
概 要

此概要乃擬向閣下提供本文件所載資料的概覽。鑑於其僅為概要，故其並無包括對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂]前，應閱覽本文件全文。任何[編纂]均涉及風險。有關[編纂]的若干特定風險概述於本文件「風險因素」一節。閣下於決定是否[編纂]前，應細閱該節。

概覽

我們成立於一九九九年，為中國廣東省中山市綜合性汽車服務供應商，專注於中高檔中外合資及國際品牌。根據華通人報告，於二零一八年十二月三十一日，按4S經銷門店數量計，我們為中山市最大的4S經銷集團，並於廣東省私營4S經銷集團中被華通人排名第13位。

於往績記錄期間，我們經營4S經銷門店專營相關汽車製造商授權的以下品牌：東風日產、北京現代、一汽豐田、一汽大眾、東風啟辰、雪佛蘭及別克。於往績記錄期間，我們並無銷售任何新能源汽車。新捷豹路虎4S經銷門店已於二零一九年第二季度開業，我們預期新凱迪拉克門店將於二零二零年第一季度開業。除少數商用車外，我們於往績記錄期間出售的所有汽車均為乘用車。

本集團的主要增長策略之一為發展及擴張其他綜合性汽車服務業務。於往績記錄期間，其他綜合性汽車服務的毛利率超過27.0%，而機動車銷售的毛利率低於10.0%。

業務

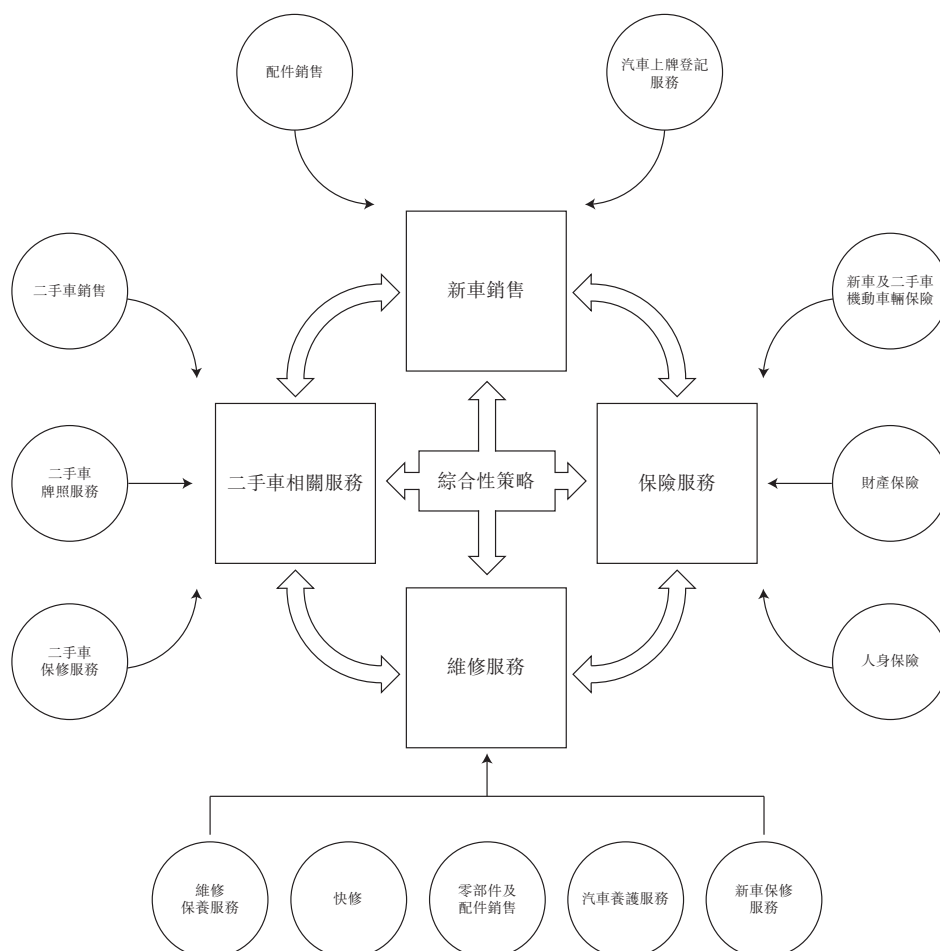
我們為客戶提供全面的汽車相關產品及服務，包括機動車銷售（新車及二手車）及其他綜合性汽車服務，即維修服務（包括維修及保養服務、零部件銷售、汽車養護服務及二手車保修服務）、配件銷售、保險代理服務及其他增值服務。

於往績記錄期間，我們主要透過位於中國廣東省中山市的13個4S經銷門店、一家汽車快修中心、5個快修服務點及一家保險代理公司開展業務。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

我們的核心策略之一為整合一系列全面的汽車服務以打造一站式汽車生態鏈，以增加客戶粘性，並整體提高業務的總體盈利能力。下圖旨在展示汽車服務之間的相互關係：



綜合性汽車服務生態鏈

有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 業務分部」一節。

定價政策

新車的零售價乃經參考製造商的建議零售價、具體車型的市場需求、同等車型乘用車的存貨數目及經銷對手的參與情況後釐定。有關其他種類汽車服務的定價政策詳情，請參閱本文件「業務 — 業務分部」一節。

概 要

返利

有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 經營業績主要項目闡述 — 銷售成本」一節。機動車成本受汽車製造商授予的返利影響。汽車製造商不時以其後新車採購折讓及其後零部件或配件採購折讓的形式與我們結算返利。我們於各財務報告日期，根據乘用車的實際採購量及銷量，及與汽車製造商協定的相應返利比率及金額計算返利。新車銷售返利自銷售成本中扣除。反之，已經自汽車製造商採購但於報告日期我們仍將之持有作存貨的新車產生的返利自該等存貨項目的賬面值扣除，因此，存貨成本經扣除適用返利後入賬。於往績記錄期間，我們提高銷售業績令我們於截至二零一八年十二月三十一日止三個年度及截至二零一九年四月三十日止四個月收到更多返利，分別約為人民幣187.6百萬元、人民幣239.3百萬元、人民幣340.5百萬元及人民幣139.4百萬元。

供應商

五大供應商為新乘用車及零部件製造商。截至二零一八年十二月三十一日止三個年度及截至二零一九年四月三十日止四個月，自五大供應商的採購總額分別佔採購總額的86.5%、82.9%、92.0%及84.0%，而自單一最大供應商的採購總額分別佔採購總額的39.2%、41.6%、38.1%及53.0%。

客戶

我們的客戶主要包括機動車批發商及零售商、個人、企業及政府機關。截至二零一八年十二月三十一日止三個年度及截至二零一九年四月三十日止四個月，五大客戶的收益貢獻分別為0.5%、1.7%、0.6%及2.9%。由於乘用車經銷業務的零售性質使然，我們並無擁有任何主要的單一客戶，且我們相信，於往績記錄期間，五大客戶佔總收益的百分比不及30.0%。有關詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶」一節。

競爭及競爭優勢

中國汽車經銷行業競爭十分激烈且分散。根據華通人報告，於二零一八年，中國前五大經銷集團（按收益計）的市場份額約為10.8%。

有關競爭優勢的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 競爭優勢」一節。競爭優勢概要載列如下：

- 我們為廣東省中山市領先的4S經銷集團，完全有能力在中國增長相對較快的市場中抓住機遇；

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

- 我們的廣泛網絡、龐大客戶基礎、綜合性汽車服務提供為我們進一步提升及發展其他綜合性汽車服務業務奠定堅實的基礎，其他綜合性汽車服務業務為高盈利的業務分部，為本集團的持續增長動力；
- 我們已與領先的中高檔乘用車製造商建立長期穩固的關係；
- 我們提供優質客戶服務；及
- 我們擁有一支經驗豐富的管理團隊及一支穩定的技術人才隊伍。

策略

有關策略的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 策略」一節。策略概要載列如下：

- 繼續透過內生增長（包括開設凱迪拉克新門店、捷達品牌（一汽大眾旗下新品牌）新門店及新能源汽車商城並升級現有門店）或選擇性收購擴大機動車銷售及服務網絡；
- 透過開設額外汽車快修中心、進一步發展二手車服務及二手車商場，及透過增加交叉銷售投入並透過保險代理服務提升整體盈利能力擴大其他綜合性汽車服務；及
- 大數據分析及網上營銷。

[編纂]用途

假設[編纂]為[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數），及於扣除有關[編纂]的相關[編纂]及估計開支後，本集團估計，本公司來自[編纂]的[編纂]總淨額將約為[編纂]港元。董事現時擬按以下方式動用有關[編纂]：

- 約[編纂]港元（或[編纂]的約[編纂]）將用於撥付透過於中山市開設新門店實現機動車銷售及服務網絡內生增長所需的開支；
- 約[編纂]港元（或[編纂]的約[編纂]）將用於撥付透過於合適機會出現時選擇性收購其他汽車經銷門店拓展網絡；
- 約[編纂]港元（或[編纂]的約[編纂]）將用於撥付拓展其他綜合性汽車服務；
- 約[編纂]港元（或[編纂]的約[編纂]）將用於優化及升級信息技術系統，以促進大數據分析及整合線上與線下客戶服務；及

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

— 約[編纂]港元(或[編纂]的約[編纂])將用作一般營運資金。

有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

[編纂]的理由及裨益

董事認為，[編纂]對本集團至關重要，並可在以下方面加強我們的業務：(i)[編纂]可促進業務策略的實施，因為其有助於鞏固我們的財務狀況；(ii)除經營現金流量及銀行及其他借貸外，董事認為[編纂]為我們籌集資金以實施未來計劃的另一項選擇；(iii)[編纂]將為本公司提供籌資平台，以直接進入資本市場進行股本及／或債務融資；及(iv)[編纂]及我們作為[編纂]的地位將有助於我們吸引人才加入本集團。有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

財務數據

下表載列本集團於往績記錄期間的綜合財務資料，其乃摘錄自本文件附錄一會計師報告且應與其一併閱讀。

綜合全面收益表概要

下表載列於往績記錄期間綜合全面收益表的選定項目：

	截至十二月三十一日止年度			截至四月三十日止四個月	
	二零一六年 人民幣千元	二零一七年 人民幣千元	二零一八年 人民幣千元	二零一八年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
收益	1,834,701	1,904,919	1,940,311	531,300	568,329
毛利	122,365	145,422	174,378	44,494	54,312
除稅前溢利	23,098	43,441	53,500	9,437	11,475
年／(期)內溢利及 年／(期)內其他 全面收入	14,766	30,679	34,438	4,209	5,844

概 要

綜合財務狀況表概要

下表載列於往績記錄期間的綜合財務狀況表經選定項目：

	於十二月三十一日			於
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	四月三十日 人民幣千元
非流動資產總值	144,970	130,488	135,510	152,286
流動資產總值	493,707	487,073	560,117	473,667
流動負債總額	474,670	480,555	519,857	358,553
非流動負債總額	31,526	28,848	64,900	195,638
流動資產淨值	19,037	6,518	40,260	115,114
資產淨值	132,481	108,158	110,870	71,762

於二零一七年十二月三十一日，我們的流動資產淨值約人民幣6.5百萬元，較二零一六年十二月三十一日的流動資產淨值約人民幣19.0百萬元減少約人民幣12.5百萬元，或65.8%。有關減少乃主要由於以下各項所致：(i)主要由於二零一七年的應付股息約人民幣45.4百萬元及收購東日汽車全部股權的餘下應付代價約人民幣5.0百萬元，導致應付董事款項增加約人民幣71.0百萬元；及(ii)現金及現金等價物減少約人民幣16.0百萬元。此部分已由以下各項抵銷：(i)我們結算應付汽車製造商的存貨採購款項令貿易應付款項及應付票據減少約人民幣55.5百萬元；及(ii)預付款項、其他應收款項及其他資產增加約人民幣14.1百萬元。

於二零一七年十二月三十一日，我們的資產淨值約為人民幣108.2百萬元，較二零一六年十二月三十一日的資產淨值約人民幣132.5百萬元減少約人民幣24.3百萬元，或18.4%。有關減少乃主要由於(i)截至二零一七年十二月三十一日止年度錄得純利；(ii)其他儲備減少約人民幣10.6百萬元，主要因以下各項而產生(a)控股股東就本集團收購東日汽車全部股權的餘下應付代價；及(b)控股股東的視作股權削減，包括添置中山創世紀及東日汽車的物業、廠房及設備的開支，及就中山創世紀及東日汽車收購創世紀汽車租賃的股權作出的付款，部分已由控股股東的視作股權出資抵銷，包括中山創世紀及東日汽車的租金收入產生的現金供款；及(iii)於二零一七年已宣派股息約人民幣47.6百萬元的合併影響所致。

於二零一八年十二月三十一日，我們的流動資產淨值約為人民幣40.3百萬元，較二零一七年十二月三十一日的結餘增加約人民幣33.7百萬元，或517.7%。有關增加乃主要由於以下各項所致：(i)存貨主要因新車採購增加約人民幣71.7百萬元；(ii)應付一名董事款項減少約人民幣33.0百萬元；(iii)預付款項、其他應收款項及其他資產主要因預付新車採購增加約人民幣22.6百萬元；及(iv)我們結算應付汽車製造商的存貨採購款項令貿易應付款項及應付

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

票據減少約人民幣34.3百萬元。此已由以下各項部分抵銷：(i)計息銀行借貸增加約人民幣64.0百萬元；(ii)現金及現金等價物減少約人民幣21.1百萬元；(iii)已抵押存款減少約人民幣19.7百萬元；及(iv)合約負債增加約人民幣28.5百萬元。

於二零一八年十二月三十一日，我們的資產淨值約為人民幣110.9百萬元，較二零一七年十二月三十一日的資產淨值增加約人民幣2.7百萬元，或2.5%。有關增加乃主要由於(i)截至二零一八年十二月三十一日止年度錄得純利；(ii)其他儲備減少約人民幣9.5百萬元，主要因以下各項而產生(a)控股股東支付本集團收購創現汽車全部股權的代價；及(b)控股股東的視作股權出資，包括中山創世紀及東日汽車的租金收入產生的現金及出售中山創世紀土地使用權的收益，部分已由控股股東的視作股權削減抵銷，包括本集團添置中山創世紀及東日汽車的物業、廠房及設備的開支；及(iii)於二零一八年已宣派股息約人民幣24.2百萬元的合併影響所致。

於二零一九年四月三十日，我們的流動資產淨值約為人民幣115.1百萬元，較二零一八年十二月三十一日的結餘增加約人民幣74.9百萬元或185.9%。有關增加乃主要由於以下各項所致：(i)應付一名董事款項減少約人民幣128.8百萬元；(ii)因購買存貨結算應付供應商款項而導致貿易應付款項及應付票據減少約人民幣41.8百萬元。此已部分由(i)已抵押存款減少約人民幣48.0百萬元，原因是我們向汽車製造商購買新車輛、零部件及配件時減少使用賬單結算；及(ii)現金及現金等價物減少約人民幣34.9百萬元所抵銷。

於二零一九年四月三十日，我們的資產淨值約為人民幣71.8百萬元，較二零一八年十二月三十一日的資產淨值減少約人民幣39.1百萬元或35.3%。有關減少乃主要由於(i)截至二零一九年四月三十日止期間錄得純利；(ii)其他儲備減少約人民幣32.8百萬元，主要因以下各項而產生(a)根據重組控股股東支付本集團收購多家中國附屬公司(創世紀銷售服務、創世紀豐田、菊城汽車、創日汽車、城南汽車、創通汽車及創志汽車)的代價；及(b)控股股東的視作股權出資，包括中山創世紀及東日汽車的租金收入產生的現金，部分已由控股股東的視作股權削減抵銷，包括本集團就添置東日汽車的物業、廠房及設備支付的開支；及(iii)於二零一九年已宣派股息約人民幣9.1百萬元的合併影響所致。

有關流動資產淨值變動的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 流動資產淨值」一節。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

下表載列於往績記錄期間的存貨平均週轉天數及機動車存貨平均週轉天數：

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年 四月三十日 止四個月
存貨平均週轉天數	45	36	43	57
機動車存貨平均週轉天數	48	38	45	63

附註：

- (1) 年度存貨平均週轉天數等於年初及年末存貨結餘的平均值除以該年度的銷售成本，再乘以365天(按一年計)。截至二零一九年四月三十日止四個月的存貨平均週轉天數等於期初及期末存貨結餘的平均值除以該期間的銷售成本，再乘以截至二零一九年四月三十日止四個月的120天。
- (2) 年度機動車存貨平均週轉天數等於年初及年末機動車存貨結餘的平均值除以該年度的機動車成本，再乘以365天(按一年計)。截至二零一九年四月三十日止四個月的機動車存貨平均週轉天數等於期初及期末機動車存貨結餘的平均值除以該期間的機動車成本，再乘以截至二零一九年四月三十日止四個月的120天。

有關存貨的進一步詳情及分析，請參閱本文件「財務資料 — 流動資產淨值」一節。

綜合現金流量表概要

下表載列於所示期間內的經選定現金流量數據：

	截至十二月三十一日止年度			截至四月三十日止四個月	
	二零一六年 千港元	二零一七年 千港元	二零一八年 千港元	二零一八年 千港元	二零一九年 千港元
營運資金變動前					
經營現金流量	45,087	63,740	74,858	16,404	23,271
經營活動					
所得／(所用)					
現金流量淨額	97,830	(22,531)	(8,702)	(21,319)	37,392
投資活動所用現金					
流量淨額	(13,612)	(1,716)	(21,812)	(5,628)	(10,618)
融資活動					
所得／(所用)					
現金流量淨額	(34,575)	8,242	9,443	(19,976)	(61,639)

概 要

截至二零一七年十二月三十一日止年度經營活動所用現金淨額乃主要來自以下各項的營運資金變動：(i)存貨(尤其是汽車)減少約人民幣6.4百萬元；(ii)預付款項、其他應收款項及其他資產增加約人民幣19.7百萬元；(iii)已抵押存款增加約人民幣3.2百萬元；及(iv)貿易應付款項及應付票據減少約人民幣55.5百萬元。

截至二零一八年十二月三十一日止年度經營活動所用現金淨額乃主要來自以下各項的營運資金變動：(i)存貨增加約人民幣72.2百萬元；(ii)預付款項、其他應收款項及其他資產增加約人民幣22.1百萬元；(iii)貿易應付款項及應付票據減少約人民幣34.3百萬元；及(iv)部分由已抵押存款減少約人民幣19.7百萬元及合約負債增加約人民幣28.5百萬元所抵銷。

為改善經營活動所用現金淨額，我們已採納現金流量管理政策，據此，(i)財務部將編製年度現金流量預測及其說明注釋，預測將由董事會批准；(ii)財務部將編製月度現金流量預測以監控營運現金狀況，及財務部將於出現任何預期現金短缺的情況下制定融資計劃；及(iii)財務部將於制定月度現金流量預測時每月對本集團的現金狀況進行分析，以更好地監控現金狀況及處理現金流量管理事宜。預期經營活動的現金流量管理將得到加強。

有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 流動資金及資本資源」一節。

收益

機動車銷售

於往績記錄期間，機動車銷售收益分別佔85.7%、85.8%、85.5%及85.8%。於往績記錄期間，新車銷售分別佔機動車銷售收益的99.5%、99.3%、98.9%及99.2%。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

截至二零一八年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零一九年四月三十日止四個月，我們的收益分別約為人民幣1,834.7百萬元、人民幣1,904.9百萬元、人民幣1,940.3百萬元及人民幣568.3百萬元，毛利分別約為人民幣122.4百萬元、人民幣145.4百萬元、人民幣174.4百萬元及人民幣54.3百萬元。下表載列我們於所示期間按服務劃分的收益明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至四月三十日止四個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一八年		二零一九年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
機動車銷售	1,573,106	85.7	1,635,342	85.8	1,658,936	85.5	444,848	83.7	487,702	85.8
其他綜合性汽車服務										
維修服務 ^(附註1)	146,895	8.0	152,477	8.0	172,388	8.9	57,611	10.9	62,292	11.0
配件銷售	72,429	4.0	68,813	3.6	71,019	3.7	16,705	3.1	12,142	2.1
保險代理服務	30,002	1.6	37,019	2.0	27,755	1.4	9,128	1.7	3,605	0.6
其他 ^(附註2)	12,269	0.7	11,268	0.6	10,213	0.5	3,008	0.6	2,588	0.5
小計	261,595	14.3	269,577	14.2	281,375	14.5	86,452	16.3	80,627	14.2
總計	1,834,701	100.0	1,904,919	100.0	1,940,311	100.0	531,300	100.0	568,329	100.0

附註：

1. 維修服務包括維修及保養服務、零部件銷售、汽車養護服務及二手車保修服務。
2. 於往績記錄期間，其他指汽車上牌服務及二手車所有權轉讓登記。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

下表載列於往績記錄期間按品牌劃分的銷量及新車銷售收益明細：

品牌	截至十二月三十一日止年度				二零一八年					
	二零一六年		二零一七年		平均售價 (附註2)		新車銷售收益 貢獻百分比		新車銷售收益 貢獻百分比	
	銷量 (輛)	新車銷售收益 (人民幣千元)	銷量 (輛)	新車銷售收益 (人民幣千元)	銷量 (輛)	新車銷售收益 (人民幣千元)	銷量 (輛)	新車銷售收益 (人民幣千元)	銷量 (輛)	新車銷售收益 (人民幣千元)
東風日產	6,313	605,805	7,422	723,447	97	812,561	96	812,561	8,484	812,561
一汽豐田	2,094	223,495	2,127	230,104	108	219,975	112	219,975	1,972	219,975
北京現代	2,530	259,985	1,851	176,681	95	178,770	85	178,770	2,113	178,770
一汽大眾	1,188	135,497	1,186	131,377	111	131,017	111	131,017	1,177	131,017
東風啟辰	1,313	96,054	1,372	115,918	84	118,770	79	118,770	1,510	118,770
雪佛蘭	904	81,806	1,042	103,291	99	74,740	96	74,740	780	74,740
別克	1,115	125,073	956	109,037	114	100,108	110	100,108	908	100,108
國產品牌及其 他 ^(附註1)	909	37,127	715	33,626	47	5,503	59	5,503	93	5,503
	16,366	1,564,842	16,671	1,623,481	97	1,641,444	96	1,641,444	17,037	1,641,444

概 要

品牌	截至四月三十日止四個月							
	二零一八年		二零一九年					
	銷量 (輛)	平均售價 (附註2) (人民幣千元)	新車銷售收益 貢獻百分比 (%)	銷量 (輛)	平均售價 (附註2) (人民幣千元)	新車銷售收益 貢獻百分比 (%)		
東風日產	2,018	99	199,282	45.3	2,495	98	245,179	50.7
一汽豐田	679	103	69,689	15.9	626	106	66,294	13.7
北京現代	492	93	45,869	10.4	709	84	59,578	12.3
一汽大眾	246	116	28,563	6.5	354	116	41,062	8.5
東風啟辰	436	87	37,899	8.6	450	74	33,078	6.9
雪佛蘭	254	99	25,229	5.7	196	87	17,077	3.5
別克	285	111	31,511	7.2	185	116	21,395	4.4
國產品牌及其他 (附註1)	39	49	1,910	0.4	0	0	0	0
	4,449	99	439,952	100.0	5,015	96	483,663	100.0

附註：

- 於往績記錄期間，我們經營一家國產品牌4S經銷門店，直至經銷權於二零一七年七月終止。於將業務重心轉移至中高檔中外合資及國際品牌後，我們已終止國產品牌的經銷權。此外，於往績記錄期間，我們銷售少量國產品牌及中日品牌商用汽車。
- 特定品牌汽車的平均售價乃根據該品牌汽車產生的收益除以該品牌汽車的銷量計算。

概 要

有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 經營業績主要項目闡述 — 收益」一節。

機動車銷售收益增加約人民幣62.2百萬元，或4.0%至截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣1,635.3百萬元，此乃主要由於新車銷售額增加約人民幣58.7百萬元所致。新車銷售收益增加乃主要由於(i)銷量增加約1.9%，或305輛；及(ii)平均售價增加約1.0%所致。此繼而乃由於(i)東風日產、雪佛蘭及東風啟辰銷售額分別增加約人民幣117.6百萬元、人民幣21.5百萬元及人民幣19.8百萬元；及(ii)北京現代銷售額減少約人民幣83.3百萬元的合併影響所致。

機動車銷售收益增加約人民幣23.6百萬元，或約1.4%至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣1,658.9百萬元，此乃主要由於(i)新車銷售額增加約人民幣17.9百萬元；及(ii)二手車銷售額增加約人民幣5.6百萬元所致。新車銷售收益增加乃主要由於(i)銷量增加約2.2%，或366輛；及(ii)部分已由平均售價下降約1.0%所抵銷。此繼而乃由於(i)東風日產銷售額增加約人民幣89.1百萬元；及(ii)雪佛蘭、國產品牌及一汽豐田銷售額分別減少約人民幣28.6百萬元、人民幣28.1百萬元及人民幣10.1百萬元的合併影響所致。

機動車銷售收益增加約人民幣42.9百萬元，或約9.6%至截至二零一九年四月三十日止四個月的約人民幣487.7百萬元，乃主要由於(i)新車銷售額增加約人民幣43.7百萬元；及(ii)部分已由二手車銷售額減少約人民幣0.9百萬元所抵銷。此繼而乃由於(i)東風日產、北京現代及一汽大眾銷售額分別增加約人民幣45.9百萬元、人民幣13.7百萬元及人民幣12.5百萬元；及(ii)別克銷售額減少約人民幣10.1百萬元的合併影響所致。

其他綜合性汽車服務

其他綜合性汽車服務收益增加約人民幣8.0百萬元，或3.1%至截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣269.6百萬元。有關增加乃由於維修服務及保險代理服務收益增加，並部分已由配件銷售收益減少所抵銷。截至二零一七年十二月三十一日止年度，受惠於經銷店客戶基礎日益增加，維修服務與機動車銷售增長一致，而保險代理服務增加乃主要由於新車銷售增加所致。截至二零一七年十二月三十一日止年度的配件銷售收益較截至二零一六年十二月三十一日止年度減少乃主要由於配件門店競爭所致。其他綜合性汽車服務收益增加約人民幣11.8百萬元，或4.4%至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣281.4百萬元。有關增加乃主要由於維修服務收益增加，並部分已由保險代理服務收益減少所抵銷。截至二零一八年十二月三十一日止年度，受惠於經銷店客戶基礎日益增加，維修服務與機動車銷售增長一致，而保險代理服務減少乃主要由於截至二零一八年十二月三十一日止年度商業汽車保險代理服務的佣金比率降低。截至二零一九年四月三十日止四個月，其他綜合性汽車服務收益減少約人民幣5.9百萬元，或約6.7%至截至二零一九年四月三十日止四個月的約人民幣80.6百萬元。有關減少乃由於配件銷售及保險代理服務收益減少，並部分已由維修服務收益增加所抵銷。配件銷售收益減少乃主要由於單價較高的配件銷量減少，而

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

保險代理服務收益減少乃主要由於商業汽車保險代理服務的佣金比率及保險金額降低。維修服務收益增加乃主要由於錄得更多的事故維修服務，其與常規維修及維護服務相比每筆交易價格通常更高。

毛利及毛利率

下表載列於所示期間按類別劃分的毛利及毛利率明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至四月三十日止四個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一八年		二零一九年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
機動車銷售	16,442	1.0	33,591	2.1	60,621	3.7	13,183	3.0	32,480	6.7
其他綜合性汽車 服務										
維修服務	24,816	16.9	29,539	19.4	35,052	20.3	10,925	19.0	11,264	18.1
配件銷售	40,084	55.3	36,435	52.9	42,878	60.4	8,909	53.3	5,129	42.2
保險代理服務	30,002	100.0	37,019	100.0	27,755	100.0	9,128	100.0	3,290	91.3
其他	11,021	89.8	8,838	78.4	8,072	79.0	2,349	78.1	2,149	83.0
總計	<u>122,365</u>	<u>6.7</u>	<u>145,422</u>	<u>7.6</u>	<u>174,378</u>	<u>9.0</u>	<u>44,494</u>	<u>8.4</u>	<u>54,312</u>	<u>9.6</u>

下表載列於所示期間按品牌劃分的有關新車銷售的毛利及毛利率明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至四月三十日止四個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一八年		二零一九年	
	毛利	毛利率 ²	毛利	毛利率 ²	毛利	毛利率 ²	毛利	毛利率 ²	毛利	毛利率
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
東風日產	(5,785)	(1.0)	4,065	0.6	33,700	4.1	4,370	2.2	13,223	5.4
一汽豐田	(7,738)	(3.5)	(1,149)	(0.5)	9,712	4.4	3,796	5.4	4,864	7.3
北京現代	9,733	3.7	10,575	6.0	4,459	2.5	954	2.1	4,687	7.9
一汽大眾	8,901	6.6	10,407	7.9	1,550	1.2	4,049	14.2	5,938	14.5
東風啟辰	7,193	7.5	7,491	6.5	6,408	5.4	362	1.0	1,378	4.2
雪佛蘭	2,270	2.8	4,689	4.5	4,322	5.8	(1,277)	(5.1)	852	5.0
別克	969	0.8	(3,117)	(2.9)	(3,154)	(3.2)	112	0.4	1,124	5.3
國產品牌及 其他 ¹	<u>20</u>	<u>0.1</u>	<u>(726)</u>	<u>(2.2)</u>	<u>971</u>	<u>17.6</u>	<u>150</u>	<u>7.9</u>	<u>無</u>	<u>無</u>
總計	<u>15,563</u>	<u>1.0</u>	<u>32,235</u>	<u>2.0</u>	<u>57,968</u>	<u>3.5</u>	<u>12,516</u>	<u>2.8</u>	<u>32,066</u>	<u>6.6</u>

概 要

附註：

1. 於往績記錄期間，我們銷售少量的商用車，包括國產品牌及中日合資品牌商用車。
2. 於往績記錄期間，本集團錄得若干品牌新車銷售的負毛利率，此乃主要由於所收取的返利相對較低及降低銷售價格以減少若干市場認可度相對不理想車型的存貨或引入新的或升級車型。

有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 經營業績主要項目闡述 — 毛利及毛利率」一段。

整體毛利增加約人民幣23.0百萬元，或18.8%至截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣145.4百萬元。毛利率由截至二零一六年十二月三十一日止年度的約6.7%增加至截至二零一七年十二月三十一日止年度的約7.6%，乃主要由於汽車銷售及其他綜合性汽車服務，尤其是與汽車銷售相比通常具有較高的毛利率的維修服務及保險代理服務的毛利增加所致。就汽車銷售而言，毛利率由截至二零一六年十二月三十一日止年度的約1.0%增加至截至二零一七年十二月三十一日止年度的約2.1%，乃主要由於若干汽車製造商授予的返利增加所致。

整體毛利增加約人民幣29.0百萬元，或19.9%至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣174.4百萬元。毛利率由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約7.6%增加至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約9.0%，乃主要由於機動車銷售的毛利率增加所致，部分由提供其他綜合性汽車服務的毛利輕微減少所抵銷。就機動車銷售而言，毛利率由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約2.1%增加至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約3.7%，乃主要由東風日產的毛利貢獻增加所致。

整體毛利增加約人民幣9.8百萬元，或約22.0%至截至二零一九年四月三十日止四個月的約人民幣54.3百萬元。毛利率由截至二零一八年四月三十日止四個月的約8.4%增加至截至二零一九年四月三十日止四個月的約9.6%，乃主要由於機動車銷售毛利率增加所致，部分由其他綜合汽車服務毛利率減少所抵銷。就機動車銷售而言，毛利率由截至二零一八年四月三十日止四個月的約3.0%增加至截至二零一九年四月三十日止四個月的約6.7%，乃主要由於返利增加令機動車成本減少所致。

截至二零一八年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零一九年四月三十日止四個月，純利率分別為0.8%、1.6%、1.8%及1.0%，而不包括汽車製造商的返利純利／(損)率分別為-9.4%、-11.0%、-15.8%及-23.5%。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

主要財務比率概要

我們的主要財務比率載列如下：

	於十二月三十一日／截至該日止年度			於二零一九年
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	四月三十日
流動比率(倍)	1.0	1.0	1.1	1.3
資產負債比率 ^(附註)	148.5%	242.9%	300.3%	459.0%
毛利率	6.7%	7.6%	9.0%	9.6%
資本負債比率	30.8%	42.5%	47.9%	52.6%
總資產回報率	2.3%	5.0%	5.0%	不適用
總股本回報率	11.1%	28.4%	31.1%	不適用

附註：資產負債比率乃按相關年度／期間末的總債務(包括計息銀行借貸及其他借貸及應付股東款項)除以總權益計算。

於二零一七年十二月三十一日，資產負債比率較二零一六年十二月三十一日上升乃主要由於：(i)因羅先生墊款以滿足一般營運資金需求導致應付一名董事款項由二零一六年十二月三十一日的約人民幣121.8百萬元增加至二零一七年十二月三十一日的約人民幣192.8百萬元；及(ii)因宣派股息約人民幣47.6百萬元導致總權益由二零一六年十二月三十一日的約人民幣132.5百萬元減少至二零一七年十二月三十一日的約人民幣108.2百萬元所致。於二零一八年十二月三十一日，資產負債比率較二零一七年十二月三十一日上升乃主要由於計息銀行借貸增加約人民幣103.2百萬元所致。於二零一九年四月三十日的資產負債比率較二零一八年十二月三十一日增加乃主要由於(i)總權益由二零一八年十二月三十一日的約人民幣110.9百萬元減少至二零一九年四月三十日的約人民幣71.8百萬元所致；及(ii)部分由總債務減少約人民幣3.6百萬元所抵銷。

有關其他主要財務比率的計算及分析，請參閱本文件「財務資料 — 主要財務比率」一節。

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈報的綜合財務報表，我們亦採用非國際財務報告準則計量，包括年度／期間的經調整溢利，於年／期末的經調整現金及現金等價物，以及經調整資產負債比率，作為額外的財務指標。然而，我們對年度／期間經調整利潤、年／期末經調整現金及現金等價物以及經調整資產負債比率的列報可能與其他公司呈列的類似名稱的方法不具有可比性。作為一種分析工具，該等措施的使用具有局限性，閣下不應將其與根據國際財務報告準則所列報經營業績或財務狀況的分析分開對待或作為其替代。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

本集團於往績記錄期間於獲得獨立融資及支付公平市場租金時將產生的名義租金、名義利息開支及名義利息收入，及其對純利、現金及現金等價物以及資產負債比率的相應影響載列如下：

	於十二月三十一日／截至該日止年度			於二零一九年 四月三十日／ 截至該日
	二零一六年 人民幣千元	二零一七年 人民幣千元	二零一八年 人民幣千元	止四個月 人民幣千元
非國際財務報告準則計量				
經調整項目				
名義利息開支	(2,320)	(2,467)	(2,775)	(445)
現金及現金等價物名義利息收入	(110)	(141)	(99)	(38)
名義租金	(4,705)	(4,467)	(4,375)	(376)
上述項目的所得稅影響淨額	1,784	1,769	1,812	215
對純利的影響				
年／期內溢利	14,766	30,679	34,438	5,844
經調整年／期內 溢利 ^(附註)	9,415	25,373	29,001	5,199
%變動	-36.2%	-17.3%	-15.8%	-11.0%
對現金流量的影響				
於年／期末的現金及現金等價物	87,123	71,118	50,047	15,182
於年／期末的經調整現金及現金 等價物 ^(附註)	81,772	65,812	44,610	14,537
%變動	-6.1%	-7.5%	-10.9%	-4.2%
對資產負債比率的影響				
資產負債比率	148.5%	242.9%	300.3%	459.0%
經調整資產負債 比率 ^(附註)	154.8%	255.5%	315.8%	463.2%

附註：年／期內經調整溢利乃按不包括名義利息開支、現金及現金等價物名義利息收入以及名義租金，並加回年／期內上述項目的所得稅影響得出。年／期末的經調整現金及現金等價物乃按不包括名義利息開支的現金流量影響、現金及現金等價物名義利息收入以及名義租金，並加回上述項目的所得稅影響得出。經調整資產負債比率乃按相關年度／期間末的總債務除以經調整總權益（不包括名義利息開支的影響、現金及現金等價物名義利息收入以及名義租金，並加回上述項目的所得稅影響）得出。經調整年／期內溢利、年／期末的經調整現金及現金等價物以及經調整資產負債比率並未根據國際財務報告準則予以界定。

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

有關計算及分析的假設及基準的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 非國際財務報告準則計量」一節。

控股股東

緊隨[編纂]及[編纂]完成後(並無計及因[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份)，崇杰將持有本公司經擴大已發行股本的[編纂]%。崇杰由羅先生持有100.0%權益，因此，於[編纂]後，羅先生及崇杰將繼續為控股股東。董事(包括獨立非執行董事)確認，於最後實際可行日期，除我們的業務外，概無控股股東或任何彼等各自的聯繫人在與我們的業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的任何業務中擁有權益。有關控股股東背景的詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係」及「董事及高級管理層」章節。

主要風險因素

我們的運營及[編纂]存在若干風險。多數風險超出我們的控制範圍，可分類為：(i)有關業務的風險；(ii)有關行業的風險；(iii)有關於中國經營業務的風險；(iv)有關[編纂]及股份的風險；及(v)有關本文件的風險。於該等風險中，我們認為相對重大的風險載列如下：

- 我們的業務及營運很大程度上取決於與汽車製造商訂立的授權經銷協議，而任何有關協議的損失或會影響營運及財務業績；
- 我們的大部分收益來自若干主要品牌的機動車銷售，有關品牌弱化或我們與有關品牌的關係的任何轉弱或會影響營運及財務業績；
- 我們的業務可能會受到政治及宏觀經濟事件的不利影響；及
- 汽車製造商對我們業務及營運的多個不同方面施加限制，而我們業務的成功營運依賴其支持及合作。

上文所載的並非僅有的可能對我們業務及經營業績造成影響的重大風險。由於[編纂]對確定風險的重大程度存在不同詮釋及標準，閣下務請審慎閱讀本文件「風險因素」整個章節。

法律訴訟及監管合規

我們並無捲入，亦不知悉管理層認為可能會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的任何法律、仲裁或行政訴訟。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)部分自有或租賃物業缺少房屋所有權證及／或土地使用權證；(ii)我們並無為中國僱員註冊及／或提供足額社保供款；及(iii)我們並無在規定的時限內為中國僱員註冊及／或提供足額

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

住房公積金供款。董事認為，不合規事件將不會對我們的業務營運造成任何重大不利影響。有關詳情，請參閱本文件「業務」一節「物業」一段及「法律訴訟及監管合規」一段。據中國法律顧問所告知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，除上文所披露者外，我們在所有重大方面已遵守適用中國法律法規，且我們已從有關政府部門取得對我們在中國經營業務而言屬重大的一切必要執照、批文和許可證。

[編纂]統計數據

	基於最低指示性[編纂] 每股股份[編纂]港元	基於最高指示性[編纂] 每股股份[編纂]港元
股份於[編纂] ^(附註1)	[編纂]港元	[編纂]港元
每股未經審核備考經調整 合併有形資產淨值 ^(附註2)	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- [編纂]的計算乃基於下列假設：(i)緊隨[編纂]及[編纂]完成後預期將按[編纂]發行的[編纂]股份（並無計及因[編纂]或根據購股權計劃授出的購股權獲行使而將予發行的任何股份）；及(ii)緊隨[編纂]及[編纂]完成後將有[編纂]股份尚未發行；及
- 截至二零一九年四月三十日的每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值乃按本文件附錄二所述調整後計算。

股息

本公司自其註冊成立以來並未派付或宣派任何股息。截至二零一八年十二月三十一日止兩個年度各年及截至二零一九年四月三十日止四個月，本集團若干附屬公司已分別宣派股息合共人民幣47.6百萬元、人民幣24.2百萬元及人民幣9.1百萬元。我們已主要以經營現金流量悉數支付股息。股份持有人將有權按照股份之繳足或入賬列為繳足金額之比例收取該等股息。我們並無設定任何預先釐定的派息率。股息宣派、派付及金額將由我們酌情決定，並視乎我們自中國附屬公司收取所得的股息的可動用情況而定。有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 股息」一段。

[編纂]

我們於往績記錄期間產生約人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）的[編纂]，其中人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）列為權益及人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）列為開支。我們預期於往績記錄期間後會額外產生約人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）的[編纂]，其中約人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）將於截至二零一九年十二月三十一日止八

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

個月的綜合全面收益表中確認為開支，而餘額約人民幣[編纂]元（相等於約[編纂]港元）將撥充資本。確認[編纂]預期會對我們截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務業績產生影響。本集團估計[編纂]須經本公司完成[編纂]後產生／將予產生的實際開支金額調整後方可作實。有關進一步詳情，請參閱「財務資料 — [編纂]」一節。

於往績記錄期間後的近期發展及概無重大不利變動

我們的捷豹路虎4S經銷門店已於二零一九年第二季度開業，4S經銷門店的數目增加至14家。

於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期，董事確認，我們的業務模式、收益架構及成本架構概無重大變動。截至二零一八年十二月三十一日止年度，收益較截至二零一七年十二月三十一日止年度增加，主要由於新車銷售增加所致。[編纂]應注意，本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務業績預期將受本集團產生的[編纂]（非經常性質）的不利影響。

根據華通人報告，於二零一八年中國與美國的貿易戰中，中國對美國的進口關稅稅率有所上升，包括在美國生產的汽車及零部件，而美國對中國的出口關稅稅率亦有所上升，包括在中國製造的汽車及零部件。隨著中美貿易戰的進一步升級，於最後實際可行日期，額外美國出口關稅稅率自二零一九年九月及二零一九年十二月起(i)就若干汽車及零部件增加至25%；及(ii)就若干汽車增加至10%，而中國亦就相關汽車及零部件增加額外進口關稅稅率至5%、10%或25%。於二零一九年八月底，中國進一步增加(i)若干零部件的進口關稅至5%，自二零一九年九月起生效；及(ii)若干汽車及零部件的進口關稅至5%至35%，自二零一九年十二月起生效，同時，美國進一步增加(i)若干汽車及零部件的額外美國出口關稅至30%，自二零一九年十月起生效；及(ii)若干汽車的額外美國出口關稅至15%，自二零一九年九月及十二月起生效。

於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期，我們在中國經營4S經銷業務，而我們的買賣僅在中國境內進行。據中國法律顧問所告知，鑑於我們並非存貨及商品的進口商或出口商，我們毋須繳納中國的任何進口或出口關稅，包括中國額外進口關稅。由於我們並無且不會直接向其他國家（包括美國）進口或出口任何存貨或商品，因此我們毋須繳納任何其他國家的進口或出口關稅，包括美國出口關稅及額外美國出口關稅。

此外，董事認為，中美貿易戰對本集團的間接影響並不重大，鑑於：(i)中美合資品牌新車銷售於往績記錄期間貢獻的毛利對本集團相對不重大，約為5.8%；(ii)據董事所深知，我們自雪佛蘭及別克（均為中美合資品牌）購買的新車乃於中國製造，並非由美國進口。倘由於

本申請版本為草擬本，其所載資料不完整及可作更改。閱讀本申請版本時，必須一併細閱本申請版本首頁「警告」一節。

概 要

額外關稅導致彼等的製造成本增加，而該等額外成本可能導致我們購買該等品牌的成本增加，我們將相應調整採購及銷售策略，以盡量減少對本集團的成本影響。

經考慮(i)歷史銷量及收益；(ii)預計銷量及收益；(iii)汽車製造商提供的激勵政策後，董事會將考慮採取以下策略(i)增加汽車及零部件的售價，以部分轉嫁銷售成本增加；(ii)通過實現汽車製造商激勵政策設定的更高目標，獲得額外返利，從而降低總體銷售成本；或(iii)兩種策略的結合。基於上文所述，董事認為，中美貿易戰將不會對我們的營運及財務狀況造成任何重大不利影響。

董事已確認，除上文所披露者外及直至本文件日期，自二零一九年四月三十日起，我們的財務狀況或前景並無出現重大不利變動，及自二零一九年四月三十日起，概無對本文件附錄一所載的會計師報告所示的資料造成其他重大不利影響的事件。