

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

### 與我們業務有關的風險

我們依賴客戶不斷惠顧以賺取經常性收入。

我們一般不會訂立長期合約以於任何特定時期向客戶提供服務。因此，我們一般不會因從客戶取得保證業務量或價格而受惠。因此，我們依賴客戶不斷惠顧和選用我們的服務以賺取收益。此外，根據我們與航空公司訂立的定量協議，我們承諾以預定費率購買最低數量的空運艙位，並須就最低的保證數量向航空公司付款，無論我們是否能夠轉售有關空運艙位。倘若我們未能確保客戶不斷惠顧，我們的收益及財務狀況或會受到重大不利影響。

終止或未能續簽我們與航空公司訂立的定量協議將會對我們的業務造成不利影響。

截至最後實際可行日期，我們就購買空運艙位與4家航空公司訂立定量協議，到期日介乎2011年12月31日至2013年3月31日之間，該等承諾均未續簽。我們正趕在2011年12月31日屆滿前與相關航空公司進行協商。附帶定量協議的採購安排幫助我們確保取得空運艙位轉售予客戶，尤其是在旺季。無法保證該等航空公司不會在屆滿前終止定量協議，抑或定量協議會在屆滿時續簽。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，定量協議項下的採購額分別佔總採購額約21.3%、40.3%、42.1%及37.2%。終止或未能續簽任何定量協議或會導致本集團用以轉售予我們客戶的空運艙位不足，從而對我們的財務表現造成重大不利影響。

空運艙位的售價不斷波動將會對我們的經營業績造成不利影響。

於往績記錄期內，我們根據定量協議採購產生的銷售成本分別約為53.1百萬港元、89.8百萬港元、145.3百萬港元及73.8百萬港元。根據該等定量協議採購，我們承諾按預定費率購買最低數量的空運艙位，無論我們轉售予客戶的實際容積如何。由於空運艙位的售價由銷售時的空運艙位供需情況推動，故此我們在轉售空運艙位時面對價格波動（根據我們於往績記錄期的收益及所處理的空運貨物數量容積，我們的售價約為每噸約15,760港元至每噸21,950港元），並可能將售價定於預定費率的水平或以下，以滿足定量協議項下空運艙位的保證採購量。倘若市場售價跌至銷售時定量協議項下的預定費率以下，我們的收益及財務狀況可能會遭受重大不利影響。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

我們的經營業績受到全球貿易額、中國出口量和經濟、金融及政治狀況影響。

我們大部分收益來自出售空運艙位將貨物從香港及中國運輸至多個海外出口市場。我們的經營業績受到我們的業務量影響，而業務量則視乎世界貿易額(尤其是香港及中國的出口量)而定。全球貿易額和中國的出口量會受全球經濟、金融及政治狀況的轉變和發展影響。尤其是，香港、中國及／或全球經濟放緩或會對我們的業務活動造成重大不利影響。我們的董事從香港空運貨站有限公司及亞洲空運中心近期的統計數據獲悉，就2011年7月至10月四個月每月，本地空運出口總額(以噸位計)按年下降約8.7%至12.9%，此下降主要由於歐元區主權債務危機及美國經濟疲弱令近期的歐洲及美國市場下滑。其他外部因素(如實施貿易限制、制裁、抵制及其他措施、貿易爭端、人民幣升值、中國政府的政策從擴大出口轉向內需及停工(尤其是航空貨運業))將會對中國的出口量造成不利影響，並導致對我們的服務需求大幅減少且我們的經營業績或會受到不利影響。

我們依賴若干管理人員。

如「董事、高級管理層及僱員」一節所披露，我們過去的成功有賴核心管理團隊的視野、經驗、專業技能及管理與技術水平。尤其是，我們的執行董事余先生、羅先生及麥先生過往曾就職於航空公司及物流服務公司，各人均累積逾20年的航空貨運業經驗。我們的其他高級管理層成員亦擁有豐富的業務管理、經營經驗以及深厚的行業知識及認識。在某程度上，我們的日常營運依賴於我們執行董事及多名高級管理層成員的表現。倘我們任何執行董事或其他高級管理層成員離職且我們未能招攬及挽留合適及有能力替任者，我們的營運及表現可能會受到重大不利影響。

我們的銷售面臨季節性波動。

一般而言，我們9月至12月的銷售額較高，2月至6月的銷售額較低。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度，我們旺季(即9月至12月)的收益分別佔總收益約[36.7]％、[45.9]％及[37.2]％；而截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度，我們旺季的純利分別佔總純利約[61.1]％、[66.9]％及[37.0]％。我們於2008年及2009年旺季的純利相對高於2010年的旺季，是由於我們當時委聘的航空公司數目增長導致同期涵蓋發展中國家目的地航線的空運艙位銷售增加，令我們於各2008年及2009年底的獲利能力有所

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

改善所致。換言之，本集團於2008年及2009年的盈利能力除受到一般季節性因素影響外，亦受到我們於2008年及2009年各年較後期間轉售利潤率相對較高的空運艙位所影響，而我們於2010年的盈利能力則主要受到整年內我們集中於發展中國家的業務以及一般季節性趨勢所影響。由於假日對需求的影響、消費品的季節性周期及其他因素導致空運艙位的季節性需求出現變化，我們的銷售額可能不時大幅變動。我們的旺季業績不可視為全年表現的指標。因此，潛在投資者對經營業績進行任何比較時應了解此項季節性波動。

**我們可能無法保持毛利率。**

截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，我們的毛利率分別約為15.1%、25.1%、29.6%及[32.7]%。我們的毛利率由截至2008年12月31日止財政年度約15.1%上升至截至2010年12月31日止財政年度約29.6%。毛利率的改善乃主要源自我們提供非限時空運服務及覆蓋發展中國家的業務重點。此外，本集團側重的非限時／發展中國家及限時／發展中國家分部於往績記錄期分別錄得約34.2%至42.0%及37.2%至49.3%的毛利率，較其他分部的毛利率為高。無法保證我們將能繼續保持與往績記錄期相若的毛利率水平。

**我們過往錄得顯著增長，日後可能無法維持該增長。**

於往績記錄期內，我們的收益及盈利能力錄得顯著增長。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，我們的收益分別為293.8百萬港元、297.1百萬港元、489.9百萬港元及294.9百萬港元。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，權益持有人應佔純利分別為20.8百萬港元、42.8百萬港元、92.1百萬港元及59.4百萬港元。我們計劃透過擴大服務網絡及空運航線的組合、在華南地區成立物流樞紐中心及建立電子平台預訂系統進一步擴充業務。業務發展已經並且將會繼續對我們的管理、財務、營運及其他資源施加壓力。我們可能需要加強財務、風險及營運控制以及招募及培訓更多員工，以便配合我們的增長步伐，並監督及管理擴大後的服務網絡及空運航線組合。我們無法向閣下保證能夠有效地管理未來的拓展計劃。倘我們未能有效地管理日益壯大的業務及不斷增加的成本，我們的經營業績可能會受到重大不利影響。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

我們或須搬遷位於深圳、南昌、杭州及天津的分公司辦事處。

我們向身為獨立第三方的不同出租人租用位於深圳、南昌、杭州及天津的分公司辦事處並已開展經營活動。該等辦事處的出租人並無擁有相關房屋所有權證。此外，有關該等辦事處(天津辦事處除外)的租賃協議尚未在當地相關機構進行登記。我們的中國法律顧問認為，該等商業單位的租約存在不符合相關法律及法規條文的風險，且可能不具有法律效力及不可強制執行。倘任何上述租約中斷、終止或無效，我們或須搬遷位於深圳、南昌、杭州或天津的分公司辦事處。有關搬遷或未能找到適合的搬遷地點均可影響我們的營運。

我們的收益現時因稅務目的列為澳門應佔收益，可能需於香港或中國繳納稅項。

我們在澳門註冊成立的附屬公司Pacific Empire (澳門) 已獲若干國際航空公司委任為總銷售代理或非獨家代理，以推銷及轉售來自澳門、香港及中國航線的空運艙位。根據是項委任而售出及轉售來自香港及中國航線的空運艙位收益，現時因稅務目的列為澳門應佔收益。本集團於往績記錄期的加權平均適用稅率(介乎約8.8%至14.3%)與澳門的補充稅率均低於香港的利得稅率及中國的公司所得稅率。包括有關稅率及我們在澳門、香港及中國的稅項開支的進一步資料載於「財務資料－收益表主要組成部分－稅項」一節及會計師報告內財務資料附註23。倘香港或中國的相關稅務部門認為，推銷及轉售來自香港或中國航線的空運艙位產生的收益在香港或中國需要徵稅，則本集團的整體所得稅開支可能增加，我們的財務表現或會受到重大不利影響。

我們未必能夠如預期般實現成為亞洲領先的空運方案供應商之一的目標。

我們的空運方案業務的成功受多項風險及不確定因素影響，其中包括：(i)亞洲航空貨運業的預計未來增長可能不會實現或並非按我們所預期的速度實現；(ii)我們未必能夠按預計成本在估計時間期限內發展空運方案業務；(iii)我們未必能夠根據我們所採用的新技術提供商業上可行的服務；及(iv)亞洲空運方案供應商或會供過於求。

無法保證我們能夠成功應對上述風險或執行有關空運方案業務的業務策略。我們未必能夠將業務擴展至現有服務範圍以外。我們未能或無法如此行事會對我們的業務增長、經營業績及財務狀況產生不利影響。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

我們未必會按計劃成功開發及實行自身的電子平台預訂系統。

我們計劃就空運艙位批發業務開發及實行自身的電子平台預訂系統。概無法保證能夠按計劃成功開發及實行電子平台預訂系統。此外，我們預期實行電子平台預訂系統將需要大量人力及資源。未能或延遲實行電子平台預訂系統可能會使我們的營運中斷，從而可能會對我們的業務及財務表現產生不利影響。

我們未必能夠實現未來計劃。

「未來計劃」一節所載的未來計劃乃以目前情況、若干情況將會或不會發生的基準及假設，以及在不同發展階段所涉及的風險及不確定因素為基礎。我們的未來前景須考慮我們在業務不同發展階段可能遇到的風險、開支及困難。概無法保證我們將能成功實施策略，或縱使實施該等策略亦無法保證可成功達致我們的目標。倘我們無法有效地實施策略，我們的業務經營及財務表現可能受到不利影響。

### 與行業有關的風險

我們所在的航空貨運業具有高度週期性。

航空貨運業具有高度週期性，空運艙位的需求受多項因素(如國際貿易活動的水平、全球及地區的經濟及政治環境、經濟制裁、爆發戰爭、監管制度改變及極端天氣環境)影響。該等因素超出我們的控制範圍，而行業環境變化的性質、時間及程度在很大程度上無法預料。因步入衰退週期使得對我們空運服務的需求降低，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們在具競爭性的行業中經營。

我們以定價、所提供的服務範圍及客戶網絡的形式在本地、區域、全國及國際層面上與其他空運方案供應商直接或間接進行競爭。我們的客戶主要為貨運代理商，面臨來自國際貨運代理商、物流服務供應商及快遞服務供應商的競爭。其業務量下降將減少我們服務的使用量，從而對我們的業務營運及財務表現造成重大不利影響。

我們亦面臨來自其他空運艙位批發商以及航空公司或直接向貨運代理商出售空運艙位的綜合承運人的競爭。競爭加劇或會降低我們客戶基礎的增長、縮減我們的市場份額並導致銷售及推廣開支增加。概無法保證我們日後會繼續成功贏得競爭，倘若無法成功，我們的業務及財務業績將會受到不利影響。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風 險 因 素

---

燃料價格上漲或燃料供應短缺或會對我們服務的需求造成間接不利影響。

燃料成本是航空公司或綜合承運人的最大成本組成部分。燃料價格上漲或燃料供應短缺或會導致空運艙位價格上漲。託運人或會將貨物從空運轉向其他渠道(如海運(就跨國交付而言)及鐵路和公路(就國內或大洲內部交付而言))，這將使我們客戶(主要為貨運代理商)對我們服務的需求降低。倘若燃料價格繼續大幅上漲或燃料供應持續短缺，我們的業務及財務表現或會受到重大不利影響。

我們的營運須遵守多項法律法規及國際慣例。

我們的營運須遵守多項法律法規。部分該等法律法規加入國際慣例的規定。例如，空運貨物的安全須符合國際民用航空公約附錄17，其規定根據航空保安條例(香港法例第494章)在香港生效。我們的營運須遵守航空保安條例以及根據航空保安條例制定的多項規定及制度。

儘管我們努力遵守適用法律法規，概無法保證我們始終全面遵守所有法律法規以及其項下適用於我們營運的規定及制度。我們未能或指稱我們未能遵守任何法律法規可能引致重大經濟處罰，並導致我們的營運出現重大中斷。此外，我們營運遵守的監管框架趨緊將會導致成本及負債增加。倘若發生任何上述事件，我們的營運及財務狀況或會受到重大不利影響。

天災、戰爭、流行病及其他事件或會對我們的經營造成不利影響。

我們無法控制的天災、戰爭、流行病及其他事件或會對當地經濟、基礎設施、機場設施及國際貿易造成不利影響，亦可能造成機場以及通往機場的高速公路封閉以及中斷航空貨物流量，任何該等情況均可能對我們的經營及財務表現造成重大不利影響。

2011年3月11日，日本東京東北部的東北地區發生黎克特制9.0級地震，連同地震後連日多次餘震、日本東部海岸引發的海嘯及福島的核電站危機，使日本遭受重大的自然及經濟損失。儘管我們的日本附屬公司Star Cargo (Japan)的辦事處並非設於受地震及海嘯影響的地區，但其經營受到持續交通延誤及中斷、東京及附近地區輪流停電及日本的出口量減少影響。截至2010年12月31日止財政年度及截至2011年6月30日止六個月，Star Cargo (Japan)的收益分別約佔本集團收益的0.1%及[1.7]%。由於Star Cargo (Japan)的收益僅佔本集團收益的小部分，我們認為日本的災害不會對我們的財務表現造成重大影響。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

未來恐怖襲擊或該等恐怖襲擊的威脅，可能增加本公司的經營成本和減少對本公司服務的需求。

飛機及機場受到恐怖襲擊及其影響可能會對航空貨運業產生負面影響。對航空貨運業的潛在影響包括空運量和收入減少、保安和保險成本上升及加強保安導致航班延誤。任何未來恐怖襲擊或該等恐怖襲擊的威脅或會因加強保安導致經營成本增加、與新的政府法令相關的航班延誤增加或取消並降低對我們服務的需求。在此情況下，我們的業務及經營業績或會受到重大不利影響。

### 與中國有關的風險

中國政府的政治及經濟政策可能影響我們的業務。

我們的部分業務經營在中國進行，大部分收益來自出售空運艙位將貨物從中國運送至多個海外出口市場。因此，我們的經營業績、財務狀況及前景在很大程度上受到中國的經濟、政治及法律發展的限制。

中國經濟在多個方面與大部分已發展國家的經濟有所不同，包括架構、政府參與程度、發展水平、資本再投資水平、外匯管制及資源分配。

中國政府近年已實施經濟改革措施，著重權力下放、利用市場力量發展中國經濟及高度自治管理。在1978年採納改革及經濟開放政策前，中國基本上為計劃經濟體系。自此，中國政府一直改革中國經濟制度，亦於近年開始改革政府架構。該等改革促成了巨大的經濟增長及社會的長足進步。儘管中國政府仍擁有中國生產資產的重大部分，惟自七十年代後期實施經濟改革政策以來一直著重自主經營企業及利用市場機制。政治變動以及國家及地區經濟增長速度改變、失業及通貨膨脹等經濟因素均可能導致中國政府修改、延遲或甚至終止實施若干改革措施。儘管本公司相信，該等改革對本公司的整體及長遠發展將帶來正面影響，中國的政治、經濟及社會狀況、法律、法規及政策的變動可能對本公司現時或日後的業務、經營業績或財務狀況造成不利影響。

人民幣匯率的波動可能會對我們的經營及財務業績造成不利影響。

我們大部分收益來自出售與中國出口有關的空運艙位，其中部分以人民幣計值。人民幣價值會因中國政府政策變動而改變，並且在很大程度上受國內及國際經濟及政治發展以及地方市場供求所影響。自1994年以來，人民幣兌外幣(包括港元及美元)一直按照人民銀行所公佈每日根據前一天中國銀行同業外匯市場匯率，及全球金融市場當時匯率所釐定的

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

匯率兌換。自1994年以來，人民幣兌港元及美元的官方匯率整體一直保持穩定。但是，於2005年7月21日，由於人民幣參考一籃子貨幣進行調節，人民幣重新估值及其兌港元及美元的匯率升值。自此，中國政府已對匯率制度作出調整，未來亦可能作進一步調整。概無法保證人民幣匯率不會出現大幅波動。人民幣匯率大幅升值或會降低中國出口的國際需求，人民幣兌港元或美元的匯率大幅貶值或會減少我們以港元列示的收益，從而對我們的經營及財務業績造成不利影響。

我們在中國的營運須遵守多項中國法律法規。

我們在中國的營運須遵守多項中國法律法規。有關我們目前在中國經營的監管環境的詳細描述，請參閱「監管概覽－中國法律及法規」一節。除本文件所披露者外，我們的中國法律顧問表示，我們自於中國成立現有集團成員公司以來在所有重大方面遵守所有適用的中國法律法規。然而，該等法律法規的範圍或應用變動或會限制我們開展業務的能力、增加我們的成本或加劇我們中國業務的競爭，並可能對我們的財務業績造成重大不利影響。此外，遵守該等法律法規可能引致預料之外的合規成本，將會對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。未能遵守該等法律法規亦會導致罰款、處罰或訴訟。

中國法律及法規的詮釋及強制執行存在不確定因素。

中國法律制度乃基於成文法。根據該制度，以往法院判決可被引用作為說服依據，但並不具備約束性的先例效力。自1979年以來，中國政府推行全面的商法制度，並在頒佈與經濟事務有關的法律及法規方面取得相當大的進展，例如公司重組及管治、物業業權、外商投資、商務、稅務及貿易。由於這些法律、法規及法律規定相對較新且不斷變更，且由於已公佈的判例及司法詮釋數量有限，以及以往法院判決不具約束力的特性，這些法律、法規及法律規定的詮釋及強制執行涉及多項不確定因素。這些法律、法規及法律規定的詮釋及強制執行的變化或會對我們的業務營運造成重大不利影響。

中國法律對我們中國附屬公司派付股息及其他分派的能力的限制將會對我們實現增長、進行使我們業務受益的投資或收購、向閣下派付股息及為我們業務提供資金及開展業務的能力造成不利影響。

我們透過在中國成立的附屬公司開展部分業務，並計劃在中國進一步擴大業務。中國法規限制我們中國附屬公司向其海外母公司派付股息及其他款項的能力。中國法律限制僅

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

---

## 風險因素

---

允許中國附屬公司動用其各自根據中國會計準則及規例釐定的累計稅後溢利(如有)派付股息。根據中國法律及規例，各中國附屬公司亦須將其各自根據中國會計準則釐定的年度稅後溢利中不少於10%撥至一般法定儲備，直至該等儲備金的累積金額達到公司註冊資本的50%。各中國附屬公司亦須每年撥出若干金額的稅後溢利(如有)作為公益金。然而，公益金或企業拓展基金的具體金額須由相關附屬公司的董事會酌情決定。該等法定儲備金的分派僅可用作特定用途，不可以貸款、墊款或股息的方式轉讓予我們。對我們中國附屬公司向我們轉讓資金的能力的限制將會對我們實現增長、進行使我們業務受益的投資或收購、派付股息及為我們業務提供資金及開展業務的能力造成不利限制。