

業務回顧

本公司於回顧財政年度面對有史以來最困難之時刻。本集團截至二零零一年十二月三十一日止年度之經審核營業額為16,400,000港元，較去年下跌41.3%。一如以往，本集團並無於賬目作出重大撥備，而本集團二零零一年之經審核虧損為10,800,000港元，較過去三年大幅改善。

本集團於二零零一年之表現因主要市場中國之進口汽車市場情況轉壞而蒙受影響。中、日兩國之貿易戰於去年四月二十三日爆發，在去年十一月中國經過十五年之努力終得以加入世界貿易組織（「世貿」）後，戰況始於一月告一段落。去年六月，中國向進口日本汽車額外徵收百分之一百懲罰性關稅，報復日本向中國輸出之鮮香菇、大葱，以及用於製造榻榻米的燈芯草三種中國農產品實施緊急關稅。因此，本集團於中國之分銷業務因進口需求銳減而大受影響，尤其於下半年於中國之汽車銷售業務無可避免需要暫停。二零零一年全年，本公司於本地及中國市場之銷售額均有所下跌，較去年分別下跌37.8%及73.4%。

根據本公司於二零零一年一月八日在董事會會議通過之決議案，本公司於二零零一年一月二十三日以配售方式向十名獨立投資者發行合共240,000,000股每股0.02港元之新普通股，每股作價0.023港元，所得款項淨額5,081,000港元用作減少銀行貸款。有關配售事宜連同其他措施有助本集團將財務開支由去年大幅減少44.4%。

二零零一年七月二十六日，本公司透過下列方式完成資本重組：

- (a) 合併本公司已發行及未發行之股份，基準為每10股已發行及未發行股份合併為1股股份（「合併股份」）；
- (b) 每股已發行合併股份之面值由0.20港元削減至0.01港元，方式為註銷每股已發行合併股份0.19港元之已繳足股本，致使本公司之已發行股本金額由29,414,880港元削減至1,470,744港元；
- (c) 每股法定但未發行合併股份分拆為20股經調整股份。經調整股份在各方面享有同等權益，擁有本公司細則所載之有關權利；及
- (d) 上文(b)段所述因資本減少而產生合共27,944,136港元之進賬（按1,470,744,000股已發行股份計算），用作抵銷本公司於二零零零年十二月三十一日之部份累積虧損。

資本重組主要與本公司股份之買賣價有關。於資本重組前六個月期間，本公司股份之成交價介乎0.014港元至0.101港元，間或低於面值0.02港元，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，公司不得按股份面值之折讓價發行有關股份。董事會為於日後能夠把握時機籌措資金，遂決定進行資本重組，將本公司股本中之股份面值減至每股0.01港元，使董事會在日後認為合適時可彈性發行新股份。

於結算日後，本公司透過按每持有兩股現有股份獲配一股供股股份之供股而籌措額外資金。董事認為，以供股而非向外舉債之方式籌措額外資金，可減輕本集團之財務成本負擔，亦不會增加本集團之資產負債比率，符合本公司及股東之利益。二零零二年一月三十日已發行73,537,200股供股股份，籌得款項淨額6,100,000港元中，約3,500,000港元已用作減少銀行貸款，而餘下資金則用作向本集團之日本供應商購買產品於中國分銷。

財務摘要

本集團一如以往在信貸政策、存貨、籌資及財務策劃方面嚴格控制其營運資金管理。於二零零一年十二月三十一日，本集團之應收賬款為27,000港元(二零零零年：524,000港元)。過去三年，本集團在銷售其龐大滯銷存貨方面遇到極大困難。於回顧財政年度最後一批該等存貨已成功悉數售罄。於二零零一年十二月三十一日，本集團95%以上存貨之存貨期少於一年。本集團即使已全力以赴，仍未能實行分秒不差之採購政策，主要是因為日本汽車製造廠大多按其一般貿易慣例，堅持要三個月前接受海外訂單。儘管如此，本集團藉精確預測市場變化，仍能對存貨作有效管理。於二零零一年十二月三十一日，本集團持有2,900,000港元之最新存貨，比二零零零年十二月三十一日減少約55.7%，故此，本集團相信，本公司面對最低之存貨風險。

本集團於二零零一年十二月三十一日之流動負債淨額及負債淨額分別達36,824,000港元(二零零零年：流動負債淨額40,727,000港元)及21,310,000港元(二零零零年：負債淨額15,561,000港元)。本集團於同日之現金及銀行結餘(不包括已抵押定期存款)為1,471,000港元(二零零零年：3,738,000港元)。於二零零一年十二月三十一日，銀行貸款及透支總額為28,900,000港元，比二零零零年十二月三十一日之結餘減少38.1%。

就流動資金能力而言，於年底之流動比率為0.22(二零零零年十二月三十一日：0.35)。於年結日，本集團之資產負債比率(即將借貸總額及已發行股本比較所得者)為31.11(二零零零年十二月三十一日：2.00)。本公司之資本結構只包括股本，並無發行任何資本工具。

繼於二零零一年進行配股及資本重組，以及於二零零二年進行供股後，董事會會繼續尋求可加強本公司資本基礎之任何機會。

前景

自中國加入世貿組織後，中國汽車進口之經營環境已大有改善。中國於一月初取消對日本進口汽車徵收懲罰性關稅，令中國之日本進口汽車貿易回復正常。削減進口稅(過往進口稅高達300%)有助進一步刺激對外國汽車之需求。中國入世影響甚巨，而其中以對汽車業的影響最為立竿見影。中國於二零零一年十一月十三日簽署入世協議，承諾到二零零六年中按部就班削減進口汽車關稅至25%。為履行入世承諾，中國於二零零二年一月首先將關稅由以往80至100%降低至43.8至50.7%。減低關稅釋放了市場期待中國入世後進口汽車大幅調低價格而湧現之需求。

儘管全球經濟衰退，加上日圓持續疲弱，董事會相信中國經濟快速增長步伐不會受到影響，而本集團對中國汽車業前景滿有信心。為信守入世承諾，中國必須於今年內批出達8,000,000,000美元之總進口限額予外國製造汽車及配件(去年為4,000,000,000美元)，其後每年按15%遞增，至二零零五年全面撤銷進口限額。去年入口中國之外國汽車約48,000輛，總值1,000,000,000美元。不少分析員預期，今年進口汽車預料增長56%至75,000輛。本年第一季，中國汽車業較去年同期錄得逾20%增長。

除增加進口限額及削減關稅外，中國亦承諾刺激國內包括汽車銷售之需求，以維持其急速之經濟增長。政府採取了一連串行動，以刺激需求，其中包括：

- 為個人設立國家信貸制度；
- 有減息空間；
- 破除地方保護主義；
- 建立劃一、公平有序之國家市場；及
- 簡化並降低購買汽車及有關維修之費用及稅制。

此外，近期之經濟數據顯示，美國經濟已走出谷底。中國以至整個亞洲地區將可很快受惠於美國之復甦。隨著中國汽車業出現利好轉變，本公司當抓緊當前良機，以改善其最重要市場之銷售。取決於本集團之營運資金，二零零二年及其後之汽車銷售將得到大大改善，為集團帶來盈利。與此同時，本公司將繼續在中國（主要在南部城市）發展直接經銷商店，及在中國北部物色新銷售聯盟。

主席兼董事總經理

陳進財

香港，二零零二年四月十九日