
風險因素

有意申購發售股份的人士，應審慎考慮本招股章程所載全部資料，尤其是下列與投資於本公司有關的風險。

與本公司業務有關的風險

本公司所從事的行業有高度的周期性，並且易受季節性波動影響

本公司專門從事貨船擁有權、營運、僱用及管理業務，業務範圍主要集中在小靈便型乾散貨船方面。海運行業有高度的周期性，並且易受季節性波動影響，倘若貨船運輸的供求發生變化，公司的收入、盈利水平及貨船價值將出現波動。而全球及區域的經濟狀況、國際貿易的發展、海運及其他運輸模式的變動、氣候模式、農作物收成、武裝衝突、運河關閉、外匯波動、禁運及罷工等因素都會影響貨船的需求及租船的費率。此外，整體經濟狀況、乾散貨商品的需求、商品價格、環境因素、氣候以及此類商品的替代性供應渠道所引發的競爭等因素，亦可能削減及影響乾散貨商品的運輸需求。

貨船運輸能力的供應取決於現有的全球船隊規模、其營運效率、港口擠塞帶來的影響、新貨船的交付以及舊貨船被廢棄、閒置、改變用途、停用或耗失的數量，而有關政府及國際機構透過海運慣例所施加的規管亦可能對上述供應情況造成影響。除此之外，無法保證乾散貨海運市場的新貨船交付量將來不會出乎意料地增加。

影響貨船運輸能力的供求因素並非本公司所能控制，而行業環境發生變化的性質、時間及程度同樣不可預知及可能會對本公司的業務，財務狀況及經營業績造成顯著的負面影響。

本公司所從事的行業競爭異常激烈

乾散貨運輸是一個高度分散的行業，有不少海運公司、船東公司及貨船營運公司從事該行業，其特點是競爭異常激烈，而行業整合的大趨勢造就了越來越多的全球化企業，它們都具備在眾多市場開展競爭的能力。本公司可能在部份或全部主要市場面對日益激烈的競爭，因此本公司的財務狀況及經營業績會受到負面影響，包括在盈利方面進一步受壓。競爭對手可能在業務發展、宣傳及僱傭方面較本公司投入更多資源。本公司無法保證能夠繼續在競爭方面取得成功，而該競爭環境可能對本公司的業務、財務狀況及經營業績造成顯著的負面影響。

風險因素

本公司所從事的行業受到嚴格規管

海運行業的監管異常嚴格，由於影響本公司營運的環保法律及其他法規的涵蓋面廣而且不時修訂，遵守此類法律法規可能招致重大的開支（包括改裝貨船及變更營運程序的開支）。

本公司的貨船營運業務符合聯合國轄下機構國際海事組織所採納的規則、國際公約及規例，以及本公司貨船各營運所在地每一個司法管轄區的環保法律、健康和安安全法規及其他海事保護法律。有關本公司營運當地的監管環境概覽，請參閱本招股章程「業務－監管概覽」一節。

為了遵守國際海事組織規例及其他可能被採用的法規，本公司可能招致額外開支，以符合新的保養及檢查規定、及就可能發生的貨船污染作出應變安排以及獲得保險保障。此外，可能有更多的法律及法規獲採用，從而可能制約本公司的經營能力，結果會對本公司的業務、財務狀況及經營業績帶來顯著的負面影響。

本公司的經營業績可能出現波動

本公司某一期間的經營業績高度依賴當時的租船費率。租船費率在一定程度上取決於供求狀況，其競爭異常激烈。而租船費率出現重大變化，可能導致貨船盈利的大幅波動。倘若費率大幅下降，本公司盈利可能受到負面影響。

如果船隊的租船安排失當，本公司的盈利可能受到負面影響。若干潛在風險，例如突發性的罷工、天氣情況惡劣、檢疫期過長、機械故障或人為失誤（包括停租期間的收入損失）、因拖欠債務而導致本公司貨船遭到扣押、意料之外的乾塢維修及燃料成本上升等，均有可能增加整體開支。本公司的經營業績可能受燃料價格波動影響。倘若燃料價格大幅上漲，本公司的遠期合約成本以及相應的盈利將受到負面影響，因為在訂立某一持續期間的遠期合約時，無法預測未來的燃料價格趨勢。燃料價格的起伏受到世界原油市場不確定因素的影響，並非本公司所能控制。

任何上述事件都可能導致重大的收入損失或開支上升。

亞太地區的經濟發展放緩，可能給本公司的業務、財務狀況以及經營業績造成顯著的負面影響

本公司船隊有不少航程都需要停靠亞太地區港口裝卸貨物。因此，這些國家特別是日本或中國的經濟狀況，都會影響本公司的業務、財務狀況及經營業績，乃至未來前景。近年來，中國的國內生產總值迅速增長，已成為世界上發展最快的經濟體系之一。但本公司無法保證中國經濟將來能夠維持上述增長或者不會出現負增長。此外，倘若美國、歐盟及若干亞洲國家的經濟放緩，中國及其

風險因素

他地方的經濟增長亦會受到負面影響。本公司無法保證上述任何國家經濟下滑不會對本公司的業務、財務狀況及經營業績，乃至未來前景造成顯著的負面影響。

本公司可能無法達致增長，或無法有效地管理公司的增長

本公司的主要發展策略是拓寬現有客戶關係、發展新的客戶關係以及充分利用市場變化所帶來的機遇，包括擴大或調整本公司的船隊架構或地域重點、組建新的策略聯盟或涉足其他散貨商品的海上運輸。本公司的未來發展取決於若干因素，其中一些是本公司所能控制的，也有些並非本公司所能控制的。這些因素包括（但不限於）：本公司維繫、拓寬或發展客戶關係的能力；物色及購置合適的二手貨船或新建造貨船的能力；物色從事散貨船的管理、營運或船東業務、並進行收購、組建合營或聯盟的能力；招聘、培訓及挽留合資格人員負責管理及經營本公司不斷增長的業務及船隊的能力；以及物色其他新市場的能力。

如未能有效地控制上述任何因素（包括本公司物色、購置、發展及將任何新貨船或業務併入本集團的能力），則本公司的業務、財務狀況及經營業績將受到負面影響。

本公司的客戶可能不履行本公司與其簽訂的合約所規定的責任

由於本公司於高度分散的市場經營業務，本公司的客戶基礎較為廣闊及多元化。雖然本公司竭力確保盡可能頻密地與高質素的客戶開展業務，但概不能保證本公司所有業務均將與該等客戶進行交易。一般而言，有關上述交易對方的財務資料有限。因此交易對方的風險主要是根據其市場信譽進行評估，概不能保證本公司的任何客戶均可履行本公司與其簽訂的合約所規定的責任。除不支付運費及租金外，其他與違約的交易對方有關的潛在風險包括違約時，在貨物業已裝運上本公司貨船的情況下，須將貨物運送至目的地而產生的成本。若本公司的貨船乃按期租合約租賃，則還可能招致港口費用及裝卸費用等其他附加費用。概不能保證本公司的客戶不會不履行本公司與其簽訂的合約所規定的責任，而上述違約可能對本公司的業務、財務狀況及經營業績造成重大負面影響。

建造新貨船及購置二手船均存在風險

在新船建造期間，本公司須以支付首期或按進度付款的形式支出大量資金，而這些貨船在交付之前不能產生任何收入。倘若本公司無法如期清付本公司任何造船合約的全部款項，則就該等合約所支付的首期及按進度支付的款項將被悉數或部份沒收。本公司無法保證已簽約建造的新貨船能夠

風險因素

如期或全部建成。倘有一艘或多艘已簽約建造的新貨船延期或者無法交付，將會使本公司的業務、財務狀況及經營業績受到負面影響。

通常而言，二手貨船的出售者僅對貨船的狀況作出十分有限的保證，或者完全沒有保證。此外，本公司在購置二手貨船之前所進行的檢查，一般無法像對本公司建造或營運的貨船那般確切地瞭解其狀況。本公司無法保證購置二手貨船不會導致超出包括維修費用在內的預期營運開支。

商品特別是鋼鐵價格的上漲，可能導致該成本被轉嫁到新建造貨船的購買者身上。

本公司的業務策略在一定程度上是基於擴大本公司小靈便型乾散貨船船隊以及發展大靈便型乾散貨船船隊。本公司無法保證符合本公司規格及品質要求的貨船能夠以本公司所接受的價格或時間交付。

本公司可能無法維持自有船隊、租賃船隊或管理船隊的規模

基於上述建造新貨船及購置二手貨船的風險，本公司可能無法獲得合適的替代貨船，故自有船隊的規模可能縮小。

同樣地，由於租用貨船均各有特定期限，而本公司可能無法以所能接受的價格及租賃期獲得合適的替代貨船，故租賃船隊的規模亦可能縮小。

本公司管理船隊的貨船幾乎全部透過 IHC 聯營體加以管理。由於市場覆蓋面較廣，航程安排靈活，加入 IHC 聯營體有助提升本公司船隊的財務表現。IHC 聯營體的任何參與者均有權提前三個月發出通知，將所屬貨船撤出 IHC 聯營體。

根據租船貨運合約，本公司須按預定價格在日後提供海運服務。倘若因本公司船隊的貨船數量下降，而無法履行合約承諾，或者租船成本超過預定貨運價格，則本公司可能蒙受損失。

本公司船隊的貨船數量大幅下降，可能對本公司的船隊經營能力造成負面影響，進而對本公司的業務、財務狀況及經營業績造成顯著負面影響。

涉及舉債籌資的風險可能給本公司的業務、財務狀況或經營業績造成負面影響

本公司自有船隊的購船資金主要來自舉債籌資，而已簽約建造新貨船的進度付款資金亦來自本公司的舉債籌資安排。本公司還準備透過舉債籌資來籌集購入額外貨船的部份資金，並考慮對一些現有貸款協議進行再籌資，以充分利用船隊財務的優勢。不過，本公司無法保證可以成功獲得該等資金或者對現有債務進行再籌資。

風險因素

本公司面臨的風險包括：本公司經營活動所產生的現金流量不足以償付規定的本金及利息；該等債務無法進行再籌資；該等再籌資的條款不如現有條款有利；以及無法按照有利條款進行籌資或者根本無法籌資，以滿足本公司主要用來購船的資金需求。

根據現有的籌資協議，本公司負有經營及財務上的契諾。倘若貨船價值下降到有關未償還貸款的指定百分率以下，本公司可能須預先償付若干未償還貸款。此外，本公司額外舉債、出售股本、變賣貨船、組建或收購任何附屬公司或其他資產、作出若干投資、參與合併及收購、作出若干資本開支或派發股息等能力，亦受其他契諾所制約或禁止。

本公司如未能遵守現有或日後籌資協議中的任何契諾，可能導致本公司違反該等協議及載有交叉違約條款的其他協議。如有違約，貸款人可根據該等協議宣布債務提前到期，取消有關債務的任何抵押品贖回權。在此情況下，本公司可能沒有充足資金或其他資源來履行所有責任，包括本公司就未償還債務所承擔的責任。此外，本公司部份債務的抵押品性質，以及籌資協議對本公司額外舉債及採取其他行動的規限，均可能嚴重削弱本公司另行籌資的能力。

若干現有的籌資協議亦限制本公司或船東附屬公司控制權的變動，包括必須事先獲得同意以及要求本公司提出贖回若干債務。

本公司面對貨幣及利率波動的風險

本公司的所有財務報告均以美元作為功能性貨幣。由於本公司的收入幾乎全部以美元計值，但部份費用、開支及資本開支卻以其他貨幣計值，所以匯率波動可能對本公司的經營業績造成負面影響。匯率變化可能因為上述有關貨幣兌美元的價值變動而導致所呈報的淨收入出現波動。

本公司的債務一般按浮動利率計息，而本公司舉借的部份或全部新債亦可能按浮動利率計息，倘若利率上升，本公司可能面對利息開支增加的風險，這將本公司的經營業績造成負面影響。

本公司可能因無法吸引及挽留重要的管理人才、僱員及船員而可能對本公司的經營業績造成負面影響

本公司可能無法吸引及挽留海運行業的重要管理人才、其他僱員及船員，這將會對本公司的管理有效性及經營業績造成負面影響。本公司的管理人員負責制定關鍵的決策，務求在這個有高度波動性及周期性的行業創造最大收益及利潤。本公司的成功在一定程度上有賴於本公司聘請及保留管

風險因素

理團隊重要成員的能力。這些人才的流失可能對本公司的業務、財務狀況或經營業績造成負面影響。在聘請及保留合格僱員及船員方面出現困難，亦可能對本公司的經營業績造成負面影響。

天災、戰事、恐怖襲擊、疫病及其他事件可能給本公司的業務造成負面影響

本公司的業務易受全球特別是亞太地區的整體經濟及社會狀況所影響。自然災害、疫病、天災及其他本公司無法控制的事件，可能對當地的經濟、基礎設施及生活造成負面影響。一旦發生該等災害、戰事或事件，即使是發生在本公司並無直接經營的地區，亦可能對本公司的業務、經營業績及財務狀況造成顯著的負面影響。

戰事可能損害或擾亂本公司的業務、僱員、設施、市場及客戶，這可能對本公司的收入、經營成本、整體業績及財務狀況或股價造成重大的影響。潛在的戰事亦可能引發變化不定的情況，並可能導致本公司業務陷入目前無法預知的困境。本公司目前將地域重點放在亞洲，倘若包括中國、台灣或韓國在內的眾多國家之間的緊張或敵對局面升級，使本公司面對風險。

恐怖襲擊（如美國於二零零一年九月十一日所遭遇的恐怖襲擊）及美國對上述襲擊採取的連串反應措施、以及未來恐怖襲擊威脅繼續對全球金融市場帶來不確定因素。近期在伊拉克境內的衝突可能導致其他恐怖行動及全球範圍的武裝衝突，這可能致使全球金融、能源及商品市場發生進一步動盪。上述的不確定因素亦可能對本公司以可接受的條款獲取額外籌資的能力造成負面影響，或者造成本公司根本無法獲取額外籌資。

未來的恐怖襲擊亦可能對本公司的經營及財務狀況產生負面影響，並對本公司的貨船或客戶造成直接影響。未來的恐怖襲擊可能引致區域或全球金融市場波動加劇，並造成區域或全球經濟蕭條。發生上述任何事件均可能對本公司的業務、財務狀況及經營業績產生負面影響。

本公司可能缺乏充分保險保障，而且可能無法維持現有的保險保障

任何遠洋貨船的營運均存在固有風險，包括沉船、撞船與其他海事災難、環境污染、貨物與財產損失或損壞，及因機械故障、人為過失、政治行動、罷工、惡劣天氣狀況及其他情況或事件而中斷業務。任何此類情況或事件均會導致收益損失或成本增加。

本公司已對上述若干風險作出保險安排。然而，本公司無法保證全部風險均已獲得足夠的保險保障，亦不能保證任何特定索賠均會獲得賠償。此外，本公司亦無法保證日後仍可以商業上合理的費率購買足夠的保險。尤其是將來更嚴格的環保規例可能導致有關環境破壞或污染的保險費用增加或無法獲得此類保險。

保險單對下列風險不提供保障：(i) 磨損所造成的損壞；及 (ii) 貨船船員及辦公室經理的故意不當行為所造成的損壞。本公司並未就延誤或扣留所導致的收入損失購買保險，而造成延誤或扣

風險因素

留的原因是被認為屬於貿易風險的政治動盪、罷工、逮捕、船員棄船、船員生病、傳染性疾病、船上有偷渡客、搜獲毒品、不能裝卸貨物。若本公司故意違反保證，則本公司將無法保持現有投保範圍。

本公司保險包括若干標準減除額、限制與免除保險的規定，其中包括源自戰爭行動、恐怖活動、惡意行為、核武力及故意不當行為或欺詐引發若干損失的保險限制及免除保險的規定。此外，倘本公司遭受索償，則本公司的貨船或會遭到扣押或面對其他司法程序。

於二零零二年十一月，美國通過《2002年恐怖主義風險保險法案》，該法案原則是為保障不動產業風險而設，但未直接顧及海事保險市場的具體細節。根據該法案，P&I協會須就保障恐怖主義風險，向所有美國註冊的貨船及與美國貿易的所有貨船提供最高45億美元的責任保險。惟並無同時規定承保人提供是項保險，亦無規定消費者（本文指船東）購買此項保險。由於此項保險的保費過高，故本公司依照行業慣例，尚未購買此項額外保險。

除未購買上述額外保險外，本公司繼續購備有關恐怖主義風險的現有P&I保險，惟每次事故每艘貨船的理賠額以4億美元為限。因此，倘若本公司貨船在美國遭遇恐怖行動，則任何超出投保範圍的索償均不會獲得保險保障，因而或有可能對公司業務帶來極大的損害。

本公司在營運自有船隊及租賃船隊時所招致的法定責任，透過P&I協會會籍獲得賠償，並促使本公司的管理船隊及租賃船隊船東透過P&I協會會籍為自身獲得類似賠償。P&I協會為互助保險協會，其會員必須出資承保其他協會會員遭受的損失。P&I協會的宗旨根據該其會員貨船的載重噸總數，提供互助保險。索償的理賠款額來自該協會全體會員提供的保費總額，儘管倘若保費總額不足以支付向該協會提出的索償時，會員仍會被要求追加資金。向該協會提出的索償可包括該協會會員提出的索償以及與該協會訂立互助協議的其他P&I協會向該協會提出的索償。本公司存在所屬P&I協會向其會員要求追加資金的風險，而此類籌資要求或會影響本公司的盈利能力。

海事申索人可能扣押本公司貨船，從而可能中斷本公司的現金流量

任何貨船的船員、貨物及服務供應商、貨物托運人及其他各方可能有權就未清償債項、索償或損害而對有關貨船（並且在某些司法管轄區內，對同一船東擁有或控制的任何貨船）擁有海上留置權。在眾多司法管轄區中，海上留置權擁有人可以通過扣押貨船及展開止贖法律程序來強制執行其留置權。若本公司一艘或多艘貨船遭拘留或扣押，則本公司需要支付大量金錢以解除拘留，這將對本公司業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

在戰爭期間或緊急情況下，政府可能徵用本公司貨船，而導致本公司收益減損

政府可能以佔有業權形式徵用或佔用本公司貨船。佔用業權形式的徵用，是指政府控制貨船並成為其船東。此外，政府亦可以租用的方式徵用本公司一艘或多艘貨船。以租用方式徵用，是指政府控制貨船並透過支付指令性租賃費率，實際上成為承租人。上述徵用通常發生在戰爭期間或緊急情況下。政府徵用本公司一艘或多艘貨船會對本公司的業務、財務狀況和經營業績造成不利影響。

本公司可能無法按照目前的股息政策派發股息

所宣派股息的派付及金額將受本公司章程附則、公司法及董事會酌情權的規限，並視乎本公司的盈利、財務狀況、現金需求與可動用現金及董事會認為有關的其他有關因素而定。因此，本公司無法保證將能夠依據本招股章程「財務資料－股息政策」一節所載列的本公司現有股息政策派發股息。

與全球發售有關的風險

本公司股份可能未有交投活躍的市場，股份的交易價格可能劇烈波動。

於全球發售前，本公司股份並無公開買賣的市場。本公司已申請將本公司股份在聯交所上市和買賣。惟在聯交所上市並不確保本公司股份在全球發售後將會有交投活躍的公開市場。倘在全球發售後，本公司股份並無交投活躍的公開市場，則本公司股份的市價及流動性或會受到不利影響。

在公開市場沽售大量股份，或在預期此類沽售可能發生的情況下，股份的現行市價可能受到顯著的負面影響

控股方持有的股份目前受到若干凍結規定，此類規定將分別於股份在聯交所開始買賣日期 6 個月後及 12 個月後分兩個階段屆滿。除上述凍結規定外，本公司無法就控股方會否出售其目前或日後持有的任何股份提供任何保證。在公開市場沽售大量股份，或者在預期此類沽售可能發生的情況下，股份的現行市價可能受到顯著的負面影響。

控股方可能採取不符合公眾股東最佳權益的行動

控股方在完成全球發售後，將合共擁有本公司約 60.9% 股份，或在超額配股權獲悉數行使後約 55.9% 股份。因此，即使是完全遵照本公司章程附則及適用法例及規例，控股方股東仍將能夠共同

風險因素

對本公司的管理及各項政策施加重大影響力，包括控制本公司董事選舉事宜、釐定本公司股息派發的時間與金額、修訂本公司章程附則、釐定新證券發行事宜及批准合併及收購事項。

控股方的權益間中可能與本公司的權益或本公司其他股東的權益不完全一致。控股方的成員有可能就涉及本公司業務事宜採取不完全符合本公司或本公司其他股東最佳權益的有關行動。

由於本公司股份的發售價高於本公司每股備考有形資產淨值，在全球發售中認購本公司股份將出現即時及重大攤薄。倘若本公司日後增發股份，則認購本公司股份可能面臨進一步攤薄

本公司股份的發售價高於每股備考有形資產淨值。因此，假設每股發售價為 2.55 港元（介於建議發售價 2.20 港元與 2.90 港元之間的中間價），則在全球發售中購買本公司股份將出現備考有形資產淨值即時每股攤薄 1.03 港元，而本公司現有股東所持股份的每股有形資產帳面淨值則將有所增加。

為擴大業務，本公司可能考慮於日後發售及發行額外股份或與股票掛鈎的證券。倘若本公司於日後發行額外股份或與股票掛鈎的證券，則購買本公司股份可能導致每股股份的有形資產帳面淨值進一步攤薄。目前，本公司並無任何有關發售額外股份或與股票掛鈎的證券、尤其是有關此類發售事宜的時間或規模的明確計劃，且不一定會進行此類發售。

本公司是依據百慕達法例註冊成立，由於百慕達法例對少數股東的保護不及香港法例，股東在維護自身權益時可能遭遇困難

本公司的公司事務受本公司組織大綱與章程附則、公司法及百慕達普通法的規限。百慕達有關保障少數股東權益的法例在某些方面與根據香港法規或現有司法先例確立的法例有所差異，而可能令本公司少數股東在百慕達法例下享有的保障可能不及香港法例所賦予的保障。有關保障少數股東權益的百慕達法例摘要載於附錄五。

本公司在編製未經審核的備考綜合財務資料時曾作出若干重大假設，不同假設可能產生顯著不同的結果

本公司於二零零四年三月十日依據百慕達公司法註冊成立為一間獲豁免的有限責任公司，以便以初始公司、管理公司及各輪船公司的控股公司身份行事。然而，本公司已編製截至二零零三年十二月三十一日止該年度的未經審核備考綜合盈虧資料，猶如本公司於二零零三年一月一日即已存

風險因素

在，並且完成重組；並已編製截至二零零三年十二月三十一日止的備考綜合資產負債表數據，猶如本公司於二零零三年十二月三十一日即已存在，並且完成重組。

本招股章程附錄二（A）列載的未經審核的備考綜合財務資料闡明本集團重組後的綜合財務業績，猶如重組發生在上述日期，但不一定反映出假如重組真的是於上述日期發生，本公司實際應有的綜合財務業績，亦不一定反映出任何未來期間或未來日期的財務業績或狀況。未經審核的備考綜合財務資料應與本招股章程附錄一列載的就各有關公司編製的會計師報告一併閱讀。

鑑於上述情況，有關本公司未經審核的備考綜合財務資料及附錄一（A）所載太平洋航運集團有限公司（初始公司的控股公司）、附錄一（B）所載 PB Management Holding Limited（管理公司的控股公司）及附錄一（C）所載各輪貨公司的經審核財務報表的分析或許並無意義，該等公司各自的過往經營業績可能並無反映本公司的未來前景，因此不應憑藉直接比較該等公司與本公司之間的經營業績數據作為未來表現的指示。