

主席報告

全年業績

由於經審核營業額較上一個財政年度下跌84%，故此，年內之經審核股東應佔虧損上升至去年之兩倍，金額為5,070,000港元。儘管業績表現未如理想，惟本公司董事（「董事」）多年來一直推行嚴謹之成本控制措施，令總體營運成本進一步下降57%，有此成效實在令人欣喜。此外，本公司亦致力以最少之僱員人數達致最高之產量水平，因此，員工成本較去年及二零零一年大幅下降分別約35%及57%。二零零三年之其他收入較去年更大幅下跌88%，主要乃由於二零零三年有別於去年，並無錄得龐大之稅項及應計項目撥回。

業務回顧

自二零零一年下半年加入世界貿易組織後，中國已晉身為全球第三大汽車市場，儘管如此，董事會（「董事會」）承認本集團於二零零三年再度經歷業績欠佳之年頭。過去十年來，中國每年平均取得8%之經濟增長，令社會上出現一群富裕商家，據Cap Gemini Ernst and Young於二零零三年之《世界財富報告》顯示，全國有210,000名百萬富翁。此外，融資借貸手續簡便亦令愈來愈多人購買汽車。因此，儘管進口轎車繳納關稅之保障逐漸消滅，市場競爭愈趨激烈，惟於種種利好之市場因素下，中國於二零零三年之汽車銷量仍然上升三分之一。然而，本公司並無足夠產品滿足市場之需求增長，主要原因與二零零三年中期報告所披露者相若。

為進一步減輕財務開支負擔，本集團於回顧年內以總代價淨額11,180,000港元售出其中兩項投資物業。此外，為增加二零零三年之營運資金及減少債項，本公司於二零零三年八月十八日與四名獨立投資者訂立認購協議，以每股新股0.02港元之價格配售本公司52,000,000股新股。本公司於二零零三年九月十五日發行該52,000,000股新股，所得款項淨額約達950,000港元。基於相若理由，本公司於二零零三年十二月五日進行另一次配售，以每股新股0.016港元之價格向六名獨立投資者配售本公司63,300,000股新股，所得款項淨額約為900,000港元。

於回顧年度之結算日後，本公司於二零零四年二月四日與一獨立投資者訂立有條件協議，以每股新股0.018港元之價格配售本公司265,100,000股新股，以期籌措額外營運資金約4,310,000港元。同日，本公司亦與永昌利投資有限公司（「永昌利」，本年報「董事會報告」內「關連人士交易」一節所述之關連公司）訂立一份有條件借貸資本化協議，當中涉及可能以每股新股0.018港元之價格認購本公司430,000,000股新股。有關事項構成聯交所證券上市規則（「上市規則」）項下之關連交易，本公司就此已於二零零四年二月十七日發表公佈，另於二零零四年三月九日向本公司股東（「股東」）寄發載述該事項詳情之通函，並於二零零四年四月一日舉行股東特別大會批准有關該事項之決議案。有關此事項之最新資料於財務報表附註34披露。

主席報告

財務摘要

本集團於信貸政策、存貨、籌資及財務策劃各方面嚴格控制營運資金管理，有關措施功效顯著，因此於回顧年度內，本集團一直毋需承擔任何信貸風險、存貨風險、匯率波動及任何相關對沖風險。於年結日，本集團之貿易應收賬款下降至87,000港元(二零零二年十二月三十一日：190,000港元)。由於大部份應收賬款之賬期均少於三個月，因此董事認為無必要就本年度作出重大呆賬撥備。

儘管本集團於二零零三年之滯銷存貨量微不足道，董事相信將二零零三年十二月三十一日之存貨價值撇減50%至369,000元(二零零二年十二月三十一日：824,000港元)可合理反映存貨於市場之可變現值，原因為該等存貨已積存達九個月以上。

於二零零三年十二月三十一日，本集團之流動負債淨額及負債淨額分別為24,515,000港元及16,650,000港元(二零零二年十二月三十一日：分別為33,029,000港元及13,428,000港元)。同日，本集團之現金及銀行結餘為1,357,000港元(二零零二年十二月三十一日：3,360,000港元)。於二零零三年十二月三十一日之銀行貸款及透支總額為13,260,000港元，較二零零二年十二月三十一日之結餘下降43%。本集團於二零零三年十二月三十一日並無定期存款用作本集團獲授之銀行信貸之抵押(二零零二年十二月三十一日：零港元)。

至於流動資金方面，於年結日之流動比率為0.08(二零零二年十二月三十一日：0.12)。本集團經比較借款總額與已發行股本後得出之資本負債比率，於二零零三年十二月三十一日為6.1(二零零二年十二月三十一日：12.6)。

與二零零二年十二月三十一日之財務狀況及截至二零零二年十二月三十一日止年度年報及賬目所披露之資料比較，董事認為本公司於截至二零零三年十二月三十一日止年度內並無任何重大改變。本公司之股本結構只包含股本，本公司並無發行其他股本工具。

未來前瞻

毋庸置疑，中國現已成為全球增長最快之汽車市場，未來亦會繼續迅速增長。在本地及國外汽車製造商之龐大投資下，全國轎車總產量於二零零七年將超逾1,400萬輛。二零零三年之產量共逾400萬輛，當中包括180萬輛載客汽車。及至二零零六年，中國汽車銷量可望由二零零二年之300萬輛，上升三分二至500萬輛。

此外，內地市況亦因應全國汽車市場之增長不斷迅速轉變，不僅低檔小型汽車市場發展迅速，全球各地之汽車製造商亦大多著手於內地成立合營企業，藉以生產及銷售豪華轎車，務求迎合內地高級汽車市場消費者對自我個性及優質生活之熱熾追求。德國汽車公司寶馬已於二零零三年十月開始在中國東北地區製造五系及三系之轎車。富士「雅迪」乃首家於中國組裝載客汽車之國外汽車製造商，年內正生產A6及A4型號轎車，並已於內地豪華汽車市場佔取40%之份額。與此同時，全球規模最大之汽車製造商通用汽車亦對競爭對手亦步亦趨，現正於上海製造「加迪力」豪華房車，而丹拿佳士拿旗下之「平治」亦計劃於二零零五年前在北京生產E系列及C系列轎車。

主席報告

自二零零三年起，傳統汽車進口商亦不斷作出策略性舉動，例如：福特汽車於中國出售進口之「富豪」及「Land Rover」型號汽車，除非銷售數字不足以支持該公司由進口汽車改為本地生產，否則，該公司極有可能於本年內將組裝程序轉移至內地。此等市場舉動均向海外分銷商(包括本公司)發出一個強烈訊息，就是中國進口汽車業務快將式微。倘若本集團決定繼續經營進口汽車業務，董事會相信於中國進行直銷及市場推廣乃本集團唯一出路。本集團將物色業務機會，成為中國汽車業新晉之直銷公司。因此，董事會決意積極物色任何機會，與內地之汽車製造合營企業建立代理關係。董事相信，在中國經營特許經營公司乃本集團未來扭轉逆勢之最有效方法，而成功組成合作聯盟關係，亦可為本集團及其內地聯營公司造就雙贏局面。

一如過往數年，本集團之核心業務問題仍然有待解決。本集團需要取得營運資金維持未來數年之業務經營。鑑於過去五年之業務表現強差人意，現有銀行融資額度已大幅縮減。董事會承認要從其他銀行取得銀行融資極為困難，惟董事將用盡一切方法繼續嘗試發掘其他銀行信貸來源。董事會之首要任務乃與其他往來銀行進行磋商，藉此重建本集團之購買能力。

主席

陳進財

香港，二零零四年四月十六日