

風險因素

潛在投資者應審慎考慮本文件所載的所有資料，尤其應考慮及評估與投資本公司有關的下列風險後，方才作出任何與本公司有關的投資決定。閣下應特別注意本公司乃於開曼群島註冊成立，且本集團部分經營於香港境外進行，而其法律及監管環境在若干方面可能會與香港有所不同。下文所述的任何風險及不確定性或會對我們的業務、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投資。

與我們業務有關的風險

乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI(其為市場租船費率的主要基準指標)的波動敏感

海運行業，特別是乾散貨航運行業，在租船費率方面具有周期性及波動性，此受到全球經濟狀況、乾散貨供求以及可得乾散貨船的航運能力等因素的影響。BDI是波羅的海交易所有限公司公佈的乾散貨船每日平均租船費率指數，是反映乾散貨船租金波動的主要基準。由於我們從客戶那裡收到的租賃費及運費以及向我們的船舶供應商支付的費用根據BDI確定，我們面臨乾散貨航運行業的週期性以及BDI及乾散貨運輸船租費率波動的風險。於往績記錄期間，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月BDI在393點至5,650點之間波動，日均分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點。於2023年1月31日，BDI為681點。於最後可行日期，BDI回彈至約990點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的租賃費成本分別為約53.3百萬美元、60.8百萬美元、176.7百萬美元及108.6百萬美元，分別佔同期銷售成本的約44.6%、36.6%、56.1%及47.0%，而截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，租入船舶分別貢獻約64.5百萬美元、95.4百萬美元、257.2百萬美元及162.2百萬美元的航運服務業務收入，分別佔同期航運服務業務總收入的約59.2%、67.0%、79.4%及66.5%。BDI的任何大幅下降或重大波動亦將對我們從客戶獲得的租賃費產生不利影響，從而影響我們的盈利能力及現金流量。

風險因素

於往績記錄期間，我們向船舶供應商租用大量船舶。截至2021年12月31日止年度，我們合共簽訂超過[200]艘租入船舶合約，而我們大部分船舶以三個月或以下的短期租賃形式租用。由於我們租入的船舶是由我們以相對短期的租賃方式租用，我們必須不斷續訂或尋找新的租約，這使我們容易受到市場租船費率波動的影響。我們無法向閣下保證，未來租船費率的下降將使我們運營租入船舶能夠盈利。相反，如果船舶租賃市場的租賃費有所增加，我們可能會比擁有更多船舶的競爭對手或簽訂更長租期的競爭對手產生更高的成本。由於市場租船費率或會波動，我們可能調整租船及從客戶獲得業務的順序，具體取決於我們對市場租船費率於不久之將來是否可能下降或上升的評估。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一節。除我們的租入船舶外，我們亦通過我們的控制船舶向客戶提供運輸服務。由於固定管理費用佔我們經營受控制船舶的成本的一大部分，因此無法保證我們向客戶收取的租船租金能夠覆蓋我們的成本，並使我們經營受控制船舶能夠盈利。倘我們經營船舶無法盈利，我們的現金流量及有效履行資本承諾的能力可能會受到不利影響，從而影響我們的財務狀況及經營業績。

我們面臨與獲得適當運力相關的風險，如租入船舶及購買船舶

於往績記錄期間，我們透過我們的控制船隊及租入船舶提供航運服務。於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶合約。我們擬繼續租用合適的租入船舶，以確保我們有足夠的運力。此外，我們購買二手船，以於往績記錄期間擴大我們的控制船隊。二手船可能存在我們在購買時未意識到的潛在缺陷。該等缺陷可能會導致大量維修費用或航程中斷。此外，二手船可能不具備我們租用新船所能具備的所有功能。

倘我們無法及時租入船舶，我們可能沒有足夠的運力滿足客戶的需求。此外，如果我們購買的二手船存在缺陷及／或性能低於我們的預期，我們可能需要相當長的時間及投入大量資源來更換或升級上述船隻。一旦發生上述任何事件，我們的運量、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

風險因素

船用燃料價格上漲或會削弱我們的盈利能力，並對我們的業務經營產生不利影響

根據定期期租及航次期租，船用燃料費一般由我們的客戶承擔，而根據航次租賃及包運合約此類成本一般由我們承擔。由於我們於往績記錄期間根據航次租賃及包運合約向我們的客戶提供航運服務，因此我們面臨船用燃料價格的市場波動風險。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別錄得燃油費約16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元及31.0百萬美元，分別佔我們同期總銷售成本的約13.5%、17.3%、11.6%及13.4%。

以美元計價的船用燃料成本根據當前全球原油價格波動。全球原油價格受到我們無法控制的各種因素影響，如全球供需狀況的變化、影響主要產油國的地域性政治事件、政府政策及全球經濟活動水平。該等因素的任何變動均可能導致船用燃油價格的實質性上漲，這可能導致我們的成本增加。倘我們無法將成本增加部分轉嫁予我們的客戶，並且無法成功管理我們面臨的燃油價格波動風險，我們的財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

我們需要大量營運資金及財務資源以維持我們的業務經營及擴張計劃

我們需要大量營運資金以不時開展我們的日常業務經營，以支付(其中包括)租船成本、燃料成本、勞動力成本新購船舶的購買成本及其他成本。於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們的現金及現金等價物分別約為1.9百萬美元、4.4百萬美元、25.0百萬美元及26.6百萬美元。倘若我們未能保持足夠財務資源水平以維持業務經營，則我們的財務狀況及經營業績可能會蒙受不利影響。

此外，除滿足高企的營運資金需求及為我們的業務經營提供資金外，我們或會需要額外資金以支持我們的擴張計劃及應對未來不時出現的業務挑戰。我們自外部來源獲取融資的能力取決於若干因素，包括總體經濟及資本市場狀況、銀行或其他貸款人的信貸可用程度以及投資者對我們的信心，而當中許多因素乃超逾我們控制範圍。我們無法保證我們將能夠或以我們可接受條款獲取額外融資，或完全不能取得。倘若未能獲取外部融資，或其條款對我們不利，則我們的業務發展、經營業績及財務狀況或會蒙受不利影響。

風險因素

我們可能無法留住現有客戶或吸引新客戶

我們的持續成功要求我們維持我們的現有客戶並發展新關係。我們無法保證我們的客戶於未來或以當前水平繼續使用我們的服務。由於具高度波動性的海運行業的激烈競爭，我們可能無法維持或擴大我們與現有客戶的關係或在盈利的基礎上獲得新客戶。於現有合約到期後，我們無法向閣下保證我們的客戶能夠以有利的條款重續合約，或根本不會，亦無法保證我們能夠吸引新客戶。倘我們失去一個或多個我們的重要客戶，任何不利影響將會加劇。

於往績記錄期間各年度／期間，我們自我們的五大客戶分別取得28.3百萬美元、33.5百萬美元、95.4百萬美元及56.2百萬美元，分別佔我們同期總收入的約20.9%、18.7%、25.6%及19.7%。儘管我們的董事認為我們目前擁有廣泛且多元化的客戶群，但並不保證我們未來不會依賴少數主要客戶，令我們自相對較少的客戶取得我們的大部分收入。任何無法留住或更換主要客戶的情況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。

我們就我們的服務組合而將船員招聘外包予船員派遣代理，而我們可能對其無完全控制權

於往績記錄期間，我們將船員招聘外包予船員派遣代理。詳情參閱「業務—外判安排」。儘管此等安排可降低經營成本，但亦削弱我們對服務質量的直接控制。我們可能會在船員派遣代理方面面臨操作上的困難，如其能否提供有經驗及優秀的船員以滿足客戶需求。此外，該等船員派遣代理亦或會由於罷工或勞工短缺、自然災害、成本增加或其他不受其控制的問題而面臨自身經營中斷。倘若我們的船員派遣代理未能履行其職責或未能遵照所有適用法律及法規運作，或會對我們的船員供應產生負面影響或導致我們的經營中斷，因為我們可能無法及時物色到新船員派遣代理。倘罷免或終止任何不符合要求的船員派遣代理，我們須物色新供應商，而倘我們未能及時物色到合適的船員派遣代理，則將造成延誤並對我們的經營產生不利影響。倘若船員派遣代理出現欺詐或不當行為，我們亦可能面臨重大責任，並被追究損害賠償、罰款或處罰，從而可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及聲譽產生不利影響。

風險因素

合格水手及船員的短缺可能會對我們的業務及財務狀況產生不利影響

我們需要合格及有經驗的水手及船員提供我們的航運服務以及船舶管理服務。在為我們的船舶配備船員時，我們將該項職能外判予船員派遣代理，彼等為我們提供專業及技術熟練的船員，彼等接受過專業培訓，能夠在我們的船舶上執行勞動。有關進一步詳情，請參閱「業務—外判安排」。隨着全球海運業的持續增長，對熟練人員的需求不斷增加，導致此類人員的短缺。此外，由於COVID-19疫情，整個航運業在進行船員更換方面遇到困難，這可能會妨礙我們僱用合格人員的能力。無法根據需要獲得合格人員可能會嚴重損害我們的經營能力，或增加我們的經營成本，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

船舶經紀向我們提供的有關潛在客戶及供應品的資料可能不準確

於往績記錄期間，我們利用船舶經紀識別並向船舶供應商獲取潛在客戶及合適的船舶。該等船舶經紀亦為我們在選擇客戶及供應商時評估交易對手風險的信息來源。有關更多詳情，請參閱「業務 — 供應商 — 船舶經紀」一節。概不保證船舶經紀介紹的客戶及供應商具有良好的信用或交易記錄，亦不能保證船舶經紀所提供該等潛在客戶及供應商的資料為準確及最新的資料，且船舶經紀介紹的客戶及供應商可能會違反或撤銷與我們的租船協議。倘船舶經紀介紹給我們的客戶不履行或撤銷與我們的租船協議，或不能及時足額向我們支付租船費並履行租船協議規定的義務，或船舶經紀介紹給我們的供應商不能及時或根本不向我們交付船舶，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

我們按包幹制從船舶管理服務中獲得可觀收入，而倘我們未能估計或控制執行船舶管理服務的成本，我們可能會蒙受損失

於往績記錄期間，我們按包幹制從提供船舶管理服務中獲得可觀的收入。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們按包幹制從管理服務合約中產生的收入分別佔船舶管理服務分部總收入的約85.7%、87.9%、87.4%及80.2%。

風險因素

於往績記錄期間，就我們在管的若干船舶而言，我們按預定的固定總價收取船舶管理費，即所提供的船舶管理服務的「全包」費用。該等船舶管理費不會隨我們實際產生的船舶管理成本而變化。我們將向客戶收取的船舶管理費悉數確認為收入，並將我們就提供服務而產生的實際成本確認為銷售成本。我們的盈利能力取決於我們在執行船舶管理服務時估計或控制成本的能力。倘我們收取的船舶管理費金額不足以償付我們產生的所有船舶管理服務成本，我們無權向客戶收取差額。因此，我們可能無法維持預期的盈利能力，甚至可能會蒙受損失。倘我們無法提高船舶管理費以悉數償付我們產生的船舶管理成本，我們可能會尋求削減成本以減少損失。然而，我們未必能成功通過節約成本舉措減輕此類損失，而我們的節約成本工作可能會對我們的船舶管理服務質量產生負面影響，繼而進一步降低客戶繼續採購我們的船舶管理服務的意願。

我們於往績記錄期間錄得流動負債淨額

於2019年、2020年及2021年12月31日，我們錄得流動負債淨額分別約43.2百萬美元、35.0百萬美元及21.3百萬美元，主要由於我們在長期資產上的大量資本支出，如與業務擴張計劃有關的控制船舶於往績記錄期間以短期借貸及租賃融資撥資。我們的流動負債淨額狀況可能使我們面臨流動資金風險，且不能保證我們的流動負債淨額狀況於日後將得以改善。倘我們繼續錄得流動負債淨額，則我們業務經營的營運資金可能受限。倘我們未能從營運中產生足夠收入，或倘我們未能維持足夠現金及融資資源，我們可能並無足夠現金流為業務營運及資本開支提供資金，且我們的業務及財務狀況可能受到不利影響。

我們因被分類為其他非流動資產的貿易及其他應收款項及預付款項而面臨信貸風險。未能及時或完全收取或收回我們的貿易及其他應收款項，或甚至根本無法收回，可能會對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響

我們的現金流及盈利能力取決於我們的客戶是否及時支付運費、船舶租賃費及船舶管理費。就我們的航運服務業務板塊而言，對於以定期期租方式出租予客戶的船舶，我們一般要求客戶在租期內按月預付下一期的租賃費。對於根據航次租賃及包運合約出租予客戶的船舶，我們通常要求客戶在貨物在始發港裝船後數日內支付大部分或全部運費。我們的長期船舶管理合約的管理費由客戶按月、按季或按年支付。我們通常不向客戶授予任何信貸期限。於往績記錄期間，我們的客戶主要包括(i)船東、(ii)融資租賃公司、(iii)造船廠、(iv)乾

風險因素

散貨貿易商及(v)航運及物流公司。我們已於各報告期末審核該等應收款項的可收回性，以確保就不可收回金額作出足夠減值虧損，並分別就2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日的貿易及其他應收款項的減值計提84,000美元、156,000美元、107,000美元及239,000美元撥備。我們於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的貿易應收款項周轉天數分別約為16、25、16及15天。有關進一步詳情請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 貿易及其他應收款項」。我們的預付款項獲分類為非流動資產，主要包括(i)購買乾船塢及設備的預付款項；(ii)購買船舶的預付款項；及(iii)與我們光船租賃租入的船舶有關的使用權資產預付款項。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的非即期預付款項結餘分別約為1.8百萬美元、3.2百萬美元、13.5百萬美元及29.8百萬美元。

我們無法保證，倘客戶延遲甚至不履行其付款義務，我們將能夠在裝貨完成後或在卸貨完成及最終確定航行相關費用後，及時或完全收回所有或任何貿易及其他應收款項，我們亦不能保證，倘相關訂約方延遲或不履行其義務，我們將能夠要求退還預付款項。因此，我們可能無法全額或根本無法收到有關客戶或訂約方的款項，且我們可能需對貿易及其他應收款項進行減值撥備或作出預付款項及其他應收款項撥備。儘管我們不斷審查及識別任何長期未付貿易應收款項，並已著手主動及定期與客戶溝通付款事宜，惟有關措施可能不足以防範重大信貸風險，亦不能保證我們的客戶會於到期時結算付款。發生此類事件將對我們的財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

未能履行我們在合約責任方面的義務可能對我們的經營業績、流動資金及財務狀況造成重大不利影響

我們的合約負債指年／期末未完成航次租賃及定期租賃或未提供船舶管理服務相應的預收款項。於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年9月30日，我們的墊款及合約負債結餘分別約為1.6百萬美元、4.6百萬美元、4.4百萬美元及5.1百萬美元。概不保證我們將能履行我們在合約責任方面的義務，因為完成航次租賃、定期租賃或提供船舶管理服務可能受

風險因素

多項因素規限，如事故、惡劣天氣、意外延誤或海盜事件。倘我們未能履行合約責任方面的義務，合約負債的金額將不予確認為收益，我們可能須退還客戶支付的預付款項。因此，我們的經營業績、流動資金及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們日後或會向關鍵人員授予股份獎勵，這可能會導致以股份為基礎的報酬開支增加，從而可能導致現有股東的股權攤薄，並對我們的財務表現產生負面影響

我們相信，授予以股份為基礎的報酬對我們吸引及保留關鍵人員的能力至關重要。郭先生於2021年11月將本公司2%和1%的股權轉讓予趙勇先生及賀罡先生，當中不牽涉任何代價或服務限制，導致截至2021年12月31日止年度以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元確認為開支及儲備。為進一步激勵關鍵人員向我們的運營作出貢獻，我們可能會在未來授出更多以股份為基礎的報酬。就該等以股份為基礎的報酬發行股份可能會攤薄現有股東的股權。我們以股份為基礎的報酬有關的費用亦可能大幅增加，可能對我們的財務表現造成不利影響。

我們的控制船舶及業務經營須遵守環境法律及法規，而此或會對我們的業務產生不利影響

我們的控制船舶須遵守其經營所在國的環境法律及法規。進一步詳情請參閱「監管概覽」。此等環境法律及法規涉及(其中包括)使用及處理危險材料、清理空氣排放物及環境污染物，尤其是與空氣污染、石油污染及海洋污染有關的法律法規。相關法律及法規已迅速持續發展且預期將持續發展，導致若干船舶的使用在未有符合法規情況下可能須終止。該等規定或會對我們的控制船舶施加大量的持續合規成本及經營限制，尤其是新投入服務的船舶在其整個服役期間均須符合環保要求。遵守相關的環境法律及法規可能會增加我們的費用，限制我們持續或擴大業務規模的能力，從而或會對我們的業務及經營業績產生不利影響。倘若推行更嚴厲的環境法規，我們或會須承擔額外費用以符合此等要求或更換我們的控制船舶，而此可能對我們的業務營運及財務業績產生不利影響。

倘我們的業務營運未能遵守適用於我們的任何環境要求，我們可能面臨(其中包括)重大的環境損害責任、行政及民事處罰、刑事指控或制裁，甚至我們的運營被終止或暫停，從而導致我們的經營業績及聲譽受到重大損害。此外，環境法通常對石油及有害物質泄漏或排放的補救規定嚴格的連帶責任，這可能使我們承擔責任，而不考慮我們是否疏忽或過失。根

風險因素

據當地、國家及外國法律以及國際條約及公約，倘我們的船舶排放石油或其他有害物質，我們可能承擔重大責任，包括補救費用及自然資源損害以及第三方損害、人身傷害及財產損失索賠。於往績記錄期間及最後可行日期，我們並無收到任何關於未能遵守相關環境規定的重大申索。然而，倘若我們未能根據相關環境法律及法規充分有效經營我們的設施，我們或會面臨處罰或承擔責任，且我們的聲譽亦可能受到負面影響。若我們未能有效管理或完全未能管理我們的環境合規風險，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

倘若我們未能更新或維持經營及管理我們船隊所需的許可證或認證，我們的業務經營或會蒙受影響

我們須根據船舶所在司法管轄區規定獲取各類許可證及認證。進一步詳情參閱「監管概覽」及「業務 — 牌照、許可證及批准」。無法保證在不遵守任何條款或條件的情況下，或根據任何監管行動，我們不會被暫停、撤銷或終止我們的主要牌照、許可證或批准。儘管我們過去在更新或獲得我們的主要牌照、許可證和批准方面並無遇到任何困難，概不保證我們能夠及時或在將來更新此類牌照、許可證及批准。我們亦無法保證，不會對牌照、許可證及批准附加任何可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響的變更、修改或附加條件。任何未能在未來更新或維持我們的主要牌照、許可證及批准的行為均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

此外，船舶通常須由知名國際船級社進行評級。為確保我們的控制船舶獲國際船級社妥為評級，我們必須根據各船級社規定具體標準通過年度、期間及換證檢驗。此等檢驗對於維持及更新我們控制船舶的船級狀況至關重要。我們的控制船舶亦在每次抵港及離港時均或會接受檢查。若未能通過此等檢查的任何一項，我們控制船舶的證書或會遭吊銷。於往績記錄期間，我們成功通過船級社、船旗國監督及各港口國監督對我們的所有控制船舶進行的每次檢驗及檢查。然而，概無保證我們的控制船舶經營在未來能通過此等檢驗及檢查。任何未能通過此類檢驗及檢查的情況將導致證書遭吊銷，而此反過來或會導致我們違反相關的租賃協議，進而或會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

風險因素

我們的保險範圍或會不足以覆蓋有關我們業務經營的風險

於經營船隊時，我們面臨固有風險及我們未能控制的外部因素，譬如碰撞及其他海上災難或事故、環境污染事件、漏油、擱淺、火災、爆炸、貨物及財產損失或損壞、海盜行為或恐怖主義襲擊。我們的業務亦可能因機械故障、人為錯誤、政治行動、罷工、惡劣天氣狀況及其他並非我們所能控制的情況或事件（如近期於2021年3月連接地中海及紅海的主要通道蘇伊士河因貨櫃船Ever Given擱淺而受阻）而中斷。任何此等相關情況或事件的實現或發生可能導致收入損失或成本增加。

我們為控制船舶投保船體及機械險以及保護及彌償險。進一步詳情，參閱「業務—保險」。然而，概不保證所有風險均已投保或充分投保，亦未能保證任何申索將獲支付，或我們將能夠在未來以商業可行的費率為任何此等風險購買足額保險。譬如，我們目前獲取保單並不覆蓋因撤銷船舶租賃合約或對我們的控制船舶的其他約定而產生的風險，磨損造成的船舶損害，因恐怖襲擊造成的損失或損害，以及放射性及化學污染，船東及／或我們船舶上的船員故意或嚴重不當行為等。我們亦無為控制船舶提供的航運服務因貿易風險（如延誤、政治動亂、罷工、船舶扣押、船員遺棄、船員疾病、傳染病、偷渡者、毒品查獲等）而產生損失或收入購買保險。倘我們因控制船舶的航運服務未投保或投保不足而蒙受損失，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

實施更嚴格的环境法律及法規亦或會導致針對環境破壞或污染風險的保險費用增加或無法獲得保險。我們的保險單載有若干標準的免賠額、限制及除外責任，包括對部分因戰爭行為、恐怖襲擊、惡意行為、核力量及故意不當行為或欺詐造成的損失的限制及除外責任。倘若對我們提出申索，我們的控制船舶或會面臨扣押或其他司法程序。

我們面臨與工作安全及事故發生有關的風險

我們的業務過程中或會發生工傷及事故。我們的僱員及船員在控制船舶裝卸貨物時經常須操作重型機械，如起重機，因此面臨工傷或事故的風險。於往績記錄期間及直至截至最後可行日期，我們在經營過程中並無面臨任何工傷事件或事故而導致對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。然而，概不保證將來不會發生任何此類事件或事故而可能導致財產損失、人身傷害，甚至導致我們的僱員或船員身故。就此等事件而言，其發生可能導致財產損失或破壞，人身傷害或身故，以及法律責任，且我們或會遭追究損失責任。此

風險因素

外，我們亦面臨著可能由於僱員或船員履行服務時疏忽或魯莽而引起的申索。我們亦可能遇到業務中斷情況，並可能因發生事故後進行政府調查或實施安全措施而被要求改變我們的經營方式。上述任何情況都可能對我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

倘我們未能有效管理我們業務經營存貨的增加，我們可能會面臨存貨報廢的風險

我們的存貨主要包括向客戶提供航運服務過程中耗用的潤滑油、備件及船用燃料。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的存貨結餘分別約為4.9百萬美元、5.7百萬美元、4.7百萬美元及10.0百萬美元。進一步詳情，請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 存貨」。我們旨在根據向客戶提供航運服務的預測用量維持存貨水平。概不能保證我們能夠一直為我們的業務維持適當的存貨水平。未能管理我們的存貨水平或準確預測用量可能會導致我們的存貨報廢並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們的控制船舶隨時間推移而折舊，且經營成本隨船舶老化日趨高漲

隨著我們的控制船舶老化，其價值亦在貶值。通常而言，相關船舶產生的收入及現金流減少，且其價值或會更容易面臨減值風險。於2022年9月30日，我們的控制船隊由21艘船舶組成，綜合運力約為1.0百萬dwt，平均船齡為約7.5年。隨著我們的控制船隊老化，我們將產生更多的成本。由於(其中包括)發動機技術的改進，與較新建造的船舶相比，較舊的船舶通常燃油效率較低，維護成本較高。保險費率通常會隨着船舶的使用年限而增加，這使得租船方不太喜歡較舊的船舶。與船齡相關的國際守則及契約亦可能要求為我們的控制船舶改裝或添加新設備支付費用，並可能限制我們的控制船舶可從事的活動類型。我們無法保證，隨着我們船舶老化，其狀況將證明該等支出屬合理支出，或使我們能夠在控制船舶剩餘使用壽命期間盈利。

風險因素

我們現有的控制船舶及在建船舶均面臨淘汰風險，尤其是若發生意料之外的事件而縮短船舶生命週期，而此或會引發減值費用或增加折舊費。此等事件包括但不限於監管環境變動、客戶偏好變化、新技術、以及船舶技術、安全或環境問題。倘若我們未能使用較新船舶替代舊的控制船舶，則我們維持或增加收入及現金流的能力將減弱。上述任何情況都可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們在航運服務業務方面的經營歷史有限

我們於2017年開始提供航運服務。由於我們在航運服務業務方面的經營歷史較短，故閣下應根據我們作為一家於競爭激烈的市場中經營此類業務的經驗有限的公司可能面臨的風險、費用及挑戰來考慮我們的前景。我們可能會遇到早期業務經常遇到的風險及困難，而在競爭激烈的技術市場中，相關風險及困難可能會加劇。例如，我們可能會遇到(其中包括)與我們以下能力相關的風險及困難：

- 留住客戶；
- 留住合格員工；
- 維持對我們的開發以及經營成本及費用的有效控制；
- 開發及維護內部人員、系統、控制及程序，以符合適用於航運業的廣泛監管要求；及
- 應對監管市場的變化。

我們未能實現上述任一事項可能有損我們以我們預期的方式提供航運服務的能力，繼而可能對我們的業務及前景、財務狀況、經營業績及流動性產生不利影響。

我們的業務經營可能因COVID-19疫情受到不利影響

於2019年底首次報告的新型冠狀病毒COVID-19導致呼吸道疾病爆發，並持續於全球傳播。於2020年3月11日，世界衛生組織(「世界衛生組織」)宣佈COVID-19為大流行病。由於冠狀病毒新株傳染性極高及在全球範圍內引起嚴重公共健康危機，世界衛生組織一直密切監控疫情。根據世界衛生組織，截至最後可行日期，COVID-19已蔓延至全球逾220個國家、地區及屬地，死亡率及感染個例數字仍在上升。

風險因素

疫情爆發以來，為了抑制COVID-19傳播，中國本土及世界各地採取了嚴厲措施，包括多國關閉國境、全球多個城市封城、出行限制及大範圍業務經營中止及受感染人士及任何有感染風險人士強制隔離規定。COVID-19疫情可能對全球各地的民生和全球經濟造成不利影響。任何經濟衰退或滯緩及／或負面營商氛圍均可能對海洋航運行業間接造成潛在影響，繼而令我們的業務經營及財務表現受負面影響。此外，海洋航運行業受COVID-19疫情下的不穩定因素影響，其中包括：全球經濟放緩及若干乾散貨需求下滑，全球供應鏈中斷及不明朗的消費氛圍；及船舶到港後的強制隔離管控措施。有關COVID-19疫情對海洋航運行業造成的影響的進一步詳情，參閱「行業概覽」。

各國政府強制關閉亦降低商品消費，對全球貿易量及航運業產生負面影響。此外，由於我們的船隻前往報告有COVID-19病例的國家的港口，我們的船員及營運面臨風險。有關風險包括在我們船舶上或從我們船舶上裝卸貨物的延誤、船員換班的困難、因隔離規定而導致的停租時間，倘我們船舶的任何船員受到感染，在尋找替代船員方面的延誤及費用；倘由於隔離或旅行限制，船廠人員不足，在乾船塢方面的延誤。倘任何僱員或船員受COVID-19蔓延影響而無法妥善履行彼等向客戶提供任何服務的職責，可能會對業務及財務表現造成重大不利影響。此外，倘任何船舶供應商的經營因COVID-19疫情而遭受嚴重不利影響或因此中斷，彼等可能無法按時為我們供應船舶，甚或完全無法供應船舶，這可能影響我們滿足客戶需求的能力，繼而對經營及財務狀況產生嚴重不利影響。

我們無法確定COVID-19疫情何時將緩解，亦無法預測其造成的影響是短期或長期的。倘全球及地方COVID-19疫情未獲得有效抑制，海洋航運行業前景變化、經濟增長滯緩、營商氛圍低落或我們無法預見的任何其他因素，均可能對我們的業務經營及財務狀況造成不利影響。

風險因素

我們未來的財務狀況及經營業績可能受到我們與業務夥伴的關係以及聯營公司及合營企業的資金需求及財務表現的不利影響

我們已與我們的業務夥伴建立合資企業，並投資於我們聯營公司的少數股權，我們未來可能會繼續如此行事。例如，我們與業務夥伴香港舟山一海海運有限公司[經營若干由聯營公司持有的控制船隊]。該等聯營公司及我們合營企業的業績已經並將繼續影響我們的經營業績及財務狀況。我們的聯營公司及合資企業的成功取決於許多因素，其中部分因素超出我們的控制。因此，我們可能無法從我們的聯營公司及合營企業中實現預期的經濟及其他利益。

由於我們未有完全掌控聯營公司或合資企業的業務及經營，我們無法保證有關企業已或將會嚴格遵守所有適用法律法規。我們無法向閣下保證我們不會面臨與我們的聯營公司或合資企業有關的問題，或彼等不會違反任何適用的法律法規。一旦出現上述任何一種情況，我們的業務、財務狀況及經營業績可能遭受重大不利影響。

我們未來的財務狀況及經營業績可能受到聯營公司及合營企業的資金需求及財務表現的不利影響

我們已與我們的業務夥伴建立合營企業，並投資於我們聯營公司的少數股權，我們未來可能會繼續如此行事。該等聯營公司及我們合營企業的業績已經並將繼續影響我們的經營業績及財務狀況。我們的聯營公司及合營企業的成功取決於超出我們控制的因素。因此，我們可能無法從我們的聯營公司及合營企業中實現預期的經濟及其他利益。

我們於聯營公司及合營企業的投資面臨流動資金風險。儘管聯營公司及合營企業根據權益會計報告溢利，由於收取股息前並無現金流入，於聯營公司及合營企業的投資的流動資金亦不如我們其他投資。我們根據不斷變化的經濟、金融及投資環境及時出售我們於聯營公司及合營企業的一項或多項權益的能力有限。我們無法預測是否能以我們可接受的價格及條款出售我們於聯營公司或合營企業的任何權益。我們亦無法預測找到買家並完成相關交易所需的時間長度。因此，我們於聯營公司或合營企業投資的非流動性質可能顯著限制我們

風險因素

應對聯營公司及合營企業表現不利變動的能力。此外，倘無法分享聯營公司或合營企業的業績或股息，無論其盈利能力如何，我們亦將面臨流動資金風險，且我們的財務狀況或經營業績可能受到重大影響。

我們面臨外匯風險

我們就業務經營所使用貨幣的貶值或升值面臨若干外匯風險。我們的收入乃以美元計值，而我們業務經營所用主要功能貨幣包括美元及人民幣。我們的銷售成本、經營費用及資本支出主要以美元產生，而我們的部分主要付款承諾及支出則以人民幣計算。然而，我們的呈報貨幣為美元，因此我們的收入、銷售成本及其他會計項目在我們的合併財務報表均換算為美元。因此，我們以美元呈報的經營業績及財務狀況受到人民幣與美元間匯率顯著影響。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們錄得外匯虧損淨額，金額分別約為0.2百萬美元、0.5百萬美元、0.2百萬美元及0.1百萬美元，主要由於往績記錄期間人民幣兌美元波動所致。因此，我們的財務業績可能會受到我們的功能貨幣兌美元匯率波動的重大影響。倘若我們面臨此等外匯匯率的大幅波動，且我們未能取得任何具體外匯管控措施以減輕此等風險，我們的經營業績及財務表現或會受到不利影響。

我們於融資租賃安排及銀行貸款項下的控制船舶面臨諸如美聯儲加息的利率風險

於2022年9月30日，我們8艘控制船舶均訂立融資租賃安排及3艘控制船舶以銀行貸款方式撥付資金。進一步詳情參閱「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排」。融資租賃安排及銀行貸款通常按倫敦銀行同業拆息的浮動利率計息，而該浮動利率可能會受

風險因素

到各種宏觀經濟影響的影響，包括但不限於美聯儲加息。倫敦銀行同業拆息的波動可影響我們債務的一般應付利息金額，從而可能對我們的盈利能力、盈利及現金流量產生不利影響。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的租賃負債分別約為42.4百萬美元、32.5百萬美元、86.7百萬美元及92.0百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的借款總額分別約為58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元及73.0百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的財務成本分別約為2.8百萬美元、3.9百萬美元、3.5百萬美元及4.6百萬美元。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，美聯儲於2022年11月將聯邦基金利率進一步上調至3.75%至4.00%、2022年12月上調至4.25%至4.50%及2023年2月上調至4.50%至4.75%。利率的任何上漲可能增加我們的財務成本，而此可能對我們的經營業績產生不利影響。由於我們倚賴融資租賃安排及銀行借款以為控制船隊擴充提供資金，任何利率上漲將因增加融資成本而制約我們的競爭力，因此我們的經營業績可能蒙受不利影響。概無保證我們將來能夠獲取具有競爭力利率的外部銀行融資或融資租賃公司，以加快實施我們控制船隊的擴張計劃。倘若我們船隊擴張的實施因利率及財務成本上漲而受到限制，則我們的競爭力及經營業績可能會蒙受不利影響。

我們在業務經營過程所用資訊科技系統及軟件出現故障，可能對我們的業務經營及前景產生重大不利影響

為確保通常依賴於實時統計數據及有效追蹤及監測我們船舶能力的航運服務及船舶管理服務運作順利及有效，我們利用並建立各種資訊科技系統及軟件以促進業務經營。在業務經營過程中，我們使用各類系統及軟件，如Hifleet及PMS維修保養系統，以確保高效、有效及反應迅速業務營運。有關我們日常業務經營使用的資訊科技系統及軟件的進一步資料，請參見「業務 — 資訊科技」。誠如董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，資訊科技系統及軟件並無發生任何故障或失效，以致對我們的業務經營造成重大不利影響。然而，我們易受與資訊科技系統及軟件的技術故障或不正常運作有關的風險影響，而倘我們未能及時迅速地應對有關故障，則業務經營可能受到不利影響。

我們相信，經營管理的效力視乎我們能否在資訊科技系統及軟件的可用升級方面緊貼最新技術發展。然而，由於有關係統及軟件由第三方服務供應商設計及維護，概不保證我們將能對資訊科技系統及軟件執行快速及符合成本效益的改良措施，甚至完全無法執行有關措施，或我們的資訊科技系統及軟件將與海洋航運行業同行所運作或維持者對等，其可能使我們的服務競爭力較低及對我們的業務前景造成不利影響。此外，概不保證發生技術故障時，服務供應商會即時回應我們及提供協助。我們亦容易受到網絡攻擊(如黑客或其他技術窒礙)風險的影響，其可能對業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

我們的控制船舶可能被海事索償人扣留，從而可能導致收入與現金流量的重大損失

船員、為船舶提供貨物與服務的供應商、貨物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。在許多司法權區，海事留置權擁有人可以通過止贖程序扣留或扣押船舶以行使其留置權。倘我們一艘或多艘控制船舶遭扣留或扣押，可能導致我們需支付巨額資金以解除扣留或扣押，亦可能對相關停租期內盈利與現金流量造成較大損失。雖然我們過去並無遭遇此類事件，概無法保證將來不會發生此類事件。

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響

經營航海船舶面臨海盜這一固有風險。儘管我們於往績記錄期間及直至最後可行日期並無經歷任何海盜事件，但近年來，針對商業航運船的海盜事件發生頻率有所增加。隨著我們擴大業務運營及航線網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻發的地區航行。儘管我們通常嘗試在我們的船舶穿越以海盜活動聞名的地區時，為我們的船舶配備保安人員，但我們不能向閣下保證，我們不會遭遇任何海盜事件，或者有關措施將足以減輕海盜襲擊的影響。海盜攻擊我們的任何船舶可能導致人員傷亡、船員被綁架、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故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。

我們未必能夠發現並預防僱員、船員或第三方的欺詐或其他不當行為

我們面臨僱員、船員、客戶、船舶供應商或其他第三方的欺詐或其他不當行為，而此等行為可能令我們面臨財務損失及政府機構的制裁，並嚴重損害我們的聲譽。例如，我們的僱員、代理、客戶、供應商或其他第三方的欺詐行為及偽造行為或會導致我們承擔賠償責任，亦將令我們蒙受財務損失並損害我們的業務經營及聲譽。

我們的管理資訊系統及內部控制程序旨在監察經營及整體合規情況。然而，我們或會無法及時識別不合規情況及／或可疑交易。因此，概無保證我們將會能夠識別、阻斷及預防僱員或其他第三方的相關行動。欺詐及其他不當行為(包括負面報道)可能發生的風險將持續存在，從而可能對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

我們的品牌形象轉差或任何對我們知識產權的侵犯均可能對我們的業務造成不利影響

我們在很大程度上依賴我們的「洲際之星」及「Seacon」等品牌名稱及形象，以吸引潛在客戶。倘有任何關於我們的負面事件或負面報道，可能對我們的聲譽、財務狀況、業務及經營業績產生不利影響。品牌價值很大程度上源於消費者的觀感，涉及很多主觀因素，即使屬個別削弱消費者信賴的商業事件，亦足以損害品牌價值。倘我們未能在消費者心目中貫徹保持正面觀感，或我們被認定做出不道德或不負社會責任的行為，則消費者對我們的服務需求及品牌價值均會大幅降低。任何負面報道及所引致的品牌價值受損可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。此外，任何未經授權使用或侵犯我們的品牌名稱的行為，均可能減損我們的品牌價值、損害我們的聲譽及對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們保護知識產權的措施僅可提供有限的保障，而對未經授權使用知識產權的情況進行監察則可能存在一定難度，同時所費不菲。倘我們未能發現未經授權使用我們知識產權的情況或採取適當措施加強我們的知識產權，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。我們亦面臨第三方成功挑戰許可證持有人的相關商標擁有權或我們使用該商標的權利或第三方未經授權使用相關商標的風險。

我們的歷史增長率、收入及利潤率(尤其是因COVID-19疫情導致需求激增而產生的航運服務收入)或不能代表其未來增長率、收入及利潤率

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元及285.3百萬美元，而我們毛利分別約為16.1百萬美元、12.7百萬美元、57.7百萬美元及54.1百萬美元，相當於利潤率分別約為11.8%、7.1%、15.5%及19.0%。有關我們於往績記錄期間的經營業績討論，請參閱「財務資料」。

使用我們的過往財務資料以預測或估計我們未來的財務業績存在固有風險，原因為該等資料僅反映我們在特定情況下的過往表現。我們可能無法維持歷史增長率，原因包括超出我們控制的宏觀經濟因素或自然災害以及我們的控制船舶的經營成本(如船用燃料成本及勞工成本增加)等多個因素，可能會降低我們的收益及毛利率。我們無法保證其能夠達致於往績記錄期間的過往業績。

風險因素

此外，於COVID-19疫情爆發期間的封鎖措施放寬後，對航運服務的需求於2020年下半年顯著回升。我們來自航運服務的收入於2020年及2021年分別約為142.4百萬美元及約323.7百萬美元。儘管由於全球供應鏈網絡中斷及全球經濟於受到2020年COVID-19疫情的初步影響後逐漸復甦的綜合影響，2021年對航運服務的需求增加，這對航運服務需求產生正面影響，但交易量激增、對我們航運服務需求的持續時間及水平可能無法持續。一旦COVID-19疫情的影響減弱，COVID-19疫情導致我們航運服務加速增長的情況日後可能不會持續。隨著全球供應鏈網絡的恢復，未來期間我們航運服務收入的增長率可能會有所下降。如果對航運服務的需求出現任何長期下降，則我們的收入可能會受到重大影響，而我們的業務、經營業績及前景或會受到不利影響。由於各國政府及全球市場對COVID-19疫情的應對措施不斷演變，因此無法保證COVID-19疫情會持續為我們的財務表現帶來正面影響。因此，亦無法保證我們的財務業績將繼續以與截至2021年12月31日止年度同樣的增速增加或增長。投資者不應完全依賴我們過往財務資料作為我們未來財務或經營業績的指標。

新造船項目存在可能導致延遲、成本超支或取消新造船合約的風險，且概不保證造船項目完成後將會有充足的航運服務需求

我們可能在未來簽訂乾散貨船及／或其他類型船舶的新造船合約以補充我們的控制船隊。由於多種因素，包括設備、材料或熟練勞動力短缺、訂購材料和設備的交付或造船廠施工出現計劃外延誤、設備無法達到質量要求及／或表現標準、設備供應商或造船廠遇到的財務或運營困難、意外的實際或聲稱的更改訂單、無法獲得所需的許可證或批准、訂單與交付之間意外的成本增加、設計或工程變更、停工和其他勞動糾紛，惡劣天氣條件或任何其他不可抗力事件等，任何大型造船項目均存在延誤或成本超支的風險。重大成本超支或延遲可能對我們的業務、財務狀況、現金流及經營業績產生重大不利影響。此外，未能按時完成項目可能導致該船舶的收入延遲，進而可能對盈利能力及財務狀況產生不利影響。此外，概不保證新建船舶在完工後會有足夠的需求，進而可能對我們的財務表現及經營業績造成不利影響。

風險因素

我們未能為我們的經營吸引、留住或招納主要管理層及合資格人員可能會阻礙我們的持續增長及成功

我們的成功極度依賴董事、高級管理層及其他僱員的服務及努力，以及我們持續吸引、挽留及激勵合資格人員的能力。我們與其他航運服務提供商爭逐經驗豐富的管理層及其他合資格人員，且爭逐該等人員的情況十分激烈。概不能保證我們能繼續吸引及挽留公司增長所需的合資格人員。失去任何擔任要職或擁有行業專業知識或經驗的僱員的服務可能對我們的經營有不利影響。在該等情況下，倘我們未能及時或根本無法聘請及挽留有相關資格的替代人員，我們的增長及成功可能受到不利影響。進一步資料，請參閱「董事及高級管理層」。

我們可能因向任何受到美國、歐盟、英國、聯合國、澳洲及其他相關制裁機構制裁的國家銷售或購買產品而受到不利影響

美國及包括歐盟、英國、聯合國及澳洲在內的其他司法權區或組織已藉由行政命令、立法或其他政府手段，採取措施對有關國家或該等國家內的目標行業領域、公司或個人群體及／或組織實施經濟制裁。

於往績記錄期間，我們與涉及相關地區的客戶及供應商訂立若干交易。我們從事向香港客戶提供航運服務及船舶管理服務。我們亦向相關地區的供應商採購供應品及原材料。於往績記錄期間，相關地區受到各種制裁，但彼等概無受制於相關司法權區的制裁相關法律或法規下的一般及綜合性出口、進口、金融或投資禁令（換言之，彼等均非全面制裁國家）。然而，新的規定或限制生效可能導致對我們業務更為嚴格的審查，或導致我們的一項或多項業務活動被視為違反制裁。倘美國、歐盟、英國、聯合國、澳洲或任何其他司法權區政府機構認定我們的任何活動違反彼等實施的制裁措施或據此對本集團進行制裁，則會對我們的業務及聲譽造成不利影響。

風險因素

我們不一定能夠成功落實策略，或達成業務目標

於本文件所載的業務目標乃基於我們現時的計劃及意向。然而，該等目標建基於董事目前所知的相關行業的當前狀況及預期未來前景、全球宏觀經濟狀況，以及我們當前經營所處司法權區的政府規例，以及我們的競爭優勢延續及屬相關的其他因素。我們的部分未來業務策略基於若干假設作出，有關假設於「業務 — 我們的業務策略及未來計劃」一節論述。業務計劃成功落實與否或會受多項因素影響，包括是否擁有足夠資金、涉及我們行業的政府政策及規例、經濟狀況、我們維持現有競爭優勢的能力、我們與客戶的關係、替代者及新的市場入行者的威脅以及本節其他部分所披露的其他風險因素。概不保證我們將成功落實策略或我們的策略(倘落實)將讓我們達到目標。倘我們的經營環境有任何重大不利變動而令我們無法落實業務計劃或當中任何一環，我們的業務及財務狀況及前景可能會受到不利影響。

我們或會不時地捲入因我們的業務經營而引起的法律及其他糾紛及申索

由於我們所從事行業具有涉及財產損失或損壞甚至人員傷亡的海上事故的固有風險，我們或會不時與我們的僱員及服務供應商發生糾紛，並面臨其提出的申索。倘若我們的客戶不滿意我們的服務，亦可能出現糾紛。申索可能包括基於提供不合格服務而提出的賠償申索、有關延時付款或付款不足的糾紛以及有關人身傷害及勞工賠償而提出的申索。此等任何程序本質上屬不可預測，亦可能作出須向對方作超額損害賠償或補償的判決。於最後可行日期，我們有若干持續進行的法律訴訟。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 法律訴訟」一節。雖然我們計劃就於日常業務過程中的任何法律訴訟捍衛其權益，我們或會就申索面臨判決或就申索作出和解，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績有不利影響。

此外，倘若我們捲入任何法律訴訟，管理層可能會將其於業務經營投入的時間及精力轉向法律訴訟或辯護，而我們的保險公司亦可能增加我們的保費。再者，原本並不重大的任何訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟均可能因案件的論據及案情、敗訴的可能性、所涉金額以及涉案各方等多項因素而升級及變得重大。倘針對我們作出任何判決或裁決或倘我們與任何第三方達成和解，我們可能須支付大額金錢賠償、承擔其他責任，甚至須暫停或終止相關業務合約。此外，因訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟所帶來的

風險因素

負面宣傳可能會損害我們的聲譽並對我們的品牌形象造成不利影響。此等因素或會對我們的經營及財務表現產生不利影響。倘我們未能及時就所牽涉入的任何法律訴訟作出申索或答辯，或未能按商業上合理的條款就該等法律訴訟達成和解，或我們須就該等法律訴訟所支付的賠償並未獲現有保單充分承保，則我們的業務及經營業績或會受到不利影響。

與我們經營所處行業有關的風險

全球或區域經濟、政治、貿易或其他因素或會對我們的業務構成影響

海洋航運服務需求受到全球及區域宏觀經濟及政治環境、國際及區域貿易水平波動、海洋運輸及其他運輸模式的變動、外匯匯率波動以及其他因素的影響。乾散貨、石油或化學品運輸乃我們所擅長的服務，而其需求亦或會受到我們運輸相關商品(如煤炭、鐵礦石、穀物及石油產品)的供求、價格、競爭及該等商品替代供應來源、農產品的季節性週期以及煤炭等化石燃料的季節性需求以及與該等商品有關的其他因素的影響。因此，海洋航運服務需求的變化很難預測。

此外，由於政治及貿易糾紛以及貿易保護主義引致的實施貿易壁壘或限制、制裁、抵制或禁運，新增或加重關稅以及其他因素，例如戰爭、敵對、疫症或恐怖主義的行為，均有可能對國際或地區貿易額造成不利影響，繼而可能對本公司的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響，並影響本公司未來的擴展策略。例如，倘重大政治爭端持續及全球經濟環境因此而轉差，乾散貨及石化產品需求可能會受到影響，從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。倘全球經濟未見改善或因衰退而進一步受影響，對我們的租賃服務需求會因此而下降，進而或會令我們的經營業績及財務表現蒙受不利影響。

另外，市場上的船舶供應量受到我們無法控制的因素影響，且具有不可預測的性質。倘若需求未能與增加的船舶數量相匹配，或對海洋航運服務的需求減少，可能會對我們的服務需求及／或我們的租賃費產生重大負面影響，並或會因此對我們的業務、盈利能力及財務狀況產生不利影響。

風險因素

我們的業務及財務業績可能會因2022年俄烏衝突及兩岸關係緊張加劇產生的地緣政治因素而受到不利影響

我們應對船用燃料成本及可獲得性的變化、全球供應鏈及航線變化以及於黑海及台灣海峽及其周邊地區航運面臨的實際威脅的能力可能會因2022年俄烏衝突及兩岸關係緊張加劇產生的地緣政治因素而受到不利影響。

俄烏衝突可能會對正在積極演變的地緣政治關係產生廣泛影響，並可能重塑全球能源和其他大宗商品貿易格局以及航運業。該衝突亦重塑黑海周圍的貿易模式及航線，因為於2022年3月或前後，烏克蘭港口被封鎖，使得船舶被困在港口，導致該地區緊張局勢加劇。對烏克蘭港口的持續封鎖可能會嚴重影響貨物出口，包括穀物、鋼鐵及煤炭等乾散貨。由於受到水雷及導彈襲擊等實際風險較大，黑海的軍事行動亦可能阻止船東及航運公司在黑海營運船舶。曠日持久的衝突亦可能產生更深遠的經濟及政治影響，可能重塑全球能源及其他大宗商品貿易。擴大對俄羅斯石油的禁令可能會推高船用燃料的成本及可獲得性，並可能迫使船東使用替代燃料。

近期，由於美國眾議院議長南希·佩洛西於2022年8月竄訪台灣，兩岸關係緊張局勢加劇。作為對此次竄台的回應，中國政府於2022年8月4日至2022年8月10日在台灣周邊海域（包括台灣海峽）進行了一系列軍事演習，而台灣海峽是船隻往返東南亞及東北亞的主要通道。軍事演習可能會導致航線或港口被封鎖，往返東南亞及東北亞的航運受延誤或中斷，對中國軍事演習區及其周圍的航運構成實質威脅，進一步擾亂全球供應鏈，並造成市場租船費率波動。倘若船舶被迫或未能選擇其他航線避開上述區域，以致航程時間增加，計劃受干擾及造成進一步延誤及產生成本，則我們的航運服務及船舶管理服務或會受到不利影響。目前尚不清楚中國、台灣、美國或其他政府將針對兩岸關係的緊張局勢採取何種額外行動（如有）。

我們無法預測各國或地區之間的國際關係將會如何發展。倘該等衝突持續、加劇或擴大，或導致政治或經濟持續不穩、恐怖活動，或引發進一步的政府行動，例如制裁或經濟或政治緊張局勢加劇或戰爭行動或武裝衝突，則我們的業務及財務業績可能會受到不利影響。

風險因素

國際貿易政策的變化，或國際關係緊張局勢(尤其是與中國有關的緊張局勢)的升級，可能會對我們的業務及經營業績產生不利影響

國際市場狀況及國際監管環境歷來受到國家間競爭及地緣政治摩擦的影響。貿易政策、條約及關稅的變動，或對該等變動可能發生的看法，可能會對全球供應鏈、全球金融及經濟狀況產生不利影響。現已存在政治問題導致中美緊張局勢加劇。此外，中國已經實施並可能進一步實施應對美國政府新出台的貿易政策、條約及關稅的措施。該等措施可能會進一步加劇兩國之間的緊張局勢，甚至引發貿易戰。中美貿易緊張局勢或貿易戰的任何進一步升級，或對升級或貿易戰可能發生的看法，可能不僅對有關兩國的經濟產生負面影響，而且對全球整體經濟產生負面影響。我們無法預測中美雙邊關係將如何進一步發展，亦無法預測此類關係的任何後續發展可能對我們的業務產生的潛在影響。我們無法向閣下保證，我們可應對任何不利的政府國際貿易政策，例如資本管制或關稅，或美元支付及結算系統，這可能影響我們航運服務需求，動搖我們航運服務的競爭地位，阻礙我們在部分國家開展業務，甚至阻礙我們加入美元支付及結算系統。因此，我們的業務、經營業績及前景將受到不利影響。

我們經營所處行業競爭十分激烈

海運業競爭激烈、資本密集及高度分散。市場競爭主要基於供求關係，我們根據價格、船舶位置、尺寸、船齡、船舶狀況及聲譽等爭取租船合約。市場上亦具有全面的支援服務網絡，讓新投資者可分包大部分船舶業務功能及經營予該等服務供應商，例如船舶管理公司、租賃經紀、船級社及船務代理。該等融資及其他支援服務令新入行者更容易進入該行業，亦令現有經營者更容易擴展其海運能力。

我們於國際及地區市場面對來自行業內大大小小參與者的激烈競爭，董事預計目前業界的競爭壓力將會持續。我們的競爭對手可能比我們擁有更多的資源，且可能營運比我們的船舶更新的船舶，因此對租船人更具吸引力。乾散貨船的所有權及控制權高度分散，並在眾多市場參與者之間進行分配。擁有更多資源的競爭對手可以進入乾散貨航運行並通過整合或收購經營更大的船隊，並且可能能夠較我們提供更低的租船費率及更優質的船舶。業界的廣泛競爭有可能對我們的市場佔有率造成不利影響。倘競爭壓力加劇，有可能逼使我們減低

風險因素

租賃費，導致我們的利潤率減少，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們面臨與中國海運業主要市場參與者日益激烈的競爭。

中國海運業相對集中於市場知名度及品牌認知度較高的少數龍頭企業，按國際航線運力計，2021年總部位於中國的五大參與者合計佔市場份額約51.4%。中國海運業最大參與者的市場份額約為33.7%，第二及第三大市場參與者的市場份額則分別約為13.5%及3.1%。第四大市場參與者的市場份額約為0.6%。我們排名第五，市場份額約為0.4%。

隨著領先參與者繼續增加其市場份額，我們的業務在運輸能力以及客戶獲取及挽留等各方面所面臨來自其他領先參與者(尤其是規模最大的參與者)的競爭日益激烈。由於最大的參與者目前享有比我們更成熟的市場地位，我們可能無法有效地與之競爭，或者可能被其擊敗。例如，如果我們無法維持服務質量、提供更廣泛的船舶選擇以滿足客戶不斷變化的需求，不斷優化我們的客戶體驗或繼續提高品牌知名度等，客戶可以選擇從使用我們的服務轉向由更具規模的參與者提供的服務，這可能對我們的經營業績、財務狀況及業務前景產生重大不利影響。此外，即使我們仍然能夠與更具規模的參與者開展競爭，可能會產生大量額外成本，這可能導致我們業務的盈利水平下降。

我們在一個高度受管的行業內經營，大量合規成本及工作或會對我們的業務及盈利能力構成不利影響

船舶的擁有權、經營及管理高度受管。我們的經營必須遵守大量的國際公約、條約、於我們的船舶到訪國家及港口不時生效的國際及本地法例及規例、我們的船舶註冊的司法權區的適用法例，以及國際海事組織所採納的國際公約及規例，包括ISM規則、SOLAS公約、MLC公約及MARPOL公約。有關進一步詳情，參閱「監管概覽」及「業務 — 牌照、許可及批文」一節。

風險因素

此外，我們的船舶亦須遵守船舶獲評級的相關認可船級社的規則及規例。為保持其船級狀態，我們的船舶須接受相關船級社指派的合資格船舶檢驗員作出定期及臨時檢驗，以確保船舶持續遵守該等規則及規例。由於我們的大部分保險均以該等船級狀態為條件而獲承保，船級狀態是我們船舶持續經營不可或缺的一部分。

為了遵守該等規定，我們可能須就船舶改良或改裝、維護及檢查產生額外費用。概不保證我們將能夠遵守適用國際公約、條約、國際及地方法律及法規，以有效控制所涉及費用。未能遵守適用的國際公約、條約、國際及本地法例及規例可能令我們的責任增加、令我們的船舶保險保障減低，並有可能導致於若干港口被拒絕進入或遭扣留。若干司法管轄區亦可能通過立法規範海運業採取的作法，如最近美國參議院商務委員會於2022年3月22日批准的美國海運改革法案，該法案旨在打壓國際海運成本，緩解供應鏈積壓導致消費者價格不斷上漲，並使美國農民及出口商更難將商品運往全球市場的情況。國際公約、條約、守則、國際或地區法例及規例未來的任何發展亦均有可能增加我們的合規成本及安排，並有可能導致有待遵守新規定的受影響船舶暫時中止經營，從而可能對我們的業務及盈利能力造成不利影響。

氣候變化、脫碳倡議及溫室氣體限制或會對我們的業務產生不利影響

由於對氣候變化的擔憂，多個政府機構已經或正在考慮採納國際、條約、國家、州及地方法律、法規及框架，以減少溫室氣體排放。不同司法權區採納的該等措施包括採用碳稅、提高效率標準及激勵或授權使用可再生能源。

例如，《巴黎協定》的簽訂致使197個國家承諾減少溫室氣體排放並制定明確的減排目標，該協定於2016年11月生效，並可能會導致對航運業實施額外的監管。此外，若干非政府組織及機構投資者開展與氣候變化有關的運動，旨在透過向低碳或淨零碳經濟轉型，最大限度地減少或消除溫室氣體排放。此外，於2018年10月，國際海事組織採納有關減少船舶溫室氣體排放的初步戰略，以期到2030年及2050年分別將國際航運的碳強度降低至少40%及70%；及到2050年將溫室氣體年排放總量減少至少50%。根據國際海事組織推行的能效條

風險因素

例，現有船舶必須制定能效管理計劃，其中考慮改進航次計劃、提高船舶水下部件及螺旋槳的清潔頻率、引入餘熱回收系統及安裝新螺旋槳等技術措施等因素。

遵守與氣候變化相關的法律、法規及義務，包括由於進行此類國際談判以及非政府組織及投資者的努力，可能會增加我們與船舶營運及維護相關的成本，並要求我們安裝新的排放控制裝置、就我們的溫室氣體排放獲得配額或納稅，或執行及管理溫室氣體排放計劃。因此，我們的戰略增長機會、經營業績、盈利能力及財務狀況或會受到不利影響。

自然災害、流行病、大流行、戰爭行為、恐怖襲擊及其他事件可能對海洋運輸及航運行業產生不利影響

自然災害、流行病、大流行、戰爭行為、恐怖襲擊、政治動盪、罷工以及其他並非我們所能控制的事件，可能導致全球或區域經濟不穩，進而可能對當地經濟、國際貿易及碼頭或港口設施產生不利影響。該等事件亦可能導致碼頭或港口關閉或運輸中斷，並擾亂貨物流通，從而令我們在提供航運服務方面出現嚴重中斷情況，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

此外，爆發COVID-19等流行病或大流行可能導致特定產品整體消費或需求下滑，進而可能導致航運服務需求相應下降。由於COVID-19大流行，自2020年初以來，各國關閉國界、全球眾多城市封鎖、旅行限制及大規模暫停業務運營等措施已不時在全球推行。海洋航運業的任何消極低迷均能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

再者，由於世界各地主要城市發生自殺式爆炸及大規模槍擊等恐怖襲擊的威脅，全球主要港口均採取更嚴格的保安程序及要求。恐怖襲擊頻繁出現，對海洋航運業產生負面影響，包括但不限於保安及保險成本上升以及港口延期。未來恐怖襲擊的任何威脅可能會增加我們的經營成本並削減我們的服務需求，從而可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

與[編纂]有關的風險

可能在[編纂]後釐定[編纂]

我們可靈活[編纂]，將最終[編纂]定為低於每股[編纂]指示性[編纂]範圍下限最多10%。因此，經全面[編纂]後，最終[編纂]將可能定為每股[編纂]港元。在此情況下，[編纂]將會進行且[編纂]將不適用。倘最終[編纂]定為每股[編纂]港元，我們將自[編纂]收取的估計[編纂]將減少至約[編纂]港元（相當於約[編纂]美元），而該減少的[編纂]將按本文件「未來計劃及[編纂]— [編纂]」一節所述予以動用。

我們的股份於[編纂]前並無公開市場且股份未必形成或維持[編纂]活躍的[編纂]

[編纂]前，我們的股份並無[編纂]。[編纂]完成後，聯交所將是我們的股份進行[編纂]的唯一市場。我們無法向閣下保證(i)我們的股份會有一個[編纂]活躍的[編纂]；或(ii)倘形成[編纂]活躍的[編纂]，其於[編纂]完成後仍將持續。

潛在投資者亦應注意，[編纂]的初始範圍乃由本公司與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）經磋商後釐定，且可能於[編纂]完成後明顯有別於我們的股份的市價。倘我們的股份並未形成[編纂]活躍的[編纂]或其於[編纂]後不可持續，我們股份的市價及流動性可能會受到重大不利影響。

[編纂]可能面臨外匯風險

我們就業務運營所使用貨幣的貶值或升值面臨若干外匯風險。我們的收益以美元計值，業務運營所使用的主要功能貨幣包括美元及人民幣，而[編纂]將以港元計值。因此，我們可能面對匯率波動且任何對本集團的不利波動可能對[編纂]相關價值造成不利影響。

風險因素

股份的[編纂]可能波動不定，從而可能令閣下遭受重大損失

我們的股份[編纂]可能波動不定，從而可能令閣下遭受重大損失。股份的[編纂]可能波動不定，並可能因超出我們控制範圍的因素(包括香港及世界各地證券市場的整體市況)而大幅波動。尤其是，運輸、物流、航運或貨運公司等提供與我們相類似服務的其他公司股份的[編纂]表現或會影響我們的股份[編纂]。除市場及行業因素外，我們股份的價格及[編纂]可能由於個別商業因素而大幅波動，尤其是我們收入、淨收入及現金流量變動等因素或會令我們的股份[編纂]大幅變動。任何該等因素均可能導致股份的[編纂]及[編纂]發生巨大突變，且可能導致閣下於股份投資中蒙受損失。

我們的股份[編纂]日與[編纂]日相隔數日，且我們的股份開始[編纂]的[編纂]可能低於[編纂]

我們的股份[編纂]預期將於[編纂]釐定。然而，我們的股份於其交付後方可於聯交所進行[編纂]，預期為[編纂]後超過七個營業日。因此，投資者在此期間可能無法出售或以其他方式處理我們的股份。因此，我們的股份持有人須承受[編纂]開始時股價可能因不利市況或於出售與開始[編纂]時期間可能出現的其他不利事態發展而低於[編纂]的風險。

倘[編纂]出現大舉[編纂]股份，或市場認為不遠將來會出現此等[編纂]，或會令我們的股份的[編纂]受到重大不利影響

我們無法保證，於控股股東禁售承諾限期屆滿後，彼等將不會出售現時或未來擁有的任何股份。有關禁售期的進一步詳情，請參閱「[編纂] — [編纂]及開支 — [編纂]」一節。[編纂]完成後，倘[編纂]出現大舉[編纂]股份或市場認為於不遠將來會出現此等[編纂]，或會令我們的股份的[編纂]受到不利影響。有關拋售或觀點亦可能對未來我們透過[編纂]額外股份[編纂]的能力造成重大不利影響。

風險因素

過往股息宣派未必反映未來股息政策

股息的宣派將取決於董事酌情決定、受我們的章程細則及適用法律及法規的規管。本公司宣派任何末期股息亦須經股東在股東大會批准。有關本公司的股息政策詳情，請參閱「財務資料 — 股息政策」。概不保證我們日後將宣派及分派股息，日後是否會分派股息以及宣派及分派任何股息的金額將由董事酌情決定並取決於(其中包括)我們的經營業績、現金流量及財務狀況、經營及資本需求及未來前景，以及我們的章程文件及開曼群島法律。

[編纂]終止

有意投資者務請注意，倘於[編纂]上午八時正之前任何時間發生[編纂]所列若干事件，則[編纂]有權自[編纂](為其本身及代表[編纂])向本公司發出通知終止彼等於[編纂]項下責任。有關事件包括但不限於一系列不可抗力事件。倘[編纂](為其本身及代表[編纂])及獨家保薦人行使權利終止[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。

我們為一家開曼群島公司，由於在開曼群島法例下有關股東權利的司法案例可能較其他司法管轄權區為有限，故閣下在保障股東權利時可能會面對困難

我們的企業事務受我們的大綱、我們的章程細則、開曼公司法及開曼群島普通法規管。根據開曼群島法例，股東對董事及／或我們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。開曼群島有關保障少數股東權益的法例可能於若干方面有別於少數股東可能所處的司法管轄權區的成文法及司法案例所制定的規定。有關適用開曼群島公司法概要，請參閱「附錄三 — 本公司章程文件及開曼群島公司法概要」。因此，本公司少數股東可獲得的補救方法可能與彼等根據其他司法權區的法律所享有的補救方法有所不同。

風險因素

概不保證載於本文件的若干事實、預測以及自各類政府公開刊物、市場數據供應商及其他獨立第三方來源(包括行業報告)所得的其他統計數據的準確性或完整性

本文件內所載若干事實、統計數字及數據均來自官方政府來源及刊物以及其他來源。本公司認為該等事實及統計數字的來源為可靠及適當，且無理由相信該等資料屬虛假或含誤導成分或遺漏任何事實而將導致該等資料屬虛假或含誤導成分。本公司在摘錄及轉載該等統計數字及事實時已採取合理審慎態度。然而，無法保證該等資料的質量及可靠性。該等來源的統計數字及事實並非由本公司、董事、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或彼等各自的聯屬人士或顧問或參與[編纂]的任何其他方編製或經其獨立核實，因此，本公司對該等事實、統計數字及數據的準確性或完整性概不發表任何聲明。有意投資者不應過分倚賴該等事實及統計數字。鑒於資料收集方式可能存在缺陷或無效，或已刊發資料存在差異、市場慣例以及其他問題，本文件所載的統計數字可能並不準確，或無法與其他刊物或為其他經濟體編製的統計數字比較。概不保證該等資料乃按相同基準陳述或編製或與其他地方呈列的類似統計數字具有相同的準確度。無論如何，在作出與我們的股份有關的投資決策前，有意投資者應自行衡量倚賴該等資料的比重。

閣下不應依賴報章、研究分析報告或其他媒體所載有關我們及[編纂]的任何資料

閣下不應依賴報章、研究分析報告或其他媒體所載有關我們及[編纂]的任何資料。於本文件日期前及於本文件日期後，關於我們及[編纂]的報章、媒體報導及研究分析當中，均有可能刊載本文件並無載列的若干財務資料、財務預測、估值及其他有關我們的資料。我們並未授權於報章或其他媒體上披露有關資料。我們概不對任何該等報章或其他媒體的報導、任何研究報告或任何有關資料的準確性或完整性負責，亦不對任何該等資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可信性發表任何聲明。倘任何該等資料與本文件所載資料不符或存在分歧，我們概不負責。因此，閣下不應依賴任何該等資料。

風險因素

本文件所載前瞻性陳述或會不準確，因此有意投資者不應過分倚賴該等陳述

本文件載有若干與本公司有關的前瞻性陳述，該等陳述乃基於董事的理念及根據目前所得資料作出的假設而作出。本文件所用「預測」、「相信」、「預料」、「估計」、「有意」、「計劃」、「潛在」等字眼及類似詞彙，旨在識別與董事、本公司或本集團相關的前瞻性陳述。有關陳述反映董事對未來事件、經營、流動資金及資本資源的當前看法。該等陳述受若干已知及未知風險、不確定因素及假設影響，包括本文件所述其他風險因素，其或不會成為現實或會發生改變。有意投資者不應過分倚賴該等前瞻性陳述。