

主席報告

專業客運服務 信心保證



主席報告

本人欣然向股東提呈本集團截至二零零五年三月三十一日止年度之年報。

業績

本年度的股東應佔日常業務綜合純利約為45,800,000港元，較截至二零零四年三月三十一日止年度約22,100,000港元上升約107%。綜合純利大幅增長得力於香港經濟逐步改善的外部環境變好，以及中國內地旅客人數增加帶動香港消費品及服務行業花費上升。中國內地經濟繼續穩健增長，亦使交通及運輸需求持續穩定上升。

在香港經營的非專利巴士業務繼續受壓，尤其是油價上升、對本行業較不公平的交通政策以及經營成本逐漸增加的壓力。

如去年所述，負責檢討非專利巴士提供道路運輸服務角色的交通諮詢委員會轄下專責小組已刊發報告。專責小組就管理香港非專利巴士而提出的其中一項措施，是控制香港非專利巴士數量的增加。本集團認為，由於過去幾年巴士數量增長率較運輸需求增長率快，因此，本集團支持該運輸政策，以便恢復較穩定的供求平衡。然而，由於本行業有悠久歷史，故其服務社區的能力不能被低估。本集團反對向非專利巴士日常業務(尤其向用戶提供特定服務的合約租車業務)施加不合理限制的道路運輸政策。

於回顧年度，本集團的中國內地業務屬強差人意。主要是由於燃料成本高企、若干區域引進地鐵路線以及經營成本(尤其工資)上升所致。

本集團管理層繼續盡最大努力解決上述經營難題。本集團亦密切留意政府有關管理及限制香港及中國內地巴士業務的所採取政策的發展。同時，本集團亦繼續物色可行和有利可圖的新發展項目，以備日後進行投資發展。

股息

董事建議派發本年度之末期股息每股普通股1.5港仙(二零零四年：1港仙)。



本集團柴灣新總部之開幕典禮

主席報告

業務回顧

1. 香港的非專利巴士服務

本集團提供的主要非專利巴士服務包括學童巴士、僱員巴士、屋邨巴士、旅遊巴士、酒店巴士、中港過境巴士、國際旅客及合約租車服務。

此項服務本年度的總營業額約為629,200,000港元(二零零四年：423,600,000港元)，較去年上升約49%。此項服務所得年內本集團應佔溢利約為39,300,000港元(二零零四年：27,800,000港元)。溢利大幅增長是由於香港經濟逐漸復甦、香港透過更緊密經濟貿易關係安排(「更緊密經貿安排」)開放給更多中國內地旅客到港旅遊，以及本集團的全資附屬公司環島旅運有限公司(「環島」)藉營運協同效益作出的貢獻。

本年度來自學童巴士、僱員巴士、屋邨巴士及合約租車服務的收入輕微上升。增長較快的領域為過境旅客運輸。環島已成為同業過境運輸營運商的合營夥伴，提供由深圳皇崗至香港旺角／灣仔／錦上路的三條固定、短程及二十四小時的營運路線。環島亦經營由香港至中國內地若干城市(主要在廣東省內)的長途路線。

於二零零四年八月，本集團亦成立了合營公司通寶環島過境巴士服務有限公司(「通寶環島」)。通寶環島主要特別向往返香港國際機場及華南各地(如東莞及廣州)的台灣旅客提供跨境巴士服務。然而，由於來自渡輪及其他營運商的激烈競爭，通寶環島所獲得的溢利較預期為少。於截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔通寶環島除稅前溢利約1,800,000元。本集團相信該公司的表現仍有大幅改善的餘地。



嶄新巴士型號見証跨境全日通之新一頁



跨境全日通之旺角售票處

主席報告



專為貴賓度身訂做之豪華轎車服務將成為環島日後另一集中發展之業務

環島於香港國際機場客運大樓繼續經營多個服務櫃位，其經營服務牌照已於最近更新。

就車隊的規模而言，本集團繼續保持全港最具規模非專利巴士經營公司的地位。於二零零五年三月三十一日，本集團所經營的車隊共有750輛（二零零四年：714輛）領有乘客服務牌照的非專利巴士。本集團將繼續借助規模經濟效益，以減少每輛巴士的平均經營成本。

如較早前所述，本集團認為香港非專利巴士服務行業受到香港政府有關當局的過份規範與控制。本集團透過參與公共巴士同業聯會，將會以會員身份繼續向有關當局表達其關注。

2. 香港的專利巴士服務

本集團在香港的專利巴士業務由本集團擁有99.99%權益的附屬公司新大嶼山巴士（一九七三）有限公司（「嶼巴」）提供。於二零零五年三月三十一日，嶼巴主要在大嶼山經營26條（二零零四年：27條）專利巴士路線，巴士車隊總數為86輛（二零零四年：74輛）。

截至二零零五年三月三十一日止年度，嶼巴的總營業額約為88,900,000港元（二零零四年：75,700,000港元），而嶼巴的純利約為4,100,000港元（二零零四年：2,400,000港元）。

溢利的增長屬比較性質，本年之大幅增長是由於上年度業績受該年的非典型肺炎影響十分大。然而，有證據顯示更多中國內地旅客遊覽大嶼山，尤其是擁有寶蓮寺及天壇大佛的最受歡迎景點昂坪。

本集團雖已擁有低地台巴士，但仍會增購更多以滿足乘客的需要。為方便車輛管理及預防發生意外事故，巴士上亦已安裝其他增值設備，包括記錄每輛巴士操作數據的電子「黑盒」。

主席報告

3. 香港的其他業務

本集團附屬公司Trade Travel (Hong Kong) Limited已獲批牌照，在香港國際機場抵港大堂經營機場服務櫃台。該櫃台提供的服務包括為已預先安排訂位的旅行團及個人國際旅客辦理機場接送服務。

此外，於二零零五年三月三十一日，環島擁有114輛(二零零四年：102輛)豪華轎車，其中24輛(二零零四年：24輛)擁有過境服務牌照，主要為機場、本地及過境(主要在廣東省內)提供貴賓式豪華接送服務。

大嶼旅遊有限公司繼續為個人及旅行團提供主要以大嶼山為目的地的旅遊服務。

4. 中國內地的巴士服務

(a) 中國內地的合作經營企業(「合作企業」)

於二零零五年三月三十一日，本集團透過合作企業在以下中國內地主要城市經營下列巴士路線及車隊數目：

	路線數目		巴士數目	
	二零零五年	二零零四年	二零零五年	二零零四年
廣州	6	6	163	160
汕頭	6	6	67	67
大連	4	4	180	145
哈爾濱	1	1	90	136
鞍山	3	3	94	94
	20	20	594	602

本集團於本年度應佔該等合作企業的虧損約為6,500,000港元(二零零四年：4,600,000港元)。

本集團於該等合作企業的應佔投資回報乃按各合約的條款(包括簽署各合約後在五年內即可收取的「保證收入」及按議定百分比分佔純利減合營合約有效期內各自投資攤銷額)確認。

由於大部份合作企業的「保證收入」期已逐步屆滿，因此本集團應佔該等合作企業的毛利相應減少。倘此等合作企業的經營業績不理想，應佔純利不足以抵銷本集團於此等合作企業的投資之攤銷，本集團將會於此等合作企業分佔虧損。

鑑於中國內地的投資環境逐步改變，本集團預計不會對合作企業再有新投資，並會將投資及資源集中於合資經營企業。

主席報告



廣州冠忠巴士十週年誌慶



上海五汽冠忠一輛滿座之46號巴士從上海市人民廣場開出

(b) 中國內地的合資經營企業(「合資企業」)

i. 上海浦東冠忠公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團擁有90%權益)(二零零四年：90%)在上海經營31條(二零零四年：31條)巴士路線，車隊共有776輛(二零零四年：776輛)巴士及25輛(二零零四年：25輛)計程汽車，主要行走浦東地區。該附屬公司亦為本集團自一九九二年起在中國內地經營的首項業務。年內本集團應佔虧損約為4,600,000港元(二零零四年：溢利約2,500,000港元)。虧損乃由於汽油成本增加、工資上漲及來自其他不同交通服務模式的競爭所致。

ii. 上海五汽冠忠公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團擁有52.4%權益)(二零零四年：52.4%)在上海經營38條(二零零四年：38條)巴士路線，車隊共有970輛(二零零四年：1,017輛)巴士及81輛(二零零四年：81輛)計程汽車，主要行走浦西地區。年內本集團應佔溢利約為2,900,000港元(二零零四年：122,000港元)。儘管業績可算令人滿意，但自二零零四年十二月起，該公司一條主要路線受上海地鐵系統新開通的一條近乎平行的路線嚴重影響。由於兩個道路網絡收費差別不大，乘客可能改變選擇，該附屬公司的服務會受到挑戰。

iii. 揭陽冠運交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團擁有60.6%權益)(二零零四年：60.6%)經營6條(二零零四年：3條)巴士路線，車隊共有34輛(二零零四年：34輛)巴士。年內本集團應佔虧損約為1,500,000港元(二零零四年：1,600,000港元)。虧損主要由於規模經濟效益不足及出售替換巴士之損失所致。該附屬公司由去年開始發展一項向其他經營者分包巴士的新經營模式，希望日後可減低虧損。

主席報告

iv. 重慶冠忠(第三)公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團與新創建交通服務有限公司的全資附屬公司Market Giant Limited成立的合營公司共同擁有55%權益)(二零零四年：55%)，在重慶經營73條(二零零四年：54條)巴士路線，車隊共有798輛(二零零四年：787輛)巴士。年內本集團應佔溢利約為600,000港元(二零零四年：1,500,000港元)。

應佔溢利減少的主要因為就投資一間附屬公司的減值虧損作出撥備約2,600,000港元，相對於本集團應佔虧損約800,000港元(二零零四年：無)。

v. 重慶冠忠(新城)公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團與新創建交通服務有限公司的全資附屬公司Market Giant Limited的合營公司共同擁有76.64%權益)(二零零四年：76.64%)，經營19條(二零零四年：10條)巴士路線，車隊共有447輛(二零零四年：303輛)巴士。年內本集團應佔溢利約為1,400,000港元(二零零四年：830,000港元)。溢利上升主要是由於年內開拓更多巴士路線所致。

vi. 荊州強達運輸有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司(由本集團擁有84.3%權益)(二零零四年：84.3%)經營2條(二零零四年：2條)巴士路線，車隊共有20輛(二零零四年：35輛)巴士。年內本集團應佔虧損約為1,400,000港元(二零零四年：716,000港元)。由於車隊較小，幾無規模經濟效益可言，管理層已計劃將該車隊分包予其他經營者，以便減低日後的虧損。

vii. 廣州興華集團

於二零零五年三月三十一日，冠華國際投資集團有限公司(由本集團擁有75%(二零零四年：75%)權益的附屬公司)擁有廣州保稅區興華國際運輸有限公司、廣州保稅區興華旅遊巴士有限公司及廣州保稅區廣保客貨運輸服務有限公司(統稱「廣州興華集團」)各70%(二零零四年：70%)權益。

於二零零五年三月三十一日，廣州興華集團經營7條(二零零四年：7條)路線，車隊共有131輛(二零零四年：114輛)巴士，於廣東省內提供跨市交通及廣州市內客運。廣州保稅區廣保客貨運輸服務有限公司亦提供過境貨車牌照出租服務。期內本集團應佔廣州興華集團虧損約為796,000港元(二零零四年：溢利約3,000,000港元)。虧損主要是由於汽油成本增加及其他營運開支(主要是工資)的輕微增加所致。

主席報告

viii. 湖北神州運業集團有限公司

於二零零四年八月三十一日，本集團收購湖北神州運業集團有限公司全部股權，該公司為國營企業，擁有一個車站，附有140條巴士路線，車隊共有371輛巴士，於湖北省經營跨市巴士服務。於現行國營企業改革計劃下，本集團可對該附屬公司的人力資源架構進行重組以提高其效率及競爭力。

此外，湖北省政府已公佈，自二零零四年十月一日起，外國投資者可直接參與該省的交通事業。本集團已藉此機會進一步擴展該附屬公司於該省的服務。

截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔溢利約為5,500,000港元。收購後，本公司已簡化其組織架構及減低其過剩勞動力。本公司亦已採取有效措施提高服務標準及效率。



重慶冠忠(第三)五週年誌慶

ix. 廣州市新時代快車有限公司

於二零零四年十二月二十四日，本集團收購廣州市新時代快車有限公司的56%股權，該公司於二零零五年三月三十一日共有18輛巴士於廣東省內經營5條跨市路線。

截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔溢利約為2,000,000港元。

5. 中國內地的旅遊業務

於二零零五年三月三十一日，本集團擁有60%(二零零四年：60%)權益的附屬公司重慶旅業(集團)有限公司與四家股權架構相同的同集團公司一起經營一間酒店、一間旅行社、一間旅遊車公司及一間水力發電廠。本集團於截至二零零五年三月三十一日止年度合共應佔溢利約為2,800,000港元(二零零四年：虧損約1,700,000港元)。年內業績轉虧為盈，主要是由於重慶大酒店有限公司在重慶市所經營的酒店業務作出貢獻所致，重慶市經濟活動近年正快速增長。當然，當地管理層及員工的盡忠職守乃成功的主要元素。旅行社公司重慶光大國際旅行社有限公司繼續開拓國內、入境及出境旅遊業的旅遊服務網絡。儘管該業務並未提供可觀溢利，但已在重慶及中國內地的高度競爭行業內建立市場佔有率和優質服務信譽。本集團向旅遊業進軍，長遠而言必會取得豐碩成果。

主席報告

流動資金及財務資源

本集團本年度營運所需資金主要來自內部流動現金，任何不足之數則主要向銀行貸款籌措。於二零零五年三月三十一日，未償還債項總額約為654,000,000港元（二零零四年：422,000,000港元），當中271,000,000港元（二零零四年：183,000,000港元）須於一年內償還。有關債務主要包括銀行貸款，大部份用於在中港兩地購買巴士及投資。負債淨資產比率約為81.9%（二零零四年：55.4%）。在中國內地，部份循環貸款用於購買巴士。根據經驗得知，此循環貸款可於到期後再續期。然而，為了降低風險，適當時候本集團將與相關銀行磋商要求日後轉為定期貸款而不是循環貸款。

本集團之銀行貸款乃以(i)若干固定資產（該等固定資產於二零零五年三月三十一日之賬面淨值為89,432,000港元（二零零四年：311,132,000港元））及為數14,760,000港元（二零零四年：1,536,000港元）之定期存款；(ii)所有本集團所持之本公司附屬公司新大嶼山巴士（一九七三）有限公司及環島旅運有限公司之已發行股份；及(iii)本集團於香港所有資產及業務之固定及浮動押記（以本集團債券300,000,000港元（二零零四年：無）為限）作為抵押。

融資及理財政策

本集團對整體業務營運採取審慎的融資及理財政策，務求將財務風險降至最低。所有未來項目均以業務所得流動現金、銀行信貸或任何在香港及中國內地可行的融資方式提供所需資金。

本集團絕大部分的香港業務收支主要以港元為單位，在中國內地投資項目收入則以人民幣為主。儘管人民幣兌港元的匯率相對穩定，但本集團一直密切注視走勢，當有需要時會制訂計劃對沖匯率波動的風險，例如在可行情況下從本地資本市場或銀行界籌集人民幣資金。



重慶冠忠(新城)新路線之開幕典禮



廣州市新時代快車之登車閘口

主席報告



湖北神州運業集團有限公司之收購儀式

湖北神州運業集團有限公司之收購儀式



重慶大酒店剛翻新之大堂門口

由於本集團大部份銀行貸款乃按浮動利率計息，故本集團亦會審慎注視利率上升的風險。本集團將於有需要時採取適當措施，務求將該等風險減至最低。本集團已與一家銀行訂立一項名義金額為200,000,000港元的「美元－港元匯價波幅結構性掉期」合約。只要美元兌港元匯價固定在一个匯價範圍，例如1美元等於7.720港元至7.805港元，本集團將向銀行收取相等於港元一個月銀行同業拆息的款額。該合約可幫助本集團彌補香港銀行同業拆息上升時所承擔的額外利率成本。然而，倘港元匯價固定在協議範圍之外，本集團便須付款予銀行。

人力資源

本集團在招聘、僱用、酬報及擢升僱員方面均以僱員的學歷、經驗、專長、工作表現及貢獻作標準，酬金亦按市場的一般標準釐定。在中國內地及香港的僱員均接受入職輔導及其他培訓。本集團亦鼓勵僱員參加由專業或教育機構主辦並與其工作性質有關的研討會及訓練課程。

展望

未來一、兩年對本集團極為重要。這段期間對本集團既具威脅亦帶來機會。

最大威脅將是燃油成本持續急升。由於本集團未能對分別於香港及中國內地的專利及指定巴士路線按比例快速調高收費，此項影響尤為不利。幸而本集團已成功小幅度調高香港非專利巴士服務的收費，

使燃油成本上漲的影響得以減輕。本集團已採取多項節省燃料措施，例如將燃油消耗與評估工資指標掛鉤以及將路線合理化等。只要在可能情況下，本集團亦以一些較廉價的替代品(如適用於巴士之石油氣及天然氣)取代柴油。

第二大威脅是來自香港及中國內地的地下鐵路(地鐵)或火車的競爭。在香港，東涌至昂平新纜車將於二零零六年年初投入營運。於二零零四年十二月二十八日開通的上海浦西地鐵線，亦對上海五汽冠忠的收入造成重大影響。為滿足二零一零年舉行的世界博覽會對交通不斷增長的需求，上海浦東多條地鐵路線將於二零零六年至二零零八年期間竣工。此舉亦將對浦東冠忠造成重大影響。本集團解除威脅的對策是

主席報告

與尋求同一地區的鐵路部門及其他巴士公司合作。其目的是盡量發揮潛在協同效益及降低營運成本。本集團亦希望當地政府會提供若干補貼或實行若干援助政策，使巴士公司可繼續營運。

禍兮福所伏。威脅臨近的同時，機會亦在湧現。香港新迪士尼主題公園不久便會在二零零五年九月十二日開業，東涌纜車亦將於二零零六年年初投入營運。這些新景點必將為香港帶來更多遊客，而香港早已從二零零三年七月中國內地實施自由行更「開放」政策及獲開放省份及地區數目不斷增加而大為受惠。香港與中國內地跨境巴士服務的需求已大幅增加。

香港經濟逐步復甦及中國內地經濟持續增長，必將創造更大客運需求。中國內地成為世界貿易組織成員國的效應及更緊密經貿關係安排的實施，亦將為香港及本集團帶來利益。

1. 香港的非專利巴士服務

旅遊、酒店及過境巴士服務將是本集團最重要的發展領域。

在香港，首先，本集團已與另一間主要營運商達成合作協議提供「機場酒店通」服務。自二零零五年七月起，本集團已合併雙方的業務，並為香港國際機場與全港著名豪華酒店間的線路提供上述服務。該項合作不僅提升每輛巴士的加載因數，並將因行程更直接及行車時間更短而使服務得以改進。本集團亦已獲得更多新酒店合約，如四季酒店及兩間位於迪士尼內的新酒店。新增的「Disneyland-link」及「Skyrailink」運輸服務即將展開，接載遊客往返彼等的酒店及特定目的地。本集團亦將繼續加強向租車人提供「按特定要求設計」的旅遊車及豪華轎車租用服務。

就跨境運輸服務而言，跨境全日通有限公司(本集團為主要股東)營運的三條二十四小時短途固定線路將繼續取得佳績。於二零零五年六月中旬，本集團連同另一間經營公司獲機場管理局授權經營「航天跨境轎車」櫃位，本集團開始經營預定豪華轎車業務，線路為往返香港國際機場跨境至於中國內地的深圳皇崗，並獲得正面初步回應。為滿足遊覽迪士尼樂園的運輸需求，香港特區政府及華南地方政府已聯合發出60個新跨境巴士配額，其中三十個為皇崗至迪士尼樂園的較短線路配額，本集團已獲得其中4個。其餘三十個配額為華南各城市至迪士尼樂園間的較長線路配額，本集團亦已獲得其中8個。為加強通寶環島過境巴士服務有限公司(本集團的合營公司，主要客戶為台灣人)的業務營運，自二零零五年八月起，通寶環島的原來市場推廣小組將專門從事市場推廣，而通寶環島則外判其車隊於環島管理。此項新安排可增加協同效益及提高效率，從而提升兩家公司整體盈利能力。此外，為配合鐵路運輸，本集團亦可能為其旅遊業務安排若干其他可能路線。

主席報告

2. 香港的專利巴士服務

如上文所述，連接東涌至昂平並於二零零六年年初投入服務的新纜車路線將影響乘客人數，繼而影響嶼巴的收入。經過深入及互相體諒的討論後，纜車及嶼巴已初步達成合作協議。嶼巴將獲准與纜車一起引進新「Lantau Pass」。該通行證包括纜車的單程運輸及嶼巴的多程運輸。嶼巴的目標乃為昂平以及大嶼山提供全線運輸。換言之，昂平將成為運輸樞紐，更多遊客將被吸引乘坐嶼巴的巴士前往參觀大嶼山南部，如大澳、塘福、石壁、貝澳及梅窩等地。為減低成本，嶼巴亦將配合運輸署及其他當地代表，使路線更合理化及終止若干嚴重虧損的路線。

3. 中國內地的巴士服務

如上文所述，在地鐵構成威脅的地區(如上海浦西及浦東)，本集團將尋求機會與當地其他巴士公司合作，以實現協同效益及消減成本。

本集團亦不排除與其他大城市(如重慶)的主要營運商進行其他合作的可能性，以收購小型巴士公司及盡量擴大本集團的利益。

本集團將繼續尋求新投資機會，例如自二零零五年五月起，本集團已收購經營番禺至廣州長途巴士服務的廣州市番廣公共汽車有限公司的23.7%股權。由於廣州向東發展，番禺的居住人口高速增加，使該兩城市間的交通需求旺盛，因而該項投資卓有成效。在作出投資決策前，本集團已進行深入的可行性研究。

本集團亦將提升其在中國內地各城市的既有巴士服務的質素，以保持領先優勢。

4. 巴士相關業務

(a) 旅遊及遊客服務

本集團繼續透過其附屬公司重慶旅業(集團)有限公司及其集團成員(重慶大酒店有限公司、重慶光大國際旅行社有限公司及重慶旅遊汽車有限公司)於中國大陸投資及經營國內、入境及出境旅遊及觀光業務。

在香港，憑藉本集團在其廣大系列運輸服務及進入新旅遊景點(尤其迪士尼樂園及大嶼山)的相對優勢，本集團將竭力開發其一站式旅遊配套業務，即「運輸加旅遊加可能的旅店預訂」，以迎合中國內地訪港自由行遊客數量快速增加的需求。本集團冀望可由一家純運輸公司成功轉型為具更高增值、服務範圍更闊邊際利潤更豐厚的服務公司。

主席報告

(b) 巴士製造業務

對所參與的南非的士改革項目，本集團密切留意其進展狀況。

結論

承蒙香港、中國內地及其他國家之貴客及業務夥伴鼎力支持及合作，本人謹代表集團股東衷心感謝。本人亦向管理層及各級員工在充滿挑戰之年度不懈工作及優秀表現致謝。本集團期待隨着之年度業務充滿機遇，並有信心繼續獲得客戶與員工的支持。

主席
黃松柏

香港
二零零五年七月二十二日