

風險因素

[編纂]我們的股份涉及多項風險。閣下在決定[編纂]我們的股份前，應仔細考慮以下有關風險的資料，連同本文件所載的其他資料，包括我們的綜合財務報表及相關附註。倘實際出現或發生下文所述的任何情況或事件，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能受到影響。在任何該等情況下，我們股份的[編纂]可能下跌，而閣下可能損失全部或部份投資。本文件亦載有涉及風險及不確定因素的前瞻性資料。我們的實際業績可能因多項因素（包括下文及本文件其他章節所述的風險）而與前瞻性陳述所預期者有重大差異。

有關我們業務及行業的風險

中國或全球經濟嚴重或持續衰退可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

COVID-19迄今為止對中國及全球經濟造成嚴重不利影響。是否會導致經濟持續下滑仍屬未知之數。即使在COVID-19爆發之前，全球宏觀經濟環境已面臨諸多挑戰。自2010年以來，中國經濟增速一直放緩，COVID-19對中國經濟的影響可能持續至2022年，甚至更久。即使在2022年之前，全球部份主要經濟體（包括美國及中國）的中央銀行及金融機構採取的擴張性貨幣及財政政策的長期影響仍亦存在相當大的不確定性。中國與其他國家（包括周邊亞洲國家）之間的關係亦存在憂慮，可能會產生經濟影響。尤其是，美國與中國在貿易政策、條約、政府法規及關稅方面的未來關係存在重大不確定性。任何全球經濟衰退、金融市場動盪或主要經濟體對運輸貨物的需求減少、貿易制裁或國家及地區之間的政治緊張局勢，例如，中國大陸與美利堅合眾國之間的任何潛在衝突，均可能導致對我們服務的整體需求下降，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。中國經濟狀況或易受全球經濟形勢、國內經濟和政治政策的變化以及中國預期或認為的總體經濟增長率影響。全球或中國經濟出現任何嚴重或持續放緩均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

全球集裝箱航運業的波動性及週期性可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

全球集裝箱航運業可能大幅波動及具高度週期性，並可能極易受運力的供應及集裝箱航運服務需求變化的影響。影響運載能力供應的因素可能包括：(i)全球船隊的船舶數量及規模及其投入服務的情況；(ii)交付新建船舶及報廢舊船舶；(iii)鋼材及其他原材料的價格；(iv)船舶財務成本；及(v)港口能力及擁堵情況。影響集裝箱航運服務需求的因素可能包括：(i)對集裝箱運輸產品需求的變化；(ii)全球及地區經濟及政治狀況；(iii)國際及地區貿易發展；(iv)貿易限制、制裁、抵制以及貿易及勞資糾紛；(v)海運及其他運輸模式的變化，包括集裝箱貨物運輸距離的變化；(vi)環境及其他監管發展；(vii)貨幣匯率；及(viii)極端天氣條件。此外，集裝箱航運業具有週期性，原因是供需平衡存在波動。航運公司需要時間快速應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的交付週期通常為兩至三年。例如，2020年下半年以來的運費上漲主要由於供應鏈中斷及需求意外增長。

該等影響集裝箱航運服務供求的因素並非我們所能控制，且行業狀況變動的性質、時間及程度不可預測。對集裝箱航運服務需求的任何減少或運載能力的增加均可能導致我們船舶的運費費率及裝運量大幅下降，從而可能大幅減少我們的收入及降低我們的盈利能力。

此外，季節性變化可能影響我們的業務及財務狀況。我們目前經營所在的部份市場的航運高峰期在一定程度上可能有所不同。例如，根據德路里的資料，亞洲－歐洲及跨太平洋航線的整體需求呈高度季節性，高峰通常出現在每年第三季度。然而，此季節性亦受中美貿易戰及COVID-19疫情等宏觀經濟及地緣政治因素影響。由於我們業務存在季節性，我們的經營業績可能會在不同期間波動。

倘中國及亞洲貨物出口水平下降，則我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

雖然我們運營一個綜合的航線網絡，但我們的亞洲區內航線是我們成立以來業務運營的一個重要部份。我們在該等航線的業務運營多年來一直在增長，涵蓋通往台灣地區、香港、日本、韓國、越南、柬埔寨、新加坡、菲律賓及泰國的航線。截至2019年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，我們分別經

風險因素

營34條、32條及35條亞洲區內航線，總航運量分別為127,782 TEU、157,892 TEU及204,346 TEU。截至2019年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，我們來自該等航線的收入分別約佔我們總收入的77.8%、75.0%及25.7%。

我們無法向閣下保證，未來亞洲區內貿易量實際上不會因經濟衰退、政治狀況變動、經濟關係惡化等因素或其他因素而減少或未能如我們預期般迅速增加。我們提供大量集裝箱航運服務的任何國家的經濟、金融及政治狀況的不利變動均會對我們的業務造成不利影響。尤其是，我們是總部位於中國的公司，我們的業務與源自中國的進出口活動密切相關。因此，倘中國經濟放緩影響其與亞洲其他國家的貿易，則可能對我們的業務、經營業績及未來前景造成重大不利影響。此外，涉及中國的任何貿易限制、制裁、抵制及貿易糾紛亦可能對我們的經營業績造成重大不利影響。有關在中國經營業務所涉及風險的進一步資料，請參閱本節「與中國有關的風險」分節。

此外，朝鮮半島任何不斷升級的緊張局勢均可能破壞該地區金融市場的穩定，亦可能威脅到通往或鄰近朝鮮半島的海運航線的安全及進入情況。倘朝鮮半島爆發任何軍事衝突，可能對我們於東北亞地區的業務或整個亞洲區內的集裝箱海運航線網絡造成重大不利影響。此外，泰國政局持續不穩定可能對泰國經濟造成重大不利影響，進而可能對其全球貿易活動造成重大不利影響。亞洲整體或我們亞洲區內集裝箱海運航線網絡內個別國家的經濟、金融或政治狀況的任何近期或潛在變動，均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們船隊的大部份由租賃船舶組成，租賃成本可能對市場價格的波動有敏感性。

截至最後實際可行日期，我們運營一支由33艘船舶組成的船隊，總運力為83,103 TEU，其中31艘為租用船舶。截至2019年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，我們的船舶成本（主要包括與船舶短期租賃有關的費用及保險費用）分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元及人民幣456.8百萬元。倘船舶租賃市場上的租船租金上漲，當我們延長該等現有船舶租期或以新租船合約作替代時，與我們擁有更多自有船舶或訂立更長租期的競爭對手相比，我們可能會立即產生較高成本。此舉可能會對我們業務運營的競爭力及整體財務業績產生不利影響。

風險因素

未能維持我們與主要供應商、戰略合作夥伴及客戶的業務關係可能會影響我們的經營業績及財務表現。

於往績記錄期間，我們的主要客戶包括BCO客戶、貨運代理及航運公司。此外，本集團來自五大客戶的銷售額分別約為人民幣86.5百萬元、人民幣102.4百萬元及人民幣697.4百萬元，分別約佔本集團於往績記錄期間各期間總收入的21.6%、16.7%及20.3%。倘本集團未能與我們的主要客戶達成新合約，我們的收入及盈利能力可能會受到不利影響。我們無法確定我們能否從客戶及／或潛在客戶取得合約。概不保證我們的現有客戶日後會否繼續聘用我們。倘本集團無法自客戶或潛在客戶達成合約或取得業務，則我們的業務及財務表現可能會受到不利影響。

同樣，於往績記錄期間，我們的主要供應商包括船舶租賃公司、船舶製造商、集裝箱供應商及船用燃油供應商，向本集團五大供應商作出的採購分別約為人民幣113.9百萬元、人民幣137.2百萬元及人民幣1,789.1百萬元，分別約佔本集團於往績記錄期間各期間採購總額的33.3%、28.3%及56.9%。我們無法確定我們能否與主要供應商（尤其是船舶製造商及集裝箱供應商）達成採購協議。概不保證我們目前的供應商日後會否繼續與我們合作。倘我們無法維持該等關係，則我們的業務及財務表現可能會受到不利影響。

此外，於往績記錄期間，截至本文件日期，我們與安通（一家股份在中國A股市場上市的集裝箱航運公司）繼續保持親密合作關係。於2021年，根據一份框架協議（將於2022年3月31日屆滿）我們成為戰略合作夥伴。根據框架協議，我們按固定價格向安通租用船舶，並主要按可變費率向安通租用集裝箱，用於部份指定航線。截至2021年9月30日止九個月，安通亦為我們的最大供應商，我們根據框架協議的採購額約為人民幣756.2百萬元，約佔我們該期間總採購額的24.0%。在採購成本約人民幣756.2百萬元中，以固定價格向安通租用船舶的採購成本約為人民幣106.1百萬元，以浮動價格向安通租用集裝箱的採購成本約為人民幣611.0百萬元，以固定價格向安通租賃集裝箱的採購成本約為人民幣24.5百萬元。其餘採購金額約人民幣14.6百萬元為一般採購費用（如貨物費用及船用燃油費）。截至最後實際可行日期，在我們船隊的31艘租賃船舶中，12艘為根據框架協議所租賃。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。

風險因素

我們無法保證我們與安通的關係日後將維持穩定，亦不保證我們可將框架協議延期，與安通訂立新的有效安排或與安通重新磋商任何新安排。倘我們與安通的關係產生任何影響、發生惡化或未能延續，或未能延續框架協議，我們的運營、業務前景及經營業績可能受到重大不利影響。就此，於2021年8月，我們已與安通及海南迅聯訂立具有法律約束力的合作備忘錄，以制定未來合作計劃，但該合作備忘錄的若干條款於最後實際可行日期尚未完全履行，訂約方正在協商有關條款及安排。概不保證訂約方可就有關條款及安排達成協議，不完全實施有關合作備忘錄可能會對我們的業務前景或財務狀況造成不利影響。

我們經營所在行業競爭激烈。倘我們未能有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績或會受到不利影響，股份[編纂]或會大幅下跌。

我們經營的全球集裝箱航運行業競爭激烈。該行業高度集中，並由少數從業者及競爭對手結成的主要航運聯盟主導。該等競爭對手的經營歷史較我們長，且一般遠長於本公司。此外，該等行業參與者亦可能比我們擁有更大的船隊、更多元化的服務種類、更廣泛的客戶群及更多的財務資源。

此外，我們亦在近洋航運市場與大量小型承運人競爭。該等競爭為我們帶來額外的定價壓力，原因是小型承運人的成本結構可能比我們更為靈活，並要求我們在頻次及增值服務等其他方面脫穎而出。

倘我們無法與該等及其他現有及未來競爭對手有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績可能會受到不利影響，從而可能導致我們的股份[編纂]大幅下跌。

我們成本結構的主要組成部份波動可能對我們的盈利能力及財務狀況造成不利影響。

全球集裝箱航運業務的特點是銷售成本較高，利潤率較低。因此，我們業務營運成本架構的任何主要部份大幅增加均可能對我們的盈利能力造成重大影響。下文概述按組成部份劃分的成本上漲對我們整體盈利能力的影響：

- **船舶價格。**船舶市場具有高度週期性，價格受眾多因素影響，主要包括集裝箱航運業週期、船廠產能及船舶原材料成分（如鋼材）價格。截至最後實際可行日期，我們有2艘自有船舶。同時，致力於提升我們的整體運力及優化我們船隊的結構，截至最後實際可行日期，我們訂購了六艘運力介乎

風險因素

1,900 TEU至2,400 TEU的船舶，將於2022年6月至2023年12月期間交付。根據我們的策略，我們計劃運用[編纂][編纂]購置船舶，並於未來進一步優化我們船隊中租船部份。倘本公司未能妥善管理購置該等船舶的時間，本公司就船舶支付的價格可能高於競爭對手，從而增加本公司的銷售成本及降低本公司的整體競爭力。

- **租船租金。**截至2019年及2020年12月31日以及2021年9月30日，我們船隊的整體運力分別為3,971 TEU、9,486 TEU及64,582 TEU。截至最後實際可行日期，我們運營33艘船舶，總運力為83,103 TEU，其中31艘為租用船舶。截至2019年、2020年12月31日止年度及截至2021年9月30日止九個月，我們的船舶成本（主要包括與船舶短期租賃有關的費用及保險費用）分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元及人民幣456.8百萬元。我們通常按六個月或一年基準租賃船舶。因此，與擁有更多自有船舶或訂立租期較長的競爭對手相比，倘租賃市場的船舶租賃費上漲，我們延長現有船舶租賃或以新船舶租賃取代現有船舶租賃時，可能會即時產生更高的成本。這將對我們業務經營的競爭力及整體財務業績造成不利影響。
- **集裝箱成本。**截至2019年、2020年12月31日及2021年9月30日，我們分別經營約11,619 TEU、22,361 TEU及96,561 TEU集裝箱。截至2021年9月30日，該等集裝箱中約32.2%為自有集裝箱，約67.8%租賃自集裝箱供應商。於往績記錄期間，我們的設備及貨物運輸成本（主要包括航運集裝箱裝卸、回空及租賃的開支）分別約為人民幣121.3百萬元、人民幣170.0百萬元及人民幣1,146.9百萬元。集裝箱租賃費率受生產成本影響，而生產成本則可能受原材料（如鋼鐵）成本以及航運市場對集裝箱的供求影響。此外，由於我們使用的租賃集裝箱佔很大比例，我們更易受集裝箱租賃市場價格波動的影響。因此，集裝箱租賃費率上升可能對我們的海運業務及盈利能力造成不利影響。
- **燃料價格。**船用燃油（即我們船舶使用的燃料）的成本佔我們銷售成本的重大部份。截至2019年、2020年12月31日止年度及截至2021年9月30日止九個月，我們分別消耗船用燃油14,662噸、28,086噸及92,714噸，成本分別約為每噸人民幣3,223元、每噸人民幣2,386元及每噸人民幣3,085元。船用燃油價格近年大幅波動，並受我們無法控制的因素影響，如原油供求、石油輸出國組織及其他油氣生產商的行動、地緣政治發展（包括產油國及地區的戰爭及動盪）及環境問題。由於我們的運費一般根據市場費率釐定，我們可能無法將船用燃油成本的所有增幅轉嫁予客戶。因此，船用燃油價格上漲可能對我們的盈利能力造成不利影響。

風險因素

我們的前景可能會受到**COVID-19**或其他不利公共衛生發展的不利影響。

自2019年12月以來，中國大陸、香港及其他國家及地區爆發了**COVID-19**疫情。世界衛生組織於2020年3月11日宣佈**COVID-19**疫情為大流行。由於此次疫情，中國和世界各地主要港口的工作場所及商業場所均被封鎖。

為了遏制**COVID-19**，中國政府已推出一系列持續措施，包括但不限於限制企業復工、交通管制、旅行禁令、管控新建及現有物業開發工地的開工時間表以及隔離受影響地區。這些措施可能會嚴重影響和限制中國的經濟活動水平，再加上主要行業的業務中斷，可能會對中國的整體商業情緒和環境產生重大不利影響，從而可能導致中國的整體經濟增長放緩。

董事確認，截至最後實際可行日期，本集團境內僱員概無感染**COVID-19**。董事還確認，於往績記錄期間直至最後實際可行日期，概無因**COVID-19**疫情而取消已確認的採購訂單，亦無任何其他實際及／或預期的訂單損失。我們已實施旨在防止**COVID-19**在我們的設施中傳播的措施，例如為我們的僱員提供口罩和消毒劑，並要求其每天進行強制性體溫檢查。如我們的任何僱員及／或分包商的任何僱員感染或疑似感染**COVID-19**，我們須向中國相關政府部門報告，有關僱員將被送往醫院接受治療。

此外，**COVID-19**的全球爆發對全球供應鏈造成不利影響。例如，根據德路里的資料，於2020年第一季度，需求出現驟降，特別是跨太平洋航線，隨後於2020年第二季度，其他國家進行封鎖，經濟萎縮，航運能力下降。2020年下半年需求激增，為業務增長創造了機會。由於網購者於封鎖時的網購激增，貨物運輸需求猛增，加上港口物流人員短缺，可能會造成嚴重積壓，從中國大陸運往世界各地所有港口的大部份貨物無法按時到達最終目的地。這種積壓還會影響集裝箱及運輸該等集裝箱的船舶的供應情況，從而亦會擾亂行業。

風險因素

儘管我們擬與客戶就其恢復業務的狀況保持積極、持續的溝通，並且如果延遲從客戶取貨的情況繼續存在，我們將與客戶進行相應的協商，但我們不能保證該等協商會帶來任何有利的結果。於往績記錄期間，由於COVID-19疫情的影響，我們在向最終客戶交貨過程中遭遇部份重大延誤，原因包括以下方面：(i)集裝箱短缺；(ii)由於COVID-19感染令港口員工短缺；(iii)運往海外的消費品的工廠產量減少；(iv)政府為應對疫情而加強了檢查、管控及監管措施，導致寧波梅山港及鹽田港的港口作業效率降低；或(v)其他因素。據董事所深知、盡悉及確信，我們的大多數供應商自2020年中後期起已恢復運營，但是，根據我們的內部估計，我們已發現截至2020年12月31日止年度集裝箱短缺和集裝箱價格飆升約59.0%的情況。因此，我們無法向閣下保證未來該等不利事件不會再發生。

運營中的港口缺乏有能力的人員，可能會導致港口的擁堵及入港受限。因此，我們可能無法及時及有效地提供我們的服務。

根據德路里的資料，COVID-19的全球爆發對全球供應鏈造成重大不利影響。例如，在疫情造成的一系列封鎖之後，運往美國的貨物需求激增，由於港口運營人員短缺，導致嚴重擁堵。這將造成積壓，由中國大陸運往世界各地所有港口的大部份貨物將無法到達其最終目的地。有關積壓亦會影響集裝箱和運載該等集裝箱的船舶的可用性，這亦會擾亂整個行業。就我們的運營而言，倘我們的船舶不能及時有效地在港口卸貨，我們的整體周轉率將下降，我們的貨款回收將放緩，我們的經營業績將受到不利影響。我們概不能保證有關港口運營商的短缺不會成為行業的一個經常性特徵，我們亦不能保證港口運營行業會得到及時恢復並準備好面對另一波疫情爆發或任何可能導致有關短缺的事件。

不斷變化的貿易模式、貿易流及加劇的貿易不平衡可能會增加我們的集裝箱回空成本，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

在理想情況下，出於成本效益的原因，集裝箱應始終滿載運輸。由於目的地港口與國家之間的貿易不平衡，或與所下達及所接獲訂單有關的多項原因，航運集裝箱空載返回的情況時有發生。這將導致我們的集裝箱回空成本的增加。於往績記錄期間，我們採取集裝箱管理優化措施，如共享船舶安排、互換艙位安排及戰略合作夥伴關係。有關詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－共享船舶安

風險因素

排、互換艙位安排和主要戰略合作夥伴」一節。我們無法向閣下保證該集裝箱管理優化措施在未來會有效，因此我們的集裝箱回空成本可能會增加，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

勞資糾紛(尤其是港口糾紛)可能會中斷或阻礙我們的業務經營。

與業內其他營運商一樣，我們的部份日常營運依賴第三方僱員(如停靠港口的裝卸工人)。與該等外部勞工有關的勞工行動或其他勞資糾紛可能妨礙或阻礙我們的正常經營活動，倘未能及時解決，則可能導致我們的收入減少。我們無法預測或控制該等行動。例如2020年長灘及洛杉磯港口曾因罷工堵塞。我們無法向閣下保證日後不會發生該等罷工。

利率上調可能對我們的經營業績造成不利影響。

一如眾多其他集裝箱航運業從業者，我們可能依賴銀行借款為購置船舶或航運集裝箱提供資金。我們貸款的利率上調可能導致我們的利息開支大幅增加，對財務成本構成不利影響，從而可能對我們的業務及盈利能力構成影響。概無保證將可透過訂立該等交易有效降低我們的利率風險，甚至根本不能降低風險。倘結構不當，若干衍生金融工具或會增加我們的利率波動風險。

全球集裝箱航運業受到嚴格規管，並須遵守包括環保及排放規定等相關條約及國家法律及法規，可能會產生重大開支，從而影響我們的業務及經營業績。

集裝箱航運業的監管非常嚴格。我們的營運須遵守多項國際公約、條約，以及我們的船舶營運所在司法權區及我們的船舶註冊司法權區的國家及地方法律及法規。該等公約、條約、法律及法規管轄範圍包括海事營運、環保、有害物質的排放及管理，以及人類衛生及安全，並可能隨時變動。為確保遵守現有及日後的法規，我們投入大量資源致力獲取必要的許可或授權、符合保養及檢查規定、進行船隻改裝或操作變更、制訂及實施突發事件應對程序，以及對環境風險投保等。此外，客戶(如貨運代理)的活動並非我們所能控制，可能導致違反有關航運港口及船舶的若干法律及法規。倘發生該等違規事件，我們可能會捲入訴訟或其他法律程序，產生費用及開支，並對我們的業務、聲譽、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

由於該等公約、條約、法律及法規正不斷演變，我們無法向閣下保證我們將時刻遵守上述各項。例如，截至2020年12月31日止年度，國際海事組織已實施有關控制硫排放的法規。根據德路里的資料，預計2023年國際海事組織將進一步加強溫室氣體控制及氮氧化物排放控制，作為排放策略的一部份。未能遵守我們須遵守的公約、條約、法律及法規可能導致暫停或吊銷必要執照、許可證、證書或批文，以及遭受行政罰款、處分或法院索償。公約、條約、法律或法規的任何變動亦可能導致我們須為保持合規而產生重大額外開支。發生任何該等事件均可能對我們的業務及經營業績構成不利影響。

我們任何種類資產的投資及／或收購（如收購不良資產）未必能成功，可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

雖然我們過去並未依賴收購來擴展業務，收購和投資仍是我們日後增長的潛在來源，如出現合適機會，我們會積極把握。我們收購或投資的成功可能取決於我們能否識別適當目標、根據商業合理條款與其達成協議、獲得完成收購所需的融資及獲得任何必要股東或政府批准的能力。

例如，於2021年11月，我們在公開招標中中標了一組不良資產，其中包括質押的抵押品（含約佔安通已發行股本總額2.1%的股份）。詳情請參閱本文件「概要－近期發展－收購不良資產」一節及附錄一會計師報告附註35。

我們的收購及投資會使我們須承受不確定因素和風險，包括：

- 高昂的收購及融資成本；
- 潛在持續財務責任和不可預見或隱性負債；
- 重要業務關係和我們所收購公司聲譽的潛在損失；
- 未能實現計劃目標、利益或增收機會；
- 進入我們經驗有限或毫無經驗且競爭對手佔有較強市場地位的市場的不確定因素；
- 與整合已收購公司及管理更大規模業務相關的成本及困難；

風險因素

- 潛在的巨額商譽減值費用；及
- 資源和管理層注意力分散。

未能解決上述不確定因素及風險可能對我們的流動資金、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

牌照要求、檢查程序增多及愈來愈嚴格的進出口管制和新安全法規可能導致我們的業務中斷並增加我們的經營成本。

集裝箱航運公司須就其註冊成立、業務營運、船舶和航線獲得若干牌照及許可證。該等牌照及許可證需定期審核、更換或續期。中國及外國政府機構在發出、更換及續發該等牌照及許可證方面的要求愈來愈嚴格。我們無法向閣下保證我們所申請或持有的該類牌照及許可證可及時或根本無法獲發出或通過監管審批或獲得更換或續期。此外，為符合該等牌照及許可證的審核、批准或續期條件而產生的未來成本亦無法確定。倘我們未能及時通過該等牌照及許可證審核或獲准更換或續期該等牌照及許可證，我們的業務或會部份或全部被暫停。

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

此外，出於安全方面考慮，許多國家實施愈來愈嚴格的進出口管制及安全法規。尚不清楚最終會提出或實施現有安全程序的何種變更（如有），以及任何該等變更對集裝箱航運業的影響。該等變更或會對承運人造成潛在額外財務及法律責任，並且在若干情況下令採用集裝箱運輸若干類型貨品不符合經濟效益或不切實際。對集裝箱航運公司施加的任何額外成本可降低集裝箱運貨量，導致航運服務的需求減少，從而對我們的業務及經營業績產生不利影響。

倘我們無法為我們的業務擴張獲取充足資金，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能受到不利影響。

集裝箱航運業內的參與者（如本公司）一般需要大量資本開支進行業務擴張。我們能否獲得融資視乎多項因素而定，部份因素並不受我們控制，包括整體經濟及資本

風險因素

市場狀況、銀行或其他貸款人的信貸供應情況、獲得政府的必要批准、[編纂]對我們的信心、集裝箱航運業的整體狀況及特別是我們的經營及財務表現，以及任何法律及監管限制。我們無法向閣下保證我們可以在日後按可接受的條款獲得融資或根本無法取得。倘我們無法獲得融資或按我們無法接受的條款方可獲得融資，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到不利影響。

我們未來的成功取決於我們實現及管理增長的能力。

我們實現持續增長的策略，重點包括擴展我們的船隊及我們的航線。我們策略的有關方面的實際實施取決於若干因素，包括我們能否保留客戶及能否取得所需融資。此外，我們可能須增加僱員數目及提升經營及財務系統的範圍以應付日趨複雜的業務。我們在管理及繼續保持增長上投入的努力未必會成功。如擴張太快，我們可能會在業務低迷時期遇到財務困難；另一方面，如擴張速度不夠快，我們的市場份額及潛在客戶可能會流向競爭對手。因此，無法實現及管理我們的未來增長可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的保險可能不足以彌補與我們業務營運有關的所有損失。

任何船舶的營運均涉及機械故障、撞船、火災、與漂浮物的碰撞、財產損失、貨物丟失或損毀及因國外政治形勢、敵對狀況及罷工導致業務中斷等風險。此外，航運物流業亦涉及海難（包括漏油及其他環境災難）等固有風險。我們為船隊購買船主及營運商一般所購買的保險。然而，我們無法向閣下保證目前的保險範圍已足夠。若出現未投保損失或損失超過投保限額，則我們的經營業績、財務狀況及業務營運可能受到不利影響。即使我們的保險範圍足夠彌補我們的直接損失，但我們可能無法及時獲取替代船舶或採取其他適當行動。此外，我們的索賠記錄可能影響保險公司於未來向我們收取的保費。

我們也可能會被要求繳納以我們自身的索賠記錄及保賠協會（我們透過其取得侵權責任保險賠償）所有其他會員的索賠記錄為基準計算的額外費用或保費。截至2019年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，本集團已就我們的各項保單（社會保險及住房公積金供款除外）分別支付保險費約人民幣1.8百萬元、人民幣0.9百萬元及人民幣3.3百萬元。我們相信，有關保險公司於釐定我們保費時已考慮撞船事件。即使我們在該宗案件勝訴，但該撞船事故可能繼續對我們未來數年的保費產生影響。

風險因素

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

我們的高級管理團隊成員均具備豐富的相關經驗，並為我們服務多年。高級管理團隊經驗豐富且人員穩定是我們成功的關鍵。此外，我們的成功亦視乎我們吸納和挽留眾多經驗豐富的航運物流專業人士的能力。倘我們失去高級管理人員（尤其是陳洪輝先生），或無法招聘和挽留足夠的經驗豐富的人員，我們的業務及增長前景可能受到重大不利影響。

我們的內部IT系統或會出現故障或存在安全漏洞。

儘管我們已實施安全措施，但內部IT系統容易受到計算機病毒和未經授權訪問的損害。儘管據我們所知我們直至最後實際可行日期尚未發生任何重大系統故障或安全漏洞，但倘發生此類事件並導致我們的業務中斷，可能會對我們的開發項目和業務營運造成重大中斷。

在日常業務過程中，我們會收集和儲存敏感資料，包括受法律保護的有關我們僱員的個人可識別信息、知識產權及專有業務資料。我們利用現場系統及外包供應商管理並維持我們的應用程序、數據。該等應用程序和數據包含各種關鍵的業務資料（包括研發資料、商業資料及業務和財務資料）。由於信息系統、網絡及其他技術對我們的許多經營活動至關重要，故本公司或向我們提供信息系統、網絡或其他服務的供應商的關閉或服務中斷會使風險加劇。有關中斷可能是由計算機黑客入侵、釣魚攻擊、勒索軟件、計算機病毒傳播、蠕蟲病毒及其他破壞性或阻斷性軟件、阻斷服務攻擊及其他惡意活動以及斷電、自然災害（包括極端天氣）、恐怖襲擊等事件或其他類似事件所導致。該等事件可能對我們和我們的業務造成不利影響，包括丟失數據和損壞設備和數據。此外，系統冗餘可能使工作效率低或空間不足，且我們的災難恢復計劃可能不足以覆蓋所有可能出現的情況。重大事件可能導致我們的經營中斷、聲譽受損或損失收益。此外，我們的保險覆蓋範圍可能不足以就該等事件所涉及的任何損失作出賠償。

我們可能面臨本公司及供應商的信息系統及網絡所備存資料（包括我們僱員和患者的個人資料及公司和供應商的保密數據）遭挪用、濫用、洩露、偽造或蓄意或意外發

風險因素

佈或丟失的風險。此外，外部各方可能試圖進入我們或我們供應商的系統或以欺騙手段引誘我們或我們供應商的員工披露敏感資料，以獲得我們的數據及／或進入系統。與其他公司一樣，我們有時會受到並將持續受到對我們數據和系統的威脅，包括惡意代碼和病毒、網絡釣魚及其他網絡攻擊。該等威脅的數目和複雜程度隨著時間的推移會持續增加。如果我們或我們供應商的信息技術系統遭到嚴重破壞，則可能損害市場對我們安全措施有效性的看法，且我們的聲譽和信譽可能受損。我們可能須花費大量資金及其他資源來修復或更換信息系統或網絡。此外，我們可能面臨監管行動及／或個人和群體在私人訴訟中針對與數據收集和使用慣例及其他數據隱私法律法規相關的隱私問題提出的申索，包括就濫用或不當披露數據以及不公平或欺騙行為提出的申索。儘管我們開發並維護系統和控制措施以防止發生上述事件，且我們通過程序來識別和減少風險，但該等系統、控制措施和程序的開發和維護成本很高，並由於技術更迭需要我們持續監控和更新，且解決安全措施的工作變得越來越複雜。此外，儘管我們作出努力，但無法完全消除發生上述事件的可能性。由於我們將更多信息系統外包予供應商，與付款人進行更多電子交易以及更依賴基於雲的信息系統，相關安全風險將會上升，且我們將需要投入額外資源以保護我們的技術和信息系統。

重大訴訟可能對我們的業務產生影響。

全球集裝箱航運業務帶有海事及其他意外的固有風險，可導致財產損失及人身傷亡。故此，我們可能不時捲入法律訴訟，令我們面臨捲入其他重大法律訴訟的可能性。如果我們在任何法律訴訟中抗辯失敗，或無法按合理的商業條款解決任何法律訴訟，而且我們就該等法律訴訟所招致的損害賠償超出有關保單所承保的範圍，我們的業務與經營業績可能受到重大不利影響。此外，我們的管理層可能需要從我們業務營運中抽出時間以應付及抗辯我們捲入的法律訴訟，這亦可能影響我們的業務。

未能按照中國的勞動法律及法規為及代表僱員繳付社會保險費及住房公積金，可能會對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。

於往績記錄期間，本公司及本公司附屬公司上海立聯國際船務代理有限公司東莞分公司（「上海立聯東莞分公司」）委聘第三方人力資源服務供應商為部份僱員繳付社會保險及住房公積金。根據第三方人力資源服務供應商與我們相關附屬公司之間訂立的協議，第三方人力資源服務供應商有義務為我們的相關僱員按時足額繳付社會保險及

風險因素

住房公積金。有關安排並未嚴格符合中國法律法規，可能被主管部門責令限期繳納社會保險及住房公積金。倘若主管部門責令限期繳納社會保險費，則須自欠繳之日起按日加收萬分之五的滯納金；逾期仍不繳納的，由有關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們概無因與第三方人力資源服務供應商的有關安排而受到任何行政罰款或處罰或收到僱員的勞動仲裁申請。董事確認，據其所知，第三方人力資源服務供應商已根據與公司達成的協議，為及代表我們的僱員妥為繳付社會保險費及住房公積金，概無發生供款不足。詳情請參閱本文件「業務－法律訴訟及不合規事項－不合規事項」一節。倘我們被主管部門要求繳納額外社會保險費及住房公積金供款或因有關代理安排而遭受主管部門處罰，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們部份物業租賃協議未向相關政府部門備案，因此我們可能被處以行政罰款。

根據適用的中國行政法規，物業租賃協議的出租人和承租人須於簽立物業租賃協議後30天內就物業租賃協議向相關政府部門備案。不予備案的，政府機關可要求於規定期限內備案，如仍未能備案，對於租賃一方為單位的，政府機關可對未按規定妥為備案的每項協議處以介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

截至最後實際可行日期，我們尚未根據中國法律法規的規定向當地住房管理部門提交12項租賃協議備案。根據中國法律顧問所告知，我們可能被主管部門責令整改此不備案行為，而倘若我們未能於規定期限內進行整改，則我們可能因有關不備案行為而被處以人民幣12,000元至人民幣120,000元的罰款。因此，我們未能就該等租賃協議登記備案的估計最高罰款金額約為人民幣120,000元。

倘若主管部門要求我們登記租賃協議，則我們可能因未能登記該等租賃協議而被處以罰款，這可能對我們的財務狀況及經營業績構成不利影響。

風險因素

我們的船舶可能被海事索償人扣留，這可能導致收益與現金流量出現重大損失。

船員、為船舶提供貨物與服務的供應商、貨物託運人及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，海事留置權人可以通過止贖程序扣押或扣留船舶以行使其留置權。扣押或扣留我們一艘或多艘船舶可能導致我們需支付巨額資金以解除扣押或扣留，並可能導致相關停租期內盈利與現金流量出現較大損失。雖然過去我們未曾遇到有關事件，但不保證日後不會發生有關情況。

在戰時或緊急情況下，政府可能徵用我們的船舶，導致我們的收益減少。

在世界許多地區，商船在戰時或其他緊急情況下可能被政府徵用。然而，船主未必可從政府取得補償或透過其保險取得賠償。如果政府徵用我們一艘或多艘船舶，或以低於市價的租金租賃船舶，我們的集裝箱航運業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

經營海運面臨海盜這一固有風險。我們於2019年及2020年或截至2021年9月30日止九個月及直至最後實際可行日期並無經歷任何海盜事件。然而，近年來，針對商業航運船的海盜事件發生頻率大幅增加。隨著我們擴張我們的航線網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻發的地區航行。海盜攻擊我們的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。

天災、戰爭、瘟疫、恐怖襲擊及其他事件可能對我們的業務造成不利影響。

自然災害及其他天災、流行病、恐怖襲擊、戰爭以及其他超出我們控制範圍的事件可能導致全球或區域性經濟不穩定，因而可能對我們的業務、經營業績、財政狀況、集資能力或未來增長造成不利影響。除COVID-19外，爆發其他流行病，例如SARS、禽流感及甲型流感(H1N1)，可能導致我們業務嚴重中斷，對我們的收益與盈利能力產生負面影響。爆發流行病可能導致特定商品的需求下跌，繼而可能導致航運

風險因素

服務（包括我們的航運服務）需求下降，從而對我們的盈利能力造成不利影響。有關爆發還可能使衛生或政府部門對我們的船舶採取檢查及檢疫措施或限制貨物進出受流行病影響的地區，從而導致我們的營運受到嚴重干擾。請參閱本節「我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生發展的不利影響」分節。

與飛機及汽車類似，航運船舶亦可能成為恐怖襲擊的目標。對航運船舶的恐怖襲擊可能導致（其中包括）保險、保安成本增加及貨物無法運往或運離某些地點。政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可對我們業務造成損害及令其中斷，這可能對我們的收益、經營成本及整體盈利能力造成重大影響。

我們面臨與獲得可靠船舶（包括新船舶未能交付）、購買二手船舶或維護現有船舶有關的風險。

我們業務模式的一個關鍵點是使用若干類型船舶來提供我們的集裝箱航運服務。於往績記錄期間，我們的大部份船隊由運力低於5,300 TEU的中小型船舶組成，我們認為該範圍在運營效率和運力方面最適合我們的業務。我們擬繼續實施我們目前的模式，我們認為這對我們過去的成功做出了重大貢獻，亦打算在可預見的未來購買和租用更多裝運量在1,900 TEU至2,400 TEU之間的船舶。為擴充我們的自有船隊，我們或會購買二手船舶或租賃船舶作為委託新造船舶的替代。我們於2014年、2016年及2021年購買三艘二手船舶。二手船舶或存有我們在購買時不知悉的潛在缺損。此等缺損其後或會引致重大維修開支或航行中斷。再者，二手船舶或不具備我們委託新造船舶時所要求的全部功能特點。

然而，我們無法向閣下保證，我們的船舶在運行過程中將一直可靠。任何導致此類船舶可靠性降低或性能低於我們預期的因素，例如具有相似或更高的燃油效率、船速或其他特徵的更大或更小船舶市場的發展，可能會給我們的集裝箱航運業務帶來巨大壓力。更換或升級我們的船隊可能需要相當長的時間和大量資源。在這種情況下，我們的裝運量、市場地位、經營業績及增長前景可能會受到重大不利影響。

我們面臨與全球擴張有關的風險。

我們正不斷將我們的業務擴展到更多的國際市場。然而，在新的地區提供服務可能涉及諸多風險和挑戰。無法保證我們的該等擴張舉措會成功或獲得任何回報。

風險因素

除上述之外，持續的全球擴張使我們面臨其他風險，例如：

- 我們的服務在具有不同業務交易歷史的不同地區市場難以獲得市場認可；
- 在我們投入銷售和營銷資源較少的若干其他國家難以實現病毒式營銷增長；
- 由於語言障礙、距離、人員配備、用戶行為和消費能力、文化差異、業務基礎設施限制以及規範全球運營公司的法律而難以管理營運；
- 適用其他司法權區的不同法律法規；
- 與國外業務和收益相關的潛在不利稅務後果；
- 複雜的外匯波動和相關問題；
- 信貸風險和更高水平的付款欺詐；
- 部份國家的政治和經濟不穩定；
- 貨幣流動受限；及
- 部份國家對我們的知識產權保護減少或失效。

由於該等障礙，我們可能會發現進入其他市場屬不可能或成本過高，或進入國外市場可能會延遲，這可能會阻礙我們發展業務的能力。

我們截至2021年11月30日及2021年9月30日錄得流動負債淨額。

截至2021年11月30日，我們錄得流動負債淨額約人民幣228.4百萬元，包括流動資產約人民幣1,899.0百萬元及流動負債約人民幣2,127.3百萬元，較截至2021年9月30日的流動負債淨額約人民幣207.1百萬元增加約人民幣21.3百萬元，主要由於2021年10月購置固定資產約人民幣370百萬元。

截至2021年9月30日，我們亦錄得流動負債淨額約人民幣207.1百萬元，包括流動資產約人民幣1,647.0百萬元及流動負債約人民幣1,854.0百萬元，較截至2020年12月31日的流動資產淨值約人民幣18.2百萬元減少約人民幣225.3百萬元，主要由於2021年為支持開闢遠洋航線而增加集裝箱租賃令貿易及其他應付款項大幅增加約人民幣889.9百萬元。其部份被現金及現金等價物增加約人民幣790.0百萬元所抵銷，反映了業務擴張

風險因素

令收款增加。截至2021年9月30日止九個月，我們的經營性現金流約為人民幣1,891.2百萬元，而為了迅速捕捉航運市場的機會，我們在同期訂造自有船舶及集裝箱，投資活動所用現金淨額約為人民幣1,162.2百萬元，反映了我們為業務擴張所作的投入。

我們的流動負債淨額狀況令我們面臨流動資金風險。我們未來的流動資金及為我們的營運及業務擴張作出額外必要資本投資的能力將主要取決於我們維持經營活動產生的足夠現金及取得外部融資的能力。概不保證我們的流動負債淨額狀況日後得以改善。倘我們繼續錄得流動負債淨額，我們用於業務經營的營運資金可能會受到限制。倘我們未能產生足夠的正面經營現金流量或就擴張計劃及滿足營運資金需求取得額外融資，則財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們可能面臨與我們在物流市場的擴張有關的風險。

作為我們擴張戰略的一部份，除集裝箱航運服務外，我們將建立包括陸地物流的服務組合。為此，我們可能會面臨與陸路物流市場相關的風險，以及上述的行業相關風險。該等風險可能包括司機、運輸車輛、倉儲人員及穩定的貨運網絡的可靠供應。我們亦可能面臨挑戰，因為我們的管理及行政人員將從集裝箱航運業轉向至彼等可能未必最具有經驗的另一個新的行業領域。

與中國有關的風險

中國經濟、政治和社會狀況以及政府政策可能對我們的業務造成影響。

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

儘管中國的經濟從計劃經濟向更加以市場為主導的經濟過渡已經有30多年，但中國的大部份生產性資產仍然由中國政府擁有。中國政府還通過資源分配、控制外幣債務的支付、制定貨幣政策及對特定行業或公司提供優惠待遇等措施，在很大程度上控制著中國經濟的增長。近年來，中國政府已實施措施，強調在經濟改革中利用市場力量、減少生產性資產的國有化以及在企業中建立健全的公司治理。這些經濟改革措施可能會進行調整或修改或在不同行業或國內地區的實施不一致。因此，其中部份措施可能有利於中國的整體經濟，但可能對航運物流業或尤其是我們的業務產生不利影響。

風險因素

國務院及中國證監會的相關規定可能會對我們的[編纂]及未來的集資活動產生不確定性的影響。

於2021年12月24日，中國證監會會同國務院有關部門組織起草了《國務院關於境內企業境外發行證券和上市的管理規定（草案徵求意見稿）》（「《境外上市管理規定（徵求意見稿）》」），對境內企業境外發行上市提出了相應要求，主要包括：（一）要求境內企業境外發行上市應當向國務院證券監督管理機構履行備案程序，報告有關信息，備案材料應當真實、準確、完整，不得有虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏；（二）對境內企業境外發行上市的條件進行了規定；（三）遵守外商投資、網絡安全、數據安全等規定，涉及安全審查的，應履行安全審查程序；（四）根據中國法律法規制定章程，完善內部控制制度，規範公司治理和財務、會計行為；（五）遵守國家法律法規和有關規定，建立健全保密制度，不得損害國家安全和公共利益。

於2021年12月24日，中國證監會根據《境外上市管理規定（徵求意見稿）》的規定制定並發佈了《境內企業境外發行證券和上市備案管理辦法（徵求意見稿）》（「《境外上市管理辦法（徵求意見稿）》」），對境內企業境外發行上市以及上市後發行境外上市債券提出了相應要求，主要包括：（i）對於境內企業境外直接發行上市的，發行人應當履行備案程序，報告有關信息；發行人備案後，完成境外發行上市前，發生主營業務或業務牌照資質的重大變更、股權結構的重大變更或控制權變更，以及發行上市方案的重大調整的，應及時向中國證監會報告，並自相關事項發生之日起三個工作日內更新備案材料；（ii）對於境外發行上市後發行境外上市證券的，發行人應當在發行完成後三個工作日內，向中國證監會提交備案材料；發行人境外上市後發行境外上市證券購買資產，應當按照《境外上市管理辦法（徵求意見稿）》的要求履行相應的備案程序；發行人境外上

風險因素

市後發生控制權變更、被有關主管部門採取調查或處罰等措施，以及主動終止上市或強制終止上市的，應當自變化之日起三個工作日內向中國證監會報告；境內企業境外直接發行上市的，應當參照《上市公司章程指引》制定公司章程，規範公司治理；及(iii)發行人違反《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》的，中國證監會、國務院有關主管部門可視情節輕重依法採取責令改正、監管談話、出具警示函等措施，或依法追究法律責任。

《境外上市管理規定(徵求意見稿)》及《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》的意見反饋截止時間為2022年1月23日，該等規定何時生效以及生效後的規定對我們有何種程度的影響尚存在不確定性。如該等規定要求我們就未來集資活動向中國證監會取得備案，我們可能無法及時滿足相應要求，從而影響我們對資金的使用，進而影響我們的業務發展及財務狀況。另外，發行人上市後的公司章程可能要按照《上市公司章程指引》進行修改，這也會對我們目前的公司治理結構等產生影響。再者，該等規定後續的生效及執行，也可能對我們[編纂]產生不利影響。

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

我們為一家以中國為基地的公司。我們的許多業務經營均在中國進行，故此，我們的許多活動受中國法律、規定及法規監管。我們的中國附屬公司一般須遵守適用於在中國進行外商投資的法律、規定及法規，尤其是適用於外商獨資企業及中外合資企業的法律。中國法律制度為基於成文法的民法法系。過往的法院判決可援引作參考，但作為先例的價值有限。

自1970年代末期起，中國政府開始頒佈監管整體經濟事務的全面法律和法規制度。過去30年立法的整體影響大幅加強了對中國不同形式的外資或私營投資的保障。有關法律和法規常常發生變動，其詮釋及執行存在不確定性。例如，我們可能須訴諸行政及法院程序來強制執行我們根據法律或合約享有的法律保障。然而，由於中國行政及法院部門在詮釋及執行法定及合約條款方面具有很大的酌情權，評估行政及法院程序的結果，以及我們享有的法律保障的水平較發達國家的法律制度更為艱難。這些不確定性亦可能會妨礙我們執行所訂立的合約的能力，因此可能會對我們的業務及經營造成重大不利影響。

風險因素

閣下在中國根據外國法律對我們和我們管理層送達法律程序文件、執行判決或提出訴訟時可能會遇到困難。

我們為一家以中國為基地的公司，在中國經營許多業務。因此，可能無法向本公司的大多數董事和行政人員送達非中國的法律程序文件。而且，我們的中國法律顧問告知，中國並無與美國、英國及日本等司法權區簽訂承認及執行法院民事判決的條約。因此，可能難以或無法在中國承認並強制執行美國及任何上述提及的其他司法權區法院就不受約束力仲裁條款規限的任何事宜所作出的判決。

我們可能難以遵守快速演變的數據出境以及數據安全的法律法規，可能會影響公司的業務經營。

於2017年6月生效的《中華人民共和國網絡安全法》規定，關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估；法律、行政法規另有規定的，依照其規定。

於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》規定，關鍵信息基礎設施是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》規定，各地區、各部門對本地區、本部門工作中收集和產生的數據及數據安全負責。工業、電信、交通、金融、自然資源、衛生健康、教育、科技等主管部門承擔本行業、本領域數據安全監管職責。國家對與維護國家安全和利益、履行國際義務相關的屬於管制物項的數據依法實施出口管制。

風險因素

於2021年12月28日頒佈並將於2022年2月15日生效的《網絡安全審查辦法》規定，「關鍵信息基礎設施運營者」或「網絡平台運營者」掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。網絡安全審查辦公室設在國家互聯網信息辦公室，負責制定網絡安全審查相關制度規範，組織網絡安全審查。

我們業務經營過程中存在搜集及使用數據的情況，但由於相關法律法規對於「關鍵信息基礎設施運營者」的範圍，以及納入出口管制範疇的數據並無明確的規定，因此，我們業務經營過程中搜集及使用數據是否涉及違反上述規定均存在不確定性。如後續證明我們搜集及使用的數據屬於納入管制的範疇，則我們需按照相關規定的要求予以規範，否則可能面臨主管部門的處罰。

政府控制貨幣兌換可能影響我們派付股息的能力及限制我們有效利用現金的能力。

我們的部份收益及成本以及開支以人民幣計值，人民幣目前並非可自由兌換的貨幣。該等收益中的一部份須兌換為其他貨幣，以履行我們的外幣義務，包括就股份宣派支付股息(如有)。在若干情況下，中國政府對將人民幣兌換為外幣及將人民幣匯至中國境外實施管控。根據目前的中國外匯法規，經常賬戶項目的付款(包括利潤分派、利息付款及貿易相關交易的開支)可根據若干程序化規定在未獲國家外匯管理局事先批准的情況下以外幣支付。然而，人民幣將兌換為外幣及匯至中國境外以支付資本開支(如償還以外幣計值的貸款)的情況須獲得國家外匯管理局及其當地分支機構的批准。中國政府日後亦可酌情限制經常賬戶交易使用外幣。由於出口受近期全球經濟衰退的影響，中國政府在短期內快速退出貨幣管制可能較為勉強。

由於我們營運所得的部份未來現金流量將以人民幣計值，對貨幣兌換的任何現有及未來限制均可能限制我們購買中國境外貨品及服務或以其他方式為我們以外幣開展的業務活動提供資金的能力。

風險因素

中國的通脹可能對我們的盈利能力及增長帶來負面影響。

以往，中國的經濟增長一直伴隨著高通脹期。中國政府不時出台各項政策控制通脹。例如，中國政府在部份行業推出措施以避免經濟過熱，包括收緊銀行放貸政策及提高銀行利率。然而，若COVID-19疫情之後發生通脹且並無加以抑制，則我們的銷售成本可能會上升，而我們的盈利能力將受到不利影響，因為無法保證我們將可向客戶轉嫁上述升幅。若中國政府實施新措施控制通脹，則有關措施可能令經濟及貿易活動放緩，繼而令對我們的服務需求下跌，從而對我們的增長造成不利影響。

H股非中國居民持有人可能需繳納中國稅項。

根據適用的中國稅務法律，我們向H股非中國居民個人持有人（「非居民個人持有人」）支付的股息及通過由該等股東以其他H股方式出售或轉讓而變現的收益須按20%的稅率繳納中國個人所得稅，除非按適用稅務條例或安排獲得減免。

根據適用的中國稅務法律，我們向H股的非中國居民企業持有人（「非居民企業持有人」）支付的股息及通過由非中國居民企業持有人以其他H股方式出售或轉讓而變現的收益，均須按10.0%的稅率繳納企業所得稅，除非按適用稅務條例或安排獲得減免。根據於2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，在香港註冊的任何非居民企業，若直接持有本公司至少25%的股份，須就我們已宣派及派付的股息按5%的稅率支付企業所得稅。

根據《財政部國家稅務總局關於個人所得稅若干政策問題的通知》，外籍個人自外商投資企業取得的股息、紅利所得可豁免繳納當時的個人所得稅。

根據財政部及國家稅務總局發佈於1998年3月30日生效的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，對個人轉讓上市公司股票取得的收入繼續暫時免徵收個人所得稅。於2013年2月3日，國務院轉批《發展改革委等部門關於深化收入分配制度改革若干意見的通知》。於2013年2月8日，國務院辦公廳發佈《國務院辦公廳關於深化收入分配制度改革重點工作分工的通知》。根據以上兩個文件，中國政府計劃就

風險因素

從外商投資企業獲得的股息取消外籍個人稅項豁免，財政部及國家稅務總局須負責制定及執行有關計劃的細則。然而，財政部及國家稅務總局尚未制定相關執行條例或規則。

解釋及執行相關中國稅務法律、法規及規則存在不確定性，包括上述減免、豁免及其他優惠稅收待遇日後是否會被撤銷，從而令所有H股的非中國居民個人持有人須按20%的統一稅率繳納中國個人所得稅。中國稅務機關如何解讀相關中國稅務法律、法規及規則，如非中國居民企業的資本收益徵稅事宜、就向H股的非中國居民個人持有人支付的股息及出售或以其他方式處置H股變現的收益徵收的個人所得稅，亦存在不確定性。中國的稅務法律、規則及法規亦可能發生更改。任何與適用中國稅務法律、法規及規則以及對該等稅務法律、法規及規則的解釋及執行相關的歧義或其任何變更均可能對閣下於我們H股的投資價值產生重大不利影響。

我們的公司章程規定，如H股持有人因公司章程、中國公司法及適用法規規定而與我們、董事、監事或高級管理層之間產生的有關我們業務及經營活動的糾紛，應通過中國國際經濟貿易仲裁委員會或香港國際仲裁中心仲裁解決。中國仲裁機構作出的受《香港仲裁條例》認可的裁決可於香港執行。香港的仲裁裁決亦可於中國執行，惟須滿足若干中國法律規定。然而，我們並不確定於中國提出執行以H股持有人為受益人的仲裁裁決的任何行動會否成功。

企業所得稅

根據全國人民代表大會於2007年3月16日頒佈並於2008年1月1日生效以及於2017年2月24日和2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》（「企業所得稅法」）以及國務院於2007年12月6日頒佈並於2008年1月1日生效以及於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》（「企業所得稅法實施條例」），所有在中國建立生產及經營設施的中國企業、外商投資企業及外國企業的相關收入將適用25%的稅率。

風險因素

根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，對於支付給非居民企業投資者（在中國未設機構或營業場所，或在中國設有機構及營業場所但相關所得稅與之沒有實際聯繫）的股息，應繳納10%的中國預提稅，但若非居民企業的司法權區與中國達成適用的稅收協定，則可減少或豁免繳納相關稅項。相似的，該投資者轉讓股份所得的任何收益，如果被視為來自中國境內的收入，應按10%的中國所得稅稅率（或較低的稅收協定稅率（如適用））繳納所得稅。

與[編纂]相關的風險

我們的H股之前並無公開市場且可能無法形成或維持活躍的交易市場。

在[編纂]之前，我們的H股不存在公開市場。在[編纂]完成後，香港聯交所將是H股公開[編纂]的唯一市場。我們不能保證在[編纂]後，我們的H股會形成或維持活躍的交易市場。此外，我們不能保證在[編纂]後，我們的H股會在公開市場上以[編纂]或高於[編纂]進行[編纂]。H股的[編纂]預計將由[編纂]（代表[編纂]）與我們之間的協議確定，並且可能並不說明[編纂]完成後H股的市場價格。如果在[編纂]後，我們的H股未形成或維持活躍的交易市場，H股的市場價格及流動性可能會受到重大不利影響。

我們的H股[編纂]可能會出現波動，這可能會給我們帶來巨大損失。

我們的H股[編纂]可能會出現波動，並可能因我們無法控制的因素而出現大幅波動，包括香港、中國及世界其他地區的證券市場的總體市場狀況。特別是，設在亞洲的從事類似業務的其他公司的[編纂]表現可能會影響我們的H股[編纂]。此外，主要在中國開展業務並在香港上市的其他公司的業績及市場價格的波動也可能影響我們的股份價格和交易量的波動。最近，多家中國公司已經或正在準備在香港進行證券上市。其中部份公司經歷了巨大的波動，包括在其[編纂]後價格大幅下跌。該等公司的證券在發售時或發售後的交易表現可能會影響投資者對在香港上市的中國公司的整體情緒，從而可能影響我們的H股交易表現。無論我們的實際經營業績如何，這些廣泛的市場及行業因素均可能會極大影響我們H股的市場價格及波動。

風險因素

除了市場及行業因素外，我們的H股價格及交易量可能因特定的商業原因而高度波動。特別是，我們的收入、淨利潤及現金流的變化等因素可能導致我們H股的市場價格大幅變化。任何這些因素都可能導致我們H股的交易量及交易價格發生巨大的突然變化。

由於我們的發售H股的定價與[編纂]之間將有數天的間隔，我們的發售H股的持有人將面臨我們的發售H股在開始[編纂]之前的期間內價格可能下跌的風險。

我們H股的[編纂]預計將在[編纂]確定。然而，我們的H股在交付（預計將在[編纂]後七個營業日）前不會在香港聯交所開始[編纂]。因此，[編纂]在此期間可能無法出售或以其他方式買賣我們的H股。因此，我們的H股持有人面臨我們的H股價格可能在[編纂]開始前因不利的市場條件或在銷售時間和[編纂]開始時間之間可能發生的其他不利變動而下跌的風險。

大量出售或我們存在大量可供出售的H股可能對H股[編纂]價格產生不利影響。

在[編纂]完成後，在公開市場上大量出售我們的H股，或者認為該等出售可能發生，可能對我們H股的市場價格產生不利影響，並可能嚴重損害我們未來通過發售H股籌集資金的能力。此外，在獲得監管部門批准及符合相關監管規定的情況下，我們的[編纂]股份可轉換為H股。我們[編纂]股份的任何轉換將增加市場上可供出售的H股數量，並可能影響我們H股的[編纂]價格。已轉換股份的未來出售或預期出售或對H股[編纂]價格產生不利影響。

由於我們H股的[編纂]高於我們的每股有形資產賬面淨值，在[編纂]中購買我們H股的人士將經歷立即攤薄。

若閣下在[編纂]中購買我們的H股，閣下支付的H股價格將高於我們每股的賬面淨值。因此，閣下將經歷[編纂]每股有形資產淨賬面值的即時攤薄，及我們的現有股東的股份的每股[編纂]經調整綜合有形資產淨值將增加。為擴大我們的業務，我們或會考慮在未來[編纂]股份。倘我們在未來以低於當時每股有形資產淨值的價格增發股份，閣下的每股有形資產淨值可能會被攤薄。

風險因素

我們強烈提醒閣下不要依賴任何報章或其他媒體中有關我們及[編纂]的任何信息。

我們強烈提醒閣下不要依賴對報章或其他媒體中有關我們及[編纂]的任何信息。在本文件日期之後及在[編纂]完成前，可能會有關於我們及[編纂]的新聞及媒體報道，其中可能引用若干財務資料、財務預測、估值及其他未出現在本文件中的有關我們的資料。我們未授權在新聞或媒體上披露任何此類資料。我們不對任何此類新聞或媒體報道或任何此類資料的準確性或完整性承擔任何責任。我們不對任何此類資料或出版物的適當性、準確性、完整性或可靠性做任何陳述。如果任何此類資料與本文件中的資料不一致或衝突，我們不承擔任何責任。因此，閣下不應該依賴任何此類資料。