

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節屬概要，故並無載列對閣下可能有重要影響的所有資料。閣下在決定投資於[編纂]前，務請閱讀整份文件。

任何投資均涉及風險。有關投資於[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」。閣下在決定投資於[編纂]前，務請細閱此節。


概覽

我們是中國最大的租車公司，為客戶提供全面的租車服務，包括短租、長租和融資租賃。根據羅蘭貝格的資料，我們在車隊規模、收入、網絡覆蓋及品牌知名度等方面是市場的絕對領導者。

截至二零一四年三月三十一日，我們的總車隊規模為55,403輛。根據羅蘭貝格的資料，截至二零一三年十二月三十一日，我們在中國所有租車公司中擁有規模最大的短租車隊和規模最大的長租車隊。我們的總車隊規模大於我們後面的九大汽車租賃公司的車隊規模總和，是第二大汽車租賃公司車隊規模的4倍以上。

截至二零一四年三月三十一日，我們在中國除西藏外所有省份的69個主要城市擁有751個直營租車服務網點。根據羅蘭貝格的資料，截至二零一三年十二月三十一日，我們直營租車服務網點的數目是最大競爭對手的3倍左右。作為補充，截至二零一四年三月三十一日，我們在152個規模較小的城市發展了191個加盟服務網點。

我們為客戶提供優質的租車體驗，包括多樣化的車型選擇、良好的車況、便捷的租車手續，以及在所有我們運營的城市提供7×24小時的服務。我們的總客戶量從截至二零一一年十二月三十一日的約450,000增長到截至二零一四年三月三十一日的約1,790,000，增長了4倍左右。

根據羅蘭貝格的資料，我們的品牌，「 神州租車」或「China Auto Rental」，是中國知名度最高和最受信賴的租車品牌。根據百度指數和Google趨勢（兩大關鍵詞搜索流行度指數），我們的品牌在中國汽車租賃公司中的搜索量最大。二零一三年，我們在百度及Google上的總搜索量都分別是我們最接近的競爭品牌的約3倍。我們強大的品牌可以令我們溢價定價，並會降低我們獲取客戶的成本。

做為一個技術導向型公司，我們已經建成了一個高效、可靠及擴展性強的信息技術平台。我們的信息技術平台集合了我們經營管理的所有方面，包括交易、收益、客戶、車隊及財務管理。通過這個信息技術平台，我們收集了大量的交易數據和客戶數據，我們可以通過分析這些數據來提高運營效率，並提升客戶體驗。尤其是，我們的信息技術平台驅動著我們先進且操作便捷的網站及手機客戶端，二零一三年，來自我們網站和手機客戶端的訂單佔短租總訂單的比例達到約63.8%。來自手機客戶端的訂單佔總訂單的百分比由截至二零一三年三月三十一日止三個月的6.4%增長到截至二零一四年三月三十一日止三個月的24.4%。

往績記錄期內，我們在提高經營效率的同時取得大幅增長。我們的車隊規模由二零一一年十二月三十一日的25,845輛增至二零一四年三月三十一日的55,403輛。我們的收益按81.6%的複合年增長率由二零一一年的人民幣819.2百萬元增至二零一三年的人民幣2,702.7百萬元，並由截至二零一三年三月三十一日止三個月的人民幣573.4百萬元增加至截至二零一四年三月三十一日止三個月的人民幣788.2百萬元，增長了37.5%。我們於二零一一年錄得虧損人民幣151.2百萬元，而二零一三年的虧損則為人民幣223.4百萬元。我們的溢利由截至二零一三年三月三十一日止三個月的人民幣17.0百萬元增至截至二零一四年三月三十一日止三個月的人民幣98.1百萬元。我們的經調整（虧損）／溢利淨額（即剔除以股份為基礎的酬金、與公司重組有關的匯兌收益或虧損、與停運車隊相關成本及[編纂]及重組相關開支後的

概 要

溢利或虧損)由二零一一年的虧損人民幣145.1百萬元增至二零一三年的溢利人民幣143.4百萬元，而我們的經調整溢利淨額由截至二零一三年三月三十一日止三個月的人民幣40.0百萬元增至截至二零一四年三月三十一日止三個月的人民幣163.4百萬元。我們的經調整EBITDA (即剔除以股份為基礎的酬金、與企業重組相關的外匯收益或虧損、與停運車隊相關的成本以及[編纂]及重組相關開支後的溢利或開支虧損(扣除所得稅、財務收入／成本淨額、折舊、攤銷及減值前)由二零一一年的人民幣265.5百萬元增至二零一三年的人民幣1,061.4百萬元，而我們的經調整EBITDA由截至二零一三年三月三十一日止三個月的人民幣257.7百萬元增至截至二零一四年三月三十一日止三個月的人民幣400.7百萬元。更多資料請參閱本文件第181頁「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

我們的業務模式

我們的收入主要來自我們的租車業務及二手車銷售生收益。

我們的租車業務提供短租、長租及融資租賃服務。我們在中國主要專注於短期自駕汽車租賃市場。此外，我們提供多種增值服務，如意外事故保險、GPS導航系統、7天×24小時道路救援、車輛交付及單程租賃。我們亦提供「企業雲」汽車租賃解決方案，有關方案涵蓋我們的所有產品及服務，以協助機構客戶優化其汽車使用管理。於二零一一年、二零一二年、二零一三年及截至二零一四年三月三十一日止三個月，我們租車業務的收益分別約佔我們總收益的94.7%、96.9%、81.7%及85.6%。

於我們的二手租賃車輛達到其持有期限時，我們將會向終端用戶、經銷商及特許加盟商出售我們的二手車輛，我們主要車型的一般持有期約為30個月，而其他車型的一般持有期約為36個月。我們通過三個渠道出售二手車，即我們自有招標及拍賣系統、第三方拍賣公司及其他線下銷售。於二零一一年、二零一二年、二零一三年及截至二零一四年三月三十一日止三個月，我們二手車銷售收益分別約佔我們總收益的5.3%、3.1%、18.3%及14.4%。

我們於二零一三年十二月開始特許加盟安排。我們僅允許特許加盟商於我們未設立直營服務點的小城市經營。我們向特許加盟商收取前期特許費、佣金及若干其他雜費。來自特許加盟安排的收益構成我們租金收入的一小部分，且我們預期其將於不遠的將來成為我們租金收入的一大部分。更多資料請參閱本文件第94頁「業務－我們的特許加盟安排」。

我們的行業及競爭格局

中國的汽車租賃市場可分為短租、長租及融資租賃市場。鑒於在中國租車公司提供90天以下的代駕車輛租賃屬違法，我們僅提供自駕短租。根據羅蘭貝格的資料，中國的短期自駕租賃市場是分割的，預期其將由二零一三年底約人民幣60億元增至二零一八年底約人民幣180億元，複合年增長率達27%主要來自個人及機構客戶日益增加的休閒及商務旅遊需求，以及持有駕照但並不擁有汽車的駕駛人員的一般用車需求所帶動。根據羅蘭貝格的資料，持照駕駛人員人數與私家車數目之間的差距一直並預期將繼續擴大。根據羅蘭貝格的資料，於二零一三年，按中國的短期自駕租賃收益計算，我們短期自駕租賃的市場份額為31.2%，而我們最直接的競爭對手一嗨租車及至尊的市場份額則分別為8.1%及1.9%。作為絕對的市場領導者，我們處於可把握中國汽車租賃市場的顯著增長機會的有利地位。更多資料請參閱本文件第69頁「行業概覽」。

我們的客戶

我們擁有龐大、迅速增長且忠誠的客戶群，包括個人及機構客戶。我們的個人客戶總人數由截至二零一一年十二月三十一日的約447,000名增加約四倍至截至二零一四年三月三十一日的約1,776,000名。我們的機構客戶數量由截至二零一一年十二月三十一日約3,500增

概 要

至截至二零一四年三月三十一日約12,000。我們回頭客的交易量佔我們租賃交易總量的比例已由二零一一年的56.6%增至二零一三年的68.0%，表示客戶忠誠度不斷增強及客戶參與度不斷提高。於二零一一年、二零一二年及二零一三年各年及截至二零一四年三月三十一日止三個月，我們的任何客戶概無佔我們總收益超過5%。於同期，我們的五大客戶合共分別佔我們總收益的4.3%、3.3%、5.5%及2.7%。有關我們客戶的更多資料，請參閱本文件第90頁的「業務－我們的客戶」。

我們的供應商

我們向汽車製造商及其授權經銷商購買車輛。我們一般直接與汽車製造商磋商我們的採購條款及訂立框架協議，然後汽車製造商將指示我們根據有關框架協議與其授權經銷商下達個別採購訂單。對於我們的信息技術需求、保險需求及維修及保養需求，我們亦動用第三方供應商。於截至二零一一年、二零一二年及二零一三年十二月三十一日止年度及截至二零一四年三月三十一日止三個月，我們的前五大供應商在採購額方面合共分別佔我們總採購額約53.6%、45.6%、55.2%及38.4%，我們的單一最大供應商在採購額方面分別佔我們總採購額約17.8%、14.5%、14.6%及12.1%。有關我們供應商的更多資料，請參閱本文件第97頁的「業務－我們的供應商」。

我們的優勢

我們相信，以下優勢促成我們的成功並使我們從競爭對手中脫穎而出：

- 我們明確的市場領先地位為我們提供獨特的競爭優勢；
- 我們透過提供優質客戶體驗建立了高認可度和信賴度的品牌；
- 高效、可靠及擴展性強的技術平台能使我們提升營運效率並提高客戶體驗；
- 我們多元化的業務組合令我們能夠在管理市場波動的同時把握增長機遇；及
- 我們擁有經驗豐富的管理團隊以及強大的股東支持。

我們的策略

我們的目標是鞏固我們在中國汽車租賃市場的領先地位並提升我們的營運效率。為達致此目標，我們擬：

- 提高車隊利用率及營運效率；
- 壯大租賃車隊並擴大網絡覆蓋範圍；
- 不斷提升客戶體驗並加強品牌；及
- 不斷創新產品及進一步通過延伸我們的價值鏈來拓展業務。

風險因素

我們的業務營運及此次[編纂]涉及若干風險，其中部分風險並非我們所能控制且可能影響閣下投資我們的決定及／或閣下投資的價值。該等風險因素載列於本文件第26頁起的「風險因素」。閣下在決定投資[編纂]前，應細閱該節全部內容。我們所面對的部分主要風險包括：

- 我們於二零一一年、二零一二年及二零一三年一直虧損經營，僅近期於截至二零一四年三月三十一日止三個月實現盈利且我們日後未必會維持盈利；

概 要

- 倘我們不能與現有及新競爭對手有效競爭，則我們可能會喪失客戶及市場份額；
- 我們的業務需要大量資本為補充及擴張車隊提供融資。未能管理我們的流動性及現金流量或日後無法取得額外融資可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響；
- 我們的業務極其依賴我們的聲譽及品牌的市場知名度，且任何不利宣傳或對我們品牌的其他損害或未能保持及提升品牌知名度可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響；及
- 任何對我們資訊科技系統的干擾會對我們的業務造成不利影響。

歷史經營資料概要

下表載列對我們的業務至關重要的主要經營指標：

	截至十二月三十一日止年度			截至三月三十一日止三個月	
	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一三年	二零一四年
短租					
平均每日短租車隊 ⁽¹⁾	15,429	26,556	33,475	32,483	35,130
平均日租金 (人民幣) ⁽²⁾	197	212	246	223	281
車隊出租率(%) ⁽³⁾	56.7%	59.0%	57.9%	60.5%	60.9%
單車日均收益 (人民幣) ⁽⁴⁾	112	125	142	135	171

(1) 平均每日短租車隊乃按一定期間我們運營中短租車輛的總天數除以該期間總天數計算。計算平均每日短租車隊時，「運營中的短租車輛」指我們全部的短租車隊，包括因維修或保養而暫時不能供客戶使用的車輛以及運送途中的車輛，惟不包括因客戶違反交通規則導致未能通過兩年一次的強制年檢而暫停出租的車輛。

(2) 平均日租金按一定期間我們的短租收益除以該期間車隊出租天數計算。車隊出租天數乃一定期間我們短租車隊的所有車輛的總出租天數。

(3) 車隊利用率按我們短租車輛的總出租天數除以我們短租車輛運營的總天數。計算車隊利用率時，「運營中的短租車輛」指我們全部的短租車隊，包括因維修或保養而暫時不能提供給客戶使用的車輛以及運送途中的車輛，惟不包括因客戶違反交通規則導致未能通過一年兩次的強制檢查而暫停出租的車輛。

(4) 單車日均收益指每輛短租車輛平均每日租金收益，乃按一定期間平均每日租金乘以同一期間的車隊利用率計算。

歷史財務資料概要

下表載列本集團的合併財務資料概要。我們已自本文件附錄一載列的會計師報告的經審核合併財務資料摘錄截至二零一一年、二零一二年及二零一三年十二月三十一日及截至該等日期止年度以及截至二零一四年三月三十一日及截至該日期止三個月的合併財務資料。我們已自本文件附錄一載列的會計師報告載列的我們的經審閱合併財務報表摘錄截至二零一三年三月三十一日及截至該日期止三個月的合併財務資料。

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

合併經營業績概要

	截至十二月三十一日止年度						截至三月三十一日止三個月			
	二零一一年		二零一二年		二零一三年		二零一三年		二零一四年	
	人民幣	佔收益 百分比	人民幣	佔收益 百分比	人民幣	佔收益 百分比	人民幣	佔收益 百分比	人民幣	佔收益 百分比
	(以千計，百分比除外)									
總收益	819,208	100.0%	1,609,022	100.0%	2,702,715	100.0%	573,399	100.0%	788,245	100.0%
租賃收益	776,009	94.7%	1,558,391	96.9%	2,207,812	81.7%	494,472	86.2%	674,744	85.6%
二手車銷售	43,199	5.3%	50,631	3.1%	494,903	18.3%	78,927	13.8%	113,501	14.4%
毛利	244,060	29.8%	492,996	30.6%	628,924	23.3%	175,343	30.6%	275,602	35.0%
除稅前溢利／(虧損)	(150,587)	(18.4)%	(132,354)	(8.2)%	(215,941)	(8.0)%	17,554	3.1%	99,333	12.6%
年／期內溢利／(虧損)	(151,225)	(18.5)%	(132,303)	(8.2)%	(223,365)	(8.3)%	17,018	3.0%	98,133	12.4%

非國際財務報告準則計量

	截至十二月三十一日止年度						截至三月三十一日止三個月			
	二零一一年		二零一二年		二零一三年		二零一三年		二零一四年	
	人民幣	佔 租賃收益 百分比	人民幣	佔 租賃收益 百分比	人民幣	佔 租賃收益 百分比	人民幣	佔 租賃收益 百分比	人民幣	佔 租賃收益 百分比
	(以千計，百分比除外)									
經調整(虧損)／ 溢利淨額 ⁽¹⁾	(145,143)	(18.7)%	(102,956)	(6.6)%	143,365	6.5%	39,980	8.1%	163,409	24.2%
經調整EBITDA ⁽²⁾	265,538	34.2%	728,132	46.7%	1,061,421	48.1%	257,744	52.1%	400,672	59.4%

附註：

- 我們將經調整純利／(虧損) 界定為剔除以股份為基礎的酬金、與企業重組相關的外匯收益或虧損、與停運車隊相關的成本以及[編纂]及重組相關開支後的溢利或虧損。關於我們經調整純利／(虧損) 的進一步詳情及對賬，請參閱本文件第181頁「財務資料－非國際財務報告準則計量」。
- 我們將經調整EBITDA界定為剔除以股份為基礎的酬金、與企業重組相關的外匯收益或虧損、與停運車隊相關的成本及[編纂]及重組相關開支後的溢利或虧損(扣除所得稅、財務收入／成本淨額、折舊、攤銷及減值前)。關於我們經調整EBITDA的進一步詳情及對賬，請參閱本文件第181頁「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

合併財務狀況表概要

	十二月三十一日			三月三十一日
	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年
	(人民幣千元)			
資產				
非流動資產總值	2,698,791	3,789,628	4,401,803	4,560,757
流動資產總值	1,069,082	1,268,667	1,765,268	2,061,449
負債				
流動負債總額	2,819,145	4,518,686	4,490,944	4,982,808
非流動負債總額	800,902	524,086	1,603,189	1,457,360
權益總額	<u>147,826</u>	<u>15,523</u>	<u>72,938</u>	<u>182,038</u>

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

合併現金流量表關鍵資料

	截至十二月三十一日止年度			截至三月三十一日止三個月	
	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一三年	二零一四年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
經營活動所得／(所用) 現金淨額	(1,485,326)	(923,976)	(590,312)	(56,513)	129,443
投資活動所得／(所用) 現金淨額	(103,160)	(52,983)	18,070	(1,765)	(159,367)
融資活動所得／(所用) 現金淨額	2,144,669	1,257,631	512,775	(83,456)	190,113
現金及現金等價物增加／ (減少) 淨額	556,183	280,672	(59,467)	(141,734)	160,189

主要財務比率

下表載列截至所示日期或所示期間的若干財務比率概要：

	十二月三十一日			三月三十一日
	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年
流動比率(倍) ⁽¹⁾	0.38倍	0.28倍	0.39倍	0.41倍
淨債務／資產比率(%) ⁽²⁾	65.0%	53.6%	48.1%	44.6%
淨債務／經調整EBITDA(倍) ⁽³⁾ ...	9.2倍	3.7倍	2.8倍	2.5倍
經調整EBITDA／利息 開支總額(倍) ⁽⁴⁾	1.9倍	2.7倍	3.2倍	5.5倍
佔租賃收益的比例：				
毛利(%) ⁽⁵⁾	32.2%	31.5%	29.7%	40.8%
純利(%) ⁽⁶⁾	(19.5%)	(8.5%)	(10.1%)	14.5%
經調整純利／(虧損)(%) ⁽⁷⁾	(18.7%)	(6.6%)	6.5%	24.2%
EBITDA(%) ⁽⁸⁾	33.4%	44.8%	38.5%	51.6%
經調整EBITDA(%) ⁽⁹⁾	34.2%	46.7%	48.1%	59.4%

附註：

- 流動比率乃以各財務期間結束時我們的流動資產除以流動負債計算。
- 淨債務資產比率乃以各財務期間結束時淨債務佔總資產的百分比計算。淨債務乃以我們的計息銀行及其他借款總額以及應付聯想控股款項(扣除現金及現金等價物)計算。
- 淨債務／經調整EBITDA乃以淨債務除以經調整EBITDA計算。二零一四年三月三十一日的數字乃使用截至二零一四年三月三十一日的淨債務除以近十二個月的經調整EBITDA計算，而近十二個月的經調整EBITDA則按二零一四年前三個月的經調整EBITDA加二零一三年全年的經調整EBITDA減二零一三年前三個月的經調整EBITDA計算。
- 經調整EBITDA／利息開支總額比率乃由我們的經調整EBITDA除以融資成本得出。
- 毛利率乃以我們於特定期間的汽車租賃毛利除以同期的租賃收益計算。
- 純利率乃以我們於特定期間的純利／(虧損)除以同期的租賃收益計算。
- 經調整純利率按我們於特定期間的經調整純利除以同期的租賃收益計算。

概 要

- (8) EBITDA利潤率乃以我們於特定期間的除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利除以同期的租賃收益計算。
- (9) 經調整EBITDA利潤率乃以我們於特定期間的經調整EBITDA除以同期的租賃收益計算。

流動負債淨額、負經營現金流量淨額及營運資金充足性

我們於二零一一年、二零一二年及二零一三年十二月三十一日以及二零一四年三月三十一日分別錄得流動負債淨額人民幣1,750.1百萬元、人民幣3,250.0百萬元、人民幣2,725.7百萬元及人民幣2,921.4百萬元。

於往績記錄期，我們的淨流動負債狀況主要是由於：

- 因企業重組應付神州租車控股的免息股東貸款，截至二零一二年及二零一三年十二月三十一日以及截至二零一四年三月三十一日分別為人民幣806.0百萬元、人民幣1,597.6百萬元及人民幣1,778.9百萬元；於二零一四年四月，神州租車控股已豁免所有有關款項，故我們不再有任何應付神州租車控股的未償還款項；
- 將我們截至二零一一年、二零一二年及二零一三年十二月三十一日以及二零一四年三月三十一日分別為人民幣594.1百萬元、人民幣82.0百萬元、人民幣849.7百萬元及人民幣1,328.3百萬元的長期銀行貸款及其他借款分類為須按要求償還的流動負債；然而，我們並無收到任何催促償還任何款項的任何實際要求；及
- 動用短期借款主要用作購置車輛(分類為非流動資產)。

於截至二零一一年、二零一二年及二零一三年十二月三十一日止年度，我們分別錄得經營活動所用現金流量淨額約人民幣1,485.3百萬元、人民幣924.0百萬元及人民幣590.3百萬元，主要由於於同期購置車輛的金額分別為數人民幣1,774.9百萬元、人民幣1,764.5百萬元及人民幣1,889.0百萬元所致。進一步詳情，請參閱本文件第204頁「財務資料－流動資金及資本來源」。於截至二零一四年三月三十一日止三個月，我們錄得經營活動所得現金淨額約人民幣129.4百萬元。

考慮到我們可動用的財務資源(包括現有的現金及現金等價物、經營所得現金流、銀行融資以及[編纂]估計所得款項淨額)，我們的董事認為且聯席保薦人一致同意我們有足夠營運資金應付目前及本文件日期起計至少12個月的營運需求。

停運車隊相關成本

於二零一三年，由於我們的車隊規模於二零一一年大幅增加，我們大部分車輛須進行兩年一次的強制年檢。我們的車輛由於客戶違章駕駛而本身承擔了交通違章處罰。我們無法讓我們的客戶於檢查日期前就大部分車輛繳清交通違章罰款，這會導致有關車輛不能通過兩年一次的強制年檢及被禁止上路或受處置。因此，每月平均7,624台車輛暫停租賃業務，並於二零一三年因停運車隊產生人民幣298.5百萬元的總成本。每月平均停運車隊規模乃以我們於某一期間的月末停運車隊總數除以該期間的月份數目計算。

概 要

於二零一三年下半年，預期會有大量車輛須到期進行兩年一次強制年檢，我們加大力度(包括分配更多員工及資源以協調客戶)抵銷我們車輛的扣分記錄。因此，截至二零一四年三月三十一日止三個月我們的停運車隊規模減少至2,928輛，截至二零一四年三月三十一日止三個月就此產生人民幣31.3百萬元的成本。

於二零一四年五月，中國公安部及國家質量監督檢驗檢疫總局就改善汽車檢驗政策的一系列改革措施發出聯合通知。其中一項改革措施規定，自二零一四年九月一日起，於二零一零年九月一日或之後獲取登記牌照的私人車輛於登記後首六年將獲豁免檢驗。於最後實際可行日期，我們大部分租賃車輛於二零一零年九月一日或之後獲取登記牌照。此外，中國汽車租賃行業的商會中國道路運輸協會(「中國道路運輸協會」)一直與中國政府積極討論修訂適用法規，而中國政府正着手以豁免汽車租賃公司的車輛因客戶違反交通規則而被扣分。有關定期強制年檢及停運車隊相關風險的更多資料，請參閱本文件第193頁「財務資料－非國際財務報告準則計量－停運車隊有關成本」、本文件第109頁「法規－與汽車租賃業務經營者相關的法規－關於違反道路交通法律法規的處罰的法規」及本文件第29頁「風險因素－客戶違反交通規則可能會令我們若干車輛停運」。

我們的經調整純利／(虧損)淨額計及我們因客戶違章駕駛而使車輛未能通過兩年一次強制年檢而停運所產生的成本。停運車隊相關成本包括累計折舊及其按比例分佔的直接經營開支、行政開支及財務成本的總額。然而，在計算停運車隊相關成本時，我們假定停運車隊並無產生收益(倘停運車隊可用於租賃時)。

我們的持股架構

我們的控股股東

[編纂]前重組完成後，我們的控股股東將持有約36.8%已發行股份。緊隨[編纂]完成後，我們的控股股東將持有近30.0%已發行股份(假設超額配股權不獲行使且不計及因[編纂]前購股權獲行使而將予發行的任何股份)。聯想控股於我們的控股股東的若干有限合夥人中持有權益。我們的控股股東由一般合夥人Grand Union Management Limited控制。聯想控股於Grand Union Management Limited持有20%的非控股權益。

我們的控股股東的業務與我們的業務之間並無競爭。董事相信本集團能夠獨立於我們的控股股東及其聯繫人而獨立經營業務。詳情請參閱本文件第148頁起始的「與我們的控股股東的關係」一節。

[編纂]前投資

我們有兩輪[編纂]前投資。我們動用[編纂]前投資所得款項作業務擴充、營運資金及其他企業用途。

首輪[編纂]前投資由Warburg Pincus, LLC的聯屬公司Amber Gem進行。於二零一二年，Amber Gem收購神州租車控股86,094,268股A系列優先股，總代價200百萬美元。緊隨[編纂]完成後，Amber Gem將持有約18.8%已發行股份(假設超額配股權不獲行使且不計及因[編纂]前購股權獲行使而將予發行的任何股份)。

第二輪[編纂]前投資由Hertz進行。於二零一三年五月一日，赫茲控股向多名現有股東收購合計34,437,707股神州租車控股普通股，總現金代價100百萬美元。同日，神州租車控

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

股向赫茲控股發行100百萬美元可換股票據以取代Hertz向神州租車控股以現金付款100百萬美元以及36百萬美元可換股票據以交換於Hertz已轉讓附屬公司的全部股權。於二零一四年四月二十四日，赫茲控股進一步透過轉換可換股票據收購36,589,746股神州租車控股股份。緊隨[編纂]完成後，赫茲控股將持有約16.9%已發行股份（假設Hertz認購費為[編纂]）[編纂]為[編纂]港元（即[編纂]指定範圍的下限）及超額配股權不獲行使且不計及因[編纂]前購股權獲行使而將予發行的任何股份）。

詳情請參閱本文件第128頁起的「歷史、重組及公司架構－[編纂]投資」一節。

[編纂]前購股權計劃

於二零一四年[●]，本公司採納[編纂]前購股權計劃，據此，76,340,115份購股權授予若干高級管理層及僱員。截至最後實際可行日期，概無根據[編纂]前購股權計劃授出的購股權已獲任何承授人行使。

假設根據[編纂]前購股權計劃授出的所有購股權獲行使，我們股東於緊隨[編纂]後的持股將被攤薄約3.2%（假設超額配股權不獲行使）。

詳情請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－[編纂]前購股權計劃」一節。

赫茲控股進行認購

緊隨[編纂]前重組後，赫茲控股將持有本公司約19.0%的股份（並無計及因行使[編纂]前購股權計劃而發行的股份）。根據股東協議，赫茲控股已向我們說明，其擬按[編纂]就[編纂]認購額外股份數目，認購總額最高為[編纂]或有關保持其於本公司權益百分比與緊接[編纂]前同一水平所需的較少金額。赫茲控股因此認購的任何股份將按照於[編纂]下向其他投資者進行一般[編纂]的相同條款進行認購。緊隨[編纂]後，赫茲控股將持有本公司約16.9%的股份（假設Hertz認購費為[編纂]、[編纂]為[編纂]港元（即[編纂]指定範圍的下限），且並無計及因超額配股權及[編纂]前購股權獲行使而將發行的股份）。

根據上市規則附錄6第5(2)段，我們已向聯交所申請，而聯交所已同意赫茲控股的建議認購。

詳情請參閱「歷史、重組及公司架構－赫茲控股認購」一節。

股息政策

我們的董事會就是否於任何年度宣派任何股息及（倘決定宣派股息）派息金額擁有絕對酌情權。本公司或其任何附屬公司自其註冊成立以來並無支付或宣派任何股息。我們將視乎財務狀況及現行經濟環境，繼續重新評估我們的股息政策。然而，派付股息將由董事會按照我們的盈利、現金流量、財務狀況、資本需求、法定資金儲備需求及董事認為相關的任何其他條件酌情決定。派付股息亦可受法律限制及我們於日後可能訂立的融資協議所規限。

概 要

[編纂]統計數字

[編纂]包括：(i)在香港進行[編纂][編纂]股股份(可予調整)；及(ii)根據第144A條或美國證券法的其他適用登記規定豁免在美國境內及根據S規例在美國境外進行[編纂][編纂]股股份(可予調整及視乎超額配股權行使與否而定)。下表載列若干發售相關數據，假定：(a)[編纂]已經完成及[編纂]股股份已發行；及(b)超額配股權尚未行使。

	根據最低 指示性[編纂] [編纂]港元計算	根據最高 指示性[編纂] [編纂]港元計算
我們股份的市值 ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
未經審核備考經調整合併 每股股份有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨[編纂]完成後預計已發行的[編纂]股股份計算。
- (2) 未經審核備考經調整合併每股股份有形資產淨值乃根據緊接[編纂]完成後預計已發行的[編纂]股股份計算。

上市開支

截至二零一四年三月三十一日，我們就[編纂]產生開支約人民幣[編纂]百萬元，其中人民幣[編纂]百萬元已資本化，而我們預期於[編纂]完成前產生開支人民幣[編纂]百萬元，其中約人民幣[編纂]百萬元預期將於我們的合併收益表扣除而約人民幣[編纂]百萬元預期將作為遞延開支予以資本化及根據相關會計標準於上市後於權益扣除。我們預期該等開支將不會對我們於二零一四年的經營業績造成重大影響。

所得款項用途

假設[編纂]為每股股份[編纂]港元(即指定[編纂]範圍每股股份[編纂]港元及每股股份[編纂]港元的中位數)，及於超額配股權行使前，我們估計在扣除[編纂]有關包銷佣金及其他估計開支後我們自[編纂]收取的所得款項淨額將約為[編纂]百萬港元。我們擬將[編纂]的所得款項淨額用作下列用途及金額載於下文，惟須根據我們不斷變化的業務需求及市況的變動而定：

- 所得款項淨額中約70%，或[編纂]百萬港元將用於採購額外車隊，以支持我們的增長策略。假設按每輛車的基準的財務架構約30至40%的股本及60至70%的債務，我們將能夠採購約45,000至60,000輛車；
- 所得款項淨額中約20%，或[編纂]百萬港元將用於償還若干銀行貸款的尚未償還款項，包括於國投信託的人民幣[編纂]百萬元、於中國郵政儲蓄的人民幣[編纂]百萬元(用於購買車輛)及於中誠信託的人民幣100百萬元的貸款融資，到期日分別為二零一五年三月、二零一五年四月及二零一五年三月，而利率分別為9.0%、6.1%及6.8%。請參閱本文件第216頁「財務資料－債務」；

概 要

- 所得款項淨額中餘下10%，或[編纂]百萬港元將用作我們的營運資金及其他一般公司用途。

倘[編纂]所得款項淨額不足以滿足上述資金需求，我們將利用我們內部產生的資金或其他資金來源提供額外融資。倘[編纂]所得款項淨額超過上述資本需求，我們擬將盈餘所得款項按比例用作額外車隊採購、營運資金以及其他一般用途。

上市資格

我們已根據上市規則第8.05(3)條下的市值／收益測試申請上市。

近期發展

董事確認，自二零一四年三月三十一日以來，我們的業務、經營業績及財務狀況並無重大變動。

於二零一四年五月，中國公安部及國家質量監督檢驗檢疫總局就改善汽車檢驗政策的一系列改革措施發出聯合通知。其中一項改革措施規定，自二零一四年九月一日起，於二零一零年九月一日或之後獲取登記牌照的私人車輛於登記後首六年將獲豁免檢驗。