

## 管理層討論及分析

### 業務回顧

與二零零零年同期相似，本公司在本年首六個月內之經營狀況仍然非常困難。本集團於本期間之營業額為12,430,000港元，去年同期則為12,980,000港元，減幅為4.25%，原因為本集團之主要市場中華人民共和國（「中國」）之營業額急跌。與上年度同期比較，中國方面之銷售額下跌64.15%，雖然本地銷售額微升8.81%，仍難以彌補下跌之數。然而，股東應佔中期未經審核綜合虧損由二零零零年同期之5,530,000港元減至本期間之5,200,000港元，跌幅僅為5.93%。

本集團之中國分銷業務期內並不活躍。左軚汽車進口數量受多項因素嚴重影響。首先，儘管不同類型汽車之進口關稅已於二零零一年減低7%至20%，惟消費者仍期望於中國加入世界貿易組織（「世貿」）後，能因關稅削減而以更廉宜之價格購買進口汽車。第二，國內合營汽車生產商（例如通用、奧迪、豐田、大發及本田）之中檔小型轎車銷售亦取得了較大之市場份額。若干合營生產商設立了「四合一」專利營銷店，拓展銷售及售後服務。目前，廣州本田已在中國成功設立80家專利營銷店，相信不久將來數目仍會增加。第三，現在擁有一部國產汽車已較前便宜，主要因為價格競爭。除了削減進口關稅，其他重大政策轉變亦有可能進一步刺激國內客戶之購買意欲，例如：(a) 簡化或免除購買稅項及徵費；(b) 設立汽車購買貸款；(c) 現正興建更多汽車相關設施及基建（如公路、公共及私人停車場）；及(d) 載客汽車可獲免稅。最後，中國與日本於四月二十三日爆發貿易戰。六月初，

中國對日本進口汽車徵收100%額外懲罰性關稅，以作報復。董事相信，在中國成為世貿成員國之前，或除非兩國以和平手段解決問題，否則進口轎車市場仍難望恢復正常，而本公司本年下半年之經營業績亦會嚴重受損。

本集團已於二零零一年七月二十六日完成股本重組，據此：

- (a) 本公司之已發行及未發行股份，每10股合併為一股股份（「合併股份」）；
- (b) 透過註銷每股已發行合併股份之已繳股本0.19港元，將每股已發行合併股份之面值由0.20港元減至0.01港元，使本公司之已發行股本由29,414,880港元減至1,470,744港元；
- (c) 每股法定及未發行合併股份拆細為20股經調整股份。經調整股份於各方面均享有本公司公司細則所載之權利；及
- (d) 上文(b)項所述股本削減所產生之進項27,944,136港元乃按已發行股份1,470,744,000股計算，用於抵銷本公司於二零零零年十二月三十一日之部分累計虧損。

股本重組主要出於本公司股份成交價之考慮。股本重組前六個月，本公司股份之成交價介乎0.014港元至0.101港元，並曾數次以低於面值0.02港元成交，最低成交價為二零零一年三月三十日之0.014港元。根據百慕達法例，公司不得以低於面值之價格發行股份。為方便日後進行集資，董事會決定進行股本重組，將本公司

## 管理層討論及分析

股本中股份之面值減至每股0.01港元，以便董事會在日後認為適合時發行新股。然而，董事會現時無意發行新股。

### 未來前景

縱使面對不少經營困難，本公司仍致力改善左軼汽車之市場推廣及批發分銷業務。至本年底，中國大有可能結束15年來爭取入世之活動。屆時中國與日本之貿易戰亦會告一段落，懲罰性關稅料將撤銷。此外，正如世貿規定，汽車之進口關稅應會削減，以提高進口汽車在價格及質量方面之競爭優勢。在此之前，本公司會繼續在國內（以華南城市為主）發展直接銷售渠道，並尋求與華北地區之銷售合作夥伴結成新聯盟。自八十年代末以來，中國一向為本公司分銷業務之最著名市場。據 **MasterCard International Inc.**最近進行之一項調查顯示，在未來六個月內，中國之消費者信心將會顯著回升。

董事會相信，外國進口汽車業務應會有所改善，原因為中國現正以多種措施（包括增加汽車消費）刺激國內消費。二零零一年八月二十五日，吉林省長长春市舉行了一次汽車展覽，北京市副市長劉海燕先生在展覽會上致詞，他預料首都汽車數目將在未來七年增加1,600,000部，達到2,500,000部。

為促進進口汽車分銷業務，董事會將考慮於二零零一年之適當時候向外界集資。由於營業額收縮及財政重組，本集團之融資成本過往三年已大幅削減。很幸運，本集團接近72%之附息貸款已本期間償還，本集團之融資成本負擔未來應會顯著減輕。從現在開始，董事會各成員將專以重新發展分銷業務為首要工作。於此期

間，本公司將繼續提高效率、成本控制及業務各方面之競爭能力，以把握中國加入世貿後所帶來之龐大商機。

### 財務概要

本集團在信貸政策、存貨、融資及庫存規劃之營運資金管理各方面均採取嚴密監控措施。於二零零一年六月三十日，超過95%之應收賬款為兩個月內之賬項，因此無必要於本期間作出呆賬撥備。過去三年，本集團在出售大量滯銷之存貨時遇到不少困難。由於在本期間僅成功出售少量存貨，故於本期間內出售之新型號轎車錄得較大之邊際毛利。縱使本公司已竭盡全力，但仍未能實行及時盤存調節購貨政策，主要由於根據大多數日本汽車生產商之一般貿易慣例，海外訂單必須於三個月之前預訂。然而，由於本公司能準確預測市場變動，因此已能妥善處理存貨。吾等相信，於二零零一年六月三十日，本公司持有新款存貨共值2,400,000港元，分別較二零零零年六月三十日及上年度年結日之存貨量減少70.10%及63.82%，承擔之存貨風險已屬最低。

就流動資金而言，流動比率有輕微改善，於本期間結束時為0.39，上年度年結日則為0.35。本集團經比較借款總額與已發行股本後得出之資產負債比率，於中期報告結算日為1.74（二零零零年十二月三十一日：2.00）。

與去年同期比較，本期間之營業額下跌4.25%，惟毛利得以大大改善，股東應佔經營業務虧損淨額因而減少5.93%。主要原因乃大部分滯銷存貨於上一財政年度已陸續售出，因而可購入新型號之轎車。該等新款存貨於本期間帶來了更多邊際溢利。

## 管理層討論及分析

於二零零一年六月三十日，銀行貸款總額為36,220,000港元，較二零零零年十二月三十一日起計六個月期間結餘減少31.90%，另較上年度同日結餘減少28.87%。於二零零一年六月三十日，本公司之現金及現金等價物共值13,040,000港元（包括有抵押銀行結餘10,690,000港元），較二零零零年十二月三十一日起計六個月期間減少8.55%，另較上年度同日結餘減少16.81%。

### 或然負債

於編製本中期報告期間，本公司一家附屬公司與其賣方間之訴訟（高等法院訴訟編號：5306／2000）已經結束。根據案情發展，該附屬公司現已不再遭各被告提出任何反索償，而其中一名被告已成功駁回對彼等之索償，並已取得「訴訟命令」，若控辯雙方未能達成協議，則訴訟費由法院釐定，再由該附屬公司支付。於二零零一年八月二十一日左右，該附屬公司與各被告就法律費用達成協議。附屬公司須支付274,895.00港元，以完全並最終解決於二零零一年九月判予各被告之堂費。

### 重大事項

於本期間內，各附屬公司或聯營公司概無進行任何重大之投資、重大收購或出售，而鑑於本集團資金有限，本集團亦無計劃於不久將來進行重大投資或收購資本資產。由於本集團所有商品在向賣方確認購買單前均會按議定匯率購貨，故本集團毋須承受匯率波動及任何有關之對沖交易風險。此外，本公司及本集團於本期間亦無任何重大承擔（二零零零年：無）。