佈《關於實施企業所得稅過渡優惠政策的通知》（「**過渡通知**」），規定（其中包括）二零零七年三月十六日前成立而根據現行外商投資企業所得稅法享有稅務優惠的企業，將於新所得稅法生效當日起計過渡期內按新稅率繳稅。

根據新企業所得稅法及過渡優惠政策通知，熔盛重工作為於二零零六年六月八日成立的外商投資企業，自二零零六年起計兩年內獲全數豁免企業所得稅（不論根據前外商投資企業所得稅法計算，其自二零零八年一月一日起是否獲盈利），並在其後直至二零一二年的三年，在其現行企業所得稅率25%的基礎上獲得50%的稅項減免。由於熔盛塗裝、熔燁機電、熔燁倉儲、熔鼎海洋工程及熔安重工為新所得稅法頒佈後成立的外資企業或外商獨資企業，因此其不享有與企業所得稅相關的任何免稅期或優惠稅率，自其成立之日起，須根據25%的法定所得稅率納稅。

熔盛重工自二零零八年起享有稅務優惠使本集團享有較低實際稅率，於截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度及截至二零一零年八月三十一日止八個月分別為0.2%、0.004%、0.1%及14.9%。當我們的現行稅務優惠屆滿或因執行新法律或任何其他原因導致其不可享有優惠時，我們的中國營運附屬公司適用的實際所得稅率將大幅上升。若我們的中國營運附屬公司適用的實際所得稅率進一步上升，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響並對公司股東的價值產生不利影響。此外，由於我們現時享有的稅務優惠屆滿及其他原因，我們的過往經營業績不能作為我們於未來期間經營業績的指標。

本公司及股東所收取股息的預扣所得稅或會增加

我們乃根據開曼群島法例註冊成立，並通過我們的香港附屬公司在我們的中國營運附屬公司持有權益。根據中國稅法，於二零零八年一月一日前，我們在中國經營業務產生的股息毋須繳納預扣所得稅。根據新所得稅法，作為一家在中國並無機構或場所的非中國稅務居民企業，則稅率為10%的預扣所得稅將適用於付予我們的任何股息，除非我們根據中國與其他國家／地區訂立的稅務條約就股息可享稅務優惠待遇。根據中國與香港特別行政區訂立的稅務條約及相關中國稅務通函，就中國境內外資企業向其香港股東派付的股息而言，如符合有關標準，則須繳納稅率不超過5%的預扣稅。

此外，中國國家稅務總局於二零零九年十月二十七日頒佈《國家稅務總局關於如何理解和認定稅收協定中「受益所有人」的通知》（國稅函[2009]601號）（「**601號通知**」），規定有關股息的稅務條約優惠將不給予無實質業務的「導管」或空殼公司，並將按照「實質重於形式」的原則進行受益所有權分析，以確定是否給予稅務條約優惠。因此，如並無給予中國與香港特區訂立的稅務條約項下有關股息的稅務條約優惠，10%的預扣稅稅率將適用於我們的中國經營業務產生的股息。此外，現時尚未明確我們就我們的股份支付的股息是否被視為來自國內來源的收入及是否須繳納中國稅項。倘我們須根據新所得稅法就我們向外國股東支付的任何股息預扣中國所得稅，則閣下對我們股份投資的價值可能會受到重大不利影響。

此外，新法律規定，如在中國境外註冊成立的企業的實際管理機構位於中國，該企業可能會被認定為中國稅務居民企業，因而須就其全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅。此

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

外，國家稅務總局於二零零九年四月二十二日新頒發的一份通知規定，受中國公司或中國公司集團控制的外國企業如符合下列要求，將被分類為「實際管理機構」位於中國境內的「居民企業」：

- (i) 負責其日常運作事務的高級管理層及核心管理部門主要位於中國；
- (ii) 其財務及人力資源決策由中國境內的人士或機構決定或批准；
- (iii) 其主要資產、會計賬冊、公司印章及其董事會及股東會議的會議記錄及文件位於中國或在中國存置；及
- (iv) 逾半數擁有表決權的企業董事或高級管理層居於中國。

中國稅務居民企業的狀況將完全根據個案的事實參考上述四項因素評估。倘中國稅務機關按其評估及根據地方慣例及相關稅務法規作出的決定視我們為中國稅務居民企業，則我們將須就全球收入(包括自我們附屬公司收取的股息收入，但不包括自另一中國稅務居民直接收取的股息)按25%的企業所得稅率繳稅。

中國的勞動合同法及其他勞動相關法規的實施可能會對我們的業務及經營業績造成不利影響

中國全國人民代表大會於二零零七年六月二十九日頒佈勞動合同法，該法由二零零八年一月一日起生效。與勞動法相比，勞動合同法訂立更多限制及增加僱主終止僱用員工的成本，包括就固定期限勞動合同、臨時僱用、試用、諮詢工會及員工大會、無合約僱用、解僱員工、終止僱用及超時補償，以及集體談判作出具體規定。根據勞動合同法，倘僱主於連續兩份固定任期的勞動合同屆滿後繼續僱用員工，僱主須與員工簽訂無限期勞動合同。倘僱主終止無限期勞動合同，僱主亦須向員工作出賠償。除非員工拒絕延長期滿的勞動合同，否則即使僱提供的條件與現有合同所訂者相同或比其優勝，於勞動合同期滿時亦須作出賠償。此外，根據於二零零八年一月一日起生效的《職工帶薪年休假條例》，獲同一僱主聘用超過一年的員工，按彼等的服務年資可享有5至15日不等的帶薪假期。應僱主要求放棄該等假期的員工，應就各放棄的帶薪假獲得正常薪金的三倍工資作為補償。我們的勞動成本可能會因該等新勞工保障措施而增加。我們不能向閣下保證，未來不會發生任何糾紛、停工或罷工情況。

此外，本公司須就多項僱員社保計劃供款，例如退休金保險。本公司根據地方政府當局實施的政策為其僱員提供社保。我們相信，該等政策並不如中國勞動法律及法規項下的要求嚴格。因此，本公司在遵守該等法律及法規時，可能產生額外開支，繼而影響本公司的營運業績。