

## 風險因素

[編纂]應審慎考慮本文件所載的所有資料，尤其應評估與[編纂]有關的下列風險。閣下應特別注意，我們在中國開展業務，而中國的法律及監管環境於若干方面可能與香港不同。下文所述的任何風險及不確定因素或會對我們的業務、經營業績、財務狀況或我們股份的[編纂]造成重大不利影響，並可能導致閣下損失全部或部分[編纂]。

本文件亦載有識別若干風險及不確定因素的前瞻性陳述。有關進一步詳情，請參閱「前瞻性陳述」。

我們的業務及營運涉及若干風險及不確定因素，其中許多都超出了我們的控制範圍。此等風險可大致分類為：(1)與我們的業務及行業有關的風險、(2)與在中國經營業務有關的風險，及(3)與[編纂]有關的風險。

### 與我們的業務及行業有關的風險

於往績記錄期內，我們透過滄港線自鐵路貨運獲得我們的絕大部分收益。倘若滄港線遇到任何技術或運營問題，或於一段時期內或無限期地無法承接運輸業務，則我們的收益或會大幅下降。

我們過往依靠一條鐵路線（滄港線）開展鐵路貨運業務。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，透過滄港線的鐵路貨運收益分別佔我們收益總額約71.4%、67.1%、68.7%、66.9%及70.6%。我們無法保證透過滄港線進行的鐵路貨運業務於日後將保持穩定或繼續增長。尤其是，我們無法向閣下保證，滄港線不會遭受任何重大技術或運營問題、意外自然災害造成的重大損失或因社會事件或政治不穩定或其他我們無法控制的原因導致的暫停或中斷，上述各項均可能於一段時期內或無限期地阻礙我們於該條線路進行鐵路貨運業務。倘若發生任何上述情況，我們可能需要投入大量時間及資源採取補救措施以恢復滄港線的正常運作。倘若我們無法及時或根本無法解決該等問題，則我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

## 風險因素

我們將貨物直接運送至黃驊港的能力是我們鐵路貨運業務的重要一環。監管制度的改變一直在影響我們直接連接至黃驊港的能力。

我們的成功取決於我們眾多客戶所在地區（即京津冀地區、渤海新區及滄州—黃驊港地區）的經濟增長，過去受惠於政府利好的經濟政策支持，例如「一帶一路」、「西煤東運戰略」及行動計劃。行動計劃禁止使用道路運輸向黃驊港運輸煤炭，以及認可渤海新區為國家級經濟區。該等政策促進了上述地區的經濟活動、中國東西部之間的煤炭（其為我們運輸的主要貨物）運輸及使用鐵路貨運散裝貨物，上述地區對鐵路運輸的需求因此而增加。儘管由於我們當時無法通過鐵路直接將煤炭運往黃驊港，實施行動計劃後我們於2018年的煤炭運輸量有所減少，但我們相信該等政策令我們處於有利地位，可以提供大部分先前由道路貨運進行的運輸業務，尤其是在我們於2019年8月開始運營邯黃聯絡線之後，該聯絡線開始營運令我們能夠通過鐵路將煤炭直接運輸至黃驊港。我們的位置，尤其是過去我們接入及連接黃驊港對我們的營運至關重要。有關我們接入黃驊港的戰略重要性的討論，請參閱「業務—我們的優勢—信譽超著以及正在擴展的地方鐵路營運商，並擁有優越的鐵路位置及增長潛力」。

過去，我們首先將煤炭運到緊鄰黃驊港的車站，然後用卡車將煤炭運送至黃驊港的碼頭。國務院頒佈的「行動計劃」於2018年底生效，其僅允許通過海運或鐵路運輸煤炭至主要港口。因此，我們無法用卡車將煤炭直接運至黃驊港的碼頭。我們無法將煤炭直接運至黃驊港導致我們收益下降。有關詳情，請參閱「財務資料—各年度經營業績比較」。於2019年8月15日，我們獲得必要的批准，以開通從羊二莊站到渤海西站的新聯絡線，我們可以通過該聯絡線將有關貨物運至邯黃鐵路以便運送至黃驊港的綜合港碼頭。然而，我們仍然無法將煤炭直接運送至黃驊港的碼頭。雖然我們已計劃建設連接黃驊港的額外支線（參見「業務—我們的策略—建設額外的支線以擴大我們的業務規模」），但無法保證我們將能夠獲得建設該等支線所需的資金，亦無法保證我們將能夠及時獲得必要的許可，甚至可能無法獲得許可。倘我們無法或延遲將貨物運輸至黃驊港，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

此外，我們無法向閣下保證，黃驊港將繼續作為「西煤東運」國家戰略中最大的煤炭運輸港口之一，或煤炭船運方面最大的港口之一，或當前政府的利好經濟政策（例如「一帶一路」及「西煤東運戰略」）日後仍然有效。即使有關利好政策日後仍然有效，亦無法保證我們眾多客戶所在地區將繼續快速發展。倘若中國政府制定任何對黃驊港重要性產生不利影響的政策或以其他方式改變黃驊港作為煤炭運輸主要港

## 風險因素

口的功能，或倘若煤炭消耗市場發生任何對黃驊港產生負面影響的變化，或我們的客戶另行尋求我們並未接入的其他港口，則我們的業務及經營業績將受到不利影響。此外，倘若中國政府實施重大影響或限制我們眾多客戶所在區域發展（尤其是黃驊港的發展）的政策或經濟措施，可能會大幅減少通過滄港線的貨運量，從而對我們的業務營運及財務狀況造成重大不利影響。

**我們面臨若干競爭問題，可能對我們的業務增長及經營業績產生重大不利影響。**

作為地方鐵路營運商，我們在滄州至黃驊港地區的鐵路貨運業務方面享有高度的獨家性。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的優勢－信譽超著以及正在擴展的地方鐵路營運商，並擁有優越的鐵路位置及增長潛力」及「業務－我們的優勢－高度的獨家性及免受競爭的影響」。此外，根據2000年會談紀要，朔黃線及黃驊港的煤炭碼頭不得與河北省地方鐵路（如滄港線）及港口已開展的運輸業務競爭。此外，鑑於鐵路貨運市場的高准入門檻，我們並不知悉，且相信於不久將來市場上將不會存在任何新的競爭對手。儘管如此，2000年簽訂的會談紀要並無法律約束力。倘若朔黃線擁有人兼營運商不按紀要安排行事，亦無任何法律後果。

我們無法向閣下保證，提供有關獨家性的利好政府政策不會因任何原因改變或不再有效，或潛在競爭對手（例如朔黃線的擁有人及營運商）將繼續不會就滄州及黃驊港之間的鐵路運輸業務與我們競爭。2000年簽訂的會談紀要內的不競爭契約由朔黃線的擁有人及營運商的前身單方面簽訂，並無法律約束力。由於幾乎所有原先由我們運送的煤炭均經朔黃線源來自山西省、陝西省及內蒙古自治區，倘若潛在競爭對手決定於我們目前經營業務的區域與我們競爭，則我們的經營業績及財務狀況將受到重大不利影響。在該情況下，由於鐵路運輸的性質及鐵路的位置，我們無法保證我們能夠在短時間內找到或甚至根本無法找到替代業務，而我們的業務及營運可能因此受到不利影響。

**於往績記錄期內，我們一直依賴鐵路東行運輸煤炭。倘若煤炭運輸需求下降，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。**

一貫以來，煤炭乃我們透過鐵路運輸的主要貨物類別。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們分別運送約11,641,000、11,674,000、9,728,000、4,986,000及4,120,000噸煤炭，佔我們透過鐵路所運輸貨物總量的約79.6%、74.4%、60.4%、67.3%及60.3%。有關於往績記錄期內各類別貨物數量及佔所有貨物百分比的進一步詳情，請參閱「業務－我們的業務－鐵路貨運」。

根據弗若斯特沙利文報告，中國約70%的煤炭產量通過鐵路從山西省、陝西省及內蒙古自治區等煤炭生產區輸送至煤炭的主要消耗地區，當中包括南部及東部沿

## 風險因素

海地區。於往績記錄期內，我們的收益均源自中國，主要來自東行運輸煤炭，以滿足主要客戶（包括發電公司（尤其是需要大量煤炭用於其業務的化石燃料發電站）的營運商或擁有人）對煤炭的需求。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2020年5月31日止五個月，東行運輸業務產生的收益約佔同年我們的鐵路運輸業務（西行及東行）產生的收益總額的約89.3%、88.5%、82.5%及82.2%。

我們預計我們將繼續依賴客戶對煤炭的需求、彼等的業務增長以及煤炭行業的持續發展。發電行業對煤炭需求或煤炭行業自身的任何重大下滑都會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

根據弗若斯特沙利文報告，中國正在對主要能源的消耗結構進行改革和優化，據此，清潔能源資源（如天然氣及水能）預期將快速增長，並佔中國主要能源消耗的較大比例。由於推行使用清潔能源、保護環境及消除小型燃煤鍋爐的政策，預計於2019年至2024年期間未來煤炭消耗量將以0.7%的複合年增長率緩慢增長。我們無法保證煤炭生產或消耗市場於日後將保持穩定或繼續增長。倘若中國政府頒佈任何限制煤炭行業發展的法律或法規（例如嚴重限制煤炭生產的環境法律或法規）、或倘若政府當局為了環境保護或成本效益而鼓勵消耗新的或可再生能源，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到不利影響。此外，倘若發生對與我們合作的主要煤炭生產公司造成重大不利影響的任何重大事故、或倘若煤炭行業受到任何其他事故或事件的不利影響，我們的業務很可能受到直接影響。於此情況下，倘若我們無法找到替代貨物運輸，則我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。此外，無法保證透過發展我們的西行業務來解決東行業務集中的計劃將會成功。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略－發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化」。倘若因任何原因導致我們的東行運輸業務大幅減少而我們無法提升我們的西行運輸業務，則我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們不能保證中國不會推行有關鐵路貨運或環境保護的新法規及政策或者現行法律及法規不會被以可重大影響我們業務的方式進行詮釋。

誠如「監管概覽」一節所載，中國訂有多項規管鐵路運輸業及我們業務營運的規則及法規。倘若我們未能或被認為未能遵守該等監管要求或其他相關法律、規則及法規，均可能導致聲譽受損、政府機構對我們提出訴訟或採取法律行動。該等訴訟或法律行動可能令我們受到重大處罰及負面報道，從而需要我們改變我們的業務慣例、增加我們的成本或中斷我們的業務。

## 風險因素

近年來，我們從鐵路貨運業的若干利好政策及政府支援中受惠。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的優勢－有利的政府政策幫助我們保持地理優勢」。然而，由於宏觀經濟趨勢的變化或若干意外事件，中國政府可能會透過採納新政策及措施不時改變其行業政策，以進一步規範鐵路運輸業。因此，無法保證目前可用的特定利好政策將繼續有效。倘若中國政府修改鐵路運輸行業的現有利好政策或制定新的廣泛或嚴格規定，我們開展業務的能力及應對市場狀況的靈活性可能會受到重大影響，從而增加我們的合規成本。此可能對我們的業務及財務表現產生不利影響。

根據中國法律及法規，我們的定價受到嚴格監管，倘若鐵路及價格主管部門以對我們產生不利影響的方式調整鐵路貨運的定價標準，則我們的收益可能大幅減少。

我們根據運輸量（噸）乘以單價（噸／公里）收取運輸費用。我們自鐵路運輸產生的收益在很大程度上取決於我們能夠向客戶收取的單價。然而，我們在定價方面的自由裁量權有限，乃因中國鐵路貨運的價格水平受到高度監管並受政府指導。根據河北省物價局於2018年4月9日發佈的《河北省定價目錄》，除國務院及／或其分支機構所擁有或控制的鐵路企業須受國務院於2015年10月8日頒佈的《中央定價目錄》規管外，地方國有鐵路企業及民營鐵路企業的鐵路貨運價格受省級價格主管部門規管。有關中國貨運鐵路運輸定價規定的進一步詳情，請參閱「監管概覽－鐵路運輸價格」。根據滄州市地方鐵路局於2000年發佈的適用於滄港鐵路的定價指引，於2004年開始運營滄港鐵路的騁宇公司，對普通貨物的收費為每噸每公里人民幣0.175元，而對危險物品及超大型物品額外收取50%至150%的額外費用。於2008年3月，河北省物價局批准了騁宇公司將煤炭及普通貨物的運輸價格提高到每噸每公里人民幣0.25元，而危險貨物運輸價格提高到每噸每公里人民幣0.3元。自此之後定價指引並無重大價格波動。根據黃驊市發展改革局於2017年4月向滄港公司發佈的定價指引的定價標準與河北省物價局於2008年批准的定價標準相同。

因此，我們僅能在有關當局設定的限額內收取單價，倘若有關部門降低許可基準費率，而我們無法增加運輸的貨物量，或無法增加其他業務的收益，則我們的鐵路運輸收益可能減少。此外，我們提高未來收取費率的能力部分取決於提高貨運鐵路運輸許可基準費率。

## 風險因素

我們依賴若干主要客戶產生相當大比例的收益。倘若我們無法維持與彼等的關係或倘若該等客戶於彼等的運營中遇到任何困難，我們的業務可能會受到重大不利影響。

於往績記錄期內，我們的大部分收益依賴若干主要客戶。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2020年5月31日止五個月，我們的五大客戶分別貢獻我們收益總額的約65.4%、65.6%、53.8%及62.0%。有關我們的五大客戶於往績記錄期的進一步詳情，請參閱「業務－我們的客戶」。

倘若我們與主要客戶的關係轉差或終止，或有關客戶因彼等自身或行業特定的原因或更廣泛的原因（例如COVID-19的影響）而令其業務或行業轉差或任何其他原因而減少彼等使用我們運輸服務的數量，我們可能無法及時或甚至根本無法找到替代客戶。倘若未能與現有主要客戶保持穩定的業務關係並自彼等獲得足夠業務，可能導致我們的收益減少，此將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘若我們無法取得、重續或保留牌照、許可證或批准，或遵守適用的法律及法規，則我們的運營可能會受到重大不利影響。

根據我們的中國法律顧問，我們主要須持有有效的鐵路運輸許可證及地方鐵路運營許可證以開展中國附屬公司的業務。雖然我們過去已成功申請並重續該等牌照，但我們無法向閣下保證，我們日後在重續或保留該等牌照方面不會遇到任何障礙。鐵路運輸企業准入許可辦法及河北省地方鐵路條例規定了重續相關牌照的具體要求，包括從事鐵路運輸經營的公司應：(i)擁有或有權使用符合相關規範及國家標準的鐵路及相關基礎設施；(ii)具有符合鐵路運輸崗位工作經驗要求的生產、運營、管理及其他人員；及(iii)擁有符合適用法律法規的運營安全管理機構或安全管理人員。倘若鐵路運輸公司不符合該等要求，有關當局可拒絕重續牌照。該等牌照的成功重續亦受到相關當局的廣泛酌情權的影響，而此影響很大程度上非我們所能控制。倘若我們未能保留該等牌照，或倘若我們無法及時重續該等牌照，則我們的經營可能會暫停或中斷，而我們的業務及聲譽可能會受到重大不利影響。

此外，由於有關鐵路營運的法律及法規在不斷演變，我們無法向閣下保證不會有新的法律及法規施加我們將難以及時甚或根本無法遵守的更嚴苛規定。即便我們能夠遵守有關新規定，我們可能需要分配大量資源及產生與該合規有關的巨額成本，因此，我們的財務表現或會受到重大不利影響。

**我們的業務運營可能受到COVID-19爆發所影響。**

由COVID-19引致的呼吸道疾病最早於2019年底爆發，並在中國境內乃至全球不斷擴散。新型冠狀病毒株被認為具有高度傳染性，並可能構成嚴重的公共衛生威脅。自疫情爆發以來，中國國內實施包括旅遊限制在內的嚴格措施以遏制冠狀病毒爆發。

## 風險因素

世衛正在密切監察和評估情況。於2020年1月30日，世衛宣佈COVID-19爆發為國際公共衛生緊急事件(PHEIC)。於2020年3月11日，世衛進一步宣佈COVID-19具有全球大流行疾病的特徵。於最後實際可行日期，該病毒已擴散至中國各地及全球超過200個國家和地區，死亡人數和感染病例數目持續上升。是次爆發已導致大量及日益增長的死亡個案，而此很可能會對中國人民的生活和經濟產生不利影響。COVID-19的爆發對當地及國家經濟，以及對鐵路貨運行業或我們的主要客戶營運的行業(尤其是煤炭生產行業)的影響，可能對我們的業務運營及財務狀況造成重大不利影響。對我們主要客戶的任何不利影響均可能影響彼等對我們服務的需求或未償還貿易應收款項的結算。我們無法確定疫情受控的時間，亦無法在此時刻預測有關影響將為暫時或長久。倘COVID-19的爆發未能於短期內得到有效控制，我們的業務營運及財務狀況或會由於鐵路貨運行業前景轉變、經濟增長放緩、營商氣氛負面或其他我們無法預見的因素而受到重大不利影響。

**貨運存在危險以及我們曾發生事故且於未來可能會繼續發生事故。倘發生任何事故，均可能對財務業績產生不利影響、中斷業務營運並損害我們的聲譽。**

鐵路貨運及道路貨運業務固有危險，而我們經歷了事故，包括導致對我們的僱員和其他人員造成致命傷害和其他嚴重人身傷害的事故。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的安全部門向我們報告多宗涉及傷亡、人身傷害或財產損失的事件(包括五宗列車事故及16宗卡車事故)。我們不對任何該等五宗列車事故負責，乃因該等事故乃主要由於其他參與方未遵守交通法規或因工作疏忽所致，且概未因該等事故而對我們提出任何實際或(就董事所知)潛在申索。我們的卡車司機對16宗卡車事故其中12宗負有全部或部分責任。然而，在這些事故中與卡車司機責任有關的所有實際索償已由我們的保險公司根據有關保險單全數支付。於最後實際可行日期，所有有關索償已全數結清，而就我們的董事所深知，於最後實際可行日期，這些事故並無產生針對我們的潛在索償。然而，我們可能須對我們的僱員或非僱員日後的意外或傷害(包括由我們的營運引致或因其他原因引致的意外或傷害)承擔責任。我們亦可能遭受索償，指控我們疏忽大意或我們對鐵路設施的維護不足或對員工的監督不力。該等事件可能引起客戶對我們的營運安全及整體管理的擔憂。此外，儘管我們有投購責任保險，但保險範圍可能不足以完全保護我們免受此類索償及責任影響。我們將來甚至可能無法以合理的價格投購該水平的責任保險，或根本無法投購責任保險。對我們或我們的任何僱員作出的責任索償可能會對我們的聲譽造成不利影響。即使有關索償敗訴，亦會造成負面宣傳、使我們蒙受巨額開支及虛耗管理人員的時間與精力，而上述各項情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

## 風險因素

此外，我們運輸的部分貨物包括易燃、易爆或其他危險物品。我們無法保證我們為了解決該等危險而採取的措施足以控制所有安全風險，或我們是否有足夠資源根據適用法律及法規的規定或市場慣例採取額外措施。任何未能及時採取必要行動均可能導致罰款或處罰或導致事故的發生，對我們的鐵路及其他財產造成重大損害，並損害我們作為信譽超著的地方鐵路營運商的聲譽，對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們可能並未投購足夠保險。

與貨運、裝卸過程、將貨物從出發地點運送到目的地的其他舉動及鐵路保養、維修及建設相關的風險包括財產損毀、中途遺失、延誤、貨物誤運及文件出錯等，該等風險全部都可能令客戶蒙受損失，並令我們須承擔責任。有關我們目前投購保單的進一步詳情，請參閱「業務－保險」。我們無法向閣下保證，我們已經就與業務運營相關的風險投購足夠保險。此外，我們無法保證我們將來能夠繼續以我們可接受的保費或其他條款投購有關保險。此外，我們並未就第三方責任或業務中斷投購保險，我們認為這與行業規範一致。任何未獲保險保障的業務中斷、訴訟或自然災害可能會導致我們產生大量成本及資源轉移，並可能對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們就業務營運擁有或以其他方式使用的若干土地／物業可能會有適用的中國法律法規項下的風險。

我們擁有或以其他方式使用的若干土地／物業不符合適用的中國法律法規。有關進一步詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。

此外，我們佔用若干劃撥土地，而我們並無擁有相關土地的權利。有關進一步詳情，請參閱「業務－物業－租賃物業－土地」。我們的業務及營運存在有關該佔用的風險。

誠如我們的中國法律顧問所告知，我們一般會因涉及該等物業的問題而面對以下風險：

- 就邯黃線渤海西站聯絡線所在的國有土地而言，我們於最後實際可行日期尚未取得土地使用權。我們可能會被有關當局頒令退還所佔用土地。倘若我們受到相關部門處罰，則會對我們的業務、財務表現及經營業績產生重大不利影響；
- 就(i)我們於建設之時未獲得相關建設用地規劃許可證及建設工程規劃許可證的滄港線主軌道、上述鐵路線沿線的構築物及京海國際的煤炭及所有物



## 風險因素

流建築項目；及(ii)我們未獲得相同規劃許可證的邯黃線渤海西站聯絡線而言，我們可能(i)須暫停建設；或(ii) (倘有可能採取措施消除不利影響) 被責令於指定期限內作出必要的改正以消除不利影響，並被處以該等物業價值5%至10%的罰款；或(iii)須於指定期限內搬遷，或(如不可行)被沒收該等物業或非法盈利，並被處以不超過該等物業總值10%的罰款。倘若對我們施加任何有關處罰，我們的營運可能會受到重大不利影響，且我們將產生重大成本，這將對我們的財務表現產生負面影響；

- 就建設邯黃線渤海西站聯絡線而言，由於我們未取得建設項目環境影響報告的審批或完成環保驗收程序，我們亦可能(其中包括)：(i)被責令停止施工，並被處以該項目總投資額的1%至5%的罰款(視乎情況的嚴重性及後果而定)，並被責令拆除以恢復原狀；及(ii)(a)被責令於指定期限內進行整改，並被處以人民幣200,000元至人民幣1,000,000元的罰款；或(b)倘若未能遵守有關命令，則須繳付人民幣1,000,000元至人民幣2,000,000元的罰款。如有關違規造成重大環境污染或生態破壞，我們亦可能被責令暫停或終止施工。倘若對我們施加任何有關處罰，我們的業務營運可能會受到重大不利影響，且我們將產生重大成本，這將對我們的財務表現產生負面影響；及
- 就我們使用及並非由我們擁有權利的劃撥土地而言，倘若該等劃撥土地在轉讓、租賃或抵押之前未獲相關土地部門批准，則有關不合規所得款項可遭沒收，並對各擁有人處以處罰。倘若該等擁有人受到有關當局的處罰，我們可能無法再繼續使用有關劃撥土地，包括滄港線所在的若干土地，且我們可能不得不暫停我們的鐵路運營，直至問題獲各擁有人糾正為止。有關暫時或永久暫停將對我們的業務、財務表現及經營業績造成重大不利影響。

我們於日常運營中依賴我們的業務合作夥伴及服務供應商，彼等的任何違約或疏忽都可能對我們的運營產生不利影響。

我們與我們的業務合作夥伴及其他服務供應商(如分包商)合作並倚賴彼等進行部分道路貨運、裝卸及其他輔助業務。例如，我們與朔黃線合作，安排在我們的西行及東行鐵路運輸的相關連接站調換機車。我們亦透過聘用彼等的卡車及工人，將我們輔助服務的若干工作分包予第三方物流服務供應商。

---

## 風險因素

---

無法保證有關服務供應商在任何時候都會達到令人滿意的水準，或在到期時與我們續訂協議。倘若彼等因任何原因未能及時並令人滿意地履行彼等的責任，或倘若彼等無法或不願意繼續向我們提供相關服務，而我們無法及時找到替代服務，則我們的業務運營及財務狀況可能受到重大不利影響。

**燃料價格上漲可能會降低我們的盈利能力並影響我們的運營。**

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，燃料成本分別佔我們經營開支總額的約8.3%、11.3%、10.3%、11.2%及10.4%。燃料成本可能會大幅波動，並受到我們無法控制的若干經濟及政治因素的影響。燃料價格上漲將會增加我們的營運開支。除非我們能夠透過提高運輸服務費率（由國家鐵路局及價格主管部門嚴格監管）將該等增加的成本轉嫁予客戶，否則我們的盈利能力、經營業績及財務狀況將會受到影響。

**我們將輔助業務之若干範疇外包。**

為了讓我們享有更大彈性及更好地管理我們的勞動力及其他經營成本，我們與多個第三方分包商訂立外包安排，以協助提供我們的輔助業務之若干範疇，包括由貨運公司提供道路貨運業務以及物流公司幫忙進行裝卸服務。我們參與有關第三方分包商提供的工作的整體監督及質量控制。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的分包開支分別為約人民幣33.4百萬元、人民幣29.9百萬元、人民幣39.5百萬元、人民幣16.5百萬元及人民幣18.7百萬元。在我們監督分包商的工作時，我們無法保證我們將能夠把彼等的工作的質量或其執行條件的安全性控制在與我們使用我們本身僱員相同的水平。倘若我們的分包商未能滿足我們的質量、安全、環保或其他標準，可能對我們的業務、財務狀況、經營業績或聲譽產生重大不利影響。此外，我們通常會與分包商訂立相對短期的外包安排。無法保證該等分包商會選擇與我們重續合同，或倘若彼等不重續合同，我們將能夠及時找到另一家分包商以類似價格提供類似服務，甚至可能完全無法找到另一家分包商。於該情況下，我們可能無法及時提供我們的服務或我們的經營成本可能增加，這可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及／或聲譽產生重大不利影響。此外，我們目前並未僱用足夠工人以自行開展必要的工作，我們無法向閣下保證，我們將能夠及時僱用必要的額外工人，甚至完全無法僱用額外工人。

**由於停工或罷工而導致的我們業務運營長期中斷可能會對我們的業務造成不利影響。**

我們僱用大量勞動力。工業行動或其他勞工騷亂可能直接或間接阻止或阻礙我們的正常經營活動，倘若不能及時解決，可能會導致延遲滿足我們的客戶訂單並減

---

## 風險因素

---

少我們的收益。我們無法預測或控制該等行動。此外，我們無法向閣下保證，勞工騷亂不會影響一般勞工市場狀況或導致勞動法的變更，從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。

**我們的合營企業的成功取決於若干我們無法控制的因素，因此我們可能無法實現預期的經濟及其他利益。**

我們已就建設兩條到達綜合產業園區及魯北工業園的新支線與第三方成立合營企業，而我們不會於合營公司持有多數權益。我們合營企業的成功取決於許多因素，其中若干因素是我們無法控制的，且該等合營企業的經營涉及許多風險，包括但不限於：

- 我們的合營企業夥伴可能會有經濟或商業利益、目標、理念或與我們的政策相抵觸或不一致的政策；
- 我們與合營企業夥伴之間可能會就各自責任及義務範圍產生爭議；及
- 倘若我們不能與我們的合營企業夥伴就擬採取的公司行動或交易達成共識，而這種分歧不能根據我們的合營協議及／或相關合營企業組織章程的條款有效地得到解決，則我們與合營企業夥伴可能會陷入僵局。

鑑於有關爭議、衝突及僵局的風險，我們可能無法從合營企業實現預期的經濟利益及其他利益。

**我們的金融產品投資的表現及價值會受到不確定因素及波動的影響。**

於往績記錄期，我們投資於中國持牌商業銀行發行的短期理財產品，主要包括債券、資產支持證券、銀行同業貸款、逆向購買及銀行存款等投資組合。該等理財產品被分類為透過損益按公平值計量的金融資產。於2017年、2018年及2019年12月31日及於2020年5月31日，我們透過損益按公平值計量的金融資產的結餘分別為零、人民幣1.0百萬元、零及零。有關結餘隨著若干產品的到期時間及我們根據投資政策購買額外產品而波動。我們在有關產品的投資表現及價值可能會因我們無法控制的原因（例如市場利率、用作釐定投資回報的參考資產表現、監管規定或限制的變動、一般經濟狀況及與任何特定國家或貨幣相關的風險）而不時波動或減少。該等投資亦受發行人的信貸風險所影響，倘若發行人無力償債或延遲支付或未能支付任何到期款項，我們可能會損失全部或大量投資。該等金融資產的價值下降或表現欠佳可能會對我們的財務狀況或業務前景造成不利影響。有關詳情，請參閱「財務資料－綜合財務狀況表若干項目的討論－透過損益按公平值計量的金融資產」。

---

## 風險因素

---

我們於往績記錄期的表現不能作為未來增長的指標。

我們於截至2018年12月31日止年度實現當年溢利及收益增長，但於截至2019年12月31日止年度則錄得收益及溢利下滑。2018年的增長不應視為我們未來表現的指標，概不保證收益及溢利下滑不會再次發生。取而代之，閣下應根據我們於以下各方面的能力所涉及的風險及不確定因素考慮我們的未來前景：

- 管理我們不斷擴展的業務，包括吸引和挽留潛在客戶及現有客戶；
- 遵守適用於我們業務的法律及法規，特別是與鐵路運輸、環境保護、定價及工作安全相關的法律及法規；
- 控制我們的營運開支，特別是僱員的薪金開支及與第三方物流供應商有關的成本；及
- 及時維護並升級機器及設備。

倘若我們未能成功處理業務的任何方面及管理相關風險及不確定因素，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們可能無法為我們的資本開支、擴張計劃及其他企業需求獲得足夠資金，此可能限制我們業務增長的能力。

我們預計將產生大量資本開支以進行滄港線的技術升級以及建設額外支線及專用線以擴大我們的業務範圍。有關我們業務策略的進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略」。我們目前計劃主要以我們的經營收入及[編纂][編纂]為該等開支提供資金。有關進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。然而，[編纂][編纂]及我們的經營現金流量可能不足以為該等開支提供資金，且我們可能亦需要其他資金來源。我們可能亦需要進一步為營運資金、與其他公司的潛在合營以及其他企業要求提供資金。

我們安排融資的能力視乎多種因素，包括整體經濟及資本市場狀況、可自銀行或其他放債人獲得的信貸、收到必要的中國政府批准、投資者對我們的信心、中國的運輸及物流業及適用於我們的中國法律及法規，其中多項因素超出我們的控制。我們無法保證我們能夠以我們可接受的條款獲得或甚至根本無法獲得額外融資。倘若無法獲得融資或以我們無法接受的條款獲得融資，則我們的發展、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

## 風險因素

我們可能須繳納額外社會保險及／或住房公積金供款，以及相關監管部門徵收的滯納金或罰款。

根據有關中國法律及法規，我們須為並代表僱員向社會保險及住房公積金作出供款。於往績記錄期，我們並未為並代表部分僱員全數繳納社會保險及住房公積金供款。

就此而言，我們已於綜合財務報表全數作出額外撥備。於2020年5月31日，有關社會保險及住房公積金供款的額外撥備的賬面值分別為人民幣6.1百萬元及人民幣5.4百萬元。截至最後實際可行日期，我們從未收到有關當局要求支付社會保險基金的任何通知。然而，我們無法保證我們日後不會收到任何要求糾正該違規事項的命令，而我們亦無法向閣下保證並無或不會有任何僱員根據國家、省或地方實施的相關法律及法規就社會保險基金付款進行投訴。有關更多詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。我們亦可能為遵守國家、省或地方當局實施的有關法律及法規而產生額外開支。

我們於往績記錄期有高水平的債務，並錄得淨流動負債。

於往績記錄期，我們依賴經營所得資金及來自銀行及其他金融機構的貸款，為我們的業務營運及擴展提供資金。於2020年8月31日，我們有銀行及其他貸款合共人民幣549.9百萬元。於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日及2020年8月31日，我們的資產負債率分別為51.3%、53.2%、108.0%、104.4%及96.8%。我們的高水平債務可能對我們的流動資金產生重大不利影響。例如，其可能：

- 要求我們分配更高比例的營運現金流量以償還我們借款的本金及利息，從而減少我們可用以撥資營運資金、資本開支及其他一般企業用途的營運所得現金流量；
- 令我們更容易受不利的經濟或行業狀況影響；
- 限制我們在規劃或應對業務或我們經營的行業變動方面的靈活性；
- 降低我們未來獲得融資的能力；及
- 增加我們對利率波動面對的風險。

於2017年及2018年12月31日，我們的流動資產淨值分別為人民幣92.8百萬元及人民幣32.4百萬元。然而，於2019年12月31日，我們的淨流動負債為人民幣212.2百萬元。此乃主要由於(i)應收關連方款項由2018年12月31日的人民幣132.3百萬元減少至2019年12月31日的零；(ii)就公司重組使用該等現金(連同新增長期貸款的所得款項)以收購

## 風險因素

滄港公司的股權，總代價約人民幣361.2百萬元；及(iii)合共約人民幣120.0百萬元的兩筆銀行貸款於下一年到期，因此屬於即期部分。因此，我們的流動負債淨額狀況主要乃因與公司重組相關的一次性事件而引致，該事件將不會再發生。基於我們營運的財務表現的一致性，誠如以下各項所證明：我們截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2020年5月31日止五個月的溢利分別約為人民幣80.4百萬元、人民幣81.5百萬元、人民幣69.5百萬元及人民幣30.0百萬元，而於相應期間我們的經營活動現金流量分別約為人民幣112.1百萬元、人民幣150.0百萬元、人民幣110.3百萬元及人民幣47.3百萬元，我們相信我們將從經營活動中獲得溢利及現金流量，以使我們能夠改善我們的流動資金狀況。我們期望透過以我們的主要業務所得溢利及[編纂]的[編纂]結算我們的流動負債來改善我們的流動資金狀況。為確保流動資金充裕，我們(i)將繼續從經營活動中產生現金流量；(ii)已與我們的銀行作出安排，以延長若干銀行貸款的期限；及(iii)將[編纂]的部分[編纂]用作一般營運資金，並為我們的建議擴展計劃提供部分資金。為進一步提高我們的流動資金，我們可能會不時向金融機構尋求債務融資，尤其是為與我們的鐵路線相關的資本開支融資。於2020年5月31日及2020年8月31日，我們已分別恢復至淨流動資產狀況人民幣6.4百萬元及人民幣22.9百萬元。

我們的淨流動負債狀況亦令我們面對流動資金風險。我們日後的流動資金、其他應付款項的支付、已收按金、應計款項以及到期償還我們的未償還債務將主要取決於我們經營活動持續產生充足現金及我們獲得足夠的外部融資的能力。我們無法向閣下保證，我們將能夠獲得足夠的融資以滿足我們日後的營運資金需求，且我們日後可能繼續錄得淨流動負債。無法產生正經營現金流量或以可接受的條款及時獲得額外的短期銀行貸款或其他借款，或完全無法獲得，將對我們滿足營運資金需求的能力造成重大不利影響。我們亦無法向閣下保證，我們將能夠獲得額外的營運資金以執行我們的增長策略，或未來的擴展計劃不會對我們當前或日後的營運資金水平造成重大不利影響。

我們的控股股東對本公司擁有重大影響力，而彼等的權益可能與我們其他股東的權益不一致。

我們的控股股東對我們的業務(包括有關我們的管理、業務策略、擴展計劃、董事選舉及其他重大公司行動的事宜)擁有重大影響力。緊隨[編纂]完成後並假設[編纂]未獲行使，我們的控股股東將合共持有[編纂]股股份，相當於本公司已發行股本的約[編纂]%。該所有權集中度可能會阻礙、延遲或阻止本公司控制權的變動，這可能會剝奪其他股東於本公司出售時就彼等股份收取溢價的機會，並可能會降低我們的股價。即使其他股東反對該等事項，該等事項亦有可能發生。此外，我們控股股東的權益可能有別於其他股東的權益。我們的控股股東可能會對我們施加重大影響力，並導致

---

## 風險因素

---

我們進行交易或採取(或無法採取)行動或作出決定而與我們其他股東的最佳利益相衝突。

我們的遞延稅項資產可能無法收回。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們錄得遞延稅項資產分別為人民幣7.0百萬元、人民幣7.7百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣8.0百萬元。遞延稅項資產乃根據相關資產及負債的賬面值的預期變現或結算，使用於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日已頒佈的稅率予以確認及計量。於釐定遞延稅項資產的賬面值時，估計預期應課稅溢利涉及多項與我們營運有關的假設，並需要董事作出重大判斷。該等假設及判斷的任何變動將影響將予確認的遞延稅項資產的賬面值，並因此影響我們未來幾年的溢利。

我們可能須面對我們的客戶延誤或拖欠付款的風險，此將對我們的現金流量或財務業績構成不利影響。

我們面對與貿易應收款項有關的信貸風險。於往績記錄期，我們一般向我們的客戶授予30天的信貸期，付款通常透過銀行轉賬結算。然而，概無法保證我們將能夠按時收到有關款項。儘管我們對我們的客戶的財務狀況進行持續的信貸評估，但我們無法向閣下保證我們的客戶日後將及時向我們全數支付款項或甚至根本不會付款。倘我們的客戶未能及時全數向我們付款，我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註26。

倘我們未能保護我們的知識產權或防止我們的知識產權流失或遭盜用，我們可能喪失競爭地位，而我們的品牌、聲譽及營運可能受到重大不利影響。

對我們任何知識產權的未經授權使用可能對我們的業務及聲譽造成不利影響。我們依賴商標法保護我們的知識產權。儘管如此，第三方可能未獲適當授權而取得及使用我們的知識產權。中國監管機構的知識產權執法行動實踐處於早期發展階段，受重大不確定因素的限制。我們亦或須提起訴訟及其他法律程序以執行知識產權。任何有關行動、訴訟或其他法律程序可能會產生大額成本、分散管理層的注意力及資源，並可能導致業務中斷。此外，無法保證我們將能夠有效執行知識產權或以其他方式防止他人未經授權而使用我們的知識產權。未能充分保護知識產權可能會對我們的品牌名稱及聲譽、業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

---

## 風險因素

---

我們或會不時面臨與第三方知識產權有關的糾紛。

我們無法向閣下保證我們日常營運所使用的資料及技術並無或不會侵犯第三方知識產權。於整個往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無遭遇關於知識產權侵權的任何重大索償。然而，無法保證日後不會有第三方就我們侵犯彼等的專有權利而提出索償。

儘管我們計劃於任何有關訴訟或法律程序中積極為自身辯護，但無法保證我們會於該等事項中獲勝。捲入有關訴訟及法律程序亦可能會使我們蒙受巨額開支及分散管理層的時間及注意力。我們或須支付損害賠償金或產生和解費用。此外，倘我們需向知識產權擁有人支付任何特許權使用費或與其訂立任何許可協議，我們或發現有關條款在商業上不可接受，以及我們最終或會無權使用相關內容或資料，繼而可能對我們的營運產生重大影響。我們遭受的任何類似索償即使並無任何理據，亦可能損害我們的聲譽及品牌形象。任何有關事件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。

**自然災害、疫情、戰爭、恐怖襲擊及其他事項或會令我們的業務受到重大不利影響。**

自然災害(如颱風、洪水及地震等)、疫情、戰爭、恐怖襲擊、政治動盪及其他事件(其中多數非我們所能控制)或會導致全球或地區經濟不穩，從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。倘爆發疾病或疫情，如COVID-19、嚴重急性呼吸系統綜合症或H1N1及H5N1病毒，則可能導致一般消費或對特定產品的需求下降，從而或會導致對我們服務的需求減少。由於衛生或政府部門或會對我們的列車、我們的其他車輛及我們營運的專用線所連接的客戶的工廠或場所採取檢疫及檢驗措施，或限制貨物於疫情波及地區流入及流出，有關疾病爆發或疫情亦可能會嚴重干擾我們的經營。此外，我們的運輸工具可能成為恐怖襲擊目標，或會令(其中包括)保險及安保費用增加。政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可能對我們業務造成損害及令其中斷，從而可能令我們的業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。

### 與在中國經營業務有關的風險

中國經濟、政治、社會狀況及法律和政府政策的不利變動均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績和增長前景造成重大不利影響。

我們所有的業務及資產均位於中國。因此，我們的財務狀況、經營業績及前景在很大程度上取決於中國的經濟、政治及社會狀況以及政府政策。中國經濟、政治及社會狀況與較發達國家在許多方面均有所不同，包括架構、政府參與程度、發展水平、



## 風險因素

增長率、外匯管制、資本再投資、資源分配、通脹率及貿易平衡狀況。在1978年採納改革開放政策之前，中國主要屬計劃經濟。近年來，中國政府不斷改革中國的經濟體制和政府架構。例如，在過去三十年內，中國政府已實施經濟改革及強調在中國經濟的發展中利用市場力量的措施。該等改革已大幅促進經濟增長和社會發展。然而，經濟改革措施可能會因應不同的行業或國內不同的地區而調整、修訂或推行。

我們無法預測相關變動對我們現時或未來的業務、財務狀況或經營業績會否造成任何不利影響。儘管實施該等經濟改革及措施，中國政府在監管產業發展、自然資源及其他資源分配、生產、定價及貨幣管理方面仍繼續扮演重要角色，而我們無法保證中國政府會繼續推行經濟改革政策，亦不能保證改革方向將繼續對市場有利。

我們成功擴展中國業務營運的能力取決於多項因素，包括宏觀經濟及其他市場狀況。下列因素可能對我們服務的需求及我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響：

- 中國的政治不穩定或社會狀況變動；
- 法律、法規及行政指令或其詮釋發生變動；
- 可能推出用以控制通脹或通縮的措施；及
- 稅率或徵稅方式的變動。

該等因素受多項我們無法控制的變數所影響。

**中國政府管制人民幣兌換可能影響閣下的投資的價值。**

中國政府對人民幣兌換外幣實施管制，並於若干情況下，限制向中國境外匯款。我們的大部分收入是人民幣，可用外幣短缺可能限制我們支付股息或其他款項的能力，或無法履行外幣計價責任（如有）。根據現行中國外匯管制規例，如符合若干程序規定，以外幣支付往來賬戶付款項目，包括利潤分配、利息支付及貿易相關交易的支出，均毋須經國家外匯管理局事先批准。倘為支付資本開支，例如償還以外幣計值的貸款，而將人民幣兌換為外幣並向中國境外匯款，則須取得有關政府機關的批核。中國政府可能就往來賬戶交易酌情決定設立外幣管制，而倘於日後出現有關情況，我們未必能以外幣向股東支付股息。

---

## 風險因素

---

我們面對外匯風險，而匯率的波動可能對我們的業務及投資者的投資產生不利影響。

近年來，人民幣承受升值壓力。由於國際間對中國施壓要求更加靈活處理人民幣匯率、中國國內及外的經濟形勢和金融市場發展以及中國的收支狀況，中國政府已決定進一步推進人民幣匯率機制改革，提高人民幣匯率的彈性。

我們營運面對的人民幣或其他外幣升值或貶值將以不同方式影響我們的業務。此外，外匯匯率變動或會影響以港元計值的股份價值及股份的任何應付股息。在此情況下，可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景產生重大不利影響。

中國的通脹可能會對我們的盈利能力和增長產生負面影響。

中國經濟於過去幾十年大幅增長，引致通貨膨脹，勞動力成本增加。最近，根據中國國家統計局的數據，於2018年12月，中國消費價格指數與之前一年的百分比變動為-2.1%。然而，預期中國整體經濟及平均薪酬會繼續增長。中國通脹進一步加劇及勞動力成本大幅上漲可能對我們的盈利能力及經營業績有重大不利影響，除非我們能透過增加服務收費將該等成本轉予客戶。

中國的司法制度尚未完善，其內在不明朗因素或會影響我們的業務及股東可獲得的法律保障。

由於我們的所有業務及營運均在中國，我們主要受中國司法制度的規管，其乃基於成文法及其由中華人民共和國最高人民法院作出的解釋建立的民法制度。法院過往的判決可引用作為參考，惟作為先例的價值有限。自1970年代末期以來，中國政府已頒佈應對外商投資、企業組織與管治、商業、稅項及貿易等經濟事項的法律及法規。然而，由於該等法律及法規相對較新且正在不斷演變，故該等法律及法規的詮釋及執行涉及不明朗因素，且存在不同程度的差異。部分法律及法規尚處於發展階段，因而會出現變動。許多法律、法規、政策及法律規定於近年方獲中國中央或地方政府機關採納，由於缺乏已建立的慣常做法可作為參考，因此其推行、詮釋及執行或涉及不明朗因素。我們不能預測未來中國法律發展的影響，包括頒佈新法律、修改現行法律或現行法律的詮釋或執行，或以國家法律取代地方法規。因此，我們及我們的股東可享有的法律保障存在重大的不確定因素。此外，由於已公佈的判例數量有限，且法院過往的判決不具約束力，因此，解決爭端的結果未必如同其他司法權區法例般貫徹且可預測，而可能限制我們及我們的股東可享有的法律保障。此外，在中國的訴訟或監管執法行動或會曠日持久，且須支付大額費用並會分散資源及管理層的注意力。

## 風險因素

作為我們的股東，閣下在我們的中國業務中持有間接權益。我們的中國業務受到規管中國公司之中國法規所規限。該等法規包括須包含於中國公司組織章程細則、旨在規範該等公司內部事務的條文。總體而言，中國公司法律及法規（尤其是保護股東權利及獲取資料之權利的條文）或會被認為較適用於在香港、美國及其他發達國家或地區註冊成立之公司的法律及法規落後。規管本公司的企業管治框架下的權利執行機制亦相對不完善且未經檢驗。例如，根據中國公司法，股東可以在若干情況下代表公司對董事、監事、高級職員或任何第三方提起衍生訴訟。此外，適用於海外上市公司的中國法律、規則及法規並無區別對待少數股東及控股股東的權利及保護。因此，我們的少數股東未必可以擁有根據美國及若干其他司法權區的法律註冊成立的公司向彼等提供的相同保護。

可能難以對我們、我們居住於中國的董事或高級行政人員發出傳票或難以在中國向彼等或我們執行自非中國法院獲得的任何裁決。

我們所有高級管理層成員（三名獨立非執行董事以及財務總監兼聯席公司秘書郭芝聰先生除外）居於中國，且我們絕大部分資產及該等人士的絕大部分資產均位於中國。因此，投資者可能難以對居於中國的該等人士發出傳票，或在中國對我們或彼等執行自非中國法院獲得的任何裁決。中國與開曼群島、美國、英國、日本及其他眾多發達國家並無訂立任何相互承認及執行法院判決的協議。因此，任何此等司法權區法院就任何不受具約束力仲裁條文規限的事宜作出的裁決，可能難以或甚至無法在中國獲得承認及執行。

於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院互相認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「2006年安排」）。根據該安排，任何指定的中國人民法院或任何指定的香港法院如作出要求根據原告與被告雙方書面訂立的法院選擇協議就民事及商業案件付款的可執行最後判決，原告與被告任何一方可向相關中國人民法院或香港法院申請認可及執行判決。書面管轄協議指該安排生效日期後各訂約方訂立的任何書面協議，其中明確指定一所香港法院或一所中國人民法院為就爭議擁有唯一司法管轄權的法院。因此，倘爭議雙方並不同意訂立書面管轄協議，則無法於中國執行由香港法院裁定的判決。因此，投資者可能難以或無法對我們於中國的資產或董事或高級行政人員執行香港法院的判決。儘管此項安排已於2008年8月1日生效，但根據該安排所提出的訴訟結果及效力仍有不確定性。

---

## 風險因素

---

於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「2019年安排」）。與2006年安排相比，2019年安排根據香港及中國法律建立了一個雙邊法律機制，使得香港及中國在民事及商業事務中更加明確及確定地相互承認和執行判決。2019年安排將適用於香港及中國法院於其開始生效日期或之後作出的判決，而其開始生效日期將於雙方的必要程序完成後由香港及中國公佈。2006年安排將於2019年安排生效日期被取代。然而，2006年安排仍將適用於2019年安排生效前訂立的2006年安排所界定的「書面協議管轄」。儘管2019年安排已經簽署，但其生效日期尚不清楚，並且不能確定根據2019年安排提起的任何法律行動的結果及效力。

倘若我們被歸類為中國「居民企業」，我們的全球收入或須按25%的稅率繳納中國所得稅，而我們的股東在我們應付股息時及在彼等出售股份而變現收益時，可能須繳納中國預扣稅。

根據《企業所得稅法》及其實施條例，於中國境外註冊成立但「實際管理機構」位於中國的企業，視為中國稅項居民企業，須就其全球收入按25%的稅率統一繳納中國企業所得稅。根據《企業所得稅法實施條例》，「實際管理機構」指對企業的業務、人事、會計及物業方面行使重大全面控制及管理的機構。由於我們全部管理層現時均位於中國，我們可能因《企業所得稅法》而視為中國稅項居民企業，因此須就全球收入按25%的稅率繳納中國企業所得稅。在此情況下，我們的所得稅支出或會大幅增加及可能對我們的溢利及利潤率產生重大不利影響。

### 與[編纂]有關的風險

我們的股份過往並無公開市場，無法保證可形成交投活躍的市場。

我們的股份於[編纂]前並無[編纂]。股份初步[編纂]乃由我們及[編纂]（代表[編纂]及[編纂]）磋商釐定，且[編纂]與[編纂]後的股份市價可能相去甚遠。我們已申請批准股份於聯交所[編纂]及[編纂]。無法保證[編纂]將形成交投活躍、流動[編纂]的股份[編纂]。我們的收益、盈利及現金流量或任何其他發展的變動等因素可能影響我們股份的[編纂]量及價格。

---

## 風險因素

---

[編纂]後，我們股份的流通能力、成交量及市價可能波動。

於[編纂]後，我們股份的[編纂]價格將由市場釐定，而價格可能受多個因素影響，其中若干因素非我們所能控制，包括：

- 我們的財務業績波動；
- 股票分析師對我們的財務表現估計的變動（如有）；
- 我們及我們所經營行業的歷史及前景；
- 對我們的管理層、我們過去及現在的營運、我們未來收益及成本架構的前景及時機的評估，例如獨立研究分析師的看法（如有）；
- 我們的發展的現時狀況；
- 從事與我們類似業務活動的上市公司的估值；
- 關於鐵路貨運行業與公司的整體市場氣氛；
- 中國法律及法規的變動；
- 我們宣佈任何重大收購、出售、戰略聯盟或合營；
- 我們涉及訴訟或其他法律程序；
- 我們未能在市場上有效競爭；及
- 中國及全球的政治、經濟、金融及社會發展。

此外，聯交所不時出現影響在聯交所報價的公司證券市價的重大價格及成交量波動。因此，不論我們的經營表現或前景如何，我們股份的[編纂]所持股份的[編纂]或會波動，股份價值可能下跌。

---

## 風險因素

---

由於每股[編纂][編纂]高於每股有形資產淨值的賬面值，在[編纂]中[編纂]我們股份的人士會遇到即時攤薄。

我們[編纂]的[編纂]高於緊接[編纂]前的每股有形資產淨值的賬面值。因此，在[編纂]中購買我們[編纂]的人士將遇到每股備考經調整有形資產淨值[編纂]港元（假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元，即[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的[編纂]）的即時攤薄，而現有股東所持股份的每股備考經調整有形資產淨值將會增加。倘我們日後增發股份，購買我們[編纂]的人士可能會遇到進一步攤薄。

我們可能會作出[編纂]，從而減少我們將自[編纂]收取的估計[編纂]。

我們可靈活作出[編纂]，以將最終[編纂]定為最多較每股[編纂]指示性[編纂]範圍的下限低[編纂]。因此，倘最大限度地作出[編纂]，則最終[編纂]或會定為低至每股[編纂][編纂]港元。在有關情況下，[編纂]將繼續進行而[編纂]將不適用。倘最終[編纂]定為[編纂]港元，並假設[編纂]未獲行使，我們將自[編纂]收取的估計[編纂]將減少至[編纂]，而減少後的有關[編纂]將按本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]」所述予以使用。

股份日後在公開市場上遭大量出售或預期會遭大量出售，均可能會令股價下跌。

於[編纂]完成後，在公開市場出售大量股份或預期可能會進行大量出售，均可能對股份的市價產生不利影響。假設未行使[編纂]，緊隨[編纂]後，將有[編纂]股已發行股份。我們的控股股東同意彼等所持任何股份於[編纂]後將受禁售限制。有關更多資料，請參閱「[編纂]—[編纂]」。不受禁售安排限制的股份佔緊隨[編纂]後已發行股本總額約[編纂]%（假設未行使[編纂]），並將於緊隨[編纂]後可自由買賣。

由於我們股份的定價與買賣存在時間間隔，因此存在股份價格在股份開始買賣前下跌的風險。

[編纂]的[編纂]預期將於[編纂]釐定。然而，股份於交付前概不會於聯交所開始[編纂]，交付預期不會超過定價日後五個完整營業日。因此，[編纂]未必能夠於該期間[編纂]或[編纂]股份。據此，股份持有人須承受股份價格可能由於股份出售與股份開始[編纂]之間可能出現不利市況或其他不利事態發展而於股份開始[編纂]前下跌的風險。

---

## 風險因素

---

我們對將如何使用[編纂][編纂]具有重大酌情權，而閣下未必同意我們的使用方式。

我們的管理層可能會以閣下可能不認同或不會給股東帶來可觀回報的方式使用[編纂][編纂]。我們計劃將[編纂][編纂]用於多個用途，包括建設額外支線及提升我們的現有鐵路。有關更多資料，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。然而，我們的管理層將有權決定[編纂]的實際用途。閣下將資金委託予我們的管理層，閣下必須倚賴我們的管理層就本[編纂][編纂]特定用途作出的判斷。

聯交所已批准豁免遵守上市規則的若干規定。股東將不會享有獲豁免遵守的上市規則的利益。該等豁免或會撤回，使我們及股東承擔額外的法律及合規責任。

我們已申請而聯交所亦已向我們授出多項有關嚴格遵守上市規則的豁免。有關進一步詳情，請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」。概不保證聯交所不會撤回所授出的任何此等豁免或不會對任何該等豁免施加若干條件。倘任何此等豁免被撤回或須受若干條件規限，則我們或須承擔額外的合規責任、產生額外的合規成本及面對因多個司法權區合規事宜引致的不確定因素，均可能對我們及股東產生不利影響。

我們不能保證本文件所載與摘錄自弗若斯特沙利文報告的若干資料有關的事實及其他統計數據的準確性。

本文件所載若干事實及統計數據(包括但不限於與中國鐵路運輸市場有關的資料及統計數據)乃基於弗若斯特沙利文報告或來自董事認為可靠的多份公開刊物。

然而，我們不能保證該等事實及統計數據的質素及可靠性。雖然我們已合理審慎行事，以確保該等事實及統計數據均準確地摘錄及轉載自該等刊物及弗若斯特沙利文報告，惟該等事實及統計數據並未經我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他方獨立核實，且並無就其準確性發表任何聲明。因此，我們並無就該等事實及統計數據的準確性發表任何聲明，而該等事實及統計數據可能與其他資料來源所編撰的其他資料不一致，[編纂]不應過度倚賴本文件所載摘錄自公開資料來源或弗若斯特沙利文報告的任何事實及統計數據。

---

## 風險因素

---

本文件所載前瞻性陳述涉及風險及不確定因素。

本文件載有若干「前瞻性」陳述及資料，並使用具前瞻涵義的詞彙，例如「預計」、「相信」、「可能」、「展望未來」、「有意」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「預期」、「或會」、「應當」、「應該」、「將會」或「將」及類似表述。務請閣下注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，任何或所有該等假設均可能被證實並不準確，因此，基於該等假設的前瞻性陳述亦可能並不準確。鑑於該等及其他風險及不確定因素，本文件所載前瞻性陳述不應被視為我們的計劃及目標將會實現的聲明或保證，該等前瞻性陳述應根據多項重要因素(包括本節所載者)加以考慮。根據上市規則的規定，無論由於新資料、未來事件或其他原因所致，我們並無向公眾承擔更新或以其他方式修訂本文件的前瞻性陳述的任何責任。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本文件的所有前瞻性陳述須參考本警示性聲明。

閣下根據開曼群島法律保障自身權益時或會面臨困難。

我們的公司事務受(其中包括)章程大綱及細則、開曼群島公司法及普通法規管。根據開曼群島法律，股東對董事採取法律行動的權利、少數股東採取的行動及董事對我們的受信責任很大程度受開曼群島普通法規管。開曼群島普通法部分由開曼群島相對有限的司法案例及英國普通法衍生而成，英國普通法於開曼群島法院具說服效用，但不具約束力。開曼群島有關保障少數股東權益的法律於若干方面與投資者可能所在的其他司法權區法律有別。因此，少數股東可能無法享有根據香港或有關其他司法權區法例所賦予的同等權利。有關保護少數股東的開曼群島公司法概要載於本文件「附錄四—本公司組織章程及開曼群島公司法概要」。

閣下應細閱整份文件，務請閣下不要倚賴報章或其他媒體報導有關我們或[編纂]的任何資料。

於本文件日期後但於[編纂]完成前，可能會有報章及媒體對我們、我們的行業或[編纂]作出有關報導，當中載有(其中包括)有關我們及[編纂]的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並無授權報章或其他媒體披露任何有關資料，亦不會就有關報章或其他媒體報導是否準確或完整負責。我們不對有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料是否適當、準確、完整或可靠發表任何聲明。倘出現於本文件以外的出版物中的有關陳述與本文件所載資料不一致或相矛盾，我們概不就有關陳述承擔任何責任。因此，有意[編纂]務請僅按照本文件所載資料作出[編纂]決定，而不應倚賴任何其他資料。



---

## 風險因素

---

閣下作出[編纂]時，應僅依賴本文件、[編纂]及我們在香港發出的任何正式公告所載資料。我們不會就報章或其他媒體報導資料是否準確或完整或該等報章或其他媒體就股份、[編纂]或我們發表的任何預測、觀點或意見是否中肯或恰當承擔任何責任。我們概不會就任何相關數據或刊物是否恰當、準確、完整或可靠發表任何聲明。因此，[編纂]於決定是否[編纂]於[編纂]時不應依賴任何該等資料、報導或刊物。倘若閣下申請[編纂][編纂]的股份，閣下將被視為已同意不會依賴並非本文件及[編纂]所載的任何資料。