

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



CHONG KIN GROUP HOLDINGS LIMITED

創建集團（控股）有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：1609)

截至二零二零年三月三十一日止年度 全年業績公告之補充公告

茲提述創建集團(控股)有限公司(「本公司」)，連同其附屬公司統稱「本集團」日期為二零二零年六月二十四日之公告(「該公告」)，內容有關本集團截至二零二零年三月三十一日止年度之全年業績(「二零二零年全年業績」)。除另有界定者外，本公告所用詞彙與該公告所界定者具有相同涵義。

誠如該公告所披露，本集團委聘獨立外部估值師華信評估及諮詢有限公司(「估值師」)對商譽減值進行評估(「評估」)。評估使用了五年期現金流量預測(「五年預測」)，根據立東的間接非全資附屬公司(「現金產生單位」)經營的新能源汽車及物流業務的使用價值進行計算，倘可收回金額低於賬面值，則出現減值虧損。納入現金流量預測的現金產生單位的主要收益來源包括(i)銷售新能源汽車；(ii)提供物流相關服務；及(iii)新能源汽車租賃服務。

本公司謹此於下文載列有關評估及於截至二零二零年三月三十一日止財政年度確認與收購立東集團有關之重大商譽減值虧損之進一步資料。

減值虧損之理由

根據評估，現金產生單位的可收回金額低於其賬面值，因此，已確認金額為254,565,000港元的商譽減值虧損。

受COVID-19疫情、政府政策變動及中美貿易糾紛的影響，本集團管理層已決定不再購買新能源汽車以供銷售。於五年預測中，銷售新能源汽車業務分部於截至二零二一年十二月三十一日止年度預期將終止，現金產生單位將專注於開展提供物流相關服務及汽車租賃服務業務（「餘下業務」）。本集團將調配新能源汽車銷售之業務分部的人力及資金資源到提供物流相關服務分部及新能源汽車租賃服務分部。為免生疑問，就新能源汽車租賃分部而言，本公司有意適當購買更多新能源汽車以應付預期增長。

COVID-19疫情

預期COVID-19疫情將對現金產生單位產生以下影響。首先，COVID-19疫情影響到現金產生單位終端客戶的業務，其中大多數為零售及餐飲行業，現有客戶將需要時間來恢復，並且部分該等客戶或會因COVID-19疫情而停業。其次，隨著失業率的上升，預期競爭將加劇，擁有車輛的失業人員將加入該行業，以較低的價格提供類似服務，這將使經營環境惡化。

本集團關注到自COVID-19疫情以來，由於部分現金產生單位終端客戶暫時停業，現金產生單位收益即時下降。根據現金產生單位自二零二零年一月至二零二零年三月的管理賬目，二零二零年第一季度收益較二零一九年同期下降了約30.8%。此外，一些購買了新能源汽車的客戶申請延期支付到期款項，現金產生單位已採取措施以收回其應收款項，包括向長期未結清客戶追回已售出的新能源汽車。管理層預期COVID-19疫情對其終端客戶財務狀況的影響需要時間來恢復。管理層認為，鑒於當前業務環境，將可用資源集中於餘下業務的低風險領域乃審慎之選。

政府政策變動

因為享有購買補貼，現金產生單位於二零一八年以優惠購買價格購買了約5,800台新能源汽車用於銷售及經營用途。中央及地方政府關於新能源汽車購買補貼的政策對現金產生單位的戰略決策產生了重大影響。根據於二零二零年四月二十三日發佈的《關於完善新能源汽車推廣應用財政補貼政策》的通知—財建[2020]86號(「二零二零年政策」)及於二零一九年三月二十七日發佈的《關於進一步完善新能源汽車推廣應用財政補貼政策》的通知，財建[2019]138號(「二零一九年政策」)，與財建[2018]18號文《新能源汽車推廣補貼方案及產品技術要求》(「二零一八年政策」)相比，對終端用戶及現金產生單位的購買補貼並不如之前。二零一九年政策表明，政府有意從質上逐步減少購買補貼。二零二零年政策從量上表明減少購買補貼，並限制了能夠獲得購買補貼車輛的數量。

根據深圳市發展和改革委員會關於印發《深圳市2019–2020年新能源汽車推廣應用財政補貼實施細則》的通知中的補貼標準部分，這是繼二零一九年政策之後的深圳市地方政策，就二零一九年一月一日之後上牌的新能源汽車的最高適用購買補貼相當於二零一八年標準的50%，適用的購買補貼正在逐漸減少，並且二零一九年八月七日之後上牌的新能源汽車並無補貼。

二零一九年政策及二零二零年政策造成銷售新能源汽車的購買補貼減少，這意味著汽車製造商將不再能夠享受生產成本的補償，因此預期購買價格將會上漲，毛利率將下降，原因是在當前的經濟條件下，現金產生單位將無法同時推高售價和銷量。現金產生單位於截至二零一九年三月三十一日止財政年度出售的新能源汽車乃於二零一八年購買，而汽車製造商已考慮採購時的購置補貼並為現金產生單位提供了大宗採購折扣。

據估計，實施二零一九年政策及二零二零年政策後，現金產生單位二零一八年購買的類似車型的購買價格將上漲33.4%或以上，有關上漲包括增值稅稅率自二零一九年四月起由16%變更為13%以及汽車功能的輕微調整，而取消購買補貼則對購買價格上漲產生最重大的影響。

中美之間持續貿易糾紛

中美之間持續貿易糾紛涉及對進出口商品徵收關稅，這對大多數經濟鏈產生了多方面影響，預期如果中美關係惡化，將削弱現金產生單位正在運營的商業環境。

鑑於上述因素，預期現金產生單位的客戶，特別是大公司，在當前情況下訂貨時會更加謹慎。由於與新能源汽車銷售有關的資本需求遠高於其他業務，因此更難獲得更多大額訂單，信貸風險亦會增加。因此，董事會認為現金產生單位終止銷售新能源汽車屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

採用估值方法

評估現金產生單位時根據包括獲提供資料的數量及質量、可獲取數據的難易程度、是否可獲取相關市場交易、現金產生單位的業務經營之獨特性及現金產生單位所參與行業的性質等標準選定估值方法。收入法被認為是次估值中最合適的估值方法，因為該方法更能反映未來現金產生單位的潛在增長。在收入法下，貼現現金流量（「貼現現金流量」）法被採納，貼現現金流量法以估計參與收購方預期資產於個別預測期內產生的年度現金流量開始。截至二零一九年及二零二零年三月三十一日止年度，現金產生單位估值方法並無變動。

二零一九年及二零二零年預測中採用的投入值

	截至 二零一九年 十二月 三十一日		截至十二月三十一日止年度			
	二零一九年 止年度	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	
提供物流相關服務	不適用	154.5%	72.0%	14.5%	5.0%	
汽車租賃服務	不適用	97.5%	50.9%	42.6%	18.2%	
銷售新能源汽車	不適用	90.1%	-30.8%	16.4%	10.0%	

	截至十二月三十一日止年度				
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
提供物流相關服務	-6.9%	22.3%	2.6%	2.8%	3.1%
汽車租賃服務	-36.9%	11.9%	1.8%	7.0%	9.8%
銷售新能源汽車	-76.2%	不適用	不適用	不適用	不適用

二零一九年毛利率預測	截至 二零一九年 十二月 三十一日 止年度				
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
提供物流相關服務	10.1%	8.0%	9.8%	10.7%	11.7%
汽車租賃服務	37.8%	53.8%	55.9%	58.7%	61.1%
銷售新能源汽車	19.1%	22.7%	18.4%	18.4%	18.4%

二零二零年毛利率預測	截至十二月三十一日止年度				
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
提供物流相關服務	22.8%	25.4%	25.6%	23.5%	21.3%
汽車租賃服務	27.5%	43.8%	41.9%	40.5%	45.8%
銷售新能源汽車	14.6%	不適用	不適用	不適用	不適用

二零一九年利潤率預測	截至 二零一九年 十二月 三十一日 止年度				
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
利潤率	5.6%	9.4%	8.8%	10.3%	11.2%

二零二零年利潤率預測	截至十二月三十一日止年度				
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
利潤率	12.7%	16.2%	9.5%	5.7%	5.7%

二零一九年及二零二零年預測採用的稅前折讓率分別為29.1%及32.8%，稅後折讓率分別為23%及25%。折讓率增長反映現金產生單位因COVID-19疫情的不確定性及政府政策變動而無法達至其預期表現。

經參考來自Statista.com的中國通脹情況，二零一九年及二零二零年預測採用的長期增長率分別為3%及2.55%。

二零二零年預測中採用投入值的基準

考慮到政府政策變動、COVID-19疫情的影響及中美貿易糾紛等因素預計將繼續影響現金產生單位的經營環境，二零二零年作出的五年預測中的投入值乃參考過往經營數據及於二零二零年三月三十一日持有的新能源汽車而釐定及計算得出，而二零二四年之後的預測則將通貨膨脹因素考慮進去。

提供物流相關服務分部

提供物流相關服務的收益包括公路貨運收入、其他運輸收入及服務收入，其中公路貨運收入約佔該分部總收益的71%。

二零二零年的收益增長率為-6.9%，乃根據二零二零年該分部三個月的實際收益及九個月的預測收益釐定。二零二零年預測收益減少乃主要由於二零二零年一月至三月COVID-19疫情導致實際業績大幅下滑，COVID-19疫情對該分部終端客戶的業務造成影響，而大多數客戶從事零售及餐飲行業。自COVID-19疫情以來，該分部的收益由於終端客戶暫時停業即時下滑，而該分部於二零二零年一月至三月的實際收益較二零一九年同期減少71.9%。二零二零年的九個月預測公路貨運收入乃根據328輛新能源汽車的估計需求按每輛新能源汽車每日平均價格人民幣358元來釐定，該需求乃參考投入運營的新能源汽車數量估計，每輛新能源汽車每日平均價格乃自主要客戶的歷史營運分賬得出的抽樣平均值。二零二零年的九個月預測其他運輸收入乃根據現有合同及投標進程釐定。假設業務將在剩餘期間內穩健運行，預測服務收入為二零二零年一月至三月平均業績的實際比例。二零二一年的收益增長率為22.3%，乃由於剔除COVID-19疫情因素後該分部於二零二一年預期會復甦。因此，預計收入將恢復到二零一九年原有水平。二零二二年至二零二四年的收益增長率介乎2.6%至3.1%，乃經參考中國長期增長率2.55%。

提供物流相關服務分部的銷售成本主要包括折舊、保險費及與駕駛員分享的佣金。營運中的新能源汽車折舊成本乃按直線法計算，而營運中的新能源汽車可使用年期為五年，具有最低殘值。保險費乃根據營運中及未營運的新能源汽車計算，營運中的新能源汽車須購買基本保險及商業保險，而未營運的新能源汽車僅須購買基本保險。保費金額將視乎新能源汽車的車況及與保險公司磋商的批量購買折讓上浮或下跌。與駕駛員分享的佣金因應不同城市而變動。有關預測乃基於歷史營運數據的平均水平作出，在扣除費用及加入獎金後，與駕駛員分享貨運服務收入。

二零一九年該分部的實際毛利率為3.8%。截至二零一九年十二月三十一日止年度的毛利率大幅低於二零二年預測所採用之投入值，乃由於銷售成本的項目分類。

於提供物流相關服務及新能源汽車租賃分部確認為二零一九年銷售成本項下的折舊

成本獲重新分配至二零二零年預測的新能源汽車租賃分部，重新分配導致提供物流相關服務分部的毛利率上升但最終不會影響現金產生單位的整體毛利。

新能源汽車租賃分部

分類為物業、廠房及設備的新能源汽車被出租予企業及個人客戶，從而賺取租金收入，每月租金因應新能源汽車的車型及車況以及與客戶的協商情況不同而有所差異。根據資本支出新購買的新能源汽車被認定為可賺取更高的租金，租出率亦優於老款車型。

五年預測中該分部的收益乃由截至二零二零年三月三十一日分類為物業、廠房及設備的現有用於該分部約820輛新能源汽車乘以每輛新能源汽車每月介乎人民幣2,500元至人民幣3,200元的租金收入釐定。於二零一九年，該分部已錄得租賃收入約人民幣29百萬元，假設非使用率為20%，平均有1,100輛新能源汽車於整個年度賺取租賃收入。

二零二零年的收益增長率為-36.9%，乃根據二零二零年該分部三個月的實際收益及九個月的預測收益釐定。二零二零年預測收益減少乃由於在最低租入假設及於二零一九年出售物業、廠房及設備的情況下，租出的新能源汽車數量下跌。在現有新能源汽車的基礎上，有關預測已考慮租賃設備、老化的新能源汽車及低功能車型的狀況，已於五年預測中採用基於市場慣例及管理層最佳估計的20%的非使用率。老化的新能源汽車及低功能車型按低於市場價的價格出租，因此，已於預測中調整有關出租率以反映該事項。

本公司已就提供物流相關服務及汽車租賃服務分部的二零二零年收益增長預測採用不同增長率，原因為其預計低性能及舊款車型（佔現金產生單位新能源汽車總數約27%）將於二零二二年至二零二四年期間報廢，並將以新款車型分三批更換，新車型的更換數量低於報廢新能源汽車約10%。新款車型將以更高的租金及出租率租出，從而提高租賃收入。因此，鑒於新款新能源汽車的更換，就汽車租賃服務採用的增長率將更高。

二零二一年的收益增長率為11.9%，乃由於消除COVID-19疫情因素後該分部預期出現復甦，於二零二一年整個年度，租入及租出30輛新能源汽車，但於二零二零年一月至三月僅20輛新能源汽車租入及租出及考慮到COVID-19疫情帶來的影響，2020年預測九個月估計不會租入新能源汽車。二零二二年的收益增長率為1.8%，已計及少數新型新能源汽車（替換的新款新能源汽車少於報廢的舊款新能源汽車）進行第一批替換及

報廢並亦計及中國長期增長率2.55%。二零二三年及二零二四年的收益增長率為7.8%及9.8%，乃經計及更多新能源汽車以舊換新導致租金收入增加並亦計及中國長期增長率2.55%計算得出。

新能源汽車租賃分部的銷售成本包括折舊及租入租金，租賃新能源汽車的折舊政策與提供物流相關服務分部所採用相同。每輛新能源汽車每月租入租金被認定為各類新能源汽車租出租金的中間值。假設現金產生單位將盡可能多地動用其自有汽車資源，二零二一年至二零二四年每年租入新能源汽車的數量被認為乃最低值30輛。現金產生單位之附屬公司位於不同城市，倘無充足汽車數量或車型作租出及營運用途時，則租入安排可彌補汽車短缺。然而，考慮到COVID-19疫情的影響，預計於二零二零年九個月內並無租入，但由於現金產生單位於二零一八年十一月訂立的一次性合同，二零一九年首八個月的實際業績包括550輛自第三方租入的新能源汽車，租金為每輛新能源汽車每月約人民幣2,000元，而該等550輛新能源汽車已全部出租予一名第三方，同期內的租金為每輛新能源汽車每月人民幣2,500元。

於二零一九年，該分部的實際毛利率為7.7%，而由於利用現金產生單位擁有的新能源汽車資源令租入租金支出減少，二零二零年預測採納的毛利率預期將有所增長，銷售成本項目(如保險費)的重新分類亦令毛利率增長。假設現金產生單位將盡可能使用其自有資源，預測中租賃的汽車數將降至最低，故租入租金減少已令新能源汽車租賃分部的毛利率改善。就汽車租賃服務而言，租出率已被考慮，因本集團擬定於二零二二年至二零二四年財年內逐步以新型新能源汽車取代現有新能源汽車，並考慮到新車型的市場租金，本集團預計汽車租賃服務分部的收益及利潤率將有所增長。

銷售新能源汽車分部

預測中假設，現金產生單位的存貨項目乃作出售用途且現有存貨將於二零二零年預測年度出售，售出新能源汽車的成本指存貨的實際購買成本(不含增值稅)。

二零二零年該分部的收益增長率為-76.2%，乃由於預計可供出售的新能源汽車的數量將減少約-77%，而平均售價保持不變。於二零二零年預測毛利率估計將為14.6%。有關減少乃由於經計及待售新能源汽車的車齡及現金產生單位營運所在宏觀經濟環境，導致售價下跌。

最後，考慮到業務分部間存在關連，五年預測中終止銷售新能源汽車業務亦將有利於其他業務分部降低共同成本。因此，連同上述各分部中的因素，二零二一年的毛利率將會提高。

下表載列評估中使用的其他主要投入值／假設：

主要投入值／假設	依據
貼現率	使用現金產生單位所有營運資產應佔的加權平均回報（「加權平均資本成本」）釐定。
自二零二四年起的長期增長率	國際貨幣基金組織估計的中國二零二一年通貨膨脹率（增長率：2.55%）（資料來源：Statista.com）。

加權平均資本成本指現金產生單位所有營運資產應佔的加權平均回報。加權平均資本成本乃使用以下公式計算：

$$WACC = W_e \times R_e + W_d \times R_d \times (1 - T_c)$$

其中

R_e =股權成本；

R_d =債務成本；

W_e =股權價值相對於企業價值的比重；

W_d =債務價值相對於企業價值的比重；及

T_c =企業稅率。

股權成本乃使用以下公式計算：

$$R_e = R_f + \beta \times \text{市場風險溢價} + \text{其他風險溢價}$$

其中

R_e =股權成本；

R_f =無風險利率；及

β = 貝塔係數。

投入值或假設變動之理由

二零一九年預測主要依賴於收購立東集團時弗若斯特沙利文所採用的假設。於營運一年後，現金產生單位對自身獨特的狀況有了更深入了解，其於二零二零年預測中已被考慮，不同之處說明如下：

- 二零一九年預測中按分部劃分的收益增長率：出於銷售目的及由於道路貨運業務預期不斷上漲的需求，該現金產生單位預期每年購買2,500台新能源汽車，收益增長主要由二零一九年新能源汽車的售價及新能源汽車銷售以及道路貨運服務需求樂觀估計上漲所貢獻
- 二零二零年預測中按分部劃分的收益增長率：由於終止銷售新能源汽車及COVID-19疫情，管理層在二零二零年預測中已採取更審慎的做法。道路貨運服務及租賃收入的假設乃基於二零一九年的實際歷史數據並加上合理漲幅而估計
- 二零一九年預測中按分部劃分的毛利率：收益及銷售成本乃主要參考行業趨勢及弗若斯特沙利文編製的行業報告進行考慮，利潤率降低主要由於其後於二零一九年之後已購買並出售的新能源汽車採購成本的增加
- 二零二零年預測中按分部劃分的毛利率：考慮到實際的市場策略及實際營運，預測與現金產生單位更加息息相關。二零二零年第一季度的實際租入租金降低了新能源租賃分部的毛利率，就二零二一年及之後的預測而言，該等租入成本已被考慮
- 二零一九年預測中的利潤率與大部分行業趨勢一致
- 二零二零年預測中的利潤率：利潤率上升主要是由於地方政府補貼，我們已假設二零二一年後利潤率將會下降。二零二零年預測已參考同行的利潤率歷史範疇，被視為合理。

下表載列變更本集團過往所採用之投入值或假設之理由。

投入值／假設	變動之理由
預算收益減少以及增長率及淨利潤率下降	由於新能源汽車銷售業務終止及COVID-19疫情的影響，管理層於二零二零年預測中採用更為審慎的方法。貨運服務及租賃收入的有關假設乃根據二零一九年實際歷史數據及增長的合理範圍進行估算。利潤率上升乃主要由於地方政府部門的補貼，預計利潤率將於二零二一年後下降，其已與同行的利潤率歷史範圍交叉核對。
貼現率 (稅前：二零二零年：32.8%；二零一九年：29.1%) (稅後：二零二零年：25%；二零一九年：23%)	貼現率上升反映現金產生單位因COVID-19疫情及政府政策變動之不確定性而無法達致其預期表現之風險。
預算資本開支減少	由於於截至二零二一年十二月止預測年度終止新能源汽車銷售業務，管理層將降低其購買新能源汽車之預算。
營運資金淨額之預計變動	(a) 存貨：於現有存貨售完後，預計現金產生單位將不會持有新能源汽車作為待售存貨； (b) 應收款項：由於於截至二零二一年十二月止預測年度終止新能源汽車銷售業務，預計應收款項將減少。

考慮到以下原因，本公司認為，現金產生單位預測將根據變化進行調整，且對於暫時終止大規模購買新能源汽車作銷售用途及不採用二零一九年預測中所採用的由弗若斯特沙利文編製的基準而言屬適宜，影響本公司決策的主要原因如下：

- (1) COVID-19疫情造成的不利影響已經並將預期繼續對現金產生單位經營所在的營商及經濟環境產生重大影響，此已削弱現金產生單之客戶的財務狀況(乃計算資產使用價值所用的主要數據)及經濟狀況可能相較二零一九年不利。

(2) 政府有關推行新能源汽車的政策為估算釐定現金產生單位可收回金額的使用價值所用的關鍵假設之一，現金產生單位及本公司預期在現時經濟條件下市場不會作出積極響應。

鑒於該等不可預見的狀況，本公司認為須審慎下調有關預測。本公司將繼續關注市場狀況並適時另行公告及知會股東及投資者。

溢利保證

根據日期為二零一八年六月十二日有關收購立東全部已發行股本的購股協議，截至二零一九年、二零二零年及二零二一年十二月三十一日止財政年度各年，立東集團的除稅後純利總額按綜合基準計算不得少於20,000,000港元。立東集團包括立東、君澤及中軍及其附屬公司。

誠如該公告所披露，根據中軍綜合經審核財務報表，按照香港財務報告準則編製的除稅後純利已達到截至二零一九年十二月三十一日止財政年度的最低溢利保證20百萬港元（「溢利保證」）。

由於本集團的中間控股公司立東及君澤僅為投資控股公司，截至二零一九年十二月三十一日止年度並無任何業務運營，因此本集團並未編製立東集團之經審核綜合財務報表。立東及君澤於截至二零一九年十二月三十一日止十二個月期間由於公司維護費及銀行手續費而錄得總共僅僅數千元的虧損，總額可忽略不計，並不影響溢利保證。中軍、立東及君澤的財務數據已用於本集團截至二零二零年三月三十一日止財政年度之經審核綜合財務報表並於其中予以反映。本公司確認將編製立東集團截至二零二零年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日止年度的經審核綜合財務報表。

承董事會命
創建集團(控股)有限公司
主席
張金兵

香港，二零二零年十月二十日

於本公告日期，董事會由三名執行董事張金兵先生、倪彪先生及楊蕤先生；一名非執行董事閻海亭先生以及三名獨立非執行董事朱征夫博士、李亦非博士及譚炳權先生組成。