

---

## 風險因素

---

除本招股章程所載的其他資料外，閣下應於作出投資於股份的決定前仔細考慮下列風險因素。我們的業務、財務狀況或經營業績會因任何該等風險而受到重大不利影響。股份的交易價格會因任何該等風險而下跌，且閣下或會失去全部或部份投資。

### 與我們的業務有關的風險

**我們倚賴汽車製造商授權經營我們的現有經銷門店。倘該等授權中的一項或多項被終止或不再重續，我們的業務、經營業績及前景會受到不利影響**

於往績記錄期間，我們的大部份收入產生自經銷門店經營，而我們倚賴汽車製造商授權經營我們現有經銷門店及開設新門店。我們亦倚賴該等汽車製造商供應新乘用車及零配件。

我們經營經銷門店的權利及新乘用車及零配件的供應主要受與汽車製造商訂立的經銷授權協議規管。我們的經銷授權協議屬非獨家性質，期限通常為一至三年，可由汽車製造商酌情選擇重續。汽車製造商亦有權通過事先書面通知，以特定理由終止經銷授權協議，包括違反協議或未能履行合約責任、擅自與其他汽車製造商建立業務關係及擅自改變我們的所有權或管理架構，從而對我們履行合約責任的能力構成影響。除遠達雷克薩斯外，我們已自所有相關汽車製造商取得相關經銷授權協議所規定與本集團投資、重組及上市事宜有關的所有同意／批文。截至最後實際可行日期，遠達雷克薩斯仍正在向有關汽車製造商申請經銷授權協議所要求的同意／批文。我們無法向閣下保證，我們將能夠按可接納的商業條款及時重續經銷授權協議，或定能重續相關協議。此外，汽車製造商可能會以與我們無關的理由（例如彼等業務策略的變動）限制日後准許我們開設新經銷門店的數目。倘發生上述情況，我們的經營業績、財務狀況及前景增長或會受到重大不利影響。

**我們的業務經營須遵守經銷授權協議下汽車製造商設定的限制，並可能因此受到重大影響**

根據有關個別門店的經銷授權協議，汽車製造商可能會就我們經營各門店設定各種條件或限制。該等限制包括（其中包括）：

- 門店進行銷售活動所受到的地域限制；
- 門店可展示或出售的乘用車品牌及車型所受到的限制；
- 汽車製造商向門店供應新乘用車或零配件被設定的付款條件；
- 要求分攤與汽車製造商交付乘用車有關的風險；

---

## 風險因素

---

- 門店可向顧客提供的售後服務及其他服務種類所受到的限制及規範；
- 門店向其顧客提供特定乘用車、零配件及其他服務需接受價格指引；及
- 汽車製造商可能會要求門店遵守的其他條件及內部政策。

諸多該等限制對我們產生收入的能力構成不利影響，而違反該等限制可能會導致該等經銷授權協議被終止或損害我們與汽車製造商之間的業務關係。

此外，汽車製造商有權根據其他協議或以任何協議中並無特別規定的方式對我們以其品牌開設的門店的營運及管理施加影響。例如，製造商可能會：

- 對我們的門店經理設定各種要求及資質，並要求我們更換不合格的門店經理；
- 對特定門店（尤其是我們進行巨額投資或位於黃金地段的門店）的建設及裝修表達其偏好；及
- 要求若干門店參加汽車製造商旨在刺激消費者需求的促銷活動，其中可能包括提供銷售折扣及／或就其若干車型的乘用車提供延保。

該等影響或要求可能不會一直符合我們的業務利益。由於我們在營運的各方面均依賴汽車製造商的合作與支持，故即使我們可能並無遵守該等影響或要求的合約責任，但為了維持與汽車製造商之間長期穩固的戰略關係，我們通常會選擇如此行事。

### **我們因近期快速擴張而面臨若干不確定因素**

自2012年初起，我們一直奉行快速擴張策略，所經營的門店數量由2011年12月31日的9間增至2012年12月31日的22間及最後實際可行日期的25間。快速擴張為我們的營運帶來若干不確定因素，包括：

*河南省外的營運*。於2011年底在北京開設4S門店前，我們經營的所有門店均位於河南省。由於各地區市場存有差異，故我們依憑於河南省成功營運經驗的能力受到限制。

*一線城市競爭激烈*。為了增加市場認知度及完成我們於中國的網絡發展，同時亦作為進一步開發超豪華乘用車市場及售後服務計劃的一部份，近期我們已進軍北京、上海及廣州等乘用車市場發展成熟經銷商間的競爭尤為激烈的一線城市。詳情請參閱「我們的業務－我們的策略－繼續分別在中西部城市及富庶城市擴大我們的豪華品牌及超豪華品牌乘用車銷售網絡和品牌覆蓋範圍」及「我們的業務－我們的策略－進一步拓寬收入來源」。我們預期於該等地區市場新乘用

---

## 風險因素

---

車銷售的毛利率較河南省為低。我們計劃依憑有關門店的位置優勢並重點發展售後服務強化我們於該等地區市場的競爭能力。售後服務通常可較新乘用車銷售錄得更高毛利率。我們無法保證我們將順利實施此項策略，亦無法保證此項策略可帶來滿意結果。

*多數門店並無先前營運經驗。*於最後實際可行日期，我們於中國經營25間門店，其中13間已於2012年開始營運及三間已於2013年開始營運。該等新開門店的經營業績難以預測。此外，我們已擁有設立20間新門店的授權、初步批文及意向函，當中大部分新門店預期將於2013年開始營運。該等新開門店及將予開設門店中絕大部分的表現可能遜於預期。

*銷售新品牌的新乘用車。*於2012年之前，我們所有新乘用車銷售收入全部來自三個豪華品牌，即寶馬、雷克薩斯及MINI，換言之，在2012年之前我們並無銷售超豪華品牌的往績記錄。2012年從銷售該三個豪華品牌所產生收入佔新乘用車銷售收入總額的95.0%。我們於2012年開始銷售六個新品牌乘用車，即勞斯萊斯、阿斯頓•馬丁、路虎、捷豹、法拉利和瑪莎拉蒂。該等新品牌多數為超豪華品牌。我們於2012年之前並無銷售該等新品牌乘用車的經驗，2012年來自銷售該等新品牌乘用車的收入僅佔新乘用車銷售總收入的5.0%。購買超豪華品牌乘用車的客戶一般對客服質量預期較高，故單店的超豪華品牌乘用車銷量一般較豪華品牌為低。因此倘我們的門店營運不能適應超豪華品牌需要，我們銷售豪華品牌的新乘用車的營運經驗就不能夠精簡。

任何或全部該等不確定因素可能對我們的經營業績、財務狀況及前景構成重大不利影響。

### **我們可能無法成功執行及保持增長策略**

我們自2005年成立以來發展迅速，主要是透過網絡擴張的策略實現有機增長。截至最後實際可行日期，我們自開展業務以來共獲得經營或設立9個品牌的新門店的45項授權、初步批文或意向函。尤其是，自2011年年初以來共獲得經營門店的39項授權、初步批文或意見函。於最後實際可行日期，我們正在九個城市興建14間新門店。

我們的增長策略涉及重大風險，包括無法預知或超出我們控制的情況，此可能令我們無法(其中包括)：

- 管理門店及品牌數目以及地域覆蓋範圍的大幅增加；
- 按可接納的商業條款獲得充足資金建設新門店及向汽車製造商購買新乘用車；
- 獲得經營新門店所需的必要牌照、許可及批文；及
- 僱用、培訓及挽留足夠員工以保持我們擴張的步伐。

---

## 風險因素

---

尤其是，我們致力於在黃金地段開設新門店，概無法保證我們將能夠物色到及獲得適當地段開設該等新門店，或我們將能夠就有關新門店及時與製造商訂立新經銷授權協議或定能夠訂立經銷授權協議。新門店可能導致產生額外負債、費用及或然負債並可能不會產生充足收入供我們彌補相關債務、費用或負債。除開設新門店外，我們亦可能向獨立第三方收購現有經銷門店。概無法保證我們將能夠物色及獲得適當的收購機會或我們將能夠以商業上可行的方式或及時改善相關已收購經銷門店的表現。

此外，我們日後或會尋求策略性收購機會。我們可能無法成功物色到適當目標、獲得必要的融資或完成複雜的收購程序。而且，即使我們成功完成一項收購，概無法保證我們將能夠成功將已收購業務與我們的現有業務進行整合。

倘發生任何上述情況，我們將會遭受收入及溢利減少或發展延遲，從而可能對我們的經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

### **我們的大部份收入來自銷售若干豪華及超豪華品牌新乘用車**

於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們銷售三大品牌乘用車產生的收入分別佔我們總收入的89.7%、90.8%及89.8%。尤其是，於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們銷售新寶馬乘用車產生的收入分別佔我們總收入的65.7%、71.9%及76.7%。特別是，由於寶馬乘用車對本集團的收入貢獻顯著，2012年毛利率較2011年同期有所下降，部分乃因市場上的寶馬乘用車供應增加、寶馬削減零售價及推出低端車型所致。於最後實際可行日期，我們經營的25間門店中有14間寶馬門店。此外，於最後實際可行日期，我們已就成立10間新寶馬門店收到寶馬授權、初步批文或意向函。此外，於最後實際可行日期，我們的大部份超豪華品牌門店仍處於在建階段。於截至2010年及2011年12月31日止年度，我們並無因銷售超豪華乘用車產生任何收入。2012年銷售超豪華乘用車的收入來自四個品牌（即勞斯萊斯、阿斯頓•馬丁、法拉利及瑪莎拉蒂），合共僅佔同期我們總收入的4.3%。概無法保證，我們將能夠持續與我們的主要製造商（尤其是寶馬中國）保持現有關係。倘我們的任何主要汽車製造商決定終止授予我們的授權或於授權屆滿後拒絕重新授予我們授權，或倘我們與寶馬中國或任何其他汽車製造商之間的關係因任何原因（例如違反合約或未能在規定的期限內完成銷售任務）惡化，我們的經營業績、財務狀況及增長前景或會受到重大不利影響。

---

## 風險因素

---

### 在地域上講我們的營運集中在河南省

於最後實際可行日期，我們在全國經營25間門店，其中17間位於河南省。於2011年11月在北京開設一間寶馬4S店之前，我們經營七間門店，均位於河南省。我們預期在最近的將來我們於河南省的業務將佔我們整體業務的大部份。鑒於我們的銷售網絡集中在該地區，故影響河南省整體經濟及乘用車市場的任何重大不利事件或發展（例如任何嚴重的經濟下滑、自然災害或流感爆發）均可能對我們的經營業績、財務狀況及增長前景構成重大不利影響。

### 我們日後可能無法保持過往的增長率或財務表現

於往績記錄期間，我們實現了快速增長。我們的收入由截至2010年12月31日止年度的人民幣18.0億元增至截至2012年12月31日止年度的人民幣56.6億元，期內的複合年增長率為77.3%。我們無法向閣下保證我們於日後期間會實現相若的增長率。我們過往的增長率及經營業績或不會成為我們日後表現的指標。尤其是，於往績記錄期間我們向控股股東授出按15%年息計息的若干貸款，以支持控股股東其他業務的發展及資金需求。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們的溢利分別為人民幣112,700,000元、人民幣220,500,000元及人民幣350,700,000元。相較而言，截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們的溢利（扣除來自控股股東的有關利息收入及相關稅務影響）分別為人民幣102,600,000元、人民幣180,300,000元及人民幣239,900,000元。詳情請參閱「財務資料－流動資產及負債淨額－關連方交易」。我們日後不擬向任何關連方授出類似貸款，故將不會產生任何類似利息收入。

此外，我們自2012年初開始快速擴張。我們經營的門店數量由2011年12月31日的九間增至截至最後實際可行日期的25間。由於新開的門店很多無過往經營歷史，對我們的業務亦無收入貢獻，我們不能向閣下保證我們將經營的該等新門店能夠產生與我們的歷史水平相若的利潤率。倘我們無法維持充足的增長，我們的經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。此外，我們無法向閣下保證，中國的總體乘用車市場（尤其是豪華及超豪華乘用車的銷售）將保持相若增長率。有關中國豪華及超豪華乘用車銷售的預測增長以及我們對豪華及超豪華乘用車的分類，請參閱本招股章程「行業概覽」一節。

### 我們的收入來源或組成的變動可能會對我們的毛利率構成不利影響

於往績記錄期間，我們的收入來自新乘用車銷售及售後服務。售後服務產生的毛利率通常較新乘用車銷售為高。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，新乘用車銷售的收入分別佔我們總收入的89.7%、90.8%及92.7%，同期的毛利率分別為9.8%、11.4%及9.2%。相比而言，於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，售後服務的收入分別佔我們總收入的10.3%、9.2%及7.3%，同期的毛利率分別為39.6%、37.6%及44.0%。零配件供應商出現任何變動可能會對售後服務的毛利率構成不利影響。此外，儘管我們的一項策略是提升售後服務的收入貢獻，我們可能無法提高或保持售後服務產生的收入佔總收入的百分比，進而會對我們的整體毛利率構成不利影響。

---

## 風險因素

---

### 我們可能無法以合理的商業條款獲得必要的融資或根本無法獲得融資

我們的業務屬於資本密集型業務。我們需資金向製造商購買新乘用車、零配件及其他配件產品。此外，興建新門店需要巨額資金，而我們通常須自商業銀行獲得融資以為相關建設項目提供資金。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們的資本開支分別為人民幣67,500,000元、人民幣201,000,000元及人民幣893,300,000元。於2010年、2011年及2012年12月31日，我們的銀行貸款及其他借貸分別為人民幣395,400,000元、人民幣859,500,000元及人民幣20.7億元。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們與銀行貸款及其他借貸有關的利息開支分別為人民幣20,000,000元、人民幣61,900,000元及人民幣116,400,000元。我們以合理的商業條款獲得商業銀行融資的能力取決於我們的過往表現及財務狀況以及諸多我們無法控制的因素，例如宏觀經濟狀況、可動用的流動資金、利率環境及相關政府規則及規例。倘我們無法或根本不能以合理的商業條款獲得必要的融資，我們的擴張及／或營運或會中斷，進而會對我們的營運及財務狀況構成不利影響。

倘我們無法自商業銀行獲得融資，我們日後或須發行額外的股本或債務證券或通過公開發售或私人配售獲得信貸融資以滿足我們的資本需求。銷售額外的股本證券或可轉換為我們股本證券的證券會攤薄股東的利益。額外債務亦會導致償債責任增加並可能會導致訂立契據，從而對我們的股權架構、業務及／或營運構成限制。

### 我們的業務營運及財務表現可能會受到我們的債務的重大不利影響

於往績記錄期間，我們倚賴銀行貸款、借款及其他融資方法以支持我們的大部份資本開支，且我們預期未來將繼續如此。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們的總債務（包括銀行貸款及其他借貸、應付貿易賬款及應付票據及其他應付款項及應計費用）分別為約人民幣945,300,000元、人民幣1,856,900,000元及人民幣3,512,800,000元。同期，我們的資本負債比率（即債務淨額（總負債減現金及現金等價物）除以母公司擁有人應佔權益總額與債務淨額之和）分別為68.9%、66.3%及84.3%。詳情請參閱本招股章程「財務資料－市場風險披露－資本管理」一節。

我們的資本負債比率偏高，可能通過包括但不限於以下途徑對我們的業務發展及財務表現產生不利影響：

- 令我們更容易受到整個行業的不利環境或加息影響；
- 限制我們管理現金流的能力，因為我們須撥付大部份的現金償還債務；
- 令我們更容易受不可預知的不利事件影響：如缺少足夠現金應付汽車缺陷／召回造成的潛在賠償責任或升級我們的售後服務所需的技術或設備的開支；及
- 令我們的銷量減少或擴張速度放緩，因為我們的市場推廣及銷售預算因償還債務而受到限制。

---

## 風險因素

---

### **我們於2012年12月31日錄得流動負債淨額，且我們無法向閣下保證我們日後將不會錄得流動負債淨額**

於2012年12月31日，我們錄得流動負債淨額人民幣315,800,000元，而2011年12月31日則錄得流動資產淨值人民幣498,200,000元，此乃主要由於(i)因我們擴大業務而致使資本需求不斷增加，從而導致銀行貸款及其他借貸增加人民幣918,200,000元；及(ii)應收關連方款項減少人民幣313,700,000元。於截至2012年12月31日止年度，控股股東以派付為數人民幣559,000,000元股息的方式對銷部份其結欠本公司的未償還貸款。根據我們的未經審核財務業績，我們於2013年3月31日擁有流動負債淨額人民幣456,900,000元，而我們於2012年12月31日的流動負債淨額為人民幣315,800,000元。流動負債淨額增加乃由於流動負債增加人民幣737,600,000元（部份被流動資產增加人民幣596,400,000元抵銷）所致。於2013年3月31日流動負債增加主要由於(i)銀行貸款及其他借貸增加人民幣311,800,000元，而後者主要由於(a)隨著業務擴張，我們增加人民幣131,800,000元銀行貸款以滿足我們日益增加的營運資金需求及(b)於2012年12月31日總額為人民幣180,000,000元被確認為非流動負債的若干銀行貸款於2013年3月31日因其到期日為12個月內而被確認為流動負債；及(ii)截至2013年3月31日止三個月，由於為新開設的門店購置存貨而令應付貿易賬款及票據增加人民幣350,100,000元。於2013年3月31日流動資產增加主要由於為新開設的門店購置的存貨增加人民幣266,500,000元所致。我們並無計劃繼續向任何關連方授出貸款，然而，我們無法向閣下保證，我們日後將不會錄得任何流動負債淨額。倘我們不能錄得流動資產令某日的流動資產總額超過該日流動負債總額，則我們將繼續錄得流動負債淨額。倘我們在一段較長期間內錄得重大流動負債淨額，我們營運所需的營運資本可能會受到限制，此將會對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大影響。

### **無法保證我們將繼續從汽車製造商收取返利**

我們與汽車製造商的採購安排通常包括基於銷量的返利，返利經參考所購買新乘用車的數量而決定，並根據我們達成相關汽車製造商設定的若干目標（包括銷售目標、客戶滿意度指數以及經銷展示標準）的狀況進行調整。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們分別錄得已收或應收返利約人民幣92,200,000元、人民幣124,600,000元及人民幣317,700,000元。如果部份或全部製造商於日後停止提供返利或改變授予返利的條件，我們的經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

### **我們的經營業績及財務狀況取決於我們有效管理存貨的能力**

我們有效管理新乘用車及零配件的能力對我們的業務而言至關重要。倘存貨不足，我們將無法及時滿足客戶需求，此乃或會對我們的收入及聲譽造成不利影響。反之，我們可能因存貨積壓而產生額外融資及勞工成本。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們的平均存貨週轉天數分別為29天、34天及38天。倘我們的平均存貨週轉天數大幅增加，我們的經營業績及財務狀況或受不利影響。

---

## 風險因素

---

### 產品缺陷及乘用車召回或會對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響

汽車製造商可能會因產品缺陷及其他問題不時召回若干車型的乘用車。於往績記錄期間，我們曾協助製造商召回彼等的乘用車。請參閱本招股章程「我們的業務－我們的服務－乘用車召回」。我們通常不會承擔與相關召回有關的費用且製造商一般會報銷我們在相關召回過程中產生的任何費用。然而，通常消費者對被召回的車型或品牌的安全性或品質的信心嚴重受損，從而可能會取消我們收到的訂單並進而導致我們銷售下降。我們的汽車製造商合作夥伴日後進行的任何汽車召回均可能對我們的銷售構成不利影響，進而可能對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響。

### 汽車製造商減少彼等的廣告、市場推廣及促銷活動會對我們的新乘用車銷售構成不利影響

我們的若干車型乘用車的銷售受各汽車製造商的廣告、促銷及市場推廣活動的重大影響，該等活動旨在促進消費者對相關車型（尤其是新車型）的需求。我們通常會協助汽車製造商進行彼等的廣告及促銷活動。此外，對於某一階段推出的車型，汽車製造商通常會通過我們的門店提供折扣、贈品及服務及／或延保。然而，我們無法控制若干汽車製造商的相關廣告、促銷及市場推廣活動的內容、時間及覆蓋範圍。此外，汽車製造商決定推廣的特定車型或構造的乘用車可能與我們的存貨管理需求不一致。因此，汽車製造商的任何促銷及市場推廣活動或會對我們的經銷門店的汽車銷售構成不利影響，從而對我們的經營業績、財務狀況及增長前景產生不利影響。

### 我們依賴作為我們主要供應商的汽車製造商

於往績記錄期間，我們的業務及收入在很大程度上依賴於作為我們主要供應商的汽車製造商，我們預期我們日後會繼續依賴該等主要供應商。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們向五大供應商作出的採購額分別約佔我們採購總額的99.7%、99.8%及97.9%。以採購金額計算，寶馬及雷克薩斯為我們五大供應商中最大的兩個汽車品牌，於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，合共佔我們採購總額的97.5%、97.8%及96.3%。尤其，於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，對寶馬的採購額分別佔同期我們採購總額的約72.7%、80.9%及87.0%；及對雷克薩斯的採購額分別佔同期我們採購總額的約24.8%、16.9%及9.3%。因此，倘寶馬或雷克薩斯終止或拒絕延長／重續與我們的經銷協議，或倘寶馬或雷克薩斯在生產或運輸乘用車及零配件方面遇到困難，我們的業務及財務表現將會受到重大不利影響。

### 我們倚賴第三方供應零部件及配件

除向汽車製造商採購零部件及配件外，我們亦倚賴當地的獨立第三方供應商供應若干零部件及配件。我們的售後業務能否成功取決於該等供應商能否預計消費者品位、偏好及需求變化以及及時向我們交付足量所需的、優質及具價格競爭力的配件。我們的供應商所供應的產品可能因消費者偏好的變化而無法滿足客戶的預期。我們可能無法保持充足的存貨。我們的供應商可能會



---

## 風險因素

---

因應其他經銷門店對其產品的需求日益增加而抬高價格。此外，我們過去能夠以優惠的價格向若干當地的第三方供應商採購若干零部件及配件，部份原因是我們相較該等通常規模較小且在當地經營的第三方供應商通常擁有議價能力。因此，我們銷售該等零部件及配件能夠產生較高的溢利率。倘我們無法或選擇不向該等第三方採購零部件及配件，我們售後服務的溢利率或會受到不利影響。此外，我們的供應商供應的零部件可能無法正常使用，從而可能導致客戶對我們提出索償，在此情況下，我們或須進行維修或支付賠償金。倘發生上述任何情況，我們於該等產品的利潤可能受到影響，進而會對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響。

### **倘我們委聘經銷商在原無設立經銷門店的地區為某個品牌物色客戶，可能會被視為違反相關經銷授權協議下的相關規定**

於往績記錄期間，我們不時委聘河南省的若干經銷商在原無設立寶馬經銷門店的地區為寶馬乘用車物色客戶。於2013年3月，寶馬中國已向我們發函對該等過往業務操作方式提出警告。我們已實施若干內部控制程序，確保該等業務操作方式獲得相關汽車製造商的事先批准，並確保日後在汽車製造商提出要求時有效地及即時地終止該等業務操作方式。詳情請參閱「我們的業務－我們的服務－新乘用車銷售－委聘經銷商」一節。倘我們的內部控制程序無法有效確保我們在委聘任何經銷商前獲得相關汽車製造商的事先批准，或倘我們無法有效即時按要求終止該等業務操作方式，我們可能會被視為違反相關經銷授權協議。因此，相關汽車製造商可能會對我們進行懲罰或提出損害賠償或終止相關經銷授權協議，此乃會對我們的經營業績、財務狀況及增長前景構成不利影響。

### **我們倚賴主要高級管理層成員及嫻熟僱員有效從事我們的業務**

我們的業務能夠取得成功在很大程度上歸因於高級管理層（尤其是我們的創辦人兼主席馮先生及行政總裁喻峰先生）的領導。倘該等人士因任何理由離任且我們無法及時物色到合適的替代人選，我們的業務營運及增長前景或會受到不利影響。

此外，我們門店的日常順利營運倚賴我們數目眾多且經驗豐富的門店經理、銷售代表及汽車工程師和技師。我們能否吸引、培訓及挽留僱員對我們的業務持續獲得成功至關重要。鑒於中國經濟及中國汽車行業的強勁增長，對經驗豐富員工的競爭日趨激烈，故我們無法向閣下保證，我們能夠一直吸引及挽留主要管理層成員或我們所需的技術嫻熟僱員。倘我們營運及增長所需的人員及必要人才不足，我們的經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到重大不利影響。

---

## 風險因素

---

### 我們的投保範圍可能不足以保障我們免受一切潛在損失

我們投購的保險涉及大部份門店的存貨損失、失竊及損壞。我們並無就日常業務過程中可能產生的任何潛在責任投購責任險，而且由於在中國業務中斷險的理賠範圍有限，我們亦無投購任何業務中斷險。倘我們被提出索償或我們並無完全投保或僅部份投保的存貨或物業受損或蒙受損失，我們的經營業績及財務狀況或會受到不利影響。

### 我們可能會因影響我們租賃權益的業權缺陷而無法使用若干物業

我們在中國租賃若干物業經營門店。於2012年12月31日，我們共租賃24處物業，樓宇部份的總樓面面積為約15,255平方米及土地部份的地盤面積為約114,261平方米，其中：

- 三處物業（總樓面面積為約3,189平方米，佔我們已租賃樓宇總樓面面積的20.9%及總地盤面積為約20,487平方米，佔我們租賃土地總地盤面積的17.9%）尚未取得相關業權證書。該等物業中的一處物業位於河南省鄭州市。另兩處物業分別位於河南省安陽市及湖北省武漢市。
- 一處物業（總地盤面積為約8,671平方米，佔我們已租賃土地總地盤面積的7.6%）由我們於最後實際可行日期用作經營一間4S經銷店，該物業不符合其指定用途。該物業位於河南省南陽市。
- 八處物業（總樓面面積為約1,177平方米，佔我們租賃樓宇總樓面面積的7.7%及總地盤面積為約67,457平方米，佔我們已租賃土地總地盤面積的59%）建在集體所有土地上且根據適用中國法律、規則及法規不得出租予其他方作非農業或商業用途。該等物業中的一處物業位於廣東省廣州市，一處位於北京市及另外六處位於河南省。

我們於該12處租賃物業中的租賃權益存在若干業權缺陷。於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，我們於該等具有業權缺陷的租賃物業上經營業務產生的收入分別為人民幣284,400,000元、人民幣11.4億元及人民幣30.8億元，分別佔我們總收入的15.8%、37.6%及54.5%。更多資料，請參閱「我們的業務－物業」一節。

就租賃及使用我們所佔用的物業的權利若產生糾紛或索償（包括涉及指稱非法或無授權使用該等物業的訴訟），我們可能須搬遷我們的業務營運。倘我們的任何租約因第三方提出的任何質疑而終止或我們的出租人無法重續租約或無法獲得出租相關物業的合法業權或必要的政府批文或同意書，我們或須尋覓替代物業並由此產生額外的搬遷費用。根據當前獲得的資料，搬遷位於

---

## 風險因素

---

有業權缺陷物業之上的業務產生的估計成本及開支總額為約人民幣174,000,000元。任何相關搬遷均會干擾我們的營運並對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景構成不利影響。此外，概無法保證中國政府將不會修改或修訂現有的物業法律或規例而導致我們需要獲得額外的批文、授權或許可，或對獲得或保有我們佔用的物業所需的業權證書實施更加嚴格的規定。

### **概無法保證我們將能夠就獲汽車製造商批准建設的門店訂立最終經銷授權協議**

根據一般市場慣例，汽車製造商通常以授權、初步批文或意向函形式批准動工建設新門店，並僅於完成施工時方就該等門店訂立最終經銷授權協議。詳情請參閱「我們的業務－銷售網絡－新門店建設」。據我們的中國法律顧問告知，有關建設的授權、初步批文及意向函對訂約方均無法律約束力。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們就新建門店與汽車製造商訂立經銷授權協議並無遇到任何困難。於最後實際可行日期，我們已取得動工建設20間新門店的授權、初步批文及意向函，其中14間已在建設中，餘下六間已籌備建設。詳情請參閱「我們的業務－銷售網絡－新門店建設」。概不保證我們將能夠就獲批准建設的該20家新門店訂立最終經銷授權協議。倘汽車製造商在完成新門店建設時拒絕與我們訂立經銷授權協議，我們的經營業績、財務狀況及業務前景可能受到重大不利影響。

### **我們的業務可能會受到政治及宏觀經濟事件的不利影響**

我們的業務乃專注於銷售進口及國產的豪華及超豪華乘用車，包括日本的豪華品牌雷克薩斯。以採購金額計，雷克薩斯是我們於往績記錄期間所經銷的第二大品牌，佔我們於截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度總收入的23.2%、16.7%及9.7%。2012年9月中日兩國之間發生領土爭端，導致包括乘用車在內的日本商品遭到抵制及日本車銷量下降。因此，2012年10月以銷量計德國品牌超過日本品牌，在中國佔最大的市場份額。2012年9月、10月、11月及12月，我們的雷克薩斯乘用車銷量分別為67輛、58輛、75輛及79輛，及截至2013年3月31日止三個月平均為每月63輛，而2012年7月及8月分別為78輛及92輛，及截至2012年6月30日六個月平均為每月115輛。我們的二手乘用車的銷售並沒有受到影響，因為我們於往績記錄期間及截至最後實際可行日期並無以舊換新的雷克薩斯乘用車。我們亦無因任何車輛在中國釣魚島爭端相關的抗議活動中受損而產生任何責任。然而，領土爭端的持續發酵可能會繼續對我們的雷克薩斯銷量產生不利影響。

此外，由於歐債務危機持續，歐洲汽車市場呈現惡化跡象。寶馬集團及大眾集團等主要汽車製造商開始向具備較強購買力的其他汽車市場出售彼等的部份未售出存貨。中國市場已吸納部分該等存貨，惟僅限於中國境外生產的特定車型。該等措施已開始對中國乘用車的零售價構成下調壓力，惟同時亦會推高銷量。該等措施的長期效應仍不明朗，然而，倘零售價持續承受下調壓力，我們的經營業績、財務狀況及前景可能受到不利影響。

---

## 風險因素

---

然而，據若干媒體近期報導，購買零售價超過人民幣1,700,000元的乘用車可能會被有關政府部門徵收20%的奢侈品稅。據報導，該稅項的最早可能生效日期將為2013年6月1日。該項購置稅如果生效，則可能會對我們於超豪華乘用車市場的擴張計劃和新超豪華乘用車的銷售造成不利影響。

### 與我們的行業有關的風險

#### 我們經營業務的乘用車經銷市場的競爭日趨激烈

中國的乘用車經銷市場競爭激烈，而製造商通常在同一地區授出非獨家經銷權令競爭加劇。因此，我們在諸多區域市場與供應具競爭力品牌乘用車的經銷商以及銷售相同品牌及型號的乘用車的經銷商展開競爭。此外，我們在售後服務及零部件銷售方面與獨立維修店及汽車零部件零售中心進行競爭。我們的競爭實力取決於多項因素，包括下列能力：

- 與汽車製造商之間保持穩定的關係；
- 預測及迎合客戶購買趨勢及提升新乘用車的銷售；
- 向客戶提供優質售後服務；
- 管理新乘用車及零部件的存貨，保持最佳存貨水平；及
- 培訓及挽留現有僱員及吸納新人才。

我們無法保證，我們將在所有地區均保持較高的競爭力。我們預期中國的豪華及超豪華經銷商的數目在可預見未來會繼續增加。我們亦在售後服務方面與獨立修理店及汽車零部件零售中心進行競爭。加劇的競爭會導致我們的市場份額及溢利減少並對我們的增長前景構成不利影響。

#### 嚴格或更嚴格的燃油經濟性標準和排放標準、高企的燃料價格和乘用車消費稅可能會限制中國新乘用車的供應及／或減少對乘用車的需求

對乘用車實施和實行嚴格或更嚴格的燃油經濟性標準和排放標準，可能提高汽車製造商的生產、分銷及研發成本。因此，製造商可能會提高其乘用車指導價而消費者對新乘用車的需求可能會因此下降。

目前，中國政府補貼汽油零售價，但可能會考慮諸如全球原油價格的變動等因素而調整價格。近年來，中國政府已多次調整汽油零售價。汽油價格的波動導致中國燃料的需求水平出現顯著變化，中國不同地區之間汽油的成本和可用性不均衡，並導致中國汽油價格難以預料。倘中國燃料需求增長，可能會出現燃料短缺或價格上升。消費者會避免增加的或不可預測的成本或短缺，可能使用替代交通工具，如自行車、公共巴士、地鐵或購買更省油的汽車。該等標準會對更昂貴、豪華及超豪華的品牌汽車（耗油量較大）的影響更大。

---

## 風險因素

---

概無法保證，中國政府不會實施更嚴格的燃油經濟性標準或排放標準，進一步提高燃料價格或汽車消費稅稅率，施加新的限制或稅收，或者減少或中止中國汽車行業所享受的汽車消費減稅。我們可能面臨上述情況所導致的銷售下降，從而或會對我們的經營業績、財務狀況及增長前景構成不利影響。

### **政府有關乘用車購買及所有權的政策或會對我們的經營業績構成重大影響**

政府有關乘用車購買及所有權的政策或會對我們的業務構成影響，因為相關政策可能會影響消費者的需求及購買行為。

中國政府於2006年4月1日採納現行汽車消費稅。根據中國財政部及國家稅務總局頒佈的《關於調整乘用車消費稅政策的通知》，自2008年9月1日起提高大氣缸容量汽車的適用稅率。我們銷售的若干汽車屬大氣缸容量汽車，須繳納相對較高的汽車消費稅。日後對發動機容量較大汽車實行較高汽車消費稅政策可能會導致我們的銷售下降並對我們的收入構成不利影響。

### **若干中國城市出台防治交通擁堵措施及條例可能會限制當地的汽車需求**

地方政府為控制乘用車數量而制訂的配額或其他措施，如我們銷售網絡所在城市出台防治交通擁堵措施，可能會影響乘用車銷售。當地的經濟狀況、競爭環境及政府政策的變動會對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景產生重大不利影響。例如，為控制交通擁堵及污染的目標，自1994年起，上海一直在限制汽車新牌照的發放數量。個人及企業必須於市政府一般每月一次舉行的汽車牌照拍賣會上競買以便登記新車，而每月將予簽發的汽車牌照總數會於拍賣前告知公眾。2011年每月拍賣簽發約8,500張牌照。同樣地，北京市政府頒佈多項新措施限制每年簽發新汽車牌照的數量，於2010年12月23日生效，旨在控制北京的交通擁堵。2011年及2012年的限額分別為每年240,000個或每月20,000個，目前預期2013年將維持不變。因此，北京市場的新乘用車銷售總體自此大幅下跌。控制我們經營所在市場的乘用車數量的該等政府政策及任何未來政府政策可能限制潛在客戶購置乘用車的能力，進而減少客戶對乘用車的需求。詳情請參閱「法規－與中國汽車行業相關的法規－防治交通擁堵措施」。截至最後實際可行日期，河南省並無限制新乘用車年銷量的相似的地方規則或條例。我們經營業務所在地區（及尤其是河南省）的任何類似或其他不利事件可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景產生重大不利影響。

---

## 風險因素

---

### 未能遵守規管汽車經銷行業的適用法律、規則及法規可能會對我們的業務構成不利影響

我們在一個受高度規管的行業經營業務。我們須就我們的營運持有汽車經銷行業所規定的各種批文、牌照及許可。概無法保證中國政府將不會修改或修訂現有法律、規則或法規而導致我們需要獲得額外的批文、牌照或許可，或對獲得或持有業務營運所需的批文、牌照或許可實施更加嚴格的規定。未能或無法重續批文、牌照或許可會導致我們的營運中斷並遭致中國政府處以任何罰款或其他懲罰，從而會對我們的經營業績、財務狀況及聲譽構成重大不利影響。詳情請參閱本招股章程「法規」一節。

### 與在中國開展業務有關的風險

#### 本集團的業務營運及未來增長倚賴國內生產總值及中國市場的消費增長，且全球及中國經濟、政治及社會狀況的變化可能對其產生不利影響

於往績記錄期間，我們的所有收入均來自我們於中國經營的業務。我們預計，在可預見將來，中國仍將為我們的主要市場。我們的一項策略是擴大在中國的營運。因此，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景在很大程度上受中國經濟發展的影響。倘中國的國內生產總值及／或消費者購買力增長出現不利變動，我們的經營業績、財務狀況及增長前景或會受到重大不利影響。

過去二十年間，中國就國內生產總值而言已經成為全球經濟增長最快的國家之一。然而，中國政府於過往曾採取放緩經濟增長至更適合管理之水平的措施，尤其是工業生產、銀行信貸、固定投資及貨幣供應的增長率方面。此外，美國、歐盟及若干亞洲國家的經濟放緩可能對中國的經濟增長產生重大不利影響。

自2008年初以來，對通貨膨脹或通貨緊縮、能源成本、地緣政治事件、信貸的可獲得性及成本的關注均導致市場出現無法預計的波動以及對日後世界經濟及市場的預期下降。該等因素連同不斷波動的油價、持續下降的商業及消費者信心以及持續攀高的失業率，預示著全球經濟放緩並可能出現較長期的蕭條。該等事件導致中國經濟放緩。我們無法預測全球經濟環境的轉變將對中國國內生產總值及消費開支造成的影響程度。此外，消費開支可能受到中國經濟及財政狀況、社會及政治穩定性的變化或發展，以及其他我們無法控制的其他因素影響。該等狀況的任何變化以及經濟環境轉變而導致中國法律、法規及條例或其他政策所作出的任何修改可能對本集團造成重大不利影響。

#### 與中國法律體系有關的不確定性可能對我們產生重大不利影響

我們的業務和經營主要在中國進行，並受中國法律、法規和法規管轄。中國的法律體系是以成文法為基礎的民事法律體系。可參考事先法院判決，但先例價值比較有限。20世紀70年代末以來，中國政府已大大加強中國法律和法規，以保護在中國的各種形式外國投資。然而，中國

---

## 風險因素

---

尚未形成一套完整的法律體系，而且最近制定的法律和法規可能不足以涵蓋中國經濟活動的各個方面。由於許多此類法律、法規和法規相對較新且由於已公佈的判例數量有限及不具備約束性，該等法律、法規和法規的詮釋和執行可能涉及不確定性，而且與其他較發達司法權區相比一致性及可預測性均較差。此外，該等法律、法規和法規對我們提供的法律保護可能比較有限。中國的任何訴訟或監管執法行動可能被拖延，並產生大量成本，導致資源和管理層注意力轉移。

此外，概無法保證中國政府將不會修改或修訂現有法律、法規或法規而導致我們需要獲得額外的批文、牌照或許可，或對業務及營運所需的批文、牌照或許可實施更加嚴格的規定或條件。無法或未能重續批文、牌照或許可或會導致我們的營運中止，令我們遭中國政府處以罰款或懲罰。亦無法保證中國政府將不會修改或修訂現有法律、法規或法規或頒佈新法律、法規或法規，此乃會對我們的業務、營運、增長或前景構成重大不利影響。

### **根據中國企業所得稅法的規定，我們的中國企業所得稅負債存在重大不確定性**

根據企業所得稅法，自2008年1月1日起，外資企業所賺取溢利向其於中國境外的直接控股公司作出分派須繳納10%的預扣稅。根據香港與中國訂立的特定安排，倘香港居民企業擁有中國公司25%以上股權，該稅率可下調至5%。然而，根據於2009年10月1日生效的國家稅務總局關於印發非居民享受稅收協定待遇管理辦法（試行）的通知，5%的稅率並不會自動應用。經過主管地方稅務機關的批准後，企業方可享受相關稅收協定規定的有關股息的稅務待遇。然而，根據國家稅務總局於2009年2月發出的稅收通知，倘境外安排的主要目的是取得稅務優惠待遇，則中國稅務機關可酌情調整有關境外實體享有的稅率。我們無法向閣下保證，中國稅務機關將決定對我們的香港附屬公司自我們的中國附屬公司收取的股息徵收5%的預扣稅及中國稅務機關日後將不會就該等股息徵收更高的預扣稅。

### **根據中國企業所得稅法，我們或被分類為中國「居民企業」。該分類會對我們及我們的非中國股東帶來不利的稅項後果**

根據企業所得稅法，於中國境外設立而在中國擁有「實際管理機構」的企業被視為「居民企業」，這意味著其可能在企業所得稅方面享受與中國企業類似的待遇。企業所得稅法實施細則界定「實際管理」為對企業的「生產經營、人事、會計和物業實施重大和全面管理和控制」。由於目前未對「居民企業」的分類有更新的官方解釋或應用，故有關根據外國法律於中國境外註冊及由一名中國個別人士作為控股股東的企業的狀況及徵稅方法並不清晰。

---

## 風險因素

---

中國稅務機關一旦將我們的開曼群島控股公司釐定為中國企業所得稅適用的「居民企業」，則會帶來多項不利中國稅務後果。我們可能須就全球應課稅收入按25%稅率繳納企業所得稅，以及須履行中國企業所得稅呈報責任。就我們而言，此舉將導致須就源自中國境外的任何收入（如發售所得款項的利息）按25%稅率繳納中國企業所得稅。相對而言，開曼群島則毋須就有關收入繳納稅項。此外，本公司如根據中國法例被視為中國「居民企業」，則可能須根據企業所得稅法就銷售股份所變現的資本收益及支付予非中國居民的發售股份股息預扣中國所得稅，原因為有關收入或被視為「源自中國境內」的收入。於此情況下，根據企業所得稅法，除非外國公司股東根據稅務條約符合資格享有優惠預扣稅率，否則該外國公司股東或須支付10%的預扣所得稅。

### **中國對境外控股公司向中國實體提供貸款和直接投資的規定，可能會延誤或阻止我們將全球發售所得款項用於向我們的中國附屬公司提供貸款或作出額外出資**

在使用本次發售所得款項時，我們作為旗下中國附屬公司的境外控股公司，可能會向我們的中國附屬公司提供貸款，或對我們的中國附屬公司作出額外出資。我們向旗下的中國附屬公司提供任何貸款或額外出資，須受中國法規管轄，並須經過批准。例如，我們向旗下的中國附屬公司提供的貸款不能超過法定限額，且必須向中國國家外匯管理局（外管局）或其地方分局登記備案。

我們亦可決定以注資方式對旗下的中國附屬公司提供融資，但必須經商務部或其地方機構批准。由於我們的經營實體為中國內資企業，故鑒於外商投資中國內資企業的監管問題以及特許和其他監管問題，我們不大可能通過注資方式為彼等的業務提供資金。我們無法向閣下保證，對於我們日後向旗下中國附屬公司提供貸款或出資，我們能夠及時獲得規定的政府登記或取得批准。倘我們未能獲得上述登記或取得批准，可能對我們能否使用本次發行所得款項及為我們的中國業務提供資金產生不利影響，這可能對我們的流動性和擴展業務的能力造成重大不利影響。

### **我們支付股息和動用我們的附屬公司現金資源的能力，取決於附屬公司的盈利和分派**

我們是一家在開曼群島註冊成立的控股公司，我們的業務及運營主要通過我們的中國附屬公司進行。我們日後不能通過在中國境外發行股權或借款提供的現金需求，包括向我們的股東派付股息、償還我們可能產生的任何債務和支付我們的運營支出所需資金，均有賴我們的中國附屬公司派付的股息及其他分派。

我們的附屬公司派付股息或作出其他分派的能力，可能取決於彼等的盈利、財務狀況、所需和可用現金、適用法律、法規及法規，以及融資或其他協議中規定的向本公司付款的限制。倘我們旗下一家或多家附屬公司以自身名義舉債，則規管該債務的文件可能會限制其就本身的股本權益向我們派付股息或作出其他分派。



---

## 風險因素

---

作為在中國成立的實體，我們的中國附屬公司在股息派付方面受到限制。中國法規目前允許中國附屬公司僅可從根據中國公認會計準則確定的累積溢利中派付股息。根據適用中國法律及法規，我們的各中國附屬公司須維持一般儲備金，金額為根據中國公認會計準則確定的稅後純利的10%，上限為該中國附屬公司的註冊資本的50%。我們的中國附屬公司（作為外資企業）可能亦須按該中國附屬公司的規定並根據其組織章程的規定，就員工福利、獎金及發展設立個別基金。此等儲備或基金不能用作派發股息。此等儲備或基金來自我們各中國附屬公司的稅後利。此外，倘我們旗下一家或多家中國附屬公司未來舉債，規管有關債務的文件可能限制其向我們派付股息或進行其他分派的能力。因此，我們各中國附屬公司以股息形式向我們轉撥其純利的能力受到限制。

倘我們的中國附屬公司因政府政策或規例所限或因缺乏足夠現金流而無法支付股息，我們將無法支付股息、償還債務或支付開支。

### **倘我們身為中國居民的股東或實益擁有人並未根據相關中國居民海外投資活動法規作出必要的申請及登記，根據中國法律，可能會妨礙我們分派溢利的能力，並可能會導致我們及我們的中國居民股東承擔責任**

外匯管理局2005年10月21日發佈並於2005年11月1日起生效的《關於境內居民通過境外特殊目的公司融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「**外管局通知**」）要求直接或間接在境外投資（包括境外特殊目的公司）的中國居民填寫境內居民個人境外投資登記表，並向外匯管理局登記，當資本發生任何重大變化時，應在30日內更新外匯管理局的記錄，包括資本增加和減少、股份轉讓、股份交換、合併或分拆。倘不辦理登記，可能導致中國實體被禁止向該中國居民直接或間接投資的有關境外實體進行分配或削減資本、股份轉讓或清算而獲得的注資。

由於這些通知與其他批准的規定之間是否一致存在不確定性，目前仍不清楚日後中國政府有關部門將會如何詮釋、修改和實施外匯管理局通知以及有關境外或跨境交易的任何立法。我們獲馮先生告知，彼已完成及更新外匯管理局所需登記。倘我們的中國股東不向外匯管理局登記或變更，可能導致我們的中國附屬公司被禁止進行分配、股份轉讓或清算，並可能影響我們的所有權結構、收購戰略、業務運營，以及向我們的股東支付股息的能力。

### **政府對貨幣兌換的控制，可能會影響我們股份的價值，並限制我們有效運用本身所持現金的能力**

本公司絕大部份收入都是以人民幣計價。中國政府對人民幣兌換成外幣加以管制，並在某些情況下，限制從中國匯出貨幣。根據現行的中國外匯管理條例，經常項目付款，包括溢利分配、利息支付及與貿易有關的交易支出款項，只要辦妥若干手續，可毋須事先經外匯管理局批准

---

## 風險因素

---

而以外幣支付。然而，將人民幣兌換成外幣並匯出中國償還資本開支，如償還以外幣計價的貸款時，則需要獲得外匯管理局或其地方分局的批准。日後中國政府亦可酌情限制經常項目交易使用外幣。

根據我們目前的企業結構，我們的收入主要來自旗下中國附屬公司派付的股息。外匯供應短缺可能會限制我們的中國附屬公司匯出足夠外匯向我們支付股息或其他款項的能力，或償還彼等以外匯計價的債務。倘外匯管制系統阻礙我們獲得足夠外匯以滿足我們的外匯需求，我們可能無法以外幣向股東支付股息。此外，由於本公司日後來自經營業務的大量現金流將以人民幣計值，對貨幣兌換的任何現有和將來的限制，都可能限制本公司在中國境外購買商品和服務的能力或資助本公司以外幣進行的業務經營活動。

### **人民幣匯率的波動可能對 閣下的投資產生重大不利影響**

人民幣兌外幣（包括港元）的匯率受（其中包括）中國政治和經濟狀況的變化所影響。倘我們需要將首次公開發售所收取的港元兌換成人民幣用於業務運營，人民幣兌港元升值將會對我們兌換所得的人民幣金額產生不利影響。相反，倘我們決定為就股份派發股息或其他商業用途將人民幣兌換成港元，則港元兌人民幣升值將會對我們可獲得的港元金額造成負面影響。歐元、日圓或其他外幣兌人民幣一旦升值，可能導致汽車製造商調高價格，令我們的汽車及零配件採購成本增加，繼而可能須調高汽車零售價，對我們的銷售額及溢利構成不利影響。

### **很難就非中國法院作出的判決向居住於中國的董事或高級管理人員送達法律文書，或對我們、我們的董事或高級管理人員強制執行法院判決**

本集團所有資產幾乎都位於中國。此外，大多數董事及高級管理人員居住於中國，我們的董事及高級管理人員的資產亦可能位於中國。因此，在中國境外可能無法對我們的董事及高級管理人員送達法律文書，包括根據適用的證券法律所發生的事件。此外，倘該司法權區與中國簽署了條約，或此前中國法院的判決曾獲該司法權區承認，在符合其他規定的情況下，另一司法權區法院的判決可能會被相互承認或執行。然而，中國並未與日本、英國、美國以及其他許多國家簽署相互執行法院判決的條約。此外，香港與美國並無相互執行彼此法院判決的安排。因此，難以確定能否在中國或香港承認和執行某些司法權區的法院判決。

### 與全球發售有關的風險

#### 我們股份以往並無公開市場，且可能不會形成股份交投活躍的市場，此乃可能會對我們股份價格及閣下出售閣下股份的能力構成重大不利影響

全球發售前，我們股份並無公開市場。我們股份的初步發售價範圍及發售價將由聯席賬簿管理人（代表包銷商）與我們商議決定。此外，雖然我們已申請我們股份在聯交所上市，但無法保證(i)我們股份可形成交投活躍的市場；或(ii)即使有此市場，但無法保證在全球發售完成後可以持續；或(iii)我們股份的市價不會跌破發售價。閣下未必可以按閣下認為吸引的價格轉售股份或成功轉售股份。

#### 我們股份的價格和成交量可能出現波動，導致在全球發售中購買我們股份的投資者蒙受重大損失

我們股份的價格和成交量可能出現波動。我們股份的市價可能因（其中包括）以下因素而大幅且急劇波動，其中部份因素超出我們的控制範圍：

- 我們的經營業績變化（包括因外幣匯率波動而產生的變化）；
- 出現競爭對手而導致我們的定價政策變動；
- 失去重要客戶或我們的客戶嚴重違約；
- 證券分析員對我們的財務表現的估計出現變動；
- 我們宣布進行重大收購、組成戰略聯盟或合營企業；
- 重要人員加盟或離任；
- 股票市場價格和交投量波動；
- 牽涉訴訟；及
- 整體經濟和股票市場環境。

此外，證券市場以及其主要營運和資產在中國並且於聯交所上市的其他公司的股份近年的價格與交投量波動日增，其中部份與該等公司的經營表現無關或不成比例。市場及行業的廣泛波動可能對我們股份的市價造成不利影響。

#### 我們或無法向股東分派股息

我們向股東派付股息或作出其他分派的能力受日後本集團的財務表現及現金流狀況的影響。我們或因上述因素而無法向股東分派股息。

我們未必能夠錄得溢利及在應付其資金需求、其他責任及業務規劃後擁有充足的資金向股東宣派股息。

---

## 風險因素

---

### 任何控股股東日後出售股份或重大撤資可能對我們股份當時的市價造成不利影響

於全球發售後，若我們的控股股東日後在公開市場大量出售我們股份，或出現這種出售的可能性，均可能對我們股份的市價造成不利影響並且嚴重損害我們日後通過發售股份而集資的能力。雖然控股股東已同意對本身持有的股份設立禁售期，惟倘任何控股股東在相關禁售期屆滿後大量出售我們股份（或予人有關出售可能發生的觀感），均可能導致我們股份當時的市價下跌，對我們日後籌集股本資金的能力造成負面影響。

### 本招股章程所載的若干統計數據乃取自一份第三方報告及可公開取得的官方資料

本招股章程（特別是本招股章程「行業概覽」一節）載有若干資料及統計數據，包括但不限於與中國及乘用車經銷行業及市場有關的資料及統計數據。該等資料及統計數據乃取自多份政府官方刊物及其他刊物以及我們委託撰寫的第三方報告。我們相信該等資料來源為該等資料的常規來源，並且在選取及轉載該等資料時已合理審慎行事。我們並無理由相信該等資料在任何重大方面失實或存在誤導成份，或者當中遺漏任何事實致使該等資料在任何重大方面失實或存在誤導成份。我們、全球協調人、賬簿管理人、牽頭經辦人、保薦人、包銷商、我們或彼等各自的任何董事、高級職員或代表或參與全球發售的任何其他人士並無對該等資料進行獨立核實，亦不對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亦未必與中國境內或境外所編撰的其他資料相符，亦可能並不完備或並非最新資料。基於搜集方法可能出現瑕疵或不足，或已公佈資料與市場慣例之間存在差異及其他問題，本招股章程內呈列的事實、預測及統計數據（包括與中國、中國經濟及乘用車經銷行業有關的事實、預測及統計數據）可能未必準確或未必可與其他經濟體系得出的事實、預測及統計數據互相比較。此外，我們無法向閣下保證，有關資料以相同基準列出或編撰，或擁有於任何其他地方所擁有的準確程度。因此，閣下不應過度倚賴本招股章程內所載與中國、中國經濟及乘用車經銷行業有關的事實、預測及統計數據。

### 在全球發售中購買我們股份的人士將面對即時攤薄，而倘我們日後發行額外股份或會面對進一步攤薄

我們股份的發售價高於緊接全球發售前每股股份的有形資產淨值。因此，根據每股發售股份介乎6.08港元至8.88港元的發售價範圍計算，在全球發售中購買我們股份的人士將分別面對每股股份的備考有形資產淨值2.10港元至2.77港元被即時攤薄。此計算基於假設緊隨上市前重組及全球發售完成後1,075,126,000股股份將會發行及發行在外，但不包括因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份及根據受限制股份單位計劃已發行或將發行的股份。為擴充業務，我們或會考慮於日後發售及發行額外股份。倘若我們於日後以低於每股股份有形資產淨值的價格發行額外股份，購買我們股份的人士或會面臨每股股份有形資產淨值被進一步攤薄。

---

## 風險因素

---

### **發售價未必反映日後股份於交易市場的價格**

發售價將由聯席賬簿管理人（代表包銷商）與我們磋商釐定，或與上市後我們股份的市價不同。由於發售股份的定價與交易之間出現時間差且發售股份在上市日期前不會開始在聯交所買賣，故發售股份的初步買賣價格可能較發售價為低。

### **投資者應細閱整份招股章程，而不應在沒有仔細考慮本招股章程所載風險及其他資料下對本招股章程內或公開發表的媒體報道中任何個別陳述加以考慮**

曾有媒體對全球發售及我們的業務作出報道。我們對該等媒體報道或前瞻性陳述的準確性或完整性不承擔任何責任，且對媒體發佈的任何資料的適當性、準確性或完整性或可靠性不表發任何聲明。媒體中的任何資料如與本招股章程所載資料有不一致或衝突，我們概不承擔任何責任。因此，有意投資者不應依賴報章或其他媒體報道中的任何資料。