

管理層討論及分析

整體業績

二零零五年的早段為一段艱辛的時期，鋼鐵價格急促增長，中國轎車市場的競爭亦持續激烈，但由於自二零零五年初中國對經濟型轎車的需求復蘇強勁，第二季原材料價格逐漸回穩，市場對年內出產的新產品包括「自由艦」及「優利歐」1.0公升亦有良好的反應，加上集團的汽車零部件附屬公司浙江福林的利潤有顯著改善，因此集團的兩間聯營公司浙江吉利及上海華普仍然能於二零零五年全年取得不俗的成績。雖然集團二零零五年首六個月純利下跌23%，但下半年取得更佳的盈利表現，全年純利錄得36%的增幅至港幣1億1仟1佰萬元。雖然因採用於二零零五年一月一日經修訂的香港會計準則而增加了港幣5佰50萬元額外開支，此額外開支是反映二零零五年八月集團授予認股權給主要管理層人員的部份會計成本，但集團於二零零五年仍取得大幅利潤增長。由於佔51%股權的浙江福林營業額大幅增長，抵銷了二零零五年所缺少的由已出售的資訊科技業務所提供的營業額，因此集團總營業額上升超過100%至港幣1億1佰萬4仟元。

架構重組

年內，本集團不斷重組集團使其成為一間專門從事汽車及汽車零部件製造及銷售的公司，以及簡化集團及屬下兩間聯營公司的企業架構。關於集團及兩間聯營公司於二零零五年重組的重要事項包括：

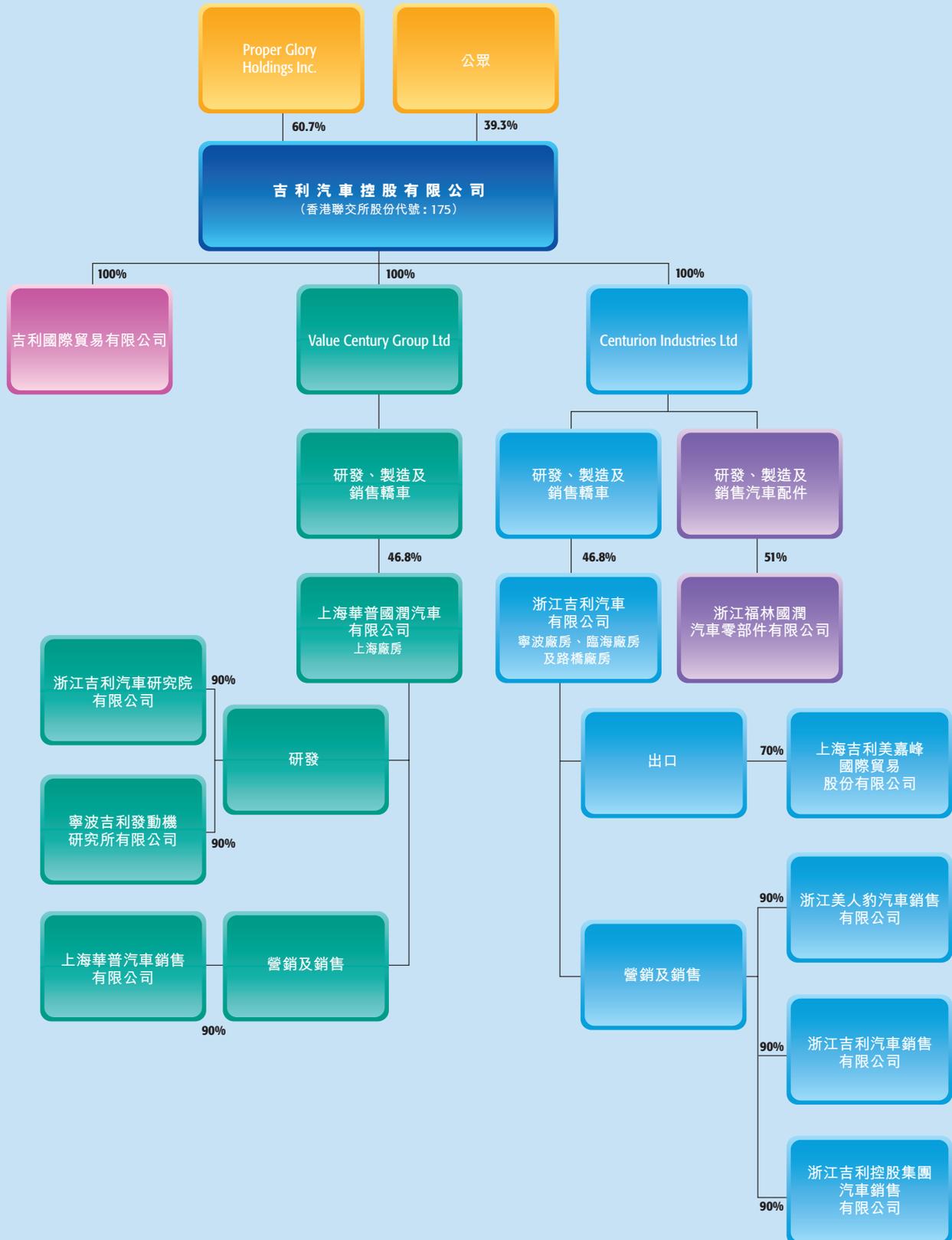
二零零五年六月：吉利控股集團的創辦人及主席李書福先生於二零零五年六月收購了本集團41.3%有效股權，將其擁有本集團的股權增加到約60.7%，成為本集團的最大控股股東。

二零零五年八月：集團佔46.8%股權的聯營公司浙江吉利及另一間佔46.8%股權的聯營公司上海華普國潤收購了上海吉利美嘉峰國際貿易股份有限公司（「上海美嘉峰」）的85%股權。上海美嘉峰前身由其管理層所擁有，並為吉利品牌轎車於海外市場的獨家出口代理。

二零零五年十月：為簡化集團佔46.8%股權的浙江吉利的企業架構，浙江吉利把佔90%股權的浙江豪情汽車製造有限公司（「浙江豪情」）內所有與汽車相關的資產（包括臨海及路橋廠房）轉移到直接於浙江吉利之下兩間新設立的分公司。浙江豪情隨後連同其所有債務及其他非汽車資產以帳面價賣回給吉利控股集團。除了部份廠房和土地的擁有權轉讓因法律程序延遲而仍未完成外，此項交易已於二零零五年底前大致完成。

管理層討論及分析

組織架構圖



管理層討論及分析

管理層

吉利控股集團創辦人及主席李書福先生於二零零五年六月成為集團控股股東後，本集團董事局亦隨之改組以反映集團新的股東架構。六位原來的執行董事已辭任，而七位新的執行董事包括李書福先生、徐剛先生、楊健先生、沈奉燮先生、尹大慶先生、劉金良先生及桂生悅先生則於二零零五年六月獲委任為新執行董事。李書福先生亦於二零零五年六月九日獲委任為集團主席。

楊守雄先生亦於二零零五年六月六日獲委任為集團的獨立非執行董事、審核委員會成員及薪酬委員會成員。自二零零二年九月一日起，楊守雄先生為DBS唯高達香港有限公司之行政總裁，為董事會貢獻其於金融服務業擁有的超過二十年的經驗。

沈奉燮先生因私人理由於二零零五年九月十五日辭去執行董事職務。沈先生仍會擔任集團的中國伙伴吉利控股集團的副總裁及集團聯營公司上海華普的汽車研發中心之高級顧問。沈先生將會專注協助集團改善在製造轎車方面的研發能力。

趙傑先生自二零零五年九月十五日起獲委任為集團的執行董事。趙先生是集團從事出口業務的上海美嘉峰的創辦人。在集團的兩間聯營公司浙江吉利及上海華普於二零零五年八月收購了上海美嘉峰85%股權後，趙先生的委任反映了集團增加參與吉利控股集團的出口業務力度。

此外，南陽先生辭去上海華普的總經理職位後，自二零零五年十月十八日起亦辭去本公司執行董事的職位。

管理層討論及分析

財政資源

集團的流動現金來自佔51%股權的汽車零部件附屬公司浙江福林的營運流動現金及浙江吉利及上海華普派發的股息。隨著重要投資計劃的展開，包括興建上海華普二期廠房、於年內推出策略性的新型號：LG-1與FC-1及海域MB擴建並提升寧波與路橋廠房的技術，集團兩間聯營公司最近決定大幅擴大資本，故需要兩間聯營公司的股東包括本集團及吉利控股集團作額外投資。為了支持浙江吉利及上海華普龐大的發展及向兩間聯營公司的資本承擔提供資金，集團委任了花旗環球金融有限公司安排於二零零六年三月發行港幣7.416億元的五年零息可換股債券，發行可換股債券所得款項淨額約為港幣7.27億元。該款項將用作增加投資於集團持有之兩間聯營公司-浙江吉利汽車有限公司、上海華普國潤汽車有限公司，以及集團持有51%股權的浙江省福林汽車零部件有限公司。假設將全部債券以初步換股價港幣0.90元悉數轉換，將可轉換成約8.24億股本集團之普通股(視乎情況以調整)，相當於截至公告發佈日公司已發行股本的約20%。

汽車零部件製造— 浙江省福林國潤汽車 零部件有限公司

集團佔51%股權的浙江省福林國潤汽車零部件有限公司(「浙江福林」)主要從事製造及銷售轎車用剎車片及電子助力轉向系統。二零零四年十月推出市場的新電動助力轉向系統為浙江福林的二零零五年盈利帶來明顯改善，再加上使用公司剎車及轉向產品的吉利及華普轎車有良好銷售增長，令剎車系統的需求大幅增加，所以二零零五年浙江福林的盈利錄得顯著增長。二零零五年浙江福林的營業額大幅增加了200%至約人民幣1億元，相比起二零零四年的輕微虧損，重返盈利，並錄得純利約達人民幣1千萬元。董事局相信，浙江福林在其產品的兩個主要客戶浙江吉利及上海華普增長強勁的銷售量帶動下，盈利表現將於二零零六年持續改善。

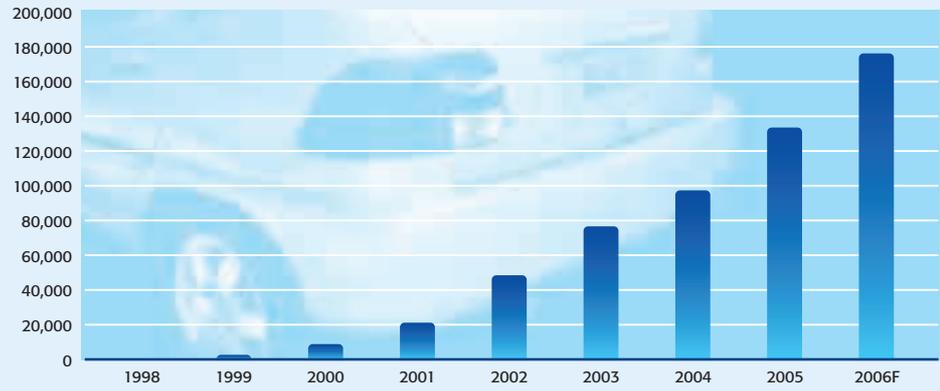


福林開發及生產的電動助力轉向器

管理層討論及分析

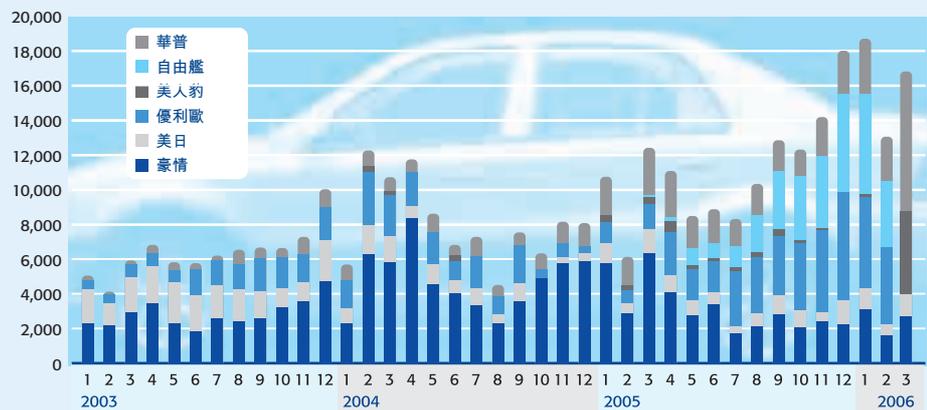
汽車製造— 浙江吉利及 上海華普

吉利及華普轎車的年銷售量



來源：吉利集團

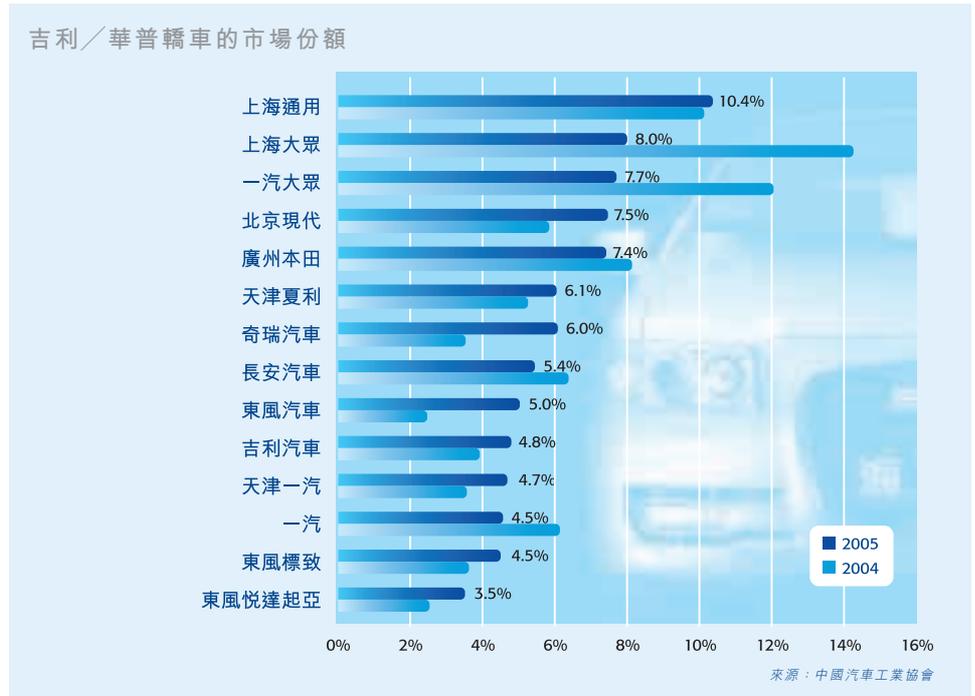
吉利及華普轎車的每月銷售量



來源：吉利集團

集團兩間佔46.8%股權的聯營公司浙江吉利及上海華普是吉利控股集團在中國及海外市場幾乎所有轎車製造及銷售業務的投資控股公司。兩間公司於二零零五年繼續成為集團盈利的主要來源，並提供集團大部份的盈利。吉利和華普轎車的市場份額於二零零五年在中國轎車市場繼續上升，由二零零四年的4.2%升至二零零五年的4.8%，在中國轎車製造商中，以銷售量計算，排名第十。

管理層討論及分析

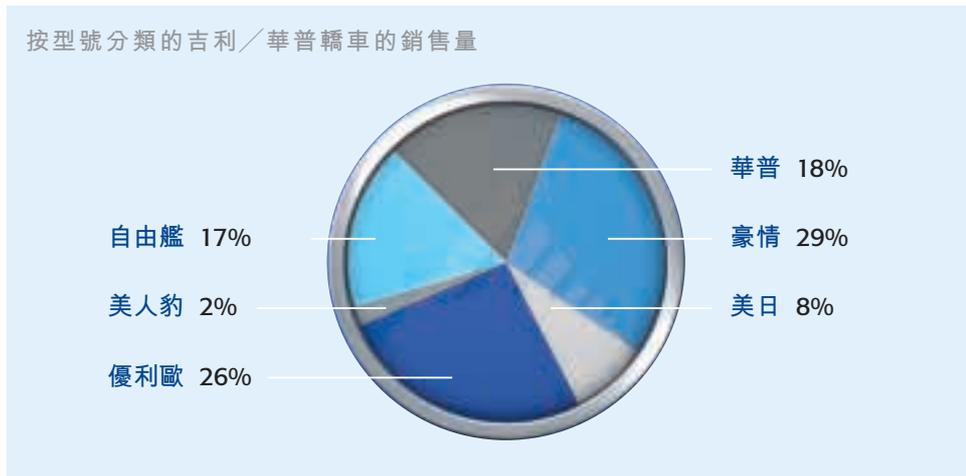


浙江吉利及上海華普於二零零五年錄得總淨利潤港幣2億6仟2佰萬元，較二零零四年增長30%，銷售量增加101%至133,041輛，總收入上升115%至港幣49億7仟1佰萬元。由於較高價的自由艦及華普系列所增加的銷售量抵銷了二零零四年下半年起購入的低價豪情系列，每輛車的平均價格為港幣37,361元，上升7%。

由於二零零四年下半年起收購了較低價的豪情車系，寧波廠房亦於二零零五年第一季關閉以作技術提升，加上新落成之路橋廠房的費用及二零零五年第一季持續上升的鋼鐵價格，較高利潤率的自由艦及華普系列的銷售量增加並均未能抵銷上列因素所造成的較低利潤率，因此每輛車的純利下降35%至港幣1,971元。

在二零零五年內，兩間聯營公司外購的汽車零部件成本下降約7%，大大抵銷了二零零五年第一季平均上升30%的鋼鐵價格及部份現有華普型號於年內8% - 10%的降價。然而，由於二零零五初經濟型轎車的需求強勁，其他吉利及華普型號轎車於年內得以維持穩定的零售價。

管理層討論及分析



在二零零五年期內，集團的兩間聯營公司已著手以新策略改善產品組合及引入更多高價及高利潤率的型號，當中一系列較高價的型號包括於二零零四年底推出的華普海域系列（零售價：人民幣60,000至73,000元）及二零零五年第二季推出的吉利自由艦（零售價：人民幣51,800至69,800元），以逐步提高兩間聯營公司的盈利能力及緩和原材料價格波動所帶來的影響。因此，低價豪情系列於二零零四年佔兩間聯營公司總銷售量超過50%，於二零零五年卻只佔29%，可見集團對最低價的豪情系列（零售價：人民幣30,000至45,000元）的依賴大大降低。雖然豪情系列在二零零五年的銷售量比去年下降33%，但此系列產品仍然是兩間聯營公司於二零零五年銷量最多的型號。

由於升級的優利歐1.0公升轎車及新推出經濟型「美人豹」跑車的市場反應良好，年內「優利歐」及「美人豹」的銷售量分別比去年同期大幅上升86%及88%。二零零四年年底推出的「海域」1.5公升轎車亦獲得良好的市場反應，令華普系列的銷售量提升。雖然如此，兩間聯營公司二零零五年最成功的型號無疑是由韓國大宇國際及浙江吉利共同開發的新經濟型轎車系列「自由艦」。雖然「自由艦」於二零零五年中才開始大量投產，但此型號於二零零五年的總銷售量已達22,668輛。其每月總銷量更於二零零五年底達到近6,000輛，令自由艦成為二零零五年第四季中國銷量最佳的轎車系列之一。

生產廠房

集團的兩間聯營公司浙江吉利及上海華普於上海、寧波、臨海、路橋擁有四所生產設施。二零零五年年底前，四所生產廠房之綜合年生產能力為250,000輛轎車、300,000台發動機及200,000個變速箱。四所生產廠房均為完整的一條龍廠房，包含有汽車製造的四大工藝，包括汽車沖壓、焊接、塗裝、總裝設施、以及生產及測試發動機及變速箱的支援生產線。

集團的策略為繼續擴張及提升四所廠房的技術，以改善產品質量及減低成本。集團亦計劃於中國的省份興建新生產設施，以更接近新需求，降低成本及更有效利用當地提

管理層討論及分析

供的額外財政及其他資源。為減低兩間聯營公司的財務負擔及投資風險，並令新廠房符合接受當地政府投資優惠的資格，於新地區興建的新廠房最初將由集團母公司吉利控股集團承擔，當開始批量投產後，吉利控股集團同意將所有於新廠房所佔的權益轉移到集團的兩間聯營公司。

集團計劃在二零零六年年底前擴張四所廠房的綜合年生產能力至300,000輛水年，並在二零一零年年底前增至1,000,000輛水平。除了擴張現有的廠房外，透過有計劃地收購現由吉利控股集團於中國新發展地區，包括甘肅省蘭州及湖南省湘潭所興建的廠房，相信將可幫助集團達成擴大產量的目標。下表為集團四所生產廠房的詳情總覽：

吉利汽車控股有限公司—生產廠房

名稱 Name	權益 interests	年生產能力 Annual capacity (單班) (single shift)	型號 Models
臨海廠房 (經濟型轎車) Linhai Plant (economy cars)	46.8%	100,000	優利歐Ulion JL7100X (1.0L) 美日之星Merrie HQ6360B (1.3L) 優利歐Ulion 303JL7130X3 (1.3L) 豪情Haoqing HQ6360E (1.0) 豹風Leopard GT1.3L 美人豹Mybo 1.5L 美人豹Mybo AT版 1.5L
路橋廠房 (特別型號) Luqiao Plant (specialized models)	46.8%	50,000	豪情Haoqing SRV (1.0-1.3L) 豪情Haoqing SRV-AT版 1.5L 豪情Haoqing 303A1.0L 豪情Haoqing 3031.3L
寧波廠房 (經濟型家庭轎車) Ningbo Plant (economy family cars)	46.8%	50,000	自由艦Free Cruiser 1.3L 自由艦Free Cruiser 1.6L 自由艦Free Cruiser AT版 1.5L MR479Q1.3L 發動機 Engines MR479QA1.5L 發動機 Engines JL4G18 (1.8L) 發動機 Engines S-90手動變速器Manual Gearboxes S-110手動變速器Manual Gearboxes S-160手動變速器Manual Gearboxes S-160A手動變速器Manual Gearboxes Z130自動變速器Automatic Gearboxes
上海華普廠房 (中檔轎車) Shanghai Maple Plant (mid-end cars)	46.8%	50,000	海域Marindo MA (1.5L) 海域Marindo AA (1.3L) 海迅Hisoon AA (1.5L) 海尚Hysoul MA (1.8L) MR479Q1.3L 發動機 Engines MR479QA1.5L 發動機 Engines JL16 1.6L、JL18 1.8L 發動機 Engines

管理層討論及分析

集團的兩間聯營公司於二零零五年之總資本性支出約為人民幣6億元，主要用於臨海及寧波廠房的擴建及升級改造、路橋新廠房之建設及新產品之研究和開發，例如「自由艦」。二零零五年完成的主要投資項目包括：

1. 為促進自由艦型號的大規模生產而作技術提升的寧波廠房已於二零零五年完成建設工程。寧波生產廠房進一步的技術提升亦已於二零零五年開始，以預備二零零六年生產較高檔的FC-1車款。發動機及變速箱之生產設施的技術提升已於二零零五年完成，包括建成發動機處理中心、完成試產線、自動變速器的總裝線及建成大型發動機的新生產廠房。
2. 二零零五年十一月，上海華普二期生產廠房的第一部份興建工作已經開始，以將年生產能力由50,000輛增加至二零零七年初110,000輛。
3. 路橋廠房的試驗生產已於二零零五年開始。這集團最新的生產廠房位於浙江省台州市路橋，佔地共為484,533平方米，其中一個廠房佔面積46,996平方米，另一個廠房為68,314平方米，備有不同之生產線，包括汽車沖壓、焊接、塗裝及最後組裝，年生產量預計為50,000輛。廠房初步計劃主要集中製造集團的特別車款，例如豪情系列的新運動優閒式轎車，以及升級版的豪情300轎車，稱為豪情303。該生產廠房將於二零零六年中投入生產全新1.6公升轎車「吉利金剛」。
4. 美日及優利歐系列車款的生產已於二零零五年從寧波廠房遷移到臨海廠房，以助集團把幾乎所有豪情同一平台的轎車集中於同一廠房生產。臨海廠房的小規模擴建已於二零零五年年底完成，令其年生產量由80,000輛提升至100,000輛。
5. 臨海的新研發中心大樓已經落成，並於二零零五年六月十七日正式投入運作。位於杭州的新研發大樓及設施已於二零零五年八月完成建設。



上海發動機廠房



管理層討論及分析

預計二零零六年兩間聯營公司的總資本支出將超過人民幣7億7仟萬元。二零零六年主要投資項目包括：

1. 上海華普二期廠房的興建。二零零五年十一月開始興建上海二期廠房設備的第一部份，並預計於二零零七年初完成。新增年生產量將為60,000輛。試產將於二零零七年三月開始。總投資額預計約為人民幣3億5仟萬元。上海廠房整體的二期擴建工作將為上海廠房增加共200,000輛轎車的產量。
2. 寧波廠房的擴建。轎車年生產能力將會由50,000輛增至100,000輛。發動機的生產能力亦會達到150,000台。
3. 路橋廠房的擴建。轎車年生產能力會由50,000輛增至100,000輛。發動機的生產能力亦會達到50,000台。
4. 提升路橋及寧波廠房的生產設施、採購所需設備、機器及模具，為「吉利金剛」及「吉利虎」的推出作準備。

質量控制

本集團兩間聯營公司已建立一套符合ISO9001:2000標準的質量控制系統。在二零零六年兩間聯營公司在質量控制方面的重心是為其主要生產設施達到ISO/TS16949:2002標準認證。



(由左至右)
華普「海迅AA」1.5公升轎車
吉利自由艦
吉利自由艦發佈會

管理層討論及分析



(由左至右)
LG-1
FC-1
中國龍

新產品 以下是本集團於二零零五年推出的主要新產品：

1. 吉利「自由艦」1.6公升家庭轎車；
2. 吉利「自由艦」1.3公升家庭轎車；
3. 吉利「豪情」SRV 1.0-1.3公升運動優閑式轎車；
4. 吉利「優利歐」1.0公升家庭轎車；
5. 吉利「美日之星」1.3-1.5公升兩廂轎車；
6. 華普「海迅AA」1.5公升兩廂轎車；
7. 華普「海域AA」1.3公升兩廂轎車；
8. 華普「海尚MA」1.8公升三廂轎車；
9. 吉利JL481Q 1.8公升汽油發動機；
10. 吉利MR481QA 1.6公升汽油發動機。

本集團兩間聯營公司計劃於二零零六年推出最少十款新型號產品，詳情如下：

1. 吉利「豪情」303 1.0-1.3公升經濟轎車；
2. 吉利「美日」303家庭轎車；
3. 吉利「自由艦」1.5公升設自動變速裝置家庭轎車；
4. 吉利「美人豹2」1.5-1.8公升跑車；
5. 吉利「LG-1或吉利金剛」1.6公升家庭轎車；
6. 吉利「FC-1或吉利虎」1.8公升中檔轎車；
7. 華普「海迅AB」1.8公升兩廂轎車；
8. 華普「海炫女性車」1.3公升/1.5公升兩廂轎車；
9. 華普「海域MB」1.5公升/1.8公升中檔轎車；
10. 吉利JL-ZA系列1.3-1.6公升發動機的自動變速箱；
11. 吉利JL4G18全鋁VVT技術汽油發動機。

本集團亦計劃開始推出數款現有車款的右軚車型以助該類型車款銷售至海外市場。

管理層討論及分析

出口 於二零零五年，本集團的兩間聯營公司共出口大約7,000輛吉利及華普轎車至逾30個國家及地區，大部份位於中東、非洲及中美洲，比二零零四年的5,000輛有大幅增加，相等於超過兩間聯營公司總銷量的5%。本集團預計二零零六年兩間聯營公司的總出口量達10,000輛。

本集團認為出口是集團業務十分重要的一環，故此將會調配大量資源開拓出口市場，包括於美國及中東申請產品認證、參與主要的國際車展，從而宣傳「吉利」及「華普」轎車、研究於國外從事CKD製造及產品開發。

馬來西亞CKD製造。在二零零五年五月三十日，本集團的聯營公司上海華普與馬來西亞的IGC集團簽署協議，根據協定，上海華普將出口吉利轎車、CKD零部件及CK-1、FC-1、LG-1型號右軚車零件予IGC集團，令吉利轎車可在馬來西亞裝配及出售。上海華普將會提供技術支援予IGC集團，並准許該集團使用吉利商標及知識產權，費用由IGC集團承擔。該協議標誌著本集團的策略性部署，以嘗試在海外市場裝配吉利轎車，從而進一步擴大吉利轎車在海外市場的銷售。

市場及推廣

為推廣「吉利」及「華普」品牌及提升市場對集團發動機及車款設計的認識，以及對集團汽車製造技術的認同，集團兩間聯營公司在二零零五年參加及贊助多個推廣活動：

吉利轎車首度亮相法蘭克福車展：本集團的兩間聯營公司在二零零五年九月中旬在德國法蘭克福舉行的二零零五年國際車展中展出合共五款轎車，包括「自由艦」、「豪情203A」、「中國龍」、「FC-1」及華普「海域MA」。



吉利於敘利亞的轎車經銷商



馬來西亞CKD製造協定簽約儀式



吉利於法蘭克福車展的展示處

管理層討論及分析



吉利於底特律車展的展示處



亞洲吉利方程式國際公開賽開幕典禮

吉利轎車首度亮相底特律的北美國際車展：浙江吉利在二零零六年一月在北美最重要的車展中展出吉利7151 CK(在中國市場稱為「自由艦」)。車展的委員會就吉利為第一間中國汽車公司參與該車展，頒發「銀鑽獎」予吉利控股集團。

本集團聯營公司浙江吉利參與二零零五及二零零六年的全國汽車場地錦標賽。吉利亦是即將於二零零六年六月舉行的第一屆亞洲吉利方程式國際公開賽的主要贊助商及唯一發動機供應商。

於海南島三亞舉行的第55屆二零零五年世界小姐選舉活動：上海華普是該項在二零零五年十二月在三亞舉行的活動的其中一名贊助商。

銷售及分銷

至二零零五年底，集團兩間聯營公司已於中國以及超過30個海外國家建立一個完善的分銷及服務網絡，包括在中國的286個4S店舖、及另外489個國內經銷商、在中國以外的18個分銷商，以及108個服務中心。另外，國內共有接近569個吉利及華普轎車服務及維修站。

為了配合集團兩間聯營公司出產的種類繁多及零售價由人民幣33,000元至接近人民幣100,000元的產品，本集團及兩間聯營公司已透過更仔細地細分分銷渠道，從而實施更富彈性的分銷策略。兩間聯營公司接近800家本地經銷商現分屬以下四大品牌，即（一）吉利（包括豪情、美日及優利歐），（二）自由艦，（三）美人豹及（四）華普。每一品牌的經銷商都透過提供特定的產品種類及不同程度的服務，貼身地、有組織及專業地服務特定的顧客群。

管理層討論及分析



吉利位於臨海的新建研發中心



華普研發混合動力轎車的簽約儀式



吉利自動變速箱

研究及發展

本集團研究及發展功能的重點是新汽車型號的設計，發動機、變速箱、汽車電子及電動零部件的開發。一所位於浙江省臨海新建的研發中心已於二零零五年完成，耗資大約人民幣3億5仟萬元。除了四座主要的實驗室外(基本、電力、路試及多功能)，新落成的研發中心亦包括一個高速車身設計及造型工作室，能大大縮短新車型研究的時間最高達90%，故集團往後能更快及更節省成本地推出新車型。

除了位於臨海新建的研發中心外，本集團兩間聯營公司亦在杭州興建了一所小規模的研發中心、在寧波興建了一所發動機及變速箱系統研發中心、在路橋興建了一所電子及電動研發中心、以及在上海興建了一所支援華普新研製產品的獨立研究及設計中心。為了充分利用於中國學術界及半政府部門及龐大的研發資源所獲得之研發成果，上海華普與上海交通大學合作於上海華普廠房內共同興建聯合汽車研發中心。上海華普亦與上海交通大學和同濟大學就用於轎車的混合動力科技的發展上展開合作。本集團兩間聯營公司能透過於過往數年積累的全面研發能力，每年研發出最少三款全新型號產品，並且能定期進行對現有型號產品的改良及改善外觀。

本集團兩間聯營公司於二零零六年一月獲邀參與由中華人民共和國科學技術部及中華人民共和國財政部舉辦的第一屆「中國國家主要創新科技成就展覽會」。這標誌著集團於過去多年的研發努力及成就首次獲中央政府肯定。兩間聯營公司於展覽會中展示了三款產品，包括電動助力轉向系統、JL4G18 1.8公升發動機及JL自動變速箱。

與香港生產力促進局合作於香港開發新型高檔轎車。

為充分利用更多外在研發資源，支援集團長遠發展，本集團在二零零五年六月二十一日與香港生產力促進局(由香港政府成立的機構，目的為提升香港工業的生產力)簽署合作備忘錄，合作在香港開發一款新型高檔轎車及相關零部件。若該項目成功執行，本集團將可更有效地進入高端轎車市場。香港善於消費品設計及發展、市場推廣、物流，品牌管理及財務市場運作，而吉利則擁有低成本、在中國製造汽車及汽車零部件的技術及在中國轎車市場銷售及市場推廣的寶貴知識等競爭優勢，是次合作更會促使兩方優勢的融合。

管理層討論及分析

前瞻

受惠於中國整體經濟穩固的增長及持續上升的家庭入息，我們相信中國消費者對省油及容易打理的經濟型轎車的需求在可見的將來依然增長強勁。中國現時只有少於1%人口擁有轎車，因此中國轎車市場的需求應該會有巨大的增長潛力。

集團及其兩間聯營公司將會繼續集中在汽車業務的營運及擴展，積極尋找擴大集團收入來源及進一步減低成本的機會，從而為股東爭取更理想的回報。

根據中國汽車工業協會所提供的數據顯示，二零零五年中國轎車總銷售量升25%至2,900,000輛。雖然中國的轎車市場競爭依然激烈，我們預計未來幾年中國轎車銷售量的增長會維持在約20%的水平。然而，由於轎車的需求來源不斷從企業轉移至個人，在可見的將來，較低價的經濟型轎車的銷售將會繼續比其他類型轎車有較快的增長。

隨著路橋新廠房於二零零六年全面投產及得到於二零零五年第二季度首次推出的「自由艦」的全年盈利貢獻，加上計劃於二零零六年推出一系列戰略性新產品，本集團希望於二零零六年將兩間聯營公司的綜合市場份額進一步由4.8%提升至5%，即全年總銷售目標為180,000輛，意味著比去年同期增長逾35%。

展望將來，二零零六年看來是汽車製造業運作環境較佳的一年，此乃由於原材料及油價比較穩定，經濟型轎車的價格壓力減少，加上國內家庭入息也有持續強勁的增長。同時，集團將在控制兩間聯營公司及零部件附屬公司浙江福林的生產成本上作更大程度的投入，並在此目標上分配更多管理資源，以維持集團的成本競爭力及保持集團的盈利水平於去年的水平。

資金架構及財務政策

本集團的業務活動主要以股本、本集團兩家主要聯營公司所派發的股息以及經營業務所產生的現金提供資金。於二零零五年十二月三十一日，集團股東之資金總數為港幣7.98億元（於二零零四年十二月三十一日：港幣6.53億元）。集團於年內並無發行額外的股份。

外幣買賣之風險

集團認為外幣兌換率的波動並不會為集團帶來重大的風險，原因是集團業務主要集中在中國大陸及香港營運，所有資產及負債均以人民幣或港幣計算。

流動資金及財政資源

於二零零五年十二月三十一日，集團流動比率（流動資產／流動負債）為1.23（於二零零四年十二月三十一日：1.17）。以集團總借貸比總股東資金來計算的資本負債比率為2.4%（於二零零四年十二月三十一日：1.5%）。於二零零五年十二月三十一日的總借貸為港幣1仟9佰萬元（於二零零四年十二月三十一日：港幣1仟萬元），主要為結欠直接控股公司及應付一位少數股東的款項，且有關款項為無抵押、免息及應要求時償還。倘出現任何商機而須要籌集額外資金，董事相信本集團有能力取得有關資金。

僱員薪金政策

於二零零五年十二月三十一日，集團及其聯營公司的員工總人數約為7,714（於二零零四年十二月三十一日：6,941）。僱員的薪酬組合以個別員工之履歷及經驗為基準。管理層每年對員工的整體表現及市場情況作出薪酬檢討。本集團並參加了香港的強制性公積金計劃及中國大陸的國家管理退休福利計劃。